

| 사회적 대화 현장 |

택시-카풀 갈등, 사회적 대화로 대타협

갈등 합의 과정과 합의 이후의 상황으로 본 사회적 대화의 의미

박완순 <참여와혁신> 취재기자

카풀 서비스를 두고 1년이 넘는 시간 동안 택시업계와 카카오모빌리티의 점점 없는 갈등이 계속됐다. 갈등이 심화하는 과정에서 택시 노동자들의 분신이라는 불행한 사태도 있었다. 어느 때보다 갈등의 불을 꺼야 할 시점이었다. 카풀 서비스와 관련, 수차례 사회적 대화가 오가고 다섯 번째 대화에서 합의가 나왔다.

3월 7일 택시-카풀 사회적 대타협기구 제5차 회의, 갈등보다는 타협 선택

카풀 서비스로 평행선을 달리던 택시 노사와 카카오가 합의점을 도출했다. 사회적 대화를 통해서 가능했다. 카풀 서비스 관련 사회적 대화의 주체는 택시 노사와 카카오모빌리티, 더불어민주당 택시-카풀 TF, 국토교통부 등이다.

단순히 카풀 서비스를 두고 갈등 하던 택시 노사와 카카오모빌리티만이 참여한 것이 아니라 카풀 서비스 관련 법령을 신설하거나 재개정하기 위한 입법부와, 관련법의 안착과 구체적 실행을 위한 행정부도 사회적 대화에 함께 했다는 점이 의미가 있다.

택시-카풀 사회적 대타협기구, 제5차 회의에서 무엇을 합의했나

카풀 서비스는 현행법의 본 취지에 맞게 토요일과 일요일, 공휴일을 제외하고 오전 7시부터 9시까지, 오후 6시부터 8시까지 출퇴근 시간대에만 허용하기로 했다. 카풀 서비스의 가장 첨예한 갈등 지점이었던 '출퇴근 시간'에 대한 명확한 기준을 세운 것이다.

또한, 국민 안전을 위해 초고령 운전자 개인택시의 감차 방안을 적극 추진하며, 택시업계는 승차거부를 근절하고 친절한 서비스 정신을 준수해 국민들의 교통편익을 높이기 위해 최선을 다한다는 내용에 합의했다. 카풀 서비스를 둘러싼 시선 중 하나였던 '국민들이 바라보는 현 택시업계의 문제점'을 택시업계가 인정하고 해결하기 위한 조치로 해석된다.

택시 노동자 처우개선을 위해 근로시간에 부합하는 월급제를 시행한다는 내용도 합의문에 포함됐다. 카풀 서비스 논란으로 다시 도마 위에 올랐던 택시 노동자들의 열악한 임금수준과 처우 문제를 개선하기 위한 노력을 기울이겠다는 긍정적 신호다.

추후 합의 사항을 이행하기 위해 국회 상임위에 계류 중이거나 발의 예정인 법률안의 경우, 3월 임시국회에서 통과시키도록 노력하며, 합의사항의 구체적 이행을 위한 당정과 업계가 참여하는 실무 논의기구를 즉시 구성할 계획이다.

순탄치만은 않았던 합의의 길

카풀 서비스로 불거진 사회적 갈등이 이번 사회적 대화를 통해 합의로 나아가기까지는 큰 진통이 지속적으로 있었다. 작년(2018년) 2월 카카오모빌리티가 카풀업체 렉시를 인수하면서 택시업계는 카풀 시간제한을 요구했다. 이미 과포화된 택시 시장에 카카오모빌리티라는 거대한 사업자가 공유경제라는 새로운 플랫폼으로 진입해 택시업계의 생존권을 위협한다는 이유였다.

그러나, 작년 10월부터 카카오모빌리티는 카풀 기사를 모집했다. 연쇄적으로 주요 택시 단체는 택시 생존권 사수 결의대회를 개최했지만 작년 12월부터 카카오모빌리티는 사업 계획에

따라 카풀 시범 서비스를 시작했다.

시범 서비스 이후 택시 노동자들의 분신이 이어졌다. 분신한 택시 노동자 중 2명은 사망했다. 첫 번째 택시 노동자 분신 사망으로 극한 대립이 발생했고 이를 해결하기 위해 더불어민주당은 택시업계와 간담회를 개최했다. 간담회에서 더불어민주당은 사회적 대타협기구 구성을 제안해 이해 당사자들은 참여를 약속했지만 택시 단체의 갑작스런 불참 선언이 있기도 했다.

두 번째 택시 노동자 분신 사망 이후 카카오모빌리티는 카카오카풀 시범 서비스를 중단하기로 결정했고 택시 단체는 사회적 대타협기구에 참여했다. 사회적 대타협기구가 몇 차례의 협의를 진행하는 과정에서도 세 번째 택시 노동자 분신 시도가 있었다.

이처럼 택시 노동자들의 분신 시도와 사망 등 극한 갈등이 안타까운 사태를 낳으면서 진통을 겪은 상황이어서 이번 합의가 도출된 것은 문제해결을 위한 첫 발을 댄 의미가 있다고 볼 수 있을 것이다.

이번 합의를 두고 합의문에 서명한 한국노총 전국택시노동조합연맹 강신표 위원장과 민주



노총 전국민주택시노동조합연맹 구수영 위원장은 “100% 만족할 수준의 결과는 아니지만, 큰 틀에서 합의라는 방향을 잡은 것”이라고 평가했다.

합의 이후의 상황은?

합의문에 서명한 3월 7일에 강신표 위원장은 “사업장마다 규모나 여력 등 처한 상황이 제각각인 가운데 노동자들에게 의미 있는 결과로 만들어가기까지 지속적인 논의와 견제가 필요할 것”이라며 “향후 새로운 갈등이나 문제가 발생할 씨앗은 여전히 남아 있고 지속적으로 상황을 주시할 것”이라고 단서를 달았다.

구수영 위원장 역시 “월급제 시행 등 택시 노동자 처우개선을 위해 당초 언급됐던 정부의 재정지원과 관련한 내용을 오늘 회의서도 물어봤지만 아직 구체적 계획이 나오지 않은 상태”라고 말하기도 했다.

실제로 택시 노동자들의 현실이 바뀌기까진 시간이 걸릴 것으로 보인다는 뜻으로 풀이된다. 이해당사자들의 진통 끝에 사회적 대화로 합의를 도출했다고 하지만 합의안의 실제 이행 단계에서 여러 진통도 따를 것으로 보인다.

핵심 합의 사항이었던 자가용을 이용한 출퇴근 두 시간 카풀 시간제한과 택시노동자 처우개선을 위한 근로시간에 부합하는 월급제를 시행하려면 국회에서 여객자동차운수사업법과 택시운송사업의 발전에 관한 법률 개정안이 처리돼야 한다. 합의문에는 3월 임시국회에서 관련 법령을 통과하기 위해 노력한다고 적혀있지만 해당 법안들은 아직 국회 상임위의 법안심사 소위 문턱도 넘지 못했다.

이런 여러 어려움에도 불구하고 갈등이 고조되던 사안에 대해 사회적 대화기구를 통한 타협을 이루어냈다는 점은 긍정적으로 평가할 수 있다. 따라서 향후 사회적 대화기구의 지속성과 상시성이 중요해 보인다. 합의 이후 합의 내용을 사회적 대화기구를 통해 점검하면서 대화 당사자이자 이해 당사자들이 다시 갈등에 빠지는 것을 막아야하기 때문이라는 지적이다.