

# 운송플랫폼사업 활성화 방안 리포트



KOREA  
STARTUP  
FORUM

**bkl** 법무법인(유한)태평양

---

운송플랫폼사업  
활성화 방안 리포트

# 서론

작년 3월 사회적 대타협 이후 약 1년 만에 운송플랫폼을 이용한 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업 및 플랫폼중개사업을 제도화하고, 차량 임차 시 운전자 알선 금지의 예외를 법률로 상향 규정하는 내용의 「여객자동차 운수사업법」(이하 “**여객자동차법**”) 개정 법률안이 2020. 3. 7. 국회 본회의를 통과하여, 2021. 4. 8. 시행될 예정이다.

개정 여객자동차법은 플랫폼운송사업(이하 “**Type1 사업**”), 플랫폼가맹사업(이하 “**Type2 사업**”) 및 플랫폼중개사업(이하 “**Type3 사업**”)의 제도화를 통하여 기존의 택시 외 다양한 서비스 형태나 사업 방식을 허용하고 있으나, 여객자동차운송플랫폼사업에 관한 구체적인 내용은 대통령령 등에 위임되어 있는바, 여객자동차운송플랫폼사업의 활성화를 위해서는 구체적인 하위 여객자동차법령이 중요한 역할을 할 것으로 생각된다.

코리아스타트업포럼과 법무법인(유한) 태평양은 여객자동차법의 개정 취지를 반영하고 신규 모빌리티 사업의 제도적 정착 및 사업적 활성화를 위하여 면밀한 시장 분석 및 법률적 이슈에 대한 분석을 바탕으로 본 리포트를 발간하게 되었다.

# CONTENTS

## 운송플랫폼사업 활성화 방안 리포트

<b>I</b>	<b>플랫폼운송사업 입안 방향 검토</b>	
	1. 총량규제	05
	2. 기여금	05
	3. 사업구역	05
	4. 운임/요금	05
	5. 차종/고용형태	05
	6. 운수종사자격	05
	7. 허가기준	05
<b>II</b>	<b>플랫폼가맹사업 입안 방향 검토</b>	
	1. 가맹사업 면허	05
	2. 운임/요금	05
	3. 사업구역	05
	4. 차량 내외·관 규제	05
<b>III</b>	<b>플랫폼중개사업 입안 방향 검토</b>	
	1. 중개요금 신고	05

# Summary

## I. 플랫폼운송사업 입안 방향 검토

### 주요 이슈 총량규제

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 택시 운송에 대한 수요 및 실차율 등을 고려할 때 택시 총량제라는 정책 목표를 Type 1 사업과 연동시킬 필요가 있는지 의문이 있으며, Type 1 사업은 택시가 제공하지 못하는 부가서비스를 창출하기 위해 도입되었는바, 기존 택시에 대한 총량규제방식을 그대로 적용하는 것은 바람직하지 않음
- 전 세계적으로 새로운 모빌리티 서비스 도입 초기부터 총량규제를 실시한 사례는 없으므로, 제도 도입 초기부터 총량 규제를 도입하는 방안보다는 총량규제의 필요성이 부각되는 시점에 도입하는 게 바람직함
- 플랫폼운송사업(Type 1 사업)에 대한 허가 총량규제 및 허가대수 배분은 가급적 자제되어야 하며, 시행하더라도 시행 시점 기준으로 Type 1 사업의 안정적 운영을 위한 최저 총량대수(서울/수도권의 경우 최소 7,000대)가 확보되어야 하며, 사업활성화에 따른 점차적 증가가 필요함

### 주요 이슈 기여금

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- Type 1 운송에 소요되는 비용, 플랫폼 및 앱 개발 비용 등을 고려하면, 영업이익이 발생하기 어려운 상황인바, Type 1 사업 활성화를 위해 기여금 수준은 최소 수준으로 고려되어야 함
- 새로운 수요에 대응하기 위한 새로운 운송산업이라는 점과 사업초기 Type 1 사업 정착을 위하여 기여금을 부과하더라도 택시에 준하는 유가보조금, 세제혜택 등이 필요함
- 기여금 제도 도입 취지를 고려할 때 산정 방식 및 감면 사유는 아래와 같이 정할 필요가 있음
  - 산정 방식 : 운행 건당 정액 부과 방식
  - 감면 사유 : Type 1 매출액이 일정 수준 이하이거나 기존 택시 사업자가 Type 1로 전환하는 경우

### 주요 이슈 사업구역

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 플랫폼 기반으로 운영되는 Type 1 사업은 지역별 수요·공급을 예측하여 적정량의 차량을 배치함으로써, 특정 사업구역으로의 공급 집중을 방지할 수 있으므로, Type 1 사업에 사업구역 규제를 둘 필요성은 매우 낮음
- 개정 여객자동차법상 Type 1 사업은 구역 여객자동차운송사업에 해당하지 아니하므로 사업구역 규제는 법 체계에 맞지 않는 면이 있고, 법률의 규정에서도 사업구역에 대하여 규제하도록 정하고 있지 아니함

### 주요 이슈 운임/요금

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 개정 여객자동차법 전체 구조상 Type 1 운임/요금의 자율성을 보장하고 있으므로, Type 1 관련 운임/요금 결정 및 신고 방식에 있어서 최대한 자율성이 보장되어야 할 필요가 있음
- 서비스의 고급화, 수요/공급 불일치 해소, 다양한 이용자 니즈 충족을 위해서는 탄력요금제 등 운임/요금에 대한 자율성 보장이 필요하며, 이를 위해 앱 미터기 등 새로운 운임/요금 산정 기술 도입을 허용할 필요가 있음

### 주요 이슈 차종 형태

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 다양한 소비자 수요에 대응하기 위하여 Type 1 차종은 특별한 제약 없이 폭넓게 허용할 필요가 있음
- 특히, 개정 여객자동차법상 Type 1 사업은 대여사업용 자동차를 임차하여 영위할 수 있으므로 대여사업용 자동차로 사용가능한 차종까지 사업을 허용해 주는 게 합리적임

### 주요 이슈 운수종사자격

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 네비게이션의 보편화 등으로 인하여 운수종사자에게 지리시험을 강제할 필요가 없게 되는 등 과거 운수종사 자격 요건이 현실에 부합하지 않는 부분이 있으므로, 이러한 변화된 현실을 반영한 운수종사자격 개선이 필요함

### 주요 이슈 허가기준

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 다양한 혁신 서비스 도입을 위하여 Type 1 사업자에 대한 최저 허가기준 대수를 낮게 규정할 필요가 있음
- 렌터카 기반의 Type 1 사업 등 다양한 형태의 Type 1 사업이 등장할 것이므로, 개별 사업자의 특성을 고려한 차고지 규제가 적용되어야 하며, 도심 지역 내에 차고지 확보가 어렵다는 점 등을 고려하여 기존 주차장 시설의 차고지 활용 등도 허용할 필요가 있음
- 또한, Type 1 사업은 플랫폼을 기반으로 운영되므로, 입·출차 현황 관리, 차고지 교대 등 기존 택시 관련 규제를 그대로 적용할 필요가 없음
- 렌터카 기반의 Type 1 사업자의 경우 렌트용 자동차 보험이 적용되어 개별 사고 발생 시 이용자 보호가 가능하므로, 개별 Type 1 사업자 특성을 고려하여 보험 및 공제조합의 자율적 이용을 보장할 필요가 있음

## II. 플랫폼가맹사업 입안 방향 검토

### 주요 이슈 가맹사업 면허

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 플랫폼가맹사업(Type2 사업) 구역 확장시 최초 지역면허는 광역면허(국토교통부 면허)로 전환되어 국토교통부 장관으로부터 통일적 규제를 받는 것으로 정책적 결정이 필요함
- 위와 같은 통일적 규제가 이루어지지 아니하면, 최초 지역면허를 발급한 관할 관청의 규제권한 행사로 인해 사업자에게 혼란이 발생할 수 있고, 처음부터 광역면허를 취득한 사업자와의 규제 차익이 발생할 수 있음

### 주요 이슈 운임/요금

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 운송플랫폼을 통해서만 계약을 체결하는 경우, Type1과 동일하게 운임/요금의 자율성이 보장되어야 함
- 배회영업을 병행하는 경우에도, 이용자에 대한 혼선이 초래될 가능성이 없으며, 다양한 부가서비스 활성화를 통하여 다양한 이동수요를 충족시킬 수 있는 환경을 조성할 필요가 있다는 점에서, 운송플랫폼을 통한 계약 체결 시에는 운임/요금에 대한 자율성 보장이 필요함
- 운임/요금의 사후 개선명령의 행사 요건이 명확하지 아니하므로, 예측가능성을 부여한다는 차원에서 개선명령의 부과 요건을 구체화할 필요가 있음

### 주요 이슈 사업구역

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 광역생활권이 형성되고 있음에도 불구하고, 택시에 대한 사업구역 제도로 인해 구역간 이동 수요 충족이 어려운바, 택시에 대한 사업구역 제도를 유지할 필요성에 대해 재고가 필요함.
- 특히, 운송플랫폼으로만 운영하는 Type2의 경우에는 특정 사업구역으로의 공급 집중이 방지될 수 있으므로, Type 2에 대한 사업구역을 제한할 필요성은 낮음
- 앱으로 호출하는 고급형, 대형승합 택시 사업구역이 광역으로 정해져 있는바, 배회영업이 가능한 Type2의 경우, 앱 플랫폼을 통해 호출 시 최소한 광역단위의 사업구역 허용이 필요함

### 주요 이슈 차량 내·외관 규제

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 배회영업 위주의 일반택시와 달리 앱 플랫폼으로 Type 2 서비스 제공 시 Type1 또는 고급형/대형 택시와 실질적으로 유사함
- Type1 또는 고급형/대형 택시에 내·외관 규제가 적용되지 않는 것처럼 운송플랫폼으로만 운영하는 Type2 가맹점에 대해서도 규제 완화될 필요 있음(갓등/빈차등 설치, 자동차의 종류 표시의무 면제, 종사자격 증표 게시의무 관련 전자적 게시 허용, 기계식 요금미터기 설치를 전제로 한 의무면제 등)
- 배회영업을 병행하는 Type2의 경우에도 전국단위의 통일된 브랜드 관리 및 가맹활성화를 위해 외관규제 완화가 필요함

## III. 플랫폼중개사업 입안 방향 검토

### 주요 이슈 중개요금 신고

#### 하위 법령 입안 방향 및 정책 고려요소

- 시간, 장소에 따른 탄력요금제 등 다양한 방식의 중개요금을 통해 수요/공급 불균형 해소 및 다양한 운송 수요 충족을 위해 플랫폼중개사업(Type3 사업)에 관한 중개요금의 종류 및 요금 수준에 대하여 사업자에게 자율성 보장이 필요함

운송플랫폼사업 활성화 방안 리포트

# I 플랫폼운송사업 입안 방향 검토

- 1 총량규제
- 2 기여금
- 3 사업구역
- 4 운임/요금
- 5 차종/고용형태
- 6 운수종사자격
- 7 허가기준

# I 플랫폼운송사업 입안방향 검토

2010년경 우버(Uber)가 미국에서 서비스를 개시한 후, 라이드쉐어링(ride-sharing)으로 대표되는 새로운 형태의 모빌리티 서비스가 전세계적으로 확산, 보편화되었고, 국내에서도 택시 등 기존의 교통수단을 대체, 보완하는 신규 모빌리티 서비스에 대한 수요가 증가하였다.

그러나, 여객자동차운송사업 면허를 받은 자에게만 유상운송을 허용하는 한편, 승용차를 이용한 유상운송을 엄격히 금지하는 여객자동차법의 체계상 우버와 같은 라이드쉐어링 서비스는 합법으로 인정되기 어려웠다. 실제 2014년 Uber X 서비스가 국내에 출시되었으나 불법 유상운송 논란 끝에 2015년 서비스를 중단하였고, 여객자동차법 위반으로 형사처벌을 받게 되었다.

우버 퇴조 이후에는 관련 법령의 예외 조항을 활용하는 방식의 신규 모빌리티 서비스가 출현하였다. 여객자동차법상 출퇴근시 카풀에 대한 유상운송 허용 조항을 활용한 카풀 서비스(풀러스, 카카오 T 카풀 등), 11인승 이상 승합차 대여시 기사 알선 허용 조항을 활용한 기사 포함 렌터카 서비스(타다, 파파 등)가 그것이다.

그러나, 이러한 서비스들 역시 불법 유상운송 시비와 함께 기존 택시 업계의 거센 반발과 침해한 갈등을 불러왔다. 이러한 택시 업계의 반발에는 저렴한 요금 체계, 택시운수종사자들의 열악한 근무 환경, 지속적인 수송분담율 하락 및 택시 공급 과다 등 택시 업계의 고질적인 문제점이 해결되지 못한 상황에서 신규 모빌리티 서비스가 도입되는 경우 택시 업계가 붕괴할 수 있다는 두려움이 기저에 깔려 있었다.

이러한 갈등상황을 해결하기 위하여 2019. 3. 정부, 국회, 택시업계 및 카풀 업계는 신규 모빌리티 서비스에 대한 사업 토대를 마련함과 동시에 기존 택시업계 및 종사자의 이익을 보호하기 위한 사회적 대타협에 이르게 되었다. 이후 2019. 7. 국토부가 사회적 대타협의 구체적 실행안을 담은 '혁신성장과 상생발전을 위한 택시제도 개편방안'을 발표하면서, 소위 '플랫폼택시'에 대한 논의가 본격화되었고, 2020. 3. 7. 여객자동차법 개정 법률안이 국회를 통과하게 되었다.

소위 '플랫폼택시' 법안의 입안 과정에서 가장 첨예하게 논의된 이슈는 Type1에 대한 총량규제 여부 및 기여금 부과였다.

Type1에 대한 총량규제와 관련하여, 택시에 대한 총량규제가 지속되는 상황에서 새로운 형태의 운송사업인 Type1이 도입되는 경우 전체 총량의 증가로 택시 업계가 어려움에 처할 수 있다는 우려가 지속적으로 제기되었고, 이에 따라 Type1 제도 도입 초기에는 총량규제를 두어 과다 공급에 따른 부작용을 통제하여야 한다는 논의가 계속되었다.

Type1 사업자에 대한 기여금 부과는, 운송수단 증차에 따른 여러 문제의 원인을 해결하기 위한 측면과 함께 택시운수종사자 처우개선을 위한 기금 마련 및 지역별로 수천만원에 이르는 소위 '면허값'을 주고 택시면허를 양수한 기존 택시사업자와의 균형 역시 고려된 것으로 이해된다.

개정 여객자동차법은 택시 감차 실적 추이, 국민 편익 등을 고려하여 Type1의 총 허가대수를 관리할 수 있다고 규정하여 총량규제 가능성을 열어두고 있고, 기여금 납부 의무를 규정하고 있으나, 그 구체적인 요건, 절차 등 세부적인 내용은 하위 법령에 맡겨져 있는 상황으로, 이를 구체화하기 위한 논의가 필요하다.

이 외에도 Type2, Type3와 달리, Type1은 기존에 없던 새로운 형태의 운송사업자를 신설함에 따라 새롭게 규정되어야 할 부분이 많은 반면 개정법의 내용만으로는 명확하지 않은 부분이 많고, 상당 부분이 시행령/시행규칙에 위임된 상황이다. 아래에서는 Type1에 대한 주요 이슈 및 하위법령 제정 방향에 대하여 살펴본다.



# 1 | 총량규제

## 개정 여객자동차 운수사업법

### 제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)

(중략)

⑤ 국토교통부장관은 여객 수요, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차(減車)의 실적 추이, 국민 편의 등을 고려하여 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가 대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다.

## 가) 택시 총량규제의 목적

### (1) 택시 총량제 도입 취지

기존 사업구역 별 택시총량제도는 택시 승객 수 대비 공급 과잉상태에 따른 택시운송사업의 수익성 악화와 택시운수종사자의 처우 저하로 인한 서비스 품질에 대한 승객의 불만을 해결하기 위해 도입되었고, 한편으로는 대중교통의 확충 및 자가용 자동차의 증가로 택시 수요가 감소한 사정을 고려하여 택시의 적정공급량의 안정적 유지를 통해 택시사업의 건전한 발전을 유도하기 위한 측면이 있다.<sup>1)</sup>

### (2) 택시 총량제 도입에 따른 면허 발급 현황

서울시의 경우 1993년 서울시정개발연구원의 연구결과를 바탕으로 2001년도부터 택시 적정대수를 70,000대로 설정하였다.<sup>2)</sup> 이후 건설교통부는 2004년 '지역별 총량제 시행 지침'을 시행하여 택시총량제를 도입하였고,<sup>3)</sup> 2019년까지 총 3차례에 걸쳐 5년 단위의 택시 총량제 계획을 수립, 운영하였다.

이에 2006년부터 2019년 12월말까지 서울 택시 면허대수는 총 70,000여대 내외 수준에 머물고 있다.

1) 법제처, 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제정이유, 「택시 사업구역별 총량제 지침」 국토부 고시  
2) 안기정, 신성일, 2009 서울지역택시총량제 계획수립 및 운영방안 연구, 서울시정개발연구원, 요약 및 정책건의 제3면  
3) 서울연구원, 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역 최종보고서(2014.8), 제51면

## 나) 택시 총량제 도입 목적이 여전히 정책 목표로서 유효한지?

「택시 사업구역별 총량제 지침」에 따르면, 택시총량은 현재 면허대수에서 거리실차율과 가동률을 고려하여 아래와 같은 산식으로 산정하게 된다.

$$\text{택시 총량} = \text{현재 면허대수} \times \frac{\text{현재거리 실차율}}{\text{목표거리 실차율}} \times \frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}}$$

※ 거리실차율 : (승객승차 운행거리/총 운행거리) × 100

※ 목표 거리실차율 : 인구 수에 따라 55% ~ 63%로 형성되어 있음

즉, 거리실차율이 높을수록 빈 차가 없다는 의미이고, 그만큼 택시에 대한 수요가 높다는 의미이며, 목표 거리실차율보다 현재 거리실차율이 높을수록 택시에 대한 추가 공급의 필요성이 있음을 의미한다.

그런데 2014년도 기준, 법인택시와 개인택시 평균 거리실차율은 각각 65%, 64%로서 목표 거리실차율을 상회하고, 특히 특정 시간대의 경우 70%를 상회하는 경우도 많았다.

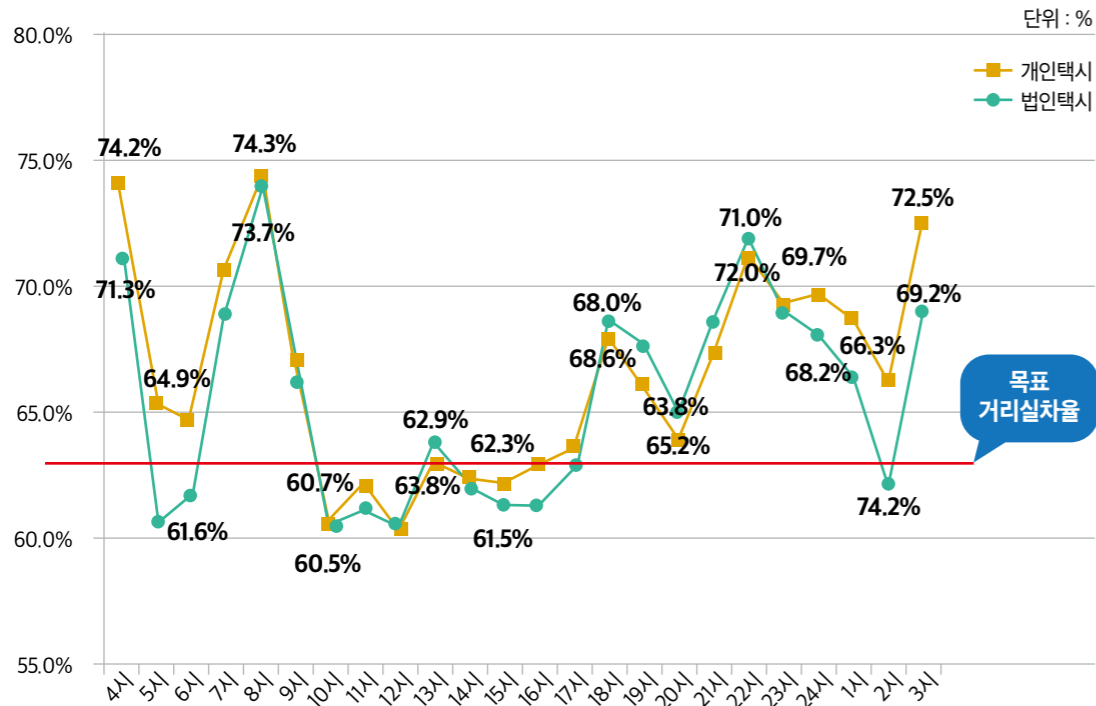
Fig. [1] : 2014년 거리실차율 산정결과

구분	법인택시	개인택시
거리실차율	65.1%	64.1%
목표 거리실차율	63%	

출처 : 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역 최종보고서(2014.8), 서울연구원



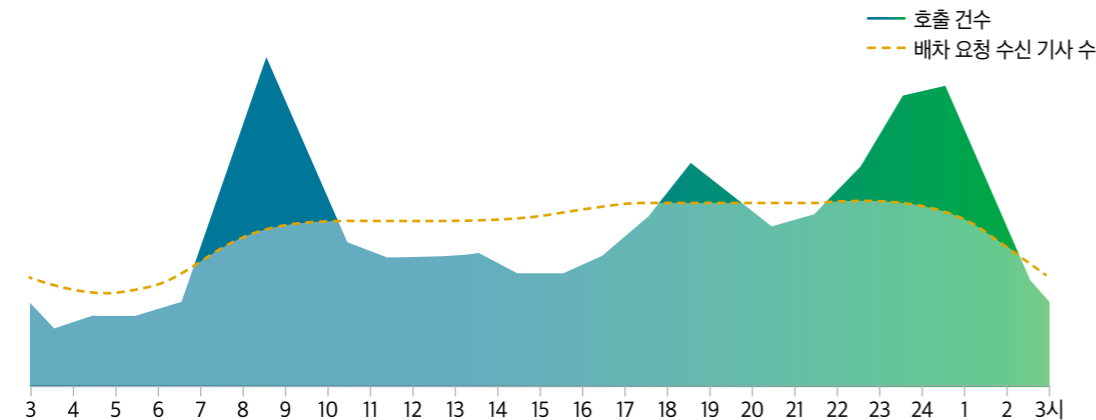
Fig. [2] : 2014년도 시간대별 거리실차율



출처 : 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역 최종보고서(2014.8), 서울연구원

한편 2018년, 2019년의 경우에도 거리실차율이 목표치를 현저히 상회하는 특정 시간대 구간이 여전히 존재하는 것으로 보이며, 이는 여전히 택시와 같은 운송 수단에 대한 추가 공급이 필요함을 나타낸다.

Fig. [3] : 수도권 택시 수요 공급 불일치 현황



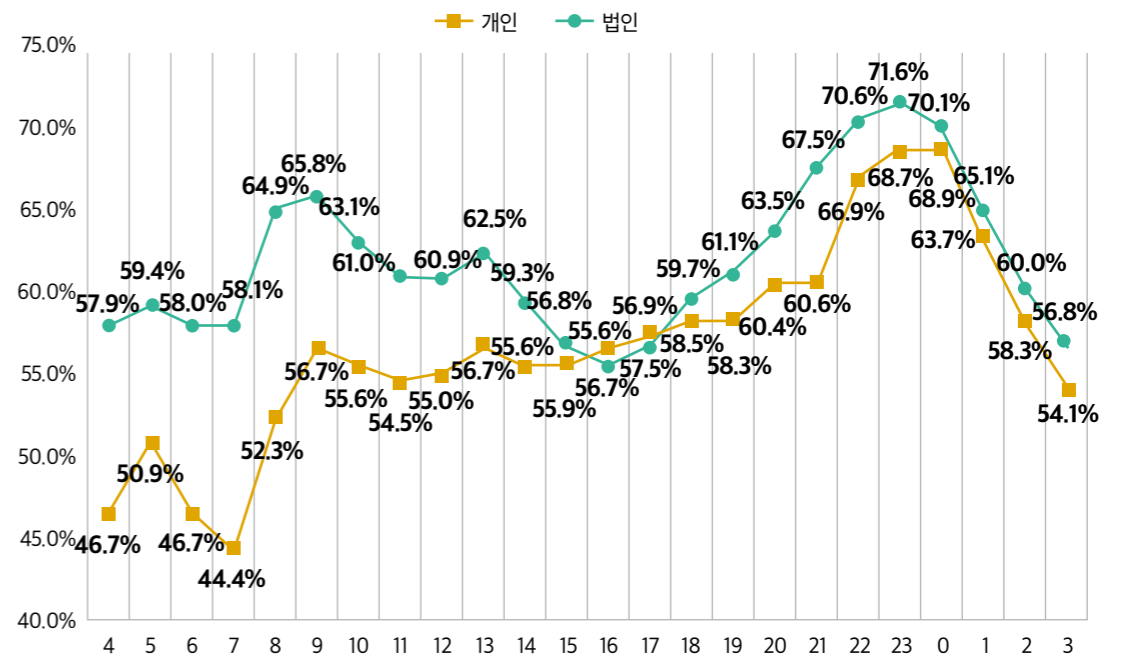
출처 : 카카오모빌리티 리포트(2018)

Fig. [4] : 2019년도 거리실차율 산정결과

구분	법인택시	개인택시
거리실차율	62.6%	57.6%
목표 거리실차율	63.0%	

출처 : 제4차 서울특별시 택시총량제 산정을 위한 학술연구용역(2019.12), 서울연구원

Fig. [5] : 2019년도 시간대별 거리실차율



출처 : 제4차 서울특별시 택시총량제 산정을 위한 학술연구용역(2019.12), 서울연구원

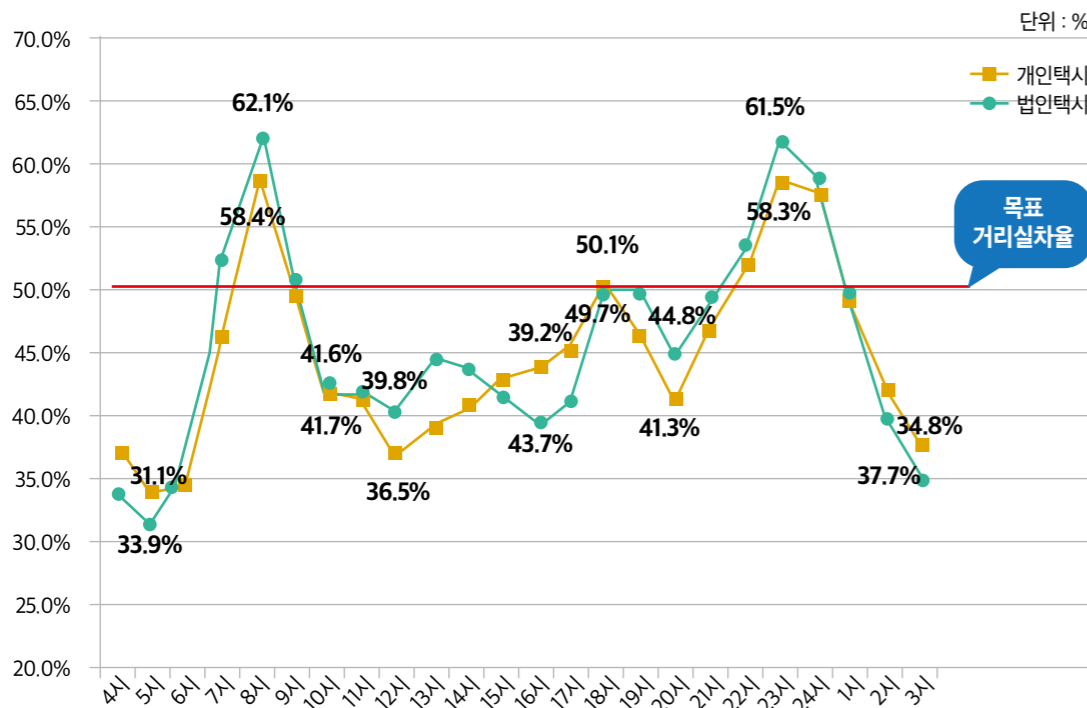
택시 총량제는 택시에 대한 수요 감소에 따른 택시 과잉공급 문제를 해결하기 위한 제도인데, 이상의 수치들을 통해 확인한 바와 같이 택시에 대한 수요는 여전히 존재하고, 특히 현재의 택시 공급량만으로 특정 시간대의 택시 수요를 만족시키기에 현저히 부족한바, 이와 같은 사정을 전혀 고려하지 않고 기존 택시 총량제를 하나의 정책 과제로 유지하며, 이를 Type1에 대한 규제 방식과 연동시키는 것이 과연 정당한 것인지 의문이다.

한편, 구 「택시 사업구역별 총량제 지침」(국토교통부 고시 제2017-556호)에 따르면 거리실차율뿐만 아니라 시간실차율까지도 고려하여 택시총량을 산정하였다. 특정 시간대 구간의 경우 거리실차율의 경우와 마찬가지로 시간실차율 또한 목표치를 현저히 상회하고 있었다.

$$\text{택시 총량} = \text{현재 면허대수} \times \left\{ \left( \frac{\text{현재거리 실차율}}{\text{목표거리 실차율}} \times 0.8 \right) + \left( \frac{\text{현재거리 실차율}}{\text{목표거리 실차율}} \times 0.2 \right) \right\} \times \frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}}$$

※ 시간실차율 : (승객승차 운행시간/총 영업시간) × 100

Fig. [6] : 2014년도 시간대별 시간실차율



출처 : 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역 최종보고서(2014.8), 서울연구원

첨두 시간대를 제외한 나머지 시간대의 경우 시간실차율이 저조함에 따라 평균 시간실차율의 경우 당시 목표 시간실차율에 약간 미치지 못하였던 것으로 보이나, 당시 시간실차율 정보는 상당히 부정확하게 관리되어 이를 기반으로 한 통계 산출이 곤란하다는 이유로 시간실차율 항목은 현재의 「택시 사업구역별 총량제 지침」상 삭제된 점, Type1 사업의 경우 배회영업을 하지 않으므로 총 영업시간 대비 승객승차 운행시간 비중이 상당할 것이라는 점 등 시간실차율 측면을 고려할 때에도 기존 택시 총량제의 유지가 정당한 것인지에 대한 의문이 제기될 수 있다.

## 다) 택시 총량제를 Type1 사업에도 그대로 도입하는 것이 적절한가?

### (1) 거리실차율 등 감안 시 총량규제 도입의 부적절성

앞서 본 바와 같이 거리실차율은 이미 특정 시간대에 있어 목표를 현저히 상회하고 있어 기존 택시 총량규제 유지에 대한 정당성이 의문 시 되는 상황에서 해당 제도를 그대로 Type1 사업에 도입하는 것은 부적절할 수 있다.

특히, 배회영업을 기반으로 하는 기존 택시와는 달리, 앱호출을 기반으로 운영되는 Type1 사업은 플랫폼에서 AI 배차로직 등을 통해 지역별 수요·공급을 예측하고, 예측되는 수요량에 따라 적정량의 차량을 배차함으로써, 보다 효율적인 방식으로 수요와 공급의 불균형 문제를 시정할 수 있음에도 일률적으로 허가 대수의 상한을 정하는 것은 바람직한 해결 방법이 아니라고 보인다.

또한, 현재 택시 총량규제를 판단하는 기준으로 시간실차율은 제외되었지만, 그 시간실차율을 고려하더라도, Type1은 배회영업을 하지 아니하므로, 승객 없이 대기하는 시간을 최소화할 수 있어, 택시와 같은 총량규제를 Type1에 도입하는 것은 바람직한 정책이라고 보기 어렵다고 할 것이다.

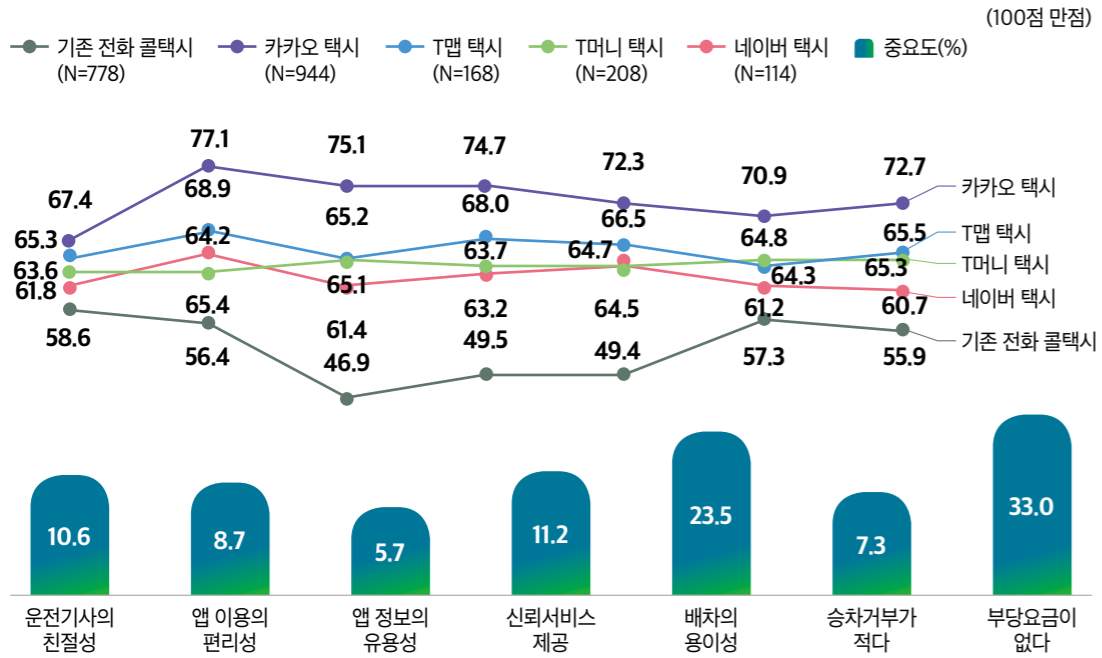
### (2) 택시 수요와 구별되는 플랫폼운송에 대한 수요 고려 필요

설령 기존 택시가 평균적으로 볼 때 과잉 공급상태에 있다 하더라도, 기존 택시에 대한 수요량과 플랫폼운송수단에 대한 수요량이 동일할 것이라고 가정한 후, 현재 공급량에 비추어 플랫폼운송에 대한 수요가 불필요할 것이라고 단정짓는 것은 신사업의 활성화를 가로막는 가정적 판단일 수 있으며, 특히 새로운 운송 서비스에 대한 이용자의 선택권을 도외시하는 결과를 초래할 수 있다는 우려가 있다.

기본적으로 Type1 사업의 도입 목적은 기존 택시업계가 제공하지 못하는 새로운 부가서비스를 창출하기 위한 것이고, 이에 따라 개정 여객자동차법에서도 Type1 사업의 허가기준 중 하나로 '사업계획에 새로운 운송수요를 창출할 수 있고, 기존 택시와 차별화된 서비스를 제공할 수 있다는 내용이 포함되었는지 여부'를 제시하고 있는바, 기존 택시와는 구별되는 플랫폼운송에 대한 별도의 추가 수요가 창출될 것이라는 기대는 여객자동차법 개정 취지와도 부합한다. 특히 플랫폼운송수단은 아래에서 보는 바와 같이 기존 택시와 비교해 볼 때, 편리성, 신뢰성, 친절성 등 여러 방면에서 전반적으로 높은 만족도를 보이고 있어<sup>4)</sup> 플랫폼운송수단에 대한 추가 수요 발생이 기대되는바, 플랫폼운송에 대한 수요를 기존 택시 수요와 동일하게 판단하여 일의적으로 총량규제하는 것은 신산업 육성이라는 정책 목표에도 부합하지 않을 수 있다고 생각된다.

4) 서울연구원, 제4차 서울특별시 택시총량제 산정을 위한 학술연구용역, 2019. 12, 65면, 서울연구원, 앱택시 활성화 따른 택시 운행행태의 변화와 관리방안, 2016.8., 44면 이하

Fig. [7] : 플랫폼운송수단에 대한 만족도



출처 : 스마트폰 앱기반 택시산업 현황 조사 및 시사점(2015.12), 강상욱

실제로 다른 국가에서도, 플랫폼운송수단의 도입으로 인해 운송수단(기존 택시 및 앱 기반 택시)에 대한 수요 규모가 전체적으로 커졌다는 분석이 나오고 있다.

미국을 보더라도, 차량 공유 업체 등장 이후, 차량 공유가 단순히 전통적인 택시시장을 대체하는 제로섬게임이 아니라는 점은 쉽게 알 수 있다. 1990년부터 2012년까지 택시 탑승 횟수는 연평균 2%씩 점진 상승해 왔고, 이러한 동일 성장률을 가정하였을 때 2018년 기준, 전통적인 택시 연간 탑승횟수는 16억 회로 추정된다. 그런데 실제 2018년 차량공유업체 및 택시 연간탑승 횟수는 48억 회에 달하는바, 이는 차량공유 서비스가 전통적인 택시 수요를 대체하고도 약 32억 회의 추가 수요를 창출하였음을 방증한다.<sup>5)</sup>

미국 뉴욕에 국한하여 살펴볼 때에도 2013년 6월 대비 2015년 6월 택시 및 Uber에 대한 이용건수가 1,470만 건에서 1,580만 건으로 증가하였다.<sup>6)</sup>

이처럼 택시와는 차별화된 Type1 서비스에 대한 추가 수요가 앞으로도 지속적으로 증가할 수 있음에도, 기존 택시에 대한 수요 및 공급 측면에만 집착하여 선제적으로 Type1 사업에 대한 총량규제를 도입하는 것은 개정 여객자동차법의 취지에 부합하지 않음은 물론, 이용자의 선호를 충분히 반영하지 못한 결과를 초래할 우려가 있다.

5) 삼성증권, Future of Mobility 1편 공유로운 이동의 시대 2019. 3. 14., 17면

6) The Economist 2015. 8. 10.자 기사 "Taxi v Uber Substitutes or complements?" <https://www.economist.com/graphic-detail/2015/08/10/substitutes-or-complements>

## 라) 해외 입법례와 비교해 볼 때, 총량규제 도입이 바람직한 것인가?

### (1) 전통적인 택시에 대한 총량규제를 도입한 해외 실정과의 비교

택시에 대한 총량규제를 실시하고 있는 국가는 미국, 영국, 이탈리아, 프랑스 등이다.<sup>7)</sup>

- 뉴욕의 경우 Haas Act 시행에 따라 택시총량을 최대 13,595대로 제한
- 영국의 경우 런던을 제외한 지역에서만 수량규제를 하며, 구체적인 산정공식 없이 각 지방면허당국이 주기적인 조사를 거쳐 택시 잠재수요나 이용자의 대기시간 등을 고려하여 신규증차 조치
- 이탈리아 산레모시의 경우 상주 인구와 호텔 이용객 수 등을 고려하여 택시총량 산정방식 마련
- 프랑스 파리의 경우 1954년부터 택시대수 동결조치를 시행하고(당시 12,500대), 2009년에 이르기까지 택시대수를 조금씩 늘려 현재 15,000여대 수준 유지
- 일본의 경우 특별한 규제가 없지만, 현저한 공급과잉이 있다고 판단될 경우 일시적 증차 금지

그런데, 택시에 대한 총량규제를 도입한 국가 중 우리나라의 택시의존도가 가장 높으며(아래 "수송분담률"), 택시에 대한 수요(아래 "실차율")도 가장 높은 것으로 평가되는바, 기본적으로 택시와 같은 운송수단 등에 대한 수요가 가장 높아, 이에 대한 총량규제를 할 정책적 시급성이 비교적 낮은 것으로 보인다.

Fig. [8] : 해외 주요도시의 택시 공급현황 (2009년도 기준)

구분	도쿄(일본)	뉴욕(미국)	런던(영국)	파리(프랑스)	서울(한국)
인구(천 명)	11,124	8,080	7,380	3,605	10,464
택시대수(대)	55,039	11,787	16,762	9,713	72,365
택시대당 인구수(명)	202	686	440	383	145
인구 천명당 택시대수(대/천명)	4.9	1.7	2.2	2.6	6.9
택시비율(법인:개인)	65 : 35	58 : 42	43 : 57	15 : 85	31.6 : 68.4
실차율(%)	51	-	40 - 45	-	56.6
수송분담률(%)	4.6	2.0	2.0	-	6.3

출처 : 서울연구원, 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역 최종보고서

7) 안기정, 신성일, 2009 서울지역택시총량제 계획수립 및 운영방안 연구, 서울시정개발연구원, 42면 이하

특히, 아래에서 보다 구체적으로 보는 바와 같이 총량규제를 실시하고 있는 외국의 경우 미국을 제외하고는 모빌리티 서비스에 대한 운영 대수 총량을 규제하고 있지는 않은 것으로 파악된다.<sup>8)</sup>

인구당 택시대수 기준으로만 보면 한국이 인구 1,000명당 6.9대를 기록하고 있어 총량규제를 도입한 국가 중 가장 높은 것으로 보이지만, FHV (For Hire Vehicle, 우버, 리프트 등 상업용 차량)와 같은 운송수단까지 합산할 경우 한국이 인구당 택시 수가 가장 많은 국가라고 보기 어려운 측면도 분명 존재한다.

Fig. [9] : 주요국/도시별 택시 수 현황 (2019년도 기준)

국가/도시	순수택시면허	총 택시면허 수(FHV 포함)
한국	251,793	251,793
서울	71,805	71,805
뉴욕	16,591	133,040 = 16,591(Taxi) + 116,449(FHV)
영국	70,600	291,800 = 70,600(Taxi) + 221,200(FHV)
런던	20,100	108,200 = 20,100(Taxi) + 88,100(FHV)

출처: [출처: 전국택시운송사업조합연합회, 뉴욕시 Taxi & Limousine Commission, 영국 Department for Transport]

Fig. [10] : 주요국/도시별 인구대비 택시 수 현황

국가(도시)	인구 1000명 당 순수택시 면허 수	인구 1000명 당 총 택시 면허 수 (택시+FHV)
한국	4.9	4.9
서울	7.4	7.4
뉴욕	0.9	7.1
영국	1.1	4.4
런던	2.2	11.8

출처: [전국택시운송사업조합연합회, 뉴욕시 Taxi & Limousine Commission, 영국 Department for Transport, UN World Population Prospects]

## (2) 플랫폼운송수단에 대해 총량규제를 실시 중인 해외 사례와의 비교

앞서 본 바와 같이 기존 택시에 대해 총량규제를 실시하고 있는 주요국 중 대부분은 플랫폼운송수단에 대해서 까지 총량규제를 실시하고 있지는 않은 것으로 파악되고, 미국 내 특정 주에서만 총량규제를 실시하고 있는 것으로 보인다. 미국의 경우 또한 신규 모빌리티 서비스가 출범한지 7년여 만에 기존 택시 수를 현저히 상회한 이후 FHV에 대한 총량규제를 도입하였다.

8) 서울경제 2019. 9. 16.자 "서비스 초기부터 '면허총량제' 도입... 전세게서 한국에만 있는 과잉규제"  
[https://m.sedaily.com/NewsView/1V090Q4QTZ/GD05#\\_enliple](https://m.sedaily.com/NewsView/1V090Q4QTZ/GD05#_enliple)

• 미국 뉴욕의 경우 2011년 Uber 처음 등장 당시 신규 모빌리티 사업에 대한 총량규제는 없었으나, 뉴욕에서 운행하는 우버, 리프트 등 신규 모빌리티 차량 대수가 기하급수적으로 증가하여, 뉴욕 택시 수를 현저히 초과하게 된 2018년 8월경에서야 뉴욕시 규제기관은 FHV의 신규 면허 발급 중단이 결정되었다. 총량규제 도입 당시 뉴욕에서 운행되는 우버는 78,000대, 리프트는 53,000대로, 이는 기존 택시(15,000대) 숫자를 크게 초과한 수치였다.<sup>9)</sup>

• 싱가포르의 경우 특별히 플랫폼운송수단 자체에 국한된 총량규제는 없고, 택시 등을 포함한 전체 차량에 대한 총량규제를 실시하고 있는 것으로 보인다.<sup>10)</sup>

• 미국 시애틀의 경우 2014년 3월경 플랫폼 업체당 특정 시점에 동시에 운행할 수 있는 모빌리티 차량 대수를 각 150대(우버, 리프트, 사이드카 등 3개 업체 총 450대)로 제한한 바 있으나,<sup>11)</sup> 해당 규제는 시행 후 수 개월 만인 2014년 7월경 폐지되었다.

• 핀란드 역시 2017년경 관련 법령(Act on Transportation Services)을 개정하여, 승차공유 서비스에 대한 총량 제한을 폐지한 바 있다.<sup>12)</sup>

• 인도네시아 또한 공유차량에 대한 규제를 위한 입법 과정 중에서, 도시별 차량 쿼터를 설정하는 행정령이 입안되었으나, 반발에 부딪혀 총량에 관한 규제 항목은 삭제된 바 있다.<sup>13)</sup>

이처럼 다른 국가들에 비해 택시 등과 같은 운송수단에 대한 의존도가 상대적으로 높은 우리나라의 경우만 유독 Type1 사업에 대한 총량규제를 도입하는 것이 바람직한 것인지 의문이고, 이러한 제도는 한번 도입하면 되돌리기 어려운 만큼, 미국 뉴욕의 경우와 같이 일단 규제 없이 시행을 해본 이후 총량규제의 필요성이 부각되는 시점에 비로소 도입하더라도 늦지 않으리라 생각된다.

9) 서울경제 앞의 기사

10) 강상욱 등, 주말차량제 도입 타당성 연구, 한국교통연구원 정책연구 2006-14, 28면

11) The Washington Post 2014. 3. 19.자 기사 "Seattle becomes first city to cap Uber, Lyft vehicles"  
<https://www.washingtonpost.com/blogs/govbeat/wp/2014/03/18/seattle-becomes-first-city-to-cap-uber-lyft-vehicles/>

12) 한국교통연구원, 신교통 도입방향 및 파급효과 분석, 48면

13) <https://www.si.re.kr/node/61125>

## 마) 추후 총량규제 도입 시, 사업 운영을 위한 최소한의 허가 대수 설정과 총량 범위 내에서의 합리적인 허가 대수 배분 기준 마련의 필요성

### (1) 최소한의 허가 대수 보장

만일 Type 1 시행 시점에 총량규제를 적용한다면 허가 대수를 몇 대로 정해야 할까? 기존 택시 업계에 미칠 영향만을 고려하여 지나치게 낮은 규모를 정한다면 신규 모빌리티 서비스에 대한 수요를 충족하기 어렵다. 따라서, 총량규제를 두더라도 Type 1에 대한 이용자 수요를 충족시킬 수 있는 최소한의 규모가 확보될 필요가 있다.

물론 Type1 서비스가 출시되지 않은 시점에서 수요를 정확히 예측하기에는 한계가 있다. 카풀, 타다 등 신규 모빌리티 서비스가 존재하였으나 서비스 기간이 길지 않아 수요/공급을 분석할 수 있는 충분한 데이터가 공개되어 있지 않다.

이러한 상황에서, 여객운송 과수요가 발생하는 피크타임(출퇴근 시간 및 00시 전후)에 어느 정도 수준에서 택시의 공급이 부족한지 살펴봄으로써 Type1 사업의 초기 필요 대수를 예측해 볼 수 있다. 보수적으로 접근하더라도, Type1 사업은 피크타임에 택시 공급 부족으로 인하여 택시를 이용하지 못한 여객운송 수요를 안정적으로 흡수할 수 있다고 판단되기 때문이다.

서울연구원의 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역(2014.8)은 시간대별 택시수요와 목표 시간실차율을 이용한 산식을 적용하여 시간대별 택시 필요공급대수(택시 수요량)를 산정하고, 이를 통해 시간대별 택시 부족대수를 산정한 바 있다. 그 구체적인 수치는 아래와 같다.

Fig. [11] : 시간대별 서울 택시공급 및 부족대수

시간대	필요대수	가동대수	부족대수
07:00~08:00	26,420	28,484	-1,488
08:00~09:00	41,321	35,386	6,511
09:00~10:00	37,324	36,264	1,636
18:00~19:00	41,329	40,475	1,430
19:00~20:00	40,293	41,169	-300
20:00~21:00	36,301	41,471	-4,594
21:00~22:00	41,207	44,224	-2,441
22:00~23:00	45,192	44,138	1,630
23:00~24:00	48,187	41,327	7,436
00:00~01:00	45,693	40,448	5,821
01:00~02:00	34,606	36,643	-1,461

출처 : 서울연구원, 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구용역 최종보고서

위 분석자료에 의하면 택시 공급량이 부족한 시간대는 심야(22:00~01:00) 및 오전첨두(08:00~10:00) 시간대로, 평균적으로 4,031대가 부족한 것으로 나타난다. 이에 따르면, 서울에서 최소한 총 4,000대의 Type1 차량이 필요하다고 판단되며, 경기/인천까지 포함한 서울/수도권 지역을 기준으로 약 7,000대의 Type1 차량이 필요하다고 보아야 한다<sup>14)</sup>.

피크타임 시간대의 택시 부족대수를 기준으로 Type1 공급량을 산정할 경우 비첨두시 일부 과잉공급 우려가 있을 수 있으나, Type1 사업은 업무용 B2B 서비스, 팻택시 서비스, 유아용 카시트 장착, 등하교 도우미 서비스, 환자를 위한 복지택시 서비스, 외국인 등을 위한 관광서비스 등 다양한 이동 신규 수요를 창출할 수 있으므로, 피크타임 시간대의 여객운송 과수요를 해결할 수 있는 수준에서 Type1 공급량을 산정할 필요가 있다.

특히, 위 수치는 기존의 택시 수요 및 공급 데이터를 기반으로 Type1 서비스 초기에 필요한 최소 공급량을 전제로 한 것이므로, 추후 Type1 서비스의 활성화에 따라 총 허가대수는 점차 증가되어야 할 것이다. 이를 위해서는 장기적인 총 허가대수를 사전에 미리 확정하기 보다는, 매년 단계적으로 허가대수를 조정, 증가할 수 있도록 하여 서비스 시행 이후의 수요/공급에 맞추어 허가대수를 정하는 유연한 정책이 필요하다.

한편, 기존의 '타다' 서비스는 2019년 10월 경 약 1,400대의 차량을 운영하였던 것으로 확인되는데, 이 때 타다 서비스 이용 가능 지역은 서울, 인천, 경기도 일부 핵심지역(성남, 하남, 과천, 부천, 광명 등)에 제한되었다. 그럼에도 불구하고 타다서비스는 여전히 공급량보다 수요량이 많아 이를 이용하는 것이 쉽지 않았다. 이에 타다서비스 운영사(VCNC)는 2019년 10월 1주년 간담회에서 2020년까지 전국 단위 서비스 제공을 위해 타다 차량을 1만대로 확대하겠다는 발표를 하기도 하였다.<sup>15)</sup> 타다 사례를 보더라도, 특정 Type1 사업자가 원활한 서비스를 제공하기 위해서는, 수도권을 기준으로 2천대 이상의, 전국 단위 서비스를 위해서는 그 보다 훨씬 많은 차량이 필요함을 예상할 수 있다.

타다서비스와 유사한 '파파' 서비스의 경우, 2019년 6월 서비스를 개시한 이후 서울에서 50대의 차량을 운영하였으나, 강남구 이외의 지역에서 서비스를 제공하기 쉽지 않았다. 이후 파파서비스 운영사(큐브카)는 2020년 2월경 서울 전역에서의 서비스 제공을 목표로 연내 300대의 차량을 운영하는 것을 목표로 세운바 있으며,<sup>16)</sup> 여객자동차법 개정 법률안의 국회 본회의 통과 이후 300대의 차량으로 서비스를 제공하는 것을 내용으로 하는 규제 샌드박스 실증특례를 신청하여 승인을 받았다. 한정된 지리적/시간적 조건 내에서 시범운영을 하는 규제 샌드박스의 특성을 고려할 때, 본격적인 서비스 운영을 위해서는 이보다 많은 수의 차량이 필요할 것임을 예상할 수 있다.

14) 2020. 3. 현재 서울 택시면허 수는 71,804대, 경기 및 인천 택시 면허 수 52,107대임. 경기/인천 지역에 서울과 동일한 수준의 택시 부족대수가 존재한다고 가정할 경우, 약 2,900대 (=4,000대 X(52,107/71,804))의 부족대수가 존재한다고 가정할 수 있음.

15) <https://platum.kr/archives/129214>

16) <https://www.asiae.co.kr/article/2020051509522381064>

결론적으로, 총량규제를 두는 경우에도 시행 시점에 서울 및 수도권 지역에서 최소 7,000대 이상의 Type1 차량이 필요하고 이는 사업 활성화에 따라 점진적인 증가가 요구되며, 개별 Type 1 사업자들에게는 위 선례 등을 고려하여 원활한 서비스 운영을 위해 필요한 대수가 분배되어야 할 것이다.

## (2) 허가대수 배분에 관한 규정 필요

한편, 총량규제를 도입한 후, 사업자들에게 총량의 범위 내에서 허가대수를 N분의1 방식으로 분배하는 것은 반드시 피해야 할 것이다. 기존 택시의 경우 배회영업이 가능하므로, 특정 택시에 대한 이용자의 기호나 선택이 반영되기는 어렵지만, Type1 사업의 경우 이용자들이 선호하는 특정 앱에 가입하여 플랫폼 택시를 이용하는 것을 전제하므로, 특정 앱이 서비스 안정성이 높지 않거나 호응이 저조하여 이용률이 높지도 않음에도, 이용률이 높은 다른 Type1 사업과 균등하게 허가대수를 분배할 경우 오히려 소비자들에게 불편만 초래할 수 있다.

즉, 허가대수를 사업자들에게 단순 배분하는 경우 애초에 개정 여객자동차법 제49조의3 제5항에서 국민 편익을 고려하여 허가대수를 관리하도록 한 취지와 정반대의 결과를 초래할 수 있음을 주의해야 할 필요가 있다고 본다.

### < 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
제49조의3(여객자동차플랫폼 운송사업의 허가 등) ⑤ 국토교통부장관은 여객 수요, 「택시 운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차(減車)의 실적 추이, 국민 편익 등을 고려하여 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다.	제[ ]조(총 허가대수 관리 및 배분기준 등) 법 제49조의3 제5항에 따른 플랫폼운송사업의 총 허가대수의 관리 및 배분에 관한 구체적인 심의기준은 국토교통부장관이 고시한다*.	

\* 위 기준에 대하여 여객자동차법에서 하위 법령으로 위임하지는 않았으나, 실무상 구체적인 총 허가대수의 관리 및 배분에 관한 기준이 마련되어야 할 것으로 보이며, 세부적인 심의기준의 내용은 시행령/시행규칙보다는 고시로 상세하게 마련하는 것이 일반적이므로(공정거래법, 생계형 적합업종법 등 참조), 시행령에서 위와 같은 고시 제정의 근거를 마련하는 것이 바람직함.

## 2 | 기여금

### 개정 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의5(기여금의 납부 등)

- ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.
- ② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로조건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.  
(중략)
- ⑥ 기여금의 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

### 가) 기여금 제도의 취지 및 Type1 사업자에 대한 기여금 부과 정당성

「부담금관리 기본법」상 부담금은 “금전적 부담의 부과권이 부여된 자가 부담금, 부과금, 예치금, 기여금 그 밖의 명칭에 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없이 특정 공익사업과 관련하여 법률에서 정하는 바에 따라 부과하는 조세 외의 금전지급의무”를 의미한다(법 제2조).

개정 여객자동차법상 기여금 역시 감차, 기존 택시 사업자와의 상생 등 공적 사업과 관련하여 부과되는 조세 외의 금전지급의무로서, 「부담금관리 기본법」상 “부담금”에 해당한다. 부담금의 유형은 (i) 특정 사업으로부터 특별한 이익을 받는 자에 대해 수익 한도 내에서 비용을 부담하게 하는 수익자 부담금, (ii) 어떠한 원인을 유발한 자에게 원인자의 행위로 인해 발생하는 문제점 등을 해결하는데 드는 비용을 부담시키는 원인자 부담금 등으로 구분할 수 있다.

헌법재판소는 본건과 유사한 수도권정비계획법상 과밀부담금에 대해, “인구집중을 유발하는 시설을 건축함으로써, 인구집중에 따른 여러 문제 해결을 위한 공사시행의 원인을 제공하게 됨에 따라 부과하는 원인자부담금의 성격을 지니며, 다른 한편으로는 기반시설이 풍부한 지역에 건축물이 입지하게 됨에 따라 누리는 이득분을 수익자에게 환수하여 낙후지역의 개발에 투자하고자 하는 점에서 부분적으로 수익자부담금의 성격도 지닌다”고 판시하였다(헌재, 2001. 11. 29. 선고 2000헌바23 결정).

Type1 사업자에게 부과되는 기여금의 경우 Type1 사업을 허가하면 지역 내의 증차 효과가 발생할 것으로 우려되어, 증차에 따른 여러 문제의 원인을 해결하기 위한다는 측면에서는 원인자부담금 성격을 가지고 있고, 부수적으로는 Type1 사업을 통한 이득을 환수하여 택시업계 등 기존 사업자와의 상생에 활용한다는 점에서 수익자 부담금 성격도 갖는 것으로 보인다.

그러나 앞서도 보았듯이 Type1 사업자에 대해서는 총량규제가 적용될 수 있어 과도한 증차 우려가 발생할 가능성이 낮고, 일부 증차 효과를 발생시키더라도 배회영업이 불가능한 Type1 사업자의 경우 택시에 대한 수요가 늘어나는 첨두 시간대에 탄력적인 배차 공급을 통해 단순한 택시 증차의 경우와 같은 교통량 증가의 폐단은 막을 수 있다는 점 등을 고려하면 Type1 사업자에 대한 기여금 부과가 원인자 부담금 측면에서 과연 정당한지의 문이다. 또한 후술하듯 운송플랫폼사업으로 인해 택시 등을 포함한 운송 서비스 전체 시장 규모가 현재보다 커질 수 있다는 가능성은 배제한채, Type1 사업과 택시업계가 이해관계를 정반대로 가진다는 점을 전제로 Type1 사업자의 이득을 환수하여 택시업계와의 상생에 활용한다는 목적 또한 정당한지 의문이 있다.

나아가 개정 여객자동차법상 Type1 사업의 제도의 취지는, (i) 택시와 같은 여객운송 서비스의 개선과 (ii) 여객운송 데이터(이동동선 및 시간 데이터 등) 축적을 통한 서비스 효율 개선을 위한 것이므로, 설령 Type1 사업으로 인한 증차효과 해결이나 택시업계와의 상생 등의 목적으로 기여금을 부과할 필요성을 인정하더라도 Type1 사업 제도 도입의 근본적인 목적이 유지될 수 있도록 아래에서 보는 바와 같은 합리적인 방법에 따라 기여금 산정이 이뤄져야 할 것이다.

## 나) 합리적인 기여금 산정 방법

### (1) 기여금 산정의 근본적인 원칙

기본적으로, 앞서 본 Type1 사업 제도의 도입 취지를 고려할 때, Type1 사업 활성화를 위해 기여금은 가급적 최소화할 필요 있다.

기존 법인택시의 운영사례를 보면, 2015년 기준, 2인 1차로 운행하는 법인택시의 일 평균 결제건수는 45.2건, 일 평균 운송수입금은 326,900원, 운행 건당 운송수입금은 7,232원으로 파악되고, 대당 일 평균 실적원가는 279,160원, 운행 건당 실적원가는 6,176원으로 확인되어, 운행 건당 1,056원의 사업이익이 발생한다.<sup>17)</sup> 그런데 현재 사납금제(정액입금제)를 기준으로 산정한 운전직 인건비가 위 일 평균 실적원가 중 64.1%를 차지하게 되

17) 서울연구원, 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술 용역(2017.3), 제124~125면

는데(인당 월 평균 고정급여를 1,265,270원으로, 인당 월 비공식수입(운송수입-사납금)을 652,936원으로 전제), 운수종사자에게 최저시급을 보장해야 하는 Type1 사업에서는 운전직 인건비가 현재보다 크게 상승할 수밖에 없으므로, 운행 건당 사업이익은 보다 더 줄어들 전망이다.

또한, 위 실적원가를 산정함에 있어 유류비 계산에서는 택시에 대한 국가보조금 할인을 반영하였고, 보험료 계산에서는 택시공제조합에 납부하는 공제분담금을 기준으로 하였으며, 차량취득가격을 평균 14,790,121원 수준으로 산정하였으나, 이러한 혜택이 적용되지 않는 Type1 사업의 비용은 현재보다 크게 늘어날 수밖에 없다. 이에 Type1 사업 운영을 통한 이익 창출에는 많은 난관이 예상된다.

기존 타다 운영사례 등에 비추어 볼 때에도 Type1 사업 운영을 통한 이익 창출은 쉽지 않을 것으로 예상되며, 특히 새로이 플랫폼을 개발하여야 하는 사업자의 경우 개발비용이 추가로 발생할 수 있어, 그 어려움은 가중될 것이라는 점도 감안되어야 한다. 과도한 기여금이 부과될 경우 사업자가 Type1 사업에 참여할 유인이 없어 Type1 사업이 활성화되기 어려울 수도 있기 때문이다.

이처럼 Type1 사업 활성화에 저해되지 않는 수준에서 기여금이 정해져야 한다는 근본적인 전제 하에서, Type1 사업 매출, 운행 횟수, 허가 대수 등을 통한 구체적인 기여금 산정 방법의 장단점을 분석해보고, 이를 통해 합리적인 기여금 산정방법을 도출해보기로 한다.

### (2) 기여금 산정의 구체적인 방법

우선, 매출연동 기여금을 생각해볼 수 있다. 매출연동 기여금은 크게, (i) 총 매출액을 기준으로 산정하는 방법과 (ii) Type1 사업 매출액에 한정하여 이를 기준으로 산정하는 방법이 있을 수 있다. 그러나 총 매출액을 기준으로 산정하는 방법의 경우 Type1 사업 부문에서 적자가 발생하더라도 기여금을 부담하여야 하는 점에서 문제가 있다. Type1 사업 매출액으로 한정하는 방법을 택할 경우에는 Type1 사업 활성화 저해 우려가 제기될 수 있다. 즉, 신사업이 활성화 되기 위해서는 사업자들이 차별화된 사업 아이템 발굴을 통해 높은 부가가치를 창출할 수 있도록 유인을 주어야 한다. 그런데 Type1 사업 매출연동 기여금 산정 방법의 경우, 플랫폼을 통하여 창출하는 부가 수익에 대해 기여금을 부과함으로써, 사업자의 사업 아이템 발굴 유인이나 새로운 서비스를 통한 수익 창출에 대한 유인을 저해할 소지가 있는 것이다.

다음으로 허가 대수당 기여금을 부과하는 방법을 생각해볼 수 있겠다. 그러나 이 방법의 경우 단지 허가 대수만 많이 확보하고, 실제 이용자들로부터 호응을 얻지 못한 Type1 사업자에게는 부당한 결과를 초래할 수 있다. 반대로 허가 대수를 적게 확보하였으나, 효율적인 영업을 통해 막대한 영업이익을 창출하는 Type1 사업자에게는 충분한 기여금을 부과할 수 없게 되어 사업자 사이에 형평에 맞지 않는 결과가 초래될 우려가 있는 것이다.

마지막으로 운행 건수당 정액 부과 방식을 고려해 볼 수 있다. 플랫폼운송수단 이용 횟수만큼 기존 택시운송사업에 미치는 영향의 정도를 가장 적절히 나타낼 수 있고, 운행 건수가 높을수록 Type1 사업자의 매출액도 비례하여 증가할 수 밖에 없으므로, 상대적으로 높은 기여금을 부과할 정당성도 확보될 수 있으므로, 운행 건수당 기여금을 정액제로 부과하는 방법이 기존 택시업계 손해를 보전하여 상생을 도모하면서도 Type1 사업 활성화에 미치는 부정적인 영향도 가장 적을 것으로 예상되는데, Type1 사업자의 기여금 제도 취지에 가장 부합하는 방식이라 생각된다.

해외 주요 국가 역시 운행 건당 정액제로 기여금을 부과하고 있다.

Fig. [12] : 국가별 건당 정액제 기여금 입법례

국가, 주, 도시	입법례	규정 방식
시애틀	외부발생통행 USD 0.35 / trip fee (trips originating outside City of Seattle) 내부 발생통행 USD 0.14 / trip fee (trips originating in the City of Seattle) 모든 통행당 추가 USD 0.1	운행당 정액 기여금
시카고	USD 0.4 / trip fee 행정비용 추가 USD 0.02 모든 통행당 추가 USD 0.1	운행당 정액 기여금
보스턴	USD 0.2 / trip fee	운행당 정액 기여금
코네티컷 <sup>18)</sup>	USD 0.25 / trip fee	운행당 정액 기여금
메릴랜드 <sup>19)</sup>	USD 0.25 / trip fee	운행당 정액 기여금
호주 <sup>20)</sup>	AUD 1 / trip fee	운행당 정액 기여금

출처 : 공유교통확산에 대비한 관련 정책 개선방안 연구(2019), 도로교통공단 교통과학연구원

단, 앞서 살펴본 바와 같이 과도한 기여금이 부과될 경우 사업자가 Type1 사업에 참여할 유인이 없다는 점도 고려하여야 한다. 특히 기여금 부과로 인하여 Type1 사업에서 적자가 발생한다면 Type1의 활성화는 기대하기 어려우므로, 실제 Type1 운영 결과 적자가 발생하는 경우에는 기여금을 합리적인 수준으로 다시 산정할 수 있어야 한다.

따라서 Type1의 육성을 위해서는 매년 Type1 운송 원가를 고려하여 기여금을 탄력적으로 재조정할 필요가 있다고 본다.

18 [https://www.cga.ct.gov/2017/BA/2017SB-01502-R00SS1-BA.htm#P2730\\_278382](https://www.cga.ct.gov/2017/BA/2017SB-01502-R00SS1-BA.htm#P2730_278382)

19 <https://mgaleg.maryland.gov/webmgaleg/frmMain.aspx?id=sb0868&stab=01&pid=billpage&tab=subject3&ys=2015RS>

20 <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy>

### (3) 합리적인 기여금 수준에 대한 검토

Type1의 활성화를 위해서는, Type1의 사업성이 보장되는 선에서 기여금을 정해야 한다. 그렇다면 Type1의 운행 건당 사업성 및 손익이 어떠한지 미리 분석해 볼 필요가 있다.

Type1 사업의 운행 건당 손익 추정을 위해, 기존 택시 운영 사례를 참고하여 아래의 사항을 가정하기로 한다.

Fig. [13] : Type1 사업 손익 분석을 위한 기본정보 (가정)

구분		수치
차량대수		1대
가동률*		90%
↳ 차량당 기사 수		1.8명(주간 0.9명, 야간 0.9명)
기사 급여		
↳ 주간(일)	10시간 기준	100,000원
↳ 야간(일)	10시간 기준	150,000원
근무일수*		26일
차량당 운행건수(일)*		35건
↳ 주간		17건
↳ 야간		18건
할증 전 평균요금*		9,000원
평균 할증율*		
↳ 주간		90%
↳ 야간		150%
평균요금*		
↳ 주간		8,100원
↳ 야간		13,500원
↳ 평균		10,800원

- √ 가동률) 제4차 서울특별시 택시총량제 산정을 위한 학술연구용역 제60면에 의하면 법인택시의 안정적 가동률은 90%이므로, Type1의 가동률을 90%로 가정함
- √ 근무일수) 현재 법인택시의 만근 기준일(26일)에 따름
- √ 차량당 운행건수) 2015년경 2인 1차로 운행하는 법인택시 한대의 일평균 운행건수는 45.2건이나, 기사수급의 현실을 고려하여 가동률을 90%로 가정하고, Type1은 배회영업할 수 없다는 점을 고려하여, Type1의 일평균 운행건수를 약 35건으로 가정함
- √ 할증 전 평균요금) 2016년 서울 법인택시 운행건당 평균요금은 약 7,650원으로 확인되고, 이후 2019년 2월 서울 택시요금 이 약 18.6% 인상된 점(전국택시운송사업조합연합회)을 고려하면, 할증 전 평균요금은 약 9,000원 정도로 가정할 수 있음
- √ 할증율) Type1의 경우 탄력요금제를 도입하여 시간대별 수요/공급에 따라 할증율을 조절할 수 있음. 주간의 경우 평균 90% 정도의 범위에서 할증율 적용이 가능하고, 야간의 경우 100%~200% 정도(평균 150%)의 범위에서 할증율 적용이 가능할 것임
- √ 평균요금) 위 평균요금은 기존 택시 평균요금(9,000원) 대비 20% 높은 수치임. 참고로, 기존 타다서비스 요금의 경우에도 택시 요금 대비 약 20% 정도 높은 것으로 알려져 있음



위와 같이 가정할 경우, Type1 차량 한대의 운송수익(월)은 8,908,380원<sup>21)</sup>으로 예상된다. 한편, 서울연구원의 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술 용역(2017.3) 및 기존 법인택시 운영시 소요되는 비용을 참고할 때, Type1 운영 비용은 아래와 같이 가정할 수 있다.

Fig. [14] : Type1 사업 예상 운영비용 (월)

구분		수치
운전직 인건비		6,610,500원
1) 급여*		5,850,000원
2) 퇴직급여*		585,000원
3) 4대보험 및 복리후생비*		175,500원
유류비*		789,750원
L 대당 1일 유류비		33,750원
보험료*		330,000원
L 기본보험료		330,000원
L 보험요율		100%
감가상각비*		300,000원
L 차량취득가격		18,000,000원
L 내용연수		5년
L 상각비(월)		300,000원
기타관리비*	5%	445,419원

- √ 급여) 차량대수x가동률x근무일수x(주간급여+야간급여)를 계산하여 도출된 수치임
- √ 퇴직급여) 급여의 10%를 반영함
- √ 4대보험 및 복리후생비) 급여의 3%를 반영함
- √ 유류비) 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술 용역(2017.3) 제81면에 의한 택시 대당 1일 유류비를 반영하였으나, 차량 연비는 차종에 따라 더욱 낮아질 수 있고, 리터당 가격도 택시에 대한 국고보조금 할인을 반영한 것으로, Type1의 경우 더욱 높을 수 있음
- √ 보험료) 택시공제조합의 보험료(보험요율 100% 기준 연간 400만원)를 기준으로 하였으므로, 택시공제조합의 보험을 사용할 수 없는 Type1의 경우 보험료가 더욱 높아질 수 있음
- √ 감가상각비) 쏘나타 택시 차량 기준이므로, Type1에서는 차종에 따라 더욱 많은 비용이 소요될 수 있음
- √ 기타관리비) 법인택시의 일반적인 기타관리비 비율인 5%를 적용함

종합하여 계산하면, Type1 차량 한대의 운송원가(월)는 8,475,669원<sup>22)</sup>으로 예상되며, 사업이익(월)은 432,711원<sup>23)</sup>으로 계산된다. 이를 운행 건당 사업이익으로 환산하면 475.51원<sup>24)</sup>이다.

21) 월간 운송수익(8,908,308원)=[주간 평균요금(8,100원)x주간 운행건수(17건) + 야간 평균요금(13,500원)x야간 운행건수(18건)] x 근무일수(26일) x 가동률(90%).

22) 월간 운송원가(8,475,669원)=운전직 인건비(6,610,500원)+유류비(789,750원)+보험료(330,000원)+감가상각비(300,000원)+기타관리비(445,419원)

23) 월간 사업이익(432,711원)=월간 운송수익(8,908,380원)-월간 운송원가(8,475,669원)

24) 건당 사업이익(475.51원)=월간 사업이익(432,711원) / [근무일수(26일)x일 운행건수(35건)]

그런데, 위 Type1 사업의 손익 추정에서 예상한 운송원가는 차량 1대 기준 운영에 필요한 최소한의 영업비용(기사인건비 및 간접관리비 포함)만을 법인택시 운영비용과 비교, 예측하여 도출한 것으로, 차고지 및 사무실 임차료, 시스템 운영을 위한 인건비 등 회사 운영에 필수적인 비용들은 제외되어 있어, 추가적인 비용 발생이 불가피하다. 더욱이, Type1의 경우 차량 고급화 등에 대한 수요에 따라 유류비, 보험료, 차량 감가상각비 등의 비용이 기존 택시에 비해 초과 발생할 것으로 예상되며, 특히 플랫폼 기반으로 운영되는 Type1 특성상 플랫폼 및 앱 개발, 운영 및 유지에 막대한 비용이 소요될 수 밖에 없고, 플랫폼 운영 사업 특성상 고객센터 운영 비용은 물론이고 광고, 쿠폰 등 마케팅 비용 역시 추가될 수 있다.

이러한 비용을 고려하지 않고도 운행 건당 사업이익은 475.51원 수준으로 예상되는 것이므로, 실제 Type 1 사업 운영에 따른 손익은 적자일 가능성이 높다고 판단되며, 실제 타다, 파파 등 유사 서비스 역시 상당한 폭의 적자를 기록한 것으로 알려져있다<sup>25)</sup>.

한편, 신규 모빌리티 사업에 대하여 기여금을 부과하는 해외 주요도시의 택시요금 또는 물가 대비 기여금 수준과, 서울의 택시요금 또는 물가를 비교하여 적정 기여금이 얼마일지 참고할 수 있다. 해외 주요도시의 택시요금 또는 물가 대비 기여금 수준은 다음과 같다.

Fig. [15] : 해외 주요도시 택시요금 또는 물가 대비 기여금 수준

도시	기여금 징수방식	8km 운행기준 기여금	8km 운행기준 평균 택시요금	'20.1 물가 (빅맥지수)	기여금/평균택시요금	기여금/물가
시드니	AUD 1 per trip	AUD 1 (USD 0.659)	USD 13.25	USD 4.45	4.97%	14.81%
시카고	USD 0.52 per trip	USD 0.52	USD 15.06	USD 5.67	3.45%	9.17%
보스턴	USD 0.2 per trip	USD 0.2	USD 17.91	USD 5.67	1.12%	3.53%
뉴욕시	2.5% of fare	USD 0.45	USD 17.91	USD 5.67	2.50%	7.90%
샌프란시스코	0.33% of fare + USD 0.1	USD 0.17	USD 20.90	USD 5.67	0.81%	2.98%

출처 : Numbeo, The Economist, 한국은행 ECOS

25) 언론보도에 따르면 2019년 타다의 적자가 500억원에 달할 것으로 추정된다고 한다([http://it.chosun.com/site/data/html\\_dir/2020/04/01/2020040103110.html](http://it.chosun.com/site/data/html_dir/2020/04/01/2020040103110.html)).

이를 보면 호주 시드니의 기여금이 평균 택시요금 대비 4.97%, 물가 대비 14.81%로 가장 높은 수준이며, 평균적으로는 평균 택시요금 대비 2.13% 정도, 물가 대비 6.76% 정도 수준에서 기여금을 부과하고 있음을 알 수 있다.

이제 Type1에 대한 기여금 시나리오 별로 서울의 택시요금 또는 물가 대비 기여금 수준을 살펴보자.

Fig. [16] : 서울 택시요금 또는 물가 대비 기여금 수준

도시	기여금 징수방식(가정)	8km 운행기준 평균 택시요금	'20.1 물가 (빅맥지수)	기여금/ 평균택시요금	기여금/ 물가
서울	운행당 100원 정액 부과	10,112원	USD 3.89 (= 4,640원)	0.99%	2.16%
	운행당 300원 정액 부과			2.97%	6.47%
	운행당 500원 정액 부과			4.94%	10.78%

출처 : Numbeo, The Economist, 한국은행 ECOS

위 자료를 보면, 서울의 택시요금 및 물가를 고려할 때, Type1에 대하여 운행당 300원을 부과하는 경우 해외 주요도시 평균치와 유사한 수준이며, 이를 초과하는 정액 기여금을 부과 할 경우 해외 주요 도시의 평균적인 기여금 수준 대비 과다한 기여금 부과임을 알 수 있다.

종합하면, Type1 사업자에 대한 운행건당 기여금은 300원 이하 수준으로 결정이 되어야 하며, 특히 Type 1 사업자가 적자를 기록할 가능성이 높다는 점에서 안정적인 서비스 운영을 위해서는 이보다 훨씬 낮은 수준으로 결정이 되어야 할 것이다. 또한, Type 1 사업자의 안정적인 회사 운영을 위해서는 부가세 환급, 유류 보조금 지원 등 택시 수준의 지원도 고려할 필요가 있다.

## 다) 합리적인 기여금 감면 방법

현재 다른 법령 하에서는 재무실적이 좋지 못하거나, 기여금 유발 원인이 발생하지 않는 경우, 관련 사업 매출액이 일정 수준에 미달하는 경우 기여금을 감면해주고 있다.

Fig. [17] : 기여금 감면 방법

각종 부담금 유형	기여금 부과 방식	감면 사유
SO, IPTV사업자 방송통신발전기금 분담금	전년도 방송서비스 매출액 X 1.5%	전년도 재무상태표상 결손금이 자본금 총액 이상이거나 미만인 경우 해당 연도 분담금 면제 또는 경감
기간통신사업자 연구개발부담금	통신사업으로 인한 매출액 1%이내	통신사업으로 인한 매출액이 300억 미만이거나, 당기순손실 발생한 경우 부담금 면제
학교용지부담금	분양가격 X (0.8% 내지 1.4%)	최근 3년 이상 취학 인구가 지속적으로 감소하여 학교 신설 수요가 없는 지역에서 개발사업 시행하는 경우 감면
교통유발부담금	시설물의 각 층 바닥면적의 합계× 단위부담금×교통유발계수	시설물 소유자가 휴업인 경우, 시설물 출입교통량을 줄이기 위한 활동(가령, 시설물 근무 종사자 교통량 감축 정책, 주차요금 부과 등)을 실시하는 경우 경감

위와 같은 다른 유사 입법례에 비추어, 개정 여객자동차법 하에서도 Type1 사업 매출액이 일정 수준에 미달하는 경우 기여금을 감면해 줄 필요가 있다.

특히 기존 택시사업자가 Type1 사업 면허로 전환하는 경우 증차 효과를 유발하지 않고, 따라서 기여금 유발 원인이 발생시키지 않는 점, 현행 여객자동차법 및 택시발전법상 기존 택시 사업자에게는 유가보조금이 지급되고 취득세, 부가가치세, 개별소비세 등 각종 세금 감면 혜택이 부여되는 반면, Type1 사업자에게는 이러한 수혜 여부가 명확히 규정되어 있지 않은 점 등을 고려할 때, 기여금 감면의 필요성이 보다 절실한 상황이다.

< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제49조의5(기여금의 납부 등)</b></p> <p>① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차 운송시장안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.</p> <p>② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.</p> <p>③ 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다.</p> <p>④ 국토교통부장관은 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.</p>	<p><b>제xx조(기여금의 산정기준 등)</b></p> <p>① 법 제49조의5제1항에 따라 플랫폼운송사업자가 납부하여야 할 기여금은 별표 [*]에 따라 산정한다.</p> <p>② 기여금은 분기별로 부과·징수하며, 분기별 징수기간은 별표 [*]와 같다.</p> <p>③ 제2항에도 불구하고 분기 중에 플랫폼운송사업허가를 받은 자에 대하여는 제2항에 따른 징수기간에 기여금을 징수하고, 분기 중에 플랫폼운송사업허가가 취소되거나 철회된 자에 대하여는 그 허가 취소 또는 철회시에 기여금을 징수한다.</p> <p>별표 [*] 기여금의 산정기준</p> <p>1. 사업자별 기여금 = 해당 [분기][연도] 운행횟수 X 단가</p> <p>2. 운행횟수 산정기준 : [*]</p> <p>3. 단가 : 각 허가대수에 따라 [*원~[*]원의 범위에서 매년 플랫폼운송사업의 운송 원가를 고려하여 국토교통부장관이 고시하는 금액</p> <p>4. 면제기준 : 플랫폼운송사업으로 인한 매출액이 [*]원 미만이거나 당기순손실이 발생한 경우 면제할 수 있다.</p>	

법	시행령(안)	시행규칙(안)
	<p>별표 [*] 기여금의 분기별 징수기간</p> <p>1/4분기분 : 해당 연도 5/18-5/31</p> <p>2/4분기분 : 해당 연도 8/18-8/31</p> <p>3/4분기분 : 해당 연도 11/18-11/30</p> <p>4/4분기분 : 다음 연도 2/18-2월 말일</p> <p><b>제xx조(기여금 연체료의 비율)</b></p> <p>국토교통부장관은 기여금의 납부 의무자가 제xx조 제4항에 따른 납부기한까지 기여금을 납부하지 아니하였을 때에는 그 연체 기간에 대하여 36개월을 초과하지 아니하는 범위에서 은행법 제2조에 따른 은행의 연체이자율 등을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 대로 월 단위로 연체료를 징수한다.</p>	
<p>⑤ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 않은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다.</p> <p>⑥ 기여금의 납부 주기, 납부방</p>	<p><b>제43조(사업면허·등록취소 및 사업정지의 처분기준 및 그 적용)</b></p> <p>① 처분관할관청은 법 제49조의5제5항에 따른 플랫폼운송사업자의 허가취소 등의 처분, 제83조에 따른 자가용자동차의 사용제한 또는 사용금지처분과 법 제85조에 따른 여객자동차 운수사업자에 대한 면허</p>	

법	시행령(안)	시행규칙(안)
법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	<p>취소 등의 처분을 다음 각 호의 구분에 따라 별표 3의 기준에 의하여 하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 사업면허취소·사업등록취소·사업허가취소 또는 사업인가취소 : 사업면허·사업등록·사업허가 또는 사업인가의 취소</li> <li>2. 노선폐지명령 : 제3조제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에서의 위반행위와 관련된 노선의 폐지명령</li> <li>3. 감차명령 : 면허를 받거나 등록을 한 자동차 중의 일부(제2호의 노선폐지명령을 받은 경우에는 폐지된 노선을 운행하는 자동차 전부를 말하며, 별표 3의 처분기준에서 감차할 자동차 대수를 분명히 밝히지 아니한 경우에는 위반행위를 한 자동차 전부를 말한다)의 감차명령</li> <li>4. 운행정지 : 위반행위를 한 여객자동차 운수사업용 자동차 또는 자가용자동차의 사용정지</li> <li>5. 사업전부정지 : 사업면허, 사업허가 또는 사업등록 전부의 정지</li> <li>6. 사업일부정지 : 위반행위와 직접 관련된 자동차의 2배수의 자동차(위반행위와 직접 관련된 자동차가 없을 때에는 제3조제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업의 경우</li> </ol>	

법	시행령(안)	시행규칙(안)
	<p>수입이 가장 많은 운행계통을 운행하는 자동차 중 5대의 자동차, 제3조제2호에 따른 구역 여객자동차운송사업의 경우 자동차의 보유대수가 1대인 경우에는 해당 자동차, 그 외의 경우에는 사업자가 보유한 자동차 중 5대의 자동차)에 대한 사용정지</p> <p>② 삭제 ③ 삭제</p> <p>[별표 3] 플랫폼운송사업자에 대한 처분</p> <p>6개월 미납 : 경고 1년 미납 : 사업정지 3개월 2년 미납 : 사업정지 6개월 3년 미납 : 사업전부정지 4년 미납 : 허가취소</p>	

### 3 | 사업구역

#### 개정 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)

① 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

#### 가) Type1 사업의 사업구역 제도 필요성 - 낮음

택시 사업구역 제도는 특정 사업구역으로의 택시 과잉공급을 제어하여 해당 구역 사업자의 일정한 수입을 보장하고 이를 통하여 궁극적으로는 국민의 편익을 증진하기 위하여 도입되었다. 그러나 국민 편익 증진을 위한 사업구역 제도의 도입취지가 무색하게 특정 시간대를 제외한 택시공급은 과잉인데 반하여 출·퇴근 및 심야 시간대 또는 연말연시 등에는 수요가 공급을 훨씬 상회하는 수요·공급의 불균형이 발생하여 택시 이용자의 불편과 이에 대한 불만이 심각한 수준이다.

그런데 배회영업을 기반으로 하는 기존 택시와는 달리 앱호출을 기반으로 운영되는 Type1 사업은 플랫폼에서 AI 배차로직 등을 통해 지역별 수요·공급을 예측하고, 이에 따라 수요가 예측되는 지역에 적정량의 차량을 강제 배차 함으로써, 특정 사업구역으로의 공급 집중을 충분히 방지할 수 있다. 특히 기존 ‘타다’에 대하여 여객자동차법 위반 이슈가 꾸준히 제기되었음에도 이용자들의 지지를 받은 핵심 요인으로 강제배차 시스템을 꼽을 수 있는 만큼, Type1 사업에 AI 배차로직을 통한 강제배차 시스템을 적용하는 경우 국민 편익 증진에도 크게 기여할 것으로 생각된다. 따라서 Type1 사업에 대하여 기존 택시와 유사한 사업구역 제도를 둘 필요성은 매우 낮은 것으로 판단된다.

#### 나) 개정 여객자동차법 문언상 하위법령에서 사업구역 제한 근거 미약

##### (1) Type1 사업에 대한 사업구역 제한은 규정 체계에 부합하지 않음

개정 여객자동차법상 ‘여객자동차 운수사업’은 (i) 여객자동차운송사업, (ii) 자동차대여사업, (iii) 여객자동차터미널사업, (iv) 여객자동차운송플랫폼사업을 의미하고, 여객자동차운송사업은 ① 노선 여객자동차운송사업, ② 구역 여객자동차운송사업, ③ 수요응답형 여객자동차운송사업을 의미한다.<sup>26)</sup> 이에 따라 여객자동차법 제2장에서 여객자동차운송사업을, 제3장에서 자동차대여사업을, 제4장에서 여객자동차터미널사업을 각각 규정하고 있고, 여객자동차운송플랫폼사업은 제4장의2를 신설하여 별도로 규정하고 있다.

그런데 ‘노선 여객자동차운송사업’은 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로 시내버스운송사업, 농어촌버스운송사업, 마을버스운송사업, 시외버스운송사업이 이에 해당하는 반면, ‘구역 여객자동차운송사업’은 운행계통을 정하지 아니하고 일정한 사업구역에서 여객을 운송하는 사업으로 전세버스운송사업, 특수여객자동차운송사업과 함께 일반택시운송사업과 개인택시운송사업이 이에 해당한다.<sup>27)</sup>

즉, 여객자동차법상 여객자동차운송사업 중 구역 여객자동차운송사업에 해당하는 경우에만 일정한 사업구역을 정하는데, 개정 여객자동차법에 따른 신설 사업인 Type1 사업의 경우 애초에 여객자동차운송사업에 해당하지 아니하여 구역 여객자동차운송사업에 해당할 여지가 없음에도 구역 여객자동차사업에 해당하는 택시와 유사하게 취급하여 사업구역을 제한하는 것은 법체계에 부합하지 아니한다.

##### (2) 여객자동차법 하위법령에서 사업구역을 제한하는 경우 위임입법 한계일탈 논란이 발생할 우려가 있음

헌법재판소는 위임입법의 한계와 관련하여 “위임입법의 경우 그 한계는 예측가능성인바, 이는 법률에 이미 대통령령으로 규정될 내용 및 범위의 기본사항이 구체적으로 규정되어 있어서 누구라도 당해 법률로부터 대통령령 등에 규정될 내용의 대강을 예측할 수 있어야 함을 의미하고, 이러한 예측가능성의 유무는 당해 특정조항 하 나만을 가지고 판단할 것은 아니고 관련 법조항 전체를 유기적·체계적으로 종합 판단하여야 하며 각 대상법률의 성질에 따라 구체적·개별적으로 검토하여 법률조항과 법률의 입법취지를 종합적으로 고찰할 때 합리적으로 그 대강이 예측될 수 있는 것이라면 위임의 한계를 일탈하지 아니한 것이다”라고 결정한 바 있다(헌법재판소 2002. 1. 31. 선고 2001헌바13 결정).

26) 개정 여객자동차법 제2조 제2호, 제3조 제1항

27) 현행 여객자동차법 제3조 제2항, 같은 법 시행령 제3조

위 헌법재판소 결정은 상위법령의 위임규정은 하위법령에 규정될 내용이 예측될 수 있도록 구체적으로 규정되어야 한다는 취지의 결정이지만, 이를 하위법령의 입장에서 보면, 하위법령은 모법의 해석상 하위법령에 규정될 것으로 예측되는 범위를 넘어서는 안 된다는 의미로도 해석된다. 즉, 위임입법에 있어서 하위법령은 모법의 입법취지 및 모법 전체에 대한 유기적·체계적 해석 등을 종합하여 하위법령에 규정될 것으로 예측되는 범위를 넘어서는 내용을 규정하여서는 아니 되며, 만약 그 범위를 넘는 내용을 규정한 경우에는 위임입법의 한계를 일탈하게 되어서 위법하게 된다.

그런데 여객자동차플랫폼운송사업을 규정한 개정 여객자동차법 제4장의2에서는 Type1 사업에 대한 사업구역 제한 관련 근거 규정을 두고 있지 아니하며, 제49조의3 제1항에서 여객자동차플랫폼운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받도록 규정하고 있을 뿐이다.

따라서 국토교통부령의 상위법인 여객자동차법상 Type1 사업에 대하여 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 허가를 받도록 규정하고 있을 뿐 사업구역을 제한한다는 내용이 전혀 없음에도 하위법령인 국토교통부령에서 사업구역을 제한하는 경우 해당 국토교통부령은 위임입법의 한계를 일탈하였다는 논란에 휩싸일 수 있다.

### (3) 결론적으로 여객자동차법의 법체계 등에 비추어 사업구역 제한은 법적 근거가 미약함

개정 여객자동차법에 따른 신설 사업인 Type1 사업의 경우 (i) 여객자동차운송사업에 해당하지 아니하여 구역 여객자동차운송사업에 해당할 여지가 없음에도 구역 여객자동차사업에 해당하는 택시와 유사하게 취급하여 사업구역을 제한하는 경우 법체계에 부합하지 아니하고, (ii) 상위법령인 여객자동차법상 Type1 사업에 대한 사업구역 제한에 대한 위임규정이 없음에도 하위법령인 국토교통부령으로 이를 제한하는 경우 위임입법의 한계를 넘어서는 것으로 볼 가능성이 있다.

## 다) 신규 모빌리티 사업의 사업구역에 관한 해외규제 현황

### (1) 신규 모빌리티 사업의 사업구역 제도 현황

택시는 미국, 영국, 일본, 대만 등 대부분의 국가에서 관할 지자체가 관리하고 있으며, 그에 따른 사업구역이 존재한다. 그러나 TNC (Transpotation network company)의 경우 사업자는 주단위로 규제를 받는 경우가 있으나, 영업용 기사 면허와 차량 면허를 지자체에서 관할하는 경우가 많아 간접적으로만 사업구역에 대한 규제를 받고 있다.

### (2) 미국

미국의 경우 TNC에 대하여 사업구역 자체를 엄격하게 구분하여 다른 주에서의 영업을 금지하고 있지는 않다. 다만, TNC 사업자로부터 입수한 운행 데이터를 통해서 기여금을 배분하는데 활용하고 있기 때문에, 사업구역 별 영업 현황이 개별 시/주 당국에 의해서 파악되고 있기는 하다.

예를 들어 샌프란시스코의 경우 주정부에서 TNC 운행에 대하여 징수하는 기여금과는 별도로 2018년부터 조례(SB 182)를 통해서 시내에서 연간 7일 이상 TNC 차량을 운행할 경우 사업등록증을 갱신하고, 세금을 납부하도록 하고 있다.<sup>28)</sup> 그리고, 시애틀시와 인근의 킹스 카운티는 지자체간 MOU를 체결하여 TNC 기사, 차량 면허를 킹스 카운티에서 일괄적으로 관리하고 있다. 다만, per ride fee (운행당 정액 기여금)는 시애틀 시내 출발일 경우 14센트, 킹스 카운티 경우 23센트를 징수하고 있다.

### (3) 핀란드

핀란드의 경우 2017. 6. 16. 개정, 2018. 7. 1. 시행된 'Act on Transportation Services'에서 TNC 등 모든 여객자동차 서비스에 대하여 택시와 동일한 이용자 보호제도를 적용하도록 규정하고 있다. 다만, 택시 총량제한 및 택시면허의 사업구역 제한을 철폐하고, 택시차량 제한을 완화하였다.<sup>29)</sup>

### (4) 사업구역 제도 외 이해관계 조정방안

미국이나 핀란드의 사례에서 확인할 수 있듯이, 해외 주요국들은 택시 사업과는 달리 신규 모빌리티 사업에 대하여는 사업구역에 대한 엄격한 규제를 하고 있지 않다.

다만, Type1 사업에 대하여 사업구역 제한을 하지 않는 경우 사업구역의 제한을 받는 기존 택시 사업자와의 이해관계 충돌이 발생할 수 있으므로, 미국의 TNC 모델과 유사하게 사업면허는 국토교통부가 허가하되, 실제 운행 데이터를 기준으로 기여금 활용 지역을 정하여 분배하는 경우 기존 법인택시 사업자와의 이해관계 조정이 가능할 것으로 생각된다.

28) "All businesses including TNC drivers are required to renew the Business Registration Certificates annually and pay a tax (\$91 for drivers with \$100,000 or less in San Francisco gross receipts) if they expect to drive on San Francisco streets for seven days or more that year."

29) 신교통 도입 방향 및 파급효과 분석, 한국교통연구원, 장한별 외 7인.

< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)</b></p> <p>① 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부 장관의 허가를 받아야 한다.</p>		<p><b>제[ ]조 (사업허가 신청)</b></p> <p>① 법 제49조의3제1항에 따라 플랫폼운송사업의 허가를 받으려는 자는 별지 제[*]호서식의 플랫폼운송사업 허가신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 행정정보의 공동이용을 통하여 법인 등기사항증명서와 토지 등기사항증명서를 확인하여야 한다.</p> <p>1. 사업계획서 (후략)</p> <p>② 제1항 제1호에 따른 사업계획서에는 다음 각 호의 구분에 따라 해당 사항을 적어야 한다.</p> <p>1. 플랫폼운송사업의 경우</p> <p><b>가. 사업구역(단, 전국 단위로 사업을 영위하지 않으려는 경우에 한하여 기재함)</b></p> <p>나. 주사무소의 명칭과 위치</p> <p>다. 자동차의 종류·대수·형식 및 연식</p> <p>라. 차고 및 운송부대시설의 위치와 그 수용능력</p>

4 | **운임/요금**

**개정 여객자동차 운수사업법**

**제49조의6(플랫폼운송사업 운임·요금의 신고 등)**

- ① 플랫폼운송사업자는 운임이나 요금을 정하려는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.
- ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.
- ③ 국토교통부장관이 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.
- ④ 플랫폼운송사업자는 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다.

**제49조의7(플랫폼운송사업의 개선명령)**

- 국토교통부장관은 안전하고 원활한 여객운송, 운송질서의 확립 및 서비스 개선을 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.
- 1. 사업계획의 변경
  - 2. 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정
  - 3. 제49조의9에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼운송약관의 변경

**가) 여객자동차법 하에서의 운임과 요금의 개념 및 부가서비스 이용료 포섭 문제**

개정 여객자동차법 제49조의6에서는 Type1 사업자로 하여금 운임이나 요금을 국토교통부 장관에게 신고하도록 하고 있어, 운임과 요금에 대한 사전 규제 대상임을 밝히고 있다. 이때, “운임이나 요금”의 범주에 플랫폼을 통한 호출수수료, 앱 이용료나 그 외 부가서비스 이용료도 포함되는 것일까?

여객자동차법과 유사한 철도사업법에서는 “운임”의 개념을 여객운송에 대한 직접적인 대가로 정의하고 운송과 관련된 설비, 용역에 대한 대가는 제외하면서, 한편 철도공사의 여객운송약관상 “요금”을 부가적인 서비스 이용 대가로 정의하고 있어 “운임”과 “요금”의 개념이 명확히 구별된다. 반면, 여객자동차법상 “운임”과 “요금”의 개념은 구별되지 않고, 혼용하여 사용되고 있다.

국토교통부는 “요금”에는 운임과 골수수료가 포함된다고 입장을 밝힌 바 있고<sup>30)</sup>, 현행 여객자동차법 및 서울시 택시요금체계<sup>31)</sup>에 따르면, 호출이용료도 요금의 범주에 속한다는 전제 하에서 사전 규제 대상으로 삼고 있는 것으로 이해되며, 그에 따라 상한도 정해져 있다(주간 1,000원, 심야 2,000원. 단, 서울시가 승인한 서비스 및 플랫폼에 대해서는 주간 2,000원, 심야 3,000원).

하지만 카카오 T 블루 이용료의 경우 현행 여객자동차법 제49조의3에 따른 부가서비스 요금으로 분류되어, 서울시 택시요금체계에 따른 호출이용료 상한의 규제를 받고 있지는 않은 상황인바, 호출이용료, 부가서비스 이용료 등에 대한 실무상 규제가 확립되어 있지 않은 측면이 있다.

그러나, 앱 이용료에 대해 전통적인 의미의 “요금” 규제를 그대로 적용하는 것은 여객자동차법 전체 체계에 비추어 타당하지 않다고 판단된다.

우선 현행 여객자동차법 제21조에서는 “운임이나 요금”을 운수종사자가 이용자에게서 받는 금전임을 전제로 하고 있어, Type1 사업자가 받게 되는 부가서비스 이용료(앱 이용료)는 현행법 체계상 “운임 또는 요금” 개념에 정확히 포섭된다고 보기 어려운 측면이 있다.

또한, 현행 여객자동차법 시행령 제2조 제3호 역시 “여객운송 부가서비스”란 여객자동차를 이용하여 여객운송 외에 여객의 특성과 수요에 따른 업무지원 또는 도움 기능 등을 부가적으로 제공하는 서비스를 말한다고 규정하여, 부가서비스가 여객 운송의 대가인 운임/요금과 구분되는 개념임을 명확하게 밝히고 있고, 개정 여객자동차법 제49조의7 제2호가 “운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)”라고 규정하고 있는 것 역시 운임/요금과 부가서비스 요금은 별개의 개념임을 전제한 것으로 이해된다.

이러한 여객자동차법의 체계상 앱 이용료를 비롯한 부가서비스 이용료는 운임/요금에 해당하지 않아 제49조의6 요금이나 운임 신고 등 사전규제가 적용되지 않는다고 해석함이 보다 타당해 보인다.

30) 국토교통부 2018. 4. 8.자 보도자료 “카카오 모빌리티의 부분 유료화 관련 국토교통부 입장”

31) <http://news.seoul.go.kr/traffic/archives/1659>

## 나) 사전 규제 대상이 되는 운임이나 요금의 신고는 국토교통부 장관에게

개정 여객자동차법 제49조의6에 따르면 운임이나 요금에 대한 사전 신고는 국토교통부 장관에게만 하면 된다.

다만, 현행 여객자동차법 제8조 제1항에서는 기존 택시의 운임/요금 신고를 국토교통부 장관 또는 시·도지사에게 하도록 규정하고 있어, Type1 사업자의 운임/요금 신고도 지방자치단체의 장에게 하여야 하는 것은 아닌지 의문을 제기할 수 있다.

그러나 Type1 사업자의 운임/요금 신고 수리 권한을 지방자치단체의 장에게 위임해야 할 필요가 있을까? 요금 신고 수리에 관한 관할 규제기관을 정하는 문제는 사업구역 확정과도 긴밀한 연관이 있다. 현행 여객자동차법 상 기존 택시는 “구역 여객자동차 운송사업”으로 분류되어 있어, 허가 받은 사업구역 안에서만 영업을 하여야 한다. 그러나 Type1 사업자는 이러한 “구역 여객자동차 운송사업”에 해당하지 않는다. 따라서 Type1 사업자를 구역 여객자동차 운송사업자인 기존 택시와 동일선상에서 비교하여, 기존 택시와 마찬가지로 운임이나 요금 신고를 사업 구역에 따라 관할 지방자치단체의 장에게 해야 한다는 하위 법령 규정을 마련한다는 것은 여객자동차법 체계에 부합하지 않는다.

## 다) 운임/요금 신고 방식 및 운임/요금 결정에 있어 자율성

### (1) 운임/요금 신고 방식의 자율성

운임/요금 신고 방식의 자율성 문제는 뒤에서 볼 운임/요금 결정의 자율성 문제와 긴밀한 연관성이 있다. 우선, 이에 관하여 설명하기 전에 현재 기존 택시의 운임/요금 신고는 어떠한 방식으로 이뤄지고 있는지 살펴보도록 한다.

현행 여객자동차법 제8조에서는 기존 택시와 관련하여, 일반 택시의 경우 “국토교통부 장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 신고”하도록 되어 있고(동조 제1항), 해당 기준과 요율 범위를 정하기 위한 목적으로 원가 계산 근거 자료를 제출해야 할 수 있다(동조 제5항, 시행규칙 제27조). 반면, 고급형 택시에 대해서는 “제1항에도 불구하고 운임이나 요금을 정하려는 때에는 시·도지사에게 신고”하라고만 되어 있다(동조 제2항).

이처럼 원가 계산 근거 자료의 제출 목적은 시·도지사가 운임/요금 기준 등을 정하기 위함이므로, 법 규정상



그러한 기준을 정할 필요가 없는 고급형 택시의 경우(가령, 카카오 T 블랙) 원가 계산의 근거가 되는 자료는 제출할 필요가 없는 결론에 이르게 된다. 현재 실무상으로도 당연히 고급형 택시 사업자는 원가 계산 근거 자료를 제출하고 있지 않다.

그렇다면 개정 여객자동차법상 Type1 사업자의 운임/요금 신고는 일반 택시의 운임/요금 신고 방식에 따라야 하는 것일까 아니면 고급형 택시 운임/요금 신고 방식과 유사하게 취급해도 되는 것일까? 개정 여객자동차법상 운임/요금 신고 규정 문언을 살펴보도록 하자.

개정 여객자동차법 제49조의6에서는 “플랫폼운송사업자가 운임이나 요금을 정하려는 때에는 (부령으로 정하는 바에 따라) 국토부장관에게 신고”하라고만 규정되어 있다. 이는 여객자동차법 제8조 제1항상 일반 택시의 운임/요금 신고 규정 형식과 분명한 차이를 보인다. 즉, 일반 택시의 경우 운임이나 요금을 정할 때 “규제기관이 정한 일정한 기준이나 요율의 범위에서” 정해야 한다. Type1 사업자의 경우 위와 같은 규제기관이 정한 기준이나 범위 내에서 요금을 정하는 방식으로 규정되어 있지 않고, 고급형 택시에 관한 현행 여객자동차법 제8조 제2항과 유사한 방식으로 규정되어 있다. 그렇다면 Type1 사업자에 대해서도 운임이나 요금 신고 시, 현재 고급형 택시와의 균형상 원가 계산에 관한 근거 자료를 제출하도록 요구할 필요는 없다고 볼 수 있다.

## (2) 운임/요금 결정의 자율성

앞서 본 바와 같이, 개정 여객자동차법 규정 형식상, Type1 사업자의 운임/요금은 규제기관이 정하는 기준이나 범위와는 무관하게 자유롭게 정할 수 있는 것처럼 규정되어 있다. 물론, 개정 여객자동차법 제49조의6은 Type1 사업자가 운임이나 요금을 신고함에 있어 “부령으로 정하는 바”에 따라도록 규정하고 있으므로, 여객자동차법 부령을 통해 운임이나 요금 결정에 있어 자율성에 대한 제한을 둘 최소한의 근거는 마련해두고 있기는 하다. 그러나 하위 법령을 통해 운임이나 요금 결정의 자율성에 대한 제한을 가하는 것이 법리적으로 가능하다거나 정책적으로 바람직한 것일까?

우선, 하위 법령에서 Type1 사업자의 운임/요금 자율성에 대한 제한을 규정하는 것은 위임입법 한계 이탈의 우려가 있을 수 있다. 대법원은 “특정 사안과 관련하여 법률에서 하위 법령에 위임을 한 경우 하위 법령이 위임의 한계를 준수하고 있는지 여부를 판단할 때에는 당해 법률 규정의 입법 목적과 규정 내용, 규정의 체계, 다른 규정과의 관계 등을 종합적으로 살펴야 한다”고 판시하였는데(대법원 2010. 4. 29. 선고 2009두17797 판결), 본 건의 경우에도 하위 법령에서 Type1 사업자의 운임/요금 기준이나 범위에 대한 제한을 두는 것은 규정 체계나 다른 규정과의 관계를 고려할 때 상위법률의 위임 한계를 준수하고 있지 못하다는 결론에 이를 수 있다.

- 현행 여객자동차법 체계상 요금 신고에 있어 제8조 제1항에서와 같이 일단 규제기관이 기준을 미리 정해 두고, 그 기준 내에서 요금을 신고하는 형식이 존재하는 반면(제8조 제1항), 그와 같은 기준 없이 요금을

신고하도록 하는 형식도 존재한다(제8조 제2항). Type1 사업자에 관한 개정 여객자동차법 제49조의6은 고급형 택시에 관한 현행 여객자동차법 제8조 제2항과 유사하게 규정되어 있음에도 오히려 일반택시에 관한 현행 여객자동차법 제8조 제1항과 같이 사전에 운임/요금에 관한 기준 등을 마련해 두는 것은 법 체계에 부합하지 않는다고 보인다.

- 개정 여객자동차법 제49조의6 규정상 운임이나 요금은 “국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신고”하도록 되어 있는데, 이와 유사한 규정 형태를 취하고 있는 다른 법령의 경우에도 하위법령에 신고 절차만을 위임할 뿐, 운임/요금 기준이나 범위를 규정하고 있지는 않다.

- 항만운송사업법 제10조에서는 “화물에 대하여는 부령으로 정하는 바에 따라 요금을 신고한다”고 되어 있고, 부령에서는 신고 절차만 정해 놓고 있음(동법 시행규칙 제15조 참고)
- 수중레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률 제19조에서도 “사업자는 이용요금을 정하여 부령으로 정하는 바에 따라 신고한다”고 되어 있는데, 부령에서 신고서식만 규정해두고 있음(동법 시행규칙 제12조 참고)

정책적인 차원에서 볼 때에도, Type1 사업자에 대해서는 운임/요금을 자율적으로 정하도록 하면 충분하고, 사전에 규제기관이 운임/요금 결정에 대해 관여할 필요는 없다. 기존 택시의 경우 배회영업을 전제로 하므로, 이 용자 입장에서는 길거리에서 보이는 택시 차량을 무작위로 잡아 승차하게 되는데, 만일 택시 별로 요금이 다를 경우 승객 의사가 충분히 반영되지 않은 채 우연에 따라 차등적인 요금이 부과되는 폐단이 발생할 수 있다. 반면, Type1 사업의 경우 처음부터 이용자가 어떠한 플랫폼을 이용할지에 대한 선택권이 보장된다. 따라서 Type1 사업자별로 요금을 달리 책정하더라도 이용자의 의사가 사전에 충분히 보장될 수 있으므로, 이용자 보호 관점에서 문제가 발생할 여지가 전혀 없는 것이다.

동일하거나 유사한 서비스를 제공하는 다른 온라인 플랫폼 사업자들도 역시 사업자별로 마련한 요금 수준이 다른 사례들은 다수 존재한다.

- E커머스 업체(쿠팡, SSG 등)의 배송 비용 차이
- 전동킥보드(킥고잉, 빔, 씽, 윈드, 고고씽 등)의 잠금해제 금액, 분당요금 차이
- 세탁 배달 업체(세탁특공대, 런드리고 등)의 세탁 요금 차이

이처럼 운임이나 요금의 자율성을 보장해주더라도, 문제가 있다고 판단되면 사후적으로 개선명령 등을 통해 운임/요금의 조정이 이뤄질 수 있으므로, 규제의 공백이 발생할 우려도 없다고 생각된다.

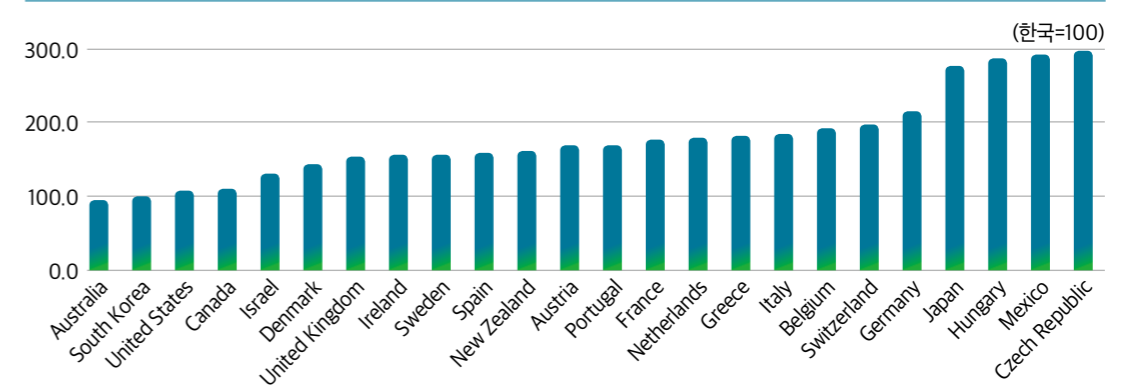
특히, 해외와 비교할 때 한국은 요금 규제 필요성이 훨씬 떨어진다. 해외는 택시 운임이 상대적으로 높은 수준을 나타내는 가운데, 신규 모빌리티 서비스가 낮은 운임으로 시장에 진출함으로써 택시 업계와 마찰을 일으키는 경우가 많아, 일부 국가/도시의 경우에는 신규 모빌리티 서비스 최소운임제를 도입하여 가격 경쟁으로 인한 택시 업계 영향을 완화할 필요가 있었으나, 국내 택시 운임/요금은 세계적으로 낮은 수준을 유지하고 있는 상황으로 사전에 규제기관이 적극적으로 Type1 사업의 운임/요금 수준이나 기준을 정해야 할 필요성도 없는 셈이다.

Fig. [18] : 국가별 택시 운임 요금 비교

국가	평균 택시 요금 (달러환산, 주간, 8Km, 20분 이동)	평균임금 (명목 달러 기준, 2017)	평균임금 대비 택시요금	택시요금 비교 (한국=100)
Australia	\$15.39	\$61,620	0.025%	95.5
South Korea	\$8.21	\$31,390	0.026%	100.0
United States	\$17.19	\$60,558	0.028%	108.5
Canada	\$14.44	\$50,033	0.029%	110.3
Israel	\$14.69	\$42,378	0.035%	132.5
Denmark	\$25.18	\$65,674	0.038%	146.6
United Kingdom	\$18.40	\$45,280	0.041%	155.4
Ireland	\$21.85	\$53,112	0.041%	157.3
Sweden	\$19.67	\$47,783	0.041%	157.4
Spain	\$13.14	\$31,635	0.042%	158.8
New Zealand	\$19.96	\$46,917	0.043%	162.7
Austria	\$21.41	\$48,306	0.044%	169.5
Portugal	\$8.52	\$19,210	0.044%	169.6
France	\$19.58	\$42,410	0.046%	176.5
Netherlands	\$24.71	\$52,705	0.047%	179.3
Greece	\$9.28	\$19,542	0.047%	181.6
Italy	\$16.06	\$32,931	0.049%	186.5
Belgium	\$24.78	\$49,419	0.050%	191.7
Switzerland	\$45.70	\$88,159	0.052%	198.2
Germany	\$24.99	\$44,466	0.056%	214.9
Japan	\$27.63	\$38,234	0.072%	276.3
Hungary	\$9.40	\$12,506	0.075%	287.4
Mexico	\$6.57	\$8,593	0.076%	292.3
Czech Republic	\$11.96	\$15,374	0.078%	297.4

출처 : taxi-calculator.com, OECD

Fig. [19] : 주요국 임금 대비 택시 요금 비교



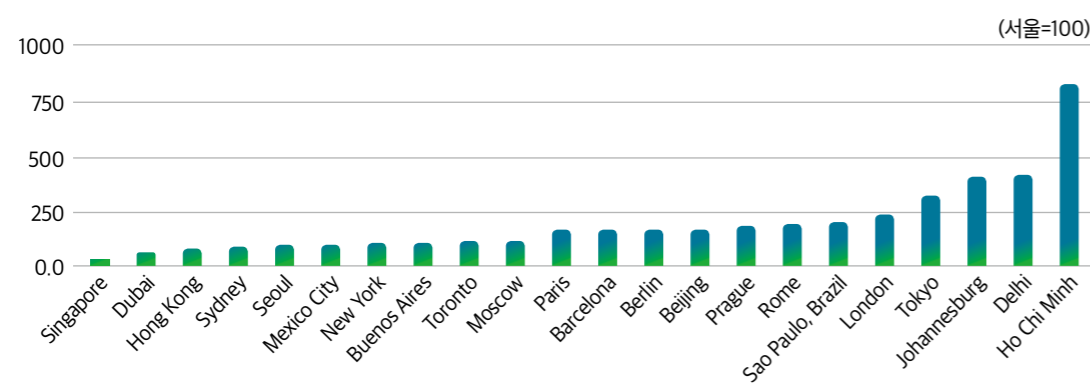
출처 : taxi-calculator.com, OECD

Fig. [20] : 도시별 택시 운임 요금 비교

도시	8Km 예상 요금	1인당 GNI(명목\$)	소득 대비 요금 비율	서울=100
Singapore	\$5.94	58,770	0.01%	38
Dubai	\$7.62	40,880	0.02%	69
Hong Kong	\$11.87	50,300	0.02%	88
Sydney	\$13.25	53,230	0.02%	93
Seoul	\$8.21	30,600	0.03%	100
Mexico City	\$2.48	9,180	0.03%	101
New York	\$17.91	63,080	0.03%	106
Buenos Aires	\$3.59	12,390	0.03%	108
Toronto	\$14.23	44,940	0.03%	118
Moscow	\$3.56	10,230	0.03%	130
Paris	\$18.40	41,080	0.04%	167
Barcelona	\$13.38	29,340	0.05%	170
Berlin	\$21.54	47,090	0.05%	170
Beijing	\$4.44	9,460	0.05%	175
Prague	\$10.36	20,240	0.05%	191
Rome	\$17.74	33,730	0.05%	196
Sao Paulo, Brazil	\$5.01	9,140	0.05%	204
London	\$26.89	41,770	0.06%	240
Tokyo	\$36.15	41,310	0.09%	326
Johannesburg	\$6.31	5,750	0.11%	409
Delhi	\$2.24	2,020	0.11%	413
Ho Chi Minh	\$5.30	2,360	0.22%	837

출처 : Numbeo, Worldbank

Fig. [21] : 주요도시 소득 대비 택시요금 비교



출처 : Numbeo, Worldbank

### (3) 탄력요금제 도입의 발판 마련

앞서 본 바와 같이 운임/요금 결정에 있어 사업자의 자율성이 보장될 경우 탄력요금제의 도입 또한 가능해진다. 현재 운임이나 요금 수준을 자유롭게 정할 수 있는 고급형 택시의 경우(우버 블랙, 카카오 T 블랙, 리모블랙, 타다프리미엄) 이미 국내에서 탄력요금제를 시행하고 있다.<sup>32)</sup>

탄력요금제를 도입하면 무엇이 좋아질까? 특정 시간대나 특정 지역의 택시 수요가 택시 공급을 초과하는 경우, 택시 승객의 대기 시간이 과도하게 길어지게 된다. 택시 운전자 입장에서는 수요와 관계 없이 수수하는 요금이 일정하다면 특별히 수요가 공급을 초과하는 시간대나 지역에서 운행을 할 유인이 없다. 특히, 고령의 개인택시 운전자들은 택시 수요가 가장 많은 야간 시간대에 택시를 운행하는 것을 지양하고 있다. 이와 같이 특정 시간대나 지역에서 택시 이용 수준의 불균형이 발생하는 경우 일시적인 초과 수요를 수요가 적은 다른 시간대나 지역으로 전환하거나, 택시 운전자로 하여금 첨두 시간대나 수요가 많은 지역에서 운행을 할 유인을 제공하기 위해서는 탄력요금제 도입이 절실히 필요한 상황이다. 수급 불균형을 해소하는 방안에는 출퇴근시간을 유연하게 하거나 여타 대중교통 수단을 마련하여 수요를 분산하는 방안 및 택시 대수를 늘려 공급을 확충하는 방안 등이 있겠지만, 비용에 비하여 효용이 가장 높은 방법은 당시 수급에 따라 탄력적으로 요금을 조정하는 방안이라 생각된다. 즉, 탄력요금제는 비교적 적은 비용으로 교통혼잡 해소라는 정책적 목표를 달성할 수 있는 효용이 높은 전략이다.

해외 택시의 경우에도 실시간 탄력요금제까지는 아니지만, 할증의 요건을 다양화, 세분화하여 소비자에게 이동 서비스 선택의 폭을 넓히고 기사에게는 다양한 이동 서비스 제공의 유인을 주고 있으며,<sup>33)</sup> 우버나 리프트와 같

32) 서울시 택시 운임/요금 체계 (<http://news.seoul.go.kr/traffic/archives/1659>)

33) 한국교통정책경제학회, 공유경제 기반의 신여객교통서비스 활성화 방안 연구 49면

은 신규 탑승 수단의 경우에도 탄력요금제가 이미 도입, 시행되고 있는 것으로 보인다. 나아가 미국 뉴욕의 경우에는 2018년 6월부터 신규 모빌리티 업체뿐만 아니라 택시의 경우에도 앱 호출에 기반할 경우 기계식 미터기가 아닌 앱 미터기에 기반한 탄력요금을 적용할 수 있는 파일럿 정책을 운영하고 있다.

### (4) 앱 미터기에 대한 정책적 고려 필요

앞에서 이야기한 것처럼 뉴욕의 경우에는 택시의 경우에도 앱 호출에 기반할 경우 기계식 미터기가 아닌 앱 미터기에 기반한 탄력요금을 적용할 수 있는 파일럿 정책을 운영하고 있으며, 우리의 경우에도 2019년 앱 미터기를 규제 샌드박스를 통해 도입한 바 있다.

그런데, 탄력요금제의 원활한 운영을 위해서는 앱 미터기 도입이 필수적이라고 할 것이다. 이를 위해서 2019. 7. 17. 국토교통부에서도 「혁신성장과 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」을 발표하면서, Type 3 서비스 개선을 위해 「자동차 관리법」 시행규칙을 개정하여 앱 미터기를 제도적으로 도입하겠다는 입장을 밝힌 바 있다. 그런데 앱 미터기는 Type 3 서비스 이외에 Type 1 서비스에서도 탄력요금제 및 부가 서비스의 원활한 유지를 위해 필요한 제도인바, 이에 대한 정책적 고려가 필요하다고 할 것이다.

Fig. [22] : 뉴욕 택시 요금제 현황

구분		택시요금
기본요금		2.5달러
거리당 추가요금		0.5달러/0.2마일
시간당 추가요금		0.5달러/60초
할증	첨두(오후4시~8시)	1달러
	심야(오후8시~오전6시)	0.5달러
추가요금	MTA State Surcharge	0.5달러
	Improvement Surcharge	0.3달러
	New York State Congestion Surcharge	2.5달러(Yellow Taxi) 2.75달러(Green Taxi and FHV) 0.75달러(공유차량)
	톨비	
	팁	
	인원 추가 시	추가요금 없음

출처 : 공유경제 기반의 신여객교통서비스 활성화 방안 연구, 한국교통정책경제학회(2019.10), 한국교통정책경제학회

Fig. [23] : 런던 택시 요금제 현황

구분	Tariff 1	Tariff 2	Tariff 3	
적용 시간	5am -8pm(월~금)	8pm-10pm(월~금) 5am-10pm(토~일)	10pm-5am(매일) 공휴일	
운 임 체 계	최초	최초 233.2m 또는 50.2초 (먼저 도달하는 쪽)까지 최소요금 3£	최초 189.6m 또는 40.8초 (먼저 도달하는 쪽)까지 최소요금 3£	최초 162.4m 또는 35.0초(먼저 도달하는 쪽)까지 최소요금 £3
	통행거리가 6 mile 미만일 경우	116.6m 또는 25.1초 (먼저 도달하는 쪽) 당 20펜스 추가	94.8m 또는 20.4초 (먼저 도달하는 쪽) 당 20펜스 추가	81.2m 또는 17.5초 (먼저 도달하는 쪽) 당 20펜스 추가
	통행거리가 6 mile 이상일 경우	86.9m 또는 18.7초(먼저 도달하는 쪽) 당 20펜스 추가		

출처 : 공유경제 기반의 신여객교통서비스 활성화 방안 연구, 한국교통정책경제학회(2019.10), 한국교통정책경제학회

Fig. [24] : 파리 택시 요금제 현황

픽업(기본비용)	€ 2.60			
최저요금(기본요금)	€ 7.10			
거리요율 적용	A	€ 1.07/km		
	B	€ 1.29/km		
	C	€ 1.56/km		
시간요율 적용	A	€ 35.80/hour		
	B	€ 38.00/hour		
	C	€ 35.70/hour		
	도시내	교외	교외이상	
월-금	0am-7am	B	C	C
	7am-10am			
	10am-5pm	A		
	5pm-7pm	B		
	7pm-0am	B	C	
일	0am-7am	C	C	
	7am-0am	B		
공휴일	0am-0am	B	C	
4명 승차 시 1명에 대한 추가요금	€ 4.00			
예약비용	실시간 예약	€ 4.00		
	사전예약	€ 7.00		

출처 : 공유경제 기반의 신여객교통서비스 활성화 방안 연구, 한국교통정책경제학회(2019.10), 한국교통정책경제학회

Fig. [25] : 싱가포르 택시 요금제 현황

구분	내용	금액
예약	피크타임 월~금 Peak-hour 제외(6am-9.29am) 월~일 & Peak-hour(6am-11.59pm)	S\$ 3.30~ S\$ 4.5
	오픈피크	S\$ 2.30~ S\$ 2.50
	사전예약 (최소 30분전까지)	0~ S\$3.00
위치	Tanah Merah Ferry Terminal	0 ~ S\$ 3.00
	Marina Bay Sands 일요일 & Peak-Hour(6am-4.59pm)	0 ~ S\$ 3.00
	Singapore Expo Centre	S\$ 2.00
	1) City Area(5pm-11.59pm) 2) Selectar Airport 3) Resorts World Sentosa 4) Gardens by The Bay	S\$ 3.00
	Changi Airport (a) 금-일(5pm-11.59pm) (b) 그 외 Marina Bay Cruise Centre (a) Daily 7am-10.59am (b) 그 외	(a) S\$ 5.00 (b) S\$ 3.00
시간	피크타임 월~금 Peak-hour 제외(6am-9.29am) 월~일 & Peak-hour(6pm-11.59pm)	미터요금의 25%
	심야 (매일 0am-5.59am)	미터요금의 50%
지불	카드(credit/charge)	미터요금의 10%
	NETS, EZ-Link	S\$ 0.30

출처 : 공유경제 기반의 신여객교통서비스 활성화 방안 연구, 한국교통정책경제학회(2019.10), 한국교통정책경제학회

< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제49조의6(플랫폼운송사업 운임·요금의 신고 등)</b></p> <p>① 플랫폼운송사업자는 운임이나 요금을 정하려는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.</p> <p>② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.</p> <p>③ 국토교통부장관이 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.</p> <p>④ 플랫폼운송사업자는 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다.</p>		<p><b>제[ ]조(운임·요금의 신고)</b></p> <p>① 법 제49조의6 제1항에 따라 플랫폼운송사업의 운임·요금의 신고 또는 변경신고를 하려는 자는 별지 제[*]호 서식의 플랫폼운송사업 운임·요금 신고 또는 변경신고서에 운임·요금표 및 그 신·구 대비표(신·구 대비표는 운임·요금을 변경하는 경우에만 첨부한다)를 첨부하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.</p> <p>② 국토교통부장관은 제1항의 플랫폼운송사업 운임·요금 신고 또는 변경신고서를 받는 경우 다음 각 호의 기준에 부합하면 그 신고를 수리하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 기본운임과 거리·시간에 따른 추가운임이 알기 쉬운 산식에 따라 명시되어 있을 것</li> <li>2. 탄력운임·요금제를 두는 경우, 그에 대한 가격범위가 명시되어 있을 것</li> <li>3. 운행형태, 지역적 특성 및 서비스 수준에 따라 구간 정액운임제, 시간 정액운임제, 구독운임제 등 별도의 운임제를 두는 경우 그에 대한 정보가 명시되어 있을 것</li> </ol> <p>③ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 제1항에 따라 신고한 내용이 제2항에 따른 기</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
		<p>준에 맞는 경우에는 7일 이내에 신고수리 여부를 플랫폼운송사업자에게 알려야 하며, 맞지 아니한 경우에는 플랫폼운송사업자에게 그 보완을 요구하고 법 제49조의6 제3항에서 정한 바와 같이 처리기간의 연장 여부를 플랫폼운송사업자에게 통지하여야 한다.</p>

## 5 | 차종 형태

택시의 경우 배기량과 승차정원에 따라 다양한 형태의 차량을 택시로 등록할 수 있으나, 실제 등록된 택시의 98.6%는 일반 중형택시로 다양한 소비자 수요에 부응하기 부족한 면이 있다<sup>34)</sup>.

Type1 사업은 기존 택시와 다른 부가적인 서비스를 창출하여 이용자 편익을 도모하기 위하여 도입된 것인바, 다양한 고객 수요에 대응하여 이용자 편익을 증진할 수 있도록 Type1 사업의 경우 등록대상 차종을 폭넓게 허용하고, 실제 다양한 차종이 운영될 수 있도록 정책적으로 지원할 필요가 있다.

또한 개정 여객자동차법은 Type1 사업의 차량 확보 방식으로 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하고 있으므로, 대여사업용 자동차로 사용 가능한 차종까지 사용을 허용하는 것이 규정 체계에도 부합한다.

34) 2019. 12. 31. 기준 전국 등록대수 총 243,912대 중 240,605대가 중형택시로 확인됨.

## 6 | 운수종사자격

### 현행 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항)

- ② 플랫폼운수종사자는 제24조에 따른 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다)의 운전업무 종사자격을 취득하여야 한다.
- ③ 플랫폼운수종사자는 제2항에 따른 운전업무 종사자격을 증명하는 증표를 발급받아 해당 사업용 자동차의 안의 여객이 쉽게 볼 수 있는 위치에 항상 게시하거나 전자적 매체·기기 등을 통한 방법으로 게시하여야 한다.
- ④ 제3항에 따른 증표의 발급·관리 및 게시에 필요한 사항은 제24조의2제3항을 준용한다.
- ⑤ 플랫폼운수종사자는 차량의 출발 전에 제27조의2에 따라 여객이 좌석안전띠를 착용하도록 안내하여야 한다. 이 경우 안내의 방법, 시기, 그 밖에 필요한 사항은 제26조제3항을 준용한다.

#### 제24조(여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격)

- ① 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하려는 사람은 제1호 및 제2호의 요건을 모두 갖추고, 제3호 또는 제4호(국토교통부령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다)의 요건을 갖추어야 한다.
  1. 국토교통부령으로 정하는 나이와 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖추는 것
  2. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 시행하는 운전 적성(適性)에 대한 정밀검사 기준에 맞을 것
  3. 국토교통부장관 또는 시·도지사가 시행하는 여객자동차 운수 관계 법령과 지리 숙지도(熟知度) 등에 관한 시험에 합격한 후 국토교통부장관 또는 시·도지사로부터 자격을 취득할 것
  4. 국토교통부장관이 「교통안전법」 제56조에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설에서 교통안전체험, 교통사고 대응요령 및 여객자동차 운수사업법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기 교육을 이수하고 자격을 취득할 것
- ② 제1항 제3호 및 제4호에 따른 시험의 실시, 교육의 이수 및 자격의 취득 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다

## 가) 기존 택시의 운수종사자격 제도

현행 여객자동차법상 택시 운전업무에 종사하려는 자는 (i) 제1종 및 제2종 보통면허 이상의 운전면허를 보유하고 (ii) 20세 이상으로서 해당 사업용 자동차 운전경력이 1년 이상이며, (iii) 운전적성정밀검사 기준에 적합하여야 하고 (iv) 범죄경력 등 결격사유가 없고, (v) 택시운전자격시험에 합격하여야 한다.<sup>35)</sup>

이 중 택시운전자격시험은 교통 및 운수관련 법규, 안전운행 요령, 운송서비스 및 지리에 관한 사항에 대한 80개의 문제로 구성되고, 응시자는 총점의 60%이상 획득시 위 시험에 합격하는데, 택시운전자격시험의 구체적인 응시 자격요건은 아래와 같다.

- (a) 제1종 및 제2종 보통면허 이상의 운전면허 보유, (b) 시험 접수일 현재 연령이 20세 이상인 자, (c) 운전경력이 1년 이상인 자, (d) 택시운전 자격취소 처분을 받은 지 1년 이상 경과자, (e) 운전적성 정밀검사 적합판정 자, (f) 기타 택시운전자격 취득 제한 사유에 해당하지 아니하는 자일 것

다만, (i) 택시운전자격을 취득한 자가 타 관할구역에서의 다시 응시하는 경우, (ii) 운전자격시험일로부터 과거 4년간 사업용 자동차를 3년 이상 무사고로 운전한 경우, (iii) 도로교통법 제146조에 따른 무사고운전자 또는 유공운전자의 표시장을 받은 경우에는 안전운행 요령 및 운송서비스의 과목에 관한 시험 면제가 가능하다.

## 나) 기존 택시의 운수종사자격 제도의 문제점

### (1) 기존의 엄격한 택시 운수종사자격 제도 도입 당시와 비교하여 상당한 사회적 변화가 있음

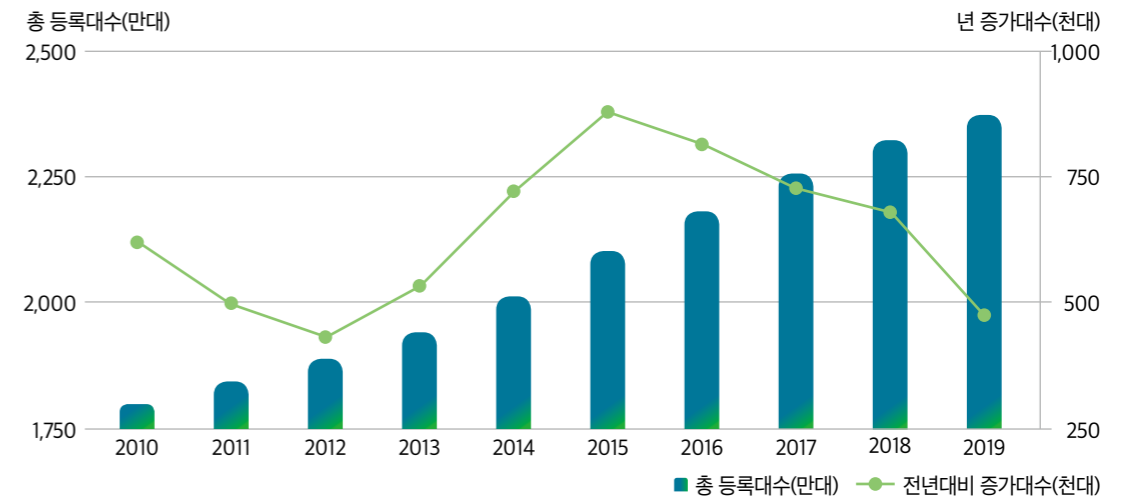
#### ● 차량 보급량의 증가

국토교통부 발표자료에 의하면 '19년 기준 자동차 1대당 인구수는 2.19명, 1,000명당 자동차 보유대수는 456.6대<sup>36)</sup>로 전체 자동차 등록대수 증가세는 '15년부터 5년 동안 소폭 감소하고 있지만, 1가구 2~3차량의 보편화, 1인 가구 증가 등으로 완만하지만 지속적으로 증가세를 유지하고 있다.

35) 여객자동차법 제24조 제1항, 같은 법 시행규칙 제49조 제1항

36) 행정자치부 주민등록 인구수 및 세대수 기준과 비교

Fig. [26] : 최근 10년간 국내 자동차 등록대수 현황



출처 : E-나라지표, 자동차등록현황, 국토교통부, 교통물류실, 자동차관리관, 자동차운영보험과

#### ● IT 기술의 발달에 따른 네비게이션의 보편화

오늘날은 IT 기술의 발달로 네비게이션 사용이 보편화되어 지리를 잘 알지 못하는 곳으로의 이동이 용이해져 운전자가 특정 목적지로 가기 위하여 주변지리를 암기할 필요성이 크게 감소하였다. 실제 일반적으로 주변 지리를 잘 아는 택시 운수종사자도 생소한 지명이나 새로 생긴 식당, 카페 등을 목적지로 하는 경우 네비게이션을 적극 활용하고 있는 실정이다.

또한 네비게이션의 활용은 택시 기사 개인의 특정 지역 지리에 대한 정보력 편차를 감소시킬 수 있고, 운행거리 비례 요금체계에 따라 운행경로에 대한 승객과의 분쟁도 방지할 수 있으며, 실시간 교통정보 반영으로 최단 경로 안내도 가능하여, 택시 운행 시 네비게이션 활용은 상당히 보편화되었다.

### (2) 엄격한 운수종사자격 제도로 인한 운수종사자 수급의 어려움

#### ● 택시 공급 대비 높은 유희면허 비율

2018. 12. 31. 서울시 기준 법인택시와 개인택시의 면허대수 합계는 총 71,828대이나, 일평균 요일별 운행대수는 법인택시와 개인택시 합계 총 49,670대에 불과하다.<sup>37)</sup> 즉, 택시 면허대수는 첨두 시간대를 제외한 나머지 시간을 기준으로 적정대수를 초과하여 공급과잉 상태임에도 높은 유희면허 비율로 인하여 수요·공급의 불균형이 심각하다.

37) <http://news.seoul.go.kr/traffic/archives/307>

Fig. [27] : 택시운행 현황 (2018년 12월 31일 기준, 단위 : 명)

구분	업체수(개사)	면허대수(대)
총계	49,479	71,828
법인 (고급, 대형, 승합)	254	22,603 (70/22/18)
개인	49,225	49,225
중형	-	47,169
고급	-	434
대형	-	256
모범	-	1,366

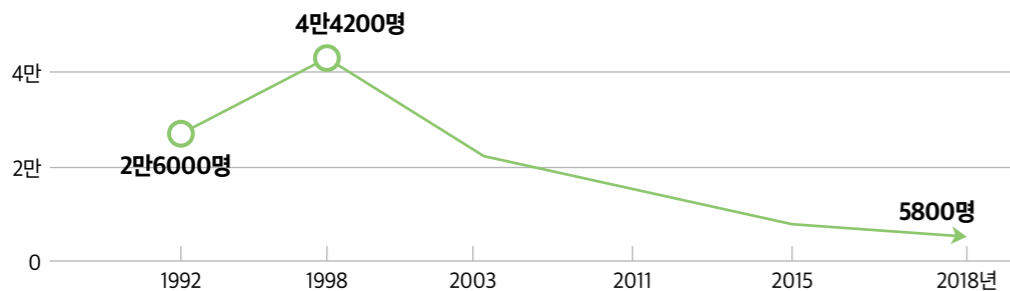
Fig. [28] : 일평균 요일별 운행대수 (단위 : 대, 4~28시 기준)

구분	월	화	수	목	금	토	일	평균
합계	50,905	51,901	48,547	52,776	51,948	50,091	41,679	49,670
개인	32,734	33,337	29,825	33,820	32,710	31,480	25,405	31,314
법인	18,170	18,564	18,722	18,956	19,238	18,611	16,274	18,356

출처 : 서울특별시, 주요교통통계

그런데 위와 같이 높은 유희면허 비율은 택시 운수종사자 구인난에 기인한다.<sup>38)</sup> 서울택시운송사업조합 발표 자료에 의하면 1990년대 서울 택시운전 자격시험 응시자는 연간 약 4만 5000명에 육박했으나 2018년 응시자는 약 5,800명으로, 1990년대 대비 약 1/7 수준으로 급감한 것을 확인할 수 있다.

Fig. [29] : 서울 택시 운전 자격시험 응시자 추이



자료 : 서울택시운송사업조합

38) <http://kten.kr/detail.php?number=28365&thread=22r06>  
[https://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2019/06/04/2019060400264.html](https://news.chosun.com/site/data/html_dir/2019/06/04/2019060400264.html)

● 운수종사자격 취득에 걸리는 기간이 상당함

택시 운수종사자 구인난이 심각한 이유 중 하나로 운수종사자격 취득까지 상당한 기간이 소요된다는 점을 꼽을 수 있다. 택시 운수종사자격 취득에 필요한 운전정밀검사 및 자격시험 절차는 매우 여러 단계에 걸쳐 진행되기에, 일반적으로 1달 정도가 소요되나 신청자가 많을 경우 약 6주~8주 가량 소요된다. 이로 인하여 당장 택시 운수종사자로 취직하려는 구직자가 증도에 포기하거나 애초에 구직을 시도조차 하지 않는 경우가 많다.

다) 운수종사자격의 완화 필요성

안전한 운송수단의 제공이라는 측면을 고려하면 Type1 사업의 운수종사자에 대해서도 택시 운수종사자격과 마찬가지로 (i) 제1종 및 제2종 보통면허 이상의 운전면허 보유하고, (ii) 20세 이상으로서 (iii) 자동차 운전경력이 1년 이상이며, (iii) 운전적성 정밀검사 기준에 적합하여야 하고, (iv) 범죄경력 등 결격사유가 없을 것과 같은 자격요건을 요구할 필요가 있다.

그러나 차량보급율의 증가와 네비게이션의 보편화로 인하여 운수종사자의 필수 자격요소로 보기 어려운 지리 시험 등 불필요한 항목을 삭제하여 운수종사자격 시험을 간소화하는 방향으로 개선이 필요하다. 특히, 2019년 기준 서울시 택시운수종사자 중 60대 이상이 64.2%를 차지할 정도로 택시 운수종사자의 고령화가 심각한 상황에서<sup>39)</sup>, 지리시험 등 불필요한 요소가 유지되는 경우 젊은 층 신규 기사 유입에 장애가 될 것으로 예상된다. 또한 운수종사자격 제도를 현재와 같이 유지할 경우 운수종사자 공급 부족으로 택시의 높은 유희면허 비율에 따른 국민들의 불편은 계속될 것으로 예상되므로 택시 운수종사자격시험에 대한 오프라인 시험을 온라인으로도 응시할 수 있도록 하여 응시자의 경제적, 시간적 부담을 줄일 필요가 있다.

39) [https://tmacs.ts2020.kr/web/TG/TG400/TG4200/Tg4200\\_67.jsp?mid=51316](https://tmacs.ts2020.kr/web/TG/TG400/TG4200/Tg4200_67.jsp?mid=51316)



< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>개정 제49조의8(플랫폼운수 종사자의 준수사항)</b></p> <p>② 플랫폼운수종사자는 제24조에 따른 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다)의 운전업무 종사자격을 취득하여야 한다.</p> <p>③ 플랫폼운수종사자는 제2항에 따른 운전업무 종사자격을 증명하는 증표를 발급받아 해당 사업용 자동차의 안의 여객이 쉽게 볼 수 있는 위치에 항상 게시하거나 전자적 매체·기기 등을 통한 방법으로 게시하여야 한다.</p> <p>④ 제3항에 따른 증표의 발급·관리 및 게시에 필요한 사항은 제24조의2제3항을 준용한다.</p> <p>⑤ 플랫폼운수종사자는 차량의 출발 전에 제27조의2에 따라 여객이 좌석안전띠를 착용하도록 안내하여야 한다. 이 경우 안내의 방법, 시기, 그 밖에 필요한 사항은 제26조제3항을 준용한다.</p> <p><b>현행 여객자동차법 제24조 (여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격)</b></p> <p>① 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하려는 사람은 제1호 및 제2호의 요건을 모두 갖추고, 제3호 또는 제4호(국</p>		<p><b>현행 시행규칙 제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등)</b></p> <p>① 법 제24조제1항에 따라 여객자동차 운송사업용 자동차의 운전업무에 종사하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 사업용 자동차를 운전하기에 적합한 운전면허를 보유하고 있을 것</li> <li>2. 20세 이상으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 요건을 갖춘 것</li> </ol> <p><b>가. 해당 사업용 자동차 운전 경력이 1년 이상일 것</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 요건을 갖추고 제55조에 따라 운전자격을 취득할 것</li> </ol> <p>가. 제50조제1항에 따른 운전자격시험에 합격 나. 제50조제2항에 따른 교통안전체험교육 수료 (중략)</p> <p><b>제52조(운전자격시험의 실시 방법 및 시험과목 등)</b></p> <p>운전자격시험의 실시방법, 시험과목 및 합격자 결정은 다음 각 호의 구분에 따른다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 택시운전 자격시험</li> </ol> <p>가. 실시방법 : 필기시험 나. 시험과목 : <b>교통 및 운수 관련 법규, 안전운행 요령</b></p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p>토교통부령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다)의 요건을 갖추어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 국토교통부령으로 정하는 나이와 운전경력 등 운전업무에 필요한 요건을 갖춘 것</li> <li>2. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 시행하는 운전 적성(適性)에 대한 정밀검사 기준에 맞을 것</li> <li>3. 국토교통부장관 또는 시도지사가 시행하는 여객자동차 운수 관계 법령과 지리숙지도(熟知度) 등에 관한 시험에 합격한 후 국토교통부장관 또는 시도지사로부터 자격을 취득할 것</li> <li>4. 국토교통부장관이 「교통안전체험에 관한 연구·교육 시설에서 교통안전체험, 교통사고 대응요령 및 여객자동차 운수사업법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기 교육을 이수하고 자격을 취득할 것</li> </ol> <p>② 제1항 제3호 및 제4호에 따른 시험의 실시, 교육의 이수 및 자격의 취득 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다</p>		<p><b>및 운송서비스에 관한 사항</b></p> <p>다. 합격자 결정 : 필기시험 총점의 6할 이상을 얻을 것</p> <p><b>제54조(운전자격시험의 특례)</b></p> <p>① 한국교통안전공단은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에 대하여는 제52조제2호나 목에 따른 필기시험의 과목 중 안전운행 요령 및 운송서비스의 과목(제1호에 해당하는 자에 대하여는 교통 및 운수관련 법규 과목을 포함한다)에 관한 시험을 면제할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 택시운전자격을 취득한 자가 제55조의2제1항에 따라 운전자격증명을 발급한 일반택시운송사업조합의 관할구역 밖의 지역에서 택시운전업무에 종사하려고 운전자격시험에 다시 응시하는 자</li> <li>2. 운전자격시험일부부터 계산하여 과거 4년간 사업용 자동차를 3년 이상 무사고로 운전한 자</li> <li>3. 「도로교통법」 제146조에 따른 무사고운전자 또는 유공운전자의 표시장을 받은 자 (중략)</li> </ol>

## 7 | 허가기준

### 개정 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)

③ 제1항에 따른 플랫폼운송사업의 허가기준은 다음 각 호와 같다.

1. 사업계획이 수송 수요와 택시 총량 등을 고려한 수송력 공급에 적합할 것
2. 사업계획이 새로운 운송수요를 창출할 수 있고, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업과 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 내용을 포함하고 있을 것
3. 최저 허가기준 대수, 차고지 등 운송시설, 보험가입, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것

### 가) 최저 허가기준 대수

Type1 사업은 다양한 고객 수요에 맞추어 혁신적인 사업 모델을 출시하고, 이용자들이 새롭고 다양한 서비스를 선택할 수 있도록 하기 위하여 도입되었다. Type1 사업의 도입 취지를 달성하기 위해서는, 창의적이고 다양한 서비스를 개발, 제공할 수 있는 혁신 기업과 스타트업이 Type1 사업에 손쉽게 참여할 수 있어야 한다.

따라서 Type1 사업의 최저 허가기준 대수는 Type1 사업에 참여하고자 하는 스타트업의 현실을 고려하여 과도하게 설정해서는 아니된다고 본다. 최저 허가기준을 높게 설정하여 진입문턱을 높이기 보다는 다양한 사업자가 시장에 진출하여 소비자의 선택을 받도록 경쟁하는 것이 보다 바람직하다. 특히 Type1 사업은 자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차하여 자동차를 확보할 수 있으므로, 자동차대여사업자에 대한 등록기준 대수를 Type1의 최저 허가기준 대수로 일응 참고할 수 있다.

여객자동차법 시행규칙 제61조 별표6에 따르면, 자동차대여사업의 영업구역이 전국인 경우 등록기준 대수는 50대 이상이므로, 사업구역의 제한이 없는 Type1 사업 역시 최저 허가기준 대수를 50대로 규정함이 바람직하다.

### 나) 차고지 기준

#### (1) 기존 법인택시의 차고지 기준

현행 여객자동차법 시행규칙에 따르면 일반택시의 경우 대당 최저 13~15㎡를 보유 차고로 확보하여야 하고, 차고는 원칙적으로 자기 소유이어야 한다. 단, 예외적으로 운송사업자가 (i) 터미널의 주차 장소를 차고로 사용하는 계약을 체결하거나 주차장의 일부를 2년 이상 사용하는 계약을 체결하는 경우, (ii) 국가·지자체 등의 관리·운영토지를 사용허가 받아 차고지로 사용하는 경우, (iii) 타인소유 토지(차고지를 포함)를 2년간 임대하여 차고로 사용하는 경우는 자기소유로 의제한다.<sup>40)</sup>

그런데 일반택시운송사업에 필요한 차고면적은 시·도지사가 인정하는 경우 보유 차고의 최저 면적기준의 40% 범위에서 이를 경감하여 적용할 수 있고, 이에 따라 현재 서울의 경우 대당 최저 8㎡를 보유 차고로 확보하여야 한다.<sup>41)</sup>

#### (2) 기존 차고지 기준의 문제점

##### ● 신규 차고지 확보의 어려움

여객자동차법상 운송사업자는 차고지를 필수적으로 확보하여야 하나, 도심지에 대한 개발이 지속적으로 이루어지면서 차고지 확보가 쉽지 않은 상황이다. 특히 시내 지역의 경우 매연·소음 등을 이유로 주민 민원이 심하여 신규 차고지 확보가 사실상 불가능하고, 기존 도심지 내 차고지도 주택재개발정비사업 등으로 인하여 사용할 수 없게 되거나 소유자의 임차기간 연장 기피 등의 사유로 대체 차고지를 확보해야 하는 경우가 빈번하게 발생하고 있다.

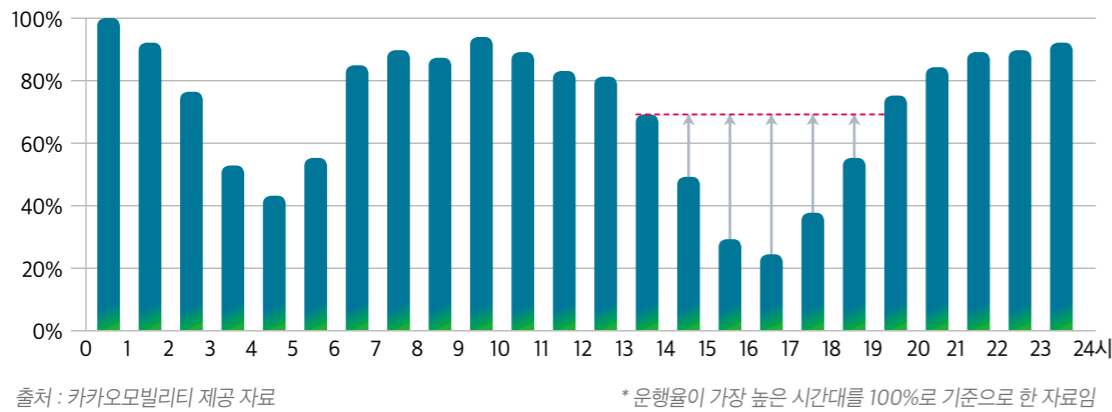
##### ● 차고지가 외곽에 위치함에 따라 배차효율 저하, 공차시간 증가

시내 지역에서의 신규 차고지 확보가 사실상 불가능해짐에 따라 차고지는 점점 더 도시 외곽 지역에 위치할 수밖에 없다. 그런데, 차고지가 도시 외곽 지역에 위치하는 경우 차고지 교대를 위하여 장거리를 이동하게 되어 배차효율이 저하되고, 공차시간이 증가하는 등의 문제가 발생한다. 특히 대부분의 차고지 교대는 04시, 16시에 이뤄지는데 해당 시간대에 근무 교대를 위해 교대시간 기준 전후로 약 2시간씩 택시 운행이 감소한다.

40) 여객자동차법 시행규칙 제14조 제1항, 별표2

41) 여객자동차법 시행규칙 제14조 제1항 별표2

Fig. [30] : 차고지 교대에 따른 운행율 변화



● 차고지 수용능력 초과에 따른 주차난

면허대수 대비 택시 가동률이 높은 택시 회사의 경우, 교대 시간대에 차량 수용능력 초과로 주차난에 시달리고 있다.

Fig. [31] : 수용 능력 초과로 인한 주차난



출처 : 서울 노원구 소재 택시회사 차고지 전경

● 출·퇴근 근무환경의 불편 및 운행 안전성 저하

새벽 시간대 차고지 교대의 경우 차고지의 위치에 따라 도심 외곽지역으로 출·퇴근을 할 수 있는 대중교통의 운행 중단 등으로 인하여 이동 편의성이 현저히 떨어져 운수종사자들의 신규채용 및 장기근속을 위한 근무환경 조성이 상당히 어려운 실정이다. 뿐만 아니라, 교대 시간을 앞두고 차고지 방향과 다른 운행이 발생될 경우 교대 시간을 맞추기 위해 안전운행을 도외시킬 수 있다.

(3) Type1 사업에 대한 다양한 형태의 차고지 인정 필요성

차고지에 대한 부정적인 인식 및 도심 재개발 등을 이유로 차고지 확보의 어려움을 고려하여 국토교통부도 ‘공동차고지’<sup>42)</sup> 개념을 신설하고 그린벨트 내 택시공동차고지 허용을 추진<sup>43)</sup>하는 등 택시 사업자들의 차고지 확보 어려움을 이해하고 있으나, 환경보호 등을 이유로 후속조치가 이루어지지 않고 있다.

즉, 현실적으로 기존의 차고지 규제 틀을 유지하면서 신설 차고지가 설치될 수 있는 지역 범위 등을 확대하는 것만으로는 차고지와 관련한 문제를 해결하기 어렵다. 따라서 주차장, 렌터카 차고지, 택시 차고지 유희면적 등 다양한 형태의 차고지를 허용할 필요가 있다.

● 주차장 시설의 차고지 활용

주차장법상 부설주차장의 설치기준 또는 설치제한기준<sup>44)</sup>을 초과하는 주차장으로서 그 초과 부분에 대하여 시장·군수 또는 구청장의 확인을 받은 경우 부설주차장의 주차장 외 용도로 변경하여 차고지로 이용이 가능하다.<sup>45)</sup> 또한 카셰어링 활성화를 위한 주차장법 시행령 개정으로, 교통영향평가 대상이 되는 시설물의 주차장이 카셰어링 지원에 이용될 경우 해당 주차장의 일부를 주차장 외의 용도로 사용할 수 있다.<sup>46)</sup>

따라서 (i) Type1 사업자가 신규 차고지를 확보하는 것은 주민 민원 등을 고려할 때 사실상 불가능한 상황이라는 점, (ii) 개정 여객자동차법에 따라 새로이 신설된 Type1 사업에 대하여도 카셰어링 사업 활성화를 위하여 규제를 완화해준 사례와 같이 규제 완화를 통하여 사업의 활성화를 보장할 필요가 있다는 점 등을 감안하여 기존 주차장 시설의 차고지 활용을 허용할 필요가 있다.

● 렌터카 기반의 Type1 사업 운영시 렌터카 차고지 활용

개정 여객자동차법상 Type1 사업자는 자동차대여사업자(이하 “렌터카 사업자”)의 대여사업용 자동차를 임차하는 방식으로 자동차를 확보할 수 있는데, 렌터카 사업자는 13~16㎡(승용자동차 기준)의 차고를 확보하거나 주차장법 시행규칙 제3조 제1항에 따른 주차면수를 확보하여야 한다.<sup>47)</sup>

그런데 여객자동차운수사업은 차량이 정차할 공간을 확보하는 것이 필수적인 사업인데, Type1 사업자가 렌터카 사업자로부터 대여사업용 자동차를 임차하는 경우 이미 해당 렌터카 사업자가 등록기준에 맞춰 확보한 차

42) 2인 이상의 일반택시운송사업자나 조합·연합회가 설치 또는 임차하는 차고지(택시발전법 제2조 제6호)

43) <https://www.edaily.co.kr/news/read?newsId=01295606616062088&mediaCodeNo=25>

44) 시설물을 설치한 후 법령·조례의 개정 등으로 설치기준 또는 설치제한기준이 변경된 경우에는 그 변경된 설치기준 또는 설치제한기준을 의미함

45) 주차장법 시행령 제12조 제1항 제3호

46) 2016. 7. 20. 주차장법 시행령 개정에 따른 제12조 제1항 제7호의 신설

47) 여객자동차법 제49조의2 제1호, 제29조, 같은 법 시행규칙 제61조, 별표6

고지가 있으므로 Type1 사업자에게 차고지를 중복하여 확보하도록 요구하는 것은 불필요한 중복 규제일 뿐만 아니라 도심 재개발 정책 및 환경 보호 측면에서도 적절하지 아니하므로 렌터카 차고지를 활용하도록 함이 타당하다.

### ● 일반택시운송사업 차고지 유희면적 활용

여객자동차법 시행규칙에 따라 일반택시운송사업자도 대당 최저 13~15㎡를 보유 차고로 확보하여야 한다. 따라서 기존 일반택시운송사업자가 Type1 사업을 운영할 경우, 중복 규제 해소를 통한 사업 활성화 등의 측면을 고려하여, 기존 일반택시운송사업을 위하여 확보한 차고지 중 유희면적을 활용할 수 있도록 허용할 필요가 있다.

### (3) Type1 사업은 플랫폼을 기반으로 하므로 차고지 밖 교대를 금지할 필요가 낮음

현행 여객자동차법상 국토교통부장관 또는 시·도지사는 여객을 원활히 운송하고 서비스를 개선하기 위하여 개선명령이 가능한데, 특히 서울시의 경우 여객자동차운송사업 개선명령 및 준수사항에서 차고지 밖 관리(교대)를 금지하고 있다.<sup>48)</sup>

그런데 기존 배회 영업 기반의 택시의 경우 ICT 기반 관제가 불가능하여 차고지 밖 관리(교대)를 금지할 필요성이 있었으나, 배회 영업 없이 앱호출 서비스만 제공하는 Type1 사업의 경우 차고지 밖 교대를 허용하더라도 ICT 기술을 기반으로 입·출차 현황 관리, 운수종사자 명의 확인, 운송기록 및 수입금 관리 등이 모두 가능하므로 차고지 밖 관리(교대) 금지 규제를 유지할 필요성이 낮다.

### (4) 결론적으로 Type1 사업의 활성화를 위하여 차고지 및 차고지 밖 교대에 대한 규제 완화가 필요함

Type1 사업자가 렌터카 또는 일반택시를 활용하는 경우 해당 렌터카 또는 일반택시 사업자가 여객자동차법에 따라 확보한 차고지를 활용하거나 주차장 등 다른 시설을 차고지로 활용할 수 있도록 허용하는 한편, 차고지 밖 교대를 허용하여 Type1 사업의 플랫폼 기반 사업 특성을 최대한 활용하고 신설사업으로서 활성화 될 수 있도록 규제를 완화할 필요가 있다.

48) 현행 여객자동차법 제23조 제1항

## 다) 보험

### (1) 기존 일반택시의 보험가입 관련 규정

현행 여객자동차법 시행규칙상 운송사업자는 운송개시가 이루어지면 「자동차손해배상 보장법」(이하 “자동차손배법”) 제5조 제1항 내지 제3항에 따른 책임보험등과 보험 및 공제 중 대인무한배상보험에 가입한 증명서를 첨부하여 관할관청에 신고하여야 한다.<sup>49)</sup>

한편 자동차손배법상 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상당한 경우에 피해자에게 배상책임을 지는 책임보험이나 책임공제(대인배상1) 및 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 배상책임을 지는 책임보험이나 공제(대물배상)에 가입하여야 하고, 여객자동차법상 여객자동차 운송사업자는 책임보험등에 가입하는 것 외 자동차 운행으로 인하여 다른 사람이 사망하거나 부상당한 경우에 피해자에게 책임보험등의 배상책임한도를 초과하여 지급책임을 지는 보험이나 공제(대인배상2)에 가입하여야 한다.<sup>50)</sup> 즉, 자동차손배법 및 여객자동차법에 따라 택시 사업자는 운송개시 시 책임보험 또는 공제조합에 가입하여야 한다.

이와 관련하여 여객자동차법상 사업자조합은 공제조합을 설립할 수 있고, 실제 대부분의 택시 회사는 택시공제조합에 가입하고 있다.<sup>51)</sup> 다만, 택시조합 및 공제조합의 가입이 강제되는 것은 아니고, 택시공제조합에 가입하지 않고 사설 보험회사와 보험계약을 체결할 수도 있어 사업자의 보험가입 또는 공제조합 가입에 대한 선택권이 보장된다.<sup>52)</sup>

### (2) Type1 사업자에 대한 가입대상 보험의 자율성 보장 필요

개정 여객자동차법상 Type1 사업의 경우 보험가입을 국토교통부령에서 정하는 바에 따른 Type1 사업의 허가기준 중 하나로 규정하고 있을 뿐, 그 외 보험가입과 관련한 구체적인 내용을 규정하고 있지 아니하다.

한편 여객자동차법은 자동차 사고로 생긴 손해를 배상하기 위하여 택시에 대하여 (i) 보험가입 또는 (ii) 공제조합 가입 중 하나를 선택할 수 있도록 규정하고 있는데, 위 (i) 또는 (ii)에 대한 선택권을 보장한 취지는 택시 이용자에게 자동차 사고로 인한 손해배상을 충분히 보장하되, 택시 사업자의 자율성도 보장하기 위한 것으로 이해된다. 그런데 Type1 사업도 국민에 대한 운송수단 제공이라는 측면에서 기존 택시와 상당히 유사하므로 Type1 사업에 대하여도 택시와 같이 구체적인 가입대상 보험을 규정하기 보다는 사업자의 자율성을 보장할 필요가 있다.

49) 여객자동차법 시행규칙 제40조 제1항

50) 자동차손배법 제5조 제1항, 제2항, 제3항

51) 여객자동차법 제61조 제1항, 제64조 제1항

52) <https://easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMainBtr.laf?popMenu=ov&csmSeq=762&ccfNo=2&cciNo=2&cnpcClsNo=2>

### (3) 자동차 대여사업자의 대여사업용 자동차 임차 시 해당 대여사업용 자동차 보험 적용이 필요함

#### ● 자동차손배법상 렌터카 사업자의 보험, 공제 가입의무

자동차손배법에 의하면 렌터카 사업자는 책임보험 가입 외 대인, 대물 및 자손 보험을 의무적으로 가입하여야 하고, 책임보험 및 대물, 자손 보험 등은 각 자동차 별로 가입하여야 한다.<sup>53)</sup> 그리고 여객자동차법상 렌터카 사업자는 보험 가입에 대한 사항을 대여약관에 기재하여야 한다.<sup>54)</sup>

즉, 렌터카 사업자는 자동차보유자로서 가입하는 대인보험 외 대물 및 자손 보험을 의무적으로 가입하여야 하고 이러한 보험 내지 공제 가입 의무는 각 자동차 별로 적용되는데, Type1 사업자가 렌터카 사업자로부터 대여사업용 자동차를 임차할 경우 해당 대여사업용 자동차에 대하여 렌터카 사업자가 이미 가입한 보험 내지 공제가 있으므로 불필요한 보험 중복 가입에 따른 고객에 대한 비용 전가를 방지하기 위하여 렌터카 사업자가 당해 대여사업용 자동차에 대하여 기존에 가입한 보험 또는 공제를 활용할 수 있도록 하는 것이 타당하다.

#### ● 렌터카 사업자/택시의 보험, 공제의 범위

자동차손배법상 렌터카 사업자와 여객자동차 운송사업자 모두 대인배상 보험 가입의무가 있다는 점은 동일하나,<sup>55)</sup> 여객자동차 운송사업자와 렌터카 사업자가 가입하는 보험/공제의 보장 범위가 다를 경우 렌터카 사업자가 대여사업용 자동차에 대하여 기존에 가입한 보험 또는 공제를 Type1 사업이 활용할 수 있도록 규정하는 것이 부적절할 수 있다.

그런데 자동차대여 표준약관에 의하면 렌터카 사업자는 고객에게 자동차손배법에 따라 책임보험과 자동차 종합보험(대인배상, 대물배상, 자기신체사고)에 가입된 렌터카를 대여하여야 한다.<sup>56)</sup> 또한 렌터카 사업자가 운행하는 대여자동차에 대하여 가입하는 자동차공제의 경우에도 배상책임의 범위를 대인배상1, 대인배상2, 대물배상으로 명시하고 있다.<sup>57)</sup>

한편, 자동차손배법상 여객자동차법에 따른 여객자동차 운송사업자는 자동차 보유자로서 가입하는 대인배상1 외 대인배상2도 가입하여야 하는데, 영업용 자동차 보험은 대부분 대인배상1, 2 및 대물배상을 포함하고, 택시 공제조합의 자동차공제 보통약관도 대인배상1, 2 및 대물배상을 보장한다. 즉, 렌터카 사업자와 택시 모두 자동

53) 자동차손배법 제5조 제5항

54) 여객자동차법 시행규칙 제68조 제6호

55) 자동차손배법 제5조 제3항 제1호, 제2호

56) 공정거래위원회, 자동차대여 표준약관 제11조 제1항

57) 전국렌터카공제조합 자동차 공제 약관(2020. 3. 12.)

차손배법상 대인배상1, 2 및 대물배상에 대한 보험 또는 공제를 가입하여야 하므로 원칙적으로 보장 범위는 차이는 없다.

### (4) 결론적으로 Type1 사업도 렌터카 사업자 가입 보험 또는 공제를 활용하도록 허용하는 것이 타당함

자동차손배법상 렌터카 사업자와 여객자동차 운송사업자(택시) 모두 대인배상1, 2 및 대물배상에 가입하여야 한다는 점은 동일하므로, Type1 사업에 대하여 렌터카 사업자가 대여사업용 자동차에 대하여 기존에 가입한 보험 또는 공제를 적용할 수 있도록 규정할 수 있다. 다만 구체적인 보험/공제의 보장 범위는 보험/공제 약관에 따라 달라질 수 있는데, Type1 사업자가 렌터카 사업자로부터 대여사업용 자동차를 임차하여 사용하는 경우에도 대인배상2까지 보장이 되도록 보험/공제 약관을 구성할 필요가 있다.<sup>58)</sup>

58) 참고로 현재 렌터카에 대하여 적용되는 보험 및 공제 약관에 의하면 임차인이 영리를 목적으로 요금이나 대가를 받고 공제계약자동차를 사용하거나 빌려 준 때에 생긴 손해에 대하여는 대인배상2와 대물배상 보상을 하지 않고 있는데, Type1 사업의 경우 개정 여객자동차법에 따라 렌터카 사업자로부터 대여사업용 자동차를 임차하여 영리를 목적으로 자동차를 사용할 수 있으므로, 위 예외사유의 예외에 해당하도록 추후 보험이나 공제 약관을 규정할 필요가 있다.

< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)</b>                      ③ 제1항에 따른 플랫폼운송사업의 허가기준은 다음 각 호와 같다.                      3. 최저 허가기준 대수, 차고지 등 운송시설, 보험가입, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것</p>		<p><b>제[ ]조 (허가기준 등)</b>                      ① 법 제49조의3 제3항 제3호에 따라 플랫폼운송사업자가 갖추어야 할 최저 허가기준 자동차 대수, 보유 차고 면적, 운송부대시설 등(이하 “시설등”이라 한다)의 기준은 별표 [2]와 같다.                      ② 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 사업구역이 섬이나 외딴곳, 그 밖에 특수한 사정이 있는 지역인 경우에는 별표 [2] 제1호의 허가기준 대수를 적용하지 아니할 수 있다.                      ③ 국토교통부장관은 제1항 및 제2항에 따른 기준 외에 수송수요와 수송력 공급 등에 관한 세부적인 허가기준을 따로 정할 수 있다.</p> <p><b>[별표 2]</b>  <b>1. 허가대수 기준 : 50대 이상</b>                      2. 보유 차고의 면적기준                      플랫폼운송사업                      대당 면적(최저) [10~13]m<sup>2</sup>                      (플랫폼운송사업자가 법 제49조의2 제1호에 따라 자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차하는 방식으로 자동차를 확보하려는 경우에는 임차한 대수만큼의 해당 자동차대여사업자의 차고지를 보유하고 있는 것으로 본다.)</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
		<p>3. 보험가입                      가. 원칙적으로 「자동차손해배상 보장법」 제5조에 따른 보험 가입                      나. 플랫폼운송사업자가 법 제49조의2 제1호에 따라 자동차 대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차하는 방식으로 자동차를 확보하려는 경우 해당 자동차 대여사업자가 가입한 보험이 있는 경우 별도의 보험에 가입하지 않아도 됨</p>

## Ⅱ 플랫폼가맹사업 입안 방향 검토

- 1 가맹사업 면허
- 2 운임/요금
- 3 사업구역
- 4 차량 내외·관 규제

## II 플랫폼가맹사업 입안 방향 검토

2009년 여객자동차법 개정을 통해 여객자동차운송가맹사업 제도가 도입되었다. 여객자동차운송가맹사업은 수입감소, 경영여건 악화로 택시가 점차 한계사업화 되고, 서비스 질 저하로 고급 교통수단으로서의 매력을 상실해가는 상황에서,<sup>59)</sup> 개별적으로 운행되는 일반/개인택시를 한 개의 가맹사업(브랜드)으로 통합하고, 다양한 운송 부가서비스를 제공할 수 있도록 하여, 변화하는 수요환경에 탄력적으로 부응할 수 있도록 하기 위한 목적으로 도입되었다.<sup>60)</sup>

하지만 제도 도입 취지와 달리 여객자동차운송가맹사업은 활성화되지 못하였는데, 까다로운 면허 인가 기준과 가맹사업을 위한 차량 최소 확보대수 기준이 너무 높았다는 점 등이 이유로 제시되고 있다.<sup>61)</sup>

그러나 이후 스마트폰 어플리케이션의 보급에 따라 택시 호출앱이 보편화되었고, 2019년 카카오 T 택시와 연계한 웨이그블루 가맹서비스가 출시되었으며, 이후 카카오 T 블루, 마카롱택시 등 다양한 가맹택시가 등장하였다. 이에 따라 상대적으로 낙후되었다는 평가를 받고 있던 기존 택시업계도 호출플랫폼과의 연계를 통해 통일적인 브랜드 구축 및 양질의 서비스를 제공할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

이러한 흐름에 따라 개정 여객자동차법은 기존의 여객자동차운송가맹사업을 '여객자동차플랫폼운송가맹사업'(Type2)로 개편함으로써 가맹사업의 활성화를 의도하고 있다. 다만, 개정법은 운송플랫폼을 통해서만 운영하는 가맹택시에 대해 일부 운임/요금의 자율성을 인정한 것 이외에 있어서는 기존 여객자동차법과 대동소이한 내용을 담고 있고, Type2의 활성화를 위한 기존의 규제 완화는 상당부분 개정 여객자동차법 하위법령을 어떻게 입안하느냐에 달려있다.

기존 가맹택시에 대해 일반 중형택시에 적용되는 규제 대부분이 그대로 적용됨에 따라 여객자동차운송가맹사업의 통일적인 브랜드 구축 및 양질의 서비스 제공이 어려웠음을 고려할 때, Type2에 대해서도 기존과 동일한 규제를 적용한다면 Type2 활성화를 위한 개정법의 취지는 달성하기 어렵다.

아래에서는 Type2 가맹사업의 활성화라는 방향성 아래에서 Type2 관련 이슈 및 하위법령 제정 방향에 대해 살펴본다.

59) [http://likms.assembly.go.kr/bill/summaryPopup.do?billId=PRC\\_D0P811P2B1L501R8H0F8U2W5C3H8G3](http://likms.assembly.go.kr/bill/summaryPopup.do?billId=PRC_D0P811P2B1L501R8H0F8U2W5C3H8G3)

60) [http://likms.assembly.go.kr/bill/summaryPopup.do?billId=PRC\\_B0F9X0Y4A203L1C6N2U5A3L8U1J9H7](http://likms.assembly.go.kr/bill/summaryPopup.do?billId=PRC_B0F9X0Y4A203L1C6N2U5A3L8U1J9H7)

61) <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=koti10&logNo=221691788199&parentCategoryNo=&categoryNo=&viewDate=&isShowPopularPosts=false&from=postView>

## 1 | 가맹사업 면허

### 개정 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등)

- ① 여객자동차플랫폼운송가맹사업(이하 "플랫폼가맹사업"이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다.
- ② 제1항에 따라 플랫폼가맹사업의 면허를 받은 자(이하 "플랫폼가맹사업자"라 한다)가 사업계획을 변경하고자 하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.
- ③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제2항 본문에 따른 변경인가의 신청을 받거나 같은 항 단서에 따른 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 변경인가 또는 신고수리 여부를 신청인 또는 신고인에게 통지하여야 한다.
- ④ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제3항에서 정한 기간 내에 변경인가 또는 신고수리 여부나 민원 처리 법령에 따른 처리기간의 연장을 신청인 또는 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간(민원 처리 관련법령에 따라 처리기간이 연장 또는 재연장된 경우에는 해당 처리기간을 말한다)이 끝난 날의 다음 날에 변경인가 또는 신고수리를 한 것으로 본다.

### 가) 현행 여객자동차운송가맹사업 면허제도의 문제점

현행 여객자동차법 제49조의2 제1항은 "여객자동차운송가맹사업을 경영하고자 하는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 여객자동차운송가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다"고 규정하고 있다.

그런데 여객자동차법은 최초 사업구역을 기준으로 면허의 인가권자를 구분하고 있을 뿐, 최초 1개의 사업구역에 대해 시·도지사로부터 여객자동차운송가맹사업 면허(이하 "지역면허")를 받은 후, 사업구역이 2개 이상의



시·도로 확대되어 국토교통부장관으로부터 면허(이하 “광역면허”)를 받게 되는 경우 기존 지역면허의 효력 및 지역면허 인가권자의 규제 권한에 대하여 규정을 두고 있지 아니하다.

이러한 규정의 미비로 인하여 실무상 광역면허를 받은 사업자에 대해 사업계획서 변경사항 발생시 최초 지역면허를 발급한 관할 관청도 인가 등 규제 권한을 행사하고 있는 실정이다. 이에 반해 최초 광역면허를 받은 사업자의 경우 광역면허 취득 후 사업을 개시한 지역의 지자체가 규제 권한을 행사하지 않아, 규제 차익이 발생하고 있다.

## 나) 광역면허에 대한 규제를 국토부로 통일하는 규정의 정책적 필요성

현행 여객자동차법상 여객자동차운송가맹사업은 최초 지역면허 취득 후 광역면허 취득시 기존 지역면허의 효력 및 지역면허 인가권자의 규제 권한에 대한 규정 미비로 실무상 규제 차익의 문제가 발생하고 있는데, 개정 여객자동차법상 Type2 사업에 대하여 기존 여객자동차운송가맹사업의 면허제도와 구조적으로 동일하게 규정하고 있어 유사한 문제가 발생할 것으로 예상된다.

그런데 광역면허의 인가권자인 국토교통부가 최초 지역면허 취득 후 광역면허를 취득한 사업자와 최초 광역면허를 취득하는 사업자 간 규제 차익이 발생한다는 점에 대하여 문제의식이 있더라도 여객자동차법상 지역면허의 효력에 대한 명시적인 규정이 없을 경우 최초 지역면허를 발급한 관할 관청이 사업계획서 변경사항 발생시 인가 등 규제 권한을 행사하는 것을 방지하기 어렵다. 따라서 지역면허 발급 지자체의 규제 문제를 해결하기 위하여는 광역면허 취득 후 최초 지역면허의 효력에 대하여 명시적 전환 규정을 두어야 할 것으로 생각된다.

즉, 여객자동차법 시행규칙에 “여객자동차법에 따라 시·도지사에게 면허를 받은 자가 2개 이상의 시·도에서 플랫폼가맹사업을 경영하기 위하여 국토교통부장관에게 면허를 받은 경우에는 기존에 시·도지사로부터 받은 면허는 국토교통부장관에게 받은 면허로 전환된 것으로 본다”는 취지의 조항을 추가하여, 광역면허를 받은 Type2 사업자에 대한 시·도지사의 불필요한 이중 규제를 해소할 필요가 있다.

## 다) 위임입법의 한계를 일탈한 것으로 보기 어려움

개정 여객자동차법은 Type2 사업의 면허 체계를 사업구역 범위에 따라 2개 이상의 광역면허는 국토교통부로, 1개의 지역면허는 시·도지사로 나누고 있다. 그런데, 하위 시행규칙에서 기존 지역면허를 받은 사업자가 광역면허를 받은 경우 기존에 받은 지역면허를 광역면허로 전환하도록 규정하는 경우, 모법의 입법취지 및 전체 법체계상 위임입법의 한계를 일탈하여 위법, 무효에 해당하는지 문제된다.

### (1) 위임입법의 한계

국민의 기본권을 제한하기 위해서는 법률에 근거가 있어야 하고(헌법 제37조 제2항), 법률의 위임범위를 벗어나 국민의 기본권을 제한하는 대통령령은 위임입법의 한계를 일탈한 것으로서 그 효력이 인정될 수 없다(대법원 2005. 4. 29. 선고 2004두14090 판결 등).

다만, 시행령은 법률에 규정되지 아니한 새로운 내용을 정할 수는 없지만, 시행령의 내용이 모법의 입법 취지 및 관련 조항 전체를 유기적·체계적으로 살펴본다. 모법의 해석상 가능한 것을 명시한 것에 지나지 아니하거나 모법 조항의 취지에 근거하여 이를 구체화하기 위한 것은 모법에서 직접 위임하는 규정을 두지 않았다고 하더라도 이를 무효라고 볼 수는 없고(대법원 2009. 6. 11. 선고 2008두13637판결 참조), 법률에 의한 위임이 있는지 여부를 판단할 때에는 직접적인 위임 규정의 형식과 내용 외에 해당 법률의 전반적인 체계와 취지·목적 등도 종합적으로 고려하여야 한다(대법원 2000. 10. 19. 선고 98두6265 전원합의체 판결).

그런데 2012. 2. 1. 개정된 구 여객자동차법은 광역 단위로 이루어지는 여객자동차운송가맹사업의 실정을 고려하여 면허권자에 국토교통부를 추가한 것일 뿐,<sup>62)</sup> 지역면허가 광역면허로 전환되는 경우 중복규제를 받으라는 취지는 아니다. 따라서 명시적인 광역면허 전환 규정을 통해 사업자의 혼선 초래 우려 등을 해소하여 모법인 여객자동차법의 취지를 보다 구체화할 수 있을 것으로 보인다.

### (2) 유사한 규정 체계를 둔 다른 법령에 대한 실무례

「전기사업법」에 의하면 전기사업을 하려는 자는 전기사업의 종류별로 산업통상자원부장관의 허가를 받아야 하는데, 산업통상자원부장관은 필요한 경우 사업구역 및 특정한 공급구역별로 구분하여 전기사업의 허가를 할 수 있고, 발전사업의 경우에는 발전소별로 허가할 수 있다.<sup>63)</sup> 그런데 전기사업법 시행규칙은 전기사업 허가 신청은 원칙적으로 산업통상자원부장관에게 하되, 발전설비용량이 3천 킬로와트 이하의 발전사업 허가 신청은 시·도지사에게 하도록 규정하고 있다.<sup>64)</sup>

62) 법제처, 구 여객자동차법(법률 제11295호) 제49조의2 제1항 단서 개정이유 참조

63) 전기사업법 제7조 제1항, 제4항

64) 전기사업법 시행규칙 제4조 제1항

다만, 전기사업법령상 시·도지사의 허가를 받은 자가 다른 전기사업 면허를 산업통상자원부로부터 받은 경우, 전기사업법에 명시적인 규정은 없으나, 전기위원회는 발전사업 관련 시·도지사 허가의 효력에 관하여 산업통상자원부장관의 허가를 최종적인 허가로 보아 기존 시·도지사의 허가는 사라지는 것으로 보고 있다.

## 라) 결론적으로 규제차익 문제 해결을 위하여 광역면허로의 전환규정 신설이 필요함

현행 여객자동차법상 여객자동차운송가맹사업자의 최초 지역면허 취득 후 광역면허 취득 시 기존 지역면허의 효력 및 지역면허 인가권자의 규제 권한에 대한 규정 미비로 실무상 규제 차익의 문제가 발생하고 있다. 그런데 개정 여객자동차법상 Type2 사업도 동일한 규정체계를 갖고 있어 위와 같은 문제가 되풀이될 것으로 예상되므로, 이를 해소하기 위하여 개정 여객자동차법 시행규칙에 Type2 사업자의 광역면허 취득시 최초 지역면허에 대한 전환 규정을 신설할 필요가 있다.

### < 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등)</b></p> <p>① 여객자동차플랫폼운송가맹사업(이하“플랫폼가맹사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다.</p>		<p><b>제93조의2 (운송가맹사업의 면허신청)</b></p> <p>① 법 제49조의10 제1항에 따라 플랫폼가맹사업 면허를 받으려는 자는 별지 제[*]호 서식에 따른 플랫폼가맹사업면허신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류(전자문서를 포함한다)를 첨부하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 제출하여야 한다.</p> <p>(중략)</p> <p>③ <u>법 제49조의10 제1항에 따라 시·도지사에게 면허를 받은 자가 2개 이상의 시·도에서 플랫폼가맹사업을 영위하기 위하여 같은 항 2문에 따라 국토교통부장관에게 면허를 받는 경우, 기존에 시·도지사로부터 받은 면허는 국토교통부장관에게 받은 면허로 전환된 것으로 본다.</u></p>

## 2 | 운임/요금

### 개정 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의13(플랫폼가맹사업의 운임·요금)

① 제8조제1항 및 제2항에도 불구하고 운송가맹점(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서만 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)이 운임이나 요금을 정하려는 때에는 다음 각 호에 서 정하는 경우에 따라 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.

1. 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우 : 국토교통부장관에게 신고
2. 제1호 외의 경우 : 시·도지사에게 신고

② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통 지하여야 한다.

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.

④ 제1항에 따른 신고는 플랫폼가맹사업자가 대행할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 신고를 수리한 경우 운송가맹점이 소재하는 시·도지사에게 그 내 용을 통보하여야 한다.

## 가) 플랫폼운송가맹점의 운임/요금의 자율성

### (1) 플랫폼을 통해서만 영업을 하는 경우

개정 여객자동차법 문헌상 플랫폼을 통해서만 운영하는 경우 운임이나 요금에 대해서는 특별히 규제기관이 정 한 기준과 요율의 범위에 구속됨 없이 자유롭게 정하여 신고할 수 있도록 명시되어 있다. 즉, 개정 여객자동차 법상 플랫폼운송가맹점은 일반 택시 사업자로 구성될 것으로 보이나, 개정 여객자동차법 제49조의13 제1항 에서는 일반 택시에 대해 적용되는 운임/요금에 관한 규제 및 상한에 대한 제8조 제1항 및 제2항을 명시적으로 배제한 채, 별도의 운임/요금을 자유롭게 정하여 신고할 수 있도록 규정하고 있는 것이다.

운송플랫폼으로만 영업하는 경우 Type1 사업자와 마찬가지로 배회 영업을 할 수 없어서 플랫폼으로만 서비스 를 제공하는 대신 운임과 요금의 자율성이 보장되어야 하는 것은 당연한 것이라 할 수 있겠다.

한편, 개정 여객자동차법 제49조의13이 “운송가맹점(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서만 여객 과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)”이라고 규정하여, 마치 플랫폼을 통해서만 운행하는지 여부를 “운송 가맹점” 단위로 판단해야 하는지 의문이 제기될 수 있으나 운송플랫폼을 통해서만 운행하는지 여부는 “차량” 단 위로 해석해야 함은 당연하다. 즉, 가맹사업자가 확보한 운송플랫폼 내에서 운행되는 이상, 어느 택시회사(=운 송가맹점)가 배회영업을 전혀 하지 않는 차량(플랫폼으로만 운행하는 차량)만을 운영하는지, 배회영업을 할 수 있는 차량도 동시에 운영하는지에 따라, 플랫폼으로만 운행하는 차량에 대한 취급이 달라지는 것은 합리적이지 않기 때문이다. 또한, 현실적으로도 어느 택시회사가 보유한 차량 전부를 운송플랫폼을 통해서만 운행하는 것 이 쉽지 않다는 점을 고려할 때에도 더욱 그러하다.

### (2) 배회영업을 병행하는 경우

배회영업을 병행하는 차량의 경우, 배회영업을 통해 승객이 탑승하여 부과되는 요금은 기존 중형택시와 마찬가 지의 운임/요금에 대한 상한 규제를 받게 되는 것은 당연하다. 개정 여객자동차법상 본래 Type2 가맹차량은 대 부분 일반 중형택시 사업자로 구성될 것으로 보이고, 배회영업을 함에 있어 요금 수준이 동일하지 않다면 이용 자들에게 혼란을 초래할 수 있기 때문이다.

그렇다면 배회영업을 병행하기는 하지만, 플랫폼을 통해 승객이 탑승한 경우에 있어 부과하는 요금에 대해서는 어떠한 방식으로 규율을 해야 하는 것일까? 이 경우에도 앞의 플랫폼으로만 영업을 하는 경우와 유사하게 취급 할 필요가 있다고 생각된다. 이와 같이 취급할 경우 배회영업을 병행하는 Type2 차량의 경우 배회영업 시 요금 기준과 플랫폼영업 시 요금 기준이 구분될 것이고, 이에 따라 두 개의 요금 체계가 병존하는 결과가 발생할 수 있다.

위와 같이 두 개의 요금 체계가 병존하더라도 이용자 보호 관점이나 규제 측면의 관점에서 볼 때 특별한 문제가 발생하지 않을 것으로 본다. 즉, 두 가지 요금 체계를 가지고 있더라도, 배회영업의 경우에는 여전히 현재 일반 택시를 규율하는 여객자동차법 제8조 제1항에 따라 사전 요금 통제를 할 수 있어 규제의 공백이 발생하지 아니 한다. 또, 플랫폼을 통해 탑승하는 경우에는 Type1 사업자와 마찬가지로 자유로운 요금제를 도입하더라도 플랫 폼을 통한 차량 호출 시점에 탑승시 적용되는 요금 체계가 이용자에게 충분히 고지되고 이용자가 이에 동의하 여 호출, 탑승하므로 이용자에게 요금 체계에 관한 혼란을 초래할 가능성은 없기 때문이다.

또한, 동일한 차량이라고 하더라도 배회영업을 통해 탑승하는 경우와 플랫폼을 통해 호출, 탑승하는 경우 이용 자에게 제공할 수 있는 서비스의 종류나 내용이 달라질 수 있다는 점도 고려되어야 한다. 즉, 현행 일반(중형)택

시에 대한 요금규제가 미터기 요금만을 획일적으로 징수할 수 밖에 없는 구조로 되어 있어, 구독요금제/대절요금제/사전확정요금제 등 이용자의 수요에 맞춘 다양한 서비스 및 요금제의 출시가 원천적으로 봉쇄되어 있다. Type2의 도입을 통해 일반택시도 이러한 다양성을 확보하여 경쟁력을 갖추게 할 필요가 있다 할 것인데, 배회영업을 병행하는 차량에 대해서 이러한 가능성을 아예 막아두는 것이 합리적인지 의문이다.

따라서 배회영업을 병행하는 Type2 차량을 플랫폼으로 호출한 경우에 대해서는 자율요금제가 적용될 수 있도록 개정 여객자동차법 제49조의13을 합리적으로 해석하는 방법을 통해서라도 운임/요금에 대한 다양성을 확보하는 것이 Type2의 활성화를 위해 필요해보인다.

### (3) 부가서비스 이용료

플랫폼운송가맹점의 부가서비스 이용료 역시 Type1 사업자의 부가서비스 이용료와 비슷하게 자율성이 보장되어야 할 것이다.

Type1에 관한 논의에서 살펴본 바와 같이, 부가서비스 이용료는 사전 신고의 대상이 되는 운임/요금에 해당하지 않는다고 보아야 하므로, Type1 사업자의 경우와 마찬가지로 플랫폼운송가맹점의 부가서비스 이용료 역시 사전규제의 대상은 아니라고 봄이 타당하다고 생각된다. 한편, 현행 여객자동차법 시행규칙은 여객자동차운송가맹사업의 사업계획서에 부가서비스 계획, 구체적으로 부가서비스의 유형, 운영계획 및 요금수준을 기재하도록 하고 있는데(시행규칙 제93조의2 제2항 제8호), 이와 같은 규정이 그대로 Type2 사업에 대해 도입된다면 이는 합리적인 해석상 구체적인 요금액을 의미하는 것이라기 보다 대략적인 요금의 범위를 의미하는 것으로 보아야 한다.

이와 같이, 여객운송 부가서비스 이용료에 대한 사전규제를 제외함으로써 운송플랫폼을 통하여 제공되는 다양한 형태의 부가서비스 및 그에 상응하는 수준의 요금을 Type2 사업자 스스로 책정할 수 있도록 할 경우 수요와 공급에 상응하는 탄력적인 운송플랫폼 이용료를 출시할 유인이 있고, B2B 서비스, 펫택시, 유아용 카시트, 등하교 도우미 서비스, 환자를 위한 택시 서비스, 외국인 등을 위한 관광서비스 등 다양한 이동 수요를 충족할 수 있는 환경을 조성할 기반을 마련해 줄 수 있을 것이다.

나아가 사전확정 요금제, 대절요금제, 구독형 상품 등 다양한 요금제 역시 부가서비스와 결합하거나 단독의 서비스 상품으로 개발 적용하는 방안도 생각할 수 있다. 이를 위해 Type2 사업자의 선택에 따라 여객자동차법 제8조 제1항에 따른 미터기 운임/요금을 별도로 수취하지 않고 부가서비스 이용료만을 수취할 수 있도록 여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령을 일부 개정할 필요도 있다고 생각된다(특히, 배회영업을 병행하여 운임/요금 자체의 자율성이 제한되는 모델의 경우, 이러한 방식으로 플랫폼을 통한 다양한 이동수요를 충족시킬 필요가 있다).

핀란드에서 MaaS (통합 모빌리티 서비스) 사업자인 Whim의 경우 지하철, 공유자전거, 택시, 렌터카, 전동킥보드를 혼합하여 서비스를 제공하는데, 가입자가 선택한 구독 요금제에 따라 택시는 단거리 정액 요금제(5km 이하 월 4회까지 10유로 정액 부과), 정률 할인 요금제(요금의 15% 할인), 단거리 비과금 요금제(5km 이하 월 80회까지 요금 면제) 등 다양한 요율 방식을 채택하여 과금하고 있다.

이와 같이 이용자에게 편리한 MaaS (통합 모빌리티 서비스)를 국내에서 안정적으로 제공하기 위해서, Type2 사업자의 다양한 부가서비스 이용료 설정의 자율성이 보장되어야 할 것이다.

## 나) 운임/요금의 사후적인 개선명령은 언제 가능할까?

개정 여객자동차법 제49조의14에서는 “국토부장관 등은 필요하다고 인정하는 때 Type2 사업자에게 운송가맹점이 받는 운임이나 요금의 조정을 명할 수 있다”고 규정하고 있다.

운임/요금 조정에 관한 개선명령 사유로는 (i) 다른 사업자와의 공정한 경쟁을 저해하는 경우 또는 (ii) 이용자 보호 관점에서 과도하게 운임/요금이 높은 경우를 생각해볼 수 있다.

다만, 과거 행정법원은 행정청이 프리미엄 독서실의 이용료가 높다는 이유로 본건과 유사한 사후적인 개선명령을 부과한 사례에서, 해당 요금 조정명령은 독서실의 영업의 자유를 침해하여 부당하며, 사회통념상 용인할 수 없을 정도의 폭리 수준이 아닌 이상 이미 규제기관에 신고한 이용료에 대해 사후적인 개선명령은 자제되어야 한다는 취지의 판결을 내린 바 있고,<sup>65)</sup> 이와 유사한 취지의 하급심 판결이 몇 차례 이뤄졌던 것으로 보인다.<sup>66)</sup>

본건의 경우에 있어서도 운송플랫폼사업자의 영업의 자유를 침해할 소지를 줄이기 위해 개선명령 사유를 보다 구체화하기 위해 하위 법령을 통해 “다른 사업자와의 공정한 경쟁을 현저히 저해하거나, 이용 요금이 물가 상승률이나 지역 특수성 등을 고려하여 과다하게 책정된 경우”와 같은 입안을 함으로써 개선명령사유와 관련하여 일정 수준의 예측가능성을 부여하는 것이 바람직할 것으로 생각된다.

65) [https://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2019/03/10/2019031001775.html](https://news.chosun.com/site/data/html_dir/2019/03/10/2019031001775.html)

66) <https://www.yna.co.kr/view/AKR20150613056400004>

< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제49조의13(플랫폼가맹사업의 운임·요금)</b></p> <p>① 제8조제1항 및 제2항에도 불구하고 운송가맹점(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서만 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)이 운임이나 요금을 정하려는 때에는 다음 각 호에서 정하는 경우에 따라 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.</p> <p>1. 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우 : 국토교통부장관에게 신고</p> <p>2. 제1호 외의 경우 : 시·도지사에게 신고</p> <p>② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.</p> <p>③ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.</p> <p>④ 제1항에 따른 신고는 플랫폼가맹사업자가 대행할 수 있다.</p> <p>⑤ 국토교통부장관은 제1항에</p>		<p><b>제[ ]조(운임·요금의 신고)</b></p> <p>① 법 제49조의13 제1항에 따라 플랫폼가맹사업의 운임·요금의 신고 또는 변경신고를 하려는 자는 별지 제[*]호 서식의 플랫폼가맹사업 운임·요금 신고 또는 변경신고서에 운임·요금표 및 그 신·구 대비표(신·구 대비표는 운임·요금을 변경하는 경우에만 첨부한다)를 첨부하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 제출하여야 한다.</p> <p>② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항의 플랫폼가맹사업 운임·요금 신고 또는 변경신고서를 받는 경우 다음 각 호의 기준에 부합하면 그 신고를 수리하여야 한다.</p> <p>4. 기본운임과 거리·시간에 따른 추가운임이 알기 쉬운 산식에 따라 명시되어 있을 것</p> <p>5. 탄력운임·요금제를 두는 경우, 그에 대한 가격범위가 명시되어 있을 것</p> <p>6. 운행형태, 지역적 특성 및 서비스 수준에 따라 구간정액운임제, 시간정액운임제, 구독운임제 등 별도의 운임제를 두는 경우에 대한 정보가 명시되어 있을 것</p> <p>③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 운송가맹점 또는 플랫폼</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p>따라 신고를 수리한 경우 운송가맹점이 소재하는 시·도지사에게 그 내용을 통보하여야 한다.</p> <p>⑥ 운송가맹점(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서만 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)은 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다.</p>		<p>플랫폼가맹사업자가 제1항에 따라 신고한 내용이 제2항에 따른 기준에 맞는 경우에는 7일 이내에 신고수리 여부를 알려야 하며, 맞지 아니한 경우에는 그 보완을 요구하고 법 제49조의13 제3항에서 정한 바와 같이 처리기간의 연장 여부를 운송가맹점 또는 플랫폼가맹사업자에게 통지하여야 한다.</p>

### 3 | 사업구역

#### 가) 택시 사업구역 제도의 취지

택시 사업구역 제도는 1982. 4. 경 88서울올림픽에 대비하여 '택시교통종합개선방향'의 시행을 통해 택시를 서민이 이용하는 준 대중교통수단으로 정립하고 법인택시와 개인택시를 지역별로 균형 있게 증차하여 공공성과 공익성을 확보하고자 하는 목적으로 도입되었다.

한편, 법원은 구 자동차운수사업법 제4조 제2항이 자동차운송사업 면허의 사업구역을 정하도록 규정한 취지에 대하여 "자동차를 이용하는 각 지역주민의 편의를 위하여 그 운행지역을 지정하도록 규정한 것이지, 타구역 동종업자의 운행구역을 침범하지 못하도록 함으로써 타구역업자를 보호하는 취지가 아니며 따라서 공차표시인 채로 잠시 택시를 타구역 도로상에 둔 경우 사업구역 위반에 해당되지 않는다"고 판시한 바 있다(대구고등법원 1987. 1. 14. 선고 85구390 판결).

즉, 택시 사업구역 제도는 특정 사업구역으로의 택시공급 집중을 방지하여 택시를 이용하고자 하는 지역 주민의 편의를 증진하기 위한 취지로 이해된다.

#### 나) 택시 사업구역 제도의 문제점

##### (1) 수요·공급의 심각한 불균형

현대사회는 교통 인프라의 확충, 생활권 광역화 등으로 인해 사업구역 간 이동 수요가 과거 대비 대폭 증가하였다. 특히 수도권인 경우 도로와 지하철 인프라의 확충 및 생활 반경의 확대로 서울에서 경기, 인천 등으로 1~2시간 내 접근이 가능해짐에 따라 행정구역상으로는 분리되어 있더라도 사실상 인접 생활권에 속하는 구역 간 이동 수요가 많다. 그러나 실제 택시 수요·공급 분포는 전혀 균형을 이루고 있지 못하다.

Fig. [32] : 심야시간 분당지역 택시 수요와 공급 분포도

심야시간 분당지역 택시 수요와 공급분포	승객 목적지 별 택시호출 분포(수요)	사업구역 별 택시 분포(공급)
23시경	1 경기 성남 41%	1 경기 성남 53%
	2 경기 용인 22%	2 서울 38%
	3 서울 18%	3 경기 용인 4%
	4 경기 광주 7%	4 경기 안양 2%
	5 경기 수원 3%	5 경기 수원 1%
24시경	1 경기 성남 49%	1 서울 51%
	2 경기 용인 20%	2 경기 성남 41%
	3 경기 광주 13%	3 경기 용인 3%
	4 서울 8%	4 경기 수원 2%
	5 경기 수원 6%	5 경기 안양 1%
01시경	1 경기 용인 46%	1 서울 54%
	2 경기 성남 32%	2 경기 성남 38%
	3 경기 광주 9%	3 경기 용인 2%
	4 서울 7%	4 경기 수원 1%
	5 경기 수원 3%	5 경기 안양 1%

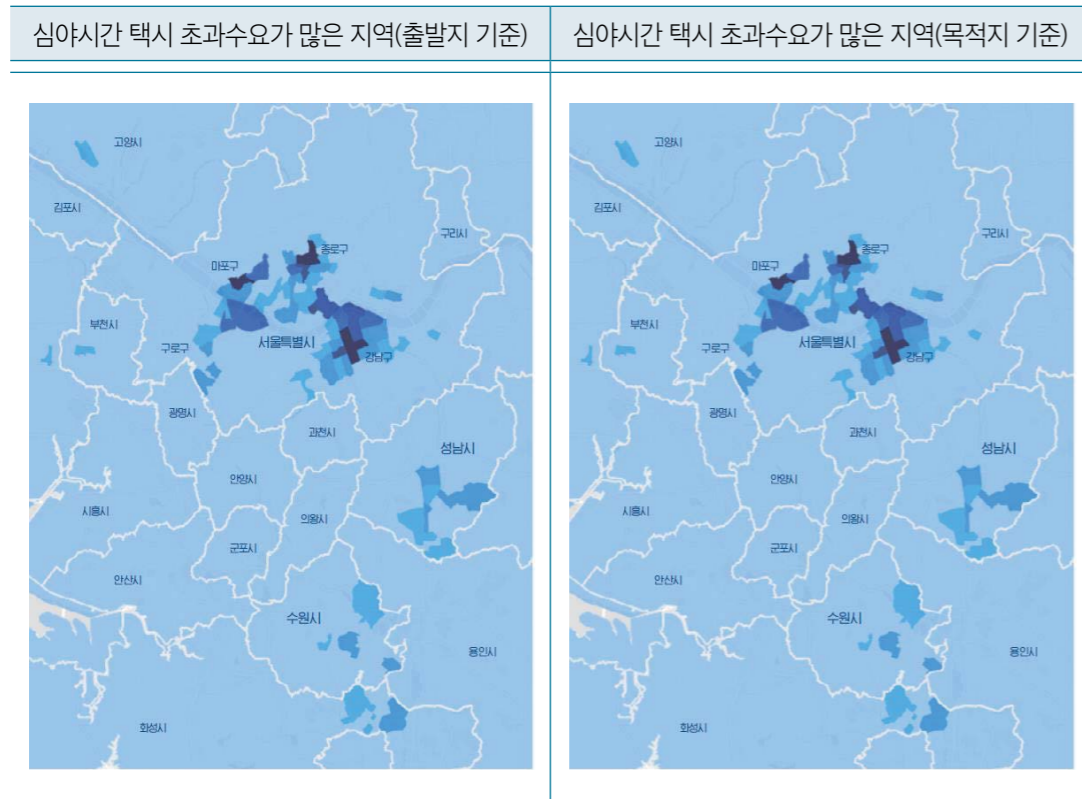
출처 : 카카오모빌리티 리포트(2019)

밤 11시에서 새벽 1시로 갈수록 분당 지역에서 서울로 가려는 이용객의 비중은 18%에서 7%로 지속적으로 감소하는 반면, 분당지역 내 사업구역이 서울인 택시는 38%에서 54%로 지속적으로 증가한다. 즉, 심야시간 기준 분당지역 내 서울 택시는 절반이나 되는데 서울로 가려는 승객은 채 10%도 되지 않는 심각한 불균형이 발생하는데, 택시 운수종사자로서는 사업구역 위반 시 40만원의 과징금이 부과되므로, 서울행 승객이 아닌 경기 권역 내 이동 승객은 사실상 받을 수 없게 된다.

위 데이터를 보면, 행정구역 기준으로 분리된 기존 사업구역 제도로 인해 만성적인 택시 공급 부족이 유발되고 있음에도 불구하고, 타 사업구역으로의 이동 승객을 탑승시킬 수 없어 택시 운영 및 배차 효율성이 심각하게 떨어지는 현실을 확인할 수 있다.

한편, 실제 심야시간 택시수요조사 결과를 보면 출발지와 목적지를 기준으로 초과 수요가 많은 지역을 확인할 수 있는데, 일반적으로 (i) 너무 단거리인 경우, (ii) 단거리는 아니나 다시 승객을 태우고 나오기 어렵거나 길이 막혀 시간대비 소득이 적은 경우, (iii) 승객은 많으나 혼잡지역이라 택시 기사가 진입을 꺼리는 경우 등은 택시를 호출하여도 배차가 잘 되지 않음을 확인할 수 있다.

Fig. [33] : 심야시간 택시 수요 조사 결과 (18년 7월 - 19년 6월, 평일 기준)



출처: 카카오모빌리티 리포트(2019)

이와 같이 출·퇴근 시간, 심야시간, 연말연시에 수요가 공급을 초과하여 택시를 이용하려는 고객들의 택시 호출 어려움이 가중된다는 점은 이미 다년간의 경험을 통하여 충분히 확인되었음에도 이른바 ‘삼진아웃제도<sup>67)</sup>’ 등 승차거부에 대한 제재<sup>68)</sup> 외 유의미한 대안을 찾지 못하여 결국 동일한 문제가 매년 반복되고 있는 실정이다.

## (2) 사업구역 제도로 인한 승차거부

67) <https://news.joins.com/article/22426178>

68) 택시발전법 제16조 제1항 제1호, 같은법 시행령 제21조, [별표2]에 따라 정당한 사유 없이 여객의 승차를 거부하는 경우 1회 위반시 운

현행 여객자동차법 시행규칙에 의하면 택시 운수종사자가 사업구역 제도를 위반하는 경우 과징금이 부과된다. 다만, (i) 해당 사업구역에서 승객을 태우고 사업구역 밖으로 운행하거나, (ii) 해당 사업구역에서 승객을 태우고 사업구역 밖으로 운행한 후 해당 사업구역으로 돌아오는 도중에 사업구역 밖에서 승객을 태우고 해당 사업구역에서 내리는 일시적인 영업을 하는 경우에는 예외적으로 사업구역 위반에 해당하지 않는다.

그럼에도 불구하고, 타 사업구역 목적지에 대하여 운행을 거부하는 경우가 빈번하게 발생하는데, 과거 국토해양부<sup>69)</sup>는 여객이 사업구역에서 그 사업구역 밖으로 운행할 것을 요구하였으나 도착지가 사업구역 밖이라는 이유로 택시운송사업의 운수종사자가 승차를 거부하는 경우 「여객자동차운수사업법」 제26조 제1항 제1호의 정당한 사유 없이 여객의 승차를 거부한 경우에 해당하는지에 대하여 ‘위 규정에서 예정하고 있는 택시운송사업의 양태는 운수종사자가 사업구역 내에서 여객을 운송하는 것이므로 여객 운송의 출발지와 도착지가 모두 사업구역 내에 있을 것을 예정하고 있다고 할 것이고, (중략) 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제10조제6항은 사업구역과 주민의 생활권이 불일치하는 문제를 고려하여 여객이 인근 사업구역 밖으로 운행을 요구하는 경우에는 운수종사자의 선택에 따라 해당 사업구역에서 사업구역 밖으로 운행할 수 있도록 함으로써 승객의 편의와 운수종사자의 수익을 보장하기 위한 임의적이고 보완적인 규정으로 해석하는 것이 타당하다고 보여지고, 여객이 요구하는 경우에 운수종사자가 반드시 해당 사업구역에서 사업구역 밖으로 운행할 의무가 있다고 해석하는 것은 운수종사자의 준수 의무를 지나치게 확장하는 것으로 보인다고 해석한 바 있다.<sup>70)</sup>

즉, 국토해양부의 위 해석례에 의하면 택시 운수종사자의 타 사업구역으로의 운행거부는 여객자동차법상 승차거부에 해당하지 않아 승객 입장에서는 서울-경기 등 사업구역 경계 간 이동이 쉽지 않고, 또는 비록 승차거부는 하지 않더라도 빈차로 회송될 가능성을 고려하여 2배 이상의 요금 지불을 요구하는 경우가 종종 있다.

## (3) 현행 택시 사업구역 제도에 대한 일부 개선만으로는 본질적인 문제 해결이 불가함

택시의 사업구역 제도로 인한 문제점은 20년 전부터 지적되어 왔다.

2000. 9. 15. 규제개혁위원회는 ‘여객자동차운수사업관련 규제개혁방안’을 심의·의결하면서 ‘생활권의 광역화에 따라 시·도의 경계를 넘는 택시 이용객의 증가에도 불구하고 사업구역이 달라서 택시 이용에 불편을 겪고 있으며 이를 해소하기 위하여 필요 시 관계 시·도지사 간 협의에 의하여 별도 사업구역을 정할 수 있도록 하고 있으나 지자체 간 협의가 원활하게 이루어지지 못하고 있다는 점을 고려하여 지역주민의 편의를 위하여 필요한 때에는 건설교통부장관이 택시운송사업의 사업구역을 조정할 수 있도록 제도화하고, 2001년 중에 건설교통부

행정지 90일, 2회 위반시 운행정지 180일, 3회 위반시 사업면허취소 처분이 내려짐.

69) 현 국토교통부

70) 국토해양부 - 택시운송사업 운수종사자의 승차거부 해당 여부, 2011. 3. 10., 법령해석례, 11-0025

장관이 교통권을 고려하여 사업구역 확대·조정방안을 마련하도록 하였다. 이 후 「택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령」 제8조에서 인천국제공항, 김포공항지역을 서울시, 인천시, 경기도(부천, 광명, 김포, 고양에 한함)의 각각의 공동사업구역으로 규정하였고, '안양·과천·군포·의왕', '광주·하남', '구리·남양주' 등 수도권 일부 지자체는 사업구역을 통합하여 운영하고 있다.

그러나, 위와 같은 조치에도 불구하고 위 논의가 있는 지 20년이 지난 지금도 여전히 행정구역을 기준으로 분리된 기존 사업구역 제도로 인하여 택시 운영 및 배차 효율성이 떨어지고 있고, 택시를 이용하는 승객들은 특히 출·퇴근 시간, 심야 시간 등에 택시 승차에 어려움을 겪고 있다. 즉, 여객자동차법상 지역주민의 편의를 위하여 필요 시 사업구역을 조정할 수 있도록 규정을 두는 것만으로 현실적인 택시 운영 및 배차 효율성의 저하를 해소할 수 없다는 사실은 지난 수십년간 국민들이 겪어온 불편을 통하여 충분히 확인되었다.

#### (4) 결론적으로 Type2 사업에 대한 사업구역 제도는 전면적으로 완화될 필요가 있음

위와 같이 택시 사업구역 제도는 사회현실의 변화에 전혀 맞지 않다. 또한, 택시사업자가 허가 받은 구역 이외의 다른 시, 군에서 영업을 하지 못하도록 규정한 구 여객자동차법이 공정경쟁의 취지에 어긋난다는 점에서 전 공정거래위원장이 택시 사업구역 제한 폐지를 주장하는 등<sup>71)</sup> 그 동안 사업구역 제도의 문제점에 대한 지적 및 사업구역 제도 폐지 주장이 꾸준히 제기되어 왔다. 따라서, Type2 사업에 대하여 위와 같은 문제가 똑같이 되풀이되도록 사업구역을 엄격히 제한하는 것은 국민 편의 증진에 부합하는 방향이라고 보기 어려우며, 개정 여객자동차법의 취지를 반영하여 Type2 사업에 대한 사업구역 제도를 전면적으로 완화할 필요가 있다.

### 다) 현행 택시운송사업에 대한 사업구역 제도

현행 여객자동차법 시행규칙 제10조는 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업의 사업구역에 대하여 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군 단위로, 대형 택시운송사업과 고급형 택시운송사업의 사업구역에 대하여 특별시·광역시·도 단위로 규정하고 있다.

즉, 하나의 택시 운송사업자가 경형, 소형, 중형 택시 차량으로 영업하는 경우 해당 택시 차량에 대하여는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군 단위의 사업구역이 적용되나, 대형, 고급형 택시 차량으로 영

71) <https://www.mk.co.kr/news/home/view/1995/01/2197/>  
[https://imnews.imbc.com/replay/1995/nwdesk/article/1945930\\_30705.html](https://imnews.imbc.com/replay/1995/nwdesk/article/1945930_30705.html)

업하는 경우 해당 택시 차량에 대하여는 특별시·광역시·도 단위의 사업구역이 적용되어, 차량 별로 사업구역이 적용된다.

이와 같은 사업구역 제한의 차이는 (i) 고급, 승합 택시운송사업의 신설에도 불구하고 사업구역이 시·군 단위로 제한됨에 따라 해당 택시운송사업에 대한 수요가 풍부한 지역을 제외하고는 활성화에 한계가 있다는 점,<sup>72)</sup> (ii) 고급택시는 일반적으로 지자체를 넘나드는 장거리 승객 수요가 많은데 일반 택시와 동일하게 시·군으로 영업 범위가 제한되면 실효성이 떨어진다는 점,<sup>73)</sup> (iii) 고급택시 서비스는 대부분 예약제로 운영되어 기존 택시 시장에 미치는 영향이 크지 않다는 점, (iii) 접대·의전용으로 늘어나는 고급택시 서비스 수요에 대응하고 시장을 확대할 필요가 있다는 점 등을 고려한 것이다.<sup>74)</sup>

### 라) 운송플랫폼으로만 Type2 서비스 제공 시 사업구역 제한이 불필요함

Type2 사업의 경우 기존 운송가맹사업과는 달리 '운송플랫폼을 확보하여' 다른 사람의 수요에 응하여 운송가맹점으로 하여금 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업이다. 따라서 특정 사업구역으로의 공급 집중을 방지하기 위하여 사업구역을 제한한 기존 택시와는 달리, 운송플랫폼을 통하여 Type2 서비스를 제공하는 경우 AI 배차로직 등을 통해 자체적으로 특정 사업구역으로의 공급 집중을 충분히 방지할 수 있으므로 사업구역을 제한할 이유가 없다.

또한 운송플랫폼으로만 Type2 서비스를 제공하는 경우, 실질적인 서비스 형태가 Type1 사업과 동일하거나 상당히 유사하므로 Type1 사업과 마찬가지로 사업구역을 제한하지 않는 것이 Type1 사업과의 형평성 측면에서도 타당하다.

72) 국토교통부 공고 제2017-1652호, 여객자동차법 시행규칙 일부개정령안, 개정 이유 참조

73) <http://www.biz-m.kr/main/view.php?key=20171207010002215>

74) <https://www.mk.co.kr/news/economy/view/2017/12/808018/>



## 마) 배회영업을 병행하는 경우에도 사업구역에 대한 규제 완화가 필요함

배회영업을 병행하는 Type2 사업에 대하여 일반 택시와 동일하게 지역단위로 사업구역을 정하는 경우 신설 사업으로서 활성화에 한계가 있을 뿐만 아니라, 생활권의 광역화로 지자체를 넘나드는 장거리 승객이 많이 있음에도 이를 제대로 수용할 수 없게 된다. 나아가 배회영업을 병행하더라도 운송플랫폼을 통한 영업 비중이 상당하다는 점을 고려하면 배회영업만을 기반으로 하는 일반 택시와는 다른 시장을 형성하게 되어 기존 택시 시장에 미치는 영향이 크지 않을 것으로 보인다.

따라서 앱으로만 호출할 수 있는 고급형, 대형승합택시의 사업구역이 광역 단위로 정해져 있다는 점을 감안하면, Type2 사업 차량이 배회영업을 하는 경우에도 최소한 앱 플랫폼을 통하여 호출하는 경우에는 이와 동일한 수준으로 광역 단위의 사업구역을 허용할 필요가 있다.

### < 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<b>제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등)</b> ① 여객자동차플랫폼운송가맹사업(이하 "플랫폼가맹사업"이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다. (후략)		<b>제10조(택시운송사업의 사업구역)</b> ① 영 제3조제2호다목 및 같은 호 라목에 따른 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업(이하 "택시운송사업"이라 한다)의 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)은 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군 단위로 한다. 다만, 제9조제4호나목의 대형 택시운송사업, 같은 조 제6호에 따른 고급형 택시운송사업 및 법 제49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼운송가맹사업자와 가맹계약을 체결한 운송가맹점의 사업구역은 특별시·광역시·도 단위로 한다.

## 4 | 차량 내·외관 규제

### 가) 택시에 대한 내외관 규제 현황

#### (1) 외관 규제

##### ● 자동차 표시사항

택시운송사업용 자동차의 경우 원칙적으로 (i) 자동차의 종류("경형", "소형", "중형", "대형", "모범") (ii) 관할 관청(특별시·광역시·특별자치시 및 특별자치도는 제외), (iii) 여객자동차운송가맹사업자 상호(여객자동차운송가맹점으로 가입한 개인택시운송사업자만 해당), (iv) 그 밖에 시·도지사가 정하는 사항을 자동차에 표시하여야 하는데, 대형(단, 승합자동차를 사용하는 경우로 한정) 및 고급형 택시운송사업용 자동차는 적용대상에서 제외한다.<sup>75)</sup>

##### ● 운송사업자 및 운수종사자의 준수사항

택시운송사업용 자동차의 경우 원칙적으로 윗부분에는 택시운송사업용 자동차임을 표시하는 설비를 설치하고, 빈차로 운행 중일 때에는 외부에서 빈차임을 알 수 있도록 하는 조명장치가 자동으로 작동되는 설비를 갖춰야 하는데, 대형(단, 승합자동차를 사용하는 경우로 한정) 및 고급형 택시운송사업용 자동차는 적용대상에서 제외한다.<sup>76)</sup>

##### ● 택시의 표시

관할 관청은 택시에 대하여 (i) 택시의 외부표시 및 표시등의 색상 등을 이용자가 쉽게 구별할 수 있도록 차종 및 운행형태별로 구분하여 표시하도록 하여야 하고(단, 고급형 택시는 제외), (ii) 위 규정에 의한 외부표시 및 표시등의 색상은 일반택시와 개인택시를 구분하여 표시하도록 할 수 있으며, (iii) 택시의 외부에는 사업자의 상호(개인택시는 소속조합 또는 사업자명칭), 관할관청(특별시 및 광역시의 경우를 제외)을 표기하도록 하여야 한다.<sup>77)</sup>

75) 여객자동차법 시행규칙 제39조 제1항 제5호

76) 여객자동차법 시행규칙 제44조 및 별표4 1. 나. 2) 라)

77) 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령 제12조

### ● 지역별 조례에 따른 규제

「공공디자인의 진흥에 관한 법률」(이하 “공공디자인법”)에 의하면 시·도지사는 문체부장관이 수립·시행하는 공공디자인 진흥 종합계획에 따라 지역 여건을 고려하여 지역 공공디자인 진흥 계획을 별도로 수립·시행하여야 한다.<sup>78)</sup>

그런데 일반적으로 공공디자인 조례를 제정한 대부분의 시·군이 공공디자인의 심의 및 자문대상으로 ‘택시 승차대’만을 정하고 있는 것에 반하여, 서울시의 경우 공공디자인 진흥 조례 별표1에서 택시를 ‘그 밖의 시설물’로서 심의대상 시설물로 지정하고, 「서울 도시디자인 가이드라인」에서 택시 외관의 표기요소, 색채 등에 대하여 규정하고 있다.<sup>79)</sup>

## (2) 내관 규제

### ● 운전업무 종사자격 증표 게시 의무

택시 운수종사자는 종사자격을 증명하는 증표를 차량 내부에 게시하여야 하고, 다만 대형 또는 고급형 택시의 경우 이러한 증표를 전자적 방식으로 게시할 수 있다.<sup>80)</sup>

### ● 회사명, 자동차번호, 운전자 성명, 불편사항 연락처 등 정보 게시의무

택시의 경우 운전자 성명 등을 차량 내부에 게시하여야 하는데, 대형/고급형 택시운송사업용 자동차는 적용대상에서 제외한다.<sup>81)</sup>

## (3) 미터기 관련 의무

택시는 요금미터기를 설치하고, 이를 사용하여 운행해야 하며, 미터기에서 생성되는 정보의 조작을 방지할 수 있는 장치를 마련하여야 하는 등 의무를 부담하는데, 대형/고급형 택시에 대해서는 이러한 의무가 적용되지 않는다.<sup>82)</sup>

한편, 서울시의 ‘여객자동차운송사업 개선명령 및 준수사항’(서울특별시공고 제2020-1715호)은 통합형 디지털

78) 공공디자인법 제 6조 제1항

79) 서울 도시디자인 가이드라인, Ver. 3.0 제194면 이하

80) 여객자동차법 제24조의2 및 같은 법 시행령 제16조의2

81) 여객자동차법 제21조 제13항 및 같은 법 시행규칙 제44조, 별표4, 1. 가. 4)

82) 여객자동차법 제21조 제13항 및 시행규칙 제44조, 별표 4, 1. 가. 13) 및 나. 2) 가), 바), 카

운행기록계는 디지털운행기록장치와 택시미터기가 통합된 일체형 기기로 이루어져야 하고, 장착된 장비는 정상적으로 작동하여 서울택시정보시스템으로 데이터 전송이 가능해야 한다는 등의 의무를 추가적으로 부과하고 있다.

## 나) Type2 차량에 대한 내·외관 규제 완화가 필요함

### (1) 운송플랫폼으로만 Type2 서비스를 제공하는 경우

Type1 사업의 경우 개정 여객자동차법 제49조의9에서 제17조를 준용하지 않는 등 일반 택시에 대한 엄격한 차량 내·외관 규제의 적용을 받지 않고, 앱 호출로만 이용이 가능한 고급형 택시의 경우에도 노란색 영업용 번호판만 부착하면 갓등/빈차등 설치, 자동차의 종류 표시의무 등이 면제된다.

그런데, Type2 운송가맹점도 운송플랫폼을 통하여 운영된다는 점에서 배회 영업 위주의 일반 택시와 동일하게 취급하는 것은 부당하므로, Type1 사업 수준으로 차량 내·외관 규제를 완화하여 신설 사업으로서의 한계를 극복하고 활성화될 수 있도록 지원할 필요가 있다.

한편, Type1 사업의 경우 전자적 방식을 통한 증표 게시가 허용되고 있는데,<sup>83)</sup> 운송플랫폼으로만 영업을 하는 Type2 운송가맹점에 대해서도 실질적인 차이가 없다는 점에서 위와 같이 전자적 방식을 통한 게시를 허용할 필요가 있다. 나아가 대형 또는 고급형 택시의 경우 기계식 요금미터기 관련 의무가 면제되는데, 운송플랫폼을 통해서만 운행하는 Type2 운송가맹점 역시 기존 대형 또는 고급형 택시와의 규제 형평 및 탄력 요금제의 도입 필요성 등을 고려하여 기계식 요금미터기 설치 의무나 그와 관련된 각종 의무를 면제할 필요가 있다.

### (2) 배회영업을 병행하는 경우

배회영업을 병행하는 차량도 갓등/빈차등 등을 설치하지 않더라도 배회영업 없이 운행하는 차량과 동일한 외관디자인을 갖추어 Type2 사업에 제공되는 차량임을 직관적으로 인식할 수 있는 경우에는 택시가 아닌 일반 차량으로의 오인 가능성이 낮아 갓등/빈차등 설치의무, 외부에 자동차 종류 표시 의무 등을 일괄 적용할 필요가 없다.

또한 전국 단위의 통일된 브랜드 구축을 통해 이용자의 혼란을 방지하고 국토교통부의 여객자동차법 제도개편

83) 개정 여객자동차법 제49조의8 제3항

취지에 부합하는 ‘특색 있는 브랜드 택시’를 만들 수 있도록 차량 외관 규제를 완화하는 것이 타당하다.

특히 운송가맹점(개인/법인 무관)이 가맹사업자 상호(또는 브랜드명)를 표시하거나, Type2 사업자가 사업계획서에 차량 내·외관 디자인 등을 반영하여 국토교통부로부터 사업계획(변경)인가를 받은 경우 지자체 개선명령 등에 의한 중복 규제가 발생하지 않도록 관련 규제를 완화할 필요가 있다.

### (3) 공공디자인법, 옥외광고물법 등 불필요한 중복 규제의 완화가 필요함

개정 여객자동차법상 Type2 사업에 대한 차량 내·외관 규제를 완화하더라도, 지역별 공공디자인 조례에 따라 특정 사업자의 전국적 통일 브랜드 디자인 구축에 어려움이 발생할 수 있다. 특히 서울시의 경우 도시디자인 가이드라인에서 택시 외관의 표기 요소, 색채 등에 대하여 규정하고 있다.

그런데 공공디자인법 제2조 제3호에 의하면 공공디자인의 적용대상인 공공시설물등은 ‘일반 공중을 위하여 국가기관등이 조성·제작·설치·운영 또는 관리하는 시설물<sup>84)</sup>과 용품, 시각 이미지 등을 의미하는데, (i) 택시 승차대와 달리 택시 그 자체가 일반 공중을 위하여 국가기관등이 관리하는 시설물이라고 보기 어렵다는 점, (ii) 다른 지자체들은 ‘택시’ 자체에 대하여 공공디자인의 심의 및 자문대상으로 지정하지 않고 있다는 점, (iii) 광역 단위의 사업구역에서 영업을 하는 Type2 사업자가 지역별 디자인 조례에 따라 서로 다른 디자인을 적용하는 경우 이용자의 혼란을 가중시키고 특색 있는 브랜드 택시로 자리잡기 어렵다는 점 등을 고려하면 택시 외관에 대한 지자체 디자인 조례(특히 서울시)의 적용을 배제할 필요가 있다.

나아가, 「옥외광고물 등의 관리와 옥외광고산업 진흥에 관한 법률」(이하 “옥외광고물법”)에 의하면, 교통수단 이용 광고물 중 여객자동차법에 따른 사업용 자동차를 사용하는 경우 관할 지자체의 허가를 받아야 한다.<sup>85)</sup> 그런데 옥외광고물법상 ‘옥외광고물’의 정의 규정에 의하면 공중에게 항상 또는 일정 기간 계속 노출되어 공중이 자유로이 통행하는 장소에서 볼 수 있으면 옥외광고물에 해당하고 (i) 사업자가 다른 법률에 따른 의무를 이행하는 경우, (ii) 비영리목적인 경우 등을 옥외광고물의 예외로 규정하고 있지 아니하다. 따라서 여객자동차법에 따라 ‘상호’명을 차량 외부에 게시하여야 할 의무를 부담하는 택시 사업자도 옥외광고물법에 따라 관할 지자체의 허가를 받을 수 밖에 없다.

그런데 (i) 사업자가 다른 법률에 따라 의무를 이행하는 경우로서 영리목적이 없는 경우에도 옥외광고물법에 따라 옥외광고물에 해당한다고 해석하는 것은 부당하다는 점, (ii) 옥외광고물법 제2조의2에서 옥외광고물법을 적

84) (i) 대중교통 정류소, 자전거 보관대 등 대중교통시설물, (ii) 차량 진입 방지용 말뚝, 펜스 등 보행안전시설물, (iii) 벤치, 가로 판매대, 파고라 등 편의시설물, (iv) 맨홀, 소화전, 신호등 제어함 등 공급시설물, (v) 가로수 보호대, 가로 화분대, 분수대 등 녹지시설물, (vi) 안내표지판, 현수막 게시대, 지정벽보판 등 안내시설물, (vii) 그 밖에 가목부터 바목까지의 시설물에 준하는 시설물

85) 옥외광고물법 제3조 제1항, 같은 법 시행령 제4조 제1항 제9호 가목, 제7조 제1항

용할 때 국민의 정치활동의 자유 및 그 밖의 자유와 권리를 부당하게 침해하지 아니하도록 주의할 것을 규정하고 있는데, 여객자동차법에 따라 상호 표시의무를 부담하는 사업자에 대해 옥외광고물법에 따라 각 지자체 별로 허가를 받도록 하는 것은 과도한 규제로서 사업자의 영업의 자유에 대한 지나친 제한이라는 점 등을 고려하면 택시 사업용 차량 외부에 타 사업자에 대한 광고가 아닌 여객자동차법에 따라 당해 사업자의 상호를 표시하는 경우에는 옥외광고물법의 적용을 배제하는 것이 타당하다.

### (4) 앱 미터기에 대한 규제 완화가 필요함

앞서 살펴본 것처럼 서울시 개선명령은 미터기와 관련하여 디지털 운행기록장치와 택시미터기가 일체형으로 통합되도록 하는 등의 의무를 부과하고 있으나, 이는 기존의 기계식 미터기를 전제한 것으로 이해된다. 스마트폰 기반의 앱미터기는 디지털 운행기록장치와 통합된 일체형 기기로 구현이 어렵다는 점 등을 고려할 때, 앱미터기를 활성화하기 위해서는 관련 규정을 개선할 필요가 있다.

< 하위 법령 제정(안) >

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제17조(자동차 표시)</b> 운송사업자는 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 바깥쪽에 운송사업자의 명칭, 기호, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항을 표시하여야 한다</p>		<p><b>제39조(자동차에 표시하여야 하는 사항)</b> ① 법 제17조에서 "그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 구분에 따른 사항을 말한다. (중략) 5. 택시운송사업용 자동차[대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다), 고급형 택시운송사업용 자동차 및 법 제49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼운송가맹사업자와 가맹계약을 체결한 운송가맹점의 자동차는 제외한다]의 경우에는 다음 각 목의 사항 가. 자동차의 종류("경형", "소형", "중형", "대형", "모범") 나. 삭제 &lt;2015. 9. 21.&gt; 다. 관할관청(특별시·광역시·특별자치시 및 특별자치도는 제외한다) 라. 여객자동차운송가맹사업자(이하 "운송가맹사업자"라 한다) 상호(여객자동차운송가맹점으로 가입한 개인택시운송사업자만 해당한다) 마. 그 밖에 시·도지사가 정하는 사항</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제21조(운송사업자의 준수 사항)</b> ⑬ 제1항부터 제12항까지 외에 안전운행과 여객의 편의 또는 서비스 개선 등을 위한 지도·확인에 대하여 운송사업자가 지켜야 할 사항은 국토교통부령으로 정한다.</p>		<p><b>제44조(운송사업자 및 운수종사자의 준수사항 등)</b> (중략) ③ 법 제21조제13항 및 법 제26조제1항제8호에 따른 운송사업자 및 운수종사자의 준수사항은 [별표4]와 같다.  [별표 4] 1. 운송사업자의 준수사항 가. 일반적인 준수사항 (중략) 4) 운송사업자[대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 고급형 택시운송사업자와 법 제49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼운송가맹사업자와 가맹계약을 체결한 운송가맹점은 제외한다]는 다음의 사항을 승객이 자동차 안에서 쉽게 볼 수 있는 위치에 게시하여야 한다. 이 경우 택시운송사업자는 앞좌석의 승객과 뒷좌석의 승객이 각각 볼 수 있도록 2곳 이상에 게시하여야 한다. 가) 회사명(개인택시운송사업자의 경우는 게시하지 아니한다), 자동차번호, 운전자 성명, 불편사항 연락처</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
		<p>및 차고지 등을 적은 표지판</p> <p>나) 운행계통도(노선운송사업자만 해당한다)</p> <p>(중략)</p> <p>13) 택시운송사업자[대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다), 고급형 택시운송사업자 및 법제 49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼 운송가맹사업자와 가맹계약을 체결한 운송가맹점은 제외한다]는 차량의 입·출고 내역, 영업거리 및 시간 등 택시 미터기에서 생성되는 택시운송사업용 자동차의 운행정보를 1년 이상 보존하여야 한다.</p> <p>나. 자동차의 장치 및 설비 등에 관한 준수사항</p> <p>(중략)</p> <p>2) 택시운송사업용 자동차 및 수요응답형 여객자동차(승용자동차만 해당한다)</p> <p>가) 택시운송사업용 자동차[대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 고급형 택시운송사업용 자동차와 법 제49조의 10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼 운송가맹사업자와 가</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
		<p>맹계약을 체결한 운송가맹점의 자동차는 제외한다]의 안에는 여객이 쉽게 볼 수 있는 위치에 요금미터기를 설치해야 한다.</p> <p>(중략)</p> <p>라) 택시운송사업용 자동차[대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 고급형 택시운송사업용 자동차와 법 제49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼 운송가맹사업자와 가맹계약을 체결한 운송가맹점의 자동차는 제외한다] 윗부분에는 택시운송사업용 자동차임을 표시하는 설비를 설치하고, 빈차로 운행 중일 때에는 외부에서 빈차임을 알 수 있도록 하는 조명장치가 자동으로 작동되는 설비를 갖춰야 한다.</p> <p>(중략)</p> <p>바) 택시운송사업자[대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 고급형 택시운송사업용 자동차와 법 제49조의10에 따</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
		<p>라 면허를 받은 여객 자동차플랫폼운송가맹사업자와 가맹계약을 체결한 운송가맹점의 자동차는 제외한다] 택시 미터기에서 생성되는 택시운송사업용 자동차 운행정보의 수집·저장 장치 및 정보의 조작을 막을 수 있는 장치를 갖추어야 한다.</p> <p>(중략)</p> <p>카. 택시운송사업의 운수종사자[구간운임제 시행지역 및 시간운임제 시행지역의 운수종사자와 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 고급형 택시운송사업의 운수종사자, 법 제49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼운송가맹사업과 가맹계약을 체결한 운송가맹점의 운수종사자는 제외한다]는 승객이 탑승하고 있는 동안에는 미터기를 사용하여 운행해야 한다.</p>

법	시행령(안)	시행규칙(안)
<p><b>제24조의2(운전자격증명의 게시 등)</b></p> <p>① 여객자동차운송사업의 운수종사자(운송사업자의 질병 등 국토교통부령으로 사유로 다른 사람에게 운전업무를 대신하게 하는 경우에는 해당 운전자를 말한다)는 제24조에 따른 운전업무 종사자격을 증명하는 증표를 발급받아 해당 사업용 자동차 안에 항상 게시하여야 한다.</p> <p>② 제1항에도 불구하고 구역여객자동차운송사업의 운수종사자 중 대통령령으로 정하는 운수종사자는 운전자격증명을 전자적 매체·기기 등을 통한 방법으로 게시할 수 있다.</p> <p>③ 제1항에 따른 증표의 발급·관리 및 게시에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</p>	<p><b>제16조의2(전자적 매체·기기 등을 통한 운전자격증명 게시)</b></p> <p>법 제24조의2제2항에서 "대통령령으로 정하는 운수종사자"란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 일반택시운송사업 중 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 또는 고급형으로 구분된 사업의 운수종사자</li> <li>2. 개인택시운송사업 중 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 또는 고급형으로 구분된 사업의 운수종사자</li> <li>3. 법 제49조의10에 따라 면허를 받은 여객자동차플랫폼운송가맹사업과 가맹계약을 체결한 운송가맹점의 운수종사자</li> </ol>	

운송플랫폼사업 활성화 방안 리포트

# Ⅲ 플랫폼중개사업 입안 방향 핵심 내용

1 중개요금 신고

## III 플랫폼중개사업 입안 방향 핵심 내용

여객자동차플랫폼운송중개사업, 즉 Type3는 여객운송을 중개하는 소위 택시호출앱(taxi hailing app) 사업을 법 제화한 것으로 보인다.

2015년 카카오 택시 서비스가 출시된 후, 카카오 T 택시, T맵 택시 등 다수의 택시호출앱이 널리 보급되어 사용 되었으나, 여객자동차법 등 관련 법령에서는 이를 별도로 규율하고 있지 않았다.

한편, 호출앱 도입 이전의 전화 콜택시의 경우 일정한 콜비, 즉 호출이용료를 수취하는 것이 일반적이었는데, 이러한 콜비가 여객자동차법상 운임/요금에 해당하는지 명확하지 않았고, 지자체 별로 콜비 수취 범위를 각각 다르게 정하기도 하였으며, 아예 규제가 없는 지자체도 존재하여 실무상 혼란이 있었다.

개정 법률안은 택시호출사업자의 법적 지위를 법제화하여 플랫폼중개사업을 임의적 등록으로 하되, 중개요금을 받고자 하는 경우에는 사업자 등록 및 요금신고를 하도록 규정하고 있다.

이는 호출 중개수수료에 대한 법적인 근거를 마련하여 기존의 혼란을 제거함과 동시에 일반 택시가 이용할 수 있는 택시 운송플랫폼의 활성화 및 이를 통한 택시 경쟁력 강화를 의도한 것으로 이해된다.

아래에서는 Type3 중개사업의 활성화와 택시 경쟁력 강화라는 방향성 아래에서 Type3 관련 이슈 및 하위법령 제정 방향에 대해 살펴본다.

## 1 | 중개요금 신고

### 개정 여객자동차 운수사업법

#### 제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록)

- ① 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 "플랫폼중개사업"이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록할 수 있다.
- ② 제1항에 따라 등록한 자가 그 등록한 사항을 변경하거나 말소하고자 할 경우 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.
- ③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.
- ④ 국토교통부장관이 제3항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.
- ⑤ 제1항 및 제2항에 따른 등록 및 신고 기준과 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
- ⑥ 제1항에 따른 플랫폼중개사업 등록의 결격사유에 관하여는 제6조를 준용한다.

#### 제49조의19(플랫폼운송중개요금)

- ① 제49조의18제1항에 따라 플랫폼중개사업의 등록을 한 자(이하 "플랫폼중개사업자"라 한다)는 운송플랫폼 이용자에게 운송플랫폼 이용에 따른 요금을 받을 수 있다.
- ② 플랫폼중개사업자가 제1항에 따른 요금을 정하려는 때에는 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

## 가) 운송플랫폼을 통한 일반 택시의 부가가치 창출 가능성

현재 이용할 수 있는 유료 택시 중개 플랫폼 서비스로는 2018년 초 도입된 카카오 T의 유료 스마트호출 서비스(이하 "스마트호출")와 2020년 5월경 규제 샌드박스 승인을 받은 택시 동승 플랫폼 반반택시(이하 "반반택시") 등이 있다.



스마트호출은 일정한 수수료를 지불한 이용자의 호출을 인공지능(AI) 플랫폼에 기반하여 예상거리와 시간, 과거 운행 패턴, 교통 상황 등을 분석해 응답 확률이 높은 기사에게 전달해주는 고도화된 택시 배차 서비스로서, 배차에 응한 택시에게 호출수수료의 일부를 배분하는 방식으로 운영된다. 반반택시는 심야시간대(오후 10시 ~ 새벽 4시) 이동구간이 비슷하면서 동승을 원하는 승객의 합승을 중개하는 플랫폼으로, 승객은 동승자와 겹치는 구간에 대해서 플랫폼 수수료를 포함한 택시 요금을 절반씩 나눠 부담하고, 택시 기사는 시간대에 따라 3000~5000원 사이의 플랫폼 수수료를 추가 지급 받는 방식으로 운영된다.

스마트호출의 경우 플랫폼을 통해 승객에게 신속하고 우선적인 배차를 보장하고 택시 기사에게는 단거리 콜 또는 비선호 목적지 콜을 수행할 유인을 제공한다는 점에서, 반반택시의 경우 동승을 원하는 수요를 연결하고 승객의 비용 부담을 절감하며 택시 기사에게는 추가 수익을 얻을 수 있도록 한다는 점에서 각각 여객운송 시장의 사회적 후생을 증진하는 면이 있다.

이렇듯, 일반 택시도 운송플랫폼과 결합하여 다양한 부가가치를 창출할 수 있다. 그러나 기존 여객자동차법령은 일반 택시의 부가가치 창출 가능성을 제한하고 있다. 기존 여객자동차법령에 의하면 스마트호출의 호출수수료는 그 상한이 획일적으로 규제되며, 규제샌드박스 실증특례에 의해 제한된 기간(2년) 동안만 한시적으로 허용된 반반택시의 경우도 기존 규제가 계속 적용된다면 자유로운 플랫폼 수수료의 수취가 불가한 것이다.

## 나) 운송플랫폼에 기반한 일반 택시의 경쟁력 제고를 위한 하위법령 입안 방향

택시업계는 오랜 시간 열악한 근로환경, 수익구조 악화 등 문제를 겪어 왔다. 이러한 상황에서 일반 택시가 서비스의 질을 개선할 수 있으려면, 운송플랫폼을 이용하여 다양한 부가가치를 창출할 수 있도록 법적, 제도적 환경을 조성할 필요가 있다.

개정 여객자동차법 제49조의18은 택시호출업 사업자의 지위를 법제화하여, 플랫폼중개사업을 임의적으로 등록할 수 있도록 하고, 운송플랫폼 이용에 따른 요금을 수취하기 위해서는 플랫폼중개사업을 등록한 후 요금을 신고하도록 규정하고 있다. 이는 기존 여객자동차법령에서는 명시되지 않았던 운송플랫폼 이용에 따른 요금 수취의 법적 근거를 마련한 것으로서, 일반 택시가 운송플랫폼에 기반하여 다양한 부가가치를 창출하고 그 대가를 수취할 수 있는 길이 열리게 된 것이다.

개정 여객자동차법 제49조의18 및 제49조의19의 하위법령을 입안함에 있어서도, 앞의 Type1 사업자나 Type2

운송가맹점의 경우와 마찬가지로 중개요금의 종류나 요금수준의 자율성을 보장하고, 해당 중개요금을 자유롭게 일반 택시에 배분할 수 있도록 함으로써, 시간 및 장소에 따른 탄력요금제 등 다양한 방식의 중개요금을 통해 택시 수요/공급의 불균형을 해소하고 승객에 대한 맞춤형 서비스를 제공할 수 있도록 기반을 마련해야 한다.

그런데 Type3 등록시 중개요금을 제한된 범위에서 미리 정하도록 한다거나, 중개요금의 신고에 대해 엄격한 규제를 한다면, 위와 같은 중개요금의 종류나 요금수준, 배분방식에 대한 자율성이 보장될 수 없다. 따라서 Type3 등록 및 중개요금 신고에 있어 형식적인 요건만 충족되면 자동적으로 등록 및 신고가 수리되는 방향으로 개정 여객자동차법 제49조의18 및 제49조의19의 하위법령이 입안 될 필요가 있다.

# 운송플랫폼사업 활성화 방안 리포트

발행일

발행인

발행처

편집인

# 운송플랫폼사업 활성화 방안 리포트



KOREA  
STARTUP  
FORUM

**bkl** 법무법인(유한)태평양