산업통상자원부 MINISTRY OF TRADE, INDUSTRY & ENERGY

보 도 자 료

희망의 대한민국
http://www.motie.go.kr

2014년 2월 6일(목) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다.

문의: 에너지수요관리협력과장 나성화(044-203-5390), 오재철 사무관(5391)
에너지관리과장 정창현(044-203-5380), 윤상재 사무관(5382)
에너지수요관리정책과 이상훈(044-203-5360), 권덕중 서기관(5361)

자동차 평균연비 기준 미달성 제조·수입사 과징금 부과
에너지효율 허위·미표시 과태료 최대 2천만원으로 상향

- 2.6일부터 ESCO 등록요건 완화 등 에너지이용합리화법 개정·시행 -

□ 2월 6일부터 에너지 수요관리를 강화하기 위해 자동차 평균연비 기준을 달성하지 못한 자동차 제조·수입업체에 대한 과징금 부과와,

○ 에너지 소비효율 등급표시 제도 위반에 대한 과태료 상향을 골자로 한 「에너지이용 합리화법」이 개정·시행됨.

○ 이와 함께 에너지 수요관리 사업에 정보통신기술(ICT) 활용을 촉진하기 위해, 전자·정보통신 분야 기술사도 에너지절약전문기업의 기술인력으로 인정받게 됨.

□ 이번에 개정·시행되는 「에너지이용 합리화법」에 따르면 자동차 평균연비* 기준을 달성하지 못한 자동차 제조·수입 업체에는 해당 연도 매출액의 최대 1%까지 과징금을 부과할 수 있으며,

* 자동차 제조·수입업체가 1년간 판매한 전체 자동차의 "개별연비" 총합을 1년간 자동차 총 판매대수로 나눈 것

○ 과징금 부과 대상 매출액 기준*, 과징금 요율(1km/L 당 82,352원), 과징금 금액 산정 방법**, 부과 절차 등 세부적인 사항을 정하였음.

* 대상연도에 과징금 부과대상 자동차를 판매해서 얻은 매출액

** 평균 에너지소비효율 기준 미달성분(未達成分) (단위: km/L) × 과징금 요율 (82,352원/(km/L)) × 해당연도 과징금 부과대상 자동차 판매대수 (단위: 대)

○ 예를 들어, 1년간 10만대의 자동차를 판매한 자동차 제조업체가 평균연비 기준에 1km/L 미달할 경우 과징금은 82억여원까지 부과될 수 있음.

□ 국내 자동차 제조·수입사가 준수하여야 하는 자동차 평균연비기준은 '15년까지 17km/L이며, '16년 이후 적용할 자동차 평균연비기준은 관련 업체 등과의 충분한 협의를 거쳐 금년 중 확정될 예정임.

□ 이와 함께, 법 개정시 에너지 소비효율 등급표시 위반 과태료 기준이 5백만원에서 2천만원으로 상향조정됨에 따라 위반 횟수를 기준으로 과태료 금액을 구체화함.

위반횟수별 과태료 부과기준: (1회) 5백만원 → (2회) 1천만원 → (3회) 1천 5백만원 → (4회이상) 2천만원

○ 이는 최근 소비효율 등급표시 위반사례 증가추세*에 대응하고 소비효율표시제도의 신뢰도를 향상하기위한 것으로, 제도 시행에 맞추어 적극적인 계도·홍보를 실시하여 에너지 효율관리 제도가 정착될 수 있도록 해 나갈 예정임.

* 위반현황: ('10년) 8개 업체 9개 모델→ ('11년) 11개 업체 12개 모델 → ('12년) 18개 업체 21개 모델

□ 또한, 에너지 수요관리 사업에 에너지관리시스템(EMS), 에너지저장장치(ESS) 등 정보통신기술(ICT)과 전자기술의 활용이 증가함에 따라,

○ 에너지절약전문기업(ESCO)의 전문성을 제고할 수 있도록 등록요건 중 기술인력 확보 대상에 정보통신과 전자 분야 기술인력을 추가함.

* EMS: Energy Management System, ESS: Energy Stroage System, ESCO: Energy Service COmpany

MOTIE MINISTRY OF TRADE, INDUSTRY & ENERGY

○ 에너지절약전문기업의 인력확보 기준 개선에 따라, 정보통신기술(ICT) 기반의 에너지 수요관리 기술을 확보한 중소·중견 정보통신기업 등이 에너지절약전문기업으로 등록하고자 할 경우 추가인력 확보 부담을 경감하고,

○ 향후 정보통신기술(ICT)을 활용한 에너지관리시스템(EMS) 기반의 에너지 수요관리 산업을 활성화할 수 있을 것으로 기대됨.

* '13.8.19. 발표한 「창조경제 시대의 ICT기반 에너지 수요관리 신시장 창출 방안」(산업부)의 후속조치

OPEN 공공누리 공공저작물 자유이용허락

이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 산업통상자원부 에너지수요관리협력과 오재철 사무관(☎ 044-203-5391) 또는 에너지관리과 윤상재 사무관(☎ 044-203-5382)에게 연락주시기 바랍니다.

참고 자동차 평균연비 미달성 과징금 제도 개요

□ **(자동차 평균연비 제도)** 수송부문 에너지 소비효율을 높이기 위해 '06년부터 자동차 제조·수입업자에 대해 **평균 에너지 소비효율**(평균연비) **제도 시행**

* 평균연비 : 제조업체·수입업체별로 연간 판매한 전체 자동차의 개별연비 총합계를 총판매 대수로 나눈 것

○ 자동차 제조·수입업체가 연간 판매한 전체 자동차의 평균연비가 일정수준 이하가 되도록 기준 제시

□ **(선택형 규제)** 「저탄소 녹색성장 기본법」 제정에 따라 자동차 평균연비·온실가스 규제가 **선택형 규제로 전환**

○ 자동차 제조·수입업체에 대해 **자동차 온실가스 배출 허용기준** 규제가 신설(저탄소 녹색성장 기본법 제47조)되었으나,

○ 부담완화를 위해 자동차 제작·수입업체는 **자동차 평균연비 또는 온실가스 배출허용기준 중 한 가지 기준을 선택**하여 준수할 수 있도록 허용하고, 두 제도는 동등한 수준의 규제를 적용

* 세부적인 기준은 각각 「대기환경보전법」과 「에너지이용합리화법」에서 규정

□ **(과징금)** 선택형 규제의 실효성을 확보하기 위해 「대기환경보전법」과 「에너지이용합리화법」에 각각 동일한 과징금 제도를 도입 ('13.7.30 공포)

* 과징금 부과 등 과징금 관리는 환경부로 일원화하여 부담 완화

○ 법에서 위임된 과징금의 구체적 산정방법을 규정하기 위해 두 법의 시행령을 개정 ('14.2.6 시행)

MOTIE MINISTRY OF TRADE, INDUSTRY & ENERGY