

진	담 당 과 장	팀 장	번호사
제	유우	선우	

답 변 서

사 건 2011구합 6401 통행료 부과처분 취소
 원 고 강주수 외 29명
 피 고 한국도로공사

위 사건에 관하여 피고의 소송대리인은 아래와 같이 답변합니다.

청구취지에 대한 답변

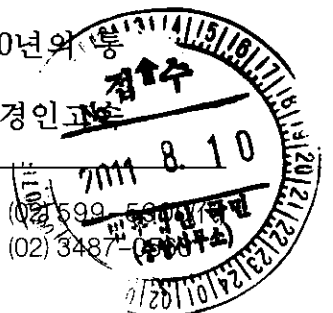
1. 원고들의 청구를 기각한다.
 2. 소송비용은 원고들이 부담한다.
- 라는 판결을 구합니다.

청구원인에 대한 답변

1. 원고들의 주장 요지



원고들은 경인고속도로에 진입하던 중 피고로부터 통행료징수처분을 받고 각 통행료를 납부한 자들인 바, 피고의 통행료 징수처분(이하 이 사건 통행료부과처분이라 합니다)은 ① 유료도로법 제16조 및 동 법시행령 제10조에 의하여 경인고속도로가 이미 건설된 후 30년의 통행료 수납기간 한도를 이미 초과하였고, ② 피고가 이 사건 경인고속



도로에서의 통행료 수입이 총투자비의 2배를 초과하였으므로 경인고속도로에 대한 피고의 계속적인 통행료 부과처분은 유료도로법 제16조의 통행료 부과 한도를 위반한 것으로서 위법하다고 주장합니다.

2. 원고 강주수가 경인고속도로 진입을 위한 대기과정에서 통행료 징수처분을 받고 통행료를 납부하였는지 여부에 대하여

원고 강주수는 경인고속도로에 진입하기 위해 대기하던 중(진입하던 중) 피고로부터 통행료 징수처분을 받고 통행료를 납부하였다고 주장합니다.

그러나, 원고 강주수가 통행료를 납부한 장소는 인천요금소로 동 요금소가 경인고속도로상의 부평IC와 서운JCT 사이에 위치한 점(을제1호증), 인천요금소를 통과하려면 이미 경인고속도로나 인접한 서울의 팍순환고속도로의 IC나 JCT를 이용해야만 가능하다는 점에서 경인고속도로에 진입하기 위해 대기하거나 진입하던 중에 통행료 부과처분을 받았다는 원고 강주수의 주장은 이유없습니다.

3. 이 사건 통행료 부과처분의 근거

가. 피고는 유료도로법 제10조에 따라 유료도로관리청인 국토해양부에 유료도로관리권을 등록하여 동법 제15조에 따라 피고가 관리하고 있는 고속국도를 통행하는 차량으로부터 통행료를 징수하고 있습니다. 이는 수익자 부담원칙을 정하고 있는 동법 제4조에 기인한 것으로

로 통행료 납부의무는 그 도로를 통행하는 차량 일반에 대하여 부과하는 도로관리청의 통행료 공고와 차량의 유료도로 통과행위라는 사실만 있으면 별도의 통행료부과처분을 기다릴 필요 없이 그 즉시 성립하는 것(수원지방법 2000. 11. 29. 선고 99구5610 판결참조)이고 유료도로를 통행하는 차량은 기본적으로 통행료를 납부할 의무가 있습니다.

나. 또한 유료도로법 제18조는 2이상의 유료도로를 1개의 유료도로로 보는 통합채산제의 조건 등을 규정하고 있는 바, 피고가 관리하고 있는 고속국도는 동 조항에 따라 유료도로관리청의 승인을 받아 관보의 공고를 통해 통합채산제를 적용받고 있습니다.

피고는 이와 같이 통합채산제에 따라 전국의 고속국도를 1개의 노선으로 보아 동일한 요금체계를 적용하여 통행료를 수납하고 있으며, 2010. 12. 31. 현재 전국의 고속국도에 대한 투자비 회수율이 26%에 불과합니다.(을제2호증)

4. 통행료 수납 기간 30년 경과 및 투자비 회수 완료주장에 대하여

가. 원고는 유료도로법 제 16조 3항의 규정에 따라 통행료 총액은 당해 유료도로의 건설유지비총액을 초과할 수 없으며, 동조 4항, 동법 시행령 제 10조의 규정에 따라 통행료의 수납기간은 30년의 범위 안에서 수납기간을 정하여 징수하여야 한다고 하면서, 이 사건 경인고속도로는 총투자비 대비 회수율이 208.8%이고, 통행료징수기간인 30년

을 초과하여 이 사건 통행료부과처분이 위법하다고 주장합니다.

그러나 이와 같은 원고의 주장은 유료도로법 제 18조가 규정하는 통합채산제의 입법취지 및 이에 대한 대법원 판례의 취지를 이해하지 못한데서 비롯된 주장입니다.

나. 통합채산제에 의한 통행료 징수

피고가 관리하는 고속국도는 유료도로법 제18조에 따라 전국의 고속국도를 하나의 노선으로 간주해 적자 운영 노선의 건설비까지 포함한 전체 고속국도의 건설유지비총액을 회수할 때까지 통행료를 수납하는 통합채산제의 적용을 받아 운영되고 있습니다.

당초 유료도로법 제정당시에는 한 개의 노선에 대한 노선별 채산제를 채택하고 있었으나 1980년에 지역균형발전을 위한 신규고속도로 건설재원확보, 기존도로에 관한 효율적 유지관리, 건설시점 차이에 따른 지역간 불균형 해소 등을 위해 통합채산제를 도입하게 되었고, 이에 따라 전국의 고속도로를 하나의 노선으로 간주해 적자 운영노선의 건설비까지 포함한 전체 고속도로의 건설유지비 총액을 모두 회수할 때까지 통행료를 수납하고 있으며, 2001년 유료도로법 전면 개정당시 고속국도에만 한정했던 통합채산제 적용대상을 유료도로 전체로 확대하였습니다.

대법원도 통합채산제와 관련하여 “노선별 징수제도를 그대로 유지할 경우 상당수를 차지하는 적자노선의 운영이 매년 어려워져 적자노선의 고속

국도에 대한 유지·수선 등을 비롯한 각종 투자가 소홀히 될 수밖에 없고, 이는 곧 당해 적자노선의 이용량을 감소시켜 적자를 심화시키는 악순환을 초래할 것으로 보이고, 피고 공사의 재정 상태가 계속 적자를 이루어 신규 투자 등을 유인하기가 현실적으로 어려워 고속국도가 제대로 관리되지 못하는 경우, 고속국도가 산업발전 및 국가경쟁력 제고의 대동맥이라 할 수 있는 기반시설이라는 점에서 볼 때 장기적으로 우리 사회의 발전에 악영향을 초래할 것임이 명백한 점을 감안하여 입법자가 법개정을 통해 통합채산제를 도입한 점”, “통합채산제가 적용된다면 징수하는 통행료 총액인 ‘건설유지비 총액’은 통합채산제가 적용되는 전체를 기준으로 하여야 하며 당해 유료도로(당해 노선)만을 놓고 통행료 한도액을 설정할 수 없다”(대법원 2003두664, 2005.6.24)고 판시하여 통합채산제에 기한 통행료의 징수의 적법성과 정당성을 인정한 바 있습니다.

원고들이 주장하는 바와 같이 경인고속도로를 무료화하고 고속도로에 대해 개별노선별 징수제도를 도입하여 요금을 부과한다면 건설시기, 비용 등 지역적 특성에 따라 고속도로 통행료가 달라지는 형평성의 논란이 야기될 수 있고, 고속도로 투자재원 조달 가능성, 교통 효율성, 지역 및 세대간 형평성, 종합교통망 계획 측면에서 통합채산제는 불가피한 제도라 할 것입니다.

다. 원고들은 유료도로법 제16조 및 동법시행령 제10조의 규정에 의한 통행료 징수기간을 초과하였으므로 피고의 이 사건 경인고속도로에 대한 통행료부과처분이 위법하다는 취지의 주장을 하나,

피고가 관리하는 고속국도가 유료도로법 제18조에 따른 통합채산제의 적용받고 있는 이상 원고들의 주장처럼 위 법 규정을 개별노선별로 징수기간을 산정하여 개별노선별로 징수기간이 만료되는 것으로 해석하는 것은 통합채산제의 도입취지를 몰각시키는 것입니다.

따라서 통합채산제의 입법취지에 따라 전국의 고속도로를 하나로 보아 전체 노선의 건설유지비 총액을 회수하지 못한 경우에는 유료도로법 제16조에 정한 통행료 수납기간은 연장할 수 있다고 해석하는 것이 타당하고 국토해양부장관이 관보에 수납기간의 종기를 순차적으로 연장공고하고 있으므로 원고의 주장은 이유없다 할 것입니다.

5. 결 론

그렇다면 피고의 경인고속도로에 대한 이 사건 통행료부과처분은 유료도로법 제18조의 통합채산제에 따라 이루어진 적법한 처분인 바, 유료도로법 제16조 및 동법시행령 제10조에 의하여 경인고속도로가 이미 건설된 후 30년의 통행료 수납기간 한도를 이미 초과하였다거나 피고의 이 사건 경인고속도로에서의 통행료 수입이 총투자비의 2배를 초과하였으므로 통행료 부과 한도를 위반한 것으로서 위법하다는 원고들의 주장은 모두 이유 없다 할 것이므로 원고들의 청구를 기각하여 주시기 바랍니다.

입증방법

1. 을제1호증

경인선 현황도

1. 을제2호증

노선별 투자비 및 회수현황

2011. 8. .

피고 소송대리인

법무법인 선우 담당변호사

장진호



서종식



우양태



손태진



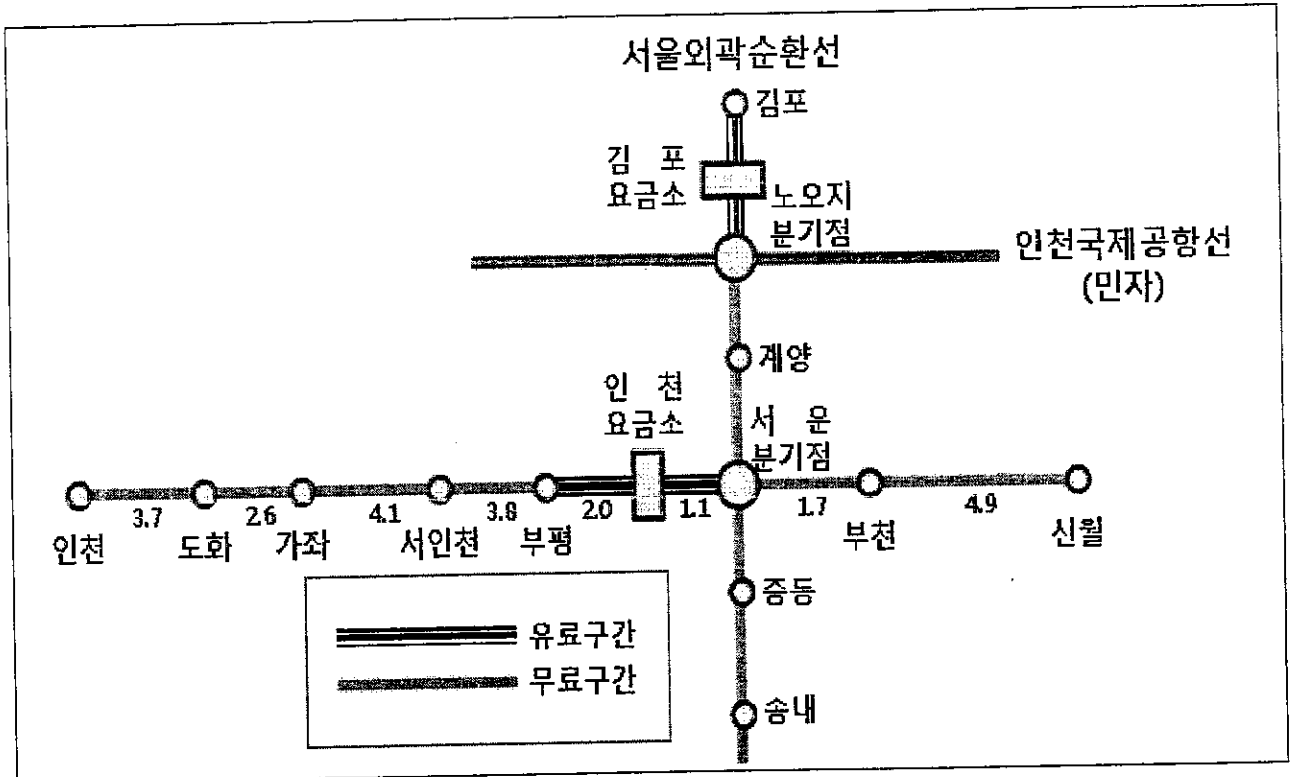
수원지방법원

제2행정부

귀중

참고

경인선 현황도



#별첨

노선별 투자비 및 회수현황

□ 노선별 현황(2010.12.31 현재)

(단위 : 억원)

구분 노선별	건설투자비					회수액			미회수액	회수율 (%)
	완성			건설중	계	수익	비용	이익		
	총투자	ABS	계							
합 계	540,494	20,014	520,480	86,595	607,075	396,803	238,935	157,868	449,207	26.0
제 1호 경 부 선	59,932	-	59,932	879	60,811	138,810	62,181	76,629	△15,818	126.0
제 10호 남 해 선	13,378	-	13,378	30,291	43,669	31,777	19,231	12,546	31,123	28.7
제 12호 무안광주,88선	13,905	-	13,905	5,340	19,245	4,029	6,475	△2,446	21,691	△12.7
제 15호 서 해 안 선	46,351	-	46,351	74	46,425	29,563	19,428	10,135	36,290	21.8
제 16호 울 산 선	488	-	488	-	488	2,419	1,175	1,244	△756	254.9
제 20호 익산-포항선	33,977	-	33,977	830	34,807	2,743	2,898	△155	34,962	△0.4
제 25호 천안논산호남선	16,295	-	16,295	1,121	17,416	27,440	17,764	9,676	7,740	55.6
제 27호 순천-완주선	9,341	-	9,341	12,789	22,130	1	85	△84	22,214	△0.4
제 30호 당진-영덕선	33,112	-	33,112	1,179	34,291	2,421	2,002	419	33,872	1.2
제 35호 대전통영,중부선	42,789	5,003	37,786	155	37,941	29,439	19,307	10,132	27,809	26.7
제 37호 제 2 중 부 선	7,482	-	7,482	-	7,482	2,782	1,879	903	6,579	12.1
제 40호 평택-제천선	12,649	-	12,649	6,291	18,940	1,685	1,621	64	18,876	0.3
제 45호 중 부 내 륙 선	45,429	-	45,429	3,535	48,964	15,801	11,135	4,666	44,298	9.5
제 50호 영 동 선	43,515	5,003	38,512	4,746	43,258	38,901	24,786	14,115	29,143	32.6
제 55호 중 앙 선	49,907	5,003	44,904	1,608	46,512	14,361	13,962	399	46,113	0.9
제 60호 서 울 - 양 양 선	4,763	-	4,763	4,380	9,143	89	107	△18	9,161	△0.2
제 65호 동 해 선	17,615	-	17,615	10,873	28,488	1,824	2,889	△1,065	29,553	△3.7
제100호 서 울 외 꾀 선	39,249	5,005	34,244	228	34,472	24,763	15,094	9,669	24,803	28.0
제102호 남해제1지선	7,974	-	7,974	-	7,974	1,365	1,006	359	7,615	4.5
제104호 남해제2지선	482	-	482	-	482	3,656	2,044	1,612	△1,130	334.4
제110호 제 2 경 인 선	8,213	-	8,213	-	8,213	4,338	2,911	1,427	6,786	17.4
제120호 경 인 선	2,694	-	2,694	-	2,694	9,761	4,185	5,576	△2,882	207.0
제151호 서천-공주선	10,134	-	10,134	-	10,134	282	330	△48	10,182	△0.5
제251호 호 남 지 선	2,804	-	2,804	-	2,804	4,501	3,039	1,462	1,342	52.1
제253호 고 창 - 담 양 선	8,928	-	8,928	-	8,928	349	558	△209	9,137	△2.3
제300호 대전남부순환선	3,344	-	3,344	-	3,344	843	667	176	3,168	5.3
제451호 중부내륙지선	6,534	-	6,534	-	6,534	2,860	2,176	684	5,850	10.5
기타 건설중인 노선	-	-	-	2,276	2,276	-	-	-	2,276	-
공사부담금	△790	-	△790	-	△790	-	-	-	△790	-

* 완성노선(28) : 2010.12.31 현재 전구간 또는 일부구간 준공개통노선 (중양지선은 본선에 포함)

* 적자노선(7) : 88선, 익산-포항선, 순천-완주선, 서울-양양선, 동해선, 서천-공주선, 고창-담양선

□ 회수율 100% 초과 노선(4개 노선)

(단위 : 억원, %)

구분	건설투자비 (A)	유지비 (B)	수익 (C)	미회수액 (A+B)-C	회수율 (C-B)/A
제 1 호 경 부 선	60,811	62,181	138,810	(15,818)	126.0
제 16 호 울 산 선	488	1,175	2,419	(756)	254.9
제104호 남해 제2지선	482	2,044	3,656	(1,130)	334.4
제120호 경 인 선	2,694	4,185	9,761	(2,882)	207.0

□ 적자운영 노선 (7개 노선)

(단위 : 억원, %)

구분	건설투자비 (A)	유지비 (B)	수익 (C)	미회수액 (A+B)-C	회수율 (C-B)/A
제 1 2 호 무안광주,88선	19,245	6,475	4,029	21,691	△12.7
제 2 0 호 익 산 - 포 항 선	34,807	2,898	2,743	34,962	△0.4
제 2 7 호 순 천 - 완 주 선	22,130	85	1	22,214	△0.4
제 6 0 호 서 울 - 양 양 선	9,143	107	89	9,161	△0.2
제 6 5 호 동 해 선	28,488	2,889	1,824	29,553	△3.7
제151호 서 천 - 공 주 선	10,134	330	282	10,182	△0.5
제 2 5 3 호 고 창 - 담 양 선	8,928	558	349	9,137	△2.3

□ 준공 후 30년 경과노선 (8개 노선)

번호	노선명	최종개통일
제 1호	경 부 선	1970. 7. 7
제 16호	울 산 선	1969.12.29
제 25호	호 남 선	1973.11. 4
제 65호	동 해 선	1975.10.14
제102호	남해 제1지선	1973.11.14
제120호	경 인 선	1968.12.21
제251호	호남선의 지선	1970.12.30
제451호	중부내륙선의 지선	1977.12.17