기후변화법제 연구 16-19-①

기후변화 대응을 위한 주요국의 물류분야 법제 동향에 관한 연구

최 경 호

한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

기후변화법제 연구 16-19-①

기후변화 대응을 위한 주요국의 물류분야 법제 동향에 관한 연구

최 경 호

한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

기후변화 대응을 위한 주요국의 물류분야 법제 동향에 관한 연구

A Study on Legislation Trends of Logistics in Selected Countries for Coping with Climate Change

연구자 : 최경호(부연구위원)
Choi, Kyungho

2016. 11. 30.

한국법제연구원
KOREA LEGISLATION RESEARCH INSTITUTE

요 약 문

Ⅰ. 배경 및 목적

□ 연구의 배경

○ 한국은 세계 9위의 온실가스배출국으로서 온실가스배출을 감축하고 지구온난화문제에 적극 대응하기 위하여 다양한 시도를 하고 있음.

○ 지구온난화 및 대기오염에 큰 영향을 주고 있는 주요한 요인 중 하나는 화물자동차 등 물류산업에서 배출하는 온실가스임.

○ 영국의 저탄소배출지역제도, EU의 마르코폴로 프로그램, 미국의 스마트웨이 프로그램 등, 주요국에서 물류교통분야에서 온실가스 배출 감축을 위하여 시도하고 있는 다양한 접근 및 관련 법제 연구 및 분석을 통한 시사점 도출

○ 대한민국의 수도인 서울에는 영국 런던과 같은 저탄소배출구역에 관한 조례 등 규제가 존재하지 않으나 저탄소지역에 관한 논의는 진행 중. 현재 서울시는 2016년 4월 서울 종로구 한양도성 내부 16.7km를 「지속가능교통물류발전법」 제41조(특별대책지역 지정)에 의거 국토교통부에 승인 신청을 한 상태

○ 차후 승인시 활용가능한 비교모델으로서 제도시행으로 구체적인 성과를 얻고 있는 외국제도 연구 필요

□ 연구의 목적

○ 물류부문의 온실가스 배출량은 전체 온실가스 배출의 상당부분을 차지하고 있으며, 온실가스배출 총량을 감축키 위해서는 물류부분의 온실가스 감축부분을 간과할 수 없음.

○ 물류관련 기본법으로는「물류정책기본법」및「지속가능 교통물류 발전법」을 들 수 있으며, 동 법령은 녹색물류 조항을 담고 있음. 상기 법령의 시행에 필요한 기후변화 완화를 위한 물류분야의 노력이 진행되고 있으며, 주요국의 유사한 입법례 및 관련 정책/제도의 비교연구는 적용 가능한 녹색 물류 진흥 법제/정책의 경계(boundary) 확장에 기여할 것

○ 본 연구는 주요국에서의 물류분야 관련 법제 및 정책의 최근 동향을 검토하여, 필요시 우리 법제(「지속가능 교통물류 발전법」, 「물류정책기본법」등)에의 시사점을 제시하는 것을 목적으로 함.

Ⅱ. 주요 내용

□ 녹색물류의 개념 및 녹색물류 정책, 법제 소개

□ 해외(미국, 영국, EU)의 주요 녹색물류 관련 법제 및 정책에 관한 소개 및 분석을 통하여 녹색물류 실현을 위한 지원 및 규제책을 검토하고 관련 분야 정책 및 법제정비방안의 비교 모델 제공

○ 영국: 저탄소배출지역제도(Low Emission Zone)를 중심으로

- 영국 런던시는 2008년 이후로 런던 및 그 주변 지역을 포함하는 그레이터런던(Greater London)지역에서 저탄소배출지역제도

(Low Emission Zone)를 시행하여 이산화탄소 등 오염물질을 다량 배출하는 차량의 진입을 통제

- 「런던광역시저배출지역 유료화 명령」은 유료화 구역 내 도로의 지정, 대상차량, 배출기준, 요금의 부과 및 납부방법, 납부일자에 따른 차등 요금 적용 및 위반차량에 대한 차량 구속 및 과태료부과 등 동제도 시행을 위한 구체적인 기준을 제공하고 있다는 점에서 참고할 가치가 있음.

○ EU: 마르코 폴로 프로그램(Marco Polo Program) II를 중심으로

- 2단계 마르코폴로 프로그램은 기존 마르코폴로 1단계 프로그램의 3가지 지원사업에서 2가지 사업을 신규 추가하여 5가지 지원사업으로 진행

- 5가지 지원사업: “Modal Shift Action”, “Catalyst Action”, “Common Learning Action”, “Motorways of the Sea Action”, “Traffic Avoidance Actions”

- EU회원국간의 물류체계 개선이라는 점에서는 배경적인 차이가 있으나, 물류체계 개선이라는 근본적인 목표를 위한 대책은 공유가 가능

- EU마르코폴로프로그램(II) 제5조에서 규정하고 있는 5가지 대책(action) 중 전환교통촉진 방식(Modal Shift Action)은 우리법(「지속가능교통물류발전법」 제21조(전환교통지원)에도 있는 부분으로 동 제도를 구체화하는데 참고 모델이 될 수 있음.

- 동 EU규정이 설명하고 있는 나머지 방식들(Catalyst Action, Common Learning Action, Motorways of the Sea Action, traffic Avoidance Actions)은 우리법상의 ‘지속가능교통물류’의 의미를 구체화시키는데 참고 모델이 될 수 있음.

- 동제도 시행에 필요한 선정후 지속적평가(마르코폴로프로그램(II) 제14조), 지원 대상 프로그램의 면밀한 감독을 통해 부정수급을 방지하기 위한 부정수급방지조항(제13조) 등도 참고 가능

○ 미국: 스마트웨이(Smartway) 프로그램을 중심으로

- 물류제도 개선을 위한 자발적인 프로그램으로 법적인 강제는 없음.

- EPA의 스마트웨이 프로그램은 통합관리 시스템으로 화물운송에 있어 배출 및 연료공급망에 있어 사용정보를 공유할 수 있는 시스템

□ 원문이 번역되어 소개되어 있지 않은「런던광역시 저배출지구 유로화 명령 2006」및「마르코폴로 프로그램II」전문 번역 후 부록에 소개

□ 주요국의 법·정책 분석을 통하여 현시점에서 우리 녹색물류 법·정책에의 시사점 제공

Ⅲ. 기대효과

□ 예상되는 학술적 기여도

○ 주요국의 물류분야에서 탄소배출 감축을 위한 동향의 검토는 한국의 동 분야 정책 결정 지침 마련 및 구체화 과정에서 비교대상으로 활용이 가능함.

□ 예상되는 정책적 기여도

○ 물류분야에 있어 기후변화 대응을 위한 최신 동향에 관한 연구는 국토교통부, 산업통상자원부, 환경부 등 소관법령 담당부처의 관련 정책 형성에 비교모델을 제공할 수 있다는 점에서 그 활용범위가 넓은 정책연구임.

주제어 : 녹색물류, 저탄소배출지역제도, 모달쉬프트, 기후변화대응

Abstract

Ⅰ. Background and Purpose

□ Background of this study

○ As the world's 9th largest emitter of greenhouse gases, Korea made various attempts for responding to global warming

○ Transportations, including trucks, especially using for logistics continuously give significant effects on global warming and air pollution

○ Analysis of several programs or systems for attempts to decrease green house gas in the area of transport logistics, including the UK's Low Emission Zone and the EU's Marco Polo program would be useful

□ Purpose of this study

○ Transportations, including trucks, especially using for logistics continuously give significant effects on global warming and air pollution

○ Analysis of the policies and legislations in the area of green logistics in leading countries would provide comparative models for advancing current relevant legislations

○ This research analyzes current trends of relevant legislations and policies, and wishes to give lessons to our legislations, including

「Sustainable Transportation Logistics Development Act」 and 「Framework Act on Logistics Polices」

Ⅱ. Main Contents

□ The notion of green logistics, policies of green logistics, and introduction of relevant legislations, including 「Sustainable Transportation Logistics Development Act」 and 「Framework Act on Logistics Polices」

□ Introduction of main legislations and policies of green logistics in leading countries(US, UK, and EU)

○ US: Smartway Program

○ UK: Low Emission Zone

○ EU: Marco Polo Program(I), Marco Polo Program(II), Modalshift

□ Analysis of the policies and legislations in the area of green logistics in leading countries would provide comparative models and lessons for advancing current relevant legislations

Ⅲ. Expected Effect

□ Analysis of the policies and legislations in the area of green logistics in leading countries would provide comparative models for advancing current relevant legislations, including 「Sustain-

able Transportation Logistics Development Act」 and 「Framework Act on Logistics Polices」

Key Words : Green Logistics, Low Emission Zone, Modal-shift, Climate Change Adaptation

목 차

요 약 문 ····· 3
Abstract ····· 9

제 1 장 서 론 ····· 15
제 1 절 연구의 필요성 및 목적 ····· 15
Ⅰ. 연구의 필요성 ····· 15
Ⅱ. 연구의 목적 ····· 17
제 2 절 연구의 방법과 범위 ····· 18

제 2 장 녹색물류 관련 정책 및 법제 ····· 19
제 1 절 녹색물류 및 관련 정책 ····· 19
Ⅰ. 녹색물류의 개념 ····· 19
Ⅱ. 녹색물류 실천기업 지원 정책 ····· 22
제 2 절 녹색물류 관련 법제도 ····· 25
Ⅰ. 물류정책기본법 ····· 25
Ⅱ. 지속가능 교통물류 발전법 ····· 28
Ⅲ. 화물자동차 운수사업법상 유가보조금제도 ····· 29
제 3 절 시사점 ····· 31

제 3 장 해외 녹색물류 관련 정책 및 법제 ····· 35
제 1 절 영국의 관련 정책 및 법제 ····· 35
Ⅰ. 영국 저탄소배출지역제도의 개관 ····· 35

Ⅱ. 영국 저탄소배출지역제도의 주요 내용 ····· 37

제 2 절 EU의 관련 정책과 법제 ····· 47

Ⅰ. 마르코폴로 프로그램 개관 ····· 47

Ⅱ. 마르코폴로 프로그램 주요내용 ····· 48

제 3 절 미국의 관련 정책 및 사례 ····· 54

Ⅰ. 미국 녹색 물류의 개관 ····· 54

Ⅱ. 스마트웨이 프로그램의 주요내용 ····· 56

제 4 절 외국 법제 및 정책 분석을 통한 시사점 ····· 58

Ⅰ. 저탄소배출지역 지정제도 도입방안 ····· 58

Ⅱ. 지속가능한 물류수송 구체화 방안 ····· 60

제 4 장 결 론 ····· 65

참 고 문 헌 ····· 69

<부 록>

1. 마르코 폴로 프로그램 II (EU, 국문번역) ····· 77

2. 런던광역시 저배출 지구 유료화 명령 2006 (국문번역) ····· 90

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 필요성 및 목적

Ⅰ. 연구의 필요성

교통물류분야에서의 온실가스 배출은 기후변화, 대기오염 등 다양한 형태로 환경에 부정적 영향을 주고 있다. 따라서 친환경적 교통물류 개발 및 관련 법제 연구가 필요하다.

우리나라는 세계 9위의 온실가스배출국으로 「저탄소 녹색성장 기본법」, 「온실가스 배출권의 할당 및 거래에 관한 법률」(2015. 1. 12. 시행) 등 지구온난화문제에 적극 대응하기 위하여 다양한 시도들이 진행되고 있으며, 교통물류분야도 온실가스 배출에 큰 영향을 주고 있는 부분으로 탄소배출감축을 위한 다양한 형태의 시도들이 진행되고 있다.[1)]

특히 교통물류분야에서 지구온난화 및 대기오염에 큰 영향을 주고 있는 요인 중의 하나는 화물자동차 등 물류산업에 이용되는 운송수단이다. 따라서 화물자동차를 포함 물류분야에 사용되는 운송수단의 기술개발, 배출 규제분야에 관한 정책·법제(「물류정책기본법」, 「지속가능한 교통물류 발전법」 등) 연구는 지속가능한 친환경물류체계 발전을 위해 중요하다.

「물류정책기본법」, 「지속가능한 교통물류 발전법」 등 교통물류분야에 직접적인 영향을 주고 있는 현행 법제 및 주요국의 녹색물류 분야의 정책, 법제를 검토한다. 동 연구는 현행 관련 법제 정비 및 개선 방안 제시를 위한 중요한 비교모델이 될 수 있을 것이다.

---

1) 고용석, 유럽의 신동방견문록, 마르코폴로 프로그램, 3면, 국토정책Brief 제177호 (2008. 5. 6)

한국에서도 저탄소배출지역에 관한 논의가 있다. 환경부에서는 1기와 2기 수도권대기환경개선 대책을 통해 미세먼지를 감축시킬 계획을 소개한 바 있다. 2024년까지 수도권에 인구의 집중과, 자동차 및 에너지 사용의 집중으로 사회적 비용이 12조3,000억원에 달할 것으로 추산하 바 있으며, 이에 수도권대기환경개선 대책 추진을 통해 PM10은 30 마이크로그램, PM2.5는 20마이크로그램, 오존은 60ppb, 질소산화물 21ppb로 낮추는 것을 목표로 하고 있다.[2] 서울시의 경우도 2012년-2015년 사이에는 미세먼지 농도 개선이 답보상태를 보이고 있어 2018년까지 초미세먼지를 저감을 위한 대책 추진 예정에 있다고 밝힌 바 있다.[3]

서울에는 영국 런던과 같은 저탄소배출구역에 관한 조례 등 규제가 존재하지 않으나 저탄소지역에 관한 논의는 진행중이다. 서울시 「서울특별시 기후변화 대응에 관한 조례」등 기후변화 대응 관련 조례는 있으나 저탄소배출지역제도 관련 조례는 부재인 상태이다. 한편, 현재 서울시는 2016년 4월 서울 종로구 한양도성 내부 16.7km를 「지속가능교통물류발전법」 제41조(특별대책지역 지정)에 의거 국토교통부에 승인 신청을 한 상태이다.[4]

다소 정책적 관심이 미세먼지에 초점을 맞추어 있으나, 차량, 특히 대형 트럭에서 발생하는 온실가스는 지구온난화 등 기후변화를 유발한다는 점에서 관련분야 저탄소배출지역의 운영 및 관련법제는 참고할 가치가 있다.

---

2) 조대인, 미세먼지 감축 “정부 정책+시민 참여 필수), 투데이 에너지(2016. 9 8)
3) 조대인 앞의 기사.
4) 문제원, 서울시, 전국 최초로 '녹색교통진흥지역' 신청, 야경e(2016. 4. 29)

Ⅱ. 연구의 목적

교통물류부문의 온실가스 배출량은 전체 온실가스 배출량의 상당부분을 차지하고 있으며, 온실가스배출 총량을 감축키 위해서는 교통물류부분의 온실가스 감축부분을 간과할 수 없다. 교통물류관련 기본법으로는「물류정책기본법」 및「지속가능 교통물류 발전법」을 들 수 있으며, 동 법령은 녹색물류 조항을 담고 있다.

기후변화 완화를 위한 물류분야의 노력이 진행되고 있으며, 주요국의 유사한 입법례 및 관련 정책/제도의 비교연구는 적용가능한 녹색물류 진흥 법제/정책의 경계(boundary) 확장에 기여할 것이다. 본 연구는 주요국에서의 물류분야 관련 법제 및 정책의 최근 동향을 검토하여, 필요시 우리 법제(「지속가능 교통물류 발전법」,「물류정책기본법」 등)에의 시사점을 제시하는 것을 목적으로 한다.

EU마르코폴로프로그램(II) 제5조에서 규정하고 있는 5가지 대책(action) 중 전환교통촉진 방식(Modal Shift Action)은 우리법제(「지속가능교통물류발전법」 제21조(전환교통지원)가 채택하고 있다. 동 EU규정이 설명하고 있는 나머지 방식들(Catalyst Action, Common Learning Action, Motorways of the Sea Action, traffic Avoidance Actions)[5]) 우리 법상의 '지속가능교통물류'의 의미를 구체화시키는데 참고 모델이 될 수 있을 것이다.

EPA의 스마트웨이 프로그램은 통합관리 시스템으로 화물운송에 있어 배출 및 연료공급망에 있어 사용정보를 공유할 수 있는 시스템이다.[6] 또한 동 프로그램은 운송 효율성 및 비용개선 등의 운영 전략을 도울 수 있도록 고안되고 있다.

---

5) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조
6) Smartway Vision 2020, p.2, EPA자료집

제 2 절 연구의 방법과 범위

본 연구의 수행은 ① 국내외 문헌연구 ② 국내외 주요기관 공식웹페이지에서의 자료수집, ③ 국내・외 전문가의 인적 네트워크를 활용하여 연구대상 자료 수집 및 확보한 후 동 자료를 분석하는 작업을 거친다.

「물류정책기본법」 제2조 제1항 제1호는 “물류”를 다음과 같이 정의하고 있다. “물류(物流)”란 재화가 공급자로부터 조달・생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송・보관・하역(荷役) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공・조립・분류・수리・포장・상표부착・판매・정보통신 등을 말한다.[7] 본 연구에서는 물류분야에서도 탄소배출에 가장 큰 영향을 주고 있는 운송부분인 교통물류분야로 제한하여 연구를 진행한다.

본 연구의 범위는 다음과 같다. 제2장에서 물류분야 기후변화 완화 관련 법제와 관련 규제를 검토한다. 본격적인 녹색물류 정책 및 법제의 논의에 앞서 녹색물류의 개념을 검토하고,「물류정책기본법」 및「지속가능교통물류발전법」등 녹색물류 관련 주요 법제를 검토한다.

제3장에서는 해외(미국, 영국, EU)의 주요 녹색물류 관련 법제 및 정책에 관한 소개 및 분석을 제공한다. 이를 통하여 녹색물류 지원 또는 달성을 위한 규제의 유형을 검토하고 한국의 관련 분야 정책 및 법제정비방안의 비교 모델을 제공하는 것을 동 장의 목표로 한다.

제4장 결론에서는 주요국의 녹색물류 정책 및 관련 법제를 비교 모델로 삼아 우리 녹색물류제도에 줄 수 있는 시사점을 도출하고자 한다.

---

7)「물류정책기본법」 제2조 제1항 제1호

제 2 장 녹색물류 관련 정책 및 법제

제 1 절 녹색물류 및 관련 정책

Ⅰ. 녹색물류의 개념

"물류(物流)"란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(荷役) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 말한다.[8)]

전통적인 물류산업과 비교할 때 오늘날의 현대물류산업은 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 전통 물류산업은 단순 서비스 산업이며, 저임금 노동력이 투여되는 단순포장, 운송, 보관, 상역, 하역 등의 노동집약적 산업이라는 인식이 있었다.[9)] 반면, 현대적 물류산업(녹색물류)의 특징은 기술, 문화가 접목된 지식기반 서비스 산업으로 기술 및 지식집약도가 높은 산업이며, 고부가가치 지식 산업과 결부된 미래핵심 산업으로, 저탄소, 신기술(IT, 나노, BT 등), 자원절감을 도모하는 핵심기반 산업으로서의 성격을 가지고 있다.[10)]

화물수송에 있어 도로, 철도, 항공, 해운을 이용한 물류수송이 주류를 이루고 있다. 2020년 화물수단 통행량 전망치는 도로(89.3%), 철도(3.0%), 항공(0.02%), 해운(7.7%)으로 도로가 절대적인 부분을 차지하고 있는 실정이다.[11)] 따라서 육상운송에서 발생될 수 있는 온실가스 배출을 감소시키는 것은 중요하다고 볼 수 있다.

---

8) 물류정책기본법 제2조 제1항 제1호

9) 이강대, "녹색물류(convergence)시대를 대비하는 서로 다른 상상력의 만남", 「녹색물류학회세미나」, 6면, 2009. 2. 11.

10) 이강대, 앞의 발표자료, 6면.

11) 국토해양부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 2011.

<표> 화물 수단 통행량 전망(톤/년)[12)]

구 분		도 로	철 도	항 공	해 운	계
2020년	백만톤/년	1,866	63	0.4	161	2,090
	분담비(%)	89.3	3.0	0.02	7.7	100
연평균 증가율(%) (2008-2020)		1.66	2.47	2.43	2.00	1.71

출처: 국토해양부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획

녹색물류는 '녹색(Green)'과 '물류(Logistics)'라는 단어가 합하여진 조합으로 물류를 통한 환경 보존의 실천을 하나의 새로운 개념으로 결합시킨 것이다.[13)]

전통적인 물류는 부품의 공급, 생산을 거쳐 완제품 유통 및 소비자 배송에 이르는 운송, 보관 및 하역, 포장을 포함하는 물류활동에서 발생할 수 있는 비용 절감에 초점을 맞추고 있다.[14)] 반면 녹색물류는 환경문제를 고려, 원재료 발굴부터 최종 소비자에 이르는 전 과정에 있어 환경유해요소를 최소화하는 일련의 물류활동이다.[15)] 번역의 과정에서 녹색물류는 다양한 용어로 사용되는데, 친환경물류, 환경물류, 그린물류 또는 영어식 음을 따서 그린로지스틱스 등 그 표현방식은 다양하다고 할 수 있다.[16)]

Wikipedia사전에 의하면 녹색물류는 다음과 같이 설명이 가능하다.[17)]

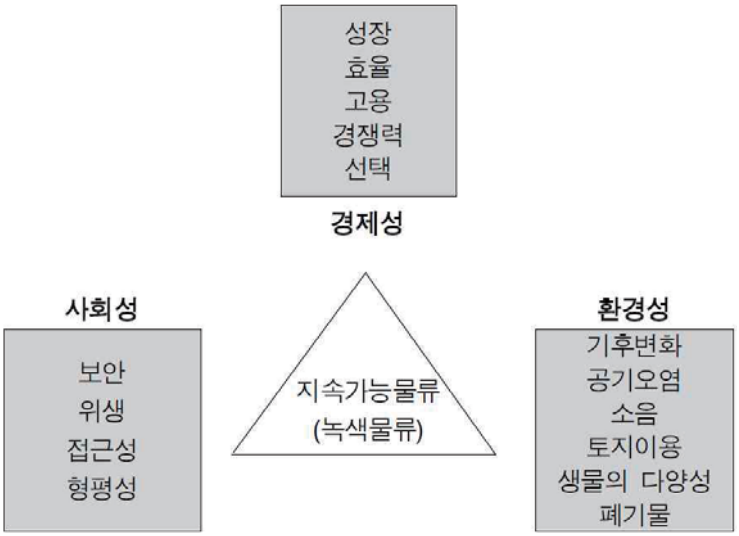
12) 국토해양부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 2011.
13) 이명호, 구지현, "그린경영의 사례연구: 물류기업을 중심으로", 68면 이하, 글로벌경영연구, 제24권 제2호, 2012
14) 이명호, 구지현 앞의 논문, 68면
15) 이명호, 구지현 앞의 논문, 68면
16) 이명호, 구지현 앞의 논문, 68면
17) https://en.wikipedia.org/wiki/Green_logistics(최종검색일: 2016. 8. 1)

녹색물류는 이론 또는 개념상 도출되어 특정형태로 설명할 수 있는 내용은 아니나, 녹색 물류는 물류활동에 있어 경제물류적 영향을 측정하고 최소화하려는 모든 시도를 의미한다. 이는 원료시점부터 소비되는 시점까지 모든 상품, 정보 및 서비스의 전후 흐름의 모든 행위를 포함한다. 경제와 환경적 효율성의 균형적 사용을 위해 지속가능한 회사를 창조하는 것을 목표로 한다. 녹색물류는 1980년대 중반에 그 기원이 시작되었으며, 운행중에 환경적 손해를 줄일 수 있는 기술개발 및 진보된 기술사용 등의 방법으로 접근한다. 환경과 자원을 보호하기 위해 물류는 여러 가지 방법을 취하고 있다. 이러한 활동은 다양하게 정도로 나눌 수 있다.

국내연구에 의하면 녹색물류의 개념을 "원료, 제조과정, 완성재, 사용 후 상품, 폐기물, 폐기과정 등과 관련하여 원료의 조달에서부터 최종 소비자에 이르기까지의 모든 과정과 최종 소비자의 지점으로부터 생산지점 및 재생산, 처분 등의 지점에 이르기까지의 모든 과정에 걸쳐서 환경유해요소를 제거 또는 최소화하며, 순환자원 및 폐기물에 대한 가치의 재취득 및 적절한 처리, 그리고 넓은 의미에서는 순환형 사회의 형성을 위한 효율적이고 비용 효과적으로 계획 및 실행, 그리고 통제하는 과정"으로 보고 있다.[18)]

18) 환경부, "저탄소 녹색성장을 유도하는 교통물류체계 구축방안", 15면, 2009

<표> 녹색물류 3가지 요소[19)]



출처: Green Logistics, What is Green Logistics?

녹색물류 정책 및 관련 법제 입안에 있어 환경성, 사회성, 경제성의 3가지 요소가 고려될 수 있으며, 환경성측면에서는 기후변화, 공기오염, 토지이용, 생물의 다양성 보호, 폐기물 처리 등을 고려해야 한다.[20)] 사회성 측면에서는 접근성, 보안, 위생, 형평성 등이 고려될 수 있고, 경제성적인 측면에서는 성장, 효율, 경쟁력, 고용 등의 문제가 고려될 수 있다.

Ⅱ. 녹색물류 실천기업 지원 정책

1. 배경 및 목적

물류산업은 미래성장 산업으로, 친환경 물류활동에 대한 관심의 증대는 세계적인 추세이며, 우리 정부는 동 분야에 관한 지속적인 관심

19) Green Logistics, What is Green Logistics?, http://www.greenlogistics.org/(최종검색일: 2016. 8. 3)

20) 앞의 Green Logistics 사이트.

을 가지고 있다.[21] 물류에너지목표관리제의 경우 물류분야 온실가스 감축목표(2020년 기준, 864만 톤)를 달성키 위해, 에너지를 다량 사용하는 대형 물류 및 화주 기업을 대상으로 하여 자발적 협약을 체결하고 온실가스 감축을 추진하게 하고 있는 제도이다.[22]

물류산업의 효율성을 기반으로 하여 에너지 사용 경감, 온실가스 감축을 통해 물류부문의 온실가스 감축 사업실시 및 물류에너지 효율화 사업을 실시하는 기업에게 녹색물류 실천기업을 육성 및 지원을 하고 있다.[23] 녹색물류 추진의 주요 동인으로는 효율성 제고를 통한 비용 절감효과, 기업의 브랜드이미지 구축 및 고객관계 증진, 정부의 관련 정책, 글로벌 고객의 요구 등 다양한 요인들이 검토될 수 있다.[24]

2. 우수 녹색물류 실천기업 지원내용

우소 녹색물류 실천기업 지원내용으로는 온실가스 저감 및 효율화 사업을 통하여 실적평가를 통하여 우수기업을 선정, 우수 녹색물류 실천기업 지정을 하고 지정서를 수여하며 동 기업은 물류에너지 목표관리제에 참여하게 된다.[25]

신청절차로는 동 사업에 관한 사업설명회를 개최하고 협약 대상기업을 선정하고, 온실가스 인벤토리 구축지원 물류에너지 목표관리 협약체결, 물류에너지 목표관리제 참여기업 추진실적 점검 및 온실가스 감축 기술교육 등 컨설팅이 제공된다.[26] 우수녹색물류기업 선정의 평가항목으로는 1)관리범위 및 관리수준, 2) 사업계획 및 추진실적, 3)효과분석 및 정부보고를 들 수 있다. 관리범위 및 관리수준을 파악하기

21) “물류, 미래 상장산업으로!” 한마당 행사 열려, 국토교통부 보도자료(2014. 12. 4)
22) 화주와 물류기업, 온실가스 감축활동에 앞장선다, 국토교통부 보도자료(2015, 12. 17)
23) http://gl.ts2020.kr/com/company_1_1.do (최종검색일: 2016. 8. 1)
24) 녹색물류 기업실태와 정부정책 시사점, p.8, 대한상공회의소(2010.1)
25) 교통안전공단 홈페이지, http://gl.ts2020.kr/com/company_1_1.do(최종검색일: 2016. 8. 1)
26) 교통안전공단 홈페이지, http://gl.ts2020.kr/com/company_1_1.do(최종검색일: 2016. 8. 1)

위한 주요 평가 내용으로는 물류시설, 운송수단 등에 관한 환경친화적 물류활동의 관리범위 설정 및 관리체계 구축, 물류분야에너지 사용량, 온실가스 배출량, 화물운송량 관리수준을 들 수 있다. 사업계획 및 추진실적을 평가하기 위한 주요내용으로는 물류분야 에너지, 온실가스 감축 목표 설정 및 달성율 파악, 환경친화적 물류활동에 관한 사업계획의 수립 및 이행실적 파악 등을 들 수 있다. 그밖에 환경친화적 물류활동에 관한 사업실적의 주기적인 평가 및 효과분석 실시, 정확성 수준의 평가, 정부보고 또는 온실가스 검증기관 검증실시 여부 등이 주요 평가내용에 해당한다.

<표> 우수녹색물류기업 평가항목[27)]

항목	평가항목	주요내용	배점
1	관리범위 및 관리수준	- 물류시설, 운송수단 등에 관한 환경친화적 물류활동의 관리범위 설정 및 관리체계 구축 - 물류분야 에너지 사용량, 온실가스배출량, 화물운송량관리수준	15점 15점
2	사업계획 및 추진실적	- 환경친화적 물류활동에 관한 사업계획의 수립 및 이행실적 - 물류분야에너지, 온실가스감축 목표 설정 및 달성률	20점 20점
3	효과분석 및 정부보고	- 환경친화적 물류활동에 관한 사업실적의 주기적인 평가 및 효과분석 실시, 정확성 수준 - 정부보고 또는 온실가스 검증기관 검증실시 여부 - 환경친화적 물류지표의 설정 및 여부(예, 물류공동화량(율), 전환수송전환량(율) 등)	10점 10점 10점
합계			100점

출처: 교통안전공단

27) 교통안전공단 홈페이지, http://gl.ts2020.kr/com/company_1_1.do(최종검색일: 2016. 8. 1)

제 2 절 녹색물류 관련 법제도

Ⅰ. 물류정책기본법

1. 물류정책기본법 개관

물류관련 법제는 화물운송업, 물류시설업, 물류서비스업, 복합사업으로 나누어 검토할 수 있다. 화물운송업은 도로, 철도, 해상, 항공운송에 따라, 화물자동차운수사업법, 유통산업발전법, 항만운송사업법에 관련 규정을 담고 있다.[28] 물류서비스업으로는 화물자동차운송주선업, 국제물류주선업, 항공운송 총대리점업, 보세화물운송주선업 등으로 구별할 수 있고, 화물자동차운수사업법, 물류정책기본법, 항공법, 관세법 등이 해당분야 주요법제이다.

물류정책기본법의 주요내용은 다음과 같다. 물류정책의 종합·조정에 관한 내용은 제2장에서 규정하고 있으며, 물류현황조사(제7조), 물류현황조사지침(제8조), 지역물류현황조사(제9조), 물류개선조치의 요청(제10조), 국가물류기본계획의 수립(제11조), 다른 계획과의 관계(제12조), 연도별시행계획의 수립(제13조), 지역물류기본계획의 수립(제14조), 수립절차(제15조), 동 계획을 위한 연도별 시행계획의 수립(제16조), 국가물류정책위원회의 설치 및 기능(제17조), 국가물류정책위원회의 구성(제18조), 분과위원회(제19조), 지역물류정책위원회(제20조)를 포함하고 있다.

물류체계의 효율화 규정으로 물류시설·장비의 확충, 물류시설 간의 연계와 조화, 물류 공동화·자동화 촉진, 물류표준의 보급촉진, 물류표준장비의 사용자 등에 대한 우대조치, 물류회계의 표준화, 물류정보화의 촉진, 단위물류정보망의 구축, 국가물류통합데이터베이스의 구

28) 김린, 물류정책기본법 제정사, 법학연구, 제123면, 인하대학교 법학연구소(2014)

축, 국가물류통합정보센터의 설치·운영, 지정의 취소 등, 전자문서의 이용·개발, 전자문서 및 물류정보의 보완, 전자문서 및 물류정보의 공개, 전자문서 이용의 촉진, 국가 물류보안 시책의 수립 및 지원, 물류보안 관련 국제협력 증진 등의 내용을 담고 있다.(동법 제3장)

물류산업의 경쟁력 강화 관련 사항(제4장)으로는 물류산업의 육성, 제3자물류의 촉진, 우수물류기업의 인증, 인증우수물류기업의 인증취소, 인증심사대행기관, 심사대행기관의 지정취소, 인증서와 인증마크, 인증우수물류기업 및 우수녹색물류실천기업에 대한 지원, 국제물류주선업의 등록, 등록의 결격사유, 사업의 승계, 사업의 휴업·폐업, 등록의 취소, 국제물류주선업협회, 자금의 지원, 우수 국제물류주선업체의 인증, 인증의 취소, 물류인력의 양성, 물류관리사 자격시험, 물류관리사의 직무, 물류관리사 자격의 취소, 물류관리사 고용사업자에 대한 우선지원, 물류관련협회, 민·관 합동 물류지원센터 등의 규정을 담고 있다.

물류의 선진화 및 국제화에 관한 규정(제5장)으로 물류 관련 신기술·기법의 보급촉진, 물류 관련 연구의 촉진, 환경친화적 물류의 촉진, 환경친화적 운송수단으로의 전환촉진, 녹색물류협의기구의 설치, 환경친화적 물류활동 우수기업 지정, 우수녹색물류실천기업의 지정증과 지정표시, 우수녹색물류실천기업의 지정취소, 우수녹색물류실천기업 지정심사대행기관, 지정심사대행기관의 지정취소, 국제물류사업의 촉진 및 지원, 공동투자유치활동 및 그 평가 등을 담고 있다.

2. 녹색물류 관련 주요내용

(1) 환경친화적 물류활동 우수기업 지정 및 지정표시

환경친화적 물류활동 우수기업 지정에 관해서는 「물류정책기본법」 제60조의3에서 규정하고 있으며 “국토교통부장관은 환경친화적 물류

활동을 모범적으로 하는 물류기업과 화주기업을 우수기업으로 지정”[29]할 수 있음을 규정하고 있다. 동조 제2항에서는 우수기업으로 지정 받기 위해서는 “환경친화적 물류활동 등 국토교통부령으로 정하는 지정기준을 충족”[30]하여야 한다고 규정하고 있다. 또한 국토교통부장관은 우수기업으로 지정을 받은 기업에 대하여 유지기준을 충족하고 있는지 여부를 점검할 수 있다.[31] 관련하여 동조 제4항에 따르면 “우수녹색물류실천기업의 지정 절차 및 방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다”[32]고 규정하고 있다.

우수녹색물류실천기업 지정 및 동 지정표시에 관하여는 물류정책기본법 제60조의4에 규정하고 있으며, “국토교통부장관은 우수녹색물류실천기업에 지정증을 발급하고, 지정을 나타내는 표시를 정하여 우수녹색물류실천기업이 사용”[33] 할 수 있게 하고 있다. 국토교통부장관은 우수녹색물류실천기업에 관한 지정표시의 도안 및 표시 방법을 정하여 고시해야 한다.[34]

(2) **우수녹색물류실천기업에 대한 지원**

녹색물류실천기업에 대한 지원의 방법은 다양하다. 지원의 방법에 관하여는 물류정책기본법 제60조의5에 규정하고 있으며, 국가 및 지방자치단체 또는 공공기관이 운영하고 있는 시설에 우수녹색물류실천기업의 입주를 우선 지원을 할 수 있다.[35] 우선입주대상시설에는 “1. 「물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률」에 따른 복합물류터미널·일반물류터미널 또는 물류단지, 2. 「항만법」에 따른 항만배후단지 중 물

29) 물류정책기본법 제60조의3 제1항
30) 물류정책기본법 제60조의3 제2항
31) 물류정책기본법 제60조의3 제3항
32) 물류정책기본법 제60조의3 제4항
33) 물류정책기본법 제60조의4 제1항
34) 물류정책기본법 제60조의4 제2항
35) 물류정책기본법 제60조의5

류시설, 3.「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지 중 물류시설, 4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 물류 관련 시설”[36]이 포함될 수 있다.

또한 국가 및 지방자치단체는 우수녹색물류실천기업이 “물류시설의 확충, 물류 정보화·표준화 또는 공동화, 첨단물류기술의 개발 및 적용, 해외시장의 개척” 등에 있어 지원을 할 수 있는데 자금 일부 융자 및 부지 지원이 포함된다.[37]

Ⅱ. 지속가능 교통물류 발전법

「지속가능 교통물류 발전법」의 주요내용으로는 다음과 같다. 지속가능 국가교통물류발전 기본계획에 포함되어야 할 사항은 다음과 같다. 지속가능 국가교통물류발전 기본계획의 수립(제7조), 기본계획의 연차별 시행계획 수립(제8조), 지속가능 지방교통물류 발전계획의 수립(제9조), 지방계획의 연차별 시행계획의 수립(제10조), 다른 계획 등과의 관계(제11조), 지속가능 교통물류권의 구분 및 지정(제12조), 교통물류권역별 관리 의무(제13조), 지속가능성 관리 지표 및 기준(제14조), 지속가능성 조사 및 평가(제15조) 등의 규정을 담고 있다.(동 법 제2장)

지속가능 교통물류체계로의 전환 촉진 관련 규정은 동 법 제3장에서 담고 있으며, 온실가스배출 감축 조치, 사회경제적 비용 산정 및 관리, 자동차 통행량 총량 설정, 수송 분담구조의 설정 및 관리, 대형 중량화물의 운송대책, 전환교통 지원, 전환교통대책 요청, 대중교통의 육성 및 이용촉진, 우수교통물류운영자 선정 및 지원, 교통물류가격의 조정 요청, 환경친화적 교통물류시설 개발, 환경친화적 교통기술의 개발지원, 환경친화적 교통수단의 운행 확대 지원, 도시 및 군계획 등과의 연계, 자동차 운행의 제한을 포함하고 있다.

36) 물류정책기본법 제60조의5 제2항
37) 물류정책기본법 제60조의5 제4항

비동력·무탄소 교통수단의 활성화와 관련하여 규정(제4장)으로는, 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획의 수립, 동 종합계획의 연도별 시행계획 수립, 비동력·무탄소 교통수단의 개발지원 및 확산, 연계교통시설 확보지원, 보행교통 시책의 기본방향 수립, 보행교통 개선계획의 수립, 보행교통 지킴이, 보행자의 날 행사 준비 등이 포함된다.

그 밖에 동법에서는 온실가스 배출 감축을 포함하는 지속가능 교통물류체계로 전환을 위해 필요한 전문가의 교육훈련 및 인력양성, 국제협력의 촉진, 경제운전 교육 및 홍보, 저탄소 녹색교통물류진흥협회, 지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원, 권한의 위임 및 위탁, 과태료 등의 규정을 담고 있다.(동 법 제6장)

「지속가능 교통물류발전법」은 육상, 해상, 항공에 있어 지속가능한 교통물류계획 수립에 기초가 되는 법제이며, 기본방향 및 추진 전략, 온실가스 감축목표설정, 온실가스저감·에너지절감 등 녹색교통물류 대책을 담고 있다. 교통물류권역의 구분을 통해 권역별 온실가스 배출관리를 통한 권한과 책임소재를 명확화하고 있다는 특징이 있다.[38)]

Ⅲ. 화물자동차 운수사업법상 유가보조금제도

"유가보조금"이란 2001년 에너지 세제 개편에 따른 유류에 적용되는 세 인상분의 일부 또는 전부를 보조해 주는 "화물자동차 유류세 연동 보조금"을 말한다."[39)]

화물자동차 운수사업법 제43는 재정지원에 관한 규정으로 "특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 군수를 포함한다. 이하 이 조, 제44조 및 제44조의2에서 같다)는 운송사업자, 운송가맹사업자 및 제40조제1항에 따라 화물자동차 운송

38) 지속가능한 교통물류발전법과 정책방향, 10면 이하, 국토교통부(2009. 8)
39) 화물자동차 유가보조금 관리 규정, 제4조(정의) 제1호

사업을 위탁받은 자(이하 이 조, 제44조 및 제44조의2에서 “운송사업자 등”이라 한다)에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호의 세액 등의 인상액에 상당하는 금액의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조할 수 있다.” 「화물자동차 유가보조금 관리 규정」은 동법 제43조 제2항에 따라 “화물자동차에 유가보조금을 지급하기 위하여 필요한 기준·방법·절차 등을 규정하고, 화물자동차 유가보조금 부정수급의 범위 및 그에 따른 행정상 제재 절차를 명확히 함으로써 유가보조금 제도 운영의 효율성 및 투명성을 제고하는데 그 목적이 있다.”[40]

화물자동차 유가보조금 관리 규정의 주요내용은 다음과 같다. 유가보조금 지급 기준에 관하여 규정은 제2장에서 다루고 있으며, 동 제도를 위한 재원 및 사무관장, 지급 일반원칙, 지급한도량 설정, 지급단가 산정, 보조금액 산정, 지급 청구권, 기간의 계산을 규정하고 있다.

유류구매카드의 종류 및 사용에 관한 규정(동 규정 제3장)으로 유류구매카드의 종류, 유류구매카드의 의무사용 및 그 예외에 대한 내용을 규정하고 있으며, 유가보조금의 청구 및 지급과 관련한 규정(동 규정 제5장)으로, 유류구매카드의 사용자 및 미사용자, 서류신청 및 지급 주기, 서류신청 지급계획 수립, 서류신청 대상, 지급거절 및 반환, 청구내역 심사 및 지급에 관한 규정을 담고 있다.

동 제도 시행을 위한 금지 및 제제사항은 제6장에 담고 있으며, 행위 금지사항으로는 “1. 지급 대상이 아닌 유종을 구매하거나 운송실적 또는 유류사용량을 부풀려 유가보조금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위, 2. 실제 주유 받은 유류의 양보다 부풀리거나 실제 주유받은 유종과 다르게 카드결제 또는 거래내역을 입력해 줄 것을 요구하여 유가보조금을 지급 받거나 이에 공모·가담하는 행위, 3. 화물자동차 운수사업이 아닌 다른 목적에 사용한 유류분에 대하여 유가보조

40) 「화물자동차 유가보조금 관리 규정」 제1조(목적)

금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위, 4. 다른 화물차주가 구입한 유류 사용량을 자기가 사용한 것으로 위장하여 유가보조금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위, 5. 화물자동차 운수사업에 사용되지 않는 차량에 주유하고 유가보조금을 지급받거나 이에 공모·가담하는 행위"[41] 등으로 유가보조금의 부정수급 등에 관한 규정이 주요 행위금지 유형이 되고 있다. 그밖에 동 장에서는 화물차주에 대한 행정상 제재, 주유업자에 대한 행정상 제재, 주유업자에 대한 행정상 제재, 책임의 승계를 규정하고 있다.

유가보조금을 통해 지원될 수 있는 지급한도는 제한되어 있다. 동 규정 제7조에서는 지급한도량 설정에 관한 규정을 담고 있다. 1톤 이하의 사업용 화물자동차의 경우 월 지급한도량이 683ℓ이며, 3톤이하(1,014ℓ), 5톤이하(1,547ℓ), 8톤이하(2,220ℓ), 10톤이하(2,700ℓ), 12톤이하(3,059ℓ), 12톤이하(4,308ℓ)이다.[42]

<표> 월 지급한도량 설정[43]

톤급 구분	1톤 이하	3톤 이하	5톤 이하	8톤 이하	10톤 이하	12톤 이하	12톤 초과
월지급 한도량(ℓ)	683	1,014	1,547	2,220	2,700	3,059	4,308

제 3 절 시사점

녹색물류 주요조항의 시사점은 다음과 같다.「물류정책기본법」제60조의3,「우수녹색물류실천기업 지정요령」제10조제9항 등에 의거 정

41)「화물자동차 유가보조금 관리 규정」제28조
42)「화물자동차 유가보조금 관리 규정」제7조
43)「화물자동차 유가보조금 관리 규정」제7조

부는 매년 우수녹색물류실천기업을 선정하고 있으며 2015년의 경우 삼성웰스토리(주), 한진(주), GS리테일(주), 대신정기화물자동차(주)가 우수녹색물류실천기업으로 지정되었다.[44)]

이와 같은 과정을 통해 선정된 우수녹색물류실천기업은 운송수단에 지정표시를 사용할 수 있으며, 이를 통하여 친환경기업 홍보효과를 꽤 할 수 있으며, 이러한 친환경기업 이미지 제고외에도 지정기업은 녹색물류전환사업 지원 및 물류단지, 복합물류터미널에 우선 입주할 수 있는 기회가 부여된다.[45)] 온실가스 감축 부담이 모든 산업이 나눠가져야 하는 입장에서, 조금더 적극적인 형태의 자발적 참여로 정부로부터 관련혜택을 받으며 물류비용을 절감하여 국내외로 치열한 경쟁구도에 있는 물류산업에서 경쟁력을 높일 수 있다는 장점이 있다.[46)]

「지속가능 교통물류발전법」은 육상, 해상, 항공에 있어 지속가능한 교통물류계획 수립에 기초가 되는 법제이며, 기본방향 및 추진 전략, 온실가스 감축목표설정, 온실가스저감・에너지절감 등 녹색교통물류 대책을 담고 있다. 교통물류권역의 구분을 통해 권역별 온실가스 배출관리를 통한 권한과 책임소재를 명확화하고 있다는 특징이 있다.[47)]

석유, 석탄 및 천연가스 등의 화석연료의 사용으로 인한 온실가스배출과 이것이 기후변화에 미치는 부정적인 영향은 분명하다. 특히, 교통물류에 있어서는 석유에너지가 반드시 필요한 부분이고, 동 분야 유가 보조금 축소는 교통물류 분야에서 다른 수단의 사용으로 유도할 수 있는 유인이 될 수 있다. 하지만 현실적으로 동종업체 종사자들의 이해관계 등 현실적 고려 이유로 유가보조금 축소가 쉽지는 않은 실

44) “15년도 우수녹색물류실천기업 지정결과 공고” (국토교통부 공고 제2015-1290호, 2015. 11. 12)

45) 국토교통부 보도자료, 화주, 물류기업 대상“우수녹색물류실천기업”첫 시행, 2, 3면 (2014. 7. 10)

46) 앞의 국토교통부 보도자료, 2, 3면 (2014. 7. 10)

47) 지속가능한 교통물류발전법과 정책방향, 10면 이하, 국토교통부(2009. 8)

정이다. 현실적으로 유가보조금 제도가 잘 진행되어 가도록 모니터링하며 부정수급 등을 저지하는 방법이 필요하다.

화석연료에 대한 보조금 축소 및 폐지는 주요 선진국에서도 논의가 진행중이며 지난 2016.5.26.-27. 양일간 일본 미에현 이세시마에서 진행된 미국, 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아, 일본, 캐나다가 참석하는 G7 정상회담에서도 석유, 석탄 및 천연가스와 같은 화석연료에 부여되는 보조금을 2025년까지 폐지에 합의한바 있다.[48)]

48) G7 정삼회담에 따른 에너지 부문 이슈 정리, http://www.energy.or.kr/web/kem_home_new/energy_issue/mail_vol42/pdf/issue_133_03.pdf (최종검색일 2016.8.1.)

제 3 장 해외 녹색물류 관련 정책 및 법제

제 1 절 영국의 관련 정책 및 법제

Ⅰ. 영국 저탄소배출지역제도의 개관

1. 도입배경

유럽 주요 도시에 비해 영국 런던의 대기오염 수준은 심각한 상태로, 그 주요 원인은 도로의 각종 교통수단에서 배출되는 오염물질이 주요한 것으로 파악되고 있고 저탄소지역제도가 실시되기 이전에 런던의 각 지역별로 존으로 구분하여 이동에 있어 차등적인 부담을 부과하였으며, 영국 정부는 2002년부터 이미 자동차세를 이산화탄소 배출량을 기준으로 하여 15%에서 35%사이로 유동적으로 부과한바 있다.[49] 궁극적으로는 동제도를 통하여 런던의 대기오염수준을 줄이고 청정한 공기를 제공에 일조하기 위함이다.

2. 저탄소배출지역제도 개념

영국 런던시는 2008년 이후로 런던 및 그 주변 지역을 포함하는 그레이터런던(Greater London)지역에서 저탄소배출지역제도(Low Emission Zone)를 시행하여 이산화탄소 등 오염물질을 다량 배출하는 차량의 진입을 통제하고 있으며, 이와 같은 규제변화는 물류분야에 영향을 주고 있다.[50]

영국은 동 제도를 통해 그레이터 런던(Greater London, 런던 및 주변 지역 포함)에서의 일정규모 이상의 오염물질 배출차량의 진입을 금지

49) 이진욱, 영국 LEZ내 경유자동차 후처리시스템 적용 현황, 81면 이하, Auto Journal(2008, 2)

50) Transport for London, Low Emission Zone, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone(최종검색: 2016. 8. 1)

하고 있으며, 동 제도를 통해 2025년까지 런던의 온실가스 배출량을 60%까지 줄여 청정공기를 제공하는 것을 목표로 하고 있다.[51] 초기에는 12톤 이상의 중대형 트럭을 대상으로 하였으나, 2014년 7월 이후에는 3.5톤 이상 트럭으로 확대하는 등 엄격한 기준을 제공하고 있으며, 이러한 규제 변화는 물류분야에 영향을 주고 있다.[52]

<표> 런던(Low Emission Zone) 주요 내용[53]

구 분	런던(Low Emission Zone)
배출규제 물질	미세먼지(PM10)
법적체계	런던시 자체조례
규제내용	특정한 경유차량의 LEZ 진입시 이용료 납부
대상지역	런던시 전역
적용대상	런던시로 진입하는 경우 자동차(디젤 승용차 제외)
대상차종	3.5톤 초과 대형화물차, 코치(관광, 시외버스), 버스
유예기간(차령)	7년 이상
배출기준(PM, NOx)	PM10 - Euro Ⅲ: 0.10g/kwh(2008) - Euro Ⅳ: 0.02g/kwh(2012)
규제적합 조치방법	- 저공해 차량 교체 - 저감장치 부착 - Euro기준 충족차량

51) Transport for London, Low Emission Zone, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone(최종검색: 2016. 8. 1)

52) 선진국가의 녹색물류 추진 사례에서 본 시사점, 환경물류연구회(2015. 3. 21), http://www.ec-logistics.com/bbs/view.php?id=news&page=1&sn1=&divpage=1&sn=off&ss=on&sc=on&select_arrange=hit&desc=asc&no=958&PHPSESSID=009585782cd6c44db69ffa51b9842b4b(최종검색일: 2016. 8. 1)

53) 환경부-서울, 인천, 경기, 수도권 미세먼지 해결위해 손잡아, 환경부 보도자료, 4면(2014. 9. 16)

구 분	런던(Low Emission Zone)
단속방법	- 시스템 및 인력단속 병행 - DB구축, 번호인식 비디오카메라 활용
위반시 벌칙	일일이용료 징수 - 혼잡통행료(8GB, 약14천원) 수준이상 - 미납시 부과
시행시기	2008년
주요특징	- 런던시 전역 대상 - 외지차량도 적용 - 오염유발자 부담 원칙에 의한 1일 단위 이용료부과징수 - 시스템에 의한 단속

출처: 환경부 보도자료(2014. 9. 16)

Ⅱ. 영국 저탄소배출지역제도의 주요 내용

1. 「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」 개관

런던 교통국에서는 런던 시장이 런던광역시법 1999 제142조와 362조에 따라 공표한 교통 및 대기질 전략에 담긴 정책과 제안의 실현을 촉진하고자 런던광역시 저배출 지구 유료화 명령을 시행하고자 하였다.[54]. 런던광역시법 1999의 별지 23의 9(7)항에 따라 국무부는 본 명령 별지의 제도에 따라 요금을 부과해도 좋다고 승인하였으며, 이에 런던 교통국은 런던광역시법 1999의 295조와 420(1)조, 동 법의 별지 23에서 부여한 권한과 기타 부여 받은 권한에 따라 동 명령은 발효되었다.[55] 런던광역시 저배출지역 유료화 명령」은 16개 조문으로 구성되어 있으며 다음과 같다.

54) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, whereas(전문)
55) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, whereas(전문)

「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」의 주요내용

1. 해석
2. 유료화 구역
3. 유료화 구역 내 도로의 지정
4. 대상 차량
5. 배출 기준
6. 요금의 부과
7. 요금의 납부
8. 요금액
9. 준수 및 면제 차량 등록부
10. 요금의 반환
11. 다른 일자 또는 차량에 요금 적용
12. 요금 미납 시 과태료
13. 차량의 구속
14. 차량 이동
15. 순 수익금 10년 계획
16. 제도의 기간

2. 적용대상 차량

「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」 아래의 그림에서는 특정연도(2006년 10월 1일) 이전에 생산되어 등록된 차량을 기준으로 하고 운송차량의 형태에 따라 결정이 되는 유형이다. 「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」 제4조 관련차량(relevant vehicles) 조항에서는 동 명령 적용대상이 되는 차량을 규정하고 있다.[56]

LEZ의 주요 타겟은 노화된 디젤엔진으로 운영되는 자동차이다.[57] LEZ의 배출기준은 Euro기준인 것은 아니며 LEZ만의 목표가 있으므

56) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제4조(Relevant vehicles)
57) Greater London Low Emission Zone FTA Compliance Guide, p.3, Freight Transport Association(Edition 3, October 2010)

로, 일부 Euro3 이전차량도 LEZ기준을 충족하나 Euro3 또는 Euro4 기준을 완전하게 충족시키지 못하는 경우가 있다. 아래의 표는 Euro를 기준으로 했을 때 조치가 필요여부를 정리한 것이다.

<표> Euro기준 별 LEZ[58)]

Euro기준으로 본 차량	차량 총량		
	차량 총량 12t 초과	차량총량이 3.5t에서 12t 사이	1.205t이상 3.5t 이하
Euro 1	지금 조치 - 데드라인 (2008.2.4.)	지금 조치-데드라인 (20087.7)	계획(2012.1.3.)
Euro 2	지금 조치 - 데드라인 (2008.2.4.)	지금 조치-데드라인 (20087.7)	계획(2012.1.3.)
Euro 3	미조치(2008), 계획 (2012.1.3.)	미조치(2008), 계획 (2012.1.3.)	미조치 요건충족
Euro 4	미조치 요건충족	미조치 요건충족	미조치 요건충족

출처: Greater London Low Emission Zone FTA Compliance Guide, p.4, Freight Transport Association(Edition 3, October 2010) 원문의 표를 번역

위의 표에서 확인할 수 있듯이, Euro4차량은 LEZ기준을 충족하고 있다. 2006년 10월1일 이후에 신규 등록된 차량은 Euro 4기준을 충족하는 것으로 추정하는 것으로 본다.[59)]

아래의 그림에서는 특정연도(2006년 10월 1일) 이전에 생산되어 등록된 차량을 기준으로 하고 운송차량의 형태에 따라 결정이 되는 유형이다.

58) Greater London Low Emission Zone FTA Compliance Guide, p.5 Freight Transport Association(Edition 3, October 2010)

59) Greater London Low Emission Zone FTA Compliance Guide, p.4, Freight Transport Association(Edition 3, October 2010) 원문의 표를 번역

3. 요금납부

「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」 제7조에 요금납부(payment of charges)에 관한 내용을 규정하고 있다. 요금부과의 기준이 되는 것은 부과일과 특정차량에 따른 분류를 들 수 있다.[60] 요금 납부자는 요금 납부 대상이 되는 차량의 등록 마크를 런던 교통국에 지정하며, 지정된 마크와 다른 등록 마크가 부착된 차량에 대해서는 납부를 인정하지 않는다.[61]

납부는 다음 중 한날에만 할 수 있다. (i) 해당 부과일 이후 64 근로일 이내에 속하는 날, (ii) 부과일 당일 또는 (iii) 부과일 직후 근로일 또는 그 이전에 납부가 가능하다.[62]

요금의 납부 방법에 관해서는 요금을 해당 부과일 또는 그 전에 납부하는 경우에 (i) 우편 (ii) 콜센터 또는 (iii) 온라인으로 납부가 가능하며, 요금을 해당 부과일 직후 근로일 또는 그 전에 납부하는 경우 (i) 콜센터 또는 (ii) 온라인으로 할 수 있다.[63]

요금을 우편으로 납부할 때에는 런던 교통국이 특정 요금에 대해 정한 납부 양식을 작성한 후 수표, 또는 신용카드 또는 직불카드 결제가 가능한 정보와 함께 선불 우편으로 양식에 기재된 주소로 송부해야 한다.[64] 요금을 콜센터로 납부할 때에는 런던 교통국이 해당 목적으로 제공하는 콜센터를 통해 신용카드 또는 직불카드로 납부해야 한다.[65]

요금을 온라인으로 납부할 때에는 런던 교통국이 지정한 웹사이트를 통해 신용카드 또는 직불카드로 납부해야 한다. 요금납부를 위해

60) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제2항
61) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제3항
62) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제4항
63) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제5항
64) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제6항(a)
65) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제6항(b)

필요한 “신용카드 또는 직불카드”란 다음 중 하나를 말한다.[66] (i) “Visa”, “MasterCard”, “Delta”, “Switch”, “Maestro” 또는 (ii) 런던 교통부가 그 홈페이지에 인정 고시한 그 밖의 신용카드 또는 직불카드를 말하며,[67] 런던 교통국이 (수표 부도 등을 이유로) 납부금을 수령하지 못하면 해당 요금은 미납으로 간주한다.[68]

<표> LEZ 차량별 부과액[69]

차량형태	중량	벌금부과 (파운드)	14일내 지불시 (파운드)
카라반 앰블런스	2.5-3.5톤 범위	500파운드	250파운드
소형버스 (8인승이상)	5톤 이하 차량	500파운드	250파운드
로리 물품차량 카라반 말운송차량 비상차량운반차 제설차량 쓰레기운송차량 거리청소차량 콘크리트차량 덤프트럭 소방차량 이사차량	3.5톤 초과 차량	1,000파운드	500파운드

66) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제6항(d)
67) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제6항(e)
68) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제7조 제7항
69) Transport for London, Penalty Charges, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/penalty-charges?intcmp=2275(검색일, 2016.8.1.)

차량형태	중량	벌금부과 (파운드)	14일내 지불시 (파운드)
기타 특수목적차량			
버스 코치(8인승이상)	5톤 초과 차량	1,000파운드	500파운드

출처: Transport for London

영국 런던시의 경우 위의 표와 같이 저탄소배출지역운영에 위배되는 차량에 대해서는 상기 기준에 의거 벌금을 부과한다. 부과되는 벌금의 총액은 1) 수송수단의 형태, 2) 지불하는 시기에 따라 구별된다.[70] 적용되는 차량으로는 모터 카라반(Motor caravans), 앰블란스, 미니버스(8인승 이상), 로리, 수송차량, 코치(8인승 이상 coaches) 등으로 구분하고 있으며, 부과된 벌금이 14일 이내에 지불되면 50%의 절감이 있다.[71]

반면 자동차가 배출기준을 충족하지 못할 경우, 다음의 방식을 통해 문제해결이 가능하다. 승인된 개조를 통해 천연가스를 사용하여 운행할 수 있도록 전환할 수 있다.[72] 승인된 필터의 사용을 통해 LEZ 배출 기준에 충족을 가능케 할 수 있다. 또한 기준을 충족하는 신차로 교체하거나 전기자동차를 활용하는 방법이 있다. 위와 같은 조치를 취하지 않고 운전자는 매일 벌금(daily charge)을 지불하고 그 지역을 통과하는 방법이 있다.

70) 앞의 사이트, Transport for London
71) 앞의 사이트
72) https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/ways-to-meet-the-standards(최종검색일: 2016.8.1.)

4. 적용대상지역 표시

저탄소배출지역규제가 적용되는 지역에서는 아래와 같은 표시를 하게 하고 있다. LEZ는 광역런던지역의 대부분에 적용되고 있으며, M1과 M4의 일부지역을 포함하며, M25는 포함되고 있지 않다.[73] 저탄소배출지역으로의 진입이 가까워질수록 동 지역으로의 진입을 피할 수 있도록 이러한 방향을 알려주는 추가적인 표시가 있다.

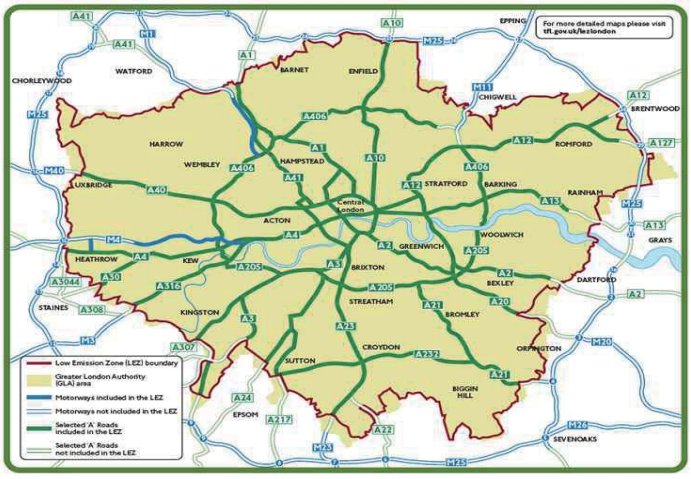
<사진: 영국 런던시, 저탄소배출지역 표시>[74]

출처: Transport for London

73) Greater London Loaw Emission Zone FTA Compliance Guide, p.3, Freight Transport Association(Edition 3, October 2010)

74) 사진출처: Transport for London, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez?intcmp=2263(최종검색일: 2016.8.1.)

<그림> 영국 런던시, LEZ가 적용되고 있는 지역 지도[75)]



출처: Freight Transport Association

<그림> 표지판의 유형[76)]

LEZ내 진입하였음을 상기, 카메라에 의해 동 제도 이행되고 있음을 표시

LEZ가 근접해있음을 표시하며, 우회키 위한 방법을 제시

출처: Transport for London

75) 그림출처: Freight Transport Association, ttp://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/road/urban_operations/low_emission_zone.html (최종검색일: 2016.8.1.)

76) Transport for London, Signage, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez?intcmp=2263(검색일: 2016.8.1.), 표지 안내 내용은 번역 소개

위와 같은 표시를 통하여 저탄소배출지역에 진입했음 또는 저탄소배출지역에 진입을 회피하기 위해서 우회도로를 표시할 수 있게 하고 있다.[77]

5. 요금 미납 시 조치

「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」 제6조(요금의 부과)에 따라 요금이 부과되는 상황에서 지정 도로에서 대상 차량을 운행하고, 제7조(요금의 납부)에서 정한 방법과 기한에 따라 요금을 전액 납부하지 않은 경우 부과일 단위로 과태료가 발생한다.[78] 이에 따라 발생하는 과태료는 '도로 사용자 유료화(단속 및 조정)(런던) 규정 2001'[79]의규정12조에 따라 과태료 통지가 전달된 날에 시작되는 28일(이하 "납부기간")기간이내에 과태료통지서에 명시된 방법으로 납부하고, 납부해야 하는 과태료의 금액은 다음 <표> 중 하나로 한다.

<표> 과태료 납부 기준[80]

Penalty charge for non-payment of charge
(a) M3, N3, N3급 대상 차량의 경우 1,000 파운드. 단, 납부 기간 14일이 끝나기 전에 과태료를 납부하는 경우 과태료는 절반 감액한 500 파운드로 한다.
(b) M2, N1(ii) 및 N1(iii)급 대상 차량의 경우 500 파운드. 단, 납부 기간 14일이 끝나기 전에 과태료를 납부하는 경우 과태료는 절반 감액한 250 파운드로 한다.

77) 앞의 부처 공식홈페이지
78) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제12조
79) S.I. 2001/2313(S.I. 2003/108로 개정).
80) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제12조(Penalty charge for non-payment of charge)

6. 차량 구속장치(Vehicle Immobilization Device) 부착

「런던광역시 저배출지역 유료화 명령」은 위반차량에 대한 강력한 제재 수단으로 차량구속장치를 부착하는 조치를 취하게 할 수 있다. 유료화 구역 내 어떤 도로에 정차된 대상 차량과 관련하여 과태료 3건 이상이 미납돼 있다고 믿을 만한 사유가 있을 때 적용한다.[81)]

동 조의 적용으로 취해질 수 있는 조치로는 현재 정차된 있는 곳에서 움직이지 못하도록 해당 차량에 구속장치를 부착하거나, 그 도로의 다른 지점 또는 다른 도로로 이동하거나 이동을 요구한 후 그 지점에서 차량에 구속장치를 부착하게 할 수 있으며 구속장치 부착시, 그것을 부착하는 자는 그 차량에 다음 내용이 기재된 부착 공고를 함께 부착한다.[82)]

Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제13조 (Immobilisation of vehicles) 제3항

(a) 해당 차량에 구속장치가 부착되었다는 사실과 그것이 탈거될 때까지 차량을 운전하거나 이동하려고 시도하면 안 된다는 경고
(b) 전결권자의 지시가 있을 때에만 구속장치를 탈거할 수 있다는 내용
(c) 전결권자의 허락 없이 본 공고를 제거하거나 훼손하면 안 된다는 내용
(d) 과태료 납부, 납부처, 납부 방법 등 구속장치 탈거를 위해 필요한 조치

본 명령의 규정에 따라 구속장치가 부착된 차량의 장치탈거를 위해서는 다음이 적용된다. (i) 미납 과태료를 런던 교통국에 모두 납부 및 (ii) 구속장치 탈거에 대해 과태료 100 파운드를 납부한 경우 전결권자의 지시가 있을 때에만 구속장치를 탈거할 수 있다.[83)]

81) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제13조(Immobilisation of vehicles)
82) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제13조(Immobilisation of vehicles)
83) Greater London Low Emission Zone Charging Order 2006, 제13조(Immobilisation of

제 2 절 EU의 관련 정책과 법제

Ⅰ. 마르코폴로 프로그램 개관

80년대 후반 EU는 회원국 간 '단일시장'을 위해 범유럽 네트워크를 마련하였다.[84] 이는 유럽연합의 경제성장과 고용창출을 위해 중요하며 내수시장 창출, EU내 사회·경제적 결속 강화를 위한 위해 네트워크의 마련은 중요하였다. ① 교통부문의 TEN-T, ② 통신부문의 eTEN, ③ 에너지부문의 TEN-E의 3가지로 구분된다. Trans-European Transport Networks (TEN-T)는 현재 회원국 28개국내에 포장 도로, 215,000km 이상의 철도, 41,000km 이상의 내수면로를 포함하고 있다.[85] 이와 같은 EU내 네트워크의 확장은 보다 친환경적인 물류수송체계와 연결하며 마르코폴로 프로그램으로 발전하게 된다.

마르코폴로프로그램은 시기별로 1단계 및 2단계로 구분되어 진행되었으며, 1단계 사업은 2003년부터 2006년까지 시행되었다.[86] 2단계 마르코폴로 프로그램은 기존 마르코폴로 1단계 프로그램의 3가지 지원사업에서 2가지 사업을 신규 추가하여 5가지 지원사업으로 진행되었다.[87]

본 규정으로써 교통 체증 해소, 운송 시스템의 환경 성능 향상, 복합 운송 개선을 목적으로 하는 금융 제도를 신설하여 경제적, 사회적, 지역적 유대감의 훼손 없이 부가가치를 창출하는 효율적이고 지속 가능한 운송시스템을 마련하고자 한다. 마르코폴로 프로그램(II)의 기간은 2007년 1월 1일부터 2013년 12월 31일까지이며, 매년 급격한 증가

---

vehicles)

84) 고용석, 유럽의 신동방견문록, 마르코폴로 프로그램, 국토정책Brief 제177호(2008. 5. 6)

85) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm(최종검색일:2016.8.1.)

86) Marco Polo Program, Regulation(EC), No.1382/2003

87) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조

가 예상되는 국가간 도로 물동량(톤-킬로미터 단위)의 상당 부분을 프로그램이 끝나는 시점까지 단거리 해상 운송이나 철도 및 내륙수로 운송, 기타 도로 이동이 최소화되는 여러 운송 방식의 조합으로 전환하고자 한다.[88] 아래에서는 마르코폴로 프로그램(I)을 간략히 설명하고 마르코폴로 프로그램(II)를 중심으로 설명하고자 한다.

Ⅱ. 마르코폴로 프로그램 주요내용

1. 마르코폴로 프로그램(I)의 주요내용

마르코폴로프로그램은 시기별로 1단계 및 2단계로 구분되어 진행되었으며, 1단계 사업은 2003년부터 2006년까지 시행되었다.[89] 동 1단계 프로그램은 1997년부터 2001년까지 실시된 PACT(Pilot Actions for Combined Transport)의 연장선에 있는 것으로 철도, 육로, 내륙수로, 연안운송에서 시장 중심적 혁신프로젝트를 개발 수행하는 사업을 중심으로 지원하는 프로그램으로 동 프로그램을 통해 1단계, 4년간 지원된 예산은 총100.5백만 유로였다.[90]

마르코폴로 지원사업은 3가지 주요 지원 사업을 통해 진행된다.[91]

첫째 , “Modal Shift Action” 사업은 도로운송에서 철로, 연근해운송, 내륙수로 및 운송모드 간 결합형태의 운송시스템으로 즉각적인 직접적인 전환을 통하여 그 효과를 끌어내는 사업이다.[92]

두 번째는 “Catalyst Action” 사업은 유럽연합 회원국 사이의 구조적인 시장장벽의 극복을 목표로 하는 사업으로, 도로를 통해 운송하는

88) Marco Polo Ⅱ(EU), Regulation No 1692/2006 제1조(subject matter)
89) 민연주 외 3인, 물류분야 온실가스 배출권거래제 대응방안 연구용역 최종보고서, 43면 이하, 교통안전공단, 2014. 12.
90) 민연주 외 3인, 앞의 보고서, 43면 이하.
91) 전형진외 3인, “저탄소 녹색성장을 위한 국가수송체계 개편방안 연구”, 85면 이하, 한국해양수산개발원(2010.12)
92) 전형진외 3인, 앞의 보고서

화물을, 철도, 연근해운송, 내륙수로 및 운송모드 결합 운송시스템 등을 통해 운송함으로 운송 경쟁력을 향상시키는 사업이다.[93] 셋째로는 Common Learning Action은 화물운송체인에 있어 작업방식 작업절차 등의 최적화를 위해 협력하는 사업을 말한다.[94]

2. 마르코폴로 프로그램(Ⅱ)의 주요내용

2단계 마르코폴로 프로그램은 기존 마르코폴로 1단계 프로그램의 3가지 지원사업에서 2가지 사업을 신규 추가하여 5가지 지원사업으로 진행되었다.[95] 동 프로그램은 2007년부터 2013년까지 화물교통에 있어 친환경 수단이용 활성화를 꽤하기 위하여 도입되었다. 1단계에 비하여 추가된 사업으로는 “Motorways of the Sea Action”과 “Traffic Avoidance Actions”를 들 수 있다.[96] 동 프로그램을 통하여 전체기간(2007년~2013년) 동안 약 4억5,000만 유로였다.[97]

본 프로그램에 따른 자금지원을 받을 수 있는 대책은 다음과 같다.[98]

93) 전형진외 3인, 앞의 보고서
94) 전형진외 3인, 앞의 보고서
95) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조
96) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조
97) 민연주 외 3인, 앞의 보고서, 44면 이하.
98) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조

<표> 마르코폴로(II) 지원사업의 특징[99)]

구분	지원내용
Catalyst	○ 지원기간 : 최대 60개월 ○ 지원금액 : 총 사업비의 최대 35% - 지원 기준 : 최소 200만 유로
Motorways of the Sea	○ 지원기간 : 최대 60개월 ○ 지원금액 : 총 사업비의 최대 35% - 지원 기준 : 최소 250만 유로(최소 12억 5천만 톤/㎞)
Modal Shift	○ 지원기간 : 최대 36개월 ○ 지원금액 : 총 사업비의 최대 35% - 지원 기준 : 최소 50만 유로(최소 2억 5천만 톤/㎞)
Traffic Avoidance	○ 지원기간 : 최대 60개월 ○ 지원금액 : 총 사업비의 최대 35% - 지원 기준 : 최소 100만 유로(최소 5억만 톤/㎞ 또는 2,500만 vehicle-㎞)
Common Learning	○ 지원기간 : 최대 24개월 ○ 지원금액 : 총 사업비의 최대 50% - 지원 기준 : 최소 25만 유로

출처: The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006; 전형진 외3인, 89면

(1) 마르코폴로 프로그램(Ⅱ) 상 주요 대책

"대책(action)"이란 도로 화물 운송 시스템의 체증 완화 및/또는 회원국 또는 참여국 내 운송 시스템의 환경 성능 개선에 기여하는 주체가 시행하는 프로젝트를 말한다.[100)] 촉매 대책, 방식 전환 대책, 공통 학습 대책이 몇 가지 공조 프로젝트를 구성할 수도 있다.

"촉매 대책(catalyst action)"이란 보조 인프라의 변경 또는 신설을 포함하여 시장의 효율적 기능, 단거리 해상 운송, 철도 또는 내륙 수로 운송의 경쟁력 및/또는 이들 운송 방식을 이용하는 운송망의 효율성을 저해하는 EC 화물운송시장의 중대한 구조적 장애물을 극복하기 위한

99) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006; 전형진 외3인, 앞의 보고서, 89면

100) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제2조 (a)

혁신적 대책을 말한다. 여기서, 구조적 장애물이란 화물운송망의 순기능을 가로막는, 규제 밖의 사실적, 비일시적 요소 일체를 말한다.[101)]

"바다의 도로 대책(Motorways of the Sea action)"이란 화물 운송을 도로 중심에서 단거리 해상 운송 또는 단거리 해상 운송과 기타 운송 방식(도로 운송을 최소화한 것)의 조합으로 직접 전환하게 하는 혁신적 대책을 말한다.[102)] 예로는 내륙지역 화물 운송과 통합 택배 서비스를 위한 고도의 친환경 운송 방식(내륙 수로, 철도 등)을 비롯해 높은 빈도로 초대형 화물을 운송하는 복합 해상 운송 서비스의 시행에 필요한 보조 인프라의 개조 또는 신설 등이 있다.

"방식 전환 대책(modal shift action)"이란 촉매 대책 없이 화물 운송을 도로 중심에서 단거리 해상 운송, 철도, 단거리 해상 운송 또는 기타 운송 방식(도로 운송을 최소화한 것)의 조합으로 직접적으로 측정 가능하고 지속 가능하게 즉시 전환하게 하는 대책 일체를 말한다.[103)] 여기에는 적절하다면 기존 서비스의 개발로써 방식의 전환을 실현하는 대책도 포함된다. 집행위원회는 보조 인프라 프로젝트를 지원하는 방안을 검토한다.

"교통 회피 대책(traffic avoidance action)"이란 운송을 생산 물류에 통합하여 산출량이나 인력에 부정적 영향을 주지 않고 도로의 화물 운송 분담 비중을 크게 낮추는 혁신적 대책을 말한다. 여기에는 보조 인프라와 장비의 개조 또는 신설이 포함될 수 있다.[104)]

"공통 학습 대책(common learning action)"이란 물류 요건을 감안하고 협조관계를 개선하여 화물 운송망의 운영 방식과 절차를 전략적으로 최적화하는 대책을 말한다.[105)]

---

101) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조 (b)
102) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조 (c)
103) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조 (d)
104) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조 (e)
105) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조 (f)

(2) 선정 후 지속적인 평가

집행위원회는 위원회에 프로그램의 재정 집행에 관하여 연 2회 이상 보고를 하고 본 프로그램에 따라 자금 지원을 받는 모든 대책의 현황을 보고해야 하며, 집행위원회는 프로그램을 중간 및 최종 평가하여 EC의 운송 정책 목표에 대한 기여도와 할당액의 효과적 사용 여부를 판단한다.[106)]

(3) 부정수급 방지

지원 대상 프로그램의 면밀한 감독을 통해 부정수금을 방지해야 하며 이는 EU의 재정적 자원의 보호에도 중요하다. 집행위원회는 본 규정에 따라 자금 지원을 받는 대책이 시행될 때 EC 재정 이익의 보호에 관한 1995년 12월 18일자 이사회 규정(EC, Euratom) 제2988/95호(9), 사기 및 기타 부정행위로부터 EC의 재정 이익을 보호하기 위해 집행위원회가 실시하는 현장 점검 및 검사에 관한 1996년 11월 11일자 이사회 규정(Euratom, EC) 제2185/96호(10), 유럽 사기단속청(OLFA)이 시행하는 조사에 관한 1999년 5월 25일자 유럽의회/이사회 규정(EC) 제1073/1999호(11)에 따라 사기, 부패, 기타 불법 행위에 대한 예방 조치, 효과적인 점검과 부당 지급된 금액의 환수, 부정행위 적발 시 죄에 비례하는 유효한 벌금으로써 EC의 재정 이익을 보호해야 한다.[107)]

본 규정에 의거 자금 지원을 받는 대책의 경우, 규정(EC, Euratom) 제2988/95호 1조에 명시된 부정행위는 EC 법 규정의 위반 또는 경제주체의 작위 또는 부작위로 인한 계약상 의무의 위반으로서 부당한 지출로 유럽연합의 일반 예산 또는 유럽연합이 관리하는 예산을 낭비하는 효과가 있는 것을 말한다.[108)]

---

106) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제14조(Evaluation)

107) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제13조(Protection of the European Communities' financial interests)

108) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제13조(Protection

본 규정에 따라 참여 3국을 대상으로 한 계약과 협정에는 집행위원회 또는 집행위원회가 인가한 대표자가 감독하고 재정을 관리하며, 필요 시 감사원(Court of Auditors)이 현장 감사를 한다는 규정이 있어야 한다.[109)]

(4) **국가보조금**

어떤 대책이 본 프로그램에 따라 EC 재정지원을 받더라도 전국, 지역 또는 지방 단위의 국가 보조금(state aid)을 받을 수 있다.[110)] 단 그 보조금이 조약에 명시된 국가 보조금 협약과 양립가능하고 동 법 부속서 I에 명시된 유형별 대책의 누적 한도를 벗어나지 않을 때에 한한다.[111)] 보조 인프라와 관련하여 국가 보조금 및 EC 재정지원 형태로 수령하는 총 보조금은 대상 비용의 50%를 초과하지 아니한다.[112)]

4. 마르코폴로 프로그램 성과

친환경적인 수단을 이용한 화물 수송은 마르코폴로 프로그램을 통해 재정지원이 가능하며, 기업이 지원금을 받기 위해서는 ① 육로에서 철도나 해상운송으로의 모달 쉬프트, ② 모달 쉬프트를 촉진시키는 촉매활동, ③ 교통발생저감 활동 등의 노력을 하여야 한다.[113)]

---

of the European Communities' financial interests)

109) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제13조(Protection of the European Communities' financial interests)

110) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제7조(Protection of the European Communities' financial interests)

111) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제7조(Protection of the European Communities' financial interests)

112) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제7조(Protection of the European Communities' financial interests)

113) 선진국가의 녹색물류 추진 사례에서 본 시사점, 환경물류연구회(2015. 3. 21), http://www.ec-logistics.com/bbs/view.php?id=news&page=1&sn1=&divpage=1&sn=off&ss=on&sc=on&select_arrange=hit&desc=asc&no=958&PHPSESSID=009585782cd6c44db69ffa51b9842b4b(최종검색일: 2016. 8. 1)

동 프로그램을 통해 이미 500개 이상의 회사에서 성공적인 프로젝트를 수행했으며, 1차 기간인 2003-2006년 동안 150만 톤의 이산화탄소 절감이 가능했고 2007-2011년 동안 286만 톤의 이산화탄소 배출감소가 이루어졌다.[114)]

EU의 마르코폴로 프로그램은 '친환경적 복합연계 물류수송체계'로 요약될 수 있을 것이다. 이는 화물수송체계의 전환이 있는 것을 의미하며, 종래의 육로 중심에서 해운, 철도 및 내륙수운으로의 전환을 모색키 위해 고안된 재정지원 프로그램이다. EU에서는 육로중심의 운송체계에 따른 대기오염 심화 및 교통현장 등에 대한 반성 및 개선의지가 담겨 있다.

친환경적 복합연계 물류수송체계로 설명될 수 있는 마르코폴로 프로그램의 시사점은 ⑴ 물류수송에 있어서 도로운송이 수용할 수 있는 한계 및 관련 부작용을 극복키 위해 친환경 수단으로 전환 및 친환경 수단과 연계수송 프로그램을 고안하기 위해 노력하고 있으며 ⑵ 국가주도의 강제적 수단전환보다는 기업 및 민간의 창의적인 제안에 대해 지원하는 방식을 취하고 있다는 점이 있으나, 지리적 특성과 개별 화물의 고유특성에 부합하는 복합적 연계 수송체계의 정비 등에 대한 종합적이고 면밀한 검토가 선행되어야 할 것이다.[115)]

제 3 절 미국의 관련 정책 및 사례

Ⅰ. 미국 녹색 물류의 개관

미국은 최상위 규모의 수출입국으로 국가간 물류의 이동이 많으며, 국내적으로도 광대한 국토로 인해 물류의 이동 폭이 상당한 편이다.

114) 환경물류연구회 앞의 홈페이지.

115) 고용석, 유럽의 신동방견문록, 마르코폴로 프로그램, 4면, 국토정책브리프 177호 (2008. 5. 6)

C.H Robinson(전세계 5위 규모 물류회사)을 포함 다수의 미국계 물류회사와 DHL(독일계 물류회사, 세계1위 규모) 등 세계 유수의 글로벌 물류회사의 주력 사업 국가이기도 하다. 물류산업에 있어 온실가스 감축 방법은 다양하며, 미국은 국내 운송에 있어 육상운송의 비율을 줄이고 철로 및 수로 운송의 비용을 증가시키는 것을 목표로 하고 있으며, 고속철도사업 추진 및 철도의 개량 등을 통해 온실가스 감축을 유도하고 있다.[116] 또한 미국 환경보호청(Environmental Protection Agency)은 화물업계와 2004년 2월 공동협력 체계인 스마트웨이프로그램(Smartway Program)을 마련하여, 온실가스를 포함 대기오염물질 배출 억제, 에너지 효율 향상, 에너지 안전 제고 등을 꾀하고 있다.

20세기 부근에 철도운행이 장기적으로 감소한바 있는데, 이는 정부가 관리 및 유지하고 있는 수상로, 트럭, 주간 고속도로(interstate highways), 해상운송에 의한 교통 의존도가 상승했기 때문이다.[117]

미국화물철도는 노선, 철도인프라, 철도화물운송 생산성, 철도 화물수송량측면에서 세계 최고 수준이며, 정부와 민간의 균형적인 활동을 통해 철도 부분의 경쟁력을 유지하고 있으며, 이를 통해 주요국 중 세계최저수준의 화물운임요율을 유지하고 있다.[118]

전국을 사업권역으로 하는 암트랙(연방여객철도공사, Amtrak)과 지하철 사업자(14개), 통근철도 사업자(19개), 경량철도 사업자(25개)에 의해 여객수송서비스를 제공되고 있으며, 화물철도의 경우 1급 화물철도회사(8개) 및 화물철도사업자(570여개)가 서비스를 제공하고 있으며 화물수송 분담률 중 42%이상을 차지하고 있다.[119]

---

116) 전형진외 3인, “저탄소 녹색성장을 위한 국가수송체계 개편방안 연구”, 92면, 한국해양수산개발원(2010.12)

117) Robert E. Gallamore and John R. Meyer, American Railroads, p.343이하, Harvard University Press(2014), 미국 철도 운영 관련 경제적 분석 연구는, Scott M. Dennis & Wayne K. Talley, Railroad Economics, Elsevier, 2007

118) 전형진외 3인, “저탄소 녹색성장을 위한 국가수송체계 개편방안 연구”, 91면 이하, 한국해양수산개발원(2010.12)

트럭과 비교시 철도는 4배 이상의 에너지 효율성을 가지고 있으며, 종래 트럭으로 운송되는 화물(장거리 화물의 경우)의 10%를 철도를 이용, 대체 운송할 시 1년에 10만 갤런의 절약이 가능하다.[120)]

Ⅱ. 스마트웨이 프로그램의 주요내용

1990년에서 2013년 사이 미국의 미국 교통물류분야 총 온실가스 배출은 50%가량 증가하였다.[121)] 2012년의 경우, 매일 5,400만톤 이상의 상품이 매일 이동하고 있으며 480억 달러에 상응하는 정도의 규모이다.[122)] 또한 국제화 및 국제상사거래의 증가는 미국에서의 물류시장의 증가와도 연결되며 이와 같이 확대된 물류시장에 있어 수송부분에서 온실가스 경감은 중요한 일이다. 세계의 석유 생산 절반이상이 트럭, 선박, 항공기 등을 통한 수송부분에 사용된다는 것은 주지해야 할 사실이다.[123)]

EPA의 스마트웨이 프로그램은 통합관리 시스템으로 화물운송에 있어 배출 및 연료공급망에 있어 사용정보를 공유할 수 있는 시스템이다.[124)] 또한 동 프로그램은 운송 효율성 및 비용개선 등의 운영 전략을 도울 수 있도록 고안되고 있다.

스마트웨이프로그램은 강제적인 프로그램이 아니라 자발적인 참여를 유도하는 프로그램으로 그 법적 근거는「Clean Air Act(CAA) Amendment」,「Pollution Prevention Act(PPA)」,「National Environmental Policy Act(NEPA)」에서 찾을 수 있다.[125)]

---

119) 전형진외, 앞의 보고서
120) 전형진외, 앞의 보고서
121) Smartway Vision 2020, p.2, EPA자료집
122) 앞의 EPA자료집, p.2
123) 앞의 EPA자료집, p.2
124) 앞의 EPA자료집, p.2
125)「Clean Air Act(CAA) Amendment, 42 U.S.C. 7401 et seq - Section 102, 103, 104, 108」,「Pollution Prevention Act(PPA), 42 U.S.C. 13101 et seq. - Sections 6602, 6603, 6605, 6605」,「National Environmental Policy Act(NEPA), 42 U.S.C. 4321 et seq. -

스마트웨이 프로그램은 온실가스 배출 경감과 민간회사 공급체계에 있어 화물수송이 야기할 수 있는 대기오염을 경감키 위해 시작된 프로그램으로 공급체계에 있어 효율성을 제고하고, 효율적인 연료사용 기술을 접목하여 연료 및 비용 절감을 통해 환경에 미치는 악영향을 감소시킨다는 취지이다.[126)]

미국의 물류체계의 발전은 기본적으로 민간주도형이나, 그 개발은 개별 주정부 및 연방정부가 가이드라인을 설정하고, 이를 통해 추진하고 있다. 연방정부의 주요 프로그램으로는 미국환경보호국(EPA) "Smartway Transport Partnership"을 들 수 있으며, 이를 통해 미국은 상당수준의 연료 절약을 목표로 하고 있으며, 대기오염물질 배출 감소를 통한 대기 환경 개선을 추구하고 있다.[127)] 동 프로그램은 2004년 2월에 출범, 주요 화물운수업체, 물류기업, 트럭회사, 철도, 교역관련 전문협회 등 900여개의 회원 업체로 구성되어 있다.[128)]

2004년 미국 환경보호청(EPA)은 물류운송체계에서 효율성, 저탄소 온실가스 및 다른 유해가스를 감소키 위해 스마트웨이 프로그램을 시작하였으며 많은 환경보호청 및 유관 협력사는 이러한 화물분야에 있어 지속적 발전을 위해 많은 노력을 경주하고 있다.[129)] EPA는 기술적 지원과 환경과 에너지 개선을 위한 투자를 위한 금융적 지원을 하고 있으며 물류공급망에서 배출감소 및 비용절감을 수량화하기 위한 도구를 만들어가는 역할을 하고 있다.

Section 102」; 「Grand Canyon Protection Act(GCPA), 15 U.S.C. 2901 - Section 1103」; 「Federal Technology Transfer Act(FTTA), 15 U.S.C. - Section 3701a」; 「CWA, 33 U.S.C. 1251 et seq. - Section 104」; 「SWDA, 42 U.S.C. 6901 et seq. -Section 8001」; 「EPA, 42 U.S.C. 16104 et seq.」에서 찾을 수 있다.

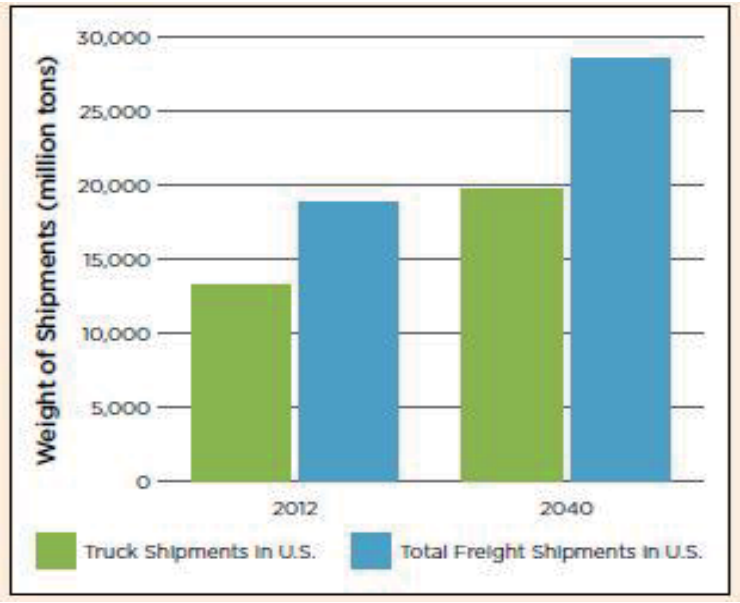
126) https://www3.epa.gov/smartway/about/(최종검색일: 2016. 8. 1)

127) 환경부, "저탄소 녹색성장을 유도하는 교통물류체계 구축방안", 30면 이하, 2009. 12

128) 환경부 앞의 자료집, 같은 면

129) 앞의 EPA자료집, p.1

<표> 2012년 및 2040년 미국내 트럭화물 및 운송화물 총량 예상치[130)]



출처: EPA, Smartway Vision 2020, p.3

제 4 절 외국 법제 및 정책 분석을 통한 시사점

Ⅰ. 저탄소배출지역 지정제도 도입방안

제2절에서 영국 런던시의 대기오염방지를 위한 노력의 일환으로 시행되고 있는 저탄소배출지역제도를 검토하였다. 다양한 차종이 동 제도의 적용을 받으나 실질적으로 직접적인 영향을 가장 크게 받는 차량의 유형은 트럭 등 물류서비스에 투자되는 차량이라고 볼 수 있고, 녹색물류 실천에 있어 저탄소배출지역제도는 그 중요한 의의가 있다고 할 수 있다.

영국 런던에서는 도시내 대기오염을 해결하기 위한 방법으로 지원정책이 아닌 규제정책을 사용하였다. 동 제도를 통해 그레이터 런던

130) 앞의 EPA자료집, p.3

(Greater London, 런던 및 주변지역 포함)에서는 일정규모 이상의 오염물질 배출차량의 진입을 금지하고 있으며, 동 제도를 통해 2025년까지 런던의 온실가스 배출량을 60%까지 줄여 청정공기를 제공하는 것을 목표로 하고 있다.[131] 동 규제정책은 대도시인 런던의 공기정화에 기여를 하고 있다.

우리나라에서는 녹색물류정책과 관련하여서는 규제정책보다는 지원정책이 일반적이다. 규제정책으로 저탄소배출지역제도의 검토가치가 있다. 대도시 지역 통과 화물차량의 규제는, 물류산업에 있어 비효율성 및 추가 비용을 가져올 수 있다. 하지만 이는 도심지에 집중될 수 있는 지구온난화현상 및 대기질 개선에 긍정적 영향을 줄 수 있을 것이다.

한국의 실정에서 대도시 도심속에 진입하는 물류트럭의 형태를 제한하고, 위반(진입)은 허용하나 강제적으로 일정한 벌금을 부과하는 식으로 우회적으로 허용하는 것은 법제가 쉽지 않을 수 있으나, 도심의 대기오염 해결을 위한 강력한 수단으로 런던과 같은 적극적인 형태의 규제가 가져올 수 있는 긍정적인 영향은 고려할 만하다.

한국에서도 저탄소배출지역에 관한 논의가 있다. 환경부에서는 1기와 2기 수도권대기환경개선 대책을 통해 미세먼지를 감축시킬 계획을 소개한 바 있다. 2024년까지 수도권에 인구의 집중과, 자동차 및 에너지 사용의 집중으로 사회적 비용이 12조3,000억원에 달할 것으로 추산하 바 있으며, 이에 수도권대기환경개선 대책 치진을 통해 PM10은 30 마이크로그램, PM2.5는 20마이크로그램, 오존은 60ppb, 질소산화물 21ppb로 낮추는 것을 목표로 하고 있다.[132] 서울시의 경우도 2012년-2015년 사이에는 미세먼지 농도 개선이 답보상태를 보이고 있어 2018년까지 초미세먼지를 저감을 위한 대책 추진 예정에 있다고 밝힌

131) Transport for London, Low Emission Zone, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone(최종검색: 2016. 8. 1)

132) 조대인, 미세먼지 감축 “정부 정책+시민 참여 필수), 투데이 에너지(2016. 9 8)

바 있다.[133] 다소 정책적 관심이 미세먼지에 초점을 맞추어 있으나, 차량, 특히 대형 트럭에서 발생하는 온실가스는 지구온난화 등 기후변화를 유발한다는 점에서 외국의 저탄소배출지역의 운영 및 관련법제는 검토할 가치가 있다.

또한「런던광역시저배출지역 유료화 명령」은 유료화 구역 내 도로의 지정, 대상차량, 배출기준, 요금의 부과 및 납부방법, 납부 일자에 따른 차등 요금 적용 및 위반차량에 대한 차량 구속 및 과태료부과 등 동제도 시행을 위한 구체적인 기준을 제공하고 있다는 점에서 참고할 가치가 있다.

Ⅱ. 지속가능한 물류수송 구체화 방안

EU의 마르코폴로 프로그램은 '친환경적 복합연계 물류수송체계'로 요약될 수 있을 것이다. 이는 화물수송체계의 전환이 있는 것을 의미하며, 종래의 육로 중심에서 해운, 철도 및 내륙수운으로의 전환을 모색키 위해 고안된 재정지원 프로그램이다. EU는 육로중심의 운송체계에 따른 대기오염 심화 등에 대한 반성 및 개선의지를 가지고 있다.

마르코폴로 프로그램은 상업적인 교통, 물류 시장에 재정지원을 하는 사업으로 전통적인 도로 위주의 교통 및 물류 서비스를 탈피, 새로운 형태의 물류 및 교통 서비스 제공을 통해 동 분야에 소비되는 사회적 비용을 절감하는 것을 목표로 하고 있다.[134]

어떠한 형태로든 교통·물류분야에서의 온실가스 배출은 기후변화 등 환경적 영향을 주고 있고, 친환경적 교통·물류정책 전환에 대한 전 지구적 요구 및 이에 대해 철저한 대비책 마련이 필요하다.

친환경적 복합연계 물류수송체계로 설명될 수 있는 마르코폴로 프

133) 조대인 앞의 기사.

134) 전형진외 3인, "저탄소 녹색성장을 위한 국가수송체계 개편방안 연구", 85면 이하, 한국해양수산개발원(2010.12)

로그램의 시사점은 ⑴ 물류수송에 있어서 도로운송이 수용할 수 있는 한계 및 관련 부작용을 극복키 위해 친환경 수단으로 전환 및 친환경 수단과 연계수송 프로그램을 고안을 위한 노력을 들 수 있으며 ⑵ 국가 주도의 강제적 수단전환보다는 기업 및 민간의 창의적인 제안에 대해 지원하는 방식을 취하고 있다는 점이 있으나, 지리적 특성과 개별 화물의 고유특성에 부합하는 복합적 연계 수송체계의 정비 등에 대한 종합적이고 면밀한 검토가 선행되어야 할 것이다.[135)]

전환교통(Modalshift, 모달쉬프트)이란 "기존에 도로로 운송되던 화물을 철도 또는 연안해운으로 운송수단을 전환하거나, 신규로 철도 또는 연안해운으로 화물을 운송하는 것을" 의미한다.[136)]

철도와 해운이용 등은 저탄소 운송수단으로서 친환경적이기에 녹색물류실천을 위한 중요한 수단이 될 수 있다. 철도운송은 다량의 화물을 교통정체 없이 일괄적으로 예정된 시간에 운송할 수 있으며, 에너지 효율이 뛰어나기에 경제성적인 면에서도 우수하다고 볼 수 있으며, 화물트럭과 비교하면 거리 및 화물당 이산화탄소 배출량이 적다.[137)]

일본의 경우 '그린물류파트너십회의'의 지침에 따라 화주와 물류기업간의 협력을 통해, 종래 트럭중심의 운송수단을 철도・선박의 형태로 변환시키는 모달시프트를 추진하였으며, 화물선과 트럭 사이의 화물이동을 용이하게 할 수 있는 시스템 구축을 통해 모달시프트 추진을 원활히 진행되게 했다.[138)]

「전환교통 협약에 관한 규정」은 해양수산부고시로, 「지속가능교통물류발전법」 제21조 및 동 법 시행령 제21조부터 제24조에 의거 "친환

135) 고용석, 유럽의 신동방견문록, 마르코폴로 프로그램, 4면, 국토정책브리프 177호 (2008. 5. 6)

136) 「전환교통 협약에 관한 규정」제2조 제1호

137) 이명호・구지현, "그린경영의 사례연구: 물류기업을 중심으로", 75면, 글로벌경영연구. 제24권 제2호(2012.8)

138) 이명호, 구지현, 앞의 보고서, 75면.

경교통수단으로의 운송전환을 촉진하기 위하여 전환교통 협약의 체결, 보조금의 지원기준 및 절차 등에 대한 세부기준을 규정함을 목적”으로 하고 있다(「전환교통 협약에 관한 규정」 제1조).

동 규정 제2절 협약사업자 선정절차에서는 협약사업 공고, 사업계획서 제출, 사실 확인, 심사평가단, 협약사업자의 결정, 협약의 체결 및 변경에 관해 규정하고 있다. 제3절은 보조금 지급기준과 관련한 규정을 담고 있으며, 세부적으로는 보조금 지급물량, 보조금 지급물량의 조정, 보조금총액, 보조금 지급시기 및 방법에 관한 내용을 담고 있다.

또한 해외의 전환교통(모달쉬프트) 사례 검토를 통해 이미 법제화되어 있는 영역에서의 실질적 이행을 위한 방법론적인 검토가 가능할 것이다. 「지속가능교통물류발전법」 제21조(전환교통지원) 및 제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원)에서는 녹색물류실천을 위한 국가 및 지방자치단체가 전부 또는 일부의 비용 지원이 가능하게 규정하고 있다. 전환교통은 지형적인 이유(좁은 국토와 인구밀집, 내수면로 부족)와 화물운송업자 등 관련자의 이해관계로 인해 전환교통 정책의 촉진이 쉽지 않은 부분이 있으나, 제한적이지만 가능한 범위 안에서 녹색물류 실천을 위한 방안으로 확대를 검토할 필요가 있다.

EU마르코폴로프로그램(II) 제5조에서 규정하고 있는 5가지 대책(action) 중 전환교통촉진 방식(Modal Shift Action)은 우리법제(「지속가능교통물류발전법」 제21조(전환교통지원)에서 채택하고 있다. 동 EU규정이 설명하고 있는 나머지 방식들(Catalyst Action, Common Learning Action, Motorways of the Sea Action, traffic Avoidance Actions)[139)]) 우리법상의 ‘지속가능교통물류’의 의미를 구체화시키는데 참고 모델이 될 수 있을 것이다.

139) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조

또한 동제도 시행에 필요한 선정후 지속적평가(마르코폴로프로그램(II) 제14조), 지원 대상 프로그램의 면밀한 감독을 통해 부정수급을 방지하기 위한 부정수급방지조항(제13조)도 검토가치가 있다.

제4장 결 론

우리나라는 세계 9위의 온실가스배출국으로서, 한국에서도 지구온난화문제에 적극 대응하기 위하여 다양한 시도들이 진행되고 있으며, 물류교통분야는 온실가스 배출에 큰 영향을 주고 있는 부분이기도 하다.

지구온난화 및 대기오염에 큰 영향을 주고 있는 주요한 요인 중의 하나는 화물자동차 등 물류산업에 이용되는 운송수단이다. 따라서 화물자동차를 포함 물류분야에 사용되는 운송수단의 기술개발, 배출규제분야에 관한 정책·법제(「물류정책기본법」, 「지속가능한 교통물류 발전법」 등) 연구는 지속가능한 친환경물류체계 발전을 위해 중요하다.

인증우수물류기업 및 우수녹색물류실천기업에 대한 지원 등 녹색물류분야의 주요 규정은 "지원"관련 법제가 일반적이다. 탈규제화시대에 있어 규제의 대상과 범위를 줄여나가는 것이 현정부의 트렌드이기는 하나, 물류분야에 있어 탄소배출 감축을 위해서는 규제정책도 일부 필요하다고 본다.

현행 「물류정책기본법」에서는 저탄소배출지역제도가 존재하지 않는다. 하지만 대도시, 인구가 밀집되어 있는 공간일수록 온난화가 심하게 진행될 수 있고, 대기 오염 정도가 심각할 수 있다. 본문에서는 영국 런던시의 「저탄소배출지역제도」를 검토를 통하여, 이와 같이 대도시지역에서 대기오염해결을 위한 노력들을 살펴보았다.

영국 런던에서는 도시내 대기오염을 해결하기 위한 방법으로 지원정책이 아닌 규제정책을 사용하였다. 동 제도를 통해 그레이터 런던(Greater London, 런던 및 주변지역 포함)에서의 일정규모 이상의 오염물질 배출차량의 진입을 금지하고 있으며, 동 제도를 통해 2025년까

지 런던의 온실가스 배출량을 60%까지 줄여 청정공기를 제공하는 것을 목표로 하고 있으며, 동 규제정책은 대도시인 런던의 공기정화에 많은 기여를 하고 있다.[140)]

우리나라에서는 녹색물류정책과 관련하여서는 규제정책보다는 지원정책이 일반적이다. 규제정책으로 저탄소배출지역제도의 검토가치가 있다. 대도시 지역 통과 화물차량의 규제는, 물류산업에 있어 비효율성 및 추가 비용을 가져올 수 있다. 하지만 이는 도심지에 집중될 수 있는 지구온난화현상 및 대기질 개선에 긍정적 영향을 줄 수 있을 것이다.

대한민국의 수도인 서울에는 영국 런던과 같은 저탄소배출구역에 관한 조례 등 규제가 존재하지 않으나 저탄소지역에 관한 논의는 진행중이다. 서울시「서울특별시 기후변화 대응에 관한 조례」등 기후변화 대응 관련 조례는 있으나 저탄소배출지역제도 관련 조례는 부재인 상태이다. 한편, 현재 서울시는 2016년 4월 서울 종로구 한양도성 내부 16.7km를「지속가능교통물류발전법」제41조(특별대책지역 지정)에 의거 국토교통부에 승인 신청을 한 상태이다.[141)]

환경부에서는 1기와 2기 수도권대기환경개선 대책을 통해 미세먼지를 감축시킬 계획을 소개한 바 있다. 2024년까지 수도권에 인구의 집중과, 자동차 및 에너지 사용의 집중으로 사회적 비용이 12조3,000억원에 달할 것으로 추산하 바 있으며, 이에 수도권대기환경개선 대책 치진을 통해 PM10은 30 마이크로그램, PM2.5는 20마이크로그램, 오존은 60ppb, 질소산화물 21ppb로 낮추는 것을 목표로 하고 있으며, 국토교통부에서도 녹색교통촉진지구 지정을 통해 4대문 내 자동차 진입을 어렵게 한다는 계획이다.[142)] 서울시의 경우도 2012년-2015년 사이에는 미세먼지 농도 개선이 답보상태를 보이고 있어 2018년까지

140) Transport for London, Low Emission Zone, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone(최종검색: 2016. 8. 1)

141) 문제원, 서울시, 전국 최초로 '녹색교통진흥지역' 신청, 야경e(2016. 4. 29)

142) 조대인, 미세먼지 감축 “정부 정책+시민 참여 필수), 투데이 에너지(2016. 9 8)

초미세먼지를 저감을 위한 대책 추진 예정에 있다고 밝힌바 있다.[143] 다소 정책적 관심이 미세먼지에 초점을 맞추어 있으나, 차량, 특히 대형 트럭에서 발생하는 온실가스는 지구온난화 등 기후변화를 유발한다는 점에서 대형 물류차량에서 발생되는 이산화탄소저감의 노력을 살펴보는 차원에서 성공적으로 이행이 되고 있는 외국의 저탄소배출지역의 운영 및 관련법제는 검토할 가치가 있다.

「런던광역시저배출지역 유료화 명령」은 유료화 구역 내 도로의 지정, 대상차량, 배출기준, 요금의 부과 및 납부방법, 납부 일자에 따른 차등 요금 적용 및 위반차량에 대한 차량 구속 및 과태료부과 등 동 제도 시행을 위한 구체적인 기준을 제공하고 있다는 점에서 참고할 가치가 있다.

또한 해외의 전환교통(모달쉬프트) 사례 검토를 통해 이미 법제화되어 있는 영역에서의 실질적 이행을 위한 방법론적인 검토가 가능할 것이다. 「지속가능교통물류발전법」 제21조(전환교통지원) 및 제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원)에서는 녹색물류실천을 위한 국가 및 지방자치단체가 전부 또는 일부의 비용 지원이 가능하게 규정하고 있다. 전환교통은 지형적인 이유(좁은 국토와 인구밀집, 내수면로 부족)와 화물운송업자 등 관련자의 이해관계로 인해 전환교통 정책의 촉진이 쉽지 않은 부분이 있으나, 제한적이지만 가능한 범위 안에서 녹색물류 실천을 위한 노력이 필요하다고 본다.

EU마르코폴로프로그램(II) 제5조에서 규정하고 있는 5가지 대책(action) 중 전환교통촉진 방식(Modal Shift Action)은 우리법제(「지속가능교통물류발전법」 제21조(전환교통지원)가 채택하고 있다. 동 EU규정이 설명하고 있는 나머지 방식들(Catalyst Action, Common Learning Action, Motorways of the Sea Action, traffic Avoidance Actions)[144]) 우

143) 조대인 앞의 기사.

144) The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006, 제5조

리법상의 '지속가능교통물류'의 의미를 구체화시키는데 참고 모델이 될 수 있을 것이다.

또한 동제도 시행에 필요한 선정후 지속적평가(마르코폴로프로그램(II) 제14조), 지원 대상 프로그램의 면밀한 감독을 통해 부정수급을 방지하기 위한 부정수급방지조항(제13조)도 검토가치가 있다.

그밖에 화석연료에 대한 보조금 축소 및 폐지는 주요 선진국에서도 논의가 진행중이며 지난 2016.5.26.-27. 양일간 일본 미에현 이세시마에서 진행된 미국, 독일, 프랑스, 영국, 이탈리아, 일본, 캐나다가 참석하는 G7 정상회담에서도 석유, 석탄 및 천연가스와 같은 화석연료에 부여되는 보조금을 2025년까지 폐지에 합의 한바가 있다.[145] 석유, 석탄 및 천연가스 등의 화석연료의 사용으로 인한 온실가스배출과 이것이 기후변화에 미치는 부정적인 영향은 분명하다. 특히, 현행 교통물류에 있어서는 석유에너지 사용을 통한 육로수송은 가장 중요한 수단이다. 동 분야 유가 보조금 축소는 교통물류 분야에서 다른 수단의 사용으로 유도할 수 있는 유인이 될 수 있다. 하지만 관련업체 종사자들의 이해관계 등 현실적 고려 이유로 유가보조금 축소가 쉽지는 않은 실정이다. 다만 장기적인 관점에서 동 분야의 외국의 접근을 검토해볼 가치는 있을 것이다.

동 보고서를 통해 검토한 주요국의 녹색물류 분야의 정책, 법제 및 사례분석은, 현행 관련 법제 정비 및 개선 방안에 중요한 참고모델을 제공할 수 있다는 점에서 그 연구의 가치를 찾을 수 있을 것이다. 또한 동보고서의 부록에서는 「런던광역시 저배출 지구 유로화 명령 2006」 및 「마르코폴로 프로그램 II」 전문 번역 후 부록에 소개하여 관련분야 연구자 및 실무자가 활용할 수 있도록 제공하였다.

---

145) G7 정삼회담에 따른 에너지 부문 이슈 정리, http://www.energy.or.kr/web/kem_home_new/energy_issue/mail_vol42/pdf/issue_133_03.pdf (최종검색일2016.8.1.)

참 고 문 헌

□ 국내문헌

김　린, 물류정책기본법 제정사, 법학연구, 제123면, 인하대학교 법학연구소 (2014)

김승섭, "'모달시프트 사업'의 현황과 문제점", 해양한국, 2016.8.4.

강성만, "국내 물류기업의 녹색물류활성화 방안을 위한 선진 해외기업 사례연구", 「유통경영학회지」, 제14권, 제1호, 2011

고용석, "유럽의 신동방견문록, 마르코폴로 프로그램", 국토정책브리프 177호, 2008. 5. 6

국토해양부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획 2011.

국토교통부, 15년도 우수녹색물류실천기업 지정결과 공고" (국토교통부 공고 제2015-1290호, 2015. 11. 12)

국토교통부 보도자료, "물류, 미래 상장산업으로!" 한마당 행사 열려 (2014. 12. 4)

국토교통부 보도자료, 화주, 물류기업 대상"우수녹색물류실천기업"첫 시행 (2014. 7. 10)

국토교통부 보도자료, 화주와 물류기업, 온실가스 감축활동에 앞장선다 (2015, 12. 17)

국토교통부, 화물자동차 유가보조금 관리 규정

대한상공회의소 조사보고서, 녹색물류 기업실태와 정부정책 시사점, 8면, 대한상공회의소2010.1

민연주 외 3인, 물류분야 온실가스 배출권거래제 대응방안 연구용역 최종보고서, 44면 이하, 교통안전공단, 2014. 12.

문제원, 서울시, 전국 최초로 '녹색교통진흥지역' 신청, 야경e (2016. 4. 29)

이강대, “녹색물류(convergence)시대를 대비하는 서로 다른 상상력의 만남”, 「녹색물류학회세미나」, 2009

이진욱, 영국 LEZ내 경유자동차 후처리시스템 적용 현황, Auto Journal(2008, 2)

이명호, 구지현, “그린경영의 사례연구: 물류기업을 중심으로”, 글로벌경영연구, 제24권 제2호, 2012

전형진외 3인, “저탄소 녹색성장을 위한 국가수송체계 개편방안 연구”, 한국해양수산개발원, 2010

조대인, 미세먼지 감축 “정부 정책+시민 참여 필수), 투데이 에너지 (2016. 9 8)

환경부, “저탄소 녹색성장을 유도하는 교통물류체계 구축방안”, 15면, 2009

환경부, 환경부-서울, 인천, 경기, 수도권 미세먼지 해결위해 손잡아, 환경부 보도자료, 4면(2014. 9. 16)

□ 외국문헌

Greater London Low Emission Zone FTA Compliance Guide, Freight Transport Association(Edition 3, October 2010)

Marco Polo Programe, Regulation(EC), No.1382/2003

The Marco Polo II Programme, Regulation(EC), No. 1692/2006

Robert E. Gallamore and John R. Meyer, American Railroads, p.343이하, Harvard University Press(2014)

Scott M. Dennis & Wayne K. Talley, Railroad Economics, Elsevier, (2007)

□ 온라인 자료

EPA 자료, https://www3.epa.gov/smartway/about/(최종검색: 2016. 8. 1)

국가법령정보센터, 물류정책기본법 제정・개정이유

http://www.law.go.kr/lsRvsRsnListP.do?lsieqs=182079%2c172262%2c162513%2c142671%2c137155%2c125902%2c125875%2c105648%2c105190%2c94582%2c91701%2c83469%2c80038%2c79154%2c78416%2c78415%2c78414%2c77827%2c75603%2c71069%2c68719%2c67933%2c66609%2c53422%2c57835%2c52040%2c52025%2c53107%2c1650%2c1649%2c1648%2c1647%2c1646%2c1645%2c1644%2c1643%2c1642%2c1640%2c1641%2c1639%2c1638%2c1637&chrClsCd=010102 (최종검색일, 2016. 8. 1)

교통안전공단 홈페이지, http://gl.ts2020.kr/com/company_1_1.do(최종검색: 2016. 8. 1)

위키피디아사전, https://en.wikipedia.org/wiki/Green_logistics(최종검색: 2016. 8. 1)

선진국가의 녹색물류 추진 사례에서 본 시사점, 환경물류연구회 (2015. 3. 21),

http://www.ec-logistics.com/bbs/view.php?id=news&page=1&sn1=&divpage=1&sn=off&ss=on&sc=on&select_arrange=hit&desc=asc&no=958&PHPSESSID=009585782cd6c44db69ffa51b9842b4b(최종검색일: 2016. 8. 1)

County court civil litigation process, http://www.civilprocedurerules.co.uk/f1cpc.htm(최종검색: 2015. 10. 24)

Freight Transport Association, http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/road/urban_operations/low_emission_zone.html(최종검색일: 2016.8.1.)

Green Logistics, What is Green Logistics?, http://www.greenlogistics.org/(최종검색일: 2016. 8. 3)

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm(최종검색일: 2016. 8. 1)

G7 정삼회담에 따른 에너지 부문 이슈 정리, http://www.energy.or.kr/web/kem_home_new/enrgy_issue/mail_vol42/pdf/issue_133_03.pdf(최종검색일2016.8.1.)

https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/ways-to-meet-the-standards(최종검색일: 2016.8.1.)

Transport for London, Check if your vehicle is affected, https://tfl.gov.uk/modes/drivng/low-emission-zone/check-if-your-vehicle-is-affected?intcmp=2266(최종검색일, 2016.8.1.)

Transport for London, Low Emisson Zone, https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone(최종검색: 2016. 8. 1)

Transport for London, Penalty Charges, https://tfl.gov.uk/modes/drivng/low-emission-zone/penalty-charges?intcmp=2275(최종검색일, 2016.8.1.)

Transport for London, https://tfl.gov.uk/modes/drivng/low-emision-zone/about-the-

lez?intcmp=2263(검색일: 2016.8.1.)

Transport for London, Signage,
https://tfl.gov.uk/modes/drivng/low-emision-zone/about-the-lez?intcmp=2263(검색일: 2016.8.1.)

부　　록

마르코 폴로 프로그램 II (EU)
유럽의회/이사회 규정(EC) 제1692/2006

2006년 10월 24일

화물운송시스템의 환경 성능 향상을 위한 EC 금융 지원을 골자로 하는 '마르코 폴로' 프로그램(마르코 폴로 II)의 설립과 규정 제 1382/2003호의 폐지

제1장
일반 규정

1조
대상

본 규정으로써 교통 체증 해소, 운송 시스템의 환경 성능 향상, 복합 운송 개선을 목적으로 하는 금융 제도(이하 "마르코 폴로 II 프로그램" 또는 "프로그램")를 신설하여 경제적, 사회적, 지역적 유대감의 훼손 없이 부가가치를 창출하는 효율적이고 지속 가능한 운송시스템을 마련하고자 한다. 본 프로그램의 기간은 2007년 1월 1일부터 2013년 12월 31일까지이며, 매년 급격한 증가가 예상되는 국가간 도로 물동량(톤-킬로미터 단위)의 상당 부분을 프로그램이 끝나는 시점까지 단거리 해상 운송이나 철도 및 내륙수로 운송, 기타 도로 이동이 최소화되는 여러 운송 방식의 조합으로 전환하고자 한다.

2조.
용어의 정의

본 규정에서는 다음의 정의를 적용한다.

(a)
“대책”이란 도로 화물 운송 시스템의 체증 완화 및/또는 회원국 또는 참여국 내 운송 시스템의 환경 성능 개선에 기여하는 주체가 시행하는 프로젝트를 말한다. 촉매 대책, 방식 전환 대책, 공통 학습 대책이 몇 가지 공조 프로젝트를 구성할 수도 있다.

(b)
“촉매 대책”이란 보조 인프라의 변경 또는 신설을 포함하여 시장의 효율적 기능, 단거리 해상 운송, 철도 또는 내륙 수로 운송의 경쟁력 및/또는 이들 운송 방식을 이용하는 운송망의 효율성을 저해하는 EC 화물운송시장의 중대한 구조적 장애물을 극복하기 위한 혁신적 대책을 말한다. 여기서, 구조적 장애물이란 화물운송망의 순기능을 가로막는, 규제 밖의 사실적, 비일시적 요소 일체를 말한다.

(c)
“바다의 도로 대책”이란 화물 운송을 도로 중심에서 단거리 해상 운송 또는 단거리 해상 운송과 기타 운송 방식(도로 운송을 최소화한 것)의 조합으로 직접 전환하게 하는 혁신적 대책을 말한다. 예로는 내륙지역 화물 운송과 통합 택배 서비스를 위한 고도의 친환경 운송 방식(내륙 수로, 철도 등)을 비롯해 높은 빈도로 초대형 화물을 운송하는 복합 해상 운송 서비스의 시행에 필요한 보조 인프라의 개조 또는 신설 등이 있다.

(d)
“방식 전환 대책”이란 촉매 대책 없이 화물 운송을 도로 중심에서

단거리 해상 운송, 철도, 단거리 해상 운송 또는 기타 운송 방식(도로 운송을 최소화한 것)의 조합으로 직접적으로 측정 가능하고 지속 가능하게 즉시 전환하게 하는 대책 일체를 말한다. 여기에는 적절하다면 기존 서비스의 개발로써 방식의 전환을 실현하는 대책도 포함된다. 집행위원회는 보조 인프라 프로젝트를 지원하는 방안을 검토한다.

(e)

“교통 회피 대책”이란 운송을 생산 물류에 통합하여 산출량이나 인력에 부정적 영향을 주지 않고 도로의 화물 운송 분담 비중을 크게 낮추는 혁신적 대책을 말한다. 여기에는 보조 인프라와 장비의 개조 또는 신설이 포함될 수 있다.

(f)

“공통 학습 대책”이란 물류 요건을 감안하고 협조관계를 개선하여 화물 운송망의 운영 방식과 절차를 전략적으로 최적화하는 대책을 말한다.

(g)

“혁신적 대책”이란 특정 시장에 존재하지 않았던 요소를 위주로 하는 대책을 말한다.

(h)

“보조 인프라”란 화물-승객 시설 등 대책의 목표 달성에 필요한 충분한 인프라를 말한다.

(i)

“부대 조치”란 전파 활동, 프로젝트 모니터링 및 평가, 통계 자료의 수집과 분석 등 현재 또는 미래의 대책을 마련하거나 지원하는 조치 일체를 말한다. 제품, 공정 또는 서비스의 상업화, 마케팅 활동, 매출 촉진만을 대상으로 한 조치는 부대 조치로 보지 아니한다.

(j)

“준비 조치”란 터미널, 운영 또는 재무 타당성 검토, 장비 시험 등

촉매 대책, 바다의 도로 대책 또는 교통 회피 대책에 대비해 취하는 조치를 말한다.

(k)

“주체”란 그 법적 지위, 자금조달 방식을 막론하고 경제 활동에 참여하는 자를 통칭한다.

(l)

“컨소시엄”이란 두 주체 이상이 함께 시행하고 대책과 관련된 위험을 분담하는 제도를 말한다.

(m)

“톤-킬로미터”란 화물 1톤 또는 그것에 상응하는 부피를 1 킬로미터 거리에서 운송하는 것을 말한다.

(n)

“차량-킬로미터”란 적재 또는 빈 상태의 트럭이 1 킬로미터 거리에서 이동하는 것을 말한다.

(o)

“인접 3국”이란 유럽연합 회원국이 아니면서 유럽연합과 국경을 접하고 있거나 유럽연합에 이웃한 닫힌 바다 또는 반 닫힌 바다에서 해안선을 공유하고 있는 국가를 말한다.

3조

범위

1. 본 프로그램은 다음 중 하나에 해당하는 대책을 적용 대상으로 한다.

(a)

회원국 두 곳 이상의 영토를 대상으로 하는 대책

또는

(b)

한 회원국 이상의 영토와 한 인접 3국의 영토를 대상으로 하는 대책

2. 어떤 대책이 3국의 영토를 대상으로 한다면 그 국가의 영토에서 발생하는 비용은 본 프로그램에서 충당하지 아니한다. 단, 3항과 4항에 명시된 상황은 예외로 한다.

3. 본 프로그램에는 유럽연합 가입 후보국이 참여할 수 있다. 이때 참여는 해당 후보국들과 체결한 제휴협약(Association Agreement)의 조건에 따르며 각 후보국을 대상으로 한 제휴위원회의 결정에 기술된 규칙을 적용한다.

4. 본 프로그램에는 EFTA 및 EEA 회원국, 인접 3국의 참여도 가능하다. 이 경우 해당 국가와 합의한 절차에 따른 보완적 할당(supplementary appropriation)을 적용한다.

제2장

신청 대상자와 대책

4조

신청 대상자

1. 대책은 회원국 두 곳 이상 또는 회원국 한 곳 이상과 인접 3국 한 곳에 설립된 둘 이상의 주체가 참여하는 컨소시엄이 제출한다. 인접 3국과 운송이 연계된 경우 예외적으로 한 회원국에 설립된 한 주체가 제출할 수 있다.

2. 3(3)조 및 (4)조에 명시된 참여국 밖에서 설립된 주체는 프로젝트와 제휴할 수 있지만 본 프로그램에 따른 EC 자금은 받을 수 없다.

5조

대상 대책과 자금지원 조건

1. 본 프로그램에 따른 자금지원을 받을 수 있는 대책은 다음과 같다.

(a)

촉매 대책. 기존 인프라의 사용을 강화해 철도, 내륙 수로, 단거리 해상 운송 부문의 시너지 개선을 목표로 하는 대책("바다의 도로" 포함)을 특히 주목할 필요가 있다.

(b)

바다의 도로 대책. 이 대책은 유럽연합 내에서 유럽횡단 운송망의 개발을 위한 EC 가이드라인에 관한 유럽연합/이사회의 1996년 7월 23일자 결정 제1692/96/EC에 규정된 유럽횡단 네트워크를 이용해야 한다(6).

(c)

방식 전환 대책

(d)

교통 회피 대책

(e)

공통 학습 대책

2. 각 대책의 구체적인 자금조달 조건과 기타 요건은 부록 I와 같다. 2(h)조에 명시된 보조 인프라의 자금조달 조건은 부록 II와 같다.

3. EC 재정지원은 집행위원회와 수익자가 체결할 계약에 따른다. 이 계약의 조건은 관련 규칙과 규정, 특히 EC 일반 예산을 대상으로 하는 재정 관리에 관한 2002년 6월 25일자 이사회 규정(EC, Euratom) 제 1605/2002호에 명시된 바와 같이 기업 친화적 은행 보증 등을 통해 재정 및 행정 부담을 가능한 최소화 해(7) 행정 효율과 유연성을 극대화해야 한다.

4. 1조에 명시된 전반적인 정책 목표와 별개로, 촉매 대책 및 공통 학습 대책과 관련된 신청 요청 시 연간 우선순위를 확정하고 필요 시 집행위원회에서 검토하고 10조에 언급된 위원회에서 지원하며 10(2)조에 명시된 절차를 따른다.

6조
세부 규칙

10(2)조에 명시된 절차에 따라 본 프로그램에 따른 대책의 제출과 선정 절차에 관한 세부 규칙을 도입한다.

7조
국가 보조금

어떤 대책이 본 프로그램에 따라 EC 재정지원을 받더라도 전국, 지역 또는 지방 단위의 국가 보조금을 받을 수 있다. 단 그 보조금이 조약에 명시된 국가 보조금 협약과 양립가능하고 부록 I에 명시된 유형별 대책의 누적 한도를 벗어나지 않을 때에 한한다. 보조 인프라와 관련하여 국가 보조금 및 EC 재정지원 형태로 수령하는 총 보조금은 대상 비용의 50%를 초과하지 아니한다.

제3장
대책의 제출과 선정

8조
대책의 제출

대책은 6조에 의거 마련된 규칙에 따라 집행위원회에 제출한다. 제출 시에는 집행위원회가 9조에 따라 선정하는 데 필요한 정보를 빠짐없이 제공해야 한다.

9조
재정 지원 대상 대책의 선정

제출된 대책은 집행위원회의 평가를 받는다. 집행위원회는 본 프로그램에 따른 재정지원을 받을 대책을 선정할 때 다음 사항을 고려한다.

(a)
1조에 명시된 목적
(b)
부록 I과 II에 명시된 조건
(c)
해당 대책의 도로 체증 완화 효과
(d)
단기 해상 운송, 철도 및 내륙 수로 운송이 야기하는 부정적 환경 효과의 완화에 대한 기여도 등 환경 측면에서 해당 대책의 상대적 장점. 특히 법적 구속력이 있는 환경 요건 외에 진행 중인 프로젝트에 주목해야 한다.

(e)
해당 대책의 전반적 지속 가능성

재정 지원 제공 결정은 10(2)조에 명시된 절차에 따른다.
집행위원회는 그 결정의 수익자에게 통보한다.

제4장
최종 규정

10조
위원회

1. 집행위원회는 별도 위원회의 도움을 받는다.

2. 본 항이 언급되는 경우 결정 1999/468/EC의 4조와 7조를 적용하고 8조의 규정을 고려한다.
결정 1999/468/EC의 4(3)조에 명시된 기간은 3개월로 한다.

3. 상기 위원회는 절차 규칙을 제정한다.

11조
예산
2007년 1월 1일부터 2013년 12월 31일까지 마르코 폴로 II 프로그램을 실행하는 예산은 4억 유로로 한다(8).

연도별 할당액은 예산 한도 내에서 예산 당국이 승인한다.

12조
부대 조치와 프로그램 평가 적립금

본 규정에 명시된 예산의 최대 5%를 부대 조치와 5조의 독립 평가를 위해 할당한다.

13조
EC의 재정 이익 보호

1. 집행위원회는 본 규정에 따라 자금 지원을 받는 대책이 시행될 때 EC 재정 이익의 보호에 관한 1995년 12월 18일자 이사회 규정(EC, Euratom) 제2988/95호(9), 사기 및 기타 부정행위로부터 EC의 재정 이익을 보호하기 위해 집행위원회가 실시하는 현장 점검 및 검사에 관한 1996년 11월 11일자 이사회 규정(Euratom, EC) 제2185/96호(10), 유럽 사기단속청(OLFA)이 시행하는 조사에 관한 1999년 5월 25일자 유럽의회/이사회 규정(EC) 제1073/1999호(11)에 따라 사기, 부패, 기타 불법 행위에 대한 예방 조치, 효과적인 점검과 부당 지급된 금액의 환수, 부정행위 적발 시 죄에 비례하는 유효한 벌금으로써 EC의 재정 이익을 보호해야 한다.

2. 본 규정에 의거 자금 지원을 받는 대책의 경우, 규정(EC, Euratom) 제2988/95호 1조에 명시된 부정행위는 EC 법 규정의 위반 또는 경제 주체의 작위 또는 부작위로 인한 계약상 의무의 위반으로서 부당한 지출로 유럽연합의 일반 예산 또는 유럽연합이 관리하는 예산을 낭비하는 효과가 있는 것을 말한다.

3. 본 규정에 따라 참여 3국을 대상으로 한 계약과 협정에는 집행위

원회 또는 집행위원회가 인가한 대표자가 감독하고 재정을 관리하며, 필요 시 감사원(Court of Auditors)이 현장 감사를 한다는 규정이 있어야 한다.

14조
평가

1. 집행위원회는 위원회에 프로그램의 재정 집행에 관하여 연 2회 이상 보고를 하고 본 프로그램에 따라 자금 지원을 받는 모든 대책의 현황을 보고한다.

집행위원회는 프로그램을 중간 및 최종 평가하여 EC의 운송 정책 목표에 대한 기여도와 할당액의 효과적 사용 여부를 판단한다.

2. 집행위원회는 2007년 6월 30일까지 2003-2006 기간 마르코 폴로 프로그램의 성과를 담은 평가 보고서를 유럽의회, 이사회, 유럽 경제사회 위원회, 지역 위원회에 제출한다. 보고서에서 마르코 폴로 프로젝트 II의 조정 필요성이 제기되면 집행위원회는 필요한 안을 제출한다.

15조
폐지

규정(EC) 제1382/2003호는 2006년 12월 14일부로 폐지한다.

규정(EC) 제1382/2003호에 따른 대책과 관련된 계약은 운영 및 재정 마감 시까지 계속해서 동 규정에 따른다. 2006년의 평가 및 선정 절차도 모두 규정(EC) 제1382/2003호에 따른다. 이는 그 절차가 2007년에 종료되는 경우에도 같다.

16조
발효

본 규정은 2006년 12월 14일에 발효된다.

본 규정은 그 전체가 전 회원국에게 직접 적용된다.

2006년 10월 24일 스트라스부르

유럽의회

의장

J. BORELL FONTELLES

이사회

의장

P. LEHTOMÄKI

---

(1) OJ C 234, 22.9.2005, p. 19.

(2) 2006년 5월 17일자 유럽의회의 의견(관보 미고시), 2006년 10월 12일 이사회의 결정.

(3) OJ L 196, 2.8.2003, p. 1. 규정(EC) 제788/2004호(OJ L 138, 30.4.2004, p. 17)로 개정.

(4) OJ L 184, 17.7.1999, p. 23. 결정(EC) 2006/512/EC (OJ L 200,

22.7.2006, p. 11)로 최종 변경.

(5) OJ C 139, 14.6.2006, p. 1.

(6) OJ L 228, 9.9.1996, p. 1. No 884/2004/EC(OJ L 167, 30.4.2004, p. 1, OJ L 201, 7.6.2004, p. 1로 정정)로 최종 변경.

(7) OJ L 248, 16.9.2002, p. 1.

(8) 이 금액은 2004년 수치를 기준으로 하며 인플레이션에 따라 조정될 여지도 있다.

(9) OJ L 312, 23.12.1995, p. 1.

(10) OJ L 292, 15.11.1996, p. 2.

(11) OJ L 136, 31.5.1999, p. 1.

<부 록 2>

런던광역시 저배출 지구 유료화 명령 2006

작성　2006년 11월 13일
수정 후 확인　2007년 5월 3일
발효　1조에 따름

법률의 정비
명령

1. 명칭과 발효
2. 제도

명령의 별지
런던광역시 저배출 지구 유료화 제도

1. 해석
2. 유료화 구역
3. 유료화 구역 내 도로의 지정
4. 대상 차량
5. 배출 기준
6. 요금의 부과
7. 요금의 납부
8. 요금액
9. 준수 및 면제 차량 등록부
10. 요금의 반환
11. 다른 일자 또는 차량에 요금 적용
12. 요금 미납 시 과태료

13. 차량의 구속
14. 차량 이동
15. 순 수익금 10년 계획
16. 제도의 기간

제도의 부록

1. 예치된 지도
2. 준수 차량의 배출 한도값
3. 첫 10년 기간에 본 제도의 순 수익금 중 런던 교통국의 몫을 적용하는 일반 계획

전문

(1) 런던 교통국에서는 런던 시장이 런던광역시법 1999 제142조와 362조에 따라 공표한 교통 및 대기질 전략에 담긴 정책과 제안의 실현을 촉진하고자 다음 명령을 시행하고자 한다[1].

(2) 런던광역시법 1999의 별지 23의 9(7)항에 따라 국무부는 본 명령 별지의 제도에 따라 요금을 부과해도 좋다고 승인하였다.

이에 런던 교통국은 런던광역시법 1999의 295조와 420(1)조, 동 법의 별지 23에서 부여한 권한과 기타 부여 받은 권한에 따라 다음과 같이 명령한다.

명칭과 발효

1) 1999 c. 29. 별지 23은 교통법 2000(c. 38)으로 개정되었다.

<부 록 2>

1. 본 명령은 '런던광역시 저배출 지구 유료화 명령 2006'으로 칭할 수 있으며 다음 두 날 중에서 늦은 날에 발효된다.

(a) 시장이 본 명령을 확인하는 날의 바로 다음 날

(b) 국무장관이 본 명령의 별지에 명시된 제도의 부록 3에 기술된 계획을 승인하는 날

제도

2. 본 명령의 별지에 기술된 제도를 발효한다.

런던 교통국 전결권자

Peter Hendy

2006년 11월 13일

런던교통국커미셔너

명령의 별지

제2조

런던광역시 저배출 지구 유료화 제도

해석

1. 본 제도에서

(a) “1994법”이란 ‘자동차 소비세 및 등록법 1994’[2)]를말한다.

(b) “경계도”란 저배출 지구의 경계를 표시한 지도를 말한다.

(c) “요금”이란 6조에 따라 부과되는 요금을 말한다. 단, 본 제도에서 별도로 명시하거나 문맥에 따라 다르게 해석해야 하는 경우는 제외한다.

(d) “유료화 구역”이란 2조에 따라 지정된 구역을 말한다.

(e) “부과일”이란 자정부터 자정까지 24시간을 말한다.

(f) 자동차와 관련하여 “차급”은 부속서 2의 2항에 따라 해석한다.

(g) “준수 차량”이란 4(3)조에 명시된 의미와 같다.

(h) “예치된 지도”란 다음에 모두 해당하는 지구도와 경계도의 집합을 말한다.

(ⅰ) Faith Lawson House, 15-17 Dacre Street, London, SW1 0NR 소재 교통국 사무실에 예치될 것

(ⅱ) 시트 번호 또는 글자, 도면 번호, 수정문(있을 경우)이 기재돼 있고 제도의 부록 1에 명시된, 각 지도와 관련해 지정된 자의 서명이 있을 것

(i) “지정 도로”란 3(2)조에 명시된 지정 도로 중 하나를 말한다.

(j) “저배출 지구”란 지구 구획도에서 어둡게 표시된 영역으로 경계가 명확하게 정해진 곳을 말한다.

(k) “면제 차량”이란 4(4)조의에 명시된 의미와 같다.

(l) 과태료 부과와 관련하여 “미납”이란 ‘도로사용자 유료화(요금 및

2) 1994 c. 22.

과태료)(런던) 규정 2001'의 규정 11(2)에 따라 해석한다[3].

(m) "과태료"란 '도로사용자 유료화(요금 및 과태료)(런던) 규정 2001'의 규정 2(1)의 의미를 따른다.

(n) "등록부"란 런던 교통국이 9(1)조에 따라 관리하는 준수 및 면제 차량의 등록부를 말한다.

(o) "등록된 보유자"란 다음 중 하나를 말한다.

(ⅰ) 영국에 등록된 차량의 경우, 1994법에 따라 등록된 차량 명의자 또는

(ⅱ) 기타 차량의 경우, 해당 차량을 보유하고 있는 자

(p) "대상 차량"이란 4조의 의미를 따른다.

(q) 차량과 관련하여 "기준"이란 5조와 부록 2에 명시된 배출 기준을 말한다.

(r) "근로일"이란 다음 어디에도 해당하지 않는 날을 말한다.

(ⅰ) 토요일 또는 일요일

(ⅱ) 새해 첫 날

(ⅲ) 성 금요일(Good Friday)

(ⅳ) 성탄절

(ⅴ) 기타 은행 휴무일인 날

(ⅵ) 12월 26일 이후 은행 휴무일을 제외하고 가장 빠른 3일

위에서 "은행 휴무일"이란 '은행 및 금융업법 1971'에 따라 정해진 잉글랜드와 웨일스의 은행 휴무일을 말한다[4].

(s) "지구도"란 저배출 지구를 보여주는 지도를 말한다.

(2) 본 제도에서는 다음을 적용한다.

(a) 어느 규정에서든 EC의 법이 언급되면 본 제도가 발효되는 날 당

3) S.I. 2001/2285 (S.I. 2003/109로 개정)

4) 1971 c. 80.

시의 개정된 법을 의미한다.
(b) 어느 규정에서 어떤 전결권자가 언급되면 그 규정에 한해 영국 교통국에서 승인한 자를 말하며 다른 규정에 대해서는 다른 자가 될 수도 있다.
(c) 어떤 사람이 어떤 사안과 관련해 런던 교통국을 대신해 행위 하도록 승인 받은 경우, 런던 교통국이 언급되면 그 사람을 지칭하는 것으로 해석한다.

(3) 본 제도의 목적상
(a) 금전은 영국 교통국이 수령한 날에 납입 완료된 것으로 간주한다.
(b) 어떤 차량의 좌석 수는 도로용 자동차(등록 및 면허) 규정 2002의 규정 44에 명시된 원칙에 따라 산정된 차량의 승차정원과 같다고 간주한다[5].

유료화 구역

2. 런던광역시를 본 제도의 적용 구역으로 지정한다.

유료화 구역 내 도로의 지정

3.-(1) 지정 도로에 대해 제도에 따라 요금을 부과한다.
(2) 저배출 지구 내 모든 도로를 지정 도로로 한다.

대상 차량

4.-(1) 대상 차량이란 다음 외의 지정 차급에 속하는 차량을 말한다.

5) S.I. 2002/2742.

(a) 준수 차량 또는

(b) 면제 차량

(2) (1)항의 목적으로 지정된 차급은 M2급, M3급, N1(ii)급, N1(iii)급, N2급, N3급이다.

(3) 다음을 모두 충족하면 준수 차량으로 본다.

(a) 본 제도의 목적에 따라 요구되는 기준을 충족한다.

(b) 챠량의 세부사항이 등록부 등재 시점을 기준으로 한다.

(4) 다음을 모두 충족하면 면제 차량으로 본다.

(a) (5)항에 명시된 면제 차량 차급 중 하나에 속한다.

(b) 챠량의 세부사항이 등록부 등재 시점을 기준으로 한다.

(5) 다음 차급을 (4)(a)항과 관련하여 지정한다.

(a) 개인이 도로 운행에 사용하는 차량으로서 다음 각 호가 충족되는 경우 영국군의 명령 또는 국방부 소속 공무원의 지시를 받게 되는 차량

(ⅰ) 런던 교통국이 국방부의 신청을 토대로 해군, 육군 또는 공군 목적으로 사용되는 차량임을 인정하였다.

(ⅱ) 1994법에 따라 등록되지 아니하였다.

(b) 런던 교통부가 해군, 육군 또는 공군용으로 사용되는 것을 인정하고 1994법에 따라 등록되지 않은 차량으로서 방문 군대나 본부 또는 기관에 속한 자가 도로에서 운용하고 있는 차량

(c) 1973년 1월 1일 이전에 제조된 차량

(d) 트레일러나 세미 트레일러가 아닌 행사 진행자(showman)의 차량으로서 특수한 형식의 차체 또는 상부 구조물이 행사용 장비의 일부로서 영구적으로 부착된 차량. 단, 차량은 행사 진행자의 명의로 등록되어야 한다.

(e) 영국 교통국이 일반 도로 주행용으로 제작 또는 개조된 차량으로 인정하지 않는 차량

(6) 본 조에서는 다음을 적용한다.

(a) “방문 군대에 소속된 자”와 “본부 또는 기관에 소속된 자”란 ‘도로용 자동차(등록 및 면허) 규정 2002’의 별지 5, 1(2)항에 명시된 의미를 따른다.

(b) “행사 진행자의 차량”이란 다음을 모두 충족하는 차량을 말한다.

(ⅰ) 1994법에 따라, 영국 이외의 국가라면 그 국가에서 해당 차량의 등록을 관장하는 규칙에 따라 이동 행사업을 영위하는 사람의 이름으로 등록되었다.

(ⅱ) 오직 그 사람만이 본인의 사업 목적에 한하여 사용한다.

(c) “트레일러”와 “세미 트레일러”란 ‘도로용 자동차(구조 및 용도) 규정 1985(a)’의 규정 3에 명시된 의미를 따른다[6].

배출 기준

5. 런던 교통국이 어떤 차량에 대해 다음 사실을 모두 인정하면 그 차량은 본 제도의 목적에 따라 요구되는 기준을 충족하는 것으로 본다.

(a) 2012년 1월 3일 이전에 해당 차량은 부록 2의 표 1에 명시된 관련 배출 기준을 충족하였다.

(b) 2012년 1월 3일 이후에 해당 차량은 부록 2의 표 2에 명시된 관련 배출 기준을 충족하였다.

요금의 부과

6.-(1) 본 제도의 다음 규정에 따라 8조의 금액을 다음과 같이 요금으로 부과한다.

(a) 2008년 2월 4일부터 2008년 7월 6일 사이 부과일에 지정 도로

6) S.I. 1986/1078.

한 곳 이상에서 사용되는 N3급 대상 차량에 대해 일 단위로 부과한다.

(b) 2008년 7월 7일부터 2010년 10월 3일 사이 부과일에 마찬가지로 사용되는 M3, N2 또는 N3급 대상 차량에 대해 일 단위로 부과한다.

(c) 2010년 10월 3일 이후 부과일에 마찬가지로 사용되는 모든 대상 차량에 대해 일 단위로 부과한다.

요금의 납부

7.-(1) 다음 규정에 따라 런던 교통국에 요금을 납부한다.

(2) 요금은 다음을 기준으로만 납부할 수 있다.

(a) 부과일

(b) 특정 차량

(3) (2)(b)에 명시된 차량은 등록 마크로 표시하며 다음을 적용한다.

(a) 요금 납부자는 요금 납부 대상이 되는 차량의 등록 마크를 런던 교통국에 지정한다.

(b) 지정된 마크와 다른 등록 마크가 부착된 차량에 대해서는 납부를 인정하지 않는다.

(4) 납부는 다음 중 한 날에만 할 수 있다.

(a) 해당 부과일 이후 64 근로일 이내에 속하는 날

(b) 부과일 당일 또는

(c) 부과일 직후 근로일 또는 그 이전

(5) 요금은 다음 중 한 가지 방법으로 납부한다.

(a) 요금을 해당 부과일 또는 그 전에 납부하는 경우

(ⅰ) 우편

(ⅱ) 콜센터 또는

(iii) 온라인

(b) 요금을 해당 부과일 직후 근로일 또는 그 전에 납부하는 경우

(i) 콜센터 또는

(ii) 온라인

(6) 본 항과 (5)항에 대해서는 다음을 적용한다.

(a) 요금을 우편으로 납부할 때에는 런던 교통국이 특정 요금에 대해 정한 납부 양식을 작성한 후 수표, 또는 신용카드 또는 직불카드 결제가 가능한 정보와 함께 선불 우편으로 양식에 기재된 주소로 송부해야 한다.

(b) 요금을 콜센터로 납부할 때에는 런던 교통국이 해당 목적으로 제공하는 콜센터를 통해 신용카드 또는 직불카드로 납부해야 한다.

(c) 요금을 온라인으로 납부할 때에는 런던 교통국이 지정한 웹사이트를 통해 신용카드 또는 직불카드로 납부해야 한다.

(d) “수표”란 수표나 우편환, 횡선 “계좌 수취인” 수표로서 “런던 교통국 저배출 지구” 앞으로 발행된 것을 말한다.

(e) “신용카드 또는 직불카드”란 다음 중 하나를 말한다.

(i) “Visa”, “MasterCard”, “Delta”, “Switch”, “Maestro” 또는

(ii) 런던 교통부가 그 홈페이지에 인정 고시한 그 밖의 신용카드 또는 직불카드

(7) 런던 교통국이 (수표 부도 등을 이유로) 납부금을 수령하지 못하면 해당 요금은 미납으로 간주한다.

요금액

8. 6조에서 부과하는 요금은 다음과 같다.

(a) M3, N2 또는 N3 차급에 속하는 대상 차량의 경우 부과일당 200 파운드

(b) M2급과 N1(ii) 및 N1(iii)급에 속하는 대상 차량의 경우 부과일당 100 파운드

준수 및 면제 차량 등록부

9.-(1) 런던 교통국은 4(3)조와 (4)조의 목적으로 준수 및 면제 차량 등록부(이하 "등록부")를 관리한다. 등록부에는 해당 차량의 세부정보를 수록해야 한다.

(2) 등록부에 세부 정보의 등재를 신청할 때에는 다음 각 호를 준수해야 한다.

(a) 런던 교통부가 합당하게 요청하는 사항을 신청서에 기재한다.

(b) 런던 교통부가 인정하는 수단을 이용해 신청한다.

(3) 런던 교통부는 차량이

(a) 준수 차량에 요구되는 기준을 충족하거나

(b) 면제 차량에 속하면

그 차량의 세부정보를 등록부에 등재한다.

(4) 런던 교통부는 등록부에 등재된 차량이 더 이상

(a) 준수 차량에 요구되는 기준을 충족하지 못하거나

(b) 면제 차량에 속하지 않게 되면

그 차량의 세부 정보를 등록부에서 삭제한다.

(5) 등재된 차량의 등록된 보유자가 동 차량이

(a) 준수 차량에 요구되는 기준을 충족하지 못하게 됐거나 그렇게 될 것임을 인지하거나

(b) 면제 차량에 속하지 않게 됐거나 그렇게 될 것임을 인지하면

등록된 보유자는 런던 교통국에 그 사실을 통보한다. 런던 교통국은 이에 해당 자동차의 세부정보를 당장 또는 자동차의 자격이 정지되는 날에 등록부에서 삭제한다.

(6) 어떤 차량의 세부정보가 본 조의 어느 규정에 따라 등록부에서 삭제되었더라도 차후 (2)항에 따라 그 차량의 세부정보의 등재를 다시 신청할 수 있다.

요금의 반환

10.-(1) 요금을 납부한 사람은 본 조의 다음 규정에 따라 환불을 받을 수 있다.
(2) 요금 지불 영수증(이하 "영수증")에 해당 용도로 기재된 주소로 런던 교통국에 우편으로 환불 신청을 한다.
(3) 신청서에는 요금을 납부한 일자를 명기해야 하며 다음 중 한 가지 서류를 첨부해야 한다.
(a) 영수증
(b) 영수증 복사본
(c) 영수증 번호 명세서 또는
(d) 국무부에서 1994법에 따라 요금과 관련된 차량에 대해 발급한 등록서류 (영국이 아닌 나라에 등록된 차량의 경우 해당 국가의 관할 기관에서 발급한 동등한 효력의 등록 서류)
신청인은 그 밖에 런던 교통국에서 합당하게 요청하는 추가 정보를 제공해야 한다.
(4) 요금이 납부된 날로부터 최소한 7 근로일 이전에 런던 교통국에 신청서가 접수되지 않으면 효력이 없다.

다른 일자 또는 차량에 요금 적용

11.-(1) 런던 교통국은 본 조의 다음 규정에 따라 요금을 납부한 사람이 신청하면 그 요금을 다음 중 하나에 대해 납부한 것으로 취급할

수 있다.

(a) 요금이 원래 납부된 날이 아닌 다른 날

(b) 7(3)조에 따라 지정된 것과 다른 등록 마크

(2) 위 (1)항에 따른 신청은 다음을 충족해야 한다.

(a) 우편 또는 전화를 이용한다.

(b) 요금 납부 영수증 번호를 기재하고 런던 교통국에서 본인의 실제 요금 납부 사실을 확인하고자 합당하게 요청하는 증빙을 첨부한다.

(c) (1)(a)항에 의거 (5)항에 따라 요금이 적용될 일자를 지정하거나, 경우에 따라 (1)(b)에 의거 요금이 적용될 등록 마크를 지정한다.

(3) 본 조에서 어떤 신청의 "신청일"이란 (2)항의 요건을 충족하는 신청이 런던 교통국에 접수된 날을 말한다.

(4) (1)(a)항에 따른 신청은 신청일이 다음 중 하나에 해당하지 않으면 효력이 없다.

(a) 우편 신청의 경우, 해당 요금이 최초로 납부된 날에 끝나는 7 근로일 기간이 시작하기 전 또는

(b) 전화 신청의 경우, 해당 요금이 최초로 납부된 날 또는 그 이전

(5) 2(c)에서는 다음 중 하나에 해당하는 날은 지정할 수 없다.

(a) 다음 중 하나보다 이른 날

(i) 우편 신청의 경우 신청일부터 시작되는 8 근로일 기간의 마지막 날

(ii) 전화 신청의 경우 신청일 다음 날 또는

(b) 신청일부터 시작되는 65 근로일 기간의 마지막 날보다 늦은 날

요금 미납 시 과태료

12 - (1) 다음이 성립하면 부과일 단위로 과태료가 발생한다.

(a) 6조에 따라 요금이 부과되는 상황에서 지정 도로에서 대상 차량을 운행하고

(b) 7조에서 정한 방법과 기한에 따라 요금을 전액 납부하지 않았다.

(2) 위 (1)항에 따라 발생하는 과태료는 '도로 사용자 유료화(단속 및 조정)(런던) 규정 2001'[7]의규정12조에 따라 과태료 통지가 전달된 날에 시작되는 28일(이하"납부기간")기간이내에 과태료통지서에 명시된 방법으로 납부한다.

(3) 위 (1)항에 따라 납부해야 하는 과태료의 금액은 다음 중 하나로 한다.

(a) M3, N3, N3급 대상 차량의 경우 1,000 파운드. 단, 납부 기간 14일이 끝나기 전에 과태료를 납부하는 경우 과태료는 절반 감액한 500 파운드로 한다.

(b) M2, N1(ii) 및 N1(iii)급 대상 차량의 경우 500 파운드. 단, 납부 기간 14일이 끝나기 전에 과태료를 납부하는 경우 과태료는 절반 감액한 250 파운드로 한다.

(4) '도로사용자 유료화(단속 및 판결)(런던) 규정 2001'의 규정 17(1)에 따라 요금 확인서가 발급되는 경우, 해당 과태료 금액은 다음 중 하나로 절반 증액한다.

(a) M3, N2 또는 N3 차급에 속하는 대상 차량의 경우 1,500 파운드

(b) M2급과 N1(ii) 및 N1(iii)급에 속하는 대상 차량의 경우 750 파운드

차량의 구속

13.-(1) 본 조는 전결권자가 유료화 구역 내 어떤 도로에 정차된 대상 차량과 관련하여 과태료 3건 이상이 미납돼 있다고 믿을 만한 사유가 있을 때 적용한다.

---

7) S.I. 2001/2313(S.I. 2003/108로 개정).

(2) 본 조가 적용되는 경우 전결권자 또는 그 전결권자의 지휘 하에 행위하는 자는 다음 중 하나와 같이 조치할 수 있다.

(a) 현재 정차된 있는 곳에서 움직이지 못하도록 해당 차량에 구속장치를 부착한다.

(b) 그 도로의 다른 지점 또는 다른 도로로 이동하거나 이동을 요구한 후 그 지점에서 차량에 구속장치를 부착한다.

(3) (2)항에 따라 차량에 구속장치가 부착되는 경우, 그것을 부착하는 자는 그 차량에 다음 내용이 기재된 부착 공고를 함께 부착한다.

(a) 해당 차량에 구속장치가 부착되었다는 사실과 그것이 탈거될 때까지 차량을 운전하거나 이동하려고 시도하면 안 된다는 경고

(b) 전결권자의 지시가 있을 때에만 구속장치를 탈거할 수 있다는 내용

(c) 전결권자의 허락 없이 본 공고를 제거하거나 훼손하면 안 된다는 내용

(d) (4)항에 따른 과태료 납부, 납부처, 납부 방법 등 구속장치 탈거를 위해 필요한 조치

(4) 본 제도의 규정에 따라 구속장치가 부착된 차량에게는 다음이 적용된다.

(a) 전결권자의 지시가 있을 때에만 구속장치를 탈거할 수 있다.

(b) (4)(a)항을 조건부로, 다음이 모두 이행되면 구속장치를 탈거한다.

(ⅰ) 미납 과태료를 런던 교통국에 모두 납부한다.

(ⅱ) 구속장치 탈거에 대해 과태료 100 파운드를 납부한다.

차량 이동

14.-(1) 본 조는 전결권자가 유료화 지역 내 어떤 도로에 정차된 대상 차량과 관련하여 과태료 3건 이상이 미납돼 있다고 믿을 만한 사유가 있을 때 적용한다.

(2) 본 조가 적용되는 경우, 전결권자 또는 전결권자의 지시 하에 행위하는 자는 해당 차량을 런던 교통국 또는 런던 교통국의 승인을 받은 자에게 이송하여 보관(이하 "보관")하게 할 수 있다.
(3) 차량이 위 (2)항에 따라 보관인에게 이송돼 보관되는 경우, 런던 교통국 또는 그 보관인은 ('도로사용자 유료화(요금 및 과태료)(런던) 규정 2001'의 규정 15 또는 16에 따른 배상 청구 여부와 상관없이) 이송된 차량의 소유주인 자에게 다음 비용을 회수할 수 있다.

(a) 해당 차량과 관련된 미납 과태료 전액
(b) 차량 이동에 따른 과태료 250 파운드
(c) 런던 교통국 또는 보관인이 차량을 보관한 1일(만 1일이 안 되는 경우도 1일로 산정)당 과태료 100파운드
(d) 차량 처분 시 처분에 따른 과태료 60파운드

순 수익금

15. 본 제도의 부록 3은 런던광역시법 1999의 별지 23의 19항에 따라 첫 10년 기간에 본 제도의 순 수익금 중 런던 교통국의 몫을 적용하는 일반 계획을 표시하고 있다. 이 계획은 런던 교통국이 작성해 교통부의 승인을 받았다.

제도의 기간

16. 본 제도는 기한 없이 효력을 유지한다.