

보 도 자 료

승합자동차의 임차인에 대한 운전자 알선 요건을 규정한 여객자동차 운수사업법 조항에 관한 위헌확인 사건

[2020헌마651 여객자동차 운수사업법 제34조 제2항 제1호 바목
위헌확인]

[선 고]

헌법재판소는 2021년 6월 24일 재판관 전원일치 의견으로, 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차의 경우, 관광을 목적으로, 6시간 이상 대여하거나, 대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우에 한정하여 자동차대여사업자로 하여금 승합자동차의 임차인에게 운전자를 알선할 수 있도록 하는 ‘여객자동차 운수사업법’ (2020. 4. 7. 법률 제17234호로 개정된 것) 제34조 제2항 단서 제1호 바목 전문 중 ‘관광을 목적으로’ 부분 및 후문에 대한 청구인 주식회사 쏘카, 브이씨엔씨 주식회사의 심판청구를 모두 기각하고, 나머지 청구인들의 심판청구를 모두 각하한다는 결정을 선고하였다. [기각, 각해]



2021. 6. 24.

헌법재판소 공보관실

□ 사건개요

- 청구인 주식회사 쏘카는 자동차렌트업, 카셰어링 및 관련 중개업 등을 목적으로 설립된 회사이고(이하 ‘청구인 쏘카’라 한다), 청구인 브이씨엔씨 주식회사(이하 ‘청구인 VCNC’라 한다)는 소프트웨어 개발, 데이터베이스 검색, 개발 및 판매, 콘텐츠 제작 및 개발 등을 목적으로 설립된 회사이다(이하 이들을 합하여 ‘청구인 회사들’이라 한다). 청구인 쏘카는 청구인 VCNC의 지분 100%를 인수하였고, 청구인 VCNC는 2018. 10.경 청구인 쏘카 소유의 11인승 카니발 승합차의 임차와 운전자의 알선을 결합하는 ‘타다’ 애플리케이션을 개발하여 이를 이용자에게 실시간 호출 서비스로 제공하는 모빌리티 서비스 사업인 ‘타다 베이직’ 서비스(이하 ‘타다 서비스’라 한다)를 개시하였다.
- 청구인 한○○, 김□□는 청구인 회사들 소속 직원으로 타다 서비스 관련 업무를 담당하였으며(이하 이들을 합하여 ‘청구인 직원들’이라 한다), 청구인 전△△, 최◆◆은 타다 서비스 운전자들이고(이하 이들을 합하여 ‘청구인 운전자들’이라 한다), 청구인 천▲▲, 김★★, 한◆◆, 서■■은 타다 서비스를 이용하던 이용자들이다(이하 이들을 합하여 ‘청구인 이용자들’이라 한다).
- ‘여객자동차 운수사업법’ 제34조 제2항이 2020. 4. 7. 개정되면서 자동차대여 사업자의 운전자 알선 허용 요건에 ‘관광을 목적으로’ 및 대여 시간, 대여 또는 반납 장소에 대한 요건이 추가되자 청구인들은 이러한 개정내용이 청구인들의 직업의 자유 등 기본권을 침해한다고 주장하면서 2020. 5. 1. 이 사건 헌법소원 심판을 청구하였다.

□ 심판대상

- 이 사건 심판대상은 ‘여객자동차 운수사업법’(2020. 4. 7. 법률 제17234호로 개정된 것, 이하 ‘여객자동차법’이라 한다) 제34조 제2항 단서 제1호 바목 전문 중 ‘관광을 목적으로’ 부분 및 후문(이하 이들을 합하여 ‘심판대상조항’이라 한다)이 청구인들의 기본권을 침해하는지 여부이다.

[심판대상조항]

여객자동차 운수사업법(2020. 4. 7. 법률 제17234호로 개정된 것)

제34조(유상운송의 금지 등) ② 누구든지 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운전자를 알선할 수 있다.

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

바. 관광을 목적으로 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람. 이 경우 대여시간이 6시간 이상이거나, 대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정한다.

□ 결정주문

1. 청구인 천▲▲, 김★★, 한◆◆, 서▣▣, 한○○, 김□□, 전△△, 최◆◆의 심판청구를 모두 각하한다.
2. 청구인 주식회사 쏘카, 브이씨엔씨 주식회사의 심판청구를 모두 기각한다.

□ 이유의 요지

● 청구인 직원들, 운전자들, 이용자들에 대한 판단 - 각하

- 청구인 직원들 및 운전자들은 심판대상조항으로 인하여 업무영역이 달라지거나 더 이상 타다 서비스 운전자로 근무할 수 없게 되었고, 청구인 이용자들은 더 이상 운전자 알선 포함 승합자동차 대여 서비스를 이용할 수 없게 되었으나, 이는 심판대상조항이 청구인 회사들의 영업 방식을 규율하는 과정에서 발생한 간접적이고 사실적인 불이익에 해당하므로, 이들의 심판청구는 기본권침해의 자기관련성이 인정되지 아니하여 부적법하다.

● 청구인 회사들에 대한 판단 - 기각

- 죄형법정주의의 명확성원칙 위반 여부(소극)
 - 심판대상조항 중 ‘관광의 목적으로’ 부분에서, ‘관광’의 사전적 의미 및 ‘관광진흥법’에서의 용례 등에 비추어 보면, 업무나 학업 등을 위한 이동 행위가 관광의 범위에서 제한될 것임은 충분히 파악할 수 있고, 심판대상조항은 ‘관광의 목적’ 외에 대여시간과 대여 또는 반납 장소에 관한 제한을 추가하고

있으므로, 위 부분의 의미를 충분히 예측할 수 있다. 따라서 위 부분은 죄형
법정주의의 명확성원칙에 위반되지 아니한다.

○ 직업의 자유 침해 여부: 과잉금지원칙 위반 여부(소극)

- 자동차대여사업자에 대하여 운전자 알선은 2000. 1. 28. 여객자동차 운수사업
법의 개정으로 원칙적으로 금지되기 시작하였으나, 승차정원 11인승 이상 15
인승 이하인 승합자동차의 임차인에 대한 운전자 알선은 2014. 10. 15. 중소
규모 관광객의 편의 도모 등을 위하여 ‘여객자동차 운수사업법’ 시행령 개정을
통하여 도입되었다. 그런데 자동차대여사업자의 운전자 알선이 초단기 자동차
대여와 결합됨에 따라 사실상 기존 택시운송사업과 중복되는 서비스를 제공하
면서도 동등한 규제를 받지 않는 유사영업이 이루어지면서 사회적 갈등이 크
게 증가하였다. 심판대상조항은 공정한 여객운송질서 확립과 여객자동차운수
사업의 종합적인 발달을 도모함과 동시에, 중소기업 관광객들의 편의 증진을
위하여 운전자를 알선할 수 있는 관광에 관한 요건을 추가한 것으로서, 그 입
법목적의 정당성과 수단의 적합성이 인정된다.

- 자동차대여사업은 여객자동차운송사업과 별도의 장으로 규율되고, 본래 여객의 운
송이 아니라 임차인이 운전할 것을 전제로 자동차를 대여하여 일정 기간 사용하
고 사업자에게 반환하는 구조를 띤다. 자동차대여사업이 운전자 알선과 결합하는
경우 여객을 운송하는 택시운송사업과 사실상 유사하게 운영될 우려가 있으므로,
여객자동차법은 자동차대여사업과 택시운송사업의 목적과 기능 등을 고려하여 그
허용요건과 규제를 달리하고 있다. 또한 심판대상조항은 자동차대여사업이 운전자
알선과 결합하면서 택시운송사업과 사실상 유사하게 운영될 우려가 있음을 고려
하여 규제의 불균형이 초래되는 것을 방지하고, 본래의 관광 목적에 부합하는 운
전자 알선 요건을 명확히 한 것이며, 신설된 여객자동차운송플랫폼사업 체계와도
부합할 수 있도록 자동차대여사업의 기능과 범위를 조정한 것이다. 승합자동차의
대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우 대여시간에 제한을 두지 않고, 그
렇지 아니한 경우 하루의 4분의 1에 해당하는 6시간을 최소로 요하는 것이 과도
한 제한이라고 보기 어렵다. 나아가 심판대상조항은 자동차대여사업자에게 1년
6개월의 유예기간을 제공하여 법적 여건의 변화로 인한 피해를 최소화할 수
있도록 하였고, 기존 사업방식이 신설된 여객자동차플랫폼운송사업에 편입될
가능성을 열어 놓고 있다. 따라서 심판대상조항은 침해의 최소성 요건을 갖추

었다.

- 국가는 공공성이 큰 여객자동차운수사업의 원활한 수행과 종합적인 발전, 적절한 교통 서비스 제공을 위하여 여객자동차운송사업이나 여객자동차운송플랫폼 사업을 잠탈 또는 회피하는 수단으로 악용될 우려가 큰 자동차대여사업자의 운전자 알선행위를 적정하게 규제할 필요가 있으므로 심판대상조항이 달성하고자 하는 공익은 매우 큰 반면, 청구인 회사들은 여전히 심판대상조항에 따른 자동차대여사업과 운전자 알선을 할 수 있을 뿐 아니라, 초단기 자동차대여와 운전자 알선을 결합한 플랫폼운송사업을 할 수 있는 가능성이 열려 있으므로, 심판대상조항으로 제한받는 사익이 위 공익보다 더 크다고 보기 어렵다. 따라서 심판대상조항은 법익의 균형성 요건을 갖추었다.
 - 따라서 심판대상조항은 과잉금지원칙에 위반되어 청구인 회사들의 직업의 자유를 침해하지 아니한다.
- 직업의 자유 침해 여부: 신뢰보호원칙 위반 여부(소극)
- 여객자동차 운수사업법의 입법취지, 자동차대여사업자의 승합자동차 임차인에 대한 운전자 알선을 예외적으로 허용하는 입법취지와 하위법령에의 위임 등 규율방식, 침해한 업계 간 갈등 등 여러 사정을 종합하여 살펴보면, 청구인 회사들이 면허제도를 통해 여객운송수단의 공공성 등을 추구하던 기존의 택시운송사업 제도를 우회하여 그러한 규제를 받지 않는 양하면서도 실질적으로 같은 사업을 운영할 수 있는 여지를 준 예외적 운전자 알선 허용 조항이 향후에도 지속될 것이고, 이에 더 잡아 계속 사업을 운영해나갈 수 있으리라는 신뢰는 보호받기 어렵다. 따라서 심판대상조항은 신뢰보호원칙에 위반되어 청구인 회사들의 직업의 자유를 침해하지 아니한다.

□ 결정의 의의

- 이 사건은 기존에 자동차대여사업자가 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차를 임차하는 사람에게 별다른 제한 없이 운전자를 알선했을 수 있도록 하였던 ‘여객자동차 운수사업법’ 조항에 ‘관광의 목적’과 대여시간이나 대여 또는 반납 장소에 관한 요건을 추가한 심판대상조항에 대하여 헌법재판소에서 위헌성을 판단한 것이다.
- 헌법재판소는 승합자동차 임차인에 대한 운전자 알선을 가능케 하는 입법취지

및 새로이 도입된 여객자동차운송플랫폼사업을 비롯한 종합적인 여객자동차운수사업의 체계, 각 사업의 목적과 기능, 유예기간 등을 고려하여 심판대상조항이 자동차대여사업자의 직업의 자유를 침해하지 아니한다고 결정하였다.