



프랑스 차량공유 시장의 전개 및 쟁점

온명근 (프랑스 파리13대학 경제학 박사과정)

■ 머리말

프랑스에서 스마트폰 애플리케이션을 이용하여 운전자를 동반한 차량(voiture de transport avec chauffeur: VTC)을 공유하는 서비스는 2011년 12월 파리에서 우버(Uber)가 등장하면서 시작되었다. 이후 후발업체들도 속속 이 공유차량 시장에 참여하게 되었다. 시장의 확대는 기존 택시업계의 반발을 불러일으켰으며, 참여하게 대립하는 이해관계를 조정하기 위해 관련 제도의 정비가 이루어졌다. 그러나 여전히 각종 법정 분쟁 및 해당 산업 관계자들의 제도개선 요구가 이어지고 있다.

이 글에서는 프랑스 차량공유서비스 시장의 현황 및 서비스 도입 과정과 이후 전개에 대해 살펴본다. 전개 과정은 주로 쟁점이 되었던 갈등 및 이를 해소하기 위해 도입된 법적 제도의 변화를 중심으로 서술한다. 그리고 어느 정도 서비스 시행이 안정된 현 시점에서도 여전히 남아 있는 쟁점 사항을 소개한 후, 글을 마친다.

■ 차량공유서비스 시장의 현황

2018년 2월 1일 기준으로 교통부에 25,959대의 VTC 차량이 우버(Uber), 쇼페어 프리베(Chauffeur-Privé), 택시피(Taxify), 르캅(LeCab) 등과 같은 차량공유서비스 업체에 등록되

어 있으며, 이 중 70% 이상인 19,031대가 수도권 지역(île-de-France)에 분포하고 있다. 등록된 운전자 역시 2017년 12월 31일 기준으로 전체 27,395명 중 19,701명이 수도권에 집중되어 있다.¹⁾ 한편 택시는 2016년 기준으로 파리에 17,343대, 파리를 제외한 프랑스 본토에 37,518대가 등록되어 있다.²⁾ 2013년에 6,000여 명의 사업자(수도권 지역에는 3,437명)가 등록되어 있었던 것을 고려하면 매우 높은 성장세를 보인 셈이다.³⁾ 택시 및 공유차량의 수도권 집중현상은 전체 차량 대비 수도권 차량 비율뿐 아니라, 인구 1만 명당 택시 비율을 통해서도 확인된다. 2016년의 경우 전국적으로 인구 1만 명당 택시 대수는 8대 꼴이었지만, 파리에는 30.2대가 배치되어 있었다. 반면 지방 대도시의 경우에는 5대 정도에 그쳤다. VTC 역시도 파리와 수도권 지역에서의 증가세가 다른 지역의 증가세를 압도했다.

2016년 11월에 보스턴컨설팅그룹(BCG)이 발표한 자료에 따르면, 이들은 해당 연도 VTC 시장의 규모를 8억 유로 규모로 추정하였으며 2022년에는 15억~35억 유로까지 확대될 것으로 내다보았다.⁴⁾ 또한 VTC분야 종사자의 월 순소득은 평균 1,400~1,600유로에서 형성되며, 이는 개인 서비스업 종사자의 평균적인 순소득 1,300유로 비해 높은 것이라고 밝혔다. 한편 일반적 택시기사의 월 순소득은 1,700유로, 개인 택시기사의 경우는 2,600~3,000유로 정도인 것으로 알려져 있다. 개인이나 업체는 지역별로 차등적으로 적용되는, 면허 취득을 위한 비용을 지불해야 하는데, 이는 개인택시의 높은 수익성에 대한 지대의 개념으로 이해할 수 있다. 파리의 택시 면허 취득 비용은 2013년 25만 유로 정도였으나, VTC 시장의 성장과 맞물려, 2017년에는 2000년대 초반 수준인 14만 유로 정도까지 하락하였다.⁵⁾

1) L'express, «Les vrais chiffres du marché des VTC et des taxis en France», 2018.2.18.

2) Le service de la donnée et des études statistiques(SDES), «Les taxis et VTC en 2016-2017, Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes», 2018.7.

3) «Combien de chauffeurs VTC en France?», 2013.11.14., <http://voitures-avec-chauffeurs.fr/combien-de-vtc-en-france/>

4) Le Monde, «Le secteur des VTC pourrait employer jusqu'à 100 000 personnes d'ici à 2022», 2016.11.23.

5) France Blue, «Taxis parisiens : le prix de la licence se stabilise», 2017.11.8.

■ 차량공유서비스 도입 및 전개 과정

차량공유서비스 도입과 법제도 정비 착수

전술한 바와 같이 우버를 필두로 차량공유서비스가 개시된 이후, 기존 택시업계와 차량공유서비스 업계 사이의 갈등이 첨예해졌다. 2015년 1월 1일을 기해 이를 발의한 전직 정무차관 토마 테브누(Thomas Thévenoud)의 이름을 따서 테브누(Thévenoud) 법안으로도 불리는, 2014년 10월 1일 법안(LOI n° 2014-1104 du 1er octobre 2014)이 발효되었다. 이 법안은 고객이 스마트폰을 통해 VTC의 위치를 탐지하는 것과, 예약이 되지 않은 한 주차가 허가되지 아닌 곳에서의 주정차를 금지했다. 이는 택시업계 측의 요구에 손을 들어준 조치로 받아들여졌다.

2015년 3월 22일 헌법재판소는 업계의 선행 주자였던 우버 프랑스의 활동에 대한 지침을 제시하였다. 헌법재판소는 전자기기를 이용하여 고객의 위치를 탐지하는 행위는 금하였으나, 사전에 고객이 예약할 수 있도록 할 권리는 인정하였다. 또한 VTC 사업자들이 택시와 유사하게 이동거리 및 이동시간에 기반을 둔 요금체계를 갖출 수 있도록 하였다.

법적 분쟁 및 제도 정비 과정

2016년 1월 28일 우버 프랑스가 전국택시조합에 120만 유로를 지불하라는 판결을 받은 것을 시작으로, 각종 법적 분쟁이 이어졌다. 이 과정에서 갈등을 조정하기 위한 법제도 정비 노력도 지속되었다.

같은 해 3월 16일 사회보장 및 가족수당 부담금 징수 조합(Union pour le recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'allocations familiales: URSSAF)은 우버 종사자의 노동자성과 관련해 논란을 불러일으켰다. 이들은 우버 플랫폼과 운전자 사이에는 종속적 관계가 성립한다고 주장하며, 이들에 대한 사회보장 수급자로서의 지위 및 사회보장분담금과 관련해 전면적으로 재검토하라고 소송을 제기했다.

2016년 3월 9일 최고행정법원은 스마트폰을 통한 VTC 탐지를 다시 허용했다.

6월 17일 법원은 우버팝(UberPop)에 반대하는 과정에서 발생한 정신적 피해와 관련하여 우버는 한 택시 운전자에게 800유로를 지불하라고 판결하였다. 우버팝 서비스는 운전자에 대한 행정기관의 어떠한 사전심의 및 등록절차 없이, 우버 플랫폼 등록만으로 영업을 이루어진다는 점에서 우버 서비스와 구별된다.⁶⁾ 이 서비스는 2015년 7월 1일을 기해 6개월의 유예기간을 두고 종료되어 2016년 1월 1일부터는 프랑스에서 완전히 금지되었다.

6월 22일 국회의원 로랑 그랑기운(Laurent Grandguillaume)에 의하여 규제, 책임의 부여 및 개인 대상 대중교통 부분의 간소화를 위한 2016년 12월 29일 법안(LOI n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes)이 발의되었다. 이는 앞서 발효된 테브누(Thévenoud) 법안의 후속조치로서의 성격이 강하다. 이 법안은 경쟁하는 교통수단 간의 예약 시스템에 대한 정비, 운전자에 대한 자격심의 및 등록절차의 강화, 플랫폼 사용자에게 대한 개인정보 보호, 택시를 포함한 개인 대상 대중교통 수단에서 카드결제수단 활용 확대 등을 주요 내용으로 담고 있다. 이 중 2018년 1월을 기해 단체운송을 규제하는 국내 운송 지도에 관한 법률(loi d'orientation du transport intérieur: LOTI) 자격 취득자들이 더 엄격한 심의요건을 요구하는 VTC 운전자 자격(Le statut de chauffeur VTC)을 얻어야만 10만 명 이상 주거지역에서 10인승 이하의 차량을 활용하여 영업을 지속할 수 있다는 항목은 VTC 사업자 수의 변동에 커다란 영향을 미쳤다. 뿐만 아니라 더 엄격한 자격요건을 요구함으로써 VTC 운전자의 노동자성을 강화시켰다는 평가도 나온다.

12월 14일 Le-Cab플랫폼 종사자가 제기한 급여 재산정과 노동자성 인정에 관한 소송에서 파리 노동법원이 노동자성을 인정하는 판결을 내렸다.

12월 20일 우버는 어려운 처지에 있는 운전자들을 위해 200만 유로 규모의 기금을 조성하고, 운전자와 플랫폼 사이의 이해관계 조정에 나서기로 했다.

2017년 3월 17일 사회보장법원(Tribunal des affaires de sécurité sociale: TASS)은 사회보험징수공단(URSSAF)이 우버 종사자들에 대한 사회보장분담금 재산정 및 노동자성 인정에

6) 우버팝의 경우 필요한 자격증이나 교육 이수 시간이 필요치 않아 우버에 비해서도 더 낮은 가격에 서비스 제공이 가능했다. 규제 및 관리가 어려웠고, 많은 국가들에서 금지되었다(Le Figaro, «Uber et UberPop : c'est quoi la différence?», 2016.4.5).

관해 제기한 소를 각하했다. 이른바 우버 모델의 미래를 가늠할 수도 있을 중요한 소송에서 유리한 판결을 받은 우버 및 VTC 플랫폼 측의 큰 승리였다는 평가를 받는다.

12월 20일 유럽사법재판소(European Court of Justice: ECJ)는 VTC 서비스에 대해 정보 산업이라기보다는 운송 사업의 성격을 띠므로, 개별 회원국들이 우버팝 등의 서비스에 대한 자체적인 규제는 정당하다는 판단을 내렸다.⁷⁾

2019년 1월 10일 파리 고등법원은 VTC 운전자와 우버 사이에 노동계약 관계가 성립한다는 판결을 내렸다. 파리 고등법원은 2017년 12월 Le-Cab 플랫폼과 VTC 운전자 사이에 노동자성이 인정된다고 판단한 적이 있지만, 우버에 대해 판단을 내린 것은 처음이다.⁸⁾

1월 27일, 1월 10일의 고등법원이 우버 측에 불리한 판결을 내린 이후, 우버 측은 투명성을 제고하기 위하여 소속된 운전자들의 평균 소득수준을 공개했다.⁹⁾ 프랑스에서 개별 VTC 플랫폼 업체가 실제 자료를 공개한 것은 처음이다. 이에 따르면 중위값의 노동시간에 해당하는 운전자의 시간당 소득은 24.81유로(한화 약 3만 3천 원)로, 플랫폼 수수료(25%), 서비스 비용, 부가세, 사회보장분담금 등을 제하고 나면 9.15유로(한화 약 1만 2천 원)가 되며, 주 45.3시간을 일한다고 가정할 때 순소득은 매월 1,617유로(한화 약 215만 원)가 된다. 참고로 2019년 프랑스의 시간당 순최저임금은 7.72유로(한화 약 1만 원)이다.

■ 차량공유서비스 관련 쟁점 사안

VTC 서비스 사업과 택시 업계 간 대립

앞서 VTC 서비스의 성장과 함께 택시 사업의 수익성에 대한 지대로서의 성격을 지닌 택시 면허 가격도 하락했음을 살펴본 바 있다. 이와 같은 택시 사업의 수익성 약화는 가격경쟁으로

7) EUROPE 1, «La décision de la justice européenne sur Uber est "une victoire sociale"», 2017.12.20.

8) Le Monde, «Le lien unissant un chauffeur et Uber reconnu « contrat de travail »», 2019.1.11.

9) Le Capital, «UBER : LES SALAIRES DE SES CHAUFFEURS FRANÇAIS RÉVÉLÉS», 2019.1.27.

인한 요소와 함께, 단위시간 내에 손님을 유치하는 정도로 설명되는데, 택시 가격은 경직적으로 조정되므로, 후자의 영향이 주요한 것으로 분석된다.¹⁰⁾ 프랑스 전체 택시 대수는 2010년에서 2014년까지 연간 약 2.2%의 증가율을 보였으며 이후에는 0.5% 수준을 유지하였다. 파리로 국한하여 살펴보면 증가율은 한층 더 안정적이었다. VTC의 폭발적인 증가는 공급을 급격하게 증가시켰으며, 기존 택시업계는 가격경쟁에서도 밀렸다. 격렬한 사회적 충돌이 벌어졌으며, 이 갈등을 해소하기 위한 조치들이 앞에서 살펴보았던 제도적 정비의 주요한 한 축을 이루었다.

초기에는 전자기기에 활용에 대한 규제가 이루어졌으나, 1년여 만에 철폐된 점은 흥미롭다. 이후에는 오히려 기존 택시업계 측에서 적극적으로 인터넷 사이트와 스마트폰 앱을 도입하고 있다. 택시 업계는 카드 결제수단 확대를 위한 지원책을 바라고 있는데, 기술발전이 기존 사업에서의 신기술 도입을 추동하는 사례로 볼 수 있을 것이다.

한편 우버팝에 대한 규제는 급격한 공급 확대에 대한 통제를 통해 급격한 수익성 하락을 방지하는 측면과 함께, 안전성 확보라는 성격도 동시에 가지고 있다. 그랑기운(Grandguillaume) 법안은 VTC 운전자에 대해 더 엄격한 자격조건과 의무적인 교육이수를 요구하는 동시에, 환경연대부에 의해 관장되는 일원화된 VTC 사업자 등록제도(Le registre des voitures de transport avec chauffeur: REVTC)를 확립한다. 이 역시 해당 부문의 수익성 보호와 함께 운송 사업의 안전성 확보라는 기초와 일관된다.

전자기기를 통한 규제는 철폐되었지만, 여전히 택시업계는 VTC 사업자에 비해 유리한 점을 부여받고 있다. 고객이 없는 상황에서 택시는 택시 정류장에서 대기하는 것이 가능하지만, VTC는 허용된 주차공간이 아니라면 차고지로 돌아가야 한다. 또한 VTC는 버스전용차선을 이용할 수 없으며, 공항이나 기차역에서 고객을 기다릴 수 있는 별개의 공간을 부여받지 못한다.

10) AEGE - Le réseau d'experts en intelligence économique, «TAXIS VS VTC Comment sortir de la crise du transport rémunéré de personnes, en France?».

VTC 운전자와 플랫폼 업체 간 갈등

가장 첨예한 대립 지점은 VTC 운전자들을 독립계약자로 볼 것인가, 노동자로 볼 것인가라는 문제이다. 노동자성이 인정된다면 기업이 부담해야 할 사회보장분담금이 늘어나고, 안전 및 보건에 관련된 규제에 따른 비용도 증가한다. 최저임금 적용을 비롯한 각종 노동자를 위한 보호도 적용받는다. 따라서 노동자성에 대한 인정은 우버라는 사업모델의 근간이 유지될 수 있는가라는 질문과도 직결된다. 이에 대한 법적 판단은 다소 혼란스러운 모습을 보이고 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이 사회보장법원은 고등법원 및 노동법원의 판결과 상반되는 판단을 내린 바 있다. 또한 이 문제는 유럽사법재판소의 판단과도 얽혀 있다. 이는 VTC 사업뿐 아니라, 최근 유행하는 자전거를 이용한 배달 서비스인 딜리버루(Deliveroo) 등의 업체와도 긴밀한 연관성을 가진다.

운전자들을 독립계약자로 볼 수 있다는 입장은 이들이 주로 자기 소유의 차량을 활용하고 있으며, 모바일 앱 작동 여부를 통하여 스스로 자신의 노동시간을 통제할 수 있다는 점, 그리고 복수의 플랫폼 업체에 등록이 가능하다는 점을 들고 있다. 한편 이에 대립되는 주장을 펼치는 측은 이들의 노동과정이 플랫폼 업체가 제공하는 애플리케이션의 지시에 의해서 실제로 통제되고 있다는 점, 또한 최근 우버 프랑스가 평균 소득을 산정할 때 주당 45.3시간의 노동시간을 적용했듯이 대부분의 운전자들이 전업으로 이 시장에 참여하고 있다는 점 등을 들고 있다. 또한 그랑기운(Grandguillaume) 법안 이후 더욱 강화된 심의 및 등록과 관련된 규제가 자율적으로 활동을 결정하는 독립계약자로서의 성격을 희석시키고 있다고 주장한다.

결국 현재 시점에도 이는 끊임없는 법적 분쟁을 야기하고 있으며, 일부 VTC 운전자들의 경우 최저임금 보장 등을 요구하는 운동에 참여하고 있다.

한편 이와 별개로 플랫폼 업체에 제공하는 수수료(대표적인 업체인 우버의 경우 25%) 및 플랫폼 업체에 의해 일방적으로 설정되는 요율 등에 대한 불만 역시 주요한 갈등 요소이다.

■ 맺음말

우버로 잘 알려진 차량공유서비스는 개개인들의 분산된 자원을 새로운 기술을 활용하여 수요와 공급에 따라 효율적으로 결합시킬 수 있는 대안적인 공유경제 모델의 한 가능성으로 제시되기도 했다. 그러나 프랑스에서의 VTC 서비스 시장은 기존의 택시와 경합하는 조금 더 혁신된 형태로 조금 더 낮은 가격에 운송서비스를 제공하는 성격을 띠고 있다. 우버팜과 같이 서비스 공급을 위한 문턱이 낮은 서비스에 대한 규제는, 역설적으로 VTC 서비스와 기존 운송서비스와의 차별점을 없애는 방향으로 실현되었다. 서비스의 안전성 및 적절한 공공적 통제 필요성과 시장 참여자의 자율성 사이에는 일정 부분 상충되는 측면이 존재하며, 두 가지 요소가 적절히 조화된 모델을 고민하는 것은 여전히 유효할 것이다.

2017년 파리 택시는 킬로미터당 113그램의 탄소가스를 배출한 데 반해, VTC 차량들은 126그램을 배출했다. 이는 파리의 지원정책에 힘입어, 하이브리드 휘발유 차량의 비율이 각각 36%와 3%, 경유 차량의 비율이 61.9%와 90.3%를 차지하는 데 주로 기인하였다. 이 사례는 적절한 시스템 설계의 어려움과 필요성을 동시에 보여준다.

한편 VTC 서비스의 확대를 새로운 고용창출 및 경제발전의 동력으로 파악하는 입장도 존재한다. VTC 시장에 참여하는 인구는 파리와 수도권 지역을 중심으로 폭발적으로 증가하였고, 시장 자체도 성장하였다. 반면 VTC 플랫폼 업체들이 새로운 서비스 공급형태를 제시하는 와중에, 이 부문에 종사하는 운전자들의 사회적 권리에 대한 보호방안이라는 새로운 문제가 부상하였다. 또한 기존에 존재하던 택시라는 사업 모델과의 공존 방안을 설계하는 것 역시 차량공유서비스 시장이라는 새로운 현상을 맞아 사회가 직면해야 할 도전이었다. **KLI**