
혁신성장 및 상생발전을 위한
택시제도 개편 방안

2019. 7. 17.



국토교통부



목 차



I. 검토배경	1
II. 현황분석	2
III. 추진방향	4
IV. 택시제도 개편방안	5
V. 기대효과	13
VI. 향후계획	13

I. 검토배경

- (플랫폼 서비스 출현) 승차거부, 불친절 등 기존 택시 서비스에 대한 이용자 불만이 누적되는 상황에서 플랫폼 업체들이 속속 등장
 - 세계적으로 공유경제가 확산*되는 가운데 새로운 모빌리티 서비스가 소비자로부터 호감을 얻는 양상
 - * 전세계 공유경제 시장규모 '13년 150억달러 → '25년 3,350억달러 증가 예측, 차량 공유 서비스의 경우 연평균 21% 이상의 성장세 전망(PwC Analysis, '14)
- (택시업계와 갈등) 저임금, 장시간 근로, 수입감소 등 어려움이 가중되는 상황에서 택시업계는 플랫폼의 등장을 생존권 위협으로 인식
 - 규제가 많은 제도권 택시와 달리 플랫폼 사업자는 동등한 규제를 받지 않아 불공정하며, 면허도 없이 무임승차한다며 강하게 반발
 - 첨예한 이해관계*로 인해 택시와 플랫폼 업계 간에는 상생을 위한 발전적 논의 보다는 극단적 대결 상황으로 악화
 - * 이미 공급과잉 상태에서 시장잠식이라는 택시업계와, 기존 택시와 다른 새로운 수요(시장)가 있다는 플랫폼업계의 근본적 인식 차이
- (사회적 논의) 극한 갈등상황에서 국회의 중재로 대화가 시작되어, 어렵게 3.7 사회적 대타협*에 도달하였으나, 후속논의 지연
 - * ① 플랫폼 기술을 자가용이 아닌 택시와 결합, ② 규제혁신형 플랫폼 택시 출시, ③ 카풀은 출퇴근 시간에만 허용, ④ 초고령 개인택시 감차, ⑤ 월급제 시행 등- 제도적 불확실성으로 인해 플랫폼업계는 사업진출의 어려움을 호소하고 있고, 택시업계도 불만 지속

☞ 택시와 플랫폼 업계, 국민 모두가 공감할 수 있는 “혁신성장과 상생발전을 위한 택시제도 개편방안” 마련 필요

II. 현황분석

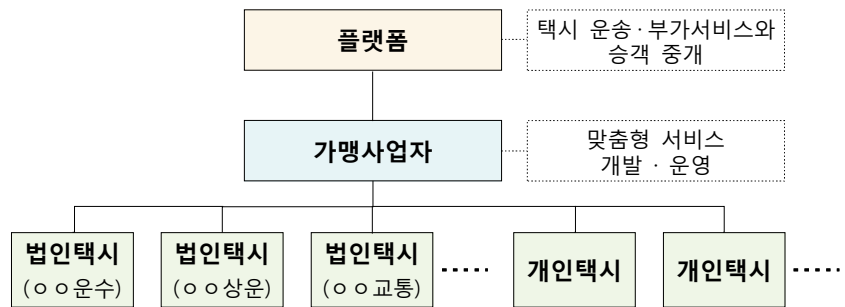
◆ 현행 제도 하에서는 플랫폼 기업의 다양한 혁신 시도에 한계

- 현재 택시는 전통적인 배회영업방식 외에 ①승객-택시 중개(카카오T), ②가맹사업*과 제휴(Waygo) 형태의 제한적인 플랫폼 사업이 가능

* 법인·개인택시를 가맹점으로 가입시키는 방식, 부가서비스 요금 추가 가능



< ① 중개 앱 >



< ② 가맹사업 >

- 그러나, 면허-차량-기사가 묶여 있는 현행 택시제도 하에서는 플랫폼이 주도적으로 혁신적인 사업모델을 구현하기에는 한계

- 이로 인해 주로 현행법상 예외규정* 등을 활용한 사업모델 출시로 기존 업계와 갈등 유발, 결과적으로 플랫폼의 혁신적 시도도 위축

* (플러스) 자가용 유상운송금지 규정의 예외조항(출퇴근시 가능)을 이용
(타다) 11~15인승 승합 렌트카의 경우 운전자 알선 가능 규정 활용

◆ 기존 택시도 구조적인 문제와 획일적 규제로 인해 경쟁력 약화

- 현행 택시의 사납금 제도와 면허 제도의 경직성은 불친절, 승차 거부, 고령화 등 고질적 문제들의 가장 큰 원인으로 지적

* '18년 서울시 택시민원은 총 1.8만건으로, 불친절·승차거부가 63%를 차지

구분	불친절	승차거부	부당요금	도중하차	관외영업	기타	총계
건수	6,748 (38%)	4,495 (25%)	4,085 (23%)	1,052 (6%)	337 (2%)	1,121 (6%)	17,838

○ (법인택시) 사납금* 관행으로 사업자의 경영개선 유인이 부족하고, 종사자에 대한 열악한 처우로 인해 서비스가 저하되는 문제 발생

* 법인택시 기사들이 매일 회사에 의무적으로 납부하는 운송기준금(서울시 13.5만원)으로, 당일 수입이 사납금에 미달할 경우 월급에서 공제

○ (개인택시) 장기간의 법인택시 종사경력 요구 등 높은 진입장벽* 으로 인해 청장년층의 유입이 제한되어 개인택시 기사들이 고령화**

* 법인택시 6년 운전 내 5년 무사고 경력(지자체 자체적으로 1/2로 경감 가능)

** 전국 개인택시 기사 평균연령 : ('14) 59.3세 → ('18) 62.2세

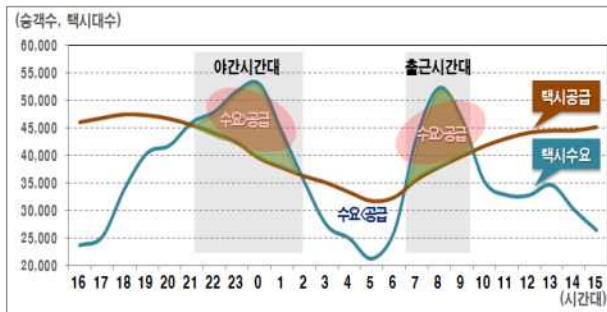


< 개인택시 기사 연령별 비율 >

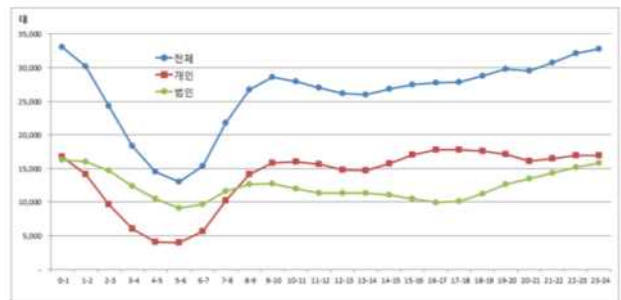
< 사고사례, KBS('19.6.5) >

- 이로 인해 운행안전은 물론 택시 부족시간대 택시공급에도 영향

* 전체 택시 중 개인택시가 65%를 차지하나, 높은 고령비율로 심야근무 기피 경향



< 택시 수급 상황, 서울시('16) >



< 시간대별 택시공급 추이, 서울시('16) >

□ 아울러, 과거 배회영업을 전제로 설계된 제도들이 현실에 맞지 않고, 요금제 등 소비자 보호를 위한 장치들이 획일적 규제로 작용



< 갓등 >



< 도색, 표시 >



< 미터기 >

Ⅲ. 추진방향

기본 방향

- ① 플랫폼 업계가 다양한 혁신을 시도할 수 있는 제도적 공간 마련
 - 택시면허 제도를 근간으로 새로운 수요를 창출하여 시장규모를 확대하고, 사회적 기여를 통해 택시와 상생하는 체계 구축
- ② 기존 택시의 경쟁력 강화를 위해 구조개혁과 규제개선 병행
 - 사납금 관행, 고령화 문제를 해소하고, '규제 합리화 → 경쟁력 강화 → 수익성 개선 → 갈등 완화'의 선순환 구조 마련
- ③ 국민들에게 안전하고, 다양하고, 친절한 택시 서비스 제공

택시-플랫폼의 혁신성장, 상생발전, 서비스 혁신

추진 과제

① 규제혁신형
플랫폼 택시
제도화
(플랫폼)

- ① 플랫폼 운송사업 제도 신설
- ② 가맹사업 규제 대폭 완화
- ③ 중개플랫폼 제도권 내 편입

② 택시산업
경쟁력 강화
(택시)

- ④ 법인택시 월급제 정착
- ⑤ 개인택시 규제 합리화
- ⑥ 택시 감차사업 개편

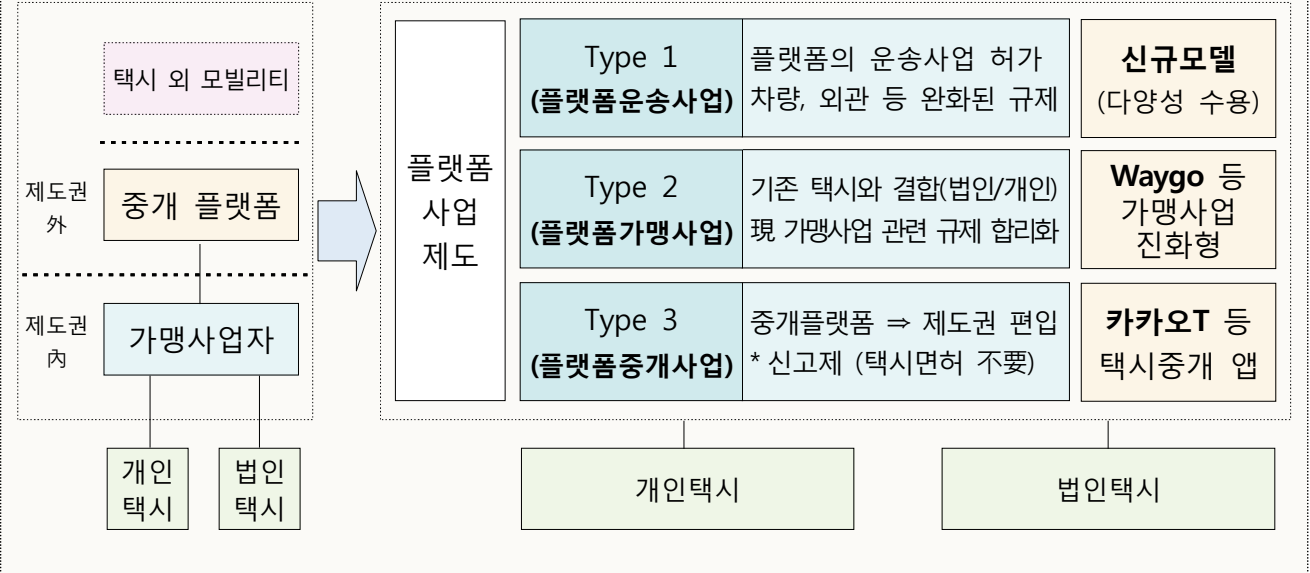
③ 국민들의 요구에
부응하는
서비스 혁신
(이용자)

- ⑦ 누구나 안심하고 탈 수 있는 택시
- ⑧ 다양한 서비스를 즐기는 택시
- ⑨ 기본을 지키는 친절한 택시

IV. 택시제도 개편방안

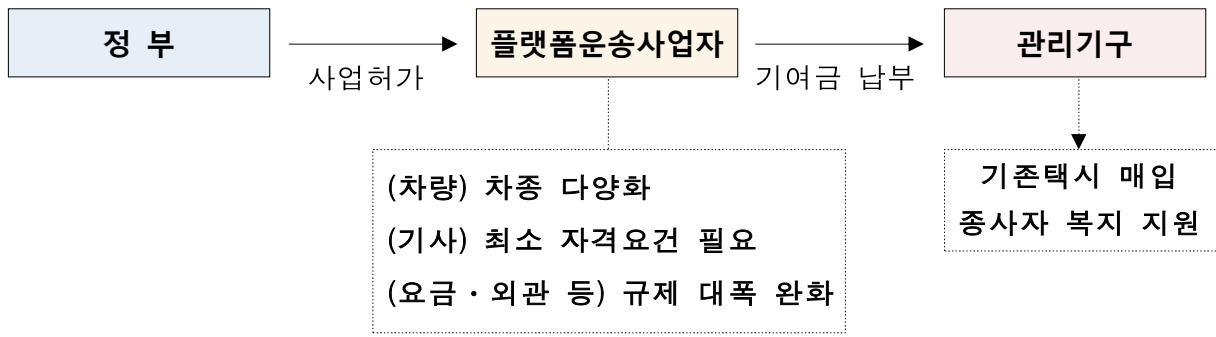
1 규제혁신형 플랫폼 택시 제도화

◆ 다양한 모빌리티 서비스가 가능하도록 새로운 방식의 운송사업 제도 신설을 포함하여 3가지 유형의 플랫폼 사업 제도 마련



1 [Type 1] 플랫폼의 다양한 혁신 수용 (신규 모델)

☞ 플랫폼 사업자가 제도권 내에서 다양한 혁신적 서비스를 사업화 하고, 사회적 기여를 통해 택시와 상생할 수 있는 체계 구축



< 플랫폼 운송사업 제도 개요 >

○ (사업허가) 정부가 플랫폼 사업자에 대해 일정한 요건* 하에서 '운영가능대수'를 정하여 '플랫폼 운송사업' 허가

* 안전, 보험, 개인정보관리 등 운송사업에 필요한 최소한의 요건 부여

- 기존택시를 포함한 운송서비스의 과잉공급 방지와 국민 편익을 위해 허가 총량은 이용자 수요, 택시 감차추이* 등을 고려하여 관리

* 현재 감차사업을 통해 연 900대 감차, 플랫폼 기여금으로 추가 매입 가능

○ (사회적 기여) 플랫폼 운송사업자는 운영대수 또는 운행횟수 등에 따라 수익의 일부를 사회적 기여금*으로 납부

* 여러 사업자들이 골고루 사업에 참여할 수 있도록 기탁금 형태의 일시납 외에도 초기부담을 낮춘 대당 정액, 매출액 연동과 같은 분납 방식 등 다양한 방식 검토

○ (상생 지원) 기여금은 기존택시 면허권 매입, 택시 종사자 복지 등에 활용하여 택시업계와 상생 도모

- 기여금 관리, 면허권 매입 등을 위해 별도 관리기구 설립·운영

* 플랫폼의 수요를 토대로 택시감차 외에 기여금으로 면허권 매입을 추진하고, 필요시 초기 투자유치 등 방안도 검토(세부모델은 연구용역을 통해 확정)

○ (규제수준) 창의적이고 다양한 서비스 개발·제공이 가능하도록 차량·외관 등 규제를 획기적으로 완화

- (차량) 승합형, 고급형 등 차종 다양화

- (외관) 갓등, 차량도색 등 배회영업 기준 규제들은 대폭 완화

- (기사) 최소한의 안전이 확보되도록 '택시기사자격 보유자*'로 제한

* 택시 종사자격 취득(자격시험), 성범죄·마약·음주운전 경력자 배제 등

- (요금) 서비스 내용 등을 감안하여 합리적인 수준의 요금제 허용

② [Type 2] 규제가 대폭 완화된 가맹사업 (예. Waygo 택시)

☞ 법인/개인택시가 쉽게 가맹사업에 진출하고, 플랫폼과 결합하여 특색있는 서비스를 제공할 수 있도록 규제 완화 등 제도적 지원

○ (가맹사업 활성화) 가맹사업 면허대수 기준을 완화*하여 초기 진입장벽은 낮추고 점차 규모화를 통해 브랜드택시로 성장 유도

특별시·광역시 기준
4천대 이상 또는 총대수의 8% 이상



1/4 수준으로 완화

○ (규제완화) 공급관련 규제(차량·기사) 외에 외관·요금 등 서비스 관련 규제는 'Type 1' 수준으로 완화

- 특히, 법인택시에 대해서도 규제완화 등 제도적으로 혁신노력을 지원하되, 양질의 서비스 제공을 위해 월급제 의무 부과

③ [Type 3] 중개플랫폼을 제도권 내 편입 (예. 카카오T)

☞ 승객과 택시를 연결하는 중개 앱 플랫폼 사업을 제도화 (신고제)

○ (육성방향) 단순중개 기능을 넘어 다양하고 창의적인 모델 개발을 통해 이용자들에게 새로운 서비스 제공

- 규제샌드박스* 등을 통해 시도·검증된 사업을 제도로 반영

* 코나투스社의 자발적 택시동승 중개 서비스 규제샌드박스 실증특례 허용(7.11)

○ (기술개발) 앱 미터기* 등 다양한 기술 도입, 빅데이터 분석 등 택시와 플랫폼의 접목을 통해 새로운 혁신산업 육성

* GPS 방식으로 요금산정, 앱을 통한 부가서비스, 요금변동 즉시 적용 등 장점



< 코나투스 반반택시 >



< 앱 미터기 >

2

택시산업 경쟁력 강화

◆ 사납금 제도, 고령화 등 문제를 해소하여 택시산업을 선진화하고
감차사업도 효율화하여 플랫폼과 대등하고 공정한 경쟁기반 마련

1 법인택시 월급제 정착

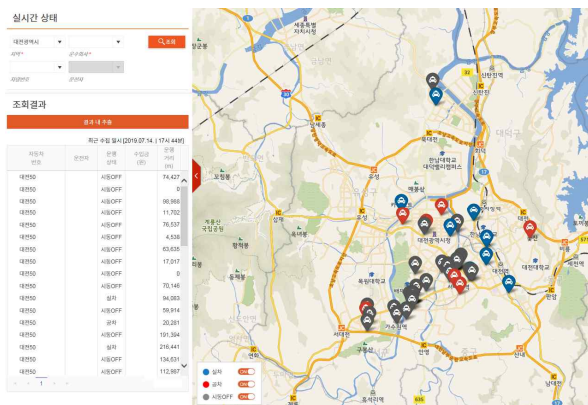
① (월급제 시행) 사납금 기반의 임금구조를 월급제로 개편하여 법인
택시 기사들의 처우 개선은 물론 승차거부, 불친절 문제도 근절

* 여객법(전액관리제), 택시법(주 40시간 이상 보장) 국회 상임위 통과(7.12)



② (경영개선 지원) 운행정보관리시스템*(TIMS) 확대 보급, 가맹사업
컨설팅 등 법인택시의 노무관리, 혁신노력 지원

* 택시 운행경로 · 수입금 등을 실시간 관리, '19.6월 기준 법인택시의 83% 구축



< TIMS를 통한 실시간 관리 >

지역	구축률	지역	구축률
서울	100%	강원	91%
부산	100%	충북	6%
대구	99%	충남	46%
인천	98%	전북	83%
광주	98%	전남	61%
대전	100%	경북	95%
울산	92%	경남	85%
세종	0%	제주	100%
경기	34%	전국	83%

< TIMS 구축률 >

2 개인택시 규제 합리화

- ① (면허 양수조건 완화) 청장년층의 택시업계 진입 기회를 확대하기 위해 사업용 차량 경력요건을 대폭 완화하는 방안 검토
- 운행안전을 위해 양수요건 완화시 사전 안전교육은 강화하는 방향으로 검토



- ② (부제 완화) 택시수요가 공급을 초과하는 특정 시간대, 특정 시기에는 지자체별로 개인택시 부제 자율화 추진 검토

* 지자체에서 사업개선명령의 형태로 출퇴근·심야시간대, 금요일 야간, 특정 행사일 등에는 택시공급을 확대하기 위해 조건부 부제 해제 검토

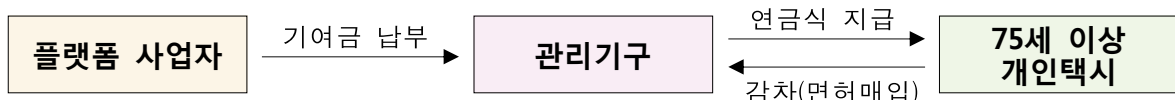
3 택시 감차사업 개편

- ① (감차 효율화) 수급조절을 위해 기존 감차 사업을 지속 추진하되, 법인위주·지역편중 문제 해소(고령 개인택시 감차 확대)

지역	전국	서울	대전	대구	부산	광주	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
합계	2,874	74	174	708	500	30	84	117	93	249	221	37	540	47
법인	2,396	24	58	708	420	30	71	94	70	210	140	30	525	16
개인	478	50	116	-	80	-	13	23	23	39	81	7	15	31

< 감차사업 추진현황 ('15~'19.5) >

- ② (연금식 지급 도입) 플랫폼 기여금을 활용하여 75세 이상 개인택시에 대해서는 감차대금을 연금 형태로도 지급, 노후 안정 기반 마련



3

국민들의 요구에 부응하는 서비스 혁신

- ◆ 기사자격 등 국민안전과 직결된 사항은 높은 기준을 적용하고, 새롭고 다양한 서비스를 확대하여 서비스의 질적 수준 향상

1 누구나 안심하고 탈 수 있는 택시

- ① (자격관리강화) 운행안전 확보, 범죄경력자 배제 등을 위해 플랫폼 운송사업 종사자(기사)도 택시기사 자격보유자로 한정

운전 면허	연령/ 운전경력	검사/시험	범죄경력 조회 (취득불가 기간)	신규교육
1종 2종	20세 이상/ 1년 이상	운전정밀검사 운전자격시험	살인, 성폭력 등 : 20년 마약 범죄 : 10~20년 상습절도 : 18년 음주운전 면허취소 : 5년	서비스 및 교통안전 수칙 등 16시간

* (운전정밀검사) 속도예측, 정지거리에측, 인지능력, 시지각 성향, 인성검사 등 (자격시험) 교통·운수관련 법규, 안전운행요령, 운송서비스·지리시험(60점 이상)

- 현재 법인택시연합회에서 운영 중인 택시 운송종사자 자격시험을 버스와 같이 교통안전공단으로 이관하여 공적관리 강화

- ② (범죄·사고예방) 운수종사자에 대해 성범죄, 절도, 음주운전 등 280개의 특정범죄에 대한 경력조회를 통해 주기적 점검

* 신규입사자는 즉시 조회, 재직자도 매월 조회하여 부적격자 행정처분

- 자격취득제한 대상범죄에 성폭력처벌법상 성폭력, 성추행 등 외에 '불법촬영'도 추가하는 방안 추진
- 택시 운행 중 음주운전 적발시 '원스트라이크 아웃제' 도입 검토

음주로 면허취소시 : 자격 취소
면허정지시 : 행정처분 없음
(* '19.6월부터 면허정지 3→2회시 취소)

⇒

면허취소시 : 자격 취소
택시운행 중 음주로 면허정지시 : 자격 취소

③ (고령운전자 안전문제 해소) 의료적성검사 기준 고시 등 고령운전자 자격유지검사 제도 본격 추진

* 65~70세 3년마다, 70세 이상 매년 검사 / 자격유지검사와 의료적성검사 중 선택

자격유지검사(교통안전공단)	의료적성검사(의료기관)
시야각, 신호등, 화살표, 도로찾기, 표지판, 추적 검사 청각+시각+운동 복합기능 검사	치매, 시력·시야각, 고혈압, 당뇨, 운동·신체기능 검사

④ (보험처리강화) 사고 발생시 피해자 치료 및 보상에 사각지대가 발생하지 않도록 영업용 자동차보험(또는 특약) 가입 의무화

	자동차보험	개인용	영업용
대인 I	사망·후유장애 1.5억원, 부상 3천만원 한도	보상	보상
대인 II	대인 I 초과분	유상운송시 보상 X (특약가입시 보상)	보상

② 새롭게 다양한 서비스를 합리적인 요금으로 즐기는 택시

① (서비스 다양화) 플랫폼과 결합, 규제완화를 통해 여객운송 중심에서 여성안심, 자녀통학, 실버케어 등 맞춤형 서비스로 확대



< 웨이고 레이디 택시 >
(여성전용 예약제 임시서비스 중)



< 마카롱 택시 >
(자녀통학 서비스 등 9월 시행계획)

② (합리적 요금관리) 플랫폼 사업자에게 요금 자율성을 부여하면서도 과도한 요금 인상을 관리하기 위한 시스템 구축

- 차량 유형별(예. 일반형/승합형/고급형), 지역별 기준요금 범위를 설정하고 범위 내에서는 신고제, 그 이상은 인가제 운영 방안 검토

* 사전에 요금선택권이 제한되는 배회영업·단순운송 서비스는 기존 운임체계 유지

- 시간제 대여, 구독형(출퇴근 등 매일 동일 시간대 이용), 월정액제 등 다양한 요금부과 방식 도입
- 이용회수 등에 따른 마일리지 적립하여 요금 지불에 사용, 할인 쿠폰, 통신사 포인트 결제 등 요금 지불방법 다양화

③ (활성화 지원) 버스, 기차, 항공 등 예약시 플랫폼 택시를 동일한 앱에서 예약할 수 있는 **MaaS*** 시스템 구축

* MaaS(Mobility as a Service) : 현재 R&D 진행 중이며, 금년 8월 제주도 내 택시와 버스·렌터카 등을 연계한 시범 테스트, 내년 항공과 연계도 추진

- 철도역, 공항, 터미널 등에 플랫폼 택시 전용 승차대 설치 추진

③ 기본을 지키는 친절한 택시

① (서비스 개선) 월급제 도입을 통해 단거리 승차거부 유인 해소, 플랫폼 활성화로 배차관리(강제배차) 강화

- 가맹사업별로 서비스 표준화*, 상호경쟁을 통해 서비스 수준 향상

* 냄새없이 쾌적한 실내 환경, 친절한 택시기사, 과속·신호위반 없이 법규준수 등

② (서비스 평가 강화) 지자체별 택시 서비스 평가 실시를 단계적으로 의무화하고, 우수 지자체에는 인센티브 지원

- 평가결과 우수 법인택시에는 종사자 복지기금 등을 활용하여 지원, 과태료 처분 등 별점 누적시 면허취소, 감차 등 제재 실효성 확보
- 운행 전 종사자 음주측정 등 사업자 의무에 대한 관리감독도 강화

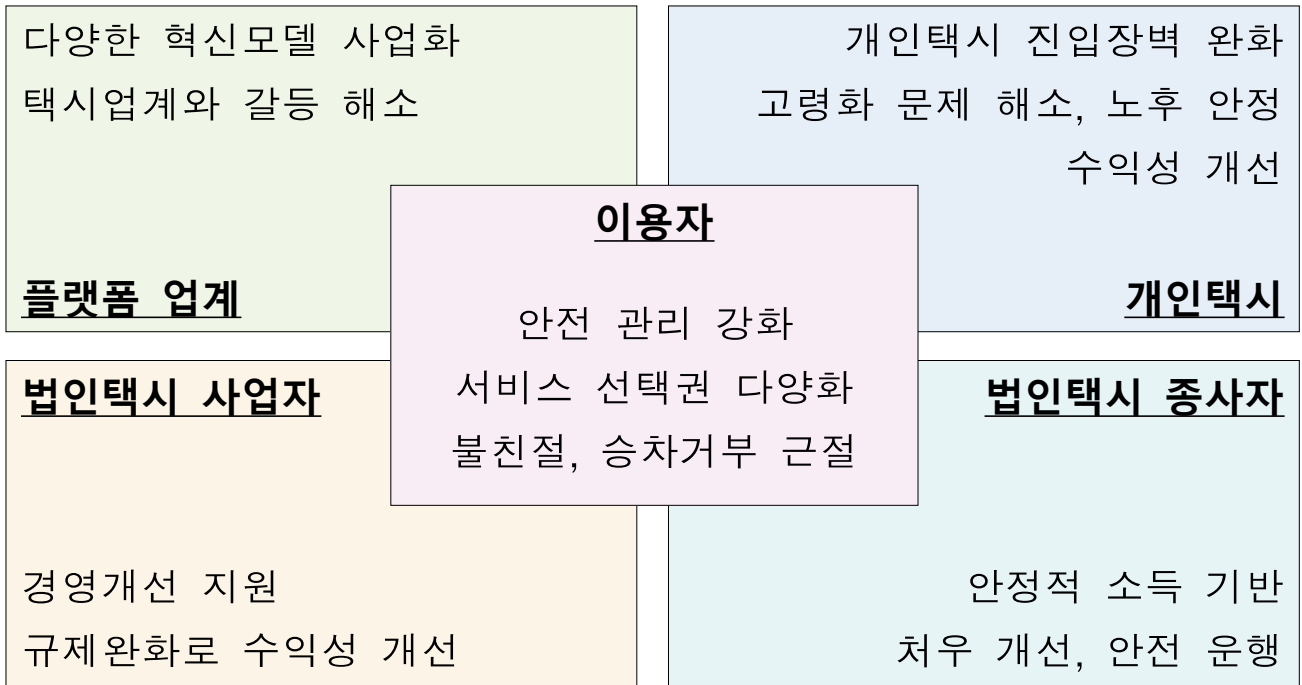
③ (서비스·안전 교육) 집합교육* 외에도 스마트폰, 인터넷을 통해 언제 어디서나 학습이 가능한 교육 콘텐츠를 개발하여 보급

* 현재 모든 택시기사들에 대해 각 지자체에서 매년 4시간 여객법령, 서비스 교육, 교통안전수칙, 응급처치 등에 대한 교육 실시. 법령위반자는 8시간 교육

- 법규 위반이 많은 운수종사자에게는 '교통안전 체험교육*' 의무화

* 교통안전공단(상주, 화성) 실시, 교통안전체험, 교통사고대응 요령 등 이수

V. 기대효과



VI. 향후계획

- (법령개정) 플랫폼 사업 제도 신설 등 법률 개정사항은 정기국회 이전에 발의, 가맹사업 기준 완화 등 하위법령은 연내 개정완료
 - * 법안 개정 전에는 우선 규제샌드박스를 활용하는 방안 등 적극 검토
- (실무논의기구 운영) 법령 개정 및 세부 시행계획을 추진하는 과정에서 실무논의기구를 통해 지속적으로 의견수렴
- (제도시행준비) 운행정보관리시스템 보급, 자격관리 이관 준비 등 제도시행을 위한 사전준비도 차질없이 추진

추진과제	조치사항	추진일정	비고
1. 규제혁신형 플랫폼 택시 제도화			
① 플랫폼 운송사업 제도 신설 (Type 1)			
○ 플랫폼 운송사업 제도	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
○ 사회적 기여 구조	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
○ 차량, 외관 등 규제	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
② 가맹사업 규제 대폭 완화 (Type 2)			
○ 가맹사업 기준 완화	여객법 시행규칙 개정	'19.12	별표 6의2
○ 규제 완화	여객법 시행규칙 개정	'19.12	별표 4
③ 중개 플랫폼 제도권 내 편입 (Type 3)			
○ 제도적 근거 마련	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
○ 창의적인 모델 개발	규제 샌드박스	수시	
○ 앱미터기 도입	자동차관리법 시행규칙 개정	'19.9	제94, 95조 개정
	자동차검사 시행규정 개정고시	'19.9	제25, 26조 개정
2. 기존 택시산업의 경쟁력 강화			
① 법인택시 월급제 정착			
○ 월급제 정착	여객운수사업법 개정	상임위 통과	제21, 26조 개정
	택시발전법 개정	상임위 통과	제11조의2 신설
○ TIMS 확대 보급	차량별 TIMS 단말기 부착	'20.12 완료	지자체, 업계 협의
② 개인택시 규제 합리화			
○ 면허 양수조건 완화	여객법 시행규칙 개정	'19.12	제19조 개정
○ 부제 완화	지자체 사업 개선명령	'19.12	지자체 협의
③ 택시 감차사업 개편			
○ 감차 효율화	감차재원 사용기준 지침 제정	'19.12	제정
○ 연금식 도입	택시연금 관리 지침 제정	'19.12	제정
3. 대국민 서비스 제고 및 안전 강화			
① 누구나 안심하고 탈 수 있는 택시			
○ 운수종사자 자격관리	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
○ 자격시험 이관	여객법 시행규칙 개정	'19.12	제50조 개정
○ 범죄 예방	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	제24조 개정
○ 자격유지검사	의료적성검사 기준 고시	'19.9	제정
○ 보험처리 강화	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
② 다양한 서비스를 즐기는 택시			
○ 합리적 요금관리 등 규제개선	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
	여객법 시행규칙 개정	'19.12	별표 개정
③ 기본을 지키는 친절한 택시			
○ 서비스 평가 의무화	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	제20조 개정
○ 서비스 교육 내실화	교육 프로그램 개선	'19.12	지자체 협의