‘타다’ 논란… 국토부 · 靑 뭐했나

검찰, 5월 · 7월 각각 2차례 국토부 · 청와대 의견 요청

“현행 법령 따라 사법처리”…기소 놓고 檢-정부 공방

법조계 일각“주무부처 · 청와대 사회적 합의 노력 미흡”

검찰의 차량호출 서비스 ‘타다’ 기소와 관련해 검찰과 정부 간 공방이 이어지는 가운데, 주무부처인 국토교통부와 컨트롤타워 역할을 해야 할 청와대가 선제적으로 사회적 합의를 이끌어내는 데 미흡했다는 비판이 법조계를 중심으로 제기되고 있다.

검찰이 ‘현행 법령에 따라 사법처리한다’는 보수적인 결론을 이끌어낼 수밖에 없는 상황에서, ‘상생안이 마련되기도 전에 기소 결론을 내렸다’며 법무부와 검찰에 논의 중단 책임을 떠넘기는 지적은 청와대와 정부의 무책임을 드러내는 모양새밖에 되지 않는다는 것이다.

다만 일각에서는 검찰이 원칙론을 고수한다 하더라도 기소 시점을 발표하는 데는 유연성을 발휘했어야 한다는 지적도 나온다.

4일 법조계 등에 따르면 ‘타다’ 고발 사건을 수사한 서울중앙지검 형사5부(부장검사 김태훈)는 지난 5월과 7월, 2차례에 걸쳐 국토부에 ‘타다’의 위법 여부에 대한 의견을 줄 것을 요청했다.

검찰은 국토부뿐만 아니라 ‘타다’ 관련 업무를 관장하는 청와대 국토교통비서관실에도 의견을 구했던 것으로 알려졌다.

대검찰청 관계자는 “정책 대응에 필요한 기간 동안, 정부당국에서 요청받은 기간 이상 기다린 후에 기소했다”고 밝혔다.

이는 지난달 28일 검찰이 이재웅 쏘카 대표와 박재욱 VCNC 대표를 여객자동차운수사업법 위반 혐의로 기소하자, 이낙연 국무총리와 김상조 청와대 정책실장, 홍남기 경제부총리, 김현미 국토교통부 장관 등 고위 당국자들이 ‘성급하다’며 앞다퉈 검찰을 비판한 데 대한 반박이다.

벤처업계에서도 ‘검찰이 상생 논의에 찬물을 끼얹었다’는 비판이 일었던 것과 동시에, 수사 과정에서 검찰이 정부에 사건처리 관련 사항을 충실히 보고했는지를 놓고 지리한 진실게임도 이어졌다.

국토부는 뒤늦게 검찰의 의견 조회에 공식적인 답변을 내놓지는 않았다고 인정했다. 다만 ‘타다’와 택시업계의 견해차를 아우를 수 있는 새로운 제도를 마련하는 데 손을 놓지도 않았다는 입장이다.

국토부 관계자는 “정책과 제도를 만드는 과정에서 필요한 협의, 통상적 · 상식적인 수준의 협의는 있었다”며 “검찰 수사나 기소에 관한 것은 정책적 협의의 영역은 아니지 않나”라고 반문했다.

그러나 법조계에서는 정부가 검찰에 정책적 고려를 해줄 것을 구체적으로 요청하는 등 적극적인 역할을 하지 않으면서 기소가 성급했다는 아쉬움을 드러내는 것은 어폐가 있다는 비판이 나온다.

수사와 기소가 검찰의 고유권한이라는 점을 감안하더라도, 논쟁적인 사안을 두고 검찰과 정부가 엇박자를 내는 것처럼 보이지 않도록 주무부처가 먼저 나서서 조율했더라면 잡음이 덜했으리라는 것이다.

한 검사장 출신 변호사는 “모빌리티와 새로운 서비스 모델에 대해 방향이 필요하다면 국토부가 미리 밝히고 현행법률 위반 여부를 제거하기 위해 노력하는 것이 이 사건의 본질”이라고 지적했다.

이 변호사는 “(국토부가) 지금 당장 결론이 나지 않지만 이런 노력을 하고 있다거나 앞으로 노력하겠다는 이야기는 당연히 해 줬어야 한다며 “공문도 보내고 (법무부가 검찰에) 기다려달라는 등 절차가 있었는데도 (검찰이) 기습적으로 기소한 것처럼 말한 것은 아쉽다”고 말했다.

주무부처와 검찰 사이에 ‘다리를 제대로 놓지 않았다’며 법무부에 책임을 돌릴 수는 없다는 지적도 있다. 수도권의 한 차장검사는 개인 의견을 전제로 “수사는 검찰이 알아서 하는 것이고 법무부에서는 검찰이 기소하겠다고 했을 때 하지 말라고 할 수 없다”며 “수사기밀이 유출될 수도 있는데 국토부에 ‘검찰이 기소한다는데 기소해도 되는가’라고 물을 수도 없는 것 아닌가”라고 말했다.

그럼에도 기소 시점에 대한 아쉬움을 토로하는 목소리도 나온다. 김종민 법무법인 동인 변호사는 “타다 문제는 관련 부처와 국회에서 빨리 풀었어야 하는 문제인데 검찰이 총대를 메고 기소한 모양새”라며 “검찰이 성급히 유 · 무죄를 가리기보다는 정책적 측면에서 함께 푸는 것이 바람직했을 것으로 보인다”고 지적했다.

김 변호사는 “타다 건은 국토부의 유권해석이 굉장히 중요한 문제”라며 “검찰이 기소 전 국토부 의견을 물었지만 공식 답변이 오지 않았던 만큼, 의견이 도착할 때까지 시한부 기소중지로 중간 처분을 할 수 있었을텐데 아쉬움이 남는다”고 덧붙였다.

검찰이 브레이크 건 차량호출서비스 ‘타다’

우버 · 디디추싱 · 그랩은 어떻게 살아남았나

검찰이 차량 호출 서비스 ‘타다’를 ‘유사 택시’로 보고 운영사 VCNC 박재욱 대표와 모회사 쏘카 이재웅 대표를 여객자동차 운수사업법 위반 혐의로 불구속 기소해 택시업계와 모빌리티 업계 간 갈등이 첨예해지면서 해외 사례들이 재조명받고 있다.

◇택시 공급 부족했던 美, 갈등 딛고 모빌리티 서비스 ‘제도화’

우버는 지난 2010년 6월 미국 캘리포니아주 샌프란시스코에서 첫 상업 운행을 시작했다. 샌프란시스코는 구릉으로 이루어진 도시지형과 높은 주차비용으로 거주가구 중 30%가 승용차를 소유하지 않은 데 반해 도시 내 대중교통은 공급이 부족해 우버가 출시됐을 때 폭발적인 반응을 낳았다.

반면 국내는 택시 공급이 수요보다 많다. 지난해 말 기준 전국의 개인 · 법인택시는 약 25만대다. 지난해 우리나라 총인구(5163만명) 대비 현황은 207명당 1대꼴이다. 미국 뉴욕은 택시 한 대당 태울 수 있는 사람 수가 646명, 영국 런던은 440명, 프랑스 파리는 380명 수준이다.

타다가 지난해 10월 서비스를 시작한 서울 지역의 경우 총인구는 974만명, 운행 중인 택시 수는 총 7만대로 택시 한 대당 인구수는 139명이다. 일본 도쿄(202명당 1대)보다 택시공급이 과잉인 상황이다.

지난 2017년 6월 미국 48개 주와 컬럼비아 특별구는 우버 등 모빌리티 업체에 ‘운송네트워크사업자’(TNC)라는 지위를 부여하고 새로운 여객운수업으로 공인했다. 신규 모빌리티 서비스가 그동안 택시가 제공하지 못한 가치를 창출했다고 인정한 것이다.

그러나 국내 모빌리티 시장은 택시업계의 반발로 지난 2013년 우버부터 2015년 콜버스, 2017년 풀러스, 지난해 카카오모빌리티 카풀, 올해 타다에 이르기까지 대립만 격화되는 모습이다. 공급과잉으로 인한 경쟁 심화로 택시기사들이 생존권을 침해받는다고 느끼기 때문이다.

라스베이거스가 있는 미국 네바다주는 공항, 호텔, 주요 관광지마다 우버 픽업존을 마련해 정해진 곳에서만 우버를 탈 수 있게 했다. 해결책은 각양각색이지만 모두 서비스를 할 수 있게 모빌리티 산업의 숨통은 열어놨다.

◇택시호출 앱으로 시작한 디디추싱-그랩, 승차공유 서비스로 발전

각각 중국과 동남아시아를 대표하는 모빌리티 서비스 ‘디디추싱’과 ‘그랩’은 택시와 손을 잡고 시작했다는 데서 우버 및 타다와 출발점을 달리한다. 디디추싱의 전신인 ‘디디다처’는 지난 2012년 택시 예약 서비스로 출범했다. 국토교통부의 택시제도 개편방안에 따르면 ‘중개형’으로 분류되는 우리나라의 ‘카카오 T’, ‘티맵택시’와 유사한 형태다.

디디추싱은 플랫폼에 합류하는 택시 기사에게 무료 스마트폰 충전기와 데이터 통신비를 제공하는 등 적극적인 지원을 아끼지 않으면서도 수수료는 받지 않는 파격 행보를 보였다. 그 결과 현지 택시 140만여대를 디디추싱 플랫폼으로 끌어들일 수 있었다. 결국 디디추싱은 지난 2016년 유일한 경쟁자였던 우버차이나를 인수하고 중국 모빌리티 시장을 사실상 장악하기에 이른다.

그랩 또한 지난 2012년 말레이시아에서 마이택시(MyTeksi)라는 이름의 택시 호출 앱으로 시작했다. 도로시설이 열악해 교통이 혼잡하고 택시를 잡기 어려운 동남아 교통 시스템의 가려운 곳을 긁어주며 본격적인 성장 궤도에 올랐다.

2014년 우버와 유사한 승차공유 서비스 ‘그랩 카’(GrabCar)를 론칭한 그랩은 동남아 도로에 대한 높은 이해도에 바탕한 철저한 현지화로 시장에 안착한다. 교통 정체가 극심한 베트남과 인도네시아, 태국 등에서는 오토바이를 호출할 수 있는 ‘그랩바이크’(GrabBike)를, 캄보디아나 미얀마에서는 툭툭(삼륜 오토바이)을 활용한 ‘그랩툭툭’(GrabTukTuk)’을 내놨다.

임산부 배려석,
누구를 위한
자리입니까?

세상에 올 소중한 생명을 위해 마련된 자리
따뜻한 마음으로 임산부와 아이에게 양보해주세요.
당신의 작은 배려가 더 큰 배려로 돌아옵니다.

한국언론진흥재단