

제367회국회
(임시회)

환경노동위원회회의록 (환경소위원회)

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2019년3월12일(화)

장 소 환경노동위원회소회의실

의사일정

1. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 개정 관련 의견청취의 건
2. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
3. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
4. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
5. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
9. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
10. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
11. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
12. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
13. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
14. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(계속)
15. 수도권 등 대기관리권역 대기질 개선에 관한 특별법안(계속)
16. 석탄화력발전소 주변지역 대기환경개선에 관한 특별법안(계속)
17. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)
18. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)
19. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)
20. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)
21. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)
22. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)
23. 대기환경보전법 일부개정법률안(계속)

상정된 안건

1. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 개정 관련 의견청취의 건 2
2. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(황주홍 의원 대표발의)(계속) 13
3. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)(계속) 13
4. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)(계속) 13
5. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(홍영표 의원 대표발의)(계속) 13
6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(성일중 의원 대표발의)(계속) 13
7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(이정미 의원 대표발의)(계속) 13
8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 9742)(계속) 13

9. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의)(계속)	13
10. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(전혜숙 의원 대표발의)(계속)	13
11. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 12611)(계속)	13
12. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(원유철 의원 대표발의)(계속)	13
13. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(심재권 의원 대표발의)(계속)	13
14. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(이상돈 의원 대표발의)(계속)	13
15. 수도권 등 대기관리권역 대기질 개선에 관한 특별법안(강병원 의원 대표발의)(계속)	13
16. 석탄화력발전소 주변지역 대기환경개선에 관한 특별법안(한정애 의원 대표발의)(계속)	13
17. 대기환경보전법 일부개정법률안(정양석 의원 대표발의)(계속)	13
18. 대기환경보전법 일부개정법률안(강병원 의원 대표발의)(계속)	13
19. 대기환경보전법 일부개정법률안(이정미 의원 대표발의)(계속)	13
20. 대기환경보전법 일부개정법률안(최도자 의원 대표발의)(계속)	13
21. 대기환경보전법 일부개정법률안(김삼화 의원 대표발의)(계속)	13
22. 대기환경보전법 일부개정법률안(신창현 의원 대표발의)(계속)	13
23. 대기환경보전법 일부개정법률안(장제원 의원 대표발의)(계속)	13

(11시20분 개의)

○소위원장 한정애 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

시간이 많이 소요돼서 바로 시작하도록 하겠습니다.

성원이 되었으므로 제367회 국회(임시회) 제2차 환경소위원회를 개최하겠습니다.

바쁘신 가운데 회의에 참석해 주신 위원님 여러분 그리고 정부 관계자분들께도 감사드립니다.

오늘 회의에서는 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 개정에 관한 관계자들의 의견을 청취한 후 어제에 이어서 미세먼지 대책 관련 법률안을 계속 심사하도록 하겠습니다.

소위 심사방식은 어제와 동일합니다.

정부 측 관계자들께서는 발언 시 위원장의 허가를 얻어 발언해 주시고 반드시 직위와 성명을 말씀해 주시기 바랍니다. 이것은 속기록에 남길 때 정확하게 정부 관계자 누구의 발언인지를 남기기 위해서 하는 것이니까 오해는 없으시기 바랍니다.

본격적인 의사일정에 들어가기 전에 언론인 여러분께 협조를 좀 부탁드립니다. 원활한 회의진행을 위해서 소위의 언론 공개는 여기까지 하도록 하겠습니다. 협조해 주시기 바랍니다.

의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 개정 관련 의견청취의 건

○소위원장 한정애 의사일정에 들어가도록 하겠

습니다.

의사일정 제1항 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 개정 관련 의견청취의 건을 상정합니다.

오늘 회의를 위하여 의견 진술인 세 분을 저희가 모셨습니다. 바쁘신 가운데에도 오늘 회의에 참석하신 진술인 여러분께 위원회를 대표해서 감사하다는 말씀을 드립니다.

참석자를 소개하겠습니다.

김경만 중소기업중앙회 통상산업본부장이십니다.

○진술인 김경만 안녕하십니까?

○소위원장 한정애 어서 오십시오.

이경상 대한상공회의소 상무 오셨습니다.

○진술인 이경상 안녕하십니까?

○소위원장 한정애 어서 오십시오.

이희승 대한건설기계협회 상근부회장이십니다.

○진술인 이희승 안녕하십니까?

○소위원장 한정애 감사합니다.

그러면 지금부터 진술인들의 의견을 듣도록 하겠습니다.

발언은 앉은 자리에서 하시고요, 발언시간은 개괄적으로 3분 정도 먼저 시간을 드리도록 하겠습니다. 그 이후에는 위원님들께서 질의를 하시고 또 답변을 하시는 순서로 진행을 하도록 하겠습니다.

그러면 앉은 순서대로 하겠습니다.

먼저 김경만 중소기업중앙회 통상산업본부장께서 진술해 주시면 되겠습니다.

○진술인 김경만 위원장님 그리고……

○소위원장 한정애 내용은 아시지요, 권역별로 확대하는 것?

○진술인 김경만 예, 알고 있습니다.

위원님, 감사드립니다. 최근에 여러 가지 미세먼지라든지 국민의 건강 관련해서 상당히 심각한 위험 수준에 있는데 이러한 문제의 해결을 위해서 위원님들께서 많은 문제를 논의해 주신 점에 대해서 감사를 드립니다. 또한 저희 기업인들, 중소기업계의 의견을 드릴 수 있는 기회를 주심을 감사드립니다.

어쨌든 국민의 건강권을 지키는 것도 중요하지만 또 한편으로는 기업 규제에 따른 부담도 함께 고려를 해 주셨으면 하는 측면을 가지고 있습니다.

첫 번째, 그동안 대기환경 관련해서 수도권 지역에 한해서 했던 부분이 전국 단위로 확대되는 부분에 대해서 조금은 저희들도 염려와 걱정을 가지고 있습니다.

먼저 그동안 1종에 대해서 특례를 주던 부분을 3종에 한해서만 부담 완화를 하는 것으로 알고 있습니다. 저희들은 분명하게 1종, 2종에 대한 기업들의 리스트는 안 가지고 있습니다. 따라서 중소기업이 얼마나 포함돼 있는 부분을 정확하게 경제영향분석에 대해서 알 수는 없습니다마는, 예를 든다면 대구나 부산의 염색공단의 경우에는 열병합발전소를 공통으로 설치해서 운영을 하고 있습니다. 이러한 기업들이 1종에 해당된다고 볼 수가 있고요. 또한 아스콘이나 이런 규모가 있는 업종의 경우에는 그런 업종에 해당되지 않을까 생각을 합니다.

따라서 수도권에서 특례를 받던 것들을 전국으로 확대해서 특례를 폐지했을 경우에 기업들의 부담이 가중되지 않을까 이런 측면을 가지고 있고요.

두 번째로는 굴뚝 자동측정기기(TMS) 설치를 해야 되는 것으로 알고 있습니다. 여기에는 1대당 약 1억 원 이상의 부담이 되는데, 물론 재정적인 지원근거가 금번 법에 마련돼 있습니다마는 이런 부분에 대해서 기업들의 부담이 가중되지 않을까 이런 생각을 가지고 있습니다.

다른 의견은 또 말씀을 올리도록 하겠습니다.

○소위원장 한정애 그러면 다음은 대한상공회의소 이경상 상무께서 발언해 주시기 바랍니다.

○진술인 이경상 저희도 입법취지에는 공감합니다만 몇 가지 보완사항을 건의드리겠습니다.

무엇보다 중요한 것이 현장의 수용 가능성입니다. 최저임금제도 명분은 좋았지만 너무 급격하게 추진하는 바람에 참 현장에서 수용하기 힘들었습니다. 이 부분도 준비기간을 두는 식으로 해줬으면 합니다.

과거 수도권 대기환경법이 도입될 당시 2003년도에 제정이 되고 법 시행을 2005년도에 하고 그다음에 총량제는 2008년도에 했습니다. 이번의 경우도 제정을 하면서 어느 정도 기업이 대응할 수 있는 준비기간을 주셨으면 하는 바람입니다.

두 번째로는 제도의 정합성 부분입니다. 중요한 것이 울산, 부산 이런 쪽까지 확대된다는 얘기가 나오고 있습니다. 그런데 이번에 보면 부산, 울산 같은 경우는 미세먼지가 상당히 좋은 지역이라고 뉴스에도 나오더라고요. 그래서 시행을 하기 전에 얼마나 이 지역이 심각한 지역인지에 대한 양적인 지표를 통해서 분석을 한 다음에 시행이 됐으면 하는 바람이고요.

세 번째로는 최근에 환경분야 규제가 한꺼번에 굉장히 많이 늘어나고 있습니다. 대표적인 것이 대기 배출허용기준인데요, 이게 5년마다 한 번씩 굉장히 강화가 됩니다. 그래서 기업 입장에서 보면 여러 가지 규제를 적용받게 되는데, 이번에 새로 전국적으로 오염총량제가 시행되더라도 기존의 배출허용기준과 일맥상통 선상에 있어서 새로운 규제가 추가되는 점이 없도록 규제 간의 정합성을 유지해 주셨으면 하는 바람입니다.

네 번째로는 다른 가치와의 정합성 문제입니다. 지금 정부에서 하고 있는 많은 것들이 지방균형발전 차원에서 수도권 공장을 지방으로 이전한다든지 지역경제 활성화 차원에서 지방에서 신증설하는 문제가 있습니다. 그런데 지방이전하거나 신증설을 하게 되면 지역의 오염총량을 넘어서는 규제가 새로 규정이 되기 때문에 이런 부분에 대해서는 시행령 정비 작업을 통해서 보완조치를 마련해 주셨으면 합니다.

그리고 다섯 번째로는 기업들이, 특히 중소기업 같은 경우는 새로운 규제에 대해서 잘 모르고 또 어떻게 해야 될지 방법을 모르는 경우가 많습니다. 그래서 차제에 환경부나 이런 데서 지원단 같은 조직이나 예산을 운용해서 지원실적을 가지고 평가받는 새로운 조직을 두어서 기업들이 제도에 순응할 수 있도록 지원을 부탁드립니다.

이상입니다.

○강효상 위원 한 가지 질문……

○소위원장 한정애 아니, 그러지 마시고 진술을 다 들으시고 그다음에 자유롭게 질의하실 수 있는 시간을 드리도록 하겠습니다.

○강효상 위원 예.

○소위원장 한정애 그러면 다음은 이희승 대한 건설기계협회 상근부회장께서 진술해 주십시오.

○진술인 이희승 건설기계협회의 의견을 말씀드리겠습니다.

잘 아시는 바와 같이 현재 건설경기의 침체가 계속 이어지고 있습니다. 그래서 현재 우리 장비들이 가동을 못 하고 있습니다. 그럼으로 인해 가지고 수익금이 없는데 이러한 기기를 과연 설치를 했을 경우에 그 비용에 대한 본인들의 능력이 없습니다. 그래서 이 부분에 대해서 저희가 시행 유보를, 현재 여건이 아직은 성숙이 안 돼 있기 때문에 이러저러한 여건들이 될 때까지 시행을 유보하는 쪽으로 말씀을 드리겠습니다.

먼저 효과에 대해서 말씀을 드리게 되면, 화물자동차 같은 경우에는 계속 주행을 하고 있기 때문에 매연이 나옵니다. 그러나 건설기계는 특성상 현장에서 5분 정도 시동을 걸어서 살짝 물건을 하나 옮겨 주든지 안 그러면 거기서 작업을 30분 정도 하다가 스톱을 하든지 이런 상황이 되기 때문에 큰 매연이 없습니다. 있어도 적다고 볼 수가 있겠고. 그리고 서울시 산하의 연구원에서 낸 자료에 의하면 저감장치를 설사 했다 하더라도 배출가스 기준치의 1.3배가 오버된다는 연구 보고가 있었고요.

그리고 안전사고에 대한 위험이 또 따르고 있습니다. 왜 그러느냐 하면 이 장치를 부착해서 급격히 속도가 빨라짐으로 해 가지고 회전율이 높아지기 때문에 아직 검증이 덜 된 상황에서 건설현장에 사고의 위험이 예견되고 있습니다.

그리고 외국 사례에서도 보게 되면 미국은 엔진 교체에 대한 지원을 해 줍니다. 그리고 일본은 저감장치 부착 장치에 대해서 지원을 해 주고, 스위스 같은 경우에는 인증제도를 시행하고 있다는 결과가 있습니다.

그리고 문제는 장비회사에서 나와 가지고 있는데 사업자들한테만 책임을 준다는 것은, 장비회사와 같이 쌍벌을 하면 몰라도 사업자들한테만 책임을 준다는 것은 너무나 가혹하다 이런 형평성에서 문제가 있겠고요.

그리고 현재 환경부에서 2019년도 1월부터 덤

프트럭이나 콘크리트 믹서, 펌프카에 대해서는 폐차지원금을 최대한도로 3000까지 해 주고 있습니다. 그래서 우리 장비에 대해서도 지원금 대상에 포함시켜 줄 것을 이 자리에서 말씀드리고 마치겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 그러면 이제부터는 위원님들 질의 순서가 되겠습니다. 질의를 원하시는 분은 일단 제게 말씀해 주시면 좋겠습니다.

강효상 위원님.

○강효상 위원 강효상입니다.

대한상공회의소 이경상 상무님, 지역별로 편차가 있다고 하시고…… 울산하고 아까 어디라 그러셨지요?

○진술인 이경상 부산입니다.

○강효상 위원 부산하고.

그 통계를 갖고 계세요?

○진술인 이경상 며칠 전 신문에 보니까 이게……

○강효상 위원 신문 갖고 그러시면 안 되지요.

○진술인 이경상 그래서 제가 드리는 말씀입니다.

○강효상 위원 아니, 그러니까 과학적인 데이터를 갖고 오세요.

지금 엄청나게 심각합니다. 경북, 울산, 부산 이런 데 점점 이게 확대되고 있는데 이렇게…… 지금 이 취지 자체가 수도권만의 대기환경 문제가 아니다 그래서 지금 논의가 되는 건데, 그런 말씀을 하시려면 데이터를 갖고 하셔야 돼요. 데이터 좀 갖고 오십시오. 데이터를 보여 주세요.

○진술인 이경상 예, 그래서 데이터에 입각해서 정책을 펴 줬으면 하는 바람입니다.

○강효상 위원 아니, 그러니까 데이터를 갖고 오시라고요.

울산이나 부산이나 이런 데도 상당히 심각하고 PM10, PM2.5가 해마다 늘어나고 있다는 데이터를 제가 갖고 있거든요. 그것을 뒤엎을 만한, 반박할 만한 데이터를 가지고 오셔야 입법에 반영이 되지 그냥 말로만 그렇게 주장을 하시면 안 되지요. 과학적인 데이터를 갖고 오세요.

○진술인 이경상 예, 알겠습니다.

○소위원장 한정애 신창현 위원님.

○신창현 위원 이희승 부회장님, 도로용 덤프트럭하고 믹서트럭하고 펌프카 3개는 지원을 받고 있다고 그랬잖아요?

○진술인 이희승 예, 3000만 원씩.

○신창현 위원 3000만 원?

○진술인 이희승 예.

○신창현 위원 새 차로 교체할 때 3000만 원을 지원받고 있습니까?

○진술인 이희승 예, 폐차지원금으로.

○신창현 위원 폐차지원금으로 3000만 원.

그러면 그게 새 차 구입비용의 몇 % 정도 되나요, 차종마다 다르겠지만? 일단 덤프트럭 같은 경우는 보통 차값이 얼마인가요?

○진술인 이희승 아직 제가 차값까지는……

○신창현 위원 믹서트럭은 혹시 아세요?

그것도 잘 모르시고.

○진술인 이희승 예, 장비 가격에 대해서는……

○신창현 위원 펌프카도 잘 모르시고.

○진술인 이희승 예.

○신창현 위원 그러면 대상을 확대하자고 하는 건설장비는 뭘 말씀하시는 겁니까?

○진술인 이희승 현재 장비가 덤프트럭 이런 것 전부 포함해 가지고 27개 기종이거든요.

○신창현 위원 3개는 이미 지원하고 있는데 확대하자고 하는 장비는 어떤 장비를 말씀하십니까?

○진술인 이희승 나머지 저감 대상에 포함되는 차량들에 대해서는, 장비에 대해서는 해 주셨으면 하는 바람입니다.

○신창현 위원 예를 들면 어떤 장비를 말씀하시냐고요. 백호(backhoe), 포크레인 말씀하시는 건가요?

○진술인 이희승 전 장비가 다 해당이 되지요. 27개 장비 중에서 현재 해 주고 있는 것 3개는 놔두고 나머지 24개 기종도 해 주셨으면 좋겠습니다.

○소위원장 한정애 굴삭기, 굴착기, 백호 할 것 없이 지게차 다.

○신창현 위원 모든 장비에 다?

○진술인 이희승 예.

그리고 지게차 같은 경우에는 현재 중고시장에서 시세가 300만 원 정도 가요.

○신창현 위원 무슨 말씀인지 알겠고요.

차관님, 제작차 생산 공장에서의 기준이 있잖아요? 건설기계도 그런 생산 기준이 있나요?

○환경부차관 박천규 제작차 배출허용기준이 있고요. 현재로는 티어(Tier)-3라는 기준을 적용하고 있습니다.

○신창현 위원 그렇지요?

○환경부차관 박천규 예.

○신창현 위원 그러면 건설기계도 이미 제조회사에서 법적인 허용기준을 충족시켜야만 출고, 판매가 가능하잖아요?

○진술인 이희승 예.

○신창현 위원 그런데 아까 말씀하신 것이 차주에게만 책임을 지우지 말고 제조회사, 자동차 회사에도, 건설장비 제조회사에도 책임을 같이 묻자고 한다면 배출허용기준을 아예 출고할 때부터 강화해서 출고해야 된다 그런 뜻인가요?

○진술인 이희승 예.

그리고 오늘 이후에 나오는 장비들에 대해서는 계속 그런 장치가 강화됐기 때문에 어느 정도 우리가 안심할 수 있다고 보겠지만 현재 시장에서 현장에서 움직이고 있는 자동차 장비들에 대해서는……

○신창현 위원 이미 나온 차들은 뭐……

○진술인 이희승 그런데 그런 장비들에 대해서 영세한 사업자들이 고액을 부담하기는 사실상 너무 힘들다 그래서 그런 것입니다.

○신창현 위원 무슨 말씀인지는 알겠고요.

차관님, 우리가 지금 자동차는 유로3에서 유로5로 이렇게 많이 강화했잖아요. 그런데 건설기계장비도 그런 식으로 유로 기준이 있나요?

○환경부차관 박천규 예, 그게 티어 기준이라는 것을 하고 있는데요. 현재 티어-3인데 티어-4까지 확대할 계획이 있고요.

지금 현재 저희들이 하고자 하는 것은 2004년 1월 1일 이전에 그러니까 티어도 도입하기 전에 제작된 로더라든가 포클레인이라든가 지게차 이런 것을 이야기하는 것이고 그런 노후된 건설기계에 대해서 저감장치를 부착하거나 신형 엔진으로 교체해 줄 경우 그것을 정부가 지원해 주겠다는 것입니다. 그런 취지로 특정 건설기계를 항목으로 지정하고 그 지정한 것에 대해서 지원해 주겠다는 것입니다.

물론 자부담이 있지만 제가 어제든 이야기해 드린 것처럼 100만 원도 안 넘어가고 50만 원 이내 그 정도로 최대한 우리가 노후된 건설기계의 소유자의 부담을 최소화시키겠다 그리고 고쳐 주면 아무래도 흔히 말하는 대로 효율도 훨씬 더 좋아지지 않겠나 그렇게 본다는 것입니다.

○신창현 위원 이희승 부회장님, 지금 차관님 말씀 들으셨지요?

○진술인 이희승 예.

○신창현 위원 그러니까 현재 운행 중인 차에 대해서 배출 저감을 위해서 DPF나 아니면 엔진 개량하는 데 소요되는 비용을 정부가 지원해 준다는 것 알고 계시지요?

○진술인 이희승 예.

○신창현 위원 소요 비용의 몇 %나 정부가 지원하는지 알고 계십니까?

○진술인 이희승 그러시면 우리 실무자……

○신창현 위원 아시는 분이 이름 말씀하시고 얘기하세요.

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 대한건설기계협회 정책본부장 황홍석입니다.

저감장치는 10%를 저희 소유자가 부담하고 있습니다.

○신창현 위원 그러니까 90%를 정부가 지원해 준다?

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 그렇습니다.

○신창현 위원 금액으로 따지면 대략 얼마입니까?

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 저감장치가 약 1000만 원 정도 하는데 저희가 부담하는 게 100만 원 정도 있다고 보시면 됩니다.

○신창현 위원 그 정도면 그렇게 큰 부담이라고 할 수는 없지 않나요? 왜냐하면 지금 정부 보조금 지원제도가 참 여러 가지가 있어요. 그런데 90%까지 지원해 주는 것은 이 건설기계뿐인 것 같거든요.

이희승 부회장님 생각은 어떠신가요?

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 제가 답변해도 될까요?

○신창현 위원 예, 말씀하세요.

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 저희가 저감장치 부착을 반대하는 뜻이 아니고요. 저감장치 부착 이후에 사후관리 문제라든가 그런 것도 전혀 이루어지지 않고 있고 부착에 따른 출력 강화, 안전사고 문제라든가 여러 가지 요인이 있기 때문에…… 저희가 환경부와 사전 논의를 안했습니다. 환경부에서 좀 더 논의를 해서 간격을 좁힌 후에 시행하는 것이 낫지, 현장에 있는 건설기계 사업자들 이야기는 실효성이 없다고 이야기하고 있습니다. 그런 실효성 문제를 논의한 이후에 다시 시행하는 방안을 논의했으면 좋겠습니다.

○신창현 위원 차관님도 말씀하십시오.

○환경부차관 박천규 지금 설명해 준 것처럼 현재도 우리 예산상으로는 지원해 주고 있습니다. 예산상으로 지원해 주고 있는데 법적 근거가 없으니까 이번에 법적 근거를 만들고 그러다 보면 예산도 훨씬 더 많이 확보할 수 있기 때문에 그런 취지로 하는 것입니다.

그리고 보통 DPF를 장착하게 되면 출력이 떨어진다고 했지 출력이 증가해서 안전사고 난다는 경우는 저희들은 처음 들어보는 일입니다. 왜냐하면 기본적으로 DPF를 부착하게 되면 과정을 하나 더 거치기 때문에 오히려, 출력하고는 사실 관련이 없는 것으로 그렇게 되어 있습니다.

물론 그동안에 저희들도 건설기계 가지고 회의를 제가 알기로는 몇 번 했는데 아주 약간 오해가 있는 것 같은데 그것은 계속해서 협의를 하겠습니다만 현재 봤을 때는 현재도 하고 있는 것이고 다만 법적 근거만 마련하겠다는 것인데 그것에 대해서 저는 약간……

○소위원장 한정애 저희가 어제 법안을 논의할 때도 잠깐 언급이 됐던 부분인데요. DPF를 지원해 주고 있는 게 일본도 해 주고 있습니다. 그렇지요? 일본은 몇 % 정도 지원해 주고 있지요? 우리하고 비슷한가요? 금액의 한 90% 이렇게 지원합니까 아니면……

○환경부교통환경과장 김영민 교통환경과장 김영민입니다.

일본의 경우 노후 건설기계 DPF 지원해 준 사례는 살펴봐야 될 것 같습니다.

○소위원장 한정애 방금 이희승 부회장님께서 말씀을 해 주셨어요. 해외사례를 말씀해 주시면서 미국은 엔진 교체를 지원해 주고 일본은 DPF를 지원해 주고 있고 스위스는 인증제도를 실시하고 있다, 그런데 스위스는 인증제도만 실시하고, 즉 다시 말해서 티어제도만 실시하고 있고 아무것도 해 주지 않는다는 것인데 우리가 지금 하고 있는 것은 미국이 하고 있는 엔진 교체도 지원하고 있고 일본이 하고 있는 DPF 지원도, 어쨌든 두 가지를 병행해서 한다는 것 아닙니까, 어떻게 하면 빨리 진행할 수 있을까 싶어서? 저는 일본이 우리보다 더 많이 지원하거나 이럴 것 같지는 않습니다. 그리고 우리가 부착하는 DPF가 일본과 대비해서 다르거나 성능이 떨어지거나 이럴 것 같지는 않습니다. 그래서 아마 DPF는 성능이 검증되었고 그것이 부착되는데……

부회장님, 저희가 DPF를 부착하고 난 뒤의 문제가 뭐냐 하면 해당되는 건설기계 사업자들이 이것을 관리를 잘 안 하세요. DPF도 결국은 뭔가를 중간에 걸러 주는 장치이기 때문에 그것을 일정 기간이 지나거나 하게 되면 다시 클리닝을 하거나 하는 것들을 해 줘야 되는데 그렇게 관리를 안 하기 때문에 생기는 문제가 있을 수는 있습니다. 그래서 이게 가능한지는 모르겠습니다만 DPF를 설치한 건설기계에 대한 이력관리 그게 전산으로 가능한가요?

○**환경부차관 박천규** 제가 알기로는 지금 현재 저희들 전산망으로 가능하다고 알고 있습니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 그것에 따라서 적정한 기간에 한 번씩 메시지를 보낼 수 있게끔 하는 것들을, 그러니까 저감장치의 성능이 제대로 작동이 되는지 여부를 판단하기 위해서 검사를 하실 때가 됐습니까라고 알려 주시고 조금 친절 한 것들을 해야지만이 작동된, 부착되어 있는 DPF가 제 기능을 발휘할 수 있고 만약에 그렇게 클리닝하는 데는 지금 실질적으로 예산을 반영해 놓고 있지 않습니까?

○**환경부차관 박천규** 예, 클리닝센터를 유지하고 있습니다.

○**소위원장 한정애** 그 클리닝 상태를 유지할 수 있게끔 저희가 그것도 또 예산을 반영하고 있기 때문에 부회장님, 오히려 저희가 요청드리고 싶은 것은 건설기계 사업자들께서 기존에 만들어져 있는 제도를 제대로 활용할 수 있게끔 권고도 해 주시고 협조 요청도 해 주시면 어떨까 하는 생각이 듭니다.

○**신창현 위원** 저도 한 말씀 드리면 이번에 우리가 법에 그런 근거를 마련한 것은 소위원장님이 말씀하신 그런 것들이 시스템으로 정착이 돼서 잘 굴러갈 것 같아요. 그래서 황홍석 본부장님이 말씀하신 그것에 대해서 충분히 공감은 가는데, 법에 근거를 마련하면 개선이 될 수 있다……

그런데 제가 한 가지 또 궁금한 것은 DPF를 부착하기 위해서 어쨌든 차를 입고하면 그게 하루 정도에 가능합니까? 하루 정도면 충분히 가능한 거예요? 그러니까 하루는 일을 못 하는 그 피해는 감수를 해야 되는 것 아니냐 이거지요.

○**대한건설기계협회정책본부장 황홍석** 부착에 대해서는 큰 문제가 없는 것으로……

○**신창현 위원** 큰 문제는 없어요? 그것 때문에

작업을 못 하는 데 크게 지장을 받거나 하지는 않는다, 그러면 비용 지원도 세월에 유례가 없는 90%를 지원하고 또 DPF 부착하는 데 특별히 세월에 지장을 줄 정도로 지장을 주는 것도 아니면 한 번 해 볼만 하지 않나요? 이희승 부회장님, 어때요? 어떻게 생각하세요?

○**진술인 이희승** 그런데 이게 성능면이랄지 운행 관계에서 아직은 조금 더 시간이 요한 것 같아서, 당장보다는 저희들한테 좀 더 시간을 주셨으면 좋을 것 같습니다.

○**환경부대기환경정책관 김법정** 위원님, 제가 한 말씀 드려도 되겠습니까?

○**신창현 위원** 예.

○**환경부대기환경정책관 김법정** 대기환경정책관입니다.

지금 건설기계는 크게 보면 두 가지 정도의 조치를 합니다. 하나는 도로용으로 하는 덤프트럭이라든가 콘크리트 그것을 3종이라고 하는데 이것은 한마디로 자동차관리법에 의한 자동차로 포함되는 것입니다. 그래서 경유차에 대해서 하고 있는 것과 모두 동일하게 보고 있어요. 그러니까 건설기계에 대해서 특별하게 하는 것이 아니라 경유차라고 하는, 어차피 27종 중에서 3종은 아까 말씀드린 덤프트럭이나 이런 것은 건설기계로 분류는 되어 있지만 실제로는 경유차인 거예요. 그래서 경유차에 하고 있는 것과 똑같은 것을 하기 때문에 그렇게 따지면 경유차 자체도 마찬가지입니다. 하지 말아야 되지요. 그래서 3종에 대해서 지금 DPF 논의를 하는 것 자체는 제가 봐서는 사실은 조금 우스운 얘기입니다.

다만 이런 것은 있지요. 비용이 비싸니까 1000만 원 정도 단가가 들어가는 것을 예를 들어 차관님 얘기하신 대로 90% 하지만 상대적으로 영세할 수도 있고 이러니까 지금보다 더 지원하는 이런 부분은 저희도 사실은 의도하는 바입니다. 그런 것은 저희가 지속적으로 지원금을 높이는 정책은 할 수 있지만 DPF라고 하는 것을 경유차에 다는 정책이 어제오늘의 정책이 아닌데 이것을 무슨 효과니 뭐를 여기서 논의하는 것 자체는 제가 봤을 때는 난센스이고요.

그다음에 도로가 아닌 비도로에 24종 중에서는 아시지만 지게차, 굴삭기, 로더, 기중기, 롤러, 다섯 가지가 핵심입니다. 그중에 두 가지를 현재 우리가 엔진 교체라고 해서 티어-1을 티어-3으로 바꿔 주는 정책을 하고 1500만 원 정도 들어

가는데 이 부분에 대해서는 사실은 조금 미흡합니다. 그래서 건설기계협회랑 해서 오히려 지금 2종에 대해서 하고 있는 것을 4종, 5종으로 강화를 하면서…… 지금 아시지만 비도로오염원이 전국 미세먼지의 2위입니다. 지금 국민들에게 불편을 주면서 부채니 이런 것 하고 있는 상태에서 선박이라든가 건설기계 같은 정말 심각한 미세먼지를 유발시키는 것들을 지금 사각지대의 틀 속에서 못 한 것을, 지금 오히려 늦은 것입니다. 이런 정책을 하면서 건설기계협회랑 상의를 해서 저희가 강화해 줘야지요.

○**신창현 위원** 무슨 말인지 알겠습니다.

○**환경부차관 박천규** 제가 한 말씀 드리자면요. 올해부터는 90%에서 95%로 보조금을 5% 늘렸습니다. 그래서 앞서 말씀드렸지만 DPF 같은 경우는 50만 원 자부담입니다.

○**신보라 위원** 그런데도 지금 예산 사용률이 어떻게 되는데요?

○**환경부차관 박천규** 예산 자체는 그렇게 많지는 않습니다. 한 200억 정도 규모가 되는데요.

○**신보라 위원** 그러면 200억을 소진은 다 합니까?

○**환경부차관 박천규** 소진은 하는데, 저희들 입장은 이것을 더 많이 늘리기 위해서는 법에다가 근거를 두면 훨씬 더 예산 따기도 쉽고 그래서 법에 근거를 두겠다는 것입니다.

그리고 대신에 나중에 확대하는 것, 숫자 늘리는 문제는 예산만 된다고 되는 게 아닙니다. 해당 소유자하고도 계속 저희들이 협의를 하고 그 다음에 필요할 때는 명령도 내려야 되는 것입니다.

○**소위원장 한정애** 제가 하나만 더 말씀을 드리면, 그러면 우리가 이런 게 있지요. 미세먼지를 저감시켜야 하는데 그게 95%를 지원한다고 하더라도 본인은 50만 원이든 100만 원이든 부담을 해야 하면 말씀하신 것처럼 건설경기가 어려운 상황에 그 50만 원도 결국은 내 돈이 들어가야 된다면 그것을 쉽게 하기는 쉽지 않은 것이지요. 그런데 미세먼지를 저감해 달라고 하는 국민적 요구에 따르면 차라리 100%를 다 해 주고 몇 년까지 다 끝내는 게 낫지 않습니까? 2020년까지 미세먼지 저감장치가 부착되지 않은 장비는 아예 못 쓰게끔 하는, 대신 지원을 해 주고, 그게 훨씬 더 빨리 정리할 수 있지 않나요?

○**환경부차관 박천규** 위원장님, 그렇지만 우선

그 숫자가 어제든 이야기한 한 3만 대 이상 나옵니다. 3만 대 이상이고……

○**소위원장 한정애** 3만 대인데 그 예산 문제는 우리가 논의해야 될 문제인 것 같고요.

미세먼지가 자욱해져서 국민이 불안감을 느끼는데 ‘그러지 마시고 저희가 90%를 지원해야 되기 때문에 앞으로 한 5년을 기다려 주셔야 됩니다. 앞으로 3년을 기다려 주셔야 됩니다’ 이 얘기를 어떻게 할 수가 있습니까?

○**신보라 위원** 경유차에 대한 DPF는 방금 대기 환경정책관님이 얘기하신 것처럼 모든 경유차에 해당되는 거거든요. 그러면 그것도 또 차별적인 지원의 문제가 생기지 않습니까? 지금도 건설기계에는 차별적으로 특별한 지원을 더 해 주고 있는 것 아니에요?

○**환경부대기환경정책관 김법정** 그런데 위원장님 말씀하신 게 일리가 있는 게, 저희도 왜냐하면 목적 자체가 미세먼지 감축에 있다고 하면 미세먼지를 많이 배출시키는 것에 대해서는 더 많은 지원을 하는 게 필요합니다.

○**소위원장 한정애** 그것부터 우선해서 해야 됩니다.

○**신보라 위원** 건설기계가 노후 경유차보다……

○**환경부대기환경정책관 김법정** 평균 10배 정도가 더 건설기계가 나오는데요. 그것은 실제로 운영시간이 그렇게 적음에도 불구하고 그렇습니다. 만약에 저게 경유차처럼 운행한다고 하면 그것은 아마 100배 이상 차이날 것입니다.

○**임이자 위원** 정리합시다.

부회장님, 어쨌든 미세먼지로 인해서 온 국민이 지금 건강에 대해서 굉장히 우려를 많이 하고 있지 않습니까? 지금 건설기계에서 배출되는 양이 실질적으로 많이 있는 것은 사실입니다. 그러면 이것을 저감하려고 하면 천상 이것을 할 수밖에 없어요. 그렇지요?

○**진술인 이희승** 예.

○**임이자 위원** 할 수밖에 없는데, 오늘 왜 여러분들을 모셨다면 그래도 여러분들에게 이것을 그냥 우리가 일방적으로 하는 것보다는 얘기를 청하고 여러분들의 의견을 구하고 그러면서 또 여러분들이 홍보도 해 주십사 하는 측면에서 모셨는데, 지금 존경하는 한정애 간사님께서 말씀하신 대로 이것을 100% 다 지원해서 할 것 같으면 큰 문제는 없잖아요. 지금도 실질적으로 90% 해 왔다가 5% 더 증액해서 95% 해 주고 있는데

환경부에서 이것을 법률에 근거를 넣어서 기재부나 이런 데서 예산을 받을 때 좀 쉽게 받기 위해서 지금 이것을 넣는 거거든요. 그래서 여기에 관련돼 가지고 이것만 하나 더…… 지금 하나는 안 나왔어요. 100%로 해서 다 해 주고 2022년도까지……

○소위원장 한정애 2022년은 너무 늦어요. 내년……

○임이자 위원 뭐 하여튼…… 일자리안정자금만 줄여도 그것은 하겠다.

그러니까 어쨌든 그렇게 해서 정리를 하면 어떻습니까?

○진술인 이희승 100% 지원해 주시고요?

○임이자 위원 3만 대라니까, 3만 대면 여기서 5% 더 나가는 것이지 않습니까? 얼마 더 증액되는 거예요?

○김동철 위원 3만 대에 1000만 원?

○임이자 위원 5%.

○신창현 위원 50만 원에 3만 대니까 15억이예요, 15억.

○임이자 위원 그렇지요. 얼마 안 되잖아요. 얼마 안 되니까……

○소위원장 한정애 지금 어차피 950만 원 해 주고 있는데……

○신창현 위원 100% 해 드릴게요.

○진술인 이희승 100%요?

○신창현 위원 예.

○소위원장 한정애 대신에 빠른 시일 내에 그것을 다 조치를 하는 것으로, 그리고 저감장치가 부착되지 않으면 이제 건설현장에서는 못 씁니다.

○임이자 위원 어때요?

본부장님, 직접 전문가가 얘기해 봐요.

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 저감장치의 문제는 지원의 문제가 아니고요. 지금 이미 서울시 같은 경우 일부 장착을 하고 있습니다. 그런데 문제는 소유자들이 이것에 대한 실효성을 계속 이야기하고 있거든요. 표현이 좀 그렇지만 ‘부착된 것을 망치로 떼어 버리고 싶다’ 이렇게 표현하는 사람도 있습니다. 실효성 문제가 해결되어야 하는 문제가 있기 때문에……

○임이자 위원 그 실효성이 미세먼지 저감이 안 된다는 거예요?

○대한건설기계협회정책본부장 황홍석 저감에 효율성도 없고 갑자기 출력이 높아진다고는

연기가 난다든가 연료 소모가 많아진다고는 그다음에 자부담, 자꾸 사후관리 문제를 지적하거든요. 그런 문제라든가……

○소위원장 한정애 아니, 그것은 얘기를 했잖아요. 사후관리는 클리닝을 하고 장치를 관리하는 것들은 자동차 관리하듯이 해 주셔야 되는 거지요. 기계 관리하듯이 해 주셔야 되는 것이고……

○김동철 위원 그러니까 지금 현장에서 저런 말들이 나오잖아요, 저감장치에 문제가 있다. 환경부에서 저감장치의 기술적인 것 이런 것들에 대해서 조사해 봤어요?

○환경부대기환경정책관 김법정 제가 좀 말씀을 드리겠습니다.

저감장치라는 것이 간단합니다. 배기가스가 나갈 때 필터 형태로 해서 하기 때문에 당연히 줄이는 만큼 출력은 떨어지는 겁니다. 그것은 경유차도 마찬가지거든요. 그러니까 안 하면 당연히 그냥 나가니까 강화된 것인데도 불구하고 결국은 저감장치를 부착하는 것은 그런 것을 감수하고서라도 미세먼지라든가 대기오염물질을 줄이기 위해서 다는 형태라고 하고 관리를 잘해 나가는 것이지 지금 제가 말씀드렸지만 물론 출력이 큰 것일수록, 그러니까 토크가 익숙해져 있는 힘에서는 떨어진다는 느낌을 받으실 수는 있지만 그럼에도 불구하고 이게 우리나라만 하는 것도 아니고 선진국도 이미 다 하고 있고 이 기술 자체도 대동소이한 기술을 가지고 있는 것입니다. 안 하고 있던 것을 하니까 이게 좀 귀찮고 부담스럽다는 거지 이 자체가 검증 안 된 것을 쓰고 이런 것은 아닙니다.

○소위원장 한정애 힘이 좀 떨어지니까 원래 30분 작업해야 됐던 것을 35분, 40분 조금 더 길게 해야 되는 경우도 생기고요. 늘 익숙한 방식은 아니니까……

○김동철 위원 그것보다는 유지관리를 잘해야 되겠는데요? 유지관리비용은 당사자들이 부담할 것 아니에요?

○환경부차관 박천규 아닙니다.

○소위원장 한정애 아닙니다. 그것도 지원해 주고 있습니다.

○김동철 위원 그것도 해 줘요?

○환경부차관 박천규 조금만 설명해 드리자면 DPF라는 것은 배기가스 있지 않습니까? 엔진하고 머플러 사이에다가 하나의 장치로 한 번 더 걸러 주면서 하는데 이게 온도가 올라가게 되면

먼지를 태우도록 되어 있는 것입니다. 먼지를 태우다 보니까 아무래도 배기가스가 확 나가야 되는데 천천히 나가니까 출력이 좀 떨어지게 되는 것이고요.

그다음에 이것은 온도가 안 올라가면 좀 쌓입니다. 쌓인 것을 청소하는 것이 클리닝이고 그것을 주기적으로 청소해 주면 이 기계가 오래갑니다. 그런데 청소를 안 하게 되면, 계속 쌓이게 되면 출력이 떨어지게 되지요. 그러면 나중에 문제의 소지가 있게 되는데 그때는 저희들이 경고등이 들어오게 그런 기술장치까지 있는 겁니다. 그래서 우리나라 기술이 아무렇게나 되어 있는 것은 아니고 경유차는 충분히 다 검증되었고 검증된 것을 건설기계까지 확대하고 지금 현재도 보급하고 있고, 그것에 대해 문제가 있다고 그러면 당연히 저희들도 그것에 대해서는 쉽게 못 하지요. 그다음에 클리닝은 정부가 전체 다 부담해서 하고 있습니다.

○**김동철 위원** 그것은 어디서 해요? 그러면 당사자가 직접 합니까?

○**환경부차관 박천규** 다만 클리닝센터까지 옮겨 가는 게……

○**김동철 위원** 클리닝센터를 가야 돼요?

○**환경부차관 박천규** 가야 되니까 그게 좀 귀찮아서 그렇지요. 그것 외에는 비용도 안 들어가고 다 저희들이 해 주기 때문에……

그리고 근로자 입장에서든, 포크레인이나 이런 것 하면서 굉장히 많이 나오는데 DPF를 부착하게 되면 미세먼지를 거의 99% 잡습니다. 그러면 근로자 입장에서든 오히려 좋은 겁니다. 그런 측면에서 접근해 줘야지 이것이 조금 불편하더라도 이것은 조금 다르게 접근해야 될 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 그렇지요.

그다음에 또 위원님들……

○**신보라 위원** 이경상 상무님, 말씀하신 내용은 잘 들었고요.

그런데 대기배출허용기준이 이미 규제가 있기 때문에 이번에 또 제도가 도입되었을 때 이게 이중규제가 되지 않을까 하는 부분에 대한 우려인 것 같은데 제가 그런 부분에 대해 자세한 내용을 잘…… 어떤 부분에 지금 현재 현행법이 존재하는데 이게 이중규제가 될 수 있는 것인지에 대해서 말씀을 해 주세요.

○**진술인 이경상** 기업들이 생산을 할 때 대기배출허용기준을 충족해야 됩니다. 충족을 해야 되

는데, 환경부에서 지속적으로 기준을 높여서 기업들이 친환경경영을 하도록 제도화를 하고 있는데 이게 2020년부터 현재보다 30% 정도 높게 새로운 기준이 마련될 예정입니다. 아직 공포는 안 됐는데요. 그러다 보니까 기업이 지금 그 기준에 맞추어 가지고 시설들을 교체하는 작업을 하고 있습니다. 준비하고 있습니다.

○**신보라 위원** 이것은 어느 법에 규정이 되어 있는데요? 대기환경보전법이에요?

○**진술인 이경상** 예, 그래서 지금 이 기준이 어차피 저희가 충족을 해야 되는데 새로운 총량제가 생기면서 지역에 총량이 생길 때 현재보다 만약에 50% 늘어난다든지 이런 식으로 해 가지고 지금과 다른 새로운 사이클의 규제가 적용되기보다는 기존 규제와 정합성을 맞춰서 기존 규제를 잘 지키면 이 규제도 충족할 수 있도록 그런 부분에 과인 튜닝(fine tuning)을 좀 해 주셨으면 하는 바람입니다.

○**신보라 위원** 이 부분에 대한 환경부 의견은 어떠신 거예요?

○**환경부차관 박천규** 대기배출허용기준은 전국적으로 적용되는 기준입니다. 그리고 이것은 보통 사전에 예고를 하고 그다음에 업체하고 협의를 해서 배출허용기준을 정합니다. 환경부가 단독으로 정한 게 아닙니다. 그것은 아마 아실 것입니다. 그래서 2020년부터 적용되는 기준을 미리 우리가 예고를 하고 시설 같은 경우는 2020년에 적용되기도 하고 2021년에 적용, 2022년에 적용, 이렇게 약간 시차가 있습니다. 예를 들어서 같은 발전소라도 어떤 것은 2023년부터 적용된다는가 이런 형태로 다 협의를 해서 정해 놓은 것이고요.

대기관리권역은 총량제입니다. 그것은 또 조금 다른 개념입니다. 배출허용기준하고 총량제는 다른 개념입니다. 배출허용기준은 전국적·일률적으로 그 농도 이하로 하라는 것이고 총량제는 종합적으로 질소산화물이나 황산화물에 대해서 전체적으로 배출량을 줄이는 것이고 지역총량을 정해 놓고 지역총량의 범위 내에서 각 시설별로, 사업장별로 줄이는 것입니다. 그런데 이것은 매년 줄이는 게 아니고요. 계획기간이라고 그래서 한 5년 정도 기간을 주고 줄이는 겁니다.

그다음에 또 하나 총량의 장점은 유인성을 부여하는 겁니다. 이월도 시킬 수가 있습니다. 안 되면 차입, 빌려올 수도 있는 겁니다. 어떻게 보

면 조금 더 경제적 유인을 통해서 하는 것이고 기술개발을 유도하는 겁니다. 그래서 총량제가 훨씬 더 고도의, 준비하는 그런 제도가 되는 겁니다. 그래서 배출허용기준하고 총량제는 다른 제도기 때문에 그것을 이중규제라고 보는 것은 조금 어폐가 있다고 말씀드리는 것이고요.

대신에 대기관리권역은 시간이 갈수록 총량이 줄어드는 것은 사실입니다. 왜냐하면 올해부터 5년간, 예를 들어서 100t이 지금 현재 배출량이라고 그러면 5년 후에는 그것을 80t이든 90t이든 줄여야 되는 겁니다. 그래서 전체적으로 양을 줄여 가는 겁니다. 그런 차원이기 때문에 총량제는 지금 당장은 영향이 없는 겁니다. 배출허용기준은 그대로 적용받는 것이고 총량은 또 앞서 말씀대로 저희들이 리드 타임(lead time), 준비기간을 충분히 준다고 계속 이야기했던 것들이 그런 겁니다. 준비기간을 충분히 줄 것이고……

왜냐하면 권역 설정부터 시간이 좀 걸리고요. 권역 설정 다음에는 전체 지역총량을 정해야 됩니다. 그것을 합부로 정하는 게 아니고 연구지원단을 통해서 현재 총량이 얼마인지 파악해야 되고 파악한 다음에 현재의 최적방지기술을 적용했을 때 어느 정도까지 줄일 수 있는지 그것까지 파악하고 그다음에 각 사업장별로 할당이 들어가는 것이기 때문에 온실가스의 배출권거래제하고 비슷한 개념으로 보시면 됩니다. 그렇기 때문에 저희들이 시간을 충분히 주고, 그것은 정부를 믿어도 될 것 같고요. 총량을 하거나 지역 할당을 할 때 위원회에 산업부가 들어와 있습니다, 관계부처로. 그렇기 때문에 그렇게 급격한 규제는 아니라고 보시면 될 것 같습니다.

○진술인 이경상 알겠습니다.

○신보라 위원 질문 하나만 더요.

그러면 ‘지역총량제를 하게 되면 공장 신증설 문제에 영향이 있을 수 있다’ 그런 부분은 어떻게 검토를 하고 계신 거예요?

○환경부차관 박천규 신증설분은 아시겠습니까만 보통 예비분이라고 해서 신증설분에 대응해서 미리 정부가 가지고 있는 양이 있습니다. 그것을 예비분이라고 합니다. 그래서 예비분을 그때는 풀어 줍니다.

○신보라 위원 그것은 지역에다 푼다?

○환경부차관 박천규 예, 그렇습니다. 그렇기 때문에 뭐 그렇게…… 잘 아시겠습니까만 사실 수도권지역 총량제가 2005년부터 됐고 총량도 2008

년부터 됐습니다만 업체들이 다……

○신창현 위원 나는 사실 유명무실하다고 비판적이네요.

○신보라 위원 총량을 결국 확대한 것이나 다른 없다 이런 거예요?

○환경부차관 박천규 그런데 총량제의 장점은 앞서 설명드린 것처럼 시간이 갈수록 기술개발을 유도하는 것이고 기술개발이 떨어지는 기업은 오히려 힘들어지는 겁니다. 그러니까 저희들이 계단식으로 해서 이 정도 갔다가 떨어트리고 이 정도 갔다가 떨어트리고, 그런데 1년 단위로 떨어트리는 게 아니고 한 5년 단위를 주어서 충분히 기술개발과 투자를 하도록 그렇게 유도하는 겁니다. 그래서 급격한 것은 아니라는 것을 자꾸 이야기 드립니다. 유명무실하다는 위원님 지적이 맞습니다만 그렇지만 이것은 조금 시간을 주시면 내려가게 되어 있습니다.

○소위원장 한정애 스위스 같은 경우에는 지자체별로 총량규제로 아예 하고 있지요, 벌써.

○진술인 이경상 예, 맞습니다. 지자체별로 하고 있고 기업별로 또 총량규제를 하고 있다 보니까 사실상 실제 적용……

○소위원장 한정애 아니, 기업별로 하고 있는 것은 그냥 대기환경보전법에 의해서 배출기준을 만족시키고 있는 거고요. 그렇게 배출기준을 개별적으로 다 만족시키고 있다 하더라도 수많은 기업들이 한곳에 집중되어서 몰려 있다고 하면 거기 지역주민들은 고통을 받을 수밖에 없는 거지요. 그러면 전체 총량을 정하고 그것을 다운사이징해서 기업별로 다시 기준을 조금 더 강화되게 설정해 주는 방식이 필요한 거지요. 그게 외국이 취하고 있는 흔히 말해서 총량규제와 관련된 방식이고, 그렇게 하는 것이 기술적 여건 등이 따라가기 때문에 가능한 것이거든요.

○진술인 이경상 실제로 수도권에서는 지자체마다 이런 것들을 굉장히 강하게 운영을 하고 있고 LG나 삼성 같은 경우가 증설하겠다 그러면 결국은 이게 걸려 가지고 증설 못 하는 그런 사례도 있습니다. 실제 운영은 조금 다르다고 보셔야 될 것 같습니다.

○신창현 위원 제가 얘기 안 하려고 했는데 이 총량제는 30년 전 제가 전문위원 때 법안에 들어간 건데요. 30년 동안 나는 총량제의 효과를 아직도 체감하지 못하고 있어요. 우리 차관님 말씀대로 이게 기술개발 유인정책이지 규제가 아니더

라고요. 너무 걱정하지 않아도 됩니다.

○**진술인 이경상** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들, 또 궁금하신 것 없으시면 의견진술 건은 마쳐도 될까요?

(「예」 하는 위원 있음)

김경만 본부장님이 말씀 주신 것, TMS 설치 비용에 부담을 느끼신다고 하는데 저희가 TMS 설치비용도 지원이 될 수 있도록 확보가 되어 있습니다. 그래서……

○**환경부차관 박천규** 예, 예산을 저희들이 확보해서 중소기업에 대해서는 TMS 설치비용을 지원해 줍니다.

○**진술인 김경만** 감사합니다. 그리고 차관님이나 위원장님 의견에 전적으로 공감하고요.

다만 아까 말씀하신 대로 대기환경보전법이 강화됨에 따라서 배출허용기준이라든가 배출저감시설 이런 것들에 기업들이 충분히 같이해야 되지 않습니까? 거기에다가 배출허용기준 특례기준이 다소 강화됨에 따라서 저희들이 경제영향분석 같은 것이 병행되었으면 하는 아쉬움을 갖습니다. 예를 들어 이러한 데이터는 환경부가 가지고 있기 때문에 1·2종에 대한 혜택이 축소가 될 경우에 중소기업에 대한 부담이 얼마나 가중될 것인가 이 부분에 대해서 한번 체크를 할 필요가 있지 않느냐 생각하고요. 이게 전국 단위로 확대가 되니까 아무래도 저희들이 유추할 때 기업 부담이 가중될 수가 있는 부분에 대해서 염려를 갖는 거고요. 그래서 그런 부분에 대해서 함께 병행해주신다면 감사하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 차관님 답변 잠깐 들어 볼까요?

○**환경부차관 박천규** 두 가지 측면이 있습니다. 하나는 1종, 2종, 3종, 4종, 5종의 개념은 배출량 개념입니다. 중소기업이 그 정도 큰 규모로 한다면 그것은 중소기업으로 보기 어려울 겁니다. 정확하게 표현하면 1·2종은 굉장히 큰 대기업, 엄청나게 큰 사업장을 이야기하는 겁니다. 그렇기 때문에 중소기업은 포함이 안 된다고 보시면 될 것 같고요.

그다음에 또 하나가 지금 현재 사실은 수도권에 있는 기업에 대해서는 약간 특례가 있었다는 것 자체는 저희들은 이게 원래 법의 취지하고 잘못되게 들어가 있다고 생각합니다. 그렇기 때문에 이번에 한번 바꿀 때…… 왜냐하면 오히려 수도권에 특례를 주면 지방에 있는 것은 또 좀 문

제가 있을 수 있기 때문에……

○**신창현 위원** 예, 수도권으로 다 몰려옵니다.

○**환경부차관 박천규** 예, 그래서 오히려 잘못되었던 것을 이번에 한번 수정하겠다는 것이고요.

그다음에 중소기업에 대해서는 저희들이 알다시피 최대한 모든 비용을 다 지원해 주려고 합니다. 이번에 최초로 TMS 설치비에 대해서도 지원해 줍니다. 사실 TMS 설치비는 기업체의 의무입니다. 배출허용기준에 따라야 되는 기업체의 의무입니다. 그것은 1억 정도 들어간다는 것은 맞습니다만 그 정도 규모로 운영하면서 1억 정도 안 들어간다는 자체는 그것은 조금…… 그런데 그럼에도 불구하고 중소기업에 대해서는 올해 저희들이 처음으로 TMS 설치비용이 들어갔고 앞으로도 계속 중소기업에 대해서는 지원을 할 계획에 있습니다.

○**진술인 김경만** 감사합니다.

혹시…… 1분만 쓰겠습니다.

○**소위원장 한정애** 예, 말씀하십시오.

○**진술인 김경만** 아까 특정건설기계 관리에서 비도로형 건설기계, 지게차라든지 굴삭기, 기중기 이런 부분에서 DPF 지원에 대해서 100% 해 주시겠다고 말씀하고 또 AS 부분에 대해서도 앞으로 계속 이렇게 하시겠다고 말씀하셔서 감사드리고요.

다만 이런 부분들을 사용하는 건설기계 사용업자들이 좀 영세한 기업들이 많이 있고 또 임대업자도 많이 있습니다. 따라서 이들 기업한테 일정한 유예기간을 둬서, 아까 위원장님께서 건설경기가 굉장히 어렵다고 말씀하셨는데 이들 기업들이 한꺼번에 예를 들어 공공기관의 발주라든지 이런 부분에서 제외되었을 경우에 조금 위축되지 않을까 이런 부분을 갖습니다. 그래서 이런 부분에 대한 DPF 설치라든지 이런 것들을 하는 동안 일정한 공공기관의 발주 제한 이 부분에 대해서는 좀 유예기간을 두는 것도 한 방법이지 않을까 생각합니다.

○**소위원장 한정애** 그것은 지금 진행을 해야 될 것 같고요. 다만 오히려 빨리 설치를 하셔서, DPF나 이런 것들을 부착하셔서 발주에 빨리 참여하실 수 있도록 하는 것이 나올 것 같습니다.

○**진술인 김경만** 알겠습니다.

○**소위원장 한정애** 더 이상 질의하실 위원님이 계시지 않으면 이것으로 의견 청취를 모두 마치도록 하겠습니다.

바쁘신 가운데에도 불구하고 이렇게 나오셔서 또 귀한 시간 내 주시고 유익한 진술을 해 주신, 또 진지하게 답변해 주신 세 분께 감사하다는 말씀드립니다. 고맙습니다.

세 분은 이제 퇴청해 주셔도 되겠습니다.

그러면 오찬을 위하여 잠시 정회하였다가 2시에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시07분 회의중지)

(14시08분 계속개의)

○소위원장 한정애 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

저희가 오전에는 의견 진술을 들었고요 이어서 법률안 심사를 계속 진행하도록 하겠습니다.

2. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(황주홍 의원 대표발의)(계속)

3. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(이용득 의원 대표발의)(계속)

4. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(문진국 의원 대표발의)(계속)

5. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(홍영표 의원 대표발의)(계속)

6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(성일중 의원 대표발의)(계속)

7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(이정미 의원 대표발의)(계속)

8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 9742)(계속)

9. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(임이자 의원 대표발의)(계속)

10. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(전혜숙 의원 대표발의)(계속)

11. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(송옥주 의원 대표발의)(의안번호 12611)(계속)

12. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(원유철 의원 대표발의)(계속)

13. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(심재권 의원 대표발의)(계속)

14. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정 법률안(이상돈 의원 대표발의)(계속)

15. 수도권 등 대기관리권역 대기질 개선에 관한

특별법안(강병원 의원 대표발의)(계속)

16. 석탄화력발전소 주변지역 대기환경개선에 관한 특별법안(한정애 의원 대표발의)(계속)

17. 대기환경보전법 일부개정법률안(정양석 의원 대표발의)(계속)

18. 대기환경보전법 일부개정법률안(강병원 의원 대표발의)(계속)

19. 대기환경보전법 일부개정법률안(이정미 의원 대표발의)(계속)

20. 대기환경보전법 일부개정법률안(최도자 의원 대표발의)(계속)

21. 대기환경보전법 일부개정법률안(김삼화 의원 대표발의)(계속)

22. 대기환경보전법 일부개정법률안(신창현 의원 대표발의)(계속)

23. 대기환경보전법 일부개정법률안(장제원 의원 대표발의)(계속)

○소위원장 한정애 의사일정 제2항부터 제23항까지 22건의 법률안을 일괄하여 계속 상정합니다.

혹시 회의장 내에 언론인 여러분들 계시면 여기서부터는 저희가 회의를 비공개로 전환하도록 하겠습니다.

오늘 소위까지를 다 마치고 난 뒤에 저희가 전체회의 전에 언론인들께 한번 설명드리는 시간을 갖도록 할 테니까요 그때 공지를 드리도록 하겠습니다.

장내에 언론인 여러분 안 계시지요?

계속해서 진행하도록 하겠습니다.

어제 저희가 법안소위에서 논의한 것 중에 오늘로 미루어 놓은 것이 수도권 등 대기관리권역 대기질 개선에 관한 특별법안, 이것은 이제 법제명이 바뀌었지요. 대기관리권역의 대기환경개선에 관한 특별법과 해당되는 내용에 있어서 항만 지역에 대한 대기질 개선에 관한 특별법은 분리해서 이것은 해양수산부를 통해서 농해수위에서 논의되어서 이미 법사위에 계류가 되어 있다고 해서 저희가 논의를 하지 아니하고 그렇게 부처간의 업무영역을 조정한 것으로 되어 있습니다.

다만 내용은 확인할 필요가 있다라고 해서 위원들 앞에 지금 자료를 드렸습니다. 배포해 주시기 바랍니다. 배포가 되어 있는 것 아닌가요?

그냥 축약한 내용으로 보시면 될 것 같고요. 다만 이것을 궁금하게 생각하신 분이 김동철 간사님께서 많이 궁금해하셨기 때문에 이것은 오시

면 같이 계실 때 설명을 드리는 것으로 했으면 좋겠습니다만 괜찮으실까요?

(「예」 하는 위원 있음)

저희끼리 해 버리고 나면 또 궁금증 해소가 안 되니까 그렇게 하는 게 좋을 것 같습니다.

어제 저희가 논의했던 법안, 저희가 수도권 등 대기질 개선에 관한 특별법을 어제 다 논의했습니다. 그래서 지금 위원님들 앞에 대기관리권역의 대기환경개선에 관한 특별법안(대안)을 한 부씩 나누어 드렸습니다.

크게 달라지는 사항이 없는데 그래도 최종적으로 확인해야 되는 사항에 대해서 체크를 했습니다. 표시해 놓은 부분이 있는데요 표시해 놓은 부분으로 넘어가 주시기 바랍니다.

정의 부분에서 어저께 몇 번에 걸친 수정과 정정과 내용 보완이 있는 다음에 최종적으로 정리된 내용이어서 이걸 확인하는 것이 필요할 것 같습니다.

대기관리권역 정의와 관련한 부분인데요. ‘대기관리권역이란 다음 각 목의 지역을 포함하여 대통령령으로 정하는 지역을 말한다’고 해서 ‘가’, 저희가 어제 이게 수도권이나 아니냐를 가지고 논란을 벌였는데 ‘수도권’이라고 하는 말을 아예 빼기로 했었습니다. 그래서 ‘대기오염이 심각하다고 인정되는 지역’ 그리고 ‘나. 해당 지역에서 배출되는 대기오염물질이 가목 지역의 대기오염에 크게 영향을 미친다고 인정되는 지역’, 그러니까 연관된 지역 이렇게 2개 정도로 정리를 어제 최종적으로 했었습니다. 그걸 확인해 주시기 바랍니다.

그다음 표시가 되어 있는 쪽으로 넘어가 주시기 바랍니다.

오늘 오전에도 저희가 기업 대표라고 하실 수 있는 분들, 대한상의 또는 건설기계협회 또 중소기업중앙회 모시고 설명을 한 내용이었습니다. 제21조(배출허용총량의 조정)과 관련한 내용입니다.

그것이 1항, ‘환경부장관은 산업통상자원부장관이 에너지나 전력수급 등 대통령령이 정하는 사유로 총량관리사업자의 배출허용총량의 조정을 요청하면 위원회의 심의를 거쳐 해당 연도의 배출허용총량을 조정할 수 있다’라고 하는 부분입니다.

이것 확인되셨습니까? 어저께 논의한 내용입니다.

(「예」 하는 위원 있음)

그 외에는 지금 대안으로 특별히 위원님들께서…… 정리가 죽 되어 있기 때문에, 어떻게 할까요? 전문위원님 중심으로 해서 한번 죽 훑을까요, 아니면……

○**신창현 위원** 이것은 넘어가고 이제 대기환경보전법을 하지요.

○**소위원장 한정애** 대기환경보전법을 들어는 가야 되지만……

○**신창현 위원** 5시에 전체회의 하려면……

○**소위원장 한정애** 나머지 부분은 거의……

○**임이자 위원** 아까 미세먼지 특별법……

○**소위원장 한정애** 미세먼지 특별법을 어제 저희가 소위에서 의결은 했습니다만 지금 얘기 들었더니 임이자 간사님 중심으로 해서 조금 더 보완했으면 좋겠다고 하는 의견이신 것 같고요.

어차피 지금 저희가 미세먼지 특별법을 전체회의에 올리려고 하는 중이니 그것을 다시 논의했으면 좋겠습니다.

○**임이자 위원** 그게 미세먼지가 이렇게 3월 달에 6일 동안 지속적으로 했던 적이 처음이지 않습니다?

○**소위원장 한정애** 그렇습니다.

○**임이자 위원** 그러다 보니까 거기에 대한 어떤 기준이 명확하게 없다 보니까 건설노동자라든가 옥외노동자들의 건강권 침해가 우려돼서 여기에 대해서 좀 명확하게 하고자 다시 하고자 합니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 지금 임이자 위원님께서 말씀하신 내용을 우리 위원님들께 한 부씩 배포를 해 주시겠습니까?

○**신창현 위원** 그 사이에 여기 부칙…… 위원장님 좀 봐 주시지요, 37쪽. 공포한 날부터 4년이면 2023년 1월 이후가 되지 않나요? 우리가 어제 얘기할 때는 2023년 1월부터는 시행한다고 얘기를 했는데 공포를 우리가 언제쯤……

○**임이자 위원** 맞아요. 2023년 1월.

○**신창현 위원** 그게 맞나요? 이렇게 공포한 날부터 4년이면 2023년 1월 맞아요?

○**환경부차관 박천규** 2023년은 맞습니다만 1월 1일은 넘어간 것 같고요.

○**신창현 위원** 그렇지요?

○**환경부차관 박천규** 예, 그렇다고 2023년 1월 1일부터 적용한다 이렇게…… 어린이 통학차량하고 택배차……

○**신창현 위원** 이게 만약에 내일 본회의에 처리

되면 예를 들어서 4월 1일쯤 공포한다고 치면 2023년 4월 1일부터 시행하는 거지요?

○**환경부차관 박천규** 그렇습니다.

○**소위원장 한정애** 왜냐하면 그게 맞습니다. 28조의 개정 규정은 공포한 날부터 4년이 경과한 날부터 시행한다라고 하여야 되는 것이 이것은 경유자동차를 사용하여서는 아니 된다이기 때문이에요. 2023년 1월 1일이면 2022년 12월 31일까지 모든 경유자동차는 저공해 차량, 모든이 아니라 어린이 통학차량하고 1t 미만의 화물 택배차량은……

○**신창현 위원** 사용이 금지된다……

○**소위원장 한정애** 예, 그 전에 다 교체를 해야 되는 거지요.

○**신창현 위원** 2023년 4월 1일부터라고 보면 되겠네요. 왜냐하면 공포를 4월 1일쯤 하지 않겠어요?

○**소위원장 한정애** 2023년 1월 1일로 하는 게 맞지 않을까요?

○**신창현 위원** 글썄, 그래서요.

○**임이자 위원** 아니, 그렇게까지 예민할 것 없고 자구 수정하는 것도 힘들어. 그냥 가.

○**신창현 위원** 예.

○**소위원장 한정애** 또 다른 부칙 관련……

○**신창현 위원** 미특법에 대해 얘기하나요?

○**소위원장 한정애** 미특법은 제가 보니까 지금 여기에 있는 것 외에 한 가지가 더 있습니다.

○**신창현 위원** 근로자 건강 문제……

○**환경부차관 박천규** 예, 그것 준비하고 있습니다.

○**소위원장 한정애** 그래서 그것까지 다 정리가 되면 한꺼번에 논의를 해야 될 것 같습니다.

위원님 여러분들 대기관리권역의 대기환경개선에 관한 특별법안(대안)을 다 확인을 하셨으므로 다음……

○**신보라 위원** 지금 의결하실 거예요?

○**소위원장 한정애** 의결정족수가 안 되기 때문에 의결은 나중에 하고 다음 법으로 넘어가도록 하겠습니다.

대기환경보전법으로 넘어가도록 하겠습니다. 법안 심사자료 3권입니다.

대기환경보전법 일부개정법률안 강병원·이정미·정양석·김삼화·최도자·신창현·장제원 의원님이 제출하신 법안입니다.

전문위원님 설명 부탁드립니다.

○**전문위원 윤광식** 전문위원입니다.

보고드리겠습니다.

지금까지 수도권대기법 관련해서 위원님들께서 심사를 해 주셨기 때문에 그것을 바탕으로 해서 현 수도권대기법에 있는 저공해자동차의 정의규정 그리고 저공해자동차의 보급, 구매 관련된 부분 그다음에 배출가스저감장치라든가 표지 부착 관련 부분 이런 부분들이 현 대기환경보전법으로 이관되게 됩니다. 그런 부분을 참고를 해 주시고요.

현재 일곱 분의 대기환경보전법 일부개정법률안을 심사를 하는데요. 각 의원님들 안 중에 특별히 신경 써야 될 부분만 말씀드리고 나머지는 인용 조문하고 자구 수정 차원이기 때문에 그 부분을 참고해 주셨으면 합니다.

1쪽, 2쪽 주요 내용을 가지고 설명드리겠습니다.

첫 번째, 강병원 의원님 안은 2페이지입니다. 위에서 네 번째 동그라미를 봐 주시면 되겠습니다.

현재 수도권대기법에 있는 저공해자동차의 보급, 구매 및 임차 등에 관한 것이 이관되고 특히 저공해자동차 의무보급제도의 실효성 확보 차원에서 과징금 규정을 새로 도입하고자 합니다. 도입하면서 지금 무공해자동차라는 새로운 약칭을 하게 되면서 이 부분에 대한 보급 기준도 별도로 정하고 있다는 부분에 대해서 위원님들의 심사가 필요하다고 봅니다.

다음, 3쪽입니다.

정양석 의원님 안은 저공해자동차의 표지 발급이 지자체장이 발급해서 부착하도록 하고 있는데 소유자도 표지 발급을 신청할 수 있도록 발급 주체에 추가시켜 달라는 내용인데요. 이 부분에 대해서는 논의가 필요하다고 봅니다.

그다음에 이정미 의원님 안은 방금 반복되는 내용입니다마는 저공해자동차 등에 대한 표지 부착 근거라든가 이런 부분들이 대기환경보전법이라든가 수도권법 등에 중복규제되게 있으니까 대기환경보전법으로 일원화시키고 현행 수도권법에 있는 표지 부착 관련 벌칙 규정을 대기환경보전법으로 이관하는 내용인데 제가 보기는 별다른 문제점은 없을 것 같습니다.

다음, 김삼화 의원님 안은 굴뚝 원격감시시스템 측정 결과를 실시간으로 공개하는 내용인데 이 부분도 별다른 문제는 없을 것 같습니다.

다음, 최도자·신창현 의원님이 발의한 안은 자동차 배출가스 관련 부품의 기능 저하 등 조치를 금지하고 위반 시 형사처벌을 하자는 내용인데요. 특히 신창현 의원님 안을 중심으로 해서 특별한 별 문제는 없다고 봅니다.

다음, 4쪽입니다.

장제원 의원님 안은 주거지역이나 인접지역에 설치된 배출시설에 대해서는 보다 더 엄격하게 배출허용기준을 정하자는 내용인데요. 현행법 16조에 따라서 그 입법취지를 달성할 수 있다고 봅니다. 그래서 개정의 실익이 별로 없다고 봅니다.

이상으로 보고를 마치고요. 개별 조문에 대해서는 정부 측 의견을 듣고 위원님들께서 심사해 주시면 되겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 박천규 5쪽, 장제원 의원님 안 주거지역 및 인접지역의 배출허용기준 강화안이 되겠습니다. 이것은 조금 전에 전문위원 검토보고 내용처럼 현행에도 조례에서 정하는 바에 따라서 배출허용기준보다 강화된 지역을 조례로 정할 수 있기 때문에 굳이, 그리고 또 개정안에도 보면 조례로 정한다는 말이 들어가 있습니다. 그래서 같은 말 중복이 되기 때문에 굳이 이 조항은 없어도 될 것 같습니다. 현재 규정도 취지가 그대로 적용된다 이렇게 생각합니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

현행을 유지하는 것으로 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

다음, 9쪽입니다.

대기환경규제지역 지정제도 폐지입니다.

○환경부차관 박천규 9쪽, 대기환경규제지역 지정제도 폐지입니다.

동 조항은 대기관리권역이라는 제도로 수도권법을 새롭게 대기관리권역의 대기환경개선에 관한 특별법으로 바꿨기 때문에 기존의 대기환경규제지역, 대기환경보전법에 의한 규제지역을 굳이 운영할 실익이 없습니다. 그렇기 때문에 이것은 폐지해도 큰 문제가 없다고 생각합니다. 참고로 현재 대기관리지역은 대구·부산권과 광양만 권역인데 이 지역은 나중에 대기관리권역으로 묶을 생각입니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

시오.

폐지해도 대기관리권역으로 관리되기 때문에 전혀 문제는 없을 것 같습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

넘어가겠습니다.

○신보라 위원 대기환경규제지역하고 대기관리권역하고는 사실상 똑같은 권역이 되나요, 도시도 전부 다?

○환경부차관 박천규 어차피 대기 쪽 제도는 기본적으로 특정하는 것보다는 지역을 묶습니다. 묶어서 같이 적용된 기준으로 하는데 10쪽에 보시면 저희들이 표를 비교해 봤습니다. 사실상 큰 차이는 없는 제도입니다. 법률은 좀 다르지만 지정요건도 초과지역이나……

○신보라 위원 그러니까 지금 여기 10쪽에 보면 지정지역이 대기관리권역 수도권은 서울·인천·경기라고 되어 있고, 대기환경규제지역은 대구·부산권, 광양만권 이렇게 있는데 이게 그대로 왼쪽으로 옮겨온다는 거지요?

○환경부차관 박천규 예, 그렇습니다.

○신보라 위원 그대로?

○환경부차관 박천규 아니, 이것보다 더 추가될 겁니다.

○소위원장 한정애 더 추가된……

○임이자 위원 충청권 되지, 충청도도 들어가고.

○신보라 위원 충청권만 포함되는 거지요?

○임이자 위원 충청권·호남권……

○신보라 위원 광양만권이 호남권이니까……

○임이자 위원 동남권.

○신보라 위원 동남권이 대구·부산권 아니에요?

○환경부차관 박천규 예, 그렇습니다. 충청권이 포함될 가능성이 높습니다.

○신보라 위원 그렇지요? 알겠습니다.

○소위원장 한정애 다음으로 넘어가도록 하겠습니다.

17쪽입니다, 저공해자동차.

○환경부차관 박천규 17쪽, 저공해자동차 보급 촉진 규정 이관 및 강화가 되겠습니다.

그중에서 첫 번째 동그라미, 저공해자동차 관련 규정을 대기환경보전법으로 이관하는 사항이 되겠습니다. 이 중에서 앞서 의무보급 및 구매의무를 전국적으로 확대하기 위해서 수도권법에 있던 조항을 대기법으로 이관하는 것에 대해서는 큰 문제 없다고 생각합니다.

다만 앞서 전문위원이 보고한 것처럼 여기에 저공해자동차 보급을 촉진하기 위해서 과징금 제도가 들어가 있습니다. 과징금 제도가 현재 강병원 의원님 안에 보면 미이행 대수 곱하기 500만원으로 되어 있습니다. 그리고 총액은 현재 안 쓰여 있습니다만 저희들이 생각하기에는 한 제작사당 500억을 넘어갈 수는 없다 그렇게 생각하고 있습니다.

관련해서 지금 현재 저희 환경부에서 자동차제작사하고 대체로 많은 협의를 했습니다. 현대·기아차는 동의를 했습니다만 르노삼정도 동의를 했습니다만 현재 쌍용차는 아직 적극적이지는 않습니다. 동의를 안 했고, 현대·기아차도 표현상으로는 '이게 우리나라만 하는 제도가 아니고 캘리포니아가 하는 제도이기 때문에 직설적으로 반대하기는 곤란하다. 그렇지만 조금 시간을 두면 좋겠다' 하는 그런 취지는 있었습니다. 다만 산업부하고는 아직 최종적으로 합의까지는 이르지 못했습니다. 그래서 저희들 생각은 정말 이것을 하고 싶지만…… 위원님들 의견을 제가 따르겠습니다.

○신창현 위원 제가 물어볼게요.

의무공급비율을 정하면 어떻게 정할 거예요?

○환경부차관 박천규 현재로서는 의무공급비율은, 제가 조항에서 간단히 설명을 좀 드리겠습니다. 24쪽에 보시면 58조의2라고 되어 있습니다. 거기에 보면 일정 수량 이상을 판매하는 자동차가 기준을 관계 중앙행정기관의 장과 협의해서 정하고 고시하도록 되어 있고, 이런 보급기준 숫자를 정함에 있어서는 25쪽 보면 3항에 나옵니다. 3항을 보시면 저공해자동차 개발현황 그다음에 판매량을 고려하도록 되어 있습니다.

○신창현 위원 그러니까요 18쪽의 판매량 보고서 얘기하자고요. 전국으로 하면 16년의 경우에 20만 3000대, 수도권 11만 대, 수도권 외가 9만 2000대인데 지금 여기서 기준 하는 판매량은 저공해자동차의 판매량이 아니라 모든 자동차 판매량의 몇 %를 저공해자동차로 의무공급하자는 거 아니에요?

○환경부차관 박천규 그렇습니다.

○신창현 위원 그러면 100만 대, 만약에 우리 자동차 4사가 다 생산한다면 1% 하면 1만 대 일단 의무적으로 생산하라는 거 아니에요? 그런데 만약에 하게 된다면 그 비율을 몇 %로 하려고 하는지, 그것을 대략이라도 내가 한번 듣고 싶어

서 그러는 거예요.

○환경부차관 박천규 이런 의무판매제도를 한 사례가 캘리포니아주에서 있습니다. 거기는 초기부터 그렇게……

○신창현 위원 초기에 어떻게 몇 %씩 하고 있어요, 연도별로?

○환경부대기환경과장 박륜민 대기환경과장입니다.

지금 캘리포니아 같은 경우는 금년에 17%고요, 중국이 올해부터 전국적으로 시작했는데 10%입니다.

○신창현 위원 중국이요?

○환경부대기환경과장 박륜민 예.

○환경부차관 박천규 그런데 중국은 벌칙이 없는 거고요.

○신창현 위원 캘리포니아가 그러면 몇 대의 17%예요?

○환경부대기환경과장 박륜민 판매량의 7%인데요.

○신창현 위원 7?

○환경부대기환경과장 박륜민 예, 대수 기준이 아니고요.

○신창현 위원 글썄, 그러면 그 해 연도에 캘리포니아에서 전체 자동차 판매 대수가 몇 대나 되는지, 그러니까 7%면 몇 대나 되는지를 내가 한번 보려고 그래요. 그 숫자는 안 나와 있어요?

좋아요. 두 번째는 여기도 이제 그런 것을 고려해서, 이런 것 저런 것을 고려해서 개발현황 이런 것 고려하라고 그랬는데 그것은 생산자의 입장이고, 그렇게 해서 100만 대의 1%, 1만 대를 생산해 냈다고 치자고요. 그것 안 사면 그냥 쌓아 놓는 건가요, 안 사가면?

○환경부차관 박천규 위원님이 말씀하신 것처럼 생산을 했는데도 불구하고 소비자가 안 사서 하는 경우는 솔직히 말하면 생산자의 귀책사유가 없기 때문에 그런 경우에까지 과징금 처벌을 하는 것은 너무 과다하지 않나 그렇게……

○임이자 위원 과징금이 문제가 아니고……

○신창현 위원 과징금이 문제가 아니라 1만 대를 야적장에 쌓아 놓는……

○임이자 위원 그것은 기업의 재산권 침해 아니에요?

○신창현 위원 최악의 사태에 대해서 어떻게……

○환경부차관 박천규 위원님, 현재도 수도권법에 보면 저공해자동차 보급의무라고 되어 있습니

다. 현재도 있는 조항입니다.

○신창현 위원 별척이 없다는……

○환경부차관 박천규 다만 그것이 별척이 없다 보니까 그것에 대해서 실효성이 없는 거고요. 그래서 수도권법에 있던 저공해자동차 보급기준을 대기법에 이관하면서 실효성을 확보하기 위해서 우리가 생각했던 게 과징금 제도입니다. 과징금이 없을 때는 그것은 선언적 의미에 불과한 겁니다.

○신창현 위원 그런데 막상 과징금 부과하려고 하니까, 내가 지금 얘기한 이 질문에 답변이 돼야 과징금의 정당성이 확보되잖아요. ‘안 사가는 자동차를 우리가 어떻게 팔라는 말입니까?’ 이렇게 얘기할 때 거기다가 과징금 물릴 수는 없잖아요.

○환경부차관 박천규 그래서 저희들이 쓰는 것은 완충장치가 있습니다. 그게 뭐냐 하면……

○신창현 위원 뭐예요?

○환경부차관 박천규 그런 경우에는 감경하도록 되어 있다든가 별척을 감경한다든가…… 그때는 또 뭐냐 하면 크레딧이라는 제도가 있습니다. 예를 들어서 저공해자동차 종류가 여러 개 있지 않습니까, 하이브리드도 저공해자동차니까요? 하이브리드 자동차 10대 판 것보다 전기차 1대 판 게 훨씬 더 가치가 높습니다. 그때는 전기차 1대를 팔 경우는 하이브리드 10대에다가 플러스를 더시킬 수 있어……

○신창현 위원 판 걸로 간주해 준다?

○환경부차관 박천규 예, 그렇게 해서 흔히 말하는 대로 크레딧 제도를 활용해서 어떻게 보면 불합리하게, 그 사람에게 어떤 불이익이 가지 않도록 그런 제도는 감경 제도라고 따로 이 제도가 있습니다.

그럼에도 불구하고 위원님 말씀처럼 사유재산권이라든가 경제활동에 지장을 초래할 수 있지 않느냐? 그 파트에 대해서는 기본적으로 저희들은 어떻게 생각하느냐 하면 보급 대수를 정하고, 예를 들어서 앞서 말씀드린 것처럼 캘리포니아가 7%라지만 처음부터 7% 했다는 것은 이것은 도저히 불가능한 제도입니다. 다만 저희들은 초기에는 숫자를 낮게 시작하고 그러면서 서서히 준비가 되는 기술개발 동향을 봐서 가겠습니다만 제가 앞서 설명드린 것처럼 저희 환경부는 하고 싶지만 현재 준비가 좀 덜 되어 있다. 특히 산업부와 협의가 아직 덜 되어 있어서 그래서 저희

들이 지금 참 괴롭지만 조금 시간만 주시면……

○신창현 위원 무슨 말씀인지 알겠고요.

그러니까 동기 부여하는 데는 채찍도 있지만, 과징금은 채찍 아닙니까? 당근도 있잖아요.

○환경부차관 박천규 보조금 주고 있습니다. 저희들 정부에서 보조금……

○신창현 위원 수소차 어제 얘기 나왔지만 3200만 원, 차값 8000만 원의 40% 딱 지원하고 있지 않습니까? 이런 인센티브를 주면 판매량이 촉진 되겠지요. 그러면 많이 팔리면 우리 자동차 회사가 가만 놔둬도 자기들이 더 많이 생산할 것이고, 장사꾼이니까. 그렇다면 과징금 제도만 검토하지 말고 이 인센티브 제도를, 정부 지원을 늘리는 제도를 검토해서 비교해 봐야 되는 거 아니에요?

○환경부차관 박천규 위원님, 저희들이 과징금 제도를 생각했던 이유 중의 하나가, 현재 우리나라가 전기차하고 수소차 지원금은 세계 최고입니다. 현재도 최고 수준이기 때문에……

○신창현 위원 그러니까 그 정도 지원해 주니까 그래도……

○환경부차관 박천규 그래도 불구하고 못 하면 그것은 제작사의 책임이지 않느냐, 왜냐하면 정부가 지원해 주는데도……

○신창현 위원 그것은 논리의 비약이 좀 있어요.

○임이자 위원 아니, 우리나라가 무슨 공산주의야, 뭐야?

○신창현 위원 그건 논리의 비약이 있어요.

○신보라 위원 저는 그렇게 생각해요. 저는 이것은 신창현 위원님의 의견에 100% 동의를 하는데 과징금이라고 하는 것은 굉장히 부정적인 인센티브예요. 그런데 우리가 과징금 제도를 환경 제도 안에 신설해 놓는 주요 배경을 놓고 보면 마땅히 지켜야 될 환경에 대한 책임을 지키지 않을 때, 그러니까 오염물질이랄지 이런 것들을 초과배출해 가지고 환경에 심각한 오염을 초래할 때, 가습기살균제 문제처럼 마땅히 국민의 건강과 영향을 고려한 활동을 해야 되는데 그러지 않았을 때 물리는 제도가 과징금입니다.

그런데 이것은 사회적으로 어떻게 생산을 하느냐 이런 문제이기 때문에 저는 이런 제도를 과징금으로 제도 형성을 하는 것은 굉장히 바람직하지도 않고, 이 과징금 제도라고 하는 도입의 취지하고도 맞지는 않다고 생각하고, 이런 경우에

는 저는 진짜 당근을 쓰는 인센티브 전략을 다르게 고민하는 것이 맞다, 저도 이 부분에 대해서는 100% 공감을 합니다.

○소위원장 한정애 신보라 위원님 그 말씀 해석을 뒤집어서 해 보면 이렇게도 해석이 가능하지요. 그러면 예를 들어서 어떤 특정 자동차 제작사가 경유차를 연간 100만 대를 생산해 낸다 그러면 그 경유차 100만 대가 뽑어낼 수 있는 미세먼지의 총량은 과연 어느 정도인가를 생각해 보면 작은 양의 미세먼지를 뽑아내게 하는 것은 아닐 거거든요. 그러니 가능하면 이것을 어떤 방식이든지 경유차의 방식이 아닌 친환경 차량이 좀 더 많이, 100만 대를 만들더라도 이것을 하고자 하는 것은 좋은 일일 것 같은데……

○신보라 위원 그것은 독려를 해야 될 문제지 과징금으로 때릴 문제는 아니라는 거지요.

○소위원장 한정애 배출량으로 보면 사실은 과징금을 맞을 만한 양이 되기는 합니다. 그런데 지금 과징금과 관련해서는 제가 보니 부처 간의 조율도 잘 안 되어 있는 것 같아요. 그래서 대기환경보전법에는 기존에 있었던 수도권환경법에 있었던 것을 그대로 옮기고, 다시 말해서 과징금 조항이 들어가지 않는 상태의 약간은 권고식의 방식이 그대로 정해진다고 하면 최소한 우리 위원회 차원에서 부대의견 정도는 달아 주면 어떨까……

산업계와 관계부처 간에 협의가 다 끝난 상황이 아니니 과징금 제도의 도입이나 도입 시기나 이런 것과 관련해서 관계부처와 관련 업계와의 논의를 상반기 내에 마무리해서 국회에 한 6월 말까지 한번 보고를 일단 받는 것으로 이 정도 의견을 다는 것은 어떨까요?

○신보라 위원 저는 무조건 도입을 전제로 하는 협의는 좀……

○임이자 위원 받아 줍시다. 지금 현재 GM은 전기차 전부 다 수입해 가지고 오지요, 그렇지요? 친환경차 없지요?

○환경부차관 박천규 예, 부평에서 만들지는 않습니다.

○임이자 위원 망하고, 그다음에 쌍용도 지금 못 만들지요?

○소위원장 한정애 쌍용 지금 만드는 데 들어갔습니다.

○임이자 위원 지금 현재 들어가면 못 만들지.

○소위원장 한정애 아니, 지금 만들고 있습니다.

○임이자 위원 쌍용도 망하고, 다 망해 버리고 현대하고 기아만 남지요, 그렇지요? 봐줍시다, 까짓것.

○소위원장 한정애 이 과징금 제도를 도입한다 하더라도 언제 도입을 할 것이냐, 도입의 시기 또 앞에 있는 법들은 다 4년 뒤에 실시하고 2년 뒤에 실시하고 이렇게 하면서, 지금 우리나라 제작사 중에서 아직 못 만들고 있는 데는 쌍용인데 쌍용이 지금 시험생산에 들어갔고요 곧 양산에 들어갈 수 있습니다. 그래서 그런 것들을 감안한, 그래서 업계와의 협의와, 산업계와의 협의와 관계부처와의 협의를 하시고 저희 상임위에는 상반기 내에, 한 6월 정도까지 해서 그 결과를 보고해 주시는 것으로 이렇게 하면 좋을 것 같습니다.

○환경부차관 박천규 예, 그렇게 하겠습니다.

○임이자 위원 상반기 가지고 와도 안 돼. 무슨 과징금을 대당 500만 원씩 해 가지고……

○신창현 위원 어쨌든 쌍용이 준비될 때, 오케이할 때까지 기다릴 수 있어.

○소위원장 한정애 그때 와서 협의가 끝나면 되는 거고요, 협의가 안 된다고 하면 못 하는 거지요.

○임이자 위원 친환경차 의무판매 안 되면 과징금을 1대당 500만 원씩 물리자는 거야. 내가 들은 소문에 의하면 현대하고 기아는 오케이했다는 것 같아. 그런데 나머지, 지금 쌍용차는 아직 못 만들잖아요. 그리고 GM은 다 지금 수입한단 말이야. 그래서 그 두 회사는 망하라는 얘기지.

○신창현 위원 그런 과격한 표현 쓰지 마시고요.

○임이자 위원 과격한 표현이 아니고 맞는 얘기지.

○신창현 위원 쌍용차 오케이할 때까지……

○임이자 위원 그리고 웃기는 것은 뭐냐 하면 환경부는 산업부하고 서로 이것 하기 전에 먼저 협의를 하고 왔어야지 협의도 안 하고 와 가지고 이것을 갖다가……

○환경부대기환경정책관 김법정 위원님, 제가 조금만 부연설명을 드리겠습니다.

○임이자 위원 됐어, 부연설명 필요 없고. 안 받아.

○소위원장 한정애 말씀하세요.

○환경부대기환경정책관 김법정 왜냐하면 이미 이 대기환경보전법에 저탄소차협력금이라고 하는

제도가 2021년도에 하기로 되어 있지 않습니까? 그게 그러니까 지금 위원님들이 얘기하셨던 그런 설계로 되어 있었습니다. 뭐냐 하면 프랑스식의 보너스 맬러스(Bonus-Malus) 제도를 뒤서 환경적으로 조금 나쁜 것들에 대해서는 지금 말한 과징금을 매기고, 유리한 것에 대해서는 오히려 보조금을 주는 이렇게 설계를 했지 않습니까? 그런데 지금 자동차업계랑 저희가 굉장히 많은 협의를 했거든요.

그런데 그 결론은 뭐냐 하면 이 친환경차협력금 제도가 훨씬 더 예측 가능성에서 어려움이 더 크니까 이 부분과 연동을 해서, 그러니까 이것을 대체하는 그런 의무판매제를 가자. 왜냐하면 의무판매제 아까 말씀드린 퍼센트라고 하는 것은 기술 수준이라든가 그다음에 친환경차의 수급 여건 등을 고려해서 협의해서 정합니다, 우리가 임의로 대로 하는 게 아니고.

그래서 저희가 자동차 업계, 많은 업체들하고 협의를 해 본 결과는 저탄소차협력금, 친환경차협력금이라고 하는 것보다는 이 제도 의무판매제가 훨씬 예측 가능성과 자동차 업계가 적응하기가 더 좋다고 해서 저희가 이것을 한 거고요. 만약에 이것을 독자적으로 도입을 한다고 하면 이것은 중복이라든가 과도한 부담이 돼서 어려움이 있을 텐데요. 과거에 이미 법에 정해져 있던 저탄소차·친환경차협력금 제도를 아웃시키면서 이 제도로 가고, 이 제도 설계할 때는 산업계랑 산업부랑 이렇게 해서 퍼센트를 잡기 때문에 이것을 더 선호하는 겁니다.

다만 위원장님이 얘기하신 대로 일부 쌍용차 같은 데가 조금 문제가 있어서요, 그런 부분은 아까 차관님이 얘기하셨던 상쇄 제도라든가 이월이라든가 이런 것을 통해서 마무리를 하면 저희는 사실은 상반기 때, 거의 저희가 만들어 놓은 겁니다. 그것을 여기에서 달아 주시면 저희가 부지런히 협력을 해서 하도록 하겠습니다.

○임이자 위원 받아드릴 수도 없고.

○신창현 위원 제가 하나 질문 좀 할게요.

김 국장 설명 잘 들었어요. 저탄소차협력금 제도는 지금 대기환경보전법에 있는 건가요?

○환경부차관 박천규 예, 대기환경보전법에 있습니다.

○신창현 위원 저탄소차협력금은 얼마예요, 지금?

○환경부차관 박천규 저탄소차협력금은 원래

2014년도에 개정이 돼서 들어왔던 규정인데 그 조항이 시행을 못 했습니다.

○소위원장 한정애 계속 연기시키고……

○신창현 위원 그렇지요, 사문화된 조항이지요?

○소위원장 한정애 아니, 사문화는 안 되고 2021년으로 연기됐습니다.

○환경부차관 박천규 2021년도부터, 왜냐하면 이것을 고시하게 되어 있는데……

○신창현 위원 그러면 과징금이라는 용어를 저탄소차협력금으로 그대로 쓰면 안 돼요?

○환경부차관 박천규 저탄소차협력금은 자동차 제작사에서 예를 들어 대형차 그다음에 오염물질 많이 배출하는 차에서 부담금을 걷고 그 부담금 걷은 금액 범위 내에서 또 보조금을 경차라든가 전기차에 주는 것……

○신창현 위원 그 점이 차관님, 우리 신보라 위원님이 지적했지만 보통의 배출시설에 대한 과징금 제도가 법이 정한 배출허용기준을 시설투자를 통해서 개선하면 충분히 달성할 수 있는데도 그 돈 좀 아끼겠다고 시설투자 안 하고 불법 배출해서 배출기준 초과할 때 벌칙성의 과징금 아닙니까? 그러면 여기에 친환경차를 판매하지 않는다고 벌칙으로 그것을 과징금으로 부과할 거냐 하는, 이 용어의 문제가 사실은 철학의 문제거든요.

그래서 차라리 의무구매 판매비율이 친환경차 보급을 확대하기 위한 제도니까 ‘저탄소차협력금 제도’ 이렇게 쓰면 되지 않아요? 용어만 바꾸면 될 것 같은데.

○환경부대기환경정책관 김법정 그러니까 위원님, 저탄소차협력금 제도를 설계를 통해서 사실은 친환경차 의무판매제로, 이게 돈 액수 이런…… 하여튼 저희가 자동차 제작사랑 산업부랑 충분히 협의해서, 이게 사실은 설계를 어떻게 하느냐에 따라서 보너스를 주고 과징금을 주고 하는 이런 형태를 보너스를 안 주는 대신에 낮추면서 기본적으로는 산업계가 일단 갈 수 있을 시장의 여건을 고려하면서……

○신창현 위원 김 국장, 미안합니다. 내가 말을 막아서 미안한데 쉽게 접근합니다. 우리 장애인 고용촉진법에 장애인 의무고용비율이 있어요. 그래서 의무고용비율을 채워서 고용하지 못하면 돈으로 대신 내는 제도가 장애인 의무고용 제도거든요. 이게 같은 맥락이잖아요. 우리가 친환경차를 일정 대수 이상 보급하려고 한단 말이에요, 정책 목표예요. 그것에는 국민적 공감대가 형성

되어 있고, 그런데 그 의무판매비율을 충족시키지 못하면 돈으로 대신 내는 제도 이렇게 하면, ‘저탄소차협력금 제도’ ‘친환경차 촉진 장려금 제도’ 이렇게 긍정적인 워딩으로 얼마든지 할 수 있는데 왜 굳이 부정적인 ‘과징금’이라는 용어를 써 가지고……

○**환경부대기환경정책관 김법정** 예, 그것은 용어의 문제 같습니다.

○**신창현 위원** 그것을 안 하면 왜 벌칙이 되어야 되느냐, 우리가 왜 벌을 받아야 되느냐 하는 굉장히 상식적인 논리에 부딪힐 수 있어요. 왜 우리가 벌을 받아야 되느냐, 촉진 장려인데.

○**소위원장 한정애** 그러네요.

○**환경부차관 박천규** 이 문제는 우리 위원장님이 이야기해 주신 것처럼 6월까지 저희들이 더 고민하고 부처 간 협의를 거쳐서……

○**신창현 위원** 그래요.

○**소위원장 한정애** 그래서 그 명칭을 아닌 게 아니라 말씀하신 것처럼 과징금의 방식이 되어야 하느냐, 그것은 좀 아닌 것 같으니 어떤 방식이든지 적절한 목표를 채우지 못했을 때 부담해야 되는 부담금의 형태를 도입하는 것, 적용 시기 이런 것들을 관계부처하고 업계 의견을 수렴해서 금년 상반기까지 국회에 보고하는 것을 부대의견으로 저희가……

○**신보라 위원** 협의사항을 디테일하게 보고해 주셔야 저희도 이해할 수 있을 것 같아요.

○**소위원장 한정애** 그렇지요. 중간중간에 보고를 해 주시면 좋을 것 같네요.

○**환경부차관 박천규** 예.

○**소위원장 한정애** 그렇게 하고 법은 지금 현재는 그것을 넣지 아니하고 수도권법에 있는 것들을 그대로 옮기기만 하는 걸로 하겠습니다.

○**환경부차관 박천규** 수도권에 있는 조항을 거의 있는 조항만, 신규로 된 것은…… 강병원 의원님 안에서 일부 조항에 신규가 있습니다. 예를 들어 58조의3은 다 삭제하는 거고요. 58조의3(과징금 처분)은 전부 다 삭제하는 걸로 하고, 그다음에 24쪽의 58조의2에 ‘무공해자동차’라는 조항이, 이 항만 새로 신규가 됩니다. 이것은 있어도 큰 문제는 없을 것 같습니다. 왜냐하면 저공해자동차 내에 무공해자동차라는 게, 전기차·수소차란 무공해자동차이기 때문에 그렇게 해서 좀 차별화를 시키겠다는 의도가 들어가 있습니다.

○**소위원장 한정애** 그것은 기준을, 예 하나를

집어넣어도 좋을 것 같습니다.

○**환경부차관 박천규** 그것은 큰 업체도, 제작사도 반대 안 할 것 같습니다.

○**신창현 위원** 할 수 있다니까 넘어갑시다.

○**환경부차관 박천규** 참고로 무공해·저공해는 미국식 분류법입니다. 미국의 제로 이미션 비클(Zero Emission Vehicle) 그다음에 로우 이미션 비클(Low Emission Vehicle) 그래서 그렇게……

○**임이자 위원** 그런데 무공해가 나올 수 있나요?

○**소위원장 한정애** 전기차하고 수소차는 전혀 안 나옵니다. 무공해입니다.

○**환경부차관 박천규** 그래서 무공해자동차입니다. 그래서 무공해입니다, 아예 공해가 없는 것.

○**임이자 위원** 아니, 전기차 자체가 무슨 무공해예요? 전기 만드는 자체가 탈원전으로 인해 가지고 그 자체가, 화력발전소라는 게 그 자체가 공해가 있는데 직접적인 공해는 아니지만 어떻게 전기차가 무공해야?

○**신창현 위원** 해외에서 무공해자동차……

○**환경부차관 박천규** 그러니까 저희들이 미국식 이름을 그대로 받아온 게 미국식 이름은……

○**소위원장 한정애** 전기를 생산하는 방식은……

○**임이자 위원** 저공해면 저공해지 무공해가 어디 있어?

○**환경부차관 박천규** 제로 이미션 비클이라고 합니다. 제로 이미션, 그러니까 아예 배출이 없는……

○**임이자 위원** 수소차면 모를까.

○**환경부차관 박천규** 그래서 2개를……

○**신창현 위원** 로(우low) 배출로 하는 것이 훨씬 정확해요. 무공해라고 하면 괜히 시빗거리 돼.

○**소위원장 한정애** 아니, 공해물질이 안 나온다는 것이니까요. 차량만 놓고 얘기하는 것이지.

○**환경부차관 박천규** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 한정애** 전기를 쓴다고 하더라도 그 전기가 풍력발전기에서 온 전기도 있을 것이고 태양광발전에서 온 전기도 있고 이런저런 곳에서 온 전기에 화력발전소에서 온 전기도 있고 원자력에서 온 전기도 있고 그럴 것 아닙니까? 그러면 이 소스가 어디냐를 가지고 ‘이것은 전기차이기는 하지만 공해차다, 전기차이기는 하지만 무공해차다’ 이렇게 할 것은 아니니까 그냥 차량만 가지고…… 그런데 이 개념은 도입하는 게 나쁘지는 않을 것 같습니다.

○**환경부차관 박천규** 예, 이것은 미국에서도 이렇게 쓰고 있기 때문에 그래서 저희들이 제안하고 있는 겁니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

그러면 58조의2는 살리고요, 58조의3 과징금과 관련한 부분은……

○**환경부차관 박천규** 다 삭제입니다.

○**소위원장 한정애** 삭제하는 것으로 하고……

○**환경부차관 박천규** 그다음에 58조의4에 한 가지 조금 더 추가시킬 말이 있습니다. 이게 제명에 ‘저공해자동차의 구매 등’으로만 되어 있습니다만 강병원 의원님께서 2017년에 제안할 때는 대기법에 ‘임차’라는 말이 빠져 있습니다. 요즘은 대부분 다 ‘임차’를 많이 쓰기 때문에 그래서 나중에 조항에 보면 ‘구매’ 다음에 ‘임차’를 다, ‘구매 또는 임차’로 다 넣어 주셔야만 현행 대기법의 규정에 맞는……

○**임이자 위원** ‘구매·임차’?

○**환경부차관 박천규** 예, ‘임차’가 또 들어가야 될 것 같습니다. 그것 외에는 나머지…… 현행법에 그렇게 되어 있습니다. 그러면 이것이 58조의4만 되는 게 아니라 4·5·6·7까지 현행법처럼 해야 될 것 같고요.

○**신창현 위원** 58조의2에서요 1항부터 계속 ‘보급기준’이라는 용어를 쓰거든요. ‘보급기준’이라고 하면 조금 애매해지는 것 같아요. ‘보급목표’라고 명확하게 쓰면 어때요?

○**환경부차관 박천규** 저도 위원님 말씀에 100% 동의하고요. 다만 이게 넘어오다 보니, 이관되다 보니까 과거에 있던 문구를 그대로 쓰고 있는데 바꿔 주시면 더……

○**신창현 위원** 그러니까요, 여기서는 좀 명확하게 ‘보급목표’라고 합시다. ‘기준’으로 해 놓으니까 하도 우리가 환경위에서 ‘배출허용기준’, ‘환경기준’을 많이 쓰다 보니 ‘이것은 무엇이 기준이 되지?’ 이렇게 자꾸 생각하게 돼요. ‘보급목표’라고 합시다.

○**임이자 위원** 맞아, 맞아. 좋은 지적이에요.

○**환경부차관 박천규** 저는 적극적으로 찬성합니다. 그러면 자꾸 수정해서……

○**임이자 위원** 그러면 이게 58조의7까지 가는 거지? 58조의7까지 ‘구매·임차’……

○**김동철 위원** 그러면 ‘무공해’라는 말을 안 쓰기로 했습니까?

○**임이자 위원** 예.

○**신창현 위원** 아니, 그냥 쓰겠다고 한 것 아니에요, ‘무공해’를?

○**소위원장 한정애** 예, 씁니다.

○**환경부차관 박천규** 예, 써도……

○**임이자 위원** 임의조항이라서……

○**신창현 위원** 쓰는데 용어의 정의에다가 ‘무공해자동차’를 정의를 하나 신설해 주세요. 그래서 제로 이미션이라는 개념을 거기에다 명시해 주시고요. 그러면 돼요, 용어의 정의에.

○**김동철 위원** 그러니까 한 조항에서 저공해도 나오고 무공해도 나오네요?

○**신창현 위원** 그러니까 헛갈리니까 용어의 정의에다 넣어 주는 게……

○**환경부차관 박천규** 그러면 22쪽에 보시면 개정안에 ‘저공해자동차란 다음 각 목의 자동차로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다’ 그래서 가목이 뭐냐 하면 ‘대기오염물질의 배출이 없는 자동차’ 이게 무공해자동차를 얘기하는 겁니다.

○**신창현 위원** 그러니까 이것을 무공해로 따로 목을 하나 뽑아 주세요. 왜냐하면 무공해자동차 가지고서 또 시뮬거리 될 수 있으니까, 그런 것을 피하기 위한 규정이 용어의 정의거든요. 그러니까 저공해자동차 안에다가 그것을 포함해 주는 것을 제가 이해는 하는데 그냥 따로 하나 독립된 항목을 뽑아서 ‘무공해자동차란’ 이렇게 해 주면 되잖아요. 그래서 ‘공해물질을 배출하지 않는 자동차를 이 법에서 무공해자동차라고 한다’ 이렇게 하면 명쾌합니다.

○**임이자 위원** 아니, 그냥 괄호 열고 ‘무공해자동차’ 하면 되지.

○**환경부차관 박천규** 예, 그렇게 해도 돼요. 괄호 열고 ‘무공해자동차’ 해도 됩니다.

○**임이자 위원** 그렇지, 괄호 열고 ‘무공해자동차’ 하면 되지. 왜냐하면 저공해에 이게 다 들어가니까.

○**환경부차관 박천규** 예, 맞습니다.

○**신창현 위원** 그러면 그렇게 하든가. 하여튼 명쾌하게 해 줘요.

○**환경부차관 박천규** 그리고 이왕 말씀 나누셨는데 16호의 나에 강병원 의원님 안에서 약간 빠져 있는, 누락되어 있는 분야가 ‘제작차’ 앞에 ‘제46조의 규정에 의한’이 들어가야 됩니다. 갑자기 ‘제작차’란 말이 들어가 있어 가지고 그 앞에 ‘제46조의 규정에 의한 제작차의 배출허용기준보다’ 이렇게 해 주는 게 더 정확하게 될 것 같습니다.

○**신보라 위원** 저 확인만 하나 할게요.

그래서 지금 58조에 무공해자동차 그 내용이 들어가잖아요. 그래서 시행령이나 이런 걸로 의무 이런 것들을 정하실 계획은 아니신 거지요? 그것은 자동차 제작사에 그냥 자율권을 주시는 거지요?

○**소위원장 한정애** 그것은 정할 수는 없지요.

○**환경부차관 박천규** 아닙니다. 현행도 수도권 법에 의하면 무공해·저공해자동차 판매목표는 들어가 있습니다.

○**소위원장 한정애** 아니, 그러니까 저공해자동차의 개념으로 들어가서 거기에서 무공해자동차를 별도로 구분해서 또 퍼센티지를 주거나 이렇게는 안 하신다는 것 아니에요?

○**임이자 위원** 그렇지, 다 포함되어 있는 거지.

○**신보라 위원** 안 하시는 거지요?

○**환경부차관 박천규** 아닙니다. 앞으로는 그것을 하겠다는 겁니다.

○**전문위원 윤광식** 하겠다는 뜻입니다.

○**신보라 위원** 아니, 그러면 그것은 또 논의가 좀 달라지는데……

○**소위원장 한정애** 저공해자동차의 퍼센티지와 무공해자동차의 퍼센티지를 분리해서……

○**환경부차관 박천규** 예, 구별해서 하겠다는 겁니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 그게 아까 말씀하셨던 크레딧이 무공해가 훨씬 더 크레딧이 많은 거고 그것은 얘기는 맞지요.

○**신창현 위원** 저공해자동차 10대를 무공해자동차 1대로 인정해 준다.

○**소위원장 한정애** 예, 그것은 그렇게 구분하는 게 맞을 것 같네요. 그러니까 저공해자동차의 몇 대가 무공해자동차 1대에 해당되느냐, 그 크레딧을 줄 수 있느냐는 기본적인 것은 되어야 나중에 예를 들어서 협력금이건 부담금이건 뭔가를 할 때 카운트할 수가 있을 것 같습니다.

○**신창현 위원** 맞아요. 명쾌해집니다.

○**소위원장 한정애** 58조의7 했고요.

58조의8.

○**환경부차관 박천규** 58조의8도 수도권법에 있던 조항이 이관되는 겁니다. 여기에도 구매 다음에 임차가 들어가야 됩니다. ‘구매 또는 임차를 촉진하기 위하여’ 이렇게 들어가야 될 것 같습니다.

그다음에 60조도 수도권법에 있던 조항을 대기

법으로 이관하는 것이 되겠습니다.

○**소위원장 한정애** 지금 수도권법에 있던 것들을 넘기는 것들은 말고요 그 외에 논의를 죽 해야 되는 것들을 얘기해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 박천규** 그러면 바로 넘어가도……

○**소위원장 한정애** 그러면 35쪽, TMS 관련된 것 들어갑니다.

○**환경부차관 박천규** TMS의 실시간 공개가 되겠습니다.

이 문제에 관해서 사실은 많이 논의했습니다만 실시간 공개를 저희들이 수용하기로 했습니다. 국민의 알권리 차원에서 수용해서 하고……

○**김동철 위원** 몇 쪽?

○**환경부차관 박천규** 35쪽입니다. 굴뚝 TMS 측정 결과의 실시간 공개가 되겠습니다.

그래서 알권리 보장과 배출 저감을 유도하기 위해서 공개가 바람직하다고 보고 있고요. 다만 이게 가끔 가다가 비정상적으로 튀는 결과가 나올 수가 있습니다. 그것에 대해서는 공개 대상에서 제외할 수 있도록 해야 될 것 같고 저희들이 하위법령에서 그런 경우는 제외할 수 있도록 명확하게 규정해 놓겠습니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**신창현 위원** 여기에서 다시 한번 김 국장한테 내가 생산적인 질문을 할게요.

지금 미세먼지, PM2.5 초미세먼지 자동 측정이 안 된다고 했잖아요. 그런데 우리가 대기측정소에서는 측정이 가능하거든요, 자동 측정이. 그런데 굴뚝 자동 측정이 안 된다는 것 아닙니까, 초미세먼지가?

○**환경부대기환경정책관 김법정** 예, 그렇습니다. 당연히 대기 중에서는 되고요.

○**신창현 위원** 그러니까 대기 중에서는 자동 측정이 가능하네 굴뚝에서는, 그렇다고 수동측정기 가지고 굴뚝 끝으로, 꼭대기로 올라갈 수도 없는 거고……

○**환경부대기환경정책관 김법정** 예, 맞습니다.

○**신창현 위원** 드론으로 측정할 수는 없나요?

○**환경부대기환경정책관 김법정** 그래서 위원님, 사실은 저희가 지금 가장 역점을 두고 하고 있는 것이 드론이랑 분광계를 동원한 측정인데요. 이게 문제는 저희가 공정시험기준이라는 것을 바꿔 가지고 굴뚝 측정을 할 때도 엄밀히 말하면 드론은 굴뚝 안으로 들어가지는 못 합니다. 바깥에서

하는 겁니다. 외기 속에서 하는 거기 때문에 이것이 지금 가지고 있는 굴뚝 측정하고는 괴리가 많고 해서 저희는 위원님 말씀드린 대로 궁극적으로는 PM을 측정하는 형태로 바뀌어야 되고요.

드론으로 측정한 것도 굴뚝의 측정값으로 인정하기 위한 비례를 만들어서 공정시험기준에 담는 것이 저는 바람직하다고 생각합니다. 하지만 지금 현 상태로서는 저희가 굴뚝을 측정할 때 측정공을 넣어서 하는……

그리고 왜 외기랑 차이가 나느냐면……

○신창현 위원 당연히 차이 나겠지요.

○환경부대기환경정책관 김법정 굉장히 뜨겁고 응축성이 많이 들어가는 기술적으로 굉장히 복잡한 문제들이 좀 있습니다. 그래서 궁극적으로는 그리 가도록 저희가 이러한 규정들을 다 바꾸는 작업을 할 겁니다. 그런데 아직은 기술이 조금 어려운 게 있습니다, 굴뚝에 있어서는.

○신창현 위원 그래서 제가 다시 한번 확인하고 싶어서 그런 건데요. 그러니까 우리가 PM2.5 초미세먼지의 경우는 배출량만, 그것도 전구물질, 질소산화물이나 VOC나 암모니아 같은 것을 가지고서 배출계수로, 환산계수로 해 가지고 화력발전소나 이런 다량 배출 업소의 초미세먼지를 추정하지 않습니까?

○환경부대기환경정책관 김법정 예, 맞습니다.

○신창현 위원 그런데 그렇게 양만 자꾸 규제하니까 농도 규제에 대한 동기 부여가 전혀 없는 것 같아요. 그래서 어쨌든 우리가 환경 규제의 첫 번째는 농도 규제, 두 번째는 총량 규제인데, 배출량 규제인데 농도 규제에 대해서 기술이 나올 때까지는 방법이 없다 이렇게 하는 게 나쁜 너무나 답답해서 그것은 환경부에 내가 숙제를 드릴게요. 정확하게 꼭 무엇을 안 하더라도, 그러니까 예를 들어서 그것이 다른 질소산화물, 황산화물처럼 농도 규제를 초과해 가지고서 배출부과금을 낸다는 수준까지는 안 가더라도 적어도 우리나라에서 제일 많이 초미세먼지를 배출하는 삼천포화력발전소의, 1년에 몇천 t을 배출하는데, PM2.5 농도가 얼마인가 그것은 알고 싶다는 것이지. 나는 이것이 국가미세먼지정보센터가 해야 할 첫 번째 일이라는 생각을 하거든요. 이 정도 하겠습니다.

○소위원장 한정애 숙제는 빨리 받으셔서 과제 하도록 하고요.

○환경부대기환경정책관 김법정 예, 그러겠습니다.

다.

○임이자 위원 옳은 말씀, 옳은 말씀.

○소위원장 한정애 저희가 조금 속도감 있게 했으면 좋겠습니다, 전문위원회에서는 저희가 다 마무리를 하면 그것을 또 정리를 하셔야 되고 하기 때문에. 그래서 굴뚝 TMS는 공개를 하신다는 것이지요?

○환경부차관 박천규 예, 공개하는 것을 넣겠습니다.

○소위원장 한정애 그러면 개정안 수용을 하시겠다는 것이고요?

○환경부차관 박천규 예.

○소위원장 한정애 다음으로 넘어가도록 하겠습니다.

37쪽.

○환경부차관 박천규 37쪽 자동차 배출가스 관련 부품의 성능저하 처벌입니다.

최도자 의원님과 신창현 의원님께서 안을 제안해 주셨습니까만 두 분의 안이 비슷한데 다만 신창현 의원님 안에 있는 촉매제(요소수)가 빠져 있습니다. 그렇기 때문에 신창현 의원님 안으로 개정안을 수용하게 되면 문제가 없을 것 같습니다. 그래서 저희들은 신창현 의원님 안 수용의견입니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

(「예」 하는 위원 있음)

수용합니다. 넘어가도록 하겠습니다.

○환경부차관 박천규 45쪽의 노후건설기계 저공해조치명령 및 저공해조치 시 예산 지원이 되겠습니다.

○소위원장 한정애 이것은 오전에 저희가 이미 얘기했고 다 그렇게 해 준다고……

○환경부차관 박천규 그것하고 조금 차이가 납니다만……

○소위원장 한정애 그렇습니까?

○환경부차관 박천규 대기법은 전체를 이야기하는 것이기 때문에 특정 건설기계가 아니고 그냥 건설기계로 합니다. 그래서 46쪽의 조문을 보시면 현행 조항에는 ‘그 지역에서 운행하는 자동차’만 되어 있지만 ‘자동차 및 건설기계’라고 해 가지고 앞으로는 자동차뿐만 아니라 건설기계도 같이 저공해자동차를 할 수 있도록 지원도 하고 명령도 할 수 있는 그런 조항이 되겠습니다. 그래서 이것은 저희들이 전부 다 수용의견이고요.

다만 건설기계에 대해서 조기폐차 재정 지원 문제가 있을 수 있습니다. 그래서 그 조항은…… 45쪽에 보시면 자동차의 경우에는 저공해조치뿐만 아니라 조기에 폐차하는 자에 대해서도 비용을 지원하지만 건설기계의 조기폐차에 대해서는 지원하는 내용이 없습니다. 그 이유는 저희들이 조기폐차의 지원을 해 주려고 봤더니 건설기계는 기본적으로 중고 가격이 5000만 원에서 1억 갑니다. 도저히 이것을 재정에서 한다는 것 자체가……

그리고 논리가 기본적으로 조기폐차 지원은 서민들이 어렵기 때문에 서민들이 생계에 쓰는 차에 대해서 조기폐차를 지원해서, 폐차 지원금을 많이 받아서 그 돈으로 다른 차를 사서 생계를 꾸려 가라는 그런 측면이 강하기 때문에 그것하고 건설기계를 같은 선상에서 비교해서 볼 수가 있느냐 하는 그런 문제가 나올 수 있습니다. 그래서 현재까지 저희들의 생각으로는 그런 점을 들어서 건설기계에 대한 조기폐차 지원은 좀 시기가 빠른 것 같다.

나머지 조항은, 지원 같은 것은 다 똑같이 들어갑니다. 저공해조치 명령, 저감장치 부착, 그다음에 엔진 교체 다 자동차와 똑같이 들어갑니다만 조기폐차 지원에 한해서는 저희들이 현재로는 좀 어려운 상황이다라는 것을 말씀 올립니다.

○소위원장 한정애 조기폐차는 향후에 예를 들어서 수소를 연료로 하거나 가스로 작동시키는 건설기계까지의 기술력이 나와진다고 하면 그때는 우리가 수소차에 지원을 해 주듯이 그것도 가능할 수 있을 것 같은데 지금은 바꾼다고 하더라도 또 다른 경유차일 가능성이 크기 때문에 그것은 조금 어렵기는 하겠네요.

○신창현 위원 저도 얘기 좀 하겠습니다.

그러니까 도로용 3종 차량, 덤프하고 믹서하고 펌프카 3개를 제외한 24개, 포크레인, 로더, 지게차 이런 것들의 미세먼지 배출량이 도로용 차량, 경유차의 10배라고 김 국장이 오전에 얘기를 하셔서, 더 심각하더라고 얘기했어요. 그게 한 30만 대 가까이 된다고 했었지요?

○환경부대기환경정책관 김법정 예, 39만 대쯤 됩니다, 비도로용이.

○신창현 위원 그러니까 이것을 폐차하는 데 들어가는 예산 때문에 어렵다면 폐차는 지원하지 않더라도 저공해엔진으로 교체하는 비용을 지원하는 규정은 지금 여기에 들어가 있나요?

○환경부차관 박천규 예, 그 조항을 지금 넣겠

다는 겁니다.

○신창현 위원 39만 대에 대해서도?

○환경부차관 박천규 예, 그렇습니다.

○신창현 위원 그것 대당 얼마 정도 해요, 대략?

○환경부차관 박천규 앞서 말씀드렸지만 DPF 부착하는 것은 한 1000만 원 정도 되고요 엔진을 통째로 바꾸는 게 있습니다.

○환경부대기환경정책관 김법정 1500만 원 정도 듭니다. 엔진……

○신창현 위원 그것은 1500만 원?

○환경부대기환경정책관 김법정 예, 티어(Tier)를 바꾸는 것……

○신창현 위원 쉽게 말해서 1000만 원 또는 1500만 원 곱하기 39만 하면 소요예산이 나오는 거예요?

○환경부차관 박천규 예.

○환경부대기환경정책관 김법정 39만은 총이고 거기에서 한 30% 정도가 아마 노후로 당장……

○소위원장 한정애 아주 낮은 것들?

○환경부대기환경정책관 김법정 예, 그럴 것 같습니다.

○신창현 위원 알겠습니다.

○임이자 위원 엔진은 1500만 원이 듭니까?

○환경부차관 박천규 예, 신형 엔진으로 교체하는 게 1500만 원입니다.

○소위원장 한정애 신형 엔진으로 하면 배출가스 저감이 어느 정도 되나요?

○환경부차관 박천규 그래도 나오기는 나옵니까만, 사실 우리나라 건설기계가 다른 선진국에 비해서 늦게 시작을 했기 때문에 아직까지 기술 수준이 그렇게 높지는 않습니다. 그런데 저희들이 계속 배출허용기준을 강화하고 있기 때문에…… 그래도 흔히 말하는 경유자동차보다 훨씬 더 많이 나오기는 나옵니까.

○신창현 위원 그것 30% 하면 11만 7000대인데 DPF만 지원해도 1000만 원씩 곱하면 1조 1700억 이에요.

○환경부대기환경정책관 김법정 DPF는…… 도로용 3종은 한 9만 대쯤 됩니다. 그래서 저희가 지금 정책을 어떻게 하느냐 하면 DPF는 굴러다니는 것, 아까 말씀하신 덤프트럭부터 3종에 대해서는 DPF로 가고요 DPF를 하기 어려운 비도로용, 아까 말씀드린 지게차나 굴삭기 같은 것은 엔진 교체로 해서……

○**신창현 위원** 엔진 교체하면 더 늘어나지.

○**환경부대기환경정책관 김법정** 예.

○**소위원장 한정애** 그러면 저공해조치 시 예산 지원하는 것은 근거를 이렇게 집어넣는 것으로 하겠습니까.

○**환경부차관 박천규** 예, 그렇습니다.

그다음에 51쪽이 되겠습니다.

저공해자동차 등의 표지발급 근거 개선 및 이관이 되겠습니다.

이정미 의원님 안과 정양석 의원님 안이 있습니다만 2개 다 저희들은 수용의견입니다. 다만 일부 문구라든가 법안 시행일과 관련해서 이정미 의원님 안은 수도권법 시행과 연계해 가지고, 수도권법이 나중에 폐지가 되고 적용되지 않습니까? 그것을 같이 해야 돼서 이게 시행일을 맞춰야 된다는 것이 있을 수가 있습니다. 그다음에 정양석 의원님 안도 저희들이 동의 의견입니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 없으시면 넘어가도록 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

61쪽입니다.

○**환경부차관 박천규** 그다음에 61쪽입니다.

배출가스 저감장치 인증 등의 규정 이관이 되겠습니다.

여기도 저희들이 기본적으로 개정안 수용의견입니다. 다만 벌칙 중에서 차이가 딱 하나 있습니다. 수도권대기법에는 인증받은 내용과 다르게 결함 있는 배출가스 저감장치 등의 제조·공급·판매는 500만 원 이하의 과태료라고 되어 있습니다만 대기환경보전법을 봤더니 500만 원 금액이 없습니다. 대신에 대기환경보전법에 가장 유사한 게 300만 원 이하의 벌금이 있습니다. 그래서 그 조항을 300만 원 이하의 벌금으로 넣어 주면 될 것 같습니다.

그러니까 수도권법의 과태료가 대기법으로 옮겨 오면서 벌금이 되는 것이고 금액은 조금 줄어드는 그런 것이 될 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 이해는 되셨습니까?

○**신보라 위원** 63페이지 것을 보면 되나요?

○**임이자 위원** 예.

○**소위원장 한정애** 위원님들 다른 의견 없으시면 넘어갈까요?

위원님들 다른 의견 없으시면 넘어가도록 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

500만 원 이하의 과태료 조항이 없어지고요. 대기환경보전법에는 300만 원 이하의 벌금 내용이 있는데 유사한 조항인 벌금에 해당되는 조항으로 보완하는 것으로 하겠습니다. 뭔가 조금 낮아지네요.

○**환경부차관 박천규** 그리고 일부 자구 수정은 저희들이 전문위원실과 협의해서 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 예, 자구 수정은 하는데…… 과태료는 계속해서 이것을 부과할 수 있는 반면에 벌금은 보통 이렇게 되면 약식기소해 가지고 300만 원 이하 같으면 300만 원이 아니라 50만 원 이렇게 하고……

○**임이자 위원** 과태료는 연 2회지, 연 2회? 그런가요, 과태료는 연 2회?

○**소위원장 한정애** 과태료 이게 연 2회인가요? 아닐 텐데?

○**환경부차관 박천규** 이것은 한 번 걸릴 때……

○**소위원장 한정애** 예, 계속해서 할 수 있도록 되어 있습니다.

○**환경부차관 박천규** 결함 있게 만들어서 걸리는 그때를 이야기하는 겁니다. 그렇기 때문에 조금 다릅니다.

67쪽입니다.

개정안의 시행 관련사항(부칙)입니다.

지금 현재 보면 이게 조항이 좀 복잡해 가지고…… 이것은 수도권법의 시행일에 맞춰서 시행해야 될 것 같습니다. 그래서 수도권법은 우선 기본적으로 공포 후 1년으로 되어 있기 때문에 대기법도 기본적으로는 공포 후 1년으로 맞춰서 하고 그다음에 괄호 열고 ‘다만 제58조의2부터 제58조의6까지의 개정 규정은 2020년 1월 1일부터 시행한다’든가 이렇게 몇 가지 조항을 맞춰줘야 될 것 같습니다. 앞의 본문, 본안 조항에 맞춰서 그렇게 해야 될 것 같습니다. 그래서 이것에 대해서는 저희들이 전문위원실하고 같이 해서, 이게 부칙이기 때문에 조항만 해 주시면 거기에 맞춰서 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

이것은 저희가 다 했고요. 김동철 위원님이 오셨기 때문에 의결은 한꺼번에 하도록 하겠습니다.

어제 저희가 논의를 하려고 하다가 못 했던 항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법안, 이게 지금 농해수위를 통해서 법사위에 계류되어 있는 내용입니다. 해당되는 내용을 정리해서 지금 위

원님들 자리에 3쪽짜리로 만들어진 자료가 있습니다. 이것을 저희가 다 보기 그러니까 요약한 것으로 비교해서 설명을 해 주시면 위원님들께서 이해하겠습니다.

○**환경부차관 박천규** 간사위원님께서 지적해 주셔서 가지고 저희들이 다시 비교를 해 왔습니다. A4의 종으로 되어 있는 것 중에서 왼쪽 칼럼이 강병원 의원님 안이 되겠습니다. 조항별로 제가 간단간단하게 설명을 드리겠습니다.

첫 번째, 특정권역 내 선박에 대한 배출가스 관리 강화는 연료유 황함유량 기준 적용이 되겠습니다. 강병원 의원님 안과 거의 유사합니다. 현재 법사위에 있는 특별법안에는 연료유 황함유량 기준 적용을 0.1%로, 앞으로 더 강화된 기준을 적용할 예정이라는 것이 들어가 있습니다. 거기에 더하여 항만대기질관리구역 내에는 저속으로 운항해서 더 많은 매연이 발생하지 않도록 하는 그런 규정도 추가되어 있습니다.

그다음에 두 번째, 정박선박의 항만 내 배출저감 이것도 똑같습니다. 여기에서는 정박선박에 대해서 육상전원공급설비(AMP)라는 것의 설치 의무화를 시켜 놓았습니다. 오히려 이것은 항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법안이 훨씬 더 강화되어 있다 이렇게 볼 수 있을 것 같고요.

그다음에 1쪽 제일 밑의 선박 저공해화는 강병원 의원님 안 제32조가 되겠습니다. 여기에는 배출가스 저감장치 부착, 저공해 엔진 교체 등의 명령이 가능하도록 되어 있습니다만 특별법안에는 그런 조항이 없습니다. 그래서 그 이유를 물어봤더니 현재 선박에 적용되는 배출가스 저감장치가 개발이 아직 안 되어 있습니다. 안 되어 있다 보니까 그것의 부착을 명령하거나 교체할 수가 없습니다.

그래서 하는 수 없이 LNG 선박, 친환경 선박을 구매하는 쪽으로 들어가 있는데 현재 해양수산부에서는 소형선박 먼지저감장치 상용화, 배기정화장치 국산화 등을 위한 R&D를 추진할 예정에 있습니다. 그렇기 때문에 R&D에서 그런 장치가 개발되면 바로 이런 조항도 들어갈 수 있을 것 같습니다.

두 번째 페이지가 되겠습니다.

강병원 의원님 안 제34조가 되겠습니다. 항만환경 개선계획 수립은 거의 유사합니다. 오히려 특별법안이 조금 더 자세하게 되어 있습니다. 해수부장관은 환경부장관과 사전에 협의하여 5년마

다 항만지역 등 대기질 개선 종합계획을 수립하고, 그다음에 측정망도 설치하고 상시 측정하도록 되어 있습니다. 그리고 이것을 대기환경보전법에 따른 측정망과 연계하도록 되어 있습니다. 그렇기 때문에 이것은 같은 목적을 달성할 수 있다고 보고 있습니다.

그다음에 항만 내 시설 관리는 강병원 의원님 안에 없습니다만 특별법안에는……

○**소위원장 한정애** 만들었네요.

○**환경부차관 박천규** 예.

석탄, 곡물 등의…… 그쪽에서 미세먼지가 많이 나옵니다. 그래서 그게 추가되어 있기 때문에 조금 더 바람직한 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 됐습니다. 우리가 걱정을 많이 했는데……

○**임이자 위원** 기우였어.

○**신보라 위원** 그러니까 대안에는 빠져 있는 것이지요, 그러면?

○**소위원장 한정애** 우리한테서는 빠지고요.

○**신보라 위원** 그렇지요, 특별법이 우선하는 것이니까?

○**소위원장 한정애** 그러니까 항만지역 등 대기질 개선에 관한 특별법안으로 해서 지금 이미 올라가 있다는 내용입니다.

○**신창현 위원** 해수부가 길들이기 하겠다고.

○**신보라 위원** 그러니까요. 그게 맞지요.

○**소위원장 한정애** 그리고 미세먼지 특별법……

○**환경부차관 박천규** 2개 조항.

○**소위원장 한정애** 예, 2개 조항.

○**임이자 위원** 무슨 2개 조항? 1개 조항이지.

○**소위원장 한정애** 가만있어 봐, 여기 왜 1개 조항이지요?

○**임이자 위원** 1개 조항이에요, 1개 조항.

○**소위원장 한정애** 뭐가 빠진 것 같은데요.

○**환경부차관 박천규** 임이자 위원님이 제안한 안이 있고 한정애 위원님이 또 제안한 안이 있었는데……

○**소위원장 한정애** 제가 하나 제안한 것이 있는데, 그러니까 제가 제안한 것은 여기에 지금 빠져 있어요.

이것은 조금 이따가 논의하고요, 지금 우리 의결정족수는 되지요?

○**임이자 위원** 한정애 위원님 안이 뭐였어요?

○**소위원장 한정애** 있습니다. 정리를 해 오라 그랬는데 지금 빠져 있습니다.

○신창현 위원 가져왔으면 주세요.

○임이자 위원 한정에 위원 것이 없는데?

○소위원장 한정애 없습니다. 서울에서 하고 있는 등급제를 조금 구체적으로, 다른 시도의 경우에 그것이 명료하지 않으니 아예 좀 구체적으로 해 달라고……

○임이자 위원 다음에 내요, 다음에 내.

○소위원장 한정애 아니, 지금 할 때 하는 것이 낫습니다. 다른 것부터 먼저 의결을 하도록 합시다, 준비를 좀 시키고요.

○신창현 위원 안 한 것 먼저 하지요.

○소위원장 한정애 의결을 하도록 하겠습니다.

의사일정 제2항부터 제14항까지 13건의 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안 그리고 의사일정 제15항 수도권 등 대기관리권역 대기질 개선에 관한 특별법안, 의사일정 제16항 석탄화력발전소 주변지역 대기환경개선에 관한 특별법안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 해당 법률안의 내용을 통합하고 위원님들의 의견을 반영한 위원회 대안을 제안하고자 합니다.

위원님 여러분 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으시면 가결되었음을 선포합니다.

의사일정 제17항부터 제23항까지 7건의 대기환경보전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 해당 법률안의 내용을 통합하고 위원님들의 의견을 반영한 위원회 대안을 제안하고자 합니다.

위원님 여러분 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으시면 가결되었음을 선포합니다.

미세적인 자구 조정은 위원장에게 위임해 주시면 감사하겠습니다.

그러면 미세먼지 특별법이 조정되기까지 정회를 하고자 합니다.

지금 3시 20분이니까 3시 40분, 20분이면 될까요? 정리하는 데 20분도 안 걸립니까? 어떠십니까?

○환경부차관 박천규 20분만 주십시오.

○임이자 위원 뭘?

○소위원장 한정애 20분만, 미세먼지 특별법……

○환경부차관 박천규 조금 저희들 자구 수정도 하고……

○임이자 위원 그것 다음에 해.

○신보라 위원 전체회의 열기 전에 의결하면 되잖아요.

○소위원장 한정애 그런데 또 정리해야 되는 것이 있으니……

○전문위원 윤광식 저희들이 작업을 해야 되기 때문에 시간이……

○임이자 위원 아니, 내용이 뭔데?

○소위원장 한정애 등급제 구체화하는 내용하고 이런 것들입니다.

○임이자 위원 등급제 구체화하는 것이 급한 것이 아니잖아요?

○소위원장 한정애 예.

○임이자 위원 그러면 다음 달에 할 수 있도록 하고 이거나 빨리 해요.

○신창현 위원 대기관리권역, 대기환경개선법하고 대기환경법……

○소위원장 한정애 했습니다.

○임이자 위원 했어요, 다 했고 미세먼지만 남았지요.

○신창현 위원 미세먼지만.

그러면 이것 하시는 동안에 막간을 때울게요.

임이자 위원님께서 말씀하신……

○소위원장 한정애 미세먼지 특별법이요?

○신창현 위원 건설공사장 공정 중지의 요건으로 ‘초미세먼지 예측 농도가 환경부령으로 정하는 기준 및 기간을 초과하는 경우’라고 했거든요. 이 경우가 우리 미세먼지 비상저감조치 기준하고 같은 거예요, 아니면 더 강화된 거예요?

○임이자 위원 농도는 같고요, 75 μ g 이상이 되면 ‘나쁨’이잖아요. 그런데 우리가 지금까지 3일까지는 있었지만 이번처럼 이렇게 6일 정도 되었던 일이 없었거든요. 그런데 3일까지는 우리가 어느 정도 감내할 수 있었지만 4일 되고 5일 이렇게 넘어가게 되면 길어지니까……

○신창현 위원 예를 들면 3일을 초과할 경우로……

○임이자 위원 그러니까 근로자들의 건강권이 좀 걱정되니까 이것을 시행령으로 정해서 작업을 중지시킬 필요가 있다.

○신창현 위원 좋습니다. 좋은데요, 건설업계의 의견을 안 들어 보고 이것 해도 될까요?

○소위원장 한정애 준비됐습니까?

준비되었는데 김동철 위원님이 나가셔서 의결정족수가 안 됩니다. 그래서 준비를 해 주시고요. 전체회의 직전에 소위를 다시 하는 것으로 해야

될 것 같은데요.

○임이자 위원 그럼시다.

그러면 신창현 위원님께서 이 부분은 건설업체의 이야기를 들어 보고 해야 된다고 하니 오늘은 이 부분은 그냥 빼고 다음에 건설협회의 이야기도 한번 들어 보고 약식절차라도 밟아주는 게 좋습니다. 그렇게 하시지요.

그러면 다음에 다시 개정안을 내서 하는 것으로 하지요.

○소위원장 한정애 그러면 미세먼지 특별법은 임이자 위원님이 안 하시면 저도 안 해야지요. 그러면 번안 수정하는 것 없습니다. 다음에 하는 것으로……

○환경부차관 박천규 저희들은 지금 위원님이 한 말을 넣겠다고……

○전문위원 윤광식 있는 것으로, 저번에 통과된 것으로 그냥 하신다는 것인데요?

○신창현 위원 지난번 통과된 것으로?

○환경부차관 박천규 예, 자구 수정만 하면 바로 될 것 같기도 합니다.

○소위원장 한정애 자구 수정은 위원장에게 위임해 주시기 바랍니다.

○임이자 위원 지금 이것은 다음에 할 것입니다. 왜냐하면 내가 늘 절차상의 중요성을 주장해 왔는데 지금 신창현 위원님의 말씀이 그것을 지적하셨기 때문에 저는 그것이 맞다고 생각해서 다음에 다시 개정안을 내서 절차를 밟아서 하겠습니다.

○환경부차관 박천규 알겠습니다.

○소위원장 한정애 그러시지요. 저는 오늘 번안 수정해서 하려고 했더니 그냥……

알겠습니다.

이상으로 법률안 심사를 모두 마치도록 하겠습니다.

오늘 의결된 법률안의 체계 및 자구 정리는 위원장에게 위임해 주시기 바랍니다.

오늘 회의를 마무리하도록 하겠습니다.

법률안 심사에 수고해 주신 위원님 여러분 수고 많으셨습니다. 차관님을 비롯한 정부 관계자 분들도 수고하셨습니다.

이상으로 제2차 환경소위원회를 모두 마치도록 하겠습니다.

산회를 선포합니다.

(15시22분 산회)

○출석 위원(8인)

강 효 상	김 동 철	송 옥 주	신 보 라
신 창 현	임 이 자	전 현 희	한 정 애

○출석 전문위원

전 문 위 원	윤 광 식
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

환경부			
차	관	박 천 규	
대기환경정책관		김 법 정	
환경보건정책관		하 미 나	

○출석 진술인

김경만(중소기업중앙회 통상산업본부장)

이경상(대한상공회의소 상무)

이희승(대한건설기계협회 상근부회장)