

		보 도 자 료		
		배포일시	2020. 11. 3.(화) / 총 20매(본문8, 참고12)	
담당 부서	모빌리티정책과 택시산업팀	담당자	• 과장 박준상, 팀장 박효철, 사무관 김민정, 주무관 최상욱 • ☎ (044) 201-4756	
보 도 일 시		2020년 11월 4일(수) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 11. 3.(화) 10:00 이후 보도 가능		

플랫폼(온라인시장) · 택시 업계, 혁신 · 상생의 방안 도출

- 모빌리티 혁신위원회, 모빌리티(이동수단) 서비스 혁신을 위한
권고안 발표 -

- ◆ 공급자 중심에서 이용자 체감의 서비스 구조로
 - ◆ 플랫폼 운송사업 허가, 기여금 등 세부방안 포함...내년 4월 시행
- 혁신적인 플랫폼 사업을 제도화하여 국민들에게 더 다양하고 더 편리한 모빌리티 서비스를 제공하기 위한 세부 제도화 방안이 마련됐다.
- 국토교통부(장관 김현미)는 ‘모빌리티 혁신위원회’(위원장 하헌구)가 「여객자동차 운수사업법」(20.4.7 공포)의 하위법령 개정방안 등 모빌리티 혁신을 위한 정책 권고안을 11월 3일 확정, 발표했다고 밝혔다.
- 모빌리티 혁신위원회는 여객자동차법 하위법령 등과 관련한 정책방안을 논의하여 정부에 제안하는 등의 역할을 수행하기 위해 지난 5월 14일 교통, 소비자, IT, 법제 분야 등 총 9명의 전문가로 구성*하여 출범했으며,
- * 하헌구(인하대 교수, 위원장), 권용주(국민대 겸임교수), 김보라미(디케 법률

사무소 변호사), **김영길**(국민대 겸임교수), **김현명**(명지대 교수), **안기정**(서울연구원 연구위원), **윤영미**(녹색소비자연대 전국협의회 공동 대표), **이찬진**(한글과 컴퓨터 창업자), **차두원**(차두원 모빌리티연구소 소장)

- 약 5개월간 총 13차례의 회의와 업계·소비자 단체 등의 의견 수렴을 거쳐 새롭게 도입되는 운송플랫폼 사업의 세부 제도화 방안과 더불어 기존 택시제도 개선방안 등을 논의해 '모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안'을 마련했다.

□ 모빌리티 혁신위원회(이하 '위원회') 활동은 본격적인 「여객자동차 운수사업법」 시행에 앞서 각계 다양한 전문가들이 직접 참여해 업계 및 소비자의 의견을 수렴하고, 심도 있는 논의를 거쳐 실질적인 제도적 대안을 도출했다는 점에서 큰 의미를 지닌다.

- 특히, 코로나-19 상황에서 택시업계에 대한 재난지원금이 지급되는 등 업계가 전반적으로 어려운 가운데 업계 간 갈등과 불신을 해소하고 상생안을 마련했다는 점은 이번 권고안의 가장 긍정적인 측면이라 할 수 있다.

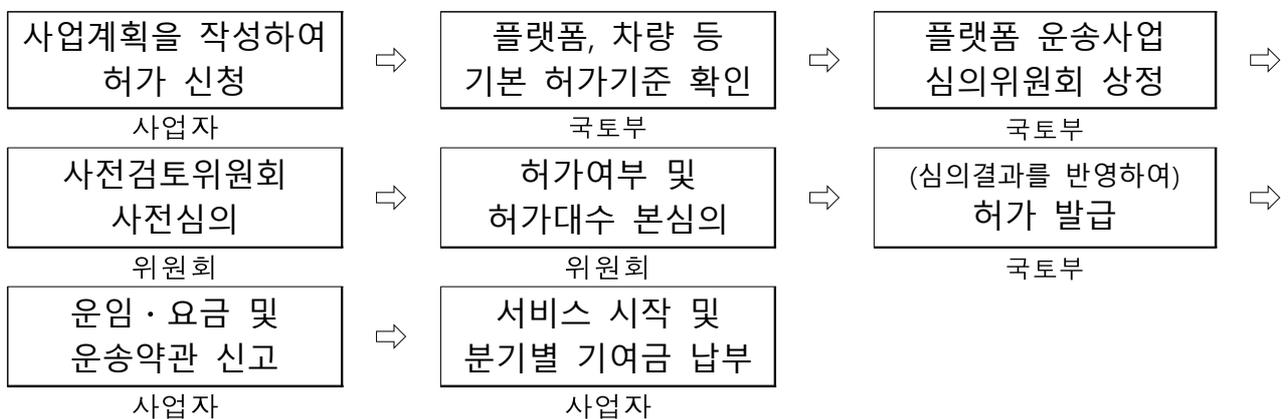
- 업계상생과 소비자 편익을 최우선 가치로 삼은 이번 '모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안'에는 허가제도 운영방안, 기여금의 산정방식 등 새롭게 도입되는 운송플랫폼 사업의 세부 제도화 방안과 함께 기존 택시제도의 개선방안, 소비자 보호 및 편익 제고방안까지 폭넓게 담겨 있으며, 주요 내용은 다음과 같다.

더 다양하고 더 편리한 이용자 중심의 모빌리티 서비스 활성화

□ 위원회는 플랫폼과 결합한 새로운 모빌리티 서비스를 통해 국민들이 보다 다양하고 편리한 이동 서비스를 누리도록 하는 개정 법률의 취지에 맞게 이용자 중심의 모빌리티 서비스 체계 완성에 중점을 두고 권고안을 마련했다.

- 먼저, 새롭게 신설된 플랫폼 운송사업(Type1) 허가제도를 통해 플랫폼 사업자들이 안정적인 제도적 기반 아래 이용자 수요와 요구에 맞춘 다양한 서비스 모델을 출시할 수 있도록 했다.
- 허가 기준으로는 플랫폼(호출·예약, 차량 관제, 요금 선결제 등 가능), 차량(13인승 이하 차량 30대 이상), 차고지, 보험 등 서비스 제공 및 이용자 안전을 위한 최소 요건을 규정하도록 하는 한편,
 - 향후 별도 허가기준(국토부 고시)을 통해 새로운 운송수요 창출과 차별화된 서비스 제공*, 소비자 보호 및 종사자 관리 등을 위한 세부 기준들을 구체화하도록 권고했다.
- * 차종, 영업시간, 부가서비스(유아, 환자 등 이동 특화, 출퇴근·등하교 서비스, 외국인 등 관광서비스, 안마기 등 물품 구비 등) 등 차별화 가능
- 또한, 플랫폼 운송사업 허가제도의 운영 및 시장관리를 위해 전문가 등이 참여하는 플랫폼 운송사업 심의위원회를 설치하고, 동 위원회에서 심의 방식으로 총 허가대수를 관리하도록 했다.
 - 플랫폼 운송사업에 대한 별도의 허가대수 상한은 설정하지 않으면서도, 주 운행지역의 운송 수요, 택시공급 상황 등 외부 환경요인을 고려하여 필요 시 허가대수를 조절하는 방법 등으로 허가제도가 운영될 예정이다.

< 플랫폼 운송사업 허가 Process >



- 아울러, 플랫폼 가맹사업(Type2), 플랫폼 중개사업(Type3) 및 기존 택시도 이용자 중심의 서비스 체계 구축을 위해 제도를 합리적으로 개선하도록 권고했다.
 - 플랫폼과 택시가 결합하여 차별화된 서비스를 기반으로 브랜드 택시가 활성화되도록 가맹 사업자의 플랫폼을 통해 운송계약이 이루어지는 플랫폼 가맹사업(Type2)에 대해서는 다양한 요금제가 가능하도록 하고, 사업구역도 시범사업을 통해 광역화를 추진하는 등 핵심규제를 개선하도록 했으며,
 - 플랫폼 중개사업(Type3)의 중개요금 신고제도 최대한의 자율성을 보장, 다양한 서비스가 시장에서 제공될 수 있도록 했다.
 - 기존 택시 역시 소비자 편익 확대 차원에서 기존 배회형 택시의 요금제도는 현재의 틀을 유지하되, 차종·합승·친환경차 등 관련 규제는 합리적으로 완화하면서,
 - 이용자 안전 및 서비스 강화를 위해 음주운전자 원 스트라이크 아웃제(One Strike Out) 도입, 택시 서비스 평가 의무화 및 확대 실시, 부제·지자체 규제 등의 개선도 연구, 검토할 것을 권고했다.
- 이처럼 플랫폼 운송 사업자의 유연한 사업운영과 창의적인 서비스 발굴 방안 등을 담고 있는 위원회 권고안이 시장에 안착한다면 현재 공급자 중심의 경직된 서비스가 이용자 중심의 혁신적인 서비스 구조로 빠르게 변모할 것으로 예상되며,
 - 기존 택시도 플랫폼을 통해 강제배차, 기사 선택, 실시간 서비스 평가 등이 가능해짐으로써 국민들에게 신뢰를 받는 모빌리티 서비스로 거듭날 수 있을 것으로 기대된다.
 - 또한, 새로운 운송수요가 창출되고 다양한 부가서비스를 통한

수익 증대도 가능하여 택시업계 및 운수종사자의 수입확대와 근로여건 개선도 가능할 것으로 전망된다.

신·구 모빌리티가 상생할 수 있는 공정한 경쟁환경 조성

□ 위원회는 그간 제도적 불확실성으로 인해 새롭고 창의적인 서비스 창출에 한계가 있었던 모빌리티 기업들이 제도권 내에서 안정적으로 영업할 수 있도록 하면서도,

- 업계 간 갈등을 유발하였던 제도적 형평성 문제를 해결하여 플랫폼-택시 간, 플랫폼-플랫폼 간 최대한 공정한 경쟁구도를 조성하기 위한 방안 마련에 심혈을 기울였다.

□ 먼저 업계 간 상생을 위해 여객자동차법 개정을 통해 도입된 '여객자동차운송시장안정기여금'(이하 '기여금')의 수준, 납부방법, 활용방안 등 세부 제도화 방안을 해외사례* 등을 참고하여 면밀하게 검토한 후 합리적 방안을 정하여 권고안에 반영했다.

* (뉴욕 시) 건당 약 8.8%, (샌프란시스코) 건당 3.25%, (매사추세츠 주) 건당 0.2\$, (호주 뉴사우스웨일즈 주) 건당 1호주달러(약 800원 수준)

- 플랫폼 활성화에 부담을 주지 않으면서도 기존 운송시장과의 상생 의미를 살릴 수 있도록 기여금은 매출액의 5%를 기본으로 하되, 운행횟수 당 800원, 허가대수 당 40만 원/월 중 사업자가 선택 가능하도록 했다.

- 또한, 허가 차량이 총 300대 미만인 사업자(중소기업법 상 중소기업 이면서 7년 이내 창업기업인 경우 적용)들은 납부비율을 차등화하여 부담이 완화되도록 했으며, 100대 미만 사업자는 2년 간 납부 유예도 가능하도록 권고했다.

< 허가대수별 기여금 규모 >

구분	200대 미만	200대 이상 300대 미만	300대 이상
부과율	25%	50%	100%
정률(매출대비)	1.25%	2.5%	5%
은행회수당	200원	400원	800원
대당정액	10만 원	20만 원	40만 원

- 수납된 기여금은 고령 개인택시의 청장년층 전환, 고령 개인택시 감차, 종사자 근로여건 개선 등의 목적으로 사용되며, 향후 수납규모에 따라 3년 주기로 기여금 수준, 활용방안 등을 재검토하도록 했다.
- 위원회는 기여금 제도가 플랫폼 운송사업자에게 추가적으로 부여되는 부담이긴 하나,
 - 택시에 비해 요금, 사업구역, 차량 등 대부분의 규제가 완화 적용되는 점과 운송시장이 초과공급 상황인 국내 실정 등이 종합적으로 고려됐고,
 - 일률적 기준을 적용하는 해외와 달리 다양한 방식을 선택 가능하도록 하는 한편, 중소 스타트업에 대한 감면도 규정함으로써 실질적 부담은 최소화될 수 있을 것으로 전망했다.
- 이 외에도 특정한 플랫폼 사업자에 의한 플랫폼 가맹사업(Type2) 독점을 방지하고 플랫폼 간 공정한 경쟁이 가능하도록 법인택시 회사가 사업자 단위가 아닌 차량 단위로 가맹 계약을 체결할 수 있도록 제도 개선*을 권고했고,
 - * (현행) 법인택시 회사 모든 차량이 하나의 플랫폼 사업자와만 계약 가능 (개선) 법인택시 회사 보유차량별로 각각 다른 플랫폼 사업자와 계약 가능
- 자격을 갖춘 운수종사자 채용이 용이하도록 자격 취득 절차를 효율화하고, 차고지 밖 기사 교대 방안도 합리적으로 검토하여 플랫폼 운송사업과 택시 모두 공정한 틀 안에서 효율적으로

서비스를 제공할 수 있도록 했다.

- 위원회는 한 쪽에 치우치지 않는 공정하고도 상생 가능한 방안을 마련하기 위해 지속적으로 업계 의견을 수렴한 만큼,
 - 이번 권고안이 신·구 모빌리티 업계가 그간의 갈등과 혼란을 극복하고 공정한 서비스 경쟁을 통해 국민들에게 양질의 모빌리티 서비스를 제공하고, 운송시장의 혁신을 가속화하는 계기가 될 것으로 기대하고 있다.

정부는 권고안을 기반으로 새로운 모빌리티 혁신의 미래를 열 예정

- 국토부는 지난 5개월간 심도 있는 논의를 거쳐 마련된 위원회 권고안을 적극 수용하여 플랫폼 기반 모빌리티 혁신의 새로운 계기로 활용할 방침이다.
- 국토부는 지난 5월 14일 위원회 1차 회의 당시 모빌리티 혁신이 가져올 10년 후의 미래상과 이를 위한 정책 추진방향(플랫폼 모빌리티 혁신 비전 2030)을 통해,
 - 플랫폼을 통한 실시간 호출, 예약, 배차가 가능한 브랜드형 모빌리티(Type1+Type2)를 '22년까지 5만 대, '25년까지 10만 대, '30년까지 20만 대로 확대할 목표를 밝힌 바 있다.
 - 개정 여객자동차법을 통해 다양하고 혁신적인 모빌리티 서비스가 등장할 제도적 공간이 열렸고, 위원회 권고안을 통해 이용자 중심의 공정한 경쟁 구조가 완성된 만큼 국민들이 체감할 수 있는 혁신적 모빌리티 활성화 목표 달성에 박차를 가할 예정이다.
- 국토부는 위원회의 제도개선 권고안을 반영하여 내년 4월까지 하위법령 개정을 차질 없이 진행하여 제도 본격 시행에 만전을 기하는 한편,

- 법 개정 후 이미 활성화되고 있는 가맹형 브랜드 택시*(내년 4월 이후 Type2로 전환)의 양적 확대와 질적 개선을 지속 유도하고,

* '19년 말 기준 2개 브랜드 1,699대 → '20.9월말 기준 5개 브랜드 22,158대

- 그간 갈등을 줄이면서 국민들에게 다양한 서비스를 제공하도록 하는 기능을 담당해 온 규제 샌드박스 제도를 통해 법 시행 전이라도 플랫폼 운송사업 형태의 시장 진입*을 계속 지원할 방침이다.

* '20.5월 규제 샌드박스를 통해 '파파'(300대 허가), 고요한M(100대 허가) 등 2개 서비스 시장 출시('21.4월 이후 플랫폼 운송사업으로 전환 예정)

- 국토부 백승근 교통물류실장은 “하헌구 위원장을 비롯한 위원회 위원들께서 어려운 과제임에도 불구하고 지난 5개월 동안 심도 깊은 논의를 통해 합리적 방안을 마련해 주셨다”면서,

- “권고안을 기반으로 제도개선을 착실히 추진하여 플랫폼과 택시가 상생하면서 국민들의 모빌리티 이용 편의가 획기적으로 개선될 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부
모빌리티정책과 김민정 사무관(☎044-201-4756)에게 연락주시기 바랍니다

모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안

이용자 중심의 모빌리티 혁신기반 구축



여객자동차운송플랫폼사업 제도화 방안

플랫폼 운송사업 (Type 1) 허가제도 운영방안

플랫폼 운송사업 (Type 1) 기여금



매출액의 5%,
운행횟수당 800원,
허가대수당
월 40만원 중 선택



스타트업
부담완화를 위해
허가대수 300대
미만 기여금 차등화



고령 개인택시 감차,
택시 운수종사자
근로개선 등 활용



[허가기준]
운송플랫폼, 차량(30대 이상),
시설(차고지 등), 보험가입 등



[허가대수 관리]
심의단계에서 서비스 차별성,
운송시장 여건을 반영한
평가지표를 통해 허가여부 및
허가대수 판단

플랫폼 운송가맹사업 (Type 2) 면허제도 운영방안



A 가맹사업자 B 가맹사업자
OO택시회사

법인택시 차량단위
가맹계약 체결 허용

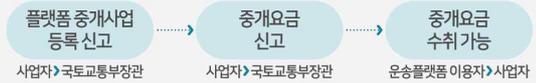


예약형 가맹택시
요금 자율신고



예약형 가맹택시
사업구역 광역화
(시범사업 우선추진)

플랫폼 운송중개사업 (Type 3) 등록제도 운영방안



택시제도 개선방안



차종 다양화 (SUV, 친환경차 등)
차고지 개선 (차고지 뱀 교대 허용)



플랫폼을 통한 자발적 합승 허용
(사전동의 등 요건 충족시)



음주운전 기사 원스트라이크 아웃
(자격 취소 및 취득 기한 제한)



수요자가 체감할 수 있는
택시충량 산정방식 개선



서비스 평가 실효성 강화



운수종사자 자격 취득기간 획기적 감소
(절차 효율화)

소비자 보호 · 편의 증진



택시

- 택시플랫폼 결합 활성화
→ 다양한 부가서비스와 요금제 도입 유도
- 강제배차 서비스 확대
→ 승차거부 획기적 감소 가능
- 브랜드 택시 확대
→ 서비스 품질 표준화, 소비자 선택권 확대



플랫폼 운송사업

- 다양한 차종, 완화된 규제
→ 다양한 서비스 유도
- 운수종사자 자격(택시운전 자격 의무화) 보험가입 등 요건 부과
→ 소비자보호 강화
- 이용약관의 공정성, 소비자 보호 방안을 허가심의 지표로 설정
→ 사전단계부터 소비자 편의·안전 고려

1

플랫폼 운송사업(Type1) 세부 제도화

1. 기여금 제도

- (납부수준) 매출액의 5%를 기본으로 하되 운행횟수 당 800원, 허가대수 당 40만원도 선택 가능하도록 규정
 - 300대까지 구간별로 납부비율을 차등화하여 중소 스타트업의 부담 완화(중소기업법 상 중소기업이면서 7년 이내 창업기업에 한정 적용)
 - 100대 미만 사업자는 신청자에 한하여 2년간 납부유예 가능

< 허가대수별 기여금 규모 >

구분	200대 미만	200대 이상 300대 미만	300대 이상
부과율	25%	50%	100%
정률(매출대비)	1.25%	2.5%	5%
운행횟수당	200원	400원	800원
대당정액	10만원	20만원	40만원

- (관리) 분기별로 위탁기관(공공기관)에 납부, 미납 시 연체료 징수
- (활용) 고령 택시운전자의 청장년층 전환 인센티브, 고령 개인 택시 감차 등 운송시장 안정목적으로 활용하고,
 - 택시 종사자 근로여건 개선 재원으로는 수납규모 등을 보아가며 활용범위 등을 결정
- (평가) 3년 주기로 기여금 수납·활용 실적을 평가하고, 평가 결과에 따라 필요시 기여금 납부수준·활용방안 등 재검토

2. 허가제도

- (기본 허가기준) 플랫폼, 차량(13인승 이하 차량 30대 이상), 차고지, 정비·세차 등 부대시설(택시에 준하여 적용) 구비

- (총 허가대수 관리) 별도의 총량 상한은 미설정, 개별적 허가 심의단계에서 허가여부·대수 판단(심의 단계에서 관리)
 - 기존 운송사업과 차별화된 서비스(차종, 영업시간, 대상 승객, 부가 서비스 등)를 제공하는지 여부를 중점적으로 심의
 - 해당 영업지역의 수송수요 및 공급상황, 유사사업 현황 등 지역별 환경 요인을 평가하여 필요 시 허가대수 조절
 - 허가받은 차량은 사업용 차량임을 명확히 표시하기 위하여 사업용 번호판(황색)을 부착하도록 관련 제도 개선
- (요금제) 자율 신고제로 운영하되, 과도한 요금 책정 등 소비자 피해 방지를 위해 필요 시 사후 개선명령으로 관리
- (근로여건) 최저임금, 고용보험 등 고용 관련 법령을 기본적으로 준수하도록 하고, 위반 시 사업정지 등이 가능하도록 조건 부여
- (플랫폼 운송사업 심의위원회) 위원장(국토부장관) 외 국토부 소속 고위공무원 및 8인의 민간전문가로 구성(총 10명)
 - 민간 전문가는 직접적인 이해당사자의 참여는 배제하되, 택시 업계, 플랫폼 업계를 대변할 수 있는 전문가 포함

< 플랫폼 운송사업 허가관련 시장안정화 방안 >

- ① (사전단계) 플랫폼운송사업의 철저한 허가심을 통한 허가 결정
 - 허가결정시에는 차량대수별 주 운행지역의 준수, 연차별 운행계획의 준수, 사업계획의 준수 등 필요한 사항에 대한 허가조건 부여
 - 운송시장의 철저한 관리를 위한 자료수집 등을 위해, 택시에 대한 택시운행정보관리시스템(TIMs) 장착 의무화
- ② (사후단계) 철저한 사전관리에도 불구하고, 운송시장 과열 현상이 발생하는 경우에는 기여금을 활용하여 적극적인 택시감차 조치
 - 운송시장 과열이 심화되는 경우에는 해외사례(뉴욕시 등)를 참고하여 플랫폼 운송사업의 신규허가를 중단하는 등 조치 실시

2

플랫폼 가맹사업(Type2) 세부 제도화

- (가맹계약)** 법인택시 사업자 단위가 아닌 차량 단위로 가맹 계약을 체결할 수 있도록 여객자동차법 개정(복수 가맹계약 허용)
 - * (현행) 법인택시 회사 모든 차량이 하나의 플랫폼 사업자와만 계약 가능
 - (개선) 법인택시 회사 보유차량별로 각각 다른 플랫폼 사업자와 계약 가능
- (요금제)** 가맹사업자의 플랫폼을 통해 운송계약을 체결하는 예약형 가맹택시에 대하여 다양한 부가 서비스와 요금제가 가능하도록 운영(자율신고제)
 - 기존 배회형 영업방식 택시에 대해서는 현 요금체계의 큰 틀 유지, 지자체에서 주기적으로 요금기준의 적절성 검토
- (사업구역)** 가맹사업자의 플랫폼을 통해 운송계약을 체결하는 예약형 가맹택시의 사업구역 유연화를 위한 시범사업 추진

3

플랫폼 중개사업(Type3) 세부 제도화

- (중개요금)** 개정법 취지에 따라 신고절차 등 기본요건만 규정하여 자율 신고제로 운영
- (서비스 다양화)** 플랫폼을 활용한 다양한 부가서비스를 허용하고, 대형, 고급택시 중개 플랫폼 활성화

4

택시제도 개선

- (차량)** 차량크기와 배기량에 따라 구분되는 택시업종(경형, 소형, 중형, 모범형, 대형, 고급형)의 합리적 개편방안을 검토
 - 차량충당연한 완화는 교통안전 및 서비스 품질과 연관되므로 신중하게 검토하고, 친환경 모빌리티 활성화 추진

- **(차고지)** 현재 진행 중인 규제 샌드박스 실증 결과와 연계하여 플랫폼 가맹사업 택시에 대해 차고지 밖 교대 허용 검토
- **(합승규제)** 플랫폼을 통해 중개되는 자발적 합승에 대해 안전요건 충족을 전제로 합승을 제한적으로 허용
- **(음주운전)** 음주운전 시 운수종사자격을 취소하고 자격 취득 제한 기간을 연장하는 'One Strike Out'제 도입
- **(택시총량)** 플랫폼을 통한 예약, 호출 등 소비자 행태변화를 고려하여, 수요요인을 더욱 반영한 총량 산정방식 개발
- **(서비스 평가)** 지자체, 사업자별로 택시 서비스 평가를 정기적으로 실시하도록 의무화하고 평가 결과 공개
- **(자격취득)** 운수종사 자격은 공적관리를 강화하면서 자격 취득 절차 효율화를 통해 취득 기간 단축
- **(부제 등 관련)** 부제 제도개선 방안을 중장기적으로 검토, 차량 외관 등 지자체별 별도 규제에 대한 전반적 검토 및 개선 추진

5

소비자 보호 및 편익 증진

- **(택시)** 기존 택시와 플랫폼 간 결합을 통해 브랜드화를 촉진하고, 다양한 요금제와 부가서비스를 통해 소비자 선택권 확대
 - 강제배차 확산, 기사평가 시스템 등을 통해 승차거부 방지 및 친절도 향상 유도, 애플미터기를 통한 사전확정 요금제 확산
- **(플랫폼 운송사업)** 소비자 선택권 향상, 권익 보호 관련 지표를 허가심의 기준에 반영하여 허가 단계부터 서비스 품질 고려
 - 완화된 규제로 다양한 서비스 출시를 유도하고, 종사자 자격 관리·보험·이용약관 등 소비자 안전 강화

1. 플랫폼 운송사업은 무엇이며, 택시와 무엇이 다른지?

□ 플랫폼 운송사업(Type1)은 여객자동차법 개정('20.4)을 통해 새롭게 도입된 제도로 운송 플랫폼*과 차량을 확보하여 직접 유상운송 서비스를 제공하는 사업을 말함

* 여객과 운송서비스를 연결해 주기 위해 이동통신 단말장치(스마트폰), 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용 프로그램

□ 별도의 운행계통 없이 일정한 사업지역 내에서 운송 서비스를 제공한다는 점에서 택시와 유사한 면이 있으나,

- 플랫폼을 통한 호출·예약 방식으로만 영업(배회영업 불가)하면서 차량조달방식, 차종, 요금 등 측면에서 유연한 규제가 적용되어,
- 이용자의 다양한 수요에 적극 부합하는 운송 및 부가서비스 제공이 가능하다는 특성을 가짐

< 새로운 운송플랫폼 사업의 유형 >

- ① 플랫폼 운송사업(Type1) : 운송플랫폼과 차량을 확보(대여방식의 확보도 가능)하여 유상운송 서비스를 직접 제공하는 형태
- ② 플랫폼 가맹사업(Type2) : 운송플랫폼을 확보하고 택시를 가맹점으로 모집하여 가맹점에 의뢰하여 유상운송 서비스를 제공하도록 하는 형태
- ③ 플랫폼 중개사업(Type3) : 운송플랫폼을 통해 여객과 운송차량을 중개(연결)하는 서비스만 제공하는 형태

2. 플랫폼 운송사업 허가와 택시총량과의 관계는?

- 개정 여객자동차법은 플랫폼 운송사업의 허가기준으로 택시총량 등을 고려한 수송력 공급에 적합하여야 한다고 규정하고 있으며,
 - 여객수요, 택시 감차 실적 추이, 국민편익 등을 고려하여 플랫폼 운송사업의 총 허가대수를 관리하도록 하고 있음
- 위원회는 이러한 입법 취지를 감안하여 플랫폼 운송사업에 대한 별도의 허가대수 상한을 설정하지는 않되,
 - 수송력 공급 등 운송시장 여건을 고려하면서 허가여부를 심의 하는 등 택시총량의 취지를 훼손하지 않는 범위 내에서 플랫폼 운송사업 허가 제도를 운영해 나가도록 권고함

3. 플랫폼 운송사업의 허가요건은 무엇이며 언제쯤 출시되는지?

- 사업자는 플랫폼(호출·예약, 차량 관제, 요금 선결제 등 가능), 차량(13인승 이하 차량 30대 이상), 차고지, 보험가입 등 기본요건을 갖추어야 하며,
 - 서비스 내용, 소비자 보호 및 종사자 관리 등에 대한 사업계획서를 제출하면, 이에 대한 심의를 통하여 허가 발급 예정
- 내년 4월 법 시행 이후, 업계에서 허가신청을 하는 경우 플랫폼운송사업 허가심의위원회를 개최하여 허가여부 결정, 내년 하반기부터 플랫폼 운송사업 서비스 출시 예상

4. 플랫폼 운송사업이 새롭게 허가되는 경우 운송시장 과열 우려가 있어 보이는데?

- 개정 여객자동차법은 수송수요 등 수송력 공급, 기존 운송사업과의 차별성 등을 종합적으로 고려하여 플랫폼 운송사업 허가심의를 실시하도록 하고 총 허가대수를 관리할 수 있도록 규정하고 있으며,
- 위원회 권고안은 기여금을 활용하여 택시감차를 확대하거나, 신규 사업의 총량을 제한하는 등 필요 시 운송시장 안정화 조치를 적극 검토하도록 하고 있어,
 - 이에 따르면 운송시장 과열가능성은 크지 않다고 판단됨

5. 기여금 수준이 과도한 것이 아닌지?

- 기여금 수준은 플랫폼 활성화에 부담을 주지 않으면서도 제도 도입 목적인 기존 운송시장과의 상생 의미*를 살릴 수 있도록 적정 수준으로 산정하는 것이 중요함
 - * 기여금은 고령 개인택시의 청장년층 전환, 고령 개인 택시 감차, 종사자 근로여건 개선 등 목적으로 사용
- 위원회는 해외 유사사례, 업계 의견 등을 종합적으로 고려하여 중립적, 균형적 시각에서 합리적이고 공정한 적정 기여금 수준을 찾기 위해 심도 깊은 논의를 진행하였으며,
 - 그 결과 업체 상황에 따라 매출액의 5%, 운행횟수당 800원, 대당 월 40만원 중 선택할 수 있도록 하는 방안을 도출하였음
 - 다양한 납부방식 선택이 가능하고, 중소 스타트업(300대 미만)에 대한 납부금액 차등화도 규정하였기 때문에 실질적 부담은 크게 줄어들 수 있을 것으로 기대함

6. 소규모 영세 기업에게는 기여금 면제가 필요한 것 아닌지?

- 위원회 논의 과정에서도 100대 미만의 소규모 사업자에 대한 기여금 면제 필요성이 논의되었으나,
 - 플랫폼 운송사업자에 대한 최소한의 사회적 책임 부여, 기여금 면제를 활용한 부실업체 난립 가능성 등을 고려하여 기여금 완전 면제는 허용하지 않는 것으로 결론
- 다만, 300대 미만 사업자는 감면을 통해 납부비율을 차등화*하고, 100대 미만 소규모 사업자는 2년까지 기여금 납부 유예가 가능하도록 하여 업체의 부담을 최소화할 수 있도록 하였음

* 200대 미만 : 25% 납부, 200대 이상 300대 미만 : 50% 납부

7. 플랫폼 운송사업 신규허가 시, 불법적인 렌터카 유상운송 우려가 있는데?

- 플랫폼 운송사업의 차량 조달 방식의 하나로 대여 방식을 허용하고 있으나, 렌터카의 불법 유상운송 행위를 허용하는 것은 아님
 - 위원회는 불법적인 지입 렌터카의 우회적 시장진입은 허가 단계에서 엄격하게 통제하고, 플랫폼 운송사업용 차량은 영업용 번호판 (황색)을 부착하여 엄격히 관리하도록 권고함

8. 가맹택시에 대한 요금ی 올라가는 것이 아닌지?

- 기존 배회형 택시(약 90%)의 경우에는, 요금을 사전에 결정·예측할 수 없으므로, 기존 택시요금 체계가 그대로 유지될 예정
 - 예약형 가맹 택시는 플랫폼을 통한 운송계약이 체결되어 사전 요금고지, 서비스 선택여부 사전 결정 등이 이루어진 경우에 한하여 이용자가 본인에게 적합한 서비스를 선택하게 되는 것이므로,
 - 사업자·서비스의 확대와 이에 따른 서비스·가격 경쟁을 통하여 소비자의 선택권이 향상되는 것이라고 볼 수 있음
 - 요금 자율신고제로 운영될 경우, 향후 월 구독형 요금, 이용 횟수에 따른 요금할인 등 다양한 요금형태가 나올 수 있는 한편,
 - 합승규제 합리화 등을 통해 요금부담이 경감되는 모델*도 활성화될 수 있어 소비자 편익이 더욱 확충될 것으로 기대됨
- * 예 : 코나투스社의 반반택시 서비스(19.7 규제 샌드박스를 통해 허용)는 자발적 택시합승 중개를 통해 택시요금 부담을 크게 낮춤

9. 소비자 입장에서 운송 서비스가 어떻게 달라지는지?

- 위원회 권고안 발표로 새로운 플랫폼 운송사업 제도의 세부 내용이 구체화되어 법적 불확실성이 해소됨에 따라,
 - 플랫폼 사업자들이 기존 택시 중심의 획일적인 운송서비스에서 벗어나, 차종·서비스·요금제 등 측면에서 다양하고 혁신적인 모델을 시도할 수 있는 길이 열리게 되었음
 - 이러한 제도적 기반 하에서 여성안심, 통학·통근, 실버케어, 관광·비즈니스 특화 등 다양한 부가서비스가 출시되어 소비자들이 편익을 누릴 수 있게 될 것으로 기대
- 기존 택시 역시 플랫폼과 결합하여 완화된 규제 하에서 혁신적인 모빌리티로 거듭날 수 있는 길이 열림
 - 법인택시의 차량단위 가맹계약 체결 허용, 요금·사업구역 제한 완화 등 규제 합리화를 통해, 보다 다양한 사업자들이 플랫폼 가맹사업에 참여하여 업체 간 서비스 경쟁이 촉진될 예정
 - 음주운전자 'One Strike Out'제 도입을 통해 소비자 안전확보 요건도 강화되는 한편, 강제배차 시스템과 서비스 평가를 통하여 승차거부·불친절·요금분쟁 등도 상당히 줄어들 것으로 기대
 - 아울러, 차고지 밖 기사 교대 허용, 운수종사자 자격취득 절차 효율화 등을 통하여 택시업계 부담 완화도 병행 추진할 예정

10. 위원회 권고안에 대한 정부의 조치계획은?

- 업계 추천 등을 통하여 교통·소비자·IT·법제 분야 등 전문가로 구성된 모빌리티 혁신위원회가 약 5개월 동안 13차례의 심도 깊은 회의를 거쳐 마련한 정책방안 이자, 업계 간 갈등 상황에서 지속적인 협의와 의견 조율을 거쳐 진통 끝에 도출된 방안인 만큼,
- 위원회 권고안을 받아들여 향후 하위법령(여객자동차법 시행령·시행규칙 등) 개정을 추진할 예정이며, 내년 4월 본격적인 제도 시행에 차질이 없도록 관련 절차를 진행해 나갈 계획임