

우버의 등장에 대한 각국의 현황과 시사점

The Current Status and Implications for Uber in Other Countries



변현수

서론

자본주의 체제에서 생산된 재화나 서비스는 기본적으로 특정인에게만 그 소유권과 사용권이 이전되게 된다. 국방, 소방, 도로와 같은 공공재는 모두에게 혜택이 돌아가지만, 개인마다 서로 다른 가치를 가지는 재화와 서비스를 제공하기 위해 각 기업에서는 많은 노력을 기울이고 있다. 생산된 제품을 여럿이 같이 쓰게 되면 재화의 소모성은 높아지지만 그만큼 재화의 혜택은 극대화될 수 있다. 이러한 모습은 한국에서도 두레나 품앗이 같은 풍습에서 찾아볼 수 있다. 그러다가 기술의 발전과 자본주의 체제 자체의 문제점 등으로 인해 이른바 공유경제라는 모습으로 재화나 서비스의 공유 움직임이 높아지고 있다. 2008년 로렌스 레식(Lawrence Lessig)은 자신의 저서에서 앞으로의 경제체제는 기존의 상업 경제(commercial economies)와 공유 경제(sharing economies)가 공존하는 융합 경제(the hybrid economy)로 발전할 것이라 주장한 바 있다. 이후 2011년 미국의 시사 주간지 타임

(TIME)은 “세상을 바꿀 10가지 발상”이란 기사에서 줄기세포나 디지털 사랑(digital love)과 같이 일반인에게 많은 관심의 대상이 되는 것 못지 않게 “공유”가 그러한 핵심 발상 중 하나라고 제시하였다. 현재 숙박, 자동차 등 유형자산뿐만 아니라 지식이나 경험 같은 무형자산에까지 공유경제 모델이 적용되고 있다. 이러한 것들 중에 가장 논란의 대상이 되는 것이 차량중개서비스인 우버(Uber)이다. 우버의 경우 특히 기존 택시 기사들에게 커다란 경쟁자로 작용하는 만큼 다른 공유경제 모델에서 발생할 수 있는 기존 산업과 신규 산업간의 대치라는 측면에서 유의하게 바라볼 부분이다. 이에 우버의 현황과 각국 대처 등을 살펴 봄으로써 문제에 대한 바른 인식과 해결책을 고찰해 보고자 한다.

우버의 역사와 현황

1. 우버의 역사

우버(www.uber.com)는 2009년 3월에 미국

캘리포니아 주 샌프란시스코 시를 기반으로 시작된 운송 기업이다. 승객과 운전기사를 스마트폰에 깔린 애플리케이션을 매개로 하여 연결시켜 주는 서비스 기업으로, 최근의 공유경제라는 이론을 실행화한 기업으로 볼 수 있다. 이는 기존의 콜택시나 리무진 차량 서비스가 인터넷과 휴대폰이라는 도구를 매개로 확대개편된 형태로 볼 수도 있다. 차량 예약부터 문자 메시지나 스마트폰 애플리케이션으로 진행되며 요금결제 또한 사전에 연계된 신용카드를 통해 해결된다. 초기에는 이러한 과정을 처리해 주는 대가로 우버는 요금의 약 20% 정도를 수수료로 가져갔고, 그렇기 때문에 일반적인 택시 요금에 비하면 비싼 편이었다. 이와 같이 기존에는 서비스 초기인데다가 기존 사업자들의 마찰을 피하기 위하여 대형 고급차 위주로 진행되어 왔다. 그러나 최근에는 가격이나 자동차 종류 등에 따라 서로 다른 이름의 서비스가 다양한 계층의 수요에 맞추어 제공되고 있다. 현재 세계적으로 웬만한 대도시에는 이미 시행되고 있거나 비슷한 유사 서비스가 시행중에 있고, 경제 전문지 <The Wall Street Journal>에 의하면 182억 달러의 기업가치를 가지고 있는 것으로 추산되고 있다. 유수 언론이나 단체로부터 혁신적이고 창의적인 서비스라는 찬사를 받고 있는 것과는 별도로 택시 기사를 중심으로 한 관련 업종의 사람들로 부터 거센 반발을 불러 일으키고 있다. 또한 진입장벽이 낮은 탓에 Lyft 등 유사 및 아류 서비스들의 등장이 많은 분야이기도 하다. 우버의 합법성은 별개로 치더라도 이러한 우버의 행보는 이미 세계 각국에서 하나의 새로운 산업으로 인정받고 있는데, '정보통신망 기반의 교통 기업(TNC : Transportation Network Companies)'이라는 항목이 학계에서나 실무현장에서 구축되고 있는 추세이다. 이미 우버는 상품 배송까지 영업에 포함시킴으로써 택배영역까지 손을 뻗치고 있다.

2. 세계 각국의 현황

1) 미국 및 캐나다

우버 서비스의 본산인 미국에서도 서비스 시작

부터 많은 진통과 논란에 휩싸였다. 우버의 고향이라고 할 수 있는 샌프란시스코 시 당국으로부터 서비스 중지명령을 받기도 하였으며, 심지어 수도 워싱턴 시에서는 무허가 영업이라는 이유로 우버 차량이 압수당하기도 하였다. 미국 대부분의 주에서 기존 택시 기사들과의 갈등, 승객 안전 미흡 등의 이유로 법정에서 치열하게 다투는 일이 많아졌다. 그러나 새로운 시대의 새로운 사업모델이라는 평가와 함께 기존 관련자들과의 공존을 모색하는 방향으로 나아가고 있다. 예를 들면 지방자치단체와의 협약을 통해 특정 지역에서는 기존의 택시 기사들과의 마찰을 피하기 위해 택시와 차별화되도록 고급차량, 높은 요금으로만 영업허가를 받는 등 대책이 이루어지고 있다.

국경을 마주하고 있는 캐나다에서도 역시 우버가 택시 중개업 등을 무허가로 시행하고 있다는 이유로 벌금과 영업정지를 명하는 지방자치단체가 많다. 또한 이러한 조치는 우버의 주장대로 단순히 기득권 보호나 신기술에 대한 저항이 아니라 운수업이라는 서비스 자체에 대한 문제로 보고 있다. 즉, 시민 및 운전자의 안전보장, 운수업 관련 조례 준수 등 운수업 관련 서비스가 지녀야 할 사회적, 행정적 규범을 우버 또한 준수하라는 것이다.

2) 유럽

영국과 프랑스에서는 각각 수도인 런던과 파리의 택시 사업자들이 중심이 되어 우버에 대한 반대 시위가 발생하였다. 유럽 경제의 한 축을 담당하고 있는 독일에서도 마찬가지로 우버에 대한 반대 방침을 천명하며 특히 무허가 차량과 비자격 운전자들로 인한 안전 문제를 집중적으로 파고 들고 있다. 이처럼 유럽에서는 대부분의 국가에서 우버를 금지하는 분위기가 우세한 편이다. 다만 유럽 지역에서는 최근 들어 변화의 조짐이 보이고는 있다. 독일만 해도 불법적인 영업이라는 택시업계의 주장에는 동의하지만 가처분 신청에 대해서는 철회 조치를 내리는 등 막기만 할 수는 없다는 입장을 표명하고 있다.

3) 중국

우버와 비슷한 차량호출서비스를 알리바바와 텐센트가 양분하고 있으며, 여기에 우버가 가세하고 있는 형국이다. 흥미롭게도 알리바바는 중국 최대의 전자상거래 업체이며 텐센트는 역시 중국의 대표 인터넷 기업이기도 하다. 알리바바에서 제공하는 콰이디다차(Kuaidi Dache, 快的打車), 텐센트의 디디다차(Didi Dache, 滴滴打車)가 중국 시장을 양분하고 있으며 현재로서는 콰이디다차가 근소한 우세를 점하고 있다. 중국은 광대한 인구와 넓은 영토 탓에 대중 교통이 아직 덜 발달한 상태이기 때문에 택시에 대한 수요가 높다. 이에 중국은 정부 차원에서 우버와 같은 외국 기업에 대해서는 어느 정도 규제를 시행하지만, 이러한 택시 호출 서비스 자체에 대해서는 기본적으로 허가 추세로 가고 있다.

4) 일본

일본은 신칸센과 지하철로 대표되는 대규모 교통 시스템이 전통적으로 잘 발달되어 있으며, 세계적인 자동차 회사들이 다양한 차종을 고객들에게 공급하고 있다. 여기에 일본의 비싼 물가 탓에 택시 요금 자체가 원래 높은 수준이기에 초창기 다소 비싼 서비스 요금을 내야 했던 우버와 비교해도 금전적으로 차이가 그리 크게 나는 편이 아니다. 이 때문에 상대적으로 택시를 이용하기 어려운 환경이 아닐뿐더러 택시회사가 품질을 높이기 위해 보유 대수, 기사 자격 등을 엄격하게 관리해 왔다. 이로 인해 일본 국민에게 택시란 믿을 수 있고 안전한 이동수단이라는 인상이 쌓여 있었다. 이런 분위기였기 때문에 일본의 경우 우버가 처음 상륙했을 때도 별다른 반발이 없었으며 이미 합법적으로 우버가 영업 중이다. 현재 전통적인 일본의 택시 회사들은 우버와 비슷한 호출 서비스를 시행하고 있으며 선제적으로 대응하고 있는 상황이다. 이에 일본에서는 우버와 택시회사가 협력체제로 운영하고 있으며 택시 회사는 운행을 책임지고, 우버는 중계 수수료를 취하는 세계적으로 보기 드문 공존관계

에 있는 상황이다. 이러한 상황에 대해 <The Wall Street Journal>은 일본에서는 우버가 택시 서비스가 아닌 여행자 중 하나일뿐이라는 평가를 내리기도 하였다.

5) 한국

일단 서울시 등 당국에서는 우버에 대해 기본적으로 '여객자동차 운수사업법'에 비추어 자격이나 허락없이 유상운송행위를 하는 불법임을 밝히면서 우버 이용시 벌금 부과 등 제재 수단을 가하겠다고 하였다. 한국의 택시 업계에서도 다른 국가에서 그랬던 것처럼 반대 시위와 항의를 시행하였고 적극적으로 반대 논리 개발 등으로 시민과 당국에 호소하고 있다. 정부의 현재 입장도 국내 실정법과 상황에 맞지 않는 제도라는 점을 들어 기본적으로는 위법사항으로 간주하고 있다. 그러나 이미 우버 가입자들은 폭발적으로 증가하는 추세에 있으며, 실제로 적극적인 이용자들도 적지 않은 상황이다. 게다가 한국, 특히 서울은 세계적인 IT 기업들이 자사의 제품과 서비스를 일종의 시험무대로 활용하는 장소 중의 하나이기 때문에 기존 범망을 피해 유사 서비스를 실행하는 기업들이 이미 존재하고 있다. 예를 들면 브라질에서 시작된 Easy Taxi는 실시간으로 택시를 찾아주고 예약해주는 서비스인데 개인택시 위주로 계약을 맺어 활동중이고, 시기로 보면 우버보다도 먼저 국내에서 운영되었다. 국내에서도 이미 기존 택시기사와 영업 분야가 겹치지 않는 콜택시의 경우 콜택시 관련 애플리케이션이 개발되어 운용 중이다.

서비스 개념 및 논란 정리

우버와 같은 기업은 개념적으로는 표 1에서 제시된 바와 같이 비교적 최근에 등장한 신공유 집단에 속한다고 할 수 있다. 사용자 측면에서 보면 정보기기에 익숙하고 인터넷 활용에 거리낌이 없는 계층 중에서도 상당히 앞서 있는 사용자라고 할 수 있다. 아직은 우버에 대해 가격이 부담되거나 신뢰

표 1. 협력경제하의 집단 구분

| 비고 | 집단 | 비공유 (Non-sharers) | 재공유 (Re-sharers) | 신공유 (Neo-sharers) |
|----------|--------------------|--------------------------------------|------------------------------------|---|
| 특징 | | 공유 서비스를 이용하려는 의도는 있으나 아직 경험해 보지 않은 자 | 기 보유한 재화를 매매하긴 하지만, 공유할 의도까지는 없는 자 | 공유 서비스를 적극적으로 이용하는 자 |
| 관련 기업 | - | | eBay, Craigslist | Etsy, TaskRabbit, Uber, Aribnb, KickStarter |
| 조사대상국 비중 | 미국 및 캐나다 영국 48% | 60% | 미국 및 캐나다 16% 영국 29% | 미국 및 캐나다 23% 영국 25% |

자료 : Crowd Companies (2014), Sharing is the New Buying: How to Win in the Collaborative Economy.

표 2. 우버에 대한 찬반 의견

| 논의 현안 | 찬성 의견 | 반대 의견 |
|-----------|---|--|
| 회사의 정체성 | 우버는 택시회사가 아닌 정보기술 회사이며, 승객과 운전자를 연결해주는 연결기술이 주된 사업활동임 | 우버는 실질적으로 택시회사이며, 설령 택시 중개업에 불과 할지라도 활동영역은 기존 택시회사와 겹치는 것이 자명함 |
| 사업자 등록 여부 | 새로운 일자리 창출과 연계된 신규 산업의 하나임 | 기존 운전기사들이 많은 비용과 시간을 들여 투자한 비용을 무시한 무임승차이며 불법 영업임 |
| 운전자 신뢰성 | 회사차원에서 철저한 관리 및 감독체제를 운영하고 있으며, 기록 보유 등 오히려 안정성이 담보됨 | 운전자의 능력이나 윤리 등 관련 소양이 부족하며 검증여부도 불확실함 |
| 업종 침해 | 일종의 대리영업의 하나이며, 오히려 우버로 소속을 옮기는 운전자도 있음 | 택시 산업의 생존권을 침해할 뿐만 아니라 콜택시 등 관련 업종과도 마찰있음 |
| 요금 관리 | 신용카드 등 전자화로 해결 | 미터기 미부착 등 확인이 어려움 |
| 운영주체 난립 | 회사 차원의 기민하고 단일화된 대응이 가능함 | 조합이나 단체의 미비로 국가기관 등과의 교섭이 어려움 |

도가 낮다고 평가하는 사용자들이 기존의 익숙한 택시를 선택하는 경우가 많다. 표 1에서도 그러한 경향을 반영하듯 신공유 집단의 비중은 성장세는 가파르지만 그 크기는 아직 소수에 머물러 있음을 알 수 있다.

그러나 우버는 그 성장속도나 비중이 다른 어떤 IT 관련 제품 및 서비스 보다는도 급격하게 증가하고 있다. 우버는 아직 상장되지 않았지만 만약 상장된다면 약 300억 달러의 기업가치를 가질 것으로 예상되는 데, 이는 트위터의 250억 달러보다도 우위에 있는 결과이다. 하지만 거의 모든 나라에서 법정 싸움에 휘말려 있고, 유사 서비스 기업들의 추격에 놓여 있는 등 회사의 미래가 장미빛인 것만은 아닌 것도 사실이다.

우버의 논란 중 가장 많이 거론되는 것들로는 표 2와 같은 것들이 있다. 우버의 문제는 산업혁명 시대에 있었던 실업의 위협에 반대해 기계를 파괴 하던 러다이트(Luddite) 운동과 비슷한 측면으로 이해되기도 한다. 결국엔 우버의 문제 또한 사회발전 에 따른 영역 충돌의 결과로 이해할 수 있다. 특히 진입장벽이 낮은 산업일수록 이러한 문제에 노

출되기 쉽다. 인터넷이 처음 등장했을 때만 해도 중개업은 다 죽었다는 예상이 지배적이었지만 여전히 중개업은 성업중이다. 따라서 특별히 정부 당국에서는 규제의 수준을 적절히 조절해 나가면서 변화하는 사회와 사용자의 요구수준을 충족해 나갈 수 밖에 없다.

규제로 인한 폐해로 적기조례(Red Flag Act)가 있다. 간단히 서술하자면 19세기 초반의 영국에 자동차(정확히는 증기자동차)가 등장하기 시작하였다. 그러자 자동차와 영역이 겹치는 마차 및 철도업자들의 반발이 심하게 되었다. 이때 기존업자들의 이익을 보장하기 위해서 적기조례가 제정되어 기존 업자들의 이익을 많이 보장하게 되었는데 문제는 이 규제가 전반적인 산업까지 죽이는 결과를 초래하였다. 예를 들면 최고속도를 시속 4마일(6km/h), 그것도 시가지 안에서는 시속 2마일(3km/h)로 줄여야 한다는 조항이 있었다. 더욱 황당한 것은 말과 마구간 자동차는 정지해야 하며, 말에게 위해가 될 수 있는 연기 등을 내뿜어서는 안된다는 규제도 있었다. 결과적으로 산업혁명 시대에 영국의 자동차 산업은 당연히 타국에 비해 크

게 위축되었고 지금도 이미 영국내 거의 모든 자동차 회사는 외국기업에 인수되거나 합병되었다. 이때문에 적기조례는 영국 자동차 산업이 쇠락한 중요한 원인으로 평가받는다. 이렇게 보면 규제는 무조건 푸는 것이 좋아보이겠지만 반대되는 사례도 존재한다. 오히려 규제를 선불리 풀었다가 대형 사고나 참사로 이어진 경우가 더 많을 정도이다. <월간중앙>에서 규제해제와 관련하여 심층취재한 내용을 살펴 보면 대책없는 무조건적인 규제해제가 규제 전보다 산업적으로나 사회적으로 훨씬 큰 해악을 불러 일으켰고, 이는 소중한 생명을 잃어버리는 결과로 귀결됨을 잘 알 수 있다. 분명한 것은 이미 개발된 기술은 되돌리거나 무효화할 수 없다. 3-D 프린터의 경우에도 시대의 새로운 산업으로 기대를 모으고 있으나 권총 등 손쉬운 무기 생산 등 악용의 가능성이 얼마든지 있다. 새로운 기술과 규제간의 충돌은 언제나 있어왔다. 이를 지혜롭게 해결할 수 있는 사례발굴과 더불어 세계 각국의 문제해결 과정을 탐구하면서 예의주시해야 할 것이다.

결론

2014년 10월 28일 미국의 수도 워싱턴DC에서 차량공유 서비스 우버를 적법한 것으로 인정하는 법안이 의회를 통과했다. 이로써 우버는 미국 내에서 처음으로 합법화된 사업으로 인정받았다. 물론 여전히 다른 주에서는 합법과 불법 사이에서 영업을 진행중이며 기존의 택시기사들로부터 격한 반발을 받고 있다. 또한 워싱턴DC 내에서도 우버 영업을 위해서는 기존의 택시기사들보다도 훨씬 까다로운 신원조회나 보험가입 등의 규제를 따라야 한다.

우버로 인해 촉발된 ‘공유 경제’의 실상이 사업자와 사용자를 모두 만족시키는 상생적 사업이 될지 한쪽에게만 유리한 약탈적 사업이 될지는 보다 시간이 필요해 보인다. 분명한 사실은 이러한 ‘공유’라는 가치는 앞으로 전세계적으로 퍼져 나갈 것

이다. 서울시는 이미 지난 2012년 ‘공유도시’를 선포하였다. 물론 이는 시민들이 자기가 가진 재화, 재능, 공간, 정보 등을 자발적으로 제공하고 공유하여 주차공간 부족 등 도시가 가진 현안을 해결하고자 하는 것이 주목적이었다. 그러나 이러한 좋은 정책에도 분명히 특정 시민의 재산권을 침해하는 항목이 있을 수 있다. 향후 기술발전과 경제의 세계화로 인해 이와 같이 현실과 법적 규제가 충돌하는 문제는 다수 발생할 것이다. 따라서 정부당국과 사업자, 그리고 사용자 사이에 납득할 수 있는 정책발굴과 사회적 합의로 갈등의 연착륙이 필요할 것이다. 무엇보다도 이를 감당할 수 있는 사회적 수용력을 증진시키는 것이 중요할 것이다.

참고문헌

유길용 (2014), 심층취재 정부가 주도한 ‘나쁜’ 규제철폐 20選-안전규제 풀면서 ‘참사 도미노’ 잉태됐다!, 월간중앙<2014.07월>.

Crowd Companies (2014), Sharing is the New Buying: How to Win in the Collaborative Economy.

Lessig, Lawrence (2008), Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy, Penguin Press.

Negishi, Mayumi (2014), In Japan, Uber Isn't a Taxi Service-It's a Travel Agent, The Wall Street Journal<August 8, 2014>.

Rusli, Evelyn (2014), Uber Gets Uber-Valuation, The Wall Street Journal <June 6, 2014>.

TIME (2011), 10 Ideas That Will Change the World, TIME<March 17, 2011>.