

# 최저임금제의 취지를 왜곡한 택시의 최저임금 적용

배 규 식\*

우리 사회의 약자들에게는 그 약자들을 보호하기 위해 만들어진 제도조차도 약자들을 돕는 데 무력하거나 혹은 노사간의 야합·담합으로 취지가 흐려지고 있어 우리를 절망케 하는 경우가 자주 있다. 더구나 약자들을 둘러싸고 노사의 야합·담합이 법의 근본취지를 왜곡하고 무력화하고 있는데도 문제제기조차 제대로 되지 않고 있다. 가장 대표적인 예가 택시업종에 최저임금제를 적용한 예가 될 것이다.

택시업종의 임금체계가 다른 업종과 다르고, 최저임금에 생산고 임금 혹은 사납금 납입 후 개인수입의 포함 여부 등 택시의 최저임금 산입범위 등에 논란이 있어 그동안 최저임금제를 어떻게 택시업종에 적용할 수 있는지가 명확하지 않았기 때문에 적용 여부를 논의하기도 곤란했다. 그러나 최저임금법이 2008년 3월 개정되어 택시업종에 생산고 임금을 택시 최저임금의 산입범위에서 제외한다는 제6조⑤항의 규정이 새로 들어감에 따라 택시업종에 최저임금제를 어떻게 적용해야 하는지가 보다 분명해졌다. 이 규정에 따라 택시업종에 최저임금을 적용함에 있어 생산고에 따른 임금을 최저임금 산정에서 제외하기로 한 최저임금법은 2009년 7월 1일부터 광역시, 2010년 7월 1일부터는 제주도와 중소도시, 2012년 7월부터는 군단위 지역에서 시행을 하고 있다.

그런데 이와 같이 개정된 최저임금법에 따라 택시업종에서 최저임금제가 시행되는 방식이 변칙적이고 최저임금제의 취지를 근본적으로 훼손하고 있어서 최저임금제 시행에 따른 제도보완과 개선 및 변칙적 이행에 따른 불법 여부도 감독을 강화해야 할 것으로 보인다.

\* 한국노동연구원 선임연구위원(baekiusik@kli.re.kr).

## I. 택시 최저임금제 시행 전후의 택시업계 환경

### 1. 택시수요 감소 속 택시의 지속적인 증차

택시업은 빠른 산업화, 도시화에 따라 교통수요가 크게 증가하고 있었던 데 비해 대중 교통체계의 발전이 늦고, 자가용이 보급되지 않았거나 보급이 진행되고 있었던 1990년대 후반까지는 성장산업이었다. 이 당시에는 주로 도시를 중심으로 택시서비스에 대한 수요가 공급에 비해 많아서 택시의 공급을 늘렸음에도 불구하고, 택시 승차거부, 합승, 승객 골라태우기 등이 성행했다. 또한 택시운전이 1980년대 말까지는 숙련노동의 하나였고 소득도 비교적 괜찮은 편이었기 때문에 택시기사의 수급도 원활하였다. 이 과정에서 택시 면허를 받는 것은 택시의 현금사업이라는 이점 말고도 수요초과에서 오는 높은 수익성 때문에 매매 시 택시(법인택시, 개인택시 모두) 1대당 프리미엄이 붙어서 택시면허가 이권화, 재산권화되는 문제점을 낳았다.

〈표 1〉 서울택시면허현황(2010년 6월 말 기준)

		1991	2000	2006	2010
서울	소계	-	70,017	72,500	72,355
	법인	-	23,170	22,949	22,851
	개인	-	46,847	49,551	49,504
전국	총계	158,719	229,518	247,992	254,307
	법인	77,113	91,246	91,417	91,634
	개인	81,606	138,272	156,575	162,673

자료 : 서울시(2012), 『서울시 교통통계』, <http://traffic.seoul.go.kr/archives/307>  
 국토해양부(2012), 『2011 국토해양통계연보』,  
 통계청, 『운송업통계조사보고서』, 각 연도.

그러나 1990년대 말과 2000년대 초를 거치면서 택시업종은 지하철과 시내버스 등 대중 교통의 발달 및 자가용의 보급 그리고 유사택시의 성장, 지방대도시와 중소도시의 인구 감소에 따라 전반적인 택시수요가 감소해 왔다. 과거 대중교통이 미발달되었고 자가용이 보급되지 않아 수요가 높았을 때를 기준으로 증차된 택시는 변화된 도시 교통 환경에도 불구하고 줄어들기는커녕 지속적으로 늘어났다.

이와 같이 택시의 지속적인 증차에 대해 국토해양부(구 건설교통부)와 각 지방자치단

체들은 택시의 적절한 수급 대책을 세우지 못하고, 기존 일반 법인택시의 장기근속자들의 개인택시 발급 요구에 밀려서 택시가 과잉 증차된 것을 알고도 개인택시 증차를 계속해 왔다.

## 2. 저하되는 택시 수송분담률

택시가 수송하는 승객 수는 약간의 부침은 있으나 지속적으로 줄어들어, 자가용을 제외하면 택시의 수송분담률은 29.1%가 될 정도로 높은 것으로 보인다(국토해양부, 2012). 그러나 자가용의 도로여객운송분담률을 2010년 기준으로 56.8%라고 한다면(한국교통연구원, 2010), 택시의 수송분담률은 12.6% 수준이 된다.

그리하여 서울의 경우 2009년 현재 택시의 수송분담률은 6.2%, 경기도의 경우는 5.2% 수준으로 떨어졌다. 서울과 경기지역과 같이 도시화가 많이 진행된 지역에서는 이미 대중교통과 자가용이 크게 보급되어 택시의 수송분담률이 떨어져 있으나, 택시가 여전히 고급교통수단으로 명확하게 자리매김되지 않고 있어 혼란을 주고 있다.

지방의 경우 자료를 구할 수 있는 곳을 중심으로 살펴보면, 창원외의 경우 2011년 현재 택시 수송분담률은 9.81%로 나타나고(KDI, 2011), 경상북도에서는 자가용과 철도를 제외한 영업용 여객운송 가운데 택시의 수송분담률은 53.9%이나, 도농복합지역, 농촌도시의

〈표 2〉 서울과 경기도의 택시수송분담률

서울	1996	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
대중교통 (버스)	59.5 (30.1)	60.6 (26.0)	61.2 (25.6)	62.0 (26.2)	62.3 (27.5)	62.3 (27.6)	62.5 (27.6)	62.8 (27.8)	63.0 (27.8)
(지하철)	(29.4)	(34.6)	(35.6)	(35.8)	(34.8)	(34.7)	(34.9)	(35.0)	(35.2)
택시	10.4	7.4	7.1	6.6	6.5	6.3	6.2	6.2	6.2
- 승용차	24.6	26.9	26.4	26.4	26.3	26.3	26.3	26.0	25.9
- 기타	5.5	5.1	5.3	5.0	4.9	5.1	5.0	5.0	4.9
자동차 자가용승용차	2,168 1,628	2,691 1,957	2,777 2,042	2,780 2,055	2,809 2,094	2,857 2,140	2,933 2,205	2,949 2,225	2,954 2,248
경기도		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
자가용 승용차		44.1%	46.0%	45.6%	45.9%	49.9%	50.3%	48.9%	
버스		30.8%	29.8%	31.0%	30.9%	27.0%	27.2%	29.1%	
지하철		8.7%	8.6%	8.5%	8.5%	7.8%	7.6%	7.7%	
택시		8.5%	7.8%	7.2%	7.0%	5.4%	5.2%	5.2%	

자료: 서울시(2012), 『서울시 교통통계』; 경기도 교통DB센터.  
수도권교통본부(2009), 『수도권 장래교통수요예측 및 대응방안연구』.  
김채만 외(2009), 『경기도 교통지표 산정에 관한 연구』, 경기개발연구원.

자가용 수송분담률을 67.4%로 계산하는 경우(한국교통연구원, 2010), 2010년 현재 경북지역 전체의 택시 수송분담률은 17.6% 정도가 된다. 경북지역에서 포항, 구미, 경주, 김천, 안동, 경산 등 도시를 제외하면, 소도시와 군단위 택시의 수송분담률은 경북 평균치인 17.6%보다 높아 20% 안팎이 될 것으로 보인다. 다른 소도시와 군단위 지역에서도 택시 수송분담률은 이와 유사할 것이다.

### 3. 연료가격의 지속상승

〈표 3〉 LPG 가격변동 추이

(단위: 원)

	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
가격	282	440	587	723	773	829	1,082

자료: LPG협회.

정부는 1990년대까지 택시연료인 LPG의 가격을 휘발유, 등유, 경유보다 낮게 책정했으나 2000년대 들어 LPG에 부과되는 세금을 다른 연료수준으로 인상하면서 LPG 가격이 매우 빠르게 인상되어 왔다. 여기에 국제원유가격이 1999년 배럴당 16달러에서 2012년 현재 약 100달러 수준까지 치솟아 LPG 가격의 폭등을 불러왔다. 정부가 택시의 연료인 LPG의 유류세를 면제해 주고 있지만 LPG 가격 인상은 여전히 택시산업에는 상당한 부담을 주고 있다. LPG 가격의 인상은 택시 비용을 증가시켜 택시의 수익성을 압박했을 뿐 아니라 택시회사들은 택시근로자들에게 연료비 부담을 일정하게 전가하는 결과를 가져왔다. 2000년 이후 LPG 가격의 지속적인 인상에 따라 택시회사들이 사납금을 낮추면서 대신 LPG를 전혀 지급하지 않거나 지급량을 줄이면서 택시기사들이 가격인상분을 전부 부담하거나 추가 부담을 하도록 하고 있는 경우가 늘고 있다.

또한 LPG 가격 인상을 계기로 하여 회사가 매일 일정량의 LPG(1일 2교대제 20~25리터)를 지급하는 경우에도 주행거리에 따라 차이가 있지만, 대략 하루에 10~15리터의 LPG 비용을 택시기사들이 부담하고 있다. 서울의 경우, 1일 2교대시 택시회사에서 보통 지급하는 LPG 25리터 이외에도 택시기사들의 추가연료사용은 1일 평균 10리터 정도이고, 월간 26일 만근을 하는 경우 260리터가 된다. 이를 환산해 보면, 1999년의 경우 운전자의 추가적인 연료비용은 260리터\*282원=73,320원이었지만, 2012년에는 260리터\*860원(1,082원에서 유류세 환급분 제외)=223,600원의 비용이 들어 2012년에는 1999년에 비하여 택시기사들은 연료비 부담액이 늘어 월 약 15만 원의 개인수입이 감소되었다. 택시회사로서도 택시 1대당 LPG 비용으로 1999년에는 월 366,600원을 부담하였다면 2012년에는 월 1,118,000원을 부담하여, 월 751,400원의 추가적인 부담을 하고 있어 운송원가를 크게 높였다. 이러한 LPG 가격의 상승도 택시업의 수익성을 떨어뜨렸을 뿐 아니라 택시기사들의

수입감소를 가져와 택시기사들의 공급부족을 낳는 요인의 하나가 되었다.

#### 4. 택시기사 부족

1990년대 말 이래 도시교통 환경의 변화 속에 택시의 수요와 수송분담률이 낮아지는 가운데 택시의 공급은 과잉상태에 놓여 있었다. 택시의 공급초과는 법인택시 수입의 감소와 동시에 법인택시기사들의 소득감소도 가져왔다.

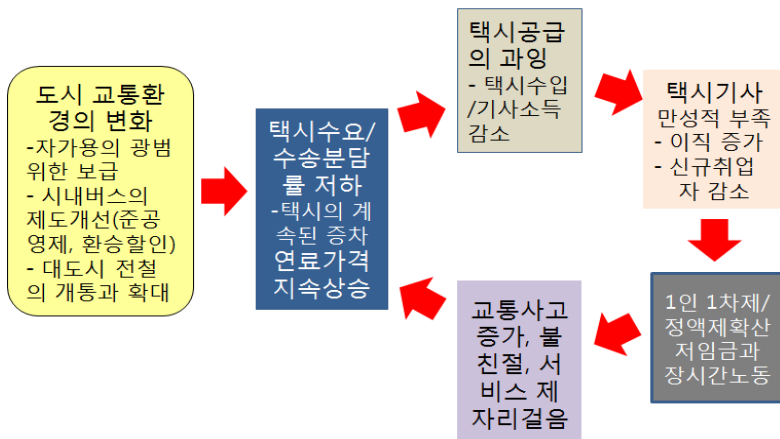
〈표 4〉 법인택시 대당 운전자 추이

	운전자수(명)	차량수(대)	대당인원(명)
1987	118,949	55,062	2.16
1997	156,422	86,842	1.80
2000	168,988	91,246	1.85
2005	133,494	90,748	1.47
2011. 8.	126,687	91,643	1.38

자료 : 통계청, 『운송업통계조사보고서』.

이에 따라 법인택시기사들의 이직률은 높아지고, 신규취업이 감소하면서 법인택시기사들의 공급이 부족해지는 가운데 이런 택시기사 부족의 어려움을 타개하기 위해 대구, 부산을 비롯한 전국의 주요 도시에서는 택시 1대를 2인의 택시기사가 나누어 운전하도록 했던 것을 1인1차제로 바꾸어 택시기사들이 장시간 노동을 하도록 강제했다. 아울러 택시과잉공급 상태에서 정액사납금제가 확산되어 사납금이 높게 유지됨으로써 택시과잉

〔그림 1〕 교통환경 변화에 따른 택시의 구조적 악순환 고리



〈표 5〉 전국택시대수와 택시운전자 현황(2012. 7. 31. 기준)

지역	일반(법인) 택시			개 인 택 시		면허대수
	면허대수 (운전자수)	등록현황계	운전자수/ 면허대수	면허대수	등록현황계	
서울	22,827 ( 40,390)	21,201	<b>1.77</b>	49,438	49,410	72,265
부산	11,083 ( 13,694)	10,619	<b>1.24</b>	13,969	13,969	25,052
대구	6,957 ( 6,053)	5,885	<b>0.87</b>	10,095	10,085	17,052
인천	5,385 ( 6,385)	5,302	<b>1.19</b>	8,967	8,955	14,352
광주	3,471 ( 3,899)	3,360	<b>1.12</b>	4,748	4,743	8,219
대전	3,370 ( 4,197)	3,167	<b>1.25</b>	5,489	5,486	8,859
울산	2,159 ( 2,407)	2,146	<b>1.11</b>	3,628	3,625	5,787
소계	55,252 ( 76,988)	51,680 (93.5)	<b>1.39</b>	96,334	96,273	151,586
경기	10,475 ( 18,813)	10,169	<b>1.80</b>	25,574	25,560	36,049
강원	3,478 ( 3,550)	3,382	<b>1.02</b>	4,568	4,566	8,046
충북	2,655 ( 2,698)	2,562	<b>1.02</b>	4,428	4,428	7,083
충남	2,426 ( 3,515)	2,319	<b>1.49</b>	4,144	4,144	6,570
전북	3,771 ( 3,925)	3,394	<b>1.04</b>	5,731	5,731	9,502
전남	3,175 ( 3,656)	2,867	<b>1.15</b>	4,009	4,009	7,184
경북	3,330 ( 3,862)	2,984	<b>1.16</b>	6,942	6,941	10,272
경남	5,405 ( 6,528)	4,719	<b>1.21</b>	8,038	8,030	13,443
제주	1,618 ( 1,621)	1,369	<b>1.00</b>	3,919	3,914	5,537
소계	36,333 ( 48,168)	33,765 (92.9)	<b>1.33</b>	67,353	67,323	103,686
전체	91,585 (125,156)	85,445 (93.3)	<b>1.37</b>	163,687	163,596	255,272

자료 : 전국택시운송사업조합, 각종 통계자료. <http://taxi.or.kr/>

공급에 따른 부담은 택시회사보다 택시기사들이 더욱 무겁게 질 수밖에 없었다. 결국 법인택시는 [그림 1]과 같은 구조적인 악순환 고리에 빠져들었다.

그 결과 법인택시로 한정해서 보더라도 택시는 적어도 2000년까지 증가가 계속되었고 그 후로는 유지되는 데 비해, 택시운전기사 수는 2000년을 최고점으로 지속적으로 하락하여 2011년 8월 현재 법인택시 1대당 1.38명의 택시기사를 겨우 확보하고 있었다.

이와 같은 택시기사 부족으로 면허대수 가운데 등록대수가 93.3%에 불과하고 이렇게 등록된 차량도 택시기사 부족으로 20~30%가 택시를 세워두고 운행하지 못하고 있는 경우가 대부분이다. 현재 운행되는 택시로도 별다른 불편을 겪지 않는 점을 고려하면, 택시(개인택시, 법인택시 포함)가 최소한 25%가량은 과잉 증차되어 있는 것으로 보인다.

## Ⅱ. 택시최저임금 적용에서 발생하는 어려움

위와 같이 택시의 상대적 수요 감소, 과잉공급으로 택시의 전반적인 수입이 정체 혹은 저하되고 있는 가운데 택시기사들의 소득도 정체되거나 감소해 왔다. 이러한 택시기사들의 소득 감소 혹은 정체를 제외하고도 택시업종에서 최저임금을 적용할 때 애매하거나 어려운 점이 적지 않다.

### 1. 공식임금 이외의 음성수입의 존재

법인택시는 오래 전부터 정액사납금제라는 택시수입금과 임금 및 택시기사들의 음성적인 수입이 뒤얽혀 있는 이상한 수익분배 및 임금체계를 갖고 있다. 이것은 택시기사가 올리는 수입에 따라 일정액(사납금) 이상의 수입은 택시기사가 모두 가져가되 일정액(사납금)은 의무적으로 회사에 납부를 해야 하고 이러한 의무납부액에 대해 일정한 임금을 지급하는 제도이다. 따라서 이와 같은 택시수입의 크기에 따른 택시회사와 택시기사 간의 수익배분과 임금체계를 규정하는 정액사납금제는 도급제적(어떤 사람은 성과급이라고 주장) 성격을 강하게 갖고 있다. 이것은 택시를 택시기사에게 맡겨서 운행하게 하여 수입금을 벌어들인다는 점, 수입액수에서 일정액을 정해서 의무적으로 납부하도록 하고 그 나머지 금액을 모두 택시기사가 가져가게 하는 것 그리고 연료를 1일2교대에서 20~25리터만을 지급하고 그 이상 드는 연료비는 택시기사가 부담하도록 하는 것 등이 택시의 도급제적 성격을 말해주고 있다. 법인택시에서 광범위하게 적용되고 있는 정액사납금제의 도급제적 성격 때문에 그동안 술하게 문제가 되었던 것이 정액사납금의 적정한 수준이었다.

정액사납금제가 갖는 택시수입금에 따른 수익분배 및 도급제적 음성수입 및 상대적으로 낮은 공식임금으로 인해 어디까지가 임금인지를 두고 여러 가지 의견이 분분했다. 더구나 정해진 사납금 이상을 벌여 사납금을 납부하고 나머지를 택시기사가 가져가는 음성수입은 택시회사가 임금의 형태로 지급하는 것이 아니라, 택시기사가 알아서 챙겨가는 형태이기 때문에 임금이라고 하기 어려우나 택시기사의 소득이 되는 점 때문에 논란이 되고 있다. 택시기사가 사납금을 납부하고 사납금 이상 올린 수입을 음성소득으로 가져가는 것을 임금인지 아닌지 판단이 불명료했기 때문에 법인택시업종에 최저임금제를 적용하는데 애매했고 노사도 이 문제를 제기하지 않았다. 더구나 법원에서도 해고기간 임금이나 산재 시 임금산정에서는 음성수입을 추정하여 임금으로 인정했으나 퇴직금 산정

에서는 제외하는 등 기준이 명확하지 않았다. 1990년대까지는 최저임금 수준이 낮아서 특별히 문제가 되지 않았다가 최저임금 인상률이 임금의 평균 인상률보다 높아지면서 서서히 문제가 되기 시작했다.

## 2. 임금지급 근로시간과 실제 노동시간의 벌어지는 차이

1985년부터 1990년대 초까지 대도시에서 택시업적급제<sup>1)</sup> 여전히 지배적일 때에도 택시기사들이 실제로 근무하는 시간이 8~11시간(오전반은 8시간가량, 오후반은 10~11시간) 정도가 되었으나, 임금은 8시간분을 지급했다. 1990년대 초에 주 44시간제가 도입되었을 때도 택시기사들의 노동시간은 여전히 8~11시간이었으나, 연장근로수당을 주지 않기 위해 임금을 지급하는 근로시간을 1일 7시간 20분, 1주 44시간으로 하였다. 이리하여 이미 1990년대 초 주 44시간제가 택시에 적용되면서 택시기사들에게 임금을 지급하는 근로시간과 택시기사들이 실제 일하는 시간 사이에는 더욱 차이가 벌어졌다.

더구나 1990년대 중반 이래 택시업적급제가 없어지고 정액사납금제가 확산되면서 임금지급 근로시간과 실제 노동시간 사이의 차이가 정당화되는 논리도 등장했다. 택시기사들의 노동시간 가운데 사납금을 납부하기 위해 일하는 시간은 임금을 지급받아야 하는 근로시간이 되지만, 택시기사가 사납금 이상을 벌어서 개인 음성수입을 가져가기 위해 더 일하는 시간에 대해서는 택시사용자들이 굳이 임금을 지급해야 할 의무가 없는 시간이 아니냐는 것이었다. 이런 논리는 일견 타당한 점이 있기 때문에 임금산정시간을 얼마로 하는 것이 법적으로 옳바르냐에 대한 논란을 야기하기도 했다.

2004년부터 주 40시간제가 도입되면서 택시기사들에게 임금을 지급하는 시간은 더욱 줄어들어 서울 등 대도시에서는 1일 6시간 40분, 1주 40시간으로 되었으나 실제로 일하는 시간은 여전히 8~11시간이었다. 더구나 지방도시 등에서는 아래에서 보는 바와 같이 변칙이 성행하여 1일 5시간, 4시간가량으로 줄이는 경우도 적지 않게 나타나고 있다. 이렇게 임금지급 노동시간을 줄여서 계산함에 따라 주 40시간제가 도입되었음에도 불구하고 여전히 근무일수는 1일 2교대제로 월 26일(일부 지역은 25일, 격일제로는 13일)을 하루

1) 택시업적급제는 전두환 정부 때인 1984년 대구택시기사들의 과도한 사납금 관련 시위사건을 계기로 하여 정부가 택시사업주들을 압박하여 그때까지 지배적이었던 정액사납금제를 개혁하여 내놓은 것으로, 택시기사가 벌어들이는 택시수입금을 모두 회사에 납부하는 전액관리제를 하되 일정한 기준액을 정하여 그 기준액에 대해서는 월급을 정하여 지급하고 그 기준액 이상의 택시수입금을 납부하는 경우에는 잉여수입금을 6(택시기사): 4(회사)의 비율로 나누어 갖도록 함으로써 성과급을 더하는 식으로 되어 있었다. 택시업적급제는 정액사납금제의 도급제적 성격을 매우 완화하여 성과급적 성격으로 바꾼 것으로, 지역에 따라 약 10~14년간 유지를하다가 택시노조가 약화된 틈을 타서 택시사업주들이 정액사납금제로 다시 환원을 시켜서 2011년 현재 모든 지역에서 지배적인 수익배분과 임금체계는 정액사납금제가 되었다.



8~11시간씩 일하고 있다. 매일 8시간 이상 일하고 있음에도 불구하고 법인 택시기사들에게는 주 40시간제는 주 5일제가 아니라 주 6일제로 남아 있다.

### Ⅲ. 택시 최저임금 특례제도 이후의 택시최저임금제 적용 실태

#### 1. 택시 최저임금 산입범위의 변화

2008년 3월 21일 최저임금법을 개정하면서 제6조(최저임금의 효력) ⑤항에서 ‘택시근로자의 최저임금에서 생산고 임금을 제외하기’로 함에 따라 그동안 애매했던 택시의 최저임금 산입범위가 명확해졌다. 다른 산업에서는 생산고 임금을 최저임금에 포함시키는데 비해 택시에서는 생산고 임금을 최저임금 산입범위에서 제외한다고 하여 최저임금의 택시 특례제도라고 하기도 한다. 그동안 임금 포함 여부가 논란이 되어 왔던 택시의 생산고 임금(특히 개인 음성수입)이 최저임금 산입 범위에서 제외되어 택시의 임금이 최저임금 수준이 되는지 되지 않는지가 분명해졌다.

2009년 7월 1일부터 대도시에 적용되기 시작하여 2010년 7월 중소도시 적용, 2012년 7월부터 군단위 지역에도 적용되어 2012년 9월 말 현재 전국의 모든 법인택시는 최저임금의 특례제도(생산고 임금을 최저임금의 산입범위에서 제외)의 적용을 받게 되었다.

#### 2. 택시 최저임금의 변칙적 적용

택시 생산고 임금이 택시최저임금 산정에서 제외되어 최저임금의 범위가 명확해지면서 통상시급으로 계산하여 최저임금에 미달하는 곳이 나타났다. 택시회사들이 최저임금 산입범위 변경에 따라 취한 대응방법은 세 가지 유형으로 구분할 수 있다. 첫째, 대도시 택시회사에서 공통적으로 취한 방법은 일정한 조건을 붙여 매월 나누어주던 상여금을 조건을 없애고 근속연수에 따라서만 차등지급하고, 상여금을 받지 못하던 1년 미만 근속자들에게는 최저시급 부족분에 대해서만 매월 임금을 보충해주는 방식을 택했다.

둘째, 사납금을 인상하면서 동시에 임금도 인상하여 통상시급이 최저임금에 미달했던 것을 올리는 방식이다. <표 6>에서 보이는 것처럼 대도시 택시 1일 근로시간이 1일 6.67시간(6시간40분)으로 된 것은 주 40시간제가 도입되면서부터이다. 최저임금 산입범위 변경과 2008년 10월부터 2009년 6월까지 지역별로 요금인상이 12.64%(서울)부터 20.71%(대전)까지의 택시요금인상을 계기로 대도시 택시회사들은 사납금을 인상하고 그 가운데 일

부를 임금인상으로 반영하여 최저임금 수준에 맞춘 경우가 있었다. 그러나 대도시의 상당수 택시회사들은 월별로 나누어 지급하던 상여금을 여전히 월별로 나누어 지급하면서 지급조건을 변경하여 최저임금수준에 맞추었고, 사납금 인상은 대체로 택시요금인상을 반영한 것으로 임금수준의 인상과는 관련이 없는 곳이 많았다.

〈표 6〉 대도시의 근로시간 변경 추이

				사납금	1일 근로시간	월 만근일	월간 근로시간	주휴시간	연장근로 시간	야간근로 시간
서울	A사	2교대	시행전	92,000	6.67	26	173.42	29.4		52
			시행후	101,000	6.67	26	173.42	29.4		52
	B사	2교대	시행전	91,000	7.33	26	190.66	29.32		52
			시행후	101,000	6.67	26	173.42	29.4		26
부산	2교대		시행전	77,000	6.67	25	166.75	33.25	16.67	50
			시행후	90,000	5.33	25	133.33	26.67		25
	1차		시행전	105,700	6.67	23	153.41	46.59	38.33	92
			시행후	124,000	5.67	23	130.41	39.59		46
대구	1일 2교대		시행전	82,000	6.67	25	166.67	33.33		33.33
			시행후	85,000	6.67	25	166.67	33.33		33.33
	1인1차		시행전	107,000	6.67	25	166.67	33.33		33.33
			시행후	115,000	6.67	25	166.67	33.33		33.33
인천	A사	2교대	시행전	81,900	6.67	26	173.42	26.58		52
			시행후	99,750	6	26	156	24		39
	B사	2교대	시행전	성과수당	7.33	26	190.66	29.34		52
			시행후	성과수당	6.67	26	173.33	29.67		43.29
광주	A사	2교대	시행전	78,000	6.67	26	173.33	29.47		26
			시행후	93,000	6.67	26	173.33	29.47		26
	B사	2교대	시행전	69,000	7	25	175	30.4		25
			시행후	82,500	6.5	25	162.5	26		26
대전	A사	2교대	시행전	77,000	6.67	26	173.42	26.68		26
			시행후	95,000	6.67	26	173.42	26.68		26
	B사	1차	시행전	98,000	6.67	26	173.42	26.58		26
			시행후	102,000	4	26	104	16		26
울산	A사	격일제	시행전	133,000	7.33	14	102.67	31.85	56	28
			시행후	140,000	7	14	98	30.42		
	B사	1차	시행전	80,000	4	24	96	17.33		
			시행후	94,000	4	24	96	17.33		

자료 : 고용노동부(2011), 「택시최저임금의 산업범위 조정」.

또 다른 유형은 대도시 택시회사 일부에서 나타나는 것으로, 임금을 지급하는 근로시간을 실제 근로시간과 관계없이 줄여서 낮은 임금은 그대로 두면서 최저임금 수준에 맞추는 방법이다. 부산, 인천, 대전, 울산 등에서 나타나고 있다. 부산과 대구의 1인1차제의 경우에도 사납금액을 올려받고 실제 노동시간은 1일2교대제보다도 훨씬 길지만, 임금을 지급하는 노동시간은 1일2교대제와 같은 시간과 같은 변칙과 불법이 나타나고 있다.

<표 7>에서 보는 바와 같이 중소도시에서도 택시요금인상을 계기로 부분적으로 사납금을 인상한 경우가 있었으나, 구미를 제외하면 대도시보다 인상폭이 적은 것을 볼 수 있다. 중소도시에서는 택시회사의 임금수준이 최저임금에 미달한 경우가 많았는데 사납금액을 인상하여 임금수준을 최저임금 수준에 맞추려고 한 기업들은 소수에 불과했다. 오히려 다수의 유형은 <표 7>에서 그림자 처리한 곳에서 보는 것처럼 1일 임금을 지급하는 근로시간을 줄이는 변칙적인 방법이었다. 이런 변칙은 중소도시 택시회사에서 1일 임금을 지급하는 근무시간을 6시간 40분으로 하는 경우 임금수준이 최저임금 수준을 미달했기 때문에 임금을 지급하는 근로시간을 줄이는 것이었다.

<표 7> 중소도시 근로시간 변경 추이

				사납금	1일 근로시간	월 만근일	월간 노동시간	주휴 시간	연장 근로시간	야간근로 시간
안 양	A사	2교대	시행전	67,500	6.67	26	173.42	29.4		17.3
			시행후	67,500	2.25	26	58.5	9.0		
	B사	2교대	시행전	67000	6.67	26	173.42	26.58	7.33	35.7
			시행후	75000	2.5	26	65	10		
천안	격일제	시행전	172,000	12.0	13	156	35	26	26	
		시행후	175,000	6.75	13	87.75	34.72	22.75		
익 산	A사	1차제	시행전	63,000	6.67	25	166.67	42.33		37.5
			시행후	83,000	6.27	25	156.67	28.33		37.5
	B사	1차제	시행전	63,000	6.67	25	166.67	42.33		37.5
			시행후	64,000	4.00	25	100.00	20.00		37.5
수원	2교대	시행전	72,000	6.93	25	173.33	36.75	9.92	37.5	
		시행후	79,000	4.33	25	108.25	23.75		25	
구미	격일제	시행전	80,000	8	13	104	34.7	104	78	
		시행후	128,000	4	13	52	17.4			

자료 : 고용노동부(2011), 『택시최저임금의 산입범위 조정』.

그리하여 중소도시에서 택시기사들은 1일 8시간 이상을 일하고 있으나 실제로 임금을 지급받는 근로시간은 1일2교대제의 경우 2.5~4시간, 격일제의 경우에도 1일로 환산하면 구미 2시간, 천안 3.37시간, 익산의 경우에도 1인1차제이므로 1일 4시간, 2.7시간에 불과하다. 중소도시의 적지 않은 곳에서 요금인상에도 불구하고 사납금을 동결하거나 오히려 낮추면서 임금을 지급하는 근로시간을 기존보다 훨씬 줄이는 방법을 택했다. 최저임금 산업범위 변화에 이렇게 대응하는 것은 사실상 변칙이며, 불법적인 내용을 담고 있을 뿐 아니라 택시의 정액사납금제라는 틀 아래에서도 봉건적 도급제적 성격을 강화하여 거꾸로 후퇴하고 있는 것으로 볼 수 있다.

### 3. 택시기사들의 월급과 소득수준

〈표 8〉 2011년 하반기 현재 지역별 운전자 수입

		근무제도	근무일수*	고정급*	개인수입	수입총액
대도시	서울A	1일2교대	23.3	1,017,762	783,216	1,800,978
	부산A	1일2교대	25.4	932,423	833,699	1,766,122
		1차	24.6	1,108,691	654,557	1,763,248
	대구	1차	22.9	922,135	315,681	1,237,816
	인천A	2교대	25.4	924,369	466,484	1,390,853
	광주A	업적급	25.4	942,592	309,266	1,251,858
	광주B	2교대	25.9	1,107,328	-137,523	969,805
	대전A	2교대	23.7	942,592	638,361	1,580,953
	대전B	1차	25.0	665,592	1,004,119	1,669,711
	울산A	격일제	14.5	580,657	967,231	1,547,888
	울산B	1차	22.1	472,570	1,110,666	1,583,236
중소도시	수원	2교대	26.7	670,755	999,372	1,670,127
	안양A	2교대	26.1	337,096	1,057,539	1,394,635
	안양B	2교대	25.7	353,657	848,581	1,202,238
	천안	격일제	13.0	870,000	936,936	1,806,936
	구미A	격일제	12.8	149,982	1,156,183	1,306,165
	익산A	1차	23.4	833,224	299,808	1,133,032

주 : \* 임금대장에서 산출.  
 자료 : 고용노동부(2011), 「택시최저임금의 산업범위 조정」.

앞의 <표 8>에서 보는 것처럼 고정급의 수준으로 볼 때 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전(일부) 택시는 최저임금의 수준을 충족시키는 것으로 보인다. 그러나 울산과 중소도시 택시들은 생산고 소득인 개인수입을 제외하면 택시회사가 지급하는 고정급은 최저임금 수준에 미달되는 것이 드러나고 있다. 모든 법인택시에서 일하는 택시기사들이 실제 근무시간은 1일 8시간 이상이며 월 25~26일 만근을 하는 경우에는 2011년을 기준으로 902,880원을 받아야 했으나 월 고정월급이 여기에 미달하는 경우 임금지급 근로시간을 줄이는 변칙이 작용한 것이다.

## IV. 택시최저임금제의 문제점

### 1. 임금지급 근로시간과 실제 노동시간의 차이 확대

택시에서는 임금지급 근로시간(임금지급시간)을 단축하여 최저임금취지를 사실상 무력화시키고 있으며, 다른 하나는 택시가 근로시간과 이에 따른 임금액에 비례한 임금의 원칙이 크게 훼손되고 있다. 앞에서 지적한 바와 같이 2009, 2010년 택시에 최저임금제가 적용되면서 서울과 대구를 제외한 대도시는 부분적으로 임금지급 근로시간이 감소하였고, 중소도시에서는 임금지급 근로시간을 1일 2시간 30분~4시간 30분 정도로 줄였다. 이에 따라 연장 및 야간근로시간을 줄여서 최저임금의 택시특례제도 적용 이전에는 인정하던 연장근로시간이 대부분 없어졌고, 야간근로시간도 단축되거나 없어졌다. 택시는 사업장 밖 근로이기 때문에 근로시간의 통제가 어려운 점이 있어 인정근로시간이 중요하다. 택시에서 인정근로시간은 1시간당 평균 택시운송수입을 고려할 때 사납금액을 채울 수 있을 정도의 시간을 정해야 할 것이나, 현재 도시별로 차이가 있는 1시간당 운송수입이 지방도시 10,000~13,000원, 서울 15,000원 수준임을 고려할 때 2011년 말 현재 임금지급 근로시간으로는 사납금액을 벌 수 없는 수준이다. 이에 따라 실제 노동시간과 임금을 지급하는 근로시간 사이에 격차가 매우 크게 확대되어 근로기준법상 사업장 밖 인정근로시간의 악용문제가 제기되고 있다.

### 2. 최저임금 산입 임금 범위의 문제

일부 지역의 택시회사에서 임금으로 지급되는 부가가치세 경감분, 여러 가지 부대조건 아래 지급되는 상여금, 성실수당 등의 최저임금 산입 여부를 둘러싸고 이들 부대조건이

시행령의 취지에 부합되는가, 각종 부대조건 아래 지급되는 이들 수당이나 임금이 최저임금에 포함되는지에 대하여 법적 쟁점이 될 수 있거나 혹은 노사간에 논란이 되고 있다. 최저임금 산입부분 중 가장 논란이 되는 부분이 부가세 감면분으로, 현재 부가세를 임금에 포함하는 곳은 주로 대도시지만 인천, 울산 및 중소도시에서는 부가세 감면분을 임금에 포함시키지 않고 있다. 대도시 중 상당수가 부가가치세 감면분을 임금에 포함시키고 있고 또한 이를 최저임금산정에 포함시키고 있는 것은 조세특례제한법에서는 부가가치세 경감세액은 택시운수종사자들의 처우개선 및 복지향상에 사용하도록 규정하고 있고 부가세감면분을 기본급, 수당 등으로 지급이 가능하다는 국토해양부의 지침에 의한 것이기는 하지만 여전히 논란이 되고 있다. 최근 고등법원 판결(2011누 45346)은 부가세 감면분이 임금이라는 취지를 부인하고 있다.

## V. 택시최저임금제의 개선방안

택시최저임금제 개선을 위해서는 무엇보다도 택시사업의 환경이 개선되어야 한다. 택시의 증차에 따른 초과공급 문제를 해결하여 적절한 수급의 균형이 이루어져야 택시기사들에게 적절한 임금보상, 최저임금의 시행을 위한 건전한 기반이 조성될 것이다. 이와 함께 택시가 고급교통수단으로 자리매김을 해야 시간당 수입금의 증가에 따른 적절한 수준의 임금을 택시기사들에게 지급할 수 있을 것이다.

둘째, 택시의 정액사납금제를 없애거나 개혁하여 택시운송수입금을 회사가 모두 직접 관리하고 택시기사에게 수입금에 따른 임금을 지급하도록 해야 한다. 택시운송수입금을 회사가 직접 전액을 관리하지 않으면, 택시업종에 최저임금제의 변칙적인 적용을 피하기 어려울 것으로 보인다.

셋째, 택시운송수입금을 택시사용자가 직접 전액을 관리하고 그에 따라 임금을 지급하는 것을 조건으로 하여, 현행 최저임금법에 규정된 택시 생산고 임금을 최저임금의 산입범위에서 제외하는 규정을 개정하여 포함시키도록 해야 한다. 택시기사가 실제로 임금으로 지급받는 경우에 이를 제외할 이유가 없다. 그러나 실령 생산고 임금을 택시 최저임금의 산입범위에 포함한다고 하더라도 현재와 같이 정액사납금제 아래에서 택시운송수입금을 전액 관리하지 않아 임금이 아닌 택시기사들의 개인 음성수입으로 남아 있는 한 이런 음성수입은 택시 최저임금의 산입범위에 들어갈 수 없다.

넷째, 정부가 변칙이 지나쳐서 불법적으로 이루어지고 있는 택시의 임금지급 근로시간을 실제 노동시간보다 훨씬 줄인 것에 대해서는 한편으로는 근로감독을 통해 바로잡아야

한다. 보다 근본적으로는 사업장 밖의 인정근로시간 제도가 악용되지 않도록 관련 규정을 정비할 필요가 있다.

마지막으로, 2012년 7월부터 군단위 지역에 택시최저임금제가 시행되고 있는데, 이를 계기로 택시의 근로시간 산정기준을 새롭게 정할 필요가 있다.

택시업종에 최저임금제를 제대로 적용하기 위해서는 고용노동부의 노력만으로는 매우 부족하며, 국토해양부와의 공동노력이 절실하다. [14]

### <참고문헌>

고용노동부(2011), 「택시최저임금의 산입범위 조정」.

국토해양부(2012), 『2011 국토해양통계연보』.

한국교통연구원(2010), 「2009년 국가교통 DB 배포자료」.

서울시(2012), 「서울시 교통통계」.

경기도 교통DB센터.