

전국개인택시-연합회신문

봄 호 | 2018년 4월 27일

발행인 박권수 회장
 편집인 오홍열, 이성운
 발행처 전국개인택시운송사업조합연합회
 편집대행 (주)석유가스신문사

서울시 강남구 역삼로 17길 55 | 전화 : 02)557-7351~2 | 팩스 : 02)554-7359

<박권수 연합회장 인사말>

연합회 및 조합의 존재의 의미는 조합원 업권보호와 복지향상



전국의 16만여 개인택시 사업
 자 여러분 안녕하십니까?

따뜻한 햇살과 함께 만물이 생
 동하는 봄이 찾아왔습니다. 그동
 안 움츠러들었던 마음을 훌훌 털
 어버리고, 따뜻한 봄날의 봄꽃향
 기 처럼 사업자 여러분의 모든
 가정에 건강과 행복이 충만하시
 길 기원합니다.

작금의 택시업계는 택시의 공
 급초과와 경기불황으로 이용승
 객이 감소한데다 고유가에 따른
 유류비 증가 등으로 어려움을 겪
 고 있습니다.

연합회는 국내·외의 어려운 상
 황하에서도 개인택시현안 해결
 과 관련하여 전 임직원이 최선의
 노력을 다하고 있습니다.

첫째, 정부의 고령운전자 택
 시자격유지검사제도 도입과 관
 련하여 연합회는 재산권 침해는
 물론 존립의 근간을 흔들 우려
 속에서 국토교통부와 지난한 갈
 등 끝에 65세 이상의 택시 종사

자를 대상으로 시행되는 자격유
 지검사외에 개인이 선택적으로
 의료기관에서 적성검사를 받는
 것으로 이를 대체할 수 있는 여
 객자동차운수사업법 시행규칙
 일부개정령이 2018.02.12. 일에
 공포되었으며 적성검사의 항목,
 방법 및 절차등에 관하여는 국
 토교통부에서 실시하는 용역에
 택시업계도 적극참여하여 우리
 에게 보다 유리한 방향으로 고
 시가 제정될 수 있도록 노력하
 겠습니다.

둘째, 자가용(카풀) 불법유상
 운송행위의 우려가 심각한 수준
 에 이르고 있습니다. 2015년 국
 내에서 우버가 불법유상운송행
 위로 퇴출 되었음에도 유사앱
 인 '플러스', '럭시', '우버셰어' 등은
 「여객자동차운수사업법 제81조
 제1항」 근거를 빌미로 카풀을
 표방한 스마트 폰 앱이 폭발적으
 로 증가 자가용을 이용한 불법유
 상운송 알선행위가 무분별하게

확대되어 “제2의 우버 사태”로
 번지고 있습니다.

이에 연합회를 비롯하여 택시
 노사 4단체는 성명서, 언론 홍보,
 건의서 전국단위 결의대회(5월
 중 개최 예정) 등을 통하여 자가
 용 불법여객운송행위 근절을 위
 한 다각적인 방법을 강구하고 있
 습니다.

셋째, 사업용 화물자동차 불
 법 유상운송행위 근절을 위해 노
 려하고 있습니다.

국토교통부의 최대적재량
 800kg 미만인 화물자동차의
 경우 밴형 화물자동차와 동일
 하게 물품적재 장치의 바닥면
 적 보다 넓고 승차정원이 3명
 이하인 차량에 한정하여 영업
 용으로 사용할 수 있도록규정
 을 마련하는 화물자동차운수사
 업법 시행규칙 일부개정령(안)
 이 입법예고(17.12.26.)기간이
 종료되어 2018.03.23. 규제개
 혁위원회에서 규제심사를 한

결과 계속심사하는 것으로 의
 결하였으며 현재 계류중에 있
 습니다.

이에 택시 노·사 4개단체는
 국토교통부의 원안대로 통과를
 강력요구와 함께 입법발의를 통
 하여 해결토록 적극 노력하겠습
 니다.

넷째, 택시연료 LPG(부탄)연
 료에 대한 개별소비세 일몰기간
 이 연장 될 수 있도록 추진하겠
 습니다.

조세특례제한법에 의거 택시
 운송사업에 사용하는 LPG(부
 탄)에 대한 개별소비세 및 교
 육세 경감제도의 일몰기한이
 2018.12.31.로 종료됨에 따라 3년
 연장안과 5년 연장안 2건의 발의
 안이 국회 기획재정위원회에 부
 의되어있습니다. 일몰연장안의
 국회통과를 위해서도 적극적인
 노력을 다하겠습니다.

연합회에서는 이러한 현안문
 제를 해결하기위하여 총력 매진

하고 있으나 시·도 조합의 임직
 원 및 전국의 개인택시 사업자
 여러분의 적극적인 협조가 어느
 때 보다 절실하게 필요한 때입
 니다.

연합회 및 시·도 조합의 존재
 의 의미는 조합원 업권보호와 복
 지향상입니다.

저와 시·도 이사장님은 단합
 하고 서로 협력해서 우리에게
 주어진 의무를 성실히 수행하고
 자 혼신의 역량을 다바치겠다
 는 것을 굳게 약속드리면서 새
 로운 택시문화가 활짝 꽃피울
 수 있도록 전국의 개인택시사업
 자 여러분의 열렬한 성원과 큰
 관심을 부탁드립니다 가정에 건
 강과 행운이 함께하시기를 기원
 합니다.

자동차 성능 개선제

앞유리가 가까이 올려만 놓으세요!!
 20분 안에 효과 없으면 즉시환불!!

조합원특별할인!
 정가: 120,000원
 50,000원



장착후 20분이면
 출력이 좋아집니다!!
 제품명: 원더플

< 효과 >

- 출력이 좋아집니다. (평균 15%)
 * 엑셀레이터 밟을 시 오른발에 힘이 30% 이상 덜 들어갑니다.
 * 발에 피로도가 확실히 줄어듭니다.
- 연비가 높아집니다. <엑셀레이터를 덜 밟는 만큼 줄어듭니다.>
 * 하루 평균 270Km 주행시 한달 연료절감금액으로
 원더플 제품을 구입할 수 있습니다.
- 차 실내에서 냄새 제거에 효과가 있습니다. (탈취율 40%)
- 몸에 이로운 원적외선, 음이온이 발생됩니다.
 (피곤함이 줄어들습니다.)
- 차량 소음이 줄어 듭니다.
- 최소 4년이상 효능이 지속됩니다.

< 사용방법 >

- * 하루 2~3회 3초간 흔들어 주세요
- * 앞유리가 가까이 올려 주십시오.

< 주성분 >

* 적철석, 감람석, 희토류, 자철석, 떡갈나무등 48가지 복합광물

본 제품은 품질경영 및 공산품 안전 관리법에 규정한 광물제품의 안전 요구조건을 만족하는 제품입니다. 또한 기획재정부고시 소비자 피해보상규정에 따른 보상을 받을 수 있습니다.

< 주의사항 >

- * 절대로 뚜껑을 개봉하지 마십시오. !! (효과가 없어집니다)!!
 (개봉된 제품은 반품이 불가합니다)
- * 제품에 만족하지 못한 경우에는 15일 이내에 착불로 반품해 주십시오.

제조판매원 / (주)더힐러 · 서울 강동구 상암로63길 6-12 (B1)

제품 구입 개인택시 서울조합 산하지부 · 개인택시 경북도 조합
 & 문의처 (주)더힐러 소비자상담실 (02-419-1001)

INTERVIEW

국회 윤관석 의원 (더불어민주당 최고위원, 인천시당 위원장)



카카오택시 유료화·유사운송수단 등 택시업계 현안 해결에 관심

택시는 공공재로서의 성격이 강해 업권 보호 해야 자격유지검사제도·카드수수료율·감차 등도 지속적으로 챙길 것 국민과 사회를 위한 입법·정책 활동에도 노력하겠다고 약속

Q 전국 개인택시 사업자들에게 인사 말씀 부탁드립니다. 또한 택시 업계 현안과 관련해 관심을 가지고 계신 사안들을 소개해주세요.

A 전국 16만4000여 전국개인택시연합회 사업자 여러분 안녕하십니까? 더불어민주당 인천 남동을 출신 국회의원 윤관석입니다.

열악한 환경에도 밤낮을 가리지 않고 시민의 발이 되어주시는 개인택시 사업자 여러분의 노고에 깊이 감사드립니다.

개인택시는 우리 국민의 생활교통수단으로서 국민의 경제활동 및 대중교통의 한 축으로 자리매김했습니다. 하지만 국내외 경제침체와 맞물려 개인택시 운영환경이 순탄치가 않음을 잘 알고 있습니다.

제가 활동하고 있는 국회 국토교통위원회에서는 어려운 택시업계에 조금이라도 보탬이 되고자 택시업계를 지원하는 법안들이 논의되고 있습니다.

카카오택시 부분 유료화, 유사운송수단, 자격유지검사제도, 카드수수료율, 감차 등 택시업계 현안에 대해서 깊은 공감을 하며 현안 해결을 위해 많이 소통하고 지속적인 관심을 갖고 챙기겠다는 약속을 드립니다.

무엇보다 건강과 안전에 유의하시고, 가정에 언제나 행복이 넘치시길 바랍니다.

Q 대기업인 카카오가 택시 콜 시장을 장악하고 앱 유료화를 추진중인데 이에 대한 견해는 어떠신지요.

A 택시는 일반 이용시민들의 이동권 보장과 교통편의 증진을 위한 공공재로서의 성격이 매우 짙은 운송수단입니다.

카카오택시 측에 따르면 지난해 12월 20일 1시간 동안 카카오택시에서 발생한 택시호출이 약 23만 건 정도 된다고 합니다. 그리고 당시에 배차 가능한 택시가 2만6000대 정도였다는데요.

그만큼 택시의 수급 불균형 현상이 나타나는 상태에서 택시를 유료 호출 서비스를 하게 되면 추가 대가를 지불하는 일부 수요자에게만 택시이용을 통한 이동권을 담보하는 꼴이 됩니다.

이는 결과적으로 승객이나 택시 업계에 부담을 주게 될 것입니다.

이 문제를 해결하려면 이해관계가 있는 정부나 택시업계 등과 함께 원점에서 논의를 해야 한다고 봅니다.

이에 택시운송 중개사업을 제도화하고 그 이용요금을 정부 또는 지자체에 신고하도록 규정해 택시운송시장의 교란행위를 방지하고자 하는 택시운송사업 발전법 개정안을 안호영의원님과 함께 공동발의 했습니다.

앞으로 국회 국토교통위원회와 정부와 잘 논의해 시민과 택시업계에 피해가는 일이 없도록 하겠습니다.

Q 화물자동차 불법여객 행위 근절과 관련한 견해는 어떠신지요.

A 최근 국토교통부는 화물자동차의 최대 적재량이 800kg 미만인 일부 화물자동차에 대해서 적재면적 및 승차정원에 대한 기준을 마련하기 위한 '화물자동차 운수사업법 시행규칙 개정안'을 입법예고 했습니다.

이는 화물의 적재공간이 협소하고 승차정원이 5인 이상인 일부 화물자동차가 영업용 허가를 받은 후 불법으로 여객운송용으로 사용하고 있는 행위를 근본적으로 차단하기 위한 조치입니다.

잘 아시다시피 소위 픽업트럭은 화물을 고정하는 장치가 미비해 화물운송사업용 자동차로 적합하지 않다는 지적을 받아왔습니다.

여기에 더해 여객운송행위까지 하는 것은 엄연한 불법이며, 국민안전에 위협하는 행위입니다.

현행 법에 따르면 여객운송업과 화물운송업은 엄격히 구분되어 있어 이를 위반할 경우에는 처벌을 받도록 되어 있습니다.

운송업계의 바람직한 성장과 국민안전을 위해서도 현행의 구분은 유지되어야 합니다.

현재 입법예고 기간이 끝나고 국무총리실 규제심사에서 심사 중이며, 향후 국토교통부와 함께 조속히 시행될 수 있도록 노력해 나가겠습니다.

Q 재선 의원이신데 그동안의 의정 생활중에서 기억나는 활동이 있다면 소개 바랍니다.

A 지난 6년 동안의 의정활동 기간 동안, '국민이 아픈 곳이 정치의 중심'이라는 신념으로 국민과 사회를 위한 입법과 정책 활동에 힘써왔습니다.

그 결과 20대 국회에 들어서 34건의 법안을 대표 발

의하고 이 중 16건의 법안을 통과시키며 300명의 국회의원 중 법안처리율 2위를 기록했습니다.

제가 통과시킨 대표적 법안중에는 소방공무원의 소방 활동 중 발생한 재산상 손해·상해에 대한 형사 책임을 감면해주는 소방기본법 개정안, 경비원에게 부당한 지시 및 명령을 할 수 없도록 하는 공동주택관리법 개정안, 명절 기간에 고속도로 통행료를 면제하는 유료도로법 개정안이 있습니다. 앞으로도, 민생에 직접적으로 도움이 될 수 있는 법안 발의에 더욱 힘쓰겠습니다.

한편으로는 지난 해 국정감사에서 국회 국토교통위원회 위원으로서, 국민의 안전과 민생을 최우선에 두고 현안에 대한 심도 있는 질의와 대안을 제시하려고 노력했습니다.

이명박·박근혜 정부에서 주요 SOC시설에 대한 EMP(고출력 전자기파 공격)대응이 전무했다는 사실을 밝혀내고, 대응체계 마련을 촉구했고 늘어나는 가계부채 문제 해결을 위해 디딤돌대출 전 상품을 유한책임대출로 시행할 것을 주문했습니다.

서민과 중산층의 주거 안정을 위해 공공분양, 임대주택의 공급확대를 제안했고 이런 점을 인정받아 경실련, NGO모니터단, 더불어민주당에서 국정감사 우수의원으로 선정되는 결과를 얻었습니다.

20대 국회 남은 회기 동안에도 국민과 사회를 위한 입법과 정책 활동에 더욱 노력하겠다는 것을 약속드립니다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

PROFILE
윤관석 국회의원

- 더불어민주당 인천 남동을 국회의원 (19·20대)
- 더불어민주당 최고위원
- 더불어민주당 인천시당위원장
- 국회 국토교통위원회 위원
- 국회 헌법개정·정치개혁 특별위원회 위원
- (전) 문재인 후보 캠프 선대위 공보단장
- (전) 더불어민주당 수석대변인

INTERVIEW

국회 함진규 의원 (자유한국당 현 정책위 의장)



열악한 택시 업계 위해 물가 인상 반영한 유가 지원 확대 필요

준공영제 도입 긍정적 검토도 주문·전기 택시 국가 지원 법안도 제출 택시 업계에 대한 최소한의 보호막은 필요, 무면허 운송영업 막을 것 어려운 택시 업계 현실 반영한 정책 마련할 예정

Q 전국에서 활동하는 개인택시 사업자들에게 인사 부탁드립니다.

A 좁은 차 안에서 하루하루 힘들게 일하면서 언제나 시민의 발이 되어주시는 개인택시 사업자 여러분께 깊이 감사드립니다.

지난 해에 이어 올해도 김기식 전 금융감독원장 사건, 드루킹 댓글조작 사건 등 많은 국민들을 분노케 하는 일들이 일어나고 있습니다.

일자리는 줄고 경기도 여전히 안 좋는데 정치권에서는 여전히 국민들을 답답하게 만드는 것 같아 송구한 마음입니다.

택시 업계가 경기에 매우 민감한 만큼 많이 힘드시겠지만 조금만 더 힘을 내셔서 더 나은 환경을 만드는 데에도 함께 노력해주셨으면 합니다.

저도 항상 여러분과 함께 더 열심히 노력하겠습니다.

비록 열악한 환경에서 일하시지만 항상 건강을 더 챙기시고 친절한 웃음으로 시민들과 함께 해주시기를 바랍니다.

Q 택시 업계에 상당한 관심을 가지고 계신 것으로 알고 있습니다. 실제로 택시 사업자와 관련된 다양한 입법활동도 하고 계신데 어떤 계기가 있는지요.

A 제 주변에 택시 업계에 종사하시는 분들이 많습니다.

그래서 더 마음이 가고 애정을 갖게 됩니다.

지역구인 시흥시 신천동에 있는 택시 승강장을 지날 때마다 많은 기사님들과 인사를 나누고 있습니다.

자연스럽게 듣게 되는 많은 말씀들 그리고 업계 차원에서 전달되는 의견들을 잘 듣고 관련 문제들을 풀어보고자 나름의 입법 활동을 해왔습니다.

예를 들어 개인택시운송사업자들의 경우 정부가 택시 총량을 규제해 이미 과잉공급의 문제가 일부 해소되었습니다.

그런데 정부는 2009년 11월 28일 이후 개인택시 운송사업 면허를 취득한 자의 경우 면허의 양도와 상속을 여전히 제한하고 있었습니다.

그래서 저는 수많은 토론회를 개최하고 개인택시 신규면허 취득자의 권익을 보호하기 위한 법안을 제출했

고 국토교통부를 설득해 지방자치단체의 조례로 개인택시사업권의 양도상속을 일부 허용하도록 변경했습니다.

국회 국토교통위원회 위원으로 일하면서 택시운송사업의 질서를 유지하기 위해 자가용 유상운송의 알선, 렌터카 유상운송의 알선 등 유사 택시운송사업을 금지하는 법안이나 관할 지방자치단체장이 무면허 택시운송사업 신고행위에 대하여 포상금을 지급할 수 있도록 하는 법안을 처리하는 데에 열과 성을 다했습니다.

현재는 전기자동차를 이용하는 택시에 대해 수명이 다한 배터리 교체를 국가가 지원할 수 있도록 하는 법안을 제출했고 법안 통과를 위해 노력 중입니다.

중국의 심천만 해도 이미 다수의 택시가 전기자동차로 운영되고 있습니다.

우리나라도 전기자동차의 보급이 증가하고 있고 이런 흐름에서 전기자동차를 이용하는 택시도 필연적으로 증가할 것으로 예상되기에 꼭 필요한 법안이라고 생각합니다.

Q 택시 산업업계의 이익을 대변하기 위한 활동한 내용은 어떠한 것이 있습니까?

A 제 나름대로 많은 활동을 해왔는데 가장 최근인 지난 3월 30일에는 국회의원회관 대회의실에서 ‘승용차 24시간 카풀제 도입문제점에 대한 토론회’를 개최했습니다.

제4차 산업혁명의 전개로 카카오택시 등 다양한 택시 중개 플랫폼이 늘어나 택시 이용자들의 편의가 증진되고 있지만 카 셰어링 앱, 카풀 중개 앱 등 공유경제를 표방한 신종앱들의 등장으로 택시의 경영환경은 날로 악화되고 있습니다.

특히 지난 해 하반기부터 국내 스타트업 기업들이 차량 공유앱을 출시해왔는데 이로 인해 차량공유가 무분별하게 확산되어 변칙적인 무면허 택시 영업을 활개 칠 수 있다는 우려가 큼니다.

공급과잉으로 몸살을 앓고 있는 택시 업계가 전국적으로 택시를 5만대나 감축한 상황에서 반대로 24시간 카풀 영업을 허락하는 것은 정부 정책의 엇박자라고도 할 수 있을 것입니다.

현재 출퇴근시간에 대한 정의나 몇 회까지 카풀

운송을 허용할지에 대해 명확한 결론을 내리지 못하고 있는 상황인데 이러한 논의와 함께 적어도 합법적 테두리에 있는 택시 업계에 대한 최소한의 보호막은 필요하다고 생각해 이 토론회를 개최하게 되었습니다.

Q 개인택시 업계를 지원할 수 있는 다른 복안이 있다면 소개해주십시오

A 우선 택시 업계의 어려운 경제적 상황을 고려할 때 무엇보다 택시에 대한 유가 지원을 지속적으로 또한 가능한 한 물가 등 현실을 반영해 이를 확대하는 방향의 정책적 배려가 계속되어야 한다고 생각합니다.

또한 서민들도 필요할 때마다 이용하는 대중의 교통수단인 만큼 중장기적으로 다른 대중교통수단처럼 준공영제를 도입하는 것도 긍정적으로 접근할 필요가 있다는 생각입니다.

하루 종일 좁은 차 안에서 운전한다는 것이 얼마나 힘든 일이고 열악한 근무환경일지는 운전을 직접 해보신 분들은 누구나 공감하실 것 같습니다.

국민들께서 좀 더 편리하고 쾌적하고 즐겁게 택시를 이용하기 위해서라도 택시에 대한 지원에 좀 더 관심을 갖고 함께 노력해주시길 희망해 봅니다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

PROFILE

함진규 국회의원

- 자유한국당 경기도 시흥 갑 국회의원 (재선)
- 국회 국토교통위원회/ 예산결산특별위원회
- 자유한국당 정책위 의장
- (전) 새누리당 당대변인
- (전) 새누리당 경기도당 위원장

개인택시조합
라이브 인터뷰

충북 개인택시조합 한종석 이사장

‘4386명 조합원 이익 극대화 위해 총의 모아 달라’

콜밴 불법 영업 근절 위해 소비자 대상 홍보 강화할 것
타이어·윤활유 등 소모품 공동 구매로 조합원 정비 비용 절감 도모
택시 대차시 지자체 지원 이끌기 위해 도지사 후보들 설득중



충북개인택시조합
한종석 이사장

‘한종석 개인을 보지 말고 전체 조합원 이익 극대화를 위한 행정 효율을 생각해달라!’

충청북도 개인택시 운송사업조합 한종석 이사장이 조합원들의 총의를 모으기 위해 자주 언급하는 말이다.

한종석 이사장은 지난 해 12월, 충북 개인택시조합 제 12대 이사장에 취임했다.

이제 막 4년 임기의 첫 해 봄을 지나고 있는데 이사회나 대의원 회의 등에서 틈이 날 때 마다 화합을 강조한다.

“정도의 차이가 있을 뿐 어느 조직이든 선거 이후 후유증이 있기 마련입니다. 지지하는 후보가 다르기 때문이니 당연한 일입니다. 하지만 선거에서 확인된 결과에 대한 존중이 필요합니다. 한종석 개인을 보지 말고 조합을 바라봐 달라고 강조하는 것은 선거에서 저를 지지하지 않았



▲ 한종석 이사장 취임식 장면

던 대의원들이라도 조합원 전체의 이익을 위해서 힘을 보태주시기를 요청드리려는 것입니다”

그렇다고 조합원 사이에 특별한 갈등이 있는 것은 아니다. 다만 4000명이 넘는 조합원들의 이익을 대변해야 하는 중책을 맡게 되면서 더 열심히 일 할 수 있도록 조합원 모두의 지지를 주문하고 있는 것이다.

◆ 콜밴 불법 영업, 지자체 통해 계몽 활동 유도

충청북도 개인택시조합에는 3월 기준으로 총 4386명의 조합원이 가입되어 있다.

청주가 2537대로 가장 많고 충주와 제천, 음성, 옥천 등이 그 뒤를 이어 조합원 수가 많다.

조합 산하에는 청주시를 비롯해 11개 지부가 있다.

(구)청원군 지부장을 지낸 한종석 이사장은 지난 해 말 열린 12대 이사장 선거에 출마해 당선되어 4년 임기를 이제 막 시작했다.

한종석 이사장이 선거에서 내건 공약은 크게 5가지로 요약된다.

현실에 맞는 택시 요금 인상을 이끌어 내고 택시 감차 현실화, 경정비 판매장 직영 운영 등 조합원 복지 확대, 투명한 조합·공제 지부 운영, 콜밴 불법 운송 행위 강력 대응하고 공제보험료는 인하하겠다는 내걸고 이사장에 당

선된 것.

이중 올해 가장 주력하는 사업은 콜밴 화물자동차의 불법 택시 형태 영업에 대응하는 것이다.

잘 알려진 것 처럼 영업용 콜밴은 카니발이나 코란도 스포츠 같은 화물자동차로 택시와 차량 형태 부더가 다르다.

운송할 화물을 가지고 있는 승객이 탑승 대상이라는 점에서 택시와 영업 목적도 차별화된다.

승객 1인당 20kg 이상의 화물을 소지한 승객만 탑승할 수 있다.

하지만 콜밴 화물자동차들은 버젓이 일반 승객들을 대상으로 운송 영업에 나서면서 택시업계의 생존을 위협하고 있다.

콜밴의 불법 여객 운송은 비단 충북 지역 뿐만 아니라 충남, 대전, 강원도, 인천 등도 공통된 현상이라는 것이 한종석 이사장의 설명이다.

이와 관련해 불법 영업을 하는 콜밴에 대한 단속을 강화하는 것도 한 방법이지만 운송 여객 소비자들이 자발적으로 탑승을 거부하게 홍보하는 것이 중요하다고 한종석 이사장은 판단하고 있다.

“(구)청원군 지부장을 맡고 있을 때부터 콜밴 불법 영업에 대한 소비자 홍보가 중요하다는 점을 공무원들에게 꾸준히 강조해왔습니다. 콜밴 같은 용달화물자동차가 수 화물을 가지고 있지 않은 탑승객을 운송하는 것이 불법

행위에 해당한다는 사실을 알고 있는 소비자들은 많지 않습니다. 이에 착안해 충북 관내 지자체에 요청해 이·통장 회의 등에서 용달화물 이용이 불법 행위에 해당된다는 사실을 팜플릿 등을 통해 적극 홍보하는 활동을 유도하고 있습니다. 불법 콜밴을 단속하는 것도 중요하지만 소비자 스스로가 탑승을 거부하는 것이 가장 효과적인 방법이 될 수 있기 때문입니다”

◆ 조합원 참여 넓힐 수 있는 직영 충전소 확대 검토

조합원 복지 향상을 위한 다양한 사업 발굴에도 역점을 두고 있다.

먼저 택시에 소비되는 각종 소모품 등에 대한 공동 구매 확대 방안을 검토중이다.

충북조합 회관 옆에는 ‘충북 개인택시 부설 차량 서비스’라는 명칭의 정비점이 위치해 있다.

조합원들은 이곳에서 엔진오일을 비롯해 타이어, 브레이크 라이닝 등 다양한 부속품을 회원 가격으로 공급받고 있다.

하지만 아직까지는 외부 업체에 외주 운영을 맡긴 상태다. 이와 관련해 한종석 이사장은 정비점을 직영 체제로 전환하고 타이어와 윤활유, 브레이크 패드 등을 공동 구매해 구입 단가를 낮추는 방안을 고민중이다.

“정비점을 직영으로 전환하고 각종 차량 소모품을 공동 구매하게 되면 동일한 품질의 제품을 보다 더 싼 가격에 공급받을 수 있어 조합원들의 정비 비용 지출을 줄일 수 있게 됩니다. 그 일환으로 4000여 대에 달하는 충북 조합 소속 개인택시 수요를 묶어 타이어 메이커인 한국타이어나 금호타이어 등에 공동구매 입찰을 제안하는 등의 방식을 구상중입니다”

현재 청주지부에서 두 곳의 충전소를 운영중인데 더 많은 조합원들이 주주로 참여할 수 있도록 타 시군에도 LPG 충전소를 건설, 운영하는 방안도 검토중이다.

이를 위해 충전소 추가 운영시 수지타산을 비롯해 LPG 공급 가격 인하와 주주 배당금 등의 수익을 창출 할 수 있는지 여부 등에 대한 타당성 여부를 검토하겠다고 밝혔다.

◆ 도지사 후보들 통해 택시 대차 지원 필요성 설득

이외에도 조합원들의 사업 편의를 높이기 위한 다양한 아이디어 발굴에도 노력중이다.

대표적인 것이 개인택시를 대차할 때 지자체로부터의 지원금 보조를 이끌어 내는 방안이다.

“제주도는 택시 한 대당 150만원, 광주도 100만원을 지자체에서 보조받는 것으로 알고 있습니다. 이에 착안해 6.13 지방선거를 앞두고 충북도지사 후보 출마자들을 만나 택시 대차 보조금 지원의 필요성을 강조하고 있습니다. 일부 후보자로 부터는 도지사 당선시 행정에 반영하겠다는 약속도 받았습니”

비도시 지역이 많은 충북의 지리적 특성을 감안해 교통 오지에 해피콜 택시 운영을 확대하자는 제안에도 힘을 싣겠다는 계획이다.

해피콜은 교통 서비스를 제공받기 어려운 시골 거주 고령자들이 택시를 이용할 때 기본료로 500원만 지불하면 나머지 요금은 지자체가 보조하는 제도이다.

충북지역에서는 행복택시라는 브랜드로 대부분의 시, 군에 도입중인데 비현실적인 거리제한으로 지자체에서는 혈세 낭비, 교통 약자는 불편을 감수해야 한다는 것이 한종석 이사장의 생각이다.



위. 대의원 총회에서 한종석 이사장이 인사말을 하고 있다
중간. 한종석 이사장이 불우이웃돕기 후원 물품을 전달하고 있는 모습
아래. 충청북도 개인택시운송사업조합 회관 전경

“마을을 중심으로 버스 정류장과 최단 거리가 700미터 이상 떨어진 곳에 한정해 행복택시를 지원하고 있는데 현실적이지 못합니다. 갈수록 고령자들이 늘어나는 상황에서 거동이 어려운 분들이 정류장까지 수백 미터를 이동하는 것은 결코 쉽지 않기 때문입니다. 이 때문에 거리 제한을 없애고 고령자들을 대신해 마을 이장 등이 대신 행복택시를 부를 수 있는 방안도 허용되도록 지자체에 적극 건의하겠습니다”

지자체 예산을 지원받는 시골 버스가 하루 종일 정해진 노선을 운행해봐야 승객이 없어 운전자 점심값 벌어도 안 되는 곳도 적지 않다며 행복택시를 확대하면 혈세도 아낄

수 있다고 덧붙였다.
이외에도 한종석 이사장은 조합원들이 불의의 교통사고를 당할 경우 사고조사 등의 과정에서 불이익을 받지 않도록 하기 위해 공제조합의 전문성 강화와 인력 확대 등도 검토중이라 밝히고 공제보험료 인하에 대하여 조합에 와서 보니 시간을 가지고 생각해야 된다고 설명하고 있다.

한편 한종석 이사장은 모든 조합원들이 굳이 조합을 방문하지 않더라도 조합의 사업 추진 내용이나 경과, 성과 등을 확인할 수 있도록 홈페이지 등을 개편해 조합 운영 투명성을 확대하겠다고 말했다.

(글·김신)

경기도 개인택시조합 남경필 도지사와의 간담회



▲ 김영식 경기도 개인택시조합 이사장과 32개 시·군 조합장들이 남경필 경기도지사와 기념촬영을 했다.

3월 2일 남경필 도지사에게 택시 현안 건의 김영식 이사장과 경기도 전체 시·군조합장 참석

경기도개인택시운송사업조합은 지난 3월 2일 이사장을 비롯하여 경기도 전체 32개 시·군조합장과 함께 남경필 도지사와의 간담회 자리를 마련했다.

김영식 이사장은 ▲독감 예방백신 무료접종 지원 ▲경기도 개인택시표시등 설치 지원 ▲택시운전자자격증명 발광표지판 설치 지원 ▲불법영업행위 지도단속 차량 지원 ▲경기 불법여객운송행위

지도단속반 설치 ▲카드결제수수료 지속지원 등을 건의했다.

이에 남경필 도지사는 경기도 전역에서 만연하고 있는 자가용 불법유상운송행위 및 사업구역위반 택시 등의 집중 단속을 위하여 지도단속 차량을 지원키로 하였으며, 지도단속반 설치 등 건의사항을 적극 수렴하여 추진하겠다고 약속했다.



경기도 개인택시 조합원을 위한 “통신서비스 제공사업”업무협약 체결

SK텔레콤 계열사가 제공하는 통신상품 할인
프로모션 통해 매월 5500~8800원 할인 가능

경기도개인택시운송사업조합은 조합에 소속된 임·직원, 조합원 및 그 가족등을 대상으로 최상의 통신서비스를 제공하는 것을 목적으로 SK텔레콤의 통신업무 위임을 받은 ㈜투엘케이와 「통신서비스 제공사업 업무협약」을 체결하였다.

이에 경기도 개인택시 조합원 및 그 가족들은 이동통신단말기, 초고속인터넷

넷 등 SK텔레콤 계열사가 제공하고 있는 다양한 통신상품을 저렴하게 이용할 수 있다.

특히, 이동통신단말기의 경우 “조합원 특별할인 프로모션”을 적용하여 매월 5500원~8800원 할인을 적용받을 수 있을 뿐 아니라, 신한유류카드로 주유시 최대 월 2만 5000원씩 추가할인 등 다양한 혜택을 받는다.

연합회신문은 전국개인택시운송사업조합 연합회 홈페이지(www.개인택시.org)에서도 열람할 수 있습니다

신상품 안내

자동차 성능개선제 원더플 출시

휘발유, 경유 차량보다 출력이 떨어지는 LPG차에 적합

주식회사 더 힐러가 자동차 성능개선제 원더플을 출시했다.

원더플은 자동차 대시보드 중앙에 올려 놓기만 하면 5분~20분 내에 액셀 페달이 부드러워지면서 동시에 출력이 향상되는 자동차 성능 개선 제품이다.

특히 가파른 언덕을 올라갈 때는 가속 페달을 밟지 않아도 평지 운행을 할 때와 같이 페달을 유지해도 부드럽게 운행할 수 있다.

알미늄 캔에서 분출되는 일명 양자성 원적외선이 전기의 이동을 원활하게 함으로

써 출력 향상, 차량 소음 감소는 기본으로 부수적으로 원적외선과 음이온이 발생하여 항균, 탈취에도 도움이 된다.

제품 사용 기간이 5년인 원더플에 대한 제품 문의나 구매 신청은 서울지역은 서울조합 산하 지부이고 경북지역은 경북도 조합이나 경주, 포항 지부이다.

그밖의 지역은 더힐러 본사 서울 전화 02-419-1001번이다. 또한 원더플을 사용하고 있는 조합원들의 사용 소감을 들을 수 있다,

(1면 광고 참조)

<구미개인택시 사용 후 사례>

김애자	010-7686-6550	정말 좋은 제품입니다.
김윤식	010-9381-7212	대박!
박희천	010-9883-0100	연비가 절약 되었어요.
이대희	010-6662-1442	출력이 향상 된 거 같아요.
권영호	010-3541-6368	적극 추천합니다.

<경주개인택시 사용 후 사례>

장익진	010-3819-1318	확실히 출력이 좋아지고 연비가 좋아졌어요.
최병탁	010-3511-1269	정말 좋은 제품입니다.
강신명	010-9545-5050	정말 연비가 절약 되었어요.
서용출	010-9250-6184	힘이 좋아진 게 느껴집니다.
구재용	010-5516-7300	장거리 연비 좋아졌어요.

우리조합 NEWS

광주광역시개인택시운송사업조합 '친절·안전운행' 결의대회

‘친절하고 안전한 운행으로 개인택시서비스 향상과 선진교통문화 정착’ 결의

광주광역시 개인택시운송사업조합(이사장 이길로)은 2월 28일 광주교통문화연수원 대강당에서 흥남진 광주교통문화연수원장, 조정조 한국교통안전공단광주전남본부장, 개인택시운수종사자 등 600여 명이 참석한 가운데 친절·안전운행 결의대회를 갖고 교통사고 줄이기에 적극 나서기로 했다.

광주 개인택시 조합원들은 "친절하고 안전한 운행으로 개인택시서비스 향상과 선진교통문화 정착"을 결의하고 시민들의 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위해 교통안전 운행을 최우선으로 배려운전을 실천해 나갈 것을 다짐했다.

이와 함께 2019세계수영선수권대회가 1년 앞으로 다가오면서 광주를 찾는 외지인들이 많아짐에 따라 친절서비스 제공과



함께 광주의 긍정적 이미지 개선에 솔선수범키로 했다. 이날 결의대회에서는 무사고 모범운전



자 2명에 대해 표창장이 수여됐다. 광주개인택시운송사업조합 이길로 이사는 "2019세계수영선수권대회를 앞두

고 안전한 도시 광주가 위협 받지 않도록 친절·안전운행과 교통서비스 향상에 최선을 다하겠다"고 했다.

LPG 부탄 프로판 혼합비율에 따른 건의

산자위 정운천 국회의원(전주을)

전북조합 박상익 이사장은 지난 3월 9일 정운천 국회의원을 방문하여 LPG차량 연료 충전소에서 택시기사 및 소비자들을 위해 부탄과 프로판 혼합 비율을 표시하여 줄 것을 건의했다.

“액화석유가스의 안전관리 및 사업법”에 의거 택시 등에 쓰이는 수송용 LPG의 부탄에 프로판을 혼합하도록 되어 하절기(4~10월)에는 부탄 90%에 프로판 10% 이하, 동절기(11~3월)는 부탄 65% 이상에 프로판 25~35%를 섞도록 규정되어 있다.

그러나 일부 LPG충전소에서는 프로판

을 과다하게 섞어 정부의 품질기준에 부합하지 않을 뿐 아니라 세금 탈루 등 자동차의 성능이상, 연비감소, 매연으로 인한 환경오염의 문제를 유발 시키고 있어, LPG충전소에 택시기사나 LPG차량 운전자들이 쉽게 볼 수 있도록 부탄/프로판 비율을 게시하여 주도록 건의한 것이다.

전북조합 박상익 이사장 건의에 정운천 국회의원은 “LPG충전소에서 부탄/프로판 혼합비율과 가격을 게시하면 택시 및 일반 소비자들이 품질과 가격을 선택하여 충전할 수 있는 좋은 방법”이라며 적극 검토하여 정부에 요청하겠다고 말했다.

자가용 카풀업체 불법영업행위에 따른 법령개정 건의(탄원서)

국토교통위 안호영, 정동영 국회의원

자가용 불법유상운송 영업 알선 금지 및 퇴출 건의

전북조합 박상익 이사장은 자가용을 이용한 불법 유상운송 알선행위가 근절될 수 있도록 지난 3월 21일 국회 국토교통위원회 안호영 국회의원(완주 무주 진안 장수), 정동영 국회의원(전주병)을 찾아 탄원서 및 조합원 연명부를 첨부하여 건의했다.

현재 국회 국토교통위원회에 카풀 앱과 관련한 3건의 여객자동차운수

사업법 일부개정법률(안)이 제출되어 있다.

자가용의 영업목적을 금지하고 자가용 불법유상운송 영업 알선 금지 및 퇴출을 위하여 황주홍 국회의원 등 10인이 대표 발의한 여객자동차운수사업법 일부개정 법률안이 국회에 상정 시 반드시 통과되도록 안호영, 정동영 국회의원에게 건의한 것이다.

전남 순천시 개인택시 지부 복지·문화 회관 개소식

휴식공간, 대회의실, 통합콜 센터, 사무실 등 구성



지난 3월 12일 전남개인택시조합 순천시 지부는 700여 조합원의 복지 및 운송서비스 개선과 건전한 소통 공간의 중심점 역할을 하게 될 복지·문화 회관 개소식을 가졌다.

복지·문화 회관은 순천시 개인택시지부의 오랜 숙원 사업으로 지난 2014년부터 전남개인택시조합 이사장(여근하)과 순천시 개인택시 지부장(송하윤)의 적극적인 활동과 함께 지역 국회의원, 순천시가 어렵게 국비를 확보하여 마침내 작년 2017년 10월 준공의 결실을 맺게 되었다.

복지·문화 회관은 총 부지면적 474평에

건물 2층(총 건평 200평) 규모로 휴식 공간, 각종 회의와 교육을 위한 대회의실, 효율적인 콜센터 운영을 위한 통합 콜센터, 순천시 개인택시지부 사무실 등으로 구성되어 있으며 이는 전국 최초의 지자체 재정지원으로 건립된 복지·문화회관으로 앞으로 운송서비스 개선을 통해 운수근로자들의 행복이 시민들의 행복으로 이어지길 관계자들은 기대하고 있다.

특히 순천시는 “개소식 이후 교육 및 힐링 프로그램을 정기적으로 실시해 택시운수근로자들이 서비스 마인드를 향상시키고 재충전의 시간을 가지게 한다는 계획으로 앞으로 시민들이 한층 높은 수준의 행복 택시를 이용할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.



경기조합 파주시 조합

배차율 80% 콜센터, 타 지역 공무원까지 견학온다

택시 소외 지역 배차시 인센티브, 고객 응대율 높여
조합에서 미터기 업체 직영, 원가 수준 서비스 제공



경기조합 파주시 조합
윤우석 조합장

전국 각지에서 콜택시 시스템을 견학하러 오는 곳이 있다.

공무원들까지 방문한다.

경기도 파주 개인택시 조합 얘기다.

대기업인 카카오가 택시 콜 시장까지 진출하며 독점 체제를 구축하려는 사이, 대부분의 개인택시 콜센터가 문을 닫거나 유명무실화되고 있는데 파주조합 콜센터는 오히려 호황이다.

한 달에 24만 여 콜이 접수되고 이중 17만건 정도가 배차로 연결되고 있다.

배차율이 70~80%에 달한다.

파주시 개인택시가 541대인 점을 감안하면 차량 한 대 당 월 평균 314건 정도의 콜 배차가 연결되는 셈이다.

파주 조합에서 콜센터를 외부에 위탁 운영 맡겼던 4년 전의 콜접수 건수가 많아야 9만건에 불과했던 것과 비교해도 괄목할 만한 성장을 기록하고 있다.

콜센터의 성공 스토리를 확인하기 위해 멀리서는 거제, 대구 개인택시조합 관계자들이 견학왔다.

춘천 개인택시지부에서는 시 공무원까지 동행했다.

파주 브랜드 택시 콜의 성공 배경에 대해 파주 개인택시조합 윤우석 조합장은

“조합원과 택시 소비자 입장에서 콜을 이용하는 과정의 불편이 무엇인지를 파악하고 서로의 만족도를 극대화할 수 있는 방법으로 개선하려는 노력이 주효했다”고 설명했다.

◆ 상담원 동기 부여 위해 최고 수준 급여 체계 갖춰

파주 브랜드 택시 콜은 개인택시 조합원들과 택시 소비자 모두의 만족도를 높이는 방안으로 택시 소외 지역의 콜 배차 활성화에 주력하고 있다.

택시가 진입하기를 꺼려 하는 외곽 지역의 콜을 접수하는 조합원들에게 한 건당 1000~2000원의 인센티브를 제공하면서 고객 응대율이 높아졌다.

신속한 배차를 경험한 고객들은 또 다시 파주 브랜드 콜을 찾게 되니 자연스럽게 콜 활성화로도 연결되고 있다.

사소한 아이디어나 고객 불만도 놓치지 않는다.

출퇴근 시간이나 비가 내리는 등의 갑작스러운 일기 변화로 택시 수요가 많아지는 날에는 콜센터 응대 직원 수를 늘린다.

콜 접수의 많고 적음을 무시한 일괄적인 근무 방식을 배제하고 탄력적으로 상담 인력을 배치하면서 고객의 콜이 연결되지 않거나 대기 시간이 길어지는 불편을 해소하기 위한 조치다.

콜이 몰려 상담원과 연결이 되지 않는 상황을 배려해 휴대폰 URL 링크 메시지를 통해 배차되는 시스템도 개발했다.

특정 지역에 택시가 몰리는 것을 방지할 수 있는 어플리케이션도 개발했다.

파주콜 이양섭 센터장은 “파주 택시 콜이 하나 뿐이라는 점에 착안해 택시운전자들이 어느 지역에 많이 몰려 있는지를 스마트폰을 통해 확인할 수 있는 프로그램을 개발했다”고 말했다.

이 프로그램을 통해 택시가 덜 몰려 있



▲ 파주콜 택시미터



▲ 파주 브랜드 콜센터 모습

는 지점을 파악해 해당 장소에서 대기하면 그만큼 배차 확률이 높아지게 된다.

주소나 지번으로 접수된 고객 콜을 상담원들은 개인택시 조합원들이 인지하기 쉬운 지점으로 재해석해 알려준다.

숫자화된 주소 보다 ‘파주 헤이리 마을 00 식당 앞’ 등 지명도가 높고 인지하기 쉬운 장소로 바꿔 조합원들에게 콜을 보내면 배차에 응할지 여부를 신속하게 판단할 수 있기 때문이다.

파주콜센터에 근무하는 상담원은 현재 15명에 달한다.

상담원의 평균 월 급여가 200만원을 넘는데 일정 근무 기간이 지나면 상여금도 지급한다.

이에 대해 윤우석 조합장은 “상담원들이 고객에게 친절하게 응대해야 더 많은 콜 접수로 이어지기 때문에 충분한 동기 부여를 위해 전국 콜센터중 가장 높은 임금 체계를 운영하고 있다”고 말했다.

한편 파주조합은 조합 사옥 1층에 택시미터기 업체를 직영하고 있다.

미터기 장착, 수리 전문가를 채용해 조합원들에게 원가 수준의 서비스를 제공하고 있는데 윤우석 조합장은 “관내 택시미터기 업체가 없어 인접한 고양까지 나가야 하는 번거로움을 없애기 위해 조합에서 직영 업소를 운영하고 있다”고 설명했다.

(글·김신)

동아리 탐방

청주 청원 FC

‘축구로 체력 비축·스트레스 날리고 친목은 강화한다’

청주 개인택시 축구 동아리만 6곳, 지난해 대회서 우승
74세 조합원도 여전히 ‘공을 찬다’, 중독될 만큼 매력 있어



▲ 청주 청원 FC 안호상 회장

‘택시라는 좁은 공간에서 일을 하다 보면 체력 소모가 무척 큼니다. 건강을 돌보면서 스트레스를 날릴 수 있는 최적의 운동이 축구라고 생각합니다. 팀워크 운동이기 때문에 조합원들간의 단합을 도모하는데도 적격이지요’
청원FC를 이끌고 있는 안호상 회장은

‘축구에 중독되어 있다’고 말했다. 경기에서의 포지션은 ‘윙백(wingback)’을 맡고 있다. 미드필드를 넘어 골대로 향하는 상대 공격수를 차단하는 역할로 체력 소모가 적지 않은 위치이다. 환갑이 넘어 요즘은 젊은 친구들 못잖아 다닌다고 얘기하는 안호상 회장은 하지만 개인택시업계에 입문하고 나서야 처음으로 축구를 접하게 됐다고 말한다. “1991년에 개인택시를 받고 축구 동호회에 가입했는데 그 전에는 공이라는 것을 알지도 못했습니다. 하지만 아직까지도 축구장에서 뛰고 있으니 이제는 중독 수준이 된 셈입니다”

◆ 개인택시 은퇴자들도 여전히 동호회 활동

청원FC가 발족된 것은 2009년의 일이다. 모범택시운전자가 주축으로 약 50여 명의 회원을 보유하고 있다. 개인택시 사업자들의 축구 동아리인데 일반 회원들도 7~8명 끼어 있단다. 알고 보니 개인택시를 그만두고 은퇴한 이전 조합원들이 여전히 동아리에서

활동하며 유대 관계를 유지하고 있기 때문이다.

택시 휴무일에는 어김없이 축구장으로 모인다.

“공휴일을 제외하고 택시 휴무일이 찾아오는 3일에 한번은 항상 공을 잡니다. 한달에 평균 8번 이상은 모이는 셈이지요. 회원수가 많아 여러 게임을 하면서 오전 10시 정도부터 오후 2~3시까지 모임을 진행하는데 덕분에 모든 회원들이 고르게 운동을 할 수 있습니다”

◆ 인근 동호회원들과 교류 경기로 실력 겨뤄

운동이라는게 은근히 경쟁심을 부추기기 마련이다.

청원FC 역시 타 축구 동호회와 교류 경기 등을 갖고 있다.

한때는 서울, 원주 등 타 지역 개인택시 축구 동호회와 인연을 맺고 서로 실력을 겨루기도 했는데 일정 맞추기가 쉽지 않고 원정하는데 따른 비용 문제도 만만치 않아 현재는 주로 관내 동호회와 교류하고 있다.

다행인 것은 청주 관내에만 개인택시 축구 동호회가 청원FC를 포함해 6개

팀이 운영되고 있어 서로의 실력을 겨뤄볼 수 있는 충분한 여건이 된다는 점이다.

특히 같은 부제로 휴무일이 같은 청마, 직지FC와는 자주 교류 경기를 갖는다.

개인택시 청주 지부에서는 매년 관할 지역 축구 동호회들을 모아 대회를 열고 있는데 지난해 청원FC가 우승했다.

인근해 있는 충주FC와는 상호 방문 형태로 교류중이다.

올해 열리는 대회에서도 청원FC가 우승할 것으로 예상될 한다면 안호상 회장은 슬쩍 실력 자랑을 한다.

안호상 회장은 올해 62세로 청원FC에서 가장 나이가 많은 축에 속한다.

동호회에서 30대 후반이 가장 막내이며 동호회 연령층이 높다.

그런데도 여전히 운동장을 달리면서 근무일에 승객을 실어 나를 체력을 비축하고 스트레스는 날리며 조합원들간의 친목은 키우고 있다.

인근 직지FC에는 74세 조합원이 여전히 왕성하게 활동중이라고 말하는 안호상 청원FC 회장에게 ‘축구는 여전히 젊음’을 상징하는 것 처럼 느껴졌다.

(글·김신)



▲ 휴무일 축구 경기를 하는 모습.



▲ 지난해 열린 청주 지부 대회에서 안호상 회장이 우승 트로피를 들어 올리고 있다.



불법 유상운송 알선업! 서울만의 문제가 아닙니다!

지난 3. 30일(금) 14시 국회의원회관 대회의실에서 자유한국당 정책위원회 주최로 승용차 24시간 카풀제 도입 문제점 및 택시정책 개선을 위한 토론회가 열렸다.

서울시에만 국한된 문제라고 보기엔 여기사 막지 못한다면 카카오택시처럼 전국적으로 퍼져나갈수도 있다. 카풀앱이라고 하지만 기존 택시 이용객들의 파이를 나눠 먹는 것에 다름없으며 가격후려치기로 시장을 잠식해서 결국 전체 택시이용객들에게 기존 택시비는 비싸다 라는 인식을 심어주게 할 것이기 때문에 법적 제도와 장치를 개선하여 절대적으로 막아내야 할 것이다.

함진규 자유한국당 정책위의장의 인사말과 안기정 서울연구원 연구위원의 주제 발표로 시작된 토론회에는 김종신(자유한국당 국토위원회 전문위원), 김태황(전국택시노조 사무처장), 박준상(국토부 택시산업팀장), 박준환(국회 입법조사처 조사관), 송제룡(경기연구원 선임연구위원), 이광형(서울개인택시사업조합 이사) 이상 6명(가나다순)이 토론자로 참석하였고 우리 조합 임직원 및 전국택시노동조합연맹, 전국택시운송사업조합연합회 등 약 500여명의 택시업계 관계자가 참석한 가운데 24시간 카풀제의 문제점과 택시정책 개선방안에 대한 열띤 토론을 펼쳤다.

◆ 안기정 연구위원(주제발표)

택시 정책 개선방안으로 심야 할증율과 할증시간대 조정, 택시 합승 도입, 택시 승차 지역 지정, 택시 승차거부 행위 처벌 강화, 택시 센터 설치 및 인센티브 강화해야 할 것.

일자리의 양보보다는 질이 문제이며 주간 시간대의 카풀은 택시의 영업환경 악화와 일자리 구축에 악영향을 미칠 것.

현재도 택시 과잉공급으로 인해 영업환경이 악화되고 근로자 처우 또한 악화되는 등의 문제점이 있으며, 24시간 카풀까지 허용되면 유사택시업종이 증가하면서 택시 업계가 더 힘들어질 것.

택시의 유희기능을 활용하는 것이 진정한 공유경제이며 공유경제를 넘어 공생경제의 패러다임이 필요함.

◆ 송제룡 경기연구원 선임연구위원

택시 승차난 때문에 카풀제 도입이 검토되고 있는 것이며, 현재 여객자동차운수사업법에 출퇴근 시간대에 대한 명확한 규정이 없어 유상운송용으로 승용차의 24시간 카풀제가 합법적인가에 대한 논쟁의

소지가 있음.

카풀제로 승용차가 24시간 운행하게 되면 다양한 자가용 자동차에 의한 유상운송행위가 가능해져 관련법의 의도와는 다르게 택시산업에 부정적인 영향을 주는 결과를 초래할 수 있으며, 택시수요가 많은 시간대에 택시가 많이 운행될 수 있도록 하는 택시 정책이 필요함.

◆ 김태황 전국택시노조 사무처장

정부가 법을 잘 설계해왔다면 이런 토론회가 있을 수 없음.

카풀을 빙자한 렉시, 풀러스 등 업체가 자가용 유상운송 알선행위를 하고 있는 것이며 공유경제와는 전혀 다른 불법적인 형태를 공유경제로 포장하고 있음.

◆ 박준상 국토부 택시산업팀장

지난해 12월 카풀앱 풀러스가 24시간 선택제를 도입하면서 논란이 일어나고 있으며, 카풀 문제를 해결하려면 카풀 하나만 봐선 안되고 택시산업 경쟁력을 강화하는 방안을 동시에 논의해야 함.

◆ 김종신 자유한국당 국토위원

택시 미스매칭의 해소를 위해 합승을 그 대안으로 제시할 수 있을것.

◆ 박준환 국회 입법조사처 조사관

효과적인 교통정책으로서 택시와 카풀을 활용할 수 있는 입법적 대안을 마련해야 할 것.

카풀에 대한 합법적인 범위를 분명하게 해 불필요한 오해를 줄이고, 안정적인 서비스 제공을 가능하게 하는 노력이 필요하며 택시 등 기존 운송 업계와 새로운 공유 교통업계가 상생할 수 있는 대책을 마련해야 함.

지금 당장 카풀앱 관련 논의를 하는 것보다 택시 업계 자체 경쟁력 강화를 모색하려는 노력이 필요하며 앞으로 4차산업혁명으로 오는 다양한 상황 등을 어떻게 대응할지 대책 논의가 필요함.

◆ 서울개인택시조합 이광형 이사

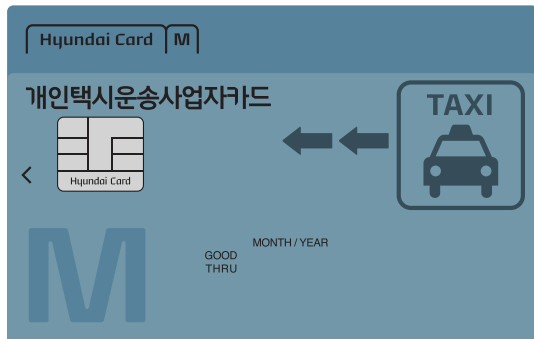
지금 택시 시장이 안 그래도 힘든데 그걸 나누어 먹자고 대기업들이 덤비는 형국이며, 택시를 하기 위해선 택시운전자격을 취득하고, 법인택시 3년 무사고 경력을 만들어 사업용차량 운전정밀 신규검사를 통과하고 범죄경력 사전조회까지 수시로 받고 있는데 똑같은 일을 하면서 너무 간단한 기준으로 드라이버를 모집하고 가격은 20% 정도 싸게 하여 경쟁하려 하고 있음.



여객자동차운수사업법을 정비하여 카풀앱을 이용한 불법 자가용 영업행위가 파고들 수 있는 여지를 주지 말아야 하며 불법 알선행위를 하는 사업자에게 5년 이하 징역또는 5천만원 이하 벌금을 부과하는 등 강력한 처벌을 해야함.





현대카드 개인택시운송사업자 전용카드

LPG 면세 및 보조금 지원



현대카드M-개인택시(유류)
국내전용 연회비 없음

주요 혜택

<p>LPG 충전 시 리터당 239.85원 면세 및 보조금</p> 	<p>SK충전소에서 LPG 충전 시 1% M포인트 적립</p> 	<p>종합건강검진 예약 시 40~60% 할인</p> <p>· 전국 130여 개 건강검진센터</p> 	<p>국내 가맹점에서 0.5% M포인트 적립</p> 
--	---	--	--

유의사항

- LPG 면세 및 보조금 혜택은 일 4회 한도, 부제일 이용 건 및 1회 충전 한도량 72리터 초과 시 지급 제외
- LPG 리터 측정은 국세청 및 국토교통부 기준이며, 보조금 혜택 기준은 국토교통부 정책에 따라 변동 가능
- 종합건강검진은 온라인메드 홈페이지(www.onlinemed.co.kr) > 파트너 고객 예약 또는 상담센터(1566-7775) 통해 예약 후 이용
- 1회 이용금액 천원 단위 미만은 M포인트 적립 제외되며, 장기카드대출(카드론), 단기카드대출(현금서비스), 연회비, 제수수료,이자, 지방세·국세 등 세금 납부액, 도시가스요금, 대학·대학원 등록금 납부 결제건, 자동납부서비스 이용수수료, 당사의 모든 할인서비스 및 무이자할부 이용금액 적립 제외

자세한 내용은 카드 발급 전 현대카드 홈페이지(www.hyundaicard.com) 및 상품설명서, 약관 참고

카드 이용금액 연체 시 22.5~24.0%의 연체이자율 적용
(회원별, 연체 기간별 차등 적용)

신용카드 남용은 가계 경제에 위협이 됩니다

여신금융협회심의필 제2017-C1b-11329호(2017.10.17~2018.10.16)

화제의 정치인 더불어민주당 권철승 의원

택시 개별 소비세 및 부가세 일몰기한 4년 연장 추진

2018년 일몰 예정 납부세액 경감제도 4년 추가 연장 LPG 부탄 개별소비세 지원도 일몰, 연장 법안 발의

개인택시 연료에 대한 개별소비세 등의 감면 일몰과 법인택시 회사의 부가가치세 경감 기한을 2022년 말까지 4년 연장하는 방안이 추진된다.

국회 더불어민주당 권철승 의원(경기 화성병)은 올해 말로 일몰이 도래하는 개인택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면조치와 택시운임 부가가치세 경감을 4년 연장해 택시사업자의 경영여건과 택시운수종사자의 근로여건을 개선시키려는 취지의 조세특례제한법 개정안 2건을 대표 발의했다.

현재 택시업계는 택시의 공급 초과와 경기 불황으로 이용 승객이 감소한데다 고유가에 따른 유류비 증가 등으로 어려움을 겪고 있다.

업계는 운송원가가 계속 상승하지만 정부의 불가안정 우선 정책으로 택시 운임 현실화가 어려운 실정이라고 호소하고 있다.

지난 해 문재인 대통령 공약으로 법인 택시 회사의 부가가치세 납부세액 경감비율을 현 95%에서 99%로 올리고 추가 경감분인 4%에 해당하는 금액은 국토교통부 장관이 승인한 택시운수 종사자 복지재단에 납부하도록 하는 법안이 국회를 통과했다.

하지만 세제 감면의 일몰기한이 올해 말까지여서 실질적으로 택시운수 종사자가 복지재단에서 제도의 수혜를 받기가 어려운 상황이다.

◆ 택시용 부탄 세제 지원 일몰, 4년 연장 제안

현행 개별소비세법은 공로 여객 수송의 약 38%를 담당하고 약 30만 일자리를 창출하는 등 사회적 책임과 기능을 다하고 있는 일반택시운송업 및 개인택시운송사업을 지원하기 위해 택시연료 중 부탄에 부과되는 개별소비세 및 교육세의 일부를 지원하고 있다.

하지만 장기적인 경기침체, 택시 수요공급 불균형 및 연료 부담 등이 택시운송사업의 경영난과 택시종사자의 실질수입 감소로 이어져 택시이용자에 대한 서비스의 질이 낮아지는 악순환이 반복되고 있다는 것이 권철승 의원의 분석이다.

이에 따라 택시 연료에 대한 개별소비세 및 교육세를 감면하는 등 일부 지원을 시행하고 있지만 제도 일몰기한이 2018년으로 올해 종료된다.

이와 관련해 권철승 의원은 적용 기한을 2022년까지 4년간 연장해 택시사업자의 경영여건과 택시운수종사자의 근로여건을 개선하고 택시 이용자의 서비스개선도 함께 도모하는 법안을 발의했다.

권철승 의원은 “현재 택시노동자들은 열악한 근로환경 속에서 최저임금에도 못 미치는 임금을 받고 있다”며 “30

만에 달하는 택시노동자의 임금복지 개선과 근로여건이 향상되고 생활안정에 기여할 수 있도록 처우개선 마련에 최선을 다하겠다”고 발의 취지를 전했다.

(글·기획부장 김도길)



▲ 권철승 의원

사람이 우선!
자동차는 차선!

교통사고 없는 대한민국 만들기








✌️ **졸리면 잠시 휴식, 졸음 운전 NO!**

✌️ **출발전 앞뒤 안전띠 체크!**

✌️ **음주운전 자살행위, 과속운전 살인행위!**





{ 2018년 주요 사업 추진실적 }

1 자가용 불법유상운송행위 근절 개선 건의

■ 연합회를 비롯한 택시 노·사 4개 단체는 2016년부터 자가용 불법유상운송행위에 대하여 2015년 국내에서 우버가 불법유상운송행위로 퇴출 되었음에도 유사 앱인 '플러스', '럭시' 등은 「여객자동차운수사업법 제81조제1항」 근거를 빌미로 카풀을 표방한 스마트 폰 앱이 등장하고, 자가용을 이용한 불법 유상운송 알선행위가 무분별하게 확대되어 "제2의 우버 사태"로 예상됨에 따라 단속 및 제도개선을 국회, 정부 등에 지속적으로 건의하였으며, 그 추진사항과 국회에 제출된 3건의 여객자동차운수사업법 일부개정법률안의 주요내용은 다음과 같다.

일정	추진사항
2018.1.22	○ 택시노사 4개 단체 성명서 발표 - 자가용 불법 영업행위를 4차산업혁명이라고 주장하는 「4차산업혁명위원회」를 규탄한다!!
2018.1.23	○ 자가용 불법유상운송행위 근절 탄원서 서명 추진
2018.2.1	○ 택시노사 4개 단체 성명서 발표 - 택시업계 의사를 왜곡하는 「4차산업혁명위원회」의 기만적 언론 플레이를 규탄한다.
2018.2.26	○ 택시노·사 4개 단체 여·야 당 대표 면담 요청 - 더불어민주당, 자유한국당, 바른미래당, 민주평화당 등
2018.3.12	○ 자가용 카풀업체 불법 유상운송행위 근절을 위한 탄원서 및 서명부 국토교통위원회에 제출(서명인원 33,297명)
2018.3.21	○ 국회 4차 산업혁명특별위원회 위원들에게 요청 - 카풀과 관련된 건의사항, 질의 자제 요청
2018.3.30	○ 승용차 24시간 카풀제 도입 문제점 및 택시정책 개선을 위한 토론회 우리업계 참석 - 주최 : 자유한국당 정책위원회 - 서울 450명, 경기 130명 등
2018.4.3	○ 자가용 불법 운송행위 근절건의 - 택시노·사 4개 단체 명의로 국토교통부에 건의
2018.4.10	○ 자가용 불법 운송행위 근절 관련 탄원서 및 서명부 송부 - 택시노·사 4개 단체 명의로 청와대 정무수석(한병도), 더불어민주당(정책위원회위원장), 자유한국당(정책위원회위원장), 국토교통부위원회(위원장)에게 건의

◎ 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(3건)의 주요내용

· 출·퇴근 때 승용자동차를 유상으로 함께 타는 경우를 금지사항에 포함시킴으로써 택시 사업의 불황 해결에 기여하고 동승으로 인해 발생할 수 있는 법적 문제를 줄이는 내용으로 국민의당 전남 고흥군·보성군·장흥군·강진군 황주홍 의원 등 10인이 대표 발의한 여객자동차운수사업법 일부개정 법률안 주요 내용은 다음과 같다.

대표발의	주요 내용
황주홍의원 대표발의 (10인) (2017. 11. 23)	○ “출·퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우” 예외조항 삭제

· “출·퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우”에 대하여 “출·퇴근의 시간대”를 명확히 하고 카풀 앱 업체의 자가용 유상운송 알선행위를 금지시켜 자가용 불법여객운송행위를 근절하고 여객운송질서를 바로 잡고자 국민의당 경기 수원시 갑 이찬열의원 등 10인이 대표 발의한 여객자동차운수사업법 일부개정 법률안의 주요 내용은 다음과 같다.

대표발의	주요 내용
이찬열의원 대표발의 (10인) (2017. 12. 15)	○ “출·퇴근시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 의미한다)”를 명시하고, 카풀 앱 업체의 자가용 유상운송 알선행위를 금지

· 출·퇴근 시간을 구체적으로 명시함으로써 법률 해석상의 혼란을 방지하려는 내용으로 자유한국당 비례대표 문진국의원 등 10인이 대표 발의한 여객자동차운수사업법 일부개정 법률안('18. 01. 30)의 주요 내용은 다음과 같다.

대표발의	주요 내용
문진국의원 대표발의 (10인) (2018. 01. 10)	○ “출·퇴근시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 말하며, 토요일, 일요일 및 공휴일인 경우는 제외한다)”를 명시함.

■ 택시 노·사 4개 단체는 자가용 카풀업체 불법 유상운송행위 근절을 위한 탄원서 및 서명부(서명인원 33,297명)를 청와대 정무수석(한병도), 더불어민주당(정책위원회위원장), 자유한국당(정책위원회위원장), 국토교통위원회(위원장)에게 탄원서를 송부하여 택시 업계의견을 전달하였다.

탄 원 서

공유경제 미명하에 택시산업 고사시키는 자가용 카풀업체 불법영업행위 즉각 중단 !!!

자가용을 이용한 불법 유상운송 알선행위가 무분별하게 확대되어 “제2의 우버 사태”발생으로 택시업계 생존권 위협 !!!

우버가 지난 2015년 국내에서 철퇴를 맞은 지 1년이 채 지나지 않아 사실상 우버와 큰 차이가 없는 유사 앱인 '플러스', '럭시' 등이 「여객자동차운수사업법 제81조제1항」근거를 빌미로 카풀을 표방한 스마트 폰 앱이 최근 1년 사이에 폭발적으로 증가하면서 자가용을 이용한 불법 유상운송 알선행위가 무분별하게 확대되어 “제2의 우버 사태”로 이어져 또 다시 택시산업에 막대한 악영향을 미치고 있어 택시운수종사자 30만 명의 생존권이 심각하게 위협받고 있습니다.

자가용을 이용한 출·퇴근 카풀제도의 악용으로 부당 행위 증가 !!!

플러스 등은 제4차 산업혁명, 공유경제 등으로 자신의 사업을 포장하면서 현재 주말을 제외한 평일 출·퇴근 시간대를 오전 6시부터 오전 11시(출근시간), 오후 5시부터 새벽 2시(퇴근시간)까지 광범위하게 정하여 자가용을 소유한 일반인 운전자를 고용해 불특정 다수의 시민에게 알선하여 운전자 1인 기준 운송원가를 제외하고도 매월 수십 만 원, 많게는 1백 만 원 이상 중 약 20%는 카풀업체 수수료로 부당 운송수입을 취하고 있습니다.

“허울뿐인 공유경제”로 거대 자본주의 이윤 추구 병폐와 택시업계 활성화 저해로 시장질서 문란 !!!

현행법상 자가용을 이용한 카풀을 제한적으로 일부 허용하고 있는 것은 출·퇴근 시간대 같은 방향으로 가는 시민(지인, 동료 등)이 상호 차량을 공유(자가용승용자동차 이용역제) 함으로써 시내 교통 혼잡을 해소 및 사회적 비용 감소하는 데에 그 목적을 두고 있음에도 이를 순전히 돈벌이 수단으로 변질됨으로서 여객자동차운수사업법 상 택시 면허제의 근간을 흔들며 국내 여객운송질서를 심각하게 훼손되고 있습니다.

택시는 1일 15시간에 가까운 중노동에 시달리면서도 성실하게 운행하고 있는 전국의 약 30만 명의 택시운수종사자들이 지난 반세기 동안 일궈온 택시시장임에도 소위 “공유경제”를 앞세운 몇몇 거대 자본이 이윤 추구만을 목적으로 그 시장을 빼앗으려는 전형적인 천민자본주의적 행태에 지나지 않으며, 이와 같은 무분별한 시장잠식을 제한하기 위한 최소한의 법률적 테두리를 국가의 성장 저해요소로 치부하는 것은 지나친 비약입니다.

카풀 앱 업체들은 자율적으로 요금을 정해 택시요금보다 저렴하다는 것을 부각시켜 가격경쟁을 유도 하려고 하나 택시 요금제도는 시·도지사의 신고·수리제도로 인하여 가격경쟁이 불가능함으로써 “택시수요를 빼앗아가는 구조”로 공유경제의 논리와는 전혀 다른 형태의 이른바 불법적인 택시유사운송업에 불과하며, 단지 불법적인 요소를 공유경제로 포장하고 있습니다.

자가용을 이용한 불법 유상운송 알선행위는 범법자 양산과 교통사고 발생 시 보험처리 불가능으로 이용자 피해 심각 !!!

여객자동차운수사업법에 따른 면허를 받지 아니하거나 등록을 하지 아니하고 여

www.klpg.or.kr

깨끗한
내일을 위해
부르릉



더 깨끗한 환경을 만드는 청정 에너지
더 힘찬 자동차를 만드는 파워 에너지
더 건강한 내일을 만드는 그린 에너지
우리에게는 LPG가 있습니다

Clean Energy, Clean Tomorrow

 대한LPG협회

객자동차운송사업을 경영한자 또는 자가용 자동차를 유상으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선한 자에 대하여, 「여객자동차운수사업법 제90조」에 의거 2년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처하도록 명문 규정이 있음에도 불구하고, 이들 카풀 업체들은 불법유상운송행위가 아니라고 주장하며 일반인으로 하여금 불법행위를 하도록 조장하고 있습니다.

카풀업체는 운전자에 대한 정보를 공개하고 있지만 이는 차종, 차량번호, 이름 등 극히 일부에 지나지 않아 과거 범죄경력을 알 수 없어 주 이용자가 여성이라는 점에서 성범죄에 악용되는 등 잠재적 범죄피해에 심각하게 노출되어 안전 사각지대에 놓일 가능성이 대단히 큼니다.

국내 보험사 역시 이와 같은 카풀서비스를 불법유상운송행위로 간주하여 교통사고 상해 또는 강력범죄 피해가 발생하더라도 이용자에 대해서는 보험약관에 의거 (종합) 보험처리가 불가능해, 이에 일부 업체는 자체적인 피해보상 제도를 만들었으나 실제 보상금액은 턱없이 미비한 수준입니다.

자가용 카풀앱은 영업목적의 불법여객운송 (중개·알선) 사업에 불과하며, 허울뿐인 새로운 기술

카풀앱은 4차산업혁명을 선도할 새로운 기술이 아닙니다. 기존의 우버와 같이 단순한 중개 운송업무에 불과하고, 앱을 통한 단순 중개·알선 운송행위로 수익을 취하는 영업목적의 불법여객운송(중개·알선) 사업에 불과합니다. 단순한 불법 여객운송 중개·알선 영업수단에 불과한 카풀앱을 마치 4차산업혁명인 것처럼 과도하게 포장해 기존 산업의 법률미비를 악용해 틈새시장을 노리는 중소기업의 시장을 침해하는 것이며, 면허사업을 경쟁·대체하고자 규제를 폐지·완화해주는 것입니다.

카풀의 앱은 새로운 플랫폼기반이 아닌 카카오택시 등을 통해 이미 구축된 서비스이고 카카오택시 등은 관련 법률을 준수하고 있으나, 카풀앱을 24시간 확대 운영하는 '출·퇴근 시간 선택제'는 여객자동차운수사업법에서 카풀의 허용취지에 반하는 것으로 시민의 편익보다 개별기업의 이익만으로 국한되는 것에 불과합니다.

현재 국회 국토교통위원회에는 카풀 앱과 관련한 3건의 여객자동차운수사업법 일부개정법률(안)이 제출되어 있습니다. 자가용의 영업목적을 금지하고 자가용 불법유상운송 영업 알선 금지 및 퇴출을 위하여 황주홍의원 등 10인이 대표발의한 여객자동차운수사업법 일부개정법률안이 2018. 5. 임시국회에서 반드시 통과되어 불법자가용 유상운송행위를 근절할 것을 강력히 촉구합니다.

국회와 정부는 자가용불법유상운송행위 근절을 위한 관련법 개정을 즉각 단행하라!!!

2018. 4. .
전국택시운수종사자 33,297 인

현 행	개 정
그 대상은 다음 각 호와 같다. 1. 2. (생략) 3. 자격유지검사의 경우에는 다음 각 목의 사람(택시운송사업에 종사하는 운수종사자는 제외한다) 가. 나. (생략) ④ (생략)	-----, 1. 2. (현행과 같음) 3. ----- ---- 사람
⑤ 운전적성정밀검사의 항목·방법 및 절차 등에 관하여는 국토교통부장관이 정하는 바에 따른다.	가. 나. (현행과 같음) ④ (현행과 같음) ⑤ 제3항에도 불구하고 택시운송사업에 종사하는 운수종사자는 「의료법」 제3조제2항제1호가목에 따른 의원, 같은 항 제3호가목 및 마목에 따른 병원 및 종합병원의 적성검사(신체 능력 및 질병에 관한 진단을 말한다)로 자격유지검사를 대체할 수 있다.
⑥ 제3항제3호에 따른 자격유지검사는 검사 대상이 된 날부터 3개월 이내에 받아야 한다.	⑥ 운전적성정밀검사 및 제5항에 따른 적성검사----- -----, ⑦ ----- ----- -----.

- 부 칙 -

제1조(시행일) 이 규칙은 공포한 날부터 시행한다. 다만, 제49조의 개정규정은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제3조(자격유지검사에 관한 특례) 부칙 제1조 단서에 따른 시행일 당시 제49조제3항의 개정규정에 따른 자격유지검사 대상이 된 운수종사자는 제49조제7항에도 불구하고 시행 후 1년 이내에 자격유지검사를 받아야 한다.

3 카카오택시 호출기능 강화에 적극 대응

■ 연합회를 비롯한 택시노사 4개 단체는 카카오택시 플랫폼이 추가하는 호출기능인 유료 기반의 '우선 호출'과 '즉시배차'에 대하여 성명서를 발표하고, 대자보를 시도 및 시군 지역의 LPG 충전소 등에 부착하여 택시업계의 의견을 적극 홍보하였다.

성명서

시장독점적 지위를 악용하여 일방적으로 유료화 사업을 추진하는 카카오택시를 규탄한다!

그동안 정부 당국과 우리 택시업계에서 제기해 왔던 위법성 논란 및 각종 부작용 야기와 같은 현실적인 우려에도 불구하고, 일방적으로 카카오택시 유료화 사업을 강행하려는 카카오택시의 입장에는 아무런 변화가 없다.

이에 우리 택시노사 4개 단체는 카카오택시 유료화 사업 방침에 대한 철회를 재차 촉구하며, 향후 관련 사업을 추진함에 있어 택시산업의 공공성을 충분히 반영하여 줄 것을 강력히 요구하는 바이다.

택시는 공공재적인 성격이 짙은 운송수단, 반면 카카오택시 유료화 방침은 그러한 사실을 충분히 반영치 못해

택시는 일반 이용시민들의 이동권 보장과 교통편의 증진을 위한 공공재로서의 성격이 매우 짙은 운송수단이다.

이에 인가권을 가진 각 지자체에서도 택시요금을 지방공공요금으로 분류하고, 그 수준을 조정하는 경우에도 물가대책위원회, 지방의회 심사 등과 같이 엄격한 소정 절차를 거쳐서 시행하는 등 직·간접적으로 적극 개입하고 있다.

반면 카카오택시는 유료 호출 서비스를 출시함에 있어 이용료 설정과 관련하여 어떠한 공론화 절차도 없이 시장경제 논리만을 앞세우고 있다.

이는 택시가 공공재적인 성격이 짙은 운송수단이라는 점을 충분히 고려하지 않고, 플랫폼 이용료라는 편법적인 수단을 명분으로 사실상 카카오택시 호출 서비스를 유

2 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정령 공포 (택시 자격유지검사·적성검사 도입 관련)

■ 국토교통부는 고령 택시종사자의 증가에 따른 교통사고 발생 위험 등에 대응하여 65세 이상의 택시 운수종사자도 자격유지검사 대상이 되도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 내용으로 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정령을 공포(2018. 02. 12)하였으며, 그 주요내용 및 신·구조문대비표는 다음과 같다.

◎ 주요내용 및 신·구조문대비표

- 만 65세 이상의 택시운수종사자에 대해 자격유지검사 및 적성 검사 도입
- 교통사고 발생 위험 등 사회적 우려에 대응하여 만 65세 이상의 택시운수종사자는 자격유지검사의 대상이 되도록 하되, 의료기관에서 적성검사를 받는 것으로 이를 대체할 수 있도록 함.
- 적성검사의 항목·방법 및 절차 등에 관하여는 국토교통부장관이 정하는 바에 따름
- 신·구조문대비표

현 행	개 정
제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등) ①·② (생략) ③ 운전적성정밀검사는 신규검사·특별검사 및 자격유지검사로 구분하되,	제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등) ①·② (현행과 같음) ③ ----- -----

료화 하려는 것에 지나지 않는다. 또한 카카오 택시가 주장하는 바와 같이 일시적으로 발생하는 택시 수급불균형 문제 해소를 위한 근본적인 해결책도 될 수 없다.

카카오 택시 유료 서비스 이용료(2~5천원)도 기존 지자체 인가 콜 비 대비 지나치게 과도한 수준

카카오 택시에서 설정한 유료 호출 서비스 이용료는 2~5천원으로, 기존 각 지자체에서 인가한 지역별 택시 콜 비(주로 1천원 내외, 서울지역 심야 최대 2천원)와 비교할 때도 지나치게 과도한 수준이다.

이는 정작 유료 호출 서비스 운영 당사자인 카카오 택시는 쏙 빠진 채, 택시요금 불만과 관련해 시비와 분쟁 발생시 이용 승객과 택시기사간의 갈등의 골만 깊게 만들 요인으로 작용할 것으로 전망된다.

또한 카카오 택시는 기존 무료 호출 서비스 역시 계속적으로 유지할 예정이라고는 하나, 정서상 유료 호출 서비스가 보편화되면 결국 무료 서비스의 질은 나빠질 수밖에 없고 일반 승객들이 택시 서비스를 이용할 수 있는 기회가 사전에 차단당하는 결과를 초래할 것이 너무나도 자명한 실정이다.

이는 일정한 금액의 추가 대가를 지불하는 일부 수요자에게만 택시이용을 통한 이동권을 담보하는 꼴이 되어 승객에게 효율적으로 택시를 배차하게 될 것이라는 카카오 택시의 당초 계획은 사라지고 결국 택시요금만 인상되었다는 부정적인 인식만 남게 될 것이다.

더욱이 기본요금 3천원 구간의 이동을 위해 유료 호출 이용료 5천원을 추가 부담하는 등 배보다 배꼽이 더 큰 웃지 못 할 촌극이 빈번히 발생할 것도 충분히 예상 가능하다.

카카오 택시 유료화는 택시시장에서의 독점적 지배력을 통한 특정 기업의 이익만을 추구하는 것에 불과하고, 상대적으로 경제력이 충분치 않은 일반 서민, 학생, 고령자, 교통약자 등은 사실상 택시 이용을 제한당하는 결과를 야기하여 결국 소비자인 택시이용 승객의 경제적 부담을 가중시킬 뿐이다.

카카오 택시의 출현으로 기존 콜 사업 고사, 공공 기업의 독단적 횡포를 견제할 수 있는 수단 필요

사실 막대한 자금력을 가진 카카오 택시의 등장은 전국 580여개에 이르던 중소규모의 콜 사업자는 물론 지자체에서 운영하였던 브랜드 콜, 택시업계의 의견을 수렴하여 정부가 택시이용 승객의 편의를 제고하고자 구축하여 오던 전국 택시 통합 콜(1333) 사업도 무력화하여 고사시킨 바 있다.

이렇듯 거대한 영향력을 가진 공공기업의 일방적인 전횡을 방지할 경우, 국내 여객 운송 질서를 파괴할 위험부담이 매우 클 뿐만 아니라, 운송질서 파괴시 국가적 시스템 재건을 위해 공공부문에서 투입할 사회적 비용부담도 결코 작지 않을 것이다. 또한 그러한 위험부담은 일개 기업에서 담보할 수 있는 범위도 아닐 것이다.

카카오 택시 유료화 즉각 철회하라!

지금과 같은 일방통행식 유료화 사업 추진은 결국 택시수요의 이탈로 이어져, 중국적으로는 택시산업이 황폐화를 초래할 것이다. 장기적으로는 택시 관련 사업에 대해 더 이상의 수익성을 기대할 수 없게 될 경우에는 카카오측의 사업범위를 확장을 위한 수단으로 택시산업이 악용되는 결과만을 가져올 것이다.

이렇듯 초기 이용료 무료 전략과 무차별적인 광고를 통해 우선 시장을 잠식하고 시장 지배적 지위를 활용해 일방적으로 유료화 사업을 추진하는 대기업의 전횡에 따른 막대한 피해는 결국 고스란히 택시를 이용하려는 일반 승객과 관련 종사자에게 전가 될 것이 너무나도 자명하다.

수요공급에 따른 각종 요금의 차등화 문제는 충분한 공론화 절차를 거쳐 합법적 형태로 진행 필요!

카카오 택시에서 추진하려는 수요공급에 따른 각종 요금의 차등화 문제는 택시 호출시장을 독점한 기업의 판단만으로 결정할 수 없으며, 택시가 공공재로서 수행하고 있는 역할을 고려하여 충분한 공론화 절차를 거쳐 관련 법령의 개정과 제도적인 정비를 통해 택시 탄력요금제 도입 등과 같이 합법적인 형태로 진행되어야 할 사안이다.

이에 장기적인 계획을 세워 관련 업계와 교통전문가, 정부 등으로 구성된 기구에서 심도 있는 토론과 종합적인 연구가 전제된 다음 실행에 착수해 나가야 할 것이다.

**전국 택시 종사자 30만 명은 무료 서비스를 통해
택시 호출시장을 장악한 카카오택시의
호출서비스 유료화를 즉각 중단할 것을 요구한다!!!**

2018. 03. 29.

**전국택시노동조합연맹 전국민주택시노동조합연맹
전국개인택시운송사업조합연합회 전국택시운송사업조합연합회**

공제경쟁력을 말하다

공제조합 경영 적신호 사고율을 낮추자!!!

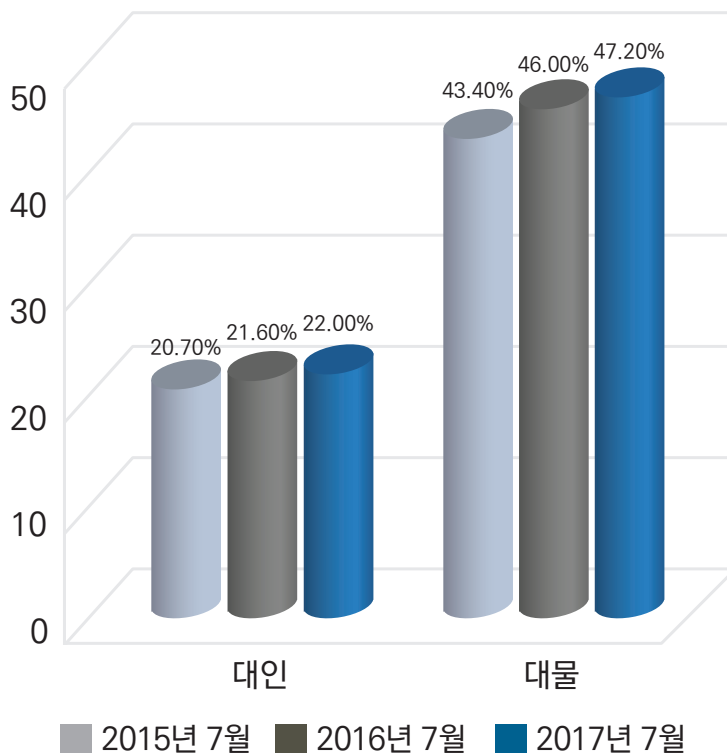
최근 들어 조합원의 사고율 증가로 인하여 공제조합의 경영수지가 악화 되고 있다. 최근 3년간 사고율을 비교해보면 매년 확연히 사고율이 증가하고 있음을 알 수 있어 이에 대한 특단의 대책이 요구되고 있는 실정이다.

특히 근래 들어 수입 자동차의 시장 점유율이 높아지면서 조합원과 수입자동차와의 사고 또한 증가하고 그로 인하여 수입차량의 손해율이 증가하고 있고 실정이다.

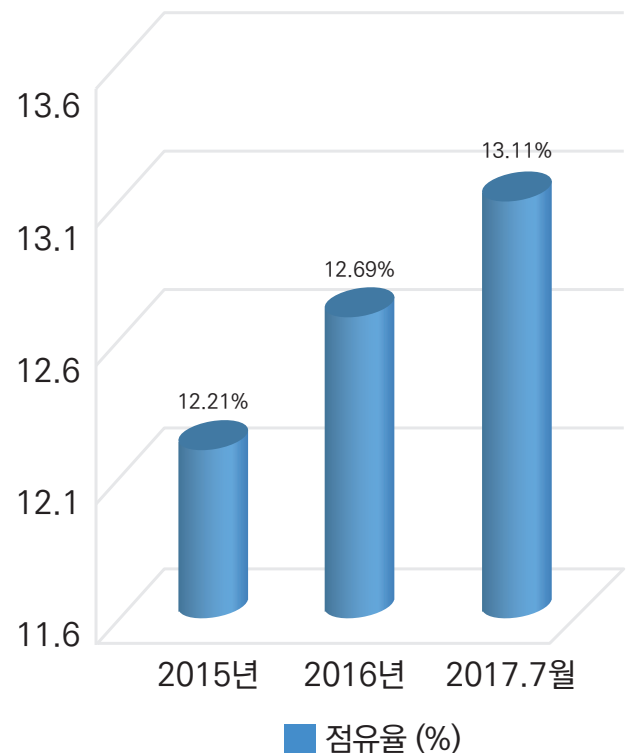
공제조합에서는 이에 대한 대책으로 수입차량 수리업체 및 수입차량 손해사정 프로그램의 계약 체결을 통한 손해율 감소에 노력하고 있다.

이에 따라 공제조합에서는 2017년 9월 11일 경영 개선을 위한 워크숍을 개최했으며 여기서 사고율 감소 및 수입차 관리, 고액사고충당금관리 등의 다양한 개선방향에 대하여 논의하고 사고율 낮추기에 적극 앞장서서 노력하기로 다짐하였다.

| 사고율 비교



| 수입차사고 점유율





전문가 칼럼 : 이영재 환경부 친환경자동차기술개발사업단장

시점의 문제일 뿐 내연기관자동차 사라질 것!



▲ 이영재 환경부 친환경자동차기술개발사업단장

1960년대까지만 해도 석탄이 주류 에너지였다.

‘주탄중유(主炭從油)’ 즉 석탄이 주도하고 석유가 보조하는 시절이었다.

그러나 달도 차면 기울듯 석탄은 주력 에너지의 자리를 석유에게 내어주고 ‘주유중탄(主油從炭)’으로 현재에 이르고 있으며, 작금에는 신재생에너지가 미래에너지로 부상 중에 있다.

자동차는 1769년 프랑스의 니콜라 귀노가 세계 최초로 증기기관자동차를 발명하면서 석탄을 주 연료로 사용하게 됐다.

이후 1886년 독일의 카를 벤츠와 고틀리프 다임러에 의한 가솔린엔진자동차의 탄생, 1893년 독일 루돌프 디젤의 디젤기관 발명 등 내연기관의 태동과 때맞춘 석유의 대량 공급에 힘입어 값싸고 사용이 편리한 석유를 연료로 사용하는 내연기관 자동차가 150년이 넘도록 현재까지 독보적인 수송수단의 위치를 확보하고 있다.

그러나 전 세계적으로 에너지 안보와 환경 친화에 대한 요구가 높아지면서 하이브리드차, 전기차, 수소연료전지차 등 다양한 그린카가 등장하고 최근에 보급을 확대해 나가고 있다.

에너지 변천사처럼 내연기관자동차도 언젠가는 세월의 흐름에 떠밀려 뒷전으로 밀려날 날이 올 수 있다.

그런데 그 전환 속도를 앞당길 빌미를 제공한 것은 아이러니하게도 내연기관자동차 제작사들이라는 점이 흥미롭다.

지난 2015년 발생한 미국발 폭스바겐 스캔들은 내연기관자동차의 시장 퇴출 시발점(始發點)으로 해석되어도 큰 무리가 없기 때문이다.

폭스바겐이 디젤승용차 배출가스를 조작해온 사실이 알려지면서 내연기관자동차의 환경 위해성 논란은 전 세계적으로 확대됐고 최근에는 아우디, 다임러벤츠,

BMW, 포르쉐 등 독일 우수 자동차업체들까지 디젤차 배출가스 조작에 담합했다는 의혹이 제기되면서 내연기관자동차의 퇴출 움직임은 탄력을 받고 있다.

◆ 내연기관 퇴출 선언한 유럽, 하이브리드차 생존 여지 남아 있어

지난해 7월, 프랑스와 영국은 잇달아 2040년까지 내연기관자동차의 신규 판매를 금지한다고 선언했다.

차량 보유기간이 대략 15년인 것을 감안하면 신규 판매가 금지되고 2055년이 되면 내연기관자동차는 완전히 퇴출되는 얘기다.

다만 영국 환경성 장관은 언론 인터뷰에서 순수 가솔린과 디젤자동차의 퇴출만을 언급했다.

따라서 전기모터와 내연기관을 함께 사용하는 하이브리드자동차가 살아남을 여지는 남겨진 셈이다.

세계 우수 자동차의 본산지인 독일도 내연기관 자동차 퇴출 분위기에서 자유롭지 못한 상황이다.

지난해 8월, 독일 메르켈 총리조차 언론 인터뷰에서 ‘영국과 프랑스의 내연기관차량 퇴출 정책에 공감한다’고 언급한 것이다.

구체적인 시기는 말하지 않았지만 디젤차보다 가솔린차가 먼저 퇴출 대상이라고 밝혀 프랑스, 영국과는 다소 다른 견해를 보였다.

이는 디젤차의 발상지이자 선도 기업들이 포진된 독일의 입장이 많이 반영된 것으로 해석된다.

전 세계 자동차산업의 메카인 독일을 비롯해 유럽 주요 국가들이 내연기관자동차의 시장 퇴출을 공공연히 선언하고 있는 상황에서 ‘내연기관자동차는 정말로 머지않아 종말을 고하게 될 것인가’라는 의문은 굳이 자동차 마니아가 아니더라도 관심을 가질만한 화제이다.

특히 택시 등 대중 운송 사업자들의 차량 선택권에도 중요한 영향을 미칠 수 있는 사안인데 시점의 문제일 뿐 중국에는 내연기관자동차가 사라지는 것은 피할 수 없고 속도의 문제일 뿐 현재도 진행되고 있다는 점은 분명하다.

◆ 전기차 성능·가격 개선 여지에 대한 불확실성 여전

다만 내연기관자동차의 시장 퇴출을 우려하는 시각도 여전히 존재한다는 사실은 또 다른 관전 포인트가 될 수 있다.



▲ 전기자동차가 급속 충전중인 모습.

내연기관차의 가장 현실적인 대안은 전기차가 지목되고 있다.

이와 관련해 노르웨이 신재생에너지 발전업체인 스타트크라프트(Statkraft)의 수석 부사장은 ‘영국이 2040년까지 내연기관차를 전기차로 대체하려면 추가적인 전력을 생산하기 위해 오염물질을 더 많이 배출하는 오픈사이클 천연가스발전소를 설치해야 할 것’이라고 지적했다.

영국 글로벌 금융서비스기업인 바클레이스은행(Barclays Bank PLC)은 ‘2040년에는 현재보다 16%가 증가한 52TWh의 발전 용량이 추가로 필요하게 될 것’이라고 분석했다. 영국 에너지 컨설팅업체인 우드 맥킨지(Wood Mackenzie)는 ‘전기차 수요 증가로 전력 생산 및 저장, 그리드 정비에 막대한 투자가 필요할 것’이라고 언급했다.

세계은행(World Bank)은 ‘전 세계적인 전기차 쉬프트(shift)가 환경에 오히려 위협할 것이며 전기자동차 공급 사슬(electric vehicle supply chain)의 환경 영

향이 점점되지 않았으며 현재의 일부 전기자동차는 내연기관자동차보다 환경적으로 위해하다는 명확한 증거를 보여주는 연구도 있다’고 발표하고 있다.

내연기관자동차가 전기차로 대체되는 것이 과연 환경친화적인가에 대한 근본적인 의문과 함께 전기차 확대 보급을 위해 선결 또는 극복해야 할 과제들이 적지 않음을 보여주는 다양한 시각들은 머지않은 장래에 내연기관자동차가 사라질 것이라는 예측과 정면 충돌되는 셈이다.

하지만 이들 국가들의 정책이 현실화되더라도 한 가지 분명한 것은 내연기관자동차 퇴출을 선언한 유럽 국가들조차 승용차나 미니밴 등 소형차가 주 대상이 될 것이며 버스나 트럭 같은 상용차는 해당되지 않을 것이라는 점이다.

운송 중량이 무겁고 주행 거리가 긴 상용차는 배터리를 다량 탑재할 수 밖에 없어 전기자동차로의 당장의 전환이 어렵고 앞으로도 상당기간 디젤기관을 대체할 마땅한 대안이 없기 때문이다.

{PROFILE}

이영재 환경부 친환경자동차 기술개발사업단장

현재 환경부 산하 친환경자동차기술개발사업단 단장을 맡고 있다.

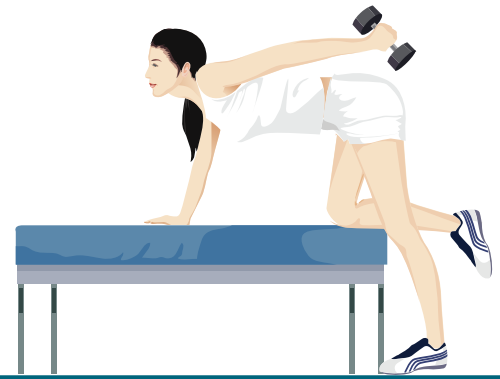
전북대 기계공학과를 졸업하고 고려대 기계공학 석사, 일본 국립 토요하시기술과학대학에서 에너지공학 박사 학위를 취득했다.

전북대와 충남대 기계공학부 겸임 교수를 지냈고 국책 연구기관인 한국에너지기술연구원 책임 연구원으로 재직중이다.

한국자동차공학회 부회장, 환경부 오토모빌위원회 위원, 지식경제부 그린카 전략포럼 전문위원, 사단법인 바이오디젤연구협의회 회장, 한국DME협회 부회장 등을 지냈고 현재는 환경부 친환경자동차기술개발사업단 단장을 맡고 있다.

건강상식

근력을 키워야 몸이 제대로 선다



근력(muscle strength)이란?

근육이나 근조직이 단 한 번 수축할 때에 발휘할 수 있는 최대의 힘을 뜻한다.

근력은 근수축에 동원되는 근섬유의 수에 의해 결정된다.

근수축에 동원되는 근섬유의 수가 많을 때에는 근력이 강하고, 적을 때에는 근력이 약하다. 근력 향상은 근육의 움직임이 향상되는 것이라 할 수 있다.

흔히들 근력은 골격근의 수축에 의해 발생한다고 표현한다.

여기서 말하는 수축은 근육 길이의 변화라고 얘기할 수 있으나 근육의 길이가 늘어나거나 변화가 없어도 힘이 발생되는 경우도 있으므로 근력이 발휘되는 과정은 근수축보다는 근활동(muscle action)이라고 하는 것이 적당할 것이다.

근지구력(muscle endurance)이란?

저항에 대하여 반복하여 힘을 내는 것 또는 수축을 지속적으로 할 수 있는 능력을 말한다.

이것은 최대 수축 또는 홀딩타임(등척성 근지구력)의 반복으로 정의되고 측정될 수 있다.

근지구력은 근육운동을 계속할 수 있도록 근육 내에 영양소와 산소를 공급해주

는 혈관계의 기능향상에 중점을 둔다.

근지구력은 여러 많은 작업과 스포츠 활동에서의 성공적인 수행을 위한 필수적 요소중 하나이다.

일단 반복되는 훈련을 수행하기 위한 근력을 갖게되면, 수행의 향상은 근지구력, 즉 지속할 수 있는 능력에 달려 있다고 볼 수 있다.

등척성 활동 · 단축성 활동 · 신장성 활동

등척성 활동

Isometric action



움직임 없음

단축성 활동

Concentric action



움직임

신장성 활동

Eccentric action



움직임

운동형태	근수축		특징	근길이 변화
동적 수축	단축성 (concentric)	등장성(isotonic)	운동하는 관절의 각도에 따라서 근육의 길이가 변화	감소
		등속성(isokinetic)	안정성 있게 빠른 시간 안에 근력강화 기능	
	신장성(eccentric)	파워 능력의 극대화 선수 훈련에 많이 사용	증가	
정적 수축	등척성(isometric)		신경근육조직기능 향상 (neuromuscle tissue)	변화없음

· 등척성 활동(isometric action)

정적(static)운동. 등척성 활동은 일반적으로 신체의 자세를 유지하기 위해 정적인 신체 위치를 유지하기 위한 근활동 형태이다. 예를들어 팔꿈치를 살짝 구부린 상태에서 덤벨을 들고 움직임의 변화 없이 버티기 위해서는 힘은 들어가지만 근육 길이의 변화는 없는 형태이다.

· 등장성 활동(isotonic action)

동적(dynacim)운동. 등장성운동과 반대로 아령을 들어올리고 내릴 때와 같이 근육 내

장력의 증가와 함께 관절의 변화도 함께 일어나는 경우이다.

· 단축성 활동(concentric action)

덤벨을 들어올릴 때의 위팔 두갈래근의 작용 같은 신체의 움직임과 함께 근육의 길이가 짧아지는 활동

· 신장성 활동(eccentric action)

덤벨을 들고 천천히 팔꿈치를 펼 때의 위팔 두갈래근의 작용과 같은 신체의 움직임과 함께 근육의 길이가 늘어나는 활동

근력 향상을 위한 운동 형태

근력을 향상시키기 위한 트레이닝을 일반적으로 웨이트트레이닝이라고 한다.

웨이트 트레이닝은 덤벨이나 바벨, 또는 웨이트 머신을 이용하여 신체에 부하를 주는 운동을 말한다.

근력을 향상시키기 위한 웨이트트레이닝을 스포츠센터와 같은 시설을 이용한 피트니스 엑서사이즈(Fitness Exercise)와 집이나 근처공원에서 실시할 수 있는 홈엑서사이즈(home exercise)로 분류하였다.

〈자료:국민체육진흥공단〉

분류	운동형태	특징
피트니스 엑서사이즈 (Fitness Exercise)	웨이트 트레이닝 BOSU Ball 트레이닝	- 전문적인 기구를 이용하여 효과 증대 - 대상이 중급자 이상의 운동자에게 강한 운동부하 가능 - 특정 신체 부위를 집중적으로 트레이닝 가능. - 시설이나 기구 등의 비용이 비교적 많이 듦.
홈 엑서사이즈 (Home Exercise)	짐볼, 탄력밴드, 물병, 의자, 소파, 침대, 책상	- 기구들을 주변에서 쉽게 구할 수 있음. - 시간적, 공간적, 경제적 제한이 적음. - 자신의 체중을 부하로 이용하기 때문에 상해 위험이 적고 운동강도나 운동횟수 조절이 용이함. - 운동부하가 적어 어느 정도 이상의 효과를 기대.



튼튼한

사장님의 첫번째 보험

자영업자 고용보험

사장님도 실업급여, 직업능력개발훈련비

지원혜택을 누릴 수 있습니다.

 **자영업자 고용보험**이 사장님께 힘이 되어 드리겠습니다.

- 50인 미만 근로자를 사용하는 자영업자라면 누구나
- 사업자등록증상 **개업연월일로부터 5년내**에 가입할 수 있습니다.
- 50인 미만 근로자를 사용하는 사업주는 중·소기업 산재보험에도 가입할 수 있습니다.

| 가입문의 | 근로복지공단 1588-0075



고용노동부



근로복지공단
www.kcomwel.or.kr