

# 서울특별시 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례안

## 검 토 보 고

### 1. 제안경위

가. 제 출 자 : 정진철 의원 외 8명

나. 의안번호 : 제2436호

다. 제출일자 : 2021. 5. 25.

라. 회부일자 : 2021. 6. 1.

### 2. 제안사유

- 서울시는 2004년 7월 버스중심의 대중교통체계 개편을 통해 기존 민영체계의 시내버스를 개선하여 공공관리와 공공시설기반으로 공공성을 확보하고자 준공영제를 실시하고, 매년 시내버스 운송 비용 대비 운송수입 부족분으로 수천억 원을 보전하고 있음.
- 그러나 이러한 막대한 보조금이 소요되는 사업임에도 시내버스 준공영제에 대한 정의 및 재정지원방법에 대한 명확한 규정 없이 매년 시행방침에 의존하고 있는 실정으로 시내버스 준공영제의 시행과 그 운영에 필요한 사항을 조례로 법제화하여 불필요한 예산 낭비를 방지하고 버스회사의 경영 건전화를 도모하여 시민들에게

편리하고 안정적인 대중교통서비스를 제공하는데 기여하고자 함.

### 3. 주요내용

- 가. 조례에서 사용하는 용어를 정의함(안 제2조)
- 나. 시장의 책무를 규정함(안 제3조)
- 다. 사업자의 책무를 규정함(안 제4조)
- 라. 운송수입금공동관리업체협의회에 대한 사항을 규정함(안 제6조)
- 마. 수입금 공동관리에 대한 사항을 규정함(안 제7조)
- 바. 표준운송원가 산정 및 정산에 대한 사항을 규정함(안 제8조)
- 사. 재정의 지원에 대한 사항을 규정함(안 제9조)
- 아. 정산·보고에 대한 사항을 규정함(안 제10조)
- 자. 외부감사에 대한 사항을 규정함(안 제11조)
- 차. 경영상태와 서비스에 대한 평가에 관한 사항을 규정함(안 제12조)
- 카. 재정지원금의 환수에 대한 사항을 규정함(안 제14조)
- 타. 서비스 개선과 안전운행 증진을 위한 시책에 대한 사항을 규정함(안 제 16조 및 제17조)
- 파. 재정지원금 지급 중단에 대한 사항을 규정함(안 제18조)
- 하. 경과조치 및 다른 조례 폐지에 대한 사항을 규정함(부칙안 제2조 및 제 3조)

## 4. 참고사항

가. 관계법령 : 「여객자동차 운수사업법」, 「서울특별시 시내버스 재정지원 및 안전운행기준에 관한 조례」, 「서울특별시 지방보조금 관리 조례」

나. 예산조치 : 해당사항 없음(비용추계 비대상사유서 별첨)

다. 입법예고

○ 기 간 : 2021. 6. 4 ~ 2021. 6. 11

○ 의견있음(별도 첨부)

라. 관련부서 의견조회 결과

○ 서울시장(도시교통실 버스정책과)<sup>1)</sup> : 수정 가결

- 현재 국토교통부에서 시내버스 준공영제 운영 관련 가이드라인 마련하고 있음

· 2021.5.27. 가이드라인 초안 통보 및 의견수렴 중

- 의원발의된 조례에 우리시안을 보완하여 수정가결하고 추후 가이드라인 확정시 추가 개정이 필요할 것으로 판단됨

- 주요 수정의견

· 수공협 독립 운영 및 수공협 감독위원회 관련 규정

· 재정지원 중단 관련 사유 추가(임원의 중대 범죄행위, 평가하위 지속 회사 등

---

1) 버스정책과-17836(2021.6.9.)

[별첨] 입법예고 의견 요약서

의견제출자	제 출 의 건 요약
<p>서울특별시 버스운송사업 조합</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 안 제2조제3호에 대한 모든 보조금을 수공협수입금으로 정의하고 있는 것은 『보조금관리에 관한 법률 제22조제1항』에 반하며, 현실적으로 불가능한 내용임             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 친환경차량(CNG버스/수소버스/전기버스 보조금) 구입에 따른 보조금은 수공협에 입금할 수 없고, 제작사에 바로 지급되고 있음.</li> </ul> </li>   <li>○ 안 제14조제2호부터 제5호는 「보조금관리에 관한 법률 제30조제1항, 제2항, 제3항」 및 「동법 제31조」에서 규정하고 있는 보조금 결정 취소 또는 환수방식에 맞지 않는 불합리한 내용이 많음.</li>   <li>○ 안 제15조제1항은 준공영제 협약서의 적정이윤 보장에도 위배되고, 경영자가 자율적인 결정에 의해 사용되어야 할 권한을 심각하게 침해하고 있어 불합리함             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 『적정사업이윤의 제도적 보장』으로 기본이윤을 보장받아 왔으나, 준공영제가 진행되면서 서울시가 기본이윤의 일부를 성과이윤이라는 항목으로 사업자가 서울시 업무에 따라서 성과이윤 제도에 협조하는 것임</li> </ul> </li>   <li>○ 안 제18조는 이중처벌, 과잉처벌이 될 수 있는 내용이 포함되어 있으며, ‘조치 소홀’, ‘중대한 과실’, ‘고의’ 등의 해석과 기준이 모호한 표현이 포함되어 있어, 버스사업자의 기본권익을 부당하게 침해하는 것임</li>   <li>○ 이외에도 일부 조항에 대한 조례안 문구 수정 등 요청함</li> </ul>

## 5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

### 가. 개요

- 동 조례안은 서울시와 서울특별시버스운송사업조합 간 협약에 따라 운영되고 있는 “서울시 시내버스 준공영제”(이하 “시내버스 준공영제”)의 운영 근거를 조례로 정하고 기존 “서울특별시 시내버스 재정지원 및 안전 운행기준에 관한 조례”(이하 “시내버스 재정지원 조례”)의 규정된 시내버스 재정지원 및 운수사업자 관리 등의 내용을 동 조례에 포함시켜 보다 투명하고 효율적인 시내버스 준공영제 운영에 기여하고자 하는 것임

### ■ 조례 제정의 필요성 관련

- 서울시는 2004년 7월 대중교통체계개편과 함께 시내버스 준공영제를 도입하여 안정적인 버스체계 유지와 운수종사자의 근로여건 개선을 통해 대중교통 서비스 질을 높였다는 긍정적 평가를 받아 왔으나, 막대한 재정지원으로 버스회사만 배불리는 제도라는 부정적 여론도 지속적으로 제기되고 있는 것도 사실임
- 서울시 자료에 따르면 2004년 이후 2020년까지 누적지원금 8조 6,701원, 연간 4,817억원의 재정지원금이 투입되어 왔고, 코로나 19 등의 영향으로 운수수입이 감소하면서 재정지원 예산이 증가하는 추세를 보이고 있음

※ 참고 : 연도별 시내버스 재정지원 현황

(단위 : 억원)

년도	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
재정소요액	1,246	2,707	2,556	2,309	2,729	3,391	3,578	4,882	5,123	5,271
년도	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	누적	연간
재정소요액	6,211	6,227	5,907	5,581	5,491	3,627	7,313	12,552	86,701	4,817

※ 서울시 자료 중 일부

※ '21년 재정소요액은 전망치임

- 막대한 재정이 투입되는 '시내버스 준공영제'가 2004년 서울시와 서울시내버스조합이 체결한 협약<sup>2)</sup>을 기본으로 수입금 배분 및 관리 등을 지침<sup>3)</sup> 및 내부방침 등에 따라 운영되고, 협약체결 이후 한 번도 개정되지 않아 일부 사문화된 내용도 포함되어 있으며, 적정이윤 보장 등에 대한 구체적인 개선이 이루어지지 않아 지나치게 사업자 편의 위주로 만들어 졌다는 비판이 제기되고 있는 상황임
- 이와 관련하여, 타 지자체의 경우 서울시 보다 늦게 준공영제를 시행했음에도 불구하고 준공영제 조례를 제정·운영하고 있으며, 국토교통부에서도 준공영제의 효율적 운영을 위해 '준공영제 가이드라인'을 작성하고 있는 점 등을 감안할 때, 서울수도 조속히 법제화할 필요가 있을 것임<sup>4)</sup>

2) (가칭) 버스노선 및 운영체계개편 협약서(2004.2.4.)

- 협약 당사자 : 서울특별시, 서울특별시운송사업조합 이사장
- 주요내용 : 10개 구간선노선축 입찰제 시행, 적정사업이윤의 제도적 보장, 잉여차량 발생시 적정보상, 부재처리 대책, 57개 업체 기존사업면허는 사업내용만 변경하고 보장, 기타

3) 서울특별시버스운송사업자 운송수입금공동관리 지침(2014.12.19. 개정)

- 주요내용 : 운송수입금공동관리업체협의회 운영, 운송수입금 공동관리, 수입금 배분, 운행비용 정산, 운송사업체 점검 등

4) 지자체별 준공제 시행 및 관련 조례 제정 현황

- 따라서, 동 조례 제정을 통해 ‘시내버스 준공영제’를 단순한 협약이나 지침이 아닌 조례에 근거한 운영사업으로 정하고 재정지원 및 관리에 대한 내용을 명시함으로써 ‘시내버스 준공영제’의 공정하고 효율적 운영에 기여할 수 있다는 점에서 제정의 필요성이 충분히 인정된다 할 것임

**■ 조례의 목적, 정의, 시장 및 사업자의 책무, 적용범위 관련 (안 제1조~ 제5조 관련)**

- 안 제1조(목적), 제2조(정의), 제3조(책무), 제4조(사업자의 책무), 제5조(적용범위)는 조례의 목적과 ‘시내버스 준공영제’ 등에 대한 정의, 시내버스에 대한 투명한 재정지원 및 안전운행 관리 등을 위한 서울 시장의 책무, 시내버스 안전운행을 위한 장치마련 및 노동환경 개선 등을 위한 사업자의 책무, 보조금 지급에 대해 타 조례 보다 우선 적용하는 사항 등을 규정하고 있음
- ‘시내버스 준공영제’가 무분별한 재정지원에 따른 회사의 방만 경영과 사업자의 도덕적 해이에 대한 논란이 끊임없이 제기되어 대책마련이 시급한 점을 감안할 때,

지자체명	시행일	조례 제정일	지자체명	시행일	조례 제정일
서울시	2004.7	-	경기도 용인시	2018.4	2021.4.29
경기도	2018.4	2018.1.11	인천광역시	2009	2019.9.23
광주광역시	2006.12	2020.3.1	제주특별자치도	2017.8	2019.12.31
대구광역시	2006.2.	2015.12.30	충청북도 청주시	2021.1	2020.10.8
대전광역시	2005.7	2019.12.27	경기도 파주시	2018.4	2020.6.12
부산광역시	2007.5	2019.1.1			

※ 시행일 : 나무위키 자료 일부, 조례 제정일 : 국가정보센터

‘ 시내버스 준공영제 ’를 구체적으로 정의하고 서비스 개선 및 안전 증진을 목적으로 서울시장과 사업자의 노력을 책무로 규정하는 동 조례 제정 취지는 타당하다 할 것임

- 다만, 최근 사모펀드 운영사가 서울시를 비롯한 준공영제 운영지역의 버스회사를 인수하는 사례가 발생하고 있으나<sup>5)</sup> 이를 관여할 수 있는 규정이 현재는 전무한 실정임

버스회사 인수가 사인 간 거래영역이기는 하나 준공영제가 적용되는 지역의 버스회사는 시민의 세금이 지원되는 만큼 이에 대한 적절한 행정적 조치를 제4조(사업자의 책무)에 반영할 필요가 있을 것으로 보임

- 또한, 동 조례 제12조(경영상태와 서비스에 대한 평가)와 제15조(성과이윤의 지원)에서 ‘성과이윤’<sup>6)</sup>을 규정하고 있다는 점에서 이를 추가할 필요가 있는 등 제2조(정의)의 일부를 조정할 필요가 있을 것으로 판단됨

---

5) 보도자료, 한국경제, 신생 PEF 차파트너스, 버스회사 9곳 잇달아 인수...최대 사업자 등급(2020.12.10.)

- 동아운수 지분 100% 620억에 인수 계약

- 2년간 서울·인천·대전 시내버스 사들여...총 900여대 확보(서울 한국BRT 포함)

- 준공영제 버스회사 ‘타깃’...“대형화로 비용절감해 수익률 제고”

6) 제12조(경영상태와 서비스에 대한 평가) ②시장은 제1항에서 정한 평가결과에 따라 성과이윤을 차등지원 할 수 있다.

제15조(성과이윤의 지원) 시장은 제12조에 따른 평가결과와 제13조에 따른 조사결과를 반영하여 사업자에게 성과이윤을 지원할 수 있다. 이 경우 지원한 성과이윤의 일부는 해당 사업자에게 고용된 운수종사자를 비롯한 노동자에게 돌아갈 수 있도록 하여야 한다.



## ■ 운송수입금공동관리업체협의회 및 수입금 공동관리 관련 (안 제6조~ 제7조 관련)

- 안 제6조(운송수입금공동관리업체협의회(이하 “협의회”) 및 제7조(수입금 공동관리)는 수입금 관리 및 배분, 표준운송원가 정산 등의 업무를 수행하는 협의회를 설치·운영하고 협의회에 참여하는 사업자는 수입금을 공동으로 관리·분배하도록 규정하고 있음
- 서울시는 시내버스 준공영제 운영에 따른 운송수입금 공동관리 및 운송관련 물품 구입 등을 협의회를 통해서 진행하고 있으나, 현재까지 단순히 서울시 지침<sup>7)</sup>에 따라 다수의 사업범위와 내용을 정하고 있어 이를 조례에 명시하여 보다 투명하고 체계적인 협의회 운영을 할 수 있는데 기여한다는 점에서 제정 필요성이 인정된다 할 것임
- 다만, 기존 협의회 운영이 시내버스운송사업조합 관할로 운영되고 있어<sup>8)</sup> 수입금 관리 및 재정지원에 대한 공정성 논란과 오해가 끊이지 않는 점을 감안하여

협의회를 독립적으로 운영하고 감독할 수 있는 기구를 설치하는 등 서울시가 보다 투명하고 객관적으로 협의회를 운영할 수 있는 방안에 대한 논의도 필요할 것으로 보임

7) 서울특별시버스운송사업자 운송수입금공동관리 지침

8) 제7조(운송수입금공동관리업체협의회)① 업체간 균형발전과 버스서비스 향상 등 버스운행의 공공성과 효과성을 제고하기 위하여 서울특별시버스운송사업조합내에 운송수입금공동관리업체협의회(이하 “공동관리업체협의회”라 한다)를 설치하여 서울시내버스 운송사업체의 운송수입금을 공동관리 하며, 공동관리업체협의회의 모든책임은 서울특별시버스운송사업조합이 진다.

- 참고로, 국토교통부는 협의회의 구성·운영 등 필요한 사항은 관할 관청이 별도로 정하고 수입금공동관리 관련 사무를 처리하기 위한 별도의 사무기구설치를 필수로 하는 내용의 ‘준공영제 가이드라인’을 작성·통보한 바 있음<sup>9)</sup>

## ■ 표준운송원가 산정 및 정산, 자가차고지 등에 대한 사용료 지급 관련 (안 제8조~제8조의2 관련)

- 안 제8조(표준운송원가 산정 및 정산)는 시장이 2년마다 전문기관 등을 통해 표준운송원가를 산정하고 표준운송원가 산정을 위해 필요한 자료를 사업자로부터 요구할 수 있으며, 산정된 표준운송원가를 시의회에 보고하도록 하고, 안 제8조의2(자가차고지 등에 대한 사용료 지급 관련)는 시장이 자가차고지를 사용하는 사업자에게 표준운송원가로 산정된 사용료를 지급하도록 하는 것임
- 안 제8조와 제8조의2는 “시내버스 재정지원 조례” 제3조에 명기된 내용을 일부 반영<sup>10)</sup>한 것으로 현재 서울시가 시행 중인 사항을 반영하는 규정임을 감안할 때 필요성이 인정된다 할 것임

9) 준공영제 가이드라인 작성관련 지자체 의견 조회(버스정책과-16238, 2021.5.27.)

10) 제3조(표준운송원가 산정 및 정산) ① 시장은 2년 단위로 버스운행에 소요되는 표준운송원가를 산정하여야 한다. 이 경우 시장은 표준운송원가 산정에 필요한 다음 각 호의 자료를 사업자에게 요구할 수 있다. 다만, 매년 변동되는 사항(직종별 임금인상률, 물가상승률 및 제반 법·제도 등의 변동에 따른 비용 변동 포함)에 대해서는 당해연도에 정산 반영한다.

1. 재무제표
  2. 경영실태 자료
  3. 표준운송원가 항목의 지출내역
  4. 그 밖에 시장이 필요하다고 정하는 자료
- ② ~④ (생략)

- 다만, 안 제8조에 표준운송원가에 대한 검증을 회계 관련 전문기관 뿐만 아니라 사업자 또는 단체도 수행할 수 있게 명시되어 있으나 사업자가 시행할 경우 표준운송원가가 과다 산정될 우려가 있는 등 객관성을 담보하기 어렵다는 점에서 공정한 용역 수행을 위해 검증 기관을 조정·검토해야 할 것으로 보임
- 또한, 안 제8조의2(자가차고지 등에 대한 사용료 지급)는 표준운송원가를 구성하는 13개 항목 중 하나인 “차고지비”에 대한 사항을 규정하고 있으나

표준운송원가는 전문기관 검증 용역 및 관련 조합과의 협의를 통해 적정요율이 매년 변경될 수 있고, 13개 항목 중 ‘차고지비’ 항목만 조례에 규정하는 것에 대한 적정성 문제와 용역 결과에 따른 적정요율 적용 등을 고려할 때 동 조문을 명시하는 것이 필요한지에 대한 검토가 필요할 것임

※ 참고 : 서울시 표준운송원가 항목의 구성<sup>11)</sup>



11) 이창·장지은, 2015, 「서울시 버스 준공영제 정착 위한 제도화 타당성」, 서울연구원

## ■ 재정의 지원 관련 (안 제9조 관련)

- 안 제9조(재정의 지원)는 시장이 표준운송원가에 근거하여 미치지 못한 수입금과 실제 지출액을 고려하여, 예산의 범위에서 재정지원금을 지원할 수 있는 근거를 명시하는 것임
- 현재 서울시는 “서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례”(이하 “여객자동차운수사업 재정지원 조례”) 제3조에 따라 표준운송원가에 근거한 버스운송수입금 공동관리에 의한 운송수입금 부족액을 보조하고 있음<sup>12)</sup>
- 따라서, 사업자가 운송수입금 부족액에 대해 신청하고 시장이 지원하도록 명시하는 것은 “여객자동차운수사업 재정지원 조례”를 반영하고 시내버스 준공영제에 따른 재정지원 근거를 명확히 하여 조례의 실효성을 높이는데 기여할 수 있을 것으로 보임
- 다만, 표준운송원가에 따른 재정지원 외의 경비에 대해서 “버스정책 시민위원회”의 심의·의결을 거치도록 명시하고 있으나 “여객자동차운수사업 재정지원 조례”에서 “버스정류소 표지판 설치 및 버스도색 등 버스시설 개선비용” 등 일부 경비 지원<sup>13)</sup>에 대한 위원회의 별도

12) 서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례 제3조(재정지원 대상)

② 재정보조를 받을 수 있는 여객자동차 운수사업자는 다음 각 호와 같다.

4. 버스교통체계의 개선에 따른 다음 각 목의 사업

나. 버스운송수입금 공동관리(시내버스운송사업자들이 버스산업의 육성발전을 위해 공동운수협정을 통해 운송수입금을 공동관리하고 운행실적에 따라 분배하는 것을 말한다. 이하 같다)에 의한 운송수입금 부족액

13) 서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례 제3조(재정지원 대상)

② 재정보조를 받을 수 있는 여객자동차 운수사업자는 다음 각 호와 같다.

~심의·의결 근거를 두고 있지 않다는 점에서 조례 간 충돌이 발생하지 않도록 조항을 정비할 필요가 있을 것으로 보임

## ■ 정산·보고, 외부감사, 경영상태와 서비스에 대한 평가, 조사 관련 (안 제10조~제13조 관련)

- 안 제10조(정산·보고), 제11조(외부감사), 제12조(경영상태와 서비스에 대한 평가), 제13조(조사)는 협의회와 사업자로 하여금 재정지원금에 대한 정산 및 보고의무를 정하고

재정지원의 투명성과 효율성을 높이기 위해 사업체에 대한 외부회계 감사 시행의무, 경영상태 및 서비스 평가를 통한 성과이윤 차등지원, 원활한 업무수행을 위해 협의회와 사업체에 대한 시장의 조사 권한을 규정한 것임

- 안 제10조부터 제13조의 내용은 협의회와 사업체의 재정지원에 대한 시장의 사후책무를 정하는 것으로 현재 서울시는 “시내버스 재정지원 조례” 제4조부터 제6조를 근거<sup>14)</sup>로 관련 사항을 시행 중이며 이러한

4. 버스교통체계의 개선에 따른 다음 각 목의 사업

### 가. 버스의 고급화·다양화를 위해 저상버스 등의 도입으로 인한 구입비와 일반버스 구입비와의 차액

나. 버스운송수입금 공동관리(시내버스운송사업자들이 버스산업의 육성발전을 위해 공동운수협정을 통해 운송수입금을 공동관리하고 운행실적에 따라 분배하는 것을 말한다. 이하 같다)에 의한 운송수입금 부족액

### 다. 버스정류소 표지판 설치 및 버스도색 등 버스시설 개선비용

### 라. 대중교통수단간 환승할인제와 관련된 사업

#### 14) 서울특별시 시내버스 재정지원 및 안전 운행기준에 관한 조례

제4조(외부회계감사) 사업자는 서울시와 협의하여 독립된 외부의 감사인에 의한 회계감사를 받고 그 결과를 4월말까지 서울시에 보고하여야 한다.

제5조(경영 및 서비스 평가) ① 시장은 재정지원을 받는 사업자에 대하여 경영 및 서비스 평가를 실시하여야 한다.

② 시장은 제1항에서 정한 평가결과에 따라 성과이윤을 차등지원 할 수 있다.

조사결과를 시의회 소관 상임위원회에 보고하도록 정하고 있음<sup>15)</sup>

- 따라서, 동 조례안은 현재 시행 중인 정책사항을 반영하고 보다 투명하고 내실 있게 재정지원 관리를 할 수 있다는 점에서 제정 필요성이 인정된다 할 것이나 경영평가 결과에 따라 지원되는 성과이윤이 필수 지급되는 기본이윤이 아닌 말 그대로 성과에 따른 이윤으로 반영될 수 있도록 하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보임

## ■ 재정지원금의 환수 관련 (안 제14조 관련)

- 안 제14조(재정지원금의 환수)는 시장이 사업자에게 지원한 재정지원금을 환수할 수 있는 근거를 마련한 것으로 “여객자동차운수사업 재정지원 조례” 제6조<sup>16)</sup>에 따르면 시장은 허위 또는 부정한 방법으로 지원 받거나 지원 목적 외의 용도로 지원금을 사용한 사업자에 대해서는 재정지원금을 즉각 환수 조치할 수 있고 환수조치 당한 사업자는 1년간 성과이윤 지원대상에서 제외하도록 명시하고 있음

③ 제1항 및 제2항의 시행을 위하여 필요한 사항은 시장이 따로 정한다.

④ 시장은 사업자의 재무상태·임원 인건비 등의 경영정보 및 서비스 평가 결과를 서울특별시 홈페이지 등을 통해 시민들에게 공개하여야 한다.

**제6조(재정지원금의 정산보고)** ① 사업자는 시장이 지원한 재정지원금 중 실비정산되는 항목에 대해서는 집행 후 2개월 이내에 정산보고하여야 하며, 관련된 증빙자료를 제출하여야 한다.

② 시장은 제1항과 관련하여 확인이 필요한 경우에는 관련 자료의 제출을 요구하거나 소속공무원으로 하여금 해당 사업자 등을 방문하여 조사하게 할 수 있다.

15) **제8조(시의회 보고)** 시장은 제4조부터 제6조까지의 사항에 대한 결과를 서울특별시의회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.

16) **서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례**

제6조(자금의 보조 또는 융자) ④ 시장은 허위 또는 부정한 방법으로 지원 받거나 지원 목적 외의 용도로 지원금을 사용한 사업자에 대해서는 재정지원금을 즉각 환수 조치하여야 한다.

**서울특별시 시내버스 재정지원 및 안전 운행기준에 관한 조례**

제7조(지원제외) 제5조 및 제6조에 따른 시장의 평가 및 자료제출을 거부하는 사업자에 대해서는 서울시 표준운송원가에 따른 성과이윤 지원대상에서 1년간 제외한다.

- 동 조례안을 통해 재정지원금에 대한 사후조치 근거를 마련하고 사업자로 하여금 보다 적극적인 행정협조를 독려할 수 있다는 점에 필요성은 인정되나

제2호부터 제5호와 같은 행정협조 거부시 명확한 환수액 기준이 마련되지 않을 경우 모호한 해석으로 인해 자칫 사문화될 우려가 있는 바, 구체적인 환수 기준을 마련하여 조례의 실효성을 높여야 할 것임

## ■ 성과이윤의 지원 관련 (안 제15조 관련)

- 안 제15조(성과이윤의 지원)는 제12조 평가결과와 제13조 조사결과에 따라 사업자에게 성과이윤을 지원할 수 있는 근거를 규정하는 것으로 사업자로 하여금 사업체 경영평가와 시장이 시행하는 조사업무 협조에 기여할 수 있다는 점에서 타당한 것으로 보임
- 다만, 제4항에서 재정지원금이 환수된 경우 3년간 성과이윤 지원에서 제외한다고 명시된 반면 “여객자동차운수사업 재정지원 조례” 제6조17)에 따르면 재정지원금 환수시 1년간 성과이윤 지원대상에서 제외되는 것으로 명시되어 있다는 점에서, 조례 해석상 충돌이 발생하지 않도록 조항에 대한 정비가 필요할 것으로 판단됨

---

17) 제6조(자금의 보조 또는 용자) ① 재정지원으로서의 자금의 용자는 다음 각 호의 기준에 따라 용자한다.

④ 시장은 허위 또는 부정한 방법으로 지원 받거나 지원 목적 외의 용도로 지원금을 사용한 사업자에 대해서는 재정지원금을 즉각 환수 조치하여야 한다.

⑤ 제4항에 따라 제3조제2항제4호나목의 재정지원금을 환수조치당한 사업자는 1년간 성과이윤 지원 대상에서 제외한다.

■ 서비스 개선을 위한 시책, 안전운행 증진을 위한 시책 관련 (안 제16조·제17조 관련)

- 안 제16조(서비스 개선을 위한 시책), 제17조(안전운행 증진을 위한 시책)는 시내버스 서비스 개선 및 안전운행 증진을 위한 시장의 의무를 명시한 것으로, “시내버스 재정지원 조례”에 명시된 내용을 준용하여 시장으로 하여금 보다 편리하고 안전한 시내버스 이용환경 조성에 기여할 수 있을 것으로 판단됨

■ 재정지원금 지급 중단 관련 (안 제18조 관련)

- 안 제18조(재정지원금 지급 중단 관련)는 사업자가 재정지원금 환수 또는 감액처분을 받거나 음주 또는 난폭운전 등 중대 사고를 유발하여 준공영제 운영 질서를 저해한 경우 재정지원금 지급을 중단하되 다시 지급하려는 경우에는 위원회 심의를 거치도록 하는 것으로,

사업자로 하여금 보다 적극적이고 투명한 운영을 요구하여 시내버스 안전한 이용환경 증진에 기여할 수 있다는 점에서 조례 제정 목적에 부합하는 것으로 판단됨

- 다만, 음주 및 난폭 운전 등의 사고와 관련된 직접적 위법행위 외에도 임원의 횡령, 배임, 부당노동행위 등에 대한 논란이 언론을 통해 끊임없이 제기되는 점을 감안할 때, 운영상 발생할 수 있는 위법행위에 대해서도 강력한 제재 사항을 추가하는 방안을 고려할 필요가 있을



것으로 보임

- 참고로, 서울시외 준공영제 조례를 시행중인 10개 시도의 경우 재정 지원금 환수 또는 감액처분 등의 사유가 발생할 경우 “재정지원금 지급 중단”이 아닌 “일정기간 준공영제 제외”하도록 규정하고 있음<sup>18)</sup>

## ■ 준용, 시행규칙 관련 (안 제19조·제20조 관련)

- 안 제19조(준용), 제20조(시행규칙)의 경우 동 조례안에 누락된 부분이 발생할 경우 준용기준 및 필요사항을 시행규칙으로 제정할 수 있도록 하는 것으로, 조례의 실효성을 높이는데 기여할 것으로 보임

---

18) (예시) 경기도 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례

제25조(준공영제 제외) ① 도지사는 제22조 및 제23조에 따른 재정지원금 환수 또는 감액처분을 3년 이내에 3회 이상 받는 등 준공영제의 운영질서를 심히 저해한다고 판단되는 운송사업자를 준공영제에서 일정기간을 정하여 제외할 수 있다.