신청기관 : 환경부 자원재활용과

일본의 자동차 재활용에 관한 법률의 운용 실태

김영필 | 국회고성연수원 교수, 법학박사

Ⅰ 들어가며

일본에서는 2000년 순환형 사회를 목표로 하여 제정된 '순환형사회형성추진기본법'의 실시법 중 하나로, 2002년 '사용이 끝난 자동차 재활용에 관한 법률(使用済自動車の再資源化等に関する法律, 일명 자동차 재활용법, 이하 법이라 한다.)'을 제정하여 폐 자동차에서 발생하는 폐기물을 감량하고, 재생자원 및 재생부품의 충분한 이용을 통해 폐 자동차에서 발생하는 폐기물을 적정하게 처리하며, 자원의 유효한 활용을 통해 생활환경을 보전하고 국민경제의 건전한 발전을 모색하고 있다.[1)]

이 법이 만들어진 배경에는 2002년 현재 일본 국내에서 폐기되는 자동차는 1년간 약 400만대(수출을 포함하면 약 500만대)로, 이 법 시행 이전의 폐 자동차에는 재활용할 수 있는 철 등의 금속이나, 엔진 등의 부품이 많이 포함되어 있기 때문에 해체업자나 파쇄업자에게 가치 있는 물건으로 거래되어, 이용할 수 있는 부품 등을 정비하여 중고부품으로 유통시키거나, 고철 등으로 재활용 되어 왔다.

그러나 유가금속을 떼어낸 후에 남는 유리, 고무, 수지 등과 같은 파쇄쓰레기, 폭발성이 있는 에어백, 오존층 파괴의 원인이 되는 에어컨의 프론류에 대해서는 처리가 곤란하여 역으로 유상으로 처리해야 했기에 불법투기나 부정처리의 원인이 되고 있었다.

이 때문에 폐 자동차의 재활용과 적정한 처리를 도모하기 위해 자동차 제조업자에게 재활용 책임의 의무를 부과하고, 사용자에게 파쇄쓰레기, 에어백, 프론류의 처리에 드는 비용을 부담하도록 하는 법이 제정되었다.

이 법의 주무관청은 환경성과 경제산업성이지만, 국토교통성, 국세청과 각 광역자치단체에서도 주요 업무의 하나로서 이 법이 운용되고 있다.

본고에서는 이 법의 개요에 대해서 살펴보고, 이 법이 어떠한 운용주체에 의해 어떻게 운용되고 있는지를 살펴봄으로써 향후 우리나라에서도 발생할 수 있는 문제에 대하여 슬기롭게 대처할 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

1 使用済自動車の再資源化等に関する法律 제1조 목적

II 일본 자동차 재활용에 관한 법률의 개요 및 운용

1. 법 적용 대상 자동차

이 법이 적용되는 대상 자동차는 아래의 대상외가 되는 자동차를 제외하고는 기본적으로 모든 자동차가 대상이 된다. 트럭과 버스 등의 대형자동차나 특종용도자동차[2]도 대상이 된다.

이 법이 적용되지 않는 자동차는 피견인차(트레일러), 이륜차(원동기자전거, 사이드 카가 장착된 것을 포함), 대형특수자동차, 소형특수자동차, 농업기계, 임업기계, 스노모빌 등 이다.

2. 각 관계자의 역할

1) 자동차 제조업자, 수입업자

스스로가 제조 또는 수입한 자동차의 사용이 끝난 경우, 그 자동차로부터 발생하는 프롬류, 에어백류 및 파쇄 쓰레기를 인수하여 재활용(프롬류에 대해서는 파괴)한다. 또한 해체업자 또는 파쇄업자에 위탁하여 해체자동차의 전부를 재자원화 할 수 있다.

2) 인수업자(도도부현 지사 등의 등록제 : 자동차 판매, 정비업자 등을 상정)

자동차 소유자로부터 사용이 끝난 자동차를 인수하여 프롬류 회수업자 또는 해체업자에게 인도한다.

3) 프롬류 회수업자(도도부현 지사 등의 등록제)

프롬류를 적정하게 회수하여 자동차 제조업자 등에게 인도한다(회수한 프롬류를 스스로 재이용 하는 경우는 제외). 자동차 제조업자 등에게 프롬류의 회수비용을 청구할 수 있다.

4) 해체업자, 파쇄업자(도도부현 지사 등의 허가제)

사용이 끝난 자동차의 재활용을 적정하게 하여, 에어백류, 파쇄쓰레기를 자동차 제조업자 등에게 인도한다. 에어백류에 대해서는 분해하지 않고 자동차 제조업자 등으로부터 위탁을 받아 차 위에서 작동 처리하는 것도 가능하다. 또한 자동차 제조업자 등에게 회수비용을 청구할 수 있다.

---

2 자동차의 용도는 자동차의 구조나 장치에 의해 승용, 승합, 화물, 특종의 4가지 용도로 구분되는데, 특종용도자동차(소위 8넘버 차)는 특종의 용도에 대응한 설비를 갖춘 자동차로 차체의 형상으로 캠핑차, 구급차 등 78종의 차체형상이 있으며, 그 구조요건은 자동차교통국장 통달로 정하고 있다. 구체적으로는 소방차, 경찰차, 캠핑카, 공항작업차, 침대자동차 등 140종류가 있다.

5) 자동차 소유자

재활용 비용을 부담한다. 또한 사용이 끝난 자동차를 인수업자에게 인도한다. 차검 기간이 남은 경우에는 그 잔존기간에 따라 인도한 사용이 끝난 자동차가 해체될 때 자동차 중량세(重量稅)를 환급받을 수 있다.

3. 냉매 프롬류 회수과정에서의 각 관계자의 역할

1) 인수업자

인수업자는 사용이 끝난 자동차를 인수할 때 당해 자동차에 특정 에어컨이 탑재되어 있는 경우에는 프롬류 회수업자에게, 탑재되어 있지 않은 경우에는 해체업자에게 당해 자동차를 인도해야 한다.(법 제10조)

2) 프롬류 회수업자

프롬류 회수업자는 인수업자로부터 사용이 끝난 자동차의 인수를 요구받은 때 주무 성령(省令)으로 정하는 정당한 이유가 있는 경우를 제외하고는, 당해 자동차를 인수해야 한다.(법 제11조)

프롬류 회수업자는 사용이 끝난 자동차를 인수한 경우, 주무 성령으로 정하는 프롬류의 회수에 관한 기준에 따라 당해 자동차에 탑재되어 있는 특정 에어컨으로부터 프롬류를 회수해야한다(법 제12조)

프롬류 회수업자는 법 제12조 규정에 의해 프롬류를 회수했을 때 스스로 당해 프롬류를 재이용하는 경우를 제외하고는, 법 제11조 규정에 의해 특정 재자원화 등 물품을 인수해야 할 자동차 제조업자 등에게 당해 프롬류를 인도해야한다.(법 제13조)

3) 자동차 제조업자 등

자동차 제조업자 등은 프롬류 회수업자, 해체업자 또는 파쇄업자로부터 스스로가 제조 등을 한 자동차에 관계되는 특정 재자원화 등 물품의 인수를 요구받았을 때, 주무 성령으로 정하는 정당한 이유가 있는 경우를 제외하고는, 특정 재자원화 등 물품을 인수할 장소로 미리 당해 자동차 제조업자 등이 지정한 장소에서 당해 특정 재자원화 등 물품을 인수해야한다.(법 제21조)

4) 자동차 제조업자 등 또는 지정 재자원화 기관

자동차 제조업자 등 또는 지정 재자원화 기관은 프롬류를 인수할 때 지체 없이 당해 프롬류의 파괴를 프롬류법 제2조 제12항에서 규정하는 프롬류 파괴업자에게 위탁해야한다.(법 제26조)

4. 재활용 비용 부담 및 재활용 요금

1) 재활용 비용 부담의 주체

자동차의 최종 소유주는 재활용 비용을 지불하고 자치단체에 등록된 인수업자에게 사용이 끝난 자동차를 인도한다. 프롬류 및 에어백류의 회수비용에 대해서는 회수업자가 자동차 제조업자 등에게 그 비용을 청구할 수 있다.

2) 재활용 요금

| 표 1 | 자동차 재활용 요금표(각 자동차 제조업체 별로 약간의 차이가 있음)[3)]

자동차 종류	3품목의 재활용 요금 합계액 수준
경자동차, 소형자동차 (에어백류 4개, 에어컨 있음)	7천 엔-1만 6천 엔 정도
보통자동차 (에어백류 4개, 에어컨 있음)	1만 엔-1만 8천 엔 정도
중형트럭, 대형트럭 (에어백류 2개, 에어컨 있음)	1만 엔-1만 6천 엔 정도
대형버스 (에어백류 2개, 에어컨 있음)	4만 엔-6만 5천 엔 정도

자동차 재활용 요금은 위 〈표 1〉과 같은 수준으로 각 자동차 제조업체별로 약간의 차이가 있다. 이에 더하여 자금관리요금 290엔(신차 구입 시) 또는 410엔(폐차 시), 정보관리요금 130엔을 지불해야 한다.

원칙적으로 자동차 재활용 요금은 신차 구입 시에 지불하며, 요금을 지불하면 재활용권과 영수증이 발행되기 때문에 이를 잘 보관해야 한다. 재활용 요금이 지불된 자동차를 타인에게 매도할 경우 다음 소유자로부터 차량부분의 가치금액에 더하여 재활용 요금 상당액을 받을 권리가 있다.

3) 재활용 요금의 관리

신차 구입 시 지불한 재활용 요금은 자금관리법인(공익재단법인 자동차리사이클 촉진센터)이 관리하여 폐차가 되어 재활용이 실시될 때까지 엄격하게 관리된다.

3 일본 경제산업성 홈페이지(http://www.meti.go.jp) 참조(검색일 2109년 5월 5일).

4) 재활용 요금의 반환

재활용 요금이 예탁되어 있는 자동차를 중고차로 수출한 경우 등 재활용 요금을 예탁해야할 필요가 없어진 경우에는 재활용 요금이 반환된다.

5) 특정재자원화 예탁금 등

프롬류 회수업자에 의하여 프롬류가 재이용 되어진 경우 등 재활용 요금을 지불해야 할 필요가 없어진 특정의 경우, 그 재활용 요금은 '특정재자원화예탁금 등'이 되어 국가의 승인을 얻어서 재활용 요금의 관리, 불법투기대책, 이도(離島)에서의 사용이 끝난 자동차의 처리지원, 사용이 끝난 자동차의 정보관리 등으로 쓰여 진다.

5. 공익재단법인 자동차리사이클 촉진센터

1) 재단의 개요

자동차리사이클 촉진센터(Japan Automobile Recycling Promotion Center)는 자원의 유효한 이용의 향상 및 환경 보전을 위해 자동차 등의 리사이클 및 적정처리의 촉진에 관한 사업을 행하고, 자동차 등 사용자의 편익확보 및 국민경제의 건전한 발전을 도모하여 국민생활 유지와 향상에 기여함을 목적으로 2000년 11월 22일 설립되었으며, 2010년 4월 1일부터 공익재단법인으로 이행하였다. 기본재산은 1억 엔이며, 주무관청은 환경성과 경제산업성이다.

2) 주요사업

주요사업으로 자동차의 리사이클 및 적정처리의 촉진에 관한 조사와 연구, 보급과 계발, 정보의 제공, 내외 관계기관 등과의 교류 및 협력에 관한 사업을 수행하며, 자동차 재활용법에 기초한 자금관리업무, 재자원화 등의 업무, 정보관리업무와 자동차 등의 리사이클 및 적정처리의 촉진에 관한 시스템의 운영과 관리, 이륜차리사이클 시스템의 운영, 그 외 재단의 목적달성을 위해 필요한 사업을 행하고 있다.

3) 자문위원회

재단에는 전문가들로 구성된 유식자위원회가 있으며, 자금관리업무자문위원회와 이도대책 등 검토회가 있다.

자금관리업무자문위원회는 법에 기초하여 설치된 위원회로 이사장의 자문에 응하며, 자동차 사용자로부터 보관 받은 재활용 요금의 운용과 사용 등을 심의하는 기관이다. 이사장이 임명한 경제, 금융 및 리사이클 전문가, 일반소비자 대표자 등으로 구성되어 있다.

이도대책 등 검토회는 자금관리업무규정에 기초하여 자금관리업무자문위원회의 하부조직으로 설치된 검토회이다. 검토회는 자동차에 관한 이도대책, 불법투기대책 등의 전문적인 사항을 심의하는 기관으로 이사장이 임명한 이도대책, 불법투기대책 등의 전문가로 구성되어 있다.

6. 이도지원, 불법투기대책

1) 이도지원사업

이 법에서는 이도지역의 경우 사용이 끝난 자동차를 처리할 때, 해상운반 비용 등이 필요하여 본토에 비해 많은 비용이 발생하기 때문에 사용이 끝난 자동차의 불법투기 등이 발생하게 된다. 그래서 이도지역으로부터 본토 인수업자에게 인도될 때의 해상운반비용 등을 지원함으로써 사용이 끝난 자동차의 적정하고 원활한 인도가 이루어진다.

이 사업의 대상 지역은, 이도 4 법(이도진흥법, 아마미군도진흥개발특별조치법, 오가사와라제도진흥개발특별진흥법, 오키나와진흥특별조치법)에 해당하는 섬이며, 지리적 조건, 교통사정 등의 조건에 의해 인수업자에게 인도하는 것이 다른 지역에 비해 현저하게 곤란한 지역으로 경제산업대신, 환경대신이 지정한 지역이 포함된다.

2) 불법투기 등 대책지원사업

이 법 제106조에 기초하여 자치단체가 부적정하게 처리된 사용이 끝난 자동차 등을 행정대집행으로 철거, 처리한 경우 당해 자치단체에 대하여 지정재자원화기관인 자동차 리사이클 촉진센터가 특정재자원화 예탁금 등을 재원으로 하여 자금 출연, 그 외 협력 사업을 할 수 있다. 이 협력사업을 불법투기 등 대책지원사업이라고 하며, 이 사업에 의해 행정대집행에 소요되는 처리비용의 80%를 지원한다.

III 나가며

일본의 자동차 재활용법은 2002년 제정되어 2005년 전면시행 된 이래 많은 시행착오를 겪었지만, 현재는 안정적으로 제도가 운용되고 있다고 해도 무방하다.

이 법이 안정적으로 연착륙할 수 있었던 가장 큰 요인은 오랜 기간 동안 이 법에 대해서 많은 연구와 의견 수렴 등을 해왔기 때문이다. 법이 만들어지기 전부터 자동차리사이클 촉진센터를 발족시켜 법 시행 준비에 만반을 다했으며, 시행시기를 조절하여 충분한 계도기간을 갖고, 이도 등의 상황 등을 고려하여 순차적으로 법을 적용했다.

또한 수입자동차에도 똑같이 법을 적용시켜 국내법으로서의 법의 형평성을 잃지 않도록 노력했으며, 조금은 이기적이기만 역으로 수출되는 자동차에는 법을 적용시키지 않아 자동차 업계의 경쟁력을 유지하는데 도움을 주었다. 무엇보다도 자동차 사용자에게 자동차 재활용 비용을 부담시킴으로써 '사용자 부담의 원칙'을 관철시켰다.

한편, 이도대책 지원 사업이나 불법투기 등 대책 지원 사업을 실시함으로써 자칫 이 법을 적용할 경우 상대적으로 금전적 손해를 볼 수 있는 사람들에 대한 배려도 잊지 않았다. 이는 향후 우리가 이러한 법을 만들 경우 이도지역이나 산간지역 등 폐자동차 불법투기로 몸살을 앓을 수 있는 가능성을 사전에 차단하는 효과를 가질 수 있다.

우리가 일본의 자동차 재활용법을 연구하는 이유는 일본의 선례를 타산지석으로 삼아 우리가 지불해야 할 비용을 최소화하기 위함이다. 향후 우리나라도 이와 같은 법을 제정하기 위해서는 보다 섬세한 연구가 필요하며, 아울러 자동차 재활용 비율을 높이기 위한 기술의 향상에도 노력할 필요가 있다. 자동차 재활용 사업은 우리산업의 새로운 블루오션으로 성장할 수 있는 사업이기 때문이다.

참고문헌

環境省,「自動車リサイクル法の概要」, http://www.env.go.jp/recycle/car/gaiyo.html

環境省,『平成20年度版 環境白書・循環型社会白書』, 2008.

自動車リサイクル促進センター,「自動車リサイクル法とは／リサイクルの流れ」, http://www.jarc.or.jp/automobile/law/index03.html

日本経済産業省 홈페이지 : http://www.meti.go.jp

日本自動車工業会 홈페이지, http://www.jama.or.jp

平岩幸弘,「自動車リサイクルの現実と課題―第12回：自動車メーカーによるリサイクル設計の研究開発動向―」,『月刊整備界』 36巻6号, pp.34-36, 2005. 6.

劉庭秀,「アジアにおける自動車リサイクル制度の現状と課題―韓国の運用状況と中国の動向を中心に」,『廃棄物資源循環学会誌』 第21巻第2号, pp.87-95, 2010. 3.