

## 전세버스 차령제도 '합리적 개선' 임박

박종욱 기자 | 승인 2020.11.06

9월 국회에서 논의...하위법령 개정 추진  
현 차령 교통사고와 무관...자원낭비론도  
9+2년을 11+2년으로 연장하는 방안 유력



[교통신문 박종욱 기자] 전세버스업계의 염원인 차령제도 개선이 이뤄질 것인가?

지난 7월 구자근 의원(국민의힘.경북 구미갑)이 대표 발의한 여객자동차운수사업법 일부 개정법안의 국회 논의 과정에서 그 필요성이 인정된 바 있으며, 다만 차령 조정은 모법이 아닌 하위법령 개정으로 가능하다는 판단에 따라 공은 국토교통부로 넘겨졌다.

그렇다면, 실제 전세버스 차령은 개선되는 것일까. 하위법령 개정 역시 규정의 실효성과 객관성, 당위성 등이 인정돼야만 하는데, 전세버스 차령 개선은 타당성을 충족하고 있다는 평가다.

전세버스 차령은 현재 기본 9년에 매 6개월마다 안전도 검사를 실시해 합격한 차량에 한해 6개월씩 차령을 연장해 주는데 최장 2년까지 연장이 가능하도록 규정하고 있다. 따라서 개정안은 기존 차령을 연장하는 방안부터 추가 기간을 연장하는 안까지 다양한 선택

이 가능하다.

업계는 여러 방안 중 기존 기본 9년인 기본 차령을 늘리는 방안, 추가로 2년인 '차령 연장 기간의 범위'를 늘리는 방안 등을 제안해놓은 상태다. 국회 법안소위원회에서는 '11+2년'을 유력한 대안으로 검토했으며, 함께 노선버스 등의 차령도 손보는 것으로 알려졌다. 현재는 국토교통부의 시행령 개정 절차를 남겨놓고 있다.

전세버스 차령 제도는 개선돼야 하는가. 업계가 제기한 차령 연장 필요성의 논리를 들여다 보자.

업계는 우선 최근의 코로나19 확산으로 인한 피해 구제 측면을 강조했다. 코로나19가 확산될 즈음 업계는 전국에 걸쳐 약 4만1800여대의 차량을 보유하며 운송사업을 영위해 왔다. 그러나 코로나19로 사회적 거리두기와 함께 외국 관광객을 포함한 관광여행 수요가 완벽하게 증발하자 보유 차량의 92%가 일시에 멈춰서는 기막힌 상황을 맞이하였다. 이는 관계기관이 발급하는 운행기록증 발급건수로도 확인됐다. 차가 멈춰선 이상 매출이 발생하지 않아 업계에 돈의 씨가 말랐다.

2월 중순 이후 지금까지 8개월 이상 계속된 이 같은 코로나19의 영향으로 업계는 초토화돼 차량을 보유하면 당연히 치러야 할 보험료, 주차료 등 비용 부담을 줄이기 위해 업계는 자구책으로 차량 번호판을 반납하고 운수종사자들의 무급휴직과 퇴직을 유도할 수밖에 없었다.

이런 상황에서도 법정 차량 사용 연한인 차령은 반드시 지켜야 할 규제이기에 사업을 계속하기 위해서는 멈춰선 차량이라도 차령이 도래하면 폐차를 하고 새로 차량을 구입해야 하는 상황은 논리적으로도, 현실적으로 맞지 않는 일이었기에 업계는 차령제도 자체에 의구심을 던지며 개선의 목소리를 높였다.

이에 정부는 코로나19 상황을 사유로 여객운수사업용자동차의 차령을 한시적으로 1년 연장하는 조치를 했으나, 이는 오히려 '언 발에 오줌 누기'라는 비판을 받아야 했다. 업체 보유 차량마다 등록 시기가 제각각이어서 어떤 차량은 거의 1년의 차령 연장 혜택을 받을 수 있었으나 또 어떤 차량은 불과 한달 남짓 대폐차가 미뤄졌을 뿐 근본적인 문제는 아무 것도 해소되지 않았기 때문이었다.

이 일을 기회로 업계는 본격적인 차령제도 개선을 요구하고 나섰다. 오래 축적해온 반대 논리를 새롭게 가다듬고 사업자단체를 중심으로 국회와 정부를 설득해 급기야 법령 개정안이 발의되는 성과를 이끌었다.

업계가 전세버스 차령제도 개선을 위해 제시한 논리는 크게 세 가지로 압축된다.

먼저, 대부분의 해외 선진국들이 사업용 승합차에 차령을 제한하지 않고 있다는 점이다. 호주(25년, 구속력 없음)나 싱가포르 등 극히 일부 국가만 사업용 승합차에 차령제도를 두고 있을 뿐이다. 미국의 경우 보조금을 주면서 10~12년 사용토록 권고하고 있고, 유럽 국가 평균이 11.5년 정도를 사용하고 있으나 법적으로 강제하지는 않고 있다.

이에 비하면 자동차 생산 선진국인 우리나라의 차령제도는 이미 수십년 전 도입돼 시대 상황이 전혀 달라진 현재까지 유지하고 있다는 것이다.

둘째, 차량 안전도에 관한 문제다. 차령제도란, 가동률이 자가용에 비해 월등히 높은 사업용 차량이 노후해 고장이나 사고로 연결될만한 위험성을 차단하기 위해 만든 것이나, 우리나라에서의 전세버스 교통사고에서 차량의 문제로 발생한 사고는 전무하다시피 한 상태다. 주로 주시 태만(46.7%), 시야 미확보(30.1%), 기기 오작동(11.5%), 안전거리미확보(9.6%) 등이 사고 원인으로 규정돼 있다. 따라서 안전 문제를 차령제도와 연결시키는 것 자체가 이미 어불성설이라는 것이다.

특히 교통안전법이 강화돼 첨단안전장치 장착이 의무화됐고 자동차검사와 운수종사자 안전관리도 강화돼 전세버스에 의한 대형사고가 2016년 이후 발생하지 않고 있다는 점도 차령제도 개선과 무관하지 않다.

다음으로, 업종의 운행 특성을 고려하지 않은 사업용 승합자동차의 일률적 차령도 문제로 지적됐다. 전세버스가 시내버스나 시외버스 등에 비해 운행 거리가 현저히 짧으나 차령 기준은 동일하게 적용해 전세버스에만 과도한 규제라는 지적이다. 실제 차령 9년을 기준으로 시내버스 평균 주행거리가 100km, 고속버스가 200만km인데 반해 전세버스는 50만 km 수준에 불과한 것으로 조사돼 있다.

이밖에도 업계는 현재의 고도화된 자동차 제작기술과 정비관리 및 검사제도 강화 등으로 차량 사용 가능 기간이 크게 늘어난 점 등도 차령제도의 문제점으로 지적했다. 왜 쓸만한 차를 조기에 폐차시켜 자원을 낭비하는 것인지 의문을 제기하고 그것은 결과적으로 국가적 손실을 초래하는 것이라고 주장해 왔다.

참고로 자동차검사를 담당하는 기관인 한국교통안전공단은 지난 2016년 '사업용 여객자동차 차령제도 개선에 관한 연구'에서 "차령 1~4년까지 교통사고 발생률이 증가하지만 차령 4년 이후 지속적으로 사고 발생률이 감소하는 추세로, 사고 발생 원인은 차령보다는 인적요인 등 다양한 사고 발생 요인에 의한 영향을 받는다"고 밝힌 바 있다.

박종욱 기자 [pjw2cj@gyotongn.com](mailto:pjw2cj@gyotongn.com)

저작권자 © 교통신문 무단전재 및 재배포 금지



박종욱 기자