



김 현 변호사의 건설 판례



교통유발부담금

- 대법원 2007. 6. 28. 선고, 2005두5802 판결 -

●●● 들어가며

우리나라는 인구의 대부분이 수도권에 몰려 있으며, 특히 서울특별시 내 강남 지역과 시청 일대 을지로 지역, 그리고 여의도 지역에는 고층 빌딩들이 즐비하게 들어서 있다. 이러한 지역은 각종 대기업이 자리잡고 있고, 그와 관련된 특화된 회사들이 입주하여 있기 때문에 유동인구는 매우 많으며, 그로 인한 차량의 출입 또한 많을 수밖에 없다.

따라서, 이러한 지역의 건물이 낙후되었다는 이유로 건물을 신축하거나, 주변 토지의 매입 및 건축허가 등으로 기존의 건물을 증축하게 되면 공사로 인하여 주변 도로에 영향을 미치는 것은 당연하다 할 것이며, 따라서 그 일대가 공사 중이거나 혹은 공사가 완료된 이후에도 교통은 대단히 혼잡해지게 될 것이다.

이러한 혼잡 시설의 설치에 대한 책임을 분담하기 위하여 도시교통정비촉진법은 교통유발부담금제도를 두어 혼잡의 원인을 제공한 자에게 혼잡 상황을 완화하도록 비용을 부담시키고 있다. 교통유발부담금의 부과대상은 혼잡을 유발하는 시설물로서 여기에는 건물의 신축이나 증축 역시 그 대상이 된다. 사안의 경우에도 건물의 증축에 따라 교통 혼잡을 야기한 자에게 교통유발부담금을 부과시킨 것으로

주요 쟁점은 행정청의 부담금의 감면에 대한 재량권이 인정되는지 여부이다.

따라서, 이하에서는 위와 같은 사실관계를 간략히 살펴보고, 교통유발부담금에 대하여 간략히 살펴본 후 본 판례를 평석해 보기로 한다.

●●● 사실관계

A 등은 공동소유하고 있던 3필지의 토지를 하나의 대지로 하여 건물을 건축하는 사용승인을 받았는데, 이 과정에서 교통영향평가를 실시하였고, 그에 따른 협의내용 통보서가 교부되었는데, 그 협의 내용 통보서의 평가 등급란에 '1등급', 감면비율란에 '90%', 감면대상기간란에 '준공일로부터 3년' 이라고 기재되어 있었다.

그러나, 관할 행정청인 B는 부담금의 감면 없이 준공일로부터 교통유발부담금을 부과하는 처분을 하였다.

그러자, A 등은 '이 사건 건축물의 사용승인일부터 3년간 부담금은 90% 감면되어야 함에도 B는 감면 없이 이 사건 건축물에 대하여 부담금을 전액 부과하였는 바, 이러한 처분은 위법하다'고 주장하였고, 이에 B는 부담금의 부과 및 감면 여부는 행정청의 재량사항이므로 A의 주장은 이유



없다는 취지로 항변하였다.

●●● 대법원 판결의 요지

원심 및 대법원은 다음과 같은 이유로 교통유발부담금 부과 처분 및 그 감면에 있어서는 행정청의 무조건적인 재량이 인정되지 않음을 이유로 A의 청구를 인용하여 B의 교통유발부담금 부과처분을 취소하였다. 그 요지는 아래와 같다.

- ① 구 도시교통정비촉진법(2002. 1. 26. 법률 제6642호로 전문 개정되기 전의 것) 제21조와 같은 법 시행령(2002. 10. 14. 대통령령 제17760호로 전문 개정되기 전의 것) 제33조, 제38조 제1항 및 그 관련 [별표 7] 등의 교통유발부담금의 부과 및 감면과 관련된 규정들의 내용, 입법 취지 및 그 규정 체제 등에 비추어 보면, 어떤 건축물이 '건축' 되는 경우 그것이 '신축'인지 '증축'인지 여부에 관계없이 그 '건축'을 통하여 '새롭게 생긴 건축물이나 건축물 부분' (이하 '새로운 건축물'이라 한다)이 교통유발의 원인이 되고 위 법 및 시행령상의 교통유발부담금 부과대상 시설물에 해당하는 경우, '새로운 건축물'의 소유자는 '새로운 건축물'에 대한 교통유발부담금을 납부하여야 한다. 또한 '새로운 건축물'이 구 도시교통정비촉진법(1999. 12. 31. 법률 제6095호로 개정되기 전의 것) 제13조에 따른 교통영향평가 및 심의를 받고 당해 교통영향평가서 및 심의필증에 제시된 교통개선대책을 이행한 경우, 원칙적으로 '새로운 건축물'의 사용승인일로부터 3년간은 심의필증에 명기된 평가등급과

위 [별표 7]의 감면기준에 따라 교통유발부담금을 감면받을 수 있다.

- ② 구 도시교통정비촉진법(2002. 1. 26. 법률 제6642호로 전문 개정되기 전의 것)에 따른 교통유발부담금 부과대상 시설물이 구 도시교통정비촉진법 시행령(2002. 10. 14. 대통령령 제17760호로 전문 개정되기 전의 것) 제38조 제1항의 감면요건을 충족하는 경우, 교통유발부담금 징수권자는 같은 항 [별표 7] 제4호의 감면비율에 따라 교통유발부담금을 감면하여야 하고 감면비율을 상한선으로 하여 그 범위 내에서 여러 사정을 참작하여 감면비율을 정할 수는 없다.
- ③ 구 도시교통정비촉진법(1999. 12. 31. 법률 제6095호로 개정되기 전의 것, 이하 '구 법'이라 한다) 제13조 내지 제19조의2, 제19조의4 내지 제19조의9 등 규정 내용 및 입법 취지, 1999. 12. 31. 법률 제6095호로 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법(이하 '영향평가법'이라 한다)이 제정됨에 따라 구 법의 위 규정들이 삭제된 점, 위 영향평가법의 규정 내용 및 입법 취지와 그 부칙 제5조 제2항에 구 법에 의하여 심의를 거쳐 통보된 평가서를 영향평가법에 의한 협의내용통보서로 본다 고 규정되어 있는 점 등을 종합하면, 구 법 시행 당시 교통유발부담금 부과대상인 시설물에 대하여 구 법에 의한 교통영향평가 및 심의를 신청하였다가 영향평가법이 제정·시행되게 됨에 따라 영향평가법에 의한 협의내용통보서를 교부받아 그 통보서에 제시된 교통개선대책을 이행한 시설물도 구 도시교통정비촉진법 시



행령(2002. 10. 14. 대통령령 제17760호로 전문 개정되기 전의 것) 제38조 제1항 및 [별표 7]의 감면기준에 따라 감면혜택을 받을 수 있다.

●●● 교통유발부담금

교통유발부담금제도란 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증진을 위하여 도시 교통정비지역 안에서 교통유발의 원인이 되는 시설물들의 소유자 또는 사업의 경영자로부터 도시교통정비촉진법에 의하여 사회적, 경제적 손실비용의 일부를 부담하게 함으로써 교통개선사업을 위한 투자 재원을 확보하고 도시 내 교통유발시설의 분산을 유도하여 교통수요의 간접적 억제에 도모하고자 부담금을 부과·징수하는 제도이다. 교통유발부담금은 1990년 처음으로 시행되었으며, 매년 1회씩 부과한다.

도로변에 들어서는 시설에는 여러가지가 있을 수 있다. 각 시설별로 그 시설을 이용하는 이용자의 수가 다를 것이고, 이용하는 차량의 숫자도 달라질 것이다. 이와 같이 각기 다른 시설물에 대하여 그 특성을 반영하여 주변 도로에 미치는 영향을 고려하여 부담금을 부과하는 제도는 매우 합리적이라 하겠다.

부담금 부과대상지역은 상주인구 10만 이상의 도시(도농복합형태의 시에 있어서는 읍·면지역을 제외한 지역의 인구가 10만 이상인 경우를 뜻한다)이다. 부과대상시설은 시설물의 각층 바닥면적의 합계가 1,000㎡ 이상인 시설물이며 분할소유 시설물인 경우에는 1인 소유면적이 100㎡ 미만으로서 시가표준액이 1억원 미만인 경우에는 부담금이 면제된다. 그러나 주차장 및 차고, 새마을사업을 위한 마을공동시설물, 정당법에 따라 설립된 정당의 소유에 속하는

시설물, 종교시설, 유아교육법, 초·중등교육법, 고등교육법 또는 특별법에 따라 설립된 각급 학교의 교육용 시설물(대학부속병원 제외), 사회복지사업법에 따른 사회복지시설 및 대한적십자사조직법에 따른 대한적십자사의 소유에 속하는 시설물 등은 부담금이 면제된다.

●●● 대법원 판결의 의미

필자는 교통유발부담금이라는 비교적 생소한 부담금 제도가 있으며, 이러한 부담금을 지급해야 할 의무가 발생할 수 있음을 이번 기회를 통하여 독자들에게 소개하고자 본 판례를 선정하게 되었다.

교통유발부담금은 비록 원인자 부담의 원칙에 따라 교통혼잡을 유발한 자에게 일종의 비용을 부담하게 하는 제도이지만, 이는 분명 일반 국민의 권익을 침해하는 침익적 행정행위이다. 따라서, 그 부과 처분에 있어서는 공정을 유지하여야 하며, 여기에 행정청의 무제한의 재량권을 준다면 이는 충분히 약용될 공산이 크다.

사안에서도 교통영향평가에 따르면 준공 후 3년간은 부담금을 90% 면제하여야 하는데, 행정청인 B가 이러한 객관적인 근거를 무시한 채 부담금을 전부 부과하였다. 이에 감면 규정을 무시한 B의 처분은 위법하다는 법원의 태도는 그 의의가 있다. 모쪼록 이번이 소개드린 교통유발부담금은 1회성 부담에 그치는 것이 아니라 매년 부과되는 부담금인 만큼 건물의 신축이나 증축 및 도로의 개설 등에 있어서 고려해야 할 하나의 요소인 만큼 여러분들도 기억해 두시기를 당부 드린다.



Profile

김 현 (金炫) 변호사

- 서울지방변호사회 회장
- 법무법인 세창 국토해양부 고문변호사
- 서울대학교 법과대학 졸업
- 행정고시 24회 2차 합격
- 사법시험 25회 합격
- 서울대학교 대학원 법학과 법학석사
- 미국 코넬대학교 법과대학원 법학석사
- 미국 워싱턴대학교 법과대학원 법학박사
- 미국 보글 앤드 게이츠 법률회사 근무
- 미국 워싱턴대학교 법과대학원 법학박사
- 미국 뉴욕주 변호사자격 취득

전문분야 : 금융, 회사, 건설, 무역, 해외투자, 지적재산권, 보험, 해상, 항공, 중재

건설교통부 고문변호사 · 도로정책심의회 위원
 과학기술부 고문변호사
 한국철도공사 고문변호사
 해양수산부 고문변호사
 대한변호사협회 사무총장

저 서 : 해상법원론 (서울법대 송상현교수 공저 박영사, 2005)
 건설판례 이해하기 (법우사, 2004)

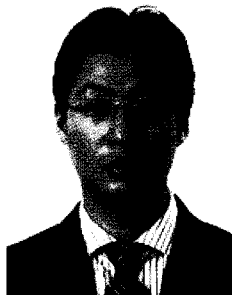
법무법인 세창

서울 서초구 서초동 1553-5 오피런스빌딩 16층
 전화 : 595-7121 팩스 : 595-9626, 591-8456
 E-mail : hyunkim@sechanglaw.com



2008. 4. 21. 조정환 변호사 영입 및 사무실 이전 기념식에서 한자리에 모인 법무법인 세창의 변호사, 변리사들 (사진제공 : 법무법인 세창)

우리 협회지에 건설관련 판례를 정기적으로 소개하고 있는 법무법인 세창 소속변호사를 매호마다 선정 소개합니다. 이번호에 소개되는 변호사는 이 동 신 변호사입니다.



이 동 신 변호사

■ 전문분야 : 보험, 저작권, 노동법

■ 경력

- 2005년 사법시험 제 47회 합격
- 2006년 한국문화콘텐츠진흥원에서 전문가관 연수
- 2006년 사법연수원 제37기 지치회 사무국 총무
- 2006년 사법연수원 제37기 문화예술법학회 회장
- 2008년 사법연수원 37기 수료