



제428회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

유료도로법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 통행료 감면대상에 시외버스 추가 〉
■ 문진석의원 대표발의(의안번호 제2210667호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 문진석의원 대표발의(제2210667호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 통행료 감면대상에 시외버스 추가 (안 제15조제2항)	2

□ 문진석의원 대표발의(2210667)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 문진석의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2025. 6. 5.
3. 회 부 일 : 2025. 6. 9.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법령에 따르면 군작전용 차량, 구급 및 구호 차량, 소방활동에 종사하는 차량 등은 통행료 감면대상 차량으로서 유료도로 통행에 따른 통행료를 감면받을 수 있음.

시외버스운송사업은 전국적인 대중교통망의 핵심적 역할을 담당하고 있으나, 지속적인 적자 누적으로 인하여 운행 노선 감축 및 서비스 질 저하가 우려되는 상황임. 이에 따라 시외버스운송사업의 경영 정상화 및 교통편의 증진을 위하여 통행료 감면대상에 시외버스를 추가할 필요가 있다는 지적이 제기되고 있음.

이에 유료도로 통행료 감면대상에 시외버스운송사업에 사용되는 차량을 추가하여 시외버스운송사업의 비용 부담 완화 및 경영 안정화에 기여하고 대중교통 이용 활성화와 지역 간 균형 발전을 도모하려는 것임(안 제15조제2항).

Ⅲ. 검토의견

1. 통행료 감면대상에 시외버스 추가(안 제15조제2항)

현행법은 군작전용 차량, 구급 및 구호 차량, 소방활동에 종사하는 차량, 그 밖에 대통령령으로 정하는 차량을 통행료 감면대상으로 규정하고 있는데, 개정안은 시외버스운송사업에 사용되는 차량을 추가하려는 것임.

현행	개정안
제15조(통행료 납부의 대상 등) ① (생략)	제15조(통행료 납부의 대상 등) ① (현행과 같음)
② 제1항에 따른 차량 중 군작전용 차량, 구급 및 구호 차량, 소방활동에 종사하는 차량, <u>그 밖에</u> 대통령령으로 정하는 차량에 대하여는 본래의 목적을 위하여 운행되는 경우에만 대통령령으로 정하는 바에 따라 통행료를 감면할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 통행료를 감면하지 아니하되, 그 구체적인 기준과 절차는 대통령령으로 정한다.	② ----- ----- ----- <u>시외버스운송사업</u> <u>에 사용되는 차량, 그 밖에</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
③ · ④ (생략)	③ · ④ (현행과 같음)
	부칙
	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

현행법에서는 군 작전용 차량, 구급 및 구호 차량, 소방활동에 종사하는 차량, 그 밖에 대통령령으로 정하는 차량이 본래의 목적을 위하여 운행되는 경우 통행료를 감면할 수 있도록 규정하며, 시행령에서 구체적인 감면 대상과 감면 비율을 정하고 있음.¹⁾

【 통행료 감면 대상 및 비율 】

항 목			감면율	목 적
면 제	군작전용 차량, 구급·구호·소방차량 경찰작전용 차량, 교통단속용 차량, 유료도로건설·유지관리차량 긴급물류수송차량, 긴급통행제한차량		100%	긴급차량지원
	독립유공자			교통약자배려
	국가유공자	1~5급		
	5·18 부상자	1~5급		
	설·추석(각 3일) 및 국무회의 지정기간			국가정책지원
감 면	국가유공자	6~7급	50%	교통약자배려
	5·18 부상자	6~14급	50%	
	장애인		50%	
	고엽제 후유(의)증환자		50%	
	경차(1,000cc미만)		50%	국가정책지원
	전기·수소자동차		20%~50%	
	비상자동제동장치 장착버스		30%	
	출퇴근		20%, 50%	
	화물차 심야할인(영업용)		30%, 50%	

* 감면대상차량의 요건이 둘 이상 중복되는 경우에는 가장 높은 감면율만 적용

개정안은 통행료 감면대상에 시외버스운송사업에 사용되는 차량을 추가하려는 것임. 시외버스운송사업은 「여객자동차 운수사업법」 및 같은 법 시행령에 따른 노선 여객자동차운송사업의 한 유형으로, 이 법령에 규정

1) 구체적인 법령

된 시외버스란 지역 간을 이동하는 버스로서 일반적으로 시외버스, 고속 버스로 지칭되고 있음.²⁾

시외버스운송사업은 지속적인 적자 누적³⁾으로 운행 노선 감축 등 원활한 교통서비스 제공에 제약이 발생하고 있는 상황임. 특히 코로나19 이후 수송인원이 크게 감소하면서 안정적 운송사업 경영에 대한 우려가 제기되고 있음.⁴⁾

【 시외버스 수송현황(2019년, 2023년 비교) 】

(단위 : 만명, %)

구분	2019년 (A)	2023년 (B)	A-B	감소율
시외일반·직행 버스	19,870	10,421	9,449	47.6
시외고속버스	3,026	2,215	811	26.8
계	22,896	12,636	10,260	44.8

※ 자료: 동남회계법인, 「시외버스운송사업 경영개선 방안 연구」, 2024. 9. p.143

시외버스는 전국적 교통 네트워크 구축에 큰 역할을 수행하고 있고 전 국민에게 지역 간 운송서비스를 제공하는 핵심적 교통수단임. 따라서 시외버스운송사업의 비용 부담을 완화하여 시외버스운송의 지속 가능성을 높이려는 개정안의 취지는 긍정적인 것으로 보임.

2) 여객자동차 운송사업의 세부 분류는 【참고자료 2】 참조

3) 2023년 기준 시외버스운송사업의 총 운송수지 적자 규모는 3,482억 8,600만원으로, 버스 대당 월 운송수지적자를 산출하면 시외일반·직행버스는 573만원, 고속버스는 526만원임.(출처: 동남회계법인, 「시외버스운송사업 경영개선 방안 연구」, 2024. 9., p.144)

4) 중앙일보, 「적자 신고 달리는 시외·고속버스...이러다 '교통 싹뻗줄' 터진다」, 2023.12.11. <https://www.joongang.co.kr/article/25213743> (검색일: 2025.7.10.) 참조

개정안과 관련하여 다음의 사항에 대한 검토가 필요해 보임.

첫째, 개정안에 따른 통행료 감면은 시외버스 운송사업자에 대한 국가 등의 재정지원이라고 할 수 있고, 그 방식은 보편적 지원 방식인데, 현행 「여객자동차 운수사업법」에 비수익 노선 운행 등 공익적 필요가 인정되는 경우 국가 등의 재정지원 제도가 마련되어 있다는 점에서 개정안과 같은 보편적, 일률적 재정지원 방안을 추가로 도입할 필요성이 있는지에 관하여 시외버스 운송시장 상황 및 경영 실태 파악을 통해 면밀한 검토가 필요한 것으로 보임.

현재 「여객자동차 운수사업법」에는 수익성 없는 노선을 운행하는 등 공익적 필요가 인정되는 경우에 선별적으로 국가, 지방자치단체가 재정을 지원하는 반면, 개정안은 모든 시외버스 운송사업자에게 보편적으로 혜택이 제공되는데 이러한 지원 방식의 적절성에 대한 검토가 필요해 보임.

【 「여객자동차 운수사업법상 재정지원 규정」 】

제50조(재정 지원) ① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

2. 수익성이 없는 노선의 운행

4. 낡은 차량의 대체(代替)

6. 여객자동차 운수사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충 또는 개선

9. 그 밖에 여객자동차 운수사업을 진흥하기 위한 것으로서 국토교통부령으로 정하는 사항

② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다.

1. 여객자동차 운수사업자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우

③ 시·군 또는 구(자치구를 말한다. 이하 같다)는 제1항제2호의 수익성이 없는 노선을 운행하는 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 필요한 사항은 해당 시·군 또는 구의 조례로 정한다.

둘째, 통행료 감면에 따른 한국도로공사의 재무적 부담 및 민자유료도로사업자에게 감면 통행료를 보전⁵⁾해야 하는 국가, 지방자치단체의 재정 부담에 대한 고려가 필요할 것으로 보임. 국토교통부에 따르면 2023년 기준 시외버스의 고속도로 통행료는 510억원 수준임.⁶⁾ 이와 관련하여 국토교통부·한국도로공사·서울특별시에서 각각 개정안에 대해 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시하였음.

셋째, 영리를 목적으로 하는 시외버스가 감면대상이 되는 경우 시내버스, 택시 등 다른 여객자동차로 통행료 감면 요구가 확대될 수 있어 다른 교통수단과의 형평성을 고려해야 할 것으로 보임. 참고로, 2017년에 시내버스를 통행료 감면 대상으로 추가하는 「유료도로법 일부개정법률안」이 발의된 바 있음.⁷⁾

5) 「유료도로법 시행령」 제8조제9항에서는 민자도로의 경우 통행료 감면으로 발생하는 비용의 지원에 관하여 실시협약에서 정한 경우에는 그 실시협약에 따라 지원하도록 규정하고 있음. 따라서 국가 또는 지방자치단체가 민자도로사업자와 통행료 감면 비용을 지원하기로 실시협약을 체결한 경우 법령 개정예 따라 감면대상, 범위가 확대되면 그에 상당한 비용을 지원해야 함.

6) 고속도로에 한정된 것이며 유료도로 전체에 대한 규모는 아님. 시외버스 고속도로 통행료 감면 관련 세부사항은 【참고자료 3】 참조

7) 민경욱의원 대표발의, 의안번호 제2004605호. 이 법안은 국토교통위원회로 회부되어 전체회의에 상정(2017.2.14.)되었으나 소위에 상정되지 못하고 임기만료폐기되었음.

나. 관계기관 의견

1) 국토교통부·한국도로공사

유료도로 통행료는 도로 유지관리 재원으로 활용되는데 현재의 통행료 수입으로는 한국도로공사의 경상지출 충당도 어려운 점, 장애인 임대 차량 및 다자녀 가구 감면을 검토 중으로 추가 감면 여력이 부족한 점 등을 고려할 때 통행료 감면 확대는 신중한 검토가 필요함.

아울러, 특정 업계 경영부담 완화를 위한 예외적 감면제도 도입 시 타 운송업계와 형평성이 우려되며, 재무 상태가 건전한 시외버스운송사업자 까지 감면혜택을 받을 우려가 있음.

2) 법무부

시외버스운송사업에 대한 재정적 지원은 경제·사회적 상황 변화에 따른 신속한 대처가 필요한 입법 분야로서, 이를 법률로 규정할 경우 신속한 대처 및 다양한 사항에 대한 포섭이 어려울 수 있음.

한편 「여객자동차 운수사업법」에 따라 재정적 지원이 필요한 운수 사업자에 대해 국가, 지방자치단체의 보조가 가능하도록 지원 근거를 두고 있고, 이에 따라 서울특별시, 부산광역시 등 다양한 지방자치단체에서 관련 조례가 제정되어 시행 중인 점을 고려할 필요가 있음.

3) 서울특별시

현재도 통행료 감면조항으로 서울시의 재정부담이 증가하고 있으며, 서울시의 경우 유료도로 수가 많고 통행량도 많아 시외버스 운송사업용 차량에 대한 통행료 감면 시 재정부담이 더욱 가중되는 실정이므로 개정안에 대해 신중한 검토가 필요함.

문 의 처
02)6788-5582

참고 1

통행료 감면 현행 법령

「유료도로법」

제15조(통행료 납부의 대상 등) ① 유료도로관리청 또는 유료도로관리권자는 해당 유료도로를 통행하는 차량에 대하여 그 구조·중량 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 차량의 종류별로 통행료를 받는다.

② 제1항에 따른 차량 중 군작전용 차량, 구급 및 구호 차량, 소방활동에 종사하는 차량, 그 밖에 대통령령으로 정하는 차량에 대하여는 본래의 목적을 위하여 운행되는 경우에만 대통령령으로 정하는 바에 따라 통행료를 감면할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 통행료를 감면하지 아니하되, 그 구체적인 기준과 절차는 대통령령으로 정한다.

1. 「도로법」 제77조제1항을 위반한 경우
2. 「도로교통법」 제39조제1항 또는 제4항을 위반한 경우
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

③ 유료도로관리청 또는 유료도로관리권자는 설날·추석 등 대통령령으로 정하는 날에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 고속국도를 이용하는 차량의 통행료를 감면할 수 있다.

④ 국가는 제2항 및 제3항에 따른 통행료 감면으로 인하여 발생하는 비용의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.

「유료도로법 시행령」

제8조(통행료의 감면대상 차량 및 감면비율) ①법 제15조제2항 각 호 외의 부분 본문에서 “대통령령으로 정하는 차량”이란 다음 각 호의 차량을 말한다.

1. 경찰작전용 차량, 교통단속용 차량 및 유료도로의 건설·유지관리용 차량

1의2. 천재지변 또는 파업 등으로 인한 국가의 물류마비 그 밖에 이에 준하는 긴급 사태에 대처하기 위한 수송용 차량으로서 일정기간 통행료의 수납이 부적당하다고 인정하여 국토교통부장관이 정하는 차량

1의3. 「도로법」 제76조제6항에 따라 고속국도에서 긴급통행제한을 한 경우 교통이 두절되어 장시간 고립되거나 유료도로관리권자가 다른 도로로 우회시켜 유료도로의 계속적인 이용이 불가능하게 된 차량으로서 유료도로관리권자가 확인하는 차량

1의4. 「독립유공자 예우에 관한 법률」 제6조의 규정에 의하여 등록된 독립유공자 또는 당해 독립유공자와 동일한 세대별 주민등록표(「주민등록법」에 의한 세대별 주민등록표를 말한다. 이하 이 조에서 같다)에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 독립유공자가 승차하는 차량중 국토교통부령이 정하는 차량

2. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 제6조의 규정에 의하여 등록된 국가유공자(1급 내지 7급의 상이등급을 받은 국가유공자에 한한다) 또는 당해 국가유공자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 국가유공자가 승차하는 차량중 국토교통부령이 정하는 차량

2의2. 「5·18민주유공자예우 및 단체설립에 관한 법률」 제4조제2호에 따른 5·18민주화운동부상자 또는 당해 5·18민주화운동부상자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 5·18민주화운동부상자가 승차하는 차량중 국토교통부령이 정하는 차량

3. 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 장애인 또는 당해 장애인과 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 장애인이 승차하는 차량중 국토교통부령이 정하는 차량
 4. 「고엽제후유의증 등 환자지원 및 단체설립에 관한 법률」 제4조에 따라 등록한 고엽제후유증환자·고엽제후유의증환자 또는 당해 고엽제후유증환자·고엽제후유의증환자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 고엽제후유증환자·고엽제후유의증환자가 승차하는 차량중 국토교통부령이 정하는 차량
 5. 「자동차관리법」 제5조에 따라 등록하거나 같은 법 제27조제1항에 따라 임시운행허가를 받은 자동차 중 다음 각 목의 기준을 모두 갖춘 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차 또는 특수자동차. 다만, 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차(이하 “전기자동차”라 한다) 및 같은 조 제6호에 따른 수소전기자동차(이하 “수소전기자동차”라 한다)의 경우에는 가목의 기준을 적용하지 아니한다.
 - 가. 배기량이 1천cc 미만일 것
 - 나. 길이가 3.6미터, 너비가 1.6미터, 높이가 2.0미터 이하일 것
 6. 「한국도로공사법」에 따른 한국도로공사가 관리하는 고속국도 중 진출입 요금소 간 거리를 기준으로 20킬로미터 미만의 구간을 운행하는 경우로서 출·퇴근시간대(오전 5시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 10시까지를 말하며, 토요일, 일요일 및 공휴일인 경우는 제외한다)에 제6항에 따른 전자적인 지급수단을 이용하여 통행료를 납부하고 진출입 요금소를 통과하는 승용자동차, 승합자동차 및 3축 미만의 화물자동차(제8호에 따라 할인받는 화물자동차는 제외한다)
 7. 2026년 12월 31일까지 고속국도를 심야시간대(오후 9시부터 다음 날 오전 6시까지를 말한다. 이하 같다)에 이용하는 3축 이상의 다음 각 목의 차량
 - 가. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제2호에 따른 화물자동차 운수사업용 화물자동차
 - 나. 「건설기계관리법」 제2조제1항제3호에 따른 건설기계대여업용 건설기계
 8. 2026년 12월 31일까지 고속국도를 심야시간대에 이용하는 3축 미만의 제7호 각 목의 차량으로서 제6항에 따른 전자적인 지급수단 중 화물자동차 및 건설기계 전용 지급수단을 이용해서 통행료를 납부하는 차량
 9. 2027년 12월 31일까지 고속국도를 이용하는 전기자동차 및 수소전기자동차로서 제6항에 따른 전자적인 지급수단 중 전기자동차 및 수소전기자동차 전용 지급수단을 이용하여 통행료를 납부하는 차량
- ② 법 제15조제3항에서 “설날·추석 등 대통령령으로 정하는 날”이란 다음 각 호의 날을 말한다.
1. 설날 전날, 설날, 설날 다음날(음력 12월 말일, 1월 1일 및 2일)
 2. 추석 전날, 추석, 추석 다음날(음력 8월 14일부터 16일까지)
 3. 그 밖에 국무회의 심의를 거쳐 지정된 날
- ③ 제1항·제2항 및 법 제15조제2항에 따른 감면대상 차량의 통행료의 감면율은 다음 각 호의 구분에 따른다. 다만, 감면대상차량의 요건(제6항의 경우를 포함한다)이 둘 이상 중복되는 경우에는 가장 높은 감면율만을 적용한다.
1. 통행료의 100분의 100
 - 가. 군작전용 차량, 구급 및 구호차량 및 소방활동에 종사하는 차량
 - 나. 제1항제1호 및 제1호의2 내지 제1호의4의 차량
 - 다. 제1항제2호의 차량중 국가유공자(1급 내지 5급의 상이등급을 받은 국가유공자에 한함

- 다) 또는 당해 국가유공자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 국가유공자가 승차하는 차량
- 라. 제1항제2호의2의 차량중 5·18민주화운동부상자(1급 내지 5급의 신체장애등급을 받은 5·18민주화운동부상자에 한한다) 또는 당해 5·18민주화운동부상자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 5·18민주화운동부상자가 승차하는 차량
- 마. 제2항 각 호의 날에 국토교통부장관이 정하여 고시하는 고속국도를 통행하는 차량
2. 통행료의 100분의 50
- 가. 제1항제2호의 차량중 국가유공자(6급 또는 7급의 상이등급을 받은 국가유공자에 한한다) 또는 당해 국가유공자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 국가유공자가 승차하는 차량
- 나. 제1항제2호의2의 차량중 5·18민주화운동부상자(6급 내지 14급의 신체장애등급을 받은 5·18민주화운동부상자에 한한다) 또는 당해 5·18민주화운동부상자와 동일한 세대별 주민등록표에 등재되어 있는 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 5·18민주화운동부상자가 승차하는 차량
- 다. 제1항제3호 내지 제5호의 차량
- 라. 제1항제6호의 차량 중 오전 5시부터 오전 7시까지 또는 오후 8시부터 오후 10시까지의 시간대에 진출요금소를 통과하는 차량
- 마. 제1항제7호 및 제8호에 따른 차량 중 다음의 어느 하나에 해당하는 차량
- 1) 고속국도 운행시간(고속국도의 진입요금소 통과 후 진출요금소를 통과할 때까지의 시간을 말한다. 이하 같다)에서 심야시간대를 운행한 시간의 비율이 100분의 70 이상인 차량
 - 2) 오후 11시부터 다음 날 오전 5시까지 개방식 요금소(진출입 요금소로 구분되지 아니하는 고속국도의 요금소로 통과할 때 일정 요금을 납부하는 요금소를 말한다)를 통과하는 차량
- 2의2. 통행료의 100분의 40: 제1항제9호의 차량 중 2025년 1월 1일부터 12월 31일까지 고속국도를 이용하는 차량
3. 통행료의 100분의 30
- 가. 제1항제7호 및 제8호에 따른 차량 중 고속국도 운행시간에서 심야시간대를 운행한 시간의 비율이 100분의 20 이상 100분의 70 미만인 차량
- 나. 제1항제9호의 차량 중 2026년 1월 1일부터 12월 31일까지 고속국도를 이용하는 차량
4. 통행료의 100분의 20
- 가. 제1항제6호의 차량(제2호라목에 해당하는 차량은 제외한다)
- 나. 제1항제9호의 차량 중 2027년 1월 1일부터 12월 31일까지 고속국도를 이용하는 차량
- ④ 제3항에 따라 통행료를 감면받으려는 자는 국토교통부령이 정하는 바에 따라 감면대상 차량의 해당여부를 증명해야 한다.
- ⑤ 유료도로관리청인 지방자치단체(특별시·광역시·특별자치시·도 및 특별자치도에 한한다)는 그 관할구역내의 유료도로의 설치현황, 교통체계의 복잡성 및 통행료징수체계의 특성 등을 고려하여 조례로써 통행료의 감면대상 및 감면비율을 제1항부터 제3항까지의 규정보다 확대하여 달리 정할 수 있다.
- ⑥ 유료도로관리권자는 통행료 수납시간의 단축 등을 위하여 전자적인 지급수단을 도입하는 경우 이를 이용하여 통행료를 납부하는 차량에 대하여는 통행료의 100분의 10의 범위에서 통행료를 감면할 수 있다. 이 경우 미리 유료도로관리청의 승인을 얻어야 한다.

- ⑦ 국가는 법 제15조제4항에 따라 예산의 범위에서 법 제15조제2항 및 제3항에 따른 통행료 감면으로 발생하는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.
- ⑧ 제7항에 따른 지원을 신청하려는 자는 매년 3월 31일까지 전년도에 통행료를 감면한 사실을 증명할 수 있는 서류 등 국토교통부령으로 정하는 서류를 국토교통부장관에게 제출해야 한다.
- ⑨ 제7항 및 제8항에도 불구하고 법 제2조제2호나목에 따른 민자도로(이하 “민자도로”라 한다)의 경우 법 제15조제2항 및 제3항에 따른 통행료 감면으로 발생하는 비용의 지원에 관하여 실시협약에서 정한 경우에는 그 실시협약에 따라 지원한다.

참고 2

여객자동차운송사업 분류 (자료: 국토교통부)

구 분			운행 형태(범위/차량)	정류소 정차 제한	면허 권자	차량 외관
법	령	규칙				
노 선 형	시 내 버 스	광역 급행 (M버스)	• 둘 이상의 시도(대도시권) 간 운행 * 고속도, 도시고속도 등 운행 * 기점 행정구역에서 50km로 제한	• 기종점 5km 內 각각 4개 이내 (필요 시 기종점 7.5km 이내 각각 6개+기점 2개)	대광위	
		직행 좌석 (일반광역)	• 단일 시 또는 둘 이상의 시·도 간 운행 * 기종점이 모두 대도시권인 경우 광역급행과 같은 거리제한 적용	• 좌석형 정류소 1/2 범위(들) 이상 시·도 운행시)	시·도 (경기 일부·노선 대광위)	
		좌석형 (일반 시내)	• 주로 단일 시 내 운행 * 시내좌석버스 사용	• 제한없음	시·도	
		일반형 (일반 시내)	• 주로 단일 시 내 운행 * 시내일반버스 사용	• 제한없음	시·도	
	농어촌 버스		• 주로 단일 군 내 운행 (광역시 군 제외)	• 제한없음	시·도	
	시 외 버 스	시외 일반형	• 지역 간 이동	• 제한없음	도지사	 일반·우등
		시외 직행형	• 지역 간 이동 * "시외버스"로 불리는 유형	• 기종점 外 타 행정구역에서 1개소 이상	도지사	
		고속형	• 지역 간 이동(중간정차 제한) * 운행거리 100km 이상, 운행구간의 60% 이상이 고속국도로 이동 * "고속버스"로 불리는 유형	• 고속도로변 정류소환승휴게소 • 기종점 內 2개소	국토부	 프리미엄(고급)
	마을버스 (등록업)		• 단일 시·군·구 내 운영 * 아파트단지·산단 등에서 가까운 철도역(또는 정류장) 운행	• 제한없음	시·도	
구 역 형	전세버스 (등록업)		• 전국 운행 • 운행계통 미정 • 1개의 운송계약	• 제한없음	시·도	
	특수여객		• 전국 운행	• 제한없음	시·도	
	택시		• 일반택시 / 개인택시	• 제한없음	시·도	

참고 3

시외버스 고속도로 통행료 감면액 추계 [자료: 국토교통부]

- '23년 기준 고속도로 통행료는 총 510억원(운송원가의 3.5%)으로 고속형은 156억원(가동대수 1,544대), 직행·일반형은 354억원(가동대수 3,889대) 차지

【 '23년 기준 고속도로 통행료 산정액 】

구분	종류	통행료 (억원/년)	가동대수 (대)	대당 월소요액 (백만원/월)	대당 월 운송원가 (백만원/월)	운송원가대비 통행료 비율 (%)
시외버스 운송사업	계	510	5,433	0.80 ^{평균}	23.1 ^{평균}	3.5 ^{평균}
	고속형	156	1,544	0.84	24.1	3.4
	직행·일반형	354	3,889	0.78	22.7	3.5

* 출처: 시외버스운송사업 경영개선 방안 연구('24.9월 동남회계법인)

【 '23년 기준 고속도로 통행료 감면 도입 효과 】

종류	감면비율 (100%)			감면비율 (50%)		
	대당 월소요액 (백만원/월)	월 전체 (억원/월)	연 전체 (억원/년)	대당 월소요액 (백만원/월)	월 전체 (억원/월)	연 전체 (억원/년)
계	0.80	42.5	510	0.40	21.3	256
고속형	0.84	13.0	156	0.42	6.5	78
직행·일반형	0.78	29.5	354	0.39	14.8	178

* 출처: 시외버스운송사업 경영개선 방안 연구('24.9월 동남회계법인)

- 참고로, 2024년 한국도로공사 통행료 수입은 4조 3,681억원이며 경상지출 규모는 4조 6,457억원임.

【 “24년 한국도로공사 통행료 수입 대비 경상지출 현황 】

(단위 : 억원)

통행료 수입 (a)	경상지출(b)				차 액 (a-b)
	계	유지관리비	시설개량비	차입금 이자	
43,681	46,457	23,337	11,985	11,135	△2,776