

제416회 국회
(임시회)

국토교통위원회 회의록
(교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2024년8월1일(목)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

- 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201404)
- 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201357)
- 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201815)
- 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201986)

상정된 안건

- 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201404) 2
- 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201357) ... 22
- 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201815) ... 22
- 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201986) ... 22

(10시07분 개의)

○소위원장 문진석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제416회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개회하겠습니다.

22대 국회 전반기 국토교통위원회 교통법안심사소위원회의 위원장으로 선임된 문진석 위원입니다.

저는 소위원장으로서 여러 위원님들과 함께 우리 소위원회가 원만하고 효율적으로 운영될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

위원님들의 적극적인 참여와 협조를 부탁드리겠습니다.

오늘 회의에서는 4건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

바쁘신 와중에도 오늘 회의에 참석하여 주신 차관님을 비롯한 관계 공무원 여러분들께 도 감사의 말씀을 드립니다.

법안 심사 방법은 일반적인 절차에 따라서 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

참고로 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 회의록 작성의 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)

(10시09분)

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

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 전문위원 보고드리겠습니다.

개정안은 일반택시운수종사자의 소정근로시간을 노사 합의에 의해 달리 정할 수 있도록 예외 규정을 신설하는 것입니다.

현행 규정은 이른바 택시 월급제를 도입하기 위해 소정근로시간을 주 40시간 이상으로 하도록 2019년에 개정된 것으로, 서울특별시는 2021년 1월 1일부터 이 제도가 시행되었고 그 외 지역은 부칙에서 공포 후 5년 이내 대통령령으로 정하는 날에 시행되도록 하였습니다. 이에 올해 8월 20일에는 이 제도가 전국으로 확대 도입될 예정입니다.

그런데 현행 제도를 두고 그 평가가 엇갈리고 있으므로 개정 여부에 대해서 이 제도의 도입 취지와 서울시 도입 효과, 업계 현황이나 지역 여건 등을 고려한 입법정책적 결정이 필요할 것으로 보입니다.

자료 5쪽입니다.

참고로 개정 방향 논의 시에 현행대로 시행하되 지원을 병행하는 방안이나 개정하되 법 취지에 벗어나지 않도록 관리를 보완하는 방안 또 시행시기를 일정기간 순연하는 방안 등을 함께 생각해 볼 수 있겠습니다.

마지막으로 한 가지, 자료 4쪽에서와 같이 이 조항의 개정에 대한 택시 노사의 공동성명 합의가 있었음을 이미 보고드린 바 있으나 7월 30일 민주노총에서 법 개정에 반대하며 원래대로 전국 시행되어야 한다는 성명이 있었음을 말씀드립니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 개정안에 동의합니다.

전문위원 검토보고도 동의합니다.

무엇보다도 종사자, 희망 근로자가 있다는 상황과 또 지역별 택시 수요 등 여건을 종합적으로 고려하면 노사 합의로 달리 정할 수 있도록 법 개정이 필요하다고 봅니다.

○**소위원장 문진석** 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

윤종오 위원님.

○**윤종오 위원** 국토부가 지난 2023년도 7월 달에 한국교통연구원이 제출한 ‘법인택시 월급제 도입성과 분석 및 확대방안 마련 연구’ 용역 보고서를 하신 적 있지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 연구용역 한 적 있습니다.

○**윤종오 위원** 그 용역 보고서가 적절하다고 판단하십니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 저희는 적절하다고 봅니다.

○윤종오 위원 그렇습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 다만 그게 2022년도 기준이었기 때문에 저희가 23년 기준으로 다시 데이터를 뽑아 봤더니 결론하고 크게 반하는 통계는 아니더라 그런 말씀드립니다.

○윤종오 위원 제가 봤을 때는 적정 운송원가의 지역 간 차이가 너무 심합니다. 그리고 또 코로나 시기라는 특수성이 있는 것은 분명하고요. 그렇지요? 그러다 보니까 당연하게 수익이 좀 적었다고 나타날 수밖에 없다고 생각하는데요.

그런데 이게 차이가 난다 치더라도 어느 정도 나야 되는데 대전의 경우에는 무려 542만 원, 경북의 경우에는 380만 원, 최대 162만 원 차이 나는 것은 있을 수 없는 거라고 생각하거든요. 기본적으로 원가 대부분이 차량대금 연료비 보험료 이런 건데 이게 지역이 다르다 해서 차이가 날 이유가 뭐가 있습니까? 그럼에도 불구하고 이 연구 보고서를 중심으로 이런 대안이 마련됐다는 것은 도저히 납득하기 힘들고요.

제가 자료를 좀 받아 가지고 분석했던 자료에 의하면, 2023년도 운송수입 현황 자체 분석을 했는데 서울·경기·전북·충남 등의 6개 택시회사를 샘플링해서 운송수입을 분석해 봤거든요. 여기 6개사의 경우에는 1인당 월평균 운송수입금이 무려 667만 원 정도 됐습니다. 그래서 2022년도를 기준으로 해서 교통연구원이 분석한 자료하고는 엄청난 차이가, 거의 200만 원 가까이 차이가 나고 있어서 최근 현황 조사가 반드시 필요하다, 그걸 근거로 지금 이 법안이 심사돼야 된다 이런 말씀을 드리겠습니다.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서, 이것은 택시운송시스템이 있습니다, TIMS라고. 거기 가면 매출액이 그대로 잡히는 거기 때문에, 저희가 작년 기준으로 최근 데이터를 보니까 서울은 월평균 운송수입이 509만 원이었고요. 특·광역시 같은 경우에는 390만 원 또 일반 시는 358만 원, 군 지역은 314만 원으로 조사가 되었습니다.

그런데 왜 이렇게 편차가 크냐? 이것은 실차율이 차이가 있습니다. 서울 같은 경우에는 약 50%, 그러니까 전체 운행 시간의 약 절반을 손님을 태우고 있고요. 광역시 같은 경우에는 39% 그리고 군 단위 같은 경우에는 21%밖에 안 됩니다. 그래서 운행 시간에 손님이 얼마나 타느냐에 따라서 편차가 생긴다는 말씀 드립니다.

○윤종오 위원 지금 답변이 22년도……

○국토교통부제2차관 백원국 아닙니다, 23년도 자료.

○윤종오 위원 그러니까 자료를 중심으로 해서 이 안을 내게 된 근거를 그거로 제시하셨던 거고, 지금 23년도 자료는 일부 샘플링 조사를 하신 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 전체 전수조사를 한 겁니다. TIMS에 보면 자동으로 나옵니다, 집계가.

○윤종오 위원 일단 알겠습니다.

○소위원장 문진석 잠깐만요.

그 자료가 국토부에 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 있습니다.

○소위원장 문진석 그러면 우리 소위 위원들한테 좀 공유를 해 주면 좋을 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 하겠습니다.

○이춘석 위원 짧게 2개만 물어봅시다.

이 개정안을 보면 사업장별로 노사 합의 시에 근로시간을 다르게 정할 수 있도록 돼 있잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**이춘석 위원** 물론 좋은 얘기인데 이게 실질적으로 노사의 합의에 맡기려고 하면 사업자 측하고 근로자 측하고의 상황, 힘의 균형 이런 것들이 맞아떨어지면 가장 이상적인 방향인데, 그러면 국토부가 생각할 때는 지금 대한민국의 택시회사나 이런 현실이 사업주 측하고 근로자 측하고 자유로운 협상에 맡겨도 될 정도로 힘의 균형이나 여러 가지 상황들이 균형점을 갖추고 있는지에 대한 정부 측 입장하고요.

그러면 그 후에는 정부는 이제 손 드는 거예요. 예전에는 그게 안 되겠다고 해 가지고 주 40시간이라도 해서 기본적으로 택시 노동자들의 삶을 보장하자 그런 건데 그게 여러 가지 여건 때문에 안 되기 때문에 우리는 모르겠다, 당신들이 합의한다고 하면 당신들이 합의해라고 하는데 그러면 정부는 완전히 손을 들어 버리는 건데 그러면 정부는 아무런 대안이 없는 건지. 그냥 너네가 합의한다고 하니까 너네끼리 합의해, 그냥 맡겨. 그렇다고 하면 정부는 도대체 어떤 역할과 뭘 할 것인지 완전히 백기 들어 버리는 것인지, 이 두 가지에 대해서 정부 측에서 생각하는 공식적인 답변을 한번 해 보실래요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 노사 간에 갑을관계가 형성되어 있지 않느냐는 말씀이신데요. 일단 이 부분은 전국택시연합회, 전국택시노조, 전택이라고 그립니다. 전체 노조의 약 3만 명을 차지하고 있습니다. 절대다수인데요. 거기에서도 지금 강하게 이 문제에 대해 심각성을 지적하면서 법 개정이 필요하다는 주장을 하고 있습니다.

그래서 이것은 노사 간에 이견이 있는 것이 아니고, 물론 일부 공공운수노조라고 하는 특수계층에서, 한 이삼백 명 됩니다. 거기서는 월급제가 근본적으로 훼손되는 것 아니냐 남용될 우려가 있다 이런 부분 때문에 걱정을 합니다. 그래서 일단 기본적으로 대다수 법인택시 기사들은 법 개정이 필요하다는 입장을 지금 피력하고 있다는 말씀 드리고요.

두 번째, 이게 이렇게 되면 월급제가 근본적으로 훼손되는 것 아니냐 남용될 가능성이 있다라는 지적이신 것 같습니다. 그래서 그 부분에 대해서는 일단 노조가 원하는 경우에만 예외적으로 적용하는 걸로 조건을 조금 더 강화해서 할 수 있다고 생각을 하고요.

두 번째는 그런 부분을 국토부는 그냥 손 놓고 있느냐 행정관청은 손 놓고 뒤로 빠지는 것인가에 대해서는 자자체 신고제를 통해서 그런 입법 취지가 훼손되지 않도록 그럴 수 있다고 저희들 보고 있습니다.

그래서 전문위원 검토보고서에서도 그런 부분에 대한 관리 강화가 필요하다는 부분에 대해서는 공감을 하고요. 자자체 신고제와 노조가 원하는 경우에만 한해서 조건을 달아서 엄격하게 예외를 적용하도록 하는 것이 타당하다고 보여집니다.

○**소위원장 문진석** 정점식 위원님.

○**정점식 위원** 차관님, 지금 이춘석 위원님 지적도 굉장히 타당한 측면이 있습니다.

그러나 우리가 보통 보면 대부분의 법인택시회사에 소위 산별노조 저희든 아니면 기업별 노조든 다 노조가 설립돼 있는데 그 조직률이 어느 정도 된다고 보십니까? 제가 생각하기에는 거의 대부분 가입돼 있는 것 같은데.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 전택, 민택, 공공운수노조 이렇게 크게 나눠져 있는 데요. 전택은 전국에 3만 명입니다. 그리고 민택은 거기에서 0을 하나 뺀 3000명입니다.

그리고 공공운수노조는 이삼백 명으로 되어 있습니다.

○정점식 위원 그러면 택시운수 근로자 총수는 어느 정도 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 개인택시를 제하고 법인택시는 전국에 7만 명 정도 됩니다. 7만 명 중에서 조금 전에 노조에 가입한 숫자는 3만 명, 3000명, 이삼백 명 이렇게 돼 있다는 말씀 드립니다.

○정점식 위원 그러니까 절반 정도.

○국토교통부제2차관 백원국 절반 정도.

○정점식 위원 그렇기 때문에 지금 소위 노사가 합의하는 경우, 노조 측이 또 특히 더 먼저 제의하는 경우에 한해서 이걸 노사 합의에 따라서 예외를 적용할 수 있다라는 부분이기 때문에 소위 힘의 균형에 따른, 일방적으로 근로자들이 피해를 입을 일은 없을 것이라고 판단을 하시는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그래서 조금 전의 그 부분에 대한 걱정이 있으시면, 지금 현재 법안은 그렇게 돼 있지 않습니다만 수정안으로 노조가 요구 시에만 예외 적용이 작동될 수 있도록 그 단서를 조건을 부기하는 것도 방법이라고 생각합니다.

○정점식 위원 저희 통영의 경우에는 인구가 한 12만 명 정도 되는데 법인택시의 휴차라고 그럽니까, 면허는 받았지만 기사가 없어서 아예 운행을 못 하는 택시들이 굉장히 많다고 그러더라고요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 그 정도로 지역의 경우에는, 조그마한 시 지역, 군 지역의 경우에는 휴차율 포함 실차율이 굉장히 떨어지는 것은 저희들이 눈으로 봐도 느낍니다.

사실은 통영시외버스터미널 옆에 보면 통상적으로 택시가 한 50대 정도 기다리고 있는 이런 상황이니까, 통영과 경남 지역 그쪽의 운수사업자들이 저희 방에 찾아와서 하소연한 부분도 이 법 개정이 꼭 필요하다라는 부분이고 거의 대부분의 운수사업자들은 같은 생각을 가지고 있는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○정점식 위원 이상입니다.

○국토교통부제2차관 백원국 참고로 말씀드리면 실차율은 서울은 운행 시간의 거의 절반 50% 정도 손님이 타고 있다고 보시면 되고요. 군 지역은 20%만 손님이 타고 있다 이렇게 보시면 될 것 같습니다. 그래서 운송수입의 차이가 거기서 발생하는 겁니다.

○소위원장 문진석 잠깐만요.

먼저 손을 들어 주신 윤재옥 위원님 말씀해 주십시오.

○윤재옥 위원 서울에 지금 하고 있는데 현장의 다수 업체에서 운송수입이 500만 원 미달해 가지고 시행하는 데 어려움을 겪고 있는 건 알고 계시지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○윤재옥 위원 지금 택시 운수업 하시는 분들이 다 반대하는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그런 상황입니다.

○윤재옥 위원 그러니까 사업자들 다 반대하지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○윤재옥 위원 근로자들도 지금 전택 민택, 절대다수가 반대하잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○윤재옥 위원 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 서울시도 지금 반대하고 있습니다. 사실은 문제가 있다고 얘기하고 있습니다.

○윤재옥 위원 그러니까 서울시도 반대.

그리고 또 지금 지방에 시행 여건이 됩니까?

○국토교통부제2차관 백원국 아까 말씀드렸다시피 일단 운송수입이 일정 금액 이상이 돼야 되는데 서울에 비해서 턱없이, 서울의 한 60% 정도 수준밖에 안 되기 때문에 또 근로시간을 놓고 보면 지방 같은 경우에는 주 40시간 이상 일하는 근로자가 10%밖에 안 됩니다. 지방 전체가 한 5만 명 정도 되는데요 5000명만이 주 40시간 이상 전업이고요, 나머지 90% 대부분은 40시간 미만으로 근로를 하고 있습니다.

○윤재옥 위원 그래서 지금 이 제도는 애초에 택시 근로자들 좀 도와주려고 그런 취지로 도입을 했는데 서울에서 시범 실시를 해 보니까 근로자들도 반대를 하고 있고 또 사업하시는 분들도 반대하고 있고 또 지방은 전혀 준비가 안 돼 있는데 8월 20일 이후에는 이게 지방에도 시행을 확대하도록 돼 있지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○윤재옥 위원 그러면 이것은 고쳐야 되지 않나요?

○국토교통부제2차관 백원국 저희들은 지금 시급하게, 도래되기 전에 개정을 하는 것이 필요하다고 봅니다.

○윤재옥 위원 그러니까 우리가 법이라는 게, 사실은 입법을 할 때는 어려운 사람 도와주려고 선의로 했는데 그게 해 보니까 실제 오히려 어려운 사람들을 더 어렵게 하고 또 현장에서 법의 적용 현실이 안 되는 그럴 경우에는 빨리 고쳐 주는 게 맞다, 물론 이 제도를 고쳤을 경우에 또 열악한 근로자들이 불이익을 받을 그런 개연성이 있기 때문에 그것을 없앨 수 있는 그런 어떤 전제라든지 이런 걸 만들어서 고쳐 주는 게 저는 맞다고 생각합니다.

○소위원장 문진석 예, 말씀하십시오.

○손명수 위원 손명수 위원입니다.

사실 5년 전에 이 법을 만들 때 제가 국토부의 담당자였습니다. 그래서 내용을 잘 아는 사람이라고 할 수 있겠는데요.

2019년도에 대법원에서, 사실상 표현은 좀 다릅니다마는 주 40시간 이하로 계약한, 사실상 월급이 좀 많은 것처럼 보이게 하도록 고정급이 높아 보이게 하도록 소정근로시간을 낮춰서 계약한 근로계약은 무효다 이런 대법원 판결이 있었습니다.

그리고 당시에 사업자 측과 노조 측, 국회, 정부 이렇게 해 가지고, 카풀이 사회적 문제가 굉장히 심각했습니다. 그래서 택시기사분들 네 분이 분신을 하셨고 그런 사회적 환경 속에서 많은 논의를 거쳐서 사업자단체 측에서도 ‘아, 이 정도는 할 수 있겠다’ 해 가지고 사실 여야 합의, 사업자·노조가 다 합의해서 당시 만든 법이 이 법입니다.

그래서 완전 월급제가 아니고 주 40시간이면 약 최저임금 수준입니다. 나머지는 지금처럼 성과급제로 그대로 하는 거고요. 그렇게 합의를 해서 만든 법인데 조금 부연 설명을 드리자면, 우리나라 택시가 지금 한 25만 대 있습니다. 그중의 16만 대가 개인택시고

한 8만 대 좀 넘는 게 범인택시입니다. 그런데 선진국 대비 우리나라가 택시가 많은 편입니다, 그래서 수송분담률도 높은 편이고. 그런데 우리도 선진국이 됐기 때문에 이게 점점 떨어지고 있습니다. 아무래도 자가용이 점점 많아지고 대중교통도 워낙 잘돼 있기 때문에 수요가 점점 줄 수밖에 없지요.

그리고 특히 아까 시골 말씀하셨는데 군 단위나 이런 데는 이제 거의 수요가 없습니다. 왜냐하면 다 자가용이 있습니다, 예전에 없을 때 얘기지. 그래서 실제로 수요가 많이 떨어진 게 사실입니다.

그런 사정을 감안해서 그때도 서울 먼저 하고 지방은 5년 정도를 유예를 해 놨습니다. 그래서 지금 현 실정에서도 군 단위 이런 데는 무리라고 봅니다. 이것을 완전히 시행하기에는 현실적으로 무리라고 보여지고 다만 서울이나 일부 대도시는 충분히 여건이 됩니다.

아까 우리가 TIMS를 통해서 운송수입이 다 지금 파악이 되는데 평균 숫자가 500만 원 550만 원 이렇게 그중에는 굉장히 일을 적게 하는 사람들이 포함돼 있습니다. 그래서 실제로 제대로 일하는 사람들은 거의 600만 원 정도의 수입이 되기 때문에 지금 200만 원 정도 최저임금을 주고 나머지를 성과급으로 노사가 서로 합의해서 보통 6 대 4, 7 대 3 이렇게 한다고 하는데 그런 여건은 충분히 된다고 보고요.

결국 핵심은 뭐냐면 그러면 지금 최저 주 40시간을 보장하고 나머지를 성과급으로 하는 것과 이것을 없애서 옛날처럼 사납금제로 갔을 때 무엇이 더 좋은 제도냐의 문제거든요. 그러면 지금 주장하는 바로는 사업자단체 측에서는 기사가 없다, 그런데 지금 최저임금 200만 원을 보장하는 상태에서 기사가 올 가능성이 더 많겠습니까? 그것도 없는 상태에서 사납금제로 돌아가면 없던 택시기사가 올 가능성이 더 많겠습니까? 그것은 뭐 누가 생각해 봐도 뻔하지 않습니까?

그리고 둘째로 노조 측에서, 그때 그렇게 강력하게 이것을 원했던 노조 측에서 이것을 원하지 않는다, 그것은 현실은 좀 다릅니다. 이것은 뭐 제가 여기서 다 말씀드리기 좀 위한데 노조 측의 주장이 전체 기사의 입장을 대변한다고 하기는 좀 어렵고요.

심플하게 얘기해서 매출은 사납금제를 하나 주 40시간 월급제를 하나 변함이 있을 수가 없지요. 매출은 똑같습니다. 그런데 사납금제로 하면 기사가 더 많이 가져가고 지금처럼 하면 덜 가져간다는 얘기는 성립할 수가 없는 거지요. 그렇다는 얘기는 결국 사업자가 더 가져간다는 얘기밖에 안 되는 거거든요. 그래서 이게 굉장히 어려운 문제입니다.

그런데 저희가 근본적으로 생각해야 될 부분은 그러면 어떻게 해야지 택시가 사업자도 만족하고 기사도 만족하는 안을 만들 것이냐, 이것을 가지고 고민을 하는 게 맞다고 보여지고요.

지금 택시산업이 아이러니하게도 개인택시는 계속 면허를 늘려 달라고 합니다. 그래서 지금 계속 늘고 있는 추세입니다. 지금 9만 대가 넘습니다. 범인택시는 9만 대 수준을 정점은 찍었다가 지금 계속 줄고 있어서 한 8만 대 수준입니다. 지금도 한 반 이상은 실제로 영업을 못 하고 있고요. 그게 현실입니다.

개인택시는 지금도 지자체에서 다 계속 늘려 달라고 그래요. 왜? 개인택시 하시는 분들은 자기가 원할 때만 일할 수 있습니다. 그리고 다는 아니겠지만 대부분 상당수가 은퇴자나 이렇게 좀 약간 여유가 있는 분들이 많습니다. 그래서 자기가 원하는 시간에만

근무하고 이렇게 하는 형태이기 때문에 그 면허는 계속 늘려 달라고 합니다. 그리고 실제로 개인택시는 다 프리미엄이 많이 붙어 있습니다.

그런데 법인택시는 그렇지 않다 보니까 지금 사실은 25만 대 중에서 16만 대를 제외한 8만 대의 문제를 가지고 우리가 얘기를 하고 있는 거거든요. 그런데 그중에서도 실제 운행되는 대수로 하면 4만 대 가지고 지금 우리가 얘기를 하고 있는 겁니다, 이 문제가. 이 4만 대를 가지고 주 40시간을, 5년 전에 어렵게 만들었던 제도를 계속 유지할 거냐 아니면 과거로 다시 돌아갈 거냐, 이게 지금 논의의 대상입니다. 그런 점을 좀 같이 생각하고.

지금 백 차관께서 이렇게 말씀하시지만 저도 택시 하시는 많은 분들의 얘기를 듣고 있는데, 현실이 좀 다릅니다. 그리고 실제로 더 진정성 있는 얘기는 ‘법인택시 이대로는 안 되겠다. 지금 사납금제가 문제가 아니다. 이것을 개인택시까지 다 합쳐서 택시의 근본적인 문제를 해결해야 된다. 너무 많다, 택시가. 그러니까 기사가 안 온다, 수입이 부족하니까.’ 이런 근본적인 문제들이 있습니다.

그래서 이것을 그냥 단순히 그러면 5년 전에 이렇게 어렵게 만들었던 제도를 과거로 돌아가면 택시산업이 좋아지고 모든 문제가 해결됩니까? 저는 그렇게 생각하지 않습니다. 절대 그렇게 될 수가 없습니다. 오히려 그때 당시에 최소한의 근로시간을 도입하고 회사가 적어도 책임성을 갖고 경영을 해라 이런 차원에서 우리가 제도를 만들었던 것인데 이제 사납금제로 돌아가면, 지금은 카드로 대부분 결제를 하기 때문에 TIMS로 수입이 다 파악이 되지만 과거에 현금을 받을 시점에 사납금제로 할 때는 굉장히 많은 문제가 있었어요. 하여튼 여러 가지 사회적인 문제도 많이 있었습니다. 그래서 이 문제를 저희가 진지하게 근본적인 문제를 가지고 논의를 할 필요가 있다 저는 그런 생각이 듭니다.

○소위원장 문진석 엄태영 위원님 말씀 주십시오.

○엄태영 위원 엄태영 위원입니다.

이게 벌써 5년의 시간이 지나서 8월 20일 시행을 코앞에 두고 있는데요. 방금 발언하신 위원님 말씀은 그 당시에 현장에 있었으니까 더 잘 아시겠지마는 제가 보기에는 하여튼 뭔가 이 법을 만들 때 탁상공론적인 부분도 많이 있었다고 생각합니다.

저는 제천·단양 지역이 둘 다 인구소멸지역에 포함될 만큼 시골인데, 저는 또 자동차 업계에 오래 있었어요. 택시 업계 사정을 누구보다 잘 압니다. 또 법인택시의 운행 구조, 법인의 체계에 따라서, 이게 말이 회사택시지 개별적으로는 다 지입차주같이 운영되는 것도 많이 있었고요.

그런데 지금 이 법이, 최근에 와서 더 심각하게 보니까 말씀하신 대로 지방은 8월 20일 지나면 언제쯤 현실화될지 모르겠으나 도산되는 업체가 나올 수밖에 없습니다. 300만 원대의, 평균 많아도 350만 원대의 수입을 가지고 200만 원 봉급을 주고 나면 운영될 수가 없어요.

그래서 이 법은 지역별로 또 시기별로 여러 가지 차등을 두지 않으면 안 되고 또 노사간에 여러 가지 그런 부분에서 합의가 되는 조건에 한해서만 노조 측을 배려해 주는 그런 쪽으로 배려하는 게 낫고 회사를 일방적으로 무시해서 무조건 정부 시행으로 전국화시키는 것은 불 보듯 뻔합니다, 지금.

그래서 이게 지방으로 시행될 경우에 차관님, 택시회사들의 도산 그런 것들이 언제쯤 현실화될 것 같습니까, 8월 20일 날 시행이 되고 나면?

○**국토교통부 제2차관 백원국** 지금 법에 따라서 늦어도 8월 20일에는 시행을 해야 되기 때문에 저희가 수 차례 자체 보고 준비를 해라, 법 개정도 진행을 하겠습니다만 플랜 B로 이것을 적용해야 될 준비를 하라는 지도도 하고 있습니다. 그렇지만 지방 여건을 감안했을 때 작동이 힘들다는 게 지금 계속 한결같은 목소리입니다.

○**엄태영 위원** 이 제도로 일을 하나 안 하나 시간만 빼우면 봉급이 그대로 나온다면 사람 심리상, 우리가 시장경제하고 공산주의하고의 차이를 느끼듯이 그 부작용들이 많이 생깁니다. 예를 들어서 고정 봉급제로 하게 되면 승차거부 불친절, 여러 가지의 국민들한테 피해가 돌아가는 그런 부작용이 나옵니다.

그래서 일한 만큼 더 가져갈 수 있는 그런 부분에 대해서, 열의 있는 더 일하고 싶은 그런 기사들한테는 여러 가지로 수입이 보장이 안 돼서 너무 저임금 때문에 회사를 뜯기는 경우도 있을 것이고, 그냥 일 안 하고 기본적으로 받는 걸 즐기는 사람은 또 회사에 있을 것이고, 여러 가지로 골탕 먹는 것은 국민들하고 회사 측이라고 생각합니다.

그래서 여러 가지 입법 취지에 대해서도 제가 공감도 하지만 지금 이 상태에서 서둘러서 더 현실화시켜서 또 수도권과 지방과의 차이도 염연히 나기 때문에 적극적으로 빨리 개정해 줘야 되고.

또 그동안 노 측에서도 많은 제안을 받으셨다면서요. 그래서 정부에서 그 안을 가지고 그동안 협상한 게 있습니까, 전택이나 민택들하고?

○**국토교통부 제2차관 백원국** 일단 지금 현재 개정안에 있는 단서조항이 전택 또 업계에서 요구하는 그런 안입니다. 그것이 반영되었다고 이해하시면 되겠습니다.

○**엄태영 위원** 그렇지요. 그러니까 일단은 다수의 노조, 3만 정도의 전택노조가 개정안에 찬성하고 있는데 어떤 여러 가지 안을, 정부가 내놓은 안이 지금 이 안과 거의 같다 는 얘기지요?

○**국토교통부 제2차관 백원국** 같은 입장입니다. 김정재 의원안과 정부 입장은 같다고 말씀드리고요. 기본적으로 저희가 월급제는 유지하자는 겁니다. 이게 사납금제로 회귀하자는 얘기가 아니고 월급제를 유지를 하는데 다만 특수한 사정이 있는 경우에는 노조가 원한다면 그 부분에 대해서는 노사 합의가 됐을 경우에 아주 예외적으로 탄력근무제를, 탄력이 아니고요 파트타임을 허용하자는 겁니다. 그래서 기본적으로는 월급제를 준수하면서 예외적으로 파트타임을 허용해서 노동의 유연성을 좀 확보해 주는 게 좋겠다 그 말씀을 드리는 겁니다.

하나만 더 말씀드리면요. 이게 사업장별로 전업 기사로 협약을 해서 계약을 할 수도 있고요. 일부 야간에만 근무하겠다 또 주말에만 근무할 수 있다 이렇게 해서 그분들에 대해서는, 그분들에 한해서만 그렇게 해서 예외적으로 적용할 수도 있는 겁니다.

○**엄태영 위원** 하여튼 이로 인해서 대국민 서비스의 퀄리티 하락과 회사의 도산 위험 이런 것을 우리가 감안해야 되고요. 또 서울과 지방과의 확연한 차이를 우리가 인정 안 할 수가 없고 또 법인택시의 경영 행태가 다 달립니다. 그런 것을 감안할 때 노사가 합의하고 또 그것을 더 강화시켜 가지고 노조 측에서 건의해서 합의된 사안에 대해서는 별도의 예외 규정을 두지 않고는 바로 모든 문제가 도출되기 때문에 서둘러서 정부에서 여야

간에 합의할 수 있는 안을 내놔서 빨리 개정해야 됩니다. 그에 따라서 공청회도 필요하다면 빨리 열어야 되고요. 하여튼 시기가 임박했으니까 적극적으로 정부에서 먼저 나서 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○**이춘석 위원** 뭐 한 가지만 물어봅시다.

○**소위원장 문진석** 잠깐만요.

제가 한 말씀만 드리면, 차관님.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 8월 20일이면 며칠 안 남았잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**소위원장 문진석** 이렇게 급한데 그동안 정부 측이 정말 손 놓고 있다가 시간이 다가 옴에 따라서 급하게 이것을 개정해야 된다 이렇게 얘기하는 것에 대해서 저는 좀 유감으로 생각하는데……

○**국토교통부제2차관 백원국** 경위를 좀 말씀드리겠습니다.

이 부분에 대한 문제는 이미 벌써부터 알고 있었고요, 정해진 날짜가 다가오는 것에 대해서는. 그래서 21대 국회 초입니다. 최인호 그 당시에 민주당 간사님께서……

○**소위원장 문진석** 지금 22대 국회인데 새로 오신 분들 많이 계시잖아요. 그러면 위원님들한테 설명이라도 좀 해 드리고, 정부가 이 법이 통과되면 택시업계가 발전한다 이런 확신을 가지고 설명을 한다든가 이런 과정들이 필요했을 것 같은데 지금 그런 과정 전혀 없이 갑자기 20일 남겨 놓은 상황에서 20일이 마지막이니까 빨리 개정을 해 주십사 이렇게 얘기하는 것은 너무……

○**국토교통부제2차관 백원국** 저희가 그 부분에 대해서 노력이 부족했다는 말씀에 대해서 송구하다고 생각합니다. 그렇지만 간사님을 비롯해서 여야 위원님들, 보좌진들께 충분하지는 않을지 모르지만 저희가 말씀을 드렸고, 이것 빨리 처리돼야 될 사안이다라고 시급하다는 말씀을 드린 것으로 제가 알고 있습니다.

○**소위원장 문진석** 그래요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 여기 계신 야당 위원님들은 그런 얘기 못 들으셨지요?

정부 측의 입장이 정확히 뭔지를 저도 잘 몰랐어요. 그런데 오늘 답변하는 과정에서 정부도 강한 의지를 가지고 뭔가 개정안을 통과시켜야 되겠다 이런 의지를 지금 처음 확인한 거거든요. 그런데 그동안은 사실 굉장히 미온적이었지 않았나 이런 생각이 들고, 어쨌든 좋습니다.

송기현 위원님.

○**송기현 위원** 차관님, 우선 19년도에 이것 시작할 때 강원도 원주 같은 경우는 택시 운수회사뿐 아니라 택시노동자들도 굉장히 걱정이 많았어요. 실제 수익이 줄어든다는 것이 택시기사들, 택시노동자들의 가장 큰 걱정이었고 또 회사는 회사 관련된 비용이 늘어난다는 것이 가장 큰 걱정이었어요.

물론 기사분들의 수익이 줄어든다는 것이 이분들이 월급제를 하면 일을 안 하기 때문에 수익이 줄어든다 이것은 아니에요. 다른 부담이 많이 늘어나는 거잖아요. 4대보험 관

련된 부담도 늘어나고 세금 부담도 늘어나고, 그런 게 많이 늘어나서 전체적 운송에 관련된 비용 부담이 많이 늘어나기 때문에 결국 기사분들한테 돌아갈 수 있는 수익이 줄어들게 된다, 제가 들었던 내용에는 그게 가장 컸던 것 같아요.

그런데 그 당시 19년도에 이것 할 때 실질적으로 택시노동자들의 수익도 줄어든다는 얘기는 있지 않았었나요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 월급제로 갔을 때 기사들의 수입이 줄어든다 그런 부분까지 논의는 되지 않았고……

○**송기현 위원** 그런 우려가 되지는 않았느냐, 그런 얘기는 안 나왔느냐 이런 말씀을 드리는 거예요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 제가 알기로는 그런 사항에 대한 우려는 없었고요. 다만 아까 말씀드렸다시피 이것을 확산 적용할 때 서울시에서 시범적용에 대한 효과……

○**송기현 위원** 서울시는 시행을 했잖아요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 그러면 대당 운행 수익이 줄어들었나요, 월급제를 하면서?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 거기에는 살펴봐야 될 문제가 있는데요 코로나 때는 좀 빠졌고요. 작년 2월 달에 택시요금이 또 올랐습니다. 그것으로 인해서 약간 올라와서 거의 코로나 이전으로 회복한 것으로 알고 있습니다.

○**송기현 위원** 그러면 택시 한 대당, 아까 얘기하는 공차율 이런 게 있을 것 아니에요. 기사들이 운행하는 시간이 줄어들거나 승객을 태우는 시간이 줄어들거나 그러는 것은 아니잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그 부분 실차율은 아마 큰 변동이 없지 않을까 하는 생각이 듭니다.

○**송기현 위원** 결국 이론적으로 생각하면 월급제로 하면 일을 안 할 것이다 기사들이 농땡이를 부릴 것이다 이런 얘기를 하지만 현실적으로 그것은 아닐 것 같고, 그런 분도 있겠지만 그게 대다수는 아닐 것 같고. 그럼에도 불구하고 월급제를 하게 되면 운행 수익에서 나가는 비용이 많아질 수밖에 없다는 것은 현실이잖아요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 그 말씀에 대해서, 저성과자들이 양산되고 고성과자는 그에 대한 인센티브가 적기 때문에 다른 택배시장으로 가는 게 현실입니다만 그 문제를 가지고 얘기하다 보면 월급제에 대한 문제가 있다는 것으로 확전이 되기 때문에……

○**송기현 위원** 결국은 이런저런 장단점이 있지만 2019년도에 이 법을 만들게 된 것은 택시산업을 정상화하자는 것으로 만든 거잖아요. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 택시기사들의 처우를 개선하자는 차원에서……

○**송기현 위원** 처우를 안정적으로 개선하자는 거였지요, 그때?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**송기현 위원** 뭐 고소득을 주자는 것이 아니고 안정적으로 개선을 하자 이런 뜻이고 노동환경을 좀 더 개선하자 이런 취지로 했던 것이 있는 거잖아요. 그 당시 최저임금 관련된 대법원 판례의 영향도 있었고 그런 게 있었는데.

또 하나 문제가 생긴 게 뭐냐 하면 일본 같은 경우는 버스기사를 못 구해 가지고 버스 노선이 줄어들어요. 우리도 장차 운송노동자들이 줄어들어 가지고 아마 못 할지도 몰라요.

실제로 택시 같은 경우도 40시간 꼬박 근무하는 사람만 모으자고 하면 월급에 비해서는 그 정도 일하지 않을 사람, 금방 말씀하신 것처럼 택배가 훨씬 수익이 좋아요. 수익을 따라서 거기로 갈 가능성이 굉장히 많습니다, 40시간 꼬박꼬박 일하기보다는. 그런 점도 우리가 고려를 해야 되는 것은 맞잖아요. 그렇지요?

그런데 이런 여러 가지 문제가 있는데, 제가 걱정하는 것은 김정재 의원님 안이 정부안이다 얘기를 하는데 이것이 이런 전반적인 것을 다 고려하지 않고 시급한 문제가 됐으니까 ‘노사 합의하는 형태로 해서 했다’ 이렇게 해서 가져오신 것 같아요. 제가 드리는 말씀은 뭐냐 하면 이런 식으로 개정했을 때 이것이 어떤 결과를 가져올지에 대해서 확신이 없습니다. 그냥 급하니까 땀빵으로 방안을 낸 게 아닌가 이런 생각이 드는 거지요, 제 생각하는.

이게 노사 합의로 맡겼을 때 회사마다 노사의 관계가 굉장히 다르기 때문에 굉장히 다른 쪽으로, 아주 문제가 되는 쪽으로 샐 가능성성이 있지 않을까요? 잘 합리적으로 되는 데도 있을 것 같고, 노사 힘이 다르니까. 이런 것 다 검토가 안 된 것 같은데, 내 생각은요. 그래서 위원장님 말씀하신 것처럼 정부가 구체적으로 이것에 대한 대안 연구를 안하고서 임시 처방식으로 이것을 가져온 것이 아닌가 생각이 든다 이거고, 그렇기 때문에 이렇게 개정했을 때 어떤 결과가 나올지는 또 불확실하다 이런 얘기가 나오는 겁니다.

저는 솔직히 택시회사도 굉장히 걱정이 많이 되고 또 택시노동자들도 특히 강원도 원주 같은 경우는 걱정이 많이 되는데 그렇다고 해서 지금 합의된 내용으로 가져갔을 때 어떤 결과로 나올지 굉장히 걱정된다 이런 말씀을 드리는 겁니다.

이게 개정했을 때 확실히 제대로 된다는 보장이 있습니까? 자신 있어요, 차관님?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다. 제가 볼 때는 현 상태로 놔두면 업계의 공멸로 갈 수 있기 때문에 지금 뭔가 처방이 필요하다는 생각이고요. 제가 말씀드리는 것은, 위원님 말씀의 우려 사항은 제가 알겠습니다. 그런데 저희가 월급제 이 자체에 대해서 손을 보자는 게 아니지 않습니까? 월급제는 유지하고……

○**송기현 위원** 차관님, 내가 월급제 가지고 얘기한 게 아니고 이 내용 자체가 아무 내용이 없이 ‘니들이 알아서 해라’ 이런 내용이 됐기 때문에, 개정안 자체가 ‘니들이 알아서 해’ 이런 것 아니에요? 그렇기 때문에 그것에 대한 결과가 어떻게 나올지에 대해서 분석이나 결과 예측을 하고 계시느냐 이런 얘기를 하는 겁니다, 내가. 제가 걱정된다는 말을 하는 거예요. 저는 기준도 전혀 없이 ‘니들이 알아서 해’ 이런 식으로 개정안을 내놓으면 개정하고 난 다음에 또 이런저런 문제가 터져 가지고 이것도 해야 되고 저것도 해야 된다 이렇게 국회가 나서야 되는 결과가 되지 않을까라는 생각이 드는 거지요.

○**윤종오 위원** 위원장님, 하나만 먼저 이야기를 드려야지……

○**소위원장 문진석** 잠깐만요, 하셨으니까.

○**윤종오 위원** 했는데 중요한 게 있어서……

○**소위원장 문진석** 조금 나중에 짚어 주시고……

○**윤종오 위원** 아니, 이것을 전제해야지 이야기가 되기 때문에 제가 한 말씀만 드릴게요.

○**송기현 위원** 차관님 답변해 주세요.

○**윤종오 위원** 아, 차관님 답변하고 제가……

○ 소위원장 문진석 답변해 주세요, 차관님.

○ 국토교통부 제2차관 백원국 위원님께서 말씀하셨듯이 하루아침에 나온 게 아니고요, 저희가 1년여간의 연구용역을 했고 그리고 지자체·업계 간담회 등을 통해서 숙의를 했고요, 서울시하고도 시행효과에 대해서 많은 논의가 있었다는 말씀 드립니다. 그래서 그 과정에서 약간 부족함이 있었다면 앞으로 그런 부분들은 개선해 나가도록 하겠습니다.

그리고 이게 딱 획일적으로 전업 기사나 파트타임 기사나 이렇게 해서 딱 온전히 그렇게 가는 것이 아니고 사업장별로 필요한 기사는 40시간 이상 해서 전업 기사가 될 수 있고요, 예외적으로 파트타임이 필요하다 그러면 파트타임 길을 열어 주자는 겁니다. 그래서 그게 혼용될 수 있다……

○ 송기현 위원 잘 들었는데요. 제가 드리는 말씀은 뭐냐하면 그런 유형별로 가이드라인은 주면서 노사 합의별로 해 가지고 결정할 수 있다 이렇게 해 주셔야 예측 가능한 법안이 될 수 있다는 말씀 제가 드리는 겁니다. 그렇게 된다고 하면 그런 경우에 정부에서는 예측 가능한 노사 합의의 유형이 어떤 것이 있는지에 대한 대안을 갖고 계셔야 되고 그것이 필요하다고 하면 그와 관련된 기준을 정해서 제시해 줘야 된다는 말씀을 제가 드리는 거예요.

○ 윤종오 위원 위원장님, 제가 중요한 것을 하나만 집자면 차관님께서는 지금 TIMS 택시운행정보관리시스템 가져온 자료를 100% 신뢰한다는 조건 속에서 하시는 말씀 아닙니까. 그렇지요? 그러니까 지금 운행 수익이 낮다고 나온 것 아닙니까. 그렇지요?

제가 자료를 뽑아 보니까 국토부로부터 받은 자료를 가지고 뽑았는데 20km 이상 달렸는데도 불구하고 수익이 제로인 게 6개 회사만 봤는데도 2200개나 돼요. 그리고 특정 번호를 보면 893km를 갔다 왔는데도, 이 정도면 거의 서울-부산을 왕복했던 거잖아요. 그런데도 수익이 또 제로예요. 이것만 본다 치더라도 제가 분석한 것만 한다 치더라도 한 14% 이상이 아예 TIMS 집계에 안 잡힙니다. 그래서 지금 자료의 신뢰성 부분에 대해서 아주 의문이 많아요. 특정 택시회사에 분명히 운행거리가 나와 있는데도 불구하고 수익은 제로야. 그리고 이거 나중에 평균 내면 전체적인 수익금이 다운되기 때문에 전체적인 자료에 대한 신뢰성이 확보된 상태에서 이야기가 돼야지 이것을 계속할 건지 중단할 것인가에 대한 판단 기준이 설 것이기 때문에, 제가 판단할 때는 지금 이 자리에서 이 법안을 통과시키자 통과시키지 말자 바로 결정하는 것은 너무 무리가 따른다.

안 지 이제 얼마 되지도 않았잖아요? 20일이라는 짧은 시간 동안이라도 공청회를 하든 뭘 하든 공론화 과정을 거쳐야 된다 이런 말씀을 드리고 싶습니다.

○ 이춘석 위원 이것 하나만 물어봅시다.

전문위원님, 개정안대로 되면 2021년부터 시행되고 있는 서울시도 해당되는 거지요?

○ 전문위원 곽현준 서울시도 해당이 됩니다. 전국적으로……

○ 이춘석 위원 그리고 실지로 되고 있는 곳까지도 다, 그러면 서울시는 시행하고 있는 것을 무력화시켜 버리는 거잖아요. 그런데 대부분의 위원들이 그거할 때 서울은 그렇다 하더라도 지방은 다 어렵다 이렇게 말씀을 하시는데, 그런데 개정안은 왜 지금 하고 있는 서울까지도 다 무력화시켜서 그렇게 하려고 하는 거예요?

○ 전문위원 곽현준 개정안의 취지는 지금 서울시에서도 도입 결과 좀 어려운 상황이다라는 취지로 발의가 된 것으로 보고 있습니다. 서울시에서도 제도를 되돌려야 한다는

취지입니다.

○**이춘석 위원** 서울시는 시행이 됐으니까, 제대로 모니터하고 제대로 운영이 됐습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 서울시는 지금 전체 약 39%가 운송수익이 500만 원에 미달돼서 제공하기 어렵다는 얘기고요.

○**이춘석 위원** 그래서 다 망했습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 아닙니다. 실제적으로 적용을 하고 있는데 이십여 프로가 주 40시간을 못 지키고 있는 상황이고요 그 부분에 대해서는 서울시가 계속해서 지도 감독을 하고 있습니다.

○**이춘석 위원** 아니, 그러면 실지로 그렇게 계속 마이너스로 간다면, 21년이니까 지금 한 3년 넘게 지났잖아요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**이춘석 위원** 그러면 이것을 시행해서 망한 회사가 나왔다가 뭐 이렇게 됐을 것 아니에요. 실지로 망한 회사가 나왔습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 폐업한 회사가 있는 것으로 알고 있습니다. 팀장님 좀 얘기해 주십시오.

○**국토교통부교통서비스정책과 노지훈** 국토부 택시팀장 노지훈입니다.

말씀드리면 카카오가 법인택시 사업장을 일부 인수해서 운영을 하고 있는데 아무래도 대기업이다 보니까 법 준수들을 철저히 하는 편입니다. 서울에서 월급제가 21년에 시행 됐는데 카카오 직영사업장은 20년부터 이미 주 40시간을 준수하는 것으로 사업장 근로시간들을 다 바꿨고요. 그 사업장 중에 예컨대 진화택시 같은 몇 사업장은 휴·폐업을……

○**이춘석 위원** 카카오택시한테 인수됐잖아요. 그러면 카카오택시도 망해야겠네. 그런데 카카오택시 지금 잘나가잖아요. 주 40시간 그걸 하고 있는데 잘나가잖아요. 말씀 잘하셨네. 카카오택시가 다 인수해 가고 있고 카카오택시는 대기업이기 때문에 선도적으로 40시간을 지키고 있는데 지금 잘나가고 있는 것 아니에요.

○**김도읍 위원** 그거하고는 좀 다르지. 개별 소속된 법인하고 카카오는 영업 형태가 다르지.

○**이춘석 위원** 영업 형태는 다른 건데……

○**소위원장 문진석** 잠깐만요.

김희정 위원님께서 발언 신청하셔서, 김희정 위원님 말씀 주십시오.

○**김희정 위원** 부산 연제구의 김희정입니다.

먼저……

○**김도읍 위원** 잠시만, 아까 택시팀장님 말씀을 마무리해 주세요.

그러니까 카카오가 인수한 개별 법인들 중에 휴·폐업한 법인도 있다는 것 아닙니까?

○**국토교통부교통서비스정책과 노지훈** 이 부분에서 카카오가 인수했다는 것은 중요한 사실은 아닙니다. 왜냐하면 카카오는 플랫폼업을 하고 있는 사실상 IT 업체고요. 카카오가 인수한 법인택시 사업장이 주 40시간제를 잘 지키면서 여러 부작용을 겪고 있었다는 사실을 말씀드립니다.

○**이춘석 위원** 마무리 하나만 합시다.

정부 측 입장은 이 법에 의해서 기존에 하고 있는 서울도 무력화시키자 이런 취지입니

까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 무력화시키자는 건 아니고요.

○**이춘석 위원** 소급해서 이것도 없애자, 서울은 하고 있는데. 지방이 문제가 아니라, 지방의 그것을 어떻게 할 것이냐 하는 문제가 아니라 이미 시행되고 있는 서울도 이러이러한 문제가 많으니까 이것을 서울도 똑같이 새로 추가하자는 겁니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 서울은 지금 약 72%가 주 40시간 이상을 준수하고 있고요 나머지는 준수를 못 하고 있는 사안입니다.

○**이춘석 위원** 준수하고 있는 곳까지도 없애자?

○**국토교통부제2차관 백원국** 아니, 없애자는 게 아니고 저희가 지금 하는 것은 예외조항을 넣어서, 조금 까다로운 조건을 넣어서 그 부분에 대한 예외를 허용하자는 겁니다.

○**김도읍 위원** 죄송한데, 지금 팀장님 말씀은 카카오가 대기업이기 때문에 주 40시간을 제대로 준수하려고 해 보니 그럼에도 불구하고 휴·폐업하는 회사들이 나오더라……

○**이춘석 위원** 아니, 그건 카카오 회사가 아니라 개별 사업장이지.

○**김도읍 위원** 아니, 카카오가 오너인 개별 택시법인들이……

○**이춘석 위원** 그 뜻입니까?

○**국토교통부교통서비스정책과 노지훈** 예, 맞습니다.

○**소위원장 문진석** 알겠습니다.

김희정 위원님 말씀 주십시오.

한 번씩 다들 말씀하시고, 사실은 오늘 결론 날 것 같지는 않습니다, 다 의견이 갈리기 때문에. 일단 의견을 주십시오.

○**김희정 위원** 그런데 위원장님께서 굉장히 급하다고 말씀을 하셨지 않습니까? 그리고 앞서 위원장님께서 국토부가 이게 바로 시한이 정해져 있음에도 불구하고 빨리 움직이지 않은 것에 대한 질타 말씀이 있었습니다. 23년 7월에 월급제 확대 곤란하다라는 국토부의 연구용역 결과가 나왔는데, 사실 올 초에 야당 의원 대표발의하기 전까지는 정부가 책임 있는 안을 내지 못한 것은 분명히 책임이 있는 것 같습니다.

그런데 아울러서, 그러면 22대 들어와서 우리는 뭐 했냐? 사실 저 아까 위원장님 말씀하시는 것 듣고 깜짝 놀란 게 뭐냐 하면, 지난 22일 날 교통소위 합의하고도 그날 갑자기 회의 없애지 않았습니까? 그 부분에 대해서 저는 회의 시작하면서 모두에 무슨 말씀이 있을 줄 알았는데 그런 말씀 없이 1차 교통소위가 오늘 시작이 됐습니다. 그런데 그 부분에 대해서 여야 위원 간에 합의해 놓고 아무 말도 없어 놓고서 정부만 또 야단칠 만한 입장은 아니지 않나 하는 생각이 듭니다.

○**소위원장 문진석** 아니지요. 심의를 하는 게 중요한 게 아니고 사실 심의하기 전에 정부가 심의 위원들에게 충분히 의견을 주는 게 중요하다는 얘기인 거예요.

○**김희정 위원** 위원장님, 무슨 말씀인지 알고 있습니다. 조금 전에 제가 말씀드렸듯이 정부의 미비점도 질타를 했습니다만 저희는 저희 할 일을 해야 된다라는 말씀을 드리는 겁니다.

그래서 오늘도 결론이 안 나면 또 미뤄진다 이런 식으로 하면 8월 20일이 도래해서 현장의 당사자들이 굉장히 어려움을 겪게 됩니다. 왜냐하면 택시업계 경영 악화만 문제가 되는 게 아니라 이렇게 되다 보면 아까 택시팀장이 얘기했듯이 근로자들의 급여도 보장

되지 않는 이런 상황이 동시에 발생하고 있습니다.

그런데다가 아까 국토부에서는 노조 얘기를 했고 또 법을 만들었던 손 위원님은 본인 법안에 대한 책임이나 당시 설명을 해 주신 것에 대해선 굉장히 깊이 있게 들었습니다. 그런데 현장의 사정은 좀 다르다라고 자꾸 말씀을 하셔서, 저 같은 경우는 부산 지역구다 보니 정부에서 내준 큰 노조들뿐만 아니라 굉장히 작은 노조들도 다 직접 접촉을 해 봤습니다.

실제로 큰 노조에 가입하지 않은 사업장 단위 노조들도 있습니다. 부산 같은 경우는 12개가 있었는데 여기도 다 개정돼야 된다, 이대로 부산에 시행되는 것 안 된다고 의견을 냈고요. 그리고 쉼터택시노동조합연맹이 부산에 5개 분소가 있는데 여기도 마찬가지였습니다, 현행대로 전국 확대되면 불가능하다. 그리고 부산지역 단위노조택시에서도 마찬가지였고요, 부산통합택시노동조합도 역시 같은 의견이고, 전국운수서비스산업노동조합 부산지역본부도 마찬가지였습니다.

그러니까 크게 민노총이나 한국노총에 가입되지 않은 다른 노조들도 다 일일이 접촉을 해 봤는데 ‘이대로 전국 확대되면 우리 다 죽습니다’라는 의견이 전체였습니다.

그렇다면 지난번에 법을 전격적으로 시행하지 않고 서울만 시행을 했던 것도 사실은 결과가 어떻게 드러날지 지켜보고 싶었던 그런 게 분명히 있었다고 생각을 합니다. 그리고 그 결과가 원래 법 취지와는 달리 썩 만족스럽지 못하다는 결과를 저희는 지금 가지고 있습니다.

그런 상황이라면 정부가 말씀하시는 대로 완전 폐지하는 게 아니라, 저는 이번 개정안의 특징이 선택지를 주는 거라고 생각합니다. 월급제는 월급제대로 유지하면서 예외를 줘서, 방금 제가 말씀드린 부산만 해도 이렇게 다양한 근로자들의 대표가 있지 않습니까? 이들에게 선택지를 주고 다양한 방법을 우리가 현장에다 주는 거라고 생각합니다. 그런데 선택지가 전혀 없는 현행 법안과 선택지를 줄 수 있는 개정법안 중에서 현장이 원하는 걸 우리가 줘야 되지 않나라고 생각합니다.

그리고 만약에 8월 20일까지 우리가 진짜 결론을 못 낸다면 얼마 동안이라도 유예하는 결론이라도 내야지 일단 우리가 법이 안 됐으니까 전국 확대해 놓고 뒤늦게 한다면 오히려 행정비용도 낭비하고 그중에 도산하는 기업도 생기고 또 잘리는 근로자도 생길 거라고 생각합니다.

그러니까 말씀드렸듯이 선택지를 넓히든지 도저히 이게 결론이 안 난다면 어쨌든 세부 시행 마련을 위한 공청회를 개최하는 동시에 이 법의 전국 확대를 일부 연기하는 거라도 우리가 해야 되지 않나 이렇게 생각합니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 이연희 위원님.

○이연희 위원 저도 3자 측을 다 면담을 해 봤는데 논의하는 과정에서 가장 당혹스러운 것은 국토부에서 제출한 통계하고 공공노조에서 제출한 통계가 완전히 180도 달라요. 그래서 어느 것을 가지고 신뢰를 해야 될지, 일단 논의의 전제가 될 수 있는 통계 자체가 양측이 서로 다르기 때문에 그리고 실제로 국토부에서 제출한 통계 자체도 신뢰할 수 없는 근거들이 무너만 봐도 명확하더라고요.

그리고 아까 23년도 TIMS 얘기하셨는데 여기 계신 위원들이 통계를 정확히 볼 수 있

는 근거 자료를 주세요. 그런 것도 없이 신뢰성이 아주 떨어지는 그런 자료를 가지고 이렇게 검토보고서를 만들어서 하는 것은 저는 잘못됐다고 생각하고요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 배부해 드린 자료 이게 TIMS 자료입니다.

○**윤종오 위원** 아까 내가 여기에 함정이 있다고 얘기했잖아요.

○**이연희 위원** 그래서 예를 들어서 이 법을, 어느 법을 통과시키려면 반대하는 측에서 최소한 통계는 인정한다 이런 것은 돼야 될 것 아니에요. 통계조차도 인정을 안 하는데 이 법을 반대 측에서 하는 것을 무마시킬 수는 없잖아요, 진압시킬 수도 없는 노릇이고. 그런 부분과 관련해서 국토부에서 위원들이 다 동의할 수 있는, 제삼자가 다 객관적으로 동의할 수 있는 통계치를 먼저 제시를 해 달라는 말씀입니다.

그리고 계속 드리는 말씀이지만 5년 동안 아무것도 안 하고 있다가 이제 와서 이렇게 급하게 하는 것 자체도 저는 납득이 되지 않고, 자꾸 이런 일몰 규정을 준비도 안 하고 있다가 임박해서 계속 다시 개정합시다 고집시다 이렇게 하는 것도 저는 잘못됐다고 봅니다.

그리고 또 한 가지는 개정안을 보면 특례에 특례를 달고 있어요. 그러니까 쉽게 말해서 파트타임을 허용하자는 거잖아요. 그러면 현행법으로는 파트타임을 할 수 있는 저기는 없습니까? 지금 근로기준법상으로 파트타임할 수 있잖아요. 그런데 왜 이걸 특례조항을 단서조항을 다시 달아서 또 합니까?

그러니까 현행법을 유지한 가운데, 지금 개정안의 함정은 쉽게 말해서 월급제를 무력화시키는 데 악용될 소지가 있다는 거예요. 그게 아니라면 현행법으로도 파트타임을 할 수 있으면 현행법을 유지해서 하면 되는 거잖아요. 그런 것들은 왜 검토를 안 하십니까? 지금 차관께서는 계속 ‘월급제를 무력화하는 게 아닙니다’라고 얘기하는데 그렇잖아요. 현행법으로도 충분히 파트타임할 수 있으면 그렇게 하면 되는 것이지 굳이 단서조항까지 달아 가지고 앞의 월급제를 무력화한다는 오해를 받을 수 있는 그런 것들만 만듭니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 답변드리겠습니다.

일단 먼저 현행법으로도 파트타임 도입 가능하지 않느냐 하시는 말씀은, 기본적으로 택시업은 사업장 안에서 이루어지는 게 아니고 밖에서 이루어지지 않습니까? 그래서 얼마나 일하는지 근로감독이 힘들기 때문에, 이 법을 처음 도입할 때부터 실제 근로시간을 측정하기 힘들므로 소정근로시간을 정했던 겁니다. 그래서 그 틀 내에서 전업 기사든 파트타임 기사든 그 원칙은 지켜야 된다고 봅니다. 마찬가지 상황이거든요, 시간만 줄어들 뿐이지.

그래서 당초의 입법 취지가 실제 근로시간을 측정하기 힘들기 때문에 소정근로시간 40시간이 합의된 거지 않습니까? 그래서 그 틀 내에서 연장선상에서 파트타임도 검토를 하는 것이 맞지 그것에 대한 전제를 다시 깨자고 그러면 전체가 다 혼들어지는 얘기가 되지 않습니까? 그런 말씀 드리고요.

그리고 두 번째는 전문위원 검토보고서에도 있다시피 공공운수노조가 지적하는 게 데이터의 신뢰성 문제가 있습니다. 그런데 연구용역에 있는 데이터는 22년치 데이터고 그 때는 코로나 영향을 받은 기간이기 때문에 최근 데이터로 이 사항을 봐야 된다는 지적입니다. 그래서 저희가 한 장 배부해 드린 자료가 23년 최근 자료를 보내 드린 것이고요. 제가 분석을 해 보니까 22년 데이터와 23년 데이터에, 대체에는 지장이 없는 숫자더라

이렇게 말씀드리는 겁니다.

○**이연희 위원** 법 얘기하시는는데, 현행법에 보면 '58조 1항, 2항에 따라 정할 경우'잖아요. 그러면 이 조항을 따르지 않고 파트타임 단기간 근로시간을 따로 저기하면 현행법대로 이대로도 가능한 거잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 근로기준법상 그렇게 달리 정할 수 있는 규정이 있습니다. 그런데 본질에 들어가면 뭔가 하면 택시산업의 특성상 실제 근로한 시간을 측정하기가 어렵습니다.

○**손명수 위원** 잠깐, 그것은 내가 정정을 하고 가야 되겠어요.

일단 현재 개정안은 단서조항을 만들면 파트타임을 인정하는 게 아니라 앞을 그냥 무력화시키는 걸로밖에 안 보여요, 이것을 그냥 물리적으로 해석을 하면. 그러니까 그것은 조금 안 맞는 얘기고.

또 하나, 택시산업의 특성상 택시를 끌고 나가면 이 근로자가 일을 하는지 안 하는지 관리가 어렵기 때문에 이렇게 한다 그랬는데 그게 과거에 사납금제를 하는 논리였어요.

그런데 5년 전에 이 법을 합의한 배경이 뭐냐, 지금은 기술이 발전해 가지고 택시운행 기록에 따라 택시기사가 실제로 어떻게 일하는지 다 관리가 돼요. 다 기록이 나와요. 그래서 사업자들이 이제는 할 만한 여건이 됐다, 다만 서울부터 일단 해 보자. 왜냐하면 지방은 아까 얘기했다시피 너무 여건이 다른 경우가 많아서 가장 균질한 사업 여건을 가지고 있는 서울부터 해 보자 이렇게 합의가 된 거예요. 그러니까 택시산업의 특성상 기사를 관리할 수 없기 때문에 파트타임을 해야 된다는 이 논리는 안 맞아요.

○**송기현 위원** 아까도 궁금했던 게 하나 있었는데, 똑같은 얘기인데, 그냥 노사 간의 합의로 소정시간을 달리 정할 수 있게 만들었어요. 그러면 40시간이 아니라 15시간을 그냥 만들어 버려요. 그러면 대법원 판례상 최저임금 이런 것 제한하고 관계가 전혀 없게 되나요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 대법원 판례 부분은 이렇습니다. 그때 계약이 무효라고 했던 이유는 일단 기본적으로 운임이 근로시간 곱하기 최저임금입니다. 2개를 곱해서 산정하게 되는데 최저임금법을 준수해야 하기 때문에 이 부분을 지키기 위해서는 결과치 부분을 크게 안 올리고 이것을 상수로 놓고 2개의 변수를 이 부분을 픽스를 시키다 보니까 근로시간을 줄였던 겁니다. 그래서 실제 근로한 시간보다 시간을 줄인 것은 노사 합의가 됐다 하더라도 그 계약은 무효다 그 부분을 지적한 거고요. 이게 과소 산정한 겁니다.

그런데 지금 여기서 하려고 하는 것은, 그것은 분명히 위법이지요. 과소 산정하라는 뜻이 아니고 파트타임도 할 수 있게끔 길을 열어 주겠다 열어 주는 것이 맞다 이런 말씀입니다.

○**송기현 위원** 파트타임 문제가 있기도 하지만 소정근로시간 자체를 전체적으로 40시간이 아니라 노사 합의로 해서 15시간 20시간 줄여 버릴 수도 있다는 얘기잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 그래서 그 부분에 대해서는 전문위원 검토보고 내용에도 있다시피 이렇게 되면 남용할 우려가 있으므로 뭔가 장치가 필요하다는 지적이 있습니다. 저희 그 부분에 대해서는 동의하고요.

그래서 일단 지자체 신고제를 통해서 최저임금법의 취지를 거를 수 있도록 하고 또 노조가 원할 시에만 이것이 작동이 될 수 있도록 예외의 여지를 상당히 폭을 줄이면 그 문

제가……

○**송기현 위원** 개정안에 그걸 추가로 해야 된다는 얘기인가요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다. 그런 수정안이 가능하다고……

○**송기현 위원** 노사 합의가 아니라 노동조합 쪽이……

○**국토교통부제2차관 백원국** 노사 합의는 돼야 되고 노조가 먼저 요구한 경우에……

○**송기현 위원** 택시노동자가 원해서 노사 합의했을 경우 그렇게 한다는 쪽으로 개정안을 추가로 한다?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**송기현 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 문진석** 김도읍 위원님.

○**김도읍 위원** 저는 이 법을 이번에 보면서 2019년 당시에 이 제도를 도입할 때 국토부와 국회 국토위원님들께 참 감사하다는 말씀을 드려요.

법이 시장에 개입하거나 규제를 할 때 아니면 여러 가지 형태로 법을 입법을 할 때 참 조심스러워야 하거든요. 그런데 이걸 시범실시를 하고 5년 뒤에 경과를 보고 다시 논의를 하자 이렇게 유예한 부분은 당시, 지금 손명수 위원님도 계시지만 참 잘한 입법이라고 봐요.

저희들이 힘들어하는 것 중의 하나가 임대차 3법은 국토위 법이 아니라 법사위 고유법인데 그 당시 임대차 3법 밀어붙일 때 저희 당에서는 ‘시장에 미치는 영향이 엄청나게 파괴력이 있고 힘들 수 있다. 민주당이 힘으로 숫자로 밀어붙인다. 우리가 막을 수는 없다. 다만 우리가 읍소를 하는데 시범실시를 한번 해 보자. 해 보고 시장에 미치는 영향이 어떠한지 보고 그때 가서 전면 시행을 하더라도, 밀어붙이더라도 밀어붙이지 제발 좀 시범실시라도 해 달라’ 그렇게 했는데 그게 수용이 안 되고 전면적으로 해 가지고 지금 이 상황까지 온 거예요.

그런데 이 법은 그 당시에 정말 입법정책적으로 결단을 잘 내려 가지고 시범실시를 해 봤고 5년이 경과해 보니까 지금은 현장에서 가장 예민하게 반응해야 할 근로자들께서, 민주노총이든 한국노총이든 전택 민택 다 합쳐 가지고 이쪽에서도 이거는 좀 유연하게 대응을 해야 된다 지금 이런 상황인 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 그것은 확실한 사항, 팩트지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**김도읍 위원** 그러면 시장에서의 이런 요구는 시범실시했던 입법취지를 살려서 지금은 시장에서 이런 요구가 있다 그러면 저희들은 시장의 요구에 충분히 반응을 해 줘야 된다고 생각을 합니다.

아마 손명수 위원님께서도 그 당시에 시범실시할 때는 상당히 순기능적인 면과 역기능적인 면에 대해서도 다 고민을 했었을 거고 지금 현재 노든 사든 다들 요구하는 사항들이 그 당시 우려했던 역기능들이 현실화되는 상황이 아닌가, 거기에 우리 국회가 반응을 제대로 못 해 주고 시장이 교란이 오고 만약에 노든 사든 다 힘들어지거나 어느 한쪽이 힘들어지면 그것은 우리 국회의 책임이다 이런 생각이 듭니다.

그래서 문진석 위원장님께서도 지금 너무 늦지 않냐라는 말씀도 계셨고 한데 제가 봐도

너무 늦은 겁니다. 이게 국회 탓이다 정부 탓이다 이런 것을 떠나서 지금 8월 20일 테드라인을 두고 이렇게 하고 있는데 이 논의는 좀 빨리 진행을 해서 시장의 노든 사든 다 공생할 수 있고 어느 쪽이든 힘들어지는……

송기현 위원님께서도 구체적인 대안이 마련돼 있지 않은 것 아니냐라는 지적도 할 수 있는데 아마 모르기는 몰라도 업계에서는 노사 간에 합의를 하면 나름대로 기술적으로 상당히 현명한 해법들을 도출할 수 있다 이렇게 보는데 그 부분은 차관님 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇게 생각합니다.

○**김도읍 위원** 구체적으로 법인마다 아니면 전택이든 민주노총이든 나름대로 다 해법을 가지고 있지요, 지금 현재?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다. 그런 입장이고요. 말씀하셨듯이 노사 합의로만 지금 현재 문안이 돼 있는데 거기에서 조건을 좀 더 강화해서 노조가 원하는 경우에……

○**김도읍 위원** 그러니까 노조가 제안을 하면 노사 합의를 진행을 하고, 합의가 되면 시행을 하되, 지자체에 신고를 해서 지자체가 관리 감독을 하게끔 이렇게 하자는 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 그래서 이것은 시범실시의 입법취지하고 그 당시 정신도 살리고 노든 사든 힘들어하는 상황에서 요구가 있으니 저희들이 빨리 개정했으면 하는 바람입니다.

○**소위원장 문진석** 엄태영 위원님.

○**엄태영 위원** 그동안 여러 가지 토론 많이 했고 또 임박한 입장에서 어떤 합의를 도출하기 어려운 것 같습니다. 사실 서울하고 지방하고는, 지방은 지방대로 차이가 워낙 많이 있고 또 법인택시의 경영 행태가 직영과 지입과 여러 가지 있습니다.

그래서 바로 지금 임박해서 우리가 이런 고민을 하면서 여러 가지 안을 내는, 전국 시행안을 내놓기는 어렵다고 판단이 될 때 공청회도 하면서 또 지역별로 여러 가지 현황 파악, 실태 파악을 하는 전제하에 또 22대 국회 내에서는 반드시 결론을 낸다는 그런 전제하에 연기했으면 어떨까 하는 게 제 생각인데, 한 3년 정도 연기하면 22대 국회 임기 안에 결론 낼 수 있지 않을까 생각하는데 차관님 생각 어떠세요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 상임위 뜻에 따르겠습니다. 저희들은 개정이 필요하다고 보는데 위원님들의 입장이 있으시니까……

○**엄태영 위원** 지금 하고 있는 서울시의 월급제 시행하면서 지방은 지방대로 그 안에 회사들 나름대로도 여러 가지 대책을 세우겠지요, 우리가 시한을 못 박으면. 그리고 그간에 공청회도 하고 또 다양한 의견 지역별 의견도 들어 보고, 그래서 22대 국회 안에 결론을 낸다는 그런 전제하에 좀 연기를 합의하면 어떨까 이런 제안을 드립니다.

○**손명수 위원** 저를 쳐다보셔서 제가 얘기해야 될 것 같은데요.

○**소위원장 문진석** 그래요, 손명수 위원님 말씀해 주십시오.

○**손명수 위원** 저를 쳐다보시면서 말씀을 하셔 가지고.

존경하는 엄태영 위원님 말씀 어느 정도 일리가 있고요. 처음에 이 법을 할 때 참여했던 사람으로서 좀 책임감을 느끼는데 분명히 서울과 지방, 특히 지방 내에서 차이가 있어요. 그것은 처음에 저희가 할 때부터 예견했던 부분입니다. 군 단위 이런 데는 이게 그

냥 일률적으로 적용되기는 무리라는 것을 이해하고 있고요.

다만 지방도 좀 차이가 있습니다. 수도권에 가까운 대도시라든가 충청권에 있는 일부 대도시는 서울보다 굉장히 더 여건이 좋습니다, 사실은. 그런데 거기도 그 지역 내에 차이가 좀 있어요. 그런 차이들이 있어서, 그런데 저는 이 말씀을 좀 드리고 싶어요.

아까 백 차관도 얘기하셨듯이 서울에는 지금 70% 이상이 이것을 준수하고 있습니다. 그 얘기는 뭐냐 하면 안 하고 있는 나머지 30%가 문제인 거예요. 여건이 충분히 되는데 안 하고 있는 거예요. 그러니까 그것은 관리를 좀 해야 되고, 그래야지 우리가 이것을 제대로 된 효과를 검증해 볼 수가 있고.

이 취지 자체가 택시산업을 발전시키자는 취지거든요. 그러면 어떻게 하는 것이 택시 산업이 발전될 것인가 그 전제로 우리가 이것을 봐야 됩니다, 이 문제를. 그래야지 자꾸 이것을 ‘사납금제로 하는 게 좋습니까?’, 여기 표현이 그렇지 지금 현재 개정안 표현은 그냥 사납금제 하자는 얘기입니다. 이게 딱 예전 표현이거든요.

그런데 아까도 말씀드렸지만 사납금제 논리였던 ‘내 사업장 내에서 일하는 게 아니라 택시를 끌고 밖에 나가서 일하기 때문에 관리가 안 된다’ 그거는 IT 기술이 없을 때 택시운행기록이 없을 때 얘기이고 지금은 그게 충분히 관리가 가능한 그런 시대가 됐습니다. 그렇기 때문에 근본적으로는 아까 제가 모두에 말씀드린 것처럼, 개인택시는 9만 대가 넘고 계속 개인택시만 늘려 달라 하고 법인택시는 8만 대 수준인데 점점 일하는 기사를 구하기가 어렵고 이게 현실인데 그러면 도대체 왜 그러느냐, 그러면 이 근본적인 택시 문제를 해결하기 위해서는 어떤 방안을 만들어야 될 것인가를 진지하게 고민을 해야 됩니다. 그렇게 해서 우리가 대안을 만들어야지 자꾸 이렇게 5년 전에 사측도 동의를 했던 그리고 지금 자꾸 노조를 말씀하시지만, 제가 이 자리에서 너무 다 얘기하면 좀 입장이 그래서 얘기를 안 하고 있습니다.

그런데 자꾸 그렇게 노조 얘기를 하면 안 되고 근본적으로 택시산업이 어떻게 하면 발전될 것인가를 우리가 좀 고민을 했으면 좋겠습니다. 그런 전제라면 서울시는 이미 70% 이상이 하고 있기 때문에 제대로 100% 다 하도록 관리를 좀 한다는 전제하에 그러면서 우리가 이것을 효과를 보고 다만 지방은 지금 여러 가지 편차도 많고 아직은 준비가 안 된 데도 있다 하니 이것을 1~2년 정도 유예를 해서 그 기간 동안에 국토부에서, 다만 이것을 자꾸 근로시간 가지고 얘기하면 안 될 것 같아요. 저도 다른 사업들로부터도 많은 얘기를 듣고 있는데 지금 근로시간을 노사 합의로 단축하는 게 해결책이 아니에요, 택시는. 그것보다 더 근본적인 해결책을 고민을 해야 됩니다. 그러니까 그런 해결책을 만들 수 있는 시간을 좀 갖자는 의미에서 저는 엄 위원님 의견에, 3년은 너무 길고 그렇게 동의합니다.

○소위원장 문진석 좋습니다.

위원님들 보다 심도 있는 논의를 위해서 택시업계나 노조 의견을 한 번 더 듣는 과정을 거치고 계속 심사하는 것으로 이렇게 마무리하겠습니다.

오늘 화물자동차법……

○윤재옥 위원 저 의사진행발언 좀 하겠습니다.

○소위원장 문진석 예.

○윤재옥 위원 위원장님, 이거는 사실 계속 심사하기보다는 유예하는 문제가 양당 간에

어느 정도 합의가 되면 8월 20일 전에 우리 전체회의에 통과시키고 긴급법안이니까 법사위에 이야기하면, 20일 전에 분명히 본회의는 한 번 열릴 거고 그때 처리를 해 주는 게 좋을 것 같습니다.

○소위원장 문진석 예, 하여튼 의견 수렴 절차를 거쳐야 될 것 같습니다.

○윤재옥 위원 예, 그렇게 해 주시면……

○소위원장 문진석 그렇게 하겠습니다.

그다음에 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

2. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201357)

3. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2201815)

4. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201986)

(11시23분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 2항부터 4항까지 이상 3건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 곽현준 보고드리겠습니다.

오늘 상정된 3건의 개정안은 소위 심사자료 목차에서 보시는 대로 크게 세 파트로 구성이 됩니다. 운임제 관련 사항은 3개 안 모두에서 규정하고 있고 지입제 개선과 화물자동차 교통안전 강화 부분은 김정재 의원안 내용입니다.

자료 1쪽입니다.

먼저 운임제 관련 그간의 경과를 간략히 말씀드리면 안전운임제는 화물차주 및 운수사업자가 지급받는 최저운임을 공표하는 제도로서 수출입 컨테이너·시멘트 품목에 한해 3년 일몰제로 운영되었습니다. 도입 이후 일몰제를 폐지하거나 일몰 도래 기한을 연장하기 위한 법안들이 다수 제안되었으나 일몰 기한이 도래하였고 일몰 이후에도 안전운임제를 재도입하거나 안전운임제 대신 표준운임제를 도입하는 안들이 발의되었으나 21대 국회에서 모두 임기만료 폐기되었습니다.

안전운임제와 표준운임제의 가장 큰 차이점은 3쪽 표에서 보시면 화주가 운수사에게 지급하는 운임의 강제성 여부에 있습니다. 즉 표준운임제는 차주가 받는 위탁운임만을 강제하고 화주가 운수사에 지급하는 운송운임에 대해서는 참고만 하도록 하고 있습니다.

운임제 관련 개정안들의 주요 내용은 5~6쪽 표로 정리를 하였습니다.

운임제 관련한 정부 및 이해관계자의 총괄적 입장을 말씀 드리면, 11쪽입니다.

먼저 국토교통부는 표준운임제 도입에 찬성하는 입장입니다.

화주 측의 경우 한국시멘트협회, 철강협회, 석유협회 등에서 안전운임제 적용에 반대하는 입장이고 한국무역협회는 차주 운임만 고시하고 화주 운임 결정은 시장 자율에 맡길 필요가 있다는 의견입니다.

운수사 측에서는 한국통합물류협회는 안전운임제 재도입을 수용, 표준운임제의 경우에는 반대 입장이고, 전국화물자동차운송주선사업연합회는 안전운임제·표준운임제 도입에 모두 반대하고 있습니다.

화물차주 측인 화물연대는 안전운임제를 상시적으로 제도입하는 것에 찬성하고 표준운임제에는 반대하는 의견입니다.

참고로 각 사항별 이해관계자 의견은 65~68쪽 표를 참고해 주시기 바랍니다.

운임제 관련 주요 사항은 아까 5~6쪽 표를 기준으로 간략하게 보고드리도록 하겠습니다. 항목별로 다 연결이 돼 있어서 일괄적으로 먼저 보고드리겠습니다.

먼저 운임제 정의와 운임위원회, 운송원가 산정과 관련하여서는 이연희 의원안과 홍기원 의원안은 효력이 상실된 기준 조항을 그대로 신설하였습니다. 홍기원 의원안은 여기에 위원회 회의록 공개 의무를 추가하였는데 투명한 의사결정 측면에서 긍정적으로 보입니다. 다만 2개 안은 정의 조항에서 기존 조항인 제5조의2와 제5조의4를 인용하고 있어 체계·자구 수정이 필요합니다.

그리고 김정재 의원안의 표준운임제는 화물자동차 운송시장의 안정과 화물자동차 운수사업의 효율적 운영을 목표로 하는 점과 표준운송원가 심의 의결 시 세부사항을 부령으로 위임하는 것이 기존 제도와 달라진 점입니다.

다음, 운임 공표와 관련하여 이연희 의원안은 기존과 같이 안전운송원가 및 안전운임을 공표하도록 하고 적용 품목과 차량도 기존과 같은 데 비해 홍기원 의원안은 적용 품목과 차량을 확대하고 있습니다. 이에 대한 이해관계자의 의견은 자료 15~17쪽을 참고해 주시고, 품목 및 차종 확대에 대해서는 저운임 구조로 시장 왜곡이 발생하고 있는 품목인지 표준적인 운임 산정이 가능한지 등을 종합적으로 고려해 결정하여야 할 것으로 보입니다.

김정재 의원안은 화물차주의 소득이 일정 소득에 도달한 운송품목에 대해서는 표준운임 적용을 제외하도록 예외를 규정하되 2027년부터 적용하도록 하고 있습니다.

이에 국토교통부는 표준운임제 운영 취지가 차주의 처우 개선인 점을 감안할 때 제도의 운영 측면에서 부합한다는 의견이나 화물차주의 경우 장시간의 근로를 전제로 하고 있는 점을 감안하여 신중한 검토가 필요할 것으로 보입니다.

다음 다섯 번째, 운임 효력 관련입니다.

이연희 의원안은 기준과 같이 안전운임 이상의 운임 지급을 강제하는 내용이고, 홍기원 의원안은 기준 품목에 대해서는 기준과 같이 강제하되 적용 확대된 품목에 대해서는 안전운송운임 지급을 최대한 노력하여야 한다고 하여 노력 의무를 규정하고 있습니다. 개정안의 취지상 안전운송운임을 안전운임으로 수정할 필요가 있다는 의견이며 노력 의무만을 규정하는 것에 대해서는 정의 규정과 연계하여 재검토할 필요가 있어 보입니다.

또한 이연희 의원안과 홍기원 의원안에 대해서 새로 신설된 조항을 인용하도록 별첨 및 과태료 조항의 체계·자구 수정이 필요하겠습니다.

다음, 김정재 의원안의 표준운임제는 표준운송운임에 대해서는 참고하도록 하여 강제성을 부여하지 않고 있으며 표준위탁운임에 대해서 지급의무를 부여하면서 지급의무를 위반한 화주 또는 운수사업자를 곧바로 처벌하지 않고 선행적으로 지급을 명령하도록 하고 있어서 처벌규정이 완화된 측면이 있습니다.

6쪽 이하의 운임 주지의무와 운임 관련 부당금전 지급 금지, 신고센터 설치 관련 내용은 기존 제도와 유사합니다.

여덟 번째는 자료요청 권한 관련해서 3건의 개정안 모두 운송원가 및 운임의 효율적인

심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하도록 하는 기준 규정을 다시 도입하였는데 여기에 김정재 의원안은 운송비용 조사의 객관적인 수행을 위해 자료 요청 근거를 신설한 것입니다. 원가의 객관적인 산정을 위해 관계 기관에 관련 자료를 요청하는 취지는 타당한 것으로 보입니다.

열 번째, 안전운임 지급 실태조사 및 국회 보고 의무에 관한 사항은 홍기원 의원안으로 안전운임 산정 방식의 분석이나 실제 안전운임의 지급 여부, 시행 결과 분석 등의 실태조사는 제도 운영의 효율성을 높이고 제도를 정비하는 데 기여할 수 있을 것으로 보입니다.

다음, 표준계약서는 김정재 의원안의 내용으로 화주, 운수사업자 및 화물차주가 계약을 체결하거나 거래를 위한 입찰을 하는 경우 공정하고 투명하게 하도록 하고 국토교통부장관이 화물운송표준계약서를 고시하도록 하며 이를 우선적으로 사용하도록 권장하려는 것인데 계약 당사자 간에 공정성을 제고하는 효과가 있을 것으로 보입니다.

마지막은 운영 기한 관련하여 이연희 의원안과 홍기원 의원안은 별도의 유효기간을 규정하지 않아 안전운임제를 항시화하고 있고 김정재 의원안은 유효기간을 3년으로 규정하고 있어 운임제 유효기간에 대한 논의가 필요할 것으로 보입니다.

위원장님, 양해해 주신다면 지입제 개선이나 화물자동차 교통안전 강화 부분은 운임제 관련한 논의 이후에 보고를 드리도록 하겠습니다.

○소위원장 문진석 알겠습니다.

다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 큰 틀에서, 지금 안전운임제를 영구적으로 재도입하자 그리고 적용 품목을 확대하자는 이연희 의원안과 홍기원 의원안에 대해서는 여러 가지 짚어 봐야 될 문제가 있습니다.

예를 들면 소비자인 화주의 운임을 이렇게 강제하는 것이 맞냐 또 운수기업의 이윤을 법으로 정부에서 보장해 주는 것이 맞냐, 이것은 시장경제원칙을 훼손할 문제가 있다는 말씀 드리고요.

또 대상 품목을 확대하는 것에 대해서는 일률적 산정이 어렵고 시장 수용성이 낮기 때문에 이런 점을 고려할 때 신중한 검토가 필요하다는 말씀 드립니다.

그리고 차주의 최소운임을 보장하는 표준운임제 도입과 함께 지입제 개선 등의 차주 보호 대책 또 과적 방지 등 교통안전 확보 방안을 포괄하고 있는 김정재 의원안에 대해서는 동의합니다.

○소위원장 문진석 차관님, 한번 여쭤볼게요.

그러면 최저임금제하고 최소운임제는 충돌이 되는 겁니까, 아니면 동일한 비슷한 선상에 있는 것입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 제가 볼 때는 최저임금하고 최소운임 그것은 약간 다른데요. 일단 기본적으로 운임제에서는 최저임금을 보장해 주자는 취지에서 도입된 것은 맞습니다.

○소위원장 문진석 그러니까 어쨌든 국가가 개입해서 이 제도를 만드는 거잖아요. 그런데 아까 자율에 의해서 운임이 결정돼야 되는데 개입하는 것 아니냐 이런 말씀을 하셔서, 그러면 최저임금제도도 문제가 있는 거잖아요, 그런 논리라고 한다면.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그 부분은 이렇습니다. 지금 운임이 지급되는 구조가 화주가 있고요. 화주가 운수사한테 돈을 주고……

○**소위원장 문진석** 똑같잖아요. 최저임금도 사용주가 있고 사업자가 있고 노동자가 있잖아요. 그런데 국가에서 그것을 정하잖아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다. 운송사가 차주한테 주는 것은 정하자, 다만 화주가 기업한테 주는 그 부분에 대해서는 강제하지는 말자 이게 안전운임제와 표준운임제의 가장 큰 차이점입니다.

○**소위원장 문진석** 근본적인 차이가 그것만 있습니까? 2022년 6월에 3년 유예하자고 이렇게 정부가 발표를 했잖아요. 국토부에서 발표를 했지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 그런데 지금은 표준운임제로 가자는 입장이잖아요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 그때는 안전운임제 3년을 유예하자고 했으면서 지금은 표준운임제로 가자고 하는, 그 정책을 바꾼 이유에 대해서도 설명을 하셔야지.

○**국토교통부제2차관 백원국** 22년 11월 말에 정부가 당정협의를 통해서 발표를 했습니다. 일단 안전운임제 효과가 검증이 안 됐으니까, 제일 큰 문제는 교통사고가 더 많이 났고 사망자 수가 더 늘었다는 데 문제가 있었습니다. 그래서 효과가 검증이 안 됐으니까 3년 더 시행을 해 보자 그렇게 발표를 했던 겁니다. 다만 집단 운송 거부는 하지 마라, 그런데 집단 운송 거부를 하게 됐던 겁니다.

그래서 이 문제는 근본적으로 결국은 약자인 차주를 보호하자는 거니까 조금 더 종합적으로 다뤄 볼 필요가 있겠다, 운송시장의 제일 큰 문제가 지입제입니다. 지입제가 가지고 있는 폐단 또 운송사가 하는 갑질 그런 부분까지 종합적으로 해서 차주를 보호하자, 그렇게 해서 만든 게 화물시장 정상화 방안이었고요. 그게 작년 2월 달에 나왔던 겁니다.

그래서 그렇게 바뀐 이유는 과업이 있었고요, 집단 운송 거부지요. 집단 운송 거부가 있었고 그것에 파생된 내용이 지금 김정재 의원안에 담겨져 있다 이런 말씀 드립니다.

○**소위원장 문진석** 그러니까 정부에서는 소위 말하는 안전과 생명을 존중해서 노동자 입장에서 이 제도를 접근하고 있다는 말씀이잖아요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 그런데 노동자들이 반대합니다. 표준임금제를 엄청나게 반대해요.

그러니까 2022년 6월에 합의안을 제출할 때는 안전운임제를 했다가 그래도 과업하니까, 너희들 우리 말 안 들었으니까 이제 표준운임제로 가겠다 이런 취지로밖에 이해가 안 되거든요. 논리적으로 안 맞아요. 정부가 내세운 제도인 표준운임제와 안전운임제를 왜 포기했는지 그게 논리적으로 안 맞기 때문에 결국은 노동자들한테 ‘너희 우리 말 안 들었으니까 우리 방식대로 할 거야’ 이런 정도로밖에 읽히지 않거든요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그래서 일단은 기본적 큰 틀은 유지를 한 거고요. 김정재 의원안에서도 일단 차주에 대한 운임은 유지다, 다만 화주한테까지 이렇게 해서 기업의 이윤을 정부에서 보장해 주는 것이 맞지 않다, 원 포인트로 그 부분을 고쳐서 가자는 겁니다.

○**소위원장 문진석** 그런데 요금제의 가장 핵심은 그거잖아요. 강제성이 있냐 없냐잖아요.

최소운임제도 강제성을 가지고 있는 거잖아요. 그리고 최소운임도 강제성이 없으면 어떻게 시장에서 그게 구현이 됩니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 이 구조에서는 운수사가 차주한테 주는 요금이 최소운임인 것이지 어떻게 화주가 운수기업한테 주는 것을 최소운임이라고 보십니까? 그것은 은……

○**소위원장 문진석** 결국은 화주가 운송사업자한테 주면 그 돈이 누구한테 가요? 화물 노동자들한테 가는 것 아니에요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**소위원장 문진석** 그것을 자꾸 화주가 운송사업자한테 주는 것을 어떻게 최소운임이라고 하냐 이렇게 하는 것은 그것은 호도하는 거지, 상황을.

○**국토교통부제2차관 백원국** 그것은 화주가……

○**소위원장 문진석** 잠깐만요.

손명수 위원님.

○**손명수 위원** 안전운임제의 특징이 결국은 트럭을 직접 운전하시는 분들의 노동권을 보장하자 너무 과로하고 하시니까 어느 정도 그것을 보장하자 이런 취지로 도입이 됐는데, 그 돈이 어디서 나오냐면 결국은 화주에서 나오니까 그 돈이 화주에서부터 시작돼서 결국은 운전하시는 분들한테 가니까 이것을 강제해서 만든 게 안전운임제잖아요.

그리고 당시에 안전운임제를 만들 때, 제가 정부 측에서 우려하는 부분들을 전혀 이해 못 하는 것은 아닌데 처음에 이 제도가 만들어질 때 여야 합의로 만들었고 그리고 이게 일몰기한이 도래했을 때도 당시에 제도의 도입 취지를 감안해서 국토부에서 그러면 이것을 좀 더 검증해 보기 위해서 3년 정도 더 해 봅시다 이렇게 했던 내용이잖아요.

그렇게 했던 내용인데 같은 정부에서 그것을 바꿔서 이제 그것은 하지 말고 표준운임제로 바꾸자 이렇게 하면 사실 떡을 쫓다가 뺏는 셈이잖아요. 그러니까 이것 얘기하면 굉장히 끝이 없을 주제인데 어쨌든 이게 많은 논의를 거쳐서, 이게 처음 도입된 게 19년 입니까? 그때 여야 합의로, 국토부도 다 동의해서 이 법안이 만들어졌어요. 안전운임제 일단 3년 해 보자 그리고 2개만 해 보자, 이것도 좀 봐야 되니까. 그렇게 했는데 3년이 도래해서 국토부가 이것 검증을 더 해 봐야겠다, 그래서 한 3년 정도 더 해 봅시다 이렇게 발표까지 했어요.

그런데 그 후에 과업을 했다는 것 외에는 지금 아무 변한 게 없는데 갑자기 화주 그들은 빼고 기사만 보호합시다, 그런데 그게 원래부터 기사가 돈 받는 사람은 운송사가 맞는데 그 돈이 결국은 화주에서 나와야 되니까 그것까지 해 가지고 만든 게 안전운임제잖아요.

그러니까 이것 논의를 진행시키려면 최소한 22년 10월에 국토부가 발표했던 그 틀에서는 시작을 해야지 이게 논의가 되지 않을까 싶어요. 이론적으로 왜 굳이 운송사의 이윤을 우리가 보장을 해야 될까요 이렇게 따지면 그것은 할 말이 굉장히 많은데 어쨌든 그 전에 처음에 만들어졌을 때부터 그것은 다 논의가 돼서 만들어진 거니까, 그런 말씀 드리겠습니다.

○**김도읍 위원** 차관님 답변하실 것 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇게 해서 3년을 시행해 보니까 이러이러한 문제가 그

리고 화주에 대해 너무 무거운 짐을 지우고 있고, 지금 사실 이런 글로벌 규정이 없습니까. 차주는 약자이기 때문에 정부에서 보살펴 줘야 될 의미가 있습니다만 기업까지 이렇게 이윤까지 붙여서 운임을 정하는 것은 부적절하다, 그래서 원 포인트로 그 부분을 손을 보자는 겁니다.

만에 하나 이렇게 개정이 된다 했을 때 그러면 시장에서 작동이 안 되느냐? 일단은 기본적으로 운수사가 차주한테 주는 요금은 법정 요금이 있기 때문에 줘야 됩니다. 그러면 운수사 입장에서는 화주에게 물건을 수주할 때 그것 플러스알파를 수주하려고 그럴 겁니다. 그러면 거기에서는 1% 마진을 붙여서 할 수도 있고 어떤 경우에는 서비스를 더 고급화해서 10%의 마진을 붙일 수도 있을 겁니다.

그런데 지금 현재 안전운임제에서는 11.7%라는 고정 이윤을 붙여 놓은 그런 상황입니다. 그렇기 때문에 이게 운수사는 노력할 이유가 하나도 없는 겁니다. 그냥 가만히 있어도, 그래서 지입제 전문회사들이 더 양산이 되는 그런 상황이고요.

그래서 그런 전반적 상황을 볼 때 일단 안전운임제 입법취지인 차주에 대한 보호는 그 것은 가치가 있다. 보호 가치가 있으니까 일단 3년 해 주되 그전에 화주를, 소비자지 않습니까? 그 소비자를 처분하는 것은 너무 과도하다, 그래서 그 부분에 대해서는 손을 보는 것이 맞다 이런 말씀을 드리는 겁니다.

○**소위원장 문진석** 화주들도요, 화주의 의견들이 뭐냐 하면 운수사의 경영을 좀 더 객관적이고 투명하게 한다는 조건에서 안전운임제를 찬성하겠다라는 게 화주들의 의견이에요. 그래서 화주들도 전면적으로 안전운임제가 안 된다 이런 취지가 아니고 운수사들의 경영이 좀 더 투명하고 뭔가 정보공개를 철저히 해라 이런 차원에서 동의한다라는 얘기를 저희 들었거든요.

그리고 표준운임제하고 안전운임제는 근본적으로 다른 문제잖아요. 이게 강제성이 있느냐 없느냐 이런 문제일 텐데 그 부분에 대해서 국토부가 좀 더, 물론 국토부가 반대한다고 그래서 이 법안이 통과되고 안 되고 이런 문제는 아니겠지만 그런, 아까 손명수 위원님께서 말씀하신 대로 최소한 2022년 6월 입장에 서서 이 문제를 봐야 된다 그런 말씀을 드릴게요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 22년 6월 입장도 화물연대와 정부가 합의된 안이 아니고요 서로 각자 발표를 했던 것이고 그리고 그 이후에 다음 스토리가 있습니다. 11월 달에 화물연대하고 서로 많은 협의를 했었고 그때 정부가 제시해 놓은 것이 그러면 3년 더 해보자라고 했는데 그 선을 넘은 겁니다. 그래서 그다음에 어떤 얘기가 나왔는가 하면 이 문제가 일시적 문제가 아니고 근본적으로 살펴봐야 되겠다 해서 TF를 꾸려 가지고 정부 또 민 또 차주단체 이렇게 다 같이해서 만든 것이 24년 2월 달에 발표했던 화물운송시장 정상화 방안이었습니다. 그 법안이 지금 김정재 의원안에 담겨 있다는 말씀 드리는 겁니다.

○**소위원장 문진석** 그러니까 근본적으로 이 법안은 누구를 위한 법안인지를 볼 필요가 있는 거지요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 저희들도 제일 기본적으로……

○**소위원장 문진석** 세 주체가 있는데……

○**김도읍 위원** 위원장님, 지금 시간 넘었는데 위원들이 질의할 수 있도록 위원장은……

○소위원장 문진석 알겠습니다.

김도읍 위원님이 질의하십시오.

○김도읍 위원 아니, 지금 염태영 위원님이 마이크 켜고 계십니다.

○염태영 위원 염태영 위원입니다.

안전운임제가 당초 여야 합의로 취지는 참 좋았다고 생각합니다. 또 시험 운행해 보고 다시 정하자는 그것도 상당히 탄력적이고 좋았다고 생각합니다.

그런데 3년 운영해 보니까 화물차 기사의 운임의 일정 정도를 보장해 주고 근로 여건을 개선해 주는 여러 가지 좋은 결과가 있는데 또 안전도 보장되는데, 3년 지내 보니까 사고율도 더 낮은 게 아니고 더 높아졌고 또 시행을 해 보니까 일단 당초 취지대로 화물차 기사들의, 지입차 운전하는 기사들의 운임을 보장해 주는 것은 참 좋은데 중간에 운수사, 운송사들이 대형이 많습니다, 물론 천차만별이지만.

예를 들자면 CJ대한통운 같은 경우는 앉아서 그냥 받으니까 이게 개선도 안 하고 혁신도 안 하고, 대형 운수사의 배만 불려 주는 그런 결과가 초래되다 보니까 이것은 시장 경제 논리에 의해서 화주와 운수사는 자율적으로 하게 하고 거기서 차주의 운임은 보장해 주는 이런 식으로 개선할 필요가 있다 그런 취지에서 이런 법안이 나온 것 같은데요.

하여튼 당초에 우려했던 부분에 대해서 큰 문제가 없다면 정부안에 대해서 야당에서 적극적으로 검토해 주시기를 바랍니다.

○김도읍 위원 위원장님, 발언해도 됩니까?

○소위원장 문진석 말씀하십시오.

○김도읍 위원 이게 비교가 적절할지 모르겠는데 지금 농민들이 중간 유통 단계를 줄이고 직거래를 많이 합니다. 그게 상당히 수익이 있다고 그래요. 예컨대 화물 물류 관련해서 화주와 차주가 직접거래를 해서 운임을 산정한다, 그러면 지금 현재 체제보다도 양쪽 다득이 될까요 어떨까요?

○국토교통부제2차관 백원국 양쪽 다 이득이 될 것 같습니다. 왜냐하면 중간 마진이 빠져나가는 게 없기 때문에.

○김도읍 위원 그러니까.

그래서 지금 정부가 전 세계적으로 유례없는, 화주와 차주 사이에 끼어서 사실상 뭘 하는지도 모르면서 그 물류비용 중의 일부를 가져간단 말이에요. 그것을 지금 정부가 근본적으로, 차주를 보호하기 위해서는 화주하고 직거래를 할 수 있는 이런 구조적인 문제를 좀 해결해 보자 이 취지 아닌가요?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 기본적으로 대체적으로는 조금 전에 말씀드렸다시피 화주·운수사·차주, 이 3단 구조를 통해서 거래가 됩니다. 그런데 화주가 직접 차주하고 연결되는 경우도 있습니다. 그렇게 봤을 때 사실 전자가 훨씬 더 많은 시장 점유를 하고 있는데요. 후자 같은 경우에는 바로 중간에 빠지는 돈 없이 차주한테 돈을 넘길 수 있는 그런 장점은 있습니다. 그런데 그게 그렇게 대세는 아닙니다.

○김도읍 위원 대세가 아닌 게 지금 운수사라는 이 제도가 있기 때문에 그런 것 아닙니까? 그래서 그것을 우리가 구조적으로 문제를 해결해 보자, 그래서 궁극적으로는 시장 경제 논리에도 부합하면서 차주를 보호할 수 있는 방법을 찾는 게 지금 이 안 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○**김도읍 위원** 사실 안전운임제를 주장하는 분들도, 전 세계적으로 이런 구조가 있습니까? 운수사라는 운송사라는 이렇게 중간에 개입이 돼 갖고 이런 구조가 있습니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 전 세계적으로 없습니다.

○**김도읍 위원** 저는 궁금한 게 대한민국에서 운수사가 낸 이 유래가 어디에서 출발하는지 모르겠지만 연혁적으로도 한번 볼 필요가 있어요, 이게.

그래서 이 문제는 정말 안전운임제가 맞다 표준운임제가 맞다 이것을 떠나서 중간에 끼어 있는 운수사 문제, 사실상 차의 소유주는 차주 아닙니까? 그런데 사실상 모든 권한은 운수사가 다 행사하고 그런 것 아닙니까? 다만 물량을 받기 위해서 지입을 해 놓은 것 아닙니까?

그래서 사실상 대한민국이 시장경제 질서하에서는, 화주와 차주가 직접 거래해 가지고 운임을 결정하는 이런 제도를 지금 이 시점에서 한번 바로잡을 시도가 있어야 되고 그 출발이 이 개정안이다 저는 그렇게 봅니다.

○**소위원장 문진석 윤종오 위원님.**

○**윤종오 위원** 저는 일단 안전운임제도가 꼭 필요한 제도다 이렇게 말씀을 드리고 싶고요.

지금 수출입 컨테이너하고 시멘트만 했지 않습니까. 그렇지요? 차지하는 비중이 한 6.1%로 지금 알고 있는데요.

혹시 그 컨테이너에 실었던 화물을 다시 카고 트럭에 옮겨싣는 것 아십니까? 차관님, 처음 들어 봅니까?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다. 옮겨 실을 수는 있을 것 같습니다.

○**윤종오 위원** 아니 그러니까 이게 이 법의 협점을 노려서, 컨테이너에 이미 실려 있던 것을 그냥 싣고 오면 되는데 운임 아끼려고 옮겨 실어서 실제적으로 화물노동자들에게 수익이 적게 돌아가게 하는 그런 구조로 운영됐던 적도 많고요.

시멘트 같은 경우도 사실 원료가 지금, 완제품도 중요하지만 시멘트 원료도 중요한데 원료는 사실 빠져 있거든요. 그래서 시멘트 완성품만 적용했던 부분도 있고.

지금 계속 안전운임제가, 마치 이것을 운영하고 나서 교통안전 개선 효과가 거의 없다 오히려 더 많이 발생했다, 참 있을 수 없는 이야기라고 생각하거든요. 이것 처음에 취지 자체가 운전하시는 분들이 너무 과로 과속 때문에 많은 교통사고가 일어나고 또 실제로 그런 부문들을 좀 줄여서 사회적 비용을 줄이자는 측면에서 출발했던 것 아니겠습니까. 그렇지요?

그런데 이게 지금 교통안전 개선 효과가 불분명하다고 한 것 중에서 오히려 늘어났다, 이것은 실제로 전체 사업용 견인 화물차 3만 5000대를 기준으로 한 수치가 아니고 그중에서 일부를 가지고 이렇게 통계를 냈더라고요. 그래서 이게 지금 전체 통계를 다시 다 내면, 적게 싣고 과속 적게 하고 하면 당연히 사고가 적게 날 확률이 높은 것이지 이것을 실시했기 때문에 더 높다, 이 주장은 진짜로 안 하시는 게 맞다는 말씀을 드리고 싶고요.

하여튼 안전운임제와 관련돼서 그동안 실시하고 난 이후 또 실시를 중단한 이후에 노동자들한테 실태조사를 해 보니까 실제로 졸음운전이 70% 이상 증가했다 또 과속운전도 약 66% 이상 증가했다 또 과속도 한 58% 이상 증가했다, 이런 면접조사 결과도

제가 받아 봤고요.

하여튼 지금 현재 안전운임 제도가 보완돼야 된다고 저는 생각하고, 가장 중요한데 철강 부분도 사실 빠져 있어요. 이것을 꼭 품목으로 할 것인지 차종으로 할 것인지 이런 부분에 대해서 깊은 논의와 실태조사 이런 것들 바탕으로 법안이 만들어졌으면 좋겠다 이런 말씀을 드리고 싶습니다. 지금 현행 제안된 법안보다 조금 더 보완하는 법안이 만들어져서 운영되기를 희망합니다.

○소위원장 문진석 오늘 2시간 정도 논의를 했는데요. 하여튼 그동안 잘해 주신 위원님들 또 차관님을 비롯한 국토교통부 직원 또 보좌진 여러분 또 교통소위 행정실 직원 여러분 감사드리고요.

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 좀 더 심도 있는 논의를 위해서 계속 심사하도록 하겠습니다.

오늘 회의 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(11시53분 산회)

○출석 위원(12인)

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

○첨가 위원(1인)

윤종균

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 곽현준

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국