



제417회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 소음대책사업 방식 변경 및
추가 소음부담금 부과 시간 확대〉
■ 이용선의원 대표발의(의안번호 제2200359호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 관 현 준

목 차

□ 이용선의원 대표발의(2200359)

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 소음대책사업 방식 변경(안 제18조제5항 단서)	3
가. 개정안의 내용	3
나. 검토의견	5
다. 관계 기관 의견	7
1) 국토교통부	7
2) 한국공항공사	7
2. 추가 소음부담금 부과 시간 확대(안 제17조제2항)	8
가. 개정안의 내용	8
나. 검토의견	9
다. 관계기관 및 이해관계자 의견	12
1) 국토교통부	12
2) 국적 항공사 의견	12
3. 취업지원(안 제26조의4 신설)	14
가. 개정안의 내용	14
나. 검토의견	14
다. 관계기관 의견	16
1) 국토교통부	16
2) 한국공항공사	17

□ 이용선의원 대표발의(2200359)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이용선의원 등 15인
2. 제 안 일 : 2024. 6. 12.
3. 회 부 일 : 2024. 6. 13.

II. 제안이유 및 주요내용

‘94년부터 주요공항(6개)에서 발생하는 항공기 소음으로 인하여 주변 주민이 겪고 있는 소음피해에 대한 지원의 규모·대상이 꾸준히 확대되고 있음. 소음피해지역 내 주택에 대하여 공항운영자가 직접 냉방시설을 설치하는 사업이 대표적임.

그러나, 주민의 의사를 고려하지 않고 일률적으로 냉방시설을 설치하다보니 주민들의 만족도가 낮고, 사업의 다양성이 부족하다는 지적이 있음.

이에 냉방시설 설치 지원 방식을 현행 공항운영자가 직접 설치하는 방식과 더불어 지원금을 지원하는 방식을 신설하고자 함(안 제8조).

또한, 공항운영자가 취업지원 등을 통해 소음피해지역 주민들에게 실질적인 지원이 이루어질 수 있도록 하고자 함(안 제26조의4 신설).

아울러, 현재 23시에서 06시에 해당하는 심야시간에 운항하는 항공

기에 경우에는 2배의 소음부담금을 부과하고 있는데, 저녁 및 야간시간 범위를 늘리고 추가 부담금을 시간대에 따라 2배 내에서 차등적으로 조정할 수 있도록 변경하여 항공기의 소음 저감을 유도하고자 함(안 제17조).

Ⅲ. 검토의견

1. 소음대책사업 방식 변경(안 제18조제5항 단서)

가. 개정안의 내용

「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」은 ①공항소음 대책사업과 ②주민지원사업에 대해서 규율하고 있는데, 이 중 ①공항소음 대책사업(이하 “소음대책사업”이라 한다)은 공항소음을 줄이고 쾌적한 생활환경을 조성하기 위하여 시행하는 사업으로, ①방음시설·냉방시설 설치사업, ②공영방송 수신료 지원사업, ③냉방시설 전기료 지원사업, ④자동소음측정망 설치사업, ⑤손실보상·토지 등 매수 등이 있음.

개정안은 이 중 ①냉방시설 설치사업의 방식을 일부 변경하여 냉방시설을 직접 설치하는 사업과 설치 지원금을 받는 사업으로 이원화하려는 것임.

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 6. (생략) 7. “공항소음대책사업”이란 공항소음을 줄이고 쾌적한 생활환경을 조성	제2조(정의) ----- -----. 1. ~ 6. (현행과 같음) 7. ----- -----

현행	개정안
하기 위하여 시행하는 사업으로 제8조제1항제1호부터 제4호까지, 제6호 및 제7호의 사업을 말한다. 8.·9. (생략) 제8조(공항소음대책사업의 계획수립 등) ① 시설관리자 또는 사업시행자는 중기계획에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하는 연차별 공항소음대책사업계획(이하 “소음대책사업계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다. 1. (생략) <신설> 2. ~ 7. (생략) ② 제1항제1호 및 제2호의 설치 및 지원사업 대상은 제5조제1항에 따라 소음대책지역으로 지정·고시될 당시의 소음대책지역 안에 있는 주거·교육·의료·공공시설 등 국토교통부령으로 정하는 시설물에 한정한다. ③ ~ ⑤ (생략)	----- -- 제8조제1항제1호부터 제5호까지, 제7호 및 제8호----- -----. 8.·9. (현행과 같음) 제8조(공항소음대책사업의 계획수립 등) ① ----- ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) 2. 냉방시설 설치 지원금 사업 3. ~ 8. (현행과 같음) ② 제1항제1호, 제2호 및 제3호----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. ③ ~ ⑤ (현행과 같음) 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제2조 및 제8조의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하되, 차년도 1월 1일부터 적용한다.

나. 검토의견

현행법은 공항소음 피해가 있는 지역에 대하여 소음도에 따라 소음 대책지역으로 지정하고, 공항소음을 줄이고 쾌적한 생활환경을 조성하고자 소음대책사업을 시행하도록 하고 있음.

이에 한국공항공사 및 인천국제공항공사는 공항시설 관리자 또는 공항개발사업 시행자로서 방음시설·냉방시설 설치사업, 공영방송 수신료 지원사업, 냉방시설 전기료 지원사업 등을 수행하고 있음.

그러나 이러한 소음대책사업의 방식과 관련하여 주민의 의사를 고려하지 않고 일률적으로 냉방시설 설치사업을 수행한 결과 주민들의 만족도가 낮다는 지적이 있었으며, 지난 2023년 공항소음대책사업 만족도 설문조사 결과 냉방시설의 만족도는 100점 기준으로 72.88점으로 산출된 바 있음.

또한, 한국공항공사가 냉방시설을 직접 설치함에 따른 냉방시설 설치 지연 문제가 발생하고 있어, 2023년 말 기준 냉방시설 설치사업의 누적 설치율은 약 58.9%(93,771호 중 55,261호 설치 완료)에 불과한 상황임.

이에 개정안은 기존의 냉방시설 설치사업을 냉방시설 설치사업과 냉방시설 설치 지원금 사업으로 이원화하여 사업의 만족도를 제고하려는 취지로 보임.

소음대책지역 내 주민들의 쾌적한 생활환경을 조성하고자 하는 소음 대책사업의 취지를 고려할 때, 공항소음에 대한 피해보상이라는 측면에서는 현금 지원도 타당한 측면이 있음.

특히, 지난 2023년 공항소음대책사업 만족도 설문조사를 수행하면서 냉방시설 설치사업과 관련하여 세대원 기준 현금을 지원하는 개편안에 대한 만족도를 물어본 결과 ‘만족(55.9%)’, ‘만족하는 편(24.3%)’, ‘보통(8.2%)’순으로 높게 나타났으며, 100점 기준에서 73.85점으로 산출된 바¹⁾ 있음.

다만, 주민들에게 지원된 현금이 냉방시설 설치, 즉 생활환경 개선에 사용되지 않는 경우 자칫 그 목적에 부합하지 않을 우려가 있을 것으로 보이므로, 냉방시설 설치 지원금이 실제로 냉방시설 설치에 사용되는지에 대한 관리·감독이 요구될 것으로 보이고, 이에 따른 행정력 부담에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

1) ㈜지알아이리서치, 2023 공항소음 대책사업 주민만족도 설문조사 결과 보고서, 2024.1. p.61~62

다. 관계 기관 의견

1) 국토교통부

현금 지원을 통해 선호 제품을 직접 설치할 수 있고, 주민 건강관리·복지증진 등에 주민 자율성 향상이 기대되는 등 소음피해 주민들의 선택권 확대 효과를 감안하여 냉방시설 지원금 도입에 동의함.

2) 한국공항공사

주거시설에 대한 냉방시설 설치사업은 건물소유자가 수혜자이고, 냉방시설 설치 지원금은 실제 거주민이 수혜자로, 냉방시설 설치 지원 방식에 대한 의견이 다를 경우 사업 추진과정에서 이해관계자(사업시행주체, 건물소유자, 세입자) 간 복잡하고 다양한 민원이 유발될 수 있음.

현재 재원 부족으로 시설관리자의 법정부담금보다 초과하여 소음대책을 추진하고 있으나, 주민지원사업비 확대, 냉방시설 전기료 지원대상 확대, 국고보조금 축소 등의 요인으로 학교 방음 및 냉방시설 설치, 주택냉방시설 재설치 등의 기존 법률에 의한 주요 소음대책도 추진하지 못하고 있는 실정인바, 보다 안정적인 법정사업의 추진을 위해 사업의 확대 및 신설 등은 추가 소요 재원 조달 방안 마련 후 추진할 수 있을 것으로 판단됨.

추가 소요 재원 조달 방안이 마련되면 주거시설에 한정하여, 냉방시설 설치가 아닌 냉방시설 설치 비용을 지원하는 방식으로 일원화하는 것이 실제 거주민들의 냉방시설 설치 필요 여부에 따라 자체설치, 리스 등 다양한 선택권을 보장할 수 있으며, 소음대책지역 9만여 세대가 매년 모두 동일한 혜택을 볼 수 있어 시설설치 대기 세대의 불만 해소 및 형평성 제고에 기여할 수 있을 것으로 보인다는 의견을 제시함.

다만, 이 경우 개정 법률 시행 이전에 냉방시설 설치 신청서가 접수된 세대에 대해서는 주민의 의견에 따라 공항시설관리자가 직접 설치하는 방식과 지원금을 지원하는 방식 중 선택권을 부여할 필요가 있을 것으로 보임.

2. 추가 소음부담금 부과 시간 확대(안 제17조제2항)

가. 개정안의 내용

현행법 제17조는 소음대책지역으로 지정된 공항에 착륙하는 항공기의 소유자등에게 항공기 소음등급에 따라 소음부담금을 징수할 수 있도록 하면서, 심야시간(23~06시)²⁾에 운항하거나 소음기준을 위반한 경우 추가로 그 2배에 해당하는 소음부담금을 징수할 수 있도록 하고 있음.

2) 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 시행령」

제10조(부담금 등의 부과기준 및 징수절차 등) ④ 법 제17조제2항에 따른 심야시간은 당일 오후 11시부터 다음날 오전 6시까지로 한다.

개정안은 추가 소음부담금을 징수함에 있어 시간을 심야시간으로, 금액을 소음부담금의 2배로 한정하지 않도록 하여, 심야가 아닌 저녁시간 등의 경우에도 2배의 범위 내에서 소음부담금을 부과할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제17조(부담금의 부과·징수) ①(생략)	제17조(부담금의 부과·징수) ①(현행과 같음)
② 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 심야시간에 운항하는 항공기의 소유자등과 제9조제2항에 따라 소음기준의 위반을 통보받은 항공기의 소유자등에게는 추가로 제1항에 따른 부담금의 2배를 소음부담금으로 부과·징수할 수 있다.	② ----- <u>저녁 및 야간시간 등 대통령령으로 정하는 시간</u> ----- ----- ----- ----- ----- 2배의 범위 내에서 대통령령으로 정하는 금액을 -----.
③ ~ ⑥ (생략)	③ ~ ⑥ (현행과 같음)
	부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제2조 및 제8조의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하되, 차년도 1월 1일부터 적용한다.

나. 검토의견

현행법령에 따르면 심야시간(23~06시)에 운항하는 항공기에는 소음부담금의 2배를 추가로 부과·징수할 수 있음. 이는 심야시간의 항공기 운항이 주민의 수면을 방해하는 등 피해가 더 큼을 고려한 것임.

그런데 현행법령에 따른 심야시간(23~06시)뿐만 아니라 저녁시간 또는 아침시간의 항공기 운항에 따른 소음도 정온이 요구되는 시간대라 할 수 있으나, 항공기 운항횟수의 약 27% 이상이 19~23시, 06시~07시에 운항하는 등 소음을 발생시키고 있으며, 국토교통부에 따르면 이로 인한 소음 관련 민원이 제기되고 있는 실정이라는 설명임.

【 시간대별 도착 운항횟수 현황(코로나 시기 이전인 2019년도 기준) 】

(단위:회)

시간대	운항횟수(비율)							
	합 계		김포공항		김해공항		제주공항	
0:00 - 0:59	<u>1</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>1</u>	0.00%
1:00 - 1:59	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%
2:00 - 2:59	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%
3:00 - 3:59	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%
4:00 - 4:59	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%
5:00 - 5:59	118	0.06%	<u>0</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	118	0.13%
6:00 - 6:59	6,304	2.95%	2	0.00%	5,637	10.14%	665	0.76%
7:00 - 7:59	10,703	5.01%	1,389	1.98%	3,681	6.62%	5,633	6.43%
8:00 - 8:59	10,693	5.01%	1,900	2.71%	2,734	4.92%	6,059	6.91%
9:00 - 9:59	12,335	5.78%	3,858	5.50%	3,065	5.51%	5,412	6.17%
10:00 - 10:59	12,542	5.88%	4,510	6.43%	2,476	4.45%	5,556	6.34%
11:00 - 11:59	13,693	6.41%	4,851	6.91%	3,202	5.76%	5,640	6.43%
12:00 - 12:59	13,066	6.12%	4,142	5.90%	3,028	5.45%	5,896	6.73%
13:00 - 13:59	13,420	6.29%	5,470	7.79%	2,249	4.04%	5,701	6.50%
14:00 - 14:59	13,899	6.51%	5,222	7.44%	2,821	5.07%	5,856	6.68%
15:00 - 15:59	13,463	6.31%	3,817	5.44%	3,643	6.55%	6,003	6.85%
16:00 - 16:59	13,295	6.23%	3,296	4.70%	4,267	7.67%	5,732	6.54%
17:00 - 17:59	14,146	6.63%	4,982	7.10%	3,185	5.73%	5,979	6.82%
18:00 - 18:59	13,648	6.39%	5,795	8.26%	3,001	5.40%	4,852	5.53%
19:00 - 19:59	13,624	6.38%	4,378	6.24%	3,716	6.68%	5,530	6.31%
20:00 - 20:59	15,862	7.43%	4,183	5.96%	5,259	9.46%	6,420	7.32%
21:00 - 21:59	14,303	6.70%	6,124	8.72%	3,153	5.67%	5,026	5.73%
22:00 - 22:59	8,308	3.89%	6,272	8.94%	487	0.88%	1,549	1.77%
23:00 - 23:59	<u>42</u>	0.02%	<u>1</u>	0.00%	<u>0</u>	0.00%	<u>41</u>	0.05%
합계	213,465	100%	70,192	100%	55,604	100%	87,669	100%

자료: 국토교통부

개정안은 이를 감안하여 추가 부담금을 부과할 수 있는 시간의 범위를 확대하고, 부담금 비율을 합리적으로 조정하여 저녁시간 또는 아침 시간 등에도 항공기 운항을 억제함으로써 소음대책지역 주민의 정온한 생활환경 조성에 기여하려는 것으로, 그 취지는 긍정적인 측면이 있음.

국토교통부도 지난 2023년 3월 야간시간 범위와 부담금 비율을 19~07시 범위 내에서 합리적으로 조정하여 야간시간대 항공기 운항을 억제하고 공항 주변지역의 생활환경을 개선해 나갈 계획이라는 보도자료를 냈는데³⁾,

국토교통부는 수정 가능성이 있기는 하나 현재 검토 중인 안(19~22시 50%, 22~23시 100%, 23~06시 200%, 06~07시 100% 할증)에 따르면 2026년 23.7억원, 2030년 22.2억원, 2036년 20.1억원의 추가 소음부담금 증가가 발생할 것으로 추계⁴⁾하였음.

【 소음부담금 차등 부과(안) 】									
시간 (운항비율)	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00		06:00	07:00	
	6.4%	7.4%	6.7%	3.9%	0.1%		3.0%		
현행(할증)	할증 없음				200%		할증 없음		
개선안(할증)	50%			100%	200%		100%		

자료 : 국토교통부

3) 참고1. 추가 소음부담금 관련 국토교통부 보도자료

4) 이는 항공정책 기본계획(3차, 20~24년)에 따른 2050년까지의 공항별 운항횟수 수요예측 결과를 바탕으로 산출되었다는 설명임.

이러한 소음부담금은 법 제23조⁵⁾에 따르면 공항소음대책사업 및 주민지원사업에 필요한 자금으로 사용되어 소음대책지역 주민의 복지 증진에 기여할 수 있을 것으로 보임.

다만, 이러한 추가 소음부담금 부과 시간범위의 확대에 따른 부담으로 인해 운항편수가 감소하거나 항공권 가격의 인상으로 전가되는 등 항공교통소비자에게 영향을 끼칠 수 있는 것은 아닌지 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

다. 관계기관 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

심야시간 외에 저녁·새벽에도 추가 소음부담금 차등 부과를 통해 정온한 생활환경 조성에 기여 가능한 점을 고려하여 동의한다는 입장임.

2) 국적 항공사 의견

항공업계에서는 저녁시간대는 가장 선호되는 시간대로 공항 이착륙 용량(SLOT)이 제한된 국내공항에서는 저녁시간 운항이 불가피하여 소음부담금을 할증하더라도 항공기 소음저감 유도는 어렵고, 해외 사례⁶⁾

5) 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」

제23조(자금) ① 공항소음대책사업 및 주민지원사업 등에 필요한 자금은 다음 각 호의 재원으로 시설관리자 및 사업시행자가 조성하여야 한다.

2. 「교통시설특별회계법」 제6조제1항제3호에 따른 소음부담금

6) 국적 항공사에 따르면 미국은 공항소음부담금 제도가 없고, 일본과 대만은 별도 할증시간이 없으며, 프랑크푸르트 공항의 경우 22:00~05:59에 대하여, 프라하 공항의 경우에는 21:00~05:00에 대하여 부담금을 할증하는 등 저녁시간대까지 부담금을 할증하는 경우는 파리공항을

의 경우에도 저녁시간대까지 부담금을 할증하는 경우는 드물며, 「소음·진동관리법」 및 그 하위법령⁷⁾ 상 다른 교통수단(도로·철도)의 소음·진동 관리기준에서 야간시간을 22시부터 06시로 규정하고 있다는 점 등을 감안할 때 현행을 유지할 필요가 있다는 입장임.

또한, 국제민간항공기구(ICAO)는 공항소음과 관련하여 ① 소음발생원의 기술적 소음저감, ② 토지이용계획/운영, ③ 소음저감 절차, ④ 소음규제 등을 통한 저감을 권고하고 있는바, 저소음 운항절차 개선 등을 통한 근본적인 공항소음 저감 대책을 추진하는 것이 필요하다는 의견을 제시함.

제외하면 드물다는 설명임.

참고 : 해외 공항의 시간대별 부담금 할증 사례

7) 「소음·진동관리법」

제26조(교통소음·진동의 관리기준) 교통기관에서 발생하는 소음·진동의 관리기준(이하 “교통소음·진동 관리기준”이라 한다)은 환경부령으로 정한다. 이 경우 환경부장관은 미리 관계 중앙행정기관의 장과 교통소음·진동 관리기준 및 시행시기 등 필요한 사항을 협의하여야 한다.

「소음·진동관리법 시행규칙」

제25조(교통소음·진동의 관리기준) 법 제26조에 따른 교통소음·진동의 관리기준은 별표 11과 같다.

■ 소음·진동관리법 시행규칙 [별표 11] <개정 2019. 12. 31.>

교통소음·진동의 관리기준(제25조 관련)

1. 도 로

대 상 지 역	구 분	한 도	
		주 간 (06:00 ~ 22:00)	야 간 (22:00 ~ 06:00)
(생 략)			

2. 철 도

대 상 지 역	구 분	한 도	
		주 간 (06:00 ~ 22:00)	야 간 (22:00 ~ 06:00)
(생 략)			

3. 취업지원(안 제26조의4 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 시설관리자 또는 사업시행자, 즉 양 공항공사로 하여금 소음대책지역 주민에 대한 취업지원을 하도록 하려는 것임.

현행	개정안
법률 제20389호 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률 <u><신설></u>	법률 제20389호 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률 <u>제26조의4(취업 지원) 시설관리자 또는 사업시행자는 소음대책지역의 주민에 대하여 취업지원을 한다.</u> 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제2조 및 제8조의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하되, 차년도 1월 1일부터 적용한다.

나. 검토의견

안 제26조의4는 양 공항공사가 소음대책지역 주민들에게 취업지원을 하도록 의무화하여 소음대책지역에서 소음 피해를 입고 있는 주민을 직접적으로 지원하려는 것으로, 현행법의 목적이 소음대책지역 주민의 복지

증진과 쾌적한 생활환경을 보장하는 데 있음(제1조)⁸⁾을 고려할 때, 소음 대책지역 주민의 취업을 지원하여 복지를 증진하려는 취지는 긍정적인 것으로 보임.

다만, 취업지원에 대한 일반법으로서 「구직자 취업촉진 및 생활안정 지원에 관한 법률」이 지난 2020년 제정되어, 고용노동부장관으로 하여금 ①취업지원 프로그램(취업의욕 고취를 위한 각종 심리상담 및 취업진로상담, 직업훈련·창업지원·해외취업지원 또는 일경험 프로그램 등)과 ②구직활동지원 프로그램(구직활동에 필요한 일자리 소개 및 이력서 작성·면접 기법 등 프로그램)을 제공할 수 있도록 하고 ③구직촉진수당을 지급하고 있는 점⁹⁾을 고려할 때 중복의 여지가 없는지 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

또한, 소음대책지역의 경우 취업지원이 특별히 필요하다고 판단하는 경우

8) 제1조(목적) 이 법은 공향소음을 방지하고 소음대책지역의 공향소음대책사업 및 주민지원사업을 효율적으로 추진함으로써 주민의 복지증진과 쾌적한 생활환경을 보장하고, 항공교통활성화에 이바지함을 목적으로 한다.

9) 「구직자 취업촉진 및 생활안정지원에 관한 법률」

제13조(취업지원 프로그램의 제공) ① 고용노동부장관은 취업활동계획에 따라 수급자가 취업의욕과 직업 적응능력을 높이고 구직활동에 필요한 기술을 익힐 수 있도록 다음 각 호의 사항(이하 “취업지원 프로그램”이라 한다)을 제공할 수 있다.

1. 취업의욕 고취를 위한 각종 심리상담 및 취업진로상담
2. 직업능력개발을 위한 직업훈련·창업지원·해외취업지원 또는 일경험 프로그램
3. 빈곤·양육 등 취업장애요인 해소를 위한 각종 복지 및 금융 지원과의 연계
4. 그 밖에 제1호부터 제3호까지의 규정에 준하는 지원으로서 고용노동부장관이 정하는 사항

제14조(구직활동지원 프로그램) ① 고용노동부장관은 수급자의 취업활동계획에 따라 일자리 소개 및 이력서 작성·면접 기법 등 구직활동에 필요한 프로그램(이하 “구직활동지원 프로그램”이라 한다)을 제공하여야 한다.

제18조(구직촉진수당의 지급) ① 고용노동부장관은 제10조에 따라 구직촉진수당 수급자격을 인정받은 사람이 취업활동계획 수립에 참여하여 그 계획 수립이 완료되거나 취업지원 프로그램 또는 구직활동지원 프로그램(이하 “취업지원·구직활동지원 프로그램”이라 한다)을 이행하는 경우에는 구직활동 및 생활안정에 소요되는 비용을 지원하기 위한 구직촉진수당을 지급한다.

소음대책지역 주민들의 복지증진 및 “소득증대”를 위하여 시행하는 사업인 주민지원사업으로 지원하는 것을 고려할 수 있을 것으로 보임.

참고로, 동 의원이 대표발의한 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(의안번호 제2200308호)은 취업지원의 일종인 직업훈련 지원을 주민지원사업의 하나로 명시하고 있음.

**【 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률
일부개정법률안(의안번호 제2200308호, 이용선의원 대표발의)
제19조제1항 】**

현행	개정안
제19조(주민지원사업의 종류 등) ① 주민지원사업의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. (생략) 2. 소득증대사업: <u>공동작업장</u> 및 공동영농시설의 설치 등 소득증대에 기여할 수 있는 사업으로 대통령령으로 정하는 사업을 말한다. 3. (생략)	제19조(주민지원사업의 종류 등) ① --- ----- --. 1. (현행과 같음) 2. ----- <u>직업훈련 지원</u> , 공동 <u>작업장</u> ----- ----- -----. 3. (현행과 같음)

다. 관계기관 의견

1) 국토교통부

공항공사 경영여건에 따라 유연한 대응이 가능하도록 취업 지원율 임의규정으로 수정할 필요가 있고, 취업지원의 범위를 명확히 하기 위

하여 관계 법령(「구직자 취업촉진 및 생활안전지원에 관한 법률」)을 인용할 필요가 있다는 의견을 제시함.

2) 한국공항공사

현행법에 따라 주민지원사업 중 소득증대사업으로 일자리 창출 사업(취약계층, 여성, 노인 또는 청년 등을 위한 일자리 창출 사업)을 지원하고 있으며, 법 제8조 제1항에 열거된 소음대책사업의 내용을 고려할 때, 법체계상 취업 지원은 기본적인 소음대책사업이 아닌 주민지원사업의 종류 중 소득증대사업의 일환으로 추진하는 것이 적절한 것으로 보임.

개정안과 같이 별도로 공항시설관리자가 의무적으로 추진하여야 할 사항으로 규정하는 것은 체계상 적절하지 않고 불필요한 것으로 판단된다는 의견을 제시함.

문 의 처
02)6788-5580

참고1**추가 소음부담금 관련 국토교통부 보도자료**

 국토교통부		보도자료		다시 도약하는 대한민국 함께 잘사는 국민의 나라
배포 일시	2023. 3. 2.(목)			
담당 부서	공항정책관	책임자	과 장 강철윤 (044-201-4347)	
	공항안전환경과	담당자	사무관 박권필 (044-201-4342)	
보도일시	2023년 3월 3일(금) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다.			
	※ 통신·방송·인터넷은 3. 3.(금) 06:00 이후 보도 가능			

공항 소음 줄이고, 피해보상 선택권 넓힌다
- 소음 피해지역 현금 지원, 선제적 소음관리 등 개선방안 마련 -

② 선제적인 항공기 소음 관리**□ 야간 운항 및 소음저감 운항방식 개선**

- (기존) 현재 야간시간(23~06시)에 운항하는 항공기에는 소음부담금의 2배를 부담금으로 부과하고 있으나,
- (개선) 야간시간 범위와 부담금 비율을 「소음·진동관리법령」에서 규정한 19~07시 범위 내에서 합리적으로 조정하여 야간시간대 항공기 운항을 억제하고 공항 주변지역의 생활환경을 개선해 나갈 계획이다.
- 야간시간대 소음부담금 할증으로 인해 증가하는 수입액은 부담금을 징수한 공항 주변지역에 사용하는 방안도 검토한다.
- 또한, 공항 주변지역의 특성(지형, 도시화 등)을 고려하여 항공기 이륙각도 조정, 이·착륙 활주로 운영 개선 등 소음저감 운항방식도 연구용역 등을 통해 개선방안을 마련할 계획이다.

자료 : 국토교통부 보도자료 발췌

프랑크푸르트 공항

Flughafenentgelte nach § 19b LuftVG – Frankfurt Airport, gültig ab 1. Januar 2024 9
 Airport Charges according to Art. 19b Air Traffic Act (LuftVG) – Frankfurt Airport, valid as of January 1, 2024

1.2.8

Entgelte für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge sowie für Propellerflugzeuge und Hubschrauber bei Landung und bei Start
 Charges for turbo-jet aircraft, propeller-driven aircraft and helicopters upon landing and take-off

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €
 Noise charges during 24 hrs per movement in €

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Category	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	80,71	95,71	110,71	125,71	214,24	374,39	534,55	694,70	854,86	1.015,01	1.175,17	1.335,32	1.633,19	1.931,05	3.415,63	27.295,11

Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 1 pro Bewegung in € (22:00 – 22:59 und 05:00 – 05:59 Uhr Ortszeit)

Additional night surplus charge in night time 1 per movement in € (22:00 – 22:59 and 05:00 – 05:59 hrs local time)

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Category	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	52,46	62,21	71,96	81,71	139,26	243,35	347,46	451,56	555,66	659,76	763,86	867,96	1.061,57	1.255,18	2.220,16	17.741,82

Alternativ: Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Bewegung in € (23:00 – 04:59 Uhr Ortszeit)

Alternative: Additional night surplus charge in night time 2 per movement in € (23:00 – 04:59 hrs local time)

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Category	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	242,13	287,13	332,13	377,13	642,72	1.123,17	1.603,65	2.084,10	2.564,58	3.045,03	3.525,51	4.005,96	4.899,57	5.793,15	10.246,89	81.885,33

취리히 공항

Zurich Airport

Flughafen Zürich AG

Media, Policy & Investors

Responsibility

Jobs

Login

EN

Noise charges – incentive effect through prices

The noise charges which are levied per aircraft allow the efficient handling of traffic.



Noise charges

Zurich Airport's noise charge model stipulates that every aircraft be classified in one of five noise categories based on noise measurements. The noise charge model for jet aircraft is based on average peak noise values during take-off, as measured at specific monitoring stations at Zurich Airport.

Noise classes

Noise class I comprises the noisiest and noise class V the least noisy aircraft types. The noise charge increases with each noise class and ranges from CHF 0 (noise class V) to CHF 2'000 (noise class I).

Night-time noise charges

During the night between 22:00 and 06:00, additional night-time noise charges are levied, which increase in half-hourly increments. Since 2013, flights between 06:00 and 07:00 and between 21:00 and 22:00 have also had to pay a noise charge supplement.

프라하 공항

AIP
CZECH REPUBLIC

GEN 4.1-3
28 DEC 23

4.1.1.4 Hlukový poplatek - letiště PRAHA/Ruzyně

4.1.1.4.1 Základem pro výpočet hlukového poplatku je hluková kategorie a MTOW letadla uvedené:

- a) dle znění bodu GEN 4.1 para 1.1.1.1 b) nebo
b) dle znění bodu GEN 4.1 para 1.1.1.1 c)

Hlukový poplatek se aplikuje pouze na letadla o MTOW vyšší než 9 tun.

Hlukový poplatek se aplikuje zvlášť pro přilet a pro odlet.

Pokud nebude splněna podmínka dle bodu a) nebo b), bude použita tabulková hodnota MTOW dle použitého typu letadla a znění dle GEN 4.1 para 1.4.5

Dále platí znění výjimky o aplikování "FLEXI MTOW konceptu" dle bodu GEN 4.1 para 1.1.1.2

4.1.1.4.2 Letadla jsou zařazována do hlukové kategorie podle následujících kritérií vztahených k limitům ICAO Annex 16/I, část II.

4.1.1.4.2.1 Letadla certifikovaná podle Hlavy 3, 4, 5, 8.4.1, 8.4.2 a 14.

Vypočítají se rozdíly odečtením hodnot hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od limitních hodnot podle příslušné hlavy části II ICAO Annexu 16/I. Letadlo se zařadí do odpovídající hlukové kategorie podle výše kumulativního rozdílu.

4.1.1.4.2.2 Letadla, která nemají na letišti dle LKPR AD 2.21.1.1 přístup, budou zařazena do kategorie č. 14.

Kumulativní rozdíl (EPNdB) / Accrued difference (EPNdB)	Hluková kategorie / Noise category
≥ 30	1
27.5 - 29.9	2
25 - 27.4	3
22.5 - 24.9	4
20 - 22.4	5
17.5 - 19.9	6
15 - 17.4	7
12.5 - 14.9	8
10 - 12.4	9
7.5 - 9.9	10
5 - 7.4	11
2.5 - 4.9	12
0 - 2.4	13
< 0	14

4.1.1.4.3 Sazba za každou (i započatou) tunu MTOW:

Ceny hlukových poplatků pro denní a noční dobu jsou uvedeny na oficiálních stránkách Letiště Praha, a.s. <http://www.prg.aero/b2b> v části Business sekce.

4.1.1.4.4 Při provedení letu letadlem spadajícím do jedné z kategorií 10 až 13 v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) bude účtována sazba ve výši šestinásobku denní sazby stanoveného hlukového poplatku konkrétní kategorie.

4.1.1.4 Noise charges - PRAHA/Ruzyně airport

4.1.1.4.1 Basis for calculation of noise charge is noise category and aircraft MTOW according to:

- a) item GEN 4.1 para 1.1.1.1 b) or
b) item GEN 4.1 para 1.1.1.1 c)

Noise charge is applied only to aircraft with MTOW over 9 tons.

The noise charge is applied separately for arrival and for departure.

If the condition according to item a) or b) is not met, the table value of MTOW according to aircraft type used and wording according to GEN 4.1 para 1.4.5 will be taken.

Exception about "FLEXI MTOW concept" application according to GEN 4.1 para 1.1.1.2 is also valid.

4.1.1.4.2 Aircraft are assigned to the noise category according to the following criteria related to the limits of ICAO Annex 16/I, Part II.

4.1.1.4.2.1 Aircraft certified in accordance with Chapter 3, 4, 5, 8.4.1, 8.4.2 and 14.

The difference are calculated by subtraction of noise level values given in noise certificate from noise limit according the appropriate chapter of part II of ICAO Annex 16/I. Aircraft is included into respective noise category according to the accrued difference.

4.1.1.4.2.2 Aircraft which do not have access to the airport in accordance with LKPR AD 2.21.1.1 will be included in category no. 14.

4.1.1.4.3 Rate per tonne (including tonne initiated) of the MTOW:

The airport operator company Prague Airport is obliged to publish noise charges for day and night hours on their official web pages <http://www.prg.aero/b2b> in Business section.

4.1.1.4.4 Flights of aircraft included in one of categories from 10 to 13 in period from 2100 (2000) to 0500 (0400) will be charged six times the daily rate for the given category.

파리 공항

AEROPORTS DE PARIS
A French "Société Anonyme" (public limited company)
with share capital of 296,881,806 euros
Registered office: 1 rue de France, 93290 Tremblay-en France, France
552 016 628 RCS Paris

FEE SCHEDULE FOR SERVICES RENDERED
AS SPECIFIED IN ARTICLES R. 6325-1 AND R. 6325-3 to R. 6325-11
OF THE FRENCH TRANSPORT CODE FOR THE PARIS - CHARLES-DE-GAULLE,
PARIS - ORLY and PARIS - LE BOURGET AIRPORTS

In compliance with the French Transport Code, Aéroports de Paris reports its airport fee schedule for the 2024 pricing period, after it has been approved by the French independent supervisory authority ("Autorité de régulation des transports"). It will be enforceable from April 1st, 2024 to March 31st 2025.

1. The landing fee covers the use of airport infrastructure and equipment necessary for landing, taking off and taxiing. Fees are based on the aircraft's certified Maximum Takeoff Weight (MTOW).

✦ Aircraft landing fees for the Paris - Orly and Paris - Charles-de-Gaulle airports:

Aircraft landing fees
excluding noise level coefficient

Price per landing 308.95 + 4.315 x t
(€ excluding VAT) where t equals MTOW in tons

Particular provisions:

Landing fees are multiplied by a noise level coefficient (see below) based on the aircraft's noise classification and landing time; acoustic groups are defined in the amended 24th January 1956 decree appendix which draws up conditions of

calculation and payment of landing and lighting fees levied on airfields opened to public air traffic.

Paris - Orly and Paris - Charles-de-Gaulle

Acoustic group	Day (06h00 - 18h00)	Evening (18h00 - 22h00)	Night (22h00 - 06h00)
Group 1	1.300	1.300	1.950
Group 2	1.200	1.200	1.800
Group 3	0.928	0.928	1.392
Group 4	0.821	0.821	1.232
Group 5	0.714	0.714	1.071
Group 6			

✦ Aircraft landing fees for the Paris - Le Bourget airport:

Aircraft category (MTOW in tons)	Tarifs en € hors taxes (hors modulation acoustique)
MTOW of under 6 tons	203.43
MTOW of between 6 and 50 tons	203.43 + 3.98 (t-6) where t equals MTOW in tons
MTOW of 51 tons or more	378.65 + 19.18 (t-50) where t equals MTOW in tons

Particular provisions:

- A 50% discount is applied to helicopters.
- A 50% discount is applied to positioning flights between Paris-Orly or Paris-Charles de Gaulle airport and Paris-Le Bourget airport.
- A 75% discount is applied to training flights authorised by the French civil aviation authority (DGAC).
- No fees are levied on test flights or emergency landings.
- Landing fees are multiplied by a noise level coefficient based on the aircraft's noise classification and landing time; acoustic groups are defined in the amended 24th January 1956 decree appendix which draws up conditions of calculation and payment of landing and lighting fees levied on airfields opened to public air traffic.

Paris - Le Bourget

Acoustic group	Day (06h00 - 18h00)	Evening (18h00 - 22h00)	Night (22h00 - 06h00)
Group 1	1.300	1.300	4.000
Group 2	1.200	1.200	1.800
Group 3	1.040	1.040	1.560
Group 4	0.920	0.920	1.380
Group 5	0.800	0.800	1.200
Group 6	0.770	0.770	1.155

자료 : 국적항공사