




모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안

운송플랫폼 사업 제도화 및 택시제도 개선 등

2020. 11. 3.



모빌리티 혁신위원회

CONTENTS

위원회 구성 및 활동경과

1. 모빌리티 혁신위원회 구성 및 출범
2. 모빌리티 혁신위원회 활동경과

권고안 주요 내용

1. 플랫폼 운송사업(Type 1) 세부 제도화 방안
 - ① 여객자동차운송시장안정기여금 제도
 - ② 플랫폼 운송사업(Type 1) 허가제도 운영방안
 - ③ 플랫폼 운송사업 허가 관련 시장안정화 방안
2. 플랫폼 가맹사업(Type 2) 세부 제도화 방안
 - ① 복수가맹점 가입 허용
 - ② 사업구역 광역화
 - ③ 요금신고
3. 플랫폼 중개사업(Type 3) 세부 제도화 방안
4. 택시제도 개선방안
 - ① 차량기준 개선
 - ② 차고지 관련 규제개선
 - ③ 합승규제 합리화
 - ④ 택시 운수종사자 음주운전 엄격 관리
 - ⑤ 택시 총량 산정방식 개선
 - ⑥ 전국 택시 서비스 평가 의무화를 통한 서비스 개선 유도
 - ⑦ 택시 운수종사자 신규자격 취득 절차 효율화
 - ⑧ 부제관련
 - ⑨ 지자체 규제개선 검토
5. 소비자 보호 및 편익 증진 방안

향후 계획

요 약

1. 플랫폼 운송사업(Type 1) 세부 제도화 방안

① 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”) 제도

- (기여금 산정방식) 매출액의 5%를 기본으로 하되 운행횟수 당 800원, 허가대수 당 40만원도 선택 가능하도록 규정
- (감면) 300대까지 구간별로 납부비율을 차등화하여 중소 스타트업의 부담 완화(중소기업법 상 중소기업이면서 7년 이내 창업기업에 한정 적용)

〈 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

– 100대 미만 사업자는 신청자에 한하여 2년간 납부유예 가능

- (활용) 고령 개인택시 감차, 고령 택시운전자의 청장년층 전환 인센티브를 포함한 여객운송시장 안정 등에 활용하고, 수납규모를 고려하여 택시 운수종사자 근로여건 개선에 활용 규모 결정
- (관리) 기여금 수납·집행업무는 공공기관에 위탁, 납부주기는 분기 또는 반기로 규정, 미납 시 연체료 징수
- (규정의 재검토) 3년 주기로 기여금 수납·활용 실적을 평가하고, 평가 결과에 따라 필요시 기여금 납부수준·활용방안 등 재검토

② 플랫폼 운송사업(Type 1) 허가제도 운영방안

②-1. 기본 허가기준

- (운송플랫폼 확보) 스마트폰 어플리케이션 또는 인터넷을 통한 호출·예약, 차량 관제·통신, 요금 선결제 기능을 갖춘 플랫폼 확보
- (차량 확보) 자차 또는 자동차 대여사업용 차량을 대여하는 방식으로 직접 조달*, 13인승 이하 차량 30대 이상 확보
 - * 렌터카 또는 자가용 차량 지입은 현행법 규정에 따라 불가
- (시설) 허가차량별 주차면수(차고지) 확보, 택시와 마찬가지로 40% 범위 내 경감가능, 사용계약 방식 가능
- (보험) 택시에 준하는 보상이 가능한 수준의 보험(대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물 배상 등) 가입

②-2. 총 허가대수 관리

- 플랫폼 운송사업에 대하여 **개별적 허가심의단계에서 허가여부 및 허가대수 판단**
 - **기존 운송사업과 차별화된 서비스**(차종, 영업시간, 대상 승객, 부가서비스 등 차별화)를 제공하는지 여부 중점 심의
 - 차량이 배차되는 영업지역의 **수송수요, 시장상황, 유사사업 현황 등 지역별 환경 요인을 평가**하여 필요 시 **허가대수 조절**
- 심의단계에서 **서비스 차별성, 국민편익 향상 가능성** 등을 판단할 수 있는 **세부 평가지표**를 통해 허가대수 관리
- 허가 시 필요한 사항은 **허가조건으로 명시**
 - **사업계획서와 달리 영업을 하는 경우, 편법적 사업운용** 등에 대하여 **개선명령 발동**, 필요시 **허가취소** 등 조치 실시
- 플랫폼 운송사업용 차량은 사업용 차량임을 명확히 표시하기 위하여 **사업용 번호판(황색)**을 부착

②-3. 요금제도 운영 및 종사자 근로여건 관리

- (요금제) 자율 신고제로 운영하되, **과도한 요금 책정 등 소비자 피해 방지**를 위해 필요 시 **사후 개선명령**으로 관리

- (근로여건) 최저임금, 고용보험 등 고용 관련 법령을 기본적으로 준수하도록 하고, 위반 시 사업정지 등이 가능하도록 조건 부여

②-4. 플랫폼운송사업심의위원회 구성·운영

- 위원장 외 국토부 소속 고위공무원(위원장 대리가능)과 함께, 8명의 민간 전문가로 구성(총 10명)
 - 민간 전문가는 직접적인 이해당사자의 참여는 배제하되, 택시 업계, 운송플랫폼 업계를 대변할 수 있는 전문가가 포함

〈 플랫폼 운송사업 허가관련 시장안정화 방안 〉

- ① (사전단계) 플랫폼 운송사업의 철저한 허가심의를 통한 허가 결정
 - 허가 결정시에는, 차량대수별 주 운행지역의 준수, 연차별 운행계획의 준수, 사업계획의 준수 등 필요한 사항에 대한 허가조건 부여
 - 사업자가 허가조건을 이행하지 않는 경우 법에 따라 개선명령 발동
 - 운송시장의 철저한 관리를 위한 자료수집 등을 위해, 택시에 대한 택시운행정보관리시스템(TIMs) 연계 의무화
- ② (사후단계) 철저한 사전관리에도 불구, 운송시장 과열 현상이 발생하는 경우에는 기여금을 활용하여 적극적인 택시감차 조치
 - 운송시장 과열이 심화되는 경우에는 해외사례(뉴욕시 등)를 참고하여 플랫폼 운송사업의 신규허가를 중단하는 등 적극적인 안정화 조치 실시
 - * 뉴욕의 경우 '11년 우버 처음 등장 당시에는 신규 모빌리티에 대한 총량 규제는 없었으나, 신규 모빌리티 차량 대수의 급격한 증가로 '18년 우버 신규면허 발급 중단

2. 플랫폼 가맹사업(Type 2) 세부 제도화 방안

- ① (복수가맹점 가입 허용) 법인택시 사업자 단위가 아닌 차량 단위로 가맹계약을 체결할 수 있도록 여객자동차법 개정
- ② (사업구역 광역화) 가맹사업자의 플랫폼을 통해 운송계약을 체결하는 가맹택시에 한하여 사업구역을 유연하게 적용하는 시범사업 추진
- ③ (요금신고) 플랫폼 가맹사업의 면허와 요금신고에 대하여는 하위법령에서 절차 등 기본요건만을 규정

* 다만, 배회형 택시에 대해서는 현 요금체계의 큰 틀은 유지하되, 지자체에서 주기적으로 요금적절성을 검토하도록 권고

3. 플랫폼 중개사업(Type 3) 세부 제도화 방안

- 플랫폼 중개사업의 중개요금은 개정법 취지에 따라 절차 등 기본요건만 규정하여 신고제로 운영

4. 택시제도 개선방안

- ① (차량기준 개선) 차종은 차량크기와 배기량에 따라 구분되는 현행 택시 업종의 합리적인 개편 방안을 검토, 차량충당연한 완화는 교통안전과 서비스 품질과 연관되므로 신중 검토

- ② (차고지 관련 규제개선) 승인된 차고지 규제 샌드박스 실증특례 결과 검토 후, 플랫폼 가맹사업(Type2)에 대해 우선 추진 여부 결정
- ③ (합승규제 합리화) 승객에 대한 안전요건을 충족한 운송플랫폼 사업자에 한해 자발적 합승을 제한적으로 허용
- ④ (택시 운수종사자 음주운전 엄격 관리) 음주운전 시 운수종사자격을 취소하고 자격 취득 제한기간을 연장하는 ‘원스트라이크 아웃제’ 도입
- ⑤ (택시 총량 산정방식 개선) 플랫폼을 통한 예약·호출 등 소비자의 행태변화를 고려하여 소비자 체감할 수 있는 택시 총량 산정방식을 개발하는 등 택시 수급관리 방안 보완
- ⑥ (전국 택시 서비스 평가 의무화를 통한 서비스 개선 유도) 지자체별·사업자별로 택시 서비스 평가를 정기적으로 실시
- ⑦ (택시 운수종사자 신규자격 취득 절차 효율화) 기사자격은 공적관리로 안정성 강화, 택시 운수종사자 신규자격 취득 절차 효율화
- ⑧ (부제관련) 택시 초과수요가 있는 특정 시간·시기에는 부제 완화를 검토하도록 지자체에 권고, 향후 택시 총량 산정 방식 개선과 연계한 연구 실시 후 중장기 추진방안 마련

- ⑨ (지자체 규제개선 검토) 중개요금, 택시차량 외관규제 등 지자체 별도 규제에 대하여, 국토부는 규제의 합리성 여부 등을 전반적으로 검토하고 필요한 제도 개선 실시

5. 소비자 보호 및 편익 증진 방안

- (택시) 기존 택시와 플랫폼 가맹사업의 결합을 통해 브랜드별 서비스 예측가능성 확보, 다양한 요금제·부가서비스 제공 유도
 - 강제배차·기사평가 시스템을 통한 승차거부 방지와 친절도 향상 유도, 애플리케이션 활성화를 통한 사전확정요금제 확산 도모
- (플랫폼 운송사업) 소비자 선택권 향상, 권익 보호를 위해 필요한 사항을 허가 기준에 반영
 - 택시와 차별화된 서비스 설계여부, 운수종사자 자격(택시운전자격 의무화), 보험 가입, 이용약관의 공정성 등 지표를 허가심의 기준으로 설정

모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안
- 운송플랫폼 사업 제도화 및 택시제도 개선 등 -

위원회 구성 및 활동경과

1. 모빌리티 혁신위원회 구성 및 출범
2. 모빌리티 혁신위원회 활동경과

위원회 구성 및 활동경과

- 「**여객자동차운수사업법**(이하 “**여객자동차법**”)」(’21.4.8. 시행) **하위법령** 등과 관련한 세부 정책방안을 논의하여 정부에 권고하기 위해 올해 5월14일부터 운영되어 온 ‘**모빌리티 혁신위원회**’(이하, ‘위원회’)의 권고안을 발표하겠습니다.

1. 모빌리티 혁신위원회 구성 및 출범

- 모빌리티 혁신 기반을 마련하기 위해 **여객자동차법**이 개정(’20.4.8. 공포)됨에 따라, 여객자동차운송플랫폼사업(이하 “**운송플랫폼사업**”)이 신설되었습니다.
- 이에 **여객자동차법 하위법령** 등에 규정될 운송플랫폼사업의 **세부적인 제도·정책방안들을 논의**하고, 동시에 택시에 대한 제도 개선 방안 등을 제안하는 “**모빌리티 혁신위원회**”가 출범하게 되었습니다.
- 업계 상생, 소비자 편익을 최우선으로 논의하기 위하여, **운송플랫폼·택시 업계와 함께 관계부처에서 추천한 교통, 소비자, IT 분야** 등의 전문가로 **위원회를 구성** 하였습니다.

* (총 9명) **하헌구**(인하대 교수, 위원장), **권용주**(국민대 겸임교수), **김보라미**(디케 법률사무소 변호사), **김영길**(국민대 겸임교수), **김현명**(명지대 교수), **안기정**(서울연구원 연구위원), **윤영미**(녹색소비자연대 전국협의회 공동대표), **이찬진**(한글과 컴퓨터 창업자), **차두원**(차두원 모빌리티연구소 소장)

- **운송플랫폼 및 택시 업계가 추천한 위원들을 통해 양측 업계의 입장이 균형 있게 수렴될 수 있도록 하였으며, 논의과정에서도 양측 업계의 입장이 충분히 설명될 수 있도록 운영하였습니다.**
- 위원회는 **운송플랫폼 사업 활성화와 더불어 택시와의 상생을 도모하고, 전체 모빌리티 시장 규모를 확대**한다는 목표 하에 논의를 진행하였으며,
- 다양한 모빌리티 서비스를 통해 **대기업과 스타트업이 동반성장**하는 “**플랫폼 모빌리티 생태계**”를 조성하는 방안을 마련하고, **소비자 서비스 개선과 보호**가 이루어지는 방향으로 제도개선 방안을 모색하였습니다.

2. 모빌리티 혁신위원회 활동경과

- 위원회에서는 **총 13차례의 전체회의(대면회의), 운송플랫폼·택시업계와 소비자 단체의 의견수렴**을 거쳐 정부에 대한 권고안을 마련하였습니다.
- 위원회에서는 운송플랫폼 사업 중 “**여객자동차플랫폼운송사업**(이하 “**플랫폼 운송사업**”)”의 **허가제도 운영 방안, 플랫폼 운송사업자가 납부하도록 규정되어 있는 기여금의 산정방식 등 새롭게 도입되는 운송플랫폼사업의 세부제도화 방안과 함께 택시제도 개선방안, 소비자 보호 및 편익증진 방안 등까지 폭넓은 논의를 진행**하였습니다.

〈 모빌리티 혁신위원회 추진경과 〉

회차	일시	주요내용
1	20.5.14.	위원회 구성 및 킥오프, 정책방향 논의
의견수렴	20.5.20.-21.	제도방향 관련 운송플랫폼 및 택시 업계 의견 수렴
2	20.5.28.	운송플랫폼·택시 업계 의견 검토 및 기여금 운영방안 논의(1)
3	20.6.11.	- 주제발표(기여금 제도 운영 해외사례, 운송플랫폼 이용패턴, 정책방향) - 기여금 운영방안 논의(2)
4	20.6.18.	택시제도 개선 논의
5	20.6.25.	기여금 관련 제도화 세부방안 논의
6	20.7.2.	택시 규제 합리화 방안 논의(1)
7	20.7.16.	택시 규제 합리화 방안 논의(2)
8	20.8.6.	플랫폼 운송사업 허가관련사항 논의(1)
9	20.8.13.	플랫폼 운송사업 허가관련사항 논의(2)
의견수렴	20.8.20.	운송플랫폼, 택시, 소비자단체 등 간담회
10	20.9.3.	간담회 의견수렴 결과 논의
11	20.9.10.	택시업계 요청에 따른 추가 의견수렴 실시
12	20.9.24.	권고안에 대한 최종 논의(1)
13	20.10.8.	권고안에 대한 최종 논의(2)

모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안
- 운송플랫폼 사업 제도화 및 택시제도 개선 등 -

권고안 주요 내용

1. 플랫폼 운송사업(Type 1) 세부 제도화 방안
2. 플랫폼 가맹사업(Type 2) 세부 제도화 방안
4. 플랫폼 중개사업(Type 3) 세부 제도화 방안
5. 택시제도 개선방안
6. 소비자 보호 및 편익 증진 방안

II 권고안 주요 내용

- 위원회의 운영을 통해 마련한 최종권고안을 국토교통부에게 제시합니다.
- 위원회가 발표한 권고내용에 대하여 국토교통부에서는 관련 정책 수립·집행 시 충분히 검토해 주시기를 당부드립니다.

1. 플랫폼 운송사업(Type 1) 세부 제도화 방안

① 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”) 제도

가. 현황

- 개정 여객자동차법(법 제49조의5)은 플랫폼 운송사업자의 **기여금 납부 의무**, **기여금 사용목적** 등을 규정하고 있으며, **기여금 산정방법**, **운용·관리방법** 등이 개정법상 **하위법령에 위임**되어 있습니다.
 - 위원회는 기여금 **산정방법**, **납부주기**, **납부방법**, **연체료**, **위탁기관** 등 기여금 제도의 세부내용 및 운영방안에 대해 논의하였습니다.

나. 논의내용

- 위원회는 **기여금 제도가 모빌리티 사업자 간 상생과 공정한 경쟁구도 조성**을 목적으로 도입된 제도임을 감안하여, **택시와 운송플랫폼 업계 양측의 입장**을 종합적으로 고려한 논의를 진행하였습니다.

- 택시업계는 기여금 제도가 **공정한 경쟁구도 확립**에 실질적 도움이 될 수 있도록 **기여금 수준, 감면범위** 등이 **합리적으로 설계**되어야 한다는 입장이며, **운송플랫폼** 업계는 기여금 수준이 **진입장벽이 되지 않는 수준**이어야 한다는 입장입니다.
- 기여금 납부 수준을 결정하는 과정에서 **해외사례와 택시면허 취득을 위한 금융비용** 등을 종합적으로 고려하였으며, **관련 연구기관인 한국교통안전공단**이 **시뮬레이션** 등을 실시하여 **제공한 자료**를 기초로 위원회에서 논의하였습니다.

〈해외사례 및 금융비용〉

① 해외사례¹⁾

		부과수준	재원활용	비고
미국	뉴욕 주 ²⁾	운임 4%	일반회계 편입, 운전자 범죄경력 조회, 안전교육비, 산재보험기금	택시와 승차공유 업체 간 상생을 위해 부과결정 우버운전자는 1인당 연간 700달러 등록면허세 납부
	뉴욕 시 ^{2),3)}	운임 8.875% (맨해튼 탑승당 2.75 \$ 부과)	시·주 일반회계 편입, 광역교통국 예산	
	샌프란시스코 시 ⁴⁾	운임 3.25%, 무공해차량 1.5%	대중교통 개선비용, 자전거·도보 인프라 구축비용	택시와의 상생, 대중교통 인프라 자금확보, 혼잡 등을 근거로 부과결정
	시카고 시 ⁵⁾	건당 1.25\$		
	메사추세츠 주 ⁶⁾	건당 0.2\$	택시업계 지원, 교통인프라 확충	도로혼잡으로 인한 사회적 피해 등을 근거로 부과
호주	뉴사우스웨일즈 주 ⁷⁾	건당 1호주달러	택시업계보상 (택시기사에 보조금 지급 등)	TNC 뿐 아니라 택시에도 부담금 부과
캐나다	브리티시콜롬비아 주 ⁸⁾	면허 신청 시 2백\$, 취득 시 5천\$, 건당 0.3\$		

1) 신교통 도입방향 및 파급효과 분석, 한국교통연구원, (2019.4)
 2) 뉴욕 주 (<https://ny.gov>)
 3) 뉴욕 시 (www1.nyc.gov)
 4) 샌프란시스코 국세청 (<https://sftreasurer.org>). (2020.1.부터 변경)
 5) 시카고 시 (<https://chicago.gov>) (2020.1.부터 변경)
 6) 부과금을 통한 모빌리티산업의 전기차 유도방안, 국제청정교통위원회(How Can Taxes and Fees On Ride-Hailing Fleets Steer Them To Electrify?, The International Council on Clean Transportation, (2019.9))
 7) 미국과 호주의 사례분석을 통한 TNC 도입의 경제적 효과와 시사점, 한국교통연구원(2019.12)
 8) 브리티시콜롬비아 주 (<https://www2.gov.bc.ca/gov>)

- 우버 등 차량공유업체의 등장으로, 기존 택시업계와의 **상생, 도로혼잡** 등의 명목으로 **부담금 부과시작**(부과시점 : 대부분 '15~'19년 사이)
- **건당 또는 정률**(운임의 일정비율)로 부과하는 **사례가 다수**이며, 일부에서는 **면허 신청·발급 시 일정액을 부담하는 사례도 有**(캐나다)

② **(금융비용)** 택시면허(4천~8천만원) 확보에 필요한 재원을 금융조달 시, **이자비용 등을 종합적으로 감안·환산하면 월 23~47만원**

- **해외사례를 참고하되, 국가별로 교통수단 상황·환경이 다르다는 점과 비교적 택시 기본요금이 저렴하며 운송시장이 초과공급 상태인 국내 실정을 고려**하였습니다.
- **과도한 기여금 설정으로 사실상의 진입장벽**을 형성하여 운송플랫폼을 활용한 혁신의 기회를 줄이는 것도 바람직하지 않지만,
- **기존 운송시장 상황을 고려하지 않을 경우 운송시장의 초과공급**으로 인해 전반적인 모빌리티 서비스 **품질저하와 종사자 처우악화** 등의 문제도 발생할 수 있으므로, **시장여건을 전반적으로 고려하여 정책을 설계할 필요가** 있습니다.
 - 논의과정에서 플랫폼 운송사업자가 납부하는 기여금은 **전부가 플랫폼 운송사업자의 이익에서 납부되는 것이 아니라 요금에 반영되는 측면도** 있기 때문에, **기여금을 반드시 낮게 설정할 필요는 없다는 의견과 소비자 부담 최소화**를 위해 **낮게 설정해야 한다는 의견**이 각각 있었습니다.
- 개정법은 기여금을 **운송시장 안정**을 위하여, **택시감차와 운수종사자의 근로여건 개선**을 목적으로 활용하도록 **규율하고** 있기 때문에 **필요비용을 우선 산정한 후에 기여금 수준을 결정**해야 한다는 의견도 있었으나,

- 제도운영 전인 현 시점에서 명확한 기여금 수납규모의 예측이 어렵다는 점에서 **우선 현재 취득 가능한 정보를 기반으로 기여금 수준을 결정**하고 향후 수납 규모의 추이 등을 고려하여 필요 시 **일정기간(예: 3년)이 지난 후에 제도 재설계를 검토**하는 방향으로 의견을 모았습니다.
- 기여금 납부방식 관련하여 **대당정액, 정률, 건당 부과방식**에 대한 장단점(초기 스타트업의 부담수준, 소비자의 비용전가 가능성 등)을 비교하여 **사업자에게 선택권을 부여하는 방향**으로 논의하였습니다.

※ 납부방식별 장단점 비교

- ① **(매출기반 정률방식)** 전체 매출의 일정비율 납부, 운행횟수 당 방식과 유사
- ② **(운행횟수 당)** 스타트업의 초기 부담 완화, 사업자들도 서비스가 일정 궤도에 오를 때까지는 운행횟수 당 방식 선호
- ③ **(허가대수 당 정액)** 안정적인 기여금 수입 확보 가능, 무분별한 운영대수 확대 방지

- 기여금 감면과 관련하여, 감면대상 설계 시 스타트업의 초기 부담을 낮추기 위해 **허가 대수, 기업규모** 등을 기준으로 **감면범위를 설계할 필요**가 있으며, **대기업은 감면대상에서 제외할 필요**가 있다는 의견이 제시되었습니다.
- 또한, 유사사례를 검토하였을 때, 공차운행 등을 고려하여 **최소 사업유지 가능 대수로 추정되는 300대를 감면기준**으로 산정하자는 의견, **대수별 감면 비율을 차등화**할 필요가 있다는 의견 등이 제기되었습니다.

* 제9차 ICT 규제샌드박스('20.5월)에 파파모빌리티는 300대 신청(기존 50대 운영), 코엑터스는 100대 신청

- 한편, 소규모 영업에 대한 **기여금의 면제** 논의도 위원회 차원에서 실시하였고, 플랫폼 운송사업자의 **사회적 책임확보** 등을 위해 **면제는 적절하지 않다는 의견**, 초기 스타트업 부담 최소화를 위해 **100대까지는 면제가 바람직하다**는 의견 등이 제시되었습니다.
- 기여금 활용방안과 관련하여, 기존 시장의 안정화를 위하여 도입된 제도의 취지 등을 고려하여 **택시산업의 안정지원, 종사자 복지지원** 등에 기여금을 활용하자는 의견이 제시되었습니다.
 - 예컨대, **청장년층의 개인택시 유입을 촉진하여 고령화 문제를 해소**하기 위한 목적사업으로, **청장년층(예: 50세 미만)에게 개인택시를 양도**할 경우 일정금액의 **보조금을 지원**하는 방안 등이 검토되었습니다.
 - 기여금을 **택시감차 재원으로 직접 활용할지 여부**에 대하여는 운송시장 안정을 위하여 활용해야 한다는 의견과 기여금이 사업자의 이익 보조를 위해 활용되는 것은 바람직하지 않다는 의견 등 **위원 간 이견이 존재**하였습니다.
 - 향후 택시-플랫폼 가맹사업(Type 2)간 결합을 통한 서비스 질 향상 가능성 등을 감안할 때 기여금을 활용한 **택시감차 추가지원**은 **신중히 검토**해야한다는 의견, **플랫폼 운송사업이 택시 시장에 미치는 영향과 입법취지를 고려하여 택시 감차를 중점적으로 추진**해야 한다는 의견이 각각 있었습니다.
 - **고령 개인택시에 대한 감차**에 대하여는 **대국민 안전과 고령 택시 운전자의 복지 증진** 등 관점에서 **기여금 활용이 필요**하다는 방향으로 의견을 모았습니다.

- 운수종사자 복지사업에 기여금 활용 시, 법을 개정하여 종사자의 범위에 택시 외 플랫폼 운송사업의 운수종사자도 포함시킬 것인지에 대하여도 찬반의견이 각각 존재하였습니다.
 - 기여금은 기존 사업자에 대한 보호장치이므로 택시 운수종사자에만 지원을 한정해야 한다는 의견과, 택시 운수종사자와 여건이 비슷한 플랫폼 운수종사자들에게도 기여금을 활용할 필요가 있다는 의견이 각각 제시되어,
 - 기여금이 지원되는 '종사자'의 범위는 필요 시 기여금 활용의 정책 재평가를 통해 중장기적으로 검토하자는 의견으로 수렴되었습니다.
- 그 밖에, 기여금의 납부기한을 별도로 설정할지 여부, 일시납을 허용할지 여부 등에 대하여도 논의가 있었습니다.
- 기여금액의 납부기한을 따로 설정하는 방식(예: 10년 간)을 고려할 수 있으나, 여객운송시장 안정이라는 기여금의 법적 목적상 별도 기한을 설정하지 않는 것이 바람직(사업기간 동안은 여객운송시장에 영향 有)하며,
 - 일시납 허용 필요성도 제기되었으나, 허가 후 증·감차, 폐업 또는 허가 취소, 사업 양도·양수 등 다양한 변수 발생 시, 기여금 반환 등 복잡한 문제가 발생할 수 있어 일시납은 허용 하지 않는 방향으로 의견을 모았습니다.
 - 다만, 업계 부담 완화 차원에서 별도 신청 시 납부유예(반기 납부, 연납 등)도 가능토록 규정하자는 의견이 있었습니다.

- **중장기적으로는 현재 택시 감차재단·복지재단으로 귀속되는 택시 부가세 감면분과 기여금을 결합하여 통합 관리·활용하는 방안도 검토가 필요하다는 의견이 있었습니다.**

다. 논의결과

- **(기여금 산정방식) 매출액에 연동하여 정률로 부과하는 산정방식을 우선 규정하고, 운행횟수허가대수 방식을 부가적으로 규정하여 사업자가 3가지 방식 중 유리한 방식으로 선택하여 납부할 수 있도록 권고합니다.**
 - **매출액의 5%**를 기본으로 하되, **운행횟수당 800원, 허가대수당 월 40만원도 선택 가능하도록 합니다.**
- **(감면) 300대 구간까지 납부비율을 차등화하여 스타트업의 초기 부담을 낮추고 다양한 사업자가 시장에 진입할 수 있도록 지원 할 것을 권고합니다.**

〈 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

- **창업자와 중소기업을 지원**하기 위한 기여금 감면의 취지를 고려하여, 감면대상은 「중소기업기본법」제2조제1항에 따른 **중소기업***이면서, 「중소기업 창업 촉진법」 제2조제2호에 따른 **7년 이내 창업자**에 적용하도록 합니다.
 - * **자산총액 5천억원 미만**이고, 운수업 **평균매출액 또는 연간매출액 800억원 이하**, 지분소유와 출자관계 등 **소유와 경영의 독립성**이 인정되는 기관, 또는 “**사회적기업육성법**”에 따른 사회적 기업, “**협동조합기본법**”과 “**소비자생활협동조합법**”에 따른 조합 중 대통령령으로 지정하는 기관
- **100대 미만으로 허가를 받은** 플랫폼 운송사업자의 경우, 사업자가 신청하는 경우에는 사업허가 이후 **2년까지 기여금 납부를 유예**할 수 있도록 합니다.
- **(활용) 개정법 규정과 기여금 재원의 한정성** 등을 고려하여, **고령 개인택시 감차, 고령 택시운전자의 청장년층 전환 인센티브를 포함한 여객운송시장 안정** 등에 활용하고, 수납규모를 고려하여 **택시 운수종사자 근로여건 개선**에 활용 규모를 결정하도록 권고합니다.
 - * 고령 개인택시 청장년층 전환 인센티브 지원사업 및 고령 개인택시 감차 사업의 구체적인 활용 방안은 정부가 적절히 결정할 것을 권고함
 - ** 고령 개인택시 청장년층 전환 인센티브 지원은 **청장년층의 개인택시 유입을 촉진하여 고령화 문제를 해소**하기 위한 목적으로, **70세 이상 개인택시 기사**가 **50세 이하 양수인**에게 개인택시를 양도할 경우 일정금액의 보조금을 지원하는 방안 등 검토
- 택시 **운수종사자 근로여건 개선지원** 관련, 복지재단으로 귀속되는 **부가세 감면분** (4%, 약 80억원/年 규모)과 기여금을 결합하여 **종사자 근로여건 개선사업**을 추진하는 방안도 검토하고,
 - * **감차재단**으로 귀속되는 **부가세 감면분**(5%, 약 100억원/年 규모)과 결합하여 **재원을 통합 활용**하는 방안 등을 통해 **감차의 자원 조달 구조 재설계**도 가능

- 중장기적으로 **플랫폼 운수종사자 지원**까지 확대하는 방안도 추후 검토(법 개정 필요)하도록 권고합니다.

○ (기타사항)

- **(납부주기)** 납부·수납의 편의성, 일정기간의 안정적 사업유도를 고려하여 납부 주기는 **분기 또는 반기 단위**로 규정하도록 권고합니다.
- **(연체료)** 기여금 미납 시 연체료는 「부담금관리 기본법」상 **연체료 규정***을 참고하여 부과하도록 권고합니다.

* 부담금 관리 기본법 제5조의3: 3% + 1개월당 1.2% 가산

- **(위탁기관)** 재원운용의 객관성·투명성·공공성 등을 위해 **기여금 수납·집행업무를 공공기관**에 위탁하여 운영하도록 권고합니다.
- **(규정의 재검토)** 3년 주기로 기여금 수납·활용 실적을 **평가**하고, **평가 결과**에 따라 필요시 **기여금 납부수준·활용방안** 등을 **재검토**하여 적용하도록 권고합니다.

② 플랫폼 운송사업(Type 1) 허가제도 운영방안

- 플랫폼 운송사업(Type 1)은 운송플랫폼과 자동차를 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송하거나 부가서비스를 제공하는 사업으로, 개정 여객자동차법은 **플랫폼 운송사업**을 하려는 자는 **국토부장관의 허가**를 받도록 규정하고 있습니다.

- 위원회에서는 플랫폼운송사업심의위원회의 허가심의 기준, 플랫폼 운송사업의 총 허가대수 관리방안, 플랫폼운송사업심의위원회의 구성, 플랫폼 운송사업의 허가기간 등을 논의하였으며,
- 사업구역, 요금, 차량확보 등 운영상의 규제는 최대한 완화하여 다양한 서비스가 제공될 수 있도록 하되, 운전자격 등 안전과 관련한 규제는 택시에 준해 적용하여 안전성을 확보하는 방향으로 논의하였습니다.

②-1. 기본 허가기준

가. 현황

- 개정 여객자동차법(제49조의3제3항)은 플랫폼 운송사업의 허가기준으로 최저 허가기준 대수, 차고지 등 운송시설, 보험가입, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것을 규정하고 있어 최소한의 물리적 허가기준 마련이 요구됩니다.

나. 논의내용

- 운송플랫폼 확보, 차량 확보, 시설(차고지 및 부대시설 등), 보험가입, 그 밖에 필요사항에 대해 위원회 논의를 진행하였습니다.

다. 논의결과

- **(운송플랫폼 확보)** 운송플랫폼의 기능·수준 등은 각 플랫폼 마다 상이하며 시장환경·소비자 선택에 맡기는 것이 적합하므로, 허가기준으로 최소한의 기본요건만 제시하는 것이 타당하다고 판단하여,

- 스마트폰 어플리케이션 또는 인터넷을 통한 호출·예약, 차량 관제 및 통신, 요금 선결제 등이 가능한 기능을 갖춘 운송플랫폼을 기본 확보 요건으로 규정하도록 권고합니다.
- (차량 확보) 플랫폼 운송사업에 사용되는 차량은 개정 여객자동차법에 규정된 대로 자차 또는 자동차 대여사업용 차량을 대여하는 방식으로 직접 조달*토록 하고,
 - * 렌터카 또는 자가용 차량 지입은 현행법 규정에 따라 불가
- 13인승 이하 차량을 최소 30대 이상 확보하도록 규정할 것을 권고합니다.
- (시설) 최소한으로 규제하되 스타트업 등의 진입장벽을 최소화하기 위해 허가차량별 주차면수(차고지)를 확보하도록 하고, 주차장 등 사용계약을 통한 확보를 허용하며 택시와 마찬가지로 40% 범위 내 경감이 가능하도록 설계할 것을 권고합니다.
- 사무실, 종사자 휴게 및 대기시설, 교육훈련 시설, 정비·세차시설 등의 부대시설을 구비하되, 관련 사업자와의 계약 방식도 허용토록 합니다.
- (보험) 승객과 운전자의 안전 확보를 위해, 택시에 준하는 보상이 가능한 수준의 보험(대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물배상 등)을 가입하도록 하며, 차량을 대여할 경우에도 이에 준하는 보험 가입여부를 증빙할 수 있는 서류를 제출하도록 규정할 것을 권고합니다.

②-2. 총 허가대수 관리

가. 현황

- 개정 여객자동차법은 플랫폼 운송사업의 허가기준으로 수송수요와 택시총량 등을 고려한 수송력 공급에 적합할 것을 규정(법 제49조의3제3항)하고 있으며,
 - 국토교통부장관은 여객수요, 택시감차 실적 추이, 국민 편의 등을 고려하여 플랫폼 운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있고, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다고 규정(법 제49조의3제5항)하고 있습니다.

나. 논의내용

- 플랫폼 운송사업 총량 또는 할당을 미리 정하는 경우, 일부기업이 선점 목적으로 과도한 물량을 신청할 우려가 있으며, 이 경우 타 기업은 참여가 제한되는 등 부작용이 있을 수 있다는 의견이 있었습니다.
 - 다만, 무분별한 플랫폼 운송사업의 허가는 전체 운송시장의 과당경쟁을 초래할 수 있으므로, 플랫폼 운송시장의 사전 허가심의 단계와 허가이후의 철저한 관리방안이 필요합니다.

다. 논의결과

- 기존 운송사업과 차별화된 서비스(차종, 영업시간, 대상 승객, 부가서비스 등 차별화)를 제공하는지 여부를 중점적으로 심의하도록 하며,

- 기존 운송사업과 경쟁관계에 있는 경우에는 서비스 수준, 해당 영업지역의 운송시장 환경 등을 종합적으로 평가하여 허가여부를 엄격하게 결정하도록 합니다.
- 플랫폼 운송사업에 대하여 개별적 허가심의단계에서 허가여부 및 허가대수를 판단하도록 하고, 별도 허가기준(고시)을 제정하여 허가심의를 실시할 것을 권고합니다.
- 플랫폼 운송사업에 별도의 상한을 규정하지는 않으나, 여객운송시장 안정, 기존 운송사업과의 공정경쟁 등을 위해 심의단계에서 서비스 차별성, 국민 편익 향상 가능성 등을 판단할 수 있는 세부 평가지표를 통해 허가대수를 관리하도록 권고합니다.
- 특히, 개정 여객자동차법 제49조의3제3항제2호가 정하고 있는 “사업계획과 서비스 내용”에 대한 평가를 다양한 평가지표를 통해 실시하여 일정점수 이상인 경우 허가 가능하도록 합니다.
- 이 때의 세부지표 내에는 ① 서비스지표로서 서비스품질, 요금체계, 소비자 보호, ② 지역수용성 지표로서 교통소외지역 서비스 제공, ③ 종사자지표로서 종사자 관리, 종사자 처우, ④ 사회적 기여 지표로서 친환경 차량, 교통약자 특화서비스 제공 등이 포함될 것을 권고합니다.

〈 세부지표 예시 〉

- 기존 운송서비스와의 차별화된 서비스를 제공할 수 있는지
 - 서비스 매뉴얼이 충실히 마련되어 있는지
 - 다양한 요금체계(월정액, 할인요금, 탄력요금 등)가 설계되어 있는지
 - 소비자 약관에 취소수수료·환불체계·개인정보 보호 등 관련 규정이 충실히 마련되었는지
 - 지방·교통소외지역, 교통약자에 대한 서비스가 포함되어 있는지
 - 전기차·수소차 등 친환경차 이용 계획이 있는지
 - 운수종사자에 대한 교통안전, 범죄자격 조회 등 관리 및 서비스 교육 방안이 마련되었는지
 - 사업계획이 고용·노동 관련 법령을 준수하였는지
- 운송시장의 관리를 위하여, 해당 영업지역의 **수송수요** 및 **공급상황**, **유사사업 현황** 등 **환경 요인**을 평가하여 필요 시 **허가대수를 조절**(신청대수 일부 허가, 연도별 단계적 허가 조건부여 등)할 수 있도록 운영할 것을 권고합니다.
- 허가 시 필요한 사항은 **허가조건으로 명시**하고,
- 사업계획서와 달리 영업을 하는 경우, 기여금 납부의무 회피를 위해 **편법적 사업운용**을 하는 경우, 렌터카를 활용한 **불법적 영업**(지입 등)을 하는 경우, **이 밖에 각종 시장 교란행위를 하는 경우** 등에 대하여는 사후 **개선명령**을 발동, 필요 시 **영업정지, 허가취소** 등 강력한 조치를 실시할 필요가 있습니다.
- 플랫폼 운송사업용 차량은 사업용 차량임을 명확히 표시하기 위하여 **사업용 번호판(황색)**을 부착하도록 **관련 제도를 개선**할 것을 권고합니다.
- 또한, **평가의 전문성 제고**를 위하여 **플랫폼운송사업심의위원회의 운영**을 지원할 **별도 실무작업팀**을 구성해, **사업계획서의 기본요건 검토, 환경요인 정량지표 개발·적용, 사업구역별 적정 허가대수 검토** 등을 수행토록 할 것을 권고합니다.

②-3. 요금제도 운영 및 종사자 근로여건 관리

가. 현황

- **(요금제) 플랫폼 운송사업**은 택시와 달리 별도의 요금기준 및 요율이 없는 **자율 신고제로 운영**하는 것으로 **절차상 하자만 없다면 수리하도록** 개정법(법 제49조의6)에 규정되어 있습니다.
- **(근로여건)** 플랫폼 운송사업자는 플랫폼 노동자의 근로자성 인정에 대한 판결과 「근로기준법」, 「기간제 및 단시간근로자 보호 등에 관한 법률」, 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」, 「산업재해보상보험법」 등 **현행 노동관계 법령을 준수**하면서 종사자 채용 및 관리를 실시할 필요가 있습니다.

나. 논의내용

- **(요금제)** 지나치게 **과도한 요금 책정**시 소비자 피해가 우려되며, **과소한 요금 설정** 시 운송시장 교란 등 악영향을 미칠 우려가 있어, **이에 대한 대비책이 필요**하다는 등 논의가 있었습니다.
- **(근로여건)** 다양한 고용형태가 나타나는 플랫폼의 특성을 고려하여 **고용형태를 특정한 형태로 한정**하는 것은 **바람직하지 않**다는 의견과 **고용관계 법령을 준수하도록 관리할 필요성**이 있다는 의견 등이 제기되었습니다.

다. 논의결과

- **(요금제) 자율 신고제로 절차상 하자만 없다면 요금수준에 대한 제재를 하지 않고** 수리하되, **과도한 요금 책정으로 인한 소비자 피해 등을 최소화하기 위해 필요 시 사후 개선명령으로 관리하도록 권고합니다.**
- **(근로여건) 최저임금, 고용보험 등 고용 관련 법령을 기본적으로 준수하도록 하고, 위반 시 사업정지 등이 가능하도록 허가조건을 부여할 것을 권고합니다.**
 - 고용·노동 관련 법령상 최소기준 이상으로 **우수한 근로환경을 제공할 경우 허가 여부 평가 시 가점부여**를 검토하도록 권고합니다.

②-4. 플랫폼운송사업심의위원회 구성·운영

가. 현황

- 개정법은 플랫폼운송사업심의위원회를 통하여 플랫폼 운송사업 허가를 실시하도록 하며, **국토부장관을 위원장으로 위원장 포함 10명 이내의 전문가로** 구성하도록 규정(법 제49조의4)하고 있습니다.

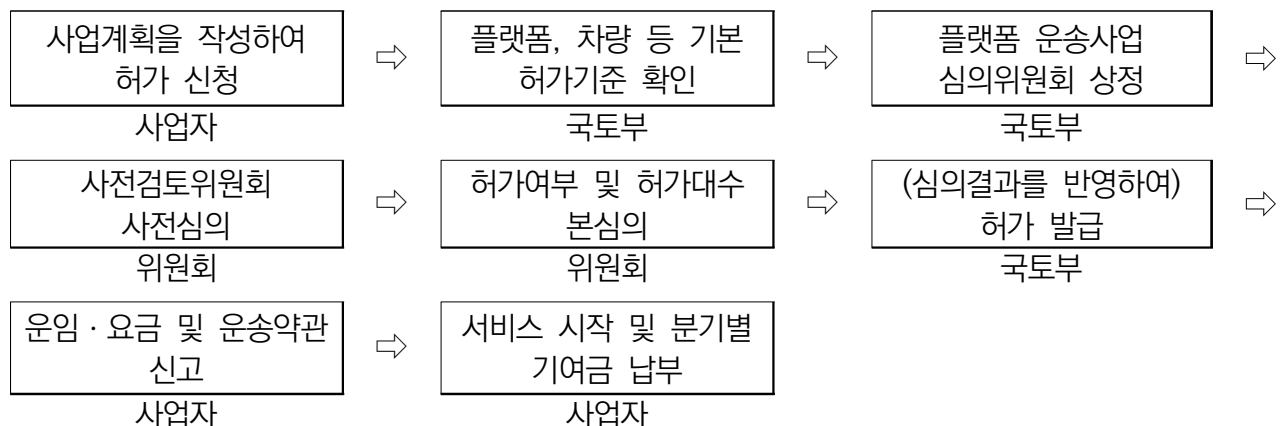
나. 논의내용

- 심의의 객관성·공정성 등을 위하여 택시·플랫폼 업계 등 **직접 이해관계자의 참여는 지양해야 한다는 의견**과 해당 지역의 운송시장 여건을 충분히 고려하기 위해 **지자체 관계자를 위원회에 참석하도록 하여야 한다는 의견**이 제기되었습니다.

다. 논의결과

- 위원장 외 국토부 소속 고위공무원(위원장 대리가능)과 함께, 8명의 민간 전문가로 구성(총 10명)하도록 권고합니다.
 - 민간 전문가는 직접적인 이해당사자의 참여는 배제하되, 택시 업계, 운송플랫폼 업계를 대변할 수 있는 전문가가 충분히 포함되도록 권고합니다.
 - 또한, 사업심의 시 필요하면 해당 지자체 공무원이 참석하는 등 지자체 의견을 표시할 수 있도록 권고합니다.
 - 위원회 개최주기는 별도로 정하지 않되, 가급적 허가 신청 후 1~2개월 내 개최하도록 합니다.
 - 위원회의 효율적 운영을 위해 사전검토위원회(국토부+위원 2~3명)를 두어 사업 계획서 및 증빙자료 하자여부 등에 대해 사전 검토를 실시하고, 허가기간은 10년 범위 내에서 사업자가 신청한 기간으로 설정하도록 권고합니다.
 - 플랫폼 운송사업 허가 과정은 다음과 같습니다.

〈 플랫폼 운송사업 허가 Process 〉



③ 플랫폼 운송사업 허가 관련 시장안정화 방안

가. 현황

- 현재 택시 사업구역별 택시총량에 따르면 대부분의 사업구역에서 **택시가 초과 공급된 상황**이지만, 여전히 **특정 장소·시간대에서는 소비자가 택시부족 현상을 체감**하고 있으며,
 - 기존 운송서비스 외 **차별화된 서비스에 대한 국민의 수요**도 늘어나는 상황으로, 이러한 **여건을 반영**하여 **여객자동차법을 개정**하여 플랫폼 운송사업 허가제를 도입하게 되었습니다.
- 개정 여객자동차법에서 국토교통부장관은 **여객수요, 택시감차 실적 추이, 국민 편익** 등을 고려하여 플랫폼 운송사업의 **총 허가대수를 관리**할 수 있고, 필요한 경우 **허가대수를 배분하는 방식**으로 허가할 수 있다고 규정(법 제49조의3제5항)하고 있습니다.
- 이러한 현황과 법·규정 등을 고려하였을 때, 정부에는 **전체 운송시장의 수급을 철저하게 관리**할 필요가 있습니다.

나. 논의내용

- 전체 운송시장의 과열을 방지하기 위하여, 위원회는 **기존 운송사업자의 의견 등을 충분히 수렴**하여 사전·사후 단계의 **운송시장 안정화 방안**을 논의하였습니다.

다. 논의결과

- 우선, **사전단계에서 플랫폼 운송사업의 철저한 허가심의를** 통하여 허가여부를 결정하도록 합니다.
 - 해당 영업지역의 **수송수요, 공급상황, 유사사업 현황 등 환경 요인을 고려하여** 필요 시, **허가 신청대수 중 일부만 허가하거나, 허가차량이 일정대수씩 단계적으로 출시되도록** 조건을 부여하는 등 **허가대수를 조절하도록** 합니다.
 - 허가결정 시에는, **차량대수별 주 운행지역의 준수, 연차별 운행계획의 준수, 사업계획의 준수, 운행관리에 필요한 자료제출 등** 필요한 사항에 대한 **허가조건을 부여하도록** 하며, 만약 사업자가 **허가조건을 이행하지 않는 경우에는** 여객자동차법 제49조의7에 따라 **개선명령을 발동하도록** 권고합니다.
 - 또한, 허가결정과 관련한 자료수집과 운송시장의 철저한 관리를 위해 모든 택시에 대한 **택시운행정보관리시스템(TIMs) 연계**를 의무화하도록 합니다.
- 이러한 철저한 사전관리에도 불구하고 **만약 운송시장 과열 현상이 발생하는 경우에는 사후적 조치를** 실시하도록 합니다.
 - 플랫폼 운송사업 허가제 실시 후 수납한 **기여금**을 활용하여 **적극적인 택시 감차를 추진**하도록 하며,

- 운송시장 과열이 심화되는 경우에는 **해외사례*** 등을 참고하여 플랫폼 운송사업의 **별도 총 허가대수 상한을 설정**하거나 **신규허가를 보류**하는 등 **보다 적극적인 시장안정화 조치**를 실시하도록 합니다.

* 뉴욕의 경우 '11년 우버 처음 등장 당시에는 신규 모빌리티에 대한 총량규제는 없었으나, 신규 모빌리티 차량 대수의 급격한 증가로 '18년 우버 등에 대한 신규면허 발급 중단

2. 플랫폼 가맹사업(Type 2) 세부 제도화 방안

- 플랫폼 가맹사업자의 운송플랫폼을 통한 예약·호출 방식으로 운영되는 플랫폼 가맹사업의 경우, 기존 배회형 영업과는 구분하여 **소비자 보호 등에 문제가 없다면 규제를 완화**하는 방향으로 제도를 설계할 필요가 있으며,
 - 특히 기존 택시산업의 경쟁력 강화를 위한 플랫폼 가맹사업의 **활성화를 도모**하는 방향으로 규제개선 방안을 모색하였습니다.

① 복수가맹점 가입 허용

가. 현황

- 현행 여객자동차법은 **운송사업자가 둘 이상의 운송가맹점에 가입할 수 없도록 규정(법 제49조의11제1항)**하고 있습니다.
 - 이러한 규정은 플랫폼 가맹사업자의 **가맹계약 관리, 차량관리** 등에 장점이 있을 수 있으나, **특정 운송플랫폼 업체의 독점 우려** 등 문제점도 제기되고 있습니다.

- 플랫폼 가맹사업 활성화를 위해 **다양한 플랫폼 가맹사업자의 운송시장 진입을 지원하기 위한 제도개선** 검토가 필요한 상황입니다.

나. 논의내용

- 가맹사업의 활성화를 위해 **법인택시의 복수가맹점 가입 허용의 필요성**이 논의되었습니다.

다. 논의결과

- 가맹사업자 독과점 방지, 가맹사업자 간 공정한 경쟁유도를 통한 택시서비스 개선을 위해, **법인택시의 사업자 단위가 아닌 차량 단위로 가맹계약을 체결할 수 있도록 여객자동차법** 개정을 권고합니다.

② 사업구역 광역화

가. 현황

- 택시업계 내에서는 사업구역 개선을 요구하는 의견과 사업구역 완화를 반대하는 의견이 각각 존재하나, **소비자 입장에서의 서비스 개선을 위해서는 사업구역의 광역화**가 필요하다는 의견이 제기되고 있습니다.

나. 논의내용

- 단순 행정구역 중심이 아닌 **동일 생활권을 고려한 사업구역의 광역화 방향**에 대해 논의하였으며,

- 다만, 특정구역으로의 택시집중과 과당경쟁 등을 방지하기 위한 **사업구역 규제의 취지** 등을 고려하였을 때, 조건 없는 규제완화 보다는 **일부 플랫폼 가맹사업에 한하여 사업구역 확대**를 검토할 필요가 있다는 의견이 제기되었습니다.

다. 논의결과

- 플랫폼 가맹사업자가 확보한 **운송플랫폼을 통해 여객과 운송 계약을 체결하는 가맹택시***(이하 “예약형 가맹택시”)에 한하여 **사업구역(생활권 등)을 유연하게 적용하는 시범사업**을 우선 추진하도록 하며, 구체적인 방안은 지자체·업계 의견 수렴을 통해 마련하도록 권고합니다.

* 배회형 택시, 플랫폼 중개사업자(Type3)의 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우는 제외

③ 요금신고

가. 현황

- 개정 여객자동차법은 **플랫폼 가맹사업자**에 대해 현재와 같은 **면허제**를 유지하고 있으며, **시·도지사**의 면허를 받되 사업이 **2개 이상의 시·도에** 걸치는 경우 **국토부장관 면허**를 받도록 규정(법 제49조의10제1항)하고 있습니다.
- 또한, 예약형 가맹사업의 경우, **운임·요금**은 별도 규제 없는 **자율신고제**를 채택하고 있으며, **2개 이상의 시·도에** 걸치는 가맹사업자는 **국토부장관에게 신고**하도록 규정(법 제49조의13제1항)하고 있습니다.

나. 논의 내용 및 결과

- 현 개정법의 취지 등을 고려하여, 플랫폼 가맹사업의 면허와 요금신고에 대하여는 하위법령에서 절차 등 기본요건만을 규정하여 사업자에게 최대한 자율성을 부여할 수 있도록 권고합니다.
- 다만, 배회형 택시에 대해서는 소비자 보호 등을 위해 현 요금체계의 큰 틀은 유지하되, 지자체에서 주기적으로 요금적절성 등을 검토하도록 권고합니다.

3. 플랫폼 중개사업(Type 3) 세부 제도화 방안

가. 현황

- 개정 여객자동차법은 플랫폼을 활용하여 여객운송을 중개하는 사업에 대해 국토부에 등록할 수 있도록 규정(법 제49조의18제1항)하고 있으며, 중개요금은 신고제로 운영토록 규정(법 제49조의19)하고 있습니다.

나. 논의 내용 및 결과

- 개정법 취지를 고려하여 플랫폼 중개사업의 중개요금은 최소한의 요금신고제로 운영하여 최대한의 자율성을 보장토록 합니다.
- 또한, 택시·플랫폼 업계의 의견수렴 시 제기된 사항으로, 플랫폼 중개사업을 활용한 다양한 부가서비스가 시장에서 제공될 수 있도록 하여, 기존 택시 서비스 향상과 고급·대형택시 활성화를 도모할 수 있는 시장여건을 조성하도록 노력할 것을 권고합니다.

- 추가로, 승차 거부 방지를 위하여 **승객에게 목적지를 미표시하도록 사업자에게 의무를 부여**하는 방안에 논의도 있었으나 위원회에서 **최종 합의에 이르지 못해 권고안에는 제외**하였습니다.

4. 택시제도 개선방안

- 택시에 대한 **현행 규정에서 제도개선이 필요한 사항**에 대하여 위원회에서 **종합적인 검토**를 실시하였습니다.
- 위원회는 기존 규제의 합리성·필요성을 재검토하여 **택시운송사업의 경쟁력**을 키우면서 **플랫폼 운송사업과 공정하게 경쟁할 수 있는 택시운송사업 여건**을 조성하는 방향으로 논의 진행하였습니다.

① 차량기준 개선

가. 현황 및 논의내용

- **차량충당연한** 완화(1년 → 2년 또는 3년), 수소차·전기차·SUV 등 **차종 다양화** 필요 의견이 일부 업계에서 제기되고 있는 상황임에 따라, 이에 대한 적절성을 검토하였습니다.

나. 논의결과

- **차량충당연한 완화**는 교통안전과 서비스 품질과 연관되므로 **신중히 검토**하도록 권고합니다.

- 차종은 차량크기와 배기량에 따라 구분되는 **현행 택시 업종의 합리적인 개편 방안**을 검토하도록 합니다.
- 또한, **친환경 모빌리티에 대한 인프라의 확충 지원 차원**에서, **국토부가 여객 자동차에 대한 친환경차 충전소 확대 등을 주도적으로 추진할 것**을 권고합니다.

② 차고지 관련 규제개선

가. 현황 및 논의내용

- 사업자 부담완화 측면에서 **차고지 밖 기사교대 허용**에 대한 필요성이 제기되어 위원회에서 논의를 진행하였습니다.
 - 차고지 밖 교대근무를 허용하는 경우 택시 가동률 향상에 대한 장점은 있으나, **밤샘주차 및 불법주차 문제 해결, 사업자별 운수종사자 관리**(음주여부 확인, 교대, 운행상황 확인 등) 체계 구축 등이 전제되어야 합니다.
 - 한편, 현재 차고지 규제 완화에 대한 **규제샌드박스 실증특례 사례도 제도개선에 참고**되어야 합니다.
- * (카카오, 마카롱) ICT 관리시스템을 기반으로 ①가맹택시 한정, ②전액관리제 준수, ③일정면적 이상 교대지 확보, ④객관성 있는 음주측정 방식 적용을 조건부로 승인

나. 논의결과

- 차고지 밖 교대근무 허용의 효과와 부작용 가능성 등을 종합적으로 고려하여 우선 최근 승인된 **차고지 규제샌드박스 실증특례** 결과를 검토한 후, **플랫폼 가맹사업(Type2)**에 대해 **우선 추진 여부를 결정**하도록 권고합니다.

③ 합승규제 합리화

가. 현황 및 논의내용

- **택시발전법**은 소비자 보호 등을 위하여 **택시 합승을 금지**하고 있으나, **소비자 보호에 문제가 없다면** 다양한 택시서비스를 유도하기 위한 **합승규제 합리화 방안이 필요**하다는 의견이 제기되어 이에 대한 논의를 진행하였습니다.

나. 논의결과

- 승객에 대한 **안전요건**을 충족한 운송플랫폼 사업자에 한해 **자발적 합승을 제한적으로 허용**하는 방향으로 제도를 개선할 것을 권고합니다.

〈 허용 조건(예시) 〉

- ① 이용자 사전 동의 / ② 사전 사용요금 확정 또는 고지
- ③ 중형: 동일 구간에 대해 승객이 요금을 나눠 지불하는 ‘동승’
대형: 승객별로 요금을 지불하는 ‘합승’
- ④ 플랫폼을 통해서만 중개(배회형 택시로 기사 임의적인 합승 금지)

※ (코나투스社) 자발적 택시동승 중개 서비스 규제샌드박스 실증특례로

- ①승객안전 체계구축, ②불법행위 방지 및 관리방안 마련 조건부 허용('19.7월~)

④ 택시 운수종사자 음주운전 엄격 관리

가. 현황 및 논의내용

- 현재는 운수종사자의 음주운전으로 면허가 취소되는 경우에만 운수종사자 자격이 취소되고 면허정지의 경우는 별도 행정처분이 없습니다.
- 택시 운수종사자가 음주운전으로 적발되는 경우(도로교통법상 음주운전에 해당하는 경우) 보다 강화된 기준마련 필요성에 대하여 위원회에서는 특히 소비자 보호 관점에 중점을 두어 논의를 진행하였습니다.

나. 논의결과

- 택시 운수종사자가 음주운전으로 적발되는 경우 운수종사자격을 취소하고 자격 취득 제한기간을 연장하는 ‘원스트라이크 아웃제’를 도입하여 엄격한 관리를 실시하도록 권고합니다.

⑤ 택시 총량 산정방식 개선

가. 현황 및 논의내용

- 현재의 택시 총량산정 방식이 공급자 중심으로 설계되어 있다는 문제의식에 따라 택시 총량 산정방식에 수요 요인을 반영할 필요가 있다는 의견이 제기되었습니다.

나. 논의결과

- **운송플랫폼을 통한 예약·호출 등 소비자의 행태변화를 고려하여 소비자가 체감할 수 있는 택시 총량 산정방식**을 개발하는 등 택시 수급관리 방안을 보완할 것을 권고합니다.

⑥ 전국 택시 서비스 평가 의무화를 통한 서비스 개선 유도

가. 현황 및 논의내용

- **택시 서비스의 질적 향상**을 위해 서비스 평가를 의무화하여 정기적인 평가를 실시하는 방안에 대하여 논의를 진행하였습니다.

나. 논의결과

- **지자체별·사업자별 택시 서비스 평가**를 객관적인 공공기관이 정기적으로 실시하고, 평가결과를 공개함으로써 **우수 업체 또는 종사자에게는 인센티브를 부여할 수 있도록** 합니다.
- 또한 **플랫폼을 활용한 만족도 조사와 설문조사** 등을 통한 **연도별 대국민 조사**를 실시하여 소비자가 서비스 평가에 직접 참여할 수 있도록 하고, 이를 통해 택시 서비스 인식제고와 만족도 향상이 이뤄질 수 있도록 할 것을 권고합니다.

⑦ 택시 운수종사자 신규자격 취득 절차 효율화

가. 현황 및 논의내용

- 신규자격 취득의 **절차 효율화**를 통해 기간을 단축할 필요는 있으나, **질적 수준은 낮아지지 않도록** 관리할 필요가 있다는 방향성하에 논의를 진행하였습니다.

나. 논의결과

- 국민안전과 직결된 기사자격은 **공적관리로 안정성을 강화**하고, 택시 운수종사자 신규자격 취득 **절차 효율화**를 통해 택시 및 플랫폼 **운수종사자의 진입장벽을 낮춤**으로서 **운송 서비스의 질을 향상**하도록 권고합니다.

⑧ 부제관련

가. 현황 및 논의내용

- 택시의 부제 제도개선과 관련하여 **종사자 휴게시간이 확보**된다는 전제하에 추진이 필요하며, **택시 업계 내에서도 부제해제 관련 의견이 나뉘는 상황으로, 신중한 검토**가 필요합니다.
- 한편, 정부에서 전기차·수소차 등 **친환경차에 대한 부제적용을 제외**하는 방안을 추진하는 등 일부 조치가 있었습니다.

나. 논의결과

- 택시 초과수요가 있는 **특정 시간·시기에는 부제 완화를 검토**하도록 지자체에 권고하되, 향후 **택시 총량 산정 방식 개선과 연계한 연구**를 실시한 후, 연구 결과를 토대로 **부제 제도개선**에 대하여 **중장기적으로 검토**하도록 권고합니다.

⑨ 지자체 규제개선 검토

가. 현황 및 논의내용

- 플랫폼 **중개사업의 중개요금, 택시차량 외관규제** 등과 관련하여 여객자동차 법령에서 정하는 사항 외 **지자체에서 별도로 규율하고 있는 사항**에 대한 **전반적인 검토가 필요**하다는 **업계(택시·운송플랫폼)의 의견**이 있었습니다.

나. 논의결과

- **중개요금, 택시차량 외관규제** 등 지자체에서 조례 등에 근거하여 별도로 규율하고 있는 내용에 대하여, 국토부는 **여객자동차법령과의 충돌여부, 규제의 합리성 여부** 등을 전반적으로 검토하고 필요한 제도개선을 실시할 것을 권고합니다.

5. 소비자 보호 및 편익 증진 방안

가. 현황

- 택시는 **승차거부, 불친절, 부당요금**이 주요 **택시 서비스 불만요인**으로 지적되고 있는 상황이며,

- 특히, 택시 서비스는 개별 택시마다 만족도가 다르고, 승차 전에는 **서비스 수준을 예측할 수 없는** 문제가 있습니다.
- 플랫폼 운송사업은 플랫폼을 통한 **운송계약만** 가능하고, **별도 요금·운임 및 사업구역 제한이 없도록 개정법에 반영됨에 따라, 사전 확정요금제를 통한 부당요금 수취 방지, 자동배차 시스템을 통한 승차거부 방지가 가능한 여건이 마련되었습니다.**

나. 논의내용

- 위원회에서는 택시에 대한 제도개선과 플랫폼 운송사업의 제도화 논의 과정에서 **전반적으로 소비자 편익증진과 보호에 대하여 의견을 제시하였습니다.**

다. 논의결과

- 택시는 기존 택시와 플랫폼 가맹사업의 **결합을 통해 브랜드별 서비스 예측 가능성을 확보**하도록 하고, **다양한 요금제·부가서비스 제공** 등을 유도하여 **서비스 개선여건을 조성할 것**을 권고합니다.
 - **브랜드 택시를 통한 서비스 품질 표준화, 다양한 부가서비스·요금제 설계유도를 통한 소비자 선택권 확대의 방향으로 플랫폼 가맹택시 면허제도를 운영할 것**을 권고합니다.
 - 향후, 운송플랫폼을 통한 **강제배차·기사평가 시스템**을 통해 **승차거부를 방지하고, 서비스 친절도 향상을 유도**하며, 중장기적으로는 **애플리케이션 정찰을 통한 사전확정요금제 확산도 도모할 것**을 권고합니다.

- 플랫폼 운송사업은 **사전확정요금제·자동배차**는 제도화되었으나, 소비자 **선택권 향상, 권익 보호** 등을 위해 필요한 사항은 **허가기준에 반영할 필요가 있습니다.**
 - 또한, **다양한 차종과 완화된 규제**로 고객 니즈에 부합하는 **다양한 서비스 제공**이 이뤄질 수 있는 환경을 조성할 필요가 있습니다.
 - **택시와 차별화된 서비스 설계여부, 서비스 개선 지표**를 **허가심의 기준으로 설정**하여 플랫폼 운송사업의 시장진입 단계에서부터 소비자 편익을 고려할 수 있도록 하고,
 - **운수종사자 자격**(택시운전자격 의무화), **보험가입** 등 요건 부과로 소비자 보호를 강화하도록 하며, **이용약관의 공정성과 소비자 보호방안** 등도 **허가심의 지표로 설정**할 것을 권고합니다.

모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안
- 운송플랫폼 사업 제도화 및 택시제도 개선 등 -

III 향후 계획

III

향후 계획

- 위원회에서는 도출된 권고사항을 바탕으로, **법률 개정, 하위법령 개정, 지자체 권고** 등 입법화와 제도화 과정을 **국토부에서 차질없이 추진**하여 주시기를 권고합니다.
 - 또한, 향후 구성·운영될 예정인 **플랫폼운송사업심의위원회**는 본 위원회의 **권고안을 반영**하여 플랫폼 운송사업의 **허가심의를 실시**하여 주시기를 바랍니다.
- 본 위원회는 각각의 과제에 대해 **공정한 경쟁이 가능한 운송시장 여건을 조성**하고 **소비자 편익을 증진**하고자 하는 측면에서 개선의견을 제시하였으며,
 - 제시 의견 중 일부 사항은 **국토부가 즉시 수용하기 곤란한** 내용이 있을 수 있으나, **중장기적인 제도설계** 시에는 반드시 고려할 필요가 있습니다.
- 이상으로 **모빌리티 혁신위원회**의 권고안 발표를 마치겠습니다. 감사합니다.

모빌리티 서비스 혁신을 위한 권고안

운송플랫폼 사업 제도화 및 택시제도 개선 등