

공 정 거 래 위 원 회

제 1 소 회 의

의 결 제2021 - 281 호

2021. 11. 3.

사 건 번 호 2020서총1183

사 건 명 서울특별시택시운송사업조합의 사업자단체금지행위에 대한 건

피 심 인 서울특별시택시운송사업조합
서울 송파구 올림픽로 319
이사장 문■■■■

심 의 종 결 일 2021. 10. 15.

주 문

1. 피심인 서울특별시택시운송사업조합은 구성사업자가 특정 고급택시 호출중개사업자와 거래하는 것을 금지함으로써 구성사업자의 사업내용 또는 활동을 부당하게 제한하는 행위를 즉시 중지하고, 이와 동일 또는 유사한 행위를 다시 하여서는 아니 된다.
2. 피심인은 이 시정명령을 받은 날로부터 30일 이내에, 독점규제 및 공정거래에 관한 법률을 위반하였다는 이유로 위 1.과 같이 공정거래위원회로부터 시정명령을 받았다는 사실을 [별지] 기재의 문안대로 구성사업자 등에게 서면 또는 전자우편(이메일)으로 통지하여야 한다.

이 유

1. 기초사실

가. 피심인의 적격성 및 일반현황

1 피심인 서울특별시택시운송사업조합은 서울지역 법인택시사업자들을 조합원(이하 ‘구성사업자’라 한다)으로 하여 서울 택시운송사업에 관한 국가시책 협력, 택시운송사업의 공익성 및 구성사업자의 복리와 친목 도모를 목적으로 설립된 단체¹⁾로서 ‘독점규제 및 공정거래에 관한 법률²⁾’ 제2조 제4호의 사업자단체에 해당한다.

2 피심인은 ‘여객자동차 운수사업법’(이하 ‘여객자동차법’이라 한다) 제53조에 근거하여 1962. 11. 6. 설립되었고, 1963. 1.경 서울시의 인가를 받았다. 피심인은 서울지역의 유일한 법인택시 사업자단체로서 여객자동차법에 따라 서울시로부터 위탁받은 사무 등을 처리³⁾하고, 법인택시사업자를 대변하는 활동을 수행하고 있으며, 전국택시운송사업조합연합회(이하 ‘연합회’라 한다) 소속 다른 지역 법인택시조합들과 함께 전국택시공제조합(이하 ‘공제조합’이라 한다)을 설립하여 자동차 사고로 생긴 손해배상을 수행하는 등 법인택시사업자에 대한 편의 및 복지사업을 수행한다.

3 피심인의 정관 제12조 및 제13조에 의하면, 피심인의 구성사업자는 피심인의 결의사항을 준수하여야 하고, 총회 및 이사회 결의사항을 준수하지 않은 경우 자격정지 등의 제재를 받을 수 있다. 한편, 공제조합의 공제규정 제5조에 따라 연합회 소속 조합의 구성사업자만이 공제가입을 할 수 있으므로 피심인의 결의사항을 위반한 구성사업자는 공제조합 가입이 제한된다.

1) 피심인은 정관에 근거하여 의사결정기관과 집행기관 등의 조직을 갖추고 있고, 기관의 의결이나 업무집행 방법이 다수결의 원칙에 의하여 행하여지며, 구성원의 가입·탈퇴 등으로 인한 변경에 관계없이 단체 그 자체가 존속한다. 현재 피심인은 이사장 1명, 부이사장 1명, 전무이사 1명, 이사 42명 및 감사 2명을 두고 있다.

2) 2020. 5. 19. 법률 제17290호로 개정되어 2021. 5. 20.부터 시행된 것을 말하며, 이하 ‘법’이라 한다.

3) 사업계획변경신청서의 수합 및 자격 확인, 택시운전 자격시험 시행, 택시운전자격증 관리, 대폐차 처리, 차량 일부휴업관련 운수종사자 부족 사실확인원 및 차고지 인가 등 관련 면허대수 확인원 발급, 택시운송사업 양도·양수 현황 파악, 주사무소 변경신고 수리 등이 이에 해당한다.

4 피심인의 일반현황은 아래의 <표 1> 기재와 같다.

<표 1> 피심인 일반현황

(2020년 기준, 단위: 천 원)

설립일자	구성사업자	구성사업자 보유면허수	입회비	월회비	예산액	상시종업원수
1962. 11. 6.	254개사	22,603대	-	8.3/대	2,693,381	32명

* 출처 : 피심인 제출자료

나. 시장현황 및 실태

1) 택시시장 현황

5 택시는 운영주체에 따라 법인택시⁴⁾와 개인택시로 구분되고, 배기량 및 승차인원에 따라 경형, 소형, 중형, 대형, 모범형, 고급형 등 6가지 유형으로 분류된다.

6 2021. 7. 31. 기준 전국의 택시 면허대수 250,722대 중 법인택시는 85,983대로 약 34%에 해당하고, 서울 택시 면허대수 총 71,765대 중 법인택시는 22,603대로 약 31%를 차지한다.

<표 2> 서울 및 전국 택시현황

지역	면허대수(대)						운전자수 (명)
	계		법인택시		개인택시		
	대수	비율(%)	대수	비율(%)	대수	비율(%)	
전국	250,722	100%	85,983	34%	164,739	66%	243,378
서울	71,765	100%	22,603	31%	49,162	69%	71,053

* 출처: 전국택시운송사업조합연합회 홈페이지

7 택시공급 추이를 살펴보면 2018년 총 택시 대수는 1990년 대비 1.5배 증가하였는데, 수요는 이에 미치지 못하고 있다. 이에 따라 2018년 택시 1대당 1일 수송 실적은 1990년 대비 약 50% 감소한 상황이다.

4) 법인택시는 일반택시와 혼용하여 사용되는데, 이하에서는 법인택시로 통일하여 지칭한다.

<표 3>

택시 공급 추이

년도	계		법인택시		개인택시	
	등록대수(대)	공급지수	등록대수(대)	공급지수	등록대수(대)	공급지수
1990년	155,981	100	74,393	100	81,588	100
2010년	250,253	100	87,047	117	163,206	199
2018. 9월	245,385	157	80,872	109	164,513	202

* 출처: 전국택시운송사업조합연합회 제출자료

8 택시 총량은 ‘택시운송사업의 발전에 관한 법률(이하 ‘택시발전법’이라 한다)에 따라 정해진다. 서울시는 2017년 3월 기준 동법에 의해 정해진 택시 총량보다 실제 택시 대수가 가장 많은 사업구역으로 그 초과공급대수가 11,831대나 되어 택시발전법 제10조 및 제11조에 따라 신규 면허 발급을 제한하고 있다. 따라서 현재 서울 택시 시장에 진입하기 위해서는 기존 면허를 양수받아야 한다⁵⁾.

9 현재 택시요금은 전국 156개 사업구역별로 관할 지방자치단체가 정하고 있다. 2021년 8월 현재 서울시의 중형택시 및 대형·모범택시 요금은 아래의 <표 4>와 같다.

<표 4>

서울시 택시요금 체계

구분	중형택시		대형·모범택시
	주간	야간	
기본요금	2km까지 3,800원	2km까지 4,600원	3km까지 6,500원
거리요금	100원당 132m	120원당 132m	200원당 151m
시간요금	100원 당 31초	120원당 31초	200원당 36초
공통사항	· 시간·거리 부분 동시병산(15.33km/h 미만시) · 시계외 할증 20% · 심야(00:00 ~ 04:00) 할증 20% · 심야 및 시계외 중복할증 40%		· 시간·거리 상호병산(15.10km/h 미만시 시간만, 이상시 거리만) · 심야 및 시계외 할증 없음

* 출처: 서울시 홈페이지

2) 서울시 고급택시 관련 현황

5) 서울시 2016년도 택시 감차보상사업계획 공고상의 개인택시 감차보상금 기준에 따를 때, 양수 금액은 약 8,000만 원 수준이다.

10 고급택시는 자율요금신고제를 통해 가격 경쟁이 가능하고, 요금미터기와 외부표시등 장착의무가 면제되며, 부제(정기적 운휴제도) 적용도 면제되는 등 다른 택시 유형에 비해 완화된 규제가 적용된다.

11 서울시에서 고급택시를 운행하기 위해서는 서울시로부터 택시운송사업 구분변경을 인가⁶⁾받아야 하는데, 이와 관련하여 서울시는 「고급택시업무처리요령 등 운영지침」(이하 ‘고급택시 운영지침’이라 한다)을 수립하고 2019. 6. 5.부터 시행하고 있다. 동 지침에 따르면, 고급택시 신청 요건은 아래의 <표 5>와 같으며, 고급택시 운송종사자는 서울시의 인가를 받은 호출중개사업자들 중 1개사와만 계약하여야 하고 배회영업이 금지된다.

<표 5> 서울시 고급택시 신청 요건

구분	개인택시 운송사업자	법인택시 운송사업자
경력	· 모범·대형택시 : 공고일 기준 과거 1년 이상 무사고 사업자 · 중형택시 : 공고일 기준 과거 5년 이상 무사고 사업자	· 과거경력 포함 공고일 기준 3년 이상 사업경력자
결격사유	· 택시발전법 제16조 제1항 · 여객자동차법 제26조 제1항 제3호, 제7의2호, 제23조(사업개선명령)	· 여객자동차법 제12조 (명의이용금지) · 택시발전법 제16조 제1항 · 여객자동차법 제26조 제1항 제3호, 제7의2호, 제23조(사업개선명령)

12 서울시의 고급택시 운행은 2015년 10월 카카오블랙이 중형 법인택시 95대를 고급택시로 전환인가를 받으면서 시작되었다. 이후 우버블랙이 2015년 12월 개인택시 14대를, 리모블랙이 2016년 1월 개인택시 37대를, 삼화택시가 2016년 7월 법인택시 3대를, 타다 프리미엄⁷⁾이 2019년 7월 개인택시 11대를 고급택시로 전환인가를 받으면서 고급택시 시장은 확대되었다. 2020년 5월 기준 서울시 고급택시 총 면허수는 약 612대이며, 현재 대부분의 고급택시는 카카오, 우버, 타다 등과 같은 고급택시 호출중개사업자와의 계약을 통해 운행되고 있다.

6) 여객자동차법 시행규칙 제33조 제1항 제6호는 택시운송사업 구분 변경을 신고하도록 하되, 지자체마다 별도의 조례로 인가제를 유지할 수 있도록 하였다.

7) 현재 ‘타다 프리미엄’은 ‘타다 플러스’로 서비스명이 변경되었으나, 이하에서는 이 사건 행위 당시의 명칭인 ‘타다 프리미엄’으로 통일하여 지칭한다.

<표 6>

서울시 고급택시 호출중개사업자별 보유면허 수

업체 시기	카카오 블랙	우버 블랙	리모 블랙	삼화 택시	탑블랙	타다 프리미엄	계
2015. 10.	95대	-	-	-	-	-	95대
2019. 06.	269대	84대	37대	12대	2대	-	404대
2020. 05.	303대	54대	36대	12대	-	207대	612대

* 출처: 서울시 및 피싱인 제출자료

- 13 한편, 2021년 8월 현재 타다 프리미엄은 아래의 <표 7>과 같이 카카오블랙 · 우버블랙 · 리모블랙 등 다른 호출중개사업자들에 비해 기본요금, 거리요금 및 시간요금 측면에서 저렴하게 운영되고 있다.⁸⁾

<표 7>

서울시 고급택시 호출중개사업자별 요금체계

구분	카카오블랙	우버블랙	리모블랙	타다 프리미엄
기본 요금	기본거리 없이 6,000원	기본거리 없이 8,000원	기본거리 없이 8,000원	2km까지 5,000원
거리 요금	100원 당 71.4m	100원당 71.4m	100원당 71.4m	122원당 100m (100원당 81.97m)
시간 요금	100원 당 15초	100원당 15초	100원당 15초	154원당 30초 (100원당 19.48초)
기타 요금	· 시간·거리 완전 동시 병산 · 탄력요금제(0.7~4.0배) · 대절요금제, 공항 구간 요금제 운영	· 시간·거리 완전 동시 병산 · 탄력요금제(1.0~4.0배) · 대절요금제 운영	· 시간·거리 부분 동시 병산(17.14km/h 미만시 시간·거리, 17.14km/h 이상시 거리만) · 대절요금제 운영	· 시간·거리 부분 동시 병산(15km/h 미만시) · 탄력요금제(0.8~4.0배) · 대절요금제 운영

3) 최근의 택시 제도 변화

- 14 택시산업은 가격 제한(상한이 있는 요금 신고제), 수량 제한(택시면허 총량제), 면허 종류의 제한 등의 규제에 의한 소비자 및 택시종사자의 불만, 새로운 서비스 등장의 제한, 시간대별 및 지역별 수요·공급의 불균형⁹⁾, 택시종사자의 저임금¹⁰⁾

8) 삼화택시는 대절요금제만 운영하고 있다.

등 다양한 문제가 제기되어 왔다.

15 이러한 상황에서 우버, 콜버스, 풀리스, 타다 등 다양한 사업자에 의한 신규 서비스가 출시되었으나 적법성 논란이 지속적으로 불거졌다. 이에 따라 국토교통부는 2019. 7. 17. 규제혁신형 플랫폼 택시 제도화, 택시산업 경쟁력 강화, 국민 요구에 부응하는 서비스 혁신이라는 3대 과제를 바탕으로 하는 택시제도 개편 방안을 발표하였고, 2020. 4. 7. 여객자동차법이 개정(2021. 4. 8. 시행)되었다. 개정 여객자동차법에는 여객자동차플랫폼운송사업¹¹⁾, 여객자동차플랫폼운송가맹사업¹²⁾ 및 여객자동차플랫폼운송중개사업¹³⁾을 포괄하는 여객자동차운송플랫폼사업에 관한 규정 등이 추가되었다.

나. 이 사건 관련 분쟁

16 VCNC 주식회사¹⁴⁾는 2018. 10.경 여객자동차법 제34조의 예외규정¹⁵⁾을 근거로 렌트카와 운전자를 동시에 대여하는 타다 베이직 서비스를 출시하였다. 이에 2019. 2. 11. 서울특별시개인택시운송사업조합(이하 ‘서울개인택시조합’이라 한다)의 전직 간부는 서울중앙지방검찰청에 (주)쏘카 및 VCNC(주)의 대표를 여객자동차법 위반으로 고발하였으나, 서울중앙지방법원은 2020. 2. 20. 무죄를 선고하였다.¹⁶⁾

9) 택시 수요는 출퇴근 시간과 심야에 급등하는 반면, 택시 공급은 낮 시간대에 가장 많아 택시의 수요·공급은 시간대별 불균형이 존재하는 상황이다. 여객자동차법 제3조 제1항 제2호에 따라 서울 택시는 서울내에서의 이동인 경우 및 출발지 또는 도착지가 서울인 경우에만 영업이 가능하다는 점도 심야시간 대의 택시 초과수요 현상을 유발하는 것으로 보인다.

10) 2019. 7. 17.자 국토교통부 보도자료에 따르면 2017년 전국 평균 택시 운수종사자 월 임금은 개인택시 180만원, 법인택시 158만원으로 시내버스 운수종사자 임금(320만원) 대비 개인택시는 56.3%, 법인택시는 49.4% 수준이다.

11) 운송플랫폼과 자동차를 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업을 의미한다.

12) 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 여객자동차법 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업을 의미한다.

13) 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업을 의미한다.

14) 이하 회사명을 기재함에 있어 ‘주식회사’를 생략하거나 ‘(주)’라고 표기한다.

15) 여객자동차법 제34조(유상운송의 금지 등) ② 누구든지 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 운전자를 알선할 수 있다.

여객자동차법 시행령 제18조(운전자 알선 허용 범위) 법 제34조 제2항 단서에서 “외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우”란 다음 각 호의 경우를 말한다.

1. 자동차대여사업자가 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우
바. 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람

17 VCNC(주)는 2019. 2. 21. 고급택시 중개서비스 ‘타다 프리미엄’ 런칭 계획을 발표하고 택시사업자에 대한 공개모집을 시작하였다. 이에 피심인은 그 다음날인 2019. 2. 22. VCNC(주) 및 (주)쏘카에 공문을 보내 협력할 의사가 없음을 밝혔다. 2019. 5. 14. 피심인 구성사업자 대표이사 및 임직원 등 57개사 110여명은 서울개인택시조합에서 주최한 ‘불법 “타다” 끝장집회’에 참여하였고, 여기에서 피심인 이사장은 연대 투쟁사를 발표하였다.

18 한편, 2019. 5. 16. 전국택시운송사업조합연합회, 전국개인택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 4개 택시단체는 광화문에서 타다 반대 대규모 시위를 개최하였다.

19 이러한 상황에서 국토교통부는 2019. 7. 17. 택시제도 개편방안을 발표하였고, 이를 토대로 2020. 4. 7. 여객자동차법이 개정¹⁷⁾되면서 VCNC(주)는 같은 달 ‘타다 베이직’ 서비스를 중단하였다.

2. 위법성 판단

가. 인정사실 및 근거

20 피심인은 2019. 6. 19. 제4차 이사회에서 타다 프리미엄 참여 금지를 결의하고, 같은 날 이를 조합원들에게 공문으로 통보하면서 결의를 준수하지 않을 경우 조합원 자격을 정지하고 자격정지에 따라 공제조합 가입을 제한할 것이라고 명시하였다(이하 ‘이 사건 결의·통지행위’라고 한다).

<표 8> 제4차 이사회 회의록(심사보고서 소갑 제4호증¹⁸⁾)

16) 법원은 타다 베이직 서비스에 대해 타다 이용자와 쏘카 사이에 전자적으로 초단기 승합차 임대차 계약이 성립됐다고 보는 것이 타당하고, 고객 편의를 위한 운전자 알선은 여객자동차법상 허가받지 아니한 유상 여객운송에 해당하지 아니한다고 판단하였다.

17) 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선할 수 있는 경우를 관광 목적으로 6시간 이상을 대여하는 경우 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정하였다.

18) 이하 ‘심사보고서 소갑 제00호증’을 ‘소갑 제00호증’이라 한다.

(생략)

의장 : 제1호 안건 「‘타다 프리미엄’ 서비스 반대 결의(안)」을 상정합니다.

-의사봉 3회 두드리다-

사회 : 회의자료에 의거(제안 설명)

의장 : 심의 해주십시오.

의장 : 제1호 안건을 원안대로 통과시켜도 되겠습니까?

일동 : 동의합니다.

일동 : 제청합니다.

의장 : 그럼 제1호 안건 「‘타다 프리미엄’ 서비스 반대 결의(안)」은 원안대로 전원 일치 가결 되었음을 선포합니다.

<표 9>

제4차 이사회 결의사항 통보(소갑 제5호중)

수신 각 조합원

참조

제목 조합 제4차 이사회 결의사항 통보

1. 우리조합 제4차 이사회(2019.6.19.) 결의사항과 관련입니다.
2. ‘타다(베이직)’의 불법적인 유상운송행위로 면허사업인 택시운송사업의 존립과 생존권이 심각하게 침해받고 있는 상황에서, 고급택시를 활용한 ‘타다 프리미엄’ 서비스 사업에 우리 업계가 참여하는 것은 ‘타다’ 운행의 합법화를 도와줄 뿐만 아니라, 타다 서비스 영역 확대를 촉진시켜 우리업권이 종속될 수 도 있을 것입니다. 또한 우리업계 내부의 분열을 조장하는 매우 심각한 사태를 야기할 것입니다.
3. 이에 우리조합 제4차 이사회에서 아래와 같이 ‘타다 프리미엄 서비스 반대’를 결의하고, 이 서비스에 동참하는 조합원은 조합 정관 제13조에 의거 제재하기로 의결하였사오니, 각 업체에서는 이를 준수하시어 우리 업계가 단합된 힘으로 ‘타다 서비스’에 적극 대처할 수 있도록 협조하여 주시기 바랍니다.

- ‘타다 프리미엄 서비스 반대’ 결의사항 -

1. ‘타다 프리미엄’ 서비스 출시 반대 결의

하나. 서울법인택시업계는 ‘타다’의 불법적인 유상운송행위를 규탄한다.

하나, 택시 생존권을 침해하는 ‘타다’는 조속히 ‘타다’(베이직) 서비스를 중단하라.

하나, 서울법인택시업계는 ‘타다’의 어떠한 서비스에도 참여하지 않을 것을 결의한다.

2. ‘타다 프리미엄’ 서비스 가입 조합원에 대한 제재(안)

- 우리업권 수호를 위해 ‘타다 프리미엄’ 서비스 미참여에 대한 결의를 이행하지 않은 조합원에 대한 제재(안)
 - ① 조합 정관 제13조에 의거 이사회 결의사항 미준수로 총회 의결을 얻어 조합원 자격정지
 - ② 공제조합의 ‘공제규정’ 제5조에 의거 총회 결의로 확정된 자격정지 조합원의 공제조합 가입 제한

■ 붙임 : 조합원 제재에 대한 관련 근거 1부. 끝.

■ 우리조합 정관

제12조 (조합원의 의무) 조합원은 다음 의무를 이행하여야 한다.

1. 정관 및 결의사항의 준수

제13조 (조합원의 제재)

① 조합은 조합원이 정관 또는 총회 및 이사회 결의사항을 준수하지 아니할 때는 사업에 대한 제재를 할 수 있으며 이를 당국에 보고할 수 있다.

② 조합원은 제12조 각호의 규정을 준수하지 아니할 때는 다음 각 호에 따라 징계할 수 있다.

1. 자격정지

가. 이사장은 총회결의를 얻어 조합원 자격을 정지한다.

2. 이익배제

가. 정관 제12조 7호 및 9호를 2개월이상 위반하는 조합원에게는 각종 이익을 배제한다.

■ 공제조합의 ‘공제규정’ 제5조(공제가입 및 계약)

① 공제가입 및 계약을 할 수 있는 자는 일반택시운송사업자로서 여객자동차운수사업법 제59조에 따라 연합회를 구성하고 있는 사업자의 사업조합의 조합원 자격을 가진 자이어야 한다.

21

이에 앞서, 피심인은 2019년도 사업계획을 세우면서 승차공유서비스 대응의 일환으로 타다의 9인승 고급택시 서비스 시행을 방지한다는 내용을 포함하였고, 2019. 6.경 서울시의 고급택시 운영지침 개정 작업과 관련하여 “다양한 차종을 이용한 저렴한 운임의 고급택시가 운영될 경우 플랫폼을 통한 중형택시 호출시장 잠식”이 우려된다는 점을 이유로 일정 수준 이상의 고급택시 요금체계만을 승인하도록 할 것과 사업자가 고급택시 사업계획 변경 및 운임·요금 신고시 신청서를 조합에 의무적으로 제출하고 조합이 이를 확인하도록 하는 절차 마련을 서울시에 요구하였다.

II-3. 승차공유서비스 관련 대응활동 추진

(생략)

□ 2019년 추진 계획

○ 추진 방안

① 승차공유서비스 ‘타다’의 불법성 요소 파악 및 확산방지

- ▶ 불법성 확인 요청에 대한 국토교통부의 공문 회신 확인 후 대응 진행
- ▶ 기존 민원제기의 국토교통부의 답변에 따라 추가적인 불법성요소 민원제기
- ▶ 승합택시 관련 ‘타다’의 플랫폼 사업제한 관련하여 요금수리 확인
- ▶ 9인승 고급택시 서비스 시행방지

2) 조합, 서울시에 고급택시 운영지침 개정안 반대의견 제출 및 수용 불가 입장 지속 전달

□ 모범택시 이상의 요금을 신고(수수)하던 고급택시의 묵시적 기준 대신 요금신고 전 서울시와 사전 협의토록 변경 적용(안)

○ 협의를 거쳐 모범택시 이하의 요금이 승인될 경우 모범택시 운수종사자 고사 위기 직면(모범택시 대비 동일 또는 고급차량을 모범택시 보다 저렴한 요금으로 운영하게 될 경우 모범택시 이용 승객 이탈)

○ 고급택시의 기본요금이 낮은 수준으로 책정될 경우, 탄력요금제를 적용하여 중형택시 이하의 요금을 수수하는 상황 발생(중형택시 수요 급감)

○ 다양한 차종을 이용한 저렴한 운임의 고급택시가 운영될 경우 플랫폼을 통한 중형택시 호출시장 잠식 우려

→ 일정 수준 이상의 고급택시 요금체계만을 승인토록 규정

□ 고급택시 사업계획변경 및 운임·요금 신고시 사업자가 신청서를 조합에 제출하여, 조합이 수합 후 확인을 거쳐 서울시로 제출하는 절차 의무화

○ 일부 호출 중개업자들이 자신들의 고급택시 요금 변경안에 대한 조합의 반대를 우려해, 조합 경유 없이 요금변경신고서를 서울시에 직접 제출하는 경우가 있어 택시업계 분란 야기

○ 조합을 배제한 호출 중개업자 주도의 고급택시 운영을 위해 조합 제출을 기피하는 경향 有

→ 고급택시 사업계획변경 및 운임·요금 신고시, 사업자의 신청서 조합 제출(경유)·확인 의무화를 통해 급격한 요금 및 차종변경으로 야기되는 시장 혼란 방지

22 한편, 피심인 이사장 문■■■은 이 사건 결의가 이루어진 2019. 6. 19. 제4차 이사회에서 서울특별시개인택시운송사업조합 이사장인 국■■■와의 타다 프리미엄 신청서 접수현황, 반려계획 등의 대화내용을 공유하면서, 2019. 6. 17. 구성사업자의 타다 프리미엄 신청서가 제출되었으나 이를 접수하지 않았고 향후에는 서울특별시개인택시운송사업조합처럼 이를 접수는 하되 반려할 것이라는 계획을 밝혔다.

<표 13>

제4차 이사회 회의록(소갑 제4호증)

의장: 그리고 우리 업자들이 ‘타다를 어떻게 하느냐?’ 이구동성으로 말씀을 하시고 또 마당에서 근로자들이 타다 때문에 못하겠다고 몇 번씩 이야기를 듣지 않나 생각됩니다. 타다는 다 아시다시피 렌터카를 이용한 불법 영업이라는 게 확실하지 않습니까? 그래서 불법을 하지 말아라 싸우고 있습니다. (생략) 개인택시조합 이사장과 차 한잔하면서 고민해보니 그렇지 않겠는가 생각합니다. 그래서 절대 용납을 못해주겠다 3개월도 못해주겠다 하니까 3개월이라도 여유를 달라 했지만 안된다고 들었습니다. 그제 개인택시조합에 프리미엄 타다 인가 신청을 했습니다. 개인택시조합에서는 접수는 받아 주었습니다. 그래서 접수를 왜 그냥 받아 주었냐고 이사장과 이야기가 있었습니다. 그러니까 접수를 받아놓고 그냥 내버려 둔다 이겁니다. 이것도 일리가 있는 말이더라구요.

접수를 받아 왔다고 다 되는 건 아니지 않느냐? 반려도 할 수 있기 때문에 반려를 한다고 합니다. 그제는 우리조합으로 접수가 들어왔습니다. 어느 회사라고 말을 안해도 다 아시죠? 거기까지는 말은 하지 않겠습니다. 그 회사가 20대를 가지고 들어왔습니다. 20대를 우리 직원들이 받아 줄 수가 없지 않습니까? 이렇게 고생을 하고 전국적으로 택시가 고통을 느끼고 있고 그 중에서도 서울이 가장 회오리바람이 불어닥치고 있는 이런 상황에서 서울이 받았다고 하면 서울은 다 죽어야 합니다. 그래서 직원들이 먼저 그것을 해아리고 받을 수 없다 해서 받지 않았습니다. 그런데 이제 또 가지고 오면 계속 안 받아 줄 수가 없습니다. 접수는 받되 반려를 하겠다는 것을 이사님들에게 보고를 드립니다. 또 우리 입장에서는 기존에 하고 있는 불법 타다 렌터카로 하고 있는 것을 접어라 불법이지 않느냐? 접지 않고서는 못해주겠다는 입장으로 나아가고 있습니다. 나 혼자만이 버티는 것이 한계가 있습니다. 우리 이사님들이라도 똥똥 뭉쳐서 힘을 같이 해주셔야 제가 지켜나갈 수 있지 않겠는가 생각을 합니다. 우리 택시조합 정관에 보면 개인행동을 하였을 때에 관한 내용이 있습니다. 조합 회원 정지를 시키고 결의를 해주시면 나중에 만약에 정지를 시켜야 할 일이 있다고 하면 이사회에서 통과된 근거를 가지고 총회를 통해 정지 처분을 하게 됩니다. 회원 정지가 되게 되면 공제도 정지가 됩니다. 우리가 그렇게까지 해야 하겠습니까? 지금 이 []이 미국 투자자들에게 근거를 가지고 가려고 지금 많이 돌아다니고 있습니다. 다섯 개 회사만 신고를 받아주면 미국 투자자들에게 []역이 나온다는 뜻입니다. 우리에게 반을 주는 것도 아니고 우리를 압박하기 위한 자기 사업에 투자를 해서 우리는 더 딜레마에 빠지지 않겠는가? 생각을 합니다. 이사님들이 이것에 있어서 우리 사업은 우리가 지키겠다는 단호한 마음으로 결의를 해주십시오. 누구든지 혼자 개별적으로 하는 것은 용납할 수 없습니다. (생략) 오늘 개인 조합에서도 수십명 신청을 했는데 조합에서 제명처리하겠다고 공문을 띄우니 전부 반납을 했다고 합니다. 개인조합이 강하게 나가고 있습니다. 우리도 마찬가지로 결의를 하면 바로 오후에라도 사장님들에게 공문을 띄워서 경각심을 주어야 하지 않겠는가? 생각을 가지고 있습니다. 그래서 꼭 결의해 주시기를 부탁드립니다. 감사합니다.

23 실제로 피심인의 구성사업자인 []과 []가 서울시의 고급택시 운영지침에 따라 2019. 6. 20. 고급택시 사업계획 변경신청서 등을 피심인에게 제출하자, 피심인은 같은 해 6. 28. 운수종사자 교육이수 확인서 및 여객자동차 운수사업 면허증의 서류 미비를 이유로 해당 신청서를 반려하였다.¹⁹⁾ []는 2019. 7. 26. 고급택시 사업계획 변경신청서를 다시 제출하였고, 피심인은 2019. 7. 31. [] 대표이사 고 []의 경력이 서울시 고급택시 운영지침에서 정하는 경력 요건에 미달한다는 이유로 이를 반려하였다.²⁰⁾

24 이에 []는 2019. 8. 5. 서울시에 직접 고급택시 사업계획 변경신청서를 제출하였다. 다음 날 서울시는 피심인에게 여객자동차운송계획(차량변경) 신고

19) 소갑 제6호증

20) 소갑 제9호증

필증 확인을 요청하였고 피심인이 이를 확인하고 2019. 8. 7. 회신하자, 2019. 8. 9. [redacted]의 사업계획 변경을 인가하였다.²¹⁾ 이에 대해 피심인이 강력히 항의하자 서울시 주무관 이[redacted]은 2019. 8. 13. 법인격을 동일하게 유지하며 대표자를 변경하는 지분 양수·양도의 경우에는 피심인의 해석과 달리 대표자 경력이 아닌 법인 경력을 적용하여 양도·양수 후 즉시 고급택시 등 사업계획 변경이 가능함을 설명하였다.

<표 14> 서울시 이[redacted] 주무관과 피심인 이사장 간 면담자료(소갑 제13호증)

법인택시 면허 양수·양도시 경력기준		
법인택시 면허 양수·양도에 따른 경력인정 요건을 정하기 위한 기준 설정 범위를 명확히 하여 사업계획 변경 시 혼란을 예방하고자 함		
<input type="checkbox"/> 현행 ○ 법인의 사업면허 보유기간을 경력기준으로 활용(법인 대표자의 경력과 무관) - 고급택시 사업계획 변경 신청자격(고급택시 업무지침 규정)		
구분	개인택시 운송사업자	일반택시 운송사업자
경력	- 모범·대형 : 공고일 기준 과거 1년 이상 무사고 - 중형 : 공고일 기준 과거 5년 이상 무사고	- 과거경력포함 공고일 기준 3년 이상 사업경력자
○ 개인택시와 형평고려 경력산정(면허 양도·양수 시 3년간 사업계획 변경 제한)		
<input type="checkbox"/> 양도·양수 형태 <div style="border: 1px dotted black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> ※ 법인격을 달리하여 기존의 모든 경력·자산과 단절하는 면허 양도·양수와 법인격을 동일하게 유지하며 기존 경력·자산을 이어받고 대표자·상호를 변경하는 지분 양도·양수 형태가 있음 </div>		
(생략)		
○ <사례2> 지분 양도·양수 : 법인등록번호, 택시운송사업 면허번호 모두 동일 - 주주 및 대표자 변경 : 대표자 변경만 신고 (법인등록 번호 유지) - [redacted], [redacted] (카카오 등에서 추진하는 방식도 지분인수 방식) ➔ 양도·양수 후 즉시 고급택시 등 사업계획 변경 가능		
<input type="checkbox"/> 향후 계획 ○ 고급택시 업무지침 개정 및 대형승합택시 업무지침 제정시 구체화(8월중)		

21) 소갑 제10호증 내지 제12호증

이러한 상황에서 피심인은 [] 제재시 [] 측의 소 제기, 타다 측의 공정위 신고 및 서울시 측의 행정조치 가능성 및 [] 제재에 따른 장·단점을 검토하였다. 또한 피심인 이사장 문[]는 2019. 9. 6. 제6차 이사회에서 [] 제재시 소 제기 가능성을 언급하면서 추가 신청서는 반려하겠다는 계획을 밝혔다. 실제로 피심인은 2019. 9. 4. []가 신청서를 추가로 제출하자, 서울시의 고급택시 운영지침 해석기준 고지에도 불구하고 지난번과 동일한 사유로 2019. 9. 9. 이를 반려하였다.

<표 15> [] 고급택시(타다 프리미엄) 면허전환 경과(소갑 제14호증)

<u>[] 고급택시(타다 프리미엄) 면허전환 경과</u>	
(생략)	
<input type="checkbox"/> 19. 8. 9 서울시, [] 사업계획 변경 인가	
⇒ 인가 사유 : 서울시는 []의 전 고 [] 공동대표가 []의 지분을 인수하여 [] 이사로 등재되어 있다가, [] 상호 및 공동대표이사(고 [] · 고 []) 변경한 바, 지침의 경력은 대표이사(현재, 고 [] 단독대표) 경력이 아닌 법인사업체의 경력기준을 적용하여 []의 경력이 []로 이어진 것으로 판단하여 인가함	
<input type="checkbox"/> 19. 8. 12 조합, 서울시(택시물류과)에 절차 및 인가의 문제점 지적하며 강력 항의	
<input type="checkbox"/> 19. 8. 13 서울시(택시물류과) 담당자(택시면허팀 이 [] 주무관), 조합 직접 방문 설명	
⇒ 서울시는 법인업체의 사업면허 보유기간을 경력기준으로 함. 불명확한 경력인정 요건부분에 대한 지침개정 예정, 협조요청	
<input type="checkbox"/> 19. 9. 5. [] (11대), 조합에 고급택시(타다 프리미엄) 면허전환(사업계획 변경인가 신청서) 서류접수	
⇒ 조합 신청서 반려예정(종전과 같이 대표이상 경력(3년) 자격기준 요건 미달)	
<u>[] 제재시 행정절차</u>	
<input type="checkbox"/> 이사회 임시총회 개최(안) 심의·의결	
<input type="checkbox"/> 조합, 전 조합원에 임시총회 개최 안내	
<input type="checkbox"/> 임시총회 개최 ⇒ [] 이사회 결의사항 미준수에 따른 조합원 자격정지	
○ 임시총회 정족수 : 재적 조합원(254명) 과반수 이상 참석	
○ 제재안 처리 정족수 : 참석 조합원 과반수 이상 찬성 결의	
<input type="checkbox"/> (제재안 통과시) 조합, [] 제재 통보	
<input type="checkbox"/> (제재안 통과시) 조합, 서울시·연합회·공제조합에 통보	
<u>[] 제재시 예상 시나리오</u>	
<input type="checkbox"/> [] 대응	
○ 자격정지 중지 가처분 소송제기	
○ 자격정지 중지 본안 소송 제기	
○ 손해발생시 별도의 손해배상소송 제기 우려	
<input type="checkbox"/> 타다 측의 대응	
○ (개인택시 사례) 공정거래위원회에 우리 조합 제소	

□ 서울시 대응(예상)

- 서울시의 적법한 인가사항에 대한 조합원 자격정지에 대한 행정조치 예상

제재시 장·단점 분석

기대 효과	문제 예상
<ul style="list-style-type: none"> ○ 업권보호에 대한 조합의 의지 대내외 표명으로 조합의 위상 제고 ○ 조합원 단결력 강화로 향후 유사한 상황 예방 ○ 타다 ‘베이직’의 합법화 시도에 대한 저지 효과 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 타다측의 법적대응 필요(패소 시 여러 손실 예상) ○ 서울시와 관계 악화 우려 ○ 언론 이슈화시 우리업체에 대한 여론악화

<표 16>

제6차 이사회 회의록(소갑 제15호증)

김민균 : 지난 이사회에서 타다 프리미엄 택시와 협업하는 회사에 대해서 이사회 상정을 해서 결의를 했습니다. 제재조치는 총회를 거쳐야 제재가 되지 않겠습니까?

의 장 : 예 맞습니다. 서울시 지침에 의해서 처음에는 반려를 했습니다. 왜 [] 것을 반려를 했는데 시에서는 왜 반려를 안 하냐고 물어보니 ‘완벽하게 반려를 하기 위함이다’라고해서 안심하고 있었던지 인가를 해버렸습니다. 그래서 서울시 인가가 된 상태에서 제재를 해서 소송이 들어오면 감당할 수 있을지 연구를 해보야 합니다. 필요하다고 하면 간담회라도 해서 의견 수렴을 해보겠습니다. 생각은 하고 있지만 쉽지는 않습니다. 이것은 시간을 두고 연구 해보는게 좋지 않나 생각합니다. 어제 11대가 추가로 들어왔는데 저희는 또 반려를 할겁니다.

<표 17>

여객자동차운송사업계획 변경 인가 신청서 반려(소갑 제16호증)

1. 2019. 9. 4. 우리조합에 접수된 []의 ‘여객자동차운송사업계획 변경 인가 신청서’ 및 ‘여객자동차운송사업 운임·요금신고서’와 관련입니다.
2. 위 신고서를 검토한 결과, 『서울시 고급택시 업무처리 요령 등 운영지침』(서울시 택시 물류과-20719, 2019. 6. 7.)에서 정하고 있는 고급택시 면허전환 신청 자격사항(일반택시 운송사업자) 중 ‘과거경력 포함 공고일 기준 3년 이상 사업경력자’ 요건에 맞지 않아 일체의 서류를 반려하오니 업무에 참고하시기 바랍니다.

- 반려 사유 (서울시 고급택시 업무처리 요령 등 운영지침) -

□ 고급택시 면허전환 신청 자격

구분	개인택시 운송사업자	일반택시 운송사업자
경력		- 과거경력 포함 공고일 기준 3년 이상 사업경력자

붙임 : 1. 여객자동차운송사업계획 변경 인가 신청서 1부

2. 여객자동차운송사업 운임·요금신청서 2부 끝.

서울특별시택시운송사업조합이사장

26 이러한 사실은 피심인의 2019년 사업계획(소갑 제1호증), ‘타다’의 택시서비스 출시보도 관련 피심인이 타다 및 쏘카 측에 보낸 공문(소갑 제2호증), 2019년 사업보고서(소갑 제3호증), 2019년도 제4차 이사회 회의록(소갑 제4호증), 제4차 이사회 결의사항 통보 공문(소갑 제5호증), 여객자동차운송사업계획 변경인가 신청서 반려 공문(소갑 제6호증, 제9호증 및 제16호증), 여객자동차운송사업계획 변경인가 관련 서울시와 피심인 간 공문 내역(소갑 제10호증 내지 제12호증), 서울시 주무관과 피심인 이사장 간 면담 자료(소갑 제13호증), ■■■■■ 제재 관련 피심인 내부 검토 문서(소갑 제14호증), 2019년도 제6차 이사회 회의록(소갑 제15호증) 등을 통해 확인된다.

나. 관련 법 규정 및 법리

1) 법 규정

독점규제 및 공정거래에 관한 법률

제26조 【사업자단체의 금지행위】 ① 사업자단체는 다음 각 호의 1에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. ~ 2. (생략)

3. 구성사업자(사업자단체의 구성원인 사업자를 말한다. 이하 같다)의 사업내용 또는 활동을 부당하게 제한하는 행위

4. ~ 5. (생략)

② ~ ④ (생략)

2) 법리

27 법 제26조 제1항 제3호의 사업자단체의 금지행위가 성립하기 위해서는 ① 사업자단체의 의사가 존재하고 그 의사가 구성사업자에게 표시되어야 하며, ② 사업자

단체의 의사결정이 구성사업자의 사업내용이나 활동을 부당하게 제한하는 것이어야 한다.²²⁾

28 ‘사업자단체의 의사’는 총회, 이사회, 임원회의 등 그 형식에는 구애됨이 없이 이를 통한 결의, 결정 등의 형태로 나타나며, 금지 행위가 이러한 결의, 결정이 아니라 정관, 규정 또는 시행중인 사업계획서 등에 의하여 이루어지는 경우에는 정관, 규정, 사업계획서 그 자체를 사업자단체의 의사로 본다. 또한 사업자단체의 의사는 구성사업자에게 표시되어야 하며 의사표시의 방법으로 회의개최, 문서송부, 전화통보 등 그 형식 여하를 불문하고 구성사업자에게 인지됨을 의미한다.²³⁾

29 사업자단체는 구성사업자의 공동의 이익을 증진하는 것을 목적으로 하는 단체이므로 그 목적 달성을 위하여 단체의 의사결정에 의하여 구성사업자의 사업활동에 일정한 범위의 제한을 하는 것이 어느 정도 예정되어 있다고 할 것이나, 그 결의의 내용이 구성사업자의 사업내용이나 활동을 과도하게 제한하여 구성사업자 사이의 공정하고 자유로운 경쟁을 저해할 정도에 이른 경우에는 위법하다고 할 것이다.²⁴⁾

다. 피심인의 위 가. 행위의 위법 여부

1) 사업자단체 의사의 존재 및 표시 여부

30 위 2. 가.에서 살펴본 바와 같이 피심인은 2019. 6. 19. 제4차 이사회에서 타다 프리미엄 참여 금지를 결의하고 결의를 준수하지 않을 경우 조합원 자격을 정지하고 자격정지에 따라 공제조합 가입을 제한할 것임을 구성사업자들에게 공문으로 통보하였으므로, 사업자단체의 의사가 존재하고 이러한 의사가 구성사업자에게 표시되었음이 인정된다.

22) 대법원 2002. 6. 14. 선고 2000두8905 판결 참조

23) 대법원 2002. 6. 14. 선고 2000두8905 판결 참조

24) 대법원 2001. 6. 15. 선고 2001두175 판결, 대법원 2003. 2. 20. 선고 2001두5347 전원합의체 판결, 대법원 2014. 7. 24. 선고 2013두16906 판결, 대법원 2021. 9. 15. 선고 2018두41822 판결 등 참조

2) 구성사업자의 사업내용 또는 활동을 부당하게 제한하였는지 여부

31 피심인의 이 사건 결의·통지 행위는 아래와 같은 이유에서 구성사업자의 사업내용 또는 활동을 부당하게 제한하는 행위에 해당한다고 볼 수 있다.

32 첫째, 피심인은 서울 법인택시사업자 전부를 조합원으로 확보하고, 구성사업자에 대한 자체 자격정지 권한을 보유하고 있으며 자격정지된 구성사업자는 공제조합 가입이 불가능해지는 등 불이익을 받을 수 있으므로 구성사업자에 대하여 상당한 영향력을 행사할 수 있는 지위에 있다.

33 둘째, 피심인은 타다 프리미엄 서비스 반대 방침을 관철하기 위해 구성사업자들에게 권유하거나 권고하는 것을 벗어나 이 사건 결의·통지 행위를 통하여 구성사업자들의 자유의 영역에 속하는 타다 프리미엄 서비스 참여 여부에 관한 의사형성 과정에 영향을 미쳐 타다 서비스에 참여하지 않을 것을 사실상 강요함으로써 구성사업자의 사업 활동을 과도하게 제한한 측면이 있다. 아울러, 피심인은 주무관청인 서울시의 요건 해석과 다른 자의적 해석을 명목으로 구성사업자의 신청서를 반려하여 구성사업자의 자유로운 영업활동을 지연 또는 방해한 것으로 판단된다.

34 셋째, 고급택시 호출중개사업자는 택시 면허를 가진 사업자를 확보하는 것이 필수적인데, 서울시 고급택시 운영지침 규정상 고급택시 운송사업자가 1개의 호출중개사업자만 선택할 수 있는 상황에서 이 사건 행위로 인해 타다 프리미엄 서비스에 참여할 의사가 있었던 구성사업자들의 신규 참여를 위축시켜 타다 프리미엄과 다른 호출중개사업자 간 경쟁이 제한될 우려가 있다. 또한 서울시 택시 시장은 가격 및 품질 경쟁의 상당 부분이 고급택시 호출중개업자에 의해 유발되고 있는 점, 타다 프리미엄의 요금이 다른 고급택시 호출중개업자들의 요금보다 저렴한 점, 그리고 고급택시 호출중개사업자 중 타다 프리미엄만이 차량 가격이 상대적으로 저렴한 K7과 그랜저 택시를 허용하는 점 등을 고려하면, 이 사건 행위는 서울 택시 시장의 가격 경쟁을 제한할 우려가 있다.

35 넷째, 이 사건 행위가 타다의 불법 서비스 반대를 위해 이루어진 점을 인정 하더라도, 앞서 살펴본 이 사건 행위의 내용 등에 비추어 볼 때 그 주된 목적이나 의도는 피심인이 경쟁 관계에 있는 신규 사업자의 진입을 직접적으로 방해함으로써 서울 택시 시장의 경쟁을 제한하기 위한 것으로 보는 것이 타당하다.

3) 소결

36 피심인의 위 2. 가. 행위는 법 제26조 제1항 제3호에 해당하여 위법하다.

3. 처분

37 이 사건 피심인의 행위가 현재까지 지속²⁵⁾되고 있으므로 이를 중지하도록 행위중지명령을 부과하고 향후 동일하거나 유사한 행위가 재발되지 않도록 향후 행위금지명령을 부과하며, 아울러 피심인이 시정명령을 받은 사실을 구성사업자에게도 통지하도록 통지명령을 법 제27조의 규정에 따라 각 부과한다.²⁶⁾

4. 결론

38 피심인의 위 2. 가.의 행위는 법 제26조 제1항 제3호에 위반되므로 법 제27조를 적용하여 주문과 같이 의결한다.

25) 피심인이 구성사업자들의 타다 프리미엄 참여를 금지토록 하는 결의자체는 명시적으로 중지된 바 없이 현재까지 유지되고 있는 상황이다.

26) 이 사건 피심인의 행위로 인해 고급택시 시장의 경쟁이 제한된 것은 사실이나, 타다 프리미엄 서비스가 불가능해질 정도에 이르지 않아 그 효과가 중대하거나 소비자에게 미치는 영향이 크다고 보기 어려운 점을 고려 등을 고려하여 과징금은 부과하지 않는다.

공정거래위원회는 위와 같이 의결하였다.

2021년 11월 3일

의 장 위 원 윤 수 현

위 원 이 정 희

위 원 서 정

[별지] 구성사업자에 대한 범위반사실 통지명령 문안

구성사업자 통지 문안

수신 :

제목 : 공정거래위원회로부터 시정명령을 받은 사실의 통지

저희 서울특별시택시운송사업조합(이사장 문■■■■)는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 제26조 제1항 제3호의 규정에 위반되는 사업자단체금지행위를 하였다는 이유로 공정거래위원회로부터 다음과 같이 시정명령(공정거래위원회 의결 제 2021-281호, 2021. 11. 3.)을 받은 사실이 있음을 알려드립니다.

- 다 음 -

피심인 서울특별시택시운송사업조합은 구성사업자가 특정 고급택시 호출중개사업자와 거래하는 것을 금지함으로써 구성사업자의 사업내용 또는 활동을 부당하게 제한하는 행위를 즉시 중지하고, 이와 동일 또는 유사한 행위를 다시 하여서는 아니 된다.

2021년 00월 00일

서울특별시택시운송사업조합 이사장 문■■■■ (인)