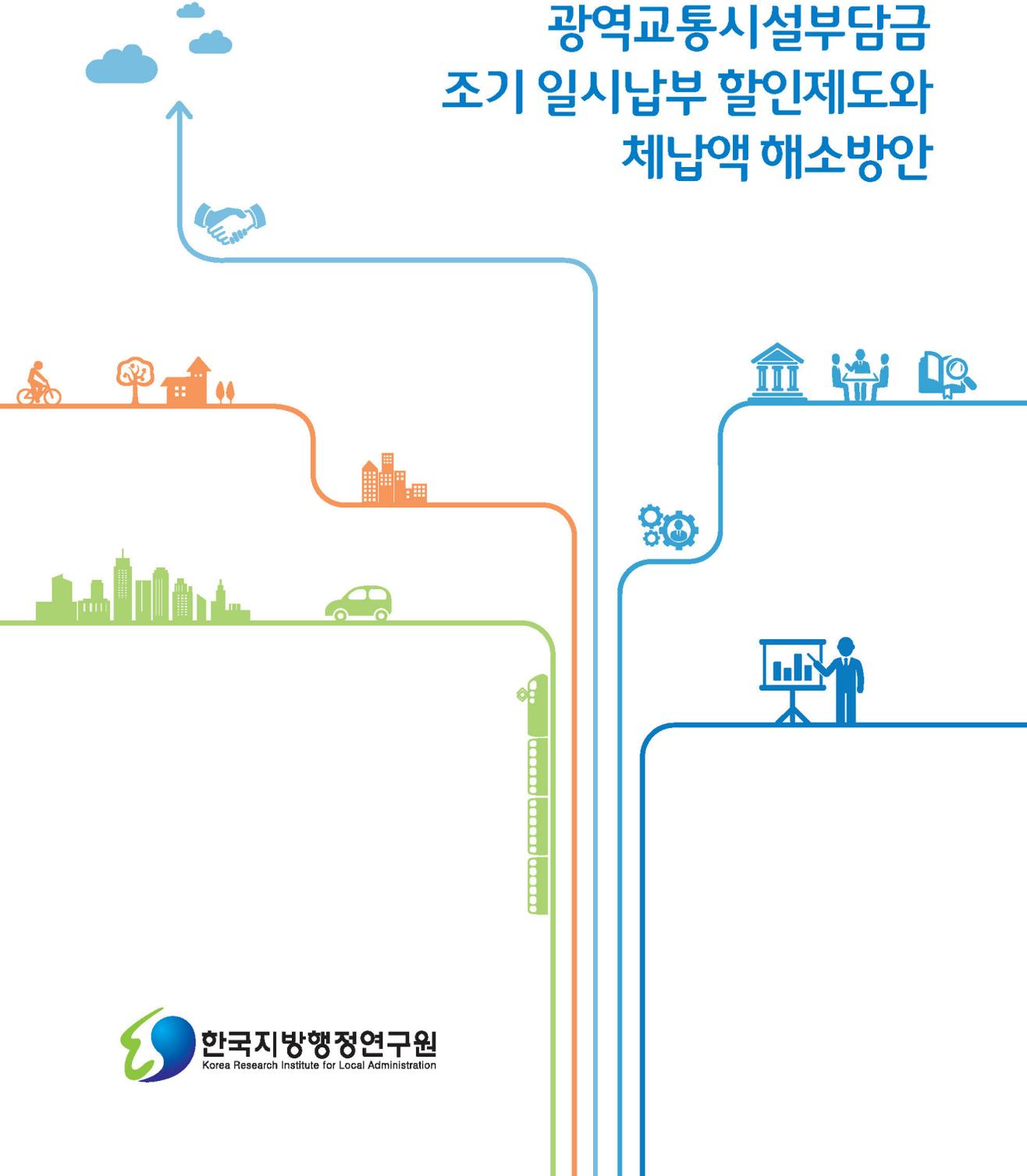


광역교통시설부담금 조기 일시납부 할인제도와 체납액 해소방안



연구진

조기현(한국지방행정연구원 연구위원)

이희재(한국지방행정연구원 수석연구원)

연구 요약

1. 연구배경 및 목적

□ 연구배경

- 광역교통시설부담금은 ① 광역교통시설 재원확충을 통한 교통난 완화, ② 공공부문과 민간부문간 비용부담의 형평성 확보를 통한 난개발 완화, ③ 개발사업의 효과성과 주민의 주거만족도 제고를 목적으로 운용하며, 이를 위하여 광역교통시설부담금 징수분은 교통시설특별회계 내 광역교통시설계정에 60%를 전출하며, 징수한 시·도에 설치된 지방광역교통시설특별회계 40%를 배정하도록 규정하고 있음
- 그러나 동 부담금은 글로벌 금융위기 및 부동산경기 침체 여파로 2010년 이후부터 징수액이 하락하는 추세이며, 2012년 이후에는 징수액 급감 및 체납액 급증의 문제가 부각되는 상황임
- 기획재정부는 각종 부담금의 준조세적 성격을 감안하여 부담금운용 평가를 실시하고 있으며 2014년부터는 국회에 그 결과를 보고하는 바, 징수실적이 저조하거나 목적 실현이 달성된 부과금의 폐지, 일몰제 조기 시행 등의 조치를 취하고 있어 과도한 체납이 반복, 누적될 경우 존폐에 영향을 줄 수 있음
- 또한 체납분 해소와 관련된 행정비용의 증가, 징수액 급감으로 인한 광역교통시설 투자 저하 등의 문제도 경시할 수 없는 상황임
 - 특히, 부담금 및 체납액의 대부분이 경기도에서 발생하여 보다 제도적인 대응이 필요한 상황임

□ 연구목적

- 본 연구는 광역교통시설부담금 체납이 집중적으로 발생하고 있는 경기도 사례를 통하여 체납발생 원인과 당면현안, 제도개선책을 강구하는데 있음
- 본 연구에서 고려하는 제도개선 대상은 다음과 같음
 - 자동차세, 환경개선부담금 등에서 도입한 조기 일시납부 할인제도의 타당성 검증을 통한 운영방안
 - 체납분 징수율 제고를 위한 법적, 행정적 개선방안

2. 주요 연구내용 및 정책제언

□ 조기 일시납부 할인제도 도입방안

- 유사 사례를 대상으로 재무분석 결과 최근의 저금리 금융환경 등의 영향으로 실익이 없는 것으로 나타났음
 - 환경개선부담금 : 2013년부터 선납 시 10% 할인제도 운용 중이나, 도입 전·후 징수액 변화를 보면 별반 차이가 없어 조기납부 할인제도 실효성에 의문이 제기됨
 - 자동차세 역시 징수율이 높아질수록 세입 손실이 발생하며, 조기 납부제도 운용으로 인한 각종 행정비용이 높아 폐지될 예정으로 있음
 - 국토부 역시 환경개선부담금 등 유사 사례 조사한 바 있으나 실효성이 의문시되고, 기재부도 부정적인 입장이어서 현재로서는 도입 계획 없다는 입장임
- 자동차세 조기 일시납부 할인제도를 대상으로 회귀분석 결과 징수율이 개선된 증거를 발견할 수 없었음
 - 8개 자치단체(대전 동구, 전북 완주군, 경기 평택시, 경기 포천시, 경남 양산시, 경남 창원시, 경북 포항시, 충남 아산시) 대상으로 최근 4개년도 (2011-2014) 데이터를 수집하여 실증 분석을 시행하였음
 - 할인액이 높아짐에 따라 징수액을 축소시키는 영향을 미쳤으며, 할인액

이 1% 늘어날수록 자동차세 징수액은 0.504% 만큼 줄어드는 것으로 나타났다음

□ 체납액 축소를 위한 제도개선

○ 광역교통시설부담제도 개선

- 사업의 승인 인가 등을 받은 날로부터 60일 이내에 부과하도록 되어 있으나, 부담금의 산정시기를 “사업을 착공한 날로부터”로 변경함
- 부과 대상을 “20세대 이상”에서 “100세대 이상” 혹은 “30세대 이상”으로 개정할 필요가 있음
- 징수된 광역교통시설부담금에 대한 기초자치단체의 배분을 늘리거나 경기도에서 광역교통시설부담금 징수를 통합 관리하도록 함

○ 법제적 개선방안

- 고지방식을 신고납부방식으로 전환함
- 사용승인, 사용검사, 준공인가, 준공검사 등을 신청할 때 부담금을 납부한 영수증을 첨부하는 “법정부관제도”를 도입함

○ 행정적 징수대책

- “행정부관제도”를 활용하여 동 부담금의 부과대상 사업을 승인, 인·허가 시 일정 기한까지 의무 납부하도록 함
- 지방세 징수부서에 세외수입 체납징수팀을 신설하거나 어려울 경우 1~2명 전담인력을 지정하여 세외수입 징수효율성을 제고하도록 함
- 지방세기본법에 따른 과세자료 활용을 통한 조사를 강화함. ① 질문검사권을 행사하여 재산을 파악하며, ② 금융기관의 예금, 토지관리부서의 토지현황, 자동차관리부서의 자동차등록현황 등을 조사하여 재산을 압류하고, ③ 압류재산의 적극적 공매 등의 조치를 적극 시행함
- “지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률”에서 도입하고 있는 체납자료 제공 및 대금지급 정지제도를 적극 활용한 간접적 징수방식을 적극 활용함

○ 증가산금제도 도입

- 국세 가산금처럼 매월 1.2%씩 60개월 동안 부과하는 방법(제1안)과 일부 부담금에 적용되는 가산금처럼 체납기간의 경과 정도에 따라 가산금율을 높여서 날짜계산하여 부과하는 방법(제2안), 1일 1만분의 1씩 납부할 때까지 날짜계산하여 부과하는 방법(제3안)을 고려할 수 있음
- 가장 바람직한 방안은 제3안의 방식을 따르되 가산금율을 1일 1만분의 3(연 10.95%)으로 하여 체납된 날짜에 따라 가산하는 방안임

○ 부담금제도 일반 개선사항

- 대상사업, 납부시기 등에서 유사한 광역교통시설부담금과 유사한 교통유발부담금, 학교용지부담금, 기반시설부담금, 지역개발채권 등 관련 부담금과 통합 부과·징수제도를 도입함
- 도시환경정비사업을 공제대상에 포함하거나, 수도권 부과 기준을 완화하는 등 지역 및 사업간 형평성을 제고할 수 있도록 관련 법령을 개정함

차 례

제1장 서론	1
제1절 연구의 목적	3
제2절 연구 범위 및 체계	4
제2장 광역교통시설부담금제도 운용실태	7
제1절 부담금제도의 개요	9
1. 부담금의 일반적 개념	9
2. 부담금과 유사개념 차이	11
3. 부담금의 기능	12
제2절 부담금제도의 운용관리 현황	14
1. 부담금 관리제도	14
2. 부담금 징수 현황	15
3. 부담금 귀속 현황	16
제3절 광역교통시설부담금 운용실태	19
1. 광역교통시설부담금 일반 현황	19
2. 광역교통시설부담금 부과·징수 현황	23
3. 경기도 광역교통시설부담금의 체납 현황 · 26	
4. 광역교통시설부담금의 운용 현황	29
제3장 조기 일시납부 할인제도 타당성 분석	33
제1절 유사 조기 일시납부 할인제도 분석	35
1. 조기 일시납부 할인제도 운용 사례	35
2. 조기 일시납부 할인제도의 재무성 분석 · 38	



제2절 자동차세 연납 할인제도의 실효성 실증분석 .. 43

1. 분석의 전제 43
2. 분석자료 44
3. 분석 모형과 분석 결과 45
4. 실증 분석 소결 46

제3절 분석결과의 종합 47

제4장 광역교통시설부담금 부과·징수 효율화 방안 .. 49

제1절 광역교통시설부담금 체납 실태 51

1. 자치단체별 광역교통시설부담금 체납 총괄 · 51
2. 사업 유형별 체납 현황 53
3. 미수납 사유 56
4. 소결 57

제2절 광역교통시설부담금제도 운영상 개선방안59

1. 광역교통시설부담금 산정 시기 59
2. 광역교통시설부담금 산정 대상 61
3. 광역교통시설부담금 업무 편중 및
배분 방식 62

제3절 체납징수행정 정비방안 63

1. 법제적 보완 63
2. 징수행정체계 재정비 65

제4절 부과·징수 효율화를 위한 제도기반 구축 .. 67

1. 법제적 기반구축 67





2. 행정부관제도 활용	73
3. 체납징수기반 정비	75
4. 증가산금제도 도입	78
제5절 부담금 일반 제도개선	84
1. 개발사업 관련 부담금의 통합 부과·징수 ..	84
2. 지역·사업간 형평성 제고	85
제5장 연구내용 요약 및 정책제언	87
제1절 연구내용 요약	89
제2절 정책제언	90
참고문헌	94

표 차례

한국지방행정연구원

<표 2-1> 조세와 부담금의 차이	12
<표 2-2> 부처별 부담금 징수실적	16
<표 2-3> 귀속 주체별 부담금 수입 내역	17
<표 2-4> 귀속 부서별 부담금 수입 내역	18
<표 2-5> 국토교통부 소관 부담금 귀속 내역	19
<표 2-6> 광역교통시설부담금 부과 대상 및 납부 의무자	21
<표 2-7> 광역교통시설부담금 주요 내용	23
<표 2-8> 연도별 광역교통시설부담금 부과·징수 실적·	25
<표 2-9> 광역지역발전특별회계(광역발전계정) 세입·세출 현황	26
<표 2-10> 시·도별 광역교통시설부담금 징수 실적 ···	27
<표 2-11> 경기도 광역교통시설부담금 부과·징수 실적·	27
<표 2-12> 경기도 광역교통시설부담금의 자치단체별 체납 현황	28
<표 2-13> 경기도 광역교통시설부담금 체납발생 사유	29
<표 2-14> 시·도별 지방광역교통시설특별회계 세입 현황	30
<표 2-15> 시·도별 지방광역교통시설특별회계 세출 현황	31
<표 3-1> 유사 부담금제도 비교	35
<표 3-2> 사례 자치단체 자동차세 선납 할인제도 운용 현황	38
<표 3-3> 경기도 환경개선부담금 조기 납부 할인제도 손익 추계	39
<표 3-4> 경기도 자동차세 조기 납부 할인제도 손익 추계	39





<표 3-5> 사례 자치단체 대상 자동차세 조기 납부 할인제도 손익 추계	40
<표 3-6> 경기도 광역교통시설부담금 부과·징수 추이	41
<표 3-7> 경기도 광역교통시설부담금 조기 납부 할인제도 손익 추계	41
<표 3-8> 광역교통시설부담금 조기 납부 할인제도 손익 추계(전국 기준)	42
<표 3-9> 자동차세 연납제도 효과의 실증분석 결과 요약	46
<표 4-1> 자치단체별 부담금 체납 현황	52
<표 4-2> 체납 상위 5개 자치단체 현황	53
<표 4-3> 체납액 기준 유형별 체납	54
<표 4-4> 체납건수 기준 유형별 체납	55
<표 4-5> 지구별 체납금 현황	55
<표 4-6> 부담금 미수납 사유	56
<표 4-7> 경기도 광역교통유발시설부담금 체납사유 ..	60
<표 4-8> 경기도 광역교통유발시설부담금 체납사유 ..	64
<표 4-9> 경기도 시·군별 세외수입징수팀 운영현황 ..	66
<표 4-10> 광역교통시설부담금 납부방식 변경관련 법률 개정안	68
<표 4-11> 광역교통시설부담금 납부확인관련 법률 개정안	71
<표 4-12> 광역교통시설부담금 체납자 관허사업제한 관련 법률 개정안	72
<표 4-13> 광역교통시설부담금 납부이행 부관의 내용 ..	74
<표 4-14> 증가산금 도입 방안별 비교	82
<표 4-15> 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 개정(안)	83

그림 차례

한국지방행정연구원

<그림 1-1> 연구수행 체계	6
<그림 2-1> 광역교통시설부담금 부과·징수 처리절차·	24
<그림 2-2> 광역교통시설부담금 징수율과 건설경기 수주액 추세	25
<그림 3-1> 자동차세 징수율 추이	37
<그림 4-1> 자치단체별 부담금 체납 현황	58



제1장

서론

제1절 연구의 목적

- 1997년에 제정된 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법(이하 대광법)」 및 1998년 동법 시행령은 주택건설관련 사업시행자에게 광역교통시설부담금을 부과하고, 이 부과금을 재원으로 교통시설 확충이나 광역교통난 완화 목적으로 집행할 수 있도록 규정하고 있음
 - 구체적으로 대도시권 5대 권역(수도권, 울산권, 대구권, 광주권, 대전권)으로 구분하며 수도권은 2001년, 여타 권역은 2002년부터 광역교통시설 부담금을 부과하는 방식으로 운영함
- 동 부담금은 ① 광역교통시설 재원확충을 통한 교통난 완화, ② 공공부문과 민간부문간 비용부담의 형평성 확보를 통한 난개발 완화, ③ 개발사업의 효과성과 주민의 주거만족도 제고를 목적으로 운용하며, 이를 위하여 광역교통시설부담금 징수분은 교통시설특별회계 내 광역교통시설계정에 60%를 전출하며, 징수한 시·도에 설치된 지방광역교통시설특별회계 40%를 배정하도록 규정하고 있음
- 그러나 글로벌 금융위기 및 부동산경기 침체 여파로 동 부담금은 2010년 이후부터 징수액이 하락하는 추세이며, 2012년 이후에는 징수액 급감 및 체납액 급증의 문제가 부각되는 추세임
- 기획재정부는 각종 부담금의 준조세적 성격을 감안하여 부담금운용 평가를 실시하고 있으며 2014년부터는 국회에 그 결과를 보고하는 바, 징수실적이 저조하거나 목적 실현이 달성된 부과금의 폐지, 일몰제 조기 시행 등의 조치를 취하고 있어 과도한 체납이 반복, 누적될 경우 존폐에 영향을 줄 수 있음

- 또한 체납분 해소와 관련된 행정비용의 증가, 징수액 급감으로 인한 광역교통시설 투자 저하 등의 문제도 경시할 수 없는 상황임
 - 특히, 부담금 및 체납액의 대부분이 경기도에서 발생하여 보다 제도적인 대응이 필요한 상황임
- 이와 관련하여 자동차세, 환경개선부담금 등에서 실시하는 연납제도(선납제도)를 광역교통시설부담금에도 적용하는 방식을 고려할 수 있음
 - 1년분 부담금을 미리 완납할 경우 부담금의 일정액(예 : 10%)을 경감하는 조기 일시납부 할인제도를 운영하는 것으로 체납 완화를 유도할 수 있을 것으로 예상함
- 본 연구는 조기 일시납부 할인제도를 비롯하여 광역교통시설부담금 체납 징수를 제고를 위한 법제적, 행정적 개선방안을 검토하는데 목적을 둠

제2절 연구 범위 및 체계

1. 연구범위

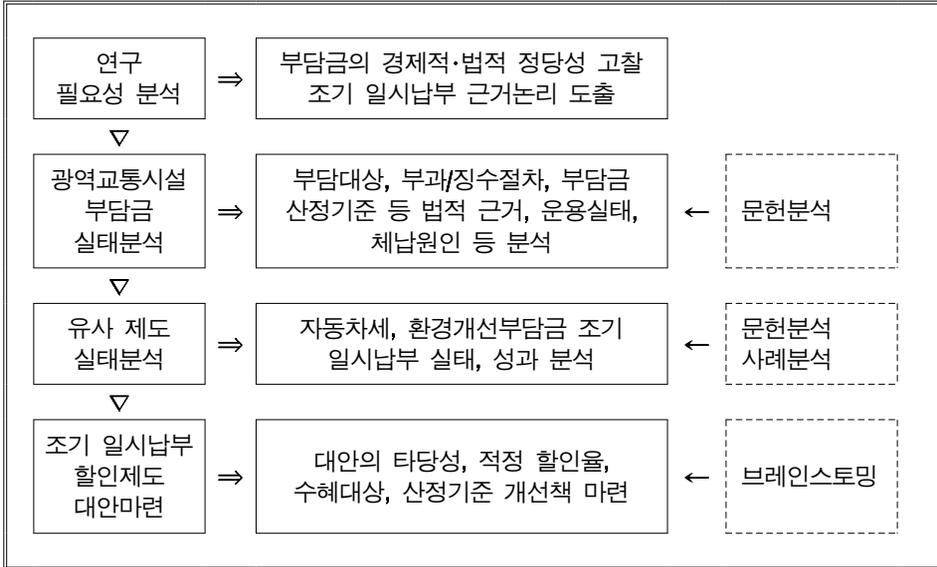
- 본 연구의 공간적 범위 및 대상은 경기도의 광역교통시설부담금에 한정함
 - 경기도 광역교통시설부담금의 운용 목적, 부과 및 징수 방식, 징수절차 등 제도 전반에 대한 실태를 분석함
- 내용 상 범위는 광역교통시설부담금을 중심으로 조기 일시납부 할인제도를 운용하는 자동차세, 환경개선부담금까지 포괄하여 분석함
 - 유사 제도와 운용 목적 및 성과 등을 비교 분석함으로써 조기 일시납부 제도 도입의 실효성을 검토함

- 아울러 조기 일시납부 할인제도 도입의 필요성, 논리적 정당성 확보와 관련하여 각종 부담금제도의 정책의의, 준조세로서 성격, 광역교통시설부담금 제도 자체에 대한 전반적인 내용 분석을 시도함

2. 연구체계

- 연구내용의 논리적 구성은 다음과 같음
- 먼저, 각종 부담금제도의 경제적, 법적 정당성 등에 대한 선행연구를 토대로 조기 일시납부 할인제도의 논리적 근거를 도출함
- 이어서 광역교통시설부담금의 부과대상, 부과·징수 절차, 부담금 산정기준 등 법적 근거와 운용방식, 체납원인 등 주요 현안에 대한 실태분석을 시도함
 - 유사 제도에 대한 성과분석도 실시
 - 이를 위하여 일부 자치단체를 대상으로 한 사례분석을 통하여 조기 일시납부 할인제도 도입의 보편적 실효성을 검토
- 마지막으로 조기 일시납부 할인제도 도입을 위한 대안 및 전략을 검토함
 - 제도 도입 시 조기 일시납부에 적용할 할인율 적정치, 수혜대상, 산정기준 등이 중점적으로 검토되며, 이 과정에서 최근의 초저금리 동향 등 금융 환경 변화를 검토하고 이러한 정책위험 요인에 대응하기 위한 방안이 모색될 것임
- 아울러 조기 일시납부 할인제도 도입의 정책적 실익이 낮거나 타당성이 결여될 경우 광역교통시설부담금의 체납율 저감, 징수율 제고 등 관리방안을 제시함

<그림 1-1> 연구수행 체계



제2장

광역교통시설부담금제도 운용실태

제1절 부담금제도의 개요

1. 부담금의 일반적 개념

- 부담금이란 일반적으로 특정의 공익사업과 특별한 관계에 있는 자에 대해 그 사업에 필요한 경비를 부담시키기 위하여 부과하는 금전적 지급의무를 의미함¹⁾
 - 부담금에 관한 법적 정의는 “부담금관리기본법(이하 기본법)” 제2조에 규정
 - 이에 의하면 부담금은 “중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 행정권 한을 위탁받은 공공단체 또는 법인의 장 등 법률에 의하여 금전적 부담의 부과권한이 부여된 자가 분담금, 부과금, 예치금, 기여금 그 밖의 명칭에도 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률이 정하는 바에 따라 부과하는 조세외의 금전지급의무를 말한다”고 규정됨
- 기본법의 부담금 개념 요소는 반대급부인 특별한 경제적 이익의 보장이라는 요소를 배제하여 허용범위를 비교적 넓게 인정한 것임
 - “재화 또는 용역의 제공과 관계없이”라고 규정한데서 알 수 있듯이 부담금은 국가 등이 제공하는 특정한 급부에 대한 반대급부로서 부과되는 것이 아님
 - 부담금과 관련된 공적 사업의 수행으로부터 납부의무자 중 일부 또는 전부가 이익을 얻을 수도 있지만 부담금 산정에는 그러한 이익과의 엄밀한 등가관계가 성립되지 않으며, 이런 측면에서 부담금은 반대급부적

1) 박상희, ‘부담금의 법적 문제’ p.447

성격이 없이 공법상 강제로 부과 징수되는 조세와 유사한 개념이라 할 수 있음²⁾

- 부담금은 개념적으로 다음과 같은 특성을 갖는 것으로 알려져 있음³⁾
- 첫째 부담금은 일반재정수요보다는 특정사업을 위한 경비에 충당할 목적으로 운영함
 - 부담금은 특정 공익사업의 경비충당을 위하여 그 사업과 밀접한 관계를 가진 자에 대하여 국가 또는 공공단체가 징수하는 공과금임
 - 이에 따라 조세와 같이 국고에 귀속되지 않고, 대부분 특정사업 경비충당을 목적으로 기금이나 특별회계 형태로 관리됨
 - 목적세와 비슷한 성격이나 목적세보다 부담자의 인적 범위가 좁음
 - 목적세는 공익사업으로 경제적 이익을 가지는 자에 국한되지 않지만 부담금은 일정한 이해관계를 갖는 자로 한정됨
 - 결국, 부담금은 헌법상 규정된 조세수입의 경우처럼 국고에 귀속되지 않고 대부분 특정사업을 위한 경비를 충당하기 위하여 특별한 기금이나 특별회계의 형태로 관리되기 때문에 일반적인 국가의 재정수요를 충당하기 위한 목적으로 운영하는 것이 아니며 경제정책적 또는 유도적·조정적 기능 등이 주목적임⁴⁾
- 둘째, 부담금은 특정 공익사업과 특별한 관계에 있는 자에게 부과되는 ‘특별한 재정책임’을 수행하는 제도임
 - 부담금은 부과대상자의 범위와 징수목적 사이에 밀접한 관계가 있어야 하며, 부담금 납부 의무자들은 일반적 납세자보다 부담금의 징수 목적과 명백한 상관관계가 있어야 함⁵⁾
 - 중앙행정기관의 장, 자치단체장, 행정권한을 위탁받은 공공단체 또는 법인의 장 등 법률에 의하여 금전적 부담의 부과권한이 부여된 자가 부과

2) 길용원, ‘부담금규제의 조세법적 고찰’ p.4

3) 안병철·이계만, ‘부담금제도의 특성 연구 - 행정부처 98개 부담금 내용분석’ p.135

4) 한국법제연구원, 「부담금운용의 효과와 실태분석」 p.23

5) 김은경 외, ‘부담금 제도 개선 방안’ p.9

하므로 강제성을 갖고 있으며, 정부가 시행하는 사업에 필요한 자금의 조달을 강제적으로 한다는 면에서 조세와 유사한 성격을 지님⁶⁾

- 또한, 부담금은 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 공익사업과 관련된 금전적 부담이라는 특징을 가지고 있으므로 재화 또는 용역의 제공에 대한 반대급부에 해당되는 금전적 부담은 부담금에 포함되지 않음

2. 부담금과 유사개념 차이

가. 조세와의 차이

- 조세는 일반적으로 “국가 및 지방자치단체가 그 경비에 충당하기 위하여 국민으로부터 무상으로, 그리고 강제적으로 징수하는 재화”로 정의되며, 부담금은 공익사업 추진을 위하여 재원을 마련한다는 관점에서 보면 그 성격이 유사함
- 특히 조세 중에서 목적세는 특정한 사업의 경비에 충당하기 위한 경비라는 점에서 부담금과 비슷한 성격을 지니고 있음. 그러나 목적세라 해도 그 사업과 밀접한 관계가 있는 자에게만 부과되는 것이 아니며, 사업과 무관한 일반 국민에게도 담세능력에 따라 부과하기 때문에 부담금과 그 성격을 달리함
- 기획재정부(2014)는 조세와 부담금의 차이를 다음과 같이 설명하고 있음⁷⁾
 - 부담금은 특정한 공익사업 경비에 충당을 목적으로 하나 조세는 국가 또는 지방자치단체가 일반적인 재정수입을 목적으로 징수
 - 부담금은 당해 사업과 특별한 관계에 있는 자에게 부과하나 조세는 특정사업과 관계없이 일반국민에게 부과
 - 부담금은 사업소요 경비, 사업과의 관계 등을 기준으로 부과하나 조세는 담세능력 기준으로 부과

6) 강태구, ‘부담금제도의 운용효율화 방안에 관한 연구’, p.910

7) 기획재정부, 2013년도 기금운용종합보고서, pp. 5~8.

<표 2-1> 조세와 부담금의 차이

	조세	부담금
목적	일반적인 재정수입	특정한 공익사업
대상	일반국민	특정 관계자
부과기준	담세능력	사업소요 경비, 사업과의 관계 등

나. 사회보험료 및 수수료 등과의 차이

- 국민건강보험, 국민연금, 고용보험, 산업재해보상보험 등 사회보험료는 피보험자에 대한 연대적 배분, 차등적 조절을 감안하여 부과하기 때문에 부담금과 다름
- 부담금이 특정 공공서비스를 창출하거나 바람직한 행위를 유도하기 위하여 특별한 이해관계자에게 부과하는데 반하여 수수료는 국가 또는 지방자치단체가 제공하는 공적 서비스에 대한 대가로서 부과하는 것임
- 사용료 역시 국가 또는 지방자치단체가 제공하는 공공시설을 이용하거나 재산 사용에 대한 반대급부로서 부과되는 점이 다름
- 과태료, 벌금, 범칙금, 가산금, 과징금, 이행강제금 등 각종 행정제재금 역시 재정수입이 목적이 아니라 행정상 의무이행의 확보를 목적으로 의무위반자에 대한 처벌을 목적으로 부과된다는 점에서 부담금과 그 성격을 달리함

3. 부담금의 기능

- 기획재정부(2014)는 부담금을 설치 목적과 성격에 따라 이용자 및 원인자 부담금, 수익자 부담금, 유도성 부담금으로 분류하고 있음
 - 이용자 및 원인자 부담금은 각종 시설의 건설이나 유지 등을 위하여 그 사용자 또는 원인자에게 관련 비용을 징수하는 부담금으로 기반시설 설치비용, 수도법상 원인자 부담금, 물이용 부담금, 환경개선 부담금 등이 해당

- 수익자 부담금은 공공사업 또는 시설로 인하여 특별한 이익을 받은 자에게 징수하는 부담금으로 개발부담금, 농수산물수입이익금 등이 해당
 - 유도성 부담금은 장애인고용 부담금, 과밀부담금 등과 같이 직접적인 규제수단이 아닌 금전에 의한 간접적인 규제수단에 의하여 일정한 국가목적에 유도
- 부담금을 이와 같이 분류할 수 있으나 상호간 경계가 애매한 부분이 있고 서로 중첩되는 부분도 있어 개별 부담금의 성격을 명확하게 구분하는 것은 쉽지 않음
- 부담금은 여러 가지 정책목적을 고려하여 설치하며, 개별 부담금이 다양한 기능을 수행하는 경우가 대부분
- 이러한 모호성에도 불구하고 원론적으로 부담금은 다음과 같은 기능을 수행하는 것으로 알려져 있음⁸⁾
- 부담금의 일차적인 목적은 사회적 비용을 초래하는 행위를 감소시키거나 편익을 가져오는 행위를 증대
 - 부담금은 새로운 의무이행 확보수단으로 활용하며, 일부 부담금은 행정법상 의무이행 확보수단인 간접적 강제제도 중에서 국민의 금전적 부담을 수반하는 의무이행 수단으로 운영
 - 부담금은 법적인 공익목적 달성에 필요한 재원을 확보하는 기능을 수행하며 기금이나 특별회계수입으로 처리되어 그 사용용도가 지정되어 있기 때문에 목적세적인 성질을 보유
- 결국, 한국의 부담금제도는 국가, 지방자치단체 등이 각종 공익사업을 추진하고 특정한 정책 달성을 목적으로 사회적 비용을 효율적으로 배분하는 기능을 수행하기 위하여 운용하며, 이에 따라 특정한 공공사업의 원인제공자 또는 공공사업으로부터 편익을 얻는 자에게 부과됨으로써 해당사업의 재원을 확보하는 것을 주요한 기능으로 함⁹⁾

8) 안병철·이계만, '부담금제도의 특성 연구 - 행정부처 98개 부담금 내용분석' p.135~136

9) 김은경 외, '부담금 제도 개선 방안' (2009-11) p.6

- 기획재정부(2014)는 부담금의 이러한 기능을 거론하면서 시장실패를 교정하는 교정과세(Corrective Taxation), 또는 피구조세(Pigouvian tax) 등과 같은 정책기능을 수행할 수 있다고 주장함
- 그러나 2005년 학교용지부담금의 위헌 판결¹⁰⁾ 이후 부담금의 정당성에 관한 비판적 논의가 전개되어 왔으며 부담금은 다양한 정책목적과 성격을 지니고 있어 조세지출제도와 함께 우리나라 조세체계를 복잡하게 하는 요인으로 지목되고 있음

제2절 부담금제도의 운용관리 현황

1. 부담금 관리제도

- 부담금을 특정 정책목적의 효과적 달성과 사회적 비용의 효율적 배분기능을 수행할 목적으로 운용한다하나 부담주체인 국민과 기업 일각에서 자유로운 경제활동을 저해한다는 비판이 제기되어 왔음
 - 2000년 전국경제인연합회 등 경제단체는 부담금 등 준조세 성격의 제도 정비 요구
- 정부는 경제계 요구를 일부 반영하여 불필요한 부담금을 폐지하거나 경감하는 한편으로 2002년 「부담금관리기본법」을 제정하여 무분별한 부담금의 설치 억제, 부과·징수의 투명성 제고 등 일련의 관리제도를 정비하였음¹¹⁾
 - 동 법에 따르면 부담금을 신설할 경우 부담금운용심사위원회의 심사
 - 해당 부담금의 존속 기한도 설정
 - 매년 부담금 부과실적, 사용명세, 기타 관련 사항에 대한 부담금운용종

10) 참고자료 1: 학교용지 부담금 현재판결 보도자료 참조

11) 참고자료 2: 부담금관리기본법(2014년 11월 19일 개정본) 참조

합보고서를 작성하여 국회에 제출

- 민간전문가로 구성된 부담금운용평가단을 통해 매 3년 마다 평가

2. 부담금 징수 현황

- 부담금은 1961년 도로사업에 대한 원인자부담금이 최초로 도입된 이후 꾸준한 증가세를 보여 2013년 말 현재 기준으로 부담금은 총 96개에 달하였음
 - 소관 부처별로는 환경부(23개), 국토교통부(19개), 산업통상자원부(9개), 금융위원회 (8개), 농림축산식품부(7개), 문화체육관광부(7개), 해양수산부(7개) 등에 집중 설치
 - ‘60년대와 ‘70년대는 각각 7개의 부담금이 신설되어 ‘80년대까지 34개 부담금 운영
 - ‘90년대에는 수질, 폐기물, 소음 등 환경에 대한 국민 관심 증대와 대중교통시설 확충, 산업단지 개발과 관련한 공공시설의 수요 등으로 부담금이 95개로 급증
 - 2000년대 들어서 부담금관리기본법 제정으로 100여개 이내에서 정체
- ‘13년도 부담금 징수실적은 16조 3,934억원으로 전년 대비 4.6% 증가하였음
 - 산업통상자원부가 가장 많은 4조 5,368억원으로 전체 징수실적의 27.7%를 차지하였으며 금융위원회가 3조 4,898억원으로 21.3%, 환경부가 2조 6,171억원으로 16.0%
 - 징수실적 상위 6개 부처(산업통상자원부, 금융위원회, 환경부, 보건복지부, 국토교통부, 농림축산식품부) 부담금 총액은 13조 9,397억원으로 전체 부담금의 85.1%를 점유하였으며 하위 6개 부처의 징수실적은 2,790억원에 전체 부담금의 1.7% 차지

<표 2-2> 부처별 부담금 징수실적

(단위 : 억원, %)

소관 부처	징수액	구성비	소관 부처	징수액	구성비
산업통상자원부	45,358	27.7	교육부	2,458	1.5
금융위원회	34,898	21.3	중소기업청	2,048	1.2
환경부	26,171	16.0	기획재정부	2,007	1.2
보건복지부	15,333	9.4	산림청	873	0.5
국토교통부	9,369	5.7	외교부	601	0.4
농림축산식품부	8,268	5.0	원자력안전위원회	525	0.3
고용노동부	6,415	3.9	해양수산부	472	0.3
문화체육관광부	5,201	3.2	안전행정부	319	0.2
미래창조과학부	3,618	2.2	식품의약품안전처	-	-
합 계	163,934				

자료 : 기획재정부, 「부담금운용종합보고서」, 2014.

- ‘13년 기준 53개 부담금의 징수액은 9,682억원 증가한 반면에 31개 부담금은 2,438억원이 줄어들어 전체적으로 전년대비 7,244억원이 증가하였음
 - 개발부담금을 비롯하여 징수액이 줄어든 사유는 부동산경기 침체, 부과 대상 축소 등이 주된 요인

3. 부담금 귀속 현황

- ‘13년도에 징수된 부담금은 중앙정부, 지방자치단체, 여타 공공기관 등의 수입으로 귀속되었음
 - 전체 징수액 중에서 86.8%인 14조 2,322억원이 중앙정부의 기금(10조 6,127억원)과 특별회계(3조 6,195억원) 수입으로 귀속
 - 9.7%인 1조 5,775억원이 시·도(7,319억원), 시·군·구(8,456억원) 수입으로 귀속

<표 2-3> 귀속 주체별 부담금 수입 내역

(단위 : 억원, %)

	중앙정부		지방자치단체		기타 공공기관	합계
	기금	특별회계	시·도	시·군·구		
금 액	106,127	36,195	7,319	8,456	5,837	163,934
비 중	64.7	22.3	4.5	5.2	3.5	100.0

자료 : 기획재정부, 「부담금운용종합보고서」, 2014.

- 부담금 중 22.1%인 3조 6,195억원이 에너지 및 자원사업 특별회계, 환경개선 특별회계, 광역지역발전 특별회계 등 5개의 중앙정부 특별회계로 진출됨
 - 가장 많은 2조 1,937억원이 안전관리부담금 등 3개 부담금에서 에너지 및 자원사업 특별회계로 진출
 - 다음으로 환경개선 특별회계가 8,878억원, 광역지역발전 특별회계 4,160억원, 농어촌구조개선 특별회계 873억원, 교통시설특별회계 347억원 순서
 - 본 연구의 대상인 광역교통시설부담금은 667억원 중에서 267억원이 원 인자부담금, 소음부담금 등과 함께 교통시설 특별회계로 귀속

<표 2-4> 귀속 부서별 부담금 수입 내역

(단위 : 억원)

소관 부처	해당 부담금	‘13년 징수실적	특별회계	‘13년 특별회계 귀속액
산업통상 자원부	안전관리부담금 등 3개 부담금	21,937	에너지 및 자원사업 특별회계	21,937
환경부	수질개선부담금, 환경개선부담금 등 13개 부담금	9,175	환경개선 특별회계	8,878
국토교통부	개발부담금, 과밀부담금 등 3개 부담금	5,947	광역지역발전 특별회계	4,159
	광역교통시설부담금	667	교통시설 특별회계	267
	원인자부담금(도로법)	0.2		0.2
	소음부담금	79		79
환경부	2개 부담금	874	농어촌구조개선 특별회계	

자료 : 기획재정부, 「부담금운용종합보고서」, 2014.

- 시·도에 귀속되는 7,391억원은 지방도시교통사업 특별회계가 1,522억원으로 가장 많고, 이어서 학교용지부담금 특별회계 1,513억원, 하수도사업 특별회계 1,441억원, 상수도사업 특별회계 810억원, 지방광역교통시설 특별회계 400억원 등으로 진출됨
- 이 중에서 광역교통시설부담금은 징수액 667억원 중에서 60%인 400억원이 지방교통시설특별회계로 귀속

<표 2-5> 국토교통부 소관 부담금 귀속 내역

(단위 : 억원)

해당 부담금	‘13년 징수실적	특별회계	‘13년 특별회계 귀속액
광역교통시설부담금	667	지방광역교통시설특별회계	400
혼잡통행료	150	서울특별시 도시교통사업특별회계	150
교통유발부담금	1,971	지방도시교통사업특별회계	1,522
과밀부담금	1,148	도시개발특별회계	287
			287
기반시설설치비용	2	주택사업특별회계	2
합 계	3,938	기반시설부담구역특별회계	2,647

자료 : 기획재정부, 「부담금운용종합보고서」, 2014.

제3절 광역교통시설부담금 운용실태

1. 광역교통시설부담금 일반 현황

가. 도입 목적

- 광역교통시설부담금은 광역교통시설 공급을 위한 재원확충을 통하여 광역교통시설의 적기 공급, 교통난 완화, 공공부문과 민간부문 사업간 형평성 확보, 난개발 완화, 주거만족도 개선 등을 목적으로 도입되었음¹²⁾
 - ‘97년에 제정된 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법(이하 대광법)」 및 동법 시행령에 동 부담금을 규정
 - 즉, 5개 대도시권 내에서 택지개발사업, 주택건설사업 등의 시행자에게 광역교통시설부담금을 부과, 징수할 수 있도록 규정

12) 이미영 외, ‘광역교통시설부담금 형평성 제고방안 연구 - 운영방안 중심으로’ p18

- 동 법령은 주택건설 관련 사업시행자에게 광역교통시설부담금이라는 경제적 부담을 부과하여 개발지역의 교통시설 확충이나 광역교통난 완화를 위한 재원 확보를 목적으로 규정
- 광역교통시설의 재원확충을 통한 교통난 완화
 - 광역교통수요가 급증하여 광역교통계획이 수립된 대도시권에서 주택건설관련 사업을 시행하는 사업자에게 경제적 부담을 부과하고, 그 재원으로 그 지역에 대한 광역교통시설 건설비의 일부를 충당함으로써 교통시설을 적기에 확충하여 광역교통난을 완화시키는 것을 목적으로 설정
- 공공부문과 민간부분간 비용부담 형평성 확보를 통한 난개발 완화
 - 택지개발 또는 주택건설사업 시행 시에 공공부문과 민간부문 모두 동일한 수준의 간선교통시설 설치비를 부담토록 개선하여 사업간 비용부담의 형평성을 확보하고 난개발 요인을 완화
- 개발사업의 효과성과 주민의 주거만족도 제고
 - 개발사업의 착수와 함께 간선교통시설 설치가 가능토록 하여 개발사업의 효과성을 높이고 출퇴근난 완화를 통해 주거만족도를 제고

나. 광역교통시설부담금 주요 내용

- 광역교통시설부담금은 택지개발사업, 주택건설사업과 같이 대규모 광역교통을 유발하는 사업을 대상으로 부과하며, 광역교통시설 공급을 목적으로 필요한 재원 확보를 목적으로 부과됨
- 시행자에게 부과된 부담금의 일부는 분양가에 반영되어 결국에는 시행자와 입주민이 공동으로 부담하는 것으로 귀착되며, 따라서 원인자 부담 및 수익자 부담의 성격을 동시에 가지게 됨
 - 택지개발이나 주택건설로 인하여 발생하는 광역교통 수요를 처리하기 위하여 광역교통시설이 공급되어야 하는데, 이를 공공재원에 전적으로 의존할 경우 전 국민이 해당 사업의 입주민을 지원하는 결과가 되므로

형평성에 어긋난다는 논리

○ 부과대상 지역 및 시기

- 대도시권 5개 권역 : 수도권, 울산권, 대구권, 광주권, 대전권
- 수도권 : 광역교통계획이 대광법 개정('98년 12월) 이전에 수립되어 개정법률 시행일('01.4.30)부터 부과
- 울산권, 대구권, 광주권, 대전권 : 광역교통계획이 수립된 '12년부터 부과

○ 부과대상 사업 및 납부자

- 택지조성사업 : 택지개발, 도시개발, 아파트지구개발, 대지조성 사업(종전 아파트지구 개발사업 포함)
- 주택건설사업 : 주택재개발, 주택건설(재건축 포함), 주상복합건축 사업
납부 의무자 : 당해 사업의 시행자

<표 2-6> 광역교통시설부담금 부과 대상 및 납부 의무자

부과요건 또는 부과대상	납부의무자	관련 법령
<ul style="list-style-type: none"> ○ 택지개발사업 ○ 도시개발사업 ○ 아파트지구개발사업 및 대지조성사업 ○ 주택건설사업 ○ 주택 재개발·재건축·도시환경 정비사업 ○ 주상복합건축사업 	사업 시행자	대광법 제11조

○ 부과기준

- 택지조성사업과 주택건설사업으로 구분하여 m^2 당 표준개발비 및 표준건축비에 부과율, 개발면적을 곱하여 산정
- 택지조성사업은 수도권의 경우 기준액의 30%, 지방은 15% 부과
- 주택건설사업은 수도권의 경우 4%, 지방은 2% 부과
- 부과율은 지방자치단체 조례로 50% 범위 내에서 가감 가능

- ▶ 택지조성 : 【1㎡당 표준개발비×부과율×개발면적×(용적률/200)】 - 공제액
 - * 공공시설, 학교, 임대아파트용지 등은 개발면적에서 제외
 - * 부과율 : 수도권 30%, 지방 15%(지방조례로 50%범위내 가감 가능)
- ▶ 주택건설 : (1㎡당 표준건축비×부과율×건축연면적) - 공제액
 - * 광역교통시설설치비용 공제
 - * 부과율 : 수도권 4%, 지방 2%(지방조례로 50%범위내 가감 가능)

○ 면제대상 사업

- 주거환경개선사업에 의한 아파트 건설, 공공사업 시행을 위한 이주택지 건설
- 5년 이상 임대하는 전용 85㎡ 이하의 임대주택 건설사업, 민간투자사업의 부대사업으로 시행하는 부과대상사업 등

○ 감면대상 사업

- 주거환경개선사업, 임대주택건설, 이주주택지, 주택건설, 사회기반시설민간투자, 행복도시 예정지역내 주택건설사업에 대해서는 100% 감면
- 도시지역에서 시행되는 사업 중 국가 또는 지방자치단체가 시행하는 사업, 주택재개발사업, 주택재건축사업은 50% 감면

○ 부과지일로부터 1년 이내에 미납부 시 부담금의 3%를 가산금으로 부과함

- 강제징수절차 : 지방세외수입 징수절차에 따라 징수

○ 부담금 용도는 중앙정부의 교통시설특별회계에서 40%, 시·도에 설치된 지방광역교통시설특별회계에서 60% 집행됨

- 광역교통시설(광역도로, 광역철도, 주차장, 공영차고지, 간선급행 버스체계 관련시설 및 환승시설) 또는 광역교통개선대책의 이행을 위한 교통시설 건설, 개량
- 광역교통에 영향을 미치는 지방도의 건설 또는 개량

<표 2-7> 광역교통시설부담금 주요 내용

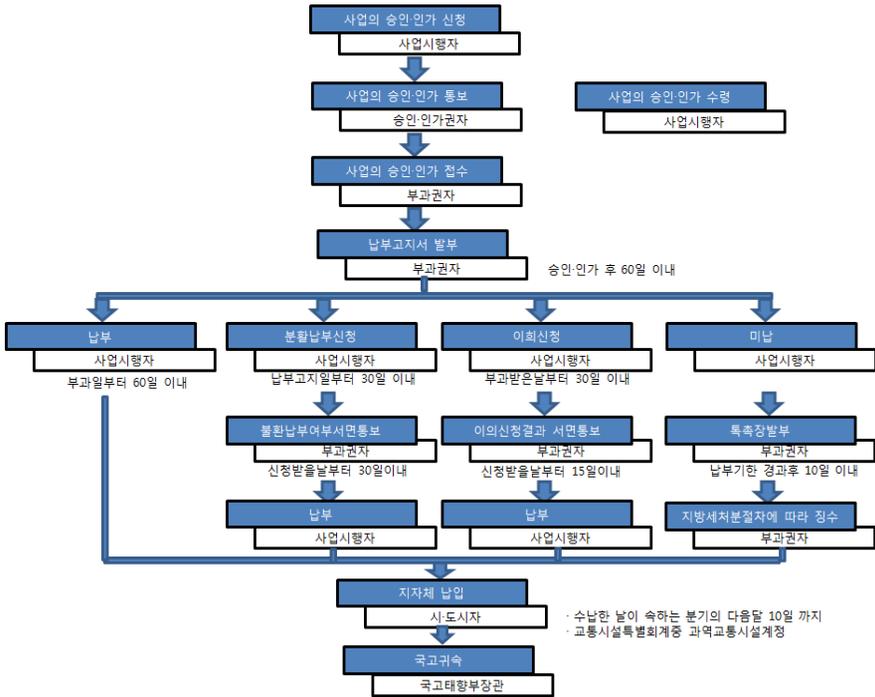
구 분	내 용
설치목적	대규모 개발에 따른 교통난을 완화하기 위한 자원 확보
성 격	원인자/수익자부담
부과대상	개발사업 시행자 [택지개발, 도시개발, 아파트지구·대지조성, 주택건설, 주택재개발·재건축, 주장복합건축]
부담금 산정기준	•택지 : {1㎡당 표준개발비 × 부과율 × 개발면적 × (용적률/200)}-공제액 •주택 : {1㎡당 표준건축비 × 부과율 × 건축연면적}-공제액
부담율	•택지 : 수도권 30%, 기타 권역 15% •주택 : 수도권 4%, 기타 권역 2%
대상지역	수도권 및 대도시권(부산·울산, 대구, 광주, 대전권)
부과시점	사업승인·인가 등을 받은 날로부터 60일 이내 부과
용 도	•중앙정부(교통시설특별회계) 40%, 시·도(지방광역교통시설특별회계) 50% •광역교통시설(광역도로, 광역철도 등) 설치 및 개량 •광역교통에 영향을 주는 지방도로 건설 및 개량
징수권자	시·도지사(위임 : 시장, 군수, 구청장)

2. 광역교통시설부담금 부과·징수 현황

가. 부과·징수 절차

- 동 부담금을 부과하고자 하는 때는 납부대상, 납부금액, 납부기한, 납부장소 등을 기재한 납부고지서를 발부하며 지방세 처리절차에 따라 징수함
 - 고지 시기 : 사업의 승인 또는 인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 부과하고, 1년 이내에 납부
 - 미납(체납) : 지방세 처리절차에 따라 징수
 - 이의신청 : 부과받은 날부터 30일 이내
- 사업 시행자는 납부고지일로부터 30일 이내 분할납부 신청이 가능하며 자치단체는 신청받은 날부터 30일 이내에 그 결과를 서면으로 통보하여야 함

<그림 2-1> 광역교통시설부담금 부과·징수 처리절차



나. 부과·징수 및 집행 현황

- 2013년 결산 기준 동 부담금의 부과액은 2조 1,864억원, 징수액은 1조 5,879억원, 체납액은 5,985억원으로 징수율은 48.3%에 불과한 실정임
 - '01년에서 '03년 기간에는 광역교통시설 등의 공제항목 증가 등으로 징수액이 일시 감소하였으나 '04년에서 '07년 기간에는 택지개발 및 도시개발사업 활성화 등의 영향으로 징수액 및 징수율이 개선
 - 부과액은 '09년 이후 꾸준히 저하되고 있으며, 징수액도 '11년을 기점으로 현저히 줄어든 상황으로 '08년 이전의 연평균 91.0%와 비교할 때 매우 저조
 - '12년 광역교통시설부담금이 건설경기 침체에 따른 택지 및 주택건설사

업 추진 감소의 영향으로 547억원 감소

- 부동산경기 부진에도 불구하고 '13년 징수액이 전년 대비 81억원 증가한 것은 미납액에 대한 적극적인 납부독려 등 징세노력 결과

<표 2-8> 연도별 광역교통시설부담금 부과·징수 실적

(단위 : 건, 백만원, %)

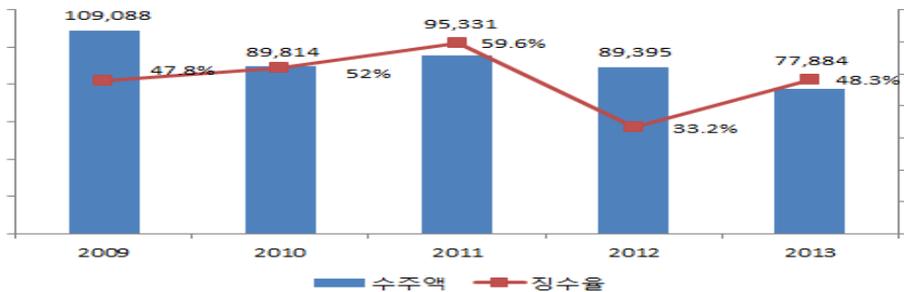
	부과		징수		차액		징수율 (b/a)
	건수	금액(a)	건수	금액(b)	건수	금액	
합계	9,581	2,186,373	7,248	1,587,880	2,333	598,493	72.6%
2013년	999	138,246	767	66,734	232	71,512	48.3%
2012년	1,515	176,918	732	58,590	783	118,328	33.1%
2011년	1,003	190,104	355	113,325	648	76,779	59.6%
2010년	500	195,511	342	101,643	158	93,868	52.0%
2009년	401	241,845	334	115,616	67	126,229	47.8%
2008년 이전	5,163	1,243,749	4,718	1,131,972	445	111,777	91.0%

자료 : 기획재정부, 「2013년 부담금운용 종합보고서」, 2014년.

- 이처럼 동 부담금의 부과 및 징수 실적은 부동산시장 형편과 밀접한 관련을 맺고 있으며 다음의 <그림 2-2>에서 보듯이 건설경기 수주액과 징수율은 동행 추세를 보이는 바, 이는 동 부담금의 체납 발생원인 중 하나가 건설경기 침체에 있다는 것을 시사하는 것임

<그림 2-2> 광역교통시설부담금 징수율과 건설경기 수주액 추세

(단위 : 10억원)



자료 : 통계청

- 동 부담금의 40%가 광역발전계정으로 전출되고 있으나 광역발전계정이 교통뿐만 아니라 산업, 관광, 대학 등 다양한 사업을 대상으로 집행하기 때문에 광역교통 수요의 충족에 문제가 발생할 소지가 있음(김은경 : 2009)
- ‘13년의 경우 667억원의 징수액 중에서 광역발전계정에 40%인 267억원을 배정하였는데, 이는 광역도로건설과 광역철도건설 예산 4,546억원의 5.8%에 불과하여 재정충당 부담금으로서 성격을 충족시키지 못하고 있음

<표 2-9> 광역지역발전특별회계(광역발전계정) 세입·세출 현황

(단위 : 억원)

세 입			세 출		
항 목	‘12실적	‘13실적	항 목	‘12실적	‘13실적
합 계	2,513	2,877	합 계	7,682	4,546
재산수입	54	21	광역도로건설	1,438	1,208
경상이전수입 (법정부담금)	2,379 (2,147)	2,729 (2,695)	광역철도건설	6,199	3,338
재화및용역판매수입	-	-			
관유물매각대	42	109			
용자및전대차관 회수	38	18			

자료 : 기획재정부, 「2013년도 부담금운용 종합보고서」, 2014년.

3. 경기도 광역교통시설부담금의 체납 현황

가. 부과·징수 현황

- 광역교통시설부담금 징수액 중 경기도가 차지하는 비중은 2013년 결산 기준으로 59.9%에 달할 정도로 압도적인 위치를 점유하고 있음
 - ‘12년까지 누계치 기준에서도 경기도의 징수액은 8,066억원으로 전체 누계치 2조 5,211억원의 32%에 달할 정도로 매우 큰 위상을 차지

<표 2-10> 시·도별 광역교통시설부담금 징수 실적

(단위 : 백만원)

시·도	2013년		2012년까지 누계	
	징수액(백만원)	비중(%)	징수액(백만원)	비중(%)
서울	3,183	4.8	191,297	7.6
부산	4,678	7.0	105,802	4.2
대구	1,318	2.0	94,492	3.7
인천	9,559	14.3	183,648	7.3
광주	655	1.0	20,678	0.8
대전	873	1.3	38,467	1.5
울산	1,409	2.1	21,254	0.8
경기	39,962	59.9	806,602	32.0
충북	173	0.3	14,726	0.6
충남	300	0.4	4,796	0.2
전남	148	0.2	1,285	0.1
경북	82	0.1	9,802	0.4
경남	4,394	6.6	28,297	1.1
합계	66,734	100.0	2,521,146	100.0

자료 : 기획재정부, 「2013년 부담금운용 종합보고서」, 2014.

- 2014년 11월말 현재 경기도의 광역교통시설부담금은 2,545건을 대상으로 1조 2,876억원을 부과하였음
- 이 중에서 부과 건수 기준으로 2,018건이 징수되어 징수율은 79.3%
 - 금액 기준으로는 69.7%의 징수율을 기록하여 8,980억원 징수
 - 경기도 본청과 시·군을 비교하면 건수 기준 징수율은 큰 차이가 없으나 금액 기준 징수율은 본청이 상대적으로 낮은 편

<표 2-11> 경기도 광역교통시설부담금 부과·징수 실적

(단위 : 건 / 억원)

구분	부과		징수		미징수	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액
합계	2,545 (100.0%)	12,876 (100.0%)	2,019 (79.3%)	8,980 (69.7%)	526 (20.7%)	3,896 (30.3%)
도	77 (100.0%)	3,699 (100.0%)	60 (77.9%)	2,303 (62.3%)	17 (22.1%)	1,396 (37.7%)
시·군	2,468 (100.0%)	9,177 (100.0%)	1,959 (79.4%)	6,677 (72.8%)	509 (20.6%)	2,500 (27.2%)

출처 : 경기도 내부자료

나. 체납 현황

- 2014년 11월말 기준 경기도 내 광역교통시설부담금의 누적 체납액은 3,896 억원으로 체납비율이 43.4%에 달함
- 본청의 체납액이 1,395억원으로 전체 체납액의 35.8%를 차지함
 - 이어서 용인시 체납액이 1,195억원으로 30.7%를 차지하며 광주시, 화성시 순서
 - 체납액 비중이 1% 이상인 상위 시·군의 비중은 건수 기준으로 65.9%이며 금액 기준으로는 98%에 달하여 이들 자치단체가 대부분을 차지

<표 2-12> 경기도 광역교통시설부담금의 자치단체별 체납 현황

	건수		체납액(백만원)	
	규모	비중	규모	비중
합 계	526	100.0	389,560	100.0
경기도	17	3.2	139,602	35.8
용인시	67	12.7	119,540	30.7
광주시	75	14.3	24,148	6.2
화성시	15	2.9	16,532	4.2
남양주시	13	2.5	14,800	3.8
평택시	59	11.2	14,847	3.8
수원시	44	8.4	11,385	2.9
안산시	22	4.2	7,290	1.9
김포시	9	1.7	5,512	1.4
시흥시	25	4.8	5,168	1.3
기타 시·군	180	34.1	30,736	8.0

- 경기도 자체적으로 분석한 체납발생사유는 다음과 같음
 - 장기적인 부동산 경기 침체에 따른 택지개발, 주택건설 등 사업의 미착공, 미준공 등으로 인한 자금조달 어려움이 대부분
 - 주택개발, 재건축사업의 경우 사업시행자의 열악한 재정 및 초기 자금 미확보
 - 사업 완료 후 사업시행자의 법인 변경 및 해산 등으로 인한 체납자 소재

과약 불가로 인한 체납액 해소 애로

- 택지개발 인가, 주택건설사업 승인 시 사업시행자에게 부과되어 소득, 수익창출이 없는 상태에서의 선납 부과 납부 애로

<표 2-13> 경기도 광역교통시설부담금 체납발생 사유

(단위 : 건 / 억원)

	합 계		납부시기 미 도 래		미착공·미준공		무재산·부도		능력부족·소송	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
합 계	526	3,896	101	765	420	3,109	5	22	-	-
도	17	1,396	4	376	13	1,020	-	-	-	-
시·군	509	2,500	97	389	407	2,089	5	22	-	-

출처 : 경기도 내부자료

- 부동산 경기 침체가 장기간 지속될 경우 체납액은 계속 증가할 가능성이 높으며, 부과금액이 크고 체납액의 상당 부분을 차지하는 도시개발사업의 경우 사업시행자의 무재산 등으로 압류와 같은 채권확보에 애로를 겪고 있음

4. 광역교통시설부담금의 운용 현황

가. 세입 현황

- 지방광역교통시설특별회계 규모는 '13년 기준으로 전년 대비 1,345억원이 줄어든 3,349억원으로 집계되었음
- 경기도의 지방광역교통시설특별회계 역시 '12년 1,364억원에서 '13년 785억원으로 크게 축소되었음
 - 광역교통시설부담금은 390억원에서 400억원으로 증가하였으나 일반회계 전입금, 이자수익, 예비비 등 기타 항목이 크게 줄어든 결과
- 동 특별회계의 시·도 전체 규모에서 경기도가 차지하는 비중은 '12년

29.1%, '13년 23.4%를 차지하여 서울 다음으로 높은 위상을 유지하고 있으나 광역교통시설부담금 규모만 보면 경기도가 가장 큰 편임

<표 2-14> 시·도별 지방광역교통시설특별회계 세입 현황

(단위 : 건 / 억원)

	'12년						'13년					
	합계	부담금	이월금	국고 보조금	일반 회계 전입금	기타	합계	부담금	이월금	국고 보조금	일반 회계 전입금	기타
서울	1,450	128	53	398		871	1,010	115	-	395		500
부산	892	24	112	341		415	600	46	159	225		170
대구	70	24	-	-	-	46	83	13	-	-	-	70
인천	495	170	-	-	59	266	469	95	-	-	-	374
광주	27	5	19	-	-	3	28	5	20	-	-	3
대전	110	10		-	4	11	42	7	11	-	-	24
울산	16	4	-	-	-	12	4	0.5	3	-	-	3
경기	1,364	390	-	-	317	657	785	400	-	-	112	273
충북	45	4	40	-	-	1	32	16	16	-	-	1
충남	144	6	-	70	67	1	130	3	-	64	63	1
전남	9	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-	9
경북	39	4	10	25	-	0.1	99	1	8	90	-	0.3
경남	33	21	11	-	-	0.3	58	44	14	-	-	0.7
합계	4,694	790	330	834	447	2,292	3,349	746	231	774	175	1,429

주 : 기획재정부 「2013년도 부담금운용 종합보고서」수록 통계를 재정리하였음

나. 세출 현황

- '13년 기준으로 3,349억원의 세입 중에서 세출규모는 81%인 2,719억원이며 주요 사업은 광역철도사업에 39.2%인 1,066억원, 광역도로사업이 37.4%인 1,017억원 집행됨
- 경기도의 세출 규모는 785억원으로 전체 세출에서 28.9%를 차지하였음

- 광역철도사업에 58.7%인 461억원, 광역도로사업에 7.6%인 60억원 집행
- 국고납입이 20.4%인 160억원에 달하여 중앙재정에 대한 경기도의 기여도가 매우 크다는 것을 알 수 있으며, 다른 시·도와 달리 버스환승센터 설치에 54억원을 투자

<표 2-15> 시·도별 지방광역교통시설특별회계 세출 현황

(단위 : 억원)

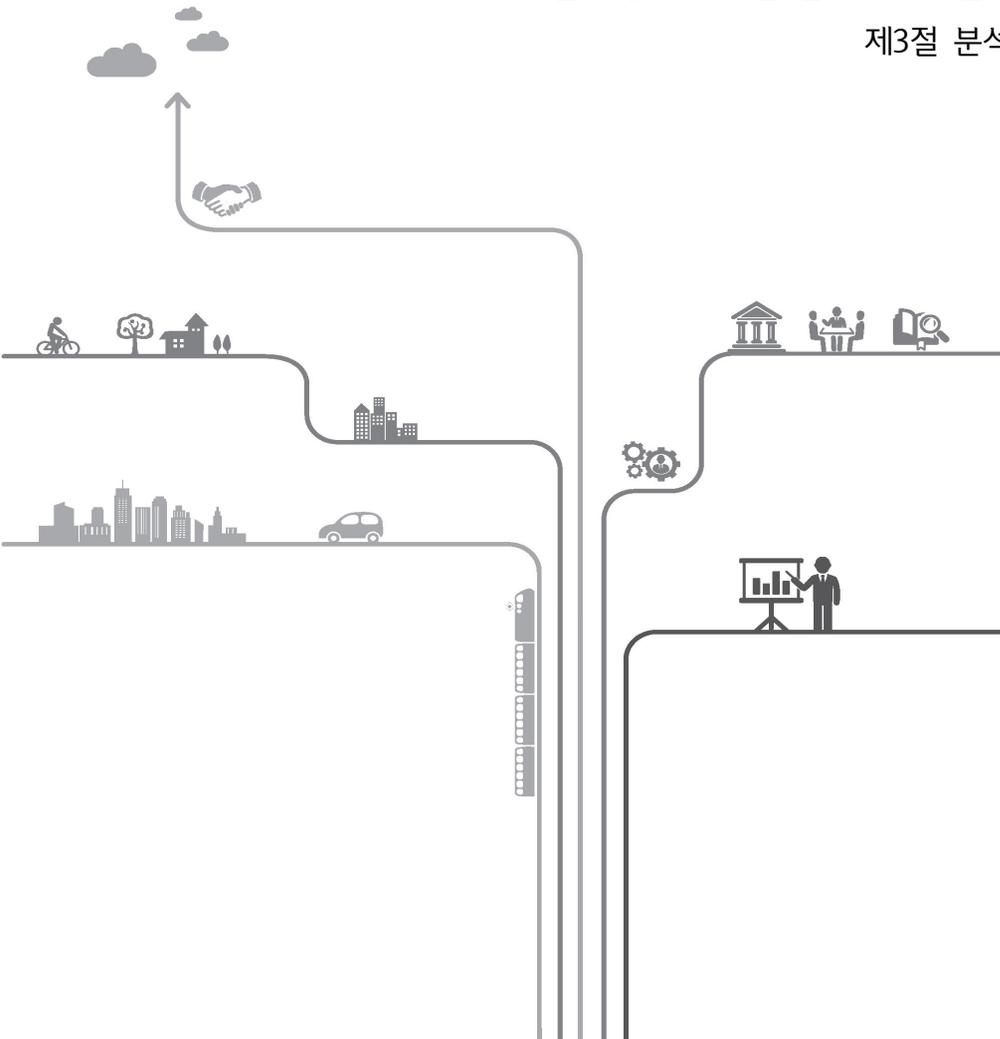
	합계	광역 철도사업	광역 도로사업	공영 차고지	국고납입	환승센터	기타
서울	1,010	265	714	-		-	31
부산	35	-	21	-	14	-	-
대구	83	-	-	-	6	-	77
인천	469	340	27	-	55	-	47
광주	28	-	5	-	10	-	13
대전	42	-	11	1	6	-	24
울산	4	-	-	-	2	-	3
경기	785	461	60	-	160	54	50
충북	32	-	-	10	7	-	16
충남	64	-	64	-	-	-	-
전남	10	-	-	-	-	-	-
경북	99	-	95	-	0.3	-	4
경남	58	-	20	10	18	-	11
합계	2,719	1,066	1,017	21	278	54	276

주 : 기획재정부 「2013년도 부담금운용 종합보고서」수록 통계를 재정리하였음

제3장

조기 일시납부 할인제도 타당성 분석

제1절 유사 조기 일시납부 할인제도 분석
제2절 자동차세 연납 할인제도의 실효성 실증분석
제3절 분석결과의 종합



제3장

조기 일시납부 할인제도 타당성 분석

제1절 유사 조기 일시납부 할인제도 분석

1. 조기 일시납부 할인제도 운용 사례

가. 유사 부담금

- 광역교통시설부담금과 유사한 부담금으로는 과밀부담금, 교통유발부담금, 개발부담금 등이 운용되고 있으나 조기 일시납부 할인제도는 없는 실정임
 - 과밀부담금 : 수도권 인구 및 산업집중을 억제하고 국가균형발전과 도시 개발 및 재정비 촉진사업의 재원확보를 목적으로 운영
 - 교통유발부담금 : 교통유발을 억제하기 위해 판매시설 등 특정시설에 대하여 부과하며, 대중교통개선사업 재원으로 활용
 - 개발부담금 : 개발이익의 환수를 통해 부동산투기 억제를 목적으로 활용

<표 3-1> 유사 부담금제도 비교

구분	광역교통시설부담금	개발부담금	교통유발부담금	과밀부담금
설치목적	대규모 개발에 따른 교통난을 완화하기 위한 재원확보	토지투기를 방지하고 토지의 효율적인 이용을 촉진	교통개선사업의 재원확보 및 교통수요의 간접억제	수도권의 과밀해소, 지역균형개발
성격	원인자/수익자부담	개인 이익환수	원인자/수익자부담	원인자/수익자부담
부과대상	개발사업 시행자	개발사업 시행자	교통시설 유발 시설물의 소유자	건축물의 신·증축 및 용도변경자
	[택지개발, 도시개발, 아파트지구·대지조성, 택건설, 주택재개발, 재건축, 중상복합건축]	[택지개발, 공단조성, 관광단지조성, 도심개발 유통단지조성, 등]	[인구 10만 이상인 도시지역 안의 바닥 1,000㎡건축물]	[25천㎡이상 업무용, 15천㎡이상 판매용, 25천㎡이상 복합용, 1천㎡이상 공공청사]
부담금 부과시기	사업승인·인가 등을 받은 날로부터 60일 이내 부과	전체 개발사업이 완료된 날부터 3개월 이내	연 1회	건축허가 또는 신고일 기준

- 환경개선부담금은 시설물과 자동차 대상으로 부과하는데, ‘13년에 경유자등 차분 연납 시 10% 할인제도를 도입하였음
 - 연납 시 10% 할인제도를 운용하는 자동차세와 형평성 유지 차원에서 도입
 - 연납 할인제도가 본격 운용된 ‘14년도 실적을 보면 다소간의 징수율 개선이 이루어졌으나 다른 환경변수 영향이 개입된 결과일 수도 있어 이 자체만으로 성급한 결론을 내리기는 무리

<환경개선부담금 부과·징수 현황 : 자동차분 기준>

	부과건수	징수건수	징수액	징수율
‘14년	1,173만건	953만건	4,411억원	79.7%
‘13년	1,164만건	914만건	4,371억원	78.5%

출처 : 환경부 환경기술경제과 내부자료

- ‘14년도 경기도 환경개선부담금 조기 납부액은 114억원으로 징수액 대비 12.6%를 기록하였음

<‘14년도 경기도 환경개선부담금 부과·징수 현황>

	부과액	징수액	징수율	조기납부액	조기 납부율
‘14년	1,152억원	909억원	78.9%	114억원	12.6%
‘13년					
‘12년					
‘11년					

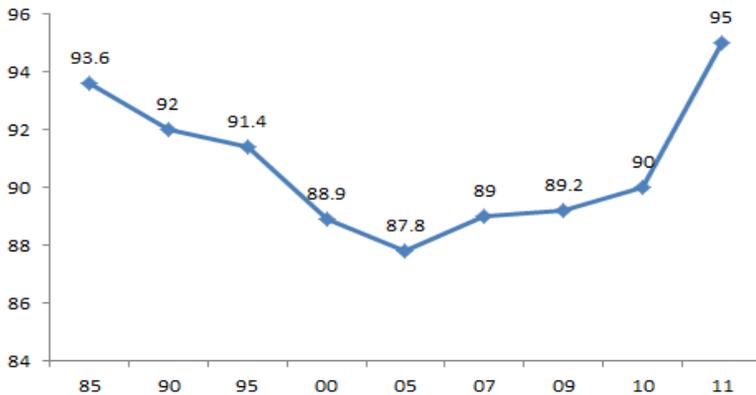
출처 : 경기도 내부자료

나. 자동차세

- 자동차세는 선납 시 10% 할인제도를 운용하여 왔으나 2015년 5%, 2016년에 폐지하는 지방세 개편안이 국회에 제출된 상황임

- '14년 9월 지방세 확충방안 일환으로 연납 할인제도 폐지할 예정
 - 당초 징수율제고 및 납세자 편의 도모 등을 목적으로 '95년 도입하였으나 운영 결과 징수율과 큰 연계성이 없고, 은행금리 2.75%보다 큰 금액인 10%를 공제함에 따라 지나친 혜택이라는 점, 고급차량일수록 공제금액이 커 부자지원이라는 비판 제기
- 자동차세의 경우 '95년 이후 징수율은 지속적으로 하락하는 경향을 보여 연납 할인제도가 징수율 제고에 기여했다는 증거를 찾기 어려웠음

<그림 3-1> 자동차세 징수율 추이



- 34개 자치단체를 대상으로 자동차세 선납 할인제도 유·무를 조사한 결과 9개 자치단체가 운용하고 있었으며 부정확한 통계를 제출한 구미시를 제외한 8개 자치단체의 평균 선납 비율은 건수 기준으로 24%, 금액 기준으로 31%로 조사됨

<표 3-2> 사례 자치단체 자동차세 선납 할인제도 운용 현황

	징수액		선납 실적		할인액 (백만원)	선납 비율(%)	
	건수	금액 (백만원)	건수	금액 (백만원)		건수	금액
대전 동구	112,203	12,673	28,641	4,896	445	26	39
완주군	65,805	7,138	5,117	1,312	146	8	18
평택시	271,909	32,250	28,667	7,711	884	11	24
포천시	120,157	13,504	19,947	2,936	337	17	22
양산시	181,609	25,439	14,990	3,758	432	8	15
창원시	807,566	137,690	130,086	38,626	4,640	16	28
포항시	340,473	91,833	33,908	6,978	991	10	8
아산시	273,492	45,538	23,723	6,044	687	9	13
평 균	245,113	41,416	35,806	8,865	1,033	24	31

출처 : 당해 자치단체 내부자료

○ 선납 비율도 자치단체에 따라 격차가 큰 편임

- 대전 동구의 경우 건수 기준으로 26%, 금액 기준으로 39%에 달하는 반면에 양산시는 각각 8%, 15%로서 1/2에도 미치지 못하는 실정
- 이러한 결과는 개별 자치단체의 홍보를 비롯한 징세노력의 차이를 반영

2. 조기 일시납부 할인제도의 재무성 분석

가. 환경개선부담금

- 경기도 환경개선부담금의 조기 납부 할인제도의 경우 14억원 가량 금전적 손해를 본 것으로 추계됨
 - 2015년도 5월말 현재 은행권 예금금리 2.75% 적용
 - 조기 납부액 114억원을 은행권 금융기관 예치 시 이자수입 3억원 기회 포기
 - 조기 납부액 114억원 10% 할인으로 인한 세입 손실 11억원

- 이자수입 기회 포기분 3억원, 10% 할인에 따른 세입 손실분 11억원을 합산한 전체 손실 금액은 14억원

<표 3-3> 경기도 환경개선부담금 조기 납부 할인제도 손익 추계

(단위 : 억원)

부과	징수	조기 납부액	조기 납부율	조기 납부 기회비용 (이자수입)	조기 납부 할인액	손익금액
1,152	909	114	12.6%	3	11	14

나. 자동차세

- 경기도 자동차세에 대한 조기 납부 10%할인제도 재무성 분석 결과 2014년도 기준으로 220억원, 최근 3년간 762억원 상당의 금전적 손해가 예상됨
 - 2015년도 5월말 현재 은행권 예금금리 2.75% 적용
 - 조기 납부액 1,726억원을 은행권 금융기관 예치 시 이자수입 47억원 기회를 상실
 - 조기 납부액 1,726억원에 대하여 10% 할인액 173억원
 - 이자수입 기회를 포기한 47억원, 10% 할인액 173억원을 합하면 220억원 손실

<표 3-4> 경기도 자동차세 조기 납부 할인제도 손익 추계

(단위 : 억원)

연도별	부과액	징수액	조기 납부액	조기 납부율	조기 납부 기회비용 (이자수입)	조기 납부 할인액	손익금액
합계	26,352	23,453	5,981	25.50%	164	598	762
2014	8,628	7,658	1,726	22.54%	47	173	220
2013	8,738	7,777	2,144	27.57%	59	214	273
2012	8,986	8,018	2,111	26.32%	58	211	269

- 사례 자치단체 대상 자동차세 조기 납부 할인제도 재무성 분석 결과 평균 14억원 정도 손해를 본 것으로 추정됨

<표 3-5> 사례 자치단체 대상 자동차세 조기 납부 할인제도 손익 추계

(단위 : 억원)

	징수액	조기 납부액	조기 납부율	조기 납부 기회비용 (이자수입)	조기 납부 할인액	손익금액
대전 동구	12,673	4,896	38.6%	135	445	580
완주군	7,138	1,312	18.4%	36	146	182
평택시	32,250	7,711	23.9%	212	884	1,096
포천시	13,504	2,936	21.7%	81	337	417
양산시	25,439	3,758	14.8%	103	432	535
창원시	137,690	38,626	28.1%	1,062	4,640	5,702
포항시	91,833	6,978	7.6%	192	991	1,183
아산시	45,538	6,044	13.3%	166	687	854
평균	45,758	9,033	20.8%	248	1,070	1,319

다. 광역교통시설부담금

- 경기도의 광역교통시설부담금은 그동안 누적 부과액 1조 3,067억원, 누적 징수액 9,467억원, 징수율 72%를 시현하였으나 최근 부동산경기 침체 양상을 반영하여 징수율이 하락하는 추세임
 - '09년 이전 기간 징수율은 96%로 매우 높은 수준을 유지
 - '10년 이후에는 징수율이 30%~40% 수준에 그치고 있으며 그나마 상대적으로 높았던 '13년 징수율도 52%에 불과한 실정
 - 전국 평균 징수율과 비교해도 72%~73%로서 비슷한 수준이며, 오히려 '12년 이후에는 경기도의 징수율이 전국 평균치 보다 높은 편

<표 3-6> 경기도 광역교통시설부담금 부과·징수 추이

(단위 : 억원)

	부 과		징 수		차 이		징수율	
	건 수	금 액(a)	건 수	금 액(b)	건 수	금 액	경기도 (b/a)	전국
합계	2,583	1,306,692	2,198	946,752	448	359,940	72%	73%
2014	141	96,504	173	41,814	32	54,690	43%	n.a.
2013	248	76,983	220	39,962	28	37,021	52%	48%
2012	319	95,217	163	38,995	156	56,222	41%	33%
2011	220	145,109	85	58,125	135	86,984	40%	60%
2010	181	139,585	108	43,875	73	95,710	31%	52%
2009 이전	1,474	753,294	1,449	723,981	24	29,313	96%	91%

○ 광역교통시설부담금 조기 납부율이 환경개선부담금과 같은 12.6%라고 가정할 경우 조기 납부 할인제도 도입 시 ‘14년 기준으로 7억원 손해를 볼 것으로 추정됨

- 조기 납부율 12.6% 적용 시 조기 납부액은 53억원
- 조기 납부액 53억원을 은행권 금융기관 예치 시 이자수입 1.4억원 기회포기
- 조기 납부액 53억원 10% 할인으로 인한 세입 손실 5.3억원

<표 3-7> 경기도 광역교통시설부담금 조기 납부 할인제도 손익 추계

(단위 : 억원)

	부 과	징 수	조기 납부액	조기 납부율	조기 납부 기회비용 (이자수입)	조기 납부 할인액	손익금액
합계	2,687	1,207	152	12.6%	4	15	19
2014	965	418	53		1.4	5.3	7
2013	770	399	50		1.4	5.0	6
2012	952	390	49		1.4	4.9	6

- 광역교통시설부담금 조기 납부제도를 전국 단위로 확대하면 ‘14년 기준으로 11억원, 최근 3년간 38억원 손해를 볼 것으로 추정됨

<표 3-8> 광역교통시설부담금 조기 납부 할인제도 손익 추계(전국 기준)

(단위 : 억원)

	부 과	징 수	조기 납부액	조기 납부율	조기 납부 기회비용 (이자수입)	조기 납부 할인액	손익금액
합계	5,052	2,386	301	12.6%	8	30	38
2014	1,382	667	84		2.3	8.4	11
2013	1,769	586	74		2.0	7.4	9
2012	1,901	1,133	143		3.9	14.3	18

라. 소결

- 환경개선부담금 : 2013년부터 선납 시 10% 할인제도 운용 중이나, 도입 전·후 징수액 변화를 보면 별반 차이가 없어 조기납부 할인제도 실효성에 의문이 제기됨
- 자동차세 역시 징수율이 높아질수록 세입 손실이 발생하며, 조기 납부제도 운용으로 인한 각종 행정비용이 높아 폐지될 예정으로 있음
- 환경개선부담금, 자동차세 공히 차량번호 변경 시 재신고, 선납 후 차량 양도나 폐차 시 환급 등 부가적인 행정 부담에 대한 고충을 토로하고 있음
 - 환경개선부담금의 경우 일선 실무자 의견을 청취한 결과 아직은 홍보 부족으로 활용도가 저조하며, 조기 납부 신청과 중단이 반복되는 과정에서 안내서 발송, 환급, 민원상담 등의 행정 부담이 큰 것으로 나타남
- 자동차세, 환경개선부담금 재무분석과 일선 공무원의 행정부담 등을 고려할 때 광역교통시설부담 역시 조기 납부 할인제도의 실익은 없는 것으로 사료됨
 - 국토부 역시 환경개선부담금 등 유사 사례 조사한 바 있으나 실효성이

의문시되고, 기재부도 부정적인 입장이어서 현재로서는 도입 계획 없다는 입장임

제2절 자동차세 연납 할인제도의 실효성 실증분석

1. 분석의 전제

- 자동차세 연납 할인제도는 2016년에 폐지될 예정이지만, 지난 1995년에 도입된 이후 지금까지 계속 영향을 미치고 있는 제도임
- 자동차세 연납 할인제도의 목적은 1년치 혹은 6개월치 자동차세를 미리 납부하는 경우에 세금을 할인해 줌으로써, 자동차세 징수율을 올리는 데 있음
 - 이론적으로 자동차세 연납 할인제도의 이용자가 많을수록 자동차세 징수 건수도 높을 것이라는 가정 하에 만들어진 제도임
 - 이를 자동차세 연납 할인제도의 긍정적 정책효과라고 볼 수 있음
 - 한편으로는 자동차세 연납 할인액이 높을수록 자동차세 징수액은 낮아질 것이라는 문제점도 발생할 수 있음
 - 이는 자동차세 연납 할인제도의 부정적 정책효과라고 볼 수 있음
 - 긍정적 효과가 부정적 효과보다 커야 제도의 실효성이 있다고 판단할 수 있을 것임
- 따라서 자동차세 연납 할인제도의 효과는 두 가지로 나누어서 측정이 가능한데, 한 가지는 긍정적 효과, 즉 과연 제도가 자동차세 징수율을 높이느냐에 관한 사항임
 - 자동차세 연납 할인제도의 이용자가 많을수록 자동차세 징수 건수가 높은 지를 분석하기 위하여, 자동차세 연납할인제도의 이용을 “선납 실적 건수”를 통해 측정함

- 이 변수가 자동차세 징수 건수를 높이는 지를 검증함 (model 1)
- 종속변수와 독립변수를 로그 변환하여, 자동차세 연납할인제도의 이용과 자동차세 징수 건 사이의 탄력성을 측정하여 제도의 긍정적 효과를 검증함 (model 2)
- 또한, “자동차세 연납 할인액이 많을수록 총 자동차세 징수액은 낮아질 것”이라는 자동차세 연납 할인제도의 부정적 효과를 검증함
 - 자동차세 연납 할인액의 증가가 자동차세 징수액을 낮추는 지를 검증함 (model 3)
 - 종속변수와 독립변수를 로그 변환하여, 자동차세 연납할인액의 증가와 자동차세 징수액 사이의 탄력성을 측정하여 제도의 긍정적 효과를 검증함 (model 4)

2. 분석자료

- 중간보고에서는 총 8개 자치단체(대전 동구, 전북 완주군, 경기 평택시, 경기 포천시, 경남 양산시, 경남 창원시, 경북 포항시, 충남 아산시) 의 최근 4개년도(2011-2014) 데이터를 입수하였으므로 총 32개 데이터 포인트를 사용하여 분석하였음
- 횡단면과 시계열의 요소를 모두 갖추어 패널데이터 구축은 가능하지만, 데이터 포인트가 32개에 불과하여 패널데이터 분석이 의미가 없으므로 시점은 무시하고 합동 데이터 (pooled data)로 취급하여 회귀분석을 실시하였음
 - 데이터가 30개 이상으로 회귀분석 기준은 통과할 정도이며, 최근 4년간 (2011-2014)은 자동차세 납부에 영향을 미칠만한 큰 시계열적 요소 (2008, 2009년의 경제위기 등)가 없으므로 분석에 큰 오류가 발생하지는 않을 것으로 판단함
- 자동차세 납부와 관련하여 가장 중요한 변수는 자동차 수입
 - 국토교통부에서 매월 집계하여 발표하는 시군구별 자동차 등록 데이터

중에서 자동차세를 납부하는 6월과 12월 데이터를 평균하여 자동차 수를 산출하였음

- 자동차 등록대수는 다음 4개 모형의 통제 변수로 사용하기로 함

3. 분석 모형과 분석 결과

○ 분석 변수 설정

- 자동차세 징수 건수: TaxN
- 자동차세 선납 건수: TaxDiscN
- 자동차 등록대수: CAR
- 자동차세 징수액: TaxAmo
- 자동차세 선납 할인액: TaxDiscAmo

○ (모형 1) $TaxN = \beta_1 CAR + \beta_2 TaxDiscN + \varepsilon$

○ (모형 2) $\ln(TaxN) = \beta_1 \ln(CAR) + \beta_2 \ln(TaxDiscN) + \varepsilon$

○ (모형 3) $TaxAmo = \beta_1 CAR + \beta_2 TaxDiscAmo + \varepsilon$

○ (모형 4) $\ln(TaxAmo) = \beta_1 \ln(CAR) + \beta_2 \ln(TaxDiscAmo) + \varepsilon$

<표 3-9> 자동차세 연납제도 효과의 실증분석 결과 요약

구분	모형1	모형2	모형3	모형4
R2	0.978	0.952	0.936	0.920
CAR	0.992***		1.390***	
Ln(CAR)		1.128***		1.429***
TaxDiscN	-0.003			
Ln(TaxDiscN)		-0.173*		
TaxDiscAmo			-0.449***	
Ln(TaxDiscAmo)				-0.504***
N	32	32	32	32
Y	TaxN	Ln(TaxN)	TaxAmo	Ln(TaxAmo)

- 상기 <표3-9>는 분석 결과를 요약하고 있음
- 모형 1의 분석결과에 따르면, 자동차세 연납제도는 징수율 증가에 아무런 영향을 미치지 않음
- 모형 2의 분석결과에 따르면, 자동차세 연납제도는 오히려 징수율을 줄이고 있음
 - 즉, 자동차세 선납실적이 1% 증가할 때, 자동차세 징수실적은 0.173% 감소하는 것으로 나타나고 있음
- 모형 3의 분석결과에 따르면, 자동차세 연납제도로 인한 할인액이 늘어날수록 자동차세 징수액은 줄어드는 것으로 나타남
- 모형 4의 분석결과에 따르면, 자동차세 연납제도로 인한 할인액이 1% 늘어날수록 자동차세 징수액은 0.504% 만큼 줄어드는 것으로 나타남

4. 실증 분석 소결

- 8개 자치단체(대전 동구, 전북 완주군, 경기 평택시, 경기 포천시, 경남 양산

시, 경남 창원시, 경북 포항시, 충남 아산시) 의 최근 4개년도(2011-2014) 데이터를 수집하여 실증 분석을 시행하였음

- 자동차세 연납제도의 긍정적 효과를 보기 위한 2개의 모형과 부정적 효과를 보기 위한 2개의 모형 분석 결과를 종합해보면, 자동차세 연납제도는 효과가 낮음이 실증되었으므로, 이미 결정된 바와 같이 2016년에 중지하는 것이 바람직할 것으로 보임
 - 최근 4년 간 자동차세 연납제도는 징수 건수를 증가시키는 긍정적인 효과는 없거나 오히려 부정적인 영향이 나타날 가능성이 있었음
 - 최근 4년 간 자동차세 연납제도는 할인액이 높아짐에 따라 징수액을 축소시키는 영향을 미쳤으며, 할인액이 1% 늘어날수록 자동차세 징수액은 0.504% 만큼 줄어드는 것으로 나타났음
 - 긍정적인 효과는 없고, 부정적인 효과는 높으므로 제도의 실효성이 없는 것으로 실증되었음
- 제도의 유사성을 고려할 때, 광역교통시설부담금 역시 조기 납부 할인제도의 실익은 없을 것으로 예상됨

제3절 분석결과의 종합

- 지금까지 분석 결과, 경기도의 상황 분석 및 유사 사례의 실증 분석을 통해서 조기 납부 할인제도의 도입 실익이 없음을 알 수 있음
- 더불어 국토부의 조기 납부 할인제도에 대한 부정적 입장을 고려할 때, 본 연구의 원래 취지인 제도 도입 방안 연구를 지속하는 것은 의미가 없다고 판단됨
- 본래 조기납부할인 제도의 도입 검토 취지가 경기도의 광역교통시설부담금

체납이 과다한 상황을 개선하기 위함이었으므로 그 취지를 그대로 살려 제 4장에서는 조기납부할인제도 이외에 다른 경기도의 광역교통시설부담금 체납을 줄일 수 있는 효율적인 관리 방안을 검토하기로 함

- 구체적으로 다음 제 4장에서는 경기도 내 광역교통시설부담금 체납 현황을 살펴보고, 과다하게 체납된 개별 자치단체들을 찾아 인터뷰를 통해 과다 체납의 이유 및 체납된 부담금의 효율적 축소 방안, 징수 방안 에 초점을 맞추어 정책대안을 제시하기로 함

제4장

광역교통시설부담금 부과·징수 효율화 방안

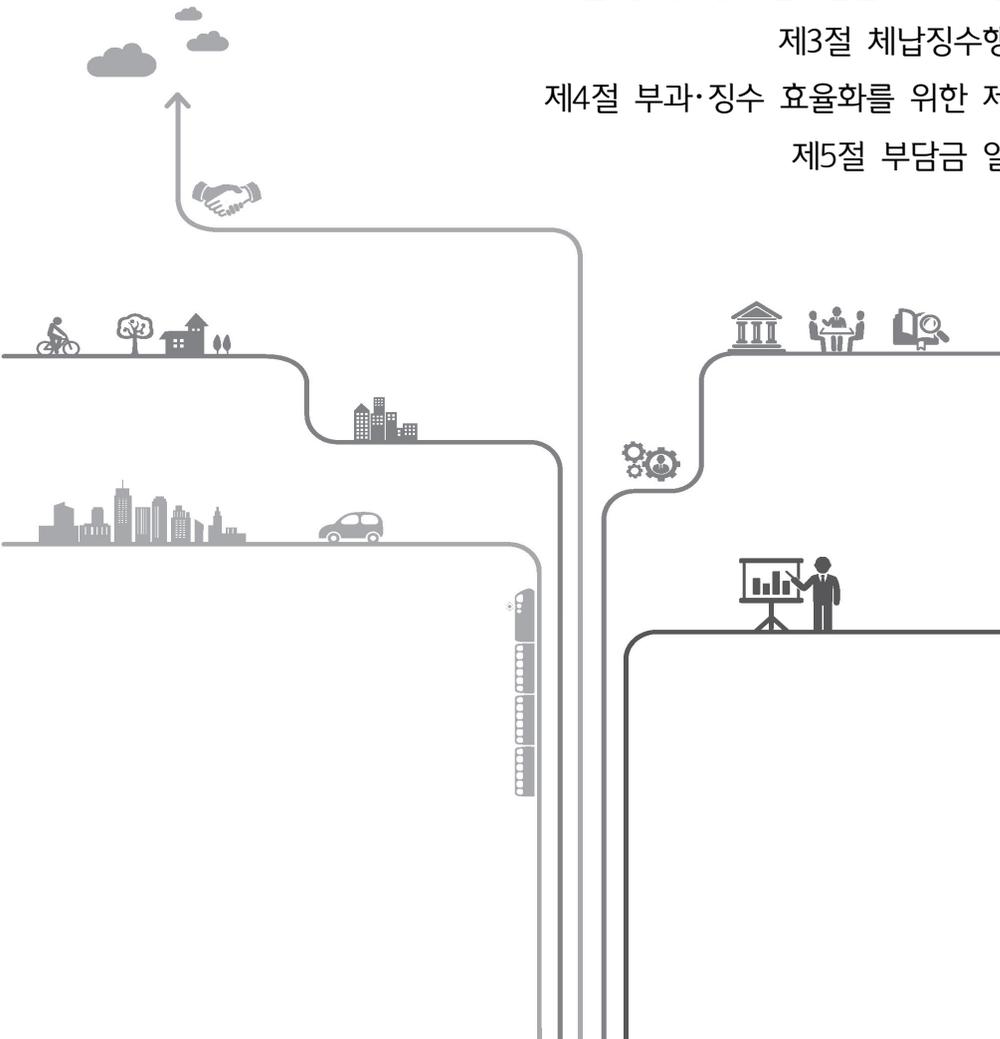
제1절 광역교통시설부담금 체납 실태

제2절 광역교통시설부담금제도 운영상 개선방안

제3절 체납징수행정 정비방안

제4절 부과·징수 효율화를 위한 제도기반 구축

제5절 부담금 일반 제도개선



제4장

광역교통시설부담금 부과·징수
효율화 방안

제1절 광역교통시설부담금 체납 실태

1. 자치단체별 광역교통시설부담금 체납 총괄

- 2015년 7월 현재 경기도 내 광역교통시설부담금의 누계 체납분은 322건에 4,356억원으로 집계되었음
 - 이 중에서 징수액 555억원을 차감한 후 나머지 체납액에 가산 부과한 144억원을 합산한 최종 체납액은 3,945억원에 달하였음
- 경기도 내 부담금 체납분에 대한 징수율은 평균 12.7%에 그쳐 상당히 부진한 실정임
 - 광명, 군포, 양평, 과천 등 4개 시·군 정도만 체납 발생이 없음
 - 경기도 본청의 체납분에 대한 징수율은 22.4%로서 저조한 편
 - 동두천, 하남, 안산 등의 자치단체 정도가 징수율이 30% 이상일 뿐 징수 실적이 전무한 자치단체가 성남, 고양, 안양, 평택, 의정부, 시흥, 파주, 광명 등 15개 자치단체에 달할 정도로 과도한 편
 - 체납 징수실적이 전무한 시·군의 상당수가 서울 인근의 위성도시이면서 최근 신도시 건설, 산업단지 조성 등 택지개발 수요가 큰 자치단체
- 동 부담금의 체납이 가장 부진한 자치단체는 용인시로 파악됨
 - 용인시의 체납액은 1,239억원으로 경기도 본청의 39.0%에 이어 31.4%를 차지
 - 체납 건수에서도 용인시가 도 본청을 넘는 57건으로 수위를 차지하였으며 이어서 평택시와 광주시가 각각 29건, 도 본청 21건, 수원시와 부천시의 20건 순서

- 건당 체납액은 평균 1,225백만원이며 경기도 본청이 7,333백만원으로 체납 규모가 압도적으로 크며 고양시(2,786백만원), 용인시(2,174백만원), 평택시(1,411백만원), 남양주시(1,351백만원) 등이 건당 체납규모가 큰 자치단체에 해당함

<표 4-1> 자치단체별 부담금 체납 현황

(단위 : 백만원)

	부과 건수	부과금액 (a)	가산금액 (b)	징수액 ◎	체납액 $d = \{(a-c) + b\}$	징수율 (c/a)
합 계	322	435,632	14,363	55,490	394,504	12.7
경기도 본청	21	191,404	5,545	42,962	153,988	22.4
수원시	20	9,551	232	304	9,479	3.2
성남시	2	165	8	0	174	0.0
고양시	3	8,346	11	0	8,357	0.0
용인시	57	119,392	5,427	890	123,930	0.7
부천시	20	1,566	53	217	1,402	13.9
안산시	15	5,391	56	1,817	3,631	33.7
안양시	6	831	0	0	831	0.0
남양주시	11	14,708	467	313	14,862	2.1
화성시	15	23,600	488	2,919	21,169	12.4
평택시	29	10,280	466	0	10,746	0.0
의정부시	17	2,136	79	0	2,215	0.0
시흥시	11	1,224	33	0	1,257	0.0
파주시	6	2,305	115	0	2,420	0.0
광명시	0	0	0	0	0	0.0
김포시	8	5,289	106	151	5,244	2.9
군포시	0	0	0	0	0	0.0
광주시	29	25,302	839	4,518	21,623	17.9
이천시	1	798	40	0	837	0.0
양주시	5	2,396	99	20	2,474	0.8
오산시	9	1,157	0	0	1,157	0.0
구리시	3	859	43	0	902	0.0
안성시	8	2,152	10	0	2,162	0.0
포천시	4	1,116	56	62	1,109	5.6
의왕시	1	174	5	0	179	0.0
하남시	5	1,682	0	733	950	43.5
여주시	5	1,684	83	0	1,767	0.0
양평군	0	0	0	0	0	0.0
동두천시	1	1,065	53	586	533	55.0
과천시	0	0	0	0	0	0.0
가평군	6	776	33	0	810	0.0
연천군	4	282	14	0	296	0.0

자료 : 경기도 내부자료

- 경기도 내 31개 기초자치단체 중에서 광역교통시설부담금 체납액이 100억 이상인 자치단체는 5개로 이들이 체납액의 약 50%를 차지하고 있음

<표 4-2> 체납 상위 5개 자치단체 현황

시군	부과 건수	광역교통시설 부담금(백만원)				압류 건수
		부과금액	가산금액	징수금액	체납액	
합 계	322	435,632	14,362	55,490	394,504	29
경기도	21	191,403	5,545	42,961	153,987	-
용인시	57	119,392	5,427	889	123,929	1
광주시	29	25,302	838	4,517	21,623	7
화성시	15	23,599	487	2,918	21,168	2
남양주시	11	14,708	467	313	14,862	3
평택시	29	10,279	466	-	10,746	-
Top5 계	141	193,282	7,687	8,639	192,330	13
Top5비율	43.8%	44.4%	53.5%	15.6%	48.8%	44.8%

자료 : 경기도 내부자료

2. 사업 유형별 체납 현황

- 사업 유형별 체납을 살펴보면 택지개발사업 체납이 2,647억원, 주택건설사업이 1,017억원으로 이들 양대 사업이 전체 체납액의 92.9%를 차지함
- 징수율은 택지개발사업이 14.4%로 평균치를 넘어선 반면 주택건설사업은 평균치 이하인 9.4%에 그쳐 상대적으로 체납 발생의 주된 요인으로 작용하고 있음
 - 주택재개발사업과 건축사업의 경우 체납액은 100억원 수준으로 비슷하나 징수율은 각각 18.0%와 1.6%로 나타나 격차가 큰 것으로 나타났음
 - 택지개발사업 및 대지조성사업의 체납액은 30억원대의 비교적 소액이나

징수실적도 전무한 실정임

- 사업 유형별 체납발생 실태를 살펴볼 때, 사업 초기의 택지나 대지 조성 단계, 중간단계에 해당하는 주택·건축에서 징수실적이 현저히 낮은 편임
- 또한, 도시개발사업과 재개발 및 재건축사업의 체납 규모가 클 뿐 아니라 징수율도 저조하다는 것은 납부시기와 납부역량 도달시기의 시점간 불일치에서 비롯될 개연성이 높다는 것을 시사함

<표 4-3> 체납액 기준 유형별 체납

(단위 : 백만원, %)

개발사업 유형	부과금액 (a)	가산금액 (b)	징수액 ©	체납액 d={a-c}+b}	징수율 (c/a)
합 계	435,632 (100.0)	14,363 (100.0)	55,490 (100.0)	394,504 (100.0)	12.7
택지개발	3,265 (0.7)	0 (-)	0 (-)	3,265 (0.8)	0.0
도시개발	297,600 (68.3)	10,023 (69.8)	42,962 (77.4)	264,661 (67.1)	14.4
대지조성	3,525 (0.8)	157 (1.1)	0 (-)	3,682 (0.9)	0.0
주택건설	108,345 (24.9)	3,480 (24.2)	10,145 (18.3)	101,680 (25.8)	9.4
주택재개발 및 재건축	12,292 (2.8)	336 (2.3)	2,214 (4.0)	10,415 (2.6)	18.0
건축	10,605 (2.4)	367 (2.6)	170 (0.3)	10,802 (2.7)	1.6

○ 체납건수 기준으로는 전체 322건 중에서 주택건설사업 124건, 건축사업 123건 등 주택 및 건설사업에서 247건의 76.7%가 발생하였음

- 이에 따라 도시개발사업의 건당 체납액이 7,562백만원에 달하여 다른 유형의 사업에 비하여 부과금액, 체납액 등에서 압도적으로 커 대규모 자본이 투입되는 대형 장기사업의 특성을 갖는 것으로 판단됨
- 반면에 주택건설사업은 820백만원, 건축사업은 88백만원에 불과하여 사업 유형별로 편차가 큰 편임

<표 4-4> 체납건수 기준 유형별 체납

(단위 : 백만원, %)

개발사업 유형	부과금액	체납액	체납 건수	건당 부과액	건당 체납액
합 계	435,632	394,504	322	1,353	1,225
택지개발	3,265	3,265	2	1,632	1,632
도시개발	297,600	264,661	35	8,503	7,562
대지조성	3,525	3,682	4	881	920
주택건설	108,345	101,680	124	874	820
주택재개발 및 재건축	12,292	10,415	34	362	306
건축	10,605	10,802	123	86	88

- 입주지구 중 시설부담금을 체납한 지구는 총 33개소로 용인시가 8개소, 시흥시가 5개소로 가장 많으며, 체납액 기준으로는 포천시(약 9억 4천만원), 안산시(약 4억1천만원)의 규모가 가장 큰 것으로 나타났음
- 담당자 업무연찬 등의 미비로 인하여 시설부담금 부과를 늦게 한 결과로 보고됨

<표 4-5> 지구별 체납금 현황

(단위 : 백만원)

	부과금액	가산금액	징수액	체납액	징수율
합 계	1,796	80	47	1,829	2.6
용인시	134	7	3	138	2.5
부천시	43	2	21	24	49.5
안산시	396	20	-	416	-
평택시	55	3	-	58	-
시흥시	54	1	-	56	-
김포시	37	-	22	15	60.0
오산시	13	-	-	13	-
안성시	67	3	-	70	-
포천시	896	45	-	940	-
하남시	74	-	-	74	-
가평균	25	-	-	25	-

3. 미수납 사유

- 광역교통시설부담금 미수납 사유로는 미착공(37.3%), 납부시기 미도래 (27.0%) 등 사업착수시점과 납부시점 간 불일치가 64.3%를 차지함
- 미준공(11.5%), 부도(3.7%), 소송(1.6%), 악성 채무(2.2%), 자금난 (9.9%) 등 사업시행자의 납부능력이나 경영위험 등의 사유가 27.9%에 달하였음
- 착수시점과 납부시점 간 불일치 역시 사업시행자가 부담금을 납부하는데 필요한 현금 동원능력을 왜곡시킨다고 볼 때 결과적으로 부담금 납부능력 저하가 미수납 사유의 대부분을 차지한다고 볼 수 있음
- 사업 유형별로는 대지조성사업 미수납의 75%가 미착공에서 비롯되는 것을 비롯하여 주택건설사업(46.8%), 도시개발사업(37.1%), 주택재개발 및 재건축사업(36.2%) 등에서 미착공으로 인한 미수납 비율이 높은 편임
- 또한 주택재개발 및 재건축사업은 사업시행자의 자금난(14.7%), 건축사업은 미준공(21.1%) 사유가 상대적으로 높았음

<표 4-6> 부담금 미수납 사유

(단위 : 건수, %)

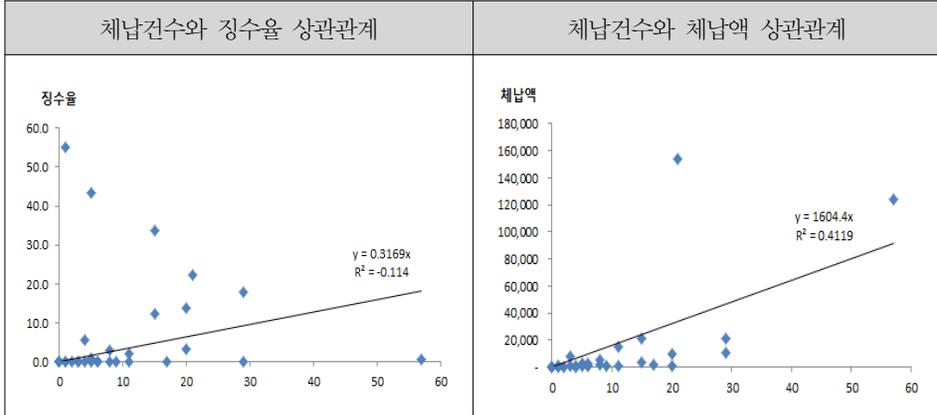
구분	합 계	미수납 사유							
		미착공	미준공	사업 시행자 부도	사업 관련 소송	악성 채무	사업 시행자 자금난	납부시기 미도래	기타
합 계	322 <100.0> (100.0)	120 <37.3>	37 <11.5>	12 <3.7>	5 <1.6>	7 <2.2>	32 <9.9>	87 <27.0>	22 <6.8>
택지개발	2 <100.0> (0.6)	-	-	-	-	-	-	2 <100.0>	-
도시개발	35 <100.0> (10.9)	13 <37.1>	1 <2.9>	-	-	-	4 <11.4>	15 <42.9>	2 <5.9>

구분	합 계	미수납 사유							
		미착공	미준공	사업 시행자 부도	사업 관련 소송	약성 채무	사업 시행자 자금난	납부시기 미도래	기타
대지조성	4 <100.0> (1.2)	3 <75.0>	1 <25.0>	-	-	-	-	-	-
주택건설	124 <100.0> (38.5)	58 <46.8>	7 <5.6>	7 <5.6>	-	-	11 <8.9>	32 <25.8>	9 <7.3>
주택재개 발 및 재건축	34 <100.0> (3.3)	13 <36.2>	2 <5.9>	2 <5.9>	1 <2.9>	-	5 <14.7>	9 <26.5>	2 <5.9>
건축사업	123 <100.0> (38.2)	33 <26.8>	26 <21.1>	3 <2.4>	4 <3.3>	7 <5.7>	12 <9.8>	29 <23.6>	9 <7.3>

4. 소결

- 경기도 내 15%의 자치단체가 44%의 부과건수와 부과금액을 차지하고 있으며, 49%의 체납액을 보유하고 있는 상황으로 광역교통시설부담금 부과가 특정 자치단체에 집중되고 있는 상황임
 - 경기도 전체의 문제라기 보다는 일부 자치단체의 문제로, 이 문제의 원인을 파악하여 해결할 필요가 있음
 - 이와 관련하여 본 연구에서는 시·군 현장조사를 실시하였음
- 체납액, 건당 체납액, 징수율 등의 상관성을 살펴보면 체납건수와 체납액이 통계적으로 유의미한 양의 상관관계를 보였음
 - 이는 체납건수가 늘어날수록 체납액도 증가한다는 의미로 체납발생을 촉발하는 제도적 요인과 함께 부과·징수 전반에 걸친 효율적인 관리시스템 마련이 필요하다는 것을 시사함

<그림 4-1> 자치단체별 부담금 체납 현황



- 주요 체납사업인 도시개발사업과 주택건설사업에 대한 제도적 개선방안을 마련할 필요가 있음
 - 도시개발사업과 주택건설사업에 대한 체납이 많은 이유를 파악할 필요가 있음
 - 특히 건수는 많으나 건당 금액은 적은 주택건설사업의 체납 이유를 파악하고 이에 따른 대책을 마련할 필요가 큼
- 체납징수를 강화하여 확보할 수 있는 건수는 악성채무자로 인한 7건 정도에 불과하므로 체납징수 강화보다는 광역교통시설부담금제도 운영상의 문제점을 살펴볼 필요가 있음
 - 체납사유에 관한 분석에서 미착공, 미준공, 납부 시기 미도래 등 환경 변수에 따른 체납이 많았으므로 그 이유를 파악하여 대책을 마련할 필요가 큼
- 실제로 기초자치단체 인터뷰 결과, 다음과 같은 어려움을 토로하고 있었으며 제도적 측면은 물론이고 운영상의 영역까지 포괄적인 대응이 필요할 것으로 사료됨

- 사업시행자 본인이 납부대상인지 여부 조차 모르는 사례가 허다함
- 사업시행자 변경 시 부담금 납부의무 승계와 관련하여 갈등, 분쟁이 초래됨
- 사업 승인(인가) 부서와 부담금 부과 부서가 달라 체납관리 혼선, 늦장대응 초래
- 본격적인 사업착수 조차 안 된 상태에서 사업 승인(인가) 후 1년 이내 부담금 납부 의무는 현실과 동떨어진 규정임
- 가산금도 10일 이내로 납부하라는 것은 현실성이 떨어지며 가산금 미납부 시 압류조치로 들어가야 하는 바, 이로 인한 행정적 관리부담 가중
- 사업시행자가 경기도 금고에 납부하면, 경기도는 3~4개월 주기로 시·군에 통보하고, 시·군은 통보받은 후 수기 형태로 체납관리를 하는데, 이 과정에서 전산시스템 부재와 통보 지연 등으로 착오, 누락 등 발생
- 부과대상, 부과기준 등이 복잡하여 부과·징수 효율관리 애로, 부담금수입 안정성, 예측 가능성 저하 초래
- 대형 사업 시행자는 건설과련 유사 부담금 납부로 어려움 가중
- 부과 부서의 전문성 부족으로 체납관리, 징수율 제고 한계

제2절 광역교통시설부담금제도 운영상 개선방안

1. 광역교통시설부담금 산정 시기

- 담당 공무원들이 가장 곤란을 겪고 있는 부분은 제도에 규정된 부담금 산정 시기임
 - 광역교통시설부담금은 국가나 지방자치단체로부터 사업의 승인·인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 부과하고, 납부기한은 부과일부터 1년 이내로 되어 있으며, 납부기한 내에 사업의 사용승인 등을 받을 경우에는 그 신청일 이전까지로 되어 있음
- 광역교통시설부담금은 사업의 승인·인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 부과하도록 되어 있음
 - 건설업의 특성상, 부동산 경기가 좋지 않은 경우에 사업 착공은 몇 년에 걸쳐 늦어질 수 있음

- 납부기한은 부과일로부터 1년 이내로 되어 있으므로, 건설 인가 시점에서 부담금이 부과되었고, 착공이 1년 이후에 이루어진다면 이 사업은 자동적으로 체납 상태가 되게 됨
- 경기도 전체 체납 건수(322건)의 48.7%를 차지하는 미착공(120건)과 미준공(26건)이 이로 인해 발생한 것임
- 만약 부담금 산정 시기를 “사업의 승인·인가를 받은 날”에서 “사업을 착공한 날”로 바꾼다면, 아래 <표 4-7>에서 볼 수 있듯이 금액으로 79.8%에 달하는 체납이 사라지게 될 것임

<표 4-7> 경기도 광역교통유발시설부담금 체납사유

(단위 : 억원, %)

구 분	계	납부기한 미도래	미착공·미준공	무재산·부도
금 액	3,896	765	3,109	22
비 중	100	19.6	79.8	0.6

※ 자료 : 경기도 내부자료

- 광역교통시설부담금은 사업의 승인·인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 부과하도록 되어 있는데, 사업의 승인이나 인가 등은 사업계획을 근거로 시행하기 때문에, 사업 계획에 따라 부담금을 부과하게 됨
 - 통상적으로 건설 계획은 설계 변경 등으로 인해 계획 그대로 이루어지기 힘들며, 사업자가 교체되는 경우도 빈번함
 - 광역교통시설부담금의 부과시점에서 기한 내에 납부한다고 하더라도 사업 설계가 바뀌는 경우에는 부담금이 달라질 수 있으며, 사업시행자가 교체되는 경우에는 법적인 다툼이 발생할 소지도 다분함
 - 만약 부담금 산정 시기를 “사업의 승인·인가를 받은 날”에서 “사업을 착공한 날”로 바꾼다면, 사업시행자 부도(12건), 사업관련 소송(5건), 사업시행자 자금난(32건) 등으로 인한 체납 사유의 상당부분이 해결될 수 있을 것임

- 상하수도 원인자부담금의 사례를 준용하면, 부담금 부과시기를 사업 준공시점으로 연기가 가능함
 - 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법(광역교통법) 제 11조의 4 ③항에 따르면, 시·도지사는 광역교통시설부담금의 부과대상 사업의 착공이 정당한 사유에 따라 연기되는 경우에는 납부의무자의 신청을 받아 사업의 착공 시까지 납부기한을 연기할 수 있음
 - 그러나 착공이 연기된 “정당한 사유”가 대통령령에 나와 있지만¹³⁾ 세부를 판단하기 어렵고, “납부의무자의 신청을 받아” 연기할 수 있으므로 납부의무자가 신청하지 않는 경우 부담금의 부과 시기는 승인시점임
 - 현 규정대로는 체납자가 양성될 수밖에 없는 상황이므로 부담금의 부과 시기와 관련한 규정의 개정이 필요함

2. 광역교통시설부담금 산정 대상

- 사업별 부담금 미수납내역을 살펴보면 체납 건수가 많은 주택건설사업의 경우 부과 건 당 평균 부담금 규모는 약 8.6억원, 건축사업의 경우 부과 건 당 평균 부담금 규모는 8천5백만 원에 불과한 것으로 나타나 소액 부과가 체납된 것이 많음을 알 수 있음
 - 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법(광역교통법) 제 11조 5항에 따르면, “도시환경정비사업의 경우에는 20세대 이상의 공동주택을 건설하는 경우”, “「건축법」 제11조에 따른 건축허가를 받아 주택 외의 시설과 20

13) 1. 천재지변 또는 사업시행자에게 책임이 없는 불가항력적인 사유로 인하여 사업의 착공이 지연되는 경우
 2. 해당 사업시행지에 대한 소유권 분쟁(소송절차가 진행 중인 경우만 해당한다)으로 인하여 사업의 착공이 지연되는 경우
 3. 사업의 승인 또는 인가 등의 조건으로 부과된 사항을 이행함에 따라 사업의 착공이 지연되는 경우
 4. 주택건설경기가 침체되는 등 사업을 착공하지 못할 부득이한 사유가 있다고 시·도지사가 인정하는 경우

세대 이상의 주택을 동일 건축물로 건축하는 사업”에 부담금을 부과하도록 되어 있는데, 이 기준이 너무 작음

- 부담금 체납 건수의 약 1/2 가량이 20세대~30세대 정도의 주택이지만, 이들의 체납 금액은 전체의 5% 미만임
- 20세대에서 30세대의 주택이 광역교통법에서 규정한 “대도시권의 광역교통에 영향을 미치는 대규모 개발사업”이라고 보기는 어려움
- 만약 기준이 현행 “20세대”가 아니라 “100세대 이상” 혹은 최소한 “30세대 이상”으로만 조정되더라도 약 1/3의 체납 건수는 사라지게 될 것으로 전망됨

3. 광역교통시설부담금 업무 편중 및 배분 방식

- 광역교통시설부담금 관련 업무는 광역교통시설에 영향을 미칠 만한 개발 사업에 부과되도록 한 특성상, 경기도내에서 개발이 활발히 진행되고 있는 특정 기초자치단체에만 업무가 집중되게 됨
 - 현황파악에서 살펴본 바와 마찬가지로, 이미 개발이 끝났거나 개발 수요가 적은 광명시, 군포시, 양평군, 과천시의 경우 체납이 없거나 아예 부과건수가 없는 것으로 조사되었음
 - 건수 및 부과액으로 살펴본 결과, 체납액 상위 5개 자치단체가 광역교통시설 부담금 업무의 약 50%를 담당하고 있음
- 광역교통시설부담금의 산정과 징수 업무는 기초자치단체가 진행하지만, 재원의 배분은 중앙정부가 40%, 광역자치단체(경기도)가 57%, 기초자치단체는 3%로 이루어지고 있음
 - 업무 부담에 비해 기초자치단체로 돌아가는 배분이 너무 적어 업무를 적극적으로 수행할 인센티브가 부족함
- 상기 문제점에 따라 (1안) 징수된 부과금에 대한 기초자치단체의 배분을 늘리거나 (2안) 경기도에서 광역교통시설부담금 징수를 통합 관리하는 방안도 생각해 볼 수 있음

- 1안의 경우, 통상적으로 부과금을 징수하고 있는 자치단체들이 개발이 활발하거나 인구가 많은 자치단체들로 도내 기초자치단체간 형평성 문제를 야기할 수 있음
- 2안의 경우, 도 담당자의 업무 부담이 가중될 수 있으므로, 추가 인력을 배치하고 “부담금 산정 대상의 조정”을 통해 100세대 이상 혹은 30세대 이상으로 대상을 조정하여 관리 건수를 축소할 필요가 있음

제3절 체납징수행정 정비방안

1. 법제적 보완

가. 납부기한의 장기에 따른 문제점

- 광역교통시설부담금의 납부기한을 보면 지방자치단체의 회계연도와의 불일치로 인하여¹⁴⁾ 구조적으로 실질적인 체납이 아닌 형식적 체납이 발생하고 있음
 - 광역교통시설부담금은 국가나 지방자치단체로부터 사업의 승인·인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 부과하고, 납부기한은 부과일부터 1년 이내로 되어 있으며, 납부기한 내에 사업의 사용승인 등을 받을 경우에는 그 신청일 이전까지로 되어 있음
 - 시·도지사는 납부의무자의 신청을 받아 사업의 사용승인 등을 받는 날까지의 기간 내에서 분할납부를 하게 할 수 있음
 - 시·도지사는 광역교통시설부담금의 부과대상 사업의 착공이 정당한 사유에 따라 연기되는 경우에는 납부의무자의 신청을 받아 사업의 착공 시까지 납부기한을 연기할 수 있음

14) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제11조의4.

- 경기도에서 자체적으로 분석하고 있는 광역교통시설부담금 체납사유를 보면 체납액 3,896억원 중에서 19.6%인 765억원이 납부기한 미도래로 나타나고 있음
- 1년이라는 장기간의 납부기한으로 인하여 납부의무자가 납부시기를 잊어버릴 수도 있고, 관련된 사업이 완료되어 실제 교통유발원인이 발생하지도 않았는데 금전적 부담을 강요하는 문제도 있음
 - 경기도의 광역교통시설부담금 체납사유를 보면 체납액 3,896억원 중에서 79.8%인 3,109억원이 미착공·미준공으로 나타나고 있음
 - 이러한 법령상의 구조적인 체납부분을 제외하면 실질적인 체납율은 0.6%로 나타남

<표 4-8> 경기도 광역교통유발시설부담금 체납사유

(단위 : 억원, %)

구 분	계	납부기한 미도래	미착공·미준공	무재산·부도
금 액	3,896	765	3,109	22
비 중	100	19.6	79.8	0.6

※ 자료 : 경기도 내부자료

- 이처럼 법령상의 구조적인 문제로 인하여 실제 체납이 아님에도 불구하고 형식적으로 체납으로 되는 부분들은 부과시기의 조정이나 납부방법의 변경 등을 통해 개선할 필요가 있음

나. 부과부서와 원인발생 부서의 상이에 따른 문제점

- 광역교통시설부담금을 부과하는 부과대상의 원인발생 부서(사업추진 부서)와 부담금을 부과하는 부서가 서로 다르게 되어 있어서 사업추진부서의 부담금에 대한 관심이 저조할 수 밖에 없음
 - 광역교통시설부담금 부과대상 사업을 보면 「택지개발촉진법」에 따른 택

지개발사업, 「도시개발법」에 따른 도시개발사업, 「주택법」에 따른 대지 조성사업 및 법률 제6916호 주택건설촉진법개정법률 부칙 제9조에 따라 종전의 규정에 따르도록 한 아파트지구개발사업, 「주택법」에 따른 주택건설사업, 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 주택재개발사업, 주택재건축사업 및 도시환경정비사업(20세대 이상의 공동주택 건설만 해당), 「건축법」 제11조에 따른 건축허가를 받아 주택 외의 시설과 20세대 이상의 주택을 동일 건축물로 건축하는 사업으로 되어 있음¹⁵⁾

- 각 행정기관에서 이들 사업에 대하여 승인, 인가, 허가 등을 하게 되면 그 자료를 교통부서로 통보하게 되고 교통부서에서 이들에게 광역교통 시설부담금을 부과하게 됨
- 납부기한이 1년으로 되어 있으므로 부담금의 체납유무에 상관없이 사업은 진행될 수 있고, 사업이 완료되면 준공을 하게 됨
 - 즉, 사업부서와 광역교통시설부담금 부과 부서가 상이하기 때문에 해당 사업의 진행과 부담금의 부과징수가 각각 별개로 이루어지고 있음
- 따라서 사업부서와 교통부서 간에 해당 사업과 광역교통시설부담금이 행정적으로 관련성을 갖도록 개선할 필요가 있음
 - 광역교통시설부담금이 100% 징수되어 다시 교통시설에 확충되는 것은 결국 택지사업, 주택사업 등과 같은 해당 사업에 긍정적으로 기여하는 것이므로 서로의 관련성이 지속되어야 할 것임

2. 징수행정체계 재정비

가. 사업준공시에 부담금 납부여부 미확인

- 광역교통시설부담금을 체납한 경우에 해당 사업에 대한 준공이나 사용승인 등을 제한하는 제재조치가 없음
 - 교통부서에서는 광역교통시설부담금을 부과하고 이를 체납한 자에 대해

15) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 11조.

여 별도의 방법으로 체납처분 등을 하고 있고, 사업부서에서는 체납유무에 불구하고 준공이나 사용승인 등을 함으로써 행정의 비효율성을 초래하고 있음

- 지방세법에서는 재산권과 그 밖의 권리의 설정·변경 또는 소멸에 관한 사항을 공부에 등기하거나 등록하는 때에 등록면허세를 납부해야 하는데 먼저 세금을 납부하고 영수증을 제시하거나 첨부하도록 되어 있음¹⁶⁾
- 광역교통시설부담금도 해당 사업으로 발생하는 교통인프라를 확충하기 위하여 그 사업시행자에게 부과하는 일종의 금전부담 조건이므로 사업이 완료되는 시점에서 등록면허세의 납부방식과 유사하게 부담금 납부영수증을 제시하도록 하는 방안을 도입할 필요가 있음

나. 전문 체납세외수입 징수조직 부재

- 전국 243개 지방자치단체 중에서 112개 자치단체에서 전담조직을 설치하였으나 아직 53.9%에 해당하는 지방자치단체에서 전문적인 체납 세외수입 징수조직을 설치하지 않고 있음¹⁷⁾
 - 경기도의 경우 31개 시·군 중에서 18개 시·군에서만 세외수입 체납징수팀을 운영하고 있고, 본청과 13개 시·군에서는 별도의 세외수입 체납징수팀을 운영하고 있지 아니함

<표 4-9> 경기도 시·군별 세외수입징수팀 운영현황

구 분	합계	해당 시·군
팀조직	18	수원시, 성남시, 고양시, 부천시, 용인시, 안양시, 남양주시, 의정부시, 평택시, 화성시, 파주시, 군포시, 광주시, 연천군, 포천시, 오산시, 의왕시, 여주시
미운영	13	본청, 동두천시, 양평군, 과천시, 가평군, 안산시, 시흥시, 광명시, 하남시, 김포시, 이천시, 구리시, 양주시, 안성시

※ 자료 : 경기도 내부자료(2015.6월말 현재)

16) 지방세법 제38조, 지방세법시행령 제49조.

17) 행정자치부 내부자료(2015.4.30.기준).

- 광역교통시설부담금의 경우 택지개발사업, 주택재개발사업, 건축 등 여러 부서에서 추진하는 사업에 대하여 교통부서에 부담금을 부과하고 있으나 교통부서의 담당공무원들은 행정직 공무원들로서 2~3년 이내에 다른 부서로 이동함으로써 부담금 부과징수에 대한 담당자의 전문성이 떨어지게 됨
 - 체납세금의 징수에 전문성을 가지고 있는 지방세 부서에 체납된 세외수입금을 징수하는 조직을 팀단위로 신설하여 체납관리의 전문성을 제고할 필요가 있음

제4절 부과·징수 효율화를 위한 제도기반 구축

1. 법제적 기반구축

가. 신고납부제로 납부방법 변경

- 광역교통시설부담금은 각 기관으로부터 부과대상 사업에 대한 자료를 통보 받으면 사업의 승인 또는 인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 시·도지사가 부과하는 것으로 되어 있는데 이를 신고납부 방식으로 전환함
 - 신고납부라 함은 납부의무자가 일정한 기한 내에 납부해야 할 세금을 스스로 계산하여 과세관청에 신고하고 납부하는 것을 말함¹⁸⁾
 - 광역교통시설부담금도 해당 사업의 사용승인이나 준공을 신청하기 전까지 납부의무자가 스스로 신고하고 납부하도록 납부방식을 바꾸도록 함
 - 사용승인 등을 신청하기 전에 신고납부하고 영수증을 신청서에 첨부하도록 함
 - 현재 납부기한이 1년으로 되어 있지만, 납부기한 내에 사업의 사용승인

18) 지방세기본법 제2조.

등을 받을 경우에는 그 신청일까지로 단축되고, 납부의무자의 신청을 받아 사업의 사용승인 등을 받는 날까지의 범위에서 분할납부를 하게 할 수 있게 되어 있으므로 아예 사용승인 등을 받기 전에 신고납부를 하는 것으로 전환하는 것이 바람직함

- 광역교통시설부담금의 납부방식을 고지방식에서 신고납부방식으로 바꾸고 등기·등록을 할 때에 취득세나 등록면허세 납부를 확인하는 것처럼 사용승인 등을 할 때에 해당 기관에서 광역교통시설부담금의 납부여부를 확인하도록 연계하면 체납이 원천적으로 발생하지 않게 됨
- 신고납부를 하지 아니할 경우에는 지방세처럼 미신고가산세, 과소신고가산세, 납부불성실가산세를 부과하도록 함
 - 납부해야 할 부담금에 미신고가산세 20%, 과소신고가산세 10%, 납부불성실가산세 1일 1만분의 3으로 지방세와 동일하게 함
 - 광역교통시설부담금의 신고납부 및 가산세 부과를 위한 관련법령의 개정안은 다음과 같이 하면 될 것임

<표 4-10> 광역교통시설부담금 납부방식 변경관련 법률 개정안

현 행	개 정 안
제11조의4(부담금의 부과·징수 및 납부 기한 등) ① 부담금은 제11조제1항에 따른 사업이 시행되는 지역의 시·도지사나 지방자치단체로부터 사업의 승인 또는 인가 등을 받은 날부터 60일 이내에 제11조의3에 따라 산정한 부담금을 부과한다. ② 제1항에 따라 부과된 부담금은 부과일부터 1년 이내에 내야 하되, 납부기한 내에 사업의 사용승인등을 받을 경우에는 그 신청일(국가나 지방자치단체	제11조의4(부담금의 부과·징수 및 납부 기한 등) ①----- ----- 사용승인등을 받을 때까지 제11조의3에 따라 산정한 부담금을 신고하고 납부하여야 한다. ② <삭제>

현행	개정안
<p>가 시행하는 사업의 경우 준공완료 공고일을 말한다) 이전까지 내야 한다. 다만, 시·도지사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 납부의무자의 신청을 받아 사업의 사용승인등을 받는 날(국가나 지방자치단체가 시행하는 사업의 경우 준공완료 공고일을 말한다)까지의 범위에서 분할납부를 하게 할 수 있다.</p> <p>③ 시·도지사는 제2항에도 불구하고 부담금의 부과대상 사업의 착공이 대통령령으로 정하는 정당한 사유에 따라 연기되는 경우에는 납부의무자의 신청을 받아 사업의 착공 시까지 납부기한을 연기할 수 있다.</p>	<p>③ 부담금의 납부의무자가 제1항에 따른 신고 또는 납부의무를 다하지 아니하면 시·도지사는 제11조의3에 따라 산출한 부담금(이하 “산출부담금”이라 한다)에 다음 각호의 가산부담금을 합하여 부과한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 산출부담금을 제1항에 따라 신고하지 아니한 경우에는 그 산출부담금에 100분의 20에 해당하는 금액 2. 산출부담금에 부족하게 신고한 경우에는 그 부족한 부담금에 100분의 10에 해당하는 금액 3. 납부의무자가 제1항에 따른 납부기한까지 부담금을 납부하지 아니하거나 납부하여야 할 금액보다 적게 납부한 경우에는 다음의 계산식에 따라 산출한 금액을 납부불성실 가산부담금으로 부과한다. 이 경우 납부불성실 가산부담금은 납부하지 아니한 금액의 100분의 75에 해당하는 금액을 한도로 한다. <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> $\text{납부하지 아니한 부담금의 금액} \times \text{납부기한의 다음 날부터 자진납부일 또는 납부고지일까지의 기간} \times 1\text{일 } 1\text{만분의 } 3$ </div>

현행	개정안
<p>④ 시·도지사는 납부의무자가 부담금을 납부기한까지 내지 아니하면 납부기한이 지난 후 10일 이내에 독촉장을 발급하여야 한다. 이 경우 납부기한은 독촉장 발급일로부터 10일로 한다.</p> <p>⑤ 시·도지사는 납부의무자가 부담금을 제2항에 따른 기한까지 내지 아니하면 부담금액의 100분의 3에 해당하는 가산금을 징수할 수 있다.</p> <p>⑥ 시·도지사는 부담금을 부과·징수한 후 부담금이 과소 또는 과다 부과·징수된 사실을 발견한 경우에는 이를 조사하여 그 차액을 추징하거나 환급하여야 한다.</p> <p>⑦ ~ ⑧ (생략)</p> <p><신설></p>	<p>④ 제3항의 경우에 납부기한은 부과한 날부터 30일 이내로 하며, 시·도지사는 -----.</p> <p>⑤ -----제4항에 따른 납부기한까지 -----</p> <p>⑥ 시·도지사는 제1항 또는 제3항에 따라 -----</p> <p>⑦~⑧(현행과 같음)</p> <p>⑨ 제11조제2항에 따른 사용승인등을 신청하려는 경우에는 그 신청을 하기 전까지 부담금을 신고납부하고 신청서에 부담금 영수필 통지서(사업승인등의 기관에서의 시·군 통보용) 1부와 부담금 영수필 확인서 1부를 첨부하여야 한다. 다만, 「전자정부법」 제36조 제1항에 따라 행정기관 간에 부담금 납부사실을 전자적으로 확인할 수 있는 경우에는 그러하지 아니하다.</p>

나. 사용승인·준공 시에 납부확인제도 도입

- 광역교통시설부담금은 광역교통시행계획이 수립·고시된 대도시권에서 교통수요를 유발하는 사업을 시행하는 자들에게 광역교통시설 등의 건설 및 개량을 위하여 부담을 지우는 것이므로¹⁹⁾ 최소한 해당 사업이 완료되는 시점

에서는 완납이 되어야 할 당위성을 가지고 있음

- 따라서 광역교통시설부담금의 부과대상 사업에 대하여 사용승인·사용검사·준공인가 또는 준공검사 등을 신청할 때에 부담금을 납부한 영수증을 첨부하도록 법정부관(法定附款) 제도를 도입함
 - 현재 지방세 중에서는 등기·등록을 하기 전에 취득세 또는 등록면허세를 납부하고 그 납부영수증을 등기·등록 신청서에 첨부하도록 되어 있음
 - 광역교통시설부담금은 교통수요를 유발하는 사업의 시행자에게 금전적 부담을 지워서 그 재원으로 광역교통시설을 확충하려는 것이므로 이러한 법정부관은 비례의 원칙이나 과잉금지의 원칙에 위배되지 아니한다 할 것임²⁰⁾

<표 4-11> 광역교통시설부담금 납부확인관련 법률 개정안

현 행	개 정 안
제11조의4(부담금의 부과·징수 및 납부기한 등) ⑩⑩ <신설>	제11조의4(부담금의 부과·징수 및 납부기한 등) ⑩사업승인등을 하는 행정기관에서는 사업승인등을 마친 때에는 제9항에 따른 부담금 영수필 확인서 금액란에 반드시 소인하여야 하며, 첨부된 부담금 영수필 통지서(사업승인등의 기관에서의 시·군 통보용)를 사업승인등에 관한 서류와 대조하여 기재내용을 확인하고 접수인을 날인하여 접수번호를 붙인 다음 부담금을 관할하는 시·군의 세입징수관에게 7일 이내에 송부하여야 한다.

19) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제11조 제1항.

20) 비례의 원칙 또는 과잉금지의 원칙은 국민의 기본권을 제한함에 있어서 국가 작용의 한계를 명시한 것으로 크게 목적의 정당성, 수단의 적합성, 침해의 최소성, 법익의 균형성 등을 들 수 있다(위키백과, <https://ko.wikipedia.org>).

다. 부담금 부과대상 사업의 제한제도 도입

- 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」은 2013년 8월 6일에 법률 제 11998호로 제정되어 2014년 8월 7일부터 시행되고 있음
- 동 법률에서 지방세외수입금이라 함은 과징금, 이행강제금, 부담금 등을 말하며 구체적으로는 시행령 별표에서 규정하고 있는데 광역교통시설부담금도 포함되어 있음
- 동 법률에서는 지방세외수입금을 체납한 자에 대하여 재산을 압류하여 공매 처분을 하는 직접적인 강제징수 이외에 “체납 또는 결손처분 자료의 제공”, “대금지급 정지”만을 규정하고 있음
 - 지방세 체납자에 대하여 적용하고 있는 관허사업제한, 출국금지, 명단공개, 납세증명서제도 등의 간접 강제징수제도는 도입되어 있지 아니함
 - 그러나 부담금과 같이 특정 사업에 관련되어 부과되는 지방세외수입금의 체납자에 대하여는 해당 사업의 제한을 하더라도 과잉금지의 원칙이나 비례의 원칙에 위배되지 아니한다 할 것임
 - 즉, 광역교통시설부담금을 체납한 자에 대하여는 광역교통시설부담금이 부과되는 사업에 한하여 이들 사업의 인·허가 등을 할 수 없도록 제한함

<표 4-12> 광역교통시설부담금 체납자 관허사업제한 관련 법률 개정안

현 행	개 정 안
제12조 <신설>	제12조(광역교통시설부담금 체납자에 대한 사업의 제한) 이 법에 의한 광역교통시설 부담금을 체납한 자에 대하여는 제11조제 1항 각호에 규정된 사업(이하 이 조에서 “대상사업”이라 한다)의 인·허가를 하는 행정기관에 대하여 그 인·허가 등을 금지하거나 취소요구를 할 수 있다.

현행	개정안
	<p>② 제1항에 따른 대상사업의 제한을 하려면 사전에 광역교통시설부담금의 체납자에 대하여 대상사업의 제한 대상자임을 알리고 소명의 기회를 부여하여야 하며, 1개월이 경과한 후에 체납된 부담금의 납부여부 등을 고려하여 대상사업의 제한을 요구하여 한다.</p>

2. 행정부관제도 활용

- 부관(附款)이라 함은 “행정행위의 효과를 제한하기 위하여 주된 의사표시에 부가된 종된 의사표시”를 말하는데,²¹⁾ 광역교통시설부담금의 부과대상이 되는 택지개발사업, 주택재개발사업 등을 인·허가하는 기관에서 해당 사업을 승인이나 인·허가할 때에 부담금을 납부하지 아니하면 사용승인이나 준공 등을 하지 아니하는 것으로 부관을 붙이도록 함
- 수익적 행정행위에 해당하는 경우에 그 법률적 성질은 재량행위 내지 자유재량행위에 속하는 것으로 보고 관계 법령에 명시적인 금지규정이 없는 한 행정목적 달성을 위하여 조건이나 기한, 부담 등의 부관을 붙일 수 있음²²⁾
 - 부관의 내용은 이행 가능하고 비례의 원칙, 평등의 원칙에 적합하며 행정처분의 본질적 효력을 저해하지 않아야 하는데, 사용승인이나 준공시까지 광역교통시설부담금을 납부하도록 하고 이를 미이행하는 경우에 사용승인이나 준공을 하지 아니하는 것은 이러한 부관의 원칙에 위배되지 아니함
 - 용인시장이 주택건설사업계획의 승인을 하면서 “경전철 부담금 부과시 이를 사용검사 전까지 납부할 것”이라는 승인조건을 붙인 것에 대하여

21) 위키백과(<https://ko.wikipedia.org>).

22) 대법원 2004.3.25. 선고 2003두12837 판결.

대법원에서는 경전철사업은 용인시 내에서 시행되는 주택건설사업 등으로 교통수요가 급증함에 따라 이에 효과적으로 대처하고 장기적으로 쾌적한 도시교통체계를 구축하기 위해 추진해오던 사업으로서 주택건설사업을 시행하는 자들은 경전철사업에 대한 원인자에 해당하기 때문에 해당 주택건설사업에 붙인 부관이 부당결부금지원칙에 위배되지 아니하는 것으로 보았음²³⁾

- 적법한 부관을 붙여서 사업시행인가를 받은 사업시행자가 그 부관을 이행하지 아니한 경우에는 인가받은 사업시행계획대로 완료되지 아니한 것이기 때문에 행정기관으로부터 사용검사를 받을 수 없다고 함²⁴⁾

○ 따라서 택지개발사업, 주택재개발사업, 도시개발사업, 주거환경개선사업, 건축물의 건축 등 광역교통시설부담금의 부과대상 사업을 승인이나 인·허가 등을 할 때에 부담금을 일정한 기한까지 반드시 납부하도록 부관을 붙이는 것은 법적으로도 문제가 없다 할 것임

- 부관은 사업승인서나 인·허가서에 다음과 같은 내용으로 붙이도록 함

<표 4-13> 광역교통시설부담금 납부이행 부관의 내용

1. 광역교통시설부담금의 미납시 사용승인 등의 제한
 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제11조에 따른 광역교통시설부담금을 납부기한까지 납부하여야 하며, 같은 법 제11조 제2항에 따른 사용승인등을 받는 날 까지 광역교통시설부담금(가산금을 포함한다)을 모두 납부한 사실을 증명하지 아니하면 사용승인등을 하지 아니한다.

주) 사용승인 등 : 사용승인·사용검사·준공인가 또는 준공검사 등을 말함

- 시·도지사나 시장·군수는 광역교통시설부담금 부과대상 사업에 대한 사용승인·사용검사·준공인가 또는 준공검사 등을 할 때에 광역교통시설 부담금의 완납 여부를 확인한 후에 사용승인 등을 하도록 지침을 마련하여 시행함

23) 대법원 2007.12.28. 선고 2005다72300 판결.

24) 대법원 1985.2.8. 선고 85누625 판결.

- 이 제도는 법령의 개정이 필요한 사항이 아니므로 다른 시·도에서 시행하지 않더라도 경기도가 우선적으로 시행을 하고 다른 시·도로 전파시킬 수도 있을 것임
- 주택재개발, 택지개발, 건축 등의 사업을 담당하는 기관이나 부서와 긴밀한 협조가 필요하므로 도지사의 방침을 통해 「광역교통시설부담금의 미납시 사용승인 등의 제한」 제도의 내용을 관련부서가 공유하고 사업승인 등을 할 때에는 반드시 부담금의 납부유무를 확인하도록 해야 할 것임

3. 체납징수기반 정비

1) 체납징수 전문조직 신설

- 지방자치단체의 체납 지방세 징수부서에 세외수입 체납징수팀을 신설하도록 하여 체납 세외수입의 징수효율성을 제고하도록 함
 - 현재 성남시 등 18개 시·군에서는 지방세 체납을 관리하는 부서에 세외수입 체납징수팀을 설치하여 운영중에 있음
 - 경기도 본청과 나머지 13개 시·군에서도 체납된 세외수입금 징수를 위한 별도의 조직을 설치하거나, 팀조직의 설치가 어렵다면 지방세 체납징수팀에 최소한 1~2명의 담당자라도 배치하여 체납된 세외수입금을 관리할 필요가 있음
- 각 부서에서 부과한 세외수입금 중에서 납부의무자 인별로 일정금액(예를 들어 100만원) 이상의 체납자에 대하여 체납전문조직에서 관리하게 되면 체납징수의 효율성이 제고될 수 있음
 - 세무부서에 근무하는 세무직 공무원은 지방세의 부과징수를 전문적으로 하는 인력으로서 지방세의 체납관리에 많은 노하우를 가지고 있기 때문에 체납 세외수입의 징수에 효율적으로 대처할 수 있을 것임
 - 다만, 인력증원 없이 체납 세외수입 징수업무만 이관하는 것은 바람직하지 아니하므로 세무직 인력의 증원을 전제로 체납징수 업무도 이관하도록 함

2) 체납징수활동 강화

- 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률(이하 “지방세외수입법”이라 함)」에 따라 광역교통시설부담금의 체납자에 대한 강제징수를 강화하도록 함
 - 지방세외수입금 체납징수를 위해 「지방세기본법」 제134조의3에 따른 과세자료를 활용할 수 있으므로²⁵⁾ 부담금 체납자가 재산을 보유한 사실이 있는지 여부를 적극적으로 조사하도록 함
 - 세외수입금을 체납한 자에 대하여 체납처분을 하기 위해 담당 공무원은 질문검사권을 행사하여 압류할 재산의 소재 또는 수량을 파악할 수 있음²⁶⁾
 - 금융기관의 예금, 토지관리부서의 토지현황, 자동차관리부서의 자동차등록현황 등을 조사하여 재산을 압류할 수도 있음
 - 그러나 금융기관의 예금조회는 「금융실명거래 및 비밀보장에 관한 법률」에서 조세의 부과징수와 관련해서만 정보를 제공할 수 있도록 제한하고 있어서²⁷⁾ 예금조회는 법적 제약이 있기 때문에 지방세외수입금의 부과징수와 관련해서도 정보제공을 할 수 있도록 동법률의 개정이 필요함
 - 압류된 재산은 적극적으로 공매를 실시하여 매각으로 받은 금액을 부담금에 충당하도록 함
 - 압류재산의 공매는 지방자치단체에서 직접 하지 아니하고 한국자산관리공사에 대행을 하여 매각하고 있으므로²⁸⁾ 한국자산관리공사에 매각대행을 의뢰하여 실시하도록 함
- 지방세외수입법에서 도입하고 있는 체납자료 제공 및 대금지급 정지제도를 적극적으로 활용하여 체납된 부담금의 납부를 간접적으로 강제하도록 함
 - 체납기간이 1년을 경과 하거나 1년 내에 3회 이상 체납이 각각 500만원 이상 체납자, 결손처분액이 500만원 이상 체납자에 대해 전국은행연합

25) 지방세외수입법 제5조.

26) 지방세외수입법 제11조.

27) 「금융실명거래 및 비밀보장에 관한 법률」 제4조 제1항 제2호.

28) 국세징수법 제61조 제5항.

회에 체납자료 등을 제공하여 금융거래를 제한할 수 있음

- 그러나 「신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률」에서는 국세·지방세·관세 또는 국가채권의 체납 관련 정보, 벌금·과태료·과징금 또는 추징금 등의 체납 관련 정보만 신용정보로 규정하고 있고, 부담금은 포함하지 않고 있어 실무적으로는 시행이 불가능함
- 그 밖에 신용정보주체의 신용등급, 신용조회회사의 신용정보 제공기록 또는 신용정보주체의 신용회복 등에 관한 사항으로서 금융위원회가 정하여 고시하는 정보를 신용정보에 포함하도록 되어 있으나²⁹⁾ 신용정보업감독규정도 부담금이 포함되어 있지 않음
- 따라서 광역교통시설부담금의 체납자를 신용정보로 제공하려면 최소한 신용정보업감독규정 제2조의2를 개정하여 부담금을 신용정보에 포함하여야 함
- 또한 전국은행연합회와 협의하여 부담금 등과 같은 지방세외수입금의 등록코드 등도 신설하고 전산망을 연계하여 현행 지방세 체납자 신용정보제공과 동일하게 시스템을 구축할 필요가 있음
- 100만원 이상 체납자에 대해서 체납액을 완납할 때까지 해당 자치단체가 체납자에게 지급하여야 하는 대금 중 체납액에 상당하는 금액을 지급정지할 수 있으므로 회계부서 등과 협의하여 대금지급을 지급정지하도록 함
- 지급할 채무가 있다면 채권압류를 통해 지급할 대금의 채권을 압류하고 추심하여 체납된 부담금에 충당하도록 함
- 대금지급 정지와 관련된 행정처분은 동일 지방자치단체의 내에서 이루어지는 사항이므로 회계부서에 광역교통시설부담금의 체납자 명단을 보내어서 지급정지를 요청하면 가능할 것임
- 전산시스템적으로 지급정지가 이루어 질 수 있도록 하려면 e-호조시스템에 대금지급정지를 입력하여 시스템적으로 체크가 되어야 하는데, 현

29) 「신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률 시행령」 제2조 제1항 제5호 자목.

재 이러한 기능이 부여되어 있지 아니하므로 e-호조시스템을 조속히 보완하여 은행의 예금출금정지와 같이 전산시스템에 지급정지를 입력할 수 있도록 시스템을 보완해야 할 것임

4. 증가산금제도 도입

가. 가산금의 의의

- 가산금은 조세나 세외수입금 등을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에 부과하는 금전부담으로서 사법상의 채무관계에 있어서 부과되는 연체이자의 성격을 갖고 있음³⁰⁾
 - 즉, 채무자가 변제기한까지 채무를 변제하지 아니할 경우에 채무자가 부담해야 하는 이자와 유사한 성격을 갖고 있음
 - 일본 지방세법에서는 “연체금”이라는 용어를 사용하면서 납부기한의 다음 날부터 납부한 날까지의 일수에 연 14.6%를 적용하여 계산하는 것으로 되어 있음³¹⁾
- 국세와 지방세의 경우 납부기한이 지나면 3%의 가산금이 가산되고 다시 금액에 따라 증가산금이 가산됨³²⁾
 - 체납된 금액에 상관없이 납부기한이 경과하면 3%의 일반가산금이 가산됨
 - 체납된 금액이 국세 100만원, 지방세 30만원 이상일 경우에 매월 1.2%씩 6개월간 가산하는 것을 증가산금이라 함

나. 현황 및 문제점

- 광역교통시설부담금의 경우 납부의무자가 부담금을 납부기한까지 납부하지

30)金子 宏,「租稅法」(東京 : 弘文堂, 2013), p.707; 최명근,「세법학총론」(서울 : 세경사, 2007), p.612.

31) 일본 지방세법 제56조 제2항.

32) 국세징수법 21조.

아니하면 부담금액의 100분의 3에 해당하는 가산금을 징수하도록 되어 있을 뿐이며, 증가산금제도를 두고 있지 않음³³⁾

- 광역교통시설부담금을 납부기한 후에 납부하는 경우에 납부의무자는 그 체납된 기간동안 미리 납부하는 자에 비하여 상대적으로 이자혜택을 보고 있음에도 불구하고 합리적인 차별을 두지 않아서 불형평을 초래함
 - 1억원을 6개월 체납한 경우에 이자율을 연 1%로 계산하면 약 50만원 정도의 이자수입을 얻게 됨($1\text{억원} \times 1\% \times 0.5$)
 - 개발부담금, 오염물질총량초과부담금, 농지보전부담금, 수질개선부담금 등의 경우에 증가산금을 부과하고 있는데 다른 부담금과 비교했을 때에도 광역교통시설부담금의 체납자에 대한 증가산금을 배제하여야 할 합리적인 이유가 없음
- 부담금을 체납한 자에 대한 가산금은 「부담금관리기본법」에서 개별 법령에서 정하는 바에 따라 가산금 등을 부과·징수할 수 있도록 제한하고 있음
 - 부담금의 체납자에 대하여 가산금 등을 부과하는 규정을 해당 법령에 정할 때에는 해당 부담금 부과목적의 정책적 중요도, 납부의무 위반 사유 등을 종합적으로 고려하여 적절한 수준이 되도록 정하여야 함³⁴⁾

다. 다른 부담금 및 일본의 사례

- 국세징수법 제21조를 준용하여 일반가산금(3%)과 증가산금(매월 1.2%)을 모두 부과하고 있는 부담금이 많이 있음
 - 「개발이익환수에 관한 법률」 제21조에 의한 개발부담금
 - 「낙동강수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률」 제13조에 의한 총량초과부담금
 - 「금강수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률」 제13조에 의한 총량초과부담금

33) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제11조의4 제5항.

34) 부담금관리기본법 제5조의3.

- 「영산강·섬진강수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률」 제13조에 의한 총량초과부담금
 - 「한강수계 상수원 수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률」 제8조의5에 의한 총량초과부담금
 - 농지법 제38조에 의한 농지보전부담금
 - 먹는 물 관리법 제31조 제5항에 의한 수질개선부담금
 - 도시개발법 제58조에 의한 도시기반시설설치부담금
- 부담금 중에서 일반가산금만 부과하지만 납부기한의 다음 날부터 납부한 날까지 계속 날짜 계산하여 증가산금의 성격을 가미한 사례도 있음
- 고압가스안전관리법 제34조의2에 의한 안전관리부담금은 납부기한 다음 날부터 납부한 날까지의 일수에 1일 1만분의 1을 곱하여 가산금을 부과함
 - 방사성폐기물관리법 제15조에 의한 사용후핵연료관리부담금은 납부기한 다음 날부터 연체기간에 따라 1천분의 10, 1천분의 15, 1천분의 25를 날짜계산하여 부과함
 - 시행산업통합감독위원회법 제14조의2에 의한 중독예방치유부담금은 납부기한 다음 날부터 연체기간에 따라 1천분의 10, 1천분의 15, 1천분의 25를 날짜계산하여 부과함
- 부담금 중에서 가산금을 1회만 부과하고 증가산금을 부과하지 아니하는 경우도 있음
- 국민건강증진법 제23조에 의한 국민건강증진부담금의 경우 100분의 10을 가산함
 - 도시교통정비촉진법 제40조에 의한 교통유발부담금은 100분의 3만 가산함
- 일본의 사례를 보면 체납한 기간에 날짜계산을 하여 연체금을 부과하도록 함으로써 증가산금을 부과하는 성격을 가지고 있음
- 「쓰나미방재지역 만들기예 관한 법률」 제47조에서는 연 14.5% 이내에서 국토교통성령으로 정하도록 되어 있고, 그에 따라 연 10.75%를 납부기한 다음 날부터 부담금을 완납하는 날까지 또는 재산을 압류한 날의

전날까지 일수를 곱하여 부과하도록 규정하고 있음

- 전기통신사업법 제110조 제5항에서는 부담금의 납부기한 다음 날부터 납부한 날까지의 일수에 총무대신이 정하는 연체이자율(1일 1만분의 4)을 곱하여 부과하도록 규정하고 있음

라. 부과방안

- 국세 가산금처럼 매월 1.2%씩 60개월 동안 부과하는 방법(제1안)과 일부 부담금에 적용되는 가산금처럼 체납기간의 경과 정도에 따라 가산금율을 높여서 날짜계산하여 부과하는 방법(제2안)³⁵⁾, 1일 1만분의 1씩 납부할 때까지 날짜 계산하여 부과하는 방법(제3안)을 고려할 수 있음
 - 제1안의 경우에는 체납기간이 길어질수록 체납자의 금전적 부담이 최고 납기 내에 납부하여야 할 부담금의 75%까지 늘어나므로 조기납부를 강제할 수 있으나, 증가산금이 연 14.4%(1.2%×12월)로 높다는 단점이 있음
 - 제2안의 경우에는 납기 후 1개월 이내에 납부할 경우에 가산금이 낮아서 조기납부를 유도할 수 있으나 2개월 이후에는 가산금이 동일하여 장기적 체납자에게 금전적 부담이 되지 않아 실익이 없음
 - 제3안의 경우에는 체납된 날짜에 따라서 가산금을 계산함으로써 연체자의 성격에 부합하지만 가산금율이 1일 1만분의 1로 너무 낮아서 장기적으로 체납자에게 금전적 부담이 되지 않아 실익이 없음

35) 체납시 1개월동안은 0.15%(날짜계산), 2개월 동안은 1개월분에 0.1%(날짜계산) 추가, 2개월 후부터는 기간에 상관없이 0.25%를 적용함.

<표 4-14> 증가산금 도입 방안별 비교

구분	부과율	1개월	2개월	1년	5년	비 고
제1안	3%, 1.2%	300,000	420,000	1,740,000	7,500,000	증가산금 1.2%
제2안	0.1%~0.25%	150,000	250,000	250,000	250,000	2개월 후 0.25%
제3안	0.01%	30,000	60,000	365,000	1,825,000	날짜별 0.01%

※ 1천만원 체납시 가산금 비교

○ 가장 바람직한 방안은 제3안의 방식을 따르되 가산금율을 1일 1만분의 3(연 10.95%)으로 하여 체납된 날짜에 따라 가산하는 방안임³⁶⁾

- 기존 선행연구를 보면 길용원(2014)은 부담금의 체납시 개별법령에서 각각 다르게 할 것이 아니라 국세징수법과 동일하게 하는 방안을 제시하고 있고,³⁷⁾ 마정화(2015)에서는 세외수입징수법에 일반가산금(5% 또는 3%)과 증가산금 월 1.2%씩 5년 동안 부과하는 방안을 제시하고 있음³⁸⁾
- 가산금은 채무의 이행이 늦어지는 것에 대한 연체이자의 성격을 갖고 있으므로 연체이자 수준의 요율을 적용하여 날짜 계산하는 것이 바람직하나 현재 대부분의 부담금 체납에 대한 가산금이 국세징수법을 준용하고 있는 점을 감안하여 제1안을 정책대안으로 제안함

마. 관련법령의 개정(안)

- 부담금관리기본법 제5조의3에서 부담금 체납자에 대한 가산금은 개별법령에서 규정하도록 제한하고 있으므로 세외수입징수법 등에서 규정할 수 없음
 - 따라서 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제11조의4 제5항을 개정하여야 함

36) 1일 1만분의 3은 국세나 지방세를 신고하고 납부하지 아니할 경우에 부과하는 납부불성실가산세에 적용되는 율임.

37) 길용원, “부담금규제의 조세법적 고찰” 「조세와 법 7(1)」(서울 : 서울시립대학교 법학연구소, 2014), p.27.

38) 마정화, 「지방세외수입금의 법적 지위와 징수 관련 법제 정비방안」(서울 : 한국지방세연구원, 2015.1), p.64.

- 증가산금의 내용은 국세징수법상의 증가산금 규정과 유사하게 규정함

<표 4-15> 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 개정(안)

현 행	개 정 안
<p>제11조의4(부담금의 부과·징수 및 납부기한 등)① ~ ④ (생략) (신설)</p> <p>⑥ 시·도지사는 부담금을 부과·징수한 후 부담금이 과소 또는 과다 부과·징수된 사실을 발견한 경우에는 이를 조사하여 그 차액을 추징하거나 환급하여야 한다.</p> <p>⑦ 시·도지사는 납부의무자가 독촉장을 받고 지정된 기한까지 부담금 또는 가산금을 내지 아니하면 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수할 수 있다.</p> <p>⑧ 제1항에 따른 사업의 승인 또는 인가 등을 받은 날과 제2항에 따른 사업의 사용승인등을 받는 날 등 부담금의 부과·징수 및 추징·환급의 방법과 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>	<p>제11조의4(부담금의 부과·징수 및 납부기한 등)① ~ ⑤ (현행과 같음)</p> <p>⑥ 시·도지사는 부담금을 체납한 자가 체납된 부담금을 납부하지 아니한 때에는 납부기한이 지난 날부터 1개월이 지난 날 때마다 체납된 부담금의 1천분의 12에 상당하는 가산금(이하 “증가산금”이라 한다)을 제5항에 따른 가산금에 더하여 부과하되, 체납된 부담금의 금액이 100만원 미만인 경우는 증가산금을 부과하지 아니한다. 이 경우 증가산금을 가산하여 징수하는 기간은 60개월을 초과하지 못한다.</p> <p>⑦ 시·도지사는 부담금을 부과·징수한 후 부담금이 과소 또는 과다 부과·징수된 사실을 발견한 경우에는 이를 조사하여 그 차액을 추징하거나 환급하여야 한다.</p> <p>⑧ 시·도지사는 납부의무자가 독촉장을 받고 지정된 기한까지 부담금 또는 가산금을 내지 아니하면 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수할 수 있다.</p> <p>⑨ 제1항에 따른 사업의 승인 또는 인가 등을 받은 날과 제2항에 따른 사업의 사용승인등을 받는 날 등 부담금의 부과·징수 및 추징·환급의 방법과 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

제5절 부담금 일반 제도개선

1. 개발사업 관련 부담금의 통합 부과·징수

- 전경련(2008) 조사에 의하면 각종 개발사업 관련 조세 및 부담금 종류는 무려 27종이며, 광역교통시설부담금과 직접 관련이 있는 기반시설 설치의 부담도 10종에 달함
 - 사업시행자는 기반시설 설치와 관련하여 국민주택채권, 도시철도채권, 지역개발채권 등 3종의 강제소화형 채권을 의무 매입
 - 부담금으로는 교통유발부담금, 학교용지부담금, 수도시설 원인자부담금, 기반시설설치비용, 집단에너지 공급시설 건설비용부담금 등이 있음
- 건설산업연구원(2008) 조사에서도 광역교통시설부담금 체납발생의 주된 대상인 공동주택과 관련하여 기반시설부담금, 학교용지부담금, 상수도원인자 부담금, 하수도원인자부담금, 농지조성비, 대체산림자원조성비 등이 운영되고 있었음
- 재건축사업의 경우 재건축부담금을 비롯하여 광역교통시설부담금, 기반시설 부담금, 학교용지부담금 등을 부담함
- 그러나 이들 부담금은 기반시설 확보 측면에서 중복적 부담에 해당하며, 사업시행자의 부담금 납부 부담을 추가, 가중시킬 뿐 아니라 자치단체 입장에서도 분산 및 분리 부과·징수로 인한 행정효율을 저하시키게 됨
- 따라서, 다음과 같은 제도개선을 강구하며, 부담금관리기본법에 법적 근거를 마련함
 - 1단계 : 부과 시기가 유사한 부담금 선정
 - 2단계 : 통합 부과 대상에 시·도 채권인 지역개발채권, 도시철도채권 포함
 - 3단계 : 통합 부과 전산시스템 구축하되 세외수입 전산시스템과 연계될 수 있도록 사전대안 마련

- 4단계 : 세외수입 전담부서를 지정하여 부담금 통합 부과·징수 전담

2. 지역·사업간 형평성 제고

가. 공제대상 확대

- 유사한 사업이라도 감면대상이 되는 사업이 달라 사업간 형평성 논란이 제기됨
 - 환경개선부담금과 교통유발부담금은 외국정부 및 국제기구에 속한 시설물은 100% 감면하나 외국인 투숙객 이용율이 높은 특급관광호텔은 부과
 - 에너지비축시설, 군사시설에 대해서는 환경개선부담금이 면제되나 R&D시설은 부과
- 광역교통시설부담금 역시 대광법 시행령(제16조의2 제4항 각호)은 철도, 도로 등의 건설 및 개량에 소요되는 비용은 전부 또는 일부를 공제할 수 있도록 규정하고 있으나 도시환경정비사업은 공제대상에서 제외됨
 - 도시환경정비사업을 추진하기 위해서는 사업구역에 연접한 진입도로 등을 보완해야만 도시환경정비사업을 원활하게 추진하는 경우가 다수 발생하는 현실을 고려하여 공제항목에 포함시키는 방안을 검토할 수 있음 (전경련 2008)

나. 수도권에 대한 부담금 차별 완화

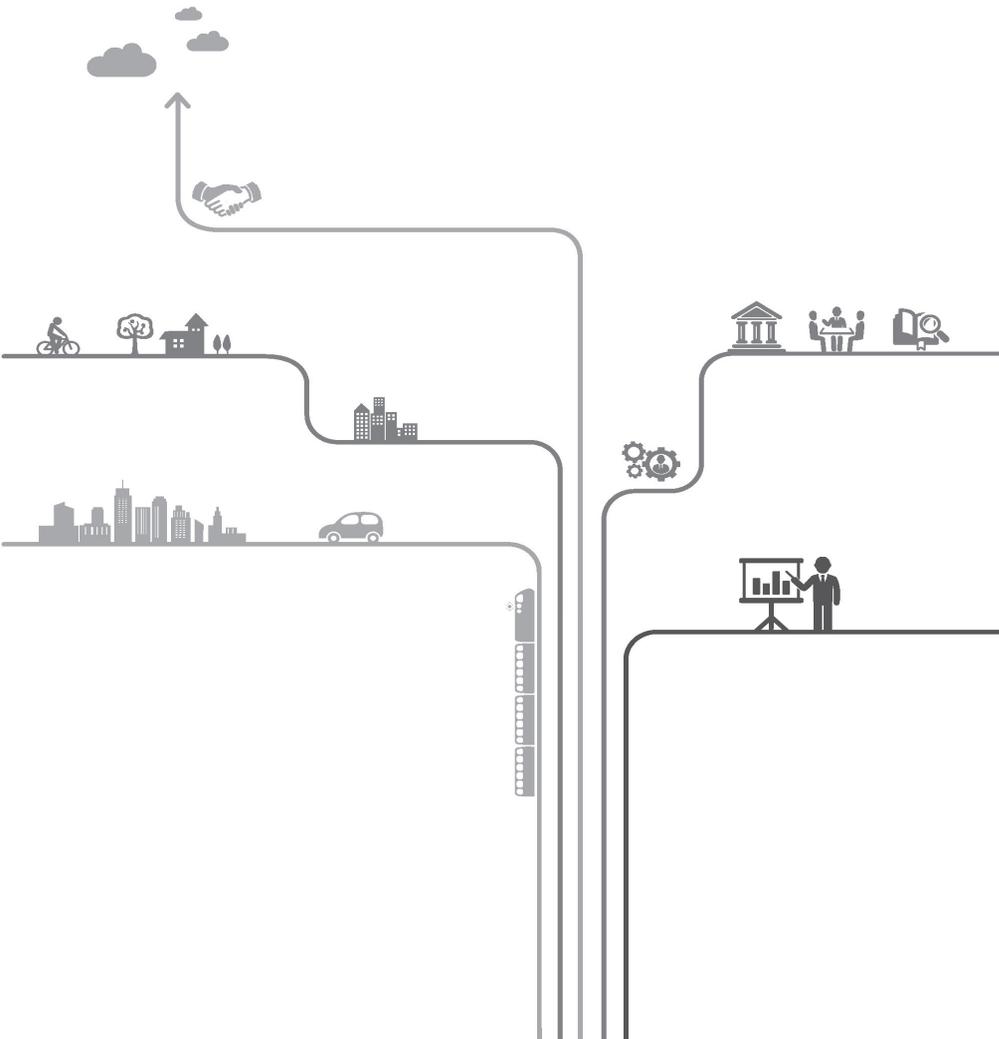
- 과밀부담금, 개발부담금, 광역교통시설부담금 등에 대해서는 수도권 지역에 더 부과하는 차등부담제도를 시행하고 있음
 - 광역교통시설부담금의 경우 택지조성(수도권 30%, 기타 15%), 주택건설(수도권 4%, 기타 2%) 대상으로 차등부담제도 적용
- 수도권 집중완화 및 지역균형발전 차원에서 이러한 차별부담금제도의 정책의의가 있으나 연구소 시설은 인구유발시설이 아님에도 과밀부담금을 부과

하는 것은 불합리한 제도라는 비판도 제기되고 있음(전경련 2012)

- 수도권에 대한 차등 부과와 정당성에도 불구하고 최근의 경기침체, 지역간 형평성 확보 등을 고려하여 부담금 종류별, 사업별 부담금 차등제도를 개선하는 방향으로 관련 법령의 개정을 적극 검토할 필요가 있음

제5장 연구내용 요약 및 정책제언

제1절 연구내용 요약
제2절 정책제언



제5장

연구내용 요약 및 정책제언

제1절 연구내용 요약

- 본 연구는 광역교통시설부담금의 조기 일시납부 할인제도 도입의 정책적 타당성과 도입 시 적정 할인율, 산정기준, 수혜대상 등 대안을 마련하는데 목적이 있었음
- 이러한 연구 목적을 위하여 자동차세, 환경개선부담금 등 조기 일시납부 할인제도를 운영하는 유사 제도의 성과를 분석하였으며 국토교통부 등 관련 중앙부처의 정책입장을 청취하는 등 조기 일시납부 할인제도의 도입 가능성을 검토하였음
- 또한 조기 일시납부 할인제도 경험이 축적된 자동차세를 대상으로 회귀분석을 통한 징수율 제고의 효과를 검증하였음
- 비교분석, 계량적 검증, 중앙정부 입장, 최근의 저금리 금융환경 등을 다각적으로 검토한 결과 동 제도를 도입한다 해도 징수율 제고 효과를 검증하기 어렵고, 유사 제도의 운영성과 역시 매우 불확실하며, 저금리 여파로 인한 금전적 손실이 예상되어 조기 일시납부 할인제도 도입의 타당성은 미흡하다는 결론을 내렸음
- 본 연구는 타당성이 미흡한 조기 일시납부 할인제도 도입 보다는 광역교통시설부담금의 체납을 유발하는 제도적, 운용적 개선책을 마련하는 방향이 더 바람직하다는 판단하에 실태분석과 제도개선에 주력하였음
- 본 연구에 따르면 광역교통시설부담금 체납 발생 원인은 크게 제도 운영의 문제, 체납 징수의 문제, 각종 부담금에 내재한 부담금 일반의 문제로 파악됨

- 제도 운영의 문제로는 ① 건설업 특성 상 승인·인가 후 60일 이내 부과하고, 부과일부터 1년 이내 납부기한을 설정한 시기의 비현실성, ② 20세대 이상 주택에 대한 부과 등 대상의 비현실성, ③ 징수액의 3%를 배분하는 등 시·군 징수노력 인센티브 부족 등을 열거할 수 있음
- 체납 부담금의 징수행정의 문제로는 ① 납부기한과 회계연도 불일치로 인한 형식적 체납의 발생, ② 1년이라는 장기간의 납부기한으로 1년 내 사업 완료 후 교통유발원인 미발생에도 불구하고 납부를 강요하는 문제, ③ 부과 부서와 원인발생 부서가 다른데서 오는 행정적 혼선, ④ 사업 준공 시 납부 여부 미확인, ⑤ 체납세외수입 전담 징수조직 부재 등이 발견되었음

제2절 정책제언

1. 광역교통시설부담금제도 개선

- 광역교통시설부담금은 사업의 승인 인가 등을 받은 날로부터 60일 이내에 부과하도록 되어 있으나, 부담금의 산정시기를 “사업을 착공한 날로부터”로 변경할 필요가 있음
 - 이를 통해 경기도 전체 미착공, 미준공, 체납 건수를 없앨 수 있으며, 사업시행자 부도, 사업관련 소송, 사업시행자 자금난 등으로 인한 체납 사유의 상당부분이 해결될 수 있을 것으로 전망됨
- 광역교통시설부담금의 부과 대상을 “20세대 이상”에서 “100세대 이상” 혹은 “30세대 이상”으로 개정할 필요가 있음
 - 이는 제도의 취지에도 부합하며, 이를 통해 대략 1/3 정도의 체납 건수를 없앨 수 있을 것으로 전망됨

- 징수된 광역교통시설부담금에 대한 기초자치단체의 배분을 늘리거나 경기도에서 광역교통시설부담금 징수를 통합 관리하는 방안도 고려할 필요가 있음
 - 업무가 특정 기초자치단체들에 편중되어 있으나, 그 배분은 3% 정도로 광역교통시설부담금 징수의 인센티브가 부족함
 - 도에서 통합관리하는 경우, 도 담당자의 업무 부담이 가중될 수 있으므로, 추가 인력을 배치하고 “부담금 산정 대상의 조정”을 통해 관리 건수를 축소할 필요가 있음

2. 광역교통시설부담금 체납 징수 개선

가. 법적 개선방안

- 승인 및 인가 후 60일 이내 납부하는 고지방식을 신고납부방식으로 전환함
 - 사업 승인이나 준공을 신청하기 전까지 납부의무자가 신고 납부하고 영수증을 신청서에 첨부하도록 함
 - 신고납부를 아니 할 경우에는 지방세처럼 미신고가산세, 과소신고가산세, 납부불성실가산세를 부과함
- 사용승인, 사용검사, 준공인가, 준공검사 등을 신청할 때 부담금을 납부한 영수증을 첨부하는 “법정부관제도”를 도입함
- 지방세 체납에 대하여 적용하는 관허사업제한, 출국금지, 명단공개 등의 강제징수제도를 참고하여 동 부담금이 부과되는 사업에 한하여 인·허가 등을 할 수 없도록 제한함

나. 행정적 징수대책

- “법정부관제도”를 활용하여 동 부담금의 부과대상 사업을 승인, 인·허가 시 일정 기한까지 의무 납부하도록 함

- 지방세 징수부서에 세외수입 체납징수팀을 신설하거나 어려울 경우 1~2명 전담인력을 지정하여 세외수입 징수효율성을 제고하도록 함
 - 이 경우 일정금액 이상은 전담조직, 그 이하는 부과 부서가 역할을 분담하는 대안도 가능함
- 지방세기본법에 따른 과세자료 활용을 통한 조사를 강화함
 - ① 질문검사권을 행사하여 재산을 파악하며, ② 금융기관의 예금, 토지관리부서의 토지현황, 자동차관리부서의 자동차등록현황 등을 조사하여 재산을 압류하고, ③ 압류재산의 적극적 공매
- “지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률”에서 도입하고 있는 체납자료 제공 및 대금지급 정지제도를 적극 활용한 간접적 징수방식을 적극 활용함
 - 예를 들어 100만원 이상 체납자에 대해서 완납 시까지 자치단체가 체납자에 지급하여야 하는 대금 중 체납액에 해당하는 금액을 지급 정지함

다. 증가산금제도 도입

- 국세 가산금처럼 매월 1.2%씩 60개월 동안 부과하는 방법(제1안)과 일부 부담금에 적용되는 가산금처럼 체납기간의 경과 정도에 따라 가산금율을 높여서 날짜계산하여 부과하는 방법(제2안), 1일 1만분의 1씩 납부할 때까지 날짜계산하여 부과하는 방법(제3안)을 고려할 수 있음
- 가장 바람직한 방안은 제3안의 방식을 따르되 가산금율을 1일 1만분의 3(연 10.95%)으로 하여 체납된 날짜에 따라 가산하는 방안임

3. 부담금제도 일반 개선사항

- 대상사업, 납부시기 등에서 유사한 관련 부담금의 통합 부과·징수제도를 도입함
 - 광역교통시설부담금과 유사한 교통유발부담금, 학교용지부담금, 기반시

설부담금, 지역개발채권 등이 대상임. 동 제도를 도입 후 통합전산시스템을 구축하고, 세외수입 전담부서과 총괄할 경우 시너지 창출이 기대됨

- 도시환경정비사업을 공제대상에 포함하거나, 수도권 부과 기준을 완화하는 등 지역 및 사업간 형평성을 제고할 수 있도록 관련 법령을 개정함

【참고문헌】

- 기획재정부. (2014). 2013년도 부담금운용종합보고서
- 김은경. (2009). 부담금 제도 개선 방안. 경기개발연구원.
- 길용원. (2014). 부담금 규제의 조세법적 고찰, 「조세와 법」, 7(1), 서울시립대학교 법학 연구소, 1-32.
- 박상희. (2005). 부담금의 법적 문제, 「공법학연구」, 6(3), 한국비교공법학회, 445-473.
- 전국경제인연합회. (2008). 법정준조세의 문제점과 개선방안 : 법정부담금 제도를 중심으로.
- 전국경제인연합회. (2012). 국민부담 경감 및 기업투자 활성화를 위한 부담금 개혁방안
- 안병철·이계만. (2013). 부담금제도의 특성 연구 : 행정부처 98개 부담금 내용분석, 「한국거버넌스」, 20(1), 한국거버넌스학회, 133-153.
- 기획재정부. (2014). 2013년도 부담금운용종합보고서
- 장상록·정연식·김영락. (2014). 자동차세 체납에 관한 연구, 「한국세무회계」, 한국세무 회계학회, 21-46.
- 손원익. (2010). 기업의 준조세 실태와 정책방향. 한국조세연구원.
- 국토해양부. (2008). 광역교통시설부담금 형평성 제고방안 연구 : 운영방안 중심으로.
- 강태구. (2005). 부담금제도의 운용효율화 방안에 관한 연구 : 건설, 교통 및 환경분야 를 중심으로, 「법과 정책연구」, 5(2), 한국법정책학회, 901-929
- 김태일·고경훈. (2008). 정책수단으로서의 교정세(부담금)의 특징과 현황, 「정부학연구」, 14(4), 고려대학교 정부학연구소, 889-408.
- 조응래. (2001). 광역교통시설부담금 제도의 개선방안, 경기논단 가을호, 경기개발연구원, 85-99.
- 황성현. (2008). 특별회계, 기금제도 개혁의 평가와 향후과제, 「한국재정논집」, 20(2), 한국재정학회, 169-202.
- 김시철. (2008). 부담금에 관한 위임입법의 한계와 명확성의 원칙, 「대법원판례해설」, 제73호.
- 박영도. (2009). 부담금 부과요건 등의 법정화 검토. 2009-1. 한국법제연구원.

- 임현. (2010). 현행 부담금 제도의 법적 쟁점, 「토지공법연구」, 제48집, 한국토지공법학회, 399-427.
- 최희호. (2013). 환경개선부담금 제도의 개선방안 연구 : 준조세. 가천대대학원 박사학위논문.
- 이준우. (2002). 부담금운용의 효과와 실태분석. 한국법제연구원.
- 국토해양부. (2013). 부담금운용보고서(광역교통시설부담금).
- 남우진. (2008), 국세채납처분행정의 문제점 및 개선방안 연구, 「조세연구」, 8(2), 한국조세연구포럼, 218-254.
- 국회 입법조사처. (2008). 체납행정 관련 문제점과 개선방안. 입법정책 조사보고서
- 정재호·김형준·손원익. (2004). 환경·건설·교통 관련 부담금의 선진외국사례 연구. 한국조세연구원.
- 현성민·유태현. (2006). 자동차세 부과·징수절차의 합리적인 개선방안에 관한 연구, 「동아시아경제사회연구」, 1(2), 동아시아경제사회연구회, 49-82.
- 전형준·박용일·이용호. (2005). 자동차세 체납율 감소방안에 대한 연구. 6(2), 「세무와 회계저널」, 87-107.
- 노상환. (2000). 환경개선부담금제도의 효율적인 개선방안에 관한 연구. 경남대학교 산업경영연구소. 216-237
- 유영성·고재경·이민경·황원실. (2007). 환경관련 부담금의 효율적 운영방안, 「정책연구」, 경기개발연구원.
- 환경부. (2007) 환경개선부담금제도의 효율적인 개선방안 연구.
- 김은경·윤영진·강형우. (2009). 부담금 제도 개선 방안. 경기개발연구원.
- 이덕만. (2008). 환경개선부담금제도의 성과제고를 위한 정책과제 연구, 12(4), 「환경정책과학회보」, 275-297
- 김흥권·심석무. (2010), 우리나라 자동차세의 개선방안, 27(4), 「세무학연구」, 227-260.
- 국민권익위원회. (2009). 국토·환경 관련 등 부담금 운용의 투명성 제고방안.