

여객자동차운수사업법위반

[서울중앙지법 2020. 2. 19. 2019고단7006]



【판시사항】

자동차대여사업자인 피고인 甲 주식회사의 대표이사 피고인 乙과, '타다'라는 이름의 애플리케이션('타다 앱')을 통해 차량의 임차와 운전자 알선을 결합하여 승객에게 제공하는 모빌리티 서비스 사업을 하는 피고인 丙 주식회사의 대표이사 피고인 丁이 공모하여, 인력공급업체로부터 공급받은 운전자들을 관리·감독하면서, 불특정 다수의 승객이 타다 앱을 실행시켜 차량을 요청하면 해당 승객과 가까운 곳에 있는 운전자에게 승객의 위치정보를 발송하여 승객과 운전자를 연결시켜 주고, 운전자가 승객의 위치로 찾아가 승객을 목적지까지 운송하면 승객이 타다 앱에 미리 저장해 둔 신용카드를 통해 요금이 결제되도록 하는 방법으로 피고인 甲 회사 소유의 승차인원 11인승 승합차를 이용하여 여객을 운송함으로써 국토교통부장관의 면허를 받지 아니하고 여객자동차운송사업을 영위함과 동시에 자동차대여사업자의 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하였다고 하여 여객자동차 운수사업법 위반으로 기소된 사안에서, 피고인들에게 무죄를 선고한 사례

【판결요지】

자동차대여사업자인 피고인 甲 주식회사의 대표이사 피고인 乙과, '타다'라는 이름의 애플리케이션(이하 '타다 앱'이라 한다)을 통해 차량의 임차와 운전자 알선을 결합하여 승객에게 제공하는 모빌리티 서비스 사업을 하는 피고인 丙 주식회사의 대표이사 피고인 丁이 공모하여, 인력공급업체로부터 공급받은 운전자들의 출퇴근 시간 및 휴식시간, 운행 차량, 승객을 기다리는 '대기지역' 등을 관리·감독하면서, 불특정 다수의 승객이 타다 앱을 실행시켜 차량을 요청하면 해당 승객과 가까운 곳에 있는 운전자에게 승객의 위치정보를 발송하여 승객과 운전자를 연결시켜 주고, 운전자가 승객의 위치로 찾아가 승객을 목적지까지 운송하면 승객이 타다 앱에 미리 저장해 둔 신용카드를 통해 요금이 결제되도록 하는 방법으로 피고인 甲 회사 소유의 승차인원 11인승 승합차(이하 '타다 승합차'라 한다) 약 1,500대를 이용하여 여객을 운송함으로써 국토교통부장관의 면허를 받지 아니하고 여객자동차운송사업을 영위함과 동시에 자동차대여사업자의 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하였다고 하여 여객자동차 운수사업법(이하 '여객자동차법'이라 한다) 위반으로 기소된 사안이다. 피고인 甲 회사는 피고인 乙이 자동차대여 사업 등을 목적으로 설립한 회사로서 차량이용방식을 혁신하는 플랫폼을 제공하는 사업을 하고, 피고인 丙 회사는 피고인 丁이 창업한 회사로서 데이터 기반으로 사람을 연결해 주는 모바일 플랫폼 개발사업자인데, 피고인 甲 회사는 피고인 丙 회사를 인수한 후 자동차대여사업 일부를 대행하도록 위임하거나 기사포함 승합자동차 대여서비스 예약중개를 위탁하였고, 이에 따라 피고인들은 모바일 운영체계를 통하여 피고인 丙 회사가 개발하여 운영하는 타다 앱을 스마트폰에 설치하고 결제 신용카드를 등록·가입한 회원(이하 '타다 이용자'라 한다)에게 타다 승합차를 호출과 동시에 매칭된 용역업체들로부터 공급받은 기사(이하 '타다 드라이버'라 한다)로 하여금 타다 이용자의 위치정보와 예약 목적지에 따라 타다 승합차를 운전하도록 하는 이른바 '타다 서비스'를 서울과 수도권 일부 지역에 제공한 점 등 제반 사정을 종합하면, 타다 서비스는 타다 이용자의 직접 운전 없이 이동 편의를 높이기 위해 분(分) 단위 예약 호출로써 피고인 甲 회사가 알선하여 타다 드라이버가 운전하는 타다 승합차를 타다 이용자가 필요한 시간에 주문형(on-demand)으로 '임차(렌트)'하는 일련의 계약관계가 피고인 丙 회사의 모빌리티 플랫

폼(Mobility Platform)에서 연결되어 구현되는 모바일 앱 기반 렌터카 서비스로서, 타다 이용자와 피고인 甲 회사 사이에 전자적으로 초단기 승합차 임대차(렌트)계약이 성립되었다고 보는 것이 타당하고, 이와 달리 피고인 甲 회사와 타다 이용자 사이의 거래구조가 승합차 렌터카 형식을 빌린 가장행위에 지나지 않는다고 보기 어려우며, 한편 여객자동차법 제34조가 각각 금지하고 있는 자동차대여사업자의 유상 여객운송과 자동차대여사업자로부터 사업용자동차를 임차한 자의 유상 운송을 위 규정과 같은 법 제2조 제3호, 제4호의 문언에 비추어 보면, 같은 법 제90조 제1호, 제7호의 처벌조항은 자동차대여사업자가 등록받은 업종의 범위를 벗어난 무허가 유상 여객운송행위를 대상으로 적용되고, 이와 유상성(有償性)말고는 법률관계에 있어 뚜렷이 구별되는 자동차대여사업자의 사업용자동차 대여행위는 유상운송금지위반의 구성요건에 해당하지 않는데, 피고인 甲 회사가 타다 앱을 통하여 타다 드라이버가 매칭된 타다 승합차를 호출장소 및 목적지로의 이동에 제공하는 것은 타다 승합차 임대차계약의 이행과 이에 부수하여 타다 이용자의 편익을 위한 운전자 알선일 뿐 자동차운송계약 관계에서 여객의 요구에 응한 것이라고 보기 어려운바, 즉 타다 이용자는 호출로써 피고인 甲 회사와의 승합차 임대차계약에 따라 초단기 렌트한 타다 승합차의 인도를 요구하는 지위에 있을 뿐 자동차운송계약에 따라 운송되는 여객에 해당한다고 볼 수 없으므로, '다른 사람의 수요에 응한 자동차대여사업자의 유상 여객운송'에 타다 서비스와 같이 운전자 알선이 허용되는 범위의 승합차 임대차까지 포함한다고 해석하는 것은 문언의 가능한 의미를 넘어서 형벌법규를 지나치게 확장 또는 유추해석하여 죄형법정주의의 원칙에 어긋나는 것으로 허용될 수 없고, 나아가 여객자동차법에서 자동차대여사업자의 운전자 알선 금지의 입법 당시의 주요한 목적이 주로 유사 택시영업의 위험성이 높은 행위에 대한 규제였다가 차량공유 활성화 관련 규제 완화 차원에서 자동차대여사업자의 운전자 알선 가능 대상이 승차정원 11인승 이상 15인승 이하 승합차를 임차하는 경우 등으로 확대된 점, 여객자동차법령의 입법연혁을 살펴보면 운전자 알선 허용 범위를 벗어난 자동차대여사업자의 사업용자동차 임대차에 대하여 따로 처벌규정을 마련하는 방향으로 법이 개정되었던 점, 실시간 호출로써 타다 승합차의 초단기 렌트와 타다 드라이버의 알선이 동시에 이루어지는 승합차 렌터카 기반 모빌리티 서비스의 특수성 등을 고려하면, 플랫폼을 통한 타다 서비스의 거래구조를 부인하고 타다 서비스로 인하여 여객을 유상 운송하는 것과 같은 경제적 효과가 발생하였다고 평가할 수 없다는 등의 이유로 피고인들에게 무죄를 선고한 사례이다.

【참조조문】

헌법 제12조 제1항, 형법 제1조 제1항, 제30조, 여객자동차 운수사업법 제2조 제1호, 제3호, 제4호, 제4조 제1항, 제34조, 제90조 제1호, 제6호의3, 제7호, 제93조, 여객자동차 운수사업법 시행령 제18조 제1호, 형사소송법 제325조

【전문】

【피 고 인】 피고인 1 외 3인

【검 사】 김태훈 외 3인

【변 호 인】 법무법인 율촌 외 2인

【주문】

】

피고인들은 모두 무죄.

이 판결의 요지를 공시한다.

【이유】

】 1. 공소사실

피고인 1은 소프트웨어 개발, 데이터베이스 검색·개발 및 판매, 콘텐츠 제작 및 개발 등을 목적으로 피고인 4(○○○○) 주식회사(이하 '피고인 4 회사'라 한다)의 대표이사, 피고인 2는 자동차렌트업, 카셰어링 및 관련 중개업 등을 목적으로 설립된 피고인 3 주식회사(△△△△△)(이하 '피고인 3 회사'라 한다)의 대표이사이다.

피고인 2는 피고인 3 회사의 지분 중 약 35%를 보유하고 있고, 피고인 3 회사는 2018. 5.경 피고인 4 회사의 지분 100%를 인수하였으며, 피고인 4 회사는 2018. 10.경 '타다'라는 이름의 애플리케이션(이하 '앱'이라 한다)을 통해 피고인 3 회사 소유의 11인승 카니발 승합차의 임차와 운전자 알선을 결합하여 승객에게 제공하는 모빌리티 서비스 사업을 개시하였다.

여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 하고, 자동차대여사업자는 다른 사람의 수요에 응하여 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하여서는 아니 된다.

그럼에도 피고인들은 '타다 드라이버' 전용 앱을 통해 인력공급업체로부터 공급받은 운전자들의 출퇴근 시간 및 휴식시간, 운전자가 운행하여야 할 차량, 승객을 기다리는 '대기지역' 등을 관리·감독하면서, 운전자들로 하여금 지정된 근무시간에 피고인 3 회사 소유의 11인승 카니발 승합차의 차고지로 출근하도록 한 다음, 운전자들에게 특정 카니발 승합차를 배정하고, 운전자들로 하여금 전철역 인근 등 승객의 수요가 예상되는 '대기지역'으로 이동하여 대기하도록 한 후, 불특정 다수의 승객이 '타다' 앱을 실행시키면 해당 승객과 가까운 곳에 있는 운전자에게 승객의 위치정보를 발송하여 승객과 운전자를 연결시켜 주고, 운전자가 승객의 위치로 찾아가 승객을 목적지까지 운송하면 승객이 '타다' 앱에 미리 저장해 둔 신용카드를 통해 요금이 결제되도록 하는 방법으로 사업을 진행하기로 공모하였다.

이에 따라 피고인들은 2018. 12. 20.경 서울 (주소 1 생략)에서 성명불상의 승객이 '타다' 앱을 통해 차량을 요청하자 피고인 3 회사 소유의 사업용자동차인 (차량번호 생략) 11인승 카니발 승합차를 이용하여 위 곳에서부터 서울 (주소 2 생략)까지 위 승객을 운송하여 준 다음 '타다' 앱에 미리 저장된 신용카드로 요금 8,200원을 결제하도록 한 것을 비롯하여 2018. 10. 8.경부터 2019. 7. 22.경까지 사이에 위와 같은 방법으로 피고인 3 회사 소유의 11인승 카니발 승합차 약 1,500대를 이용하여 매출 합계 약 268억 원 상당의 여객을 운송하였다.

이로써 피고인들은 공모하여, 국토교통부장관의 면허를 받지 아니하고 여객자동차운송사업을 영위함과 동시에 자동차대여사업자의 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하였다.

2. 관련 법령 및 법리

가. 법령

여객자동차 운수사업법

제2조(정의)

1. "자동차"란 자동차관리법 제3조에 따른 승용자동차와 승합자동차를 말한다.

3. "여객자동차운송사업"이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업을 말한다.

4. "자동차대여사업"이란 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여(貸與)하는 사업을 말한다.

제4조(면허 등)

① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다.

다만 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

제34조(유상운송의 금지 등)

① 자동차대여사업자의 사업용자동차를 임차한 자는 그 자동차를 유상으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다.

② 누구든지 자동차대여사업자의 사업용자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선하여서는 아니 된다.

다만 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 운전자를 알선할 수 있다.

③ 자동차대여사업자는 다른 사람의 수요에 응하여 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다.

제90조(벌칙)

다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제4조 제1항에 따른 면허를 받지 아니하거나 등록을 하지 아니하고 여객자동차운송사업을 경영한 자 또는 제2조에서 정한 자동차 이외의 자동차(자동차관리법 제3조에 따른 화물자동차·특수자동차·이륜자동차를 말한다)를 사용하여 여객자동차운송사업 형태의 행위를 한 자

6의3. 제34조 제2항을 위반하여 운전자를 알선한 자

7. 제34조 제3항을 위반하여 사업용자동차를 사용하여 유상으로 여객을 운송하거나 이를 알선한 자

제93조(양벌규정)

법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제90조부터 제92조까지의 어느 하나에 해당하는 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과한다.

다만 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

여객자동차 운수사업법 시행령

제18조(운전자 알선 허용 범위)

법 제34조 제2항 단서에서 "외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우"란 다음 각호의 경우를 말한다.

1. 자동차대여사업자가 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우

가. 외국인

나. 장애인복지법 제32조에 따라 등록된 장애인

다.

65세 이상인 사람

라. 국가 또는 지방자치단체

마. 자동차를 6개월 이상 장기간 임차하는 법인

바. 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람

사. 본인의 결혼식 및 그 부대행사에 이용하는 경우로서 본인이 직접 승차할 목적으로 배기량 3,000cc 이상인 승용자동차를 임차하는 사람

나. 법리

1) 죄형법정주의

죄형법정주의는 국가형벌권의 자의적인 행사로부터 개인의 자유와 권리를 보호하기 위하여 범죄와 형벌을 법률로 정할 것을 요구한다.

그러한 취지에 비추어 보면 형벌법규의 해석은 엄격하여야 하고, 명문의 형벌법규의 의미를 피고인에게 불리한 방향으로 지나치게 확장해석하거나 유추해석하는 것은 죄형법정주의의 원칙에 어긋나는 것으로서 허용되지 아니하며(대법원 2013. 11. 28. 선고 2012도4230 판결 등 참조), 이러한 법해석의 원리는 그 형벌법규의 적용대상이 행정법규가 규정한 사항을 내용으로 하고 있는 경우에 그 행정법규의 규정을 해석하는 데에도 마찬가지로 적용된다(대법원 1993. 2. 23. 선고 92도3126 판결 등 참조).

그러나 형벌법규의 해석에 있어서도 가능한 문언의 의미 내에서 당해 규정의 입법 취지와 목적 등을 고려한 법률체계의 연관성에 따라 그 문언의 논리적 의미를 분명히 밝히는 체계적·논리적 해석 방법은 그 규정의 본질적 내용에 가장 접근한 해석을 위한 것으로서 죄형법정주의의 원칙에 부합하고(대법원 2007. 6. 14. 선고 2007도2162 판결 참조), 법률문언의 통상적인 의미를 벗어나지 않는 한 그 법률의 입법 취지와 목적, 입법연혁 등을 고려한 목적론적 해석도 배제되는 것은 아니라고 할 것이다(대법원 2006. 5. 12. 선고 2005도6525 판결 등 참조). 다만 형벌법규의 해석에 있어서 유추해석이나 확장해석도 피고인에게 유리한 경우에는 가능한 것이나, 문리를 넘어서는 이러한 해석은 그렇게 해석하지 아니하면 그 결과가 현저히 형평과 정의에 반하거나 심각한 불합리가 초래되는 경우에 한하여 할 것이고, 그렇지 아니하는 한 입법자가 그 나름대로의 근거와 합리성을 가지고 입법한 경우에는 입법자의 재량을 존중하여야 하는 것이다(대법원 2004. 11. 11. 선고 2004도4049 판결 참조).

2) 법률행위의 해석 방법

법률행위의 해석은 당사자가 그 표시행위에 부여한 객관적인 의미를 명백하게 확정하는 것으로서, 사용된 문언에만 구애받는 것은 아니지만, 어디까지나 당사자의 내심의 의사가 어떤지에 관계없이 그 문언의 내용에 의하여 당사자가 그 표시행위에 부여한 객관적 의미를 합리적으로 해석하여야 하는 것이고, 당사자가 표시한 문언에 의하여 그 객관적인 의미가 명확하게 드러나지 않는 경우에는 그 문언의 형식과 내용, 그 법률행위가 이루어진 동기 및 경위, 당사자가 그 법률행위에 의하여 달성하려는 목적과 진정한 의사, 거래의 관행 등을 종합적으로 고려하여 사회정의와 형평의 이념에 맞도록 논리와 경험의 법칙, 그리고 사회일반의 상식과 거래의 통념에 따라 합리적으로 해석하여야 한다.

이러한 법리는 비전형의 혼합계약의 해석에도 적용된다고 할 것인데, 비전형의 혼합계약에서는 다수의 전형계약의 요소들이 양립하면서 각자 그에 상응하는 법적 효력이 부여될 수 있으므로, 당사자가 그 표시행위에 부여한 객관적인 의미를 있는 그대로 확정하는 것이 필요하다(대법원 2010. 10. 14. 선고 2009다67313 판결 참조).

3. 기초 사실

이 사건 기록에 의하면, 아래와 같은 사실이 인정된다.

가. 종래 허용되던 기사포함 렌터카 사업이 유사 택시영업으로 변질되어 분쟁이 발생하자 2000년 여객자동차 운수사업법(이하 '여객자동차법'이라 한다)에 제34조 제2항이 신설되어 자동차대여사업자의 운전자 알선을 금지하되, 같은 항 단서 및 여객자동차 운수사업법 시행령 제18조 제1호의 예외사유[(가)목~(마)목]가 인정되었다.

나. 2007년 자동차대여사업자의 택시영업 등 렌터카 이용 불법 유상 여객운송행위의 근절을 제안이유로 하여 자동차대여사업자에 대하여 일반적인 유상운송 금지의무를 명시적으로 부과하는 여객자동차법 제34조 제3항 및 벌칙 조항이 신설되었다.

다.

피고인 3 회사는 피고인 2가 자동차대여사업 등을 목적으로 설립한 회사로서 2011. 8.경부터 차량이용방식을 혁신하는 플랫폼을 제공하는 사업을 하고 있고, 피고인 4 회사는 피고인 1이 2011년 창업한 데이터 기반으로 사람을 연결해주는 모바일 플랫폼 개발사업자이다.

라. 2014년 자동차 임차인의 편의 증진을 도모한다는 개정이유로 여객자동차 운수사업법 시행령 제18조 제1호에 (바)목 및 (사)목이 신설되는 내용으로 개정됨으로써 자동차대여사업자의 운전자 알선 허용 범위가 확대되었다.

마. 피고인 3 회사는 2018. 10.경 피고인 4 회사를 인수하여 자동차대여사업 일부를 대행하도록 위임하거나 기사포함 승합자동차 대여서비스 예약중개를 위탁하였다.

바. 이에 따라 피고인들은 2018. 10. 8.부터 모바일 운영체계를 통하여 피고인 4 회사가 개발하여 운영하는 앱(이하 '타다 앱'이라 한다)을 스마트폰에 설치하고 결제 신용카드를 등록·가입한 회원(이하 '타다 이용자'라 한다)에게 피고인 3 회사 소유의 공소외 1 주식회사 제조, 승차인원 11인승 제원의 카니발 승합차(이하 '타다 승합차'라 한다)를 호출과 동시에 매칭된 공소외 2 주식회사, 공소외 3 주식회사, 공소외 4 주식회사 등의 용역업체들로부터 공급받은 기사(이하 '타다 드라이버'라 한다)로 하여금 타다 이용자의 위치정보와 예약 목적지에 따라 타다 승합차를 운전하도록 하는 이른바 '타다 서비스'를 서울과 수도권 일부 지역에 제공하고 있다.

4. 판단

가. 타다 서비스가 여객자동차법에서 금지된 유상 여객운송행위에 해당하는지 여부

1) 피고인 3 회사와 타다 이용자 사이의 법률관계 = 초단기 승합차 임대차(렌트)

가) 이 법원이 적법하게 조사하여 채택한 증거들 및 기록을 종합하면, 다음과 같은 사정을 알 수 있다.

① 타다 이용자가 타다 앱을 통해 기사알선포함 승합자동차 대여서비스 이용약관에 동의하고 예약사항을 입력, 확인하는 절차를 거침으로써 피고인 3 회사와의 기사포함 렌터카 서비스 이용계약이 체결되고, 피고인 4 회사는 피고인 3 회사가 알선했던 타다 드라이버와 타다 이용자 간의 운전용역계약의 체결을 대행한다(기사알선포함 승합자동차 대여서비스 이용약관 제2조 제1항, 제4조 제1항, 타다 서비스 이용약관 제9조).

- ② 피고인 3 회사는 임차인 알선 및 운전용역제공 계약을 체결한 용역업체로부터 제공받은 타다 드라이버를 타다 이용자에게 연결하고, 이동한 거리와 시간을 결합한 요금체계에 따라 타다 승합차 대여료와 운전용역대금(기사 사용료) 및 중개 수수료 등을 정산한다.
- ③ 피고인 3 회사가 타다 드라이버 운전의 타다 승합차를 인공지능(AI) 알고리즘으로 수요도가 높게 추정되는 대기지역(△△△△△ Zone) 등에 배차시키면 타다 이용자가 타다 앱으로 목적지와 10분 단위로 시간을 예약하고 호출한 장소에서 인수한 타다 승합차에 승차한 후 목적지에서 하차함으로써 사용을 마친다.
- ④ 피고인 3 회사는 렌터카인 타다 승합차에 관하여 자동차손해배상 보장법에 따른 책임보험과 자동차종합보험(대인배상, 대물배상, 자기신체사고) 및 자동차'상해'보험에 가입함으로써 타다 이용자로 하여금 자동차대여표준약관 및 사회통념상 피보험자동차에 대한 지배가 있다고 볼 수 있는 '승낙피보험자'가 되도록 하고 보험사고 발생의 경우 대인배상Ⅱ 면책을 대비하여 자동차상해특별약관으로 보호(커버)되도록 하였다.
- 나) 위 인정 사실 및 사정을 관련 법리에 비추어 보면, 타다 서비스는 타다 이용자의 직접 운전 없이 이동 편의를 높이기 위해 분(分) 단위 예약 호출로써 피고인 3 회사가 알선하여 타다 드라이버가 운전하는 타다 승합차를 타다 이용자가 필요한 시간에 주문형(on-demand)으로 "임차(렌트)"하는 일련의 계약관계가 피고인 4 회사의 모빌리티 플랫폼(Mobility Platform)에서 연결되어 구현되는 모바일 앱 기반 렌터카 서비스이고, 타다 이용자와 피고인 3 회사 사이에 전자적으로 초단기 승합차 임대차(렌트)계약이 성립되었다고 보는 것이 타당하다.

다) 타다 이용자의 목적지(행선지) 지정 등 타다 승합차 실제 이용관계 및 피고인들의 타다 드라이버에 대한 지휘·감독 관계에 비추어 타다 이용자가 타다 승합차를 임차인으로서 지배하지 못하거나 임차인이라는 인식마저 결여되어 있는 피고인 3 회사와 타다 이용자 사이의 거래구조가 승합차 렌터카 임대차의 형식을 빌린 가장행위에 지나지 않는지에 관하여 살펴본다.

타다 앱을 이용한 호출로써 즉각 체결되는 타다 승합차 임대차계약을 타다 이용자가 잘 인식하지 못한다거나 타다 서비스 종료 후 영수증 등을 통해서 비로소 임차인이 표시되는 등의 사정만으로는 모바일 플랫폼에서 전자적으로 체결된 계약에 의하여 당사자가 그 표시행위에 부여한 초단기 렌트 타다 승합차 임차인의 지위에 영향을 미치지 않는 점, 타다 앱의 호출에 의해 위치정보로 특정되는 장소가 전통적인 렌터카 영업소를 치환하게 되고, 10분 단위 예약으로 1회성에 그치는 초단기 렌트의 특성상 호출 시 목적지 입력이 필요한 반면 검찰이 들고 있는 경유지 제한, 이용시간이 아닌 이동거리를 주된 기준으로 한 요금체계, 차량의 유지 및 보수 관리책임의 소재 등은 기술혁신으로 이동수단을 최적화하여 운휴차량 감소를 추구하는 모빌리티 플랫폼에서는 자동차대여사업의 본질적 징표로 보기 어려운 점, 타다 이용자의 타다 승합차 운행 시 사고로 인하여 보상받을 수 있는 타다 이용자의 손해는 자동차손해배상 보장법상의 승객과 달리 차량 탑승경위, 운행 목적, 운행지배권의 이전 정도 등에 따라 감경될 수 있는 점, 타다 승합차의 정비·점검, 보험가입·사고처리 관련 업무를 담당하는 피고인 3 회사는 타다 서비스의 품질관리를 위한 타다 드라이버의 운전면허 보유 등의 최소 기본정보와 스마트키 전달 및 대금정산을 위한 용도로 시스템상 데이터 처리하고, 평판 있는 용역업체들과 프리랜서 계약을 체결하여 타다 승합차 운행 여부, 요일, 시간 등을 자율적으로 결정하는 타다 드라이버들에게 □□ 존(△△△△△ Zone) 정보를 전달하는 점, 피고인 3 회사, 피고인 4 회사는 용역업체들에 고객 불만사항을, 타다 드라이버용 앱을 통해 고객 평점 및 팁을 각 제공하는 정도에 그치고 타다 드라이버에 대한 교육, 근무평정, 프리랜서 계약 해지 등은 용역업체들이 수급인으로서 해당 타다 드라이버에게 실시한 것

으로 보이는 점 등에 비추어 보면, 피고인들은 모바일 앱의 호출을 시작으로 타다 드라이버와 매칭시킨 타다 승합차를 타다 이용자에게 대여하고 그가 호출한 장소 및 지정한 목적지로 타다 드라이버가 대신 운전하여 이동하는 내용의 모빌리티 플랫폼을 설계하였는바, 타다 모바일 플랫폼에서 전자적으로 이루어진 피고인 3 회사와 타다 이용자의 거래형태는 계약자유의 원칙상 유효할 뿐만 아니라 타다 승합차 임대차계약의 성립 자체를 부정할 수 없고, 그 거래의 객관적 의미는 초단기 승합차 렌트로 확정할 수 있으므로, 그에 따른 법률효과가 부여되는 것이 타당하다.

2) 타다 이용자가 타다 승합차를 사용하여 이동하는 행위 ≠ 여객운송

가) 여객자동차법상 여객운송의 해석

여객운송(旅客運送)의 사전적 의미, 즉 문언의 가능한 의미는 '여행하는 사람을 태워 보냄'인데, 여객자동차법에서 별도의 정의규정을 두고 있지 않다.

따라서 문언의 가능한 의미 범위 내에서 여객자동차법 제90조 제1호, 제7호(이하 '이 사건 처벌조항'이라 한다)의 의미와 적용 범위를 확정하여야 한다.

여객자동차법 제34조가 각각 금지하고 있는 자동차대여사업자의 유상 여객운송과 자동차대여사업자로부터 사업용자동차를 임차한 자의 유상 운송을 위 규정과 같은 법 제2조 제3호, 제4호의 문언에 비추어 볼 때, 이 사건 처벌조항은 자동차대여사업자가 등록받은 업종의 범위를 벗어난 무허가 유상 여객운송행위를 대상으로 적용된다고 보는 것이 타당하고, 이와 유상성(有償性) 말고는 그 법률관계에 있어 뚜렷이 구별되는 자동차대여사업자의 사업용자동차 대여행위는 유상운송금지위반의 구성요건에 해당하지 않는다고 할 것이다.

이 사건 자동차대여사업자인 피고인 3 회사가 타다 앱을 통하여 타다 드라이버가 매칭된 타다 승합차를 호출장소 및 목적지로의 이동에 제공하는 것은 타다 승합차 임대차계약의 이행과 이에 부수하여 타다 이용자의 편익을 위한 운전자 알선일 뿐 자동차운송계약 관계에서 여객의 요구에 응한 것이라고 보기 어렵다.

즉 타다 이용자는 호출로써 피고인 3 회사와의 승합차 임대차계약에 따라 초단기 렌트한 타다 승합차의 인도를 요구하는 지위에 있을 뿐 자동차운송계약에 따라 운송되는 여객에 해당한다고 볼 수 없다.

따라서 '다른 사람의 수요에 응한 자동차대여사업자의 유상 여객운송'에 면허 없는 다인승 콜택시 영업뿐만 아니라 타다 서비스와 같이 운전자 알선이 허용되는 범위의 승합차 임대차까지 포함한다고 해석하는 것은 문언의 가능한 의미를 넘어서 형벌법규를 지나치게 확장 또는 유추해석하여 죄형법정주의의 원칙에 어긋나는 것으로 허용될 수 없다고 판단된다.

고전적인 이동수단의 오프라인에서의 사용관계에 기초하여 이 사건 처벌조항의 의미와 적용 범위 등을 해석하고 확정하는 것은 헌법상 원칙인 죄형법정주의에 관한 앞서의 법리에 비추어 허용되지 않기 때문이다.

나) 나아가 피고인들이 렌터카 이용의 외관을 통해 타다 이용자의 요구에 응하여 타다 승합차로 타다 이용자를 운송함으로써 그 실질이 허가 없이 유상 여객운송을 한 것인지에 관하여 살펴본다.

앞서 상세히 본 바와 같이, ① 여객자동차법에서 자동차대여사업자의 운전자 알선 금지의 입법 당시의 주요한 목적이 주로 유사 택시영업의 위험성이 높은 행위에 대한 규제였다가 차량공유 활성화 관련 규제 완화 차원에서 자동차대여사업자의 운전자 알선 가능 대상이 승차정원 11인승 이상 15인승 이하 승합차를 임차하는 경우 등으로 확대된 점, ② 여객자동차법령의 입법연혁을 살펴보면 운전자 알선 허용 범위를 벗어난 자동차대여사업자의 사업용자동차 임대차에 대하여 따로 처벌규정을 마련하는 방향으로 법이 개정되었던 점, ③ 실시간 호출로써 타다 승합차의 초단기

렌트와 타다 드라이버의 알선이 동시에 이루어지는 승합차 렌터카 기반 모빌리티 서비스의 특수성 등을 고려하면, 플랫폼을 통한 타다 서비스의 거래구조를 부인하고 타다 서비스로 인하여 여객을 유상 운송하는 것과 같은 경제적 효과가 발생하였다고 평가할 수는 없다.

나. 피고인 2, 피고인 1의 고의

설령 법리상 타다 서비스가 이 사건 처벌조항의 구성요건에 해당한다고 보더라도, 앞서 살펴본 사실과 사정들 및 이에 더하여 알 수 있는 ① 이용요금을 이동거리와 상대적으로 짧은 이동시간의 측정에 따라 택시보다 비싸게 책정한 점, ② 타다 승합차의 이용자 수를 승용차 정원을 주된 타깃으로 마케팅하거나 탑승을 유도한 것으로 보이지는 아니한 점, ③ 피고인들은 타다 서비스 출시 전에 로펌으로부터 적법성 등에 관한 법률 검토를 거친 것으로 보이고, 2018. 9. 1부터 2019. 9. 20.까지 국토교통부 신고통서비스과 국·과장, 사무관, 주무관 등 담당공무원들과 수시로 회의, 전화, 이메일, 카카오톡 문자메시지 등을 통하여 타다 서비스 출시, 운영, 현황 등에 관하여 협의하는 과정에서 타다 서비스의 위법성에 대하여는 부정적인 논의나 행정지도 등이 없었던 것으로 보이는 점, ④ 국토교통부는 타다 서비스 전 유사한 서비스 구조를 가진 렌터카 공동이용 중개서비스 '◇◇'에 대한 질의회신에는 "차량 대여서비스임을 명확히 하여 공동임차인에 대한 대여와 운전자 알선도 가능하다.

"는 취지로 답변하였고(2017. 11. 9. 시행 신고통개발과-4431), 타다 서비스 후 제3자의 타다 서비스 합법성 관련 민원회신에서는 "렌터카 계약상 운전자를 알선받았다는 내용이 포함된 계약이라면 적법한 계약을 체결한 것이다.

"(2018. 12. 27. 답변 2AA-1811-530334), "대여영업 종료 후 차고지로 회귀하는 중 새로운 대여계약을 체결하는 행위, 대여차량이 차고지로 회귀하지 않고 일정지역에 대기하는 행위, 대여계약 요금을 사후적, 비정기적으로 정하는 행위 등에 대하여 여객자동차법령 등에 위배되지 않는다.

"(2019. 1. 29. 답변 2AA-1812-528885)는 취지로 각각 답변한 바 있고, 타다 서비스에 대한 어떠한 행정처분을 한 바가 없으며, 서울특별시도 타다 서비스 관련 민원에 대하여 국토교통부의 불법성 판단이 있기 전에는 단속, 행정처분 등의 제재를 할 수 없다는 취지로 답변(2019. 1. 7. 시행 택시물류과-577)한 점, ⑤ 타다 서비스 출시 후인 2019년도 택시요금 인상(약 18.6%)의 영향을 감안하더라도 서울 개인 및 법인 택시의 운행건수가 11.3% 감소한 반면 매출은 약 3.5% 증가한 점(서울특별시 택시물류과 통계), ⑥ 출시 후 1년여가 넘은 현재까지 피고인 4 회사의 타다 서비스 부문 영업손익이 적자인 점, ⑦ 대중교통수단 소비자들 중 택시보다 비싼 요금을 지불하더라도 혼자라도 호출하는 타다 이용자의 증가는 시장의 선택인 점 등에 비추어 보면, 승차공유가 자본주의, 공산·사회주의 등 경제체제를 막론하고 전 세계적으로 진통을 겪으며 다양한 모습으로 수용되고 있으나, 우버(Uber) 사건 등을 거치며 사회적 합의가 어려운 대한민국에서 피고인들이 모빌리티 사업의 리스크를 인지하고 여객자동차법령을 검토, 분석하여 그 허용 범위를 테스트하며 혁신적인 차량 공유경제보다는 낮은 단계 또는 수준으로 플랫폼에 설계한 타다 서비스를 시장에 출시한 사정만으로는 자동차대여사업자인 피고인 2가 이 사건 처벌조항을 회피하거나 잠탈하기 위하여 실체가 유상 여객운송에 다른 아닌 승합차 임대차를 플랫폼 사업자인 피고인 1과 공모하였다고 보기에 부족하고 달리 이를 인정할 증거가 없다.

5. 결론

그렇다면 이 사건 공소사실은 범죄의 증명이 없는 때에 해당하므로 형사소송법 제325조 후단에 의하여 무죄를 선고하고, 형법 제58조 제2항에 따라 무죄판결의 요지를 공시한다.

판사 박상구