

택시 사납금제 폐지와 완전월급제는 시행될 수 있을까?

임성용

세계 최장기 고공농성

지난 1월 26일. 전주시청 앞 20m 높이의 조명탑 위에서 고공농성을 벌이던 전국공공운수노조 택시지부 전주지회장 김재주 씨가 땅을 밟았다. 무려 510일 만이었다. 단일 고공농성으로는 세계 최장기라고 한다.

고공농성은 막다른 길에 선 노동자가 목숨을 걸고 하늘로 올라가는 마지막 선택이다. 요구가 관철되지 않으면 농성을 풀지 않겠다는 결사적 의지를 담고 있다. 한두 달도 아니고 일 년, 아니 일 년 반이 넘도록 눈과 비를 맞고 바람을 맞고 여름이면 땀별을, 겨울이면 혹한을 견뎌야 했다. 계절이 여섯 번, 일곱 번이나 바뀌도록 비좁은 하늘 감옥



전주시청 앞 조명탑에 올라 사납금제 폐지를 요구하며 농성 중이던 김재주 지회장 (출처: 임성용)

에서 하루하루를 버티고, 날로 쇠진한 몸으로 오랜 시간을 살기란 결코 쉽지 않다. 말 그대로 사투다. 그래서 다른 나라에서는 좀체 그 유래를 찾아볼 수 없다. 가히 세계적인 일이다.

김재주 지회장은 2017년 9월 4일, 택시 사납금제 폐지와 완전월급제를 요구하며 조명탑으로 올라갔다. 본인도 그때는 농성이 그렇게 길게 갈 것인지는 몰랐을 것이다. 법이 정한 전액관리제(이하 ‘완전월급제’) 투쟁을 끝내야 한다는 일념이었다. 그 일념 속에는 무엇보다도 택시 노동자들의 목소리를 세상에 알리겠다는 ‘분노’가 들어 있었다. 사납금이라는 족쇄에 묶여 현대판 노예나 다름없는 택시 노동자들의 노동 여건을 개선해 달라는 그의 요구는 단순했다. “제발 법대로 하라!” “법 좀 지켜라!”

택시지부와 전주시는 2018년 12월 말부터 교섭을 진행해 왔다. 그

러나 또 한 해가 지나고 고공농성이 500일을 넘기자, 이를 해결하기 위해 ‘끝장’ 교섭에 들어갔다. 1월 23일부터 25일까지 사흘 동안 마라톤 교섭을 계속했다. 마침내 고공농성 509일째이던 1월 25일 밤에 합의안이 만들어졌다.

그 다음 날, 택시지부와 전주시는 전주시청에서 조인식을 했다. 김양원 전주시 부시장과 김영만 전국공공운수사회서비스노동조합 택시지부장이 ‘확약서’라는 이름으로 된 합의안에 서명했다. 교섭 내내 핵심 쟁점이었던 ‘행정처분(처벌)’과 관련된 합의가 명시되었다. 이로써 세계 최장기 고공농성을 마무리하게 된 것이다.

확약서

전주시와 전국공공운수사회서비스노동조합 택시지부(이하 ‘노조’)는 전액관리제를 통한 안전하고 친절한 택시 정착을 위하여 아래와 같이 확약한다.

전주시는 ‘원하는 운수종사자에 한하여 대립교통 증재제정서를 적용, 법령으로 정한 전액관리제 시행을 거부한 업체’에 대해 현재 진행 중인 과태료 관련 소송에서 전주시가 승소 시(전주지법 2018과 5622~5631) 이행확약서를 제출하지 않은 업체에 대해서는 노조의 진정민원 접수 시 “여객자동차 운수사업법 시행령 제49조 [별표6]-2-바” 및 “여객자동차 운수사업법 시행령 제43조 제1항 [별표3]-2-가-19”를 적용하여 3~4번째 과태료를 처분한다. 단, 2019년 2월 25일부터 위 과태료 사건 판결이 없을 경우 세 번째 처분 절차에 들어가되 차후 동 사건 패소 시 처분 절차를 중단한다.

1. “‘원하는 운수종사자에 한하여 중재재정서를 적용, 법령에 준한 전액관리제 시행을 거부한 업체’가 이행확약서를 추가로 제출 시 이행확약서에 중재재정서 및 이행확약서 유효기간은 이행확약일로부터 1년으로 한다.”를 이행확약서에 추가로 명시하여 제출 받는다.
2. 전주시는 전주 시내 전체 일반 택시 사업장에 대하여 택시운행 정보관리 시스템이 구축 완료되어 운영이 개시되면 관련 지침에 따라 시행한다. 전주시와 노조는 위 택시운행 정보관리 시스템이 신속히 운영·개시되도록 공동 노력한다.
3. 전주시는 일반 택시 장시간 노동 근절을 위하여 일반 택시 휴조차 차고지 지도·점검을 반기별 1회 실시하여 처분한다. 밤샘 주차에 대한 노조의 민원이 접수되면, 2019년 1월 15일 전주시가 국토교통부에 질의한 공문의 회신 내용에 따라 처분한다.
4. 노조는 본 확약일 3일 이내 전주시청 모든 농성장을 철수하고 농성 관련 일체를 원상회복한다.
5. 전주시는 전액관리제 시행 관련 발생한 노조의 모든 농성·집회·시위에 대한 민·형사적 문제(고소, 고발)를 취하하고, 이후에도 문제를 제기하지 않는다.

전주시 부시장/ 전국공공운수사회서비스노동조합 위원장

그러면 위의 합의안 도출로 전주 택시의 사납금 폐지와 월급제는 별 탈 없이 시행될 수 있는 것일까? 현실은 그렇지 않았다. 고공농성 전이나 후나 달라진 게 없었다. 합의안을 무력화시키는 법원의 판

결이 나오면서 새로운 투쟁이 시작되었다.

510일을 제자리로 돌려놓은 전주지법 판결

1월 26일에 합의한 협약서의 주요 내용은 전액관리제 시행을 거부한 업체에 대한 법원의 과태료 사건에서 전주시가 승소 시 이행협약서를 제출하지 않은 업체에 대해서는 「여객자동차 운수사업법 시행령」을 적용하여 3차, 4차 행정처분을 진행하기로 한 것이었다. 고공농성 330일을 맞은 지난해 8월, 이미 전주시는 월급제를 불이행한 택시 업체 19곳에 과태료 500만원을 부과하는 1차 행정처분을 내렸다. 12월 24일엔 과태료 1천만원을 부과하는 2차 행정처분을 내린 바 있다. 4차 처분까지 이르면 택시 업체에겐 벌점 및 감차 명령이 내려진다. 벌점이 3천 점 누적된 사업자는 면허까지 취소된다.

문제는 이런 합의가 되었다고 끝난 게 아니라는 사실이다. 택시 회사들은 전주시를 상대로 ‘전액관리제 미이행 과태료 처분 이의 소송’을 냈다. 2월 21일, 이 소송의 판결이 전주지법에서 나왔다.

전주지방법원 결정

주문

위반자에게 과태료를 부과하지 아니 한다.

이유

기록에 의하여 인정되는 여러 사정들을 참작하여 주문과 같이

결정한다.

“여러 사정을 참작하여” 위반자에게 과태료를 부과하지 아니 한다? 법에 명문화된 규정도 판사의 한 줄 판결로 사문화되는 현실이 아니다! 하지만 이게 바로 택시 사업주를 비호해 온 사법부의 본색이었다. 이미 20년 전부터 택시노조는 택시 노동자의 열악한 노동조건을 개선하기 위하여 완전월급제 실시를 정부에 줄기차게 요구했다. 그러자 정부는 1997년 12월 31일 「여객자동차 운수사업법」을 개정하여 운수종사자가 운송수입금 전액을 운송사업자에 납입하게 하는 ‘전액관리제’를 시행하도록 하는 법적 근거를 신설했다. 전액관리제를 위반한 경우에는 행정관청이 운수사업자와 운수종사자 모두에게 과태료 또는 면허취소·자격취소 등 행정처분을 할 수 있다고 규정하였다. 그러나 이러한 법은 판사의 재량으로 무시하면 그만이었다. 법을 지키게 해야 될 사법부에서 어떻게 법을 무시하는 결정을 이토록 쉽게 할 수 있는가?

여기에는 정부가 전액관리제를 정착하고 경영의 투명성을 제고할 목적으로 발표한 「택시운송수입금전액관리제시행요령」(2000년 9월 14일)의 맹점도 작용하고 있다. 이 훈령은 사납금제의 실시와 차량 운행에 필요한 제반경비를 ‘운수종사자’에게 전가하는 행위를 전액관리제 위반으로 규정하고 벌칙을 마련했다. 그럼에도 여전히 택시 업계 대부분이 사납금제를 실시하고 있다. 그 이유는 택시가 도로를 배회하며 손님을 맞는 ‘순항식 영업 형식’을 취하므로 택시 운행을 사업주의 통제와 감독에서 벗어난 독립된 근무 형태로 보고 있기 때문이다. 그래서 택시 업계는 전액관리제가 택시 영업의 특성을 무시하는 법이라

고 한다. 더구나 노동부에서도 근로조건은 노동관계 법령이 정하는 바에 따라 노사가 자율적으로 정할 사항이라고 한다. 사납금에서 임금을 공제하는 것도 택시 업계의 특수한 근무 형태가 고려된 임금 정산 형태이며 일반화된 관례로 취급했다. 이미 전액관리제 법이 만들어진 1997년에 고용노동부는 '질의회시'에서 "개별 근로자와 동의가 있으면 임금 전액 지불의 원칙에 위반한 것은 아니다"라고 밝힌 바 있다.

법원도 임금은 단체협약으로 규정하는 것이기에 소관 부처와 처리 기관이 「운수사업법」을 근거로 개별 사업장의 급여체계 및 수준에 관한 사항을 정하여 시달하고 처분할 권한이 없다고 판단한다. 전액관리제가 있어도 노동자가 동의했으니 괜찮다는 뜻이다. 노동부와 법원이 이러하니 지자체에서도 전액관리제 위반에 따른 과태료 처분에 지극히 미온적이었다. 지방정부는 전액관리제 실시 여부를 임의규정쯤으로 해석하는 입장이었다. 다시 말해서 「운수사업법」상의 전액관리제 규정을 노동부와 사법부, 지방정부 모두가 현실적으로 강행성이 없는 규정인 양 만들어 버렸다. 이러한 행태는 철저히 택시 사업주의 편에만 치우친 것이었다. 택시 노동자의 입장은 전혀 고려하지 않은 것이다. 전액관리제를 시행하는 법의 취지가 택시 노동자들의 노동환경을 개선하기 위한 당위성에서 출발한 것이라면, 행정기관이 오히려 그 실효성을 제고하고 전액관리제가 정착될 수 있도록 노력해야 함에도, 지도하고 감독해야 할 주무 부처는 주어진 책임과 역할을 다하지 않았다.

전주지법의 판결로 「여객자동차 운수사업법」 제21조(운송사업자의 준수 사항) ①항 "대통령령으로 정하는 운송사업자는 운수종사자가 이용자에게서 받은 운임이나 요금(이하 "운송수입금"이라 한다)의 전액을 그 운수종사자에게서 받아야 한다."라는 운송수익금 전액관리



2019년 2월에 전주지방법원의 판결에 항의하며 열린 기자회견 (출처: 공공운수노조 김금희 조합원 페이스북)

제가 무력화될 현실에 처하고 말았다. 공공운수노조와 전주 지역 시민 사회단체에서는 즉각 반발했다.

2월 26일, 전주지방법원 앞에서는 ‘전액관리제 위반 택시 사업주 과태료 미부과 결정 전주지방법원 규탄 기자회견’이 열렸다. 510일! 그 길고 긴 고공농성을 끝낸 지 정확히 한 달 후, 김재주 지회장은 다시 투쟁의 자리에 섰다.

전액관리제 위반 택시 사업주 비호,
전주지법의 비겁한 판결을 규탄한다!

택시지부 김재주 조합원의 510일 간의 고공농성 투쟁의 이유는 택시월급제의 시행과 전액관리제법을 위반하고 사납금 택시를 운영하는 택시 사업주 처벌이었다. 집권여당이 택시월급제

도입안을 발의하며 입법 노력을 약속하고, 전주시가 전주시법의 판결에 연이어 사납금 택시 사업주를 처벌하겠다는 약속서를 작성하는 것으로 세계 최장기의 고공농성이 마무리되었다.

약속서가 작성된 지 한 달도 되지 않은 2월 21일 전주시법은 납득하기 힘든 판결을 내렸다. 전주시법은 택시 사용주를 ‘범위반자’라고 해 놓고도, 여러 사정을 참작하여 과태료를 부과하지 않는다고 판결하였는데, 참으로 비겁하다. 전주시 택시 사업주가 십 수 년 간 전액관리제법을 위반하고 사납금 택시를 운영해 왔다는 것은 세상 모두가 알고 있다. ‘전액관리제 위반 사업주’를 처벌하라는 김재주 조합원의 510일의 고공농성이 바로 그 증거이다. 전주시법은 택시 사업주의 명백한 범위반을 확인하고도 처벌을 면탈시켰는데, 참작한 여러 사정이 무엇인지는 모르겠으나 택시 사용주를 비호하겠다는 뜻만은 명확해 보인다.

전주시법의 이런 비겁한 판결에도 불구하고, 대법원의 판사는 일관되게 ‘전액관리제’는 강행규정이고 준수와 집행 의무가 있다는 것을 확인하고 있다. 이 비겁한 판결은 집권여당이 발의한 월급제법안의 도입과 제대로 된 택시월급제 정책에도 역행하고 있다. 전주시법은 그 비겁함에 지탄받아 마땅하다.

우리 공공운수노조는 전주시법의 비겁한 판결을 규탄하며, 집행 의무가 있는 전주시가 대법원의 판시에 따라 즉각적으로 항소할 것을 촉구한다. 또한 김재주 조합원의 고공농성을 응원하며 택시 노동자와 이용자의 안전을 위한 택시월급제의 시행을 요구해 온 시민단체와 여전한 발걸음으로 전액관리제 위반 택시 사업주의 처벌과 완전한 월급제 도입의 끝을 함께 확인해 나갈 것임을

밝혀둔다. 약속서가 다만 종이 한 장이 아니었다는 것을 전주시 스스로 확인해 줄 것을 거듭 촉구한다.

2019년 2월 22일 전국공공운수노동조합

완전월급제 쟁취는 전국적 투쟁, 중앙정부를 향한 투쟁으로

김재주 지회장의 고공농성이 전주라는 지역을 거점으로 삼아 전개되었지만, 투쟁 사안 자체가 지역 투쟁에 매몰되거나 고립되지 않고 전국적 투쟁의 물꼬를 튼 것이었다. 고공농성 기간에 ‘희망버스’, ‘노동자·시민공동행동’ 등 연대를 통하여 승차 거부, 불친절, 난폭 운전 따위의 원인이 택시 사납금제에 있음을 시민에게 알리는 계기를 만들었다. 집권당인 민주당에서도 택시 완전월급제 입법안을 지난해 12월 국회에 발의했다. 그 여파로 당·정·청 회의에서는 이 법안을 올해 2월 임시국회 최우선 입법안으로 확정하기도 했다. 작년엔 카카오택시 도입으로 택시 문제의 갈등은 더욱 증폭되었다. 택시 사업자는 물론 택시 노동자들 수만 명이 광화문과 국회 앞에 모여 대규모 시위를 벌였다. 그 과정에서 택시 노동자가 연달아 분신하고 두 명이 사망했다.

카풀 플랫폼 택시의 등장으로 상황은 더 복잡해졌다. 3월 7일, 택시-카풀 사회적대타협기구는 택시월급제와 카풀 플랫폼 택시를 포함하여 합의를 하고 올해 상반기에 ‘플랫폼 택시 서비스’를 도입하기로 했다. 플랫폼 택시는 기존 카풀 시스템에 택시를 도입한 방식, 즉 택시에 플랫폼 시스템을 도입한 방식이다. 이와 더불어 택시 근로자의 처우 개선을 위하여 월급제도 시행하기로 했다. 또한 초고령 운전자의

개인택시를 지자체의 면허 매입 등으로 순차적으로 감차하고 승차 거부와 같은 불친절 행위 근절에 노력할 것이라고 약속했다. 이 논의에는 더불어민주당 택시·카풀 태스크포스 위원장인 전현희 의원, 손명수 국토교통부 교통물류실장, 박복규 전국택시운송사업자조합연합회 회장, 정주환 카카오모빌리티 대표, 박권수 전국개인택시운송사업조합연합회 회장 등이 참석했다. 카풀은 출퇴근 시간 2시간씩 하루 4시간만 운행하며 주말과 공휴일 영업은 하지 않는 것으로 합의되었다. 그리고 택시 업계는 월급제 시행을 받아들였다. 국회는 「여객자동차 운수사업법」 개정안(‘카풀법’)을 비롯해 택시 관련법 등을 상임위에서 조속히 검토하고 3월 임시국회에서 계류 중인 관련 법안의 통과를 위해 노력할 방침이라고 했다.

김재주 지회장이 택시 완전월급제 쟁취 투쟁의 발판을 만든 이래, 택시월급제 법안 국회 발의와 카풀 플랫폼 택시 합의 등 중요한 상황 변화가 있었다. 앞으로의 전망이 어찌 될지는 예상하기 힘든 실정이다. 3월 8일, 국회의사당 정문에서는 ‘택시월급제법’ 촉구 기자회견이 열렸다. 택시지부가 직접 대응하고 나선 성명서를 보면 문제의 쟁점이 무엇인지, 향후 투쟁 방향은 어떻게 될 것인지를 가늠할 수 있다.

시민안전 위한 ‘택시월급제법’ 3월 국회 우선 처리 촉구 기자회견

[성명] 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의대로

택시월급제 시행을 위하여 관련 법률안(여객자동차 운수사업법 제21조 1항, 제26조 2항, 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제12조 5항 신설)을 3월 임시국회는 즉각 제·개정하라!

택시의 병폐인 승차 거부, 난폭 운전, 불친절은 카카오 대기업에 의한 온라인 플랫폼 카풀 앱 진입의 빌미가 되었고, 택시 병폐의 당사자인 카풀반대대책위(개인택시사업조합, 법인택시사업조합, 전국택시산업노동조합, 전국민주택시노동조합) 투쟁으로 시작된 택시-카풀 사회적 대타협기구는 2019년 3월 7일 합의문을 내놓았다. 합의 내용 중에는 “도모한다” “할 수 있도록 한다” “추진한다” “최선을 다한다”라고 명시하여 또 다른 합의와 같듯이 예견된 내용들이지만 현행 카풀법에 불분명했던 카풀 허용 시간을 “출퇴근 시간(오전 7시~ 9시, 오후 6시~ 8시)에 허용하되, 토요일, 일요일, 공휴일은 제외한다”와 “택시 노동자의 처우 개선을 위해 근로시간에 부합하는 월급제를 시행한다”만은 분명히 하였고 “합의 사항을 이행하기 위해 현재 국회 소관 상임위원회에 계류 중이거나 발의 예정인 관련 법률안의 경우 3월 임시국회에서 통과시키도록 노력한다”라고 택시-카풀 사회적 대타협기구가 합의하였다.

그러나 하루도 지나지 않아 택시 병폐의 당사자인 카풀반대대책위 박복규(전국택시사업조합)는 ‘여러 가지 다양한 월급제가 있는데 근로시간에 준해서 월급을 정하는 부분은 결국은 노사에서 결정될 부분이라 생각한다.(머니투데이 2019.03.07. 17:46)’며 합의문을 유불리에 따라 취사선택하여 부정하고 있다.

결국 카풀 반대 4개 단체 대책위는 택시 이용 시민의 안전하고 친절한 이동권 보장이라는 헌법적 권리와는 무관하게 집단이기주의로써 현행법으로 카풀만 저지시키고 여전히 승차 거부, 난폭 운전, 불친절의 원인으로 확인된 사납금, 기준금을 이용한 강제노동과 가짜 월급제를 지속하겠다는 속내가 분명하며,



민주노총 전국공공운수노동조합이 국회 앞에서 '택시월급제법' 처리를 촉구하고 있다. (출처: 공공운수노조 김금희 조합원 페이스북)

카풀 시간제한 법안만 국회통과에 전념하고 다양한 택시로 거듭나기 위한 필요조건인 월급제 법안(여객자동차 운수사업법 제21조 1항, 제26조 2항, 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제12조 5항 신설/ 박홍근 의원 발의)은 국회 통과에 반대할 것임이 분명하다.

이제 국회는 응답해야 한다. “합의 사항을 이행하기 위해 현재 국회 소관 상임위원회에 계류 중이거나 발의 예정인 관련 법률안의 경우 3월 임시국회에서 통과시키도록 노력한다”라는 합의대로 카풀법 뿐만 아니라 월급제 법안도 3월 임시국회에서 우선 처리되어야 한다.

만약 월급제 법안이 제·개정되지 못한다면 택시의 병폐인 승차 거부, 난폭 운전, 불친절은 지속될 것이고, 변화 발전되는 택시 서비스의 다양화와 국민들의 교통 편익 향상은 불가능할 것이며, 택시 이용 시민의 안전하고 친절한 이동권 보장이라는 헌법적

권리를 무시하고 집단이기주의를 내세운 카풀 반대 4개 단체 대책위에 굴복한 비겁한 정부와 국회가 될 것이다.

3월 임시국회는 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의대로 택시월급제 시행을 위하여 관련 법률안(여객자동차 운수사업법 제21조 1항, 제26조 2항, 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제12조 5항 신설)을 우선처리 법안으로 즉각 제·개정하라!

2019년 3월 8일

민주노총 공공운수노조 택시지부 정책위원회

죽음의 택시, 이제 사라져야 한다

아직도 거리에선 사납금 납부를 강요받는 법인(회사)택시들이 질주하고 있다. 택시월급제가 시급하게 시행되어야만 하는 이유는 시민과 택시 노동자의 안전 때문이다.

사업용 차량 중에 교통사고 발생 비율 1위는 법인택시(33.3%)다. 2위 시내버스(13.3%)에 비해 압도적이다. 법인택시의 사고율이 개인택시의 6배에 이르고 4배의 사망자가 생긴다. 이것은 택시 노동자들이 놓여 있는 최악의 노동 현실과 택시 사업주의 불법 경영에서 빚어지는 일이다. 택시지부에 따르면 택시 교통사고로 하루 약 3명이 사망한다. 이는 택시 가해 사고만 집계한 수치다. 택시 노동자의 산재 사망까지 더한다면 훨씬 많다. 택시로 인한 피해 사고, 직간접적 사상자는 년 5만 명 이상이라고 한다.

이 모든 원인은 사납금에서 비롯된 것이다. 사업주의 이득만 챙겨

주는 사납금은 논란의 여지조차 없는 노동착취 구조다. 사납금을 폐지하고 완전월급제를 시행하는 것만이 '죽음의 택시'를 멈출게 할 수 있다. 1980년대 이후, 지금까지 수많은 택시 노동자들이 죽어 갔다. 노조 탄압 중단과 생존권 보장을 요구하며 분신하거나 자결했다. 택시 업계는 매년 1명 이상의 사망자가 발생할 정도로 심각한 상태였다. 지금까지 민주노총 노동조합 가운데 '노동 열사'가 가장 많은 조직이 택시노조였다. 일일 12시간씩을 운전해서 사납금을 채우고 그 이상 일을 해야 생계를 꾸릴 수 있는 택시 노동자는 살인적인 장시간 노동을 강요받고 있다. 복지 혜택도 4대보험 외에는 거의 없다. 죽음을 부르는 사납금을 끝내지 않으면 택시 노동자들의 투쟁은 계속될 수밖에 없다.

택시의 임금체계는 도급제에서 출발하여 사납금제, 성과급(업적식 월급제), 전액관리제(완전월급제)로 나눌 수 있다. 전액관리제는 법적으로 강제되어 있으나 실상은 성과식 월급제에도 미치지 못한다. 지자체에서 월급제를 시행한다고 해도 현장에 적용되는 것도 아니다. 전액관리제가 시행된 이후에 관할 지자체에서 전액관리제의 시행 여부를 감독하고 위반 업체에 대한 개선명령, 시정조치, 과태료를 매긴 곳이 한 곳이라도 있었는지 의문이다. 2차 과태료까지 행정처분 한 곳도 전주시가 유일할 것이다. 그마저도 고공농성으로 강제했다.

결론적으로 전액관리제는 대통령령으로 정한 강행법규인데도 사실상 있으나 마나 한 법이다. 법 제정의 취지는 온 데 간 데 없고 여전히 사납금제가 편법으로 유지되고 있다. 기준운송수익금(사납금)을 높여 월급을 주고 기준금이 미달시 임금에서 공제하는 방식이다. 이것을 월급제라고 볼 수 없다. 택시 노동자가 전액관리제의 취지대로 그 날 번 모든 돈을 회사에 내겠다고 해도 택시 회사가 정해진 사납금 외

에 더 받지 않겠다고 하는 제도적인 모순이 생긴다. ‘임금협정’ 또한 모순된 규정으로 작용한다. 예컨대 임금협정에서 ‘노사는 전액관리제 시행을 원칙으로 한다’라고 명시하고 “기준운송수입금에 상응하는 임금제를 시행한다”라는 단서가 달렸다면, 이것을 월급제라고 할 수 없다. 또한 성과금도 기준금 초과 납입 시 회사가 80%를 가져가고 노동자에게 20%만 주는 경우, 노동자들이 선뜻 전액관리제를 받아들일 수 없게 만든다. 결국 완전월급제를 전제로 하는 전액관리제는 무용지물로 전락하고 만다.

그런데 택시 사업주뿐만 아니라 택시 노동자들도 그렇고 노조 사이에서도 여러 가지 입장 차이가 존재한다. 이것은 전액관리제 시행에서 생각보다 복잡한 문제가 아닐 수 없다. 만일 ‘사납금제를 완전히 폐지하고 전액관리제로 돌리는’ 완전월급제가 실행되면, 어차피 200만원에서 많아야 300만원 버는 택시 노동자들의 사정이 크게 나아질 수 있을까? 힘들게 일하는 만큼 지금보다 근로조건이 조금 더 좋아졌으면 하는 바람은 있지만, 돈 문제와 사납금, 그리고 월급제는 의견이 분분하다. 일이 손에 익은 기사들은 사납금제에서 오히려 돈을 더 벌 수 있다고 생각하여 사납금을 크게 신경 쓰지 않는 사람도 있다. 전액관리제를 해도 결국 받는 돈이 딱히 늘어나지 않는다면, 어차피 초과 수익 따로 챙기고 기본금이 150만원 이하일 때 누릴 수 있는 세금이나 여러 혜택을 고려했을 때 차라리 사납금제가 낫다는 생각을 갖게 할 수도 있다. 겉으로 드러난 것만 보면 전액관리제 도입 열망을 가진 노동계와 택시 업계의 갈등이 심한 것처럼 보이지만, 현실은 다소 다른 지점이 있다.

어쨌든 사납금제는 회사 측에 절대적으로 유리하다. 사납금제에

서는 사납금만 매출로 잡힌다. 전액관리제로 하면 기사가 벌어서 회사에 납부하는 돈까지 전부 매출로 잡히니 세금에서 큰 차이가 난다. 또 사납금제는 기본급이 낮아 퇴직금도 낮다. 여러 모로 전액관리제를 하는 것은 회사에 손해다. 그러므로 전액관리제를 적용하는 업체는 거의 없으며, 이를 병행하는 업체도 사실상 소수에 불과하다.

궁극적으로 전액관리제를 시행하고 택시 노동자의 노동조건을 해결하기 위해서는 미비한 법규의 재정비가 필요하다. 전액관리제를 규율한 법이 “수입금의 납부와 수납”만을 명시했을 뿐 상세한 내용을 정하지 않고 있는 것부터 문제다. 형식적으로 운송수입을 일단 회사에 전액 납부하는 형태만 갖춘다면 임금제도(심지어 사납금)나 운송비용 부담은 노사가 자율적인 합의로 정할 수 있도록 돼 있어, 사실상 사납금을 방치하고 전액관리제를 사장시키는 결과가 된 것이다.

17일째 농성 중인 ‘택시월급제 입법 쟁취투쟁’ 공공운수노조 택시지부는 3월 25일, 오후 2시에 민주당사 집회에 이어 국회 앞에서 2박 3일 집단 노숙농성에 돌입한다. 택시월급제 입법안이 27일 상임위에서 통과될지, 28일 본회의에 상정될지는 미지수다. 카풀 대타협기구의 합의문대로 법안이 제·개정될지도 알 수 없다. 전국택시사업조합은 항상 합의해 놓고도 그게 아니었다고 변치 않는 태도를 보여 왔다.

택시월급제 투쟁은 택시 노동자의 밥그릇싸움이 아니다. 고질적인 택시 병폐를 해결하고 안전한 택시로 거듭 날 수 있는 유일한 해결책인 것만은 분명하다. 투쟁은 어찌 될지 아무도 모른다. 싸워 봐야 안다. 투쟁해야 이길 수 있고 투쟁해야 변화가 일어난다. 시대

임성용

화물 운수 노동자, 시인. 시집으로 『하늘공장』 등이 있고, 산문집으로 『뜨거운 휴식』이 있다.