



제430회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

대리운전서비스사업법안 검 토 보 고

■ 김승원의원 대표발의(의안번호 제2213498호)

2025. 12.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 김승원의원 대표발의(제2213498호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	2
Ⅲ. 검토의견	4
1. 법률 제정의 필요성	4
2. 제정안의 내용	9
3. 주요 항목별 검토	10
가. 대리운전서비스업의 등록 및 결격사유	10
나. 서비스 가이드라인 마련, 우수사업자 인증, 인증의 취소	15
다. 공제조합의 설립 등	20
라. 대리운전 보험가입, 대리운전사업자의 손해배상책임	24
마. 대리운전자의 자격요건, 범죄경력 조회, 대리운전자의 교육, 대리운전자 신고 등 ..	27
바. 대리운전약관, 대리운전 개선명령	34
사. 대리운전서비스업의 지도·감독, 보고검사, 청문	37
아. 권한의 위임 및 권한의 위탁	40
자. 벌칙, 양벌규정, 과태료	42
차. 부칙	46

□ 김승원의원 대표발의(제2213498호)

I. 제안경위

【김승원의원안】

1. 제 안 자 : 김승원의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 10. 10.
3. 회 부 일 : 2025. 10. 13.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

대리운전서비스는 이미 수십 년 전부터 국민의 실생활 속에 깊숙이 자리잡은 생활형 교통서비스임에도 불구하고, 이를 체계적으로 규율할 수 있는 독립된 법률이 마련되어 있지 않음. 이로 인하여 국민 안전과 소비자 보호, 운전자의 생계 및 복지, 공정한 사업 질서 확립 등 다양한 측면에서 구조적 문제가 발생하고 있다는 지적이 제기됨.

또한 운전자 인증 및 안전관리 부재, 사고 발생 시 책임 구조의 모호성, 고객정보 유출, 중복 호출 등 플랫폼 시대에 부합하지 않는 운

영 관행이 여전히 지속되고 있음.

최근 대리운전 종사자가 고용보험·산재보험료를 납부하는 사회보험 적용 대상에 포함되는 등 대리운전 종사자의 법적 지위 및 사회보장 제도 적용과 관련한 정책·입법 논의가 충분히 진행됨에 따라 그에 상응하는 법적 보호체계와 관리제도를 정비할 필요성이 증가함.

이에 대리운전서비스산업 전반을 규율하는 법률을 제정하여 소비자를 보호하고 운전자의 권익을 보장하는 한편, 상호부조 기반 공제조합의 제도화로 보장체계를 구축하고, 운전자 인증 및 교육 시스템 구축을 통하여 국민의 신뢰 확보 및 범죄의 예방에 기여함으로써, 대리운전서비스산업 전반에 제도적 공공성과 지속가능성을 부여하고 미래지향적 산업 운영 기반을 마련하려는 것임.

주요내용

가. 이 법은 대리운전서비스업의 관리 체계 및 정책에 필요한 사항을 정함으로써 대리운전서비스업의 건전한 발전에 기여하는 것을 목적으로 함(안 제1조).

나. 대리운전서비스, 대리운전서비스업, 대리운전자 및 대리운전사업자를 정의함(안 제2조).

다. 대리운전서비스업을 경영하려는 자는 시·도지사에게 등록하도록 함(안 제3조).

- 라. 국토교통부장관이 대리운전서비스업에 대한 서비스 가이드라인을 마련하고 공공지원을 할 수 있도록 함(안 제6조).
- 마. 국토교통부장관이 대리운전사업자를 우수사업자로 인증할 수 있도록 함(안 제7조).
- 바. 대리운전사업자는 손해배상 책임을 이행하기 위하여 보험 또는 공제에 가입하도록 함(안 제9조부터 제11조까지).
- 사. 대리운전자의 자격요건을 규정함(안 제12조).
- 아. 대리운전사업자는 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하도록 함(제15조).
- 자. 대리운전사업자는 요금 등을 포함한 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 함(제16조).
- 차. 국토교통부장관 또는 시·도지사가 대리운전서비스의 품질과 안전 확보 등을 위하여 대리운전사업자에게 개선명령을 할 수 있도록 함(제17조).
- 카. 국토교통부장관이 시·도지사의 권한으로 정한 사무를 지도·감독하도록 함(제18조).
- 타. 국토교통부장관이 대리운전사업자에 대하여 보고나 검사를 할 수 있도록 함(제19조).
- 파. 법률상 의무 위반에 대한 벌칙 및 과태료를 규정함(안 제23조부터 제25조까지).

Ⅲ. 검토의견

1. 법률 제정의 필요성

우리나라의 대리운전서비스는 1990년대 후반에 대중화된 이후 2003년부터 대형화·조직화되기 시작하여 지속적으로 성장해 왔음.

한국교통안전공단의 실태조사¹⁾(이하 “실태조사”라 함)에 따르면 2024년 기준 대리운전 업체는 6천여 개, 대리운전자 수는 18만~20만명, 연간 시장 규모는 약 2조 8천억원으로 추정되지만, 대리운전 업체 수 등의 정확한 통계는 파악되고 있지 않는 상황임.

대리운전서비스는 오래 전부터 국민의 실생활 속에 깊숙이 자리잡은 생활형 교통서비스로 이제는 단순한 운송서비스를 넘어 우리 사회의 필수적인 안전장치로 기능하고 있으며, 상당한 규모의 고용을 창출하는 중요한 산업 분야로도 성장하였음.

특히, 음주운전으로 인한 교통사고를 예방함으로써 국민의 생명과 재산을 보호하는 데 크게 기여하고 있는데, 음주운전에 대한 처벌이 강화되고 사회적 인식이 개선됨에 따라 대리운전서비스는 음주 후 안

1) 한국교통안전공단 등, 「대리운전 산업의 안정화 및 제도개선 방안 연구」, 국토교통부 연구용역, 2024.10.

전한 귀가를 위한 가장 현실적이고 효과적이 수단으로 자리잡고 있음.

대리운전시장은 대리운전업체, 대리운전자, 소비자, 관제 프로그램업체²⁾로 구성되어 있음. 대리운전업체³⁾는 콜센터 운영, 운전자 모집 및 관리, 콜 정보 제공, 보험 관리 등을 담당하고, 대리운전자⁴⁾는 업체와 계약해 콜을 받아 서비스 제공 후 수수료를 공제한 요금을 지급받으며, 관제 프로그램업체는 콜 정보를 대리운전자에게 공유하고 프로그램 사용료를 받는 구조로 운영되고 있음.

서비스 공급방식은 지역(수도권, 지방)에 따라 다양한 방식으로 운영되고 있는데 동일 관제 프로그램 사용업체간 연합을 구성⁵⁾하여 대리운전자를 공유하는 방식이 다수로, 운행종료 후 이용자가 대리운전자에게 요금을 지불하고, 대리운전자는 대리업체에 수수료(20%)를 지급하며, 관제 프로그램 업체에 사용료를 납부(월 4.1만원)하고 있음.

① 이용자→대리업체→운전자(대리업체 소속 운전자): 지방 중·소도시

② 이용자→(대리업체→프로그램 업체)→운전자: 대도시(일반적인 방식)

2) 고객 인근의 대리운전자가 신속하게 서비스를 제공하도록 하기 위해 대리업체의 콜을 다수의 대리운전자에게 공유하는 프로그램을 개발·운영하는 업체를 말함.

3) 실태조사에 따르면, 대리운전업체의 소속 대리운전자 수를 조사한 결과, '10명 미만'이 29.9%로 가장 높았고, '100명 이상'(28.0%), '10-30명 미만'(17.8%), '50-100명 미만'(16.8%) 등의 순으로 조사됨

4) 실태조사에 따르면, 대리운전업체의 소속 대리운전자 평균 근무기간을 조사한 결과, '1~3년 미만'이 47.7%로 가장 높았고, '5~10년 미만'(18.7%), '3~5년 미만'(16.8%) 등의 순으로 조사됨

5) 실태조사에 따르면, 대리운전업체의 연합업체 수를 조사한 결과, '2-14개 업체'(30.8%), '15-99개 업체'(21.5%), '100개 업체 이상'(10.3%)의 순으로 조사됨

< 대리운전 서비스 공급 방식 >



자료: 국토교통부

대리운전서비스업은 크게 대리운전자와의 관계에 따라 대리운전자를 근로자로 직접 고용하여 영업하는 형태와 대리운전기사와 정보이용계약을 체결하여 영업하는 형태로 구분되며, 대리운전자는 대리운전 요금에서 업체 수수료를 공제한 요금을 수익으로 하면서 업체로부터 서비스를 위탁받아 도급계약을 맺는 특수형태 근로종사자와 유사한 지위에 있다고 할 수 있음.

한편, 대리운전 시장은 카카오모빌리티와 T맵 모빌리티 등과 같이

대기업의 대리운전 시장 진출로 인해 2022년 5월 동반성장 위원회에서 대리운전을 중소기업적합업종으로 지정한 상황임.

대리운전 시장에서의 주요 쟁점으로는 대리운전 시장의 관리체계 부재, 대리운전 보험 관련 문제, 범죄로 인한 이용자 및 운전자 피해, 대리운전업체와 대리운전자 간 갈등 문제, 대리운전자와 이용자 간 갈등 문제 등이 있음.

대리운전업체와 대리운전자 간의 갈등은 일부 대리운전업체들이 수수료 등 부대비용을 대리운전자에게 전가하거나 배차제한, 프로그램 강매 등의 불공정 계약 등에 따른 것이며, 대리운전자들은 오랜 기간 불공정 거래와 열악한 처우 문제를 겪어 왔으나 실질적 개선이 이루어지지 않고 있는 상황임.

이와 같은 대리운전을 둘러싼 현실적인 문제점을 개선하고 실제 서비스를 이용하는 이용자들이 안전하고 편리하게 대리운전서비스를 제공받도록 하기 위해 대리운전 관련 사항을 법제화할 필요성이 있다는 의견이 지속적으로 제기되어, 2003년부터 지난 제20대 국회까지 대리운전 관련 법률안이 발의되었으나, 모두 임기만료로 폐기된 바 있음.

＜ 대리운전 관련 의안 발의 현황＞

대수	의안명	발의자	제안일자	비고
16	자동차 대리운전자 관리에 관한 법률안	목요상의원 등 37인	2003.4.4.	임기만료 폐기
17	대리운전업법안	정의화의원 등 12인	2005.4.11.	”
17	대리운전업 및 운전자관리에 관한 법률안	송영길의원 등 11인	2006.10.18.	”
18	대리운전업 및 운전자관리에 관한 법률안	송영길의원 등 23인	2008.9.16.	”
18	대리운전업법안	손숙미의원 등 10인	2009.6.3.	”
18	대리운전업법안	정의화의원 등 12인	2009.10.23.	”
19	대리운전업법안	강기윤의원 등 10인	2012.9.7.	”
19	대리운전업법안	문병호의원 등 12인	2013.7.4.	”
19	대리운전업법안	이미경의원 등 18인	2013.7.29.	”
20	대리운전업법안	원혜영의원 등 11인	2016.8.22	”

이에 대리운전서비스산업 전반을 규율하는 법률을 제정하여 소비자를 보호하고 대리운전자의 권익을 보장하는 등 대리운전 환경을 개선하기 위한 별도 법률 제정을 검토할 필요성이 있는 것으로 보임.

2. 제정안의 내용

제정안은 총칙, 대리운전서비스업의 등록 및 관리, 종사자 보호 및 소비자 안전, 보칙, 벌칙 총 5개의 장(章)과 25개의 조(條)로 구성되어 있음.

< 대리운전서비스사업법안 조문체계 >

제정안	
제1장 총칙	
1	목적
2	정의
제2장 대리운전서비스업의 등록 및 관리	
3	대리운전서비스업의 등록 등
4	등록의 결격사유
5	등록의 취소 등
6	서비스 가이드라인의 마련 등
7	우수사업자 인증
8	우수사업자 인증의 취소
제3장 종사자 보호 및 소비자 안전	
9	공제조합 설립 등
10	대리운전보험등의 가입 등
11	대리운전사업자의 손해배상책임
12	대리운전자의 자격요건 등
13	대리운전자의 자격요건 확인을 위한 범죄경력 조회
14	대리운전자의 교육 등
15	대리운전자 신고 등
16	대리운전약관
17	대리운전서비스업의 개선명령
제4장 보칙	
18	대리운전서비스업의 지도·감독
19	보고·검사 등
20	청문
21	권한의 위임
22	권한의 위탁 등
제5장 벌칙	
23	벌칙
24	양벌규정
25	과태료

3. 주요 항목별 검토

가. 대리운전서비스업의 등록 및 결격사유(안 제3조부터 제5조까지)

제정안 제3조부터 제5조까지는 대리운전서비스업을 경영하려는 자는 시·도지사에게 등록하도록 하고, 피성년후견인 또는 피한정후견인 등의 등록 결격사유를 규정하며, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 등록을 한 경우 등을 등록 취소 또는 사업 정지 사유로 규정하고 있음.

제정안
제3조(대리운전서비스업의 등록 등) ① 대리운전서비스업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 요건을 갖추어 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)에게 등록하여야 한다. ② 대리운전사업자가 등록한 사항 중 국토교통부령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 변경등록을 하여야 한다. ③ 제1항에 따른 등록의 절차·내용 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제4조(등록의 결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 대리운전서비스업의 등록을 할 수 없다. 1. 피성년후견인 또는 피한정후견인 2. 이 법을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날로부터 2년이 지나지 아니한 자 3. 이 법을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 자 4. 이 법을 위반하여 벌금형을 선고받고 2년이 지나지 아니한 자 5. 제5조제1항에 따라 등록이 취소(이 조 제1호에 해당하여 등록이 취소된 경우는 제외한다)된 후 2년이 지나지 아니한 자

제정안
6. 법인으로서 대표자가 제1호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 경우 7. 법인으로서 대표자가 아닌 임원 중에 제2호부터 제5호까지의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 경우 제5조(등록의 취소 등) ① 시·도지사는 대리운전사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호, 제3호, 제4호 또는 제7호의 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다. 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제3조제1항에 따른 등록을 한 경우 2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제3조제2항에 따른 변경등록을 한 경우 3. 제3조제2항에 따른 변경등록을 하지 않고 등록사항을 변경한 경우 4. 제4조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 같은 조 제7호에 해당하는 경우로서 그 사유가 있음을 안 날부터 3개월 이내에 그 임원을 교체한 경우에는 그러하지 아니하다. 5. 제15조제1항을 위반하여 대리운전자 신고를 하지 아니한 경우 6. 정당한 사유 없이 제17조에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 경우 7. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반하여 사업정지기간 중에 사업을 경영한 경우 ② 제1항에 따른 처분의 세부기준은 국토교통부령으로 정한다.

1) 검토 의견

등록제도는 일정한 요건을 갖춘 자가 행정관청에 일정한 사항을 등재하면 그 사업 또는 활동을 할 수 있도록 하는 진입규제 방식이라고 할 수 있는데, 허가제에 비해 진입규제가 완화되어 영업 자유 제한은 덜 하면서도 신고제보다 행정청의 실질적인 심사를 통해 사업자의 자격을 검증할 수 있는 장점이 있음.

대리운전서비스업에 대한 등록제 도입은 대리운전 업계의 질서를 확립하고 정책 지원의 효율성을 제고하여 대리운전 이용자와 대리운전자에 대한 보호를 강화할 수 있을 것으로 기대됨.

특히, 현재는 대리운전서비스업이 자유업으로 대리운전사업자의 등록이 필요하지 않아 대리운전업체, 대리운전자 및 이용자 현황에 대한 통계 자료가 부재한 상황이며, 서비스 품질 관리가 어렵고 소비자 보호 장치가 미비한 실정인데, 대리운전업체와 대리운전자의 잦은 시장 진·출입 등으로 인해 관리상 어려움이 더욱 큰 상황임.

이에 대리운전서비스업을 등록업으로 하여 등록 결격사유에 해당하면 등록하지 못하게 하는 검증 장치를 마련하고, 대리운전사업자와 대리운전자에 대한 통계자료의 수집 및 관리와 정확한 실태파악을 통한 정책 수립을 용이하게 함으로써 대리운전서비스업에 대한 관리·감독이 가능하게 된다는 측면에서 긍정적인 것으로 보임.

다만, 현실적으로 이들 업체를 지도·감독하여야 하는 지방자치단체의 행정 여건을 감안하면 법 집행의 실효성이 저하될 가능성이 있는 것으로 보이는 만큼, 등록 요건을 갖추지 못한 미등록 업체 등에 대한 효율적인 관리 방안의 마련도 필요할 것으로 보임.

한편, 유사 입법례로는 「여객자동차 운수사업법」⁶⁾에서 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 시·도지사의 면허를 받거나 등록하도록 하고 있고, 「화물자동차 운수사업법」⁷⁾에서는 화물자동차 운송사업을 경영하려는 자는 국토교통부장관의 허가를 받도록 하고 있어 제정안보다 엄격한 허가제를 규정하고 있음.

2) 관련 부처 및 단체 의견

가) 국토교통부

대리운전서비스업의 등록기준 및 자격을 신설할 경우 대리운전 시장 관리가 용이해지고 시장질서 확립은 가능. 다만, 관리업무 증가로 지자체의 행정비용 증가 우려

나) 공정거래위원회

소비자 안전 및 공정한 사업질서 확립 등을 위한 등록제도 취지에 공감하나 등록제 도입에 따른 사업자의 진입제한 등을 우려되므로 최소한의 기준으로 한정 필요

6) 「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

7) 「화물자동차 운수사업법」

제3조(화물자동차 운송사업의 허가 등) ① 화물자동차 운송사업을 경영하려는 자는 각 호의 구분에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

1. 일반화물자동차 운송사업: 20대 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 대수 이상의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업
2. 개인화물자동차 운송사업: 화물자동차 1대를 사용하여 화물을 운송하는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

다) T맵 모빌리티

등록요건에 대한 선행 시장조사가 필요하고, 전국 서비스인 대리운전서비스를 시도지사 관할로 두는 것은 부적합

나. 서비스 가이드라인 마련, 우수사업자 인증, 인증의 취소(안 제 6조부터 제8조까지)

제정안 제6조부터 제8조까지는 대리운전서비스업의 안정적 운영 및 소비자 보호를 위하여 국토교통부장관이 서비스 가이드라인을 마련하고 호출·배차 시스템 등을 지원하며, 우수사업자 인증제도를 도입하여 인증사업자에 대한 우선 지원 등의 혜택을 부여하되 부정한 방법으로 인증을 받거나 인증기준에 부적합하게 된 경우 인증을 취소할 수 있도록 규정하고 있음.

제정안
제6조(서비스 가이드라인의 마련 등) ① 국토교통부장관은 대리운전서비스업의 안정적인 운영 및 소비자 보호를 위하여 서비스 제공 및 운영에 대한 가이드라인을 마련하여 적극 활용될 수 있도록 노력하여야 한다. ② 국토교통부장관은 대리운전사업자에 대하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 인터넷 기반 호출·배차 시스템 및 사고 대응 체계의 구축 등의 사항을 지원할 수 있다. 제7조(우수사업자 인증) ① 국토교통부장관은 안전하고 편리한 대리운전서비스를 제공하는 대리운전사업자를 우수사업자로 인증할 수 있다. ② 제1항에 따라 우수사업자의 인증을 받으려는 대리운전사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신청하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 제1항에 따라 우수사업자로 인증을 받은 대리운전사업자(이하 “인증사업자”라 한다)에 대하여는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 인증서를 발급할 수 있으며, 인증사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 인증표시(이하 “인증표시”라 한다)를 할 수 있다. ④ 인증사업자가 아닌 대리운전사업자는 인증표시 또는 이와 유사한 표시를

제정안
하여서는 아니 된다. ⑤ 국토교통부장관은 제2항에 따라 인증을 신청한 대리운전사업자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 인증에 필요한 비용을 부담하게 할 수 있다. ⑥ 국토교통부장관은 인증사업자가 제8항에 따른 인증기준을 적합하게 유지하는지를 조사·점검하여야 하며, 이를 위하여 필요한 경우에는 자료제출 요구 등을 할 수 있다. ⑦ 국토교통부장관은 인증사업자에 대하여 우선적으로 제6조제2항에 따른 지원을 할 수 있다. ⑧ 그 밖에 우수사업자 인증기준 및 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제8조(우수사업자 인증의 취소) 국토교통부장관은 인증사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 우수사업자 인증을 취소할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 그 인증을 취소하여야 한다. 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 인증을 받은 경우 2. 정당한 사유 없이 제7조제6항에 따른 조사·점검을 3회 이상 거부한 경우 3. 제7조제8항에 따른 인증기준에 적합하지 아니하게 된 경우

1) 검토 의견

서비스 가이드라인은 일반적으로 특정 분야의 업무 수행이나 서비스 제공에 있어 참고하거나 준수해야 할 기준, 지침 등으로 볼 수 있음.

안 제6조의 서비스 가이드라인은 국토교통부장관이 대리운전서비스업의 안정적인 운영 및 소비자 보호를 위하여 서비스 제공 및 운영에 관한 참고기준이나 권장 사항을 제시하는 것으로서, 법적 구속력은 없지만

대리운전사업자가 자발적으로 준수하도록 권장되는 기준을 제시한다고 볼 수 있음.

서비스 가이드라인 마련은 서비스 제공 등에 대한 합리적인 기준을 제시하여 자율규제를 유도하고 소비자 보호를 도모할 수 있을 것으로 보이며, 유사 입법례로서 「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」⁸⁾을 참고하여 사업자단체의 자율규제 가이드라인 시행을 지원하는 방식도 고려해 볼 수 있을 것으로 보임.

또한, 호출·배차 시스템 및 사고 대응 체계 구축 지원은 현재 대리운전업체의 다수가 영세한 사업자로서 체계적인 시스템 구축이 어려운 실정임을 감안하면, 국가의 지원을 통해 대리운전서비스의 안전성과 효율성을 제고하여 서비스 수준을 향상시킬 수 있을 것으로 보임.

한편, 우수사업자 인증제도는 특정 산업 분야에서 일정한 기준을 충

8) 「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」

제44조의4(자율규제) ① 정보통신서비스 제공자단체는 이용자를 보호하고 안전하며 신뢰할 수 있는 정보통신서비스를 제공하기 위하여 정보통신서비스 제공자 행동강령을 정하여 시행할 수 있다.

② 정보통신서비스 제공자단체는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 정보가 정보통신망에 유통되지 아니하도록 모니터링 등 자율규제 가이드라인을 정하여 시행할 수 있다.

1. 청소년유해정보

2. 제44조의7에 따른 불법정보

③ 정부는 제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 정보의 효과적인 유통 방지를 위하여 필요한 경우 정보통신서비스 제공자단체에 자율규제 가이드라인의 개선·보완을 권고할 수 있다.

④ 정부는 제1항 및 제2항에 따른 정보통신서비스 제공자단체의 자율규제를 위한 활동을 지원할 수 있다.

죽하는 우수한 사업자를 국가 또는 공공기관이 공식적으로 인증하여 소비자를 보호하고 산업 발전을 도모하는 제도라고 할 수 있음.

대리운전서비스 이용자에게 안전하고 편리한 서비스를 제공한 대리운전사업자를 대상으로 우수사업자를 인증하여, 이용자에게 신뢰할 수 있는 정보를 제공하고 우수사업자의 경쟁력을 강화하여 대리운전업계 발전의 선도 역할을 수행하도록 할 수 있어 타당한 것으로 보임.

유사 입법례로는 「석재산업 진흥에 관한 법률」 9)에서 석재의 채취·가공기술이 우수한 석재사업자를 우수사업자로 인증할 수 있도록 하고 있음.

9) 「석재산업 진흥에 관한 법률」

제14조(우수사업자 인증) ① 산림청장은 석재의 채취·가공기술이 우수한 석재사업자를 우수사업자로 인증할 수 있다.

② 제1항에 따라 우수사업자의 인증을 받으려는 석재사업자는 농림축산식품부령으로 정하는 바에 따라 산림청장에게 신청하여야 한다.

③ 산림청장은 제1항에 따라 우수사업자로 인증을 받은 석재사업자(이하 "인증사업자"라 한다)에 대하여는 농림축산식품부령으로 정하는 바에 따라 인증서를 발급할 수 있으며, 인증사업자는 인증표시를 할 수 있다.

④ 인증사업자가 아닌 석재사업자는 인증표시 또는 이와 유사한 표시를 하여서는 아니 된다.

⑤ 산림청장은 제2항에 따라 인증을 신청하는 석재사업자에게 농림축산식품부령으로 정하는 바에 따라 인증에 필요한 비용을 부담하게 할 수 있다.

⑥ 산림청장은 인증사업자가 제8항에 따른 인증기준을 적합하게 유지하는지를 조사·점검하여야 하며, 이를 위하여 필요한 경우에는 자료제출 요구 등을 할 수 있다.

⑦ 산림청장은 인증사업자에 대하여 우선적으로 제13조에 따른 지원을 할 수 있다.

⑧ 그 밖에 우수사업자 인증의 기준 및 절차 등에 필요한 사항은 농림축산식품부령으로 정한다.

2) 국토교통부 의견

대리운전서비스산업의 건전한 발전과 육성을 위해 사업운영 가이드라인을 마련하여 운영할 필요성이 있는 것으로 보임. 다만, 대리운전서비스사업의 사업자, 대리운전자 등을 대표하는 이해관계자 또는 단체의 참여를 보장하고 협의 결과를 반영할 필요가 있음.

다. 공제조합의 설립 등(안 제9조)

제정안 제9조는 대리운전사업자가 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합을 설립하여 손해배상 책임 및 복지 향상 사업 등을 수행할 수 있도록 하려는 것임.

제정안
제9조(공제조합 설립 등) ① 대리운전사업자는 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 대리운전 사고로 발생한 손해를 배상하기 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합(이하 “공제조합”이라 한다)을 설립할 수 있다. ② 공제조합은 다음 각 호의 사업을 수행한다. 1. 조합원의 손해 배상 책임에 대한 공제사업 2. 조합원에게 고용된 자의 복지 향상과 업무상 재해로 인한 손실을 보상하는 공제사업 3. 대리운전자가 업무 중 발생한 사고로 입은 자기 신체의 손해에 대한 공제사업 4. 공제조합에 고용된 자의 업무상 재해로 인한 손실을 보상하기 위한 공제사업 5. 조합원에게 제공할 공동이용시설의 설치·운영, 그 밖에 조합원의 편의 및 복지 증진을 위한 사업 6. 국가, 지방자치단체 또는 정관으로 정하는 공공단체가 위탁하는 사업 7. 제1호부터 제6호까지의 사업에 관련된 사업으로서 정관으로 정하는 사업 ③ 공제조합은 법인으로 하며, 주된 사무소의 소재지에 설립등기를 함으로써 성립한다. ④ 공제조합의 가입자격, 임원에 관한 사항 및 출자금의 부담기준에 관한 사항은 정관으로 정한다. ⑤ 공제조합의 설립인가 절차, 정관 기재 사항, 운영, 이사회의 구성 및 권한, 임원의 선임, 감독 등 공제조합의 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안
⑥ 국토교통부장관은 공제조합 설립 및 운영의 원활한 운영을 위하여 필요하다고 인정할 경우 행정적·재정적 지원을 할 수 있다. ⑦ 공제조합이 제2항에 따른 공제사업을 하고자 하는 때에는 공제규정을 정하여 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다. 공제규정을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다. ⑧ 제7항의 공제규정에는 공제사업의 범위, 공제료, 공제사업에 충당하기 위한 책임준비금 등 공제사업의 운영에 관하여 필요한 사항을 포함하여야 한다. ⑨ 공제조합에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다. ⑩ 이 법에 따른 공제조합의 사업에 대하여는 「보험업법」을 적용하지 아니한다.

1) 검토 의견

공제조합은 동일한 업종 또는 지역의 사업자들이 상호 협동조직을 통해 경제 활동을 지원하고 사고로 인한 손해를 배상하기 위해 설립하는 법인으로서, 유사한 사례로 「여객자동차 운수사업법」 10)상의 공제조합, 「화물자동차 운수사업법」 11)상의 공제조합, 「생활물류서비스산업

10) 「여객자동차 운수사업법」

- 제61조(공제조합의 설립 등) ① 여객자동차 운수사업자(터미널사업자는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)는 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차 사고로 생긴 손해를 배상(賠償)하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 업종별로 공제조합(이하 "공제조합"이라 한다)을 설립할 수 있다.
- ② 공제조합은 법인으로 한다.
- ③ 공제조합은 주된 사무소의 소재지에 설립등기를 함으로써 성립된다.
- ④ 여객자동차 운수사업자는 정관으로 정하는 바에 따라 공제조합에 가입할 수 있다.
- ⑤ 공제조합의 조합원은 공제사업에 필요한 부담금을 부담하여야 한다.
- ⑥ 조합원의 자격과 임원에 관한 사항, 그 밖에 공제조합의 운영에 필요한 사항은 정관으로 정한다.
- ⑦ 정관의 기재 사항, 그 밖에 공제조합의 감독에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

11) 「화물자동차 운수사업법」

발전법」 12)상의 공제조합 등이 있음.

이에 공제조합 설립을 통해 대리운전 운행에 특화된 배상 책임을 보장할 수 있고, 조합원 상호 간의 협동조직으로서 대리운전업계의 자율적인 경제활동을 지원하며, 조합원의 편의 및 복지 증진을 위한 사업을 수행할 수 있어, 대리운전업계의 자율규제 기능을 강화하고 업계의 건전한 발전을 도모할 수 있을 것으로 보임.

다만, 공제조합의 가입 대상은 대리운전사업자로 다른 사업과 같이 사업자 위주의 공제조합 설립에 반대하며, 공제조합은 노사가 함께 참여하여 운영할 필요가 있다는 의견이 있음.

제51조의2(공제조합의 설립 등) ① 운수사업자는 상호간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차 사고로 인한 손해배상책임의 보장사업 및 적재물배상 공제사업을 하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합(이하 "공제조합"이라 한다)을 설립할 수 있다.

② 공제조합은 법인으로 한다.

③ 공제조합은 주된 사무소의 소재지에 설립등기를 함으로써 성립된다.

④ 운수사업자는 정관으로 정하는 바에 따라 공제조합에 가입할 수 있다.

⑤ 공제조합의 조합원은 공제사업에 필요한 분담금을 부담하여야 한다.

⑥ 조합원의 자격과 임원에 관한 사항, 그 밖에 공제조합의 운영에 필요한 사항은 정관으로 정한다.

⑦ 정관의 기재 사항, 그 밖에 공제조합의 감독에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

12) 「생활물류서비스산업발전법」

제41조(공제조합의 설립) ① 소화물배송대행서비스인증사업자는 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 사업용 운송수단의 사고로 생긴 손해를 배상하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합(이하 "공제조합"이라 한다)을 설립할 수 있다.

② 공제조합은 법인으로 하며, 주된 사무소의 소재지에 설립등기를 함으로써 성립한다.

③ 공제조합의 조합원은 공제사업에 필요한 분담금을 부담하여야 한다.

④ 공제조합의 조합원 자격과 임원에 관한 사항, 그 밖에 공제조합의 운영에 필요한 사항은 정관으로 정한다.

⑤ 공제조합의 정관 기재사항, 운영 및 감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

2) 관련 부처 및 단체 의견

가) 국토교통부

대리운전자 단체(노조) 측에서는 연 평균 대리기사 1인당 200만원 이상의 보험료를 납부하고 있는 현 실태를 감안하여, 대리운전사업자 위주의 공제조합 설립에 반대 의견을 제시하고 있음.

이에 공제조합 운영위 구성 시 노·사 단체 및 정부 측 위원이 참여하는 공정한 운영 시스템을 법안에 반영할 필요가 있음.

나) 한국노총 플랫폼운전자지부

다른 사업과 같은 사업자 위주의 공제조합 설립에 적극 반대. 공제조합은 노사가 함께 참여하여 운영 필요

라. 대리운전 보험가입, 대리운전사업자의 손해배상책임(안 제10조 및 제11조)

제정안 제10조 및 제11는 대리운전사업자나 대리운전자가 대리운전 중 발생한 사고로 인한 피해자의 손해배상을 보장하기 위하여 보험 또는 공제에 가입하도록 의무화하고, 대리운전사업자가 소속 대리운전자의 보험 등 미가입 상태에서 발생한 손해에 대하여 연대배상책임을 지며 이를 보장하기 위한 보증보험 가입 또는 공탁을 하도록 규정하고 있음.

제정안
제10조(대리운전보험등의 가입 등) ① 대리운전사업자나 대리운전자는 소속 대리운전자 또는 본인의 대리운전으로 이용자, 대리운전자 또는 그 밖의 사람이 사망하거나 부상당한 경우와 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)의 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 각각이나 본인에 대한 「보험업법」에 따른 보험에 가입하거나 제9조에 따른 공제에 가입하여야 한다. ② 제1항에 따른 보험 및 공제(이하 “대리운전보험등”이라 한다)의 가입대상 및 범위, 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ③ 대리운전사업자가 대리운전자를 피보험자로 하는 단체보험에 가입하는 경우 그 비용을 대리운전자에게 부담시킬 수 없다. 제11조(대리운전사업자의 손해배상책임) ① 대리운전사업자는 소속 대리운전자가 대리운전보험등에 가입하지 아니한 상태에서 대리운전을 한 경우에 발생한 피해자의 손해에 대하여 대리운전자와 연대하여 배상할 책임을 지며, 이를 보장하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보증보험에 가입하거나 공탁하여야 한다. ② 제1항에 따라 공탁한 공탁금은 대리운전사업자가 폐업 또는 사망한 날부터 6개월 이내에는 회수할 수 없다.

1) 검토 의견

대리운전 보험은 크게 단체보험과 개인보험으로 구분할 수 있는데, 실태조사에 따르면 2024년 기준 단체보험 가입이 78.5%로 가장 많았고, 개인보험이 34.6%, 기타 4.7%로 나타났음.

단체보험은 소속 대리운전자의 보험 관리가 가능하다는 점에서 대리운전업체에서 선호하는 방식이나, 복수의 대리운전업체에 가입하여 대리운전 서비스를 제공하는 대리운전자의 경우 대리운전업체별로 각각 단체보험에 가입하게 되어 보험료를 다중으로 납부하여야 하는 문제가 있음.

개인보험은 가입한 대리운전 업체 수와 상관없이 하나의 보험으로 가입해도 대리운전을 수행할 수 있기에 대리운전 종사자에게 선호되는 방식임.

안 제10조제1항은 대리운전사업자나 대리운전자에게 보험 가입이나 공제 가입을 의무화함으로써 피해자 보호를 강화하고 보험 공백을 해소할 수 있을 것으로 보임.

참고로, 실태조사에 따르면 대리운전자의 96.5%가 대리운전 보험에

가입한 상태로 대부분의 대리운전자가 대리운전 보험에 가입되어 있는 것으로 나타났다.

또한, 안 제10조제3항에서 보험료 부담을 대리운전사업자에게 지우도록 함으로써 대리운전자의 비용 부담을 덜어 줄 것으로 기대되지만, 단체보험료를 사업자가 부담할 경우 중소기업자에게는 큰 부담으로 작용할 것이라는 의견이 있음.

2) 관련 기관 및 단체 의견

가) 국토교통부

대리운전사업자의 소속 대리기사가 미보험 상태에서 대리운전함으로써 소비자 피해 발생 시 권익보호를 위해 연대책임은 타당

나) T맵 모빌리티

단체보험료를 사업자가 부담할 경우 중소기업자에게 큰 부담으로 작용

마. 대리운전자의 자격요건, 범죄경력 조회, 대리운전자의 교육, 대리운전자 신고 등(안 제12조 및 제15조까지)

제정안 제12조부터 제15조까지는 대리운전서비스업 종사자가 21세 이상, 운전면허 보유, 3년 이상 운전경력 및 교육 이수 등의 요건을 갖추어 시·도지사로부터 대리운전자격증을 교부받도록 하되, 특정강력범죄·성폭력범죄 등으로 금고 이상의 실형을 선고받은 자 등은 일정 기간 종사할 수 없도록 하고, 대리운전사업자가 본인 동의를 받아 범죄경력조회를 요청할 수 있도록 하려는 것임.

제정안
제12조(대리운전자의 자격요건 등) ① 대리운전서비스업에 종사하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다. 1. 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유할 것 2. 자동차 운전경력이 3년 이상일 것 3. 제14조에 따른 교육을 이수할 것 ② 시·도지사는 제1항에 따른 요건을 갖춘 자에게 대리운전을 할 수 있음을 표시하는 자격증(이하 “대리운전자격증”이라 한다)을 교부하여야 한다. ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 대리운전서비스업에 종사할 수 없다. 1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고(禁錮) 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 최대 20년의 범위에서 범죄의 종류, 죄질, 형기의 장단 및 재범위험성 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기간이 지나지 아니한 사람 가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항 각 호에 따른 죄나, 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2, 제5조의4, 제5조의5, 제5조의9 및 제11조에 따른 죄 다. 「마약류 관리에 관한 법률」에 따른 죄

제정안

라. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지, 제14조, 제14조의2, 제14조의3 및 제15조에 따른 죄

마. 「아동·청소년의 성보호에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 죄

2. 제1호에 따른 죄를 범하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람

④ 대리운전사업자는 대리운전자 또는 대리운전자가 되려는 자(이하 “대리운전자등”이라 한다)가 제3항에 따른 사유에 해당하는 것을 확인한 경우 해당 대리운전자등과 근로계약 등을 체결하지 아니하거나 해지하여야 한다.

⑤ 제2항에 따른 대리운전자격증의 교부 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제13조(대리운전자의 자격요건 확인을 위한 범죄경력 조회) ① 대리운전사업자는 대리운전자등이 제12조제3항에 따른 사유에 해당하는지를 확인하기 위하여 본인의 동의를 받아 소재지를 관할하는 시·도경찰청장 또는 경찰서장에게 「형의 실효 등에 관한 법률」 제6조에 따른 범죄경력조회를 요청하여야 한다. 다만, 대리운전자등이 범죄경력조회 회신서를 대리운전사업자에게 직접 제출한 경우에는 범죄경력조회를 한 것으로 본다.

② 제1항에 따라 범죄경력조회를 요청받은 시·도경찰청장 또는 경찰서장은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 범죄경력조회 절차·범위 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제14조(대리운전자의 교육 등) ① 대리운전자가 되려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 대리운전업무를 시작하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교육을 받아야 한다.

1. 대리운전서비스업 관계 법령 및 도로교통 관계 법령
2. 대리운전서비스의 자세 및 대리운전서비스 질서의 확립
3. 교통안전수칙
4. 응급처치의 방법

제정안
5. 「지속가능 교통물류 발전법」 제2조제15호에 따른 경제운전 6. 그 밖에 운전업무에 필요한 사항 ② 대리운전사업자는 제1항에 따라 대리운전자등이 교육을 받는 데에 필요한 조치를 하여야 하며, 그 교육을 받지 아니한 대리운전자등을 운전업무에 종사하게 하여서는 아니 된다. ③ 시·도지사는 제1항에 따른 교육을 효율적으로 실시하기 위하여 필요한 경우 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다)의 조례로 정하는 바에 따라 대리운전자 연수기관을 직접 설립하여 운영하거나 지정할 수 있으며, 그 운영에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다. 제15조(대리운전자 신고 등) ① 대리운전사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하여야 한다. ② 제1항에 따른 신고를 받은 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 대리운전자 각각에 대하여 대리운전자신고필증(이하 “신고필증”이라 한다)을 교부하여야 한다. ③ 대리운전사업자는 소속 대리운전자가 퇴직하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 대리운전자의 신고필증을 시·도지사에게 반납하여야 한다. ④ 제1항에 따른 신고의 절차 및 제2항에 따른 신고필증의 교부 절차 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정하는 바에 따른다.

1) 검토 의견

제정안 제12조부터 제15조까지는 대리운전자의 자격요건 규제, 범죄경력 조회, 교육 의무화, 대리운전자 신고를 규정하고 있는데, 대리운전자의 자격을 제도화하고 교통사고 방지와 범죄 예방 등의 안전성을 확보하며, 교육을 통한 전문성 향상의 기반을 마련할 수 있다는 점에서 긍정적인 측면이 있음.

특히, 대리운전서비스의 대상이 주로 주취 소비자임을 감안할 때 무면허 운전자, 강력범죄자, 성폭력범죄자 등을 사전에 차단하여 소비자가 안전하게 서비스를 이용하도록 함으로써 대리운전시장 발전에 기여할 것으로 기대됨.

또한, 대리운전자가 안전하게 대리운전을 수행하기 위한 도로교통 관련 법령 및 교통안전수칙, 긴급 상황을 대비한 응급처치 관련 교육이수의 필요성도 인정된다고 할 수 있음.

다만, 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

첫째, 이러한 조치들은 경제적 약자가 대부분인 대리운전자들에게 새로운 진입 장벽이 될 수 있어 신규 진입 및 취업 기회를 제한하게 될 우려가 있으며, 자격 심사, 자격증 발급 등의 업무는 각 지방자치단체에 상당한 행정 부담으로 작용할 것으로 예상되므로 이에 대한 충분한 대책을 마련할 필요가 있는 것으로 보임.

둘째, 안 제15조는 대리운전사업자로 하여금 대리운전자를 시·도지사에게 신고하도록 하고 신고를 받은 시·도지사는 신고필증을 교부하도록 하며, 대리운전자가 퇴직하는 때에는 신고필증을 반납하도록 규정하고 있음.

그런데 대리운전자의 전업종사 비율은 66.5%, 부업 등 파트타임 종사는 33.5%로 상당한 비율이 파트타임 형태로 종사하고 있고, 일 근무시간 또한 6시간 19.1%, 7시간 16.5%, 5시간 15.8%, 4시간 이하 10.1%로 나타나 대리운전서비스업에 진입과 출입이 잦은 상황임.

따라서 대리운전자의 진·출입이 잦은 대리운전 시장에서 대리운전자에 대한 신고필증 교부 및 반납은 과도한 규제로 작용할 가능성이 있어 보임.

셋째, 대리운전사업자가 대리운전자의 운전면허 보유 여부를 확인할 수 있도록 「여객자동차 운수사업법」 등의 입법례를 참고하여 운전자격확인 시스템을 구축하도록 하는 조문을 추가할 필요가 있어 보임.

「여객자동차 운수사업법」

제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ② 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차를 대여할 때 임대차계약서상의 운전자(제34조제2항에 따라 운전자를 알선하는 경우에는 해당 운전자를 말한다. 이하 같다)에 대하여 제34조의3제1항에 따른 운전자격확인시스템을 이용하여 운전자격을 확인하고, 해당 운전자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 자동차를 대여하여서는 아니 된다. 다만, 대여사업용 자동차의 임차인이 법인인 경우로서 임대차계약서에 운전자를 지정하지 아니하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 「도로교통법」 제80조제1항에 따라 지방경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우
2. 대여하는 자동차가 임대차계약서상의 운전자가 보유한 운전면허의 범위(「도로교통법」 제80조제2항에 따른 운전면허의 범위를 말한다)에 따라 운전할 수 있는 자동차의 종류에 해당하지 아니하는 경우

제34조의3(운전자격확인시스템 구축) ① 국토교통부장관은 제34조의2제2항에 따라 운전자의 운전자격을 확인하는 데 필요한 시스템(이하 “운전자격확인시스템”이라 한다)을 구축하여야 하고, 자동차대여사업자가 해당 시스템을 이용할 수 있도록 하여야 한다.

② 국토교통부장관은 운전자격확인시스템의 구축·운영을 위하여 경찰청장에게 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 행정정보의 공동이용을 통하여 제34조의2제2항 각 호에 해당하는지의 여부에 관한 정보의 조회를 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 경찰청장은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

한편, 「여객자동차 운수사업법」 및 같은 법 시행규칙¹³⁾에 따르면 여객자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하려는 자는 ‘20세 이상’으로서 해당 사업용 자동차 운전경력이 ‘1년 이상’일 것을 요건으로 규정하고 있어, 제정안의 대리운전자의 자격요건은 유사 입법례를 참조하여 조정할 필요가 있는 것으로 보임.

2) 관련 기관 및 단체 의견

가) 국토교통부

대리운전자가 대리운전업을 수행하기 위하여 도로교통 관련 법령 및 교통안전수칙, 긴급 상황을 대비한 응급처치 교육이수 필요성에 공감. 다만, 수시 진출입이 가능한 대리운전시장에 참여한 대리운전자에 대한 신고필증 교부, 반납은 과도한 규제로 작용

13) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등) ① 법 제24조제1항에 따라 여객자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 사업용 자동차를 운전하기에 적합한 운전면허를 보유하고 있을 것
2. **20세 이상**으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 요건을 갖춘 것

가. 해당 사업용 자동차 **운전경력이 1년 이상**일 것

나. 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장이 지정하여 고시하는 버스운전자 양성기관에서 교육과정을 이수할 것

다. 운전을 직무로 하는 군인이나 의무경찰대원으로서 다음의 요건을 모두 갖춘 것

1) 해당 사업용 자동차에 해당하는 차량의 운전경력 등 국토교통부장관이 정하여 고시하는 요건을 갖춘 것

2) 소속 기관의 장의 추천을 받을 것

나) 공정거래위원회

「여객자동차운수사업법」 제24조 및 같은 법 시행규칙 제49조제1항제2호에서 ‘20세 이상, 운전경력 1년 이상’으로 규정하므로, 대리운전도 이에 준하는 기준으로 완화 필요

다) T맵 모빌리티

대리운전자의 범죄자 제외로 대리서비스 품질 향상. 하지만 대리기사에 높은 자격요건 부여는 시장진입이 다른 시장보다 원활한 대리운전시장의 일자리 창출 저하

또한, 대리기사는 근로자가 아닌 특수형태근로종사자로 소속과 퇴직의 개념이 없어 시장진출입이 자유롭게 이루어지며 본 법안은 현실과 괴리

바. 대리운전약관, 대리운전 개선명령(안 제16조 및 제17조)

제정안 제16조 및 제17조는 대리운전사업자가 운송 및 중개 행위에 대한 요금을 포함한 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 하고, 국토교통부장관 또는 시·도지사가 대리운전서비스의 품질과 안전 확보 및 소비자 편의 도모를 위하여 필요한 경우 대리운전사업자에게 약관 변경, 요금 산정 방식 개선 등을 명할 수 있도록 하려는 것임.

제정안
제16조(대리운전약관) ① 대리운전사업자는 운송 및 중개 행위에 대한 요금을 포함한 대리운전약관을 정하여 미리 시·도지사에게 신고하여야 한다. 대리운전약관을 변경하려는 때에도 또한 같다. ② 시·도지사는 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다. ③ 시·도지사가 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다. ④ 제1항의 대리운전약관에 포함되어야 할 내용, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제17조(대리운전서비스업의 개선명령) 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대리운전서비스의 품질과 안전을 확보하고 소비자의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정되면 대리운전사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. 1. 대리운전약관의 변경 2. 요금 산정 방식의 개선 3. 근로계약을 체결한 대리운전자에 대한 관리 4. 그 밖에 대리운전서비스의 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

1) 검토 의견

약관은 사업자가 다수의 고객과 반복적으로 계약을 체결하기 위해 미리 정형화된 계약조건을 마련한 것으로 거래의 신속성과 효율성을 도모하는 장점이 있으나, 사업자와 고객 간의 정보 및 교섭력의 불균형으로 인해 불리한 내용이 포함될 위험이 있음.

이에 대리운전사업자의 대리운전약관 신고 의무와 대리운전약관 변경 등의 개선명령제도는 대리운전서비스 이용자를 보호하기 위한 제도적 장치로 대리운전서비스의 투명성 및 신뢰성을 제고할 수 있을 것으로 기대됨.

실태조사에 따르면, 교통 법규 위반에 따른 범칙금 납부 관련 이용자와의 마찰, 보험 미가입에 따른 교통사고 처리 관련 불만, 업체의 대리운전자와의 불공정 계약으로 인한 문제 등이 주로 지적되고 있는 만큼, 대리운전업체로 하여금 이에 관한 약관을 미리 정하여 신고하도록 함으로써 감독청의 행정 지도 등을 통한 지도·감독이 가능할 것으로 보이고, 사후 분쟁 해결에도 도움이 될 것으로 예상됨.

따라서 대리운전 계약이 대량·반복적으로 이루어진다는 점에서 약관의 신고를 통해 이용자를 보호하고 요금을 미리 신고하도록 하여

대리운전 가격에 대한 예측가능성을 높이려는 제정안은 바람직한 것으로 보임.

반면, 대리운전 요금은 시장경쟁 원칙에 따라 정해지는 것이 타당하며 약관을 통해 이를 사전에 규율하는 것은 부적절한 측면이 있다는 의견이 있음.

한편, 「생활물류서비스산업발전법」 14)에서는 생활물류서비스사업자가 등록 또는 인증을 받을 때 표준약관의 사용에 동의하면 약관 신고를 한 것으로 간주하고 있어 이를 참고할 필요가 있어 보임.

유사 입법례로 「여객자동차 운수사업법」 15)에서 여객자동차운송사

14) 「생활물류서비스산업발전법」

제33조(서비스약관) ① 생활물류서비스사업자는 생활물류서비스에 관한 약관(이하 "서비스약관"이라 한다)을 정하여 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 이를 변경하려는 때에도 또한 같다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 30일 이내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.

③ 국토교통부장관이 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간(민원 처리 관련 법령에 따라 처리기간이 연장 또는 재연장된 경우에는 해당 처리기간을 말한다)이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.

④ 국토교통부장관은 「약관의 규제에 관한 법률」 제19조의3에 따라 공정거래위원회의 심사를 거친 생활물류서비스에 관한 표준약관(이하 "표준약관"이라 한다)이 있으면 생활물류서비스사업자에게 그 사용을 권장할 수 있다.

⑤ 생활물류서비스사업자가 제5조제1항에 따른 등록(제5조제2항에 따른 변경등록을 포함한다)을 하거나 제17조제1항에 따른 인증을 받는 때에 표준약관의 사용에 동의하면 제1항에 따라 신고한 것으로 본다.

⑥ 생활물류서비스사업자는 제1항에 따라 서비스약관을 신고하거나 변경신고를 한 때에는 그 서비스약관을 인터넷 홈페이지에 공개하고, 소비자가 보기 쉬운 장소에 비치하여 소비자가 이를 열람할 수 있도록 하여야 한다.

⑦ 제1항에 따른 약관에 포함되어야 할 내용, 신고절차 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

업자로 하여금 운송약관을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하도록 규정하고 있음.

2) 관련 부처 및 단체 의견

가) 국토교통부

대리운전서비스에 대한 소비자 권리보호 및 대리운전자의 권익보호 등을 위해 대리운전약관 신고에 동의하나, 대리운전 요금은 시장경쟁 원칙에 따라 정해지는 것이 타당하며 이를 사전에 규율하는 것은 부적절한 측면이 있음.

대리운전서비스산업의 발전을 위해 필요한 경우 대리운전사업자에 대한 개선명령 필요성에 동의함.

나) T맵 모빌리티

대리운전 요금은 시장경쟁에 따라 결정되므로 약관에 의한 사전규율은 불합리함. 감독기관이 광범위하게 대리운전시장에 개입하는 것은 사업의 자율성 훼손, 대리서비스 획일화로 소비자 편익을 저하

15) 「여객자동차 운수사업법」

- 제9조(운송약관) ① 운송사업자는 운송약관을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 운송약관을 변경하려는 때에도 또한 같다.
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.
- ③ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.
- ④ 제1항의 운송약관에 포함되어야 할 내용, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

사. 대리운전서비스업의 지도·감독, 보고검사, 청문(안 제18조부터 제20조까지)

제정안 제18조부터 제20조까지는 국토교통부장관이 대리운전서비스업의 합리적 발전을 위하여 시·도지사의 권한 사무를 지도·감독하고, 필요시 대리운전사업자에게 보고나 서류 제출을 명하거나 검사하게 할 수 있도록 하며, 시·도지사가 등록 취소 또는 우수사업자 인증 취소 처분 시 청문을 실시하도록 규정하고 있음.

제정안
제18조(대리운전서비스업의 지도·감독) 국토교통부장관은 대리운전서비스업의 합리적인 발전을 도모하기 위하여 이 법에서 정한 시·도지사의 권한으로 정한 사무를 지도·감독한다. 제19조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 대리운전사업자에게 해당 사업의 운영에 관한 사항에 대하여 보고나 서류 제출을 명할 수 있다. ② 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 소속 공무원으로 하여금 대리운전사업자의 장부, 서류, 시설 또는 그 밖의 물건을 검사하게 할 수 있다. ③ 제2항에 따라 검사를 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 보여 주어야 한다. ④ 제3항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제20조(청문) 시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 처분을 하려면 청문을 하여야 한다. 1. 제5조제1항에 따른 대리운전사업자 등록의 취소 2. 제8조에 따른 우수사업자 인증의 취소

안 제19조에 따른 국토교통부장관의 대리운전사업자에 대한 보고 및 서류제출 명령은 대리운전서비스업의 실태를 파악하고 위법행위를 사전에 예방하는데 필요한 수단으로 보임.

또한, 청문 절차를 통해 대리운전사업자는 처분 전에 의견을 진술하고 증거를 제출할 기회를 가지게 되어, 부당한 처분으로부터 보호를 받을 수 있을 것으로 보임.

유사 입법례로 「생활물류발전서비스법」¹⁶⁾에서는 국토교통부장관의 지방자치단체의 장에 대한 지도·감독과 생활물류서비스사업자 또는 영업점에 대한 보고와 검사에 대해 규정하고 있음.

16) 「생활물류서비스산업발전법」

제43조(지도·감독) 국토교통부장관은 생활물류서비스산업의 합리적인 발전을 도모하기 위하여 이 법에서 지방자치단체의 장의 권한으로 정한 사무를 지도·감독한다.

제44조(보고와 검사) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 생활물류서비스사업자 또는 영업점에 대하여 그 사업이나 그 운송수단의 소유 또는 사용에 관하여 보고하게 하거나 서류를 제출하게 할 수 있으며, 필요하면 소속 공무원으로 하여금 생활물류서비스사업자 또는 영업점의 사업장에 출입하여 장부·서류, 그 밖의 물건을 검사하거나 관계인에게 질문을 하게 할 수 있다.

1. 제5조제1항에 따른 등록요건, 제17조제6항에 따른 인증기준에 맞는지 확인하기 위하여 필요한 경우
 2. 제34조에 따른 부당한 이익의 수취 및 제공 등 생활물류서비스 시장의 질서를 해치는 행위 등을 파악하기 위하여 필요한 경우
 3. 생활물류서비스사업자, 영업점 또는 생활물류서비스종사자가 이 법을 위반한 사실이 있는지 확인하기 위하여 필요한 경우
 4. 택배서비스사업에 대한 등록의 취소 또는 소화물배송대행서비스인증사업자에 대한 인증의 취소 등 행정처분을 위하여 필요한 경우
- ② 국토교통부장관은 제36조제2항에 따라 휴게시설을 갖추었는지 확인하기 위하여 필요한 경우에는 생활물류서비스사업자에 대하여 그 시설에 관하여 보고하게 하거나, 소속 공무원으로 하여금 해당 사업장에 출입하여 장부·서류, 그 밖의 물건을 검사하게 할 수 있다.
- ③ 제1항 또는 제2항에 따라 출입하거나 검사하는 공무원은 그 권한을 나타내는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

아. 권한의 위임 및 권한의 위탁(안 제21조 및 제22조)

제정안 제21조 및 제22조는 국토교통부장관이 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있도록 하고, 국토교통부장관 또는 시·도지사는 권한의 일부를 한국교통안전공단 등 전문기관에 위탁할 수 있도록 규정하고 있음.

제정안
제21조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있다. ② 시·도지사는 제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 위임받은 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있다. ③ 시·도지사는 이 법에 따른 권한의 일부를 시·도의 조례로 정하는 바에 따라 시장·군수 또는 구청장에게 위임할 수 있다. 제22조(권한의 위탁 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령 또는 시·도의 조례로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단, 「자동차손해배상 보장법」에 따른 자동차손해배상진흥원 또는 대통령령으로 정하는 전문기관에 위탁할 수 있다. 이 경우 시·도지사가 업무를 위탁하는 경우에는 미리 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. ② 제1항에 따라 위탁받은 업무에 종사하는 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단, 「자동차손해배상 보장법」에 따른 자동차손해배상진흥원 또는 전문기관의 임원과 직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 벌칙을 적용할 때에는 공무원으로 본다.

대리운전서비스사업의 효율적 관리·감독을 위해 국토교통부장관의 권한 일부를 지역 실정을 잘 아는 시·도지사 및 시장·군수·구청장에게 위임함으로써 행정의 신속성과 현장 대응성을 제고할 수 있을 것으로 보임.

대리운전서비스사업과 관련한 전문적·기술적 업무를 한국교통안전공단 등 전문기관에 위탁함으로써 행정의 전문성과 효율성을 높이고 국민의 편의 증진을 도모할 필요가 있어 보임.

자. 벌칙, 양벌규정, 과태료(안 제23조부터 제25조까지)

제정안 제23조부터 제25조까지는 등록을 하지 아니하고 대리운전서비스업을 영위한 자, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 등록하고 대리운전서비스업을 경영한 자 등에 대하여 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금, 대리운전보험 등에 가입하지 아니한 자는 2천만원 이하의 벌금 처하도록 규정하고 있음.

또한, 벌칙에 해당하는 위반행위를 한 법인의 대표자 등 당사자를 벌하는 외에 그 행위자와 일정한 관계에 있는 법인 또는 개인도 처벌하는 양벌규정을 두고 있음.

한편, 변경등록을 하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 우수사업자 인증을 받은 자, 개선명령을 이행하지 아니한 자 등에 대하여 500만원 이하의 과태료를 부과하고 있음.

제정안
제23조(벌칙) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제3조제1항에 따른 등록을 하지 아니하고 대리운전서비스업을 영위한 자 2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제3조제1항에 따라 등록하고 대리운전서비스업을 경영한 자 3. 제5조에 따른 사업정지 기간 중에 대리운전서비스업을 한 자

제정안
② 제10조에 따라 대리운전보험등에 가입하지 아니한 자는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 제24조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제23조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다. 제25조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제3조제2항에 따른 변경등록을 하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제3조제2항에 따른 변경등록을 한 자 2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제7조제1항에 따른 우수사업자 인증을 받은 자 3. 제7조제4항을 위반하여 인증표시 또는 이와 유사한 표시를 한 자 4. 제13조제1항을 위반하여 대리운전자등에 대한 범죄경력을 확인하지 아니한 자 5. 제16조제1항에 따른 대리운전약관의 신고 및 변경신고를 하지 아니한 자 6. 정당한 사유 없이 제17조에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 자 7. 정당한 사유 없이 제19조에 따른 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고한 자, 서류를 제출하지 아니하거나 거짓 서류를 제출한 자 또는 검사를 거부·방해 또는 기피한 자 ② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 부과·징수한다.

제정안의 벌칙, 양벌규정 및 과태료는 「여객자동차 운수사업법」 제90조¹⁷⁾, 「화물자동차운수사업법」 제70조제2항¹⁸⁾, 「생활물류서비스

산업발전법」 제51조제1항19)의 입법례와 비교했을 때 적절한 수준으로 보임.

다만, 벌칙 제23조제2항에서 대리운전보험등에 가입하지 아니한 자에 대하여 2천만원 이하의 벌금에 처한다고 규정하고 있는데, 「자동차손해배상 보장법」 제48조제3항20)에서 의무보험에 가입하지 아니한 자에

17) 「여객자동차 운수사업법」

제90조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제4조제1항에 따른 면허를 받지 아니하거나 등록을 하지 아니하고 여객자동차운송사업을 경영한 자 또는 제2조에서 정한 자동차 이외의 자동차(「자동차관리법」 제3조에 따른 화물자동차·특수자동차·이륜자동차를 말한다)를 사용하여 여객자동차운송사업 형태의 행위를 한 자
2. 부정한 방법으로 제4조제1항에 따른 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자
4. 제28조제1항에 따른 등록을 하지 아니하고 자동차대여사업을 경영한 자
5. 부정한 방법으로 제28조제1항에 따른 자동차대여사업을 등록한 자
10. 제85조제1항에 따른 사업정지 처분 기간 중에 여객자동차 운수사업을 경영한 자

18) 「화물자동차 운수사업법」

제70조(과태료)

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제3조제3항 단서에 따른 허가사항 변경신고를 하지 아니한 자
3. 제6조(제28조 및 제33조에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 약관의 신고를 하지 아니한 자
- 4의2. 제10조의2제4항을 위반하여 자료를 제공하지 아니하거나 거짓으로 제공한 자
- 6의2. 제12조의2제2항을 위반하여 조사를 거부·방해 또는 기피한 자
7. 제13조에 따른 개선명령(같은 조 제5호 및 제7호에 따른 개선명령은 제외한다)을 이행하지 아니한 자(제28조에서 준용하는 경우를 포함한다)
11. 제24조제2항에 따른 허가사항 변경신고를 하지 아니한 자
13. 제29조제2항 단서에 따른 허가사항 변경신고를 하지 아니한 자
14. 제31조에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 자
25. 제61조제1항에 따른 서류를 제출하지 아니하거나 거짓 서류를 제출한 자
26. 제61조제1항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

19) 「생활물류서비스산업발전법」

제51조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

9의3. 제19조의3제1항을 위반하여 소화물배송대행서비스종사자등에 대한 범죄경력 확인하지 아니한 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점

20) 「자동차손해배상 보장법」

제48조(과태료)

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제5조제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 의무보험에 가입하지 아니한 자
2. 제6조제1항 또는 제2항을 위반하여 통지를 하지 아니한 보험회사등
3. 제13조제1항을 위반하여 입원환자의 외출이나 외박에 관한 사항을 기록·관리하지 아니하거나 거짓으로 기록·관리한 의료기관의 개설자

대하여 300만원 이하의 과태료를 부과하고 있는 것과 비교하여 적절한 수준인지 검토할 필요성이 있어 보임.

3의2. 제13조제3항을 위반하여 기록의 열람 청구에 따르지 아니한 자

3의3. 제43조제1항에 따른 검사·보고요구·질문에 정당한 사유 없이 따르지 아니하거나 이를 방해 또는 기피한 자

4. 제43조제4항에 따른 시정명령을 이행하지 아니한 자

차. 제7장 부칙

제정안
부 칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(대리운전서비스업 등록에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 「부가가치세법」 제8조에 따라 대리운전에 관한 사업등록을 하고 대리운전서비스업을 하고 있는 자는 제3조제1항에 따라 등록한 것으로 본다. 다만, 이 법 시행 이후 6개월 이내에 제3조제1항에 따라 해당 대리운전서비스업을 등록하여야 한다. 제3조(대리운전자의 자격요건에 관한 경과조치) 대리운전을 하고자 하는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지 제12조제1항 및 제14조에도 불구하고 대리운전자자격증을 교부받지 아니하거나 대리운전자교육을 받지 아니하고 대리운전을 할 수 있다.

제정안의 부칙 제1조는 이 법을 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 규정하고 있으며, 제2조 및 제3조는 개대리운전서비스업 등록에 관한 경과조치와 대리운전자의 자격요건에 관한 경과조치를 규정하고 있음.

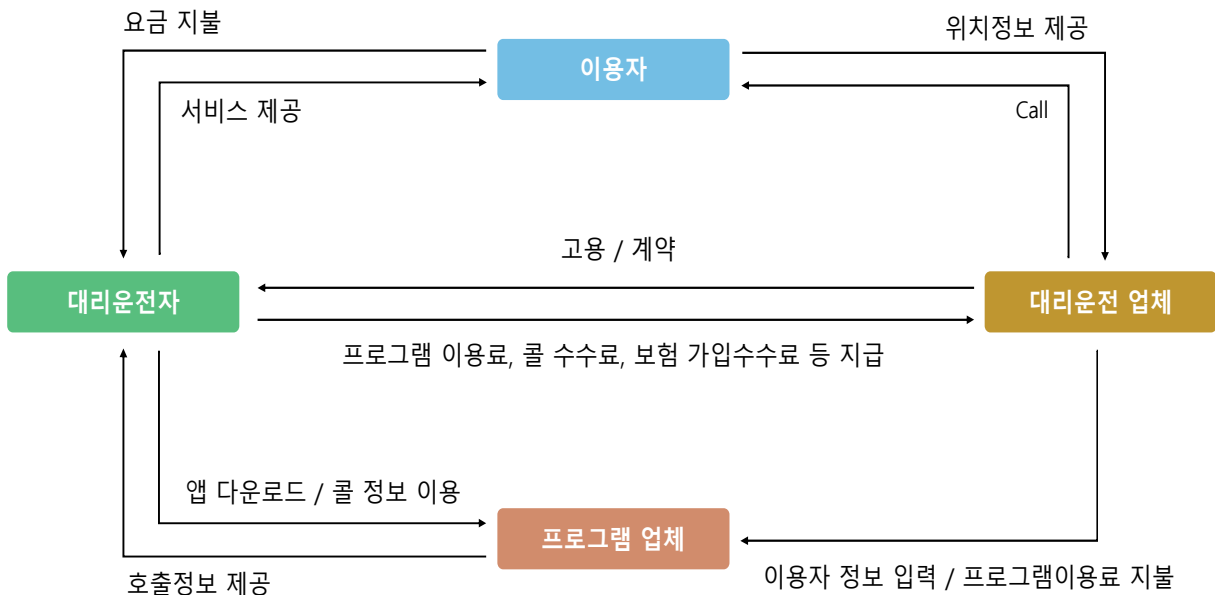
제정안은 하위법령을 정비하고, 일반 국민들이 새로운 제도에 대하여 주지하거나 준비할 수 있도록 유예기간을 부여하기 위하여 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 한 것으로 보임.

또한, 대리운전서비스업 등록에 관한 경과조치와 대리운전자의 자격 요건에 관한 경과조치는 기존 사업자 및 대리운전자의 법 준수를 위한 준비 시간을 제공함으로써 기존 사업자 및 대리운전자를 보호하고 대리 운전서비스 시장의 안정성을 확보하기 위해 입법 필요성이 있어 보임.

문 의 처
02)6788-5575

참고1 대리운전 시장구조 및 서비스 공급방식

- (시장구조) 대리운전시장은 대리운전업체, 운전자, 소비자, 관제 프로그램업체로 구성
- 대리운전업체는 콜센터 운영, 운전자 모집 및 관리, 콜 정보 제공, 보험 관리 등을 담당
 - 관제 프로그램 업체는 콜 정보를 운전자에게 공유하고 프로그램 사용료를 받음.
 - 대리운전자는 업체와 계약해 콜을 받아 서비스 제공 후 수수료를 공제한 요금을 지급받음



참고2

대리운전 실태조사 결과(교통안전공단, '24.10)

- (시장규모) 대리운전 업체는 6,050개, 대리운전자수는 18-20만 추정
 - 연간 시장규모는 약 2조8천592 억원
- (수수료) 대리운전자는 대리운전업체에 콜 알선 수수료, 단체보험 가입시 보험료, 대리운전 관제 프로그램 사용료 납부
 - 대리운전자는 평균 19.9%의 알선수수료를 업체에 납부
 - 대리운전자의 월 평균 관제 프로그램 사용료는 41,954원
 - 대리운전자의 96.5%가 대리운전 보험에 가입, 이 중 77.5%가 단체 보험에 가입되어 있으며, 월 평균 113천원의 대리운전 보험료 납부
- (대리운전 운행횟수 및 업무시간) 일 평균 운행횟수는 평균4.6회, 일 평균 업무시간은 7.2시간
- (대리운전 전업 비율) 대리운전 전업종사 66.5%, 부업종사 33.5%
- (대기업 시장진출 인식) 대리운전업체 85%는 부정적이며 사유는 대기업의 시장잠식 등으로 인한 매출감소 우려
 - 대리운전자는 긍정적 의견 43%, 부정적 45.6%로 부정적 사유로는 기사수입 감소, 경쟁심화, 수수료 과다 우려 등
 - 이용자는 긍정적 의견 82.8%이며 사유는 체계적관리, 서비스 질 향상
- (셔틀이용료) 대리운전 종료 후 이동수단 조사결과
 - 시내 및 시외버스, 심야버스 이동 67.7% 택시 30.4%, 개인형 이동수단 28%, 업체운영 셔틀 22.9%