

# 排出賦課金制度와 類似한 制度

權 五 乘\*

———>> 차 레 <<———

## I. 머리말

## II. 賦課金制度와 類似한 制度

(1) 公害稅制度

(2) 汚染權販賣制度

(3) 補助金制

(4) 제트기騒音料

(5) 廢棄物處理法上的 手數料

## III. 要約 및 結論

## I. 머리말

環境汚染의 規制方法으로서는 ① 法的 規制(Regulation), ② 補助金制(Subsidization), ③ 賦課金制(Charges) 등이 있다. 그리고 이들 세 가지 方法에는 각각 여러 가지 手段들이 열거되고 있다. 따라서 環境對策立法에 있어서의 關鍵은 이들 方法과 手段을 여하히 選擇的 혹은 併合的으로 採擇할 것인가에 달려 있다.

그런데 法的 規制는 汚染排出者에 대한 法的인 強制手段인데 반하여, 補助金制와 賦課金制는 汚染排出者로 하여금 자발적으로 汚染排出을 억제케 하려는 경제적인 誘導策이라는 점에 차이가 있다. 한편 補助金制는 國家補助金의 方法을 통하여 汚染排出의 억제를 촉진하는데 반하여, 賦課金制는 汚染排出者에게 賦課金 또는 稅金을 賦課함으로써 그 배출을 억제케 하려는 점에서 차이가 있다.

이들 세 가지의 方法에 있어서 가장 기본적인 差異點은, 政府가 一般財源 또는 公害企業으로부터 징수한 財源으로써 汚染規制를 할 것인가, 아니면 汚染規制의 責任을 一般企業에게 맡겨서 利潤追求의 論理를 바탕으로

\* 慶熙大 法大 助教授

로 한 第3者의 規制에 의하여 汚染規制를 유도할 것인가 하는 점에 있다.

그런데 지금까지의 各國의 汚染規制立法은 주로 法的 規制方法에 의존해 왔다. 그러나 대개의 經濟學者들은 法的 規制나 補助金制보다 賦課金制가 훨씬 더 효율적인 方法이라고 강조해 오고 있다. 賦課金制는 國家가 직접 汚染規制에 관여하는 것이 아니라, 汚染規制의 책임을 一般企業에게 맡겨서, 一般企業이 利潤追求의 論理를 바탕으로 하여 자발적으로 汚染防止에 노력하도록 유도하려는 것이다.<sup>1)</sup>

우리 나라에서도 1981년 12월 31일자로 개정된 環境保全法 제19조의 2에서, 기존의 法的 規制事項인 改善命令 또는 移轉命令의 履行을 유도하는 經濟的 誘引策으로서 排出賦課金制度를 규정하고 있는데, 이는 環境規制政策上의 一大轉換이라고 할 수 있다.

원래 排出賦課金制度에 관한 체계적인 研究를 위해서는, 同制度의 意義 및 機能과 그 歷史的 發展過程, 그리고 各國의 制度에 대한 比較와, 그 運營實際上的 問題點 등을 차례로 검토하여야 할 것이지만, 이러한 點에 관하여는 별도의 研究가 예정되어 있기 때문에, 本稿에서는 排出賦課金制度와 유사한 制度로서 널리 이야기되고 있는 公害稅制度, 汚染權販賣制度 및 補助金制度에 대하여 차례로 고찰한 다음, 現今 日本에서 賦課金制度와 유사한 制度로서 논의되고 있는 제트기騒音料, 廢棄物處理法上的 手數料 등에 대하여 그 內容을 알아보도록 한다.

## II. 賦課金制度와 유사한 制度

### (1) 公害稅制度

(가) 公害稅構想의 등장: 公害稅라 함은, 일반적으로 소비하는 有害物質 또는 環境基準違反에 대하여 企業에게 課稅하는 것을 말한다. 이것은 公害防止設備을 하는 者에 대한 경제적인 '인센티브'로서의 租稅特典과는 달리 일종의 懲罰的 措置로서의 의미를 가진다.

公害稅의 構想을 최초로 제기한 것은 美國의 Nixon 大統領인데, 그는

1) 具然昌, 「環境法論」, 法文社, 1981, p.211 이하 참조.

1971년에 鉛, 가솔린, 石炭, 石油, 天然가스 등에 포함되어 있는 이온性分에 대한 課稅를 議會에 제안했으나, 業界나 議會로부터의 抵抗을 받아, 1972년 2월의 環境報告에서 이온排出稅의 신설을 제안하는 데 그쳤다. 그리고 日本에서도 1972년 3월 日本原子力産業會議의 年次大會에서, 당시의 環境廳長官으로부터 “現行의 環境基準을 엄격히 하여 企業이 그 基準을 지키는 정도에 따라 公害稅를 부과하는 制度를 마련하고 싶다”는 構想이 발표된 바 있다.

이러한 公害稅構想에 대하여, 贊成論者들은 ① 이른바 公害費用의 企業負擔의 原則을 도입하는 것이 되며, ② 企業의 公害防止意慾을 자극하는 것이 되며, ③ 지금 바로 일정한 基準 이상의 有害物質의 배출을 인정하지 않는다고 하는 直接規制에는 한계가 있기 때문에, 今後 基準을 점차로 강화시켜 나가는 데에 유효하다고 한다. 이에 반하여 反對論者들은 ① 企業에게 稅金만 支給하면 公害를 배출해도 상관없다는 觀念을 초래하게 되고, ② 環境基準을 엄격하게 하면 公害除去를 위한 設備投資가 거액으로 되겠지만, 이를 상회하는 高率의 公害稅를 실시하는 것은 실제문제로서는 불가능하며, ③ 公害稅를 과하게 되면 生産코스트가 현저히 높아지게 되고 그 결과 一般國民에게 악영향을 미치게 된다고 한다.

한편 公害稅構想 중에는 종종 公害對策費의 조달을 목적으로 하는 것도 있긴 하지만, 公害稅의 본래의 목적은 公害防止의 最適條件을 형성시키도록 公害關係者(發生者와 被害者)의 經濟活動을 조정하려는 데에 있다. 즉 公害稅의 課稅는 公害對策의 財源確保를 위해서가 아니라, 公害를 보다 많이 배출하는 상품이 높은 가격으로 되게 하여, 소비자의 수요가 公害가 적고 값이 싼 商品으로 변천·집중되도록 하는 것과 같이, 公害稅를 통하여 종래와 다른 價格體系를 형성시켜 企業에 대하여 公害防止를 간접적으로 유도하려는 것이다. 따라서 公害稅는 經濟메카니즘에 입각한 構想이 필요하며, 단순한 임기응변적인 發想에 의한 公害稅의 課稅는 그 成果를 거둘 수 없을 뿐만 아니라, 오히려 公害對策의 혼란을 초래할 우려가 있으므로 경계하여야 할 것이다.<sup>2)</sup>

2) 木宮高彥, 「公害概論」, 有斐閣, 1974, pp. 189~190; 具然昌, 前掲書, p. 245.

(나) 廣島縣自動車稅： 여기서는 公害稅의 實例로서 日本 廣島縣의 自動車稅에 관하여 고찰해 보기로 한다.

廣島縣에서는 1975년에 日本에서 최초로 自動車稅의 초과과세와 거기에 수반한 低公害車에 대한 租稅의 輕減措置를 내용으로 하는 ‘自動車稅의 特例에 관한 條例’가 제정되었다. 그 제안이유는 交通安全施設設備事業 및 環境센터의 建設 기타의 環境保全對策의 추진에 필요한 經費의 財源을 확보할 것과 低公害車에로의 轉換促進에 기여하려는 것 등 두 가지의 목적이 라고 되어 있다. 그런데 실제로는 이상의 두 가지 목적 중에서 後者が 主眼을 이루고 있다.

廣島縣 自動車條例의 內容은 다음과 같다. 우선 稅率을 일률적으로 10% 인상하고, 自動車排氣가스 規制實施 후의 適合車에 대하여는 現行稅率을 그대로 적용하고, 自動車排氣가스 規制實施前의 先行的 適合車의 稅額은 引上後의 稅額의 50%로 하도록 優待措置를 취하고 있다. 이는 실질적으로는 현행의 規制適合車는 현행 그대로 두고, 公害車는 10%의 賦課金을, 그리고 先行的 適合車에는 현행稅率의 45%의 優待措置를 강구해 준 것과 같다. 引上稅率에 대하여는 課徵金으로서의 성격을 중시하고, 또 公害車로부터 低公害車에로의 移行을 유효하게 촉진하기 위하여는, 고액으로 하는 것이 바람직하다고 생각되어 30% 정도의 인상도 고려되었지만, 本改正은 課徵金制度가 아니라는 입장이나 地方稅의 제한稅率이 10%라고 하는 점 등으로부터 10% 인상에 그쳤다. 實施期間에 대하여는 1975년부터 1979년까지의 時限立法이다. 期限經過 후의 취급에 대하여는 1978년이 排氣가스對策의 최종 목표년도로 되어 있는 점과, 달리 廣島縣의 措置에 추종할 縣이 많이 나타날 것이 예상되지 않기 때문에, 廣島縣民만이 장기에 걸쳐서 높은 自動車稅를 부담하는 것은 不公平하게 될 우려가 있다는 점 등에 비추어, 이 稅率引上措置가 계속되지 않을 것으로 생각되고 있다. 이 條例에 의한 1975년도의 增收는 당초 약 6억 5천만圓이 예상되었는데, 실제로는 8억圓이 증수되었다. 이는 처음에 예상한 것 만큼 低公害車가 증가하지 않았다는 것을 나타내 주고 있다.<sup>3)</sup>

3) 竹內保雄, 「廣島縣自動車稅」, 公害規制としての賦課金制度, 有斐閣, 1978, pp. 66~69.

## (2) 汚染權販賣制度(Market in pollution rights)

汚染權販賣制度는 Dales 교수가 水質汚染의 規制方法으로서 제안한 것으로서,<sup>4)</sup> 그 근본취지는 排出賦課金制度和 유사하나, 다만 사전에 일정한 價格으로 책정된 汚染權, 즉 汚染排出權을 각 企業에 판매한다는 점에서 차이가 있다.

이 제도에 의하면, 汚染規制機關이 우선 河川 기타 公共水域에 일정량(예컨대 1톤)의 廢水를 배출할 수 있는 1년간 유효한 汚染權을 발행하게 된다. 이 때에 規制機關은 먼저 배출이 허용될 수 있는 廢水의 양을 결정한다. 만약 연간 500,000톤의 폐수의 배출이 적절하다고 결정되면, 500,000개의 汚染權을 발행하거나 혹은 人口增加나 生産力擴張에 대비하여 약간을 유보해 두고 475,000개의 汚染權만을 발행할 수도 있다. 이 경우에 특히 유의할 점은, 당해 機關은 더 이상의 새로운 汚染權은 발행되지 않는다는 점을 명확히 하여야 하며, 또 모든 排出源으로 하여금 자기의 排出量에 상응하는 汚染權을 구입하도록 하여야 한다.

원래 책정된 需要가 500,000개였는데, 500,000 혹은 475,000개의 汚染權을 발행했기 때문에, 최초에는 汚染權當 가격은 아주 적은 가격(예컨대 1톤당 10센트)으로 정하여지게 된다. 그럼에도 불구하고 어떤 企業의 입장에서 보면, 이러한 낮은 가격의 汚染權을 구입하는 것보다 자기의 廢水를 스스로 처리하는 것이 이익이라고 판단될 경우에는 그 쪽을 택하게 될 것이다. 人口增加와 生産力擴張의 경우에도 당해 規制機關이 더 이상의 새로운 汚染權을 발행하지 않기로 했기 때문에, 결국 汚染權의 가격은 올라갈 수밖에 없다. 이와 같이 汚染權의 가격이 올라가면 갈수록 企業側으로서 는 비싼 汚染權을 구입하느니보다 自己의 廢水를 스스로 처리하는 것이 이익이 되는 경우가 많아지게 될 것이다.

이러한 汚染權은 최초에는 企業이 規制機關으로부터 구입하였지만, 그 이후부터는 이를 자유로이 讓渡할 수도 있게 된다. 따라서 일정한 企業이 사업을 중지하거나 새로운 廢水處理工程을 고안해 내거나 혹은 操業을 단축하여 생산을 감축하기로 한 경우에는 매각할 汚染權이 생기게 되며, 신

4) Dales, *Pollution, Property and Prices*, pp. 93~97.

설의 企業이나 生産擴張을 하려는 企業은 그 汚染權을 구입하고자 할 것이다. 汚染權의 가격은 汚染權에 대한 需要와 供給에 의하여 결정되게 될 것이다. 汚染權의 購買者가 꼭 그것을 이용하여야 하는 것은 아니므로 때로는 현재의 汚染水準에 불만을 느끼는 環境保存團體나 個人이, 보다 낮은 汚染水準을 확보하기 위하여 행사하지 아니할 汚染權을 매입할 수도 있을 것이다.

그리고 規制機關은 施行年度末에 가서 施行狀況을 재평가하여, 만약 公衆이 보다 나은 수준의 水質을 요구하게 되면, 보다 적은 수의 汚染權을 발행하게 된다. 그렇게 되면 汚染權의 가격은 상승하게 되고 企業에 대한 汚染規制要請 혹은 營業拋棄의 압력은 한층 더 증가하게 된다. 그리하여 일정한 水準에서 公衆과 規制機關은 만족할 만한 水質條件과 工業生産間의 最適의 均衡을 찾게 된다.<sup>5)</sup>

### (3) 補助金制

(가) 補助金制의 意義: 널리 補助金制라 함은, 汚染源으로 하여금 汚染物質의 배출을 억제시킬 목적으로 정부가 경제적으로 보조하는 것을 총칭하는 것이다. 이러한 의미의 補助金制에는 企業의 汚染抑制活動을 위하여 정부가 직접 補助金を 지급하는 경우뿐만 아니라, 企業의 汚染抑制을 위한 施設의 設置 기타의 조치에 대하여 租稅를 감면해 주거나 減價償却期間을 단축시켜 주거나 또는 저렴한 融資을 알선해 주는 경우도 포함된다.

補助金制는 이를 독자적으로 적용하는 것보다는 法的 規制와 결부시켜서 운영하는 것이 汚染規制를 보다 효율적으로 달성할 수 있는 길이 될 것이다.<sup>6)</sup>

#### (나) 補助金制의 類型

(a) 政府補助金: 政府補助金이라 함은, 汚染規制와 관련하여 政府가 직접 補助金を 지급하는 것을 말한다. 汚染規制와 관련된 施設(예컨대 下

5) 具然昌, 前掲書, pp. 239~241.

6) 上掲書, p. 232.

水處理場, 廢棄物處理施設 등)의 設置나 汚染抑制을 위한 研究를 위하여 政府機構나 地方自治團體에 대하여 現金支援을 하는 것이 가장 보편적인 것이지만, 補助金은 널리 私企業에 대하여도 그 汚染抑制을 위한 設備의 구입이나 설치를 위하여 지급되고 있다.<sup>7)</sup>

政府가 生産企業으로 하여금 汚染物質의 처리를 강제하는 경우에는 製品價格의 상승 및 이에 따른 連鎖作用이 관련기업과 국민생활에 반영됨으로써 경제적인 불안요소가 확대될 수 있다. 따라서 정부가 排出源에 대하여 汚染物質處理를 위한 補助金을 지급하여 당해 排出源으로 하여금 汚染抑制의 責任을 다하도록 한다면 物價昂騰과 汚染을 동시에 억제할 수 있게 된다. 여기에 企業에 대한 補助金支給의 실익이 있다.

(b) 租稅特典： 汚染防止施設의 설치는 企業側에게 多額의 資金負擔을 주므로 汚染防止施設을 설치한 企業에 대하여 租稅의 부담을 경감시켜 줌으로써, 企業에게 汚染防止施設의 設置를 장려·촉진시켜서 汚染防止의 質을 높이려는 것이 租稅特典制度의 취지이다. 이러한 租稅特典의 범주에 넣을 수 있는 전형적인 모습은 汚染防止施設의 구입 및 설치에 관한 固定資產稅의 감면과 所得稅·法人稅에 있어서의 特別償却 및 減價償却期間의 단축 또는 이 兩者의 併合이다.

이러한 租稅特典은 소비자나 지역주민에게 價格面이나 租稅面에서 負擔增加를 주지 않기 때문에, 地方自治團體나 企業側이 특히 환영하는 제도이다.<sup>8)</sup>

(c) 融 資： 企業이 汚染防止施設을 설치·정비하는 경우에 政府가 그에 필요한 金融上的 조치로서 融資의 특전을 부여하는 것이다. 대개 이와 같은 融資는 無利子 또는 低利를 그 특색으로 함으로써, 결국 補助金의 交付나 租稅減免과 같은 효과를 얻을 수 있다. 설혹 政府의 融資가 無利子 또는 低利가 아니라고 할지라도, 私金融에 어려움이 있는 경우에는 政府融資는 역시 汚染抑制을 위한 企業의 노력에 적지 않은 도움을 줄 것이다.

7) F. Grad, G. Rathjens & A. Rosenthal, *Environmental Control: Priorities, Policies and the Law*, pp. 248-249.

8) 具然昌, 前掲書 pp. 233~234.

(다) 補助金制의 長點과 短點: 補助金制는 商品價格의 인상이나 租稅負擔의 증가를 야기시키지 않기 때문에 市民, 企業 및 地方自治團體가 모두 환영하는 제도이며, 또한 기능적으로 보아 이 制度는 排出源으로 하여금 汚染物質의 排出抑制에의 努力을 자극시켜 준다는 장점을 지니고 있다. 그러나 이 補助金制는 그 실제의 적용에 있어서는 效率性, 衡平性, 道德性의 전지에서 정당화되기 어려운 여러 가지 難點을 가지고 있다.<sup>9)</sup> 따라서 이 制度는 汚染抑制을 위한 方法으로서 費用은 많이 드는 반면에 非效率的이지는 못하다는 비판을 받는다.<sup>10)</sup> 이와 같이 補助金制는 그 자체로써는 여러 가지 難點을 가지고 있지만 法的 規制와 결부시켜서 실시함으로써 法的 規制의 實效性을 높여 줄 수 있는 장점을 가지고 있다는 점은 간과할 수 없을 것이다.

#### (4) 제트기 騒音料

##### (가) 騒音料問題의 現狀

(a) 特別着陸料의 設定: 여기서 '제트기 騒音料'라고 하는 것은 그 명칭이나 형식에 있어서, 이른바 '騒音料'로서 징수되고 있는 것은 아니고 日本空港管理規則(1982年 運輸省令 44號) 11조의 '着陸料'의 일종인 '特別着陸料'로서 지급되고 있는 것이다.<sup>11)</sup>

이와 같은 '特別着陸料'가 설정된 이유는, 空港周邊의 航空機騒音對策事業에 소요되는 經費가 급속히 증대하고 있기 때문에, 새로운 財源措置를 강구할 필요성이 절실했다는 점에 있다. 이러한 發想은 騒音料對策 經費가 空港의 維持·運營經費의 一部라는 認識을 기본으로 하며, 따라서 종래 징수되고 있던 着陸料——오늘날의 普通着陸料——와 기본적으로 그

9) 上掲書, pp. 234~236.

10) E. Mills, "Federal Incentives in Air Pollution Control," in *Third National Conference Proceedings on Air Pollution*: December 12-14, 1966, p. 576.

11) '運輸大臣이 설치하여 관리하는 公共飛行場의 使用料에 관한 告示(1970年 運輸省告示 76號)'가 그 使用料의 額 및 支給方法을 규정하고 있는데, 종래에는 使用料의 內容·種別은 着陸料, 夜間照明料, 停留料 및 格納庫使用料였다. 그런데 1975年 運輸省 告示 340호로 前記 告示의 一部가 개정되어 종래의 '着陸料'가 '普通着陸料'로 바뀌면서 다보제트發動機를 장비한 航空機 즉 이른바 제트機에 대하여는 '普通着陸料' 외에 '特別着陸料'를 부과하게 되었다.



性格을 같이 하는 것으로서, 空港使用料의 형태로 空港使用者의 負擔으로 돌아가야 한다는 생각을 기초로 하고 있다. 그리하여 오늘날 空港周邊에 있어서의 騒音障害의 주된 原因이 제트기의 離着陸에 있다고 보고, 特別着陸料는 제트기의 離着陸에 대해서만 적용되어야 한다는 것이다.

그런데 이와 같은 特別着陸料制度를 具體化함에 있어서 문제가 되는 점은 다음과 같다.

첫째로, 徵收基準에 관해서는, 特別着陸料가 설정되는 취지에서 보면, 航空機의 騒音度에 따른 徵收基準을 설정하는 것이 가장 적절하지만 동시에 現實論으로서 空港使用者의 負擔力에 대하여도 고려할 필요가 있게 되었다.

둘째로, 空港마다에 필요로 되는 騒音對策經費와 特別着陸料의 對應關係에 대하여는, 各空港마다의 個別的인 騒音對策經費와 特別着陸料收入을 均衡시키는 方式을 취하지 않고, 오히려 全空港의 騒音對策經費를 關係全空港의 利用航空機에게 부담시키는 方式이 보다 合理性이 있다고 판단되어, 各空港에 대하여 균일한 料率로 하기로 하였다. 또 特別着陸料의 裝置에 대하여는 航空會社의 負擔의 轉嫁를 위하여 적절한 措置를 강구할 필요가 있다고 보아, 제트기 特別料金으로서 旅客 1人當 600円 정도의 負擔水準을 설정하는 것이 타당하다고 생각되었다.

이상과 같은 기본구상에 의거하여, 航空審議會(運輸省設置法 38조)의 심의를 거친 다음, 進술한 告示의 改正에 의하여 特別着陸料가 설정되어, 1975년 9월 1일부터 징수되게 되었다.<sup>12)</sup>

(b) 特別着陸料의 內容： 特別着陸料는 다보제트發動機를 장비한 航空機의 着陸一回마다 다음의 金額의 合計額으로 한다.

(i) 航空機의 重量(ton 을 기준으로 하고, 1 ton 미만은 1 ton 으로 계산한다)에 290円을 곱한 金額

(ii) 國際民間航空條約의 부속서 16에 규정된 바에 의하여 측정된 離陸測定點과 進入測定點에 있어서의 航空機의 騒音值에서 83을 뺀 숫자에 1,

12) 人間環境問題研究會 編, 公害規制としての賦課金制度, 環境法研究 9號(1978.3), 有斐閣 pp. 56~58.

## 630 円을 포함한 金額

다만 國際航空에 종사하는 航空機에 대하여는 ‘運輸大臣이 設置·管理하는 公共用 飛行場의 使用料에 관한 告示의 特例에 관한 告示(1975年 運輸省告示 341號)’에 기하여, 特例로서 特別着陸料를 단계적으로 징수하기로 하고, 1975년 9월 1일부터 1976년 3월 31일까지는 전술한 基準에 의하여 산정된 金額의 2분의 1, 1976년 4월 1일부터 1977년 3월 31일까지는 同 金額의 4분의 3으로 정하였다.

(c) 特別着陸料의 징수: 特別着陸料의 支給에 대하여는 전술한 使用料에 관한 告示에 있어서 使用料의 一種으로서 特別着陸料의 支給의 時期, 方法에 대한 規定이 설정되어 있을 뿐이고, 法律上 強制徵收節次에 의하여 그 支給을 강제하는 것은 인정되지 않는다.

(d) 航空會社의 負擔의 轉嫁: 特別着陸料의 創設에 수반하는 航空會社의 負擔의 增加에 관하여는, 제트기特別料金이라는 형태로 國內線旅客 1人當 600 円을 징수하는 것에 의하여, 그 轉嫁가 이루어지고 있다.

## (나) 騒音料에 대한 法律上의 問題點

(a) 騒音料의 性格: 空港 주변의 航空機騒音公害의 防止·輕減을 목적으로 하여, 關係者로부터 金錢을 징수하는 경우에는, 그 金錢의 法的 性格을 어떻게 할 것인가 하는 문제가 있다.

騒音料를 租稅로 구성하는 경우에는, 航空機騒音對策이라고 하는 특정한 事業의 經費에 充당할 것을 목적으로 하는 것이기 때문에, 普通稅가 아니라 目的稅로서의 性格을 띠게 된다. 目的稅는 특정한 事業의 經費에 充당할 것을 목적으로 하고 있는 점에 있어서는, 이른바 人的 公用負擔으로서의 負擔金과 그 性格을 같이 하지만, 負擔金이 당해 事業과 특별한 關係에 있는 者만에 대하여, 그 關係에 따라 부과되는 데 반하여 目的稅는 一般私人에 대하여 그 能力에 따라 부과되는 것이라는 점에서 성질을 달리하게 된다.

그리고 負擔金 내지 賦課金은 國家·公共團體의 특정한 事業의 經費에 充당하기 위하여, 그 事業과 특별한 關係에 있는 者에 대하여 부과되는 金錢給付義務이다. 이에 반하여 使用料는 公物의 使用者의 地位에 있는 者

에게 부과되는 金錢給付義務라고 하는 점에서, 負擔金 내지 賦課金과는 그 성질이 다르다. 현재 日本에서 징수되고 있는 特別着陸料는 國家의 公共施設로서의 公共用飛行場의 使用料라는 形式을 취하고 있는 점은 전술한 바와 같다.

(b) 徵收의 法的 根據： 航空機騒音對策事業에 소요되는 經費의 一部를 運航者(航空會社) 또는 乘客 등에게 부담시키는 실질적 근거는, 주로 原因者負擔이라고 하는 점에서 구하여져야 할 것이다. 運航者 또는 乘客은 內外的 航空運送事業에 의한 利益을 향수하고 있으며, 航空機騒音對策事業에 의하여 결국 航空運送事業이 원활히 運營되는 것이 가능하게 된다는 의미에서는 受益者負擔의 요소도 없는 것은 아니지만, 특히 運航者의 경우에는 原因者負擔이 徵收의 주요한 根據가 되는 것으로 생각된다.

그리고 形式的인 근거에 대해서는, 目的稅로서 설정하는 경우에는 租稅法律主義의 원칙상 法律이 규정하는 바에 따라 징수해야 하는 것은 당연하며, 負擔金 내지 賦課金으로 하는 경우에도, 임의의 寄附金으로서의 任意負擔으로 하는 경우는 차치하고, 일방적으로 負擔을 과하는 強制負擔으로 하는 이상, 法律의 規定이 그 근거로서 필요하게 된다. 그러나 公共施設의 使用料로 구성하여 징수하는 경우에는 약간 문제가 있다. 公共施設을 이용할 것인가 아닌가가 利用者의 自由意志에 위임되어 있는 경우에는, 使用料의 徵收에 대하여 반드시 法律의 根據가 있을 필요는 없고, 政令이나 省令에 의하여 정하여질 수도 있지만, 法律上 또는 實際上 國家·公共團體의 獨占的 經營權이 보장되어 있는 公共施設의 利用에 대하여 法律上 또는 事實上 그 利用關係가 강제되는 경우에는 使用料의 징수에는 반드시 法律의 根據를 필요로 한다는 견해가 있다.<sup>13)</sup> 이 견해에 따르면 公共用飛行場 특히 騒音料의 징수가 문제되고 있는 第1種空港 및 第2種空港에 대하여는 事實上 그 利用關係가 강제되는 경우에 해당된다고 할 수 있기 때문에, 使用料의 징수에 대하여 法律上的 근거를 필요로 한다고 하여야 할 것이다.

(c) 徵收의 對象： 徵收의 대상으로서는 運航者(航空會社)와 乘客을

13) 原龍之助, 公物營造物法, p. 140.

생각할 수 있다. 이들 중 어느 一方에게 징수할 것인가, 아니면 雙方을 징수 대상으로 할 것인가는, 國家의 公害對策全體의 관점에서 결정해야 할 政策的인 裁量의 問題이다.

賦課金이 公害라고 하는 外部不經濟의 費用을 市場機構 속에 內部化시키기 위한 手段으로서 생각되고 있다는 점, 즉 財貨나 서비스의 코스트에 이들 費用을 반영시켜서, 企業에게 公害防止에의 인센티브를 부여하려고 하는 意義를 가지고 있다는 점으로부터 생각하면, 企業으로서의 運航者(航空會社)를 徵收의 대상으로 하는 것에 일응의 근거가 있다고 생각된다. 그러나 이 문제에 대하여는 受邊限度論에 있어서의 그것과는 다른 의미에서 航空運送事業의 社會性·公共性을 고려에 넣지 않으면 안된다는 점, 즉 航空運賃이 運輸大臣의 認可制로 되어 있어서(航空法 제105조), 價格機構가 가능하는 一般私企業과는 다른 점이 있다는 점을 무시할 수 없다. 또한 乘客도 航空機騒音公害에 대한 間接的인 原因者라고 할 수 없는 것은 아니고, 航空運送事業에 의한 高速運送의 便益을 향수하고 있기 때문에, 이것에 의한 마이너스效果로서의 社會的 費用의 一部를 부담할 근거가 있다고 할 것이다. 이러한 점을 고려하면, 실질적인 負擔者를 乘客만으로 하는 것은, 運航者가 직접적인 原因者라는 점 및 騒音料의 인센티브效果를 상실하게 한다는 점 등으로 미루어 보아 妥當하지 않지만, 運航者만을 실질적인 부담자로 하는 것도 후술하는 空港의 設置·管理責任의 문제도 포함되어 고려할 때 반드시 타당하다고 할 수 없다. 결국 徵收의 대상은 일단 運航者로 하고 그 중에서 적절한 金額의 범위내에서 運賃 기타에 전가하는 것을 인정함으로써, 負擔의 一部를 乘客에게 귀속시키는 方法과, 當初부터 개별적으로 徵收하여 부담의 전가를 인정하지 않는 方法을 생각할 수 있다. 그런데 後者의 方法을 취하더라도 乘客負擔分의 징수는 現實的으로는 運航者를 통하여 행하여질 수밖에 없기 때문에 徵收의 實務上으로는 큰 차이가 생기지 않는다.

(d) 徵收의 범위: 가령 負擔金 내지 賦課金의 형식으로 徵收를 행한다면, 일반적으로 公用負擔으로서의 受益者負擔金에 대하여는 負擔額은 義務者가 받은 特別利益을 한도로 하고, 原因者負擔金에 대하여는 原因者

의 行爲에 의하여 필요로 된 金額을 한도로 한다고 말해지고 있다. 航空機 騒音의 경우에 대하여는 일반적으로 賦課金의 경우와는 달리, 한도액이 객관적으로는 명백하지 않다. 그러나 社會通念上으로 합리적인 범위를 넘을 수 없는 것은 당연할 것이다. 그 범위내의 어떠한 한도에서, 어떠한 方式으로 부담시킬 것인가는 政策的인 裁量에 의하여 결정할 일이다. 그러나 여기서 고려하지 않으면 안되는 것은, 公共用飛行場의 設置·管理를 담당하는 者의 責任의 問題가 이 점에 어떠한 영향을 미치는가 하는 점이다. 公共用飛行場의 設置 또는 管理에 瑕疵가 있는 경우에는, 營造物責任이 肯定되는 경우도 있을 것이기 때문에, 그 경우에는 運航者만의 責任에 귀착시키는 것은 반드시 適當하다고 할 수 없을 것이다.

한편 使用料라고 하는 형식으로 징수하는 경우에는, 使用料라고 하는 개념 중에 原因者負擔金, 受益者負擔金의인 性格을 가지는 것을 편입시키는 것이 가능한가 어떤가, 만약 가능하다면 그 범위나 한도는 賦課金으로서 징수하는 경우와 差異가 있는가 하는 점 등이 문제가 된다.

(e) 徵收의 절차: 徵收해야 할 債務가 임의로 이행되지 않은 경우에 行政上의 強制徵收節次에 의할 수 있는지의 여부에 대하여는, 租稅의 形式을 취하는 경우에는 문제가 없고, 賦課金의 形式인 경우에도 이것에 의할 수 있을 것이다. 그러나 使用料의 形式인 경우에는 문제가 있으며, 적어도 現行法下에서는 行政上의 強制徵收節次에 의할 수 없는 것은 전술한 바와 같다.<sup>14)</sup>

### (5) 廢棄物處理法上的 手數料

(가) 現行法과 그 問題點: 日本의 廢棄物處理 및 清掃에 관한 法律(이하에서는 廢棄物處理法이라 略稱한다)에서는, 廢棄物이 産業廢棄物과 一般廢棄物로 구분되어 있으며, 그 處理責任의 主體가 다르게 되어 있다. 즉 産業廢棄物이라 함은, “事業活動에 수반하여 생긴 廢棄物 중 연기, 오물, 廢油, 廢酸, 廢알카리, 廢프라스틱類, 기타 政令으로 정한 것”<sup>15)</sup>을 말한다(同法

14) 藤田 耕三, 「ジェット機騒音料」前掲公害規制としての賦課金制度, pp. 56~65.

15) 政令으로 정하여진 産業廢棄物은 다음과 같은 13 종류이다. 즉 ① 廢紙 ② 廢水 ③ 廢鐵

〈表 1〉

種 別	取 扱 區 分	手 數 料
배 설 물	(1) 일반 家庭 및 이에 준하는 곳에서부터 排出된 것으로서 人員에 의한 것	1人당 月額 55圓
	(2) 前號의 산정기준에 의한 것이 현저히 실정에 맞지 않다고 市長이 인정할 때	50l당 75圓
배설물淨化槽汚	市長이 지정하는 장소에 搬入할 때	1m <sup>3</sup> 당 400圓
動物의 死體		1개당 2,000圓
上記 이외의 一般廢棄物	(1) 排出量이 상시 1일평균 10kg 이상 또는 일시에 100kg 이상의 것을 橫濱市가 수집, 운반 및 처분할 때	1kg당 15圓
	(2) 前號의 산정기준에 의한 것이 현저히 실정에 맞지 않다고 市長이 인정할 때	1m <sup>3</sup> 당 3,000圓
	(1) 市長이 지정하는 處分地에 반입할 때	1kg당 1圓 50錢
	(2) 前號의 산정기준에 의한 것이 현저히 실정에 맞지 않다고 市長이 인정할 때	1m <sup>3</sup> 당 300圓
	(1) 市長이 지정하는 清掃工場에 반입할 때	1kg당 2圓
	(2) 前號의 산정기준에 의한 것이 현저히 실정에 맞지 않다고 市長이 인정할 때	1m <sup>3</sup> 당 400圓

備考 1. 그 배설물의 取扱區分欄 중의 “前號의 산정기준에 의한 것이 현저히 실정에 맞지 않다고 市長이 인정할 때”라 함은, 便所가 설치되어 있는 建物の 居住者 이외의 者가 다수 당해 便所를 사용하는 경우, 便所를 사용하는 人員이 불확정인 경우, 使用人員에 비하여 수집량이 현저히 많은 경우 및 人員에 의한 것이 적당하지 않다고 市長이 인정하는 경우를 말한다.

2. 배설물에 관한 手數料를 人員에 따라 징수하는 것에 대하여, 月 도중에 移動이 생긴 경우에는 다음과 같이 취급한다.

① 月の 중도에 人員에 移動이 생긴 경우, 그 月の 手數料는 移動前의 人員에 따라 징수한다.

② 月の 중도에서부터 수집을 개시하거나 정지한 때에, 당해 月에 수집한 때에는 그 月分을 징수한다.

③ 前2호에 의한 것이 부적당한 경우에는, 市長이 인정하는 바에 따른다.

3. 上記 이외의 一般廢棄物의 取扱區分欄 중의 “前號의 산정기준에 의한 것이 현저히 실정에 맞지 않다고 市長이 인정할 때”라 함은, 1m<sup>3</sup>의 무게가 200kg 이하이고, 무게에 따라 처리하는 것이 적당하지 않다고 市長이 인정하는 때를 말한다.

(1976년 4월 1일 시행)

註, ④ 食料品製造業, 醫藥品製造業 또는 香料製造業에 있어서 原料로 사용한 動物에 관계되는 固型狀의 不要物, ⑤ 廢고무, ⑥ 廢金屬, ⑦ 廢유리 및 廢도자기, ⑧ 鑛滓, ⑨ 工作物除去時에 생기는 콘크리트破片 기타 이에 유사한 不要物, ⑩ 動物의 糞尿, ⑪ 動物의 死體, ⑫ 大氣汚染防止法 2조 2항에 규정된 煤煙發生施設에서 발생한 煤塵으로서 集塵施設에 의하여 모여진 것, ⑬ 연기, 오물, 廢油, 廢酸, 廢알카리, 廢프라스틱類 등의 産業廢棄物을 처분하기 위하여 처리한 것으로서 이들 産業廢棄物에 해당되지 않는 것 등이다.

2 조 3 항). 이들 産業廢棄物에 대하여는 事業者가 處理責任을 부담한다(同法 10 조). 그리고 一般廢棄物이라 함은 産業廢棄物 이외의 廢棄物을 말하는데(同法 2 조 2 항), 地方自治團體(市町村)가 그 處理에 대한 責任을 부담한다(同法 6 조).

이와 같이 地方自治團體에서는 一般廢棄物의 處理에 대하여 責任을 지지만, 그 處理費用의 負擔에 관하여 “一般廢棄物의 수집, 운반 및 처분에 관하여 條例로 정하여진 바에 의하여 手數料를 징수할 수 있다”(同法 6 조 6 항). 이 規定에 의하여 각 地方自治團體에서는 條例를 정하여 一般廢棄物의 手數料徵收規程을 설정하고 있다. 예컨대 ‘橫濱市 廢棄物의 處理 및 清掃에 관한 條例’(1971年 12月 橫濱市條例 제60호)의 제19조 1항에 의하면 現行의 手數料額은 다음<表 1>과 같다.

이와 같이 廢棄物處理法에 정하여진 一般廢棄物은 ‘産業廢棄物 이외의 廢棄物’을 가리키며, 그 內容은 상당히 광범위에 걸치고 있다. 따라서 廢棄家電製品, 廢플라스틱, 빈 강통, 廢車 등도 一般廢棄物에 포함되어 地方自治團體의 清掃事務로서 처리되게 되어 있다. 그런데 이러한 廢棄物은 배출량이 해마다 증가하고 있을 뿐만 아니라, 處理費用이 高額化하는 適正處理困難物이다. 한편 이러한 廢棄物은 自然還元이 되지 않는 物質을 포함하고 있기 때문에, 埋立地盤의 密度低下, 埋立效率의 惡化를 초래함과 아울러 PCB 나 重金屬類로부터의 有害物質을 발생시킬 가능성을 포함하고 있다.

이러한 適正處理困難物을 一般廢棄物에 포함시키고 있는 廢棄物處理法은, 事業者에게 蒐集 및 處理費用을 부담시켜야 한다는 등의 비판을 받고 있을 뿐만 아니라, 各地方自治團體로부터도 그 法制度의 改善·整備가 요망되고 있다. 예컨대 1973년 12월 27일에는 같은 해 12월 12일에 東京에서 개최된 七大都市首長懇談會의 決定에 기하여, ‘國家에 대한 쓰레기處理問題에 관한 要望書’가 제출되어 ‘財政援助’, ‘都市清掃에 관한 機械의 整備’, ‘廢棄物處理에 관한 시스템의 開發’, ‘清掃機材 및 燃料의 確保에 대하여’와 더불어 事業者責任에 의한 回收處理의 法制化가 요망되었다.

그 內容은 “粗大한 쓰레기, 빈 강통, 廢프라스틱 등의 適正處理困難物은

현재의 廢棄物處理體系에 큰 壓迫을 가하고 있다. 이러한 現狀下에서 大都市自治體는 이들 處理困難物의 生産 및 供給事業者와 정력적인 折衝을 통하여, 事業者責任에 의한 回收處理를 요구하고 있지만, 現行法の 제 3 조 및 제 6 조는 이러한 努力에 대하여 큰 障害가 되고 있다. 이러한 문제에 대하여 自治體의 努力에 발맞춘 國家의 강력한 行政指導를 필요로 하고 있으며, 産業廢棄物과 마찬가지로 事業者責任에 의한 回收處理를 명확하게 하기 위한 法制度의 改善·整備가 필요로 되고 있기 때문에 조속히 이러한 措置가 강구될 것을 요망한다”<sup>16)</sup>고 하는 것이었다.

이 要望書는 現行廢棄物處理法이 가지고 있는 問題點을 여실히 나타내 주고 있다. 이를 위하여 現在 資源의 再利用이라고 하는 관점에서 플라스틱處理促進協會, 食品容器環境美化協會會, 家電製品協會會 등에 의하여 處理困難物의 回收가 실시되고 있다. 그러나 廢棄物處理法에서는 一般廢棄物로 취급하고 있기 때문에, 이러한 回收活動은 自主的인 것이지 事業者에게 부과된 義務에 기한 것은 아니다. 이 점이 廢棄物處理法에 있어서 가장 중요한 문제점이다.<sup>17)</sup>

(나) 東京都清掃條例에 나타난 事業者責任: 이러한 관점에서, 東京都清掃條例는 廢棄物을 一般家庭의 日常生活에 따라 생긴 家庭廢棄物, 事業活動에 따라 나타난 事業系廢棄物, 그리고 産業廢棄物로 구분하고 있다(同條例 2 조). 이 중에서 家庭廢棄物과 事業系廢棄物은 廢棄物處理法에 정하여진 一般廢棄物이지만, 處理責任의 取扱에는 差異가 있다. 즉 同條例 11 조는 “事業者는 事業系廢棄物을 스스로의 責任으로 적정으로 처리하지 않으면 안된다”라고 하여 事業者의 責務를 규정함과 아울러, 同條例 19 조는 事業系廢棄物 중에서 적정한 處理가 곤란한 것에 대하여 事業者의 回收義務를 규정하고 있다.<sup>18)</sup> 그리고 同條例 14 조에는 이 適正處理困難物에 관하여 事業者의 製造 등의 抑制에 대한 責務가 규정되어 있다. 따라서 東京都清掃條例에서는 適正處理困難物에 대한 事業者의 責任은 상당히 강한

16) 七大都市首長懇談會「でみ問題を語る——七大都市首長と婦人の集」(1974년), p. 22.

17) 圓谷 峻, 「廢棄物處理法上の手數料」前掲 公害規制としての賦課金制度, p. 83.

18) 東京都 清掃審議會, 適正處理困難物の指定について(答申 1974年 2月), p. 16.



것으로 되어 있다. 한편 이와 동시에 適正處理困難物이란 무엇인가 하는 것이 큰 問題가 된다. 이 점에 대해서 東京都審議會에 의하여 1974년 2월에 答申된 ‘適正處理困難物の 指定에 대하여’에 의하면, 플라스틱製品, 家庭電氣製品, 自動車, 오토바이, 타이어 그리고 피아노의 5가지 製品으로 되어 있다. 또한 審議會는 이와 같은 適正處理困難物指定의 法的 根據로서 産業廢棄物處理法 3조 2항과 東京都清掃條例 8조, 14조 및 19조를 지적하고 있다. 그리고 그 技術的 根據로서는 有害가스의 배출, 重金屬을 포함한 汚水の 배출, 쓰레기 燒却能力의 低下, 爐體의 損傷 등을 들고 있으며, 經濟的 根據로서는 外部不經濟를 發生者負擔의 原則(PPP)에 따라서 發生者에게 부담시켜 內部化하는 것에 의한 것이라고 설명하고 있다.

이와 같은 東京都清掃條例에 있어서의 事業者責任의 모습은 앞으로의 處理費用負擔의 動向을 示唆해 주고 있다고 할 수 있다. 그러나 前述한 바와 같이 廢棄物處理法의 規定만으로는 不充分하기 때문에, 이와 같은 適正處理困難物을 포함한 事業系廢棄物에 대하여 事業者責任을 채용하는 것은 現行法上의 解釋으로서는 無理이다. 이는 앞으로의 立法論上의 問題이다.<sup>19)</sup>

(다) 適正處理困難物에 있어서 費用負擔: 適正處理困難物에 대하여 事業者에게 處理責任을 부담시키는 것이 적절하긴 하지만, 그 費用負擔의 方法으로서는 두 가지의 類型을 생각할 수 있다.

첫째로, 費用徵收法이라고 하는 것으로서, 地方自治團體가 處理困難物을 처리하고 거기에 소요된 超過費用을 關係事業者로부터 징수하는 방법이다.

둘째로, 回收法이라고 하는 것으로서, 處理困難物을 國家나 地方自治團體가 지정하고, 이 指定製品의 製造, 加工, 販賣에 關여한 事業者가 자기의 費用으로 回收處理하게 하는 方法이다.

그런데 東京都에서는 전술한 바와 같이 回收法을 채용하고 있다. 왜냐하면 東京都清掃審議會는 費用徵收法보다 回收法이 法律의 취지, 有效性, 公害一般과 廢棄物의 差異 등에 비추어 보다 적절하다고 판단하였기 때문이다. 특히 審議會는 有效性이라고 하는 점에 대하여 製造, 加工, 販賣에

19) 円谷 峻, 前掲論文, pp. 84-85.

관여한 事業者야말로 당해 製品에 관한 情報를 가장 풍부하게 가지고 있기 때문에, 그것을 활용하여 적절한 處理法을 개발할 수 있다고 주장한다. 그리고 公害一般과 廢棄物에는 差異點이 있다고 하여, 審議會는 費用徵收法은 이미 발생한 公害의 損害를 賠償하는 경우의 방법이고, 日常 계속적으로 발생하는 廢棄物의 處理困難에 따른 外部不經濟와 같은 경우에는 친하지 않은 것이라고 하고, 回收法이 탁월한 解決을 가져오는 방법이라고 주장한다.<sup>20)</sup>

(라) 廢棄物處理에 있어서의 手數料: 이와 같이 適正處理困難物에 대하여는 事業者가 回收義務를 負擔해야 하지만, 마지막으로 地方自治團體 및 一般家庭이 부담해야 할 手數料에 대하여 검토하기로 하자.

우선 手數料의 性格은 廢棄物處理法 6조 6항에 의거한 것이며, 地方自治團體가 條例를 정하여 징수하는 것이다. 그러나 生産廢棄物(또는 家庭廢棄物)에 대하여는 手數料를 징수해서는 안된다. 東京都清掃審議會에 의하여 1972년 1월 24일에 答申된 '쓰레기手數料의 모습'에서도 같은 見解가 채택되고 있다. 이 1972년의 答申은 手數料의 性格, 手數料徵收의 諸原則, 手數料의 體系, 手數料徵收對象者의 범위, 手數料額과 算定基準에 대하여 정리하고 있다. 먼저 手數料徵收의 諸原則으로서는 ㉠ 生活系의 廢棄物에 대하여는 手數料를 징수하지 않을 것, ㉡ 手數料의 額은 原價에 의할 것, ㉢ 手數料制度는 公平성과 簡便성을 갖출 것 등이 들어지고 있다. 이러한 原則은 일반적으로 각 地方自治團體에서도 채용되고 있으며 廢棄物手數料控除量을 높이는 것에 의하여 실질적으로 실현되고 있다.

한편, 이 1972년의 答申에서 注目해야 할 것은, 手數料徵收對象者로서 事業系廢棄物의 경우에 있어서 事業者가 그 대상으로 되어 있다는 점이다. 다만 現行의 東京都清掃條例에 있어서는, 事業系廢棄物에 있어서도 家庭廢棄物의 手數料控除量과 同量의 것이 규정되어 있고(同條例 44조 2항), 1972년의 答申이 반영되어 있지 않은 것 같다. 그러나 事業系廢棄物과 家庭廢棄物의 區別은 반드시 명확하지 않다. 그리고 이 兩者를 分辨하여 수집하는 것, 나아가 別단의 手數料體系를 사용하는 것은 作業能率上으로나

20) 上掲論文, pp. 85-86.

經濟的으로도 곤란한 문제점을 낳는다.

그러나 事業系廢棄物 중에서 販賣店으로부터 생기는 플라스틱類, 강통類에 대하여는 事業者에게 처리해야 할 責任이 있는 것이고, 生活廢棄物과는 별단의 手數料徵收를 실시해야 할 것이다. 이 方法은 이른바 費用徵收法에 해당하지만 事業者가 이에 대하여 긍정하지 않으면, 맥주병에 있어서와 같은 循還回收制度를 적극적으로 실시하지 않으면 안된다. 이와 더불어 앞으로는 回收制度의 全國的 確立이 요망된다.<sup>21)</sup>

#### IV. 要約 및 結論

이상에서 國家가 직접 汚染規制에 관여하는 法的 規制가 아니라, 汚染規制의 責任을 一般企業에게 맡겨서, 一般企業이 利潤追求의 論理를 바탕으로 하여 자발적으로 汚染防止에 努力하도록 하는 制度인 賦課金制度和 유사한 制度를 살펴보았다.

첫째로, 公害稅制度는, 일반적으로 소비하는 有害物質 또는 環境基準의 違反에 대하여 企業에게 課稅하는 것으로서 美國의 닉슨 大統領이 최초로 제기한 것인데, 日本 廣島縣의 自動車稅가 그 구체적인 예이다. 이는 低公害車로의 轉換促進에 기여하려는 것을 주된 目的으로 하고 있다.

둘째로, 汚染權販賣制度는 사전에 일정한 價格으로 책정된 汚染權을 各企業에게 판매하여 汚染權을 가진 企業만이 廢水 등을 배출할 수 있게 함으로써 일정한 水準의 水質을 유지하려고 하는 제도이다.

셋째로, 補助金制度는 汚染源으로 하여금 汚染物質의 배출을 억제시킬 목적으로 정부가 경제적으로 補助하는 것으로서, 이에선 政府補助金, 租稅特典 및 融資 등이 있다. 그런데 이 制度에 대하여는 費用이 많이 드는 반면에 效率性은 낮다는 비판이 가해지고 있다.

네째로, 제트기 騒音料는 日本에서 空港 주변의 騒音障害의 주된 원인이 제트기의 離着陸에 있다고 보고, 제트기에 대하여 부과하는 特別着陸料로서 이는 우리 나라에도 바로 도입이 가능한 제도라고 생각된다.

21) 上揭論文, pp. 86—87.

다섯째로, 廢棄物處理法上의 手數料은 日本에서는 廢棄物處理法上 産業廢棄物은 事業者가 處理責任을 부담하지만, 一般廢棄物은 地方自治團體(市町村)가 處理責任을 부담하게 되어 있다. 그러나 廢棄家電製品, 廢플라스틱, 빈 깡통, 廢車 등과 같은 適正處理困難物은 비록 一般廢棄物에 포함되어 있다고 하더라도 事業者에게 處理責任을 지워서 이를 回收하는 것이 바람직스럽다고 한다. 그런데 우리 나라에는 아직 廢棄物處理法조차 마련되어 있지 않기 때문에 차계에 廢棄物의 적절한 處理를 도모할 수 있는 立法的 措置를 강구하도록 하여야 할 것이다.