

2023년도 3/4분기

감사원 등 외부기관의 서울시 감사결과 보고

2023. 11.

감사위원회

특정사안감사



감 사 보 고 서

- 소극행정 개선 등 규제개혁 추진실태(Ⅰ) -

2023. 7.

감 사 원

I. 감사실시 개요

1. 감사배경 및 목적

정부는 경제활성화에 저해되는 요인을 제거하고 국민불편을 해소하기 위하여 1998년 「행정규제기본법」을 제정하는 등 불합리한 규제를 폐지·완화하기 위한 규제개혁 노력을 지속하여 왔다. 정부는 2022년 7월 국정현안점검조정회의에서 1,004건의 규제혁신과제 중 140건이 개선 완료되었고, 703건은 소관부처가 개선 이행 중이라고 발표하였다.

그러나 이와 같은 규제개혁 노력에도 불구하고 국민과 기업이 느끼는 규제개혁 체감도는 크게 개선되지 않은 것으로 평가되고 있다. 전국 경제인연합회가 2022년 500개 기업을 대상으로 조사한 규제개혁 체감도는 95.9(100 초과면 만족, 100 미만이면 불만족)로 여전히 규제개혁에 대해 만족스럽지 못하다는 의견이 우세한 것으로 나타났다. 이와 같은 규제개혁 체감도는 감사를 핑계로 규제개혁을 회피¹⁾하거나, 실질적인 규제개혁 없이 보여주기식 규제혁신 과제를 선정하여 실적을 부풀리는 공직사회의 업무처리 행태²⁾에 기인하는 것으로 분석되었다.

이에 따라 감사원은 규제기관 및 담당자의 규제혁신 업무 처리 과정을 점검하여 권한 남용 및 소극행정 등 부당행위에 대해서는 엄정하게 책임을 묻고, 불합리한 제도는 개선 대안을 제시하여 규제기관·공무원이 불필요한 규제혁파에 자발적으로 동참하는 공직분위기를 조성하기 위해 2022년 연간감사계획에 반영하여 이번 감사를 실시하게 되었다.

1) 「공무원 발에 달린 모래주머니」, 매일경제, 2022. 7. 22.

2) 2022년 규제일몰제 심사기한이 도래한 재검토형 규제 1,830건 중 폐지된 규제는 8건(0.1%)에 불과

2. 감사중점 및 대상

이번 감사에서는 [표 1]과 같이 고질적인 문제인 인허가 등 권한 남용, 신산업 분야에서 혁신기업의 시장진입을 어렵게 하는 진입규제, 규제기관·공무원의 부작위·소극행정, 규제개혁을 지연하는 기관 간 비협조 등 4가지 분야를 중점 점검하였다.

[표 1] 분야별 감사중점 및 도출 과정

중점	점검 분야 및 도출 방법
권한 남용	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [중점 1] 단체장이 공약·지역 여론을 이유로 부당한 인허가 조건을 부과하거나 법령에 없는 협의절차 요구 등 권한을 남용하지 않는지? ➔ 지자체별 인허가 지연 및 행정심판·소송 패소사례 등 분석
진입규제	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [중점 2] 신산업 분야의 혁신기술 상용화에 필요한 기준·절차를 마련하지 않거나 불합리한 진입장벽을 유지하지 않는지? ➔ 기업 옴부즈만, 신산업 규제혁신위원회의 장기 검토 과제 등 분석
소극행정	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [중점 3] 이익집단 반발 등을 우려하여 불합리한 규제를 내버려 두거나 법령 해석·집행 등을 소극적으로 하는지? ➔ 부처별 유권해석, 전경련·상공회의소 규제개선 건의내역 등 분석
기관간 비협조	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [중점 4] 기관 간 협조가 원활하지 않아 규제개혁이 지연되거나 법령상 근거 있는 요구에 협조하지 않는 사례는 없는지? ➔ 규제개혁 과제 이행내역, 부처 간 질의회신 내역 등 검토

3. 감사실시 과정

2022. 10. 11.부터 2023. 2. 3.까지 57일간 감사인원 14명을 투입하여 국무조정실 등 20개 기관에 대한 실지감사를 실시하였다.

4. 감사결과 처리

감사결과 위법·부당사항 등과 관련하여 업무처리 경위·향후 처리대책 등에 대한 답변서를 받는 등 주요 지적사항에 대한 의견을 교환하였다. 이후 감사원에서는 지적사항에 대한 내부 검토를 거쳐 2023. 7. 20. 감사위원회의의 의결로 감사결과를 최종 확정하였다.

Ⅲ. 감사결과

1. 감사결과 총괄

감사원은 이번 감사에서 [표 2]와 같이 총 20건의 위법·부당사항을 확인하였다.

[표 2] 분야별 감사중점 및 도출 과정

(단위: 건, 명)

구분	합계	징계·문책	기관장 주의	주의	통보
건수 (인원)	20 (14)	4 (6)	1 (2)	5 (6)	10

감사결과 확인된 주요 문제점은 다음과 같다.

(가) 지방자치단체장이 지역 숙원사업, 선거 공약을 이유로 진행 중이던 인허가 절차를 중단시킨 후 해당 사안과 직접 관련 없는 상생방안을 별도 요구하거나 이미 승인한 인허가를 취소시키고자 연관된 허가신청을 반려하는 등 인허가권을 남용

① 여주시장은 ⊖ 산업단지 용수공급시설의 인허가 과정에서 지역 상생방안을 인허가 처리와 부당하게 연계하면서 전임 시장 재임기간 중 적법하게 추진하였거나 협의한 인허가 절차를 중단하도록 지시하였고

- 양주시장도 2022년 7월 선거 공약 및 주민 민원 등을 이유로 적법하게 처리된 물류창고의 건축허가를 직권취소하도록 지시하였고, 양주시는 위 지시를 이행하기 위해 같은 해 8월 당초 문제없다고 검토했던 공사차량의 진출입에 필요한 도로점용허가를 반려

- 여주시·양주시는 감사원이 감사를 착수하자 2022년 11월 위 인허가를 처리함

(나) 규제기관이 규제 특례제도를 운영하면서 법적 근거 없는 절차 등 위법한 규제를 만들어 기업의 신청 권한을 침해하거나 국민의 생명·재산 보호를 위해 혁신기술을 도입하기로 하고도 법령·기준의 제·개정을 지연하여 기득권을 보호하는 등 진입장벽 유지

① 금융위원회는 핀테크 활성화를 위해 금융 규제를 한시적으로 면제하는 혁신금융서비스

지정 제도를 운용하면서 2019년 7월 법령에 없는 '신청 전 수요조사' 제도를 신설하여

- 기업 등이 혁신금융서비스 지정을 신청하기 전에 금융위원회 소관부서의 사전검토를 받도록 의무화한 후, 해당 부서가 승인한 건(16~23%)만 신청을 접수하여 심사위원회에 상정하는 등 기업의 신청 권리를 부당하게 침해하고 제도를 위법하게 운용
 - 한편, 심사위원회는 이미 운영 중인 혁신금융서비스와 동일·유사한 서비스가 신청 들어오면 지정 여부를 개별 심사하겠다고 방침을 세웠음. 그런데 금융위원회는 동일·유사 서비스라도 소관부서가 반대하면 신청 접수 및 심사위원회 상정을 거부함
 - 해당 기업은 소관부서가 신청 접수 및 심사위원회 상정 여부를 결정할 법적 근거가 없다며 신청서를 3번 제출하고 국회에 민원을 제기, 금융위원회는 해당 기업의 신청 건만 접수하기로 입장 반복
 - 함께 수요조사에 참여했던 191개 업체는 내버려 둔 채, 금융위원회는 업무매뉴얼에 수요조사를 통과한 건만 신청서를 접수한다고 명시·공식화함
- ② 소방청은 기존 자동화재탐지설비의 잦은 오작동(비화재 시 작동 99.8%)으로 관리인이 경보 설비를 차단하는 것이 관행이 되고 이로 인한 인명·재산 피해가 발생하자
- 이를 개선하고자 '19년 1월 및 4월 사물인터넷 기술을 이용한 IoT 화재경보시스템을 공동 주택 등에 허용하는 「소방시설법 시행령」을 입법예고하고 규제개혁 대표사례로 홍보
 - 그런데 갑자기 IoT 화재경보시스템의 안정성을 검증하기 위한 유예기간이 필요하다는 사유로 관련 조항을 시행령에서 삭제하였음. 하지만 삭제 사유였던 IoT 화재경보시스템의 안정성에 문제가 있는지 검증·분석하지 않은 채 '21년 7월 IoT 화재경보시스템을 법정 경보설비로 도입하되, 전통시장에만 허용하는 내용으로 재입법예고
 - 위와 같이 IoT 화재경보시스템의 법제화를 수년간 지연시킨 한편, 상용화에 필요한 화재안전기준 및 형식승인 기술기준 등도 2023년 5월 현재까지 마련하지 않아 사실상 IoT 화재경보시스템이 시장에 진입할 수 없는 여건을 만들어 놓고
 - 2021년 10월경 기존의 자동화재탐지설비에 아날로그감지기 부착한 경보설비를 신규 아파트 등에 의무적으로 설치하게 하는 화재안전기준을 행정예고함

- 그러나 위 아날로그감지기는 자체 검토에서도 성능 검증이 필요하다고 판단한 바 있었고, 기술기준도 IoT 화재경보시스템 등 무선통신 방식이 진입하기 어려운 유선 기반으로 마련되어 있어 다수의 민원 유발

(다) 행정기관이 택시·건설기계 등 이익단체 반발을 우려하여 법령 해석·집행을 소극적으로 하면서 위법한 관행을 내버려 두거나 부실한 연구용역을 근거로 규제를 존치하는 등 민감한 의사결정·정책을 회피하여 국민의 불편과 기업 부담은 증가

① 서울시 택시정보시스템(STIS) 분석결과, 2019년 이후 개인택시의 무단휴업, 법인택시의 차량말소로 운행률이 지속 하락하여 면허차량의 57%(71,732대 중 40,870대)만 운행 중

- 그러던 와중 코로나19 관련 사회적 거리두기가 완화·해제되자 심야시간 택시 부족으로 시민들이 큰 불편을 겪게 됨

- 당시 서울시는 개인택시의 무단휴업 관행을 잘 알고 있었음. 이에 택시 운행률 제고를 위해 2021년 11월과 2022년 4월, 무단휴업한 개인택시를 법에 규정된 대로 영업정지 등 엄중 행정처분하겠다는 계획을 발표했으나 제재는 하지 않고 요금만 인상

- 첫째, 서울시는 개인택시 무단휴업에 대한 제재기준을 임의대로 완화한 후, 둘째, 무단휴업 택시를 과소 산정하거나 대상자도 잘못 파악하였으며, 셋째, 수천 대의 무단휴업 의심택시 중 3대만 행정처분하고 나머지는 그대로 내버려 두었음

- 더욱이 법인택시 차량의 말소등록 실태(7,168대)를 파악하지 않거나 최저 면허대수를 미충족한 법인택시사업자(64개 업체, 6,588대)도 행정처분 없이 방치하는 등 업무 해태

- 결국 서울시는 무단휴업, 말소등록 등을 적법하게 처리하는 대신 2022년 8월 운행률 저조를 이유로 택시요금을 인상하여 시민부담을 늘리는 방식으로 심야 택시난 대처

② 국토교통부는 2009년~2022년까지 2년마다 외부 연구기관에 건설기계의 수급예측 연구용역을 의뢰하여 건설기계 수급계획을 수립하고 콘크리트믹서트럭의 신규등록을 금지함

- 실제로는 2015년부터 2천여 대의 부정등록이 발생하는 등 공급 부족으로 볼 정황이 충분했음에도 국토교통부는 분석모델 및 기초자료를 매년 변경하여 '초과 공급'이라는 수급예측 결과를 유도한 후, 그 결과를 수급조절 정책의 근거로 활용

- 콘크리트믹서트럭의 신규등록 허용 여부를 결정하는 수급조절위원회도 신규등록 금지를 지지하는 공급자 위주로 구성하고, 수급조절 기간 연장 등 규제를 강화할 때도 법령을 위반하여 규제개혁위원회의 규제심사를 거치지 않음
- 이같이 법령대로 규제의 타당성이 검토되지 않은 채 콘크리트믹서트럭 등 건설기계 수급조절 규제가 14년째 유지되었고 건설기계 시장의 자유로운 경쟁도 제한하였음

(라) 행정기관이 법령·정책에 근거한 기관 간 과세자료 및 개인 신용정보 공유에 비협조하여 재정 누수 우려가 여전하고 국민 편익 개선이 지연되는 등 소극행정 여전

- ① 농협중앙회가 2022년 3월 「농림수산업자 신용보증법」에 근거하여 농림수산업자 신용보증기금(농신보) 채무자 2.7만여명에 대한 구상권 행사를 위해 과세정보를 국세청에 요청
 - 그런데 국세청은 2022년 7월 요청받은 자료의 일부가 제공 가능한 범위를 초과하였다는 사유로 요청받은 과세정보 전체의 제공을 거부
 - 국세청은 감사원이 감사에 착수하자 2022년 10월 농협중앙회에 과세자료를 제공했고, 농협중앙회는 해당 자료를 활용하여 구상채권을 회수 중
- ② 금융위원회는 2020년 2월 「신용정보법」을 개정하여 각 금융회사에 분산 관리되고 있는 개인 신용정보를 제공받아 휴면예금·보험금 등 숨은 금융자산에 대한 고객맞춤형 통합조회서비스를 제공하는 마이데이터 사업의 법적 근거를 마련하였는데도
 - 2022년 5월 현재까지 금융회사 간 정보제공 범위 등에 이견이 있다는 사유(보험회사는 민감정보라는 이유로 반대)로 미지급 보험금 및 휴면예금(14조여 원 상당) 정보 등을 마이데이터와 연계되는 신용정보 범위에서 제외

이에 대하여 행정안전부장관에게 지역 숙원사업 및 선거공약이라는 사유로 부당한 지시를 하여 인허가 권한을 남용한 여주시장과 양주시장에게 주의를 촉구하도록 요구하는 한편, 금융위원회 위원장에게 혁신금융서비스 제도를 위법하게 운영한 관련자를 징계하도록 요구하는 등 조치기관에 총 20건의 감사결과를 처분요구하거나 통보하였다.

2. 처분요구와 통보사항

명세: 별첨

감 사 원

징계·주의요구 및 통보

제 목 택시 무단휴업 및 말소등록 등 면허·운행관리 태만

소 관 기 관 서울특별시

조 치 기 관 서울특별시

내 용

1. 사건 개요

사회적 거리두기 해제 이후 수도권을 중심으로 심야 택시 승차난이 가중되었다. 정부는 “심야 택시난 완화 대책”(2022. 10. 5.)에서 심야시간의 택시 수요는 4배 증가했지만, 법인택시 기사가 배달업종 등으로 이탈하고 개인택시 기사는 심야운행을 기피함에 따라 택시의 수요-공급 불일치가 심각하다고 진단하였다. 그로 인해 서울은 심야에 택시를 호출할 때 5번 중 4번은 실패하여 2022년 6월 기준 배차 성공률은 15~28% 수준으로 파악되었다.

감사원은 이번 감사기간 중 수도권 택시의 수요와 공급을 종합 분석해 실태를 파악하고 원인과 해법을 도출하고자 하였다. 공급 측면에서는 서울시의 면허 관리·차량등록·택시운행 등 현황을 분석하고, 관할관청이 관리·감독을 적정히 수행하고 있는지 점검하였다. 다만, 플랫폼 점유율이 90% 이상으로 알려진 주식회사 **카카오**가 6차례에 걸친 감사원의 자료제출 요청(택시 호출 등 수요 통계자료)을 받고도 영업기밀이라는 사유로 자료제출을 거부¹⁾하여 수요 측면의 분석은 수행


1) 감사원은 주식회사 **카카오**가 「감사원법」 제50조에 따른 자료제출 요구를 거부한 것이 정당한 사유가 아니라고 보았음. 국민의 불편 해소를 위한 감사에 대해서도 사기업의 영리추구와 수익성 훼손이 우려된다며 감사자료를 제

하지 못하였다.

가. 택시사업 개요

여객자동차운수사업이란 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차운송플랫폼사업 등을 말한다. 「여객자동차 운수사업법」(이하 “여객자동차법”이라 한다) 제2조, 제3조 및 제4조 등에 따르면 ‘여객자동차운송사업’이란 다른 사람의 수요에 의하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업인데, 크게 노선형과 구역형으로 나뉜다. 노선형은 시내·시외버스처럼 정기적으로 운행하려는 구간을 정하여 여객을 운송하는 사업이고, 구역형은 택시처럼 사업구역을 정하여 그 구역 안에서 여객을 운송하는 사업이다. 그리고 이러한 여객자동차운송사업을 경영하려는 자²⁾는 사업계획³⁾을 작성하여 국토교통부장관으로부터 면허를 받아야 한다.

택시운송사업은 위 분류 중 면허를 발급받은 자가 정해진 사업구역 내에서 여객을 자동차로 유상운송하는 사업에 속한다. 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 “택시발전법”이라 한다) 제2조는 택시운송사업을 일반택시(이하 “법인택시”라 한다)와 개인택시운송사업으로 구분하고, 같은 법 제10조는 택시발전법 제9조 제2항에 따라 산정한 사업구역별 택시의 적정 공급 규모(이하 “사업구역별 택시 총량”이라 한다)보다 택시의 공급이 많은 지역에서는 택시운송사업면허의 발급 및 증차를 엄격히 제한⁴⁾하도록 하고 있다. 그 외에 택시발전법 제13조 등

출하지 아니한 주식회사 의 비협조 등 재발을 막기 위해 같은 법 제51조에 따라 고발하는 방안을 검토하였음. 그러나 국토교통부가 2022. 10. 4. 수립한 ‘심야택시난 완화대책’에서 2023년에 「여객자동차 운수사업법」을 개정하여 플랫폼사에 대한 자료제출 명령, 개선 명령을 제도화하겠다고 발표한 바 있어, 이번 감사에서 고발 등 별도의 조치는 하지 않음

2) 노선 여객자동차운송사업자, 일반택시운송사업자

3) 일반택시운송사업의 경우 사업구역, 자동차의 종류·대수·형식 및 연식, 차고 및 운송부대시설의 위치와 그 수용능력 등을 첨부

4) 사업구역별 택시 총량을 산정하지 아니한 사업구역, 국토교통부장관이 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구한

에 따르면 택시운수종사자의 체계적 관리를 위해 디지털 운행기록계와 택시요금 미터를 활용하여 운행정보, 종사자 현황 등을 관리하는 시스템(서울택시정보시스템 등)을 구축·운영할 수 있도록 하고 있다. 이상과 같이 택시 등 여객운송사업의 분류, 면허, 휴폐업, 운임 등은 여객자동차법에, 사업구역별 택시의 총량 및 감차(減車), 운행정보관리시스템 운영에 관한 사항은 택시발전법에 나누어 규정되어 있다.

나. 택시사업 환경 및 면허현황

국내에서는 여객자동차법에 따라 면허를 받은 사업자가 승용차를 이용한 여객 유상운송 사업을 독점해왔다. 그런데 2018년 10월 대여 자동차(자동차대여사업은 등록으로 가능)를 이용한 모빌리티 서비스 사업이 등장하였다. 택시와 유사한 서비스 방식(차를 대여하면 운전자도 같이 보내줌)인데 이는 구 여객자동차법 제34조(2020. 4. 7. 법률 제17234호로 개정되기 전의 것) 및 같은 법 시행령 제18조(2021. 4. 6. 대통령령 제31609호로 삭제⁵⁾)의 “승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람”에게는 예외적으로 운전자를 알선할 수 있는 규정을 활용한 것이었다. 해당 사업은 국토교통부가 적법하다는 유권해석을 하면서 사업을 시작한 지 1년여 만인 2020년에 회원 수 170만 명, 차량 1,500대를 운행하는 새로운 운송수단으로 자리를 잡았다. 그러나 ㉠㉡조합 등 기존 택시업계가 2019년 2월 해당 사업체를 여객자동차법 위반으로 고발하는 등 강력하게 반발하였다. 국회는 같은 해 7~10월 이러한 사업방식을 금지하는 법안을 발의하고 2020년 3월 통과시킴으로써 2020년 4월 해당 사업은 중단되었다. 이후로는 면허

사업구역, 고시된 사업구역별 택시 총량보다 해당 사업구역 내의 택시의 대수가 많은 사업구역은 제외
5) 여객자동차법 시행령상 대여사업자의 운전자 알선을 허용하는 예외 규정을 법률(여객자동차법 제34조)로 상향

권을 가진 택시운송사업자가 승용차를 이용한 여객 유상운송을 다시 독점하게 되었다.

2022. 12. 31. 현재 서울특별시(이하 “서울시”라 한다) 등 7개 주요 도시에 발급된 택시면허는 [표 1]과 같이 총 148,070대인데, 이중 서울시의 택시면허는 총 71,732대(개인 49,129대, 법인 22,603대)이다.

[표 1] 국내 주요 도시 택시대수 및 운전자 현황(2022. 12. 31. 기준)

(단위: 대)

지역	법인택시							개인택시							면허대수 및 운전자 수
	업체 수	면허대수 운전자 수	등록현황					면허대수	등록현황					합계 등록률	
			중형	고급	대형	승합	합계 등록률		중형	모범	고급	대형	승합		
서울	254	22,603 20,599	14,130	312	4	877	15,323 67.8%	49,129	45,555	819	2,259	135	227	48,995 99.7%	71,732 69,728
부산	95	10,011 6,488	6,375	-	-	-	6,375 63.7%	13,823	13,731	48	9	28	7	13,823 100.0%	23,834 20,311
대구	84	5,656 3,669	3,931	-	-	-	3,931 69.5%	10,018	9,953	27	1	-	14	9,995 99.8%	15,674 13,687
인천	60	5,385 4,447	4,353	-	-	-	4,353 80.8%	8,967	8,802	32	70	34	25	8,963 100.0%	14,352 13,414
광주	76	3,364 2,603	2,604	-	-	-	2,604 77.4%	4,789	4,780	4	-	3	2	4,789 100.0%	8,153 7,392
대전	76	3,312 2,509	2,504	-	-	-	2,504 75.6%	5,333	5,321	-	-	-	-	5,321 99.8%	8,645 7,842
울산	42	2,068 1,676	1,875	-	-	-	1,875 90.7%	3,612	3,604	-	-	-	3	3,607 99.9%	5,680 5,288
계	687	52,399 41,991	35,772	312	4	877	36,965 70.5%	95,671	91,746	930	2,339	200	278	95,493 99.8%	148,070 137,662

주: 면허대수 대비 등록현황 간 차이는 대체차로 인한 말소 또는 휴업 등으로 발생

자료: [타타]조합연합회(전국택시대수 및 운전자 현황) 제출자료 재구성

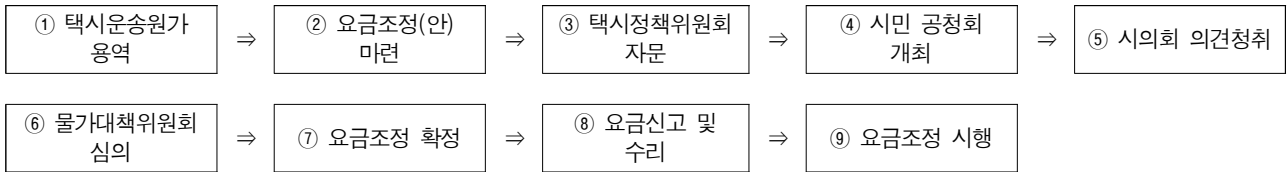
다. 서울시의 택시 관리체계

① 요금제 및 부제

여객자동차법 제8조에 따르면 택시요금제는 국토교통부장관 또는 시·도지사

가 정하는 기준과 요금의 범위에서 운임이나 요금을 정하는 ‘인가요금제’([표 2] 참조)와 고급 및 대형승합택시처럼 운임이나 요금을 자율로 정하여 신고하는 ‘자율요금제’로 구분된다.

[표 2] 택시요금 조정 절차



자료: 서울시 제출자료 재구성

한편, 택시부제는 1973년 석유파동 당시 유류 사용량 절감을 위해 임시로 도입되었으나 현재는 [표 3]과 같이 중형개인택시를 대상으로 운전자의 과로방지, 차량정비, 수요와 공급 조절을 위해 3부제(㉗, ㉘, ㉙) 및 특별부제(㉚), 그리고 심야전용(㉛)으로 구분하여 운영되고 있다.

[표 3] 개인택시 부제 운영현황(2022년 9월 기준)

(단위: 대)

운영형태	3부제			특별부제		심야전용
	㉗조	㉘조	㉙조	㉚조(월요일)	㉚조(목요일)	㉛조
운영대수	11,207	10,576	10,854	1,395	2,532	5,533
운행시간	04:00~다다음 날 04:00			04:00~운휴일 당일 04:00, 월요일, 목요일은 16:00 운행개시		주 7일 운행(월~일), 17:00~다음 날 09:00
정상운행	07:00 ~ 10:00/19:00 ~ 24:00 이외 시간은 자율 운행					21:00~다음 날 04:00 이외 시간은 자율 운행
운영주체	개인조합			개인조합		개인조합

※ 매주 금요일 23:00~다음 날 04:00 부제 해제

주: 장애인콜택시(중형), 전기택시(중형), 모범택시, 대형택시, 고급택시는 부제 적용 제외

자료: 서울시 제출자료 재구성

② 서울시와 자치구의 업무위임 범위

서울시는 여객자동차법 제75조와 「자동차관리법」 제77조 등에 따라 국토교통부장관의 위임을 받아 택시운송사업의 면허⁶⁾ 및 취소, 택시운송사업의 사업계

획 변경 인가·신고의 수리, 감차(減車) 등을 수반하는 사업계획 변경 명령 등을 직접 처리한다.

그리고 [표 4]와 같이 법인·개인택시운송사업 휴업 및 폐업의 허가, 여객자동차법령 등을 위반한 법인·개인택시운송사업자에 대한 사업정지 처분, 자동차등록(신규등록·말소등록) 관련 사무 등은 구청장에게 위임하고 있다.

[표 4] 서울시장이 구청장에게 위임하는 사무

구분	사무명	근거법령
「서울특별시 사무위임 규칙」 제3조 [별표]	1. 여객자동차 운송사업면허에 관한 다음의 사무 가. 개인택시 운송사업면허 대상자 접수 및 자격심사	○ 여객자동차법 제4조
	2. 일반개인택시 운송사업의 사업계획 변경에 관한 인가 및 신고의 수리(차고 등 운송부대시설 변경에 따른 사업계획 변경의 경우에 한함)	○ 여객자동차법 제10조(같은 법 시행령 제37조 제2항 제6호)
	7. 여객자동차운송사업의 휴업 및 폐업의 허가 또는 신고의 수리(일반개인택시 운송사업에 한함)	○ 여객자동차법 제16조 제1항(같은 법 시행령 제37조 제2항 제10호)
	8. 여객자동차법령을 위반한 일반개인택시운송사업자에 대한 사업정지 처분	○ 여객자동차법 제85조(같은 법 시행령 제37조 제2항 제14호)
	10. 일반개인택시운송사업자에 대한 과징금의 부과 처분 및 그 징수	○ 여객자동차법 제88조(같은 법 시행령 제37조 제1항 제16호)
「서울특별시 사무위임 조례」 제5조 [별표]	2. 「자동차관리법」 규정에 따른 자동차의 등록에 관한 다음의 사무 나. 자동차신규등록 및 자동차등록증의 교부·재교부 사. 말소등록의 처리와 자동차 말소사실증명서의 교부 및 자동차등록증·등록번호판 및 봉인 반납 등의 처리와 자동차 멸실사실 인정	○ 「자동차관리법」 제8조, 「자동차등록령」 제18조 제2항, 「자동차등록규칙」 제4조 제2항 ○ 「자동차관리법」 제13조, 「자동차등록령」 제31조 제6항 제7호, 「자동차등록규칙」 제37조 제1항

주: 1. 「서울특별시 사무위임 규칙」 제3조 [별표] 및 「서울특별시 사무위임 조례」 제5조 [별표] 발체

2. 허가·인가·신고·등록·면허 및 검사 등은 별도의 규정이 없는 한 이에 부수되는 사무를 포함

자료: 서울특별시 제출자료 재구성

2. 서울시 택시 운행실태 분석 결과

감사원은 이번 감사기간 중 서울택시정보시스템⁷⁾(Seoul Taxi Information System, 이하 “STIS”라 한다)의 자료를 이용⁸⁾하여 최근 4년간(2019년 1월~2022년

6) 개인택시 운송사업면허 대상자 접수 및 자격심사는 구청장이 함

7) 2012년 1월 서울시와 주식회사 **한가** 간 택시운송수입금 검증을 위한 시스템 구축 협의를 통해 같은 해 2~7월 주식회사 **한가**에서 구축한 시스템으로 카드결제단말기와 통합형 디지털운행기록계에서 생성된 택시 영업정보와 운행기록 정보를 카드결제기의 통신망을 통해 서울택시정보시스템 서버로 수집, 2012년 8월 체결된 “서울택시정보시스템 구축운영 협약서”에 따르면 시스템은 주식회사 **한가**가 구축하되 서울시는 시스템 운영에 대한 지휘·감독권을 가진다고 되어 있음, 현재 STIS는 서울시에서 접속하여 사용하고 있으며, 자치구에서는 접속권한이 없음

8) 고급택시·대형승합택시의 경우 수기제출자료를 이용

10월) 서울시의 면허 및 운행관리 실태를 분석하였다.

분석결과, 개인택시와 법인택시의 실제 운행률은 2019년 이후 감소하여 2022년 현재는 면허대수 기준 각각 59.7%와 51.9%에 그치고 있었고, 서울시의 전체 택시 면허대수 71,760대 중 57%인 41,095대⁹⁾만이 운행하고 있었다.¹⁰⁾ 구체적 내용은 다음과 같다.

가. 개인택시

[표 5]와 같이 서울시의 개인택시 면허 규모는 49,000여 대를 약간 상회한다. 이 중 부제(3부제, 심야부제 등)로 운행할 수 없는 차량을 제외하고 운행가능한 택시 대수(일 운행가능차량 대수를 월평균한 후 연평균한 값, 이하 “운행가능대수”라 한다) 규모는 2019~2021년에 36,000~37,000여 대(/일) 수준을 유지하다가 2022년 심야택시 승차난으로 부제가 대폭 해제¹¹⁾되면서 44,000여 대(/일)로 증가하였다.

[표 5] 개인택시 운행실태 분석 결과(1)

(단위: 대, %)

	2019년	2020년	2021년	2022년(1~10월)
면허대수	49,213	49,192	49,157	49,157
연평균 운행가능대수	36,909	36,203	37,684	44,613
연평균 운행대수	30,161	27,927	28,314	29,360
운행률(면허대수 기준)	61.3	56.8	57.6	59.7
운행률(운행가능대수 기준)	81.7	77.1	75.1	65.8

자료: 서울시 제출자료 분석

같은 기간(2019~2022년), 이들 운행 가능한 개인택시 중 실제 운행기록이

9) 2022년 1월~10월까지 개인택시 및 법인택시의 월별 운행대수를 평균한 값임

10) 서울시는 2020년 이후 운행률이 하락하게 된 결정적 원인은 코로나19로 인한 사회적 거리두기 조치에 따른 영업시간 제한(21:00 또는 22:00)으로 택시 승객 급감 및 코로나19 감염 우려 등이라는 의견을 제시

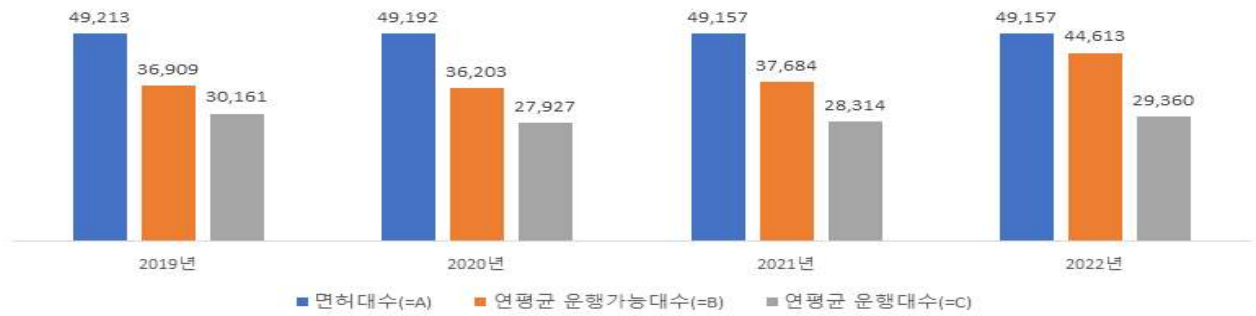
11) 개인택시 부제해제 시에는 운행가능대수가 증가하여 운행률 하락

기간	변동사유
2022. 4. 20.~11. 9.	영업제한 조치 해제에 따른 한시적 부제 해제(21:00~04:00)
2022. 11. 10.~	한시적 전면 부제 해제

있는 택시(하루 중 한 번이라도 운행기록이 있는 차량 대수를 월평균한 후 연평균한 값)는 [도표 1]과 같이 연평균 27,927~30,161대(/일)이다.

[도표 1] 개인택시 운행실태 분석 결과(II)

(단위: 대)

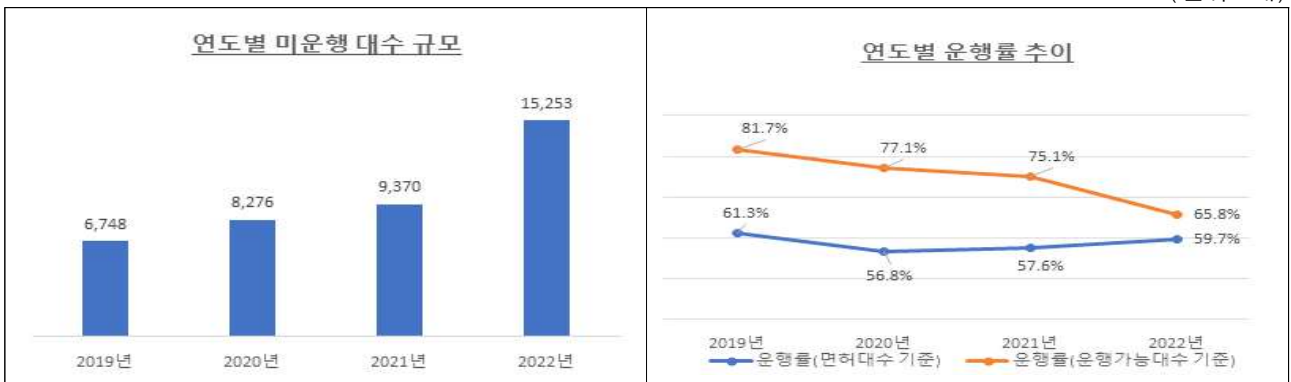


자료: 서울시 제출자료 분석

따라서 부제를 고려하여 운행할 수 있는 택시 중 운행하지 않은 개인택시가 [도표 2]와 같이 지난 4년간 연평균 6,748~9,370대(/일) 규모[사실상 심야부제가 전면 해제된 2022년의 15,253대(/일)을 제외한 2019~2021년 3년간 평균값은 8,131대/일]¹²⁾이다. 실제 개인택시의 운행률은 면허대수 대비 56.8~61.3% 범위에서 정체 중이며, 부제를 고려한 운행가능대수 기준으로는 81.7%에서 65.8%로 하락 추세이다.

[도표 2] 개인택시 운행실태 분석 결과(III)

(단위: 대)



자료: 서울시 제출자료 분석

12) 2022년 부제 해제로 운행가능 차량이 늘어 이례적으로 큰 값이며, 2019~2021년 평균인 (6,748+8,276+9,370)/3= 8,131대가 통상적인 미운행 규모로 판단됨

그리고 운행기록이 있더라도 사실상 여객운송으로 인정하기 어려운 사례가 있었다. 2022년 1~10월의 개인택시 운행기록을 심층 검토한 결과, [표 6]과 같이 월평균 4,322대의 개인택시는 운행횟수당 평균 영업매출(전체매출을 운행횟수로 나눈 값)이 기본요금(3,800원)이었고, 요금도 현금 지급된 것으로 기록되어 있었다.

[표 6] 2022년 1월부터 10월까지 일평균 매출이 기본요금인 택시의 규모

(단위: 대, 회, m)

구분	월 평균대수	평균 영업거리	월별 대수									
			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월
개인	4,322	222	3,689	3,473	3,486	3,362	3,886	3,906	4,126	4,392	5,176	7,724
법인	498	513	458	418	512	426	539	448	493	548	475	664
합계	4,820	-	4,147	3,891	3,998	3,788	4,425	4,354	4,619	4,940	5,651	8,388

자료: 서울시 제출자료 분석

예컨대, 개인택시 차량번호 ㉠㉡은 2022. 8. 18. 14:11~14:58 사이에 65번의 운행기록이 있었는데 모든 운행요금이 3,800원이고 현금거래였으며 각 운행시간은 1~7초, 운행거리는 0~12m였다. 다만, 이번 분석에서는 위 운행차량 및 종사자 등을 현장조사·면담하지 못하여 위 4,322대를 운행한 것으로 분류하였으나 여객운송의 효과 등을 고려할 때 사실상 미운행한 것으로 판단되었다.

나. 법인택시

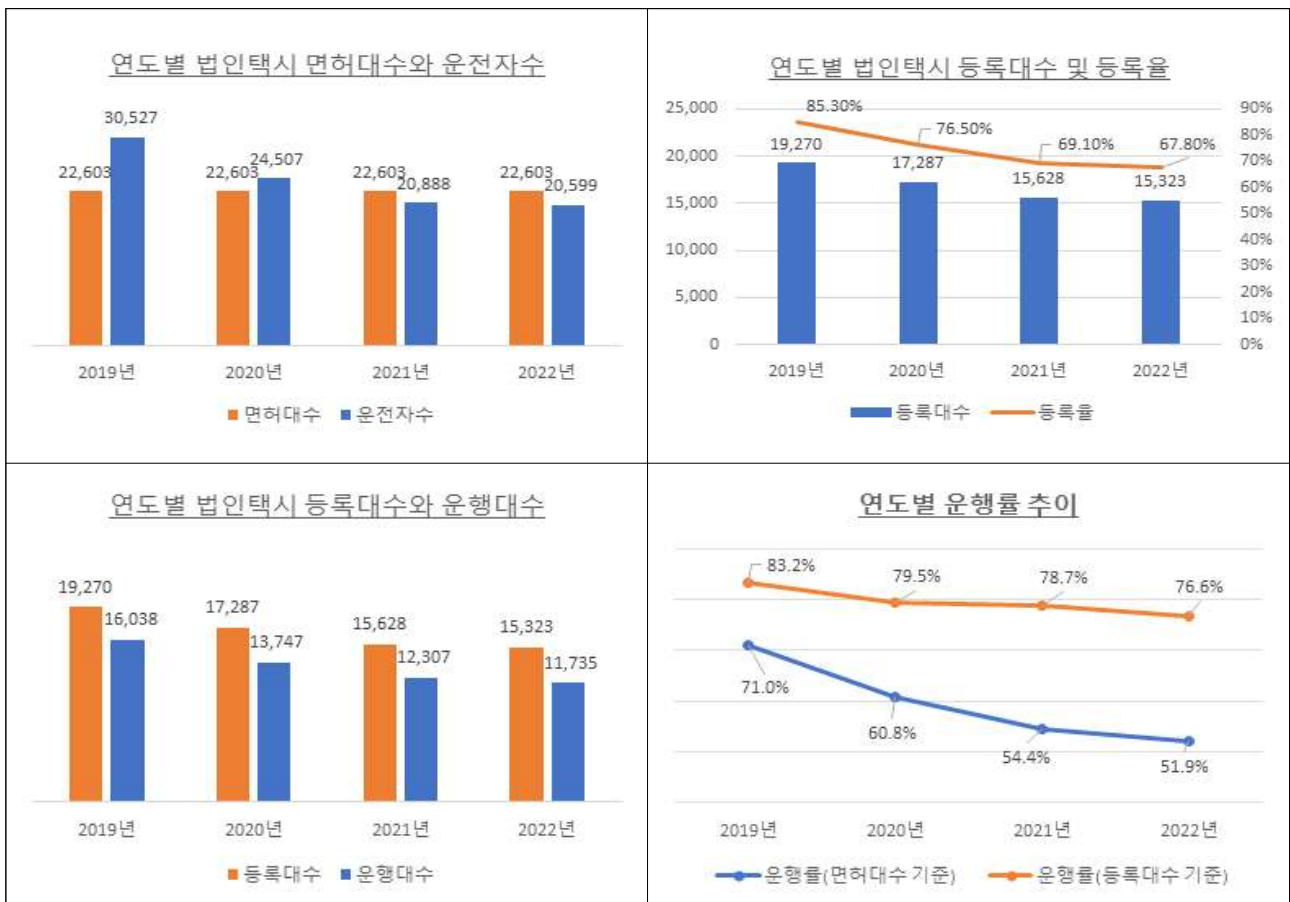
서울시의 법인택시 면허 규모는 2019년 이후 22,603대로 고정되어 있다. 법인택시는 부제(3부제, 심야부제 등)의 적용을 받지 않으므로 면허대수만큼 운행할 수 있다. 하지만 법인택시운송사업자가 [도표 3]과 같이 운전자 수의 감소(2019년 30,527명→2022년 20,599명) 등으로 인해 운행하지 못하는 차량을 말소등록하여 실제 운행 가능한 택시가 2019년 말 19,270대에서 2022년 말 15,323대로 4년간

3,947대가 감소하였다. 면허대수 대비 차량등록률도 2019년 85.3%에서 2022년 67.8%로 낮아져 법인택시는 면허대수 3대 중 2대만 운행이 가능하다.

운행실태를 보면, 연평균 운행대수(하루 중 한 번이라도 운행기록이 있는 차량 대수를 월평균한 후 연평균한 값)가 2019년 16,038대(/일)에서 2022년 11,735대(/일)로 4,303대(/일)가 감소하였다. 2022년에 등록대수 기준으로는 운행률이 76.6%로 4대 중 3대가 운행 중이고, 면허대수 22,603대를 기준으로 보면 운행률이 51.9%로 사실상 2대 중 1대만 운행하고 있다.

[도표 3] 법인택시 운행실태 분석 결과

(단위: 대)



자료: 서울시 제출자료 분석

이상과 같이 개인·법인택시의 운행 및 등록실태를 종합해보면, 2019년 기준 전체 면허대수 71,805대 중 개인택시 30,161대, 법인택시 16,038대 등 연평균

46,199대(/일)가 운행(운행률 64.3%)하고 나머지 25,606대(/일)가 부제, 휴업 또는 말소등록 등으로 운행하지 않았다. 2022년(1~10월) 기준으로는 전체 면허대수 71,760대 중 개인택시 29,360대, 법인택시 11,735대 등 연평균 41,095대(/일)가 운행(운행률 57.3%)하고 나머지 30,665대(/일)가 운행하지 않았다. 지난 4년간 운행 택시는 5,104대(/일)가 줄었고, 운행률은 7.0%p 낮아졌다.

감사원은 위 실태분석 결과에서 개인택시의 경우 차량등록률(면허대수의 99.7%) 대비 운행률이 60% 내외인 점, 법인택시는 차량등록률이 면허대수의 70%에 못 미치는 점에 주목하였다. 이에 개인·법인택시별 운행실태와 문제점, 원인이 잘 드러날 수 있도록 개인택시는 무단휴업 등 운행관리를, 법인택시는 말소등록 등 차량등록 관리를 중점으로 점검하였다.

‘3~4항’에서는 관할관청인 서울시가 이러한 실태를 파악하고 있는지, 실태 개선을 위해 택시의 면허 및 차량등록·운행관리 업무를 관련 규정과 절차에 따라 적정하게 수행하고 있는지 점검한 결과를 기술하였다.

3. 무단휴업 기준 완화, 부실 선별, 행정처분 미이행 등 개인택시 운행관리 태만

개인택시가 휴업 허가를 받지 않고 임의대로 운행하지 않는 행태(이하 “무단 휴업”이라 한다)는 관행화되어 있었다. 그러다가 2021년부터 코로나19로 인한 사회적 거리두기가 완화되면서 택시 수요가 늘어 심야택시 승차난이 전례없이 심각해졌다. 서울시는 개인택시의 부제해제, 무단휴업 택시의 운영을 독려하여 개인택시 운영을 늘리겠다는 대책을 2차례나 수립·발표하였다. 부제는 계획대로 해제하였지만, 무단휴업 문제는 해결하지 않았다. 서울시는 택시업계가 공익적 운영의무를 이행하지 않음으로써 시민이 초유의 심야 택시난을 겪는 상황에서

무단휴업한 택시의 제재기준을 이전(2017년)보다 오히려 완화하고, 해당 기준을 위반한 택시를 부실하게 선별·집계했으며, 실제 행정처분도 하지 않았다. 구체적인 감사결과는 다음과 같다.

가. 관계법령 및 판단기준

① 휴업 허가기준, 무단휴업 제재기준의 마련에 관한 사항

여객자동차법은 택시운송사업 면허를 받은 자에게 택시여객운송의 독점적 권리와 함께 여객의 원활한 운송이라는 공익적 '운행의무'를 부여하고 있다.

택시면허제의 취지

- 자동차운송사업은 **고도의 공익성**을 가지고 있으며...(중략)...자동차운송사업의 경우 “당해사업이 공익상 필요하며 또한 적정한 것”일 때 한하여 면허를 하고 있으며 **면허를 받는 자에게 독점적 경영권 등의 법률적 힘을 발생시킨다**는 점에서 허가과 달리 특허의 성격을 가지는 것으로 해석

자료: 여객자동차법 해설(1997년 6월 발행) 중 면허제도 설명부분 발췌

여객자동차법 제16조 제1항에 따르면 여객자동차운송사업 면허를 받은 자는 그 사업의 전부 또는 일부를 휴업하려면 시·도지사(서울시장)의 허가를 받게 되어 있다. 다만, 도로나 다리가 파괴되거나 그 밖에 정당한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다고 되어 있다.

그리고 「택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령」(국토교통부 훈령) 제14조에 따르면 관할관청은 사업의 휴업 또는 폐업신청을 받으면 지역 교통여건 등을 고려하여 타당한 사유가 있다고 인정되는 때에만 허가하여야 하며, 필요한 경우에는 구체적인 허가기준 등을 정하여 이에 따라 허가하게 되어 있다.

감사원도 감사기간(2022. 10. 11.~2023. 2. 3.) 중 택시 무단휴업의 판단기준, 관련 질의회신 또는 법령해석, 관련 판례 등에 대해 국토교통부에 질의하였다. 국토교통부는 ① 현행 「택시제도 운영 요령」 제14조에 따르면 관할관청은 필요

시 구체적인 허가기준 등을 정하여 휴업을 허가한다고 규정되어 있고, ② 택시 사업면허를 받은 운송사업자가 원칙적으로 하루라도 허가를 받지 않고 영업하지 않으면 무단휴업(행정처분) 대상이며, ③ 행정처분에 관한 사항은 「행정절차법」에 따라 관할관청에서 당시 사실관계 등을 객관적으로 조사하여 판단할 사안이라고 회신하였다. 또한 ④ 대법원¹³⁾은 여객자동차법령이 휴업허가 기준을 구체적으로 정하지 않은 것은 행정청이 휴업의 필요성과 휴업을 허가해서는 안 될 공익적 필요성을 종합 고려할 수 있도록 재량¹⁴⁾을 둔 것이며, 해당 지역의 휴업허가 기준¹⁵⁾을 정하는 것은 행정청의 재량이라고 판결한 점 등을 고려할 때, 지방자치단체가 재량으로 휴업허가 기준 및 무단휴업 제재기준을 정할 수 있는 것으로 판단된다.

휴업허가 관련 질의회신 및 법령해석례 등

- (법제처 법령해석례 2005. 12. 23.) 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자가 그 사업의 전부 또는 일부를 휴지 또는 폐지하고자 하는 때에는 시·도지사에게 허가를 받도록 하면서, 예외적인 경우에만 허가 의무를 면제하고 있는 바,
 - 이는 여객자동차운송사업이 휴지 또는 폐지사유가 발생한 경우에도 여객운송수단의 공급 여부를 사전적으로 규제함으로써 여객의 수요에 적합한 여객운송수단을 지속적으로 공급하여 여객의 원활한 운송을 도모하고 여객자동차운송사업상 질서를 확립하기 위한 것이라 할 수 있음(「노동조합 및 노동관계조정법」에 따른 직장폐쇄의 경우 휴업허가를 받아야 함)
- (국토교통부 2021. 12. 14. 회신) 휴업 허가를 받지 않아도 되는 여객자동차법 제16조 단서 규정은 '도로나 다리가 파괴되거나 그 밖에 정당한 사유가 있는 경우'로 「근로기준법」상 유급휴일 규정과 여객자동차법 상 휴업은 서로 무관함
- (2021. 5. 12. 국토교통부) 여객자동차운송사업의 휴업제도는 택시제도 운영요령 제14조에 따라 관할관청에서 지역교통여건 등을 고려하여 타당한 사유가 있다고 인정되는 때에만 허가하여야 하며, 필요한 경우에는 구체적인 허가기준 등을 정하여 허가해야 함. 따라서 관할관청에서 타당한 사유가 있다고 판단하여 휴업 허가를 해준 경우 휴업이 가능할 것으로 판단됨

자료: 법제처 법령해석례 및 국토교통부 질의회신 발체

13) “여객자동차법령은 운송사업자의 휴업을 허용하면서도 구체적으로 휴업허가에 관한 기준을 정하지 않음으로써 행정청이 휴업하는 사업의 종류와 운행형태, 휴업예정기간, 휴업사유 등을 살펴 휴업의 필요성과 휴업을 허가하여서는 안 될 공익상 필요가 있는지 등을 종합적으로 고려하여 휴업허가 여부를 결정할 수 있도록 재량의 여지를 남겨 두고 있다. 그리고 여객자동차법이 운송사업자의 휴업을 허용하는 한편 휴업 기간(1년 이하)을 제한하고 있는 것은 여객자동차운송사업의 공공성을 고려하여 수송력이 지속적·안정적으로 공급될 수 있도록 함과 아울러 수송 수요에 탄력적으로 대응할 수 있도록 하기 위한 것이다.”(대법원 선고 2018. 2. 28. 2017두51501 판결)

14) 휴업의 필요성과 휴업을 허가해서는 안 될 공익적 필요성을 종합 고려할 수 있도록 한 것

15) 현재 및 장래의 수송 수요와 공급상황 등을 고려

한편, 여객자동차법 제85조 제1항 제16호 및 제92조 제8호에 따르면 국토교통부장관, 시·도지사 등은 같은 법 제16조를 위반하여 허가를 받지 아니하고 무단휴업하면 면허취소나 사업정지(6개월 이내)를 명할 수 있고, 휴업·폐업한 자는 1천만 원 이하의 벌금에 처하게 되어 있다. 당초에는 1차 위반 시에도 [표 7]과 같이 사업면허취소(전부 휴업) 또는 감차명령(일부 휴업, 개인택시는 해당 없음)이었으나, 개인택시운송사업자의 생계보장을 위하여 2022. 1. 28.¹⁶⁾부터 무단휴업 횟수에 따라 사업정지 30일(1차), 사업정지 60일(2차), 사업면허취소(3차)로 변경되었다. 그리고 과징금(1차 180만 원, 2차 360만 원)으로 대체¹⁷⁾¹⁸⁾하거나 처분 감경¹⁹⁾도 가능하다.

[표 7] 무단휴업한 택시에 대한 행정처분 규정

	2022. 1. 28. 이전	현행(2022. 1. 28.부터)
개인택시	면허취소	1차 사업정지 30일, 2차 사업정지 60일, 3차 면허취소
법인택시	전부 휴업 시 면허취소, 일부휴업 시 감차명령	전부 휴업 시 면허취소, 일부 휴업 시 감차명령

자료: 「여객자동차 운수사업법 시행령」 내용 재구성

위와 같은 행정처분 규정을 적용하기 위한 기준(이하 “무단휴업 체재기준”이라 한다)과 관련하여, 서울시는 2022년 9~11월경 국토교통부가 무단휴업의 법적 기준을 마련해야 하는 것 아니냐고 질의했고, 국토교통부는 “전국적인 통일된

- 16) 2022. 1. 28. 여객자동차법 시행령 제43조 제1항 [별표 3] 및 같은 법 시행령 제46조 제1항 [별표 5] 개정 (개정이유: 개인택시운송사업자의 생계 보장을 위하여, 휴업기간이 지난 후에도 사업을 재개하지 않은 개인택시운송사업자에 대한 행정처분 기준을 면허취소에서 사업정지로 완화하고, 그 경우에도 사업정지 대신 과징금을 부과할 수 있도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것임)
- 17) 여객자동차법 제88조에 따르면 여객자동차 운수사업자가 제85조 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하여 사업정지 처분을 하여야 하는 경우에 그 사업정지 처분이 그 여객자동차 운수사업을 이용하는 사람들에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 5천만 원 이하의 과징금을 부과·징수할 수 있음
- 18) 사업면허취소의 경우에도 여객자동차법 시행령 제43조 제1항 [별표 3]에 따라 감경사유에 해당하는 경우 감경할 수 있고, 개인택시 사업면허취소를 감경하는 경우에는 90일 이상의 사업정지로 하도록 되어 있음
- 19) 여객자동차법 시행령 제43조 제1항 [별표 3]

기준을 마련할 수 없는 사안이며, 지방자치단체별로 교통상황이 다 다르므로 지방자치단체별로 기준을 마련하는 것이 적절하다”고 답변하였다.

무단휴업 판단기준 관련 질의회신 및 법률자문 결과

- (2015. 12. 10. 국토교통부) 민원인이 일반회사에 다니면서 동시에 개인택시 영업을 한다고는 하지만, 회사근무로 인해 하루라도 택시영업을 하지 못하는 날이 발생할 수 있고, 이 하루도 임의적 휴업에 해당하여 행정상 제재를 받을 수 있음
- (2018. 7. 26. 국토교통부) 원칙적으로 하루라도 허가를 받지 않고 영업을 하지 않는다면 무단휴업으로 행정처분의 대상이 됨
- 이번 감사원 감사기간(2022. 10. 11.~2023. 2. 3.) 중 국토교통부가 “관할관청이 일반휴무 등에 관해 휴업허가를 받지 않아도 되는 요건을 자체적으로 정할 수 있는지 여부”를 법무법인 2곳에 질의하여 회신받은 법률자문의견서에 따르면
 - 관할관청이 일반휴무 등에 관해 휴업 허가를 받지 않아도 되는 요건을 자체적으로 정할 수 있다고 보는 것이 타당하다고 판단된다는 의견과 여객자동차법 제16조 제1항에 따른 휴업 허가를 받아야 하는 대상 및 기준에 관하여 입법 목적을 고려하여 합당한 범위 내에서 관할관청이 규정하는 것도 가능할 것이라 사료된다는 의견이 각각 제출됨

자료: 국토교통부 제출자료 재구성

실제로 울산광역시, 아산시²⁰⁾는 고시 또는 내부 방침으로 휴업허가 기준을 자체적으로 정하였다. 이를 근거로 아산시는 2021. 8. 9. 법인택시회사에 감차명령(14대) 처분²¹⁾을 하였고, 천안시는 휴업허가 기준을 구체적으로 정하지는 않았으나 택시 부족으로 인한 시민의 불편 해소를 위하여 2022. 9. 29. 월 수입금과 영업거리를 기준²²⁾으로 개인택시사업자 36명을 무단휴업 사업자로 선정하여 과징금(90~180만원)을 처분²³⁾하였다.

이상의 법령 해석, 판례, 다른 지방자치단체의 무단휴업 처분사례 등을 종합해 볼 때, 서울시는 택시의 휴업허가 기준, 무단휴업 제재기준을 자율적으로 마련하여 휴업을 허가하거나 무단휴업 택시를 제재할 수 있다.

20) 택시운송 최소가동률 80% 확보를 위해 휴업대수를 면허대수의 20% 이내로 제한함

21) 감차명령 처분을 취소해달라는 소송이 제기되었으나 아산시가 정한 지침이 그 자체로 객관적으로 합리적이지 않거나 부당하다고 보기는 어렵다는 사유 등으로 2022. 11. 23. 원고의 청구 기각

22) 월 수입금 134만 원(2022년 근로자 최저임금 월 1,914,440 원의 70%) 미만 또는 월 영업거리 900km(2019년 개인택시 월 평균 영업거리 2,569km의 35%) 미만

23) 과징금 처분을 취소해달라는 행정심판 청구가 있었으나 천안시가 최저임금, 운송원가 및 평균 영업거리 등을 고려하여 처분대상자 선별 기준안을 마련한 것이 현저히 불합리하거나 형평성을 잃었다고 볼 사정이 없다는 사유 등으로 30건 중 기각 29건, 각하 1건으로 종결

지방자치단체가 휴업허가 기준을 자체적으로 정한 사례

- 울산광역시는 택시제도 운영요령 제14조에 따라 「울산광역시 택시운송사업 휴업 허가기준 고시」 제정

구분	허가기준
휴업허가 신청서 첨부서류	○ 휴업허가신청서에 사업계획서(휴업 불가피성, 휴업방지 방안 등) 첨부 - 사고 등으로 인한 정비 시: 차량 정비내역 및 정비기간이 명시된 확인서(정비업체), 차량 사진 - 신병 치료 시: 병원진단서 - 운수종사자 부족 시: 운수종사자 수급계획서(회사의 노력사항 자료 첨부 - 신문 등 채용공고 내용, 광고, 홍보 근거자료 등)
휴업허가 대수	○ 신청업체 휴업허가 대수가 면허대수의 30% 초과 시 울산광역시와 사전 협의 ※ 지역 교통여건 및 택시업체 경영여건 등을 고려하여 타당한 사유가 인정되는 경우 허가
휴업허가 기간	○ 휴업허가 수리일로부터 1년 이내 - 휴업사유: 사고, 질병, 운전기사 부족, 폐차, 말소 등
휴업허가 신청기한	○ 휴업하고자 하는 경우 휴업개시일 이전에 관할관청의 허가를 받아야 함. 단 사고 등 부득이한 경우 예외 인정 ○ 휴업 재신청시 만료일 이전 신청

- 아산시는 2019. 11. 4. 택시 휴업허가 기준을 마련(택시운송 최소가동률 80% 확보)

구분	당초		개선	
	휴업기간	휴업대수	휴업기간	휴업대수
휴업기준	1년 이내	제한 없음	1년 이내	20% 이내

자료: 울산광역시, 아산시 제출자료 재구성

② STIS를 사용하여 무단휴업 사례를 추출하는 것이 적법한지에 관한 사항

한편, 서울시는 여객자동차법 제23조에 따른 “여객자동차 운송사업 개선명령 및 준수사항 공고”와 택시발전법 제13조에 따라 택시사업자로 하여금 통합형 디지털 운행기록계를 장착하게 하고, 택시미터기의 영업기록(승차일시·승차거리, 요금 등)과 운행기록장치의 운행기록(주행거리, 속도, 위치정보 등)을 STIS에 전송²⁴⁾하게 하고 있다.

「교통안전법」 제55조 제4항에 따르면 교통행정기관은 운행기록에 대한 분석 결과를 이용하여 운행기록장치 장착의무자 등에게 「교통안전법」 또는 다른 법률에 따른 허가·등록의 취소 등 어떠한 불리한 제재나 처벌을 하지 못하게 되어 있다. 이에 감사원은 서울시가 택시의 무단휴업 여부를 확인·제재할 때 STIS의

24) 고급택시 및 대형승합택시는 기본적으로 앱 자동결제를 기반으로 운영되고 있으며, STIS와 연계되지 않음

자료를 활용할 수 있는지 국토교통부에 질의하였다. 국토교통부는 법제처의 법령해석²⁵⁾ 등을 고려할 때 STIS에 보관된 운행기록장치 정보와 택시미터기²⁶⁾ 정보 중 택시미터기 정보는 영업기록(승차일시·승차거리, 요금 등)이므로 운행실적 등을 파악하기 위해 이용할 수 있다고 답변하였다. 실제로 충청남도 행정심판위원회(사건번호 2022-454)는 택시미터기 기록을 이용하여 운송사업자를 처분할 수 있다고 판단한 사례가 있다.

따라서 서울시는 '①항'처럼 관할구역의 교통여건에 맞는 택시의 휴업 허가 기준, 무단휴업 제재기준을 정하고 '②항'처럼 STIS의 택시미터기 영업기록을 이용하여 무단휴업으로 시민의 불편을 초래한 택시사업자를 정확히 선별하여 제도·행정처분함으로써 택시사업자가 면허조건 및 여객자동차법령을 준수하고 여객운송이라는 공익적 의무를 이행하도록 관리할 책임이 있다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 서울시는 ① 휴업 허가기준은 마련하지 않고, 무단휴업 제재기준은 임의로 정하였으며 ② 무단휴업 규모를 과소 산정하거나 대상자를 잘못 파악했고 ③ 무단휴업 택시를 행정처분하겠다는 대책을 수립·발표하고도 실제로는 처분하지 않았다. 결국, 서울시는 무단휴업 등 택시의 운행의무 불이행 관행은 그대로 둔 채, 부제 해제·요금 인상 등 택시업계의 요구는 수용하였다.

코로나19 이후 택시 수요가 늘어 심야 승차난이 심각했던 기간 중 택시운행량을 늘리기 위해 서울시가 수립한 대책 및 후속 조치는 다음과 같다.

25) 법제처는 2021. 2. 2. '교통안전법령에 따른 운행기록과 자동차관리법령에 따른 택시미터에 관한 기록은 기록의 목적과 구체적인 내용 등에 있어 명백히 구분되는 것이므로 통합형 운행기록계에 저장된 택시미터에 관한 기록은 「교통안전법」 제55조에 따른 운행기록에 포함되지 않는다'고 법령해석

26) 자동차에 부착되어 거리와 시간을 측정하여 이를 금액으로 표시하는 기기

① 2021. 11. 16. “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획” 관련

2021. 11. 1. 이후 코로나19 방역의 “단계적 일상회복 조치”에 따라 심야 영업제한이 해제되어 택시 승객이 증가하였다. 하지만 [표 8]과 같이 2021. 11. 1.~11. 7.까지 심야시간대(23:00~0:00) 택시는 전월보다 4,448대가 증가했음에도 코로나 이전인 2019년(22,070대) 대비 5,551대가 부족하여 시민들의 심야 승차난이 심각하였다.

[표 8] 심야시간대(23:00~03:00) 시간당 평균 택시 운행대수 비교

(단위: 대, %)

구분	2019년 (A)	2021년		증감현황(10월 대비)		부족현황		
		10월(B)	11. 1.~11. 7. (C)	대수 (C-B)	증감률	대수 (C-A)	증감률	
23:00~03:00 시간당 평균 운행대수	전체	22,070	12,071대	16,519	4,448	36.9%	△5,551	-25.2
	개인	10,878	6,429대	9,458	3,029	47.1%	△1,420	-13.0
	법인	11,192	5,642대	7,061	1,419	25.2%	△4,131	-36.9

자료: “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획” (2021. 11. 16. 서울시)

서울시는 [표 9]와 같은 “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”을 수립·발표하였다.

[표 9] “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”의 주요 내용

심야 승차난 발생원인								추진계획			
<ul style="list-style-type: none"> 개인택시 공급 부족 <ul style="list-style-type: none"> ① 고령화(60대 이상 고령층이 76.5%) 등으로 심야운행 기피 								(1) 심야택시 공급 확충 방안(꺾과) <ul style="list-style-type: none"> 개인택시 공급 확충 			
구분		가	나	다	라-월	라-목	9조				
가 동 률	낮 시간 (09:00~18:00)	77.8%	79.0%	79.8%	67.3%	74.7%	-	부제해제 확대	심야시간(21:00~04:00) 매일 부제해제	2,000대	2021. 11. 16.~
	심야시간 (21:00~04:00)	43.8%	44.1%	46.2%	56.4%	51.4%	80.4%	무단휴업 관리	5~10월(6개월간) 매월 5일 이내 운행한 택시에 경고 및 행정처분	1,300대	2021. 11. 16. 공문 발송
<ul style="list-style-type: none"> ② 코로나19 시기에 무단휴업 만연: 2019년 대비 1,300여 대가 부족하여 현재 휴업으로 추정 								<ul style="list-style-type: none"> 법인택시 기사 공급 방안(택시기사 신규채용 박람회 개최) (2) 심야버스 증차 및 배차간격 단축(버스정책과) (3) 빈차등 및 예약등 불법행위 특별단속(교통지도과) (4) 심야 승차지원단 운영(안) (택시업계, 꺾과) 			
<ul style="list-style-type: none"> 법인택시 공급 부족 <ul style="list-style-type: none"> ① 법인택시 기사 감소: 2019년 대비 9,000명 이상 이직·퇴직 <ul style="list-style-type: none"> - 코로나19 이후 급감: 2019년 30,527명→2021년 10월 20,955명 (30.4%↓) - 법인택시 가동률: 2021년 1~9월 평균 34.47% ② 법인택시 신규 취업을 감소 											

자료: “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”(2021. 11. 16. 서울시)

위 계획에서는 개인택시의 경우 기사의 고령화 및 무단휴업을, 법인택시의 경우 이직·퇴직으로 인한 기사의 감소와 신규 취업을 감소를 택시 부족의 원인으로 진단하였다. 서울시는 개인택시의 부제해제 확대(2,000대), 무단휴업 관리(1,300대) 등으로 택시 공급을 3,300대 늘리겠다고 발표²⁷⁾하였다. 이후 서울시는 위 계획을 이행하면서 다음과 같이 업무를 처리하였다.

첫째, 국토교통부 원칙(‘하루라도 허가를 받지 않고 영업을 하지 않는다면 무단휴업’)에 따르면 당시 서울시의 무단휴업 규모는 ‘2-가항’에서 전술한 바와 같이 하루당 6,748대~9,370대였다. 그러나 서울시는 이와 별개로 2017년²⁸⁾ 부제 미준수 개인택시를 추출할 때 사용했던 기준(‘휴업 허가 없이 6개월간 월평균 5일 이하 운행’)을 참고하여 판단하였다. 서울시는 지속적으로 운행내역이 없거나 저조한 경우를 무단휴업이라고 보았다. 예컨대, 6개월간 똑같이 30일을 운행한 택시라도 3~4개월간 미운행하고 이후 운행(0일, 0일, 0일, 0일, 10일, 20일 / 0일, 0일, 0일, 10일, 10일, 10일)하면 마지막 2~3개월은 정상운행을 시작했기 때문에 장기 미운행으로 보기 힘들다고 판단한 반면, 매월 5일 이하 운행한 경우(5일, 5일, 5일, 5일, 5일, 5일)는 장기 미운행으로 간주하기로 하였다. 그러면서 무단휴업 택시 선별기준을 2017년에 사용했던 ‘6개월간 월평균 5일 이하’가 아닌 ‘6개월간 매월 5일 이하 운행한 택시’로 완화하였다. 이 경우, 6개월간 한 달만 6일 이상 운행(예: 0일, 0일, 0일, 0일, 0일, 6일)하면 당초 기준대로라면 월평균 1일(6일/6개월=1일/월)만 운행한 것이므로 무단휴업이었으나 바뀐 기준에서는 마지막 달에 5일

27) (2021. 11. 16. 보도자료) “택시면허를 보유하고 있음에도 휴업신고 없이 무단으로 운행을 중단해 면허권자로서 기본적인 의무를 다하지 않은 개인택시사업자에는 1차 경고 후 행정처분을 내릴 예정이다”

28) 서울시는 2017. 2. 14. “개인택시 부제운영 불성실 준수 사업자 대책보고”에서 STIS를 활용하여 개인택시 48,078대의 6개월간(2016년 7~12월) 운행을 분석한 결과, 사전 휴업신고 없이 월평균 5일 이하 근무한 개인택시사업자 330명을 부제 불성실 운행사업자로 판단하여 사유를 소명하도록 조치함

을 초과했으므로 무단휴업이 아닌 것으로 분류되었다.

둘째, 서울시는 무단휴업 의심 택시를 추출할 때 2017년에 STIS의 택시미터기 영업기록을 활용한 전례가 있고, 영업기록을 사용 가능하다는 법제처의 법령 해석(2021년 2월)이 있는데도 STIS 정보를 활용할 수 있는 지 확인하지 않은 채 STIS 정보로 택시의 무단휴업을 제재할 수 없을 것이라고 임의로 판단²⁹⁾하였다. 그래서 유가보조금 지급자료의 한계를 알면서도 그대로 활용(유가보조금 지급내역³⁰⁾이 매월 5회 이하인 차량의 사업자)하여 6개월간 매월 5일 이하만 운행한 무단휴업 의심 택시 1,446대를 추출하였다.

위 과정에서 서울시(갑과)는 유가보조금 지급일수가 운행일수와 일치하지 않을 수 있다는 사실을 알았고, STIS 활용이 가능한지도 알아보라는 상급자(을실장)의 지시를 받기도 하였다. 하지만 서울시는 STIS는 개인정보 보호 관련 법 위반이 되어 활용할 수 없다고 판단하여 STIS 정보를 사용할 수 있는지 법령 해석을 의뢰하거나 국토교통부에 질의하지 않았다. 을실장이 유가보조금으로 확인한 무단휴업 내역은 신용카드 결제정보로 실제 운행일자를 확인하라고 갑과에 지시하였으나 검증³¹⁾하지 않았다.

감사원은 이번 감사기간 중 위 서울시의 무단휴업 추출방법을 신뢰할 수 있는지 서울시운수망시스템의 면허대장³²⁾, STIS의 영업기록(고급택시·대형승합택시의 경우 수기제출자료) 등을 제출받아 [표 10]과 같이 2019년 1월~2022년 10월

29) 서울시는 2016. 6. 10.에도 자치구 등으로부터 STIS의 위치정보 및 운행정보를 단속에 이용 가능한지에 대한 문의가 있자, STIS 자료는 택시자료 정보주체의 동의가 없는 한 단속정보로는 이용 불가하다고 안내

30) 유가보조금은 LPG차량 가스 충전 시 매출액의 일부 지급(통상 하루에 1회 충전)

31) 2022년 2월경 서울시 갑과 개인택시업무 담당자가 주식회사 을에 문의하여 신용카드 결제내역을 통해 무단 휴업을 파악할 수 있고, 필요시 공문을 주면 확인할 수 있다고 통화하였으나 활용하지는 않음

32) 서울시는 과거 특정기간의 자료만 별도 추출할 수는 없다는 사유로 2023. 3. 27. 기준 면허대장 자료를 제출

에 걸쳐 '6개월간 매월 5일 이하 운행'한 무단휴업 의심택시를 분석하였다.

[표 10] 서울시 무단휴업 의심택시 분석 결과

(단위: 대)

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2019년	운행대수	30,481	31,024	30,952	30,283	29,750	30,001	30,283	30,047	28,500	29,693	30,075	30,842
	무단휴업	-	-	-	-	-	-		510	502	531	713	718
2020년	운행대수	28,971	28,546	26,676	27,416	28,382	29,011	29,032	26,888	27,374	27,910	28,367	26,550
	무단휴업	912	922	939	934	943	893	917	1,067	1,305	1,872	1,974	2,070
2021년	운행대수	26,015	27,405	28,607	28,698	28,110	28,529	28,339	27,531	27,664	28,472	30,253	30,151
	무단휴업	2,142	2,290	2,354	2,247	2,233	2,353	2,305	2,225	2,203	2,176	2,109	1,849
2022년	운행대수	28,196	27,617	27,325	27,880	30,223	30,180	30,831	29,741	30,524	31,084		
	무단휴업	1,715	1,657	1,645	1,614	1,559	1,525	1,516	1,443	1,394	1,286	-	-

주: 1. '운행대수'는 서울시운수망시스템 자료를 기초로 STIS의 영업기록(고급택시·대형승합택시의 경우 수기제출자료)을 분석한 후 운행이 불가능한 차량번호(운전면허 정지·취소자, 차량번호 변경, 휴업 및 말소등록)를 제외
 2. 무단휴업은 '6개월간 5일 이하 운행대수'를 의미하며, 6개월 후 다음 달 해당란에 기재
 자료: 서울시 제출자료 재구성

그리고 위 분석결과를 서울시의 분석결과와 비교한 결과, [표 11]과 같이 서울시가 2021년 11월 대책에서 발표한 무단휴업 의심택시 규모 1,446대는 감사원이 분석한 2,109대보다 663대가 과소 산정된 사실을 확인하였다.

[표 11] 무단휴업 의심 개인택시 비교분석 결과

(단위: 대)

구분	무단휴업 판단기준	서울시(A)	감사원 분석결과(B)	차이(A-B)	A와 B의 일치 여부
2021년 11월 대책	6개월간(2021년 5월~10월) 매월 5일 이하 운행	1,446	2,109	△663	504
	6개월간(2021년 10월~2022년 3월) 매월 5일 이하 운행	608	1,614	△1,006	61
2022년 4월 대책	10개월간(2021년 10월~2022년 7월) 매월 5일 이하 운행	261	1,208	△947	25
		20			4

자료: 서울시 제출자료 등 재구성

특히, 서울시가 추출한 1,446대 중 504대만이 감사원 분석결과와 일치하고 나머지 942대는 무단휴업 의심택시가 아닌 택시를 잘못 추출하였으며, 1,605대는 사실은 무단휴업 의심택시였으나 확인 대상에서 누락하였다. 이러한 오류는 유가보조금 자료를 사용한 한계뿐 아니라 월 유가보조금 지급내역이 1~5회인 택

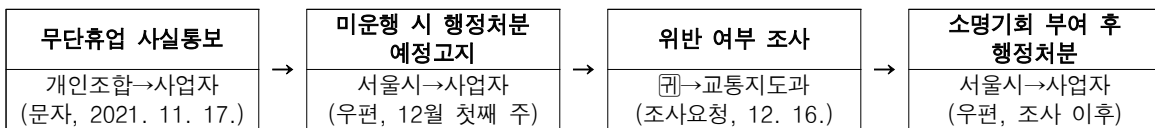
시를 포함하면서 지급내역이 0회로 운행실적이 가장 저조한 택시는 제외한 것 등도 원인이었다. 서울시는 이같이 부정확³³⁾하게 추출한 무단휴업 의심택시 규모를 2021년 11월 보도자료로 발표하고, 해당 개인택시 사업자들에게 사실 통보를 하였다.

셋째, 서울시는 2021. 11. 16. **대한운송사업조합**(이하 “**대한조합**”이라 한다)에 미운행차량의 운영을 독려하는 요청공문을 발송하였다.

해당 공문에는 아래와 같이 최근 6개월간(2021년 5~10월) 매월 5일 이하 운행한 무단휴업 차량(1,446대)을 대상으로 ‘사실통보→행정처분 고지(11. 30.까지 미운행)→위반 여부 조사(12. 15.까지 6일 이상 미운행)→정당한 사유가 소명되지 않으면 행정처분’ 하는 절차가 설명되어 있었다.

2021. 11. 16. 서울시가 대한조합에 보낸 공문 내용(무단휴업 개인택시 사업자에 대한 조치)

- 1차적으로 휴업신고 없이 무단으로 운행하지 않고 있다는 사실을 통보하고, 이는 여객자동차법 제16조 위반으로 사업면허 취소 처분을 받을 수 있음을 고지하여 11월 내 조속한 휴업신고 또는 운행개시를 독려하겠음
- 2차적으로는 독려 후 11월 내 휴업신고 또는 운행개시를 하지 않은 개인택시 사업자를 파악하여, 12. 15.까지 6일 이상 미운행 시 행정처분할 것을 고지하고, 위반 시에는 소명기회 부여(사전통지) 후 휴업신고 미실시에 대한 정당한 사유가 없는 경우 행정처분하겠음



자료: 심야 택시승차난 해소 관련 미운행차량 정상 운행 독려 요청 (2021. 11. 16.) 공문의 붙임 문서(개인택시 부제해제 및 미운행차량 운행 관련 Q&A)

하지만 서울시는 **대한조합**에 보낸 공문 내용과 달리 2021. 11. 30.까지 운행하지 않거나 11. 16.~12. 15.까지 매월 5일 이하 운행한 개인택시를 파악하지 않았고 행정처분도 하지 않았다. 위와 같이 대책을 수립하고 홍보했으나 행정처분을 위한 후속 조치를 이행하지 않음으로써 무단휴업 의심택시 중 1대도 법령상

33) 감사원이 분석한 의심택시 2,109대 중 76%인 1,605대는 누락하고 24%인 504대만 정확히 추출

규정된 행정처분을 받지 않았고 시민들은 여전히 심야 택시난을 겪었다.

② 2022. 4. 19. “사회적 거리두기 해제에 따른 심야 택시승차난 해소대책” 관련

2022년 4월경 심야 택시승차난이 재차 심각해졌다. 서울시는 2022. 4. 19.³⁴⁾ 개인택시 한시적 부제해제³⁵⁾, 개인택시 무단휴업 관리³⁶⁾, 심야전용택시 운행시간 확대³⁷⁾ 등 이전의 대책(2021년 11월)과 유사한 내용으로 “사회적 거리두기 해제에 따른 심야 택시승차난 해소대책”(보도자료로 발표)을 수립하였다. 그리고 이번에도 STIS 자료를 활용할 수 있는지 알아보지 않고 위 ‘①항’처럼 유가보조금 지급 내역자료를 분석하여 6개월간(2021년 10월~2022년 3월) 매월 5일 이하 운행한 차량 608대를 무단휴업 의심택시로 추출하였다.

그러나 서울시는 심야전용택시 업무가 우선이라는 사유로 무단휴업 의심차량 608대에 무단휴업 사실통보 등 계도나 행정처분을 위한 조치를 하지 않았다. 그렇게 4개월을 지연하다가 2022년 8월 처분하려 하였으나 지나간 4개월(2022년 4~7월) 동안 운행을 재개한 차량이 있다면 처분대상에서 제외해야 한다고 판단하였다. 서울시는 608대 중에서 지연된 4개월 동안 여전히 ‘매월 5일 이하 운행’한 차량 261대를 다시 추출하였다. 결국 총 10개월간 매월 5일 이하를 운행한 무단휴업 의심택시 261대를 행정처분 대상으로 선별하였다.

점검 결과, 이번 대책의 추출결과도 전술한 ‘①항’의 [표 11]과 같이 규모 및 대상이 부정확하였다. 감사원 분석결과에 따르면 6개월간 무단휴업한 개인택

34) 2022. 4. 19. 보도자료에 따르면 “택시면허를 보유하고 있음에도 휴업신고 없이 무단으로 운행을 중단해 면허권자로서 기본적인 의무를 다하지 않는 개인택시가 1,400대로 확인되었으며, 행정처분 등을 통해 택시 운행률을 끌어올릴 계획이다”라고 되어 있음

35) 3부제→21:00~다음 날 04:00까지 일시 해제하여 2,000대 추가 공급

36) 1,400대의 무단휴업 택시를 행정처분

37) 심야전용택시 부제(9조)의 운행시간을 21:00~09:00→19:00~09:00로 2시간 늘려 2,700대를 심야전용택시로 전환

시가 1,614대인데 서울시는 608대(△1,006대)로 과소 추출했고, 10개월간 무단휴업한 개인택시도 1,208대인데 261대(△947대)로 과소 추출하였다. 정확성을 보면, 위 의심택시 중에서 각각 61대(608대의 10.0%)와 25대(261대의 9.6%)만이 감사원 분석결과와 일치하였다. 나머지 547대와 236대는 대상이 아닌 택시를 잘못 추출한 것이었고, 1,006대와 947대는 실제 무단휴업 의심택시였으나 처분 대상에서 누락하였다.

2022년 8월 말경, 서울시는 이와 같이 규모와 대상을 잘못 추출한 무단휴업 의심택시 관련 내용을 대(하)조합에 알렸다. 대(하)조합이 장기 미운행차량이 정상 운행할 수 있도록 독려기간을 달라고 요청하자 서울시는 2022. 9. 7. “개인택시 261대를 대상으로 2022년 9월 내 운행 또는 휴업신고를 하도록 협조요청하면서, 휴업신고 없이 무단으로 운행하지 않는 경우 관련 법에 의해 사업면허 정지 등 행정처분 예정, 위 261대를 대상으로 일정기간(조합과 협의, 2022. 8. 18.~2022. 9. 17.) 동안 월 5회 이하 운행내역 및 사실관계 확인(신용카드 결제 내역 등 추가 확인)하여 관련 법에 따라 행정처분 예정, 2022년 8월 중 6일 이상 운행차량은 미처분”한다는 내용으로 공문을 발송하였다.

하지만 서울시는 위 공문을 발송하고 10여 일 후인 2022. 9. 19. 조사인력이 부족하다는 사유로 위 261대 중 월 2회 이내 운행한 차량을 1차로 행정처분한다며 241대를 제외한 20대만 여객자동차법 위반행위를 조사하였다.³⁸⁾ 그런 후, 2022. 9. 27. 3명(휴업예정인 2명, 면허양도로 등록말소된 2명, 단순 계도 대상으로 판

38) 이 건 담당자인 서울시 ㉠과 U는 감사원 감사 시 2022. 9. 14. 261대의 명단을 교통지도과에 이메일로 송부하였고, 같은 해 9. 19. 교통지도과에서 무단휴업 의심차량 20대를 선정하였고 조사 의뢰 공문을 시행해달라는 이메일을 보내왔다고 진술, 하지만 교통지도과 AD는 감사원 감사 시 위 20대 선정 배경을 현장조사 인력이 부족(5~6명)하여 ㉠과와 협의한 숫자라고 진술

단한 13명 제외)만 행정처분하기로 결정하고, 같은 해 10. 4. 소관 자치구에 행정 처분(사업정지 또는 과징금)을 요청하였다. 각 자치구는 [별표 1] “현장조사 대상 개인택시 20대에 대한 조사 결과”와 같이 같은 해 10~11월 위 3명에 대해 각각 사업정지 15~30일에 해당하는 행정처분을 하였다. 그리고 나머지 241대는 내버려 두었다.

이같이 행정처분 예고만 하고 실제로는 제재하지 않는 서울시의 개인택시 운행관리 방식은 휴업 허가 없이 운행하지 않는 개인택시의 위법행위를 사실상 인정하여 관행화하였다.³⁹⁾ ‘2항’에서 전술한 바와 같이 2019~2021년 3년간 운행해야 하는데(부제 고려 시) 운행하지 않은 개인택시가 연평균 8,131대(/일)로 분석(2022년 15,253대는 부제해제로 인한 특이사례이므로 제외)되었으나 2022. 11. 25. 기준 서울시의 각 자치구에 휴업 신고된 개인택시는 125대에 불과하였다. 반면, 서울시가 2017년 이후 무단휴업을 이유로 행정처분한 현황을 확인해 보니 [표 12]와 같이 2021년 민원신고된 8명(사업정지 90일), 2022년 9월 3명(사업정지 30일 1건, 15일 2건) 등 11명이 전부였다.

[표 12] 무단휴업한 개인택시에 대한 서울특별시 조치 현황(2017년 이후)

연도	관리내용	대상자 (선정기준)	조치내역
2017년	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 장기 미운행 차량 운행독려 및 공문 시행(2017년 3월) - 운행독려 및 휴업신고 안내 - 무단휴업 지속 시 행정처분 부과 안내 - 대상자에게 안내 우편물 발송 	330명 ¹⁾	계도 330명
2021년	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 현장조사 실시 후 자치구로 처분 요청 공문 시행(2021년 상반기) 	신고 8건	행정처분 8명 (사업정지 90일)

39) 이번 감사기간 중 서울시가 각 자치구로부터 취합하여 제출한 자료(2022. 11. 25. 기준)에 따르면 각 자치구에 휴업신고된 택시는 총 6,344대(개인 125대, 법인 6,219대), 등록 말소된 택시는 총 6,302대(개인 51대, 법인 6,251대)였으나, 휴업 신고된 법인택시 6,219대 중 5,359대(86.2%)는 등록 말소된 것으로 나타나 “4항”의 문제점으로 실시하고자 함

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 장기 미운행 차량 운행독려 및 공문 시행(2021년 11월) <ul style="list-style-type: none"> - 운행독려 및 휴업신고 안내 - 무단휴업 지속 시 행정처분 부과 안내 - 대상자에게 개별 안내 문자 발송(개인조합) 	1,400여 명 ²⁾	계도 1,400여 명
2022년	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 장기 미운행 차량 운행독려 및 공문 시행(2022년 9월) <ul style="list-style-type: none"> - 운행독려 및 휴업신고 안내 - 무단휴업 지속 시 행정처분 부과 안내 - 대상자에게 개별 안내 문자 발송(개인조합) ▪ 현장조사 실시 후 자치구에 처분 요청 공문 시행(2022년 10월) 	261명 ²⁾ (최종 적발 20명)	계도 261명 현장조사 20명(행정처분 3명, 휴업 2명, 양도 2명, 계도 13명)

주: 1. STIS를 활용하여 6개월간 월평균 5일 이하 운행한 차량 선정
2. 유가보조금 지급내역을 활용하여 6개월간 매월 5일 이하 운행한 차량 선정
자료: 서울시 제출자료 재구성

4. 말소등록으로 운영을 축소하고 최저 면허대수를 미충족한 법인택시 관리 소홀

가. 관계법령 및 판단기준

여객자동차법 제5조 제1항에 따르면 여객자동차운송사업의 면허기준은 국토교통부령으로 정하는 최저 면허기준 대수, 보유 차고 면적 등으로 규정되어 있다. 여기서 ‘최저 면허기준 대수’란 법인택시사업자가 소유하여야 하는 최소한의 자동차 대수를 의미하며,⁴⁰⁾⁴¹⁾ 같은 법 시행규칙 제14조 제1항 [별표 2]에 따르면 서울시의 최저 면허기준 대수는 50대로 정해져 있다.⁴²⁾⁴³⁾

여객자동차법 제85조 제1항 제7호 및 같은 법 시행령 제43조 제1항 [별표 3]에 따르면 국토교통부장관, 시·도지사 등은 여객자동차운송사업자가 위 면허기준을 미충족한 경우, 면허취소 또는 사업정지(6개월 이내), 감차 등이 따르는

40) (2013. 6. 18. 법제처 법령해석례) 일반택시운송사업자가 여객자동차법 제16조 제1항에 따라 사업을 일부 휴업하는 경우에는 같은 법 제5조 제1항 제2호에 따른 최저 면허기준 대수 이상의 자동차를 운행할 필요가 없음
41) (2020. 2. 25. 국토교통부 질의회신) 최저 면허기준 대수는 일반택시운송사업에 사용하기 위하여 소유(등록)하여야 하는 최소한의 자동차 대수에 관한 기준을 정한 것으로 택시의 운영대수는 휴업 등으로 적어질 수 있지만 소유(등록)대수는 최저 면허기준 대수를 반드시 유지해야만 함
42) 여객자동차법 제4조 및 같은 법 시행규칙 제12조 제3항 제2호에 따르면 일반택시운송사업 면허를 신청할 때 관할관청에 제출하는 사업계획서에 자동차의 종류·대수·형식 및 연식을 적어야 하며, 자동차매매계약서 등 사업에 사용할 자동차를 확보한 사실을 증명할 수 있는 서류 등을 제출하도록 되어 있음
43) 여객자동차법 제7조 및 같은 법 시행규칙 제26조 제1항 제1호에 따르면 면허를 받은 일반택시운송사업자는 자동차의 소유권을 증명할 수 있는 서류 등을 관할관청에 제출하여 사업계획에 따른 수송시설을 확인하고 운송을 시작하도록 되어 있음

사업계획 변경⁴⁴⁾을 명할 수 있다. 즉, 노후 차량의 대체 등을 위해 자동차를 말소등록⁴⁵⁾한 이후 정당한 사유 없이 6개월 이내에 자동차를 충당하지 못하면⁴⁶⁾ 사업일부정지(1차 60일) 또는 감차명령(2차)을 하게 되어 있고⁴⁷⁾⁴⁸⁾ ‘최저 면허기준 대수’ 등의 면허기준을 3개월 이내에 충족하지 못하면 사업 면허취소 대상이 된다.

이와 관련하여 시·도지사는 여객자동차법 제75조 및 같은 법 시행령 제37조 제2항에 따라 여객자동차 운수사업의 면허취소, 사업정지 처분 및 노선폐지·감차 등 사업계획의 변경 명령을 할 수 있고, 서울시는 사업정지, 과징금·과태료 부과처분, 자동차 등록(신규·말소) 업무를 구청장에게 위임⁴⁹⁾하고 있다.

한편, 택시운송사업의 면허·관리 및 운영기준 등을 정하고 있는 「택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령」(국토교통부 훈령) 제3조, 제4조에 따르면 서울시는 택시제도 운영계획⁵⁰⁾과 관할지역 내의 택시제도 운영상황 전반을 종합적으로 지도·조정하여야 한다고 되어 있다.

따라서 서울시는 법인택시사업자가 여객수송의 원활한 수급을 고려하여 정해진 최저 면허기준 대수 등을 충족하고 있는지 주기적으로 파악(자치구로부터

44) 여객자동차법 제10조에 따르면 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자가 사업계획을 변경하려는 때에는 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 함

45) 「자동차관리법」 제13조에 따르면 자동차 소유자는 폐차를 요청한 경우, 여객자동차법 등에 따라 면허가 실효되거나 취소된 경우, 천재지변·교통사고 또는 화재로 자동차 본래의 기능을 회복할 수 없게 되거나 멸실된 경우, 자동차를 수출하는 경우 등에 말소등록을 시·도지사에게 신청하여야 함

46) 다만, 부득이한 사유로 자동차의 공급이 현저히 곤란한 경우는 제외

47) 제43조 제1항 [별표 3]의 가중·감경사유에 해당되는 경우 가중·감경할 수 있고, 가중·감경하는 경우의 처분기준을 제시하고 있음

48) 여객자동차법 제92조 제8호에 따르면 같은 법 제16조에 따른 허가를 받지 아니하거나 신고를 하지 아니하고 여객자동차 운수사업을 휴업하거나 폐업한 자는 1천만 원 이하의 벌금에 처하도록 되어 있고, 같은 법 제93조에 따르면 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 과(科)한다고 되어 있음

49) 「서울특별시 사무위임 규칙」 제3조 [별표]

50) 차종 및 운행형태별 운행대수 및 운행시기 등 포함

신규·말소등록 실태를 보고받을 수 있음⁵¹⁾)하고, 기준 위반 사실이 확인되면 관련 법령에 따른 행정처분 등의 조치로 법정 면허기준을 충족하게 관리할 책임⁵²⁾이 있다.

나. 감사결과 확인된 문제점

그런데 서울시는 자동차 등록(신규, 말소) 업무를 수행하는 자치구에서 관련 정보를 보고하지 않았다는 사유로 법인택시사업자의 차량소유·말소현황을 파악하지 못하고 있었다.⁵³⁾ 결과적으로 기준을 위반한 사업자가 감차명령·면허취소 등의 처분을 받지 않고 운송사업을 하고 있었다.

이에 이번 감사원 감사기간 중 한국교통안전공단의 자동차관리정보시스템⁵⁴⁾ 자료를 활용하여 서울시 법인택시사업자 254개 업체의 면허대수 22,603대의 자동차 등록실태(2022. 12. 6. 기준)를 확인해 보았다.

확인 결과, ① [별표 2] “서울시 법인택시 업체별 등록현황”과 같이 전체 면허대수의 32%인 7,168대는 말소등록(1,421대는 폐차)된 상태였고, 말소등록 6개월이 지나도록 차량이 충당되지 않은 면허가 6,086대였다([별표 3] “서울시 법인택시 업체별 6개월 내 말소차량 미충족 현황” 참조). 관련된 법인택시사업자가

51) 「서울특별시 사무위임 조례」 제5조 [별표]에 따라 서울시는 「자동차관리법」 규정에 따른 자동차의 등록에 관한 사무(신규등록·말소등록)를 구청장에게 재위임하였고, 「자동차관리법 시행령」 제18조에 따르면 권한을 재위임받은 시장·군수·구청장은 해당 업무의 처리상황을 시·도지사에게 보고하도록 되어 있음

52) 국민권익위원회 중앙행정심판위원회(2021. 5. 20.)는 울산광역시의 일반택시운송사업자가 ‘경영이 어려워 신청한 택시휴업 허가신청을 휴업허가대수, 시민 이동권 편의 등을 고려해 허가하지 않은 것은 부당하다’며 낸 행정심판 청구를 기각하면서, 휴업을 허가할 경우 안정적인 수송력 제공에 상당한 영향을 미쳐 지역 교통여건 수준의 하락과 시민의 이동권 제한을 가져오므로, 경영적자 우려만으로는 휴업을 허가해야 할 정당한 사유가 아니라고 판시한 바 있음

53) 이번 감사기간 중 서울시가 각 자치구로부터 취합하여 제출한 자료(2022. 11. 25. 기준)에 따르면 각 자치구에 휴업신고된 택시는 총 6,344대(개인 125대, 법인 6,219대), 말소등록된 택시는 총 6,302대(개인 51대, 법인 6,251대)이었으나, 휴업신고된 법인택시 6,219대 중 5,359대(86.2%)는 말소등록된 것으로 나타남

54) 자동차관리정보시스템은 신규등록부터 말소·폐차까지 자동차 수명주기 전반에 대한 자동차 민원행정 업무처리를 지원하기 위한 시스템으로 16개 시·도에 분산되어 있는 자동차 정보를 통합 관리, 「자동차관리법 시행령」 제19조에 따르면 시·도지사는 한국교통안전공단에 자동차 등록에 관한 사무를 위탁할 수 있음

233개(92%)이고 이들은 사업일부정지(1차 60일, 구청장) 또는 감차명령(2차, 시장) 대상인데도 서울시는 이러한 사실을 모르고 있었다. ② 또한, 위 말소등록으로 최저 면허기준 대수(50대)를 충족하지 못한 업체 수가 72개(28%)였고, 3개월이 지나도록 충족하지 못하여 사업면허 취소(시장) 대상인 업체가 [별표 4] “서울시 법인택시 업체별 3개월 내 등록차량 최저기준 대수 미충족 현황”과 같이 64개(25%)였으나 서울시는 이러한 사실을 모르고 있었다.

전술한 ‘2항~4항’과 같이 서울시는 운행가능 택시대수 대비 실제 운행 현황, 개인택시 무단휴업 현황, 법인택시 차량등록 현황을 제대로 파악하지 못하고 있었다. 서울시는 휴업신고 없이 무단으로 운행하지 않는 개인택시사업자가 다수 있다는 정황을 인지하여 2021. 11. 16. 및 2022. 4. 19. 이들을 계도 및 행정처분하여 운행을 유도하겠다고 대책을 발표했으나 이행하지 않았다. 또한, 자동차등록(신규, 말소) 업무를 자치구에 위임해놓고 업무현황을 보고받거나 관리·감독하지 않아 택시면허를 받은 다수의 차량이 말소등록된 사실을 모르고 있었다.

이와 같이 서울시가 택시업계에는 법령상 규정된 의무와 책임을 다하도록 요구하지 않으면서 심야택시 승차난을 사유로 [표 13]과 같이 2022. 11. 10. “택시 요금·요금율 조정계획”을 수립하였다. 조정계획에 따라 중형택시의 심야할증 적용시간은 0:00에서 22:00로 2시간 앞당겨졌고, 기본요금도 3,800원에서 4,800원으로 1,000원 인상되었다.

[표 13] 서울시의 택시요금 현황(중형택시 기준)

구분		종전	조정
주간	기본요금	3,800원	4,800원(1,000원 ↑)
	기본거리	2,000m	1,600m(400m ↓)
	거리요금	100원당 132m	100원당 131m(1m ↓)
	시간요금	100원당 31초	100원당 30초(1초 ↓)
심야	할증 적용시간	0:00~04:00	22:00~04:00(심야 2시간 확대)
	할증률	20%	23:00~02:00 40%, 그 외 시간 20%(20%→20~40%)
시계 외 할증		20%	현행 유지

주: 1. 심야할증 요금과 시계 외 할증 중복(40~60%) 적용 가능
 2. 1단계(2022. 12. 1. 22:00~)로 심야할증, 2단계(2023. 2. 1. 04:00~)로 기본요금 등을 조정하여 단계적 시행
 자료: 서울시 제출자료 재구성

5. 업무 관련자의 부당한 업무 처리

U는 2021. 7. 26.부터 2023. 2. 3. 감사일 현재까지 서울시 **하실** **갑**과 **관**팀 팀원으로 근무하면서 개인택시 업무를 담당하고 있고, V는 2021. 7. 26.부터 2023. 2. 3. 감사일 현재까지 서울시 **하실** **갑**과 **관**팀장으로 근무하면서 택시면허 관련 업무를 총괄하고 있고, W는 2021. 7. 19.부터 2021. 12. 31.까지, X는 2022. 1. 1.부터 2022. 12. 31.까지 **하실** **갑**과장으로 근무하면서 택시운송사업 및 자동차 관리에 관하여 **갑**과 업무 전반을 총괄하였다.

가. V의 경우

① 2021. 11. 16. “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획” 관련

관팀장 V는 2021. 11. 16. **하실**이 수립·발표한 “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”에 무단휴업 의심택시 추출방식으로 STIS의 활용 가능성을 검토하지 않은 채, 유가보조금 지급내역으로 최근 6개월간(2021년 5~10월) 매일 5일 이하 운행한 무단휴업 차량(1,446대)⁵⁵⁾을 계도 및 행정처분하여 운행을 유도하겠

55) 유가보조금 지급업무를 담당하는 **관**팀이 통상 유가보조금 자료를 **관**팀 주무관 Z에게 보내기에, 이 자료를 **관**팀 U가 넘겨받아 엑셀을 잘하는 같은 팀원에게 ‘매일 5일 이하 운행’ 기준을 적용하여 추출해달라고 하여

다는 내용을 포함하여 협조 결재⁵⁶⁾하였다.

그리고 같은 날(2021. 11. 16.) 같은 팀원 U(개인택시 담당)가 ‘미운행차량의 정상 운행 독려를 요청’하는 내용으로 기안·상신한 공문을 검토한 후 과장 W의 결재를 받아 ㉔㉕조합에 발송하였다.⁵⁷⁾ 해당 공문에는 최근 6개월간(2021년 5~10월) 매월 5일 이하 운행한 무단휴업 차량(1,446대)을 대상으로 ‘사실통보→행정처분 고지(11월 내 미운행)→위반 여부 조사(12. 15.까지 6일 이상 미운행)→정당한 사유가 없으면 행정처분’하는 계획이 안내되어 있었다.

이후 2021. 11. 22. V는 팀장회의⁵⁸⁾(과장 W 주재) 전에 주무팀(㉖팀) 팀장 Y로부터 W가 보도자료 작성을 지시했다면서 시간이 없어 빨리 진행해야 할 것이라고 전달받아 U에게 보도자료 초안을 작성하도록 지시하였다. V는 같은 날 오후 팀장회의에서 W로부터 ㉕실장의 지시내용(“매월 5일 이하 운행한 개인택시에 대해 강력하게 행정처분하고 금주 중 보도자료를 배포하라”)을 전달받았다. V는 같은 날 팀장회의가 끝난 후 주재한 팀원회의⁵⁹⁾에서 강력하게 행정처분을 하려면 기준 등이 해결되어야 한다며 이를 논의하였다. U가 월/일에 며칠, 그리고

1,446대를 추출

56) 2021년 11월경 심야택시 승차난이 극심해져 ㉕실에서 “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”을 준비하던 중, 같은 해 11. 15. ㉕실장 AA가 위 대책에 무단휴업에 대한 대책도 포함하라는 지시를 하였음

57) 위 공문에 따라 ㉔㉕조합은 1,336대 운전자(양도 등 제외)에 대해 안내문자를 보냈으나, 이후 계도조치 외 추가적인 행정처분을 하거나, 계도의 효과를 확인하지 않음

58) 과장 W는 매주 월요일 ㉕실장과 회의를 하고, 지시받은 내용을 팀장회의에서 전달

(V 팀장의 업무수첩 내용: 2021. 11. 22. 과장님 회의)

1. 택시 심야승차난 해소방안
3. 무단휴업 개인택시 사업자 - 보도자료(배포)

* 월 5일 미만 개인택시(1,400대) ⇒ 강력 행정처분

59) 과장으로부터 지시받은 내용을 팀원에게 전달하거나 함께 논의함

(V 팀장의 업무수첩 내용: 2021. 11. 22. 면허팀 팀원회의)

- ① 관련지침 검토(개인택시, 법인택시)

월, 일, 영업시간

- ② 법규정 사각지대 검토 착안 ⇒ 미흡한 사항 국토부 건의
⇒ 위법 ⇒ 강력 행정처분

하루에 몇시간 운행해야 하는지에 대해 지침이 없다고 설명하자, V는 휴업허가 없이 하루라도 영업하지 않으면 영업취소 대상인 것은 너무 가혹하다고 생각했고 완화 규정이 없는 부분들을 전반적으로 검토하여 국토교통부에 알아보라고 U에게 지시하였다.⁶⁰⁾ 며칠 뒤 V는 U로부터 “국토교통부와 통화해보니 하루라도 휴업허가 없이 운행하지 않으면 무단휴업인데 지방자치단체 재량이 있으니 행정처분 여부를 결정하면 된다”라고 보고받았다.

2021. 11. 24. V는 U와 함께 11. 16. 발표한 보도자료의 후속대책으로 무단휴업자 1,400명에 대한 처리계획이 구체적으로 담긴 보도자료(2021. 11. 26.)를 준비하여 과장 W와 [해]실장에게 보고⁶¹⁾하였다.

2021. 11. 26. 보도자료(안) 주요 내용

- 서울시, 무단휴업 중인 개인택시 1,400대 강력 행정처분... 심야 승차난 해소
 - 최근 6개월간 운행률 저조 택시 정상 운행 유도해 심야시간대 택시 추가 공급
 - 신고 없이 무단휴업 1,400명에 정상운행 독려 → 미이행 시 면허취소·사업정지 처분
 - 1,400여 대 추가 공급되면 심야시간대 개인택시 운행 규모가 코로나19 이전 수준을 회복할 것으로 기대

자료: 서울시 제출자료 재구성

보고⁶²⁾를 받은 [해]실장은 “무단휴업에 대한 행정처분 기준(6개월간 매월 5일 이하)이 법에 명시된 것이 아니니 국토교통부에 건의하여 법적 기준(근거)를 마련하여 시행하고, 무단휴업자에게 사전에 계도, 안내하라”, “유가보조금 지급일

60) V는 감사원 감사 시 이런 문제점과 고민에 대해서 2021년 11월부터 과장 W, 2022년부터 과장 X, 교통기획관 AB와 수차례 이야기하였고, 교통기획관 AC에게도 보고하였다고 진술(2021. 11. 24. 보도자료 보고 시에도 과장 W와 [해]실장에게 보고)

61) 당시 교통기획관 AC는 부채 중이라고 보고하지 못함

62) 보고과정에서 [해]실장이 무단휴업 대상자 선정기준에 대해 물어보았고, U는 ① 법에는 휴업신고 없이 운행하지 않은 자로 규정되어 있으나, 이번에 적용한 기준(6개월간 매월 5일 이내)은 법에 명시된 것은 아니지만 2017년에 서울시가 적용한 선례를 참고한 서울시 기준이며, ② 무단휴업의 경우 현재 바로 면허취소지만 영업정지 등으로 완화하도록 개정하는 중으로 부담스러우면 그 이후에는 행정처분을 할 수 있다는 설명도 했음, 또한 [해]실장이 ‘그럼 하루에 한 시간만 운행해도 되는 거네, 나이 많은 분들이 아침 출근시간에 한 시간, 퇴근시간에 한 시간 운행하고, 특별한 일이 없어 매일 이렇게 운행하는 경우도 있다고 한다’고 하였고, 유가보조금으로 기준을 정하면서 위 분들 같은 경우 한 달에 5일만 주유하고도 한 달 매일 운행이 가능하는 등 기준이 모호하다고 하면서 그대로 처분하면 소송의 우려도 있으니 기준에 대해서 좀 더 알아보라고 지시하였음

수가 운행일수와 일치하지 않을 수 있으니 두루두루 살펴서 해야 하고 STIS 활용이 가능한지도 알아보라”며 보도자료 발표를 보류시켰다. 위 보고 당시 V는 U가 ① STIS 자료를 활용하면 개인정보 보호 관련 법 위반이 되고⁶³⁾ ② 운행일수는 신용카드 결제내역으로 실제 영업내역을 확인하겠다고 답변한 데 대해 별다른 의견을 제시하지 않았다. 그리고 위 ㉠실장의 지시사항을 W에게 전달하였다.

이상과 같이 V는 국토교통부 답변을 통해 무단휴업 차량을 서울시의 재량으로 행정처분할 수 있다는 사실을 알았고, ㉠실장에게 보고한 대로 유가보조금 지급내역을 활용하여 추출한 부정확한 무단휴업 의심택시를 STIS나 신용카드 결제내역 자료로 검증한 후, 발표한 대로 무단휴업 의심택시를 행정처분하여야 했다.

하지만 V는 무단휴업의 법적 기준을 국토교통부에 건의 또는 질의하지 않았다.⁶⁴⁾ U가 답변한 대로 STIS 자료를 활용할 수 없는지 직접 또는 U에게 지시하여 국토교통부에 질의하거나 별도로 확인하지 않았고, 신용카드 결제내역으로 무단휴업 운행일수를 재검증하지도 않았다.⁶⁵⁾ 아울러 위 대책, 보도자료, ㉠ ㉡조합에 보낸 공문 내용대로 2021. 11. 30.까지 미운행 또는 12. 15.까지 5일 이하 운행한 개인택시를 파악하지도 않았다.⁶⁶⁾

63) U는 감사원 감사 시 2017년에는 STIS로 부제 미준수차량을 추출했는데, 본인은 2021년 7월 업무를 맡을 때 STIS로 불리한 제재를 할 수 없고 STIS를 활용하려면 사전에 동의서를 받아야 하며 유가보조금 지급내역을 활용하라고 들었다고 진술

64) 2022년 9~11월경에서야 U가 국토교통부에 무단휴업 판단기준을 마련해 달라고 질의한 데 대해 국토교통부가 “전국적인 통일된 기준을 마련할 수 없는 사안이며, 지방자치단체별로 교통상황이 다 다르므로 지방자치단체별로 기준을 마련하는 것이 적절하다”고 답변

65) 2022년 2월경에서야 U가 주식회사 ㉠㉡에 문의하여 신용카드 결제내역을 통해 무단휴업 여부를 파악할 수 있고, 필요시 공문을 주면 확인할 수 있다고 통화하였으나 이를 활용하지는 않음

66) 2022. 3. 2. “심야시간 택시승차난 해소대책 결과 보고”에는 “무단휴업에 대한 명확한 기준을 마련해 지속 제도·관리 예정”이라는 내용이 포함되어 ㉠과장 X, 교통기획관 AB의 검토를 거쳐 ㉠실장에게 보고

② 2022. 4. 19. “사회적 거리두기 해제에 따른 심야 택시승차난 해소대책” 관련

갑과장 X의 지시에 따라 2022. 4. 19.⁶⁷⁾ 갑과가 수립한 “사회적 거리두기 해제에 따른 심야 택시승차난 해소대책”(보도자료 형태임)에는 이전 대책(2021년 11월)과 마찬가지로 개인택시 무단휴업 관리계획이 포함되었다.⁶⁸⁾⁶⁹⁾ 이에 V는 유가보조금 지급내역을 분석하여 6개월간(2021년 10~2022년 3월) 매월 5일 이하 운행한 무단휴업 의심 차량을 추출하도록 U에게 지시하여 2022년 5~6월경 608대라고 보고받았고, X 등에게 보고하였다.

V는 2021년 11월 대책에도 심야택시 승차난이 해소되지 않아 두 번째 대책을 수립한 것인 만큼 이번에는 운행의무를 이행하지 않은 택시 등을 법령대로 조치할 필요가 있었다.

그런데 V는 심야전용택시 업무를 우선 수행해야 한다며 이번에도 계도나 행정처분을 위한 무단휴업 사실 통보 등을 4개월간 지연하였다. 이에 U는 2022년 7월, 608대를 추출한 기준시점인 2022년 3월부터 4개월이 지나버려 그동안 운행한 차량이 있을 수 있다고 판단하였다. V는 해당 시점을 기준으로 6개월간 매월 5일 이하만 운행한 차량을 다시 추출하는 대신 608대를 모수로 하여 지난 4개월 동안 여전히 ‘매월 5일 이하 운행’한 차량을 재추출하여 최종적으로 347대

67) 2022. 4. 19. 보도자료에 따르면 “택시면허를 보유하고 있음에도 휴업신고 없이 무단으로 운행을 중단해 면허권 자로서 기본적인 의무를 다하지 않는 개인택시가 1,400대로 확인되었으며, 행정처분 등을 통해 택시 운행률을 끌어올릴 계획이다.”라고 되어 있음

68) V는 감사원 감사 시 2022년 4월 대책에 주무관 U와 함께 무단휴업자에 대한 행정처분을 넣지 말자고 하여 무단휴업 대상자 선정 등은 [갑]팀에서 해야 한다고 정리가 되었고, [갑]팀에서 해당 내용을 넣었다고 진술, 하지만 X는 “당시 U 주무관이 그런 대책이 있다는 것을 말해서 모든 수단을 강구하자는 의미에서 넣었다”고 진술

69) U는 감사원 문답 시 “2022년 4월 대책을 준비할 당시 [갑]팀 Z 주무관이 처분내용(개정)을 제게 문의하여 Z 주무관에게 해당 내용을 설명해주었습니다”라고 진술하였고, V도 감사원 감사 시 “2022년 3월경 행정처분의 내용이 영업정지 등으로 완화되었다고 들었고, 행정처분을 해야 한다고 생각했고, 이 같은 의사를 밝혔으나, U 주무관이 찾아와 과장 X가 계도 위주로 하고 수를 확 줄이라고 했다고 이야기했다”고 진술, 하지만 X는 감사원 문답 시 V의 진술을 모두 부인

는 제외하고 지난 10개월간 무단휴업한 것으로 의심되는 택시 261대를 행정처분 대상으로 선별하였다.⁷⁰⁾

그런 후 V는 2022. 9. 7. U가 기안한 공문(위 261대를 대상으로 2022년 9월 내 휴업신고 없이 무단으로 운행하지 않는 경우 관련 법에 의해 사업면허 정지 등 행정처분을 할 예정이며, 조합과 협의하여 한 달(2022. 8. 18.~9. 17.) 안에 6회 이상 운행기록이 있는 차량은 행정처분 대상에서 제외)을 검토한 후, 과장 X의 결재를 받아 [대] 조합에 발송하였다.

하지만 V는 위 공문 내용대로 행정처분 대상이 되어야 할 5회 이하 운행차량을 파악하도록 U에게 지시하지 않았다. 이번에는 위 공문이 발송되고 10여 일 후인 2022. 9. 19. 월 5회 이하 운행차량 261대 중 월 2회 이하만 운행한 차량 20대를 1차 처분대상으로 선정했다며 교통지도과에 여객자동차법 위반행위의 조사를 요청하는 공문⁷¹⁾을 과장 X의 결재를 받아 시행하였다. 당초 608대의 무단휴업 의심택시는 V의 지연처리로 261대로 축소되었고, [대] 조합에 통보했던 행정처분 대상 261대는 조사인력이 부족하다는 사유로 20대로 축소되었다.⁷²⁾

그런 후, V는 2022. 9. 27. 교통지도과가 위 20명 중 3명에 대해서만 행정처분을 의뢰해오자 같은 해 10. 4. 소관 자치구에 행정처분(사업정지 또는 과징금)을 요청하였다. 그 결과, [별표 1] “현장조사 대상 개인택시 20대에 대한 조사 결과”와 같이 각 자치구는 같은 해 10~11월 위 3명만 사업정지 15~30일에 해

70) V는 감사원 감사 시 “261대가 나왔을 때 너무 지연되고 구청별로 해도 열 건도 안되니 부담이 되지 않아 구청에서 조치하도록 해야 하지 않나”고 U에게 지시했으나, U가 교통지도과와 회의하고 오더니 “코로나 이후 승차거부 건수가 거의 없어져 교통지도과에서 직접 나가서 조사하겠다고 했다”고 진술

71) U가 기안·상신

72) U는 감사원 감사 시 2022. 9. 14. 261대의 명단을 교통지도과에 이메일로 송부하였고, 같은 해 9. 19. 교통지도과에서 무단휴업 의심차량 20대를 선정하였고 조사 의뢰 공문을 시행해달라는 메일을 보내왔다고 진술. 하지만 교통지도과 AD는 감사원 감사 시 위 20대 선정 배경을 현장조사 인력이 부족(5~6명)하여 [과]과와 협의한 것이라고 진술

당하는 행정처분을 하였다. 그리고 나머지 241대는 아무런 조치 없이 내버려 두었다.

나. W의 경우

W는 2021. 11. 16. “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”을 수립하면서 ‘5.-가.-①항’과 같이 U, V가 정확성이 부족한 유가보조금 지급 내역을 이용하여 무단휴업 의심택시를 추출하였는데도, 이에 대해 STIS 정보를 활용할 수 있다는 법제처의 법령해석(2021년 2월)을 활용하거나 유가보조금 지급 내역으로 추출한 무단휴업 의심택시를 신용카드 결제정보로 재검증하도록 지시하지 않은 채, U, V가 유가보조금 자료로 최근 6개월간(2021년 5~10월) 매일 5일 이하 운행한 개인택시(1,446대)를 추출하자, 이들을 무단휴업 택시로 간주하고 향후 제도 및 행정처분함으로써 운영을 유도하겠다는 내용을 위 추진계획에 포함⁷³⁾하였다.

그리고 같은 날(2021. 11. 16.) U(개인택시 담당)가 기안·상신하고 V가 검토한 공문(제목: 심야 택시승차난 해소 관련 미운행차량 정상 운행 독려 요청)을 결재하여 ㉠㉡조합에 발송하였다. 해당 공문에는 최근 6개월간(2021년 5~10월) 매일 5일 이하 운행한 무단휴업 의심 개인택시(1,446대)를 대상으로 ‘사실통보→행정처분 고지(11월 내 미운행)→위반 여부 조사(12. 15.까지 6일 이상 미운행)→정당한 사유가 없으면 행정처분’하는 계획이 설명되어 있었다.

일주일 후인 2021. 11. 22. W는 팀장 V에게 ㉢실장의 지시내용(“매일 5일 이하 운행한 개인택시에 대해 강력하게 행정처분하고 금주 중 보도자료를 배포하라”)을 전달하였다.⁷⁴⁾⁷⁵⁾ 이에 V는 2021. 11. 24. 팀원 U와 함께 “5.-가.-①항”의 내

73) 2021년 11월경 심야택시 승차난이 극심해져 ㉢실에서 “심야시간 택시승차난 해소대책 추진계획”을 준비하던 중, 같은 해 11. 15. ㉢실장 AA가 위 추진계획에 무단휴업에 대한 대책도 포함하라는 지시를 하였음

74) 2021. 11. 22. W가 주재한 회의 전에 같은 과 ㉣팀장인 Y로부터 W가 작성을 지시했다고 전달해주어

용대로 후속대책으로 준비한 보도자료(2021. 11. 26.)를 ㉠실장에게 보고하였다.

W는 ㉠실장이 보고를 받은 후, “무단휴업에 대한 행정처분 기준(6개월간 매월 5일 이하)이 법에 명확하지 않아서 행정처분을 하면 사회적 파장, 소송 우려가 있으니 국토교통부에 건의하여 법적 기준(근거)을 마련하여 시행하고, 무단휴업자에게 사전에 계도, 안내하라”, “유가보조금 지급일수가 운행일수와 일치하지 않을 수 있으니 두루두루 살펴서 해야 하고 STIS 활용이 가능한지도 알아보라”며 보도자료 발표를 보류시켰다는 사실을 V와 U로부터 전달받았다.⁷⁶⁾

그런데 W는 당시 승차난 해소 대책이 시급하고 12월이 지난 1월에 행정처분을 해도 늦지 않다고 생각하여 국토교통부에 법적 기준 마련 등을 건의하지 않았고, STIS 활용 가능성을 검토하거나 지시하지도 않았다.⁷⁷⁾

그런 뒤, W는 2021년 11월 발표했던 무단휴업 관리대책과 다르게 당시 코로나19 상황에서 계도가 충분히 있어야 하고, ㉠실장의 지시[보도자료(2021. 11. 26.)를 발표하지 말고 행정처분의 법적 기준 마련 시까지 우선 계도를 하라]에 따른다며 위 대책, 보도자료, ㉠㉡조합에 보낸 공문의 후속조치(11. 30.까지 미운행 시 1차 경고, 11. 16.~12. 15.까지 6일 이상 미운행 시 행정처분 부과)를 이행하도록 V,

U에게 작성을 지시하였고, W 과장 주재 회의에서도 ㉠실장의 지시내용을 전달받음

75) 2021. 11. 23. ㉠실장은 대책별로 보도자료를 작성·배포하라고 지시하면서 운휴 개인차량에 대해서는 11. 25., 승차지원단은 12. 2., 채용박람회는 12. 6.일 배포하라고 하였음

76) W는 감사원 문답 시 ㉠실장이 법에는 가이드라인이 명확하지 않아서 행정처분을 하면 사회적 파장, 소송 우려가 있으니, 국토교통부에 제도개선을 건의하여 기준을 마련하고 우선은 계도를 진행하라고 지시했다는 내용을 V, U로부터 전달받았고, 추가적인 지시에 대해서는 기억이 안 난다고 진술, 하지만 V는 감사원 감사 시 ㉠실장 보고 이후에 처분의 기준이 모호해서 다양하게 검토해보라는 ㉠실장의 지시 등과 위와 같은 이유로 보도자료를 내지 말라고 지시했다는 점을 W에게 전달하였다고 진술

77) W는 감사원 문답(2023. 2. 7.) 후 제출한 진술서(2023. 2. 21.)에서 국토교통부에 건의하지 않은 사유에 대해 “같은 부서 담당자가 국토교통부에 법률 개정 필요성에 대하여 문의하였고, 국토교통부에서는 ‘행정처분 기준에 대하여 법률 개정 준비 중에 있다’는 답변을 받았다고 보고함에 따라 국토교통부에 건의 등을 진행하지 않게 되었던 사실이 기억났습니다”라고 주장하나, 진술서 내용은 2021. 11. 22. 보도자료를 준비하면서 V가 U에게 지시한 내용(하루라도 휴업허가 없이 영업하지 않으면 영업취소니 너무 가혹하다고 생각했으나 행정처분을 완화하는 규정이 없으니 이런 부분들을 전반적으로 검토하여 국토교통부에 알아보라)에 대한 국토교통부 답변일 뿐이고, 2022년 9~11월경에서야 U가 국토교통부에 무단휴업 판단기준을 마련해 달라고 건의하였음

U에게 지시하지 않아 2021. 11. 16. 발표한 대책의 무단휴업 관리가 전혀 이행되지 않았다.

다. X의 경우

X는 2022. 3. 2. “심야시간 택시승차난 해소대책 결과 보고”에 “무단휴업에 대한 명확한 기준을 마련해 지속 계도·관리할 예정”이라고 ㉠실장에게 보고하였다. 그리고 2022년 4월 추가 대책을 준비하면서 ㉠팀(V 또는 U)이 무단휴업 차량이 있다고 하자 모든 대책을 다 해보자고 생각하여 대책에 포함하여 강하게 처분하라고 지시하였다.⁷⁸⁾

X의 지시에 따라 V는 이전 대책(2021년 11월)과 유사하게 개인택시 무단휴업 관리 강화를 대책에 넣었고, X는 2022. 4. 19. ㉠과가 수립한 “서울시, 사회적거리두기 해제에 따른 심야 택시승차난 해소대책”(보도자료로 발표)에 개인택시 무단휴업 관리에 대한 내용을 포함하였다. 그리고 ㉠팀(팀장 V)이 유가보조금 지급내역을 분석하여 6개월간(2021년 10월~2022년 3월) 매월 5일 이하 운행한 것으로 의심되는 차량 608대를 추출한 것을 2022년 5~6월경 보고받았다.

X는 ㉠과장으로서 위 무단휴업 의심택시의 근거자료 및 추출방법을 결정하고 결과의 정확성을 확인할 위치에 있었으나 이번 감사기간까지도 당시에 담당자들이 유가보조금 지급내역이 아니라 STIS 데이터로 추출하였다고 생각하는 등 업무를 제대로 파악하지 못하고 있었다.

그러면서도 X는 ‘2항’에서 전술한 바와 같이 2019~2021년 3년간 운행가능

78) X는 감사원 문답 시 “강하게 처분하라”는 의미는 무단휴업자에 대해서는 어떻게든 나오게 해야 하니 우선은 조합에 공문을 보내서 운행하도록 하고, 그래도 안 나오는 사람은 교통지도과를 통해서 조사를 잘하라는 내용이라고 진술, 하지만 2022년 4월 대책 발표 이후에는 무단휴업이 중요한 사항이면 강력하게 했을텐데 중요성이 그 정도라고 생각하지 않았고, 지금 생각하면 좀 세게 할 걸 생각하지만, 당시에는 매년 루틴한 업무도 아니라서 계도를 하는 쪽으로 생각했다고 진술

한 택시(부제 고려) 중 일평균 8,131대가 허가를 받지 않고 무단으로 운행하지 않는 사정을 알지도 못했으면서 무단휴업 부분이 전체 택시에서 차지하는 비율이 적어 효과가 작다고 생각했고, 다른 심야부제 확대 등 대책들에 신경을 쓰다 보니 무단휴업 관리를 소홀히 한 결과, 위 무단휴업 의심차량 608대를 계도·행정처분하기 위한 사전조치인 사실통보를 하도록 지시하지 않았다. 이렇게 2022년 4월 수립한 대책 이행을 4개월간 지연하다가 위 사람은 같은 해 8. 15.경 당초의 6개월에 지연기간 4개월을 추가하여 총 10개월간(2021년 10월~2022년 7월) 매월 5일 이하만 운행한 무단휴업 의심택시 261대를 탐원 U가 다시 추출하게 되어 347대⁷⁹⁾는 정당한 사유 없이 행정처분 대상에서 제외되었다.

이와 같이 업무처리를 4개월 미룬 X는 또 3주가 지난 2022. 9. 7. “심야 택시승차난 해소 관련 장기 미운행차량 정상운행 독려 요청” 공문⁸⁰⁾을 결재하여 ㉠㉠조합에 발송하였다. X는 공문을 발송하기 전, 위 261대 중 한 달(2022. 8. 18.~9. 17.) 안에 6회 이상 운행기록이 있는 차량은 행정처분 대상에서 제외하기로 조합과 협의하였다.

하지만 X는 위 공문을 발송한 후, 행정처분 대상이 되어야 할 6회 미만 운행차량을 파악하도록 지시하지 않았다. 오히려 2022. 9. 19. 위 261대 중 조사인력 부족 등을 이유로 241대는 제외하고 임의로 20대(월 2회 이내 운행)만 교통지도과에 조사를 요청하는 내용의 공문(제목: 여객자동차운송사업법 위반행위 점검 및 조사요청)을 직접 결재하였다.⁸¹⁾

79) 608대에서 261대를 제외한 무단휴업 의심택시

80) 261대가 2022년 9월 내 휴업신고 없이 무단으로 운행하지 않는 경우 관련 법에 의해 사업면허 정지 등 행정처분을 할 예정(U가 기안하고 V가 검토)

81) X는 감사원 문답 시 261대에서 20대를 다시 선정하여 조사의뢰한 사실에 대해 처음 들어보고, 20대만 조사의뢰한 공문도 기억나지 않는다고 진술

일주일여 후인 2022. 9. 27. 교통지도과는 20대 중 여객자동차법 제16조를 위반한 개인택시사업자 3명만 행정처분을 의뢰하고 나머지 17명은 제도 등으로 아무런 조치 없이 마무리하였다. X는 같은 해 10. 4. 개인택시사업자 3명을 행정 처분(사업정지 또는 과징금)하도록 소관 구청에 요청하는 공문을 직접 결재하였다. 이상과 같이 위 사람은 시민들이 겪는 심야택시 승차난의 원인 중 하나인 무단휴업을 근절하겠다고면서 대책을 수립했으나 정당한 사유 없이 의심자 총 608명 중 20명만 조사를 의뢰하고 그중 3명만 행정처분 대상이라는 결과에 대해 아무런 문제를 제기하지 않고 그대로 처리하였다.⁸²⁾

또한, X는 2022년 4월 대책 수립 후 6개월 이상 지난 9~11월경 국토교통부가 무단휴업 판단기준에 대해 “전국적인 통일된 기준을 마련할 수 없는 사안이며, 지방자치단체별로 교통상황이 다 다르므로 지방자치단체별로 기준을 마련하는 것이 적절하다”고 답변한 내용을 보고받고도 서울시의 교통여건에 맞는 무단휴업 제재기준을 만드는 등의 재발방지 후속조치를 이행하지 않았다.⁸³⁾

관계기관 등 의견 및 검토결과

① 관계기관 의견

서울시는 ① 개인택시 무단휴업자 관리가 미흡한 점에 대해 선정기준을 강화[현행 6개월간 매월 5일 이하 운행→월 5일 이하 운행차량(1일 8시간 이상 운행)]하고, 선정방법을 보완(현행 유가보조금 지급내역→STIS를 추가 활용)하며, 처리절

82) X는 감사원 문답 시 최근 2022년 9월에 3명에 대해서만 처분했다는 사실을 알고서 이게 뭐냐고 물어보니 STIS로 불이익 처분을 할 수 없어 실사를 해야 한다고 했고, 용두사미로 끝난 것 같다고 답변, 또한 3명에 대한 행정처분 공문을 결재했지만, 해당 내용을 자세하게 파악하지는 않았다고 진술

83) X는 감사원 문답 시 무단휴업 부분이 전체 택시에서 차지하는 비중이 적고 효과가 적다고 생각했으며, 이외에도 심야부제 확대 등 다른 대책들에 신경쓰다 보니 무단휴업에 대한 부분에 소홀했던 점이 있다고 인정

차도 개선(현행 시에서 대상자 선정, 조사한 후 구에서 행정처분→시와 구에서 나누어 대상자 선정)하는 등의 의견을 제시하였고, ② 법인택시 최저 면허기준 대수 미 준수업체 관리가 미흡한 점에 대해 업체별 차량 말소현황 자료를 교통안전공단 등을 통해 파악하여 선제적으로 관리·감독할 계획이며, 필요시 최저 면허기준 조정을 국토교통부에 건의하고, 국토교통부와 협의하여 법인택시 면허에 대한 감차를 추진하겠다는 의견을 제시하였다.

② 관련자 의견 및 검토결과

㉠ V의 경우

V는 2021년 11월 및 2022년 4월 대책 관련, 무단휴업 택시를 잘못 추출하고 행정처분을 하지 않은 점에 대해 아쉬움을 표하였다.

V는 2021. 11. 22. 팀원회의에서 하루라도 휴업 허가를 받지 않고 운행하지 않으면 영업취소 대상이니 너무 가혹하다고 생각했으나, 2022년 3월경 행정처분의 내용이 영업정지 등으로 완화되었다고 듣고서 적극적으로 행정처분을 해야 한다고 생각을 바꾸었고 이와 같은 의사를 밝혔으나 같은 해 4월경 과장 X가 계도 위주로 하고 수를 확 줄이라고 지시하였다고 답변하였다. 그러나 X는 그런 사실이 없다고 부인하였다.

2022년 4월 대책은 당시 과장 X가 계도 쪽으로 방향을 튼 것 같았는데 V 자신은 X 앞에서 들으란 듯이 “원안대로 해야겠다”는 의미로 이야기하기도 했고, 과감하게 행정처분해서 운행하도록 유도해야겠다고 생각했다고 답변하였다. 이후 608대가 261대가 되고, 교통지도과에 20대만 보내고 최종 3대만 행정처분 대상으로 정해지자 너무 적다고 판단했지만 이미 조사가 끝나서 달리 말하지 않

았다고 답변하였다. 이상과 같이 V는 담당 팀장으로서 2021년 11월, 2022년 4월 두 차례에 걸쳐 법령을 위반하여 운행하지 않는 개인택시를 행정처분하겠다고 발표한 후, '엄격히 처분하겠다, 조치 결과가 미흡하다'고 판단했으면서도 이를 바로잡지 않고 타인에게 책임을 돌리고 있어 위 사람의 주장을 받아들이기 어렵다.

㉠ W의 경우

W는 무단휴업에 대한 기준이 지방자치단체마다 다르면 공정하지 않고, 무단휴업 제재기준은 벌칙조항이므로 국토교통부가 만들어야 한다고 생각하며, 그래서 행정처분에 적극적으로 나아가지 못했고, 계도 위주로 했으며 ㉠실장도 보도자료를 내지 말라고 지시했다고 주장하며 당시 무단휴업 택시를 제재하지 못한 원인이 국토교통부에 있다는 취지로 답변하였다.

그러나 국토교통부의 유권해석에 따르면 하루라도 휴업허가를 받지 않고 운행하지 않으면 무단휴업이고, 휴업허가의 기준은 각 지방자치단체가 각 지역의 교통여건에 맞게 마련하여 운영할 수 있다. 서울시 또한 '6개월간 매월 5일 이하 운행' 등 자체적인 기준을 정하고 있었으며, 2021년 8명, 2022년 3명 등에게 행정처분을 한 바도 있다. 위 사람의 주장대로 서울시에 무단휴업자에 대한 판단 기준이 없다면 위 처분은 근거가 없는 처분이거나 제재기준 없는 임의 처분이 되므로 위 사람의 주장은 받아들이기 어렵다.

아울러 W는 당시 다른 승차난 대책이 더 급했고 행정처분은 미루어도 늦지 않다고 생각했다고 답변한다. 위 사람은 무단휴업에 대한 행정처분을 포함하여 다양한 승차난 해소대책을 우선순위에 따라 추진할 수 있는 것은 사실이다. 그러나 2021년 11월 ㉠실장이 W에게 무단휴업자에 대한 행정처분을 강력하게 추

진할 것을 지시한 후, 행정처분의 기준을 국토교통부에 건의하여 마련할 것을 구체적으로 지시하였다. 그런데 W는 이를 이행하지 않았으면서 그 기준이 없어서 행정처분을 하지 않았다고 주장하는 것은 문제의 원인이 스스로에게 있음을 인정하는 것이므로 위 사람의 주장은 받아들이기 어렵다. 아울러 W는 관계법령을 위반하여 장기간 미운행함으로써 시민의 불편을 초래한 개인택시사업자에게 무단휴업을 해도 행정처분 등 제재를 받지 않을 수 있다는 잘못된 인식을 심어준 책임도 작지 않다.

㉔ X의 경우

X는 무단휴업이 중요한 사항이면 강력하게 조치 했을텐데 무단휴업 부분이 전체 택시에서 차지하는 비중이 적어 개선 효과가 작다고 생각했으며, 그 외에 심야부제 확대 등 다른 대책이 있었고 이들에 신경쓰다 보니 무단휴업 부분에 소홀한 점이 있었다고 답변하였다. 또한, 요금인상과 제재수단을 동시에 활용하면 더 큰 효과를 기대할 수 있으나 실제로 행정처분은 하지 못했다는 의견을 제시하였다.

하지만 X는 이번 감사기간 전까지 휴업허가 없이 운행하지 않는 택시가 서울시에만 일평균 8천여 대를 넘는 것을 몰랐으면서 막연히 무단휴업이 차지하는 비중이 적다고 판단하였다. 또한, X는 2022년 4월 무단휴업을 심야택시 대책에 넣도록 하면서 강하게 처분하라고 지시(할 수 있는 모든 것을 다 해보자는 취지)하였고, X의 지시에 따라 V 등은 2021년 11월과 유사한 내용인 개인택시 무단휴업 관리 강화를 대책에 포함하였으므로 X의 주장을 받아들이기 어려운 면이 있다.

그 외에도 X는 서울시의 택시정책을 총괄하는 과장으로서 운행가능한 택시

중 미운행 택시 규모가 어느 정도인지, 2022년 당시 무단휴업 의심택시를 어떤 자료로 어떻게 추출했는지, 무단휴업 의심택시를 어떻게 처리했는지도 파악하지 못하였고, 감사원 감사에서 당시의 무단휴업 관리대책이 용두사미가 됐다고 하는 등 본인이 담당할 업무에 소홀한 책임이 작지 않다.

징계요구 양정 서울시의 교통여건에 맞는 휴업 허가기준 및 무단휴업 제재 기준 등을 자율적으로 마련하지 않고, 무단휴업한 개인택시사업자를 부실 선별 했으며, 이들에 대해 계도 및 행정처분을 통해 택시를 운행하도록 유도하겠다고 대책만 발표하고 관련 법령에 따른 후속조치를 사실상 이행하지 않은 V, W, X 의 행위는 「지방공무원법」 제48조에 위배된 것으로 같은 법 제69조 제1항 제2호 의 징계사유에 해당한다.

조치할 사항 서울특별시장은

- ① 택시 운행·면허관리업무를 부당하게 처리한 V, W, X을 「지방공무원법」 제 72조에 따라 징계처분(경징계 이상)하고(징계)
- ② (“3항”과 관련하여) 택시운송사업자의 공익적 운행의무와 휴업의 필요성, 서울특별시의 교통상황을 종합적으로 고려, 택시의 휴업 허가기준을 마련하고
 - 이를 위반한 택시를 무단휴업으로 제재할 수 있는 기준을 재검토하며(통보)
- ③ (“3항”~“4항”과 관련하여) 택시의 운행실태 및 차량등록 정보를 주기적으로 파악하여 운행 및 면허관리에 활용하고
 - 앞으로 택시운송사업자가 정당한 사유 없이 휴업 허가기준을 위반하거나 차

량 말소등록으로 면허기준을 준수하지 않음으로써 공익적 운송의무를 소홀히 하고 시민의 불편을 초래하는 일이 없도록 「여객자동차 운수사업법」에 따른 실효성 있는 행정처분 부과, 장기 말소등록된 택시면허의 감차 등 합리적인 택시 운행 및 면허관리 개선방안을 마련하며(통보)

④ 관련자(U)에게는 주의를 촉구하시기 바랍니다.(주의)

[별표 1]

현장조사 대상 개인택시 20대에 대한 조사 결과

연번	차량번호	조사결과	비고
1	-	2022. 9. 16. 말소	▪ 조사 대상으로 선정된 이후 말소로 확인되어 현장조사에서 제외
2	-	2022. 9. 20. 적발	▪ 행정처분(사업정지 15일)
3	-	계도	▪ 주식회사 한가 에 문의 결과 GPS 에러로 인한 영업내역 미송신
4	-	2022. 9. 20. 적발	▪ 행정처분(사업정지 15일)
5	-	계도	▪ 면담, 조사 결과 2022년 9월 이후 5일 이상 영업 확인. 단 8월 중 1회 운행으로 확인되어 관련법령 등을 설명하고 적극 영업 계도
6	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
7	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
8	-	계도	▪ 면담, 조사 결과 2022년 9월 이후 5일 이상 영업 확인. 단 8월 중 1회 운행으로 확인되어 관련법령 등을 설명하고 적극 영업 계도
9	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
10	-	2022. 9. 13. 말소	▪ 조사 대상으로 선정된 이후 말소로 확인되어 현장조사에서 제외
11	-	계도	▪ 운행기준 충족(정상운행으로 확인), 관련법령 등 설명
12	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
13	-	휴업예정(입원치료)	▪ 휴업신고 관련 진단서 1부 확인
14	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
15	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
16	-	2022. 9. 20. 말소	▪ 현장에서 양도확인서 확인
17	-	2022. 9. 20. 적발	▪ 행정처분(사업정지 30일)
18	-	휴업예정(입원치료)	▪ 현재 암으로 입원 중
19	-	계도	▪ 현장 조사 시 운행 중이었고 향후 운행 의지가 확실한 점을 참작하여 관련 법령 등을 설명하고 적극 영업활동을 하도록 계도
20	-	계도	▪ 주식회사 한가 에 문의 결과 GPS 에러로 인한 영업내역 미송신

자료: 서울시 제출자료 재구성

[별표 2]

서울시 법인택시 업체별 등록 현황

(단위: 대, %)

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
합계		22,603	15,435	68.3	7,168	32	1,421	6	21,182	94
1	-	256	189	73.8	67	26	3	1	253	99
2	-	132	124	93.9	8	6	1	1	131	99
3	-	209	120	57.4	89	43	12	6	197	94
4	-	157	106	67.5	51	32	5	3	152	97
5	-	110	105	95.5	5	5	1	1	109	99
6	-	149	104	69.8	45	30	2	1	147	99
7	-	100	100	100.0	0	0	0	0	100	100
8	-	100	100	100.0	0	0	0	0	100	100
9	-	125	99	79.2	26	21	4	3	121	97
10	-	100	96	96.0	4	4	4	4	96	96
11	-	96	96	100.0	0	0	0	0	96	100
12	-	100	93	93.0	7	7	5	5	95	95
13	-	121	92	76.0	29	24	29	24	92	76
14	-	100	91	91.0	9	9	7	7	93	93
15	-	91	91	100.0	0	0	0	0	91	100
16	-	150	90	60.0	60	40	21	14	129	86
17	-	90	90	100.0	0	0	0	0	90	100
18	-	89	89	100.0	0	0	0	0	89	100
19	-	100	88	88.0	12	12	4	4	96	96
20	-	100	88	88.0	12	12	7	7	93	93
21	-	104	87	83.7	17	16	1	1	103	99
22	-	90	87	96.7	3	3	0	0	90	100
23	-	92	86	93.5	6	7	1	1	91	99
24	-	95	86	90.5	9	9	6	6	89	94
25	-	132	85	64.4	47	36	12	9	120	91
26	-	100	85	85.0	15	15	4	4	96	96
27	-	84	84	100.0	0	0	0	0	84	100
28	-	118	82	69.5	36	31	1	1	117	99
29	-	120	82	68.3	38	32	5	4	115	96
30	-	110	82	74.5	28	25	10	9	100	91
31	-	82	82	100.0	0	0	0	0	82	100
32	-	132	81	61.4	51	39	3	2	129	98
33	-	119	81	68.1	38	32	2	2	117	98
34	-	104	81	77.9	23	22	0	0	104	100
35	-	100	81	81.0	19	19	2	2	98	98

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
36	-	100	81	81.0	19	19	9	9	91	91
37	-	90	81	90.0	9	10		0	90	100
38	-	91	81	89.0	10	11	2	2	89	98
39	-	100	81	81.0	19	19	14	14	86	86
40	-	85	81	95.3	4	5	1	1	84	99
41	-	118	80	67.8	38	32	14	12	104	88
42	-	90	80	88.9	10	11	1	1	89	99
43	-	120	79	65.8	41	34	3	3	117	98
44	-	99	78	78.8	21	21		0	99	100
45	-	80	78	97.5	2	3		0	80	100
46	-	100	77	77.0	23	23	4	4	96	96
47	-	100	77	77.0	23	23	11	11	89	89
48	-	89	76	85.4	13	15	1	1	88	99
49	-	81	76	93.8	5	6		0	81	100
50	-	98	75	76.5	23	23	2	2	96	98
51	-	98	75	76.5	23	23	6	6	92	94
52	-	75	75	100.0	0	0		0	75	100
53	-	103	74	71.8	29	28	7	7	96	93
54	-	122	74	60.7	48	39	28	23	94	77
55	-	92	74	80.4	18	20	3	3	89	97
56	-	85	74	87.1	11	13		0	85	100
57	-	74	74	100.0	0	0		0	74	100
58	-	100	73	73.0	27	27	13	13	87	87
59	-	88	73	83.0	15	17	2	2	86	98
60	-	85	73	85.9	12	14		0	85	100
61	-	99	72	72.7	27	27	5	5	94	95
62	-	95	72	75.8	23	24	2	2	93	98
63	-	100	72	72.0	28	28	13	13	87	87
64	-	82	72	87.8	10	12		0	82	100
65	-	84	72	85.7	12	14	4	5	80	95
66	-	81	72	88.9	9	11	3	4	78	96
67	-	77	72	93.5	5	6		0	77	100
68	-	122	71	58.2	51	42	10	8	112	92
69	-	100	71	71.0	29	29	9	9	91	91
70	-	86	71	82.6	15	17	3	3	83	97
71	-	81	71	87.7	10	12		0	81	100
72	-	81	71	87.7	10	12	4	5	77	95
73	-	99	70	70.7	29	29	3	3	96	97
74	-	107	70	65.4	37	35	16	15	91	85

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
75	-	85	70	82.4	15	18	1	1	84	99
76	-	70	70	100.0	0	0		0	70	100
77	-	106	69	65.1	37	35	4	4	102	96
78	-	100	69	69.0	31	31	1	1	99	99
79	-	82	69	84.1	13	16		0	82	100
80	-	109	68	62.4	41	38	10	9	99	91
81	-	77	68	88.3	9	12	1	1	76	99
82	-	68	68	100.0	0	0		0	68	100
83	-	116	67	57.8	49	42	9	8	107	92
84	-	100	67	67.0	33	33		0	100	100
85	-	97	67	69.1	30	31	4	4	93	96
86	-	100	67	67.0	33	33	16	16	84	84
87	-	81	67	82.7	14	17	2	2	79	98
88	-	79	67	84.8	12	15		0	79	100
89	-	80	67	83.8	13	16	1	1	79	99
90	-	77	67	87.0	10	13		0	77	100
91	-	67	67	100.0	0	0		0	67	100
92	-	110	66	60.0	44	40	2	2	108	98
93	-	100	66	66.0	34	34	7	7	93	93
94	-	91	66	72.5	25	27	5	5	86	95
95	-	100	66	66.0	34	34	15	15	85	85
96	-	85	66	77.6	19	22	1	1	84	99
97	-	80	66	82.5	14	18	1	1	79	99
98	-	72	66	91.7	6	8		0	72	100
99	-	106	65	61.3	41	39	10	9	96	91
100	-	95	65	68.4	30	32	6	6	89	94
101	-	83	65	78.3	18	22	4	5	79	95
102	-	80	65	81.3	15	19	1	1	79	99
103	-	69	65	94.2	4	6	1	1	68	99
104	-	102	64	62.7	38	37	4	4	98	96
105	-	97	64	66.0	33	34	1	1	96	99
106	-	91	64	70.3	27	30		0	91	100
107	-	97	64	66.0	33	34	12	12	85	88
108	-	93	64	68.8	29	31	8	9	85	91
109	-	95	64	67.4	31	33	14	15	81	85
110	-	82	64	78.0	18	22	1	1	81	99
111	-	77	64	83.1	13	17		0	77	100
112	-	70	64	91.4	6	9	4	6	66	94
113	-	73	64	87.7	9	12	7	10	66	90

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
114	-	83	63	75.9	20	24	4	5	79	95
115	-	165	62	37.6	103	62	1	1	164	99
116	-	96	62	64.6	34	35	4	4	92	96
117	-	84	62	73.8	22	26	14	17	70	83
118	-	100	61	61.0	39	39	3	3	97	97
119	-	85	61	71.8	24	28	1	1	84	99
120	-	64	61	95.3	3	5	1	2	63	98
121	-	61	61	100.0	0	0		0	61	100
122	-	116	60	51.7	56	48		0	116	100
123	-	102	60	58.8	42	41		0	102	100
124	-	100	60	60.0	40	40	2	2	98	98
125	-	90	60	66.7	30	33	7	8	83	92
126	-	77	60	77.9	17	22	3	4	74	96
127	-	70	60	85.7	10	14		0	70	100
128	-	60	60	100.0	0	0		0	60	100
129	-	100	59	59.0	41	41	5	5	95	95
130	-	84	59	70.2	25	30	3	4	81	96
131	-	96	59	61.5	37	39	17	18	79	82
132	-	73	59	80.8	14	19	5	7	68	93
133	-	105	58	55.2	47	45	3	3	102	97
134	-	75	58	77.3	17	23		0	75	100
135	-	67	58	86.6	9	13	3	4	64	96
136	-	101	57	56.4	44	44	7	7	94	93
137	-	101	57	56.4	44	44	11	11	90	89
138	-	90	57	63.3	33	37	5	6	85	94
139	-	80	57	71.3	23	29		0	80	100
140	-	90	57	63.3	33	37	13	14	77	86
141	-	80	57	71.3	23	29	4	5	76	95
142	-	93	56	60.2	37	40	3	3	90	97
143	-	99	56	56.6	43	43	9	9	90	91
144	-	84	56	66.7	28	33	12	14	72	86
145	-	62	56	90.3	6	10		0	62	100
146	-	86	55	64.0	31	36	8	9	78	91
147	-	78	55	70.5	23	29		0	78	100
148	-	80	55	68.8	25	31	5	6	75	94
149	-	70	55	78.6	15	21	1	1	69	99
150	-	69	55	79.7	14	20	3	4	66	96
151	-	74	55	74.3	19	26	9	12	65	88
152	-	65	55	84.6	10	15	3	5	62	95

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
153	-	109	54	49.5	55	50	2	2	107	98
154	-	119	54	45.4	65	55	16	13	103	87
155	-	95	54	56.8	41	43	3	3	92	97
156	-	100	54	54.0	46	46	10	10	90	90
157	-	85	54	63.5	31	36	12	14	73	86
158	-	71	54	76.1	17	24	4	6	67	94
159	-	80	53	66.3	27	34	1	1	79	99
160	-	82	53	64.6	29	35	5	6	77	94
161	-	70	53	75.7	17	24	2	3	68	97
162	-	70	53	75.7	17	24	8	11	62	89
163	-	67	52	77.6	15	22	2	3	65	97
164	-	80	52	65.0	28	35	19	24	61	76
165	-	53	52	98.1	1	2	1	2	52	98
166	-	96	51	53.1	45	47	2	2	94	98
167	-	101	51	50.5	50	50	15	15	86	85
168	-	83	51	61.4	32	39	6	7	77	93
169	-	81	51	63.0	30	37	5	6	76	94
170	-	70	51	72.9	19	27	4	6	66	94
171	-	72	51	70.8	21	29	7	10	65	90
172	-	80	51	63.8	29	36	19	24	61	76
173	-	100	50	50.0	50	50	2	2	98	98
174	-	99	50	50.5	49	49	8	8	91	92
175	-	85	50	58.8	35	41	2	2	83	98
176	-	82	50	61.0	32	39		0	82	100
177	-	81	50	61.7	31	38	8	10	73	90
178	-	100	50	50.0	50	50	28	28	72	72
179	-	70	50	71.4	20	29	1	1	69	99
180	-	88	50	56.8	38	43	21	24	67	76
181	-	80	50	62.5	30	38	18	23	62	78
182	-	58	50	86.2	8	14	2	3	56	97
183	-	92	49	53.3	43	47	4	4	88	96
184	-	100	49	49.0	51	51	17	17	83	83
185	-	89	49	55.1	40	45	11	12	78	88
186	-	83	49	59.0	34	41	5	6	78	94
187	-	77	49	63.6	28	36	2	3	75	97
188	-	81	49	60.5	32	40	12	15	69	85
189	-	60	49	81.7	11	18	8	13	52	87
190	-	90	48	53.3	42	47	3	3	87	97
191	-	87	48	55.2	39	45	6	7	81	93

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
192	-	83	48	57.8	35	42	3	4	80	96
193	-	75	48	64.0	27	36	2	3	73	97
194	-	69	48	69.6	21	30		0	69	100
195	-	101	47	46.5	54	53	6	6	95	94
196	-	90	47	52.2	43	48	8	9	82	91
197	-	85	47	55.3	38	45	7	8	78	92
198	-	95	46	48.4	49	52	7	7	88	93
199	-	90	46	51.1	44	49	13	14	77	86
200	-	62	46	74.2	16	26	7	11	55	89
201	-	96	45	46.9	51	53	12	13	84	88
202	-	90	45	50.0	45	50	9	10	81	90
203	-	83	45	54.2	38	46	8	10	75	90
204	-	85	44	51.8	41	48	7	8	78	92
205	-	56	44	78.6	12	21	9	16	47	84
206	-	95	42	44.2	53	56	12	13	83	87
207	-	74	42	56.8	32	43	4	5	70	95
208	-	61	42	68.9	19	31	4	7	57	93
209	-	70	42	60.0	28	40	15	21	55	79
210	-	60	42	70.0	18	30	12	20	48	80
211	-	86	41	47.7	45	52	4	5	82	95
212	-	61	41	67.2	20	33	9	15	52	85
213	-	64	41	64.1	23	36	13	20	51	80
214	-	90	40	44.4	50	56	5	6	85	94
215	-	85	40	47.1	45	53	3	4	82	96
216	-	81	40	49.4	41	51	4	5	77	95
217	-	92	40	43.5	52	57	17	18	75	82
218	-	67	40	59.7	27	40	2	3	65	97
219	-	54	40	74.1	14	26		0	54	100
220	-	55	40	72.7	15	27	2	4	53	96
221	-	98	39	39.8	59	60	3	3	95	97
222	-	100	39	39.0	61	61	5	5	95	95
223	-	73	39	53.4	34	47	3	4	70	96
224	-	83	39	47.0	44	53	15	18	68	82
225	-	54	39	72.2	15	28		0	54	100
226	-	53	39	73.6	14	26		0	53	100
227	-	52	39	75.0	13	25	9	17	43	83
228	-	70	38	54.3	32	46	8	11	62	89
229	-	98	37	37.8	61	62	16	16	82	84
230	-	86	37	43.0	49	57	6	7	80	93

순번	회사명	면허대수	등록(정상)		말소		말소 중 폐차		정상 +폐차 없는 말소	
			대수	비율	대수	비율	대수	비율	대수	비율
231	-	85	37	43.5	48	56	5	6	80	94
232	-	80	37	46.3	43	54	6	8	74	93
233	-	52	37	71.2	15	29	4	8	48	92
234	-	88	36	40.9	52	59	8	9	80	91
235	-	95	36	37.9	59	62	31	33	64	67
236	-	91	35	38.5	56	62	6	7	85	93
237	-	81	35	43.2	46	57	10	12	71	88
238	-	79	34	43.0	45	57	1	1	78	99
239	-	83	33	39.8	50	60	16	19	67	81
240	-	64	33	51.6	31	48	1	2	63	98
241	-	63	33	52.4	30	48	5	8	58	92
242	-	71	33	46.5	38	54	16	23	55	77
243	-	64	32	50.0	32	50	13	20	51	80
244	-	77	31	40.3	46	60	4	5	73	95
245	-	85	29	34.1	56	66	1	1	84	99
246	-	96	28	29.2	68	71	10	10	86	90
247	-	79	28	35.4	51	65	4	5	75	95
248	-	70	28	40.0	42	60	1	1	69	99
249	-	50	28	56.0	22	44	1	2	49	98
250	-	50	26	52.0	24	48	3	6	47	94
251	-	81	23	28.4	58	72	14	17	67	83
252	-	70	23	32.9	47	67	6	9	64	91
253	-	67	22	32.8	45	67	4	6	63	94
254	-	83	9	10.8	74	89	14	17	69	83

[별표 3]

서울시 법인택시 업체별 6개월 내 말소차량 미충족 현황

(단위: 대)

순번	회사명	면허대수	말소후 6개월 경과	6개월 미경과	말소 아님	총합계	면허대수- 말소후 6개월 경과
총합계		22,603	6,086 (27%)	1,082	15,435	22,603	16,517
1	-	165	100	3	62	165	65
2	-	209	87	2	120	209	122
3	-	96	65	3	28	96	31
4	-	100	61		39	100	39
5	-	98	61		37	98	37
6	-	98	59		39	98	39
7	-	81	58		23	81	23
8	-	85	56		29	85	29
9	-	101	54		47	101	47
10	-	91	53	3	35	91	38
11	-	88	52		36	88	36
12	-	95	51	8	36	95	44
13	-	100	51		49	100	49
14	-	95	50	3	42	95	45
15	-	100	50		50	100	50
16	-	90	50		40	90	40
17	-	132	49	2	81	132	83
18	-	86	49		37	86	37
19	-	122	48	3	71	122	74
20	-	70	47		23	70	23
21	-	99	46	3	50	99	53
22	-	132	46	1	85	132	86
23	-	83	46	4	33	83	37
24	-	150	46	14	90	150	104
25	-	109	46	9	54	109	63
26	-	149	45		104	149	104
27	-	77	45	1	31	77	32
28	-	96	45		51	96	51
29	-	119	45	20	54	119	74
30	-	96	45	6	45	96	51
31	-	92	45	7	40	92	47
32	-	85	45		40	85	40
33	-	86	44	1	41	86	42
34	-	100	44	6	50	100	56
35	-	110	44		66	110	66
36	-	116	44	12	60	116	72
37	-	101	44	6	51	101	57
38	-	81	43	3	35	81	38
39	-	116	43	6	67	116	73
40	-	85	43	5	37	85	42
41	-	100	43	3	54	100	57
42	-	70	42		28	70	28
43	-	79	42	3	34	79	37
44	-	95	42	7	46	95	53
45	-	256	42	25	189	256	214
46	-	90	41	3	46	90	49
47	-	90	41	4	45	90	49
48	-	106	41		65	106	65
49	-	85	41		44	85	44

순번	회사명	면허대수	말소후 6개월 경과	6개월 미경과	말소 아님	총합계	면허대수- 말소후 6개월 경과
50	-	101	40	4	57	101	61
51	-	90	40	2	48	90	50
52	-	99	40	3	56	99	59
53	-	157	39	12	106	157	118
54	-	101	39	5	57	101	62
55	-	92	38	5	49	92	54
56	-	100	38	3	59	100	62
57	-	81	38	3	40	81	43
58	-	120	38	3	79	120	82
59	-	120	38		82	120	82
60	-	109	38	3	68	109	71
61	-	95	38	3	54	95	57
62	-	107	37		70	107	70
63	-	83	36	38	9	83	47
64	-	90	36	7	47	90	54
65	-	79	36	15	28	79	43
66	-	87	35	4	48	87	52
67	-	88	35	3	50	88	53
68	-	102	35	3	64	102	67
69	-	83	35	9	39	83	48
70	-	122	35	13	74	122	87
71	-	100	34	5	61	100	66
72	-	85	34	1	50	85	51
73	-	106	34	3	69	106	72
74	-	80	33	10	37	80	47
75	-	89	33	7	49	89	56
76	-	83	33	1	49	83	50
77	-	96	33	4	59	96	63
78	-	100	33	1	66	100	67
79	-	73	32	2	39	73	41
80	-	83	32	3	48	83	51
81	-	118	32	6	80	118	86
82	-	71	32	6	33	71	39
83	-	83	32	6	45	83	51
84	-	86	31		55	86	55
85	-	85	31	7	47	85	54
86	-	81	31		50	81	50
87	-	95	30	1	64	95	65
88	-	100	30	1	69	100	70
89	-	64	30	1	33	64	34
90	-	81	30	2	49	81	51
91	-	70	30	2	38	70	40
92	-	90	30		60	90	60
93	-	102	30	12	60	102	72
94	-	95	30		65	95	65
95	-	100	30	3	67	100	70
96	-	93	29		64	93	64
97	-	83	29	3	51	83	54
98	-	90	29	4	57	90	61
99	-	97	28	5	64	97	69
100	-	103	28	1	74	103	75
101	-	64	28	4	32	64	36
102	-	80	28		52	80	52
103	-	63	28	2	33	63	35

순번	회사명	면허대수	말소후 6개월 경과	6개월 미경과	말소 아님	총합계	면허대수- 말소후 6개월 경과
104	-	84	28		56	84	56
105	-	100	28	1	71	100	72
106	-	96	28	6	62	96	68
107	-	100	28	12	60	100	72
108	-	121	28	1	92	121	93
109	-	110	27	1	82	110	83
110	-	75	27		48	75	48
111	-	80	27		53	80	53
112	-	119	26	12	81	119	93
113	-	67	26	19	22	67	41
114	-	82	26	3	53	82	56
115	-	81	26	4	51	81	55
116	-	100	26	8	66	100	74
117	-	93	26	11	56	93	67
118	-	80	25	5	50	80	55
119	-	91	25		66	91	66
120	-	74	25	7	42	74	49
121	-	85	24	7	54	85	61
122	-	50	24		26	50	26
123	-	84	24	1	59	84	60
124	-	105	24	23	58	105	81
125	-	97	23	7	67	97	74
126	-	70	23	5	42	70	47
127	-	125	23	3	99	125	102
128	-	100	23		77	100	77
129	-	90	23	10	57	90	67
130	-	64	23		41	64	41
131	-	67	23	4	40	67	44
132	-	98	23		75	98	75
133	-	99	22	5	72	99	77
134	-	80	21	8	51	80	59
135	-	99	21		78	99	78
136	-	100	21	12	67	100	79
137	-	84	20	2	62	84	64
138	-	78	20	3	55	78	58
139	-	77	20	8	49	77	57
140	-	80	20	5	55	80	60
141	-	69	19	2	48	69	50
142	-	50	19	3	28	50	31
143	-	99	19	10	70	99	80
144	-	72	18	3	51	72	54
145	-	83	18		65	83	65
146	-	104	17		87	104	87
147	-	80	17	6	57	80	63
148	-	70	17	2	51	70	53
149	-	70	17	3	50	70	53
150	-	75	17		58	75	58
151	-	100	16	3	81	100	84
152	-	100	16	12	72	100	84
153	-	85	16	8	61	85	69
154	-	74	16	3	55	74	58
155	-	62	16		46	62	46
156	-	100	15	12	73	100	85
157	-	70	15		55	70	55

순번	회사명	면허대수	말소후 6개월 경과	6개월 미경과	말소 아님	총합계	면허대수- 말소후 6개월 경과
158	-	86	15		71	86	71
159	-	92	15	3	74	92	77
160	-	61	15	4	42	61	46
161	-	104	15	8	81	104	89
162	-	61	15	5	41	61	46
163	-	97	15	18	64	97	82
164	-	54	15		39	54	39
165	-	80	15	8	57	80	65
166	-	70	15	2	53	70	55
167	-	55	14	1	40	55	41
168	-	71	14	3	54	71	57
169	-	100	14	9	77	100	86
170	-	53	14		39	53	39
171	-	98	14	9	75	98	84
172	-	60	14	4	42	60	46
173	-	118	14	22	82	118	104
174	-	69	13	1	55	69	56
175	-	83	13	7	63	83	70
176	-	70	13	4	53	70	57
177	-	77	13	4	60	77	64
178	-	81	12	2	67	81	69
179	-	100	12	3	85	100	88
180	-	52	12	1	39	52	40
181	-	77	12	1	64	77	65
182	-	100	12		88	100	88
183	-	82	12	6	64	82	70
184	-	100	11	8	81	100	89
185	-	84	11	1	72	84	73
186	-	85	11	4	70	85	74
187	-	79	11	1	67	79	68
188	-	89	11	2	76	89	78
189	-	85	11		74	85	74
190	-	65	10		55	65	55
191	-	67	10	5	52	67	57
192	-	73	10	4	59	73	63
193	-	52	9	6	37	52	43
194	-	80	9	6	65	80	71
195	-	85	9	3	73	85	76
196	-	91	9	18	64	91	82
197	-	88	9	6	73	88	79
198	-	82	8	5	69	82	74
199	-	81	8	2	71	81	73
200	-	77	8	1	68	77	69
201	-	60	8	3	49	60	52
202	-	95	8	1	86	95	87
203	-	90	7	2	81	90	83
204	-	67	7	2	58	67	60
205	-	100	7	12	81	100	93
206	-	100	7	5	88	100	93
207	-	72	6		66	72	66
208	-	100	6	3	91	100	94
209	-	82	6	4	72	82	76
210	-	92	6		86	92	86
211	-	82	6	26	50	82	76

순번	회사명	면허대수	말소후 6개월 경과	6개월 미경과	말소 아님	총합계	면허대수- 말소후 6개월 경과
212	-	62	6		56	62	56
213	-	54	6	8	40	54	48
214	-	110	5		105	110	105
215	-	81	5		76	81	76
216	-	70	5	1	64	70	65
217	-	81	5	4	72	81	76
218	-	70	5	5	60	70	65
219	-	58	5	3	50	58	53
220	-	85	4	15	66	85	81
221	-	80	4	10	66	80	76
222	-	90	4	6	80	90	86
223	-	77	4	1	72	77	73
224	-	91	4	6	81	91	87
225	-	95	4	19	72	95	91
226	-	100	3	4	93	100	97
227	-	90	3		87	90	87
228	-	69	3	1	65	69	66
229	-	77	2	8	67	77	75
230	-	100	2	2	96	100	98
231	-	73	2	7	64	73	71
232	-	132	2	6	124	132	130
233	-	53	1		52	53	52
234	-	80		2	78	80	80
235	-	67			67	67	67
236	-	89			89	89	89
237	-	70			70	70	70
238	-	80		13	67	80	80
239	-	90			90	90	90
240	-	82			82	82	82
241	-	74			74	74	74
242	-	100			100	100	100
243	-	64		3	61	64	64
244	-	75			75	75	75
245	-	96			96	96	96
246	-	100			100	100	100
247	-	84			84	84	84
248	-	91			91	91	91
249	-	61			61	61	61
250	-	60			60	60	60
251	-	81		10	71	81	81
252	-	68			68	68	68
253	-	85		4	81	85	85
254	-	56		12	44	56	56

[별표 4]

서울시 법인택시 업체별 3개월 내 등록차량 최저기준대수 미충족 현황

(단위: 대)

순번	회사명	면허대수 (A)	3개월 경과 (B)	3개월 미경과 (C)	말소아님 (D)	총합계 (B+C+D)	면허대수- 3개월 경과 (A-B)
총합계		22,603	6,588	580	15,435	22,603	16,015
1	-	81	58		23	81	23
2	-	70	47		23	70	23
3	-	50	24		26	50	26
4	-	70	42		28	70	28
5	-	67	38	7	22	67	29
6	-	85	56		29	85	29
7	-	50	21	1	28	50	29
8	-	96	65	3	28	96	31
9	-	77	45	1	31	77	32
10	-	64	31	1	32	64	33
11	-	64	30	1	33	64	34
12	-	83	49	1	33	83	34
13	-	79	45		34	79	34
14	-	71	37	1	33	71	34
15	-	81	46		35	81	35
16	-	63	28	2	33	63	35
17	-	88	52		36	88	36
18	-	91	54	2	35	91	37
19	-	86	49		37	86	37
20	-	98	61		37	98	37
21	-	79	42	9	28	79	37
22	-	98	59		39	98	39
23	-	100	61		39	100	39
24	-	70	31	1	38	70	39
25	-	53	14		39	53	39
26	-	54	15		39	54	39
27	-	55	15		40	55	40
28	-	81	41		40	81	40
29	-	73	33	1	39	73	40
30	-	52	12	1	39	52	40
31	-	85	45	3	37	85	40
32	-	67	27		40	67	40
33	-	85	45		40	85	40
34	-	90	50		40	90	40
35	-	54	14		40	54	40
36	-	64	23		41	64	41
37	-	86	44	1	41	86	42
38	-	52	10	5	37	52	42
39	-	70	28		42	70	42
40	-	83	41	3	39	83	42

순번	회사명	면허대수 (A)	3개월 경과 (B)	3개월 미경과 (C)	말소아님 (D)	총합계 (B+C+D)	면허대수- 3개월 경과 (A-B)
41	-	95	51	8	36	95	44
42	-	85	41		44	85	44
43	-	95	50	3	42	95	45
44	-	61	16	4	41	61	45
45	-	60	15	3	42	60	45
46	-	83	37	37	9	83	46
47	-	96	50	1	45	96	46
48	-	61	15	4	42	61	46
49	-	74	28	4	42	74	46
50	-	62	16		46	62	46
51	-	80	33	10	37	80	47
52	-	90	43	2	45	90	47
53	-	85	38		47	85	47
54	-	92	45	7	40	92	47
55	-	101	54		47	101	47
56	-	90	42	2	46	90	48
57	-	87	39		48	87	48
58	-	75	27		48	75	48
59	-	83	35	3	45	83	48
60	-	89	40		49	89	49
61	-	81	32		49	81	49
62	-	100	51		49	100	49
63	-	69	20	1	48	69	49
64	-	90	41	1	48	90	49
65	-	90	40	3	47	90	50
66	-	100	50		50	100	50
67	-	70	20		50	70	50
68	-	83	33	1	49	83	50
69	-	88	38		50	88	50
70	-	60	10	1	49	60	50
71	-	81	31		50	81	50
72	-	80	29	1	50	80	51
73	-	96	45		51	96	51
74	-	70	19		51	70	51
75	-	83	32	3	48	83	51
76	-	95	44	5	46	95	51
77	-	85	34	1	50	85	51
78	-	72	20	1	51	72	52
79	-	80	28		52	80	52
80	-	83	31	1	51	83	52
81	-	53	1		52	53	52
82	-	81	29	1	51	81	52
83	-	100	48	2	50	100	52
84	-	99	46	3	50	99	53

순번	회사명	면허대수 (A)	3개월 경과 (B)	3개월 미경과 (C)	말소아님 (D)	총합계 (B+C+D)	면허대수- 3개월 경과 (A-B)
85	-	77	24	4	49	77	53
86	-	82	29		53	82	53
87	-	58	5	3	50	58	53
88	-	101	48	2	51	101	53
89	-	80	27		53	80	53
90	-	92	38	5	49	92	54
91	-	67	13	2	52	67	54
92	-	70	16	1	53	70	54
93	-	70	15		55	70	55
94	-	86	31		55	86	55
95	-	65	10		55	65	55
96	-	78	23		55	78	55
97	-	70	15	2	53	70	55
98	-	80	24	5	51	80	56
99	-	84	28		56	84	56
100	-	69	13	1	55	69	56
101	-	62	6		56	62	56
102	-	74	18	1	55	74	56
103	-	109	53	2	54	109	56
104	-	56		12	44	56	56
105	-	100	44	2	54	100	56
106	-	85	28	3	54	85	57
107	-	101	44		57	101	57
108	-	71	14	3	54	71	57
109	-	95	38	3	54	95	57
110	-	75	17		58	75	58
111	-	119	60	5	54	119	59
112	-	90	31	2	57	90	59
113	-	84	25		59	84	59
114	-	93	34	3	56	93	59
115	-	99	40	3	56	99	59
116	-	100	40	1	59	100	60
117	-	67	7	2	58	67	60
118	-	80	20	3	57	80	60
119	-	80	20	5	55	80	60
120	-	90	30		60	90	60
121	-	60			60	60	60
122	-	61			61	61	61
123	-	80	19	4	57	80	61
124	-	101	39	5	57	101	62
125	-	96	34	3	59	96	62
126	-	73	11	3	59	73	62
127	-	100	37	2	61	100	63
128	-	90	27	6	57	90	63

순번	회사명	면허대수 (A)	3개월 경과 (B)	3개월 미경과 (C)	말소아님 (D)	총합계 (B+C+D)	면허대수- 3개월 경과 (A-B)
129	-	70	7	3	60	70	63
130	-	77	14	3	60	77	63
131	-	84	20	2	62	84	64
132	-	95	31		64	95	64
133	-	93	29		64	93	64
134	-	70	6		64	70	64
135	-	64		3	61	64	64
136	-	102	38	4	60	102	64
137	-	83	18		65	83	65
138	-	106	41		65	106	65
139	-	77	12	1	64	77	65
140	-	165	100	3	62	165	65
141	-	95	30		65	95	65
142	-	105	40	7	58	105	65
143	-	69	4		65	69	65
144	-	97	31	2	64	97	66
145	-	72	6		66	72	66
146	-	80	14		66	80	66
147	-	91	25		66	91	66
148	-	83	17	3	63	83	66
149	-	102	36	2	64	102	66
150	-	110	44		66	110	66
151	-	77	10		67	77	67
152	-	67			67	67	67
153	-	80	13		67	80	67
154	-	82	15	17	50	82	67
155	-	116	49		67	116	67
156	-	100	33	1	66	100	67
157	-	79	11	1	67	79	68
158	-	77	9		68	77	68
159	-	96	28	6	62	96	68
160	-	116	48	8	60	116	68
161	-	68			68	68	68
162	-	100	32	1	67	100	68
163	-	81	12	2	67	81	69
164	-	85	16	3	66	85	69
165	-	85	16	8	61	85	69
166	-	80	11	4	65	80	69
167	-	82	13	5	64	82	69
168	-	106	37		69	106	69
169	-	97	27	3	67	97	70
170	-	100	30	1	69	100	70
171	-	70			70	70	70
172	-	100	30	4	66	100	70

순번	회사명	면허대수 (A)	3개월 경과 (B)	3개월 미경과 (C)	말소아님 (D)	총합계 (B+C+D)	면허대수- 3개월 경과 (A-B)
173	-	73	3	6	64	73	70
174	-	107	37		70	107	70
175	-	100	30	10	60	100	70
176	-	86	15		71	86	71
177	-	81	10		71	81	71
178	-	85	14	1	70	85	71
179	-	109	38	3	68	109	71
180	-	100	29		71	100	71
181	-	82	10	3	69	82	72
182	-	122	50	1	71	122	72
183	-	81	9		72	81	72
184	-	82	10		72	82	72
185	-	77	5		72	77	72
186	-	84	11	1	72	84	73
187	-	74			74	74	74
188	-	85	11		74	85	74
189	-	99	25	4	70	99	74
190	-	103	28	1	74	103	75
191	-	75			75	75	75
192	-	98	23		75	98	75
193	-	98	23		75	98	75
194	-	100	25	8	67	100	75
195	-	91	16	11	64	91	75
196	-	81	5		76	81	76
197	-	92	16	2	74	92	76
198	-	85	9	3	73	85	76
199	-	99	23	4	72	99	76
200	-	88	12	3	73	88	76
201	-	100	23		77	100	77
202	-	89	12	1	76	89	77
203	-	97	20	13	64	97	77
204	-	99	21		78	99	78
205	-	81	3	7	71	81	78
206	-	80		2	78	80	80
207	-	100	20	8	72	100	80
208	-	95	15	8	72	95	80
209	-	90	9		81	90	81
210	-	90	9	1	80	90	81
211	-	104	23		81	104	81
212	-	118	37	1	80	118	81
213	-	100	18	5	77	100	82
214	-	120	38	3	79	120	82
215	-	120	38		82	120	82
216	-	82			82	82	82

순번	회사명	면허대수 (A)	3개월 경과 (B)	3개월 미경과 (C)	말소아님 (D)	총합계 (B+C+D)	면허대수- 3개월 경과 (A-B)
217	-	132	49	2	81	132	83
218	-	110	27	1	82	110	83
219	-	91	8	2	81	91	83
220	-	100	16	3	81	100	84
221	-	100	16	3	81	100	84
222	-	84			84	84	84
223	-	85	1	3	81	85	84
224	-	122	38	10	74	122	84
225	-	100	15	12	73	100	85
226	-	132	47		85	132	85
227	-	118	33	3	82	118	85
228	-	100	14	1	85	100	86
229	-	92	6		86	92	86
230	-	104	17		87	104	87
231	-	90	3		87	90	87
232	-	95	8	1	86	95	87
233	-	100	12		88	100	88
234	-	119	30	8	81	119	89
235	-	89			89	89	89
236	-	90			90	90	90
237	-	100	9		91	100	91
238	-	91			91	91	91
239	-	100	8	11	81	100	92
240	-	100	8	4	88	100	92
241	-	121	28	1	92	121	93
242	-	96			96	96	96
243	-	150	54	6	90	150	96
244	-	100	3	4	93	100	97
245	-	100	2	2	96	100	98
246	-	100			100	100	100
247	-	100			100	100	100
248	-	125	23	3	99	125	102
249	-	149	45		104	149	104
250	-	110	5		105	110	105
251	-	157	39	12	106	157	118
252	-	209	87	2	120	209	122
253	-	132	7	1	124	132	125
254	-	256	44	23	189	256	212
	총합계	22603	6588	580	15435	22603	