

대리운전업법 자료집



사단법인 전국대리기사협회

www.wedrivers.net 1666-5634

- 자료1:문병호 대리운전업법을 환영한다/3
- 자료2:대리운전법 삼국지, 그 현장을 가다/15
- 자료3:문병호 대리운전업법/20
- 자료4:이미경 대리운전업법/28
- 자료5:대리운전법, 그리고 대리기사/40
- 자료6:〈사설〉문병호 대리운전업법을 환영한다/46

자료 1 : 문병호 대리운전업법을 환영한다.

- 소비자와 업체, 대리운전종사자를 위한 법 제정을 바란다

김 중 용 (사단법인 전국대리기사협회 회장)

1. 문병호의원 법안이 입법발의 되기까지
2. 참혹한 대리 현실, 그리고 대리운전업법
3. 대리기사를 두 번 죽이는 악법
4. 문병호의원 대리운전법안의 핵심취지
5. 문병호 대리운전업법의 효과, 그 가능성
6. 대리운전법제화에 대한 몇몇 우려와 해설
7. 실제 혜택이 주어지는 대리운전법을 위해

이 글은 2013년 9월9일, 국회에서 진행된 대리운전법 제정 국회토론회에서 발표된 글입니다. 제목과 표현 등 약간을 수정하여 실습니다.

1. 문병호의원 법안이 입법발의 되기까지

전국대리기사협회는 2012년 10월 새누리당 강기윤의원이 발의한 대리운전법안을 보고, 시민소비자들의 편익과 대리기사들의 열악한 처지를 개선하기에 부족한 점이 많다고 생각했습니다.

지난 18대 국회 시절부터 지금까지, 국회에 발의된 대리운전법들은 대부분 대리운전업체의 일방적인 통제와 독점적 운영을 보장하고 대리기사들을 더욱 옥죄는 내용들이었다고 생각합니다.

저희들은 대리운전시장을 구성하는 3주체, 즉 소비자와 대리운전업체, 그리고 대리기사(사무실 근무자 포함)들의 합리적이고 공정한 대리운전시장의 시스템과 풍토가 필요하다고 생각했습니다.

그래서 저희들은 법안을 연구하는 한편, 문병호의원실을 방문하여 취지를 설명하고 법안 성안과 발의를 부탁드렸습니다. 경인지역에서 인권변호사로 오래 활동해오신 문병호의원께서는 우리 사회 가장 밑바닥에서 고통 겪는 대리기사들의 현실을 이해하고 흔쾌히 수락해주셨습니다.

그로부터 10개월여 시간동안 문병호의원실과 저희들은 대리운전업체들만이 아니라 시민들의 편익과 대리기사들의 권익을 보호할 수 있는 법안을 만들기 위해 애썼고, 2013년 7월 4일 마침내 문병호의원은 대리운전업법안을 대표발의하게 되었습니다.



2. 참혹한 대리 현실, 그리고 대리운전업법

오마이뉴스 2013년 1월28일자 '대리운전법 삼국지, 그 현장을 가다' 기사 내용을 인용/보완해서 아래에 글 옮깁니다.

대리운전업은 이제 수조원에 달하는 연매출, 20만여 명에 육박하는 종사자수, 하루 이용건수 60~70만 건 등, 시장의 급팽창과 함께 이미 시민들 일상생활 속에 깊이 뿌리내린 업종이 되었습니다. 음주운전의 방지, 교통사고의 예방, 시민의 안전한 이동과 귀가 등, 대리업체가 하는 사회적 역할이 만만치 않습니다.

하지만 현실은 참혹합니다. 우선, 관련법 자체가 없기에 이에 따른 어떤 제도적, 정책적 장치가 전무합니다.



그간 정부나 서울시 등 자치단체 어디에도 대리운전업을 담당하는 부서는 커녕 담당자도 없었습니다.

기껏 서울시에 택시물류과라는 유사분과에서 직원 한명이 업무를 겸하고 있지만, 가장 기본적인 상황 자체도 파악이 안 되는 듯 합니다. 다행히도

근래 들어 국토교통부에 대리업무를 겸하는 담당자들이 배치되어 업무를 수행한다고 하지만 어떠한 법적/제도적 근거도 없는 역할나눔에 불과할 뿐입니다.

이런 상황을 악용한 대리업자의 기사착취는 기가 막힐 정도입니다. 20%가 넘는 고율의 수수료, 보험료 횡령, 벌금갈취, 터무니없는 배차제한 등 대리업체들의 무도한 횡포는 끝이 없습니다. 한 대리기사의 말은 대리기사들이 처한 참혹한 상황을 잘 나타내 줍니다.

"제가 처음 대리기사 일을 하다보니, 순간순간 착각을 하게 되더라구요. 뭐랄까... 문화적 충격이라고 해야하나, 아... 대한민국에 아직도 이런 노예 같은 세상이 존재하다니..."

3년차 고참 대리기사의 말입니다. 대리기사들은 이런 업자의 횡포를 '기사장사'라 합니다. 업자들이 정상적 영업을 통해 수익을 내려하기보다, 기사들을 그러모아 각종 명목의 비용을 갈취해서 먹고사는 시장이 되어있다는 것입니다.

"...한 회사에 소속기사가 1백명이면, 벌금이니 보험료 갈취, 핸드폰 강매니 해서 기사들로부터 별도로 뜯어가는 돈이 한달에 적어도 돈천만원은 될 겁니다. 그 돈이면 웬만한 규모의 사무실 운영비, 직원월급을 다 주고 남는다는 거지요. 대리업체사장들이 출근해서 맨먼저 확인하는 게 간밤 거둬들인 벌금액수라고 하잖아요.

TV와 라디오에서 매일이면 수도 없이 터져나오는 대리운전광고, 그거 다 우리 기사들 등쳐먹은 더러운 돈으로 만드는 거 아닙니까... 굳이 업자들이 어렵게 영업을 해서 오더(주문)을 만들 필요 없이 기사들에게 몇개씩 벌금을 뜯으면 되니까, 어느 업체가 제대로 회사를 운영하려 하겠어요. 결국 정상적인 오더는 줄어들고, 업자들은 다시 대리기사들의 피땀을 빨아 벌충하려는 악순환이 지속, 확대되는 약탈경영의 시장이 되어있는 거지요. 대한민국이 이런 기사들의 고통과 원한을 밑천 삼아 버텨가야 되겠습니까?..."

3. 대리기사 두 번 죽이는 악법

이런 상태에서 뒤늦게나마 관련법이 입법발의 된 것은 다행이라 해야할까요? 사실 대리운전법은 지난 18대 국회에서도 발의된 바 있습니다. 송영길, 손숙미, 정의화 의원 등 여러 의원들이 법안을 발의하였지만, 해당 상임위원 국토해양위원회도 통과하지 못한 채, 18대 국회가 폐회되면서 함께 사장되고 말았습니다.

전국대리기사협회(약칭 기사협회) 이수복사무국장은 기존 법안들이 가진 문제점에서 그 원인을 찾고 있습니다. 기존에 발의된 법안들이 대리기사들의 처지를 전혀 반영하지 못하고 있기 때문이라는 것입니다.

"기존의 법안은 시민 서비스 개선을 명분으로 내세우고 있지만, 사실은 대리기사들에게 다시 한번 족쇄를 채우기 위한 악법입니다. 대리운수시장의 한 주체인 대리기사들은 배제한 채, 대리업자만의 대리운전협회를 만들게 하고 그것을 통해 기사들을 쥐고 흔들겠다는 거지요. 그러잖아도 각종 횡포와 저수입에 시달리는 대리기사들을 두 번 죽이는 법안입니다..."

지금까지의 법안이 대리업자들의 일방적인 법안이다 보니, 대리기사들의 반발이 심할 수밖에 없습니다.

부실하고 무성의한 내용이다 보니 어떤 동력도 마련하지 못한 채 국회에서 논의조차 한번 제대로 해보지 못했다는 것입니다. 기껏 몇몇 대리업자들의 로비를 통해 법안이 발의되곤 했지만, 흐지부지 되고 만 데에는 이런 사정이 있다고 생각합니다.

"...우리들은 협회와 상의해서 법안을 만들었습니다. 대리운전시장의 혼란상을 더 이상 방치해둘 수 없다는 판단을 하였던 것입니다....대리기사협회의 입장을 들어봤기에 나름대로 입장을 반영하도록 노력하겠습니다..."



이는 모 의원실의 답변입니다. 협회 등 대리업계의 의견을 반영했다는 것입니다. 하지만 사실을 알고 보면, 대리업체들만의 의견을

그림 대리운전법, 공정한 법이 되어야 합니다. 대리기사들이 국회 강기윤의원실을 방문, 법안 철회를 요구합니다. 항의문을 전달합니다.

들어봤다는 이야기입니다.

사실 대리업체들의 대표적인 단체는 존재하지 않습니다. 대리기사들이 모래알이라지만, 대리업체들은 콩가루입니다. 기껏 몇몇 업체들의 친목모임이 몇 개 존재하고 있을 뿐입니다. 지난 18대 국회의원절부터 법제정을 기회로 대리운전협회를 주도하여 시장을 주무르겠다는 몇몇 '야심'찬 업자들의 로비만 횡행할 뿐입니다.

다시 기사협회의 입장을 들어봅니다.

"...기존 법안의 문제점은 크게 두가지입니다. 첫째, 업자들끼리만 협회를 구성하게 해서 대리기사들을 엮어매려 한다는 점, 둘째, 현 대리시장의 무도한 횡포는 무시한 채, 부당행위에 대한 처벌조항이 기껏 벌금 5백만원이라는 점, 결국 기사들에게 일방적인 부담만 전가시키면서 업자들끼리 시장 통제, 기사통제를 강화시키겠다는 속셈인거지요....."(사단법인 전국대리기사협회 김종용회장)



그림 2013.9월9일, 국회 의정관 105호실에서 대리운전업법 제정을 위한 토론회가 개최되었습니다.

4. 문병호의원 대리운전법안의 핵심취지

문병호의원 법안은 기존의 법안들에서 소홀하게 다뤄졌던 대리기사들의 처우와 권익이 시민소비자, 대리업체의 권익과 균형있게 반영되도록 하는 것이 목적이라고 생각합니다. 대리운전법 실무를 담당했던 문병호의원실 보좌관은 이렇게 말합니다.

"이번 법안은 대리운전시장의 3주체인 소비자, 대리업체, 대리기사 3자의 입장을 충실히 고려한 합리적인 법안이 될 것입니다. 무엇보다 대리기사들도 참여할 수 있는 대리운전연합회를 만들어 시장의 분규를 예방하고, 시장의 수요와 공급의 자율적 보장, 부당행위에 대한 처벌 강화 등을 통

해 대리운전시장을 합리적으로 정비하는 내용입니다. 결국 그 결과가 대리운전 종사자의 삶의 질 향상, 궁극적으로는 시민서비스 향상으로 나타나겠지요..." (오마이뉴스, '대리운전법 삼국지 그 현장을 가다' 기사 중 인용)

또, 문병호의원실 보좌관은 어느 대리기사 카페에 올린 글에서 아래와 같이 법제정의 취지를 설명하고 있습니다.

".....저는 문병호의원 법안이 대리기사분들의 권익을 가장 많이 고민한 법안이라고 생각합니다. 아래 올린 법안 주요내용을 꼼꼼히 읽어보시면, 법안 곳곳에 대리기사분들의 현실과 처우를 고민한 흔적을 볼 수 있을 것입니다. 저는 이런 점이 문병호의원 법안과 다른 법안을 구분짓는 가장 핵심적인 차이라고 생각합니다.

문병호의원 법안이 대리기사에게 부당행위를 하는 업체에 대한 제재가 약하다는 지적이 있다고 들었습니다.

그런데, 법안 17조(등록취소)에 보면 "시도지사는 대리운전업자가 대리기사들에게 부당행위를 할 경우 대리운전업의 등록을 취소하거나 최대 6개월까지 영업정지를 명할 수 있습니다. 이런 내용이 약한 것입니까?

저희는 이 조항을 법안에 넣으면서 오히려 대리운전업체들의 반발을 걱정했습니다. 반발이 두려워서 아니라, 업체들이 강력하게 반발하면 법안 통과가 어려워지고, 법안이 만들어지지 않으면 대리기사분들의 처우를 개선하기 어렵기 때문입니다.

법안 23조 과태료 조항은 법안의 틀을 잡아준 국회 법제실의 노고를 고려한 것입니다. 지금은 대리기사분들 투쟁과 민주당의 '을'지키기 노력 등으로 대리기사분들의 열악한 처지가 상당히 공론화되었지만, 법안을 만들던 2012년에는 지금처럼 충분히 공론화가 되지 않았던 사정도 있었습니다. 그리고 법안 심의와 제정 과정에서 이런 내용은 얼마든지 보완이 가능합니다.

지금 제기되고 있는 대리운전업체들의 수많은 부당행위는 '부당이익 추구 금지' 조항에 포함되어, 법안 여러 조항에서 견제받고 제재를 받을 것입니다. 수수료문제, 보험가입문제, 범칙금납부 등은 제8조 표준약관을 통해 공정거래위원회나 금융감독원 등의 규제를 받을 것입니다. 그리고 표준약관에는 대리기사분들의 처우와 근무조건 관한 사항도 포함되도록 법안을 만들었습니다...."

문병호의원 법안 내용 중에는 대리운전연합회 구성에 관한 내용도 언급되어 있습니다.

"...법13조 대리운전연합회 조항도 고민이 많았습니다. 저희는 대리운전문제에 대한 국토부의 입장이 시장자유주의에 입각한 업계자율규제로 알고 있습니다. 착취가 있건 소비가 피해가 있건, 정부는 개입하지 않거나 최소개입만 할테니 스스로 알아서 해결하라는 것입니다.

따라서 지금 법안을 만들면 연합회에 일정한 역할이 부여될 수밖에 없습니다. 그런데 현재 대리기사조직이나 운전업체조직은 여러개가 난립되어 있습니다. 대리기사조직의 경우 대리기사협회도 있고, 노동조합도 있습니다. 대리기사조직, 대리운전업체조직, 협동조합조직은 각각 성격도 다릅니다.



그림 이날 토론회에는 50-60명의 방청객이 참석, 대리운전업법에 대한 뜨거운 관심을 나타냈습니다.

때문에 연합회문제를 교통정리하는 것은 결코 쉽지 않습니다. 그래서 저희는 연합회문제는 기사, 업체, 협동조합이 모두 참여하는 것으로 상정했습니다. 어느 쪽을 배제하거나, 역할을 달리할 경우 더 큰 분쟁이 발생할 거라고 생각했기 때문입니다. 물론 각 조직별로 연합회를 만들고 성격에 맞게 역할을 나눌 수도 있습니다. 저희는 연합회문제는 법안을 심의하는 과정에서 다수 의견이 수렴되고 정리되기를 희망합니다.

저희 생각에 연합회는 당연히 민주적이고 자율적인 조직입니다. 누가 만들어주는 것도 아니고, 몇 명이 결탁해서 음모적으로 만들 수도 없습니다. 이권조직도 아니고, 대리기사 위에 군림하는 조직도 아닙니다. 여당이나 야당만이 관여해서 일방적으로 만들 수도 없습니다. 그런 식으로 해서는 서로가 인정해주지 않기 때문입니다. 관리감독기관인 국토부도 인정해주지 않습니다.

만일 이런 걱정을 하시는 분이 있다면 연합회를 만드는 과정에 참여하여 문제점을 해결하시기 바랍니다. 저희는 연합회가 대리기사와 업계의 다양한 이익을 대변하는 조직이 되기를 바랍니다....”

법안의 구체적인 내용은 발제자의 발제문에 정리되어 있기 때문에 따로 설명드리지 않겠습니다. 제가 주목하는 문병호의원 법안의 핵심은 다음과 같습니다.

- 1) 대리운전 시장의 정비: 대리업체와 대리기사들의 자격과 의무를 규정함으로써, 소비자들의 편익을 증진시키는 한편, 약육강식과 무법천지의 대리운전시장을 제도적으로 정비하여 건전하게 육성.
- 2) 대리운전 종사자들 간의 자유로운 연합체 구성: 이를 통해 대리운전 시장의 분규를 예방하고 합리적 정비와 운영을 보장하며, 불합리한 횡포와 풍토를 개선.
- 3) 부당한 이득 취득 등 부당행위에 대한 처벌 조항 강화: 보험료 횡령, 벌과금 및 업소비 갈취,

일방적인 배차제한 등 대리운전시장의 무도한 횡포들에 대해 등록 취소와 업무정지 및 벌과금 부과 등

5. 문병호 대리운전업법의 효과, 그 가능성

1) 무한 경쟁과 무한 횡포의 중지, 똥콜 소멸의 시작

저는 문병호의원 법안과 같은 공정한 대리운전업법이 제정되고 발효되어 대리운전시장의 정비와 수요-공급 관리에 들어가기만 해도, 일단 대리업계의 무한 경쟁, 무한 횡포의 가능성은 크게 줄어들 것이라고 생각합니다. 또한 정부와 업계는 그렇게 되도록 대리운전 시장을 운영해야 합니다.

먼저, 똥콜부터 사라질 겁니다. 똥콜은 사실 한정된 수요 즉 오더에 비해 공급, 즉 대리업체와 대리기사 숫자가 넘치기 때문에 생기는 것이고, 대책 없는 무한경쟁 때문에 발생합니다. 또한 벌금 갈취, 차수 유지 등의 필요로 인해 대리업체들이 똥콜을 남발하기 때문에 생기는 것입니다.

똥콜의 해소, 그것만큼 우리 대리기사들에게 절실한 바램이 어디 있겠습니까. 이를 위해서는 먼저 표준요금제를 제정, 정착시켜야 합니다. 하지만 현재 관련법이 없는 상태에서는 업체와 단체, 어디에도 이를 촉진하고 강제할 수 있는 근거가 없습니다.



그럼 전국대리기사협회는 동료기사 3천명의 절절한 염원이 담긴 서명부와 함께 공정거래위원회에 불공정행위 신고를 마쳤습니다.

배차제한을 중지시키고 합리적인 업무 조정을 할 토대를 마련하게 됩니다. 우리 대리기사들이 향시 겪는 대리업자들의 무도한 횡포와 그로 인한 피해를 저지할 토대가 마련되는 겁니다.

표준가격제 도입 역시 표준약관을 통해서 다시금 보장되고 합리적이고 공정한 운임체계를 도입해서 대리기사들에게 안정되고도 향상된 수입제도를 마련할 수 있습니다.

만일 문병호의원 법안이 그대로 발효된다면, 당장 이 문제부터 풀어야 할 겁니다. 그 과정이 시작되기만 해도 저는 똥콜의 대부분이 사라질 것이라고 확신합니다. 이는 대리업계에 주는 가장 큰 혜택이 될 것이라고 기대합니다.

2) 표준약관 - 법 실행이 주는 상상 가능한 혜택들

법안이 시행되면, 똥콜 척결은 물론, 과도한 프로그램비, 보험료 갈취, 벌금갈취 등의 문제들도 해결할 수 있다고 생각합니다. 업소비 갈취라는 말도 안 되는 패악질을 저지할 근거가 생깁니다. 무도한

이 모든 것을 담보할 표준약관을 공정거래위원회의 승인하에 제정해야 합니다. 이를 위해 바로 대리업자들만의 일방적인 협회구성과 운영을 방지하고, 대리기사 혹은 대표단체 등의 동등한 참여가 보장되어야 하는 것입니다. (법안 13조, 14조)

3) 대리업자들의 횡포 방지 장치들, 중층화된 안전판

- 대리운전업자는 대리운전자에게 부당이득을 취하여서는 아니된다. 이를 준수하지 않을 경우 등록취소 혹은 6개월 이내의 사업정지를 명할 수 있다.(17조 6항)
- 대리운전업자가 부정한 짓을 저지를 경우 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.(21조 5항)
- 대리운전업자가 대리운전자에 대한 부당이득 수취금지 등 준수사항을 어길 경우 1천만원이하의 과태료를 부과한다.(23조 1항)

4) 대리기사들의 수입 향상과 사회적 지위 형성 근거 확보

저는 우리 대리기사들이 투잡을 하는 뜨내기가 아니라 공식적인 직업인으로 인정받아야 한다고 생각합니다. 그리고 수입이 버스기사들만큼은 되어야 한다 생각합니다. 음주운전을 방지하고, 교통사고를 예방하며, 시민의 안전한 이동과 귀가 책임이라는 사회적 역할이 버스기사의 그것에 결코 못미치지 않기 때문입니다.

하지만, 아직까지 대리기사에 대한 사회적 인식은 그리 바람직하지 않습니다. 주로 야간에 일하는데다 수입도 변변치 않기 때문입니다. 정규직업의 수입을 보충하는 투잡의 하나거나, 아르바이트의 하나로 인식되고 있을 정도입니다. 대리운전업은 세무서에 직종코드도 없을 정도로 사회적으로 인정받지 못하고 있습니다.

지금 대리시장에서는 투잡이 당연시 되고 있습니다. 하나는 누구나 시장 진입이 쉽기 때문에 수입 보충을 위한 투잡의 하나로 쉽게 대리운전을 선택하기 때문이고, 다른 하나는 현 대리시장의 풍토나 수입으로는 생계를 유지할 수 있는 전업이 될 수 없기 때문입니다.

이런 불합리한 현실을 그냥 두어야겠습니까? 우리 스스로 고쳐야 하지 않겠습니까? 이번에 공정한 대리운전법안이 제정되어 어지러운 업계가 정비된다면, 대리기사들의 수입도 향상되고, 사회적 지위도 올라갈 거라고 봅니다. 향상된 수입, 안정된 직업 풍토와 시스템이 갖춰진다면 투잡문제도 저절로 해결되리라고 봅니다.

대리운전법이 제정되면, 우리는 사회의 공식적인 업종과 직업으로 인정받게 됩니다. 그리고 대리운전연합회가 만들어지면 사회적 지위는 더욱 더 인정받게 될 것입니다. 대리업체뿐만 아니라 대리기사단체나 대표자들의 대리운전연합회 참여가 이뤄지면, 업계 종사자 대부분이 참여하여 공동의 이익을 추구하는 모범적인 직능단체가 될 것입니다.

5) 대리운전 시장 팽창과 사회적 역할 제고

저는 대리운전시장의 정비와 수요-공급의 자율적 조정이 기존의 대리기사 숫자를 줄인다거나 시장 진입을 가로막는 것이 되어서는 안 된다고 생각합니다. 만약 그렇게 된다면, 이 사회 막판에

몰린 분들의 생존권을 위협하는 것은 물론, 그분들로 인해 법 실행도 어려워지기 때문입니다.

저는 공급, 즉 대리기사 숫자를 인위적으로 줄일 것이 아니라, 수요 즉 대리운행 오더수를 늘리고 시장을 키움으로써 부작용을 최소화해야 한다고 생각합니다. 음주운전에 대한 처벌 강화, 단속 강화만 제대로 되어도 대리운전 오더수는 크게 늘어날 것입니다. 법이 실행되면 경찰청 등 유관기관과의 협조를 통해 음주운전에 대한 사회적 인식 강화 캠페인, 신고제도의 도입 등의 조치를 취해야 한다고 생각합니다.

6. 대리운전법제화에 대한 몇몇 우려와 해설

1) 자격증이 있어야 하고 그를 위해 교육을 받아야 한다?

어느 분야건 그 업무를 수행하기 위해 자격증을 갖춰야 하는 것은 현대사회의 기본상식입니다. 하다못해 택시기사도 자격증을 따야 택시운전을 할 수 있는 세상입니다. 대리기사도 운행을 하는데 있어 지리와 운행관련 지식 및 감각, 차량 운전의 기본에 대한 점검 등 기본사항을 확인하고 교육을 받을 필요는 대리기사를 시작해본 사람이라면 대체로 갖게 되는 바램입니다.

그렇다고 대리운전 자격증이 어려운 것은 아닙니다. 문병호의원 법안에는 “대리운전을 하고자 하는 사람은 대리운전의 서비스 증진 및 고객의 안전을 위하여 대리운전과 교통안전 관련 법규 및 대리운전 윤리 등에 관한 교육을 받아야 한다.”고 되어 있습니다. 결격사유만 없다면 일정한 교육 이수를 통해 누구나 대리운전을 할 수 있습니다.

그리고 대리기사들의 업무 보장을 위해서도 자격증제도는 일정하게 요구된다고 봅니다. 지금 대리기사들은 공식 직업인으로 인정받지 못하다보니, 업계가 황폐화되거나 온갖 부당한 일을 당해도 어디 가서 공식적으로 호소도 못하는 실정입니다. 공정한 대리운전법안이 만들어지면, 연합회를 중심으로 대리업계 발전과 대리기사 처우 개선을 위한 많은 일들을 할 수 있을 것입니다.

2) 국민으로서 당연히 세금을 내야 한다?

국세청에서 대리운전업계에 세금을 철저히 부과하고자 한다면 현존하는 법을 통해서도 얼마든지 가능하다고 합니다. 현재 대리업체나 대리기사 등에 대한 세금 부과가 미비하거나 이루어지지 않고 있는 것은 대리운전시장에 대한 세무당국의 관심 부족과 열악한 환경 및 종사자들의 어려움에 대한 고려가 주된 이유라고 봅니다.

그리고 대리기사들도 국민의 한사람으로서 ‘당연히’ 세금을 내야 할 것입니다. 업종별 법이 있건 없건, 소득이 발생하는 곳에는 어디나 세금이 부과되어야 하기 때문입니다.

하지만, 그 세금은 각 개인의 수입과 지출, 조건 등을 고려하여 차별화되어 있습니다. 세무전문가들의 말에 따르면, 대리운전법 법제화와 세금 문제는 직접적인 관련이 없다고 합니다.

우리 대리기사처럼 저소득자들이 내는 세금은 거의 환급 받는다고 합니다. 그리고 세금을 내면 오히려 유류환급비, 근로장려세 등의 국가지원을 받는 근거가 될 수도 있다고 합니다. 또한 외국 방

문비자를 받는데 근거가 되는 등 정상적인 사회생활의 기본 척도가 되기도 합니다.

근로장려세 같은 경우는 납세 근거만 있으면 조건에 따라 연 200만원까지 지원 받을 수 있다고 합니다. 게다가 최근 정부는 부양자녀 1인당 최대 50만원까지 세금 환급을 보장하는 세제개편안을 발표했습니다. 이런 장점과 혜택들을 고려하면, 법제화로 인해 대리기사들이 겪는 부담은 크게 우려할 바 아니라 봅니다.



그림 언론의 집중 보도, 불법적이고 무도한 횡포가 판치는 대리판을 더 이상 그대로 둘 수 없다는 사회적 공감대가 형성되고 있습니다.

3) 채무자, 신용불량자들의 피해가 우려된다?

대리기사들 중에는 정말 딱한 분들이 많습니다. 사업 부도로 인해 감당하기 어려운 채무를 지고 있는 채무자나 신용불량자도 계시고, 딱한 사정으로 투잡, 쓰리잡을 하시는 분들도 적지 않습니다. 이런 분들이 대리운전 법제화가 되면, 소득원이 들통나 그나마 번 돈도 압류될 것을 걱정하기도 합니다.

걱정스러운 문제이긴 하지만, 월150만원 이내의 보수는 최소생활비이기 때문에 압류되지 않는다고 합니다(민사집행법 제246조제1항제8호). 그리고 그때그때 오더별로 운행비를 받는 대리기사의 특성상 대리기사 수입을 압류하기란 쉽지 않습니다.

정부는 대리운전시장이 법제화가 되면, 이런 밑바닥에 처한 대리기사분들의 생계가 막막해진다면 법제화에 반대하고 있습니다. 하지만 이런 입장은 고양이가 쥐를 걱정하는 것과 같습니다. 대리기사인 쥐를 걱정하는 척하면서, 고양이인 대리업체들의 대리기사 착취를 방관하겠다는 것이기 때문입니다.

정부가 복지제도 미비를 들어 대리기사들이 노예처럼 착취당하는 대리운전시장을 정비하지 않겠

다는 것은 사회적 약자들에 대한 무책임과 무철학 행정의 극치라고 생각합니다. 정부는 사회보장 시스템도 확대하고, 대리운전시장도 정비해서 사회적 약자들이 인간답게 살 수 있도록 해야 할 것입니다.

7. 대리기사들에게 실제 혜택이 주어지는 대리운전법을 위해

앞에서 말했듯이 현장에서 일하는 대리기사들에게 가장 절실한 문제는 보험료, 벌금, 업소비 갈취 등과 무도한 배차제한 등 총칭하여 업자들의 '기사장사'를 통한 착취입니다. 무한 경쟁과 무한 착취, 이로 인해 발생하는 형편없는 수익과 불안정한 일거리, 또한 사회적으로 인정받지 못하는 업무환경과 풍토 등입니다.

하지만 법체계를 고려하면 위와 같이 대리기사들이 피부로 접하는 어려움을 본법에 일일이 구체적으로 적시하기가 쉽지 않습니다.

예컨대, 법안 11조3항의 경우, 업체들의 대리기사에 대한 부당한 이득을 금지한다는 방향은 표현되어 있지만, 구체적 사례들을 일일이 적시할 수는 없습니다. 이는 향후 시행령과 시행규칙, 표준약관 등을 통해 완성되어야 할 것이고, 이를 위한 노력은 본법 제정을 위한 것 못지않게 중요한 사항이라고 생각합니다.

아울러 다른 업종들도 새로 법이 제정되면 기존에 종사하시던 분들에게는 일정한 혜택이 주어지는 것으로 알고 있습니다. 따라서 현업에 종사하고 있는 대리기사 분들에 대한 업무 보장과 개선을 위한 일정한 경과조치나 대책들도 필요하다고 생각합니다.

지금 법제화가 되면 대리운전조차 못하는 것 아닌가 하는 막연한 불안을 가진 분들이 많습니다. 이분들의 걱정과 불안을 불식시키는 노력이 병행되어야 대리운전 법제화는 부작용을 최소화하면서 순조롭게 나아갈 수 있을 것입니다. 국회와 정부의 고민과 배려를 기대합니다.

* 그 외 대리운전시장에 대한 이해와 대리운전업법 등에 대한 자료를 원하시면 전국대리기사협회의 카페 www.weddrivers.net (혹은 cafe.daum.net/weddrivers)를 방문해주시기 바랍니다.

* 참고자료

문병호 대리운전업법

이미경 대리운전업법

강기윤 대리운전업법

대리운전업법 국회토론회 발제문

싱싱뉴스 54호: 대리운전업법 제정 국회 토론회 열려

싱싱뉴스 49호: 문병호의원, 대리운전업법 입법발의 2013.7.4

대리기사 대중투쟁...

대리운전법, 그리고 이런 생각

싱싱뉴스 37호: 대리운전법 삼국지, 그현장을 가다

자료2 : 대리운전법 삼국지, 그 현장을 가다.

이 글은 온라인신문 <오마이뉴스> 2013년 1월28일자에 실린 기사를 약간 수정한 것입니다.

"의원님의 법안을 고쳐야 합니다... 대리기사들은 무시한 채 업자들과 짜고 만든 법이지 않습니까... 대리기사들은 이 법안을 반대합니다..."

2012년 9월 27일, 대리기사들의 권익단체인 전국대리기사협회의 임원들이 국회 강기윤의원실을 향의 방문합니다. 그 며칠전 국회에 입법발의한 대리운전업법의 부당함을 항의하고 대리기사들의 입장을 전달하기 위해서입니다. 법조차 존재하지 못해 어떤 제도적 지원과 보장도 받지 못하는 대리기사들, 그들은 왜 법 제정을 반대하는 것일까요.



▲ 대리운전법, 공정한 법이 되어야 합니다. 대리기사들이 국회 강기윤의원실을 방문, 법안 철회를 요구합니다. 항의문을 전달합니다

참혹한 대리현실

2012년 9월 새누리당의 강기윤 국회의원은 대리운전 이용자의 보험 보장, 대리운전시장의 정비 등을 명분으로 내세워 관련법안을 국회에 입법 발의했습니다. 하지만 이에 대해 전국대리기사협회 등 대리운전기사들은 반발하고 있습니다.

대리운전업은 이제 수조원에 달하는 연매출, 20만여 명에 육박하는 종사자수, 하루 이용건수 60~70만 건 등, 시장의 급팽창과 함께 이미 시민들 일상생활 속에 깊이 뿌리내린 업종이 되었습니다.



대리기사, 벌금, 똥물, 그리고 새벽집회: 벌금철폐, 기사장사 중지! 대리기사들의 원한이 새벽공기를 울립니다.

그림 대리기사들의 강남교보타워 새벽집회 벌금 철폐, 기사장사 중지! 대리기사들의 원한이 새벽 공기를 뒤흔듭니다

음주운전의 방지, 교통사고의 예방, 시민의 안전한 이동과 귀가 등, 대리업계가 하는 사회적 역할이 만만치 않습니다. 하지만 현실은 참혹합니다. 우선, 관련법 자체가 없기에 이에 따른 어떤 제도적, 정책적 장치가 전무합니다. 정부나 서울시 등 자치단체 어디에도 대리운전업을 담당하는 부서는 커녕 담당자도 없습니다. 기껏 서울시에 택시물류과라는 유사분과에서 직원 한명이 업무를 겸하고 있지만, 가장 기본적인 상황 자체도 파악이 안 되는 듯 합니다. 국토해양부에 대리업무를 겸하는 직원이 하나 배치된다고 하는 정도입니다.

이런 상황을 악용한 대리업자의 기사착취는 유명합니다. 20%가 넘는 살인적 고율의 수수료, 보험료 횡령, 벌금갈취, 터무니없는 배차제한 등, 무도한 횡포는 끝이 없습니다. 한 대리기사의 말은 대리기사들이 처한 참혹한 상황을 잘 나타내 줍니다.

"제가 처음 대리기사 일을 하다보니, 순간순간 착각을 하게 되더라고요. 뭐랄까... 문화적 충격이라고 해야하나, 아... 대한민국에 아직도 이런 노예같은 세상이 존재하다니..."

3년차 고참 대리기사의 말입니다. 대리기사들은 이런 업자의 횡포를 기사 장사라 합니다.업자들이 정상적 영업을 통해 수익을 내려하기보다, 기사들을 그러모아 각종 명목의 비용을 갈취해서 먹고 사는 시장이 되어있다는 것입니다.

"...한 회사에 소속기사가 1백명이면, 벌금이니 보험료 갈취, 핸드폰 강매니 해서 기사들로부터 별도로 뜯어가는 돈이 한달에 적어도 돈천만원은 될 겁니다. 그 돈이면 웬만한 규모의 사무실 운영비, 직원월급을 다 주고 남는다는 거지요. 대리업체사장들이 출근해서 맨먼저 확인하는게 간밤 거둬들인 벌금액수라고 하잖아요. TV와 라디오에서 매일이면 수도 없이 터져나오는 대리운전광고, 그거 다 우리 기사들 등쳐먹은 더러운 돈으로 만드는 거 아닙니까..."

굳이 업자들이 어렵게 영업을 해서 오더(주문)을 만들 필요 없이 기사들에게 몇개씩 벌금을 뜯으면 되니까, 어느 업체가 제대로 회사를 운영하려 하겠어요.

대한민국, 이런 기사들의 고통과 원한을 밀천 삼아 버터가는거 아니겠습니까. "

대리기사를 두 번 죽이는 악법

이러한 상태에서 뒤늦게나마 관련법이 입법발의 된 것은 다행이라 해야 할까요? 사실 대리운전법은 지난 18대 국회에서도 발의된 바 있습니다. 송영길, 손숙미, 정의화 의원 등 여러 의원들이 입법발의하였지만, 해당 상임위원 국토해양위원회도 통과하지 못한 채, 18대 국회가 폐회되면서 함께 사장되고 말았습니다. 전국대리기사협회(약칭 기사협회, 회장 김 중용)의 송 영진 사무국장은 강기윤의원의 법안이 가진 문제점에서 그 원인을 찾고 있습니다.

" 강기윤 법안은 시민 서비스 개선을 명분으로 내세우고 있지만, 사실은 대리기사들에게 다시 한번 족쇄를 채우기 위한 악법입니다. 대리운수시장의 한 주체인 대리기사들은 배제한 채, 대리업자만의 대리운전협회를 만들게 하고 그것을 통해 기사들을 쥐고 흔들겠다는 거지요. 그러잖아도 각종 횡포와 저임금에 시달리는 대리기사들을 두 번 죽이는 법안입니다..."

과거 목효상위원의 법안부터 지금의 강기윤법안에 이르기까지, 대리업자들의 일방적인 법안이다보니, 대리기사들의 반발이 심할 수 밖에 없습니다. 부실하고 무성의한 내용이다 보니 어떤 동력도 마련하지 못한 채 미처 국회에서 논의조차 한번 제대로 되보지 못했다는 것입니다. 기껏 몇몇 대리업자들의 로비를 통해 법안이 발의되곤 하지만, 흐지부지 되고 맙니다.

"...우리들은 협회와 상의해서 법안을 만들었습니다. 대리운전시장의 혼란상을 더 이상 방지해줄 수 없다는 판단을 하였던 것입니다....대리기사협회의 입장을 들어봤기에 나름대로 입장을 반영하도록 노력하겠습니다..."

강기윤 의원실의 답변입니다. 협회 등 대리업계의 의견을 반영했다는 것입니다. 하지만 사실을 알고 보면, 대리업체들만의 의견을 들어봤다는 이야기입니다. 사실 대리업체들의 대표적인 단체는 존재하지 않습니다. 대리기사가 모래 알이라지만, 대리업체들은 콩가루입니다. 기껏 몇몇 업체들의

친목적인 모임이 몇개 존재하고 있건만, 지난 18대 국회시절부터 법제정을 기회로 대리운전협회를 주도하여 시장을 주무르겠다는 몇몇 '야심'찬 업자들의 로비만 횡행할 뿐이었습니다. 다시 기사협회의 입장을 들어봅니다.

"...현 강기윤법안의 문제점은 크게 두가지입니다. 첫째, 업자들끼리만 협회를 구성하게 해서 대리 기사들을 얹어매려 한다는 점, 둘째, 현 대리시장의 무도한 횡포는 무시한 채, 부당행위에 대한 처벌 조항이 기껏 벌금 5백만원이라는 점, 결국 기사들에게 일방적인 부담만 전가시키면서 업자들끼리 시장 통제, 기사통제를 강화시키겠다는 속셈인거지요....."



그림 문병호 대리운전법, 공정한 법안을 기대합니다. 문병호의원(가운데)과 전국대리기사협회 임원들이 만났습니다. 함께 힘을 모아 공정한 대리운전법을 만들기로 약속합니다.

대채입법, 공정입법, 문병호 대리운전법

이날 전국대리기사협회는 문병호의원을 방문합니다. 강기윤 법안을 반대하는 것만으로는 답이 될 수 없기에 개혁적 국회의원들과 함께 새로운 법안을 만들자는 취지입니다. 민주통합당의 문병호 의원은 그동안 경인지역에서 무료변론과 노동자 지원 등 오랜동안 인권변호사로 활동해 온 분입니다.

기사협회의 취지를 든곤 바로 공정한 대리운전법 제정을 위해 앞장서기로 약속합니다. 이제 바로 전국대리기사협회와 문병호 의원이 연합하여 공정한 대리운전업법이 탄생할 순간이 다가온 것입니다.

이러한 기사협회의 발빠른 움직임에 민주노총도 나섭니다. 민주노총 서비스연맹도 이미경 의원을 통해 별도의 법안을 준비합니다. 기사협회와 서비스연맹은 회합을 갖고 함께 연대해서 제대로 된

법을 만들기로 약속합니다.

현재 문병호 의원실과 이미경 의원실은 법제처의 자문까지 끝낸 법안을 완성했습니다. 2월중이면 국회에 입법발의 될 것으로 보입니다. 문병호 의원실의 김제동 수석보좌관의 말입니다.

"이번 법안은 대리운전시장의 3주체인 소비자, 대리업체,대리기사 3자의 입장을 충실히 고려한 합리적인 법안이 될 것입니다. 무엇보다 대리기사들도 참여할 수 있는 대리운전연합회를 만들어 시장의 분규를 예방하고, 시장의 수요와 공급의 자율적 보장, 부당행위에 대한 처벌 강화 등을 통해 대리운전시장을 합리적으로 정비하는 내용입니다. 결국 그 결과가 대리운전 종사자의 삶의 질 향상, 궁극적으로는 시민서비스 향상으로 나타나겠지요 ...

대리법안 삼국지, 그 운명은 어디로...

이제 바야흐로 문병호 의원과 이미경 의원 그리고 강기윤 의원 등 3명의 국회의원들이 주도하는 대리운전업법이 동시에 한판 승부를 벌입니다. 그 결과는 어떠할지 대리기사들은 물론, 대리업체가 숨죽여 지켜보고 있습니다. 굳이 도식화하자면, 강기윤의원+대리업체, 문병호의원+전국대리기사협회, 이미경의원 + 민주노총, 이런 3세력의 한판 승부가 벌어지지 않을까요?

전국대리기사협회의 김종용 회장은 말합니다.

"그동안 민주노총 서비스연맹과는 법안 작성과정에서부터 서로 의견을 교환하고 소통하는 등, 협조와 연대를 해오고 있습니다. 이후에도 입법지원활동을 벌이면서 양자가 연대하여 좋은 결과 나오도록 하겠습니다. "

이 결투의 승자는 따로 있는게 아닐 겁니다. 어차피 국회에서 상호 병합되어 심리가 이루어질 것이고, 그 과정에서 일정한 양보와 타협을 통해 법이 완성될 것입니다. 합리적 법안을 만드는 사람이 승자가 될 것입니다. 굳이 이름 붙이면, 문/이/강/법안으로 탄생하지 않을까요?

전국의 대리업체, 20만에 달하는 대리기사와 종사자들이 숨죽여 지켜봅니다. 대한민국 국회의원님들, 부디 양심과 소신에 따라 합리적인 법을 만들어주시기 바랍니다.

자료 3. 대리운전업법안

(문병호의원 대표발의)

의안 번호	5876
----------	------

발의연월일 : 2013. 7. 4.

발 의 자 : 문병호·김경협·김광진 김기준·김재
윤·남인순 민홍철·우원식·윤
관석 전순옥·전정희·홍종학
의원(12인)

제안이유

대리운전이 음주 후 안전한 귀가의 방법으로 확산됨에 따라 대리운전업체 및 이용자가 급속하게 증가하고 있음에도 불구하고 대리운전업을 효율적으로 관리할 수 있는 법적인 근거가 부재하여 부실한 대리운전업체의 난립, 부적합한 대리운전자의 고용, 대리운전 사고처리 과정에서의 분쟁발생, 대리운전자에 대한 대리운전업체의 부당이익 추구 등 각종 사회문제가 나타나고 있음.

이에 대리운전업자 및 대리운전자의 등록기준·자격, 대리운전보험 에 대한 가입의무화, 대리운전자에 대한 대리운전업체의 부당이익 추구 금지 등 대리운전업 전반에 관한 사항을 법률로 규정함으로써 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전서비스의 질을 향상시키는 동시에 생계형 서민들인 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전으로 인한 피해 발생 시 고객의 권익을 보호하고자 함.

주요내용

- 가. 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사에게 등록을 하도록 함(안 제3조제1항).
- 나. 대리운전자는 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유하고 3년 이상의 운전경력과 대리운전에 필요한 교육 이수 등의 자격요건을 갖추도록 함(안 제5조).
- 다. 대리운전을 하고자 하는 자는 대리운전과 교통안전 관련 법규, 대리운전 윤리 등에 관한 교육을 받도록 함(안 제6조).
- 라. 대리운전업자는 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하도록 함(안 제7조).
- 마. 대리운전업자는 대리운전업을 등록하는 때에 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 함(안 제8조).
- 바. 대리운전업자나 대리운전자는 대리운전으로 인하여 사람이 사망하거나 부상당한 경우 또는 재물이 멸실·훼손된 경우 그 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 또는 본인에 대하여 보험에 가입하도록 함(안 제9조제1항).
- 사. 등록된 전화번호의 양도 또는 대여 금지, 자격증 있는 사람만 대리운전업무에 종사, 대리운전자에 대한 부당이득 금지 등 대리운전업자가 준수하여야 할 사항을 규정함(안 제11조).
- 아. 대리운전자신고필증 소지, 대리운전자자격증 및 대리운전자신고필증 양도 또는 대여 금지, 대리운전보험 가입 의무 등 대리운전자가 준수하여야 할 사항을 규정함(안 제12조).
- 자. 대리운전종사자는 대리운전의 건전한 발전과 대리운전업의 공동이익을 도모하기 위하여 대리운전연합회를 설립할 수 있도록 함(안 제13조).
- 차. 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자 등에 대하여는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 함(안 제21조).

법률 제 호

대리운전법안

제1조(목적) 이 법은 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전으로 인하여 발생할 수 있는 피해를 예방하여 이용자의 권익을 보호하고 대리운전업을 건전하게 육성하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "대리운전"이란 자동차의 사용에 정당한 권리를 가진 이용자(이하 "고객"이라 한다)의 요청에 따라 그 자동차를 대신 운전하여 자동차 또는 자동차와 고객을 목적지까지 유상으로 운송하는 것을 말한다.
2. "대리운전업"이란 대리운전을 하는 사업을 말한다.
3. "대리운전업자"란 제3조에 따라 대리운전업의 등록을 한 자를 말한다.
4. "대리운전자"란 제5조에 따른 자격을 갖추고 대리운전업의 대리운전업무에 종사하는 사람을 말한다.

제3조(대리운전업의 등록 등) ① 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)에게 등록을 하여야 한다. 이 경우 등록 사항에는 영업에 사용하는 전화번호, 영업소 주소, 대리운전자 고용명부 등을 포함하여야 한다.

② 대리운전업자가 대통령령으로 정하는 중요사항을 변경하고자 하는 경우에는 변경등록을 하여야 한다.

③ 시·도지사는 대리운전업을 하고자 하는 자가 제1항 또는 제2항에 따른 등록 또는 변경등록을 한 경우에는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 신청인에게 대리운전업등록필증을 교부하여야 한다.

④ 제1항부터 제3항까지에 따른 등록 및 변경등록의 기준, 절차, 방법 및 대리운전업등록필증의 교부 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제4조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 대리운전업의 등록을 할 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 때에도 또한 같다.

1. 금치산자 및 한정치산자
2. 파산자로서 복권되지 아니한 자
3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 제17조제1항에 따라 대리운전업 등록이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
5. 복수국적자(대한민국 국적과 외국 국적을 함께 가진 사람을 말한다)

제5조(대리운전자의 자격 요건) ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유할 것
2. 자동차 운전경력이 3년 이상일 것
3. 제6조에 따른 대리운전자교육을 이수할 것

② 시·도지사는 제1항에 따른 요건을 갖춘 자에게 대리운전을 할 수 있음을 표시하는 자격증(이하 "대리운전자자격증"이라 한다)을 교부하여야 한다.

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 대리운전자격을 취득할 수 없다.

1. 제4조제1호 또는 제3호에 해당하는 사람
2. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람
 - 가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항의 죄
 - 나. 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2부터 제5조의5까지, 제5조의8부터 제5조의11까지 및 제11조의 죄
 - 다. 「마약류관리에 관한 법률」에 규정된 죄

3. 제18조제3호의 사유로 대리운전자격이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

④ 제2항에 따른 대리운전자격증의 교부 등에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

제6조(대리운전자교육) ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 대리운전의 서비스 증진 및 고객의 안전을 위하여 대리운전과 교통안전 관련 법규 및 대리운전 윤리 등에 관한 교육(이하 "대리운전자교육"이라 한다)을 받아야 한다.

② 대리운전자교육은 시·도지사가 실시한다.

③ 시·도지사는 대리운전자교육을 이수한 사람에게 대리운전자교육이수증명서를 교부하여야 한다.

④ 시·도지사는 대리운전자교육을 제13조에 따른 대리운전연합회(이하 "대리운전연합회"라 한다)에 위탁할 수 있다.

⑤ 제4항에 따라 위탁받은 업무에 종사하는 대리운전연합회의 임원 및 직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 본다.

⑥ 대리운전자교육 시간·내용 및 대리운전자교육이수증명서의 교부 등에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

제7조(대리운전자 신고 등) ① 대리운전업자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하여야 한다.

② 대리운전업자는 제1항에 따라 소속 대리운전자를 신고하는 때에는 다음 각 호에 해당하는 서류를 첨부하여야 한다.

1. 대리운전자격증

2. 제6조제3항에 따른 대리운전자교육이수증명서

3. 대리운전자가 제9조제1항에 따른 보험에 가입하였음을 증명하는 보험가입증명서

③ 제1항에 따라 신고를 받은 시·도지사는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 대리운전자 각각에 대하여 대리운전자신고필증을 교부하여야 한다.

④ 대리운전업자는 소속 대리운전자가 퇴직하는 때에는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 해당 대리운전자의 대리운전자신고필증을 시·도지사에게 반납하여야 한다.

⑤ 대리운전 신고 절차, 대리운전자신고필증의 교부, 그 밖에 대리운전자 신고에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

제8조(대리운전약관) ① 대리운전업자는 제3조에 따라 대리운전업을 등록하는 때에 다음 각 호를 포함하는 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 하며, 이를 변경하고자 하는 때에도 같다.

1. 대리운전 중 「도로교통법」에 따른 범칙행위로 인하여 부과되는 범칙금의 납부

2. 제9조에 따른 대리운전보험의 가입

3. 대리운전자의 처우와 근무조건에 관한 사항

4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

② 시·도지사는 대리운전연합회가 작성한 것으로서 「약관의 규제에 관한 법률」 제19조의2에 따라 공정거래위원회의 심사를 거친 대리운전에 관한 표준이 되는 약관(이하 "표준약관"이라 한다)이 있는 때에는 대리운전업자에게 그 사용을 권장할 수 있다.

③ 대리운전업자가 제3조에 따라 대리운전업을 등록하는 때에 표준약관의 사용에 동의한 경우에는 제1항에 따른 신고를 한 것으로 본다.

④ 대리운전약관에 관하여 그 밖에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

제9조(대리운전보험의 가입 등) ① 대리운전업자나 대리운전자는 소속 대리운전자 또는 본인의 대리운전으로 고객이나 그 밖의 사람이 사망하거나 부상한 경우와 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)의 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자각각이나 본인에 대한 「보험업법」에 따른 보험(이하 "대리운전보험"이라 한다)에 가입하여야 한다.

② 대리운전으로 인하여 손해배상책임이 발생하는 경우 그 피해자는 대리운전보험의 사업자에게 보험금을 청구하기 전에는 고객이 자동차손해배상의 보장을 위하여 가입한 보험의 사업자에게 보험금을 청구할 수 없다.

③ 제1항에 따른 보험의 보험금액 및 가입절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제10조(대리운전 자동차의 제한) 대리운전업자는 대리운전자로 하여금 대리운전업자의 자동차 등 고객의 자동차 또는 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 하여서는 아

니 된다.

제11조(대리운전업자의 준수사항) ① 대리운전업자는 제3조제1항에 따라 등록된 전화번호를 다른 사람에게 양도하거나 대여하여서는 아니 된다.

② 대리운전업자는 대리운전자격을 갖춘 자만 대리운전업무에 종사하게 하여야 한다.

③ 대리운전업자는 대리운전자에게 부당이득을 취하여서는 아니 된다.

제12조(대리운전자의 준수사항) ① 대리운전자는 대리운전을 하는 때에는 제7조제3항에 따른 대리운전자신고필증(이하 "대리운전자신고필증"이라 한다)을 지니고 있어야 한다.

② 대리운전자는 자신이 취득한 운전면허로 적법하게 운전할 수 있는 자동차 외의 자동차를 대리운전 하여서는 아니 된다.

③ 대리운전자는 대리운전자자격증 및 대리운전자신고필증을 다른 사람에게 양도 또는 대여하여서는 아니 된다.

④ 대리운전자는 대리운전보험에 가입되지 아니한 상태로 대리운전을 하여서는 아니 된다.

⑤ 대리운전자는 퇴직하는 때에 소속 대리운전업자에게 대리운전자신고필증을 반납하여야 한다.

제13조(대리운전연합회) ① 대리운전자 등 대리운전업에 종사하는 사람(이하 "대리운전종사자"라 한다)은 대리운전의 건전한 발전과 대리운전업의 공동이익을 도모하기 위하여 대리운전연합회(이하 "연합회"라 한다)를 설립할 수 있다.

② 연합회는 법인으로 한다.

③ 연합회는 국토해양부장관의 설립인가를 받아 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립한다.

④ 연합회는 서울특별시에 주된 사무소를 두고 정관으로 정하는 바에 따라 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도에 지부를, 시·군·구(자치구를 말한다)에 지회를 둘 수 있다.

⑤ 설립인가, 연합회 정관의 기재사항 및 감독에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑥ 연합회에 관하여 이 법에서 규정한 것 외에는 「민법」에 따른 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제14조(연합회의 사업) 연합회는 다음 각 호의 사업을 한다.

1. 시·도지사가 위탁하는 대리운전자교육
2. 대리운전과 관련된 통계의 작성 및 조사·연구
3. 대리운전 시장의 수요와 공급의 자율적조정에 관한 사항
4. 대리운전업자의 경영개선을 위한 지도
5. 대리운전자의 근무조건과 처우에 관한 지도
6. 그 밖에 대리운전업과 관련하여 연합회의 정관으로 정하는 사항

제15조(보고 등) 국토해양부장관 또는 시·도지사는 대리운전의 수요·공급 등 대리운전업의 실태와 연합회의 사업을 파악하기 위하여 연합회의 경영 실태 및 사업 현황 등에 관한 보고 또는 자료의 제출을 명할 수 있다.

제16조(과대광고 등의 금지) ① 대리운전업자 또는 대리운전자는 대리운전요금, 보험가입 사실·내용 등을 허위표시하거나 과대광고를 하여서는 아니 된다.

② 제1항에 따른 허위표시 또는 과대광고의 범위, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제17조(등록취소 등) ① 시·도지사는 대리운전업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대리운전업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부에 대하여 사업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제7호의 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 경우
2. 제4조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 법인의 임원 중 그 사유에 해당하는 자가 있는 경우로서 사유가 발생한 날부터 2개월 이내에 그 임원을 교체한 경우에는 그러하지 아니하다.
3. 제7조제1항을 위반하여 대리운전자 신고를 하지 아니한 경우
4. 제9조제1항을 위반하여 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전업을 한 경우
5. 제10조를 위반하여 고객의 자동차 또는 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 경우
6. 제11조의 준수사항을 지키지 아니한 경우
7. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반하여 사업정지기간 중에 사업을 경영한 경우

8. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

② 제1항에 따라 등록이 취소되거나 사업이 정지된 대리운전업자는 등록이 취소된 때나 사업이 정지된 기간 중에 제3조제1항에 따라 등록된 전화번호를 다른 사람에게 양도하거나 대여하여 대리운전업에 사용하도록 하여서는 아니 된다.

제18조(대리운전자격의 취소 등) 시·도지사는 제5조에 따라 자격을 취득한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호부터 제3호까지 및 제6호의 경우에는 자격을 취소하여야 한다.

1. 제5조제1항의 요건을 갖추지 못하게 된 경우
2. 제5조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우
3. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제5조에 따른 자격을 취득한 경우
4. 제12조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 경우
5. 대리운전 중에 고의나 중대한 과실로 교통사고를 일으켜 사람을 사망하게 하거나 다치게 한 경우
6. 이 조에 따른 자격정지기간 중에 대리운전을 한 경우
7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

제19조(청문) 시·도지사는 제17조에 따라 대리운전업의 등록을 취소하거나 제18조에 따라 대리운전자격을 취소하는 경우에는 청문을 실시하여야 한다.

제20조(권한의 위임) 이 법에 따른 시·도지사의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)에게 위임할 수 있다.

제21조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제3조제1항에 따른 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자
2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자
3. 제9조제1항을 위반하여 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전을 하게 한 자
4. 제10조를 위반하여 고객의 자동차나 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 자
5. 제17조에 따른 사업정지 기간 중에 대리운전업을 한 자

제22조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인·사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제21조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 때에는 그러하지 아니하다.

제23조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제11조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
 3. 제12조제2항부터 제4항까지에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
- ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제3조제2항에 따른 변경등록을 하지 아니한 자
2. 제12조제1항·제5항에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
3. 제15조에 따른 보고 또는 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 자
4. 제16조제1항을 위반하여 대리운전 요금 등을 허위표시하거나 과대광고를 한 자

③ 제1항 및 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관 또는 시·도지사가 각각 부과·징수한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(대리운전업의 등록 등에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 「부가가치세법」 제5조에 따라 대리운전에 관한 사업등록을 하고 대리운전업을 하고 있는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제3조, 제7조

및 제8조에도 불구하고 대리운전업의 등록, 대리운전자의 신고, 대리운전약관의 신고를 하지 아니하고 영업을 할 수 있다.

제3조(대리운전자의 자격요건에 관한 경과조치) 대리운전을 하고자 하는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제6조 및 제12조제1호에도 불구하고 대리운전자교육을 받지 아니하거나 대리운전자신고필증을 지니지 아니하고 대리운전을 할 수 있다.

대리운전업법안 비용추계서 미첨부 사유서

1. 재정수반요인

대리운전을 하고자 하는 자는 대리운전 및 교통안전 관련 법규, 대리운전 윤리, 고객의 안전 등에 관하여 필요한 교육을 받아야 함. 대리운전교육은 시·도지사가 실시하도록 되어 있어 해당 지자체의 업무 증가로 인한 비용 발생이 예상됨.

2. 미첨부 근거 규정

「의안의 비용추계 등에 관한 규칙」 제3조제1항제1호(예상되는 비용이 연평균 10억원 미만이거나 한시적인 경비로서 총 30억원 미만인 경우)에 해당함.

3. 미첨부 사유

대리운전업법안을 새롭게 제정함에 있어 대부분의 조항은 비용이 발생하지 않음. 다만, 시·도지사가 실시하는 대리운전자 교육에 있어 해당 지자체의 관련 업무 증가로 인한 비용이 발생할 것으로 예상되나, 교육에 필요한 경비는 대리운전을 하고자 하는 자가 부담하도록 하면 관련 비용이 10억원을 넘지 않을 것으로 판단됨.

4. 작성자

국회 문병호 의원실 김제동 보좌관(788-2229)

자료 4. 대리운전업법안

(이미경의원 대표발의)

의안 번호	6179
----------	------

발의연월일: 2013. 7. 29.

발 의 자: 이미경 · 윤호중 · 장하나

박수현 · 유승희 · 최민희
변재일 · 이윤석 · 홍영표
우원식 · 은수미 · 김용익
남인순 · 강창일 · 강동원
박기춘 · 신장용 · 한명숙
의원(18인)

제안이유

음주 후 대리운전 문화가 정착됨에 따라 지난 20년간 대리운전 수요가 꾸준히 증가하여 대리운전이 운송업의 한 유형으로 정착되었음. 그러나 대리운전업체의 난립과 이용자의 꾸준한 증가에도 불구하고 대리운전업자 및 대리운전자의 등록기준 · 자격, 사고에 대비한 보험의 가입 등 대리운전업에 관한 사항을 체계적으로 관리할 수 있는 법적 근거가 부재한 실정임.

이에 대리운전업 전반에 관한 사항을 법률로 규정함으로써 현재 대리운전 업체의 우월적 지위를 이용한 대리운전업자의 일방적인 운영으로부터 대리운전자의 인권과 권리를 보장하고 대리운전 이용자의 권익을 보호하며, 대리운전업의 건전한 발전을 도모하려는 것임.

주요내용

- 가. 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사에게 등록을 하도록 함(안 제3조 제1항).
- 나. 대리운전자는 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 3년 이상 보유하고 대리운전교육 이수 등의 자격요건을 갖추도록 함(안 제5조).
- 다. 대리운전종사자는 대리운전 및 교통안전 관련 법규, 대리운전 윤리, 이용자의 안전 등에 관한 교육을 받도록 함(안 제6조).
- 라. 대리운전업자는 대리운전업을 등록하는 때에 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 함(안 제8조).
- 마. 대리운전업자나 대리운전자는 대리운전으로 인하여 사람이 사망하거나 부상당한 경우 또는 재물이 멸실·훼손된 경우 그 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 또는 본인에 대하여 보험 등을 가입하도록함(안 제11조 제1항).
- 바. 대리운전업자 및 대리운전자의 준수사항을 규정함(안 제14조 및 제15조).
- 사. 대리운전종사자는 대리운전업의 건전한 발전과 대리운전종사자의 지위 향상을 위하여 조합을 설립할 수 있고, 대리운전업자는 공동목적을 달성하기 위하여 연합회를 설립할 수 있도록 함(안 제17조 및 제23조).
- 아. 조합은 국토교통부장관의 허가를 받아 공제사업을 할 수 있고, 대리운전종사자는 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합을 설립할 수 있도록 함(안 제24조 및 제25조)
- 자. 공제조합 등과 자동차 사고 피해자 사이에 발생하는 분쟁을 조정하기 위하여 국토교통부에 공제분쟁조정위원회를 둠(안 제35조).

법률 제 호

대리운전업법안

제1조(목적) 이 법은 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전으로 인하여 발생할 수 있는 문제를 사전에 예방하여 대리운전자의 인권과 이용자의 권익을 보호함으로써 대리운전업을 건전하게 육성함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “대리운전”이란 자동차의 사용에 정당한 권리를 가진 이용자(이하 “이용자”이라 한다)의 요청에 따라 그 자동차를 대신 운전하여 자동차 또는 자동차와 이용자를 목적지까지 유상으로 운송하는 것을 말한다.
2. “대리운전업”이란 대리운전을 하는 사업을 말한다.
3. “대리운전업자”란 제3조에 따라 대리운전업의 등록을 한 자를 말한다.
4. “대리운전자”란 제5조에 따른 자격을 갖추고 대리운전업의 대리운전업무에 종사하는 사람을 말한다.

제3조(대리운전업의 등록 등) ① 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)에게 등록을 하여야 한다. 이 경우 등록사항에는 영업에 사용하는 전화번호, 영업소 주소, 대리운전자 고용인원 등을 포함하여야 한다.

- ② 제1항에 따라 등록한 자가 대통령령으로 정하는 중요사항을 변경하고자 하는 경우에는 변경등록을 하여야 한다.
- ③ 시·도지사는 제1항 또는 제2항에 따른 등록 또는 변경등록을 받은 경우 신청인에게 대리운전업등록필증을 교부하여야 한다.
- ④ 대리운전업자가 대리운전업을 폐업을 한 때에는 폐업한 날부터 15일 이내에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 폐업신고를 하여야 한다.
- ⑤ 시·도지사는 제4항에 따라 폐업신고를 하지 아니하는 자에 대하여는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 폐업한 사실을 확인한 후 등록사항을 직권으로 말소할 수 있다.
- ⑥ 제1항부터 제3항까지에 따른 등록 및 변경등록의 기준·방법·절차 및 대리운전업등록필증의 교부 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제4조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 대리운전업의 등록을 할 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 있는 때에도 또한 같다.

1. 금치산자 및 한정치산자
2. 파산자로서 복권되지 아니한 자
3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 제42조제1항에 따라 대리운전업 등록이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
5. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자가.
 - 나. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항의 죄
 - 나. 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2부터 제5조의5까지, 제5조의8부터 제5조의11까지 및 제11조의 죄
 - 다. 「마약류관리에 관한 법률」에 규정된 죄

제5조(대리운전자의 자격요건) ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유할 것
2. 자동차 운전면허를 3년 이상 보유할 것

3. 제6조에 따른 대리운전교육을 이수할 것

② 시·도지사는 제1항에 따른 요건을 갖춘 사람에게 대리운전을 할 수 있음을 표시하는 자격증(이하 “대리운전자격증”이라 한다)을 교부하여야 한다.

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 대리운전자격을 취득할 수 없다.

1. 제4조제1호, 제3호 및 제5호에 해당하는 자

2. 제43조의 사유로 대리운전자격이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

④ 제2항에 따른 대리운전자격증의 교부 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다

제6조(대리운전교육) ① 대리운전자 또는 대리운전 예약관리업무를 담당하는 사람(이하 “대리운전종사자”라 한다)은 대리운전 및 교통안전 관련 법규, 대리운전 윤리 및 이용자의 안전 등에 관한 교육(이하 “대리운전교육”이라 한다)을 받아야 한다.

② 대리운전교육은 시·도지사가 실시한다.

③ 시·도지사는 대리운전교육을 이수한 자에게 대리운전교육 이수증명서를 교부하여야 한다.

④ 시·도지사는 대리운전교육을 「도로교통법」 제120조에 따른 도로교통공단에 위탁할 수 있다.

⑤ 제4항에 따라 위탁받은 업무에 종사하는 공단의 임원 및 직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 본다.

⑥ 교육 시간·내용 및 대리운전교육 이수증명서의 교부 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제7조(대리운전자의 신고 등) ① 대리운전업자는 소속 대리운전자를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 신고하여야 한다.

② 대리운전업자는 제1항에 따라 소속 대리운전자를 신고하는 때에는 다음 각 호에 해당하는 서류를 첨부하여야 한다.

1. 대리운전자격증

2. 제6조제3항에 따른 대리운전교육 이수증명서

3. 대리운전자가 제11조에 따른 보험 등에 가입하였음을 증명하는 보험가입증명서 또는 공제조합 가입증명서

③ 대리운전자 신고 절차, 그 밖에 대리운전자의 신고에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제8조(대리운전약관) ① 대리운전업자는 대리운전업을 등록하는 때에 다음 각 호를 포함하는 대리운전 약관을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 하며, 이를 변경하고자 하는 때에도 같다.

1. 대리운전 중 「도로교통법」에 따른 범칙행위로 인하여 부과되는 범칙금의 납부

2. 이용자에 대한 피해배상 보장방법

3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

② 시·도지사는 제23조에 따라 설립된 연합회가 작성한 것으로서 「약관의 규제에 관한 법률」 제19조의2에 따라 공정거래위원회의 심사를 거친 대리운전에 관한 표준이 되는 약관(이하 이 조에서 “표준약관”이라 한다)이 있는 때에는 대리운전업자에게 그 사용을 권장할 수 있다.

③ 대리운전업자가 제3조에 따라 대리운전업의 등록을 하는 때에 표준약관의 사용에 동의한 경우에는 제1항에 따른 신고를 한 것으로 본다.

④ 대리운전약관에 관하여 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제9조(대리운전요금의 신고) ① 대통령령으로 정하는 대리운전업자는 요금을 정하여 미리 시·도지사에게 신고하여야 한다.

② 제23조에 따라 설립된 연합회가 국토교통부령에 따라 정한 표준요금표가 있는 경우 대리운전업자가 표준요금표의 사용에 동의하면 제1항에 따른 신고를 한 것으로 본다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 요금의 신고, 및 표준요금표 사용 동의에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제10조(대리운전 알선수수료) 대리운전업자가 대리운전자에 부과하는 알선수수료는 국토교통부령으로 정한다.

제11조(대리운전보험등의 가입 등) ① 대리운전업자나 대리운전자는 소속 대리운전자 또는 본인의 대리운전으로 이용자, 대리운전자 또는 그 밖의 사람이 사망하거나 부상당한 경우와 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같

다)의 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 각각이나 본인에 대한 「보험업법」에 따른 보험에 가입하거나 제24조 및 제25조에 따른 공제에 가입하여야 한다.

② 제1항에 따른 보험 및 공제(이하 “대리운전보험등”이라 한다)의 가입대상 및 범위, 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③ 대리운전업자가 대리운전업자를 피보험자로 하는 단체보험에 가입하는 경우 그 비용을 대리운전자에게 부담시킬 수 없다.

제12조(대리운전업자의 손해배상책임) ① 대리운전업자는 소속 대리운전자가 대리운전보험등에 가입하지 아니한 상태에서 대리운전을 한 경우에 발생한 피해자의 손해에 대하여 대리운전자와 연대하여 배상할 책임을 지며, 이를 보장하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보증보험에 가입하거나 공탁하여야 한다.

② 제1항에 따른 손해배상책임의 범위에는 대리운전자의 「도로교통법」 위반으로 인한 과태료 부과 등에 따른 금전적 손해를 포함한다.

③ 제1항에 따라 공탁한 공탁금은 대리운전업자가 폐업 또는 사망한 날부터 6개월 이내에는 회수할 수 없다.

제13조(대리운전 자동차의 제한) 대리운전업자는 대리운전자로 하여금 대리운전업자의 자동차 등 이용자의 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 이용자를 운송하도록 하여서는 아니 된다.

제14조(대리운전업자의 준수사항) ① 대리운전업자는 제3조제1항에 따라 등록된 전화번호를 다른 사람에게 양도하거나 대여하여서는 아니 된다.

② 대리운전업자는 제5조에 따른 대리운전자격을 갖추지 아니한 사람을 대리운전업무에 종사하게 하여서는 아니 된다.

③ 대리운전업자는 대리운전교육을 이수하지 아니한 사람을 대리운전 및 대리운전 예약관리업무에 종사하게 하여서는 아니 된다.

④ 대리운전업자는 대리운전자가 취득한 운전면허로 적법하게 운전할 수 있는 자동차 외의 자동차를 대리운전 하도록 하여서는 아니 된다.

⑤ 대리운전업자는 대리운전자에게 부당이득을 취하여서는 아니 된다.

⑥ 대리운전업자는 소속 대리운전자에게 대리운전을 의뢰하는 장비(프로그램)를 제공하여야 하며, 그 비용을 대리운전자에게 부담하게 하여서는 아니 된다.

제15조(대리운전자의 준수사항) ① 대리운전자는 자신이 취득한 운전면허로 적법하게 운전할 수 있는 자동차 외의 자동차를 대리운전 하여서는 아니 된다.

② 대리운전자는 대리운전자격을 다른 사람에게 양도 또는 대여하여서는 아니 된다.

③ 대리운전자는 대리운전보험등에 가입되지 아니한 상태로 대리운전을 하여서는 아니 된다.

④ 대리운전자는 대리운전을 하는 때마다 대리운전자격증, 대리운전보험 가입증명서 또는 공제 가입 증명서 및 요금표를 대통령령이 정하는 바에 따라 고객에게 제시하여야 한다.

제16조(개선명령) 시·도지사는 대리운전의 안전을 확보하고 운송서비스를 개선하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 대리운전업자에게 다음 각 호의 사항을 명령할 수 있다.

1. 대리운전약관의 변경
2. 이용자의 안전 운송을 위한 조치
3. 대리운전 예약관리체계의 개선을 위하여 필요한 조치
4. 그 밖에 대리운전업의 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

제17조(조합의 설립) ① 대리운전 종사자는 대리운전업의 건전한 발전과 대리운전종사자의 지위 향상을 위하여 시·도지사의 인가를 받아 조합을 설립할 수 있다.

② 조합은 법인으로 한다.

③ 조합을 설립하려면 그 조합의 조합원이 될 자격이 있는 자의 5분의 1 이상이 발기(發起)하고, 발기인의 2분의 1 이상의 동의를 받아 창립총회에서 정관을 작성한 후 시·도지사에게 인가를 신청하여야 한다.

⑤ 대리운전종사자는 정관으로 정하는 바에 따라 조합에 가입할 수 있다.

⑥ 조합에 관하여 이 법에 규정된 사항 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제18조(정관) ① 조합의 정관에는 다음 각 호의 사항이 모두 포함되어야 한다.

1. 목적
2. 명칭
3. 사무소의 소재지
4. 조합원의 자격에 관한 사항
5. 총회에 관한 사항
6. 임원에 관한 사항
7. 업무에 관한 사항
8. 회계에 관한 사항
9. 해산에 관한 사항
10. 그 밖에 조합 운영에 관한 중요 사항

② 조합의 정관을 변경하려면 시·도지사의 인가를 받아야 한다.

제19조(사업) 조합은 다음 각 호의 사업을 행한다.

1. 대리운전업의 건전한 발전과 대리운전업자 및 대리운전종사자의 공동 이익을 도모하는 사업
2. 대리운전업의 진흥과 발전에 필요한 통계의 작성·관리, 외국 자료의 수집 및 조사·연구 사업
3. 대리운전자 및 대리운전종사자의 교육훈련
4. 대리운전업자의 경영 개선을 위한 지도에 관한 사항
5. 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 업무의 처리
6. 제1호부터 제4호까지의 사업에 따르는 사업

제20조(정관변경 등의 명령) 시·도지사는 조합이 제19조 각 호의 사업을 적정하게 수행하지 아니한다고 인정하면 다음 각 호의 조치 등 필요한 조치를 하도록 조합에 명할 수 있다.

1. 정관의 변경
2. 임원의 개선
3. 조합의 해산

제21조(감독) 조합의 사업은 시·도지사가 감독한다.

제22조(대의원회) ① 회원의 수가 1천명을 넘는 조합은 정관으로 정하는 바에 따라 총회를 갈음하는 대의원회를 둘 수 있다.

② 대의원은 회원이어야 한다.

③ 대의원회의 구성 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제23조(연합회) ① 대리운전업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공동 목적을 달성하기 위하여 국토교통부장관의 인가를 받아 연합회(이하 “연합회”라 한다)를 설립할 수 있다.

② 연합회의 설립, 정관, 사업, 정관변경 등의 명령 및 감독 등에 관하여는 제17조제2항부터 제6항까지 및 제18조부터 제21조까지의 규정을 준용한다. 이 경우 “시·도지사”는 “국토교통부장관”으로 본다.

제24조(조합 공제사업) ① 조합은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아 공제 사업을 할 수 있다.

② 제1항에 따른 공제사업의 분담금, 운영위원회, 공제사업의 범위, 공제규정(共濟規程), 보고·검사, 개선명령, 공제사업을 관리·운영하는 조합 및 연합회의 임직원에 대한 제재, 재무건정성의 유지 등에 관하여는 제25조제5항, 제27조, 제29조(제1항제5호는 제외한다) 및 제30조부터 제33조까지의 규정을 준용한다.

제25조(공제조합의 설립 등) ① 대리운전종사자는 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 대리운전 사고로 생긴 손해를 배상(賠償)하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 공제조합(이하 “공제조합”이라 한다)을 설립할 수 있다.

② 공제조합은 법인으로 한다.

③ 공제조합은 주된 사무소의 소재지에 설립등기를 함으로써 성립된다.

④ 대리운전종사자는 정관으로 정하는 바에 따라 공제조합에 가입할 수 있다.

⑤ 공제조합의 조합원은 공제사업에 필요한 분담금을 부담하여야 한다.

⑥ 조합원의 자격과 임원에 관한 사항, 그 밖에 공제조합의 운영에 필요한 사항은 정관으로 정한다.

⑦ 정관의 기재 사항, 그 밖에 공제조합의 감독에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제26조(공제조합의 설립인가 절차 등) ① 공제조합을 설립하려면 공제조합의 조합원 자격이 있는 자의 10분의 1 이상이 발기하고, 조합원 자격이 있는 자 200명 이상의 동의를 받아 창립총회에서 정관을 작성한 후 국토교통부장관에게 인가를 신청하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 인가를 한 경우 이를 공고하여야 한다.

제27조(공제조합의 운영위원회) ① 공제조합은 제29조에 따른 공제사업에 관한 사항을 심의·의결하고 그 업무집행을 감독하기 위하여 운영위원회를 둔다.

② 운영위원회 위원은 조합원, 운수사업·금융·보험·회계·법률 분야 전문가, 관계 공무원 및 그 밖에 대리운전업 관련 이해관계자로 구성하되, 그 수는 25명 이내로 한다.

③ 그 밖에 운영위원회의 구성과 운영에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제28조(운영위원회 위원의 결격사유) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 제27조제2항에 따른 위원이 될 수 없다.

1. 미성년자, 금치산자 또는 한정치산자
 2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 사람
 3. 이 법을 위반하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람
 4. 이 법을 위반하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 집행이 면제된 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 5. 이 법에 따른 공제조합의 업무와 관련하여 벌금 이상의 형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 집행이 면제된 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 6. 제32조에 따른 징계·해임의 처분을 받은 후 3년이 지나지 아니한 사람
- ② 제27조제2항에 따른 위원이 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때에는 그 날로 위원의 자격을 잃는다.
- ③ 국토교통부장관은 제1항제3호부터 제5호까지의 범죄경력 자료의 조회를 경찰청장에게 요청하여 공제조합에 제공할 수 있다.

제29조(공제사업) ① 공제조합은 다음 각 호의 사업을 한다.

1. 조합원의 대리운전 자동차 사고로 생긴 배상 책임에 대한 공제
2. 공제조합에 고용된 자의 업무상 재해로 인한 손실을 보상하기 위한 공제
3. 공동이용시설의 설치·운영 및 관리, 그 밖에 조합원의 편의 및 복지 증진을 위한 사업
4. 대리운전업의 경영 개선을 위한 조사·연구 사업
5. 제1호부터 제4호까지의 사업에 따르는 사업으로서 정관으로 정하는 사업

② 공제조합은 제1항제1호 및 제2호에 따른 공제사업을 하려면 공제규정을 정하여 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다. 인가받은 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

③ 제2항의 공제규정에는 공제사업의 범위, 공제계약의 내용과 분담금·공제금·공제금에 충당하기 위한 책임준비금·지급준비금의 계상(計上) 및 적립 등 공제사업의 운영에 필요한 사항이 포함되어야 한다.

④ 공제조합은 결산기(決算期)마다 그 사업의 종류에 따라 제3항의 책임준비금 및 지급준비금을 계상하고 이를 적립하여야 한다.

⑤ 제1항제1호에 따른 공제사업에는 「보험업법」(제208조는 제외한다)을 적용하지 아니한다.

제30조(보고서의 제출 등) ① 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 공제조합에 대하여 다음 각 호의 조치를 할 수 있다.

1. 교통사고 피해자에 대한 피해보상 명령
2. 공제자금의 운용이나 그 밖에 공제사업과 관련된 사항에 관한 보고서의 제출 명령
3. 소속 공무원에게 공제조합의 업무 또는 회계의 상황을 조사하게 하는 조치
4. 소속 공무원에게 공제조합의 장부나 그 밖의 서류를 검사하게 하는 조치

② 제1항에 따른 조사나 검사를 하려면 조사 또는 검사 7일 전에 조사 또는 검사할 내용, 일시, 이유 등에 대한 계획서를 공제조합에 알려야 한다. 다만, 긴급한 경우 또는 사전통지를 하면 증거인멸 등으로 조사목적 달성이 어렵다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

제31조(공제조합업무의 개선명령) 국토교통부장관은 공제조합의 업무 및 운영이 적정하지 아니하거나

자산상황이 불량하여 교통사고 피해자 및 공제 가입자 등의 권익을 해칠 우려가 있다고 인정되면 다음 각 호의 조치를 명할 수 있다.

1. 업무집행방법의 변경
2. 자산예탁기관의 변경
3. 자산의 장부가격의 변경
4. 불건전한 자산에 대한 적립금의 보유
5. 가치가 없다고 인정되는 자산의 손실 처리

제32조(공제조합 임직원에 대한 제재 등) 국토교통부장관은 공제조합의 임직원이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하여 공제사업을 건전하게 운영하지 못할 우려가 있다고 인정되면 임직원에 대한 징계·해임을 요구하거나 해당 위반행위를 시정하도록 명할 수 있다.

1. 제29조제2항에 따른 공제규정을 위반하여 업무를 처리한 경우
2. 제31조에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 경우
3. 제33조에 따른 재무건전성 기준을 지키지 아니한 경우

제33조(재무건전성의 유지) ① 공제조합은 공제금 지급능력과 경영의 건전성을 확보하기 위하여 다음 각 호의 사항에 관하여 대통령령으로 정하는 재무건전성 기준을 지켜야 한다.

1. 자본의 적정성에 관한 사항
2. 자산의 건전성에 관한 사항
3. 유동성의 확보에 관한 사항

② 국토교통부장관은 공제조합이 제1항의 기준을 지키지 아니하여 경영의 건전성을 해칠 우려가 있다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 자본금의 증액을 명하거나 주식 등 위험자산의 소유를 제한하는 조치를 취할 수 있다.

제34조(다른 법률과의 관계) 공제조합에 관하여 이 법에 규정된 사항 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정과 「상법」 제3편제4장제7절(주식회사의 계산)의 규정을 준용한다.

제35조(공제분쟁조정위원회) ① 다음 각 호의 조합 등과 자동차사고 피해자나 그 밖의 이해관계인 사이에 발생하는 분쟁을 조정(調停)하기 위하여 국토교통부에 공제분쟁조정위원회(이하 "위원회"라 한다)를 설치한다.

1. 제24조에 따라 공제사업을 하는 조합 및 연합회
 2. 제25조에 따른 공제조합
- ② 위원회는 분쟁 당사자의 신청에 따라 다음 각 호의 분쟁을 조정한다.

1. 공제계약에 관한 분쟁
2. 공제금의 지급에 관한 분쟁
3. 대리운전 자동차 사고에 따른 피해자의 손해사정에 관한 분쟁
4. 다른 법령에 따라 위원회에 조정을 신청할 수 있는 분쟁
5. 그 밖에 공제와 관련하여 대통령령으로 정하는 사항에 관한 분쟁

제36조(위원회의 구성 등) ① 위원회는 위원장 1명을 포함하여 15명 이내의 위원으로 구성한다.

② 위원회의 위원은 다음 각 호의 자 중에서 국토교통부장관이 위촉한다.

1. 「고등교육법」에 따른 대학에서 법률학을 가르치는 부교수 이상으로 재직하거나 재직하였던 자
2. 판사·검사 또는 변호사 자격이 있는 자
3. 전문의(專門醫) 자격이 있는 의사
4. 「소비자기본법」에 따른 한국소비자원이나 같은 법 제29조에 따라 등록된 소비자단체의 임원이거나 임원이었던 자
5. 교통 관계 기관 또는 단체에서 15년 이상 근무한 경력이 있는 자
6. 교통 분야, 교통 관련 법률 또는 손해사정(損害査定)에 관한 학식과 경험이 있는 자

③ 위원장은 위원 중에서 호선(互選)한다.

④ 위원의 임기는 2년으로 하되, 연임(連任)할 수 있다.

⑤ 위원회의 운영 및 사무 처리를 위한 조직·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제37조(조정 절차 등) ① 위원회는 분쟁 조정을 신청 받은 경우 지체 없이 그 신청 내용을 상대방에게 알려야 한다.

② 위원회는 분쟁 조정을 신청 받은 날부터 30일 이내에 조정안을 작성하여야 한다. 다만, 부득이한 사정이 있으면 위원회의 의결로써 30일의 범위에서 그 기간을 연장할 수 있다.

③ 위원회는 제2항 단서에 따라 기간을 연장한 경우 기간 연장의 내용 및 사유 등을 분쟁 당사자에게 알려야 한다.

제38조(조정외의 거부 및 통보) ① 위원회는 분쟁의 성질상 위원회에서 조정하는 것이 적합하지 아니하다고 인정되거나 부정한 목적으로 조정을 신청하였다고 인정되면 그 조정을 거부할 수 있다. 이 경우 신청인에게 조정 거부 사유를 알려야 한다.

② 위원회는 분쟁 당사자가 소(訴)를 제기한 경우 조정을 중지하고 이를 당사자에게 알려야 한다.

제39조(조정외의 효력 등) ① 위원회는 조정안을 작성한 경우 각 당사자에게 이를 지체 없이 제시하여야 한다.

② 제1항에 따라 조정안을 제시받은 당사자는 제시받은 날부터 15일 이내에 그 수락(受諾) 여부를 위원회에 알려야 한다.

③ 위원회는 각 당사자가 조정안을 수락하면 즉시 조정조서(調停調書)를 작성하여야 하며, 위원회의 위원장과 각 당사자는 이에 서명하거나 날인하여야 한다.

④ 각 당사자가 조정안을 수락한 경우에는 당사자 간에 조정조서와 동일한 내용의 합의가 성립된 것으로 본다

제40조(보고 등) 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대리운전의 수요·공급 등 대리운전업의 실태와 연합회의 사업을 파악하기 위하여 연합회의 경영 실태, 각종 현황 등에 관한 보고 또는 자료의 제출을 명할 수 있다.

제41조(과대광고 등의 금지) ① 대리운전업자 또는 대리운전자는 대리운전요금, 보험가입 사실·내용 등을 허위표시하거나 과대광고를 하여서는 아니 된다.

② 제1항에 따른 허위표시 또는 과대광고의 범위, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제42조(등록취소 등) ① 시·도지사는 대리운전업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대리운전업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부에 대하여 사업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제8호의 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 경우
2. 제4조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때. 다만, 법인의 임원 중 그 사유에 해당하는 자가 있는 경우로서 사유가 발생한 날부터 2개월 이내에 그 임원을 교체한 경우에는 그러하지 아니하다.
3. 제7조제1항을 위반하여 소속 대리운전자의 신고를 하지 아니한 경우
4. 제11조제1항 위반하여 대리운전보험등에 가입하지 아니하고 대리운전업을 한 경우
5. 제13조를 위반하여 이용자의 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 경우
6. 제14조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 경우
7. 정당한 사유 없이 제16조에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 경우
8. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반하여 사업정지기간 중에 사업을 경영한 경우
9. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

② 제1항에 따라 등록이 취소되거나 사업이 정지된 대리운전업자는 등록이 취소된 때나 사업이 정지된 기간 중에 제3조제1항에 따라 등록된 전화번호를 다른 사람에게 양도하거나 대여하여 대리운전업에 사용하도록 하여서는 아니 된다.

제43조(대리운전자격의 취소 등) 시·도지사는 제5조에 따라 자격을 취득한 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호부터 제3호까지, 제4호중 15조 3항 및 제6호의 경우에는 자격을 취소하여야 한다.

1. 제5조제1항의 요건을 갖추지 못하게 된 경우
2. 제5조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우
3. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제5조에 따른 자격을 취득한 경우
4. 제15조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 경우
5. 대리운전 중에 고의나 과실로 교통사고를 일으켜 사람을 사망하게 한 경우
6. 자격정지기간 중에 대리운전을 한 경우

7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

제44조(청문) 시·도지사는 제42조에 따라 대리운전업의 등록을 취소하거나 제43조에 따라 대리운전자격을 취소하고자 하는 경우에는 청문을 실시하여야 한다.

제45조(권한의 위임) 이 법에 따른 시·도지사의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)에게 위임할 수 있다.

제46조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자
2. 제3조제1항에 따른 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자
3. 제11조제1항을 위반하여 대리운전보험등에 가입하지 아니하고 대리운전업이나 대리운전을 한 자
4. 제13조를 위반하여 고객의 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 자
5. 제42조에 따른 사업의 정지처분 기간 중에 대리운전업을 한 자

제47조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인·사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제46조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 때에는 그러하지 아니하다.

제48조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제3조제2항 및 제4항에 따른 변경등록 또는 폐업신고를 하지 아니한 자
2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제5조에 따른 자격을 취득한 자
3. 제7조제1항에 따른 소속 대리운전자 신고를 하지 아니한 자를 대리운전하게 한 자
4. 제9조에 따라 신고한 요금을 준수하지 아니한 자
5. 제14조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
6. 제40조에 따른 보고 또는 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 자
7. 제41조제1항을 위반하여 대리운전 요금 등을 허위표시하거나 과대광고를 한 자

② 제15조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 각각 부과·징수한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(대리운전업의 등록 등에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 「부가가치세법」 제5조에 따라 대리운전에 관한 사업등록을 하고 대리운전 사업을 하고 있는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제3조, 제7조 및 제8조에도 불구하고 대리운전업의 등록, 대리운전자의 신고, 대리운전약관의 신고를 하지 아니하고 영업을 할 수 있다.

제3조(대리운전자의 자격요건에 관한 경과조치) 대리운전을 하고자 하는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제6조 및 제15조제1호에도 불구하고 대리운전자교육을 받지 아니하거나 대리운전자자격증을 교부받지 아니하고 대리운전을 할 수 있다.

대리운전업법안 비용추계서 미첨부 사유서

1. 재정수반요인

대리운전을 하고자 하는 자는 대리운전 및 교통안전 관련 법규, 대리운전 윤리, 고객의 안전 등에 관하여 필요한 교육을 받아야 함. 대리운전교육은 시·도지사가 실시하도록 되어 있어 해당 지자체의 업무 증가로 인한 비용 발생이 예상됨(안 제6조).

공제조합 및 연합회 등과 자동차사고 피해자나 그 밖의 이해관계인 사이에 발생하는 분쟁을 조정하기 위하여 공개분쟁조정위원회를 설치해야 함. 국토교통부 산하 위원회의 설치 및 운영에 있어 비용 발생이 예상됨(안 제35조).

2. 미첨부 근거 규정

「의안의 비용추계 등에 관한 규칙」 제3조제1항제1호(예상되는 비용이 연평균 10억원 미만이거나 한시적인 경비로서 총 30억원 미만인 경우)에 해당함(안 제6조).

「의안의 비용추계 등에 관한 규칙」 제3조제1항제3호(의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우)에 해당함(안 제35조).

3. 미첨부 사유

대리운전업법안을 새롭게 제정함에 있어 대부분의 조항은 비용이 발생하지 않음. 다만, 시·도지사가 실시하는 대리운전자 교육에 있어 해당 지자체의 관련 업무 증가로 인한 비용이 발생할 것으로 예상되나, 교육에 필요한 경비는 대리운전을 하고자 하는 자가 부담하도록 하면 관련 비용이 10억원을 넘지 않을 것으로 판단됨.

또한 국토교통부 산하 공개분쟁조정위원회 설치·운영에 있어 비용 발생이 발생할 것으로 예상되나, 동 위원회의 운영 및 사무 처리를 위한 조직·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 위임하여 규정하도록 정하고 있어 기술적으로 비용추계가 어려운 경우에 해당된다고 판단됨.

4. 작성자

국회 이미경 의원실 신미숙 보좌관(788-2619)

자료 5. 대리운전업법, 그리고 대리기사

협회카페에 회원 영영님께서 글을 올렸습니다. 대리기사단체들이 활동하는 것은 대리운전법 제정을 주도해서 한자리 해먹으려고 하는 의도 때문이라는 내용입니다. 이 글은 이에 대한 응답성 글입니다. 글 중 '대리만족'이라는 대화명은 필자-김 중용회장-입니다. 2013.6.28일자

1. 판도라의 상자, 대리운전법 ?

"...대리업법이 제정이 됩니다. 그러면 그 제정을 주도한 단체는 그 법에 따라 국가로부터 유일한 대리업계 대표단체로 인정을 받을 수 있는 확률이 매우 높아집니다. 그러면 생각지도 않은 여러 가지 잇권을 가지게 됩니다...."

영영님께서 지적하신 내용입니다. 대리기사단체들이 머리 터지도록 싸우는 주요 이유가, 이렇듯 한자리 차지하기 위한 대리운전법 제정을 둘러싼 다툼이라 말씀해주셨습니다.

현재 대리판에서 대리운전법을 추진하고 있는 단체는 전국대리기사협회가 유일합니다.(전국대리운전노동조합은 상급단체인 민노총 서비스연맹을 통해 추진하고 있습니다.) 그리하여 그때마다 진행사항과 내용을 싱싱뉴스와 오마이뉴스 등을 통해 기사세계에 보고 드리고, 상호 논의와 참여를 호소해오고 있는지 꽤 되는군요.

영영님의 글처럼 사실 대리운전법을 추진해서 소위 '한자리' 차지하려 하는 분들도 있을 수 있습니다. 일단 해당법이 입법되면 그로 인해 해야할 일들, 관련 인력이 많이 필요할 테니까요. 하지만 설령 그런 욕심을 가지고 있건 없건, 그 바램과 가능성은 거의 제로에 가깝다, 하는 말씀을 먼저 드립니다.

사실, '고독하게' 공정한 대리운전법을 추진하고 있는 저 대리만족으로선, 차라리 '사업적 목적을 가지고' 혹은 '개인적 야심이나 욕심으로'라도 공정한 대리운전법 추진을 위해 노력해주시는 분이 계시더라도 하면 좋겠다는 것이 제 생각입니다.

그 이유는 조금 아래에서 좀 더 자세하게 말씀드리겠지만, 될지도 안될지도 모르는 관련법을 제정하기 위해 몇년의 시간과 적잖은 자금, 인력과 노력을 투자해야 하기 때문입니다.

국회에 들락거려야하고 국토교통부 관료들을 만나서 '로비'를 해야하며, 반대자들의 온갖 시비를 틀어막아야 하고, 대리기사뿐만 아니라 대리업체들의 참여와 협조까지도 이끌어야 하는 이 대리운전법 제정운동, 어떤 목적으로건, 진짜 열심히 해서 성과를 보고, 그리하여 그 사람이나 단체가 번듯한 한자리를 차지할 수 있다면 저는 충분히 박수치고 응원해주고 싶습니다. 하지만...

2. **높, 혹은 연옥의 문? - 대리운전법 제정 운동**

그런 욕심과 바램은 거의 불가능하다는 것이 저의 판단입니다.

첫째, 거의 모든 법이 그렇듯이, 국회에서 제정과정은 참으로 긴 시간과 복잡한 과정, 단계를 거치기 때문입니다. 우선 각 과정과 단계를 알아봅시다.(이 내용은 사실 지루할 수 있습니다. 굳이 꼼꼼히 읽어보지 않으셔도, 아..참 복잡한 단계와 오랜 시간이 걸리는구나...뭐 이렇게 이해하고 넘어가셔도 됩니다.) 별도의 변수나 사건이 없이, 지극히 정상적으로 진행되는 것을 가정합니다.

- 1) 우선 대리운전법 초안부터 만들어야 합니다.
- 2) 이 법안을 입법발의하고 담당할 국회의원을 교섭해야 합니다.
- 3) 해당 국회의원실에서 법안을 제정/확정하고, 법제처의 검토를 받습니다.
- 4) 그리고 충분히 동의되고, 다른 별도 사항이 없으면 입법발의 하고 국회 사무처에서 해당 상임위(우리의 경우는 국토교통위입니다.) 에 회부합니다. (이것만도 몇개월 걸린다죠?)
- 5) 국회 상임위에 회부된 이 법안은 공청회를 개최합니다.(제정법안은 공청회를 개최해야 합니다.)
- 6) 해당업체와 기관, 국토교통부 관료들의 저항과 이견, 협조와 참여 등의 문제를 담당하고 풀어야 합니다.
- 7) 국토교통위의 담당소위가 결정되어 심사에 들어갑니다.

현재 올라와 있는 강기원 법안 등(그외 다른 국회의원들의 법안이 더 추가될 수 있습니다.) 과 차이와 공통점을 논의, 연구하고 병합심리할거나 말거나 결정해야 합니다. 한다면 그 내용의 통합을 둘러싸고 정파적으로 혹은 정책적으로 검토하고 결정을 봐야 합니다.

- 8) 국토교통위의 전체회의로 넘어온 법안은 몇차례 회의를 거치면서 법안이 통과 되고, 법제사법위원회로 넘어갑니다. 이곳에서는 법안의 법리적 모순이나 수정 등을 검토하고 결정됩니다.
- 9) 법제사법위원회를 통과한 법안은 국회총회에 회부 되어집니다. 이제 300여명의 전체 국회의원 중 과반수이상의 참여와 찬성을 거쳐야 최종 법으로 제정됩니다.
- 10) 국회를 통과한 법은 대통령의 검토와 결론을 통해 공포 됩니다.

이제부터가 또 하나의 관문입니다.

- 11) 국회를 통과한 대리운전법을 토대로 행정부는 대통령령인 시행령을 제정합니다.(보통 6개월에서 1년이 걸립니다. 대리운전법 부칙 조항으로 정해집니다.)

12) 시행령이 만들어지고 국무회의를 통과하면 담당부서인 국토교통부의 시행규칙이 제정됩니다.

13) 지방자치단체의 경우 시의회 혹은 도의회에서 조례를 제정합니다.

지금까지 조금 길게 법 제정 과정을 검토했습니다. 이 과정과 기간이 과연 얼마나 걸릴까라고 보십니까? 어떻습니까? 적어도 4-5년은 안 걸리겠습니까?

전국대리기사협회가 작년 10월부터 법 제정에 착수했으니, 벌써 반년 이상이 흐른 거군요. 그동안 법안초안을 만들어 문병호의원실에 제출했고, 법제처의 검토를 거쳐 이제 최종법안이 완성되었습니다. 공동발의에 필요한 국회의원들도 13명의 서명을 받아놓은 걸로 압니다. 민노총 서비스연맹과 법제정을 위한 연대와 협조를 추진해왔습니다. 조그마한 전국대리기사협회의 힘만으로는 터무니 없이 부족하기 때문입니다. 여기까지 추진하는데 8개월 걸렸습니다. 다음달 입법발의하기로 약속되어있지만 어떤 변수가 또 개입할지 아무도 모릅니다.

하지만 더큰 문제는, 이것이 과연 폐기되지 않고 법 제정이 될 수 있느냐입니다. 이미 많은 분들이 아시다시피, 지난 18대 국회에서도 송영길, 송숙미, 정의화 의원등이 대리운전법을 입법발의했고, 흐지부지 하다가 국회 폐회와 함께 자동 폐기 된 바 있습니다. 이번 19대 국회, 저희 조그만 기사협회의 힘으로 추진하는 이 대리운전법 입법 운동, 과연 19대 국회 내에 처리될 수 있을까요?

당장 내년 2월이면 국회의원들의 해당 상임위 임기가 끝납니다. 즉, 내년 2월이면 문병호의원도 국토교통위 소속으로 남을지, 아님 다른 상임위로 이동할지 아무도 모릅니다. 보통 2년마다 바뀌는 것이 관례라 합니다. 만약, 문병호 의원이 입법발의만 해놓고, 다른 상임위로 이동한다면...? 쯤

3. 춘추 전국시대, 새로운 시장이 열린다

지금까지 길게 말씀 드렸습니다. 시간도 오래 걸리고 참으로 어려운 과정이라는 것을 말씀하려다 보니 길어졌습니다.

이제 이렇게 해서 법과 시행령, 시행규칙과 조례를 만들었습니다.

이제 우리 바램대로 다 되었다 가정합니다. 강기윤 법안 등, 업자들만의 입장을 대변하는 그런 못된 법이 아닌, 대리기사와 소비자, 업자간의 합리적인 법이 만들어졌다 가정하고 이야기하겠습니다.(사실 이 가능성은 참으로 희박합니다. 뭐, 어쨌건 그렇게라도 가정해야 말이 되겠죠?)

국회 통과한 법대로 국토교통부 관료들이 '양심껏' 공정하게 노력을 했습니다. 다행히도 업체들 뿐만 아니라, 대리기사를 포함, 대리운전종사자등이 대리운전연합회를 만들 수 있게 되었고 시행령과 시행규칙도 제정되어 법 시행에 들어가야 합니다. 어떤 문제가 닥쳐있을까요?

1) 대리운전 업체의 통합과 대표성을 정해야 합니다. 이제 눈앞에서 벌어질 업체간 주도권싸움이 치열해집니다. 예상하다시피, 대리운전연합회에 참여하는 것이야말로 엄청난 기득권과 이권이 있

는 자리가 되는 것이니까요. 로지, 아이콘, 콜마너 등의 프로그램 업체는 자칫하면 시장이 없어지는, 사활의 문제가 될 수도 있습니다. 1577 등, 굵직한 대리업체들 역시 어떻게건 한몫을 차지해야 합니다. all or nothing입니다. 자리를 차지하지 못하면 그것은 바로 도태를 의미합니다.

2) 대리기사세계의 싸움은 더 박터칩니다. 대리기사협회니 무슨 단체니 하는 것들도 이미 법 제정이 되어가는 순간부터 긴장하고 선을 대려하고, 법 제정을 주도하는 전국대리기사협회와 협조하려고도 하고 마땅치 않으면 발목을 잡고 끌어내리려 난리를 칩니다.

대리만족이 업자들로부터 뒷돈을 받았느니, 한자리 차지하려 한다느니, 정치 욕심이 있다느니, 별 소문들이 돌아다닐 겁니다. 기사협회 내부 분란을 조장하고 이용하려 할 수도 있을 겁니다. (지금 돌아가는 사정을 보면...) 뭐 그건 상관 없습니다. 어차피 신경쓰지 않고 지내는거니까요. 어쨌건 그래도 법이 만들어집니다. 이제 기사단체들은 어떤 행보를 할까요? 참으로 답답합니다.

3) 국토교통부 등, 행정부 관료들과 유관기관은 또 어떤 행보를 보일까요? 사실 전국대리기사협회가 대리운전법 제정을 위해 움직이고 있다고 하니, 벌써 *** 공단이니, *** 관리소니 하는 기관들로부터 심심치 않게 연락이 옵니다.

대리운전업 자체가 새로운 시장인거고, 대리운전법이 만들어낼 영역은 관료세계, 관련기관의 세계에서 참으로 새로운 큰 시장입니다. 가히 블루오션이라고나 할까요? 이제 대리운전연합회에 만들어질 회장, 소장, 각 부서장, 각 지역회장 등등의 수많은 자리는 누구 차지이 될까요? 국회의원이나 시의원, 하다못해 구의원들까지....그냥 두고보고 있을까요?

민노총은 또 어떻겠습니까? 현재 민노총의 조합원수가 60만여명, 서비스연맹의 조합원이 몇만명인 것을 생각한다면, 줄지에 20만명에 달하는 대리기사 조합원이 생겨나는 것인데, 대리만족의 전국대리기사협회가 잘 알아서 하라고 방관하고 있을까요?

4. 개인, 조직, 그리고 대리운전법

이제 저 대리만족 이야기를 하겠습니다.

제 나이 56입니다. 조금 있으면 환갑이 됩니다. 요즘 세상에 환갑이 무슨 늙은 나이라고...하는 생각, 저도 하고 삽니다. 아직도 30대라고 우기고 싶습니다. 하지만,

대리운전법이 저희 뜻대로 만들어지고, 대리운전연합회 결성이 눈앞에 펼쳐지고, 이제 그동안 법 제정을 위해 생고생해온 대리만족이 국회나 국토교통부, 관련 업계로부터 확실하게 인정 받아 바야흐로 한자리를 차지해야 할 시점이 다가왔습니다. 감히 대리운전연합회 회장자리는 꿈도 꾸지 못합니다. 그 자리는 이미 정치권이나 고급 관료 등의 몫이 된지 오래입니다. 기껏 중앙의 무슨 실무부서 말단이나 지방 조직의 한자리입니다. 근데...그 욕심많은 대리만족이....이를 어찌하면 좋겠습니까. 덜컥 나이제한 규정에 걸려버리는군요. 나이.....(그나마, 우리 뜻대로 공정하게 법이 만들어지지 못한다면 위 상상조차도 불필요합니다.)

지금까지 글이 길었습니다. 대리운전법을 고독히 추진하고 있는 저로서, 이 운동이 과연 성공할

수 있을지, 성공할지라도 현실 각인, 각단체의 이해관계와 입장 차이로 인해 합리적이고 공정한 대리운전 시스템을 만드는데 기여할지, 아님 또 다른 공룡을 만들어 낼지 아무도 모릅니다. 하지만 대리운전업에 종사하는 사람들이라면 이 무도하고 흉악한 대리판의 현실, 이것을 그대로 두고 보고 싶은 분은 아무도 없을 겁니다. 대리기사 등쳐먹는 업자들조차도...

흐르는 물이 되어...

몇년의 세월이 흐르는 동안 대리만족은 물론, 전국대리기사협회도 변할 겁니다. 저 대리만족이 이 대리판에 얼마나 더 있을지도 모르는 거고 기사협회는 또 어떻게 될지 아무도 모릅니다. 이름만 거창하지 사실 실 내용은 터무니 없이 취약한 모임이니 더욱 그렇습니다. 하지만....

사실 저는 앞으로도 4-5년 동안 대리기사로 남아있고 싶지 않습니다. 앞으로도 몇년을 더 이직하며 살아야 하다니요? 그런 인간이 되고 싶은 마음 전혀 없습니다.

이 대리판에 몸 담고 있다보니 이렇게 애꿎고 열받고, 간절합니다. 하지만 이 대리판을 탈출할 수 있게 되면 과연 얼마나 이런 마음이 남아있게 될까요? 당장 새로운 환경에서 살아남아야하는 절박함이 있을 것이고, 그간의 대리판 기억은 좋은 추억으로 남아있다면 다행일 겁니다. 모르겠습니다. 이 어려운 시절을 함께 보낸 고마운 분들을 기억하고 그분들이 열심히 살아가는데 조금이라도 보탬이 될 수 있도록 하게될지....

조직이 필요합니다. 어느 한 두개인이 추진하다가 그 사람이 사라질지라도 운동의 성과를 이어 완성시킬 수 있는 존재, 그것은 뜻을 같이 하는 조직이 있기에 가능할 것입니다. 내가 사라지고 나도 그 뒤를 잇는 후대, 후배의 존재, 바로 그것을 믿기에 우리의 대리운전법 제정 운동은 오늘도 계속 됩니다.

대리운전법 제정하여 한자리 차지하려 하는 사람이 혹 있다면, 차라리 로또 복권을 사서 일주일간 행복한 상상을 하며 살 것을 권합니다. 대리운전법 제정하여 한자리 차지하려 한다 의심하는 분 계시면, 저한테 와주시기 바랍니다. 지금까지의 자료와 관계, 성과를 그대로 넘겨드리겠습니다. 대리기사에서 번듯한 직장 자리를 차지할 수 있다는 좋은 기회, 저 대리만족이 제공해드리겠습니다.

오늘 밤, 저는 다시 국회로 가야 합니다. 아마 불타는 금요일, 오늘밤의 운행은 포기해야 할 겁니다. 주머니는 텅 비었는데....

기차는 달려갑니다. 눈독에서 손 흔들어주는 시골 아이의 모습도 보입니다. 가을 들녘 찬바람에 흔들리는 허수아비도 있을 겁니다. 장난삼아 엇먹어라 주먹질하는 악동도 보입니다. 가을걷이를 위해 열심히 일하는 농부도 보이고, 그를 돕는 아낙의 모습도 보입니다.

그렇게, 기차는 달려갑니다.

자료6.<성명>문병호 대리운전업법안을 환영한다

전국대리기사협회, 전국대리운전협회는 국회 국토교통위원회 소속 문병호의원을 방문하여 공정한 대리운전법 입법 활동을 활발히 추진하기로 하였다.

드디어 민주통합당 국회의원이인 문병호의원은 오늘 7월4일, 대리운전업법안을 입법발의 했다. 그간 문병호의원실과 함께 공정한 대리운전법 마련을 위해 노력해온 전국대리기사협회와 전국대리운전협회는 이번 조치를 적극 환영한다.

그간 고된 노동과 형편 없는 수입, 무도한 횡포에 신음하는 대리기사들을 위함은 물론, 무법천지 상태에서 무한 경쟁과 약탈적 경영에 황폐화 해가는 대리운전시장의 개혁을 위해 합리적이고 공정한 대리운전법의 조속한 제정과 그 실행은 정말 절실하고도 사활이 달린 문제였다.

하지만 지난 18대 국회때는 물론, 19대 국회 들어서 입법발의된 기왕의 법안들은 대리운전업체만의 입장을 일방적으로 반영한 불합리 법안이다보니 많은이들로부터 외면을 당하고 있었다. 이에 하루빨리 대리운전시장의 3주체인 소비자와 대리업체, 대리기사들의 입장을 합리적이고 공정하게 반영하는 대리운전법이 절실히 요구되고 있는 것이다.

문병호의원의 대리운전업법안은 이러한 대리업계의 절실한 바램을 충실히 반영한 것으로서, 대리업계 종사자들의 숙원을 해결하는 첫걸음을 내딛게 하였다. 문의원의 노력과 배려에 깊은 감사와 함께 환영의 뜻을 아낌없이 보낸다.

문병호의원의 이번 입법발의를 통해 대리운전업계의 발전을 위한 큰 첫걸음이 내디뎠다. 앞으로 국회 국토교통위와 관련 기구의 심의 및 결정 과정을 거치면서 해결해야 할 문제들이 하나둘이 아닐 것이다. 하지만 진정성과 지혜를 가지고 묵묵히 노력해나가면서 이 법의 조속한 제정과 실행을 위해 우리는 앞장 서 나갈 것이다.

대리운전업체와 대리기사 등, 업계의 종사자들은 물론, 사회 각계의 관심과 협조를 호소한다. 다시 한번 문병호의원 및 의원실 관계자분들께 깊은 감사의 뜻을 보낸다.

2013.7.4

사단법인 전국 대리기사 협회
사단법인 전국대리운전 서울협회
사단법인 전국대리운전 경기협회
사단법인 전국대리운전 인천협회
사단법인 전국대리운전 광주협회

“ 권익과 생존권, 단결을 위해 ”

(사) 전국대리기사협회





대리운전 상상뉴스가 발행됩니다

대리기사의 생각과 목소리를 담아, 바른 길 가는 신문이 되겠습니다.
동료기사님들의 많은 관심과 성원, 동참을 바랍니다.

1. 독자 투고, 기사제보, 정보 제공을 받습니다.
2. 대리기사 동료들에게 널리 알려주시고 전달 바랍니다.
3. 상상뉴스의 기자가 되어 주세요.
4. 전국대리기사협회의 회원이 되어 주세요.
5. 전국대리기사협회의 인터넷 카페를 방문해 주세요.

사단법인 전국대리기사협회

하나은행 557-910003-31605 사단법인 전국대리기사협회

이메일 odeta@daum.net

트위터 @전국대리기사협회