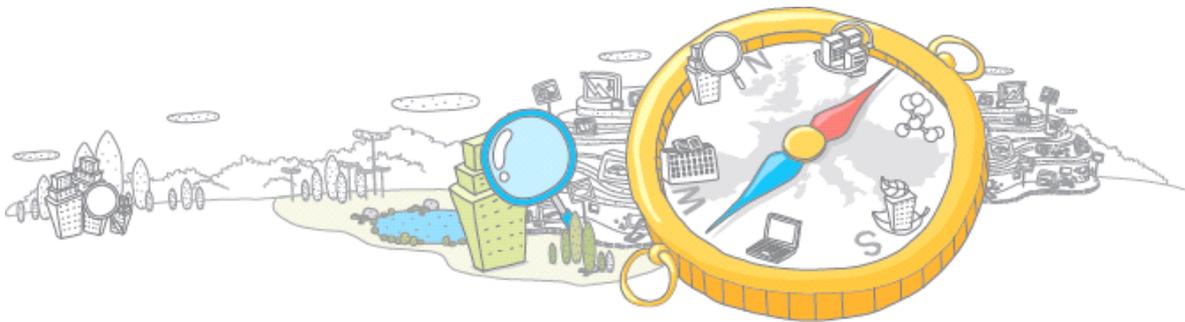


EU, 내연기관 신차 판매 금지 법안

- 입법 동향 및 주요내용 중심 -



보고서 번호	BSC Report 373-23-002	정보분류 등급	경고, 예측, 일반
규제분류	기후변화	적용산업	수송·기계
키워드	내연기관, 전기차, 탄소배출량, 온실가스, 도로운송, 승용차, 경상용차, ZLEV, 자동차 배출가스 기준, 자동차 CO2 배출규제, e-fuel, 합성연료		
작성자	김선욱 연구원 김현진 연구원*	연락처	lifecat@kncpc.re.kr 02-2183-1570

* KOTITI시험연구원(kim_hj@kr.kotiti-global.com)

<요약>

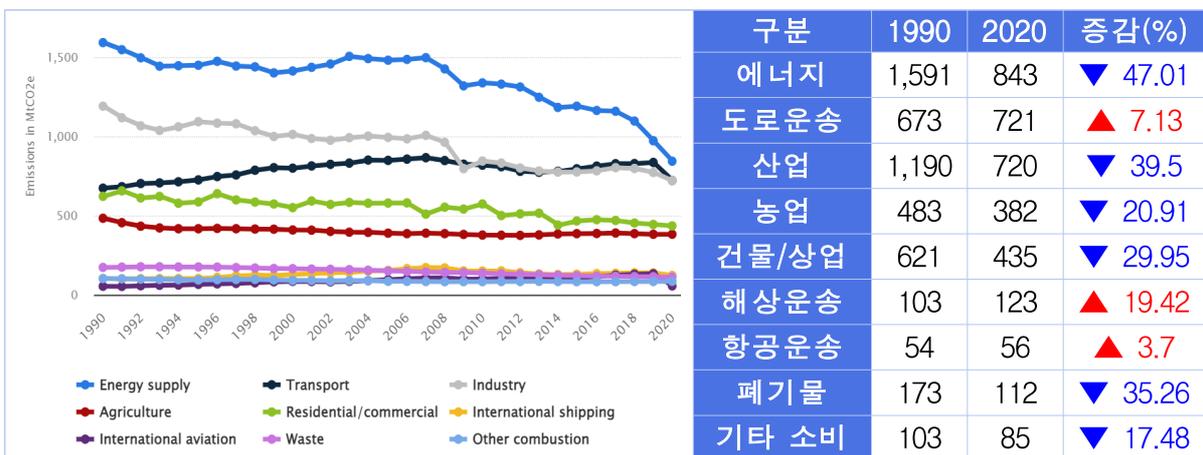
- EU는 '20년 전체 운송 부문의 온실가스 배출 중 도로운송이 부문 중 77%를 차지하는 등 도로부문의 탈탄소화를 위한 추가 조치와 정책 추진이 시급
- EU의 'Fit for 55' 정책 패키지의 일환으로 승용차와 경상용차의 탄소배출량 감축을 위해 '35년부터 내연기관의 신차 판매를 금지하는 법안을 제안
 - CO₂ 배출량 감축 목표 상향, 특정 제조업체에 대한 예외 조항 축소, 평균 배출량 모니터링 및 보고 강화, 운행 차량의 CO₂ 배출량 검증 강화, 진행 보고서 제출, 에코이노베이션 상한선 하향, 인센티브 메커니즘 축소 등
- 입법에 대한 국가 간 이견 속에서 합성연료 e-Fuel을 사용하는 내연기관에 대한 독일의 예외 조항 요구가 인정되었으며 국내 수출 업계에는 친환경 차량으로의 산업 전환과 CO₂ 배출량 감축을 위한 대응이 요구

<목차>

1. 개요	1
2. 입법 동향	2
3. 법안 주요내용	5
3.1. CO ₂ 배출량 감축 목표 상향	5
3.2. 특정 제조업체에 대한 예외 조항(Derogation) 축소	5
3.3. 평균 배출량 모니터링 및 보고 강화	6
3.4. 운행 차량의 CO ₂ 배출량 검증 강화	7
3.5. 진행 보고서 제출	7
3.6. 에코이노베이션 상한선 하향	8
3.7. 인센티브 메커니즘 축소	9
3.8. 기타 조항 신설	9
4. 산업 영향 및 대응방안	10
4.1. 산업 영향	10
4.2. 대응방안	10
5. 참고자료	11

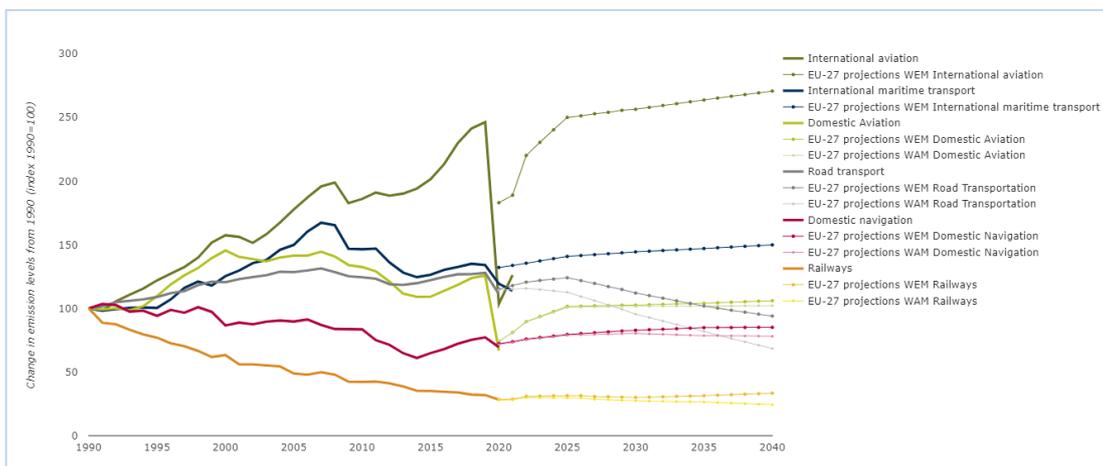
1. 개요

- '90년부터 '20년까지 EU의 온실가스 배출량은 운송 부문을 제외한 대부분의 부문에서 감소
 - 특히, COVID-19로 인한 봉쇄 조치에 따라 '20년 EU 역내 운송 온실가스 배출량이 721MtCO₂e로 상당히 감소했지만 여전히 '90년보다 7% 높은 수치
 - 반면, 에너지 부문의 온실가스 배출량은 843MtCO₂e로 떨어져 이 기간 동안 약 50% 가까이 감소



<그림 1> 1990년-2020년 EU(27개국) 분야별 온실가스 배출량¹⁾

- '20년에는 전체 운송 부문 중 도로운송(국내외 운송 포함)이 77%를 배출
 - 도로부문의 탈탄소화를 위한 추가 조치와 관련 정책 추진이 시급



<그림 2> 운송 부문별 온실가스 배출량 및 감축 시나리오²⁾

1) Statista, Annual greenhouse gas emissions in the European Union (EU-27) from 1990 to 2020, by sector.
 2) European Environment Agency, Greenhouse gas emissions from transport in Europe.

2. 입법 동향

- '21년 7월 14일, 유럽위원회는 '30년까지 탄소배출량을 '90년 수준 대비 55%로 감축하는 목표를 달성하기 위한 정책 패키지 'Fit for 55'를 발표
 - 내연기관 분야의 정책으로는 승용차와 경상용차 부문의 탄소배출량 배출 감축 목표를 상향하고, '35년부터 내연기관의 신차 판매를 금지하는 새로운 목표를 설정

가격	목표	규칙
<ul style="list-style-type: none"> · 항공분야를 포함한 배출권 거래제(ETS) 강화 · 배출권거래제(ETS)를 해상, 도로 운송, 건축 분야로 확대 · 에너지조세지침 개정 · 탄소국경조정제도 도입 	<ul style="list-style-type: none"> · 노력분담규정 개정 · 토지이용, 토지이용 변화 및 삼림 규정 개정 · 재생에너지지침 개정 · 에너지효율지침 개정 	<ul style="list-style-type: none"> · 승용차 및 경상용차의 탄소 배출량 규제 강화 · 대체연료인프라규정 도입 · ReFuelEU : 지속 가능한 항공 연료 기준 도입 · FuelEU : 청정 해상 연료 기준 도입
지원 정책		
사회기후기금(Social Climate Fund)을 통해 혁신 촉진, 연대 구축 및 취약계층 영향 완화		

<그림 3> Fit for 55의 주요 정책³⁾

- '22년 6월, 유럽의회는 '35년부터 EU 역내 내연기관 신차 판매를 금지하는 내용의 법안을 통과시켰으며 이후 이어진 유럽이사회에서 27개 회원국이 법안을 수용하기로 잠정 합의
 - 6월 8일, 유럽의회 본회의에서 찬성 339표, 반대 249표, 기권 24표로 법안이 통과되어 입법에 대한 유럽의회의 입장을 확정
 - 6월 29일, 유럽연합 27개 회원국의 환경장관들은 '30년까지의 탄소 배출량을 '21년 대비 신규 승용차는 55%, 신규 경상용차는 50% 줄이는 중간목표 달성에 합의
- '22년 10월 27일, 유럽위원회, 유럽의회 및 유럽이사회는 승용차와 경상용차의 탄소배출량 기준에 대해 보다 강력한 개정 합의에 도달
 - '21년 대비 '30년까지 승용차는 55%, 경상용차는 50% 탄소배출량 감축
 - '35년까지 승용차와 경상용차 모두 탄소배출량 100% 감축(사실상 판매 금지)

3) European Commission, COM(2021) 550 final, July 14, 2021.

- '23년 2월 14일, 유럽의회는 입법안에 대해 찬성 340표, 반대 279표, 기권 21표로 법안이 통과되어 의사 표명(1독회)
 - 한편, 유럽의회 최대 규모 정당인 유럽국민당(European People's Party)은 본회의에 앞서 법안을 통해 내연기관차 산업에 종사자들의 일자리가 사라질 위험에 처했으며 유럽의 핵심인 자동차 산업의 쇠퇴를 야기할 것이라며 반대 의견을 표명
- '23년 3월 3일, EU 순환의장국인 스웨덴 다니엘 홀름베리 대변인은 7일 개최 예정이었던 유럽이사회의 내연기관 신차 판매 금지에 대한 법안 관련 투표의 무기한 연기를 발표하며 입법 과정에 제동
 - 유럽이사회의 투표 연기는 해당 법안에 회의적인 독일과 이탈리아 등 일부 국가들이 예외 조항을 포함할 것을 요구한 점이 관련이 있는 것으로 분석

■ EU의 일반 입법절차4)

- EU의 일반 입법절차의 기본적인 틀은 유럽위원회(European Commission)에서 제출한 입법적 행위(안)에 대해서 유럽의회(European Parliament)와 이사회(Council of the European Union)가 공동으로 채택하는 구조 (①입법적 행위(안) 제출, ②1독회, ③2독회, ④조정, ⑤3독회)

단계	절차
입법적 행위(안) 제출	- 입법적 행위 발안과 관련된 발안 독점권을 갖고 있는 유럽위원회가 유럽의회 및 이사회에 입법적 행위(안)를 제출함으로써 일반 입법절차 개시
1독회	- 유럽위원회가 제출한 입법적 행위(안)에 대해서 유럽의회가 의견을 표명하고 이에 대해 이사회가 동의하면 당해 입법적 행위가 채택 - 단, 이사회가 유럽의회의 의견에 동의하지 않는 경우 이사회 측의 의견을 유럽의회에 통지하여 2독회 진입
2독회	- 이사회 통지 후 3개월 이내에 유럽의회는 다수결에 의해 이사회 의견에 동의하면 입법적 행위 채택 또는 의원의 다수결을 통한 이사회 의견 거부 및 입법적 행위(안) 폐기 또는 개정(안) 제시 - 개정(안) 제시의 경우 이사회는 3개월 내로 가중다수결에 의한 개정(안)을 채택하거나 개정(안) 거부 또는 3개월 도과를 통해 조정 단계 진입 시도 가능
조정	- 유럽의회 및 이사회가 파견한 구성원으로 조직된 조정위원회를 통해 최장 6주간 공동(안) 도출 시도, 유럽위원회도 참여하여 의사 합의를 위해 협업 - 공동(안) 도출 실패 시 최종 폐기 - 조정위원회의 운영을 통해 유럽의회 측 구성원의 다수결 및 이사회 측 구성원의 가중다수결을 통해 공동(안) 성립 시 3독회 돌입
3독회	- 6주 내에 유럽의회의 다수결 및 이사회 가중다수결을 통해 공동(안)에 합의가 이루어지면 입법적 행위 채택 - 6주 내에 위와 같은 합의가 이루어지지 않는 경우에는 최종 폐기

4) 한국법제연구원, 이재훈, EU의 입법절차와 현황, 2017.

- 독일 정부: 독일의 교통부 장관 볼커 비싱은 재생 합성연료인 ‘e-Fuel*’을 사용하는 내연기관은 예외적으로 판매를 허용해야 한다고 주장하며 예외 조항 없이는 유럽이사회의 투표 거부권 행사
 - e-fuel은 엔진에서 연소될 때 대기 중으로 CO₂를 방출하지만, 공기 중의 CO₂를 포집하여 개질한 것으로 그 양이 같아 탄소 중립적이기 때문에 예외 조항으로 인정이 필요하다고 주장
 - * e-Fuel(electricity-based fuel)이란 그린 수소(신재생에너지를 활용하여 만든 수소)와 포집된 CO₂를 합성하여 제조한 탄소중립연료로 메탄올, 가솔린, 디젤 등 다양한 종류의 형태로 제조 가능한 수송용 대체연료
 - 이탈리아 정부: 이탈리아 정부는 내연기관 신차 판매 금지 법안의 입법에 반감을 드러내며 유럽이사회 투표에서 반대투표 의사를 표명
 - 폴란드 정부: 현재 EU와 폴란드에는 전기자동차 인프라가 충분하지 않기 때문에 입법에 반대하는 입장을 주장
 - 불가리아 정부: EU 국가들 간의 구매력에 “상당한 차이”가 있으며 기후 정책이 경제적, 사회적 요인을 고려할 필요가 있다며 입법에 반대하는 입장을 주장
- ‘23년 3월 27일, EU 주재 각국 대사들은 독일의 예외 조항 포함 요구를 반영하여 법안 시행에 합의하였으며 28일, 유럽이사회의 표결을 통해 타협안을 최종 승인
- 합성연료인 e-Fuel을 사용한 내연기관에 대한 예외 조항은 인정되었으나 유럽이사회의 표결에서 폴란드는 반대, 이탈리아와 루마니아는 기권
 - 이탈리아는 바이오 연료도 합성연료로 인정받아 예외 조항으로 포함해 줄 것을 요구*하였으나 의결을 늦추는 데 실패
 - * 합성연료의 범위가 지나치게 좁게 정의되어 있어 기술 중립성(technological neutrality)의 원칙을 위반하고 있다고 주장
- 향후, 최종 규정은 EU의 공식 관보에 게시될 예정이며 독일과 유럽 위원회의 합의에 따라 합성연료를 사용한 내연기관이 CO₂ 배출 감축에 기여하기 위한 구체적인 방안을 위임법의 형태로 제안할 계획
- 최종 규정은 EU의 공식 관보에 게재된 날로부터 20일 후에 발효 예정
 - e-Fuel 사용 내연기관의 예외 인정에 따른 합의 이행을 위해 ‘35년 이후 합성 연료 이외의 연료를 내연기관에 주입 시에 차량 운행이 불가능하도록 하는 장치를 포함하는 등 구체적인 방안을 마련할 예정

3. 법안 주요내용

3.1. CO₂ 배출량 감축 목표 상향

- 기존 승용차 및 경상용차 CO₂ 배출량 기준⁵⁾보다 강화된 감축 목표 설정
 - '21년 대비 '30년까지 승용차는 37.5%→55%로, 경상용차는 31%→50%로 감축 목표 상향
 - 기존 규정에서는 '35년도 감축 목표가 설정되어 있지 않았으나 승용차와 경상용차 모두 CO₂의 배출량 100% 감축으로 목표를 개정하여 사실상 판매 금지를 제안

<표 1> CO₂ 배출량 감축 목표(현행 VS 개정안)

구분		2025년 목표	2030년 목표	2035년 목표
승용차	기존 규정 (EU) 2019/631	'21년 대비 15% 감축	'21년 대비 37.5% 감축	'30년과 동일 (목표 없음)
	제안된 개정안	변동 없음	'21년 대비 55% 감축	100% 감축
경상용차	기존 규정 (EU) 2019/631	'21년 대비 15% 감축	'21년 대비 31% 감축	'30년과 동일 (목표 없음)
	제안된 개정안	변동 없음	'21년 대비 50% 감축	100% 감축

- 합성연료인 e-Fuel을 사용하는 내연기관은 예외 조항으로 인정되었으며 추후, e-Fuel 사용 내연기관의 CO₂ 감축 목표에 기여할 수 있는 방법을 명시한 위임법 제정 예정
- 유럽위원회는 '26년에 탄소 배출 100% 감축 목표를 달성하기 위한 진행 상황을 평가하도록 하는 검토 조항을 포함

3.2. 특정 제조업체에 대한 예외 조항(Derogation) 축소

- 평균 특정 CO₂ 배출량 감축 목표 준수 의무의 예외 조항에 해당하는 소량 제조 업체의 범위 축소
 - 기존의 규정에서는 신규 승용차 10,000대 미만 또는 신형 경상용차 22,000대 미만을 생산하는 소량 제조자에 대해 부속서 I*에 따른 평균 특정 CO₂ 배출량 감축 목표를 달성해야 하는 의무로부터 시행 면제를 적용 (갱신 가능, 최대 5년간 부여)
 - * Part A(승용차), Part B(경상용차)에서 특정 배출 목표 계산

5) Regulation (EU) 2019/631

- 강화된 제안 내용에 따르면 연간 신형 승용차 1,000대 이상 10,000대 미만 또는 신형 경상용차 1,000대 이상 ~ 22,000대 미만을 생산하는 제조자는 '29년까지만 예외 조항을 적용 가능
- 즉, 최대 5년간 부여하는 예외 조항에 따라 '35년까지 의무 면제 가능
- 단, 연간 1,000대 미만의 신차를 생산하는 제조자는 계속 면제

<표 2> CO₂ 배출량 목표 준수 면제 대상(현행 VS 개정안)

구분	기존 규정 (EU) 2019/631	제안된 개정안
승용차 1,000대~10,000대	목표달성 면제 갱신신청 가능 (최대 5년간 부여)	목표달성 면제 갱신신청 '29년 까지 가능(5년간 면제)
경상용차 1,000대~22,000대	목표달성 면제 갱신신청 가능 (최대 5년간 부여)	목표달성 면제 갱신신청 '29년 까지 가능(5년간 면제)
승용차·경상용차 1,000대 미만	목표달성 면제 갱신신청 가능 (최대 5년간 부여)	목표달성 면제 갱신신청 가능 (최대 5년간 부여)

- 페라리를 포함한 일부 고급 브랜드 제조업체가 개정안의 수혜를 받을 것이라는 전망 때문에 산업계에서는 “페라리 개정안”으로 명명

3.3. 평균 배출량 모니터링 및 보고 강화

- 회원국은 각 역년에 자국 영토에 등록된 신규 승용차 및 경상용차에 대해 본 부속서 II의 Part A와 부속서 III*의 정보를 기록해야 하며 매년 2월 28일까지 이전 연도의 정보를 결정하여 유럽위원회에 전달 필요
- * 신규 승용차·경상용차의 데이터 수집 및 CO₂ 배출량 모니터링 정보
- 배출량 정보에 대한 유럽위원회의 수정 요청 권한을 보장할 수 있도록 규정 강화
 - 기존의 규정에 따르면 회원국 지정된 관할당국을 통해 유럽위원회에 정보를 통보해야 하며 관할당국은 위원회에 전송된 데이터의 정확성과 완전성을 보장하고 데이터의 오류와 누락을 해결하기 위해 유럽위원회의 요청에 신속하게 대응할 것을 명시
 - 강화된 개정안에 따라 유럽위원회는 회원국이 제출한 데이터가 부적합하다고 판단하는 경우 형식승인당국에 통보하여 제조자 또는 형식승인당국이 수정 명세서를 발행하도록 요청할 수 있도록 추가 조항 신설

3.4. 운행 차량의 CO₂ 배출량 검증 강화

- 차량의 CO₂ 배출량에 대해 형식승인당국은 적절하고 대표성이 있는 차량 샘플로 제조업체가 형식승인 문서 또는 적합성 인증서에 기록한 CO₂ 배출 및 연료 소비 값과 실제 운행 중인 차량의 수치의 일치 여부 검증 필요
- 운행 차량의 CO₂ 배출량을 검증하는 형식승인당국의 형식승인 문서 수정을 보장할 수 있도록 규정 강화
 - 기존의 규정에 따르면 이러한 검증 결과가 일치하지 않거나 차량의 성능을 인위적으로 개선하는 전략이 존재하는 경우 형식승인당국은 규정 (EU)2018/858* 제11장에 명시된 조치와 형식승인 문서 또는 적합성 인증서의 수정을 보장할 수 있다고 명시
 - 강화된 개정안에 따라 형식승인 문서 또는 적합성 인증서가 적절하게 수정되지 않을 경우, 해당 형식승인기관은 수정된 데이터와 함께 수정 성명서를 발행하고 해당 성명서를 유럽위원회와 관련 당사자에게 전송하도록 하는 추가 조항 신설
 - * 자동차와 트레일러, 시스템, 구성품 및 개별 기술단위에 대한 승인 및 시장 감시 규정

<표 3> (EU)2018/858 제 11장(보호 조항) 주요 조치

구분	주요 조치
1	심각한 위험 또는 미(비)준수가 의심되는 차량, 시스템, 구성 요소 및 별도의 기술 단위에 대한 국가의 평가
2	연합 차원의 시정 및 제한 조치
3	형식승인기관의 승인 거부
4	차량의 안전 또는 환경 성능에 필수적인 시스템의 올바른 기능에 심각한 위험을 초래할 수 있는 부품 또는 장비는 시장 출시 및 서비스 개시 금지
5	필수 시스템의 올바른 기능에 심각한 위험을 초래할 수 있는 부품 또는 장비에 요건 준수를 요구

3.5. 진행 보고서 제출

- 도로의 CO₂ 무배출을 위한 유럽위원회의 진행 상황 보고의 의무를 명시하고, 전환 촉진을 위해 가능한 추가 조치의 필요성을 평가하기 위한 조항을 신설

- '25년 12월 31일까지, 그리고 그 이후 2년마다 도로의 CO₂ 무배출 위해 유럽위원회는 다음의 진행 상황에 대한 보고서를 제출 예정
 - 특히, 경상용차 부문에서 무배출·저배출 차량의 배치에 대한 진전과 회원국의 무배출 경량 차량으로의 전환을 촉진하기 위한 연합, 회원국 및 지역 차원의 조치
 - 무배출·저배출 차량의 에너지 효율 및 경제성의 진전
 - 저소득·중소득 가정을 포함한 소비자에게 미치는 영향(전기가격 등)
 - 중고차 시장에 대한 분석
 - 평균 연식을 낮추어 경량 차량의 배출을 줄이는 것을 목표로 하는 추가 조치의 CO₂ 절감 측면에서 잠재적 기여
 - 사회적으로 공정하고 환경적으로 건전한 방식으로 노후 차량의 단계적 퇴출을 지원하기 위한 조치 등
 - 자동차 부문, 특히 중소기업(SMEs, micro, small and medium-sized enterprises)의 고용에 미치는 영향과 재교육 및 인력의 숙련도 향상을 지원하기 위한 조치의 효과

3.6. 에코이노베이션 상한선 하향

- 에코이노베이션이란 공급업체 또는 제조업체가 혁신 기술 또는 혁신 기술의 조합(혁신 기술 패키지)을 통해 차량의 CO₂ 배출량이 감축한 경우 신청을 통해 그 감축량을 인정하는 조항
 - 이러한 기술은 평가에 사용된 방법론이 검증, 반복 및 비교가 가능한 결과를 산출할 수 있는 경우에만 고려
- 제조업체가 혁신 기술을 통해 CO₂ 배출량을 감축하여 청구할 수 있는 에코이노베이션 크레딧의 상한선을 하향 조정하도록 규정을 강화
 - 기존의 규정에 따르면 에코이노베이션 크레딧은 최고 7gCO₂/km
 - 유럽의회는 기존의 에코이노베이션 상한선을 '30년까지 4gCO₂/km로 점진적 하향 방안을 제시

<표 4> 에코이노베이션 크레딧 상한선(현행 VS 개정안)

구분	기존 규정 (EU) 2019/631	제안된 개정안
2024년까지	7gCO ₂ /km	7gCO ₂ /km
2025년-2029년까지		6gCO ₂ /km
2030년-2034년까지		4gCO ₂ /km

3.7. 인센티브 메커니즘 축소

- CO₂ 무배출 또는 저배출 차량(ZLEV, zero-and low-emission vehicles)의 경우 특정 연도에 등록된 전체 ZLEV 대비 특정 제조업체의 점유율이 다음의 인센티브 기준을 초과하는 경우 제조업체의 CO₂ 배출 목표 완화
 - ZLEV의 비중이 다음의 기준을 1% 초과하면 제조업체의 CO₂ 배출량 목표가 1% 증가하며 환경 무결성을 보호하기 위해 최대 5%로 제한
 - * 배출량이 50gCO₂/km 이하인 저공해 차량
- '25년부터 '29년까지 ZLEV의 인센티브 기준을 상향하고, '30년 이후에는 인센티브를 폐지하는 방안을 도입
 - 승용차는 '25년부터 '29년까지 25%, '30년부터 인센티브 기준 폐지
 - 경상용차는 '25년부터 '29년까지 17%, '30년부터 인센티브 기준 폐지

<표 5> ZLEV 차량의 인센티브 기준(현행 VS 개정안)

구분		기존 규정 (EU) 2019/631	제안된 개정안
승용차	2025년-2029년	15%	25%
	2030년 이후	35%	폐지
경상용차	2025년-2029년	15%	17%
	2030년 이후	30%	폐지

3.8. 기타 조항 신설

- 유럽위원회는 '25년까지 EU 시장에서 판매되는 승용차와 경상용차의 전체 수명 주기(Life-cycle)에 걸쳐 CO₂ 배출량에 대한 데이터를 평가 및 보고하는 방법론을 제시할 예정
 - 해당 방법론이 적절한 경우 입법 제안을 수반할 계획
 - '26년 6월 1일부터 제조업체는 이 방법론을 사용하여 신규 승용차 및 경상용차에 대한 전체 수명 주기 CO₂ 배출량 데이터를 유럽위원회에 자발적으로 제출 가능
- 또한, 유럽위원회는 '28년에 두 번의 보고서*를 바탕으로 규정의 효과 및 영향 검토 결과와 함께 보고서를 유럽의회 및 유럽이사회에 제출 예정
 - * '25년 12월까지, 이후 2년마다 유럽위원회는 도로의 CO₂ 무배출을 위한 진행 보고서를 제출 예정

4. 산업 영향 및 대응방안

4.1. 산업 영향

- 입법에 대한 국가 간 이견 속에서 독일의 예외 조항 요구가 인정되어 유럽이사회에서 규정이 채택되었으나 합성연료인 e-fuel을 사용하는 내연기관에 대한 위임법의 제정에 난항이 예상
 - 독일의 노력에도 불구하고 프랑스 등 일부 친환경 국가에서 위임법의 통과에 대한 회의적인 의견을 표명
- 내연기관의 신차 판매 금지 법 시행의 여파로 내연기관 산업의 침체 및 쇠퇴 시기가 도래할 것으로 전망
 - 유럽자동차부품업체협회(CELPA, European Association of Automotive Suppliers)는 내연기관 구동 장치 부품 생산 분야의 50만개의 고용이 감소할 것이라는 전망을 제기⁶⁾
 - 최근, 미국 자동차 기업 포드는 전기차 독점 생산 전환 계획의 일환으로 향후 3년간 EU 전체 인력의 11%인 3,800명을 감축할 계획을 발표

4.2. 대응방안

- EU의 탈내연기관 정책에 따라 국내 수출업계에서도 친환경 차량으로의 산업 전환과 CO₂ 배출량 감축을 위한 대응이 요구
 - 전기차, 수소전기차 등 엔진이 없는 친환경 차량으로의 전환 필요
 - 전체 수명 주기에 걸친 CO₂ 배출량 산정 및 보고 의무가 확대될 경우 관련 부품 업계에도 배출량 감축을 위한 요구가 확산될 것으로 전망
- 금번 규정의 규제 대상에서 제외된 대형차량도 새로운 CO₂ 배출 기준이 제안되면서 지속적인 모니터링이 필요
 - 지난 2월 14일, 유럽위원회는 대형차량의 CO₂ 배출 기준 개정안⁷⁾을 제안하면서 '35년까지 내연기관 신차 판매 금지 법안에서 제외되었던 대형차량에 기준도 강화될 전망
 - '30년부터 배출량의 45% 감축, '35년부터 배출량의 65%, '40년부터 배출량의 90%를 단계적으로 감축하는 목표 제안

6) CLEPA, An Electric Vehicle-only approach would lead to the loss of half a million jobs in the EU, study finds, December 6, 2021.

7) European Commission, COM(2023) 88 final, 2023.2.14.

5. 참고자료

- Statista, Annual greenhouse gas emissions in the European Union (EU-27) from 1990 to 2020, by sector.
- European Environment Agency, Greenhouse gas emissions from transport in Europe.
- European Commission, COM(2021) 550 final, July 14, 2021.
- European Commission, COM(2021) 556 final, July 14, 2021.
- European Parliament, Fit for 55: MEPs back objective of zero emissions for cars and vans in 2035, June 8, 2022.
- Council of the EU, Fit for 55 package: Council reaches general approaches relating to emissions reductions and their social impacts, June 29, 2022.
- Council of the EU, First 'Fit for 55' proposal agreed: the EU strengthens targets for CO₂ emissions for new cars and vans, October 27, 2022.
- European Parliament, CO₂ emission standards for cars and vans, February 14, 2023.
- European People's Party, Europe driving its automotive industry towards a dead end, February 14, 2023.
- European Commission, COM(2023) 88 final, February 14, 2023.
- Council of EU, 'Fit for 55': Council adopts regulation on CO₂ emissions for new cars and vans, March 28, 2023.
- CLEPA, An Electric Vehicle-only approach would lead to the loss of half a million jobs in the EU, study finds, December 6, 2021.
- 한국법제연구원, 이재훈, EU의 입법절차와 현황, 2017.
- 외교부, EU 개황, 2020.6.
- GT 온라인, 독일 및 유럽 탄소중립연료(e-fuel) 지원정책 및 기술개발 동향,

2017.7.21.

- 한국무역협회, 독일, 이탈리아, 폴란드 및 불가리아 반대로 내연기관 퇴출 법안 좌초 위기, 2023.3.4.
- 한국무역협회, EU ‘2035년부터 내연기관차 퇴출’ 계획 뼈격..., 독일 등 강력 반대, 2023.3.6.
- 한국무역협회, 독일, ‘합성연료(E-Fuel) 엔진’ 신차 허용 얻어냈으나 ‘험난한 앞길’ 예상, 2023.3.29.
- 한국무역협회, EU 이사회, 내연기관 자동차 퇴출 법안 최종 승인, 2023.3.30.

- 주의 -

1. 본 분석보고서의 저작권은 국제환경규제 기업지원센터에 있습니다. 본 분석보고서는 국제환경규제 기업지원센터 서면동의 없이 어떤 형태로도 재생산, 배포, 변경할 수 없습니다.
2. 본 분석보고서는 상업적으로 이용할 수 없으며, 내용 일부를 인용할 때에는 “국제환경규제기업지원센터 분석보고서 373-23-002”를 표시해야 합니다.
3. 내용 전체를 전제할 경우에는 사전에 국제환경규제기업지원센터에 연락하여 승인을 받아야 합니다.
4. 본 분석보고서는 법률적 판단의 근거로 사용할 수 없습니다.