

<참고: 우버금지법, 카풀금지법, 타다금지법의 제안이유 및 주요내용>

개정 법안	제안이유 및 주요내용
<p>우버금지법 (2015 년) [1915051] 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(대안)</p>	<p>대안반영폐기 의안목록 중 김성태의원 대표발의안(12152) 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2014 년 현재 국내 택시는 총 25 만 5 천여대이며,이 중 약 5 만여대 정도가 과잉공급된 것으로 평가되고 있음. 이와 같은 택시의 과잉공급으로 인하여 택시 사업자의 경영은 악화되고 택시종사자의 수입은 감소하면서, 택시 이용자에 대한 서비스의 질이 낮아져 택시 수요가 줄어드는 악순환이 반복되고 있음. • 이런 상황에서 불법 '우버'가 택시시장에 진입하여 자동차대여사업자의 사업용 자동차나 자가용 자동차를 이용한 불법 유상운송행위를 하거나,이러한 불법행위를 알선해 주고 있어 택시업계의 어려움을 가중시키고, 여객운수업 시장 질서를 훼손하고 있음. 이에 자동차대여사업자의 사업용 자동차 임차인이나 자가용 자동차 운전자의 유상운송행위를 알선하는 행위 및 자동차대여사업자 이외에도 사업용 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 행위를 금지하고, 이를 위반할 경우 징역형이나 벌금형에 처하도록 하여 여객운수업 시장의 질서를 바로잡고자 하는 것임(안 제 34 조제 1 항 등).
<p>카풀금지법 (2019 년)</p>	<p>대안반영폐기 의안목록 중 이찬열의원 대표발의안(2010862) 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> • 최근에 택시운송사업과 유사한 '풀러스', '럭시'를 비롯해 '우버셰어'에 이르기까지 현행법 제 81 조 제 1 항을 빌미로 카풀을 표방한 스마트폰 앱이 폭발적으로 증가하면서 자가용을 이용한 불법 유상운송 알선행위가 무분별하게 확대되어 "제 2 의 우버 사태"로 이어지고

<p>[2021777] 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(대안)</p>	<p>있음. 이로 인해 택시산업에 막대한 악영향을 미치고 있으며 택시운수종사자의 생존권마저 심각하게 위협을 받고 있음.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 현재 ‘플러스’, ‘럭시’를 비롯해 ‘우버셰어’는 주말을 제외한 평일 출퇴근 시간대를 오전 6시부터 오전 11시(출근시간)까지, 오후 5시부터 새벽 2시(퇴근시간)까지 광범위하게 정하여 자가용을 소유한 일반인 운전자를 고용해 불특정 다수의 시민들에게 알선을 하고 있음. 운전자 1인 기준 운송원가를 제외하고도 매월 30~50만원, 많게는 1백만원 이상의 소득을 벌어들이고 있으며 이 중 약 20%는 카풀업체 수수료의 부당 운송수입으로 취하고 있음. • 택시는 법령에 규정된 면허요건 및 자격요건을 갖추고 각종 규제 속에 승객의 안전과 편의를 위한 서비스 제공에 최선을 다하고 있으나, 거대자본을 적극 활용하여 소위 ‘공유경제’를 앞세운 불법적 자가용 영업은 국가 산업의 안정과 시민의 교통안전을 위협하는 사례임. • 이에 “출·퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우”에 대하여 “출·퇴근의 시간대”를 명확히 하고 카풀 앱 업체의 자가용 유상운송 알선행위를 금지시켜 자가용 불법여객운송행위를 근절하고 여객운송질서를 바로 잡고자 함(안 제 81 조제 1 항제 1 호).
<p>타다금지법 (2020 년?)</p>	<p>대안반영폐기 의안목록 중 박홍근의원 대표발의안(제 2022993 호) 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> • 최근 IT 기술의 발달로 여객자동차 운수사업자와 소비자를 연결해주는 플랫폼사업이 활성화되고 있음. 일부 플랫폼사업자들은 기존 운송서비스와 차별화되고 개선된 서비스를 지향하여 소비자들의 호감을 얻고 있으나, 사실상 기존 택시운송사업과 중복되는 서비스를 제공하면서도 제도가 동등하게 적용되지 않는 한편, 주로 현행법상

예외규정들을 활용한 사업을 추진함에 따라 기존 택시운송사업자들과의 갈등이 심각한 상황임.

- 이에 국회와 정부, 관련업계는 갈등해소를 위한 택시-카풀 사회적 대타협기구를 구성하여 지난 3 월 7 일 대타협을 통해 규제혁신형 플랫폼 택시의 출시를 합의한 바 있으며, 정부는 후속으로 지난 7 월 17 일 택시제도 개편방안을 통해 플랫폼의 혁신성장을 지원하면서도 플랫폼과 택시가 상생할 수 있도록 규제혁신형 플랫폼 택시의 추진방향을 제시한 바 있음. 플랫폼 업계와 택시업계가 상생하면서 국민에게 양질의 운송서비스를 제공하기 위해서는 새롭고 혁신적인 플랫폼이 제도권 내에서 공정하게 경쟁하면서 이에 상응하는 사회적 책임을 부담하는 체계의 구축과 함께 기존 택시산업도 국민 눈높이에 맞는 서비스 혁신이 가능하도록 할 수 있는 제도개선이 무엇보다 중요하다고 할 수 있음.
- 또한, 이러한 **제도개선으로 '타다'와 같은 질 좋은 서비스가 택시제도권 안으로 편입됨에 따라 현행법상 예외규정을 활용한 유사영업을 제한할 필요가 있음.**
- 이에 규제혁신형 플랫폼 택시의 제도화를 통해 플랫폼사업자가 다양한 혁신을 시도할 수 있는 공간을 마련하기 위해 여객자동차운수사업의 일종으로 여객자동차운송플랫폼사업을 신설하고, 여객자동차운송플랫폼사업을 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송가맹사업, 여객자동차플랫폼운송중개사업으로 구분하여 사업을 위한 세부적인 사항을 규정하는 한편, 기존 여객자동차운송가맹사업을 여객자동차플랫폼운송가맹사업으로 개편하려는 것임[안 제 2 조, 제 4 장의 2(제 49 조의 2 부터 제 49 조의 15 까지) 등].
- 더불어 현재 대통령령에서 정하고 있는 운전자를 알선할 수 있는 경우를 법률로 상향하고, 11 인승 이상 15 인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 관광목적으로서

	<p>대여시간이 6 시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우에만 운전자를 알선할 수 있도록 하며, 자동차 임차인이 임차 후 임대차계약서상의 운전자가 주취나 신체부상 등의 사유로 직접 운전이 불가능한 경우에만 대리운전용역을 제공하는 자를 알선하는 자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하도록 하여 예외규정에 따른 운전자 알선 범위를 명확하게 하고자 함(안 제 34 조제 2 항).</p>
--	---