

창원지방법원 2022. 11. 10 선고 2022나50257 판결 [부당이득금 반환]

전 문

원고(선정당사자), 피항소인

A

피고, 항소인 유한회사 B

소송대리인 변호사 김재상

변 론 종 결 2022. 9. 29.

판 결 선 고 2022. 11. 10.

제1 심판결 창원지방법원 마산지원 2021. 12. 16. 선고 2021가소531 판결

주 문

1. 제1심판결 중 아래에서 지급을 명하는 금액을 초과하는 피고 패소 부분을 취소하고, 그 취소 부분에 해당하는 원고(선정당사자) 및 선정자들의 청구를 모두 기각한다. 피고는 원고(선정당사자)에게 2,651,349원, 선정자 C에게 6,182,673원, 선정자 D에게 5,224,688원 및 각 이에 대하여 2021. 2. 8.부터 2022. 11. 10.까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 12%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.
2. 피고의 나머지 항소를 기각한다.
3. 소송 총비용은 피고가 부담한다.

청 구 취 지 및 항 소 취 지

1. 청구취지

피고는 원고(선정당사자, 이하 ‘원고’라고 한다) A에게 2,651,349원, 선정자 C에게 6,182,673원, 선정자 D(이하 원고와 선정자들을 통틀어 언급하는 경우에는 ‘원고 등’이라고 한다)에게 5,224,688원 및 각 이에 대하여 2021. 1. 1.부터 이 사건 소장 부분 송달일까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 12%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

2. 항소취지

제1심판결 중 피고 패소 부분을 취소하고, 그 취소 부분에 해당하는 원고 등의 청구를 모두 기각한다.

이 유

1. 기초사실

가. 당사자의 지위

피고는 택시여객 운송업 등을 목적으로 설립된 회사로서「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 ‘택시발전법’이라고 한다) 제2조 제3호의 택시운송사업자이고, 원고는 2012. 10.경부터, 선정자 C는 2005. 2.경부터, 선정자 D은 2010. 5.경부터 피고 소속 기사로 재직 중인 근로자들이다.

나. 택시발전법 제12조 제1항의 시행

택시발전법은 2014. 1. 28. 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지함을 목적으로 제정되었다. 택시발전법 제12조 제1항은 택시운송사업자가 택시의 구입 및 운행에 소요되는 제반 경비를 택시운수종사자에게 부담시키는 행위를 금지하였다[부칙(제12378호, 2014. 1. 28.) 제1조에 따라, 택시발전법 제12조 제1항은 2017. 10. 1.부터 창원시 사업구역에 대하여 시행되었다]. 택시발전법 및「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령」중 이 사건 관련 조항은 다음과 같다.

■ 택시운송사업의 발전에 관한 법률

제1조(목적) 이 법은 택시운송사업의 발전에 관한 사항을 규정함으로써 택시운송사업의 건전한 발전을 도모하여 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지함을 목적으로 한다.

제12조(운송비용 전가 금지 등)

① 대통령령으로 정하는 사업구역의 택시운송사업자는 택시의 구입 및 운행에 드는 비용 중 다음 각 호의 비용을 택시운수종사자에게 부담시켜서는 아니 된다.

1. 택시 구입비(신규차량을 택시운수종사자에게 배차하면서 추가 징수하는 비용을 포함한다)
2. 유류비
3. 세차비
4. 택시운송사업자가 차량 내부에 붙이는 장비의 설치비 및 운영비
5. 그 밖에 택시의 구입 및 운행에 드는 비용으로서 대통령령으로 정하는 비용

④ 시·도지사는 1년에 2회 이상 대통령령으로 정하는 바에 따라 택시운송사업자가 제1항 및 제2항을 준수하고 있는지를 조사하고, 그 조사 내용과 조치결과를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

부칙 <제12378호, 2014. 1. 28.>

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제9조 및 제11조는 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하고, 제12조 제1항 및 제18조 제1항 제1호는 특별시 및 광역시의 사업구역에 대하여는 2016년 10월 1일부터, 그 외의 사업구역에 대하여는 2017년 10월 1일부터 시행한다.

■ 택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령

제19조(운송비용 전가 금지 등)

① 법 제12조 제1항 각 호 외의 부분에서 “대통령령으로 정하는 사업구역의 택시운송사업자”란 군(광역시의 군은 제외한다) 지역을 제외한 사업구역의 일반택시운송사업자를 말한다.

다. 임금협정 체결 경과

피고는 2003년, 2010년, 2014년 E 노동조합과 사이에 아래와 같은 내용이 포함된 임금협정을 각

체결하였다.

[2003년 임금협정서]

택시운수근로자의 근로조건 개선과 노사관계의 안정으로 생산성 향상을 도모하여 기업의 건실한 성장 및 선진교통 질서확립을 위해 월급제 실시를 합의하고 2003년도 임금협정을 다음과 같이 상호 성실하게 준수할 것을 다짐한다.

제2조(적용범위) 이 협정은 E 노동조합에 가입한 운전직 종사원에게 적용한다.

제8조(노사준수사항)

1. 회사는 1일 차량운행에 필요한 LPG를 40리터씩 지급한다.
2. 1일 운송수입금은 116,000원으로 한다.

제9조(성실의무) 회사와 노동조합은 체결된 임금협정을 성실히 준수하여야 하며, 본 협약의 불이행으로 인해 발생하는 모든 책임은 본 협정을 불이행한 측에 있다.

제11조(유효기간) 본 협정은 2003년 9월 1일부터, 년 월 일까지 효력이 지속된다.

[2010년 임금협정서]

택시운수근로자의 근로조건 개선과 노사관계의 안정으로 생산성 향상을 도모하여 기업의 건실한 성장 및 선진교통 질서확립을 위해 월급제 실시를 합의하고 2010년 8월분 급료부터 조정된 임금협정을 다음과 같이 상호 성실하게 준수할 것을 다짐한다.

제2조(적용범위) 이 협정은 E 노동조합에 가입한 운전직 종사원에게 적용한다.

제8조(노사준수사항)

1. 회사는 1일 차량운행에 필요한 LPG를 40리터씩 지급한다.
2. 1일 운송수입금은 127,000원으로 한다.

제9조(성실의무) 회사와 노동조합은 체결된 임금협정을 성실히 준수하여야 하며, 본 협약의 불이행으로 인해 발생하는 모든 책임은 본 협정을 불이행한 측에 있다.

제11조(유효기간) 본 협정은 2010년 8월 1일부터 2011년 7월 30일까지 효력이 지속된다. 단, 금번

협상 후 타 회사와 현저한 차이가 발생할 경우 재협상한다.

[2014년 임금협정서]

택시운수근로자의 근로조건 개선과 노사관계의 안정으로 생산성 향상을 도모하여 기업의 건실한 성장 및 선진교통 질서확립을 위해 월급제 실시를 합의하고 2014년 6월분 급료부터 조정된 임금협정을 다음과 같이 상호 성실하게 준수할 것을 다짐한다.

제2조(적용범위) 이 협정은 E 노동조합에 가입한 운전직 종사원에게 적용한다.

제8조(노사준수사항)

1. 회사는 1일 차량운행에 필요한 LPG를 40리터씩 지급한다.
2. 1일 운송수입금은 138,000원으로 한다.(신차 141,000원)

제9조(성실의무) 회사와 노동조합은 체결된 임금협정을 성실히 준수하여야 하며, 본 협약의 불이행으로 인해 발생하는 모든 책임은 본 협정을 불이행한 측에 있다.

제11조(유효기간) 본 협정은 2014년 6월 1일부터 2015년 6월 30일까지 효력이 지속된다. 단, 금번

협상 후 타 회사와 현저한 차이가 발생할 경우 재협상한다.

라. 택시발전법 제12조 제1항이 창원시 지역에 시행된 2017. 10. 1. 이후에도, 원고등을 포함한 피고 소속 택시운수종사자들은 종전과 동일하게 1일 40리터를 초과하는 유류비를 부담하였다. 원고 등이 2017. 10.부터 2020. 12.까지의 기간 동안 실질적으로 부담한 유류비1)는 원고가 2,651,349원이고, 선정자 C는 6,182,673원이며, 선정자 D은 5,224,688원이다.

마. 창원시장은 2021. 4. 7. 피고에 대하여 택시발전법 제12조 제1항 위반을 이유로 과태료 2,500,000원을 부과하였다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 갑 제1, 2, 3호증(가지번호 포함), 을 제1 내지 3, 5호증의 각 기재, 변론 전체의 취지

2. 청구원인에 관한 판단

가. 원고의 주장 요지

택시발전법 제12조 제1항은 강행규정이므로 이에 위반되는 임금협정은 그 효력이 인정되지 아니하여

피고는 원고 등에게 유류비를 부담시켜서는 아니됨에도 불구하고 원고 등이 유류비를 부담하도록 하였으므로, 피고는 원고 등에게 택시발전법 제12조 제1항이 창원시에서 시행된 2017. 10.부터 2020. 12.까지의 기간 동안 원고 등이 부담한 유류비 상당액 및 이에 대한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

나. 택시발전법 제12조 제1항이 강행규정인지 여부

1) 택시발전법에 의하면, 군(광역시의 군은 제외한다) 지역을 제외한 사업구역의 택시운송사업자는 택시의 구입 및 운행에 드는 비용 중 택시구입비(신규차량을 택시운수종사자에게 배차하면서 추가 징수하는 비용 포함), 유류비, 세차비, 택시운송사업자가 차량 내부에 붙이는 장비의 설치비 및 운영비를 택시운수종사자에게 부담시켜서는 아니 된다(제12조 제1항). 나아가 시·도지사는 1년에 2회 이상 대통령령으로 정하는 바에 따라 택시운송사업자가 운송비용 전가 금지 규정을 준수하고 있는지를 조사하고, 그 조사 내용과 조치결과를 국토교통부장관에게 보고하여야 하고(제12조 제4항), 국토교통부장관은 택시운송사업자가 운송비용 전가 금지 규정을 위반한 경우 택시운송사업면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 감차 등이 따르는 사업계획 변경을 명할 수 있으며(제18조 제1항 제1호), 1천만 원 이하의 과태료를 부과한다(제23조 제1항).

2) 택시발전법 제12조 제1항은 택시운송사업자가 택시운수종사자에게 택시구입비, 유류비, 세차비 등의 운송비용을 전가하는 것을 금지한다고 규정하면서도, 이와 달리 택시운송사업자가 택시운수종사자에게 운송비용을 전가하기로 약정한 경우에 그 법률행위의 효력에 관하여는 명확하게 정하지 않고 있다. 그러나 택시발전법 제12조 제1항의 입법배경과 규정취지, 보호법익과 규율대상, 위반행위의 중대성과 비난가능성, 위반행위가 미치는 영향 등을 종합적으로 고려하면, 택시운송사업자가 택시운수종사자에게 운송비용을 전가하는 것을 금지하는 택시발전법 제12조 제1항은 강행규정에 해당하고, 이를 위반하여 택시운수종사자에게 운송비용을 전가한 임금협정은 무효라고 보아야 한다. 구체적인 이유는 다음과 같다.

① 종래 택시운송사업의 경우, 택시운수종사자가 택시운송사업자에게 운송수입금 중 일부를

사납금으로 납부하고 그 밖의 수익과 비용이 택시운수종사자에 귀속되는 정액사납금제의 형태로 운영되어 왔다. 그런데 이러한 정액사납금제도는 택시운수종사자의 근로조건 악화와 택시서비스 질의 하락을 초래하였고, 이러한 폐해를 개선하기 위하여 택시운송사업자가 택시운수종사자로부터 운송수입금의 전액을 받아 관리하도록 하는 전액관리제를 도입하였다. 그러나 운송수입금의 전액 납부의무만 정하고 수익금이나 비용의 배분에 관한 내용을 규제하지 않은 상태에서는 운송비용을 일정부분 택시운수종사자에게 전가하는 영업 방식이 유지되어 택시운수종사자의 근로조건 개선에 한계가 나타났다. 결국 택시운수종사자의 실질적인 근로조건 개선을 위해서는 특단의 조치가 필요하였고, 그 조치로 택시 구입비, 유류비, 세차비, 그리고 그 밖에 택시의 구입 및 운행에 드는 비용 등도 택시운수종사자에게 부담시키지 못하도록 하는 택시발전법 제12조 제1항을 두기에 이른 것이다(헌법재판소 2018. 6. 28. 선고 2016헌마1153 결정 참조).

② 택시발전법 제12조 제1항은 택시운송사업자가 택시의 구입 및 운행에 소요되는 제반 경비를 택시운수종사자에게 부담시키는 행위를 금지시키는 등 고용계약, 단체협약 등에서 정해질 사항을 직접적으로 규율함으로써, 경제적 취약 계층인 택시운수종사자들이 부당한 경제적 부담을 지는 것을 방지하고 이를 통해 열악한 근로 여건에서 초래되는 과속 운행, 난폭 운전, 승차 거부 등을 예방하여 승객들이 보다 안전하게 대중교통을 이용할 수 있는 환경을 만들고자 하는 데에 그 목적을 두고 있다. 이처럼 택시발전법 제12조 제1항이 달성하려는 택시운수종사자의 생활안정과 승객들의 안전 및 편의는 중요한 공익으로서 그 보호법익의 공익적 성격이 강하다.

③ 택시발전법은 택시운송사업의 발전에 관한 사항을 규정함으로써 택시운송사업의 건전한 발전을 도모하여 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지함을 목적으로 하면서(제1조), 택시운송사업자에 대하여 합병 등 구조조정 또는 경영개선 시 재정지원, 택시감차 보상, 친환경택시 대체사업, 택시 시설·장비 확충·개선 등에 대한 재정지원(제7조), 지방세특례제한법, 조세특례제한법에 따른 차량취득세, 개별소비세, 부가가치세 등의 조세감면(제14조) 등을 규정하고, 한편으로 제12조 제1항에서 택시운수종사자에 대한 운송비용 전가금지의무를 규정하였다. 이와 같이 택시운송사업자가 택시발전법을 통하여 각종 지원과 혜택을 받고도 그에 상응하는 의무를 위반하여 택시운수종사자에게 운송비용을 전가하는 것은 그

비난가능성이 크다.

④ 택시운송사업자가 노사합의 등을 통하여 택시운수종사자에게 유류비 등 운송비용을 전가하기로 한 경우 그 임금협정이 유효하다고 하면, 택시운수종사자의 실질적인 근로조건 개선을 통하여 국민 교통편의를 제고하고자 하는 택시발전법의 입법 취지를 근본적으로 훼손할 우려가 있다. 따라서 택시운송사업자에게 과태료, 사업일부정지 등 행정적 제재를 하는 것만으로는 부족하고, 이러한 입법 취지를 사법적 법률관계에서도 관철시켜 계약을 무효로 볼 필요가 있다.

다. 피고의 부당이득 반환의무

원고 등이 택시발전법 제12조 제1항이 창원시에서 시행된 이후인 2017. 10.부터 2020. 12.까지의 기간 동안 1일 40리터를 초과하는 유류비를 부담한 사실은 앞서 본 바와 같으므로, 피고는 택시발전법 제12조 제1항에 따라 피고가 부담해야 하는 유류비를 원고 등이 부담하도록 함으로써 그 금액 상당의 이익을 얻고, 원고 등은 그 금액 상당의 손해를 입었다. 따라서 피고는 특별한 사정이 없는 한 원고에게 2,651,349원, 선정자 C에게 6,182,673원, 선정자 D에게 5,224,688원 및 각 이에 대하여 이 사건 소장 부분 송달일인 2021. 2. 8.부터 피고가 그 이행의무의 존부나 범위에 관하여 항쟁하는 것이 타당하다고 인정되는 이 법원 판결 선고일인 2022. 11. 10.까지는 민법이 정한 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 소송촉진 등에 관한 특레법이 정한 연 12%의 각 비율로 계산한 이자 또는 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

[원고 등은 2021. 1. 1.부터의 지연손해금을 구하고 있다. 피고의 부당이득 반환의무는 이행기한의 정함이 없는 채무이므로 채무자는 이행청구를 받은 때에 비로소 지체책임을 진다(민법 제387조 제2항). 그리고 민법 제748조 제2항은 “악의의 수익자는 그 받은 이익에 이자를 붙여 반환하고 손해가 있으면 이를 배상하여야 한다.”라고 규정하고, 민법 제749조 제2항은 “선의의 수익자가 패소한 때에는 그 소를 제기한 때부터 악의의 수익자로 본다.”라고 규정하고 있는데, 이 경우 ‘소를 제기한 때’는 소송이 계속된 때, 즉 소장 부분이 피고에게 송달된 때를 말하므로(대법원 2014. 2. 13. 선고 2013다1891 판결 등 참조), 피고가 이 사건 소송에서 패소하게 된 이상 이 사건 소장 부분 송달일부부터는 악의의 수익자가 되어 그때부터 반환하여야 할 유류비 등 합계액에 대한 법정이자 또는

자연손해금의 지급의무를 부담하게 된다. 따라서 원고 등의 자연손해금 청구 중 2021. 1. 1.부터 이 사건 소장 부분 송달일 전날까지의 부분은 이유 없다].

3. 피고의 주장에 관한 판단

가. 택시발전법 제12조 제1항이 전액관리제를 전제로 한 것이라는 주장에 관한 판단

1) 피고의 주장 요지

택시발전법 제12조 제1항의 운송비용 전가금지 규정은 전액관리제 시행을 전제로 한 것이므로, 피고가 정액사납금제로 운영한 이상 택시발전법 제12조 제1항은 적용되지 않는다.

2) 판단

택시발전법 제12조 제1항의 운송비용 전가금지 규정이 전액관리제 시행을 전제로 한 것이라고 볼 수 없으므로 피고에게 택시발전법 제12조 제1항의 적용이 배제된다고 볼 수는 없다. 구체적인 이유는 다음과 같다.

- ① 전액관리제를 도입하였으나 다른 제도적 보완 장치가 마련되지 않아 전액관리제가 유명무실화되자, 택시운수종사자의 경제적 부담완화와 대중교통의 안전성 담보라는 목적을 위한 특단의 조치로서 택시운행비용을 택시운수종사자에게 부담시키지 못하도록 하는 택시발전법 제12조 제1항을 규정하게 되었다. 이러한 입법배경 및 취지를 고려할 때 전액관리제가 시행되는 사업장에 한정하여 택시발전법 제12조 제1항이 적용된다고 볼 수는 없다.
- ② 운송수입금 전액관리제는 여객자동차 운수사업법 제21조 제1항, 제26조 제2항에서 규정하고 있으나, 택시발전법 제4조 제1항은 “이 법은 택시운송사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.”라고 규정하고 있다. 그리고 택시발전법 제12조 제1항은 “대통령령으로 정하는 사업구역의 택시운송사업자는 택시의 구입 및 운행에 드는 비용 중 다음 각 호의 비용을 택시운수종사자에게 부담시켜서는 아니 된다.”라고 규정하고 있을 뿐 여객자동차 운수사업법에 따른 전액관리제가 시행되는 경우에 한정하여 적용된다고 규정하고 있지 않다. 위와 같은 택시발전법의 체계 및 문언 등에 비추어 볼 때, 전액관리제가 시행되는 경우에 한하여 택시발전법 제12조 제1항이 적용되어야 한다고 해석할 수는 없다.

나. 신의칙 위반 주장에 관한 판단

1) 피고의 주장 요지

원고 등의 청구는 피고에게 예측하지 못한 중대한 경영상의 어려움을 초래하거나 기업의 존립을 위태롭게 하므로 신의칙에 위배된다.

2) 관련 법리

신의성실의 원칙(이하 ‘신의칙’이라고 한다)은, 법률관계의 당사자는 상대방의 이익을 배려하여 형평에 어긋나거나 신뢰를 저버리는 내용 또는 방법으로 권리를 행사하거나 의무를 이행하여서는 아니 된다는 추상적 규범을 말하는 것으로서, 신의칙에 위배된다는 이유로 그 권리행사를 부정하기 위해서는 상대방에게 신의를 공여하였거나 객관적으로 보아 상대방이 신의를 가지는 것이 정당한 상태에 이르러야 하고 이와 같은 상대방의 신의에 반하여 권리를 행사하는 것이 정의관념에 비추어 용인될 수 없는 정도의 상태에 이르러야 한다. 단체협약 등 노사합의의 내용이 강행규정을 위반하여 무효인 경우에, 그 무효를 주장하는 것이 신의칙에 위배되는 권리의 행사라는 이유로 이를 배척한다면 강행규정으로 정한 입법 취지를 몰각시키는 결과가 되므로, 신의칙을 적용하기 위한 일반적인 요건을 갖추는 물론 강행규정성에도 불구하고 신의칙을 우선하여 적용하는 것을 수긍할 만한 특별한 사정이 있는 예외적인 경우에 해당하지 않는 한 그러한 주장이 신의칙에 위배된다고 볼 수 없다(대법원 2018. 7. 11. 선고 2016다9261, 9278 판결 등 참조).

3) 판단

앞서 든 증거들, 을 제4호증의 기재 및 변론 전체의 취지를 종합하여 알 수 있는 다음과 같은 사정을 종합하여 보면, 원고 등이 택시운수종사자에게 운송비용을 전가한 임금협정이 택시발전법 제12조 제1항에 위반하여 무효임을 주장하면서 피고를 상대로 유류비 상당액의 반환을 구하는 것이 정의관념에 비추어 용인될 수 없는 정도의 상태에 이르렀다고 보기 어려울 뿐만 아니라, 택시발전법의 강행규정성에도 불구하고 신의칙을 우선하여 적용하는 것을 수긍할 만한 특별한 사정이 있는 경우에 해당한다고 보기 어렵다. 따라서 피고의 위 주장은 이유 없다.

① 택시운수종사자에게 1일 40리터를 초과하는 유류비를 전가한 임금협정이 근로관계 당사자들 사이의 자발적 합의에 의한 것이라도, 이는 강행규정인 택시발전법 제12조 제1항의 취지를 회피하기 위한 행위 그 자체일 뿐이고, 강행규정이 보호하는 이익을 보호의 대상자가 스스로 포기하기로

하였다고 하여 강행규정의 취지와 규범으로서의 효력보다 신의칙을 우선하여 적용할 수 없다.

② 택시운수종사자에게 운송비용을 전가한 임금협정이 무효라고 본다면, 피고는 원고 등에게 유류비 상당액을 지급할 의무를 부담하는 반면, 원고 등은 당초에는 예상하지 못하였던 이익을 얻을 수도 있다. 그러나 이는 택시발전법 제12조 제1항의 강행규정을 위반한 탈법행위를 통하여 초래된 불가피한 결과일 뿐이다.

③ 피고가 제출한 증거만으로는 원고 등의 유류비 상당액 청구로 인하여 피고에게 중대한 경영상의 어려움이 초래되거나 기업의 존립이 위태롭게 된다고 단정하기 어렵다.

4. 결론

그렇다면, 원고 등의 청구는 위 인정범위 내에서 이유 있어 이를 인용하고, 나머지 청구는 이유 없어 이를 기각하여야 한다. 제1심판결 중 위 인정 금액을 초과하여 지급을 명한 피고 패소 부분은 이와 결론을 달리하여 부당하므로 피고의 항소를 일부 받아들여 이를 취소하고, 그 취소 부분에 해당하는 원고 등의 청구를 기각하며, 피고의 나머지 항소는 이유 없어 이를 기각하기로 하여, 주문과 같이 판결한다.

재판장 판사 홍 득 관, 판사 윤 정, 판사 이큰가람

1) 유류비 포인트로 결재한 금액과 정부로부터 지급받은 보조금을 제외한 금액이다.