



제439회국회(정기회)
제1차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

< 노사 합의 시 택시 운송수입금 전액관리제 적용 배제 >

■ 김위상의원 대표발의(의안번호 제2217479호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 김위상의원 대표발의(의안번호 제2217479호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 노사 합의 시 택시 운송수입금 전액관리제 적용 배제(안 제21조제1항 및 제26조제2항)	3

□ 김위원의원 대표발의(2217479)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김위원의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 16.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 17.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 운송사업자와 운수종사자의 준수 사항으로 ‘전액관리제’를 두고 있음.

택시 월급제의 토대가 되는 전액관리제는 기존 ‘사납금제’의 문제점을 개선하기 위해 도입된 제도이지만, 일률적인 적용으로 인해 오히려 택시산업과 운수종사자의 근무 여건이 더 열악해졌다는 지적이 제기되고 있음.

실제로 월급제 도입 이후 지자체, 택시업계 등에서 실시한 여러 설문조사를 종합하면, 운수종사자의 10~20% 만이 월급제에 찬성하고 대부분 반대하고 있는 것으로 드러남.

이에 현행 전액관리제 원칙은 유지하되, 단서 조항으로 노사 간 서면 합의로 운송수입금의 납부 방식 등을 별도로 정한 경우에는 다른 납부 방식을 둘 수 있도록 하여, 현장의 노사가 원하는 방식으로 근로

형태를 다양화하는 등 제도를 개선할 수 있도록 하려는 것임(안 제21조제1항 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 노사 합의 시 택시 운송수입금 전액관리제 적용 배제(안 제21조제1항 단서 및 제26조제2항 단서 신설)

가. 검토의견

개정안은 일반택시운송사업¹⁾의 운수종사자가 이용자에게 받은 1일 운송수입금 전액을 운송사업자에게 납부하도록 하고, 운송사업자는 일정금액의 운송수입금 기준액을 정하여 수납하는 것을 금지하는 이른바 운송수입금 전액관리제(이하 “전액관리제”) 준수 의무를 노사가 합의한 사업장에는 적용하지 않을 수 있도록 하려는 것임(안 제21조제1항 단서 및 제26조제2항 단서 신설).

현행	개정안
제21조(운송사업자의 준수 사항) ① 대통령령으로 정하는 운송사업자는 운수종사자(제24조에 따른 운전업무 종사자격을 갖추고 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하고 있는 자를 말한다. 이하 같다)가 이용자에게서 받은 운임이나 요금(이하 “운송수입금”이라 한다)의 전액에 대하여 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다. <u><단서 신설></u>	제21조(운송사업자의 준수 사항) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 다만, 운송사업자가 운수종사자의 대표(「근로기준법」 제24조제3항에 따른 근로자대표를 말한다. 이하 같다)와 합의하여 달리 정한 경우에는 제1호 및 제2호를 적용하지 아니한다.

전액관리제가 도입되면서 폐지된 종래의 사납금제는 일정한 기준금액 (이른바 “사납금”)을 정하여 택시운수종사자가 그 금액만큼을 매일 운송사업자에게 납부하고 이를 초과하는 금액은 택시운수종사자의 수입으로 하고, 수입이 기준금액에 못 미치면 택시운수종사자가 자비로 부족한 사납금을 충당하는 구조임.

이러한 사납금제는 운송사업자는 영업 여건에 상관 없이 고정적인 수입을 보장받는 반면, 영업실적 저하에 따른 리스크는 택시운수종사자만 감당하게 되는 구조로서, 운수종사자는 사납금 충당 및 수익 증대를 위한 과속·과로 등 무리한 운전으로 교통사고 위험 증가, 운송서비스 악화 등을 유발하는 문제점을 가지고 있었음.

이에 현행법 제21조제1항 및 제26조제2항에 근거한 전액관리제는 기존 사납금제의 폐해를 개선하기 위하여 2020년부터 도입·시행되고 있음.

전액관리제는 1일 운송수입금 전액을 운송사업자에게 납부하고, 기준금 초과 수입은 노·사가 배분하는²⁾ 구조임.

그런데, 현장에서는 경영난 해소, 성과체계 반영 등의 이유로 현행 전액관리제를 반대하는 의견³⁾이 나타나고 있음.

운송사업자로 한다. 다만, 군(광역시의 군은 제외한다)지역의 일반택시운송사업자는 제외한다.

② (생략)

2) 서울시 중앙임금단체협정('19) 예시 : 월 415만원 기준금을 초과하는 운송수입에 대해 6:4 비율로 노·사 분배하여 기사에게 성과급을 지급 (예: 운송수입 515만원 → 기사 성과급 60만원)

3) 서울시 전액관리제 실태조사('22) : 법인기사는 ① 초과금 노·사 배분 ② 불성실 - 성실근로 차

이에 개정안은 노사가 합의한 사업장에서는 운송수입금 전액 수납 의무(제21조제1항제1호 및 제26조제2항제1호)와 사납금 수납 금지 의무(제21조제1항제2호 및 제26조제2항제2호)를 적용하지 않을 수 있도록 현행 전액관리제의 예외를 허용하려는 것임.

개정안에 따르면, 노사가 원하는 방식으로 근로 형태를 정할 수는 있으나, 전액관리제를 적용하지 않는 사업장의 경우 사실상 기준금을 두는 종래 사납금제 형태가 도입되는 것으로,

운송사업자는 고정적 수입이 보장되나 영업부진에 따른 수익 감소는 운수종사자가 부담하는 구조가 됨에 따라 택시기사의 소득 불안정성 증가, 사납금 충당 및 수익 증대를 위한 장시간 운전으로 인한 노동 환경 악화, 난폭·과속운전 유발 등으로 인한 시민 안전 위협과 운송서비스의 질 저하 등 사납금제 폐해가 재현될 우려가 있음.

국토교통부 통계에 따르면, 서울시의 경우 사납금제가 폐지된(2020년 1월) 후에 일반택시의 사고발생 건수가 2020년 222건에서 2023년 188건으로 15.3%가 감소하였는데, 이는 같은 기간 서울시 개인택시 사고발생 건수는 오히려 증가(17.9% 증가)하였고, 전국 승용차 사고발생 건수는 아주 소폭 감소(2.0% 감소)한 것과 비교하여 일반택시의 사고발생이 크게 감소된 것을 보여줌.

이 미미 등을 이유로 전액관리제에 64.7% (4,797 / 7,414 명) 반대

< 차량 1억km 운행당 사고·부상·사망건수 >

(단위 : 건)

연도	서울 법인택시			서울 개인택시			전국 승용차		
	사고	부상	사망	사고	부상	사망	사고	부상	사망
2020 (1월 사납금제 폐지)	222	319	1	78	105	1	51	77	1
2023	188	261	1	92	124	1	50	73	1
2020대비 증감(%)	△15.3	△18.1	-	17.9	18.1	-	△2.0	△5.2	-

자료 : 국토교통부

또한, 전액관리제는 법인의 수입금 관리의 투명성을 확보할 수 있는 토대가 되는데, 전액관리제의 예외를 허용할 경우에는 운수업체의 회계 투명성이 저하될 우려도 있는 것으로 보임.

이러한 점을 종합할 때 전액관리제의 적용을 배제하는 사업장을 허용하는 개정안에 대해서는 충분한 논의가 필요함.

나. 국토교통부 의견

전액납부제의 예외를 허용하여 일정금액만 납부하는 것은 사실상 사납금제 형태로서, 법인 사업자는 영업여건에 상관없이 사납금 고정수입화, 기사는 사납금 충당·수익 증대를 위한 무리한 운전(과로·과속) 등의 문제점이 나타날 우려가 있음.

아울러, 현행 택시는 주로 카드결제를 활용하므로 기사의 운송수입금 전액이 자동적으로 사업자에게 납부되는 형태임.

문 의 처
02)6788-5584