

<p style="text-align: center;"><u>서울특별시자동차등록번호표교부수수료 징수조례폐지조례안</u></p> <p>서울특별시자동차등록번호표교부수수료징수조례는 이를 폐지한다.</p> <p style="text-align: center;">부 칙</p> <p>이 조례는 공포한 날부터 시행한다.</p> <hr/> <p style="text-align: center;"><u>서울특별시교통사업특별회계설치조례중 개정조례안 검토보고서</u></p> <p>1. 제안자 ○ 서울특별시장</p> <p>2. 제안이유 가. 현행 교통사업특별회계가“교통관리계정”“혼잡통행료관리계정”“교통방송운영계정”의 3개 계정으로 구분·운영하고 있는 것을 “혼잡통행료관리계정”을 “교통관리계정”에 흡수하여 회계운영의 효율성 및 탄력성을 확보하고 나. “여객자동차운수사업법” 개정과 “화물자동차운수사업법” 제정에 따라 관련조례를 정비하고자 하는 것임.</p> <p>3. 주요골자 가. 혼잡통행료관리계정을 폐지하고 이를 교통관리계정에 흡수(안 제2조, 제4조, 제5조, 제7조) 나. “자동차운수사업법”에 근거하던 것을 “여객자동차운수사업법”과 “화물자동차운수사업”에 근거하고자 함.(안 제4조제1항)</p> <p>4. 검토요지 가. 혼잡통행료관리계정 폐지(안 제2조) ○ 혼잡통행료관리계정 설치배경 도시교통량 감축을 통한 도시교통의 원활한 소통을 위하여 교통혼잡지역을 지정하고 일정시간대에 교통혼잡지역으로 진입하는 자동차에 대하여 혼잡통행료를 징수하고, 이 징수수입을 대중교통사업에 투자할 목적으로 1996.10. 조례제정으로 남산 1·3호터널을 통과하는 차량에 대해서 혼잡통행료를 징수해 왔으며, 이에 따른 수입을 대중교통사업에 투자될 수 있도록 1997. 9에 본 조례를 개정하여 “혼잡통행료관리계정”을 신설하고 별도 관리하여 왔던 것임. ○ 혼잡통행료관리계정의 세입과 세출 -세입</p>	<p>혼잡통행료, 일반회계 전입금 및 기타수입금 -세출 공영버스운영, 시내버스공영화에 따른 사업, 시내버스 서비스 개선을 위한 시설·장비의 투자, 시내버스의 대기오염방지시설에 필요한 사업</p> <p>○ 이와같이 혼잡통행료수입 및 기타수입으로 대중교통수단의 서비스 및 운영개선을 위해 지출할 수 있도록 별도 계정을 운영하여 왔으나 '98년 동 계정에서 혼잡통행료수입은 전체수입의 33%인 138억5천만원, '99년 예산 395억4천만원중 35%인 140억3천5백만원으로 혼잡통행료 수입에 따른 별도 계정의 설치 명분이 약하고 ○ 계정을 세분화하는 경우 교통관리실이 전체 교통정책에 따른 예산편성 및 집행에 있어서 신속성과 효율성이 떨어지는 문제점이 있음. ○ 그러나 혼잡통행료징수의 목적이 승용차 이용 억제 및 대중교통수단 이용 활성화라는 2가지 측면에서 실시되었고, 이에 별도의 계정을 설치하여 통행료 징수수입은 반드시 대중교통수단에 투자되는 것을 확실히 하므로, 혼잡통행료징수의 명분을 얻고자 하는 것이 당초의 목적이었음. ○ 한편, 예산의 탄력적 운용이라는 측면에서 볼 때 본 계정을 폐지하는 것은 긍정적인 면이 있는 반면, IMF 이후 경제가 정상화될 경우 승용차 이용이 급증하고, 이에 따른 혼잡통행료 제도를 확대 실시할 경우와 앞으로 버스구조조정사업 등 버스관련 대책에 따른 예산이 더욱 늘어날 것으로 예상되므로, 서울시가 승용차 이용 억제, 대중교통수단의 이용 활성화 및 이에 따른 예산지원을 하고 있는 모습을 한눈에 볼 수 있는 별도의 계정이 필요한 면도 있다고 생각함.</p> <p>나. 근거법의 개정에 따른 관련조문 개정(안 제4조) ○ 본 조례가 “자동차운수사업법”에서 “여객자동차운수사업법” 및 “화물자동차운수사업법”에 근거하게 되어 관련조문을 정리하였음. 다. 혼잡통행료관리계정 폐지에 따른 관련조문</p>
---	--

정리(안 제4,5,6,7,8조)  
○ 혼잡통행료관리계정의 폐지에 따라 본 계정의 세입 및 세출을 교통관리계정의 세입·세출로 흡수하고자 함

**서울특별시교통사업특별회계  
설치조례중개정조례안**

서울특별시교통사업특별회계설치조례중 다음과 같이 개정한다.

제2조중 “교통관리계정, 혼잡통행료관리계정 및 교통방송운영계정”을 “교통관리계정과 교통방송운영계정”으로 한다.

제4조제1항제2호 및 제3호를 다음과 같이 하고, 동조동항제5호 내지 제12호를 각각 제6호 내지 제13호로 하고, 동조동항에 제5호를 다음과 같이 신설한다.

2.여객자동차운수사업법 제79조 및 화물자동차운수사업법 제19조 규정에 의한 과징금

3.여객자동차운수사업법 제85조 및 화물자동차운수사업법 제50조 규정에 의하여 시장이 부과한 과태료

5.법 제20조의2의 규정에 의한 혼잡통행료

제4조제2항제3호 내지 제6호를 각각 제6호 내지 제9호로 하고, 동조동항에 제3호 내지 제5호를 신설한다.

3.여객자동차 공영화 운영에 필요한 사업

4.여객자동차 대기오염 방지시설·차량대폐차와 시설 개선 및 경영개선에 필요한 자금보조 및 용자와 여객자동차운수사업법 제79조 제4항 각호의 사항

5.혼잡통행료제도 시행에 필요한 사업

제5조를 삭제한다.

제7조를 삭제한다.

**부 칙**

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

**서울특별시교통유발부담금경감등에 관한  
조례개정조례안 검토보고서**

**1.세 안 자**

서울특별시장

**2.세안이유**

- 도시교통정비촉진법시행령 개정에 따라 관계 조문을 정리하고
- 교통유발부담금 경감대상 시설물의 범위와

경감프로그램의 이행 기준 및 경감비율을 조정하여 교통수요관리정책에 적극 참여할 수 있도록 하고자 함.

**3.주요골자**

가.경감률을 적용받기 위하여 반드시 실시하여야 할 의무감축방안을 폐지하고 경감혜택을 확대하는 것임(안 제5조)

나.건축면적 1,000㎡ 이상인 국가·지방자치단체의 소유 시설물에도 부담금부과대상시설물로 함.

다.교통량감축프로그램 이행실태 점검시 위반행위가 적발되면 경감 대상에서 제외하던 것을 3회 이상 불이행 적발시 적용대상에서 제외

라.자가용승용차 이용을 강제로 제한하여 교통량을 감축시킬 경우 종사인원에 비례하여 최저 5%, 최고 20%까지 부담금을 경감.

마.교통유발부담금 부과·징수 업무의 사무처리비용으로 시장이 자치 구청장에게 교부하는 징수액의 10%인 징수교부금 외에 경감액의 30%를 추가 교부하도록 함.

바.서로 다른 건물주(기업체) 또는 단체가 연합하여 “승용차함께타기” “통근버스공동운영” 등을 통해 교통량을 감축할 경우 교통유발부담금을 경감함.

**4.검토요지**

가.교통유발부담금 징수 및 경감의 법적 근거

- 도시교통정비촉진법시행령 제33조 부담금 부과대상의 규모는 당해 시설물의 각종 바닥면적의 합계가 1,000㎡ 이상인 시설물로서 한다.

- 동법시행령 제35조

“단위부담금은 시설물의 각종 바닥면적 1㎡당 350원으로 하되, 시장이 교통여건을 감안하여 단위부담금을 당해 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 의하여 100/100의 범위 안에서 이를 조정할 수 있다.

나.주차장유료화의 개념 변경(안 제2조제2항4호)

현행 조례 제5조에서 주차장유료화는 시설물 안에 근무하는 자와 시설물을 이용하는 자 모두에게 징수하여야 하고 이용자를 위하여 무료주차권을 배부해서는 아니되며, 공영주차요금의 50/100이상의 주차요금을 징수하도록 하던 것을 개정안에서는 노의