

[이슈] 서울 전세버스 차고지, 의무는 맞지만 '고정'은 남았다… '차는 항상 서울에 있지 않다'

- 차고지 확보는 법적 요건… 문제는 위치가 서울로 묶인 구조
- 서울 땅값 부담 속 외곽·경기권 활용 요구, 조례 단계서 멈춰
- 법은 완화했지만 현장은 여전히 ‘서울 차고지’ 전제

기사 입력 2025-12-31 16:41:08

서울 전세버스 업계는 차고지 확보 의무 자체를 부정하지 않는다. 쟁점은 차고지가 서울에 고정돼야 한다는 전제다. 여객자동차 운수사업법 시행규칙 개정으로 차고지 기준 완화 가능성은 열렸지만, 서울시 조례 정비가 뒤따르지 않으면서 서울 차고지 고정 구조는 현장에서 그대로 작동하고 있다.



▲ 서울 전세버스 차고지. (사진=독자제공)

서울에서 전세버스를 운영하는 사업자들은 지금도 ‘차고지를 반드시 갖춰야 한다’는 기준을 따른다. 차고지 확보는 전세버스 등록 요건으로, 업계 역시 그 필요성을 부정하지 않는다.

문제로 지목되는 지점은 차고지가 ‘있어야 한다’는 점이 아니라, ‘서울에 있어야 한다’는 전제다. 서울은 땅값과 임대료가 높아 차고지 유지 비용이 크지만, 제도상 다른 선택지는 제한돼 있다.

전세버스 등록 기준은 여객자동차 운수사업법 시행규칙에서 제시된 ‘등록 기준 차량 대수’를 바탕으로 정해진다. 이 기준은 사업자가 관리해야 할 차량 규모를 판단하기 위한 최소 요건이다. 그러나 실제 집행 과정에서는 등록 기준이 곧 차고지 위치 요건으로 연결되면서, 서울에서 영업하면 서울 차고지를 확보해야 하는 구조가 관행처럼 굳어졌다.

전세버스의 운행 특성은 이 구조와 어긋난다. 관광·행사·출장 등 일정에 따라 차량은 장기간 외부에 머무는 경우가 많고, 기사들 역시 서울 도심보다는 서울 외곽이나 인접한 경기권에 거주하는 비중이 높다. 그럼에도 차고지는 서울에 유지해야 하다 보니, 실제 운행·생활권과 행정 기준 사이에 공간적 불일치가 발생한다.

차고지 기준 완화 논의는 이런 배경에서 시작됐다. 국토교통부는 시행규칙 개정을 통해 전세버스 차고지 면적을 차량 총수의 일정 비율까지 감면할 수 있는 근거를 마련하고, 구체적인 적용 기준은 시·도 조례로 정하도록 했다. 제도적으로는 서울이 아닌 지역 차고지를 활용할 여지를 열어둔 셈이다.

다만 시행규칙이 차고지 기준 완화 여부를 시·도 조례에 위임하는 구조를 취하면서, 실제 적용 여부는 지자체 판단에 달려 있다. 조례가 개정되지 않을 경우 현장에서는 종전 기준이 그대로 유지된다.

현재 서울시는 차고지 설치·운영에 관한 일반 기준을 조례로 규정하고 있으나, 전세버스 차고지의 위치 요건이나 면적 감면 적용을 구체적으로 명시한 조항은 공적 자료상 확인되지 않는다(미확정). 이로 인해 법령상 완화 가능성성이 열렸음에도, 현장에서는 제도 변화가 곧바로 체감되지 않는 구조가 이어지고 있다.

이 구조는 비용과 운영 측면에서 부담으로 이어진다. 서울 차고지는 상시로 모든 차량이 머무는 공간이라기보다, 등록 요건을 충족하기 위해 유지되는 시설에 가깝다. 그럼에도 높은 임대료와 유지비를 감당해야 한다. 업계에서는 “서울에는 신고용 차고지를 두고, 실제 주차는 서울 외곽이나 경기권에서 할 수 있으면 합리적일 것”이라는 요구가 나온다.

기사들의 동선 문제도 여기서 파생된다. 차고지가 서울 외곽이나 공업지역에 위치한 경우가 많아, 기사들은 거주지와 차고지 사이를 오가야 한다. 운행이 없는 날에도 차량 관리나 행정 절차를 위해 이동이 필요하다. 차고지 의무가 기사 개인의 편의 문제가 아니라, 차고지 위치를 둘러싼 제도 설계의 결과라는 점에서 구조적 문제로 읽힌다.

다른 운송업과 비교하면 제도 설계 방식의 차이는 더 분명해진다. 화물자동차 운수사업이나 여객자동차 대여사업 등 일부 업종은 차고지 기준을 설정할 때, 차량의 상시 주차 여부보다 관리 가능성과 운영 특성을 중심으로 제도를 구성해 왔다. 전세버스 역시 일정에 따라 이동하는 업종이지만, 차고지 위치와 관련한 기준은 상대적으로 경직된 구조로 유지되고 있다.

서울 전세버스 업계 내부에서는 법령이 바뀌었다는 사실보다, 그 변화가 서울 차고지 고정 구조를 건드리지 못했다는 점을 더 크게 체감하고 있다. 차고지 의무를 없애자는 것이 아니라, 운행과 생활권이 수도권 전역으로 확장된 현실을 제도에 어떻게 반영할지가 과제로 남아 있다는 것이다.

서울특별시전세버스운송사업조합 관계자는 31일 본지와의 면담과 통화에서 “차고지는 법적으로 반드시 있어야 하고, 그 원칙 자체를 부정하는 건 아니다”라면서도 “문제는 서울에서 영업하면 서울에 차고지를 둬야 한다는 구조가 굳어져 있다는 점”이라고 말했다.

그는 “서울은 땅값이 너무 비싸 부담이 크다 보니, 서울에는 신고용 차고지를 두고 실제 주차는 외곽이나 경기권에서 할 수 있는 방식이 합리적일 수 있다”며 “기사들도 서울 중심이 아니라 외곽이나 인접 지역에 사는 경우가 많아, 이런 현실을 제도에서 함께 봐야 한다”고 덧붙였다.

교통일보 <http://www.tdaily.co.kr/news/view.php?idx=58834>