

# Mobility-as-a-Service (MaaS) 활성화를 위한 국내외 법제도 환경 분석과 과제

## 특집 02

소재현 | 아주대학교 교통시스템공학과 조교수  
홍지호 | 아주대학교 교통공학과 석사과정

### 1. 들어가며

기존 대중교통 체계에 더해 최근 개인형이동장치, 공유교통, 수요응답형 기반의 다양한 스마트 모빌리티 서비스가 등장하며 우리의 모빌리티 환경은 더욱 다채로워진 반면, 많은 모빌리티 서비스 각각에 대해 검색, 예약, 결제를 별도로 해야 하는 새로운 불편함이 생기게 되었다. 이러한 이슈와 더욱 편리한 스마트모빌리티 서비스라는 사람들의 요구(needs)가 증가하며, 이동에 필요한 경로탐색, 수단선택, 예약 및 결제 등의 서비스를 하나의 플랫폼 환경에서 한 번에 실행할 수 있고 개인의 특성과 이용 가능한 교통수단을 고려하여 출발지에서 목적지까지의 이동서비스에 대해 다양한 대안을 제시해주는 서비스 환경인 통합이동서비스(Mobility-as-a-Service)가 국내외에서 시도되고 있다.

MaaS 서비스는 핀란드 헬싱키에서 Whim이라는 서비스 앱을 통해 처음 그 개념이 도입되었고,

이후 헬싱키에서는 정부와 민간 모빌리티 서비스가 협력한 MaaS Global이라는 거버넌스 체계에 의해 제공되는 Whim 플랫폼을 통해 트램, 버스, 지하철, 택시, 렌터카, 공공자전거 등의 이동 수단을 이용한 최적 경로 안내, 예약 및 결제 서비스 기능을 제공하고 있다. 우리나라 정부 역시 급속히 발전하는 산업 기술에 대비하고 세계적인 경쟁 환경에 적극적으로 대응하려는 방안으로 MaaS 산업이 포함된 10대 유망 신산업을 발표하였고, 제주도와 대구광역시 등에서 MaaS 플랫폼 기술개발 및 실증사업 등을 진행한 바 있다. 민간에서 역시 카카오모빌리티, 티맵모빌리티, 현대자동차 등 다양한 플랫폼 기반 모빌리티 서비스 회사에서 각자의 비즈니스모델을 기반으로 다양한 방식의 MaaS 서비스를 선보이고 있다.

이러한 대내외적 환경 변화에 대응하여 해외의 각 나라들은 MaaS 서비스 산업을 미래 신산업 분야로 규정하고 법제도 측면의 규제를 완화하고

산업 활성화를 위한 법제도 마련에 힘쓰고 있다. MaaS 서비스는 중앙정부, 지자체, 기존/신규 교통/모빌리티 사업자, 서비스 이용자 등 다양한 주체 간 협력이 필요하고, 통합이동서비스의 특성상 여객운수사업, 민간플랫폼, 교통서비스 이용자 권익, 개인정보 보호 및 데이터 보안, 보험 및 법적 책임 등 다양한 법과 관련이 있어, 다양한 주체와 관련 법간 상충을 완화하기 위해서는 법제도적 환경분석에 기반한 법제 정비가 필요하다.

참고로 본고의 내용은 대한교통학회 논문지에 투고한 '통합이동서비스 활성화 측면의 국내외 법제 기반 준비수준에 관한 연구 (홍지호 외 3인) (2022년 5월 투고)'의 내용을 발췌한 것임을 알린다.

### 2. 국내 MaaS 관련 법제 현황

최근 IT 기술의 발달로 여객자동차 운수사업자와 소비자를 연결해주는 플랫폼 운송사업이 등장하였으나 점차 활성화되면서 기존 산업과의 충돌이 심화되었다. 기존 택시운송사업과 중복

되는 서비스를 제공하고 있음에도 불구하고 제도가 동등하게 적용되지 않으며 현행법상 예외 규정들을 활용한 사업을 추진함에 따라 기존 택시운송사업자들의 반발이 거세졌다. 이에 플랫폼 택시를 제도화하고 현행법의 예외규정들을 활용한 사업 추진을 제한하기 위하여 여객자동차 운수사업의 일종으로 여객자동차 운송플랫폼사업을 신설함으로써 관련 사항들을 규정하고 현행 제도의 운영상 나타난 미비점을 보완하였다. 여객자동차 운송플랫폼과 관련된 여객자동차 운수사업법의 주요 개정사항은 제34조 유상운송의 금지 예외조항으로 유상운송과 관련된 대여자동차 운전자 알선 허용 범위를 세부적으로 명시함으로써 일반 여객운송을 위한 임차행위 및 운전자 알선행위를 금지하였다. 또한, 제 49조의2에서 3가지 종류의 여객자동차 운송플랫폼사업을 명시함으로써 플랫폼 택시를 제도화하였다. 이외에도 여객자동차 플랫폼운송사업 허가, 재정지원, 플랫폼 운송사업자의 기여금 납부에 대한 내용을 명시하였다. <표 1>은 여객자동차운수사업법의 운송플랫폼 관련 조항들이다.

<표 1> 여객자동차 운수사업법 여객자동차 운송플랫폼 관련 조항

구분	내용
제34조 (유상운송의 금지 등)	<ul style="list-style-type: none"> <li>유상운송과 관련된 대여자동차 운전자 알선 허용 범위에 관한 내용</li> <li>바. 관광을 목적으로 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람. 이 경우 대여시간이 6시간 이상이거나, 대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정한다.</li> </ul>
제49조의2 (여객자동차운송플랫폼사업의 종류)	<ul style="list-style-type: none"> <li>여객자동차운송플랫폼사업의 종류에 관한 내용</li> <li>1. 여객자동차플랫폼운송사업</li> <li>2. 여객자동차플랫폼운송기행사업</li> <li>3. 여객자동차플랫폼운송중개사업</li> </ul>
제49조의3 (여객자동차플랫폼운송사업의 허가)	<ul style="list-style-type: none"> <li>플랫폼 운송사업의 허가 기준에 관한 내용</li> <li>국토부장관은 플랫폼 운송사업의 총 허가 대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가 대수를 배분하는 방식으로 허가 가능</li> </ul>
제49조의5 (기여금의 납부 등)	<ul style="list-style-type: none"> <li>플랫폼 운송 사업자의 여객자동차운송시장안정기여금 납부에 관한 내용</li> <li>여객자동차운송시장안정기여금 사용 목적에 관한 내용</li> </ul>

국내에는 여객자동차 운수사업을 발전시키고 대중교통 육성 및 이용촉진을 위해 다양한 사업에 재정을 지원하고 있다. 대표적으로 대중교통 활성화 지원사업이 존재하는데, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제12조에는 대중교통 운영자에게 교통카드데이터와 보행 및 자전거 이용 데이터 등 다른 교통데이터를 연계한 대중교통 활성화 지원사업에 필요한 소요자금을 보조하거나 용자할 수 있음을 명시하여 대중교통 육성을 위한 재정지원을 할 수 있는 근거를 마련하였다. 현재 시행되고 있는 '광역 알뜰 교통카드'는 대중교통 이용 전후에 걷거나 자전거를 탄 거리만큼 마일리지를 적립하여 교통비를 할인받을 수 있는 대중교통 활성화 지원 사업에 해당되어 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제12조를 근거로 재정적 지원을 받아 시행되고 있다. 또한, MaaS 관련 규제 완화를 통한 신산업 활성화를 위해 '규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법'을 제정함으로써 '한국형 규제 샌드박스' 제도로 불리는 규제자유특구를 도입하

였다. <표 2>는 규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법의 주요 내용이다.

### 3. 국외 MaaS 관련 법제 현황

#### 3.1 북미(미국)

미국은 현재 대부분 주에서 TNC로 불리는 운송 중개 플랫폼 서비스를 시행하고 있다. TNC는 Transportation Network Company로 온라인 장치 또는 플랫폼을 통해서 승객과 개인차량을 이용하는 운전자를 연결하여 예약된 운송서비스를 제공하고 보수를 받는 업체로 정의된다. TNC 시행에 따라 각 주는 TNC 규정사항을 제시하고 있다. 대체로 운전자 배경 확인, 차량 점검, 운전자 안전, 승객 안전, 보행자 및 자전거 안전, 운영, 연석 관리, 접근권(장애인 포함), 여행 보고, 면허 및 등록, 관리 수수료 및 기금 등의 분야에서 규정사항을 제시하고 있다. 이 밖에 미국의 MaaS 관련 법제 현황은 <표 3>를 통해 정리하였다.

<표 2> 규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법 주요 개정내용

구분	내용
제2조	• 규제 여부가 분명하지 않은 경우, 실증 특례 부여 사유로 추가하여 규제의 범위를 명확히 하는 것에 관한 내용
제77조 제2항	• 규제 자유 특구위원회 위원 정원을 확대하여 다양한 신기술 분야 특구 수요에 탄력적으로 대응하는 것에 관한 내용
제86조	• 실증 특례유효기간 연장 사유에 '부득이한 사유로 실증이 지연된 경우'를 추가함으로써 사업의 연속성을 보장하는 것에 관한 내용
제87조 제7항부터 제10항	• 규제 샌드박스 사업중단 우려를 해소하기 위한 제도 도입, 임시허가 등에 관한 내용
제88조	• 실증 특례나 임시허가를 부여받은 사업자의 의무가입범위 확대에 관한 내용
제89조 및 제91조	• 실증특례의 취소 및 임시허가 취소에 관한 내용

<표 3> 미국의 법·제도 조사·분석결과

구분	미국
공공 대중교통 중심 여객운수사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• [뉴욕주] 일반 운송사업(승객)의 합리적 서비스 제공 관련 법률 존재</li> <li>• [뉴욕주] 여객운송사업의 운송 자격 및 요금 산정 관련 법률 존재</li> <li>• 표준적 택시규제 시스템 QQE control 도입</li> <li>• [뉴욕주] 택시의 등록기준 및 규제완화</li> </ul>
민간 모빌리티 서비스 중심 여객운수사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TNC 관련 규정 존재 (안전, 책임의무, 비용 등)</li> <li>• [뉴욕주] 라이드셰어링 면허 총량제 시행</li> </ul>
사고 시 보험 및 법적 책임	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 라이드셰어링 운행 단계별 TNC 보험 적용 법률 존재</li> <li>• [뉴욕주] 버스 사고에 따른 피해자의 보상 적용 법률 존재</li> <li>• P2P 형태 카셰어링 사고 시 책임 소재 관련 법률 존재</li> </ul>
신산업 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통 혁신법을 근거로 신산업 예산 지원                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- MOD Sandbox Program 시행</li> <li>- IMI 시범 프로젝트 시행</li> </ul> </li> </ul>

#### 3.2 유럽(영국, 프랑스, 핀란드)

유럽 국가 중 대표적으로 핀란드의 사례를 보면, 핀란드는 모빌리티 서비스 운영자 간 경쟁 및 자유로운 데이터 접근을 위해 교통서비스법의 데이터 개방성 분야에서 법률을 개정하였다. 주요 개정사항으로 모든 모빌리티 운영자가 개방형 인터페이스를 통해 표준 형식의 데이터에 대해 자유롭게 접근 가능하다는 내용을 명시했으며, 필수 데이터에는 노선, 정류장, 시간표, 가격, 가용성 및 접근성에 대한 정보가 포함되어야 함을 함께 명시했다. 또한, 규제 완화를 통하여 모빌리티 시장을 활성화시키기 위해 택시 운수사업자와 택시 차량수 제한을 해제함에 따라 택시 운수사업자는 여객운송/대중교통 사업자 자격에 명시된 조건만 충족해도 택시를 운행할 수 있게 되었다.

이 밖에 영국과 프랑스에서도 MaaS를 활성화시키기 위한 법제 개선이 적극적으로 이루어지고 있다. 영국은 Bus Services Act 2017을 통해 버스 서비스 고급 발권 제도(Advanced Ticketing Schemes)를 도입함으로써 비접촉식 은행카드, 모바일 기술, 스마트카드 등의 기술을 수용한 다중 수단 발권 제도로 승객에게 단일 결제로 둘 이상의 버스 여행을 가능하게 하는 통합 요금 서비스를 제공한다. 프랑스는 이동성 지향법을 통해 공유 서비스 운영을 허가받은 운영자가 숙지해야 할 사항을 규정함으로써 모빌리티 공유 산업을 발전시키고 있다. 이 밖에 영국, 프랑스, 핀란드의 MaaS 관련 법제 현황은 <표 4>를 통해 정리하였다.

〈표 4〉 유럽의 법·제도 조사·분석결과 (영국, 프랑스, 핀란드)

구분	영국	프랑스	핀란드
공공 대중교통 중심 여객운수사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 서비스 관련 법률 존재 (Bus Services Act 2017)</li> <li>여객운수사업에 관련하여 노선 입찰제(런던) 또는 등록제(런던 외 지역) 시행</li> <li>비수익노선(일반버스운행) 중 비효율이 발생하는 경우 미니버스, 자유 승하차 버스, 수요대응 버스 등 특수 운행 형태 도입</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>공공 서비스 위임, 자가 운영 방식 두 가지로 대중교통 서비스를 제공함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>여객 및 화물 운송에 대한 특별법인 교통서비스법 「Act on transport services」 제정</li> <li>택시운수법 개정을 통해 택시 차량 수 제한 해제 및 최소 택시 요금 철폐</li> <li>택시 면허 취득에 관한 법안 개정</li> <li>(보조금 지원) 교통 서비스 조달 및 개발에 대한 목적으로 대중교통 서비스 관련 예산 지원</li> </ul>
민간 모빌리티 서비스 중심 여객운수사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018년 우버 면허 연장에 따라 라이드셰어링 합법화</li> <li>라이드셰어링 서비스 안전관리 법안 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VCT 서비스를 시행하며 VCT 규제 사항 관련 법률 존재</li> <li>공유 서비스 운영 시 준수 사항 관련 법률 존재</li> <li>플랫폼 노동 종사자(운전자) 약관 법률 존재</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaS 서비스 이용을 위한 앱이 활성화되고 다양한 서비스들이 출시됨에 따라 택시, 모빌리티 운송업체 간의 경쟁이 촉진됨</li> <li>교통공유 서비스와 예약 어플 간의 연계로 이용자의 편의성 증대</li> </ul>
데이터 연계·공유	<ul style="list-style-type: none"> <li>정보 공개를 원칙으로 하며 개인 또는 기업이 공공기관 보유 정보에 접근할 수 있는 권리 인정</li> <li>다양한 공공데이터 정책을 통해 공공데이터 공개 및 재이용을 적극 지원</li> <li>교통 관련 데이터 전면 API를 실시간으로 제공함(교통수단 요금, 운행 시간, 예상 도착 시간, 예정 공사 등)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>공익데이터를 개방할 의무를 법적으로 규정하였으며 공익데이터의 개념을 채택하여 공공데이터와 민간데이터의 공개를 확대함</li> <li>교통 데이터 접근 및 재사용, 교통 데이터 제공 관련 법률 존재</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>모빌리티 서비스 운영자 간 경쟁 및 자유로운 데이터 접근을 위해 교통 서비스법 「Act on Transport Services」 데이터 개방성 분야 법률을 개정함</li> <li>개방형 인터페이스를 통해 교통 흐름 및 이동 정보 무료 제공 의무 존재</li> </ul>
신산업 지원	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaS 관련 신산업 활성화 지원 관련 법률 존재(비즈니스 모델 규제 완화, 스타트업 육성 정책 등)</li> <li>다양한 교통 수단을 이용할 수 있는 단일 승차권을 운송서비스 제공 업체가 판매 가능하도록 규제 완화</li> </ul>

3.3 아시아·태평양(일본, 호주, 싱가포르)

아시아 국가 중 대표적으로 일본의 사례를 보면, 일본은 대중교통 사업자를 중심으로 MaaS 사업을 추진하기 위해 Cashless 도입 비용 또는 AI 온디맨드 교통 도입비용을 지원하고 있으며, 보험 분야에서는 MaaS를 겨냥한 MaaS 보험이라는 특별상품을 손해보험회사인 미쓰이 스미토모 해상과 아이오이넷세 이동화 손해보험을 통해 제공

한다. 또한, 데이터 연계 분야에서 MaaS 데이터 연계 가이드라인을 수립함으로써 데이터 연계 방향성, 구조를 제시하여 MaaS 산업을 활성화시키고 있다. 이 밖에 호주와 싱가포르 등에서도 MaaS와 같은 신산업 활성화를 위한 법제 측면의 준비가 적극적으로 이루어지고 있으며, 특히 호주에서는 Passenger Transport Act를 통해 싱가포르에

〈표 5〉 아시아 등 법제도 조사·분석결과 (일본, 호주, 싱가포르)

구분	일본	호주	싱가포르
공공 대중교통 중심 여객운수사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>버스 노선 폐지법을 신고제로 변경함에 따라 대중교통 취약 지역이 확대되고 이에 대응하여 디맨드 교통을 보급함</li> <li>여객운수사업법을 통해 대중교통, 수요대응형 지원방안에 대해 규정</li> <li>대중교통사업자 대상으로 MaaS 사업 추진 진행</li> <li>(보조금 지원) Cashless 결제 도입비용 지원</li> <li>(보조금 지원) MaaS 사업 활성화를 위한 시 온디맨드 교통(최적 운행경로 검색 등) 도입비용 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「Passenger Transport Act」상 버스 안전에 관한 조항(Bus services-safety management systems)과 버스가 택시처럼 운행하는 것을 금지하는 조항 별도 존재</li> <li>택시 보조금 지원 정책(Taxi compensation package)을 통해 승차공유(ride share), hire cars 등으로 인해 타격을 받은 기존 택시 산업 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>대중교통위원회「Public Transport Council Act」로 구성된 위원회에서 대중교통 서비스와 요금 (공공, 민간) 등을 규제 및 관리</li> <li>「대중교통위원회법」에 따라 대중교통 기금은 버스 서비스와 기타 서비스를 이용하는 승객들에 한해 보조금 지원</li> </ul>
민간 모빌리티 서비스 중심 여객운수사업	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>「Point to Point Transport(Taxis and Hire Vehicle) Act 2016」과 「Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicle) Regulation 2017」을 제정하여 택시, 민간 모빌리티에 대한 면허 자격, 안전기준, 요금 등에 대한 조항 개설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>지점간 여객운송서비스(street hail/ride hail service)에 대한 법률 「Point-to-Point(P2P) Passenger Transport Industry Act 2019」을 제정하여 택시, 승차공유 운영 사업의 자격(면허 포함), 비즈니스 운영 요구사항 등 명시</li> </ul>
데이터 연계·공유	<ul style="list-style-type: none"> <li>Google Map을 통한 대중교통의 정적 및 동적 데이터 표시되도록 제공</li> <li>버스 데이터 오픈 시 지원방안 관련 법률 존재</li> <li>MaaS 데이터 연계 가이드라인이 존재하여 데이터 연계 방향성, 구조 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>데이터 공유에 관한 법률 Data Sharing (Government Sector) Act 2015 존재</li> <li>Transport Data Exchange (TDX) program을 통해 대중교통 및 실시간 데이터 공유 (Open data - AP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Land Transport DataMall을 통해 정적 및 동적 개방형 전송데이터 공유</li> <li>Open Data Portal에서 택시, 버스 정보 등 교통 데이터를 수집 중이며, API를 이용하여 민간회사들도 접근 가능</li> </ul>
사고 시 보험 및 법적 책임	<ul style="list-style-type: none"> <li>손해보험회사 '미츠이스미토모 해상', '아이오이넷세 이동 화손해 보험'은 MaaS 보험을 제공하며 서비스 이용자 사고 책임과 보험 등에 대해 규정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>택시를 포함한 민간 모빌리티 서비스를 제공하는 차량에 대한 보험 가입 요구조건 존재 (제3자 재산 피해에 대해 최소 \$5,000,000를 제공하는 보험 1개 이상 가입 필수)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Street-hail/Ride-hail 서비스 면허 제공 시, 면허소지자의 보험 요건에 관한 사항을 검토하는 조항 존재</li> </ul>

서는 Point-to-Point Passenger Transport Industry Act 2019를 통해 대중교통 보조금 지원, 플랫폼 기반 모빌리티 서비스 산업 육성, 서비스 이용자 권익 보호 등에 힘쓰고 있다. 일본을 비롯하여 호주와 싱가포르의 MaaS 관련 주요 법제 현황은 다음 〈표 5〉와 같다.

4. 국내 MaaS 활성화를 위한 법제 정비 방향

MaaS의 토대인 통합을 구축한다는 점에서, 상대적으로 경쟁이 적은 노선 여객자동차운송사업은 서로 다른 지역 간 연계를 가능케 하고 표준화된 양질의 서비스 제공을 기획한 영국 입법례(Bus Services Act 2017)를 참조할 여지가 있다. 여객자동차운송사업은 노선 폐지를 할 경우에 사업계획 변경 인가를 받아야 하는데, 인구



감소 등으로 인한 노선 폐지의 경우에는 노선 폐지 절차를 간소화시킨 일본 입법례(노선 폐지 신고제)를 참조할 여지가 있다. 노선 폐지 등으로 발생하는 교통서비스 공백은 수요응답형 여객자동차운송사업의 운행을 통해 보완이 가능할 것으로 판단되며, 비수익 노선과 관련하여 수요에 맞춰 서비스의 다각화를 시도한 영국 입법례(미니버스, 자유 승하차 버스, 수요 대응형 버스 등)를 참조할 여지가 있다. 최근 여러 국가에서 다양한 모빌리티 서비스가 도입 및 활성화되면서 구역 여객자동차운송사업과 플랫폼사업자 간의 갈등이 심화되었다. 이에 대응하여 대부분의 법제도는 택시산업의 규제를 완화하고 지원금을 보조하는 방향으로 수립되고 있으나 영국을 제외한 대부분 국가에서는 여전히 총량 규제를 시행하고 있다.

현재 MaaS를 기획하는 여러 국가는 시장 상황과 사회적 맥락이 서로 다른 상태이다. 플랫폼사업이 시장 진출에 성공한 도시들은 기존 교통서비스가 수요를 충족시키지 못했던 상황이었기에 가능했던 것으로 판단되며, 대표적인 예로 세계 최초 MaaS를 실현한 핀란드가 있다. 이와 달리 플랫폼사업의 시장 진출이 어려운 도시들은 기존 교통서비스의 공급이 포화상태인 경우로 플랫폼사업과 기존 택시사업의 충돌로 인해 시장 진출이 어려웠던 것으로 판단되며, 대표적인 예로 우리나라가 있다. 따라서 국내 법제는 앞서 명시한 바와 같이 총량 규제를 매개로 플랫폼사업을 엄격한 허가제로 운용할 것으로 보이며, 플랫폼사업이 운송사업에 따르는 사업 요건들을 갖출 것을 요구할 것으로 판단된다. 또한, 기여금을 통해 운송사업과 플랫폼사업 간 협력적 관계로 유도하는 법제도가 현실적이고 타당할 것으로 판단된다. 다만, 플랫폼사업의 진출 촉진과 관련된 외국 입법례들은 이미

국내 법제에 상당 부분 수용된 상황으로 볼 수 있다. 국내는 여객자동차 운수사업법을 통해 여객자동차운송플랫폼사업이 갖춰야 할 사업 요건으로 보험 가입을 명시하였다. 이는 MaaS 이용자의 권익을 위한 필수적인 법제이지만 운송사업에 따르는 보험 수준을 넘어서서 MaaS 실현을 위해 MaaS 사업의 고유한 특성들을 반영하는 보험 제도를 도입할 필요성이 있다. 따라서 MaaS 사업의 고유한 특성들을 반영하여 발생 가능한 손해를 포괄적으로 보상한다는 점과 운영자, 운전자, 이용자 즉, 대상의 특성에 따른 보상내용을 구분했다는 점에서 일본의 보험(미쓰이 스미토모 해상과 아이오넷 세 이동화 손해보험의 MaaS 보험)은 참조할 여지가 있다.

국내에 한국형 규제샌드박스를 통해 신속처리, 일괄처리, 임시허가, 실증을 위한 규제 특례의 4가지 제도를 도입함으로써 신산업이 활성화될 수 있는 법적 여건을 마련하였다. 하지만 MaaS와 관련된 신산업을 촉진하기 위해서는 이와 같은 제도뿐만 아니라 MaaS를 겨냥한 실질적 법률을 만들 필요가 있으며, 특히 미국(MOD, IMI 관련), 핀란드(Whim 관련) 등의 입법례를 참조할 여지가 있다.

### 5. 맺음말

본고는 대한교통학회 논문지에 투고한 '통합이동서비스 활성화 측면의 국내외 법제 기반 준비 수준에 관한 연구(홍지호 외 3인) (2022년 5월 투고)'를 발췌한 내용이며, MaaS 산업과 관련된 국내외의 법제도 및 규제 동향 분석에 기반한 국내 MaaS 산업 활성화를 위한 법제 개선 시사점을 제시하였다.

국내보다 MaaS 산업의 시작이 빨랐던 국외 선도 국가들의 MaaS 분야 법제도 및 규제 동향을 조

사·분석한 결과, MaaS를 겨냥한 특별법을 제정하기보다는 MaaS 산업과 관련된 다양한 분야의 기존 법 조항을 개정하거나 교통·모빌리티 자체를 다루는 법 테두리 안에서 법제도를 구축하는 것으로 보인다.

핀란드는 교통 서비스법(Act on Transport)을 통해 MaaS 서비스를 포함한 사용자 지향 모빌리티 서비스 제공을 촉진하고 모빌리티 서비스 운영자 간 경쟁 및 자유로운 데이터 접근을 위해 데이터 개방성 분야의 법률안 개정을 추진하였다. 또한, 기존 산업과 신산업 간의 상생을 위해 우버와 같은 라이드셰어링이 합법적으로 운영될 수 있는 법적 조건을 마련하고 택시 서비스에 관한 내용을 개정함으로써 택시 관련 규제를 완화하였다. 새로운 모빌리티 서비스 산업군의 시장진입에 있어 상대적으로 충돌이 적었던 미국은 TNC(Transportation Network Company)를 정의하고 TNC 사업자에 대한 시 단위 조례 등을 마련함으로써 서비스 제공 시 요구사항을 규정하였다. 주요 내용으로 TNC 사업에 대한 운전자 신원조회, 운전자와 승객의 안전조치, 운영 및 관리사항 등을 명시하였으며, 본 규정은 승객의 안전 및 서비스의 질 유지의 근거로 활용되고 있다. 또한, 미국은 교통 신산업의 활성화를 위한 재정 지원 기반 법제도가 잘 마련된 대표적인 국가로 대중교통혁신법에 기반하여 연방정부 예산을 투입함으로써 신산업을 지원할 수 있는 법률적 근거가 존재한다. 이와 같은 법제도를 통해 MaaS 연구개발 및 실증사업이 가능할 것으로 보이며 대표적으로 IMI 프로젝트를 시행한 사례가 있다.

정부 주도로 MaaS 산업을 활성화하는 일본은 일본형 MaaS를 목표로 각 지역 특성에 기반한

MaaS 서비스 구축 시 사업비의 50%를 중앙정부에서 지원하는 제도를 시행하고 있으며, 이에 따라 52개 지역을 선정하여 MaaS 서비스 실증사업을 추진하고 있다. 또한 교통사업자를 대상으로 표준데이터 형식을 통해 데이터를 연계하도록 하고 서비스 앱의 사양을 표준화하였으며, 'MaaS 관련 데이터연계에 관한 가이드라인 ver2.0'을 통해 MaaS 데이터 연계 방향성과 구조 등을 제시하였다.

이처럼 각국은 해당 국가의 법제도 특성과 신 모빌리티 서비스 도입에 따른 대중 인식 및 대응에 따라 MaaS 산업에 관련된 법제도 현황 및 정비 방향, 규제 흐름 등이 다르지만 대체적으로 공공영역에서는 MaaS 산업 활성화를 위한 기존 법제도 정비 및 규제 완화 정책을 시행하고 있고, 이는 기존 여객운송 관련 법제도, 신산업 지원 관련 법제도, 교통·모빌리티 서비스 강화(지원) 관련 법제도 등의 개정을 통해 나타나고 있다. 다만, MaaS 서비스 산업은 최근 들어 나타난 신산업으로 대부분 국가에서 MaaS 산업 활성화를 위하여 MaaS 산업을 겨냥한 구체적인 법제도가 존재하거나 제시된 것으로 판단하기는 어렵다. 오히려 MaaS 산업 활성화를 위한 교통·모빌리티 분야 신산업의 시장진입 시 기존 산업과의 갈등 조정절차의 공식화(제도화), 비수익 노선에서의 서비스 제공사업자 지원방안, 교통·모빌리티 분야 서비스 사업자의 데이터 개방 및 연계 의무, 서비스 종사자의 권리 보호 의무, 서비스 제공 시 안전유지 관리 방안, 사고 발생 시 보험과 책임, 독점 교통·모빌리티 거버넌스 체계에서의 경쟁 유도 및 독점 관리 방안 마련 등의 추가적인 법제도 측면의 검토가 필요할 것으로 판단된다. 