

전국개인택시- 연합회신문

가을호 | 2018년 10월 26일

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



전국개인택시운송사업연합회를 비롯해 택시 관련 4개 단체로 구성된 비상대책위원회가 카카오 카풀 추진을 저지하기 위한 결의대회를 열었다.

전국개인택시운송사업조합연합회와 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 4개 단체는 '카풀 자가용 불법 유사운송행위 근절과 택시 생존권 보장'을 위해 비상대책위원회를 구축하고 꾸준한 활동을 벌이고 있다.

박권수 회장 '불법 자가용 유사 운송 카풀 금지 법안 국회 통과에 총력' 불법 카풀업 영업 행위 즉각 금지 위해 택시 뭉쳐

특히 지난 10월 4일과 11일 성남 판교에 위치한 카카오 모빌리티 사옥 앞에서 수도권 택시 4개 단체가 중심이 된 '카카오 규탄 결의 대회'를 열었고 18일에는 서울 광화문에 택시 종사자 7만 여명이 운집한 가운데 '전국 30만 택시종사자 생존권 사수 결의 대회'를 개최했다.

또한 이날 결의 대회 이후 청와대 방면으로 '평화 가두행진'

도 벌여 카풀 저지를 위한 택시 종사자들의 확고한 의지를 천명했다.

◆ 카풀은 자가용 불법 유사 운송 행위에 해당돼

지난 해 말 부터 문제가 되고 있는 카풀 앱의 24시간 영업 허용 요구는 ▲'출퇴근 때'에 대한 자의적인 법률 해석으로 입법 취

지에 위배되고 ▲'앱을 통한 카풀은 그 자체가 자가용 불법 유사운송 행위이며 ▲'보험처리가 안되고 범죄 등에 취약해 시민 안전에 심대한 위협을 초래할 수 있다는 지적을 받고 있다.

특히 거대 공룡기업인 카카오 모빌리티는 민간기업의 이익 추구만을 위해 온갖 수단을 동원해 한 달 200만원도 벌지 못하는 택시운수종사자의 생존권을 위협

하고 있다.

더구나 택시 수요와 공급의 불균형을 개선하기 위한 감차 사업을 2016년부터 막대한 예산으로 진행 중인 상황에서 택시와 유사한 유사운송행위로 인해 택시 정책 효과를 반감시키고 있다는 점, 택시는 요금규제를 비롯한 안전규제, 진입규제 등 각종 규제에 묶여 있지만 카풀업은 등록만 하면 바로 운행이 가능해 업종간 형평성에 있어서도 매우 심각한 문제점을 내포하고 있다.

<2면에 계속>

酒유 하셨습니까?

술 취한 자동차는 도로 위의 흉기입니다

음주운전 교통사고 사망자 100명 중 13명, 한해 500명이 넘는 사람이 교통사고로 사망하고 있습니다. 가볍게 마신 술 한잔에 집은 운전대는 당신을 살인자로 몰고 갑니다. 음주운전은 잠재적 살인행위인 동시에 자살행위입니다.

도로교통공단 도로교통안전 종합 전문공공기관 | 교통기술 연구 개발, 운전면허시험 관리, 교통안전 교육 및 홍보, 라디오(TBN) 교통안전방송, 도로교통환경 개선 등 도로교통안전 전반을 아우르는 사업 및 활동을 전개하고 선진 교통문화의 정착을 위해 노력하고 있습니다.



▲ 광화문 규탄대회에서 대전조합 김성우 이사장이 규탄사를 통해 카카오의 택시 진입을 신랄하게 비판하고 있다.



▲ 이광형 서울조합 이사가 자가용 카풀 불법 유상운송행위 근절 관련 추진 경위를 경과보고하고 있다.

이와 관련해 개인택시연합회를 비롯한 택시 4개 단체 비상대책위원회는 결의대회 등을 통해 불법적으로 운영되고 있는 카풀앱을 포함한 유사택시 불법운행행위를 즉각 중단할 것을 강력히 촉구하고 있다.

◆ 국회, 정부는 카풀 앱 불법 자가용 유상 운송 행위 추진을 즉각 중단해야

택시 4개 단체 비상대책위원회는 국회와 정부가 다양한 규제 아래서도 공공성과 사명감으로 3D 업종을 지켜온 택시종

사자의 노고에 치하는 못할망정 지난 수십 년간 이루어 온 법률 체계를 허물고 거대 공룡기업에 휘둘러 카풀과 관련해 아무런 대책을 내놓지 못하고 있다는 점에 대해 문제를 제기하고 있다.

또한 100만 택시 가족들의 생존권을 보장할 수 있는 종합적인 택시개선대책을 즉각 수립할 것을 강력 촉구하고 있다.

2012년 대중교통 법제화가 무산된 이후 택시 발전을 위한 대책은 전무하고 요금 인상도 2013년 이후 5년이 지난 지금까지 인상되지 못하고 있어 현재 겨우 최저임금수준의 임금으로 택시종사자들의 생존

권은 심대하게 침해받고 있는 상황이다.

이에 택시 4개 단체 비상대책위원회는 광화문에서 열린 '택시 생존권 사수 결의대회'를 계기로 100만 택시 가족의 생존권을 보장받고 국회에 입법 발의된 불법 자가용 유상운송 행위를 금지하는 법안의 통과를 위해 총력을 다하는데 합의했다.

또한 이를 통해 여객운송질서 무력화 및 시민안전에 위협하는 자가용 불법 유상행위의 근절, 불법행위 단속과 규제를 강제하는 등의 요구사항 관철을 위하여 지속적으로 총력 투쟁할 것을 결의했다.

우리 연합회 박권수 회장은 "택시 종사자들은 택시 이용 승객들의 불편 사항이었던 승차거부, 부당요금징수 등 불친절행위 근절을 위한 자정노력을 지속적이고 강력하게 시행하고 AI 기능을 활용한 획기적 배차시스템을 개발해 시민이 편리하고 안전하게 택시를 이용할 수 있는 진정한 '시민의 발'로 제 역할을 다할 수 있도록 최선의 노력을 기울이기로 다짐한다"며 "불법 자가용 유상 운송행위인 카풀을 금지하는 법안의 국회 통과를 총력 추진하겠다"고 말했다.

<글·전국개인택시연합회 기획부장 김도길>

[결의문]

불법 자가용 유상 운송 카풀 금지 법안 국회 통과에 총력

우리는 공유경제라는 미명하에 30만택시종사자와 100만택시가족의 생존권을 말살하는 카풀영업행위 추진을 강력히 규탄한다.

더구나 카카오택시를 통해 사세를 확장해 온 카카오 모빌리티는 카풀업체인 '럭시'를 인수하여 카풀서비스를 본격추진 하며 택시생존권을 짓밟는데 앞장서고 있다는 점에 분노를 금할 수 없다.

카풀앱은 여객법에서 규정한 순수한 카풀과는 거리가 먼 상업적 목적을 위하여 사용되는 불법영업행위이다. 공유경제 운운하며 법률의 틈바구니를 파고들어 마치 스타트업인 것처럼 포장하여 자가용의 택시영업을 자행하는 불법 카풀앱은 즉각 중단되어야 한다.

택시산업은 그동안 엄격한 규제와 정부의 정책부재속에 시민과 교통약자들의 발이 되고자 온갖 어려움을 견디며 지탱해 왔다. 벼랑 끝에 놓인 택시 현실속에서 또 다시 서민택시의 생존권을 말살하는 대기업 카카오 등의 카풀앱 영업행위를 즉각 중단할 것을 촉구한다. 정부 또한 즉각 불법 유사택시영업행위인 카풀앱의 근절 대책과 택시산업발전과 종사자의 처우개선을 위한 종합대책을 조속히 발표할 것을 강력히 촉구한다.

이에 우리 30만택시종사자와 100만 택시가족은 카풀앱 사태가 해결될 때까지 생존권사수를 위하여 끝까지 투쟁할 것을 천명하며 다음과 같이 결의한다.

다음

하나. 우리는 카풀앱 등 불법 자가용 유상운송행위는 택시가족들의 생존권을 말살하는 행위임으로 모든 수단을 동원해 근절투쟁에 나설 것을 굳게 결의한다!

하나. 우리는 법률 체계 여객운송질서를 무력화 시키며 시민안전에 위협하는 자가용 불법유상행위의 근절을 위하여 정부와 지자체의 단속과 규제를 강력히 촉구하며, 관련 여객법개정안의 조속한 국회통과를 위하여 총력투쟁할 것을 굳게 결의한다!

하나. 우리는 택시의 대시민 서비스 질을 개선하여 친절하고 사랑받는 택시로 만들기 위하여 최선의 노력을 다할 것을 굳게 결의한다!

하나. 우리는 작금의 택시를 위기로 내모는 불합리한 현실을 타개하기 위해, 택시 4개 단체를 중심으로 굳게 뭉쳐 끝까지 투쟁할 것을 강력히 결의한다!

2018년 10월 18일

불법 카풀앱근절 등 택시생존권 사수 결의대회 참가자 일동

<박권수 연합회장 인사말>

카풀앱 자가용업업! 즉시 중단하라!

불법 카풀 앱으로 돈벌이 나서려는 카카오에 엄중 대처



▲ 박권수 회장이 광화문 집회에서 개회사를 하고 있다.

존경하고 사랑하는 개인택시사업자 여러분 안녕하십니까! 모든 만물이 살찌는 천고마비의 계절입니다.

그러나 우리 택시 산업은 택시 제도가 국내에 도입된 이래 유례가 없는 최대 위기에 봉착했습니다.

자가용 카풀앱의 불법 자가용 영업 행위로 30만 운수종사자와 그에 따른 가족 100만명의 생존권이 심각하게 위협받고 있습니다.

이제 우리 택시업계는 더 이

상 몰려 설곳도 없고 몰려 설수도 없는 택시 산업이 몰락의 길목에 서있음을 말씀드립니다.

이러한 절대 절명의 위기 가운데 우리는 카카오모빌리티 본사 앞에서 제1차 10.4, 제2차 10.11에 이어 제3차로 10.18일 서울 광화문 광장에 전국 각지에서 7만여명이 모인 가운데 택시 생존권 사수 결의대회를 성황리에 개최하였습니다.

2016년부터 점차 시작된 카풀업체들이 본래의 목적을 점차 벗어나고 있는 행위들을 보며

우리택시업계는 강력한 단속과 처벌을 요구하여 왔습니다.

택시 4개단체를 비롯하여 30만 우리의 종사자들이 노심초사하며 얼마나 많은 노력을 기울이고, 목소리를 내고 있었는지 여러분들은 알고 계실것입니다.

애초부터 카풀앱의 영업행위는 여객법의 법률 취지에 위배되며, 자가용 증가 억제 목적에도 맞지 않습니다.

같은 법 제1항은 “사업용 자동차가 아닌 자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니된다”라고 명확하게 규정되어 있습니다.

그러함에도, 거대 자본을 등에 업고 있는 카풀업체들은 불법행위를 분명히 알면서도 정부의 4차 산업혁명이라는 미명하에 국민들과 우리 30만 택시운전자들을 농락하고 있습니다. 참으로 천인공노할 노릇입니다.

◆ 우리택시업계는 카풀업체에 대하여 분명히 경고합니다.

기존 택시산업을 붕괴시키는 불법자가용유상운송 행위를 중

지하고, 여객운송질서를 파괴하는 행위를 당장 중단하지 아니한다면, 우리택시4개단체 뿐만 아니라 30만 운수종사자와 100만 택시 가족들은 결코 좌시하지 않고 단호히 분쇄하겠다는 것을 말씀드립니다.

◆ 우리택시업계는 정부에 강력히 요구합니다.

일자리를 최우선으로 하는 지금의 정부가 택시종사자 30만의 일자리를 위태롭게 하고 사라지게 할 카풀앱에 대한 입장을 명확하게 밝혀 줄 것을 촉구합니다.

새로운 일자리를 위하여 온갖 노력을 하고 있다는 정부가 기존30만의 일자리조차 지켜주지 않고 우리100만 서민의 생존권과 최소한의 생활권을 지켜주지 않는다면 어찌 일자리 정부라고 할 수 있습니까.

◆ 우리 30만 택시운전자와 100만 택시 가족은 국회의 여당과 야당의 입장 발표를 강력히 촉구합니다.

국민의 대표라 말하는 국회

의원들이 사회적 갈등을 일으키고 기존 여객운송질서를 어지럽히는 카풀앱에 대한 금지를 법으로 제정하여 우리 30만 택시기사들이 안심하고 생업에 전념하게 하여 주기를 강력히 요구하는 바입니다.

존경하고 사랑하는 저희 고객인 국민 여러분!!

감히 우리 30만 택시운전자를 대신하여 말씀드립니다.

저희 택시운전자는 누군가의 아버지이자, 어머니이며 누군가의 자식입니다.

여러분의 친척이자 친구인 또한 멀지않은 이웃입니다.

거대 자본을 등에 업은 대기업은 우리 택시 4개단체를 집단이기주의로 치부하며 마치 자신의 밥그릇을 빼가지 않으려는 기득권 세력으로 매도하고 있습니다.

택시운전자는 우리 사회에서 보통사람 중에 보통 사람인 서민들입니다.

앞으로도 많은 관심을 가져 주시면 더욱더 거듭나는 우리 택시 업계가 되도록 노력하겠습니다.

감사합니다.



INTERVIEW

국회 박순자 국토교통위원장 (경기 안산 단원구 을)



‘비사업자가 택시될 수 있는 카풀앱, 신중한 접근 필요’

택시 공급 과잉 정부 정책 실패, 택시업계에 떠맡기면 안돼
불필요한 규제 털고 요금 현실화 등 택시 활력 위해 노력할 것
대중교통 분류돼 지원 못할 망정 생존권 위협은 안돼

Q 전국 개인택시 사업자들에게 인사 말씀 부탁드립니다.

A 안산 단원을 국회의원이 박순자 국회 국토교통위원장입니다.

손님을 기다리는 택시의 대기행렬이 길어질수록 우리사회의 활력은 떨어집니다.

최근 몇 년간 택시업계는 변화하는 영업환경과 정부 정책 변화로 인해 격랑을 헤쳐 나오고 있는 분위기입니다.

택시 과잉 공급과 유사 운송 행위에 따른 수입 감소로 30만 택시운수종사자들의 대부분이 생계를 걱정해야 하는 어려운 처지에 놓여있습니다.

국회 국토교통위원장으로서는 택시업계 종사자 여러분의 권익이 보호받고 노력한 만큼 수익이 보장되는 제도 개선을 위해 최선을 다하겠습니다.

Q 역대 첫 번째 여성 국토위원장이 되셨습니다. 어떤 차별화된 방침으로 위원회를 어떻게 이끌 것인지, 헌정 사상 최초의 여성 국토위원장으로서는 간단한 각오 어떻게 될까요?

A 첫 여성 국토교통위원장이니만큼 책임감과 사명감을 느끼고 있습니다.

여성 정치인으로서 섬세함을 살려 소통과 협치를 통해 '성과'로 평가받겠습니다.

특히 국토교통 분야의 첫 여성 위원장으로서는 제대로 된 성과를 내서 앞으로 여성 정치인들이 정치권에서 더욱 비중 있는 역할을 하겠습니다.

국토교통 분야는 토목, 건설, 철도, 도로, 항공 등 국민생활과 직결돼 있는 만큼 막중한 책임감과 사명감을 느끼고 있습니다.

여야 모두 '국민'이라는 정책적 지향점은 동일하지만 지향점에 도달하기 위한 방식에서 이견이 많이 있습니다.

이런 상황일수록 정부의 양보와 여당의 조율 능력, 그리고 정당간의 의견 차를 좁힐 수 있도록 노력하겠습니다.

Q 택시 카풀제, 자가용불법운송행위 전면금지, 영업용화물자동차 여객운송행위금지 등 개인택시업계에 아주 민감한 이슈들이 많이 있습니다. 이런 문제들에 대해 어떤 견해를 갖고 계신지요?

A SNS의 발달과 함께 택시업계도 고유의 영역에 대한 도전에 직면하고 있습니다.

특히 이미 도래한 4차 산업혁명은 여러 가지 변형된 새로운 유상운송시스템을 시장에 내놓고 있는 상황입니다.

최근 문제가 되고 있는 택시 카풀제 역시 그 중의 하나라고 생각합니다.

문제는 지금의 '카풀앱'이 또다른 '영업용 자가 택시'로 진화할 가능성이 매우 크다는 것입니다.

따라서 새로운 시장시스템을 도입 또는 확대할 경우 기존 택시업계의 권익을 심각히 훼손하는지의 여부를 우선 살펴보고 승객의 안전과 이용편의 및 기존 택시업계와의 상생이 보장될 수 있도록 법적 제도적 근거를 마련한 후에 도입해도 늦지 않다고 생각합니다.

Q 현재 가장 관심있게 보고 있는 국토위 법안은 무엇입니까?

A 현재 택시업계에 현안문제가 되고 있는 여객자동차 운수사업법 제81조와 관련해 특별한 관심을 갖고 있습니다.

출퇴근시간에 대한 명확한 규정이 없다 보니 유연근무제, 탄력근무제의 확산으로 실제적으로 출퇴근시간이 24시간 전체로 해석될 수 있습니다.

그렇게 되면 기존 법률의 취지에서 벗어난 사업자가 택시시장에 합류하게 되는 비정상적인 상황이 빚어질 수도 있다는 점에서 주의 깊게 개선대책을 살펴보고 있습니다.

최근 BMW사태로 징벌적 손해배상제 도입 필요성이 제기된 자동차관리법 개정안과 대도시권 광역교통 관리법 개정안에 큰 관심을 두고 있습니다. 특히 이 두 법안은 현안이자, 제가 직접 발의한 법안이기도 합니다.

여기에 더해 재건축을 통한 주택 공급 확대를 억제하는 재건축초과이익 환수제의 개안에 대해서도 관심을 두고 지켜보고 있습니다.

Q 마지막으로 개인택시 사업자들에게 격려와 당부의 말씀 부탁드립니다.

A 택시가 버스나 철도처럼 대중교통으로 분류되어 정부의 전폭적인 관리와 지원을 받지 못할망정 최소한의 생존권마저 위협받는 지경이 되어서는 안 된다고 봅니다.

또한 진행 중인 택시감차 정책이 '공급과잉'이라는 정부의 정책실패를 택시업계에 떠맡기는 형국이 되어서도 안 됩니다.

불필요한 규제는 과감히 털어버리고 요금 현실화를 비롯해 콜택시 사업의 확대 그리고 새로운 환경에 발맞춰 신규수요 창출을 위한 사업 다변화 등 택시업계가 새로운 활력을 얻을 수 있도록 노력하겠습니다.

오늘도 국민의 발이 되어 열심히 운행하고 계신 개인택시 사업자 여러분의 노고에 깊이 감사드립니다.

항상 건강 잘 챙기시고 가정에 행복이 가득하시기를 바랍니다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

Profile

박순자 국회의원은?

자유한국당 소속으로 경기 안산 단원구 을을 지역구로 두고 있다.

고려대 경제학과와 한양대 행정학 박사를 수료했으며 17, 18, 20대 국회의원을 역임중이다.

20대 국회 후반기에는 국회 국토교통위원회 위원장을 맡고 있다.



[성명서]

카카오모빌리티는 10월 16일, 2018년 인수한 '택시'의 카풀운전자를 인계한다는 명분으로 카풀운전자 모집을 시작하였다.

카풀 영업의 불법성 여부와 사회적 경제적 약자인 택시종사자의 생존권 침해 우려로 사회적 논란이 해소되지 않고 있는 상황에서 카풀 영업을 본격화하기 위한 사전 작업에 나선 것이다.

특히, 카풀 불법영업으로부터 택시업계의 생존권 사수를 위해 10월 18일 광화문에서 개최 예정인 결의대회를 앞두고, 택시업계의 격양된 외침에도 아랑곳하지 않고 카풀영업 강행의사를 분명히 한 것이다.

카카오택시를 통해 택시 호출서비스에서 독점적인 위치를 차지하고, 기업가치 또한 비약적으로 상승한 카카오모빌리티는 골목상권 침해 논란에도 불구하고 대리운전 호출서비스를 개시했을 뿐만 아니라, 택시업계와 사전협의 없이 일방적으로 카카오택시 호출 유료화를 도입하는 등 시장에서의 독점적 지위를 이용한 이익추

구에 몰두해 왔다.

이에 그치지 않고 승차공유라는 미명아래 자가용자동차를 이용한 불법 여객운송 행위를 알선하기 위해 막대한 자금을 앞세워 카풀업 업체인 '택시'를 인수하고, 카풀운전자 모집을 통해 서비스 개시를 본격화한 것이다.

택시 시장을 독점해 기업가치를 높이고, 막대한 자본을 앞세워 택시산업에 반하는 카풀 서비스로 또다시 이익을 추구하는 이윤배반적인 기업의 모습이 대한민국을 대표하는 IT 기업의 기업윤리인지 묻지 않을 수 없다.

◆ 택시기사 소득 연간 2.2조원 증가? 기업홍보 위한 가짜뉴스 중단하라!

카카오모빌리티는 보도자료를 통해 카카오택시로 기사 1인당 연 997만원이 증가하여 2조2000억원의 경제적 효용이 창출되었다고 발표하였다.

최저임금 인상과 매년 단체협상에 의한 임금조정, 택시 이용률 변동 등 다양한 외적 요인에 대한 검토 없이 신뢰성을 담보

할 수 없는 앱을 통한 자체 설문조사를 토대로 카카오택시의 경제적 효과를 과대포장 하고 있을 뿐이다.

새로운 시장 창출에 어떠한 효과도 없이 택시 이용자와 택시를 단순 연결하는 서비스가 2조2000억원의 경제적 효과를 창출했다는 데 실소를 금할 수 없다.

물론 카카오택시로 인해 택시이용자의 호출서비스가 크게 개선되었다는 것을 부정할 수 없다. 그러나 그것만으로 그전에 없던 수익이 2조2000억원이나 창출되었다는 조사내용은 그 신뢰성에 의문을 가질 수밖에 없다. 설사 호출서비스가 개선되었다 해서 카풀업을 도입해 택시를 죽이는 것이 타당한 말인가?

언론보도를 보면, 카카오모빌리티는 근거가 빈약한 실적을 내세우면서 시간대별 수급 불일치 문제 분석을 통해 “특정 시간대에 한해 카풀 서비스 시행”이 필요하다”는 분석을 내놓았다.

결국 같은 날 시작된 카풀운전자 모집을 정당화 하고, 택시업계의 반대에도 불구하고 카풀서비스를 강행하기 위한 명분 쌓

기에 불과한 조사결과를 대대적으로 홍보하는 것에 대해 택시업계는 분노를 금할 수 없다.

◆ 카카오모빌리티는 비윤리적 경영 사과하고 정도경영 실천하는 대표 IT기업으로 환골탈퇴 하라!!

최근 한 시민단체가 2조8000억원 횡령 혐의로 카카오 이사회 의장을 고발하였다.

시민의 편의를 위해 카풀서비스가 필요하다”고 주장해 온 우리나라 대표 IT기업의 속살이 만천하에 공개된 것이다.

기업의 이윤추구를 위해 영세업체인 택시시장을 장악하고, 이를 토대로 대리운전 업계까지 진출한 것도 모자라, 이제는 카풀서비스에까지 문어발식 확장을 이어가며 택시를 죽이는 것이 재벌기업의 골목상권 침범과 무엇이 다른가?

카카오모빌리티는 불법 카풀서비스를 즉각 중단하고, 정도경영을 실천하는 IT기업으로 다시 태어날 것을 강력히 촉구한다.

우리 100만 택시가족 일동은 카카오모빌리티를 엄중히 심판할 것을 천명한다!!

2018. 10. 16.

전국택시노동조합연맹
전국개인택시운송사업조합연합회

전국민주택시노동조합연맹
전국택시운송사업조합연합회

포토뉴스

[현장 취재] 전국 30만 택시 종사자 생존권 사수 결의대회

- ✓ 10월 4일 성남 판교 카카오 모빌리티 사옥앞
- ✓ 10월 11일 성남 판교 카카오 모빌리티 사옥앞
- ✓ 10월 18일 서울 광화문 집회·청와대 앞 가두 행진

1·2차 집회



성남 판교 카카오 모빌리티 사옥 앞에서 열린 1차 집회에는 많은 방송사에서 현장 취재를 나왔다.



11일 성남 판교 카카오 모빌리티 사옥앞에서 집회 중인 택시 산업 종사자들.

광화문 집회



광화문 집회를 주도한 개인택시연합회 박권수 회장이 MBC와의 인터뷰에서 정부의 카풀 허용, 카카오의 불법 카풀 앱 사업의 부당성과 문제점을 지적하고 있다.



서울 광화문에서 열린 택시 종사자 생존권 사수 결의대회에서 택시 종사자들이 삭발 행사를 통해 투쟁 의지를 다지고 있다.



서울개인택시조합 차순선 이사장이 청와대 앞에서 카풀 유상 운송 허용에 반대하는 1위 시위 도중 한 언론과 인터뷰를 하고 있다.



전국 개인택시운송사업조합회장과 지역 이사장들이 청와대 앞까지 가두 행진을 하며 카카오 불법 카풀 앱의 문제점을 대외에 알리고 있다.

당신을 빛나게 할 또 하나의 명작

The New **K5** TAXI

2018 **K7** TAXI



The Power to Surprise

K5 택시 | 품격과 상품성을 갖춘 고급 편의사양



운전석 히트드 시트



동승석 워크인 디바이스



스마트 내비게이션 (기아 T-map)



타이어 공기압이 낮습니다
34 34 34 34
개별 타이어 공기압 경보시스템 (TPMS)

K7 택시 | 고객 선호 프리미엄 사양 대폭 적용



전자식 파킹 브레이크 (EPB, 오토홀드 포함)



앞좌석 통풍 시트



독립제어 풀오토 에어컨 (운전석, 동승석)



스마트 트렁크 (풀오픈 시스템)

www.kia.com | 구입문의 1588-1100 | 고객센터 080-200-2000 | ※상기 사양구성은 차급 및 선택 사양에 따라 다르게 적용됩니다.

기아자동차는 전국 어디서나 동일한 가격과 조건으로 고객님의 신뢰를 지키겠습니다.

개인택시조합
라이브 인터뷰

전북 개인택시조합 박상익 이사장

자가용 영업 카풀 도입되면 택시 공멸, 심각한 위기 직면

전북 지역구 국토위 의원 설득, 문제 의식 공유해 성과 거둬

전국 최초로 택시운송사업 지원 조례 제정 이끌어내

전북도·공공기관 출장에 택시 활용 확대, 오지 복지 택시 수요도 늘려

요금 인상 연구 용역 완료, 타 시도 인상 추이 보고 연내 결정



전북개인택시조합
박상익 이사장

‘한 때 30세 미만은 개인택시 면허가 제한됐던 시절이 있었다.

서로 하려고 나설 만큼 인기 있는 직종이었는데 지금은 근로자보다 더 많은 시간을 일하면서도 최저 생계비조차 보장받을 수 없는 열악한 환경에 놓여 있다.

택시 산업이 생긴 이래 가장 위기스러운 순간이 지금이다’

전북 개인택시조합 박상익 이사장은 업계 현실을 걱정스럽게 털어 놓는다.

‘대중교통인 버스의 수송 부담율이 56%에 달하지만 택시도 44%로 절반 가까운 기여를 하십니다. 하지만 택시는 버스와 달리 대중교통 수단으로 인정을 받지 못하고

있지요. 그렇다면 유럽 선진국들 처럼 고급 운송 수단으로 대우받아야 하는데 정부는 이마저도 허락하지 않고 있습니다’

버스가 닿지 않는 골목 골목을 이어주는 택시의 대중교통 기여는 인정하지 않으면서 지자체에서 요금을 결정하는 규제만 강요하는 현실을 박상익 이사장은 꼬집고 있다.

실제로 유럽 같은 선진국에서 택시는 고급 운송 수단으로 인정받고 있다.

기본 요금이 1만원이 넘고 요금도 자율적으로 결정할 수 있어 안정적인 수입이 보장되기 때문에 고학력 젊은 층 사이에서 인기가 높다는 것이 박상익 이사장의 설명이다.

그런데 우리나라 개인택시 업계는 하루 평균 15시간 이상 노동하면서 최저 생계비인 157만원도 벌지 못하는 매우 열악한 상황에 처해 있는 것이 현실이다.

이에 대해 박상익 이사장은 “개인택시 사업자들이 일반 근로자보다 못한 삶과 대우를 받고 있는데 택시에게 대중교통 역할을 강요하면서 그에 걸맞는 대우를 해주지 않는 모순을 정부 스스로가 조장하고 있다”고 밝혔다.

공유경제라는 허울 좋은 명분으로 택시 업계를 공멸로 몰아 넣고 있다며 정부의 ‘카풀’ 정책도 강도 높게 비난했다.

“표현이 좋아 공유경제이고 카풀이지 실제로는 자가용 영업 행위를 허용하겠다는 것입니다. 우버 같은 공유 서비스는 택시가 고급 운송 수단으로 해석되며 운행 댓수가 적은 일부 선진국에서나 적합한 모델인데 전국적으로 24만 여대의 택시가 도로 구석 구석을 누비는 우리나라 환경에는 어울리지 않는 정책입니다”

카풀이 정책적으로 허용되고 확대되면 택시는 없어질 수 밖에 없다며 ‘지금 이 택시 업계의 가장 큰 위기의 순간’이라고 박상익 이사장은 강조한다.

실제로 정부 의도대로 카풀이 활성화되면 택시 승객 수요는 크게 줄어들 수 밖에 없다.

“정부에서는 카풀 자가용을 200~300만대 모집한다는 데 차량 한 대당 하루 2번만 카풀이 이뤄지면 총 600만건이 됩니다. 현재 개인택시를 포함해 전국 24만 여대 택시

의 하루 승차 건수가 1000만건인 것을 감안하면 절반 이상의 승객 수요가 사라지게 됩니다. 택시업계의 생존권 보호를 위해 각 지자체에서 예산을 지원하며 택시 감차까지 진행중인 상황인데 오히려 자가용 영업 행위를 허용하고 장려하는 것은 모순된 정책이기도 합니다”

이와 관련해 박상익 이사장은 전북에 지역구를 두고 있는 국회 국토교통위원회 소속 국회의원들을 통해 카풀 정책의 문제점을 지적하고 긍정적인 답변을 이끌어내고 있다.

실제로 지난 9월에 이용호 의원(전북 남원·임실·순창군)을 만나 카풀 제도의 문제점을 전달했고 최근에는 안호영 의원(전북 완주·진안·무주·장수군)과 회동해 국회 차원에서 카풀의 문제점을 적극 지적하겠다는 답변을 받았다.

◆카드 수수료 포함한 다양한 복지 지원 이끌어내

전라북도 개인택시 업계의 경영 환경 개선을 위해 타 지자체와 차별화된 지원책을 이끌어낸 것은 두고 두고 기억에 남는다고 박상익 이사장은 말한다.

가장 대표적인 것이 택시 카드 수수료 지원을 이끌어낸 대목이다.

2014년까지는 전라북도 일부 시군에서만 택시 카드 수수료를 지원받았다.

하지만 지원받지 못하는 시군이 많다 보니 조합원들의 불만이 적지 않았는데 박상익 이사장은 전라북도에 ‘택시 카드 수수료 지원조례’ 제정을 요청해 수용 시켰다.

도 조례로 카드 수수료를 지원받는 것은 전북 개인택시 업계가 도단위 중 전국 최초로 올해는 도내 14개 시군에서 택시 업계 카드 통신료 및 수수료로 16억5000만원을 지원하고 있다.

택시 운송 사업 지원에 관한 조례 제정도 이끌어 냈다.

“카드수수료 지원 조례가 만들어지면서 조합원 비용 부담이 줄어들기는 했지만 열악한 경영 환경에서 여전히 어려움을 겪는 상황을 목격하게 됩니다.

이런 이유로 카드수수료를 포함해 택시발전 및 운전자의 복지증진을 위한 ‘택시운송사업 지원에 관한 조례’ 제



정을 전라북도에 꾸준히 요청해 2017년에 가시적인 성과를 거뒀습니다.

이 조례를 근거로 카드수수료뿐만 아니라 영상기록장치, 콜 시스템, 운전자 쉼터 및 승강장 개선, 체육대회 개최 등 택시 운전자들의 다양한 근로 여건 개선 사업을 도와 산하 시군의 지원을 받을 수 있게 됐습니다”

도 차원의 조례 재정을 통해 택시 운송 사업 지원을 보장받은 경우는 전라북도 택시업계가 처음이다.

◆ 감차로 택시 한 대당 승객 수 증대 이끌어

조합원 수익과 복지를 극대화시키는데도 상당한 성과를 보이고 있다.

일단 택시 감차 지원 성과가 돋보인다는 평가이다.

전북조합에 따르면 박상익 이사장 취임 이후인 2011년부터 현재까지 약 520여대의 택시를 감차 시켰다.

그 결과 2011년에 택시 1대당 인구수가 196명이던 것이 현재는 208명으로 늘어났다.

택시 한 대당 고객 수가 늘어나면서 수입 증대로 연결된 셈인데 2025년까지 약 1200대를 더 감차시켜 택시 1대당 인구수를 240명까지 끌어 올린다는 것이 박상익 이사장의 계획이다.

감차 과정에서 택시 사업자 비용 부담은 모두 없었다.

“택시 감차는 국비와 지방비로 감차시켰고 특히 전북 대부분의 시군이 감차 우수지역으로 선정돼 국토교통부로부터 인센티브를 받게 되면서 법인이나 개인택시 출연금 없이 전액 국비와 지방비로 감차가 이뤄지고 있다”고 박상익 이사장은 밝혔다.

공무원들의 업무 출장 수단으로 택시 활용도도 높이고 있다.

전라북도는 전국 최초로 2007년에 업무용 택시를 도입해 도 공무원들의 타 지역 출장에 활용하면서 행정 비용 절감과 택시 수익 증대 효과를 동시에 거두고 있다는 평가를 받고 있다.

현재는 5개 행정기관도 동참중이고 향후 전북 시군에도 업무용 택시를 확대해 택시 사업자들의 수익을 늘리겠다고 박상익 이사장은 밝혔다.

벽지나 오지 마을 초중고학생의 등하교를 책임지는 복지택시도 적극 확대 모색중이다.

2012년, 각 시군 교육지원청에 건의해 스쿨버스로 활용되는 대형버스나 미니버스를 폐지하는 대신 현재 13개 시군에서 개인택시 약 150여대가 등하교 택시로 운행되고 있다.

2013년부터는 벽지와 오지마을 택시 DRT(버스 미 운행지역 대상)가 운행되면서 택시 영업 환경도 개선되는 효과로 연결되고 있다.

박상익 이사장은 “전국 60만 이상 도시 중 유일하게 전주시가 2017년부터 버스 미 운행 마을에 개인택시를 이용한 마을택시를 운영하고 있고 도내 14개 시군중 통학 택시 13개시군, 마을 및 복지택시를 12개 시군이 실시해 택시 승차 수요를 만들어내고 있다”고 말했다.

◆ 블랙박스·운행기록계 장착도 지자체 지원

콜 시스템 과 택시 선진화 작업도 속도를 내고 있다.

박상익 이사장은 군산 조합장 시절인 2008년, 전라북도 최초로 군산시에서 ‘새만금 브랜드 콜’ 700여대를 발족시켰고 한때는 하루 8000콜 이상을 기록할 정도로 성공을 거둔 것으로 유명하다.

전북조합 이사장을 맡게 되면서도 콜 시스템 확대 보급

1. 9월 6일 전국체전 수송지원차량 친절교육 및 안전운행 강화교육을 박상익 이사장이 실시하고 있다.

2. 국회 건설교통위원회 이용호 국회의원(남원시, 임실군, 순창군)과 카풀 저지 간담회를 열어 택시현안문제를 건의하고 기념 촬영을 하고 있다.

3. 지난 9월 27일 국회 국토교통위원회 안호영 국회의원(완주군, 무주군, 진안군, 장수군)과 카풀 저지 간담회를 갖고 택시현안문제를 건의했다.

4. 지난 10월 4일 경기도 분당 판교에 위치한 카카오 본사 앞에서 열린 카카오 카풀 규탄 결의대회에서 박상익 이사장이 꺾말을 들고 집회를 주도하고 있다.

에 공을 들였고 그 결과 2011년 이후 전주 1920대, 익산 723대, 정읍 275대, 남원 181대, 김제 138대 등 총 4070대가 콜 시스템을 도입하며 콜 장착율이 약 72%에 이르고 있다.

택시 선진화 사업에는 도와 시군 비용을 지원받고 있다.

2011년, 개인택시 전 차량에 영상기록장치인 블랙박스를 장착했고 2012년에는 디지털 운행기록계와 교통 및 신용카드 결제기를 100% 도입했다.

특히 장착한지 5년이 경과된 영상기록장치는 올해 말까지 전북 모든 시군 보조를 받아 새 제품으로 교체 작업이 진행중이다.

한편 전북조합은 택시 요금 인상 조정과 관련해 타 광역시도 추이를 지켜보며 연내 결정한다는 계획이다.

박상익 이사장은 “택시요금 인상을 위한 연구 용역은 그동안 법인택시조합과 공동으로 비용을 부담해왔는데 도에서 용역과 비용을 부담해라고 건의했고 받아 들여져 조합 예산을 절감하게 됐다”며 “최근 연구 용역이 완료됐고 타 시도 인상 추이를 지켜보며 도내 택시 요금 인상 수준을 결정하겠다는 도의 답변을 받았다”고 밝혔다.

(글·김신)

지부
탐방

전북 남원 단위 조합

남원 최초 콜 만들고 통합 콜 완성
'개인택시 뭉쳐야'위탁 운영 벗어나 시 보조금 이끌어내, 독자 콜센터 구축
남원시 홍보 광고 수입 2배로 상향, 콜 네비 광고도 유치전북 남원 단위조합
전재중 조합장

서남대가 들어서면서 인구 유입 효과를 봤던 적도 있었지만 폐교 사태로 남원 지역 경제가 휘청거리고 있다.

관광도시인 탓에 유동 인구는 적지 않지만 거주 인구는 줄어들어 전반적인 승객 수요는 신통치 않다.

남원시 243대 개인택시의 운송 수입이 줄어들 수 밖에 없는 환경 속에서 전재중 조합장의 비즈니스 마인드는 조합원 복지와 수익 보전 수단을 해내고 있다.

남원시 최초의 콜택시를 만든 장본인이 전재중 조합장이다.

11명 회원으로 창설했는데 이후 여러 택시콜이 설립되면서 경쟁 관계가 형성됐던 것을 전재중 조합장이 통합시킨다.

업황이 어려울 수록 뭉쳐야 한다는 평소 소신을 내걸고 조합장에 출마했고 2014년 당선된 이후 적지 않은 갈등을 극복하고 현재의 통합콜을 완성했다.

자체적으로 콜센터를 구축할 재원이나 수요가 없는 탓에 인천 콜센터에 위탁 운영을 맡기고 있

었는데 남원시 지원을 이끌어 내면서 독자 콜센터 구축을 코앞에 두고 있다.

“외지에서 관광 온 개인택시 콜 고객들은 남원 지리에 어두운데 인천 콜에 위탁 운영을 맡기다 보니 고객들에게 지리 여건을 원활하게 소개하고 안내하는 것이 어려웠습니다. 지난 6월 지자체장 선거 과정에서 남원 개인택시 업계의 숙원 사업인 독자 콜센터 구축 지원을 후보들에게 건의했고 추경 예산을 확보에 성공했습니다. 충전소 한 칸을 무상으로 사용중인 조합 사무실도 남원시 화물터미널 건물에 무상 입주를 앞두고 있습니다. 남원시는 이들 두 사업에 총 1억7000만원의 추경 예산을 지원하게 됩니다”

콜센터 운영비용 지원도 약속 받았다.

남원시에서 월 500만원씩 1년에 총 6000만원의 콜센터 운영비를 지원하기로 하면서 회원들이 부담해야 하는 콜센터 인건비 부담이 크게 줄어들게 됐다.

제각각이던 영상기록장치 즉 블랙박스도 통일하는 작업을 추진중인데 관련 예산 역시 남원시 지원을 이끌어 냈다.

남원 개인택시 한 대당 30만원씩 총 7290만원의 블랙박스 교체 예산을 확보한 것.

“그동안은 개인택시 사업자들이 다양한 블랙박스를 사용해왔는데 사고 현장을 비롯한 다양한 현장 동영상을 확인하고 재생하는데 어려움을 겪어 왔습니다.

제각각인 기기들을 인식하지 못하거나 프로그램이 달라 조합이나 시, 경찰관서 등에서 블랙박스 기록을 확인하는 과정에 어려움이 있었는데 남원시에 교체 지

원을 적극적으로 지원한 결과 예산을 배정받게 됐습니다. 이제 통일된 블랙박스를 장착해 영상 기록을 확인하고 활용하는게 용이해질 것으로 기대됩니다”라고 전재중 조합장은 밝혔다.

◆ 택시 광고 수입만 한해 48만원

개인택시를 움직이는 광고판으로 활용하면서 조합원들에게 적지 않은 부수입도 안겨주고 있다.

관광객들이 많은 탓에 남원 개인택시들은 외부에 남원 농산물 브랜드를 포함한 지역 홍보 광고물을 부착하고 다닌다.

광고비용은 지자체에서 지원받는데 당초 월 2만원이던 것을 3만원으로 끌어 올렸고 내년에는 4만원으로 또다시 인상하는 방안이 확정됐다.

1년이면 48만원이 개인택시 외부 광고 비용으로 조합원들에게 지원되는 것.

택시내부에 장착된 콜 네비게이션에도 광고를 유치해 조합원 복지에 사용하고 있다.

승객 탑승 이후 주행 버튼을 누르면 자동으로 다양한 자막 광고가 네비게이션에 소개된다.

콜 네비게이션 광고 비용은 당초 조합 콜을 운영하는 재원으로 활용되면서 조합원 비용 부담을 줄이고 있는데 재원이 쌓이면서 조합비용 2만5000원을 대납 지원하는데도 사용됐다고 전재중 조합장은 소개했다.

전재중 조합장은 개인택시 가치를 높이고 영업 환경을 개선하는 작업도 추진중이다.

승객 감소로 업황이 악화되는



▲ 콜 네비게이션에 광고가 재생되고 있다.



▲ 택시 외부에 남원지역 브랜드 광고를 홍보하고 있다.

것을 감안해 택시 감차 댓수를 늘리기로 남원시와 합의한 것.

“최근 3년 동안 총 27대가 감차 지원됐습니다. 하지만 택시 운영 여건 개선을 위해 남원시장님께 강력 건의한 결과 2019년 이후 매년 20대씩 4년 동안 총 80대의 법인택시가 감차되는 방안에 합의했습니다”

법인 택시 수가 줄어들면서 개인택시 넘버값은 오르고 있는데 대당 7200만원이던 것이 8500만까지 올랐고 올해만 6대가 거래됐다.

한편 전재중 조합장은 늘어난 조합 자산 일부를 개인택시 사업을 떠나는 조합원들의 전별금으로 지원하는 방안을 고민중이다.

“조합장 취임 이전 3500만원 수준이던 자산이 현재는 6000만원 수준까지 늘어났습니다.

소모성 부품 공동 구매 사업 등을 통해 일정 수익을 남긴 자산들이 늘어난 것인데 개인택시 사업을 떠나는 분들에게 지원하는 방안을 조합 운영위원회에서 고민중입니다”

평생 개인택시 운송에 몸담았지만 떠날 때 퇴직금 같은 것도 없는 것이 안타까워 분담금 형식으로 공유하겠다는 것이다.

다만 조합원 총의를 거쳐 추진한다는 원칙으로 내년 총회에 공식 안건으로 상정하겠다는 계획을 밝혔다.

(글·김신)

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**

동아리 탐방

서울 강남지부 수지FC

에너지 소비량 많고 어울려 뛰는게 가장 큰 매력

60세가 나이로 중간 쯤, 70대 회원도 경기장 달려 올해 강남 대표로 선발, 서울조합 이사장배 대회에 출전



▲수지FC 이경준 회장

창립 20여년을 맞고 있는 서울 강남지부 산하 수지FC에는 28명의 개인택시 동호회원들이 참여하고 있다.

들쭉날쭉하지만 일반인 회원까지 포함하면 40명 정도가 된다.

지명상 수지는 경기도 용인시에 속해 있다.

그런데도 수지FC가 강남지부 산하에

속한 것은 동호회원 차량이 서울 소속이기 때문이다.

“서울에서 거주하고 개인택시사업을 하던 분들이 용인이나 성남 같은 위성도시로 이사를 가더라도 차량 영업권은 서울 소속이기 때문에 서울 관할 지부에 적을 두고 있습니다. 수지FC 조합원들 역시 서울에서 이주한 분들도 강남지부 소속 조합원이고 축구 동호회 역시 강남에 속해 있습니다”

수지FC를 이끌고 있는 이경준 회장은 올해로 20년째 개인택시 사업을 하고 있다.

요즘 느끼는 것이 동호회원들의 나이가 많아지고 있다는 점이다.

“제가 개인택시 사업에 처음 받을 때만 해도 축구 동호회원중 50대도 많지 않았습니다. 그만큼 연령대가 젊었는데 지금은 나이가 적은 사람들이 없습니다”

택시 업황이 좋지 않은데도 젊은 층에서 개인택시를 할 만한 목돈을 마련하기도 쉽지 않기 때문이다.

회원을 모집하지 못해 축구 동호회가 조직되지 못하거나 해체되는 경우도 적지 않다는 것이 이경준 회장의 설명이다.

팀을 나눠 경기를 하기 위해서는 동호

회에 최소 22명은 참여해야 하기 때문이다.

하지만 수지FC는 서로 돌아 가며 경기를 진행할 수 있을 만한 충분한 회원수를 확보하고 있는데 이경준 회장을 비롯한 동호회원들의 사심 없이 참여 덕분에

◆ 경기장 들어서면 대단한 노익장

수지 FC를 이끌고 있는 이경준 회장은 올해 60세로 나이로 따지면 수지FC의 중간 쯤에 해당된다.

51년생부터 55년생 등 선배 조합원들이 동호회 절반 정도를 차지하고 있다.

얼마전까지 46년생 조합원도 활동했다.

72세인 이 조합원은 축구장에서조차 뒤처지지 않고 잘 뛰었는데 부상 때문에 잠시 쉬면서 지금은 마라톤을 하고 있다.

대단한 노익장(老益壯)들을 보여주고 있는데 이경준 회장은 이게 축구의 매력이라고 말한다.

“한 번 모이면 2시간 정도 축구장을 달립니다. 에너지 소비량이 많고 직접 경기를 뛰는 과정이 다이나믹하다는 것이 축구만이 가진 매력입니다. 경기 과

정에서 팀원들이 어울려 뛰는 점도 축구의 재미를 더해줍니다”

축구 동호회 활동 과정에서 쇠골과 연골을 다칠 만큼 부상이 적지 않았지만 그래도 축구를 떠나지 못한다.

삼일에 하루 쉬는 날, 축구로 땀을 쏟고 나면 그 다음날 자동차 패달을 밟는 발이 가벼워진다고 이경준 회장은 자랑한다.

서울조합 산하에는 총 18개 지부가 조직되어 있는데 올해도 축구 대회가 열린다.

수지FC는 올해 말 열리는 서울조합 이사장배 축구대회에 강남지부 대표로 참가한다.

수지FC가 주축이 되겠지만 강남지부 산하 5개 축구 동호회중 타 모임 조합원들도 선수로 참여한다.

단일 팀으로 선정됐지만 강남지부를 대표해 참여하기 때문에 선수 기용 폭을 넓히고 지부 소속 조합원들과의 화합을 다지기 위해서이다.

올해로 60세인 이경준 회장을 비롯한 강남지부 축구 동호회 선수들이 서울조합을 대표한 타 지부 동호회원들과 운동장을 뛰어 다니며 선의의 경쟁을 펼칠 날이 카운트다운에 들어갔다.

(글·김신)



{ 2018년 주요 사업 추진실적 }

1 도로교통법 시행규칙 일부개정령 공포

■ 연합회는 좌석안전띠 의무화와 관련한 법령(여객법, 도로교통법 등)이 발의되거나 거론될 시 마다 연합회 단독으로 또는 택시4개단체와 공동으로 수회에 걸쳐 국회, 정부 등에 문제점을 개선 건의 하였음.

그 결과, 경찰청에서는 운전자 면책 사유로써, 법률 개정 후 하위 법령 개정 시 좌석안전띠 미착용 사유로 '승객에게 좌석 안전띠 착용을 안내 하였음에도 매지 않은 경우를 추가하여 공포 되었으며, 주요내용은 다음과 같다.

◎ 주요내용

○ 제 50조 제1항 단서 및 법 53조 제2항 단서로 하고, 같은 조 제8호 중 “없는 때”를 “없거나 승객에게 좌석안전띠 착용을 안내하였음에도 불구하고 승객이 착용하지 않는 때”로 한다.

※ 승객에게 좌석안전띠 착용을 안내(육성, 기계음 포함)하였음에도 불구하고 승객이 착용하지 않는 때로 한다.

현 행	개 정 안
제31조 (좌석안전띠 미착용 사유) (생략) 1~7. 생략 8. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 여객자동차운송사업용 자동차의 운전자가 승객의 주취·약물복용 등으로 좌석안전띠를 매도록 할 수 없는 때	제31조 (좌석안전띠 미착용 사유) (현행과 같음) 1~7. 생략 8. 「여객자동차 운수사업법」에 의한 여객자동차운송사업용 자동차의 운전자가 승객에게 좌석안전띠 착용을 안내하였음에도 불구하고 착용하지 않거나 승객의 주취·약물복용 등으로 좌석안전띠를 매도록 할 수 없는 때

2 택시연료(LPG부탄) 할당관세 영세율 적용 건의

■ 연합회는 산업통상자원부가 지난 9월 28일 「2019년 할당관세 적용요청 품목(안)」을 공고하였음. 공고안은 LPG부탄 2% 적용 예정이라는 내용임.

대중교통수단으로서 사회적 기능과 책임을 다하고 있는 택시는 공급과다, 이용승객 감소, 카풀(불법자가용 유상운송), 대리운전 확대 및 LPG가격 인상 등으로 고사 직전에 다다랐음. 이에 택시연료(LPG 부탄) 할당관세 영세율 적용 건의 하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

◎ 현황

○ 정부는 서민 가구의 연료비 부담을 줄이고 산업경쟁력 강화를 도모하기 위해 일부 품목에 할당관세 제도를 운영하고 있으며, 산업통상자원부는 지난 9월 28일 「2019년 할당관세 적용요청 품목(안)」공고 했음.

공고안에 따르면 나프타 제조용 원유에 대해서는 0.5%의 할당관세를 적용하고 있는 반면 LPG 부탄은 2%적용 예정에 있기에 석유화학 원료 간 세율 불균형을 나타내고 있어 형평성 문제를 지적함.

◎ 문제점

○ 택시는 25만대의 차량 중 99% 이상이 LPG연료를 사용하여 전체 LPG 수입량 중 40% 이상을 소비하는 최대단체이며 LPG(부탄)는 택시 운송원가의 30%이상을 차지하여 가격 인상이 곧 경영악화로 직결됨.

대중교통수단으로서 사회적 기능과 책임을 다하고 있는 택시는 공급과다, 이용승객 감소, 카풀(불법자가용유상운송), 대리운전 확대 및 LPG가격 인상 등으로 고사 직전에 다다랐음.

◎ 건의

○ 택시, 장애인 및 국가유공자 등 대표적인 서민차량 연료인 LPG부탄에 대하여 현행 할당관세 2%를 영세율 적용(리터당 약 15원 가격인하 효과)하여 서민들의 경제적 부

담을 완화하여 주시기를 건의함.

※ 기획재정부 회신

○ “택시연료(LPG 부탄) 할당관세 영세율 적용”은 수입가격 추이, 국내 수급현황 등을 고려하여 검토할 예정임.

3 유가보조금 계속 지급 및 유가연동보조금 지원 건의

■ 연합회는 택시가 국내외 경기침체, 고유가 및 택시 수요 감소가 지속되고 정부는 물가안정 우선정책 추진으로 택시의 운임 및 요금인상을 억제하고 있어 어려움이 가중되는 실정임에 따라 유가보조금 지급이 2018.12.31. 이후에도 계속지급될 수 있도록 해주시고 고유가인 현 상황을 고려하여 택시 유가연동보조금 지원이 가능토록 건의 하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

◎ 현황

○ 우리 택시산업은 25만대 차량이 면허되어 공로여객 수송의 38%를 담당하며 30만 종사원의 고용을 창출하는 등 대중교통수단으로 사회적 책임과 기능을 다하고 있음.

국내외 경기침체, 고유가 및 택시 수요 감소가 지속되고 정부는 물가안정 우선정책 추진으로 택시의 운임 및 요금인상을 억제하고 있어 어려움이 가중되는 실정임.

◎ 문제점

○ 이러한 경영난 속에 유가보조금지급은 택시사업을 유지할 수 있는 동력이 되고 있으나 그 지급기한이 2018.12.31.부 종료될 예정임.

◎ 건의

○ 택시업계에 대한 유가보조금 지급이 2018.12.31. 이후에도 계속 지급될 수 있도록 해주시고, 고유가인 현 상황을 고려하여 택시에 유가연동보조금 지원이 가능토록 건의 하오니 적극 반영하여 주시기 바람.

4 유류세 인하 관련 「택시 고유가 극복 대책」건의

■ 연합회는 정부가 최근 고유가로 인한 서민들의 어려움을 완화하고 경기 활성화를 도모하기 위해 2008년 이후 10년 만에 유류세 10%인하 검토를 발표함에 따라 택시도 LPG(부탄) 가격이 리터당 900원을 넘을 경우 유가연동 보조금 지급이 가능토록 건의하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

◎ 현황

○ 정부는 최근 고유가로 인한 서민들의 어려움을 완화하고 경기 활성화를 도모하기 위해 2008년 이후 10년 만에 유류세 10%인하 검토를 발표한바 있음.

택시 또한 서민의 발이라 불리고 있으며 서민연료(LPG)를 사용하고 있으나 경기불황과 고유가로 인하여 사상 유례없는 어려움에 처해 있어 법적·제도적 지원이 절실함.

◎ 문제점

○ 그러나 택시는 유류세 인하 방안에도 불구하고 2001년 에너지 세제개편으로 연료(LPG)에 부과되는 세율 인상분에 대해 보조금을 지원받고 있어 이번 정책의 실익이 전무한 상황임.

또한 현재 휘발유 가격 대비 LPG가격이 100:55 수준인데, 유류세를 10% 인하할 경우 100:57 수준으로 올라가므로 에너지 세제개편 시 정부에서 정한 100:50을 더 초과하게 되어 택시업계는 상대적 손실을 계속 입게 됨.

한편 기획재정부는 지난 2018.6.8.일 「고유가 극복 민생 종합대책」에서 버스,화물, 연안화물선을 대상으로 경유가격이 일정가격을 넘을 경우 인상분에 대해 50%를 지원 한바 있음.

◎ 건의

○ 택시도 LPG(부탄) 가격이 리터당 900원을 넘을 경우 유가연동보조금 지급이 가능토록 건의하오니 적극 반영하여 주시기 바람.

우리조합 NEWS

인천 조합



▲ 인천개인택시운송사업조합 김승일 이사장(사진 앞줄 왼쪽 세 번째부터)과 대의원, 국회 윤관석 위원장, 전국개인택시운송사업조합 박권수 연합회장 등이 간담회 이후 국회에서 기념 촬영을 하고 있다.



▲ 인천개인택시운송사업조합 김승일 이사장이 지난 11일 열린 카카오 규탄 결의 2차 대회에서 불법 카풀 앱 문제점을 지적하고 규탄하고 있다.

국회 윤관석 위원장, 카풀 유사운송수단·감차 등 택시업계 현안문제 지속적으로 관심 갖고 챙길터!

인천개인택시운송사업조합(이사장 김승일)과 연합회(회장 박권수)는 2018년 9월 5일 국회 국토교통위원회 교통법안 심사소위원장(인천 남동구을) 윤관석 의원실에서 간담회를 개최 하였다.

김승일 이사장은 업계 최대 현안 문제인 “카풀앱 자가용 불법유상운송영업행위”와 “화물자동차 불법영업행위” 근절을 위해 이번 국회에서 관련법을 입법하여 택시 운수종사자가 마음 놓고 생업에 종사할 수 있도록 해 줄 것을 강력건의 하였다.

또한, 박권수 연합회장은 지금 택시는 택시제도가 도입된 이래 최대의 위기를 맞고 있다고 토로한 뒤, 정부와 국회가 택시의 어려움을 뺏히 알면서도 제도와 법을 무시하고 택시의 영역을 침범케 하여 운송질서를 무너지게 하는지 도저히 이해 하지 못 하겠다면서 정부와 국회는 업권을 분명히 구분하여 이해다툼을 해소해 줄 것을 요구 하였다.

이에 대해 윤관석 위원장은 택시가 당

인천조합, 윤관석 의원 간담회 개최

면한 어려움과 현안문제는 충분히 파악하고 고민하고 있다면서, 개인택시는 우리의 국민의 생활교통수단 으로서 국민의 경제활동 및 대중교통의 한 축으로 자리매김하였다. 하지만 국내·외 경제 침체와 맞물려 개인택시 운영환경이 쉽지 않은 상황이라는 점을 통감하고 있다.

게다가 최근 카풀 등 택시업계의 생존을 위협하는 현안이 발생하고 있는것

에 우려를 표하며, 카풀 유사운송수단, 감차 등 택시업계 현안에 대해 지속적으로 관심을 갖고 챙기겠다고 약속드린다고 하였다.

한편, 인천조합에서는 성기덕 이사, 김새영 이사, 인천남동구를 거주 유영철, 김종휘, 최동일, 윤재영, 박한규 대의원이 참석하여 열린 토론회를 하였으며, 연합회에서는 이성운 전무이사 등이 참석 하였다.

우리조합 NEWS

경기조합

경기도개인택시운송사업조합 김영식 이사장 박순자 국토교통위원장과 간담회 가져



▲ 경기도개인택시운송사업조합은 8월 14일 박순자 국토교통위원회 위원장과 간담회를 개최했다.

개인택시 대리운전 허용기준 완화 등 건의 박순자 의원 "현안문제 해결에 적극 앞장설 것"

경기도개인택시운송사업조합 김영식 이사장은 8월 14일 김진섭, 편창대 부이사장, 정길호 안산시조합장, 박일석 남양주시조합장, 조석제 시흥시조합장, 오장환 광명시조합장 등 조합 임·직원들과 국회 자유한국당 소속 박순자 국토교통위원장(안산단원을)과 간담회를 가졌다.

김영식 이사장은 개인택시 대리운전 허용기준 완화, 자가용 불법운송행위 근절, 화물자동차 불법 여객운송행위 근절, 철

도연계교통사업에 대형 승합택시 운행 등 개인택시업계의 현안문제 해결을 위한 법안마련 등을 건의 하였다.

박순자 국토교통위원장은 “열악한 조건에도 1,300만 도민을 위해 최선을 다하는 개인택시 업계의 노고에 감사드리며, 개인택시업계의 어려움을 잘 알고 있어 개인택시조합에서 요청한 화물자동차를 비롯한 여러 가지 업계 현안문제가 원만히 해결될 수 있도록 적극 앞장서서 최선을 다할 것을 약속했다.

서울·인천·경기 택시 4개단체 공동 카카오(카풀) 규탄 결의대회

경기도개인택시운송사업조합 이사장 김영식

“카카오, 카풀 사업 중단 않으면 카카오콜 지속 어려울것”

서울·인천·경기택시 4단체 공동 자가용 불법 유상운송행위 및 알선(카풀)근절 촉구를 위한 집회가 지난 10월 4일, 11일 2회에 걸쳐 판교 카카오 모빌리티 앞에서 열렸다.

개인택시·법인택시 약 6,000여명이 참석한 가운데 경기도개인택시운송사업조합 김영식 이사장은 대표자 연설에서 “카카오의 카풀사업은 개인택시의 업권

을 침해하고, 택시사업자들의 생계를 위협한다”고 강력히 규탄하며, 시민들이 범죄에 노출될 가능성이 높다는 점도 강조했다.

또한 카카오가 카풀 서비스 계획을 철회하지 않으면 앞으로 카카오 택시 콜 전면 거부까지 불사하겠다는 강경한 입장을 표명했다.

〈경기조합 제공〉



▲ 경기도개인택시운송사업조합 김영식 이사장이 카카오규탄 결의대회에서 대표자 연설을 하고 있다.

연합회 NEWS

택시 4개 단체, “카풀” 관련 비상대책위원회 개최

국회에서 “카풀” 금지 법안 통과 총력 추진 결의

전국택시노동조합연맹(위원장 강신표), 전국민주택시노동조합연맹(위원장 구수영), 전국개인택시운송사업조합연합회(회장 박권수), 전국택시운송사업조합연합회(회장 박복규) 등 택시 4개 단체는 8월 27

일 제1차 비상대책위원회를 개최하고 9월 국회에서 “카풀”을 금지하는 법안의 국회 통과를 총력 추진키로 결의하였다.

비상대책위원회는 현재 국회에 제출되어 있는 “카풀” 관련 법안 3건 중 “출퇴근

때 승용자동차를 함께 타는 경우” 자가용 자동차의 유상운송 금지의 예외를 인정한 「여객자동차 운수사업법」 제81조 제1항 제1호 조항을 삭제하는 법안의 통과를 위해 여·야 지도부와 국회의원을 대상으로

정책활동을 강화하기로 하였다.

특히 비상대책위원회는 국회에서 관련 법률안의 국회통과가 무산될 경우 10월중 대규모 집회를 개최키로 결의하였다.

〈글·전국개인택시연합회 기획부장 김도길〉

▲ 비대위 1·2차 회의



▲ 실무자 회의



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

공제경쟁력을 말하다

의료연수특과과정 교육, 성황리 마무리

대인사고 발생시

올바른 심사 위해 의학지식 습득

우리 공제조합은 지난 7월 11일부터 13일까지 3일간의 일정으로 보험연수원에서 의료연수특과과정 교육을 실시하였다.

이번 교육은 정신과, 이비인후과, 한의학과, 복부외상, 안과, 치과의 과목으로 구성됐으며, 각 과목의 강사는 각 분야의 전문의들이나 일선 대학병원의 교수들이 강사로 나서 교육이 진행되었다.

우리 공제조합에서 진행하고 있는 의료연수특과과정은 자동차 대인사고 발생 시 정확한 보상을 위하여 관련된 의료지식을 함양하는데 그 목적을 두고 실시되고 있다.

특히 이번 교육은 자동차사고 환자들이 가장 많이 찾게 되는 정형외과, 신경외과 과목이 아닌 한의학, 정신과 등의 의료분과를 다루었는데 이들 과목들은 현

재 자동차보험 배상의학 분야에서 그 비중이 점차 증가하고 있는 추세이다.

특히 이번 교육은 우리 공제조합에서 의료심사 업무를 담당하고 있는 직원들이 참여하여 교육이 진행되었다. 대인사고 발생 시 환자의 정확한 상태를 파악하여 진료비의 적정성을 올바르게 심사하기 위해서는 관련된 의학지식을 전문적으로 습득하는 일이 선행되어야 한다. 또한 사고 피해자들에 대한 치료법이 다양해지고 세밀화 됨에 따라 의료심사자와 보상담당 직원들에 대한 재교육은 계속해서 실시되어야 한다.

이번 교육과정의 마지막 날에는 교육평가가 진행되었다. 우리 공제조합은 교육 및 연수의 효율성과 효과를 극대화하기 위



▲ 의료심사 업무 담당 직원들이 수업을 듣고 있다.

하여 모든 교육과정의 말미에 교육평가를 실시하고 있다. 평가기준에 미치지 못하는 직원들에 대해서는 재교육을 실시하는 등 교육의 원 목적을 충실하게 달성하기 위하여 엄격한 교육관리를 행하고 있다.

이번 과정에서는 참가 직원 전

원이 모두 우수한 성적으로 교육 이수에 통과하였다. 3일의 일정 동안 열과 성을 다하여 교육에 참여하고 하나라도 더 관련 지식을 습득하기 위해 노력한 우리 공제조합 직원들의 노고가 그대로 반영된 결과였다.

올 2018년도 벌써 2개월여를

남겨둔 시점에 와있다. 우리 공제조합 직원들은 연초에서 연말까지 모두 한결같은 모습으로 현장에서 교육장에서 최선을 다하고 있다. 우리 개인택시공제조합의 힘찬 행보가 올 한해 끝까지 이어지기를 바라면서 금번 취재를 마무리 했다.

개인택시공제조합 가입금 환급 신청 공고

우리 공제조합에서는 가입금을 납입한 조합원이 공제가입 자격을 상실(자동차운송사업면허의 취소, 폐지 또는 양도)하거나 다른 손해보험사에 자동차보험계약을 체결 한 경우에는 가입금을 환급해 드리고 있습니다.

가입금 환급대상이면서 아직 환급신청을 하지 않은 대상자 분들께서는 기한 내 신청하여 주시기 바랍니다.

- 환급 신청기간 : 2018. 8. 1. ~ 2019. 1. 31. (6개월)
- 환급 신청금액 : 가입금 3만원
- 환급 신청방법 : ① 유선 신청 : 본인확인 및 본인계좌번호
② 방문 신청 : 신분증, 본인통장사본 제출
- 환급대상 확인 및 지급처 : 공제조합 가입당시 각 지부 총무(업무) 팀

※ 전국 각 지부 전화번호

- 서울지부 (02) 2140-3800
- 부산지부 (051) 500-8600
- 대구지부 (053) 764-0621
- 인천지부 (032) 577-4281
- 광주지부 (062) 570-6580
- 대전지부 (042) 583-8040/1
- 울산지부 (052) 211-2761/3
- 경기지부 (031) 240-3300
- 강원지부 (033) 242-3652/3
- 충북지부 (043) 221-2382/3
- 충남지부 (041) 334-8027/8
- 전북지부 (063) 214-5951/4
- 전남지부 (061) 800-8080
- 경북지부 (053) 753-3846/7
- 경남지부 (055) 276-0900
- 제주지부 (064) 744-2795/6

‘3년 연속 사고율 증가, 사고를 줄입시다.’



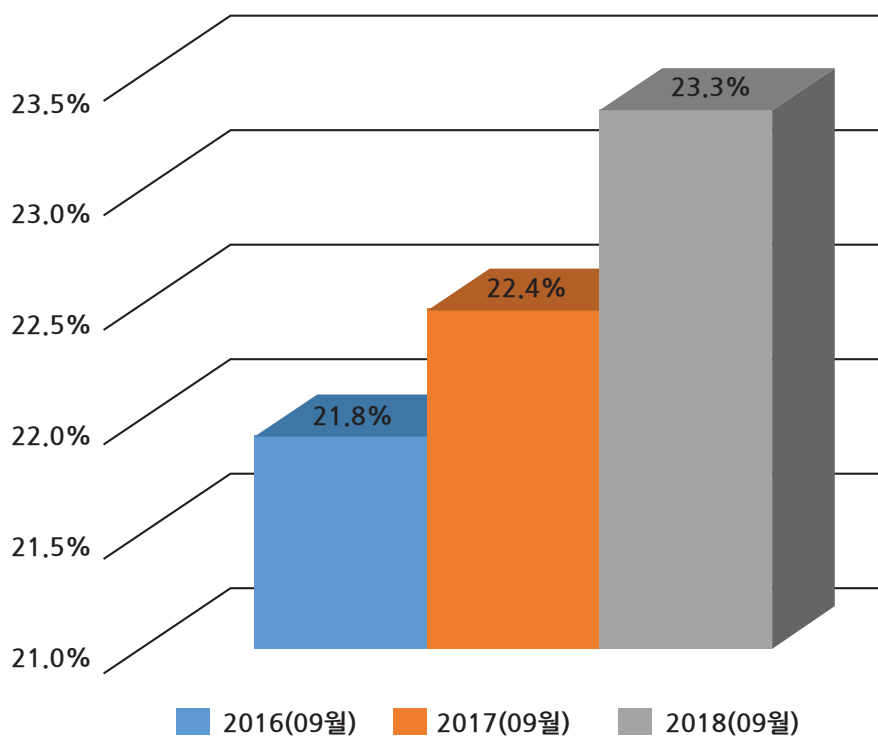
전국개인택시공제조합은 작년에 이어 올해도 사고율이 증가하여 심각한 고민에 빠져 있습니다. 경영수지가 점점 악화되고 있기 때문입니다.

사고율이 증가하면 그에 따른 사상자 수도 증가하고 그에 따른 사고처리 비용이 증가하는 악순환 연결고리로 사고를 줄이는 길만이 공제조합 경영 및 서비스 개선의 시작입니다.

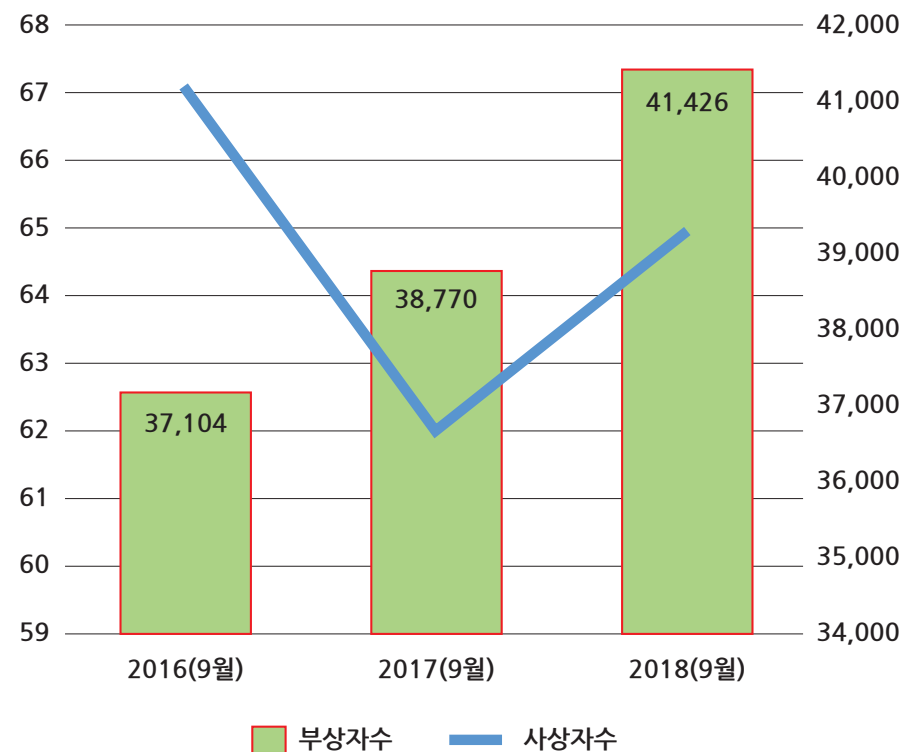
이에 따라 매년 사고율을 낮추기 위해 사고예방 캠페인을 시행하고 있으며 가을철에도 시도지부에서는 사고예방활동을 강화하고자 거리 캠페인을 시행하고 있습니다.

사고예방캠페인은 매월 지부별로 이뤄지고 있으며 교통사고가 증가하는 시점에 맞춰 사고 예상지역에 거리 캠페인을 강화하고 있습니다.

| 3년간 사고율



| 사상자수



공제 미지급가입금의 환급

공제 가입금 조합원 자격 상실 시 환급 가능 해당되는 前 조합원, 해당 지부에 확인 요망

개인택시공제조합의 공제규정에 의하면 모든 공제조합에 가입하는 조합원은 3만원의 가입금을 납입하여야 하며, 납입한 가입금은 공제조합 본부에서 적립·관리하고 있다.

또한 조합원의 자동차운송사업면허가 취소되거나 폐지 및 양도되어 상실한 경우 공제조합은 조합원에게 가입금을 환

급하고 있으며, 사업조합을 비임의 탈퇴하거나 다른 손해보험회사에 자동차보험계약을 체결한 경우에도 조합원의 청구에 의하여 가입금을 환급하고 있다.

그러나 일부 조합원은 자동차운송사업면허를 취소, 양도 및 사업조합을 비임의 탈퇴하거나 손해보험사의 이탈 이후 공제조합에 통보하지 않아 미지급가

입금 사례가 발생되고 있다.

이후에 비로소 뒤늦게 인지한 공제조합은 해당조합원에게 바로 가입금지급 안내문을 송부하고 유선통화를 실시하는 등의 여러 방법을 시도하여 가입금을 환급하고 있다.

그럼에도 연락처가 변경되고 소재지가 변경되어 연락이 두절된 일부 전 조합원은 해당조합과 연대 및 지인협조를 통하여 변경된 연락처와 소재지를 파악하고는 있으나 매우 어렵고 힘이 드는 것이 현실이다.

공제조합은 가입금의 지급사유가 인지되는 조합원에 대하여 조합원 본인과 유선통화(본인계좌로 송금) 절차만으로 간단하게 즉시 환급받을 수 있도록 지급업무를 간편화 하였으며, 또한 연락처와 소재지가 함께 변경되어 연락이 두절됨으로써 장기간 지급되지 못하고 있는 조합원들을 위하여 지속적으로 교통정보지에 광고를 게재하는 등의 가입금지급에 총력을 기울인 결과 많은 조합원에게 가입금을 환급하였다.

다만 아직까지 조합원자격이 상실되고 가입금을 환급받지 못하고 있는 일부의 전 조합원은 해당지부에 가입금 환급 여부를 반드시 확인하시기 바란다.

건강상식

장시간 운전 피로, 이렇게 풀어야

올바른 자세와 운동

사람의 척추는 중추신경과 자율신경을 지배하면서 내장의 여러 기관을 주관하는 우리 몸의 중심축이다. 사람의 척추는 S자 모양을 하고 있으며 이는 스프링 작용을 하여 체중을 지탱하고, 외부에서 받는 충격을 견뎌낸다.

척추에 이상이 있으면 신체 각 부위에 이상을 일으킨다고 할 수 있다.

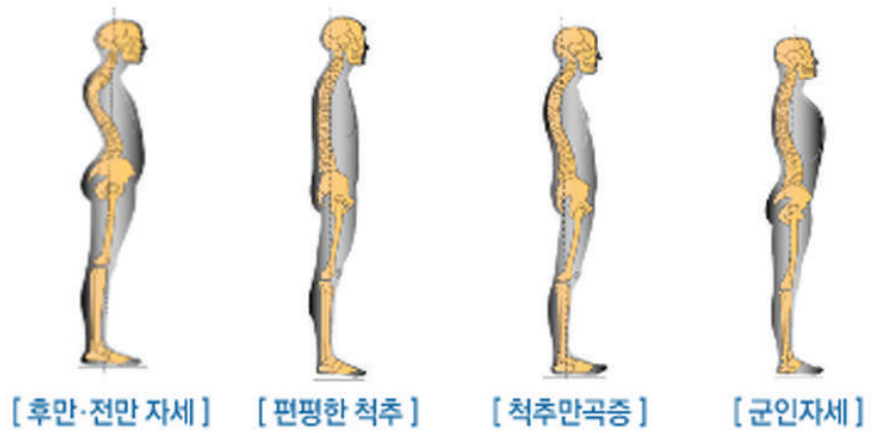
올바른 자세는 원하는 동작을 취하는데 신체를 효과적이고 효율적으로 사용할 수 있도록 해주지만, 잘못된 자세는 몸의 효율성을 떨어뜨리고, 근육의 밸런스도 틀어지게 된다.

또 관절과 근육에 스트레스를 주며 활동으로 인해 스트레스가 가중되어 동작이 효율적이지 못하고 힘들어지는 경향이 있으며 통증을 유발하는 경우가 종종 있다.



잘못된 자세의 종류

- 후만·전만 자세 (Kypho-Lordosis)
상부와 목뼈의 심한 커브가 두드러지는 자세로 등과 어깨가 둥글게 말린 자세
- 편평한 척추(Flat back)
허리뼈의 움직임 감소와 편평해진 척추가 가장 큰 문제인 자세
- 척추만곡증 (Sway-back)
편하게 섰을때 상체가 뒤로 기울어져 기대는 자세
- 군인자세 (Military type)
가슴을 앞으로 내민 상태에서 허리뼈의 전만이 증가하고 골반이 전방회전된 자세
- 척추측만증 (Scoliosis)
외면상으로 골반이나 어깨의 높이가 서로 다르거나 몸통이 한쪽으로 치우쳐 보이는 자세



후만·전만 자세 운동 구성

운동빈도	운동 종목 별 횟수	세트 수	주의사항
주 3회 이상	스트레칭 : 15~20초 근력운동 : 10~20회 또는 10~15초 유지	3~5 회	체형 별 운동뿐만 아니라 유산소 운동과 유연성 운동을 함께 실시하도록 한다.

[목]



[등]



[허리]



〈자료:국민체육진흥공단〉



데스크칼럼

택시가 적폐의 대상인가?

자가용 유상 운송 허용은 공유 아닌 공유의 훼손이다

‘카풀(car pool)’의 사전적 의미는 목적지나 방향이 같은 사람들이 한 대의 승용차에 같이 타고 다니는 것을 뜻한다.

차량 이동 댓수를 줄여 출퇴근 러시 아워 시간대의 도로 혼잡을 줄이고 수송 에너지도 절약하는 것이 카풀의 본래 취지이다.

카풀은 이웃간 교통 수단의 나눔이고 교류이지 돈벌이 수단이 아니다.

그런데 정부 그리고 카카오는 카풀의 상업화를 꾀하고 있다.

자가용 운전자들이 유상 즉 돈을 받고 승객을 모집해 수송하는 명백한 영업 행위를 ‘공유 경제’ 그리고 ‘카풀’이라는 듣기 좋은 말로 포장해 허용하고 확대하려 하고 있다.

◆ 택시 놔두고 카풀 허용할 하등의 명분이 없다

전 세계적으로 대중 교통 수단인 택시가 존재하는데도 불구하고 카풀을 명분으로 승차 공유 서비스를 합법화한 나라들은 많지 않다.

미국 처럼 국토 면적이 넓고 인구수에 비해 택시가 부족해 국민들의 이동권이 제약받는 경우 또는 택시가 고급 교통 수단으로 인식되며 비싼 요금이 부과되는 극히 예외적인 몇몇 국가에서만 자가용 승차 공유 서비스가 허용되고 있다.

그런데 우리나라는 전국 25여 만대의 택시가 골목 골목을 누비고 있고 콜 한 통이면 고객의 턱 밑까지 달려가고 있으니 시민 이동권이 제약받을 리 없다.

택시 요금은 정부가 철저히 통제하고 있으니 요금이 비싸다는 이유로 자가용 승차 공유를 허용할 명분도 없다.

하루 평균 15시간 이상을 근무하면서도 한 달에 손에 쥐는 돈이 200만원도 되지 않는 열악한 환경은 대중 교통 수단인 택시가 충분히 과잉 공급되어 있고 승객 운송 요금도 비현실적으로 낮은 택시 업계의 현실을 고스란히 보여주었으니 정부는 자가용 유상 운송을 허용할 하등의 까닭이 없다.



◆ 승객 안전 불안·범죄 노출만 ‘공유’하는 꼴

독일이나 스페인, 벨기에, 덴마크 같은 유럽 선진국들은 물론이고 이웃나라 일본도 정부가 나서 카풀을 불법으로 규정하고 있다.

카풀을 합법화한 국가들조차 승객 대상 각종 범죄가 잇따르면서 카풀 자가용 운전자에 대한 범죄 경력 조회나 안전 교육 의무 부과 등의 조치를 취하고 있다.

그런데 우리나라는 자가용 승차 공유 운전자에 대한 어떠한 검증도 없이 카풀 앱에 등록만 하면 유상 운송을 허용하는 방안이 추진되고 있다.

운전자 면허 조건은 물론이고 정비를 포함한 차량 안전 등 다양한 관리와 감독을 받는 택시와 달리 아무런 규제를 받지 않는 자가용 운전자들이 유상 운송에 나서게 되면 승객 안전은 무시되고 범죄에 무방비로 노출될 수 있다.

그런데도 정부는 공유 경제를 명분으로 카풀을 허용하려 하고 있으니 자가용 승차 공유를 통해 카풀에 동승하는 승객의 안전 불안과 범죄 노출 가능성

까지 공유하려 하는게 아닌가 의심스럽다.

◆ 거대 공룡 대기업 카카오에 특혜 제공은 형평성 왜곡

불법 자가용 유상 운송 사업을 밀어붙이려는 배경에는 카카오라는 거대 공룡 대기업이 자리 잡고 있다.

카카오 모빌리티가 성장한 배경에는 개인택시 사업자들이 카카오 택시 콜을 적극적으로 수용하며 협력해온 영향이 매우 컸는데 택시 콜, 대리운전 영역을 뛰어 넘어 카풀 사업까지 진출하며 택시 사업자의 생존권을 위협하려 한다.

주당 법정 최저 근로 시간인 52시간을 훌쩍 뛰어 넘는 살인적인 운행 시간에도 불구하고 한 달 200만원도 채 벌지 못하는 열악한 개인택시 사업의 수익마저 카카오 모빌리티는 빼앗아 가려고 하고 있다.

그 과정에서 규제 형평성에 위배되는 특혜가 카카오 카풀에 적용되려 하고 있다.

요금 결정은 물론이고 안전, 진입 등 다양한 규제에 묶여 있는 택시 업계와

달리 카풀앱은 등록만 하면 바로 운행이 가능하니 이것이야말로 대기업에 대한 특혜이자 업종간 심각한 형평성 왜곡이 될 수 있다.

카카오 콜을 적극적으로 수용하며 상생 협력해 온 택시업계를 배신하며 카카오는 전국 수십, 수백만 카풀 자가용을 모집, 중개하려 하고 있다.

열악한 경영 환경속에서도 시민의 발이 되어 온 30만 운수종사자인 택시 업계에게 정부는 자가용 유상 운송과 경쟁하라며 비방으로 내몰려 하고 있다.

진정한 ‘공유 경제’는 택시 사업자와 그 종사자들이 사회에서 소외받지 않고 대중 교통 수단의 역할을 충실하게 수행하며 정상적인 수익을 창출하고 다시 사회에 지출하며 경제를 순환시키는 것이다.

특정 대기업에 특혜를 제공하고 무자격 자가용들을 유상 운송 수단으로 허용하는 것은 결코 사회적 공유가 될 수 없으며 오히려 정상적인 공유의 틀을 훼손하는 것이라는 점을 정부는 명확하게 인식해야 한다.

전국개인택시연합회
김도길 기획부장

E1 개인택시 운송사업자 롯데카드

개인택시 유류세 환급과
E1 오렌지 포인트 적립을
카드 한 장으로 한 번에!



개인택시
유류세 면제

+

E1 충전소
2% 적립

+

외식 업종
10% 할인

E1 개인택시 운송사업자 롯데카드 주요 혜택

	이용처	적립	적립 한도
E1 충전소 적립 서비스	E1 충전소	E1 오렌지 포인트 2% 적립	무제한

외식업종 할인 서비스	외식업종 10% 할인 *지난달 실적 30만원 이상 시 제공 (월 5천원 한도, 11시~14시 결제건)		
	이용처	1년간 이용시	
		사용 금액	연간 혜택
	E1충전소 월 60만원 이용 시	720 만원	144,000 P
	점심식사비 월 5만원 이용 시	60 만원	60,000 원

*연회비 : 없음 *업종을 기준으로 제공하는 서비스는 롯데카드에 등록된 가맹점 업종을 기준으로 제공됩니다.

*카드 발급 전 혜택 및 이용조건은 상품설명서, 약관 또는 롯데카드 홈페이지를 반드시 참고하시기 바랍니다.

*연체이자율: 회원별·이용상품별 약정이율 + 최대 3%, 법정 최고금리(연 24%) 이내

※ 단, 연체 발생 시점에 약정이율이 없는 경우는 아래와 같이 약정이율을 적용함

- 일시불 거래 연체 시: 거래발생 시점의 최소기간(2개월) 유이자 할부 금리

- 무이자 할부 거래 연체 시: 거래발생 시점의 동일한 할부 계약기간의 유이자 할부 금리

*여신금융상품 이용 시 귀하의 신용등급이 하락할 수 있습니다.

*신용카드 남용은 가계경제에 위협이 됩니다. *여신금융협회 심의필 제2018-C1d-11988호 (2018.10.05)