



제428회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 버스준공영제 공공성 확보를 위한 관리·감독 강화 〉

■ 문진석의원 대표발의(의안번호 제2209286호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 문진석의원 대표발의(제2209286호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 총괄 검토	3
가. 노선 여객자동차운송사업 준공영제	3
나. 사모펀드의 준공영제 버스운송사업 진출	8
다. 개정안의 취지 및 주요내용	15
2. “여객자동차운송사업 준공영제” 정의규정 신설(안 제2조제10호 신설) ..	17
3. 준공영제 버스운송사업의 양도·양수 인가제 도입(안 제14조)	21
4. 준공영제 버스운송사업에 대한 경영 및 서비스 평가 의무화(안 제 20조)	25
5. 준공영제 버스운송사업자의 배당 인가제 및 차고지 매각 인가제 도입(안 제21조제13항 신설)	30
6. 준공영제 버스운송사업자에 대한 관리·감독 규정 신설 (안 제21조의2 신설)	36
7. 부칙	39

□ 문진석의원 대표발의(2209286)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 문진석의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 3. 24.
3. 회 부 일 : 2025. 3. 25.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 사모펀드의 노선 여객자동차운송사업(시내버스 등) 진출이 증가하면서 차고지 매각 및 과잉배당 등을 통한 수익 극대화 행위로 인해 노선 여객자동차운송사업의 공공성이 훼손될 수 있다는 우려가 제기되고 있음.

한편 각 지방자치단체는 노선 여객자동차운송사업에 준공영제를 도입하여 민간에 운영을 위탁하는 대신 운영비를 보조하는 등의 방식으로 저수익 노선을 유지하고 운송요금을 관리하는 등 대표적인 대중교통수단으로서 버스의 공공성을 유지·확보하고자 노력하고 있음.

그런데 현행법상 노선 여객자동차운송사업의 양도·양수가 신고제로 운영되고 있고 운송사업자의 경영 상태나 서비스를 체계적으로 관리·감독할 수 있는 근거가 미비하여 공공성 확보에 위협이 될 수 있는 사모펀드 등의 진입을 제한하거나 사업의 건전한 운영을 도모하는

데 한계가 있다는 지적이 제기됨.

이에 준공영제 대상 여객자동차운송사업에 대한 양도·양수를 인가제로 전환하고, 경영 상태 및 서비스를 매년 평가하여 그 결과를 공표하도록 하며, 이익을 배당하거나 차고지 매각 시 인가를 받도록 하는 한편, 정부가 준공영제에 관한 표준운영지침을 마련하도록 함으로써 노선 여객자동차운송사업의 공공성 확보를 위한 법적 기반을 강화하려는 것임(안 제2조제10호 및 제21조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 총괄 검토

가. 노선 여객자동차운송사업 준공영제

현행법 제3조¹⁾에 따른 노선 여객자동차운송사업(이하 “버스운송사업”)은 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간을 정하여 여객을 운송하는 사업으로, 시내버스·농어촌버스·마을버스·시외버스운송사업이 이에 해당함²⁾.

1) 「여객자동차 운수사업법」

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

1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업
2. 구역(區域) 여객자동차운송사업: 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업
3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업
(각 목 생략)

2) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

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

1. 노선 여객자동차운송사업

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

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

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

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

(이하 생략)

이 중 시내버스·농어촌버스·시외버스의 면허에 대한 국토교통부장관의 권한은 일부(광역급행형 시내버스, 국토교통부장관이 고시하는 직행좌석형 시내버스, 고속형 시외버스)를 제외하고는 시·도지사에게 위임되어 있고, 마을버스는 시·도지사에게 등록하여야 함³⁾⁴⁾.

즉, 버스운송사업은 일부를 제외하고는 지자체⁵⁾에서 면허권 등을 가지고 관리하고 있음.

3) 「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 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제4조(시·도지사의 면허 또는 등록 대상인 여객자동차운송사업) ① 법 제4조제1항 단서에 따라 시·도지사의 면허를 받아야 하는 면허 대상 여객자동차운송사업은 법 제3조제1항제3호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업(이하 “수요응답형 여객자동차운송사업”이라 한다)으로 한다.

② 법 제4조제1항 단서에 따라 시·도지사에게 등록하여야 하는 등록대상 여객자동차운송사업은 마을버스운송사업·전세버스운송사업 및 특수여객자동차운송사업으로 한다.
(이하 생략)

4) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

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

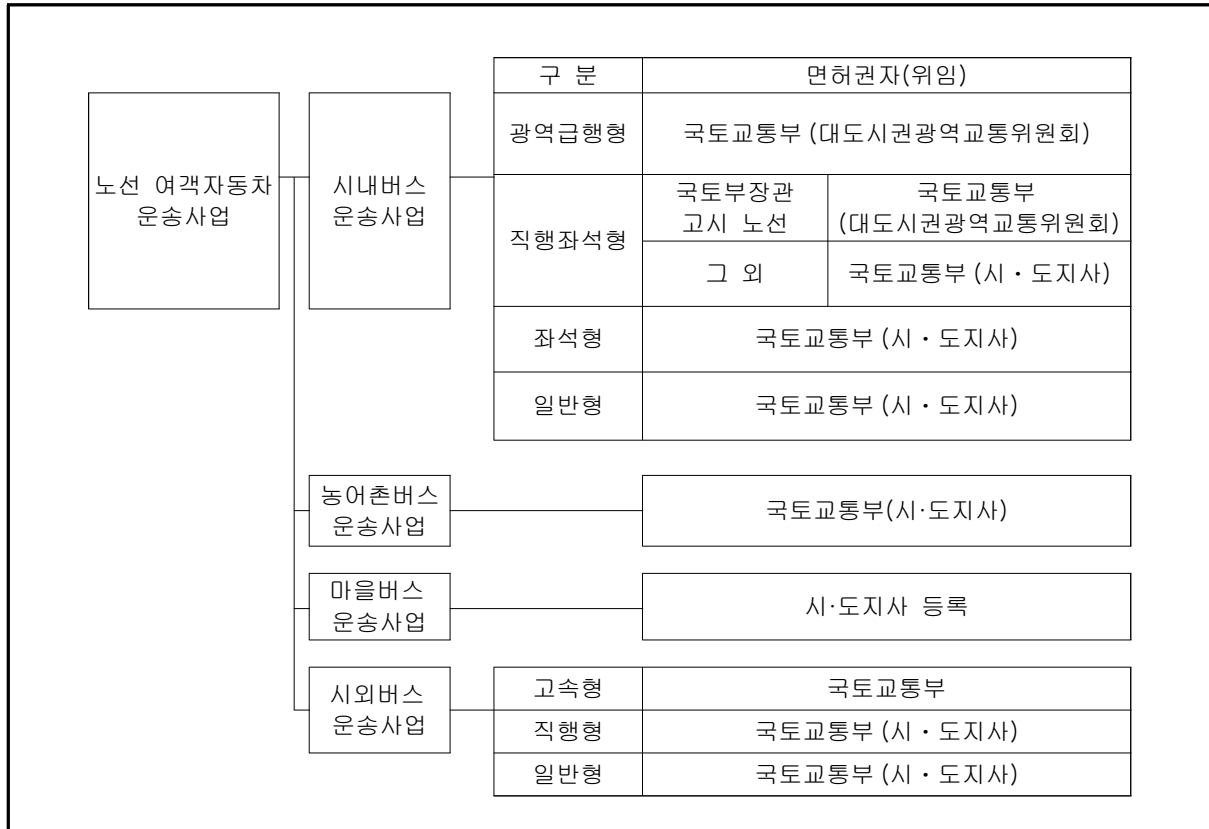
1. 운행형태가 직행좌석형인 시내버스운송사업(별표 1의3에서 정하는 지역을 기점으로 하여 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 별표 1에 따른 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 노선으로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 노선만 해당한다) 및 운행형태가 광역급행형인 시내버스운송사업에 대한 다음 각 목의 권한
가. 법 제4조제1항 본문에 따른 여객자동차운송사업의 면허 (이하 생략)

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

1. 법 제4조에 따른 여객자동차운송사업(제1항제1호 각 목 외의 부분에서 규정한 시내버스운송사업 및 운행형태가 고속형인 시외버스운송사업은 제외한다)의 면허
(이하 생략)

5) 국토교통부에 따르면 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 면허 및 등록에 관한 도지사의 권한은 법 제75조제2항 및 사무위임 조례 등을 통해 대부분 시장 또는 군수에게 위임·재위임되어 있음.

【 노선 여객자동차운송사업 체계도 】



자료 : 국토교통부 자료 및 시행령 등을 바탕으로 재구성

서울시 등 지자체에서 시행 중인 이른바 버스운송사업의 ‘준공영제’란 관할관청(정부, 지자체)과 버스운송사업자 간의 협약에 따라 버스운송사업자가 버스의 소유 및 운행서비스를 담당하고, 관할관청이 요금조정·운행관리 등을 감독하면서 버스운송사업 운영에 따른 적자가 발생하는 경우 그 적자분을 재정으로 보전해주는 제도로서, 민간의 경영 효율성과 노선운영의 공공성을 결합하여 버스서비스 개선 및 운행의 안정성을 도모하는 방식임⁶⁾⁷⁾.

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

7) 버스운송사업은 최초 민간사업자가 버스 노선의 결정, 버스운행 및 서비스 공급의 주체가 되는

2004년 7월 서울특별시가 시내버스의 경영악화로 인한 공급 불안정, 서비스 수준 저하 문제를 해결하기 위하여 버스운송사업 준공영제(이하 “버스준공영제”)를 최초로 시행한 이후, 2025년 1월 현재 11개 지자체가 버스준공영제를 시행 중임.

【 전국 시내버스 준공영제 현황 】

2025. 1. 기준

구분	지역	시행시기	업체수	노선수	차량수	비고
특 · 광 역 시	서울특별시	‘04년 7월	65개	449개	7,485대	전체
	부산광역시	‘07년 5월	33개	145개	2,511대	전체
	대구광역시	‘06년 2월	26개	174개	1,652대	전체
	인천광역시	‘09년 8월 ‘24년 10월	34개 10개	193개 32개	2,098대 352대	시내버스 광역버스
	광주광역시	‘06년 12월	10개	137개	1,044대	전체
	대전광역시	‘05년 7월	13개	104개	1,044대	전체
도 지역	제주특별자치도	‘17년 9월	7개	137개	733대	일부업체 제외
	경기도	‘18년 4월 ‘24년 1월	77개	2,181개	9,700대	광역버스(‘18년) 시내버스(‘24년)
시군 지역	충북 청주시	‘21년 1월	6개	98개	496대	전체
	경남 창원시	‘21년 9월	9개	159개	878대	전체
	강원 춘천시	‘23년 7월	1개	50개	109대	전체

※ 주1 : 인천광역시는 2024년 하반기부터 광역버스도 준공영제 추진 중

※ 주2 : 경기도는 2024년부터 2027년까지 일반시내버스도 경기도 버스 준공영제(공공관리제)로 단계별 전환 추진 중

※ 각 지자체 제출자료

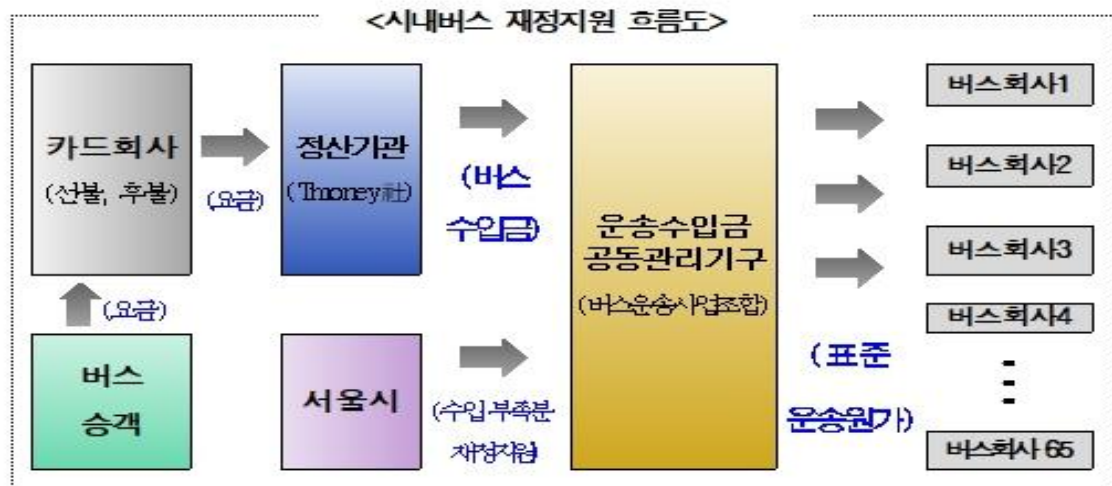
자료 : 국토교통부

민영제로 운영되었으나, 자가용·도시철도 등 대체 운송수단의 증가로 인해 버스 이용 수요가 감소하고, 인건비·유류비 증가 등으로 인한 버스 운송원가가 상승하는 등 버스산업의 경영이 악화하면서 경영난 타개를 위한 버스업체의 요금 인상, 수익성 낮은 노선 폐지 등 버스의 공공성 및 서비스가 열악해짐에 따라 버스 서비스의 공공성 확보를 위해 버스 노선에 대한 공적 개념을 정착시키고, 안정적인 버스 서비스의 공급을 위한 정책으로 버스준공영제가 도입되었음(박준환, 「버스준공영제 시행에 따른 지방자치단체의 재정부담과 과제」, 국회입법조사처, 2009.12. p.5).

버스준공영제는 개별 운송업체가 버스를 운영하여 얻은 모든 수입을 지자체와 운송업체가 공동으로 구성한 수입금공동관리기구에서 관리하고, 수입금공동관리기구에서 개별 운송업체에게 정해진 기준(표준운송원가)을 바탕으로 운행실적(운행대수, 운행거리 등)에 따라 배분하는⁸⁾ 구조로서, 표준운송원가를 기반으로 산정된 총 운송비용에 비해 총 운송수입이 모자란 부분(적자분)은 지자체가 지원함.

이는 노선별 손익을 공유하여 수익·비수익 노선 구분없이 동등한 서비스 제공이 가능하고, 운송업체는 일정수준의 안정적 수익을 보장받는 구조임⁹⁾.

【 수입금공동관리형 준공영제 사례 : 서울 시내버스 준공영제 운영체계 】



*자료 : 서울시 “한겨레 기사 시내버스 먹어치우는 A파트너스... 그들은 왜 버스 노리나”에 대한 설명자료(2023.06.19., 서울시 ‘내손안에서울’)

8) 「시내버스 운영체계 개편을 위한 기술지원 및 평가」(국토교통부, 2020.12, p.98.~99), 서울시의 “한겨레 기사 시내버스 먹어치우는 A파트너스... 그들은 왜 버스 노리나”에 대한 설명자료(2023.06.19., 서울시 ‘내손안에서울’) 참조

9) ‘광역버스 준공영제’, 한국교통연구원 네이버 블로그, 2022.5.26. 참조

지자체의 적자 보전 규모는 버스준공영제 시행 이후 대체로 지속적으로 증가하는 추세로, 서울시의 경우 2023년 기준 8,900억원을 넘고 있음.

【 준공영제 시행지역 최근 5년간 재정지원 규모 】

(단위: 억 원)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	제주	경기
2019	2,915	1,300	1,320	1,271	733	578	935	352
2020	1,705	1,881	1,819	1,906	1,189	1,000	1,009	879
2021	4,561	3,672	1,946	2,181	1,221	1,051	1,073	2,274
2022	8,114	3,056	2,577	2,648	1,393	1,166	1,177	2,953
2023	8,915	2,710	2,296	2,816	1,424	1,150	1,129	2,290
연평균 증가율	25.05%	15.83%	11.71%	17.25%	14.20%	14.75%	3.84%	45.43%

* 경기도는 준공영제 대상노선의 증가로 인해 연평균 증가율이 급증한 상황

자료: 국토교통부(각 지자체 취합자료)

나. 사모펀드의 준공영제 버스운송사업 진출

현재 버스준공영제에는 막대한 공공재정이 투입되고 있는데, 최근 사모펀드¹⁰⁾가 서울, 인천, 경기 등 여객자동차 운송사업에 진출하여 준공영제로 운영되는 시내버스 운송사업을 운영하거나 경영에 참여하는 사례가 증가하고 있음.

2019년도 A파트너스자산운용(이하 “A파트너스”)¹¹⁾이 한국brt를 인수하여

10) 사모펀드는 ‘소수의 특정한 투자자’로부터 모은 자금을 운용하는 펀드로, 금융기관이 관리하는 일반 펀드와 다르게 ‘사인(私人)간 계약’의 형태를 띠고 있음.

(김채만, “사모펀드 소유 버스업체 증가 문제와 개선방안”, GRI 교통물류연구실, 대중교통정책 토론회, 2023.5.9.)

버스업체에 진입한 것을 시작으로, 2025년도 7월 기준 서울, 인천, 경기 지역을 중심으로 전국 25개 시내버스업체가 사모펀드에 인수되어 있으며, 인수된 대부분의 시내버스업체가 준공영제를 시행 중임.

국토교통부에 따르면, 시내버스업체를 인수한 주요 자산운용사는 A파트너스와 B모빌리티로, A파트너스는 서울(6개)·인천(9개)·대전(2개)·제주(1개) 등 18개 업체를(1,875대 차량 규모) 인수한 상태이고, B모빌리티의 경우 경기 지역 7개 업체(1,246대 차량 규모)를 인수해 있으며, 이들의 버스회사 보유지분은 평균 96% 수준임.

【 지역별 사모펀드의 시내버스 운송업체 진입 규모(2025년 7월 기준) 】

구분	서울	인천	대전	제주	경기
운용사	A파트너스 등	A파트너스	A파트너스	A파트너스	B모빌리티
사모보유	6개社 (1,036대)	9개社 (624대)	2개社 (145대)	1개社 (70대)	7개社 (1,246대)
지역전체	65개社 (7,485대)	42개社 (2,370대)	13개社 (1,044대)	10개社 (847대)	77개社 (9,700대)
사모/전체	9.2% (13.8%)	21.4% (26.3%)	15.4% (13.9%)	10.0% (8.3%)	9.1% (12.8%)
평균지분율	90.6%	99.9%	95.2%	84.0%	98.6%

주: 경기도는 일부 민영제에 진출

자료 : 국토교통부

11) ‘사모(私募)’ 펀드와 ‘자산운용사’는 동일 개념은 아님. 아래 표와 같이 예를 들어 A파트너스의 경우 ‘A파트너스자산운용’은 자산운용사(법적 용어는 아님)이며, 자산운용사가 사모펀드를 운영함.

구분	자산운용사	사모펀드
예시	A파트너스자산운용	OOO모빌리티 1호, OOO모빌리티 2호 등등
법적 정의	법적 용어는 아님	자본시장법 제9조 제19항에 따른 사모집합투자기구

*자료 : 국토교통부

사모펀드가 진출한 서울, 인천, 대전, 제주, 경기 지역 전체 시내버스 업체 대비 사모펀드 인수 업체 비중은 12.0%(25개/207개)로서, 이 중 인천은 전체 42개 업체 중 9개 업체가 사모펀드에 인수되어 인수업체 비중이 21.4%로 타지역에 비해 상대적으로 높은 편임.

이처럼 투자자에게 단기간 고수익 배당을 목적으로 하는 사모펀드가 준공영제 버스운송사업에 진입하면서 투자자 수익보장을 위한 과잉배당, 차고지 매각 등의 행위로 인한 버스운송사업의 공공성 훼손에 대한 우려가 제기되고 있음.

특히, 사모펀드는 엑시트(투자금 회수)를 위해 재매각을 전제로 하는 특성이 있는데, 이 때문에 버스운송사업에 대한 재투자 없이 자산 매각, 이익 배당 등을 통해 사모펀드의 이익만을 극대화할 가능성에 대해서도 문제 제기가 이루어지고 있음¹²⁾.

사모펀드가 준공영제 버스운송사업에 진입함에 따라 제기되는 문제점을 정리해보면 다음과 같음.

첫째, 사모펀드가 인수한 준공영제 버스운송회사의 과잉배당과 관련한 지적이 있음.

12) 김훈배, 「사모펀드의 준공영제 진출, 브레이크가 필요하다」, 서울시 교통현안연속토론회(3차) 자료집, 2023. p.10.

언론기사에 따르면, A파트너스가 운영하는 준공영제 버스운송업체 17곳은 2019년부터 2022년까지 영업으로 425억 7,200만원을 벌었으나 그보다 71억 7,800만원이 많은 497억 5,000만원을 배당하였다고 함¹³⁾.

준공영제에서는 버스회사가 기본적인 운영비용 손실과 적정이윤¹⁴⁾을 지방자치단체로부터 보전받을 수 있는 구조임. 따라서, 사모펀드가 인수한 준공영제 버스회사의 높은 배당성향에 대해 문제를 제기하는 측에서는 사모펀드가 버스운송업체의 적정이윤을 보전해주는 준공영제의 이점을 파고들어 지자체의 재정지원금이 소수 투자자가 손실위험이 없이 큰 투자수익을 올릴 수 있는 금융상품으로 이용될 수 있는 점을 우려하고 있음¹⁵⁾¹⁶⁾¹⁷⁾.

13) 예를 들어 서울의 버스회사 6곳은 A파트너스에 인수된 뒤 영업이익으로 316억여 원을 남겼으나 332억여 원을 배당하였으며, 이 중 한 버스운송업체는 인수 첫해인 2019년부터 매년 204%, 129%, 132%의 배당성향을 나타낸 바 있으며, 다른 버스운송업체는 2020년 인수 첫해는 113%, 2021년에는 125.5%를 배당, 또 다른 버스운송업체(2021년 인수)은 2022년 99.3%의 배당성향을 기록하였다고 함.

또한, 서울시 업계 1위 업체인 OO운수도 2022년 또 다른 사모펀드 운용사(C 운용사)에 인수된 뒤 A파트너스가 공동 경영을 맡으면서 99.4%의 배당성향을 나타내었다고 함

특히 인천의 경우 A파트너스가 인수한 △△버스는 2020년 646%, □□교통과 ◇◇여객은 2021년 각각 277%, 245%를 배당받는 등 사모펀드 인수 후 배당률이 상당히 높은 경향이 있는 것으로 보여짐.

(장필수·이재훈 기자, “[단독] 시내버스 먹어치우는 A파트너스... 그들은 왜 버스 노리나”, 한겨레, 2023.6.19.)

14) 적정이윤 : 기본이윤 + 성과이윤

- 기본이윤은 정해진 표준단가에 적용 보유대수를 곱하여 정산함.

- 성과이윤은 시내버스회사 평가 등 별도로 정해진 기준에 의하여 정산함

(자료 : 서울시 「2022년 시내버스 표준원가에 따른 운송비용 정산지침」)

15) 허종식 국회의원 측사, 「사모펀드의 준공영제 버스 산업 진입 해결방안」 토론회, 2023.12.

16) A파트너스 대표의 언론 인터뷰에 따르면, “준공영제는 지자체가 버스회사의 손실을 메꾸는 구조”라며 “사업자는 안정적인 매출을 보장받고, 투자자는 일반 채권 수준의 수익률 정도의 배당수익을 기대할 수 있다”고 말한 바 있음.

(홍승우 기자, [머니투데이] “준공영제 시내버스 투자, ESG투자 성공사례 될 것”, 아주경제 2023.8.2.)

17) 국토교통부에서 실시한 “시내버스 준공영제 가이드라인 개선방안 연구” 용역보고서(이하 “용역

둘째, 사모펀드가 투자자들에게 약속한 이익률을 달성하려고 버스회사가 보유한 차고지 등 자산을 매각하여 이를 배당 재원 등으로 사용할 것이라는 우려가 제기되고 있음.

언론기사에 따르면, 인천시 사모펀드 업체 중 사용하던 차고지를 57억에 매각한 뒤 52억을 펀드에 배당한 사례¹⁸⁾, 경기도에 진출한 B파트너스가 버스운송업체의 차고지를 매각하여 회사 인수자금의 대출상환에 사용한 사례¹⁹⁾²⁰⁾, C운용사의 경우 투자제안서에서 엑시트(투자금 회수) 과정에서 인수한 버스운송업체의 차고지를 매각한 뒤 이를 배당하거나 버스운송업체를 추가로 인수하여 엑시트할 때 투자 수익률 극대화 방안을 추진한 사례 등이 있음²¹⁾²²⁾.

현재 지방자치단체는 노선버스의 차고지 부족 해소, 노선체계 개편에 따른 소요 발생, 종사자 휴식장소 제공 등 근로여건 향상, 공차 주행거리

보고서”)에 따르면, 사모펀드가 인수한 모든 버스업체가 고배당을 한 것은 아니지만, 주로 인천, 대전지역 업체들을 중심으로 사모펀드 인수 이후 이전과 비교하여 적극적인 배당을 실시하였다는 설명임.

* 자료 : 「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」, 국토교통부, 2023.12. p.153.

18) 김훈배, 「사모펀드의 준공영제 진출, 브레이크가 필요하다」, 서울시 교통현안연속토론회(3차) 자료집, 2023. p.10.

19) 이영수, 「사모펀드의 버스산업 진입실태와 문제점」, 사회공공연구원, 이슈페이퍼, 2023-09호, 2023. p.17.

20) 2023년도 국토교통위원회 경기도 국정감사(2023.10.23.) 시 서일준 위원 의 질의에 따르면, 2021년 12월 수원시 장안구 연무동 차고지를 매각해 367억 현금을 확보해서 그중에 240억 원은 버스회사 인수할 때 빌린 대출금으로 사용된 바 있음.

21) 장필수·이재훈 기자, “[단독] 차고지 팔고 먹튀?...버스회사 산 사모펀드의 속내”, 한겨레, 2023.6.21.

22) 국토교통부의 연구용역에 따르면, 사모펀드 인수 시기와 무관하게 일부 업체에서 유형자산 처분 이익(차고지 매각 등으로 추정)이 발생한 연도는 고배당이 이루어지고 있는 경향이 있음.

* 자료 : 「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」, 국토교통부, 2023.12. p.154.

최소화에 따른 운행비용 절감 및 주민불편 해소 등을 위해 버스공영 차고지 조성을 확대하고 있기 때문에²³⁾, 사모펀드가 자체 차고지를 매각하여 이를 배당 등에 사용하고, 대신 지방자치단체 등 공공의 예산이 투입된 공영차고지를 대체 차고지로 이용할 가능성도 우려되고 있는 상황임²⁴⁾²⁵⁾²⁶⁾²⁷⁾.

셋째, 사모펀드의 투자금 회수와 수익 극대화를 위한 행위로 인해 버스운송업체의 재정 건전성이 악화될 수 있다는 우려임.

23) 버스공영차고지 사업 기대효과 (국토교통부 2024년도 예산안 설명자료)

대중교통기반시설인 버스공영차고지 확충을 통해 안정적인 버스운행 여건을 조성하는 등 대중교통 종사자·이용자의 편의 제고

- (주차공간 확보) 차고지가 없거나 부족한 지역의 추가 차고확충을 통해 버스의 인근주택가 불법주정차 및 소음, 교통사고 우려 등 해소
- (교통수요 대응) 대규모 주택단지 조성, 도시개발 사업 등으로 증가하는 주민 교통수요에 대응하여 효율적인 노선 증설 및 증차 가능
- (근로여건 향상) 신규 차고(회차·교대장소) 조성을 통해 종사자에게 원활한 교대근무 여건과 휴식장소를 제공하고, 휴게시설의 환경개선을 통해 기본적인 근로환경 충족
- (노선체계 개편 지원) 적정입지에 공영차고를 확보하여 불필요한 노선 중복, 지역간 연계노선 부재 등에 대한 지자체의 합리적인 노선조정 유도
- (버스 운영효율성 증대) 공차거리 감소로 인한 차량운행 거리 및 통행시간 절감 시, 유류비 등 운송원가 감소 및 버스운영 효율화

24) 언론기사에 따르면, C운용사의 경우 투자자들에게 보낸 사모펀드 투자제안서에서 OO운수(서울 시내버스 1위 업체)가 보유한 차고지 매각 계획을 세웠으며, 이를 위해 임차해 쓸 수 있는 대체 차고지 확보에 나서며 지방자치단체 등에 공영차고지를 대체 차고지로 요청하였다는 내용임. 장필수·이재훈 기자, “[단독] 차고지 팔고 먹튀?...버스회사 산 사모펀드의 속내”, 한겨레, 2023.6.21.

25) 김훈배, 「사모펀드의 준공영제 진출, 브레이크가 필요하다」, 서울시 교통현안연속토론회(3차) 자료집, 2023. p.10.

26) 김민정 기자, “[단독] 정부, 시내버스 사들이는 사모펀드 실태조사 착수... ‘공공성 훼손’ 들어 다본다”, 조선비즈, 2023.3.24.

27) 다만, 국토교통부에서 실시한 연구용역에 따르면, 경기도의 2개 버스 운송업체에서 사모펀드 인수 후 차고지 매각 사례가 존재하나, A 업체는 경기대학교와 MOU를 체결하여 매각 후 일부 차량은 경기대 부지를 이용하였으며 나머지는 자사의 차고지를 이용하였고, B 업체는 기존 OO 차고지 이용 노선이 기점과 거리가 멀어 효율성이 낮아 예비차 중심으로 이용하다가 매각 후 자사 차고지를 이용한 사례로, 경기도를 제외한 지역에서 사모펀드 인수 후 차고지 매각 사례는 없었으며, 일부 언론에서 제기된 차고지 매각 문제는 사모펀드 인수 이전에 해당하거나 실제 발생하지 않았다는 설명임. (자료 : 국토교통부 연구용역 p.24)

예를 들어 한 버스운송업체의 경우 A파트너스가 인수과정에서 매수 대금 충당 목적으로 45억원의 배당금을 가져간 사례가 있으며, 2021년에 A파트너스에 인수된 다른 버스운송업체는 2022년에 또 다른 버스운송업체의 인수자금 마련을 위해서 297억원을 유상증자하기도 하였음(28)(29)(30).

또한, A파트너스가 인수한 버스운송업체 중 하나에서는 2021년 인수 다음 해인 2022년에 자본잉여금 275억원 중 229억원을 이익잉여금으로 전환하여 배당을 한 바 있으며³¹⁾⁽³²⁾, 인천지역에서 인수된 버스운송업체에서는 배당은 하지 않았으나, 2019년에 A파트너스에게 무보증 무기명식 사모사채³³⁾를 발행하였고 3년 동안(20~22년) 매년 이자비용이 3~5억원이 발생한 바 있음³⁴⁾⁽³⁵⁾.

28) 이영수, 「사모펀드의 버스산업 진입실태와 문제점」, 사회공공연구원 이슈페이퍼 2023-09호, 2023.11.15. p.13. p.14.

29) 여다정 기자, 「사모펀드에 포획된 버스 준공영제」, 주간조선, 2024.4.26.

30) 이러한 방식을 경영학상에서는 차입매수(Leveraged Buy-out)라고 부르는데, 자금 여력이 충분하지 않은 매수기업이 피매수기업의 자산 및 수익력을 바탕으로 은행이나 보험회사로부터 차입 등을 통해 기업을 매수하고, 기업 인수·합병을 성사시킨 후 매수한 기업의 이익금이나 자산 매각대금으로 차입금을 상환하는 방식임[네이버 지식백과] 차입매수 (한경 경제용어사전)

31) 개정안의 세부조문 검토 부분에서도 후술하겠으나, 원칙적으로 자본잉여금은 배당의 재원이 될 수 없으나 「상법」에 따라 자본준비금 및 이익준비금의 총액이 자본금의 1.5배를 초과하는 경우에는 주주총회의 결의에 따라 그 초과한 금액 범위에서 자본준비금과 이익준비금을 감액할 수 있음. 즉, 자본잉여금을 감액한 뒤 이익잉여금으로 전입하면 배당의 재원이 될 수 있음.

(이영수, 「사모펀드의 버스산업 진입실태와 문제점」, 사회공공연구원 이슈페이퍼 2023-09호, 2023.11.15. p.13. ~14).

32) 여다정 기자, 「사모펀드에 포획된 버스 준공영제」, 주간조선, 2024.4.26.

33) 사모사채 [私募社債] : 채권의 발행자가 공개모집의 형식을 취하지 않고, 특정 개인이나 보험회사·은행·투자신탁회사 등 기관투자자들과 직접 접촉해서 발행증권을 인수시키는 형태를 취하는 사채. (네이버 두산백과)

34) 이영수, 「사모펀드의 버스산업 진입실태와 문제점」, 사회공공연구원 이슈페이퍼 2023-09호, 2023.11.15. p.13. p.16.

다. 개정안의 취지 및 주요내용

1) 검토의견

지금까지 기술한 바와 같이 최근 사모펀드의 준공영제 버스운송사업 진출을 계기로 여러 가지 우려가 제기되고 있어 개정안은 버스준공영제의 공공성 훼손을 방지하고자 준공영제 버스운송사업에 대한 규제와 관리·감독을 강화하기 위한 방안들을 제도화하려는 취지로서 개정안의 주요 내용은 다음과 같음.

개정안에서는 첫째, 버스운송사업의 양도·양수는 현행 신고제이나, 준공영제로 운영되는 버스운송업의 양도·양수는 인가제로 강화하고, 둘째, 준공영제 버스운송사업의 경영 및 서비스 평가를 의무화하여 매년 평가를 실시하고 그 결과를 공표하도록 하며, 셋째, 준공영제 버스운송업자가 이익을 배당하거나 차고지를 매각하는 때에는 인가를 받도록 하고, 넷째, 여객운송사업과 관련한 현행법 및 개정안에 따른 법령 위반 시 버스준공영제 대상에서 제외하거나 적자보전을 위한 보조금 지원을 중단하고 그 사실을 공표하는 등의 제재조치를 할 수 있도록 하며, 다섯째, 정부가 버스준공영제에 관한 운영지침을 마련하도록 하는 등의 내용을 담고 있음.

버스준공영제는 극히 일부 지자체에서만 시행하고 있는 것이 아니라

35) 여다정 기자, 「사모펀드에 포획된 버스 준공영제」, 주간조선, 2024.4.26.

대도시를 중심으로 울산을 제외한 모든 특·광역시가 도입·시행하고 있고, 전국 대비 버스운송사업 비중이 높은 경기도는 2018년 도입을 시작으로 확대해 나가고 있으며, 최근에는 시·군(청주시, 창원시, 춘천시)에서도 도입하고 있어 시행 범위가 확대되고 있으나 버스준공영제에 관한 법적 근거는 미비한 상황임.

버스준공영제에 막대한 재정이 투입되고 있고, 최근 사모펀드의 준공영제 버스운송사업 진출에 따른 공공성 훼손 우려를 고려할 때, 버스준공영제를 법적 제도화하여 준공영제 버스운송사업에 대한 관리·감독을 강화하기 위한 제도적 장치를 마련함으로써 버스운송사업의 공공성을 확보하고 사업의 건전한 운영과 발전을 도모하려는 개정안의 입법 취지는 타당해 보임.

2) 국토교통부 의견

버스준공영제의 안정적이고 효율적인 운영을 위해 준공영제를 정식 제도로 법제화하여 운영 및 관리체계를 강화하는 개정안의 내용에 동의함.

2. “여객자동차운송사업 준공영제” 정의규정 신설(안 제2조제10호 신설)

가. 검토의견

개정안에서는 버스준공영제를 법정화하려는 취지에 따라 “여객자동차운송사업 준공영제”에 대한 용어정의 규정을 신설하고 있음(안 제2조제10호 신설).

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 7. (생략) <u><신설></u>	제2조(정의) ----- -----. 1. ~ 7. (현행과 같음) 10. “ <u>여객자동차운송사업 준공영제</u> ”(이하 “ <u>준공영제</u> ”라 한다)란 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 공공성을 확보하기 위하여 국가 또는 지방자치단체가 제4조제4항에 따른 운송사업자 또는 제53조에 따라 설립한 조합과 협약을 체결하여 운행계통에 대한 조정 권한을 갖고, 제50조에 따라 여객자동차운송사업의 운영에 소요되는 인건비, 유류비 등 비용의 일부를 지원하는 제도를 말한다.

안 제2조제10호에서는 “여객자동차운송사업 준공영제”에 대한 용어 정의를 “제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 공공성을 확보하기 위하여 국가 또는 지방자치단체가 제4조제4항에 따른 운송사업자 또는 제53조에 따라 설립한 조합과 협약을 체결하여 운행계통에 대한 조정 권한을 갖고, 제50조에 따라 여객자동차운송사업의 운영에 소요되는 인건비, 유류비 등 비용의 일부를 지원하는 제도”로 규정하고 있음.

국토교통부는 현재 ‘버스준공영제’를 “관할관청이 시내·농어촌·마을 버스(이하 “버스”라 한다) 서비스의 공공성 강화를 목적으로 버스 노선의 운행수준과 운행계통을 결정하거나, 이를 운행하는 버스운송사업자에게 운송비용에 비해 부족한 운송수입금의 전부 또는 일부를 지원하는 제도”로 규정하고 있고³⁶⁾, 서울시는 “공공의 관리기능과 민간의 효율성을 결합하여 지속가능한 버스서비스를 제공하기 위한 제도로써 서울특별시가 공공성 강화를 목적으로 시내버스 노선, 운행계통 등의 조정권한을 가지면서 운송사업자의 운송수입 부족분에 대하여 재정지원하는 제도”로 규정하고 있음³⁷⁾.

즉, 버스준공영제를 설명하는 데는 관할관청과 사업자 간의 관계, 관할관청의 노선 및 운행계통 조정권한, 버스운송사업자의 손실분에

36) 국토교통부 「버스 준공영제 도입 및 개선을 위한 가이드라인」 2023.12

37) 서울특별시 「서울특별시 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례」 제2조제1호

대한 재정지원이 본질적인 내용으로, 안 제2조제10호에 따른 “여객자동차운송사업 준공영제”의 용어정의는 이들 내용을 대체로 포함하고 있는 것으로 보임.

다만, 개정안에 따른 준공영제의 적용대상이 여객자동차운송사업의 한 종류인 노선 여객자동차운송사업인 점을 고려할 때³⁸⁾, 안 제2조제10호에 따른 “여객자동차운송사업 준공영제”, “제4조제4항에 따른 운송사업자”³⁹⁾라는 용어는 준공영제의 적용 범위보다 넓은 의미를 내포하고 있으므로 실제 의미와 합치되도록 적절한 용어로 수정할 필요가 있어 보임.

또한, 개정안을 통하여 준공영제가 법정화되는 만큼 모든 지자체의 준공영제가 법률의 적용 대상으로 포섭될 수 있도록 실제 각 지자체의 준공영제 실시 유형에 대한 조사 등을 거쳐 협약체결의 방법·절차, 관할관청의 권한, 재정지원의 명목·범위 등을 하위 법령이나 조례 등에서 구체화할 수 있도록 하는 방안 등을 검토할 필요가 있어 보임.

38) 여객자동차운송사업의 종류에는 노선 여객자동차운송사업, 구역 여객자동차운송사업, 수요응답형 여객자동차운송사업이 있음(「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항)

39) 현행법 제4조제4항에 따른 운송사업자에는 노선 여객자동차운송사업뿐 아니라 여객자동차운송사업에 포함되는 구역 여객자동차운송사업 및 수요응답형 여객자동차운송사업의 사업자도 포함됨.

「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ④ **운송사업자(제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자를 말한다. 이하 같다)** (이하 생략)

나. 국토교통부 의견

개정안에 따른 “여객자동차운송사업 준공영제” 용어 정의규정의 신설은 타당함.

3. 준공영제 버스운송사업의 양도·양수 인가제 도입(안 제14조)

가. 개정안의 내용

개정안은 준공영제 버스운송사업의 양도·양수를 현행 신고제에서 인가제로 강화하려는 것으로, 이 경우 양수자는 사업운영계획서를 작성·제출하도록 규정하고 있음(안 제14조제2항 및 안 제14조제3항 신설).

현행	개정안
제14조(사업의 양도·양수 등) ① (생략)	제14조(사업의 양도·양수 등) ① (현행과 같음)
② <u>대통령령</u> 으로 정하는 여객자동차운송사업을 양도·양수하려면 제1항에도 불구하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 이 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 일정 기간 동안 여객자동차운송사업의 양도·양수를 제한할 수 있다.	② <u>준공영제 대상 여객자동차운송사업 및 대통령령</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
<신설>	③ <u>준공영제 대상 여객자동차운송사업을 양수하려는 자는 제2항에 따른 인가를 신청하는 경우 투자계획 등 대통령령으로 정하는 사항이 포함된 사업운영계획을 작성하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 제출하여야 한다.</u>
③ ~ ⑩ (생략)	④ ~ ⑪ (현행 제3항부터 제10항까지와 같음)

현재 여객자동차운송사업의 양도·양수는 현행법 제14조에 따라 신고제로 운영되며, 개인택시운송사업에만 양도·양수 시 인가제를 적용하고 있음⁴⁰⁾.

개정안과 같이 준공영제 버스운송사업의 양도·양수를 인가제로 관리할 경우, 하위 법령에서 정한 인가의 요건·방법·절차 등에 따라 관할관청이 인가 전에 양수자와 사업운영계획에 대한 검토를 거칠 수 있게 되어, 건실하지 않은 양수자가 무분별하게 버스운송사업을 양수함으로써 발생할 수 있는 우려를 차단할 수 있는 적절한 방안이 될 수 있을 것으로 봄.

40) 「여객자동차 운수사업법」

제14조(사업의 양도·양수 등) ① 여객자동차운송사업을 양도·양수하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 양도·양수의 지역적 범위를 한정할 수 있다.

② 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 양도·양수하려면 제1항에도 불구하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 이 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 일정 기간 동안 여객자동차운송사업의 양도·양수를 제한할 수 있다.

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제10조의2(운송사업의 양도·상속의 제한) ② 법 제14조제3항 본문 및 제15조제4항 본문에서 “대통령령으로 정하는 자” 및 “대통령령으로 정하는 운송사업자”란 각각 개인택시운송사업자를 말한다.

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제19조(개인택시운송사업의 면허기준 등) ① 제18조에 따라 개인택시운송사업의 면허를 받으려는 자는 제14조제1항에 따른 시설등의 기준 외에 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다. 다만, 관할관청은 필요하다고 인정할 때에는 다음 각 호의 요건을 2분의 1의 범위에서 완화하여 적용할 수 있다.

1. ~ 3. (생략)

⑧ 법 제14조제2항에 따라 개인택시운송사업을 양수하려는 자는 양도·양수 인가신청일 현재 제1항 및 제6항에 따른 요건을 갖추어야 한다.

⑥ 관할관청은 지역실정을 고려하여 제1항에 따른 개인택시운송사업의 면허기준 외에 다음 각 호의 사항이 포함된 면허기준을 따로 정하여 면허할 수 있다.

1. 면허신청 공고일 이전 2년 이내의 해당지역 거주기간
2. 면허발급요건 또는 우선순위
3. 그 밖에 관할관청이 특히 필요하다고 인정하는 사항

국토교통부에 따르면, 현재 일부 지자체⁴¹⁾는 버스준공영제 협약이나 운영지침에서 준공영제 버스운송사업의 양도·양수 또는 매각 시 지자체장과 사전 협의하도록 하거나 지자체가 사전 협상권을 갖도록 하는 등의 규정을 도입하고 있음.

다만, 개정안에 따른 준공영제 버스운송사업의 양도·양수 인가제 도입은 준공영제 버스운송사업에 대한 진입 규제를 강화하여 최근 사모펀드의 버스운송사업 진출로 우려되는 버스준공영제의 공공성 훼손을 방지하려는 것인데, 사모펀드의 버스운송사업 진출은 대부분 사업의 양도·양수에 의한 것이 아니라 지분 취득으로⁴²⁾ 경영권을 확보하는 방식으로 이루어지고 있다는 점에서⁴³⁾ 규제 목적 대비 수단의 적정성에 대한 검토가 필요해 보임.

나. 국토교통부 의견

준공영제를 시행 중인 일부 지자체는 준공영제 협약이나 운영지침 등을 통해 자체적으로 준공영제 버스운송사업의 양도·양수 시 지자체와 사전 협의 절차를 의무화하는 등 사업자의 양도·양수 행위를 관리하고 있음.

-
- 41) - 경기도 : 사업자는 준공영제 대상 노선의 양도·양수, 회사 합병, 최대 주주 혹은 경영진의 지분 매도로 인한 지배 구조의 변경 계획이 있는 경우 도지사와 사전 협의 의무
- 청주시 : 준공영제 기간 중 회사 매각 제한, 불가피한 매각 시 청주시가 우선 협상권 보유

42) 2025년 7월 기준 18개 준공영제 버스운송사업체에 진입한 2개 자산운용사의 사모펀드에 의한 버스운송사업체별 보유 지분율은 평균 96% 수준임.

43) 국토교통부가 지자체 및 전국버스운송사업조합연합회를 통해 파악한 결과 사모펀드는 「여객자동차 운수사업법」 제14조에 따른 사업의 양도·양수 방식이 아닌 기존 버스회사의 지분을 취득하여 버스산업에 진입하는 것으로 확인됨.

공공재정으로 버스운송사업의 손실을 보전하는 만큼, 준공영제 적용을 받는 기간에 한하여 양도·양수에 따른 사업자 변경을 인가제로 관리하여 부적격 사업자의 준공영제 버스운송사업 진입을 제한할 수 있다는 취지에서 적절한 방안이 될 수 있을 것으로 보이나,

최근 이슈가 되는 사모펀드는 준공영제 버스운송사업에 참여할 때, 다른 운송사업자로부터 사업을 직접 양도·양수 받아 버스운송사업을 직접 경영하는 방식이 아니라 준공영제 버스운송사업자의 지분을 취득하는 방식으로 준공영제 버스운송사업에 진입하는데, 이 경우 사업을 직접 양도·양수한 것이 아니므로 법 제14조의 양도·양수 규정을 적용받지 않게 되어 규제의 사각지대가 발생하는 문제가 있음.

차라리 현행 양도·양수제는 기존처럼 신고제로 운영하되, 준공영제 버스사업자에 대한 경영 및 서비스 평가, 부정행위를 저지른 버스사업자에 대한 재정적 제재 등 준공영제 운영 단계에서 부정·미흡 사업자를 선별·관리해 나가는 방안도 대안이 될 수 있을 것으로 보임.

4. 준공영제 버스운송사업자에 대한 경영 및 서비스 평가 의무화(안 제20조)

가. 검토의견

개정안은 관할관청이 준공영제 버스운송사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 매년 실시하여 그 결과를 공표하도록 의무화하고, 평가 결과에 따라서 준공영제 버스운송사업자에 대한 재정지원을 차등적으로 할 수 있도록 근거를 마련하려는 것임(안 제20조).

현행	개정안
제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원·육성하고 서비스를 개선하기 위하여 <u>여객자동차 운수사업자의 경영 상태와 여객자동차 운수사업을 경영하는 자(이하 “여객자동차 운수사업자”라 한다)가 제공하는 서비스에 대하여 평가를 할 수 있다. <단서 신설></u>	제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가) ① ----- ----- ----- ----- <u>여객자동차 운수사업을 경영하는 자(이하 “여객자동차 운수사업자”라 한다)의 경영 상태와 여객자동차 운수사업자</u> ----- ----- <u>. 다만, 준공영제 대상 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “준공영제 대상 운송사업자”라 한다)에 대한 경영 및 서비스 평가는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 매년 실시하여야 한다.</u>
② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과(경영 평가 결과는 제외한	② ----- ----- -----

현행	개정안
다)를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공표할 수 있다. <단서 신설>	----- ----- <u>. 다만, 준공영제 대상 운송사업자에 대한 경영 및 서비스 평가 결과는 공표하여야 한다.</u>
③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 <u>결과가 우수한 자에게</u> 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 포상, 우수 인증서 발급 등을 <u>실시하고</u> 제50조에 따른 재정지원 등을 <u>우선적으로 할</u> 수 있다.	③ ----- ----- -- <u>결과에 따라</u> ----- ----- ----- <u>실시하거나</u> ----- ----- <u>우선 또는 차등하여 지원할</u> -----.
④ · ⑤ (생략)	④ · ⑤ (현행과 같음)

개정안과 같이 준공영제 버스운송사업자에 대하여 경영 및 서비스 평가를 관할관청이 매년 의무적으로 실시하여 그 결과를 공표하도록 하는 것은 사모펀드와 같은 투자자본의 진출로 우려되는 재무건전성 악화 등을 방지하고 공공재정에 의한 손실보전이 보장되는 준공영제 버스운송사업의 책임성과 건전성을 확보하기 위한 장치로서 타당한 방안으로 보임.

또한, 버스준공영제에 따른 재정지원 범위에는 비용뿐 아니라 적정 이윤도 포함되어 있으므로, 평가결과를 반영하여 성과이윤의 배분을 차등적으로 할 수 있는 법적 근거를 마련함으로써 버스운송사업의 경영 개선 및 서비스 향상 등을 유인할 수 있는 효과적인 방안이 될 수 있을 것으로 봄.

다만, 현재 여객자동차운송사업에 대한 경영 및 서비스평가의 법적 근거가 세부 업종별로⁴⁴⁾ 나뉘어 있는데, 「여객자동차 운수사업법」에 따른 경영 및 서비스평가의 대상은 전세버스 운송사업과 일반택시 운송사업이고⁴⁵⁾, 버스준공영제가 적용되는 노선 여객자동차운송사업에 대한 경영 및 서비스평가는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(이하 “대중교통법”）」에 근거하고 있음.

따라서, 개정안에 따라 버스준공영제의 법적 근거가 「여객자동차 운수사업법」 개정을 통해 마련되는 상황에서 그 환류체계에 해당하는 경영 및 서비스평가와 그 결과 활용에 관한 사항 역시 「여객자동차 운수사업법」을 근거로 시행되는 것이 바람직하다는 점에서 양 법률의 하위 법령 정비를 통해 평가체계를 조정할 필요가 있어 보임.

44) 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송사업의 분류

법 제3조		시행령 제3조
여객자동차운송사업	노선 여객자동차운송사업	시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 시외버스
	구역 여객자동차운송사업	전세버스, 특수여객자동차, 일반택시, 개인택시
	수요응답형 여객자동차운송사업	

45) 「여객자동차 운수사업법」

제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가) ⑤ 제1항에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 실시하는 경영 및 서비스 평가의 대상·기준·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제43조(경영 및 서비스평가) ① 법 제20조제1항에 따른 경영 및 서비스평가의 대상은 영 제3조 제2호가목 및 다목의 전세버스 운송사업 및 일반택시운송사업으로 한다.

【 노선 여객자동차운송사업자 대상 경영 및 서비스평가에 관한 근거 규정】

「대중교통법」	「대중교통법 시행령」
제18조(대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스평가) ①국토교통부장관 또는 시·도지사는 대중교통을 체계적으로 지원·육성하고 대중교통서비스를 개선하기 위하여 대중교통운영자의 경영상태와 대중교통운영자가 제공하는 서비스에 대한 평가를 실시할 수 있다. ②국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가를 실시한 후 그 평가결과(경영평가결과는 제외한다)를 대통령령으로 정하는 바에 의하여 공표할 수 있다. ③국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가를 실시한 결과 그 평가결과가 우수한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상을 실시하고 제12조에 따른 재정지원등을 우선적으로 할 수 있다. ④국토교통부장관 또는 시·도지사는 대중교통운영자에게 제1항에 따른 경영 및 서비스평가에 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 대중교통운영자는 특별한 사유가 없으면 그 요구를 따라야 한다. ⑤제1항에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 실시하는 경영 및 서비스평가의 대상·기준·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ⑥ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스평가 결과가 미흡한 자에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 제12조에 따른 재정지원을 제한할 수 있다.	제22조(경영 및 서비스 평가의 절차 등) ①법 제18조제1항의 규정에 의한 경영 및 서비스평가는 2년마다 실시한다. ②국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 실시한다. 1. 「도시철도법」 제2조제6호에 따른 도시철도운송사업 2. 「철도사업법」에 의한 철도사업(「도시교통정비 촉진법」 제4조의 규정에 따라 지정·고시된 교통권역안에서 전동차로 여객을 수송하는 노선에 한한다) 3. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 시외버스운송사업(고속형에 한한다) ③시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대한 경영 및 서비스 평가를 실시한다. 1. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 시내버스운송사업, 시외버스운송사업(고속형은 제외한다) 및 농어촌버스운송사업 2. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 여객자동차터미널사업 ④제1항 내지 제3항의 규정에 의한 경영 및 서비스평가에는 재무구조의 건전성과 운행의 정시성·친절도·이용자 만족도 등 고객서비스에 관한 평가가 포함되어야 한다. ⑤국토교통부장관은 대중교통운영자중 정부투자기관 및 지방공기업에 대한 경영 및 서비스평가를 하는 경우 「정부산하기관 관리기본법」 제11조의 규정에 의한 경영평가의 결과, 「정부투자기관 관리기본법」 제7조의 규정에 의한 경영실적평가의 결과, 「지방공기업법」 제78조제1항의 규정에 의한 경영평가의 결과 및 「철도사업법」 제26조의 규정에 의한 철도서비스평가결과 등을 고려할 수 있다. ⑥그 밖에 경영 및 서비스평가에 필요한 세부적인 사항에 관하여는 국토교통부장관이 따로 정한다.

참고로, 국토교통부에 따르면 현재 대부분의 지자체가 준공영제 버스운송사업자에 대하여 「대중교통법」에 따른 경영 및 서비스평가를 매년 실시하고 그 결과를 재정지원금 차등 지급 등에 활용하고 있음⁴⁶⁾.

나. 국토교통부 의견

준공영제 버스운송사업자의 경영혁신 및 서비스개선 동기를 부여하기 위해 경영 및 서비스 평가를 매년 실시할 필요가 있으며, 그간 평가결과가 우수한 사업자 위주로만 발표했으나, 사업자의 경각심 제고를 위해 미흡한 사업자의 결과도 발표할 필요가 있음.

46) - 경기도 : 평가결과를 5개 등급(A~E)으로 나눠 이윤 차등지급(100% : 75% : 50% : 25% : 미지급)
- 청주시 : 3년 연속 최하순위 업체 성과이윤 미지급, 5년 연속 최하순위 업체 준공영제 제외

5. 준공영제 버스운송사업자의 배당 인가제 및 차고지 매각 인가제 도입(안 제21조제13항 신설)

가. 검토의견

개정안은 준공영제 버스운송사업자의 준수 사항에 관한 규정을 신설하여, 준공영제 버스운송사업자가 「상법」 제462조⁴⁷⁾에 따른 배당을 하는 경우 관할관청의 인가를 받도록 하고, 차고지 매각 시 현행법에 따른 사업계획 변경 인가를 받도록 하려는 것임(안 제21조제13항 신설).

현행	개정안
제21조(운송사업자의 준수 사항) ① ~ ⑫ (생략) <u><신설></u>	제21조(운송사업자의 준수 사항) ① ~ ⑫ (현행과 같음) <u>⑬ 준공영제 대상 운송사업자는 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.</u> 1. 「상법」 제462조에 따라 이익을 배당하는 경우 사전에 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장의

47) 「상법」

제462조(이익의 배당) ① 회사는 대차대조표의 순자산액으로부터 다음의 금액을 공제한 액을 한도로 하여 이익배당을 할 수 있다.

1. 자본금의 액
2. 그 결산기까지 적립된 자본준비금과 이익준비금의 합계액
3. 그 결산기에 적립하여야 할 이익준비금의 액
4. 대통령령으로 정하는 미실현이익

② 이익배당은 주주총회의 결의로 정한다. 다만, 제449조의2제1항에 따라 재무제표를 이사회가 승인하는 경우에는 이사회 결의로 정한다.

③ 제1항을 위반하여 이익을 배당한 경우에 회사채권자는 배당한 이익을 회사에 반환할 것을 청구할 수 있다.

④ 제3항의 청구에 관한 소에 대하여는 제186조를 준용한다.

현행	개정안
⑬ 제1항부터 제12항까지 외에 안전 운행과 여객의 편의 또는 서비스 개선 등을 위한 지도·확인에 대하여 운송사업자가 지켜야 할 사항은 국토교통부령으로 정한다.	<u>인가를 받을 것</u> 2. <u>차고지를 매각하는 경우 사전에 제10조제1항에 따른 사업계획 변경에 대한 인가를 받을 것</u> ⑭ -----제13항----- ----- ----- ----- -----

최근 사모펀드가 준공영제 버스운송회사들을 인수하여 차고지 매각 등을 통해 투자자들에게 이윤을 적극적으로 배당하거나 대출상환에 사용하는 등의 문제로 버스운송회사의 재무건전성을 저하시키고, 버스 준공영제의 공공성을 훼손하는 우려점이 제기되고 있다는 것을 앞서 기술하였음.

이에 개정안에서는 준공영제 버스운송사업자가 이익을 배당하거나 차고지를 매각하는 경우 관할관청의 인가를 받도록 하려는 것으로 공공성 훼손을 방지할 수 있는 방안이 될 수 있을 것으로 봄.

다만, 안 제21조제13항제1호에 따라 배당 인가제를 도입하는 것과 관련하여서는, 배당 행위를 제한하는 입법례로서 기업 등의 경영건전성이나 재무상태가 일정 기준에 미달하여 경영악화 등이 우려되는 경우

사후적으로 행정기관이 이익 배당 제한 명령 등의 조치를 할 수 있도록 규정한 입법례는 있지만, 「상법」 상 허용되는 범위에서 행해지는 배당 행위에 대해 개정안과 같이 행정기관의 사전 인가를 받도록 규제하고 있는 입법례는 찾을 수 없고, 준공영제 버스운송사업의 경우 공공재정이 투입되는 특수성을 고려하더라도 공공성과 재무건전성 훼손이 우려되는 정도에 관한 기준 없이 모든 배당 행위에 대해 사전 인가를 받도록 하는 것은 과잉규제 문제가 제기될 소지가 있다는 점을 고려할 필요가 있어 보임.

【 이익배당의 제한 관련 입법례 】

입법례	조문 내용
「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제31조제4항	제31조(경영건전성기준) ④ 금융위원회는 금융투자업자가 제1항 및 제2항의 기준을 충족하지 못하거나 제30조제1항 및 제2항을 위반한 경우에는 금융투자업자에 대하여 자본금의 증액, 이익배당의 제한 등 경영건전성 확보를 위한 필요한 조치를 명할 수 있다.
「은행법」 제34조제4항	제34조(건전경영의 지도) ④ 금융위원회는 은행이 제2항에 따른 경영지도기준을 충족시키지 못하는 등 경영의 건전성을 크게 해칠 우려가 있거나 경영의 건전성을 유지하기 위하여 불가피하다고 인정될 때에는 자본금의 증액, 이익배당의 제한, 유동성이 높은 자산의 확보, 일정한 규모의 조건부자본증권(제33조제1항제2호부터 제4호까지의 사채를 말한다)의 발행·보유 등 경영개선을 위하여 필요한 조치를 요구할 수 있다
「여신전문금융업법」 제53조의3제2항	제53조의3(건전경영의 지도) ② 금융위원회는 여신전문금융회사가 제1항에 따른 경영지도의 기준에 미치지 못하는 등 경영의 건전성을 크게 해칠 우려가 있다고 인정되면 자본금의 증액(增額), 이익배당의 제한 등 경영을 개선하기 위하여 필요한 조치를 요구할 수 있다.
「금융지주회사법」 제50조제3항	제50조(건전경영의 지도) ③ 금융위원회는 금융지주회사가 제2항에 따른 경영지도기준을 준수하지 아니하는 등 경영의 건전성을 크게 해할 우려가 있다고 인정되는 때에는 경영개선계획의 제출, 자본금의 증액, 이익배당의 제한, 자회사 주식의 처분, 상각형 조건부자본증권 또는 전환형 조건부자본증권의 발행·보유 등 경영개선을 위하여 필요한 조치를 명할 수 있다.
「건설기술 진흥법」 제77조제2항제3호	제77조(지도·감독 등) ② 국토교통부장관은 공제조합이 제76조제3항 및 제4항에 따른 기준에 미달하거나 미달하게 될 것이 명백하다고 판단되는 경우에는 공제조합의 부실화를 예방하고 건전경영을 유도하기 위하여 공제조합이나 그 임원에 대하여 다음 각 호의 사항을 권고·요구 또는 명령하거나 그 이행계획의 제출을 명할 수 있다. 1. 2. (생략) 3. 이익배당 및 손익이체의 제한

입법례	조문 내용
「건설산업기본법」 제65조의2제3항제4호	제65조의2(공제조합 등 건설보증기관의 재무건전성 유지 등) ③ 국토교통부장관은 공제조합의 자기자본비율, 유동성비율, 지급여력비율 등이 일정 수준에 미달하는 등 재무상태가 제4항에 따른 기준에 미달하거나 거액의 금융사고 또는 부실채권의 발생으로 공제조합의 재무상태가 제4항에 따른 기준에 미달하게 될 것이 명백하다고 판단되면 공제조합의 부실화를 예방하고 건전한 경영을 유도하기 위하여 해당 공제조합이나 그 임원에 대하여 다음 각 호의 사항을 권고·요구 또는 명령하거나 그 이행계획을 제출할 것을 명할 수 있다. 1. ~ 3. (생략) 4. 이익배당의 제한
「벤처투자 촉진에 관한 법률」 제29조제3항, 제41조제3항	제29조(창업기획자의 경영건전성 기준) ③ 중소벤처기업부장관은 창업기획자가 제1항에 따른 기준을 갖추지 못하였거나 제2항에 따른 경영실태 조사 결과 경영건전성을 유지하기가 어렵다고 인정되면 그 창업기획자에 대하여 자본금 등의 증액, 이익 배당의 제한 등 경영 개선을 위하여 필요한 조치를 요구할 수 있다. 제41조(벤처투자회사의 경영건전성 기준) ③ 중소벤처기업부장관은 벤처투자회사가 제1항에 따른 기준을 갖추지 못하였거나 제2항에 따른 경영실태 조사 결과 경영건전성을 유지하기 어렵다고 인정되면 그 벤처투자회사에 대하여 자본금의 증액, 이익 배당의 제한 등 경영 개선을 위하여 필요한 조치를 요구할 수 있다.
「전자금융거래법」 제42조제3항	제42조(회계처리 구분 및 건전경영지도) ③ 금융위원회는 제28조제1항의 규정에 따라허가를 받은 금융회사 또는 전자금융업자가 제2항의 경영지도기준을 충족하지 못하는 등 경영의 건전성을 크게 해할 우려가 있다고 인정하는 때에는 자본금의 증액, 이익배당의 제한 등 경영 개선을 위하여 필요한 조치를 요구할 수 있다.

다음으로 차고지 매각 시 사업계획 인가를 받도록 하는 것과 관련하여서는, 안 제21조제13항제2호에서 ‘제10조제1항48)에 따른 사업계획 변경에 대한 인가를 받을 것’이라고 규정하고 있는데, 현행법 제10조

48) 「여객자동차 운수사업법」

제10조(사업계획의 변경) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자가 사업계획을 변경하려는 때에는 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 때에는 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

(이하 생략)

「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제33조(사업계획의 변경신고) ① 법 제10조제1항 단서에 따라 관할관청에 신고해야 하는 경미한 사항의 변경은 다음 각 호와 같다.

2. 시내버스운송사업과 농어촌버스운송사업의 사업계획 중 다음 각 목의 변경. 다만, 운행대수 또는 운행횟수에 대한 사업계획 변경의 인가일 또는 신고일로부터 1년 이내의 마목 본문에 따른 증감은 제외한다.

다. 동일한 시·군·구(자치구를 말한다. 이하 같다) 안에서의 차고지 이전

라. 동일한 시·군·구 안 또는 해당 차고지로부터 5킬로미터 범위에서의 차고지 이전으로 인한 노선변경

제1항 단서와 위임 법령에 따르면, 동일 지역 내 차고지 이전이나, 근거리 이전으로 인한 노선변경은 경미한 사항으로서 신고 대상이고, 임대차고를 자기소유로 보는 시행규칙 규정에 따르면⁴⁹⁾, 보유 차고지를 매각한 후 이전 없이 임대차고로 전환하는 경우에는 인가 대상에서 제외될 수 있으므로 제도적 공백이 없도록 살펴볼 필요가 있음.

49) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」

제14조(면허기준 등) ① 법 제5조제1항에 따라 여객자동차운송사업자(이하 “운송사업자”라 한다)가 갖추어야 할 최저 면허기준 자동차 대수, 보유 차고 면적, 운송부대시설 등(이하 “시설등”이라 한다)의 기준은 별표 2와 같다.

■ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 [별표 2]

여객자동차운송사업의 면허기준(제14조제1항 관련)

2. 보유 차고의 면적기준

업 중	대 당 면 적 (최 저)
가. 시내버스운송사업, 농어촌버스운송사업 및 시외버스운송사업	
1) 대 형	36㎡ ~ 40㎡
2) 중 형	23㎡ ~ 26㎡
3) 소 형	15㎡ ~ 18㎡
나. 택시운송사업	
1) 일반택시	13㎡ ~ 15㎡
2) 개인택시	10㎡ ~ 13㎡(단서 생략)

비고

1. 차고는 자기 소유일 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우 전용으로 사용하는 부분은 자기 소유로 본다.

다. 타인이 소유한 토지(차고지를 포함한다)를 2년 이상 임대하여 차고로 사용하는 경우(이하 생략)

나. 국토교통부 의견

준공영제 버스회사의 과도한 배당 행위로 인해 버스 서비스의 운영 안전성이 저해되지 않도록 관리할 수 있는 장치가 필요함.

다만, 준공영제 버스사업자의 배당 자율성도 보장할 필요가 있는 만큼 배당 행위 자체를 제한하기보다는 과도한 배당 등으로 준공영제 버스 사업자가 일정한 경영건전성 기준에 미달하는 경우에 한하여 배당 제한 등 경영개선을 요구하는 사후적 관리방식이 보다 적절할 것으로 보임.

6. 준공영제 버스운송사업자에 대한 관리·감독 규정 신설(안 제21조의2 신설)

가. 검토의견

개정안은 관할관청이 법령을 위반한 준공영제 버스운송사업자에 대하여 버스준공영제 대상에서 제외하거나 수입부족분 보조를 중단 또는 환수하는 등의 조치를 할 수 있도록 하고, 그 조치를 받은 사실을 의무적으로 공표하도록 하는 한편, 국토교통부장관이 버스준공영제에 관한 표준운영지침을 작성하여 고시하도록 하려는 것임(안 제21조의2 신설).

현행	개정안
<신설>	제21조의2(준공영제 관리·감독) ① <u>국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장은 준공영제 대상 운송사업자가 다음 각 호의 경우에 해당하는 때에는 국토교통부령 또는 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 준공영제 대상에서 제외할 수 있으며, 제50조에 따른 보조금의 일부 또는 전부를 지급하지 아니하거나 제51조제3항에 따라 회수할 수 있다.</u> <u>1. 제21조제13항의 준수 사항을 위반한 경우</u> <u>2. 제23조의 개선명령을 이행하지 아니한 경우</u> <u>3. 제51조를 위반하여 준공영제와 관</u>

현행	개정안
	<u>련한 보조금을 거짓이나 부정한 방법으로 받은 경우</u> ② 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장은 제1항에 따라 준공영제 대상에서 제외하거나, 보조금을 지급하지 아니하거나 환수하는 경우 해당 사실을 즉시 공표하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 준공영제에 관한 표준운영지침을 작성하여 고시하여야 한다.

앞서 살펴본 바와 같이 개정안에서는 준공영제 버스운송사업에 대해 현행 규제를 강화하고 새로운 준수 의무를 법률에 도입하고 있어, 준공영제 버스운송사업자의 개정안에 따른 의무이행 확보와 규제의 실효성 확보를 위해 적절한 제재수단 및 관리·감독 근거 마련은 필요한 입법 조치로 보임.

다만, 안 제21조의2제1항제3호에 따른 보조금 부정수급 시 환수 조치에 관해서는 현행법 제51조50)에서 이미 규정하고 있어 중복 소지가

50) 「여객자동차 운수사업법」

제51조(보조금의 사용 등) ① 제50조에 따라 보조 또는 용자를 받은 자는 그 자금을 보조받거나 용자받은 목적이 아닌 용도로 사용하지 못한다.

② 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 제50조에 따라 보조 또는 용자를 받은 자가 그 자금을 적정하게 사용하도록 감독하여야 한다.

③ 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수는 여객자동차 운수사업자가 거짓이나 부정한 방법으로 제50조에 따른 보조금 또는 용자금을 받은 경우 여객자동차 운수사업자에게 보조금 또는 용자금을 반환할 것을 명하여야 하며, 그 여객자동차 운수사업자가 이에 따르지 아니하면 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 보조금 또는 용자금을 회수할 수 있다.

있고, 안 제21조의2제2항에 따른 공표는 침익적 규제로서 구체적인 방법·절차 등을 하위 법령에서 정하도록 위임규정을 두는 것이 바람직해 보임.

그 밖에 안 제21조의2제3항에서 정부가 버스준공영제의 표준운영지침을 작성·고시하게 하는 것은 현재 정부가 배포 중인 「준공영제 가이드라인」⁵¹⁾의 법적 근거를 마련하려는 것으로 각 지자체의 안정적인 버스준공영제 시행을 위하여 필요한 입법 조치로 봄.

나. 국토교통부 의견

준공영제 버스운송사업자가 부정·부당 행위 시 재정지원금을 삭감하거나 준공영제 대상에서 제외하도록 하여, 관할관청의 관리권한을 강화할 필요가 있으며, 국토교통부가 기존에 배포 중인 「준공영제 가이드라인」의 실효성 제고를 위한 법적 근거를 마련할 필요가 있음.

51) 표준협약(안), 원가 산정·정산 기준, 재정 누수 방지 등에 관한 사항 포함.

7. 부칙

가. 검토의견

개정안 부칙에서는 시행일(공포 후 1년이 경과한 날부터 시행) 규정만 두고 있음.

현행	개정안
	부칙 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

개정안은 현재 시행 중인 버스준공영제를 법적 제도화하려는 것으로서, 준공영제 버스운송사업에 대한 양도·양수 인가제, 배당 인가제, 차고지 매각 인가제, 관할관청의 제재조치 등에 관한 근거를 신설하고 있어, 개정안이 시행될 경우 이미 버스준공영제를 시행 중인 지자체와 버스운송사업자에 대한 적용 관계를 명확히 하기 위하여 부칙에 경과조치 또는 적용례를 둘 필요가 있음.

문의처

02)6788-5584