

신청기관 : 환경부 자원재활용과

영국 폐자동차 처리와 재활용에 대한 입법현황 및 준수이행에 관한 검토

이동준 | 문화체육관광부 대중문화산업과 법률전문가, 영국 워릭대 박사과정

I 들어가며

영국을 포함한 유럽의 다수 국가들은 폐자동차의 처리와 환경오염 문제를 해결하기 위한 논의를 지속적으로 진행해왔고, 마침내 유럽의회 및 위원회(European Parliament and of the Council)는 폐자동차에 대한 지침(2000/53/EC)(이하 “EU ELV 지침(2000)”이라 함)을 마련함으로써 유럽연합에 속하는 국가들의 자국 내 해당 지침을 준수하기 위한 국내법 제정을 촉구하였다¹⁾. 영국은 유럽연합으로부터의 탈퇴를 예정²⁾하고 있으나 현재로서는 EU법에 구속되며 탈퇴를 하더라도 많은 법령의 큰 골격은 그대로 유지될 것으로 보인다. 영국의 폐자동차(ELVs: End of life vehicles)의 처리 및 재활용에 대한 법률과 정책도 현재의 수준을 유지하게 될 것으로 보이는 바, EU 차원의 관련 지침³⁾이 여전히 영국 내 적용되는 관련 규정의 기초가 된다. 본 글은 EU ELV 지침(2000)에 대응하여 제정 및 실행하고 있는 관련법령 및 정책의 내용과 실행의 구체적인 내용을 살펴보고 그 시사점을 도출하는 것을 목적으로 한다.

1 EU ELV 지침(2000)의 주요내용

1. 폐자동차는 엄격한 환경 기준을 충족하는 허용 된 처리 시설 에서만 취급되어야 한다.
2. 생산자 (자동차 제조사 및 수입업체)는 ELV 회수(take-back) 및 처리 비용에 대한 책임을 진다.
3. 생산자 및 기타 경제적 사업자 (자동차 해체업자 및 파쇄업자 등)는 ELVs의 회수 및 수집을 위한 적절한 시스템을 구축해야 한다.
4. 차량의 최종 소유자는 2007년 1월부터는 무료로 반납(free take-back) 할 수 있어야 한다.
5. 차량의 최종 소유자는 폐차증명서(Certificate of Destruction)를 발급받아야 한다.
6. 재활용 및 에너지 회수 대상은 2006년 이후 (최소 80% 재활용을 포함한 85%의 에너지 회수)부터 충족 되어야 하며, 2015년부터는 더욱 높은 목표를 달성해야 한다 (최소 85% 재활용을 포함한 95%의 에너지 회수).

2 브렉시트(Brexit)

- 3 지침(Directive)은 법률용어상 달성하고자 하는 목적과 목표에 대하여 회원국을 법적으로 구속한다. 다만 그 결과를 달성하기 위한 형식과 방법에 대한 내용은 회원국에 일임하고 있다. 따라서 구체적인 목표를 달성하기 위한 내용을 포함하는 법률규정을 회원국 자체에서 입법을 통하여 마련하게 된다.

II 영국 폐자동차 처리 및 재활용에 대한 입법례

1. ELV 규정 및 생산자 책임 개설⁴⁾

영국은 폐자동차의 처리와 재사용에 관련하여 유럽지침에 준하는 국내법과 정책을 마련하고 있다. 이를 통해 자동차를 폐기할 때 생성되는 폐기물의 양을 줄여 환경에 미치는 영향을 제한하도록 규제하고 있다. 2003년에는 폐자동차에 관한 규정(End-of-Life Vehicles Regulation 2003, 이하 “ELV 규정(2003)”이라 함)을 제정하였으며, 2005년에는 폐자동차와 관련한 생산자의 책임에 대하여 정하는 폐자동차(생산자책임) 규정(End-of-Life Vehicles (Producer Responsibility) Regulations 2005, 이하 “ELV 규정(2005)”이라 함)을 제정하여 시행해 오고 있다⁵⁾. 그리고 2010년에 기존 규정에 대한 수정안을 각각 마련하였다. 유럽위원회의 EU 폐자동차 재활용 및 회수율 현황자료에 따르면, 영국은 2015년에 2014년(약 90.7%)과 비교하여 6% 상승한 96.9%로 상위권을 기록하였다⁶⁾.

영국 ELV 규정(2003·2005)은 생산자책임규정⁷⁾에 적용되며 구체적인 재활용 및 회수율에 관한 목표를 설정하고 그 이행을 위한 세부 사항들을 법률로서 정하고 있다. ELV 규정(2005)은 시기별로 생산된 자동차에 대하여 생산자의 재사용, 회수, 재활용 목표를 구체적으로 명시하고 있다.⁸⁾ 이러한 목표 달성을 충족하기 위한 구체적인 규정은 다음과 같다. 우선, 승용차와 경화물차에 사용될 자재 및 부품에 납, 육가크롬, 카드뮴 또는 수은 등이 포함되지 않았음을 확인⁹⁾하고, 자동차의 예비 교체 보수부품들을 2003년 6월 이전에 판매 준비하여야 한다. 그리고 타이어를 제외한 200그램 이상의 모든 고무와 플라스틱 부품들의 분해, 재사용, 재활용, 회수를 향상시킬 수 있도록 표시를 하거나 코드화하여야 한다.¹⁰⁾

또한 신차를 판매하기 시작한 6개월 안에 해당 자동차에 사용된 자재와 유해물질에 대한 정보를 제시하여야 하고, 자동차 부품을 분해, 재사용, 회수할 수 있도록 설명을 제공하여야 한다. 해당 정보들은 잠재적 소비자들이 쉽게 접근할 수 있도록 하여야 하며¹¹⁾, 나아가 제조된 자동차, 자재 및 부품들이 중금속 제한 기준과 플라스틱 및 고무부품에 대한 코딩기준(coding standards)에 부합하는지 확인하는 문서를 작성하여야 한다. 이를 위하여 생산자는 자

4 본 글에서 특별한 사정이 없는 경우 개별 규정의 구분 없이 ELV 규정이라고 표시하기로 한다.

5 폐자동차 자원순환 제도개선을 위한 법률개정안 마련. p.50

6 <http://www.wastecare.co.uk/uk-shoots-ahead-elv-recycling-performance/>

7 폐기물의 처리와 관련하여 원칙적으로 생산자책임규정이 적용된다. 대표적인 폐기물관련 규정은 전기·전자 제품의 제조, 수입 및 판매와 폐자동차 처리에 관한 규정이다. 전기·전자 제품의 제조, 수입 및 판매 하는 기업이 수명 종료 환경 영향에 대한 책임이 있음을 규정하고 있고 구체적으로 ①해당제품으로 인하여 발생하는 폐기물을 최소화하고 재사용을 촉진해야 하고, ②폐기물 처리 및 폐기물 회수 및 재활용 목표 달성을 보장하며, ③원재료 사용을 줄이고 재사용률과 재활용률을 높여 제품 설계하도록 규정하고 있다.

8 2006년과 2014년 12월 31일까지의 생산자는 ELV 규정(2005) 제10조에서 언급한 자동차 수집을 위하여 설립한 시스템의 전부 또는 부분을 이루는 공인처리시설에서 처리된 폐자동차에 대하여 각 자동차와 각 연도 평균무게의 최소 85%를 재사용 및 회수하고, 각 자동차와 각 연도 평균 무게의 최소 80%를 재사용 재활용하여야 하며(ELV 규정(2005) 제18조 제1항), 2015년 이후부터는 매년 각 자동차와 각 연도 평균 무게의 최소 95%를 재사용 및 회수하고 각 자동차와 각 연도 평균 무게의 최소 85%를 재사용 재활용하여야한다(ELV 규정(2005) 제18조 제2항).

9 자동차 및 소형 밴에 대한 재료 및 구성 요소는 특정 면적 (ELV 지침의 부속서 2에 포함)에 해당 되지 않는 한 카드뮴, 납, 수은 또는 크롬(VI)을 함유 하지 않아야 한다.

10 생산자는 재사용과 회수에 적합한 자재와 부품의 식별을 용이하게 하기 위하여 규정에 언급된 자재와 부품 코드표준을 사용하여야 한다(ELV 규정(2003) 제14조).

11 홍보물, 매뉴얼, 웹사이트, 국제해체정보시스템(International Dismantling Information System, IDIS)과 같은 데이터베이스 등을 통해 제공할 수 있다.

신의 브랜드에 대한 연간 목표를 충족해야 한다.¹²⁾

ELV 규정(2003)은 주로 생산자의 책임규정에 대해서 정하고 있고, ELV 규정(2005)은 ELV 규정(2003)에 부가하여 더욱 구체적인 세부사항에 대한 내용을 정하고 있다. 생산자는 자동차의 제조와 부품의 취급과 관련하여 정보를 관리하고 이를 관련 정부 당국에 제출해야 할 의무가 주어진다.¹³⁾¹⁴⁾ 그리고 ELV 규정(2003) 제9조에서는 폐자동차와 관련한 의무를 강제하기 위하여 영국의 집행기관을 통하여 규정을 준수하지 않는 것으로 의심되는 자에게 준수 통지를 할 수 있다고 정하고 있으며 ELV 규정(2003) 제11조에서 제13조는 폐자동차 규정상의 의무를 위반했을 때에는 벌금형 등 형사처벌의 대상이 된다고 규정하고 있다.

ELV 규정(2005)은 각 생산자가 장관에게 등록을 신청하고, 각 생산자가 등록 신청일 이전 시판한 자동차에 대한 책임을 신고하도록 정하고 있다(ELV 규정(2005) 제7조). 생산자가 제7조에 따라 책임을 신고하지 않은 경우에는 장관은 그러한 자동차에 대하여 임의로 생산자에게 책임을 부과할 수 있다(ELV 규정(2005) 제8조). 이와 같이 생산자는 자원순환시스템 개선을 위한 생태계의 가장 큰 역할을 하고 있을 뿐만 아니라 가장 무거운 의무를 지고 있다.

2. 자원순환체계 마련을 위한 ELV 규정

영국 ELV 규정은 대상이 되는 폐자동차를 M1과 N1으로 분류하고 있다¹⁵⁾. 그리고 M1(최대 9석의 승용차) 및 N1(최대 3.5 톤의 승용차 및 화물차량)의 규정은 해당 차량의 부품 및 재료에도 적용된다. M1과 N1의 분류에 해당되는 자동차를 제조하거나 수입하는 업자는 영국 비즈니스·에너지·산업전략부(BIS: Department for Business, Innovation and Skills, 이하 “BIS”라 함)에 등록을 해야 하고, BIS에서 허가한 무료 반납시스템(free take-back)을 운영해야 한다. 무료 반납시스템은 자동차를 반납하고자 하는 모든 소유주로부터 접근이 가능해야 한다. 이에 대하여 차량 소유주 역시 폐차 시 환경허가증(Environmental Permit)을 소지한 공인처리시설로 차량을 보내진 것을 확인해야 한다. 그리고 발급받은 폐차인증서를 보관해야 한다. ELV 규정에 적용받는 생산자(제조사 및 수입업자)는 이행 준수를 위해 영국 환경식품농무부(Defra: Department for Environment, Food & Rural Affairs)에 등록하여야 한다.

생산자의 폐자동차 수거체계 마련과 회수에 관한 법령¹⁶⁾에 따라 재활용 및 폐기에 대한 자동차 컨소시엄

12 박종원 등. 폐자동차 자원순환 제도개선을 위한 법률개정안 마련. 2014. 환경부 p.50

13 자동차의 부품 및 자재에 중금속의 사용의 규제하는 ELV 규정(2003) 제6조의 요건을 준수한다는 사실을 증명하는 기술적 서류 또는 기타 정보를 제출하여야 한다(ELV 규정(2003) 제7조).

14 자동차 자재와 부품을 시판하는 자는 해당 서류를 집행기관에 제출하기 위하여 필요한 정보를 자재와 부품을 시판한 날로부터 4년간 보관하여야 한다. (ELV 규정(2003) 제8조).

15 Annex IIA to Council Directive 70/156/EEC

16 생산자는 자신이 생산한 자동차의 수거체계에 대한 세부사항을 수립하고 제출할 의무를 가지며, 장관의 승인을 받아야 한다(ELV 규정(2005) 제10조). 아울러, 폐자동차를 배출하고자 하는 자가 이러한 수거체계에 용이하게 접근 가능하도록 할 의무가 있으며(ELV 규정(2005) 제11조(1)), 이 의무를 대신하여 위에서 언급한 정도로 편리한 폐자동차 수거체계를 알선할 수 있다(ELV 규정(2005) 제11조 제2항). 동 규정상의 의무를 위반하는 경우에는 벌금형 등 형사처벌의 대상이 될 수 있다(ELV 규정(2005) 제11조~제13조). 영국의 집행기관은 동 규정을 준수하지 않는 것으로 의심되는 자에게 준수 통지를 할 수 있는데(ELV 규정(2005) 제9조), 준수통지에는 동 규정상의 의무 위반이 의심된다는 사실과 그 이유, 의무의 준수 기한을 구체적으로 기술하고, 명시된 기한 내에 의무를 준수하거나 의무를 위반하지 않았다는 충분한 증거를 제시하지 않을 경우 기소될 수 있다는 경고가 포함된다.

(ACORD: Automotive Consortium on Recycling and Disposal, 이하 “ACORD”라 함)이 1991년에 설립되었다. 그리고 폐자동차의 관리를 개선하기 위한 자발적인 산업 전략을 개발하고 구현하기 위해 ACORD 협약이 산업 및 재료 무역 협회에 의해 1997년에 서명되었다. 뿐만 아니라, 자동차 제조사들은 영국 ELV 규정 이행을 위해 자동차 재활용을 위한 컨소시엄을 만들었다. 자동차 재활용을 위한 컨소시엄(CARE: Consortium for Automotive Recycling)은 주요 영국 자동차 제조사/수입업체 및 차량 해체업자와 관련된 협업 프로젝트이다. 이에 따라 생산자들은 폐자동차 해체업체 네트워크와 중개업체 사이의(?) 대행 계약을 맺고 있다.

1 표 11 영국 자동차 생산자 브랜드의 폐자동차 처리 중개서비스 가입 현황

Autogreen	Cartakeback
BMW, Daihatsu, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Daewoo, Dodge, Ferrari, Honda, Isuzu, Jeep, Maserati, Maybach, Mercedes-Benz, MINI, Mitsubishi Canter, Porsche, Saab, SMART, Subaru, Suzuki, Toyota/Lexus and Vauxhall	Alfa Romeo, Alpine, Aston Martin, Audi, Austin, Bentley, Bugatti, Citroën, Dacia, DAF, Datsun, Dodge, Fiat, Ford, Hillman, Humber, Hyundai, Iveco, Jaguar, Lamborghini, Lancia, Land Rover, LDV, Leyland, Leyland DAF, Lotus, Matra, Mazda, MG, MG XPower, Mitsubishi, Morris, Nissan, Perodua, Peugeot, Proton, Renault, Renault Trucks, Riley, Rover, SEAT, Simca, Singer, Skoda, Sunbeam, Talbot, Tata, Tatra, Triumph, Volkswagen, Volkswagen Commercial, Volvo and Wolseley

ELV 규정 준수를 위한 이행기능을 하는 중개서비스 업체는 표1에 열거된 바와 같이 Autogreen과 Cartakeback가 있다. 해당 대행업체는 제조사와 계약을 맺고 자동차 소유주의 가장 가까운 지역의 공인처리시설(ATFs: Authorised Treatment Facilities)과 연계하여 폐자동차 처리절차를 진행하며 공인처리시설은 이를 증명하는 폐차인증서(CoD: Certificate of Destruction)를 발급해준다.

ELV 규정(2003) 규정의 마지막 부분에서는 인가받은 처리시설이 처리를 위하여 폐자동차를 인수 받았을 경우 자동차의 최종 소지자 또는 소유주에게 폐차인증서를 발급하여야 하고, 인가받은 처리시설은 폐자동차의 최종 소지자 또는 소유주에게 폐차인증서의 발급에 대하여 어떠한 수수료도 부과하여서는 아니 된다고 정하고 있다(ELV 규정(2003) 제27조 및 제28조). 그리고 이 폐차인증서를 통하여 규정에 맞고 적법하게 처리된 폐자동차의 관리가 이뤄진다. 폐차인증서를 발급받지 않은 경우 최종 자동차 소유자에게 규정 미이행에 대한 벌금 및 처리비용 청구를 할 수 있다.

3. 생산자책임규정과 공인처리시설의 관계

기존 폐차업계 역시 인증절차가 까다로워지고 환경제재의 대상이 되면서 부차적으로 폐자동차 처리와 재활용에 대한 기준을 준수해야 하는 대상이 되었기 때문에 생산자 책임규정에도 불구하고 실질적으로는 비용처리의 측

면에서 유사한 책임 및 의무가 부과된다. 다시 말해 폐차업자로서는 현행법상 생산자에게 비용청구를 하는 등, 비용 의무를 지우게 할 여지가 있음에도 업계의 실무상 측면에서 생산업자와의 계약 유지를 통한 폐자동차 처리 물량 확보 등을 위해서 울며 겨자 먹기로 일명 제로코스트 계약(Zero-cost contract)을 하고 있다.

폐자동차에서 나오는 재활용 가능한 부품들의 비용적인 측면에서 여전히 이윤을 창출할 수 있기 때문에 이러한 형태의 계약관계가 유지되고는 있으나 고철 및 부품 가격의 시장변화에 민감하게 반응할 수밖에 없고 내부의 혁신을 통한 처리비용 절감 등의 긍정적 효과도 존재하기는 하나 기본적으로 순환체계의 유지 측면에서는 약점으로 작용할 수밖에 없다. 전술한 순환체계의 실질적 자정작용을 장려하고 동시에 인증처리시설의 자원순환기능 개선과 수익성 유지를 위해서 생산자의 자동차 설계 및 부품제작 차원에서 경제성을 반영한 기술개발이 요구되며 이는 근거 법령 마련과 지원 제도 도입을 통해 해결 가능할 것으로 보인다.

III 공인처리시설의 운영과 관리

1. 영국 ELV 규정에 따른 공인처리시설의 운영

폐자동차는 엄격한 환경 기준을 충족하는 허용된 처리 시설에서만 수집과 보관 회수가 이루어질 수 있다. 이러한 시설은 공인처리시설이라고 불리며 영국 환경청에 의해 승인되고 규제된다.¹⁷⁾ 공인처리시설을 운영하기 위해서는 공인처리시설 허가를 받고 폐기물 허가증을 발급받아야 한다. 공인 처리 시설은 폐자동차의 저장 및 회수, 폐자동차의 유해 액체 및 성분 제거(오염 방지¹⁸⁾), 그리고 부품 재사용, 재활용 또는 폐기와 관련된 표준을 충족해야 한다. 공인처리시설은 폐기물관리법 제39절에서 정하고 있는 폐기물 허가증을 발급받아야 한다. 해당 시설은 독립된 국가 공인 시설 혹은 생산자의 폐자동차 수집시스템으로서 운영될 수 있다.

공인처리시설은 회수 가능한 금속의 가치와 부품의 재판매를 감안할 때 수익성 있는 사업이다. 따라서 합법적인 요건을 충족하기 위해 필요한 투자를 하지 않은 불법 사업자와의 경쟁에 직면할 수 있다. 영국 환경청은 규제 이행노력을 강화했고 eBay와 같은 불법 운영자가 사용할 수 있는 새로운 판매 채널을 규제하기 위해 적용 기술을 적용하기 시작 했다. 그로인해 2017년에 발행된 폐차증명서는 전년도 대비 25.5% 증가했다¹⁹⁾. 공인처리시설은 영국 운전면허청(DVLA: Driver and Vehicle Licensing Agency, 이하 “DVLA”라 함) 온라인 시스템을 통해 폐차인증을 생성하고 차량의 소유주에게 이를 발급해준다. DVLA은 자동으로 등록정보를 업데이트하게 된다.

17 BEIS. 2018. Enforcement and Market Surveillance Annual Report 2016–2017. BEIS

18 폐자동차는 오염방지처리가 되기 전까지는 유해 폐기물로 분류된다.

19 SMMT. 2018. UK AUTOMOTIVE SUSTAINABILITY REPORT

표 21 오염 제거 순서 BIS(2011, p.10)

차량상부/하부	처리 절차
상부	배터리 제거
상부	연료 필터 캡 및 오일 필터 캡 제거
상부	히터를 최대로 설정
상부	휠과 타이어를 분리 하고 휠밸런스 조정용 납을 분리
상부	수은을 포함한 부품 제거
오염제거 프레임 또는 리프팅 장치에 차량 배치	
하부	파쇄처리를 위한 엔진 오일 배출 및 오일 필터 제거
하부	후방 차동 장치를 포함 한 배수 변속기 오일
상부	에어컨 가스 배출 (장착 된 경우)
하부	냉각수 배출
하부	브레이크 액 배출
하부	축매 제거 (장착 된 경우)
상부	와셔 병 배출
상부	브레이크/클러치 저장소 배출
상부	파워스티어링 저장소 배출
하부	연료탱크 배출
하부	충격흡수재 배출 혹은 서스펜션 액 제거
하부	배출 플러그 교체/플라스틱 스톱퍼 장착
오염제거 프레임 또는 리프팅 장치에서 제거	
상부	에어백 및 발화제 방출
상부	에어백 및 발화제 제거

BIS에서는 오염제거에 대한 구체적인 절차와 유의사항에 대한 설명서(표 2 참고)를 배포하고 있다²⁰⁾. 공인처리 시설에서는 우선적으로 오염제거절차를 거치게 된다. 오염제거를 충분히 하지 않으면 유해 폐기물로 분류되고 유해 폐기물은 불침투성 포장처리를 해야 하는 등의 문제가 있다. 이 과정에서 배터리, 연료, 휠, 타이어, 가스탱크, 다양한 종류(냉각수, 부동액 등)의 기름, 수은과 납이 포함된 부품 등을 제거해야 한다. 오염제거가 이뤄진 이후 대부분의 폐자동차는 플라스틱, 거품, 섬유, 목재, 고무 및 금속을 분리하는 분쇄기로 이동되고 이러한 재료의 대부분은 재활용된다. 폐기물 소각로에서 에너지로 연소된 분쇄기 잔류물 또한 ELV 회수량에 포함되어 계산 될 수 있다.

20 BIS, Dafra. 2011. Depolluting End-of-Life Vehicles (cars and light goods vehicles) Guidance for Authorised Treatment Facilities.

위 표2는 구체적인 폐자동차 오염제거 가이드라인에 따른 제거절차에 대하여 설명하고 있다. 영국 ELV 규정은 폐기물의 분류에 대한 내용도 가이드라인을 제공하고 있다²¹⁾.

2. 공인처리시설에 대한 환경규제 내용

규제의 집행과 관리는 영국 ELV규정의 특정 부분을 책임지는 집행 당국들에 의해 지정되며, 새로운 차량과 그 구성 요소의 설계에 영향을 미친다. 환경청은 공인처리시설의 등록과 운영에 대하여 그리고 DVLA에서는 폐차인증서의 발행과 관련한 부분을 감독하고 있다²²⁾. 공인처리시설을 운영하는 경우, 폐자동차의 저장과 처리에 대한 기준을 지켜야 한다. 우선적으로 그 공정과 처리의 과정에서 환경을 보호하고 유해/특수 폐기물 생산자로서 유해/특수 폐기물 관리 기준에 따라야 하고 등록 또한 해야한다.

표 3 | CCS 분류 위반 등급에 따른 점수

CCS 분류 위반	위반행위 당 CCS 점수
1	60
2	31
3	4
4	0.1

2008년 4월 이전에 발행된 환경허가의 경우 2019년 4월 7일부터는 서면 관리 시스템을 작성해야 한다. 환경청은 공인처리시설 정기 실사 방문을 통해 허가 위반을 기록하고 점수화하고 있다. 인증처리시설에 대한 관리는 제출된 보고서를 기반으로 평가할 수 있다. 방문조사는 일반적으로 계획에 따라 진행되지만 예고 없이 이뤄질 수 있다. 방문조사시 점검관은 운영자에게 질의를 할 수 있고 조사 결과로 규정 준수 평가 보고서(CAR: Compliance Assessment Report)를 작성한다.

표 4 | 준수 이행 등급에 따른 수수료 증가율

준수 이행 등급	CCS 점수	수수료	참고
A 밴드	0	5% 할인	최상위 이행업체
B 밴드	0.1-10	변동 없음	

21 1994에 처음 발표된 유럽 폐기물 분류체계(EWC: European Waste Catalogue) 및 유해 폐기물 목록(HWL: Hazardous Waste List)이 되었고 이는 모든 폐기물 및 유해 폐기물의 분류에 사용되며 EU 전역에서 일관된 폐기물 분류 시스템 설계를 위해 사용되었다. 이후 2001년에는 두 분류체계가 통합되었고 영국 ELV 규정의 폐기물 결정 목록(List of Wastes Decision)의 기반이 된다.

22 BIS. 2010. THE END OF LIFE VEHICLES REGULATIONS 2003, 2005 AND 2010 Government Guidance Notes

준수 이행 등급	CCS 점수	수수료	참고
C 밴드	10.1-30	10% 증가	
D 밴드	30.1-60	25% 증가	
E 밴드	60.1-149.9	50% 증가	
F 밴드	150+	200% 증가	최하위 이행업체

위반사항에 따라 높은 점수를 받을수록 연간 수수료가 상승하고 엄격한 관리대상으로 취급되어 더 빈번한 정기 조사가 이뤄진다. 위반행위가 확인되는 경우 환경청은 ①허가조건을 변경할 수 있고, ②이행통지를 보낼 수 있으며 ③영업정지와 폐쇄 역시 진행할 수 있다. 그리고 ④공공이익을 해친다는 판단을 내릴 때는 기소할 수 있다. 그리고 환경청은 규정 준수 분류 체계(CCS: Compliance Classification Scheme, 이하 “CCS”라 함)에 따라 규정 준수 등급을 분류한다. 각 위반에 따른 이행 규정 비이행 내역은 CCS 점수 산정에 반영되고 CCS 점수를 등급밴드로 변환한다. 규정 준수 수준이 가장 저조한 사업자는 규정 준수 밴드 F로 평가되고 기본의 3배에 해당하는 수수료 지급의무를 지게 된다.²³⁾

IV 마치며

영국의 ELV 규정(2003)은 EU ELV 지침(2000)에 대응하는 최초의 국내법으로서 그 기능을 한다. 따라서 EU 지침의 중요 사항에 대한 내용을 명시하고 있으며 ELV 규정(2005)의 구체적인 근거법령으로서 기능한다. 따라서 구체적인 생산자 책임규정은 ELV 규정(2005)에서 정하고 있는 것이다. EU 지침이 2000년도에 이뤄졌음에도 2003년과 2005년에 관련 법령을 마련하였다는 점에서 EU 국가 중 폐자동차 재활용과 회수에 관한 선도적 역할을 하고 있는 것으로는 보기 힘들다. 또한 2016년도 이전에는 관련 목표를 달성하지 못하거나 근접한 수준에 머무는 등 이행을 역시 독일 등과 같은 EU 국가와 비교하여 부진한 편으로 보인다. 뿐만 아니라 관련 규제를 마련하였음에도 여전히 불법적인 인증처리시설이 존재하고 있으며, 자원순환측면에서도 문제점이 발견되고 있다. 그리고 환경청 및 BIS, DAFRA, DIVA 등 관련 중앙행정기관의 ELV 규정 이행 및 관리 업무가 분산되어 있다는 점에서 통합 관리가 불가능하다는 문제가 존재한다. 그럼에도 불구하고 환경청 규제 보고서에 따르면 불이행 사례가 많지 않고 관련 사회 문제가 발생하지 않는 편이며 EU 재활용 및 회수율이 매년 개선되고 있다는 근거 자료를 살펴 볼 때, 정부의 규제 등의 이행 통제의 기능보다 기업과 업체의 자생적 자원순환이 이뤄지고 있는 것으로 보인다. 따라서 경영 및 기술 혁신 등의 차원에서 해당 문제를 파악할 필요성이 있을 것으로 판단된다.

참고문헌

BEIS. 2018. Enforcement and Market Surveillance Annual Report 2016–2017. BEIS

BIS. 2010. THE END OF LIFE VEHICLES REGULATIONS 2003, 2005 AND 2010 Government Guidance Notes

EDWARDS, et al. 2006. Implications of the End-of-Life Vehicles Directive on the vehicle recovery sector. Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers. Part B: Journal of Engineering Manufacture. 220 (7). pp. 1211–1216

SMMT. 2018. UK AUTOMOTIVE SUSTAINABILITY REPORT

박상우 폐자동차 재활용 시장 동향: EU를 중심으로.

박종원 등. 2014. 폐자동차 자원순환 제도개선을 위한 법률개정안 마련. 환경부

신상철 등. 2014. 폐전기 전자제품 및 폐자동차의 자원순환 고도화 방안 마련. 한국환경정책평가연구원

영국 정부 홈페이지

<https://www.gov.uk/guidance/compliance-rating-guidance-environmental-permits>