

# 대기 환경분야의 최근동향과 쟁점\*

이 순 자\*\*

## <국문초록>

최근 몇 년간 계속해서 미세먼지의 증가로 인해 건강의 악화와 생활상의 불편함이 초래되고 있고, 유엔기후변화협약에 따른 온실가스 감축을 이행하기 위한 노력이 있었다. 또한 신기후체제에 대비한 파리협정이 2016년 11월 4일 발효됨에 따라 온실가스를 감축해야 하는 의무가 발생하였다. 이런 것들 때문에 2000년대 대기환경 분야의 동향과 쟁점은 미세먼지와 기후변화와 관련된 온실가스에 관한 것들이 많았다. 「대기환경보전법」의 개정 내용도 미세먼지에 대한 대책과 자동차 배출가스 및 온실가스 감축에 관한 것들이 중심을 이루었다

이 논문은 II에서 2011년 이후부터 2017년 2월 초까지 대기환경 분야에서 「대기환경보전법」상 미세먼지와 기후변화에 관련된 법령의 개정 부분, 2011년 이후에 나온 대기환경과 관련된 주요 판례를 살펴보았다. 그리고 III에서 폭스바겐 디젤 게이트가 발생하자 기존 「대기환경보전법」의 법률규정이 명확하지 않아 규제에 어려움이 있었으며, 관련자를 처벌하는 규정이 없거나 미약하였다. 또한 피해자의 권리구제가 불충분하였다. 이런 문제점들이 있어서 「대기환경보전법」에 관련규정을 신설하거나 개정하였기에 이에 대해 살펴보았다. 마지막으로 IV에서는 2017년 1월 1일부터 시행되는 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」과 「대기환경보전법」의 관계에 대해 살펴보았다.

주제어: 미세먼지, 기후변화, 통합환경관리, 폭스바겐 디젤 게이트, 허가배출기준, 대기환경보전법, 대기 규제

DOI: 10.18215/envlp.18..201702.59

\* 이 논문은 2016년 12월 16일 강원대학교 비교법학연구소 환경법센터 학술대회에서 발표한 대기·수질 환경분야의 최근동향과 쟁점에 관한 내용을 수정·보완한 것임.

\*\* 고려대학교 법학연구원, 전임연구원.

저자는 이 논문을 심사해 주신 심사위원님들의 심사평과 제안으로 논문의 완성도를 높일 수 있었기에 감사의 말씀을 전합니다.

- I. 들어가며
- II. 대기환경분야 미세먼지와 기후변화 대응에 관한 최근 동향과 쟁점
- III. 폭스바겐사건으로 인한 대기환경보전법령의 개정 내용
- IV. 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」의 고찰
- V. 마무리하며

## I. 들어가며

현재 대기환경과 관련된 중요 쟁점은 미세먼지, 경유 자동차, 기후변화, 온실가스가 주를 이루고 있다. 최근에 수도권을 포함하여 전국적으로 미세먼지로 인한 불편을 많이 겪고 있다. 미세먼지의 주범은 중국발 미세먼지에 의한 영향도 있지만 국내의 화력발전소나 경유 자동차에서 생성되어 대기환경에 영향을 미치는 미세먼지도 다량 존재한다. 미세먼지가 많게 되면 건강뿐만 아니라 생태계에도 영향을 미치게 된다.

이 미세먼지가 인체에 미치는 영향으로는 천식과 같은 호흡기계 질병을 악화시키고, 폐 기능의 저하를 초래하여 조기사망률을 증가시킨다.<sup>1)</sup> 심지어 최근 연구결과에 따르면 미세먼지가 조기출산에 영향을 준다는 것이다.<sup>2)</sup> 이런 여러 가지 이유로 미국과 EU, WHO 등 많은 국가에서는 대기환경기준을 강화하는 추세에 있다.

미세먼지와 더불어 UN 기후변화협약 파리협정이 2015년 12월 채택되고 2016년 11월 4일부터 발효됨에 따라 최근에 기후변화 대응을 위한 법령의 변화가 있었다.

그리고 폭스바겐 디젤 게이트로 불리는 사건으로 인해 「대기환경보전법」에서는 임의설정 금지 규정, 형벌 규정 신설, 배출가스 관련 부품의 교체 외에도 자동차의 교체, 환불, 재매입 근거 신설, 과징금의 상향 조정 등의 관련 규정이 신설되거나 변경되었다.

한편 현행 환경오염 관리방식은 대기, 물, 토양 등의 환경 분야에 따라 각 매체별로 각각의 법률에 의해 규제를 하고 있다. 이렇게 함으로써 복잡하고 중복된 규제가 이루어지고 있고, 나날이 발전하는 과학기술을 환경오염물질 처리기술을 적용

1) 환경부, 『대기환경연보 2015』, 2016, 5면.

2) 사이언스투데이, “미세먼지로 연간 수백만 명 조기 출산”, 2017.2.20자 보도자료.

하지 못하는 한계가 있었다. 이런 한계점을 극복하기 위해<sup>3)</sup> 오래전부터 환경선진국의 통합적 환경관리체계에 대한 연구가 진행되었다. 그 결과 통합적 환경관리가 이런 한계를 극복하고 환경오염물질 처리에 효율적이라 판단하여 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」을 제정하였다. 이 법률은 2017.1.1.이 시행되고 시행령과 시행규칙은 2017.1.28.부터 시행되었다.

이 논문은 대기환경에 대한 5년여 간의 최근 동향과 쟁점사항에 대해 살펴보는 것이 목적이다. 따라서 아래에서는 「대기환경보전법」상의 2012년 2월 이후 5년 여간 미세먼지와 기후변화 관련 규정들이 어떻게 개정이 되었는지 쟁점은 무엇인지 살펴볼 것이며 폭스바겐 디젤 게이트와 관련된 규정들이 어떻게 변경이 되었는지 그리고 국회에 계류중인 법률안들은 어떤 것들이 있는지 살펴볼 것이다.

더불어 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」이 시행됨에 따라 대기오염물질을 배출하는 일부 대형 사업장은 「대기환경보전법」에 우선하여 적용되는 조문이 있는데 어떤 경우에 「대기환경보전법」에 우선하여 적용되는지 연관하여 살펴볼 필요가 있다. 그리고 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」이 시행이 되었지만 형식적 통합으로 평가받고 있으며 앞으로 기업체의 입장에서는 어떤 변화가 있을 것인지 등에 대해 살펴보고자 한다.

## II. 대기환경분야 미세먼지와 기후변화 대응에 관한 최근 동향과 쟁점

### 1. 「대기환경보전법」 개정법의 주요내용 및 평가

2012년 이후 8차에 걸쳐 현재까지 개정된 내용이 너무 많아 대기환경질 개선과 관련된 규정 및 유엔기후변화협약에 따른 기후변화와 관련된 것들로 한정하기로 한다.

아래에서는 신설된 조문 또는 개정된 조문에 대해 알아보고 평가를 하고자 한다.

#### (1) 배출가스저감장치 등에 대한 저감효율 검사<sup>4)</sup>

배출가스저감장치 등을 부착 또는 교체한 자동차의 소유자는 해당 조치를 한 날

3) 법제처, 법률제정 이유.

4) [법률 제11256호, 2012.2.1., 시행 2013.2.2.]

부터 2개월이 되는 날 전후 각각 15일 이내에 부착 또는 교체한 배출가스저감장치나 개조 또는 교체한 저공해엔진이 제60조제1항에 따른 저감효율에 맞게 유지되는지 성능유지 확인을 받아야 한다(제60조의2제1항 신설).

수도권에서는 자동차와 같은 이동오염원에 의해 대기가 덜 오염되도록 하기 위해 정부는 거의 무상으로 배출가스기준을 초과한 자동차에 배출가스저감장치를 달아주고 있었다. 하지만 동법 제60조에서 배출가스저감장치에 대한 인증은 있지만 배출가스저감장치 부착 또는 교체 후 실증할 수 있는 제도는 없었다.<sup>5)</sup> 이에 저감효율 검사 및 성능유지 확인 검사는 필요하다고 본다.

(2) 기후·생태계변화 유발물질의 관리 및 처리방안 및 신고의무 부과<sup>6)</sup>

환경부장관은 기후·생태계 변화유발물질 중 공기조화기(Air Conditioner)<sup>7)</sup> 냉매의 배출을 줄이고 회수·처리하는 등 관리방안을 마련해야 할 의무를 부여하였다. 또한 냉매를 사용하는 공기조화기를 가동하는 건물 및 시설의 소유자 또는 관리자에게도 관리방안에 따라 냉매를 적절히 관리하고 회수·처리해야 할 의무를 신설한 것이다(제9조의3 신설). 더불어 국가적으로 감축 또는 폐기 의무가 부여된 물질인 냉매에 대하여 효율적인 관리체계 및 통계 구축을 위해 냉매를 제조·수입하는 자가 냉매의 종류, 양, 판매처 등이 포함된 판매량 신고서를 환경부장관에게 제출하도록 관련 규정을 신설하였다(제9조의4 신설).<sup>8)</sup>

이것은 기후·생태계변화 유발물질을 냉매로 사용하여 공기조화기(에어컨)를 가동하는 건물 및 시설에 대한 냉매가스의 관리 및 처리를 의무화하기 위함이다. 대표적인 염화불화탄소(CFC), 수염화불화탄소(HCFC), 수소불화탄소(HFC) 등을 냉매로 하여 공기조화기를 가동하게 된다. 그러다가 공기조화기를 철거할 때 냉매가 누출·유출되게 되는데 이를 관리하지 않거나 제대로 처리하지 않게 되면 기후변화에 큰 기여를 하게 된다. 그래서 이를 관리하기 위한 규정 및 처리규정이 필요하게 되었

5) 김성배, “2009년과 2010년 상반기의 대기환경분야의 최근동향과 쟁점”, 『환경법과 정책』 제4권, 2010.5, 34면.

6) 일부개정 [법률 제11445호, 2012.5.23., 시행 2013.5.24.]

7) 실내 공기를 쾌적한 상태로 유지하게 하는 장치. 흔히 냉방 장치라고 한다. 일정한 공간을 인간이 활동하기에 알맞은 온도, 습도, 기류 분포로 조절하고, 동시에 공기속의 먼지 등을 제거한다(네이버 국방과학기술용어사전 참조).

8) 일부개정 [법률 제13874호, 2016.1.27., 시행 2017.1.28.]

다. 더 나아가 냉매의 효율적인 관리 및 통계 구축을 위해 냉매를 제조·수입하는 자가 냉매의 종류, 양, 판매처 등이 포함된 판매량 신고서를 환경부장관에게 제출하도록 하고 있다.

그렇다면 공기조화기만 냉매를 사용하는가 하는 것이다. 산업용과 상업용의 냉동·냉장 설비에 사용되는 냉매는 제외되어 있다. 따라서 산업용 및 상업용 냉동·냉장설비를 포함해 건축물 냉난방용 공기조화기로 관리대상 냉매 사용기기를 확대하는 방안의 고려도 필요하다.<sup>9)</sup>

한편 일본에서는 HCFC가 2020년에 생산이 전면 중단될 예정이며, HCFC를 냉매로 사용하는 기기의 조기 전환이 필요한 것으로 보고 있다. 에너지 절약 성능이 높은 자연냉매를 사용하는 기기를 보급하는 과정에서 냉동공조업계의 저탄소화, 탈프레온화를 진행시키는 것을 중요하게 고려하고 있다. 그리고 선진기술을 이용한 에너지 절약형 자연냉매 기기<sup>10)</sup>의 도입시 보조금을 주는 정책을 펼치고 있다.

### (3) 자동차의 정의에 이륜자동차가 명확하게 포함되도록 규정<sup>11)</sup>

자동차(제2조제13호가목에 따른 자동차 중 이륜자동차를 포함한다)에 이륜자동차가 명확하게 포함되도록 규정하여 이륜자동차에 대한 배출가스허용기준 준수 및 배출가스 정기검사를 실시하도록 하였다(제57조 및 제62조제1항).

이륜자동차로 인한 대기오염을 방지하기 위한 필요성이 제기되었고 「자동차관리법」과 동법에 따라 이륜자동차<sup>12)</sup>도 자동차에 포함되지만 많은 사람들은 이륜자

9) <http://www.todayenergy.kr/news/articleView.html?idxno=100799>; 이 안은 2016년 12월 12일 장석춘의원 대표발의(10인) 안의 내용이기도 하다. 현행법은 건축물의 냉·난방용(공기조화기) 냉매의 관리에 대해서만 규정하고, 산업용 및 상업용 냉동·냉장 설비의 냉매에 관해서는 규정하고 있지 않다. 따라서 냉매사용기기의 범위를 산업용 및 냉동·냉장용으로 냉매를 사용하는 기기까지로 확대하고, 냉매 회수 관련 전문 기술인력을 갖춘 냉매 회수업체를 통해 일정 회수 기준에 따라 냉매를 회수하도록 하는 등의 방안이다.

10) 냉매로 CFC, HCF 및 HFC를 사용하는 대신 암모니아, 공기, 이산화탄소, 물, 탄화수소 등 자연계에 존재하는 물질을 냉매로 사용한 냉동냉장기기이며, 동등한 냉동·냉장의 능력을 가진 CFC를 냉매로 사용한 냉동·냉장 기기와 비교하여 에너지 기원(起源) 이산화탄소 배출이 적은 것이다.

11) 일부개정 [법률 제11445호, 2012.5.23., 시행 2013.5.24.]

12) 동법 시행규칙 제7조 별표5에 따르면 2015년 12월 9일 이전에도 자동차에 이륜자동차가 포함되어 1명 또는 2명 정도의 사람을 운송하기 적합하게 제작된 것으로서 규모는 공차중량이 0.5톤 미만이었다. 그러나 2015년 12월 10일 이후에는 자전거로부터 진화한 구조로서 사람 또는 소량의 화물을 운송하기 위한 것으로서 규모는 차량중중량이 1천킬로그램

동차를 자동차의 범주에 포함시키지 않아 명확하게 하기 위한 것이다. 그러나 「자동차관리법」<sup>13)</sup>에 따른 이륜자동차와 동법에 따른 이륜자동차의 정의를 통일하는 것이 규제의 일원화를 위해서도 필요하다.

#### (4) 자전거 이용 우수 기관을 지정 근거 신설<sup>14)</sup>

환경부장관은 온실가스 등 오염물질의 배출을 줄이고 쾌적한 대기환경을 유지하기 위하여 자전거 이용을 적극적으로 추진하는 기관을 자전거 이용 우수 기관으로 지정할 수 있도록 근거를 신설하였다(제77조의3 신설).

자전거 이용 우수 기관 지원 등에 관한 조문을 새로 신설하였다. 그러나 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」이 존재하는데 「대기환경보전법」에 이 조문의 신설이 필요한지는 의문이다. 조문의 제목이 자전거 이용 우수 기관 지원 등이다. 그러나 법률의 규정에는 자전거 이용을 적극적으로 추진하는 기관을 자전거 이용 우수 기관으로 지정할 수 있고 절차는 환경부령으로 하며 지원취소 근거에 관한 내용을 담고 있다. 차라리 이와 같은 규정들은 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」에서 다루는 것이 합리적인 것 같고, 만약 이 조문을 존치시 제목을 자전거 이용 우수 기관 지정 등으로 변경을 하거나 조문 제목을 그대로 유지하기 위해서는 지원의 내용을 명시할 필요가 있다.<sup>15)</sup>

한편 한국에서 2020년까지 수송분야에서 온실가스 감축 목표는 34.3%이다.<sup>16)</sup> 수송분야에서 온실가스를 줄이기 위한 정책으로는 연비개선, 저탄소 기능이 탁월한 차세대 자동차 도입 및 보급, 차세대 자동차의 도입에 대한 세제상의 우대조치, 자동차세의 경감 조치, 트럭·버스의 저탄소화 등이 있다. 그 외에도 대형 자동차에 대한 선호상상이 강한 한국에서 앞으로 지속가능한 교통수단으로써 자전거 이용을 늘리기 위해서는 국민의 인식변화와 함께 홍보 및 지원도 지속적으로 할 필요가 있다.<sup>17)</sup>

---

램을 초과하지 않는 것으로 규정하고 있다.

13) 제3조제1항제5호에 따르면 이륜자동차는 총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차이다.

14) 일부개정 [법률 제11445호, 2012.5.23., 시행 2013.5.24.]

15) 법률규정에는 없지만 지원책으로 환경부장관 명의의 그린휠 모범기관 지정서와 현판이 수여되며, 부상으로 각 기관별로 300백만원 상당의 자전거 용품이 지급된다.

16) 관계부처합동, 『제1차 기후변화대응 기본계획』, 2016.12., 17면.

(5) 자동차제작자에게 온실가스 배출허용기준 준수 의무 및 과징금 부과<sup>18)</sup>

자동차제작자에게 자동차 온실가스 배출허용기준을 준수할 의무를 신설하였다(제76조의2 신설). 그리고 그 기준을 준수하지 못한 자동차제작자에게 초과분에 따라 매출액에 100분의 1을 곱한 금액을 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과·징수할 수 있다(제76조의6제1항 신설).

자동차제작자에게 온실가스 배출허용기준 준수 의무 및 과징금 부과를 하도록 한 것은 자동차 온실가스 배출허용기준에 관한 실체적인 사항을 규정하고 이 제도의 실효성 확보를 위해 이 기준을 준수하지 않은 자동차제작자에 대해 과징금을 부과할 수 있도록 하는 것이다.

(6) 자동차 온실가스 배출량 표시 근거 신설<sup>19)</sup>

자동차제작자는 온실가스를 적게 배출하는 자동차의 사용·소비가 촉진될 수 있도록 제76조의3에 따라 환경부장관에게 보고한 자동차 온실가스 배출량을 해당 자동차에 표시하여야 한다(제76조의4 신설).

국민의 알권리 보장과 녹색 소비문화 확산을 위하여 자동차 온실가스 배출량 표시 등을 할 수 있도록 근거를 마련하였다. 이런 자동차의 온실가스 배출량 표시는 소비자로 하여금 저탄소차를 구매할 수 있는 정보를 제공해 주는 것으로서 필요한 것으로 평가할 수 있다.

(7) 저탄소차협력금 부과 근거 신설<sup>20)</sup>

환경부장관은 온실가스 배출량이 적은 자동차(“저탄소차”)를 구매하는 자에게 재정적 지원을 할 수 있도록 규정하고 재정적 지원에 필요한 재원을 확보하기 위하여 온실가스 배출량이 많은 자동차를 구매하는 자에게 부담금(“저탄소차협력금”)을 부과·징수할 수 있도록 하고 있다(제76조의8 신설). 시행시기를 2021년 이후로 연

17) 지정과 지원에 관해서는 환경부, 『자전거 이용 우수기관 지정·지원을 위한 세부지침 마련 연구』, 2011.6. 참조.

18) 일부개정 [법률 제11750호, 2013.4.5., 시행 2014.2.6.]

19) 일부개정 [법률 제11750호, 2013.4.5., 시행 2014.2.6.]

20) 일부개정 [법률 제11750호, 2013.4.5., 시행 2014.2.6.]

기한 상태이다.

「대기환경보전법」에서는 점오염원에 대해 배출허용기준을 설정하여 규제를 하고 있다. 그리고 의무 불이행시 이행을 확보하기 위하여 개선명령, 조업정지, 허가 취소, 영업소 폐쇄 등의 행정처분을 명할 수 있고, 배출부과금 제도와 과징금 부과 제도가 있다. 이동 오염원인 제작차에 대해 온실가스 배출허용기준 준수 의무 부과 및 과징금 부과는 많은 나라에서 도입하는 제도로서 온실가스 배출허용기준은 과학기술의 발전에 따라 또는 정책적으로 앞으로 더욱 강화되어야 한다.

한국도 신기후체제로 바뀌기 전부터 온실가스를 감축해야 한다는 사실을 오래전부터 인지하고 있었다. 에너지 부문, 산업부문, 수송부문 등에서 온실가스를 감축하여야 하는데 수송부문에서도 상당량의 온실가스를 감축해야 한다. 전 세계적으로 온실가스의 15~20%를 자동차에서 배출하는 것으로 추정하고 있으며 우리나라는 약 14%를 자동차분야가 차지하고 있다.<sup>21)</sup>

그래서 자동차 부문에서 일정부분 감축을 해야 하는데 프랑스에서 시행되고 있는 보너스-멀러스(Bonus-Malus) 제도를 한국에도 도입하려고 하는 제도가 저탄소차 협력금<sup>22)</sup>이다. 프랑스는 2008년부터 보너스-멀러스(Bonus-Malus) 제도를 도입해 이산화탄소 감축효과를 본 것으로 알려져 있다. 프랑스에서는 이산화탄소 배출량에 따라 차량 구매자에게 200~7,000유로의 보너스를 지원하고, 부담금의 경우에는 100~6,000유로를 부과하고 있다고 한다. 전체 자동차 CO<sub>2</sub> 연평균 감축률이 제도시행 전에는 1.6g/km에서 시행 후에는 연평균 4.1g/km으로 크게 증가한 것으로 보고 있다.<sup>23)</sup>

저탄소차 협력금 제도는 이산화탄소를 적게 배출하는 자동차를 신차로 구매시 보조금을 지급하고, 이산화탄소를 많이 배출하는 신차를 구매시 부담금을 부과하여 온실가스 중의 하나인 이산화탄소의 배출을 줄이고자 도입된 것이다. 이 제도의 근거는 「저탄소 녹색성장 기본법」이 2010년 1월 13일 제정되었는데 제정 당시부터 근거를 갖고 있었다.<sup>24)</sup> 환경부에서는 교통부문의 이산화탄소 배출량을 감축하

21) 김경미, “‘저탄소차 협력금제도’의 도입 배경과 내용”, 『오토저널』, 제34권 제12호, 2012, 39면.

22) 환경부, 『저탄소차협력금제도 시행효과 분석 및 평가 방법 연구』, 최종보고서, 2014.6.

23) 환경부, 저탄소차협력금제도 바로알기!, 2014, 7면; 반면에 이에 대한 반론도 있다.

24) 우선 교통부문의 온실가스를 관리하기 위하여 자동차 등 교통수단을 제작하려는 자는 그 교통수단에서 배출되는 온실가스를 감축하기 위한 방안을 마련하여야 하며, 온실가스 감축을 위한 국제경쟁 체제에 부응할 수 있도록 적극 노력하여야 한다고 규정하였다(제47



고, 저탄소차의 보급이 확대되는 등의 기대효과를 예상하고 있다.<sup>25)</sup> 그러나 2012년 11월에 시행예정이었던 것이 2015년으로 연기되었고, 다시 2021년 이후로 연기된 상태이다.

환경부의 처음 시행안은 실효적으로 소비이전을 위해 최대 700만원을 제안했지만 이 금액은 중대형차의 소비위축을 불러와 자동차업계의 경영 악화를 초래할 가능성이 있어서 다시 조정을 했다. 그래서 이산화탄소 배출량이 246 CO<sub>2</sub> g/km 이상이면 최대 150만원의 부담금을 부과하는 것으로 조정이 되었다. 보조를 받지 못하거나 부담금을 내지 않아도 되는 이산화탄소의 배출량은 131-140 CO<sub>2</sub> g/km 구간으로 책정하였다.

하지만 이 제도의 도입에 대해 국내 신규 차량의 대략 84%에 해당하는 차종이 부담금 부과 영역에 속하는 경우가 많기 때문에 부담금이 차량가격 상승으로 이어져 자동차시장 및 자동차 부품업체의 내수시장이 침체됨은 물론 국제경쟁력이 저하될 것이라고 반대를 하였다.<sup>26)</sup> 유럽과 일본보다 상대적으로 대형차를 생산하는 미국 자동차회사가 저탄소차 협력금의 도입을 재고할 것을 요구하는 건의서를 정부에 전달하였다고 한다.<sup>27)</sup> 그리고 이 제도는 기술경쟁력이 높은 유럽과 일본산에 보조가 집중되어 유럽산(디젤) 및 일본산(하이브리드차) 자동차에게는 혜택이 있지만 국내산 자동차는 역차별 소지가 존재하는 것으로 보고 있다.<sup>28)</sup> 또한 이 제도의 도입이 프랑스<sup>21)</sup>에서 시행이 되었지만 온실가스 저감률도 EU 평균치보다 낮아 온실가스감축이라는 목표에 기여했다고 보기도 어려우며 다른 나라에서는 도입하지 않은 제도로 실효성에 의문을 제기하며 자국의 자동차 산업육성에도 도움이 되지 않는다고 판단하고 있다.<sup>22)</sup>

---

조제1항). 다음으로 정부는 온실가스 배출량이 적은 자동차 등을 구매하는 자에 대하여 재정적 지원을 강화하고 온실가스 배출량이 많은 자동차 등을 구매하는 자에 대해서는 부담금을 부과하는 등의 방안을 강구할 수 있다(동조 제3항)고 규정하여 이 제도의 근거가 되고 있다.

- 25) 구지선, “자동차 운전자에 대한 온실가스 배출의 책임 구현을 위한 법적 과제 - 저탄소차 협력금의 도입 논의를 중심으로 -”, 『환경법연구』, 제36권 제1호, 2014, 222면.
- 26) 최문석, “저탄소차 협력금제도의 문제점”, 『오토저널』, 제36권 제6호, 2014, 46면.
- 27) 구지선, 전제논문, 222면.
- 28) 환경부, 저탄소차협력금제도 바로알기!, 3면.
- 21) 프랑스, 오스트리아, 벨기에, 덴마크, 싱가포르에서 시행되고 있지만 프랑스를 제외하고는 자동차를 생산하는 국가는 없다고 한다(맹해양정준화, “자동차 산업 발전을 위한 저탄소차 협력금제도에 대한 연구. 『통상정보연구』, 제16권 제4호, 2014, 255면).
- 22) 최문석, 전계글, 47면.

그러나 반대의견은 저탄소차시장 확대는 온실가스 저감기술개발을 촉진하여 자동차산업 경쟁력의 강화로 이어질 것으로 내다보고 있으며, 프랑스에서는 제도 시행 이후 연간 24만톤의 이산화탄소 배출량이 감축되었다고 평가되고 있다.<sup>23)24)</sup> 이에 대해 프랑스에서 이 제도가 본격적으로 실시됐지만 5년이 지난 현시점에서 탄소배출량이 크게 줄어들지도 않았을 뿐만 아니라 오히려 이 제도를 실시하지 않는 국가들에 비해 탄소배출량 감소폭은 더 미미한 것으로 평가하는 견해도 있다.<sup>25)</sup>

사실 이 제도를 도입함으로써 어떻게 자동차의 온실가스 배출을 감축시킬 수 있는지에 대해서는 서로 다른 견해가 있다. 이 제도를 이미 시행하고 있는 프랑스와 한국의 문화적 차이, 자동차 시장의 차이, 자동차 크기의 선호도 차이, 보조금과 부담금 설계 수준, 자동차 세제 문제, 저탄소차에 대한 보조금 정책, 그 나라의 경제적 상황 등에 따라 차이가 있기 때문에 선불리 예단하기도 어려울 뿐만 아니라 감축효과에 대한 단순 비교도 의미가 없다고 생각한다. 한때 한국에서 자동차 취득세 감면 할인폭이 중대형차에서 크고, 이산화탄소를 적게 배출하는 소형차에서는 중대형차에 비해 상대적으로 낮았고, 국제유가의 하락으로 인하여 저유가 상태가 오래 지속되자 소형차의 판매량이 급감한 사례가 있었다.<sup>26)</sup> 이런 경우 보조금이나 부담금을 부과하더라도 소형차로의 소비형태를 바꾸는데 많은 기여를 할 것으로 보이지 않는다.

또한 보조금이나 부담금보다 상대적으로 차량가격 자체가 큰 변수가 될 수 있는 바, ‘수입차 유리, 또는 국산차의 역차별’ 문제는 보조금-부담금 수준, 차량가격, 소비자 선호도 등을 종합적으로 고려하여 판단해야 할 사항이라는데 동의한다.<sup>27)</sup>

특히 역차별 문제는 차량 규모별 보조금구간, 중립구간, 부담금구간을 어떻게 구간을 설계하느냐에 따라 영향을 주고 받을 수 있으므로 신중한 고려 및 시뮬레이션<sup>28)</sup>이 필요하다.

23) 김경미, 전계글, 39면.

24) 최준영, “저탄소차협력금 제도의 개념 및 쟁점”, 국회입법조사처, 2013.12.

25) 맹해양·정준화, 전계논문, 255-256면; 서여주·임은정, “소비자의 시각에서 바라본 저탄소차 협력금제도의 도입에 관한 소고(小考)”, 『한국환경정책학회 학술대회논문집』, 2014.10, 38면.

26) 김민욱 외 4인, “LEAP 모형을 이용한 도로교통부문의 온실가스 감축 잠재량 분석”, 『한국기후변화학회지』, 제7권 제1호, 2016, 86면.

27) 브리핑룸; <http://www.korea.kr/policy/pressReleaseView.do?newsId=155956410>

28) 여기서 사용한 데이터는 가상이다. 2015년 기준으로 이산화탄소 배출량에 따라 75g/km 이하인 차량에는 최대 100만원의 보조금을 지급하며, 146g/km 이상이 차량에는 최대 75만원의 부담금을 부가하는 방식이다. 2020~2030년 보조금, 중립구간, 부담금 구간 전망

2021년 이후에 시행될 예정인 이 제도는 도입과 시행에 대한 시간적 여유가 있다. 이 제도는 환경부에서 추진하는 제도이지만 자동차를 개발하거나 주관하는 부서, 자동차 수출입 부서, 실제적으로 영향을 받는 국민과 소통이 필요한 제도이다. 다양한 연구를 바탕으로 이 제도를 도입하기 위해서 대형차를 선호하는 문화를 어떻게 변화시킬지, 자동차와 관련된 세제를 어떻게 합리적으로 조정할 것인지<sup>29)</sup>, 부담금의 분할징수 등의 방안 연구<sup>30)</sup>, 국민에게 부담을 덜 주면서 자동차에 의한 이산화탄소를 줄일 수 있도록 하는 제도의 설계 등이 선행되어야 할 것이다. 또한 교통부문에서 온실가스를 감축하는 방안은 이 외에도 연비의 효율을 강화하는 방안 및 운전행태를 개선하는 것도 방안이 될 수 있다.<sup>31)</sup>

연비를 강화하는 방안에 대해서는 환경부, 기획재정부, 산업통상자원부 등 관계 부처가 2014년 8월 2일에 열린 ‘제30차 경제관계장관회의’에서 저탄소차협력금 제도의 시행을 연기하는 대안으로 2020년까지 평균 온실가스·연비 기준을 선진국 수준으로 강화하는 방안에 대해 결정했다고 한다. 그래서 환경부와 산업통상자원부는 ‘차기(2016년~2020년) 자동차 평균 온실가스·연비 기준(안)’을 2014년 9월 11일 행정예고를 했다. 그 내용으로는 2015년까지 평균 온실가스 기준을 140g/km, 평균 연비기준을 17km/L에서 2020년까지 자동차 온실가스 기준을 97g/km, 연비 기준을 24.3km/ℓ로 강화한다는 내용이다.<sup>32)</sup>

환경부는 이러한 저탄소차 협력금 제도를 통해 온실가스만을 감축하겠다는 것이 아니라 이를 통해 소형차의 운행을 증가시킴으로써 석유소비를 절감시킬 수 있

은 프랑스 Bonus-Malus 구간조정 비율 그리고 프랑스 자동차공업협회에서 매년 발간되는 The French Automotive Industry, 2014의 자동차 등록대수 증감률 전망 데이터를 가지고 설정(김민욱 외 4인 전계논문, 86-89면)하였다는 한계가 있다. 그러나 환경부 안 또는 합동 안이 나올 경우, 연구를 통해 구간설정이 되고 좀 더 한국 실정에 맞는 데이터를 이용한다면 감축효과를 과학적으로 증명할 것으로 보인다.

29) 서여주·임은정, 전계논문, 44면; 구지선, 전계논문, 225면 이하.

30) 맹해양·정준화, 전계논문, 258면.

31) 김민욱 외 4인, 전계논문, 87면 이하 참조; 「대기환경보전법」 제77조의2에 따르면 환경부장관은 오염물질(온실가스를 포함한다)의 배출을 줄이고 에너지를 절약할 수 있는 운전방법인 "친환경운전"에 대해 널리 확산·정착될 수 있도록 친환경운전 관련 교육·홍보 프로그램 개발 및 보급 등을 추진하도록 되어 있다. 환경부는 2008년에 친환경운전 10계명을 마련하였지만 홍보는 부족한 편이다. 반면에 일본에서는 에코 드라이브(환경부하 경감을 배려한 자동차의 사용)의 방침에 대해 2003년도 경찰청, 경제산업성, 국토교통성 및 환경성을 관계 부처로 하는 "에코 드라이브 보급 연합회(국장급)" 및 「에코 드라이브 보급 검토회(과장급)」를 설치하고 "에코 드라이브 10의 권유하고 보급 촉진에 나섰다. 지금도 다양한 방법으로 교육, 홍보, 체험을 위해 노력하고 있다.

32) 김민욱 외 4인, 전계논문, 86면.

며, 친환경차 보급의 증가 및 친환경차 생산의 기술력향상, 경·소형차 등의 저탄소차 판매 증가를 목표로 하고 있다.<sup>33)</sup>

따라서 좋은 제도의 설계를 통해 교통부문의 온실가스 감축효과와 더불어 자동차 업계의 경제 활성화도 같이 도모할 수 있는 방법이기도 한다.

## 2. 국회에 계류중인 미세먼지와 기후변화에 대한 「대기환경보전법」 안

### (1) 원혜영의원 대표발의 11명

배출가스 과다 발생 차량으로 3회 이상 신고를 받은 경우, 자동차의 소유자는 관할 지방자치단체에서 실시하는 무료검사를 의무적으로 받도록 하고, 이에 불응할 경우 과태료를 부과할 수 있도록 하는 안이다.

### (2) 임이자의원 대표발의 11명

초미세먼지 경보 발령 기준을 보다 강화하여 시민들이 이에 따른 적절한 생활을 할 수 있도록 하기 위하여 안 제8조제4항 및 제5항은 시행규칙 별표 7에서 규정하고 있는 ‘대기오염경보 단계별 대기오염물질의 농도기준’을 법률에 별표<sup>34)</sup>로 직접 규정하려는 것과 환경기준하고 경보기준을 일치시키는 것이다.

33) 서여주·임은정, 전계논문, 38면.

34) PM-2.5 주의보 및 경보 발령·해제기준 비교

PM-2.5		현행	개정안 별표
주의보	발령	기상조건 등을 고려하여 해당지역의 대기자동측정소 PM2.5 시간당 평균농도가 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 이상 2시간 이상 지속인 때	기상조건 등을 고려하여 해당지역의 대기자동측정소 PM2.5 시간당 평균농도가 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 이상 2시간 이상 지속인 때
	해제	주의보가 발령된 지역의 기상조건 등을 검토하여 대기자동측정소의 PM2.5 시간당 평균농도가 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 미만인 때	주의보가 발령된 지역의 기상조건 등을 검토하여 대기자동측정소의 PM2.5 시간당 평균농도가 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 미만인 때
경보	발령	기상조건 등을 고려하여 해당지역의 대기자동측정소 PM2.5 시간당 평균농도가 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 이상 2시간 이상 지속인 때	기상조건 등을 고려하여 해당지역의 대기자동측정소 PM2.5 시간당 평균농도가 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 이상 2시간 이상 지속인 때
	해제	경보가 발령된 지역의 기상조건 등을 검토하여 대기자동측정소의 PM2.5 시간당 평균농도가 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 미만인 때는 주의보로 전환	경보가 발령된 지역의 기상조건 등을 검토하여 대기자동측정소의 PM2.5 시간당 평균농도가 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 미만인 때는 주의보로 전환

(3) 문진국의원 대표발의 11인

비산먼지 발생의 억제를 실효적으로 하기 위해 사업자가 비산먼지의 발생을 억제하기 위한 시설을 설치하거나 필요한 조치를 하지 아니한 경우 시정명령과 함께 과태료를 부과하려는 안이다.

(4) 홍영표의원 대표발의 21인

미세먼지로 인한 영향이 지대하므로 우선 미세먼지에 대해 정의를 신설하고 화력발전소 등 미세먼지를 배출하는 시설에 대하여는 별도의 배출기준이 적용되도록 하는 등의 안이다.

(5) 검토

원혜영의원의 안은 다음과 같은 문제점 때문에 발의하였다. 「대기환경보전법」에서는 제작차의 배출허용기준을 정해 놓고 준수여부를 관리하기 위해 정기검사와 수시점검 제도를 운영하고 있다. 그리고 환경부 고시<sup>35)</sup>로 배출가스 과다 발생 차량에 대한 시민의 자발적인 신고제도를 운영하고 있으나 신고된 차량에 대해 무료검사만 안내하고 있어 실효성을 확보하지 못하고 있다. 그래서 배출가스 과다 발생 차량으로 3회 이상 신고를 받은 경우, 자동차의 소유자는 관할 지방자치단체에서 실시하는 무료검사를 받도록 명하고, 검사결과 배출허용기준을 초과시 개선명령을 내릴 수 있게 하며 이에 불응할 경우 과태료를 부과할 수 있도록 규정을 신설 하자는 것이다.

이 안에 따르면 수시점검에 대한 약간의 실효성 및 대기환경개선에 기여할 것으로 보인다. 그러나 검토위원회에서 검토한 것과 같이 특정인에 대한 무고 등으로 제도가 악용될 가능성이 있다. 신고를 받은 것만으로는 배출허용기준을 넘었는지 확인이 안된 상태이며, 정기검사를 통과한 차량의 경우도 있을 수 있으므로 단지 3번 이상의 신고를 받은 것만으로 무료검사 의무를 부과하고 불이행 시 과태료까지 부과할 수 있도록 하는 것은 과잉금지원칙에 위배될 수 있다.

임이자의원의 안에 대해서 초미세먼지(PM2.5)는 폐포까지 침투하여 각종 면역질환 및 암발생까지도 유발하는 것으로 알려져 있으며, 대기중 초미세먼지(PM2.5) 농도가 증가하면 호흡계질환사망, 심혈관계사망의 위험도는 증가하는 것으로 보고

35) 「운행차 수시점검방법과 확인검사대행자 등록에 관한 규정」

되고 있다.<sup>36)</sup> 이런 문제 때문에 선진국에 비해 늦었지만 환경기준에 초미세먼지를 2015년 1월 1일부터 포함시켰다. 주의보 및 경보의 기준을 상향시킴으로써 시민들이 이에 따른 적절한 생활을 할 수 있도록 함으로써 시민건강 증진에 기여하는 긍정적인 측면도 있다. 그러나 대기오염경보제에 따르면 초미세먼지 경보시에는 시·도지사가 주민의 실외활동 제한 요청, 자동차 사용의 제한 및 사업장의 연료사용량 감축 권고, 조업시간 단축명령 등<sup>37)</sup>을 할 수 있다. 지금보다 개정안에 따르면 훨씬 많은 주의보나 경보가 발령<sup>38)</sup>될 수 있을 것으로 보인다. 시·도지사는 이렇게 자주 발령되는 경보제에 능동적으로 대처할 수 있을지 의문이다.

한편 현재 환경기준하고 경보기준을 바로 일치시키면 2015년 자료를 갖고 시물레이션을 한 결과 1년에 207일 총 1665회 주의보를 내려야 하는데, 주의보 같지도 않은 주의보가 되어서 나름대로 실효성도 없을 것으로 보고 있다.<sup>39)</sup>

너무 전향적인 기준상향보다는 점진적인 기준상향이 필요하다고 본다. 초미세먼지 발생을 감소시키거나 억제시키기 위한 화력발전소 및 경유자동차 등에서 먼저 정책이 뒷받침되어야 한다. 그런 후 배출허용기준의 강화, 배출부과금의 부과 및 강력 징수 등을 통해 초미세먼지의 양을 줄인 후 초미세먼지 경보 발령기준을 보다 강화시킬 필요가 있다고 본다. 따라서 홍영표의원 안처럼 미세먼지의 주범으로 알려져 있는 화력발전소에 대해 좀 더 엄격한 배출허용기준 내지 별도의 배출허용기준의 적용에 대해서 찬성한다.

미세먼지 뿐만 아니라 초미세먼지에 대한 주의보 내지 경보의 발령횟수가 계속 증가하고 있다. 그래서 무엇보다 환경부는 미세먼지에 대책을 마련하느라 분주한 한해였다. 2015년에는 PM2.5 주의보가 총 173회(69일) 발령되었다. 올해는 아직 2016년도에 대한 통계가 나오지 않았지만 2015년보다 더 많은 주의보가 발령되었을 것이다. 따라서 미세먼지 감소대책이 마련되고 있고 그 중 하나로 비산먼지에 대한 규제의 실효성을 좀 더 확보하는 방안으로 비산먼지의 발생을 억제하기 위한 시설의 설치 또는 필요한 조치를 하지 아니한 경우 시정명령과 함께 과태료를 부과하자는 것이다. 그러나 동법 제92조에 따르면 제43조제1항 전단 또는 후단<sup>40)</sup>을

36) 이순자, 『환경법』, 법원사, 2015, 353면.

37) 시행령 제2조제4항제2호.

38) 2015년에는 현행 농도기준에 따라 PM-2.5 주의보가 총 173회(69일) 발령되었고 경보는 발령된 바 없는데, 환경부는 개정안의 농도기준을 적용할 경우 2015년에 PM2.5 주의보 1,665회(207일), 경보 90회(50일)로 주의보 및 경보 발령횟수가 크게 증가했을 것으로 추정하고 있다(손충덕, “「대기환경보전법」 일부개정 법률안 검토보고서”, 2016.11, 8면).

39) 제346회-환경노동 제6차 회의록, 2016.11.21., 67면.

위반하여 비산먼지의 발생을 억제하기 위한 시설을 설치하지 아니하거나 필요한 조치를 하지 아니한 자는 과태료 부과보다 더 엄격한 300만원 이하의 벌금을 부과할 수 있다는 조항이 있으므로 굳이 과태료 부과는 필요치 않다고 본다.

그리고 광의의 환경기준은 법률보다는 과학기술의 변화와 환경여건 및 정치적 타협에 따라 변경이 가능하고,41) 전문적·기술적인 사항이기 때문에 국회에서 기준을 정하기에는 어려운 면이 존재한다. 대기오염 주의보 및 경보의 발령·해제기준도 마찬가지이다. 따라서 법률보다는 시행령 또는 시행규칙에서 규정하는 것이 타당하다는 결론42)에 동의한다.

### 3. 대기환경에 관한 최근 판례43)44)

#### (1) 판결요지45)

구 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 제14조제1항에서 정한 대기오염물질 총량관리사업장 설치의 허가 또는 변경허가 처분의 여부 및 내용의 결정이 행정청의 재량에 속하는지에 대해서는 법적성질을 재량행위로 보았다.

판결요지에 따르면 「구 「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」(2013. 3. 23. 법률 제11690호로 개정되기 전의 것, 이하 ‘구 수도권대기환경특별법’이라 한다) 제2조 제2호, 제8조 제2항 제8호, 제14조 제1항, 제15조, 제16조, 제19조 제1항, 같은 법 시행령(2011. 12. 30. 대통령령 23465호로 개정되기 전의 것) 제2조, 제17조,

40) 제43조(비산먼지의 규제) ①비산배출되는 먼지(이하 "비산먼지"라 한다)를 발생시키는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업을 하려는 자는 환경부령으로 정하는 바에 따라 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수·구청장에게 신고하고 비산먼지의 발생을 억제하기 위한 시설을 설치하거나 필요한 조치를 하여야 한다.

41) 2010년 이후 대기오염경보 단계별 대기오염물질의 농도기준은 3차례 개정된 바 있다.

42) 손충덕, “「대기환경보전법」 일부개정 법률안 검토보고서”, 2016.11, 5면.

43) 2011년 이후부터 2016년 말까지 대기환경에 관한 새로운 판례는 많지 않다. 그 중 중요한 것 하나만을 다루고자 한다.

44) 건설공사 하도급의 경우, 구 대기환경보전법 제43조 제1항에 의하여 비산먼지 발생 억제 시설을 설치하거나 필요한 조치를 할 의무자(=최초수급인) 및 최초수급인으로부터 도급을 받은 하수급인 등이 같은 법 제92조 제5호의 적용대상에 해당하는지 여부에 대해 “최초수급인으로부터 도급을 받은 하수급인 등은 제43조 제1항의 시설조치의무자가 아니므로 그 적용대상에 해당하지 않는다. 이렇게 해석하는 것이 형벌법규는 엄격하게 해석하여야 한다는 기본 원칙에도 맞다”고 판시한 판례가 있다(대법원 2016. 12. 15. 선고 2014도8908 판결). 그리고 자동차배출가스로 인한 손해배상청구 사건(대법원 2014. 9. 4. 선고 2011다7437 판결)이 있다.

45) 대법원 2013.05.09. 선고 2012두22799 판결.

[별표 1], [별표 2], 같은 법 시행규칙 제8조 등 대기오염물질 총량관리사업장 설치의 허가 또는 변경허가에 관한 규정들의 문언 및 그 체제·형식과 함께 구 수도권 대기환경특별법의 입법 목적, 규율 대상, 허가의 방법, 허가 후 조치권한 등을 종합적으로 고려할 때, 구 수도권대기환경특별법 제14조 제1항에서 정한 대기오염물질 총량관리사업장 설치의 허가 또는 변경허가는 특정인에게 인구가 밀집되고 대기오염이 심각하다고 인정되는 수도권 대기관리권역에서 총량관리대상 오염물질을 일정량을 초과하여 배출할 수 있는 특정한 권리를 설정하여 주는 행위로서 그 처분의 여부 및 내용의 결정은 행정청의 재량에 속한다”고 보고 있다.

그리고 배출시설 설치허가 신청이 구 대기환경보전법 제23조 제5항에서 정한 허가기준에 부합하고 구 대기환경보전법 제23조 제6항, 같은 법 시행령 제12조에서 정한 허가제한사유에 해당하지 않는 경우, 환경부장관은 이를 허가하여야 하는지 여부 및 환경부장관이 허가를 거부할 수 있는 경우는 어떤 경우인가 하는 것이다.

판결요지에 따르면 “구 대기환경보전법(2011. 7. 21. 법률 제10893호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제2조 제9호, 제23조 제1항, 제5항, 제6항, 같은 법 시행령(2010. 12. 31. 대통령령 제22601호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제11조 제1항 제1호, 제12조, 같은 법 시행규칙 제4조, [별표 2]와 같은 배출시설 설치허가와 설치제한에 관한 규정들의 문언과 그 체제·형식에 따르면 환경부장관은 배출시설 설치허가 신청이 구 대기환경보전법 제23조 제5항에서 정한 허가 기준에 부합하고 구 대기환경보전법 제23조 제6항, 같은 법 시행령 제12조에서 정한 허가제한사유에 해당하지 아니하는 한 원칙적으로 허가를 하여야 한다. 다만 배출시설의 설치에 국민건강이나 환경의 보전에 직접적으로 영향을 미치는 행위라는 점과 대기오염으로 인한 국민건강이나 환경에 관한 위해를 예방하고 대기환경을 적정하고 지속가능하게 관리·보전하여 모든 국민이 건강하고 쾌적한 환경에서 생활할 수 있게 하려는 구 대기환경보전법의 목적(제1조) 등을 고려하면, 환경부장관은 같은 법 시행령 제12조 각 호에서 정한 사유에 준하는 사유로서 환경 기준의 유지가 곤란하거나 주민의 건강·재산, 동식물의 생육에 심각한 위해를 끼칠 우려가 있다고 인정되는 등 중대한 공익상의 필요가 있을 때에는 허가를 거부할 수 있다고 보는 것이 타당하다”고 보고 있다.

## (2) 평가

「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」(약칭: 수도권대기법)에서 대기관리권



역46)에 있는 사업장에 대한 총량관리대상 오염물질은 질소산화물, 황산화물, 먼지로서 배출허용총량의 할당기준이 있다. 대기관리권역에서 총량관리대상 오염물질을 대통령령으로 정하는 배출량을 초과하여 배출하는 사업장을 설치하거나 이에 해당하는 사업장으로 변경하려는 자는 사업장설치의 허가를 받아야 한다. 그리고 허가나 변경허가 시 최적방지시설을 설치할 것을 조건으로 붙여야 한다(제14조제1항 및 제3항). 또한 환경부장관은 제14조제1항에 따른 사업장의 설치 또는 변경의 허가신청을 받은 경우 그 사업장의 설치 또는 변경으로 인하여 지역배출허용총량의 범위를 초과하게 되면 이를 허가하여서는 아니 된다(제15조)고 규정하고 있다. 「수도권대기법」의 입법목적 등을 살펴보면 수도권 대기관리권역에서 대기오염물질 총량관리사업장 설치의 허가 또는 변경허가 처분은 상대적 금지의 해제가 아니라 사업장을 설치하려는 자에게 특정한 권리를 설정하여 주는 특허로서 재량행위의 성질을 갖는다.

반면에 「대기환경보전법」상 배출시설 설치허가는 상대적 금지의 해제로서 법에서 정한 일정한 허가 요건에 부합하고 허가제한사유에 해당하지 않는 한 허가를 해야 한다. 그래서 원심47)은 배출시설 설치허가가 기속행위에 해당한다는 전제 아래 이 사건 배출시설의 설치허가 신청이 구 대기환경보전법 제23조 제6항, 구 대기환경보전법 시행령 제12조가 규정한 제한사유에 해당하지 아니한다는 사정만을 들어 그 설치허가 신청을 거부한 이 사건 처분이 위법하다고 판단하였다. 그러나 대법원 판례처럼 배출시설의 위해성과 「대기환경보전법」의 목적을 고려한다면 특정대기유해물질로 인한 주변지역 주민들을 건강·재산, 동식물의 생육 등에 심각한 위해를 끼칠 우려가 있는 등 중대한 공익상의 필요가 있을 때에는 동법에 명문의 근거가 없을지라도 허가를 거부할 수 있다고 보는 것이 타당하다.

### Ⅲ. 폭스바겐사건으로 인한 대기환경보전법령의 개정 내용

#### 1. 폭스바겐 사건 요약

46) “대기관리권역”이란 수도권지역 중 대기오염이 심각하다고 인정되는 지역과 수도권지역 중 해당 지역에서 배출되는 대기오염물질이 수도권지역의 대기오염에 크게 영향을 미친다고 인정되는 지역 중에서 서울특별시 전지역과 용진군(용진군 영흥면은 제외)을 제외한 인천광역시 전지역 및 경기도의 많은 시가 포함되어 있다(「수도권대기법」 시행령 제2조 별표 1).

47) 서울고법 2012. 9. 5. 선고 2012누3493 판결.

2015년 9월 18일 미국 환경보호청(EPA)은 폭스바겐 디젤차량에서 배출가스 저감 장치 조작 소프트웨어 발견했다고 발표를 하고 폭스바겐 그룹은 이를 인정했다.<sup>48)</sup>

이는 프로그램을 통해 배출가스 인증시험을 실험실내에서 할 때에는 배출가스 저감장치 작동률이 높아지는 모드1이 작동되도록 하고, 일반 주행시에는 저감장치 작동률이 떨어지는 모드2로 변환되도록 한 것이다. 이런 프로그램 조작을 통해 인증시험을 할 때에는 NOx 같은 배기가스가 덜 나오면서 성능과 연비도 떨어진다. 반면에 일반 주행시에는 NOx 배출량은 5~40배까지 더 나오지만 성능과 연비는 좋아진다.

이것이 가능한 이유는 실험방법 때문이다. 환경부장관은 제48조에 따른 인증을 받아 제작한 자동차의 배출가스가 제작차 배출허용기준에 맞는지를 확인하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 검사를 하여야 한다(제50조제1항). 제1항에 따른 검사의 방법·절차 등 검사에 필요한 자세한 사항은 환경부장관이 정하여 고시하도록 되어 있다(제50조제6항). 따라서 「제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정」이 시행되고 있다. 그러나 폭스바겐 사건에서 나타난 것처럼 동 규정에서는 실험실 내 인증시험 모드로만 하도록 되어 있다. 그렇게 되면 폭스바겐 사건처럼 자동차의 배출가스가 제작차배출허용기준 내에 들어가서 검사는 통과하게 된다. 그런데 실험실 내에서 할 경우와 실제도로에서 주행을 할 때 측정되는 배출가스 농도는 주행시에 훨씬 더 많은 NOx를 내보내게 된다. 이런 한계를 보완하기 위하여 대형차는 2016년부터 실도로 주행 시 배출가스관리 제도를 시행하고 소형 경유차는 2017년 9월부터 실도로 주행 시 배출가스관리 제도를 시행할 예정이다.

한편 폭스바겐 측은 한국에 대해서는 2016년형 유로6 디젤차는 배출가스 조작과 관련이 없다고 주장하였다.<sup>49)</sup> 그러나 환경부는 폭스바겐 디젤차량 배출가스 불법 조작과 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작한 사실을 확인하여 15개 차종 12만 5,522대에 대해, 폭스바겐코리아에 판매정지명령, 리콜명령, 인증취소, 과징금 141 억원을 2015년 11월에 부과하였다.<sup>50)</sup>

미국 시장 진입을 위해 만들어진 프로그램이 사전승인 없이 깔려 있다는 이유인데 인증을 받을 때 관련 서류에 배출가스 측정기록 및 엔진의 특성, 엔진에 어떠

48) 카미디어 <http://m.post.naver.com/viewer/postView.nhn?volumeNo=5050870&memberNo=12045626&vType=VERTICAL> 검색날짜 2017.1.20.

49) 카미디어, 위의 웹사이트(<http://www.carmedia.co.kr/>).

50) 환경부, 폭스바겐 티구안 엔진 배기가스 불법 조작 확인, 2015.11.26자 보도자료.

한 프로그램들이 있는지 등도 상세하게 기록해야 하는데, 프로그램에 관한 정보에 대해서는 기록하지 않았다는 것이다. 또한 실험실의 인증시험 조건 외에 일반적인 운전조건에서도 배출가스 관련 부품의 기능을 저하시켜서는 안된다는 임의설정<sup>51)</sup> 규정을 위반한 것이다.

폭스바겐코리아는 2016년 1월 초 12만 6000대에 대해 리콜을 하겠다고 계획서를 환경부에 제출하였다. 그러나 환경부는 리콜계획서에 차량을 임의설정한 사실을 인정하지 않았거나 불성실한 답변으로 3번의 반려 조치 끝에 2016년 10월에 리콜 계획서를 받아들였다.

그래서 환경부는 2017년 1월 12일자로 티구안 2개 차종 2만7000여대에 대해 리콜을 승인했다. 무려 16개월만에 리콜이 진행되는 것이다. 나머지 13개 차종 9만 9000대는 배기량, 엔진출력 등에 따라 5개 그룹으로 나눠 리콜계획서를 접수받은 후 검증할 예정이다.<sup>52)</sup> 그러나 이에 대해 일부 아우디폭스바겐 소유주들은 정부의 리콜(결함시정) 승인 결정에 반발하고 서울행정법원에 환경부 장관을 상대로 한 리콜계획 승인처분 취소 소송을 낸 상태이다.

이와는 별도로 2016년 7월 검찰이 아우디폭스바겐 차량에 대한 서류조작을 확인하였고, 환경부는 인증취소를 통보하였다. 그리고 환경부는 2016년 8월 초 아우디폭스바겐의 80개 모델 8만3000대 차량에 대해 인증 과정에서 위조서류로 인증 받은 32개 차종(80개 모델) 8만 3천대에 인증취소 처분과 판매중지 처분을 내렸고 인증취소와 별도로 배출가스 성적서를 위조한 24개 차종(47개 모델) 5만7000대에 대해 178억원의 과징금을 부과하기로 결정했다.<sup>53)</sup>

## 2. 개정법의 주요내용

- 
- 51) ‘임의설정’은 자동차 배출가스 관련 인증 통과를 목적으로 특정 장치를 인증시험 중에만 ‘임의로’ 작동하도록 ‘설정된’ 것을 말한다. 폭스바겐이 미국 환경 인증을 통과하기 위해 인증시험 조건에서만 임의로 프로그램을 작동하도록 설정한 것이 ‘임의설정’이다.
- 52) 아시아경제, [폭스바겐 리콜] 환경부 결정에 반발... 소비자는 "차 바꿔달라", 2017.1.14자 보도내용.
- 53) 해당 차종당 과징금 상한액은 지난 7월28일 10억원에서 100억원으로 조정됐으나, 폭스바겐 측이 25일부터 자체 판매를 중지함에 따라 법률 개정전 상한액 10억원이 적용됐다; 환경부, 폭스바겐 32차종 8.3만대 인증취소 및 판매정지, 2016.8.2.자 보도자료; 이와는 별도로 공정거래위원회는 표시·광고의 공정화에 관한 법률((제3조제1항 및 제9조)에 따라 폭스바겐에게 거짓 광고를 한 혐의로 373억2600만원의 과징금을 부과했다. 이는 역대 최대 금액으로 알려져 있다. 그러나 이에 불복해 2월 23일 서울고등법원에 소송을 제기했다(이데일리, 폭스바겐, 공정위 373억 과징금 부과 불복 '소송', 2017.3.1.자 보도내용).

(1) 임의설정 등의 행위 금지 및 위반시 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금

자동차제작자는 제48조제1항에 따라 인증받은 내용과 다르게 배출가스 관련 부품의 설계를 고의로 바꾸거나 조작하는 행위를 금지하고 있다(제46조제4항 신설). 이를 위반할 경우 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처하도록 관련 규정을 신설하였다(제89조제6호의2 신설).

(2) 배출가스 관련 부품의 교체명령 외에 자동차의 교체, 환불, 재매입 명할 근거 신설

환경부장관은 제48조에 따른 인증을 받아 제작한 자동차의 배출가스가 제작차배출허용기준에 맞는지를 확인하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 검사를 하여야 한다(제50조제1항). 검사결과 불합격된 자동차의 제작자에게 그 자동차와 동일한 조건으로 환경부장관이 정하는 기간에 생산된 것으로 인정되는 같은 종류의 자동차에 대하여는 판매정지 또는 출고정지를 명할 수 있고, 이미 판매된 자동차에 대하여는 배출가스 관련 부품의 교체를 명할 수 있다(제50조제7항). 이런 규정이 있음에도 불구하고 자동차제작자가 배출가스 관련 부품의 교체명령을 이행하지 아니하거나 제1항에 따른 검사결과 불합격된 원인을 부품 교체로 시정할 수 없는 경우에는 환경부장관은 자동차제작자에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 자동차의 교체, 환불 또는 재매입을 명할 수 있다(제50조제8항). 이 조문이 2016년 12월 27일에 신설되어 1년 후에 시행되므로 시행령은 마련되어 있지 않다.

(3) 자동차제작자가 인증규정 위반시 과징금 100억에서 500억으로 상향조정  
인증과 관련된 과징금 처분은 다음과 같았다.

환경부장관은 자동차제작자가 제48조제1항을 위반하여 인증을 받지 아니하고 자동차를 제작하여 판매한 경우 또는 제48조제1항에 따라 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작하여 판매한 경우에 해당하는 경우에는 그 자동차제작자에 대하여 매출액에 100분의 3을 곱한 금액을 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과할 수 있다. 이 경우 과징금의 금액은 10억원을 초과할 수 없다고 규정하였다(제56조제1항). 과징금은 매출액의 산정, 위반행위의 정도 등에 따른 과징금의 금액과 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

그러나 폭스바겐 사건이 일어나고 과징금의 부과율의 인상과 상한액을 2번에 걸

처 증액하였으며 과징금의 부과 요건에 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 배출가스 관련 인증 또는 변경인증을 받은 경우를 추가하였다. 즉, 자동차 배출가스 관련 과징금의 부과율을 기존 매출액의 3%에서 5%로 인상하고, 과징금 상한액을 10억에서 100억원으로 상향 조정한 후 또다시 500억원으로 상향 조정하였다.

이를 반영하여 제56조를 다음과 같이 개정하였는데 시행일은 2017.12.28이다.

환경부장관은 자동차제작자가 ① 제48조제1항을 위반하여 인증을 받지 아니하고 자동차를 제작하여 판매한 경우, ② 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제48조에 따른 인증 또는 변경인증을 받은 경우, ③ 제48조제1항에 따라 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작하여 판매한 경우 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 그 자동차제작자에 대하여 매출액에 100분의 5를 곱한 금액을 초과하지 아니하는 범위에서 과징금을 부과할 수 있다. 이 경우 과징금의 금액은 500억원을 초과할 수 없다(제1항).

제1항에 따른 과징금은 위반행위의 종류, 배출가스의 증감 정도 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 부과한다(제2항).

현행 시행령의 과징금은 매출액 산정 및 위반행위 정도 등에 따라 과징금이 부과되었다. 그래서 시행령 제52조 별표 12에서는 매출액 산정 방법과 위반행위 정도, 과징금 산정방법에 대해 규정하고 있다.

매출액 산정방법은 법 제56조에서 “매출액”이란 그 자동차의 최초 제작시점부터 적발시점까지의 총 매출액으로 한다. 다만, 과거에 위반경력에 있는 자동차 제작자는 위반행위가 있었던 시점 이후에 제작된 자동차의 매출액으로 한다.

위반행위의 정도는 환경부장관 또는 국립환경과학원장으로부터 제작차에 대한 인증을 받지 아니하고 자동차를 제작·판매한 행위와, 인증을 받은 내용과 다르게 자동차를 제작·판매한 것으로 구분하고 인증을 받지 아니한 경우 가중부과계수 1, 인증내용과 다르게 제작·판매한 경우 가중부과계수 0.5를 적용한다. 그래서 과징금 산정방법은 총매출액  $\times$  3/100  $\times$  가중부과계수이다. 그러나 올해 12월부터는 과징금 산정방법이 개정될 것으로 보인다.

현행 규정과 다르게 과징금은 위반행위의 종류, 배출가스의 증감 정도 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 부과한다고 규정하였고, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제48조에 따른 인증 또는 변경인증을 받은 경우 가중부과계수를 어떻게 할 것인지, 배출가스의 증감 정도 등을 고려하여야 하기 때문에 과징금 부과 산정방법은 변경될 것으로 보인다.

(4) 자동차 부품의 결합시정명령을 위반한 자 등에 대한 벌칙 강화

벌칙에서 5년 이하 징역은 그대로 유지하고 벌금은 3천만원 이하에서 5천만원 이하로 상향 조정하였다(제90조). 그리고 제50조제8항에 따른 부품 교체, 자동차 교체, 환불, 재매입 명령을 이행하지 아니한 자를 5년 이하 징역 또는 5천만원 이하 벌금에 처하도록 벌칙규정을 신설하였다(제90조제6호의2 신설).

(5) 평가

현행법은 제작차배출허용기준 검사 결과 불합격된 자동차의 제작자에게 그 자동차와 동일한 조건으로 생산된 것으로 인정되는 같은 종류의 자동차에 대하여는 환경부장관은 판매정지 또는 출고정지를 명할 수 있고, 이미 판매된 자동차에 대하여는 배출가스 관련 부품 및 자동차의 교체를 명할 수 있다. 그러나 폭스바겐 사건처럼 배출가스조작 사실을 인정하지 않은 리콜계획서를 제출하면서, 사실상 리콜작업을 무력화시키고 있는 상황이라고 한다. 이로 인해 소비자들의 손해도 발생하고 있다. 그래서 환경부장관은 이런 경험을 바탕으로 차량 교체 뿐만 아니라 소비자를 위해 환불 및 재매입 등의 조치를 명함으로써 자동차 제작자에 대한 제재를 강화하는 한편 소비자의 실질적인 권리구제의 폭을 넓힌 것으로서 타당하다고 본다.

한편 미국에서 폭스바겐이 배출가스 조작 사건과 관련해 2000cc 차량에 이어 3000cc 차량에 대한 배상에 합의하면서 지난 2015년 이후 미국에서만 최대 258억 달러(약 29조5757억원)를 배상하게 되었다.<sup>54)</sup> 여기에는 미 정부에 43억달러(약 5조 497억원)의 벌금도 포함된 금액이다. 그리고 과징금 부과와 관련하여 판매량 차이가 있더라도 폭스바겐은 디젤게이트로 미국에게 29조가 훨씬 넘는 금액을 배상하게 되었다. 물론 미국에서는 징벌적 손해배상 제도와 자동차배출가스가 한국보다 엄격하기 때문에 배상액이 더 큰 것도 사실이다. 하지만 한국에서는 과징금 141억원이 부과되었다. 최근에는 폭스바겐사가 시험성적서 조작으로 얻은 부당 매출은 2조 2,800억원에 이르는 반면 부과된 과징금은 178억에 불과하였다.<sup>55)</sup> 개정된 현행의 과징금 100억원을 적용해도 680억원 정도이다. 입법 제안서에서는 과징금 부과

54) 파이낸셜뉴스, 폭스바겐, 美서 3000cc급 차량 12억弗 배상 합의, 2017.02.02자 보도자료.

55) 판매행위와 같은 불법이 지속적으로 이루어졌을 때에는 신법을 적용해야 하고 그 전에 이미 불법행위를 중단한 행위에 대해서는 구법을 적용해야 하는 법리적 판단에 따라 기존의 최고한도 10억을 적용하였다고 한다.

기준을 자동차제작자의 매출액의 100분의 5를 곱한 금액으로 상향하는 등의 개정을 하였다. 이를 통해 기업의 불법행위에 대한 제재의 실효성을 확보하고 향후 유사한 불법행위의 재발을 막으려는 것으로 1차종당 최대 부과액은 500억이다. 미국보다 상대적으로 적은 과징금으로 향후 유사한 불법행위의 재발을 막을 수 있을지는 의문이다.

기존의 법률에서는 자동차제작자가 자동차를 제작하려면 미리 환경부장관으로부터 그 자동차의 배출가스가 배출가스보증기간에 제작차배출허용기준에 맞게 유지될 수 있다는 인증을 받아야 한다(제48조제1항)고 규정하고 있다. 그리고 자동차제작자는 제작차에서 나오는 배출가스가 배출가스보증기간 동안 제작차배출허용기준에 맞게 성능을 유지하도록 제작하여야 한다(동조제3항). 그러나 문제가 되었던 폭스바겐의 대상차종은 배출가스 저감장치 조작 소프트웨어를 작동시키지 않아도 한국의 제작차배출허용기준을 충족시킨다. 그러나 폭스바겐 사건처럼 프로그램을 통해 배출가스 저감장치의 설계를 고의로 바꾸거나 조작하는 행위에 대해 금지 및 처벌조항은 없었다. 그래서 이 사건을 계기로 자동차제작자는 제48조제1항에 따라 인증받은 내용과 다르게 배출가스 관련 부품의 설계를 고의로 바꾸거나 조작하는 행위를 금지하는 임의설정 등의 행위를 금지토록 하는 조항을 신설하였다. 이를 위반한 자에 대하여는 7년 이하의 징역 또는 1억원 이하의 벌금에 처하도록 처벌조항을 신설한 것은 앞으로 IT의 발전에 따라 또 다른 조작행위가 나올 수 있기 때문에 관련규정은 필요하다고 본다.

#### IV. 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」의 고찰

##### 1. 환경오염시설의 통합관리에 관한 개관

이 법률은 2014년 12월 31일 정부안으로 발의된 법률 제13603호로 2015년 12월 22일에 제정되어 올해 1월 1일부터 시행되는 법률이다. 그런데 「대기환경보전법」에서 규율되던 일부 대형 사업장이 이 법률의 시행으로 「대기환경보전법」의 일부 조문의 적용을 받지 않고 이 법률에 따른 규율을 받게 되는 변화가 있어서 고찰이 필요하다.<sup>56)</sup>

56) 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」은 「대기환경보전법」 외 다른 법률과도 관련이 있지만 이 논문에서 다루는 것이 대기환경에 관한 것이기에 대기에 한정하여 고찰한

(1) 제정안의 발의 배경<sup>57)</sup>

1971년 배출시설 설치허가 제도가 최초 도입된 이후 현행 오염물질별 배출시설 설치허가 제도가 정착되었다. 이에 따라 사업자는 1개의 오염시설을 설치하기 위해서는 「대기환경보전법」을 비롯하여 6개 법률에 따른 최대 9개의 허가 및 신고를 하도록 되어 있는데 최대 73종의 법정 서류를 구비해야 하는 문제점이 있었다. 그리고 「대기환경보전법」 등에서 정하고 있는 배출허용기준은 지역별 환경여건, 업종별 특성 등을 반영하지 못하고 획일적으로 설정됨에 따라 규제의 불평등을 초래하고 환경개선의 효과를 발휘하지 못하는 측면이 있었다.

게다가 대기오염물질 등을 배출하는 배출시설에 대해서는 허가를 받도록 되어 있는데 한 번 허가를 받으면 허가 받은 사항은 변경이 불가능하고, 과학기술의 발전에 따른 배출공정의 변경, 획기적인 저감기술, 주변 환경여건의 변화를 반영하지 못하는 한계가 있었다.

그런데 이와 유사한 통합환경관리 제도는 이미 EU 및 미국에서 유사한 형태로 오래전부터 운영되고 있었다. EU는 1996년 「통합오염예방·저감지침(IPCC<sup>58)</sup>」 및 2010년 「산업배출지침(IED<sup>59)</sup>」의 제정을 통해 회원국별로 통합환경관리 제도를 구축·운영 중이며, 미국에서도 오염물질별로 평균 5년 주기의 허가 갱신제를 실시하고, 배출형태, 독성물질 수준 등 배출특성에 따라 최적가용기법 도입을 의무화하고 있다.

(2) 법률의 주요내용<sup>60)</sup>

이 법률은 제1장 총칙, 제2장 통합관리사업장의 배출시설등에 대한 허가 등, 제3장 통합관리사업장의 배출시설등에 대한 관리 등, 제4장 최적가용기법, 제5장 보칙, 제6장 벌칙으로 구성되어 있다. 이 법률의 가장 큰 특징으로 6가지를 밝히고 있다.

1) 허가 전 사전협의 제도 마련(제5조)

다.

57) 손충덕, “「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률안」 검토보고서”, 2015.4, 4-11면.

58) Directive on Integrated Pollution Prevention and Control(IPPCD)

59) Integrated Emission Directive(IED)

60) 법제처, 제정 주요내용이다.



사업자가 배출시설 등에 대한 허가나 변경허가를 신청하기 전에 배출시설이나 방지시설의 설치 계획 등에 관한 사항에 대하여 미리 환경부장관에게 사전협의의 신청할 수 있도록 함으로써 본허가에 소요되는 시간을 단축할 수 있도록 하였다.

2) 통합허가의 대상 등(제6조)

종전에는 배출시설 등을 설치하거나 변경할 때 개별법에 따라 인·허가를 받아야 했으나, 이를 통합하여 대기오염물질을 연간 20톤 이상 발생하거나 폐수를 일일 700세제곱미터 이상 배출하는 통합관리사업장에서 배출시설 등을 설치·운영하려는 자는 환경부장관으로부터 통합허가를 받을 수 있도록 함으로써 허가절차를 간소화하는 한편 기업의 편의를 도모하였다.

3) 허가기준 등(제7조)

환경부장관이 이 법에 따른 허가 또는 변경허가 여부를 결정할 때 고려하여야 할 허가기준으로 배출시설 등에서 배출되는 오염물질 등을 허가배출기준 이하로 처리할 수 있는지 등을 정함으로써 허가제도 운영의 투명성을 높였다.

4) 허가 후 허가조건 및 허가배출기준의 변경(제9조)

환경부장관은 이 법에 따른 허가나 변경허가를 한 후에 5년마다 허가조건 또는 허가배출기준을 검토하여 이를 변경할 필요가 있다고 인정되는 경우에는 사업자의 의견을 들어 허가조건 또는 허가배출기준을 변경할 수 있도록 함으로써 상황 변화에 맞추어 합리적인 환경오염 관리가 가능하도록 하였다.

5) 가동개시 신고 등(제12조)

사업자는 이 법에 따른 허가를 받은 후 배출시설 등을 가동하기 전에 미리 가동개시 신고를 하도록 하고, 신고를 받은 환경부장관은 현장 확인을 실시하여 그 수리 여부를 결정하도록 하며, 신고가 수리되면 시운전기간을 갖도록 함으로써 배출시설 등의 적정한 운영이 가능하도록 하였다.

6) 최적가용기법(BAT : Best Available Technology)의 마련(제24조)

환경오염물질의 배출을 방지하거나 최소로 줄이기 위해 BAT를 사용하고, BAT를 이용하여 달성 가능한 것을 기준으로 특정 배출 제한을 설정해야 한다.<sup>61)</sup>

환경부장관은 배출시설 등의 설계, 설치, 운영 등에 관한 환경관리기법 중에서 오염물질 등의 배출을 가장 효과적으로 낮출 수 있으면서도 기술적·경제적으로 적용할 수 있는 환경관리기법으로서 고비용의 경우는 제외하고 구성된 최적가용기법을 마련·보급하도록 함으로써 사업장의 여건에 맞는 환경관리기법을 적용하고 기술혁신을 유도하여 산업의 경쟁력을 높일 수 있는 기반을 조성하였다.

## 2. 「대기환경보전법」 과의 차이점

### (1) 적용대상의 차이

이 법률」에 따르면 기존의 「대기환경보전법」에 있는 모든 배출시설이나 사업장이 다 포함되는 것이 아니라 아래와 같은 시설과 사업장 및 오염물질에 한정된다.

「대기환경보전법」상 통합허가의 대상이 되는 업종은 다음과 같다. 환경에 미치는 영향이 큰 업종으로서 대통령령으로 정하는 업종에 속하는 사업장(시행령 별표 1) 중 동법 제2조제1호가목에 따른 대기오염물질 중 환경부령으로 정하는 대기오염물질이 연간 20톤 이상 발생하는 사업장(통합관리사업장이라 한다)에서 배출시설등(제10조제1항 각 호의 구분에 따른 허가 또는 승인을 받거나 신고를 하여야 하는 배출시설등만 해당한다)을 설치·운영하려는 자는 환경부장관의 허가를 받아야 한다. 대상 사업장은 국내에서 환경오염물질 배출량이 많은 20개 업종에서 수질, 대기오염물질 배출량이 많은 1, 2종의 대규모 사업장(전체 사업장의 1.3%, 전체 오염부하량으로 대기는 91%, 수질은 약 75%)이다.<sup>62)</sup> 이 경우 대통령령으로 정하는 업종은 제24조제2항에 따른 최적가용기법 기준서<sup>63)</sup>의 준비 상황 등을 고려하여 2021년 12월 31일까지 단계적으로 정할 수 있다(제6조제1항제1호).

그러나 자발적으로 1, 2종 사업장이 아닌 중소형 사업장도 이 법에 따른 통합허가를 신청하여 허가를 받을 수 있다(제6조제5항). 그러면 이 법률 제6조에 따른 통합관리사업장의 배출시설 등 및 방지시설에 대한 허가 및 관리 등에 관하여 「대기환경보전법」에 우선하여 적용한다(제4조).

### (2) 허가 절차의 차이<sup>64)</sup>

현행 허가 절차는 통합관리사업장이 아니거나 자발적으로 통합허가를 신청하지 않은 사업장은 각 수질, 대기, 소음 등 분야별로 법정서류를 구비하여 허가를 신청

61) Robert Hersh, *A Review of Integrated Pollution Control Efforts in Selected Countries Discussion Paper 97-15*, Resources for the Future, 1996, p.45.

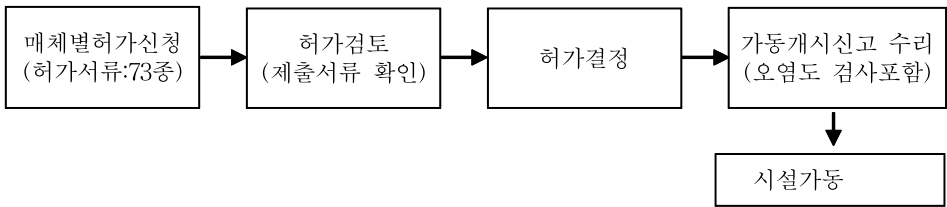
62) 백경훈, “[오염물질 배출 최소화를 위한 ‘통합환경관리제도’ 단계 시행] 사업장 모든 오염원 하나로 관리해 오염원 관리 및 행정 효율 향상시켜”, 『부산발전포럼』, 통권 제162호, 2016.12., 148면.

63) 최적가용기법 기준서는 해당 업종의 현장전문가, 환경산업계, 환경전문가, 공정·전공전문가, 협회 등으로 구성된 기술작업반이 주체가 되어 국내 시설운영자료, EU Brief, 기술현황조사, 기술검토를 바탕으로 작성한다.

64) 손충덕, 앞의 보고서, 2015.4, 13-14면.

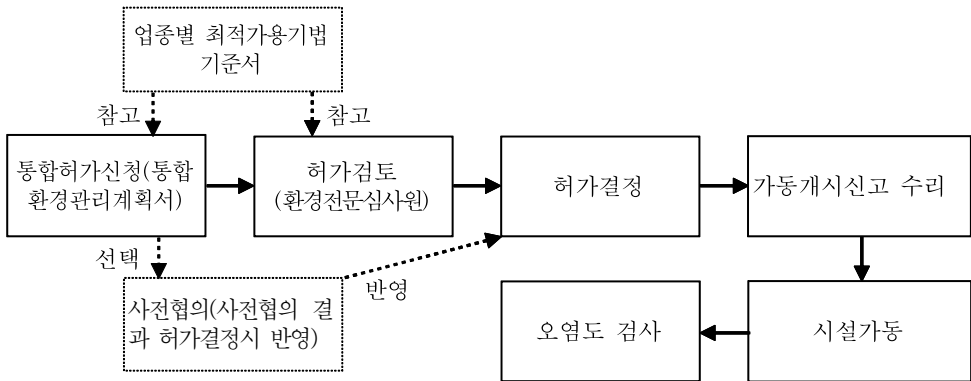
하면 담당 공무원의 검토를 거쳐 허가 결정을 하고, 이후 가동개시 신고 수리 후 시설을 가동하는 순서로 이루어지고 있다.

<그림 1> 현행 허가 절차



그러나 통합관리사업장과 자발적 허가신청 사업장은 이 법률 제6조제4항에 따라 통합환경관리계획서를 제출하고, 제29조에 따라 지정·운영되는 환경전문심사원의 검토를 거쳐 환경부장관이 허가 결정을 하게 된다. 따라서 최대 73종이나 되는 서류 구비에 따른 행정상 불편을 해소하고 허가신청 검토의 전문성을 제고할 수 있다. 또 다른 것은 허가조건 또는 허가배출기준을 5년마다 검토하여 이를 변경할 필요가 있다고 인정되는 경우에는 사업자의 의견을 들어 허가조건 또는 허가배출 기준을 변경할 수 있다는 점이다.<sup>65)</sup>

<그림 2> 통합허가 절차



65) 허가배출기준 등을 주기적으로 검토하도록 하는 것은 기술발전 등 여건 변화를 반영하고, 사업자의 배출시설등의 적절한 운영을 지원한다는 측면이 강하지만 사업자의 비고의 적인 범법행위를 차단하여 선의의 범법자 양산을 막는다는 의미도 있다고 한다(김홍균, “환경오염시설 통합관리에 관한 법률의 평가와 과제”, 『환경법연구』, 제38권제2호, 2016.8, 335면).

통합허가의 대상이 되는 사업장은 6개 법률의 9개 허가·신고가 하나의 통합허가로 변경되고 통합허가의 기준이 현행 「대기환경보전법」처럼 일괄적인 것이 아니라 사업장마다 다소 상이해질 수 있다.

### (3) 배출허용기준과 허가배출기준의 차이

「대기환경보전법」의 대기오염물질의 배출허용기준은 오염물질에 따라 배출시설별로 배출허용기준이 시행규칙 제15조 별표 8에 설정되어 있어서 이 농도를 초과하게 되면 배출허용기준을 넘게 되는 것이다. 그런데 시·도 및 대도시에서는 「환경정책기본법」 제12조제3항에 따른 지역 환경기준의 유지가 곤란하다고 인정되거나 제18조에 따른 대기환경규제지역의 대기질에 대한 개선을 위하여 필요하다고 인정되면 그 시·도 또는 대도시의 조례로 제1항에 따른 배출허용기준보다 강화된 배출허용기준(기준 항목의 추가 및 기준의 적용 시기를 포함한다)을 정할 수 있다(대기환경보전법 제16조제3항). 그리고 환경부장관은 「환경정책기본법」 따른 특별대책지역의 대기오염 방지를 위하여 필요하다고 인정하면 그 지역에 설치된 배출시설에 대하여 제1항의 기준보다 엄격한 배출허용기준을 정할 수 있으며, 그 지역에 새로 설치되는 배출시설에 대하여 특별배출허용기준을 정할 수 있다(동조제5항).

그러나 이 법에 따르면 따로 허가배출기준을 설정하여야 하는데 허가 또는 변경허가를 하는 경우에는 제24조제4항에 따른 최대배출기준 이하로 허가배출기준을 설정하여야 한다. 이 경우 허가배출기준의 설정 방법 및 절차는 환경부령으로 정하도록 되어 있다. 시행규칙에서 엄격배출허용기준은 「대기환경보전법」 제16조제5항에 따른 특별배출허용기준 이하로 설정한다. 허가배출기준의 설정방법은 시행규칙 별표 6에 규정되어 있는데 대기오염물질의 허가배출기준은 배출시설이 연결된 배출구별로 설정하고 최대배출기준 이하의 범위에서 허가배출기준으로 설정한다.

이 법률에서 중요한 것 중의 하나가 최적이용기법(Best Available Techniques : BAT)을 적용한다는 것이다. 최적이용기법은 배출시설등 및 방지시설의 설계, 설치, 운영 및 관리에 관한 환경관리기법으로서 오염물질등의 배출을 가장 효과적으로 줄일 수 있고 기술적·경제적으로 적용 가능한 관리기법들로 구성된 기법을 말한다(제24조제1항). "최적이용기법"을 마련할 때에는 ① 사업장에서의 적용 가능성, ② 오염물질등의 발생량 및 배출량 저감 효과, ③ 환경관리기법 적용·운영에 따른 소요 비용, ④ 폐기물의 감량 또는 재활용 촉진 여부, ⑤ 에너지 사용의 효율성, ⑥ 오염물질등의 원천적 감소를 통한 사전 예방적 오염관리 가능 여부 등을 고려해야

한다.

최대배출기준은 폐기물 소각, 석탄화력발전소, 석유정제품 제조 등 각 업종별로 작성될 ‘최적가용기법’에 따라 산출되므로 최대배출기준 산출 시에 업종별 특성을 반영할 수 있다. 또한 최대배출기준 이하로 허가배출기준을 설정할 경우에는 환경기준, 지역환경기준, 지방자치단체 환경계획, 대기질 등을 종합적으로 고려하게 됨에 따라 지역별 환경여건이 허가배출기준에 반영되는 특징이 있다. 따라서 현행 법령과 다르게 통합허가 기준은 업종별·지역별 특성을 고려하여 개별 사업장마다 별도의 배출허가기준을 설정한다는 것이다.<sup>66)</sup>

#### (4) 정보 공개

「대기환경보전법」에서는 정보공개에 관한 조항이 없다. 그러나 이 법률은 정보공개에 관한 것을 규율하고 있다. 환경부장관은 제27조제2항에 따른 정보공개 제외 사유에 해당하지 않으면 제5조제1항에 따른 사전협의 신청 내용에 대하여 제29조에 따라 지정된 환경전문심사원이 검토한 내용, 제5조제2항에 따른 사전협의 검토 결과, 제6조에 따른 허가 또는 변경허가의 신청 및 결정에 관한 정보, 제33조에 따른 연간 보고서, 제1호부터 제4호까지에서 규정한 사항 외에 환경부령으로 정하는 정보를 환경부령으로 정하는 바에 따라 공개하여야 한다(제27조제1항).

#### (5) 소결

규제자의 입장에서 살펴보면 여러 매체별로 감시·감독하던 것을 하나의 시스템으로 감시·감독함으로써 적은 비용으로 효율적으로 규제 시스템을 갖출 수 있다는 특징이 있다. 그러나 이 법률은 허가절차의 일원화에 초점이 맞추어진 절차적 통합이라고 평가할 수는 있어도 실제적인 통합이라고 평가하기는 어렵다. 실제적 통합을 하기 위해서는 환경전체를 고려해야 하지만<sup>67)</sup> 환경전체에 대한 고려는 없고, 주로 오염물질 감축에 초점이 맞추어져 있는 것 같다. 동법 제6조제4항에 따르면 허가 또는 변경허가 신청시 통합환경관리계획서를 제출하게 되어 있고, 배출시설등에서 배출되는 오염물질등이 주변 환경에 미치는 영향을 환경부령으로 정하는 바에 따라 조사·분석한 배출영향분석 결과를 제출하도록 되어 있다.<sup>68)</sup> 여기에 대기로

66) 손충덕, 앞의 보고서, 17면.

67) 김홍균, 전계논문, 342면.

68) 시행규칙 제6조제4항 별표4.

염물질 배출로 인한 다른 매체에 대한 영향도 고려되어 있으나 살펴보니 통합허가 시설로 인한 대기오염물질의 농도 증가여부만의 검토로서 다른 매체에 영향을 준 것에 대한 영향분석은 포함되어 있지 않다. 통합적 환경오염관리는 대기, 수질, 폐기물등의 정책을 상호연계 시켜서 오염물질로부터 초래되는 환경에 대한 총위험을 최소화하는 방안을 추구하는 것이다.<sup>69)</sup>

따라서 차후에는 절차적 통합뿐만 아니라 물, 대기, 토양 등 매체별로 환경에 미치는 긍정적 영향, 부정적 영향 등 다양한 영향을 고려한 실제적인 통합매체 허가가 이루어져야 할 것이다.<sup>70)</sup>

### 3. 이 법의 시행으로 사업자에게 미칠 영향에 대한 분석

#### (1) 규제 완화적인 측면<sup>71)</sup>

##### 1) 통합허가

통합허가의 대상이 되는 사업장은 6개 법률의 9개 허가·신고가 하나의 통합허가로 변경되고, 최대 73종이나 되는 서류 구비에 따른 행정상 불편을 해소해 주기 때문에 사업자 측면에서는 중복되고 불필요한 서류 및 진행 절차를 간소화할 수 있기 때문에 규제완화라고 본다.

##### 2) 사전협의

공식적인 허가신청서 접수 이전에 허가요건 등의 문제를 시설운영자와 허가권자 간의 협의를 통하여 상호 조율함으로써 허가절차의 적정성을 담보하는 제도를 ‘사전협의’(Pre-application contacts)라고 한다.<sup>72)</sup>

사업자가 배출시설 등에 통합허가나 변경허가를 신청하려는 자는 배출시설등 및 방지시설의 설치 계획에 관한 사항, 제8조제1항 전단에 따른 허가배출기준의 설정에 관한 사항, 법 제6조제4항제1호에 따른 사항 중 배출시설등 및 방지시설의 운영 계획에 관한 사항, 법 제6조제4항제2호에 따른 배출영향분석에 관한 사항에 대하여 환경부장관에게 미리 사전협의를 신청할 수 있다.

69) 김민호·양은영, “통합적 환경관리를 위한 법제 개선에 관한 연구”, 『토지공법연구』, 제 50집, 2010.8., 325면.

70) 김홍균, 전계논문, 342면.

71) 김홍균, 전계논문, 344면.

72) 한상운 외 4인, 『통합적 환경관리체계 구축을 위한 정책방안 연구 III』, 2008, 30면.

이런 사전협의를 통해 분허가에 소요되는 시간을 단축할 수 있도록 사업자를 지원하는 측면이 있기 때문에 규제완화라고 평가할 수 있다. 그러나 사전협의는 사업자가 판단하여 자신에게 유리하면 신청할 수 있지만 불리하면 신청하지 않아도 되는 선택사항이다.

(2) 규제 강화적인 측면

1) 허가조건 및 허가배출기준의 변경

「대기환경보전법」에는 배출허용기준이 정해져 있고, 과학기술의 발전에 따라 배출허용기준을 변경하여 반영해야 했지만 실질적으로는 이를 반영하지 못하였다. 뿐만 아니라 허가를 받아 배출시설을 설치한 사업자는 기술개발로 인해 오염물질 저감기술이 개발되었다더라도 사업자에게 이 기술을 적용하게 할 수 없는 한계가 있었다. 이런 한계를 극복하기 위해 주기적으로 허가조건 또는 허가배출기준을 5년마다 검토하여 이를 변경할 필요가 있다고 인정되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우에는 사업자의 의견을 들어 허가조건 또는 허가배출기준을 변경할 수 있다고 규정하고 있다. 대통령령으로 정하는 경우는 최대배출기준이 변경된 경우<sup>73)</sup>, 사업장 및 그 주변의 토지이용 변화, 폐수가 방류되는 공공수역의 특성 변화, 사업장 주변의 오염상태 악화 등 사업장 주변의 환경 변화에 따라 관리·감독의 강화가 필요한 경우, 통합관리사업장의 배출시설등, 방지시설 또는 제조공정 등의 변경에 따라 효율적인 환경관리를 위하여 해당 시설 및 공정의 운영·관리조건 등의 변경이 필요한 경우, 배출시설등 및 방지시설의 비정상적인 작동이나 환경오염사고 등으로 인하여 사업장 외부 사람의 건강이나 주변 환경에 중대한 영향이 우려되어 관리·감독의 강화가 필요한 경우를 들고 있다(시행령 제4조제1항). 대부분 상정할 수 있는 것은 허가배출기준의 완화가 아닌 강화가 될 것이다. 사업자의 입장에서 배출허용기준의 변화가 많지 않았던 상황에서 5년마다 더 강화될 수도 있기에 부담이 될 수 있을 것 같다.

2) 신고제가 허가제로 변경

「대기환경보전법」에서 비산먼지발생사업(제43조제1항)과 휘발성유기화합물 배

73) 최대배출기준은 최적가용기법을 배출시설등에 적용할 경우 오염물질등이 배출될 수 있는 최대치이다. 이 기준은 최근 에너지 절감, 에너지 효율향상, 폐기물 감량, 기술혁신으로 오염물질 처리기술의 향상 등으로 최대배출기준은 시간이 흐를수록 더 엄격해질 것으로 보인다.

출시설(제44조제1항)은 신고사항이었는데 통합허가를 받아야 하기 때문에 규제가 강화되었다고 볼 수 있다.

### 3) 통합허가 신청시 통합환경관리계획서 제출

「대기환경보전법」에 따른 배출시설에 대한 허가 또는 변경허가의 기준은 오염 물질을 배출허용기준 이하로 처리할 수 있을 것과 다른 법률에 따른 배출시설 설치제한에 관한 규정을 위반하지 아니할 것이다. 그러나 이 법률에서는 허가 또는 변경허를 받기 위해서는 통합환경관리계획서를 제출해야 한다. 이 계획서에는 배출 시설등 및 방지시설의 설치 및 운영 계획, 배출시설등에서 배출되는 오염물질등이 주변 환경에 미치는 영향을 환경부령으로 정하는 바에 따라 조사·분석한 배출영향 분석 결과, 사후 모니터링 및 유지관리 계획, 환경오염사고 사전예방 및 사후조치 대책, 제53조제2항에 따른 사전협의 결과의 반영 내용(제53조제3항에 따라 사전협의 결과를 통지받은 신청인이 그 결과를 반영하여 허가 또는 변경허가를 신청하는 경우만 해당), 그 외 환경부령으로 정하는 사항을 포함하여야 한다. 이 법률을 적용 받지 않는 사업자에 비해 이 법을 적용받는 자는 특히 배출영향분석 결과를 첨부해야 하므로 규제가 강화되었다고 볼 수 있다.

## V. 마무리하며

이상에서 살펴본 바와 같이 「대기환경보전법」은 2011년부터 2016년까지 무려 9번의 개정과 국회에 계류중인 법안이 다수 있다. 개정의 주요 내용은 미세먼지 부분, 폭스바겐 디젤게이트 관련 부분 및 세계적으로 감축해야 하는 온실가스에 관한 내용이 많았다.

우선 가장 큰 이슈는 미세먼지의 증가로 인한 주의보 발령이 많아졌다는 것이다. 억울하게 고등어 구이가 미세먼지의 주범으로 누명을 썼다가 누명을 벗었던 해프닝에서 알 수 있듯이 미세먼지의 원인에 대한 분석이 제대로 이루어지지 않았다는 반증일 것이다. 우선 미세먼지를 유발하는 주원인이 무엇인지 원인분석이 이루어져야 한다. 그 다음 원인이 된 물질을 감소시키기 위한 정책으로 이어져야 한다.

세계적인 추세는 미세먼지와 온실가스 감축을 위해 오래된 경유차동차의 폐차를 유도하고 있고 자동차의 배출허용기준을 강화하고 있다. 더불어 화력발전소 및 대



규모 배출시설에 대한 배출규제를 강화하고 있는 추세이다.

그리고 미세먼지 및 온실가스에 대한 대책은 사업자, 지방자치단체, 국가 및 국제적 공조가 필요하다. 좀 더 좋은 정책으로 미세먼지가 줄어들어 국민이 마음껏 야외활동을 할 수 있는 날이 많아지길 기대해 본다.

다음으로 폭스바겐 디젤게이트의 발생원인은 미국 일부 주의 엄격한 제작차배출 허용기준을 충족시키기 위한 눈속임에서 시작이 되었다. 그러나 한국은 상대적으로 느슨한 배출허용기준과 「대기환경보전법」에서 관련 행위를 처벌하는 규정의 부재 및 미비로 인해 손해를 입은 소비자의 권리구제에는 미흡했다. 그러나 관련 행위를 처벌하는 조문의 신설, 자동차의 교체, 환불, 재매입 근거 신설, 인증 규정 위반시 과징금의 상향, 실도로 주행 시험 적용 등 많은 제도의 개선이 발빠르게 이루어졌다. 그러나 소비자와의 갈등은 해결되지 않은 상태이다. 차후에 다른 나라의 입법례도 연구하여 배출허용기준 강화 및 소비자의 권리구제, 재발방지 등을 위한 것도 보장되어야 할 것이다.

새로운 법률인 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」이 시행되면서 허가배출기준을 적용하는데 배출허용기준과 비슷한 수준으로 허가배출기준을 설정한다고 한다. 미세먼지로 인한 국민의 건강을 생각한다면 좀 더 강화된 수준의 허가배출기준을 적용하여야 한다. 이 기준을 초과시에는 동법 제15조에 따른 배출부과금을 부과하여야 하며, 배출부과금의 효율도 방지시설을 설치하는 것이 더 유리하도록 부과금의 효율을 현실적으로 높일 필요가 있다.

마지막으로 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」이 시행되었지만 많은 문헌에서 지적을 하듯이 개정이 필요하다. 이런 통합환경관리체계의 궁극적인 목적은 외국의 사례에서 보듯이 허가의 간소화나 사업자의 규제를 완화하기 위해 도입된 제도가 아니고 효율적·효과적·체계적인 환경관리를 위한 제도임을 잊지 말아야 할 것이다. 그리고 절차적인 통합뿐만 아니라 실제적인 통합을 위한 노력도 필요하다.

투고일자 2017.01.19, 심사일자 2017.02.28, 게재확정일자 2017.02.28

## 참고문헌

### [국내 문헌]

- 구지선, “자동차 운행자에 대한 온실가스 배출의 책임 구현을 위한 법적 과제 - 저탄소차 협력금의 도입 논의를 중심으로 -”, 『환경법연구』, 제36권 제1호 2014
- 관계부처합동, 『제1차 기후변화대응 기본계획』, 2016.12
- 김경미, “저탄소차 협력금제도의 도입 배경과 내용”, 『오토저널』, 제34권 제12호, 2012
- 김민욱 외 4인, “LEAP 모형을 이용한 도로교통부문의 온실가스 감축 잠재량 분석”, 『한국기후변화학회지』, 제7권 제1호, 2016
- 김민호, 양은영, “통합적 환경관리를 위한 법제 개선에 관한 연구”, 『토지공법연구』, 제50집, 2010.8
- 김성배, “2009년과 2010년 상반기의 대기환경분야의 최근동향과 쟁점”, 『환경법과 정책』, 제4권, 2010.5
- 김홍균, “환경오염시설 통합관리에 관한 법률의 평가와 과제”, 『환경법연구』, 제38권 제2호, 2016.8
- 맹해양, 정준화, “자동차 산업 발전을 위한 저탄소차 협력금제도에 대한 연구. 『통상정보연구』, 제16권 제4호, 2014
- 백경훈, “[오염물질 배출 최소화를 위한 ‘통합환경관리제도’ 단계 시행] 사업장 모든 오염원 하나로 관리해 오염원 관리 및 행정 효율 향상시켜”, 『부산발전포럼』, 통권 제162호, 2016.12
- 서여주, 임은정, “소비자의 시각에서 바라본 저탄소차협력금제도의 도입에 관한 소고(小考)”, 『한국환경정책학회 학술대회논문집』, 2014.10
- 손충덕, 「대기환경보전법」 일부개정 법률안 검토보고서, 2016.11
- 손충덕, 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률안」 검토보고서, 2015.4
- 이순자, 『환경법』, 법원사, 2015
- 최문석, “저탄소차 협력금제도의 문제점”, 『오토저널』, 제36권 제6호, 2014
- 최준영, “저탄소차협력금 제도의 개념 및 쟁점”, 국회입법조사처, 2013.12
- 한상운 외 4인, 『통합적 환경관리체계 구축을 위한 정책방안 연구 III』, 2008
- 환경부, 『대기환경연보 2015』, 2016

환경부, 『저탄소차협력금제도 바로알기!』, 2014

환경부, 『저탄소차협력금제도 시행효과 분석 및 평가 방법 연구』, 최종보고서,  
2014.6

[외국 문헌]

Hersh. Robert, *A Review of Integrated Pollution Control Efforts in Selected Countries Discussion Paper 97-15*, Resources for the Future, 1996

<Abstract>

### **Legal Trend and Issues in the Atmospheric Environment**

Lee, Soon-Ja\*

Over recent years, the increase in fine dust has resulted in deteriorating health and discomfort in life, and efforts have been made to implement greenhouse gas reductions under the UN Framework Convention on Climate Change. In addition, as the Paris Convention entered into force on November 4, 2016, there occurred the obligation to reduce GHG emissions. For these reasons, there arose a lot of trends and issues about GHG linked to fine dust and climate change in the 2000s' atmospheric environment sector. The amendments to the Clean Air Conservation Act also centered on countermeasures against fine dust, automobile emissions and GHG reductions.

In this paper, I reviews the amendments of the laws related to fine dust and climate change, and the cases involved to the atmospheric environment after 2011, from the year 2011 to the beginning of February 2017.

In III, I reviewed newly established or amended regulations against the existing Clean Air Preservation Act. Its old ones were unclear and insufficient in regulating, penalizing those concerned and giving aid to the victim's right when Volkswagen diesel gate occurred. As a result, these problems led to the revised provisions.

Finally, in IV, I studied the relationship between the Clean Air Conservation Act and the Emission Facilities Integrated Management Act which enforced from January 1, 2017.

Key words : Fine Dust, Climate Change, Volkswagen Diesel Gate, Integrated Pollution Prevention and Control, Permitted Emission Standards, Clean Air Preservation Act, Clean Air Regulation
--

---

\* Assistant Researcher, Legal Research Institute Law School.