



제434회국회(임시회)폐회중
제 4 차 국 토 교 통 위 원 회

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안

검 토 보 고

〈 노선 여객자동차운송사업의 공영제 및
노선관리형 준공영제 중심 재정립 〉

■ 윤종오의원 대표발의(의안번호 제2217192호)

2026. 04.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 윤중오의원 대표발의(제2217192호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 개정안의 발의 배경	3
2. 노선 여객자동차운송사업의 공영제 및 노선관리형 준공영제 중심 재정립	7
※ 참고자료	16

□ 윤종오의원 대표발의(2217192)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 윤종오의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 3.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 4.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 대중교통을 이동 규모와 효율 중심으로 규정하여 교통에 대한 사회적 권리 및 국가·지자체의 책무를 명확히 담아 내지 못하고 있음. 특히 버스의 경우 민간회사가 사업면허를 사유재산처럼 보유 및 양도해 온 구조가 이어지고 있음.

지난 2004년 버스 준공영제가 도입되었으나 노선권을 민간이 보유한 채 정부·지방자치단체가 재정지원만 부담하여 사실상 민영제나 다름없는 실정임. 그 결과 대중교통인 버스가 시민들을 위한 공공성 강화가 아닌 민간업체 수익을 보장하는 사업으로 고착화되고 막대한 세금이 보조금으로 투입되고 있음. 이런 폐단에도 불구하고 이용자인 시민들이 버스를 비롯한 교통정책 결정에 참여할 법적 근거도 없는 실정임.

이에 법의 목적에 대중교통 서비스의 공공성 확보를 명시하고, 버스공영제 및 준공영제 정의를 신설하여 제도 범위를 명확히 하고자 함. 또 대중교통기본계획에 공영제 등을 추진한 지역에 지원을 강화할 수 있게 하고, 지방대중교통기본계획 수립 목적에도 공공성 확보를 명시하도록 함. 아울러 ‘주민참여 노선결정제도’를 도입하여 노선의 신설·변경·폐지 시 주민참여를 보장하여 대중교통을 이용자인 시민을 중심에 두고 교통기본권 관점에서 재정립하고자 함(안 제1조, 제2조, 제5조 및 제9조의2 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 개정안의 발의 배경

「여객자동차 운수사업법」에 따른 노선 여객자동차운송사업¹⁾에 사용되는 노선버스는 국민의 이동권 실현에 필수적인 대표적인 대중교통 수단임.

「여객자동차 운수사업법」에 따르면, 노선 여객자동차운송사업은 대부분 면허 업종으로서²⁾ 법령상 관할관청의 관리·감독 영역이 넓고³⁾ 운임이나 요금을 관할관청이 한도를 정하여 제한⁴⁾하는 등 다른 업종에 비해 영업의 자율성이 제한적이기는 하나, 민간사업자가 노선 여객자동차운송사업을 경영하도록 규정하고 있어 민영제를 기반으로 하고 있음.

즉, 기본적으로 민간사업자가 노선의 결정, 운임 결정, 버스 운행 및

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. 3. (생략)

② (생략)

2) 노선 여객자동차운송사업의 세부업종은 시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 시외버스로 구분되며, 시내버스, 농어촌버스, 시외버스는 면허(국토교통부장관) 업종이고, 마을버스는 등록(시·도지사) 업종임(「여객자동차 운수사업법」 제4조 및 같은법 시행령 제4조). 이들 사업의 면허 및 등록 권한은 법령(「여객자동차 운수사업법 시행령」 제37조) 및 조례에 따라 대부분 시·도지사 또는 군수 등에 위임·재위임되어 있음.

3) 수송시설의 확인, 운임·요금 신고, 운송약관 신고, 사업계획 변경 인가, 사업관리 위탁 신고, 사업의 양도·양수·상속 신고, 휴·폐업 허가, 운수종사자 현황 통보, 운송사업자 및 운수종사자의 각종 준수 의무 등

4) 「여객자동차 운수사업법」

제8조(운임·요금의 신고 등) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

서비스 공급의 주체가 됨.

그런데, 자가용·도시철도 등 대체 운송수단의 증가로 버스 이용 수요가 감소하고, 인건비·유류비 증가 등으로 버스 운송원가가 상승하는 등 버스산업의 경영이 악화되면서 경영난 타개를 위해 버스업체가 요금을 인상하거나 수익성 낮은 노선을 폐지하는 등 버스의 공공성 및 서비스가 열악해졌음.

이에 따라 등장한 버스 준공영제는 면허권자인 관할관청과 버스운송사업자 간의 협약에 따라 버스운송사업자가 버스의 소유 및 운행서비스를 담당하고, 관할관청이 요금조정·운행관리 등을 감독하면서 버스운송사업 운영에 따른 적자가 발생하는 경우 그 적자분을 재정으로 보전해주는 제도로써, 민간의 경영 효율성과 노선운영의 공공성을 결합하여 버스 서비스 개선 및 운행의 안정성을 도모하는 방식임^{5),6)}.

준공영제는 2004년 도입 이후 20년이 경과하는 동안 시행지역이 꾸준히 확대되어⁷⁾, 대중교통 사각지역에 안정적인 대중교통 서비스를 제공하고 버스 운수종사자의 근로여건도 향상되는 긍정적인 효과가 있으나, 수익은 민간이 가져가고 손실은 세금으로 메우는 구조적 문제로 인하여 재

5) 국회입법조사처 「이슈와 논점」(제2266호, 2024. 8.1) ‘버스준공영제 속 사모펀드, 향후 보완책 제시’ 및 국토교통부 「시내버스 운영체계 개편을 위한 기술지원 및 평가」(2020.12. p.96) 참조

6) 박준환, 「버스준공영제 시행에 따른 지방자치단체의 재정부담과 과제」, 국회입법조사처, 2009.12. p.5.

7) 준공영제는 2004년 7월 서울특별시가 최초 시행한 이후 2025년 1월기준 울산을 제외한 모든 특·광역시와 경기도 및 제주특별자치도에서 도입·시행하고 있으며 최근에는 시·군(청주시, 창원시, 춘천시)에서도 도입하는 등 시행 지역과 노선이 확대되어 왔음.

정부담의 급증, 경영효율화 미흡, 경영투명성 확보 곤란, 노선 입찰제와 같은 경쟁 방식이 도입되지 않는 곳에서는 특정 업체의 독과점화 등의 부작용이 문제화되고 있음.

【 전국 버스 준공영제 현황(2025. 1월) 】

지역	업체수	노선수	차량수	유형 ⁸⁾	비고
대도시권 광역교통위원회	38개	187개	1,916대	노선입찰형	광역버스
서울특별시	65개	449개	7,485대	수익금공동관리형	전체
부산광역시	33개	145개	2,511대	수익금공동관리형	전체
대구광역시	26개	174개	1,652대	수익금공동관리형	전체
인천광역시	34개 10개	193개 32개	2,098대 352대	수익금공동관리형	시내버스 광역버스
광주광역시	10개	137개	1,044대	수익금공동관리형	전체
대전광역시	13개	104개	1,044대	수익금공동관리형	전체
제주특별자치도	7개	137개	733대	수익금공동관리형	일부업체 제외
경기도	63개	98개 398개	983 2,595대	노선입찰형 수익금공동관리형	광역버스('18년) 시내버스('24년)
충북 청주시	6개	98개	496대	수익금공동관리형	전체
경남 창원시	9개	159개	878대	수익금공동관리형	전체
강원 춘천시	1개	50개	109대	수익금공동관리형	전체

※ 인천광역시는 2024년 하반기부터 광역버스도 준공영제 추진 중

※ 경기도는 2024년부터 2027년까지 일반 시내버스의 준공영제 전환을 단계별로 추진 중

자료 : 국토교통부

- 8) 준공영제는 수입금공동관리형과 노선입찰형으로 구분되며, 대표적으로 서울시에서 운영하는 모델인 수입금공동관리형은 개별 운송업체가 버스를 운영하여 얻은 모든 수입을 지자체와 운송업체가 공동으로 구성한 수입금공동관리기구에서 관리하고, 수입금공동관리기구에서 개별 운송업체에게 정해진 기준(표준운송원가)을 바탕으로 운행실적(운행대수, 운행거리 등)에 따라 배분하는 구조로서, 표준운송원가(적정이윤을 포함함)를 기반으로 산정된 총 운송비용에 비해 총 운송

2024년 기준 준공영제에 따른 적자보전 규모는 약 2조 4,000억원 규모로서 노선버스 운영 비용의 상당 부분을 공공재정이 담당하고 있으며, 지금까지의 추세와 인구 감소 등을 고려할 때 공공재정 부담은 앞으로도 증가 가능성이 높을 것으로 예상됨.

【 준공영제 도입 시기 및 재정지원 규모(2024년) 】

(단위: 억 원)

구분	합계	대광위	서울	인천	대전	부산	대구	광주	경기	제주	청주	창원	춘천
도입 시기	-	'20년	'04년	'09년	'05년	'07년	'06년	'06년	'24년	'17년	'21년	'21년	'23년
지원액 (2024)	23,943	841	4,000	2,518	946	2,600	2,209	1,388	6,525	1,191	717	860	148

자료 : 국토교통부

수입이 모자란 부분(적자분)을 지자체가 지원함.

노선입찰형은 대광위 및 경기도의 광역버스노선에서 운영하는 모델로서 관할관청이 노선에 대해 운영 조건을 제시하고 공개적인 방법으로 경쟁을 통해 운송사업자를 선정한 후 노선별로 표준운송원가와 운송수입을 정산하여 모자란 부분을 재정지원하는 유형임. 입찰에 의해 운송사업자를 선정하고, 노선별로 정산하는 점이 수입금공동관리형과 다름.

2. 노선 여객자동차운송사업의 버스 공영제 및 노선관리형 준공영제 중심 재정립

가. 개정내용

개정안은 민영제 중심의 노선 여객자동차운송사업을 노선에 대한 소유권을 지자체에 부여하는 버스 공영제 및 노선관리형 준공영제 중심으로 재정립하려는 것으로 세부적인 개정내용은 다음과 같음.

① 법률의 목적에 대중교통의 공공성 확보를 명시함(안 제1조).

현행	개정안
제1조(목적) 이 법은 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 교통편의와 교통체계의 효율성을 증진함을 목적으로 한다.	제1조(목적) ----- ----- --이용을 촉진하며 대중교통 서비스의 공공성 확보 및 안정적 공급 보장을 위하여----- --.

② 민간사업자에게 손실보전을 보장하는 지금의 버스 준공영제가 아니라 노선을 지자체가 소유하되 지방공공기관 등이 노선버스를 운영하는 방식의 ‘버스 공영제’와 입찰을 거쳐 민간사업자에게 노선버스 운영을 위임하는 방식의 ‘노선관리형 준공영제’를 도입함(안 제2조).

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.

④ 지방대중교통계획 수립 목적에 지역 대중교통의 공공성 확보를 명시함(안 제7조).

[illegible]

⑤ 노선의 신설·변경·폐지 시 주민참여를 보장하는 ‘주민참여 노선 결정제도’ 도입을 의무화하고, 지자체장 소속으로 주민참여 노선결정기구를 둘 수 있도록 함(안 제9조의2).

현행	개정안
<신설>	제9조의2(노선 결정과정의 주민 참여) ① 시장 또는 군수가 노선 여객자동차운송사업의 노선을 신설·변경·폐지하는 경우에는 주민이 참여할 수 있는 제도(이하 “주민참여 노선결정제도”라 한다)를 마련하여 시행하여야 한다. ② 노선 결정과정의 주민 참여와 관련되는 다음 각 호의 사항을 심의하기 위하여 시장 또는 군수는 시장 또는 군수 소속으로 주민참여 노선결정위원회 등 주민참여 노선결정기구(이하 “주민참여 노선결정기구”라 한다)를 둘 수 있다. 1. 주민참여 노선결정제도의 운영에 관한 사항 2. 제3항에 따라 연차별시행계획에 첨부하여야 하는 의견서의 내용에 관한 사항 3. 그 밖에 시장 또는 군수가 주민참여 노선결정제도의 운영에 필요하다고 인정하는 사항 ③ 시장 또는 군수는 주민참여 노선결정제도를 통하여 수렴한 주민의 의견서를 제8조에 따른 연차별시행계획에 첨부하여야 한다. ④ 주민참여 노선결정제도의 시행 및 주민참여 노선결정기구의 구성·운영과 그 밖에 필요한 사항은 해당 시·군·구의 조례로 정한다.

⑥ 버스 공영제 등의 도입·운영에 대한 재정지원 근거를 신설함(안 제12조).

현행	개정안
제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위하여 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 대중교통운영자에게 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하거나 융자할 수 있다.	제12조(대중교통육성을 위한 재정지원) -- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 5. (생략)	1. ~ 5. (현행과 같음)
<u><신설></u>	<u>6. 버스 공영제 등 도입·운영</u>
6. (생략)	<u>7. (현행 제6호와 같음)</u>

나. 검토의견

민영제 기반의 노선 여객자동차운송사업의 수익 실현이 어려워진 현실과 현재 지자체를 중심으로 확대 시행되고 있는 준공영제의 부작용 등을 고려할 때,

노선 여객자동차운송사업을 현재의 민영제 중심에서 공영제 또는 지자체가 노선 소유권을 확보하는 준공영제의 도입 확대를 통한 공적 기반 중심으로 재정립하고, 노선 결정 시 주민참여를 보장하는 제도적 체계를

마련함으로써 국민의 이동권 보장을 위하여 필수적인 공공재인 노선 여객자동차운송사업의 공공성을 확보하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 지자체에 노선 소유권이 주어지는 버스 공영제 및 노선관리형 준공영제(이하 “버스 공영제 등”) 도입을 통하여 노선 여객자동차운송사업의 경영주체에 따른 사업체계를 개편(안 제2조)하고, 이를 전제로 주민 참여 노선결정제도(안 제9조의2)를 도입하며, 버스 공영제 등의 도입·운영에 대한 재정지원 근거를 신설(안 12조)하는 등의 개정내용은 노선 여객자동차운송사업에 대해 현재 민영제를 채택하고 있는 「여객자동차 운수사업법」에서 규율하여야 할 사안으로서, 개정안과 함께 발의된 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(윤종오의원 대표발의, 제2217193호)에서도 버스 공영제 등을 도입하고 있으므로⁹⁾ 「여객자동차

9) 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(윤종오의원 대표발의, 제2217193호) 신규조문대비표

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <신설> <신설>	제2조(정의) ----- -----. 9. “버스 공영제”란 지방자치단체가 노선을 소유하고 「지방공기업법」에 따른 지방직영기업, 지방공사 또는 지방공단을 통하여 노선버스를 운영하는 제도를 말한다. 10. “노선관리형 버스 준공영제”란 지방자치단체가 노선을 소유하고 입찰을 통하여 「여객자동차 운수사업법」상의 운송사업자에게 그 운영을 위임하여 노선버스를 운영하는 제도를 말한다.

운수사업법」 개정에 관한 논의가 선행될 필요가 있음.(참고1. 참조)

둘째, 안 제5조제2항에 따라 대중교통기본계획에 ‘버스공영제 및 노선관리형 준공영제 실시지역 지원 및 확대’에 관한 사항을 포함하는 것은 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(윤종오의원 대표발의, 제2217193호)에 대한 논의 결과 버스 공영제 및 노선관리형 준공영제의 도입이 전제되는 경우 가능할 것으로 보임.

셋째, 개정안의 취지가 현행법에 따른 여러 대중교통수단¹⁰⁾ 중 하나인 ‘노선버스’의 공공성 확보라는 점, 개정내용 중 안 제2조에 따른 버스 공영제 등의 도입, 안 제9조의2에 따른 주민참여 노선결정제도 도입, 안 제12조에 따른 재정지원 근거 신설 등은 대중교통의 육성과 이용촉진을 목적으로 하고 있는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」(이하 “「대중교통법」”)보다 노선 여객자동차사업을 포함한 여객자동차 운수사업에 관한 제도적 체계를 규정하고 있는 「여객자동차 운수사업법」에 규정되는 것이 법체계상 바람직하다는 점 등을 고려할 때, 안 제1조 및 제7조에서 이 법의 목적과 지방대중교통계획의 수립 목적에 대중교통

10) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

2. “대중교통수단”이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.

가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “노선버스”라 한다)

나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도중 차량

다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량

라. 「해운법」 제2조제1호의2에 따른 여객선(같은 법 제3조제1호에 따른 내항 정기 여객운송사업에 사용되는 경우에 한정한다)

마. 「유선 및 도선 사업법」 제2조제2호에 따른 도선사업에 사용되는 도선

바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단

전반에 적용되는 ‘대중교통의 공공성 확보’를 추가적으로 명시하고 있는 것은 「대중교통법」에 반영 가능한 개정내용과 합치되지 않는 측면이 있음.

다. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

버스 영구면허와 준공영제가 결부되어 버스의 공공성 훼손, 운영 비효율 등 부정적 측면에 대한 개선 필요성에 공감함.

단, 버스 운영방식(민영제, 준공영제, 공영제 등)은 지방정부 별 상황(재정 상황, 운행 손실 규모, 지역 내 사업자 수 및 운영 여력)에 따라 유연하게 운영할 필요성이 있는바, 공영제 등 특정 운영 방향을 지향토록 법률에서 규정하기는 어려운 측면이 있음.

노선 결정 과정에서 버스 이용자인 주민들의 의견을 충분히 반영할 수 있는 주민참여제도의 취지에 공감함.

단, 특정 지역 거주민의 참여로 인해 노선이 특정 지역에 유리하게 조정될 수 있는 소지도 있는 점, 이용 불편 등에 따른 조정 건의는 일반 민원창구를 통해서도 제기 가능한 점, 참여하는 주민에게 부여하는 권한의 범위가 개정안에서 불분명한 점(“참여”로 규정) 및 운영주체를 시장·군수로 한정하고 있어 시장·군수가 면허하지 않는 고속·시외·광역버스는

주민참여제 적용 대상에서 제외되는 점 등을 고려할 필요가 있음.

2) 지방자치단체

주민참여 노선결정제도 도입 시 주민들의 의견을 정책에 반영할 수 있다는 장점은 있으나, 노선 결정은 교통수요, 운행 효율성, 환승 체계, 운영비용 등 다양한 요소를 종합적으로 고려해야 하나, 주민참여 의무화 시 지역 주민 간 이해관계 충돌 우려에 따른 고려가 필요함(광주시, 화성시, 군포시, 가평군, 대구광역시, 부산광역시, 울산광역시).

3) 전국버스운송사업조합연합회

현행 노선버스운송사업은 정부의 면허제를 바탕으로 민간사업자의 참여 및 운영에 기반하고 있음을 고려할 때 버스 공영제의 전환은 기존 버스 운영체계와 차고지, 차량 부대시설 등 민간투자 기반을 고려하지 않고 있어 이에 대한 고려가 필요함.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 [윤종오의원 대표발의, 제2217193호]

신 · 구조문대비표

현행	개정안
제1조(목적) 이 법은 여객자동차 운수사업에 관한 질서를 확립하고 <u>여객의 원활한 운송과 여객자동차 운수사업의 종합적인 발달을 도모하여 공공복리를 증진하는 것을 목적으로 한다.</u>	제1조(목적) ----- ----- ---- <u>여객 운송 서비스의 공공성을 증진하여 원활하고 안정적인 공급을 보장하며</u> ----- -----.
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 7. (생략) <u><신 설></u> <u><신 설></u> <u><신 설></u>	제2조(정의) ----- -----. 1. ~ 7. (현행과 같음) 8. “노선”이란 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간을 말한다. 9. “버스 공영제”란 지방자치단체가 노선을 소유하고 「지방공기업법」에 따른 지방직영기업, 지방공사 또는 지방공단을 통하여 노선버스를 운영하는 제도를 말한다. 10. “노선관리형 버스 준공영제”란 지방자치단체가 노선을 소유하고 입찰을 통하여 「여

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. 3. (생략)

② (생략)

<신 설>

<신 설>

「객자동차 운수사업법」상의 운송사업자에게 그 운영을 위임하여 노선버스를 운영하는 제도를 말한다.

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① -----
-----.

1. -----
-----노선을-----

2. 3. (현행과 같음)

② (현행과 같음)

제2장의2 버스 공영제 및 노선관리형 버스 준공영제의 특례

제27조의4(버스 공영제 등의 면허 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 버스 공영제 또는 노선관리형 버스 준공영제(이하 “버스 공영제 등”이라 한다)를 실시하는 지역을 확대하기 위하여 노력하여야 한다.

② 제4조제3항에도 불구하고 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제50조 또는 조례에 따라

<신 설>

운송사업자의 운송적자에 대하여 재정을 지원하는 노선여객자동차운송사업의 면허 또는 등록 시에는 사업기간을 5년 이하로 하여 한정면허하거나 조건을 붙여야 한다.

제27조의5(면허 등 취소에 따른 버스공영제 등 실시) ① 시·도지사는 제85조제1항 본문에 따라 노선 여객자동차운송사업의 면허·허가·인가 또는 등록이 취소된 경우에는 버스 공영제 등을 실시할 수 있다. 다만, 제85조제1항 단서에 따라 면허·허가 또는 등록이 취소된 경우에는 버스 공영제 등을 실시하여야 한다.

② 시·도지사는 제85조제1항에 따라 면허·허가·인가 또는 등록이 취소된 운송사업자의 설비 등을 인수할 수 있다.

③ 제2항의 경우에는 정당한 보상을 하여야 하며 인수절차 및 보상의 기준에 대하여는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」을

<신 설>

제85조(면허취소 등) ① 국토교통
부장관, 시·도지사(터미널사업
· 자동차대여사업 및 대통령령
으로 정하는 여객자동차운송사
업에 한정한다) 또는 시장·군
수·구청장(터미널사업에 한정

준용한다.

제27조의6(면허 등 반납에 따른
버스 공영제 등 실시) ① 시·
도지사는 승객의 편의 증대 및
공공교통 활성화를 위하여 필
요한 경우 운송사업자와 협의
하여 운송사업자의 면허·허가
· 인가 또는 등록을 반납받고
해당 사업에 대하여 버스 공영
제 등을 실시할 수 있다.
② 제1항의 경우 시·도지사는
운송사업자의 차량 및 설비 등
을 인수하여 버스 공영제 등의
실시에 사용할 수 있다.
③ 제2항의 경우에는 정당한
보상을 하여야 하며 인수절차
및 보상의 기준에 대하여는
「공익사업을 위한 토지 등의
취득 및 보상에 관한 법률」을
준용한다.

제85조(면허취소 등) ① -----

--자동차대여사업, 노선 여객
자동차운송사업 및 그 외 대통
령령으로-----

한다)은 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 면허·허가·인가 또는 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 노선폐지 또는 감차 등이 따르는 사업계획 변경을 명할 수 있다. 다만, 제5호·제8호·제39호 및 제41호의 경우에는 면허, 허가 또는 등록을 취소하여야 한다.

1. ~ 41. (생략)

② ~ ④ (생략)

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 2027년 1월 1일부터 시행한다.

제2조(한정면허에 관한 경과조치)
이 법 시행 당시 종전의 규정에
따라 국토교통부장관 또는 시·
도지사의 면허를 받거나 등록을
한 노선 여객자동차운송사업자
는 이 법에 따라 2031년 12월 3
1일까지 유효한 한정면허를 받
거나 위 기간까지를 조건으로
하여 등록한 것으로 본다.