

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

주차장 요금의 70% 이상의 주차요금을 징수하고, 당해 시설물을 사용하는 기업·단체 등의 근무자의 소유 승용차는 제외하고 이용자를 위하여 필요한 경우 1시간 이내의 무료주차권을 발행할 경우에도 주차장 유료화로 보는 것으로, 시설물 소유자나 사업주에게 교통량감축방안의 이행을 보다 쉽게 하여 교통유발부담금 경감혜택을 받을 수 있도록 하고자 함.

다. 서로 다른 기업체(건물주) 또는 단체가 연합하여 “승용차함께타기” “통근버스공동운영” 등을 통해 교통량을 감축할 경우 5% 이내에서 별도의 교통유발부담금 경감 조치를 하고자 함.

(안 제2조제2항9호 및 제5조제2항 관련 별표1·2)

현행 조례에는 개별기업체(건물주)별로 실시하던 것을 승용차 이용 억제를 위하여 인근 기업체와 서로 협동하여 보다 쉽게 감축프로그램에 동참할 수 있도록 하고자 함.

라. 부담금의 경감비율 조정(안 제5조)

○ 현행 조례에는 의무감축방안을 이행하여 20/100이상 교통량이 감축될 경우 40/100의 부담금을 경감하던 것을 의무감축 방안을 폐지하고, <별표 1>에서 규정된 교통량 감축프로그램을 이행하여 교통량을 10/100 이상 감축할 경우 부담금의 90/100 범위 내에서 이를 경감하고자 하는 것임.

현행 조례에는 교통유발부담금의 경감혜택을 받기 위해서는 조례에 명기된 의무감축방안을 반드시 지키고 더 큰 혜택을 받기 위해서는 조례에서 규정한 7가지 방안을 실천한 경우 추가혜택을 주던 방안이 실제 현장에서 시행하기가 어려운 점이 있어 사업주나 건물주가 차라리 경감 혜택을 포기하는 경우가 많으므로, 보다 쉽게 교통량 감축방안을 지킬 수 있도록 하고, 부담금경감 혜택도 확대하여 승용차 이용억제 정책의 효율성을 높이고자 하는 것임.

○ 현행 조례에는 공공소유시설물에 대해서는 교통유발부담금 부과대상에서 제외되었으나, 국가·지방자치단체의 소유시설물도 부담금 부과대상으로 하고, 감축프로그램의 합산경감비율이 30/100을 초과할 경우 그

합산경감비율에 100%를 가산한 경감비율을 적용하는 규정을 신설하고자 하는 것으로, 형평성 문제와 승용차 이용 억제정책의 선도적 역할이라는 측면에서 바람직한 것으로 생각함.

마. 소속종사자에 대해서 자가용 이용을 강제 제한할 경우 종사자 인원에 비례하여 최저 5%에서 최고 20%까지 부담금을 경감하는 프로그램을 신설코자 함(안 제5조제2항 별표1호)

사업주가 교통유발부담금의 경감 혜택을 받기 위하여 종업원에 대해서 강제로 승용차 이용을 제한할 경우, 종업원의 반발과 영업활동 등 업무 추진상 승용차 이용이 불가피한데, 과연 이 제도가 현장에서 실효성이 있을지는 의문시되고 있음.

바. 이행실태보고서 제출을 폐지하고 담당공무원의 현장확인으로 점검(안 제7조제2항)

현행 조례 제7조에서 이행계획서를 제출할 경우에는 매 분기별로 교통량감축 이행실태보고서를 시장에게 제출하도록 되어 있으나, 개정조례안에는 이를 폐지하여 기업체(건물주)의 업무를 간소화하고자 하는 것임.

사. 교통량감축프로그램 이행의 탄력성 부과(안 제8조)

현행조례 제10조에는 의무감축방안을 미이행할 경우 기간에 관계없이 부담금 경감대상에서 제외하고, 추가 감축방안을 미이행할 경우에 미이행한 감축방안에 대해서만 부담금 경감대상에서 제외하던 것을, 개정안에는 제8조에 열거된 사항을 2회까지 이행하지 아니하여도 이행한 것으로 보고 혜택을 주고자 하는 것임.

승용차 이용억제를 위하여 여러가지 혜택을 주고자 하는 것은 이해가 되나, 교통량 감축프로그램을 이행하기로 하고 2번까지 이행하지 않더라도 이행한 것으로 보는 것은 승용차 이용억제를 위하여 필요한 정책이라도 규정위반은 위반으로서, 성실하게 지키는 자와 악용하는 자간에 행정의 형평성과 신뢰성 차원에서 신중을 기할 필요가 있다고 생각함.

아. 구청장에게 교통유발부담금 부과·징수업무의 사무처리비로 징수액의 10%인 징수교부

금 외에 교통량 감축으로 부담금을 경감할 경우 경감액의 30%를 추가하여 교부하고자 함(안 제14조) 개정안 제13조에서 자치구청장에게

-이행계획서 접수, 처리와 이행여부 확인
-부담금경감신청서 처리 및 부담금경감비율 결정을 위임하였고, 승용차 이용억제 및 대중교통수단 이용활성화를 위하여 교통유발부담금 경감정책에 적극 협조한 구청에 인센티브를 주고자 하는 것임.

서울특별시교통유발부담금경감등에 관한 조례개정조례안

서울특별시교통유발부담금경감등에 관한조례를 다음과 같이 개정한다.

서울특별시교통유발부담금경감등에 관한조례 제1조(목적) 이 조례는 도시교통정비촉진법시행령(이하 "영"이라 한다) 제35조제2항, 제38조제5항 및 제42조의 규정에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) ①이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다

1.“부담금”이라 함은 법 제21조의 규정에 의한 교통유발부담금을 말한다.

2.“교통량”이라 함은 부담금부과대상시설물(이하 “시설물”이라 한다)안에 근무하는 자(이하 “종사자”라 한다)와 당해 시설물을 이용하는 자(이하 “이용자”라 한다)가 운행하는 승용자동차 통행량을 말한다.

3.“승용차”라 함은 자동차관리법 제3조 및 같은법시행규칙 제2조의 승용자동차로서 같은 시행규칙 제6조의 규정에 의한 세식기준 중비사업용 차량을 말한다.

②교통량감축프로그램의 종류 및 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

1.“승용차10부제”라 함은 승용차번호 끝 번호와 일력의 끝 숫자가 일치하는 날에 시설물의 대지(영 제33조제6항에서 규정한 연결대지를 포함한다. 이하 같다) 및 부설주차장으로 승용차의 진·출입을 금지하는 것을 말한다.

2.“승용차5부제”라 함은 승용차번호 끝 번호와 일력의 끝 숫자가 일치하는 날과 승용차번호 끝 번호에 5를 더한 숫자가 일력의

끝 숫자와 일치하는 날에 시설물의 대지 및 부설주차장으로 승용차의 진·출입을 금지하는 것을 말한다.

3.“승용차2부제”라 함은 승용차번호 끝 번호와 일력의 끝 숫자가 짝수이면 짝수 날에 홀수이면 홀수 날에 시설물의 대지 및 부설주차장으로 승용차의 진·출입을 금지하는 것을 말한다.

4.“주차장유료화”란 시설물의 대지 및 부설주차장을 이용하는 종사자와 이용자의 승용차에 대하여 서울특별시주차장설치및관리조례에서 규정한 노외주차장 요금의 70퍼센트이상의 주차요금을 징수하는 것을 말한다. 다만, 소유 또는 임대차계약 등으로 당해 시설물을 사용하는 기업, 단체 등의 소유 승용차는 제외하고 이용자를 위하여 필요한 경우 1시간 이내의 무료주차권을 발행하는 경우에도 부분적 주차장유료화로 본다.

5.“승용차함께타기”란 출·퇴근시 종사자의 승용차에 2인 이상 승차하여 시설물의 대지 및 부설주차장으로 진·출입하는 것을 말한다.

6.“시차출근제”란 오전 9시를 기준으로 종사자의 50퍼센트 이상이 1시간 이상 차이나게 시간을 조정하여 출근하는 것을 말한다. 다만, 오전 6시 이전 및 정오(12시) 이후에 출근하는 종사자는 시차출근제에 해당하지 아니한다.

7.“통근버스운영”이란 기업체소유차량이나 임대차량을 이용하여 종사자의 출·퇴근시 교통편의 수단으로 9인 이상 승용자동차 또는 승합자동차를 운영하는 것을 말한다.

8.“대중교통이용자보조금지급”이란 종사자의 50퍼센트 이상에게 대중교통을 이용하도록 매월 30,000원 이상의 지하철승차권 등을 제공하는 것을 말한다. 다만, 현금으로 지급하는 것은 보조금 지급으로 인정하지 아니한다.

9.“기업체연합교통수요관리”란 500미터 이내의 서로 다른 시설물이 연합하여 종사자의 교통량을 감축하기 위해 “통근버스공동운영”, “승용차함께타기” 등을 실시하는 것을 말한다.

제3조(단위부담금의 조정 등) 영 제35조제2항