

역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안 (이현승의원 대표발의)

의안 번호	11601
----------	-------

발의연월일 : 2018. 1. 29.

발의자 : 이현승 · 박맹우 · 정운천

김한표 · 박덕흠 · 정갑윤

임이자 · 정태옥 · 김성원

함진규 · 정유섭 · 윤상현

이진복 · 유재중 의원

(14인)

제안이유

현행 철도역을 중심으로 교통시설 사용 행태의 변화유도를 통해 대중교통 활성화와 교통수단간의 연계강화 등 다양한 방식으로 도시 문제를 해결하고자 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」이 제정되었으나, 현재까지 역세권개발구역 지정 실적이 1건도 없음.

그 이유로 현재 진행 중인 수서역·지제역 역세권개발사업의 경우, 역세권 개발 시에도 규정상 철도역과 주변지역 개발로 한정되다 보니 철도역이 아닌 철도유휴부지 및 철도차량기지 등을 활용한 개발이 제대로 이루어지지 못하고 있으며, 철도역이 개발제한 구역에 위치하고 있는데도 현행법에 개발제한구역에 대한 의제조항이 없어 적용할 실익이 없고, 자치단체에서는 공공기여금을 철도 투자사업에 재투자할 수 있다고 하나, 사업자 측면에서는 공공기여금 역시 비용으로 간주되

어 수익을 창출하는 것이 매우 어려워 사실상 역세권 개발의 규제로 작용하고 있는 실정임.

이에 역세권의 범위를 「철도산업발전기본법」 상 “철도역 등 철도 시설”로 역세권개발 범위를 확대하여 역세권개발을 활성화하고, 그 절차를 간소화하여 역세권사업이 도시재생과 연계되어 제대로 추진될 수 있도록 하며, 철도시설이 개발제한구역 내에 신설 또는 이전될 경우에는 유사 다른 법에서와 같이 역세권개발을 위해 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」의 적용특례를 적용할 수 있도록 하고자 함.

또한, 역세권개발사업의 경우 철도를 중심으로 도시재생 등 도시문제를 해결하고 도시의 균형적인 발전을 기하고자 하는 것으로 지구단위구역 내 용적률 및 건축제한에 대한 특례규정과 함께 개발이익금은 철도시설이나 공공시설의 설치비용에 충당하도록 하고자 함.

주요내용

가. 역세권의 정의에서 철도역을 「철도산업발전기본법」 상 철도시설로 규정하여 역세권개발 범위를 확대하고 역세권 개발을 보다 효율적으로 활성화할 수 있도록 함(안 제2조, 제4조).

나. 개발제한구역에 철도시설이 신설될 경우 역세권개발구역 지정 시 개발제한구역을 해제하도록 하려는 것임(안 제8조의2 신설).

다. 역세권개발사업 등의 공익성과 건전성을 확보하기 위하여 역세권

개발사업 등을 통하여 개발이익이 발생하는 경우 사업시행자는 그 개발이익의 100분의 25의 이내의 범위에서 철도시설이나 공공시설의 설치비용에 충당하도록 함(안 제25조).

역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안

역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제2조제1호 및 제2호 중 “철도역”을 각각 “철도역 등 철도시설”로 한다.

제4조제1항제1호 중 “철도역”을 “철도역 등 철도시설”로 하고, 같은 항에 제3호를 다음과 같이 신설한다.

3. 기존 철도시설의 이전 등으로 국토교통부장관이 해당 철도 부지의 개발이 필요하다고 인정하는 경우

제8조의2를 다음과 같이 신설한다.

제8조의2(「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」의 적용 특례) ① 국토교통부장관은 역세권개발 등 지역여건을 감안하여 불가피한 경우 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제3조제1항에 따라 해제할 필요가 있는 개발제한구역을 역세권개발 구역으로 지정할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 역세권개발구역을 지정하는 경우 개발제한구역으로서 보전가치가 낮은 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 지정하여야 한다.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 역세권개발구역을 지정하는 경

우 환경부장관과 협의하여 용적률 및 건축물의 높이 등 세부적인 기준을 별도로 정할 수 있다.

④ 국토교통부장관이 제1항에 따른 역세권개발구역에 대하여 지구 계획을 승인 또는 변경 승인하여 고시한 때에는 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제3조부터 제8조까지의 규정에 따른 개발제한구역의 해제를 위한 도시·군관리계획의 결정이 있는 것으로 본다.

제25조를 다음과 같이 한다.

제25조(역세권개발이익의 재투자) ① 사업시행자는 역세권개발사업으로 발생하는 개발이익을 100분의 25의 범위에서 해당 사업구역의 철도시설이나 공공시설의 설치비용에 충당하여야 한다.

② 사업시행자는 제1항에 따른 개발이익의 재투자가 차질 없이 이루어질 수 있도록 그 발생된 개발이익을 구분하여 회계처리하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

③ 제1항에 따른 개발이익의 산정에 관하여는 「개발이익 환수에 관한 법률」 제8조부터 제12조까지의 규정을 준용한다. 이 경우 “개발부담금의 부과 기준”은 “개발이익의 산정 기준”으로, “부과 종료 시점”은 “개발이익 산정 종료 시점”으로, “부과 대상 토지”는 “개발이익 산정 대상 토지”로, “부과 개시 시점”은 “개발이익 산정 개시 시점”으로, “부과 기간”은 “개발이익 산정 기간”으로, “국가나 지방자치단체로부터 개발사업의 인가등”, “국가나 지방자치단체의 인가

등”, “개발사업의 인가등” 또는 “인가등”은 “재개발실시계획 승인”으로, “개발사업의 준공인가 등”은 “준공확인”으로, “납부 의무자”는 “사업시행자”로, “개발사업”은 “역세권개발사업”으로 본다.

부 칙

이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

신·구조문대비표

현 행	개 정 안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. “역세권”이란 「철도건설법」, 「철도산업발전 기본법」 및 「도시철도법」에 따라 건설·운영되는 <u>철도역</u> 과 그 주변지역을 말한다.	1. ----- ----- ----- ----- ----- <u>철도역</u> 등 <u>철도시설</u> ----- -----.
2. “역세권개발사업”이란 역세권개발구역에서 <u>철도역</u> 및 주거·교육·보건·복지·관광·문화·상업·체육 등의 기능을 가지는 단지조성 및 시설설치를 위하여 시행하는 사업을 말한다.	2. ----- ----- <u>철도역</u> 등 <u>철도시설</u> ----- ----- ----- ----- ----- -----.
3. (생 략)	3. (현행과 같음)
제4조(개발구역의 지정 등) ① 특별시장·광역시장 또는 도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 역세권개발사업이 필요하다고 인정하는 경우에는 역세권개발구역(이하 “개발구역”이라 한다)을 지정할 수 있다. 다만,	제4조(개발구역의 지정 등) ① -- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 국토교통부장관이 개발구역을 지정할 수 있다.

1. 철도역(「도시철도법」에 따라 지방자치단체가 건설·운영하는 역은 제외한다)이 신설되거나 대통령령으로 정하는 규모 이상으로 증축 또는 개량되는 경우
 2. (생략)
<신설>

② ~ ⑤ (생략)

<신 설>

1. 철도역 등 철도시설

 2. (현행과 같음)
 3. 기존 철도시설의 이전 등으로 국토교통부장관이 해당 철도 부지의 개발이 필요하다고 인정하는 경우
② ~ ⑤ (현행과 같음)

제8조의2(「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」의 적용 특례) ① 국토교통부장관은 역세권개발 등 지역여건을 감안하여 불가피한 경우 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제3조 제1항에 따라 해제할 필요가 있는 개발제한구역을 역세권개발구역으로 지정할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 역세권개발구역을 지정하는 경우 개발제한구역으로서 보전가치가 낮은 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 지정하여야 한다.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 역세권개발구역을 지정하는 경우 환경부장관과 협의하여 용적률 및 건축물의 높이 등 세부적인 기준을 별도로 정할 수 있다.

④ 국토교통부장관이 제1항에 따른 역세권개발구역에 대하여 지구계획을 승인 또는 변경 승인하여 고시한 때에는 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제3조부터 제8조까지의 규정에 따른 개발제한구역의 해제를 위한 도시·군 관리계획의 결정이 있는 것으로 본다.

제25조(역세권개발이익의 환수 등)
① 국가는 역세권개발사업이 시행되는 지역에서 역세권개발사업으로 인하여 정상지가

제25조(역세권개발이익의 재투자)
① 사업시행자는 역세권개발사업으로 발생하는 개발이익을 100분의 25의 범위에서 해당

상승분을 초과하여 발생하는 토지 가액의 증가분의 일부(이하 “역세권개발이익”이라 한다)를 이 법에 따라 역세권개발이익으로 환수할 수 있다. 이 경우 「개발이익환수에 관한 법률」에 따른 개발부담금은 징수하지 아니한다.

② 제1항에 따른 역세권개발이익의 환수기준은 부과종료시점의 부과대상토지의 가액에서 다음 각 호의 금액을 뺀 금액의 100분의 25로 한다.

1. 부과개시시점의 부과대상토지의 가액

2. 부과기간의 정상지가상승분

3. 역세권개발사업에 따른 개발비용

③ 제1항 및 제2항에 따라 환수한 역세권개발이익의 100분의 50에 해당하는 금액은 역세권개발이익이 발생한 토지가 속하는 지방자치단체에 귀속되고, 이를 제외한 나머지 역세권개발이익은 「개발이익환수에 관한 법률」 제4조에도 불구하고

사업구역의 철도시설이나 공공시설의 설치비용에 충당하여야 한다.

② 사업시행자는 제1항에 따른 개발이익의 재투자가 차질 없이 이루어질 수 있도록 그 발생된 개발이익을 구분하여 회계처리하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.

③ 제1항에 따른 개발이익의 산정에 관하여는 「개발이익환수에 관한 법률」 제8조부터 제12조까지의 규정을 준용한다. 이 경우 “개발부담금의 부과기준”은 “개발이익의 산정 기준”으로, “부과 종료 시점”은 “개발이익 산정 종료 시점”으로, “부과 대상 토지”는 “개발이익 산정 대상 토지”로, “부과 개시 시점”은 “개발이익 산정 개시 시점”으로, “부과 기간”은 “개발이익 산정 기간”으로, “국가나 지방자치단체로부터 개발사업의 인가등”, “국가나 지방자치단체의 인가등”, “개발사업의 인가등” 또는 “인가등”은

고 「교통시설특별회계법」에 따른 교통시설특별회계의 철도 계정 또는 교통체계관리계정 (도시철도사업과 관련된 역세권개발사업에 귀속되는 역세권 개발이익에 한한다)에 귀속된다.

④ 부과개시시점은 개발구역이 지정·고시된 날로 하고, 부과종료시점은 국가나 지방자치단체로부터 준공검사를 받은 날로 한다.

⑤ 제1항에 따른 역세권개발이익의 환수에 관하여 이 법에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 「개발이익환수에 관한 법률」을 준용한다. 이 경우 “개발부담금”은 “역세권개발이익”으로 본다.

“재개발실시계획 승인”으로, “개발사업의 준공인가 등”은 “준공확인”으로, “납부 의무자”는 “사업시행자”로, “개발사업”은 “역세권개발사업”으로 본다.