



제439회국회(정기회)
제1차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

< 택시요금 결정체계 개선 및 심의기구 신설 >

■ 김위상의원 대표발의(의안번호 제2218133호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 김위상의원 대표발의(의안번호 제2218133호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 택시요금 결정체계 개선(안 제8조의2 신설)	3
2. 시·도에 택시운임관리위원회 설치(안 제8조의3 신설)	11

□ 김위원의원 대표발의(2218133)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김위원의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2026. 4. 6.
3. 회 부 일 : 2026. 4. 7.

II. 제안이유 및 주요내용

현행 택시요금 결정 체계는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 일방적으로 정하는 구조로서, 이로 인한 원가 반영 지연과 정치적 요인에 따른 요금 동결이 빈번하여 산업 생태계는 만성적인 적자, 기사 처우 악화, 서비스 질 하락의 악순환에 빠져있는 상황임. 최근에는 고유가, 고환율, 고물가 3고 쇼크가 고착화하며, 택시산업의 어려움은 더욱 가중되고 있음.

이는 국내 택시운송사업이 민영제임에도 불구하고, 정부가 대중교통에 준하는 공공재로 간주하여 요금을 과도하게 통제한 결과로, 택시산업 붕괴의 주요한 원인으로 지목되고 있음.

이에 각 시·도에 교통·경제전문가, 관계 공무원 및 택시운송사업자단체, 택시운수종사자단체, 소비자단체에서 추천한 사람 등으로 구성된 제3의 독립적인 기구에서 객관적 데이터를 기반으로 요금을 심

의·의결하도록 하고, 의결한 바에 따라 시·도지사가 점진적·합리적 수준의 요금을 정하도록 하여 만성적 침체에 빠진 택시산업을 재건하고 종사자 처우를 개선하려는 것임(안 제8조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 택시요금 결정체계 개선(안 제8조의2 신설)

가. 검토의견

개정안은 시·도지사가 택시 운임·요금의 기준과 요율을 결정하는 경우 심의기구(안 제8조의3에 따른 택시운임관리위원회)의 심의·의결을 거치도록 하고, 시·도지사도 하여금 매년 1회 이상 공청회를 개최하여 택시 운임·요금과 요율의 적정성에 대해 검토하도록 의무화하려는 것임(안 제8조의2 신설 등).

현행	개정안
제8조(운임·요금의 신고 등) ① ~ ④ (생략) ⑤ 제1항의 운임·요금의 기준과 요율의 결정에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. ⑥ (생략) <u><신설></u>	제8조(운임·요금의 신고 등) ① ~ ④ (현행과 같음) ⑤ <u>이 법에서 정한 사항 외에 제1항의</u> ----- -----. ⑥ (현행과 같음) <u>제8조의2(택시 운임·요금의 기준과 요율의 결정 등) ① 시·도지사는 제8조제1항에 따라 택시 운임·요금의 기준과 요율을 정하는 경우 제8조의3에 따른 택시운임관리위원회(이하 이 조 및 제8조의3에서 “위원회”라 한다)에 심의를 요청하고, 위원회가 심의하여 의결한 바에 따라 그 기준과 요율을 정하여야 한다.</u>

현행	개정안
	② 시·도지사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 1회 이상 공청회를 개최하여 택시의 운임·요금과 요금의 적정성을 검토하여야 한다. 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

현행법 제8조제1항 및 제2항¹⁾에 따르면, 택시운송사업자²⁾(대형택시 및 고급택시 제외)는 택시 운임·요금을 시·도지사가³⁾ 정하는 기준과

1) 「여객자동차 운수사업법」

제8조(운임·요금의 신고 등) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요금의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

② 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허나 등록을 받은 자로서 대통령령으로 정하는 자는 제1항에도 불구하고 운임이나 요금을 정하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.

③ ~ ⑥ (생략)

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제7조(운임·요금의 신고해야 하는 여객자동차운송사업자) 법 제8조제2항에서 “대통령령으로 정하는 자”란 다음 각 호의 자를 말한다.

1. (생략)

2. 제3조제2호다목에 따른 일반택시운송사업의 면허를 받은 자 중 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 또는 고급형으로 구분된 택시운송사업을 경영하는 자

3. 제3조제2호라목에 따른 개인택시운송사업의 면허를 받은 자 중 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 또는 고급형으로 구분된 택시운송사업을 경영하는 자

2) 여객자동차운송사업에 속하는 일반택시운송사업 또는 개인택시운송사업의 면허를 받은 자를 말함.

※ 여객자동차운송사업의 종류

업종 (법 제3조제1항)	세부업종 (영 제3조)
노선 여객자동차운송사업	시내버스운송사업, 농어촌버스운송사업, 마을버스운송사업, 시외버스운송사업
구역 여객자동차운송사업	전세버스운송사업, 특수여객자동차운송사업, 일반택시운송사업, 개인택시운송사업
수요응답형 여객자동차운송사업	-

3) 택시운송사업의 면허권자는 국토교통부장관이나, 택시 운임·요금의 기준 및 요금의 결정에

요율의 범위에서 정하여야 함.

즉, 택시운송사업자가 시·도지사가 정하는 상한보다 택시 운임·요금 (이하 “택시요금”)을 낮게 정하지 않는 한 택시요금의 수준은 사실상 시·도지사가 결정하는 체계임.

그런데, 국토교통부 조사에 따르면, 최근 10년간의 택시 운임 변동 폭은 대체로 물가상승률과 큰 차이가 없는 것으로 조사되었으나, 운임 인상 횟수는 전국 평균 2.2회로 인상주기가 평균 약 4.5년 정도로 나타나 물가상승률 반영이 지체되고 있는 것으로 확인됨.

< 택시운임 인상 현황(2015~2025) >

(단위 : 원)

운행거리	영업비중	택시 운임				연평균 물가상승률	비고
		2015년	2025년	10년간 상승률	연평균 상승률		
5km이하	29%	5,289	7,086	34.0%	2.97%	소비자 물가지수 기준 2.09%	10년간 인상횟수: 전국 평균 2.2회
5km초과 10km이하	57%	9,056	11,262	24.4%	2.20%		
10km초과 11.4km이하	5%	10,111	12,432	23.0%	2.09%		
11.4km초과 30km 이하	8%	24,126	27,968	15.9%	1.49%		

주) 중형택시 기준이며, 2026년 7월 차량별 평균 영업거리 활용

주) 11.4km 이하(전체 영업의 91.3%) 택시 영업의 경우 물가상승률 상회

자료 : 국토교통부

관한 국토교통부장관의 권한은 시·도지사에게 위임되어 있음.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제37조(권한의 위임) ② 국토교통부장관은 법 제75조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 시·도지사에게 위임한다.

3. 법 제8조에 따른 여객자동차운송사업(제2조의2제6호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업, 이 조 제1항제1호 각 목 외의 부분에서 규정한 시내버스운송사업 및 시외버스운송사업은 제외한다)의 운임·요금의 기준 및 요율의 결정

개정안은 시·도지사가 택시 운임·요금 결정 시 관계 전문가, 택시운송사업자, 택시운수종사자, 소비자 등으로 구성되는 심의기구의 심의·의결에 따라 결정하도록 하고, 매년 공청회를 개최하여 택시 운임·요금의 적정성을 검토하도록 의무화하려는 것으로, 택시요금 결정 과정의 객관성과 투명성을 확보하고 아울러 적정요금이 적시성 있게 결정될 수 있는 체계가 마련될 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 현행 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」(국토교통부훈령)에서 택시 운임·요율에 관한 심의제도 및 주기적 적정성 검토 제도를 도입하고 있어⁴⁾ 개정안에 따른 법 개정 실익은 크지 않을 것으로

4) 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」(국토교통부훈령)

제1조(목적) 이 요령은 「여객자동차 운수사업법」(이하 "법"이라 한다) 제8조 및 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」(이하 "시행규칙"이라 한다) 제27조제2항에 따라 관할관청이 시내버스·농어촌버스·시외버스운송사업 및 **일반택시·개인택시운송사업**(고급형 택시는 제외한다)에 대한 운임의 기준 및 요금(이하 "운임·요금"이라 한다.)을 결정·조정하거나 그 시기를 정할 때 적용할 세부기준을 정함으로써 운임·요금의 결정·조정 업무를 합리적이고 적정하게 처리토록 함을 목적으로 한다.

제4조(운임·요금의 결정·조정원칙) 관할관청은 운임·요율을 결정·조정하고자 할 때에는 다음 각 호에 의한다.

5. 소형택시·중형택시·대형택시(승합자동차를 사용하는 경우는 제외한다) 및 모범택시는 각 기능 및 서비스 수준에 따라 운임·요금 수준에 적정한 차이를 두어야 하며 유류비 등 운송원가가 적절하게 반영될 수 있도록 2년마다 의무적으로 조정 여부를 검토하여야 한다.
8. 시내버스·농어촌버스운송사업 및 일반택시·개인택시운송사업의 운임·요율을 조정·결정하는 때에는 객관성과 투명성 등을 확보하기 위하여 제16조에 준하는 심의기관 등을 설치·운영하여야 한다.

제16조(시외버스운임심의위원회 구성·운영) ① 시외버스 운임·요금 결정의 객관성과 투명성을 제고하기 위하여 시외버스운임심의위원회(이하 "심의위원회"라 한다)를 운영한다.

② 심의위원회는 위원장을 포함한 10인 내외의 위원으로 구성한다.

③ 심의위원회 위원장은 국토교통부 종합교통정책관이 된다.

④ 심의위원회 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 소속된 자중에서 국토교통부장관이 위촉한다.

1. 소비자단체
2. 교통관련 연구기관 또는 학회
3. 시외버스 관련 노동조합

보임.

둘째, 위 훈령에서 여객자동차운송사업 중 택시뿐 아니라 시외버스, 시내버스, 농어촌버스에 대해서도 요금에 관한 심의기관의 설치·운영을 의무화하고 있는⁵⁾ 현행 체계를 고려할 때, 택시업종에 대해서만 요금에 관한 심의 근거를 법률에 두는 것은 법제도적 체계상 바람직하지 않은 측면이 있음.

셋째, 현행 위 훈령에서는 택시요금에 대한 적정성 검토 주기를 2년으로 규정⁶⁾하고 있는 것과 달리 개정안에서는 매년 1회 이상 공청회를 개최하여 적정성을 검토하도록 의무화하고 있음.

먼저, 검토주기를 현행 2년에서 1년으로 단축하는 것에 대해서는 교통요금의 잦은 변경은 이용자 입장이나 물가에 미치는 영향 등을 고려할 때 바람직하지 않은 측면이 있음.

4. 공인회계사 또는 회계법인

5. 시외버스 관련 사업자 단체

6. 교통업무와 관련된 4급이상 공무원

⑤ 심의위원회 위원의 임기는 2년으로 하며 1회 연임할 수 있다

⑥ 심의위원회는 다음 각 호의 사항을 심의하거나 자문한다.

1. 시외버스운임·요금의 조정에 관한 사항

2. 시외버스운임 제도개선에 관한 사항

3. 기타 시외버스운임 정책과 관련된 사항

⑦ 심의위원회 회의는 위원장이 필요하다고 인정하는 경우에 이를 소집한다.

⑧ 심의위원회 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

⑨ 심의위원회 위원 중 공무원을 제외한 위원에 대하여는 예산의 범위 안에서 수당과 여비, 자료 검토비를 지급할 수 있다.

5) 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」(국토교통부훈령) 제4조제8호 및 제16조 : 각주 7) 참조

6) 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」(국토교통부훈령) 제4조제5호 : 각주 7) 참조

그리고, 공청회를 거쳐 택시요금의 적정성을 검토하는 것에 대해서는, 택시요금 결정 시 택시운송사업자, 택시운수종사자, 택시 이용 소비자 등 이해관계자의 의견을 청취할 필요성이 인정되나,

적정성 검토는 관련 자료의 조사·분석 등을 기반으로 객관적이고 합리적이며 어느 한쪽의 이해관계에 치우치지 않는 중립적이고 공정한 방법과 절차로 이루어지는 것이 중요하다는 측면에서 공청회를 적정성 검토의 주된 방법으로 규정하기보다 시·도지사가 택시요금을 결정하려는 경우 적정성 검토와 별개로 사전에 의견청취 절차를 거치도록 규정하는 것이 바람직해 보임.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

시·도지사가 택시운임관리위원회를 구성하여 위원회 의결에 따라 요금을 결정하는 데 동의함.

다만, 전국 시·도에서 연 1회 이상 공청회를 개최하여 택시운임 인상을 검토하기 보다는 시·도지사가 격년으로 요금 적정성을 검토하도록 수정할 필요가 있음.

2) 부산광역시

택시의 운임·요금의 적정성 검토 시 ‘공청회’ 개최는 과도한 규제로 삭제가 필요함. 또한 매년 적정성 검토를 하더라도 실제로 택시운임·요금을 인상하기에는 쉽지 않은 상황으로 매년 관련 용역비만 지출될 수 있기에 2년마다 적정성 검토를 하는 것이 타당하다고 판단됨.

3) 인천광역시

현재 택시요금과 관련하여 이를 포함한 넓은 범위의 심의기능을 담당하는 인천광역시 소비자정책위원회 및 인천광역시 소비자정책위원회에서 택시요금에 대한 심의를 담당하고 있으므로, 기능이 중복되는 위원회 신설은 행정력 낭비를 초래할 우려가 있음.

택시 운임·요금 조정은 객관적 데이터 기반의 전문 용역과 인천광역시 택시정책위원회의 심의를 거쳐 결정되고 있음. 이러한 검토 체계가 확립된 상황에서 매년 또는 주기적인 공청회 개최를 의무로 규정하는 것은 행정·재정적 낭비가 큼.

아울러 운송 원가 및 물가 상승 추이를 고려한 객관적 데이터를 기반으로 심의되는 영역에서, 공청회 방식의 여론 수렴을 정례화할 경우 정책 결정의 객관성이 저해되고 불필요한 사회적 갈등이 야기될 우려가 있음.

4) 경상남도

현재 시·도지사가 택시 운임·요금의 기준과 요율을 정하는 경우 각 시·도마다 소비자단체, 교통전문가가 포함된 소비자정책위원회, 물가대책위원회, 대중교통발전위원회 등 조례에 따라 같은 기능의 운임을 심의하여 의결하는 위원회가 있으므로 기존 위원회 등과 기능이 중복되지 않도록 병행 개정이 필요함.

매년 1회 이상 공청회를 개최하여 적정성을 검토하기 위해서는 택시 업계 원가분석 등을 위한 용역을 매년 추진해야 하고, 공청회 등을 통한 검토 시 업계 요구 및 소비자 불만 등 불필요한 논쟁 소지가 있음.

2. 시·도에 택시운임관리위원회 설치(안 제8조의3 신설)

가. 검토의견

개정안은 시·도에 택시 운임·요금의 기준과 요율에 관한 심의와 그 밖에 택시의 운임·요금에 관한 중요 사항을 심의하는 택시운임관리위원회(이하 “위원회”)를 설치하려는 것으로,

위원회는 교통·경제 분야 학식이 풍부한 사람, 택시운송사업자 및 택시운수종사자 단체에서 추천하는 사람, 소비자단체 및 시민단체에서 추천하는 사람, 교통정책 관련 업무를 담당하는 시·도 소속 4급 이상 공무원 중에서 시·도지사가 위촉 또는 임명하는 15명 이내의 위원으로 구성하되, 택시운송사업자 및 택시운수종사자 단체에서 추천하는 사람이 과반수가 되도록 하고, 위원장은 위원 중에서 호선하도록 하며,

그 밖에 위원회의 구성·운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도 조례로 정하도록 규정하고 있음(안 제8조의3 신설).

현 행	개 정 안
<신 설>	제8조의3(택시운임관리위원회의 설치·운영) ① 택시 운임·요금의 기준과 요율에 관한 심의와 그 밖에 택시의 운임이나 요금에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 시·도에 택시운임관리위원회를 둔다. ② 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 위원으로 구성하되, 제3항

현행	개정안
	제2호에 해당하는 위원이 전체 위원의 과반수가 되도록 하여야 한다. ③ 위원장은 위원 중에서 호선하고, 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 시·도지사가 위촉하거나 임명한다. 1. 교통·경제 분야에 관한 학식이 풍부한 사람 2. 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시운송사업자 및 택시운수종사자 단체에서 추천하는 사람 3. 소비자단체 및 시민단체에서 추천하는 사람 4. 교통정책 관련 업무를 담당하는 시·도 소속 4급 이상 공무원 ④ 그 밖에 위원회의 구성 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도의 조례로 정한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

택시 운임·요금 결정 시 심의절차를 신설하고 있는 안 제8조의2에 따라 안 제8조의3에서는 택시 운임·요금에 관한 심의기구로 ‘택시운임관리위원회’ 설치 근거를 신설하고 있음.

이에 대해서는 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 택시 운임·요금에 관한 사항 등을 담당하고 있는 기존 심의기구와 분리된 별도의 심의기구 설치에 따라 행정 효율성이 저하될 우려가 있음.

현행 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」(국토교통부훈령)에서는 시내버스·택시 등의 운임·요금 심의기구를 같은 훈령 제16조7)에 따른 시외버스운임심의위원회에 준하여 설치·운영하도록 규정하고 있음.

이에 따라 각 시·도에서는 택시요금을 포함하여 택시정책을 심의하는 기구(서울·인천의 택시정책위원회 사례) 또는 택시·버스 등의 교통

7) 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」(국토교통부훈령)

제16조(시외버스운임심의위원회 구성·운영) ① 시외버스 운임·요금 결정의 객관성과 투명성을 제고하기 위하여 시외버스운임심의위원회(이하 "심의위원회"라 한다)를 운영한다.

② 심의위원회는 위원장을 포함한 10인 내외의 위원으로 구성한다.

③ 심의위원회 위원장은 국토교통부 종합교통정책관이 된다.

④ 심의위원회 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 소속된 자중에서 국토교통부장관이 위촉한다.

1. 소비자단체

2. 교통관련 연구기관 또는 학회

3. 시외버스 관련 노동조합

4. 공인회계사 또는 회계법인

5. 시외버스 관련 사업자 단체

6. 교통업무와 관련된 4급이상 공무원

⑤ 심의위원회 위원의 임기는 2년으로 하며 1회 연임할 수 있다

⑥ 심의위원회는 다음 각 호의 사항을 심의하거나 자문한다.

1. 시외버스운임·요율의 조정에 관한 사항

2. 시외버스운임 제도개선에 관한 사항

3. 기타 시외버스운임 정책과 관련된 사항

⑦ 심의위원회 회의는 위원장이 필요하다고 인정하는 경우에 이를 소집한다.

⑧ 심의위원회 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

⑨ 심의위원회 위원 중 공무원을 제외한 위원에 대하여는 예산의 범위 안에서 수당과 여비, 자료 검토비를 지급할 수 있다.

요금을 포함하여 교통정책을 심의하는 기구(부산의 교통위원회 사례) 또는 물가정책을 심의하는 기구(서울·부산의 물가대책위원회, 인천·경기도의 소비자정책위원회 사례) 등에서 택시 운임·요금을 심의하는 체계로 운영하고 있음.

< 주요 시·도의 택시 운임·요금 심의 기구(예시) >

시·도	심의기구	심의사항	근거
서울	서울특별시 택시정책위원회	1. 종합계획의 수립과 시행에 관한 사항 2. 택시요금 조정 및 요금체계 개선에 관한 사항 3. 택시 경영 합리화 및 운수종사자 복지증진 정책에 관한 사항 4. 새로운 택시정책 도입 시행, 서비스 개선에 관한 사항 5. 그 밖에 택시분야 주요 정책에 관한 사항	서울특별시 택시 기본 조례 제14조
	서울특별시 물가대책위원회	1. 교통요금 (시내버스·마을버스요금, 고급형 택시를 제외한 택시요금 및 도시철도요금) 2. 도시가스요금 3. 상수도 요금 4. 하수도 사용료 5. 그 밖에 물가에 미치는 영향이 크고, 주민생활 안정을 위하여 필요하다고 인정되는 사업요금 또는 수수료·사용료	서울특별시 물가대책위원회의 설치 및 운영에 관한 조례 제3조
부산	부산광역시 교통위원회	1. 대중교통의 육성 및 이용 촉진에 관한 사항 2. 시내버스·마을버스·택시 및 도시철도의 운영 정책 수립에 관한 사항 3. 교통약자의 이동지원에 관한 사항 4. 시내버스의 노선 조정에 관한 사항 5. 시내버스·택시 및 도시철도의 요금 조정 에 관한 사항 6. 환승손실에 따른 재정지원 기준과 방법 등 환승요금할인제에 관한 사항 7. 경영 및 서비스 평가와 운송적자에 대한 재정지원 기준 및 방법 등 시내버스준공영제에 관한 사항 8. 「부산광역시 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례」 제5조제1항에 관한 사항 9. 「부산광역시 수요응답형 교통수단 운영 및 지원 조례」 제6조제1항에 관한 사항 10. 법령 또는 다른 조례의 규정에 따라 심의가 필요한 사항 11. 그 밖에 부산광역시장(이하 “시장”이라 한다)이 심의 또는 자문이 필요하다고 판단하여 회의에 부치는 사항	부산광역시 교통위원회 조례 제3조

시·도	심의기구	심의사항	근거
	부산광역시 물가대책위원회	1. 상수도요금 2. 하수도 사용료 3. 공업용수 사용료 4. 도시가스요금 5. <u>교통요금</u> 6. 부산광역시의료원 등의 의료수가 7. 광역 폐기물처리시설의 반입수수료 8. 주차요금 9. 기타 물가에 미치는 영향이 크고, 시민생활 안정을 위해 필요하다고 인정되는 사업요금 또는 수수료 및 사용료	부산광역시 물가대책위원회의 설치 및 운영 조례 제2조
인천	인천광역시 택시정책위원회	1. 종합계획의 수립과 시행에 관한 사항 2. <u>택시요금</u> 조정 및 요금체계 개선에 관한 사항 3. 택시 경영 합리화 및 운수종사자 복지증진 정책에 관한 사항 4. 새로운 택시정책 도입 시행, 서비스 개선에 관한 사항 5. 기타 택시분야 주요 정책에 관한 사항	인천광역시 택시운송사업 발전에 관한 조례 제12조
	인천광역시 소비자정책위원회	1. 「소비자기본법」 제22조제2항에 따른 시행계획 수립 및 시행에 관한 사항 2. 물가안정 시책에 관한 사항 3. 상수도요금, 하수도 사용료, 도시가스요금, <u> 시내 버스·택시(고급형 택시는 제외한다) 및 도시철도 등의 교통요금, 주차요금 등 인천광역시에서 승인·고시하는 요금으로서 물가에 미치는 영향이 크고 시민생활의 안정을 위하여 심의가 필요하다고 인정되는 요금 또는 수수료·사용료에 관한 사항</u> 4. 소비자단체 등에 대한 지원사업에 관한 사항 5. 그 밖에 소비자 권익증진 및 물가 안정, 소비생활에 관한 사항	인천광역시 소비자 권익 증진 조례 제7조
경기도	경기도 소비자정책위원회	1. 소비자 관련 조례·규칙의 제정 및 개정·폐지에 관한 자문 2. 공공요금 관련 조례·규칙의 제정 및 개정·폐지에 관한 자문 3. 소비자피해구제에 관한 사항의 심의 4. 소비자 및 물가안정시책에 관한 사항의 자문 5. <u>버스요금, 택시요금, 도시가스요금 등 도지사의 결정이 필요한 공공요금 및 사용료·수수료의 심의·조정</u> 6. 그 밖에 도지사가 필요하다고 판단하여 요청한 사항	경기도 소비자 기본 조례 제 21조

따라서, 개정안에 따라 택시정책, 교통정책, 물가정책 등에 관한 기준

심의기구의 기능 중 택시요금에 관한 사항만 분리하여 별도의 심의기구를 설치할 경우, 택시요금 결정체계가 다른 교통요금이나 공공요금의 결정체계와 달라지게 되고, 관련 정책 간의 통합·연계·조정이 어려워지며, 새로운 기구가 추가 설치되는 등으로 인해 지방행정의 효율성 저하를 초래할 우려가 있음.

둘째, 안 제8조의3제2항에 따라 위원회의 위원 과반수를 택시운송사업자 및 택시운수종사자 단체에서 추천하는 인사로 구성하는 경우 택시서비스 공급자 위주의 위원회 구성으로 인하여 균형성 및 공정성 문제가 제기될 수 있음.

안 제8조의3제3항에서는 위원회의 위원자격을 전문성(“교통·경제 분야에 관한 학식이 풍부한 사람”), 공급자 대표성(“택시운송사업자 및 택시운수종사자 단체에서 추천하는 사람”), 소비자 대표성(“소비자단체 및 시민단체에서 추천하는 사람”), 정책담당자(“교통정책 관련 업무를 담당하는 시·도 소속 4급 이상 공무원”)로 구분하여 정하고 있는데, 심의의 객관성 및 공정성 확보를 위해서는 이들 각 자격 보유자를 균형 있게 구성하는 것이 바람직함.

나. 관계 기관 및 단체 의견

1) 국토교통부

개정안에 따른 택시운임관리위원회의 구성 요건 및 위원장 선정 방법에 동의함.

다만, 요금의 지자체 간 형평성 조절, 독립적인 요금 검토 및 심의 독립성 확보 등 객관성 강화를 위하여 위원회 구성에 시·도 소속 공무원 외에 중앙행정기관 소속 4급 이상 공무원을 포함할 필요가 있음.

2) 인천광역시

택시운임관리위원회의 설치는 기존 심의기구와의 중복됨. 업계 관계자가 과반이 되도록 강제하는 것은 위원회의 독립성과 공정성을 심각하게 저해할 우려가 있으며 이는 택시운임의 지속적 인상으로 귀결될 가능성이 높을 것으로 사료됨.

3) 경기도

위원회 위원의 과반수를 택시운송사업자 및 택시운수종사자단체 추천 인사로 구성하게 하는 것은 공급자측 의견이 과도하게 반영되는 독소조항으로 작용할 여지가 있음.

문 의 처
02)6788-5584