

•주소 : 서울시 강서구 등촌로 149 (07671) •전화 : 02-497-7888 •전송 : 02-4970-444 •쪽수 : 총 13쪽
•날짜 : 2026년 7월 6일(월) •담당 : 조혜진 정책국장 •이메일 : hello7118@naver.com

“택시노동자의 외침! 택시월급제 즉각 시행하라!”

택시노동자 고영기 고공농성 100일

이재명 정부 해결 촉구!

시민사회 긴급 기자회견

붙임 참가자 결의문 1부.

- 일시 : 2026년 7월 6일(월) 11:00
- 장소 : 청와대 사랑채 앞 분수대
- 공동주최 : 공공운수노조, 공공운수노조 택시지부, 공공운수현장실천, 고공농성 100일 연대 시민사회단체(건강한노동세상, 교육노동자현장실천, 국제민주연대, 길동무, 남태령아스팔트동지회, 노동건강연대, 노동당, 노동인권실현을위한노무사모임, 녹색당, 다른세상을향한 연대, 다시는, 대한예수교장로회 언약교회(한익스프레스 이천물류창고 화재산재참사 고 김형주님 유가족모임), 민주노총 인천지역본부, 민주사회를위한변호사모임 노동위원회, 부천차별금지법제정연대, 백기완노나메기재단, 비정규노동자의집 꿀잠, 비정규직없는세상만들기네트워크, 비정규직이제그만공동투쟁, (사)김용균재단, 사회주의를향한진진, 서울교통공사 현장동지회, 서울남부노동상담센터, 성공회대학교 노학연대모임, 수원대학교 만화동아리 S.C.O., 아래로부터전북노동, 인도주의실천의사협의회, 인천지역연대, 전국사무금융서비스노동조합 AIG손해보험지부, 전북평화와인권연대, 정의당, 진보당, 천주교예수회 사회정의생태위원회, 평등과연대로 인권운동더하기(거창평화인권예술제위원회, 공익변호사모임 희망을만드는 법, 광주인권지기 활짝, 구속노동자후원회, 국제민주연대, 노동인권실현을위한노무사모임,

다산인권센터, 대한불교조계종 사회노동위원회, 디지털정의네트워크, 문화연대, 민족민주열사 희생자추모(기념)단체연대회의, 민주사회를위한변호사모임, 민주주의법학연구회, 민주화실천가족운동협의회, 반도체노동자의건강과인권지킴이 반올림, 불교인권위원회, 빈곤과차별에저항하는인권운동연대, 삼성노동인권지킴이, 새사회연대, 서울인권영화제, 성적소수문화인권연대 연분홍치마, 실천불교전국승가회, 어린이책시민연대, 예수회 인권연대연구센터, 외국인이주노동운동협의회, 울산인권운동연대, 원불교인권위원회, 인권교육센터 들, 인권교육온다, 인권아카이브, 인권연극제, 인권운동네트워크 바람, 인권운동사랑방, 장애물없는생활환경시민연대, 장애여성공감, 장애와인권발바닥행동, 전국불안정노동철폐연대, 전국장애인차별철폐연대, 전북평화와인권연대, 정태수열사추모사업회, 제주평화인권연구소 왓, 청소년인권행동 아수나로, 청소년인권운동연대 지음, 천주교인권위원회, 충남인권교육활동가모임 부뜰, 평화민주인권교육 인, 한국게이인권운동단체 친구사이, 한국교회 인권센터, 한국비정규노동센터, 한국성적소수자문화인권센터, 한국성폭력상담소, 행동하는성소수자인권연대, HIV/AIDS인권연대나누리+, HIV/AIDS인권행동 알), 플랫폼C, 학생사회주의자연대(준), 한국노동안전보건연구소, 한국작가회의 자유실천위원회, NCKK교회와사회위원회)

○ 주요 발언

- 여는 발언 : 강성남 백기완재단 상임자문위원
- 투쟁 발언1 : 박정훈 공공운수노조 부위원장
- 연대 발언1 : 최규진 인도주의실천의사협의회
- 연대 발언2 : 김비오 천주교 서울대교구 노동사목위원회 신부, 이수열 민주사회를위한변호사모임 노동위원회, 권창섭 한국작가회의 자유실천협의회 위원장
- 정당 발언 : 진보정당 대표자
- 투쟁 발언2 : 최세호 공공운수노조 택시지부 지부장
- 결의문 낭독 : 택시지부, 시민사회단체 각1인

발언문 각 1부. 끝.

택시노동자 고공농성 100일

택시 노동자의 절규다! 간주근로제 폐지하고 온전한 택시월급제를 실시하라!

“택시 노동자가 건강해야 시민도 안전해집니다. 택시업종은 사업용 차량 교통사고의 절반을 차지하고 사망사고도 두 번째로 높습니다.”

고영기 택시노동자가 말한 고공농성을 하게 된 이유다. 일하다 죽는 택시노동자가 너무 많아서라고 했다. 10시간 일하든, 12시간 일해도, 3시간~4시간 일한 것으로 간주해서 최저임금을 받다보니 과로에 시달릴 수밖에 없고 생존을 할 수 없어서다.

지난 12년동안 택시노동자들은 고공농성을 네 번이나 하며, 회사에 무조건 돈을 내야 했던 사납금제를 폐지하고 월급제를 도입하라고, 일한 만큼 월급받는 보통의 삶을 외쳤다. 2017년부터 2019년까지 510일간 김재주 택시노동자가 고공농성을 한 결과 정부는 사납금제를 폐지하고 택시월급제(전액관리제)로 바꾸겠다고 합의했다. 2020년 사납금제는 폐기됐다.

그러나 택시월급제를 기만으로 만들고 있다. 법을 만들었지만 7년 동안 유예되었고, 그것도 모자란지 지난 4월에는 더불어민주당은 국민의힘과 손잡고 법을 개악했다. ‘택시운송사업의 발전에 관한 법률 (택시발전법)’을 서울 외 전국으로 확대하는 것을 2028년 8월까지 2년 유예하고, 서울시 택시 면허 대수의 40%는 소정근로시간 이하로 예외적으로 허용하겠다는 것이다. 무늬만 택시월급제다. 완전한 택시월급제는 안하겠다는 것이다.

국회가 노동자와의 약속을 등지고, 노동자의 7년의 기다림을 저버렸을 때 한 가닥 희망이라도 붙잡고 싶었던 그 심정. 처참함 속에서도 택시 월급제와 노동자의 인간답게 살 권리를 포기하지 않겠다는 간절함으로 고영기 노동자가 하늘에 오른 것이다. 노동자가 20미터 높이의 통신탑에 오를 때까지, 그곳에서 100일을 보낼 때까지 국가와 정치는 무엇을 했는가! 이 땅에 택시가 생긴 그때부터 지금까지 반세기 넘게 사납금, 기준금 등 이름만 바꾼 노동자 착취 구조가 그대로인 것은 정부와 국가가 이를 여태껏 방치해왔다

7월 8일이면 고영기 택시노동자의 고공농성이 100일을 맞이하는 날, 노동존중을 외치는 이재명 정부에서도 좁고 더운 하늘위에 노동자가 있어야 한다는 사실이 참담하다.

고영기 노동자는 좁고 위험한 공간에서 제대로 서 있거나 자유롭게 몸을 움직일 수도 없다. 그를 진료하는 의사는 심장에 무리가 가고 혈압도 떨어지지 않는 등 위험한 상황이라고 말했다.

택시월급제가 전면 실시되어도 일한 만큼 받는 받기는 어렵다. 노사 합의만 있으면 노동시간을 3~4시간으로 줄여 잡을 수 있도록 허용하는 근로기준법 조항 때문이다. 근로기준법 제58조의 ‘간주근로제’는 .근로시간을 계산하기 어려운 경우에 간주근로시간제를 규정하는 법안이다. 그러나 택시는 미터기를 켜야 하는 업종이라 몇 시간 일했는지 알 수 있다. 간주근로시간의 대상이 아니다.

노동자가 20미터 높이의 통신탑에 오를 때까지, 그곳에서 100일을 보낼 때까지 국가와 정치는 무엇을 했는가! 이 땅에 택시가 생긴 그때부터 지금까지 반세기 넘게 사납금, 기준금 등 이름만 바꾼 노동자 착취 구조가 그대로인 것은 정부와 국회가 이를 여태껏 방치해왔다

지금 고공에 올라가 있는 택시지부 고영기 동지 자신은 월급제 적용을 받고 있는 노동자이다. 월급제 시행으로 정해진 시간에 일하고 퇴근하고 안정적인 수입을 얻게 되니 ‘손님이 돈이 아니라 사람으로 보이더라’라고 털어놓았다. 자신은 충분히 안정적으로 일하고 생활할 수 있음에도 불구하고 월급제를 적용받지 못하는 대다수의 택시 노동자의 권리를 위해 몸을 던진 투쟁을 하는 것이라고 말했다.

우리는 고공농성자 고영기 동지가 보인 100일의 투쟁을 응원하며, 그가 무사하게 땅을 받을 수 있도록 ‘완전월급제’를 쟁취하도록 힘을 모으기 위해 이 자리에 섰다. 택시 노동자도 남들처럼 일한 만큼 월급받기를 소박한 소망을 이루기를 바란다. 시민의 발이 되어준 택시 운전자 노동의 가치를 절하하고, 노동자에게 손실을 전가하는 지금 같은 사회 구조는 단 하루도 지속되어서는 안 된다. 바쁜 출근길 직장인의 마음을 헤아려 회사 앞까지 빠르게 데려다주는, 아픈 아이를 데리고 안전하게 병원까지 이동해주는, 나 대신 부모님을 편안하게 집으로 모셔다 줄 수 있는 그런 따뜻한 택시 서비스는 노동자의 안전한 노동과 안정적인 삶에서 나온다. 공짜노동과 착취에 쫓겨 시민과 도로의 안전을 위협하는 택시 산업은 지속가능하지 않다.

우리는 택시 노동자가 과속하고 과로하고, 승객은 불안에 떨며 가지 않아도 되는 안전한 택시를 원한다. 택시노동자도 장시간노동의 위험한 노동을 하지 않도록 법을 개정해야 한다. 당장 시행령이라도 바꾼다면 최소한의 안전한 노동이 가능하다. 택시사업주들의 노동착취를 막을 수 있다.

첫째, 근로기준법, 최저임금법에 따라 택시 노동자의 임금을 보장하라!

둘째, 간주근로시간제 시행령을 신설하여 택시 노동자가 일한 만큼 월급을 받게 하라!

셋째, 사업주의 소정근로시간 축소, 과도한 기준금 징수 등 임금 회피를 목적으로 한 고질적인 꼼수를 제대로 처벌하라!

우리 시민사회단체는 이러한 요구가 수용될 때까지 연대 투쟁을 이어갈 것이다. 안전하게 일하며 일한만큼 대가를 받고 싶다는 소박한 요구를 위해 하늘에 올라야 하는 처참한 현실을 바꾸어야 한다. 이제라도 택시노동자의 절규를 이재명 정부는 응답해야 한다.

2026년 7월 6일

택시노동자 고영기 고공농성 100일 시민사회 긴급 기자회견 참가자 일동

오늘은 변하지 않는 사회에 대해서 분노를 말씀드리고 싶습니다. 민주주의가 위기일 때 세상이 불공정하게 돌아갈 때 그걸 되돌아 바로 세우는 힘은 민중의 힘이었습니다. 그 힘은 촛불 정국에서도 이번 응원봉 정국에서도 여실히 증명됐습니다. 민주주의를 바로 세우는 민중의 힘으로 정권을 잡은 정권들의 행태에 대해서 규탄하고자 합니다.

세종호텔 고진수 동지는 윤석열 정권 때 고공에 올라갔습니다. 그리고 이재명 정권에서 내려왔습니다. 내려오자마자 구속됐습니다. 그리고 택시 노동자의 고영기 동지는 올 3월에 또 고공에 올라갔습니다. 이 정권이나 저 정권이나 이놈이나 저놈이나 똑같이 우리 노동자는 고공으로 올라갈 수밖에 없는 상황에 처해집니다. 광장에서 만났던 같이 응원봉을 들었던 동지들 중에 청와대에 수석비서관으로 내각에 장관으로 가 계신 분들 계십니다. 저도 살아온 인생이 이러다 보니까 내 주변에 같이 운동을 했던 사회 정의를 위해서 싸웠던 친구들이 언론계의 주요 자리에 속속 입성하고 일을 하고 있습니다. 그러면 적어도 민주노총 위원장이 장관인 나라, 민주노총 부위원장이 청와대 수석비서관인 나라에서는 노동자는 고공에 올라가지 않아야 됩니다. 요구조건이 무엇입니까 정당하게 노동한 대가를 달라는 지극히 당연하고 지극히 상식적인 얘기입니다. 부당한 해고에 맞서 싸우고 있는 우리를 도와달라는 법 규정에 맞춰서 제대로 판단해달라는 아주 상식적인 얘기입니다. 이 얘기들이 이 정권에서 받아들여지지 않고 소중하게 듣지 않는다면 우리는 또다시 다른 혁명을 생각할 수밖에 없습니다. 우리 고공에 있는 노동자들이 더 더워지기 전에 땅에 내려와서 상식적인 얘기 속에 문제가 해결되기를 간곡히 기대하고 말을 마치도록 하겠습니다. 감사합니다.

택시 승차 거부, 불친절 기사, 시민들은 오랫동안 택시 산업에 대한 불만을 이야기해 왔습니다. 기사들에게 받는 사납금으로 막대한 부를 축적한 택시회사들은 서비스 개선에 관심이 없었고 택시 노동자들은 사납금을 채우기 위해 손님을 사람이 아니라 돈으로 보며 일해야 했습니다. 김대중 전 대통령과 민주당도 이 문제에 대안으로 월급제를 제시하고 7년 전 법을 만들었습니다. 그러나 유예만 시키다가 결국 법안에 폐기시켰습니다. 자기 사업장에서 월급제를 시행해 사고를 90% 줄이고 시민도 회사도 만족하는 대안적인 택시시스템을 만들었던 택시 노동자 고영기가 하늘이 고공농성장에서 이재명 대통령에게 묻습니다. 택시 산업의 대안은 무엇입니까? 택시 월급제로 불법적인 택시 사납금 뜯어고친 고영기가 이제 대통령이 된 이재명에게 묻습니다. 택시 산업에 대안은 무엇입니까? 고영기와 노조는 대안을 이미 제시했습니다. 노동자 시민의 안전을 지키기 위해 일할 만큼 임

금을 받을 수 있도록 해야 합니다. 택시 노동자들이 의무적으로 설치한 디지털 타코미터로 초단시간 실시간 노동통제가 가능하고 투명하게 매출을 볼 수 있습니다. 근로시간 측정이 어려운 노동자한테만 적용되는 간주근로시간제를 폐지하고 정당한 임금을 지급하는 것이 노동자 시민의 안전을 지키는 대안입니다. 고영기가 안으로 오르지 100일, 민주당과 정부가 택시를 버린 지 100일! 이제는 대통령이 답해야 합니다.

[발언문3] 최규진 인도주의실천의사협의회

안녕하세요. 인도주의실천의사협의회 인권위원장 최규진입니다. 택시 노동자의 권리를 호소하는 이곳에 의사가 왜 나왔는가? 의아해하실 분도 있을 것 같습니다. 저도 처음엔 인의협에 들어오는 여느 의료지원 요청처럼 고공농성을 하고 있는 고영기씨만 챙기면 된다고 생각했습니다. 하지만, 들여다보면 볼수록 이 사안은 우리 보건의료인이 외쳐야 할 문제를 고영기씨가 100일 동안 대신 외쳐주고 있었다는 생각이 들었습니다.

저는 연구나 일본 의사단체와의 교류 때문에 일본에 자주 갑니다. 수십년간 일본을 오가며 이제는 한국이 일본에 부러워할 게 거의 없어졌다고 느낍니다. 그러나 여전히 부러운 게 한 가지 있습니다. 바로 택시기사님의 친절함과 안전 운전입니다. 처음엔 단순히 일본 택시가 더 비싸니까 그런 거라고 생각했습니다. 그러나 데이터를 들여다보니 실제 이유는 대기시간까지 노동시간으로 쳐주고 충분한 휴식을 취할 수 있도록 운전시간을 제한하는 데 있었습니다.

이에 대해 고영기씨가 직접 인터뷰로 답을 했던군요. “하루 10시간 일해서 사납금 400만 원을 채워야 100만 원 정도 손에 쥐어요, 두세 시간 더 일해서 총 12시간, 13시간 일하면 겨우 200만 원 남짓 벌 수 있는 구조예요. 과로·과속·승차거부 등 불친절, 불량 택시기사가 될 수밖에 없습니다.”

실제, 객관적 데이터를 보더라도 한국 법인택시의 1일 평균 운행거리를 보면 하루 200km가 넘습니다. 이는 일본보다 1.5배가 넘는 수치입니다. 두 나라 택시 노동자의 노동 강도 차이는 결국 택시 교통사고 사망률의 차이로 고스란히 나타납니다. 2021년부터 최근까지의 통계를 비교해보면, 한국 택시의 사고 사망 규모는 일본보다 적게는 2.5배에서 많게는 무려 10배까지 높습니다. 장시간 노동에 내몰린 택시기사들의 위태로운 운전대는 결국 그 차에 탄 승객과 길을 걷는 시민 모두의 안전을 위협하는 시한폭탄과 다름없습니다.

이에 대한 해답도 이미 고영기씨가 자신의 체험을 바탕으로 답을 한 바 있습니다. 고영기씨가 다니는 사업장에서 택시 월급제를 시행했더니 사고가 90% 이상 줄었다고 말이지요. 고영기씨는 동료들은 월급제 이후 손님이 돈이 아니라 사람으로 보이기 시작했다고 했습니다.

이렇게 분명한 답안지가 있는 문제고 민주당도 사납금을 없애고 택시 월급제를 시행하겠다고 7년 전에 법을 만들지 않았습니까. 그런데, 이걸 국민의힘과 결탁해 누더기로 만들다니요. 지금의 정부여당은 노동자와 시민이 싸워서 겨우 정권을 잡고 있는 것입니다. 그런데 국민의 손을 팽개치고 국민의힘과 손을 잡다니요. “국민의 생명과 안전을 지키는 것이 국가의 첫 번째 책무”라고 했던 정부가 지금 뭘하고 있는 것입니까? 도대체 어디까지 후퇴하는 것입니까?

지금 고영기씨는 사활을 걸고 철탑 위에 올라있습니다. ‘사활을 건다’는 말이 정말 조금도 과장이 아닙니다. 단 한번이라도 좋으니 정부여당 관계자 누구라도 그 철탑에 올라가보셨으면 합니다. 제가 지금까지 수많은 고공농성장에 다녀봤지만 이렇게 열악한 농성장은 처음입니다. 누울 곳은커녕 앉아있기도 어렵습니다. 경찰과 실랑이해 겨우 그 철탑에 판자를 덧대고 고영기씨가 했던 말을 잇을 수가 없습니다. “발을 뻗을 수 있어 행복하다”고. “천국이 따로 없다”고 하더군요.

그러나 그곳은 천국일 수 없고 고영기씨는 결코 행복할 수 없습니다. 고영기씨의 몸상태는 이미 그 가 지옥을 체험하고 있음을 보여주고 있습니다. 혈압이 없던 사람이 그 땡볕아래 100일을 버티더니 혈

압이 너무 높이 올라 약을 계속 늘리고 있는데도 잘 조절이 되지 않는 상황입니다. 맥박과 심장소리도 점점 위험한 사인을 보이고 있습니다.

더 이상 고영기씨를 저 고공에 저대로 방치해선 안됩니다. 지금 고영기씨는 어떤 심각한 일이 벌어져도 이상하지 않은 상황입니다. 아니 지금까지 무슨 일이 일어나지 않은 게 오히려 이상할 정도입니다. 정부와 여당은 답을 내놔야 합니다. 제대로 된 법안 제대로 된 정책으로 고영기씨를 하루빨리 내려오게 해야 합니다. 고영기씨를 살릴 수 있는 길, 나아가 택시 노동자와 시민들의 생명과 안전을 온전히 지킬 수 있는 길은 그것밖에 없습니다. 더 늦기 전에. 정말 더 늦기 전에 답을 해야 합니다.

[발언문4] 김비오 천주교 서울대교구 노동사목위원회 신부 / 이수열 민주사회를위한변호사모임 노동위원회 / 권창섭 한국작가회의 자유실천협의회 위원장

차를 정말 좋아하는 청년이 있었습니다. 그는 전국의 도로망을 개선하는 일을 해보고 싶어 행정고시를 준비했었습니다. 비록 시험에는 낙방했지만 이후 운전과 관련된 일을 하며 자신의 노동에 자존심을 가져왔습니다. 그런 그에게 택시 운전은 단순한 돈벌이 수단 그 이상의 의미를 가진 의로움이었습니다. 사람을 위하는 마음으로 사람과 사람을 이어나가는 게 곧 우리 사회의 소중한 관계망에 기여하는 일이었습니다. 이처럼 사람을 아끼고 자신의 일을 소중히 여기는 한 노동자가 20m 높이의 비좁은 통신탑에 올라 땅으로 내려오지 못한 지 100일을 넘어서 가고 있습니다. 저 높은 곳에서 열악함을 견디는 사람이 있는데 돈이 아닌 사람을 소중히 여기는 꿈이 허공에 그리 간혀 있는데 회사가 먼저 살아야 노동자가 산다는 말을 어찌 꺼낼 수 있는 것인지 우리 사회를 향해 진중히 묻게 됩니다. 회사가 우선해야 노동자가 산다는 식의 논리가 횡행한다는 건 우리 사회가 이미 회사와 노동자 간의 힘의 개념이 심각하게 깨져 있는 불의한 상태에 있음을 여실히 드러내는 것이겠습니다. 국가가 있으려면 먼저 국민이 있어야 합니다. 회사가 있으려면 먼저 노동자가 있어야 합니다. 노동의 존엄과 권리는 자본의 권리보다 언제나 우선합니다. 기업의 그 어떤 이윤추구에게도 노동자의 생존과 그의 품에 있는 삶을 위협해서는 안 되는 것입니다. 경제는 사람을 짜내어 숫자를 키우는 것이 아니라 언제나 사람을 위하는 것이어야 합니다. 백일째 하늘에 간혀있는 저 귀한 꿈을 바라보며 택시 노동자분들의 노동을 새삼 들여다보게 됩니다. 이는 그저 돈을 버는 수단에 그치는 것이 아니겠습니다. 시간과 거리라는 이동조건의 제약을 낮추어 밤이든 새벽이든 아픈 이들은 의사가 있는 병원으로, 하루 일과에 지친 이들은 사랑하는 이들과 함께하는 가정으로 곧 사람과 사람을 안전하게 이어주고 있는 노동인 것입니다. 공동체를 이어가는 자신의 노동에 자긍심을 갖고 있는 이들이 노동자를 오직 비용으로만 생각하는 무정한 논리와 우리 사회의 이기적 무관

심에 의해 더는 소외받지 않기를 마음 모아 기도드립니다.

택시발전법 제11조의2는 일반택시 노동자의 소정근로시간을 주 40시간 이상으로 정하도록 하고 있습니다. 왜 이런 조항이 만들어졌습니까. 그동안 택시현장에서는 실제로는 하루 종일 운전대를 잡고 일하면서도, 서류상으로는 짧게 일한 것처럼 소정근로시간을 줄여 잡는 일이 반복됐기 때문입니다.

그런데 최근 통과된 개정안은 면허대수의 40% 범위에서 주 40시간 원칙의 예외를 두고 지역 시행도 또 다시 미루고 있습니다. 결국 택시발전법 제11조의2가 막으려 했던 소정근로시간 쪼개기가 다시 살아날 수밖에 없습니다. 택시노동자의 공짜노동을 막줬다던 법이, 다시 공짜노동을 합법화하며 택시노동자의 최소한의 방어선을 다시 허물고 있습니다.

그래서 우리의 요구는 분명합니다. 택시노동자의 공짜노동을 멈춰야 한다는 것입니다.

택시발전법 제11조의2는 근로기준법 제58조의 사업장 밖 간주근로시간제를 전제로 만들어진 조항입니다. 간주근로시간제가 택시현장에 적용되는 현실에서, 적어도 주 40시간 밑으로는 근로시간을 깎지 못하게 하자는 조항이었습니니다.

하지만 근로기준법 제58조의 전제는 근로시간을 산정하기 어려운 경우입니다. 그런데 지금 택시노동자의 근로시간이 정말 산정하기 어렵습니까. 그렇지 않습니다.

택시에는 운행기록장치가 있습니다. 택시미터 기록이 있습니다. 카드결제 기록이 있습니다. 배차기록과 호출기록이 있습니다. GPS 위치정보도 있습니다. 언제 출근해서 차량을 운행했는지, 언제 승객을 태웠는지, 어느 시간에 빈 차로 이동했는지, 어디에서 대기했는지까지 확인할 수 있는 자료가 이미 존재합니다. 실제 노동시간을 확인할 수 있는데도, 간주근로시간제라는 이름으로 실제 일한 시간을 지우는 것은 더 이상 정당화될 수 없습니다. 이제 간주근로시간제는 택시발전법의 개악에 힘입어 노동시간 산정의 편의를 위한 제도가 아니라, 택시노동자의 임금을 줄이는 장치로 기능하고 있습니다.

정부가 해야 할 일은 분명합니다. 그 동안 공백이었던 근로기준법 시행령 등 관련 법령을 정비해 택시운송업을 사업장 밖 간주근로시간제 적용 대상에서 제외해야 합니다. 택시노동자는 유령처럼 일하지 않습니다. 기록 없이 일하지 않습니다. 하루 종일 도로 위에서 일하고, 그 노동의 흔적은 이미 수많은 기록으로 남아 있습니다. 그런데도 그 시간을 노동시간으로 인정하지 않는다면, 그것은 법의 공백이 아니라 정부의 방치입니다. 고영기 동지가 하늘 위에서 외치고 있는 것도 결국 이 말입니다.

민변 노동위원회도 이 요구가 단지 하나의 현장 요구에 그치지 않고, 법이 외면해 온 택시노동자의 노동시간과 임금의 문제를 바로잡는 싸움이라고 생각합니다. 저희도 끝까지 함께 고민하고, 함께 연대하겠습니다.

고영기 동지가 철탑에 오른지 오늘로 100일입니다. 오늘도 택시는 도로 위를 달리고 있고요. 그 안에는 시민들이 몸을 싣고 있습니다. 승객이 된 시민들은 목적지를 말한

뒤 핸드폰을 들여다보거나 창밖을 바라봅니다. 그 시간 동안 운전대를 잡고 있는 사람이 오늘 몇 시간째 일하고 있는지 이 운행이 끝나면 얼마를 손에 쥐게 되는지 우리는 생각하지 않습니다. 택시를 자영업이나 서비스로 소비하는 순간 우리는 그 사람이 노동자라는 사실을 잊습니다. 그러나 택시 노동자는 명백한 노동자입니다. 사납금 제도가 폐지되었다고는 하지만 현장은 달라지지 않았습니다. 기준금에 못 미치는 수입은 월급에서 공지하는 변종 사납금제가 광범위하게 운영되고 있다고 들었습니다. 서울시 법인택시 사업장 70% 가까이가 택시 월급제를 제대로 시행하지 않고 있다는 조사 결과가 이를 말해줍니다. 기준금을 채우려면 하루에 절반 가까이를 운전할 수밖에 없으나 그 초과 노동은 임금으로 보상받지 못하고 있습니다. 이러한 노동환경이 택시 노동자들의 정신 및 육체적 건강을 얼마나 해치는지는 여러 학술 연구와 언론 보도를 통해 널리 알려져 있습니다. 택시 노동자의 건강 악화는 개인의 고통에 그치지 않습니다. 택시 노동자의 노동환경은 그 택시를 이용하는 시민 모두의 안전과 직결됩니다. 그것을 택시 노동자 스스로 가장 잘 알기에 오래전부터 싸움을 이어왔습니다. 2019년 510일의 고공 농성 끝에 완전 월급제를 도입하기로 했다지만 여전히 현실은 엉망진창입니다. 이재명 대통령은 역시 공짜 노동을 없애겠다고 했죠. 그 약속이 말에 그치지 않으려면 지금 당장 답을 내놓아야 합니다. 국회 역시 책임을 피할 수 없습니다. 완전 월급제 시행을 또다시 뒤로 미루는 알박한 정치를 즉각 중단하십시오. 택시 발전법의 취지가 현장에서 실현되도록 입법적 책임을 다해달라고 강력하게 요구합니다. 고영기 동지는 지름 140미터에 좁은 공간에서 폐기를 버텼습니다. 그 몸이 겨우 버텨준 덕분에 우리는 오늘 이 자리에 모일 수 있었습니다. 한국 작가 외의 역시 고영기 동지가 땅을 밟는 날까지 이 목소리를 함께 내겠습니다. 오늘 이 자리를 함께 하고 이후에도 글로 말로 그리고 지치지 않는 걸음으로 이 투쟁의 길을 지키겠습니다. 고영기 동지의 무사한 귀환과 택시 노동자의 완전 월급제 실현을 강력하게 요구합니다.

[발언문5] 정당 대표자(노동당 고유미 대표, 녹색당 김찬희 대표, 정의당 권영국 대표)

저는 노동당 공동대표 고유미입니다. 벌써 100일입니다. 폭 52cm 통신탑 꼭대기에서 택시 노동자 고영기가 100일째 새우잠을 자고 있습니다. 올해 4월 민주당은 택시 발전법을 또 유예시켰습니다. 2년 추가 유예에 예외를 허용하는 독소조항까지 달았습니다. 이 법을 만든 것이 민주당이고 무력화시킨 것도 민주당입니다. 최저임금은 그 이하로 주면 안 된다는 금지선이라고 말한 이재명 대통령이 이 법에 서명했습니다.

몰랐다면 무능이고 알았다면 기만일 텐데 모르고 했을 리가 없습니다. 노동당에는 완전 월급제 시행을 촉구하다 분신으로 산하한 택시 노동자 방영환 동지가 있습니다. 저희는 택시 노동자가 자신의 삶을 걸고 싸우는 것을 그냥 보고 있을 수 없습니다. 고영기 동지는 무사히 땅을 밟아야 합니다. 공짜 노동을 합법으로 만드는 간주 근로시간제는 폐기되어야 합니다. 택시 완전 월급제가 실현되어야 합니다. 택시 노동자들의 영원이 이어질 때까지 함께 싸우겠습니다. 감사합니다.

녹색당 공동대표 김찬희입니다. 영화 엘리시움이라는 영화가 있습니다. 그 영화를 보면 극단적인 부의 편중과 배급 분화로 인해 공간적으로 완전히 단절된 두 개의 세계를 그리고 있습니다. 1%의 극단적 특권 측은 자기들만의 세상에서 낙원을 누리고 절대 다수는 생명권과 생명권이 박탈당한 사모품으로 살아갑니다. 우리는 오랫동안 이 사회의 불평등을 없애자고 말해왔습니다. 하지만 2020년 오늘 대한민국은 더 이상 불평등이란 말로도 설명이 모자란 극단적으로 분리된 세상으로 변해가고 있습니다. 한쪽 세계에서는 코스피 8천을 외치고 4755조원이라는 천문학적인 돈을 메가 프로젝트란 것에 쏟아 부으려 하고 있습니다. 어떤 초국적 기업의 노동자는 기본급 3000% 연간 7억원에 달하는 성과를 받는다는 돈잔치의 소식이 들려오는 현실에서 하지만 지역 넘어 다른 쪽 도시 통신탑 위에는 고영기 동지가 주장하고 있습니다. 앞서 말씀을 많이 하셨지만 국회는 이미 소정근로시간 주 40시간을 정하는 것을 택시발전법 제11조를 또 유예하고 일부 지역은 예외까지 만들었습니다. 더 이상 택시사업주의 민원 해결창구로 전락한 거대 양당의 야합국회를 믿을 수 없습니다. 이제 국회를 넘어 행정부가 이재명 대통령이 답해야 할 때입니다. 근로기준법 제58조 4항은 간주근로시간제와 관련 필요한 사항을 대통령령으로 정한다고 분명히 규정하고 있습니다. 이제 대통령이 결단해야 합니다. 근로기준법 시행령을 즉각 개정하여 이 악랄한 간주근로시간제는 적용할 수 없는 업종에 택시노동을 명시해 주십시오. 대통령은 틈만 나면 시 강국 대한민국을 부르짖습니다. 시민의 일거수 일적이 모두 디지털 기록으로 남는 시대입니다. 택시의 기록도 1분 1초 다 남습니다. 디지털 기술로 모든 운행 기록이 집적되는 택시 노동에 간주근로시간제는 단 1초도 필요 없습니다. 동지 여러분 지구는 하루가 다르게 뜨거워지고 있습니다. 지상보다 훨씬 뜨겁게 달아오는 저 통신 탑 위에서 뜨거운 태양의 그늘리고 차가운 빗물에 젖어거며 고영기 동지가 백일째 홀로 싸우고 있습니다. 이 처절한 뒤에 녹색 땅은 끝까지 연대하겠습니다. 저들만의 화려한 잔치에 비정한 저쪽 세상에 맞서 노동자가 안전하게 일하고 안전하게 살 수 있는 우리의 세상을 만들어야겠습니다. 그 승리의 날까지 녹색당은 함께 싸우겠습니다.

정의당 대표 권영국입니다. 앞서서 많은 이야기를 해서 저는 간단하게 좀 줄이겠습니다. 제가 2012년 13년 최저임금 소송을 해본 적이 있습니다. 정말 택시

노동자들에 대한 운행 시간을 특정할 수 없는가를 두고 다투었는데 여러분들은 아마 타코미터라는 걸 다 알고 있습니다. 철저하게 운행 기록이 다 기록되고 있습니다. 그리고 그 운행 기록을 보면 손님이 타고 이동하는 것과 그리고 손님이 타지 않고 이동하는 것이 또다시 구분이 됩니다. 지금 AI 강국을 지향하고 있습니다. 그러면 택시업계의 택시기사 노동자들이 어느 시간에 일을 했다 대기했다라는 것을 그냥 AI 돌리면 충분히 산정이 가능합니다. 그런데 지금 예전에 간주 근로시간제라고 하는 것을 억지로 지금 적용을 하고 있는 것이죠. 충분히 근로시간을 기록하고 측정할 수 있는데도 불구하고 마치 근로시간을 측정할 수 없는 업종인 것처럼 그렇게 분류하고 있는 겁니다. 앞서서 이야기했듯이 한쪽에서는 돈잔치를 벌이고 있는 곳이 있죠. 성장산업이라고 해서 이쪽에는 6억원에 달하는 성과급 이야기를 할 때 최저임금도 적용받지 못하는 노동자들이 있다는 것이 우리 사회의 현실입니다. 사실 이 문제를 가지고 정말 이재명 정부는 고민하고 있을까 매우 의문이 듭니다. 더 잘 나가는 산업에 대해서는 정부의 모든 특혜와 지원을 약속하면서 최저임금도 받지 못하는 노동자들에 대해서는 철저히 외면하고 있습니다. 이렇게 분리되어 있는 대한민국의 노동현실을 정말로 개탄하지 않을 수 없습니다. 민주당이 책임이 있죠. 원래 이 최저임금을 제공하려고 했더니 단체협약 노사합의로 어용노조와 함께 소정근로시간을 원래는 8시간 주 40시간 이게 정상적이었습니다. 그런데 최저임금을 적용한다고 2009년부터 시작하니까 어떻게 했냐 소정근로 시간을 무려 하루에 2시간으로 줄여버립니다. 이걸 말이 안 되잖아요. 사납금을 지급하려면 적어도 한 10시간 이상 일을 해야 됩니다. 그런데 소정근로 시간을 2시간까지 줄여요. 그래서 대법원 법원에서 이게 무효라고 판결을 내놓으니까 어떻게 했냐 그래서 결국 택시 노동자들이 최소한 주 40시간 거기에 대해서는 인정을 해야 될 거 아니냐 해서 택시발전법을 개정하게 됩니다. 이때 민주당이 야당이었습니다. 그때는 표를 얻기 위해서 주 40시간 인정해야 된다. 이에 따라서 최저임금 최소한 보장해야 된다. 법을 만들었던 곳이 민주당입니다. 그런데 또다시 정권이 바뀌었습니다. 어떤 짓을 하고 있냐? 이것을 예외조항을 두기 시작하려고 하는 거죠. 여러분들 아마 40%에 대해서는 예외조항을 두자는 겁니다. 근데 어떤 사람 같은 회사에서 일을 하고 있는 택시기사의 40%는 최저임금 적용 안 해도 되고 그럼 60%만 적용하면 되냐 이게 도대체 법입니까 아니면 막걸리입니까? 같은 노동자 같이 일을 하는 상태에서 누구를 최저임금 적용받고 최저임금 적용 받지 못하도록 하는 것은 평등의 원칙에 위반됩니다. 위헌입니다. 이런 법을 민주당이 버젓이 만들어 가지고 이것을 유예하고 또다시 개혁하겠다는 것 이재명 정부 정말로 좀 정상으로 돌아갑시다. 이제 행정부가 나서 주기 바랍니다. 왜냐하면 간주근로 시간제에 적용 될 수 없는 업종이 택시입니다. 그러면 대통령령에서 택시는 간주근로 시간제 적용 대상이 아니라고 간단히 개정하면 해결될 수

있는 문제입니다. 그래서 이렇게 요구하고 있는 것 아닙니까? 택시 업종은 간주근로시간제의 적용 대상에서 제외하라고 대통령령을 개정하라고 그래서 청와대 앞에서 이재명 대통령에게 요구하고 있는 겁니다. 당장 개정하기 바랍니다.

[발언문6] 최세호 공공운수노조 택시지부 지부장

7년을 기다린, 주 40시간 이상의 임금을 보장하는 택시발전법 제11조의 2 시행을 앞두고 또다시 시행을 2년 미루는 개정 법률안이 국토교통위에 상정되어 법안 통과를 저지하고자 택시지부 고영기 총무국장이 지난 3월 29일부터 국토교통위 위원장인 맹성규 의원 지역사무실 앞 20m 통신탑에서 고공농성을 시작하였습니다. 그럼에도, 국회 본회의를 통과하여 국무회의 통과까지 일사천리로 진행되었습니다. 시민과 택시노동자의 안전을 위협하는 개악안에 대하여 택시지부는 청와대에 거부권 행사를 요청했으나, 입법부가 통과시킨 법안을 특수한 상황이 아닌 한 거부권을 행사할 수 없다. 라고 하면서 단! 혹시 시행령으로 저지할 방법을 보내오면 도와줄 방법을 찾아보겠다, 라는 답을 보내왔습니다. 이에 택시지부는 총력을 기울여 근로기준법 제58조를 자세히 들여다보니, 외부노동을 이유로 노동시간산정이 어려운 경우 간주근로제를 채택하고 있지만, 현재와 같이 DTG, TIMS(택시 운행기록장치), 호출앱 등으로 초 단위 노동시간산정이 가능한 업종은 간주근로제에서 제외하는 시행령을 신설해야 한다, 라는 사실을 알게 되었습니다. 이에 택시지부는 근본적으로 택시현장을 바꿀 수 있는 시행령 신설 투쟁으로 전환하여, 오늘 현재 고공농성 100일차에 이르고 있습니다. 1년에 법인택시에서만 교통사고로 약 100여명이 숨지고 있고, 약 1만 2천여명이 상해를 입고 있습니다. 원인은 간주근로제를 채택함으로써 과로노동이 일상화되어 애꿎은 시민이 죽거나 다치고 있는 것입니다. 현재 명쾌하게 노동시간 산정이 가능한 만큼 청와대와 정부는 조속히 시행령을 신설하여 공짜노동과 시민의 생명이 사라지는 것을 막아주십시오.