

■ 최신 법령 ■

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안

1. 제안 이유

가. 현행법 제81조 제1항은 교통혼잡 등의 이유로 '출퇴근 때' 승용차를 함께 타는 경우에 한하여 자가용 자동차를 유상으로 운송용으로 제공·임대하거나 이를 알선하는 행위를 허용하고 있습니다. 그러나 현행법은 '출퇴근 시간'의 의미를 명확하게 규정하고 있지 않아 현행법을 위반하여 영리를 목적으로 사용한 것인지에 대한 판단이 쉽지 않다는 비판이 제기되고 있습니다.

나. 사납금 제도는 택시 기사가 차량을 대여해주는 회사에 하루 동안 벌어들인 수입의 일정액을 내는 제도입니다. 사납금 제도는 고질적 임금관행인 불법적 사납금제 그리고 사납금제와 연계된 장시간 택시노동 등으로 이어져 택시 노동자들의 처우를 어렵게 하는 병폐로 오랫동안 지적되어 왔습니다.

정부는 이를 개선하기 위해 1997년부터 일반택시 운수종사자의 처우 개선을 위하여 '전액관리제'(일명 월급제)를 도입·시행하였습니다. 그러나 이후 대법원 판례(2004두7665)에서 「택시운송수입금 전액관리시행요령」은 행정기관 내부의 사무처리지침에 불과하여 훈령의 법규성을 인정할 수 없다고 판시함으로써 사납금제의 폐단을 시정하지 못하고 '전액관리제'의 실질적인 정착에 어려움을 겪고 있습니다. 또한, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 '운송비용 전가금지' 제도를 신설하여 입법 보완을 해왔음에도 불구하고, 일선의 택시 사업현장에서는 기존의 1일 단위 사납금제 기반의 임금형태가 지속되고 있어 일반택시 운수종사자의 처우는 여전히 개선되지 않고 있는 상황입니다.

이에, 전액관리제 시행에 대한 구체적인 법적 근거를 마련하여 그간의 택시업계의 고질적 관행인 사납금제를 근절하고, 택시산업에 월급제 기반의 임금구조를 정착 시켜 일반택시 운수종사자들의 처우를 개선하고, 종국적으로 국민들에게 양질의 택시서비스를 제공할 수 있는 기반을 마련하고자 이 법이 개정되었습니다.

2. 주요 내용

- 가. 유상카풀이 허용되는 출퇴근 시간을 오전 7시부터 9시까지, 오후 6시부터 8시까지로 하고 토요일, 일요일, 공휴일을 제외하도록 명시함으로써 법률 해석상의 혼란을 방지하려는 내용입니다(안 제81조 제1항 제1호).
- 나. 운송사업자의 준수사항과 운수종사자의 준수사항에 운송수입금 전액관리제를 명시하여, 전액 납부와 전액 관리가 철저하게 이뤄질 수 있는 법적 근거를 마련하였습니다(안 제21조 및 제26조).
- 다. 이 개정안은 2019. 8. 2. 국회 본회의를 통과하였고, 현재 공포안이 정부에 이송되어 있습니다.

3. 전망

개정안에 따르면 일정 금액의 운송수입금 기준액(사납금)을 정해 수납하는 행위가 금지될 것으로 보입니다. 개정안 제21조 제1항은 ▲1일 근무시간 동안 택시요금미터에 기록된 운송수입금의 전액을 운수종사자의 근무종료 당일 수납할 것 ▲일정 금액의 운송수입금 기준액을 정해 수납하지 않을 것 ▲차량 운행에 필요한 제반경비(주유비·세차비·차량수리비·사고처리비 등을 포함)를 운수종사자에게 운송수입금이나 그 밖의 금전으로 충당하지 않을 것 등을 규정하고 있습니다.

현행 사납금제 하에서 법인택시 기사들은 매일 회사에 일정 금액의 의무적 수익금을 납부해야 했으며, 당일 소득이 사납금에 미치지 못하면 해당 금액만큼 본인의 월급에서 공제되는 형태였습니다. 그러나 이번 개정안의 도입을 통해 위와 같은 임금 공제는 금지될 것으로 예상됩니다.

4. 다운로드 : [여객자동차 운수사업법 일부개정법률안\(대안\) 국회 본회의 가결안\(현재 정부 이송\)](#)