

택시운송사업의 발전에 관한 법률

Law of Development for Taxi Industry



안기정

서론

『택시운송사업의 발전에 관한 법률안』(이하 『택시발전법』)이 2013년 12월 30일 국회를 통과한 데 이어, 시행령·시행규칙 제정안이 입법예고를 거쳐 지난 16일 국무조정실 규제개혁위원회 심사를 통과했다. 이로써 택시를 대중교통으로서의 지위를 인정한 『대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률』개정안(이하 『택시법』)이 국회를 통과, 대통령이 거부권을 행사한지 1년 반 이상이 경과한 시점에서 택시산업 관련 제도화 문제는 매듭을 지을 수 있게 되었다. 또한 『택시발전법』의 통과로 여객운송사업 중 택시만을 규율하는 새로운 법률이 탄생하게 되었다.

기존에 제안, 국회를 통과했었던 『택시법』안은 택시를 대중교통의 범위에 포함시켜 대중교통으로서의 지위를 인정하자는 것이었다. 하지만, 사실 『택시법』안 자체만으로는 택시산업에 대한 어떠한 지원을 하겠다는 내용이 포함되었던 것은 아니었다. 다만, 택시가 대중교통수단으로서의 위상을 확

득하게 됨으로써 대중교통에 준하는 지원을 받게 되리라는 기대 속에 수많은 택시업계 이해당사자들의 전폭적인 지지를 받았다. 그러나, 택시를 대중교통으로 보기에는 논리적 난점이 존재하였기에 많은 교통 및 택시전문가들은 반대의사를 표명하였고, 결국 이명박 대통령은 국회를 통과한 『택시법』안에 대해 거부권을 행사하였다. 그 후 국토교통부가 택시산업 관련 이해 당사자들 및 교통전문가들의 의견을 적극적으로 수렴하여 지금의 『택시발전법』을 성립시키게 되었다.

『택시발전법』은 기존의 『여객자동차 운수사업법』에 대해서 특별법의 지위를 갖게 된다. 따라서, 택시운송사업과 운수종사자에 관한 사항은 우선 『택시발전법』의 적용을 받게 되고, 법에서 정하지 아니한 사항에 대해서만 『여객자동차 운수사업법』의 적용을 받게 된다. 새로 제정된 『택시발전법』은 2015년 1월 29일부터 시행되는데, 운송비용전가의 금지와 처벌에 대한 규정 등은 특별시와 광역시의 사업구역에 경우 2016년 10월 1일부터, 그 외의 사업구역에 대해서는 2017년 10월 1일부터

시행된다(법 부칙 제1조)

본고에서는 「택시발전법」의 특징과 관련된 주요 내용을 살펴보고, 이를 통해 택시산업 환경과 관련된 「택시발전법」의 의의를 살펴보고자 한다.

「택시발전법」의 특징과 주요 내용

1. 국가 및 지방자치단체의 책무

택시발전법의 특징은 우선 택시산업 발전을 위한 중앙정부와 지방자치단체의 책무를 강화하였다는 점이라 할 수 있다. 우선, 중앙정부는 택시산업 발전에 관련된 5년 단위의 기본계획을 수립하도록 하고, 시도지사에게도 5년 단위 시행계획을 수립하도록 의무화하고 있다(법 제6조). 또한, 현재 전국적으로 문제가 되고 있는 택시과잉공급 문제에 대처하기 위해 시도지사에게 적정 택시총량대수의 조사 및 산정, 그리고 감차계획 수립 의무화를 규정하고 있다(법 제9-11조). 사실 기존의 「여객자동차 운수사업법」에서도 시도지사의 택시총량계획 수립에 대한 규정이 존재하며, 이에 근거하여 지방자치단체마다 과거 2차례 총량계획을 수립한 바 있다. 그러나, 총량산정에 대한 구체적 규정이 없었을 뿐만 아니라, 강제성이 부족하였다. 설사 총량 산정을 통한 감차규모가 결정되더라도, 감차를 위한 구체적인 방안이나 지원책이 규정되지 않아, 총량계획의 실효성이 논란이 되어왔다. 「택시발전법」은 사업구역별 택시 총량 산정에 필요한 개념적 규정을 엄격히 함과 동시에 과잉공급된 것으로 추정되는 시도의 면허발급권을 제한하여 총량계획의 실효성을 제고하고 있다. 또한, 만일 시도지사가 보고한 사업별 택시총량 산정이 법에서 정한 산정 기준 및 절차에 부합하지 않을 경우 국토교통부장관이 재산정을 요구할 수 있도록 규정해 시도의 자의적인 총량산정여지를 축소하였다.

두 번째로, 중앙정부 및 자치단체의 택시산업에 대한 지원책이 강화되었다. 시도는 택시운송사업의 발전을 위해 택시산업의 구조조정이나 경영개

선, 감차사업, 택시공영차고지의 설치, 친환경차량을 통한 연료대체화 사업에 자금 지원이 필요할 경우 보조 및 용자를 할 수 있도록 규정하고 있다(법 제7조).

2. 운수종사자의 처우 개선 및 사업주의 책임 강화

열악한 택시운수종사자의 처우 개선을 위해 우선, 사업주의 운수종사자에 대한 운송비용의 전가 금지를 규정하고 있다(법 제12조 제1항). 운수종사자에게 관행적으로 전가되던 비용의 대표적인 것으로 언급되었던 것이 바로 택시 구입비(보통 신차비로 불림), 유류비, 세차비 등이었다. 법에서는 이와 같은 사업주가 부담해야 할 비용을 운수종사자에게 전가시키는 행위를 금지함으로써 간접적인 운수종사자의 처우 개선을 도모했다고 볼 수 있다. 또한, 법에서는 시도지사에게 1년에 2회 이상 택시운송사업자가 제1항 및 제2항을 준수하고 있는지를 조사하고, 그 조사 내용과 조치 결과를 국토교통부장관에게 보고하도록 하였다(법 제12조 제4항). 이는 사업주가 운송비용을 운수종사자에게 전가하지 못하도록 자치단체의 관리, 감독의 책임을 부과한 조항이라 할 수 있다. 또한 사업주 측면에서는 기존에 관행적으로 전가할 수 있던 운송비용을 자신이 지불해야 함에 따라 부담이 늘어나게 된다. 만약 이를 준수하지 않을 경우에 법에서는 국토교통부 장관이 사업주의 운송사업면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 감차 등에 따른 사업계획 변경을 명할 수 있다(법 제18조)고 하여, 법 규정의 실효성을 제고하고 있다. 시행령안(案)에는 1년 안에 운송비용 전가 금지 규정을 3차례 위반하는 업체는 면허가 취소되고 과태료 1천만원을 내야 하며, 1차 위반 때는 과태료 500만원, 2차 위반 때는 사업일부정지 120일과 과태료 1천만원에 처하도록 규정하고 있다.

두 번째로 택시운송사업자단체는 택시운수종사

자 복지기금을 설치할 수 있도록 규정하고, 이를 택시운수종사자의 건강검진 등 건강관리 서비스 지원, 택시운수종사자 자녀의 장학사업 등에 사용하도록 규정하여 택시운수종사자의 근로여건 개선을 도모하고 있다(법 제15조). 임금수준 외에도 택시운수종사자의 열악한 복지수준 등을 감안할 때, 복지기금의 설치에 간접적으로 처우 개선을 도모할 수 있는 수단이라 말할 수 있다.

3. 서비스 제고 기능 강화

마지막으로 택시운수종사자 및 회사의 승차거부 등 불법행위에 대한 책임과 벌칙을 강화하였다. 법에서는 그 동안 택시의 고질적인 문제점으로 지적되어 오던 승차거부를 비롯하여 부당요금징수, 합승, 영수증 발급이나 신용카드결제 등에 응하지 않을 경우 운전업무 종사자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다고 규정하고, 처분의 기준과 절차는 국토교통부령에 정한다고 규정하고 있다(법 제16조).

시행령안에서는 법인택시나 개인택시 운수종사자가 승차거부나 합승, 부당요금 징수 등으로 1차 적발시에는 과태료 20만원을 내야 하며, 2차 적발시에는 과태료 40만원과 더불어 30일 자격정지 처분을 받는다고 규정하고 있으며, 2년 안에 3차 적발될 경우 과태료 60만원을 내고 자격이 취소되도록 규정하고 있다. 기존의 1차 적발시 20만원의 과태료, 2차 적발시 30만원의 과태료와 자격정지 20일, 3차 적발시 30만원의 과태료와 자격정지 30일에 비하면 상당히 강화된 규정이라 할 수 있다.

이에 더하여 사업주에 대한 운수종사자의 관리, 감독 강화에 대한 유인을 제공하기 위해 시행령안에서는 택시회사가 보유 차량 대비 승차거부 등 위반건수를 산정한 위반지수에 따라 처벌받도록 규정한다. 위반지수가 '1'이면 사업 일부정지 60일에 처하며 이후 단계적으로 감차와 면허취소에 처한다는 강력한 규정을 담고 있다. 물론 운수종사자의 불법행위로 인한 사업주에 대한 처벌 규정은 「여

객자동차 운수사업법」에서 존재하는 제도이지만, 규정의 실효성의 문제가 제기되어 왔었다. 새로 제정된 「택시발전법」은 기존의 법보다 한층 강화된 내용으로 실효성 제고를 도모하고 있다고 해석할 수 있다.

「택시발전법」 제정의 의의

「택시발전법」은 무엇보다도 수입금전액관리제의 형식적인 시행 등으로 나타났던 택시산업의 구조적 문제의 고리를 끊은 역할을 할 수 있을 것으로 판단된다. 택시산업의 문제점이란 택시사업주의 단일한 근로자 관리 및 비용전가 등을 통한 운수종사자의 처우 악화가 택시서비스의 저하로 이어지고, 이것이 택시수요의 감소를 이어져, 재차 운수종사자의 처우 악화로 이어지는 악순환 구조를 말하는 것이다. 여기에 제도의 미비 및 실효성 부족으로 인한 관리, 단속 기능의 형식화는 악순환 구조를 가속화시킨 측면이 있다고 볼 수 있다. 택시업계에서 보편적으로 시행되고 있는 운송수입금 정액입금제(일명 사납금제)하에서 사업주는 운수종사자가 납입하는 입금액만 관리할 뿐 서비스 관리나 운행관리에 신경을 쓸 유인이 존재하지 않았고, 또한 유류비 등 많은 운송비용 등을 운수종사자가 전가시켜왔다. 운수종사자 입장에서는 회사에서 정해진 납입금을 채울 수 없는 경우 자신의 월급에서 공제되기 때문에 과속, 난폭 운전과 장시간 운전 등 무리한 운행을 할 수 밖에 없는 상황이 되어 버렸다. 이는 곧바로 승차거부 등 서비스 저하로 이어져 택시 이용객들은 택시에 대한 신뢰를 거두는 결과로 이어진다. 택시 서비스를 관리할 지자체의 관리 및 단속 감독도 형식적이거나 처벌 규정도 약해 단속과 처벌의 실효성은 저하될 수밖에 없었고, 따라서 택시의 불법행위를 방지하는데 한계가 있을 수밖에 없었다.

「택시발전법」은 이러한 악순환 고리를 끊어주는 제도적 장치로서 작용할 것으로 기대할 수 있다. 우선, 비용전가금지 및 처벌규정 등은 운수종사자

의 처우를 개선시켜 양질의 택시서비스 공급기반을 확충하는 역할을 할 것으로 기대가 되며, 또한 이를 이행해야 하는 사업주로서는 비용부담이 발생하기 때문에, 수입금을 전액관리해야 하는 필요성을 느끼게 될 것이다. 이는 자연스럽게 사문화된 수입금전액관리제를 정착시키는 역할을 하게 될 것이다.

두 번째로, 택시불법행위의 방지를 위한 처벌규정의 강화는 운수종사자의 불법행위의 유인을 감소시키고, 이는 택시서비스 질의 제고로 이어질 것이다. 운수종사자 개인에 대한 처벌뿐만 아니라 택시 사업주에 대한 부담을 강화시켰다는 점에서 또한 의의가 있다. 운수종사자의 개인적인 불법행위는 바로 회사의 부담으로 이어질 수밖에 없기 때문에, 사업주의 운수종사자에 대한 교육 및 관리, 감독의 유인이 강화될 수 있다. 이것은 택시 서비스 제고를 위해서는 필수적인 사항이다.

마지막으로 총량계획과 감차계획의 수립 절차등을 구체적으로 제도화시켰다는 측면은 택시과잉공급 해소를 통한 운수종사자의 처우개선에도 일조할 수 있고, 이러한 기반을 통해 택시서비스를 제고할 수 있다는 측면이 존재한다. 우리나라의 택시산업의 문제점 중의 하나인 과잉공급문제는 바로 자치단체의 무분별한 면허의 남발로 인한 택시 면허의 증가에 기인한 측면이 존재한다. 그러나, 새로운 「택시발전법」에서는 총량산정 기준을 구체화하여 자치단체의 자의적인 총량산정 여지를 크게 제한했을 뿐만아니라, 감차대상 지역에 있어서의 시도지사의 면허발급권을 제한하여 실효성있는 택시 총량관리를 도모하고 있다.

결론

새로 제정된 「택시발전법」은 기존의 「여객자동차 운수사업법」등 택시관련 법률과 비교해 한층 구체적이라 할 수 있고, 현재 택시산업에서 문제되는 다양한 측면을 포괄적으로 규율하고 있다는 것이 특징이다. 기존에 택시사업은 「여객자동차 운

수사업법」으로 규율되었지만, 택시산업의 현황을 제대로 반영했다고 볼 수 없는 측면이 적지 않았을 뿐더러 구체성이 부족하여 자치단체들이 법의 집행에 어려운 점이 많았던 것이 사실이다. 또한, 수입금전액관리제와 같은 조항은 거의 사문화되다시피 했다는 비판을 받아 왔었다.

「택시발전법」은 이러한 비판의 목소리를 담은 전문가의 의견들을 적극적으로 수용, 법에 반영하여 건전한 택시산업의 발전으로 도모하고 있다고 볼 수 있다.