

# 스웨덴의 플랫폼 노동

International Labor Trends

국제노동동향 ② - 스웨덴

송지원 (스웨덴 스톡홀름 경제대학교 경영학 박사과정)

## ■ 머리말

우버(Uber), 에어비앤비(AirBnB) 등 플랫폼을 기반으로 한 기업, 산업이 새로이 등장하면서 해당 산업에 종사하는 노동자들의 지위나 노동환경에 대한 관심도 함께 커지고 있다. 제도 및 규범적 압력에서 상대적으로 자유로운 플랫폼 산업과 노동자들은 기존의 문법으로 설명하기 어려운 대상이기에 연구자 및 정책 입안자들은 이를 규정하고 새로운 틀을 만들어내기 위해 고심하고 있다. 스웨덴의 경우 노조 및 사용자단체, 두 사회적 파트너들이 경제의 두 축으로 오랫동안 안정적인 노사관계, 경제체제를 구축해왔다. 하지만 산업의 경계를 허물고 혼종의 형태로 등장하는 플랫폼 산업 및 해당 산업 종사자에 대한 스웨덴 사회적 파트너들의 태도는 아직 불분명하다. 이 글에서는 스웨덴 내 플랫폼 노동자의 현황을 살펴보고 우버의 플랫폼 서비스 중 하나인 우버팝(UberPop)이 스웨덴에서 야기한 문제들과 스웨덴에서 바라보는 플랫폼 노동자들의 미래에 대해 다룬다.

## ■ 스웨덴의 플랫폼 노동 현황

2017년 스웨덴 정부 위원회는 스웨덴 내 ICT 기반 플랫폼 노동자의 현황과 노동환경 등에 대한 조사결과를 발표하였다.<sup>1)</sup> 조사결과에 따르면 2016년 기준, 스웨덴 내 노동가능연령에 해당하는 인구 중 약 4%가 디지털 플랫폼을 통해 구직한 경험이 있는 것으로 나타났다. 이 결과를 연령과 성별, 출신지역에 따라 살펴보면 청년층(16~24세)이 고령, 장년층에 비해, 남성이 여성에 비해, 그리고 이민자가 스웨덴 자국민에 비해 디지털 플랫폼을 활용하여 일을 구하는 경우가 많았다. 하지만 플랫폼을 통해 일을 구하려고 했던 이들 중 56%만이 실제로 일을 수행한 적이 있다고 밝혔는데, 이를 환산하면 노동가능인구 중 2.5%에 해당하는 수준(약 15만 명)이다. 조사결과에 따르면, 이러한 플랫폼 노동자 중 44%는 IT와 데이터 관련 산업, 25%는 행정, 경제, 법 관련 산업, 22%는 문화, 언론, 디자인, 18%는 교육계, 12%는 배달, 8%는 운수업에 종사하였다. 플랫폼 노동자의 노동시간은 대체로 적은 편으로 나타났다. 다수의 노동자(60%)가 한 달 기준 10시간 미만으로 일했으며 5시간 미만 일하는 노동자의 비율은 36%였다. 하지만 플랫폼을 활용하여 장시간(주당 30시간 이상) 일하는 노동자들도 있었으며, 자신 소득의 절반가량을 플랫폼 노동으로 버는 이들 또한 14%가량 있었다. 한편 플랫폼 노동자 중 70%는 학생 대출 및 보조금, 실업급여 등의 보상을 받지 못하는 사람들이었다. 일반적으로 플랫폼 노동자들의 임금은 적은 편이지만 장시간 일하는 스웨덴의 플랫폼 노동자들은 노동을 통해 벌어들인 임금에 의존하는 경향이 큰 것으로 나타났다.<sup>2)</sup> 이 결과는 플랫폼 노동자들이 부업으로 해당 노동을 택하는 경우도 있지만 생계를 위해 일하는 경우도 있다는 사실을 보여준다.

1) Ett arbetsliv i förändring - hur påverkas ansvaret för arbetsmiljön?(SOU 2017:24), Retrieved on Nov 22nd 2018, <https://www.regeringen.se/496173/contentassets/93df7ab18b704a8ab655080cb498dfd1/ett-arbetsliv-i-forandring--hur-paverkas-ansvaret-for-arbetsmiljon-sou-201724>

2) Huws, U., & Joyce, S.(2016), Size of Sweden's 'Gig Economy' revealed for the first time, *Crowd Working Survey March*.

## ■ UberPOP 서비스가 야기한 문제들

스마트폰을 기반으로 한 플랫폼 차량 공유 서비스 우버는 2009년 미국에서 처음 등장하였으며 2012년 이후 전 세계로 확산되었다. 우버는 현재 스웨덴에서 네 가지의 다른 서비스를 운영하고 있는데 우버X, 우버블랙(UberBlack), 우버XL 그리고 우버룩스(UberLux)로 각 서비스들은 차량의 종류와 금액에 차이를 두고 있다. 2014년 9월부터 2016년 5월까지 우버는 우버팝이라는 서비스를 함께 제공했는데, 우버팝은 우버의 서비스(택시와 비슷한 형태의 서비스)와 차별화된 일종의 카풀 서비스로 운영되었다. 즉 운전자가 우버팝을 통해서 동승할 승객을 구해 운행한 후, 일정한 금액을 지급받는 형태를 띠고 있었다. 우버팝과 우버의 다른 서비스와의 가장 큰 차이점은 운전자가 택시 운전사인지, 운행차량이 택시로 등록이 되어있는지 여부에 있었다. 우버는 일반인 운전자가 우버가 요구한 자격을 갖췄을 때 우버팝의 운전사로서 활동할 수 있도록 했으나 Uber 내 다른 서비스의 운전자들은 반드시 택시 운전사 자격을 갖추고 있어야 했다. 우버가 공개한 자료에 따르면, 2016년 상반기 우버팝을 이용한 승객의 수가 10만 명이 넘었으며 약 5,000명의 운전자가 우버팝 서비스를 제공한 것으로 나타났다.<sup>3)</sup>

이 지점에서 우버팝 서비스가 택시 서비스에 속하는지, 카풀 서비스에 속하는지의 여부에 대한 법적 공방이 이어졌다. 스웨덴 법은 운전자에게 적절한 보상을 지급하는 카풀 서비스에 대해서는 인정하고 있다. 하지만 운전자가 카풀을 통해 수익을 얻고자 할 때나 수익 창출을 위한 목적으로 운전을 하였을 경우에는 이를 택시 서비스로 간주하고 있다. 택시 서비스를 제공하는 운전자는 면허증과 등록 차량, 택시 미터기를 반드시 갖추고 있어야 하며 소득세를 반드시 납부해야 한다. 스웨덴 교통국(Swedish Transport Agency)과 스웨덴 택시운전자협회(Swedish Taxi Association)는 스웨덴의 법·제도상, 우버팝이 택시 서비스로 분류되어야 한다고 주장했다. 우버팝은 택시 서비스와는 차별화된, 카풀 서비스에 가까운 사업모델로 알려져 있었으나 그 사업의 미묘한 성격 탓에 스웨덴에서는 불법 서비스로 간주될 위기에 처하게

3) The Local(2016.5.11), "Why UberPOP is being scrapped in Sweden," Retrieved on Nov 23rd 2018, <https://www.thelocal.se/20160511/heres-why-uberpop-is-being-scrapped-in-sweden>

되었다. 2015년 9월에 열린 첫 번째 법원 심리에서는 우버팝 서비스를 택시 서비스에 속한 것으로 간주했으며, 우버팝 운전자들에게 택시 면허증을 갖추지 않았다는 이유로 벌금을 부과했다. 같은 이유로 2016년 5월에는 우버팝 운전자 30명에게 불법 택시운전에 대한 벌금을 부과했으며, 10월에는 그 수가 60명까지 늘어났다.<sup>4)</sup>

스웨덴 정부는 2015년 9월부터 2016년 11월까지 택시산업과 우버팝 등 논란의 여지가 있는 운송서비스 산업에 대한 종합조사를 실시하였다. 이 조사에서는 세 가지 영역을 집중적으로 다뤘다. ① 택시 서비스에 사용하는 모든 차량에 택시 미터기를 두어야 하는지 여부, ② 택시 기사 외에도 다른 종류의 전문운전자면허(우버 혹은 다른 운송서비스)를 두어야 하는지 여부, ③ (변화하는 환경에 맞추어) 카풀 서비스에 대한 새로운 규칙을 마련해야 하는지 여부를 놓고 조사를 하였다.<sup>5)</sup> 이 조사를 바탕으로 스웨덴 정부 위원회가 발표한 보고서(SOU, 2016: 86)는 택시와 카풀 서비스를 보다 분명하게 구분할 필요가 있다는 점을 주장하였다. 이 보고서는 택시 서비스와 카풀 서비스를 나누는 명확한 기준을 제공했으며 우버팝 서비스는 택시 서비스의 일종으로 간주되기 시작했다.<sup>6)</sup> 따라서 우버팝 운전자들은 택시운전자와 마찬가지로 스웨덴 교통국에서 제공하는 면허증을 반드시 소지하도록 요구되었다. 이는 우버팝이 지향하는 모델과는 거리가 있는 것이었고 결국 2016년 5월 18일 이후 우버는 스웨덴에서 우버팝 서비스를 철수하게 되었다.<sup>7)</sup>

4) The Local(2016.10.10), "60 former UberPOP drivers convicted in Sweden," Retrieved on Nov 23<sup>rd</sup> 2018, <https://www.thelocal.se/20161010/60-former-uberpop-drivers-convicted-in-sweden>

5) Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning, Kommittédirektiv 2015:81, Retrieved on Nov 22<sup>nd</sup> 2018, [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/kommittedirektiv/anpassning-till-nya-forutsattningar-for-taxi-och\\_H3B181](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/kommittedirektiv/anpassning-till-nya-forutsattningar-for-taxi-och_H3B181)

6) Taxi och samåkning - i dag, i morgon och i övermorgon(SOU, 2016: 86), Retrieved on Nov 22<sup>nd</sup> 2018, [https://www.regeringen.se/4ae146/contentassets/ec5ef41ea6a242e8bc74da300fc72edc/sou-2016\\_86-webb.pdf](https://www.regeringen.se/4ae146/contentassets/ec5ef41ea6a242e8bc74da300fc72edc/sou-2016_86-webb.pdf)

7) Reuters(2016.5.11), "Uber says to suspend UberPOP service in Sweden," Retrieved on Nov 23<sup>rd</sup> 2018, <https://www.reuters.com/article/us-sweden-uber-tech-idUSKCN0Y20WN>

## ■ 플랫폼 노동을 대하는 스웨덴 정부, 사회적 파트너의 자세

공유경제와 플랫폼 기반 산업들이 확산되면서 새로운 노동형태가 등장하자 스웨덴 정부 내 위원회는 사회적 파트너들과 함께 이를 올바르게 스웨덴 경제에 안착시키기 위해 정책 제안서(SOU, 2017: 24)를 만들었다. 이 제안서에서 정부 위원회는 플랫폼 노동형태가 갖고 있는 모호성이 법적·제도적 지원을 어렵게 만들고 있다는 점을 지적했다. 특히 현대의 플랫폼 노동 및 다자 노동형태(Multilateral forms of work)는 서비스 구매자와 서비스 제공자, 노동자, 고용주, 플랫폼 제공자 등이 복잡하게 얽혀있기 때문에 노동의 범위를 확실하게 구분하기 어려운 상황이다. 따라서 정부와 사회적 파트너들은 이 산업 노동자들을 기존의 법, 제도로 묶어두기보다는 이들을 위한 새로운 법, 제도를 갖출 필요가 있다고 주장했다.<sup>8)</sup>

스웨덴 화이트칼라 연맹(TCO)에 속해있는 노조 Unionen의 연구원 Fredrik Söderqvist 역시 플랫폼 산업의 확산은 계속 이어질 것이기에 해당 산업 종사자들을 노조를 통해 어떤 방식으로 보호하고 법·제도로 지원할 것인지에 대한 고민이 필요하다고 주장했다. 그는 현재의 공유경제, 플랫폼 산업은 새로운 기술을 기반으로 빠르게 변화하고 있으며 그로 인해 산업 조직(기업 및 서비스 형태)들 역시 빠른 변화를 경험하고 있어 노동자 개인의 역할이 제한받을 수밖에 없다고 밝혔다.<sup>9)</sup>

현재의 공유경제는 플랫폼 서비스기업이 자신들만의 규칙으로 운영되는 경향이 있어 국가, 사용자단체, 노조 등이 개입할 여지가 적었다. 하지만 스웨덴 우버팝의 사례에서 확인할 수 있듯, 플랫폼 서비스 기업들이 추구하는 그들만의 규칙은 각 국가별로 상이한 노동에 대한 제도적 틀과 충돌할 가능성이 높다. 실제로 우버 및 에어비앤비는 스웨덴 외에도 유럽 내 다수의 국가에서 제도적 차이로 인해 잦은 법적 소송과 사업 철수 등을 경험하고 있다.<sup>10)</sup>

8) Ett arbetsliv i förändring - hur påverkas ansvaret för arbetsmiljön?(SOU 2017:24), Retrieved on Nov 22<sup>nd</sup> 2018, <https://www.regeringen.se/496173/contentassets/93df7ab18b704a8ab655080cb498dfd1/ett-arbetsliv-i-forandring--hur-paverkas-ansvaret-for-arbetsmiljon-sou-201724>

9) Fredrik Söderqvist(2018), "Sweden: will history lead the way in the age of robots and platforms," Retrieved on Nov 22<sup>nd</sup> 2018, <https://policynetwork.org/opinions/essays/sweden-will-history-lead-way-age-robots-platforms/>

10) Dølvik, J. E., & Jesnes, K.(2018), *Nordic labour markets and the sharing economy: - Report from a pilot project*. Nordic Council of Ministers.

하지만 Söderqvist는 플랫폼 산업 자체가 일자리 창출 등 노동시장에 기여하는 부분이 적지 않다는 점을 들며 플랫폼 산업과 해당 산업 종사자들을 보다 지속가능한 형태로 포용하고 유지시켜야 한다고 주장했다. 특히 지속가능한 공유경제를 유지하기 위해서는 사회적 파트너들이 새로운 제도적 틀을 제공해주어야 한다고 강조했다. 15년 전, 과견근로라는 새로운 노동형태가 처음 등장했을 때에도 스웨덴 내 사회적 파트너들이 이익 충돌을 막고, 스스로 조정이 가능한 형태의 새로운 제도적인 틀을 만들었던 경험이 있는 만큼, Söderqvist는 정부 및 사회적 파트너들이 플랫폼 산업과 노동자들을 위해 새로운 기준, 노동조건 등을 담은 Meta 플랫폼을 만들 수 있다고 주장했다.<sup>11)</sup> 또한 그는 플랫폼 노동에 대응하는 노르딕 접근법을 제안했다. 우선 스웨덴을 비롯한 북유럽 국가들이 갖추고 있는 산별 단체협약에 현재의 플랫폼 노동자들을 포함시키는 것이다. 이때 플랫폼 노동자들을 어떤 노동자로 볼 것인가, 즉 지위에 대한 논의가 필요한데 아직까지 스웨덴에서 그 논의는 많이 부족한 상태다. 스테판 뢰벤 전 총리 역시 기존의 노조들이 플랫폼 산업 및 노동에 대한 관심이 부족하고 이를 논의하는데 있어 적극적이지 않다고 주장했다. 이 밖에도 Söderqvist는 플랫폼 노동자들을 포용하기 위해서 단체협약을 디지털화할 필요가 있다고 주장했다.<sup>12)</sup> 현재 플랫폼 노동자들은 기존 산업의 노동자들과 다르게 사무실 혹은 공장에 모여 일하지 않기 때문에 단체협약을 디지털화하여 플랫폼 서비스 제공자(기업) 및 노동자 모두가 이 협약에 보다 쉽게 접근할 수 있도록 하자는 것이 그 목적이다.

11) Söderqvist, F.(2017), "A Nordic approach to regulating intermediary online labour platforms", *Transfer: European Review of Labour and Research* 23(3), pp.349~352. <https://doi.org/10.1177/1024258917711375>

12) Ibid.

## ■ 맺음말

이 글에서는 플랫폼 산업의 등장으로 인해 생겨난 새로운 노동형태인 플랫폼 노동이 스웨덴에서 얼마나 자리 잡았는지 그 현황을 소개하고, 우버팝의 사례를 통해 플랫폼 기업의 서비스가 스웨덴 사회 및 노동시장에 야기한 혼란, 그리고 스웨덴 사회적 파트너들이 바라보는 플랫폼 산업 및 노동에 대해 살펴보았다. 현재 스웨덴 경제와 노동시장은 전통적인 산업 및 노사관계의 유지를 택할 것인지, 새로운 경제성장을 위해 방향을 재설정해야 할지 갈림길에 놓여있다. 현 스웨덴 정부는 혁신을 강조하면서 첨단기술 기반 스타트업 및 산업 육성에 관심을 기울이고 있고, 이러한 차원에서 플랫폼 산업에 대해 적극적이고 포용적인 자세를 취해왔다. 하지만 앞서 언급했듯 특정한 규칙에 얽매이지 않고 변화에 민감한 플랫폼 산업과 해당 산업 종사자의 등장은 스웨덴 경제와 노동시장에 새로운 과제를 안겨주었다. 특히 플랫폼 산업은 특정한 산업으로 구분하기 어려운 모호성을 지니고 있으며 해당 산업 노동자 역시 플랫폼의 경계를 넘나들며 이동하는 유연성을 보여주고 있다. 이런 상황에서 정부와 전통적인 산별 노사관계를 이끌어오던 스웨덴의 사회적 파트너들이 플랫폼 산업과 노동을 어떤 방식으로 이해하고 받아들일 것인지 앞으로의 과정을 지켜보는 것도 흥미로운 전망이다. **KLL**