



제422회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 여객자동차운송사업자 개선명령 미이행 시
재정지원 배제·차등지원 근거 마련 〉

■ 백혜련의원 대표발의(의안번호 제2205917호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 백혜련의원 대표발의(2205917)	1
I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 여객자동차운송사업자 개선명령 미이행 시 재정지원 배제·차등지원 근거 마련(안 제23조제4항 신설)	3

□ 백혜련의원 대표발의(2205917)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 백혜련의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 11. 27.
3. 회 부 일 : 2024. 11. 28.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법상 노선 여객자동차운수사업은 국가 및 지방자치단체의 재정이 투입되는 준공영제 형태로 운영되고 있는 가운데, 최근 고수익·고위험을 추구하는 집합투자기구인 사모펀드가 노선 여객자동차운송사업체(버스회사)를 인수하면서 투자자들에 대한 과잉배당, 차고지 매각 등의 행위로 인하여 버스준공영제의 공공성이 훼손될 우려가 있다는 의견이 제기되고 있음.

그런데 현행법은 운송사업자의 차고지 매각 같은 도덕적 해이 문제가 발생할 경우 감독관청은 이를 개선하는 명령을 발동할 수 있고, 운송사업자가 이를 이행하지 아니할 경우 면허취소 등의 처분을 할 수 있으나, 이러한 처분은 해당 노선을 이용하는 국민의 불편으로 이어질 우려가 높아 감독관청이 적극적 행정조치에 나서기 어려운 실정임에 따라 버스공영제의 공공성 훼손 방지를 위해서는 새로운 규제수단을 추가로 마련할 필요

가 있다는 지적이 있음.

이에 감독관청이 차고지 매각에 대한 개선을 명하였으나 운송사업자가 이를 이행하지 아니할 경우 해당 운송사업자를 현행법에 따른 재정지원 대상에서 제외하거나 차등지원할 수 있는 근거를 마련함으로써 노선 여객 자동차운송사업의 공공성을 강화하려는 것임(안 제23조제4항 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 여객자동차운송사업자 개선명령 미이행 시 재정지원 배제·차등 지원 근거 마련(안 제23조제4항 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 법 제23조제1항에 따라 개선명령을 받은 여객자동차운송사업자가 지정된 기간에 이를 이행하지 아니하면 제50조에 따른 재정지원 대상에서 배제하거나 차등지원을 할 수 있도록 근거를 마련하려는 것임(안 제23조제4항 신설).

현행	개정안
제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등) ① ~ ③ (생략) <u><신설></u>	제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 제1항에 따른 개선명령을 받은 운송사업자가 지정된 기간에 이를 이행하지 아니하면 <u>제50조에 따른 재정지원 대상에서 배제하거나 차등지원할 수 있다.</u> 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(재정지원 배제 등에 관한 적용례) 제23조제4항의 개정규정은 이 법 시행 이후 같은 조 제1항에 따른 개선명령을 이행하지 아니하는 경우부터 적용한다.

나. 검토의견

개정안의 제안이유를 살펴보면, 현행 시내버스 등 노선 여객자동차 운송사업¹⁾²⁾이 서울을 비롯한 많은 시·도에서 국가 및 지방자치단체의 재정이 투입되는 준공영제³⁾ 형태로 운영⁴⁾⁵⁾ 되고 있는데,

최근 사모펀드⁶⁾가 이러한 준공영제 시내버스회사들을 인수하면서 차고지 매각⁷⁾, 과잉배당⁸⁾ 등의 행위로 인하여 버스준공영제의 공공성이

1) 「여객자동차 운수사업법」

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

1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업
 2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업
 3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업
가. ~ 다. (생략)
- ② 제1항제1호 및 제2호의 여객자동차운송사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.
- 2) 시내버스·농어촌버스·마을버스·시외버스 운송사업을 말함(「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호)
 - 3) 버스준공영제란 민간사업자가 버스의 운영을 담당하고 관할관청(정부, 지자체 등)에서는 재정지원 및 노선운영에 관한 결정을 담당하는 형태임.
 - 4) 2004년 7월 서울특별시가 시내버스의 경영악화로 인한 공급 불안정, 서비스 수준 저하 문제를 해결하기 위하여 수입금공동관리형 준공영제를 최초로 시행한 이후, 유사한 문제를 겪고 있던 여러 광역시 중 울산을 제외한 모든 광역시에서 서울형 준공영제를 벤치마킹하여 수입금공동관리형 준공영제를 도입함. 현재 서울을 비롯하여 부산·대구·인천·광주·대전광역시와 제주특별자치도, 충청북도 청주시, 경상남도 창원시, 강원특별자치도 춘천시 등에서 수입금공동관리형을 바탕으로 하여 표준운송원가 대비 운송수입금 부족분을 지원하는 직접지원형의 방식을 취하고 있음 (자료 : 국회입법조사처)
 - 5) 경기도는 2024년 1월부터 기존 시내버스 준공영제의 단점을 보완할 수 있는 새로운 시내버스 공공관리제(경기도형 준공영제)를 시행하여 2027년까지 전체 6,200여 대에 확대 적용할 예정임. (“경기도, 내년 1월부터 경기도형 준공영제 ‘시내버스 공공관리제’ 도입”, 경기도 보도자료, 2023.7.20.)
 - 6) 사모펀드는 ‘소수의 특정한 투자자’로부터 모은 자금을 운용하는 펀드로, 금융기관이 관리하는 일반 펀드와 다르게 ‘사인(私人)간 계약’의 형태를 띠고 있음.(김채만, “사모펀드 소유 버스업체 증가 문제와 개선방안”, GRI 교통물류연구실, 대중교통정책토론회, 2023.5.9.)
 - 7) 언론기사에 따르면 인천시 사모펀드 업체 중 사용하던 차고지를 57억에 매각한 뒤 52억을 펀드에 배당한 사례가 존재하며, 경기도에 진출한 B파트너스가 버스운송업체의 차고지를 매각하여 회사 인수자금의 대출상환에 사용한 경우도 있음 (김훈배, 「사모펀드의 준공영제 진출, 브레이크가 필요하다」, 서울시 교통현안연속토론회(3차) 자료집, 2023. p.10. / 이영수, 「사모펀드의 버스산업 진입실태와 문제점」, 사회공공연구원, 이슈페이퍼, 2023-09호, 2023. p.17.)
 - 8) 국토교통부에서 실시한 “시내버스 준공영제 가이드라인 개선방안 연구” 용역보고서(이하 “용역

훼손될 우려가 제기되고 있는 배경에서 개정안이 발의된 것으로 이해됨
(참고1 참조).

현행법 제23조제1항9)에서는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 여객을
원활히 운송하고 서비스를 개선하기 위하여 필요하다고 인정하면 운송
사업자에게 다음 표와 같은 사항을 명할 수 있도록 하고 있음.

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 사업계획의 변경(제85조제1항에 따른 노선폐지나 감차 등의 결과가 따르는 사업계획의 변경은 제외한다)2. 노선의 연장·단축 또는 변경3. 운임 또는 요금의 조정4. 운송약관의 변경5. 자동차 또는 운송시설의 개선6. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선7. 공동운수협정의 체결 |
|---|

보고서”)에 따르면, 사모펀드가 인수한 모든 버스업체가 고배당을 한 것은 아니지만, 주로 인천, 대전지역 업체들을 중심으로 사모펀드 인수 이후 이전과 비교하여 적극적인 배당을 실시하였다는 설명임. (「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」, 국토교통부, 2023.12. p.153.)

9) 「여객자동차 운수사업법」

제23조(여객자동차운수사업의 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.

1. 사업계획의 변경(제85조제1항에 따른 노선폐지나 감차 등의 결과가 따르는 사업계획의 변경은 제외한다)
 2. 노선의 연장·단축 또는 변경
 3. 운임 또는 요금의 조정
 4. 운송약관의 변경
 5. 자동차 또는 운송시설의 개선
 6. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선
 7. 공동운수협정의 체결
 8. 자동차 손해배상을 위한 보험 또는 공제에의 가입
 9. 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치
 10. 벽지노선(僻地路線)이나 수익성(收益性)이 없는 노선의 운행
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 천재지변 등의 사유로 노선 여객자동차나 도시철도 등의 운행이 곤란한 지역이나 노선에 긴급하게 수송력 공급을 증대시킬 필요가 있으면 운송사업자에게 노선의 연장·변경, 임시노선의 운행 등 대체교통수단으로서 여객자동차의 운행을 명할 수 있다.
- 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.

- | |
|---|
| 8. 자동차 손해배상을 위한 보험 또는 공제에의 가입
9. 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치
10. 벽지노선(僻地路線)이나 수익성(收益性)이 없는 노선의 운행 |
|---|

개정안은 예를 들어 시내버스업체를 인수한 사모펀드가 배당을 위한 재원 확보 등 버스운영 효율성과 무관하게 차고지 매각을 추진하는 경우 등 도덕적 해이 문제가 발생하는 경우 법 제23조제1항에 따라 이를 개선하는 명령을 내릴 수 있음을 전제로 하여,

이러한 개선명령을 받은 운송사업자가 지정된 기간에 이를 이행하지 아니한 경우 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수가 법 제50조에 따른 재정지원 대상에서 배제하거나 차등 지원할 수 있는 근거를 마련하려는 취지로 보임.

유사 입법례로 「유아교육법」¹⁰⁾의 사례를 참고할 수 있으며, 평가 및 등급결정 결과를 재정·세제의 지원 또는 배제 등에 반영할 수 있도록 하는 「축산계열화사업에 관한 법률」¹¹⁾ 입법례가 있음¹²⁾.

10) 「유아교육법」

제30조(시정 또는 변경 명령) ①유치원의 지도·감독기관(국립유치원인 경우에는 교육부장관, 공립·사립 유치원인 경우에는 교육감을 말한다. 이하 “관할청”이라 한다)은 유치원이 시설·설비, 교육과정 운영, 유치원 원비 인상률 및 그 밖의 사항에 관하여 교육관계법령, 「도로교통법」 제53조, 제53조의3 또는 이에 따른 명령이나 유치원규칙을 위반한 경우에는 원장 또는 그 설립·경영자에게 기간을 정하여 그 시정 또는 변경을 명할 수 있다.

②관할청은 제1항에 따른 시정 또는 변경 명령을 받은 자가 정당한 사유없이 지정된 기간에 이를 이행하지 아니하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 유치원의 정원감축, 학급감축 또는 유아모집 정지나 해당 유치원에 대한 차등적인 재정지원 또는 재정지원 배제 등의 조치를 할 수 있다

11) 「축산계열화사업에 관한 법률」

제10조(계열화사업자의 평가 및 등급결정) ① 농림축산식품부장관은 계열화사업의 수준을 향상시키고 우수하고 모범적인 계열화사업자를 육성하기 위하여 계열화사업의 운영 및 업무수행실

또한, 현재 국토교통부는 사모펀드 진입 부작용을 방지할 개선대책으로 「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」을 개정(2023년 12월)하여 지방자치단체에 배부한 바 있고¹³⁾,

서울시 등 지방자치단체에서는 자체적으로 사모펀드에 대한 대책을 마련하여 시내버스 민간자본 진입 시 자산운용사 자격 기준과 의무사항 등을 설정하고, 이를 미준수하면 경영평가에서 감점하여 준공영제 재정지원을 차등적으로 지원하는 등의 제도를 실시하고 있음(서울시 2022.5.18. 시행)(참고2 참조).

개정안은 현재는 사모펀드 등이 시내버스 공공성을 훼손하는 행위에 대하여 지방자치단체에서 자체적으로 실시하고 있는 차등적 재정지원의 근거를 법률에 마련한다는 점과 개선명령의 이행 실효성을 제고할 수 있다는 점에서 긍정적인 측면이 있을 것으로 보임.

태 등을 평가하여 등급을 결정하고 그 결과를 공표할 수 있다.

② 농림축산식품부장관은 제1항에 따른 **평가 및 등급결정 결과를 계열화사업자의 관리, 육성 및 재정·세제의 지원 또는 배제 등에 반영**할 수 있다.

12) 이규민, 오윤성, 「버스준공영제 속 사모펀드, 향후 보완책 제시」, 국회입법조사처 이슈와 논점, 2024.8.1.

13) 주요 개정내용은 다음과 같음.

- 기존 차고지를 매각하고 이전한 경우 연료비 증가분은 정산에서 원칙적으로 제외하며, 차고지 매각, 이전 등 처분이익에 대한 과도한 배당 방지 및 자본 건전성 확보방안 등을 마련하도록 하고, 운송업체가 차고지 개발 및 매각을 하기 위해서는 관할관청과 사전에 협의하도록 의무화하였음.
- 또한, 관할관청이 준공영제 운영·관리를 위한 조례 등을 제정할 수 있도록 하고 운송사업자가 **상기 제정된 사항을 이행하지 않을 경우 재정지원에 제한**을 둘 수 있도록 하였으며, 운송사업자의 책무에 차량의 운행 안전·노동환경과 치우개선에 노력을 다할 의무를 추가하였으며, 관할관청은 운송업체의 경영합리화를 위해 재정건전성 확보(부채 상환 유도), 민간자본 자산운용사 자격·재무건전성 기준 마련 등 다양한 관리방안을 마련하도록 하였음.

다만, 현행법 제88조제1항¹⁴⁾에서는 여객자동차 운수사업자에게 사업정지 처분을 하는 것이 이용자에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 과징금(5천만원 이하)으로 갈음할 수 있도록 하고 있어, 개정안에 따라 법 제23조에 따른 개선명령 불이행에 대하여 법 제85조 제1항에 따른 면허취소 등 행정처분 또는 제88조제1항에 따른 과징금 부과에 더하여 재정지원 대상 배제 또는 차등 지원 방식의 규제가 추가 되는 상황임.

앞서 살펴본 바와 같이 일부 공공성 훼손이 우려되는 운수사업자의 경영 방식에 대하여 실효적 제재수단 마련이 필요함과 동시에 규제 당국의 재량적 규제 수단이 확대·강화됨에 따른 사회적 비용을 종합적으로 고려할 필요성이 있는 것으로 보임.

다. 관련 기관 등 의견

(국토교통부)

버스산업의 공공성 강화를 위한 개정안의 취지에는 공감하나, 신규 규제 도입 시 규제의 필요성, 적합성(목적 수단간 비례성), 침익 최소화 등에 대한 종합적인 검토가 필요함.

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 이하의 과징금을 부과·징수할 수 있다.

또한, 여객운수사업법 상 개선명령 미이행은 면허취소 또는 사업정지 사유이며, 사업정지 처분이 이용객에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 경우에는 5천만원 이하 과징금으로 갈음할 수 있도록 규정하고 있어(법 제88조제1항), 현행법령 상으로도 개선명령 이행을 담보할 수 있는 규정이 있으므로, 추가적인 규제 도입은 신중검토가 필요함.

(전국버스운송사업조합연합회)

법 제23조제1항은 운송사업자에 대한 개선명령사항으로 그 중 벽지 노선이나 수익성이 없는 노선의 운행명령의 경우 그 손실을 보상토록 하고 있음. 법 제50조의 재정지원은 운송사업자가 규정된 사업을 수행하는 경우 재정적 지원이 필요하다고 인정하면 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 한 것임. 개선명령과는 전혀 연관이 없는 재정 지원을 개선명령 불이행시 지원하지 않거나 차등지원토록 처분하는 것은 납득하기 어렵고, 개선명령을 불가피한 사유(차량수급지연, 운전기사 부족)로 기간내에 이행하지 못할 수 있음에도 이에 대한 구제대책도 없어 불합리한 측면이 있음.

아울러 이미 법 제85조제1항제22호에 따라 제23조에 따른 개선명령 또는 운행명령을 이행하지 않을 경우 행정처분(사업일부정지 처분으로 과징금으로 갈음 가능)을 하고 있어 동 조항은 이중처분 및 과잉규제로 판단됨.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

준공영제 재정지원 규모 및 지역별 사모펀드 진입 규모

< 준공영제 시행지역 최근 5년간 재정지원 규모 >

(단위: 억 원)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	제주	경기
2019	2,915	1,300	1,320	1,271	733	578	935	352
2020	1,705	1,881	1,819	1,906	1,189	1,000	1,009	879
2021	4,561	3,672	1,946	2,181	1,221	1,051	1,073	2,274
2022	8,114	3,056	2,577	2,648	1,393	1,166	1,177	2,953
2023	8,915	2,710	2,296	2,816	1,424	1,150	1,129	2,290
연평균 증가율	25.05%	15.83%	11.71%	17.25%	14.20%	14.75%	3.84%	45.43%

* 경기도는 준공영제 대상노선의 증가로 인해 연평균 증가율이 급증한 상황
자료: 국토교통부 (각 지자체 취합자료)

< 지역별 사모펀드의 시내버스 운송업체 진입 규모 >

구분	서울	인천	대전	제주	경기
운용사	A파트너스 등	A파트너스	A파트너스	A파트너스	B모빌리티
사모보유	7개社 (1,036대)	10개社 (700대)	2개社 (141대)	1개社 (70대)	7개社 (1,475대)
지역전체	65개社 (7,485대)	34개社 (2,208대)	13개社 (1,015대)	10개社 (847대)	74개社 (11,455대)
사모/전체 비중	10.8% (13.8%)	29.4% (31.7%)	15.4% (13.9%)	10.0% (8.3%)	9.5% (12.9%)

주: 경기도는 주로 민영제에 진출
(단, 경기도도 2024년 1월부터는 경기도형 준공영제를 시행하여 점차 확대해갈 예정임)
자료: 국토교통부 (2023.7월 기준)

참고2

서울시 시내버스 민간자본 자격기준 · 의무사항 등

구 분	내 용
자산 운용사 자격기준	- 경 력 : 설립 후, 2년 이상 운용경력을 보유한 국내·외 자산운용사 - 규 모 : 현재 운용중인 펀드 총액 1천억원 이상 - 인 력 : 최소 5년 이상의 운용경력을 지닌 3인 이상 운용인력 보유 - 회계업무 등이 아닌 실제펀드를 운용한 투자운용전문인력(자본시장법 기준)으로서, 2인 이상은 최소 당해 자산운용사에서 1년 이상 근무 - 재무상태 : 운용보수 등 수익으로만 인건비 등 관리비용 집행이 가능한 자산운용사 - 위험관리체계 : 소송, 리스크관리, 컴플라이언스 등 위험 관리체계 보유 - 정관 등 규약을 통한 관리 여부(관리운용 및 법률대응체계 구축 등) - 자격배제 사항 - 현재 자본시장법 등 관련법령 위반 또는 시정명령 미이행 상태에 있는 경우(임직원 포함) - 과거 5년내 법령위반으로 관계 감독기관으로 부터 기관경징상의 제재를 받은 경우 - 펀드성격 : 기관전용 사모집합투자기구 - 펀드구성 : 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제249조의11에 따른 기관전용 사모집합투자기구에 출자자가 될 자격이 있는 투자자로만으로 구성할 것
사전신고 ·협의 의무화	- 신고대상 : 영업양도, 인수합병, 최대주주 변경 및 특정인이 경영권 또는 사실상 지배력 행사(임원 임면 등)가 가능한 경우 - 신고방법 : 양수도 2개월 전까지 신고서 제출, 진행경과시 추가제출(지분 매매각 시에도 동일한 사전절차 이행)
사전심사 제도 운영	- 목 적 : 준공영제 진입을 시도하는 민간자본에 대한 적격여부 심사 - 심사방식 : 심사위원회를 구성하여 민간자본의 제출자료 등 종합 검토 - 제출자료 : 사전신고(양수도 2개월전)시 제출자료 등 개별통보(GP, LP현황, 지분을 등) - 처분사항 : 심사위원회의 자문결과 등 종합적으로 고려하여 우리시 재정지원을 통한 준공영제 운영취지에 부적합 판정시 운영기간 동안 매년 100점 감점
차고지 매각 제한	- 자가차고지 임의 매각시 매각 후 신규로 임차한 임차차고지에 대해서는 표준운송원가 차고지비 미지급 - 자가차고지 임의 매각 후 차고지 이전시 공차거리에 대한 표준운송원가(연료비, 타이어비, 정비비) 미지급
기타사항	- 인수완료 후 자산운용사 및 피인수회사 대표자 명의로 경영건전성 유지 협약서 제출 - 협약서의 내용은 사전 신고시 고지 - 위 사항에 위배 되거나, 사전신고 의무 미이행, 경영건전성 유지 협약 미이행(미제출)시는 평가시 감점 처분(인수일로 부터 5년간 200점 감점) - 최초 인수(경영권 또는 사실상 지배력행사 가능한 투자) 후 5년내 매매각시는 매매각 시점부터 5년간 매년 200점 감점 - 재무건전성 유지를 위해 배당성향 및 회사채 발행 등 평가지표 적용 (상세 평가방식은 평가매뉴얼로 별도 정함)

구 분	내 용
준공영제 질서유지 준수 (시내버 스회사 평가 매뉴얼)	1. 평가 목적 : 차고지 미확보, 무분별한 양도·양수 등으로 준공영제 체계 및 운송 질서 문란과 사회적 문제 발생 방지 2. 평가대상 - 차고지 미확보 : 사전 미협의를, 개발 및 매도후 미조치 등 - 주식 및 영업 양수도 관련 공공성 강화 방안 준수 여부 3. 평가기준 및 방법 ○ 차고지 개발 및 매도 관련 - 서울시와 사전협의 없는 차고지 개발 및 매도시 사전 미협의 건당 200점 감점 - 차고지 미확보 건수당 최대 100점 감점 ○ 주식 및 영업 양수도 관련 - 사전신고·협의 미이행 또는 협의 결과 불이행시 5년간 매년 200점 감점 - 자격기준, 대표이사 선임, 인력관리, 정책준수 여부 등 진입기준 미준수시 5년간 매년 200점 감점 - 해당 투자를 한 날(경영권 또는 사실상 지배력 행사 가능한 투자 등)로부터 5년 이내 인수회사 재매각시 5년간 매년 200점 감점(단, 기 진입한 사모펀드 지배회사에 대해서는 신규 매수자의 자격에 대한 사전 심사위원회의 자문 결과에 따라 감할 수 있음) - 민간자본 사전 심사위원회 자문 결과 및 준공영제 취지 등 종합 고려하여 市 재정지원에 부적합 판정 시 운영기간 동안 매년 100점 감점 ○ 과도한 배당방지(50점): 자기자본비율 및 당기순이익 대비 배당 비율 ○ 1개월 이상의 운전자본 잔고 상시 보유(50점) - 상시보유 운전자본 : 평가대상 전년도 손익계산서상 운송원가 + 판매관리비 중 현금유출이 없는 비용(감가상각비, 퇴직급여, 무형자산상각 등)제외 - 매 분기말 기준 회사의 실제 운전자본과 상시보유 운전자본을 비교하여 평가 - 당월 지급된 표준운송원가 상 월가정잔액 제외 ○ 회사채 발행 및 이자비용 변동 평가(100점) - 사모펀드 및 사모펀드가 설립한 특수목적법인(SPC) 또는 사모펀드를 구성하는 기관투자자가 회사채 매입하는 경우 서울시에 신고의무 미이행시 50점 감점 - 위의 회사채 발행 신고의무 해당 회사의 경우, 전년대비 이자비용 변동 평가하여 차등 감점 ○ 차고지 확보 연도까지 감점 처리 유지(당해연도 평가기준에 따름) ○ 주식 및 영업양수도 관련, 과도한 배당방지 및 운전자본 평가는 불건전한 목적의 민간자본 진입을 방지하기 위한 평가로 민간자본 진입사만 평가 적용

자료 : 서울시 “주식 및 영업양수도 관련 공공성 강화 방안 개정 통보”(2024.12.9.) 자료 및 “서울특별시 『2024년 시내버스회사 평가』 매뉴얼”을 바탕으로 재구성