



여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

- 정동만의원 대표발의(의안번호 제2111578호)
- 이수진의원 대표발의(의안번호 제2111813호)
- 우원식의원 대표발의(의안번호 제2112155호)
- 윤준병의원 대표발의(의안번호 제2112220호)
- 오영훈의원 대표발의(의안번호 제2112506호)
- 임이자의원 대표발의(의안번호 제2112825호)
- 정부 제출 (의안번호 제2113424호)
- 서일준의원 대표발의(의안번호 제2114412호)
- 박상혁의원 대표발의(의안번호 제2114505호)
- 진성준의원 대표발의(의안번호 제2114748호)
- 고영인의원 대표발의(의안번호 제2114795호)

2022. 4.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 이 지 민

목 차

I . 정동만의원 대표발의(2111578)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
3. 검토의견	2
가. 대여사업용 자동차의 종류에 어린이운송용 승합자동차를 포함	2
※ 참고자료: 「자동차관리법 시행규칙」	10
II . 이수진의원 대표발의(2111813)	13
1. 제안경위	13
2. 제안이유 및 주요내용	13
3. 검토의견	15
가. 운수종사자 및 플랫폼운수종사자의 운전 중 영상물 시청 금지	15
III . 우원식의원 대표발의(2112155)	24
1. 제안경위	24
2. 제안이유 및 주요내용	24
3. 검토의견	26
가. 전기차 등 환경친화적 자동차에 대한 연료보조금 신설 (안 제50조제7항 및 안 제51조의4)	26

IV. 윤준병의원 대표발의(2112220)	34
1. 제안경위	34
2. 제안이유 및 주요내용	34
3. 검토의견	35
가. 운수종사자의 음주운전 적발 시 음주 여부 미확인 운송사업자에 대한 행정처분 조항 신설(안 제85조제1항제20의8호 신설)	35
V. 오영훈의원 대표발의(2112506)	38
1. 제안경위	38
2. 제안이유 및 주요내용	38
3. 검토의견	40
가. 자동차대여사업자의 변경신고 관할관청 변경 (안 제28조제2항 신설)	40
VI. 임이자의원 대표발의(2112825)	48
1. 제안경위	48
2. 제안이유 및 주요내용	48
3. 검토의견	50
가. 자동차 제작결함 사실이 공개된 후 시정조치 기간부터 대여 제한(안 제34조의2제3항 및 제4항)	50
VII. 정부 제출(2113424)	56
1. 제안경위	56
2. 제안이유 및 주요내용	56

3. 검토의견	57
가. 소속기관의 장에 대한 권한의 위임 근거 마련(안 제75조제1항)	57

※ 참고자료:

1. 여객자동차 운송사업 조정위원회	65
2. 2021년 상반기 버스노선 조정 신청 현황	66
3. 지자체 버스 지원사업(벽지노선, 공영차고지)	67
4. 벽지노선 운영 현황	68

VIII. 서일준의원 대표발의(2114412) 69

1. 제안경위	69
2. 제안이유 및 주요내용	69
3. 검토의견	70
가. 시·도지사의 권한 및 사무의 일부를 대도시 시장에게 이양(안 제7조, 제19조제2항, 제45조1항·제2항, 제84조제1항·제3항)	70

※ 참고자료:

「지방자치법 시행령」상 인구 기준에 따른 대도시 현황	82
-------------------------------------	----

IX. 박상혁의원 대표발의(2114505) 83

1. 제안경위	83
2. 제안이유 및 주요내용	83
3. 검토의견	84
가. 자동차대여사업자의 영업소 등에 대한 관할관청 명시(안 제28조의2 신설)	84

X. 진성준의원 대표발의(2114748)	93
1. 제안경위	93
2. 제안이유 및 주요내용	93
3. 검토의견	95
가. 플랫폼중개사업자에 대한 개선명령 도입(안 제49조의20 및 제92조제17호 신설)	95
나. 도착지 사전고지 금지의무 신설(안 제49조의21 신설)	110
XI. 고영인의원 대표발의(2114795)	116
1. 제안경위	116
2. 제안이유 및 주요내용	116
3. 검토의견	118
가. 개인전세버스운송사업의 신설(안 제3제1항제2호·제4조제1항)	118
나. 명의이용금지 위반여부 실태조사 신설(안 제12조제4항 신설)	131

I. 정동만의원 대표발의(2111578)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 정동만의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2021. 7. 19.

다. 회 부 일 : 2021. 7. 20.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법령은 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차를 승용자동차와 경형, 소형 및 중형승합자동차로 한정하고 있어 어린이보호차량과 같은 특수한 장치를 장착한 자동차의 경우 자동차대여사업자가 사업용자동차로 취급할 수 없음. 이에 따라 어린이보호차량의 운전자는 교통사고 등으로 인해 자동차대여가 불가피하게 필요하더라도 대체 차량을 구하기가 어려운 상황임.

이에 대여사업용 자동차의 종류에 관한 규정을 법률에 명시하면서 어린이운송용 승합자동차가 대여사업용 자동차의 종류에 포함되도록 직접 규정함으로써, 자동차대여사업자가 어린이운송용 승합자동차를 취급할 수 있게 하고 소비자의 선택권을 폭넓게 보장하려는 것임(안 제30조).

3. 검토의견

가. 대여사업용 자동차의 종류에 어린이운송용 승합자동차를 포함

1) 개정안의 내용

개정안은 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류에 어린이운송용 승합자동차를 포함하려는 것임.

현행	개정안
제30조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 <u>국토교통부령으로 정한다.</u> <u><신 설></u> <u><신 설></u>	제30조(대여사업용 자동차의 종류) --- ----- ----- <u>다음 각 호와 같다.</u> 1. 「자동차관리법」에 따른 승용자동차 2. 「자동차관리법」에 따른 경형, 소형 및 중형승합자동차(<u>어린이운송용 승합자동차를 포함하되, 중형승합자동차의 경우 승차정원 15인승 이하의 것에 한정한다</u>)

2) 정부 및 관련 단체 의견

가) 국토교통부 의견

「여객자동차 운수사업법」 제34조는 여객자동차 운송시장의 질서유지 확립 측면에서 대여사업용 자동차를 활용한 유상운송을 금지하고 있는데, 대여사업용 자동차의 범위에 어린이운송용 승합자동차를 포함할

경우 대여사업자로부터 어린이운송용 승합자동차를 대여하여 어린이를 유상으로 운송할 우려가 있으므로 신중한 검토가 필요함.

나) 한국렌터카사업조합연합회 의견

현행법상 전세버스나 리스 자동차는 어린이 통학버스로 활용할 수 있는 반면에 렌터카만 불가능하도록 한 것은 불공정한 측면이 있으며, 유치원·어린이집 등에서 렌터카를 어린이 통학버스로 활용하지 못하고 어린이운송용 승합차를 직접 구매함으로써 발생하는 비용적 부담을 고려할 때 개정안에 찬성함.

다) 전세버스연합회 의견

렌터카의 경우 차량관리 주체와 운전주체가 상이하여 차량 관리 및 조작에 대한 주의 부족으로 교통사고 발생 위험이 증가한다는 점에서 렌터카를 어린이 통학버스로 사용할 수 있도록 허용하고자 하는 개정안에 반대함.

3) 검토의견

개정안은 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류를 규정하면서 어린이운송용 승합자동차를 포함하도록 하고 있음. 다만, 현행 「여객자동차 운수사업법」에는 어린이운송용 승합자동차에 대한 규정이 없으며, 「자동차관리법」의 하위 시행규칙인 「자동차 및 자동차부

품의 성능과 기준에 관한 규칙」 제2조제32호¹⁾에 따르면 어린이운송용 승합자동차란 ① 어린이집·초등학교·학원 등 어린이교육시설에서 ② 13세 미만의 어린이를 운송할 목적으로 운행하는 ③ 승차정원이 9인 이상인 자동차를 말함.

그리고 같은 규칙은 어린이운송용 승합차의 색상, 승객좌석의 규격, 승강구 설치기준, 어린이 하차확인장치 설치 의무 등 어린이운송용 승합자동차의 안전기준에 대한 여러 가지 조문들을 두고 있음²⁾.

1) 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」

제2조(정의) 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

32. “어린이운송용 승합자동차”란 「도로교통법」 제2조제23호 각 목에 해당하는 시설에서 어린이(13세 미만을 말한다. 이하 같다)를 운송할 목적으로 운행하는 승차정원이 9인 이상인 자동차를 말한다.

「도로교통법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

23. “어린이통학버스”란 다음 각 목의 시설 가운데 어린이(13세 미만인 사람을 말한다. 이하 같다)를 교육 대상으로 하는 시설에서 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차와 「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따른 여객자동차운송사업의 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차를 말한다.

가. 「유아교육법」에 따른 유치원 및 유아교육진흥원, 「초·중등교육법」에 따른 초등학교, 특수학교, 대안학교 및 외국인학교

나. 「영유아보육법」에 따른 어린이집

다. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」에 따라 설립된 학원 및 교습소

라. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따라 설립된 체육시설

마. 「아동복지법」에 따른 아동복지시설(아동보호전문기관은 제외한다)

바. 「청소년활동 진흥법」에 따른 청소년수련시설

사. 「장애인복지법」에 따른 장애인복지시설(장애인 직업재활시설은 제외한다)

아. 「도서관법」에 따른 공공도서관

자. 「평생교육법」에 따른 시·도평생교육진흥원 및 시·군·구평생학습관

차. 「사회복지사업법」에 따른 사회복지시설 및 사회복지관

2) 제19조(차대 및 차체) ⑧ 어린이운송용 승합자동차의 색상은 황색이어야 한다.

⑨ 어린이운송용 승합자동차의 앞과 뒤에는 별표 5의3 제1호에 따른 어린이 보호표지를 붙이거나 뗄 수 있도록 하여야 한다.

⑩ 어린이운송용 승합자동차의 좌측 옆면 앞부분에는 별표 5의3 제2호에 따른 정지표시장치(이하 “정지표시장치”라 한다)를 설치하여야 한다. 이 경우 좌측 옆면 뒷부분에 1개를 추가로 설치할 수 있다.

제25조(승객좌석의 규격 등) ② 어린이운송용 승합자동차의 좌석 규격 및 좌석간 거리는 다음 각 호의 기준에 적합해야 한다. (이하 생략)

제29조(승강구) ① 자동차의 차실에는 다음 각 호의 기준에 적합한 승강구를 설치하여야 한다.

또한, 「도로교통법」은 어린이운송용 승합자동차를 포함한 “어린이통학버스”라는 개념을 사용하면서(어린이운송용 승합자동차는 어린이교육시설에서 운행하는 승차정원 9인 이상의 자동차로 범위가 한정되는 반면 어린이통학버스는 승차정원의 제한을 두고 있지 않음) 어린이교육시설이 어린이통학버스를 운영하는 경우 제52조제1항3)에 따라 미리 관할 경찰서장에게 신고하도록 규정하고 있음.

【 어린이운송용 승합자동차와 어린이통학버스의 개념 비교 】

	어린이운송용 승합자동차	어린이통학버스
근거법령	자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙	도로교통법
정의	① 어린이교육시설에서 ② 13세 미만의 어린이를 운송할 목적으로 운행하는 ③ 승차정원 9인 이상의 자동차	① 어린이교육시설에서 ② 13세 미만의 어린이의 통학 등에 이용되는 자동차 또는 여객자동차운송사업의 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행하는 운송사업용 자동차

4. 어린이운송용 승합자동차의 어린이 승하차를 위한 승강구는 다음 각 목의 기준에 적합하여야 한다. (이하 생략)

제53조의4(어린이 하차확인장치) 어린이운송용 승합자동차에는 다음 각 호의 기준에 적합한 어린이 하차확인장치를 설치해야 한다. (이하 생략)

3) 「도로교통법」

제52조(어린이통학버스의 신고 등) ① 어린이통학버스(「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따른 한정면허를 받아 어린이를 여객대상으로 하여 운행되는 운송사업용 자동차는 제외한다)를 운영하려는 자는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 미리 관할 경찰서장에게 신고하고 신고증명서를 발급받아야 한다.

② 어린이통학버스를 운영하는 자는 어린이통학버스 안에 제1항에 따라 발급받은 신고증명서를 항상 갖추어 두어야 한다.

③ 어린이통학버스로 사용할 수 있는 자동차는 행정안전부령으로 정하는 자동차로 한정한다. 이 경우 그 자동차는 도색·표지, 보험가입, 소유 관계 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖추어야 한다.

④ 누구든지 제1항에 따른 신고를 하지 아니하거나 「여객자동차 운수사업법」 제4조제3항에 따라 어린이를 여객대상으로 하는 한정면허를 받지 아니하고 어린이통학버스와 비슷한 도색 및 표지를 하거나 이러한 도색 및 표지를 한 자동차를 운전하여서는 아니 된다.

개정안은 현재 국토교통부령으로 정하고 있는 대여사업용 자동차의 종류에서 어린이운송용 승합자동차가 제외되어 있어 불가피하게 어린이운송용 승합자동차를 대여할 필요가 있는 사람들이 불편을 겪고 있다는 문제의식 하에, 대여사업용 자동차의 종류를 법률에서 직접 규정하면서 어린이운송용 승합자동차를 포함시키려는 것임.

그러나 현행 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제67조⁴⁾는 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 자동차⁵⁾ 중 승용자동차, 승차정원 15인승 이하의 승합자동차, 경형 및 소형특수자동차를 자동차대여사업에 사용할 수 있도록 규정하고 있는데,

어린이운송용 승합자동차는 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 자동차 중 승합자동차에 해당하여 승차정원이 15인승 이하인 경우에는 현행법상으로도 대여사업용 자동차의 범위에 포함되므로 개정안의 실익이 크지 않은 것으로 보임.

다만, 「여객자동차 운수사업법」 제34조제1항⁶⁾은 자동차대여사업자

4) 제67조(대여사업용 자동차의 종류) 자동차대여사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류는 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 자동차 중 다음 각 호의 것으로 한다.

1. 승용자동차

1의2. 경형승합자동차

2. 소형승합자동차

3. 중형승합자동차(승차정원 15인승 이하의 것만 해당한다)

4. 경형특수자동차(「자동차관리법 시행규칙」 제30조의2에 따른 캠핑용자동차만 해당한다)

5. 소형특수자동차(「자동차관리법 시행규칙」 제30조의2에 따른 캠핑용자동차만 해당한다)

5) 참고자료 1

6) 제34조(유상운송의 금지 등) ① 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자는 그 자동

의 사업용 자동차를 임차한 자가 그 자동차를 유상으로 운송에 사용하는 것을 금지하고 있고 이를 위반한 자는 같은 법 제90조제6의2호⁷⁾에 따라 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하여지는데,

어린이집·학원 등의 시설에서 운행하는 승차정원이 9인 이상의 자동차라는 어린이운송용 승합자동차의 특성상 유상 운송에 사용되는 경우가 대부분이기 때문에 현실적으로 자동차대여사업자로부터 대여한 차량을 활용하기 어려운 측면이 있음.

현행 「도로교통법」 제52조제3항⁸⁾ 및 같은 법 시행령 제31조제4호⁹⁾는 어린이교육시설의 장의 명의로 등록된 자동차 외에도 전세버스운송사업자와 운송계약을 맺은 자동차를 어린이통학버스로 사용할 수 있도록

차를 유상(有償)으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선(斡旋)하여서는 아니 된다. (이하 생략)

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

6의2. 제34조제1항을 위반하여 임차한 자동차를 유상 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여한 자 또는 이를 알선한 자 (이하 생략)

8) 「도로교통법」

제52조(어린이통학버스의 신고 등) ①·② (생략)

③ 어린이통학버스로 사용할 수 있는 자동차는 행정안전부령으로 정하는 자동차로 한정한다. 이 경우 그 자동차는 도색·표지, 보험가입, 소유 관계 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖추어야 한다.

9) 「도로교통법 시행령」

제31조(어린이통학버스의 요건 등) 법 제52조제3항에서 “대통령령으로 정하는 요건”이란 다음 각 호의 요건을 말한다.

1. 자동차안전기준에서 정한 어린이운송용 승합자동차의 구조를 갖추는 것
2. 어린이통학버스 앞면 창유리 우측상단과 뒷면 창유리 중앙하단의 보기 쉬운 곳에 행정안전부령이 정하는 어린이 보호표지를 부착할 것
3. 교통사고로 인한 피해를 전액 배상할 수 있도록 「보험업법」 제4조에 따른 보험 또는 「여객자동차 운수사업법」 제61조에 따른 공제조합에 가입되어 있을 것
4. 「자동차등록령」 제8조에 따른 등록원부에 법 제2조제23호 각 목의 시설(이하 “어린이교육시설등”이라 한다)의 장의 명의로 등록되어 있는 자동차 또는 어린이교육시설등의 장이 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제2호가목 단서에 따라 전세버스운송사업자와 운송계약을 맺은 자동차일 것

규정하고 있으므로 어린이교육시설에서 불가피하게 어린이통학버스를 운행하기 어려운 경우에는 임시로 전세버스를 활용하는 방안도 있으나,

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제7조 및 [별표 1] 제5호¹⁰⁾에 따라 전세버스운송사업에는 승차정원 16인승 이상의 승합자동차만을 사용할 수 있으므로 승차정원 16인승 미만의 차량이 필요한 경우에는 활용하기 어렵다는 한계가 있음.

따라서 개정안의 취지를 실현하기 위해서는 「여객자동차 운수사업법」 제34조제1항을 개정하여 승차정원 15인승 이하인 어린이운송용 승합자동차의 경우 예외적으로 자동차대여사업자에게 임차한 차량을 유상운송에 사용할 수 있도록 하는 방안이 있으나,

「여객자동차 운수사업법」은 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하는 사업을 “여객자동차운송사업”¹¹⁾으

10) 제7조(자동차의 종류) 법 제3조 및 영 제3조에 따른 각 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류는 별표 1과 같다.

[별표 1] 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류

5. 전세버스운송사업: 중형 이상의 승합자동차(승차정원 16인승 이상의 것만 해당한다)

11) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. ~ 2. (생략)

3. “여객자동차운송사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.

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. 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

로, 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여하는 사업을 “자동차대여사업”¹²⁾으로 규정하고 각각 제2장과 제3장에서 다른 규정으로 규율하고 있는데 (예를 들어 여객자동차운송사업은 면허제인 반면 자동차대여사업은 등록제)

자동차대여사업자로부터 임차한 차량을 예외적으로 유상운송에 사용할 수 있도록 허용할 경우 이러한 경계가 무너질 우려가 있다는 점을 고려할 필요가 있음.

또한, 국토교통부는 전세버스¹³⁾와 달리 렌터카의 경우 임대차 계약기간 동안 임차인에게 그 관리권한이 부여되므로 자동차대여사업자의 정기적인 안전관리를 받기 어렵고, 단기 임대의 경우 임차인의 차량관리 및 운전조작 미숙 등으로 교통사고 발생 위험이 높아 어린이의 안전을 담보하기 어렵다는 이유로 반대하고 있으므로

이러한 점들을 종합적으로 검토하여 논의할 필요가 있음.

가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호에 따른 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우

나. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제16조에 따라 실시하는 대중교통현황 조사에서 대중교통이 부족하다고 인정되는 지역을 운행하는 경우

② 제1항제1호 및 제2호의 여객자동차운송사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

12) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. ~ 3. (생략).

4. “자동차대여사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여(貸與)하는 사업을 말한다.

13) 전세버스의 경우 어린이교육시설의 장과 전세버스운송사업자 간에 운송계약(차량과 기사) 기간 동안에도 전세버스차량과 기사는 전세버스업체의 관리·감독·안전교육 등을 받음.

참고

「자동차관리법 시행규칙」 별표 1

자동차의 종류(제2조관련)

1. 규모별 세부기준

종 류	경 형		소 형	중 형	대 형
	초 소 형	일 반 형			
승용 자동차	배기량이 250cc(전기자동차의 경우 최고정격출력이 15킬로와트) 이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.5미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,000cc 미만이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,600cc 미만이고, 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,600cc 이상 2,000cc 미만이거나, 길이·너비·높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하는 것	배기량이 2,000cc 이상이거나, 길이·너비·높이 모두 소형을 초과하는 것
승합 자동차	배기량이 1,000cc 미만이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것		승차정원이 15인 이하이고, 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것	승차정원이 16인 이상 35인 이하이거나, 길이·너비·높이 중 어느 하나라도 소형을 초과하고, 길이가 9미터 미만인 것	승차정원이 36인 이상이거나, 길이·너비·높이 모두 소형을 초과하고, 길이가 9미터 이상인 것
화물 자동차	배기량이 250cc(전기자동차의 경우 최고정격출력이 15킬로와트) 이하이고, 길이 3.6미터·너비 1.5미터·높이 2.0미터 이하인 것	배기량이 1,000cc 미만이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것	최대적재량이 1톤 이하이고, 총중량이 3.5톤 이하인 것	최대적재량이 1톤 초과 5톤 미만이거나, 총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	최대적재량이 5톤 이상이거나, 총중량이 10톤 이상인 것
특수 자동차	배기량이 1,000cc 미만이고, 길이 3.6미터·너비 1.6미터·높이 2.0미터 이하인 것		총중량이 3.5톤 이하인 것	총중량이 3.5톤 초과 10톤 미만인 것	총중량이 10톤 이상인 것
이륜 자동차	배기량이 50cc 미만(최고정격출력 4킬로와트 이하)인 것		배기량이 100cc 이하(최고정격출력 11킬로와트 이하)인 것	배기량이 100cc 초과 260cc 이하(최고정격출력 11킬로와트 초과 15킬로와트 이하)인 것	배기량이 260cc 이상(최고정격출력 15킬로와트)를 초과하는 것

2. 유형별 세부기준

종 류	유 형 별	세 부 기 준
승 용 자 동 차	일 반 형	2개 내지 4개의 문이 있고, 전후 2열 또는 3열의 좌석을 구비한 유전형인 것
	승용겸 화물형	차실안에 화물을 적재하도록 장치된 것
	다 목 적 형	후레임형이거나 4륜구동장치 또는 차동제한장치를 갖추는 등 험로운행이 용이한 구조로 설계된 자동차로서 일반형 및 승용겸화물형이 아닌 것
	기 타 형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 승용자동차인 것
승 합 자 동 차	일 반 형	주목적이 여객운송용인 것
	특 수 형	특정한 용도(장의·헌혈·구급·보도·캠핑 등)를 가진 것
화 물 자 동 차	일 반 형	보통의 화물운송용인 것
	덤 프 형	적재함을 원동기의 힘으로 기울여 적재물을 중력에 의하여 쉽게 미끄러뜨리는 구조의 화물운송용인 것
	벤 형	지붕구조의 덮개가 있는 화물운송용인 것
	특 수 용 도 형	특정한 용도를 위하여 특수한 구조로 하거나, 기구를 장치한 것으로서 위 어느 형에도 속하지 아니하는 화물운송용인 것
특 수 자 동 차	견 인 형	피견인차의 견인을 전용으로 하는 구조인 것
	구 난 형	고장·사고 등으로 운행이 곤란한 자동차를 구난·견인할 수 있는 구조인 것
	특 수 용 도 형	위 어느 형에도 속하지 아니하는 특수용도용인 것
이 룬 자 동 차	일 반 형	자전거로부터 진화한 구조로서 사람 또는 소량의 화물을 운송하기 위한 것
	특 수 형	경주·오락 또는 운전을 즐기기 위한 경쾌한 구조인 것
	기 타 형	3륜 이상인 것으로서 최대적재량이 100kg이하인 것

※ 비고

1. 위 표 제1호 및 제2호에 따른 화물자동차 및 이륜자동차의 범위는 다음 각 목의 기준에 따른다.

가. 화물자동차 : 화물을 운송하기 적합하게 바닥 면적이 최소 2제곱미터 이상(소형·경형화물자동차로서 이동용 음식판매 용도인 경우에는 0.5제곱미터 이상, 그 밖에 초소형화물차 및 특수용도형의 경형화물자동차는 1제곱미터 이상을 말한다)인 화물적재공간을 갖춘 자동차로서 다음 각 호의 1에 해당하는 자동차

- 1) 승차공간과 화물적재공간이 분리되어 있는 자동차로서 화물적재공간의 윗부분이 개방된 구조의 자동차, 유류·가스 등을 운반하기 위한 적재함을 설치한 자동차 및 화물을 싣고 내리는 문을 갖춘 적재함이 설치된 자동차(구조·장치의 변경을 통하여 화물적재공간에 덮개가 설치된 자동차를 포함한다)
- 2) 승차공간과 화물적재공간이 동일 차실내에 있으면서 화물의 이동을 방지하기 위해 칸막이벽을 설치한 자동차로서 화물적재공간의 바닥면적이 승차공간의 바닥면적(운전석이 있는 열의 바닥면적을 포함한다)보다 넓은 자동차
- 3) 화물을 운송하는 기능을 갖추고 자체적하 기타 작업을 수행할 수 있는 설비를 함께 갖춘 자동차

나. 법 제3조제1항제5호에서 "그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차"란 승용자동차에 해당하지 않는 자동차로서 다음의 어느 하나에 해당하는 자동차를 말한다.

- 1) 이륜인 자동차에 측차를 붙인 자동차
- 2) 내연기관을 이용한 동력발생장치를 사용하고, 조향장치의 조작방식, 동력전달방식 또는 냉각방식 등이 이륜자동차와 유사한 구조로 되어 있는 삼륜 또는 사륜의 자동차
- 3) 전동기를 이용한 동력발생장치를 사용하는 삼륜 또는 사륜의 자동차

2. 위 표 제1호에 따른 규모별 세부기준에 대하여는 다음 각 목의 기준을 적용한다.

가. 사용연료의 종류가 전기인 자동차의 경우에는 복수 기준 중 길이·너비·높이에 따라 규모를 구분하고, 「환경친화적자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 하이브리드자동차는 복수 기준 중 배기량과 길이·너비·높이에 따라 규모를 구분한다.

나. 복수의 기준중 하나가 작은 규모에 해당되고 다른 하나가 큰 규모에 해당되면 큰 규모로 구분한다.

다. 이륜자동차의 최고정격출력(maximum continuous rated power)은 구동전동기의 최대의 부하(負荷, load)상태에서 측정된 출력을 말한다.

Ⅱ. 이수진의원 대표발의(2111813)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 이수진의원 등 12인

나. 제 안 일 : 2021. 7. 29.

다. 회 부 일 : 2021. 7. 30.

2. 제안이유 및 주요내용

2019년 11월 경 2시간 40분 가량 동영상을 시청하면서 운전하던 시외버스운전기사의 사례를 비롯해 여객운수종사자의 운전 중 동영상 시청으로 인한 사례가 빈번하게 언론에 보도되고 있음. 한편, 2018년부터 2020년까지 3년간 버스기사 및 택시기사 등이 운전 중 휴대전화 사용으로 발생한 교통사고가 220건이 넘으나, 경찰청이 동영상 시청 등을 특정하여 관리하지 않을 정도로 운전 중 동영상 시청의 위험성에 대한 인식이 부족한 상황임.

또한 여객을 수송하는 차량을 운행하는 운수종사자의 준수사항을 특별히 정하고 있는 「여객자동차 운수사업법」에서도 운전 중 영상물 시청 등의 행위에 대해 별도로 규율하고 있지 않고 있어, 여객운수종사자의 경우도 모든 운전자에게 해당되는 「도로교통법」의 운전 중 휴대전화 사용금지 행위만이 적용되고 있음. 이 경우에 처벌조항이

범칙금 7만원과 벌점 15점이 부과되는 것에 그쳐, 운수종사자의 영상 시청 행위 등을 규율하는데 부족하다는 지적이 있어 왔음.

여객이 탑승한 여객자동차의 경우, 운전자의 위험행동이 본인 뿐만 아니라 여객 모두의 안전을 위협할 수 있는 행위로 보다 엄격히 규율될 필요가 있음. 특히 휴대전화로 시청 가능한 유튜브, 넷플릭스 등 온라인 동영상서비스가 늘면서, 여객운수종사자의 영상 접근이 과거와 비교할 수 없이 용이해진 상황 등을 고려할 때 규제 강화의 필요성이 절실함.

이에, 여객운수종사자(플랫폼운수종사자를 포함)의 준수사항에 운전 중 지리 및 교통안내영상, 재난 등 긴급상황을 알리는 영상 및 운전 중 자동차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상물 등을 제외한 영상물 시청을 금지하는 행위를 추가하고, 이를 위반 시 1천만원 이하의 벌금과 운수종사자의 자격취소 처분을 할 수 있도록 엄하게 처벌함으로써 여객운수종사자의 안전운전에 대한 책임을 강화하고 고객을 안전하게 보호하려는 것임(안 제26조제1항제7호의4 및 제49조의8제1항제6호의2 신설 등).

3. 검토의견

가. 운수종사자 및 플랫폼운수종사자의 운전 중 영상물 시청 금지

1) 개정안의 내용

개정안은 운수종사자 및 플랫폼운수종사자의 준수 사항에 운전 중 영상물 등의 시청 금지를 추가하고 위반 시 벌금형에 처하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제26조(운수종사자의 준수 사항) ① 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니된다. 1. ~ 7의3. (생략) <u><신설></u>	제26조(운수종사자의 준수 사항) ① -- ----- ----- -. 1. ~ 7의3. (현행과 같음) <u>7의4. 운전 중 휴대전화 및 영상표시장치를 이용하여 영상물 등을 시청하는 행위. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.</u> <u>가. 지리안내 영상 또는 교통정보 안내 영상</u> <u>나. 국가비상사태·재난상황 등 긴급한 상황을 안내하는 영상</u> <u>다. 운전 시 자동차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상</u>
8.·9. (생략)	8.·9. (현행과 같음)

② ~ ④ (생략)

제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항) ① 플랫폼운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. ~ 6. (생략)

<신설>

7. (생략)

② ~ ⑤ (생략)

제92조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. ~ 9. (생략)

<신설>

10. ~ 16. (생략)

② ~ ④ (현행과 같음)

제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항) ① -----

-----.

1. ~ 6. (현행과 같음)

6의2. 운전 중 휴대전화 및 영상표시장치를 이용하여 영상물 등을 시청하는 행위. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

가. 지리안내 영상 또는 교통정보 안내 영상

나. 국가비상사태·재난상황 등 긴급한 상황을 안내하는 영상

다. 운전 시 자동차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상

7. (현행과 같음)

② ~ ⑤ (현행과 같음)

제92조(벌칙) -----

-----.

1. ~ 9. (현행과 같음)

9의2. 제26조제1항제7호의4 및 제49조의8제1항제6호의2를 위반하여 운전 중 휴대전화 및 영상표시장치를 이용하여 영상물 등을 시청한 자. 다만, 「도로교통법」 제156조는 적용하지 아니한다.

10. ~ 16. (현행과 같음)

제94조(과태료) ①·② (생략)	제94조(과태료) ①·② (현행과 같음)
③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 50만원 이하의 과태료를 부과한다.	③ ----- ----- -----.
1. ~ 3의2. (생략)	1. ~ 3의2. (현행과 같음)
4. 제26조제1항 또는 제2항을 위반한 자	4. 제26조제1항(같은 항 제7호의4는 제외한다) ----- -----
5. 제49조의8제1항, 제2항 또는 제3항을 위반한 자	5. 제49조의8제1항(같은 항 제6호의2는 제외한다)----- -----
④·⑤ (생략)	④·⑤ (현행과 같음)

2) 국토교통부 의견

여객의 안전한 운송을 위하여 운수종사자 및 플랫폼운수종사자의 운전 중 영상시청 행위를 금지하도록 규정할 필요가 있으나, 벌칙 조항은 「도로교통법」에 따른 처벌이 가능하다는 점에서 개정 실익이 적음.

3) 검토의견

개정안은 운수종사자(여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하고 있는 자)와 플랫폼운수종사자(플랫폼운송사업의 운전업무에 종사하는 자¹⁴⁾)의 금지사항에 “운전 중 휴대전화 및 영상표시장치를 이용하여 영

14) 여객자동차운송플랫폼사업은 플랫폼운송사업·운송가맹사업·운송중개사업 등 3가지 유형으로 분류되는데 이 중 플랫폼운송사업(플랫폼 사업자가 직접 차량을 확보하여 유상운송하는 사업)의 운전자를 플랫폼운수종사자라고 함.

- 플랫폼운송사업: 플랫폼 사업자가 직접 차량을 확보하여 유상운송
- 플랫폼운송가맹사업: 플랫폼 사업자가 택시를 가맹점으로 모집하여 유상운송
- 플랫폼운송중개사업: 여객과 운송사업자를 중개하는 중개 플랫폼만 제공

상물 등(지리안내 영상, 교통정보 안내 영상 등은 예외)을 시청하는 행위”를 추가하고, 위반 시 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하는 내용임.

현행 「도로교통법」 제49조제1항제11호¹⁵⁾는 모든 운전자의 준수사항 중 하나로 “자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 영상표시장치를 통하여 운전자가 운전 중 볼 수 있는 위치에 영상(지리안내 영상, 교통정보 안내 영상 등은 제외)이 표시되지 아니하도록 할 것”을 규정하고 있

플랫폼운송사업을 경영하려는 자는 「여객자동차 운수사업법」 제49조의3제1항에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 하며, 2021.12.28. 3개 사업자가 처음으로 정식 허가를 받았음.

【 플랫폼운송사업 허가 현황 】

업체명 (브랜드)	파파 모빌리티 (파파)	코엑터스 (고요한 모빌리티)	레인포컴퍼니 (레인포컴퍼니)
허가 대수	100대	100대	220대
허가 지역	서울, 인천	서울, 광명, 부천, 인천	서울, 성남
차량	카니발, 스타리아 등	QM6 등	제네시스, 외제차 등
특징	이동약자, 어린이 고객 등 대상 서비스 제공	교통약자, 언어장애인 등 대상 특화서비스 제공	월 구독형 요금제 기반 법인 업무용 차량 등 제공

15) 「도로교통법」

제49조(모든 운전자의 준수사항 등) ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

1. ~ 10. (생략)

11. 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 방송 등 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(운전자가 휴대하는 것을 포함하며, 이하 “영상표시장치”라 한다)를 통하여 운전자가 운전 중 볼 수 있는 위치에 영상이 표시되지 아니하도록 할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

가. 자동차등 또는 노면전차가 정지하고 있는 경우

나. 자동차등 또는 노면전차에 장착하거나 거치하여 놓은 영상표시장치에 다음의 영상이 표시되는 경우

1) 지리안내 영상 또는 교통정보안내 영상

2) 국가비상사태·재난상황 등 긴급한 상황을 안내하는 영상

3) 운전을 할 때 자동차등 또는 노면전차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상

(이하 생략)

고, 같은 법 제156조제1호¹⁶⁾는 이러한 준수사항을 위반한 운전자를 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처하도록 규정하고 있으며, 운수종사자 및 플랫폼운수종사자(이하 “운수종사자등”이라고 함) 역시 이 조항의 적용을 받음.

다만, 개정안은 운수종사자등이 운전 중 영상물을 시청할 경우 본인 뿐만 아니라 여객의 안전을 위협할 수 있으므로 다른 운전자의 행위보다 더욱 엄격히 규율될 필요가 있다는 문제의식 하에,

「도로교통법」의 “운전 중 영상 시청 금지” 조항과 유사한 내용을 「여객자동차 운수사업법」에서 운수종사자등의 준수사항으로 규정하면서 위반 시 「도로교통법」에 따른 벌칙조항의 적용을 배제하고 더중한 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것임.

「여객자동차 운수사업법」에 따른 운수종사자등의 준수사항을 위반

16) 제156조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처한다.

1. 제5조, 제13조제1항부터 제3항(제13조제3항의 경우 고속도로, 자동차전용도로, 중앙분리대가 있는 도로에서 고의로 위반하여 운전한 사람은 제외한다)까지 및 제5항, 제14조제2항·제3항·제5항, 제15조제3항(제61조제2항에서 준용하는 경우를 포함한다), 제15조의2제3항, 제16조제2항, 제17조제3항(제151조의2제2호, 제153조제2항제2호 및 제154조제9호에 해당하는 사람은 제외한다), 제18조, 제19조제1항·제3항 및 제4항, 제21조제1항·제3항 및 제4항, 제24조, 제25조부터 제28조까지, 제32조, 제33조, 제34조의3, 제37조(제1항제2호는 제외한다), 제38조제1항, 제39조제1항·제3항·제4항·제5항, 제48조제1항, 제49조(같은 조 제1항제1호·제3호를 위반하여 차 또는 노면전차를 운전한 사람과 같은 항 제4호의 위반행위 중 교통단속용 장비의 기능을 방해하는 장치를 한 차를 운전한 사람은 제외한다), 제50조제5항부터 제10항(같은 조 제9항을 위반하여 자전거를 운전한 사람은 제외한다)까지, 제51조, 제53조제1항 및 제2항(좌석안전띠를 매도록 하지 아니한 운전자는 제외한다), 제62조 또는 제73조제2항(같은 항 제1호는 제외한다)을 위반한 차마 또는 노면전차의 운전자

할 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 해당 운수종사자들의 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 자격을 정지시킬 수 있으므로¹⁷⁾, 개정안이 의결될 경우 운수종사자들은 운전 중 영상 시청 시 「도로교통법」상 벌칙보다 더 중한 1천만원 이하의 벌금형과 함께 여객자동차 운수종사자 자격의 취소·정지 처분을 받을 수 있게 됨.

다수의 여객을 운송하는 운수종사자들의 운전 중 영상 시청 행위는 위험성이 일반 운전자보다 더 크다는 점에서 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보임.

국토교통부는 현행 「여객자동차 운수사업법」상 운수종사자들의 준수사항 위반 시 자격 취소·정지 외에 50만원 이하의 과태료를 부과하도록 되어 있다는 점을 고려할 때 운전 중 영상 금지 위반 시 1천만원 이하의 벌금을 규정하는 것은 과잉처벌의 우려가 있으므로 벌칙 조항을 삭제하여야 한다는 입장이지만,

같은 법 위반행위라고 하더라도 그 위법성의 정도에 따라 다른 벌칙을 규정할 수 있으며, 현행법상 운수종사자들의 준수사항으로 규정되어

17) 「여객자동차 운수사업법」

제87조(운수종사자의 자격 취소 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제24조제1항의 자격을 취득한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제3호 및 제6호의2에 해당하는 경우에는 그 자격을 취소하여야 한다.

1. ~ 3. (생략)

4. 제26조제1항 또는 제49조의8제1항에 따른 준수사항을 지키지 아니한 경우

있는 승차거부, 부당 요금 징수 등과 운전 중 영상 시청은 행위태양 및 위법성의 정도가 유사하다고 보기 어렵다는 점에서 반드시 유사한 수준의 벌칙을 규정할 필요는 없을 것으로 보임.

【 현행 「여객자동차 운수사업법」 상 운수종사자등의 준수사항 】

	운수종사자	플랫폼운수종사자
금지사항	1. 정당한 사유 없이 여객의 승차를 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위 2. 부당한 운임 또는 요금을 받는 행위 3. 일정한 장소에 오랜 시간 정차하여 여객을 유치(誘致)하는 행위 4. 문을 완전히 닫지 아니한 상태에서 자동차를 출발시키거나 운행하는 행위 5. 여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키거나 승하차할 여객이 있는데도 정차하지 아니하고 정류소를 지나치는 행위 6. 안내방송을 하지 아니하는 행위(자동차 안내방송 시설이 설치되어 있는 경우만 해당) 7. 여객자동차운송사업용 자동차 안에서 흡연하는 행위 8. 휴식시간을 준수하지 아니하고 운행하는 행위 9. 택시요금미터를 임의로 조작 또는 훼손하는 행위 10. 그 밖에 안전운행과 여객의 편의를 위하여 운수종사자가 지키도록 국토교통부령으로 정하는 사항을 위반하는 행위	1. 정당한 사유 없이 여객을 중도에서 내리게 하는 행위 2. 국토교통부장관에게 신고한 운임 또는 요금이 아닌 부당한 운임 또는 요금을 받거나 요구하는 행위 3. 일정한 장소에 오랜 시간 정차하거나 배회하면서 여객을 유치하는 행위 4. 여객의 요구에도 불구하고 영수증 발급 또는 신용카드 결제에 응하지 않는 행위 5. 문을 완전히 닫지 아니한 상태 또는 여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키는 행위 6. 자동차 안에서 흡연하는 행위 7. 그 밖에 안전운행과 여객의 편의를 위하여 플랫폼운수종사자가 지키도록 국토교통부령으로 정하는 사항을 위반하는 행위
위반 시 조치	1. 여객자동차 운송종사자 자격 취소 또는 6개월 내 기간을 정하여 자격 지가능 2. 50만원 이하의 과태료	(운수종사자와 동일)

다만, 벌칙의 상한인 1천만원이 적정한지 여부는 현행 「여객자동차 운수사업법」상 “징역 1년 또는 1천만원 이하의 벌금” 또는 “1천만원 이하의 과태료” 부과 대상이 대부분 사업자이고 운수종사자들을 대상으로 1천만원 이하의 벌금 또는 과태료를 부과하는 조항은 없다는 점을 고려하여 판단할 필요가 있음.

또한, 운전 중 영상 시청 금지 외에도 「도로교통법」상 운전자의 의무로는 무면허운전 금지,¹⁸⁾ 음주운전 금지,¹⁹⁾ 과로 시 운전 금지,²⁰⁾ 난폭운전 금지,²¹⁾ 운전 중 휴대폰 사용 금지²²⁾ 등이 있고 이러한 의무들

18) 제43조(무면허운전 등의 금지) 누구든지 제80조에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차등을 운전하여서는 아니 된다.

19) 제44조(술에 취한 상태에서의 운전 금지) ① 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(「건설기계관리법」 제26조제1항 단서에 따른 건설기계 외의 건설기계를 포함한다. 이하 이조, 제45조, 제47조, 제93조제1항제1호부터 제4호까지 및 제148조의2에서 같다), 노면전차 또는 자전거를 운전하여서는 아니 된다. (이하 생략)

20) 제45조(과로한 때 등의 운전 금지) 자동차등(개인형 이동장치는 제외한다) 또는 노면전차의 운전자는 제44조에 따른 술에 취한 상태 외에 과로, 질병 또는 약물(마약, 대마 및 향정신성의약품과 그 밖에 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다. 이하 같다)의 영향과 그 밖의 사유로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차등 또는 노면전차를 운전하여서는 아니 된다.

21) 제46조의3(난폭운전 금지) 자동차등(개인형 이동장치는 제외한다)의 운전자는 다음 각 호 중 둘 이상의 행위를 연달아 하거나, 하나의 행위를 지속 또는 반복하여 다른 사람에게 위협 또는 위해를 가하거나 교통상의 위험을 발생하게 하여서는 아니 된다.

1. 제5조에 따른 신호 또는 지시 위반
2. 제13조제3항에 따른 중앙선 침범
3. 제17조제3항에 따른 속도의 위반
4. 제18조제1항에 따른 횡단·유턴·후진 금지 위반
5. 제19조에 따른 안전거리 미확보, 진로변경 금지 위반, 급제동 금지 위반
6. 제21조제1항·제3항 및 제4항에 따른 앞지르기 방법 또는 앞지르기의 방해금지 위반
7. 제49조제1항제8호에 따른 정당한 사유 없는 소음 발생
8. 제60조제2항에 따른 고속도로에서의 앞지르기 방법 위반
9. 제62조에 따른 고속도로등에서의 횡단·유턴·후진 금지 위반

22) 제49조(모든 운전자의 준수사항 등) ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다.

1. ~ 9. (생략)
10. 운전자는 자동차등 또는 노면전차의 운전 중에는 휴대용 전화(자동차용 전화를 포함한다)를 사용하지 아니할 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.

역시 운수종사자등이 위반할 경우 위험성이 일반 운전자보다 더 크다는 점을 감안하면,

다른 의무들은 위반 시 운수종사자등과 일반 운전자가 동일한 벌칙을 받는 상황에서 운전 중 영상 시청행위만 운수종사자등과 일반 운전자를 다르게 처벌하는 것은 균형에 맞지 않는 측면이 있으므로

이러한 점들을 종합적으로 논의하여 벌칙 조항 신설 여부를 정할 필요가 있음.

한편, 안 제92조제9의2호 단서는 「도로교통법」상 벌칙(20만원 이하의 벌금)조항의 적용을 배제하도록 규정하고 있으나, 형법 제40조²³⁾는 1개의 행위가 여러 개의 죄에 해당하는 경우 가장 무거운 죄에 대하여 정한 형으로 처벌한다고 규정하고 있으므로 굳이 「도로교통법」상 벌칙조항의 적용을 배제하는 규정을 두지 않더라도 개정안이 의결될 경우 형이 더 무거운 개정안의 벌칙조항만이 적용될 것으로 보임.

가. 자동차등 또는 노면전차가 정지하고 있는 경우

나. 긴급자동차를 운전하는 경우

다. 각종 범죄 및 재해 신고 등 긴급한 필요가 있는 경우

라. 안전운전에 장애를 주지 아니하는 장치로서 대통령령으로 정하는 장치를 이용하는 경우

23) 「형법」

제40조(상상적 경합) 한 개의 행위가 여러 개의 죄에 해당하는 경우에는 가장 무거운 죄에 대하여 정한 형으로 처벌한다.

Ⅲ. 우원식의원 대표발의(2112155)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 우원식의원 등 15인

나. 제 안 일 : 2021. 8. 20.

다. 회 부 일 : 2021. 8. 23.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법에 따르면, 택시, 버스 등 화석연료 대중교통 수단에 유가보조금을 지급하고 있으나 친환경 차량에 대해서는 유가보조금 지원 대상에서 제외하고 있음.

한편, 서울시는 올해부터 친환경 전기택시 보급을 위해 300대에 최대 1,800만원을 지원하는 등 정부와 지방자치단체 별로 친환경 이동수단 보급을 활성화하기 위한 노력이 이어지는 가운데, 시민들이 자주 접하는 대중교통 수단을 친환경자동차로 전환하기 위해서는 친환경차량의 연료나 동력원의 충전비용도 지원해야 한다는 의견이 있음.

또한, 지난해 수소자동차의 대중교통화 촉진을 위해 수소차에 한정해서 충전비용을 지원할 수 있도록 했으나, 전기자동차나 친환경 하이브리드 자동차와의 형평이 맞지 않는다는 비판이 있음. 특히, 하이브리드 차량은 2010년대 중반 정부차원에서 택시 보급을 위한 지원 사업도 펼친 바 있어, 그에 따라 하이브리드택시를 구매했던 택시운전자

들은 유가보조금 지원상 차별을 받고 있음.

따라서 유가보조금 지급 대상을 현행 수소전기자동차에서 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」에 따른 친환경자동차 전체로 확대함으로써 친환경자동차의 대중교통 전환을 촉진하려는 것임(안 제50조제7항 및 제51조의4).

3. 검토의견

가. 전기차 등 환경친화적 자동차에 대한 연료보조금 신설 (안 제50조제7항 및 안 제51조의4)

1) 개정안의 내용

개정안은 시장·군수 등으로 하여금 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차 등 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」에 따른 환경친화적 자동차의 연료 충전 비용을 보조할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제50조(재정 지원) ① ~ ⑥ (생략)	제50조(재정 지원) ① ~ ⑥ (현행과 같음)
⑦ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자가 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조 제6호에 따른 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 충전하는 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.	⑦ ----- ----- ----- ----- -----제2조 제2호에-----환경친화적 자동차----- -----전기, 수소, 그밖 에 환경친화적 자동차의 운영을 위 해 필요한 연료----- ----- ----- -----.

제51조의4(수소 연료보조금의 지급정지) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 1년의 범위에서 제50조제7항에 따른 보조금(이하 “수소 연료보조금”이라 한다) 지급을 정지하여야 한다.

- [illegible]

- 27 –

2) 국토교통부 의견

전기차의 충전에 소요되는 전기요금은 다른 연료(LPG, CNG, 경유)에 비해 저렴하고 하이브리드 자동차에 사용되는 LPG 또는 CNG의 경우 이미 연료보조금을 지급 중이라는 점을 고려할 때 전기차나 하이브리드 자동차 등에 별도의 연료보조금을 지급하는 것은 신중하게 접근할 필요가 있음.

3) 검토의견

현행법 제50조제7항²⁴⁾은 노선버스·전세버스사업자와 택시사업자가 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제6호²⁵⁾

24) 「여객자동차 운수사업법」

제50조(재정 지원) ⑦ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자가 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 충전하는 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제21조의8(수소 연료보조금의 지급대상) 법 제50조제7항 전단에서 “대통령령으로 정하는 운송사업자”란 다음 각 호의 운송사업자를 말한다.

1. 노선 여객자동차운송사업자
2. 전세버스운송사업자
3. 일반택시운송사업자
4. 개인택시운송사업자(제3조제2호라목 전단에 따른 사유로 사업자가 직접 운전하지 않는 개인택시운송사업의 경우에는 개인택시운송사업자의 사업용 자동차를 대리 운전하는 사람을 포함한다)

25) 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. (생략)
2. “환경친화적 자동차”란 제3호부터 제8호까지의 규정에 따른 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차, 수소전기자동차 또는 「대기환경보전법」 제46조제1항에 따른 배출가스 허용기준이 적용되는 자동차 중 산업통상자원부령으로 정하는 환경기준에 부합하는 자동차로서 다음 각 목의 요건을 갖춘 자동차 중 산업통상자원부장관이 환경부장관과 협의하여 고시한 자동차를 말한다.
 - 가. 에너지소비효율이 산업통상자원부령으로 정하는 기준에 적합할 것
 - 나. 「대기환경보전법」 제2조제16호에 따라 환경부령으로 정하는 저공해자동차의 기준에 적합할 것
 - 다. 자동차의 성능 등 기술적 세부 사항에 대하여 산업통상자원부령으로 정하는 기준에 적

에 따른 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 충전하는 경우 시장·군수 등이 그 충전 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있도록 규정하고 있음²⁶⁾. 개정안은 이러한 보조금의 지급 대상을 현행 수소전기자동차에서 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」에 따른 환경친화적 자동차 전체(전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차, 수소전기자동차 중 산업통상자원부령으로 정하는 환경기준에 부합하는 자동차로서 산업통상자원부장관이 고시한 자동차)로 확대하는 내용임.

【 환경친화적 자동차의 종류 】

전기자동차	전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원으로 사용하는 자동차 중 산업통상자원부장관이 고시한 자동차
태양광자동차	태양에너지를 동력원으로 사용하는 자동차 중 산업통상자원부장관이 고시한 자동차 (현재 상용화된 자동차 없음)
하이브리드자동차	휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 등과 전기에너지를 조합하여 동력원으로 사용하는 자동차 중 산업통상자원부장관이 고시한 자동차
수소전기자동차	수소를 사용하여 발생시킨 전기에너지를 동력원으로 사용하는 자동차 중 산업통상자원부장관이 고시한 자동차
기타	산업부령으로 정하는 환경기준에 부합하는 자동차로서 산업부장관이 환경부장관과 협의하여 고시한 자동차 (현재 해당하는 자동차 없음)

합할 것

3. “전기자동차”란 전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원(動力源)으로 사용하는 자동차를 말한다.
4. “태양광자동차”란 태양에너지를 동력원으로 사용하는 자동차를 말한다.
5. “하이브리드자동차”란 휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 산업통상자원부령으로 정하는 연료와 전기에너지(전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 포함한다)를 조합하여 동력원으로 사용하는 자동차를 말한다.
6. “수소전기자동차”란 수소를 사용하여 발생시킨 전기에너지를 동력원으로 사용하는 자동차를 말한다.

26) 이 조항은 2021년 3월에 신설되었고 수소버스에 대한 충전비용 보조는 2021년 9월부터 시작되었으며, 수소택시의 경우 2023년부터 보조금을 지급할 계획이라는 것이 국토교통부의 설명임.

현행법 제50조제5항²⁷⁾은 시장·군수 등이 노선버스사업자 및 택시사업자에게 유류에 부과되는 세금의 일부를 보조할 수 있도록 규정하고 있고, 같은 조 제6항²⁸⁾은 노선버스 및 전세버스사업자에게 천연가스에 부과되는 세금 일부를 보조할 수 있도록 규정하고 있어 유류 및 천연가스의 경우 현재 운수사업자에 대한 연료보조금 지급이 이루어지고 있음.

이러한 점을 고려할 때, 환경친화적 자동차의 보급 확대를 위하여 환

27) 「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 보조할 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 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)

28) 「여객자동차 운수사업법」

제50조(재정 지원) ⑥ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 운송사업자에게 천연가스에 부과되는 다음 각 호에 따른 세금 등에 상당한 금액의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다. 이 경우 보조금의 지급기준·지급방법 및 지급절차는 대통령령으로 정한다.

1. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호사목에 따라 부과되는 개별소비세
2. 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 부과되는 수입·판매 부과금
3. 「관세법」 제14조, 제49조 및 제50조제1항에 따라 부과되는 관세
4. 「부가가치세법」 제4조에 따라 부과되는 부가가치세

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제21조의6(천연가스 연료보조금의 지급대상) 법 제50조제6항 각 호 외의 부분 전단에서 “대통령령으로 정하는 운송사업자”란 노선 여객자동차운송사업자 및 전세버스운송사업자를 말한다.

경친화적 자동차를 운행하는 노선버스사업자, 전세버스사업자 및 택시사업자에게도 연료보조금을 지급하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보임.

【 현행 여객자동차 연료보조금 제도 】

	내용	대상	도입시기
유가보조금	영세한 운수업계의 부담 완화를 위하여 유류(경유·LPG)에 부과되는 세금 등의 인상액을 보조	노선버스, 택시	2001.7.
천연가스 연료보조금	미세먼지관리 특별대책에 따라 천연가스(CNG)에 부과되는 세금 등의 일부를 보조	노선버스, 전세버스	2017.7.
수소 연료보조금	수소차 활성화를 위해 수소차 운행에 소요되는 수소금액의 일부를 보조	노선버스, 전세버스, 택시	2021.9.

자료 : 국토교통부

【 2019년·2020년 유류 및 천연가스 연료보조금 지급 현황 】

(단위 : 억원)

구분	버스	택시
2020년	3,079	3,735
2019년	3,482	4,016

자료 : 국토교통부

다만, 환경친화적 자동차 중 태양광자동차의 경우 아직 우리나라에서 상용화된 사례가 없다는 것이 국토교통부의 설명이고, 하이브리드자동차에 사용되는 LPG나 CNG는 이미 현행법 제50조제5항 및 제6항에 따라 연료보조금 지급이 이루어지고 있다는 점을 감안하면 실질적으로 개정

안의 실익은 전기자동차에 한정될 것으로 보이는데,

국토교통부가 제출한 자료에 따르면 전기는 수소·천연가스·유류 등 다른 연료와 비교할 때 현행 연료보조금을 감안하더라도 1km당 연료비용이 가장 저렴한 수준이라는 점, 현재 운행 중인 수소버스·수소택시(버스 94대, 택시 44대)에 비하여 전기버스·전기택시의 숫자(버스 2,028대, 택시 2,853대)가 훨씬 많으므로 개정안이 의결될 경우 지원대상이 현행보다 큰 폭으로 확대된다는 점 등을 고려하여 전기버스·전기택시의 충전비용 지원 여부를 정할 필요가 있을 것으로 보임.

【 버스의 km당 연료비용 (2021.10. 기준) 】

구분	연비	km당 연료비	
		보조금 지급 전	보조금 지급 후
CNG	1.9km/㎥	422.48원	388.12원
경유	2.6km/ℓ	585.00원	438.88원
전기	1.0km/kw	309.10원	
수소	13km/kg	615.38원	346.15원

자료 : 국토교통부

* 보조금 액수는 국토교통부고시 제2021-1088호 「여객자동차 유가보조금 지급지침」에서 규정

【 연료별 버스 구성 현황 (2021.8. 기준) 】

(단위:대)

계	경유	CNG	전기	수소
92,029	61,459	28,448	2,028	94

자료 : 국토교통부

【 택시의 km당 연료비용 (2021.10. 기준) 】

구분	연비	km당 연료비	
		보조금 지급 전	보조금 지급 후
LPG	9.4(km/L)	104.39원	83.33원
경유	13.1(km/L)	116.34원	89.96원
전기	5.1(km/kWh)	60.61원	
수소	96.2(km/kg)	83.16원	미정 (2023년부터 보조금 지급 예정)

자료 : 국토교통부

* 보조금 액수는 국토교통부고시 제2021-1088호 「여객자동차 유가보조금 지급지침」에서 규정

【 연료별 택시 구성 현황 (2021.6. 기준) 】

(단위:대)

계	LPG	CNG	휘발유	경유	전기	수소	하이브리드
245,700	241,693	161	219	548	2,853	44	182

자료 : 국토교통부

IV. 윤준병의원 대표발의(2112220)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 윤준병의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2021. 8. 25.

다. 회 부 일 : 2021. 8. 26.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 운송사업자의 준수사항 중 하나로서 운수종사자가 사업용 자동차를 운행하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 음주여부를 확인하고 이를 기록하도록 규정하고 있음.

그러나, 운송사업자가 해당 준수사항을 소홀히 하여 매년 운수종사자의 음주운전 적발사태가 발생하고 있는 실정임. 특히 윤창호법 시행 이후의 사회적 분위기나 음주운전 사고에 대한 사회적 경각심이 커지고 있으며, 이에 따라 음주운전자의 처벌기준도 강화되고 있는 만큼 운수종사자에 대한 관리감독의 책임이 있는 운송사업자도 운행 전 음주여부를 확인 및 기록 의무를 제대로 이행할 수 있도록 법적 보완이 필요하다는 지적이 제기되고 있음.

이에 운수종사자의 운행 전 음주여부를 확인·기록해야 하는 운송사업자가 그 의무를 소홀히 해 운수종사자의 음주운전이 적발된 경우, 운송사업자에 대한 제재 규정을 명시함으로써 여객자동차 이용자의 생명과 안전을 보다 두텁게 보호하려는 것임(안 제85조제1항).

1. ~ 20의7. (생략) <u><신설></u> 20의8. (생략) 21. ~ 41. (생략) ② ~ ④ (생략)	1. ~ 20의7. (현행과 같음) 20의8. 제21조제12항 전단을 위반하 여 운수종사자가 음주운전으로 적 발된 경우 20의9. (현행 제20호의8과 같음) 21. ~ 41. (현행과 같음) ② ~ ④ (현행과 같음)
--	--

2) 정부 및 관련 단체 의견

가) 국토교통부 의견

운수종사자가 음주운전으로 적발된 경우 운송사업자가 운수종사자의 음주 여부를 확인하지 않았다면 현행 법령에 따라서도 운송사업자에 대한 면허 정지 등의 처분이 가능하므로 별도의 제재 규정을 신설하는 것은 신중한 검토가 필요함.

나) 전국버스운송사업조합연합회 의견

현행법으로도 운송사업자의 음주 여부 확인 의무 미준수에 대한 제재가 가능하므로 개정안의 실익은 거의 없을 것으로 보인다는 점에서 개정안에 반대함.

다) 전국택시운송사업조합연합회 의견

택시운수종사자가 차고지를 벗어난 이후에 음주를 하는 경우에는 운송사업자가 관리·통제하기 어렵기 때문에 운송사업자에게 책임을 묻는 것이 적절하지 않다는 점에서 개정안에 반대함.

3) 검토의견

현행법 제21조제12항²⁹⁾은 운송사업자로 하여금 사업용 자동차를 운행하기 전에 운수종사자의 음주 여부를 확인하도록 하고, 그 결과 운수종사자가 음주 때문에 안전한 운전을 할 수 없다고 판단되는 경우 차량을 운행하지 못하게 하도록 규정하고 있음. 개정안은 운송사업자가 운수종사자의 음주 여부를 확인하지 않아 운수종사자의 음주운전이 적발된 경우 운송사업자에 대한 면허 취소 또는 사업정지 등의 제재조항을 신설하는 내용임.

다만, 현행법 제85조제1항제20의7호³⁰⁾는 운송사업자가 운수종사자의 음주 여부를 확인하지 아니한 경우 면허 취소 또는 사업정지 등이 가능하도록 규정하고 있으므로, 음주 여부 미확인 이후 운수종사자의 음주운전이 적발된 경우에 대하여 동일한 제재규정을 신설하는 것은 실익이 적을 것으로 보임.

29) 「여객자동차 운수사업법」

제21조(운송사업자의 준수 사항) ⑫ 운송사업자(자동차 1대를 운송사업자가 직접 운전하는 특수여객자동차운송사업자 및 개인택시운송사업자는 제외한다)는 사업용 자동차를 운행하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 운수종사자의 음주 여부를 확인하고 이를 기록하여야 한다. 확인한 결과 운수종사자가 음주로 안전한 운전을 할 수 없다고 판단되는 경우에는 해당 운수종사자가 차량을 운행하도록 하여서는 아니 된다.

30) 제85조(면허취소 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사(터미널사업·자동차대여사업 및 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다) 또는 시장·군수·구청장(터미널사업에 한정한다)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.

20의7. 제21조제12항 전단(제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 운수종사자의 음주 여부를 확인하지 아니한 경우

V. 오영훈의원 대표발의(2112506)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 오영훈의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2021. 9. 10.

다. 회 부 일 : 2021. 9. 13.

2. 제안이유 및 주요내용

현행 법령에 따르면 주사무소 및 영업소 및 예약소의 등록과 대·폐차 등의 행정업무에 대한 관리·감독과 행정처분을 주사무소 소재지 관할 관청이 관장하도록 하고, 자동차대여사업자가 사업을 하기 위해서는 주사무소를 설치해야 하며, 주사무소 이외의 지역에 사업을 영위하기 위해서는 영업소 또는 예약소를 설치하도록 규정하고 있음.

그런데, 대규모 사업자 및 카셰어링 사업자는 전국에 영업소, 예약소를 설치하여 운영하고 있으나, 현실적으로 주사무소 관할관청에서 전국에 설치된 영업소 및 예약소에 대한 관리·감독 권한이 미치지 않아 대형사고의 원인으로 지적받고 있음.

실례로 2018년 7월 안성에서 발생한 미성년자 4명의 사망사고와 2021년 4월 충남 탑정호에서 대학생 5명이 추락하여 사망한 사고 등은 무등록 영업소에서 대여된 차량으로, 대형 교통사고 예방을 위해 영업소 등에 대한 효율적인 관리·감독의 필요성이 대두하고 있음.

이에 영업소 등에서 발생하는 대·폐차 등 국토교통부령에서 정하는
경미한 사업변경에 대한 행정업무를 그 소재지 관할 관청에 부여함으
로써 효율적인 관리를 통해 교통사고를 예방하려는 것임(안 제28조제2
항 신설).

3. 검토의견

가. 자동차대여사업자의 변경신고 관할관청 변경 (안 제28조제2항 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 자동차대여사업자가 사업계획 중 경미한 사항을 변경하려는 경우 영업소 소재지를 관할하는 시·도지사에게 신고하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제28조(등록) ① (생략) <u><신설></u>	제28조(등록) ① (현행과 같음) ② 제1항에도 불구하고 법 제10조제2항 단서의 대·폐차 업무 등 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항에 대한 변경 신고는 영업소 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장한다.
② (생략)	③ (현행 제2항과 같음)

2) 정부 및 관련 단체 의견

가) 국토교통부 의견

현행법상 주사무소 관할 관청에서 경미한 변경신고를 수리하는 경우 이를 영업소 관할 관청에 통보하도록 규정하고 있으며, 변경 신고된 내용은 관련 관할 관청 간 공유되어 있는 점을 고려할 때 동 개정안은 실익이 없는 것으로 보임.

나) 서울시 7개 구(강남·도봉·동작·송파·종로·영등포·중구) 의견
대·폐차 업무 등 경미한 사항에 대한 변경 신고와 영업소의 관리·감독과는 직접적인 상관관계가 없으며, 영업소는 주사무소보다 행정업무 능력이 부족한 경우가 많으므로 각 영업소에서 변경 신고 등의 업무를 수행하도록 하는 것은 업무의 효율성을 저해할 가능성이 높음.

다) 충청남도 의견

개정안의 취지에 동의함. 다만, 영업소가 아닌 예약소³¹⁾³²⁾ 설치 신고의 경우에도 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하거나 신고 사실을 통보받아 예약소를 관리·감독할 수 있도록 관련 법령이 함께 명확히

31) 사무실에 인력이 상주하는 영업소와 달리 무인예약·배차 및 요금정산 시스템과 주차장만 확보한 채 비대면 방식으로 업무를 수행하는 곳을 예약소라고 함.

32) 예약소는 법률 및 시행령 등 상위법령에서는 규정하는바 없이 국토교통부령인 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」에서 처음 규정되고 있으며, 자동차대여사업 등록신청 시 예약소의 명칭 및 위치 등을 사업계획서에 포함하고(제60조제2항), 예약소의 설치·변경을 경미한 사항으로서 조합에 신고(제66조제1항)하도록 규정하고 있음.

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제60조(자동차대여사업의 등록신청 등) ① 법 제28조에 따라 자동차대여사업의 등록을 하려는 자는 신청인(법인인 경우에는 대표자를 말한다)의 성명 및 주민등록번호가 작성된 별지 제33호서식의 자동차대여사업 등록신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 관할관청에 제출하여야 한다.

(각 호 생략)

② 제1항제1호에 따른 사업계획서에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 주사무소 및 영업소의 명칭 및 위치
2. 주사무소 및 영업소별 사업용 자동차의 종류 및 대수
3. 주사무소 및 영업소별 차고의 위치, 면적, 수용능력 및 그 부대시설의 명세
4. 예약소의 명칭·도면 및 위치, 그 주차장의 위치·규모(예약소를 설치하는 경우에만 해당한다)
5. 영업구역

제66조(자동차대여사업의 사업계획 변경신고) ① 법 제35조에 따라 준용되는 법 제10조제2항 단서에 따라 조합에 신고하여야 하는 경미한 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 영업소의 명칭변경
2. 예약소의 설치 또는 변경
3. 낡은 차의 대체 등 대여사업용 자동차의 변경. 다만, 다음 각 목의 경우는 제외한다.
 - 가. 제67조에 따른 자동차의 종류를 변경하는 경우
 - 나. 낡은 차의 대체 등 대여사업용 자동차의 변경에 따라 별표 6에 따른 보유 차고의 면적이 증가하는 경우(가목의 경우는 제외한다)

정비될 필요가 있음.

라) 충청북도 3개 군(보은군, 진천군, 음성군) 의견

개정안의 취지에 동의함. 다만, 영업소 관리를 위한 시·군의 업무부담이 가중될 것으로 예상되므로, 시·군의 업무부담을 완화하기 위한 제반 조치사항이 필요함.

마) 충청북도 단양군 의견

여객자동차운수업체에 대한 행정 업무는 하나의 행정청에서 일원화하여 처리하는 것이 행정의 업무 처리에 혼란이 없고 보다 효율적으로 관련한 연계업무 등을 처리할 수 있다는 점에서 개정안에 반대함.

바) 한국렌터카사업조합 연합회 의견

주사무소 설치 관할관청이 영업소 설치 업무를 담당하는 것을 악용하여 주사무소 소재지 외의 지역에 미등록 영업소를 설치·운영하는 사례들이 종종 발생하고 있는데, 영업소가 설치된 지역의 관할관청은 행정 업무처리 권한이 없어 단속에 소극적이므로 이러한 부작용을 방지하기 위하여 개정안에 찬성함.

사) 서울·경기·강원 자동차대여사업조합 의견

불법영업·교통사고 등의 문제는 관리·감독체계와 연관되어야 할 사항이고 대폐차 등 행정업무 처리체계와는 인과관계가 없으며, 영업소에

대한 관리·감독 권한은 현재 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제4조에 따라 해당 지역 관할관청에 있다는 점에서 개정안에 반대함.

아) 카셰어링포럼 의견

대폐차 등의 변경 신고 관할관청을 주사무소 소재지 관할 시·도지사
에서 영업소 소재지 관할 시·도지사로 변경하는 것은 교통사고 예방 및
불법영업 방지와는 관련성이 없고 오히려 행정체계의 혼선을 가져올 수
있으므로 개정안에 반대함.

3) 검토의견

현행법 제28조제1항³³⁾은 자동차대여사업을 경영하려는 자로 하여금
사업계획을 작성하여 시·도지사에게 등록하도록 규정하고 있고, 제35
조³⁴⁾는 자동차대여사업의 사업계획 변경에 대하여 제10조제2항³⁵⁾을 준
용하도록 규정하고 있어, 자동차대여사업자가 사업계획을 변경하려는
경우 시·도지사에게 등록하되 영업소의 명칭변경, 대폐차를 포함한 대
여사업용 자동차의 변경 등 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항³⁶⁾을

33) 「여객자동차 운수사업법」

제28조(등록) ① 자동차대여사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 등록하여야 한다.

34) 제35조(준용 규정) 자동차대여사업의 사업계획 변경, 사업계획의 변경제한, 공동운수협정, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업 등에 관하여는 제10조제2항부터 제6항까지, 제11조, 제12조, 제14조(제2항은 제외한다), 제15조 및 제16조(제1항은 제외한다)를 준용한다.

35) 제10조(사업계획의 변경) ② 제4조제1항 단서에 따라 여객자동차운수사업을 등록한 자가 사업계획을 변경하려는 때에는 시·도지사에게 등록하여야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

36) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제66조(자동차대여사업의 사업계획 변경신고) ① 법 제35조에 따라 준용되는 법 제10조제2항 단서에 따라 조합에 신고하여야 하는 경미한 사항은 다음 각 호와 같다.

변경하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 함. 그리고 현행법 제76조제1항³⁷⁾ 및 같은 법 시행령 제38조제2항³⁸⁾에 따라 시·도지사는 경미한 사업계획 변경 신고의 수리를 해당 시·도의 자동차대여사업자들로 구성된 자동차대여사업조합³⁹⁾에 위탁하고 있으며, 자동차대여사업조합이 변경 신고를 수리하는 경우 동법 시행령 제38조제6항⁴⁰⁾에 따라 지체

-
1. 영업소의 명칭변경
 2. 예약소의 설치 또는 변경
 3. 낡은 차의 대체 등 대여사업용 자동차의 변경. 다만, 다음 각 목의 경우는 제외한다.
가. 제67조에 따른 자동차의 종류를 변경하는 경우
나. 낡은 차의 대체 등 대여사업용 자동차의 변경에 따라 별표 6에 따른 보유 차고의 면적이 증가하는 경우(가목의 경우는 제외한다)

37) 「여객자동차 운수사업법」

제76조(권한의 위탁 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 조합, 연합회, 공제조합, 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단, 자동차손해배상진흥원 또는 대통령령으로 정하는 전문 검사기관에 위탁할 수 있다.

38) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제38조(권한의 위탁) ② 시·도지사는 법 제76조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 조합에 위탁한다. 다만, 조합이 설립되지 아니하거나 조합의 해산 등으로 조합이 수탁업무를 수행할 수 없는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 법 제10조제2항 단서(법 제35조에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 사업계획 변경사항의 신고(국토교통부령으로 정하는 사업계획 변경사항의 신고는 제외한다)의 수리
2. 법 제21조제10항에 따른 운행정보 신고의 접수 및 운행기록증의 발부

39) 「여객자동차 운수사업법」

제53조(조합의 설립) ① 여객자동차 운수사업자는 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 여객자동차 운수사업자의 지위 향상을 위하여 시·도지사의 인가를 받아 조합(이하 “조합”이라 한다)을 설립할 수 있다.

② 조합은 법인으로 한다.

③ 조합은 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립된다.

④ 조합을 설립하려면 그 조합의 조합원이 될 자격이 있는 자의 5분의 1 이상이 발기(發起)하고, 조합원이 될 자격이 있는 자의 2분의 1 이상의 동의를 받아 창립총회에서 정관을 작성한 후 시·도지사에게 인가를 신청하여야 한다.

⑤ 시·도지사는 제4항에 따른 인가의 신청을 받은 날부터 14일 이내에 인가 여부를 신청인에게 통지하여야 한다.

⑥ 시·도지사가 제5항에서 정한 기간 내에 인가 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신청인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 인가를 한 것으로 본다.

⑦ 여객자동차 운수사업자는 정관으로 정하는 바에 따라 조합에 가입할 수 있다.

⑧ 조합에 관하여 이 법에 규정된 사항 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

40) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제38조(권한의 위탁) ⑥ 조합은 제1항(제2호는 제외한다) 및 제2항에 따라 위탁받은 업무를 처리하였으면 지체 없이 시·도지사와 연합회에 보고하여야 한다. 다만, 운행형태가 고속형인 시외버스운송사업에 관한 사항은 국토교통부장관과 연합회에 보고하여야 한다.

없이 시·도지사와 조합연합회에 보고하여야 함.

또한, 여러 개의 시·도에 영업소를 두고 있는 대규모 자동차대여사업자의 경우 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제3조제1항⁴¹⁾에 따라 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도지사가 관할관청이 되며, 대폐차 등 경미한 사업계획의 변경 신고 역시 주사무소가 소재하는 시·도의 자동차대여사업조합이 수리하고 있음.

개정안은 주사무소 소재지 관할관청에서 다른 지역에 설치된 영업소를 실질적으로 관리·감독하기 어려워 대형 교통사고의 원인이 된다는 문제의식 하에, 대폐차 등 경미한 사업계획 변경 신고를 주사무소 소재지 관할 시·도지사가 아닌 해당 영업소 소재지 관할 시·도지사가 관장하도록 하려는 것임.

다만, 개정안은 제안이유에서 “현실적으로 주사무소 관할관청에서 전국에 설치된 영업소 및 예약소에 대한 관리·감독 권한이 미치지 않아 대형사고의 원인으로 지적받는다”고 설명하고 있으나,

41) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제3조(여객자동차 운수사업의 관할관청) ① 여객자동차 운수사업은 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다), 같은 법 시행령(이하 “령”이라 한다) 또는 이 규칙에 따라 국토교통부장관 및 대도시권광역교통위원회가 관장하는 경우 외에는 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장한다. 다만, 운행형태가 광역급행형인 시내버스운송사업의 경우 면허 또는 사업계획 변경인가를 받은 이후에는 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도지사가 그 사업을 관장하고, 주사무소가 특별시·광역시 또는 특별자치시에 있는 시외버스운송사업의 경우에는 인접한 도의 도지사가 그 사업을 관장한다.

현행 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제4조⁴²⁾는 영업소의 경우 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하도록 규정하고 있어 영업소의 관계 법령 준수 여부 등 사업의 전반적인 운영상황 확인 및 지도·감독 등의 업무는 현행 규정상 주사무소 소재지 관할관청이 아닌 영업소 소재지의 관할관청이 수행하고 있음⁴³⁾.

또한, 개정안은 ① 영업소의 명칭변경 ② 예약소의 설치 또는 변경 ③ 대폐차 등 대여사업용 자동차의 변경의 신고를 영업소 소재지 관할 시·도지사에게 하도록 하는 내용인데, 이는 영업소에 대한 관리·감독과는 직접적인 관계가 없는 것으로 보여 개정안이 의결되더라도 교통사고 예

42) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제4조(영업소 등의 관할관청) ① 제3조에도 불구하고 여객자동차 운수사업의 사업계획서에 표시된 다음 각 호의 영업소 등은 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장한다.

1. 영업소
2. 정류소
3. 차고
4. 운송부대시설
5. 여객자동차터미널

② 여객자동차 운수사업 관리의 위탁·수탁, 사업의 양도·양수나 법인의 합병에 관하여는 해당 사업의 면허 또는 등록의 관할관청이 관장한다. 이 경우 관할관청이 둘 이상이면 수탁자·양수자나 법인의 합병으로 존속 또는 신설되는 법인을 관할하는 시·도지사가 이를 관장하되, 관계 시·도지사에게 그 사실을 확인하여야 한다.

43) 「여객자동차 인·면허업무처리요령」(국토교통부훈령)

제39조(관할관청) 자동차대여사업의 등록 및 이와 관련되는 사항에 대한 관할관청은 관계법령과 이 규정에 특별히 정하여져 있는 경우를 제외하고는 주사무소 소재지 시·도지사가 되고, 영업소 및 차고에 관한 사항은 그 소재지 시·도지사가 된다.

제43조(지도·감독) ① 관할관청은 자동차대여사업의 등록업무 및 이와 관련되는 사항에 대한 업무처리는 관계법령 및 이 규정에 위반되지 않도록 담당직원에 대한 교육과 직무감독에 철저를 기하여야 한다.

② 신규자동차대여사업자가 등록기준을 완전하게 갖추지 아니하였거나 등록조건을 이행하지 아니한 상태에서 영업을 하도록 하여서는 안된다.

③ 자동차대여사업의 건전한 발전과 위법행위의 방지를 위하여 관할관청은 매년 관계법령의 준수여부·등록기준에의 적합여부 및 등록조건의 이행여부등 사업의 전반적인 운영상황을 확인하고 지도·감독하여야 한다.

제47조(영업소에 대한 지도·감독) 자동차대여사업자가 여객자동차운수사업법령을 위반한 경우 이에 대한 지도·감독은 주사무소에 대하여는 주사무소 소재지 관할관청이 관장하고, 영업소에 대하여는 영업소 소재지 관할관청이 관장한다. 다만, 등록취소등 등록기준과 관련된 사항 및 사업정지는 주사무소 소재지 관할관청이 관장한다.

방효과로 이어질 수 있을지는 명확하지 않은 측면이 있음.

한편, 자동차대여사업자가 사업계획을 최초로 작성하거나 내용을 변경할 때에는 주사무소 소재지 시·도지사에게 등록 또는 신고하기 때문에 이를 제출받지 못하는 영업소 소재지 시·도지사는 실질적인 지도·감독에 어려움을 겪을 가능성도 있으나,

국토교통부 훈령인 「여객자동차운수사업 인·면허업무처리요령」 제44조⁴⁴⁾는 자동차대여사업의 주사무소 소재지 시·도지사 및 영업소 소재지 시·도지사로 하여금 소관사항에 대한 업무처리 내용 중 타 시·도 및 자동차대여사업조합과 관련이 있는 사항을 지체 없이 관련 관할관청 및 자동차대여사업조합에 통보하도록 규정하고 있어,

자동차대여사업자가 주사무소의 소재지 관할 시·도지사에게 사업계획 변경을 등록 또는 신고할 경우 그 정보들이 영업소 소재지 관할 시·도지사 및 자동차대여사업조합에도 전달되고 있으므로 이러한 우려는 적을 것으로 보임.

44) 「여객자동차운수사업 인·면허업무처리요령」

제44조(관할관청간 협조) ① 자동차대여사업의 주사무소 소재지 시·도지사 및 영업소 소재지 시·도지사는 소관사항에 대한 업무처리 내용중에 타 시·도 및 자동차대여사업조합과 관련이 있는 사항은 이를 지체없이 관련 관할관청 및 자동차대여사업조합에 통보하여야 한다.

② 자동차대여사업의 시설확인 요청이나 법령위반사항에 대한 행정처분 등을 요청받은 시·도지사는 지체없이 성실하게 검토처리한 후 그 결과를 회신하여야 한다.

VI. 임의자의원 대표발의(2112825)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 임의자의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2021. 10. 12.

다. 회 부 일 : 2021. 10. 13.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법에 따르면 대여사업용 자동차의 안전성을 확보하고 결함으로 인한 사고를 예방하기 위하여 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 경우 시정조치를 받지 않으면 이를 신규로 대여할 수 없도록 하고, 이미 대여 중인 경우에는 차량의 임차인에게 결함 사실을 통보하도록 규정하고 있음.

최근 자동차제조사 등이 자동차대여사업자에게 발송하는 결함 통지문을 보면 시정조치 기간을 명시하지 않은 채 단순히 제작결함 사실만을 통지하고 있어 이에 따라 대여사업용 자동차에 대한 신속한 결함 조치가 이루어지지 않아 성수기 제주도 등 관광지에서 차량수급에 상당한 문제가 발생되어 일반 국민의 불편을 초래하고 대체 차량 제공 제한으로 인해 소비자 분쟁이 증가하고 있는 실정임.

또한, 자동차 결함 공개로 인해 자동차대여사업자가 대여 중인 차량

의 임차인에게 결함 사실을 통보하였으나 자동차 제조사의 시정조치 기간 미확정 안내로 인해 차량의 임차인이 시정조치에 혼란이 발생하는 등의 문제가 발생되고 있어 제도 개선이 필요함.

이에 대여사업용 자동차의 결함 공개 후부터 신규대여 등을 제한하는 것이 아니라 자동차제조사가 시정조치 기간을 확정 한 후부터 신규대여를 제한하거나 차량의 임차인에게 결함 내용 등을 통지하도록 하여 대여사업용 자동차의 수급문제를 해소하고 불필요한 소비자 분쟁 등을 방지하려는 것임(안 제34조의2제3항 및 제4항).

3. 검토의견

가. 자동차 제작결함 사실이 공개된 후 시정조치 기간부터 대여 제한(안 제34조의2제3항 및 제4항)

1) 개정안의 내용

현행 제34조의2제3항은 「자동차관리법」 제31조제1항 본문⁴⁵⁾에 따라 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 경우 시정조치를 받지 아니하고는 자동차대여사업자가 이를 신규로 대여하는 것을 금지하고 있고, 같은 조 제4항은 결함 사실이 공개된 자동차가 공개 당시 이미 대여 중인 경우에는 자동차대여사업자가 차량의 임차인에게 결함 사실을 통보하도록 규정하고 있음.

개정안은 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 경우, 공개 직후부터가 아니라 공개 후 시정조치 기간부터 신규로 대여하지 못하도록 하려는 것임.

45) 「자동차관리법」

제31조(제작 결함의 시정 등) ① 자동차제작자등이나 부품제작자등(자동차와 별도로 자동차부품을 판매하는 경우만 해당한다. 이하 이 조, 제31조의2부터 제31조의4까지 및 제33조에서 같다)은 제작등을 한 자동차 또는 자동차부품이 자동차안전기준 또는 부품안전기준에 적합하지 아니하거나 설계, 제조 또는 성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 등 국토교통부령으로 정하는 결함이 있는 경우에는 그 사실을 안 날부터 자동차 소유자가 그 사실과 그에 따른 시정조치 계획을 명확히 알 수 있도록 우편발송, 휴대전화를 이용한 문자메시지 전송 등 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 그 사실을 공개하고 시정조치를 하여야 한다. 다만, 자동차안전기준 또는 부품안전기준 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 결함에 대하여는 시정조치를 갈음하여 경제적 보상을 할 수 있다.

1. 연료소비율의 과다 표시
2. 원동기 출력의 과다 표시
3. 그 밖에 제1호 및 제2호와 유사한 경우로서 국토교통부령으로 정하는 결함

현행	개정안
제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ①·② (생략)	제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ①·② (현행과 같음)
③ 자동차대여사업자는 「자동차관리법」 제31조제1항 본문에 따라 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 <u>경우</u> 같은 법 같은 조에 따른 시정조치를 받지 아니하고는 이를 신규로 대여해서는 아니 된다.	③ ----- ----- ----- ----- <u>후 시정조치 기간부터</u> ----- ----- -----.
④ 자동차대여사업자는 「자동차관리법」 제31조제1항 본문에 따라 결함 사실이 <u>공개된 자동차가 공개 당시 이미 대여 중인 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 차량의 임차인에게 결함 사실을 통보하여야 한다.</u> 이 경우 차량의 임차인은 <u>정당한 사유가 없으면 시정조치를 받도록 협조하여야 한다.</u>	④ ----- ----- ----- <u>공개되고 시정조치 기간 전 자동차가 이미 대여</u> ----- ----- ----- -----.

2) 정부 및 관계기관 의견

가) 국토교통부

대여사업용 자동차는 임차인 및 동승자 등의 안전을 담보하기 위해 「자동차관리법」에서 정한 안전성을 확보 후 대여하여야 함. 결함 공개 차량은 운행에 다양한 위험요인을 내포하고 있어 교통사고에 직·간접적으로 영향을 줄 수 있으므로 차량의 안전성을 확인할 수 없는 상태에서 렌터카를 대여하는 것은 임차인 등의 안전을 저해할 뿐만 아니라

교통사고를 유발할 우려도 있으므로 신중한 검토가 필요함.

나) 한국렌터카사업조합연합회

개정안에 찬성함.

3) 검토의견

「자동차관리법」 제31조제1항은 자동차 또는 자동차부품에 결함이 있는 경우에는 자동차제작자등이나 부품제작자등이 그 사실을 안 날부터 자동차 소유자가 그 사실과 그에 따른 시정조치 계획을 명확히 알 수 있도록 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 그 사실을 공개하고 시정조치를 하도록 규정하고 있고, 동법 시행규칙 제41조제2항46)은 자동차제작자등이나 부품제작자등은 시정조치계획을 수립하여 해당 제작결함 사실을 안 날부터 30일 이내에 이를 자동차소유자등에게 우편 또는 휴대전화를 이용한 문자메시지로 통지하고 일간신문에 공고

46) 「자동차관리법 시행규칙」

제41조(제작결함 등의 공개 및 시정조치 등)

② 자동차제작자등이나 부품제작자등은 법 제31조제1항 각 호 외의 부분 본문에 따라 다음 각 호의 사항이 포함된 시정조치계획을 수립하여 해당 제작결함 사실을 안 날부터 30일 이내에 이를 자동차소유자 또는 제145조제1항에 따른 자동차정비사업조합 및 자동차전문정비사업조합(자동차부품만 해당한다)에 우편 또는 휴대전화를 이용한 문자메시지로 통지하고 서울특별시에 주사무소를 두고 전국에 배포되는 1개 이상의 일간신문에 공고해야 한다.

1. 제작결함의 내용
2. 제작결함을 시정하지 않은 경우 자동차에 미치는 영향과 주의사항
3. 제작결함의 시정조치 기간(1년 6개월 이상의 기간을 말한다)·장소 및 담당 부서
4. 자동차제작자등이 제작결함의 시정조치비용을 부담한다는 내용
5. 자동차제작자등의 귀책사유로 인하여 제작결함의 시정조치를 이행하지 못하는 경우의 보상 계획 및 내용
6. 법 제31조의2에 따라 자체 시정한 자동차의 시정비용을 보상받을 수 있다는 설명과 보상기간, 보상신청 접수 장소 및 연락처 등의 안내
7. 그 밖에 제작결함의 시정을 위하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항

(이하 “공고”라고 함)하도록 규정하고 있음.

그런데, 자동차제작자들이 공고를 하면 공고일부터 바로 시정조치를 받을 수 있도록 하는 것이 일반적이나, 결함 원인이 정확히 규명되지 않거나 부품 수급이 지연되는 등의 이유로 공고 이후 특정 시점부터 시정조치가 가능(이하 “시정조치 개시일”이라 함)하도록 안내하는 경우도 있음⁴⁷⁾.

2021년의 경우, 307건의 제작결함에 대한 시정조치가 있었는데 이 중 203건은 공고일부터 바로 시정조치가 가능했으나, 104건은 공고일과 시정조치 개시일이 달랐으며, 이 경우 공고일부터 시정조치 개시일까지는 평균 18일이 소요⁴⁸⁾되었음.

47) 또한, 공고를 할 때 시정조치가 가능한 시점을 확정하지 못하는 경우, 시정조치 개시일을 사후에 공고하는 경우도 있음.

48) 공고일부터 시정조치 개시일까지 100일이 넘는 경우가 4건이며, 가장 차이가 큰 경우는 공고일부터 시정조치 개시일까지 204일이 소요된 경우도 있었음.

【 2021년 시정조치 현황 】

시정조치 건수	공고일부터 시정조치가 가능한 경우	공고일과 시정조치 개시일이 다른 경우	
			평균 소요일
307건	203건	104건	18일

자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

한편, 현행 제34조의2제3항은 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 경우 시정조치를 받지 아니하고는 자동차대여사업자가 이를 신규로 대여하는 것을 금지하고 있는데, 공고를 통하여 자동차의 결함 사실이 공개되고 바로 시정조치가 가능하면 문제가 없으나 자동차의 결함 사실은 공개되었으나 시정조치 개시일이 더 늦거나 개시일이 확정되지 않은 경우, 자동차대여사업자는 신속하게 시정조치를 받을 수 없으면서 자동차를 대여할 수도 없는 상황에 놓이게 됨.

이에 개정안은 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 경우, 공개 후 시정조치 기간⁴⁹⁾부터 신규로 대여하지 못하도록 함으로써 자동차대여사업자의 대여 금지 기준을 완화하려는 취지임.

다만, 결함 사실이 공개됐으나 시정조치 개시일이 도래하지 않은 상황에서 자동차를 대여하는 것은 안전성이 확보⁵⁰⁾되지 않은 자동차를 이를 알고도 대여하는 것이라는 문제가 있음.

49) 시정조치 기간이란 시정조치 개시일을 의미하는 것으로 보임.

50) 시정조치는 안전상의 지장을 주는 제작결함에 대하여 실시하게 됨.

또한, 안 제34조의2제4항은 결함 사실이 공개되고 시정조치 기간 전에 자동차가 이미 대여 중인 경우에 임차인에게 결함 사실을 통보하도록 규정하고 있어, 자동차 임차인은 제작결함이 공개된 자동차를 제작결함 여부를 모르고 임차하여 운행하게 될 가능성이 있다는 문제가 있음.

VII. 정부 제출(2113424)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 정부

나. 제 안 일 : 2021. 11. 19.

다. 회 부 일 : 2021. 11. 22.

2. 제안이유 및 주요내용

지역 현장여건에 맞는 정책 수립과 집행이 이루어질 수 있도록 하기 위하여 현장 기반의 전문성을 갖춘 국토교통부장관 소속기관의 장에게 국토교통부장관의 권한을 위임할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

3. 검토의견

가. 소속기관의 장에 대한 권한의 위임 근거 마련(안 제75조제1항)

1) 개정안의 내용

개정안은 국토교통부장관의 권한을 대도시권광역교통위원장 또는 시·도지사뿐만 아니라 소속기관의 장에게도 위임할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

현행	개정안
제75조(권한의 위임) ① <u>국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권 광역교통위원장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.</u> ② (생략)	제75조(권한의 위임) ① <u>이 법에 따른 국토교통부장관의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권 광역교통위원장, 소속기관의 장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.</u> ② (현행과 같음)

2) 국토교통부 의견

국토교통부에서 2개 이상의 시·도 버스 노선 조정, 벽지노선 지원 등 보조사업을 직접 시행하는 상황으로, 소속기관에서 지역 현장 여건에 맞는 정책 집행이 가능하도록 법률상 위임근거를 신설할 필요가 있음.

3) 검토의견

현행 제75조는 이 법에 따른 국토교통부장관의 권한 중 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 대도시권광역교통위원장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있도록 하고 있는데, 개정안은 그 권한 위임 대상에 소속기관⁵¹⁾의 장을 추가하려는 것임.

국토교통부는 지역 현장 여건에 맞는 정책 수립과 집행이 요구되는 분야에 대하여 현장 기반의 전문성이 확보된 ‘지방국토관리청’이 그 업무를 추진할 수 있도록 하려는 것으로 설명하고 있으며,

동일한 취지의 「자동차관리법」, 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」, 「녹색건축물 조성 지원법」, 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」, 「공공주택특별법」, 「건축사법」 일부개정법률안이 각각 우리 위원회에 회부되어 있음.

51) 「국토교통부와 그 소속기관 직제」

제2조(소속기관) ① 국토교통부장관의 관장사무를 지원하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 국토교통인재개발원을 둔다.

② 국토교통부장관의 소관사무를 분장하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 지방국토관리청·지방항공청 및 철도특별사법경찰대를 둔다.

③ 항공·철도사고조사와 관련한 사무를 처리하기 위하여 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 제4조에 따라 국토교통부에 항공·철도사고조사위원회를 둔다.

④ 중앙토지수용위원회의 사무를 처리하기 위하여 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제52조제9항에 따라 국토교통부장관 소속으로 중앙토지수용위원회사무국을 둔다.

⑤ 국토교통부장관의 관장사무를 지원하기 위하여 「책임운영기관의 설치·운영에 관한 법률」 제4조제1항, 같은 법 시행령 제2조제1항 및 같은 영 별표 1에 따라 국토지리정보원 및 항공교통본부를 둔다.

【 국토교통부 소속 지방국토관리청 현황 】



- (서울지방국토관리청) 서울특별시, 인천광역시, 경기도 일원
- (원주지방국토관리청) 강원도 일원
- (대전지방국토관리청) 대전광역시, 세종특별자치시, 충청북도, 충청남도 일원
- (익산지방국토관리청) 광주광역시, 전라북도, 전라남도 일원
- (부산지방국토관리청) 부산광역시, 대구광역시, 울산광역시, 경상북도, 경상남도 일원

행정권한의 ‘위임’은 법률에 규정된 행정기관의 장의 권한 중 일부를 그 보조기관 또는 하급행정기관의 장 등에게 맡겨 그 명의로 책임 아래 행사하도록 하고⁵²⁾ 그 법적 효과도 수임기관에게 귀속되도록 하는 것으로,

독립된 다른 행정기관 등에 권한을 맡기는 ‘위탁’이나, 행정관청의 내부적인 사무처리의 편의를 도모하기 위하여 하급행정관청으로 하여금 그 권한을 사실상 행하게 하는 ‘내부 위임’과는 구분되며 권한의 위임은 법률이 정한 권한의 분배를 대외적으로 변경하는 것이므로 원칙적으로 법률의 명시적인 근거가 필요함.⁵³⁾

52) 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」

제2조(정의) 이 영에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “위임”이란 법률에 규정된 행정기관의 장의 권한 중 일부를 그 보조기관 또는 하급행정기관의 장이나 지방자치단체의 장에게 맡겨 그의 권한과 책임 아래 행사하도록 하는 것을 말한다.

53) 「법제 이론과 실제」, 국회 법제실, 2019, p.625

국토교통부가 법 개정을 통해 지방국토관리청에 위임하고자 하는 사무를 보면 ① 버스노선 조정(調整), ② 벽지 버스노선 및 버스공영차고지 지원 사업에 대한 현장 관리·감독 등으로,

① 현행 제78조제2항⁵⁴⁾에 따른 버스노선 조정의 경우 둘 이상의 시·도에 걸친 버스노선 설치 등에 대하여 시·도지사 간 협의가 성립되지 않은 경우에 수행하는 업무이고,

② 벽지노선 지원은 현행 제23조⁵⁵⁾ 등에 따라 농어촌·산간 등 벽지노선의 운행 명령에 따른 손실을 보상함으로써 교통사각지대를 해소하기 위한 사업이며, 버스공영차고지 지원은 현행 제50조⁵⁶⁾ 등에 따라 노선버

54) 「여객자동차 운수사업법」

제78조(협의·조정 등) ① 시·도지사는 여객자동차운송사업의 사업계획변경, 개선명령, 사업구역조정 등이 둘 이상의 시·도에 걸칠 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 관계 시·도지사 및 협회와 협의하여야 한다. 이 경우 시·도지사는 협의가 성립되지 아니하면 국토교통부장관에게 조정(調整)을 신청하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신청을 받으면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 조정한 후 관계 시·도지사에게 통보하여야 하며, 관계 시·도지사가 조정된 내용대로 따르지 아니하면 조정된 내용대로 직접 처분할 수 있다.

③ 제1항의 조정을 신청하는 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

55) 「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.

10. 벽지노선(僻地路線)이나 수익성(收益性)이 없는 노선의 운행

③ 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 운송사업자가 제1항제10호의 개선명령과 제2항의 운행명령을 이행하면서 손실을 입은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 손실을 보상(補償)하여야 한다.

56) 「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

스의 차고부족 문제를 해소하고 휴게시설을 확충함으로써 종사자의 근로 여건 향상과 노선버스의 안정적인 운행을 지원하는 사업으로 두 사업은 모두 국가균형발전특별회계에 편성⁵⁷⁾되어 지방자치단체 보조(국고보조를 30%) 방식으로 집행됨.

현재 국토교통부는 해당 업무를 모두 직접 수행하고 있는데, 개정안이 통과될 경우 동법 시행령⁵⁸⁾, 「국토교통부와 그 소속기관 직제」⁵⁹⁾ 개정을 통하여 ① 버스노선 조정의 경우 지방국토관리청의 1차 검토 후

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

③ 시·군 또는 구(자치구를 말한다. 이하 같다)는 제1항제2호의 수익성이 없는 노선을 운행하는 여객자동차 운수사업자에게 필요한 자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다. 이 경우 보조 또는 융자의 대상 및 방법과 보조금 또는 융자금의 상환 등에 필요한 사항은 해당 시·군 또는 구의 조례로 정한다.

57) 2022년 예산은 벽지노선 지원 336억 8천만원, 버스공영차고지 지원 213억원임.

58) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제37조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 법 제75조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제8조에 따른 대도시권광역교통위원회에 위임한다.

(각 호 생략)

② 국토교통부장관은 법 제75조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 시·도지사에게 위임한다.

(각 호 생략)

③ 시·도지사는 제2항에 따라 위임받은 업무 중 다음 각 호의 업무를 수행했으면 그 내용을 지체 없이 국토교통부장관에게 보고해야 한다.

(각 호 생략)

59) 「국토교통부와 그 소속기관 직제」

제23조(직무) 지방국토관리청은 다음 사무를 관장한다.

1. 건설 관련 기술인자격의 취소 또는 정지처분 / 2. 각종 건설공사·용역의 계약관리

3. 국가산업단지의 관리에 따른 행정처분 / 4. 건설공사에 따른 용지매수 및 지장물 보상

5. 도로건설사업에 관한 측량·조사·설계 및 시행 /

6. 국도의 유지·관리 및 이에 따른 행정처분 / 7. 삭제

8. 건설공사의 품질 및 안전 관리의 확인·지도감독

9. 시설물의 안전 및 유지관리의 확인·지도감독

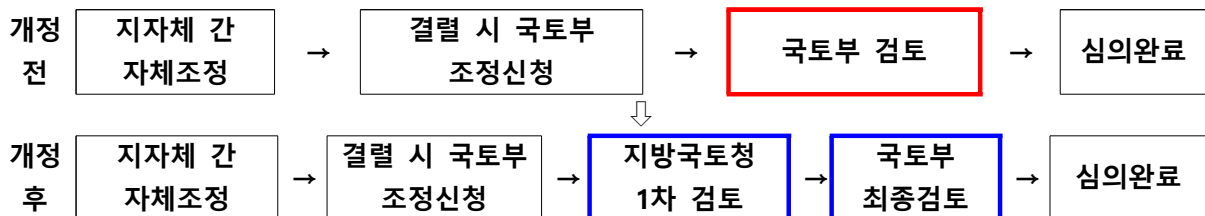
10. 지하안전평가의 협의·관리·감독 / 11. 소관 국유재산 및 청사의 관리

12. 지역개발사업의 관리

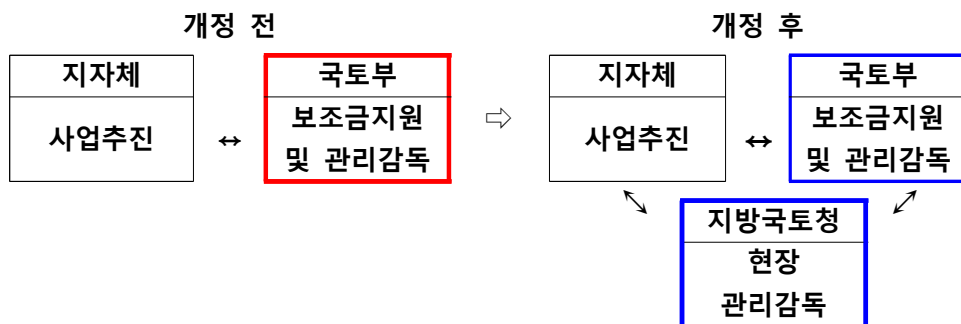
해당 시·도에서 수용하지 않는 경우 국토교통부 본부가 최종 조정하고,
 ② 벽지노선 및 버스공영차고지 지원 사업의 경우 본부에서 보조금 지원 및 관리·감독 업무를 지속적으로 수행하되 지방국토관리청을 통한 현장 관리감독을 강화하겠다는 계획임.

【 개정안에 따른 업무처리 흐름 변화(안) 】

□ 노선조정 등 사업계획변경 심의



□ 벽지노선 및 버스공영차고지 지원 사업 관리



(자료: 국토교통부)

다만, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 「보조금 관리에 관한 법률」 제38조⁶⁰⁾에서 보조금의 교부 및 관리 등에 관한 중앙관서의 장의 사무를 소속 관서의 장에게 위임할 수 있도록 이미 규정하고 있으므로 벽지노선 및 버스공영차고지 지원 등 보조사업의 관리·감독 업무는 현재도 소속기관의 장에게 위임할 수 있는 것으로 보임.

둘째, 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」 제3조제2항⁶¹⁾은 행정권한을 위임할 때에는 수임기관의 수임능력 여부를 점검하도록 하고 있는데,

현재 지방국토관리청의 사무는 건설 및 도로 분야 등에 집중되어 있는 측면이 있으므로⁶²⁾ 개정안 심사시 각 지방국토관리청이 버스노선 조

60) 「보조금 관리에 관한 법률」

제38조(사무의 위임) 보조금의 교부 및 관리 등에 관한 중앙관서의 장의 사무는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 소속 관서의 장 또는 지방자치단체의 장에게 위임할 수 있다.

「보조금 관리에 관한 법률 시행령」

제17조(사무의 위임) 중앙관서의 장은 다음 각 호에 해당하는 사무 중 해당 중앙관서의 장이 정하여 고시하는 사무를 소속 관서의 장 또는 지방자치단체의 장에게 위임한다.

1. 법 제16조제1항에 따른 보조금 교부 신청의 접수
2. 법 제17조제1항에 따른 보조금의 교부 결정
3. 법 제21조제1항 및 제30조제1항·제2항에 따른 교부 결정의 취소
4. 법 제27조제1항에 따른 보조사업실적보고서 또는 간접보조사업실적보고서의 접수
5. 법 제28조에 따른 보조사업의 실적 심사 및 보조금의 금액 확정
6. 법 제31조에 따른 보조금의 반환에 관한 처분
7. 법 제36조에 따른 보고의 접수 및 검사 또는 질문

61) 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」

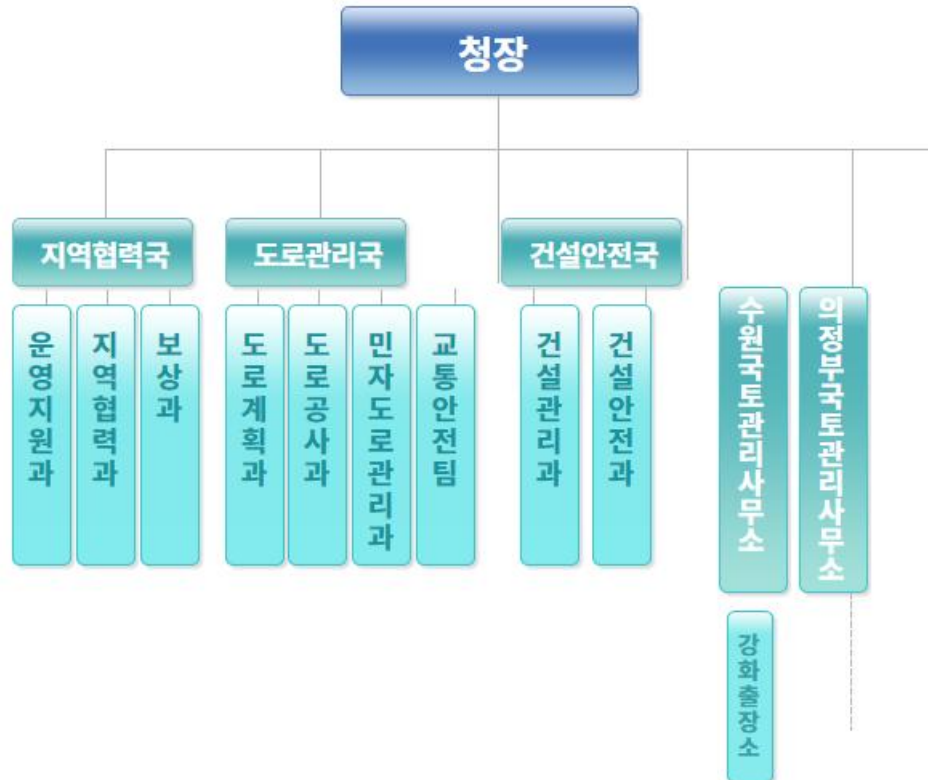
제3조(위임 및 위탁의 기준 등) ② 행정기관의 장은 행정권한을 위임 및 위탁할 때에는 위임 및 위탁하기 전에 수임기관의 수임능력 여부를 점검하고, 필요한 인력 및 예산을 이관하여야 한다.

③ 행정기관의 장은 행정권한을 위임 및 위탁할 때에는 위임 및 위탁하기 전에 단순한 사무인 경우를 제외하고는 수임 및 수탁기관에 대하여 수임 및 수탁사무 처리에 필요한 교육을 하여야 하며, 수임 및 수탁사무의 처리지침을 통보하여야 한다.

62) 「국토교통부와 그 소속기관 직제」

정이나 보조금 관리·감독 업무 등 새로운 분야의 사무를 위임받아 처리할 능력이 있는지에 대한 논의가 필요한 것으로 보임.

【 서울지방국토관리청 조직 】



제23조(직무) 지방국토관리청은 다음 사무를 관장한다.

1. 건설 관련 기술인자력의 취소 또는 정지처분 / 2. 각종 건설공사·용역의 계약관리
3. 국가산업단지의 관리에 따른 행정처분 / 4. 건설공사에 따른 용지매수 및 지장물 보상
5. 도로건설사업에 관한 측량·조사·설계 및 시행 /
6. 국도의 유지·관리 및 이에 따른 행정처분 / 7. 삭제
8. 건설공사의 품질 및 안전 관리의 확인·지도감독
9. 시설물의 안전 및 유지관리의 확인·지도감독
10. 지하안전평가의 협의·관리·감독 / 11. 소관 국유재산 및 청사의 관리
12. 지역개발사업의 관리

□ 개요

- 노선버스 사업계획 변경, 개선명령, 사업구역 조정 등이 둘 이상의 시·도에 걸칠 경우, 시·도지사 간 사전협의하되,
 - 시·도 간 협의가 성립되지 않는 경우에는 국토교통부 장관 소속 조정위원회에 조정을 신청하도록 규정*
- * 여객자동차 운수사업법 제78조(협의·조정 등) 및 동법 시행규칙 제98조(여객자동차 운송사업 조정위원회의 구성·운영)
- 상·하반기 연 2회 여객자동차 운송사업 조정위원회를 개최하여 시·도 간 이견이 발생한 노선버스 사업계획 등을 심의·조정

□ 위원회 구성

- (자격) 대중교통분야에 관한 학식과 경험이 풍부한 외부전문가(위촉직)와 교통 관련 업무를 담당하는 국토부 4급 이상 공무원(당연직)
- (인원) 총 10명 이내(위촉직 7명, 당연직 3명)
- (임기) 1년, 연임 가능

□ 심의 내용

- 시내·시외버스 사업계획 변경 등에 대해 시·도지사가 조정을 신청한 사항을 심의
 - (기각조정) ①도심교통체증 유발 우려, ②하나의 사업자가 운행계통을 지속적으로 확대할 경우, ③노선연고권 확보 목적의 조정, ④운송사업자 간 과도한 경쟁 유발 우려, ⑤굴곡도 악화로 버스 운행효율이 저해되는 경우
 - (인용조정) ①지역주민의 교통편의 증진, ②지역간 업체의 균형적인 발전 도모, ③원활한 운행계통을 유지하기 위한 조정

참고 2

2021년 상반기 버스노선 조정 신청 현황

(자료: 국토교통부)

□ 시내버스

구분	업체	유형별 신청현황							
		계	신설	단축·연장	분할·통합	경로변경	증차	감차	업종전환
계	2	3	-	-	-	-	-	-	-
경기	1	2	2	-	-	-	-	-	-
전남	1	1	-	1	-	-	-	-	-

□ 시외버스

구분	업체	유형별 신청현황								
		계	신설	단순연장	단축·연장	분할	경로변경	통합	단축	기타
계	17	35	-	8	1	7	17	1	1	-
경 기	3	5	-	2	-	-	2	1	-	-
강 원	3	6	-	1	1	-	4	-	-	-
충 남	2	5	-	2	-	2	1	-	-	-
충 북	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-
전 남	1	8	-	1	-	2	5	-	-	-
경 북	2	3	-	2	-	1	-	-	-	-
경 남	5	7	-	-	-	1	5	-	1	-

□ 추진배경

- 주52시간제 도입에 따라 「교통복지 향상을 위한 버스분야 발전방안」을 통해 벽지노선 및 버스 공영차고지에 대한 정부 지원 발표('19.5.14)
 - * 당초 「보조금법 시행령」 별표2에 따라 벽지노선 및 버스 공영차고지는 지원 대상에서 제외되어 정부 보조금 지급 불가 ⇨ 「보조금법 시행령」 개정('19.9.19)
- 국토부 정책방향에 부합하게 지원이 이뤄지도록 벽지노선 및 버스 공영차고지 관련 지원 추진

□ 벽지노선 지원('20년 신규)

- (사업개요) 벽오지 주민의 안정적 이동권 보장을 위해 벽지노선 운행 손실을 지원(30%)하여 교통사각지대해소 등 교통복지 증진
 - * 대상 : 8개 도(경기, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남)
- ('20년 지원실적) 전국에 운영 중인 벽지노선(3,689개 추정) 중 82%인 3,040개 노선에 대해 191억원 지원
 - * '20년 예산집행계획 기재부 협의 결과('20.3월)에 따라 제한적 운용 불가피
- ('21년 지원실적) 버스업계 지원 확대를 위해 모든 기존 벽지노선 및 추가 선정 벽지노선인 3,405개 노선 지원

□ 공영차고지 구축 지원('20년 신규)

- (사업개요) 버스 차고부족 문제 해소, 휴게시설 확충 등을 통한 종사자 근로여건 향상 및 안정적 운행 지원을 위해 공영차고지 구축 지원(30%)
- ('20년 지원실적) 11개 지자체 30개 공영차고지 확충·개선 지원(170억원)
 - * (신설) 부산 강서, 인천 계양 등 14개소, (확장) 경기 이천 등 3개소, (개선) 광주 등 13개소
- ('21년 지원실적) 기존 계속사업* 및 既 확정된 '21년 신규 사업** 추진 및 신규 사업 발굴 지원(본예산 247억원 + 이월 51억원)

참고 4

벽지노선 운영 현황

(자료: 국토교통부, 2020년 기준)

도	벽지노선 수	운행횟수(편도) (회/일)	운행거리 (km/일)	운송수입금 (천원/년)	운송원가 (천원/년)	적자액 (천원/년)
경기	172	2,111	32,135	5,931,830	16,631,541	(10,699,711)
강원	147	734	5,429	1,021,149	3,490,858	(2,469,709)
충북	457	3,032	27,811	2,527,550	16,791,983	(14,264,433)
충남	221	1,065	8,185	1,067,103	5,504,734	(4,437,631)
전북	702	4,808	31,051	2,270,887	20,884,261	(18,613,375)
전남	734	4,774	33,738	2,175,590	22,708,820	(20,533,230)
경북	492	2,530	22,217	2,034,014	14,041,695	(12,007,680)
경남	480	2,721	18,174	1,691,301	9,568,964	(7,877,664)
합계	3,405	21,775	178,740	18,719,423	109,622,857	(90,903,434)

VIII. 서일준의원 대표발의(2114412)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 서일준의원 등 13인

나. 제 안 일 : 2022. 1. 14.

다. 회 부 일 : 2021. 1. 17.

2. 제안이유 및 주요내용

코로나19 등 새로운 행정환경 변화에 적극 대응하고 주요 정책에 대한 지방자치단체의 참여권을 제도화하며, 인구 50만 이상 대도시 및 인구 100만 이상 대도시(특례시)에 대하여 특례를 두는 등 현장중심의 정책결정 및 행정서비스 제공을 촉진하기 위하여, 「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법」에 따른 자치분권위원회가 지방자치단체에 이양하기로 심의·의결한 권한과 사무를 조속히 이양할 필요성이 있음.

이에 여객자동차 운수사업법 상 면허를 받은 자가 인구 50만 이상 대도시의 시장이 지정하는 기일 또는 기간 안에 수송시설의 확인받을 수 있도록 하고자 하려는 것임. 또한, 대도시의 장이 터미널의 사용 명령을 할 수 있도록 하고, 자동차의 차령 제한 및 운수사업자의 면허 취소 등의 권한을 부여하여 지방자치단체의 장의 정책결정권을 강화하고자 하려는 것임(안 제7조, 제19조, 제45조 및 제84조).

3. 검토의견

가. 시·도지사의 권한 및 사무의 일부를 대도시 시장에게 이양(안 제7조, 제19조제2항, 제45조1항·제2항, 제84조제1항·제3항)

1) 개정안의 내용

개정안은 여객자동차운송사업 면허를 받은 자의 수송시설의 확인과 운송개시일의 연기 또는 개시기간의 연장승인(안 제7조), 운송사업자의 중대한 교통사고 보고의 수리(안 제19조) 등 현행 국토부장관 또는 시·도지사의 권한 및 사무,

노선 여객자동차운송사업자에 대한 터미널 사용 명령(안 제45조), 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차의 차령 연장 및 초과운행 허용(안 제84조) 등 현행 시·도지사의 권한 및 사무를 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시(이하 “대도시”)의 시장(이하 “대도시 시장”)에게도 부여하려는 것임.

현행	개정안
제7조(운송 개시) 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 <u>국토교통부장관 또는 시·도지사</u> 가 지정하는 기일 또는 기간 안에 사업계획에 따른 수송시설을 확인받고 운송을 시작하여야 한다. 다만, <u>국토교통부장관 또는 시·도지사</u> 는 천재	제7조(운송 개시) ----- ----- - <u>국토교통부장관, 시·도지사 또는 「지방자치법」 제175조에 따른 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시의 시장(이하 “대도시 시장”이라 한다)</u> 이-----

지변이나 그 밖의 부득이한 사유로
여객자동차운송사업의 면허를 받은
자가 국토교통부장관 또는 시·도지사
사가 지정하는 기일 또는 기간 안에
운송을 시작할 수 없는 경우에는 그
면허를 받은 자의 신청에 따라 기일
을 늦추거나 기간을 늘릴 수 있다.

제19조(사고 시의 조치 등)

- ① (생략)
- ② 운송사업자는 그 사업용 자동차
에 다음 각 호의 어느 하나에 해당
하는 사고(이하 “중대한 교통사고”라
한다)가 발생한 경우 국토교통부령
으로 정하는 바에 따라 지체 없이
국토교통부장관 또는 시·도지사에
게 보고하여야 한다.

1. ~ 3. (생략)

제45조(사용명령) ① 시·도지사는 터미
널이 있는 주변 지역에 노선을 정하
여 여객자동차운송사업을 경영하고
있는 자가 자동차를 정류시키거나 여
객을 승하차시키는 데에 그 터미널을
사용하고 있지 아니하면, 공중(公衆)
의 편의와 여객자동차운송사업의 운
송망(運送網) 정비를 위하여 그 운송
사업자에게 그 터미널 사용을 명할
수 있다.

- ② 제1항에 따라 시·도지사가 터미

-----, ---- 국토교통부장
관, 시·도지사 또는 대도시 시장은 -

----- 국토교통부장
관, 시·도지사 또는 대도시 시장이-

-----.

제19조(사고 시의 조치 등)

- ① (현행과 같음)
- ②

----- 국토교통부장
관, 시·도지사 또는 대도시 시장
-----.

1. ~ 3. (현행과 같음)

제45조(사용명령) ① 시·도지사 또는
대도시 시장은-----

-----.

- ② ----- 시·도지사 또는 대

널 사용을 명하는 기준은 국토교통부령으로 정한다. 제84조(자동차의 차령 제한 등) ① 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한[이하 “차령”(車齡)이라 한다] 및 운행거리를 넘겨 운행하지 못한다. 다만, <u>시·도지사는</u> 해당 <u>시·도</u>의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다. ② (생략) ③ <u>시·도지사는</u> 자동차의 제작·조립이 중단되거나 출고가 지연되는 등 부득이한 사유로 자동차를 공급하는 것이 현저히 곤란하다고 인정하면 6개월의 범위에서 제1항에 따른 차령을 초과하여 운행하게 할 수 있다. ④ (생략)	<u>도시 시장이</u>----- -----. 제84조(자동차의 차령 제한 등) ① --- ----- ----- ----- ----- -----. -- <u>시·도지사 또는 대도시 시장은</u> <u>해당 시·도 또는 대도시</u>----- ----- ----- ----- -----. ② (현행과 같음) ③ <u>시·도지사 또는 대도시 시장은</u>-- ----- ----- ----- ----- -----. ④ (현행과 같음)
---	--

2) 국토교통부 의견

현지 교통여건에 맞는 신속한 사고 대응, 대중교통의 효율성 증대 등 시민에 대한 효율적 서비스 제공이 가능하다는 점에서 동의함.

3) 검토의견

「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법」 제40조제1항⁶³⁾은 특별시와 광역시가 아닌 인구 50만 이상 대도시의 행정·재정 운영 및 지도·감독에 대하여는 그 특성을 고려하여 관계 법률에서 정하는 바에 따라 특례를 둘 수 있다고 규정하고 있고,

이에 따라 자치분권위원회⁶⁴⁾는 2021년 7월 「여객자동차 운수사업법」에 따른 국토교통부장관 또는 시·도지사의 권한 및 사무의 일부를 대도시 시장에게 이양하는 내용의 안건을 심의·의결(자치분권위원회 제34차 본회의)하였는바, 개정안은 이를 조속히 입법하기 위한 목적으로 제출됨.

63) 「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법」

제40조(대도시에 대한 사무특례) ① 특별시와 광역시가 아닌 인구 50만 이상 대도시 및 100만 이상 대도시의 행정·재정 운영 및 지도·감독에 대하여는 그 특성을 고려하여 관계 법률에서 정하는 바에 따라 특례를 둘 수 있다. 다만, 인구 30만 이상인 지방자치단체로서 면적이 1천제곱킬로미터 이상인 경우 이를 인구 50만 이상 대도시로 본다.

* 현재 단서 조항에 따라 대도시로 보고 있는 지방자치단체는 없음

64) 자치분권위원회는 자치분권 및 지방행정체제 개편을 추진하기 위하여 대통령 소속으로 설치된 기구로서 권한 및 사무를 지방자치단체에 포괄적·일괄적으로 이양하기 위하여 필요한 법적 조치 등에 관한 사항 등을 심의·의결함.

「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법」

제44조(자치분권위원회의 설치) 자치분권 및 지방행정체제 개편을 추진하기 위하여 대통령 소속으로 자치분권위원회를 둔다.

제11조(권한이양 및 사무구분체계의 정비 등) ① 국가는 제9조에 따른 사무배분의 원칙에 따라 그 권한 및 사무를 적극적으로 지방자치단체에 이양하여야 하며, 그 과정에서 국가사무 또는 시·도의 사무로서 시·도 또는 시·군·구의 장에게 위임된 사무는 원칙적으로 폐지하고 자치사무와 국가사무로 이분화하여야 한다.

② 국가는 권한 및 사무를 지방자치단체에 포괄적·일괄적으로 이양하기 위하여 필요한 법적 조치를 마련하여야 한다.

(이하 생략)

제45조(기능) 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·의결한다.

2. 제11조부터 제17조까지의 규정에 따른 과제의 추진에 관한 사항

참고로, 현재 개정안과 동일한 내용의 「여객자동차 운수사업법」 개정규정을 포함하고 있는 「중앙행정권한 및 사무 등의 지방 일괄이양을 위한 건설기계관리법 등 6개 법률의 일부개정에 관한 법률안」(의안번호 2114653, 이하 “정부제출안”)이 우리 위원회에 계류 중임.

개정안의 내용을 구체적으로 보면 다음과 같음.

【 개정안에 따른 이양 대상 권한 및 사무 】

사무내용(관련조항)	現 주체	이양 후 주체
① 수송시설 확인과 운송개시일 연기, 개시기간 연장승인(안 제7조)	국토교통부장관 시·도지사	+ 대도시 시장
② 중대한 교통사고 보고 접수(안 제19조)	국토교통부장관 시·도지사	
③ 터미널 사용 명령(안 제45조)	시·도지사	
④ 여객자동차 운수사업 사용 자동차의 차령연장, 초과운행 허용(안 제84조)	시·도지사	

현행 제7조는 제4조제1항⁶⁵⁾에 따른 여객자동차운송사업 면허를 받은 자가 운송을 시작하기 전에 국토교통부장관 또는 시·도지사가 기일이나 기간을 정하여 사업계획에 따른 수송시설을 확인하도록 규정하고 있고, 현행 제19조는 운송사업자⁶⁶⁾가 그 사업용 자동차에 전복·화재가

65) 「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 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

66) 제19조의 준용에 따라 자동차대여사업자, 플랫폼운송사업자도 해당함.

「여객자동차 운수사업법」

제35조(준용 규정) 자동차대여사업의 사업계획 변경, 사업계획의 변경제한, 공동운수협정, 명의

발생하거나 대통령령으로 정하는 수(사망자 2명 또는 사망자 1명·중상자 3명 또는 중상자 6명) 이상의 사람이 죽거나 다친 사고가 발생한 경우에 지체 없이 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 보고하도록 규정하고 있으며,

현행 제45조는 시·도지사가 터미널이 있는 주변 지역에 노선을 정하여 여객자동차운송사업을 경영하고 있는 자에게 공중의 편의와 여객자동차운송사업의 운송망 정비를 위하여 터미널의 사용을 명할 수 있도록 규정하고 있고, 현행 제84조는 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차에 대통령령에 따라 적용되는 차령(車齡)에 대하여 해당 시·도의 여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 시·도지사가 이를 2년의 범위에서 연장할 수 있고(제1항), 부득이한 사유로 자동차를 공급하는 것이 현저히 곤란하다고 인정하면 6개월의 범위에서 차령을 초과하여 운행하게 할 수 있도록 규정하고 있음(제4항).

개정안은 이와 같은 시·도지사의 권한 및 사무를 대도시(참고자료 참조) 시장에게도 부여함으로써 지역 주민의 현장 수요를 반영한 정책의

이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업, 사고 시의 조치 등에 관하여는 제10조제2항부터 제6항까지, 제11조, 제12조, 제14조(제2항은 제외한다), 제15조, 제16조(제1항은 제외한다) 및 제19조(제1항은 제외한다)를 준용한다.

제49조의9(플랫폼운송사업에 대한 준용규정) 플랫폼운송사업의 결격사유, 플랫폼운송약관, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 사업의 휴업·폐업, 사고 시의 조치, 플랫폼운송사업자의 준수사항, 플랫폼운수종사자 교육, 사고기록의 유지관리, 여객의 준수사항, 과징금의 부과 등에 관하여는 제6조, 제9조, 제12조, 제14조(제1항 전단, 제4항부터 제6항까지, 제9항 및 제10항만 해당하며, 국토교통부장관에게 신고하는 경우에 한정한다), 제16조(제2항부터 제4항까지는 제외한다), 제19조, 제21조(제2항, 제6항부터 제8항까지, 제12항 및 제13항만 해당한다), 제25조제1항 및 제2항, 제27조제1항, 제27조의2 및 제88조를 준용한다.

결정과 지역밀착형 행정서비스의 제공을 촉진하려는 것으로 바람직한 취지로 보이고, 현재 개정안에 따라 이양되는 권한 및 사무는 현행 제75조제2항⁶⁷⁾ 및 「지방자치법」 제117조제2항⁶⁸⁾ 등에 따라 대도시 시장을 포함한 시장·군수·구청장에게 이미 위임 또는 재위임⁶⁹⁾되어 있으므로 법 시행에 큰 문제점은 없을 것으로 예상됨.

다만, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 개정안은 「지방자치법」 제175조에 따른 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시를 “대도시”로 약칭하고 있는데, 2021.1.12.에 「지방자치법」이 전부개정(법률 제17893호)되어 종전의 제175조는 현행 제198조제1항으로 이동하였으므로 인용 조문을 수정할 필요가 있음.⁷⁰⁾

67) 「여객자동차 운수사업법」

제75조(권한의 위임) ② 시·도지사는 제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 위임받은 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 다시 위임할 수 있다.

68) 「지방자치법」

제117조(사무의 위임 등) ② 지방자치단체의 장은 조례나 규칙으로 정하는 바에 따라 그 권한에 속하는 사무의 일부를 관할 지방자치단체나 공공단체 또는 그 기관(사업소·출장소를 포함한다)에 위임하거나 위탁할 수 있다.

69) 현재 대도시가 있는 도 중 경기, 충북, 전북, 경북은 사무위임에 관한 조례로, 충남, 경남은 조례 및 규칙으로 각각 위임·재위임하고 있음.

70) 「지방자치법」

제175조(협의회의 규약변경 및 폐지) 지방자치단체가 협의회의 규약을 변경하거나 협의회를 없애려는 경우에는 제169조제1항 및 제2항을 준용한다.

제198조(대도시 등에 대한 특례 인정) ① 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시의 행정, 재정 운영 및 국가의 지도·감독에 대해서는 그 특성을 고려하여 관계 법률로 정하는 바에 따라 특례를 둘 수 있다.

「지방자치법」(법률 제17893호로 개정되기 전의 것)

제175조(대도시에 대한 특례인정) 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시의 행정, 재정운영 및 국가의 지도·감독에 대하여는 그 특성을 고려하여 관계 법률로 정하는 바에 따라 특례를 둘 수 있다.

둘째, 개정안은 현행 “시·도지사”에 대도시 시장을 추가하여 “시·도지사 또는 대도시 시장”으로 규정하고 있고, 정부제출안은 “시·도지사등(인구 50만 이상의 대도시의 경우에는 그 대도시의 장을 시·도지사로 봄)”으로 규정하고 있는데, 이해의 용이성 및 입법 경제 측면 등을 고려하여 결정할 필요가 있는 것으로 보임.

셋째, 현행 제85조⁷¹⁾는 제7조를 위반하여 국토교통부장관 또는 시·도지사가 지정한 기일 또는 기간 내에 운송을 시작하지 아니한 경우와 제84조에 따른 차령 또는 운행거리를 초과하여 운행한 경우에는 국토교통부장관 또는 시·도지사 등이 여객자동차 운수사업자의 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 있도록 규정하고 있고,

현행 제94조⁷²⁾는 제19조에 따른 사고 시의 보고를 하지 아니하거나

71) 「여객자동차 운수사업법」

제85조(면허취소 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사(터미널사업·자동차대여사업 및 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다) 또는 시장·군수·구청장(터미널사업에 한정한다)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.

9. 제7조를 위반하여 국토교통부장관 또는 시·도지사가 지정한 기일 또는 기간 내에 운송을 시작하지 아니한 경우

36. 제84조에 따른 차령 또는 운행거리를 초과하여 운행한 경우. 다만, 같은 조 제3항에 따라 차령을 초과하여 운행하는 경우는 제외한다.

72) 「여객자동차 운수사업법」

제94조(과태료) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

3. 제19조(제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 사고 시의 조치 또는 보고를 하

거짓 보고를 한 자와 제45조에 따른 터미널 사용명령을 위반한 자에 대하여는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 각각 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있도록 규정하고 있는데,

시·도지사의 권한 및 사무가 대도시 시장에게 이양되면 그와 관련된 면허취소 등의 행정처분 및 과태료 부과·징수 권한 또한 대도시 시장이 수행하도록 하는 것이 효율적인 측면이 있으므로 대도시 시장에게 행정처분 권한도 함께 이양하는 방안이 논의될 필요가 있는 것으로 보임.

또한, 현행 제75조제1항 및 동법 시행령 제37조제2항⁷³⁾은 행정처분 등과 관련하여 국토교통부장관의 권한 일부를 시·도지사에게 위임하

지 아니하거나 거짓 보고를 한 자

9. 제45조에 따른 터미널 사용명령을 위반한 자

⑤ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.

73) 「여객자동차 운수사업법」

제75조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권광역교통위원장 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제37조(권한의 위임) ② 국토교통부장관은 법 제75조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 시·도지사에게 위임한다.

14. 법 제85조제1항에 따른 여객자동차 운수사업[플랫폼운송사업, 법 제49조의10제1항 단서에 따라 국토교통부장관에게 면허를 받은 플랫폼가맹사업 및 법 제49조의2제3호에 따른 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 “플랫폼중개사업”이라 한다)은 제외한다]의 면허·허가 또는 인가의 취소, 사업정지처분 및 노선폐지·감차(減車) 등을 수반하는 사업계획 변경명령. 다만, 제1항제1호 각 목 외의 부분에서 규정한 시내버스운송사업 및 운행형태가 고속형인 시외버스운송사업의 경우에는 사업정지처분만 해당한다.

17. 법 제94조에 따른 과태료 부과처분과 그 징수. 다만, 플랫폼운송사업자, 법 제49조의10제1항 단서에 따라 국토교통부장관에게 플랫폼가맹사업의 면허를 받은 자, 플랫폼중개사업자 및 법 제49조의7제7호에 따른 플랫폼운수종사자에 대한 과태료 부과처분과 그 징수는 제외한다.

고 있는바, 현행 제75조의 위임 대상에 대도시 시장을 추가함으로써 구체적인 위임 권한을 대통령령(제37조제2항)에서 규정할 수 있도록 하는 방안도 검토될 필요가 있는 것으로 보임.

국토교통부는 현재 면허취소 및 과태료 부과 등 권한은 현행 제75조 제2항74)에 따라 시·도지사가 시장(대도시 시장을 포함)·군수·구청장에게 재위임하고 있으므로 동 권한을 이양할 실익은 없다는 의견이나,

시·도지사로부터 재위임을 받는 경우 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」(대통령령) 제6조에 따른 지휘·감독 및 제9조에 따른 감사75) 등이 수반된다는 점, 개정안에 따른 이양 대상 권한 및 사무 역시 모두 위임·재위임되어 있음에도 불구하고 자치분권 차원에서 법에서 대도시 시장의 권한 및 사무로 규정하려는 취지라는 점 등을 고려할 때 행정처분 및 과태료 부과 등의 권한도 법률에서 함께 이양하는 것이 개정안의 취지에 보다 부합하는 측면이 있는 것으로 보임.

넷째, 개정안 부칙은 시행일을 “공포 후 1년이 경과한 날부터”로 하

74) 「여객자동차 운수사업법」

제75조(권한의 위임) ② 시·도지사는 제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 위임받은 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 다시 위임할 수 있다.

75) 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정」

제6조(지휘·감독) 위임 및 위탁기관은 수임 및 수탁기관의 수임 및 수탁사무 처리에 대하여 지휘·감독하고, 그 처리가 위법하거나 부당하다고 인정될 때에는 이를 취소하거나 정지시킬 수 있다.

제9조(권한의 위임 및 위탁에 따른 감사) 위임 및 위탁기관은 위임 및 위탁사무 처리의 적정성을 확보하기 위하여 필요한 경우에는 수임 및 수탁기관의 수임 및 수탁사무 처리 상황을 수시로 감사할 수 있다.

고, 사무이양을 위한 사전조치 및 행정처분 등에 관한 일반적 경과조치 규정을 두고 있음.

개 정 안
부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.
제2조(사무이양을 위한 사전조치) 관계 중앙행정기관의 장은 「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 따른 특별법」 제44조에 따른 자치분권위원회의 비용평가 결과에 따라 이 법에 따른 중앙행정권한 및 사무의 지방 일괄 이양에 필요한 인력 및 재정 소요 사항을 지원하기 위한 필요한 조치를 마련하여야 한다.
제3조(행정처분 등에 관한 일반적 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 행정기관이 행한 처분 또는 그 밖의 행위는 이 법의 규정에 따라 행정기관이 행한 처분 또는 그 밖의 행위로 보고, 종전의 규정에 따라 행정기관에 대하여 행한 신청·신고, 그 밖의 행위는 이 법의 규정에 따라 행정기관에 대하여 행한 신청·신고, 그 밖의 행위로 본다.

안 부칙 제2조는 관계 중앙행정기관의 장은 「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 따른 특별법」 제44조에 따른 자치분권위원회의 비용평가 결과에 따라 이 법에 따른 중앙행정권한 및 사무의 지방 일괄 이양에 필요한 인력 및 재정 소요 사항을 지원하기 위한 필요한 조치를 마련하도록 규정하고 있는데,

「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 따른 특별법」 제11조제3항76)에서 국가가 지방자치단체에 이양한 권한 및 사무가 원활히 처리될

76) 「지방자치분권 및 지방행정체제개편에 관한 특별법」

제11조(권한이양 및 사무구분체계의 정비 등) ① 국가는 제9조에 따른 사무배분의 원칙에 따라 그 권한 및 사무를 적극적으로 지방자치단체에 이양하여야 하며, 그 과정에서 국가사무 또는 시·도의 사무로서 시·도 또는 시·군·구의 장에게 위임된 사무는 원칙적으로 폐지하고 자

수 있도록 행정적·재정적 지원을 병행하도록 이미 규정하고 있으므로
부칙에서 별도로 중앙행정기관의 장이 인력·재정 지원을 위한 필요한
조치를 마련하도록 규정할 필요성은 적은 것으로 보임.

한편, 안 부칙 제3조의 경과조치는 법 개정에 따라 처분청이 변경되
는 경우 종전의 행정기관이 행한 처분 또는 종전의 행정기관에 대한 신
청·신고 등의 효력을 명확하게 하기 위한 것으로 필요한 규정으로 보
임.

치사무와 국가사무로 이분화하여야 한다.

② 국가는 권한 및 사무를 지방자치단체에 포괄적·일괄적으로 이양하기 위하여 필요한 법적 조치를 마련하여야 한다.

③ 국가는 지방자치단체에 이양한 권한 및 사무가 원활히 처리될 수 있도록 행정적·재정적 지원을 병행하여야 한다.

④ 지방자치단체는 이양받은 권한 및 사무를 원활히 처리할 수 있도록 기구·인력의 효율적인 배치 및 예산 조정 등 필요한 조치를 하여야 한다.

참고

「지방자치법 시행령」 상 인구 기준에 따른 대도시 현황

□ 인구 기준

- ‘인구 50만 이상 대도시 및 특례시’는 연도 말 인구* 기준으로 2년 연속 50만과 100만 이상인 市를 의미(지방자치법 시행령 제118조) *

주민등록인구+외국국적동포(국내거소신고인명부)+외국인(외국인등록대장)

□ 인구 100만 이상 대도시(특례시) : 4개

구 분		2020.12.31. 기준				2021.12.31. 기준			
		주민등록 인구	외국국적 동포	외국인	합 계	주민등록 인구	외국국적 동포	외국인	합 계
경기도	수원시	1,186,078	22,803	35,835	1,244,716	1,183,714	23,556	33,251	1,240,521
	고양시	1,079,216	6,868	11,522	1,097,606	1,079,353	6,710	10,986	1,097,049
	용인시	1,074,176	7,907	16,731	1,098,814	1,077,508	7,918	16,157	1,101,583
경남	창원시	1,036,738	3,351	13,469	1,053,558	1,032,741	3,337	12,860	1,048,938

□ 특례시 외 인구 50만 이상 대도시 : 13개

구 분		2020.12.31. 기준				2021.12.31. 기준			
		주민등록 인구	외국국적 동포	외국인	합 계	주민등록 인구	외국국적 동포	외국인	합 계
경기도	성남시	940,064	11,430	15,184	966,678	930,948	11,241	14,089	956,278
	안양시	550,027	4,937	6,543	561,507	547,178	4,775	6,071	558,024
	부천시	818,383	18,385	24,405	861,173	806,067	19,308	23,779	849,154
	평택시	537,307	10,526	23,168	571,001	564,288	11,673	23,758	599,719
	안산시	654,915	32,140	51,270	738,325	652,726	35,274	47,412	735,412
	남양주시	713,321	1,986	7,141	722,448	733,798	2,072	7,058	742,928
	시흥시	500,895	22,274	32,410	555,579	512,030	23,991	31,523	567,544
	화성시	855,248	10,184	37,636	903,068	887,015	11,509	35,077	933,601
충북	청주시	844,993	5,510	12,534	863,037	848,482	6,104	12,349	866,935
충남	천안시	658,808	8,492	18,188	685,488	658,486	8,801	17,944	685,231
전북	전주시	657,432	920	8,745	667,097	657,269	886	8,901	667,056
경북	포항시	502,916	669	5,875	509,460	503,852	657	5,790	510,299
경남	김해시	542,338	4,309	16,904	563,551	537,673	4,567	16,046	558,286

자료 : 국토교통부

IX. 박상혁의원 대표발의(2114505)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 박상혁의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2022. 1. 21.

다. 회 부 일 : 2022. 1. 24.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법령에 따르면 자동차대여업의 주사무소, 영업소 및 예약소의 등록과 대·폐차 등의 행정업무에 대한 관리·감독과 행정처분을 주사무소 소재지 관할 관청에서 모두 관장하고 있음.

이에 따라 주사무소 관할 관청에서 전국에 설치된 영업소와 예약소에 대한 관리·감독을 하고 있으나 영업소 및 예약소는 대부분 주사무소 관할관청과 일정 거리에 위치하고 있어 사고시 신속한 현장조사에 대한 어려움과 행정업무에 대해 긴밀한 관리·감독에 한계가 있으므로 이에 대한 개선이 필요하다는 의견이 있음.

이에 현행 주사무소 관할관청에서 관장하고 있는 자동차대여 관련 업무 및 행정처분에 관한 사항을 해당 지역의 영업소와 예약소의 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장할 수 있도록 함으로써 자동차대여사업의 관리·감독업무를 효율화하고 불법 대여차량의 영업차단을 통해 교통사고를 예방하려는 것임(안 제28조의2 신설).

3. 검토의견

가. 자동차대여사업자의 영업소 등에 대한 관할관청 명시(안 제28조의2 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 자동차대여사업을 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하도록 하고, 영업소(자동차대여사업자가 특정 장소의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장 사용계약을 체결하여 영업할 수 있는 예약소를 포함), 영업소에 배치된 자동차, 차고, 사무실에 대하여는 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하도록 하려는 것임.

현 행	개 정 안
<신 설>	<u>제28조의2(관할관청) ① 자동차대여사업은 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장한다.</u> <u>② 자동차대여사업의 사업계획서에 표시된 다음 각 호의 영업소 등은 제1항에도 불구하고 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장한다.</u> <u>1. 영업소(주사무소 또는 영업소를 설치한 지역의 호텔, 공항, 항만, 산업단지 등 대여사업용 자동차의 수요가 많이 예상되는 장소에서 자동차대여사업자가 해당 장소의 소유자와 사용기간 및 주차대수를 정하여 주차장 사용계약을 체결하여 영업할 수 있는 예약소를 포함한다)</u> <u>2. 영업소에 배치된 자동차</u> <u>3. 차고</u> <u>4. 사무실</u>

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부

영업소 등에 대한 관리·감독을 효율화하고 불법 대여차량의 영업차단을 통한 교통사고 예방이 필요하다는 점에는 공감함. 다만, 현재도 동법 시행규칙 제4조제1항에 따라 영업소는 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하도록 하고 있고, 렌터카의 불법 대여 등 영업소의 위법행위로 인한 교통사고를 방지하기 위하여 영업소 관할 시·도지사에게 처분 권한을 부여하여 영업소에 대한 관리·감독을 강화하도록 하는 내용으로 하위법령을 개정할 예정이므로 주사무소 및 영업소 관할 시·도지사의 행정사무에 대한 관장업무 범위를 법률에 직접 규정할 실익은 낮음.

나) 법제처

자동차대여사업의 사업계획서에 표시된 영업소 및 차고는 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제4조제1항에 따라 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 이미 관장하고 있는 것으로 보이고, 여객자동차 운수사업 중 자동차대여사업의 관할관청의 경우에만 법으로 상향하여 규정하여야 하는 특별한 이유가 있는 것으로 보기는 어려우므로 관할관청의 변경이 필요하다면 안 제28조의2를 신설하여 개정하는 것보다는 시행규칙 제3조를 개정하는 것이 적절한 것으로 보임.

다) 경기도

등록차량 기준, 사업계획 변경 등을 현재 주사무소에서 일괄적으로 관리하고 있으므로 주사무소와 영업소 관할관청이 이원화되는 경우 타 행정기관 간 통보가 다수 이루어져야 하는 등 사업자 관리에 혼선이 우려되고,

현행 법령에서 주사무소 관할관청에 행정처분 권한을 부여하고 영업소를 포함한 업체의 법령위반 횟수 및 경중 등에 따라 행정처분이 이루어지고 있는 것은 주사무소의 관리·감독 하에 있는 영업소의 법령위반 사항에 대하여 주사무소의 책임이 따라야 하는 체계를 반영한 것이므로 개정안에 따르는 경우 주사무소와 영업소의 체계가 무의미해지고 주사무소의 책임성이 저하될 수 있으므로 현행 법령을 유지할 필요가 있음.

라) 충청북도, 충청남도

「행정기본법」 제26조에 따라 행정청은 관계 법령에 따라 인·허가된 사항에 대하여 관리·감독 등 필요한 조치를 하여야 하는데, 안 제28조의2제2항은 주사무소 관할관청에서 인가한 영업소의 사후관리를 영업소 소재지 관할관청으로 전가하여 과도한 업무를 부과하는 내용임.

마) 서울·경기·강원자동차대여사업조합, 사단법인 카쉐어링 포럼

현재도 영업소·예약소 등에 대한 관리 감독 권한은 법령에 의해 해

당 지역 관할 관청에 있고, 교통사고 등에 대한 현장조사는 경찰 또는 손보사(공제조합) 등의 업무이므로 관할 행정관청이 변경되더라도 사고 예방이나 불법영업 관리 등에는 영향이 없으며, 만약 행정업무 처리가 다원화되면 사업자는 전국 200여개의 행정관청 중 영업소·예약소를 관할하는 관청별로 등록 및 사업계획변경 신고 등을 하게 되어 수수료 등 비용, 업무과중 등으로 인한 부담이 가중되므로 신중한 검토가 필요함.

3) 검토의견

현행은 자동차대여사업의 등록(제28조⁷⁷⁾), 대여약관 신고(제31조⁷⁸⁾), 관리위탁 허가(제32조⁷⁹⁾), 개선명령(제33조⁸⁰⁾)과 제35조⁸¹⁾의 준용규정에 따른 사업계획 변경 등록·신고(제10조제2항⁸²⁾), 중대한 교통사고 보고(제19조제2항⁸³⁾), 등록취소(제85조⁸⁴⁾), 과징금 처분(제88조⁸⁵⁾) 및 과태

-
- 77) **제28조(등록)** ① 자동차대여사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 등록하여야 한다.
- 78) **제31조(자동차 대여약관)** ① 제28조제1항에 따라 자동차대여사업을 등록한 자(이하 “자동차대여사업자”라 한다)는 대여약관을 정하여 자동차대여사업을 시작하기 전까지 시·도지사에게 신고하여야 한다. 대여약관을 변경하는 때에도 또한 같다.
- 79) **제32조(자동차대여사업의 관리위탁)** ① 자동차대여사업자는 자동차대여사업의 관리를 위탁하려면 시·도지사의 허가를 받아야 한다.
- 80) **제33조(자동차대여사업의 개선명령)** 시·도지사는 자동차 임차인의 보호, 안전운행의 확보, 서비스의 향상과 자동차대여사업의 적절한 관리를 위하여 필요하다고 인정하면 자동차대여사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. (각 호 생략)
- 81) **제35조(준용 규정)** 자동차대여사업의 사업계획 변경, 사업계획의 변경제한, 공동운수협정, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업 등에 관하여는 제10조제2항부터 제6항까지, 제11조, 제12조, 제14조(제2항은 제외한다), 제15조 및 제16조(제1항은 제외한다)를 준용한다.
- 82) **제10조(사업계획의 변경)** ② 제4조제1항 단서에 따라 여객자동차운송사업을 등록한 자가 사업계획을 변경하려는 때에는 시·도지사에게 등록하여야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 한다.
- 83) **제19조(사고 시의 조치 등)** ② 운송사업자는 그 사업용 자동차에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사고(이하 “중대한 교통사고”라 한다)가 발생한 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 보고하여야 한다.
- 84) **제85조(면허취소 등)** ① 국토교통부장관, 시·도지사(터미널사업·자동차대여사업 및 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다) 또는 시장·군수·구청장(터미널사업에 한정한다)은 여객자동차 운수사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 면허·허가·인가

료 부과(제94조⁸⁶⁾)를 시·도지사 등이 관할하도록 규정하고 있는데,

동법 시행규칙 제3조⁸⁷⁾는 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도시사가 이를 관장하도록 규정하고 있고, 시행규칙 제4조⁸⁸⁾는 여객자동차 운수사업(자동차대여사업을 포함)의 사업계획서에 표시된 영업소, 차고, 운송부대시설 등은 그 소재지를 관할하는 시·도지사(이하 “영업소등 관할관청”)가 관장하도록 규정하고 있음.

그런데, 국토교통부 훈령인 「여객자동차운수사업 인·면허업무처리요령」 제47조⁸⁹⁾ 단서는 자동차대여사업의 경우 등록취소등 등록기준과

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.

85) 제88조(과징금 처분) ① 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 여객자동차 운수사업자가 제49조의15제1항 또는 제85조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하여 사업정지 처분을 하여야 하는 경우에 그 사업정지 처분이 그 여객자동차 운수사업을 이용하는 사람들에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 5천만원 이하의 과징금을 부과·징수할 수 있다.

86) 제94조(과태료) ⑤ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도시사가 부과·징수한다.

87) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제3조(여객자동차 운수사업의 관할관청) ① 여객자동차 운수사업은 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다), 같은 법 시행령(이하 “령”이라 한다) 또는 이 규칙에 따라 국토교통부장관 및 대도시권광역교통위원회가 관장하는 경우 외에는 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도시사가 관장한다. 다만, 운행형태가 광역급행형인 시내버스운송사업의 경우 면허 또는 사업계획 변경인가를 받은 이후에는 주사무소의 소재지를 관할하는 시·도시사가 그 사업을 관장하고, 주사무소가 특별시·광역시 또는 특별자치시에 있는 시외버스운송사업의 경우에는 인접한 도의 도시사가 그 사업을 관장한다.

88) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제4조(영업소 등의 관할관청) ① 제3조에도 불구하고 여객자동차 운수사업의 사업계획서에 표시된 다음 각 호의 영업소 등은 그 소재지를 관할하는 시·도시사가 관장한다.

1. 영업소 / 2. 정류소 / 3. 차고 / 4. 운송부대시설 / 5. 여객자동차터미널

89) 「여객자동차 인·면허업무처리요령」

제47조(영업소에 대한 지도·감독) 자동차대여사업자가 여객자동차운수사업법령을 위반한 경우 이에 대한 지도·감독은 주사무소에 대하여는 주사무소 소재지 관할관청이 관장하고, 영업소에 대하여는 영업소 소재지 관할관청이 관장한다. 다만, 등록취소등 등록기준과 관련된 사항 및 사업정지는 주사무소 소재지 관할관청이 관장한다.

관련된 사항 및 사업정지는 주사무소 소재지 관할관청이 관장하도록 규정하고 있음.

이에 따라 자동차대여사업자는 사업계획의 변경 등록, 경미한 사항의 변경 신고 등을 주사무소 관할관청에 하여야 하고⁹⁰⁾, 등록취소 및 사업정지 등 행정처분 권한 또한 주사무소 관할관청에게만 있는바, 영업소 등 관할관청은 영업소의 관계 법령 준수 여부 등 사업의 전반적인 운영

90) 「여객자동차 운수사업법」

제28조(등록) ① 자동차대여사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 등록하여야 한다.

제35조(준용 규정) 자동차대여사업의 사업계획 변경, 사업계획의 변경제한, 공동운수협정, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업 등에 관하여는 제10조제2항부터 제6항까지, 제11조, 제12조, 제14조(제2항은 제외한다), 제15조 및 제16조(제1항은 제외한다)를 준용한다.

제10조(사업계획의 변경) ② 제4조제1항 단서에 따라 여객자동차운송사업을 등록한 자가 사업계획을 변경하려는 때에는 시·도지사에게 등록하여야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제65조(자동차대여사업계획의 변경등록) ① 자동차대여사업의 등록을 한 자는 법 제35조에 따라 준용되는 법 제10조제2항·제4항에 따라 사업계획의 변경등록을 하려면 별지 제35호서식의 자동차대여사업 변경등록신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 관할관청에 제출하여야 한다. 다만, 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 정보의 공동이용을 통하여 첨부서류에 대한 정보를 확인할 수 있는 경우에는 그 확인으로 첨부서류를 갈음할 수 있다.

1. 신·구 사업계획대비표

2. 자동차 대수를 늘리는 경우에는 다음 각 목의 서류

가. 늘어나는 대여사업용 자동차의 명세서(자동차번호, 차종, 연식, 등록일, 길이, 너비가 포함되어야 한다)나 자동차매매계약서

나. 차고를 설치하려는 토지의 소유권 또는 사용권을 증명할 수 있는 서류와 수용능력을 적은 서류

제66조(자동차대여사업의 사업계획 변경신고) ① 법 제35조에 따라 준용되는 법 제10조제2항 단서에 따라 조합에 신고하여야 하는 경미한 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 영업소의 명칭변경

2. 예약소의 설치 또는 변경

3. 낡은 차의 대체 등 대여사업용 자동차의 변경. 다만, 다음 각 목의 경우는 제외한다.

가. 제67조에 따른 자동차의 종류를 변경하는 경우

나. 낡은 차의 대체 등 대여사업용 자동차의 변경에 따라 별표 6에 따른 보유 차고의 면적이 증가하는 경우(가목의 경우는 제외한다)

상황 확인 및 지도·감독 등의 사무를 수행하면서도 법령위반사항을 발견한 경우 자동차대여사업자에 대한 행정처분 등을 주사무소 관할관청에 요청할 수 있을 뿐임.

동법 시행규칙에서 여객자동차 운수사업의 영업소 등은 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하도록 규정하고 있음에도 불구하고, 자동차대여사업의 경우 대부분의 권한이 주사무소 관할관청에게 집중됨에 따라 전국적으로 설치된 영업소 및 예약소 등에 대한 실질적인 관리·감독이 미흡해지는 문제가 있으므로, 개정안은 자동차대여사업의 관할관청을 법률에서 직접 규정함으로써 영업소등 관할관청의 권한과 책임을 명확히 하고 영업소 등에 대한 관리·감독을 강화하려는 것임.

다만, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 개정안은 현행과 달리 영업소와 관련된 사업계획의 변경등록·신고 또는 영업소에 대한 사업정지 등 행정처분을 영업소등 관할관청이 관장하도록 하려는 취지로 보이는데, 이에 따라 오히려 자동차대여사업의 관리·감독에 비효율이 초래될 것으로 우려하는 의견들이 제기되고 있음.

현재는 자동차대여사업자의 영업소를 독립적인 사업계획 변경등록·신고의 주체 또는 행정처분의 대상으로 보지 않고⁹¹⁾, 각 영업소는 자동

차대여사업자의 지휘 및 관리·감독 아래에 있으므로 그 설치 현황 및 전체 대여사업용 자동차 현황 등을 주사무소 관할관청이 일괄적으로 관리하며, 영업소의 법령위반행위에 따른 사업정지 등 행정처분도 주사무소 관할관청이 자동차대여사업자를 대상으로 부과하고 있는데,

국토교통부는 개정안에 따라 관할관청이 이원화되면 다수의 영업소와 관련된 사업계획 변경사항이 있는 경우 주사무소 관할관청은 각 영업소별로 등록·신고된 사항을 각 영업소등 관할관청으로부터 통보받아 취합한 이후에야 해당 자동차대여사업자가 등록기준에 적합한지 판단할 수 있게 되는 등 관리의 혼선 및 비효율이 발생될 것이라는 의견이고⁹²⁾,

이에 더하여 영업소를 사업정지 등 행정처분의 대상으로 인정하는 경우 영업소에 대한 자동차대여사업자의 관리책임이 저하될 우려가 있다는 의견⁹³⁾도 제기된바, 이러한 의견들을 함께 고려하여 법 개정 여부에 대한 신중한 검토가 필요한 것으로 보임.

91) 국토교통부는 자동차대여사업은 현행 제12조(명의이용 금지 등) 등에 따라 직영으로만 영위되어야 한다는 설명이고, 국토교통부 훈령에서는 자동차대여사업 등록 시 시·도지사가 직영으로 경영해야 한다는 조건을 붙일 수 있도록 규정하고 있음.

92) 서울·경기·강원자동차대여사업조합 및 사단법인 카쉐어링포럼 또한 행정업무 처리가 다원화되면 사업자는 전국 200여개의 행정관청 중 영업소·예약소를 관할하는 관청별로 등록 및 사업계획변경 신고 등을 하게 되어 수수료 등 비용, 업무과중 등으로 인한 부담이 가중되므로 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시함.

93) 경기도는 영업소를 포함한 자동차대여사업자의 법령위반 횟수, 경중 등에 따라 사업정지의 일수 등 행정처분 수준이 정해지고 있고, 가중·경감 시에도 위반행위의 횟수 등을 고려하고 있는데, 법령위반행위가 영업소별로 관리되는 경우 영업소의 범위위반행위가 주사무소에 미치는 영향 및 주사무소의 영업소에 대한 책임성이 줄어들게 된다는 것임.

둘째, 동법 시행규칙에서 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차터미널사업 및 여객자동차운송플랫폼사업을 포함한 여객자동차운수사업의 영업소 등에 대해서는 그 소재지를 관할하는 시·도지사가 관장하도록 이미 규정하고 있는바, 자동차대여사업의 관할관청만을 법률로 상향하여 규정하는 것이 바람직한지 논의가 필요한 것으로 보임.

개정안의 입법 목적은 법률을 개정하지 않더라도 동법 시행규칙 및 「여객자동차운수사업 인·면허업무처리요령」의 개정을 통하여 달성할 수 있으므로, 이러한 점 등을 고려하여 법 개정 여부를 논의할 필요가 있는 것으로 보임.

참고로, 국토교통부는 영업소등 관할관청에게도 자동차대여사업자에 대한 행정처분 권한(등록 취소는 제외)을 부여하여 영업소에 대한 관리·감독을 강화하도록 하는 내용의 동법 시행규칙 개정을 추진 중⁹⁴⁾이라는 설명임.

셋째, 개정안에 따라 행정처분 등의 관할이 변경되는 경우에는 종전의 처분청이 행한 처분 또는 종전의 행정청에 대한 신청·신고 등의 효력을 명확하게 하기 위해서 부칙에 경과조치 규정을 둘 필요가 있는 것으로 보임.

94) 현재는 시행규칙 초안을 마련 중에 있으며, 지자체 의견 수렴 후 금년도 개정을 목표로 하고 있다는 설명임.

X. 진성준의원 대표발의(2114748)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 진성준의원 등 11인

나. 제 안 일 : 2022. 2. 11.

다. 회 부 일 : 2022. 2. 14.

2. 제안이유 및 주요내용

IT 기술의 발달로 여객자동차 운수사업자와 소비자들을 연결해주는 플랫폼사업이 활성화됨에 따라, 택시와 플랫폼을 결합하여 국민들이 편리한 택시 서비스를 이용할 수 있도록 여객자동차운송플랫폼사업제도(플랫폼운송사업, 플랫폼운송가맹사업과 플랫폼운송중개사업)를 도입하여 시행하고 있음(2021. 4. 8 현행법 개정).

그런데, 최근 플랫폼운송사업자의 시장지배적 지위가 강화되면서 불공정 배차 및 과도한 수수료 부과 등 택시운수종사자에 대한 독과점 횡포가 지속되고 있고, 승객 골라 태우기를 조장하는 목적지 표시 및 먼 거리의 택시가 배차되도록 콜 몰아주는 등의 플랫폼 운영으로 택시 이용 승객들의 피해가 발생하고 있으나 이를 효과적으로 대응하는데 어려움이 있음.

한편, 플랫폼가맹사업에 대한 원활한 사업 수행과 안전운행의 확보, 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 플랫폼가맹사업

자의 역할 및 플랫폼가맹사업의 개선명령을 통해 운송가맹점에 대한
여객의 공정한 배정과 운송가맹점이 받는 운임·요금의 조정 등을 규
정하고 있으나 플랫폼중개사업에 대해서는 이와 관련된 규정이 없어
현행 법령의 정비가 필요한 실정임.

이에 플랫폼중개사업에 대한 개선명령 및 플랫폼중개사업자에 대한
준수사항을 신설하는 한편, 이를 위반한 플랫폼중개사업자에 대해 1천만
원 이하의 벌금에 처하도록 함으로써 공정한 여객운송질서를 확립하고
택시 이용 승객의 불편을 해소하려는 것임(안 제49조의20, 제49조의21 및
제92조제17호·제18호 신설).

3. 검토의견

가. 플랫폼중개사업자에 대한 개선명령 도입(안 제49조의20 및 제92조제17호 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 국토교통부장관이 플랫폼중개사업자에게 플랫폼중개사업의 여객의 공정한 배정에 관한 사항, 등록변경에 관한 사항, 플랫폼중개요금의 조정에 관한 사항, 플랫폼중개사업자와 플랫폼중개사업의 운전업무에 종사하는 자의 중개계약 변경에 관한 사항, 그 밖에 플랫폼중개사업의 공정한 여객 배정 및 서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항 등을 명할 수 있도록 하고(안 제49조의20 신설), 이를 이행하지 아니한 자를 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것임(안 제82조제17호 신설).

현행	개정안
<신설>	제49조의20(플랫폼중개사업의 개선명령) 국토교통부장관은 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼중개사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. 1. 플랫폼중개사업의 여객의 공정한 배정에 관한 사항 2. 제49조의18제2항에 따른 등록변경에 관한 사항 3. 플랫폼중개요금(여객 운송 외 부가서비스 운영에 따른 요금을 포함한다)의 조정에 관한 사항 4. 플랫폼중개사업자와 플랫폼중개사업의 운전업무에 종사하는 자(이하 “플랫폼중개운수종사자”라 한다)의 중개계약 변경에 관한 사항 5. 그 밖에 플랫폼중개사업의 공정한 여객 배정 및

제92조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 16. (생략) <u><신설></u>	<u>서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항</u> 제92조(벌칙) ----- -----. 1. ~ 16. (현행과 같음) <u>17. 제49조의20에 따른 명령을 이행하지 아니한 자</u> <u>18. (생략)</u>
--	---

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부

플랫폼중개사업자의 과도한 중개요금 설정으로 이용자의 피해가 발생하지 않도록 개선명령을 발동할 수 있도록 개정이 필요함. 다만, 중개사업자와 운수종사자 간의 계약 변경에 관한 사항까지 개선명령을 발동하여 개입하는 것은 민간의 사적 계약임을 감안하여 신중히 검토할 필요가 있고, 개선명령 미이행시 부과하는 처분의 수준을 플랫폼운송·가맹사업 등 다른 운송플랫폼사업과의 형평성을 고려하여 수정할 필요가 있음.

나) 공정거래위원회

‘불공정한 여객 배정’은 개념이 모호하여 피규제자의 예측 가능성 및 집행기관의 집행 가능성의 확보가 우려되고, 「독점규제 및 공정거래에

관한 법률(이하 ‘공정거래법’)」 제5조에서는 시장지배적지위 남용행위를 규제하고 있으며, 제45조에서는 공정한 거래를 해칠 우려가 있는 불공정거래행위를 규제하고 있으므로 시장지배력이 있는 플랫폼중개사업자의 불공정한 여객 배정행위가 이에 해당하는 경우 공정거래위원회가 이에 대하여 시정명령, 과징금 부과, 고발 등의 조치를 할 수 있으므로 이 법에 중복적으로 제재 규정을 신설하는 것은 바람직하지 않음.

다) 중소벤처기업부

개선명령의 내용 중 “여객의 공정한 배정에 관한 사항”은 포괄적·추상적이어서 예측가능성이 낮아 기업의 자율성·혁신성을 저해할 수 있는 요소를 내포하고 있고, “플랫폼중개요금의 조정에 관한 사항”은 법 제49조의19에 따라 신고하도록 하고 있는 요금에 대하여 정부개입의 여지를 뒀으로써 시장의 자율성을 저해하는 결과를 초래할 수 있으며, “플랫폼중개사업자와 플랫폼중개운수종사자의 중개계약 변경에 관한 사항”은 현행 「공정거래법」 및 입법 추진중인 「온라인 플랫폼 공정화법」 등으로 규제가 가능하므로 이 법에 규정하는 경우 이중 규제로써 과도한 측면이 있다는 점에서 삭제가 필요함.

라) 코리아스타트업포럼

플랫폼중개요금에 대한 개선명령을 도입하는 것은 중개요금에 대한 신고를 자율신고제로 규정한 입법 취지에 반하여 시장에서의 경쟁을 부

당하게 제한하는 결과를 초래할 우려가 있고, 신고가 완료된 건에 대하여 재차 변경을 명할 수 있다면 사업자의 사업 추진에 있어 불확실성이 수반되며 투자자들의 시장에 대한 신뢰 및 예측가능성이 떨어지게 된다는 점에서 반대함.

플랫폼중개사업자와 플랫폼중개운수종사자간의 중개계약변경의 경우 기본적으로 사적자치의 영역으로서 당사자간의 합의에 의한 법률관계의 형성이 보호되어야 하고, 이와 관련한 개선명령의 내용에 대한 구체적인 내용이 없어 분쟁과 혼란을 야기할 우려가 있음.

3) 검토의견

현행 제2조제7호⁹⁵⁾ 및 제49조의2⁹⁶⁾에 따르면, 여객자동차운송플랫폼 사업은 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(운송플랫폼)을

95) 「여객자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “여객자동차운송플랫폼사업”이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업을 말한다.

96) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각호와 같다.

1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

제공하는 사업을 의미하며, 운송사업·가맹사업·중개사업⁹⁷⁾ 등 3가지 유형으로 분류됨.

- **플랫폼운송사업**: 플랫폼 사업자가 직접 차량을 확보하여 유상운송
- **플랫폼가맹사업**: 플랫폼 사업자가 택시를 가맹점으로 모집하여 유상운송
- **플랫폼중개사업**: 여객과 운송사업자를 중개하는 중개 플랫폼만 제공

이 중 플랫폼운송사업 및 플랫폼가맹사업의 경우 운송질서의 확립 등을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 국토교통부장관 또는 시·도지사(플랫폼가맹사업의 경우에만 해당)가 플랫폼운송(가맹)약관의 변경, 운임 또는 요금의 조정 등 안전운송과 서비스 개선을 위하여 필요한 조치를 명할 수 있으며,⁹⁸⁾ 이러한 개선명령을 사업자가 이행하지 아니할 경

97) 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송가맹사업, 여객자동차플랫폼운송중개사업은 현행법 제49조의3제1항, 제49조의10제1항, 제49조의18제1항에 따라 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업으로 각각 약칭됨.

98) 「**여객자동차 운수사업법**」

제49조의7(플랫폼운송사업의 개선명령) 국토교통부장관은 안전하고 원활한 여객운송, 운송질서의 확립 및 서비스 개선을 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

1. 사업계획의 변경
2. 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정
3. 제49조의9에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼운송약관의 변경
4. 자동차 또는 운송시설의 개선
5. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선
6. 자동차 손해배상을 위한 보험에의 가입
7. 플랫폼운송사업의 운전업무에 종사하는 자(이하 “플랫폼운수종사자”라 한다)에 대한 주기적 교육(이 법에 따른 준수사항 및 그 밖에 교통 관련 법령 등에 관한 교육을 말한다)
8. 그 밖에 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치

제49조의14(플랫폼가맹사업의 개선명령) 국토교통부장관 및 시·도지사는 안전운행의 확보, 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼가맹사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

1. 제49조의16에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼가맹약관의 변경
2. 여객의 안전운송을 위한 조치
3. 운송가맹점이 받는 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정
4. 제49조의17에서 준용하는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」 제7조·제10조·제11조

우 허가 또는 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있는데,⁹⁹⁾ 플랫폼중개사업의 경우 현재 이러한 개선명령에 관한 규정이 없음¹⁰⁰⁾.

이에 개정안은 플랫폼중개사업자에 대해서도 개선명령을 도입하고, 그 구체적인 내용을 여객의 공정한 배정에 관한 사항, 등록변경에 관한 사항, 플랫폼중개요금의 조정에 관한 사항, 플랫폼중개사업자와 플랫폼중개사업의 운전업무에 종사하는 자의 중개계약 변경에 관한 사항 등으로 규정하려는 것임.

시장지배적 사업자가 여객을 불공정하게 배정하거나¹⁰¹⁾, 과도한 요금

및 제13조에 따른 정보공개서의 제공의무 등, 가맹금의 반환, 가맹계약서의 기재사항 등 및 가맹계약의 갱신 등의 통지

5. 그 밖에 플랫폼가맹사업의 서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

99) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의15(플랫폼가맹사업의 면허취소 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 플랫폼가맹사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 전부 또는 일부를 정지를 명할 수 있다. 다만, 제2호 및 제7호의 경우에는 그 면허를 취소하여야 한다.

6. 정당한 사유 없이 제49조의14에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 경우

제85조(면허취소 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사(터미널사업·자동차대여사업 및 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다) 또는 시장·군수·구청장(터미널사업에 한정한다)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.

22. 제23조·제33조·제44조 또는 제49조의7에 따른 개선명령 또는 운행명령을 이행하지 아니한 경우

100) 이에 대해 국토교통부는 자유업의 형태로 이미 시장에 진입해 있던 운송중개 플랫폼들을 제도권 내로 수용하기 위한 취지로 플랫폼중개사업 관련 규정이 현행법에 도입되었으며, 당시 상대적으로 규제 필요성이 낮았다고 설명하고 있음.

101) 서울특별시 카카오택시를 대상으로 실시한 실태조사(2021.10월~11월) 결과, 일반택시를 호출해 배차에 성공한 경우 중 약 39%는 가맹택시(카카오T블루)가 배차된 것으로 나타났으며, 특히, 승객이 많은 ‘평일 밤시간대 도심에서 비도심으로 가는’ 호출의 경우 가맹택시 비율이 16.7%로 가장 낮은 반면, 승객이 상대적으로 적은 ‘주말 아침 도심에서 도심으로 가는’ 호출은 86%로 가맹택시 배차 비율이 가장 높았다고 분석하면서, 이를 토대로 콜 몰아주기의 개

을 설정¹⁰²⁾하는 등의 문제가 발생하는 경우에 국토교통부장관이 이에 효과적으로 대응할 수 있도록 함으로써 운송질서를 확립하고 여객의 편의를 도모하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보임.

다만, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

(1) 여객의 공정한 배정에 관한 사항 검토

개정안은 개선명령의 내용으로 “여객의 공정한 배정에 관한 사항”을 규정하고 있는데(안 제49조의20제1호), 이는 특정 플랫폼중개사업자가 플랫폼가맹사업을 겸영하면서 소속 운송가맹점에게 먼 거리의 택시가 배차되도록 운송플랫폼을 운영하고 있다는 의혹 등과 관련된 것으로 보임.

이와 관련하여 플랫폼가맹사업의 경우 현행 제49조의12조¹⁰³⁾에서 플랫폼가맹사업의 원활한 수행을 위하여 플랫폼가맹사업자가 운송가맹점에 대한 “여객의 공정한 배정”을 성실히 이행하도록 이미 규정하고 있

연성이 있다는 의견을 제시함(2022.2.23., 서울특별시 보도자료)

이에 대해 카카오모빌리티는 2022.4.4. 택시 배차 알고리즘에 대한 설명을 홈페이지에 게시하고, 일반 호출 시 개인/법인 택시 여부나 가맹/비가맹 여부 등에 차이를 두지 않는다고 설명함. (<https://matching.kakaomobility.com/>)

102) 2021년 8월 카카오모빌리티가 스마트호출요금을 최대 5,000원으로 인상하겠다는 계획을 발표하였다가 철회한 사례가 있었음.

103) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의12(플랫폼가맹사업자 및 운송가맹점의 역할 등) ① 플랫폼가맹사업자는 플랫폼가맹사업의 원활한 수행을 위하여 다음 각 호의 사항을 성실히 이행하여야 한다.

1. 운송가맹점에 대한 여객의 공정한 배정
2. 효율적인 여객 배정기법의 개발 및 보급
3. 여객의 원활한 운송을 위한 공동전산망의 설치·운영
4. 여객운송 부가서비스의 신규 개발

는데, 이는 소속 운송가맹점과의 관계에 관한 것이라는 점에서 개정안의 내용과는 차이가 있음.

다만, 플랫폼가맹사업의 경우에도 여객의 공정한 배정을 선언적으로 규정하고 있을 뿐 개선명령에 관한 현행 제49조의14에서는 이와 관련된 사항을 명할 수 있도록 규정하고 있지 않는데, 이는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」 제12조¹⁰⁴⁾에서 가맹점사업자(운송가맹점)의 사업 활동에 대한 부당한 구속, 거래상 지위를 이용한 불이익 제공 등을 불공정거래행위로 규정하여 이를 금지하고 있고, 이를 위반한 경우 동법에 따라 시정조치, 과징금 등의 대상이 된다는 점 등이 고려된 것으로 보이는데,

플랫폼중개사업자의 여객 배정 또한 현행 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」에 따른 시장지배적지위 남용행위 또는 불공정거래행위¹⁰⁵⁾

104) 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」

제12조(불공정거래행위의 금지) ①가맹본부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로서 가맹사업의 공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위를 하거나 다른 사업자로 하여금 이를 행하도록 하여서는 아니된다.

1. 가맹점사업자에 대하여 상품이나 용역의 공급 또는 영업의 지원 등을 부당하게 중단 또는 거절하거나 그 내용을 현저히 제한하는 행위
2. 가맹점사업자가 취급하는 상품 또는 용역의 가격, 거래상대방, 거래지역이나 가맹점사업자의 사업활동을 부당하게 구속하거나 제한하는 행위
3. 거래상의 지위를 이용하여 부당하게 가맹점사업자에게 불이익을 주는 행위
4. 삭제
5. 계약의 목적과 내용, 발생할 손해 등 대통령령으로 정하는 기준에 비하여 과중한 위약금을 부과하는 등 가맹점사업자에게 부당하게 손해배상 의무를 부담시키는 행위
6. 제1호부터 제3호까지 및 제5호 외의 행위로서 부당하게 경쟁가맹본부의 가맹점사업자를 자기와 거래하도록 유인하는 행위 등 가맹사업의 공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위

②제1항 각호의 규정에 의한 행위의 유형 또는 기준은 대통령령으로 정한다.

105) 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」

제5조(시장지배적지위의 남용금지) ① 시장지배적사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위(이하 “남용행위”라 한다)를 해서는 아니 된다.

1. 상품의 가격이나 용역의 대가(이하 “가격”이라 한다)를 부당하게 결정·유지 또는 변경하는 행위
2. 상품의 판매 또는 용역의 제공을 부당하게 조절하는 행위

에 해당하는 경우 동법에 따른 시정명령, 과징금 부과, 고발 등의 조치가 가능하고, 공정거래위원회도 이와 같은 이유로 개정안의 내용에 대해 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시하였다는 점 등을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

한편, 중소벤처기업부는 여객의 공정한 배정이라는 개념이 포괄적·추상적이어서 개선명령의 내용에 대하여 예측이 불가함에 따라 기업의 자율성·혁신성을 저해할 수 있는 요소를 내포하고 있으므로 해당 사항을

-
3. 다른 사업자의 사업활동을 부당하게 방해하는 행위
 4. 새로운 경쟁사업자의 참가를 부당하게 방해하는 행위
 5. 부당하게 경쟁사업자를 배제하기 위하여 거래하거나 소비자의 이익을 현저히 해칠 우려가 있는 행위 (이하 생략)

제45조(불공정거래행위의 금지) ① 사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로서 공정한 거래를 해칠 우려가 있는 행위(이하 “불공정거래행위”라 한다)를 하거나, 계열회사 또는 다른 사업자로 하여금 이를 하도록 하여서는 아니 된다.

1. 부당하게 거래를 거절하는 행위
 2. 부당하게 거래의 상대방을 차별하여 취급하는 행위
 3. 부당하게 경쟁자를 배제하는 행위
 4. 부당하게 경쟁자의 고객을 자기와 거래하도록 유인하는 행위
 5. 부당하게 경쟁자의 고객을 자기와 거래하도록 강제하는 행위
 6. 자기의 거래상의 지위를 부당하게 이용하여 상대방과 거래하는 행위
 7. 거래의 상대방의 사업활동을 부당하게 구속하는 조건으로 거래하는 행위
 8. 부당하게 다른 사업자의 사업활동을 방해하는 행위
 9. 부당하게 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 행위를 통하여 특수관계인 또는 다른 회사를 지원하는 행위
 - 가. 특수관계인 또는 다른 회사에 가지급금·대여금·인력·부동산·유가증권·상품·용역·무체재산권 등을 제공하거나 상당히 유리한 조건으로 거래하는 행위
 - 나. 다른 사업자와 직접 상품·용역을 거래하면 상당히 유리함에도 불구하고 거래상 실질적인 역할이 없는 특수관계인이나 다른 회사를 매개로 거래하는 행위
 10. 그 밖의 행위로서 공정한 거래를 해칠 우려가 있는 행위
- ② 특수관계인 또는 회사는 다른 사업자로부터 제1항제9호에 해당할 우려가 있음에도 불구하고 해당 지원을 받는 행위를 하여서는 아니 된다.
- ③ 불공정거래행위의 유형 또는 기준은 대통령령으로 정한다.
- ④ 공정거래위원회는 제1항을 위반하는 행위를 예방하기 위하여 필요한 경우 사업자가 준수하여야 할 지침을 제정·고시할 수 있다.
- ⑤ 사업자 또는 사업자단체는 부당한 고객유인을 방지하기 위하여 자율적으로 규약(이하 “공정경쟁규약”이라 한다)을 정할 수 있다.
- ⑥ 사업자 또는 사업자단체는 공정거래위원회에 공정경쟁규약이 제1항제4호를 위반하는지에 대한 심사를 요청할 수 있다.

삭제할 필요가 있다는 의견을 제출하였는데,

「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」의 경우 불공정거래행위의 유형을 법률에서 예시하고 구체적인 유형 또는 기준을 대통령령으로 정하도록 하며, 불공정거래행위를 예방하기 위하여 필요한 경우 사업자가 준수하여야 할 지침을 제정·고시할 수 있도록 규정하고 있다는 점을 참고하여 개정안에 따른 여객의 공정한 배정에 관한 사항의 기준 등을 법률 및 하위법령에서 제시하는 것이 바람직할 것으로 보임.

참고로, 현행법 시행령¹⁰⁶⁾은 플랫폼중개사업 등록 시 사업계획서에 운송플랫폼을 통한 여객의 공정한 배정에 관한 사항을 포함하도록 규정하고 있는데, 국토교통부는 이와 관련하여 사업자의 영업비밀이 노출되지 않는 범위에서 여객의 배정 방식 등을 간략하게 소개하는 내용을 기재하도록 하고 있다는 설명임.

(2) 등록변경에 관한 사항 검토

현행 제49조의18제2항¹⁰⁷⁾에 따른 등록변경(안 제49조의20제2호)은 플

106) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제93조의16(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록) ② 제1항제1호에 따른 사업계획서에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 주사무소의 명칭과 위치
2. 법 제49조의19에 따른 플랫폼운송중개요금(이하 “플랫폼운송중개요금”이라 한다)의 설계에 관한 사항
3. 부가서비스를 운영하려는 경우에는 운영하려는 부가서비스의 유형 및 운영 계획
4. 운송플랫폼 운용 계획 및 운송플랫폼을 통한 중개 계약에 관한 사항
5. 운송플랫폼을 통한 여객의 공정한 배정에 관한 사항

107) 「여객자동차 운수사업법」

랫폼중개사업 등록요건에 포함된 사항의 변경을 의미하는데, 동법 시행규칙¹⁰⁸⁾에 따른 등록 시 제출 서류 등을 보면, 국토교통부장관이 변경하도록 명령할 성격의 사항은 주로 사업계획서¹⁰⁹⁾에 포함되는 플랫폼운송중개요금의 설계에 관한 사항, 부가서비스의 유형 및 운영 계획, 운송플랫폼 운용 계획 및 운송플랫폼을 통한 중개 계약에 관한 사항 등의 변경을 의미하는 것으로 보이고,

현행 여객자동차운송사업(제23조), 자동차대여사업(제33조), 플랫폼운송사업(제49조의7), 플랫폼가맹사업(제49조의10)에 대한 개선명령은 모

제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록) ① 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 "플랫폼중개사업"이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록할 수 있다.

② 제1항에 따라 등록한 자가 그 등록한 사항을 변경하거나 말소하고자 할 경우 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

108) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제93조의16(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록) ① 법 제49조의18제1항에 따라 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 "플랫폼중개사업"이라 한다)을 등록하려는 자는 별지 제48호의12 서식의 여객자동차플랫폼운송중개사업 등록신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 국토교통부장관에게 제출해야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 행정정보의 공동이용을 통하여 법인 등기사항증명서(신청인이 법인인 경우만 해당한다) 또는 주민등록표 초본(신청인이 개인인 경우만 해당한다)을 확인해야 하며, 신청인이 주민등록표 초본의 확인에 동의하지 않는 경우에는 주민등록표 초본을 첨부하도록 해야 한다.

1. 사업계획서
2. 기존 법인의 경우에는 다음 각 목의 서류
 - 가. 임원의 성명과 주민등록번호를 적은 서류
 - 나. 면허신청에 관한 총회 또는 이사회 의사결정서 사본
3. 법인을 설립하려는 경우에는 다음 각 목의 서류
 - (각 목 생략)
4. 플랫폼중개사업에 사용할 운송플랫폼에 관한 서류

109) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제93조의16(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록)

② 제1항제1호에 따른 사업계획서에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 주사무소의 명칭과 위치
2. 법 제49조의19에 따른 플랫폼운송중개요금(이하 "플랫폼운송중개요금"이라 한다)의 설계에 관한 사항
3. 부가서비스를 운영하려는 경우에는 운영하려는 부가서비스의 유형 및 운영 계획
4. 운송플랫폼 운용 계획 및 운송플랫폼을 통한 중개 계약에 관한 사항
5. 운송플랫폼을 통한 여객의 공정한 배정에 관한 사항

두 “사업계획”의 변경을 명할 수 있도록 규정하고 있으므로 이에 맞추어 수정할 필요가 있는 것으로 보임.¹¹⁰⁾

참고로, 안 제49조의20 각 호에 따른 개선명령 사항은 동법 시행규칙에 따라 플랫폼중개사업의 사업계획서에 포함하도록 규정되어 있는 사항과 대부분 중복되는 것으로 보임.

(3) 플랫폼중개요금의 조정에 관한 사항 검토

안 제49조의20제3호는 현행 플랫폼운송사업 및 플랫폼가맹사업의 개선명령¹¹¹⁾과 동일하게, 플랫폼중개사업자에 대해서도 중개요금의 조정

110) 다만, 사업계획에 포함된 “운송플랫폼을 통한 중개 계약에 관한 사항”의 변경을 명할 수 있도록 하는 내용에 대해서는 당사자 간 사적 계약에 대하여 정부가 개입하는 것은 과도한 규제에 해당할 수 있고(국토교통부), 현행 「공정거래법」 및 입법 추진 중인 「온라인 플랫폼 공정화법」 등으로 규제가 가능하므로 이 법에 규정하는 경우 이중 규제로써 과도한 측면이 있다는 의견(중소벤처기업부) 등이 제시되고 있음.

111) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의7(플랫폼운송사업의 개선명령) 국토교통부장관은 안전하고 원활한 여객운송, 운송질서의 확립 및 서비스 개선을 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

1. 사업계획의 변경
2. 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정
3. 제49조의9에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼운송약관의 변경
4. 자동차 또는 운송시설의 개선
5. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선
6. 자동차 손해배상을 위한 보험에의 가입
7. 플랫폼운송사업의 운전업무에 종사하는 자(이하 “플랫폼운수종사자”라 한다)에 대한 주기적 교육(이 법에 따른 준수사항 및 그 밖에 교통 관련 법령 등에 관한 교육을 말한다)
8. 그 밖에 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치

제49조의14(플랫폼가맹사업의 개선명령) 국토교통부장관 및 시·도지사는 안전운행의 확보, 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼가맹사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

1. 제49조의16에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼가맹약관의 변경
2. 여객의 안전운송을 위한 조치
3. 운송가맹점이 받는 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정
4. 제49조의17에서 준용하는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」 제7조·제10조·제11조 및 제13조에 따른 정보공개서의 제공의무 등, 가맹금의 반환, 가맹계약서의 기재사항

에 관한 사항을 명할 수 있도록 함으로써 과도한 요금 책정으로 인한
여객의 피해 등을 방지하려는 것으로 그 취지는 바람직한 것으로 보임.

이에 대하여 국토교통부는 플랫폼중개사업자의 과도한 중개요금 설정
으로 이용자의 피해가 발생하지 않도록 개선명령을 발동할 필요가 있다는
입장이지만, 중소벤처기업부 및 공정거래위원회는 신고 대상인 중개요금
에 대하여 개선명령을 도입하여 정부의 개입 여지를 두는 것은 시장의 자
율성을 저해하는 결과를 초래한다는 이유로 반대 의견을 제시하고 있음.

참고로, 국토교통부장관이 플랫폼중개사업자에게 플랫폼중개요금의
조정을 명할 수 있도록 하려는 내용을 포함하고 있는 「여객자동차 운
수사업법 일부개정법률안」(김상훈의원 대표발의, 2113499)이 우리 위
원회에 계류되어 있음.

(4) 플랫폼중개사업자와 플랫폼중개운수종사자의 중개계약 변경에 관한 사항 검토
안 제49조의2제4호는 “플랫폼중개사업자와 플랫폼중개사업의 운전
업무에 종사하는 자(“플랫폼중개운수종사자”)의 중개계약 변경에 관한
사항”을 개선명령의 내용으로 규정하고 있는데, 이는 시장지배적 지위
에 있는 플랫폼중개사업자가 플랫폼중개운수종사자와의 관계에서 불공
정한 계약을 맺을 수 있다는 점 등을 감안한 규정으로 보임.

등 및 가맹계약의 갱신 등의 통지

5. 그 밖에 플랫폼가맹사업의 서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하
는 사항

다만, 국토교통부는 당사자 간 사적 계약에 대하여 정부가 개입하는 것은 과도한 규제에 해당할 수 있다는 점에서 신중한 검토가 필요하다는 의견이고, 중소벤처기업부는 현행 「공정거래법」 및 입법 추진 중인 「온라인 플랫폼 공정화법」 등으로 규제가 가능하므로 이 법에 규정하는 경우 이중 규제로써 과도한 측면이 있다는 의견이라는 점을 고려할 필요가 있음.

참고로, 현행 제49조의14¹¹²⁾는 개선명령의 내용으로 플랫폼가맹사업자와 운송가맹점 간 “플랫폼가맹약관의 변경”을 규정하고 있음.

(5) 기타 개선명령 사항 검토

안 제49조의20제5호는 개선명령의 내용으로 “그 밖에 플랫폼중개사업의 공정한 여객 배정 및 서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항”을 규정하고 있는데, 같은 조 제1호에서 “여객의 공정한 배정에 관한 사항”을 이미 규정하고 있어 일부 중복되는 측면이 있는 것으로 보임.

(6) 개선명령 미이행에 대한 벌칙규정 등 검토

안 제92조는 제49조의20에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 자를 1

112) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의14(플랫폼가맹사업의 개선명령) 국토교통부장관 및 시·도지사는 안전운행의 확보, 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼가맹사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

1. 제49조의16에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼가맹약관의 변경

천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있는데, 개선명령의 실효성 확보를 위한 것으로 보임.

다만, 동법은 여객자동차운송사업자, 자동차대여사업자, 터미널사업자 및 플랫폼운송사업자·플랫폼가맹사업자가 개선명령을 이행하지 않은 경우에 대하여 면허취소 등 행정처분 대상으로만 규정하고 있는바, 플랫폼중개사업자에게만 형벌을 부과하도록 하는 것은 균형이 맞지 않는 측면이 있으므로 벌칙규정 대신 등록취소 등 행정처분 규정을 두는 방안을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

한편, 플랫폼중개사업자에 대한 개선명령의 실효성 확보를 위해서는 다른 여객자동차 운수사업자의 경우와 동일하게 개선명령에 필요한 보고 및 서류제출 명령(현행 제79조제1항113))을 할 수 있도록 하는 방안이 검토될 필요가 있는 것으로 보임.

참고로, 플랫폼중개사업자에 대한 개선명령을 도입하면서 보고 및 서류제출 명령도 할 수 있도록 하는 내용을 포함하고 있는 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(김상훈의원 대표발의, 2113499)이 우리

113) 「여객자동차 운수사업법」

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. 이 법의 위반 여부에 대한 확인이 필요하거나 민원 등이 발생한 경우

3. 제23조, 제33조, 제44조, 제49조의7, 제49조의14에 따른 개선명령을 하기 위하여 필요한 경우

위원회에 계류되어 있음.

나. 도착지 사전고지 금지의무 신설(안 제49조의21 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 플랫폼중개사업자에게 운송플랫폼 이용자가 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업용 자동차에 탑승하기 전에 플랫폼중개운수종사자에게 도착지를 사전에 고지하는 것을 금지하고, 이를 위반한 자를 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것임.

현행	진성준의원안
<u><신설></u> 제92조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 16. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u>	제49조의21(플랫폼중개사업자의 도착지 고지에 대한 준수사항) 플랫폼중개사업자는 운송플랫폼 이용자가 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업용 자동차에 탑승 전 플랫폼중개운수종사자에게 도착지를 사전에 고지하여서는 아니 된다. 제92조(벌칙) ----- -----. 1. ~ 16. (현행과 같음) 17. (생략) 18. 제49조의21에 따른 플랫폼중개사업자의 준수사항을 위반한 자

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부

콜 골라잡기 현상¹¹⁴⁾ 등을 방지하기 위하여 플랫폼중개사업자에게 도착지 미고지 의무를 부여하는 것은 단거리 승객의 불편을 일시적으로는 완화할 수 있으나, 이로 인해 중개플랫폼을 사용하던 운수종사자들이 기존의 배회영업 중심의 영업형태로 돌아갈 경우 소비자의 편익이 감소될 가능성이 있으므로 신중히 검토할 사안임.

나) 중소벤처기업부

승객의 도착지 불고지를 법률로 규제하는 것은 택시기사의 손님 취사선택을 방지하는 효과가 불분명하다는 점에서 법률의 기본원칙인 입법방법의 적정성(적절성)에 위배되고, 일반 택시기사가 승객 탑승전 목적지 고지요청이 가능한 것과 비교할 때 법률 입법의 평등의 원칙을 훼손하는 사례로 판단됨.

다) 코리아스타트업포럼

승객 골라 태우기의 직접적 원인은 기사들의 잘못된 행태(승차거부 및 호출 골라잡기)이므로 이와 인과관계가 없는 도착지 미표시를 도입하더라도 입법목적을 달성하기 어렵고, 오히려 당사자인 기사 및 승객의 효용이 훼손될 수 있으며, 세부 규제로 인해 새로운 서비스를 시도하

114) 택시 운수종사자들이 수요가 몰리는 피크시간대(21시~익일1시)에 최대한의 수입 확보를 위하여 목적지에 따라서 단거리 승객보다 장거리 위주의 콜을 골라잡는 현상

려는 플랫폼업체들의 창의성 및 유연성을 저해할 수 있고, 기사의 영업
재량 침범 및 플랫폼 종속성 강화가 우려된다는 점 등을 이유로 개정안
에 반대함.

3) 검토의견

일부 운수종사자들의 소위 ‘승객 골라태우기’¹¹⁵⁾ 또는 단거리 기피 현
상으로 인해 운송플랫폼 이용자의 피해가 발생하고 있음. 이는 「택시
운송사업의 발전에 관한 법률」에 따라 금지되어 있는 택시운수종사자
의 ‘승차 거부’¹¹⁶⁾와 일부 유사한 측면이 있음에도 불구하고, 운송플랫폼
이용자의 호출 요청이 인근에 위치한 다수의 운수종사자에게 표출되는
플랫폼중개사업의 특성상 관리·감독이 어려운 실정임.

이러한 문제의식 하에 승객이 탑승하기 전까지 플랫폼중개업자가 플
랫폼중개운수종사자에게 도착지를 고지할 수 없도록 함으로써 승객 골
라태우기 등을 원천적으로 방지하고 운송플랫폼 이용자의 편익을 제고
하려는 개정안의 취지는 바람직한 측면이 있는 것으로 보임.

115) 서울특별시는 실태조사(2021.10월~11월)에 따라 평일 밤시간대에 도심에서 비도심으로 가
는 단거리 통행의 호출 성공률이 23%로 가장 낮게 나타난 한편, 같은 조건에서 장거리를
이동하는 경우엔 호출 성공률이 54%로 2배 이상 차이가 나는 등 택시기사가 승객을 골라
태우고 있다는 정황이 일부 포착됐다고 발표한 바 있음(2022.2.23., 서울특별시 보도자료).

116) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제16조(택시운수종사자의 준수사항 등) ① 택시운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당
하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 정당한 사유 없이 여객의 승차를 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위
2. ~ 4 (생략)

② 국토교통부장관은 택시운수종사자가 제1항 각 호의 사항을 위반하면 「여객자동차 운수사
업법」 제24조제1항제3호에 따른 운전업무 종사자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하
여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. (이하 생략)

다만, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 국토교통부는 플랫폼중개운수종사자들이 운송플랫폼 이용자의 도착지를 사전에 알 수 없게 됨에 따라 운송플랫폼 이용을 기피하게 되는 경우 중·장기적 측면에서는 오히려 그 편익이 감소할 수 있다는 점에서 개정안에 대하여 신중한 검토가 필요하다는 입장으로, 일부 운송플랫폼이 도착지 미표시를 시도하였으나 운수종사자들의 이용률 저조로 실패한 사례를 근거로 들고 있고¹¹⁷⁾, 중소벤처기업부 및 관련 단체¹¹⁸⁾도 유사 실패 사례¹¹⁹⁾를 반대 근거로 제시하고 있음.

그런데, 이는 다른 운송플랫폼이 도착지를 사전고지하고 있는 상황에서의 사례인바, 모든 운송플랫폼에 대하여 사전고지를 금지하는 경우 플랫폼중개운수종사자들이 기존의 배회영업 중심의 영업행태로 돌아갈 것인지는 단정하기 어려운 측면이 있다는 점도 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

117) UT 등 일부 운송플랫폼은 사업 초기에 도착지를 미표시하였으나 운수종사자들의 이용률 저조로 철회하였고, 서울특별시가 2019년 시범운영하였던 공공플랫폼(S택시)의 경우에도 운수종사자들로부터 동일한 불만이 제기된바 있다는 설명임.

118) 코리아스타트업포럼

119) 국토교통부가 제출한 사례 이외에 ①국내 대기업과 미국계 모빌리티 회사의 합작법인에서 목적지를 표시하지 않고 기사들에게 호출수락에 대해 건당 최대 5,000원의 인센티브를 제공하였음에도 불구하고 현장 기사들의 해당 앱 이용률이 감소하여 2022년 2월부터 목적지를 표시하는 것으로 정책을 변경한 사례, ② 미국에서는 AB5(캘리포니아 깃스 노동자 관련 법안) 발의 과정에서 플랫폼이용자가 플랫폼사업자에게 사실상 종속, 통제되는 측면이 문제가 되자 우버가 목적지를 표기하고 드라이버들이 요금을 설정할 수 있게 회사 정책을 변경한 사례를 제시함.

둘째, 관련 업계¹²⁰⁾는 운수종사자의 입장에서 도착지를 알 수 없는 경우 사업구역 밖으로의 운행이나 교대 시간에 차고지와 먼 도착지로의 운행 등 정당한 이유¹²¹⁾가 있는 경우에는 배차된 이후에 이를 사후적으로 취소해야 하는 문제가 있다는 의견임.

참고로, 현재 여객이 전화 콜택시 회사¹²²⁾를 통해 택시를 호출하는 경우 대부분 상담원이 도착지를 미리 물어보고 있는데, 운송플랫폼을 이용하는 경우에만 이를 금지하는 것이 바람직한지 논의가 필요한 것으로 보임.

셋째, 개정안은 “대통령령으로 정하는” 여객자동차운송사업용 자동차에 대하여 도착지를 사전고지할 수 없도록 하고 있는데, 여객자동차운송사업은 일반택시 및 개인택시운송사업 외에 시내·외 버스, 전세버스, 수요응답형 버스 등을 포함¹²³⁾하는 개념인바, 향후 다양한 형태의 플랫

120) 코리아스타트업포럼 의견

121) 국토교통부가 2015년에 배포한 「택시 승차거부 단속 매뉴얼」에 따르면, 이를 승차거부로 볼 수 없는 예외적인 경우로서 예시하고 있음.

122) 국토교통부는 일반 콜택시 회사는 ‘운송플랫폼’을 사용하지 않는다는 점에서 플랫폼중개사업자 등에 해당하지 않는다는 설명임.

123) 「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. 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(이하 생략)

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

품중개사업이 출현할 수 있다는 점을 감안하면 구체적인 대상을 대통령령으로 정하도록 위임한 것은 적절한 것으로 보임.

1. 노선 여객자동차운송사업

- 가. 시내버스운송사업: (생략)
- 나. 농어촌버스운송사업: (생략)
- 다. 마을버스운송사업: (생략)
- 라. 시외버스운송사업: (생략)

2. 구역 여객자동차운송사업

가. 전세버스운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 다만, 다음 어느 하나에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송계약(운임의 수령주체와 관계없이 개별 탑승자로부터 현금이나 회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 받는 경우는 제외한다)에 따라 그 소속원[「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지, 준산업단지 및 공장입지 유도지구(이하 이 조에서 “산업단지등”이라 한다) 관리기관의 경우 해당 산업단지등의 입주기업체 소속원을 포함한다]만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 본다.

1) ~ 3) (생략)

나. 특수여객자동차운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 특수한 자동차를 사용하여 장례에 참여하는 자와 시체(유골을 포함한다)를 운송하는 사업

다. 일반택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다.

라. 개인택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전(사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다.

XI. 고영인의원 대표발의(2114795)

1. 제안경위

가. 제 안 자 : 고영인의원 등 10인

나. 제 안 일 : 2022. 2. 21.

다. 회 부 일 : 2022. 2. 22.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법령에 따르면 전세버스운송사업을 경영하려는 자는 시·도지사에게 등록하도록 하면서, 등록 기준 중 하나로 등록하려는 지역별로 10대 또는 20대 이상의 전세버스를 보유할 것을 규정하고 있음.

이에 따라 1대의 전세버스만을 소유하고 있는 사람은 개인사업자의 형태로 사업을 운영하는 것이 불가능하기 때문에, 전세버스를 운행하기 위해서는 등록된 전세버스운송사업자(법인 등)에 불법적으로 본인 소유의 차량을 명의신탁하고 영업용 번호판을 빌려 차량을 운행하는 불법 지입제 방식을 선택할 수밖에 없는 실정이고, 현재 운행 중인 전국의 전세버스 4만2천여 대 중 80% 이상이 불법 지입제 방식으로 운영되고 있는 실정임.

그런데 지입제 방식의 경우 전세버스의 실제 소유권과 형식상 소유권이 괴리되어 차주의 소유권 행사에 제약이 생기고, 전세버스의 명의를 신탁받은 전세버스운송사업자가 차주의 의사와 상관없이 전세버스

를 담보로 대출을 받거나 매각하는 등 여러 문제점이 발생하고 있어, 전세버스 차주들이 지입제에서 벗어나 개인사업자로 등록할 수 있도록 등록체계를 개편해야 한다는 의견이 있음.

이에 전세버스운송사업을 경영하려는 자는 일반전세버스운송사업과 개인전세버스운송사업 중 하나를 선택하여 시·도지사에게 등록할 수 있도록 함으로써, 전세버스운송질서를 확보하고 전세버스 소유자들의 재산권을 보호하려는 것임(안 제3조제1항제2호, 제4조제1항 단서 및 제21조제12항).

또한 현행법 제12조에서 명의이용 금지 등을 규정하고 있지만, 명의이용 금지 등을 제도적으로 관리해야 할 국토교통부장관의 관리책임에 대한 명확한 법적 근거가 없어 실제 전세버스 시장에서 명의를 이용한 불법 지입제가 만연하고 있다는 것을 국토부도 알고 있지만 방치하고 있어 1인 개인전세버스 운전자들의 피해를 심화시키고 있다는 지적이 있음.

이에 국토교통부장관으로 하여금 명의이용 금지 등을 제도적으로 관리하도록 의무화하고, ‘명의이용 금지’ 조항의 제도적 실효성을 높이기 위해 2년마다 명의이용 실태를 조사하여 그 결과를 공개하도록 함으로써 명의도용 등을 통한 불법 지입제를 근절하여 전세버스 시장을 정상화하고자 하는 것임(안 제12조제4항 신설).

3. 검토의견

가. 개인전세버스운송사업의 신설(안 제3제1항제2호·제4조제1항)

1) 개정안의 내용

개정안은 구역 여객자동차운송사업의 종류로서 전세버스운송사업을 법률에 직접 규정하고(안 제3조제1항제2호), 그 종류를 일반전세버스운송사업(20대 이하의 범위에서 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 전세버스를 사용하여 여객을 운송하는 사업) 또는 개인전세버스운송사업(1대의 전세버스를 사용하여 여객을 운송하는 사업)으로 정하며, 이를 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 등록하도록 하고(안 제4조제1항), 사업용 자동차를 운행하기 전에 운수종사자의 음주여부를 확인하고 이를 기록할 의무를 지는 운송사업자의 범위에서 개인전세버스운송사업자를 제외하려는 것임(안 제21조제12항).

현행	개정안
제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. (생략) 2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 <u>운송하는 사업</u> 3. (생략)	제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① ----- -----. 1. (현행과 같음) 2. ----- ----- ----- <u>운송하는 전세버스운송사업 등의 사업</u> 3. (현행과 같음)

자는 <u>제외한다</u>)는 사업용 자동차를 운행하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 운수종사자의 음주 여부를 확인하고 이를 기록하여야 한다. 확인한 결과 운수종사자가 음주로 안전한 운전을 할 수 없다고 판단되는 경우에는 해당 운수종사자가 차량을 운행하도록 하여서는 아니 된다. ⑬ (생 략)	<u>송사업자(제4조제1항제2호에 따라 개인전세버스운송사업을 등록한 자를 말한다)</u>----- -- <u>제외한다</u>]----- ----. ----- ----- ----- ----- -----. ⑬ (현행과 같음)
--	---

2) 정부 및 관련단체 의견

가) 국토교통부

전세버스는 대부분 통근·통학 등 대중교통 역할을 수행하고 있어 안전관리 소홀시 대형참사·소비자피해가 우려되므로 사업의 대형화·체계화를 통한 안전·서비스 관리가 필요한데, 불특정다수의 개인사업자가 난립할 경우 지자체 등 행정관청의 관리감독이 사실상 곤란해지고, 전세버스 공급과잉 문제가 심각한 상태에서 개인사업자를 인정하는 경우 운임 하락 등으로 시장질서가 교란되고 영세성 심화가 우려된다는 점에서 신중한 검토가 필요함.

다만, 지입으로 인한 운수종사자 권리침해를 방지할 수 있도록 운수종사자의 재산권 등에 대한 보호방안을 지속 강구해나가겠음.

운수종사자의 음주여부 확인은 여객의 안전하고 원활한 운송을 위한 운수사업자의 필수적인 의무사항으로 예외를 인정하는 것은 곤란하고, 운창호법 제정 등 음주운전 교통사고에 대해 처벌을 강화하는 사회적 추세를 감안할 때 음주여부 확인의무는 강화할 필요가 있음.

나) 전국전세버스운송사업조합연합회

개인사업자는 수익 창출을 위해 수송수요가 높은 성수기에 무리한 운행을 시도할 수 있고 직영업체에 비해 안전교육 및 안전점검 등 안전관리 부분이 소홀할 수 있는 여지가 많아 사고발생 위험이 증가할 수 있으며, 운전자 배차관리 및 비상상황시 대체 운전 등이 불가능하다는 점에서 이용자의 피해가 발생할 수 있고, 개인 영업으로 인한 가격 덤핑, 소재파악 및 관리 감독의 어려움으로 인한 사회적 비용 증가 등이 예상된다는 점에서 개정안에 반대함.

3) 검토의견

현행¹²⁴⁾은 전세버스운송사업을 시·도지사에게 등록하여야 하는 등

124) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업

② 제1항제1호 및 제2호의 여객자동차운송사업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

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 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다. (이하 생략)

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 「여객자동차 운수사업법」(이하 “법”이라 한다) 제3조제2

록대상 여객자동차운송사업으로 규정하고 있으며, 동법 시행규칙 [별표 3]은 등록기준으로 특별시·광역시는 20대 이상, 시·군은 10대 이상의 자동차를 갖추어야 하도록 규정하고 있음¹²⁵⁾).

항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

2. 구역 여객자동차운송사업

가. 전세버스운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송 계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 다만, 다음 어느 하나에 해당하는 기관 또는 시설 등의 장과 1개의 운송계약(운임의 수령주체와 관계없이 개별 탑승자로부터 현금이나 회수권 또는 카드결제 등의 방식으로 운임을 받는 경우는 제외한다)에 따라 그 소속원[「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지, 준산업단지 및 공장입지 유도지구(이하 이 조에서 “산업단지등”이라 한다) 관리기관의 경우 해당 산업단지등의 입주기업체 소속원을 포함한다]만의 통근·통학목적으로 자동차를 운행하는 경우에는 운행계통을 정하지 아니한 것으로 본다. (이하 생략)

제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업) ② 법 제4조제1항 단서에 따라 시·도지사에게 등록하여야 하는 등록대상 여객자동차운송사업은 마을버스운송사업·전세버스운송사업 및 특수여객자동차운송사업으로 한다.
(이하 생략)

제7조(자동차의 종류) 법 제3조 및 영 제3조에 따른 각 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류는 별표 1과 같다.

■ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 1]

여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 종류(제7조 관련)

구 분	자 동 차 의 종 류
5. 전세버스운송사업	중형 이상의 승합자동차(승차정원 16인승 이상의 것만 해당한다)

비고

1. 국토교통부장관이 정하여 고시하는 지역에서 제1호, 제2호, 제4호 또는 제5호의 여객자동차운송사업을 경영하는 경우에는 위 표에도 불구하고 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차 중 소형 승합자동차(13인승 이상인 것만 해당한다)를 사용할 수 있다.

125) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제23조(등록기준 등) ① 법 제5조제5항에 따라 마을버스운송사업자·전세버스운송사업자 및 특수여객자동차운송사업자가 갖추어야 하는 시설등의 등록기준은 별표 3과 같다.

■ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 3]

여객자동차운송사업의 등록기준(제23조 관련)

1. 등록기준 대수

업 종	지역별 자동차 등록기준 대수		
	특별시 및 광역시	시	군 (광역시의 군은 제외한다)
가. 전세버스운송사업	20대 이상	10대 이상	10대 이상

그런데, 전세버스운송사업은 현행 제12조(명의이용 금지)제1항¹²⁶⁾에 따라 해당 사업자의 자동차를 사용하여 직영으로 운영되어야 함에도 불구하고 개인이 차량 구입비를 부담하고 전세버스운송사업자의 명의로 차량을 등록하여 운송행위를 하는 이른바 “지입제”가 관행화되어 있고, 그 비율도 상당한 것으로 알려지고 있으며¹²⁷⁾,

그 발생 원인은 ① 운송사업자 측면에서 차량 구입 자본 부족, 직영 운영의 어려움, 고정적인 지입료 수입 및 관리비용 절감, ② 운수종사자 측면에서 사업체 보증을 통한 차량 구입, 개인영업 가능, 회계·세무·노무 관리 등 사업관리 부담 해소, ③ 이용자 측면에서 상대적으로 저렴한 요금 등을 이유로 전세버스 지입제가 지속되고 있는 것으로 분석되고 있음¹²⁸⁾.

한편, 이러한 지입제 관행의 부작용으로서 차량할부금, 보험료, 조합

126) 「여객자동차 운수사업법」

제12조(명의이용 금지 등) ① 운송사업자는 다른 운송사업자나 운송사업자가 아닌 자로 하여금 유상이나 무상으로 그 사업용 자동차의 전부 또는 일부를 사용하여 여객자동차운송사업을 경영하게 할 수 없다. 이 경우 운송사업자가 다른 운송사업자나 운송사업자가 아닌 자에게 그 사업과 관련되는 지시를 하는 경우에도 또한 같다.

② 운송사업자는 자기나 다른 사람의 명의(名義)로 다른 운송사업자의 사업용 자동차의 전부 또는 일부를 사용하여 여객자동차운송사업을 경영할 수 없다. 이 경우 운송사업자가 다른 운송사업자로부터 그 사업과 관련되는 지시를 받는 경우에도 또한 같다.

③ 운송사업자가 아닌 자는 자기나 다른 사람의 명의로 운송사업자의 사업용 자동차의 전부 또는 일부를 사용하여 여객자동차운송사업을 경영할 수 없다. 이 경우 운송사업자가 아닌 자가 운송사업자로부터 그 사업과 관련된 지시를 받는 경우에도 또한 같다.

127) 한국교통안전공단이 실시한 전세버스 운송업체 차량운행 실태조사(2020.9.1.~2021.2.28.)에 따르면, 운수종사자를 대상으로 조사한 결과 전체응답자 수 2,853명 중 지입 운행이 64.4%로 나타났고, 운송사업자들을 대상으로 조사한 결과 478명 중 전체 직영으로 차량을 보유하고 있다고 응답한 비율이 60.5%로 나타났는데, 개정안 제안이유에 따르면 전국의 전세버스 4만2천여 대 중 80% 이상이 불법 지입제 방식으로 운영되고 있음.

128) 「전세버스 시장실태 분석 및 제도개선 연구」, 국토교통부(한국교통연구원), 2021, p.58.

비, 수리비, 유류비 등 제반 비용을 지입 차주에게 부담시키고, 전세버스 운송사업자가 차주의 동의 없이 차량을 담보로 대출을 받거나 강제 매각하는 등의 피해사례가 발생하고 있으며, 이에 대하여 항의 등을 하는 경우 일거리(배차 지시)를 주지 않는 등의 문제가 발생하고 있음.¹²⁹⁾

개정안은 이러한 문제의식 하에 개인이 1대의 자동차를 갖추어 전세버스운송사업자로 등록할 수 있도록 하려는 것으로, 현행법과 현실 간의 괴리를 해소하고 지입제 관행에 따른 각종 문제점을 해결하려는 취지로 보임.

다만, 다음과 같은 점들을 고려할 필요가 있음.

첫째, 현행 제3조제1항은 여객자동차운송사업의 종류를 노선·구역·수요응답형으로 구분하고, 이를 동법 시행령 제3조에서 전세버스운송사업, 시내버스운송사업, 시외버스운송사업, 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업 등으로 세분하고 있으며, 현행 제5조¹³⁰⁾에서는 면허 등의 기

129) 한국교통안전공단의 위 실태조사에 따르면 지입운행으로 인한 피해 경험이 있다고 응답한 비율이 40.3%로 나타났고, 그 내용으로는 회사운영 비용을 지입차주에게 부담시킴(64.1%), 불합리한 처우에 대해 시정요구를 할 경우 일거리를 주지 않음(41.0%), 사업자가 지입차량으로 담보대출을 받거나, 차량할부금을 제대로 납부하지 않고 유용함(37.4%) 등의 순으로 나타났음.

130) 「여객자동차 운수사업법」

제5조(면허 등의 기준) ① 여객자동차운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.

1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
2. 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것

준을 최저 면허기준 대수, 보유 차고 면적 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것 등으로 포괄적으로 규정하고 있는데,

개정안은 다른 운송사업들과 달리 전세버스운송사업만을 법률에 상향규정하고(안 제3조), 이를 다시 일반·개인 전세버스운송사업으로 구분하여 각각의 자동차 등록 기준 대수를 법률에 직접 규정하고 있는데(안 제4조제1항), 이러한 규정 방식은 현행 법령의 체계에 비추어 적절하지 않은 측면이 있는 것으로 보임.

둘째, 현행 법령에서 전세버스운송사업자 등록 시 일정 대수 이상의 자동차를 갖추도록 규정하고 있는 것은 체계적이고 효율적인 안전 및 서비스 관리를 통해 여객의 편의와 공공복리를 증진하기 위한 목적인데, 개인전세버스운송사업을 허용할 경우 안전관리 측면에서 문제가 없는지 검토가 필요한 것으로 보임.

개인전세버스운송사업의 경우 현행 제21조¹³¹⁾132)에 따른 안전운행 및

131) 「여객자동차 운수사업법」

제21조(운송사업자의 준수 사항) ⑦ 운송사업자는 운수종사자에게 여객의 좌석안전띠 착용에 관한 교육을 하여야 한다. 이 경우 교육의 방법, 내용, 시기 및 주기, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

⑪ 운송사업자는 운수종사자에게 안전운전에 필요한 충분한 휴식시간(이하 “휴식시간”이라 한다)을 보장하여야 한다. 이 경우 운송수단별 휴식시간에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

⑫ 운송사업자(자동차 1대를 운송사업자가 직접 운전하는 특수여객자동차운송사업자 및 개인택시운송사업자는 제외한다)는 사업용 자동차를 운행하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 운수종사자의 음주 여부를 확인하고 이를 기록하여야 한다. 확인한 결과 운수종사자가 음주로 안전한 운전을 할 수 없다고 판단되는 경우에는 해당 운수종사자가 차량을 운행하도록 하여서는 아니 된다.

⑬ 제1항부터 제12항까지 외에 안전운행과 여객의 편의 또는 서비스 개선 등을 위한 지도·

서비스 개선 등을 위한 운송사업자의 준수사항 중 운송종사자에 대한 지도·확인 의무 등이 사문화될 우려가 있고, 개정안에 따라 다수의 개인전세버스운송사업자가 신규로 등록하게 되면 이와 관련한 시·도지사의 관리·감독 또한 어려워질 수 있다는 점을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

참고로, 국토교통부는 최근 안전에 대한 사회적 요구가 강화되고 있고¹³³⁾, 전세버스가 대부분 통근이나 통학 등 대중교통의 역할을 수행하고 있다는 점에서 개정안에 따라 개인전세버스운송사업을 허용할 경우 안전문제가 우려된다는 입장임.

셋째, 현재 전세버스 시장은 공급 과잉¹³⁴⁾ 상태인바, 국토교통부는 현행 제5조의2¹³⁵⁾에 따라 여객자동차운송사업 수급계획을 수립하여 전세

확인에 대하여 운송사업자가 지켜야 할 사항은 국토교통부령으로 정한다.

132) 안 제21조제12항은 운송종사자의 음주여부를 확인하여야 하는 운송사업자에서 개인전세버스운송사업자를 제외하는 내용을 포함하고 있음.

133) 공중교통수단을 운영하면서 안전조치의무를 위반하여 인명피해를 발생하게 한 사업주 등의 처벌 등을 규정하기 위한 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」이 최근 시행(2022.1.27.)되었음. 다만, 전세버스는 「중대재해 처벌 등에 관한 법률」에 따른 “공중교통수단”에 해당하지 않아 동법의 직접적인 적용을 받지 않음.

134) 국토교통부에 따르면, 1993년 전세버스운송사업이 면허제에서 등록제로 규제 완화된 이후 신규 사업자가 증가함.

135) 「여객자동차 운수사업법」

제5조의2(여객자동차운송사업 수급계획의 수립 등) ① 국토교통부장관은 제4조제1항 단서에도 불구하고 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 수급조절을 위하여 필요한 경우 제2항에 따른 여객자동차운송사업 수급조절위원회의 심의를 거쳐 여객자동차운송사업 수급계획을 수립할 수 있다.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 수급계획에 따라 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 등록을 3년의 범위에서 일정 기간 제한할 수 있다. 다만, 필요한 경우 동일한 절차를 거쳐 2년 단위로 제한을 연장할 수 있다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제6조의2(여객자동차운송사업 수급계획의 수립 및 수급조절 절차 등) ① 법 제5조의2제1항,

버스의 신규 등록 등을 제한하는 정책을 시행중이고, 국토교통부에 따르면 3차례에 걸친 수급조절¹³⁶⁾로 전세버스 등록대수는 5,317대가 감소('14.12월 47,935대 → '20.8월 42,618)하였으나, 여전히 적정공급 대수보다 최소 883대에서 최대 4,324대가 많은 것으로 분석되었다는 설명인데,

개정안에 따라 기존의 지입 차량들이 개인전세버스운송사업자의 사업용 자동차로 등록되면 일부 전세버스운송사업자(개정안에 따른 일반 전세버스운송사업자)는 등록기준 대수 미달로 사업 정지 등의 처분¹³⁷⁾을 받게 될 수 있고, 수급조절을 연장하지 않는다는 전제로 개인전세버스운송사업자의 신규 등록과 일반전세버스운송사업자의 증차가 함께 이루어지는 경우 공급과잉의 문제가 심화될 수 있다는 점을 고려하여

같은 조 제3항 본문 및 같은 조 제4항 전단에서 “대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업”이란 각각 전세버스운송사업을 말한다.

② 국토교통부장관은 법 제5조의2제1항에 따른 여객자동차운송사업 수급계획(이하 “수급계획”이라 한다)을 수립할 때 다음 각 호의 사항이 포함되도록 하여야 한다.

1. 전세버스 수급상황
2. 전세버스 이용실태
3. 전세버스 적정 공급규모
4. 전세버스 등록제한 규모 및 기간
5. 그 밖에 전세버스 수급조절을 위하여 필요한 사항

⑤ 법 제5조의2제4항 전단에 따라 국토교통부장관으로부터 등록 제한의 통보를 받은 시·도지사는 다음 각 호의 조치를 취한 후 그 결과를 국토교통부장관에게 통보하여야 한다.

1. 전세버스운송사업의 신규 등록의 제한
2. 전세버스의 증차가 포함된 사업계획 변경등록의 제한

136) (제1차) '14.12.1.~'16.11.30., (제2차) '16.12.1.~'18.11.30., (제3차) '18.12.1.~'20.11.30.

137) 「여객자동차 운수사업법」

제85조(면허취소 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사(터미널사업·자동차대여사업 및 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다) 또는 시장·군수·구청장(터미널사업에 한정한다)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.

7. 제5조·제29조·제37조·제49조의3 또는 제49조의18에 따른 여객자동차운송사업·자동차대여사업·터미널사업·플랫폼운송사업 또는 플랫폼중개사업의 면허 또는 허가기준이나 등록기준을 충족하지 못하게 된 경우. 다만, 3개월 이내에 그 기준을 충족시킨 경우에는 그러하지 아니하다.

논의될 필요가 있는 것으로 보임.

참고로, 국토교통부는 개인전세버스운송사업자가 난립하는 경우 가격 덤핑 등으로 인한 시장상황 악화와 영세성 심화¹³⁸⁾가 우려된다는 입장임.

넷째, 안 부칙에서는 경과조치를 규정하고 있지 않는데, 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 전세버스운송사업의 등록을 한 자는 개정규정에 따라 일반전세버스운송사업 등록을 한 것으로 보도록 경과조치 규정을 둘 필요가 있는 것으로 보임.

다섯째, 안 제21조제12항은 사업용자동차를 운행하기 전에 운수종사자의 음주여부를 확인하고 이를 기록할 의무를 지는 운송사업자의 범위에서 개인전세버스운송사업자를 제외하려는 것인데,

현행에서 자동차 1대를 운송사업자가 직접 운전하는 특수여객자동차 운송사업자 및 개인택시운송사업자를 제외하고 있는 취지와 같이, 개인전세버스운송사업자의 경우 운송사업자가 곧 운수종사자에 해당하여 본인의 음주여부를 스스로 확인하여 기록하도록 규정하는 것이 어색할

138) 성수기, 비수기의 전세버스 이용수요와 차량공급의 불균형 상황이 발생함에 따라 시장경쟁이 심화되어 운송원가 이하의 가격 덤핑이 발생할 수 있고, 덤핑 관행이 지속되면 시장에서 적정 운송요금 부과가 어려운 상황이 지속되어 전세버스 경영여건 악화 원인으로 작용할 수 있음.

* 「전세버스 시장실태 분석 및 제도개선 연구」, 국토교통부(한국교통연구원), 2021, p.57.

수 있다는 점 등을 감안한 내용으로 생각됨.

음주운전자에 대해서는 「도로교통법」에 따른 운전면허 취소·정지나 벌칙¹³⁹⁾이 적용되는데, 현행 「여객자동차 운수사업법」은 이와 별도로 운송사업자에게 운수종사자의 음주여부 관리 의무를 부과하고 이를 위반한 경우 사업일부정지¹⁴⁰⁾나 1천만원 이하의 과태료를 부과하고 있는데¹⁴¹⁾, 개정안에 따르면 개인전세버스운송사업자가 음주운전으로

139) 「도로교통법」

제44조(술에 취한 상태에서의 운전 금지) ① 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(팔호 생략), 노면전차 또는 자전거를 운전하여서는 아니 된다. (이하 생략)

제93조(운전면허의 취소·정지) ① 시·도경찰청장은 운전면허(연습운전면허는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)를 받은 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 행정안전부령으로 정하는 기준에 따라 운전면허(운전자가 받은 모든 범위의 운전면허를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)를 취소하거나 1년 이내의 범위에서 운전면허의 효력을 정지시킬 수 있다. (단서 생략)

1. 제44조제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 경우

제148조의2(벌칙) ① 제44조제1항 또는 제2항을 2회 이상 위반한 사람(자동차등 또는 노면전차를 운전한 사람으로 한정한다. 다만, 개인형 이동장치를 운전하는 경우는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)은 2년 이상 5년 이하의 징역이나 1천만원 이상 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

※ [단순위헌, 2019헌바446, 2021.11.25, 구 도로교통법 제148조의2 제1항 중 ‘제44조 제1항을 2회 이상 위반한 사람’에 관한 부분은 헌법에 위반된다.]

③ 제44조제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등 또는 노면전차를 운전한 사람은 다음 각 호의 구분에 따라 처벌한다.

1. 혈중알코올농도가 0.2퍼센트 이상인 사람은 2년 이상 5년 이하의 징역이나 1천만원 이상 2천만원 이하의 벌금
2. 혈중알코올농도가 0.08퍼센트 이상 0.2퍼센트 미만인 사람은 1년 이상 2년 이하의 징역이나 500만원 이상 1천만원 이하의 벌금
3. 혈중알코올농도가 0.03퍼센트 이상 0.08퍼센트 미만인 사람은 1년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금

140) 동법 시행령 별표 3에 따르면 1회 위반시 60일, 2회 위반시 120일, 3회 이상 위반시 180일

141) 「여객자동차 운수사업법」

제85조(면허취소 등) ① (생략)

20의7. 제21조제12항 전단(제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 운수종사자의 음주 여부를 확인하지 아니한 경우

20의8. 제21조제12항 후단(제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 운수종사자가 음주로 안전한 운전을 할 수 없다고 판단됨에도 사업용 자동차를 운행하게 한 경우

제94조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

3의3. 제21조제12항 전단(제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 운수종사자의 음주 여부를 확인하지 아니한 자

3의4. 제21조제12항 후단(제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 운수종사자가 음주로 안전한 운전을 할 수 없다고 판단됨에도 사업용 자동차를 운행하게 한 자

적발된 경우 「도로교통법」상 제재 외에 운수종사자의 음주여부 관리 의무 위반에 대한 제재는 적용하지 않게 됨.

이에 대하여 국토교통부는 음주운전에 대한 사회적 경각심 등을 고려하여 음주 여부 확인 의무를 오히려 강화할 필요가 있다는 의견임. 동법 시행령 제12조의4¹⁴²⁾에 따르면 운송사업자는 호흡측정기를 사용하여 운수종사자의 음주 여부를 확인하여 기록하도록 하고 있는데, 개인전세버스운송사업자의 경우에도 호흡측정기를 사용하여 음주 여부를 측정·기록하도록 할 수 있을 것으로 보이는바, 음주운전에 대한 사회적 경각심 등을 고려하여 개인전세버스운송사업자에게도 음주 여부 확인 등의 의무를 부여할 것인지, 개인택시운송사업자와 마찬가지로 제외할 것인지 입법정책적으로 결정할 사안인 것으로 보임.

142) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제12조의4(운수종사자의 음주 여부 확인 및 기록) ① 운송사업자는 법 제21조제12항 전단에 따라 운수종사자의 음주 여부를 확인하는 경우에는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 성능을 갖춘 호흡측정기(이하 “호흡측정기”라 한다)를 사용하여 확인해야 한다.

② 운송사업자는 제1항에 따라 운수종사자의 음주 여부를 확인한 경우에는 해당 운수종사자의 성명, 측정일시 및 측정결과를 변조가 불가능한 형태의 전자적 파일이나 서면으로 기록하여 3년 동안 보관·관리해야 한다.

③ 제1항 및 제2항에서 규정한 사항 외에 호흡측정기의 사용방법과 기록의 보관·관리 등에 관한 세부적인 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

나. 명의이용금지 위반여부 실태조사 신설(안 제12조제4항 신설)

1) 개정안의 내용

개정안은 국토교통부장관이 명의이용 금지 위반여부를 2년마다 실태조사하여 그 실태조사 결과와 처분결과 등을 공개하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제12조(명의이용 금지 등) ① ~ ③ (생략) <u><신설></u>	제12조(명의이용 금지 등) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ 국토교통부장관은 제1항부터 제3항까지에서 규정한 명의이용 금지 위반여부를 2년마다 실태조사하여야 하고, 그 실태조사 결과와 처분결과 등을 공개하여야 한다.

2) 국토교통부 의견

전세버스운송사업은 시·도지사가 관할관청으로서 관리·감독 권한을 갖고 있어, 국토부장관이 명의이용금지 위반여부에 대한 조사와 감독권한만을 갖는 것은 법령체계에 부합하지 않으며, 현재도 전세버스운송사업의 관할관청인 시·도지사가 명의이용금지 실태를 조사하여 등록취소 등 행정처분을 하고 있음

3) 검토의견

개정안의 제안이유에서 지적하고 있듯 명의이용에 대한 제도적 관리가 미흡하고 현실적으로 전세버스운송사업에서의 명의이용을 통한 불

법 지입제가 만연한 실정인바, 명의이용 금지의 위반여부에 대한 실태 조사를 정기적으로 실시하여 그 결과 및 처분 결과를 공개하도록 하려는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보임.

여객자동차운송사업자가 명의이용 금지를 위반한 경우 현행 제85조 및 동법 시행령 [별표 3]¹⁴³⁾에 따르면 1차 위반 시 사업면허·등록·허가 취소의 대상(감차 또는 노선폐지를 수반하는 사업계획 변경명령으로 감경 가능)이 되고, 현행 제90조제3호¹⁴⁴⁾에서는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있음.

143) 「여객자동차 운수사업법」

제85조(면허취소 등) ① 국토교통부장관, 시·도지사(터미널사업·자동차대여사업 및 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다) 또는 시장·군수·구청장(터미널사업에 한정한다)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.

13. 제12조(제35조 및 제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 명의이용 금지를 위반한 경우
③ 제1항에 따른 처분의 기준 및 절차, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제43조(사업 면허·등록·허가 취소 및 사업정지의 처분기준 및 그 적용) ① 처분관할관청은 법 제83조에 따른 자가용자동차의 사용제한 또는 사용금지처분과 법 제85조에 따른 여객자동차 운수사업자에 대한 면허취소 등의 처분을 다음 각 호의 구분에 따라 별표 3의 기준에 의하여 하여야 한다.

■ 여객자동차 운수사업법 시행령 [별표 3]

사업면허취소·사업허가취소·사업등록취소 및 사업정지 등의 처분기준 (제43조제1항 관련)

2. 개별기준

가. 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 플랫폼운송사업 및 플랫폼중개사업

위반내용	근거 법조문	처분내용		
		1차 위반	2차 위반	3차 이상 위반
13. 법 제12조(법 제35조 및 제49조의9에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 명의이용 금지를 위반한 경우	법 제85조 제1항 제13호	사업면허취소·사업등록취소·사업허가취소		

144) 「여객자동차 운수사업법」

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

3. 제12조(제35조·제49조의9 및 제49조의16에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 명의이용 금지를 위반한 자

국토교통부는 전세버스운송사업과 관련한 권한 및 사무가 시·도지사의 관할이라는 점에서 동 실태조사가 필요한 경우 시·도지사가 하도록 규정할 필요가 있다는 의견인데, 전세버스운송사업 외에 모든 여객자동차운송사업 등¹⁴⁵⁾의 명의이용 금지 위반 실태를 국토교통부장관이 전국적으로 파악하고 관리하도록 한다는 데에 개정안의 의의가 있는 것으로 보인다는 점을 함께 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

문 의 처
02)6788-5584

145) 현행 제35조, 제49조의9 및 제49조의16에서 제12조를 준용하도록 규정하고 있음에 따라 자동차대여사업, 플랫폼운송사업 및 플랫폼가맹사업에도 적용됨.