택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안
심 사 보 고 서

2026. 4.

국토교통위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2025년 12월 12일, 손명수의원・권영진의원 등 11인

나. 회부일자: 2025년 12월 15일

다. 상정 및 의결일자:

제430회 국회(임시회)

제2차 전체회의(2025. 12. 17.)

상정, 제안설명, 검토보고, 대체토론, 소위회부

제433회 국회(임시회)

제1차 교통법안심사소위회의(2026. 3. 30.)

상정, 축조심사, 의결(대안반영폐기)

제1차 전체회의(2026. 4. 1.)

상정, 소위심사보고, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(제안설명: 손명수의원・권영진의원)

현행 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제11조의2는 「근로기준법」에 따라 일반택시운송사업 운수종사자의 소정근로시간을 1주간 40시간 이상(이하 '주40시간제')으로 정하도록 하고 있음. 이는 일반택시운송사업 운수종사자의 전업근무를 안정적으로 보호하고, 전업근무 수준에 상응하는 고정급을 보장하여 운수종사자의 처우를 개선하려는 취지임. 이 규정은 2021년 1월 1일부터 서울에서 우선 시행 중이나 코로나 시기 이후 택시 전업근로 기사가 감소하여 개별 사업장의 기사 확보가 어려워졌고, 주40시간제 미준수 사업장에 따른 제재수단도 부재하여 주40시간 미만의 근로계약을 체결하는 사례가 다수 발생하고 있음. 한편, 서울 외의 지역에서도 2026년 8월 20일부터 전국에 확대 시행될 예정이나, 운송수입금이 상대적으로 높은 서울에서도 온전히 정착되지 않은 점을 고려할 때 서울 외 지역에 완전한 주40시간제 도입은 어려울 것으로 예상됨. 이에 본 개정안은 주40시간제 시행지역 사업장의 전업근로 기사 확보 부담을 완화하고 주40시간제를 원만히 정착시키고자 사업장 내 일정비율의 예외를 허용하고, 미준수 사업장에 대한 제재수단을 신설하여, 주40시간제를 적용받는 운수종사자의 전업근무 및 이에 따른 고정급 등을 안정적으로 보호함과 동시에 제도 시행의 이행력을 확보하고자 함(안 제11조의2 단서, 제18조제1항제1호 및 제18조의2 신설).

3. 전문위원 검토보고의 요지

(전문위원 임종수)

가. 현행 택시운종사자 주40시간제 도입 배경 및 취지

「근로기준법」 등에서는 근로자의 근로시간을 주 40시간 이내, 1일 8시간 이내 등으로 제한하고 있는데[1], 이에 대해 「근로기준법」 제58조 제1항 및 제2항[2]에서는 근로자가 출장이나 그 밖의 사유로 근로시간의 전부 또는 일부를 사업장 밖에서 근로하여 근로시간을 산정하기 어려운 경우에는 소정근로시간(노사 간에 정한 근로시간)[3] 또는 업무수행에 통상 필요한 시간을 근로한 것으로 보되, 업무수행에 통상 필요한 시간은 노사 합의로 정할 수 있도록 근로시간 계산의 특례를 두고 있음.

---

1) 「근로기준법」
제50조(근로시간) ① 1주 간의 근로시간은 휴게시간을 제외하고 40시간을 초과할 수 없다.
② 1일의 근로시간은 휴게시간을 제외하고 8시간을 초과할 수 없다.
③ 제1항 및 제2항에 따라 근로시간을 산정하는 경우 작업을 위하여 근로자가 사용자의 지휘·감독 아래에 있는 대기시간 등은 근로시간으로 본다.
제69조(근로시간) 15세 이상 18세 미만인 사람의 근로시간은 1일에 7시간, 1주에 35시간을 초과하지 못한다. 다만, 당사자 사이의 합의에 따라 1일에 1시간, 1주에 5시간을 한도로 연장할 수 있다.
「산업안전보건법」
제139조(유해·위험작업에 대한 근로시간 제한 등) ① 사업주는 유해하거나 위험한 작업으로서 높은 기압에서 하는 작업 등 대통령령으로 정하는 작업에 종사하는 근로자에게는 1일 6시간, 1주 34시간을 초과하여 근로하게 해서는 아니 된다.
② (생략)

2) 「근로기준법」
제58조(근로시간 계산의 특례) ① 근로자가 출장이나 그 밖의 사유로 근로시간의 전부 또는 일부를 사업장 밖에서 근로하여 근로시간을 산정하기 어려운 경우에는 소정근로시간을 근로한 것으로 본다. 다만, 그 업무를 수행하기 위하여 통상적으로 소정근로시간을 초과하여 근로할 필요가 있는 경우에는 그 업무의 수행에 통상 필요한 시간을 근로한 것으로 본다.
② 제1항 단서에도 불구하고 그 업무에 관하여 근로자대표와의 서면 합의를 한 경우에는 그 합의에서 정하는 시간을 그 업무의 수행에 통상 필요한 시간으로 본다.

3) 「근로기준법」
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
8. "소정(所定)근로시간"이란 제50조, 제69조 본문 또는 「산업안전보건법」 제139조제1항에 따른 근로시간의 범위에서 근로자와 사용자 사이에 정한 근로시간을 말한다.

택시업종도 이러한 특례에 따라 일반택시운송사업[4] 운수종사자(이하 “택시운수종사자”)의 실제 근로시간이 아닌 노사 간 합의로 정한 근로시간을 기준으로 고정급을 산정하고 있었음.

그런데, 택시운수종사자의 최저임금에 소정근로시간 등에 대한 임금 외의 임금은 산입하지 않도록 규정한 「최저임금법」에 따라[5] 소정근로시간을 기준으로 최저임금을 보장하여야 하는 택시업계는 소정근로시간을 축소하는 방식으로 최저임금 인상에 따른 고정급 지급 부담을 회피하는 사례들이 나타났고[6][7], 택시 노동계에서는 택시운수종사자의 처우 개선

---

4) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “택시운송사업”이란 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역(區域) 여객자동차운송사업 중 다음 각 목의 여객자동차운송사업을 말한다.
가. **일반택시운송사업**: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
나. 개인택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전(사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업

5) 「최저임금법」과 같은 법 시행령에 따르면, 택시업종의 최저임금에는 생산고에 따른 임금, 소정근로시간 또는 소정의 근로일에 대하여 지급하는 임금 외의 임금은 최저임금에 포함되지 않음.
즉, 운행수입금에 비례하는 성과급 등을 더 지급한다고 하여도 최저임금 산정에는 포함되지 않으며, 소정근로시간이 적어질수록 최저임금으로 지급하는 고정급이 적어지는 구조임.
* 생산고 : 택시기사가 손님들에게 받은 수입에서 사납금을 제외한 부분으로, 초과운송수입금을 의미
「최저임금법」
제6조(최저임금의 효력) ⑤ 제4항에도 불구하고 「여객자동차 운수사업법」 제3조 및 같은 법 시행령 제3조제2호다목에 따른 **일반택시운송사업에서 운전업무에 종사하는 근로자의 최저임금에 산입되는 임금의 범위는 생산고에 따른 임금을 제외한 대통령령으로 정하는 임금**으로 한다.
「최저임금법 시행령」
제5조의3(일반택시운송사업 운전 근로자의 최저임금에 산입되는 임금의 범위) 법 제6조제5항에서 “대통령령으로 정하는 임금”이란 단체협약, 취업규칙, 근로계약에 정해진 지급 조건과 지급률에 따라 매월 1회 이상 지급하는 임금을 말한다. 다만, **다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 임금은 산입(算入)하지 아니한다.**
1. **소정근로시간 또는 소정의 근로일에 대하여 지급하는 임금 외의 임금**
2. 근로자의 생활 보조와 복리후생을 위하여 지급하는 임금

6) 예를 들어 동일한 고정급을 주면서 최저임금 산정의 기준이 되는 소정근로시간을 줄이면 시간당 주는 임금이 늘어나 결과적으로 최저임금 미달을 방지할 수 있게 되는 것임.

7) 이러한 행위에 대해 2019년 4월 대법원에서는 ‘정액사납금제하에서 생산고에 따른 임금을 제외한 고정급이 최저임금에 미달하는 것을 회피할 의도로 사용자가 소정근로시간을 기준으로 산정되는 시간당 고정급의 외형상 액수를 증가시키기 위해 택시운전근로자 노동조합과 사이에 실제 근무형태나 운행시간의 변경 없이 소정근로시간만을 단축하기로 합의한 경우, 이러한 합의는 강행법규인 최저임금법상 특례조항 등의 적용을 잠탈하기 위한 탈법행위로서 무

및 월급제 도입 요구가 커졌음.

이러한 배경에서, 택시운수종사자에 대하여「근로기준법」에 따라 소정근로시간 등을 정할 때 주 40시간 이상으로 정하도록 하는 소정근로시간 산정 특례(이하 “주40시간제”)[8]가 2019년 8월 20일 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 개정을 통해 도입되었음. 이는 주 40시간에 상응하는 안정적인 고정급을 보장하여 택시운수종사자의 처우를 개선하려는 취지임.

나. 개정안의 제안배경 및 주요내용

1) 검토의견

택시운수종사자의 처우 개선을 위하여 도입된 주40시간제는 서울특별시의 경우 2021년 1월 1일부터 시행되었고 서울 외 지역은 2024년 8월 20일부터 시행 중에 있으나, 서울 외 지역에 대한 적용 시기를 2026년 8월 19일까지 유예하여(법률 제16500호 부칙 제2조 신설) 2026년 8월 20일부터 주40시간제 준수의무가 전국에 적용될 예정인 상황임.

「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 부칙 <법률 제16500호, 2019. 8. 20.> **제1조(시행일)** 이 법은 다음 각 호의 구분에 따른 날부터 시행한다.

효라고 보아야 한다' 라고 선고한 바 있음(2019. 4.18. 대법원 전원합의체(2016다2451))

8) **「택시운송사업의 발전에 관한 법률」**
제11조의2(택시운수종사자 소정근로시간 산정 특례) 일반택시운송사업 택시운수종사자의 근로시간을 「근로기준법」 제58조제1항 및 제2항에 따라 정할 경우 **1주간 40시간 이상**이 되도록 정하여야 한다.
[본조신설 2019. 8. 20.]

1. 서울특별시: 2021년 1월 1일
2. **제1호를 제외한 사업구역**: 공포 후 5년을 넘지 아니하는 범위에서 제1호에 따른 시행지역의 성과, 사업구역별 매출액 및 근로시간의 변화 등을 종합적으로 고려하여 **대통령령으로 정하는 날**

제2조(택시운수종사자 소정근로시간 산정 특례에 대한 적용례) 서울특별시를 제외한 사업구역에 대해서는 제11조의2의 개정규정을 **2026년 8월 19일까지 적용하지 아니한다**.

[본조신설 2024. 9. 10.]

「법률 제16500호 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률의 시행일에 관한 규정」<대통령령 제34848호>

법률 제16500호 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률 부칙 제2호에서 "대통령령으로 정하는 날"이란 **2024년 8월 20일**을 말한다.

그런데, 주40시간제 및 전국 확대 적용에 대해 여러 문제점과 우려가 제기되고 있음.

먼저, 전국으로 확대 적용하기 전에 상대적으로 도입 여건이 양호한 서울시부터 시범 시행하는 취지에서 2021년부터 서울시에 주40시간제가 의무적으로 도입·시행되고 있으나 실제 현장에서는 미준수율이 절반 이상으로 나타나고 있어[9], 시범 지역에서 안정적으로 시행되지 못하고 있는 실정임.

또한, 운송수입이 주40시간제 시행에 필요한 고정급을 포함한 최소운송원가를 상회하지 않으면 적자구조가 형성될 수밖에 없는데, 지역별 운송수입의 격차에 따라 현실적으로 상당 수의 지역이 주40시간제 도입이 어려운 여건임[10].

9) 서울 택시법인 248개 전수조사(서울시, '24-'25) 결과 78개(31%) 사업자가 주40시간 미만 근로계약으로 주40시간제를 명시적으로 위반하고, 98개(39%) 사업자가 기준금 미달 운전기사의 월급을 삭감하는 것으로 나타남.

10) 국토교통부에 따르면('25.4~5월 조사), 법인 택시기사 1인당 전국 평균 최소운송원가(468만원)를 상회하는 지역

그리고, 운수종사자 측면에서도 주40시간제는 파트타임, 격일 또는 주말 근무 등 다양한 근로형태를 수용할 수 없게 하며, 개인별 성과에 관계없이 저성과자는 고정급을 보장받고, 고성과자는 저성과자의 수입부족분을 채우는 구조로서 근로의욕 저하 및 성과체계 훼손 문제가 지적되고 있음.

이러한 배경에서 개정안은 운수종사자의 일정 비율에 대해 소정근로시간을 주40시간 미만으로 달리 정할 수 있도록 예외를 허용하여 현행 주40시간제를 완화하되 미준수 시 행정처분 등 제재수단을 도입하여 주40시간제의 안정적인 정착을 유도하고, 서울 외 지역에 대해서는 완화된 주40시간제의 서울지역 시행 경과를 고려하여 시행하기 위하여 현행 2026년 8월 19일까지인 적용 유예기간을 2028년 8월 19일까지로 2년간 추가 연장하려는 것임.

이는 서울시에서 주40시간제가 선 시행 중이나 도입 당시 목적한 택시 운수종사자의 처우 개선 효과가 확인되지 않고 있고, 그에 따라 동 제도가 전국으로 확대 시행되지 못하고 있는 현실을 고려하여 주40시간제에 따른 경영 부담 요인, 근로형태의 경직성, 성과체계의 불합리성 등을 개선함으로써 업계의 수용성을 높이고 실효성을 확보하려는 취지로서 바람직한 방향으로 봄.

은 전국 160개 시(특·광역시 및 일반 시)·군 중 44개 지역에 불과함.

2) 국토교통부 의견

주40시간제는 당초 근로시간을 위장축소하는 계약관행 차단, 법인기사의 전업근로·고정급 보장을 위해 2021년 서울시부터 도입・시행되었음.

그런데, 코로나 시기의 기사급감, 성과체계 약화, 지역별 운송수입 차이 등으로 서울은 제도 미준수, 지역은 시행여건 미비 등의 문제가 있음.

이에 따라 실효성 있는 주40시간제 방안을 마련하여 정착시킬 필요가 있음.

다. 조문별 검토

1) 주40시간 소정근로시간 예외규정 신설(안 제11조의2 단서 신설)

가) 검토의견

현행법 제11조의2에서는 일반택시운송사업 택시운수종사자의 근로시간을 「근로기준법」 제58조제1항 및 제2항[11]에 따라 정할 경우 1주간 40시간 이상으로 정하도록 의무화하고 있음.

이에 대해 개정안은 일반택시운송사업자와 「근로기준법」제24조제3항에 따른 근로자대표[12]가 합의한 경우에는 일반택시운송사업자가 보유한 면허대수의 40% 이내의 소속 택시운수종사자에 대해 근로시간을 달리 정할 수 있도록 단서를 신설하려는 것임(안 제11조의2 단서 신설).

---

11) 「근로기준법」
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
8. "소정(所定)근로시간"이란 제50조, 제69조 본문 또는 「산업안전보건법」 제139조제1항에 따른 근로시간의 범위에서 **근로자와 사용자 사이에 정한 근로시간**을 말한다.
제58조(근로시간 계산의 특례) ① 근로자가 출장이나 그 밖의 사유로 근로시간의 전부 또는 일부를 사업장 밖에서 근로하여 근로시간을 산정하기 어려운 경우에는 **소정근로시간**을 근로한 것으로 본다. 다만, 그 업무를 수행하기 위하여 통상적으로 소정근로시간을 초과하여 근로할 필요가 있는 경우에는 그 업무의 수행에 통상 필요한 시간을 근로한 것으로 본다.
② 제1항 단서에도 불구하고 그 업무에 관하여 근로자대표와의 서면 합의를 한 경우에는 그 합의에서 정하는 시간을 그 업무의 수행에 통상 필요한 시간으로 본다.

12) 「근로기준법」
제24조(경영상 이유에 의한 해고의 제한) ③ 사용자는 제2항에 따른 해고를 피하기 위한 방법과 해고의 기준 등에 관하여 그 사업 또는 사업장에 근로자의 과반수로 조직된 노동조합이 있는 경우에는 그 노동조합(근로자의 과반수로 조직된 노동조합이 없는 경우에는 근로자의 과반수를 대표하는 자를 말한다. 이하 "근로자대표"라 한다)에 해고를 하려는 날의 50일 전까지 통보하고 성실하게 협의하여야 한다.

현 행	개 정 안
제11조의2(택시운수종사자 소정근로시간 산정 특례) 일반택시운송사업 택시운수종사자의 근로시간을 「근로기준법」 제58조제1항 및 제2항에 따라 정할 경우 1주간 40시간 이상이 되도록 정하여야 한다. <단서 신설>	제11조의2(택시운수종사자 소정근로시간 산정 특례) ----------. 다만, 일반택시운송사업자와 「근로기준법」 제24조제3항에 따른 근로자대표가 합의한 경우에는 일반택시운송사업자가 보유한 면허대수의 100분의 40 이내의 소속 택시운수종사자의 소정근로시간을 달리 정할 수 있다.

개정안 제11조의2 단서에서와 같이 현행 주40시간제의 예외를 허용하여 일정 비율의 택시운수종사자에 대해 소정근로시간 등을 40시간 미만으로 정할 수 있게 하는 경우 앞서 살펴본 현행 주40시간제의 경직성, 성과체계의 불합리성, 경영 여건 악화 요인 등이 개선될 수 있을 것으로 봄.

개정안에서는 노사 간의 합의를 요건으로 예외를 허용하고, 예외의 허용 범위를 면허대수 기준 40% 이내로 제한하고 있는데, 이와 같은 예외의 절차와 범위는 주40시간제 본래 취지가 유지되게 하려는 측면에서 타당해 보임.

그리고, 현재 서울 법인택시 사업자의 면허대수는 22,567대이며, 실제

택시기사는 이 수보다 적은 20,693명이므로 택시기사 수를 기준으로 하면 전체 택시기사의 44%(9천명) 수준까지 주40시간제를 완화하여 적용할 수 있게 될 것으로 국토교통부는 전망하고 있음.

한편, 법제적 측면에서 개정안 제11조의2 단서 중 "면허대수의 100분의 40 이내의 소속 택시운수종사자"로 표현한 부분은 '면허대수'와 '택시운수종사자' 간에 상응하는 관계가 아니므로 "면허대수의 100분의 40에 상당하는 수 이내의 소속 택시운수종사자"로 수정하는 것이 바람직해 보임.

또한, 현행법 제11조의2 중 "「근로기준법」 제58조제1항 및 제2항에 따라 정하는 근로시간"은 '소정근로시간', '업무 수행에 통상 필요한 시간' 또는 '업무에 관하여 합의에서 정하는 시간'이고[13] 개정안 제11조의2 단서는 이들 시간을 주40시간 이상으로 정해야 하는 의무에 대해 주40시간 미만으로도 정할 수 있게 하는 예외를 신설하려는 것인데, 해당 단서에서는 "소정근로시간을 달리 정할 수 있다"라고 규정하여 예외의 대상을 '소정근로시간'에 한정하고 있으므로 단서 신설 취지에 맞게 자구를 수정할 필요가 있음.

나) 국토교통부 의견

---

13) 「근로기준법」
제58조(근로시간 계산의 특례) ① 근로자가 출장이나 그 밖의 사유로 근로시간의 전부 또는 일부를 사업장 밖에서 근로하여 근로시간을 산정하기 어려운 경우에는 **소정근로시간**을 근로한 것으로 본다. 다만, 그 업무를 수행하기 위하여 통상적으로 소정근로시간을 초과하여 근로할 필요가 있는 경우에는 그 **업무의 수행에 통상 필요한 시간**을 근로한 것으로 본다.
② 제1항 단서에도 불구하고 그 **업무에 관하여** 근로자대표와의 서면 합의를 한 경우에는 그 **합의에서 정하는 시간**을 그 업무의 수행에 통상 필요한 시간으로 본다.

서울에서도 실행가능한 수준의 제도정착 및 주40시간 미만 근로 희망자 등을 위해 면허 比 40% 예외허용하는 개정안에 동의함.

면허 수 比 40% 내에서 노·사 합의 전제로 예외를 운용하는 경우 주40시간제 원칙을 최대한 담보하며 업계 수용성도 극대화될 것으로 전망함.

2) 주40시간제 미준수 시 제재수단 도입(안 제18조 및 안 제18조의2 신설 등)

가) 검토의견

개정안은 안 제11조의2에 따라 완화된 주40시간제를 위반하는 경우 해당 택시운송사업자에 대해 면허취소·사업정지 등의 행정처분과 사업정지에 갈음한 과징금 처분을 할 수 있도록 하고, 과징금 처분 권한을 시·도지사에게 위임할 수 있도록 하려는 것임(안 제18조, 안 제18조의2 신설 및 안 제20조제1항).

현 행	개 정 안
제18조(택시운송사업면허의 취소 등) ① 국토교통부장관은 택시운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 택시운송사업면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 감차 등이 따르는 사업계획 변경을 명할 수 있다. <신 설> 1. ~ 6. (생 략) ② (생 략) <신 설>	제18조(택시운송사업면허의 취소 등) ① ----------. 1. 제11조의2를 위반하는 경우 2. ~ 7. (현행 제2호부터 제7호까지와 같음) ② (현행과 같음) 제18조의2(과징금 처분) ① 국토교통부장관은 택시운송사업자가 제18조제1항제1호에 해당하여 사업정지 처분을 하여야 하는 경우에 그 사업정지 처분이 그 택시운송사업을 이용하는 사

현 행	개 정 안
	람에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 5천만원 이하의 과징금을 부과·징수할 수 있다. ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 과징금을 내야 할 자가 납부기한까지 과징금을 내지 아니하면 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 징수한다. ③ 제1항에 따른 과징금의 부과기준 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
제20조(권한의 위임) ① 제16조제2항, 제18조 및 제23조제3항에 따른 국토교통부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있다. ② (생 략)	제20조(권한의 위임) ① ---------- 제18조, 제18조의2 ----------. ② (현행과 같음)

개정안 제11조의2 단서를 통해 현행법에 따른 주40시간제의 예외를 일정 비율 허용하여 종전 주40시간제를 완화함에 따라 택시업계의 제도 수용성이 높아질 것으로 기대됨.

완화된 주40시간제 위반 시 개정안 제18조 및 제18조의2와 같이 행정처분 또는 과징금 처분을 할 수 있도록 제재수단을 도입하는 것은, 제도 개선에 따른 수용성 제고와 연계하여 시행 지역(서울시)에서 완화된 주40시간제의 안정적인 정착을 유도하고 향후 전국 확대 적용 여부에 대한

정책적 판단 시 완화된 주40시간제 효과 검증의 실효성 확보를 위한 제도적 수단으로서 적절한 입법조치로 봄.

한편, 개정안에 따른 과징금 처분 수준은 「여객자동차 운수사업법」상 여객자동차 운수사업자에 대한 과징금 처분 수준과 동일한 5천만원 이하로서[14] 타당한 수준으로 보임.

나) 국토교통부 의견

실효성 있는 제도 정착을 위해 현행법에 미비한 제도 미준수 제재수단(면허취소·정지, 과징금)을 도입하는 개정안에 동의함.

---

14) 「여객자동차 운수사업법」
제88조(과징금 처분) ① 국토교통부장관, 시・도지사 또는 시장・군수・구청장은 여객자동차 운수사업자가 제49조의15제1항 또는 제85조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하여 사업정지 처분을 하여야 하는 경우에 그 사업정지 처분이 그 여객자동차 운수사업을 이용하는 사람들에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 그 **사업정지 처분을 갈음하여 5천만원 이하**의 과징금을 부과・징수할 수 있다.
(이하 생략)

3) 서울 외 사업구역에 대한 적용 유예기간 연장 등(부칙)

가) 검토의견

개정안 부칙에서는 시행일을 공포한 날부터 시행하되, 완화된 주40시간제 위반 시 행정처분이나 과징금 처분에 관한 제18조제1항제1호, 제18조의2 및 제20조제1항의 개정규정은 공포 후 6개월의 유예기간을 거친 후 시행하도록 규정하고 있음.

또한, 주40시간 소정근로시간 완화를 위한 예외 규정인 제11조의2의 개정규정은 2028년 8월 19일까지 서울 외의 지역에 대해 적용하지 않으며, 그 이후 서울시를 포함한 적용 지역의 확대에 관해서는 시행지역의 적용 성과 및 근로시간의 변화 등을 종합적으로 고려하여 대통령령으로 정하도록 규정하고 있음.

현 행	개 정 안
	부 칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다. 다만, 제18조제1항제1호, 제18조의2 및 제20조제1항의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하고, 제11조의2의 개정규정은 2028년 8월 19일까지 서울특별시를 제외한 사업구역에 대해서는 적용하지 아니하며, 2028년 8월 20일 이후 서울특별시를 포함한 적용지역의 확대에 대하여는 시행지역의 적용 성과

현 행	개 정 안
	및 근로시간의 변화 등을 종합적으로 고려하여 대통령령으로 정한다.

개정안의 부칙 중 먼저, 시행일에 관하여 제11조의2 단서의 개정규정은 주40시간 소정근로시간의 예외를 허용하여 현행 주40시간제를 완화하는 내용으로서 공포 즉시 시행하되, 제18조제1항제1호, 제18조의2 및 제20조제1항의 개정규정은 현행법에 없는 행정처분 및 과징금 처분 등의 제재처분 규정이 신설된 규정으로서 하위 법령에서 제재처분의 구체적인 기준을 마련하고 국민에게 불이익한 처분에 관한 제도를 충분히 알릴 수 있는 기간이 필요하므로 공포 후 6개월이 경과한 날을 시행일로 규정한 것은 적정한 입법조치로 봄.

다음으로, 개정안 부칙에서는 서울 외 사업구역에 대해 제11조의2의 개정규정, 즉 주40시간 소정근로시간에 대한 예외규정의 적용을 2028년 8월 19일까지 유예하는 것으로 규정하고 있음.

그런데, 종전 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(법률 제16500호) 부칙(이하 “종전 부칙”) 및 「법률 제16500호 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률의 시행일에 관한 규정」에 따르면 서울을 제외한 사업구역은 현행법 제11조의2에 따른 주40시간 소정근로시간 준수의무가

2026년 8월 19일까지 적용이 유예되어 있어 2026년 8월 20일부터는 현행 주40시간제 규정이 전국에 적용됨.

> **「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 부칙** <법률 제16500호, 2019. 8. 20.>
> **제1조(시행일)** 이 법은 다음 각 호의 구분에 따른 날부터 시행한다.
> 1. 서울특별시: 2021년 1월 1일
> 2. **제1호를 제외한 사업구역**: 공포 후 5년을 넘지 아니하는 범위에서 제1호에 따른 시행지역의 성과, 사업구역별 매출액 및 근로시간의 변화 등을 종합적으로 고려하여 **대통령령으로 정하는 날**
>
> **제2조(택시운수종사자 소정근로시간 산정 특례에 대한 적용례) 서울특별시를 제외한 사업구역**에 대해서는 제11조의2의 개정규정을 **2026년 8월 19일까지 적용하지 아니한다**.
> [본조신설 2024. 9. 10.]
>
> **「법률 제16500호 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률의 시행일에 관한 규정」** <대통령령 제34848호>
> 법률 제16500호 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률 부칙 제2호에서 "대통령령으로 정하는 날"이란 **2024년 8월 20일**을 말한다.

따라서, 현행 주40시간제를 완화하려는 개정안 취지를 고려할 때, 서울 외 지역에 대한 종전 부칙에 따른 현행법 제11조의2(주40시간 소정근로시간 준수의무)의 적용 유예기간도 2028년 8월 19일까지로 연기하는 개정 조치가 필요한 것으로 보임.

다음으로, 개정안 부칙에서는 2028년 8월 20일 이후 서울시를 포함한 적용 지역의 확대에 대하여 대통령령으로 정하도록 위임하고 있음.

그런데, 개정안에 따른 적용 유예기간(시행일부터 2028년 8월 19일까

지)이 지나면 법률상 모든 지역에 본칙 제11조의2(개정안에 따라 완화된 주40시간제)의 효력이 미치게 되는데, 해당 부칙 및 대통령령으로 본칙 규정의 적용 범위를 따로 정할 수 있도록 위임하는 것이 되어, 법적 안정성 및 법률의 예측가능성과 체계성 등을 고려할 때 충분한 검토가 필요한 것으로 보임.

4. 대체토론의 요지

생 략

5. 법안심사소위원회 심사내용

(교통법안심사소위원장 복기왕)

동 개정안은 본회의에 부의하지 아니하고, 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(대안)에 일부 내용을 수정하여 반영함.

6. 찬반토론의 요지

없 음

7. 심사결과

대안반영폐기

※ 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(대안)에 일부 내

용을 수정하여 반영함.