

중국의 「기동차 강제폐기기준규정」 개정동향

1. 들어가며

중국은 최근 상무부,¹⁾ 환경보호부, 발전개혁위원회,公安부의 4부서 공동으로 「기동차 강제폐기기준규정」을 발표했다. 2013년 5월 1일부터 시행되는 노후차량에 대한 폐차관리규정의 핵심골자는 그간 모든 차종에 대해 일괄적으로 시행해 왔던 차량 사용 연한을 차종별로 세분화 한 것이다.

중국은 현재 세계 1위의 자동차 생산국이며 중국 자동차공업협회가 발표한 자료에 따르면 2012년 중국 자동차 생산과 판매는 각각 1,927만1,800대와 1,930만6,400대이며 2013년 중국의 국내 자동차 수요는 2,080만대로 전망하고 있다.²⁾

중국은 세계 최대의 자동차 생산·공급지의 지위를 점하고 있지만, 이에 반해 폐차되는 자동차 수량³⁾은 세계 평균에 절대적으로 못 미치고

있다. 그 원인은 차량이 거의 다한 차량이 다른 도시로 옮겨져 재등록 되거나, 폐차 대상인 자동차가 불법 재생과정을 거쳐 중고차 시장과, 택시, 그리고 운전 교습용 차량 등으로 불법 유통된다는 것을 의미한다. 불법개조 차량의 운행과 불법 중고부품의 유통은 인민의 생명과 신체의 안전에 큰 위협을 주고, 심각한 환경오염을 야기하며, 효율적 에너지 사용을 저해하고, 자동차 산업의 발전을 지체시키고 있다. 이러한 일련의 문제점을 해결하기 위해 중국은 1986년 폐차 강제 규정을 도입하였고, 2012년 3차 수정안을 거쳐 이 문제를 해결하고자 하고 있으나, 효율적인 자동차 부품의 재사용을 위한 폐차 감독시스템이 완비되어 있지 않고, 친환경적인 폐차의 녹색처리 기술이 아직 많이 부족한 상태이다.

본 연구에서는 중국 폐차관련 법규범의 내용을 개관하고, 최근 개정 시행된 「기동차 강제

- 1) 상무부는 전국인민대표대회 상무위원회의 약칭이며 중화인민공화국 전국인민대표대회의 약 150명의 위원으로 구성된 위원회이다. 상무위원회는 사실상의 입법기관으로써, 법률을 수정할 헌법적 권한을 갖고 있다.
- 2) 환경경제매거진 제 900호 (2013년 02월 25일).
- 3) 2011년 말 기준으로 중국 내 민용 차량 대수는 1억600만대로, 기존의 폐차 규정을 적용하면 이 가운데 7%인 742만대가 폐차돼야 하지만 그해 정상적으로 폐차 처리된 차량은 50만대에 불과했다.



폐기기준규정」의 내용을 소개하고 우리나라와 유럽연합의 폐차관련 법규와의 비교법적 검토를 통해 폐차관련 법규범의 세계적 동향을 조망해 보고자 한다.

II. 중국 「기동차 강제폐기기준규정」의 근거법률 및 개정과정

1. 근거법률

중국은 헌법과 입법의 법률규정에 따라 국무원은 행정법규를 제정할 권한을 갖고 있다.

현행 중국의 입법체계는 2010년 중국식 사회주의 법률체계가 형성되어 이미 기본 틀이 잡혔으며 이를 토대로 전국인민대표대회와 국무원은 법률의 개정 작업을 주로 담당하고 있다.⁴⁾

강화된 중국 노후차 강제 폐차 규정은 2012년 국무원⁵⁾에 의한 입법으로서 에너지자원 절

약, 생태환경 보호를 위한 입법 목적을 가지고 제정되었다.

「기동차 강제폐기기준규정」은 제1조에서 도로교통 안전을 보장하고 기술진보를 독려하며 자원절약형 및 환경친화형 사회의 건설을 가속화하기 위해 「중화인민공화국 도로교통안전법」 및 그 실시조례, 「중화인민공화국 대기오염방지법」, 「중화인민공화국 소음오염방지법」에 근거하여 제정된 규정임을 명확히 밝히고 있다. 「중화인민공화국 도로교통안전법」은 제14조에서 자동차 강제 신고제를 규정하고,⁶⁾ 제16조에서 등록된 자동차의 구조 변경행위를 금지하고 있다.⁷⁾ 또한 「중화인민공화국 도로교통안전법 실시조례」 제6조에서는 등기된 자동차의 엔진 차대 교체 등 변경등기 신청 의무를 규정하고 있으며, 「중화인민공화국 대기오염방지법」 제33조에서 자동차 오염물질 배출기준에 부합되지 않는 자동차의 운행금지를 규정, 「중화인민공화국 소음오염방지법」 제31조를 통해 교통운수소음을 규제하고,⁸⁾ 제32조에서

- 4) 중국의 입법은 국무원 외에 중앙군사위원회, 최고인민법원, 최고인민검찰원, 전국인민대표대회 각 전문위원회 등이 모두 전인대 상무위에 법률안을 제출할 수 있다.
- 5) 법률은 전국인민대표대회 및 그 상무위원회에서 제정하지만 국무원이 법률안을 제출할 수 있으며 적잖은 현행 법률의 초안 작성은 국무원 유관부서에서 책임진 것이다. 이밖에 경제 분야에서 아직 법률을 제정하지 않은 경우에도 전인대 및 그 상무위는 국무원에 일부 행정법규 제정 권한을 부여할 수 있다.
- 6) 제14조 국가는 자동차 강제 폐차신고제를 시행한다. 자동차의 안전기준상의 문제와 차량의 용도에 근거하여 여러 가지 폐차 신고 표준을 정한다. 폐차신고 하여야 하는 차량은 기한 내에 말소(注銷) 등록하여야 한다. 폐차 기준에 도달한 차량은 도로에서 운행할 수 없다. 폐차 신고한 대형버스 또는 화물차 기타 운송차량은 공안기관 교통관리 부서의 감독 하에 해체되어야 한다.
- 7) 제16조 어떠한 개인 또한 기관도 다음과 같은 행위를 할 수 없다. (1) 자동차를 조립하거나 이미 등록된 구조 또는 특징을 임의로 개조하는 행위.
- 8) 제31조 이 법에서 교통운수소음이라 함은 기동차량·철도차량·선박·항공기 등 교통운수 수단에 의하여 운행시 배출되는 주변생활환경을 교란시키는 소리를 말한다.

규정된 소음한계치를 초과하는 기동차량의 제조 등을 금지하고 있다.

2. 중국 폐차관련 법규범의 제·개정 과정

1979년 9월 13일에는 제5기 전국인민대표대회 상무위원회 제11차 회의에서 「중화인민공화국환경보호법」이 통과되면서 사회주의 현대화 건설의 발전과정에서 자연자원을 합리적으로 이용하고, 환경오염과 생태파괴를 예방하며, 인체의 건강을 보호한다는 국가목표를 제시하면서, 환경관련 내용이 처음으로 법규범화

되었다.

1986년 7월 15일에는 중국 국가경제무역위원회,⁹⁾ 교통부,¹⁰⁾ 국가발전개혁위원회¹¹⁾는 「낡은 자동차의 폐차를 촉진시키는 임시규정」을 발표하여 차종별로 자동차의 사용연한과 주행거리를 제한하였고, 이에 따라 강제적 자동차를 폐기 규정이 처음으로 도입되었다. 이는 중국의 폐차에 관한 최초의 법규로서 이에 따라 폐차관리에 대한 일련의 제도가 정비되는 계기가 되었다. 중국의 폐차에 관한 법규의 제정과 주요 변천 내용은 <표 1>과 같이 정리할 수 있다.

<표 1> 폐차에 관한 법규의 제·개정사항¹²⁾

발표일	명칭	발표기구	주요내용
2001년 6월16일	「폐기자동차회수 관리방법」	국무원	중고부품시장에서 폐차의 엔진, 변속기, 전후차축, 조향장치, 프레임의 유통판매는 금지되며 제강원료로 사용되어야 하며 폐차 해체기업의 등록기준 및 신청절차에 대해 규정하였다.
2006년 2월16일	「자동차제품회수 이용기술정책」	국가발전위원회, 과학기술부, 국가환경보호총국	자동차의 친환경적 설계, 폐차의 적정 회수 및 처리 방안, 자동차의 생산에 투입된 유해물질의 사용제한, 폐차의 재활용 목표치의 설정 등 폐차로 인한 환경오염의 저감조치를 제시하였다.
2006년 9월29일	「자동차 강제폐기 기준규정」	상무부	1997년 발표된 「자동차폐기표준 발표에 대한 통지」의 수정안으로 자동차의 새로운 폐기 기준을 제시하였고 지금까지 실행해 오고 있다.

9) 국가경제무역위원회는 단기 국민경제운영의 거시적인 조정업무를 담당하는 국무원 소속 중앙부서이다.

10) 교통부는 교통운수 업무를 총괄하는 국무원소속 내각의 하나이다.

11) 국가발전개혁위원회는 국무원을 구성하는 위원회의 하나이나, 전신은 중화인민공화국 계획경제위원회로 경제와 사회 발전 정책에 대한 종합적인 연구를 통해 경제체제개혁 등에 대한 거시적 조정을 지도하는 기능을 수행하며, 아울러 국무원 규정에 의거 국가양식국, 국가연초전매국을 관리·감독한다.

12) 吳丹, “基於EPR的廢棄自動車回收體系研究”, 重慶大學 碩士學位論文, 2007, pp.12-13를 참조하여 재작성.



발표일	명칭	발표기구	주요내용
2007년 4월9일	「폐기자동차해체환경보호기술규범」	국가환경보호총국	폐차처리과정에서 발생할 수 있는 2차 오염을 예방하기 위하여 관련기술의 발전을 추진시켜야 한다고 제시하였다.
2008년 7월1일	「폐차회수해체기업기술규범」	상무부	해체작업에 관한 용어를 정의하였고 해체기업의 기반시설 및 기술에 대한 구체적인 기준을 정하였으며 폐차의 처리가 적정하게 이루어지도록 규정하였다.
2009년 1월1일	「순환경제촉진법」	전국인민대표대회 상무위원회	환경보호를 토대로 하여 폐기물 재사용 및 자원을 최적화 하는 과정에서 오염을 방지하고 순환경제의 발전을 추진해야 한다고 제시하였다.
2009년 6월1일	「자동차이구환신 ¹³⁾ 정책」	국무원	오염도가 높고 낡은 차량의 조기 폐기를 유도하기 위하여 사용연한이 오래된 차량을 신차로 교환할 경우 보조금을 지급한다고 규정하였다.
2012년 2월29일	「중화인민공화국청정생산촉진법」 수정안	전국인민대표대회 상무위원회	자동차 설계의 개선, 청정생산의 촉진, 자원이용 효율의 제고, 오염물질의 감소 등에 대해 제시하였다.

1986년 자동차의 운행가능기한 및 운행가능거리를 제한하는 내용의 강제폐차 제도를 도입한 중국은 1997년 7월 1차 수정안을 통해 「자동차폐차기준표」를 발표하였으며 개인 승용차에 대한 강제적 폐기 기준은 10년의 사용연한, 주행거리 10만km로 정하였다. 2000년 「자동차폐기표준규정」을 통해 매년 성능검사를 조건으로 승용차의 사용연한을 15년으로 상향 조정하였다.

2006년 9월에는 2차 수정안 「자동차 강제폐기 기준규정」이 통과되었고 폐차 기준을 완화하여 소형, 미형, 비영리 승용차과 전문작업차량에 대한 폐차 기한을 폐지하였고, 운행가능거리를 초과하지 않으면 계속 사용할 수 있다

고 규정하였으며, 개별 차종의 운행가능기한과 거리에 대해서도 조정하였다.

2012년의 3차 수정안은 소형기동차의 경우 자동차 기술발전을 반영하여 운행연한을 다소 연장하였으며, 시내버스와 광역버스로 차별화되었던 운행가능기한을 일률적으로 조정하면서 13년으로 하향 조정하였으며, 학교셔틀버스의 항목을 추가하였고, 화물차의 사용연한 거리 기준을 자동차의 구조와 용도에 따라 세부적으로 구별한 기준을 적용함과 동시에 위험물 운송용도 차량의 경우 사용연한과 주행거리를 각각 10년 40만km로 축소함으로써 도로교통의 안전을 담보하고자 한 것이 주요한 특징이다.

13) 이구환신(以舊換新), 오래된 제품으로 새 제품을 교환한다는 뜻.

Ⅲ. 「중국 자동차 강제폐기기준규정」의 주요내용

1. 제정 목적

「중국 자동차 강제폐기기준규정」은 도로교통의 안전을 확보하고 기술진보를 독려, 자원절약과 환경 친화적 산업구조를 가속화하기 위한 목적으로 관련법령의 근거 하에 제정되었으며¹⁴⁾ 자동차의 사용 상태와 안전기술, 배기량 검사상황을 근거로 하여 국가는 폐기기준에 도달한 자동차에 대해 강제폐기를 실시한다(동법 제2조).

폐기대상 자동차의 회수 분해업무에 대한 관리감독 책임은 상무, 공안, 환경보호, 발전개혁위원회 등 관련부처에 두며 자동차 강제폐기기준에 따라 관련 사업을 이행할 의무를 진다(동법 제3조)고 규정함으로써 노후차의 불법개조 운행으로 인한 심각한 안전의 해결과 에너지의 효율적인 사용을 위해 자동차의 강제폐기를 실시하며, 친환경적 자동차의 분해 업무에 대한 국가의 감독의무를 규정하고 있다.

2. 규율 대상

「중국 자동차 강제폐기기준규정」의 규율 대상인 자동차는 4륜 자동차 뿐 아니라, 트레일러와 오토바이 등도 포함한다.¹⁵⁾ 이 법에서 말하는 사용성격의 변경이라 함은 사용성격을 영업용에서 비영업용으로 변경하거나, 비영업용에서 영업용으로 변경하는 경우, 소형·미니 임대차량이나 운전학원용 차량 등 영업용 여객수송 차량 간의 상호 전환, 위험물품 운송용 화물차를 기타 화물차로 변경하는 것을 의미하며(동법 제8조) 동 규정에서의 검사주기는 「중화인민공화국 도로교통안전법 실시조례」에서 규정한 자동차 안전기술 검사주기¹⁶⁾에 따른다고 규정하고 있다.

강제폐기 대상인 자동차는 사용연한의 만료, 자동차 안전기술에 대한 요건 미달, 대기오염 물질, 소음기준이 관련 법령의 기준을 초과한 경우, 검사유효기간이 만료된 후 검사합격 기준을 충족하지 못한 자동차이며 강제폐기 대상인 자동차는 폐기자동차 회수분해 업체에 매도되어 폐기되며 유관부서를 통해 등록이 말

14) 제1조: 도로교통 안전을 보장하고 기술진보를 독려하며 자원절약형 및 환경친화형 사회의 건설을 가속화하기 위해 「중화인민공화국 도로교통안전법」 및 그 실시조례, 「중화인민공화국 대기오염방지법」, 「중화인민공화국 소음오염방지법」에 근거하여 동 규정을 제정한다.

15) 제8조: 동 규정에서의 자동차라 함은 도로에서 운행되는 자동차, 트레일러, 오토바이와 차륜전용기계차이다.

16) 도로교통안전법 실시조례 제16조에 의하면 자동차의 안전기술검사 기한은 다음과 같다.

- (1) 영업용의 객차는 5년 내 연 1회 검사하며 5년 경과 후 6개월마다 1회 검사한다.
- (2) 화물차와 대형, 중형의 비영업용 객차는 10년 내 연 1회 검사하며 10년 경과 후 6개월마다 1회 검사한다.
- (3) 소형, 미니형의 비영업용 객차는 6년 내 2년마다 1회 검사하며 6년 경과 후에는 연 1회 검사한다. 15년 경과 후에는 6개월마다 1회 검사한다.
- (4) 오토바이는 4년 내에는 2년마다 1회 검사하며 4년 경과 후에는 연 1회 검사한다.
- (5) 트랙터와 기타의 자동차는 연 1회 검사한다.



소된다.¹⁷⁾

3. 기동차량의 종류별 사용연한

종류별 기동차의 사용연한은 각각 다음과 같다.

- (1) 소형, 미니 영업용 임대차량의 사용연한은 8년, 중형 영업용 임대차량의 사용연한은 10년, 대형 영업용 임대차량의 사용연한은 12년
- (2) 여객운송 임대차량의 사용연한은 15년
- (3) 운전학원용 소형차량의 사용연한은 10년, 운전학원용 중형차량의 사용연한은 12년, 운전학원용 대형차량의 사용연한은 15년
- (4) 공공버스 사용연한은 13년
- (5) 기타 소형, 미니 영업용 차량의 사용연한은 10년, 중·대형 영업용 차량의 사용연한은 15년
- (6) 전용 스쿨버스 사용연한은 15년

- (7) 중·대형 비영리 여객운송 차량(대형 승용차 제외) 사용연한은 20년¹⁸⁾
 - (8) 삼륜차량, 단기통엔진을 장착한 저속 화물차의 사용연한은 9년, 다기통 엔진을 장착한 저속 화물차와 미니 여객운송 차량의 사용연한은 12년, 위험물품 운송용 화물차의 사용연한은 10년,¹⁹⁾ 기타 여객운송 차량(세미 트레일러와 풀 트레일러 포함)의 사용연한은 15년
 - (9) 화물적재기능을 가진 작업 전용 차량의 사용연한은 15년, 화물적재기능이 없는 작업 전용 차량의 사용연한은 30년
 - (10) 풀 트레일러, 위험물품 운송용 세미 트레일러의 사용연한은 10년, 컨테이너용 세미 트레일러의 사용연한은 20년, 기타 세미 트레일러의 사용연한은 15년
 - (11) 삼륜오토바이의 사용연한은 12년, 기타 오토바이의 사용연한은 13년
- 각 성·자치구·직할시 인민정부의 관련부처는 해당지역의 실시상황에 근거하여 소형,

17) 제4조: 이미 등록된 기동차가 다음 중 하나에 해당할 경우 강제폐기 대상으로 구분되며 해당 소유권자는 기동차를 폐기 기동차 회수분해 업체에 판매해야 한다. 폐기기동차 회수분해 업체는 규정에 따라 해당 폐기기동차에 대해 등록, 분해, 조각 등 처리를 하며 폐기기동차의 등록증, 번호판, 운행증 등을 공안기관 교통관리부서에 넘겨 말소한다.

- (1) 동 규정 제5조에서 규정한 사용연한이 만료된 기동차
- (2) 수리 또는 정비를 거처서도 기동차 안전기술에 관한 국가기준 중 사용 중 차량에 대한 요건에 미달한 기동차
- (3) 수리 또는 정비를 거처거나 배기량 감축기술을 적용해도 대기 중에 배출하는 오염물질 또는 소음이 국가기준 중 사용 중 차량에 대한 요건에 미달한 기동차
- (4) 검사유효기간이 만료된 후 기동차 검사주기가 3번 지나도록 기동차 검사합격라벨을 취득하지 못한 기동차

18) 제8조: 비영리 여객수송 차량이라 함은 개인 또는 업체가 영리목적이 아닌 용도로 사용하는 자가용 여객수송 차량이다.

19) 제8조: 위험물품 운송용 화물차라 함은 극독화학물질, 폭발물, 방사성 물질, 부식성 물질 등 위험물품을 전문적으로 운송하는데 사용되는 차량이다.

미니 영업용 임대차량(전기자동차 제외)과 오토바이에 대한 사용연한을 상기 기준보다 더 엄격하게 조정할 수 있다. 단 소형, 미니 영업용 임대차량의 최저 사용연한은 6년, 삼륜오토바이의 최단 사용연한은 10년, 기타 오토바이의 최단 사용연한은 11년 이상이어야 한다.

소형, 미니 비영리 여객수송 차량, 대형 비영리 승용차, 차륜전용기계차는 사용연한을 따로 규정하지 않았으며, 기동차의 사용연한은 차량 등록 날짜를 기준으로 계산되며, 출고일자부터 2년 내에 등록수속을 밟지 않을 경우 출고일 기준으로 사용연한을 계산한다(동법 제5조).

4. 기동차등의 사용성격의 변경과 이전 등록 절차

사용성격을 변경하거나 이전등록을 하는 기동차에 대해 다음 관련요건에 따라 사용연한을 확정하고 폐기처리를 한다.

영업용 여객운송 차량과 비영리 여객운송 차

량 간에 상호 이전을 할 경우에는 영업용 여객운송 차량 관련 규정에 따르며, 소형, 미니 비영리 여객운송 차량과 대형 비영리 승용차를 영업용 여객운송 차량으로 등록 이전하는 경우에는 동 규정의 계산공식에 따라 누계 사용연한을 계산하되 최고 15년을 초과할 수 없으며, 다른 종류의 영업용 여객운송 차량 간의 이전등록에 대해 사용연한이 상대적으로 엄격한 규정에 따라 폐기한다.

소형, 미니 영업용 임대차량과 오토바이의 등록지를 다른 성, 자치구, 직할시로 이전 등록할 경우 사용연한이 더 엄격한 규정에 따라 폐기한다. 위험물품 운송용 화물차와 세미 트레일러를 기타 화물차나 세미 트레일러로 이전 등록하는 경우, 위험물품 운송용 화물차와 세미 트레일러 관련 규정에 따라 폐기한다. 그리고 사용연한의 만기가 1년 이하 기동차는 사용성격을 변경할 수 없으며, 소유권자 이전등록 및 기타 시급행정구역으로의 등록지 이전을 금지한다.²⁰⁾

20) 제6조: 사용성격을 변경하거나 이전등록을 하는 기동차에 대해 다음 관련요건에 따라 사용연한을 확정하고 폐기처리를 한다.

(1) 영업용 여객운송 차량과 비영리 여객운송 차량 간 상호 이전할 경우, 영업용 여객운송 차량 관련 규정에 따라 폐기한다. 하지만 소형, 미니 비영리 여객운송 차량과 대형 비영리 승용차를 영업용 여객운송 차량으로 등록 이전하는 경우, 동 규정의 별첨1의 계산공식에 따라 누계 사용연한을 계산하며 최고 15년을 초과하지 않는다.

(2) 서로 다른 종류의 영업용 여객운송 차량 간의 이전등록에 대해 사용연한이 상대적으로 엄격한 규정에 따라 폐기한다.

(3) 소형, 미니 영업용 임대차량과 오토바이의 등록지를 다른 성, 자치구, 직할시로 이전하여 등록할 경우, 사용연한이 더 엄격한 규정에 따라 폐기한다.

(4) 위험물품 운송용 화물차와 세미 트레일러를 기타 화물차나 세미 트레일러로 이전 등록하는 경우, 위험물품 운송용 화물차와 세미 트레일러 관련 규정에 따라 폐기한다.

동 규정에서 규정한 사용연한까지 1년 미만(포함)인 기동차는 사용성격을 변경할 수 없으며 소유권자 이전등록 및 기타 시급행정구역으로의 등록지 이전을 금지한다.



5. 폐기 기동차의 회수 분해

국가는 일정한 운행거리에 도달한 기동차에 대해 폐기처리를 유도한다(동법 제7조).

규정이 정한 운행거리에 도달한 기동차에 대해 해당 소유권자는 기동차를 폐기기동차 회수 분해 업체에 판매할 수 있으며, 폐기기동차 회수 분해 업체는 규정에 따라 해당기동차에 대한 등록, 분해, 소각 등 처리를 한다. 아울러 폐기한 기동차의 등록증, 번호판, 운행 등을 공안기관 교통관리부서에 넘겨 말소한다. 차량의 규모와 성격에 따라 각각 80만km에서부터 10만km까지의 운행거리 기준을 적용한다.²¹⁾

6. 국가기관의 기동차 사용연한 기준 제정 공시 의무

각 성·자치구·직할시 인민정부의 관계부처는

동 규정의 제5조 내용에 근거하여 소형, 미니 영업용 임대차량 또는 오토바이의 사용연한 기준을 제정하여 적시에 대외에 공개하며 또한 국무원 상무부, 공안부, 환경보호부 등 부서에 보고하여 등록하며,²²⁾ 농업용 경운기의 경우 별도의 폐기 기준을 따른다.

7. 소 결

2013년 5월 1일부터 실시된 「중국 기동차 강제폐기기준규정」에 따라 시행일 이전에 동 규정의 폐기기준에 도달하는 기동차는 2014년 4월 30일 전까지 폐기시켜야 한다.

「중국 기동차 강제폐기기준규정」은 도로교통의 안전확보와, 환경친화적 자동차 생산 구조를 가속화하기 위해 기동차의 강제폐기를 실시하고, 후진적인 폐차처리 절차를 국제적 표준에 맞게 개선하고, 자동차 부품의 재활용률

21) 제7조에 따르면 유형별 업종별 운행거리는 다음과 같다.

- (1) 소형, 미니 영업용 임대차량의 운행거리는 60만km, 중형 영업용 임대차량의 운행거리는 50만km, 대형 영업용 임대차량의 운행거리는 60만km
- (2) 임대용 여객수송 차량의 운행거리는 60만km
- (3) 운전학원용 소·중형 여객수송 차량의 운행거리는 50만km, 운전학원용 대형 여객수송 차량의 운행거리는 60만km
- (4) 공공버스의 운행거리는 40만km
- (5) 기타 소형, 미니 영업용 여객수송 차량의 운행거리는 60만km, 중형 영업용 여객수송 차량의 운행거리는 50만km, 대형 영업용 여객수송 차량의 운행거리는 80만km
- (6) 전용 스쿨버스의 운행거리는 40만km
- (7) 소형, 미니 비영리 여객수송 차량과 대형 비영리 승용차의 운행거리는 60만km, 중형 비영리 여객수송 차량의 운행거리는 50만km, 대형 비영리 여객수송 차량의 운행거리는 60만km
- (8) 미니 화물차의 운행거리는 50만km, 중·경형 화물차의 운행거리는 60만km, 중형 화물차의 운행거리는 70만km, 위험물품 운송용 화물차의 운행거리는 40만km, 대기통 엔진을 장착한 저속화물차의 운행거리는 30만km
- (9) 작업 전용 차량, 차륜전용기계차의 운행거리는 50만km
- (10) 삼륜오토바이의 운행거리는 10만km, 기타 오토바이의 운행거리는 12만km

22) 제9조

을 높여, 장기적으로 자동차 산업의 국제경쟁력을 강화시키기 위해 제정된 규범이다.

2006년 「자동차 강제폐기기준규정」과 2013년 규정과의 주요변경사항은 다음과 같이 정리할 수 있다.

소형 임대차의 경우 사용연한은 10년, 주행가능거리는 50만km 로 규정되었던 것을 차량의 크기와 상관없이 15년 60만km로 통일하였고, 시내버스와 광역버스로 차별화되었던 운행가능기한을 13년으로 하향 조정하였으며, 학교셔틀버스의 항목을 추가하면서 그 사용연한을 15년, 운행가능거리를 40만km로 지정하였다. 기타 영리소형차량의 운행기한은 8년에서 10년으로 연장하였고, 비영리차량의 경우 중·대

형 차량을 일률적으로 정하던 연한을 세분하여 규정하였으며, 화물차의 사용연한 거리 기준을 자동차의 구조와 용도에 따라 세부적으로 기준을 정하여 구분·적용한 것을 주요 특징으로 한다.

소형자동차의 경우는 자동차 기술발전을 반영하여 운행연한을 다소 연장하였으며, 미형과 기타로 구별하던 화물차의 경우는 위험물 운송용도 차량의 경우 사용연한과 주행거리를 각각 10년 40만km로 축소함으로써 도로교통의 안전을 담보하고자 하였다.

2013년 「자동차 강제폐기기준규정」의 부속서 상의 자동차 사용연한 및 주행거리의 참고치는 다음의 표2 와 같다.

〈표 2〉 현재 중국 자동차 사용연한 및 주행가능거리

차량종류 및 용도			사용연한 (년)	주행거리 (만Km)		
자동차	승용차 및 승합차	영리	택시	소, 미형	8	60
				중형	10	50
				대형	12	60
			임대용		15	60
		훈련차	소형	10	50	
			중형	12	50	
			대형	15	60	
		버스		13	40	
		기타	소, 미형	10	60	
			중형	15	50	
	대형		15	80		
	승용차 및 승합차	학교셔틀버스		15	40	
		비영리	소, 미형승객용, 대형승용차*	없음	60	
중형승객용			20	50		
대형승객용			20	60		



기 동 차	화물차	미형	12	50
		중, 경형	15	60
		중형	15	70
		위험물운송	10	40
		삼륜차량, 단기통엔진 저속화물차	9	없음
		다기통엔진장착 저속화물차	12	30
	전문 작업차	화물운송적재기능 있음	15	50
		화물운송적재기능 없음	30	50
트레일러	세미 트레일러	컨테이너	20	없음
		위험물운송	10	없음
		기타	15	없음
	풀 트레일러	10	없음	
모터	삼륜차	12	10	
	기타	13	12	
바퀴식 전문작업용 지게차			없음	50

注: 1. 표에서 자동차는 《자동차종류 용어 및 정의》(GA802—2008)에 따라 분류되었으며 *표시한 차량은 승용차이다.
 2. 소·미형택시(순수전기용차량 제외) 및 오토바이에 관해서는 성, 자치구, 직할시의 인민정부에 관련부서는 현재 상태에 맞는 사용연한을 정할 수 있다. 단, 소·미형택시는 6년, 정삼륜오토바이는 10년, 기타 오토바이는 11년.

IV. 외국의 폐차관련 입법례와의 비교

1. 한국의 폐차제도 개관

한국의 「자동차 관리법」에서 ‘폐차’²³⁾란 자동차를 해체하여 자동차의 장치를 그 성능을 유지할 수 없도록 압축·파쇄(破碎) 또는 절단하거나 자동차를 해체하지 아니하고 바로 압축·파쇄 하는 것으로 정의하면서, 기본적으로 중

고부품의 재사용에 대하여는 소극적으로 규정하고 있다.

폐차는 「여객자동차 운수사업법」에 따른 차량령(車齡)의 초과, 천재지변·교통사고 또는 화재로 자동차 본래의 기능을 회복할 수 없게 되거나 멸실된 경우에 허가받은 폐차 업소에 폐차요청과 자동차를 인도를 통하여 차량말소등록신청과 동시에 개시된다. 일반적으로 자동차 해체활용업자²⁴⁾가 말소등록을 대행하며(제13

23) 자동차관리법 제2조 5. 폐차란 자동차를 해체하여 국토교통부령으로 정하는 자동차의 장치를 그 성능을 유지할 수 없도록 압축·파쇄(破碎) 또는 절단하거나 자동차를 해체하지 아니하고 바로 압축·파쇄 하는 것을 말한다.

24) 자동차관리법 제2조 9. 자동차해체활용업이란 폐차 요청된 자동차(이륜자동차는 제외한다)의 인수(引受), 재사용 가능한 부품의 회수, 폐차 및 그 말소등록신청의 대행을 업으로 하는 것을 말한다.

조), 자동차의 차령은 대통령령으로 정한다.²⁵⁾

자동차의 재활용을 촉진하기 위하여 제정된 「전기·전자제품및자동차의자원순환에관한법률」은 자동차에 제조단계부터 유해물질의 사용을 줄이고 재활용이 쉽도록 제조하게 유도하며, 자동차 폐차업자·파쇄재활용업자 및 파쇄잔재물재활용업자는 재활용가능자원을 최대한 회수하여 재활용하도록 하며, 폐자동차의 재활용방법 및 기준을 대통령령으로 정한 재활용비율의 준수 의무를 부과하고(제25조), 기 후·생태계변화 유발물질을 분리·보관하여야 하며, 파쇄잔재물을 분리·배출 의무(제27조)를 부과하였다.

환경부는 2013년 2월 19일 「전기·전자제품 및자동차의자원순환에관한법률」에 따른 자동차 제조·수입업자, 자동차폐차업자, 파쇄재활용업자, 파쇄잔재물재활용업자 및 폐가스류 처리업자의 폐자동차 재활용비율 준수를 위해 필요한 사항을 규정하는 지침을 공고했다. 이 공고에 따르면 2014년 말까지 폐자동차의 재활용 및 에너지회수의 합이 85% 이상(대당 중

량기준), 2015년부터 재활용 및 에너지회수의 합이 95% 이상(대당 중량기준)이 되도록 구체적인 준수대상 및 달성 주체별 이행방법을 명시하고 있다.²⁶⁾

2. 일본 폐차제도의 주요 특징

일본경제산업성²⁷⁾은 2001년 6월 「자원유효이용촉진법(Law for Promotion of Effective Utilization of Resources)」을 3R 원칙²⁸⁾에 의해 제정 발효하면서 자원의 대량사용으로 인해 발생하는 폐기물량을 감소하고, 재활용이 가능한 재료를 재생이용하고, 폐자원의 재사용하는 것을 촉진하여 환경 친화적 자원이용을 도모하고자 하였다.

이 법률은 사용이 끝난 제품의 재생·이용과 설계단계에서부터 사용자원의 절감, 부품으로서의 재이용을 위한 재료구조의 고안이나 분리 회수를 용이하게 하기 위한 표시 등에 대해서 사업자에게 일정한 의무를 부여하고 있다.²⁹⁾

폐차에서 발생하는 폐기물을 친환경적으로

25) 자동차등록령 제31조 ② 법 제13조제1항 제7호 전단에서 차령 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 환가가치가 남아 있지 아니하다고 인정되는 경우란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다(개정 2012.12.27).

1. 차령 11년 이상인 승용자동차
2. 차령 10년 이상인 승합자동차, 화물자동차 및 특수자동차(경형 및 소형)
3. 차령 10년 이상인 승합자동차(중형 및 대형)
4. 차령 12년 이상인 화물자동차 및 특수자동차(중형 및 대형)

26) 폐자동차재활용비율준수여부확인등에관한업무처리지침 2013. 2. 19 개정 예규 제 478호.

27) 일본경제산업성(經濟産業省)은 일본의 행정기관이다. 산업·통상 정책, 산업기술, 무역 등의 사무와 광물자원이나 에너지의 안정적이고 효율적인 공급의 도모를 담당하고 있다.

28) 3R 원칙은 폐기물의 감량화(Reduce), 재사용(Reuse), 재활용(Recycling)을 의미한다.

29) 손상진, “자원순환사회 구축을 위한 폐기물관련법제 개선방안에 관한 연구”, 서울시립대학교 박사학위논문, 2009, p.130.



처리하기 위해 이 법률은 자동차 제조업자에게 자동차 생산 시 폐기물의 발생을 억제하고 재사용이 가능한 부품을 사용하며 재활용이 용이한 재료로 생산한다고 규정하고, 효율적인 폐차처리를 위해 자동차를 ‘지정재이용촉진제품’, ‘지정재자원화제품’, ‘지정자원 절약제품’으로 규정하여 최종폐기물의 감소를 위하여 관련 사업자에게 선진 설비 및 기술을 마련할 의무를 부과하였다.

2005년 시행된 일본의 「자동차 리사이클법(ELV Recycling Law)」은 생산자책임확대원칙³⁰⁾을 기반으로 하여 폐차 관계자들의 역할을 명확하게 규정하였으며, 법률은 폐차 재활용비용을 폐차 소유자에게 부담하고, 폐기 시 환경부하를 가장 많이 발생시킬 수 있는 프레온가스, 에어백, 슈레더에 대한 엄격한 관리를 명기하여³¹⁾ 안전하고 환경친화적인 관리책임을 부여하였다.

3. 유럽연합(EU)의 폐차처리 법령(The Management of ELV Decree)

유럽연합은 폐차 시 폐기물 감소 및 효율적 재활용을 위해 2000년 9월 18일에 「폐차처리 지침(Directive 2000/53/EC)」을 채택하였다. 유럽연

합의 「폐차처리 지침」은 자동차 폐기물 발생과 유해물질의 사용억제를 위한 정책으로서 생산자책임확대원칙을 기초로 제정되어 폐차의 재활용목표치 설정 및 폐차의 무상 인수 그리고 2003년 7월 이후 유럽연합에서 판매되는 자동차 부품, 소재의 중금속 함유량을 규제하는 내용을 담고 있다. 특히 4대 중금속 사용금지 조항은 2003년 7월부터 모든 EU 회원국 수출차량 및 EU지역 내의 생산차량에 적용되며 4대 중금속 사용금지에는 자동차 성능유지를 위한 일부 재료 및 부품에 대하여는 예외를 뒤 해당항목을 Annex II에 리스트하였다. EU위원회는 Annex II에 기재된 항목별 타당성을 검토하여 주기적인 검토를 통해 법규에 반영하게 된다. 2010년 4차 개정을 통해 5종의 납 함유재료 및 부품의 한시적 예외규정을 두었으며, 일부 납재료는 2014년 재검토하기로 되어 있다. 또한 제조업체 및 부품생산업체에 대한 유해폐기물 배출금지 및 재활용 증가의무가 부과되어 신규자동차 개발 위험물질 사용감축, 폐차 내용물의 분리, 재사용, 재활용이 용이도록 생산하고 재활용 자재의 사용을 증가할 의무와 2015년 까지 재활용 의무 비율을 85%~95%까지 상향 조정할 것을 예정하고 있다. 구체적인 내용을 정리하면 아래의 표3과 같이 정리할 수 있다.

30) 생산자책임재활용제는 자원의 절약과 재활용 촉진에 관한 법률 시행령에 따라 재활용이 가능한 폐기물의 일정량 이상을 재활용하도록 생산자에게 의무를 부여하는 제도이다.

31) 유태욱, “국내외 자동차 리사이클 규제현황”, 「자원리사이클링」, 제18권 제5호, 한국자원리사이클링학회, 2009, p.8.

〈표 3〉 유럽연합(EU)의 폐차처리 법령의 주요내용

구 분	주요 내용
적용 범위	9인승 이하 승용·승합차량 및 교환부품 총 중량 3.5톤 이하 트럭 및 교환부품
폐차회수	무상회수(최종소유자에게 처리비용 청구 불가) - 2002. 7. 이후 판매차량 : 2002. 7. 이후 무상 회수 - 2002. 7. 이전 판매차량 : 2007. 7. 이후 무상 회수
재활용 목표치	Reuse & Recycle : 80%(2006년 이후), 85%(15년 이후) Reuse & Recovery 85%(2006년 이후), 95%(15년 이후) * Reuse(원래용으로 재사용), Recycling(가공후 다른 용도로 재활용), Recovery(열에너지 회수 및 비료화 등)
유해물질 규제	2003. 7. 1.부터 중금속(납, 수은, 6가크롬, 카드뮴) 사용 금지 * 단, 배터리 등 일부항목에 대해서는 예외 인정
해체정보 제공	폐차처리에 관한 모든 해체정보 제공 신차종 출시 6개월 이내 해체 매뉴얼 제공
사전처리	에어백 등 위험부품의 경우 사전 강제폭발 조치 부동액·컴프레셔오일 등 모든 유해성 물질 사전처리

V. 결론

중국은 내부적으로 2020년까지 전면적인 소강사회³²⁾(小康社會) 건설을 목표로 산업구조 고도화, 친환경 사회 건설, 내수확대 등의 경제 정책을 추구하고 있다. 이에 따라 신연료 자동차 산업을 7대 전략적 신흥산업³³⁾ 중 하나로 집중 육성하는 계획을 세우고 친환경 순환경제 구축을 국가 목표로 하고 있다.

중국은 「자동차 강제폐기기준규정」은 낙후되어 있는 차량 폐차 및 재활용 시스템을 개선

하고, 노후차량으로부터 야기되는 교통사고의 증가 및 대기오염과 폐기물 투기로 인한 토양 오염 등의 환경문제를 해결하기 위해 노후차량의 강제 폐차 제도를 도입했고, 기술개발을 고려하여 그 현실 상황에 맞게 사용연한을 세분화 하면서 개정되어 왔다.

세계 자동차의 최대 생산국의 지위를 획득한 중국은 자동차 수출을 위해서 자동차 생산·운행·폐기의 전 시스템을 선진화해야 할 과제를 안고 있으며, 최근 환경 관련 규제의 강화는 자동차 산업의 경우 자동차의 개발·부

32) 경제뿐만 아니라 정치, 사회, 문화, 생활환경 등이 비교적 여유로운 상태를 의미하며, 구체적으로 2020년까지 2010년 기준 1인당 국민소득을 2배까지 올리는 목표를 세우고 있다.

33) 7대 전략적 신흥산업으로 에너지절약·환경보호, 차세대IT, 바이오, 첨단장비제조, 신에너지, 신소재, 신연료 자동차 산업을 선정하였다.



품생산·운영·폐기의 전 과정에서 환경기술적 고려를 요구하고 있다. 「기동차 강제폐기기준규정」의 내용도 환경규제의 강화를 통한 환경기술의 우위를 확보하고자 하는 노력 속에서 우선적으로 폐차시스템을 선진화 하기 위한 방법론적 전제로서 규율되었다고 볼 수 있다.

최근 중국은 폐차 보조금 지원을 조기폐차를 유도하는 인센티브 제도를 준비하고 있으며, 상하이시에 이어 「중경시 주요 도시구역 낡은 자동차 조기폐차 장려보조금 실시 세부 규정」³⁴⁾이 2013년 9월1일부터 실시된다. 이는 자발적 폐차의 확대효과를 나타낼 것이며, 「기동차 강제폐기기준규정」을 보완하는 역할을 할 것으로 보인다.

중국의 폐차 시스템은 제도적으로 기술적으로 선진국에 비해 많이 낙후되어 있으며, 차량 부품 재활용에 대한 법제도 완비되지 못한 상황이나, 국가 12차 5개년 계획을 통해 2015년까지 현대적인 폐기물 회수 방식, 선진적인 기술 설비, 회수 네트워크, 효율적인 분류 및 처리 시스템을 구축하고, 주요 제품의 재생가능한 자원 재활용 비율이 70% 이상 수준을 국가 목표로 하고 있는 바 관련 제도의 체계적 정비와 더불어 관련 입법의 정비속도 또한 가속화 될 것으로 보인다.

박진용

(중앙대학교 박사과정)

참고문헌

〈한국문헌〉

- 강정호, “국내 폐차산업의 현황분석 및 재활용 개선방안연구”, 명지대학교 석사학위논문, 2004.
- 김수연, “국내 폐자동차 재활용 시장구조분석”, 성균관대학교 석사학위논문, 2007.
- 박삼욱·박태운, 「지속가능한 발전을 위한 지역산업정책」, 한국환경기술개발원, 1996.
- 유태욱, “국내외 자동차 리사이클 규제현황”, 「자원리사이클링」, 제18권 제5호, 한국자원리사이클링학회, 2009.
- 손상진, “자원순환사회 구축을 위한 폐기물관련법제 개선방안에 관한 연구”, 서울시립대학교 박사학위논문, 2009.

〈중국문헌〉

- 董長青, “廢棄自動車回收利用管理經驗值得借鑒”, 「自動車工業研究」, 1期, 2011.

- 劉國華, “我國廢棄自動車逆向物流系統研究”, 中南大學 碩士學位論文, 2008.
- 吳丹, “基於EPR的廢棄自動車回收體系研究”, 重慶大學 碩士學位論文, 2007.

〈인터넷자료〉

- 中国国家统计局, <http://www.stats.gov.cn>
- 中國汽車材料數據系統, <http://www.camds.org>
- 新浪汽車, <http://auto.sina.com.cn>
- 中國財稅信息網, <http://www.zgtax.net>
- 網易財經, <http://money.163.com/>
- 中國能源網, <http://www.china5e.com/>
- 百度百科, <http://baike.baidu.com/>
- 法幫網, <http://code.fabao365.com/>

34) 이로 인해 시내에서 단계적으로 낡은 자동차의 운행이 금지되며, 보조금 지급대상으로 국가가 정한 강제 폐기 기한이 아직 되지 않았거나, 자연폐기 혹은 교통사고 등으로 직접 폐기된 것, 자동차 안전기술 검사 합격표지와 환경보험 검사 합격표지 유효기간 내의 낡은 자동차 등을 차주가 스스로 폐기차량 회수 해체기업 혹은 공안자동차관리부서 말소를 통해 보조금이 지급된다.