



# 국제사회의 공유경제 추진현황과 시사점

나승권  
김은미  
최은혜

대외경제정책연구원은 세계경제환경의 변화에 따른 외부적 도전을 슬기롭게 극복하고 21세기를 향한 우리 경제의 국제적 역할과 위상을 정립하기 위해 1989년 정부 출연연구기관으로 발족하였습니다.

본 연구원은 다자 및 쌍무적 무역통상, 국제금융협력, 국제투자, 해외 주요국 및 지역경제 등과 관련된 문제를 조사·분석하고 정책수단을 개발하는 연구활동을 수행함으로써 국가의 대외 경제정책 수립에 이바지하고 있습니다.

연구결과는 [연구보고서], [연구자료], [Working Paper] 등 각종 국·영문보고서, 웹진 [오늘의 세계경제], World Economy Brief, 학술지 *East Asian Economic Review* (EAER, 한국연구재단 등재지) 등의 형태로 발간되고 있으며, 그 원문을 본 연구원 홈페이지([www.kiep.go.kr](http://www.kiep.go.kr))에 공개하고 있습니다.

원장 한정택

## 對外經濟政策研究院

### KOREA INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMIC POLICY

30147 세종특별자치시 시청대로 370

세종국책연구단지 경제정책동

T. 044-414-1114 F. 044-414-1001

[www.kiep.go.kr](http://www.kiep.go.kr)

# 국제사회의 공유경제 추진현황과 시사점

나승권 · 김은미 · 최은혜

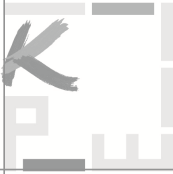
연구자료 17-10

## 국제사회의 공유경제 추진현황과 시사점

인 쇄 2017년 12월 10일  
발 행 2017년 12월 13일  
발행인 한정택  
발행처 대외경제정책연구원  
주 소 30147 세종특별자치시 시청대로 370  
세종국책연구단지 경제정책동  
전 화 044) 414-1179  
팩 스 044) 414-1144  
인쇄처 (주)다원기획 044) 865-8115

©2017 대외경제정책연구원

정가 7,000원  
ISBN 978-89-322-2445-9 94320  
978-89-322-2064-2(세트)



## 국문요약

IT 기술의 발전과 함께 최근 공유경제가 디지털경제 시대에 주요한 혁신동력의 하나로 주목받고 있다. 그러나 한편으로는 공유경제 확산에 따라 기존 경제주체와의 갈등, 제도적 미비로 인한 문제가 나타나면서, 주요국들은 이에 대한 대응책 마련에 고심하고 있는 상황이다. 한국 역시 최근 우버, 에어비앤비의 국내 진출에 따라 다양한 갈등요인이 표출되고 있다. 이처럼 다양한 문제가 제기되고 있음에도 각국에서는 여전히 다양한 공유경제 기반의 비즈니스 모델이 끊임없이 나타나고 있다. 이는 최근의 소비 패턴 변화 등으로 인하여 공유경제 모델에 대한 관심과 요구가 확산되었으며, 디지털 플랫폼의 발전에 따라 공유경제 활동을 효율적으로 구현할 수 있는 환경이 조성되었기 때문으로 판단된다. 더불어 공유경제는 사회 전체의 후생 증대뿐 아니라 지역경제 활성화, 노동시장의 유연성 확보, 창업 촉진 등 다양한 경제·사회적 문제 해결을 위한 수단으로서 각국에서 그 정책적 가치를 인정받고 있다.

이에 본 연구에서는 미국, 유럽, 중국 등 주요 국가들이 공유경제의 성장성을 유지해나가는 한편 각종 부정적 영향에 대하여 정책적으로 어떻게 대응하였는지를 살펴보고, 이를 통해 정책적 시사점을 도출하고자 하였다. 다만 광범위한 공유경제 분야를 모두 다룰 수 없기 때문에, 비교적 시장이 활성화되어 있으면서도 논쟁의 중심에 있는 숙박 및 차량 공유에 초점을 맞추어 분석하였다.

가장 먼저 각국의 공유경제 정책 및 제도의 특성을 비교해보면 다음과 같이 요약해볼 수 있다. 일단 미국, 유럽, 중국은 공유경제를 경제성장, 고용 등의 측면에서 기존의 경제구조를 변화시킬 수 있는 중요한 요인으로 주목하고, 정책적으로 적극 지원하고 있다는 점에서는 유사성을 보이고 있다. 다만 지원 및 규

제 정책의 방향성에서는 다소 차이를 보이고 있다. 미국의 경우 시장의 유지 및 확산을 전제로 하되 시장에서 나타나고 있는 부작용을 해소하기 위해 주정부 및 시정부 차원에서 제도적 보완책을 수립해나가고 있다. 반면 유럽은 기존 경제주체들과의 균형 및 조화를 위해 공유경제 분야에 대한 시장진입 및 책임요건 강화에 정책의 초점을 맞추고 있는 것으로 판단된다. 한편 중국의 경우 성장 및 혁신, 취업·창업 강화 등 사회적 문제 해결에 정책적 초점이 맞추어져 있으며, 이에 따라 공유경제의 범위를 굳이 P2P 거래로 한정하는 데 큰 의미를 부여하지 않는 것으로 보인다.

또한 숙박공유와 관련하여 각국의 쟁점 및 이에 대한 대응전략을 살펴보면, 우선 미국과 유럽의 경우 쟁점별 대응에 비교적 유사성을 보이는 것으로 나타났다. 거래위험에 대한 책임요건 정비와 조세형평성의 제고를 위해 플랫폼의 역할을 강화하는 한편, 진입규제 및 주변지역에 대한 부정적 외부효과에 대해서는 주별·국가별 상황에 따라 자율적으로 규제하도록 하고 있다. 한편 중국의 경우는 숙박공유 확산에 따라 그동안 공백 상태에 있던 민박의 정의 및 규제 등과 관련한 제도를 비교적 최근에서야 구축 및 정비해나가고 있다.

다음으로 차량공유 분야와 관련한 주요한 쟁점은 택시업계와의 갈등, 책임 소재 불확실, 제도적 공백 문제로 요약해볼 수 있는데, 이와 관련한 정책대응에 있어서는 국가 간 차이가 비교적 분명하게 나타나고 있다. 미국의 경우 우버 서비스를 허용하는 대신 택시업계에 대한 규제완화 및 지원을 통해 공정한 경쟁 환경을 조성하는 데 정책적 노력을 기울이고 있다. 그와 함께 우버 서비스에 대한 개별 보험 프로그램 개발, 공항 내 차량공유 서비스에 대한 허가요건 정비 등 차량공유에 대한 자체적인 제도정비 노력 또한 전개하고 있다. 반면 유럽의 경우 다수의 국가들이 우버 서비스에 불법화 판정을 내리고 있으며, 차량공유 서비스 허가에 필요한 자격 및 책임 요건을 강화하는 방식으로 택시업계와의 형평성을 도모하고 있다. 또한 중국은 차량공유를 ‘온라인 차량예약 서비스’라는 광범위한 택시 서비스의 한 부분에 포함함으로써 합법화된 분야로 인정하

고, 플랫폼 및 운전자 등에 대한 사전허가 및 책임강화 요건 등 관련제도 정비를 단행하였다. 그와 더불어 중국은 택시경영권 사용방식을 무상임대로 전환하는 등 택시업계에 대한 규제완화 또한 병행하였다.

각국의 시장여건 및 제도적 기반 등이 서로 다르기 때문에 국가별 사례를 한국의 상황과 직접적으로 비교하기는 어려우며, 이에 따라 국내정책 수립에 반영하는 문제도 상당히 신중하게 접근할 필요가 있다. 그럼에도 주요국의 정책적 대응사례를 참고해볼 때 향후 국내 정책방향의 설정과 관련한 시사점을 다음과 같이 도출해볼 수 있다.

첫째, 공유경제의 발전을 위해서는 보다 신중하고 탄력적인 규제정책이 필요하다고 판단된다. 대부분의 공유경제 분야는 아직 도입 초기단계에 해당되는 만큼 확산속도가 빠를 뿐만 아니라, 거래 형태 및 환경 또한 빠르게 변화하고 있다. 따라서 규제의 도입이 보다 신중하게 이루어질 필요가 있으며, 각 시장의 상황에 적절히 대응하기 위해 미국, 유럽 등의 사례와 같이 지자체 주도의 탄력적 규제 운용이 필요하다.

둘째, 영국의 '공유도시 시범사업' 사례와 같이 특정 지역 및 기간에 한정하여 시험하고, 이로 인한 효과 및 문제점 등을 평가하여 단계적으로 확산하는 전략이 필요하다. 숙박공유에 대하여 '규제 프리존' 제도를 통한 규제완화가 추진된 바 있는데, 여타 공유경제 분야에 대해서도 규제완화에 대한 실험을 통해 단계적으로 정책적 보완점을 찾아가는 전략적 접근이 필요하다.

셋째, 숙박공유 분야의 경우 현재 논의되고 있는 숙박공유 관련 법적·제도적 기반을 신속히 마련하되, 플랫폼의 역할 강화를 촉진함으로써 조세 및 책임 문제 등 파생되는 문제점을 단계적으로 해소해나갈 필요가 있다. 우선 숙박공유의 임대 가능일 상한 기준은 기존에 논의된 180일보다는 낮은 수준으로 설정하는 것이 적절하다고 판단된다. 또한 플랫폼의 역할 강화를 위해 공유숙박과 관련한 규제정비를 통해 일정 수준의 의무규정을 도입하는 한편, 플랫폼이 호스트를 위해 각종 거래위험에 대한 관리책임을 포괄적으로 위탁하여 수행하

는 방식의 거래를 활성화할 필요가 있다.

넷째, 차량공유의 경우 단기적으로는 차량공유 및 카풀 등 현실적으로 가능한 분야를 지원하되, 중장기적으로 택시 서비스를 포괄한 공정한 경쟁환경 조성 및 상호 규제완화에 대한 논의가 필요하다. 우선 카풀 서비스에 대하여 유사 택시 서비스로 운영되는 사례에 대한 우려가 존재하는 만큼 공정한 경쟁환경을 조성하기 위하여 운영 시간 및 횟수 등에 대해 통일된 가이드라인을 마련할 필요가 있다. 또한 단기적으로는 쉽지 않으나 미국, 중국 등의 사례와 같이 향후 차량공유 및 택시 서비스를 포괄하는 전체 운송 서비스 시장에 대한 규제개혁에 대한 논의가 필요할 것으로 판단된다.

다섯째, 공간공유 분야의 경우 창업 및 도시회생 등 사회적 문제를 해결하는 수단으로 적극적인 지원이 필요하다. 이와 관련하여 우선 공공의 공간에 대한 공유 프로그램 도입 사례를 확대 및 다변화할 필요가 있다. 또한 영국의 '공실세(Empty property rates)' 사례와 같이 유휴 공간의 방치에 대한 책임 부과 제도를 도입하는 등의 방안 또한 고려해볼 수 있을 것이다.



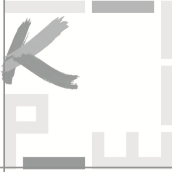


## 차례

국문요약 .....	3
<b>제1장 서론 .....</b>	<b>13</b>
1. 연구의 배경 및 목적 .....	13
2. 선행연구 검토와 연구의 내용 .....	17
<b>제2장 국제사회의 공유경제 논의와 쟁점 .....</b>	<b>21</b>
1. 공유경제의 정의 및 유형 .....	21
가. 공유경제의 정의 .....	21
나. 공유경제의 유형 .....	23
2. 국제사회의 공유경제 현황 및 특징 .....	26
가. 공유경제 현황 .....	26
나. 공유경제시장의 주요 특징 .....	30
3. 공유경제의 파급효과 및 쟁점 .....	31
가. 공유경제의 경제적 효과 .....	31
나. 공유경제의 주요 쟁점 .....	33
4. 소결 .....	35
<b>제3장 미국의 공유경제 추진사례: 공유경제의 선도국 .....</b>	<b>37</b>
1. 공유경제 현황 및 정책 .....	37
가. 공유경제 현황 .....	37
나. 공유경제 정책 .....	40

2. 분야별 규제 및 정책동향 .....	43
가. 숙박공유 .....	43
나. 차량공유: 운송네트워크회사 .....	50
3. 소결 .....	58
<b>제4장 유럽의 공유경제 추진사례: 성장과 균형의 조화 .....</b>	<b>61</b>
1. 공유경제 현황 및 정책 .....	61
가. 공유경제 현황 .....	61
나. 공유경제 정책 .....	68
2. 분야별 규제 및 정책동향 .....	71
가. 숙박공유 .....	71
나. 차량공유 .....	79
다. 기타 분야 .....	84
3. 소결 .....	87
가. 유럽 사례의 요약 .....	87
나. 시사점 .....	88
<b>제5장 중국의 공유경제 추진사례: 선(先) 관망, 후(後) 조치 .....</b>	<b>91</b>
1. 공유경제 현황 및 정책 .....	91
가. 공유경제 현황 .....	91
나. 공유경제 지원정책 .....	95
2. 분야별 규제 및 정책동향 .....	100
가. 숙박공유 .....	100

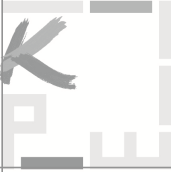
나. 교통·외출 공유 .....	104
다. 기타 .....	112
3. 소결 .....	114
<b>제6장 결론 및 시사점 .....</b>	<b>117</b>
1. 한국의 여건 .....	117
가. 공유경제 현황 .....	117
나. 규제 및 정부정책동향 .....	120
2. 국가별 정책 및 쟁점 비교 .....	123
가. 정책 및 제도의 특성 비교 .....	123
나. 각국의 쟁점별 대응방향 비교 .....	125
3. 정책적 시사점 .....	128
가. 공유경제 전반 .....	128
나. 숙박공유 .....	130
다. 차량공유 .....	132
라. 공간공유 .....	135
<b>참고문헌 .....</b>	<b>136</b>
<b>Executive Summary .....</b>	<b>151</b>



## 표 차례

표 1-1.	글로벌 10대 유니콘 기업 현황(2017년 10월 기준) .....	14
표 2-1.	공유경제 영역의 확대 및 다변화 .....	23
표 2-2.	공유경제 분야별 구분: 사례 .....	24
표 2-3.	전 세계 에어비앤비 숙소 등록 건수 상위 10개 도시 .....	29
표 3-1.	미국의 분야별 공유경제 참여인구 비율 .....	39
표 3-2.	미국의 우버 사용자 수 전망(2016~21년) .....	39
표 3-3.	미국 내 에어비앤비의 연간 수익규모(2016년 기준) .....	40
표 3-4.	Rstreet의 단기숙박임대 서비스 규제환경에 대한 평가 기준 .....	42
표 3-5.	Rstreet의 미국 주요도시별 단기숙박임대 서비스 규제환경 평가결과 .....	43
표 3-6.	미국 단기숙박임대 서비스 유형 .....	44
표 3-7.	에어비앤비의 호스트 및 게스트 지원제도 .....	46
표 3-8.	미국의 각 주별 운송네트워크회사 규정의 구조 .....	52
표 3-9.	미국 운송서비스네트워크회사에 대한 운영허가 승인 기관 .....	53
표 3-10.	우버의 미국 내 서비스에 대한 보험상품의 구조 .....	57
표 4-1.	유럽의 분야별 공유경제시장 현황 .....	62
표 4-2.	유럽 주요국의 공유경제업체 현황 .....	63
표 4-3.	유럽 주요국의 인터넷 접근성 및 활용도 비교 .....	64
표 4-4.	유럽 주요도시별 에어비앤비 숙소 등록 건수 .....	66
표 4-5.	유럽 주요도시의 우버 서비스 운영현황 .....	66
표 4-6.	독일 차량공유 시장의 성장 추이 .....	68
표 4-7.	암스테르담 시의 단기숙박임대 유형 구분 .....	74
표 5-1.	중국 공유경제의 분야별 교역 규모 및 용자 규모(2016년) .....	92
표 5-2.	중국의 지역별 인터넷 보급률 순위 및 네티즌 규모(2016년) .....	93
표 5-3.	중국 공유경제 관련 주요 회의 및 정책 현황(2015~16년) .....	97
표 5-4.	중국 「공유경제 발전 촉진에 관한 지도의견」 주요 내용 .....	99

표 5-5.	중국 내 대표 숙박공유기업 간 비교 .....	100
표 5-6.	중국 온라인 차량예약 서비스 관련 국가정책 및 일부 대도시의 정책 비교 .....	108
표 6-1.	국내 분야별 주요 공유경제업체 현황 .....	118
표 6-2.	국내 차량공유 관련 규정 .....	121
표 6-3.	국내 숙박공유 관련 규정 .....	122
표 6-4.	공유경제 정책 및 제도의 특성 비교 .....	125
표 6-5.	주요국의 쟁점별 대응방안 .....	127



## 그림 차례

그림 2-1.	공유경제 규모 .....	27
그림 2-2.	공유경제의 분야별 성장 전망 .....	27
그림 2-3.	승차공유(Ride Sharing) 시장 성장 추이 전망 .....	28
그림 2-4.	국가별 승차공유(Ride Sharing) 시장 규모(2017년 기준) .....	29
그림 3-1.	미국의 공유경제 서비스 이용자 수 전망 .....	38
그림 3-2.	미국의 주별 운송서비스네트워크회사 규정의 도입 현황 .....	51
그림 4-1.	유럽 공유경제시장 규모 .....	62
그림 4-2.	유럽 국가별 차량공유시장 비교(2014년) .....	67
그림 5-1.	중국의 주요도시별 신규 공유기업 창업 비중 변화 .....	93
그림 5-2.	중국 디디추싱과 우버 간 경쟁 구조 .....	112



## 글상자 차례

글상자 3-1.	단기숙박임대 서비스에 대한 평가 .....	42
----------	-------------------------	----

## 1. 연구의 배경 및 목적

전 세계적으로 인터넷 및 ICT 기술의 급속한 발전과 더불어 새로운 형태의 비즈니스 모델이 지속적으로 창출되고 있으며, 그중에서도 최근 ‘공유경제’가 글로벌 경제의 주요 화두로 급부상하고 있다. 2000년대 후반 처음 등장한 에어비앤비, 우버 등을 중심으로 전 세계 공유경제시장은 빠른 성장추세를 보이고 있으며, ‘디지털경제 시대’에 주요한 혁신동력의 하나로 주목받고 있다. 실제 [표 1-1]과 같이 2017년 10월 현재 기업가치가 10억 달러 이상인 스타트업 기업을 의미하는 ‘유니콘 기업’의 상위 10위권 내에 우버(1위), 디디추싱(2위), 에어비앤비(4위), 위워크(7위) 등 4개의 공유경제 기업이 자리잡고 있다. 또한 기존에 공유경제시장을 주도하던 숙박, 교통 분야와 더불어 최근에는 공유경제의 개념이 금융, 공간, 교육, 물류 서비스 등 매우 다양한 분야로 확산되는 추세를 보이고 있다.

표 1-1. 글로벌 10대 유니콘 기업 현황(2017년 10월 기준)

기업명	기업가치	국적	주 사업영역
우버(Uber)	680억 달러	미국	공유경제
디디추싱(Didi Chuxing)	500억 달러	중국	공유경제
샤오미(Xiaomi)	460억 달러	중국	하드웨어
에어비앤비(Airbnb)	293억 달러	미국	공유경제
스페이스엑스(SpaceX)	212억 달러	미국	운송
팔란티어 테크놀로지 (Palantir Technologies)	200억 달러	미국	빅 데이터
위워크(Wework)	200억 달러	미국	공유경제
루닷컴(Lu.com)	185억 달러	중국	핀테크
차이나 인터넷 플러스 (China Internet Plus Holding)	180억 달러	중국	전자상거래
핀터레스트(Pinterest)	123억 달러	미국	소셜 네트워크

자료: CB Insight, <https://www.cbinsights.com/research-unicorn-companies>(검색일: 2017. 10. 13).

사실 공유경제의 기본적 원리인 개인의 재산을 타인과 공유한다는 개념은 이전부터 우리 주변에 다양한 형태로 존재해왔다. 개인적으로 물품을 서로 빌려주는 기본적인 활동에서부터 카풀 혹은 우리나라의 두레나 품앗이와 같은 노동력 공유 활동 등이 그러한 예라고 할 수 있다. 그러나 기존의 공유 활동이 주로 비영리적 성격이었던 반면, 최근에는 이윤창출이 주요한 목적으로 대두되었고, 각종 디지털 플랫폼을 기반으로 거래 규모 또한 급속히 확대되는 추세를 보이고 있다. 공유경제가 최근 급속히 성장하게 된 것은 기술적인 발전과 함께 전 세계적인 경제성장 둔화 등의 요인들이 복합적으로 작용하였기 때문이다. IT 기술의 발전과 함께 스마트폰 등 디지털 기기의 활용이 널리 확산되었으며, 페이스북, 인스타그램 등 사회관계망서비스(SNS)를 중심으로 공유경제 플랫폼이 작동할 수 있는 수요층이 지속적으로 확충되고 있다. 또한 1인 가구 확산 등 인구구조 변화와 지속적인 경제적 불황상황은 ‘소유’보다 ‘임대’ 방식인 공유경제에 대한 수요를 확산시키는 요인으로 판단되고 있다.

다만 공유경제 분야가 성장을 지속하면서, 다른 한편으로는 각국에서 기존 경



제주체와의 갈등, 제도적 미비로 인한 혼란 등 다양한 문제들이 나타나고 있다. 우버의 경우 택시업계와의 갈등으로 인하여 유럽, 아시아의 각국에서 소송이 제기되고 있으며, 핵심 사업이 불법으로 규정되는 사례가 빈번히 나타나고 있다. 또한 우버 서비스와 관련한 각종 사건·사고가 지속적으로 보도되면서 안전문제에 대한 우려도 확산되고 있다. 에어비앤비의 경우도 게스트와 호스트 간 사건·사고 발생에 따른 책임문제, 단기 숙박임대 활성화에 따른 장기임대주택의 공급부족 문제 등 부정적 영향에 따른 우려가 끊임없이 제기되고 있다. 그 밖에도 다수의 불특정 개인 간 거래라는 특징으로 인한 정보의 비대칭성 문제, 효과적인 과세의 어려움 등 또한 공유경제 전반에 있어 주요한 우려요인으로 지적되고 있다.

이와 같은 우려요인이 존재함에도 현재 각국에서는 다양한 형태의 공유경제를 기반으로 한 비즈니스 모델이 끊임없이 나타나고 있다. 이는 최근의 소비패턴 변화 등으로 인하여 소비자들의 공유경제 모델에 대한 관심과 요구가 확대되고 있으며, 디지털 플랫폼의 발전과 확산에 따라 공유경제 활동을 보다 효율적으로 구현할 수 있는 환경이 조성되었기 때문이다. 무엇보다 소유가 아닌 공유라는 방식을 통한 소비행위가 기본적으로는 더 낮은 가격에 동일한 수준의 효용을 보장해줄 수 있기 때문에, 여러 가지 우려요인이 존재함에도 공유경제에 대한 수요는 향후에도 지속적으로 성장할 수밖에 없다고 판단된다. 실제로 중국, 영국, 네덜란드 등 다수의 국가들이 공유경제 분야를 주요한 성장동력으로 인식하고, 규제정비 및 지원정책 등을 통해 공유경제의 성장추세를 유지·확산시켜나가기 위한 노력을 전개하고 있다.

이와 같이 공유경제와 관련하여 그 기회와 가능성이라는 긍정적인 요소와 기존 산업 및 제도 등과의 충돌과 같은 부정적 요인이 공존하는 상황에서, 최근 국내에서도 공유경제 모델에 대한 관심이 점차 높아지고 있다. 다수의 스타트업을 중심으로 숙박, 공간, 차량 등 여러 분야에서 공유경제 플랫폼을 활용한 비즈니스 모델이 나타나고 있다. 더불어 국내에서도 여타 국가들과 마찬가지로 우버, 에어비앤비 등과 같은 글로벌 공유경제 플랫폼의 국내 진출에 따라 여러

가지 갈등요인이 표출되고 있는 상황이다. 따라서 우리와 유사한 상황을 겪은 주요국들의 현황 및 정책대응 사례는 현재 국내 상황에 대한 이해와 대응, 향후 전개에 대한 예상 등의 측면에서 우리에게 유의미한 시사점을 제공할 수 있을 것으로 기대된다.

이에 본 연구에서는 공유경제의 선도국가라고 할 수 있는 미국, 유럽, 중국 등에서 나타나고 있는 공유경제의 확산 추이, 갈등 요인 및 정책적 대응 현황 등을 살펴봄으로써, 우리의 향후 정책적 대응전략 수립에 대한 시사점을 도출하고자 한다. 본 연구의 분석대상국가 선정에 있어 가장 중요하게 고려한 부분은 글로벌 공유경제시장에서의 선도성, 영향력, 그리고 잠재성이다. 미국은 우버, 에어비앤비 등 대표적인 글로벌 공유경제업체들이 태동한 선도국가로서 디지털경제에서의 주도권을 공유경제 분야로도 확산시켜나가고 있다. 유럽은 미국, 중국 다음으로 큰 시장을 형성하고 있으며, EU 차원에서 공유경제 분야를 새로운 성장동력으로 주목하고 이에 대한 정책적 주목도가 높아지고 있다. 특히 유럽의 경우 디지털경제 전반에서 나타나고 있는 미국 주도의 시장질서에 대한 대응전략으로 자국 내 공유경제 등에 대한 지원 및 제도정비 등에 상당한 관심을 기울이고 있는 것으로 판단된다는 점에서 의미 있는 사례라고 생각된다. 한편 중국의 경우 세계 제2의 공유경제시장으로 대규모 내수기반과 더불어 디지털 기반 산업혁신에 대한 적극적인 지원으로 최근 공유경제 분야의 양적·질적 성장이 두드러지게 나타나고 있다. 특히 중국은 우버, 에어비앤비 등 글로벌 기업이 아닌 자국기업이 시장을 주도하고 있는 등 여타 국가들과 차별적인 행태를 보이고 있다는 측면에서 유의미한 사례라고 판단하였다.

특히 본 연구에서는 그동안 충실히 다루어져왔던 개념과 정의, 이론적 배경 등에 대한 논의보다는 국가별 사례를 통해 다양한 분쟁 및 갈등 상황에 대한 원 인파악, 그리고 정책당국의 법적·정책적 수단을 통한 조정 노력 등에 연구의 초점을 맞추고자 한다. 다만 선도국가에 해당되는 경우라 하더라도 공유경제 모델이 본격적으로 도입 및 확산된 시기는 10여 년에 불과하다. 따라서 이러한

국가들 또한 다양한 쟁점사항에 대한 논쟁이 여전히 진행 중이며, 아직 정책대응의 성과를 판단하기 어려운 경우가 많다. 이에 본 연구에서는 일단 주요 쟁점사항에 대해서 법제도적 이슈 및 관련정책을 심도 있게 파악하는 데 우선순위를 두되, 가능한 부분에 대해서 기존의 의미 있는 정책대응 사례를 소개하고자 하였다. 또한 현실적으로 모든 공유경제의 영역을 깊이 있게 검토하기는 어렵기 때문에 본 연구에서는 국제적으로 가장 활성화되어 있는 분야이면서 논쟁의 중심에 있는 숙박 및 차량 공유에 초점을 맞추어 분석하였다.

## 2. 선행연구 검토와 연구의 내용

공유경제에 대한 국내외적 관심도가 높아지면서, 그동안 공유경제와 관련하여 다양한 형태의 연구가 수행되어왔다. 이를 분석대상 혹은 방법론적인 특징에 따라 구분하여 살펴보면 크게 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 새롭게 부상하는 분야라는 점에서 공유경제에 대한 정의 및 범위, 시장의 특성 등 보다 이론적 논의에 초점을 맞춘 연구들이 다수 수행되어왔다. 우선 Lessig(2009)은 공유경제(sharing economy)라는 용어를 처음으로 도입한 것으로 알려져 있으며, Botsman(2013)의 경우 유사한 용어로 쓰이고 있는 공유경제, 협력적 경제(collaborative economy), 협력적 소비(collaborative consumption) 등의 개념을 구분하여 정의한 바 있다. 또한 Codagnone and Martens.(2016)에서는 수익성 여부 및 P2P 여부 등 공유경제의 주요 특성에 따른 세부 분류기준을 제시하였다. 손상영, 김사혁(2015)의 경우는 공유경제의 철학적·역사적 측면의 이론적 배경을 소개하고 이와 관련한 최근의 주요 비즈니스 모델 및 쟁점사항을 다루고 있다. Yaraghi and Ravi(2017)는 기존의 공유경제의 정의에 대한 논의와 더불어 공유경제의 기회요인, 개인정보 보호 및 독점문제 등 주요 쟁점사항을 소개하였다.

둘째, 에어비앤비 등 숙박공유 분야를 중심으로 공유경제의 파급효과에 대한 실증적 연구를 수행한 사례를 찾아볼 수 있다. Neeser, Peitz, Stuhler(2015)은 노르웨이, 핀란드, 스웨덴 등 북유럽 3개국을 대상으로 에어비앤비의 시장 진입이 호텔 수입에 미치는 영향에 대한 실증분석을 실시하였으나, 분석결과 유의한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 또한 Zervas, Proserpio, and Byers(2016)은 미국 텍사스 주 오스틴 지역을 대상으로 에어비앤비의 진입이 지역 내 호텔업계 수입에 미치는 영향을 분석하였다. 분석결과 에어비앤비 등록 건수가 10% 증가할 경우 호텔 수입이 약 0.39% 감소하고 5년간 약 호텔 객실 수입이 8~10% 감소하는 상관관계를 가지는 것으로 나타났다. 김민정, 이화령, 황순주(2016)는 Zervas, Proserpio, and Byers(2016)의 분석모형을 국내에 적용하여 분석하였으며, 분석결과 에어비앤비 등록 건수가 10% 증가할 경우 호텔 수입이 0.16% 감소하는 상호연관성을 보이는 것으로 나타났다. 특히 동 연구에서는 에어비앤비의 등록 건수 증가가 호텔 수입을 감소시키는 요인이 평균 숙박료 감소에 있는 것으로 보았다. 한편 박문수 외(2016)는 소비자 설문조사 결과를 바탕으로 우버와 같은 승차공유 서비스에 대한 소비자 선호분석을 수행하였다. 그 결과 국내에서는 ‘택시 앱을 이용하여 기존의 택시를 연결해주는 방식’을 가장 선호하며, 우버 등과 같은 승차공유 서비스에 대한 소비자의 선호는 상대적으로 높지 않은 것으로 분석하였다.

셋째, 공유경제 전반 혹은 특정 분야에 초점을 맞추어 국내의 사례분석, 이론적 검토 등을 수행한 사례들을 찾아볼 수 있다. 숙박공유 분야와 관련해서 송순영(2015), 안희자(2017) 등은 에어비앤비와 관련한 해외의 법 제정 사례에 대한 검토를 바탕으로 국내 공유경제 관련 법 제정에 대한 시사점을 도출하였다. 또한 강문수(2015)는 국내외 숙박공유 서비스 현황과 문제점 분석을 바탕으로 외국인 관광숙박업 분야의 공유경제 활성화를 위한 법제도 개선방안을 도출하였다. 특히 「관광진흥법」에 기초하여 외국인 관광객을 대상으로 시행되는 ‘도시민박업’ 제도를 정비하는 방향으로 숙박공유의 활성화 전략을 제시하였다.

다음으로 차량공유 분야와 관련하여 강상욱, 서영욱, 이민호(2015), 정희상(2016)은 국내외 우버 비즈니스 모델의 도입 현황 및 주요 쟁점, 국내외 사례 검토 등을 바탕으로 우버 서비스가 택시시장에 미친 영향 및 법·제도적 개선 필요사항 등에 대한 논의를 전개하였다. 한편 김은란 외(2015)는 도시공간 공유에 초점을 맞추어 그 의의, 관련 국내외 사례, 유형별 실태 분석 등을 통해 도시 내 공간 활용성 제고를 위한 정책방안을 제시하였다. 또한 현석(2014)의 경우는 특히 영국의 크라우드펀딩 현황과 관련 규제요인, 주요 업체별 성과 등 검토를 통해 투자자보호 법제화 등 국내의 제도적 환경 조성의 중요성을 강조하였다. 그 밖에 민성희, 박정은(2016)은 특정 분야에 한정하지 않고 우버, 에어비앤비 등 국내외 대표적인 공유경제 사례를 간략히 소개하였으며, 오정숙(2017)은 영국의 공유경제 정책에 초점을 맞춘 연구를 수행하였다.

이러한 기존 연구에서의 논의를 참고하되, 본 연구에서는 국가별 정책 및 규제개선 등의 사례에 초점을 보다 맞추어 연구를 수행함으로써 차별화를 꾀하고자 하였다. 실제, 공유경제의 개념 및 정의, 이론적 배경 등에 대한 논의는 이미 다양하게 이루어져왔으며, 공유경제가 가지는 다양성 등의 요인을 고려할 때 개념 등에 대한 연구에서 추가적인 기여를 하기는 쉽지 않다고 판단된다. 더불어, 기존 연구의 경우 대체로 국내의 정책 및 규제에 초점을 맞추거나 숙박, 차량 등 특정 영역을 중심으로 국가별 사례가 비교적 단편적으로 다루어지고 있다. 이에 따라 본 연구에서는 주요 국가별로 공유경제 전반에 대한 정책의 방향과 더불어 특히 중요 쟁점별로 문제의 원인 및 이에 대한 대응전략 등에 대해 종합적으로 검토함으로써 기존 연구대비 차별성을 확보하고자 하였다.

이를 위해 우선 제2장에서는 공유경제의 정의 및 유형, 시장 현황, 경제적 효과 및 쟁점사항 등 주요 특징에 대하여 살펴보았다. 공유경제 현황에 대한 정량적 자료가 충분히 제시되지는 않고 있으나, 확보 가능한 각종 실태조사 결과 등에 기초하여 공유경제 모델이 가지는 고유의 특징을 소개하고 이에 따른 주요 예상쟁점을 살펴보려고 하였다. 다만 제2장에서 논의하고자 하는 내용은 각국

의 정책 및 규제별 쟁점 도출을 위한 기초자료로서 앞서 선행연구의 결과를 충분히 참고하였다. 더불어 제3장, 제4장, 제5장 각각에서는 미국, 유럽, 중국을 중심으로 공유경제의 현황, 각 국가 혹은 지역 내 공유경제 지원을 위한 정책적 수단, 분야별 주요 쟁점 및 쟁점별 대응전략 등을 소개하고자 하였다. 앞서 언급한 바와 같이 쟁점별 검토는 시장 활성화 수준 및 현행 논쟁상황 등을 고려하여 숙박공유 및 차량공유 분야에 주로 초점을 맞추었다. 또한 국가 혹은 지역별 상황 등을 고려하여 기타 분야에 대해서도 주요 쟁점 등에 대하여 간략히 살펴 보았다. 마지막으로 제6장에서는 공유경제시장 현황 및 분야별 규제 현황 등 국내여건과 미국, 유럽, 중국의 정책 및 규제, 대응사례를 바탕으로 향후 공유 경제 정책 추진과 관련한 시사점을 도출하고자 하였다.

## 제2장 | 국제사회의 공유경제 논의와 쟁점

이번 장에서는 주요 국가별 논의에 앞서, 공유경제의 개념과 특징, 경제적 파급효과와 주요 쟁점 등을 간략히 살펴보고자 한다. 본장의 각 절에서 다루고 있는 내용들은 국제사회 전반에서 논의되고 있는 공유경제의 특성 및 쟁점과 관련한 것으로 이후의 국가별 사례의 검토 및 비교를 위한 배경자료이자 기준점으로 활용될 수 있을 것으로 판단된다.

### 1. 공유경제의 정의 및 유형

#### 가. 공유경제의 정의

‘공유경제(Sharing Economy)’는 가장 단순하게는 개인의 유희화된 자산을 타인과 공유한다는 개념으로 정의될 수 있다. 그러나 실제 공유경제의 정의 및 범위에 대해서는 다양한 의견이 있으며, 하나의 개념으로 정의하기 쉽지 않다. 그 이유는 공유 활동의 주체나 대상 자원의 유형 등에 따라 각각의 분야가 다양한 특성을 가지기 때문이다. 또한 현재 ‘공유경제’ 외에도 ‘협력적 소비(collaborative consumption)’, ‘긱 경제(gig economy)’, ‘플랫폼 경제(platform economy)’, ‘접근기반 경제(access economy)’와 같이 유사한 의미를 지니는 다수의 용어가 사용되고 있어,<sup>1)</sup> 용어에 대해서도 아직 공통의 합의가 이루어지지 않은 상황이라고 볼 수 있다.

---

1) Chandler(2016. 5. 27).

그럼에도 일반적으로 공유하는 핵심적인 특징은 다음과 같이 정리해볼 수 있다. 우선 공유의 대상은 물리적 재화뿐만 아니라 각종 서비스를 포괄하며, 이 중 온라인 플랫폼을 기반으로 하는 개인간 거래(P2P 거래)에 초점을 맞추고 있다. 또한 가장 중요한 특징 중의 하나로 각 자산의 소유가 아닌 접근권(Access)에 기반한 소비활동이라는 점을 들 수 있다. 본 연구에서는 이러한 특성에 기초하여 공유경제를 “커뮤니티 기반 온라인 플랫폼을 통해 제품 및 서비스에 대한 접근(Access)권을 취득, 제공 및 공유하는 P2P(peer to peer) 기반 활동”으로 정의하고 이후의 논의를 전개하고자 한다.<sup>2)</sup> 다만 본 연구에서 분석대상으로 포함하고 있는 중국의 경우 P2P 기반 거래보다는 B2P 기반 거래가 중심을 이루고 있으며, 유럽에서도 교통분야 등을 중심으로 B2P가 대안적 시장으로 활성화되고 있다. 따라서 그 정의에 명확히 부합하지는 않을 수는 있으나, 전체적인 시장의 특성을 파악하는 데 있어서 제한적으로나마 B2P를 포괄한 검토를 수행하고자 하였다.

또한 현재 공유경제의 대표적인 사례로는 우버, 리프트, 에어비앤비 등이 알려져 있으나, 실제 공유경제의 범주는 매우 넓은 분야를 포괄할 수 있다. 개념 상으로 공유할 수 있는 모든 제품 및 서비스가 공유경제의 영역에 포함될 수 있기 때문이다. 다만 정확한 공유경제의 범위에 대해서도 아직까지 국제사회에서 명확한 합의가 이루어진 바는 없다. 실제 Pew Research Center(2016)의 설문조사 사례에서는 e-Bay나 Craigslist 등의 온라인 사이트에서 이루어지는 중고품 거래와 ‘Amazon Prime’과 같은 긴급배송서비스를 포함하였다. 또한 PwC(2015)는 음악 및 영상 스트리밍 서비스를 공유경제의 정의에 포함한 반면 크라우드펀딩, 긴급배송서비스, 중고품 거래는 제외한 바 있다.<sup>3)</sup> 즉, 아직까지 공유경제에 대해서는 합의된 정의 및 범위를 설정하기보다는 각각의 조사 및 연구의 목적에 따라 차별적으로 범위를 설정하는 것으로 판단된다.

이에 따라 본 연구에서는 온라인 플랫폼 활용, P2P 및 B2P 기반,<sup>4)</sup> 접근권

2) Hamari, Sjoikint, and Ukkonen(2015), p. 1.

3) Yaraghi and Ravi(2017), pp. 4-5.

4) 앞서 참고한 Hamari, Sjoikint, and Ukkonen(2015)의 정의에서는 P2P만을 공유경제의 영역에 포함하



공유라는 기본적 특징을 충족하는 모든 분야를 포괄하여 다루고자 한다. 현실적으로 공유경제의 확산 속도가 빠르고 단기간 내 매우 다양한 분야로 확대될 가능성이 있으므로, 정의·범위를 보다 명확히 설정하기에는 어려움이 있다. 따라서 기본적으로는 여타 선행사례와 같이 중고품 거래, 배송서비스, 클라우드 펀딩 등을 임의로 배제하지는 않되, 시장의 활성화 수준 및 갈등관계 등에 기초하여 중요분야를 선택적으로 다루고자 한다.

## 나. 공유경제의 유형

앞서 언급한 바와 같이 개념적으로 공유경제의 범위는 매우 광범위한 영역을 포괄할 수 있으며, 실제 점점 더 다양한 영역에서 공유경제 플랫폼 활용사례가 나타나고 있다. Jeremiah Owyang이 2014~16년 동안 세 차례에 걸쳐 발표한 공유경제 확산 실태에 대한 조사자료 “Collaborative Economy Honeycomb”에서는 2014년 6개(교통, 서비스, 음식, 제품, 화폐, 공간)에 불과하였던 공유경제의 영역을 2016년 16개 분야로 확대·세분화하였다.

표 2-1. 공유경제 영역의 확대 및 다변화

공유경제 구조도(Collaborative Economy Honeycomb)		
Ver. 1 (6 분야)	Ver. 2 (12 분야)	Ver 3 (16 분야)
교통(Transportation), 서비스(Services), 음식(Food), 제품(Goods), 금융(Money), 공간(Space)	교통(Transportation), 서비스(Services), 음식(Food), 제품(Goods), 금융(Money), 공간(Space), 건강 및 복지(Health & Wellness), 물류(Logistics), 기업(Corporate), 유틸리티(Utilities), 도시행정(Municipal), 교육(Learning)	차량공유(Vehicle sharing), 운송 서비스(Mobility services), 서비스(Services), 음식(Food), 제품(Goods), 금융(Money), 공간(Space), 복지 및 미용(Wellness & Beauty), 물류(Logistics), 기업 및 조직(Corporate and Organization), 유틸리티(Utilities), 도시행정(Municipal), 교육(Learning), 노동자 지원(Worker support), 분석 및 평판(Analytics and Reputation), 의료(Health)

자료: <http://www.web-strategist.com/blog/>(검색일: 2017. 5. 19).

였으나, 미국, 유럽, 중국을 포괄하는 본 연구의 특징을 고려하여, B2P의 영역을 포괄하여 접근하였다. 특히 중국의 경우 B2P가 아직 주도적인 역할을 수행하고 있는 바 이를 포함하여 논의를 전개하는 것이 적절하다고 판단하였다.

표 2-2. 공유경제 분야별 구분: 사례

구분		업체 예시
차량 공유 (Vehicle sharing)	차량 임대 (Loaner vehicle)	Flight Car, CAR2GO, Getaround, Drive Now
	보트 임대(Loaner boat)	SAILO, BOATSETTER, Boat Bound
운송서비스 (Mobility service)	지원(Support)	Purple, JustPark, CARManation, FILLD
	발렛 서비스 (Valet services)	Valet Anywhere, LUXE, Caarbon, ZIRX
	탑승 서비스 (Ride as a services)	Uber, BlaBla Car, HAILO, Lyft, Didi Chuxing, Rallybus, Surf Air
서비스 (Services)	개인(Personal)	Fiverr, Airtasker, Musketeer, TaskRabbit
	사업(Business)	CrowdSPRING, HOURLYNERD, Upcounsel, Field Agent, 99 Designs, Kaggle
음식(Food)	음식 배달 (Food delivery)	UBER EATS, Sprig, Spoonrocket, Saucey
	음식 공유(Shared food)	EatWith, LeftoverSwap, MealSharing, VizEat
	음식 준비 공유 (Shared food prep)	Rub&Stub, The food Assembly, Kitchit, Barnraiser, Kitchen surfing
제품(Goods)	메이커 운동 (Maker movement)	Etsy, Brit+co, Shapeways, Custom Made, The Grommet, Maker's Row
	제품 임대 (Loaner products)	Rocksbox, Bag Borrow or Steal, Rent the Runway, Peerby
	중고 제품 (Pre-owner goods)	Ebay, Trademe, Craiglist, Wallapop, OfferUp, yerdle, Poshmark, Move loot
금융(Money)	전자화폐 (Cryptocurrencies)	Coinbase, Litecoin, Bitcoin, Ripple
	크라우드펀딩 (Crowdfunding)	Experiment, Crowdfunder, Funding Circle, Kickstarter, PAVE, Circle Up
	대금업(Moneylending)	Rate Setter, Able, FAIRCENT.com, LendingClub, Zopa, Prosper
공간(Space)	개인공간 (Personal space)	9flats.com, FLIPKEY, HOUSE TRIP, Airbnb, Tujia, HomeExchange, HomeAway
	사무공간 (Work space)	ShareDesk, Wework, Storefront, Pivotdesk, Breather, Peerspace
복지·미용 (Wellness & Beauty)	미용(Beauty)	MY GLAMM, Be GLAMMED, GLAM SQUAD
	복지(Wellness)	CLASSPASS, Kindly, Entrenaya, Zeel
물류(Logistics)	해상운송(Shipping)	ROADIE, TRANSFIX, PiggyBee, Bellhops
	시내 배달 (Local Delivery)	Shadowfax, Deliv, Instacart, UBER Rush, POSTMATE, Ghostruck
	보관(Storage)	Roost, Stashbee, MakeSpace

표 2-2. 계속

구분		업체 예시
기업 및 조직 (Corporate and Organizations)	플랫폼(Platforms)	Mila, Sharetribe, CLOUD COMMERCE, Tilt, CrowdTap, Juggernaut, Innoverne
	공급망(Supply chain)	LOCAL MOTION, Cargomatic
	고용자 서비스 (Employee services)	SLICE RIDES, Twogo
유틸리티 (Utilities)	통신 (Telecommunication)	Open Garden, SERVAL Project, Fon
	에너지(Energy)	Gridmates, Vandebon, Yeloha, MOSAIC
도시행정 (Municipal)	플랫폼(Platforms)	SeeClickFix, Getable, Machinerylink
	시 공영 자전거 (City sponsored bikes)	Santander cycles, Velib, Bicing
교육 (Learning)	강의(Instructor-led)	Coursera, Simplilearn, KHAN ACADEMY, THINKFUL, Udemy
	P2P(peer to peer)	Gibbon, Instructables, P2PU, Maven
	책 공유(book sharing)	ZOOKAL, Sidewalk, Chegg
노동자 지원 (Worker support)	임대업자 서비스 (Renter Services)	Guesty, TurnKey, HostTonight, Guesthop
	보험(Insurance)	GUEVARA, Friendsurance, Metromile
	노동자원(Resources)	Stride, BREEZE, Peers, SherpaShare
분석 및 평판 (Analytics and Reputation)	운전자 서비스 (Driver services)	WHAT'S THE FARE, RIDESCOUT
	신분 및 평판 (Identity and reputation)	eRated, HireRight, TRUSTCLOUD, Traity
	임대업자 서비스 (Renter services)	Kigo, BeyondPricing, EVERBOOKED
의료(Health)	서비스(Services)	MED ZED, Eaze, Dispatch, Pager, Doctor On Demand, Medneo, Curbside Care
	P2P(peer to peer)	CrowdMed, Be My Eyes, COHEALO

자료: Crowd Companies, "Collaborative Economy Honeycomb", <http://www.web-strategist.com/blog/>(검색일: 2017. 5. 19).

한편 Codagnone and Martens(2016)은 공유경제의 유형을 구분하는 기준으로 수익형 여부, 개인 간 거래(P2P)인지의 여부, 공유의 대상이 노동 혹은 자본인지의 여부 등을 제시하였다. 실제 공유경제활동은 이윤창출 수단으로서 뿐만 아니라 개인 간 순수한 공유목적으로 사용되는 경우도 존재하며, 개인 간

거래와 함께 기업이 제공하는 임대서비스도 활성화되어 있다. 또한 공유의 대상이 될 수 있는 분야는 매우 다양한 범위를 포괄하나 공유의 대상은 크게 노동과 자본 두 가지 성격에 따라 구분해볼 수 있다고 보았다. 이러한 기준에 따르면 우버, 에어비앤비 등 대표적인 공유 플랫폼은 수익형이자 개인 간 거래에 기반한 플랫폼으로 분류할 수 있다. 또한 금융 분야와 더불어 에어비앤비, 차량 임대 등의 경우 ‘자본형’으로 분류할 수 있으며, 우버와 같은 승차공유 서비스나 Task Rabbit과 같은 단기고용 서비스 등은 ‘노동형’으로 분류될 수 있다.

이와 같이 공유경제는 공유대상의 특징, 수익형 여부, 개인기반 여부 등에 따라 매우 다양한 영역으로 구분할 수 있으며, 각 영역별로 서로 다른 특성을 가지고 있기 때문에 분석 및 정책제안 등의 도출 시에 유의할 필요가 있다. 다만 공유경제를 하나의 새로운 대안적 소비 및 비즈니스 패턴으로서 바라본다면, 비수익형보다는 수익형에, B2P보다는 P2P에 초점을 맞추어 검토할 필요가 있다고 판단된다.

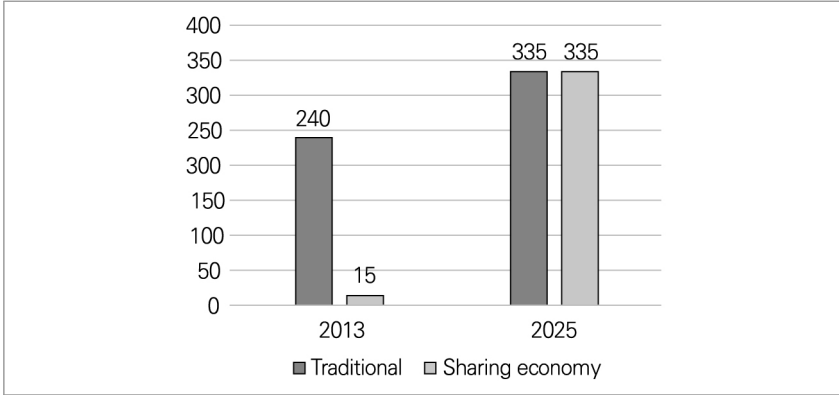
## 2. 국제사회의 공유경제 현황 및 특징

### 가. 공유경제 현황

공유경제시장은 전체적으로 최근 급속한 성장세를 보이고 있으며, 특히 미국, 중국, 유럽 시장이 이를 주도하고 있다. 글로벌 공유경제시장의 규모에 대한 공식적인 통계자료는 존재하지 않으나, PwC(2014)에 따르면 2013년 150억 달러에서 2025년까지 약 3,350억 달러 규모로 성장할 것이며, 이에 따라 공유경제가 아닌 기존의 전통적 거래시장과 동일한 규모를 형성할 것으로 전망하였다. 분야별로는 금융 분야가 가장 빠르게 성장할 것으로 전망되었으며, 기타 직업중개, 숙박공유, 차량공유 등의 순으로 빠른 성장세를 보일 것으로 전망하였다.

그림 2-1. 공유경제 규모

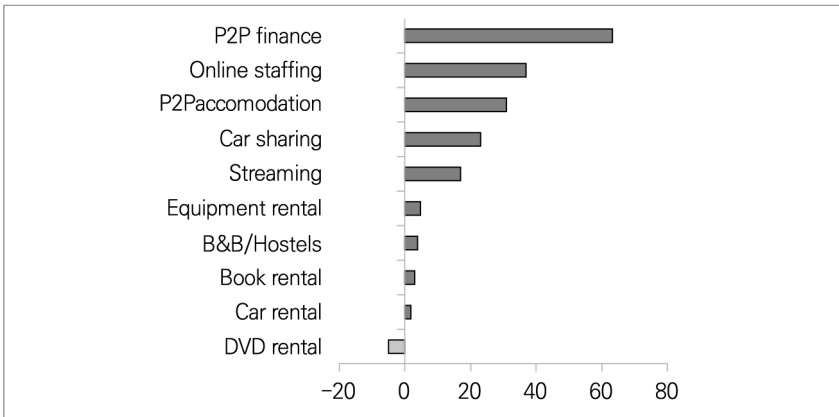
(단위: 십억 달러)



자료: PwC(2014), 재인용: Credit Suisse(2015, p. 20).

그림 2-2. 공유경제의 분야별 성장 전망

(단위: %)

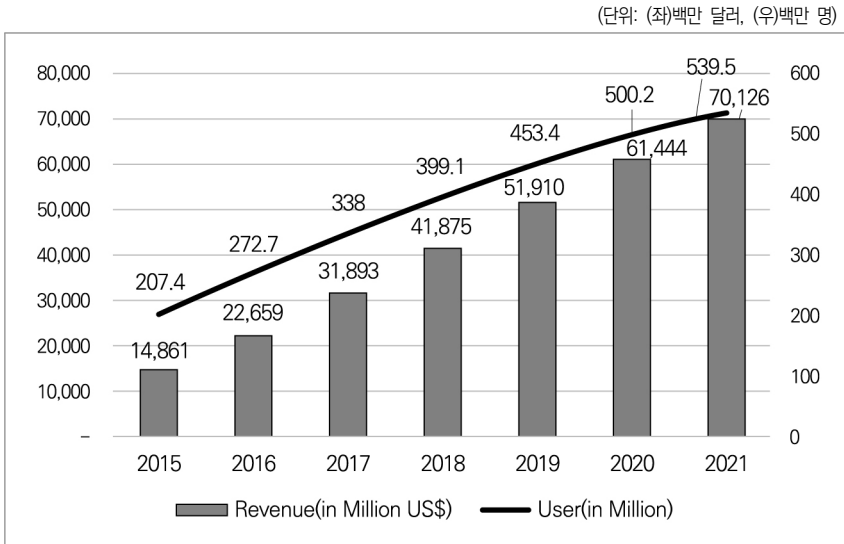


주: 2013~25년 분야별 수입(Revenue)의 연평균 성장률(CAGR)을 기준으로 작성됨.

자료: PwC(2014), 재인용: Credit Suisse(2015, p. 20).

특히 우버 서비스 등으로 대변되는 승차공유(Ride Sharing) 시장의 경우 2017년의 318억 달러에서 2021년에 이르면 701억 달러 규모로 확대되는 등 연 평균 21% 이상의 성장세를 보일 것으로 전망되고 있다.

그림 2-3. 승차공유(Ride Sharing) 시장 성장 추이 전망



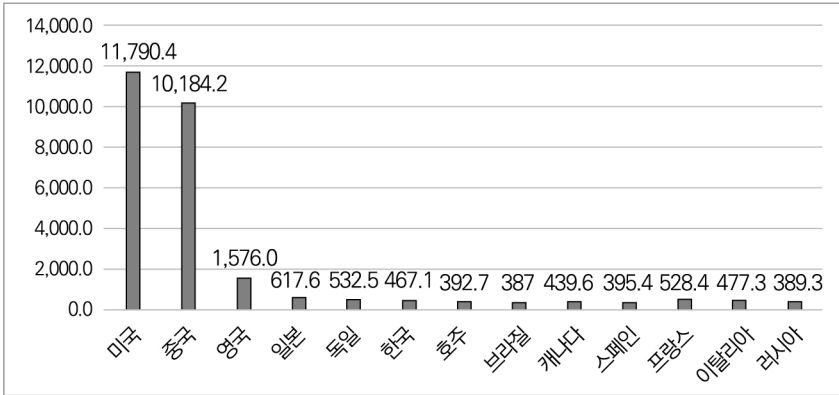
자료: 1) Statista, "Ride Sharing: Revenue" <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#market-revenue>(검색일: 2017. 7. 20).

2) Statista, "Ride Sharing: User" <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#user>(검색일: 2017. 7. 20).

또한 승차공유의 국가별 시장규모에 대한 추정치를 살펴보면, 2017년 현재 미국이 약 118억 달러, 중국이 약 102억 달러로 압도적으로 높은 비중을 차지하는 것으로 나타났다. 유럽 내에서는 영국과 독일이, 그 외에 한국과 일본 시장 또한 높은 비중을 차지하는 것으로 추정된 바 있다.

그림 2-4. 국가별 승차공유(Ride Sharing) 시장 규모(2017년 기준)

(단위: 백만 US 달러)



자료: Statista, "Ride Sharing: Global Comparison-Revenue," <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#market-revenue>(검색일: 2017. 7. 20).

에어비앤비의 경우도 2008년 처음 서비스를 시작한 이래 전 세계 191개국 6만 5,000여 개의 도시로 확산되었으며, 3백만 이상의 숙소 등록 건수와 2억 명이 넘는 사용자 수를 기록하고 있다.<sup>5)</sup> 또한 전 세계 주요도시 중 에어비앤비 숙소 등록 건수가 가장 많은 상위 10개 도시를 살펴보면, 파리, 런던 등 유럽 내 주요도시들이 6개로 다수를 차지하고 있으며, 미국에서는 뉴욕, 로스앤젤레스가 포함되어 있다.

표 2-3. 전 세계 에어비앤비 숙소 등록 건수 상위 10개 도시

도시	건수	도시	건수
파리	78,000	바르셀로나	23,000
런던	47,000	로마	23,000
뉴욕	46,000	코펜하겐	20,000
리우데자네이루	33,000	시드니	20,000
로스앤젤레스	26,000	암스테르담	17,000

자료: Airbnb Data and Analytics, <https://www.airdna.co/>, 재인용: Statista, "Which Cities Have The Most Airbnb Listings?" <https://www.statista.com/chart/5204/which-cities-have-the-most-airbnb-listing/>(검색일: 2017. 6. 23).

5) <https://www.airbnb.co.kr/about/about-us>(검색일: 2017. 7. 20).

## 나. 공유경제시장의 주요 특징

공유경제시장의 주요한 특징 중의 하나는 구매자, 판매자 외에 플랫폼 사업자는 중요한 시장 참여자가 존재한다는 점이다. 플랫폼을 통해 거래가 이루어지므로 상대적으로 개인이나 영세업체가 거래에 참여하기 용이하다. 또한 공급자와 소비자는 상호 거래관계의 주체일 뿐만 아니라 플랫폼 서비스의 수요자가 된다는 점이 기존의 전통적 거래와 차이가 있다. 따라서 공유경제의 발전에 있어서 경쟁력 있는 플랫폼 시장의 형성이 중요한 선결요건이라고 할 수 있을 것이다.

또한 공유경제시장의 발전 수준은 각각의 규제 및 시장여건에 따라 국가별·분야별로 큰 차이를 보이고 있다. 이후 각 장에서 세부적으로 논의될 것이나, 에어비앤비 및 우버 등의 경우 다양한 국가·도시에서 기존 경제주체들과의 갈등관계로 인하여 사업 확장의 어려움을 겪고 있다. 다만 공유경제 활성화의 수준은 기존의 전통산업 영역과의 갈등관계에 직접적으로 좌우되는 측면이 있으며, 이는 각 국가별로 해당산업의 여건 및 관련 경제주체의 입장에 따라 차이를 보이게 된다. 일례로 유럽 내에서 많은 국가들이 우버 서비스를 불법으로 규정하고 있으나, 에어비앤비와 같은 숙박공유 서비스의 경우는 제한적이거나 공식적으로 허용하고 있다. 미국에서는 각 주별로 편차는 있으나 여러 가지 문제점이 나타나고 있음에도 이에 대한 보완책 마련 및 규정 개정 등을 통해 이들 서비스를 보다 활성화하는 방향으로 논의가 이루어지고 있는 것으로 보인다.

마지막으로, 공유경제는 단순히 새로운 사업영역으로서뿐만 아니라 취업 및 창업 등 다양한 정책적 목적을 위한 수단으로서 활용되고 있다. 중국의 경우 창업 지원정책 및 사회적 문제 해결의 일환으로 공유경제에 대한 지원책이 마련되고 있으며, 공간공유의 경우 지역경제의 회복, 창업지원 등 공공적인 목적을 위해서 활용되는 사례가 다수 나타나고 있다. 일례로 런던의 민와일 재단에 의해 주도되고 있는 '민와일 스페이스' 프로그램의 경우 도심지 내 유휴공간을 소



상공인이나 예술가들에게 저가임대하고 있으며, 일본의 경우 ‘창업의 도시’, ‘리노베이션스쿨’ 등 유희공간을 활용한 지방도시 재생전략이 활발히 추진되고 있다.<sup>6)</sup>

### 3. 공유경제의 파급효과 및 쟁점

#### 가. 공유경제의 경제적 효과

공유경제의 경제적 파급효과에 대한 이론적 연구는 많지 않으나, 본 연구에서는 우선 사회적 후생에 대한 파급효과를 분석한 Hwang(2015)의 사례를 참고하였다. 동 연구에서는 공유경제 서비스의 도입 여부가 시장의 경제적 후생에 어떠한 영향을 미치는지를 기본적인 수요공급 모형을 통해 검토한 바 있다. 이에 따르면, 공유경제 서비스의 도입이 소비자 측면에서는 시장가격 인하 및 신규 소비자 창출에 따른 후생 증가를 유발하는 것으로 보았다. 또한 기존의 거래시장에서의 공급자는 일부 후생이 감소할 수 있으나, 전체적으로는 공급자에게도 공유 플랫폼 활용에 따른 신규 수요(매출)창출 등으로 후생이 증가할 것으로 판단하였다.<sup>7)8)</sup> 다만 이러한 경제적 후생 효과의 규모는 수요의 가격 탄력성, 시장가격의 하락 수준, 공유경제 서비스의 가격 차별화 수준 등의 다양한 요소에 좌우될 것이다. 수요의 가격 탄력성이 클수록 공유경제 서비스 도입에 따른 소비 확대 효과가 크게 나타날 것이며, 공유경제 서비스 도입에 따른 가격 인하 효과가 클수록, 공유경제 서비스 공급가격이 낮을수록 소비자 후생 증대 효과가 크게 나타날 것이다. 이는 각 분야별로 공유경제 서비스 도입에 따른 경제적 효과가 서로 다르게 나타날 수 있으며, 이는 공유경제 서비스에 대한 정책

---

6) 정수현(2017), pp. 17~19.

7) Hwang(2015), pp. 9-10.

8) 김민정, 이화령, 황순주(2016), pp. 149~153.

적 대응 또한 서로 차별적으로 이루어질 필요가 있다는 것을 의미한다.

다음으로, 공유경제의 파급효과와 관련하여 주목할 부분 중의 하나가 노동 시장에 대한 영향이다. 전 세계적으로 아직 공유경제 부분이 노동시장에서 차지하는 절대적인 비중은 크지 않은 상황이나, 공유경제 활성화에 따라 노동 시장은 상당한 변화를 맞이할 것으로 판단된다. 디지털 플랫폼 등의 활용가능성으로 인하여 다양한 스타트업 기업의 시장진입을 보다 용이하게 할 것이며, 공유 플랫폼의 활용을 통한 신시장 개척으로 전체적인 시장의 규모가 확대됨에 따라 노동수요 또한 확대될 수 있을 것으로 기대된다. 물론 기존 전통산업의 위축에 따른 노동수요 감소 가능성 또한 존재하나, 공유경제 활성화는 기본적으로 노동시장의 탄력성 측면에서도 긍정적 효과가 기대된다. 노동시장에 대한 정의에 따라 이에 대한 논의가 달라질 수는 있으나, 기존의 일자리를 통한 근로 소득 외에 본인의 자산을 활용한 공유경제 비즈니스로 부가소득을 올릴 수 있는 기회가 더 다양하게 주어진다고 볼 수 있기 때문이다.

더불어 김민정, 이화령, 황순주(2016)의 연구에서는 기타 공유경제의 파급 효과로 사회적·정책적 배려계층의 소득증대 효과, 지역경제 활성화 효과, 환경비용 절감효과, 홍보 및 시험적 시장(test market) 효과 등을 언급하였다. 공유경제라는 새로운 형태의 소비방식이 활성화됨에 따라 소득균형 및 성장효과 뿐만 아니라 효율성 있는 자원 활용을 통해 환경비용 절감 또한 기대할 수 있다. 또한 온라인을 기반으로 하는 공유경제의 특성상 상대적으로 초기 투자비용이 크지 않아 진입과 퇴출이 비교적 자유로운 편으로 새로운 사업모델을 시험하기 용이하다는 장점을 가지고 있다는 것이다.<sup>9)</sup>

---

9) 김민정, 이화령, 황순주(2016), pp. 32~36.

## 나. 공유경제의 주요 쟁점

반면 공유경제 확산에 따라 발생하는 문제 및 우려사항 또한 다양하게 제기되고 있다. 물론 공유경제는 다양한 분야를 포괄하고 있으며, 각 제품 및 서비스의 특징에 따라 규제 혹은 시장 활성화와 관련한 쟁점은 서로 다르게 나타날 수 있다. 또한 국가별 법제도 및 시장여건의 차이도 존재하므로, 일반화된 쟁점 사항을 도출하기는 쉽지 않다. 그럼에도 기존 유희자산의 접근권을 공유하고 디지털 플랫폼을 기반으로 한다는 공유경제의 공통된 특징을 고려할 때, 다음과 같은 쟁점에 초점이 맞추어질 것으로 예상되고 있다.

첫째, 공유경제 활성화와 관련하여 가장 핵심적인 쟁점은 기존 산업과의 마찰문제이다. 공유경제는 기존의 유희자산을 공유하는 것이기 때문에 이미 유사한 제품 및 서비스를 공급하는 업체들의 사업영역 잠식에 대한 문제가 제기될 수밖에 없다. 실제로, 제한적이기는 하나 Zervas, Proserpio, and Byer(2016), 김민정, 이화령, 황순주(2016) 등의 실증적 연구에 따르면 에어비앤비 등 숙박 공유 서비스 확산이 기존 호텔업의 객실수입 감소에 유의미한 영향을 주는 것으로 분석된 바 있다. 더 나아가 규제의 미비 및 공백으로 인하여 기존 사업자들에게 적용되는 규제가 공유경제 분야에 동일하게 적용되지 않는 경우 기존 업체들의 반발은 더 커질 수밖에 없다. 예를 들어 일반 숙박업소의 경우 소방법 등의 규제에 따라 소화시설, 위생, 안전시설 등에 대한 높은 수준의 기본 요건을 충족하여야 하나, 에어비앤비 호스트들은 숙박업소로 등록되지 않은 경우가 많으므로 이러한 규제를 피해가는 경우가 많다. 우버 운전자들 또한 기존의 택시 운전사들에게 적용되는 엄격한 면허증 발급요건 등의 규제가 동일하게 적용되지 않아 불법논란이 일어나고 있다.

둘째, 해당 유희자산의 사용 등에 대한 기존 법령과의 충돌문제 및 법적 공백 문제 등이 주요한 쟁점으로 제기될 수 있다. 개념적으로 모든 유희자산 및 서비스 등이 공유의 대상이 될 수 있다는 점에서 분야별로 차이는 있으나, 일부 자산 및

서비스의 제공과 관련하여 시장 진입요건이 엄격하게 적용되는 경우가 있으며, 법적 해석에 따라 이에 대한 접근권을 공유하는 데 문제가 발생할 수 있다. 실제로 국내에서도 에어비앤비와 같은 숙박공유와 유사한 형태로 민박 등의 제도가 존재하며, 우버 서비스의 경우도 택시와 사실상 유사한 서비스를 제공하기 때문에 우선적으로 이들 분야의 법제도의 규정을 받게 된다. 그러나 택시 업계의 경우 민박 등 숙박 분야에 비해 상대적으로 시장 진입요건이 엄격하여 우버 서비스의 진입이 어려운 경우가 많다. 또한 이와는 반대로 공유경제에 대한 법적규정이 애매하거나 기존 법령상 공백이 존재하는 경우 시장의 혼란이 발생할 수 있다.

셋째, 공유경제의 경우 일반적인 거래 행태에 비해 거래의 책임과 관련한 문제가 더욱 부각될 수밖에 없다. 공유경제의 경우 온라인 플랫폼을 통해 불특정 다수 간에 거래행위가 이루어지는바 거래자 상호간 정보에 대한 접근성이 제한적이다. 또한 실제 거래 및 서비스 제공 과정에서 소비자 피해가 발생하는 경우에도 공급 주체가 일반 개인인 경우가 대부분이므로 이에 대한 대응이 용이하지 않은 경우가 많다. 이러한 경우 거래 당사자는 아니나 거래를 중개하는 플랫폼 기업이 상호 정보제공 및 보험 등을 통해 거래의 위험요인을 줄이는 역할을 담당할 수 있다. 그러나 이와 관련하여 플랫폼 기업의 역할의 범위를 어떻게 설정할 것인가에 대해 공통적인 규정 및 가이드라인이 없으며, 이에 따라 각 분야별·사례별로 편차가 크다는 문제가 있다.

넷째, P2P 거래가 활성화됨에 따라 과세문제 또한 주요한 쟁점으로 대두되고 있다. 기존 대규모 사업자 중심의 거래형태에 있어서는 법인세 및 소득세 부과 및 징수에 대한 관리가 비교적 용이하나, 공유경제의 경우 개인 간 모든 거래를 파악하고 이에 대해 세금을 부과하는 것이 쉽지 않다. 이에 따라 공유경제 거래가 아닌 기존 사업자들에 대한 역차별 문제가 제기될 수 있다. 실제 유럽 내 국가들은 에어비앤비 등 숙박공유와 관련하여 기존 호텔 등에 부과되던 관광세가 동일하게 부과될 수 있도록 세금징수와 관련하여 플랫폼 기업과 협력을 도모하는 등의 노력을 전개하고 있다.

그 밖에 공유경제 활성화로 인한 우려사항으로 사회적 안정성 문제, 거래상 위험, 플랫폼의 독점화 등 다양한 문제에 대한 우려가 제기되고 있다.<sup>10)</sup> 우선 최근 우버, 에어비엔비 등과 관련하여 다양한 사건·사고가 빈번히 발생함에 따라 공유경제 확산이 유발하는 사회적 안정성 악화 문제에 대한 우려가 더욱 심화되고 있다. 이는 개인 간 거래 중심으로 불법행위에 대한 감시 및 규제가 용이하지 않은 공유경제의 특성에 기인한다. 또한 상대적으로 거래상 위험이 크다는 우려 또한 온라인을 통한 불특정 다수의 개인 간 거래가 중심인 공유경제의 특성에 기인한다고 볼 수 있다. 마지막으로 플랫폼의 독점화 문제는 IT 기반 시장 전반에서 나타나는 특징으로, 한 번 구축된 네트워크 기반이 이후에도 시장에서 독점적 지위를 확보하는 유인으로 작용하는 등 공유경제 내에서도 특정 기업의 독점화에 대한 우려가 꾸준히 제기되고 있다.

## 4. 소결

공유경제에 대한 통일된 정의가 확립되지 않았고 공식적인 통계도 부족한 상황이나, 현재 확인 가능한 다수의 지표를 통해 확인해볼 때 공유경제는 전 세계적으로 빠른 성장세를 보이고 있다. 이는 공유경제의 주요 특징인 유휴자산에 대한 접근권 공유, 디지털 플랫폼을 통한 거래의 효율화 등으로 인하여 기존의 소유기반 거래에 비해 저렴한 가격에 동일한 효용을 누릴 수 있기 때문이라고 판단된다. 이러한 특징으로 인하여 앞서 ‘제3절 경제적 효과’에서 논의한 바와 같이 공유경제의 도입은 대체로 사회 전체의 후생을 증대시키는 효과가 기대된다. 또한 그 밖에도 지역경제 활성화, 노동시장 유연성 확보, 창업 촉진 등 다양한 경제·사회적 문제 해결을 위한 효과적인 수단으로서도 주목받고 있다.

물론 공유경제는 기존 시장에 없던 새로운 거래형태로서 제도적 충돌 및 공

---

10) 김민정, 이화령, 황순주(2016), pp. 36~41.

백 문제, 거래위험에 따른 책임문제, 과세문제 등 다양한 쟁점을 유발하고 있는 것도 사실이다. 그러나 최근 수요패턴 변화, 플랫폼 경제의 확산 등 거래환경이 근본적으로 변화하고 있는 상황에서 경제적 효율성 및 사회후생의 증대 등의 측면에서 이점을 가지는 공유경제에 대한 수요는 앞으로도 지속적으로 확대될 수밖에 없을 것으로 판단된다. 따라서 공유경제를 새로운 성장과 혁신의 기회로 인식하되, 기존의 전통적인 경제적 영역과의 충돌을 최소화하는 균형적인 규제정책을 수립하기 위한 방안을 모색할 필요가 있다.

이러한 상황에서 주요국들이 공유경제의 성장성을 유지해나가고 각종 쟁점에 효과적으로 대응하기 위해 어떠한 정책을 추진하고 있는지 살펴보는 것은 국내 정책수립 측면에서도 의미 있는 시사점을 가져다줄 것으로 판단된다. 따라서 이후의 제3~5장에서는 미국, 유럽, 중국 등 주요 국가별로 구분하여 공유경제 현황 및 관련 정책 추진현황을 살펴보고, 차량 및 숙박 분야를 중심으로 주요 쟁점별 현안과 대응전략을 점검하고자 한다. 특히 이들 국가들의 공유경제 분야에 대한 기본적 현황과 함께 실제 정책 및 규제의 방향성 측면에서 서로 어떠한 차이를 보이는지에 초점을 맞추어 살펴보고자 한다.

## 1. 공유경제 현황 및 정책

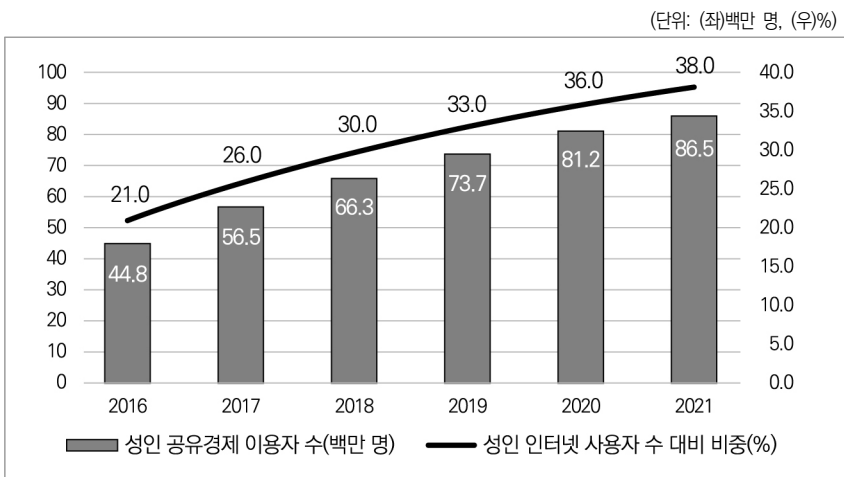
### 가. 공유경제 현황

미국의 공유경제는 2008년 에어비앤비가 처음 등장한 이후 교통, 금융, 공간, 재능 등 다양한 분야로 확장을 거듭해오고 있으며, 자국의 공유 플랫폼 업체들이 세계 공유경제시장을 주도하고 있다. 실제 2016년 기준 전 세계 유니콘 기업 총 174개 중 101개(58%)의 기업이 미국에 기반을 두고 있으며, 그중에서도 우버(기업가치 680억 달러)가 1위, 에어비앤비(기업가치 300억 달러)가 4위를 차지하고 있다.<sup>11)</sup>

공유경제 서비스의 이용자 수 또한 꾸준히 증가하고 있다. 2017년 이마켓터(eMarketer)의 발표에 따르면, 2017년 내에 미국 성인 인터넷 사용자의 26% (약 5,650만 명)가 공유경제 서비스를 사용하게 될 것으로 예상된다(그림 3-1 참고).

11) Fortune(2016), The Unicorn List DB(검색일: 2017. 9. 5).

그림 3-1. 미국의 공유경제 서비스 이용자 수 전망



자료: "Uber, Airbnb Lead the Way as Sharing Economy Expand"(2017. 6. 30).

민간 여론조사기관인 퓨 리서치(Pew Research Center)의 설문조사에 따르면, 미국 성인의 약 72%가 공유경제 서비스를 이용한 경험이 있는 것으로 나타났다.<sup>12)</sup> 또한 2015년 11월에 타임지(Time)가 시장조사기업 펜션벌랜드(Penn Schoen Berlan)를 통해 실시한 설문조사에서는 미국 성인의 22%가 이미 △차량공유 △숙박공유 △서비스공유 등을 통해 공유경제 서비스를 적어도 한 번은 제공한 경험이 있는 것으로 나타났다.<sup>13)</sup>

해당 조사결과를 상호 비교해보면, 공급 측의 분야별 참여인구는 주택 수리 및 이사 서비스(11%), 차량공유(10%), 숙박공유(9%), 음식배달(7%) 순으로 비교적 균등하게 분포되어 있으나, 수요 측의 분야별 참여인구는 차량공유(22%), 숙박공유(19%)으로 나타났다(표 3-1 참고).<sup>14)</sup>

12) Smith(2016), p. 7.

13) Steinmetz(2016. 1. 6).

14) Steinmetz(2016. 1. 6).



표 3-1. 미국의 분야별 공유경제 참여인구 비율

(단위: %)

분야	공급자(예시)	수요자(예시)
주택 수리 및 이사 서비스	11(도우미)	17(고객)
차량	10(운전자)	22(승객)
숙박	9(호스트)	19(게스트)
배달	7(배달원)	11(고객)

자료: Steinmetz(2016. 1. 6).

세부 분야 중 차량 및 숙박 공유분야의 현황을 대표 기업인 우버와 에어비엔비를 중심으로 살펴보면 다음과 같다. 2009년 영업을 시작한 우버는 2017년 9월 기준으로 미국 246개 도시에서 서비스를 운영 중이다. 또한 우버 사용자 수는 2016년 현재 3,450만 명이나, 2021년에 이르면 6,640만 명으로 확대될 것으로 전망되고 있다.<sup>15)</sup> 다음으로 CBRE Hotel's Americas Research의 보고서에 따르면, 2015년 10월부터 2016년 9월까지 에어비앤비에 등록된 호스트의 수는 약 41만 6,000명이었으며, 이들의 숙박공유 운영에 따른 전체 수익은 약 57억 달러에 달하였다(표 3-3 참고).<sup>16)</sup>

표 3-2. 미국의 우버 사용자 수 전망(2016~21년)

(단위: 백만 명)

연도	사용자 수
2016	34.5
2017	44.4
2018	51.4
2019	56.8
2020	62.1
2021	66.4

자료: "Uber, Airbnb Lead the Way as Sharing Economy Expand"(2017. 6. 30).

15) "Uber, Airbnb Lead the Way as Sharing Economy Expand"(2017. 6. 30).

16) Lane and Woodworth(2017), p. 5.

표 3-3. 미국 내 에어비앤비의 연간 수익규모(2016년 기준)

(단위: 달러)

순위	도시	에어비앤비의 수익
1	뉴욕	635,382,119
2	로스앤젤레스	425,972,432
3	샌프란시스코	248,093,025
4	마이애미	191,426,920
5	보스턴	125,858,865
전국		5,690,055,214

자료: Lane and Woodworth(2017), pp. 9-10.

## 나. 공유경제 정책

### 1) 연방정부 차원

미국의 경우도 공유경제의 확산에 따라 기존 경제주체들과의 갈등이 고조되고 있으며, 무엇보다도 새로운 경제 모델에 대한 규제 공백 및 충돌 문제로 인해 규제 형평성, 소비자 보호 등의 쟁점들이 수면 위로 떠오르고 있다.

이에 미국은 연방정부 차원에서 공유경제와 관련한 논의를 활발하게 진행하고 있다. 대표적인 사례로 2015년 6월 미국 연방거래위원회(FTC: Federal Trade Commission)가 주최한 ‘공유경제: 플랫폼, 참가자 및 규제당국이 직면한 문제(The “Sharing” Economy: Issues Facing Platforms, Participants, and Regulators)’ 워크숍과 이를 바탕으로 2016년 발간된 동일한 제목의 보고서를 참고해볼 수 있다. 동 워크숍을 통해서 연방거래위원회는 각계의 전문가들과 이해관계자들이 모여 공유경제가 확장됨에 따라 발생하는 문제점 및 합리적인 규제 방향에 대한 의견 수렴과 관련 논의를 진행하였다. 2015년 논의된 결과를 바탕으로 연방거래위원회는 공유경제라는 새로운 경제 모델에서 창출되는 사회적 효용은 극대화되 혁신의 동력은 저해하지 않는 합리적이고 균형적인 규제의 필요성을 제시했다.<sup>17)18)</sup>

## 2) 주(state)정부 및 시(city)정부 차원

차량공유 서비스 분야에 대한 정책적 대응은 주 정부 주도로 이루어지고 있으며, 운송네트워크회사(TNC: Transportation Network Company)<sup>19)</sup> 플랫폼에 대한 규정을 중심으로 차량공유 서비스 전반에 대한 규제 현황을 살펴볼 수 있다. 본래 차량공유 서비스 도입 초창기에는 서비스 규모가 크지 않아 시정부 차원에서 규제를 하는 경우가 많았다. 그러나 차량공유 시장이 성장하면서 현재는 주 공공유틸리티위원회(Public Utility Commission) 또는 주 의회(state legislature)의 규제를 받고 있다. 텍사스 주의 예를 살펴보면, 2014년부터 2016년 사이에 텍사스 주의 20여 개 도시들이 개별적으로 운송네트워크회사와 관련한 규제를 도입했으나, 2016년 5월 텍사스 주에서 「하원법안 제1733호」를 통과 시킴으로써 주 내의 운송네트워크회사 또는 운송네트워크회사의 운전자들은 ‘보험(insurance)’이라는 하나의 요건에 대해서는 동일한 규제를 받게 되었다.<sup>20)</sup>

차량 공유와 달리 에어비앤비와 같은 숙박공유 서비스<sup>21)</sup>(이하 단기숙박임대 서비스)에 대한 규제는 주로 시정부 차원에서 이루어지고 있다. 이와 관련하여 미국의 싱크탱크 알스트리트(Rstreet)<sup>22)</sup>가 2016년 발간한 주요 도시별 ‘단기숙박임대 서비스에의 호의적인 정도’에 대한 평가 보고서를 참고해볼 수 있다. 동

17) Ramirez, Ohlhausen, and Mc Sweeny(2016), pp. 30-89.

18) FTC 보고서 외에도 공유경제를 제도권으로 편입시키기 위한 노력으로 2014년 5월부터 2015년 4월까지 진행된 The Local Governments and the Sharing Economy(LGSE) 프로젝트는 미국 주정부가 각 주의 상황에 맞춰 공유경제 관련 규제를 제정하고, 이를 통해 공유경제를 확장할 수 있도록 지원하기 위해 설계되었다.

19) P2P 방식의 운송네트워크회사(TNC: Transportation Network Company) 서비스의 유형으로는 트라이드소싱(ride-sourcing) 트라이드스플리팅(ride-splitting) 트카풀링(car-pooling) 등이 있다. 라이드셰어링(ride-sharing)은 종종 운송네트워크회사 서비스의 하나로 혼동되기도 하는데, 「공법 112-131 Section 1501(U.S. Public Law 112-141)」에 의거한 라이드셰어링의 정의는 ‘이용 요금이 직접 비용(연료 및 통행료)을 초과하지 않는 ‘카풀과 벤풀’이므로, 운전자가 직접 비용 이상의 보상으로 이윤을 얻는 운송네트워크회사 서비스와는 구분된다.

20) Goodin and Moran(2017), p. 4.

21) 미국에서 숙박공유 서비스는 주로 개인이 이용하지 않는 방, 집, 별장 등을 타인과 단기간 공유하는 단기숙박임대 서비스를 의미한다. 대표적인 업체로는 에어비앤비가 있으며, 온라인 네트워크를 통해 호스트(임대인)와 게스트(투숙객)를 연결해주는 플랫폼을 제공하고 있다.

22) Moylan(2016), pp. 1-9.

보고서에서는 평가점수에 따라 각 도시를 A~F 등급으로 분류하였으며, 평가 결과 도시별 점수의 평균은 74.7(C 등급), 표준편차는 14.3<sup>23)</sup>으로 나타났다. 이는 단기숙박임대 서비스에 대한 선호도가 전체적으로 낮은 편이라는 점과 함께, 관련 규제 수준의 지역 간 편차가 비교적 크다는 것을 보여 준다(글상자 3-1 참고).<sup>24)</sup>

글상자 3-1. 단기숙박임대 서비스에 대한 평가

2016년 미국의 싱크탱크 알스트리트(Rstreet)는 단기숙박임대에 대한 주요 도시별 규제환경을 비교분석한 “Roomscore 2016: Short-term Rental Regulation in US. Cities”를 발간하였다.<sup>25)</sup> 동 보고서에서는 단기숙박임대 서비스가 진출한 도시 중 59개 도시를 선정한 후 관련 규제를 [글상자 표 3-4]와 같이 ① 법률구조(legal framework) ② 법적 제한 ③ 세금 징수 ④ 증빙서류 ⑤ 간접비용 등의 항목별로 평가하였다. 더불어 각 항목별 평가결과를 바탕으로 도시별 단기숙박임대 서비스에 호의적인 정도에 대한 점수를 산정하고, 이를 토대로 각 도시에 A~F 등급을 각각 부여하였다.

표 3-4. Rstreet의 단기숙박임대 서비스 규제환경에 대한 평가 기준

연번	구분	평가 내용
①	법률구조(단기숙박임대 서비스에 대한 법률구조)	+10점: 휴가용 숙박 임대 & 단기숙박임대 서비스 모두 인정 +5점: 휴가용 숙박 임대만 인정 0점: 그 외의 도시
②	법적 제한(단기숙박임대 서비스에 대한 제한사항)	+5점: 휴가용 숙소 임대만 인정 -40점: 단기숙박임대 서비스를 금지하는 도시 (단기숙박임대 주택정책에 대한 제한이 많을수록 낮은 점수 부여)
③	세금징수(단기숙박임대 서비스의 세금 종류)	-5점: 호스트들에게 점유세 (occupancy tax) <sup>26)</sup> 를 징수하는 경우
④	증빙서류(호스트에게 요구되는 증빙서류의 횟수와 비용)	최대 -10점: 요구사항에 따라 평가됨
⑤	기타(호스트에게 요구되는 간접비용)	최대 -10점: 특정 요구사항으로 인원수 및 위치 제한 또는 낮은 접근성 등

자료: Moylan(2016), pp. 5-12.

23) 각 도시는 동일하게 기본 점수인 90점에서 시작하며, 5가지 정책분야에서 점수가 추가되거나 차감되는 방식으로 종합점수가 도출된다.

24) Airbnb, Homeaway, VRBO, FlipKey, craigslist.

25) Moylan(2016).

26) 점유세(occupancy tax)는 호스트가 집을 임대시 임대료를 보험회사에게 고지하거나 별도의 보증을 세우도록 요구하는 것이다.

글상자 3-1. 계속

표 3-5. Rstreet의 미국 주요도시별 단기숙박임대 서비스 규제환경 평가결과

도시	법률구조	법적제한	세금징수	허가 요구사항	적대행위	점수	
						합계	등급
서배너	+10	0	0	-2	-1	97	A+
샌디에이고	+5	0	0	-3	0	92	A-
시애틀	+5	0	0	-5	-3	87	B+
산호세	+10	-10	0	0	-5	85	B
포틀랜드	+10	-20	-5	-4	-3	68	D+
로스앤젤레스	0	-35	0	0	0	55	F
애틀랜타	0	-40	0	0	0	50	F
59개 도시의 평균 점수	+2.9	-13.3	-0.3	-2.0	-2.5	74.7	C

주: 가장 높은 점수는 A+, 가장 낮은 점수는 F임.  
 자료: Moylan(2016), pp. 5-12.

## 2. 분야별 규제 및 정책동향

### 가. 숙박공유

미국의 경우 연방정부 차원에서의 숙박공유 서비스에 대한 총괄적 규제보다는 주로 각각의 시정부 주도하에 정책적 대응이 이루어지고 있다. 최근 시정부 차원의 다양한 정책대응 사례에 기초할 때 미국 내 숙박공유 분야 관련 주요 쟁점으로는 단기숙박임대 서비스의 정의(definition), 책임소재, 조세 형평성, 부정적 외부효과 등을 들 수 있다. 이에 본 절에서는 각 쟁점별로 그 문제의 원인 및 배경을 살펴보고, 이에 대한 시정부 차원의 규제 상황 및 대응 사례들을 검토해보고자 한다.

## 1) 쟁점 1: 단기숙박임대 서비스의 정의

단기숙박임대 서비스는 일반적으로 ‘숙박 공간에 대한 단기임대 서비스’를 의미하나, 실제 단기숙박임대 서비스에 대한 구체적인 정의는 각 시정부 차원에서 별도로 규정하고 있다. 단기숙박임대 서비스의 정의는 주로 다음의 두 가지 요소를 각 도시에서 어떻게 규정하느냐에 따라 달라지는데, 첫 번째 요소는 ‘주택 구조의 유형(Type of Structure)’이다. 예를 들어 콜로라도 주의 덴버에서는 단기숙박임대 서비스가 가능한 주택의 구조를 별도로 정하지 않았지만, 텍사스 주의 오스틴 시에서는 단기숙박임대 서비스의 대상을 세 가지 주택 유형으로 구분하여 규정하고 있다(표 3-6 참고).<sup>27)</sup> 두 번째 요소는 ‘임차인의 체류기간(Length of Stay)’이다. 예를 들어 내슈빌시에서는 29일 이내의 체류기간을 단기숙박임대 서비스로 규정하고 있지만, 뉴저지 주에서는 최소 30일 이상을 체류하는 경우만을 단기숙박임대 서비스로 규정하는 등 더욱 엄격하게 제한하고 있다.<sup>28)</sup>

표 3-6. 미국 단기숙박임대 서비스 유형

유형	구분
1	주택 소유자가 살고 있는 단독주택
2	주택 소유자가 살고 있지 않는 단독주택
3	주택 소유자가 살고 있지 않는 다세대 주택(아파트 또는 콘도)

자료: The official website of the City of Austin(2013), “Three Types of Short-Term Rentals,” <https://www.austintexas.gov/page/short-term-rental-types>(검색일: 2017. 9. 23).

이처럼 단기숙박임대 서비스에 대한 정의가 도시별로 각각 다르게 규정됨에 따라 △숙박공유 플랫폼의 시장진입 가능 여부 △단기숙박임대 서비스 공급자들이 받아야 할 허가 유형 등에서도 지역별 차이가 발생한다. 즉, 단기숙박임대

27) The official website of the City of Austin(2013), “Three Types of Short-Term Rentals,” <https://www.austintexas.gov/page/short-term-rental-types>(검색일: 2017. 9. 23).

28) “N.J. towns, state government move to regulate short-term rentals”(2017. 2. 1).

서비스에 대한 규제의 강도와 범위 또한 도시별로 다르게 적용되는 것이다.

따라서 연방정부 차원에서 통일된 정책목표를 가지고 미국 내 단기숙박임대 서비스를 일관된 기준하에 합리적으로 규제하기는 어려운 상황이다. 따라서 단기숙박임대 서비스의 공급자 및 수요자 양측은 서비스를 제공하거나 이용하는 과정에서 지역별로 다른 규정으로 인해 의사결정에 있어 혼란과 부담이 늘어나게 된다. 즉, 호스트들은 책임 범위와 서비스 제공 시 적용되는 규정 등을 파악하기 위해 자신이 속한 난해한 법률을 확인해야 한다. 게스트들 또한 단기숙박임대 서비스를 이용할 때마다 해당 지역에서 서비스가 합법인지 불법인지 판단해야 하는 등의 불편을 감수해야 한다.

미국이 숙박공유와 관련한 규제정책에 대하여 시정부 차원의 자율권을 인정하고 있고, 실제 각 도시별 여건이 다르므로 이러한 문제를 일시에 해소하기는 현실적으로 쉽지 않다. 다만 에어비앤비 등 플랫폼 차원에서 각 도시별 규제정책을 이해하기 쉽도록 정보 제공과 자체적인 선별 노력을 통해 문제가 최소화 되도록 노력을 기울이고 있는 상황이다.

## 2) 쟁점 2: 책임소재의 불확실성

단기숙박임대 서비스 플랫폼의 책임범위에 대한 규제가 미비한 경우 서비스 이용 시 발생하는 고객 피해 등의 문제에 대해 호스트와 플랫폼이 각자 어떤 방식으로 얼마만큼의 책임을 져야 하는지 명확하게 결정하기 어려운 경우가 많다. 따라서 미국 내에서는 단기숙박임대 서비스와 관련한 제도적 정비과정에서 거래 책임에 대한 문제 또한 신중히 고려하고 있다. 대표적으로 에어비앤비 서비스가 처음 시작된 샌프란시스코의 경우 단기숙박임대 서비스의 합법화와 더불어 호스트 및 플랫폼의 책임을 법적으로 의무화하는 데 노력을 기울이고 있다.

2014년 10월 샌프란시스코 행정코드 제41A장<sup>29)</sup>의 개정안(Ordinance No.

---

29) San Francisco Administrative Code 41A: Residential Unit Conversion and Demolition.

218-14)이 통과되면서 단기숙박임대 서비스 플랫폼에 대한 규제가 법제화되었다. 해당 개정안에 따라 단기숙박임대 서비스 플랫폼은 숙박세(Transient occupancy tax)를 납부함으로써 Business and Tax Regulations Code의 요구 사항을 준수해야 하며, 호스트는 50만 달러 규모의 책임보험에 직접 가입하거나 동일한 규모의 보험을 제공하는 플랫폼을 통한 때만 단기숙박임대 서비스를 제공할 수 있게 되었다.<sup>30)</sup> 이후 2016년 6월(Ordinance No. 104-16)과 동년 7월(Ordinance No. 178-16) 통과된 추가적인 개정안을 통해 정부에 대한 정보제공 의무, 불법적 호스트 및 플랫폼 관리 의무 등의 사항에 대한 개정이 이루어졌다.<sup>31)</sup>

한편 개별 플랫폼 차원에서 거래책임의 문제에 대한 자체적인 대응책을 마련하기도 한다. 특히 에어비앤비의 경우 플랫폼 차원에서 게스트 또는 호스트들이 스스로 해결할 수 없는 문제들을 해소할 수 있도록 [표 3-7]과 같이 다양한 방식을 통해 지원하고 있다.

표 3-7. 에어비앤비의 호스트 및 게스트 지원제도

호스트에 대한 지원	게스트에 대한 지원
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 호스트 보호 보험(host protect insurance) 프로그램을 통해 최대 1백만 달러 보상</li> <li>- 2017년 12월 31일까지 자격 요건이 되는 호스트 중 선착순으로 36만 명에게 일산화탄소 감지기 무료 제공</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 호스트가 연기 및 일산화탄소 감지기를 갖추도록 권장</li> <li>- 불합리한 처우를 당했을 경우에 대비해 게스트 환불 정책(guest refund policy) 시행</li> </ul>
공통사항	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 게스트들이 위급한 상황에서 취해야 할 행동, 도움을 청할 수 있는 연락처, 대피할 장소 등이 명시된 응급상황 대처 카드를 만들어 모든 에어비앤비 숙소에 비치하도록 권장</li> <li>- 호스트가 에어비앤비 웹사이트의 '숙소 안전' 탭에서 주의사항을 직접 입력할 수 있는 서비스 제공</li> <li>- 리뷰 및 평판 시스템 도입</li> <li>- 검증된 신원 확인을 위한 노력</li> <li>- 호스트와 게스트의 권리와 책임 규정</li> <li>- 취소 정책(cancellation policy) 제공</li> </ul>	

자료: Airbnb(2016), Terms and Policies(온라인 자료, 검색일: 2017. 8. 10).

30) 샌프란시스코 Administrative Code: Chapter 41A Ordinance No. 218-14, 10/7/14, File NO. 140381.

31) 김민정, 이화령, 황순주(2016, pp. 258~265, 재인용).



또한 플랫폼 차원에서 보다 포괄적인 방식으로 책임소재 문제를 해결하려는 시도도 있다. 바카사(Vacasa)라는 플랫폼은 휴가용 주택을 소유한 호스트와 게스트를 연결해 준다는 점에서 에어비앤비와 유사한 서비스를 제공하지만, 주택 관리부터 보험문제까지 모든 부문을 플랫폼에서 위탁 관리하고 있다. 따라서 호스트는 위탁관리에 대한 비용만 플랫폼에 지불하면, 서비스 제공 중 발생하는 문제에 대해 실질적으로 책임질 필요가 없다.<sup>32)</sup> 법적으로 플랫폼에 책임 의무를 부여하는 데 한계가 있다는 점에서, 호스트와 플랫폼 간의 계약관계를 통해 거래상의 책임 문제를 해소하는 사례로서 의미가 있다고 판단된다.

단기숙박임대 서비스 플랫폼 하에서의 거래에 대한 보험 적용의 문제 또한 주요한 쟁점으로 제기될 수 있다. 실제 호스트가 주택소유자 보험(home owner's insurance)<sup>33)</sup> 또는 포괄적 배상 책임보험(personal umbrella policy)<sup>34)</sup>에 가입한 경우에도 단기숙박임대 서비스를 '개인활동'이 아닌 이익 창출을 위한 '상업활동'으로 간주하는 경우가 많아 게스트가 입은 피해를 보장하지 않을 가능성이 크다.<sup>35)</sup>

마지막으로, 미국 내에서는 기존 숙박업과 단기숙박임대 서비스 플랫폼의 게스트 안전 보장 의무에 대한 형평성 문제도 지적되고 있다. 기존 숙박업체들이 「관습법(Common Law)」에 의거하여 게스트들에게 안전하고 청결한 거주 환경을 제공하고, 이를 정기적으로 관리해야 할 의무를 지고 있는 반면, 플랫폼은 해당 의무를 부당하게 회피하고 있다는 것이다. 이로 인해 단기숙박임대 서

32) 미국 VACASA 관계자 인터뷰(2017. 7. 26, 미국 오리건 주).

33) 일부 주택소유자 보험은 일 년에 한 번 또는 제한된 일수 동안의 임대를 허용하고 있으나, 임대료를 보험회사에 고지하거나 별도의 보증을 세우도록 요구하는 등의 제약을 두고 있다.

34) 포괄적 배상 책임보험(Personal umbrella insurance)이란 자동차 보험, 주택보험과 같은 여타 보험의 보장범위에 더해 추가적인 책임규정이 적용되는 보험 형태를 의미한다.

35) 책임소재는 호스트가 집주인이 아닌 임차인(renter)일 경우 더욱 복잡해진다. 일반적으로 '임차인 보험(renter's insurance)'은 상업활동으로 인한 인명피해를 보장하지 않기 때문에 게스트가 임차인으로부터 피해를 보상받기 어려운 경우가 많다. 집주인으로부터 보상을 받는 것 또한 쉽지 않다. 집주인이 임차인의 호스트 활동을 몰랐다면 인명피해에 대한 보상을 제공할 의무가 없으며, 대부분의 임대인 보험(landlord's insurance)은 재임대 등에 대해서는 보장을 해주지 않기 때문에 기존의 법 체제에 잘 들어맞지 않는다. 이처럼 인명피해에 대한 합리적인 보상이 이루어지지 않을 경우 상황에 따라 법률분쟁이 발생할 소지가 있다.

비스 이용 중 게스트들이 위협에 노출될 확률이 더 높다는 주장이 제기되고 있다. 그러나 단기숙박임대 서비스 플랫폼 측에서는 대부분의 주(state)에서 단기숙박임대 서비스의 게스트는 호스트의 ‘초청된 손님(business invitee)’으로 간주되므로 호스트들이 게스트의 안전 및 관리에 더 많은 주의를 기울여야 할 의무가 있으며, 이는 기존 숙박업체들과 유사한 수준의 법적 기준을 적용 받는 것이라고 주장하고 있다.<sup>36)</sup>

### 3) 쟁점 3: 조세 형평성

단기숙박임대 서비스와 관련하여 또 다른 쟁점사항으로는 조세 형평성에 관한 갈등을 들 수 있다. 기존 숙박업체들은 단기숙박임대 서비스 플랫폼이 숙박 서비스를 제공하면서도 자신들과 동일한 과세 원칙을 적용받지 않아 부당이득을 취하고 있다는 불만을 제기하였다.

이에 대해 미 국세청(IRS: Internal Revenue Service)은 공유경제만을 대상으로 하는 공유경제조세본부(Sharing Economy Tax Center)를 설립하여 효과적 조세행정을 위한 지원체계를 구축하였다. 또한 조세형평성 제고를 위해 에어비앤비 호스트들이 기존 숙박업체에 적용되는 숙박세(lodging tax)<sup>37)</sup>를 동일하게 납부하도록 하고, 에어비앤비의 자사 웹사이트에서 이를 명시하도록 하고 있다. 실제 워싱턴 DC 및 36개 주<sup>38)</sup>에서는 에어비앤비가 게스트로부터 숙박세를 원천징수 하도록 규정하고 있다. 따라서 해당 지역에 위치한 숙소의 경우, 예약 시 숙박세가 별도의 항목으로 표시되어 게스트에게 고지되며, 호스트 본인이 세금을 개별 신고 및 납부할 필요가 없다.

36) Arnold & Smith(2016), p. 1.

37) 숙박세는 숙소를 임대할 경우 사용자들이 거주하고 있는 지역에 납부해야 하는 세금을 말한다.

38) Alabama, Alaska, Arizona, Arkansas, California, Colorado, Connecticut, District of Columbia, Florida, Idaho, Illinois, Kansas, Louisiana, Maine, Maryland, Michigan, Mississippi, Nevada, New Mexico, New York, North Carolina, Ohio, Oklahoma, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, South Carolina, South Dakota, Tennessee, Texas, Utah, Vermont, Washington, Wisconsin, Wyoming.

#### 4) 쟁점 4: 부정적 외부효과

최근 단기숙박임대 서비스 확산에 따라 미국 내에서도 △낮선 사람들의 빈번한 출입으로 인한 지역 치안의 악화 △주거지역의 상업지역화로 인한 주변 지역의 부동산 가치 하락 △ 단기숙박임대 서비스 선호에 따른 장기임대 시장의 주택난 심화 등의 부정적 외부효과에 대한 지적이 계속되고 있다.<sup>39)40)41)</sup>

이에 따라 미국 내 일부 지역에서는 정부 또는 시민 주도로 단기숙박임대 서비스 플랫폼의 확장을 억제하고자 하는 움직임을 보이고 있다. 일례로 샌프란시스코와 맨해튼에서는 단기숙박임대 서비스의 기존 주거환경에 대한 부정적 영향을 고려하여, 「토지사용제한법(Zoning Law)」<sup>42)</sup>에 의거하여 숙박공유 서비스 플랫폼의 운영 지역을 제한하고 있다.

또한 최근 미국 일부 도시에서는 에어비앤비에 숙소를 등록하기 위한 요건으로 사전허가를 통한 등록번호 취득 의무화 규정을 도입함으로써 숙박공유 플랫폼의 무분별한 확산에 제약을 가하고 있다. 일례로 시카고에서는 2017년 2월부로 사전 등록제가 실시되었으며, 2017년 5월까지 등록하지 않은 숙소는 플랫폼에서 삭제되도록 하였다. 또한 에어비앤비는 시카고 시와 협력하여 등록 절차를 간략화 함으로써 호스트가 에어비앤비 웹사이트에서 집적 등록번호를 신청할 수 있도록 하였다.<sup>43)</sup>

---

39) Schneiderman(2014), pp. 38-39.

40) Nguyen and Bott(2016. 5. 23).

41) Stevens and Groves(2014. 5. 27).

42) 미국의 각 시정부는 토지사용제한법 상에서 토지지역을 주거용(residential), 상업용(commercial), 산업(industrial) 또는 기타 용도로 구분하고 있으며, 동 사례의 경우 단기숙박임대 서비스를 상업 행위로 보고 '주거용' 토지에 해당되는 지역에서의 단기숙박임대 서비스 활동을 제한하는 것이다.

43) Cohen(2016), "Airbnb and Municipal Zoning Regulation," <https://hostcompliance.com/resources-gallery/2016/6/5/airbnbregulation>(검색일: 2017. 10. 16).

## 나. 차량공유: 운송네트워크회사

미국은 우버 서비스를 비롯하여 차량공유 서비스를 독자적인 사업영역으로 인정하고, ‘운송서비스네트워크회사’라는 개념을 도입하여 관련 제도 정비에 주력하고 있는 상황이다. 이와 관련하여 최근 미국 내에서 논의되고 있는 주요 쟁점으로 △ 운송네트워크회사 규제의 도입 주체 △ 허가 및 수수료 정책 △ 차량공유에 대한 보험적용 문제 △ 공항내 운영 허가요건 등을 선정하였다. 본 절에서는 이와 같은 각 쟁점사항별로 어떻게 문제를 인식하고 이에 대한 대응조치를 이행하고 있는지에 대하여 미국 내 주요 사례들을 소개하고자 한다.

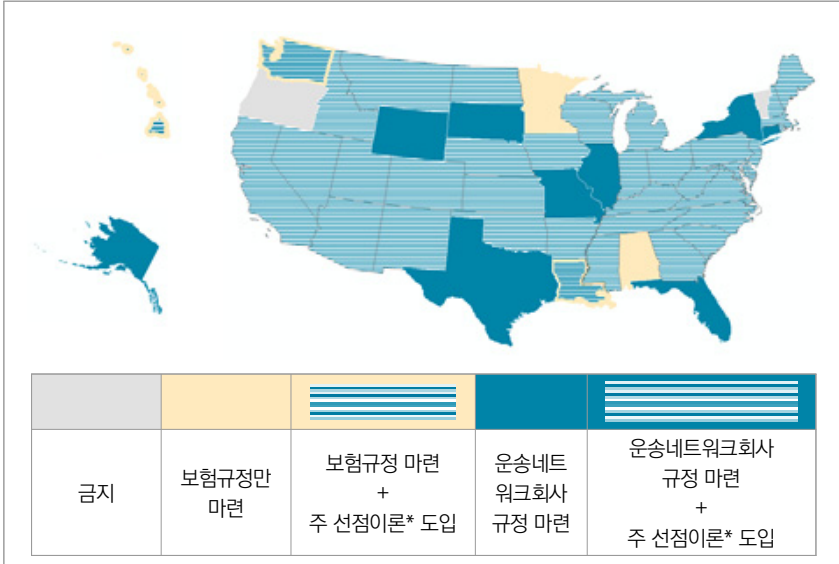
### 1) 쟁점 1: 운송네트워크회사 규제의 주체

캘리포니아 주는 차량공유 서비스 도입의 선두주자로서, 2013년 ‘캘리포니아 공공시설위원회(CPUC: California Public Utilities Commission)’에서 처음으로 ‘운송서비스네트워크회사(TNC: Transportation Network Company)’라는 용어를 정의하고, 이러한 정의에 의거해 주 전역에서 운송네트워크회사를 합법화 할 수 있는 체계를 도입하였다. 이듬해인 2014년 콜로라도 주에서 주차원의 운송네트워크회사 관련 규정을 최초로 제정한 이래, 많은 지역에서 운송네트워크회사의 운영을 허가하였다.<sup>44)</sup> 이에 따라, 2017년 7월 기준으로 워싱턴 DC 및 46개 주에서 운송네트워크회사와 관련한 규정이 마련되어 있는 상태이다(그림 3-2 참고).

---

44) Bricka *et al.*(2015), p. 58.

그림 3-2. 미국의 주별 운송서비스네트워크회사 규정의 도입 현황



주: \* '주 선점이론(State preemption)'이란 시(city)법과 주(state)법 간의 충돌이 있는 경우 주(State)법이 우선(control)하며, 시(city)법은 무효가 된다는 것을 의미.

자료: Goodin and Moran(2017); Depuis *et. al.*(2017) 바탕으로 저자 재구성.

또한 Depuis *et. al.*(2017)에 따르면 미국 내 37개 주는 주차원에서 제정한 운송네트워크회사에 대한 규제, 과세, 규칙 등이 시 차원에서 제정한 것보다 우선적으로 적용되도록 하는 '주 선점이론(state preemption)'이 도입되어 있다. 일례로 미시시피 주에서 우버 서비스 초창기에는 시정부 차원의 규제가 적용되었으나, 2016년 4월 보다 자유로운 서비스 운영을 목적으로 한 「하원법안 1381호」가 통과되면서 차량공유 플랫폼에 대한 규제가 주정부 차원에서 이루어지게 되었다.<sup>45)</sup>

다만 각 주별로 도입된 규정의 세부적인 내용은 조금씩 차이가 있다. 대부분의 주에서 통용되는 운송네트워크회사의 정의는 '스마트폰으로 플랫폼 또는 응용 소프트웨어에 접근하여 사전 예약된 개인차량을 이용하는 운송 방법'을 뜻

45) 「House Bill NO. 1381」, Mississippi Legislature, 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 27).

하지만, 각 시정부의 권한에 따라 운송네트워크회사의 정의를 자율적으로 정할 수 있다. 각각의 정의에 따라 주정부 차원의 운송네트워크회사에 대한 정책 및 규제 또한 서로 차이를 보일 수밖에 없다. 실제 이와 관련하여 Goodin and Moran(2017)은 각 주에서 도입한 운송네트워크회사에 대한 규정이 어떠한 항목으로 구성되었는지 [표 3-8]과 같이 7가지 주요 정책 분야 및 31개 세부 영역을 중심으로 비교·정리하였다. 비교 결과 운송네트워크회사에 대한 정의, 보험에 대한 요구 사항 등 일부 핵심요건을 제외하면 운송네트워크회사에 대한 각 주별 규정의 세부 내용은 아직 차이가 큰 것으로 나타났다.

표 3-8. 미국의 각 주별 운송네트워크회사 규정의 구조

분야	세부 규정	채택한 주의 숫자
허가 및 수수료	운송네트워크회사에 대한 정의	30
	운송네트워크회사 운전면허증 요구사항	24
	행정비용	7
	운전자/운송네트워크회사에게 부여된 요구사항	5
보험 및 재정적 책임	보험 요구사항	35
	운전자의 면허증을 보여줘야 하는 의무사항	29
	운전자의 보험 보장범위가 달라질 경우	34
	근로기준법	8
운전자 및 차종 요구사항	신청서류 작성 및 운영에 대한 요구사항	30
	운전자의 신상정보 확인	30
	차량 운행 중 음주 및 약물 복용 금지	26
	플랫폼의 의무: 운전자 기사들의 신상관리	23
	안전운전교육 실시	3
운영에 대한 요구사항	사전예약 없는 승차 금지	23
	현금지불 금지	16
	운임요금 공개의무	27
	전자영수증 제공의무	24
	기사의 신상정보 제공	24
	트레이드 드레스(trade-dress) <sup>1)</sup> 표시 의무	10
	운행시간 제한제도	4
	동적 가격전략 <sup>2)</sup> 및 이용자 동의사항	1
	비상사태 발생 시 동적 가격전략 사용	3

표 3-8. 계속

분야	세부 규정	채택한 주의 숫자
소비자 보호	차별금지법	24
	개인정보 보호조치	12
	휠체어를 탄 장애인 고객이 이용할 수 있는 서비스 제공	18
	데이터 수집과 유지 관리	3
데이터에 관한 신고사항	차량운행기록에 대한 지속적인 관리 요구	22
	데이터에 대한 추가 요구사항	5
규제권한	주 선점이론(시법과 주법간의 충돌이 있는 경우 주법이 우선(control)함	21
	공항에 관한 부여	13
	허가기관에 관한 부여	10

주: 1) 미국에서 트레이드드레스란 「램햄 법(Lanham Act)」의 43(a) 항에 의거하여 제품의 고유한 이미지를 형성하는 모양을 지적재산권의 하나로 보호하고 있다.

2) 동적 가격 책정(Dynamic Pricing)은 우버, 리프트가 공급과 수요를 관리하기 위해서 만든 비즈니스 모델의 전락으로, 수요의 증감 등의 상황에 따라 가격이 다르게 책정되는 방식을 의미한다.

자료: Goodin and Moran(2017), p. 7.

## 2) 쟁점 2: 허가 및 수수료 관련 정책

2016년 기준 미국 내 운송네트워크회사를 허용하고 있는 주 중 24개 주에서는 운전자들이 차량공유 서비스를 제공하기에 앞서 각 주의 공공 유틸리티 규제 기관이나, 교통국 등으로부터 운영허가를 받아야 한다.<sup>46)</sup> 실제 미국의 주요 지역을 대상으로 운영허가 승인기관 현황을 예시적으로 살펴보면 [표 3-9]와 같다.

표 3-9. 미국 운송서비스네트워크회사에 대한 운영허가 승인 기관

허가기관	주
차량부(DMV:Department of Motor Vehicles)	버지니아, 웨스트 버지니아
교통부(Department of Transportation)	애리조나, 델라웨어, 사우스 캐롤라이나
공공 유틸리티 위원회(Public Utilities Commission)	캘리포니아, 오키오
교통청(Transportation Authority)	네바다

자료: Goodin and Moran(2017), p. 7.

46) Goodin and Moran(2017), p. 7.

운영허가는 입법안에 명시된 요구사항을 준수한다는 증거(보험 또는 운전자 정보 요구사항 등)를 제출함으로써 받을 수 있으며, 발급 수수료의 규모는 연간 500달러(몬태나 주)에서 11만 1,250달러(콜로라도 주)까지 상당한 차이를 보인다. 일부 주에서는 운송네트워크회사의 영업 규모 또는 범위에 비례하여 수 수수료가 차등적으로 책정되기도 한다.<sup>47)</sup>

다만 운송네트워크회사에 대한 운영허가 결정과 관련하여 미국 내에서도 기존 운송업체와의 갈등 문제가 제기되고 있다. 우선 일반적으로 운송네트워크회사의 시장 진입은 기존 운송업체의 수익을 하락시키는 요인으로 인식되고 있다. 실제로 우버가 진입하기 전에는 약 30만 달러였던 택시영업증(메달리온)의 가격이 우버의 진입 후 택시영업의 기대 수입 하락으로 인해 약 4만 달러로 무려 87% 가량 하락했다는 사례가 보고되기도 하였다.<sup>48)</sup>

반면 택시 업계에서 운송네트워크회사의 진입을 환영하는 지역도 존재한다. 마이애미 시에서는 착취적인 수익구조로 인해 기존의 택시 운전자 중 많은 이들이 우버 및 리프트로 전향했으며, New Vision Taxi Driver Association에 속한 많은 회원들이 우버와 리프트가 합법화되는 것을 지지하였다. 마이애미에서 영업 중인 택시 운전자 Francois씨는 “택시 회사에서 일할 때는 회사가 수익의 80%를 가져갔지만, 우버나 리프트와 일할 때는 그들 수익의 80%를 가져갈 수 있다”라고 밝힌 바 있다.<sup>49)</sup> 이처럼 미국 내 운송네트워크회사와 기존 운송업체의 갈등은 다소 복합적인 양상을 띠고 있다.

이에 따라 2016년 6월 마이애미데이드 카운티<sup>50)</sup>의 경우는 우버 및 다른 운송네트워크회사 업체의 진입을 허용하는 대신 기존 운송업체의 우려를 완화시키기 위해 택시 영업 규제의 일부를 완화하는 법안을 통과시켰다. 비록 우버 및 다른 운송네트워크회사 업체들처럼 앱 기반의 유사한 소프트웨어를 제공해야

---

47) Goodin and Moran(2017), p. 8.

48) “Uber and Lyft are now legal in Miami-Dade, and taxi owners vow to fight back”(2016. 5. 3).

49) “Meet the Cab Drivers Who Want Uber and Lyft in Miami”(2014. 7. 23).

50) 마이애미데이드는 미국 플로리다 주 남동부에 위치한 카운티(county)이다.



한다는 단서가 있기는 하지만, 택시 회사가 기존 규제기관의 관여 없이 현지 운전자를 직접 선발할 수 있도록 하였다. 더불어 택시 운전사들이 고객 서비스 교육이나 정부의 자동차 검사를 의무적으로 받지 않을 수 있도록 규제를 완화하였다. 또한 2016년 12월 뉴저지 입법부는 기존사업자의 경쟁력 제고를 위해 리무진 업체가 지불하던 7%의 판매세(sales tax)를 감면해주는 「법안 A3696」을 통과시켰다.<sup>51)</sup> 이러한 사례들은 정부 차원에서 차량공유 플랫폼 및 기존 운송업체 양측의 이익을 함께 추구할 수 있도록 합리적인 규제를 도입하고, 기존 법체계를 재정비하기 위한 노력을 기울이고 있다는 점에서 그 의의를 찾을 수 있다.

### 3) 쟁점 3: 운송네트워크회사에 대한 보험적용

미국 내에서도 대부분의 기존 개인보험은 요금을 받고 운행하는 운송네트워크회사 서비스를 상업활동으로 간주하기 때문에 이에 대한 보장을 제공하지 않는다. 따라서 운송네트워크회사 운전자는 운송네트워크회사와 관련한 운행 중 사고가 발생하면 개인보험에 의존할 수밖에 없다. 그러나 (운행 중) 사고 발생 시 개인의 자동차보험으로 해결할 수 있는 범위가 어디까지인지 불확실하기 때문에 공공 안전이 우려된다는 문제가 제기되어왔다.

사실 기존의 운송네트워크회사에서 제공하는 보험은 승객이 탑승했을 때만 적용될 수 있었다. 하지만 운전자가 어플리케이션을 실행한 후 승객의 콜을 접수하기 전이었거나, 승객의 하차시점부터 새로운 콜을 접수할 때까지 또는 어플리케이션에서 로그오프 할 때까지의 기간 동안 사고가 발생할 경우 손해를 어떻게 보상해야 하는지는 불분명하기 때문에, 결국 공공 안전에 대한 우려 또한 제기되어온 것이다.<sup>52)</sup>

---

51) "Uber, Lyft drivers must pass background checks after Christie OKs new law" (2017. 2. 13).

52) 이러한 문제가 불거진 대표적인 사례로는 2013년 우버 운전자가 횡단보도를 걷고 있던 여섯 살 소녀 소피아를 치어 숨지게 한 사건이 있다. 당시 운전자는 우버 앱에 로그인 했지만 콜을 접수하지 않은 상태였는데, 우버에서는 이를 우버 서비스 제공 중 발생한 사고로 볼 수 없으므로 소피아 측에 보상을 제공할 수 없다는 입장을 밝힌 바 있다. 이 사건으로 인해 우버 운전자들이 사고 발생 시에 운전자의 개인 보험에 의존할 수밖에 없으며, 이로 인해 공공 안전이 위협받을 수 있다는 문제가 다시 제기된 것이다.

이러한 논란 끝에 2014년 하원의원 수산 보닐라(Susan Bonilla)가 발의한 「Assembly Bill 2293」이 채택됨으로써 해결방안이 마련되었다. 동 법안은 운송네트워크회사에서 어플리케이션이 실행되고 있는 모든 기간에 발생하는 사고에 대해 직접 보장을 해주거나, 운전자로 하여금 개인보험에서 보장하지 않는 범위를 보장하는 별도로 보험에 가입하도록 책임을 질 것을 의무화하였다.

또한 2015년 운송네트워크회사들과 대다수의 보험사들은 운송네트워크회사 서비스의 보험 처리에 대한 대중의 우려를 불식시키고자 ‘미국보험감독자협회(NAIC: National Association of Insurance Commissioners)’가 제안한 ‘운송네트워크회사 보험 타협안(TNC insurance compromise model bill)’을 주 의회에 제출하였다.<sup>53)</sup> 해당 안에서는 플랫폼을 통한 전체 거래과정을 운전자의 역할·책임의 성격에 따라 세 단계로 구분하고, 각 단계별로 보장되는 범위를 달리 규정하고 있다. 단계의 구분은 각각 ① 운전자가 어플리케이션 실행 후 승객의 탑승을 수락하는 단계 ② 운전기사의 콜 접수부터 승객이 탑승하는 시점까지 단계 ③ 승객 탑승 후 목적지까지 도착할 때까지의 단계로 정의된다. 이와 관련하여 우버는 첫 번째 단계는 건당 10만 달러 보험, 두 번째 및 세 번째 단계부터는 100만 달러 한도의 영업용 보험을 도입하였다(표 3-10 참고).

---

Dailymaeil(2014), "Uber driver who ran over and killed six-year-old girl on New Year's Eve is finally charged, Time(2014), "Ex-Uber Driver Charged With Manslaughter in Death of 6-Year-Old", (온라인 자료, 모든 자료의 검색일: 2017. 10. 4).

53) NAIC 홈페이지(2017), Commercial Ride-Sharing(검색일: 2017. 10. 16).

표 3-10. 우버의 미국 내 서비스에 대한 보험상품의 구조

로그오프	단계 1: 앱 접속	단계 2: 콜 승낙	단계 3: 운행
앱에 접속하지 않은 경우	운전기사가 앱에 접속 한 순간부터 콜을 승낙하기 전까지 또는 앱에서 로그오프 되기 전까지	콜을 접수한 순간부터 실제 승객을 태울 때까지	승객이 탑승한 순간부터 승객이 내릴 때까지
적용되는 보험			
개인자동차보험	총 한도: 10만달러 1인 한도: 5만달러 재산손실: 2만5000달러	영업용 보험 제공 한도: 100만달러	

자료: Uber Newsroom(2014), "Insurance for ridesharing with uber"(온라인 자료, 검색일: 2017. 10. 16).

#### 4) 쟁점 4: 공항내 운영에 대한 허가요건

운송네트워크회사의 출현에 따라 공항과 같이 면허를 통해 임대차량의 운영을 엄격히 통제하는 곳에서도 제도적 공백 및 형성성 문제가 제기되어왔다. 일반적으로 공항 측에서는 공항재산 사용료 징수, 면허 자격요건(license requirements)을 통한 면허 발급의 제한, 각 영업 행위에 대한 개별요금 부과 등의 수단을 통해 택시 및 리무진과 같은 기존 운송업체들의 공항 영업을 규제하고 있다. 이에 반해 차량공유 서비스의 운전자에게는 이러한 요건 및 규제가 적용되지 않고 있어, 규제의 형평성 문제가 지적되어왔다. 물론 차량공유 서비스를 제공하는 운전자들은 자신들이 운송업을 전업으로 삼는 것이 아니고, 기존 운송업체와 같은 사용료를 지불할 만큼 충분한 수익을 올리지 못하고 있으므로 기존 운송업체들과 동일한 규제를 적용받는 것은 불합리하다는 입장을 취하고 있다.

위와 같은 문제를 해결하기 위해 미국 내 주요 공항에서는 차량운송 서비스 운전자들을 위한 새로운 규제 마련에 고심하고 있다. Goodin and Moran (2017)에 따르면 13개 주에서 공항에게 운송네트워크회사의 공항 내 영업을 규

제한 수 있는 권한을 부여하고 있는 것으로 확인되었다.<sup>54)</sup> 실제 샌프란시스코 국제공항은 우버와 같은 운송네트워크회사들을 위한 별도의 주차 및 승차 구역을 지정하였으며, 밀워키 국제공항에서는 1회 운행 당 3달러의 요금 또는 1년 운행에 대해 125달러의 요금을 부과하는 방식을 도입했다.<sup>55)</sup> 이처럼 대부분의 공항에서는<sup>56)</sup> 운송네트워크회사를 금지하기보다는 적절한 규제를 도입해 운영을 허가함으로써 공항 사용자들의 편의를 증진하기 위해 노력하고 있다.<sup>57)</sup>

### 3. 소결

미국은 우버, 에어비앤비 등 대표적인 공유 플랫폼이 처음 태동한 이래 이들 기업을 중심으로 글로벌 공유경제시장에서 선도적인 위치를 차지하고 있다. 미국은 기본적으로 각 주정부 및 시정부 차원에서 자율성을 가지고 관련 규제 및 정책을 차별적으로 운용하고 있어, 미국 전체에 대한 평가는 신중할 필요가 있다. 그럼에도 미국은 자국 플랫폼 기업들이 글로벌 공유경제시장에서 상당한 주도권을 가지고 있다는 점에서 전체적으로 보다 시장친화적인 정책노선을 유지하는 것으로 보인다. 연방정부 차원에서는 명확한 정책적 가이드라인을 제시하기보다는 공유경제의 특성과 시장에서의 문제에 대한 각계의 의견을 수렴 및 확산하는 기회를 마련하는 역할에 한정하고 있다. 또한 각 자치정부의 대응 또한 일부 편차는 있으나 이미 자리를 잡고 있는 공유경제 분야에 대한 불법 논쟁보다는 기존 산업과의 공평한 경쟁 환경을 조성하기 위한 방향으로 규제정책을 추진하고 있다.

---

54) Goodin and Moran(2017), p. 14.

55) "Milwaukee airport finalizes rules for Uber, Lyft"(2016. 6. 8).

56) 다만 2017년 1월 24일 기준으로, BUF, ANC, OGG, RSW, HNL, AUS 공항에서는 우버 및 다른 TNC회사들의 진입을 허용하지 않고 있다.

57) "The Uber Airport Rules"(2016. 7. 7).

하지만 공유경제시장이 점차 활성화되면서 미국에서도 새로운 유형의 거래 방식에 대한 규제의 미비 등으로 다양한 문제들이 제기되고 있는바, 이를 토대로 다음과 같이 미국 내 정책 및 규제의 특성과 의의를 정리해볼 수 있다.

첫째, 현재 미국에서의 공유경제 관련 제도의 운용은 연방정부보다는 시정부 차원 또는 주정부 차원에서 주도하고 있다. 공유경제의 대표적인 분야인 숙박공유와 차량공유 관련 규제 도입을 살펴보면, 차량공유 서비스의 경우 초창기에는 시정부 차원에서 관련 규제를 도입하기 시작하였으나 시장이 성장함에 따라 최근에는 주정부 차원에서 운송네트워크회사에 대한 통합적인 규제를 도입하고 있는 추세이다. 다만 숙박공유 서비스의 경우 아직 시정부 차원에서 관련 제도를 운영 및 정비하고 있다. 미국의 사례와 같이 공유경제 도입 초기에는 정부 주도의 통합적인 규제보다는 시장 주도의 성장을 촉진함으로써 경제 환경에 적합한 형태로 저변을 확대하는 방안이 효과적일 수 있다. 더불어 이후 공유경제시장이 성장함에 따라 발생할 수 있는 각종 문제들에 대해서는 적절한 규제를 통해 공유경제를 주류 경제에 편입시키고 이로부터 창출되는 사회적 효용을 극대화할 필요가 있다고 판단된다.

둘째, 미국의 경우 공유경제 플랫폼에 대한 반대 및 찬성 입장과 관련하여 균형적인 규제정책을 통해 시장의 차별적·균형적 성장을 도모하고 있다는 점에서 의의를 찾을 수 있다. 미국 내에서도 과도한 규제를 적용하면 유희자원의 효율적 활용이라는 공유경제 본래의 취지를 훼손한다는 공유경제 찬성 입장과, 규제 공백을 통해 부당한 이득을 취하고 있으며 규제 형평성에 어긋난다며 반대하는 입장이 있다. 이러한 상황에서 미국 규제당국은 공유경제로 인한 우려 요인을 관리하면서도 과도한 규제로 혁신의 동력을 저하하지 않고 사회 전체의 후생을 높일 수 있는 합리적인 규제방안을 모색하고 있다. 즉 기존 경제주체와 플랫폼 간의 규제 형평성을 실현함과 동시에 공유경제 모델의 특수성을 고려한 규제를 도입하기 위해 노력하고 있다. 대표적으로 숙박공유 플랫폼에 대한 조세 형평성 실현을 위한 노력, 차량공유 허용에 따른 택시업계 피해를 경감시켜

주기 위한 등록규제 완화 및 판매세 감면 등의 지원책 등은 균형적인 정책사례로서 의미가 있다고 판단된다. 그 밖에도 차량공유 플랫폼에 특화된 보험제도의 개발, 차량공유 업체의 공항에서의 운영과 관련한 제도정비 또한 의미 있는 사례로 평가된다.

셋째, 각종 거래관계에서의 책임 문제 등과 관련하여 플랫폼 기업들의 주도적인 노력 또한 의미 있는 사례로 평가할 수 있다. 현재 미국의 주요 기업들은 공유경제의 각 영역에서 시장을 주도하고 있으며, 시장의 확산과정에서 나타나고 있는 다양한 문제에 대해서 플랫폼 차원의 자체적인 보완책을 마련하고 있다. 에어비앤비는 호스트 보호를 위한 보험 프로그램 운영, 안전설비 설치지원, 평판시스템 도입, 환불 및 취소정책 등 호스트와 게스트 간 거래에서 발생할 수 있는 문제를 해소하기 위한 다양한 지원제도를 운영하고 있다. 또한 바카사(Vacasa)의 경우 플랫폼이 거래관계에서 발생하는 모든 문제를 포괄적으로 관리하는 위탁서비스를 제공하는 새로운 사업모델의 도입을 통해 이러한 문제를 해결하고 있다. 이와 같이 정부의 관련 규제로 해소하기 어려운 문제를 플랫폼의 자발적인 노력을 통해 해결해나가고 있는 미국의 상황은 공유경제의 활성화를 위한 정책 수립에 있어 플랫폼 기업의 역할이 중요함을 시사하고 있다.

## 1. 공유경제 현황 및 정책

### 가. 공유경제 현황

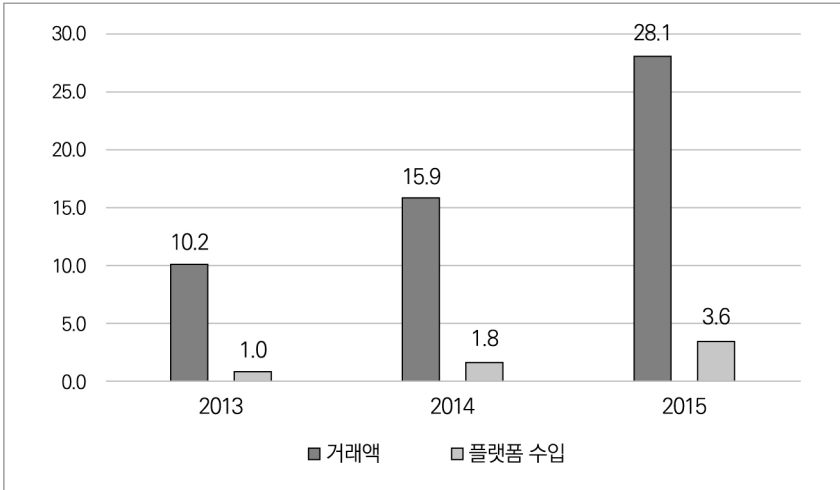
유럽은 규모 면에서 미국, 중국에 미치지 못하는 못하나 글로벌 시장에서 공유경제를<sup>58)</sup> 주도하고 있는 지역의 하나로서 평가할 수 있다. PwC(2016)에 따르면 2015년 현재 유럽 공유경제시장<sup>59)</sup>의 규모(거래액)는 약 281억 유로로 추산되며, 2014년과 2015년 각각 전년대비 56%, 77% 성장하는 등 급격한 성장세를 보이고 있다.

58) 유럽지역 내에서도 공유경제에 대한 합의된 정의가 있는 것은 아니나, European Commission은 '온라인 플랫폼을 통해 개인이 제공하는 제품과 서비스의 일시적 사용과 관련한 개방형 시장을 구축하는 사업 모델'로 정의하고 있다. 이러한 정의는 앞서 논의된 국제사회의 공유경제에 대한 일반적 정의와 유사하게 온라인 플랫폼, 일시적 사용, P2P, 제품 및 서비스 포괄 등의 특징으로 요약된다.

59) 동 연구에서 공유경제의 범주는 P2P 숙박, P2P 운송, 온디멘드 가정 서비스, 온디멘드 전문서비스, 금융 등 5개 영역을 포괄하였다(PwC 2016, p. 5).

그림 4-1. 유럽 공유경제시장 규모

(단위: 십억 유로)



자료: PwC(2016), p. 7.

또한 거래액 기준으로 가장 큰 시장은 숙박 분야로 전체 공유경제시장의 53.7%를 차지하고 있으며, 그 밖에 운송서비스와 금융서비스가 각각 12.4%, 15.6%로 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

표 4-1. 유럽의 분야별 공유경제시장 현황

분야	매출액		거래액	
	금액(백만 유로)	비중(%)	금액(백만 유로)	비중(%)
P2P 숙박	1,150	31.9	15,100	53.7
P2P 운송	1,650	27.3	5,100	12.4
On-demand 가정 서비스	450	10.2	1,950	5.4
On-demand 전문 서비스	100	2.5	750	2.2
금융	250	6.5	5,200	15.6
합계	3,600	-	28,100	-

자료: PwC(2016), p. 7.



다만 유럽 내 공유경제를 주도하는 업체들은 아직 대부분 미국기업이며, 블라블라카(BlaBlaCar) 등을 제외하면 유럽의 공유경제 기업들은 대체로 소규모 업체들이 주를 이루고 있다. 일례로 2015년을 기준으로 유럽 내 주요 숙박 공유 업체인 Wimdu, 9flats, Gloveler 등의 임대공간의 등록 건수는 30만 건 이하로 216만 건에 이르는 에어비앤비와 큰 차이를 보이고 있다.<sup>60)</sup>

유럽 내 주요국별 시장규모를 비교할 수 있는 정량적 지표는 충분치 않으나, PwC(2016)가 유럽 내 주요 공유기업을 대상으로 수행한 설문조사 사례를 통해 간접적으로 확인해볼 수 있다. 동 연구에서 설문대상기업의 국적별 현황을 살펴보면,<sup>61)</sup> 영국과 프랑스 국적의 기업들이 각각 50개 이상으로 높은 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 스페인, 독일, 네덜란드 국적의 기업이 다수를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

표 4-2. 유럽 주요국의 공유경제업체 현황

	공유경제업체 숫자	업체 현황(예시)
영국	50개 이상	Onefinestay(숙박), Just Park(주차), Hassle(청소), Crowdcube(크라우드 펀딩)
프랑스	50개 이상	BlaBla Car(카풀), tok tok tok(운송), drivy(차량), hop work(일자리)
독일	25개 이상~50개 이하	WIMDU(숙박), Lendico(대출), foodora(음식운송), 9flats(숙박)
스페인	25개 이상~50개 이하	alter keys(숙박), Loan Book(대출), komunitae(대출)
네덜란드	25개 이상~50개 이하	Share your meal(음식), Snapp Car(차량), Jobado(일자리), Lendahand(대출)
이탈리아	25개 이하	De Rev(크라우드 펀딩), Enjoy(차량), Smartika(대출)
스웨덴	25개 이하	Lendify(대출), ework(컨설팅), Task Runner(일자리)
폴란드	25개 이하	Sir Local(일자리), KOKOS(대출), Jade Zabiore(운송)
벨기에	25개 이하	Take eat easy(음식운송), BePark(주차), Zen Car(차량)

주: PwC(2016)가 유럽의 9개 주요국의 275개 이상의 공유기업을 대상으로 수행한 설문조사결과에 기초하여 작성됨.  
 자료: PwC(2016), p. 8.

60) European Commission(2016b), p. 10.

61) 국가별 시장규모를 비교할 수 있는 지표의 확인이 어려운 관계로 PwC(2016)의 조사결과를 참조하여 공유경제업체의 국적별 현황을 비교하였다.

국가 간 공유경제 활성화 수준의 차이는 여러 가지 요인들에 의해서 결정될 수 있으나, European Commission(2016b)에서는 공유경제 활성화를 견인하는 요인을 기술, 경제, 사회적 요소로 구분하였으며, 이 중 기술적 요인을 가장 기초적 동인으로 지적하였다. 실제, 기술적 요소의 대체변수로서 인터넷 접근성 및 사용자 수 등 기본적인 디지털 인프라 여건이 양호한 국가들에서 대체로 공유경제가 빠르게 확산되는 것으로 판단된다.<sup>62)</sup>

표 4-3. 유럽 주요국의 인터넷 접근성 및 활용도 비교

(단위: %)

국가	가구당 인터넷 이용률	가구당 브로드밴드 이용률	인터넷 사용자 비율*	전자상거래 사용자 비율*	모바일 인터넷 사용자 비율*
룩셈부르크	97	95	97	63	73
네덜란드	96	94	93	59	71
덴마크	92	84	96	67	75
스웨덴	91	83	91	56	74
영국	91	90	92	75	73
핀란드	90	90	93	50	69
독일	90	88	88	64	57
에스토니아	88	87	88	46	55
아일랜드	85	83	80	44	59
프랑스	83	76	85	49	54
오스트리아	82	81	84	46	61
벨기에	82	79	85	42	58
몰타	82	82	76	43	56
체코	79	76	81	26	40
슬로바키아	79	78	78	35	47
스페인	79	78	79	32	65
슬로베니아	78	78	73	28	47
크로아티아	77	76	70	26	49
헝가리	76	75	73	23	46
라트비아	76	74	79	27	38
폴란드	76	71	68	24	34

62) European Commission(2016b), pp. 11-12.

표 4-3. 계속

국가	가구당 인터넷 이용률	가구당 브로드밴드 이용률	인터넷 사용자 비율*	전자상거래 사용자 비율*	모바일 인터넷 사용자 비율*
이탈리아	75	74	66	18	25
키프러스	71	71	72	19	55
포르투갈	70	69	69	23	41
그리스	68	67	67	24	38
리투아니아	68	67	71	22	36
루마니아	68	65	56	8	31
불가리아	59	59	57	12	34

주: \* 최근 3개월간 평균 기준.

자료: European Commission(2016b), pp. 11-12.

한편 유럽 내에서도 특히 영국은 공유경제 영역의 규모나 정책적 지원 측면에서 가장 선도적인 국가로 평가되고 있다. PwC<sup>63)</sup>에 따르면, 영국의 공유경제 시장은 유럽지역 전체의 약 1/3의 비중을 차지하고 있으며, 또한 가장 빠른 성장세를 보이고 있다. 거래액 기준으로는 금융(40%), 숙박(37%), 운송(13%) 등이, 플랫폼 매출 기준으로는 운송(38%), 숙박(27%), 가정 서비스(17%), 금융(16%) 등이 높은 비중을 차지하고 있다.

프랑스의 경우도 블리블라 카 등 공유경제 분야의 기업들이 활발히 활동하고 있어 영국과 함께 유럽 내에서 가장 공유경제 분야가 활성화되어 있는 국가로 볼 수 있다. 특히 프랑스는 단기숙박 공유 부문, 특히 에어비앤비 서비스에서 가장 큰 비중을 차지하는 시장으로, 파리의 경우 2016년 기준으로 에어비앤비 숙소 등록 건수가 약 7만 8,000건으로 런던(4만 7,000건), 바르셀로나(2만 3,000건) 등보다 월등히 많은 수를 기록하였다.<sup>64)</sup>

63) PwC, <https://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/collisions/sharingeconomy/outlook-for-the-sharing-economy-in-the-uk-2016.html>(검색일: 2017. 5. 29).

64) Airbnb Data and Analytics, <https://www.airdna.co/>, 재인용: Statista, "Which Cities Have The Most Airbnb Listings?" <https://www.statista.com/chart/5204/which-cities-have-the-most-airbnb-listing/>(검색일: 2017. 6. 23).

표 4-4. 유럽 주요도시별 에어비앤비 숙소 등록 건수

도시	건수	도시	건수
파리	78,000	로마	23,000
런던	47,000	코펜하겐	20,000
바르셀로나	23,000	암스테르담	17,000

자료: Airbnb Data and Analytics, <https://www.airdna.co/>, 재인용: Statista, "Which Cities Have The Most Airbnb Listings?" <https://www.statista.com/chart/5204/which-cities-have-the-most-airbnb-listing/>(검색일: 2017. 6. 23).

한편 우버의 경우 2004년 파리 등에 진출한 이후 유럽 내에서 빠른 확산 추이를 보였으나, 각국의 기존 택시업계의 반발로 인하여 법적 분쟁이 이어지고 있으며, 우버팝(UberPop) 서비스의 경우 일부 북유럽 및 동유럽 일부 도시를 제외한 대부분의 유럽 내 주요도시에서 불법화된 상황이다. 실제 2017년 현재 유럽 주요도시의 우버 서비스 운영현황을 살펴보면 [표 4-5]와 같다.

표 4-5. 유럽 주요도시의 우버 서비스 운영현황

국가	도시	Uber Pop	Uber X	Uber XL	Uber Black	Uber Van	Uber Taxi	Uber Lux	Uber Pool
독일	베를린		○						
프랑스	파리		○		○	○			
영국	런던		○	○				○	○
벨기에	브뤼셀		○		○	○			
이탈리아	로마				○	○		○	
스페인	마드리드		○			○			
네덜란드	암스테르담		○		○	○			
스웨덴	스톡홀름		○	○	○			○	
노르웨이	오슬로	○			○				
스위스	취리히	○	○		○				
그리스	아테네		○				○		
러시아	모스크바		○		○				
폴란드	바르샤바	○							
체코	프라하	○			○				

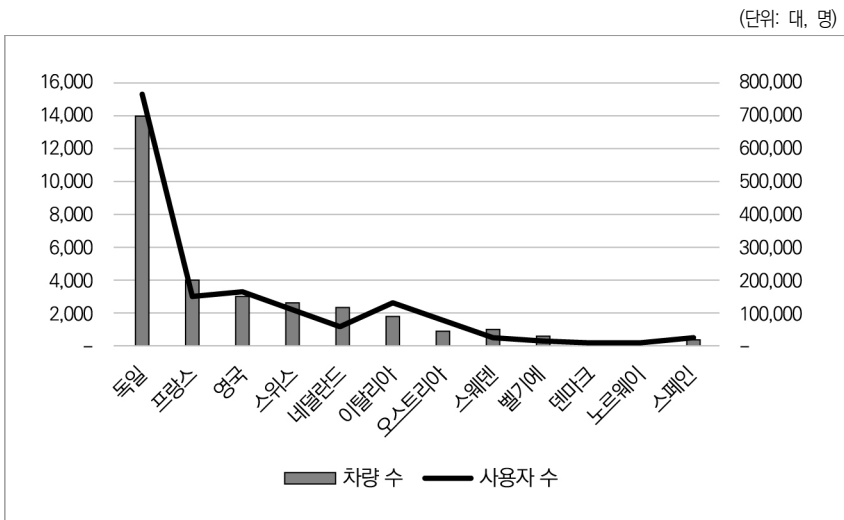
주: UberPop은 유럽지역에만 존재하며, 미국 등의 UberX와 동일하게 택시운송자격증이 없는 개인차량 운전자와 승객을 연결해주는 공유 서비스로 비교적 중소형 차량<sup>65)</sup>을 활용하는 우버 내에서 가장 저렴한 서비스.

자료: Uber(<https://www.uber.com/ko-KR/cities/>)의 14개 각 도시별 소개 페이지(검색일: 2017. 6. 27)를 참고하여 저자 작성.

65) Uber의 폴란드 바르샤바 지역 UberPop 서비스의 차량요건 기준을 참고해 보면, 현대차 기준으로 엑센트, 아토스, 엘란트라 등을 포괄(<https://www.uber.com/en-PL/drive/Warsaw/vehicle-requirements>, 검색일: 2017. 6. 27).

물론 여전히 규모 면에서 유럽 내에서도 우버 서비스가 큰 비중을 차지하고는 있으나, 그 불법여부에 대한 논쟁과 더불어 차량공유 서비스에 대한 육성정책으로 인하여 자국 차량공유 서비스는 빠른 성장 추세를 보이고 있다. 특히 유럽 내에서는 독일이 가장 큰 시장을 형성하고 있으며, 그 밖에 프랑스, 영국, 스위스, 네덜란드 등이 높은 비중을 차지하고 있다.

그림 4-2. 유럽 국가별 차량공유시장 비교(2014년)



자료: Statista, "Number of car sharing vehicles in Europe in 2014, by country," <https://www.statista.com/statistics/415280/car-sharing-vehicles-in-europe-by-country/>; "Number of car sharing users in Europe in 2014, by country," <https://www.statista.com/statistics/415263/car-sharing-users-in-europe-by-country/>(각 검색일: 2017. 8. 10).

특히 독일의 경우 절대적인 규모가 클 뿐만 아니라 지난 4년 동안 이용자 수가 2배 이상 증가하는 빠른 성장 추세를 보이고 있다. 대표적인 업체로는 다임러 그룹이 개발한 'Car2Go'와 BMW 및 Sixt가 합작투자 하여 설립한 'DriveNow' 등을 들 수 있으며, 그 외에도 독일 내에서 약 150여 개의 차량공유업체가 활동하고 있다.

표 4-6. 독일 차량공유 시장의 성장 추이

구분	2014	2015	2016	2017
이용자 수	757,000	1,040,000	1,260,000	1,715,000
차량 수	13,950	15,400	16,100	17,200

자료: 독일차량공유협회, <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland>(검색일: 2017. 8 10).

## 나. 공유경제 정책

### 1) EU 공유경제 협력 어젠다

EU는 2016년 6월 공유경제 활성화와 관련한 유럽 내 협력 어젠다(A European agenda for the collaborative economy)를 채택하였으며, 유럽 단일시장 내에서의 공유경제의 균형발전을 촉진하기 위한 정책적 노력을 전개하기로 하였다.<sup>66)</sup> 특히 EU는 시장진입 요건(Market access requirement), 책임 규정(Liability regimes), 사용자 보호(Protection of users), 자영업자 및 근로자(Self-employed and workers in the collaborative economy), 과세(Taxation) 등 5가지 핵심 쟁점으로 보았다.

이와 관련하여 European Commission(2016a)의 공유경제 정책에 대한 5개의 각 분야별 제안사항은 다음과 같이 정리해볼 수 있다. 첫째, 시장진입 요건<sup>67)</sup>과 관련하여 단순히 공유활동을 금지하는 것은 최후의 수단으로 고려되어야 하며, 간헐적으로 서비스를 공급하는 개인과 전문적인 사업자를 구분할 수 있는 분야별 기준을 마련하여 시장진입 기준을 차별적으로 적용할 필요가 있다고 밝히고 있다. 둘째, 공유 플랫폼이 개별적인 서비스 공급자를 대신하여 보유

66) European Commission, [http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy\\_en](http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy_en)(검색일: 2017. 5. 29).

67) 시장진입 요건은 공유경제 플랫폼 및 서비스 공급자가 현행 EU 법률체계 하에서 시장 진입요건을 충족할 수 있는가에 대한 문제로서 영업허가, 라이선싱 의무, 최소기준요건(객실 크기, 차량 타입, 보험, 보증 의무) 등이 이에 포함된다.

하는 정보에 대한 책임은 없으나, 지불서비스 등과 같이 직접 제공하는 서비스에 대한 책임은 부담해야 한다고 규정하고 있다. 또한 공유 플랫폼 차원에서 불법적인 정보를 차단하는 등의 자체적인 노력을 지속할 필요가 있다고 제안하였다. 셋째, 사용자보호와 관련하여 각국은 소비자들이 불공정한 거래관행으로부터 보호를 받을 수 있도록 조치할 필요가 있으나, 전문적인 사업자가 아닌 간헐적으로 서비스를 제공하는 개인에게는 지나친 의무를 부과하지 않아야 한다고 제안하였다. 넷째, 고용과 관련한 부분은 각 국가의 자율권에 맡기는 것이 원칙이나, 근로자의 플랫폼 고용 여부에 대한 판단 시에는 근로자와 플랫폼 간의 계약관계, 근로의 특성, 보수의 유무 등을 기준으로 판단할 수 있다. 다섯째, 공유경제와 관련한 서비스 공급자나 플랫폼은 여타 경제주체와 마찬가지로 개인소득세, 법인세, 부가가치세 등을 납부하여야 하며, 각국은 관련 세법규정을 단순화·명료화하고 플랫폼 운영자의 경우는 영업활동에 대한 기록 등 과세당국에 적극적으로 협조하여야 한다.<sup>68)</sup>

## 2) 주요 국가별 정책추진 사례

유럽 국가 중 의미 있는 공유경제 정책의 추진사례로는 먼저 영국의 경우를 들 수 있다. 영국은 사회적·경제적 문제 해결을 위한 핵심수단으로서 공유경제의 가치에 대해 주목하고 국가적 차원에서 적극적 지원정책을 추진하고 있다. 실제 '2015 예산계획(Budget 2015)'에서 공유경제를 6가지 핵심 성장전략 중의 하나로 선정하고, 영국을 공유경제의 글로벌 중심지로 육성하기 위한 규제 장벽 완화 등 종합적인 조치계획을 발표하였다. 주요 지원계획으로는 개인 주거지 공유와 관련한 규제 완화, 정부차원에서 공무출장 시 공유경제 플랫폼을 활용한 숙박 및 교통 서비스 활용 장려, 공유경제 지원을 위한 지방정부의 영업세 감면 자율권 부여 등을 포함하고 있다. 또한 지역 단위의 공유경제 활성화

68) European Commission(2016a), pp. 3-15.

화를 위해 맨체스터와 리즈 시를 공유경제 육성을 위한 시범사업의 거점 도시로 지정하였다.<sup>69)</sup> 또한 영국의 '2016년 예산계획(Budget 2016)'에 따르면 연간 공유경제관련 개인의 거래소득 및 재산소득을 각각 1,000파운드까지 면세하는 규정을 도입하여 2017년 4월부터 시행하고 있다.<sup>70)</sup>

또한, 이탈리아는 지난 2016년 3월 유럽최초의 공유경제를 위한 개별법안 「제품 및 서비스 공유 디지털 플랫폼에 대한 규칙과 공유경제 진흥을 위한 조치(Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione)」를 발의하였다.<sup>71)</sup> 동 법안에서는 공유 플랫폼에 대한 관리·통제 권한을 이탈리아 공정경쟁위(Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato: AGCM)에 위임하도록 하였으며, 그 밖에 과세, 공유경제 확산을 위한 연간계획 수립, 개인정보 보호, 모니터링, 통제와 처벌 등과 관련한 12개항의 규정으로 구성되어 있다. 특히 디지털 플랫폼을 통한 개인의 공유경제 활동의 수입에 대해서는 1만 유로까지 10%의 단일세율 과세를 적용하도록 규정하는 등 공유경제에 대한 명시적 조세규정을 확립하였다.<sup>72)</sup>

네덜란드의 경우는 이른바 '순환경제(Circular Economy)' 활성화의 일환으로 공유경제의 중요성에 대해 강조하고 있으며,<sup>73)</sup> 암스테르담을 공유도시로 지정하는 등 공유경제 모델의 활용에 대한 정책적 지원을 강화하고 있다. 특히 암스테르담은 유럽 내에서 첫 번째로 공유도시로서 숙박 및 차량 공유와 관련한 제도정비를 서둘러 진행하였으며,<sup>74)</sup> 시 자체적으로 최고기술책임자(Chief Technology Officer)를 두어 공유경제를 포함한 혁신정책을 주도하도록 하고 있다.<sup>75)</sup>

69) HM Treasury(2015), "Budget 2015," p. 51.

70) PwC(2016), p. 15; HM Treasury(2016), "Budget 2016," p. 48.

71) Smorto(2016), p. 36.

72) Atto Camera: 3564, [http://www.makingspeechstalk.com/ch/comment\\_sea/?id\\_speech=45#sthash.VvLDRO9h.dpuf](http://www.makingspeechstalk.com/ch/comment_sea/?id_speech=45#sthash.VvLDRO9h.dpuf)(검색일: 2017. 8. 2).

73) The Ministry of Infrastructure and the Environment and the Ministry of Economic Affairs(2016), p. 24.

74) <http://www.sharenl.nl/amsterdam-sharing-city>(검색일: 2017. 8. 2).



## 2. 분야별 규제 및 정책동향

### 가. 숙박공유

숙박공유 분야는 유럽의 전체 공유경제시장 중에서도 가장 큰 비중을 차지하고 있는 분야로, 유럽시장 또한 에어비앤비에 의해 주도되고 있는 상황이다. 숙박공유와 관련하여 유럽 내에서의 규제 및 정책적 논의는 대체로 새롭게 나타나고 있는 공유숙박 분야에 대한 구체화된 정의 및 이와 관련한 시장진입 요건, 각 경제주체 특히 플랫폼 기업에 대한 책임 문제, 과세 분야 등에 초점을 맞추고 있는 것으로 판단된다. 이에 본 절에서는 다음과 같이 주요 쟁점별로 유럽 주요국의 규제여건 및 이에 대한 정책적 대응 실태 등에 대하여 살펴보고자 한다.

#### 1) 쟁점 1: 단기숙박공유의 범주 및 시장진입 요건

##### 가) 영국: 런던

단기숙박공유와 관련한 기존 규정으로는 국가차원의 「The Town and Country Planning Act 1990」, 런던시의 「The Greater London Council (General Powers) Act 1973」을 들 수 있다. 특히 「The Greater London Council(General Powers) Act 1973」에서 런던 시 숙박공유에 있어 쟁점이 되는 부분은 동 법령 제25조 “런던시 내에서 모든 주거용 건물의 일시적인 숙박공간으로의 활용은 주거지 활용의 물리적 변경과 관련된 것으로 본다”이다. 즉 동 규정에 따르면 런던시내에서 특정재산을 임대하는 경우 물리적 변경에 해당되므로 임대의 기간과는 관계없이 이에 대한 별도의 신청절차를 거쳐야 한다.<sup>75)</sup>

그러나 이러한 규정이 단기임대 형태인 공유숙박업에 다소 과도한 행정적

75) <https://amsterdamsmartcity.com/network/chief-technology-office>(검색일: 2017. 8. 2).  
76) Smorto(2016), pp. 66-68.

부담을 수반한다는 지적이 제기되면서, 「The Deregulation Act 2015」 시행을 통해 기존 규정이 개정되었다. 동 규제완화를 통해 총 임대기간이 90일 이하이고, 임차인이 해당 주거지에 대한 납세의무를 지고 있는 경우 용도의 변경으로 보지 않으며, 이에 따라 별도의 허가 없이도 단기임대가 가능하다. 물론 특정 거주형태 및 특정 지역에 대해서 지역의 편의성을 보호하기 위해 필요하다고 판단되는 경우 각 지방정부 차원에서 예외를 둘 수 있는 규정(「The Greater London Council Act 1973」의 25A항) 또한 함께 도입되었다.<sup>77)</sup>

## 나) 프랑스: 파리

프랑스의 경우 2014년 제정된 「주택 및 도시계획 혁신을 위한 법령(LOI n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové(ALUR))」에 따라 별도의 용도<sup>78)</sup> 변경에 대한 승인 없이도 개인 거주지<sup>79)</sup>의 숙박공유가 가능하게 되었다.<sup>80)</sup> 또한 그 밖에 숙박공유와 관련한 연관 법령으로는 「관광법(Code du tourisme)」을 들 수 있다.

프랑스에서는 ‘주 거주지’인 경우 단기숙박임대에 대해 사전 승인 등 별도의 행정절차가 필요하지 않으나, ‘제2 거주지’에 해당될 경우 관련 시정부 기관에 별도 신고가 필요하다. 직업관련 문제, 건강상의 이유나 기타 불가항력적인 이유가 없는 한 연간 8개월 이상 거주해야 ‘주 거주지’로 분류될 수 있다. 따라서 ‘주 거주지’는 연간 임대한도가 120일을 넘지 못하며, 연간 120일을 초과하여

---

77) Smorto(2016), pp. 71-73.

78) 프랑스에서 ‘주거목적’의 거주지로 정의되기 위해서는 1970년 1월 1일을 기준으로 주거목적으로 분류되었거나, 이후 시점에 용도변경을 통해 주거목적으로 신축 및 재건축되는 경우 등이 해당된다(Smorto 2016, p. 12).

79) 프랑스에서 거주자로 인정받기 위해서는 기본적으로는 연간 183일 이상 거주요건을 충족하여야 한다. 다만 프랑스에 제1거주지가 있거나, 프랑스에 직장이 있거나, 혹은 프랑스가 경제활동의 중심지인 경우 등 3가지 요건 중 하나라도 충족할 경우 거주자로 인정받을 수 있다(Smorto 2016, p. 15).

80) 「Loi ALUR」의 승인에 따라 「건축 및 주택법(code de la construction et de l'habitation)의 631-7조(거주지의 용도변경)의 마지막 항목에 개인의 거주지의 단기임대를 사전 승인이 필요한 용도변경에 해당되지 않는다는 예외규정이 추가됨으로써, 단기숙박공유 서비스가 허용되었다(Smorto 2016, p. 34).

임대되는 경우 ‘제2거주지’로 간주된다.<sup>81)</sup> 그 밖에 단기숙박임대와 관련된 정의로 「관광법」 제324-1조<sup>82)</sup>에서 규정하고 있는 ‘관광 숙소(Meublé de tourisme)’ 개념이 있으며, 이는 가구가 갖추어진 빌라·아파트·스튜디오에 대해서 세입자가 전용권을 가지며 단기간 게스트를 위해서 임대하는 경우에 해당된다.<sup>83)</sup>

상기 규정에 의해 일반적으로 단기숙박임대 서비스 제공과 관련한 사전 허가는 필요하지 않다. 다만 파리 내에서도 일부 지역의 경우 주거지에서 관광숙소의 용도변경을 통해 숙소를 임대하는 경우 시청으로부터 사전허가가 필요하다. 사전허가가 필요한 지역은 파리, 오드센(Hauts-de-Seine) 주, 센생드니(Seine-Saint-Denis) 주, 발드마른(Val-de-Marne) 주와 더불어 인구 20만을 초과하는 지자체가 포함된다. 다만 동 지역에서는 상업용도의 건물을 주거용으로 전환하는 경우 ‘보상’의 형태로 단기숙박임대를 허가해주고 있다.<sup>84)</sup>

#### 다) 기타

스페인 바르셀로나는 카탈루냐 지방의 관광숙박시설 관련 규정 「Decree 159/2012」에 따라 단기숙박임대가 가능하나, 주택전체에 대해서만 가능하며 방만 임대하는 것은 허용되지 않았다. 그러나 「카탈루냐 여행법 개정안(The Draft Decree on a Tourism Regulation of Catalonia)」의 제222.1조에 따라 룸 임대 또한 제한적으로 허용되고 있다. 다만 기본적으로는 연간 최소 2회 이상 임대되어야 하며, 1회당 임대일이 31일을 초과할 수 없다. 또한 연간 총 임대기간 또한 최대 4개월까지만 가능하다. 단기숙박임대를 위해서는 사전 허가를 반드시 취득해야 하며, 또한 호스트가 거주자로 등록되어 있어야 한다.<sup>85)</sup>

---

81) Smorto(2016), pp. 11-35 참고

82) 프랑스 기업청(Direction générale des entreprises), <https://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/meubles-tourisme>(검색일: 2017. 10. 10).

83) Smorto(2016), p. 14.

84) Smorto(2016), pp. 18-19.

암스테르담 시는 2014년 2월 ‘개인휴가임대(Particuliere Vakantiever huur)’라는 단기숙박임대 항목을 신설함으로써 에어비앤비 등 숙박공유를 합법화 하였다. 이에 따라 현행 단기숙박임대는 [표 4-7]과 같이 ‘Bed&Breakfast’, ‘개인 휴가임대’, ‘단기 체류’ 등 세 가지로 구분된다. 에어비앤비의 경우는 이 중 ‘개인휴 가임대’로 분류되므로, 연간 60일 이하, 투숙객 4인 한도 내에서 운영이 가능하다.

표 4-7. 암스테르담 시의 단기숙박임대 유형 구분

구분	임대 범위	임대 기간	투숙객 한도	관광세	보고/허가 방식	기타 허가 요건
Bed& Breakfast	주거지 면적의 40%이하	연 1일 ~	4인	5%	보고 (자치구 및 시 환경국)	레지오넬라 균에 대한 조치 알코올음료 판매 라이선스 보유 숙박등록대장 기록 의무
개인휴가 임대	전체 주거지	연 1일 ~ 60일	4인	5%	-	호스트가 주거주자 전문 임대서비스가 아닌 간헐적 임대 주거지의 화재안전 요건 충족
단기체류	전체 주거지	연 7일 ~ 6개월	4인	5%	허가 (10년간 유효)	암스테르담 시내 800개의 허가된 아파트에 한정

주: 건물 전체를 Short Stay로 활용하는 경우는 ‘아파트 호텔’로 분류.  
 자료: Rating Legis(2016), p. 15, pp. 63-65.

반면 독일 베를린의 경우는 2016년 5월 1일을 시점으로 사전허가 없이 전체 아파트 면적의 50% 이상을 단기임대하는 경우 약 10만 유로의 벌금을 부과하기로 하는 등 숙박공유 부문에 대한 진입규제를 강화하였다.<sup>86)</sup> 이는 숙박공유 활성화로 인하여 도시 내 부동산 가격 상승 및 장기거주 목적의 주택에 대한 공급부족 문제가 제기됨에 따른 것이다. 현재 동 규정에 따른 불법여부를 효과적으로 감시하기 위해 별도의 웹사이트<sup>87)</sup>를 운영하고 있으며, ‘미테(Mitte)’와

85) Rating Legis(2016), pp. 21-28.

86) 동 제한 조치는 ‘Zweckentfremdungsverbot’ 혹은 ‘ban on wrongful use’로 알려져 있다.

87) 웹사이트 주소: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung\\_wohnraum/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung_wohnraum/)

같은 주요 지역의 경우 숙박공유를 위한 사전허가 요청의 약 95%를 기각하는 등 매우 엄격하게 시장진입을 통제하고 있다.<sup>88)</sup>

벨기에 브뤼셀은 공유경제의 확산에 대응하여 2016년 3월 관광숙박에 대한 조례(Ordonnance relative à l'hébergement touristique)<sup>89)</sup> 규정을 보다 엄격하게 하는 방향으로 개정하였다. 개정 이전에는 사전 신고나 별도의 검사 절차 없이 숙박임대가 가능하였으나, 개정조례에 의거하여 2016년 4월부터는 사전신고와 함께 임대시설과 관련한 다양한 추가요건(안전, 보건, 설비 요건 등)을 충족하도록 하였다.<sup>90)</sup>

스웨덴의 스톡홀름은 숙박공유에 대한 어떠한 개별적 법령이 존재하지는 않으며, 단기임대·전대(주택법 및 임대차법)·관광숙박 및 호텔업 등의 관련 법령 중 어떠한 것에도 정확히 부합하지는 않는 상황이다. 임대차법의 적용을 받을 경우 각각의 숙박공유 건에 대해서 개별적인 승인이 필요하며, 2015년 8월 스웨덴 법원이 에어비앤비를 무허가 호텔업과 비교한 다소 엄격한 판례도 존재한다.<sup>91)</sup>

헝가리 부다페스트는 기존에 헝가리 전역의 주요 관광지에서 활성화되어 있는 “Zimmer Frei”<sup>92)</sup>라는 민박 문화를 합법화함으로써, 사실상 개인 간 숙박 공유행위에 대한 규정이 이미 마련되었다. 다만 동 규정이 특별히 에어비앤비와 같은 숙박공유 플랫폼 사례에 실제 적용될 수 있는지에 대한 근거는 명확하지 않다.<sup>93)</sup>

---

88) Guardian(2016. 6. 8), “Berlin ban on Airbnb short-term rentals upheld by city court,” <https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/08/berlin-ban-airbnb-short-term-rentals-upheld-city-court>(검색일: 2017. 9. 5).

89) 「관광숙박법(Ordonnance relative à l'hébergement touristique)」은 브뤼셀 내에서의 호텔, B&B(Bed & Breakfast), 숙박공유 및 숙박교환 등을 규율하는 규정이다.

90) Ranchordas(2016), pp. 35-36.

91) Ranchordas(2016), pp. 49-50.

92) ‘Zimmer Frei’는 개인의 주택 중 빈방을 여행객에게 임대해주는 것으로 대략 1970년대부터 헝가리 주요 관광지역을 중심으로 활성화되었다.

93) Ranchordas(2016), p. 57.

## 2) 쟁점 2: 과세 형평성 문제

그동안 유럽 내에서도 숙박공유에 따른 과세공백 및 호텔업에 대한 역차별 문제가 꾸준히 제기되었으며, 이와 관련하여 각국은 다음과 같이 숙박공유 서비스와 관련한 과세규정 정비, 효과적인 세금 징수를 위한 플랫폼 업체와의 협력 등을 추진해나가고 있다.

먼저 유럽 주요국들은 특히 ‘관광세’를 중심으로 세금 징수의 효과성 제고를 위한 노력을 지속하고 있다. 프랑스 파리의 경우 호텔업자들이 공유숙박업체와의 과세 형평성 문제를 제기함에 따라 최근 에어비앤비 이용자들에게 1인당 0.83유로의 세금<sup>94)</sup>을 부과하고 이를 요금에 포함하여 원천징수하기로 에어비앤비와 협약을 체결하였다. 바르셀로나의 경우도 단기숙박임대 1박당 0.65유로의 관광세가 부과되며, 임대주택의 소유자가 세금을 원천징수하여야 한다. 바르셀로나에서는 그 밖에도 공공폐기물 처리에 따른 세금이 부과되며 이는 연간 총 951유로에 이른다. 특히 임대인의 경우 연간 소득이 1백만 유로를 초과할 경우 세무서에 등록하고 경제 활동에 대한 세금을 납부하도록 하고 있다. 암스테르담에서는 「여행자 세금법(Tourist Tax Regulation)」 제5항에 따라 관광객에 의해 지불되는 모든 형태의 임대료에 5%의 단일세율 세금이 부과되며, 본인 주택을 임대하는 경우 임대수입의 70%에 대해 소득세를 부과하고 있다. 암스테르담 시의 경우도 임대인들의 세금납부에 따른 부담을 낮추기 위해 임대 요금에 세금부담액을 포함하여 부과할 수 있도록 하였으며, 2014년 12월 18일 Airbnb 및 Wimdu와 관광세 징수 및 납부와 관련한 MOU를 체결하여 플랫폼을 통해 관광객들로 부터의 관광세 부과 및 납부가 이루어지도록 하였다.<sup>95)</sup>

더불어, 조세정책과 관련하여 공유경제 활성화를 위한 면세 규정 등 과세규

94) 여기에는 도시에서 부과하는 관광세와 행정구역 세금이 포함된다.

95) Rating Legis(2016), p. 69.

정을 정비하는 사례를 찾아볼 수 있다. 영국에서는 「The Rent a Room Scheme」 규정에 따라 건물주의 숙박임대에 따른 수입에 대해서 연간 7,500파운드<sup>96)</sup>까지는 면세를 적용해주고 있다. 만약 연간 총수입액이 동 기준을 초과할 경우 실제 이윤액에 세금을 부과하거나 총 수입에서 7,500파운드를 차감한 금액에 세금을 부과하는 방식 중 하나를 선택할 수 있다.<sup>97)</sup>

### 3) 쟁점 3: 플랫폼의 책임의무

앞서 논의된 바와 같이 공유경제의 영역에서 거래의 책임에 대한 문제는 주요한 쟁점 중의 하나이다. 유럽 내에서도 호스트, 게스트, 플랫폼 업체 등 3개의 경제주체가 참여하는 숙박공유와 관련하여 각 경제주체의 책임규정에 대한 논의가 중요한 부분을 차지한다. 다만 호스트와 게스트의 경우 각 분야별 거래관계의 특성에 따라 서로 달리 규정될 수 있으므로, 유럽 내에서의 논의의 초점은 주로 플랫폼의 역할과 이에 따른 거래관련 정보 등에 대한 책임범위에 맞춰져 있다.

이와 관련하여 유럽 내에서는 EU의 Directive 2000/31/EC (Electronic Commerce Directive)에 근거하여, 기본적으로는 플랫폼 업체<sup>98)</sup>에 대하여 각종 거래정보 등의 불법성 여부에 대하여 제한된 책임 및 의무를 부과하고 있다. 다만 책임의무에 대한 논의는 기본적으로 3개 경제주체 간의 거래관계의 정의, 플랫폼의 역할 등의 요인에 의해 달라질 수 있다. 특히 Koolhoven *et al.*(2016)은 플랫폼이 공유경제의 거래행위에 있어 얼마나 적극적 혹은 소극적 기능<sup>99)</sup>을 수행하는가에 따라 ‘Active Accommodation Agent(이하 AAA)’와 ‘Passive Bulletin Board(이하 PBB)’로 구분하였으며, 에어비앤비

96) 2015~16 과세기간까지는 상한기준이 4,250파운드였으나 2016년 4월부터 7,500파운드로 증가되었다.

97) <https://www.gov.uk/rent-room-in-your-home/the-rent-a-room-scheme>(검색일: 2017. 9. 5).

98) EU ‘Directive 2000/31/EC’에서는 플랫폼 기능을 ‘정보사회서비스(Information Society Service)’라고 규정하고 있다.

99) Koolhoven *et al.*(2016), p. 26은 플랫폼의 기능이 단순히 기술적·자동화적 측면의 지원을 넘어 숙박공유시 호스트의 의사결정 등을 지원하는 경우는 적극적 기능으로, 단순히 통신매체로서만 중립적인 역할을 경우는 소극적 기능으로 정의하였다.

의 경우는 적극적 역할을 수행하는 플랫폼(AAA)으로 분류하고 있다. 'PBB'의 경우 EU의 E-commerce Directive 14조의 책임면제규정이 적용되나, 'AAA'에 해당될 때는 불법적인 콘텐츠에 대한 충분한 검열이 이루어졌을 경우 등에 한하여 제한적으로 책임면제 규정이 적용된다. 물론 이와 관련하여 수동적 역할 혹은 적극적 역할로 명확하게 규정하기 어려운 영역에 대한 문제가 제기될 수는 있다.<sup>100)</sup>

이러한 기준에 따라 영국은 유럽 내에서도 온라인 중개업체에 대한 책임을 제한하는 법률을 가장 먼저 채택하였으며, 기본적으로 온라인 비즈니스를 촉진하기 위해 플랫폼(정보사회서비스)에 대하여 사전 허가 및 이에 준하는 요건을 적용하지 않도록 되어 있다.<sup>101)</sup> 또한 프랑스의 경우도 동 규정에 따라 인터넷 중개서비스 제공업자들의 기능이 수동적인 역할에 그치는 경우 이들이 전송·저장·호스팅하는 콘텐츠에 대한 책임의무가 면제된다. 다만 이와 관련하여 실제 대다수의 온라인 플랫폼 기업들이 공유경제에서 중요한 역할을 수행하는 것으로 볼 수 있는 만큼 프랑스의 판례법에 따라 '적극적 역할을 수행하는 경우'에 해당되고 이에 따라 일반적인 불법행위법 관련규정에 따른 책임의무가 부과될 것으로 판단되고 있다.<sup>102)</sup>

Koolhoven *et al.*(2016)에 따르면 그 밖에 숙박공유 플랫폼이 충족하여야 할 필요 요건은 Directive 2000/31/EC의 제5~10조 항목의 규정을 준용하게 된다. Directive 2000/31/EC 제5조의 규정은 플랫폼 업체의 일반 정보제공 의무, 제6~8조는 광고와 관련한 규정요건 의무, 제9조 및 제10조는 전자적 거래의 처리 및 이와 관련한 정보처리 등에 대한 사항을 각각 규정하고 있다.<sup>103)</sup>

---

100) Koolhoven *et al.*(2016), p. 13, pp. 26-27.

101) Smorto(2016), pp. 80-81.

102) Smorto(2016), pp. 26-27.

103) Koolhoven *et al.*(2016), pp. 29-30.



이와 같이 유럽 내에서의 플랫폼에 대한 책임 규정은 대체로 거래와 관련한 적극적인 책임규정이거나 EU 차원의 전자상거래 관련규정에 근거하여 온라인상의 원활한 거래를 촉진하기 위한 플랫폼이 갖추어야 할 운영상의 기본 규정 요건 등에 해당되는 내용을 규정하고 있다. 동 규정은 사실상 최소규정에 해당되므로, 실제 에어비앤비 등 주요 플랫폼 업체의 책임의무와 관련된 역할은 상당부분 거래관계 등에서 발생하는 문제점에 대한 자체적인 대응전략<sup>104)</sup>을 중심으로 조금씩 차이를 보이는 것으로 판단된다.

## 나. 차량공유

교통 분야의 공유시장은 우버 등과 같은 승차공유(Ride Sharing) 서비스에 대한 논의가 주를 이루고 있는 있으나, 차량 자체만을 공유하는 차량공유(Car sharing) 시장도 활성화되어 있다. 전반적으로 유럽 내에서도 승차공유 부문에서는 우버 서비스가 절대적인 비중을 차지하였으나, 그만큼 택시업계와의 갈등 및 불법화 등 논쟁의 중심에 있기도 하다. 따라서 본 절에서는 특히 우버 서비스를 중심으로 승차공유의 주요 쟁점에 대해서 살펴보고자 하나, 차량공유와 관련한 유럽 내 현황 및 쟁점에 대해서도 검토하고자 한다. 실제 차량공유는 P2P 거래가 아니라 B2P에 해당하는 것으로 개인의 유희자산을 활용하는 개념이 아니므로 엄격한 기준으로 볼 때는 공유경제의 영역에 해당되지 않는다고 볼 수 있다. 그럼에도 승차공유의 불법화가 확산되고 있으며, 오히려 차량공유가 대체적인 수단으로 활용되는 추이를 보인다는 측면에서 이에 대한 논의를 병행하고자 하였다.

---

104) 자세한 사례는 '표 3-7. 에어비앤비의 호스트 및 게스트 지원제도'의 내용 참고.

## 1) 쟁점 1: 택시업계와의 갈등 및 불법 논쟁

최근 유럽 전역에서는 우버 서비스에 대한 택시업계의 반발과 소송으로 인하여, 불법 여부에 대한 논쟁이 끊임없이 제기되고 있으며, 영국과 같은 예외적인 사례를 제외하면, 이미 상당 국가 및 도시에서 불법 판정이 내려진 상황이다. 이에 영국, 프랑스 등 주요국에서의 우버 서비스의 택시업계와의 갈등 상황 및 불법화 논쟁상황을 살펴보면 다음과 같다.

우선 영국 런던의 경우 2012년 우버가 처음 진출한 이래, 우버의 성장과 더불어 택시업계와의 갈등관계도 점차 심화되어왔다. 택시기사들의 우버 서비스에 대한 반대 시위가 이어졌고, 택시업계의 우버 서비스 불법여부에 대한 소송도 제기된 바 있다. 그러나 영국의 경우 일반 택시(블랙캡)와 별도로 일종의 콜택시에 해당하는 개인고용차량(Private Hire Vehicle)<sup>105)</sup>에 대한 별도 운영규정이 존재한다는 점에서 어느 정도의 법적 기반이 확립되어있다고 판단된다. 또한 지난 2015년 10월 우버 서비스의 불법 여부에 대한 소송에서 영국 고등법원이 불법이 아니라는 판결을 내린 바 있다. 본 소송의 핵심은 우버택시기사의 스마트폰이 런던의 「개인고용차량 법(Private Hire Vehicle(London) Act 1998)」의 제11조에서 규정하고 있는 개인고용차량의 택시미터기 사용 금지규정을 위반하는 것인지의 여부에 있으며, 법원에서는 기존 택시미터기와 우버의 애플리케이션 기반 서비스를 서로 다른 것으로 판단하였다.<sup>106)</sup>

프랑스 파리의 경우도 우버는 2014년 초 우버 팝 서비스를 처음 출시하였으나, 소비자 보호기구, 택시 기사들의 강력한 반대 움직임에 부딪힌 상황이다. 물론 2014년 택시업계의 우버에 대한 불공정 경쟁과 관련한 소송에서 우버 서비스가 불법이 아니라는 판결이 내려진 바 있다. 그러나 2014년 9월 이른바 「떼브누 법(Thevenoud Law)」<sup>107)</sup>의 도입에 따라 우버, Chauffeur-Privé,

105) 「Private Hire Vehicle(London) Act 1998」 제1조 1항에 따르면 '개인고용차량'은 '인증받은 택시, 공공 서비스 차량을 제외한 여객운송 목적의 9인승 미만의 차량'으로 정의된다.

106) The Guardian(2015. 10. 16), "Uber wins high court case over taxi app," <https://www.theguardian.com/technology/2015/oct/16/uber-wins-high-court-case-taxi-app-tfl>(검색일: 2017. 6. 27).

SnapCar 등과 같은 ‘예약 콜택시(VTC: Voitures de Transport avec Chauffeur)’에 대하여 지리적 위치추정 서비스 이용 금지, 거리당 요금 청구 금지 등이 적용되면서 기존의 우버 팝 서비스는 사실상 불법화되었다.

독일의 경우 2014년 4월 베를린 지역 고등법원이 우버가 독일 경쟁법을 침해하고 있다는 점에서 예비금지명령을 내린 바 있으며, 우버의 반발에도 불구하고 2015년 2월 기존의 판결을 재확인하였다. 이후 프랑크푸르트와 함부르크 등 독일 내 주요 도시에서도 경쟁법 위반으로 우버 서비스가 불법화되었다. 독일에서는 모든 승객운송활동에 대해서 「승객운송법(PBefG: Personenbeförderungsgesetz)」의 통제를 받으며, 동 법령에 따르면 정기적인 운송이나 간헐적인 운송 모두 사전 허가가 필요한 것으로 규정되어 있다. 따라서 우버 서비스의 경우 운송서비스에 대한 별도의 라이선스 없이 운영되므로 경쟁법 침해로 판정되었다. 또한 독일 함부르크, 베를린 지방법원은 우버가 소비자와 거래를 체결하고 요금을 설정하고 있기 때문에 우버를 단순한 중개업자로 볼 수 없다고 판정하였다.<sup>108)</sup> 따라서 개인소유 차량을 이용하는 우버팝(UberPop) 서비스는 현재 불법화되었으며, 사전 승인된 차량인 우버엑스(UberX), 우버택시(UberTaxi) 등만 서비스가 가능하게 되었다.

벨기에 브뤼셀에서는 2014년 1월 우버 서비스 영업을 시작하였으나, 택시 조합에 의해 제기된 소송과 관련하여 2014년 3월 브뤼셀 상사법원에서 택시영업면허의 부재 및 관련 규제의 미준수 등을 근거로 영업정지 결정을 내렸다.<sup>109)</sup> 따라서 현재 시점에서는 개인차량이 아닌 사전승인된 차량에 한하여 공유가 가능하며, 브뤼셀에서 제공되는 우버 서비스는 우버엑스(UberX), 우버택시(UberTaxi), 우버밴(UberVan) 등으로 구분할 수 있다.

---

107) 본 법령은 택시와 VTC의 규제와 관련한 법령으로 프랑스 무역부 장관인 Thomas Thévenoud에 의해 발의되었다.

108) Jenny Gesley(2016), “Legal Challenges for Uber in the European Union and in Germany,” Library of Congress, <https://blogs.loc.gov/law/2016/03/legal-challenges-for-uber-in-the-european-union-and-in-germany/>(검색일: 2017. 7. 25).

109) Tech.eu, “Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine for every violation of its ridiculous order,” <http://tech.eu/news/brussels-court-bans-uber/>(검색일: 2017. 8. 10).

## 2) 쟁점 2: 시장진입(허가)요건 강화

영국 런던, 프랑스 파리 등의 경우는 앞서 택시업계 등으로부터 제기된 소송에서 우버 서비스가 합법판정을 받은 바 있으나, 우버 기사의 자격요건 강화 등 무분별한 시장진입을 억제하기 위한 조치들을 이행하고 있다.

먼저 런던 교통국은 2016년 개인고용차량 운영과 관련하여 상업보험 가입 및 24시 콜센터 운영, 모든 기사를 대상으로 한 영어시험 의무화 등을 포함한 관련규정 개정을 통해 우버 서비스 등의 시장진입 요건을 강화하였다.<sup>110)</sup> 더불어 런던 고용법원(Central London Employment Tribunal)은 우버 기사가 자영업자가 아닌 근로자로 취급되어야 하며, 이에 따라 최저임금, 유급휴가 등 일반적인 근로자들이 누리는 권리가 동일하게 부여되어야 한다고 판결하였다.<sup>111)</sup> 향후 이로 인하여 영국 시장 내에서 우버뿐만 아니라 다양한 공유경제 분야에서 근로처우 문제 등에 대한 논의가 가속화될 것으로 판단된다. 이와 같이 영국 런던시의 경우 기존의 개인고용 택시의 일환으로 우버 서비스를 인정하였으나, 대신 우버 플랫폼, 기사 등에 대한 자격요건 및 책임규정을 강화함으로써 기존의 택시업계에 대한 역차별 우려를 축소시키기 위한 노력을 지속하고 있는 것으로 판단된다.

프랑스의 경우 이른바 「떼브누 법(Thevenoud Law)」 도입에 따라 우버 서비스가 사실상 금지되었으나, 이와 더불어 우버 기사들에 대한 불어 및 영어 테스트 의무화를 적용하는 등 우버 서비스와 관련한 시장접근 요건을 강화하는 방향으로의 제도개선이 이루어지고 있다.<sup>112)</sup> 이러한 일련의 조치들은 기본적으로는 택시업계의 반발에 따른 것으로 보이나, 역차별적 요소의 최소화, 각종

---

110) 런던 교통국(Transport for London), "Changes to private hire regulation," <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/new-private-hire-regulations#on-this-page-0>(검색일: 2017. 6. 27).

111) BBC news(2016. 10. 28), "Drivers and campaigners hail Uber employment ruling," <http://www.bbc.com/news/uk-37796786>(검색일: 2017. 6. 29).

112) Byrne(2016), 「Uber: Regulation in taxi and private hire」, p. 14.

위험요인의 억제 등의 측면에서 우버 서비스의 경우 앞으로도 규제 강화적인 조치를 피하기는 어려운 상황으로 판단된다.

### 3) 쟁점 3: 차량공유 등 대체시장 활성화

유럽은 우버 서비스로 대표되는 승차공유 부문에 대한 불법화 조치가 확대되는 반면, 승차가 아닌 차량만을 공유하는 방식에 대해서는 비교적 적극적인 지원이 이루어지고 있다. 물론 엄밀한 의미에서 현재 유럽 내에서 제공되고 있는 차량공유의 경우 사실상 단기 차량임대에 해당되기 때문에 엄격한 의미에서 공유경제의 범주로 포함하는 데는 문제가 있다고 볼 수 있다. 다만 우버 서비스가 택시업계와의 갈등 및 불법화 문제로 근본적 한계에 봉착하고 있는 상황에서, 일종의 대체시장으로서 차량 공유 및 카풀 등의 서비스가 활성화되고 있는 점은 유의미한 사례로 판단된다.

차량공유가 가장 활성화되어 있는 국가로 우선 독일의 사례를 참고해볼 수 있다. 실제 2017년 1월 1일을 기준으로 독일 차량공유 업체의 수는 150여 개로서 독일 내 597개 도시에서 이용가능하며, 서비스 가입자 수는 전년대비 36.1% 성장한 약 171.5만 명에 이르고 있다.<sup>113)</sup> 독일의 경우 연방차원에서 「차량공유 특허에 관한 법령(CsgG: Carsharinggesetz)」이 2017년 9월 1일부터 발효됨에 따라, 거리의 공공구역에 차량공유 업체별 지정 주차공간을 만들 수 있도록 허용되는 등 지원근거가 마련되었다.<sup>114)</sup> 또한 벨기에의 경우, 2016년 6월 1일부터 차량을 사용 후 빌렸던 장소에 반납하는 ‘역 기반(Stationary)’ 방식이 아닌 다른 장소에 반납이 가능한 ‘프리프로팅(free-floating)’ 시스템을 허용함으로써 서비스의 확산을 도모하고 있다.<sup>115)</sup>

113) 독일차량공유협회, <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen>(검색일: 2017. 8. 10).

114) 독일차량공유협회, <https://carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharinggesetz-kommunen-koennen-carsharing-foerderung-sofort-beginnen>(검색일: 2017. 8. 10).

115) 「벨기에, 카셰어링 열풍」(2016. 8. 26), 코트라 벨기에 브뤼셀무역관.

또한 프랑스에서 시작된 대표적인 카풀 중개 플랫폼인 블라블라카 또한 의미한 사례로 판단된다. 동 서비스의 경우 승차공유라는 기본적인 특징은 우버와 유사하나, 운전자가 서비스를 통해 수익을 창출하는 구조가 아니라는 특징에 따라 불법논란 없이 다수의 국가로 진출을 확대하고 있다. 블라블라카는 기본적으로 카풀 서비스를 기반으로 하므로 주로 장거리 이동을 중심으로 차량을 공유하고자 하는 운전자의 이동계획을 플랫폼에 올려서 동행자를 연결해주는 방식을 채택하고 있다. 기본적으로 운전자는 이윤을 얻는 것이 금지되어 있으므로 연료비나 통행비 등 여행에 소요되는 비용의 일부만 동승자에게 받게 되며, 가격상한제가 적용됨에 따라 비교적 저렴한 요금에 이용이 가능하다는 장점이 있다.<sup>116)</sup>

## 다. 기타 분야

유럽 내에서도 공유경제를 주도하는 분야는 숙박 및 차량 등이나, 앞서 언급한 바와 같이 공유경제는 매우 다양한 분야로 확산되는 추세를 보이고 있다. 따라서 이러한 모든 분야를 살펴보는 것은 현실적으로 어려움이 있으며, 본 연구에서는 시장의 규모나 기타 분야에 미치는 파급효과, 한국에의 시사점 도출 가능성 등을 고려하여 선별적으로 살펴보고자 한다.

우선 시장규모 면으로 볼 때 유럽 내 공유경제시장에서 금융서비스의 비중이 크게 나타나고 있다. 특히 영국은 숙박, 운송 분야와 더불어 금융 관련 공유경제시장이 가장 활성화되어 있는 국가로 평가되고 있다. PwC(2016)에 따르면 유럽 공유경제시장에서 금융부문이 차지하는 규모는 플랫폼 매출 기준으로는 숙박, 운송 분야에 이어 세 번째이나, 거래액 기준으로는 가장 큰 시장을 차지하고 있는 것으로 추산된 바 있다(표 4-1 참고). 특히 영국은 크라우드펀딩 제도를 가장 먼저

---

116) 블라블라카 이용약관, <https://www.blablacar.co.uk/about-us/terms-and-conditions>(검색일: 2017. 8. 10).

도입하였으며, 지분투자형 크라우드펀딩 등 스타트업 기업에 대한 세제혜택을 부여함으로써 크라우드펀딩이 가장 활발한 국가로 자리잡고 있다. 세계 최초의 증권형 크라우드펀딩 중개회사인 CrowdCube가 2011년 영국에서 설립된 바 있으며, 이후로 대출형, 후원형 등 다양한 형태의 크라우드펀딩이 활성화되고 있다.<sup>117)</sup> 영국 FCA(Financial Conduct Authority)는 2014년 4월 증권형 및 대출형 크라우드펀딩을 포괄하는 법안인 「Crowdfunding and the Promotion of Non-readily Realisable Securities Instrument」를 제정하는 등 구체적인 법적 기반을 마련하였다.<sup>118)</sup> 또한 EIS(Enterprise Investment Scheme)나 SIES(Seed Enterprise Investment Scheme)를 통해 창업투자에 대한 세금공제가 적용되면서 크라우드펀딩에 대한 소규모 기업의 투자를 촉진하는 유인으로 작용한 것으로 평가되고 있다.<sup>119)</sup>

여타 분야에 미치는 파급효과 및 한국에의 시사점을 고려할 때 의미 있는 분야로는 숙박을 제외한 기타 업무 등과 관련한 공간공유를 들 수 있다. 도심의 유휴공간을 창업, 레저 등 다양한 용도로 활용하는 사례는 비단 유럽뿐만 아니라 국내를 비롯한 다양한 국가들에서 활성화되고 있다. 유럽 내에서는 영국 ‘민와일 스페이스’, 런던 해크니 개발협동조합의 ‘100년의 후추알 임대’, 네덜란드의 BounceSpace 등의 사례를 살펴볼 수 있다.<sup>120)</sup> ‘민와일 스페이스’는 글로벌 금융위기 등으로 인해 급속하게 슬럼화된 영국 내 상업공간을 창업자 및 예술인들에게 저렴하게 활용할 수 있도록 함으로써 창업·문화활동 촉진과 더불어 도시회생이라는 목적을 동시에 달성할 수 있다는 취지하에 추진되었다. 특히 건물주의 경우도 공실세(empty property rates)<sup>121)</sup>를 아낄 수 있다는

117) 현석(2014), p. 1.

118) FCA(2014), pp. 1-37, 재인용: 김민정, 이화령, 황순주(2016), p. 329.

119) 현석(2014), p. 2.

120) 정수현(2017), pp. 17~19.

121) 영국은 「Rating(Empty Properties) Act 2007」 규정에 근거하여, 빈 건물의 사용을 촉진하기 위한 목적으로 2008년 4월 시점부터 사용되지 않는 건물 등에 세금 부담을 지우는 공실세 제도를 도입한 바 있다.

측면에서 보다 적극적인 참여가 이루어진 것으로 평가되고 있다. 2009년 프로젝트가 시작된 이래 50개 이상의 부동산을 활용하여 511개 입주자를 유치하였으며, 이로 인하여 공실세로 부담될 수도 있었던 68만 5,000파운드를 절감하였다.<sup>122)</sup> 런던 해크니 개발협동조합 또한 런던 해크니 지역의 도시재생사업의 일환으로 조합소유 건물을 지역 스타트업, 비영리 조직 등에게 저렴하게 임대하는 한편, 이들 기관의 운영 및 경영전략에 대한 지원기능 또한 수행하고 있다. 현재 100~2,300평방피트 규모의 73개 공간을 활용하여 임대서비스를 제공하고 있다.

또한 노동력 공유부문 또한 다양한 사업모델이 제시되면서 유럽 내 공유경제의 주요한 부분을 차지하고 있는데, European Commission(2016b)은 이와 관련하여 비수익형 음식공유 플랫폼인 ShareYourMeal을 주요 사례의 하나로 소개한 바 있다.<sup>123)</sup> 동 플랫폼은 개인의 요리를 주변의 이웃들과 공유할 수 있도록 지원하는 것으로 2011년 네덜란드에서 처음 시작되었다. 이와 관련한 주요 쟁점으로는 우선 EU 회원국 간의 조세 체계의 차이를 들 수 있다. 네덜란드의 경우 기본적으로 음식공유와 관련한 활동을 비수익 거래로 보고 있으나, 벨기에의 경우 조세당국이 음식공유 활동을 개인의 수익창출 거래로 보고 부가세를 부과하고 개인요리사에게는 소득세를 청구하도록 하고 있다. 또한 일반적인 식품 안전 및 위생규정과 음식공유 플랫폼에 적용되는 규정 간의 차이에 대한 문제가 제기된 바 있다. 특히 벨기에의 경우 비용부담으로 인하여 해당 플랫폼을 활용하는 다수의 개인 요리사들이 일반적인 식품 안전 및 위생규정을 충족시키지 못하면서 플랫폼 확산에 어려움을 겪고 있다.<sup>124)</sup>

122) 민와일 스페이스, <http://www.meanwhitespace.com/>(검색일: 2017. 7. 27).

123) 노동력 공유의 경우 매우 다양한 서비스 이슈를 포괄하므로, 각각의 분야별 쟁점은 서로 큰 차이를 보일 수밖에 없다. 다만 European Commission(2016b, pp. 23-24)은 '온라인을 통한 기술제공이라는 특성으로 인해 유발되는 규제적 문제를 파악하기에 적절하다는 판단에 따라 비영리 승차공유 등과 유사한 쟁점을 공유할 것으로 판단되는 비영리 식사공유를 사례로 검토'하였다.

124) European Commission(2016b), pp. 23-24.



### 3. 소결

#### 가. 유럽 사례의 요약

유럽의 경우 EU 차원에서는 기본적으로 공유경제 활성화를 지지하는 입장을 제시한 바 있으나, 실제 시장 여건 및 개별 국가차원의 정책대응 상황은 이러한 원칙과는 다소 거리가 있다. 숙박 및 차량 공유 등 공유경제의 주요 분야에서 기존 경제주체들과의 갈등관계가 필연적으로 발생할 수밖에 없으며, 적절한 합의점을 찾기 어려운 경우 신규 비즈니스로서 제도적 기반이 취약한 공유경제 분야가 시장진입 측면에서 불리할 수밖에 없다. 또한 현재 공유경제 분야를 규모 면에서 미국기업이 주도하고 있는 상황에서 유럽 내에서 이러한 거대 플랫폼 기업이 시장을 장악하는 현상에 대한 우려 또한 존재할 것이다. 최근 디지털경제 전반에서 나타나고 있는 미국 주도의 글로벌 시장질서에 대한 대응으로서 EU 디지털단일시장 전략이 제시된 바 있는데, 공유경제 분야에서도 이러한 유럽의 상황과도 연관지어 생각해볼 수 있다.

구체적으로 살펴보면, 숙박공유 서비스의 경우 대체로 기존의 호텔업 등과의 공존을 모색하기 위해 임대가능일수 제한 요건 충족 등 제한적 상황에서 허용되고 있는 추세이다. 다만 관광세 납부와 관련한 에어비앤비와의 협약 체결 등 기존산업에 대한 역차별적 요소를 제거하기 위해 다양한 제도적, 정책적 노력을 지속하고 있는 것으로 보여진다. 즉 숙박공유 서비스를 현재의 다양한 숙박 서비스의 하나로서 인정하되 기존 산업과 동등한 수준에서 경쟁할 수 있는 여건을 구축하고, 유휴 공간의 활용이라는 취지에 부합하는 경우에 대하여 한정적으로 허용하겠다는 취지로 판단된다. 다만 개인의 간헐적인 공유 활동과 전문적인 임대서비스를 구분짓는 기준을 어떻게 설정할지에 대해서는 국가별로 다소 차이를 보일 수밖에 없다. 암스테르담은 60일, 런던은 90일, 파리는 120일을 기준으로 하고 있으며, 우리나라는 논의 중인 공유민박업의 경우 연

간 180일을 전문적 임대 여부를 결정짓는 기준으로 판단한 바 있다.

차량운송 공유서비스의 경우 국가별·도시별로 다소 차이는 있으나 라이선스가 없는 일반 운전자를 탑승자와 중개해주는 우버팝 서비스는 대부분 불법화되고 있는 추세를 보이고 있다. 예외적으로 런던 등 일부 국가들의 경우 불법으로 판정되지는 않았으나, 이러한 경우에도 대체로 우버 플랫폼이나 기사들에 대해서 안전요건 등을 강화하는 형태로 기존 택시 서비스와 형평성 측면에서 균형을 맞추기 위한 제도적 보완노력이 병행되고 있다. 이와 같이 유럽지역 내에서는 아직 순수한 의미의 개인 간 승차공유는 사실상 어려운 상황으로 판단되며, 기존의 택시 라이선스가 아니라 영국의 개인고용차량(Private Hire Vehicle)과 같이 유사한 다른 형태의 서비스로서 관리 및 규제되는 방식으로 운영될 가능성이 높다고 판단된다. 다만 동유럽 일부국가(폴란드, 체코 등)들의 경우 우버팝 서비스가 여전히 운영되고 있는데, 이는 기존 택시 서비스가 양적·질적으로 충분치 않은 경우 우버 서비스가 이의 주요한 대안으로 활용될 수 있기 때문에 유럽 전체적으로 볼 때 다소 특수한 사례라고 판단된다. 이에 따라 유럽 내에서는 우버 서비스와 같은 P2P 승차공유 외에 독일을 중심으로 차량 공유에 대한 지원정책이 활발히 추진되고 있으며, '블라블라카'와 같은 카풀 서비스 또한 널리 확산되고 있는 상황이다.

## 나. 시사점

유럽 내에서도 국가별로 어느 정도 차이는 있으나, 유럽 내 공유경제 분야별 규제 및 정책대응 실태를 종합적으로 참고해볼 때 공유경제 정책의 방향성에 대하여 다음과 같은 특징과 시사점을 도출해볼 수 있다.

첫째, 시장접근성이라는 측면에서 분야별 공유경제의 정의 및 범위에 대한 논의가 중요하다는 점을 확인할 수 있다. 앞서 살펴본 바와 같이 공유경제는 아직 공식적으로 합의된 정의가 존재하지 않으며, 국가별·분야별 특성에 따라

차별적으로 설정되는 경향이 있다. 일례로 숙박공유 부문의 경우 임대가능일수 제한 등 공유경제의 특성을 고려한 진입요건에 대한 정비에 정책적 초점이 맞추어져 있는데, 국가별 기준은 조금씩 차이를 보이고 있다. 즉, 각 분야별로 공유경제에 대한 정의 및 범위에 대한 설정이 그 자체로서 정책적 목적의 달성을 위한 수단으로 활용되는 것이다. 숙박공유로 정의되는 경우 사전승인 요건 간소화 등의 특례가 적용되어 시장 활성화를 촉진하는 효과를 가지는데, 기존 산업의 상황 및 숙박공유에 따른 파급효과를 고려하여 숙박공유로의 분류요건을 강화 혹은 완화하는 방식으로의 정책운용이 가능할 것으로 판단된다.

둘째, 시장진입요건 및 책임규정과 관련하여 기존 경제주체와의 차별적 요인을 제거해나가고 있는 사례에 주목할 필요가 있다. 일례로 우버 서비스의 경우 유럽 내에서 불법 판정을 받게 된 가장 중요한 원인은 기존의 택시에 비해 과도하게 낮은 진입요건 및 책임규정이라고 할 수 있다. 이에 따라 유럽 내 다수의 국가들이 우버 서비스에 대해 불법화 판정을 내린 바 있으나, 영국 및 프랑스의 경우는 우버 서비스에 대한 진입요건 및 책임규정을 강화하는 방식으로 대응하였다. 즉, 새로운 비즈니스 모델로서 공유경제의 가치가 인정된다고 판단될 경우, 단순히 불법화하는 것이 아니라 기존 전통산업과 공정한 경쟁이 이루어질 수 있도록 공유경제 부문의 제도를 정비하는 데 정책적 초점이 맞추어질 필요가 있다.

셋째, 공유경제의 활성화를 위한 선결요건으로서 과세체계의 정비가 중요하며, 이와 관련하여 플랫폼 기업의 역할 및 책임 강화에 정책적 초점이 맞춰지고 있다는 점을 확인할 수 있다. 불특정 개인 간 거래가 중심을 이루고 있는 공유경제의 특성상 정부차원에서 모든 거래관계를 파악하고 이에 대하여 적절히 과세하는 데 어려움을 겪을 수밖에 없다. 이와 관련하여 유럽 내에서는 에어비앤비와 같은 플랫폼 업체에게 세금징수 부과 의무 등을 부여함으로써 기존 경제주체와의 과세형평성을 확보하는 데 주력하고 있다. 이처럼 효과적인 과세 및 세금징수를 위해서는 플랫폼 업체의 역할이 중요하며, 조세행정과 관련하여 정부

기관과 플랫폼 간의 협력 강화를 도모하기 위한 노력이 중요할 것이다.

넷째, 공유경제 활성화를 위한 지원정책과 관련하여 제한적 실험 후 단계적으로 확산시키는 정책사례에 주목할 필요가 있다. 공유경제 모델 중 가장 빠르게 도입된 숙박 및 차량공유의 경우도 2000년대 후반에 시작되었으며, 아직은 그 역사가 길다고 보기 어렵다. 따라서 현재 공유경제 모델의 이행에 따라 다양한 형태의 부작용이나 갈등요인은 지속적으로 나타나고 있다. 이와 관련하여 우버 서비스에 대한 불법화 판정 등 해결의 실마리가 보이지 않는 경우도 있으나 영국의 경우와 같이 일부 도시를 공유경제 시범도시로 지정·운영하는 등 단계적 시험 및 확산 전략을 모색하고 있다. 공유경제의 각 분야가 이제 태동기를 넘어 확산되고 과정에서 다양한 문제점들이 지속적으로 나타나고 있는바, 일종의 테스트베드 개념으로 각종 지원 및 규제완화 등에 대한 정책적 실험을 거쳐 나가는 과정이 필요할 것으로 판단된다.

다섯째, 차량 및 승차 공유 분야와 관련하여 택시업계와의 마찰을 최소화하고 공유경제의 가치를 살려나가기 위한 대안 마련의 중요성을 시사한다. 유럽 내에서 택시업계 반발 및 불법화 판정 확산으로 우버의 입지가 계속해서 위협 받는 상황이나, 한편으로는 독일이 주도하는 차량공유 서비스나 카풀 서비스 등이 활성화되는 추세를 보이고 있다. 이와 같이 공유경제의 장점을 활용할 수 있는 다양한 플랫폼의 개발 및 확산을 위한 노력이 필요하며, 이러한 과정에서 우버와 같은 글로벌 플랫폼을 대체할 수 있는 자국기업의 육성 기회를 포착할 수도 있을 것이다.

## 1. 공유경제 현황 및 정책

### 가. 공유경제 현황

중국의 공유경제는 2015년 이후 계속된 정부의 적극적인 지지 발언에 힘입어 짧은 기간 동안 폭발적인 성장을 기록하고 있다. 최근 중국 국가정보중심과 인터넷협회가 발표한 보고서(中国分享经济发展报告)에 의하면, 2016년 중국의 공유경제시장의 교역규모는 총 3조 4,522억 위안으로 전년도 대비 103% 성장하였다.<sup>125)</sup> 중국의 대표 IT기업인 텐센트(腾讯, Tensent) 산하 연구소에 서도 2016년 중국의 공유경제 규모를 총 2조 4,022억 위안으로 집계하며 전년도 대비 112% 성장하였다고 발표하였다.<sup>126)</sup> 비록 기관에 따라 교역 규모를 다르게 추산하고 있으나, 최소한 자국 공유경제가 100% 이상의 고(高)성장을 기록하고 있다는 점에는 동의하고 있는 것으로 판단된다.<sup>127)</sup>

125) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), p. 4.

126) 腾讯研究院(2017), p. 6.

127) 언급된 보고서들은 각각 공유경제 교역 규모를 추산하는 방법에서 차이를 보임. 중국 국가정보중심 보고서(中国分享经济发展报告)의 경우 교통·외출 분야처럼 일부 기업이 시장점유율의 대부분을 차지하는 경우에는 선두기업 위주로, 그 외는 분야별 공유기업을 대상으로 한 조사를 바탕으로 작성되었으며, 생산능력(제조) 분야를 포함함. 반면 Tencent 산하연구소 보고서(分享经济发展研究报告)의 경우 총 1,000여 개의 공유기업에 대한 빅데이터를 활용하였으며, 생산 연관 분야 등은 제외하였음. 중국국가정보중심 및 Tencent 산하연구소 관계자 인터뷰(2017. 7. 17, 중국 베이징).

표 5-1. 중국 공유경제의 분야별 교역 규모 및 용자 규모(2016년)

(단위: 억 위안, %)

분야별	교역 규모					용자 규모
	2015년		2016년			
	교역액	비중(%)	교역액	비중(%)	성장률(%)	
자금	10,000	58.9	20,863	60.4	109	427
생활서비스	3,603	21.2	7,233	21.0	101	325
생산능력(설비)	2,000	11.8	3,380	9.8	69	-
교통·외출	1,000	5.9	2,038	5.9	104	700
지식기능	200	1.2	610	1.8	205	200
숙박	105	0.6	243	0.7	131	13
의료	70	0.4	155	0.4	121	45
<b>합계</b>	<b>16,978</b>	<b>100.0</b>	<b>34,522</b>	<b>100.0</b>	<b>103</b>	<b>1,710</b>

자료: 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), pp. 4-5.

분야별 공유경제 현황과 특징을 살펴보면 다음과 같다. [표 5-1]과 같이 2016년 총 교역액에서 가장 큰 비중을 차지하는 분야는 자금(P2P 대출 등)으로 전체 시장의 60.4%를 차지하고 있으며, 뒤이어 생활서비스(21.0%), 생산능력(9.8%), 교통·외출(5.9%) 등의 순이다. 전년도(2015년) 대비 성장률 기준으로는 지식기능(205%)과 숙박(131%) 분야가 가장 눈에 띄게 성장 중이다. 한편 용자 규모가 가장 큰 분야는 700억 위안을 기록한 교통·외출 분야였으며, 이밖에도 자금(427억 위안), 생활서비스(325억 위안), 지식기능(200억 위안) 등의 순으로 나타나고 있다.

지역별로는 베이징(北京), 상하이(上海) 등 1선 대도시와 광둥성(广东省), 푸젠성(福建省), 저장성(浙江省) 등 동부 연안 지역을 중심으로 성장하고 있음을 확인할 수 있다. 이는 비교적 높은 수준의 경제 발전과 IT인프라 등을 확보한 지역이기에 가능했던 것으로 분석된다.<sup>128)</sup> 실제 인터넷 보급률과 네티즌 규모를 살펴보아도 해당 지역들의 성장 요인을 파악할 수 있다(표 5-2 참고). 그중에서도 항저우(杭州), 광저우(广州), 선전(深圳), 청두(成都)가 새로운 창업 도시로 부상하고 있

128) 腾讯研究院(2017), p. 8.

다. [그림 5-1]과 같이 2012년만 하더라도 약 70%의 신규 공유기업이 베이징, 상하이에 밀집되어 있었던 것에 비해 불과 4년만인 2016년에는 앞서 언급한 항저우 등 4개 지역의 비중이 17%p 정도 증가하였다.

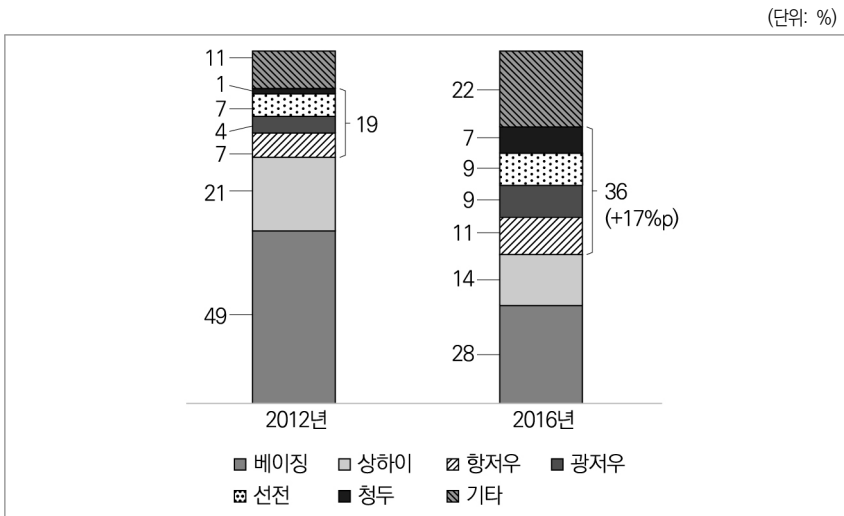
표 5-2. 중국의 지역별 인터넷 보급률 순위 및 네티즌 규모(2016년)

(단위: 만 명, %)

순위	지역	인터넷 보급률 (%)	네티즌 수* (만 명)
1	베이징	77.8	1,690
2	상하이	74.1	1,791
3	광둥	74.0	8,024
4	푸젠	69.7	2,678
5	저장	65.6	3,632
6	텐진	64.6	999
7	랴오닝	62.6	2,741
	<b>전국</b>	<b>53.2</b>	<b>73,125</b>

주: 핸드폰, 컴퓨터, 노트북 등을 활용하여 인터넷을 이용하는 총 인원 수를 의미함.  
 자료: 中国互联网络信息中心(2017), pp. 36~37.

그림 5-1. 중국의 주요도시별 신규 공유기업 창업 비중 변화



자료: 腾讯研究院(2017), p. 10을 바탕으로 재구성.

한편 중국 공유경제시장의 구조를 살펴보면, 자국기업 위주의 시장이 형성되었음을 파악할 수 있다. 그중에서도 교통·외출 분야에서 이러한 양상이 가장 뚜렷하다. 글로벌 기업인 우버(Uber, 优步)가 2014년 중국 시장에 진출한 이후 디디추싱(滴滴出行) 등 본토 기업들과 과열된 경쟁 구도를 형성하였으나, 2016년 8월 우버와 디디추싱이 공식 합병함에 따라 기업가치 총 350억 달러, 시장점유율 90% 이상을 차지하는 거대 공유기업이 출현하게 되었다.<sup>129)</sup> 자국기업 또는 연관 분야 기업과의 협력도 활발하다. 대표적인 예로 숙박공유기업인 투지아(途家)의 경우 여행업계의 선두 기업인 Ctrip(携程)과 파트너십을 맺고 있으며, 2016년 6월 22일자로 동종 업계 P2P 거래의 유명 플랫폼인 마이딴주(蚂蚁短租)를 인수하였음을 공식 발표하였다.<sup>130)</sup>

거시경제 측면에서도 공유경제가 상당한 영향을 끼치기 시작했다. 실제 공유경제에 참여한 인구는 2016년 기준 총 6억 명을 초과하였는데 이는 전년(5억 명) 대비 20% 증가한 수치이다. 같은 해 관련 서비스 제공 인원도 총 6천만 명에 이르렀으며, 이 중에서 플랫폼 고용 인원도 약 585만 명에 달한다.<sup>131)</sup> 창업 관점에서 살펴보아도 중국 전체 공유기업의 수는 2016년 총 1,102개로 2011년(117개)보다 약 10배 급증하였으며, 직전연도(1,006개) 대비 9.5% 증가하였음을 확인할 수 있다.<sup>132)</sup>

특히 전 세계 유니콘 기업(独角兽企业) 총 186개 중에서 중국 기업이 차지하는 비중이 22.6%(42개)에 이르렀다. 이 중에서 공유경제 관련 기업이 총 15개로 전체 중국 유니콘 기업의 35.7%를 차지<sup>133)</sup>하고 있다는 점이 가장 주목할 만한 성과로 판단된다(2017. 2. 17일자 기준). 중국은 공유경제의 성장 전망에

129) 박은경(2016. 8. 1), 「中 토종 디디추싱, 세계 최대 우버 중국 법인 인수」, 온라인 기사(검색일: 2017. 7. 14).

130) 투지아는 마이딴주의 주식 전량(100%)을 매입하였으며, 양 사는 인수합병 이후에도 각자의 브랜드와 운영의 독립성을 유지하기로 결정함. 중국 투지아 보도자료(2016. 6. 22).

131) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), p. 8.

132) 腾讯研究院(2017), p. 4.

133) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017, p. 10, 재인용).



대해서도 상당히 낙관적이다. 앞으로 자국 공유경제가 약 40%의 연평균 성장률을 기록할 것이며, 국내총생산(GDP)에서 차지하는 비중도 2020년에는 10%, 2025년에는 약 20% 수준까지 늘어날 것으로 예측하고 있다.<sup>134)</sup>

한 가지 유의해야 될 부분은 중국 또한 공유경제의 정의에 대해 공식적으로 합의한 적은 없으나, 타 국가들에 비해 비교적 광범위하게 공유경제를 인식하고 있다는 점이다. 개인과 개인 간 거래(P2P)에 주목하는 미국, 유럽, 우리나라 등과는 달리 중국은 기업과 개인 간 거래(B2P)도 중요하게 다루고 있으며,<sup>135)</sup> 유휴자원(闲置资源)이나 서비스뿐 아니라 양질의 물품에 대한 '사용권(使用权)'을 공유하는 경우를 모두 포함하고 있다. 이는 공급자(서비스 제공자)이자 소비자인 개인이 점차 기업 단위로 확대·발전하고 있다는 판단에서 비롯된 것으로 보인다.<sup>136)</sup>

## 나. 공유경제 지원정책

최근까지 중국 정부가 공유경제 육성을 위해 도입한 정책을 요약하면, △적극적 지지 선언 △주요 국가정책과의 연계 추구 △규제 및 관리감독 수단의 점진적 도입 △지방정부의 관리감독 권한 강화 등으로 정리할 수 있다. 중국은 이러한 노력을 통해 국가 차원의 발전 이념이나 목표를 실현하고자 하며, 국내 자원의 효율적 배치와 이용, 취업·창업 활성화, 소비자의 다양한 수요 충족 등을 위한 정책 수단으로서 공유경제를 활용하고자 한다.<sup>137)</sup>

134) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), p. 22.

135) 중국 내에서는 참여주체에 따른 거래 구분을 위해 B2C, C2C 등의 용어를 주로 사용하고 있으나, 본 연구에서는 B2P, P2P 등으로 용어를 통일하여 명시함.

136) 腾讯研究院(2017), p. 2; Tencent 산하연구소 관계자 인터뷰(2017. 7. 17, 중국 베이징).

137) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2016), p. 1, pp. 22~24.

## 1) 적극적 지지 선언

‘공유경제’가 중국의 공식 문서에 처음 등장한 것은 2015년 10월 중국 공산당 중앙위원회 제18차 5중전회부터이다. 이 회의에서 최초로 중국의 새로운 성장 가능성을 개척하기 위한 방법 중 하나로 공유경제가 제시되었다.<sup>138)</sup> 이후 2016년 3월 전국인민대표대회(이하 전인대) 정부업무보고에서 리커창(李克强) 총리는 공유경제의 발전을 지지하고, 자원 이용의 효율을 높여서 더 많은 사람들이 참여하도록 활성화할 계획임을 공식 발표하였다.<sup>139)</sup>

이후에도 리커창 총리의 지지 선언은 계속되었다. 2016년 5월 중국 빅데이터·전자상거래 관련 컨퍼런스에 참석하여 공유경제의 발전을 지지하고, 공유경제를 통해 더 많은 사람들이 평등한 취업·창업 기회를 얻을 수 있다는 점을 강조하였다.<sup>140)</sup> 2017년 3월 개최된 전인대 정부업무보고,<sup>141)</sup> 6월 개최된 국무원 상무회의에서도 공유경제의 발전에 대해 여러 번 언급하며, 행정적·제도적 여건 개선이 필요함을 주장하기도 하였다.<sup>142)</sup>

## 2) 주요 국가 정책과의 연계 추구

중국은 정부 차원의 지지 선언을 반복함과 동시에 국가 계획이나 정보화, 환경 정책 내에 공유경제에 대한 내용을 추가해왔다. 가장 중요한 변화는 국가 운영의 중·장기적 방향과 계획을 담은 「제13차 5개년 계획(2016~2020)」 내에

---

138) 「授权发布:中国共产党第十八届中央委员会第五次全体会议公报」(2015. 10. 29), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10).

139) 国务院(2016a), 「政府工作报告(2016. 3. 17)」, [http://www.gov.cn/guowuyuan/2016-03/17/content\\_5054901.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2016-03/17/content_5054901.htm)(검색일: 2017. 7. 10).

140) 「李克强出席中国大数据产业峰会暨中国电子商务创新发展峰会并致辞」(2016. 5. 25), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10).

141) 国务院(2017), 「政府工作报告」(3月5日), [http://www.gov.cn/premier/2017-03/16/content\\_5177940.htm](http://www.gov.cn/premier/2017-03/16/content_5177940.htm)(검색일: 2017. 5. 16).

142) 「李克强主持召开国务院常务会议 部署促进分享经济健康发展」(2017. 6. 22), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10).

공유경제를 적극적으로 발전시킬 계획임을 명시했다는 점이다.<sup>143)</sup> 「녹색소비 촉진에 관한 지도의견」을 통해서도 공유경제의 발전을 지지하고, 온라인 카풀 예약 서비스, 차량 렌탈, 민박 임대, 중고물품 교환 등을 녹색 생활방식의 예로 제시하며 민간의 참여를 권장하였다.<sup>144)</sup> 이외에도 여러 국가 정책 속에 공유경제의 발전을 지지하거나 장려하기 위한 내용이 등장하고 있다(표 5-3 참고).

표 5-3. 중국 공유경제 관련 주요 회의 및 정책 현황(2015~16년)

발표 시기	회의 또는 정책	공유경제 관련 내용
2015.10.	중국 공산당 중앙위원회 제18차 5중전회 (中国共产党第十八届中央委员会第五次全体会议)	최초 공유경제 지지 선언
2016. 3.	제12기 4차 양회: 전국인민대표대회 정부업무보고 (全国人民代表大会政府工作报告)	국가 정책과의 연계·반영
	제13차 5개년 계획(2016~2020) (中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要) 녹색소비 촉진에 관한 지도의견 (关于促进绿色消费的指导意见)	
2016. 5.	중국 빅데이터 산업, 전자상거래 발전 관련 컨퍼런스 (中国大数据产业峰会, 中国电子商务创新发展峰会)	리커창 총리의 지지 발언
2016. 7.	국가정보화발전전략강요 (国家信息化发展战略纲要)	국가 정책과의 연계·반영
2017. 3.	제12기 5차 양회: 전국인민대표대회 정부업무보고 (全国人民代表大会政府工作报告)	국가 정책과의 연계·반영
2017. 6.	국무원 상무회의 (国务院常务会议)	리커창 총리의 지지 발언
2017. 7.	공유경제 발전 촉진에 관한 지도의견 (关于促进分享经济发展的指导性意见)	공유경제 정책 최초 제정

자료: 「授权发布:中国共产党第十八届中央委员会第五次全体会议公报」(2015. 10. 29), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10); 国务院(2016a), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10); 国务院(2016b), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10); 国家发展改革委 외(2016), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 14); 「李克强出席中国大数据产业峰会暨中国电子商务创新发展峰会并致辞」(2016. 5. 25), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10); 国务院(2016c), 온라인 자료(검색일: 2017. 5. 26); 国务院(2017), 온라인 자료(검색일: 2017. 5. 16); 「李克强主持召开国务院常务会议 部署促进分享经济健康发展」(2017. 6. 22), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 14); 国家发展改革委 외(2017), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 5)를 바탕으로 저자 정리.

143) 国务院(2016b), 「中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要(2016-20)」, [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\\_5054992.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm)(검색일: 2017. 7. 10).

144) 国家发展改革委 외(2016), 「关于促进绿色消费的指导意见的通知」, [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/02/content\\_5048002.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/02/content_5048002.htm)(검색일: 2017. 7. 14).

### 3) 규제 및 관리감독의 점진적 도입

최근 중국 공유경제의 눈부신 성장에는 정부 정책과 지원이 상당히 중요한 역할을 했다고 평가되고 있다.<sup>145)</sup> 특히 중국 정부는 새로운 형태의 산업이나 유망업종(新业态)이 출현하면 ‘선(先) 관망, 후(後) 조치’ 방식으로 대응하고 있다. 성장 초기에는 특별한 조치를 취하지 않고 일단 지켜보다가 특정 이슈나 갈등이 심화된 분야에 대해서는 관련 규제나 관리감독을 우선적으로 시행하는 것이다. 이렇듯 정부는 제재보다는 해당 산업의 지속적 발전을 더욱 중시하며, 이들의 성장 환경을 조성하는 역할에 집중하고 있다.

2017년 7월 공유경제만을 위해 최초로 제시된 국가 차원의 정책이 바로 「공유경제 발전 촉진에 관한 지도의견(이하 지도의견)」이다.<sup>146)</sup> 특히 “넓은 방법으로 신산업을 규제해서는 안 되고, 업계의 장애물이나 지역 제한을 제거해야 한다”는 부분을 통해 앞으로 규제완화를 위한 정책을 도입하고자 함을 짐작할 수 있다. 다만 시장진입 허가 정책(市场准入政策)에 대해서는 신중한 입장으로 “국민의 생명, 재산 안전 등과 긴밀히 관계된 업종이나 사업 모델에 대해서는 시장진입 허가 조건을 엄격히 규제해야 한다”고 명시하였다. 플랫폼 기업 또한 참여자의 권익 보호를 위해 노력해야 함을 별도로 강조하고 있다는 점에서 상당한 진전이 있었다고 판단된다(표 5-4 참고).

---

145) 「八部门：破除壁垒促分享经济发展」(2017. 7. 4), 온라인 자료(검색일: 2107. 7. 5). 참고로 해당 기사 내 국가정보중심의 장신홍(张新红) 주임의 인터뷰를 인용함.

146) 国家发展改革委 의(2017), 「印发《关于促进分享经济发展的指导性意见》的通知」, [http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201707/t20170703\\_853853.html](http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201707/t20170703_853853.html)(검색일: 2017. 7. 5).

표 5-4. 중국 「공유경제 발전 촉진에 관한 지도의견」 주요 내용

주제	주요 내용
규제 완화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공유경제 성장환경 조성과 세분화된 관리감독 시행</li> <li>- 관련 법률법규 완성 및 공정한 경쟁 보장</li> <li>- 낡은 제도를 이용한 새로운 형태의 비즈니스 관리 금지</li> <li>- 업계의 장벽(예: 행정허가, 상업등기 등)과 지역적 한계 해소</li> <li>- 단, 생명, 재산 안전 등과 연관된 분야의 진입은 엄격히 규제</li> </ul>
관리감독 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 관리감독 체계 건설</li> <li>- 클라우드, 빅데이터 등 신(新)기술을 활용한 관리감독 수단 혁신</li> <li>- 네트워크 거래 관리감독을 위한 서비스 플랫폼 건설 추진</li> <li>- 플랫폼 기업에 대한 관리 강화 및 사회적 관리감독 체계 완성</li> <li>• 각 행위주체별 권리, 책임 및 의무에 대한 기준 설정</li> <li>- 특히 책임 추궁에 대한 기준과 범위 명확화</li> <li>- 플랫폼 기업의 노력(규칙 제정, 자격심사 강화, 제3자 인증, 신용 평가 및 자체 관리 능력 향상 등) 및 협조 촉구</li> </ul>
참여자 보호	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 소비자 보호 강화</li> <li>- 플랫폼 기업 자체적인 소비자 불만 및 분쟁해결제도 구축 독려</li> <li>• 노동자(플랫폼 기업 종사자) 권익 보호</li> <li>- 사회보험 가입, 보험료 납부 등에 대한 연구, 취업·창업 지원</li> </ul>
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 세수 관련 정보 수집 및 관리 촉구</li> <li>• 공유경제를 반영한 통계 및 평가지표 도입</li> </ul>

자료: 国家发展改革委 외(2017), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 5)를 바탕으로 저자 정리.

#### 4) 지방 정부의 관리감독 권한 강화

앞서 살펴본 바와 같이 중국 정부는 기본적으로 공유경제의 성장과 발전을 꾸준히 지지할 계획이다. 특히 가장 활발한 거래가 이뤄지고 있는 시장 중 하나인 교통·외출 분야에서는 이미 중앙 정부의 가이드라인을 바탕으로 지방 정부가 자체적인 관리감독을 시행할 수 있도록 재량권을 허용하고 있다. 이러한 상황을 감안해볼 때 타 분야에서도 동일한 방식으로 공유경제를 관리감독 하려는 노력이 있을 것이며, 그 과정에서 지방 정부의 역할이 더욱 부각될 것으로 예상할 수 있다.

## 2. 분야별 규제 및 정책동향

### 가. 숙박공유

중국의 숙박공유는 2012년부터 1980년대와 1990년대생 사용자를 중심으로 빠르게 성장하기 시작하였다. 2016년 기준 거래규모는 총 243억 위안으로 전년(105억 위안) 대비 131% 성장하였으며, 참여인원 수와 플랫폼에 등록된 숙소의 수가 각각 3,500만 명, 190만 가구를 초과하였다.<sup>147)</sup> 참여기업은 주로 ‘온라인 단기임대(在线短租) 서비스’를 제공하는 플랫폼 기업이다. 2011년 마이딴주(蚂蚁短租), 투지아(途家), 2012년 샤오주딴주(小猪短租) 등이 설립되면서부터 다양한 숙박공유 서비스가 소개되었다(표 5-5 참고). 서비스 이용자는 대부분 가족(58.5%) 또는 친구(17.5%) 단위의 여행객이며, 그중 81.1%가 모바일 어플리케이션(이하 앱)을 이용하여 문의·예약하고 있다. 또한 아파트(公寓, 50.6%), 객잔(客栈, 23.2%), 농촌가옥(农家院, 12.3%)을 이용하는 경우가 약 85% 이상이며, 몽고파오(蒙古包) 등 이색 가옥이나 복층 주택, 별장도 거래에 활용되고 있다.<sup>148)</sup>

표 5-5. 중국 내 대표 숙박공유기업 간 비교

기업 분류	투지아	마이딴주	샤오주딴주	에어비앤비
창립 시기	 2011년 12월	 2011년 11월	 2012년 8월	 2008년 8월(미국) 2015년 11월(중국)
경영 방식	B2P, P2P	P2P	P2P	P2P

147) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), p. 28.

148) 艾瑞咨询(2017), p. 30, p. 32, p. 40.

표 5-5. 계속

기업 분류	투지아	마이딴주	샤오주딴주	에어비앤비
회사 규모	4,000여 명	200여 명	중국 내 20여 개 사무실 설립	중국 내 20여 개 사무실 설립
서비스 지역	국내: 335개 국외: 1,018개	국내: 300개	국내: 306개	191개국, 6만 5천 개 도시
리스팅 규모	45만 가구 초과	30만 가구 초과	20만 가구 초과	약 8만 가구 (국외 약 300만 가구)
기타	한국, 일본 등 아시아 진출 중	2016. 6. 22일 투지아와 합병	-	-

자료: 艾瑞咨询(2017), pp. 18-25 및 회사별 공식 홈페이지를 바탕으로 저자 재구성.

途家 홈페이지, <https://www.tujia.com>; 蚂蚁短租 홈페이지, <https://www.mayi.com>; 小猪短租 홈페이지, <https://www.xiaozhu.com>; 에어비앤비(중국) 홈페이지, <https://zh.airbnb.com>(모든 자료의 검색일: 2017. 8. 21).

내국인의 여행 소비액이 꾸준히 증가함에 따라 중국 정부는 관련 정책과 공유경제를 연계하기 시작한다. 2015년 7월 리커창 총리는 국무원 상무회의에서 온라인 단기임대 서비스 등 ‘인터넷+(互联网+)’ 산업종에 대한 진입과 허가 조건을 완화해야 함을 주장하였다.<sup>149)</sup> 특히 국내 서비스업의 발전과 농촌 경제 활성화를 달성하기 위한 정책 수단 중 하나로 숙박공유를 언급하였다. 대표적으로 같은 해 11월에 발표한 「생활서비스업 발전과 소비구조 고도화 촉진에 관한 지도의견」을 통해 객잔 민박, 아파트 단기임대 등 소비자의 수요에 부합하는 업종을 적극 개발하고, 온·오프라인을 모두 활용한 경영 방식과 서비스 혁신이 필요함을 언급하였다.<sup>150)</sup> 뒤이어 「농업현대화 가속화와 소강목표 실현을 위한 신개념 발전에 관한 의견」을 발표하며 농촌의 발전을 위해 다양한 여행 상품을 개발해야 함을 제시하기도 하였다.<sup>151)</sup>

중국은 앞으로 P2P 거래가 활성화될수록 개인이 집주인(房东)을 자신의 직

149) 「李克强主持召开国务院常务会议(2015年7月28日)」(2015. 7. 29), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10).

150) 国务院(2015a), 「关于加快发展生活性服务业促进消费结构升级的指导意见」, [http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-11/22/content\\_10336.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-11/22/content_10336.htm)(검색일: 2017. 7. 10).

151) 国务院(2015b), 「关于落实发展新理念加快农业现代化实现全面小康目标的若干意见」, [http://www.gov.cn/zhengce/2016-01/27/content\\_5036698.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2016-01/27/content_5036698.htm)(검색일: 2017. 7. 10).

업으로 선택하는 경우가 많아질 것으로 전망하고 있다.<sup>152)</sup> 하지만 개인의 공유 거래를 어떠한 기준으로 규제할 것인가에 대한 판단은 아직 불분명하다. 저장성 등 일부 지역에서 기존 숙박업과 유사한 수준의 민박 관련 규제를 도입하자 비전문가인 개인에게는 역차별이 될 수 있다는 논란이 있었다. 중국 내 부동산 공실률 문제를 역이용하여 성장한 투지아의 경우도 아직은 개인 간 거래가 아닌 기업이 주도하는 B2P 거래 위주로 운영되고 있다는 특징을 보인다.

### 1) 쟁점 1: ‘온라인 단기임대 서비스’ 관련 규제 공백

중국의 온라인 단기임대 서비스는 국내뿐 아니라 해외를 자유롭게 여행하고 싶은 자국민을 위해 탄생하였다. 그러나 숙박공유가 활성화될수록 여타 국가들과 마찬가지로 중국 또한 기존의 제도권 안에서 해당 서비스를 관리하는 것이 합당한지에 대해 고민하게 된다. 특히 가격에는 민감하지만 남들과 차별화된 여행 경험을 추구하는 소비층이 늘어남에 따라 일부 지역에서는 조례 등을 통해 ‘민박(民宿)’의 정의와 범위를 명시하고, 일정 조건을 충족할 경우 합법적 운영이 가능하도록 허가하기 시작하였다.

사실 2016년 이전까지만 해도 중국의 민박은 그 정의나 범위가 명확히 존재하지 않았다. 그러나 2016년 말 저장성에서 처음으로 「민박 범위와 조건 확정」에 관한 지도의견」 내에 제시한 민박의 정의를 요약하면, ‘도시 또는 농촌 주민이 자신의 주택이나 공동 공간, 기타 공간을 이용하여 여행자가 휴가를 즐기고 현지의 풍속과 문화를 체험하도록 하기 위해 숙박과 식사 등의 서비스를 제공하는 장소’이다. 단, 건물 동별로 객실 수가 15개 이상, 층수는 4층 이상, 건축면적은 총 800만 제곱미터를 초과할 수 없고, 건축시설, 소방안전, 경영관리 조건을 준수하여야 한다.<sup>153)</sup>

152) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), p. 28.

153) 浙江省人民政府(2016), 「关于确定民宿范围和条件的指导意见」, [http://zhejiang.gov.cn/art/2017/1/5/art\\_32432\\_289933.html](http://zhejiang.gov.cn/art/2017/1/5/art_32432_289933.html)(검색일: 2017. 8. 29).



2016년 7월 광둥성에서는 지역적 특색으로 인기를 얻은 유스호스텔 1호점이 경영 허가를 받지 못했다는 이유로 폐업하게 되는 사건이 발생하여 언론의 주목을 받았다. 이후 2017년 8월 「광둥성 관광조례」를 통해 민박 운영을 정식으로 허용하되, 경영허가제 등 서비스 제공자가 지켜야 하는 의무사항을 제시하였다.<sup>154)</sup> 베이징시 또한 2017년 5월 「베이징시 관광조례」를 제정하여 민박 경영자의 공상등기(工商登記)를 의무화하고, 유관 행정부문의 관리감독에 따라야 함을 규정하였다. 특히 농촌 지역의 민박업을 발전시키고자 하며, 도시와 농촌 지역의 민박을 구분하여 관리하도록 하였다(제4장 7절).<sup>155)</sup>

앞서 언급한 사례들은 지역 차원이거나 민박의 법적 지위를 마련했다는 의의가 있다. 그러나 타 선진국들의 경우처럼 ‘임대 기간’에 대한 기준이나 제한이 없기 때문에 중국의 단기임대 시장에는 여전히 규제하기 어려운 회색지대가 존재한다. 일부 지역들이 도입한 경영허가나 등기 제도, 관리방안 또한 비전문가인 개인이 감당하기 버거운 수준이다. 최근 중앙 정부가 앞장서서 공유경제의 발전을 장려하고 있고, 이를 통해 서비스업과 농촌의 성장을 도모하는 것과 상충되는 부분이기도 하다.

## 2) 쟁점 2: 공실률 문제 해결 수단으로의 활용

2000년대 이후 중국 경제가 급성장함에 따라 축적된 부의 상당 부분이 부동산 투자로 이어지게 되었다. 그러나 유명 관광지인 산야(三亚)의 경우 외지인이 투자를 목적으로 해안가에 건설한 부동산의 공실률(空置率)이 80%를 초과하였고, 연 평균 20일 정도만 거주할 뿐 평소에는 비어 있는 주택도 늘어났다.<sup>156)</sup> 정부 또한 2014년부터 분양 주택의 공실률이 40%에 육박하고, 지방 3, 4선 도

154) 「广东省鼓励居民办民宿 住宿分享经济仍是灰色地带」(2017. 8. 4), 온라인 자료(검색일: 2017. 8. 29).

155) 北京市常务委员会(2017), 「北京市旅游条例」, <http://zhengce.beijing.gov.cn/library/192/33/50/438650/233911/index.html>(검색일: 2017. 8. 29).

156) 「海南三亚海景房空置率大多超80%：一年只住20天」(2008. 4. 5), 온라인 자료(검색일: 2017. 8. 29).

시를 중심으로 미분양 주택이 늘어나자 ‘부동산 재고 소진(去库存)’을 2016년 핵심 정책 중 하나로 제시하기도 하였다.<sup>157)</sup>

2016년 기준 리스팅 규모 업계 1위 기업인 투지아는 산야 지역의 공실률 문제를 역이용하여 새로운 사업 기회를 창출한 케이스이다. 부동산 투자자와 합작하였거나 소유주에게 위탁받은 주택이나 공간을 직접 관리·운영하고, 이를 고객에게 임대해주는 B2P 기반의 서비스를 제공하여 성공을 이뤄냈다. 최근에는 중국의 에어비앤비라 불리는 마이딴주를 인수하여 P2P 거래를 강화하고, 홈어웨이(HomeAway), Ctrip 등 국내외 유명 기업들과의 파트너십을 통해 플랫폼 내 등록된 가구의 수와 질을 보완하고 있다.<sup>158)</sup>

그러나 에어비앤비와 같은 글로벌 공유기업이 주로 개인과 개인 간의 P2P 거래를 중심으로 운영되는 것에 비해 중국의 투지아는 다주택 보유자나 부동산 투자자들의 임대 수익을 위한 B2P 거래가 상당한 비중을 차지하고 있다. 이는 앞서 언급된 국가들의 경우와는 분명한 차이를 보이는 부분으로 공유 거래가 개인이 아닌 기업이 주도하는 방식으로 활발히 이루어지고 있음을 보여주고 있다.

## 나. 교통·외출 공유

중국의 교통·외출 분야는 실생활 속에서 가장 널리 활용되고 있는 영역으로 위치기반서비스(LBS: Location-Based Service) 및 O2O(Online to Offline) 서비스를 기반으로 차량, 자전거, 승차, 운전기술 등 유·무형 자원을 재배치하여 활용하는 경우를 포함한다. 2016년 기준 거래규모는 약 2,038억 위안으로 전년(1,000억 위안) 대비 104% 성장하였으며, 참여인원과 운전기사 수가 각각 3.5억 명, 1,800만 명을 초과하는 등 높은 성장세를 기록하고 있다.<sup>159)</sup>

참여 기업들은 주로 ‘온라인 차량예약 서비스(网络预约出租汽车服务, ride-

157) KIEP 북경사무소(2016), 「중국의 부동산재고 소진(去库存)정책 추진 현황 및 전망」, pp. 7~8.

158) 艾瑞咨询(2017), p. 10; 투지아 관계자 인터뷰(2017. 7. 18, 중국 베이징).

159) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), pp. 26~27.

hailing service)’를 제공하는 플랫폼 기업이다. 2010년대에 접어들면서부터 이다오용차(易到用车, 2010년), 콰이디다차(快的打车, 2012년), 디디다차(滴滴打车, 2012년), 우버(2014년) 등 해당 분야의 주요 모바일 앱(app)이 출시되기 시작하였다. 이후 치열한 보조금 경쟁을 거듭한 끝에 2015년 디디다차와 콰이디다차가 합병하고, 2016년에는 우버까지 인수함으로써 새롭게 출범한 디디추싱<sup>160)</sup>이 독점에 가까운 시장 구조를 형성하였다.

해당 서비스에는 택시(出租车) 이외에도 자가용(私家车), 버스(巴士), 렌터카(租车) 등 다양한 형태의 차량이 참여하고 있다. 소비자(승객)가 선택 가능한 서비스에도 가장 대중적이고 비교적 고급 서비스인 완차(专车)부터 가격이 저렴한 콰이차(快车), 카풀 서비스인 핀차(拼车 또는 顺风车), 차량임대(汽车租赁), 대리운전(代驾) 등의 다양한 옵션이 제공된다. 무엇보다도 중국의 독창적인 영역인 공유자전거(共享单车)가 최근 급성장하고 있다. 2017년 시장규모가 전년(12억 3,000만 위안) 대비 735.8% 성장한 102억 8,000만 위안이 될 것이며, 사용자 또한 2억 명을 초과할 것으로 전망된다.<sup>161)</sup>

정부 또한 ‘인터넷 플러스(互联网+) 정책’과 운송 업계를 연계하기 시작한다. 2016년 4월 발표된 「‘인터넷+유통’ 행동계획 심화 실시에 대한 의견」을 통해 공유경제라는 새로운 모델의 발전을 장려하고, 기업이 인터넷 플랫폼을 활용하여 유희자원 이용을 최적화하도록 격려해야 함을 명시하였다.<sup>162)</sup> 같은 해 7월에 발표된 「‘인터넷+’ 교통편의 촉진 및 스마트 교통 발전에 대한 실시방안」에서도 스마트 교통서비스 시스템을 완성하기 위해 운송 업계와 인터넷 기업의 융합 발전을 촉진할 것임을 발표하였다.<sup>163)</sup>

160) 디디추싱은 샤오주테크놀로지(北京小桔科技有限公司, Xiaoju Technology Co., Ltd.)가 2012년 6월에 출시한 모바일 어플리케이션으로 현재까지 공식 명칭을 디디다차(滴滴打车, 2012년 6월) → 디디다차(滴滴打车, 2014년 5월) → 디디추싱(滴滴出行, 2015년 9월)으로 세 차례 변경하였음. 北京小桔科技有限公司 홈페이지, <http://www.xiaojukeji.com/website/about.html>(검색일: 2017. 8. 21).

161) 艾媒咨询(2017), p. 5.

162) 国务院(2016d), 「关于深入实施“互联网+流通”行动计划的意见」, [http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-04/21/content\\_5066570.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-04/21/content_5066570.htm)(검색일: 2017. 8. 18).

163) 国家发展改革委, 交通运输部(2016), 「关于印发《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案

하지만 교통·외출 분야가 빠르게 성장함에 따라 예기치 못한 문제점이 발생하고 있다. 대표적으로 택시 업계와의 마찰뿐 아니라 기존 규제로는 적용할 수 없는 제도의 공백이 나타나기 시작하였고, 디디추싱의 시장 독점 논란 또한 발생하였다. 이러한 주요 쟁점들을 사안별로 정리하고, 중국이 자국만의 해결책을 어떻게 찾아왔는지 그 과정을 살펴보면 다음과 같다.

## 1) 쟁점 1: 택시 업계와의 마찰

온라인 차량예약 서비스의 등장으로 다양한 선택권을 갖게 된 중국 소비자들과는 달리 기존 택시 업계의 반발은 거세지기 시작한다. 사실 중국의 택시기사들은 대부분 1998년부터 시행된 「도시택시관리방법」 제5조에 의거하여 택시회사로부터 택시경영권(出租汽车经营权)을 유상 임대해왔다.<sup>164)</sup> 이러한 비용을 보통 ‘할당금(份子钱)’이라고 부르는데 택시회사의 주요 수입원이었다. 하지만 과도한 수준의 할당금 납부를 요구하는 택시회사들 때문에 소속 기사들의 불만은 점차 누적되고 있었다.

2015년 1월 장춘(长春), 청두(成都), 난징(南京) 등 일부 대도시의 택시기사들은 플랫폼 기업에 의해 발생한 수익성 악화 등에 대해 항의하며 대규모 파업을 강행하였다. 당시 한 택시기사는 인터뷰를 통해 운행수입의 절반 이상을 소속 회사에 상납해야 하는 형편임을 토로하기도 하였다.<sup>165)</sup> 2016년 1월 선전의 택시기사들도 손님의 승차를 거부하며 파업에 돌입하였다. 이들은 플랫폼 기업에 쏟아지는 언론의 관심을 이용하여 택시 업계의 고질적인 문제인 할당금 체계에 대한 불만을 함께 표출한 것으로 보인다.<sup>166)</sup>

---

案)的通知」, [http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201608/t20160805\\_814065.html](http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201608/t20160805_814065.html)(검색일: 2017. 7. 14).

164) 建设部, 公安部(1997), 「城市出租汽车管理办法」, [http://www.mohurd.gov.cn/fjgs/jsbgz/200611/t20061101\\_158990.html](http://www.mohurd.gov.cn/fjgs/jsbgz/200611/t20061101_158990.html)(검색일: 2017. 7. 14).

165) Jacobs(2015. 1. 14), “Strikes by Taxi Drivers Spread Across China.” 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 14).

166) Pinner(2016. 1. 5), “Shenzhen’s Red Taxis Drivers Go on Strike.” 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 14).

결국 중국은 2016년 3월 「도시택시관리방법」을 폐지하였다.<sup>167)</sup> 뒤이어 발표한 「택시산업의 건강한 발전을 위한 심화개혁 추진 지도의견」을 통해 택시기사들의 가장 큰 불만이었던 택시경영권 사용 방식을 무상임대료로 전환하고, 기한제 방식의 관리 제도를 도입하였다.<sup>168)</sup> 이후 2016년 말부터 모바일 앱에 등록된 차량을 불법차량(黑车)이 아닌 합법적 지위를 가진 차량으로 인정하고, 해당 서비스를 광범위한 택시서비스의 하나로 끌어들이게 된다.

## 2) 쟁점 2: ‘온라인 차량예약 서비스’ 관련 규제 공백

온라인 차량예약 서비스 중에서도 ‘완처서비스’가 널리 유행하기 시작하고, 우버가 해당 시장에 진출하면서부터 택시회사와 플랫폼 기업 간의 갈등이 더욱 깊어지게 된다. 무엇보다 중국 내에 새로운 유형의 공유 서비스나 경영 활동을 관리하기에 적합한 법률이나 규제가 없었고, 개인이 자가용을 이용하여 추가 수입을 올리는 행동이 위법인지에 대한 논쟁도 이어졌다. 결국 교통운수부(交通运输部)는 개인차량(자가용)을 이용한 완처서비스를 2015년 1월 8일자로 금지하기도 하였으나,<sup>169)</sup> 열악한 교통 인프라 속에서 폭넓은 선택권을 요구하는 소비자들의 목소리 또한 무시하기 어려운 상황이었다.

모호한 태도로 시장 상황을 관망하던 중국 정부는 2015년 말부터 각계의 의견을 수렴하기 시작한다. 이후 2016년 11월 1일자로 「온라인 차량예약 서비스 관리 임시방법(이하 임시방법)」을 시행할 것임을 공표하였다. 무엇보다도 온라인 차량예약 서비스에 한해서는 참여주체(플랫폼 기업, 차량, 운전기사)별로 요구되는 허가를 각각 취득해야 함을 규정하였고, 월가 이하의 지나친 가격

167) 住房和城乡建设部 홈페이지, [http://www.mohurd.gov.cn/fjgs/jsbgz/201603/t20160318\\_226948.html](http://www.mohurd.gov.cn/fjgs/jsbgz/201603/t20160318_226948.html)(검색일: 2017. 7. 20).

168) 国务院(2016e), 「关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见」, [http://www.gov.cn/zhenqce/content/2016-07/28/content\\_5095567.htm](http://www.gov.cn/zhenqce/content/2016-07/28/content_5095567.htm)(검색일: 2017. 7. 10).

169) 交通运输部 홈페이지, [http://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/201510/t20151014\\_1897076.html](http://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/201510/t20151014_1897076.html)(검색일: 2017. 7. 20).

경쟁은 금지되었다.<sup>170)</sup> 앞서 논란이 되었던 차량의 경우 택시와 개인차량(자가용) 모두를 ‘온라인예약차량(网络预约出租汽车, 약칭 网约车)’이라는 새로운 범주 하에서 통합 관리하기 시작하였다. 지방 정부도 위의 임시방법을 바탕으로 지역별 관리 방안을 발표하였다. 그러나 외지인의 유입이 많은 일부 대도시들의 경우 운전기사가 해당 지역의 호적(户口)을 보유해야 한다고 규정하는 등 보다 엄격한 기준을 제시하고 있다(표 5-6 참고).

표 5-6. 중국 온라인 차량예약 서비스 관련 국가정책 및 일부 대도시의 정책 비교

구분 대상	국가정책 (의무사항)	지역별 주요 추가 조건	
		베이징(시행세칙)	상하이(관리규정)
경영자 (플랫폼 기업)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 기업법인</li> <li>- 온라인 플랫폼 관련 통계 및 처리능력보유</li> <li>- 전자결제시스템 사용</li> <li>- 경영·안전관리 및 서비스 보장제도 도입</li> <li>- 정부 담당기관의 관리 플랫폼과 연결 필요</li> <li>- 국내에서만 데이터 저장 및 이용 가능, 최소 2년간 보관 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 역내 서비스기관 또는 사무소 설립</li> <li>- 사망 승객에 대한 손해배상과 휴대품 훼손, 화재손실에 대한 배상책임 부과</li> <li>- 허가 유효기간 : 4년</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 역내 기업법인 또는 지사 설립</li> <li>- 안전사고 발생 시 승객 손해에 대한 우선배상책임 부과</li> <li>- 허가 유효기간 : 3년</li> </ul>
차량	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7석 이하 승용차</li> <li>- GPS 및 비상알림장치 구비 차량</li> <li>- 안전표준 적합 차량</li> <li>- 주행거리 60만km 이상, 8년 이상 사용 차량은 폐기, 퇴출 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 역내 등록 차량</li> <li>- 역내 배기가스 및 차량별 축간거리 기준 부합 차량</li> <li>- 허가 유효기간 : 최대 8년 운행 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 역내 등록 차량</li> <li>- 역내 배출표준, 차량별 축간거리, 환경보호, 안전기준 부합 차량</li> <li>- 허가 유효기간 : 3년</li> </ul>
운전 기사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3년 이상의 운전 경험</li> <li>- 교통사고, 마약, 음주운전 및 폭력 관련 '범죄 기록'이 없는 자</li> <li>- 기타 지방정부 규정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 베이징 호적(户口) 및 운전 면허증 보유자</li> <li>- 1년 내 5회 이상의 교통안전 위법 행위가 없는 자</li> <li>- 허가 유효기간 : 3년</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상하이 호적(户口) 및 운전 면허증 보유자</li> <li>- 1년 내 5회 이상의 교통안전 위법 행위가 없는 자</li> <li>- 허가 유효기간 : 3년</li> </ul>

170) 交通运输部 외(2016), 「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」, [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxgk/bnssj/zcfgs/201607/t20160728\\_2068633.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxgk/bnssj/zcfgs/201607/t20160728_2068633.html)(검색일: 2017. 5. 26).

표 5-6. 계속

구분 대상	국가정책 (의무사항)	지역별 주요 추가 조건	
		베이징(시행세칙)	상하이(관리규정)
기타 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시장 기반 운임 적용</li> <li>- 원가 이하의 가격으로 경쟁 금지</li> <li>- 경영허가의 경우 성(省)급 이상의 지방 정부가 허가 시 전 국적 효력 발생</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 택시 승강장에서의 영업이나 고객유치행위 금지</li> <li>- 납세의무 대상자를 플랫폼 기업과 운전기사로 명시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 일반 택시의 영업구역 침해 금지</li> <li>- 납세의무 대상자를 플랫폼 기업과 운전기사로 명시</li> </ul>

자료: 交通运输部 외(2016), 「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」, 온라인 자료(검색일: 2017. 5. 26); 北京市交通委员会 외(2016), 「北京市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则」, 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10); 上海市(2016), 「上海市网络预约出租汽车经营服务管理若干规定」, 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 10)를 바탕으로 저자 정리.

완처서비스의 적법성에 대해 판결한 최초의 법적 사례는 ‘완처 제1안(专车第一案)’이라고 불리는 소송 건이다. 지난시(济南市)는 2015년 1월 7일 허가받은 영업용이 아닌 차량으로 완처서비스를 제공했다는 이유로 운전기사(陈超)에게 벌금 2만 위안을 부과하였고, 기사는 이에 항의하여 인민법원에 재판을 청구하였다. 당시 지난시 담당부처는 사건 발생 하루 전인 6일부터 불법 운영되는 완처서비스를 즉시 단속할 것임을 발표하였으나, 다음날에도 앱 상에서 해당 서비스를 신청·이용하는 것에는 전혀 문제가 없는 상태였다.<sup>171)</sup> 이를 뒤에는 교통운수부가 자가용을 이용한 완처서비스 제공을 금지하였으나, 2015년 당시 이미 약 2억 명의 사용자를 확보<sup>172)</sup>하고 있었던 완처서비스의 성장은 계속되었고, 정치권의 관심도 높아져갔다.

원심 판결은 2016년 12월, 항소심 판결은 2017년 2월에 발표되었는데 모두 행정처분 취소 명령이 결정되었다. 법원은 해당 건은 경영허가 없이 독자적으로 택시서비스를 운영한 것이긴 하나 운전기사에게만 모든 책임을 묻고 있고, 처벌 정도나 금액이 합당하지 않으며, 행정처분 결정문(处罚决定书) 내에

171) 「济南专车叫停首日 不少专车仍在运营载客」(2015. 1. 7), 온라인 자료(검색일: 2017. 9. 12).

172) 「艾瑞数据显示2015年滴滴专车市场份额达88.4%」(2016. 3. 29), 온라인 자료(검색일: 2017. 9. 12), 재인용.

시간, 장소, 과정 등 위법 행위에 대한 사항을 제대로 기재하지 않았음을 지적하였다.<sup>173)</sup> 원심 판결 전까지 무려 4차례에 걸쳐 판결이 연기되고, 위의 임시 방법이 시행된 직후에나 판결이 확정된 것으로 미루어볼 때 관처서비스가 중국에서도 상당히 민감한 사안이었음을 짐작할 수 있다.

### 3) 쟁점 3: 자국기업 위주의 시장 형성

2015년 2월 14일자로 디디다처와 콰이디다처가 전략적 합병을 발표함에 따라 경쟁업체 중 하나인 이다오용처가 중국 상무부(商务部)에게 해당 건에 대한 독점 여부를 조사해줄 것을 의뢰하였다. 당시 온라인 차량예약 서비스에 대한 두 토종 기업의 시장 점유율 합계가 99%에 가까워 독점에 해당한다는 이유였다. 이에 대해 디디다처는 양 사의 경영 범위가 취날(去那儿) 등 온라인 여행업이 포함된 '외출(出行) 영역'에 속하기 때문에 독점이 아니라고 반박하였고,<sup>174)</sup> 이다오용처의 항의는 결국 기각되었다.

[그림 5-2]와 같이 디디다처와 콰이디다처는 중국의 최대 IT기업인 텐센트, 알리바바(阿里巴巴, Alibaba)의 투자를 받고 있었고, 양 사는 중국인들이 가장 많이 사용하는 전자결제시스템인 차이푸통(财付通, TenPay)과 즈푸바오(支付宝, Alipay)를 각각 보유하고 있다.<sup>175)</sup> 후발주자인 우버도 중국 최대 검색엔진인 바이두(百度, Baidu)의 투자를 받고 있었으나 보조금 경쟁에 휩싸이게 되었고, 2015년 8월 당시 6억 명 이상의 중국인이 사용하는 메신저 앱인 텐센트의 웨이신(微信, WeChat)에서 차단당하는<sup>176)</sup> 등 악재에 직면하였다.

173) 「中国“专车第一案”二审维持原判“专车”司机胜诉」(2017. 2. 21), 온라인 자료(검색일: 2017. 7. 14).

174) 「争论滴滴快的合并:多专家认为涉嫌垄断应审批」(2015. 2. 16), 온라인 자료(검색일: 2017. 8. 18).

175) 2015년 1/4분기 기준 중국 모바일 결제시장의 지불수단별 거래 금액을 살펴보면, 알리바바의 즈푸바오(Alipay)가 74.92%, 텐센트의 차이푸통(TenPay)이 11.43%를 차지하였음. 참고로 텐센트의 차이푸통 중에서는 '웨이신즈푸(微信支付, WeChatPay)'가 약 90%를 차지하고 있음. 易观 홈페이지. <https://www.analysis.cn/analysis/22/detail/9554/>(검색일: 2017. 8. 22).

176) Hern(2015. 8. 24), "Uber blocked on biggest Chinese messaging app," 온라인 자료(검색일: 2017. 8. 22); Statista 홈페이지, "Number of monthly active wechat users from 2nd quarter 2010 to 2nd quarter 2011," <https://www.statista.com/statistics/255778/number-of-activ>



결국 중국에서만 연 10억 달러 이상의 적자를 기록<sup>177)</sup>하던 우버차이나는 2016년 8월 디디추싱에 의해 합병되었다. 그러나 상무부는 두 기업이 합병 신청을 위한 사전 절차를 제대로 거치지 않았다는 이유로 같은 해 9월부터 「반독점법」에 의거하여 조사에 착수하였다. 디디추싱은 “합병 당시 양 사는 적자 상태였고, 우버차이나의 규모가 사전 심사를 받아야 되는 기준에 미치지 못했기 때문에 조사를 받을 필요가 없다”는 입장이나 최근 상무부는 해당 조사는 아직 계속되고 있다고 답변하였다(2017년 7월 기준).<sup>178)</sup>

참고로 상기 법령 제21조<sup>179)</sup> 및 「국무원 경영자집중 신청 기준에 관한 규정」 제3조에 의하면,<sup>180)</sup> 인수합병 시 국무원에서 규정한 신청 기준에 도달한 경우 미리 국무원 담당기관에 신고해야 하며, 신고하지 않을 경우 해당 거래는 성립되지 않는다. 디디추싱 건은 ‘직전 회계연도 기준으로 참여 기업의 중국 내 영업액(营业额) 합계가 20억 위안 이상, 그중 최소 2개 기업의 중국 내 영업액이 4억 위안을 초과하는 경우’에는 사전 신고가 필요하다는 조항에 해당한다. 그러나 법률 전문가들은 공유기업의 ‘영업액’을 거래규모(플랫폼 내 교역액) 기준으로 산출할 것인지 아니면 기업 수익(수수료 등)으로 산출할 것인지가 반독점 여부 판단의 관건임을 지적하고 있다.<sup>181)</sup>

---

e-wechat-messenger-account/(검색일: 2017. 8. 22).

177) “Uber losing \$1 billion a year to compete in China”(2016. 2. 18), 온라인 자료(검색일: 2017. 8. 22).

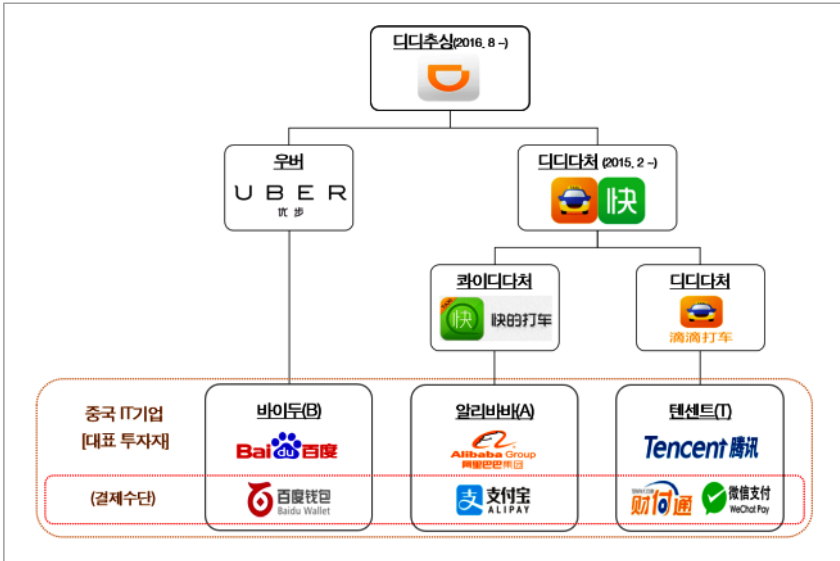
178) 「商务部发布近期商务领域重点工作情况」(2017. 7. 27), 온라인 자료(검색일: 2017. 8. 18).

179) 「中华人民共和国反垄断法」(2007. 8. 30. 제정, 2008. 8. 1. 시행, 주석령 68호), 온라인 자료(검색일: 2017. 9. 8).

180) 国务院(2008), 「国务院关于经营者集中申报标准的规定」, [http://www.gov.cn/jzwgk/2008-08/04/content\\_1063769.htm](http://www.gov.cn/jzwgk/2008-08/04/content_1063769.htm)(검색일: 2017. 9. 8).

181) “滴滴收购Uber中国 是否涉及反垄断?”(2016. 8. 1), 온라인 자료(검색일: 2017. 9. 8).

그림 5-2. 중국 디디추싱과 우버 간 경쟁 구조



주: 상기 그림에서는 각 사의 가장 대표적인 투자자만 명시한 것이며, 그 외에도 여러 투자자가 존재함.  
 자료: 저자 작성.

이와 같이 중국의 교통·외출 분야는 자국기업 위주의 시장을 형성해왔다. 이들은 주로 인수합병 등을 통해 시장점유율을 확대해왔으며, 그 배후에는 ‘BAT’가 존재한다. BAT는 구글(Google), 아마존(Amazon)과 같은 유명 글로벌 IT기업과의 경쟁에서 승리한 자국의 3대 IT기업인 바이두(Baidu), 알리바바(Alibaba), 텐센트(Tencent)를 통칭하는 용어이다. 해당 IT기업들은 공유기업에의 투자, 협력, 자사 결제서비스와의 연계 등을 적극 추진함으로써 토종 공유기업의 성장과 발전에 기여하고 있는 것으로 보인다.

## 다. 기타

복잡한 도심 속 1km 이내의 단거리 이동에 최적화된 외출 서비스를 창출하여 세간의 주목을 받은 분야가 바로 공유자전거이다. 전국적으로 이미 400만

대를 초과하여 공급되었고, 4개 도시(베이징, 상하이, 광둥, 선전)의 비중이 70%를 넘어섰다(2017년 3월 중순 기준).<sup>182)</sup> 대표적인 기업으로는 2015년 베이징 대학 학생들의 아이디어를 바탕으로 설립된 오포(ofo共享单车, ofo)와 모바이크(摩拜单车, mobike)가 있으며, 두 기업은 실제 공유자전거 모바일 앱 사용자 수의 51.9%, 45.2%를 각각 차지하고 있다(2017년 6월 기준).<sup>183)</sup>

중국 내에서 공유경제 관련 성공 사례가 늘어갈수록 새롭게 나타난 유망 분야를 대상으로 막대한 투자금이 몰리고 있다. 디디추싱과 더불어 알리바바, 샤오미(小米, Xiaomi) 등은 오포를 지원하고 있고, 반면 텐센트, 폭스콘(Foxconn) 등은 모바이크에 투자함으로써 중국 유명 IT기업 간 경쟁구도가 형성되었다. 그러나 오포와 모바이크의 성공 이후 우후죽순 생겨난 후발주자들로 인해 경쟁이 과열되고, 거리에 방치된 공유자전거의 분실, 훼손 및 보행자 방해 등의 문제가 발생하여 사회적인 논란이 되고 있다. 이러한 상황 속에서도 양사는 여전히 풍부한 자금력을 바탕으로 미국, 영국, 싱가포르, 일본 등 세계 각지로 진출하며 성장하고 있다.

중국의 공유경제는 전통적인 영역인 숙박, 차량뿐 아니라 자금, 자전거, 지식, 의료, 개인방송 등 다양한 분야와 연계되어 있으며, 우산, 농구공, 충전기, 주차장, 헬스장 등 생활 밀착형 제품이나 공간을 공유하는 방식으로 확대되고 있다. 하지만 앞서 언급된 사례들과 마찬가지로 새롭게 출현한 공유서비스에 대한 규제나 안전 관리가 미흡한 상태이다. 기업이 유치한 거액의 투자금을 바탕으로 공유할 물품을 대량 구입하여 단기 임대하는 경영 방식을 채택하는 경우가 많기 때문에 자칫 필요 이상으로 공급될 우려가 있으며, 보증금과 소액의 사용료를 제외하면 수익모델이 취약하다는 지적도 있다.<sup>184)</sup>

---

182) 艾媒咨询(2017), p. 9.

183) 易观 홈페이지(2017), <https://www.analysis.cn/analysis/22/detail/1000833/>(검색일: 2017. 9. 13).

184) 이길성(2017. 9. 6), 「공유경제의 '끝판왕' 중국... BMW·헬스장까지 공유», 온라인 기사(검색일: 2017. 9. 7).

공유우산 모바일 앱 중 하나인 ‘共享e伞’의 경우 최근 3만 개의 우산을 개당 60위안에 구입하여 난창(南昌) 지역에 비치하였으나 보름 만에 모두 분실되었다. 창업자인 짜오슈핑(赵书平)은 지금까지 11개 도시에서 30만여 개의 우산이 분실된 것에 대해 “정상적인 일”이라고 답했다. 그는 “자전거처럼 거리 곳곳에 설치되어 있어야만 우산을 공유할 수 있다는 생각이 잘못된 것”이라고 설명한다. 길가에 쉽게 세워두면 되는 자전거와 달리 우산은 우산걸이 없이는 보관이 어렵기 때문에 사용자들이 집으로 가져가야 오히려 보관하기 좋고, 가족 구성원 내에서부터 공유할 수 있다는 논리이다. 해당 업체의 주요 수입원은 우산에 부착된 광고이며, 주요 투자자이자 협력 기업인 디디추싱의 차량에 해당 우산을 비치하고 광고 수익을 올리고 있다.<sup>185)</sup>

### 3. 소결

중국의 공유경제는 나누어 쓸 수 있는 모든 형태의 유·무형 자원을 공유한다고 말할 수 있을 정도로 광범위한 영역에 걸쳐 빠르게 성장하고 있다. 여러 선진국들이 2008년 금융위기 이후부터 본격적으로 공유경제를 성장시켜온 것에 비해 중국의 공유기업들은 2010년에 접어들어서야 등장하기 시작하였음에도 불구하고 자국 내 소비자들을 사로잡으며 눈에 띄는 성과를 이뤄냈다. 이들은 인수합병 등을 통해 시장점유율을 확대하며 자국기업 위주의 시장을 형성해가고 있으며, 정부의 적극적인 지지와 거대 IT기업과의 긴밀한 협력 관계 속에서 고성장 기조를 이어갈 것으로 보인다. 이러한 성과는 무엇보다 중국 정부차원의 정책지원이 중요한 역할을 한 것으로 평가할 수 있다. 특히 중국 정부가 새로운 형태의 산업에 대응하는 방식인 ‘선(先)관망, 후(後)조치’의 원칙을 적용함

---

185) 위의 신문기사: 「30万把共享雨伞一伞难觅, 创始人: 正常, 伞可以带回家共享」(2017. 7. 6), 온라인 자료(검색일: 2017. 9. 13).

으로써 공유경제시장의 빠른 성장이 가능하였다고 판단된다.

그러나 아직 풀어야 할 문제들도 있다. 대표적인 예로 교통·외출 분야의 임시방법이 시행된 이후 2017년 6월 베이징, 상하이, 광둥, 선전에서는 피크시간에 디디추싱 차량을 호출하는 어려움이 전년 대비 각각 12.4%, 17.7%, 13.2%, 22.5%씩 증가했는데, 이는 온라인예약차량(网约车) 등록이 감소한 영향이 크다는 분석이 제기되었다. 실제 상하이의 경우 41만여 명의 운전기사 중에서 1만여 명만이 상하이 호적(户口)을 가지고 있다. 지역별로 추가된 호적 관련 규제 때문에 결국 불법 운행하는 문제가 되풀이되고 있는 것이다.<sup>186)</sup> 이러한 중국의 사례가 시사하는 바를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 공유경제를 육성하기 위해서는 해당 산업의 성장을 지지하는 정책 기조를 유지해야 하며, 규제는 신중히 도입할 필요가 있다. 중국 정부는 기본적으로 공유경제와 같은 인터넷 기반 신(新)산업이 성장할 수 있는 환경을 제공할 뿐 나머지는 시장에 맡겨야 한다는 입장이며, 필요시에만 점진적으로 규제를 도입하는 방식을 취하고 있다. 비교적 짧은 시간 내에 공유경제를 육성할 수 있었던 것도 이러한 정책 기조가 상당한 역할을 했다고 평가된다. 따라서 신산업을 발전시키기 위해서는 해당 산업을 지지하려는 일관된 정책 기조와 시장 내에 불필요한 진입 장벽이 있는지 검토하려는 태도가 중요하다. 즉, 규제보다는 유망 분야가 지속적으로 성장할 수 있는 토대를 만드는 데 집중할 필요가 있다.

둘째, 국내 문제 해결 또는 지역 경제 활성화를 위한 수단으로 공유경제를 활용하는 방안을 고려할 수 있다. 중국의 교통·외출 공유는 대중교통 인프라가 부족하거나 택시 이용이 어려운 지역 주민들에게 대체 이동수단을 제공하고, 단거리 외출 시에는 공유자전거를 이용하도록 유도하는 방식으로 성장하였다. 선전시의 경우 공유 차량으로 순전기자동차(纯电动小汽车)를 이용하도록 조건화하는 정책을 제시함으로써 대기오염 개선 효과를 꾀하고 있기도 하다.<sup>187)</sup> 속

186) 「133个城市公布网约车新政 打车贵, 打车难“回潮”」(2017. 8. 21), 온라인 자료(검색일: 2017. 9. 14).

187) 深圳市(2016), 「深圳市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」, <http://www.sztb.gov.cn/jtzz/>

박 분야는 부동산 투자 과열로 인해 발생한 공실률을 낮추고, 해당 지역의 관광 및 경제 활성화를 모색하고 있다. 이처럼 중국은 공유경제를 어떻게 효과적으로 활용할 것인지에 대한 고민과 노력을 계속해왔다.

셋째, 일자리 정책의 보조 수단으로도 공유경제를 활용할 수 있다. 중국은 공유경제를 통해 창출되는 일자리의 ‘질’보다는 유연한 노동시장하에서 ‘더 많은 취업·창업 기회’를 제공하는 것에 정책적 비중을 두고 있는 것으로 보인다.<sup>188)</sup> 또한 ‘대중창업, 만인혁신(大众创业, 万众创新)’이라는 국가 차원의 슬로건 아래 창업 열풍을 이어가기 위한 방안 중 하나로 활용하고 있기도 하다. 진입 문턱이 낮은 공유경제에서는 직업을 가진 사람들이 추가 수익을 위해 참여하는 경우가 많고, 주부, 학생, 퇴직자 등의 참여도 활발하다. 2016년 디디추싱은 약 1,750만 명에게 취업 기회를 제공했는데, 그중 14%(238.4만 명)는 쇠퇴한 기존 산업에서 이동하였고, 5%(87.5만 명)는 은퇴한 군인으로 구성되어 있다.<sup>189)</sup> 중국은 이들이 탐색할 수 있는 일자리의 범위와 선택지를 넓혀준다는 차원으로 공유경제를 활용하고 있다.

---

tzgg/201612/t20161228\_5796813.htm(검색일: 2017. 7. 10).

188) 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会(2017), p. 8; 중국국가정보중심 관계자 인터뷰(2017. 7. 17, 중국 베이징).

189) 腾讯研究院(2017), p. 32.

### 1. 한국의 여건

#### 가. 공유경제 현황

한국의 공유경제시장 규모는 아직 정확히 추정하기는 어려우나, 빠르게 변화하는 글로벌 시장의 추세에 발맞추어 국내에서도 공유경제 모델에 대한 관심이 확대되고 있다. 실제로 국내에서도 다양한 분야에서 공유경제 플랫폼을 활용한 서비스가 등장하고 있으나, 대부분 소규모의 초기 스타트업 중심으로 규모 및 성장성 측면에서 아직은 뚜렷한 성과가 나타나지는 않고 있다. 특히 스타트업 네트워크인 ‘로켓펀치’에 등록된 기업 현황을 통해 판단해볼 때 업무공간, 숙박, 차량·주차 공유관련 업체가 가장 다수를 차지하고 있으며, 재능공유 및 패션(가방, 의류) 부문의 공유경제업체 또한 상당한 비중을 차지하는 것으로 나타났다. 그 밖에도 와이파이, 레고, 여행서비스, 생활대행 서비스 등 다양한 분야에서 공유경제 플랫폼이 활용되고 있다.

표 6-1. 국내 분야별 주요 공유경제업체 현황

구분	업체/서비스	
차량/운송	우버, 쏘카, 그린카, 피플카쉐어링, 풀러스, 렉시(카풀), 스콜전사(통학차량 공유), 카모니, 학통	
주차	모두의 주차장, 셀팍	
공간	개인(숙박)	에어비앤비, 투지아, 쉐어하우스 우주, 스테이즈(외국인 주거공간 임대), 컴앤스테이(쉐어 하우스), 코티에이블(캠퍼스 쉐어하우스), 다자요(제주도 숙박공유), 민다(한인숙소), 코자자, 오셰어하우스
	업무	마이워크스페이스(오피스 쉐어), 스페이스 클라우드, 마이 카고(셀프정비소), 제3공간, 스토어쉐어링(매장 공간 공유), 코업(사무실 공유), 얼라이브스페이스(매장 공간 공유), 앨리스(매장 공간 공유)
	기타 공간	프리바아워(파티 공간), 인터스타일 다이닝(파티 공간), 버스킹티비(공연 공간)
중고거래	픽셀(유아 용품), 키워마켓, 빌리지(개인 물품 임대)	
재능공유	크레빅스, 재능넷, 에디켓(영문 교정 · 컨설팅), 크로스레슨, 라쉐(재화 및 재능 공유), 인스앤인스, 메이커스, 런던브로스(실시간 전화영어 매칭)	
취업중개	코멘토(취업컨설팅 · 헤드헌팅), 원티드, 타임맨	
금융	루트에너지(청정에너지 핀테크 플랫폼), 하나스(동산담보 P2P 금융), 크라우드(크라우드 펀딩)	
의류	WEARTRIP(여행객 의류대여), 더클로젯(패션렌탈), 렉스타일러(프리미엄 의류), 원투웨어(패션렌탈), 리틀런웨이(아동복), 열린옷장(정장), 키플(아동용 의류), Laxus(패션렌탈), 착한한복, 디프(의류 렌탈 및 거래)	
기타	애니파이(와이파이), 콜스다이나믹스(협업기반 아이디어 실행플랫폼), 레츠고(레고), 맘시티(베이비시터), 플레이플래닛(여행서비스), 버프(물류서비스), 뽀어드림(생활대행서비스), LYCLE(자전거 공유), 트립앨리스(여행서비스)	

자료: 로켓펀치, 「기업목록: 공유경제」, <https://www.rocketpunch.com/companies/tags/공유경제>(검색일: 2017. 8. 27).

분야별로 살펴보면, 먼저 차량 및 운송공유와 관련한 부분에서는 쏘카, 그린카, 피플카쉐어링 등 차량공유 업체들이 시장을 주도하고 있다. 실제 쏘카의 경우 2016년 6월 운영 차량의 숫자가 5천 대를 돌파하였으며, 같은 해 9월 누적 회원 수도 200만 명을 넘었다.<sup>190)</sup> 그린카의 경우도 전국 2,700여 개 그린 존에 5,900여 대의 차량을 운영<sup>191)</sup>하는 등 쏘카와 1위 업체를 위한 경쟁구도를 형성하고 있다. 물론 풀러스 및 렉시 등 카풀 서비스, 카모니와 같은 P2P 기반

190) <https://www.socar.kr/about>(검색일: 2017. 8. 31).

191) <https://www.greencar.co.kr/about/>(검색일: 2017. 8. 31).



의 차량공유 서비스 등과 같은 형태의 보다 공유경제 개념에 가까운 서비스 또 한 나타나고 있다. 특히 풀러스, 렉시 등 카풀 서비스의 경우 사실상 우버와 유사한 형태의 서비스이나 현재 운송법상 유상운송의 예외사항인 출퇴근 시간 카풀 서비스 허용에 따른 특수한 사례이다.

숙박공유를 포함한 공간공유의 경우 업체의 숫자 측면에서는 현재 국내에서 가장 활성화되어 있는 분야로 판단된다. 숙박공유와 관련하여 국내 시장에서도 에어비앤비가 2013년 진출한 이래 시장을 주도하고 있다. 실제 2017년 8월 말 기준으로 에어비앤비에 등록된 호스트의 수는 3,948명, 숙박임대 등록 건수는 1만 2,892건에 이르고 있다.<sup>192)</sup> 국내 업체의 경우 크게는 에어비앤비와 유사성을 가지는 민박 및 룸 셰어링 등 ‘개인생활을 위한 공간’과 업무 공간이나 매장 공간 등과 같은 ‘업무관련 공간’에 대한 공유 서비스로 구분해볼 수 있다. ‘개인 생활을 위한 공간공유’의 경우 현행 관광진흥법 등을 통해서 외국인을 대상으로 한 도시민박, 한옥체험 등의 일환으로 일정부분 허용되고 있기 때문에, 다양한 방식의 숙박공유 서비스를 제공하는 업체들이 나타나고 있다. 단순히 숙박 등의 목적이 아니라 옥상을 파티 공간으로의 활용하는 등 다변화된 형태로 발전되고 있다. ‘업무공간 공유’와 관련한 플랫폼 업체들의 경우 공간공유에서 그치는 것이 아니라 개인 창업 등 스타트업 기업을 위한 다양한 지원 서비스와 결합되는 등 그 형태가 복합화 및 다변화되고 있는 것으로 판단된다. 이는 앞서 해외 사례를 통해서 살펴본 바와 같이 저렴한 업무공간은 창업 준비의 초기단계에서 가장 중요한 부분이므로, 창업지원과 관련한 다양한 지원수단과 연계될 수밖에 없다.

그 밖에 의류, 가방 등과 관련한 B2P, P2P 형태의 공유 및 임대 서비스가 다수 나타나고 있으며, 상대적으로 재능공유 및 여행서비스와 관련한 공유 업체 또한 최근 다수 나타나고 있다. 의류 분야 또한 열린 옷장과 같이 개인의 쓰지 않는 옷을 공유하는 형태뿐만 아니라 B2P 형태의 임대서비스가 상당비중을 차지하고 있다.

---

192) <https://www.airdna.co/market-data/app/kr/default/seoul/overview>(검색일: 2017. 8. 31).

## 나. 규제 및 정부정책동향

정부는 2016년 2월 제9차 무역투자진흥회의를 통해 새로운 서비스시장 개척을 위한 핵심과제로서 공유경제 활성화를 위한 정책지원방안을 발표하였다. 특히 최근의 국제적인 추세를 고려할 때 성장가능성이 크고 당장 시장의 요구가 존재하는 숙박·차량공유 및 금융분야를 중심으로 제도개선 추진방안을 제시한 바 있다. 숙박부문의 경우 ‘(가칭) 공유 민박업’ 신설을 통해 숙박공유 서비스에 대한 법적근거를 확립하고, 차량공유 서비스 활성화를 위해 면허정보 제공범위 확대 및 자동검증시스템 구축계획 등을 밝힌 바 있다. 금융 분야 특히 크라우드펀딩의 활성화를 위해서 자본시장법을 개정하여 2016년 1월부터 증권형 크라우드펀딩을 시행한 바 있다.

또한 서울, 부산, 광주, 대전, 경기도 등 5개 광역자치단체와 25개 기초자치단체가 공유경제 촉진을 위한 조례를 제정(2012~15년)하는 등 지자체 차원에서 공유경제 활성화를 위한 제도적 기반마련에 주력하고 있다.<sup>193)</sup> 일례로 서울시의 경우 「서울특별시 공유 촉진조례」 규정에 따라 ‘공유 단체·기업 지정’, ‘공유 촉진 사업비 지원사업’을 추진하는 등 민간 분야의 공유활동 촉진을 위한 지원 노력을 전개하고 있다.

최근의 논의에 기초해볼 때 차량공유 및 숙박공유 등 주요 분야별 국내의 법제도 측면의 여건은 다음과 같다.

### 1) 차량공유

차량공유 분야는 크게는 차량만을 공유하는 차량공유 서비스와 운송서비스를 공유하는 승차공유 서비스 분야로 구분할 수 있다. 국내 법체계에서는 아직 차량 공유분야에 대한 별도의 법 규정이 존재하지 않으며, 기존의 유사법령의 통제를 받고 있다.

---

193) 김은란 외(2015), p. 57.

우선 차량공유 분야의 경우는 현행법상 「여객자동차 운수사업법」의 ‘자동차 대여사업’으로 분류되며, 동법 규정에 따라 차량대수, 차고지 확보 등 일정요건을 충족할 경우 사업이 허용된다. 다만 해당 법령이 기존의 렌터카 업체를 규율하기 위해 제정된 만큼 차량공유 비즈니스의 특성을 반영하지 못하는 부분이 있어 최근 법 개정을 통해 이를 보완해나가고 있다. 대표적으로 2016년 자동차대여사업의 등록기준에 규정되어 있던 사무설비 및 통신시설 확보 요건을 완화하여 무인 예약·배차·요금정산 시스템을 갖춘 영업소 및 예약소의 경우 별도 사무설비를 갖추지 않아도 되도록 관련 규정(여객자동차 운수사업법 시행규칙)을 개정하였다.

다음으로, 우버<sup>194)</sup> 등 P2P 기반의 승차공유 서비스는 「여객자동차운송사업법」 제34조(유상운송의 금지 등) 및 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 위반으로 불법이라고 결정된 바 있다. 즉 동 서비스는 택시서비스와 유사한 서비스로서 동일법령에 통제를 받아야 하는 것으로 보았으며, 동법에서 자가용 자동차의 유상운송을 금지하고 있기 때문에 사실상 우버 서비스는 국내에서 불법이라고 판정된 것이다. 물론 현행법상<sup>195)</sup> 자가용 자동차의 유상운송 금지의 예외규정으로 출퇴근 시간 카풀이나 천재지변, 긴급 수송 등의 예외적인 상황에서는 이를 허용하고 있다.

표 6-2. 국내 차량공유 관련 규정

구분	근거 규정	내용
자동차 대여업	여객자동차 운수사업법 제2조, 제34조	차량대수 및 차고지 확보 기준 충족 필요 운전자 알선 금지 대여한 사업용 자동차의 유상운송 및 재대여 금지
자가용 자동차	여객자동차 운수사업법 제34조, 제81조	사업용 자동차가 아닌 자동차의 유상운송 및 임대 금지

자료: 국가법령정보센터(www.law.go.kr), 「여객자동차 운수사업법」(검색일: 2017. 7. 27).

194) 우버 서비스는 세부적으로 Uber Black(고급리무진), Uber X(일반 자가용), Uber Taxi(택시), Uber SUV(SUV 차량), Uber Assist(교통약자 서비스) 등으로 구분되나, 국내에서 불법 서비스로 규정된 것은 일반 자가용을 활용하는 Uber X이다.

195) 「여객자동차 운수사업법」 제81조 1항.

## 2) 숙박공유

숙박공유 부문도 차량공유 부문과 마찬가지로 아직까지는 개별 법령이 존재하지 않아, 현행 유사법령의 통제를 받게 된다. 에어비앤비와 같은 숙박공유 서비스는 현행법 중 관광진흥법 상에서 규정하고 있는 ‘외국인관광 도시민박업’과 ‘한옥체험업’, 농어촌정비법의 ‘농어촌민박사업’에 해당되는 것으로 볼 수 있다.

도시민박업의 경우 외국인 관광객에 한정하여 임대할 수 있으며, 도시지역의 단독주택, 다가구주택, 아파트, 연립주택, 다세대주택 등에 해당<sup>196)</sup>되어야 한다. 한옥체험업의 경우 한옥 숙박체험에 적합한 시설에 한하나 내외국인 관광객 모두 허용된다. 더불어 농어촌민박사업의 경우도 농어촌지역에서 거주목적으로 보유한 주택에만 한정하나 내외국인 관광객에게 모두 허용된다. 또한 현재 공유숙박업 육성을 위해 정부에서는 ‘규제프리존 특별법’을 통해 ‘공유민박업’ 제도의 도입을 추진하고 있다. 아직 국회에서 계류 중이나 본 법안이 통과될 경우 부산, 강원, 제주 등 일부지역을 대상으로 외국인뿐만 아니라 국내 관광객에게도 공유민박 서비스 제공이 가능하게 된다.

표 6-3. 국내 숙박공유 관련 규정

구분	근거 규정	내용
외국인관광 도시민박업	관광진흥법 시행령 제2조 1항	외국인 관광객 대상으로 한정 도시지역내 단독주택, 660㎡ 이하의 다가구·연립·다세대 주택, 아파트 등
한옥체험업	관광진흥법 시행령 제2조 1항	내외국인 관광객 한국숙박 체험에 적합한 시설
농어촌민박 사업	농어촌 정비법 제2조	내외국인 관광객 농어촌지역과 준농어촌 지역주민 거주 단독주택 및 다가구 주택
공유민박업 (예정)	규제프리존 특별법 제58조	내외국인 관광객 연간 180일 이내 숙박공유 허용 규제프리존 내 도시지역, 호스트가 거주하는 방 5개 이하의 주택

자료: 국가법령정보센터(www.law.go.kr), 「관광진흥법」, 「농어촌 정비법」, 「지역전략산업육성을 위한 규제프리존의 지정과 운영에 관한 특별법안」(검색일: 2017. 7. 27).

196) 오피스텔의 경우 건축법상 업무용 시설로 분류되기 때문에 도시민박업상 임대가능 시설로 포함되지 않는다.

### 3) 기타: 공간공유

여타 공유경제 분야의 경우도 아직 공유경제와 관련한 개별법령 및 규정이 존재하지 않아 대부분 관련 유사법령상의 규정을 준용할 수 밖에 없다. 이로 인해 기존의 유사업종과 다른 공유경제의 특성을 반영하지 못하여 비즈니스 활성화에 제약요인으로 작용할 수 있다.

일례로 공간공유와 관련하여 지적되고 있는 부분은 책임임대인이 건물주로부터 공간을 임대받아서 공간공유 사업을 진행하는 경우의 책임과 권한에 대한 문제이다. 현행 공간공유 사업의 경우 기존의 사무공간 등의 임대계약과 달리 시간 단위로 공간임대(공유)가 이루어지고 있는데, 현행 제도하에서는 이러한 초단기 계약에 대한 개별 규정이 존재하지 않으므로 일반적인 임대계약과 동일한 규정의 적용을 받게 된다. 이러한 경우 장기간 임대에 비해 거래와 관련한 행정부담 등에서 비효율성이 크다는 지적이 제기되고 있다. 따라서, 일정기간 이하 단위의 임대계약의 경우 단순히 '서비스의 제공'으로 간주함으로써 행정부담의 간소화 및 거래 활성화를 도모할 필요가 있다는 의견이 제시되고 있다. 그 밖에도 유희공간을 방치하는 문제에 대해서 해당 공간의 소유자에게 일정부분 책임을 부여하는 제도의 필요성 또한 제기되고 있다.<sup>197)</sup>

## 2. 국가별 정책 및 쟁점 비교

### 가. 정책 및 제도의 특성 비교

미국, 유럽, 중국에서 공유경제는 경제성장, 고용 등의 측면에서 기존의 경제구조를 변화시킬 수 있는 중요한 요인으로 주목하고 다양한 정책적 지원이 이루어지고 있다는 점은 유사하다. 미국의 경우는 연방정부 차원에서 통합적인

---

197) 스페이스 클라우드 관계자 인터뷰(2017. 6. 19) 결과에 기초하여 작성.

발전 및 육성정책이 제시된 바는 없으나, 각 주정부 주도로 공유경제의 각 영역 별 시장 활성화 지원 및 규제개선 등이 이루어지고 있다. 또한 유럽의 경우 EU 차원에서 공유경제의 성장전략화를 지지하는 일종의 가이드라인이 발표된 바 있으며, 중국의 경우도 공유경제의 발전에 대한 지도의견 이 제시되는 등 공유 경제의 성장가능성에 주목하고 이에 대한 정부주도의 지원책 마련에 고심하고 있는 것으로 판단된다. 한국 또한 2016년 '제9차 무역투자진흥회의'에서 숙박, 차량, 금융 분야에 초점을 맞추어 공유경제 활성화를 위한 정책지원방안을 발표한 바 있다.

다만 각 분야별 지원 및 규제정책의 방향성에서는 다소 차이를 보이고 있다. 미국의 경우 이미 에어비앤비, 우버 등 자국 플랫폼 기업을 중심으로 공유경제 시장이 널리 확산되어 있다. 이에 따라 대체로 시장의 유지 및 확산을 전제로 하되 시장에서 나타나고 있는 부작용을 해소하기 위한 주정부 및 시정부 주도로 제도적 보완책을 수립해나가고 있다. 반면 유럽의 경우 기존 경제주체들과의 균형 및 조화를 위해 공유경제 분야의 시장진입 및 책임요건 강화에 정책의 초점을 맞추고 있는 것으로 판단된다. 또한 중국의 경우 성장 및 혁신, 취업·창업 촉진을 위한 수단으로의 공유경제의 가치에 주목하여, 규제 보다는 육성에 정책의 초점을 맞추고 있다. 특히 중국의 경우 공유경제의 정의와 관련하여 P2P 및 B2P를 구분하는 것에 큰 의미를 부여하지 않고 있는데, 이는 중국의 경우 기존 경제주체와의 갈등 문제보다는 공유경제의 활용을 통한 기존의 제품 및 서비스 공급의 양적·질적 개선 효과가 더 크다고 판단하기 때문일 것이다.

한국의 경우 이들 국가에 비해 공유경제 분야의 국내 산업기반은 다소 미흡한 상황이며, 정책 및 규제에 대한 논의도 우버 및 에어비앤비의 국내 서비스와 관련하여 기존경제주체들과의 갈등 및 합법성 논쟁에 초점이 맞추어져 있다. 그 밖에도 최근 활성화되고 있는 공간 공유나 기타 다양한 분야의 공유경제 모델 또한 아직은 태동기에 불과한 상황으로 향후 시장 확대와 더불어 다양한 문제에 직면하게 될 가능성을 배제할 수 없다. 한국의 전반적 시장 여건을 주요국

의 상황과 비교하자면, 자국의 대규모 플랫폼 업체가 시장을 주도하는 미국, 중국 보다는 유럽의 사례와 유사성이 더 큰 것으로 판단된다.

표 6-4. 공유경제 정책 및 제도의 특성 비교

구분	미국	유럽	중국	한국
관련 정책/로드맵	-	공유경제에 대한 유럽 어젠다	공유경제의 발전에 관한 지도의견	제9차 무역투자 진흥회의: 공유경제 활성화 지원
핵심 분야	차량, 숙박, 주택 수리 및 이사 서비스	숙박, 금융, 운송	금융, 생활서비스, 생산설비, 교통·외출	숙박, 차량, 공간
시장의 특징	우버, 에어비앤비 등 자국 플랫폼 중심의 성장·확산	에어비앤비 등 글로벌 플랫폼 주도, 자국 스타트업 확산	투지아, 디디추싱 등 자국 플랫폼 주도, B2P 방식 중심	에어비앤비 등 글로벌 플랫폼 주도, 자국 스타트업 확산
규제·지원 정책의 방향	공유경제 도입에 따른 시정부 및 주정부 차원의 제도 정비	거점별 지원(영국), 공유경제의 시장 진입 및 책임요건 강화	주요 국가 정책과 연계, 규제·관리 감독의 점진적 도입	분야별 시장 활성화를 위한 규제완화 등 지원 사항 발굴
숙박 공유 쟁점	숙박공유 정의, 책임소재 불확실, 조세 형평성, 부정적 외부효과	시장진입 제한요건, 과세 형평성, 플랫폼 책임의무	숙박공유 분야의 규제 공백 문제, 공실률 문제의 해결 수단	‘공유 민박업’ 제도화 논의
차량 공유 쟁점	규제도입 주체, 허가 및 수수료, 보험 적용, 공항내 운영 허가 요건	기존 경제주체와의 갈등 및 불법 논쟁, 시장진입 요건, 차량공유 등 대체시장 활성화	택시업계와의 마찰, 온라인 차량예약 서비스 규제 공백, 자국기업 위주의 시장형성	택시업계와의 갈등 및 우버 불법화 논쟁

자료: 3-5장의 내용을 바탕으로 저자 작성.

## 나. 각국의 쟁점별 대응방향 비교

각 국가별로 도출된 쟁점 및 이에 대응방안을 상호 비교하기 위해 공통적인 쟁점별로 재정리해 본 결과는 [표 6-5]와 같다. 우선 숙박공유의 경우 각 국가별로 제기된 쟁점을 종합해보면, 정의·진입규제의 불명확, 책임소재 불확실, 조세 형평성, 부정적 외부효과, 제도적 공백 등으로 요약해볼 수 있다. 이와 관련하여 중국의 경우 아직 숙박공유 분야의 기반이 되는 민박규정을 도입 및 정

비하는 단계에 있어 미국 및 유럽과는 차이를 보이고 있다. 한편 미국과 유럽의 경우 숙박공유와 관련한 대응방향은 비교적 유사성을 보인다. 책임소재, 조세 형평성과 관련하여 플랫폼의 역할을 강화하고, 정의 및 진입규제, 부정적 외부 효과에 대한 대응에 대해서도 주별·국가별 상황에 따라 자율적으로 규율하고 있다. 중국의 경우 최근 민박의 정의 및 규제와 관련한 규정을 지역정부 주도로 마련해 나가는 등 제도적 공백을 해결해 나가기 위한 노력을 본격적으로 진행하고 있다.

또한 차량공유 분야와 관련한 3국의 주요 쟁점은 택시업계와의 갈등, 책임소재 불확실, 제도적 공백 문제로 요약해 볼 수 있는데, 숙박공유 분야에 비해 차량공유 분야는 비교적 국가 간의 차이가 분명하게 나타나고 있다. 미국의 경우 우버 서비스를 허용하는 대신 기존 택시업계에 대한 규제완화 및 지원을 통해 상호 형평성을 도모하기 위한 노력을 전개하고 있다. 또한 우버 서비스에 대하여 별도의 보험 프로그램을 적용하도록 하는 법안을 마련하고 이와 관련한 보험 프로그램을 개발하고 있다. 반면 유럽의 경우 상당수의 국가들이 우버 서비스를 불법화하였으며, 영국의 경우 합법화하는 대신 우버 서비스 허가에 필요한 자격요건 및 책임요건을 강화하는 방향으로 택시업계와의 형평성을 도모하였다. 중국의 경우 '온라인 차량예약 서비스'를 큰 틀에서 택시 서비스의 한 분야로서 합법화하는 대신 플랫폼, 운전자 등에 대한 사전허가 및 책임강화 요건 등 관련 제도를 정비하고 있다. 더불어 중국은 기존에 유상임대해야 했던 택시경영권의 활용 방식을 무상임대로 전환하는 등 택시업계에 대한 규제완화를 병행하였다.



표 6-5. 주요국의 쟁점별 대응방안

구분	문제점	대응 방향		
		미국	유럽	중국
숙박	정의/진입 규제 불명확	각 지역별 상황에 따라 자율적 규제	국가별 상황에 따라 차별화(예: 영국은 규제완화, 독일은 규제강화)	일부 지역정부 차원에서 민박 정의, 범위, 진입 규제 도입
	책임소재 불확실	개별 플랫폼 차원의 지원책 마련(에어비앤비, Vacasa 등), 플랫폼에 대한 일부 책임규정 도입 (샌프란시스코 등)	개별 플랫폼 차원의 지원책 마련(EU 전자상거래 규정상 제한적 책임 적용)	-
	조세 형평성	플랫폼과 협력, 공유경제 조세본부 설립	플랫폼과 협력, 조세(감면) 규정 등 정비	-
	부정적 외부효과	일부 도시의 시장진입 금지 및 기존 숙박업과 동일 규제 적용	일부 도시(독일 함부르크)의 진입 요건 강화	-
	제도적 공백	-	-	일부 지역정부 차원의 민박 규정 신설/정비
차량	택시업계 갈등 문제	택시산업에 대한 규제완화, 리무진 서비스에 대한 판매세 감면 등 지원	불법화 판정, 시장진입 요건 강화(영국), 대체 시장(카풀&가 셰어링) 활성화 지원	택시 경영권 무상임대 전환, 차량공유 합법화 및 광범위한 택시 서비스의 일부로 포함
	책임소재 불확실	차량공유에 대한 별도 보험가입 등 강제 규정 마련, 우버 서비스를 위한 보험 상품의 개발	우버 서비스 등에 대한 시장진입요건 및 책임규정 강화(영국)	플랫폼 기업의 배상 책임 강화, 경영·안전관리 및 서비스 보장관련 제도 도입의 의무화
	제도적 공백	-	-	'온라인 차량예약 서비스' 규정 마련 (플랫폼 기업, 차량, 운전자 사별 사전허가 취득 필요)
공간	슬럼화, 높은 공실률 등 사회적 문제	-	공공의 공간에서 창업·문화 활동 촉진, 공실세 부과 등 유휴 공간 방치에 대한 책임 부과	플랫폼을 통한 공간 위탁 관리·운영 및 책임대 추진(투지아 사례)

자료: 3-5장의 내용을 바탕으로 저자 작성.

### 3. 정책적 시사점

각 국가별 시장상황 및 제도적 기반 등이 서로 다르기 때문에 사실상 한국과 직접적인 비교는 어려우며, 따라서 이들 사례를 국내의 정책 수립에 반영하는 문제 또한 제한적으로 신중히 다루어질 필요가 있다. 다만 국가별 공유경제 정책 및 각종 쟁점별 대응 사례에 대한 분석결과를 참고해볼 때 향후 한국의 전반적인 공유경제 정책 및 숙박, 차량 등 주요 분야별 정책 수립에 있어 다음과 같은 고려가 필요할 것으로 판단된다.

#### 가. 공유경제 전반

##### 1) 균형적·탄력적 규제정책

공유경제에 대한 규제정책의 쟁점은 공유경제시장의 발전과 기존 경제주체 및 소비자 보호라는 상반되는 이해관계에 대응하여 어떻게 균형적인 정책방향을 설정할 것인가에 있다. 실제 공유경제의 발전 수준 및 기존 경제주체와의 갈등 상황 등 국가별 여건이 서로 다르기 때문에, 각국의 규제정책은 다소간의 차이를 보이고 있다. 중국의 경우 공유경제의 경제성장 및 고용 등에 대한 긍정적 파급효과에 주목하는 반면, 유럽 국가들의 경우 기존 경제주체의 보호를 중요하게 고려하고 있다. 미국의 경우는 시장의 육성과 기존 경제주체 보호의 균형을 꾀하되, 유럽 보다는 시장친화적인 지원 및 규제정책을 운용하고 있는 것으로 판단된다.

물론 국외 사례를 바탕으로 우리의 상황에 맞는 규제정책의 균형점을 찾아내는 것이 쉽지는 않으나, 공유경제에 대해 단순히 기존의 전통적 사업영역과 동일한 규제를 적용하는 것은 지양될 필요가 있다고 판단된다. 사실상 유사한 서비스를 제공하더라도 공유경제는 전문적인 사업자가 아닌 개인이 본인의 유희재산을 일시적으로 공급하는 형태이기 때문에 기존 거래와 완전히 동일한 규

제를 적용하는 것은 불합리한 측면이 있다. 따라서 기존의 유사 법령을 준용하는 형태보다는 각각의 분야별로 공유경제에 대한 차별적 규정을 신설하는 형태의 규제 정책이 필요하다. 실제 주요국의 사례를 통해 보면, 대부분 숙박공유에 대한 개별법 혹은 특례규정을 마련하여, 기존의 숙박업과 별개의 규제를 적용하고 있다. 미국의 경우도 우버 서비스를 운송네트워크 서비스라는 독자적인 영역으로 규정하고, 관련 규제를 정비해나가고 있다.

더불어, 공유경제와 관련한 규제는 가능한 제한적으로 적용하고 상황에 따라 탄력적으로 운용될 수 있어야 할 것이다. 공유경제 분야는 지금도 다양한 분야로 확산되고 있으며, 거래 형태 및 환경 또한 지속적으로 변화되고 있다. 따라서 가능한 규제의 도입은 신중히 이루어질 필요가 있으며, 변화하는 시장 상황에 대응하기 위해 지자체 권한을 강화하는 등 보다 탄력적 규제 운용 체계가 필요하다. 정도의 차이는 있으나 주요국들은 시장에서의 경쟁 및 혁신이 촉발될 수 있도록 소비자 보호 등의 문제로 인하여 정부차원의 개입이 반드시 필요한 경우에 한하여 제한적으로 규제를 운용하고 있다. 또한 지역 간 차이로 인하여 다소간의 혼란은 있을 수 있으나 미국의 경우 아직 주정부 혹은 시정부 주도로 제도의 정비가 이루어지고 있으며, 중국의 경우도 성정부 차원의 규제적 자율권을 인정하고 있다.

## 2) 관련 정책의 실험 및 단계적 확산 전략

비교적 최근에 도입 및 확산되고 있는 거래 형태인 공유경제의 특성을 감안할 때, 각종 지원 및 규제완화 등의 정책을 제한된 공간 및 기간에 한정하여 실험하고, 이를 단계적으로 확산하는 전략적 접근이 필요하다. 우버, 에어비앤비 등의 공유 플랫폼이 처음 등장한 이후 이제 10여 년 정도가 지난 상황이다. 따라서 향후 시장이 어떻게 변화될 것이며 또한 어떠한 문제가 나타나게 될지 예측하기는 쉽지 않다. 이와 관련하여 국내외적으로 일시적인 규제완화 등의 실

험을 목적으로 다양한 특구 제도가 활용되고 있으며, 영국의 경우 리즈시와 맨체스터시를 대상으로 ‘공유도시 시범사업(sharing city pilot project)’을 진행한 바 있다.

국내에서 논의되고 있는 공유민박제도의 경우도 ‘규제프리존’이라는 제도적 틀 하에서 부산, 제주도, 강원도 등 관광중심지에 한정하여 도입하고자 한다는 점에서 유사한 성격을 가진다. 다만 숙박공유뿐만 아니라 차량공유 등 여타 서비스와 관련하여 특정지역 혹은 특정기간(대규모 국제행사 개최기간) 등에 한하여 제한적으로 완화된 규제를 허용하고, 이로 인한 효과 및 문제점 등을 평가하여 단계적으로 정책적 보완점을 찾아나가는 접근이 필요할 것으로 판단된다.

## 나. 숙박공유

숙박공유의 경우 현재 계류 중인 ‘공유민박업’ 제도 등 공유경제 거래와 관련된 제도적 기반을 신속히 마련하되, 플랫폼의 역할 강화를 촉진함으로써 조세, 책임문제 등 파생되는 문제점을 단계적으로 해소시켜나가야 할 필요가 있다.

### 1) 숙박공유 제도의 도입 및 정비

우선 현재 논의 중인 ‘공유민박업’ 제도의 도입을 신속히 마무리할 필요가 있다. 다만 숙박공유의 임대일수 제한 규정의 경우 현재 제안된 기준인 180일보다는 엄격한 수준으로 수정할 필요가 있다고 판단된다. 물론 각 국가별로 기준이 서로 다르며, 이는 각국의 상황에 맞추어 설정된 것이기 때문에 이를 한국의 사례에 직접적으로 적용하기는 어렵다. 그럼에도 대부분의 국가들의 숙박공유 임대가능 한도가 60~120일로 한국에 비해 낮으며, 또한 최근 주택시장 등에 대한 부정적 파급효과를 고려하여 한도를 축소하는 사례도 다수 나타나고 있다. 그리고 무엇보다 ‘개인의 유희자산을 간헐적으로 임대하는 비전문적 서비

스'라는 공유경제의 차별적 특성을 유지하여 기존 숙박업과의 마찰을 최소화하기 위해서는 보다 엄격한 기준이 필요하다고 판단된다.

또한 지자체별로 탄력적 운영이 가능하도록 자율권을 부여하는 방안에 대한 검토가 필요하다. 현행 '공유민박업' 제도는 규제프리존이라는 특례법안에 기초하여 부산, 제주, 강원도 등 제한적인 지역에 한하여 도입이 추진되고 있다. 규제프리존은 지역전략산업 육성을 위해 지방정부가 제안한 맞춤형 규제완화를 정부에서 승인해주는 방식으로 지정되므로, 지정된 이후 관련규정을 상황에 따라 탄력적으로 운영하기는 어렵다. 따라서 향후 '공유민박업' 도입에 따른 다양한 부작용에 대한 탄력적 대응을 위해서 임대일수 제한 기준이나 허가 요건 중 일부분은 지자체에서 조례 등으로 자율적으로 결정할 수 있도록 허용할 필요가 있다고 판단된다. 실제로 미국이나 유럽의 주요 국가들은 지역별로 상황이 다를 수 있기 때문에 숙박공유에 대한 세부 규제 권한의 상당부분을 시정부에서 담당하고 있다는 점을 참고할 필요가 있다.

## 2) 플랫폼에 대한 책임요건 강화

숙박공유 분야에서의 높은 거래위험, 조세 징수의 형평성 등의 문제에 대한 대응에 있어서 중요한 부분은 플랫폼의 역할과 책임을 어떻게 규정할 것인가에 있다고 볼 수 있다. 다만 주요국의 사례를 통해볼 때 이와 관련한 대응전략은 크게 관련 규제 도입 등을 통한 강제적 의무부과와 시장 내에서의 자체조정이 가능하도록 유도하는 방안으로 구분해볼 수 있다.

우선 공유숙박과 관련한 규제 정비 등을 통해 어느 정도 플랫폼의 역할과 책임에 대한 강제적 의무를 부과하도록 하는 조치가 필요하다. 샌프란시스코의 경우 공유숙박업의 법제화 과정에서 에어비앤비 등 플랫폼에 대하여 주요 임대사업자의 사전등록 여부 확인, 불법적 호스트에 대한 관리 책임을 강화하는 법률을 도입한 바 있다.<sup>198)</sup> 또한 미국, 유럽의 주요 도시들은 MOU 체결 등을 통

해 플랫폼에게 정보제공 및 조세징수 등의 의무를 부과하는 등 플랫폼의 역할과 책임을 강화하고 있다. 따라서 국내에서도 ‘공유민박업’ 등 숙박공유와 관련한 법령 도입에 있어 각 호스트의 불법적인 행위에 대한 플랫폼의 자체 검열 및 관리책임 의무를 강제하는 규정을 포함할 필요가 있다.

또한 법적 강제조항의 도입 외에 호스트와의 거래관계를 통해 플랫폼이 하나의 부가서비스의 일환으로 각종 거래위험에 대한 관리책임을 위탁하여 수행하도록 유도할 필요가 있다. 앞서 살펴본 바와 같이 미국 Vacasa의 경우 숙박공유에 파생되는 각종 행정 및 지원 서비스 등 관리책임 전반을 위탁받아 수행하므로, 개별 호스트는 거래 책임 등의 문제에서 자유롭고 책임소재의 불명확성에 대한 문제도 최소화될 수 있다. 무엇보다 본질적인 기능이 거래의 중개라는 점에서 플랫폼 기업에게 거래에 파생되는 분쟁 등에 대한 법적 책임을 강제적으로 부과하는 데는 한계가 있을 수 있으므로, 이러한 사업모델이 활성화될 수 있도록 유도할 필요가 있다. 즉 공유경제 플랫폼에 대하여 이와 관련한 부가서비스를 제공할 수 있는 역량을 갖추고 있는가에 대한 부분을 명시적 승인요건으로 포함하는 등의 방안이 고려될 수 있을 것이다. 다만 국내 공유경제 플랫폼의 경우 대다수가 소규모 스타트업 기업이라는 점에서 단순한 의무 부과보다는 플랫폼 운영에 필요한 정보구축 및 관리에 대한 지원과 연계하여 정보제공의무 등을 부과하는 방식의 접근이 효과적일 것이다.

## 다. 차량공유

차량·승차 공유 분야의 경우 단기적으로 차량공유 및 카풀 등과 같이 현실적으로 가능한 분야를 중심으로 규제완화 등 지원정책을 추진하되, 중장기적으로 택시 서비스를 포괄하여 형평성 제고 및 상호 규제완화에 대한 논의를 전개할 필요가 있다.

---

198) 김민정, 이화령, 황순주(2016), pp. 258~265.

## 1) 카풀 서비스 등 대체시장 활성화

대다수의 유럽국가들뿐만 아니라 미국의 일부 주에서도 우버를 불법화하였으며, 우리도 「여객자동차운송사업법」 위반으로 불법 판정이 내려진 바 있다. 사실상 기존 택시와 유사한 서비스를 낮은 수준의 자격요건만을 충족하는 개인 운전자가 제공하는 경우에 대해서는 현행 국내 법체계 하에서도 불법화 판정을 피하기는 어려울 것으로 판단된다. 따라서 단기적으로는 독일, 벨기에 등과 같이 단순한 차량공유 서비스를 대체수단으로 지원하고, 현재 출퇴근 시간에 대하여 한시적으로 허용되고 있는 카풀 서비스를 활성화하는 데 정책의 초점이 맞추어질 필요가 있다.

특히 카풀 서비스 활성화와 관련하여 우선 공정한 경쟁환경 조성을 위해 횡수나 운영시간에 대해서 통일된 가이드라인이 제시될 필요가 있다고 판단된다. 현재 카풀 서비스를 허용하고 있는 출퇴근 시간에 대하여 명확한 규정이 없는 상황으로, 각 서비스별로 운영시간 및 횡수와 관련하여 내부적인 가이드라인에 따라 서로 다르게 운영되고 있다. 출퇴근 시간에 대한 정의는 대략 오전 5시~11시, 오후 5시~오전 2시의 범위 내에서 업체별로 다르게 규정하고 있다. 또한 1일 운행가능 횡수에 대한 제한 또한 업체별로 조금씩 차이가 있다. 최근, 카풀 서비스에 대해서도 사실상 유사 택시 서비스로 운영되는 경우에 대한 우려가 제기되고 있는 상황에서, 적어도 1일 횡수 등에 대하여 명확한 제한규정을 두어야 향후 갈등요인을 최소화할 수 있을 것으로 판단된다.

또한 현재 출퇴근 용도로 한정하고 있는 카풀 서비스의 허용범위를 국제행사 개최 등 특수한 경우에 한시적으로 허용하거나, 기존 택시업계와의 충돌을 최소화하는 방향을 단계적으로 확대하는 방안도 검토할 필요가 있다. 유럽 내에서 널리 확산되고 있는 ‘블라블라카’의 경우 도시간 장거리 운행 중심의 운영, 운전자의 수익창출 금지 등의 원칙에 따라 제한적으로 운영함으로써 기존 택시업계와의 갈등을 최소화하고 있다. 이와 같이 당장의 수요가 많지는 않더

라도 기존의 택시 영업범위와의 충돌을 최소화하면서도 비영리 공유경제활동이라는 특성을 살려나갈 수 있는 부분을 중심으로 합법적인 카풀 중개 서비스의 외연을 확장시켜나갈 필요가 있다.

## 2) 택시 및 차량공유 시장에 대한 포괄적 규제개혁 논의 필요

앞서 살펴본 바와 같이 영국의 경우 우버 서비스를 단순히 불법으로 규정하는 것이 아니라 상업보험 가입, 24시 콜센터 운영 등과 같이 우버 서비스에 대한 허가 및 책임요건을 강화하는 방식으로 규제를 정비하였다. 반면 미국의 일부 도시들의 경우 우버를 허용하는 대신 기존 택시업계에 대해 운전자 선발의 자율권 부여, 교육 및 검사 의무 면제, 리무진 서비스에 대한 판매세 감면 등의 지원을 통해 상호 형평성 제고를 위한 노력을 전개하였다. 이와 같이 우버 서비스에 대한 규제를 강화하거나, 혹은 기존 택시업계에 대한 규제를 완화하는 대응 전략은 모두 차량공유 분야와 택시업계에 공정한 경쟁의 장을 제공해야 한다는 공통된 문제의식에서 출발한다고 볼 수 있다.

이와 같이 공유경제 영역에 대한 제도적 정비와 더불어 연관된 기존 산업에 대한 규제완화의 논의를 동시에 진행함으로써, 공유경제 영역을 포괄하는 운송 서비스 시장 전반의 효율화를 도모하기 위한 노력이 필요하다. 공유경제 확산이라는 현상은 소비 트렌드의 변화, 디지털 기술의 발전 등에 따라 기존의 거래 및 소비 형태의 변화 요구에 기인하는 측면이 있다. 따라서 단순히 공유경제 모델의 도입여부 및 제도적 정비에 대한 필요를 넘어 공유경제 모델을 포함한 전체 운송서비스시장의 효율성 제고 등에 대한 요구를 포괄하여 논의할 필요가 있다.

이와 관련하여 안기정(2015, pp. 8~15)은 서울시의 택시 운행실태와 관련하여 수요와 공급의 불균형 문제와 운전자의 과속을 유발하는 요금구조 및 법인택시의 납입기준금 등의 문제를 지적하였다. 이러한 문제들은 택시업계의 자체적인 개혁을 통해서 해결될 수도 있으나, 차량공유 서비스를 병행적으로 활



용할 경우 보다 효과적인 대응이 가능할 것으로 판단된다. 물론 현행법상 차량 공유 서비스의 합법화 자체가 쉽지 않은 상황이다. 그러나 택시의 수요·공급 불균형이 크게 나타나는 심야시간대 등으로 운영시간을 한정하고 또한 플랫폼 및 운전자에 대한 책임규정을 강화하는 등 차량공유서비스와 택시의 상호보완적 발전을 유도하기 위한 지속적인 고민이 필요할 것이다.

## 라. 공간공유

창업 및 도시회생 등 사회적 문제해결을 위한 수단으로서 공간공유에 대한 관심과 지원이 확대될 필요가 있으며, 이를 위해서 무엇보다 공공의 역할이 중요하다. 실제, 다수의 유럽 국가들뿐만 아니라 일본, 대만 등의 경우도 유희화된 도심 공간을 창업 및 문화 활동의 촉진 등을 목적으로 공유하는 프로그램을 지원하고 있으며, 이는 도시회생이라는 부가적인 성과를 동시에 달성하고 있다. 최근 국내에서도 숙박공간 외에 회의실, 협업공간, 파티룸 등 다양한 공간에 대한 공유 활동이 주목을 받고 있으며, 특히 업무공간의 공유는 스타트업 육성을 위한 주요한 지원수단으로서도 널리 확산되고 있다.

무엇보다 공간공유 활성화를 위해서는 유럽 등의 주요사례와 같이 우선 공공의 공간에 대해 적극적으로 공유 프로그램을 도입하고, 이를 창업지원, 도시회생 등의 목적과 연계하여 지원할 필요가 있다. 국내에서도 공공서비스시설의 공유 및 저가임대 등 사회적 문제 해결을 위한 공간 활용의 사례가 나타나고 있으므로, 우선 이를 확대·다변화하는 방향으로 활성화할 필요가 있을 것이다.

또한 영국의 사례와 같이 도시 공동화가 심각한 지역 등을 중심으로 ‘공실세’와 같이 유희 공간의 방치에 대한 일정수준의 책임을 부여하는 제도적 장치가 필요하다. 실제 영국의 경우 다양한 공간공유 촉진 프로그램이 활성화된 것은 ‘공실세’와 같이 유희 공간을 방치함에 따른 경제적 비용이 존재하였기 때문이다.

## 참고문헌

### [국문자료]

- 강문수. 2015. 「숙박 분야 공유경제에 관한 법제연구」. 현안분석 2015-12. 한국 법제연구원.
- 강상욱, 서영욱, 이민호. 2015. 「우버(Uber)의 출현과 택시시장의 변화」. 수시연구 2015-04. 한국교통연구원.
- 김민정, 이화령, 황순주. 2016. 「공유경제에 대한 경제학적 분석: 기대효과와 우려요인 및 정책적 함의」. 연구보고서 2016-11. 한국개발연구원.
- 김은란, 차미숙, 김상조, 박미선. 2015. 「공유경제 기반의 도시공간 활용 제고방안 연구」. 기본 15-05. 국토연구원.
- 민성희, 박정은. 2016. 「공유경제 비즈니스 사례 분석 및 시사점」. 『산은조사월보』, 제730호, pp. 26~42. (9월)
- 박문수, 김천곤, 고대영, 이동희, 이순학. 2016. 「공유경제 활성화를 통한 서비스업 성장전략」. 연구보고서 2016-790. 산업연구원.
- 손상영, 김사혁. 2015. 「공유경제 비즈니스 모델과 새로운 경제 규범」. 정책연구 15-59. 정보통신정책연구원.
- 송순영. 2015. 「에어비앤비(Airbnb) 사례를 통해 본 공유경제 관련 법 제정 현황 분석」. 『소비자정책동향』, 2015. 10. 16 (제16호). 한국소비자원.
- 안기정. 2015. 「서울시 택시 이용 및 운행 실태와 개선방안」. 『서울연구원 정책리포트』, 186. 서울연구원.
- 안희자. 2017. 「주요국의 숙박공유 정책동향과 시사점」. 『부동산포커스』, 2017 March Vol 106, pp. 34~43.
- 오정숙. 2017. 「영국의 공유경제 시장 및 정책 현황」. 『정보통신방송정책』, 제29권 4호 통권 641호, pp. 27~33. 정보통신정책연구원.
- 정수현. 2017. 「유희공간을 ‘공유’ 서비스로 활성화」 인터뷰(2017. 6. 19) 참고 자료.

- 정희상. 2016. 「우버 비즈니스 모델의 정책적 시사점」. *KERI Brief*, 16-15. 한국경제연구원.
- 현석. 2014. 「영국의 크라우드펀딩 현황과 시사점」. 『유럽 금융시장 포커스』, 2014년 여름호, pp. 1~11. 자본시장연구원.
- KIEP 북경사무소. 2016. 「중국의 부동산재고 소진(去库存)정책 추진 현황 및 전망」. KIEP 북경사무소 브리핑 제16-7호. 대외경제정책연구원.

#### [중문자료]

- 国家信息中心信息化研究部, 中国互联网协会分享经济工作委员会. 2016. 『中国分享经济发展报告 2016』.
- \_\_\_\_\_. 2017. 『中国分享经济发展报告 2017』.
- 腾讯研究院. 2017. 『2016~2017 分享经济发展研究报告』.
- 艾瑞咨询. 2017. 『2017年中国在线短租行业研究报告』.
- 艾媒咨询. 2017. 『2017Q1中国共享单车市场研究报告』.
- 中国互联网络信息中心. 2017. 『中国互联网络发展状况统计报告』. 第39次.

#### [영문자료]

- Arnold&Smith. 2016. “Who’s liable for an injury at an Airbnb?”
- Bricka, Stacey, Todd Carlson, Tina Geiselbrecht, Kristi Miller, and Maarit Moran. 2015. “Shared Mobility Programs.” Texas Department of Transportation.
- Botsman, Rachel. 2013. “The Sharing Economy Lacks a shared Definition.” *Fast Company*.
- Byrne. 2016. “Uber: Regulation in taxi and private hire.”
- Codagnone, Cristiano and Bertin Martens. 2016. “Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues.” JRC Technical Reports. European Union.
- Cohen, Leonard. 2016. “Airbnb and Municipal Zoning Regulation.”

<https://hostcompliance.com/resources-gallery/2016/6/5/a-airbnbregulation>(검색일: 2017. 10. 16).

- Credit Suisse. 2015. "Sharing Economy." *Global Equity Themes*.
- Depuis, Nicole, Trevor Langan, Christiana McFarland, Angelina Panettieri, and Brooks Rainwater. 2017. "City Rights in an Era of Preemption: A State-by-State Analysis." National League of Cities.
- European Commission. 2016a. "A European agenda for the collaborative economy."
- \_\_\_\_\_. 2016b. "A European agenda for the collaborative economy-supporting analysis."
- FCA. 2014. "CROWDFUNDING AND THE PROMOTION OF NON-READILY REALISABLE SECURITIES INSTRUMENT 2014."
- Goodin, Ginger and Maarit Moran. 2017. "Transportation Network Companies." Texas A&M Transportation Institute.
- Hamari, Juho, Mimmi Sjoklint and Antti Ukkonen. 2015. "The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption." *Journal of the Association for Information Science and Technology*, Volume 67, Issue 9, pp. 2047-2059.
- HM Treasury. 2015. "Budget 2015."
- \_\_\_\_\_. 2016. "Budget 2016."
- Hwang, Sunjoo. 2015. "The Sharing Economy, Welfare Effects and Policy Implications: An Economic Perspective." KDI [2015년 서비스선진화 국제포럼] 발표자료.
- Koolhoven, Rosalie, E.D.C (Evert) Neppelenbroek, O.E. Santamaria Echeverria, and Th.P.L.Verdi. 2016. "Impulse paper on specific liability issues raised by the collaborative economy in the accommodation sector" University of Groningen.
- Lane, Jamie and R. Mark Woodworth. 2017. "Hosts with Multiple Units-A Key Driver of Airbnb Growth." CBRE Hotels.

- Lessig, Lawrence. 2009. "Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy." Bloomsbury Academic.
- Moylan, Andrew. 2016. "Roomscore 2016: Short-Term Rental Regulation in U.S. Cities." *R Street Policy Study*, no. 55.
- Neeser, David, Martin Peitz, and Jan Stuhler. 2015. "Does Airbnb Hurt Hotel Business: Evidence from the Nordic Countries." Working Paper.
- Pew Research Center. 2016. "Shared, collaborative and on demand: the new digital economy."
- PwC. 2014. "The Sharing Economy: Sizing the Revenue Opportunity." \_\_\_\_\_ . 2015. "The Sharing Economy." Consumer Intelligence Series. \_\_\_\_\_ . 2016. "Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe."
- Ramirez, Edith, Maureen K. Ohlhausen, and Terrell P. McSweeney. 2016. "The "Sharing" Economy Issues Facing Platforms, Participants & Regulators." An FTC Staff Report. Federal Trade Commission.
- Ranchordas, Sofia. 2016. "Home-Sharing in the Digital Economy: The Cases of Brussels, Stockholm, and Budapest." Impulse Paper prepared for the European Commission.
- Rating Legis. 2016. "Analytical paper on market access requirements in the short-term accommodation rental sector in Barcelona, Berlin and Amsterdam."
- Schneiderman, Eric T. 2014. "Airbnb in the city." Office of the Attorney General of the State of New York's Research Department and Internet Bureau.
- Smith, Aaron. 2016. "Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy." Pew Research Center.
- Smorto, Guido. 2016. "Analytical paper on market access requirements in the short-term accommodation rental sector in

- Paris, Rome, Milan and London.” IMPULSE PAPER NO.02.  
 The Ministry of Infrastructure and the Environment and the Ministry  
 of Economic Affairs. 2016. “A Circular Economy in the  
 Netherlands by 2050.”
- Yaraghi, Niam and Shamika Ravi. 2017. “The Current and Future  
 State of the Sharing Economy.” Impact Series No.  
 032017March 2017. Brookings India.
- Zervas, Georgios, Davide Proserpio, and John W. Byers. 2016. “The  
 Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of  
 Airbnb on the Hotel Industry.” Working Paper.

#### [언론자료]

- 박은경. 2016. 「中 토종 디디추싱, 세계 최대 우버 중국 법인 인수」. 『경향신문』.  
 (8월 1일). [http://news.khan.co.kr/kh\\_news/khan\\_art\\_view.html?artid=201608011643001&code=970204](http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?artid=201608011643001&code=970204)(검색일: 2017. 7. 14).
- 「벨기에, 카셰어링 열풍」. 2016. 코트라 벨기에 브뤼셀무역관. (8월 26일)
- 이길성. 2017. 「공유경제의 ‘끝판왕’ 중국... BMW·헬스장까지 공유」. 『조선비즈』. (9월 6일). [http://biz.chosun.com/site/data/html\\_dir/2017/09/06/2017090600003.html](http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2017/09/06/2017090600003.html)(검색일: 2017. 9. 7).
- 중국 투지아 보도자료. 2016. 「途家宣布战略并购蚂蚁短租 成就住宿分享市场里程碑事件」. (6월 22일)
- 「海南三亚海景房空置率大多超80%：一年只住20天」. 2008. 『搜狐网』. (4월 5일).  
<http://news.sohu.com/20080405/n256106522.shtml>(검색일:  
 2017. 8. 29).
- 「广东省鼓励居民办民宿 住宿分享经济仍是灰色地带」. 2017. 『搜狐网』. (8월 4일).  
[http://www.sohu.com/a/162130088\\_124729](http://www.sohu.com/a/162130088_124729)(검색일: 2017. 8. 29).
- 「争论滴滴快的合并：多专家认为涉嫌垄断应审批」. 2015. 『新浪科技』. (2월 16  
 日). <http://tech.sina.com.cn/i/2015-02-16/doc-iawzuneuy0136081.shtml>(검색일: 2017. 8. 18).

- 「滴滴收购Uber中国 是否涉及反垄断?」. 2016. 『新浪财经』. (8月1日). <http://finance.sina.com.cn/chanjing/gsnews/2016-08-01/doc-ifxy6234885.shtml>(검색일: 2017. 9. 8).
- 「授权发布:中国共产党第十八届中央委员会第五次全体会议公报」. 2015. 『新华网』. (10月29日). [http://news.xinhuanet.com/politics/2015-10/29/c\\_1116983078.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2015-10/29/c_1116983078.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- 「中国“专车第一案”二审维持原判 “专车”司机胜诉」. 2017. 『新华网』. (2월 21일). [http://news.xinhuanet.com/legal/2017-02/21/c\\_1120505669.htm](http://news.xinhuanet.com/legal/2017-02/21/c_1120505669.htm)(검색일: 2017. 7. 14).
- 「李克强主持召开国务院常务会议 部署促进分享经济健康发展」. 2017. 『新华网』. (6月22日). [http://news.xinhuanet.com/politics/2017-06/21/c\\_1121187318.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2017-06/21/c_1121187318.htm)(검색일: 2017. 7. 14).
- 「八部门:破除壁垒促分享经济发展」. 2017. 『人民网』. (7月4日). <http://finance.people.com.cn/n1/2017/0704/c1004-29380877.html>(검색일: 2017. 7. 5).
- 「艾瑞数据显示2015年滴滴专车市场份额达88.4%」. 2016. 『中国新闻网』. (3月29日). <http://www.chinanews.com/it/2016/03-29/7815772.shtml>(검색일: 2017. 9. 12).
- 「133个城市公布网约车新政 打车贵、打车难“回潮”」. 2017. 『中国新闻网』. (8月21日). [http://news.china.com/news100/11038989/20170821/31139286\\_all.html](http://news.china.com/news100/11038989/20170821/31139286_all.html)(검색일: 2017. 9. 14).
- 「李克强主持召开国务院常务会议(2015年7月28日)」. 2015. 『中国政府网』. (7月29日). [http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-07/29/content\\_2905115.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-07/29/content_2905115.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- 「李克强出席中国大数据产业峰会暨中国电子商务创新发展峰会并致辞」. 2016. 『中国政府网』. (5月25日). [http://www.gov.cn/guowuyuan/2016-05/25/content\\_5076764.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2016-05/25/content_5076764.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- 「商务部发布近期商务领域重点工作情况」. 2017. 『中国政府网』. (7月27日). [http://www.gov.cn/xinwen/2017-07/27/content\\_5213723.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2017-07/27/content_5213723.htm)(검색일: 2017. 8. 18).

- 「济南专车叫停首日 不少专车仍在运营载客」. 2015. 『中国山东网』. (1月 7日).  
<http://news.sdchina.com/show/3179494.html>(검색일: 2017. 9. 12).
- 「30万把共享雨伞一伞难觅, 创始人: 正常, 伞可以带回家共享」. 2017. 『澎湃新闻』. (7月 6日). [http://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1726241](http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1726241)(검색일: 2017. 9. 13).
- BBC news. 2016. “Drivers and campaigners hail Uber employment ruling.” (October 28). <http://www.bbc.com/news/uk-37796786> (검색일: 2017. 6. 29).
- Chandler, A. 2016. “What Should the Sharing Economy Really Be Called?”(May 27). *The Atlantic*, p. 1. Retrieved February 16, 2017. <https://www.theatlantic.com/business/archive/2016/05/sharing-economy-airbnb-uber-yada/484505/>(검색일: 2017. 5. 19).
- Guardian. 2016. “Berlin ban on Airbnb short-term rentals upheld by city court.”(June 8). <https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/08/berlin-ban-airbnb-short-term-rentals-upheld-city-court>(검색일: 2017. 9. 5).
- Hern, A. 2015. “Uber blocked on biggest Chinese messaging app.” *The Guardian*. (August 24). <https://www.theguardian.com/technology/2015/aug/24/uber-blocked-biggest-chinese-messaging-app-wechat>(검색일: 2107. 8. 22).
- Jacobs, A. 2015. “Strikes by Taxi Drivers Spread Across China.” *The New York Times*. (January 14). <https://www.nytimes.com/2015/01/15/world/asia/taxi-strikes-spread-across-china.html>(검색일: 2017. 7. 14).
- “Meet the Cab Drivers Who Want Uber and Lyft in Miami.” 2014. *Miami New Times*. (July 23)
- “Milwaukee airport finalizes rules for Uber, Lyft.” 2016. *Milwaukee Business Journal*. (June 8)



- Nguyen, Vicky and Michael Bott. 2016. "Illegal Short-Term Rentals Can be Nightmare for Neighbors." *NBC Bay Area*. (May 23)
- "N.J. towns, state government move to regulate short-term rentals." 2017. *North Jersey*. (February 1)
- Pinner, K. "Shenzhen's Red Taxis Drivers Go on Strike." 2016. *City Weekend*. (January 5). <http://www.cityweekend.com.cn/shenzhen/article/shenzhens-red-taxis-drivers-go-strike>(검색일: 2017. 7. 14).
- Steinmetz, Katy. 2016. "Exclusive: See How Big the Gig Economy Really Is." *Time*. (Jan. 6)
- Stevens, M. and Martha Groves. 2014. "Malibu to crack down on short-term rentals via Airbnb, other websites." *Los Angeles Times*. (May 27)
- Tech.eu. "Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine for every violation of its ridiculous order." <http://tech.eu/news/brussels-court-bans-uber/>(검색일: 2017. 8. 10).
- The Guardian. 2015. "Uber wins high court case over taxi app." (October 16). <https://www.theguardian.com/technology/2015/oct/16/uber-wins-high-court-case-taxi-app-tfl>(검색일: 2017. 6. 27).
- "The Uber Airport Rules." 2016. *The Wall Street Journal*. (July 7)
- "Two local lawmakers propose statewide ridesharing rules that are Uber-Friendly." 2017. *BizJournals*. (January 11)
- "Uber and Lyft are now legal in Miami-Dade, and taxi owners vow to fight back." 2016. *Miami Herald*. (May 3)
- "Uber losing \$1 billion a year to compete in China." 2016. *Reuters*. (February 18). <http://www.reuters.com/article/uber-china/uber-losing-1-billion-a-year-to-compete-in-china-idUSKCN0VR1M9>(검색일: 2017. 8. 22).
- "Uber, Lyft drivers must pass background checks after Christie OKs new law." 2017. *New Jersey*. (Feb 13)

[온라인 자료]

- 국가법령정보센터. 「여객자동차 운수사업법」. [www.law.go.kr](http://www.law.go.kr)(검색일: 2017. 7. 27).
- \_\_\_\_\_. 「관광진흥법」. [www.law.go.kr](http://www.law.go.kr)(검색일: 2017. 7. 27).
- \_\_\_\_\_. 「농어촌 정비법」. [www.law.go.kr](http://www.law.go.kr)(검색일: 2017. 7. 27).
- \_\_\_\_\_. 「지역전략산업육성을 위한 규제프리존의 지정과 운영에 관한 특별법안」. [www.law.go.kr](http://www.law.go.kr)(검색일: 2017. 7. 27).
- 그린카. <https://www.greencar.co.kr/about>(검색일: 2017. 8. 31).
- 로켓펀치. 「기업목록: 공유경제」. <https://www.rocketpunch.com/companies/tags/공유경제>(검색일: 2017. 7. 27).
- 블라블라카 이용약관. <https://www.blablacar.co.uk/about-us/terms-and-conditions>(검색일: 2017. 8. 10).
- 쏘카. <https://www.socar.kr/about>(검색일: 2017. 8. 31).
- Airbnb. 2016. Term & Policies DB. <https://www.airbnb.co.in/help/topic/250/terms---policies>(검색일: 2017. 8. 10).
- Airbnb Data and Analytics. <https://www.airdna.co/market-data/app/kr/default/seoul/overview>(검색일: 2017. 8. 31).
- \_\_\_\_\_. <https://www.airbnb.co.kr/about/about-us>(검색일: 2017. 7. 20).
- Atto Camera: 3564 - Proposta di legge. “Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell'economia della condivisione”(공유경제법). [http://www.makingspeechstalk.com/ch/comment\\_sea/?id\\_speech=45#sthash.VvLDRO9h.dpuf](http://www.makingspeechstalk.com/ch/comment_sea/?id_speech=45#sthash.VvLDRO9h.dpuf)(검색일: 2017. 8. 2).
- Bundesverband CarSharing e.V.(독일 차량공유협회). <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland>(검색일: 2017. 8. 10).
- \_\_\_\_\_. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen>(검색일: 2017. 8. 10).
- \_\_\_\_\_. <https://carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-gesetz-kommunen-koennen-carsharing-foerderung-sofort>

- beginnen(검색일: 2017. 8. 10).
- CB Insight. <https://www.cbinsights.com/research-unicorn-companies>(검색일: 2017. 10. 13).
- City and County of San Francisco, Amended in Board 10/7/14(1차) Ordinance NO. 218-14. <http://www.sfbos.org/ftp/uploadedfiles/bdsupvrs/ordinances14/o0218-14.pdf>(검색일: 2017. 10. 30).
- Cohen, Leonard. 2016. "Airbnb and Municipal Zoning Regulation." (June 5). Host Compliance. <https://hostcompliance.com/resources-gallery/2016/6/5/airbnbregulation>(검색일: 2017. 10. 16).
- CrowdCompanies. "Collaborative Economy Honeycomb." <http://www.web-strategist.com/blog/>(검색일: 2017. 5. 19).
- Dailymail. 2014. "Uber driver who ran over and killed six-year-old girl on New Year's Eve is finally charged" (December 9) <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2866841/Uber-driver-ran-killed-six-year-old-girl-New-Year-s-Eve-finally-charged.html> (검색일: 2017. 10. 4).
- Direction générale des entreprises. <https://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/meubles-tourisme>(검색일: 2017. 10. 10).
- European Commission. 「collaborative economy」. [http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy\\_en](http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy_en) (검색일: 2017. 5. 29).
- Fortune. 2016. The Unicorn List DB(검색일: 2017. 9. 5). <https://amsterdamsmartcity.com/network/chief-technology-office> (검색일: 2017. 8. 2).
- <https://www.gov.uk/rent-room-in-your-home/the-rent-a-room-scheme>(검색일: 2017. 9. 5).
- <http://www.sharenl.nl/amsterdam-sharing-city>(검색일: 2017. 8. 2).
- IRS. 2017. Sharing Economy Tax Center. <https://www.irs.gov/businesses/small-businesses-self-employed/sharing-economy-tax>

-center(검색일: 2017. 7. 14).

Jenny Gesley. 2016. "Legal Challenges for Uber in the European Union and in Germany." Library of Congress. <https://blogs.loc.gov/law/2016/03/legal-challenges-for-uber-in-the-european-union-and-in-germany/>(검색일: 2017. 7. 25).

Meanwhitespace. <http://www.meanwhitespace.com/>(검색일: 2017. 7. 27).

Mississippi Legislature. "House Bill 1381." <http://billstatus.ls.state.ms.us/2016/pdf/history/HB/HB1381.xml>(검색일: 2017. 7. 27).

National Association of Insurance Commissioners(NAIC) 홈페이지. 운송 네트워크회사 보험 타협안. [http://www.naic.org/documents/committees\\_c\\_sharing\\_econ\\_wg\\_exposure\\_adopted\\_tnc\\_white\\_paper\\_150331.pdf](http://www.naic.org/documents/committees_c_sharing_econ_wg_exposure_adopted_tnc_white_paper_150331.pdf)(검색일: 2017. 10. 16).

Private Hire Vehicle(London) Act 1998. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/34/contents>(검색일: 2017. 6. 27).

PwC. <https://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/collisions/sharingeconomy/outlook-for-the-sharing-economy-in-the-uk-2016.html>(검색일: 2017. 5. 29).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen(베를린시 도시개발 및 주택지원 부서). [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung\\_wohnraum/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung_wohnraum/)(검색일: 2017. 10. 10).

Statista. "Ride Sharing: Revenue." <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#market-revenue>(검색일: 2017. 7. 20).

\_\_\_\_\_. "Ride Sharing: Global Comparison: Revenue." <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#market-revenue>(검색일: 2017. 7. 20).

\_\_\_\_\_. "Ride Sharing: User" <https://www.statista.com/outlook/368/100/ride-sharing/worldwide#user>(검색일: 2017. 7. 20).

\_\_\_\_\_. "Which Cities Have The Most Airbnb Listings?" <https://www.>

- statista.com/chart/5204/which-cities-have-the-most-airbnb-listing/(검색일: 2017. 6. 23).
- \_\_\_\_\_. “Number of car sharing vehicles in Europe in 2014, by country.” <https://www.statista.com/statistics/415280/car-sharing-vehicles-in-europe-by-country/>(검색일: 2017. 8. 10).
- \_\_\_\_\_. “Number of car sharing users in Europe in 2014, by country.” <https://www.statista.com/statistics/415263/car-sharing-users-in-europe-by-country/>(검색일: 2017. 8. 10).
- \_\_\_\_\_. “Number of monthly active WeChat users from 2nd quarter 2010 to 2nd quarter 2017.” <https://www.statista.com/statistics/255778/number-of-active-wechat-messenger-account/>(검색일: 2017. 8. 22).
- Texas Legislature. “House Bill 1733.” <http://www.capitol.state.tx.us/tlodocs/84R/billtext/html/HB01733F.htm>(검색일: 2017. 7. 27).
- The official website of the City of Austin. 2013. Three types of short-term rentals DB(검색일: 2017. 9. 23).
- The Rent a Room Scheme. <https://www.gov.uk/rent-room-in-your-home/the-rent-a-room-scheme>
- Transport for London(런던 교통국). “Changes to private hire regulation.” <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/new-private-hire-regulations#on-this-page-0>(검색일: 2017. 6. 27).
- Time. 2014. “Ex-Uber Driver Charged With Manslaughter in Death of 6-Year-Old” (December 9) <http://time.com/3625556/uber-manslaughter-charge-san-francisco/> (검색일: 2017. 10. 4).
- “Uber, Airbnb Lead the Way as Sharing Economy Expands.” 2017. eMarketer. (June 30)
- Uber. <https://www.uber.com/ko-KR/cities/>(검색일: 2017. 6. 27).
- Uber Pop. <https://www.uber.com/en-PL/drive/Warsaw/vehicle-requirements>(검색일: 2017. 6. 27).
- Uber Newsroom. 2014. “Insurance for Ridesharing with Uber.” <https://>

- www.uber.com/newsroom/insurance-ridesharing-uber/(검색일: 2017. 10. 16).
- 建设部, 公安部. 1997. 「城市出租汽车管理办法」. [http://www.mohurd.gov.cn/fgis/jsbgz/200611/t20061101\\_158990.html](http://www.mohurd.gov.cn/fgis/jsbgz/200611/t20061101_158990.html)(검색일: 2017. 7. 14).
- 交通运输部, 工业和信息化部, 公安部, 商务部, 工商总局, 质检总局, 国家网信办. 2016. 「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」. [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201607/t20160728\\_2068633.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201607/t20160728_2068633.html)(검색일: 2017. 5. 26).
- 交通运输部 홈페이지. [http://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/201510/t20151014\\_1897076.html](http://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/201510/t20151014_1897076.html)(검색일: 2017. 7. 20).
- 国家发展改革委, 交通运输部. 2016. 「关于印发《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》的通知」. [http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201608/t20160805\\_814065.html](http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201608/t20160805_814065.html)(검색일: 2017. 7. 14).
- 国家发展改革委, 中宣部, 科技部, 财政部, 环境保护部, 住房城乡建设部, 商务部, 质检总局, 旅游局, 国管局. 2016. 「关于促进绿色消费的指导意见的通知」. [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/02/content\\_5048002.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/02/content_5048002.htm)(검색일: 2017. 7. 14).
- 国家发展改革委, 中央网信办, 工业和信息化部, 人力资源社会保障部, 税务总局, 工商总局, 质检总局, 国家统计局. 2017. 「印发《关于促进分享经济发展的指导性意见》的通知」. [http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201707/t20170703\\_853853.html](http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201707/t20170703_853853.html)(검색일: 2017. 7. 5).
- 国务院. 2008. 「国务院关于经营者集中申报标准的规定」. [http://www.gov.cn/zwggk/2008-08/04/content\\_1063769.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2008-08/04/content_1063769.htm)(검색일: 2017. 9. 8).
- \_\_\_\_\_. 2015a. 「关于加快发展生活性服务业促进消费结构升级的指导意见」. [http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-11/22/content\\_10336.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-11/22/content_10336.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- \_\_\_\_\_. 2015b. 「关于落实发展新理念加快农业现代化实现全面小康目标的若干意见」. [http://www.gov.cn/zhengce/2016-01/27/content\\_5036698.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2016-01/27/content_5036698.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- \_\_\_\_\_. 2016a. 「政府工作报告(2016. 3. 17)」. <http://www.gov.cn/guowu>

- yuan/2016-03/17/content\_5054901.htm(검색일: 2017. 7. 10).
- \_\_\_\_\_. 2016b. 「中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要(2016-20)」. [http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\\_5054992.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- \_\_\_\_\_. 2016c. 「国家信息化发展战略纲要」. [http://www.gov.cn/xinwen/2016-07/27/content\\_5095336.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2016-07/27/content_5095336.htm)(검색일: 2017. 5. 26).
- \_\_\_\_\_. 2016d. 「关于深入实施“互联网+流通”行动计划的意见」. [http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-04/21/content\\_5066570.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-04/21/content_5066570.htm)(검색일: 2017. 8. 18).
- \_\_\_\_\_. 2016e. 「关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见」. [http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-07/28/content\\_5095567.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-07/28/content_5095567.htm)(검색일: 2017. 7. 10).
- \_\_\_\_\_. 2017. 「政府工作报告」(3月5日). [http://www.gov.cn/premier/2017-03/16/content\\_5177940.htm](http://www.gov.cn/premier/2017-03/16/content_5177940.htm)(검색일: 2017. 5. 16).
- 北京市交通委员会, 北京市发展和改革委员会, 北京市公安局, 北京市人力资源和社会保障局, 北京市环境保护局, 北京市商务委员会, 北京市工商行政管理局, 北京市国家税务局, 北京市地方税务局, 北京市质量技术监督局·北京市通信管理局, 中国人民银行营业管理部, 北京市互联网信息办公室, 北京市城市管理综合行政执法局. 2016. 「北京市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则」. [http://www.bjjtw.gov.cn/xxgk/tzgg/201612/t20161221\\_165345.html](http://www.bjjtw.gov.cn/xxgk/tzgg/201612/t20161221_165345.html)(검색일: 2017. 7. 10).
- 北京市常务委员会. 2017. 「北京市旅游条例」. <http://zhengce.beijing.gov.cn/library/192/33/50/438650/233911/index.html>(검색일: 2017. 8. 29).
- 北京小桔科技有限公司 홈페이지. <http://www.xiaojukeji.com/website/about.html>(검색일: 2017. 8. 21).
- 上海市. 2016. 「上海市网络预约出租汽车经营服务管理若干规定」. <http://www.shanghai.gov.cn/nw2/nw2314/nw2319/nw12344/u26aw50666.html>(검색일: 2017. 7. 10).
- 深圳市. 2016. 「深圳市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」. <http://www.>

- sztb.gov.cn/jtzx/tzgg/201612/t20161228\_5796813.htm(검색일: 2017. 7. 10).
- 浙江省人民政府. 2016. 「关于确定民宿范围和条件的指导意见」. [http://zhejiang.gov.cn/art/2017/1/5/art\\_32432\\_289933.html](http://zhejiang.gov.cn/art/2017/1/5/art_32432_289933.html)(검색일: 2017. 8. 29).
- 易观 홈페이지. <https://www.analysis.cn/analysis/22/detail/9554/>(검색일: 2017. 8. 22).
- \_\_\_\_\_. <https://www.analysis.cn/analysis/22/detail/1000833/>(검색일: 2017. 9. 13).
- 住房和城乡建设部 홈페이지. [http://www.mohurd.gov.cn/fgjs/jsbgz/201603/t20160318\\_226948.html](http://www.mohurd.gov.cn/fgjs/jsbgz/201603/t20160318_226948.html)(검색일: 2017. 7. 20).
- 途家 홈페이지. <https://www.tujia.com>(검색일: 2017. 8. 21).
- 蚂蚁短租 홈페이지. <https://www.mayi.com>(검색일: 2017. 8. 21).
- 小猪短租 홈페이지. <https://www.xiaozhu.com>(검색일: 2017. 8. 21).
- 에어비앤비(중국) 홈페이지. <https://zh.airbnb.com>(검색일: 2017. 8. 21).
- 中华人民共和国政府. 2007. 「中华人民共和国反垄断法」(2007. 8. 30. 제정, 2008. 8. 1. 시행, 주석령 68호). [http://www.gov.cn/flfg/2007-08/30/content\\_732591.htm](http://www.gov.cn/flfg/2007-08/30/content_732591.htm)(검색일: 2017. 9. 8).

#### [인터뷰자료]

- 미국 VACASA 관계자 인터뷰(2017. 7. 26, 미국 오리건 주).
- 스페이스 클라우드 인터뷰(2017. 6. 19, 서울).
- 중국 국가정보중심 관계자 인터뷰(2017. 7. 17, 중국 베이징).
- 중국 텐센트 산하연구소 관계자 인터뷰(2017. 7. 17, 중국 베이징).
- 중국 투지아 관계자 인터뷰(2017. 7. 18, 중국 베이징).



## Current status and implications of the sharing economy in the US, Europe, and China

NA Seung Kwon, KIM Eunmi, and CHOI Eun Hye

The emergence of a new phenomenon widely referred to as the sharing economy has experienced rapid growth over the past few years along with the digital evolution, allowing people to share and optimize underused personal assets on a much larger scale. The fast-paced growth of the sharing economy has taken root worldwide in both the developed and developing countries. In recent years, the sharing economy has disrupted traditional markets and generated difficult legal questions and political debates in various parts of the world. The growth of the sharing economy has led to growing pains for the platforms, participants, and regulators. The problems include legal disputes, taxation, and trust mechanisms. Despite these disputes, however, the three countries have legalized or attempted to authorize the sharing economy in different tactics while trying not to disrupt innovation associated with the sharing economy.

The objective of this paper is to identify better policy options in the sharing economy for Korea by examining different countries' policy implications. To achieve this purpose, the structure of this paper is divided into five chapters. The first chapter of the paper develops a conceptual framework that supports to define and explain the sharing economy. The next three chapters touch upon different conflicts and policy implications of the sharing economy across the United States, Europe, and China. Finally, the paper concludes with a discussion of

policy implications of the sharing economy for Korea.

The cases of the US, Europe, and China are three examples of various levels of the sharing economy. The following are the speculated policy characteristics of the sharing economy across three different countries proposed based on the scope of this study. The sharing economy in the United States can be said to be found on the principal driven by the market-based approach. On the contrary, most European countries are subject to more restrictive rules to ensure adequate legal and social protection for all including traditional players. In the case of China, the regulation of the sharing economy is more strongly orientated towards measures for social challenges and economic benefits. The ambiguity or lack of regulations for accommodation sharing are prevalent across all three countries. Large cities in both the US and Europe have begun implementing regulations on accommodation sharing or have launched investigations with the aim of bringing the sharing economy into compliance with existing laws. On the other hand, China is in the early stage of regulation development.

The regulation of ridesharing varies widely across three countries comparable to short-term rentals. The United States focuses on creating a fair competitive environment by allowing platforms to enter but at the same time supporting the taxi industries instead of banning ridesharing platforms. Some countries in Europe are outlawing ridesharing platforms to protect the traditional market or making platforms to comply with the similar standards as the traditional market. China has legitimized 'online car reservation service' as a part of taxi services, and has improved related regulations such as pre-permission for the platform and driver, and requirements for strengthening responsibility.

A careful and detailed analysis of country-level experiences lead to the following policy implications. First, the introduction of regulation needs to be done as carefully as possible, and more flexible regulatory frameworks are needed to respond to changing market conditions. Second, it is necessary to promptly establish the legal basis for

accommodation sharing by strengthening the role of the platform to deal with conflicts such as taxation and disputes generated by the sharing economy. Lastly, in the case of ridesharing, it is advisable for regulatory authorities in Korea to first deregulate much of the current restriction and lower barriers to entry rather than raising them. In the long run, however, it is recommended for the market to ensure a quality environment for all participants to compete fairly.

# KIEP 연구자료 발간자료 목록

## ■ 2017년

- 17-01 Towards Deeper Integration among China, Japan and Korea /  
CHOI Bo-Young and LEE Seo Young
- 17-02 APEC 경제통합 논의와 정책 시사점 / 김상겸
- 17-03 한국의 비관세조치 현황 분석: NTM-HS코드 연계를 중심으로 /  
김종덕 · 최보영 · 조문희 · 정민철
- 17-04 한국과 중국 연변조선족자치주 경제협력과 향후 발전방안 / 임수호  
· 김준영 · 박종상 · 안국산 · 박일봉
- 17-05 중국의 동남아 경제협력과 시사점 / 오윤아 · 신민이 · 김미림
- 17-06 The EU's Investment Court System and the Prospect of a  
New Multilateral Investment Dispute Settlement System /  
LEE Hye Min and YANG Hyeoun
- 17-07 자유무역협정(FTA)의 금융서비스 규정 및 협상동향 연구: 건전성 조치  
조향을 중심으로 / 엄준현
- 17-08 RCEP 역내 생산 · 무역구조 분석과 시사점 / 라미령
- 17-09 13·5 기획 시기 한국의 중국 동북지역 경제협력 과제와 전략 /  
이현태 · 이상훈 · 김준영 · 윤규섭

## ■ 2016년

- 16-01 한국 중소기업의 글로벌 가치사슬 진입전략 및 정책적 시사점 연구 /  
김주권
- 16-02 주유국의 대베트남 진출전략과 시사점 /곽성일 · 이재호
- 16-03 신흥국 건설시장 진출 관련 국가리스크와 대응 방안 / 엄준현 · 손성현  
· 권가원
- 16-04 Mega FTA 대응전략 연구: TBT 협정을 중심으로 / 유세별
- 16-05 우크라이나 위기 발발 이후 러시아 경제상황 변화와 정책 시사점 /  
박정호 · 강부균
- 16-06 2000년대 이후 중국의 대북투자 추정 / 임수호 · 김준영 · 홍석기

- 16-07 원화 국제화를 위한 국내 제도개선 방안 / 이장영
- 16-08 WTO SPS 분쟁사례 연구 / 강민지
- 16-09 동북아 초국경 인프라 개발과 자원조달-중국 동북지역을 중심으로 / 최장호·김준영·이보람·张慧智·朴英爱·王箫柯
- 16-10 일본 전자상거래 시장 현황 분석 및 정책 시사점 / 이형근
- 16-11 한국의 비관세조치 현황 분석: 비관세조치 식별 DB구축을 중심으로 / 김종덕·최보영·엄준현·정민철
- 16-12 대북제재로 인한 북·중 접경지역에서의 무역거래관행 변화 분석 / 이정균·김준영·임소정·안국산·미무라 미쓰히로
- 16-13 중국 지역별 창업 생태계 분석 및 시사점: 청두, 우한을 중심으로 / 오종혁·박진희·김홍원

■ 2015년

- 15-01 중국의 내수용 수입구조 변화와 한국의 대응 / 정지현·김부용
- 15-02 북한 경제개혁의 재평가와 전망: 선군경제노선과의 연관성을 중심으로 / 임수호·최유정·홍석기
- 15-03 The Effect of Changes in the U.S. Monetary Policy on China's Capital Market Stability and Trade between China and Korea / Gang Jianhua, Qian Zongxin, Zhang Chao and Zhang Jiarui

■ 2014년

- 14-01 중국 서부지역 IT제조 클러스터 분석 및 시사점: 충칭(重慶)시, 청두(成都)시, 시안(西安)시를 중심으로 / 오종혁·박현정
- 14-02 통상협상에서 Mode 4 논의 동향 및 대응방향 / 강준구
- 14-03 주요 기간산업 관련 WTO 보조금 분쟁 연구 / 이호영·엄준현
- 14-04 중국의 지식산업화 분석과 시사점: 대학과 중국과학원의 특허 라이선싱을 중심으로 / 박현정·이효진
- 14-05 개성공단의 국제경쟁력 강화방안 연구 / 나승권·홍이경
- 14-06 북극이사회의 정책동향과 시사점 / 문진영·김윤옥·서현교
- 14-07 미국 하원의 통상정책 결정요인과 시사점 / 고희채·최호락

---

### 나승권(羅承權)

중앙대학교 경제학 학사 및 석사

대외경제정책연구원 아시아태평양본부 전략연구팀 전문연구원

(現, E-mail: skna@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『국제 디지털 상거래의 주요 쟁점과 한국의 대응방안』(공저, 2015)

『디지털경제의 진전과 산업혁신정책의 과제: 주요국 사례를 중심으로』(공저, 2016) 외

---

### 김은미(金恩美)

고려대학교 국제대학원 국제학(국제통상학 전공) 석사

대외경제정책연구원 아시아태평양본부 전략연구팀 연구원

(現, E-mail: emkim@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『마라케쉬 당사국총회(COP22)의 기후재원 논의와 시사점』(공저, 오늘의 세계경제 16-37) 외

『미국 트럼프 정부의 에너지·환경 정책과 시사점』(공저, 오늘의 세계경제 17-03) 외

---

### 최은혜(崔恩惠)

KDI국제정책대학원 정책학(거시경제 정책 전공) 석사

대외경제정책연구원 아시아태평양본부 전략연구팀 연구원

(現, E-Mail: ehchoi@kiep.go.kr)

저서 및 논문

"The Effects of Transportation Network Companies on Traffic Congestion"

## KIEP 발간자료회원제 안내

- 본 연구원에서는 본원의 연구성과에 관심있는 전문가, 기업 및 일반에 보다 개방적이고 효율적으로 연구 내용을 전달하기 위하여 「발간자료회원제」를 실시하고 있습니다.
- 발간자료회원으로 가입하시면 본 연구원에서 발간하는 모든 보고서를 대폭 할인된 가격으로 신속하게 구입하실 수 있습니다.
- 회원 종류 및 연회비

회원종류	배포자료	연간회비		
		기관회원	개인회원	연구자회원*
S	외부배포 발간물 일체	30만원	20만원	10만원
		8만원		4만원
A	East Asian Economic Review			

\* 연구자 회원: 교수, 연구원, 학생, 전문가 회원

### ■ 가입방법

우편 또는 FAX 이용하여 가입신청서 송부 (수시접수)  
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동  
대외경제정책연구원 지식정보실 학술출판팀  
연회비 납부 문의전화: 044) 414-1179 FAX: 044) 414-1144  
E-mail: sklee@kiep.go.kr

### ■ 회원특전 및 유효기간

- S기관회원의 특전: 본 연구원 해외사무소(美 KEI) 발간자료 등 제공
- 자료가 출판되는 즉시 우편으로 회원에게 보급됩니다.
- 모든 회원은 회원가입기간 동안 가격인상에 관계없이 신청하신 종류의 자료를 받아보실 수 있습니다.
- 본 연구원이 주최하는 국제세미나 및 정책토론회에 무료로 참여하실 수 있습니다.
- 연회원기간은 加入月로부터 다음해 加入月까지입니다.

## KIEP 발간자료회원제 가입신청서

기관명 (성명)	(한글)	(한문)
	(영문: 약호 포함)	
대표자		
발간물 수령주소	우편번호	
담당자 연락처	전화 FAX	E-mail :
회원소개 (간략히)		
사업자 등록번호	종목	

회원분류 (해당난에 ✓ 표시를 하여 주십시오)

기 관 회 원 <input type="checkbox"/>	S 발간물일체	A 계간지
개 인 회 원 <input type="checkbox"/>		
연 구 자 회 원 <input type="checkbox"/>		

\* 회원번호

\* 갱신통보사항

(\* 는 기재하지 마십시오)

특기사항





# Current Status and Implications of the Sharing Economy in the US, Europe, and China

NA Seung Kwon, KIM Eunmi, and CHOI Eun Hye

우버, 에어비앤비의 등장 이래 공유경제는 디지털경제 시대의 새로운 혁신동력으로 주목받고 있다. 그러나 한편으로는 공유경제 확산에 따라 국내외적으로 기존 경제주체와의 갈등, 제도적 미비 등의 문제가 부상하고 있다. 이에 본 연구에서는 공유경제 분야의 선도국이라고 할 수 있는 미국, 유럽, 중국 등을 대상으로 각국의 공유경제 정책 및 주요 쟁점별 대응전략을 검토함으로써 공유경제 정책 수립과 관련한 시사점을 도출하고자 하였다. 먼저 정책적으로 미국은 시장의 유지 및 확산에, 유럽은 기존 경제주체들과의 균형 및 조화에, 중국은 성장 및 혁신, 취업·창업 강화 등 사회적 문제 해결에 초점을 맞추고 있는 것으로 평가하였다. 또한 각 쟁점별 대응 사례에 기초해볼 때 플랫폼의 역할 강화와 함께 기존 산업의 규제완화, 공유업체에 대한 자격 및 책임요건 강화 등 공정한 경쟁 환경의 조성이 정책적으로 중요하다고 판단된다.

