

제417회 국회
(임시회)

국토교통위원회 회의록 (교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2024년8월19일(월)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201404)

상정된 안건

1. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201404) 1

(14시06분 개의)

○소위원장 문진석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

정원이 되었으므로 제417회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 지난 회의에서 논의한 택시운송사업의 발전에 관한 법률 개정안을 계속 심사하도록 하겠습니다.

법안심사 방법은 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

그리고 오늘 회의에는 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹, 공공운수노조 택시지부 그리고 서울시에서 참석하였으니 법안에 대한 토론 전에 잠시 의견을 듣도록 하겠습니다.

그리고 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하여 주시고 답변 모두에 소속 직위 성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201404)

(14시07분)

○소위원장 문진석 의사일정 제1항 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 전문위원입니다.

자료 1쪽에 지난 소위의 주요 논의사항을 정리했습니다.

택시 월급제 전국 확대를 앞두고 노사가 합의하는 경우 소정근로시간을 40시간 미만으로도 정할 수 있도록 예외를 두고자 하는 등 개정안에 대하여 지난 8월 1일 소위에서는 현행법의 취지가 무력화될 수 있다는 등의 우려 의견과 업계의 어려움이나 노조 측에서도 찬성하는 점 등을 고려하여 빨리 개정하여야 한다는 의견, 그리고 일단 전국 확대를 일정 기간 유예하자는 의견 등이 제기된 가운데 관련 이해관계자 의견을 한 번 더 듣고 결론을 내리는 쪽으로 마무리가 되었습니다.

참고로 택시 월급제 전국 확대를 유예하는 것과 관련하여 자료 제일 마지막 26쪽에 이전 법률의 부칙을 개정하는 방향으로 수정의견을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 기본적으로 개정안에 대해서 찬성 입장이고요. 전문위원께서 수정안으로 제시해 놓은 2년 유예에 대해서도 소위에서 결정하는 대로 따르도록 하겠습니다.

○소위원장 문진석 다음은 토론에 들어가기 전에 택시 관련 단체의 의견을 들은 후에 법안심사를 계속하도록 하겠습니다.

그러면 회의장 정리를 위하여 잠시 자리에서 대기해 주시기 바랍니다.

오늘 출석한 분들을 소개하도록 하겠습니다.

김희갑 서울시 교통기획관입니다.

박복규 전국택시운송사업조합연합회 회장님이십니다.

강신표 전국택시노동조합연맹 위원장입니다.

구수영 전국민주택시노동조합연맹 위원장입니다.

이삼형 공공운수노조 택시지부 정책위원장입니다.

(인사)

그러면 참석하신 분들의 의견을 모두 들은 다음에 위원님들께서 질의하실 수 있도록 하겠습니다.

먼저 김희갑 교통기획관님 말씀해 주시기 바랍니다.

○서울특별시교통기획관 김희갑 서울시 교통기획관 김희갑입니다.

자동차 운수사업법이 개정돼서 2020년 1월 1일부터 전액관리제가 도입이 되고 그다음에 주 40시간 월급제가 2021년 1월 1일부터 서울시에서 시범실시가 되었습니다.

전액관리제 같은 경우는 과거 사납금제 운영에 따른 불합리한 임금 제도를 개선하려는 긍정적 취지에도 불구하고 택시 노사의 반대가 많았습니다. 대다수의 택시회사가 이를 준수하지 않은 사항도 있어서 최근에 저희가 21개 사에 대해서 과태료 처분도 7월 달에 한 바 있고요. 나머지 회사에 대해서도 저희가 전수조사를 계속 진행하고 있습니다.

그리고 주 40시간 월급제 관련해서 택시회사 입장은 주 40시간 월급제 시행으로 지급해야 할 고정급여 수준이 올라서 월 기준금액이 높아질 수밖에 없다는 입장이고, 택시기사 입장은 근로자 입장에서는 안정적인 급여를 보장하는 월급제 취지에도 찬성하면서 높은 기준금 수준은 기사의 처우를 악화시키고 있다 그런 입장입니다.

그러니까 기준금 변화를 보면 19년도에 전액관리제 시행하기 전에 기준금이 339만 원

이었습니다. 2000년에 415만 원으로 올랐고 그다음에 22년에 435만 원 그다음에 23년에 485만 원으로 인상됐으며 23년도에 택시요금 인상하면서 23년도의 기준을 준수하는 것으로 해서 지금 485만 원인 것으로 알고 있습니다.

그런데 또 하나의 문제점은 뭐냐 하면 지금 시범실시하고 있는데 주 40시간 위반에 대해서는 행정청이 처분할 수 있는 규정은 없습니다. 만약에 주 40시간을 위반했을 때는 최저임금제 위반으로 해서 고용노동부에서 그것을 처분하고 있는 것으로 알고 있습니다.

그래서 택시 노사 양쪽 다 전액관리제 및 월급제 시행으로 인해 발생하는 서로의 불이익을 최소화하는 데 양측 이해관계가 대체적으로 일치하는 것으로 알고 있습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 문진석 고맙습니다.

다음은 박복규 회장님 말씀해 주시기 바랍니다.

○전국택시운송사업조합연합회장 박복규 안녕하십니까?

저는 전국택시연합회장 박복규입니다.

오늘 소중한 자리를 내주시고 발언할 기회를 주신 데에 대해서 국토교통위원회 여야 위원님들께 깊게 감사를 드립니다.

현재 우리 법인택시는 매우 어려운 사정에 있습니다. 이를 방증하듯 최근 최저임금위원회에서도 업종별 구분 적용 문제를 매년 치열하게 논의하고 있습니다. 수많은 업종 중에서 3개 업종, 숙박업 편의점 택시업이 우선순위로 선정되고 구분 대상 업종으로 제시되고 있습니다.

언론을 통해서 알고 계시겠지만 어려운 이 환경을 어떻게 타개할 수 있는가는 매우 숙제적인 문제입니다. 이 가장 취약한 업종을 어떤 문제로 어떻게 해결하는가는 바로 이 자리에 계시는 위원님들의 생각에 달려 있다고 생각합니다.

한편 오늘 소위원회에서 심의 예정된 택시 발전법 규정은 지난 2019년 100일간 카풀 대안 농성 때 세 사람의 극단적인 선택으로 사회적인 혼란이 가중된 시기에 충분한 논의가 되지 않고 이루어진 것입니다. 당시 무엇보다도 불법 카풀 문제에 대해 해결이 시급했기 때문에 우선 급한 불부터 끄자는 심정으로 다소 성급하게 논의가 이루어졌습니다. 바로 제가 그 당시 당사자 중 한 명이고 여기에 계시는 손명수 위원님 그리고 민주노총 구수영 위원장님 그리고 한국노총 강신표 위원장도 함께 이 자리에 있습니다.

이 법안은 제정 당시부터 매우 우려됐습니다. 과연 성공 여부가 있겠느냐. 처음부터 실패가 예견됐기 때문에 전례 없는 6년이라는 시간을 유예를 두었습니다. 그러나 처음부터 저희들이 이 법안에 대해서 부정적인 면은 없지 않았습니다. 해 보려고 많은 노력을 했습니다. 더 많은 시간이 앞으로 지난다 할지라도 이 법안은 이루어질 수 없다는 것을 저는 확신합니다. 그리고 현재 서울의 결과를 보더라도 실패한 정책임이 확실합니다.

법인택시 현장을 전혀 고려치 못했기 때문에 택시 노사 모두가 함께 반대하고 있습니다. 그럼에도 택시산업 구성원 중 극히 일부에 불과한 소수 노조가 주장한다고 해서 기존 법 규정을 확대 시행하려 하거나 단순히 추가 유예 기간만 선정하려는 움직임에 저는 심히 걱정을 하지 않을 수 없습니다.

법인택시의 근본적인 문제 해결을 위해서 오늘 소위원회에 올라온 개정안이 단연코 개정되어서 반영되어야 합니다. 우리 택시 노사가 원하는 근로시간을 자유롭게 선택하고

취업하고 운영할 수 있는 방안이 보장되어야 합니다.

우리 택시 노사가 원하는 개정안은 주 40시간이라는 원칙은 그대로 유지한 채 별도로 노사가 합의할 수 있을 경우에는 제외해야 한다는 예외 규정을 적용할 수 있다 하는 것이 이 법안의 요지입니다. 고정급과 성과급 수준을 스스로 상대방과 조정하여 근로자 스스로 선택할 수 있도록 하자는 것입니다.

어떤 산업에도 근로시간을 주 40시간 이상으로 정하는 규제는 없습니다. 저희들은 찾아보지 못했습니다. 그러나 우리 법인택시는 이와 같은 불합리한 규제를 받고 있습니다. 그러한 규제가 장차 전국으로 확대될 경우 우리 법인택시는 회복하지 못할 직격탄을 맞이하게 될 것 같습니다.

택시 노사 간 자율성을 크게 침범할 뿐만 아니라 개별 운수종사자의 취업을 제한하고 택시회사들이 운수종사자를 채용하지 못하고 줄도산하는 상황이 현실화되고 있습니다. 열심히 일하는 근로자들이 벌어 가는 수익금으로 악의적이고 불성실한 근로자들의 고정급을 보전해 주는 결과가 이 법안이 아닌가 생각합니다. 그러한 상황이 일반화된다면 법인택시는 더 이상 살아남을 수 없습니다. 그리고 그 피해는 고스란히 택시를 이용하는 국민들에게 돌아갈 수 있습니다.

우리 택시 노사 모두는, 요즘 같이 무더운 여름이나 찬바람이 부는 겨울이나 눈이 오나 비가 오나 남이 모두 잠든 시간에도 가족과 함께 즐기는 명절에도 쉬지 못하는 법인택시 종사자는 항상 최전선에서 서민들이 이용하는 교통수단이 되려고 갖은 노력을 하고 있습니다.

앞으로 항상 저희가 있어야 할 자리에서 본연의 역할을 다할 수 있도록 도와주십시오. 여기에 계시는 국회 교통위원회 법안소위원장님께서 그러한 사정을 충분히 감안하시고 현명한 결정을 내려서 쓰러져 가는 그리고 사라져 가는 법인택시를 꼭 한번 살려 주시기를 간절한 마음으로 애원하고 호소합니다.

감사합니다.

○소위원장 문진석 수고하셨습니다.

다음은 강신표 위원장님 말씀해 주시기 바랍니다.

○전국택시노동조합연맹위원장 강신표 전국택시위원장 강신표입니다.

저는 길게 말씀 안 드리고요.

2019년도에 전액관리제가 시작되고 나서, 민주택시였지요. 모든 사업장들이 다 월급제가 되고 잘될 줄 알았습니다. 저는 그때도 반대했습니다. 법인택시는 월급제 이 자체가 모순입니다. 충분한 사회적 재원이 들어오지 않는 한 월급제 전액관리제는 될 수가 없습니다. 그 현실이 지금 20년 넘어서 도태됐고, 오죽하면 저희 노동자 쪽이 외국처럼 편안하게 자유롭게 일을 해 달라. 왜 택시만 이렇게 40시간 묶고 말만 월급제 그리고 아무 재원 없는 월급제를 시행하라 그러냐.

여기 서울시 국장님도 나와 계시지만 460 찍으면 뭐하겠습니까. 차 100대에서 50대 가 동태 갖고 50명의 기사가 그 나머지, 회사의 100명이 찍는 것을 부담하고 있는 게 현실입니다. 그것도 그나마 서울만 좋은 거고 지방 도 단위들은 죽으면 죽었지 폐업을 하면 됐지, 월급제는 할 수 없는 상황입니다.

세계에 유례도 없는 전액관리제 법인택시 월급제는 한시라도 빨리 고쳐져야 됩니다.

새로운 노동자 유입도 안 되고, 제가 20대 청년이라고 그래도 주 40시간 이상을 일하러 누가 들어가겠습니까? 아싸리 택배나 다른 데 밤에 많이 일하는 대리운전이나 나 편안하게 하는 게 수입이 더 낫습니다. 지금 대리운전이나 택배는 거의 400~500을 벌고 있습니다. 아무리 택시가 한 대에 460~500 찍는다 그래도 1인 1차로 찍는 겁니다. 그 한 대가 2명이 찍는 게 아니고 한 사람이 거의 20시간을 일해서 그만큼 찍는 거기 때문에 이것은 죽으라는 것입니다.

저보다도 더 많이 고결하고 현명하신 위원님들이, 저는 딱 잘라서 말합니다. 법인택시는 월급제는 죽어도 할 수 없다, 단 할 수 있는 것은 정부지원금 외에는 없다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 수고하셨습니다.

다음은 구수영 위원장님 말씀해 주시기 바랍니다.

○전국민주택시노동조합연맹위원장 구수영 반갑습니다.

작금의 택시 현실에 대해서 다 공감하시는 측면도 없잖아 있을 거라고 저는 생각합니다. 개인택시는 가격이 천정부지로 올라가고 있습니다. 반대로 법인택시는, 추락의 날개가 있는지 없는지는 잘 모르겠습니다마는 현재 서울 같은 경우에 50% 정도 가동이 되는 것으로 확인을 하고 있습니다.

법인과 개인이 상호 발전해야 되는데 개인은 발전하고 법인은 이렇게 처참한 지경에, 현실이 그렇다고 한다면 무언가 잘못됐다. 분명하게 말씀드리면 무언가 잘못됐다고 저는 보여줍니다. 그동안의 정부 정책도 그렇고 국회에서 수많은 논의도 있었습시다만 2019년 3월 7일 날 사회적 대타협을 이룬 것도 그러한 배경의 연장선상에 있었습니다.

그러면 왜 개인택시는 그렇게 천정부지로 가격이 올라갈까 또 법인택시는 왜 처참한 지경으로 현재 몰락해 있는가라고 한다면, 물론 오늘의 이 자리는 정치권과 정부 그리고 택시 노사가 다 있습니다만 반성과 자성의 시간과 그런 기회가 주어져야 된다고 저는 보여줍니다. 그렇지 않고서야 노사가 아무리 떠든들 한정된 재원과 한정된 시간 가지고 우리가 월급제를 한다 안 한다 이게 중요하지 않다고 생각합니다.

그래서 근본적 문제를 해결하려고 한다면 국회는 정부에게 강력하게 어떠한 종합 개선 대책을 만들 것인가에 대한 주문이 있어야 될 거고 정부는 거기에 따른 답변이 있어야 될 거라고 저는 보입니다.

저는 1979년 2월 28일부터 택시노동자의 길을 살아왔는데 이제 얼마 안 있으면 그만둘 건데요. 답답한 측면이 그런 겁니다. 정부 따로 국회 따로 노사 따로 이런 식으로 해서는 더 이상 택시산업 발전은 기약할 수 없다. 따라서 각자의 역할에 맞게끔 본분을 다할 때만이 택시 문제를 해결할 수 있지 않나 하는 생각을 갖게 됩니다.

현재 서울 지역에서 다섯 군데 사업장이 월급제를 온전하게 하고 있습니다. 가감누진형 월급제라고도 합니다. 국토교통부 고위 차관님 실장님 국장님 이분들이 다 직접 현장에 와서 보셨어요. 이 사업장은 어떻게 해서 월급제를 하는가, 그다음에 월급제를 하지 못하는 이유는 뭔가, 또 하는 데 있어서 뭘 문제점이 있는지까지도 다 파악하고 가셨습니다. 최근에는 코로나 이후에 한 분도 나오신 적이 없어요. 그런 지점들도 살펴보시면서 정부의 역할과 국회의 역할, 그다음에 택시 노사의 역할들이 하나의 합목적성을 이뤘을 때 택시산업의 발전이 기약될 수 있지 않겠나 하는 생각을 갖게 됩니다.

마치겠습니다.

고맙습니다.

○소위원장 문진석 수고하셨습니다.

마지막으로 이삼형 정책위원장님 말씀해 주십시오.

○민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형 민주노총 공공운수노조 택시지부는 이 개정안에 대해서 절대 반대하는 의견을 내고 있습니다. 나아가서는 폐지를 즉각 해야 된다는 말씀을 드리고요.

또 하나는 나아가서 유예에 대한 언론 기사도 많이 읽었는데 유예 또한, 현행법이라고 제가 표현을 하겠습니다. 내일부터 시행되는 이 현행법에는 이미 유예 조항이 있어서, 사업조합 오셨지만 지침에 의해서 현장에서 이미 다 유예시켜 버렸습니다.

임단협 유효기간이 2~3년이거든요. 그래서 지침이 어떻게 들어왔냐? 8월 20일 이전에 빨리 임단협 맺어라, 그러면 2~3년 다 자동 유예된다. 그리고 제주도 부산 다 광역별로 이미 임단협이 돼서 이 법 시행 유예를 하지 않아도 현장은 그렇게 유예되었다라는 말씀 좀 드리고요.

금방 얘기 중에 소수 노조라는 표현을 쓰는데요. 법인택시 노동자가 현재 한 7만 명 정도 됩니다. 이직률이 1년이면 30%이기 때문에 상시 한 10만 명 정도가 일반택시 노동자로 근무하고 있습니다. 지금 여기 나오신 분들 조직이 한 3만 정도 된다고 하지요. 실질적으로 저희들 이 개정안 반대 서명에 참석하신 다른 지역의 본부장님도 많습시다. 한 50% 잡으면 1만 5000 정도 되겠지요. 나머지 비조합원들, 기업 노조들, 지역 노조들 저희 공공운수노조 택시지부만 바라보고 있습니다. 절대과반수가 넘는 법인택시 노동자가 여기에 나와 있는 다수 노동조합의 목소리는 아닙니다.

그다음에 저는 이 택시 관련 법이 논쟁될 때마다 항상 불만이 있었습니다. 왜 택시 관련 법을 논의할 때 이용자인 소비자를 꼭 빼고 얘기하냐. 소위 위생법을 논의하는데 식당 주인과 종사자한테 물어보고 위생법을 논의하는 경우가 없습니다. 시민의 안전을 위해서입니다. 이용하는 소비자가 빠져 있고. 아까 얘기했던 비조합원들의 목소리, 이용하는 시민사회단체, 소위 수만 명의 시민사회단체가 저희 개정 반대 투쟁에 동의하고 있다는 말씀을 먼저 좀 드리고요.

일단 제가 개정안 이유를 봤습니다. 김정재 의원님께서 개정안을 냈는데 가장 먼저 왜곡된 것이 기간제 노동자하고 단시간 노동자, 기업 자율을 침해한다지만 법 문구는 2019년 논의할 당시에 간주근로계약으로 맺을 경우만 40시간으로 제한하는 것이지 근로기준법, 단시간근로자 보호법, 노동관계조정법에 의해서 단시간 근로 그다음에 단기간 근로 다 할 수 있습니다. 왜 굳이 간주근로계약으로 하는 것만 노사의 자율로 줄 거냐. 여전히 장시간 노동시키고 최저임금을 적게 주겠다라는 그런 내용이 여기 다 있습니다. 현행법 시행돼도 단시간·단기간 근로가 가능하다는 얘기를 좀 하고요.

그다음에 저는 법을 볼 때, 원래 이 특별법 11조의2가 단서 조항을 만든 겁니다. 택시 관련 법을 만들 때마다 노사가 합의함으로써 다 무력화됐거든요. 그래서 40시간 최저임금을 주기 위해서는 단서 조항으로 예외를 뒀던 건데, 노사 자율에 의해서 40시간 이상으로 주라는 대법원 판결이 나니까 입법 공백 상황에서 그 공백을 메우고자 이 법이 만들어졌습니다. 그런데 이 법을 만든 취지가 노사 자율로 하지 말라는 건데 이제 노사 자

율로 달라는 것은 본법을 완전히 무력화하는 안이어서 폐지하자는 안하고 동일한 내용입니다. 아마 입법 취지 과정 읽어 보시면 아실 겁니다.

그다음에 다른 하나, 유예 얘기인데요. 이미 이 법에는 ‘새로이 정할 경우’라고 되어 있습니다. ‘새로이’ 자는 없지만 ‘정할 경우’라고 해서 서울에서 방영환 열사가 분신하면서 대법원에서 이미 판결난 것이 있습니다. ‘정할 경우’에 대한 해석입니다.

이게 뭔가 보니 법이 시행되고 새로이 정하지 않으면 8월 20일 이전의 임단협이 소위 새롭게 정할 때까지 유효하다. 그래서 이 법이 당장 내일 시행되더라도 현장에 연착륙하려면 저희 노동조합에서 또 한 10년 투쟁해야 됩니다. 사업장마다 지역마다 좀 다르기는 하겠지만 이 법은 시행되더라도 이미 최소한 3년 이상 지역별로 다 유예가 되어 있다는 말씀을 드리겠습니다.

마지막으로 여러 가지 얘기가 있지만 택시노동자가 반대한다 임금이 줄어든다, 이게 무슨 황당한 얘기인지 모르겠습니다. 그다음에 사업주 망한다, 이 법 때문에 망하지 않습니다. 다른 이유 때문에, 당연히 대체 교통수단이 많이 일어나고 과포화되어 있는 상황, 택시의 기본적인 다른 정책적인 문제 때문에 그런 이유가 생기는 것이지 이 법이 시행된다고 그래서 발생하는 문제는, 지금 소위 이 법 개정예 찬성하는 사람들의 의견을 들어 보면 그 이유들은 이 법이 아니고 다른 이유 때문에 이게 발생이 됐습니다.

세부적인 것은 질의응답 시간에 더 자세히 말씀드리겠습니다.

이상 마치겠습니다.

○소위원장 문진석 고생하셨습니다.

이상으로 참석하신 모든 분들의 의견을 들었습니다.

그러면 질의하실 위원님 계시면 질의해 주시기 바랍니다.

○윤종오 위원 말씀 안 하시면 제가 할게요.

○소위원장 문진석 윤종오 위원님 질의하십시오.

○윤종오 위원 차관님, 일단 지난해에 했던 한국교통연구원 용역 보고서, 하여튼 그때 용역 보고서에 대한 문제점을 이야기했는데요. 지역별로 운송원가 항목 산출 방식이 상이하고 편차가 크다는 문제점이 있었고 그때 팬데믹 시점에 만든 자료다, 그리고 정확한 산출 방식의 기준에 대한 근거가 미약하다 하는 이런 문제점이 또 있었습니다.

그리고 용역 보고서 내에 본인들이 스스로 이 용역 보고서의 한계점으로 지적한 게 있습니다. 그게 첫 번째는 아까 팬데믹 시점의 자료로 자료의 신뢰도가 낮고 불확실성이 크다 이것을 인정했고요. 그다음에 운송원가 자료의 신뢰성이 낮음도 인정하고 또 별도의 연구용역이 진행 중이며 추가 논의도 필요하다고 명시하고 있었거든요.

그런데 그 이후에 실제로 국토부가 용역 결과의 이런 문제점을 적시했는데도 불구하고 어떤 노력을 하셨는지 답변해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 그 보고서에 있는 자료들은……

○소위원장 문진석 윤종오 위원님, 설명하신 분들한테 질의를 좀 해 주시면 좋을 것 같습니다. 정부 측 답변은 오늘 진술해 주신 분들 설명해 주신 분들이 나가고 난 다음에 또 따로 이렇게 하도록 하겠습니다.

○윤종오 위원 그러면 저는 이삼형 정책위원장님한테 물어보겠습니다.

하여튼 아까 현행법을 유예하자 이런 의견에 대한 반대 의견을 피력하시면서 소비자에

대한 배려가 빠져 있다는 말씀도 하셨고 다른 이유, 아까 제대로 말씀 못 하셨는데 거기에 대해서 좀 자세하게 말씀해 주시지요.

○**민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형** 일단은 아까 서울시 입장을 얘기했는데 참 불만이 많습니다. 서울시, 2021년 1월 1일부터 이 법 시행하면서 아무것도 안 했습니다. 방영환 열사 돌아가시니까 그때 동훈그룹 21개 조사했고요. 위반사항 다 발견했고 아무것도 하지 않았습니다. 그리고 나머지 시 단위는 그 유예 조항, ‘정할 경우’에 대한 대법원 판결에 의해서 이미 현장에서 임단협을 통해서 3년, 그다음에 끝까지 안 찍으면 6개월씩 자동 연장되니까 임단협 무효하고 6개월 지나야 또 무력화될 수 있으니까 최하 3년 이상은 다 유예가 되어 있다는 말씀 드리고요.

단지 하나, 군 단위에 대해서는 저희들도 진짜 고민이 많습니다. 무슨 얘기이고 하니 2009년 택시 최저임금법 6조 5항이 시행되면서 서울시 및 광역시는 2009년 7월 1일 그다음에 시 단위는 2010년 7월 1일인데 군 단위는 2012년 7월 1일 시행이라고 못을 박아 놔 버렸습니다. 그런데 그사이에 여객자동차 운수사업법 21조 1항 전액관리제의 전제하에 11조의2나 이런 게 시행이 돼야 되는데 최저임금법은 시행이 되면서 군 단위는 전액관리제 법이 제외되어 있습니다. 여전히 지금도 제외되어 있습니다. 그래서 군 단위를 유예시키는 문제는 저희 노동조합도 여객자동차 운수사업법 21조 1항에 군 단위를 제외시키는 것을 다 포함시키는 입법 과정 이후까지는 유예할 수 있다라는 말씀을 드리겠습니다.

○**윤종오 위원** 그러면 하나만 마지막으로 물어보고 마칠게요.

일단 최저임금제가 시행되면 기간제나 단기간 근무제 등 이런 사람들에 대한 직업선택의 자유가 침해된다는 의견에 대해서는 어떻게 생각하세요?

○**민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형** 예전에는 통합운행기록장치가 없었습니다, 택시에. 그런데 2019년 이 법이 만들어지면서 통합운행기록장치가 법적으로 의무화됐고 이미 전국에 있는 법인택시에 다 장착됐습니다. 소위 택시 노동에 대한 지휘·감독이 다 되기 때문에 월급제가 가능하단……

죄송합니다. 질문 한 번만 더 해 주시면 제가……

○**윤종오 위원** 아니, 기간제 또는 단기제 이런 부분들에 대해서는……

○**민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형** 그래서 이미 59조의 간주근로계약에, 버스가 장시간 노동 때문에 교통사고가 많이 나서 제외가 됐는데 역시 택시는 59조 간주근로계약에 포함되어 있습니다. 그래서 58조에 의해서 노사가 정한 시간만 임금을 주고 노동은 자유롭게 할 수 있거든요.

그런데 이 단서 조항은 간주근로계약에서만 40시간을 제한하는 것이지 나머지 근로기준법이나 노동관계조정법, 기간제 및 단시간근로 보호법은 다 이게 지금 적용되어 있습니다. 그러면 얼마든지 현장에서 노사가 자유로이 체결할 수 있다라는 말씀드리겠습니다.

○**윤종오 위원** 법안으로 안 정해도 지금도 하는 데 별문제가 없나?

○**민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형** 현행법이 있는데 자꾸 이것 건들면 단서 조항 만드는 겁니다.

○**윤종오 위원** 이상입니다.

○**소위원장 문진석** 수고하셨습니다.

○전국택시운송사업조합연합회장 박복규 죄송합니다. 거기에 반론할 수 있을까요?

○김도읍 위원 반론하십시오.

○정점식 위원 제가 물어보겠습니다.

○소위원장 문진석 잠깐만요.

○전국택시운송사업조합연합회장 박복규 발언 중에서 좀 모순되는 게 있어서……

○정점식 위원 잠깐만요.

○소위원장 문진석 위원님이 질의하실 테니까 잠깐 기다리세요.

○전국택시운송사업조합연합회장 박복규 예.

○정점식 위원 제가 해도 되겠습니까?

○소위원장 문진석 예, 진행하십시오.

○정점식 위원 정점식 위원입니다.

지금 이삼형 위원장님께서 이 제도가 전국으로 확대돼도 서울을 제외한 나머지 지역에서는 다 법인택시와 법인택시 근로자들이 공존이 가능하다고 주장을 하시는 겁니까? 그러니까 쉽게 이야기하면 택시회사도 최소한의 수익을 가져가면서 지속적인 유지가 가능하고 근로자들도 당연히, 최저임금에 따른 시간제 수당을 받으면 당연히 택시근로자들은 생존이 가능한데 법인택시회사, 사측도 생존이 가능하다고 판단을 하시는 모양이지요?

○민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형 이 법 관련해서 개정 이유로 했던 이유는……

○정점식 위원 아니, 그게 아니고 직접 현장에서 볼 때 그게 가능하다고 판단을 하시는 겁니까?

○민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형 예를 들어서 저희 조합원이 교대노조로 있는 제주 성원택시 얘기를 하겠습니다. 2022년 10월 1일 날 조정을 통해서 주 40시간 완전월급제 임단협을 체결했습니다. 그러면 이 회사 망해야 되는데 제주에서 최고 안정된 직장이 되고 있습니다. 무슨 얘기이고 하니 40시간 최저임금을 주려면 회사가 적자 나니까 매출 증대를 위해서 카카오 가맹을 다 했습니다. 그러니까 8시간 단시간 노동을 해도 매출이 급속히 늘어나서 이 회사는 40시간에 대한 임금을 주고도 사업주의 이익은 증가되는 현상이 발생했습니다.

이렇듯 이 법이 시행되면 자율적으로 사업주에 의해서, 사납금제하에서는 경영 리스크를 노동자가 담당하지만 최소한 40시간 월급제가 되면 사업주가……

○정점식 위원 이삼형 위원장님, 지금 그 사업체는 서울에 있는 거지요?

○민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형 제주 성원택시를 얘기합니다, 아직 시행되지 않은 지역이지만.

○정점식 위원 제주를 예를 들어서 말씀하신 거예요? 시행이 안 되는 데잖아요.

○민주노총공공운수노조택시지부정책위원장 이삼형 이미 40시간을 시행하고 있습니다.

○정점식 위원 박복규 회장님, 조금 전에 이삼형 위원장께서 말씀하신 부분에 대해서 하실 말씀이 있다고 말씀하셨는데……

○전국택시운송사업조합연합회장 박복규 지금 말씀 간주근로하고 다른 법을 인용하는데요. 위원님들 잘 알고 계시겠지만 이 법은 특별법이고 강제법입니다, 거의. 거의 최저

임금하고 맞먹는 법입니다, 주 40시간은. 이것을 위반해서는 할 수가 없어요. 만일에 그것을 위반, 이것 간주시간이나 뭐를 달리 계약을 할 수 있다고 그러면 그것을 하지요, 우리가. 왜 이것을 청원하겠습니까?

지금 가장 중요한 것은 이 법이 시행된 이후로 근로자들이 안 옵니다. 여러분들 각 지역에서 어디든 가서 택시를 타 보시면 알겠지만 이 법을 시행한 다음에 근로자를 몇 명이나, 저희 회사 기사가 한때는 300대에 한 800명 됐는데 지금 150명입니다. 22% 운행하고 있습니다. 와서 내가 50시간을 일하든 40시간을 일하든 나한테 선택권을 왜 안 주냐, 나는 이렇게 일하고 싶지 않으니 일주일에 30시간만 일하는데 계약할 수 없느냐, 심지어는 나는 일일, 토요일·일요일만 하고 나머지는 다른 일을 하겠다 이렇게 하고 있는데 그것을 못 하게 법으로 막아 놓은 것 아닙니까?

그리고 아까 제가 요청했던 것은, 지금 공공노조에서 말씀하신 그 법은 하위법입니다. 이것은 적용할 수 없는 겁니다. 이 법은 특별법이나 다름없습니다. 그리고 어떤 법을 만드시더라도 최저임금을 위반해서는 할 수가 없지 않습니까? 그것은 노동자한테 근로자들에게 절대 피해가 없습니다.

○정점식 위원 강신표 위원장님, 조금 전에 이삼형 위원장께서는 이게 노사 양자가 공존이 가능하다고 말씀을 하셨는데 강신표 위원장님이 소속된 전택노연에서는 지금 이 개정안에 대해서 찬성을 하는 입장인데 왜 똑같은 택시근로자인데 이렇게 입장이 차이가 나는 거지요?

○전국택시노동조합연맹위원장 강신표 차이가 많이 나지요. 서로 생각하는 이념이 다르고 또 기업이 죽든 노동자가 살든 이런 이념적인 차원이 있고요.

저는 개인적으로 택시도, 지금 대한민국 노동계의 제일 큰 부분이 유연근무제인데 과연 양대 노총이, 유연근무제를 저는 어느 일정 부분 업종에서는 빨리 시행을 해야 된다는 생각입니다. 언제까지 최저임금에 다 묶여서, 되지도 않는 최저임금법에 묶여서 다 고사하고 있는 지금 보이지 않는 3D 업종들이 엄청나게 많습니다. 그중에 지금 택시가 있는데요.

지금 택시가 전국적으로 카카오에 완전히 종속화가 되어 버렸습니다. 카카오를 달았나 안 달았나 이 부분이 택시업계가 또 사느냐 죽느냐 이렇게 되어 버렸습니다, 지금 현실이. 카카오가 만든 그런, 아까 제가 전자에 말씀드린 대로 지금 서울이 보통 차량 100대에서 50대 가동하고 있습니다. 그 50명이 1인 1차를 하고 있는 겁니다. 옛날 월급제처럼 전액관리제처럼 차 1대당 1인이 아니고 2인이 해서 12시간씩 근무했으면 500, 600을 찍겠지요. 그렇지만 지금 여기 서울시 국장님도 나와 계시지만 서울 전체 거의 100%가 1인 1차제입니다. 한 사람이 차 1대를 갖고 한 달을 내내 하고 있는 거예요.

그러면 언제까지 되지도 않는 근무의 유연화, 저는 이것 다 유연화 부분의 일종이라고 보는데 법인택시를 이대로 놔둬야 할 것인가. 이제는 여기 계신 고결하신 위원님께서도 법인택시의 살길을 찾아 주셔야 됩니다. 아무리 여기 국토부가 있어도 좋은 대안이 없습니다. 어떤 대안도 없고 이게 2년 유예됐다, 2년 후에는 또 어떻게 할 것입니까?

이게 근본적인 치료는, 제 개인적인 생각입니다. 법인택시는 어느 정도 유연화 또 노사 자율에 기사가 원하는 근무형태를 해야 되지 않느냐. 지금 우리가 택시나 모든 경쟁 대상으로 쫓아오고 있는 일본을 약간 비유를 하더라도, 일본도 벌써 5월 달부터 모든 것을

다 시행하지 않습니다. 유례없이 지금 한국만 법인택시 이것을 월급제니 뭐 해 가지고 이 싸움이, 택시업계가 없어지는 한까지 싸울 겁니다.

제가 노동자를 죽이는 것은 절대 아닙니다. 물론 반대의견도 있고 찬성하는 부분도 있지만 다수의 택시근로자들은 나 편안하게 일하고 싶다, 나 월급제 필요 없다, 월급제 해서 세금 떼고 뭐 떼고 돈을 더 못 가져가는데. 여기 서울시 국장님 계시지만 TIMS에 나와 있는 겁니다. 400 찍어서 회사랑 계약해서 200 주고 200은 내가 가져가겠다, 이것을 법인택시 기사들 전체가 원하는 겁니다.

또 더 중요한 것은 이 주 40시간 이상으로 묶여 있는 특별법 때문에 법인택시 기사로 유입되는 기사가 없습니다. 그냥 지금 서울시 조사를 해 보십시오. 제 나이면 젊은 사람이에요, 제 나이면. 제 나이가 호적으로는 64살인데 64살이면 택시기사가 젊은 사람입니다. 50대 찾아볼 수도 없어요. 유입이 어떻게 됩니까. 유입이 안 되는 방법이 뭐겠습니까?

결과적으로 법인택시의 근무형태 또 내가 근무를 해서 가져가는 수입, 이게 다른 플랫폼보다 적다. 그래서 저는 법인택시도, 지금 레미콘이나 특수기계나 특고 식으로 노동자성을 받지 않습니까? 저는 법인택시도 이제는 유연근무제를 빨리 시행해야 된다는 겁니다. 이게 노동계 전체를 하자는 것 아닙니다. 저희가 최저임금, 여기 위원들 계시지만 공공이나 폐이가 높은 데는 최저임금 신경도 안 씁니다. 아무 필요도 없어요, 최저임금. 단 지금 현재 양대 노총에 속해 있는 30% 미만 업종만 최저임금이 신경 쓰이는 겁니다. 나머지 70%는 최저임금 아무런 신경도 안 씁니다.

그래서 저는 법인택시가, 저도 한 30년 정도 일해 봤지만 월급제를 하면 좋지요. 그렇지만 법인택시 월급제는 그건 이념적인 논쟁이다, 끝없이 싸우고 가서 결과는 없다, 아무리 여기 서울시 국장님이 단속을 하고 해도 할 수가 없습니다.

차량 100대에서 50대 가동해서 기사 50명이 1인 1차 하고 있는 상태에서 뭐를 더하겠습니까? 이 특별법은 진짜, 그때는 전현희 의원이 무진장 고생하셨고 박홍근 의원이 발의를 해서, 여기 손명수 위원님도 계시지만 저희가 하고 싶어서 찍었습니까, 솔직히요? 세 명 돌아가시고 네 명 돌아가시고 사회적 여론화되고 막 하니까 국토부가 안달이 났고 위에서 BH에서는 빨리 찍어라 이게 난리 났고. 그래서 여당이 찍으니까 청와대에서 박수가, 그날 우리와 같은 박수를 다 쳤다는 것 아닙니까.

이렇게 일부 조금 또 그냥 일시적으로, 암 제거 식으로 이것만 제거를 하고 또 넘어간다 그러면 아무리 유예가 돼도 법인택시는 살길이 없습니다. 기사가 안 들어오는데 무슨 가동을 하고 최저임금을 논합니까?

지금은 진짜 위원님 여러분들께서 서울이고 어디고 가까운 데라도 가서 갖고 법인택시 현장을 보셔야 돼요. 과연 그분들이 떠나면 또 누가 들어옵니까? 그러면 그 차는 서는 겁니다.

○소위원장 문진석 충분히 얘기 들었으니까요.

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시면 계속해서 법안심사를 하도록 하겠습니다.

법률안 심사를 위해서 의견을 진술해 주신 분들께 감사의 말씀드립니다.

수고 많으셨습니다.

○전국택시운송사업조합연합회장 박복규 감사합니다. 제가 발언한 내용인데 한 장씩 들려도 괜찮을까요?

○소위원장 문진석 그래도 좋습니다.

회의장 정리를 위해서 잠시 자리에서 대기해 주시기 바랍니다.

차관님, 이미 정부 측 의견을 말씀해 주셨습니다. 추가로 또 주실 말씀 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 아까 윤종오 위원님께서 통계자료의 신뢰성 문제에 대해서 말씀을 하셔서 그것에 대해서 답변은 드려야 될 것 같습니다.

말씀하신 보고서의 데이터는 22년 데이터였습니다. 그래서 23년 7월에 보고서가 나왔는데, 그래서 그 데이터를 23년 치로 저희가 다시 분석을 해 봤습니다. 자세히 분석을 해 보니까 그래도 전국 대부분의 지역에서 운송매출액이 주 40시간 고정급 지급을 위한 운송원가에 미달된다는 결론에는 변함이 없다 대세에는 지장이 없었다 이런 말씀 드립니다.

○윤종오 위원 지금 제가 실무자를 통해 가지고 확인한 바에 따르면 지역별 총운송수익을 등록된 운수종사자 수로 나눈 값을 제시했다고 그러더라고요. 그러다 보니까 실제로 전념해서 일하지 않은 사람들, 한두 시간 일한 사람까지 다 포함되니까 전체 평균값이 이렇게 다운된 거지요. 그래서 지금 이 수치를, 전체 매출액 대비 종사자 숫자가 정확하다고 볼 수가 없는 그런 자료가 제시됐다는 것에 대해서 말씀드릴 겁니다.

혹시 8시간 이상 근무한 사람을 추출해서 계산해 보셨나요?

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분은 이렇습니다, 위원님.

일단 그 부분에 차이가 발생하는 것은 국토부는 종사자 1인당 월평균 매출로 산정을 했고요. 왜냐면 운송원가를 계산하려고 그러면 어쨌든 한 사람당 고정급을 얼마나 주느냐의 문제기 때문에 인당으로 계산하는 게 맞습니다. 그래서 정부에서의 셈법은 1인당 매출로 계산을 했고, 그에 비해서 공공운수노조는 특정 시점에 특정한 사업장에 대해서 차량 1대당 매출로 산정을 했습니다. 그래서 아까 말씀했던 1인 1차도 있지만 2인 1차를 하는 데도 있지 않습니까? 그런 부분에 대해서는 그 부분을 2로 나눠 주는 것이 고정급 지급에서는 객관적으로 셈법이 맞는 것이지요.

○윤종오 위원 그렇게 생각합니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그런 차이입니다. 그래서 지난번에 위원님께서 말씀하신 매출액에 차이가 발생한 것을 저희들 나름대로 분석을 해 보니 그것이 사람별로 했냐 차량별로 했냐의 차이점이었습니다. 근본적 셈법은 사람별로 하는 것이 합리적이다 이렇게 판단이 됩니다.

○윤종오 위원 마지막 하나만 더 물어보고 마칠게요.

2024년도 8월 14일 내용은 국토부 자료에 따른 겁니다. 여기에 상대적으로 다른 시도보다도 금액이 낮게 나온 곳이 전북 전남 대구 경북이거든요. 거기서 TMS 수집률이 80% 정도밖에 미치지 않거나, 그 정도밖에 사실 안 되거든요. 그래서 수입이 누락되었다고 봐야 되거든요. 혹시 이 부분에 대해 분석이 된 것이 있는지 답변해 주시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 사실 운송매출이 얼마나 발생했느냐, 가장 객관적으로 산출할 수 있는 방법은 택시운행정보시스템에 의한 데이터가 가장 객관적입니다. 일종의 TMS라고 하는데요. 지금 전국 광역시도에서 정보수집률은 93% 정도가 됩니다. 그래서 나머지는, 오래된 차라든지 이런 것은 서서히 교체되고 있는 상황이고요. 그래서 말씀하신 대구의 데이터는 90%를 상회하는 정보수집률을 갖고 있기 때문에 대세에는 크

게 지장이 없습니다.

○**윤종오 위원** 대구는 90%인데 나머지는 80%밖에 안 되는 것도 인정은 해요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 아닙니다. 제가 말씀드렸다시피 대체적으로 광역시는 91~93%에 이릅니다.

○**윤종오 위원** 대구는 그런데 제가 얘기한 데는 전북 전남 경북 이런 데입니다, 그리고 대구까지 포함해서.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전북도 이게 시군별로 다 다른데요. 전북은 TIMS 수집률이 평균 88%입니다. 작년 기준입니다. 올해에는 좀 더 올라갔을 겁니다. 매년 조금씩 상승하고 있는데 전북 전체는 TIMS 수집률이 88%가 되겠습니다.

○**윤종오 위원** 나중에 한번 확인해 보겠습니다. 제가 받은 자료에는 한 80% 정도밖에 안 돼 가지고 질의를 드렸습니다.

○**소위원장 문진석** 알겠습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그 부분은 자료 드리겠습니다.

○**소위원장 문진석** 위원님, 질의하십시오.

○**윤종군 위원** 세부적인 입장에 대해서는 각자 인용하는 데이터도 그렇고 너무 이견차가 큰 것 같아요. 그런데 지금 어쨌든 유예하면서 대안을 좀 만들어 보자 이런 얘기지 않습니까? 그래서 국토부에서 향후 1년 동안 이 문제의 해결을 위해서 근본적인 대책을 마련한다고 하는데 어떤 계획을 갖고 계신지 상세하게 말씀해 주시면 좋겠습니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 1년 동안 근본적인 대책을 마련하겠다, 이게 공식 입장은 아닙니다. 저희 입장은 개정안이 주 40시간 월급제를 깨자는 게 아니고요 이것을 원칙으로 지키되 다만 거기서 너무 노동의 경직성 문제가 발생하기 때문에 파트타임이라든지 또 고령자도 지금 40시간을 못 하는 그런 고령자들도 많습니다. 지금 60세 이상 고령 운전자가 전국 59%에 이릅니다. 그래서 그분들은 체력이 안 되기 때문에 주 40시간을 할 수 없는 경우도 있습니다.

그래서 그런 문제를 바라봤을 때 노동의 유연성을 확보하는 것이 중요하다. 그래서 지금 이 개정안은 다른 월급제에 대한 개선을 하자는 것이 아니고 그 부분에 대해서 노동의 유연성을 일부라도 확보해 주기 위한 원포인트 개정안이라고 저는 봅니다.

그런 측면에서, 다만 개정안이 전체 최저임금에 대한 특례를 원천 무효화하는 것 아니냐 이런 걱정이 있으시기 때문에 그러면 개정안에 단서를 좀 더 달자, 근로자 대표가 원하는 경우에 이런 논의를 하자, 그리고 지자체가 신고제를 도입해서 그런 것을 필터링을 하자, 그런 장치를 도입하면서 개정안을 수정하는 것이 맞다, 저희들 정부 입장은 그런 상태고요.

다만 말씀하셨듯이 전반적으로 이 부분을 다루기에는 좀 더 면밀한 검토가 필요하다라고 하시면 그 부분에 대해서는 저희들도 그 뜻을 수용을 하겠다는 말씀을 드리는 겁니다.

○**소위원장 문진석** 그다음에 이연희 위원님 말씀해 주십시오.

○**이연희 위원** 차관님 답변을 들으면서 좀 실망스러운데요.

아니, 유예기간 5년 동안 택시산업 발전에 대해서 아무것도 하지 않고 계시다가 지금 택시업계나 몇몇 측에서 나와서 유연하게 해 달라 이런 말만 듣고 법을 개정해 달라 이렇게 말씀하시는데 저번 회의 때도 말씀이 나왔지만 뭘 개정하려면 객관적인 통계에

대해서 누구나 인정할 수 있는 이런 것이 나와야 되는데, 그것을 용역까지 하셨는데 그 용역 결과에 대해서 그 통계에 대해서 각각의 주체들이 다 인정을 안 하고 있잖아요.

그래서 저번에도 얘기했듯이 위원들이 그리고 제삼자가 객관적으로 인정할 수 있는 납득할 수 있는 통계를 제시해서, 그러면 거기에 운송원가가 어떻게 되는지를 보고 그에 따른 택시 발전방안에 대해서 정부 측에서 안을 갖고 오면 그걸 가지고 논의를 하자 이렇게 돼 있는 건데 정부 측에서 지금 그렇게 답변을 하시면, 아무것도 준비 안 하고 있다가 시간 되니까 이것을 개정해 주십시오 이렇게 하는 것은 저는 납득하기 어렵다고 보는데요.

그래서 문제는 유예를 할 경우, 만약 2년을 유예한다 하더라도 2년 뒤에 똑같은 현상이 그대로 발생할 것 아닙니까? 그러면 지금 저희들이 요청하고 싶은 것은 유예를 하되 정부가 그동안 어떤 준비를 할 건지에 대해서 요청을 하는 거예요. 그래서 1년 동안 어떤 준비를 하실 수 있는 건지 그 부분을 답변해 달라는 거예요.

○**윤종균 위원** 그것에 대해서 아무 대책 없이 왜 이렇게 당당하게 얘기를 하시는지 이해를 못 하겠네요.

○**소위원장 문진석** 차관님, 지난 심의 때 지금보다 훨씬 더 진도를 나가신 발언을 하셨는데 오늘은 다시 또 원점으로 돌아가서 얘기하시면 어떻게 합니까? 그때 누구나 인정할 수 있는 객관적인 연구용역이라든가 이런 절차들을 거치자는 얘기까지 해서 차관님도 동의한 부분이잖아요, 그 부분을. 그렇다면 앞으로 1년 동안 우리가 뭘 할 수 있는지를 얘기하실 수 있으셔야지요. 그리고 유예를 하든 진행을 하든 속행을 하든 해야 될 것 아니겠습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 지난번 회의 결과에 대해서는 아까 전문위원께서 말씀하셨듯이 조금 더 의견을 수렴한 다음에 우리가 계속 심사를 한번 해 보자 이런 결론이 난 거고요.

그때도 제가 말씀드렸다고 피 일단 기본적으로 전체를 바꾸려고 하는 것이 아니고 노동의 유연성을 확보하는 부분만 해당이 되는 거기 때문에 저는 전향적 검토가 필요하다는 말씀을 드렸고, 다만 우리가 시간을 갖고 좀 더 면밀하게 들여다봐야 된다면 그 부분에 대해서는 저희가 조금 더 큰 틀에서 종합적 개선방안을 한번 검토를 해 보겠다는 말씀을 드린 겁니다.

○**소위원장 문진석** 그러니까 차관님, 택시산업 발전이라는 게 노동의 유연성만 확보해 가지고 과연 발전할 수 있는 문제냐, 조금 더 근본적인 문제를 검토하셔야 된다, 위원님들께서 이런 취지가 아닌가 싶어요. 그런 거지, 단순히 노동의 유연화 조항 하나만 우리가 개정한다고 해서 택시산업이 발전할 수 있는 문제인가, 위원들께서 그것에 대해서 근본적인 회의를 가지고 있습니다. 그래서 그 문제에 대해서 얘기를 해 주시면 좋을 것 같다 이런 얘기입니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 알겠습니다.

그 부분에 대해서는 말씀하셨듯이 택시 수요라든지 또 운송수입이 사실 지역별로 다 편차가 있습니다. 그것을 조금 더 지역별로 디테일하게 분석을 해 봐야 될 것 같고요. 또 원가도 마찬가지로, 그런 실태조사를 먼저 실시한 다음에 그런 데이터를 토대로 해 가지고 전반적인 종사자 근로여건이라든지 면허제도 등 근본적인 개선방안을 한번 찾아보도

록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 지금 양쪽이 나와서 얘기하는데 나오신 분들마다 의견이 각각 다르고 우리 위원님들께서, 저도 마찬가지로 판단을 어떻게 할 수 없는 상황이에요.

첫째는 어떤 분들은 법인택시가 다 망해 간다는데 그동안 하는 동안에 폐업한 데가 있는지 아니면 숫자가 줄어든 게 있는지 그것도 확인이 잘 안 되잖아요.

공공운수노조에서 왔던 분은 거기는 제주지만 완전 저것을 하는데도 잘된다고 하는데 그게 정말인지 그런 것도 알 수가 없는 거고, 그분이 진실을 말씀하셨겠지만 다른 조건이 있는 건지는 또 봐야 될 문제니까.

기본적으로 그런 부분에 대한 판단이 안 돼 있는 상태에서 우리가 가타부타 얘기하기가 어려운 입장이라서 그동안 진전이 안 돼 있으면 그냥 밀고 나가는 것밖에 없는 사정인데 여러 가지 사정이 있다고 하니까 우선 현재 그동안 6년 동안 했던 것에 대해서 결과가 어떻게 됐는지 정확히 나와야 된다는 거지요. 그리고 앞으로 어떻게 될 것인지에 대해서 정확하게 나와야 되고.

금방 말씀하는 것 봐도 1인당 운송수입이라는 건지, 차 하나에 2명이 들어가 있는 것에 대해서 1대에 대한 운송수입이라는 건지 그것도 분명하게 구분이 안 되잖아요.

그런 자료에 대해서 그런 통계에 대해서 위원님들께서 다 공감할 수 있는 인정할 수 있는 자료가 먼저 나와야 우리가 판단할 수 있지 않겠나 하는 생각이 들어요.

그것은 기본적으로 언제까지 것이라도, 예를 들면 6개월이나 아니면 1년 그런 정도의 통계를 확실히 해 가지고 위원님들 사이의 공감을 얻겠다 그런 말씀을 일단 해 주시는 게 기본이라는 말이지요. 그것을 전제로 해서 그다음에 어떻게 하겠다는 얘기가 나와야 되는 것이고요.

저는 차관님이 그런 말씀을 해 주시기를 원합니다. 그렇게 된다면 우리도 이것에 대해서 말씀하신 대로 유예를 하든지 이런 말씀을 할 수 있지 않을까 이런 생각이 들어요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 자료에 대한 해석이 다를 수 있는 부분이 있기 때문에 그 부분에 대해서는 저희가 조금 더 정밀하게 자료 준비를 해 보도록 하겠습니다.

○**소위원장 문진석** 먼저 김희정 위원님 말씀하십시오.

○**김희정 위원** 저는 오늘 관계자들 진술이 굉장히 의미 있다고 생각을 했는데요. 일단 서울시에서 교통 관련 행정을 담당하시는 분이 그간의 성과에 대해서 말씀을 주신 것도 사실은 자기 시도에서 일어났던 일을 그것도 담당자가 이 결과가 나쁘다라는 말을 하기가 공무원으로서 쉽지 않을 겁니다. 그렇잖아요, 공무원들 생리를 잘 알지 않습니까? 담당자가 굉장히 잘됐다 또는 굉장히 유보적으로 얘기하는 게 보통 관례적인 얘기인데 담당자가 나서서, 자기 고백적인 얘기지 않습니까. ‘이것 전국으로 확대되면 다 손해 본다’ 그것도 굉장히 의미가 있었고.

또 택시회사를 운영하는 운송사업조합 쪽이나 또는 택시기사 쪽이나 다수의 목소리는 이것 이대로 안 된다는 절규에 가까운 진술이었다라고 저는 생각을 합니다.

그래서 이해관계가 굉장히 맞아떨어지는데 거꾸로 질문하고 싶은 것은 이게 법 개정이 안 될 시에 일어날 수 있는 나쁜 점이 훨씬 더 많은지, 진짜 우리가 급한 불이라도 꺼야지 더 좋은지에 대한 답은 어느 정도 나와 있다고 생각을 합니다.

또 데이터 말씀을 하시는데요 이 데이터에 대한 신뢰도 부족하다라고 말씀을 하실지

어떨지 모르는데 누구도 월급제를 하면서 더 좋아졌다는 데이터를 가지고 오신 쪽은 어느 쪽도 없습니다. 나빠졌다는 데이터에 대해서 신뢰가 가느냐 아니냐, 조금 더 정밀한 데이터가 필요하다라는 논쟁은 있었지만 현행법 때문에 더 좋아졌다는 데이터는 지금까지 하나도 받은 적이 없습니다.

그런 게 있습니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 상태로서는, 이 자료로서는 일단 시행이 어렵다는 게 그 실상입니다.

○김희정 위원 그리고 그런 사항이라면 저희가 담당 국회의원으로서 개정안을 바로 하거나 또는 현 법안을 유예하거나의 답인데 다만 국토부에 요청하는 부분이 어느 쪽을 선택하게 되든 그냥 임시방편이 아니라 보다 책임 있는 답이 필요하다.

저 같은 경우는 당장 개정하자는 게 제 의견입니다만 만약에 부득이 유예하게 될 경우에는, 지난번에 제가 개별 보고를 받았을 때 하셨던 말씀을 오늘 정확하게 해 주셔야 돼요. 택시업계에 맞는 임금 모델을 개발하고 우리가 유예했을 동안에 시범 적용해서 그것을 정확하게 답을 내놓겠다라는 답을 했기 때문에 그 부분을 명확하게 답을 주셔야 됩니다.

예를 들어서 파트타임제를 할 건지, 개선된 성과급제를 할 건지, 보험제를 할 건지, 자율운행택시제를 할 건지, 이런 여러 가지에 대해서 그런 얘기가 있어야지 유예를 선택하더라도 그냥 시간만 흐르는 게 아니라 국토부가 책임 있게 뭔가를 준비하겠다는 의지를 볼 수 있지 않을까 그렇게 생각을 합니다.

이 부분에 대한 국토부 입장을 부탁드립니다.

○국토교통부제2차관 백원국 시간을 주시면 말씀하신 내용을 준비하도록 하겠습니다.

○이춘석 위원 저도 한 말씀만 드리겠습니다.

○소위원장 문진석 예, 말씀하십시오.

○이춘석 위원 차관님 말씀 들으면 좀 답답하다는 생각이 들어요.

사실 이 법이 만들어졌고 시행하다 보니까 문제점을 가지고 있어서 다시 하겠다 이런 논의가 있는데 만일 이대로 유예기간을 두거나 지금 발의된 대로 그렇게 간다고 해서 근본적인 택시 문제가 해결될 거냐, 임시변통적으로 일정 기간을 유예하는 것도 마찬가지로 이 법을 바꿔도 저는 또 문제가 된다고 생각을 합니다.

제가 19대 때 법사위에 있었을 때 그때 야당이 소수였어요. 그런데 여당이 발의해 가지고 택시를 대중교통법에 넣는 법을 통과해서 법사위에 왔습니다. 그런데 그 당시에 야당 위원장께서, 저는 개인적으로 그 법을 반대한다고 안 해 가지고 제가 야당 간사였는데 욕 얻어먹고 제가 방망이는 쳤어요. 통과를 시켜 가지고 정부로 갔는데 하여튼 이유를 잘 모르겠는데 이명박 대통령이 거부권을 행사해 가지고 택시가 대중교통법에 못 갔어요, 사실은. 저는 그때 대중교통으로 갔다고 하면 택시의 근본적인 체제가 바뀌고 또 달라졌을 거라고 생각해요.

그런데 20대 21대 22대, 4대가 지났는데 여기서 하는 게 근본적인 택시 문제를 해결할 수 있을 거냐? 저는 택시도 대중교통으로 가는 거고 일정 부분 공익적 성격을 띠고 있기 때문에 국가의 돈이든 지방자치단체 돈이 일정 부분 투입되어야만 근본적인 해결책이 될 거라고 생각을 해요.

그래서 여기서 결론 내기 어려울 거고, 오늘 전반적으로 여야가 합의하는 것들은 일정 기간 동안 유예기간을 두고 할 것 같은데 그때 택시의 근본적인 발전 이것을 단서를 뒤서, 근로시간을 유연화하느냐 아니냐가 아니라 택시가 근본적으로 살아날 수 있는 방법에 대해서 특히 법인택시, 개인택시도 마찬가지로 포함해서 근본적인, 앞으로 가는 정책 방향을 국토교통부가 좀 더 고민하실 필요가 있을 것 같고, 그때 고민할 때 택시를 대중교통에 포함시켜서 그렇게 해결하는 방안도 같이 진지한 논의가 필요하지 않겠느냐 하는 생각을 합니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 종합적으로 검토해 보겠습니다.

○**소위원장 문진석** 위원님, 말씀하십시오.

○**임태영 위원** 이해당사자들 의견도 다 들었고요 또 여야 간의 의견도 다 들은 것 같습니다.

저는 오늘 강신포 위원장이 하신 말씀이 아주 의미가 있다고 생각하고요. 또 이삼형 위원장이 말씀하신 것이 현실과 뒤떨어졌다고 생각합니다. 아까 내가 질의하려다가 다른 시간도 우려해서 질의 안 드렸는데 강신포 위원장님이 이 제도 자체는 불가능한 제도를 만들었다, 결론은 그것이지 않습니까?

돌이켜 볼 때 그 당시에 이 위원회나 여기에 관여하지 않았지만 어찌 생각하기에 4명이 분신하고 하다 보니까, 그 당시 정부에서 발등에 불 떨어지니까 대책을 마련한다고 하면서 만들었다는 대책이 언 발에 오줌 누기 식으로 대책을 만들다 보니까 5년 동안 아무런 진전도 없이 정부나 아니면 이해당사자나 사측이나 대책도 없이 이제까지 온 거예요, 법안 자체가 비현실적인 법안을 만들었기 때문에.

저는 자동차업계에 대해서 누구보다 잘 압니다. 저는 20년간 자동차업계에 있었어요. 제가 대우자동차 김우중 회장 모시고 20년간 있다가 정치판에 들어왔는데 지역에서 택시회사는요 주식회사 합자회사 합명회사, 다양합니다. 또 지입제로 50% 하는 데 또 직영하는 데부터 다양하고, 그게 충청북도 내에서 청주 다르고 음성 다르고 제천 다르고 다릅니다. 그런데 수도권과 지방을 따지면 얼마나 오죽하겠습니까? 거기에 광역시는 또 다르고.

그것을 가지고 전국 택시 월급제? 그것은 너무나도 현실을 몰라도 너무 모르고 만든 법안입니다. 우선 시범적으로 서울을 해 보자? 해 보니까 좋아졌다는 데이터 나온 것 봤습니까?

저희가 오죽하면 안전을 위해서 택시 시간·거리 병산제로 하잖아요? 과속 안 하다 보니까 안전에 도움이 된다고 해서 그것은 합리적으로 현실화됐고 저는 좋다고 생각합니다.

그런데 월급제를 하니까 안전에 도움이 된다? 사고율을 줄인다? 데이터 보니까 사고율이 더 높아졌어요, 5년 동안 이 제도 시행한 이후에. 그러면 뭐냐? 그러면 고객한테 좋냐? 아까 이삼형 위원장께서 왜 고용주와 노동자의 입장만 생각하느냐 소비자 국민 생각해야 되지 않느냐 그랬는데, 이 제도 시행하고 국민이 좋아질 리가 있습니까? 본인이 수입과 관계없으니까 승차 거부하지요, 불친절하지요. 그것은 여러 가지 증명된 얘기고 그 밖에 여러 가지 불합리한 것만 더 발생합니다. 일하고 싶은 사람 더 일 못 하게 만들고.

이 제도는 우리 자유민주주의 시장경제를 헌법 정신으로 내세운 우리 현실과 전혀 맞지 않는 그런 법을 임시방편으로 만들었다, 저는 이렇게 결론을 내리고요.

제가 지난번 회의 끝나고 나서 손명수 위원님하고 사적으로 대화를 많이 나눴습니다. 손명수 위원님이나 또 그 당시의 이해당사자분들이 계시다 보니까 제가 더 긴 말씀드리지 않겠습니다마는 이것을 유예한다 할지라도 유예를 위한 유예는 의미가 없습니다. 2년 3년 유예하자? 그게 무슨 의미가 있습니까? 지금 같은 문제를 그냥 연기하는 것에 다름 없지요.

다만 1년 안에 여러 가지 시범 모델을 운영해 봐서 지역별로 또 인구 모델을 지금과 같이 사납금 내고 성과급제로 하든 아니면 자율운행택시도, 앞으로 서울에 보급됩니다. 그 시대가 다가왔어요. 그런 것도 감안하고 또 파트타임제, 여러 가지 임금 모델을 가지고 1년 동안 시행을 해서 1년 안에 국토부에서 결론을 하나 낸다는 전제하에서 우리가 한 2년 정도 유예하는 것은 저도 지금 입장에서는 가장 합리적이지 않나 이렇게 생각합니다. 그래서 그 정도 유예안을 일단 제안을 하고요.

국토부에서는 1년 안에 여러 가지 임금 모델을 개발해 가지고 지역별로 또 여러 가지 법인 형태별로, 주식회사냐 합자회사냐 합명회사냐, 다 종합적으로 고려해서 하여튼 결론을 내 주시는 노력을 해 주시기를 바라면서 저는 결론적으로 유예안을 제안합니다.

○소위원장 문진석 송기현 위원님 말씀 주십시오.

○송기현 위원 이 택시발전법을 만들 때 택시 월급제라는 문제가 갑자기 드러나 가지고 택시 월급제를 만든 것이 아니고 수십 년 동안 택시노동자들의 간절한 바람이 택시발전법으로 온 겁니다. 임시방편으로 만들었다고 보기는 어려운 문제고요. 차관님 잘 아시잖아요?

그런데 그 이후에 또 그 직전이기도 하지만 택시 관련해 가지고 카카오 등등이 굉장히 큰 변화를 만들었기 때문에 바뀌는 사정이 생겨서 택시발전법에 따라서 그 영향으로 택시업계가 영향을 받은 건지, 나쁜 영향을 받은 건지 좋은 영향을 받은 건지도 판단이 안 되는 상태에 지금 와 있다는 거예요.

저도 물론 이 상황에서는 판단하기 어렵기 때문에 유예하는 것에는 동의하지만 기본적으로 택시발전법을 만든, 택시노동자들의 안정적 고용과 또 장기간 노동을 피하자는 그 의미에 대해서는 우리가 결코 지켜야 한다는 생각을 합니다. 이 법을 개정하는 논의에서 유연근로제라든지 이런 문제를 가지고 나온다면 현실과 관계없이 이념적인 투쟁으로 바뀔 가능성이 있어요. 발전에 도움이 안 된다고 생각합니다.

이 당시에든 사납금제도 하게 되면 실제 근로한 것에 비해서 임금이 적기 때문에 최저임금법 위반이 많이 생겨서, 실제로 제가 잘 아는 원주의 택시업계 사장님도 최저임금을 지급하지 않았다는 이유로 해 가지고 처벌도 받고, 그 당시 관행에 따라 그대로 한 건데 수억 원대의 최저임금을 물어 준 사례도 생겼어요. 그런 것 때문에 택시발전법을 하게 된 이유도 있는 것도 잘 아시잖아요.

단기간 근로를 하는 것이 가능하다는 것에 대해서도 존경하는 윤 위원님 같은 경우에는 가능하다고 말씀하시지만, 또 충분히 그 말을 믿습니다. 그런데 또 안 된다는 분도 계세요. 그런데 저는 당장 여기서 그게 가능한지 안 가능한지 판단을 할 수가 없을 것 같아요. 이것도 해당되는 노동부라든지 법무부라든지 같은 데의 판단을 받아 봐야 될 문제

도 있습니다. 그 문제도 우리가 확인 못 한 상태에서 결정하지 못하기 때문에 결국은 당장으로서 유예할 수밖에 없지 않느냐는 생각을 하는데 기본적으로 국토부에서 택시발전법을 만든 그 취지에 대해서 그 방향을 바꾸는 방향으로의 개정은 쉽지 않다, 하던 안 된다는 말씀을 제가 드리겠습니다.

○소위원장 문진석 또 의견 주실 분 계시면 의견 듣겠습니다.

없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

좋습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결을 하도록 하겠습니다.

2년 유예하는 것으로 의견을 정리한 것으로 하겠습니다.

그리고 부칙으로 이렇게 정리하도록 하겠습니다. 국토부에서 여러 가지 임금 모델이라든가 택시를 대중교통으로 할 것인지 또 지금까지 시행해 본 결과, 정확한 용역 결과를 준비해 주시고 이런 것들을 국토부가 1년 내에 국회에 보고하도록 이렇게 부칙에 담아서……

○정점식 위원 그걸 부칙에 담는다고요?

○윤재옥 위원 부칙에 못 달고 부대의견에 달아야지요.

○소위원장 문진석 부대의견으로?

(「예」 하는 위원 있음)

좋습니다.

부대의견으로 담아서……

○윤재옥 위원 실무적인 것은 소위원장님께서 행정실하고 논의해서 하십시오. 그 취지만 살리면 되지요.

○소위원장 문진석 좋습니다.

○윤종오 위원 위원장님, 저도 한 말씀하고 정리를 하세요.

지금 현재 일단 서울은 실시하고 있는 중이잖아요? 그런데 이것을 지금 유야무야 안 하는 방향으로 결정하고 관리 감독도 안 하면 월급제 완전 무산되는 것이고요.

○이춘석 위원 아니, 통으로 놔두는 거지요.

○윤종오 위원 그러니까 놔두는 것을 그냥 지금같이 방치해서는 안 된다는 얘기를 드리는 거예요. 유예를 하더라도 지금 현재 법에 맞게 제대로 관리 감독하고 시행되는 것을 진짜 점검을 해서 그 결과를 가지고 그때 가서 제대로 된 결정을 해야 된다 이야기를 드리는 겁니다.

○소위원장 문진석 아니, 그런데 지금 그냥 이 상태로 방치할 수는 없잖아요.

○윤종오 위원 그런데 지금까지 방치해 왔지 않습니까?

○소위원장 문진석 뭐를 방치해요?

○윤종오 위원 이제 겨우 몇 달 전부터……

○이춘석 위원 서울시.

○윤종오 위원 서울시 이야기하는 거예요, 서울시. 서울시가 법이 시행되어야 되는데도 불구하고 그동안 제대로 관리 감독 안 하고 왔었고 이제 몇 달밖에 안 했기 때문에 제대로 된 점검이 안 됐다. 이걸 전제로 제대로 점검하고 통계 데이터나 이런 것들을 명확하게

같이 공유할 수 있는 동의할 수 있는 결과를 가지고 유예기간 동안에 살펴서 그때 가서 제대로 결정하자 얘기를 드리는 겁니다.

○소위원장 문진석 그러면 이렇게 할게요.

택시운송사업의 발전에 관한 법률 제2조(택시운수종사자 소정근로시간 산정 특례에 대한 적용례) ‘서울특별시를 제외한 사업구역에 대해서는 제11조의2의 개정규정을 2026년 8월 19일까지 적용하지 아니한다’ 이렇게 개정하는 것으로 의견 통일을 하는 것으로 하고요.

그다음에 부대의견으로 국토부가 서울시를 포함한 택시업계 전반에 대해서 어떻게 하면 택시업계가 정말 지금보다 사업자와 근로자가 더 여건이 좋아질 것인가에 대한 연구와 대책을 마련해서 국회에 보고해 주시는 것으로 이렇게 정리하겠습니다.

됐습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 회의를 마치겠습니다.

오늘 소위원회에서 심사 의결한 법안 심사보고 및 수정안 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기를 바랍니다.

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌 직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(15시17분 산회)

○출석 위원(12인)

김도읍 김희정 문진석 송기현 엄태영 윤재옥 윤종균 윤종오 이연희 이춘석
정점식 정준호

○청가 위원(1인)

손명수

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 곽현준

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

교통물류실장 엄정희

서울특별시

교통기획관 김희갑

전국택시운송사업조합연합회

회장 박복규
전국택시노동조합연맹
위원장 강신표
전국민주택시노동조합연맹
위원장 구수영
민주노총공공운수노조택시지부
정책위원장 이삼형