



제420회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 택시운송사업 재정지원 대상 확대 〉

■ 민병덕의원 대표발의(의안번호 제2204692호)

2024. 12.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 민병덕의원 대표발의(2204692)	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	2
1. 재정지원 대상에 택시운수종사자 추가 및 대상사업 확대(안 제7조)	2

□ 민병덕의원 대표발의(2204692)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 민병덕의원 등 19인
2. 제 안 일 : 2024. 10. 15.
3. 회 부 일 : 2024. 10. 16.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 택시운수종사자 감소에 따른 택시공급 부족으로 인해 택시의 공공성이 심각하게 위협받고 있는 상황에서, 택시부제를 전면 해제하는 등의 정책이 추진된 바 있으나 실질적인 개선 효과는 없는 것으로 나타나고 있어 지속적·안정적인 택시공급을 위해서는 택시운송사업에 대한 재정 지원을 강화할 필요가 있다는 지적이 제기되고 있음.

한편, 현행법은 지방자치단체가 택시운송사업자와 택시운수종사자단체에 재정적 지원을 할 수 있도록 규정하고 있으나, 이러한 재정적 지원은 의무사항이 아니고 택시는 대중교통에 해당하지 않는다는 이유로 지방자치단체는 지원책 마련에 소극적인 상황임.

이에 현행 국토교통부령에서 정하고 있는 택시 관련 지원사항 등을 법률에 명확히 규정함으로써, 택시운송사업에 대한 지방자치단체의 적극적인 재정 지원을 유도하는 한편, 지속적인 택시운송사업 발전의 법적 기반을 강화하려는 것임(안 제7조제1항제4호의3부터 제4호의7까지 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 재정지원 대상에 택시운수종사자 추가 및 대상사업 확대(안 제7조)

가. 개정안의 내용

개정안은 택시 재정 지원 대상에 ‘택시운수종사자’를 추가하고, ①수요응답형 택시 관련, ②여객운송사업 경영 및 서비스 평가 결과 우수 사업자에 대한 포상 및 재정지원 사업, ③운송수입금 전액관리의 정착 지원 및 표준운송원가 산정에 따른 공공형 지원 사업, ④ 택시 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업, ⑤ 택시운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 지원 사업을 추가하려는 것임(안 제7조제1항).

현행	개정안
제7조(재정 지원) ① 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다)는 택시운송사업의 발전을 위하여 택시운송사업자 또는 <u>택시운수종사자단체</u>(제4호의2에 따른 사업을 실시하는 경우로 한정한다)에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 조례로 정하는 바에 따라 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있다. 1. ~ 4의2. (생략) <신설>	제7조(재정 지원) ① ----- ----- ----- ----- <u>택시운수종사자 및 택시운수종사자단체</u>----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. ~ 4의2. (현행과 같음) 4의3. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따른 <u>수요응답형</u>

현행	개정안
<신설>	<u>택시의 여객운송사업</u> 4의4. 「여객자동차 운수사업법」 제20조에 따른 경영 및 서비스 평가 결과 우수 사업자에 대한 포상 및 재정지원 사업
<신설>	4의5. 「여객자동차 운수사업법」 제21조제1항에 따른 운송수입금 전액관리의 정착 지원 및 표준운송원가 산정에 따른 공공형 지원사업
<신설>	4의6. 「여객자동차 운수사업법」 제50조제1항제1호 및 제4호에 따른 택시 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업
<신설>	4의7. 「여객자동차 운수사업법」 제50조제2항제8호에 따른 택시운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 지원 사업
5. (생략)	5. (현행과 같음)
② (생략)	② (현행과 같음)
	부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(경영 및 서비스 평가 우수 사업자에 대한 포상 및 재정지원에 관한 적용례) 제7조제1항제4호의4의 개정규정은 이 법 시행 이후 실시된 경영 및 서비스 평가부터 적용한다.

나. 검토의견

코로나19 기간 동안의 이동수요 감소 및 택시 업종의 열악한 처우로 인해 일반택시(법인택시를 말함) 기사들이 운행을 포기하고 수입이 높은 다른 업종으로 대거 이탈하는 현상 등으로 인해 택시가동률이 하락하는 등 택시공급 부족 현상이 심화되고 있는 상황임.

최근 5년간 일반택시운수종사자 현황을 살펴보면, 2019년도에는 약 10만명에 달하던 운수종사자가 2023년 12월말 기준으로는 70,269명으로 26,480명(27.4%)이 감소하였음.

< 연도별 택시 운수종사자 현황 (2023.12월 기준) >

(단위 : 명)

연 도	일반택시	개인택시	합계
2019	96,749	163,634	260,383
2020	81,722	163,561	245,283
2021	72,904	163,943	236,847
2022	71,007	163,881	234,888
2023	70,269	164,335	234,604

*자료 : 교통안전정보관리시스템 연도별 운수종사자현황 자료를 바탕으로 재구성

또한, 코로나가 발생한 2020년의 서울지역 법인택시 가동률은 40.7%로 2019년 가동률 50.35% 대비 9.65%p가 감소하였으며, 2023년의 가동률은 33.64%로 2019년 대비 약 16.71%p가 감소하는 등 가동률이 지속적으로 감소하고 있음.

【 서울법인택시 가동률(2019 ~2023년) 현황 】

(단위: %)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
1월	50.30	46.15	33.80	31.70	31.31
2월	49.40	45.65	34.20	31.65	34.68
3월	50.00	39.02	36.10	31.00	33.56
4월	51.90	40.88	37.30	33.02	34.12
5월	49.50	39.78	33.20	31.82	31.87
6월	51.20	42.68	35.50	32.80	34.41
7월	50.50	41.94	34.12	33.26	33.78
8월	49.90	40.77	33.16	32.12	33.27
9월	49.40	37.81	32.73	32.26	32.25
10월	50.28	38.92	31.95	32.15	33.08
11월	51.61	40.26	34.63	33.95	35.96
12월	50.25	34.52	32.69	33.81	34.42
평균	50.35	40.70	34.12	32.46	33.64

- * 가동률 계산식 = (임금대장상의 실 근무일수/해당월의 일수(30또는31)/2(교대제 간주))/면허대수*100
- * 다만, 동 자료는 이해의 편의상 “가동률”이라는 용어를 쓰고 있으나, 「택시발전법」 법령에서의 가동률과는 계산식이 상이함.
- 동 자료에서의 가동률은 ‘택시대당 종사자 월평균근무비율’을 말하며, 「택시발전법」 관련 법령에서의 가동률은 전체 택시 보유대수 중 실제 영업을 하고 있는 택시의 비율(=실제 영업을 한 택시 대수 / 총 면허대수(부제 중 차량 제외) × 100)로 정의
- *출처 : 국토교통부 (서울특별시 자료)

이러한 택시공급 부족, 특히 서울 등 수도권 심야시간(22시~03시) 택시 부족¹⁾으로 인한 지속적인 국민 불편을 해소하기 위해 택시부제²⁾를 전면 해제하는 등의 정책이 실시³⁾된 바 있으나, 원활한 택시운수종사자

1) 심야 택시 운행 대수 5천대 감소(서울시): 23,000대('19.12) → 18,000대('22.7)

자료 : “심야 택시난 완화 대책”, 2022.10.4. 국토교통부

2) 택시 부제 : 운행 택시 대수를 조절하기 위해 근무일에 따라 일정 기간 휴업하도록 도입한 제도

3) “심야 택시난 완화 대책”, 2022.10.4. 국토교통부

□ 택시 부제 적극 해제 추진

- 심야 택시난 지역은 택시 부제를 해제*(택시난이 특히 심각한 서울시 조속 해제 권고, '22.10)하고, 나머지 지역도 해제 추진

수급이 동반되지 않는 이상 실질적인 개선 효과가 크게 나타나기는 힘들 것으로 보임.

따라서 지속적·안정적인 택시공급을 위해서는 택시운송사업에 대한 재정지원을 강화할 필요가 있다는 지적이 제기되고 있음.

현행 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제7조4)에서는 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”)가 택시운송사업의 발전을 위하여 ①택시운송사업자 또는 ② 택시운수종사자단체(운수종사자 교육 및 연수사업 한정)에게 보조·융자를 할 수 있는 근거를 두고 있음.

* 춘천시의 경우 택시부제 전면 해제(4.1) 후 개인택시 심야운행 약 30% 증가

- 앞으로, 지자체의 부제 운영 결과를 주기적으로(예시: 1년 또는 2년) 평가*하여 택시정책심의위원회 심의를 통해 부제 연장 여부 등 검토(훈령 개정, '22.下)

* 심야 택시난 현황 등 택시 수급상황, 택시업계의 의견 등 검토

4) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제7조(재정 지원) ① 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다)는 택시운송사업의 발전을 위하여 택시운송사업자 또는 택시운수종사자단체(제4호의2에 따른 사업을 실시하는 경우로 한정한다)에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 조례로 정하는 바에 따라 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있다.

1. 합병, 분할, 분할합병, 양도·양수 등을 통한 구조조정 또는 경영개선 사업
2. 제9조에 따른 사업구역별 택시 총량을 초과한 차량의 감차(減車) 사업
3. 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 “택시”라 한다)의 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 환경친화적 자동차(이하 “친환경 택시”라 한다)로의 대체 사업
4. 택시운송사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선·운영 사업
- 4의2. 서비스 교육 등 택시운수종사자에게 실시하는 교육 및 연수 사업
5. 그 밖에 택시운송사업의 발전을 위한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행규칙」

제7조(재정 지원 대상 사업의 범위) 법 제7조제1항제5호에서 “국토교통부령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

1. 택시운수종사자의 근로여건 개선 사업
2. 택시운송사업자의 경영개선 및 연구개발 사업
3. 택시운수종사자의 교육 및 연수 사업
4. 택시의 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업
5. 그 밖에 택시운송사업의 육성 및 발전을 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사업

이에 따라 ① 구조조정 또는 경영개선 사업, ② 택시총량제에 따른 감차(減車) 사업, ③ 기존 택시를 친환경 택시로 대체하는 사업, ④ 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선·운영 사업, ⑤ 택시운수종사자 교육 및 연수 사업, ⑥ 택시운수종사자 근로여건 개선 사업, ⑦ 택시운송사업자 경영개선 및 연구개발 사업, ⑧ 택시의 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업 등에 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있음.

개정안은 이러한 재정지원 대상에 택시운수종사자를 추가하고, 재정지원 대상 사업을 확대하고자 하는 것임.

< 현행법령과 개정안 추가사항 비교 >

구 분	현행법령	개정안 추가사항
택시운송사업의 발전에 관한 법률 제7조제1항	1. 합병, 분할, 분할합병, 양도·양수 등을 통한 구조조정 또는 경영개선 사업 2. 제9조에 따른 사업구역별 택시 총량을 초과한 차량의 감차(減車) 사업 3. 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 “택시”라 한다)의 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 환경친화적 자동차(이하 “친환경 택시”라 한다)로의 대체 사업 4. 택시운송사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선·운영 사업 4의2. 서비스 교육 등 택시운수종사자에게 실시하는 교육 및 연수 사업 5. 그 밖에 택시운송사업의 발전을 위한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사업	(신규) 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 택시의 여객운송사업 (신규) 「여객자동차 운수사업법」 제20조에 따른 경영 및 서비스 평가 결과 우수 사업자에 대한 포상 및 재정지원 사업 (신규) 「여객자동차 운수사업법」 제21조제1항에 따른 운송수입금 전액관리의 정착 지원 및 표준운송원가 산정에 따른 공공형 지원 사업 (현행 시행규칙) 「여객자동차 운수사업법」 제50조제1항제1호 및 제4호에 따른 택시 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업

구 분	현행법령	개정안 추가사항
택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행규칙 제7조	1. 택시운수종사자의 근로여건 개선 사업 2. 택시운송사업자의 경영개선 및 연구 개발 사업 3. 택시운수종사자의 교육 및 연수 사업 4. 택시의 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업 5. 그 밖에 택시운송사업의 육성 및 발전을 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사업	(현행 시행규칙) 「여객자동차 운수사업법」 제50조제2항제8호에 따른 택시운수종사자의 근로여건 및 처우개선 을 위하여 필요한 지원 사업

이를 통해 택시운송사업자와 택시운수종사자에게 보다 폭넓은 범위에서 재정지원 등을 할 수 있게 될 것으로 보이며, 지방자치단체가 택시지원책 마련을 더욱 적극적으로 추진할 수 있도록 긍정적인 효과를 줄 수 있을 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점에서 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 안 제4호의3에서는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 택시의 여객운송사업에 대한 재정 지원을 신설하고 있음.

그런데 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에서는 수요응답형 여객자동차운송사업에 대해서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업이라고 정의하고 있으며,

이를 ①농촌과 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우, ② 신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우, ③ 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」이나 그 밖에 다른 법률에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제 특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 시·도지사가 필요하다고 인정한 경우로 한정하고 있음.

이러한 수요응답형 여객자동차운송사업은 기존 대중교통수단이 제공하지 못하는 사각지대를 보완하도록 하는 것으로 택시운송사업과는 별개의 운송사업으로 보임.

대중교통 사각·취약지대 주민들의 교통편의 증진 및 이동권 보장을 위해 일부 지방자치단체에서 도입·운영 중인 ‘공공형 택시’ 사업(대중교통 불편지역 주민을 대상으로 택시비를 지원하는 사업)의 경우 수요응답형 택시의 형태로 볼 수 있으나⁵⁾,

‘공공형택시’의 국가 지원은 「여객자동차 운수사업법」 제50조제1항과 같은 법 시행규칙 제94조제3호⁶⁾에, 지방자치단체 지원은 「여객자동차

5) 국토교통부에서는 ‘도시형교통모델’ 사업으로 ‘공공형 택시’의 전국적 확대를 위한 사업을 추진 중에 있음.

2024년도 예산 327억 9,900만원(공공형 버스 262억 1,600만원, 공공형 택시 65억 8,300만원)

2025년도 정부안 348억 7,100만원(공공형 버스 269억 7,100만원, 공공형 택시 80억 8,000만원)

6) 「여객자동차 운수사업법」

제50조(재정 지원) ① 국가는 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 대통령령으로 정하는 바에 따라

운수사업법」 제50조제2항제1호⁷⁾에 근거하는바,

안 제7조제1항제4조의3에서 말하는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 택시라는 형태가 무엇을 말하는 것인지 모호한 측면이 있음⁸⁾.

둘째, 안 제4호의4는 「여객자동차 운수사업법」 제20조에 따른 경영 및 서비스 평가 결과 우수사업자에 대한 포상 및 재정지원 사업을 규정하고 있음.

「여객자동차 운수사업법」 제20조제1항⁹⁾에서는 국토교통부장관 또는

그 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다

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

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제94조(재정지원) 법 제50조제1항제9호에서 “국토교통부령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

3. 학생·청소년 운임할인 등 공적 부담으로 인한 결손액의 보전

7) 「여객자동차 운수사업법」

제50조(재정 지원) 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

8) 수요응답형 여객자동차운송사업의 도입 확대에 관한 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(김교흥의원안 제2107376호) 소위원회 심사과정에서도 택시운송업계는 ‘개정안이 농·어촌 및 대중교통 부족지역에 한정하여 운행하기 위해 도입된 수요응답형 여객운송사업의 당초 도입 취지와 배치되고, 기존 여객운송 사업과 기능 및 역할이 중복되어 운송업계 간 과당경쟁으로 인한 경영난 가중 및 여객운송사업 체계의 혼란이 예상된다’는 점 등을 이유로 반대의견을 제시한 바 있음.

9) 「여객자동차 운수사업법」

제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원·육성하고 서비스를 개선하기 위하여 여객자동차 운수사업자의 경영 상태와 여객자동차 운수사업을 경영하는 자(이하 “여객자동차 운수사업자”라 한다)가 제공하는 서비스에 대하여 평가를 할 수 있다. (이하 생략)

시·도지사(특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사¹⁰⁾)는 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원·육성하고 서비스를 개선하기 위하여 여객자동차 운수사업자의 경영 상태와 여객자동차 운수사업을 경영하는 자가 제공하는 서비스에 대하여 평가를 할 수 있도록 하고 있음.

또한, 「여객자동차 운수사업법」 제20조제3항¹¹⁾에서는 국토교통부장관 또는 시·도지사는 경영 및 서비스 평가 결과가 우수한 자에게 포상 및 재정 지원 등을 할 수 있도록 되어 있음.

이러한 현행 「여객자동차 운수사업법」에 따른 경영 및 서비스 평가 대상은 전세버스 운송사업 및 일반택시운송사업임(「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제43조제1항¹²⁾).

10) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1.·2. (생략)

3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업

가. ·나 (생략)

다. 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」이나 그 밖에 다른 법률에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우

11) 「여객자동차 운수사업법」

제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가) ③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과가 우수한 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 포상, 우수 인증서 발급 등을 실시하고 제50조에 따른 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다.

12) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제43조(경영 및 서비스평가) ① 법 제20조제1항에 따른 경영 및 서비스평가의 대상은 영 제3조 제2호가목 및 다목의 전세버스 운송사업 및 일반택시운송사업으로 한다. (이하 생략)

국토교통부에 따르면 사업구역이 전국인 전세버스 운송사업¹³⁾은 국토교통부가 실시하고 있으며¹⁴⁾, 특별시·광역시·특별자치시·또는 시·군을 단위로 사업구역을 지정하고 있는 일반택시는 지역별로 시도지사가 필요성을 판단하고 자체적으로 경영 및 서비스 평가를 실시하고 있다는 설명임.

개정안은 일반택시의 경영 및 서비스 평가 결과 우수사업자에 대한 포상 및 재정지원 사업에 대한 근거를 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에도 마련하려는 것으로 보임.

그런데 이 경우 「여객자동차 운수사업법」 제20조제3항과 중복이 발생하며, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」을 먼저 적용하는 경우¹⁵⁾라도 일반택시운송사업에 대한 경영 및 서비스 평가는 「여객자동차 운수사업법」에 따라 국가 또는 시·도지사가 실시하고, 이에 대한 포상 및 재정 지원은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따라 시·도가 하는 것이

13) 전세버스는 등록제, 자율운임제 등 운영 자율성이 높은 반면, 전국을 영업범위로 하고 있어 자발적인 서비스·안전 개선 유도 필요 → 경영·서비스 평가를 통해 우수사업자를 선정하여 전세버스 업계의 자율경쟁을 유도하여 자발적인 경영서비스 개선을 도모

○ (포상실시) 평가점수 및 그룹별 순위에 따라 최우수운영자에 대해 장관표창(각 1백만원) 지급, 우수업체는 상패·스티커 등 인센티브 제공

○ 결과활용 : 전세버스 경영·서비스 수준제고를 위한 우수사례 전파

*자료: 국토교통부 제출 자료 요약

14) 다만, 국토교통부에 따르면 「여객자동차 운수사업법」 제20조의2에 따른 전세버스 교통안전정보 공시를 위한 평가와 전세버스 경영 및 서비스 평가가 중복되는 측면이 있어 2026년부터 두 평가를 통합·시행 여부를 검토 중에 있음.

15) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제4조(다른 법률과의 관계) ① 이 법은 택시운송사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.

② 택시운송사업 및 택시운수종사자에 관하여 이 법에서 정한 사항 외에는 「여객자동차 운수사업법」에 따른다.

되어 실시 근거 법률과 포상 절차가 분리됨¹⁶⁾.

따라서 개정안을 입법에 반영할 시에는 포상 및 재정지원 사업만이 아니라 택시운송사업에 대한 경영 및 서비스 평가 실시 관련 내용 전반을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 신설하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보임.

셋째, 안 제4호의5에서는 「여객자동차 운수사업법」 제21조제1항에 따른 운송수입금 전액관리의 정착 지원 및 표준운송원가 산정에 따른 공공형 지원 사업을 재정지원의 대상으로 신설하고 있음.

운송수입금 전액관리제란 기존 택시업계에서 일반적인 임금형태였던 사납금¹⁷⁾ 제도를 근절하고 일반택시 운수종사자들의 처우개선과 국민에 대한 양질의 택시 서비스 제공에 이바지하기 위하여, 기준액을 정하여 수납하지 않고 1일 운송수입금의 전액을 수납해야 하는 제도를 말함(「여객자동차 운수사업법」 제21조제1항 및 제26조제2항¹⁸⁾).

16) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제7조제2항에 따라 국가도 자금의 전부 또는 일부를 시·도에 지원할 수 있도록 되어 있어 「여객자동차 운수사업법」과 유사하게 국가도 필요시 간접 지원은 가능할 것으로 보임.

「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제7조(재정 지원) ② 국가는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자금의 전부 또는 일부를 시·도에 지원할 수 있다.

1. 시·도가 제1항에 따라 택시운송사업자 또는 택시운수종사자단체(이하 “택시운송사업자 등”이라 한다)에 보조한 자금. 다만, 제1항제4호에 따른 시설·장비의 운영 사업에 보조한 자금은 제외한다.
2. 택시공영차고지 설치에 필요한 자금

17) 종래의 사납금제는 일정한 기준금액(통칭 ‘사납금’)을 정하여 택시운수종사자가 그 금액만큼을 운송사업자에게 납부하고 이를 초과하는 금액은 택시운수종사자의 수입이 되는 구조임.

이러한 운송수입금 전액관리제는 택시업계에 월급제를 정착시키기 위한 기반을 마련하기 위해 도입된 제도임¹⁹⁾.

한편, ‘표준운송원가’란 현재 일부 지방자치단체에서 운영되고 있는 버스 준공영제 또는 벽지노선 지원 사업²⁰⁾ 등에서 사용되고 있는 용어로, 운송사업에 드는 비용을 표준화된 기준으로 산정한 것을 말함. 준공영제

18) 「여객자동차 운수사업법」

제21조(운송사업자의 준수 사항) ① 대통령령으로 정하는 운송사업자는 운수종사자가 이용자에게서 받은 운임이나 요금(이하 “운송수입금”이라 한다)의 전액에 대하여 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다. <개정 2019. 8. 27.>

1. 1일 근무시간 동안 택시요금미터(운송수입금 관리를 위하여 설치한 확인 장치를 포함한다. 이하 같다)에 기록된 운송수입금의 전액을 운수종사자의 근무종료 당일 수납할 것
2. 일정금액의 운송수입금 기준액을 정하여 수납하지 않을 것
3. 차량 운행에 필요한 제반경비(주유비, 세차비, 차량수리비, 사고처리비 등을 포함한다)를 운수종사자에게 운송수입금이나 그 밖의 금전으로 충당하지 않을 것
4. 운송수입금 확인기능을 갖춘 운송기록출력장치를 갖추고 운송수입금 자료를 보관(보관기간은 1년으로 한다)할 것
5. 운송수입금 수납 및 운송기록을 허위로 작성하지 않을 것

제26조(운수종사자의 준수 사항) ② 제21조제1항에 따른 운송사업자의 운수종사자는 운송수입금의 전액에 대하여 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 1일 근무시간 동안 택시요금미터에 기록된 운송수입금의 전액을 운수종사자의 근무종료 당일 운송사업자에게 납부할 것
2. 일정금액의 운송수입금 기준액을 정하여 납부하지 않을 것

19) 법률상 ‘택시 월급제’라는 용어는 존재하지 않으나, 통상 택시업계에서 통용되는 ‘월급제’라는 것은 ‘운송수입금 전액관리제’ 기반하에서 운수종사자에게 근로시간에 상응하는 고정급(기본급+제수당 등)을 지급하여야 하는 제도를 말함.

국토교통부에 따르면, 월급제(법인택시 회사의 임금지출 측면)는 전액관리제(법인택시 회사의 영업수입 측면)를 전제로 실행 가능한 것으로 업계는 양 제도를 동일한 것으로 보아 혼용하고 있다는 설명임.

20) 「여객자동차운수사업법」 제23조에 따라 8개 광역지자체에서 운영하는 벽지노선에 대해 국가에서 그 일부를 지원하여 벽지노선을 안정적으로 운행하여 교통사각지대 해소 등 교통복지증진에 기여하려는 사업임.

「여객자동차 운수사업법」

제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사(제10호의 경우 대통령령으로 정하는 운송사업에 대하여는 시장·군수를 말한다)는 여객을 원활히 운송하고 서비스를 개선하기 위하여 필요하다고 인정하면 운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

10. 벽지노선(僻地路線)이나 수익성(收益性)이 없는 노선의 운행

③ 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 운송사업자가 제1항제10호의 개선명령과 제2항의 운행명령을 이행하면서 손실을 입은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 손실을 보상(補償)하여야 한다.

또는 벽지노선 지원 사업 등에서 버스운송사업자에게 지급되는 비용은 이러한 표준운송원가와 운행실적을 기초로 손실을 보전하는 형태로 지원되고 있음²¹⁾.

따라서 개정안은 택시업계에 월급제를 정착시키기 위한 재정지원 근거를 마련하고, 나아가 버스의 준공영제나 벽지노선 사업과 유사한 제도를 도입하고자 하는 취지로 보임.

다만, 버스와 달리 대중교통수단이 아닌 택시에 버스 준공영제 등과 유사한 운행손실 보전 성격의 전액 관리 정착 및 표준운송원가 공공형 지원사원을 도입하는 것에 대해서는 제도의 필요성, 적절성, 지방자치 단체의 재정 투입 여력 등에 대해 종합적인 검토가 필요할 것으로 보임.

또한, 개정안이 입법에 반영되는 경우에도 현재 택시운송사업에서의 ‘표준운송원가 산정에 따른 공공형 지원 사업’에 대한 개념이 명확하게 규정되어 있지 않아 실제 운영을 하기 위해서는 이에 대해서도 충분한 검토와 보완이 필요할 것으로 보임.

21) 「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」(2023.12.)

제2조(용어의 정의) ① 이 가이드라인에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “준공영제”란 관할관청이 시내·농어촌·마을버스(이하 “버스”라 한다) 서비스의 공공성 강화를 목적으로 버스 노선의 운행수준과 운행계통을 결정하거나, 이를 운행하는 버스운송사업자에게 운송비용에 비해 부족한 운송수입금의 전부 또는 일부를 지원하는 제도를 말한다.
4. “운송수입금”이란 수입금공동관리 준공영제의 대상이 되는 모든 노선의 수입으로서 요금수입, 이자수입, 광고수입 및 그 밖의 부대사업수입 등을 말한다.
5. “표준운송원가”란 운송사업에 소요되는 비용을 표준화된 기준으로 산정한 것을 말한다.
6. “운송비용”이란 표준운송원가와 운행실적을 기초로 하여 지급하는 금액을 말한다.

넷째, 안 제4호의6과 안 제4호의7은 현행 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행규칙」 제7조제1호와 제7조제4호²²⁾에 규정되어 있는 내용을 법률로 상향하려는 것임.

그런데 국토교통부령에서는 「여객자동차 운수사업법」 조문을 인용하고 있지 않은데, 개정안에서는 이를 ‘「여객자동차 운수사업법」 제50조제1항제1호 및 제4호에 따른 택시 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업(안 제4호의6)’, ‘「여객자동차 운수사업법」 제50조제2항제8호에 따른 택시운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 지원 사업(안 제4호의7)’라고 규정하고 있음.

이 경우 「여객자동차 운수사업법」 제50조에서 규정하고 있는 국가 또는 시·도의 재정지원²³⁾과 중복되는 부분이 발생함. 「택시운송사업의

22) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행규칙」

제7조(재정 지원 대상 사업의 범위) 법 제7조제1항제5호에서 “국토교통부령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

1. 택시운수종사자의 근로여건 개선 사업
2. 택시운송사업자의 경영개선 및 연구개발 사업
3. 택시운수종사자의 교육 및 연수 사업
4. 택시의 고급화 및 낡은 택시의 교체 사업
5. 그 밖에 택시운송사업의 육성 및 발전을 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사업(이하 생략)

23) 「여객자동차 운수사업법」

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.

1. 자동차의 고급화나 터미널의 현대화
4. 낡은 차량의 대체(代替)

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.

8. 운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 경우

발전에 관한 법률」 제4조²⁴⁾에서는 ‘이 법은 택시운송사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다’고 하고 있어 개정안이 입법에 반영되는 경우 택시운송사업에 관한 재정지원은 동 법의 적용을 받을 것으로 보임.

다만, 동일한 내용을 「여객자동차 운수사업법」과 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 중복해서 규정하는 실익에 대해서는 검토가 필요할 것으로 보임.

다. 다른 부처 의견

(국토교통부)

택시운수종사자의 처우개선을 위해 재정지원 대상 확대에는 공감하나, 재정지원 사업 확대 사업 중 수요응답형 여객사업은 택시운송사업이 아닌 별도의 면허를 발급받는 사업으로 「택시발전법」에서 지원은 곤란하며, 대중교통이 아닌 택시에 버스 준공영제와 유사한 운행손실 보전 성격의 전액관리 정작 및 표준운송원가 공공형 지원사업은 신중 검토가 필요함.

그 외 확대 사업도 현행 시행규칙 및 여객차법 등에서 지원할 근거가 있어 법 개정 실효성이 낮아 보임

24) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제4조(다른 법률과의 관계) ① 이 법은 택시운송사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.

② 택시운송사업 및 택시운수종사자에 관하여 이 법에서 정한 사항 외에는 「여객자동차 운수사업법」에 따른다.

(기획재정부)

개정 법률안의 재정지원 확대 사업 중 수요응답형 여객운송사업은
법 체계상 택시발전법에 포함하기 곤란하며, 운송수입금 전액관리의 정착
지원 및 표준운송원가 산정에 따른 공공형 지원 사업은 대중교통이 아닌
택시에 대해 버스 준공영제와 유사한 지원으로 과도한 측면이 있음.

그 외 지원 확대 사업과 지원대상을 운수종사자까지 확대하는 사항도
택시발전법 시행규칙에 따라 지원 가능한 사항으로 개정실익이 낮아 보임

문 의 처
02)6788-5584