

〈국외훈련 결과보고서 요약서〉

성 명	손 중 근	직 급	서 기 관
훈련국	영 국	훈련기간	2020.9.20. ~ 2022.7.19.
훈련기관	University of York (MPA)	보고서 매수	108쪽
훈련과제	공유경제 활성화를 위한 선진 법제도 연구		

◇ 내용 요약

공유경제 활성화를 위한 선진 법제도 연구

I. 연구의 필요성 및 목적

- 공유경제는 전 세계적인 시대적 흐름으로서 미국, 유럽을 중심으로 급성장하고 있고 향후 지속 확대될 전망이다. 하지만 한국은 각 분야별로 공유경제 활성화를 저해하는 규제가 산적해 있고, ‘차량 공유’ 및 ‘숙박 공유’와 같이 이해관계자 간의 침해한 갈등이 존재하는 분야에서는 여전히 합리적인 법제도적 대안을 강구하고 있다.
- 이 보고서의 목적은 공유경제가 성공적으로 도입된 주요 국가들의 비즈니스 사례와 정책 사례를 분석하고, 한국에서의 법제도 개선방안과 공유경제 관련 정책 수립에 필요한 시사점을 도출하는 것이다.

II. 공유경제와 플랫폼

1. 공유경제의 개념

- ‘공유경제’와 관련된 용어는 ‘sharing economy’, ‘collaborative consumption’, ‘access-based economy’, ‘collaborative economy’, ‘platform economy’ 등으로 다양하게 표현된다.

- 공유경제의 보편적인 개념을 결정하기 어려운 이유는 공유경제가 사회적·경제적·기술적 활동이 복잡하게 연결되어 있고 공유의 대상, 이해관계자, 공유의 동기 등이 다양하게 구성되기 때문이다.
- 한국 정부는 2019년 서비스 산업을 혁신하기 위하여 ‘공유경제 활성화 방안’을 발표하였다. 그 보고서는 공유경제를 ‘플랫폼을 활용하여 자산이나 서비스를 다른 사람과 공유하여 사용함으로써 효율성을 제고하는 경제 모델’이라고 정의하였다.
- 일반적으로 공유경제는 1) 유희 자원, 2) 자원의 공유 또는 자원への 일시적 접근, 3) 디지털 기술, 4) 온라인 플랫폼이라는 4가지 개념적 요소에 의해 설명된다.

2. 공유경제의 유형

- European Commission은 공유경제를 4개 분야로 구분하고 있다.

<공유경제의 4가지 분야>

Transport	Accommodation	Finance	Online skills
Car-sharing Ride-sharing Parking space Delivery transport services	Residence renting Home sharing Home swapping	Reward-based funding Equity funding Debt funding	On-demand household services On-demand professional services

- 위의 4가지 분류에도 불구하고 공유경제는 온라인 플랫폼을 활용한 유희 자원의 이용이라는 특성으로 인해, 사실상 모든 분야에 빠르게 확산되고 있다.

3. 공유경제의 효과

- 사람들은 공유경제 온라인 플랫폼을 통해 자신의 유희 자원을 교환하거나 거래함으로써 엄청난 경제적 가치를 창출하고 있고, 다양한 분야에서 서로 접촉함으로써 새로운 소비를 일으키고 경제적 부가가치를 만들고 있다. 또한 차량, 숙박, 금융 등 다양한 자원의 새로

은 형태의 거래는 기존에 볼 수 없었던 혁신적인 온라인 플랫폼과 새로운 비즈니스 모델의 등장으로 이어졌다.

- 공유경제는 다양한 분야에서 잠재적인 수요와 공급을 창출하기 때문에, 지금까지 활용되지 못했던 자산이나 기술이 유용하게 이용되고, 새로운 소비와 공급이 창출된다. 이런 자원의 효율적인 이용을 통한 자원의 가치 확대는 지속 가능한 성장과 경제 활성화에 도움이 된다.

Ⅲ. 공유경제의 현황

1. 글로벌 공유경제 현황

- (유럽) 전 세계의 공유경제 규모는 2013년에 150억 달러에 이르렀고, 2025년에는 3,335억 달러에 이를 것이라고 전망된다. 세계에서 두 번째로 큰 경제규모를 가지고 있는 EU는 전 세계 공유경제의 30%를 차지하고 있는 것으로 추정된다.
- EU는 폭발적으로 성장하는 공유경제에 선제적으로 대응하고 공유경제에 대한 회원국들의 일관된 정책을 위해 다양한 노력을 전개하였다. European Commission은 2016년 6월 ‘A European agenda for the collaborative economy’를 발표했고, 이것은 EU 회원국의 공유경제 정책에 적용될 가이드라인의 역할을 했다.
- 영국은 사회적·경제적 문제를 해결하기 위한 핵심적 수단으로서 공유경제에 주목하였고, 2015년 ‘Budget 2015’를 통해 영국을 공유경제의 글로벌 중심으로 육성하기 위한 종합적인 계획을 발표했다. 또한 ‘Budget 2016’을 통해 공유경제 분야 개인의 소득에 대한 세금을 연간 1,000파운드까지 면제하는 규정을 도입하여 2017년부터 시행하고 있다.
- 이탈리아는 2016년에 유럽에서 최초로 공유경제 육성을 위한 별도의 법률(Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell’economia della condivisione)을 발의하였고, 온라인 플랫폼을 이용하여 공유경제

활동을 한 개인의 소득에 대해서는 1만 유로까지 10%의 단일 세율을 부과하는 등 공유경제에 대한 세금 혜택을 부여하였다.

- (미국) 미국의 공유경제는 2008년 Airbnb가 등장한 이후 다양한 분야로 확장되고 있고, 미국의 온라인 플랫폼은 세계 공유경제 시장을 주도하고 있다. 미국에서 공유경제 이용자 숫자는 2016년에 44.8백만명에서 2021년에 86.5백만명으로 약 2배 증가하였다.
- 미국 연방 정부는 2016년 ‘The Sharing Economy: Issues Facing Platforms, Participants, and Regulators’ 라는 보고서 발간을 시작으로 1) 적극적인 시장조사 및 방향 제시, 2) 이해관계자 참여 확대, 3) 효율적인 관리·감독이라는 틀에서 공유경제 산업을 육성하고 있다. 미국에서 차량 공유나 숙박 공유 등 공유경제 플랫폼 및 서비스 공급자에 대한 실질적인 규제는 주정부나 시정부가 담당한다.

2. 우리나라 공유경제 현황

- 우리나라 공유경제는 전 세계의 공유경제에 비하여 그 규모는 작지만 빠르게 성장하고 있다. 우리나라 공유경제 규모는 2015년 204억 원으로 전체 GDP의 0.001%를 차지했으나 2018년 1,978억 원으로 GDP의 0.011%를 차지하는 등 산업이 규모가 꾸준히 증가하고 있다.
- 그리고 2019년 관계 부처 합동으로 ‘공유경제 활성화 방안’ 을 발표하였고 분야별 공유경제 활성화 및 제도적 기반 마련이라는 두 가지 전략 하에 29가지 대책을 적극적으로 추진하였다. 또한 2013년에 제정된 ‘서울특별시 공유 촉진 조례’ 를 시작으로 전국의 지방자치단체에서 약 140여개의 공유경제 관련 조례를 제정하여 운영하고 있다.

3. 코로나 펜데믹과 공유경제

- 2019년 중국에서 시작된 코로나바이러스는 여행 자제, 비대면 회의 및 원격 근무 증가와 같이 사람들의 생활방식의 변화를 가져왔고, 공유경제는 큰 위기를 맞이하였다.
- 렌터카 시장 2위 기업인 Hertz는 2020년 5월 파산 신청을 했고,

2020년 4월 Uber와 Lyft의 이용자 수는 전년 같은 기간 대비 약 80%가 감소했다. Airbnb의 미국 주요 도시의 룸 이용률은 50%에서 20%로 감소했다.

- 하지만 Kitchen sharing 기업인 ‘WECOOK DELIVERY’ 는 코로나 팬데믹 이후 수요가 크게 늘었고, 음식 배달 플랫폼인 Ubereats의 주문량이 1년 전보다 52%가 증가하는 등 코로나 팬데믹으로 더 활기를 띠는 비즈니스도 존재했다. 그리고 최근 코로나 팬데믹의 종결이 가까워 오면서 2021년 Airbnb의 한국 내 매출이 2019년 대비 2배 증가하는 등 공유경제 업체들이 다시 살아나고 있다.

IV. 차량 공유에 대한 연구

1. 글로벌 차량 공유 서비스 현황

- 차량 공유 시장은 전 세계적으로 매우 빠른 속도로 성장 중이고, 2025년에 1,970억달러, 2040년에 3.3조 달러까지 성장할 전망이다
 - 특히 차량 공유의 대표적인 기업인 Uber는 76개 국가에서 영업을 하고 있고, 이용자는 7,500만명 이상이다.

<글로벌 차량 공유 업체 현황 (2018)>

	Uber	Didi Chuxing	Lyft	Grab
Foundation	2009	2012	2012	2012
Nationality	USA	China	USA	Singapore
Total users	75 million	550 million	31 million	36 million
Users per day	15 million	30 million	1 million	4 million
Countries	76 countries, 600 cities	400 cities in China, Japan, Mexico, Brazil	300 cities in USA, Canada	8 countries, 336 cities
Corporate value	\$75.7 billion	\$56 billion	\$24 billion	\$11 billion

2. 주요 국가의 차량 공유 도입 및 합법화 사례

- 차량공유의 대표적인 기업인 Uber가 76개국에서 서비스를 제공하고 있다고 알려져 있지만, 각 나라의 택시 산업과 중복되는 Uber 서비스를 허용한 국가는 일부 국가에 한정된다. 우리나라를 포함한 많은

국가에서는 우버와 같은 차량 공유 서비스를 금지하고 자국의 택시 산업을 보호하고 있다.

- 온라인 플랫폼에 의한 Uber 서비스를 합법화한 국가는 아래와 같다.
- (미국) 2009년 샌프란시스코에서 차량공유 플랫폼 서비스를 시작한 Uber는 택시 업계의 반발, 정부의 영업정지 명령 등 다양한 장애에도 불구하고 2013년 샌프란시스코를 시작으로 대부분의 주에서 합법으로 인정되었다.
- 샌프란시스코와 워싱턴 DC는 기존 택시 서비스와는 별도의 업종인 ‘Transportation Network Company’ 를 법제화 했고, 차량공유 플랫폼이 차량 사고 등을 보장하는 책임보험에 가입하고 운전자의 자격을 심사하는 조건만 충족하면 제한 없이 비즈니스를 할 수 있도록 허용하였다. 그리고 캘리포니아 주는 차량 공유 운전자에게 택시 면허와 같은 면허나 허가를 요구하지 않는다.
- 뉴욕과 시카고는 기존의 여객 운송 관련 법령을 개정하여 차량공유 서비스를 기존의 여객 운송의 일부로 포함시켰다. 이들 도시는 차량 공유 플랫폼 기업의 책임보험 가입, 운전자 자격 심사, 그리고 플랫폼에 소속된 차량 숫자를 제한하는 조건으로 차량 공유 서비스를 허용하였다. 이것은 기존 사업자와의 갈등을 최소화하고 교통 혼잡을 줄이려는 의도였다.
- 필라델피아와 보스턴은 기존 택시 사업자에게 미치는 피해를 줄이기 위해 차량 공유 플랫폼이 세금을 추가로 내거나 플랫폼 매출에 비례하여 기존 사업자 피해 보상 기금을 내는 조건으로 영업을 허용하였다.
- (싱가폴) 전 세계에서 차량 공유 이용 비율이 가장 높은 싱가폴은 2017년에 개정된 Road Traffic Act에 근거하여 차량 공유를 허용하였다. 싱가폴의 차량 공유 서비스 운전자들은 택시 면허와는 별도의 면허(PHC: Private Hire Car)를 취득해야 하고, PHC는 택시 승강장을 이용할 수 없다.
- (영국) 런던은 Private Hire Vehicle(London) Act 1998에 근거하여,

Uber를 일반 택시와는 다른 콜택시의 일종으로 간주하여 영업을 허용하였다.

- (핀란드) 핀란드는 2017년 Act on Transportation Services를 개정하여 차량 공유 서비스를 허용하면서 택시 면허 총량 제한, 택시 운임 등 택시와 관련된 규제를 과감하게 폐지하였다. 누구나 일정한 시험에 합격한 후 6개월 이상의 경력이 있으면 차량 공유 서비스의 운전자가 될 수 있다.

3. 주요 국가의 차량 공유 관련 갈등 사례

- (영국) 런던은 약 4만 5천명의 Uber 운전사를 보유하고 있고 Uber의 가장 큰 시장 중 하나지만 Uber에 대한 갈등은 여전히 진행 중이다.
 - 2015년 영국 고등법원은 Uber가 Private Hire Vehicle(London) Act 1998에 위반되지 않는다는 판결을 내려 Uber 영업을 합법화하였다. 하지만 런던 시는 이후 Uber 기사의 범죄 경력 조회 절차, 건강진단서 확보 절차 등을 이유로 Uber의 영업 허가 갱신을 거절하는 등 Uber 서비스에 대한 강력한 모니터링을 지속하고 있다.
 - 또한 2016년 Central London Employment Tribunal은 Uber의 운전사를 자영업자가 아닌 근로자로 보아야 하고 Uber의 운전사는 최저 임금, 유급 휴가 등 근로자가 누리는 권리를 동일하게 누려야 한다고 판결하였고, 이 판결로 인해 Uber는 운전사들을 근로자로 대우해야 하는 부담을 지게 되었다.
- (프랑스) 프랑스 법원은 2014년 관련 소송에서 Uber 서비스가 불법이 아니라고 판결하였다. 하지만 택시 업계의 강력한 반발에 따라 프랑스 정부는 예약 콜 택시에 대하여 위치추적 서비스 이용 금지, 거리당 요금 청구 금지 등을 규정한 Thevenoud Law를 2014년 9월에 시행했고, 사실상 Uber 서비스는 불법이 되었다.
- (독일) 독일의 고등법원은 2014년 정부의 사전 허가 없이 영업을 하는 Uber를 불법이라고 판단했고, 이후 독일의 주요 도시에서 개인 차량을 이용하는 Uber 서비스는 불법이 되었다.

4. 유럽의 차량 공유 관련 대체 시장 활성화 사례

- 유럽의 많은 국가들은 다양한 이유 때문에 Uber와 같은 차량 공유 서비스에 대한 규제 및 금지를 계속하고 있다. 하지만 그 대체 시장으로서 차량 단기 임대와 같은 차량공유 서비스나 카풀 서비스 활성화를 적극적으로 지원하고 있다.
- 독일 연방 정부는 2017년 차량공유에 관한 법률을 시행하였고, 차량공유(차량단기임대) 회사는 공공 장소에 자신들이 주차공간을 마련할 수 있게 되었다. 그 효과로 2017년 독일의 차량공유 회사는 약 150개에 달하고 서비스 가입자는 약 170만명에 이른다.
- 프랑스의 BlaBlaCar는 장거리를 가려는 사람들을 연결하는 카풀 플랫폼 서비스를 제공하고 있다. 이 플랫폼은 카풀에 대한 대가로 비용을 받는 방식이 아닌, 연료비나 통행비 등 여행에 소요되는 실제 비용의 일부를 동행자에게 받음으로써 불법에 대한 논란 없이 다수의 국가에 진출하고 있다.

5. 우리나라 차량 공유 서비스 현황

- 2013년 서울에 진출한 Uber는 택시 업계의 반발 등으로 2015년 영업을 중단했다. 단기간의 차량 임대와 운전기사를 함께 제공함으로써 2018년부터 소비자들에게 인기를 끌었던 타다를 2020년 서비스를 금지하는 내용의 법률(여객자동차 운수사업법) 개정으로 사업을 중단하였다. 또한 카풀 서비스 역시 택시 업계의 반발 등으로 인해 활성화되지 못하고 있다.
- 이후 정부는 사회적 합의를 통해 2021년 4월부터 3가지 형태의 플랫폼 택시를 허용하였다. 1) 플랫폼운송사업자 : 플랫폼 회사가 자신이 소유한 차량을 이용하여 고객에게 운송서비스를 제공, 2) 플랫폼운송가맹사업자 : 플랫폼 회사와 택시 면허를 가진 택시가 결합하여 각종 운송 서비스를 제공하는 방식, 3) 플랫폼운송중개사업자 : 플랫폼 회사는 단지 택시와 고객을 연결하는 기능만 수행. 그리고 플랫폼운송사업자는 매출의 5%, 차량 대수 당 월 40만원, 또는 차량 운행 횟수 당 800원 중 하나를 골라 택시 산업 육성을 위

한 기금을 납부해야 한다.

- 이 정책 시행 후 플랫폼운송사업자가 확보한 차량은 420대(2022년 기준)에 불과하고 플랫폼 택시가 그 정책의 목표를 달성하지 못했다는 비난과 함께, 플랫폼 택시 이후 택시 서비스에 대한 만족이 대폭 향상되었다는 상반된 평가가 존재한다.

6. 시사점 및 법제도 개선 방안

- Uber의 출현은 실제로 기존의 운송 업계에 큰 피해를 주었다. 뉴욕에서는 택시 면허의 가격이 2013년 130만 달러에서 2018년 16만 달러로 크게 하락하는 등 미국의 주요 도시에서 Uber가 허용된 후 택시 면허의 가격은 대폭 하락했다. 이와 같은 문제에도 불구하고 미국은 새로운 비즈니스를 적극적으로 받아들였고 대신 기존 택시 업계에 대한 규제완화나 지원을 통해 상호 형평성을 도모하기 위해 노력했다. 또한 차량 공유 비즈니스에 대하여 보험 가입, 모니터링, 교육 등 합리적이고 적절한 규제 장치를 마련하기 위해 노력했다.
- 영국 역시 Uber 서비스를 허용하는 대신 서비스에 필요한 자격 및 허가 요건을 강화하여 택시 업계와의 형평성을 추구하는 등 새로운 비즈니스를 허용하면서 발생하는 부작용을 줄이기 위해 필요한 보완장치를 강구하였다.
- 해외 주요국의 차량 공유 관련 사례를 바탕으로 도출되는 있는 시사점은 아래와 같다.
 - (유연하고 탄력적인 규제) 공유경제 비즈니스는 새로운 방식의 혁신적인 비즈니스이므로 기존의 규제를 동일하게 적용하는 것은 불합리한 측면이 있다. 따라서 공유경제에 적합한 새롭고 유연한 규제를 만드는 것이 바람직하다. 미국에서 차량 공유를 'Transportation Network Company'라는 새로운 범주로 규정하고 이에 걸 맞는 규제를 만들어 나가고 있는 방식에 주목할 필요가 있다.
 - (대체 시장 활성화) 한국에서는 여객자동차 운수사업법에 따라 면허를 가진 사람만 고객에게 운송 서비스를 제공할 수 있기 때문에 Uber와 같은 서비스를 제공하는 것은 현실적으로 어렵다. 따라서

택시와의 갈등을 최소화하는 범위에서 카풀을 활성화하는 것은 좋은 대안이 될 수 있다. 프랑스에서 시작되어 유럽으로 확산되고 있는 BlaBlaCar와 같이 운송 서비스가 아닌 여행에 소요되는 비용을 나누어 내는 방식의 카풀 서비스를 벤치마킹하여 현행 규제의 틀 안에서 적용 가능한 비즈니스를 발굴하여 확장시켜 나가는 전략이 필요하다.

- (운송 산업의 근본적인 개혁 검토) 2021년 플랫폼 택시 정책 발표 이후 플랫폼 업계는 이 정책이 혁신적 비즈니스에 대한 진입장벽을 높이고 택시 업계만 보호한다고 비난했다. 한편 택시 산업 육성을 위한 정부의 다양한 노력에도 불구하고 택시 산업의 영세성(택시 회사별 평균 보유 택시는 40여대)은 여전하다. 또한 야간시간 택시 부족, 택시 기사의 서비스 부족 등의 문제는 오래된 이슈이다. 따라서 소비 트렌드의 변화, 디지털 기술의 발전 등을 고려하여 전체 운송 서비스의 발전 전략을 강구할 필요가 있다. 예를 들어 택시가 부족한 시간대에 공유 차량을 활용하는 등 택시와 공유 차량의 보완적 활용방안 등을 비롯한 전략적인 대안이 필요하다.

V. 숙박 공유에 대한 연구

1. 글로벌 숙박 공유 서비스 현황

- 숙박 공유로 인한 전 세계의 경제적 파급효과는 연간 110조원에 이른다. 이 수치는 전 세계 반도체 시장 규모의 약 2배에 해당할 만큼 큰 수치이다.
- 특히 숙박 공유의 대표적인 기업인 Airbnb는 10만개 도시에서 600만개의 숙소와 400만명의 호스트를 보유하고 있다. 숙박 공유 비즈니스는 관광 수요의 창출, 현지 문화 체험 증가 등 관광 시장을 변화시키는 중요한 역할을 하고 있다.

<글로벌 숙박 공유 업체 현황 (2022)>

	Nationality	Countries	Owned accommodation
Airbnb	USA	220 countries	6 million
Onefinestay	UK	220 countries	5 thousand
Homestay	Ireland	176 countries	63 thousand
Home Exchange	France	187 countries	400 thousand
AsiaYo	Taiwan	5 countries	60 thousand

2. 주요 국가의 숙박 공유 도입 및 합법화 사례

- (미국 샌프란시스코) Airbnb가 2008년 샌프란시스코에서 사업을 시작한 것처럼, 숙박 공유를 가장 먼저 합법화한 도시가 샌프란시스코이다. 샌프란시스코는 2014년 자치 조례인 ‘San Francisco Administrative Code Chapter 41A: Residential unit conversion and demolition’을 개정하여 단기 숙박 임대를 합법화했다.
 - 숙박 공유를 하려는 호스트는 San Francisco Office of the Treasurer & Tax Collector에 등록하고 Business registration certificate와 Short-Term Residential Rental의 증명서도 받아야 한다. 이 증명서는 2년간 유효하다. 샌프란시스코 시는 Airbnb와의 협약을 통해 Airbnb가 호스트의 등록을 대행할 수 있도록 허용하였다.
 - 호스트가 거주지에 고객과 함께 머무르는 경우 호스트는 기간 제한 없이 빈 방을 대여할 수 있다. 하지만 호스트가 머무르지 않는 경우에는 1년에 최대 90일을 대여할 수 있다. 연속적으로 한 사람에게 임대할 수 있는 기간은 최대 30일이다. 이것은 단기 숙박 임대의 특징을 반영한 규제이다.
- (미국 시카고) 시카고는 2016년 성장하는 숙박 공유 비즈니스를 반영하기 위해 Shared Housing Ordinance (SHO)를 제정하여 단기 숙박 임대에 대한 새로운 규제를 도입하였다.
 - SHO에 따라 호스트는 허가나 등록 없이 개인의 shared housing units (SHU)을 고객에게 제공할 수 있다. 그리고 SHU에 대해서는 최소한의 규제를 한다.

- (프랑스) 2014년 제정된 주택 관련 법률 (LOI n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové(ALUR))에 따라 정부의 별도 승인 없이 숙박 공유가 가능하다.
 - 호스트가 1년에 8개월 이상 머무르는 ‘주된 주거지’의 경우에는 규제 기관의 승인이나 행정적 절차가 필요 없고, 호스트는 ‘주된 주거지’를 1년에 최대 120일까지 임대할 수 있다.
 - 또한 관광 관련 법률(Code du tourisme)에 따른 관광 숙소(Meublé de tourisme)의 경우에는 사전 허가 없이 단기 임대를 할 수 있다.
- (영국) 2015년 이전에는 ‘The Greater London Council(General Powers) Act 1973’에 따라 런던 내의 거주지를 임대하기 위해서는 임대 기간에 관계없이 정부의 허가를 받아야 했다. 하지만 이 규제가 단기 숙박 공유에 과도한 부담이 된다는 비판이 제기되었고, ‘The Deregulation Act 2015’를 통해 규제가 완화되었다.
 - 런던에서는 1년 임대 기간이 90일 이하이고 호스트가 해당 주거지에 대한 세금을 납부하면 허가 없이 단기 임대가 가능하다.

3. 우리나라 숙박 공유 서비스 현황

- 숙박 공유를 포함한 공간 공유는 우리나라의 공유경제 중 가장 활성화되어 있는 분야이다. 2013년에 우리나라에 진출한 Airbnb가 숙박 공유 시장을 주도하고 있다.
- 우리나라의 숙박 공유 관련 제도는 4가지이다. 먼저 공중위생관리법에 따른 ‘숙박업’은 일정한 시설을 갖추어 지자체에 신고를 해야 한다. 둘째, 관광진흥법에 따른 ‘외국인관광 도시민박업’은 도시 지역의 아파트, 빌라 등을 외국인 관광객에게 임대하는 서비스이다. 이 서비스는 내국인에게 제공될 수 없다. 셋째, 관광진흥법에 따른 ‘한옥체험업’은 한옥을 다른 사람에게 단기간 대여하는 서비스이다. 넷째, 농어촌정비법에 따른 ‘농어촌민박사업’은 농어촌지역의 주민이 소유 및 거주하고 있는 주택을 투숙객에게 임대하는 서비스이다.

<숙박 공유 관련 우리나라 제도 현황>

	Public Health Control Act	Tourism Promotion Act		Agricultural and Fishing Villages Improvement Act
Business	Lodging business	City home-stay services for foreign tourists	Hanok experience business	Rural bed and breakfast business
Target	No restriction	Foreigner	No restriction	No restriction
Facility	Accommodation facilities	Housing	Korean traditional house	Single-family and multi-family housing
Region	No restriction	urban	No restriction	Rural or semi-fishing areas
Owner's residence status	None	Owner's residence (Less than 230㎡)	None	Owner's residence (Less than 230㎡)

- Airbnb는 2013년에 한국에 진출한 지 2년 만에 1만 1천개 이상의 숙소를 확보할 정도로 급성장했지만, 2015년 법원은 Airbnb의 호스트도 공중위생관리법에 따른 숙박업 신고의 대상이라고 판결하였고, 현재 신고에 필요한 절차와 관련 규제를 회피하기 위해 많은 호스트가 불법으로 자신의 숙소를 제공하고 있다.
- 한편, 정부는 숙박 공유 회사인 ‘wehome’을 2019년 규제 Sandbox의 대상으로 지정하여 도시 지역에서 내국인에게 숙박 공유 서비스를 2년간 한시적으로 제공하도록 허락했다. 다만 정부는 다음과 같은 제한을 부과했다. 1) 플랫폼의 호스트 규모는 최대 4천명 이하, 2) 호스트는 자신이 소유한 숙소를 1년에 최대 180일까지 제공 가능, 3) 서울의 지하철역 반경 1km 이내의 숙소만 허용 등

4. 시사점 및 법제도 개선 방안

- 공유경제의 가장 중요한 개념은 ‘유희 자원의 일시적인 공유’이다. 따라서 공유경제의 확산을 위해서는 전문 사업자가 아닌 개인들이 간헐적으로 발생하는 빈방을 다른 사람에게 손쉽게 대여할 있는 시스템을 구축해야 한다.
- Chicago의 Shared housing unit은 신고나 등록이 필요 없고, 파리의 관광 숙소도 허가 없이 임대할 수 있다. 런던에서도 정부의 허가 없이 숙소를 제공할 수 있다. 이들 국가가 공유경제를 주도하는 이

유는 불필요한 규제 완화 있다. 개인의 공유 숙박에 대해서는 신고 의무를 면제하거나 시설 구비의 기준도 대폭 완화하여 쉽게 자신의 숙박 시설을 공유할 수 있도록 개선되어야 한다.

- 그리고 Airbnb를 통해 내국인에게 숙박 시설을 제공하는 행위가 불법인 나라는 한국이 유일하다. 이런 비난에 대응하여 정부는 2019년 내국인도 숙박 공유를 이용할 수 있도록 하겠다고 발표했지만 숙박 업계의 반발로 실현되지 못하고 있다.
- 2021년 설문조사 결과, 응답자의 73%가 내국인을 대상으로 한 도시 내 숙박 공유가 허용되어야 한다고 대답했다. 이런 소비자들의 요구와 관광산업의 활성화를 위해 내국인의 도시 지역 내 숙박공유의 이용이 신속하게 허용되어야 한다.
- 더불어 숙박 공유 이용자의 안전이나 보안에 관한 문제가 지속 발생하고 있는 현실을 고려하여 숙박 공유에 대한 규제를 완화함과 동시에 소화기 등 안전시설 설치, 플랫폼 사업자의 관리 의무 등 공유 숙박 시설에 대한 최소한의 의무 부과가 수반되어야 한다.

VI. 종합 결론

- 새로운 산업이나 비즈니스의 도입은 반드시 소비자 측면에서 고려할 필요가 있다. 정부와 사회가 균형감을 가지고 특정 집단이나 특정 산업이 아닌 소비자의 후생까지 고려할 때 우리는 사회 전체의 이익을 증가시키는 방향으로 갈 수 있다.
- 그리고 정부는 공유경제를 기존의 틀로 규정하기 보다는 혁신적인 비즈니스를 포괄할 수 있는 유연한 제도적 틀을 마련하는 것이 바람직하다.
- 더불어 현재 국회에 발의되어 있는 공유경제기본법안은 공유경제의 관점에서 비즈니스를 이해하고 공유경제 전체를 포괄하는 법안이다.
- 공유경제에 적합한 규제의 기본적인 방향과 원칙, 기존 규제의 탄력적인 적용, 기존 업계와의 갈등 해결 절차 등의 내용이 이 법안에 포함된다면 공유경제의 성장을 위한 좋은 법적 기반이 될 것이다.