여객자동차 운수사업법 일부개정법률안
심 사 보 고 서

2026. 4.

국토교통위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2025년 12월 1일, 권영진의원・복기왕의원 등 24인

나. 회부일자: 2025년 12월 2일

다. 상정 및 의결일자:

제432회 국회(임시회)

제1차 전체회의(2026. 2. 10.)

상정, 제안설명, 검토보고, 대체토론, 소위회부

제433회 국회(임시회)

제1차 교통법안심사소위회의(2026. 3. 30.)

상정, 축조심사, 의결(대안반영폐기)

제2차 국토교통위원회(2026. 4. 2.)

상정, 소위심사보고, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(제안설명: 권영진의원・복기왕의원)

시외·고속버스는 국민의 장거리 이동권을 보장하기 위해 필요한 대표적인 대중교통수단이나 최근 고속철도망 확충과 자가용 이용 증가 등으로 승객수가 지속 감소함에 따라 수익성이 높지 않은 지방의 낙후지역을 중심으로 노선이 폐선되거나 운행횟수가 줄어들어 지역주민의 이동권에 제약이 발생하고 있음. 시외·고속버스 사업은 원칙적으로 민간사업자의 면허에 기반한 민영제로 운영되지만 정부가 요금의 상한을 관리하고 다수의 사람을 수송해야 하는 대중교통인 특성상 사업자의 경영여건 개선과 국민의 장거리 이동권 보장 및 대중교통 활성화를 위해 정부와 지자체의 관리와 지원이 필요하고, 단순히 수익성만을 기준으로 노선의 유지 필요성을 판단하기에는 한계가 있는 분야임. 향후 시외·고속버스 노선의 폐선과 운행횟수 감축 현상이 지속 및 확대될 경우, 수도권-지방지역 간, 지방거점도시-지방지역 간 교류가 단절되어 지방소멸이 점차 가속화되고, 낙후지역 주민의 생활권역도 축소되어 이들의 전반적 삶의 질이 저하될 우려가 있음. 그러나, 운행 지역이 전국 단위인 시외·고속버스는 구조적 특성상 운행지역이 특정 지자체 관할 내로 한정되어 준공영제 등을 통해 운행손실의 대부분을 지자체로부터 보전받는 시내버스보다 지자체의 지원 및 관리 우선순위에서 밀리게 되어 안정적인 운영기반이 부재하고, 법정 망계획을 통해 체계적으로 관리하고 있는 도로·철도와 달리 노선별 중요도, 시급성 등을 고려한 교통 네트워크, 이동권 관점에서의 관리가 이뤄지지 못하고 개별 노선 단위의 관리에 그치고 있음. 이에,

지역 간 최소한의 광역적인 이동권을 보장하고 대중교통을 통한 전국적 교통 네트워크 구축을 위해, 비록 수익성은 없으나 운행 또는 서비스의 개선이 필요한 시외·고속버스 노선에 대해서는 국가 또는 지자체가 "필수노선"으로 지정할 수 있도록 하고, 필수노선에 대해서는 개선명령, 재정지원 및 유류비 지원 등을 통해 버스노선의 운행 안정성과 서비스를 제고하는 등 관리체계를 구축하고자 함(안 제50조제8항 신설, 제50조의2 신설 등). 아울러, 필수노선을 포함한 시외·고속버스 면허 및 노선의 효율적이고 체계적인 관리를 위한 노선여객자동차운송사업 종합정보체계의 구축 및 운영 근거도 마련하고자 함(안 제50조의3 신설).

3. 전문위원 검토보고의 요지

(전문위원 오세일)

가. 시외·고속버스 필수노선 지정제도 도입(안 제2조제10호 및 제50조의2 신설)

1) 검토의견

개정안은 '국민에게 최소한의 지역 간 광역적인 이동권을 보장하기 위하여 운행 또는 서비스의 개선이 필요하다고 국토교통부장관 또는 시·도지사가 인정하는 노선 여객자동차운송사업의 노선'을 "필수노선"으로 정의하고, 국토교통부장관 또는 시·도지사가 법령에 따라 필수노선을 지정하고 재정지원 등을 할 수 있는 근거를 신설하여 필수노선 지정제도

를 도입하려는 것임(안 제2조제10호 및 제50조의2 신설).

현 행	개 정 안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 7. (생 략) <신 설>	제2조(정의) ----------. 1. ~ 7. (현행과 같음) 10. “필수노선”이란 국민에게 최소한의 지역 간 광역적인 이동권을 보장하기 위하여 운행 또는 서비스의 개선이 필요하다고 국토교통부장관 또는 시·도지사가 인정하는 노선 여객자동차운송사업의 노선을 말한다.
<신 설>	제50조의2(필수노선의 지정 및 관리) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 면허를 하는 노선 여객자동차운송사업(제75조에 따라 권한을 위임받은 경우를 포함한다) 중 광역적인 이동권을 보장하기 위하여 필요하다고 인정하는 노선을 필수노선으로 지정할 수 있다. ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 지정한 필수노선을 운행하는 노선 여객자동차운송사업자에 대하여 필요한 경우 제23조에 따른 개선명령 또는 제50조제1항 및 제2항에 따른 수익성이 없는 노선의 운행에 대한 재정지원 등을 통해 지역 간 교통편의가 제고되도록 노력하여야 한다. ③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 필수노선을 지정하

현 행	개 정 안
	고자 하는 경우 노선 여객자동차운송사업의 노선별 이용 현황, 대체 교통수단 여부 및 필수노선 지정에 따른 교통편의 제고 효과 등에 대한 타당성 평가를 할 수 있다. ④ 국토교통부장관은 제3항에 따른 평가를 위하여 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 "공공기관"이라 한다)의 장 등 관계 기관의 장 및 노선 여객자동차운송사업자에게 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료의 제출을 요청받은 관계 중앙행정기관의 장 등은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다. ⑤ 필수노선의 지정, 타당성 평가, 개선명령, 재정지원 등 필수노선의 관리와 관련한 세부기준 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

노선 여객자동차운송사업은 노선을 정하여 여객을 운송하는 사업으로서 시내버스·농어촌버스·마을버스·시외버스 운송사업으로 세분됨[1].

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

이 중 시외버스운송사업은 광역 또는 기초 단위의 단일 행정구역을 운행범위로 하는 시내버스·농어촌버스·마을버스 운송사업에 속하지 않는 사업으로서 서로 다른 행정구역 간의 여객 운송 즉 장거리 노선버스를 운행하는 사업임.

시외버스운송사업은 운행 형태에 따라 이른바 "고속버스"라고 불리는 고속형과 그 외 직행형 및 일반형으로 구분되며[2], 고속형을 제외한 직행

---

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
(각 목 생략)

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 노선 여객자동차운송사업

가. **시내버스운송사업**: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

나. **농어촌버스운송사업**: 주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

다. **마을버스운송사업**: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

라. **시외버스운송사업**: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

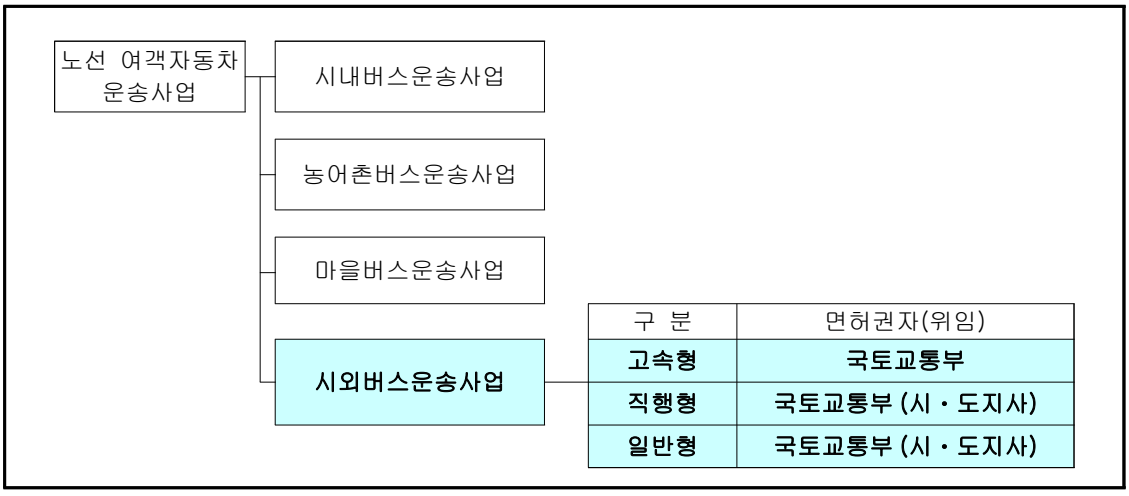
(이하 생략)

2) 시외버스운송사업의 운행형태(「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제8조제8항)

구분	운행차량	운행거리	운행구간	정차형태
고속형	시외우등고속버스, 시외고속버스, 시외고급고속버스	100km 이상	60% 이상 고속국도	중간 정차 없음
직행형	시외우등직행버스, 시외직행버스, 시외고급직행버스	-	-	기점·종점 행정구역 외의 행정구역에 1개소 이상 정류소에 정차

형 및 일반형 시외버스운송사업에 대한 국토교통부장관의 면허권은 시·도지사에게 위임되어 있음[3].

【 시외버스운송사업 체계도 】



시외버스운송사업의 운송 수단인 시외·고속버스는 철도와 함께 국민의 장거리 이동을 위한 대표적인 대중교통수단임.

그런데, 고속철도망 확충, 자가용 이용 증가, 인구 감소 등으로 인한 승객 수의 감소와 인건비 등 비용의 상승으로 매출액, 노선 수, 차량 대수 등이 펜데믹 이전보다 현저히 감소하였으며, 인구소멸지역 증가가 예

일반형	시외우등일반버스, 시외일반버스	-	-	각 정류소에 정차

3) 「여객자동차 운수사업법」
제4조(면허 등) ① **여객자동차운송사업**을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **국토교통부장관의 면허**를 받아야 한다. 다만, **대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업**을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 **시·도지사의 면허를 받거나** 시·도지사에게 등록하여야 한다.
「여객자동차 운수사업법 시행령」
제37조(권한의 위임) ② 국토교통부장관은 법 제75조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 **시·도지사에게 위임**한다.
1. **법 제4조에 따른 여객자동차운송사업**(제1항제1호 각 목 외의 부분에서 규정한 시내버스운송사업 및 **운행형태가 고속형인 시외버스운송사업은 제외**한다)의 **면허**
(이하 생략)

상되는 가운데 시외·고속버스의 수익성 악화와 노선 감축은 심화될 것이 우려되는 상황임.

【 시외·고속버스 현황 】

구분	수송인원(백만명)		매출액(억원)		노선 수(개)		차량대수(대)	
	시외	고속	시외	고속	시외	고속	시외	고속
2019	198.6	30.2	13,896	7,062	3,626	208	6,808	2,011
2024 (증감)	100.9 △49.2%	21.8 △27.8%	10,651 △23.4%	5,632 △20.2%	3,172 △12.5%	156 △25.0%	4,782 △29.8%	1,450 △27.9%

출처 : 전국버스연합회

자료 : 국토교통부

대중교통수단은 헌법상 보장된 국민의 기본권인 '이동의 자유'를 실현하는 중요 수단으로서, 철도망이 닿지 않거나 인구소멸 위기에 처한 지역에서 시외·고속버스 노선의 폐선·감축은 해당 지역 주민의 장거리 이동권을 제약하여 삶의 질을 저하시키고, 교통의 단절로 인하여 지역의 고립, 인구 유출, 지역 경제 침체로 이어져 지방 소멸을 가속화하는 요인으로 작용함.

현재, 대중교통수단 중 시내버스는 준공영제[4]를 통해 지자체가 손실을 보전하고, 철도는 공기업이 경영 손실을 감당함으로써[5] 기초적이고

4) 준공영제란 관할관청이 시내·농어촌·마을버스 서비스의 공공성 강화를 목적으로 버스 노선의 운행수준과 운행계통을 결정하거나, 이를 운행하는 **버스운송사업자에게 운송비용에 비해 부족한 운송수입금의 전부 또는 일부를 지원**하는 제도임.(국토교통부「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」(2023.12) 제2조제1항제1호)

5) 「철도산업발전기본법」
제32조(공익서비스비용의 부담) ①철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용(이하 "공익서비스비용"이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 또는 해당 철도서비스를 직접 요구한 자(이하 "원인제공자"라 한다)가 부담하여야 한다.
②원인제공자가 부담하는 공익서비스비용의 범위는 다음 각호와 같다.

필수적인 교통서비스가 유지되는 지원 체계가 운영되고 있으나, 장거리 교통수단인 시외·고속버스는 노선유지·손실보전 지원 체계에서 소외되어 있음[6].

이에 개정안은 시외·고속버스 노선에 대해서도 면허권자(면허권을 위임한 경우 위임을 받은 자)인 국토교통부장관 또는 시·도지사가 주민의 최소한의 장거리 이동권 보장을 위하여 운행을 유지하거나 운행서비스의 개선이 필요한 노선을 '필수노선'으로 지정하여 별도의 관리 및 지원 체계를 구축하려는 것으로,

시외·고속버스 노선의 수익성 악화에 따른 국민의 장거리 이동권 제약 위기에 대응하여 교통복지 사각지대 해소, 최소한의 장거리 교통서비스 제공, 국가 균형발전이라는 공익적 가치를 실현하려는 개정안의 취지는 타당성한 것으로 보임.

다만, 필수노선 지정에 관하여 규정하고 있는 개정안 제50조의2 각 항의 규정에 대해서는 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

---

1. 철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 철도운임·요금을 감면할 경우 그 감면액
2. **철도운영자가 경영개선을 위한 적절한 조치를 취하였음에도 불구하고 철도이용수요가 적어 수지균형의 확보가 극히 곤란하여 벽지의 노선 또는 역의 철도서비스를 제한 또는 중지하여야 되는 경우로서 공익목적을 위하여 기초적인 철도서비스를 계속함으로써 발생되는 경영손실**
3. 철도운영자가 국가의 특수목적사업을 수행함으로써 발생되는 비용

6) 국토교통부에 따르면, 2026년 1월 현재 국토교통부가 직접 면허권을 행사하고 있는 고속버스에 대한 재정 지원은 전혀 없으며, 시외버스에 대해서는 8개 도(道)에서 손실의 일부(25~70%)를 지원하고 있음.

첫째, 개정안에서는 필수노선 지정에 관한 규정을 신설하면서 지정해제에 관해서는 규정하고 있지 않으므로 지정해제 요건·방법 및 의견청취 등을 포함한 지정해제 근거를 함께 신설할 필요가 있음.

둘째, 개정안 제2조제10호에서 “필수노선”에 관한 별도의 용어 정의규정을 신설하고 있는데, 개정안 제50조의2에서 필수노선 지정의 목적, 기준, 대상 등을 규정하고 있어 중복 소지가 있으므로 ‘제50조의2제1항에 따라 지정된 필수노선(이하 “필수노선”이라 한다)’과 같이 약칭하여 다른 조문에서 사용하되,

개정안의 제안이유에서 밝히고 있는 필수노선 지정대상은 시외·고속버스 노선이며 시내버스 노선은 제외되므로 ‘필수노선’이라는 용어보다는 ‘광역 필수노선’ 또는 ‘장거리 필수노선’ 등과 같이 그 의미를 분명하게 드러낼 수 있는 용어를 사용하는 것이 바람직해 보임.

셋째, 개정안 제50조의2제2항에서는 국토교통부장관 및 시·도지사가 필수노선을 운영하는 운송사업자에 대해 현행법 제23조[7]에 따른 개선

---

7) 「여객자동차 운수사업법」
제23조(여객자동차운송사업의 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

명령 및 현행법 제50조[8]에 따른 재정지원을 통하여 교통편의가 제고되도록 노력할 의무를 부여하고 있는데, 개정안에 따라 필수노선 지정제도가 법정화되는 점을 고려하여 현행법 제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등) 및 제50조(재정지원)에 필수노선에 대한 개선명령과 재정지원 근거를 직접 규정할 필요가 있어 보임.

넷째, 개정안 제50조의2제3항에서는 필수노선 지정을 위하여 사전에 필수노선 지정에 관한 타당성 평가를 할 수 있도록 규정하고 있는데, 타

---

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 · ③ (생략)

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.

1. 자동차의 고급화나 터미널의 현대화
2. 수익성이 없는 노선의 운행
3. 공동시설이나 안전관리시설의 확충과 개선
4. 낡은 차량의 대체(代替)
5. 터미널의 이전이나 규모·구조·설비의 확충·개선
6. 여객자동차 운수사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충 또는 개선
7. 여객자동차운송플랫폼사업을 위하여 필요한 시설·설비의 설치 및 개선
8. 경제적·환경친화적 안전운전 및 관리를 지원하는 시설·장비의 확충과 개선
9. 그 밖에 여객자동차 운수사업을 진흥하기 위한 것으로서 국토교통부령으로 정하는 사항

② 시·도는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있으면 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 관하여 필요한 사항은 해당 시·도의 조례로 정한다.

1. 여객자동차 운수사업자가 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우
2. 여객의 안전을 위한 교통안전시설을 확충하기 위하여 필요한 경우
3. 대중교통을 활성화하기 위하여 버스교통체계를 개선하는 경우
4. 터미널이용객의 편의를 증진하기 위하여 경영이 어려운 터미널사업을 계속하게 할 필요가 있는 경우
5. 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우만 해당한다)의 폐업 또는 감차를 통한 구조조정이 필요할 경우
6. 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업을 운영하는 경우
7. 운수종사자의 휴식에 필요한 시설을 설치·개선하는 경우
8. 운수종사자의 근로여건 및 처우개선을 위하여 필요한 경우

③ ~ ⑨ (생략)

당성 평가는 무분별한 필수노선 지정을 방지하고 적극적이고 우선적인 지원이 요구되는 필수노선에 대해 그 지정의 필요성과 효과성을 담보하는 제도적 장치로 보이나, 의무절차가 아니라 임의절차로 규정하고 있어 타당성 평가 없이 필수노선 지정도 가능하므로 타당성 평가의 실효성이 확보되지 못할 소지가 있어 보임.

이에 대해서는 타당성 평가 없이 필수노선을 지정할 수 있는 예외적인 요건을 법제화하는 방안을 고려해 볼 수 있음.

다섯째, 개정안 제50조의2제4항에서는 타당성 조사를 위하여 국토교통부장관에게만 행정기관, 공공기관, 운송사업자 등을 대상으로 자료요청 권한을 부여하고 있는데, 국토교통부장관뿐 아니라 시・도지사도 필수노선 지정 및 타당성 조사의 주체이므로 시・도지사에게도 자료요청 권한을 부여할 필요가 있음.

2) 관계 기관 등 의견

가) 국토교통부

철도 등 대체수단이 부재하거나 수요 부족 등으로 시외·고속버스가 유지되기 어려운 지역 등을 운행하는 고속·시외버스 노선은 타당성 평가를 거쳐 필수노선으로 지정하여 관리할 필요가 있음.

이 경우 지정 이후 철도망 확충 등 여건 변화, 필수노선 이용 수요 등을

주기적으로 검토하여 재선정하는 절차[9], 정부·지자체가 재정지원하는 필수노선 면허를 특정 운송사업자가 독점 운영함에 따른 폐단을 방지하는 장치 등을 대통령령으로 정할 필요가 있음.

나) 기획재정부

개정안은 전국 버스노선에 영향을 미치는 사안이나 필수노선 개념을 포괄적으로 규정하고 있어 기준 마련 및 노선 지정과정에서 논란이 우려되므로 신중한 검토가 필요함.

대상 지역, 이용률, 대체교통수단 등에 관한 최소한의 객관적 기준 마련 및 사회적 공감대 형성 후 법제화하는 것이 바람직함.

지역 여건에 대한 고려 없이 획일적 기준 적용 시 오히려 특정지역은 혜택이 집중되고 타 지역은 소외되어 지역 간 형평성 저해 및 갈등 심화 우려가 있음.

필수노선 지정에 관한 명확한 기준이 없어 재정지원 대상 및 소요파악이 불가능한 사안이므로 개정안 제50조의2제2항에 따른 재정지원 규정은 이를 구체화하는 것이 선행되어야 하며, 현행법상 수익성 없는 노선에 대한 재정지원 근거가 있으므로 별도의 재정지원 규정은 불필요함.

---

9) 지정 및 관리절차(예시) : 후보군 선정(광역네트워크 노선 중) → 적정성 평가(전문기관) → 개선명령(필요 시, 면허권자) → 적자 등 발생 시 재정지원(면허권자) → 지정 재검토

나. 필수노선에 대한 유류비 지원 근거 마련(안 제50조제10항 신설)

1) 검토의견

개정안은 필수노선에 대해 유류비를 보조할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제50조제10항 신설).

현 행	개 정 안
제50조(재정 지원) ① ~ ⑨ (생 략) <신 설>	제50조(재정 지원) ① ~ ⑨ (현행과 같음) ⑩ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 노선 여객자동차운송사업자가 제2조에 따른 필수노선을 운행하기 위하여 유류를 구매한 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급 기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

노선 여객자동차운수사업자에게는 현행법령[10]에 따라 유가보조금을

10) 「여객자동차 운수사업법」
제50조(재정 지원) ⑤ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자에게 **유류(油類)에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등의 인상액에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조**할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.
1. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차 주행에 대한 자동차세
2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금

「여객자동차 운수사업법 시행령」
제21조의4(유가보조금의 지급대상) 법 제50조제5항 각 호 외의 부분 전단에서 "대통령령으로

지원하고 있음.

유가보조금 제도는 여객자동차 운송업계의 경영부담 완화를 위하여 경유 등 연료에 대해 부과하는 유류세에 대해 2001년 6월 당시 대비 인상분의 전부 또는 일부를 환급하는 제도임.

개정안은 필수노선 운행 운송사업자에게 현재 지원되는 유가보조금에 추가하여 유류비 구매 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있는 근거를 마련하려는 것으로, 필수노선 운행에 따른 비용 경감 효과 및 필수노선 운영을 유인하는 효과를 기대할 수 있음.

한편, 개정안에 따르면 필수노선에 대해서는 현재 유류 구매 비용의 일부를 유가보조금으로 지원하고 있는데 그 나머지의 유류비에 대해서도 추가적인 지원을 하려는 것으로서, 현행법에서는 유가보조금 부정수급 방지를 위하여 지급정지 조치에 관한 규정, 신고자에 대한 포상금 지급 규정, 보고・검사 규정을 두고 있으므로 필수노선에 대한 유류비 보조금에 대해서도 이와 같은 규정을 적용할 필요가 있어 보임.

【 유가보조금 부정수급 방지 관련 규정 】

「여객자동차 운수사업법」
제51조의2(유가보조금의 지급정지) 특별시장・광역시장・특별자치시장・특별자

정하는 운송사업자"란 다음 각 호의 운송사업자를 말한다.
1. **노선 여객자동차운송사업자**
2. 일반택시운송사업자
3. 개인택시운송사업자(제3조제2호라목 전단에 따른 사유로 사업자가 직접 운전하지 않는 개인택시운송사업의 경우에는 개인택시운송사업자의 사업용 자동차를 대리 운전하는 사람을 포함한다)

치도지사 또는 시장·군수는 운송사업자가 **다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 1년의 범위에서 제50조제5항에 따른 보조금(이하 "유가보조금"이라 한다)의 지급을 정지하여야 한다.**

1. 실제로 운행한 거리 또는 연료의 사용량보다 부풀려서 유가보조금을 청구하여 지급받은 경우
2. 여객자동차운송사업이 아닌 다른 목적에 사용한 유류분에 대하여 유가보조금을 지급받은 경우
3. 실제 주유·충전한 유종(油種)과 다른 유종의 단가를 적용하여 유가보조금을 지급받은 경우
4. 유가보조금의 지급과 직접 관련하여 행하는 제79조에 따른 서류제출 명령에 따르지 아니하거나 검사나 질문을 거부·기피 또는 방해하는 경우
5. 제1호부터 제4호까지에서 규정한 사항 외에 대통령령으로 정하는 사항

제51조의5(포상금의 지급) 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 **제51조의2제1호부터 제3호까지** 및 제5호, 제51조의3제1호부터 제3호까지 및 제5호, 제51조의4제1호부터 제3호까지 및 제5호 중 어느 하나에 해당하는 자를 신고하거나 고발한 자에 대하여 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 포상금을 지급할 수 있다.

제79조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 여객자동차 운수사업자에게 그 사업에 관한 사항이나 자동차의 소유 또는 사용에 관한 사항에 대하여 보고하거나 서류를 제출하도록 명할 수 있다.

1.~4. (생략)

5. **제51조의2부터 제51조의4까지에 따른 유가보조금, 천연가스 연료보조금 및 수소 연료보조금의 지급과 관련하여 확인이 필요한 경우**

6.~8. (생략)

② 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 필요하다고 인정하면 소속 공무원으로 하여금 여객자동차 운수사업자 또는 운수종사자의 장부·서류, 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다.

③ 제2항의 경우에 그 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

2) 관계 기관 등 의견

가) 국토교통부

필수노선 운행에 사용되는 유류비 부담을 경감하기 위해 기존 유가보조금 외에 추가적인 유류비를 지원하는 데 동의함.

재원은 기존 유가보조금 재원인 자동차세 주행분(지방세) 활용이 가능함.

나) 전북특별자치도

유류비는 사용량 집계가 용이하여 보조금 지급이 투명할 수 있으나, 시외버스 운송손익 중 차지하는 비율은 20% 이내이며 친환경차량 도입 확대 등을 고려할 때 필수노선 운영 보조 비용이 상대적으로 적을 수 있음.

보조금의 지급 기준 및 지급 방법의 경우에도 기존에 지원되는 벽지노선 사업비와 별개 예산을 편성하여 지원하여야 실질적인 필수노선 운영에 도움이 될 수 있으므로 실질적인 지원이 이루어질 수 있도록 추가예산 편성을 건의함.

다) 전국버스운송사업조합연합회

필수노선 운행에 따른 비용은 유류비 외에도 인건비, 차량유지비·관리비, 보험료 등이 있어 유류비용 보전만으로 실질적 비용 부담 해소가 곤란하므로 비용 전부 보조가 필요함.

라) 전국고속버스운송사업조합

유류비용으로 한정 시 필수노선을 운행하기 위한 지원이 한정적일 수 있으므로 운송원가 보전을 통한 실질적인 지원이 필요함.

다. 노선버스 종합정보체계 구축 근거 마련(안 제50조의3 신설)

1) 검토의견

개정안은 국토교통부장관이 노선여객자동차운송사업종합정보체계를 구축·운영하고, 관계 기관의 장에 대한 자료 또는 정보의 요청 및 업무 위탁 근거를 신설하여 노선버스 정보를 체계적이고 효율적으로 관리·활용하려는 것임(안 제50조의3 신설).

현 행	개 정 안
<신 설>	제50조의3(노선 여객자동차운송사업 종합정보체계의 구축·운영) ① 국토교통부장관은 국토교통부령으로 정하는 노선여객자동차운송사업 관련 정보의 효율적 처리 및 체계적 활용을 위하여 노선여객자동차운송사업종합정보체계를 구축·운영할 수 있다. ② 국토교통부장관은 관계 기관의 장에게 제1항에 따른 노선여객자동차운송사업종합정보체계의 구축과 운영에 필요한 자료 또는 정보를 요청할 수 있다. 이 경우 관계 기관의 장은 정당한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다. ③ 국토교통부장관은 노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축·운영 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 교통분야의 전문성을 보유한 기관에 위탁할

현 행	개 정 안
	수 있다. ④ 제1항에 따른 노선여객자동차운송사업종합정보체계의 구축·운영과 제2항에 따른 자료 또는 정보의 종류 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

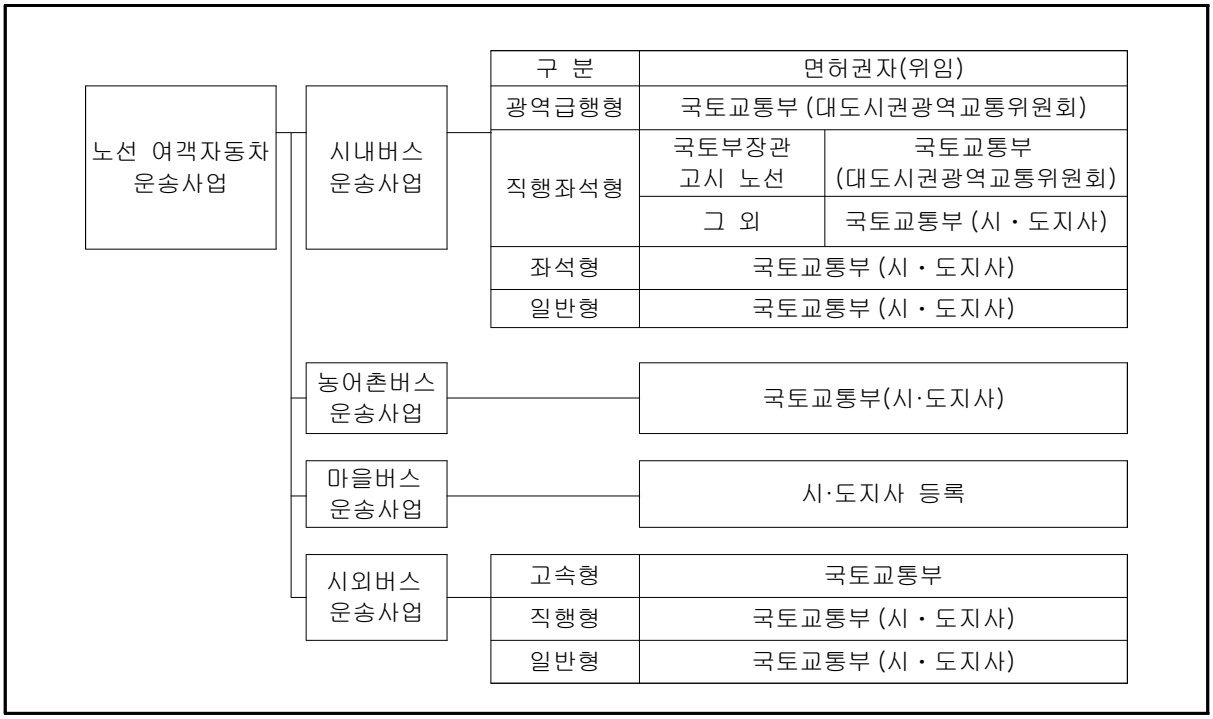
현행 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에는 광역버스[11]를 대상으로 광역버스종합정보체계를 구축할 수 있는 근거가 마련되어 있으나(2024년 1월 신설), 광역버스를 포함하는 전체 노선버스를 대상으로 전국적인 정보체계를 구축할 수 있는 근거 규정은 부재함.

노선 여객자동차운송사업의 면허권은 고속버스운송사업을 제외하고 대도시권광역교통위원회 또는 지자체에 위임되어 있어 노선버스 관련 자료나 정보 등이 국토교통부 외에 여러 기관에 산재되어 있고, 면허 등록, 노선 및 차량 관리, 운송업체 및 운전자 관리 등의 자료가 표준화되어

11) **「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」**
제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "**광역버스**운송사업"이란 대도시권 내 둘 이상의 시·도 및 도청소재대도시에 걸쳐 운행되고 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 말한다.
「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」
제4조의2(광역교통시설) ③ 법 제2조제3호에서 "대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업"이란 같은 법 시행령 제3조제1호가목 후단에 따라 국토교통부령으로 정하여 구분하는 운행형태 중 **광역급행형·직행좌석형에 해당하는 시내버스운송사업**을 말한다.

있지 않으며, 수기문서나 엑셀 등 상용 프로그램을 통하여 수집·제공되고 있어 신속하고 효율적인 자료 활용 체계를 갖추고 있지 못함.

【 노선 여객자동차운송사업 체계도 】



자료 : 국토교통부 자료 및 시행령 등을 바탕으로 재구성

이에 개정안은 노선여객자동차운송사업종합정보체계(이하 “노선버스종합정보체계”)를 구축·운영할 수 있는 근거를 신설하여 노선버스 관련 정보를 체계적으로 관리하고 효율적으로 활용할 수 있는 기반을 마련하려는 것으로, 교통 관련 기초자료 및 유용한 정보의 수집·생성·활용을 가능하도록 하여 교통 관련 정책 및 제도의 개선과 발전을 제도적으로 뒷받침할 수 있을 것으로 봄.

다만, 안 제50조의3제3항에서는 노선버스종합정보체계의 구축·운영 업무를 한국교통안전공단 등에 민간위탁할 수 있는 근거를 두고 있는데,

민간위탁 규정을 두는 경우에는 민간기관이 수탁을 기피하거나 위탁업무의 질이 저하되는 등의 부작용이 발생하지 않도록 위탁업무 처리에 소요되는 경비 지원에 관한 규정과 공적인 업무수행과 관련하여 위법한 행위를 한 경우 그 사람을 공무원으로 보아 금품 수수(收受), 공무상 비밀누설과 같은 불법행위를 한 경우 공무원과 같이 취급하여 처벌할 수 있도록 하는 벌칙 적용에서 공무원의제 규정을 함께 규정할 필요가 있으므로 이들 규정을 추가 신설할 필요가 있음.

2) 관계 기관 등 의견

가) 국토교통부

필수노선을 포함한 버스노선의 면허 현황, 운행 현황 및 실적 등을 체계적으로 관리하기 위하여 종합정보체계 구축·운영이 필요함.

나) 전국버스운송사업조합연합회

개정안에 따른 노선여객자동차운송사업종합정보체계 구축・운영 업무의 수탁기관을 동 연합회로 규정함으로써 동 연합회의 기존 시스템을 활용하여 중복적인 예산 절감이 가능함.

4. 대체토론의 요지

없 음

5. 법안심사소위원회 심사내용

(교통법안심사소위원장 복기왕)

동 개정안은 본회의에 부의하지 아니하고 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(대안)에 일부 내용을 수정하여 반영함.

6. 찬반토론의 요지

없 음

7. 심사결과

대안반영폐기

※ 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(대안)에 일부내용을 수정하여 반영함.