수송포장 기준, 계도기간 2년간 운영

2024.3.7.(목) 14:00, 이창흠 기후탄소정책실장(환경부)

안녕하십니까? 환경부 기후탄소정책실장입니다.

수송포장재 포장기준 추진방안을 설명드리겠습니다.

지난 2022년 4월 소비자에게 수송할 때 사용되는 포장재 감량을 위해 포장횟수와 포장공간비율이 도입된 바 있습니다. 당시 포장횟수와 포장공간비율만을 명시하였을 뿐 구체적인 내용은 없었습니다.

환경부는 세부적인 내용을 구체화하기 위해 1년 넘게 연구용역과 현장 표본조사, 27차례에 걸친 간담회 등을 통해 현장을 치밀하게 살피고 이해관계자 의견을 폭넓게 수렴했습니다.

현장에서는 다양한 제품을 10종 내외 규격의 포장재로 수송하고 있어 기준 준수가 어려움을 호소하였습니다.

특히 포장·물류시스템을 개선하기 위해서는 상당한 시간과 막대한 투자가 필요하고, 중소업체들도 인력을 추가로 고용해야 하는 상황으로 파악되었습니다.

또한, 제품 형태나 파손·손상 등의 이유로 기준을 준수할 수 없는 경우가 많아 이를 예외사항으로 인정해 주고 중소업체의 어려운 현실을 반영한 합리적인 방안을 마련해 줄 것을 요구하는 목소리가 컸습니다.

환경부는 이러한 복잡하고 다양한 현장 여건, 규제 대상 업체와 제품횟수가 과도하여 일률적인 규제 적용에 한계가 있다는 점 그리고 규제비용이 소비자에게 전가될 가능성 등을 종합적으로 검토하여 현장에서 실질적으로 작동 가능한 방안을 마련하였습니다.

수송포장재 포장기준 추진방안의 주요 내용을 말씀드리겠습니다.

첫째, 4월 30일부터 시행하되, 2년간은 계도기간으로 운영하여 제도가 안정적으로 정착되도록 하겠습니다.

새로운 제도가 처음 시행되는 만큼 업계가 시행기준을 토대로 개선방안을 마련하고 시행하기까지는 상당한 시간이 소요될 수밖에 없고 제도가 실제 어떻게 작동되는지 보고 평가하는 과정이 반드시 필요하기에 다양한 상황을 고려하여 제도가 이행될 수 있도록 계도기간을 두기로 하였습니다.

둘째, 연매출액 500억 미만 업체는 규제 대상에서 제외합니다.

통신판매업체 규모에 따라 취급하는 택배 물량을 조사한 결과, 500억 원 이상인 업체가 처리하는 택배 물량이 전체 90% 이상인 걸로 추정됩니다.

이에 중소업체의 기준 준수 어려움을 감안하고 효과적인 이행 관리를 위해 연매출 500억 원 미만 업체를 규제 대상에서 제외하되, 대규모 업체의 감량 노력을 적극 유도하겠습니다.

3월 8일 환경부와 대형유통기업 19개 사는 순환경제 활성화에 앞

장서고 포장폐기물 감량을 위해 함께 노력하기로 협약을 맺을 계획입니다.

참여기업은 포장기준 개선에 머무르지 않고 다회용 포장재 사용 활성화, 재생원료 사용 확대, 가볍고 얇은 포장재로 대체하는 등 다양한 자원순환 활동을 실천할 계획입니다.

이들 기업이 국내 택배 물량의 약 40% 이상을 차지하고 있는 만큼 실질적인 포장폐기물 감량 성과를 얻을 수 있을 것으로 기대하고 있습니다.

셋째, 제품 특성 등에 따른 합리적인 사안은 포장기준 적용 대상에서 제외할 계획입니다.

보냉재는 제품에 포함시켜 포장공간비율을 산출하고 보냉재와 제품을 밀착시키기 위해 포장한 경우도 포장횟수에 포함하지 않을 계획입니다.

또한, 포장재를 회수하여 재사용한 경우나 합포장, 소비자 요청으로 선물 포장한 경우도 포장횟수 또는 포장공간비율 기준을 적용하지 않을 예정입니다.

환경부와 유통업체는 택배 포장기준 논의를 계기로 택배 폐기물을 줄이자는 공감대를 이룰 수 있었습니다. 택배 포장기준 준수에 그치지 않고 적극적으로 순환경제 사회로의 전환과 유통 부문 탄소중립을 위해 실질적인 공동의 노력을 기울여 나갈 것을 약속드립니다.

이상으로 수송포장재 포장기준 추진방안 발표를 마치겠습니다. 감사합니다.

[질문 · 답변]

※마이크 미사용으로 확인되지 않는 내용은 별표(***)로 표기하였으니 양해 바랍니다.

<질문> 몇 가지 사실 확인하고 입장을 여쭈고 싶은데요. 일단 생활폐기물 중에 포장폐기물 비율이 궁금하거든요? 이게 주로 인용되는 게 중량기준으로 50%... 아, 부피기준으로 50%, 중량기준으로 30% 이렇게 하는데 이게 한 2000년대 초반에 나왔던 환경부 추산이거든요. 그래서 최신 폐기물... 포장폐기물 양 추산치가 있는지가 궁금하고요.

그리고 지금 현재 예외 중의 하나가 가로·세로·높이의 합이 50㎝ 이하인 포장인데, 이거는 제가 잘 몰라서, 포장공간비율만 예외인지 아니면 포장횟수도 예외인지가 궁금하고요.

그리고 저희, 이게 좀 최근에 반복되는 것 같은데 규제를 도입하는 시점, 그러니까 검토된 시점이 2018년부터고 이게 명문화된 시점이 2022년부터인데 이때라고 사실 택배가 규격화된 물품만 택배로 오갔다, 이러지는 않거든요. 그런데 2022년에도 분명히 정말 엄청나게 다양한 물건들이 계속 택배로 배송이 됐는데, 그 당시의 예외는 가로·세로·높이의 합 50㎝ 이하 포장이라고만 규정해 놓고 2년 있다가 이제 와서 보니까 '야, 이거 안 된다. 이렇게 다양한 물품들이 오가고 있다, 이건 안 된다.' 이렇게 하면 환경부는 사실 2년 동안 업계 의견 들었다는데 그 업계 의견 들어야 하나요? 2022년에 택배 포장이 다양했다는 거는 모르는데?

그러면 최소한 그때 판단이 잘못된 거였다면 예외가, 예외를 너무 적게 결정한 거라면 환경부가 책임을 져야 되는데 지금 와서 그냥 '업계 의견 들어서 미루겠다.'라고 하는 게 이게 책임 있는 자세인지에 대한 의문이 들고, 일회용품 관련해서 계속 이런 일이 반복되고 있는데 이거에 대해서는 어떻게 할 건지가 궁금하고요.

그리고 저희 마지막으로, 지금 이게 예외사항이 엄청나게 많은 거로 알고 있는데, 업계에 밝힌 것까지 포함해서. 그러면 이게 오히려 다 꼼수로 활용이 돼서 규정 자체가 사문화된 거 아니냐? 차라리 이럴 바에는 환경부가 책임지고 그냥 규제를 없애는 게 맞지 않냐, 이행이 불가능한 규제면. 그런데 규제를 아예 없애는 방안까지는 검토를 안 하신 건지, 또 검토를 안 하셨다는 그 이유가 무엇인지 궁금합니다.

<답변> 택배 포장폐기물의 전체 생활폐기물 안에서의 비중은 제가 알기로는 한 9% 정도 내외라고 되는 거로 알고 있고요. 그 자세한 사항은 혹시나 실무적으로 수치가 틀리다 그러면 설명을 드리겠고요.

두 번째 질문하신 50 미만은 비율만을 예외로 하게 됩니다. 그리고 2018년부터 2022년 또 그 기간이 있었고, 2022년 이후에도 또 여러 가지 준비의 기간이 있었는데 저희가 2022년도 규정... 규칙을 개정해서 그때 규정을 제도로 도입하는 경우에는 공간비율하고 시행횟수만, 기본적으로 원칙적인 사항만을 포함했던 겁니다.

그리고 어떻게 이 내용들을 구체적으로 할지에 관한 내용들은 없었던 것이고요. 그 사이에 저희가 본격적으로 2023년도에 이런 용역

과 그다음에 간담회, 표본조사를 통해서 이 부분을 어떻게 우리가 이행할지 준비를 해왔던 부분입니다.

그리고 이게 굉장히 저희가 새롭게 시행하는 제도이고 그리고 굉장히 유사 사례가 없는 그런 제도이다 보니까 저희가 당장 이 부분을 갖다가 과태료를 한다거나 이렇게 강제하기보다는 진짜 우리가 현장에서 시험을 해보고, 적용을 해보고 거기에서 무슨 문제가 있는지 하는 부분들을 구체적으로 도출하고 개선방안을 만들어 보는 게 필요하겠다고 판단을 했던 것이고요.

예외사항이 많다는 부분에 대해서는 저희가 업계 의견들을 들으면서 이거는 실질적으로 적용이 어렵다고 판단했던 부분입니다. 진짜 이거는 공간비율 문제라든지 이런 부분들은 적용이 어렵다, 라고 판단했던 부분이고요. 또 한편으로는 오히려 그렇게 가는 것들이 더 합당하고 자원순환성을 더 높이는 거라고 봤던 부분들이 대부분 들어가 있고요. 예외규정이 그렇게 광범위해서 제도가 무의미하다, 그런 체계는 아닙니다. 저희가 추가적으로 이런 부분들을 명확히 해서 업체에, 업계에 통보를 하게 될 텐데요. 그런 부분들은 저희가 제도를 운용하면서 합리적으로 설정해 나갈 수 있을 거라고 그렇게 보고 있습니다.

<질문> 죄송한데, 제가 하나 여쭤보면요. 그러니까 제가 궁금한 건 2022년에도 택배는 되게 종류가 다양하고 다양한 물건을 오갔거든요. 그럼 그 당시에 환경부는 택배가 다양한 걸 몰랐나? 그러진 않았을 거란 말이죠.

그러면, 그런데 그 당시에는 예외를 단순하게 적용해 놓고 그게 꼭 그렇게 업계에 가서 얘기를 들어보고 나서야 '아, 이게 택배가 너

무 다양해서 일률 규제가 안 된다.'라는 걸 파악할 정도면 우리가 정부한테 정책 설정을 맡길 이유가 있나요?

<답변> 그 제도를 도입하는 단계에서 현장 상황에 대해서 저희가 좀 더 면밀하고 세세하게 보지 못했던 부분에 대해서는 그 제도를 시행하는 입장에서... 죄송스러운 부분이 있고요. 그 부분에 대해서는 실제로 저희가 이후에 업계들과의 소통과 이런 접촉들을 굉장히 많이 하고 의견을 많이 듣게 되었습니다, 그 제도를 시행, 처음에 도입할 당시보다는. 그런 과정에서 여러 가지 추가적인 현장의 어려움, 적용하기 어려운 그런 사례 이런 부분들이 굉장히 많이 도출이 되었다, 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

<질문> 저도 사실관계 확인하고 싶은 거와 입장 여쭤보고 싶은 게 있는데 계도기간 2년 운영한다는 게 2년 동안은 단속이나 신고 접수를 받지 않는 건지, 아니면 적발은 하긴 하는데 그냥 과태료를 물지 않고 넘어간다는 건지 이걸 확실하게 말해 주시고요. 그다음에 규제 대상에서 제외되는 연 매출 500억 미만 업체 이거 몇 곳인지 알려주시면 감사하겠습니다.

그다음에, 택배 주문할 때 선물 포장 같은 경우에는 보통 소비자가 요청란에 쓰거나 아니면 업체에 선물 포장 이렇게 돼 있는 거 체크하면 다 인정해 주는 걸로 알고 있거든요, 선물 포장. 실제로 선물 포장했는지 안 했는지와 상관없이 그냥 이거 체크만 하면 다 인정해 주는 건지, 이게 꼼수로 이용될 가능성이 있는 것 같아서요.

그리고 마지막으로, 자원순환포장기술원에서 8월에 과대포장 연구용역 맡긴 거 보니까 택배 포장용기 규제가 절실하다, 이게 결론이었

더라고요. 규제 내용이나 아니면 단속 수준 같은 게 환경부에서 계속 후퇴하고 있는 것 같다는 느낌이 들어서, 산업부나 중기부에서 이런 의견을 내는 건 모르겠는데 환경부가 환경이 아니라 산업이나 기업 측면을 계속 고려하는 게 적절한 건가, 이게 환경부의 역할인가 이런 생각도 들거든요. 이것 4개 어떻게 생각하시는지 알려주시면 감사하겠습니다.

<답변> 계도기간으로 설정하더라도 업체는 업체의 노력을 할 것이고요. 또 환경부는 환경부대로의 여러 가지 제도 이행을 위한 지원이라든지 컨설팅 노력, 그다음에 업계에 대한 개선방안을 제시하고, 또 시설 개선이 필요하다 그러면 그에 대한 자금 지원 이런 부분들을 계속해 나갈 겁니다. 그러니까 계도기간이라 그래도 그냥 손 놓고 있는 건 아니고요. 나름 업계나 환경부나 충분히 노력을 할 거라는 말씀드리고요.

두 번째 부분은 아까 500억 미만의 업체가 차지하는 부분, 포션을?

<질문> ***

<답변> 개수, 개수로 보면, 실무적으로 그건 답변을 드리겠는데요. 개수로 보면 제가 알기로는 개수는 많은 걸로 알고 있습니다. 개수로 전체 업계, 업체에서 차지하는 비중은 높은데 일단은 택배 물량으로 본다 그러면 9.5% 정도, 10% 이내라는 말씀드리고요.

<질문> ***

<답변> 퍼센티지로는 한 70% 정도 되는데요. 개수로는, 개수로는. 70% 정도 되는데 숫자는, 나중에 저희가 구체적인 숫자는 말씀을 드리겠고요.

일단은 선물 포장이나 이런 부분들은 저희가 일일이 그 부분에 대해서는 사실 하나하나 디테일하게 저희가 확인하고 할 순 없을 겁니다. 그래서 일단은 소비자들 믿고서 거기에 선물 포장이라고 한다 그러면 그 부분은 이제 저희가 인정하고 할 수밖에 없지 않을까 하는 생각이 들고요.

그리고 택배 포장 규제 개선에 대한 일종의 후퇴라고 보시는, 그 말씀이신 거죠? 후퇴라고 보는...

<질문> ***

<답변> 단속 수준이라고 보시는 건데, 그러니까 이게 저도 여러 가지 고민 저희도 안 한 건 아닌데요. 일단은 제도가 2022년에 도입이 됐지만 그동안은 이거를 만들기 위한 세부 시행방안을 계속 마련해 왔고요. 마련해 왔고 그거를 어쨌거나 이번에 4월 30일에 시행에 들어가는 겁니다.

그러니까 저희가 한 번도 시행해 보지 않은 상태에서 이거를 제도를 하다 보니까 단속이나 과태료라는 거는 굉장히 민감한 부분이고, 또 예외사항 이런 부분들이 어떻게 현장에 적용될지도 모르는 상황이고 굉장히 다양한 변수와 상황들이 발생할 수 있을 거라고 그렇게 보고 있습니다.

그래서 이거를 한 번도 우리가 안 해본 새로운 제도인데 이거를 바로 시행을 하면서, 시행을 하면서 거기에 단속이라든지 과태료를 연계 시킨다는 거는 굉장히 무리한, 무리한 부분일 수 있다, 라는 생각이 들고요.

예를 들어서 EU 같은 경우에도 지금 2030년도에 포장폐기물, 택배 포장기준을 도입할 계획으로 있습니다. 그런데 현재 지금 안을 만들고 논의하는 과정에 있거든요. EU도 보면 5~6년의 준비 과정을 거쳐서 이 부분을 시행하려고 하고 있습니다. 그래서 저희가 지금 준비했던 기간도 사실 어떻게 보면 많다고 하지만 많지 않다고 볼 수도 있고요. 더더군다나 우리가 안 해본 제도를 처음 시행하면서 이런 단속이라든지 과태료 위주로 가는 거는 적합하지 않을 수도 있다는 생각이 들고요. 그런 고민을 말씀드립니다.

<질문> 방금 사과 유감 표명하셨는데 이게 환경부 공식 입장이죠? 그리고 장관님께서는 간담회에서 그런 사과나 유감은 없었는데 이게 장관님과 실장님 간에 입장차가 있는 건지,

<답변> 아니, 그건 제 개인적인 표현으로 봐주시면 좋을 것 같습니다.

<질문> 개인 표현이요?

<답변> 네. 아까 그, 아까 어떤...

<질문> 국민들한테 약간 유감 뭐 이렇게...

<답변> 그거는 제가 국민들께 이렇게 그랬다기보다는 그 부분에서 2022년도에 저희가 발표하는 과정에서 여러 가지 업계의, 택배의 어떤 그런 상황이라든지 그런 여러 가지 택배의 종류라든지 이런 유형에 관한 다양성 이런 부분들을 좀 면밀하게 보지 않은 것 아니냐는 그런 지적에 대해서 제가 그런 부분들도 있을 수 있다, 라는 말씀을 드린 거고요. 그거를 제가 좀 사과라고 말씀드리기는... 개인적인 그런 걸로 봐주셨으면 좋을 것 같습니다.

<질문> 그리고 500억이 기준이 좀 애매한 것 같은데 99% 구간이 몇 억대고, 굳이 500으로, 그러니까 500억이라는 경우는 상당히 많은데 500억으로 기준을 정했고 99% 구간으로 하지 않은 이유가 궁금하고요.

그리고 내용 중에 소비자 요청으로 선물한 경우는 기준 적용하지 않는다고 하셨는데, 그러니까 예를 들면 업체가 표기란 만들어서 소비자 요청이라고 그냥 하면 이건 규제는 결국에는 사문화될 것 같은데요. 이런 부분이 합리적이라고 보시는지 궁금하고요.

마지막으로, 이 내용이 두 장짜리 내용인데 기준 예외사항이라든지 자세한 내용을, 환경부 같은 경우는 요새 자료 첨부가 많이 부족한 것 같은데 그런 특별한 이유가 있는지 궁금합니다.

<답변> 소비자 요청만 있으면 그걸 인정해 줄 거냐, 이런 부분인데요. 저희가 일단은 시행, 세부 시행방안을 발표하고 그리고 그거에 대한 여러 가지 이행방안에 대해서 지자체라든지 그다음에 업계에 전달을 할 겁니다. 그 안에서, 그 안에서 이 부분에 대해서는 조금 더 구체적으로 우리가 어떻게 할지 방향을 만들어 나가겠다는 말씀을 드리

고요.

끝에 아까 너무 자료가 간단하다는 그런 말씀이신 거죠? 너무 간단하고 좀 더 추가적인 자료를 달라는...

<질문> ***

<답변> 그 부분에 대해서는 저희가 추가적으로 기회를 잡아서 설명을 드린다거나, 어쨌거나 저희가 4월 30일까지 저희가 기본방향을 말씀드리는데 이 부분에 대해서 혹시나 저희가 조금 더 이 부분에 대해서 명확하게 하기 위해서 4월 30일에 시행하기 이전에도 추가적으로 의견들을 많이 들을 겁니다. 그런 과정에서 조금 더 보완될 수 있는 부분들이 있는데 그 결과에 대해서 추가적으로 제가 설명을 드린다거나 이런 기회를 갖도록 하겠습니다.

<질문> 기준 500억 정한 것과 99%는 몇 억 원대인지 그것 좀 설명 부탁드리겠습니다.

<답변> 99%요? 99%는 한 100억 원 정도가 되는 거고요. 이게 500억이라는 게 우리 기준을 저희가 중소기업을 가르는 기준이 1,000억 원이거든요. 1,000억 원인데 그 1,000억 원으로 가기에는 저희가 너무 그게 과하다고 봤고요.

그리고 100억 원... 매출액이 100억이기 때문에 매출액 100억인데 사실 거기에 따르는 수익이라 하면, 수익 같은 경우는 5% 이내 정도 된다 그럽니다. 그러면 결국은 500억이라... 100억이라 한다 그러면 굉장히 그렇게 수익이 많지 않은 기업인데 그런 기업들이 과연 이런 포

장공간비율이라든지 횟수 규제 이런 부분들을 바로 이행할 수 있을지 하는 부분에 대한 의문이 있었던 거고요.

어쨌거나 저희가 제도를 일단 시행하면서 하는 부분에 대해서는 하고, 하고 그다음에 여러 가지 상황들 열어놓고 우리가 추가적으로 계속 검토를 해나가면 되겠다, 그렇게 판단을 하고 있습니다.

혹시 추가적으로 제가...

<질문> 질문 하나만 더 드리려고 하는데요. 오늘 정부에서 '2030년까지 전국 24시간 택배 가능하도록 하겠다.'라고 그 민생토론회에서 나왔는데 혹시 그거 관련해서 같이 검토됐는지가 궁금하거든요. 택배 규제를 완화하는 시점에 하필 공교롭게 또 대통령실에서 전국 24시간 택배망을 구축하겠다, 거기에 대해서 혹시 연관돼서 검토된 건지...

<답변> 그 부분은 아니지만 지금 대통령실에서 발표한 내용과 저희의 규제는 그렇게 서로 상충되거나 그렇게 영향은 없을 거라고 보고 있고요. 왜냐하면 많은 택배업계들이 보면 자동화된 물류시스템을 갖고 있고 그다음에 요새는 AI까지 적용을 해서 사전에 물량 확보라든지 택배할 수 있는 준비를 하고 있기 때문에 지금 오늘 발표한 대책과, 대책에 대해서 저희가 추진해 나가려는 내용이 거기에 상충되거나 하지는 않을 것 같습니다.

저 추가적으로 한 가지만 말씀을 드리면 저희가 유통업계와의 협약을 내일 체결하는데요. 사실은 포장횟수라든지 포장공간비율만 갖고서 우리가 유통업계, 택배업계의 자원순환성을 다 논할 수는 없거든요. 그래서 저희가 내일 협약을 통해서 여러 가지 포장재질이라든

지 두께라든지 무게 부분이라든지 그다음에 다회용기 사용이라든지 이런 부분들을 유도를 하면서 전체적으로 업계의 자원순환성을 높이고 탄소중립에 기여하는 방향으로 끌어가 보겠다는 게 저희의 기본적인 입장입니다.

<질문> ***

<답변> 저희... 그 부분에 대해서는 저희가 의견을 들었고요. 그런데 그 부분에 대해서 별다른 의견은 없었습니다.

<질문> 두 가지 사항만 질문드리겠는데요. 아까 이 실장님께서 처음에 연합에서 질문한 거에 답이 생활폐기물 내에 포장폐기물 비율이 한 9% 정도 될 것 같다고 이야기를 하셨는데 그게 어느, 몇 년도 기준인지.

<답변> 지금 2021년도로 보고 있는데, 2021년도 맞습니다.

<질문> 2021년도요?

<답변> 예.

<질문> 그럼 시간이 조금 지났으니까 더 늘어났을 수도 있을 것 같은데.

<답변> 예, 늘어났을 수도 있습니다.

<질문> 그 부분이 좀 궁금했고요.

또 하나는 앞에서 질문이 계속 나왔습니다만 저희 환경부 출입기자들이 답답한 게, 물론 거기 계신 분들도 마찬가지겠습니다만 일회용품도 그랬고 이것도 그렇고 자꾸 어떤 법 시행에 대한, 규제에 대한 시장에 잘못된 시그널을 또 규제기관에서 이렇게 주는 게 아니냐, 이런 생각이 들어서 우려가 많이 나오는 것 같고요.

2년간, 법 개정되고 2년간 업계의 이야기를 듣고 미비한 부분을 준비했다, 이렇게 말씀하셨는데 그러면 이 업계들, 대형, 19개 이번에 협약 맺는 그런 업체들은 2년간 그러면 자기네 불평불만만, 이 법을 따라야 되는 건데, 따라야 되는데 '우린 이렇게 어렵습니다.'만 그런 이야기만 해왔는지, 아니면 실질적으로 그분들은 현장에서 뭘 준비를 했는지, 뭐 준비도 했을 것 아닌가 싶어요. 그래서 그분들 준비사항이 뭐가 있었고 그런 게 좀 궁금합니다.

그럼 만약에 전혀 준비사항이 없었다면 그럼 그 부분도, 그런 부분들에 대해서도 그 업체에 뭔가 환경부에서 페널티를 준다든지 뭐가 있어야 되지 않을까란 생각도 들어서 여쭤봅니다.

<답변> 저희가 지금 포장공간비율이라든지 횟수 규제를 하면서 유통업계와 굉장히 많은 논의를 거쳤고요. 그 과정에서 업계의 포장폐기물을 줄여야 된다는 인식이라든지 실질적인 액션이 굉장히 높아진 게 사실입니다. 그러니까 포장공간만의 문제가 아니라 자기들이 재질을 바꾼다거나 아니면 다회용기를 쓴다거나 하는 부분도 있고요.

예를 들면 아까 대표적인 그런 업체인데 거기는 제품을 갖다가 배송을 하는데 예를 들면 그냥 포장 없이 그냥 제품에다가 라벨만 붙여

서 보내는 경우도 굉장히 많이 늘어났거든요, 그 사이에. 그렇기 때문에 저는 이게 이 기회가 택배나 포장업계의 전반적인 자원순환을 높이는 계기가 될 것 같고, 저희가 협약을 맺지만 업계에서는 진짜 어렵고 곤란한 규제는 진짜 힘들지만 추가적으로 다른 노력들은 하겠다는 그런 의지를 충분히 표명하고 있습니다.

그래서 이 기자님 말씀해 주신 부분에 대해서 저희가 조금 추가적으로 그런 내용들은 조금 더 디테일하게 업계가 지난 소통 과정에서 얼마만큼의 노력을 더 했는지 하는 부분들은 조금 더 설명을 추후에 드리도록 하겠습니다.

<답변> (유승광 자원순환국장) 자원순환국장 조금 부연해서 말씀드리겠습니다. 저희가 대형업체 10여 개 사가 택배 물량에서 차지하는 비율이 약 40% 정도 되는데요. 이번에 이렇게 계도기간을 하고서 소규모 중소기업들은 규제 대상에서 제외는 시켜주지만, 실질적으로 대기업들과 같이 협약을 맺어서 실질적인 감량을 유도해 나간다는 기본적인 생각들을 갖고 있는데요.

이게 선언적인 걸로 끝나는 게 아니라 내일 협약을 하게 되면 업체들이 이행계획서를 환경부에 제출해 주시기로 했고, 그거에 따라서 사후 관리도 들어가는 그런 관리가 충분히 되는 협약이라는 거고, 이게 업체 입장에서도 이런 규제가 아니더라도 포장폐기물 줄이는 것이 업계한테도 기업의 원가 절감이라든지 경쟁력 강화의 한 요인이 될 수 있습니다. 그래서 업계도 충분히 공감을 하고 있는데, 당장 이 모든 것들을 당장 시행할 수가 없으니까 좀 시간을 달라는 측면들을 저희가 생각했다는 거고요.

포장폐기물을 줄이는 방법에는 여러 가지가 있을 수 있습니다. 왜 우리가 포장공간, 횟수만 얘기를 해야 되는 겁니까? 그러니까 실장님도 브리핑에서 말씀하셨지만 두께라든지 무게, 재사용 박스를 사용한다든지 재생원료를 쓴다든지, 그다음에 생분해비닐을 쓴다든지 여러 가지 방법들이 있을 수 있습니다.

그래서 2년 동안 이런 계도기간을 가져가면서 그러한 다른 감축 수단들도 한번 같이도 보고, 그리고 지금 예외기준도 여러 가지 말씀을 주시고 계시지만 이게 안 가본 길을 가기 위해서 지금 2년 동안 논의해서 이 정도 가본 건데, 또 2년을 가다 보면 '이거는 예외를 뒀지만 이건 아닌 것 같다, 개선이 필요하겠다.' 이런 사항도 분명히 나올 수밖에 없거든요. 그래서 그런 점들을 조금 종합적으로 봐주셨으면 한다는 말씀드리겠습니다.

<질문> 계도기간 2년 끝난 다음에 추가 연장 없는 것 여기서 확실하게 말해 주시나요?

<답변> 저희가 그 과정에서 2년 동안 운영하면서 굉장히 많은 상황들이 있을 것 같고요. 열어놓고 저희가 검토를 하겠습니다.

<질문> 그 2년 계도기간 끝난 뒤에 연장을 꼭 할지 안 할지는 봐야 된다는 말씀이시죠?

<답변> 일단은 방향은, 네, 방향은, 그런 방향은 저희가 최선의 노력을 다해서 하겠다는 건데 또 상황이 여러 가지 상황들이 있기 때문에 또 그 상황들을 종합적으로 보면서 저희가 판단하도록 하겠습니다. 하여튼 저희가 첫 시작한다는 게 굉장히 의미 있다는 걸로 봐주셨으

면 좋겠습니다.

<질문> 마침 국장님이 말씀하셔서 추가 질문드리는데요. 그러면 앞으로 2년간 계도기간 동안 포장 두께나 재질 이런 거에 대한 규제를 추가로 준비할 수 있다는 건지가 궁금하고요.

그리고 저희 해외 직구 관련해서 지금 예외 검토 중이라고 하는데 해외 직구 부분도 설명해 주시면 감사하겠습니다. 이게 지금 규제 적용 대상이 저희 국내 업체만인지 아니면 해외 업체가 보내는 것도 어떻게 뭐 물류, 그러니까 물류업체를 통해서 규제가 되는지가 궁금하고요.

그리고 마지막으로, 이건 그냥 좀 기술적인 문제인데 저희 택배라는 게 제가 규정이 정확히... 그러니까 소비자한테 손에 들어와야 규제가 되는 건지, 그러니까 어떤 물류센터에 쌓여 있는 거는 환경부가 가서 규제를 할 수 없는 건지, 그러니까 소비자한테 도착을 해야 그때부터 소비자 수송을 위한 택배가 돼서 규제 대상에 들어가는 건지, 그러니까 이 택배에 대한 정확한 정의를 해주시면 감사하겠습니다.

<답변> (유승광 자원순환국장) 자원순환국장 이어서 답변 드리겠습니다. 역으로 말씀을 드리면 소비자에게 전달되는 택배만 하도록 법률에 규정돼 있습니다.

<질문> 그게 어느 시점이에요? 그러니까 소비자가 그 물건을 받아야 그때부터...

<답변> (유승광 자원순환국장) 받는 시점입니다.

<질문> 받는 시점이네요.

<답변> (유승광 자원순환국장) 그다음에 해외 직구 문제는 저희들이 관련 협회라든지 이런 데 통계를 보면... 일단 해외 직구는 법률에 해당이 안 된다, 이렇게 말씀을 드리고요. 작년 기준으로 해외 직구 수입액이 한 6조 7,000억 원 정도로 저희들이 알고 있고요.

그에 비해서 지금 우리나라 전체 유통시장이 한 636조, 그러니까 한 100분의 1 정도가 해외 직구를 차지하고 이 중에 온라인 쇼핑몰로 우리 시장 규모가 작년에 한 241조로 알고 있습니다.

그래서 해외 직구도 역차별 이렇게 말씀도 하실 수는 있겠지만 전체적으로 생각해 보면 아직 시장 규모가 그렇게 전체적으로 크지 않기 때문에 그렇게, 그렇게까지 걱정하실 필요는 없을 것 같고 현행 법률 자체도 이미 해외 직구는 빼주도록 그렇게 돼 있다는 말씀을 드리고요.

아까 처음에 질문 뭐였었죠?

<질문> 방금 말씀하셨잖아요. 왜 횟수와 공간비율만 규정하냐고, 그거 하는 거는 사실 그게 제일 직관적으로 간단하니까 하는 건데 그럼 말씀하신 대로 포장 두께나 재질이나 이런 것도 다...

<답변> (유승광 자원순환국장) 기업들이 사실 자발적으로 아까 원가 감량, 경쟁력 이런 거, 이런 거 차원에서 사실 자발적으로 포장의 두께를 줄이거나 이렇게 하고 있는 실제 노력들이 있습니다. 있는데 지

금 2년 계도기간 안에 이거를 추가 규제만 이렇게 보실 게 아니고요.

<질문> 아니, 그러니까 제가 궁금한 건 환경부가 그거 규제사항으로 검토하시냐고요. 기업들이 어떻게 하는 건 모르겠고요.

<답변> (유승광 자원순환국장) 규제사항까지로 본다고 이렇게 단언해서 보실 필요는 없고요.

<질문> 그럼 왜 아까 그렇게 말씀하셨어요?

<답변> (유승광 자원순환국장) 아니, 그러니까 방법들이 여러 가지가 있을 수 있는데 규제... 규제가 있을 수 있고 자율로 갈 수도 있고요. 그다음에 예를 들면 횟수나 공간 외에도 다른 방법들 포함해서 어떤 일정 비율로 감축하는 방식도 있을 수 있고 여러 가지 다양성이 있다고 생각을 합니다.

<질문> 그런데 국장님이 그렇게 개인적으로 생각하시는 것 말고 환경부가 그런 다양한 거를 고려해서 규제하실 생각이 있으시냐고요.

<답변> (유승광 자원순환국장) 그러니까 그런 감축 수단들은 다양하게 열어놓고, 그렇게 열어놓고서 검토를 하겠다는 말씀을 드리는 겁니다.

<답변> 덧붙여서, 저희가 협약을 맺고 그러면 대규모 전체 40% 택배 물량에 해당하는 업체에서 자원순환에 관한 계획을 수립하고 이행하게 되고요. 그 안에서는 보면 말씀하신 여러 가지 사안들이 다 이렇게 포괄적으로 기업 차원에서 검토가 되고 이행하려고 노력을 하게

될 것으로 그렇게 생각을 합니다.

<답변> (사회자) 더 질문 없으시면 이것으로 브리핑 마치도록 하겠습니다. 감사합니다.

<끝>