



법무법인(유) 세종
이승혁 변호사

PROFILE

학 력

- 2003 대원외국어고등학교 졸업
- 2010 고려대 법과대학 법학과 졸업(법학사)
- 2012-2014 고려대 법과대학원 수료(행정법 전공)

경 력

- 2008 제50회 사법시험 합격
- 2011 사법연수원 제40기 수료
- 2011-2012 대한법률구조공단 군산출장소 공익법무관
- 2012-2014 법무부 국가송무과 공익법무관
- 2014-2016 법무법인(유) 세종
- 2017-현재 법무법인(유) 세종
- 2019-현재 행정안전부 감사청구심의회 위원

자 격

- 2011 한국 변호사 자격 취득

소 속

- 대한변호사협회 회원

언어

- 한국어, 영어

타다 등 모빌리티 서비스와 택시업계의 분쟁

타다는 지난 4월 11일 11인승 카니발 승합자동차를 이용한 '타다 베이직 서비스'의 운영을 중단했다.

국회에서 여객자동차 운수사업법(이하 '여객자동차법')이 개정됨에 따라 더 이상 기존의 서비스 방식으로는 사업성이 없다고 판단, 개정된 규정이 시행되기까지 1년 이상이 남아 있음에도 즉시 운영을 중단한 것이다.

여객자동차법 제34조는 자동차대여사업자가 유상으로 여객운송 행위를 하는 것을 금지한다.

이 조항은 종래 허용되던 기사 포함 렌터카 사업이 유사 택시영업으로 변질돼 택시업계와 분쟁이 발생하자 자동차대여사업자의 유사 여객 운송행위를 금지하기 위해 제정된 것이다.

이 규정으로 인해 2013년경부터 국내에서 모바일 앱으로 승객과 차량, 운전기사를 연결해주는 사업을 시작한 우버는 여객자동차법 위반이 문제 돼 더 이상 영업을 계속할 수 없었다.

이에 모바일 앱 등을 통해 모빌리티 서비스를 제공하고자 하는 모빌리티 플랫폼 기업들은 여객자동차법 제34조를 위반하지 않는 범위 내에서 사업 방식을 모색할 수밖에 없었다.

타다의 경우, 여객자동차법 시행령에서 '승차정원 11인승 승합자동차를 임차하는 사람'에게는 자동차대여사업자가 운전자를 알선할 수 있도록 허용한 예외규정을 이용해 11인승 카니발 승합자동차를 통한 '타다 베이직 서비스'를 운영했다.

카카오는 구 여객자동차법 제81조 제1항 제1호에서 '출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우'에는 자가용을 유상 운송용으로 알선할 수 있도록 허용한 점을 이용하여 '카카오 카풀' 시범 서비스를 시작했다.

위와 같은 신규 모빌리티 서비스들에 대하여 택시업계는 반발했는데, 타다를 제외한 카카오 등 모빌리티 플랫폼 기업들은 국토교통부의 중재를 통해 택시업계와 상생안을 찾기로 합의했다.

국토교통부는 택시 면허 매입을 통한 허가 총량 관리, 플랫폼 기



업들의 기여금 납부 등을 주요 내용으로 하는 '택시제도 개편 방안'을 발표했다.

이처럼 카카오 등의 모빌리티 플랫폼 기업들이 우호적인 입장을 보이자, 택시업계의 반발은 기존 사업구조를 그대로 유지하는 타다에게 집중됐다. 이러한 상황에서 검찰은 타다 서비스를 제공하는 SOCAR의 이재웅 대표와 VCNC의 박재욱 대표를 여객자동차법 위반 혐의로 기소했다. 검찰은 타다 서비스가 자동차대여사업자가 국토부장관의 면허 없이 사업용자동차를 사용해 유상 여객 운송행위를 하는 것에 해당한다고 본 것이다.

그러나 1심 법원은 지난 2월 19일 이재웅, 박재욱 대표에게 무죄를 선고했다. 법원은 검찰과 달리 '타다 서비스'가 'SOCAR가 알선한 타다 드라이버가 운전하는 타다 승합차'를 타다 이용자가 필요한 시간에 주문형으로 임차(렌트)하는 계약관계'에 해당하므로, 타다 이용자가 타다 승합차를 사용하는 행위를 여객자동차법에서 금지하는 자동차대여사업자의 유상 여객운송행위로 볼 수 없다고 판단한 것이다.

그러나 법원의 위와 같은 무죄판결에도 불구하고 국회는 지난 4월 7일 여객자동차법을 개정해 대여 시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우에만 한정해 자동차대여사업자가 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차를 빌리는 사람에게 운전자를 알선할 수 있도록 했다.

즉, 개정 규정에 따르면 타다는 더 이상 기존 방식으로 '타다 베이직 서비스'를 제공할 수 없게 된 것이다. 다만, 위 개정 규정에서는 '여객자동차 운송플랫폼사업' 관련 규정을 신설해, 타다 서비스와 같은 사업을 운영하려는 경우 국토교통부의 허가를 받고 택시감차, 택시 운수 종사자의 근로 여건 개선에 사용되는 '기여금'을 부담하도록 규정했다.

타다 서비스와 같은 '여객자동차 플랫폼운송사업'을 제도화하는 대신, 모빌리티 플랫폼 기업으로 하여금 유사 택시 증가분만큼의 택시감차에 소요되는 재원을 '기여금'으로 부담하도록 한 것이다.

이러한 개정 규정은 여객 자동차 운송플랫폼 사업을 제도화했다는 점에서 의미를 갖는다.

그러나 한편으로 위와 같은 개정규정에 대해 사실상 택시업계의 반발에 밀려 혁신기업의 시장진입을 막았다는 비판이 있다. 신규 모빌리티 서비스를 위한 차량을 확보하기 위해서는 1대 당 약 7000만 원 이상 소요되는 택시감차 비용을 기여금 형태로 부담해야 할 것인데, 타다의 운행 종료 당시의 운행 수준인 1500대를 가정하면 약 1000억 원의 기여금이 추가로 필요할 것으로 추산된다.

플랫폼사업의 경우 많은 초기비용이 소요되고 이익이 발생하기까지는 오랜 기간 적자를 감수해야 하는 특성을 고려하면, 사실상 위와 같은 개정 규정은 모빌리티 플랫폼 기업들의 시장진입에 큰 부담으로 작용할 수밖에 없다.

또한 소비자 입장에서 그동안 타다 서비스를 통해 '택시를 잡기 어려운 심야시간에 이용 가능한 대안 교통 수단', '승차 거부가 없고, 목적지 상관없이 마음 놓고 호출할 수 있는 교통 수단'의 존재를 인식하게 됐다.

향후 공유자동차 시장의 확대, 자율주행차의 도입 등이 이뤄질 것으로 예상되는 상황에서, 단지 허가 대수를 조절하는 방법으로 택시업계의 경쟁력을 유지시킬 수 있을지도 의문이다.

이러한 점을 고려하면, 모빌리티 플랫폼 사업의 성장과 국민 편의의 증대를 위해서는 개정 규정과 같이 기여금 부과를 통한 택시 허가 대수의 조절에 중점을 둘 것이 아니라, 보다 과감히 규제를 완화해 모빌리티 플랫폼 시장을 확대하고, 그로 인해 발생하는 수익의 일부를 거둬들여 택시업계 지원과 택시업계 종사자들의 이직을 돕는 데에 사용하는 것이 장기적인 관점에서 보다 효과적일 것이라고 생각한다. 