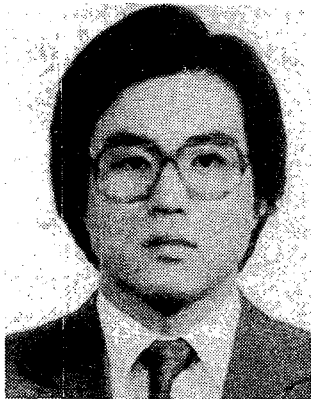


# 自動車 排出가스의 規制



李 相 敦

(中央大 法大助教授·法博)

都市의 大氣汚染의 主犯은 무엇보다도 自動車이다. 우리나라도 自動車의 保有대수가 100만대를 돌파하였고, 그 증가추세는 가속화할 것임이 또한 분명하다. 따라서 自動車의 排出가스의 效果的인 規制야말로 都市生活環境의 향상을 위한 關鍵이 아닐 수 없다. 따라서 政府가 최근에 自動車의 排出가스의 規制에 적극적으로 나선 것은 매우 환영할 만한 하다. 그러나 문제는 規制方式에 있다. 政府의 規制方式은 한마디로 이야기해서 車輛에 대한 不意의 검사이다. 즉, 고갯길 같은 곳에서 警察을 동원하여 排出基準을 어기는 듯 싶은 車를 세워서 排出가스를 측정하여 이에 위반하면 處罰을 하는 것이다. 이는 상당히 위협적인 規制方式이기는 하나 과연 얼마나 效率的인가 하는 의문을 떨쳐버릴 수 없다. 또한 그토록 바쁜 警察을 이러한 일에 투입하는 것이 바람직한가 하는 문제도 있다.

우선 自動車 排出가스의 規制에 관한 現行法을 살펴보기로 하자.

우리나라의 環境分野의 基本法이라고 할 수 있는 環境保全法은 自動車의 排出가스에 관하여 몇 개의 조항을 두고 있다. 먼저 環境廳長은 自動車로부터 大氣中에 배출되는 氣와 煤煙의 排出許容基準을 大統領令으로 정하며(同法 제28조), 自動車를 제작하는 者는 大統領令이 정하는 自動車 排出가스 濃度基準에 적합하도록 製作하여야 한다.(同法 제 30조) 이를 위반하여 自動車를 제작한 者는 3년 이하의 징역 또는 1,500만원 이하의 벌금에 처한다.(同法 제 66조)

大統領令인 環境保全法施行令은 2.5톤 이하의 보통 및 소형 승용차로서 휘발유 또는 LPG를 연료로 사용하는 自動車, 그러니까 포니, 스텔라, 로얄 등 일반 승용차는 일산화탄소를 26.0 mg/km, 탄화수소를 3.80 mg/km, 질소산화물을 3.0 mg/km 이하로만 배출할 수 있다.(同 시행령 제 22조, 별표 2)



이상이 環境保全法이 自動車 排出가스에 관하여 규정하는 바 전부이다. 따라서 環境保全法은 自動車 製作者에게 車를 제조하여 出庫할 때의 基準만을 규정하고 있을 뿐이다.

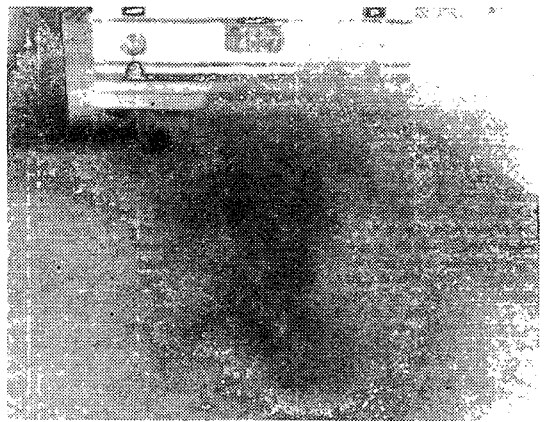
한편, 自動車を 소유하고 운행하는 사람은 또 다른 法에 의한 規制를 받는다. 道路運送車輛法과 그 施行令 및 施行規則이다. 道路運送車輛法 제 39 조는 自動車が 갖추어야 할 保安基準에 적합하지 못한 自動車는 운행하지 못한다고 규정하면서 保安基準이 적용될 장치로 원동기, 차륜, 제동, 완충 및 전기장치, 전조등, 후미등 등 각종 등화장치 등 19 종을 열거하고 있는데 그 중의 하나가 「煤煙, 惡臭, 가스 등의 發散防止裝置」이다.

이러한 「煤煙, 惡臭, 가스 등의 發散防止裝置」의 구체적인 기준은 同 施行規則 제 31 조에 규정되어 있다. 이에 의하면 휘발유 또는 LPG 를 사용하는 2.5톤 이하의 보통 및 소형 승용차는 최초의 신규등록을 위한 신규검사를 할 때 그 배출량이 일산화탄소 26.0 mg/km, 탄화수소 3.80 mg/km 및 질소산화물 3.0 mg/km의 한도 내 이어야 한다( 제 31 조②). 그리고 휘발유 또는 LPG 를 사용하는 자동차는 그 원동기가 무부하운전상태에서 배기가스에 함유된 일산화탄소를 용량비로 표시한 수치가 4.5%를 초과하여서는 아니되며( 제 31 조③), 경유를 연료로 하는 자동차는 그 원동기가 무부하급가속 운전상태에서 배출가스에 함유된 매연이 50% 이하이어야 한다( 제 31 조④). 그리고 이러한 基準에 미달하는 자동차를 운행한 자는 1년 이하의 징역 또는 100만원 이하의 벌금에 처하여 질 수 있다( 道路運送車輛法 제 85 조 )

이러한 法規定을 훑어 보면 다음과 같은 결론을 얻게 된다. 즉, 신규검사에 합격하여 출고된 자동차를 운전하고 가다가 노상에서의 배출가스 단속반의 검사를 받았는데 그 검사결과 일산화탄소 4.5%를 초과하였다면 1년 이하의 징역 또는 100만원 이하의 벌금형에 처하여 질 수 있다는 것이다. 그리고, 車가 출고된지 1개월이 지났던, 5년이 지났던 이에는 하등 영향을 미치지

않는다는 것이다. 실제로 약 3개월 전에 출고한지 6개월 밖에 안된 D社 제품의 승용차를 운전하고 가다가 일산화탄소 배출기준 위반으로 그 자가 운전자가 기소되어서 몇 십만원의 罰金刑을 선고 받은 例가 新聞에 보도된 적이 있다.

이러한 現行法規의 當·不當을 떠나서 우선 그 解釋論에도 적잖은 문제가 있다. 무엇보다도 道路運送車輛法 제 39 조와 그에 대한 罰則은 일종의 無過失犯을 정한 것인가 하는 점이다. 위의 사건에서 法院은 일종의 無過失犯이라고 판시하였다. 여기서 이른바 行政罰에 관하여 약간의 언급을 하여야 할 것이다.



行政罰이란 行政法上の 義務違反에 대한 制裁로서 課하여지는 罰을 의미하는데, 이러한 점에서 刑事罰과 구별된다. 刑事罰은 社會의 기본적 생활질서에 위반되는 행위, 즉 刑事犯에 과하여지는 刑罰이다. 그리고 刑事犯은 社會通念上 당연히 社會人으로서 행할 수 없는 反社會的·反道德的 行爲라고 판단되는 행위로서 흔히 自然犯이라고 부르기도 한다. 殺人, 強姦, 또는 強盜를 하고도 이것이 나쁜 행위인 줄 몰랐다고 항변할 수는 없는 것은 바로 이러한 행위가 自然犯이기 때문이다. 그러나 行政罰은 行政上 目的을 달성하기 위하여 어떤 특정한 행위에 刑罰을 과하는 것이다. 따라서 이를 法政犯이라고도 부르는데, 이는 反倫理的 측면은 희박하며 法으로 규정됨으로써 비로소 反社會性을 띠게 된다. 그러나, 各種 行政法規가 보편화됨에 따라 이 區



別은 점차 相對化하고 있음이 지적되어야 할 것이다.

또한 이러한 行政罰은 行政刑罰과 秩序罰로 구분된다. 秩序罰은 行政上의 義務 懈怠에 대하여 과태료를 부과하는 것인데, 行政刑罰은 行政法規의 위반에 대하여 그야말로 刑罰을 과하는 것으로 징역형이나 벌금형이 과하여 지는 것은 모두 行政刑罰로서 정식의 裁判節次를 거치게 된다.

刑法上의 原則은 刑事犯의 성립에는 犯意가 있음을 요건으로 하고, 過失있는 행위는 法律에 특별한 규정이 있는 경우에만 처벌한다는 것이다(刑法 제 13 조, 제 14 조). 따라서 刑事犯에 있어서는 원칙적으로 故意犯만 처벌의 대상이 된다. 이러한 原則이 行政刑罰에서도 적용될 것인가 하는 문제가 行政法學의 行政罰理論에 있어서 최대의 爭點이다. 이에 관하여 刑法 제 8 조는 刑法總則이 다른 法令에 의한 罪에도 적용되지만 그 法令에 “특별한 규정”이 있을 때는 例外로 한다고 규정한다. 우리나라의 일반적인 學說은 “특별한 규정”을 너그럽게 해석하여 行政犯의 성질상 인정되지 아니할 수 없는 특별한 法理도 포함시키고 있으며, 그러한 결과로 어떠한 行政法規가 過失犯에 관한 처벌규정을 명시하지 아니한 경우에도 그 行政法規 자체의 目的論的 해석에 의하여 過失犯을 처벌할 수도 있다고 보고 있다. 그러나 이러한 종래의 學說과는 달리 大法院은 1980 년의 한 判決에서 “行政法規違反에 대하여 가하는 제재조치는 행정목적의 달성을 위하여 行政法規違反이라는 객관적 사실에 착안하여 가하는 제재이므로 특별한 규정이 없는 한 원칙적으로 違反者의 故意나 過失을 요하지 않는다”고 판시한 바도 있다.

이제 다시 문제의 道路運送車輛法으로 돌아가기로 하자. 同法 제 39 조의 기준을 故意로 위반한 者에 대하여 1년 이하의 징역 또는 100만원 이하의 벌금이 가하여진다는 데에 異議를 제기할 사람은 별로 없을 것이다. 그러면 過失로서 이 기준을 위반한 사람에게도 1년 이하의 징역과 100만원 이하의 罰金이 가하여 질 것인가? 道路運送車輛法의 目的을 달성하기 위하여는 過

失에 의한 同法의 違反에도 刑罰이 가하여 질 수 있다고 함이 타당하겠다. 그러나 문제는 그 다음에 있다. 法의 세계에서 過失이란 해당되는 경우에 요구되는 注意義務의 違反이다. 따라서 排出가스에 대하여 運轉者는 어느 정도의 注意義務가 있는가 하는 문제가 중요하다. 同法은 運轉者가 排出가스의 基準合致에 관하여 무엇을 하라고 命하고 있지는 않기 때문에 결국 社會通念上 注意義務에 따르는 수 밖에 없을 것이다. 그러면, 도대체 社會通念上 평범한 乘用車의 운전자가 排出가스에 대하여 어떠한 注意義務가 있다는 말인가? 過積을 일삼는 트럭이나 버스의 運轉者가 아닌 다음에야 모든 運轉者는 보통 방식대로 車를 운행하기만 하면 여하한 注意義務에 대한 違反도 없었다고 보는 것이 尙當할 것이다.

그러나 앞에 예시된 실제의 事件에서 法院은 出庫된지 6 개월된 車를 평범한 용도로 사용해 온 운전자에 대하여 有罪判決을 내렸다. 1980 년의 大法院 判決의 취지에 따라 行政法規의 위반에는 故意·過失이 필요치 않다는 취지였다. 너무나 不當한 결과를 초래한 判決이었음을 두말할 나위가 없다. 責任은 분명히 自動車 제조회사에 돌아가야 했을 것이다. 이와 같은 法의 解釋·適用이 大氣汚染規制에 이바지한다고 보기는 어렵다. 과태료가 아닌 行政刑罰을 선고 받은 사람은 엄연히 前科者이다. 이러다가는 얼마나 많은 前科者가 量産될지 알 길이 없다. 1년 이하의 징역은 形法上 占有離脫物 橫領罪나 公務員의 職務遺棄罪에 해당하는 刑量이다. 刑의 均衡을 심히 잃었다고 아니할 수가 없다.

그렇다면 問題의 解決策은 무엇인가? 우선 自動車 排出가스의 規制를 環境保全法의 대상으로 하여야 할 것이다. 그리고 環境廳이 1次的인 規制의 權限과 責任을 져야 할 것이다. 또한 規制方式도 개선되어야 할 것이다. 승용차의 경우에는 自動車의 정기검사 때에 排出가스 검사를 받도록 하는 것이 타당할 것이며, 排出가스의 기준에의 合致에 관하여 自動車 제조회사에게 출고 후 3~4년 정도 責任을 지우도록 하여야 할 것이다. 물론, 운전자가 過積을 일삼거나 카브레



타를 임의조작하는 경우에는 제조회사가 免責되어야 할 것이다. 특히 過積을 일삼는 버스와 트럭에 많은 注意가 주어져야 할 것이고, 자기 혼자 또는 기껏해야 자기 가족이나 태우고 다니는, 카브레타가 어디에 붙어 있는지도 모르는 무고한 自家運轉者를 부당히 처벌하는 일은 없어야 한다.

自動車 排出가스의 규제는 무엇보다 技術이 해결할 문제이다. 따라서 政府는 稅制나 금융, 또는 직접보조금을 통하여 排出가스의 基準의 向上을 도모하여야 할 것이다. 그리고 버스와 트럭의 매연이 특히 문제가 되는 것은 우리나라의

버스와 트럭의 엔진容量이 도대체 적하물을 감당해내지 못하기 때문일 것이다. 따라서 보다 충분한 馬力을 가진 車輛을 제조하도록 行政指導하여야 할 것이고 이를 위하여 稅制上의 뒷받침이 있어야 할 것이다.

自動車の 排出가스의 規制는 결코 길에서 차량을 적발하여 行政罰을 부가한다고 해서 달성될 일이 아니다. 自動車 제조회사에게 부단히 압력을 넣고, 경우에 따라서는 責任도 묻고, 그리고 기술향상을 기하도록 法的, 政治的 및 行政的 노력을 하여야만 우리나라의 都市의 大氣는 깨끗해질 것이다. \*

### 의식개혁 9대실천요강

**정직** 모든 생활은 정직을 원칙을 두고 새시대의 올바른 가치관을 정립하여 불신풃 조를 과감히 추방한다.

**질서** 모든 생활의 기초를 질서에 두고 이를 체질화하기 위해 국민적 역량을 최대한 경주한다.

**창조** 왜곡된 미풍양속의 본질을 되찾아 민족정기와 전통을 창조적으로 계승·발전시킨다.

**책임** 모든 공직자는 청렴의무를 준수하고 무사안일등 고질적인 폐습에서 탈피, 스스로를 철저히 책임지는 풍토를 확립한다.

**본분** 각자가 자기본분에 충실하고 부여된 책임과 의무를 성실히 수행한다.

**분수** 생활주변의 고질화된 각종 낭비요소를 과감히 제거하여 분수에 맞는 생활자세를 정립한다.

**주인의식** 민주시민으로서의 주인의식을 가지고 사회의 부정·비리와 무질서에 대한 건전한 고발정신을 함양한다.

**국민화합** 지나친 이기주의와 뿌리깊은 파벌, 연고의식을 철저히 불식함으로써 국민화합의 기반을 확충한다.

**가정교육** 모든 교육은 가정교육에서 비롯된다는 점을 깊이 인식, 여성의 적극적인 참여가 있어야 한다.

## 환경의식 드높일 때

## 나라힘도 강해진다