



제429회국회(정기회)
제6차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 전세버스운송사업에 대한 재정지원 확대 및
차령 연장 〉

■ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제2212482호)

2025. 11.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 박용갑의원 대표발의(제2212482호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 전세버스운송사업에 대한 재정지원 확대(안 제50조제4항 및 제5항)	2
2. 전세버스 차령 연장(안 제84조제1항 단서)	11
※ 참고자료	17

□ 박용갑의원 대표발의(2212482)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박용갑의원 등 19인
2. 제 안 일 : 2025. 8. 28.
3. 회 부 일 : 2025. 8. 29.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 버스·지하철 등 대중교통수단이 부족한 대중교통 취약지역을 중심으로 전세버스를 이용한 통근·통학이 증가하면서 전세버스가 부담하는 수송인원이 지속적으로 증가하는 추세에 있음.

그러나 전세버스가 대중교통 취약지역의 교통문제 해결에 기여하는 공익적 교통수단으로 정착하고 있지만, 각종 규제와 정부의 지원 부족으로 인해 전세버스운송사업의 경영 여건은 열악한 상황이며, 전세버스의 평균 주행거리는 시내버스나 고속버스와 비교하여 현저히 적지만 차량 경과 시 말소 또는 폐차가 불가피하여 전세버스운송사업자의 차량 교체 비용 부담 또한 적지 않은 실정임.

이에 지방자치단체가 전세버스 공영차고지를 설치하는 경우 정부가 재정 지원할 수 있는 근거를 마련하고, 전세버스에 대한 차량 규제를 완화하며, 유가보조금 지급대상에 포함하여 전세버스운송사업에 대한 지원을 강화하려는 것임(안 제50제4항제3호 신설 및 제84조제1항).

Ⅲ. 검토의견

1. 전세버스운송사업에 대한 재정지원 확대(안 제50조제4항 및 제5항)

가. 검토의견

개정안은 전세버스 차고지 설치 비용에 대한 국가 및 지자체의 재정 지원 근거를 마련하고, 지자체가 노선버스 및 택시에 대하여 지원하고 있는 유가보조금의 지급 대상에 전세버스를 추가하려는 것임(안 제50조 제4항 및 제5항).

현행	개정안
제50조(재정 지원) ① ~ ③ (생략)	제50조(재정 지원) ① ~ ③ (현행과 같음)
④ 국가는 지방자치단체가 다음 각 호에 해당하는 사업을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 이에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.	④ ----- ----- ----- ----- -
1. ~ 2. (생략)	1. ~ 2. (현행과 같음)
<u><신설></u>	3. 전세버스운송사업(구역 여객자동차운송사업 중 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업을 말한다)에 제공되는 차고지를 설치하는 경우
⑤ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군	⑤ ----- -----

수는 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. ~ 2. (생략) ⑥ ~ ⑨ (생략)	-----노선 여객자동차운송사업자, 일반택시운송사업자, 개인택시운송사업자, 전세버스 운송사업자 등 대통령령으로 정하는 운송사업자----- ----- ----- -----. -----. 1. ~ 2. (현행과 같음) ⑥ ~ ⑨ (현행과 같음) 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.
---	--

현행법에 따른 여객자동차운송사업¹⁾의 업종 구분에 따르면²⁾, 전세버스운송사업(운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 여객을 운송하는 사업³⁾)은 여객자동차운송사업

1) “여객자동차운송사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.(「여객자동차 운수사업법」 제2조제3호)

2) 여객자동차운송사업의 세부업종 구분

근거	「여객자동차 운수사업법」 제3조		같은 법 시행령 제3조
업종 구분	여객자동차운송사업	노선 여객자동차운송사업	시내버스운송사업, 농어촌버스운송사업, 마을버스운송사업, 시외버스운송사업
		구역 여객자동차운송사업	전세버스운송사업, 특수여객자동차운송사업, 일반택시운송사업, 개인택시운송사업
		수요응답형 여객자동차운송사업	—

3) 전세버스운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 전국을 사업구역으로 정하여 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업(「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제2호가목)

중 구역 여객자동차운송사업⁴⁾에 속하는 업종의 하나임.

전세버스운송사업 관련 현황을 대략적으로 살펴보면⁵⁾,

2023년 기준 전국 전세버스 운송업체는 1,718개, 전세버스 차량대수는 41,863대이며, 전체 1,718개 사업체 중 92.5%가 50대 미만 차량으로 운영하고 있고, 이 중 20대 미만 차량을 보유한 업체가 863개 업체로 전체 사업체 중 50.2%를 차지하고 있어, 전세버스 업체는 소규모 또는 영세한 규모로 운영되고 있다고 판단됨⁶⁾.

< 전세버스 현황(2023) >

구분	업체 수	차량대수	평균 차량대수
2023	1,718개	41,863대	24.4대

자료 : 「전세버스 수급조절 성과분석 및 제도개선 방안 연구」, 국토교통부

전세버스 운송사업체 당 평균 연간 매출액 수준은 약 20억원으로 시내버스의 경우 약 90억원, 시외·고속버스의 경우 약 200억원에 비해 매우 낮은 수준이며, 전세버스 운수종사자 월수입은 204만원으로 전국 근로자 중위소득 263만원 대비 77% 수준임⁷⁾.

4) 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업(「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호)

5) 「전세버스 수급조절 성과분석 및 제도개선 방안 연구」 최종보고서(2025. 1)

6) 위 보고서 p.21

7) 국가통계포털 2023년 기준

< 버스운송사업 매출 현황(2022) >

(단위 : 억원)

구분	시내버스	시외·고속버스	전세버스
사업체 당 매출액	89.54	198.21	20.44
차량 1대당 매출액	1.83	1.87	0.80

자료 : 「전세버스 수급조절 성과분석 및 제도개선 방안 연구」, 국토교통부, 표2-12 발췌

전세버스의 연간 수송인원은 3억 1,323만명 규모인데, 통근·통학운행 비중이 전체의 73%(2억 2,951만명)로 관광 등 일반 전세운행 27%(8,371만명)에 비해 2.5배 이상 높으며, 통근·통학운행 비중이 2009년 이후 지속 증가하고 있음⁸⁾.

< 전세버스 운행행태별 수송인원 현황 >

구분	계	통근·통학	관광 등 일반 전세
2004	152,340,582명	59,108,146명 (39%)	93,232,436명 (61%)
2009	176,728,129명	116,817,293명 (66%)	59,910,836명 (34%)
2019	324,753,891명	219,665,391명 (68%)	105,087,970명 (32%)
2020	18,200,379명	94,676,722 (84.5%)	17,427,049 (15.5%)
2021	106,404,956명	94,318,189 (88.6%)	12,086,768 (11.4%)
2022	141,435,402명	122,661,369 (86.7%)	18,774,033 (13.3%)
2023	313,228,587명	229,514,232 (73.3%)	83,714,355 (26.7%)

* 전국전세버스운송사업조합연합회 내부자료, 2024.11월 기준

자료 : 「전세버스 수급조절 성과분석 및 제도개선 방안 연구」, 국토교통부, 2025.1., p.26

이상의 현황으로 볼 때, 전세버스가 대중교통의 공급 부족을 상당 부분 대체하는 교통수단으로 이용되고 있으며 전세버스 업계의 경영 여건은 좋지 못한 상황으로 보임.

8) 수송인원이 급감한 코로나사태 시기('20~'22)를 제외하면, 전세버스의 통근·통학 비중이 2019년 68% → 2023년 73.3%증가

그런데, 현재 국토교통부 및 지자체의 여객 사업용 차량에 대한 재정지원은 차량도입비 지원(시내저상버스), 버스공영차고지 지원(노선버스), 유가보조금 지원(노선버스, 택시), 벽지노선 손실금 지원(노선버스), 택시 감차 보상비 지원(택시) 등 노선버스와 택시 위주로 이루어지고 있으며, 전세버스에 대해서는 천연가스 연료보조금 및 수소 연료보조금 정도만 지원되고 있음.

이에 개정안은 전세버스 차고지 설치비용에 대한 국가·지자체의 재정지원에 관한 근거를 신설하고, 유가보조금 지급 대상에 전세버스를 포함함으로써 전세버스에 대한 재정지원을 확대하려는 것으로, 전세버스의 공적 기능 확대와 열악한 경영 여건 등을 고려할 때 개정안의 취지는 타당한 측면이 있는 것으로 봄⁹⁾.

다음으로, 안 제50조제5항에 따른 지자체의 전세버스에 대한 유가보조금 지급에 관해서는 앞서 살펴본 ①전세버스의 공공성 확대 및 열악한 경영 여건과 ②여객 운송사업용 차량 중 전세버스만 유가보조금 지급대상에서 제외되어 있다는 점과 함께 ③전세버스는 현행법령에 따라 천연가스 연료보조금 및 수소 연료보조금 지급대상이나 전국 4만대

9) 한편, 현재 노선버스에 대한 버스공영차고지 지원사업의 경우, 국가의 지방자치단체에 대한 재정지원 사업임에도 국가의 운송사업에 대한 재정지원 근거인 현행법 제50조제1항제6호를 근거로 시행되고 있음. 따라서, 개정안이 전세버스 공영차고지를 설치하는 지방자치단체에 대한 국가의 재정지원 근거 마련을 위해 현행 국가의 지방자치단체에 대한 재정지원 근거 규정인 현행법 제50조제4항을 개정하고자 한다면, 이를 통합하여 노선버스와 전세버스 모두를 위한 버스공영차고지 설치에 대한 지원 근거를 마련하는 방안이 바람직한 것으로 보임.

이상의 전세버스 중 내연기관(경유, 휘발유) 차량이 97%(사업체별 평균 보유대수 30.4대 중 내연기관 차량이 29.6대¹⁰⁾)로 대부분을 차지하고 있어 친환경 버스 전환 지연 등을 우려한 환경부의 신중한 입장, ④대중교통수단이 아닌 전세버스에 대한 재정지원은 신중할 필요가 있다는 재정당국의 입장 그리고, ⑤유가보조금을 전액 부담하고 있는 지자체에 재정적 부담이 된다는 점 등을 종합적으로 고려하여 입법정책적인 판단이 필요한 것으로 봄.

< 현행 여객자동차 유가보조금 및 연료보조금 제도 >

구분	지원목적 및 지원내용	대상	도입시기	근거
유가보조금	영세한 운수업계의 부담 완화를 위하여 유류(경유·LPG)에 부과되는 세금 등의 인상액의 전부 또는 일부를 보조	노선버스, 택시	2001.7.	현행법 제50조 제5항 ¹¹⁾
천연가스(CNG) 연료보조금	미세먼지관리 특별대책에 따라 천연가스(CNG)에 부과되는 세금 등의 전부 또는 일부를 보조	노선버스, 전세버스	2017.7.	같은 조 제6항 ¹²⁾
수소 연료보조금	수소차 활성화를 위해 수소차 운행에 소요되는 수소 금액의 전부 또는 일부를 보조	노선버스, 전세버스, 택시	2021.9.	같은 조 제7항 ¹³⁾

자료 : 국토교통부

10) 「전세버스 수급조절 성과분석 및 제도개선 방안 연구」 p.44

11) 「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 석유대체연료사업법」 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

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

전세버스용 차고지 설치를 통한 밤샘불법주차 문제 해소 및 종사자 근로여건 개선 필요성에 공감하나 기존 재정지원 대상에 “여객운수사업 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선”이 포함되어 있는 바, 현행 법령으로도 추진이 가능함.

전세버스의 통근·통학용 비율이 높고 노선버스 수송력 보강 수단으로

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

12) 「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.

13) 「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)

활용되는 등 공공성이 높으며, 열악한 업계 상황과 업종 간 형평성 등을 고려할 때 전세버스에 대한 유가보조금 지급 필요성에 공감하나, 환경부가 친환경 전세버스 전환 지연 등을 우려해 전세버스 유가보조금 지급에 신중한 입장이므로 관계부처와의 협의가 필요함.

2) 기획재정부

유가보조금은 공공성이 높은 대중교통 수단에 대해 지원하는 보조금으로서 서민층의 물가부담 등을 고려하여 운임·요금 인상의 제약¹⁴⁾을 받는 버스·택시 업계에 지원하고 있음.

교통 수요, 운임원가 등에 따라 자율적으로 운임을 결정하는 민간 교통 서비스에 대한 재정지원은 신중할 필요가 있음.

3) 서울특별시

서울시 공영차고지는 공영차고지 권역 내에 주사무소를 두고 있는 운송사업자(시내버스, 마을버스, 전세버스, 특수여객자동차, 일반택시 등)에게 사용을 허가할 수 있으나, 1순위 사용허가 기준에 해당하는 준공영제 시내버스 운송사업자의 차량을 박차 하기에도 면적이 부족한 형편으로(시내버스 박차율 50% 미만), 전기·수소버스 충전시설 설치 공간이 부족하여 친환경 차량의 도입에도 차질이 발생하고 있는 실정임.

14) 버스, 택시 등의 운임·요금은 국토교통부 또는 시도지사가 정한 범위 내에서 신고·결정(「여객자동차 운수사업법」 제8조)

따라서, 전세버스 차고지 설치와 관련한 재정 지원의 법제화는 추후 전세버스 업체 및 관련 단체로부터 차고지 설치와 관련한 무리한 요청 등 민원 발생 우려와 행정적 관리에 어려움이 예상되므로 재고할 필요가 있음.

가. 검토의견

현행	개정안
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, 시·도지사는 해당 시·도의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 <u>2년</u> 의 범위에서 차령을 연장할 수 있다.	제84조(자동차의 차령 제한 등) ① --- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- <u>-----2년(전세버스운송사업에 사용되는 자동차의 경우에는 4년)</u> ----- --.
② ~ ④ (생략)	② ~ ④ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

– 11 –

하도록 제한하고, 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되면 2년 범위에서 시·도지사가 차령을 연장할 수 있도록 규정하고 있음.

이에 따라 현행법 시행령에서는 차종 및 업종별로 차령 기준(운행거리 제한 기준 미도입)을 규정하고 있는데, 시내버스·시외버스 등 노선버스의 차령은 9년(연장 시 11년), 전세버스의 차령은 11년(연장 시 13년)으로 전세버스를 더 길게 정하고 있음¹⁵⁾.(참고1. 참조)

그럼에도 불구하고, 전세버스의 주행거리가 노선버스의 주행거리보다 현저히 적기 때문에 전세버스가 노선버스에 비해 주행거리를 기준으로 조

15) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제40조(자동차의 차령 등) ① 법 제84조제1항에 따라 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차(법 제4조제3항에 따라 외국인만 운송할 것을 조건으로 일반택시운송사업의 한정면허를 받아 운행하는 자동차는 제외한다)의 운행연한(이하 “차령”이라 한다)과 그 연장요건은 별표 2와 같다.

■ 여객자동차 운수사업법 시행령 [별표 2] 중 전세버스 해당부분

사업용 자동차의 차령과 그 연장요건(제40조제1항 관련)

1. 차령

차 종	사 업 의 구 분	차 령
승합자동차	전세버스운송사업용 또는 특수여객자동차운송사업용	11년
	그 밖의 사업용	9년

2. 차령 연장요건

시·도지사가 해당 시·도의 자동차 운행 여건 등을 고려하여 해당 시·도의 공보에 차령 연장 등에 관한 고시를 한 경우 다음 각 목의 요건을 모두 충족한 자동차의 차령은 해당 고시에서 정한 기간만큼 연장된다. 다만, 그 연장 기간은 2년을 초과하지 못한다.

가. 전세버스운송사업용 또는 특수여객자동차운송사업용 승합자동차의 차령을 연장하려는 경우에는 해당 차량이 기본차령(제1호 비고에 따라 차령이 달라지는 경우에는 그 차령을 말한다. 이하 같다) 기간에 받아야 하는 「자동차관리법」 제43조제1항제2호에 따른 정기검사 또는 같은 법 제43조의2에 따른 종합검사를 모두 받았을 것

나. 기본차령 기간이 만료되기 전 2개월 이내 및 연장된 차령 기간에 승용자동차는 1년마다, 승합자동차 및 특수자동차는 6개월마다 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사를 받아 검사기준에 적합할 것. (단서 생략)

다. 법 제21조제13항에 따른 운송사업자의 준수 사항 중 자동차의 장치 및 설비 등에 관한 준수 사항에 위반되지 않는다고 판정될 것

폐차되고 있어, 버스 1대당 1억~2억원에 달하는 차량 교체비용을 고려하면 전세버스 운송사업자에게 경제적 부담이 가중되고 있고, 정부 정책에 맞추어 전기·수소전기 등 친환경 버스 구입이 확대될 경우에는 국비·지방비 등의 재정 손실도 초래됨.

< 업종별 주행거리 비교 >

구분	시내버스	시외버스	고속버스	전세버스	
				현행	개정안
연평균 주행거리	77,450km	157,646km	180,480km	40,256km	
최대차령	11년	11년	11년	13년	15년
주행거리 x 최대차령	851,950km	1,734,106km	1,985,280km	523,328km	603,840km
전세버스 주행거리 비교	-	-	-	시내버스 대비 61% 시외버스 대비 30% 고속버스 대비 26%	시내버스 대비 71% 시외버스 대비 35% 고속버스 대비 30%

※ 교통안전공단, DTG 분석, '24

자료 : 국토교통부

< 버스 구매 비용 >

구 분		수소저상	수소고상	전기저상	경유고상
공급가		6.3억원	6.3억원	4.25억	2.0억원
제작사 할인 현대차		-1.1억원	-1.1억원	-0.9억원	-
보조금		-3.92억원	-3.5억원	-1.92억원	-
	국비보조 환경부	-2.1억원	-2.6억원	-0.7억원	-
	지방비보조 지자체	-0.9억원	-0.9억원	-0.3억원	-
	저상버스보조 국토부·지자체	-0.92억원	-	-0.92억원	-
실구매가		1.28억원	1.7억원	1.43억원	2.0억원

※ 현대자동차 기준, '24

자료 : 국토교통부

이에 개정안과 같이 전세버스에 대해 차령을 최대 4년까지 연장할 수 있도록 차령규제를 완화하는 것은 합리성이 인정되는 측면이 있음.

다만, 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 현행 차령규제 방식은 차종 및 업종에 따라 기본차령 기준을 정하고(시행령), 차령연장 기간은 법률에서 정한 최대 연장기간(현행 2년) 내에서 시·도지사가 고시로 정하며, 연장기간 중에는 6개월마다 자동차 안전검사 적합판정을 받아야 함.

따라서, 전세버스의 최장 차령을 연장하되, 안전성 확보 방안 등 여러 요소를 고려하여 기본차령 및 연장기간을 합리적으로 정할 필요가 있음¹⁶⁾.

둘째, 현행 차령제한 규제는 20년 이상 큰 변화 없이 유지되고 있어 그동안의 자동차 제작·정비기술 발달, 도로여건 개선, 교통안전 규제 및 검사기준 강화 등 변화된 여건을 반영하지 못하고 있다는 지적에 따라 업종별로 차령규제 완화 요구가 지속 제기되고 있으며, 이러한 과정에서 특정 업종의 차령을 연장하는 법률안¹⁷⁾ 또는 시행령 개정안 등이 제

16) 개정안과 같이 최대 연장기간을 확대하는 방안과 전세버스의 기본차령 자체를 연장하는 방안이 있을 수 있으므로 안전성 확보 등을 고려한 합리적인 연장 방안에 대한 논의가 필요해 보임.

17) 제21대 국회에서 노선버스 차령을 3~5년 연장하는 내용의 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(제2120400호, 홍석준의원 대표발의)이 국회 상임위를 통과(2023.12.21)하였으나 산업통상부 및 환경부의 반대로 폐기된 사례가 있음.

안되고 있고 차량 주행거리도 고려 요소에 반영할 필요가 있다는 의견¹⁸⁾ 등이 제기되고 있으므로 개별 업종별 규제 완화보다 차령규제 전반에 대한 검토 및 개선의 틀에서 논의할 필요성이 있음.

셋째, 법체계적 측면에서 부칙에 전세버스에 대한 차령 연장 시 적용 대상을 명확히 하기 위한 적용례 규정이 필요함.

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

자동차의 제작·정비·검사기술 발달에도 불구하고 20년 이상 동일 기준의 차령규제가 적용되고 있어 차령규제 현실화 필요성에 공감함.

다만, 차령연장에 따른 안전 우려가 있어 차량별 누적 주행거리 연계, 안전검사 강화 등과 연계하여 검토할 필요가 있음.

2) 서울특별시

전세버스 운송사업용 차량의 경우 타 여객자동차운송사업용 차량에 비해 짧은 운행 거리를 감안하여 기본차령을 11년으로 이미 연장해준 바 있으며, 안전성 요건이 충족되는 경우 추가로 연장 가능한 기간을 현행 2년에서 4년으로 연장할 경우, 차량의 안전성을 담보하기 어려우며 노후 차량의 장기 운행으로 인한 대기오염 증가 등의 문제가 발생할 우려가 높음.

18) "렌터카 연한 확대 좌절"...국토부, 주행거리 기준 새로 마련해 제시도, 뉴스핌, 2025년06월21일 기사 (<https://www.newspim.com/news/view/20250620000877>)

특히, 전세버스가 최근 통학, 통근용 차량으로 많이 이용되는 추세이므로 대중교통에 준하는 안전성을 확보할 필요가 있으며 시내·마을, 고속버스 등과의 형평성을 고려할 때 현행 기준을 유지하는 것이 합당하다고 판단됨.

문 의 처

02)6788-5584

참고1

여객 사업용 자동차의 차령과 그 연장요건

■ 여객자동차 운수사업법 시행령 [별표 2] <개정 2024. 1. 9.>

사업용 자동차의 차령과 그 연장요건 (제40조제1항 관련)

1. 차령

차종	사업의 구분		차령
승용자동차	여객자동차 운송사업용	개인택시(경형·소형)	5년
		개인택시(배기량 2,400cc 미만)	7년
		개인택시(배기량 2,400cc 이상)	9년
		개인택시[「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호, 제4호 및 제6호에 따른 자동차(이하 이 호에서 "환경친화적자동차"라 한다)]	9년
		일반택시(경형·소형)	3년 6개월
		일반택시(배기량 2,400cc 미만)	4년
		일반택시(배기량 2,400cc 이상)	6년
		일반택시(환경친화적자동차)	6년
	자동차대여 사업용	경형·소형·중형	5년
		대형	8년
	특수여객자동차 운송사업용	경형·소형·중형	6년
		대형	10년
	플랫폼운송사업 용	배기량 2,400cc 미만	4년
		배기량 2,400cc 이상	6년
		환경친화적자동차	6년
승합자동차	전세버스운송사업용 또는 특수여객자동차운송사업용		11년
	그 밖의 사업용		9년
특수자동차	자동차대여 사업용	캠핑용자동차	9년

비고

가. 다음 표에 해당하는 자동차로서 위 표에서 정한 차령(이하 "기본차령"이라 한다)의 만료 2개월 전에 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사를 받아 검사기준에 적합한 자동차의 차령은 기본차령에 1년을 더한 기간으로 한다.

차종	사업의 구분		대상
승용 자동차	여객자동차 운송사업용	개인택시(경형·소형)	「자동차관리법 시행령」 제3조에 따른 차령기산일(이하 "차령기산일"이라 한다)이 2013년 9월 1일부터 2016년 6월 30일까지인 자동차

		개인택시(배기량 2,400cc 미만)	차령기산일이 2011년 9월 1일부터 2014년 6월 30일까지인 자동차
		개인택시(배기량 2,400cc 이상)	차령기산일이 2009년 9월 1일부터 2012년 6월 30일까지인 자동차
		개인택시(환경친화적자동차)	차령기산일이 2009년 9월 1일부터 2012년 6월 30일까지인 자동차
		일반택시(경형·소형)	차령기산일이 2015년 3월 1일부터 2017년 12월 31일까지인 자동차
		일반택시(배기량 2,400cc 미만)	차령기산일이 2014년 9월 1일부터 2017년 6월 30일까지인 자동차
		일반택시(배기량 2,400cc 이상)	차령기산일이 2012년 9월 1일부터 2015년 6월 30일까지인 자동차
		일반택시(환경친화적자동차)	차령기산일이 2012년 9월 1일부터 2015년 6월 30일까지인 자동차
승합자동차	시외버스운송사업용 및 공항버스사업용(법제4조제3항에 따른 한정면허를 받아 공항을 기점 또는 종점으로 운행하는 시내버스운송사업의 사업용을 말한다. 이하 같다)		차령기산일이 2009년 9월 1일부터 2012년 6월 30일까지인 자동차 및 차령기산일이 2013년 1월 15일부터 2014년 12월 31일까지인 자동차
	시외버스운송사업용, 공항버스사업용 및 특수여객자동차운송사업용 외의 사업용		차령기산일이 2009년 9월 1일부터 2012년 6월 30일까지인 자동차

- 나. 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업(이하 이 목에서 "택시운송사업"이라 한다)에 사용되는 자동차의 경우 사업구역의 도로 여건, 사업구역 내 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리 등을 고려할 때 기본차령(가목에 따라 1년의 차령이 더해진 경우에는 그 차령을 말한다. 이하 이 목에서 같다)을 적용하는 것이 현저히 불합리한 경우에는 해당 사업구역을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군의 조례로 차령을 달리 정할 수 있다. 다만, 차령을 더하는 경우에는 기본차령에서 2년을 초과하지 못한다.
- 다. 국토교통부장관이 시·도의 환경친화적자동차 보급현황 및 보급계획, 환경친화적자동차 충전시설 설치현황 및 설치계획, 도로 여건 등을 종합적으로 고려하여 고시하는 시·도의 경우 환경친화적자동차의 차령은 기본차령(가목 및 나목에 따라 1년의 차령이 더해지거나 조례로 차령을 달리 정한 경우에는 그 차령을 말한다)에 2년을 더한 기간으로 한다.
- 라. 자동차대여사업용 자동차를 임차하여 플랫폼운송사업에 사용하는 경우 플랫폼운송사업에 사용하는 동안에는 플랫폼운송사업용 자동차의 기본차령을 적용한다.

2. 차령 연장요건

시·도지사가 해당 시·도의 자동차 운행 여건 등을 고려하여 해당 시·도의 공보에

차령 연장 등에 관한 고시를 한 경우 다음 각 목의 요건을 모두 충족한 자동차의 차령은 해당 고시에서 정한 기간만큼 연장된다. 다만, 그 연장 기간은 2년을 초과하지 못한다.

가. 전세버스운송사업용 또는 특수여객자동차운송사업용 승합자동차의 차령을 연장하려는 경우에는 해당 차량이 기본차령(제1호 비고에 따라 차령이 달라지는 경우에는 그 차령을 말한다. 이하 같다) 기간에 받아야 하는 「자동차관리법」 제43조제1항제2호에 따른 정기검사 또는 같은 법 제43조의2에 따른 종합검사를 모두 받았을 것

나. 기본차령 기간이 만료되기 전 2개월 이내 및 연장된 차령 기간에 승용자동차는 1년마다, 승합자동차 및 특수자동차는 6개월마다 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사를 받아 검사기준에 적합할 것. 다만, 여객자동차운송사업용 승용자동차 및 자동차대여사업용 승용자동차의 차령 연장을 위한 임시검사는 「자동차관리법」 제43조제1항제2호에 따른 정기검사로 대체할 수 있되, 일반택시운송사업자 및 자동차대여사업자와 「자동차관리법」 제45조에 따라 정기검사를 수행하는 지정정비사업자가 동일한 경우에는 해당 일반택시운송사업자 및 자동차대여사업자는 다른 지정정비사업자로부터 정기검사를 받아야 한다.

다. 법 제21조제13항에 따른 운송사업자의 준수 사항 중 자동차의 장치 및 설비 등에 관한 준수 사항에 위반되지 않는다고 판정될 것