

2020年自動車環境関連政策における主な変化

粒子状物質、気候変動等により、製作および運行する自動車に対する環境関連規制が徐々に強化される傾向にあります。これを受け、韓国政府は、エコカー（電気や水素等を利用する）などの未来型自動車を中心とする次世代自動車の普及を急ピッチに進めており、老朽化したディーゼル車の早期廃車、首都圏地域における排出ガス5等級車両の運行制限等の政策を積極的に展開しています。このような流れから、政府は、2020年累積電気自動車を19万2千台、水素自動車を1万5千台普及することにより、未来型自動車20万台時代を開き、粒子状物質を多量排出する老朽化ディーゼル車両を2018年に比べ100万台以上減らすことと同時に、次期環境規制を取り入れ脱内燃機関自動車の基盤を構築する計画です。以下では、今年新しく導入・変更される自動車に関する主な政府政策について検討します。

1. エコカー普及の拡大により次世代自動車20万台時代の幕開け

(1) エコカー補助金支援システムの転換、インフラ拡充等の需要増進

- **(エコカーの現況)** 2019年末までの未来型自動車は合計113,051台普及されており、今年 は電気自動車84,150台、水素自動車10,280台等、合計94,330台が普及される予定であ

り、年末にはエコカー20万台が普及されるものと思われる。

- **(補助金算定システムの変化および拡大)** 電気自動車の性能を向上させるため、バッテリー容量ではなく、燃費と走行距離を中心に補助金支援が行われるものへと算定システムが変わり、車両の性能と環境改善効果に従って補助金等級の幅を拡大する予定であり、今年電気水素自動車の購買補助金支援台数も、昨年対比57%増加した9.4万台に拡大され、支援予算も1兆1,497億ウォンに増額されている。
- **(電気貨物自動車の普及)** ポーターII EV、ボンゴIII EV等の完成型電気貨物自動車の発売が予定されており、粒子状物質改善効果の高い電気貨物自動車が集散的に普及される計画である。
- **(インフラ施設の拡充)** 電気自動車充電設備(急速1,500機、緩速8,000機)、水素充電所40箇所(一般27箇所、バス13箇所)が設置される予定である。

(2) 低公害自動車普及目標制の強化等の供給増進

- **(低公害自動車普及目標制の現況)** 首都圏地域に限定し、ここ3年間の平均販売量3千台を基準に適用していた制度であるが、昨年4月改正された大気環境保全法に基づき今年から全国において施行している。

※ 低公害自動車普及目標制：自動車販売会社が、年平均全体自動車販売量の一部に関して低公害自動車を販売するものと義務付けた制度

- **(低公害自動車普及目標制の強化)** 現在発表されている行政予告案によると、2020年の普及目標は17%として、昨年の12%に比べ5%ポイント上昇しており、関連機関の協議を通じて告示される予定である。制度の実効性を高めるため、目標を達成できなかった場合に賦課する課徴金等の制裁を定める関連法令の改正についても議論しているため、低公害自動車に対する生産および販売規制強化に備える必要がある。

2. 運行自動車排出ガス管理の強化

(1) 老朽化ディーゼル車両および老朽化の進んだ建設機械の縮小

- **(老朽化ディーゼル車両の早期廃車制度)** 老朽化ディーゼル車両を早期廃車する時に補助金の70%を先に支給し、その後ディーゼル車を除く新車を購買すると残り30%の補助金を支給する制度が導入される。また、大型SUV早期廃車補助金も最大165万ウォンから300万ウォンに引き上げることで、老朽化ディーゼル車両を2018年対比100万台以上減らすために力を入れている。
- **(老朽建設機械の使用制限)** 大気環境保全法施行規則の改正により、今年から首都圏において工事金額が合計100億ウォン以上である官給工事現場では、ダンプカー、コンクリートポンプトラック、コンクリートミキサートラック、フォークリフト、掘削機等の老朽建設機械の使用が制限され、環境部の首都圏大気環境庁は、老朽建設機械の低公害措置に必要な費用を支援する予定である。

(2) 運行自動車排出ガス検査の強化

- **(運行ディーゼル車の窒素酸化物検査)** 2017年に粒子状物質総合対策の一つとして推進された運行ディーゼル車の窒素酸化物(NOx)精密検査制度に従って、2018年1月1日以後に製作された小型ディーゼル車を首都圏に登録した所有者が、2021年1月1日から自動車総合検査を受ける際に、煤煙検査に加えて窒素酸化物検査も各々受けなければならない。製作車認証段階における検査とは異なり、運行車段階における窒素酸化物検査制度は、世界的に韓国のみで施行されているため、制度施行による変化に備えた万全の準備が必要とされる。
- **(二輪自動車の排出ガス検査)** 二輪自動車排出ガス検査基盤を拡充するため、2019年37社であった指定整備事業者を、2023年までに112社に増やす予定であり、二輪自動車検査を専門的に担当する人材に対する教育も拡大する予定である。

3. 製作自動車排出ガス基準の強化

(1) 実道路排出許容基準の強化

- **(中型・小型ディーゼル車の実道路窒素酸化物排出許容基準の強化)** 実道路排出許容基準は、大気環境保全法施行規則の改正に基づき1.43倍である0.114g / kmに一層強化される。

※ 当初2017年9月の実道路排出許容基準は、室内認証モード排出許容基準(0.08g/ km)の2.1倍水準である。

- **(大型・超大型ガス自動車の実道路炭化水素排出許容基準の強化)** 大型・超大型ガス自動車(総重量3.5トン以上)の実道路炭化水素排出許容基準も同じく2021年1月から従来の0.96g / kWhから0.75g / kWhに強化され、欧州連合同等の水準に規制される予定である。

(2) 2021～2030年温室効果ガス排出許容基準の改正推進

- **(温室効果ガス排出許容基準の現況)** 低炭素緑色成長*基本法に基づく現行の「自動車平均エネルギー消費効率基準・温室効果ガス排出許容基準および基準の適用・管理等に関する告示」に定める10人乗り以下の乗用ワゴン車における温室効果ガス排出許容基準は97g / kmである。

* 化石燃料の使用率を低減し、環境にやさしいエネルギーの使用率を高めるのと同時に経済発展を図ること。「クリーン成長」とも言う。

- **(2021～2030年排出許容基準の改正推進)** 2021年から2030年まで適用される次期温室効果ガス基準を設けるため、2030年まで年度別に強化される基準設定告示改正案が設けられており、関連機関の意見を受け入れ2019年当初の計画に比べ多少緩和された温室効果ガス排出許容基準について検討している。

- **(2021～2030年排出許容基準についての予想)** 次期基準は、温室効果ガス許容基準が年々強化される一方、電気水素自動車に対するインセンティブ(super credit)は徐々に減少し、課徴金額は引き上げられるものと見込まれているため、基準遵守に向けた中長期的計画の樹立は必須となっている。まだ温室効果ガス管理対象外となっている中型・大型自動車に対しても、温室効果ガス制度を取り入れるための算定方法等を研究しているため、政策動向に注意する必要がある。

(3) ブレーキ・タイヤ摩耗等の非排出ガスによる粒子状物質の管理

- **(非排出ガスによる粒子状物質標準化)** 非排出ガスに起因する粒子状物質を管理するため、国際機構を中心に摩耗粉塵測定法の標準化について議論されており、韓国における排出係数の開発および国家排出量統計に反映するために力を入れている。
- **(低摩耗・低炭素タイヤの開発研究)** 環境部傘下の「親環境自動車事業団」は、2016年から「低摩耗・低炭素タイヤ開発研究」を開始し、2021年までに粒子状物質低減のためのエコタイヤ開発研究を行う予定である。*「環境にやさしい」の意味
- **(非排出ガスによる粒子状物質への関心必要)** 今後、低公害自動車の普及が拡大していくと、排出ガスに起因する粒子状物質が減少することで、非排出ガスによる粒子状物質の割合が相対的に上昇し得る。これにより、環境政策当局の非排出ガスに対する関心も高まるものと思われるため、タイヤ、ブレーキの摩耗等に関する粒子状物質規制政策にも関心を持ち、引き続き技術開発に向けて努力しなければならない。

法務法人(有)世宗の**自動車・モビリティチーム**は、最近激しく変化している自動車市場において新技術を活用した自動車の発売をはじめ、伝統的な自動車関連規制等に対する総合的かつ専門的な対応、政策および法律関連のアドバイスをご提供しています。具体的には、△排出ガス等の**環境規制** △安全基準違反、リコール等の**安全規制** △**電波認証、関税等の規制** △自動車、電動キックボード等の**モビリティ共有関連規制** △自動車環境規制および安全規制に関する行政・刑事訴訟 △**自動車欠陥**に関する各種の民事訴訟 △カルテル等の**公正取引委員会による調査への対応** △**下請負、広告等**についてのアドバイス △**内部コンプライアンス**・

システムについてのアドバイス △自動運転技術に関するライセンス契約および知的財産権侵害についてのアドバイス △自動運転車両輸入についてのアドバイス等をご提供しています。

「2020年自動車環境関連政策は、ディーゼル車等の粒子状物質を多量排出する車両を減らし、電気水素自動車等の次世代自動車の普及に向けた政策にその重点を置き、政策基調に沿う長期的な戦略が求められます。これと同時に、運行車および製作車に対する排出ガスの管理・基準が強化されており、新規規制の導入が予定されているため、自動車メーカーとしては、強化規制および新制度に対する緊密な対応が必要な時点です。」

上記の内容につき、ご質問等がございましたら、下記の連絡先までご連絡ください。より詳細な内容について対応させていただきます。

[日本チーム]

☎ +82-2-316-4114

✉ jpg@shinkim.com

Contact us



李用雨
パートナー

T. +82-2-316-4007

E. ywlee@shinkim.com



柳在昱
パートナー

T. +82-2-316-1635

E. jwryu@shinkim.com



白奎錫
顧問

T. +82-2-316- 4207

E. gsbaek@shinkim.com

SHIN & KIM 法務法人(有) 世宗

The content and opinions expressed within Shin & Kim LLC's newsletter are provided for general informational purposes only and should not be considered as rendering of legal advice for any specific matter.

23F, D-Tower (D2), 17 Jongno 3-gil, Jongno-gu, Seoul 03155, Korea T. +82-2-316-4114 www.shinkim.com
