지난달 28일 검찰이 렌터카로 유사 택시 영업을 하던 ‘타다’를 기소하면서 모빌리티 업계와 택시 업계 간 갈등이 커지고 있다. 검찰 기소가 공유경제와 혁신성장을 가로막는 또다른 규제가 아니냐는 주장이 나오면서 논쟁이 가열되는 모양새다. 지난해 10월 출시된 모빌리티 플랫폼 타다는 소비자가 스마트폰 애플리케이션으로 렌터카를 빌리면 운전자까지 함께 따라오는 차량호출 서비스를 하는 자동차 대여 사업이다. 11~15인승 렌터카의 경우 운전자 알선을 허용한다는 여객자동차운수사업법 시행령에 근거해 이용자가 앱으로 호출을 해야 이용할 수 있는 방식으로 영업을 시작했다. 승차 거부가 없는 택시로 인식되면서 이용자들에게 큰 호응을 얻었고, 이런 배경에 따라 급격한 속도로 성장해왔다. 그러나 택시 업계는 이를 두고 명백한 불법 행위라는 입장을 견지해왔다. 렌터카의 운전자를 알선하도록 허용한 해당 규정은 장거리 운송 등에 해당하는 것일 뿐이며, 타다와 같이 단거리에서 택시와 유사하게 영업을 하고 있기 때문에 불법 행위라는 주장이다. 이에 따라 택시 업계는 지난 2월 타다를 검찰에 고발했고, 이후 검찰이 타다를 기소하기에 이른 것이다. 물론 정부가 상생 방안을 마련하고 조율 중인 상황에서 검찰이 성급한 기소를 했다는 비판이 일고 있기도 하지만, 이런 저간의 사정이 자리잡고 있었던 것이다. 검찰의 타다 기소 직후, 전국택시노동조합연맹과 전국민주택시노동조합연맹, 전국개인택시운송사업조합연합회, 전국택시운송사업조합연합회 등 4개 택시 단체는 “검찰이 타다의 위법성을 확인해준 만큼 국토교통부가 나서서 타다에 대해 운행정지 등 행정조치를 취해야 한다”고 촉구했다.근본적으로 장기간에 걸쳐 타다가 갈등의 중심에 서고 있는 것은, 타다를 4차 산업혁명의 기반이 되는 공유경제를 대표하는 ‘혁신성장’의 상징처럼 보는 인식이 있기 때문으로 보인다. 공유경제를 어디까지로 확대해석해 볼 것이냐에 따라 논쟁의 여지가 있겠지만, 사실 타다가 공유경제의 대표 사례라는 데 선뜻 동의하지 않는 의견도 많다. 왜냐면 타다는 개인이 쓰지 않는 자산을 타인과 공유하는 형태가 아니라, 플랫폼 사업자가 렌터카 이용자들에게 운전자를 알선하는 방식이기 때문이다. 기존의 콜택시가 하는 영업과 크게 다르지 않다는 점에서 공유경제로 보기엔 무리가 있다는 것이다.마찬가지 맥락에서 혁신성장의 아이콘이라는 해석도 무리하다는 의견이 적지 않다. 스마트폰 앱이 없던 20년 전에도 렌터카 유사 택시 영업 행위가 성행해, 1999년에 렌터카에 대해 운전자 알선 행위를 금지하는 법규정이 마련돼 엄격한 규제가 이루어져왔다. 타다는 성장할수록 택시 업계를 잠식할 수밖에 없는 구조다. 정부로부터 사업 면허를 받아야 하고 정부가 정한 운임 규정과 보험 등 엄격한 규제와 감독을 받고 있는 택시와 이런 규제를 받지 않는 타다가 시장에서 어떻게 공정한 경쟁을 할 수 있나.따라서 택시 업계의 반발은 당연한 것으로 봐야 하며, 타다 출범 당시부터 예견된 문제다. 다만 그간 택시를 이용하면서 불만이 쌓인 소비자들의 반택시 여론 때문에 논의가 복잡해진 셈인데, 장기적으로 볼 때 타다가 지금처럼 소비자의 호응을 얻으면서 서비스를 지속할 수 있을지도 의문이다. 최근 국회 환경노동위원회 소속 이정미 의원(정의당)에 따르면, 타다는 1400여대 차량에 모두 9천여명의 운전자가 종사하고 있다. 이 가운데 8400명이 용역업체로부터 공급된 프리랜서이며, 600명은 파견업체에서 불법으로 파견된 것으로 밝혀졌다. 결국 타다 운전에 종사하고 있는 대부분의 운전자가 4대 보험에도 가입되지 않은 비정규직과 불법 파견근로자라는 사실에 주목할 필요가 있다. 이번에 검찰이 기소를 하면서 타다의 본질을 렌터카가 아닌 유사 택시로 보았기 때문에 고용노동부가 조사 중인 타다의 파견근로에 대해서도 같은 기준이 적용될 가능성이 큰 상태다. 파견근로자보호법은 여객자동차운송사업의 운전업무에 파견근로자를 쓰지 못하도록 규정하고 있다. 택시에 대한 소비자 불만의 이면에는 불합리한 택시 정책과 사납금 등 열악한 근무환경에 따른 문제가 자리잡고 있다. 따라서 타다가 택시와 같은 법과 제도에 따라 운영된다면 제대로 된 수익구조를 갖추고 서비스가 지속될 수 있을지는 의문이다.지난 7월 국토교통부가 택시 업계와 모빌리티 업계 간 상생안으로 발표한 ‘혁신성장 및 상생발전을 위한 택시제도 개편방안’이 현 갈등을 풀어나가는 데 있어 합리적인 방안이라 할 수 있다. 핵심은 타다와 택시가 공정한 경쟁을 하려면 같은 조건 아래에서 해야 한다는 점이다. 현재와 같은 기울어진 운동장에서 경기를 하는 것처럼 사업을 하도록 내버려두어서는 안 된다. 택시 면허가 없다면 그에 맞게 기여금을 내는 등으로 동등한 조건을 만들어야 하는데, 타다가 상생안 이행을 위한 논의에 적극적이지 않은 태도를 보이는 것은 문제가 아닐 수 없다. 최근 카카오는 택시를 가지고 타다와 동일한 유형의 차량으로 동일한 서비스를 하는 ‘카카오 벤티’를 출시한다고 했다. 타다와 벤티의 차이는 무엇일까? 타다는 자동차 대여 사업을 하는 렌터카이고, 벤티는 운송 사업을 하는 택시다. 이제라도 타다와 택시가 상생안을 바탕으로 공정하게 경쟁할 수 있도록 향후 논의를 진전시켜나가야 할 것이다.[이슈논쟁/ 검찰 타다 기소, 그 이후]지난달 28일 검찰은 모빌리티 플랫폼 ‘타다’를 통해 여객자동차운수사업법을 위반한 혐의로 이재웅 쏘카 대표와 타다 운영사인 브이씨엔씨(VCNC)의 박재욱 대표를 불구속 기소했다. 이를 계기로 타다를 둘러싼 사회적 갈등이 한층 더 복잡하게 전개되는 양상이다. 검찰의 기소 직후, 국내 스타트업 업계는 혁신 서비스의 성장을 가로막는 처사라며 강하게 반발한 반면, 택시 업계는 검찰의 기소 결정을 환영하며 타다에 대해 운행 정지 등의 조치가 필요하다고 촉구했다. 지난 7월 ‘혁신성장 및 상생발전을 위한 택시제도 개편방안’을 내놓으면서 한숨 돌렸다고 생각한 정부로서도 자칫 신산업 육성의 불씨를 꺼뜨렸다는 비난을 들을까 노심초사하는 모양새다. 김현명 명지대 교수(스마트모빌리티센터장)와 김기복 시민교통안전협회 대표가 각각 택시 업계와 모빌리티 업계 간 갈등에 대한 원인을 진단하고 해법을 제시하는 글을 보내왔다.