



공유경제의 갈등과 타협: 프랑스 사회의 우버와 택시

황재훈 (프랑스 파리13대학 사법 박사과정)

■ 머리말

2016년 12월 말, 파리 시내 한 가운데서 운전자 수백 명이 도로를 점거하고 시위를 벌였다. 택시기사들의 폭력시위겠거니 했지만, 그들은 다름아닌 우버차량 운전자들이었다. 이 점거자들은 바다 건너 미국에 있는 본사를 향해 소리치고 있었다. 왜 택시기사도 아니고, 우버기사가 파업을 한다는 것인지 이해하기 어려웠다. 우버는 한창 성장세를 달리고 있는 공유경제의 아이콘이 아니던가? 택시기사들이 우버자동차를 불사르고 우버운전자를 폭행하던 것이 불과 2년 전이었다. 기존 시장을 잠식한 그들에게도 불만이 있는 것일까?

자세한 내용을 알고 나면 그들의 행동도 처지도 이해가 된다. 우버의 호황과 우버운전자의 별이는 별 관련이 없기 때문이다. 게다가 파리의 운송사업시장은 2년간 급격한 내림세에 있었다. 바로 연이은 테러 발생에 따른 영향이었다.

■ 저렴한 관광운수업체 우버의 등장

우버는 2012년 파리에서 처음으로 서비스를 시작했다. 곧이어 여러 대도시에서 서비스를 확장해 나갔다. 우버는 관광운수업체로 분류되었지만, 가격이나 서비스 면에서 기존 업체들을 곧바로 압도하기 시작했다. 이에 대해 기존 시장은 여론몰이와 규제도입 요구 등 다양한

방식으로 도전자를 견제하기 시작했다.

■ 예약과 탑승 사이의 15분: 관광운수업체인가 운수업체인가 ?

2014년 1월부터 관광운수업자에 대해 예약 후 15분 이내 승차금지규정이 시행되었다. 이는 택시기사들의 꾸준한 입법로비의 결과물이었다. 원래 택시기사 측은 예약과 탑승 사이에 최소 30분을 둘 것을 제안했지만, 결국 15분안이 결의되었다. 이는 우버운전자들이 관광운수업 본래의 취지나 명칭과 달리 길거리에서 곧바로 승객을 태우는 영업행위를 규제하기 위한 조치였다. 공로에서 운행하며 승객을 바로 태울 수 있는 것은 오직 운수업의 영업이라는 것이 입법이유였다. 실비아 피넬(Sylvia Pinel) 관광부 장관과 마누엘 발스(Manuel Valls) 내무부 장관은 2013년 12월 28일 해당 데크레(Décret)를 관보에 공고하였다.

정부 내부에서도 반발은 있었다. 시장경쟁과 관련된 행정청에서는 12월 20일자로 이 규정을 강력히 비판했다. 동 행정청은 경쟁의 왜곡이 결국 사회경제활동에 매우 부정적인 결과를 초래할 것이라고 경고했다. 결국 소비자에게 이롭지 못하다는 것이 이 견해의 핵심이다. 쇼페어프리베(Chauffeur-privé)사의 대표이사를 비롯한 여러 관광운수업자 역시 비판 서한을 냈다. 이상하고 불공정하며, 이해할 수 없는 규정이므로 이에 대하여 강력한 법적 조치를 취할 것이라고 하면서, 그들의 승리를 자신했다. 이들은 소비자에게 불이익 조치일 뿐 아니라 고용창출에도 바람직하지 못할 것이라고 경고했다. 실제로 2014년 2월 알로캡(Allocab), 르 캡(Le Cab), 쇼페어프리베, 스냅카(SnapCar) 등 네 관광운수업자는 행정법원에 해당 데크레의 효력정지를 구하는 가처분 신청을 하였고, 법원은 이 청구를 인용했다. 즉, 2월 초부터 해당 데크레는 잠정적인 효력이 정지되어 관광운수업자들은 위 규정을 지키지 않고 원래대로 고객을 즉시 태울 수 있었다.

이후 해당 데크레는 2014년 12월 17일자 국참사원의 결정으로 취소되었다. 동 데크레가 경쟁의 자유, 영업의 자유를 중대하게 침해하면서도, 법률의 유보가 없다는 것이 취소판결의 근거였다. 택시기사 측은 강력하게 반발했다. 잠정적으로 유지되던 가처분 효력은 동 판결로 인해 확정되었다.

■ 정액제인가 비정액제인가?

초기 우버의 결제방식은 정액제였다. 관광운수업자들은 전통적으로 정액제 결제 방식을 취해왔다. 하지만 우버는 이름만 관광운수업자이지 실질은 운송업자였고, 고객들 역시 우버를 운송업자로 인식해왔다. 택시기사들은 이에 대해 불만을 가지고 있었다. 그리하여 요금제에 대해서도 자신들과 같이 거리와 시간에 따른 규정을 적용하기를 원했다. 그리하여 법원에 요금제도 변경에 관한 조치를 요구했다.

이에 대해 우버 측은 공로에서 예약 없이 승객을 태우는 택시와 달리 철저한 예약제로 영업을 하는 것이기 때문에 해당 요청은 불합리하다고 하였다. 그러므로 자신들이 예약 시에 총 금액을 미리 알려주는 것만으로도 충분히 정당한 요금제라고 항변하였다.

가처분판사는 택시 측의 요구대로 우버 측이 고객이 받는 명세서에 시간과 거리에 따른 표시를 하도록 하였다. 2014년 8월 1일 결정으로 우버는 더 이상 정액제 방식으로 운영을 할 수 없게 되었다. 해당 결정에서 법원은 우버가 거리와 시간에 따른 요금제를 적용하지 않은 경우, 건당 15,000유로의 간접강제금을 내도록 했다. 결국 2014년 8월부터 우버는 정액제 대신 택시와 같은 환산방식을 채택하게 된 것이다. 한편, 이에 대해 우버 측은 불만을 표시하면서도, 단지 명세서에 시간과 거리에 따른 ‘표시’만을 하라는 것이므로 별 어려움이 없다고 응수했다.

가격 산정방식이 같다고 해서 가격이 같은 것은 아니었다. 여전히 고객들은 우버의 낮은 가격에 매혹되었다. 특히 공항을 찾은 외국인 관광객들은 계속해서 우버를 애용했다. 택시기사들은 공항이용고객들을 모조리 빼앗길 위기에 처하자 정부에 도움을 요청하고, 정부에서는 2015년 11월 2일자 결정으로 공항-파리 간 운송요금에 대해서 정액제를 실시하기로 발표한다. 그리하여 기본적으로 오를리(Orly) 공항과 파리 시내 사이에는 35유로 혹은 40유로, 루아시 샤를 드 골(Roissy-Charles-de-Gaulle) 공항과 파리 시내 사이에는 50유로 혹은 55유로를 운송가격으로 책정했다. 이후 해당 결정은 2016년 3월 1일부터 시행되어 지금까지 유지되고 있다.

■ 경기침체에 이어진 연이은 테러, 관광객의 급감

이렇듯 2012년 우버의 등장 이후 2014년까지 우버와 택시업계 사이에는 법적 공방이 이어졌다. 경제위기가 경기침체로 이어지면서 운수업계 역시 전반적으로 어려웠지만, 경제위기는 언제나 있어 왔지 않는가? 그리고 경제위기 중에도 언제나 프랑스, 그중에서도 파리는 예외였다. 본격적인 우버와 택시 사이의 갈등은 2015년 이후에 이어진다. 바로 연이은 테러로 인한 관광산업의 급격한 위축 때문이었다.

2015년 1월 7일 파리 시내에 위치한 샤를리 엡도(Charlie Hebdo)사에 복면을 쓴 두 테러리스트가 난입하여 직원들에게 총을 난사하였다. 해당 사건은 파리뿐 아니라 전 세계에 엄청난 충격을 주었고, 이후 이어진 국가긴급사태는 세계 최고의 관광지라는 파리의 위상에 심각한 타격을 주었다. 여행정보분석회사 포워드키스(ForwardKeys)의 조사에 따르면, 해당 테러 이후 유럽 전체의 관광객 숫자가 줄어들었는데, 2016년 2월 26일~11월 14일의 파리 관광객 숫자가 2014년과 2015년에 비해 12% 줄었다.

2015년 10월 우버는 파리 지역에 한하여 가격인하조치를 취했다. 20%라는 파격적인 낙폭이었다. 특정 운행방식에 있어서는 25%까지 가격을 낮췄다. 최저운임이 원래 3킬로미터 기준 8유로였는데 5유로로 인하되었다. 당장 운전자들의 수입이 크게 줄어들 판이었지만, 우버 측은 운전자들에게 이메일 한 통만으로 일방적인 통보를 전했다. 이를 뒤, 가격인하 결정에 불만을 품은 수백 명의 우버운전자들은 파리 시내 주요 지점과 우버의 파리 지점 주위로 모여들었다. 자신들의 고용주도 아니면서 마음대로 가격을 결정하고, 수수료도 20%를 가져가는 우버에 대한 불만의 표시였다.

11월 13일에는 파리에서 두 번째 대형 테러사건, 바타클랑(Bataclan) 테러사건이 발생했다. 파리의 공연장인 바타클랑에서의 총기난사로 인해 백 명이 넘는 사망자가 발생하였다. 2016년 11월 13일자 르파리지앵(le parisien)의 기사에 따르면 이 테러 이후 2016년 1월 1일부터 10월 31일까지 파리의 관광객은 전년도에 비해 8.1% 감소하였다고 한다. 국적별로 살펴보면 일본인 관광객이 39% 급감하여 가장 안전에 민감한 것으로 드러났다. 이어 중국인 관광객이 23%, 독일인 관광객이 10.8%, 미국인 관광객이 4% 감소한 것으로 나타났다.

■ 우버와 택시 사이의 갈등

2015년 6월 25일, 그러니까 샤를리 엡도 테러 사건 이후 5개월 만에 파리에서는 대규모 폭력시위가 벌어졌다. 당시 택시운전자들은 우버팝(UberPOP) 차량과 운전자에 대해 강력한 폭력을 행사했다. 수천 대의 택시가 아침부터 파리 공항 주위 차로를 막으며 우버팝의 불법적인 경쟁행위를 성토했다. 이러한 도로 점거 시위는 니스, 마르세이유, 툴루즈, 보르도, 리옹, 릴 등 대도시 전역에서 이루어졌다. 노동총연맹(CGT)의 카림 아스누(Karim Asnoun)은 라디오방송 유럽1(Europe1)과의 인터뷰에서 “우리의 목적은 도로를 점거하는 것이다. 우리는 정말 분노하고 있다”라고 발언했다. 곳곳에서 폭력이 난무했다. 정부 역시 택시조합과 협상을 시도한 뒤에 개입을 결정하였다.

이러한 택시기사들의 반발에도 아랑곳하지 않고, 2016년 1월 20일 우버프랑스는 플랫폼을 택시기사에 대해서까지 확장하는 방안을 발표했다. 즉 사업 영역을 확장하고, 이를 통해 시장을 선점하고자 했다. 얼마전 헌법재판소가 택시기사 역시 관광운수업을 운영할 수 있다고 해석한 결정 덕분이었다. 이는 우버뿐 아니라 모든 전자플랫폼을 택시기사들에게 확장하는 사업이 시작되었음을 의미하였다.

2016년 1월 26일 택시기사들은 파리 인근 공항에서 파업시위를 벌였다. 이 파업시위 때문에 부상자가 발생했고 교통혼잡이 빚어졌다. 파리뿐 아니라 마르세이유와 툴루즈에서도 같은 시위가 벌어졌다. 그들은 불공적 경쟁을 막고, 세금을 내며 규칙을 지키는 택시기사들에게 생존권을 보장하라고 외쳤다. 택시기사들의 파업은 5일 동안 이어졌다. 이에 마누엘 발스 내무부 장관은 관광운수업 차량에 대한 규제를 강화할 것을 약속했다. 그는 동시에 중재자를 임명하고, 자금난에 처한 택시운전자에게 금융지원 방안을 마련할 것을 약속했다.

■ 우버와 우버운전자 사이의 갈등

2016년 12월 1일 우버는 가격을 10~15% 인상하기로 했다. 2015년 가격인하조치 이후 발생했던 운전자들의 불만을 반영한 것이라고 했다. 하지만 동시에 운전자에게 받는 수수료

도 20%에서 25%로 인상하는 조치를 포함시켰다. 가격경쟁력을 약화시키는 동시에 수수료까지 과도하게 인상함으로써, 운전자가 위기에 몰릴 것이 뻔했다. 운전자의 상황을 고려한다고 말만 할 뿐이지, 사실상 우버의 관심은 이윤의 극대화에만 있었다. 그들은 기업의 역할에 충실했던 것이다. 우버운전자들도 노동자의 역할에 충실했다. 그들은 수수료 인상에 따른 과업을 이어나갔다. 이후 우버기사들은 계속해서 파리 시내 등지에서 교통을 방해하고 폭력을 일삼았다. 이에 프랑스 정부는 중재자를 임명하여 이 사건을 해결하고자 시도했다. 정부로부터 임명된 중재자 자크 라포포(Jacques Rapoport)는 관광운수업 기사와 여러 플랫폼 사이에 발생한 분쟁과 관련, 권고안을 제시했다. 중재자는 우버 측에 일시적인 조치로 일부 운전자의 회생을 위한 금융지원을 요구했다. 또한 각 운전자의 경제적 상황을 조사할 것을 제안했다.

이후 중재자는 보호조치를 권고함과 동시에 더 강력한 입법제안으로 플랫폼을 위협했다. 플랫폼 측은 즉각 꼬리를 내렸다. 2017년 2월 25일 우버대표 티보드 샴팔(Thibaud Saimphal)은 2017년 2월 25일자 르몽드와의 인터뷰에서 우버운전자의 사회보장제도 준비에 착수할 것이라고 답변했다. 그는 운전자와의 첫 면담에서 합의를 이끌어내지 못한 것이 우버의 소통미숙 때문임을 시인하였다. 하지만 프랑스 사회의 적대적 반응이 과도하다는 말투로, 콜로라도(Colorado) 주지사가 우버잡에 대해 환대한 것을 예시로 들기도 했다. 순전히 자발적인 조치는 아니라는 뜻이다. 참고로, 2016년 12월에 이미 우버는 운전자들을 지원하기 위해 2백만 유로를 사용할 것을 공언한 바 있었다.

■ 맺음말

이처럼 우버는 가격 경쟁력과 수준 높은 서비스로 기존의 운수업 시장을 흔들어놓았다. 소비자들은 환영했지만, 택시기사들을 벼랑 끝으로 몰았다. 우버는 기존 시장에 대한 점유율을 높이는 한편, 내부적으로는 노동자로부터 더 많은 수수료를 확보해나갈 방안을 모색하고 있다.

경기침체가 계속되자 소비자는 점점 가격에 민감해졌고, 테러가 반복되자 프랑스 특히 파리의 운송수요는 계속해서 줄었다. 그때마다 플랫폼은 최적화된 분석을 통해 적절한 가격과

수수료율을 찾아내고 적용해왔다. 하지만 운전자들은 똑같은 일을 할 뿐, 상황에 따라 쉽게 직장을 옮길 수 없었다. 하물며 면허를 매수하고 운수업에 종사하는 택시기사들은 선택의 여지가 더욱 더 좁다.

결국 시장의 불황은 다양한 참여자들 사이의 갈등으로 나타나고 있다. 기존 노동자와 신규 노동자 사이의 갈등이 있었는가 하면, 신규 노동자와 신규 사업자 사이의 갈등도 근래에 나타나고 있다. 노동자 사이의 갈등의 골이 깊을수록 플랫폼은 더 큰 이득을 얻어갈 것이다. 결국 플랫폼은 노동자를 통해 노동자를 위협하는 전략을 모색해갈 것이다. 프랑스 사회가 어떻게 이 문제를 해결하고 노동자들의 권리를 찾아갈지 주목되는 이유이다. **111**

참고문헌

- 15분 승차규제에 관하여, L'usine digitale, 2013년 12월 30일자, “En 2014, les taxis auront un avantage de 15 minutes sur les vtc”, <http://www.usine-digitale.fr/article/en-2014-les-taxis-aurent-un-avantage-de-15-minutes-sur-les-rtc.N228899>
- 15분 승차규제 테크레에 관한 가처분 등, Le figaro, 2014년 12월 17일자, “VTC : le décret 15 minutes définitivement annulé”, <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2014/12/17/97002-20141217FILWWW00231-rtc-le-decret-15-minutes-definitivement-annule.php>
- 택시 파리-공항간 정액제 시행, Le monde, 2016년 3월 2일자, “Taxi : mise en place des forfaits vers les aéroports de Roissy et Orly”, http://www.lemonde.fr/economie/article/2016/03/02/taxi-mise-en-place-des-forfaits-vers-roissy-et-orly_4875306_3234.html
- 파리 샤를리 엠포 테러, Tourmag, 2016년 3월 14일자, “Les attentats de Paris ont entraîné une baisse générale du tourisme en Europe”, <http://www.tourmag.com/Les->

attentats-de-Paris-ont-entraîne-une-baisse-générale-du-tourisme-en-Europe_a79262.html

- 샤를리 엡도 테러 이후 우버의 파리 지역 가격인하정책, Le parisien, 2015년 10월 8일자, “VTC : Uber baisse ses tarifs de 20% à Paris”, <http://www.leparisien.fr/transports/vtc-uber-baisse-ses-tarifs-de-20-a-paris-08-10-2015-5164375.php>
- 우버의 가격인하정책 결정 후 우버운전자들의 반응, Le Parisien, 2015년 10월 10일자, “Le gros coup de colère des chauffeurs Uber”, <http://www.leparisien.fr/espace-premium/paris-75/le-gros-coup-de-colere-des-chauffeurs-uber-10-10-2015-5172207.php>
- 파리 바타클랑 테러 이후 관광객 감소, Le Parisien, 2016년 11월 13일자, “Attentats du 13 novembre : Une baisse de 8 de touristes étrangers en France”, <http://www.leparisien.fr/economie/une-baisse-de-8-de-touristes-etrangers-13-11-2016-6321486.php>
- 우버프랑스의 택시기사들에 대한 사업영역 확장, Le Parisien, 2016년 1월 20일자, “Uber France veut ouvrir sa plateforme aux taxis”, <http://www.leparisien.fr/flash-actualite-economie/uber-france-veut-ouvrir-sa-plateforme-aux-taxis-20-01-2016-5468993.php>
- 택시기사 파업시위와 이를 해결하기 위한 정부의 조치, 20minutes, 2016년 1월 26일자, “Grève des taxis : A Paris, les chauffeurs restent en place... Mouvement reconduit à Toulouse et Marseille”, <http://www.20minutes.fr/societe/1773215-20160126-direct-transports-education-fonction-publique-taxis-suivez-perturbations>
- Le figaro, 2016년 1월 29일자, “Grève des taxis : la préfecture de police annonce la fin des blocages”, <http://www.lefigaro.fr/social/2016/01/29/09010-20160129ARTFIG00077-greve-des-taxis-la-prefecture-de-police-annonce-la-fin-des-blocages.php>
- 택시기사들의 2015년 6월 시위, Europe1, 2015년 6월 25일자, “Grève des taxis : retour sur une journée émaillée de violence”, <http://www.europe1.fr/economie/les-taxis->

mobilises-contre-lapplication-uberpop-1360378

- 우버의 가격과 수수료 인상조치, 20minutes, 2016년 1월 12일자, “Uber va augmenter ses prix en France”, <http://www.20minutes.fr/monde/1972587-20161201-uber-va-augmenter-prix-france>
- 우버 파업시위와 중재자 파견, 르몽드(Le monde), 2017년 2월 1일자, “Uber : des mesures pour sortir de la crise.”, http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2017/02/01/vtc-des-mesures-pour-sortir-de-la-crise_5072774_1656968.html
- 우버 기사들에 대한 사회보장제도 준비 착수 공언, Le Monde, 2017년 2월 25일자, “Thibaud Simphal : Uber est prêt à participer à la protection sociale des chauffeurs”, http://www.lemonde.fr/le-club-de-l-economie/article/2017/02/25/thibaud-simphal-uber-est-pret-a-participer-a-la-protection-sociale-des-chauffeurs_5085434_4795074.html?xtmc=uber&xtr=7