



제428회국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 경영 및 서비스평가 포상금의 업무 종사자 성과금 지급 의무화 〉
■ 황운하의원 · 전용기의원 · 한창민의원 대표발의
(의안번호 제2211010호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 황운하의원·전용기의원·한창민의원 대표발의(제2211010호) …	1
I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 경영 및 서비스평가 포상금의 업무 종사자 성과금 지급 의무화(안 제18조 제3항 후단 신설)	3
※ 참고자료	11

□ 황운하의원·전용기의원·한창민의원 공동대표발의(2211010)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 황운하의원·전용기의원·한창기의원 등 16인
2. 제 안 일 : 2025. 6. 23.
3. 회 부 일 : 2025. 6. 24.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법상 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대중교통을 체계적으로 지원·육성하고 대중교통서비스를 개선하기 위하여 대중교통운영자의 경영상태와 대중교통운영자가 제공하는 서비스에 대한 평가를 실시할 수 있으며, 경영 및 서비스평가 결과가 우수한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상을 실시하고 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다고 규정하고 있음.

그런데 경영 및 서비스평가 결과가 우수하려면 대중교통운영자와 운행·운수·승무 및 역무서비스·안전관리 등의 업무 종사자(이하 “업무 종사자”) 모두의 노력이 필요함에도 불구하고 평가 결과에 따라 지급받은 포상금이 업무 종사자에게는 지급되지 않고 대중교통운영자에게만 지급되고 있어 불공평하다는 문제가 제기되고 있음.

이에 대중교통운영자가 포상금을 지급받은 경우 업무 종사자에게

서비스평가 결과에 기여한 만큼의 성과금이 온전히 지급될 수 있도록 함으로써 일선 현장에서 국민에게 대중교통서비스를 제공하고 있는 업무 종사자의 근로 의욕을 고취하고자 함(안 제18조제3항).

Ⅲ. 검토의견

1. 경영 및 서비스평가 포상금의 업무 종사자 성과금 지급 의무화 (안 제18조제3항 후단 신설)

가. 검토의견

개정안은 대중교통운영자가 현행법 제18조에 따른 경영 및 서비스평가 결과 우수자로서 포상금을 받은 경우 서비스평가 결과에 기여한 정도에 상당하는 금액 이상을 운행·운수·정비·승무 및 역무서비스·유지보수 및 안전관리 등의 업무 종사자에게 성과금으로 지급하도록 의무화하려는 것임(안 제18조제3항 후단 신설).

현행	개정안
제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대중교통을 체계적으로 지원·육성하고 대중교통서비스를 개선하기 위하여 대중교통운영자의 경영상태와 대중교통운영자가 제공하는 서비스에 대한 평가를 실시할 수 있다.	제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ①·② (현행과 같음)
② (생략)	
③국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상을 실시하고 제	③----- ----- ----- ----- -----

현행	개정안
12조에 따른 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다. <후단 신설> ④ ~ ⑤ (생략) ⑥ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가 결과가 미흡한 자에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 제12조에 따른 재정지원을 제한할 수 있다.	----- ----- . 이 경우 포상 실시 에 따라 포상금을 지급받은 대중교통운영자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금 중 서비스평가 결과가 기여한 정도에 상당하는 금액 이상을 운행·운수·정비·승무 및 역무서비스·유지보수 및 안전관리 등의 업무 종사자에게 성과금으로 지급하여야 한다. ④ ~ ⑥ (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(경영 및 서비스평가에 관한 적용례) 제18조제3항 후단의 개정규정은 이 법 시행 이후 같은 조 제1항에 따른 경영 및 서비스평가를 실시한 경우부터 적용한다.

현행법 제18조에 따른 경영 및 서비스평가는 국가 또는 지자체가 버스운송사업자, 도시철도사업자 등 대중교통운영자¹⁾를 대상으로 경영 및 서비스평가를 실시하여 그 결과 우수자에 대해서는 포상을 실시하고, 그 외 현행법 제12조²⁾ 각 호의 사업에 대한 재정지원 시 우선 지원하

1) 「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
3. “대중교통시설”이라 함은 대중교통수단의 운행에 필요한 시설 또는 공작물로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
 - 가. 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물
 - 나. 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설
 - 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설
 - 라. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설(이하 “환승시설”이라 한다)
 - 마. 여객터미널, 선착장, 도선장, 접안시설 및 승하선 보조시설 등 여객선과 도선의 원활한 운항에 필요한 시설 또는 공작물
 - 바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 공작물로서 대중교통수단의 운행과 관련된 시설 또는 공작물
4. “대중교통운영자”라 함은 대중교통수단을 운행하거나 대중교통시설을 경영·관리하는 자로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.
 - 가. 「여객자동차 운수사업법」, 「도시철도법」, 「해운법」, 「유선 및 도선 사업법」 및 그 밖의 법률에 따라 대중교통수단 또는 대중교통시설의 사업에 대한 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 등록·신고 등을 한 자
 - 나. 대중교통수단의 운행 또는 대중교통시설의 경영·관리를 위하여 철도산업발전기본법 등 관련 법률에 따라 설립된 법인

2) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

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.

1. 제10조에 따른 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치
2. 저상(底床)버스 또는 2층전기버스(국토교통부령으로 정하는 규격·기준을 갖춘 버스를 말한다)의 도입 등 대중교통수단의 고급화·다양화
3. 환승시설 등 대중교통시설의 확충·개선
4. 제10조의5에 따른 전국호환 교통카드의 설치·운용
5. 대중교통비 지원 및 환급 사업
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업

거나 신규노선 개발 또는 기존노선 조정 시 우선권³⁾을 부여할 수 있도록 하고, 미흡한 자에 대해서는 현행법 제12조 각 호의 사업에 대한 재정지원을 제한할 수 있도록 하는 제도임.

경영 및 서비스평가는 철도, 도시철도, 고속버스에 대해서는 국토교통부장관이, 그 외 시내버스, 시외버스(고속형 제외), 농어촌버스 및 여객자동차터미널에 대해서는 시·도지사가 평가를 담당하며⁴⁾, 재무구조의 건전성에 대한 평가와 고객서비스에 관한 평가를 포함하여⁵⁾ 실시함.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」

제12조(재정지원의 대상) 법 제12조제6호에서 “대통령령으로 정하는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

1. 「도시교통정비 촉진법 시행령」 제14조제2호에 따른 대중교통 전용 지구의 조성
2. 「여객자동차 운수사업법」 등 관계법령에 의한 민간 대중교통운영자의 공적부담(학생·청소년 등에 대한 요금할인으로 인한 부담을 말한다)으로 인한 결손액 보전

3) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」

제23조(경영 및 서비스 우수업체에 대한 포상 등) ①법 제18조제3항의 규정에 의하여 실시하는 포상은 다음 각 호와 같이 구분하여 시행한다.

1. 대중교통경영및서비스종합대상
 2. 대중교통경영및서비스부문상(도시철도·노선버스·터미널 등)
- ② 「여객자동차 운수사업법」에 의한 노선여객자동차운송사업에 대한 면허 등을 하는 행정기관의 장은 제1항 각 호의 포상을 수상한 자에 대하여 새로운 노선을 개발하거나 기존노선을 조정하는 경우 우선권의 부여 등의 조치를 할 수 있다.

4) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」

제22조(경영 및 서비스 평가의 절차 등) ②국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 실시한다.

1. 「도시철도법」 제2조제6호에 따른 도시철도운송사업
2. 「철도사업법」에 의한 철도사업(「도시교통정비 촉진법」 제4조의 규정에 따라 지정·고시된 교통권역안에서 전동차로 여객을 수송하는 노선에 한한다)
3. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 시외버스운송사업(고속형에 한한다)

③시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 실시한다.

1. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 시내버스운송사업, 시외버스운송사업(고속형은 제외한다) 및 농어촌버스운송사업
2. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 여객자동차터미널사업

5) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」

제22조(경영 및 서비스 평가의 절차 등) ④제1항 내지 제3항의 규정에 의한 경영 및 서비스평가에는 재무구조의 건전성과 운행의 정시성·친절도·이용자 만족도 등 고객서비스에 관한 평가가 포함되어야 한다.

개정안은 이와 같은 대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가 결과 우수자로서 포상금을 지급받는 경우, 서비스평가 결과에 기여한 정도에 상당하는 금액 이상을 업무 종사자에게 성과금으로 지급하도록 의무화하는 내용임.

전국 지자체 중 경영 및 서비스평가 결과 매년 꾸준히 포상금을 지급하고 있는 지자체는 한 곳(충남) 정도임.

【 대중교통 경영 및 서비스평가 결과에 따른 포상금 지급 현황(2023~2025) 】

(단위: 백만원)

평가 주체	2023년	2024년	2025년	비고
국토교통부	15	-	-	
충남	1,860	1,860	1,500	
서울 등 15개 시·도	해당사항 없음.			

자료 : 국토교통부

서비스평가의 우수한 결과에는 실제 대중교통서비스에 종사하는 직원의 기여가 있기 때문에 업무 종사자에게도 금전적 인센티브가 전달되도록 하는 것은 평가 보상의 공평성 및 업무 종사자의 근로의욕 고취라는 원칙과 효과 측면에서 타당한 부분이 있어 보임.

다만, 시험·평가 등의 결과 우수자에게 지급되는 상금·격려금 등의 성격을 갖는 포상금의 용도는 기업 내부 운영에 관한 사항으로 볼 수 있는데, 이를 법률로 제한하는 것이 적절한지 여부, 모든 대중교통운

영업체에 적용될 수 있는 기여도 산정 및 포상금 배분에 관한 보편적 기준을 제도화하기 곤란한 점, 현재 아주 일부 지자체에서만 포상금을 지급하고 있으며 예산사정에 따라 포상금의 유무나 규모에 변동성이 있을 수 있다는 점 등을 고려할 때 충분한 논의가 필요해 보임.

참고로, 현재 버스운영상 결손을 공공재정으로 보전해 주는 버스준공영제⁶⁾를 시행하고 있는 지자체에서는⁷⁾, 준공영제 대상 버스운송사업자에 대하여 「대중교통법」 제18조에 따른 경영 및 서비스평가를 실시하여 그 결과에 따라 「여객자동차 운송사업법」 제50조⁸⁾에 근거하여 지급하는 결손보전 보조금의 일부(성과이윤 명목)를 차등 지급하고 있음⁹⁾.

6) 관할관청(정부, 지자체)과 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 버스서비스 개선 및 운행의 안정성을 도모하는 방식임.(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)

7) 시내버스 준공영제 시행 지자체(2025.1. 기준) : 울산을 제외한 6개 특·광역시, 제주, 경기, 충북 청주시, 경남 창원시, 강원 춘천시 등 11개 지자체

8) 「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.

2. 수익성이 없는 노선의 운행

9) 「서울특별시 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례」

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

5. "표준운송원가"란 시내버스 준공영제 참여하는 회사에 동일한 기준으로 운송비용을 지급하기 위해 항목별 단가, 지급방식, 지급시기를 정한 체계를 말한다.

6. "성과이윤"이란 표준운송원가 상 이윤의 일정부분을 유보하여 연1회 경영 및 서비스 평가 결과에 따라 사업자에게 분배하는 부분을 말한다.

제12조(경영상태와 서비스에 대한 평가) ① 시장은 사업자에 대하여 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제18조에 따라 사업자의 경영상태와 서비스에 대한 평가를 실시하여야 한다.

② 시장은 제1항에서 정한 평가결과에 따라 성과이윤을 차등지원 할 수 있다.

③ ~ ⑦ (생략)

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

대중교통운영자의 우수한 경영 및 서비스평가 결과가 있기 위해서는 업무종사자의 노력과 기여가 중요하다는 법안 취지에 공감함.

다만, 대중교통운영자마다 처한 상황, 업종별 특수성 및 회사별 상이한 임금체계 등을 고려할 때, 포상금을 종사자에게 배분하는 기준을 법령에서 일률적으로 정하기보다는 대중교통운영자가 자율로 결정하도록 하는 것이 타당함.

한편, 일률적 배분기준 대신 포상금을 기여도가 높은 종사자를 위해 사용하도록 권고할 수 있는 방안 등 대안에 대한 검토·논의는 가능함.

2) 서울특별시

사업자가 수령한 포상금의 사용처를 법률로 제한하는 것은 시장경제의 원칙에 반함.

운수종사자 인건비는 지속 상승('04년 대비 196% 상승)한 반면, 사업자의 성과이윤은 지속 감소(6.7%→2.0%)하여, 추가적인 포상금 배분은 과도한 측면이 있으며, 현재도 노-사간 임금협상 결렬 등으로 버스 파업까지 발생하는 상황에서 포상금 배분과 관련한 협상까지 더해지면 임금협상이 더욱 어려워질 우려가 있음.

3) 전국버스운송사업조합연합회

경영 및 서비스평가 결과에 따라 대중교통운영자가 포상금을 받는 경우, 이를 종사자에게 성과금으로 지급할지 여부는 대중교통운영자(사업자)가 경영상황을 고려하여 자율적으로 결정해야 할 사항이며, 성과금 산정·지급 기준의 객관성과 공정성 확보에 한계가 있어 노사 간 분쟁과 갈등을 발생시킬 소지가 큼.

한편, 운수종사자에 대한 포상은 경영 및 서비스평가와 별도로 정부 또는 지자체가 독립된 제도를 통해 운영하는 것이 바람직한 것으로 판단됨.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

관계기관 의견

1 서울특별시

개 정 안	검 토 의 건	
	수정안	사 유
제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ①·②(현행과 같음)		1. 시장경제원칙에 반함 - 기업은 그 법인의 의사결정에 따라 수익금의 사용처를(투자, 배당 등) 결정할 자유가 있으며, 법률로서 이윤의 일정비율을 포상금으로 강제지급하는 것은 그 자체로 시장경제의 원칙에 반함
③국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상을 실시하고 제12조에 따른 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다. 이 경우 포상 실시에 따라 포상금을 지급받은 대중교통운영자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금 중 서비스평가 결과가 기여한 정도에 상당하는 금액 이상을 운행·운수·정비·승무 및 역무 서비스·유지보수 및 안전관리 등의 업무 종사자에게 성과금으로 지급하여야 한다.	③ ----- ----- ----- ----- ----- ----- (삭제)	2. 높은 수준의 임금 및 불필요한 노-사간 분쟁 우려 - 준공영제 시행('04년)이후 운수종사자의 인건비는 '04년 대비 196% 상승하였으며, 특히 금년('25년)의 경우 대부분의 지자체에서 큰 폭의 임금인상이 있었음(약 10%) - 이에 반해 운수사업자의 성과이윤 비중은 준공영제 시행 이후 6.7%에서 2.0%로 지속적으로 감소해 왔음 - 운수종사자의 임금은 市 재정(시민의 세금부담)과 직결되며, 타업종과 비교 시 이미 높은 수준의 임금을 지급받고 있는바, 추가적인 '포상'의 배분은 과다한 측면이 있음
④ ~ ⑥ (현행과 같음)		

개 정 안	검 토 의 견	
	수정안	사 유
		- 또한 매년 임단협 과정에서 노-사간 분쟁이 발생하고 있으며, 그 불편은 제3자인 국민이 감내하고 있는 중으로, 법률안 통과 시 임단협을 통한 임금협상 외에 포상금 배분액, 비율 등과 관련 추가적으로 불필요한 노-사 분쟁 유발이 우려됨

② 전국버스운송사업조합연합회

개 정 안	검 토 의 견	
	수정안	사 유
제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ①·② (현행과 같음)	제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ①·② (현행과 같음)	□ 경영 및 서비스 평가 결과에 따른 포상금의 종사자 성과금 지급 의무화는 사업자의 경영권과 자율성 침해 우려가 있음 ○ 경영 및 서비스 평가(이하 “평가”) 결과에 따라 대중교통운영자가 포상금을 받는 경우, 이를 종사자에게 성과금으로 지급할지 여부는 대중교통운영자(사업자)가 경영상황을 고려하여 자율적으로 결정해야 할 사항 - 개정안은 성과금 지급을 의무화함으로써 사업자의 경영상 재량권 및 자율적 인센티브 제도 운영을 과도하게 제한하고 사업자의 경영권을 침해할 소지가 있으며, 평가는 사업자의 투자, 교육훈련, 종사자 성과 및 복지제도 운영, 노사관계 발전 등 경영활동 전반에 대한 결과로 나타나는 것이므로, 종사자에게 지급되는 성과금은 사업자의 재정 상황을 반영한 경영적 판단에 따라 이루어
③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상을 실시하고 제12조에 따른 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다. 이 경우 포상 실시에 따라 포상금을 지급받은 대중교통운영자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금 중 서비스평가 결과가 기여한 정도에 상당하는 금액 이상을 운행·운수·정비·승무 및 역무 서비스·유지보수 및 안전관리 등의 업무 종사자에게 성과금으로 지급하여야 한다.	③----- ----- ----- ----- -----, (단서 삭제)	
④ ~ ⑥ (현행과 같음)	④ ~ ⑥ (현행과 같음)	

개 정 안	검 토 의 견	
	수정안	사 유
		저야 하며, 이를 법으로 강제하는 것은 타당하지 않음 • 법적으로도 민간 기업에 귀속된 자금 처분 방식을 법률이나 기타 방법으로 강제하는 것은 「헌법」에서 정한 제 23조(재산권 보장), 제 119조(경제상의 자유와 창익 보장)의 취지에 반함 □ 포상금 산정 기준이 불명확해 노·사 및 정부·기업 간 분쟁 우려가 있음 ○ 개정안 중 “서비스평가 결과가 기여한 정도에 상당하는 금액 이상을”이라는 문구는 매우 추상적이며, 금액 산정 기준이 불명확하고 포상금 지급 기준의 객관성과 공정성 확보에 한계가 있어 노사간 분쟁과 갈등을 발생시킬 소지가 큼 • 또한, 포상금 지급에 따른 통상임금·평균임금 산정 문제 등으로 노사간 분쟁 발생 가능성이 큼 - 노선버스는 인력집약 산업으로

개 정 안	검 토 의 건	
	수정안	사 유
		로 운전자 외에도 정비원, 사무관리직 등 다양한 지원 인력이 필요하며, 이들에 대한 평가 기여도 관리가 복잡하고 평가 기여도를 관리하는 것은 매우 복잡하고 평가 기여도를 산정하는 객관적 기준도 없어 실질적인 관리에 한계가 있음 - 현재 평가 기준은 운행관리, 안전성, 고객만족 등 항목이 대부분으로, 실제 종사자가 직접 기여할 수 있는 항목은 일부에 불과하며 이러한 상황에서 '기여한 정도'의 판단과 산정은 정부와 사업자, 노사 간 해석 차이를 불러올 수 있으며, 결과적으로 분쟁의 원인이 될 수 있음 • 운행관리 : 배차계획, 안전띠착용, 대당 행정처분 금액, 일제점검 지적건수, 차량 운행실태 등 • 안전성 : 차량기준 준수, 운행기록계 제출, 첨단 안전장치 장착, 교통안전도 평가, 운전자 교육, 운전자격요건 준수, 비상사태대비 노력 등 • 고객만족 : 운전자 친

개 정 안	검 토 의 건	
	수정안	사 유
		절, 차량 청결·쾌적·편의 등 승객 만족도, 자동차 현대화 서비스개선 노력 등 □ 운수종사자에 대한 포상은 평가와는 별도로, 정부 또는 지자체가 독립된 제도를 통해 운영·지급하는 것이 바람직한 것으로 판단됨 ○ 대중교통 종사자의 자긍심 고취와 서비스 개선 유도를 위한 포상제도가 필요하다면 경영 및 서비스 평가와 연계하기보다는 정부 또는 지자체가 별도 예산을 편성하여 '대중교통 우수 종사자 포상제도'를 마련하는 방식이 합리적이라 판단됨