

 <b>국토교통부</b>	<b>보도설명자료</b>	
	<b>배포일시</b>	<b>2020. 3. 31.(화)</b> <b>총 8매(본문 8)</b>
<b>담당 부서</b>	도시교통과 택시산업팀 신교통서비스과	<b>담당자</b> ·과장 박준상, 팀장 오승천, 서기관 박효철, 사무관 송혜연 ·☎ (044) 201-3817, 4770, 4756, 3813
<b>보도일시</b>	2020년 3월 31일(화) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 3. 31.(화) 11:00 이후 보도 가능	

## 플랫폼 기반 모빌리티 혁신의 새로운 시대 개막 여객자동차법 개정안 국무회의 의결...혁신적 서비스 우선 출시 지원

- 국민들에게 플랫폼과 결합된 다양한 모빌리티 서비스를 제공할 수 있는 새로운 제도적 공간이 열렸다.
- 국토교통부(장관 김현미)는 다양한 플랫폼 사업을 제도화하는 ‘모빌리티 혁신법’인 「여객자동차 운수사업법」 개정안이 3월 31일 국무회의에서 의결되었다고 밝혔다.
- 그동안 명확한 제도적 근거가 마련되지 않아 새롭고 창의적인 시도를 주저할 수밖에 없었던 모빌리티 기업들이 안정적으로 제도권 내에서 활발한 투자유치와 혁신적인 사업모델 발굴에 뛰어 들 수 있게 되었고, 택시도 플랫폼과 결합하여 수준 높은 서비스를 제공할 수 있는 있는 기반이 마련된 것이다.
- 이에 따라 전통적인 택시 중심의 단순 운송 서비스 시장이 플랫폼 사업자들이 직접 개발하여 운영하는 운송 서비스, 플랫폼을 기반으로 표준화된 서비스를 제공하는 택시, 단순 호출방식을 넘어 새로운 방식으로 이용자와 차량을 연결하는 서비스 등 이용자를 중심으로 하는 체계로 개편되어 모든 국민들이 보다 다양하고 수준 높은 이동 서비스를 일상적으로 누릴 수 있게 될 것으로 기대된다.

## **사회적 타협을 통해 모빌리티 혁신의 기반을 마련하였습니다.**

- 이번에 개정된 여객자동차법은 이해관계자들이 사회적 타협을 통해 정책적·제도적 해결책을 마련했다는 점에서 큰 의의가 있다.
- 기존 택시 서비스에 대한 이용자들의 불만이 누적된 상황에서 플랫폼 사업자들은 새로운 서비스를 시도하였으나 택시업계는 생존권 위협, 불법 논란 등 문제를 제기하며 극심한 사회적 갈등과 논란이 지속된 상황에서 지난해 3월 정부와 국회, 택시업계와 플랫폼 업계가 '사회적 대타협'을 통해 택시와 플랫폼의 상생발전을 합의한 이후 업계와의 긴밀한 소통과 이해관계 조정을 거쳐 7월 '혁신성장 및 상생발전을 위한 택시제도 개편방안'을 마련하였으며, 실무논의기구 운영을 포함하여 수십 차례 협의를 거쳐 플랫폼 사업 제도화 방안을 구체화하였다.
- 업계간 팽팽한 입장 차이로 인해 갈등과 논쟁이 지속되는 가운데 업계 대표·전문가 등이 참여한 실무 논의기구 활동과 개별 업체들과의 논의 과정에서 서로 양보하고 협의하여 10월 개정안을 발의하게 되었고, 국회 논의 과정에서도 수차례 진통은 있었으나 서로 한발씩 물러나 플랫폼 운송사업에서 렌터카 사용을 허용하는 등 조정안을 마련하여 이번달 초 국회 본회의를 통과하였다.

## **플랫폼 운송사업 신설, 플랫폼 가맹사업 활성화로 이용자 중심의 서비스 경쟁을 촉진하겠습니다.**

- 이번 개정 법률은 변화된 시대에 맞게 기존 업역 체계를 새롭게 개편하여 플랫폼 사업을 신설했다는 측면에서 의미가 크다.

- 여객자동차법은 1962년 법 제정 이후 버스, 택시를 중심으로 경직된 여객 운송업 체계를 유지해왔다. 양적 팽창 시대에 국민들의 이동권 보장과 소비자 보호를 중심으로 기존 틀을 유지해왔으나, 오프라인 중심의 법률체계가 온라인 기반으로 변화하는 시대에 맞지 않고 정해진 노선, 정해진 구역이라는 한정된 범위 내에서 획일적 규제의 적용을 받아 사업자의 자유롭고 창의적인 시도를 제한하는 등 한계가 있었다.

< 여객자동차 운수사업 체계 변화 >



- 그러나 이번 개정으로 플랫폼 운송사업, 플랫폼 가맹사업, 플랫폼 중개사업 등 플랫폼을 중심으로 다양한 형태의 운송서비스가 가능한 새로운 업역이 마련되었다. 새로운 플랫폼 사업을 통해 완화된 규제환경 아래 AI, 빅데이터 등 4차 산업혁명 기술을 활용하여 소비자 중심의 혁신적인 운송 서비스를 창출할 수 있게 된 것이다.
- 우선 플랫폼 운송사업 신설은 이번 법률 개정의 가장 큰 변화라 할 수 있다.
- 플랫폼 사업자들이 단순 중개 서비스 뿐만 아니라 플랫폼을 개발하여 직접 운송사업을 할 수 있어 이용자 수요와 요구에 맞춘 다양한 모델을 빠르게 서비스 할 수 있게 되었다.

- 기존 중개서비스는 플랫폼 사업자가 운송사업자는 아니므로 혁신적인 사업 아이디어를 기존 택시 차량·기사·서비스에 신속하게 접목하기에 한계가 있으나,
  - 직접 운송사업을 하게 되면 플랫폼 사업자의 관리와 책임 하에 차량 조달, 기사 교육, 부가 서비스 제공 등을 할 수 있어 유연한 사업 운영과 창의적인 시도가 더욱 활발해질 수 있는 장점이 있다.
- 특히, 렌터카를 통한 탄력적인 차량 조달도 가능하게 된다.
  - 이에 따라 사업자의 차량확보 부담은 줄어들고, 다양한 차량을 활용한 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 여지도 넓어져 이용자들이 다양한 선택권을 누리면서 원하는 차량과 부가 서비스를 적시에 제공받을 수 있게 된다.
- 아울러 기존에 기사 포함 렌터카 서비스를 제공하던 업체들도 법적 논란과 갈등 없이 플랫폼 운송사업으로 전환하여 안정적으로 사업을 할 수 있다.
  - 기존 택시와의 서비스 경쟁을 통해 택시-플랫폼 업계의 상생 발전을 기대할 수 있게 되었다는 점도 플랫폼 운송사업 도입의 기대효과라 할 수 있다.
- 택시를 활용하는 기존 운송가맹사업도 플랫폼 가맹사업으로 개편된다.
  - 그동안 택시 서비스는 개별 택시마다 만족도가 다르고, 승차 전에는 서비스 수준을 예측할 수 없는 문제가 있었다. 또한 기존 택시의 규제체계 안에서 가맹사업 제도가 운영되어 통합 콜 수준의 서비스를 벗어나지 못해 가맹사업 활성화에 한계가 있었다.

- 그러나 플랫폼 가맹사업을 통해 가맹사업 **브랜드별로 서비스 수준이 표준화되고, 요금 등 규제가 완화되어** 더욱 다양하고 혁신적인 서비스도 등장할 수 있는 기반이 마련되어 **승차거부 없는 편리하고 쾌적한 택시가** 이동 서비스의 기본이 된다.
- 소비자가 친절하고 우수한 택시 서비스를 선택할 수 없고, 택시도 차별화된 서비스를 통해 고객을 유도할 유인이 없는 구조적 문제를 플랫폼을 통해 해결하여 차별화된 서비스로 고객 유치 경쟁을 할 수 있는 **브랜드 택시**로 발전할 수 있다.
- 또한, 플랫폼을 기반으로 **강제배차, 기사 선택제, 실시간 서비스 평가** 등을 통해 승차거부, 골라태우기, 불친절 등 고질적인 문제를 해결하고 기존 택시 규제도 과감하게 개선하여 **국민들의 신뢰를 받는 모빌리티 서비스**로 거듭나는 초석을 마련하고 플랫폼 운송사업과 서비스 경쟁을 통해 여객운송 시장이 더욱 발전할 것으로 기대된다.

### **규제 샌드박스를 통해 새로운 서비스를 우선 선보이겠습니다.**

- 이번 개정 법률은 **1년 후 시행될 예정이나 규제샌드박스를 통해 국민들에게 수준 높은 서비스가 조속히 제공될 수 있도록** 할 계획이다.
- 이러한 정부의 방침에 발맞추어 여러 모빌리티 기업들이 새로운 서비스를 조기에 출시하기 위해 **사업모델 발굴, 투자유치** 등에 힘쓰고 있는 것으로 파악된다.
- 대표적으로 기사 포함 렌터카 서비스를 제공 중인 **‘파파’**가 플랫폼 운송사업 형태의 서비스 모델을 준비하여 **4월 중 규제 샌드박스 신청을 예고하고** 있으며,

- 'KST 모빌리티(마카롱 택시)', '카카오 모빌리티(카카오T블루)' 등 택시 기반 모빌리티 업체들도 기존 사업의 확장 뿐만 아니라 새로운 혁신적인 서비스 모델 출시 방안을 검토 중에 있다.

○ 그 외에도 여러 스타트업들이 택시 기반, 렌터카 기반 등 다양한 방식의 서비스 출시를 위해 발빠르게 움직이고 있는 것으로 파악된다.

□ 국토부도 국민들이 원하는 새로운 모빌리티 서비스가 시장에 조속히 출시되고 안정적으로 정착할 수 있도록 과기정통부와 협업하여 규제 샌드박스 사전 컨설팅을 실시하고 심의 절차도 빠르게 진행하는 등 적극 지원할 계획이다.

○ 오랜기간 신청 준비는 물론 통상 업체별 신청 후 관계기관 검토 및 협의, 위원회 심의 등 절차에 2개월 정도 소요되고 있으나, 신청서 작성, 사업모델 컨설팅 등 준비과정에서부터 적극 지원하고, 신청 후 심의까지 기간도 최대한 단축될 수 있도록 할 계획이다.

### **모빌리티 혁신위원회를 운영하여 합리적으로 세부제도를 설계하겠습니다.**

□ 국토부는 개정 법률을 토대로 세부적인 제도화 방안을 하위법령에 규정하기 위한 작업에도 박차를 가할 예정이다.

□ 플랫폼 운송사업자가 납부하는 기여금은 플랫폼 활성화에 중점을 두면서도 택시업계와의 상생 의미를 잘 살릴 수 있도록 적정 수준으로 설정하고,

○ 매출연동, 이용횟수 등 사업자가 유연하게 산정방식을 선택할 수 있도록 하면서, 중소 스타트업은 기여금을 감면하는 등 부담을 완화할 계획이다.

- 현재 호주, 미국 등 여러 나라가 플랫폼 사업 도입에 따른 갈등 해소, 상생체계 구축 등을 위해 기여금 제도를 유용하게 활용하고 있는 만큼 기여금 수준은 해외사례 등을 참고하여 구체적인 기준을 마련하고 하위법령에 반영할 계획이다.

< 해외의 기여금 주요 사례 >

**호주와 미국도 승차공유 기여금 제도 운영 중**

택시와 경쟁관계인 **플랫폼 운송사업 제도화**로  
 택시업계에 발생할 수 있는 부정적 영향을 최소화하고  
 제도를 원활하게 정착시키기 위해 해외에서도 유용하게 활용



**호주**  
 이용 건 당 1 호주달러  
 (한화 약 810원)



**미국**  
 공유 건수, 업체별 정액,  
 운송요금의  
 일정비율로 부담

- 플랫폼 운송사업의 허가 총량도 스타트업들이 투자유치를 통해 새로운 제도에 안정적으로 정착할 수 있도록 운송수요와 국민편익 등을 고려하여 최대한 유연하게 관리할 계획이다.
- 세부적인 하위법령 규정방안을 마련하기 위해 교통, 벤처, 소비자 등 다양한 분야의 전문가들로 구성되는 '모빌리티 혁신위원회'를 4월 중 출범하여 속도감 있게 논의해 나가고,
- 위원회에서 마련한 방안을 빠르면 7월부터 업계와 협의를 거쳐 입법예고하는 일정으로 추진해 나갈 계획이다.
- 혁신위원회는 아직 세부적인 제도설계에 대한 업계 간 입장 차이가 있는 상황에서 다양한 관점을 가진 전문가들이 객관적으로 논의하여 정책 대안을 권고하게 되며,

- 이해관계자가 납득할 수 있고 국민 편익을 극대화 시킬 수 있는 합리적 방안을 도출해 낼 것으로 기대하고 있다.

□ 국토부 관계자는 “정부의 목표는 모든 국민이 원하는 시간에 원하는 방식으로 원하는 장소까지 이동할 수 있는 모빌리티 혁신의 성과를 누리도록 하는 것”이라며,

○ “이번 법 개정으로 그 기반이 마련된 만큼 우리나라 모빌리티 산업이 더 창의적이고 혁신적인 서비스를 창출하여 모든 국민이 그 성과를 누릴 수 있도록 제도적으로 뒷받침하고 지원하기 위해 흔들림 없이 정책을 추진해 나가겠다.”고 말했다.



이 보도설명자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 택시산업팀 박효철 서기관(☎044-201-4756)에게 문의하여 주시기 바랍니다.