

법률칼럼 ‘세종law’는 앞으로 전기차(EV)와 관련된 국내·외 법, 제도에 대한 소개와 함께 깊이 있는 분석을 통해 독자들에게 정확하고 심도있는 법률 정보를 제공한다.

국내·외적으로 전기차 개발과 보급이 빠르게 진행되면서 관련 법·제도가 다양화해지고 각종 법률적 분쟁도 증가하는 것이 현실이다.

이에 따라 ‘세종law’는 전기차 생태계의 건강한 발전과 바람직한 법·제도의 정착에 대해 법무법인 (유) 세종의 전문 변호사들의 폭넓은 진단과 제언을 제공하는 ‘담론의 장’ 역할을 할 계획이다.

“전기자동차는 환경친화적·무공해차량” 규정

이번에는 첫 번째 순서로 전기자동차와 관련하여 적용되는 국내 법 제도를 간략히 개관해 본다. 기존 자동차산업의 생태계에 더하여 충전인프라의 구축 및 운영과 관련된 주체와 사업 활동이 더해지고 통신망사업자 및 정보서비스 사업자 등 새로운 유형의 구성원이 등장하면서 전체적인 전기자동차 산업의 생태계는 더욱 복잡해지고 확장될 것으로 예측된다.

전기자동차 생태계는 앞으로 기술, 에너지, 산업, 환경, 고용, 교통(모빌리티) 등 광범위한 측면에서 사회적 변화를 가져올 것이다. 우선 전기자동차 관련 국내 법 제도를 개관하고 다음 호에서는 세부적인 다양한 측면을 짚어 보기로 한다.

전기자동차는 전기 공급원으로부터 충전 받은 전기에너지를 동력원으로 사용하는 자동차로 정의되어 있으며 환경친화적 자동차의 한 종류이다(환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률). 또한 전기자동차는 저공해 자동차로서 일산화탄소, 질소산화물, 탄화수소 입자상물질의 배출허용기준이 0g/km로 정해져 있는 무공해자동차이다(대기환경보전법).

산업통상자원부의 환경친화적 자동차의 요건 등에 관한

규정에서는 전기자동차의 에너지소비효율의 기준을 정하면서 기준을 만족하는 전기자동차를 나열하고 있다.

한편, 2019년 10월 발표된 관계부처 합동 ‘미래 자동차 산업 발전전략 - 2030년 국가 로드맵’에서는 자율주행차와 함께 ‘미래차’라는 용어를 사용하고 있다.

기존의 법 제도는 내연기관 자동차를 중심으로 짜여 있고 지금은 전기자동차로의 이행기이므로 전기자동차의 보급을 촉진하기 위한 제도는 인센티브이면서 동시에 내연기관 자동차 생산자 등에 대해서는 규제로서 작용한다. 특히 자동차 제작자 등이 준수해야 하는 대기환경보전법상 평균 배출허용기준(Fleet Average System)의 준수를 위해서는 기존 내연기관 자동차의 오염물질 배출 저감과 함께 전기자동차 출고량의 증대가 필요하다.

나아가 자동차 평균 에너지소비효율 기준·온실가스 배출 허용기준 및 기준의 적용·관리 등에 관한 고시에 따른 기준(Corporate Average Fuel Economy) 준수를 위해서도 2020년까지 1대당 3대의 판매실적으로 산정되는 전기자동차 판매 증대가 절실하다. 또한 대기환경보전법의 개정에 따라 2020년부터 시행되는 전국단위 저공해자동차 보급목표제도에 따라 무공해주행 거리와 복합연비에



황 성 익 변호사

황성익 변호사는 외국인 투자, 환경, 산업안전 및 보건, M&A 업무를 비롯해 일반 기업 법무 분야 전반에 대한 자문과 소송업무를 수행하고 있다.

특히 자동차 산업과 관련한 자동차 배출가스 및 소음인증, 안전기준 자기인증, 카셰어링 관련 인허가, 자율주행 자동차, 커넥티드카 및 한국의 레몬법 교환환불 제도 관련 자문 등도 전문가로 인정받고 있다.

서울대 법학과와 같은 대학 법과대학원(석사)을 마치고 박사과정을 수료했다. 이어 미국 샌디에이고대 LL. M과정을 졸업했다.

사법연수원 제33기 출신으로 미국 뉴욕주 변호사 자격을 가지고 있다.



따라 대당 1.2에서 3.0의 점수를 부여받는 전기자동차의 판매는 15%의 의무 보급률 준수에 큰 기여를 하게 된다. 전기자동차의 보급 확대를 위한 보조금과 관련해서는 환경부 2020년 전기자동차 보급 및 충전 인프라 구축사업 보조금 업무처리 지침이 정하고 있다.

보조금 지급 시한과 관련하여 위 2030년 국가 로드맵에서는 전기자동차와 내연기관차 가격이 동일해지는 비용 균형점 달성 시점까지 보조금을 유지할 계획을 밝히고 있으며 생산 규모, 배터리 가격과 성능 등 시장 상황, 경쟁력 등을 감안하여 2022년 이후 지급 여부 및 그 수준이 정해질 전망이다.

세제와 관련해서도 현재 조세특례제한법이 규정한 전기자동차 개별소비세 감면은 2020년 말 일몰이 예정되어 있고 지방세특례제한법이 규정한 전기자동차 취득세 감면도 2021년 말 일몰이 규정되어 있다. 기획재정부와 행정안전부가 위 로드맵에서 세제지원 연장을 적극 검토하겠다는 계획은 주목할 만하다.

전기자동차 충전 인프라와 관련해서는 환경부의 '2020년 전기자동차 보급 및 충전 인프라 구축사업 충전 인프라 설치운영 지침'이 규정하고 있으며 전기사업법 및 전기용

품 안전관리법, 전기설비 기술기준이 적용되고 충전기와 관련된 국가 표준 등이 준수되어야 한다.

이와 관련하여 최근 과학기술정보통신부가 ICT 규제 샌드박스 심의를 통하여 일반 220V용 콘센트를 활용하는 충전 서비스에 대하여 전기차 충전사업자 등록 및 제품에 대한 임시허가를 부여한 것은 특기할만하다.

마지막으로 전기자동차 폐배터리에 대해서 언급하고자 한다. 현재 대기환경보전법에 따라 저공해자동차 보조금을 지원받은 자동차의 소유자는 등록을 말소할 경우 배터리를 반납하여야 하고(전기자동차 배터리 반납에 관한 고시), 배터리의 재활용 및 폐기는 폐기물관리법, 자원의 절약과 재활용촉진에 관한 법률, 전기전자제품 및 자동차의 자원 순환에 관한 법률, 화학물질관리법 등이 적용될 수 있다.

이와 관련해서는 향후 폐배터리 회수체계와 관련한 생산자책임재활용제도의 도입 여부, 회수 이후 해체 또는 재활용 지침 등에 관한 규정의 정비 추이가 주목된다. 폐배터리 배출부터 수거, 전처리, 자원 회수, 재활용의 각 단계에서 책임 주체를 명확히 할 필요가 있다. 