

교통시설특별회계법 일부개정법률안
심 사 보 고 서

2025. 8.

국토교통위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2024년 11월 8일, 김도읍의원 등 10인

나. 회부일자: 2024년 11월 11일

다. 상정 및 의결일자:

제422회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2025.2.18)

상정 · 제안설명 · 검토보고 · 대체토론 · 소위원회부

제427회 국회(임시회)

제1차 교통법안심사소위원회(2025.7.16)

상정 · 축조심사 · 의결(수정가결)

제427회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2025.7.25)

상정 · 소위심사보고 · 찬반토론 · 의결(수정가결)

2. 제안설명의 요지

(제안설명자 : 국회의원 김도읍)

「여객자동차 운수사업법」 개정으로 2021년 4월 시행한 여객자동차플랫폼운송사업은 택시 등 기존 운송사업과의 상생차원에서 동법 시행령에서 정한 여객자동차운송시장안정기여금을 납부하도록 하고, 해당 기여금을 택시 감차, 택시 운수종사자의 근로여건 개선 등 동법에서 정한 목적으로 사용할 수 있도록 하고 있으나, 교통시설특별회계로 관리하기 위한 법적 근거가 미비하여 교통시설특별회계 교통체계관리계정 세입 근거를 마련하여 기여금을 해당 목적에 맞게 사용할 수 있도록 하려는 것임.

또한, 도심항공교통산업 활성화 지원 사업, 드론 인증센터 구축 사업, 드론 안전 및 활성화 지원 사업 등 새로운 항공 모빌리티인 도심항공교통(UAM : Urban Air Mobility)과 드론 관련 사업에 대한 안정적인 정책 추진 및 재정지원 기반을 강화하기 위해 교통시설특별회계 공항계정에 해당 사업에 대한 세출 근거를 마련하려는 것임.

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 임종수)

가. 교통약자를 위한 좌석 예약체계 마련 의무 신설(안 제2조 및
안 제15조의2 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 교통시설특별회계 교통체계관리계정의 세입에 ‘「여객자동차
운수사업법」 제49조의5에 따른 여객자동차운송시장안정기여금’을 추가
하려는 것임(안 제5조의2제1항제9호 신설)

현행	개정안
제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① 교통체계관리계정의 세입은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 8. (생략) <u><신설></u> 9. (생략) ②·③ (생략)	제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① ----- -----. 1. ~ 8. (현행과 같음) 9. 「여객자동차 운수사업법」 제49 조의5에 따른 여객자동차운송시 장안정기여금 10. (현행 제9호와 같음) ②·③ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

「여객자동차 운수사업법」 제2조제7호1)에 따르면, 여객자동차운송플

1) 「여객자동차 운수사업법」

랫폼사업이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업을 말함.

여객자동차운송플랫폼사업은 「여객자동차 운수사업법」 개정으로 2021년 4월부터 동 제도가 시행되었음. 이러한 여객자동차운송플랫폼사업은 ①여객자동차플랫폼운송사업, ②여객자동차플랫폼운송가맹사업, ③여객자동차플랫폼운송중개사업 등 3가지 유형으로 분류됨²⁾.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “여객자동차운송플랫폼사업”이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업을 말한다.

2) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의 11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

여객자동차운송플랫폼사업 유형		
여객자동차 ①플랫폼운송사업 (Type1) 플랫폼 사업자가 직접 차량을 확보하여 유상운송 허가제 과거 타다·우버를 제도화한 유형	여객자동차 ②플랫폼운송가맹 사업 (Type2) 플랫폼 사업자가 택시를 가맹점으로 모집하여 유상운송 면허제 카카오 블루 등	여객자동차 ③플랫폼운송중개사업 (Type3) 여객과 운송사업자를 중개하는 중개 플랫폼만 제공 무료호출 : 임의등록제 유료호출 : 의무등록제 카카오 T 등

※ 자료 : 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재구성

이 중 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”)은 플랫폼 사업자가 직접 차량을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업으로, 과거 타다·우버 서비스를 법적으로 제도화한 유형임.

이러한 플랫폼운송사업자는 기존 운송사업(택시 등)과 상생 차원에서, 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 매출액의 5% 등 「여객자동차 운수사업법 시행령」에 규정된 금액³⁾을 여객자동차운송시장안정기여금

3) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제20조의7(여객자동차운송시장안정기여금의 산정기준) ① 법 제49조의3제1항에 따라 플랫폼운송사업의 허가를 받은 자(이하 “플랫폼운송사업자”라 한다)가 법 제49조의5제1항에 따라 납부해야 하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)은 분기별로 해당 분기의 전체 운송매출액(운송에 부가되는 서비스를 제공하여 발생하는 매출액을 포함한다)에 100분의 5를 곱한 금액으로 한다. 다만, 플랫폼운송사업자의 신청에 따라 운행횟수당 800원이나 법 제49조의3

(이하 “기여금”)⁴)으로 납부하도록 규정하고 있음(「여객자동차 운수사업법」 제49조의⁵)).

【 플랫폼운송사업 기여금 산정방식 】

구분	200대 미만	200대 이상 300대 미만	300대 이상
부과율	25%	50%	100%
정률 (매출대비)	1.25%	2.5%	5%
운행횟수당	200원	400원	800원
대당정액(월)	10만 원	20만 원	40만 원

* 100대 미만 사업자는 신청 시 2년 간 납부 연기도 가능

※ 자료 : 국토교통부

참고로, 2024년 12월말 기준 플랫폼운송사업 업체는 총 4곳이며, 2022년을 시작으로 현재까지 수납된 기여금 총액은 약 3.5억원 임.

에 따라 허가받은 사업용 자동차의 대수(이하 “허가대수”라 한다)당 월 40만원을 분기별로 계산한 금액으로 할 수 있다.

② 제1항에도 불구하고 플랫폼운송사업자가 다음 각 호의 기준을 모두 충족하는 경우의 기여금은 제1항 본문 또는 단서에 따라 계산한 금액의 100분의 50(허가대수가 200대 미만인 경우에는 제1항 본문 또는 단서에 따라 계산한 금액의 100분의 25)에 상당하는 금액으로 한다.

1. 「중소기업창업 지원법」에 따른 창업기업일 것

2. 허가대수가 300대 미만일 것

③·④ (생략)

4) 고령 개인택시 감차, 택시운수종사자 근로개선 등에 활용 (자료 : 국토교통부 모빌리티 혁신위원회 “모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안”)

5) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.

② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.

③ 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 아니한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다.

⑥ 기여금의 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【 플랫폼운송사업 업체 현황 (2024.12월 기준) 】

사업자명	서비스명	허가일자	허가대수	서비스내용
코엑터스	고요한 M	2022.01.01	100대	청각장애인 고용을 통한 여객 운송 서비스
레인포컴퍼니	LANE 4	2022.01.01	220대	고급차량을 이용한 B2B 구독서비스 등
파파모빌리티	파파	2022.01.01	200대	교통약자 이동서비스 등
피플모빌리티	Beeline	2024.01.15	30대	산업단지 입주기업 대상 B2B서비스

※ 자료 : 국토교통부

【 업체별 기여금 수납현황 】

사업자	2022.1~4분기	2023.1~4분기	2024.1~3분기	합계
A 사업자	13.2백만원	19.7백만원	13.6백만원	345.7 백만원
B 사업자	9.2백만원	17.3백만원	14.9백만원	
C 사업자	48.8백만원	116.8백만원	92.1백만원	
D 사업자	-	-	-	
합 계	71.2백만원	153.8백만원	120.6백만원	

※ 자료 : 국토교통부

또한, 동 기여금은 법률에 따라 부과 권한을 부여받은 국토교통부장관이 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급로서 의무라 할 수 있으므로, 「부담금관리 기본법」에도 그 근거를 두고 있음([별표]⁶) 개정. 2023.7.18).

6) 「부담금관리 기본법」

[별표] 이 법에 따라 설치하는 부담금(제3조 관련)

96. 「여객자동차 운수사업법」 제49조의5에 따른 여객자동차운송시장안정기여금

이에 따라 국토교통부는 2024년도 교통시설특별회계 교통체계관리계정 세입예산으로 동 기여금 2억 2,100만원을 편성하였고, 2025년도 예산에도 1억 5,400만원을 편성하였으나, 현행 「교통시설특별회계법」 제5조의2에서 정하고 있는 교통체계관리계정의 세입 항목에 해당 기여금 항목이 규정되어 있지 않아 현재 교통체계관리계정에 세입처리를 하지 못하고 있음⁷⁾.

「교통시설특별회계법」

제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① 교통체계관리계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

1. 제8조에 따른 일반회계로부터의 전입금
2. 제2항제2호 및 제3호에 따른 용자로 인한 수입금
3. 다른 회계로부터의 예수금 및 전입금
4. 제10조에 따른 차입금
5. 「공공차관의 도입 및 관리에 관한 법률」에 따른 차관 수입금
6. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금
7. 국토교통부 소관 국유재산 중 국토교통부장관이 정하는 국유재산을 「국유재산법」 제49조에 따라 매각한 대금
8. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제25조제3항에 따라

7) 현재까지 수납된 기여금은 수납기관(한국교통안전공단) 별도계좌를 통해 관리 중으로, 동 개정안이 입법에 반영되면 일괄 세입 처리 예정임.

회계에 귀속되는 역세권개발이익

9. 그 밖에 도시철도의 건설·개량 및 관리·운영으로 인한 수입금

개정안은 동 기여금을 교통시설특별회계의 교통체계관리계정 세입 근거에 추가하려는 것으로, 법률에 근거하여 이미 발생한 법정부담금의 신속한 세입처리 등을 위하여 필요한 것으로 판단됨.

다만, 「여객자동차 운수사업법」에서 동 기여금의 용도를 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등으로 규정하고 있으므로⁸⁾, 개정안과 같이 교통체계관리계정의 세입 항목에 동 기여금을 추가하는 경우 세출 항목에도 「여객자동차 운수사업법」에 따른 동 기여금의 용도를 추가하여 규정할 필요가 있어 보임.

3) 국토교통부 의견

기여금은 기존 운송업계와의 상생을 위해 플랫폼운송사업자(Type1)가 납부하여 택시 감차 및 근로여건 개선 등에 사용할 계획임. 기여금의 체계적 관리와 목적에 맞는 집행 등을 위하여 교통시설특별회계 내 교통체계관리계정의 세입으로 수납·관리가 적절함.

8) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.

② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.

(이하 생략)

나. 공항계정에 드론 인프라 구축 등 관련 세출 근거 규정 신설(안 제6조제2항제5호 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 교통시설특별회계 공항계정에서 집행할 수 있는 세출 항목에 ‘드론 인프라 구축·운영 등’ 드론 관련 사항을 추가하려는 것임(안 제6조 제2항제5호신설).

현행	개정안
제6조(공항계정의 세입 및 세출) ① (생략) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 4. (생략) <u><신설></u> 5. (생략) ③ (생략)	제6조(공항계정의 세입 및 세출) ① (현행과 같음) ② -----. 1. ~ 4. (현행과 같음) 5. 「항공안전법」, 「항공사업법」, 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」에 따른 드론 인프라 구축·운영, 드론시스템의 연구개발, 드론산업 실태조사 전문인력 양성, 해외 진출 지원 및 그 외 사업 지원에 필요한 경비 7. (현행 제5호와 같음) ③ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

국토교통부는 현재 ‘드론⁹⁾ 인증센터 구축’, ‘드론 전용비행시험장 구축 및 운영’, ‘드론 안전 및 활성화 지원’, ‘드론기업지원허브 운영’ 사업 등을 교통시설특별회계 공항계정 세출사업으로 수행하고 있음.

그런데, 현행 「교통시설특별회계법」 제5조의2제2항에 따르면 공항계정의 세출은 ① 공항·비행장 또는 항행안전시설의 신설·개량·확충, ② 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 위한 경비, ③ 공항개발사업의 시행자에 대한 보조·출연 및 용자, ④ 공항·비행장 또는 항행안전시설의 건

9) 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」

제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “드론”이란 조종자가 탑승하지 아니한 상태로 항행할 수 있는 비행체로서 국토교통부령으로 정하는 기준을 충족하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 기기를 말한다.
 - 가. 「항공안전법」 제2조제3호에 따른 무인비행장치
 - 나. 「항공안전법」 제2조제6호에 따른 무인항공기
 - 다. 그 밖에 원격·자동·자율 등 국토교통부령으로 정하는 방식에 따라 항행하는 비행체

「항공안전법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “초경량비행장치”란 항공기와 경량항공기 외에 공기의 반작용으로 뜰 수 있는 장치로서 자체중량, 좌석 수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 동력비행장치, 헬글라이더, 패리글라이더, 기구류 및 무인비행장치 등을 말한다.
6. “항공기사고”란 사람이 비행을 목적으로 항공기에 탑승하였을 때부터 탑승한 모든 사람이 항공기에서 내릴 때까지[사람이 탑승하지 아니하고 원격조종 등의 방법으로 비행하는 항공기(이하 “무인항공기”라 한다)의 경우에는 비행을 목적으로 움직이는 순간부터 비행이 종료되어 발동기가 정지되는 순간까지를 말한다] 항공기의 운항과 관련하여 발생한 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것으로서 국토교통부령으로 정하는 것을 말한다. (이하 생략)

「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 시행규칙」

제2조(드론의 범위) ① 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」 (이하 “법”이라 한다) 제2조제1항제1호에서 “국토교통부령으로 정하는 기준”이란 다음 각 호의 기준을 말한다.

1. 동력을 일으키는 기계장치가 1개 이상일 것
2. 지상에서 비행체의 항행을 통제할 수 있을 것
- ② 법 제2조제1항제1호다목에서 “원격·자동·자율 등 국토교통부령으로 정하는 방식에 따라 항행하는 비행체”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 비행체를 말한다.
 1. 외부에서 원격으로 조종할 수 있는 비행체
 2. 외부의 원격 조종 없이 사전에 지정된 경로로 자동 항행이 가능한 비행체
 3. 항행 중 발생하는 비행환경 변화 등을 인식·판단하여 자율적으로 비행속도 및 경로 등을 변경할 수 있는 비행체

설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비 등에 집행하도록 규정하고 있어, ‘드론’ 관련 사업 수행에 대한 지출의 법적 근거가 미흡한 측면이 존재함¹⁰⁾.

「교통시설특별회계법」

제6조(공항계정의 세입 및 세출) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

1. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 신설·개량·확충 및 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따른 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 위한 경비
2. 「공항시설법」 제7조제1항에 따른 사업시행자에 대한 보조·출연 및 용자
3. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 건설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비
4. 제1항제6호·제8호·제9호 및 제10조에 따른 예수금, 차관 및 차입금의 원리금 상환
5. 그 밖에 계정의 운영에 필요한 경비

10) 국회국토교통위원회 결산 등에서도 이에 대해 지적이 있었음.

2023회계연도 국회국토교통위원회 국토교통부 결산검토보고서 중 발췌

“국토교통부는 드론 인증센터는 비행장으로, 그 신설은 「교통시설특별회계법」 상 공항계정의 세출 사항에 해당한다고 볼 수 있는 측면이 있다는 설명이나, 드론 인증센터가 비행장이라면 「공항시설법」에 따라 개발사업을 시작하기 전에 실시계획을 수립하고 고시하였어야 함에도, 국토교통부는 이를 고시한 바 없다는 점에서 드론 인증센터를 비행장으로 보는 데 대한 논란이 있을 수 있는바, 동 구축사업을 「교통시설특별회계법」 상 공항계정의 세출 사항에 해당한다고 하기에 어려움이 있으며, 공항계정 세출사업 중 드론 전용비행시험장 구축 및 운영(3637-323), 드론 안전 및 활성화 지원(3637-324), 드론기업지원허브 운영(3637-326) 등의 사업들도 「교통시설특별회계법」에 따른 공항계정의 세출 사항에 해당되지 않는 것으로 보임.”

개정안은 이와 같은 모호한 법적 근거를 명확히 하려는 취지로 타당한 것으로 판단됨.

3) 국토교통부 의견

드론사업은 교특회계 공항계정에 예산을 편성하여 집행 중이나 공항계정 활용 근거가 미흡하다는 지적(국회)이 있고, 안정적이고 체계적인 사업 추진을 위해 공항계정 예산 편성·집행에 대한 명확한 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

다. 공항계정에 도심항공교통 활용 촉진 및 지원 세출 근거 규정 신설(안 제6조제2항제6호 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 교통시설특별회계 공항계정에서 집행할 수 있는 세출 항목에 ‘도심항공교통 활용 촉진 및 지원을 위한 연구·개발 등’ 도심항공교통 관련 사항을 추가하려는 것임(안 제6조제2항제6호신설).

현행	개정안
제6조(공항계정의 세입 및 세출) ① (생략) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 4. (생략) <u><신설></u> 5. (생략) ③ (생략)	제6조(공항계정의 세입 및 세출) ① (현행과 같음) ② -----. 1. ~ 4. (현행과 같음) 6. 「 <u>도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률</u> 」에 따른 <u>도심항공교통 활용 촉진 및 지원을 위한 연구·개발, 생태계 조성, 국제협력 및 그 외 사업 지원에 필요한 경비</u> 7. (현행 제5호와 같음) ③ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

국토교통부는 현재 ‘도심항공교통산업활성화지원’ 사업을 교통시설 특별회계 공항계정 세출사업으로 수행하고 있음. 이 사업은 도심항공 교통¹¹⁾의 상용화를 위하여 한국형 단계별 실증사업(K-UAM Grand Challenge) 등을 통해 서비스 인프라 및 산업 생태계를 구축하는 것을 목적으로 함.

이에 따라 도심항공교통 상용화를 위한 실증사업 인프라 구축, 국민 수용성 제고를 위한 비행 시연, 도심항공교통 산업 활성화를 위한 민관 협의체 운영, 국제협력 등의 사업을 수행하고 있음.

그러나 도심항공교통 상용화를 위한 실증사업 인프라 구축, 국민 수용성 제고를 위한 비행 시연, 도심항공교통 산업 활성화를 위한 민관 협의체 운영, 국제협력 등의 사업은 도심항공교통 관련 예산들로서 공항, 비행장, 항행안전시설과는 관련이 없어 현행법 제6조에서 규정하고 있는 공항계정의 세출 항목으로 보기에 법적 근거가 미흡한 측면이 있음.

11) “도심항공교통”(통칭 Urban Air Mobility, UAM)이란 새로운 교통수단인 전기동력 비행체를 이용하여 소음이 적고 환경친화적이며, 향후 IT 기술의 발달로 타 교통수단과 편리한 연계가 가능하다는 측면에서 최근 관심을 받는 항공운송 개념으로 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1호에서는 “사람 또는 화물의 운송과 관련된 활동을 수행하기 위하여 개별적으로 또는 서로 유기적으로 연계되어 있는 도심형항공기, 버티포트 및 도심항공교통회랑 등의 이용·관리·운영체계”로 정의되어 있음.

「교통시설특별회계법」

제6조(공항계정의 세입 및 세출) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

1. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 신설·개량·확충 및 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따른 공항소음대책사업 및 주민지원사업을 위한 경비
2. 「공항시설법」 제7조제1항에 따른 사업시행자에 대한 보조·출연 및 용자
3. 공항·비행장 또는 항행안전시설의 건설·운영과 관련한 조사·연구 및 기술개발에 필요한 경비
4. 제1항제6호·제8호·제9호 및 제10조에 따른 예수금, 차관 및 차입금의 원리금 상환
5. 그 밖에 계정의 운영에 필요한 경비

개정안은 이와 같은 모호한 법적 근거를 명확히 하려는 취지로 타당한 것으로 판단됨.

다만, 체계·자구 측면에서 개정안은 도심항공교통의 ‘생태계 조성’이라는 문구를 사용하고 있는데, 이는 개별사업의 목적이나 개요로는 적정할 수 있으나 법률의 세출 항목의 하나로 포함하기에는 범위가 넓고 명확성이 떨어지는 측면이 있어 삭제가 필요할 것으로 보임.

국토교통부는 이에 대하여 ‘생태계 조성’ 문구 삭제에 동의하는 바이며, 대신 개정안에 누락되어 있는 ‘인프라 구축·운영’, ‘전문인력 양성’이 포함되는 것이 필요하다는 의견임.

한편, 안 제6조제2항제5호 및 제6호에 따라 ‘공항계정’에 ‘드론’ 관련 세출항목과 ‘도심항공교통’ 관련 세출항목이 포함되면, 계정의 명칭을 드론과 도심항공교통의 개념을 포괄할 수 있도록 ‘공항계정’에서 ‘항공계정’ 또는 ‘항공공항계정’ 등으로 수정하는 것을 검토해 볼 수 있을 것임.

3) 국토교통부 의견

도심항공교통사업은 교통회계 공항계정에 예산을 편성하여 집행 중이나 공항계정 활용 근거가 미흡하다는 지적이 있고, 안정적이고 체계적인 사업 추진을 위해 공항계정 예산 편성·집행에 대한 명확한 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

4. 대체토론의 요지

생략

5. 소위원회 심사내용

(교통법안심사소위원장 문진석)

교통시설특별회계에 여객자동차운송안정기여금의 세입 근거와 드론 및 도심항공교통 관련 사업의 세출 근거를 마련하려는 것으로, 동 기여금의 법정 용도(택시감차, 택시종사자근로여건 개선 등)를 세출 근거에 명시하고, 현행 공항계정의 명칭을 ‘항공공항계정’으로 변경하는 내용을 추가하는 등 수정하여 의결함.

6. 찬반토론의 요지

생략

7. 심사결과

수정 가결

8. 법제사법위원회 체계·자구 심사내용

부칙에 이 법 시행 당시 수납한 여객자동차운송시장안정기여금을 교통체계관리계정의 세입으로 처리하도록 적용례를 신설하고 그 외 경미한 자구를 수정함.

※ 심사보고서 붙임서류

교통시설특별회계법 일부개정법률안에 대한 수정안 1부

교통시설특별회계법 일부개정법률안 1부

교통시설특별회계법 일부개정법률안에 대한 수정안

제안연월일 : 2025. 7. .

제안자 : 국토교통위원장

수정이유 및 수정주요내용

「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송시장안정기여금을 교통체계관리계정의 세입항목으로 규정함에 따라 같은 법에 따른 여객자동차운송시장안정기여금의 용도(택시 감차, 택시운수종사자 근로여건 개선 등)를 교통체계관리계정의 세출 사업에 명시하고, 드론 및 도심항공교통의 활용 촉진 및 지원 등을 위한 사업을 공항계정의 세출 사업으로 규정함에 따라 현행 공항계정의 명칭을 세출 사업 내용에 부합하도록 ‘항공공항계정’으로 수정하며, 그 밖에 법률용어에 적합하도록 자구 등을 수정하려는 것임.

교통시설특별회계법 일부개정법률안에 대한 수정안

교통시설특별회계법 일부개정법률안 일부를 다음과 같이 수정한다.

제3조제1항 및 제2항 중 “공항계정”을 각각 “항공공항계정”으로 한다.

안 제5조의2제2항제12호를 제13호로 하고, 같은 항에 제12호를 다음과 같이 신설한다.

12. 「여객자동차 운수사업법」 제49조의5제2항에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위한 지원

안 제6조의 제목, 같은 조 제1항 각 호 외의 부분 중 “공항계정”을 각각 “항공공항계정”으로 하고, 같은 조 제2항 각 호 외의 부분 중 “공항계정”을 “항공공항계정”으로 하며, 같은 항 제5호 및 제6호를 각각 제4호 및 제5호로 하고, 같은 항 제4호(중전의 제5호) 중 “「항공사업법」, 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」”을 “「항공사업법」 및 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」”로, “드론시스템의 연구개발, 드론산업 실태조사 전문인력 양성, 해외 진출 지원 및 그 외 사업 지원”을 “드론시스템의 연구·개발, 드론산업 실태조사, 전문인력 양성, 해외진출 지원 등 드론 활용 촉진 및 기반조성”으로 하며, 같은 항 제5호(중전의 제6호) 중 “도심항공교통활용 촉진 및 지원을 위한 연구·개발, 생태계 조성, 국제협력 및 그 외 사업 지원”을 “도심항공교통의 연구·개발, 인프라 구축·운영, 전문인력 양성, 국제협력 등 도심항공교통 활용 촉진 및 지원”으로 하고, 같은 항 제4호를

제6호로 한다.

제8조제3항 및 제4항 중 “공항계정”을 각각 “항공공항계정”으로 한다.
안 부칙 본문을 제1조(시행일)로 하고, 안 부칙 제2조를 다음과 같이
신설한다.

제2조(계정 명칭변경에 따른 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 규정
에 따른 공항계정은 이 법에 따른 항공공항계정으로 본다.

수정안조문대비표

현행	개정안	수정안
제3조(계정의 구분 및 관리·운용) ① 교통시설특별회계(이하 “회계”라 한다)는 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, <u>공항계정</u> 및 항만계정으로 구분한다.	제3조(계정의 구분 및 관리·운용) (현행과 같음)	제3조(계정의 구분 및 관리·운용) ① ---- ----- ----- ----- --- <u>항공공항계정</u> --- ----- -----.
② 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정 및 <u>공항계정</u> 은 국토교통부장관이, 항만계정은 해양수산부장관이 각각 관리·운용한다.		② ----- ----- ----- <u>항공공항계정</u> ----- ----- -----.
제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① 교통체계관리계정의 세입은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 8. (생략)	제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① ----- ----- -----.	제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① ----- ----- -----.
	1. ~ 8. (현행과 같음)	1. ~ 8. (개정안과 같음)

<u><신 설></u>	9. 「 <u>여객자동차 운</u>	9. (개정안과 같음)
	<u>수사업법」 제49</u>	
	<u>조의5에 따른 여</u>	
	<u>객자동차운송시</u>	
	<u>장안정기요금</u>	
9. (생 략)	10. (현행 제9호와	10. (개정안과 같
	같음)	음)
② 교통체계관리계	② -----	② -----
정의 세출은 다음	-----	-----
각 호와 같다.	-----.	-----.
1. ~ 11. (생 략)	1. ~ 11. (현행과	1. ~ 11. (개정안과
	같음)	같음)
	<u><신 설></u>	12. 「 <u>여객자동차</u>
		<u>운수사업법」 제</u>
		<u>49조의5제2항에</u>
		<u>따른 택시 감차,</u>
		<u>택시운수종사자</u>
		<u>의 근로여건 개</u>
		<u>선 등을 위한 지</u>
		<u>원</u>
12. (생 략)	12. (현행과 같음)	13. (개정안 제12호
		와 같음)
③ (생 략)	③ (현행과 같음)	③ (개정안과 같음)
제6조(공항계정의 세	제6조(공항계정의 세	제6조(항공공항계정의
입 및 세출) ① 공	입 및 세출) ① (현	세입 및 세출) ①
<u>항계정의</u> 세입은	행과 같음)	<u>항공공항계정</u> -----

다음 각 호와 같다. 1. ~ 10. (생략) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 4. (생략) <신설>	1. ~ 10. (현행과 같음) ② 공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 4. (현행과 같음) 5. 「항공안전법」, 「항공사업법」, 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」에 따른 드론 인프라 구축·운영, 드론시스템의 연구개발, 드론산업 실태조사 전문인력양성, 해외 진출지원 및 그 외사업 지원에 필요한 경비	----- ---. 1. ~ 10. (개정안과 같음) ② <u>항공공항계정</u>----- -----. 1. ~ 3. (개정안과 같음) 6. (개정안 제4호와 같음) 4. ----- <u>「항공사업법」</u> <u>및 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」</u>----- -----<u>드론시스템의 연구·개발, 드론산업 실태조사, 전문인력 양성, 해외진출 지원 등 드론 활용 촉진 및 기반조성</u>-----
--	---	--

<u><신 설></u> 5. (생 략) ③ (생 략) 제8조(일반회계로부터 의 전입) ① · ② (생 략) ③ 도로계정, 철도 계정, 교통체계관리 계정, <u>공항계정</u> 및 항만계정은 세출 재원을 확보하기 위하여 제1항의 전 입금 외에 예산에	6. 「<u>도심항공교통 활용 촉진 및 지 원에 관한 법 률</u>」에 따른 도 심항공교통 활용 촉진 및 지원을 위한 연구·개 발, 생태계 조성, 국제협력 및 그 외 사업 지원에 필요한 경비 7. (현행 제5호와 같음) ③ (현행과 같음) 제8조(일반회계로부터 의 전입) (현행과 같음)	5. ----- ----- ----- -----도 심항공교통의 연 구·개발, 인프라 구축·운영, 전문 인력 양성, 국제 협력 등 도심항 공교통 활용 촉 진 및 지원----- ----- 7. (개정안과 같음) ③ (개정안과 같음) 제8조(일반회계로부터 의 전입) ① · ② (현행과 같음) ③ ----- ----- -----<u>항공공항계 정</u>----- ----- ----- -----
---	--	--

서 정하는 바에 따라 일반회계로부터 전입받을 수 있다. ④ 인천국제공항건설과 관련된 고속도로의 건설을 위한 재원은 <u>공항계정</u>으로부터 도로계정에 전입할 수 있다.	부 칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다. <u><신 설></u>	----- ----- -----. ④ ----- ----- ----- -----<u>항공공</u> <u>항계정</u>----- ----- -----. 부 칙 <u>제1조(시행일)</u> 이 법은 공포한 날부터 시행한다. <u>제2조(계정 명칭변경에 따른 경과조치)</u> <u>이 법 시행 당시 종전의 규정에 따른 공항계정은 이 법에 따른 항공공항계정으로 본다.</u>
---	--	--

교통시설특별회계법 일부개정법률안

교통시설특별회계법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제3조제1항 및 제2항 중 “공항계정”을 각각 “항공공항계정”으로 한다.

제5조의2제1항제9호를 제10호로 하고, 같은 항에 제9호를 다음과 같이 신설하며, 같은 조 제2항제12호를 제13호로 하고, 같은 항에 제12호를 다음과 같이 신설한다.

9. 「여객자동차 운수사업법」 제49조의5에 따른 여객자동차운송시
장안정기여금

12. 「여객자동차 운수사업법」 제49조의5제2항에 따른 택시 감차,
택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위한 지원

제6조의 제목, 같은 조 제1항 각 호 외의 부분 및 제2항 각 호 외의
부분 중 “공항계정”을 각각 “항공공항계정”으로 하고, 같은 조 제2항
제4호 및 제5호를 각각 제6호 및 제7호로 하며, 같은 항에 제4호 및
제5호를 각각 다음과 같이 신설한다.

4. 「항공안전법」, 「항공사업법」 및 「드론 활용의 촉진 및 기반
조성에 관한 법률」에 따른 드론 인프라 구축·운영, 드론시스템
의 연구·개발, 드론산업 실태조사, 전문인력 양성, 해외진출 지원
등 드론 활용 촉진 및 기반조성에 필요한 경비

5. 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」에 따른 도심항공교통의 연구·개발, 인프라 구축·운영, 전문인력 양성, 국제협력 등 도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 필요한 경비

제8조제3항 및 제4항 중 “공항계정”을 각각 “항공공항계정”으로 한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

제2조(여객자동차운송시장안정기여금의 교통체계관리계정 세입처리를 위한 적용례) 이 법 시행 당시 이미 수납한 여객자동차운송시장안정기여금은 제5조의2의 개정규정에 따른 교통체계관리계정의 세입으로 한다.

제3조(계정 명칭변경에 따른 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따른 공항계정은 이 법에 따른 항공공항계정으로 본다.

신 · 구조문대비표

현 행	개 정 안
제3조(계정의 구분 및 관리·운용) ① 교통시설특별회계(이하 “회계”라 한다)는 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, <u>공항계정</u> 및 항만계정으로 구분한다.	제3조(계정의 구분 및 관리·운용) ① ----- ----- ----- <u>항</u> <u>공공항계정</u> ----- -----.
② 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정 및 <u>공항계정</u> 은 국토교통부장관이, 항만계정은 해양수산부장관이 각각 관리·운용한다.	② ----- ----- <u>항공공항계정</u> ----- ----- -----.
제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① 교통체계관리계정의 세입은 다음 각 호와 같다.	제5조의2(교통체계관리계정의 세입 및 세출) ① ----- ----- --.
1. ~ 8. (생략)	1. ~ 8. (현행과 같음)
<u><신 설></u>	9. 「 <u>여객자동차 운수사업법</u> 」 <u>제49조의5에 따른 여객자동차</u> <u>운송시장안정기여금</u>
9. (생략)	10. (현행 제9호와 같음)
② 교통체계관리계정의 세출은 다음 각 호와 같다.	② ----- -----.
1. ~ 11. (생략)	1. ~ 11. (현행과 같음)
<u><신 설></u>	12. 「 <u>여객자동차 운수사업법</u> 」

12. (생략) ③ (생략) 제6조(공항계정의 세입 및 세출) ① <u>공항계정의 세입은 다음 각 호와 같다.</u> 1. ~ 10. (생략) ② <u>공항계정의 세출은 다음 각 호와 같다.</u> 1. ~ 3. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u>	<u>제49조의5제2항에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위한 지원</u> 13. (현행 제12호와 같음) ③ (현행과 같음) 제6조(<u>항공공항계정의 세입 및 세출</u>) ① <u>항공공항계정-----</u> -----. 1. ~ 10. (현행과 같음) ② <u>항공공항계정-----</u> -----. 1. ~ 3. (현행과 같음) 4. 「<u>항공안전법</u>」, 「<u>항공사업법</u>」 및 「<u>드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률</u>」에 따른 <u>드론 인프라 구축·운영, 드론시스템의 연구·개발, 드론산업 실태조사, 전문인력 양성, 해외진출 지원 등 드론 활용 촉진 및 기반조성에 필요한 경비</u> 5. 「<u>도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률</u>」에 따른 <u>도심항공교통의 연구·개발, 인프라 구축·운영, 전문인력 양성, 국제협력 등 도심</u>
--	---

4. · 5. (생 략) ③ (생 략) 제8조(일반회계로부터의 전입) ① · ② (생 략) ③ 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, <u>공항계정</u> 및 항만계정은 세출 재원을 확보하기 위하여 제1항의 전입금 외에 예산에서 정하는 바에 따라 일반회계로부터 전입받을 수 있다. ④ 인천국제공항건설과 관련된 고속도로의 건설을 위한 재원은 <u>공항계정</u>으로부터 도로계정에 전입할 수 있다.	<u>항공교통 활용 촉진 및 지원에 필요한 경비</u> 6. · 7. (현행 제4호 및 제5호와 같음) ③ (현행과 같음) 제8조(일반회계로부터의 전입) ① · ② (현행과 같음) ③ ----- -----<u>항공공항계정</u>----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. ④ ----- ----- ---<u>항공공항계정</u>----- -----.
---	---