



제434회국회(임시회)폐회중
제 4 차 국 토 교 통 위 원 회

택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 운송플랫폼 정보 수집근거 마련 등 〉
■ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제2217438호)

2026. 4.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 오 세 일

목 차

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 검토의견	3
1. 택시운송사업 발전 기본계획에 운송플랫폼 활용·관리에 관한 사항 포함(안 제6조))	3
2. 운송플랫폼 정보 수집 근거 마련(안 제13조 및 제23조)	7

□ 박용갑의원 대표발의(2217438)

I. 제안경위

가. 제 안 자 : 박용갑의원 등 19인

나. 제 안 일 : 2026. 3. 12.

다. 회 부 일 : 2025. 3. 13.

II. 제안이유 및 주요내용

택시산업은 이미 앱 호출·배차 중심의 디지털 산업으로 이동했음에도 현행 택시운행정보관리시스템(TIMs)은 미터기 및 운행기록장치(DTG)를 통해 산출된 정보를 중심으로 운영되는 등 전통산업 구조에 머무르고 있음.

특히, 플랫폼사의 영업정보(호출·배회영업 등)는 현행 법령상 제출 의무가 없어 한국교통안전공단의 택시운행정보관리시스템에 수집되지 않고 있으며, 이로 인하여 수수료 구조·호출 성공률·배차 패턴 등 정책 판단 핵심지표를 산출하는데 어려움이 있다는 지적이 제기됨.

이에 택시운송사업 발전 기본계획에 운송플랫폼에 관한 사항을 포함하도록 하고, 플랫폼운송사업자 및 플랫폼중개사업자에 대하여 요금, 호출건수, 배차성공률 등 정보 제출 의무를 부과하는 한편 관련 정보의 비식별처리 및 목적 외 이용 금지에 관한 사항을 규정하여 플

랫폼에 기반한 택시 운송 정보를 공공 데이터 체계에 편입하고 관련 정책의 합리성을 제고하려는 것임(안 제6조, 제13조 및 제23조).

Ⅲ. 검토의견

1. 택시운송사업 발전 기본계획에 운송플랫폼 활용·관리에 관한 사항 포함(안 제6조)

가. 검토의견

개정안은 택시운송사업 발전 기본계획에 ‘운송플랫폼의 활용 및 관리에 관한 사항’을 포함하려는 것임(안 제6조제2항제9호 신설).

현행	개정안
제6조(택시운송사업 발전 기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 택시운송사업을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 교통편의 증진을 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 택시운송사업 발전 기본계획(이하 이 조에서 “기본계획”이라 한다)을 5년 마다 수립하여야 한다.	제6조(택시운송사업 발전 기본계획의 수립) ① (현행과 같음)
② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.	② ----- -----.
1. ~ 8. (생략)	1. ~ 8. (현행과 같음)
<신설>	9. <u>운송플랫폼(「여객자동차 운수사업법」 제2조제7호의 운송플랫폼을 말한다. 이하 같다)의 활용 및 관리에 관한 사항</u>
9. (생략)	10. (현행 제9호와 같음)
③ ~ ⑧ (생략)	③ ~ ⑧ (현행과 같음)
	부칙

현행	개정안
	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

택시운송사업 발전 기본계획(이하 “기본계획”)은 현행법 제6조에 따라 국토교통부장관이 택시운송사업의 체계적 육성·지원과 국민의 교통편의 증진을 위하여 5년마다 수립하는 법정계획임.

현행법령에서는 기본계획에 택시운송사업 정책의 기본방향, 택시운송사업의 여건 및 전망, 수급조절, 경쟁력 향상 등과 택시운수종사자의 근로여건 개선, 택시운송사업의 안전성 확보 등에 관한 사항을 포함하도록 규정하고 있음.

< ‘택시운송사업 발전 기본계획’에 포함되는 사항 >

(「택시운송사업의 발전에 관한 법률 제6조제2항 및 같은 법 시행령 제5조제2항)

- 택시운송사업 정책의 기본방향에 관한 사항
- 택시운송사업의 여건 및 전망에 관한 사항
- 택시운송사업면허 제도의 개선에 관한 사항
- 택시운송사업의 구조조정 등 수급조절에 관한 사항
- 택시운수종사자의 근로여건 개선에 관한 사항
- 택시운송사업의 경쟁력 향상에 관한 사항
- 택시운송사업의 관리역량 강화에 관한 사항
- 택시운송사업의 서비스 개선 및 안전성 확보에 관한 사항
- 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 “택시”라 한다) 수급실태 및 이용수요의 특성에 관한 사항
- 차고지 및 택시 승차대 등 택시 관련 시설의 개선 계획
- 기본계획의 연차별 집행계획
- 택시운송사업의 재정 지원에 관한 사항

- 택시운송사업의 위반실태 점검과 지도단속에 관한 사항
- 택시운송사업 관련 연구·개발을 위한 전문기구 설치에 관한 사항

개정안은 기본계획에 ‘운송플랫폼의 활용 및 관리’에 관한 사항을 포함 하려는 것으로,

택시서비스의 제공 및 이용 방식이 종래 배회영업이나 대기영업 형태 에서 운송플랫폼¹⁾을 이용하여 호출·배차하는 방식으로 변화되고, 운송 플랫폼을 기반으로 택시서비스의 형태나 운임 외 부가서비스에 대한 요 금도 다양화되고 있다는 점을 고려할 때,

택시운송사업의 발전, 택시 이용자의 편의 증진, 택시운송시장의 공정 한 질서 확립 등을 위하여 운송플랫폼에 관한 정책적 요구를 기본계획에 반영할 필요성이 인정됨.

나. 국토교통부 의견

플랫폼을 통한 호출·배차가 택시 이용방식의 대부분을 차지하게 된 점 을 감안하여 기본계획에 운송플랫폼에 관한 사항의 포함 필요함.

1) 「여객자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “여객자동차운송플랫폼사업”이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동 통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한 다)을 제공하는 사업을 말한다.

다만, ‘운송플랫폼의 활용 및 관리’에 관한 범위가 포괄적이고 광범위하고 규제의 의미로 해석될 여지가 있어 수정 필요함.

2. 운송플랫폼 정보수집 근거 마련(안 제13조 및 제23조)

가. 검토의견

개정안은 택시 운행정보 관리시스템에 수집되는 정보의 범위에 운송 플랫폼 정보를 포함시키고, 택시 운행정보 관리시스템에 수집되는 정보는 개인 등을 식별할 수 없는 형태로 수집하도록 의무화하며, 수집한 정보는 목적 외 용도로 이용하는 것을 금지하려는 것임(안 제13조제1항 및 제2항).

또한, 「여객자동차 운수사업법」에 따른 플랫폼운송사업자, 플랫폼가맹사업자 및 플랫폼중개사업자에게²⁾ 호출건수, 호출요금, 배차시간 등 국토교통부령으로 정하는 정보의 제출을 요청할 수 있도록 하고, 해당 사업자의 정보제출을 의무화하며, 이를 위반하여 정보제출을 하지 않거나 거짓으로 제출하면 1천만원 이하의 과태료를 부과하려는 것임(안 제13조제4항 및 제23조제1항).

현행	개정안
제13조(택시 운행정보의 관리) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시정책을 효율적으로 수행하기 위하여 「교통안전법」 제55조제1항에 따른 <u>운행기록장치</u> 와 「자동차관리법」 제47조제1항에 따른 <u>택시요금미터</u> 를 활용하여 국토교통부령으로 정하는 정보를 수집·관리하는 시스템(이하	제13조(택시 운행정보의 관리) ① ---- ----- ----- ----- -- <u>운행기록장치</u> ,----- ----- <u>택시요금미터</u> 및 <u>운송플랫폼</u> 을----- -----

현행	개정안
이 조에서 “택시 운행정보 관리시스템”이라 한다)을 구축·운영할 수 있다. ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시 운행정보 관리시스템을 구축·운영하기 위한 정보를 수집·이용할 수 있다. <u><후단 신설></u> ③ (생략) <u><신설></u> ④ (생략) 제23조(과태료) ① <u>제12조제1항 각 호의 비용을 택시운수종사자에게 떠넘긴 자에게는 1천만원 이하의 과태료</u>	----- ----- -----. ② ----- ----- ----- -----. <u>이 경우 특정의 개인이나 법인 또는 단체를 식별할 수 없는 형태로 자료를 수집하여야 하며, 수집한 정보를 택시정책의 효율적 수행 등 대통령령으로 정하는 목적 외의 용도로 이용하여서는 아니 된다.</u> ③ (현행과 같음) ④ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제49조의3에 따른 플랫폼운송사업자, 같은 법 제49조의10에 따른 플랫폼가맹사업자 및 같은 법 제49조의19에 따른 플랫폼중개사업자에게 사업자별 호출건수, 호출요금, 배차시간 등 국토교통부령으로 정하는 정보의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 정보의 제출을 요청 받은 해당 사업자는 <u>정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.</u> ⑤ (현행 제4항과 같음) 제23조(과태료) ① <u>다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자</u>----- -----.

현행	개정안
를 부과한다. <신설> <신설> ②·③ (생략)	1. 제12조제1항 각 호의 비용을 택시 운수종사자에게 떠넘긴 자 2. 제13조제4항을 위반하여 정당한 사유 없이 정보를 제출하지 아니하 거나 거짓으로 제출한 자 ②·③ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부 터 시행한다.

현행법 제13조에 근거하여 정부는 운행기록장치, 택시요금미터에 기록
된 정보를 수집하여 택시 운행정보 관리시스템을 구축·운영하고 있으

2) 「여객자동차 운수사업법」

제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. **여객자동차플랫폼운송사업**: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. **여객자동차플랫폼운송가맹사업**: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. **여객자동차플랫폼운송중개사업**: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등) ① 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

② ~ ⑨ (생략)

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 ~ ⑤ (생략)

제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록) ① 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 “플랫폼중개사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록할 수 있다.

② ~ ⑥ (생략)

며, 동 시스템에 수집·축적된 정보를 택시 관련 정책 수립에 활용하고 있음.

운행기록장치를 통하여 수집되는 정보는 주행거리, 속도, 위치정보(GPS), 분당 회전 수(RPM), 브레이크신호, 가속도 등이며, 택시요금미터를 통하여 수집되는 정보는 승차일시, 승차거리, 영업거리, 요금정보 등임³⁾.

그런데, 이와 같이 운행기록장치나 택시요금미터 정보로는 운송플랫폼을 이용한 호출이 주류가 된 택시운송시장에 대응하고 과학적인 교통 행정을 구현하는 데 한계가 있음.

운송플랫폼 정보를 교통정책에 활용할 경우, 승객의 호출 정보 등을 활용한 정교한 수요·공급을 분석을 통하여 효과적인 택시 수급정책을 수립할 수 있고, 운송플랫폼의 불공정한 관행에 대한 객관적 정보를 확보하여 택시운송시장의 공정한 환경을 조성하기 위한 정책 수립이 가능해지며, 축적된 정보를 택시정책의 효과성을 검증하는 지표로 활용하는 등의 긍정적 효과를 기대할 수 있음.

따라서, 호출건수, 호출요금, 배차소요 시간 등 운송플랫폼 정보를 수

3) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행규칙」

제10조(택시 운행정보의 범위) 법 제13조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 정보”란 다음 각 호의 정보를 말한다.

1. 주행거리, 속도, 위치정보(GPS), 분당 회전 수(RPM), 브레이크신호, 가속도 등 「교통안전법」 제55조제1항에 따른 운행기록장치에 기록된 정보
2. 승차일시, 승차거리, 영업거리, 요금정보 등 「자동차관리법」 제47조제1항에 따른 택시요금미터에 기록된 정보

집하고, 교통정책에 활용할 수 있는 법적 근거를 마련하려는 개정안의 취지는 타당한 측면이 있음.

다만, 운송플랫폼을 통한 정보 수집 범위가 광범위할 경우 운송플랫폼 제공 사업자의 영업의 자유를 과도하게 침해할 소지가 있고, 운송플랫폼을 제공하는 기업들은 호출 패턴, 수익 구조, 배차 알고리즘 등이 민간 기업의 핵심 경쟁력(영업비밀)임을 강조하여 정보공유에 소극적인 점을 고려할 때,

택시 이용자의 권익 보호, 운송시장의 공정성 확보, 교통 행정의 효율성 제고 등 공익적 목적을 달성하되 민간 기업의 권리를 과도하게 침해하지 않는 범위에서 운송플랫폼 정보의 수집 범위, 수집 형태 등을 정할 필요가 있음.

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

현행 TIMS는 플랫폼 영업관련 정보가 파악되지 않고 있어 플랫폼사업자에 대한 정보제출 근거 신설은 데이터 공백 해소를 위해 필요함.

다만, 정보 제출의 대상을 ‘운송플랫폼’으로 할 경우 범위가 포괄적이고 광범위한 자료요구 및 규제로 해석될 여지가 있어 ‘운송플랫폼을 통한 운영현황 집계정보’로 범위를 한정할 필요가 있음.

2) 공정거래위원회

택시 산업의 특수성을 고려하더라도, 플랫폼운송사업자 및 플랫폼중개사업자에 대한 광범위한 정보 제출 의무를 부과하는 것은 신중한 검토가 필요함.

타 플랫폼 분야(배달, 오픈마켓 등)와 비교할 때, 택시 플랫폼은 허가·면허·등록을 받는 특수성이 있으므로 플랫폼에게 자료 제출 의무를 일부 인정할 필요가 있으나, 그 범위는 한정할 필요가 있음.

개정안은 제출 정보를 사업자별 호출건수, 호출요금, 배차시간 등 국토교통부령으로 정하는 정보 제출로 정하고 있어 정보의 범위가 다소 광범위한 측면이 있음.

이는 택시 플랫폼 산업 전반의 혁신활동을 저해할 우려가 있어, 목적달성에 필요한 최소한의 자료 수집 및 자료 범위에 한정할 필요가 있음.

3) 카카오모빌리티⁴⁾

개정안은 택시 정책의 효율적 수립을 위한 데이터 기반 행정 강화 측면의 개정으로 이해됨.

다만, 제도 도입 과정에서 현행 법체계 및 산업 구조와의 정합성, 규제

4) 카카오모빌리티는 플랫폼중개사업자이며, KM솔루션 등 9개의 플랫폼가맹사업자에게 운송플랫폼을 제공하고 있음.

적용의 형평성 및 실효성, 중소 플랫폼 사업자에 대한 부담, 영업비밀 보호, 데이터 수집의 필요성과 범위 등에 대해 종합적인 검토가 필요할 것으로 판단됨.

특히, 택시 운행정보 관리시스템 연동 및 데이터 제출 의무와 관련하여 민간 사업자의 비용 부담과 기술적 한계가 존재하는 만큼, 해당 부담이 과도하게 집중되지 않도록 하고 제재 부과 기준 역시 집행 가능성과 부담 수준을 고려하여 설정할 필요가 있음.

아울러 데이터 제출 범위 및 활용 방식에 있어 민간의 핵심 정보 자산을 보호될 수 있도록 하고, 산업이 위축되지 않도록 할 필요가 있으며, 정책 목적 달성을 위한 다양한 데이터 활용 방식에 대해서도 균형 있게 검토할 필요가 있음.

이에 따라 개정안은 정책 목적과 산업 영향 간의 균형을 고려하여, 과도한 규제로 작용하지 않도록 제도 설계 전반에 대한 신중한 검토가 필요할 것으로 판단됨.

문 의 처
02)6788-5584