

전국개인택시-연합회신문

봄 호 | 2020년 4월 17일

발행인 박권수 회장
 편집인 육정균·유병철
 발행처 전국개인택시운송사업조합연합회
 편집대행 (주)석유가스신문사

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

<박권수 연합회장 인사말>

코로나19 재난극복에 전국개인택시가 앞장설 터



존경하는 16만5천 사업자 여러분 안녕하십니까?

코로나19 감염증이 이탈리아, 이란, 스페인, 미국 등 전세계로 확산 되고, 사망자 또한 급증하고 있습니다.

이 여파로 국제 금융이 흔들리고 생산 활동이 위축되는 등 세계 경제가 요동치고 있습니다. 그러나 국내에서는 4월1일 0시 기준, 하루 확진자 수가 76명 이하로 떨어지는 등 확산세가 진정세로 돌아서고 있습니다. 코로나19 확산 방지 노력에 국내 언론은 냉랭 하지만 미국의 ABC뉴스, 워싱턴포스트, 뉴욕타임스 등 전세계 언론이 한국의 대응 방식과 진단키트, 마스크 보급을 극찬하고 있습니다.

전세계로 확산되고 있는 전염속에서도 한국의 대응방식과 유일한 질 좋은 진단키트, 방호복 등을 구매 하려 줄을 서고 있는 선진국의 모습을 보면서 대한민국의 국격을 새롭게 느끼면서 무한한 자부심을 가져 봅니다.

오랜 기간 택시업계의 악재였던 카풀, 타다 등의 불법유상운송행위가 해결되어

한시름 돌렸는데 뜻하지 않게 발생한 코로나19 감염증으로 승객이 감소하여 가동율이 급격히 줄어드는 등 영업에 막대한 지장을 초래하고 있어 가슴이 답답할 뿐입니다.

그럼에도 불구하고 국가적 재난앞에 우리 개인택시업계도 재난 극복에 최선을 다하고 있습니다. 각 조합별로 방역에 앞장서고 있고, 사업자님들은 개인위생과 차량정결 등에도 만전을 기하고 있습니다.

지면을 통해서나마 사업자님들의 노고에 무한한 격려와 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 이러한 위기가 조속히 극복되고 영업이 정상화되어 평화로운 일상이 전개되기를 기원합니다.

현재 지자체별로 택시에 대한 지원 대책을 마련 하고 있으나 정부 차원의 불필요한 규제 철폐, 세제감면, 금융지원 대책이 어느 때 보다도 절실한 시점입니다. 관계당국은 하루빨리 안정적인 대책을 강구하시기를 기대 합니다.

존경하는 사업자 여러분!

일명 “타다법”이 국회를 통과 하였습니다. “타다”1심재판에서는 무죄가 선고되어 우려와 걱정이 컸습니다만, 택시업계의 의견이 상당부분 반영되어 국회에서 압도적 찬성으로 통과하여 공포되었습니다.

그동안 연합회에서는 10여회 이상의 성명서 발표와 언론기고, 전방위적인 국회 활동을 통하여 업계의 현실과 이 법률안 통과 필요성을 호소 하였습니다. 앞으로도 연합회는 업권보호라면 열일을 제쳐두고 서라도 앞장 서겠습니다.

연합회에서 중점적으로 추진하고 있는 개인택시 양수조건 완화와 관련 해서는 누구나가 무사고 5년 이상의 운전경력을 갖추고 택시운전자격시험에 합격하면 양수할 수 있도록 입법예고(19.11.21.)를 거쳐 공포(20. 4. 3.) 하였으며, 2021. 1. 1.부터 시행하도록 개정하였습니다. 양수자 자격요건 완화를 위해 시·도이사장님을 비롯한 사업자 여러분들의 부단한 노력의 결실입니다. 그동안의 노고에 깊이 감사드립니다.

존경하는 사업자 여러분. 국·내외적으로 엄청난 변화가 발생하고 있습니다. 특히 4월15일은 우리 민족의 운명을 가름하는 총선거가 있었습니다. 21대 국회는 부디 우리 택시업계와 서민을 대변하는 선량들이 대거 당선되기를 기원합니다.

만물이 생동하는 봄이 왔습니다만, 우리 개인택시종사자들은 계절의 여왕인 봄을 만끽할 수가 없습니다.

그래도 여기에서 멈출 수는 없습니다. 국가적 재난 앞에서 우리 개인택시사업자들은 더욱 더 일치단결하여 난국을 극복하리라 믿습니다.

사업자 여러분의 건강과 가정에 늘 평화가 함께하기를 기원 합니다. 감사합니다.

불법타다 근절법안 국회통과를 환영한다

全國個人택시運送事業組合聯合會

공제이사장	전무이사	감사	감사	제주이사장	경북이사장	전남이사장	전북이사장	충남이사장	충북이사장	대전이사장	광주이사장	대구이사장	부산이사장	서울직무대행	부회장	부회장	부회장	회장
육정균	유병철	김정곤	백형선	전영배	김광호	여근하	박상익	홍선기	한종석	나기주	국승두	정창기	김호덕	조영봉	김주원	김영식	김승일	박권수

서울시 강남구 역삼로 17길 55 (전국개인택시회관 2층)
 TEL. (02)557-7351~2 FAX. (02)554-7359

타다 금지 여객자동차 운수사업법 국회 문턱 넘다

국회는 지난 3월 6일 본회의를 열고 타다로 대표되는 렌터카의 불법 유상 운송 행위를 금지하는 여객자동차 운수사업법 개정안을 의결했다.

다음은 개정안 발의 사유와 주요 개정 내용이다.

◎ 개정 제안 사유는

최근 IT기술의 발달로 여객자동차 운수사업자와 소비자를 연결해주는 플랫폼사업이 활성화되면서 사실상 기존 택시운송사업과 중복되는 서비스를 제공하면서도 제도가 동등하게 적용되지 않는 한편 주로 현행법상 예외규정들을 활용한 사업을 추진함에 따라 기존 택시운송사업자들과의 갈등이 심각한 상황이다.

이에 플랫폼 택시를 제도화하는 한편 현행 법의 예외규정들을 활용한 사업 추진을 제

- 편법적 유상운송행위 제한하고 플랫폼 사업 제도화
- 렌터카 운전자 알선 허용 범위 관광 목적 등으로 제한

한하기 위해 여객자동차운수사업의 일종으로 여객자동차운송플랫폼사업을 신설하고 여객자동차운송플랫폼사업을 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업으로 구분해 각 사업의 세부적인 사항들을 규정하려 한다.

또한 현재 대통령령에서 정하고 있는 대여자동차의 운전자를 알선할 수 있는 경우를 법률로 상향 규정하고, 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 관광목적으로서 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우로 제한한다.

◎ 신·구조문 대비표

현 행	개 정 안
<p>제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> (생 략) “여객자동차 운수사업”이란 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차터미널사업 및 여객자동차운송가맹사업을 말한다. ~ 6. (생 략) “여객자동차운송가맹사업”이란 다른 사람의 요구에 응하여 소속 여객자동차 운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업을 말한다. <p>제34조(유상운송의 금지 등) ① (생 략)</p> <p>② 누구든지 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선하여서는 아니 된다. 다만, <u>외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 운전자를 알선할 수 있다.</u></p> <p><신 설></p> <p>③ (생 략)</p> <p>제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ①·② (생 략)</p> <p><신 설></p> <p><신 설></p> <p>제4장의2 여객자동차운송가맹사업</p> <p>제49조의2(여객자동차운송가맹사업의 면허 등) ① 여객자동차운송가맹사업을 경영하고자 하는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 여객자동차운송가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다.</p> <p>② 제1항에 따라 면허를 받은 운송가맹사업자가 사업계획을 변경하고자 하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.</p> <p>③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제2항 본문에 따른 변경인가의 신청을 받거나 같은 항 단서에 따른 변경신고를 받은 날부터 5일 이내에 변경인가 또는 신고수리 여부를 신청인에게 통지하여야 한다.</p> <p>④ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제3항에서 정한 기간 내에 변경인가 또는 신고수리 여부나 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장을 신청인에게 통지하지 아니하</p>	<p>제2조(정의) -----.</p> <ol style="list-style-type: none"> (현행과 같음) ----- 여객자동차운송플랫폼사업-----. ~ 6. (현행과 같음) “여객자동차운송플랫폼사업”이란 여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업을 말한다. <p>제34조(유상운송의 금지 등) ① (현행과 같음)</p> <p>② -----, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는-----.</p> <ol style="list-style-type: none"> 자동차대여사업자가 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우 <ol style="list-style-type: none"> 외국인 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록된 장애인 65세 이상인 사람 국가 또는 지방자치단체 자동차를 6개월 이상 장기간 임차하는 법인 관광을 목적으로 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람. 이 경우 대여시간이 6시간 이상이거나, 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정한다. 본인의 결혼식 및 그 부대행사에 이용하는 경우로서 본인이 직접 승차할 목적으로 배기량 3,000cc 이상인 승용자동차를 임차하는 사람 자동차 임차인이 임차 후 임대차계약서상의 운전자(제1호에 따라 운전자를 알선할 경우에는 해당 운전자를 말한다)가 주취, 신체부상 등의 사유로 직접 운전이 불가능하여 「소득세법」 제173조제1항에 따라 대리운전 용역 제공자에게 용역 제공과 관련된 사업장을 제공하는 자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우 <p>③ (현행과 같음)</p> <p>제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ①·② (현행과 같음)</p> <p>③ 자동차대여사업자는 「자동차관리법」 제31조제1항 본문에 따라 대여사업용 자동차의 결함 사실이 공개된 경우 같은 법 같은 조에 따른 시정조치를 받지 아니하고는 이를 신규로 대여하여서는 아니 된다.</p> <p>④ 자동차대여사업자는 「자동차관리법」 제31조제1항 본문에 따라 결함 사실이 공개된 자동차가 공개 당시 이미 대여 중인 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 차량의 임차인에게 결함 사실을 통보하여야 한다. 이 경우 차량의 임차인은 정당한 사유가 없으면 시정조치를 받도록 협조하여야 한다.</p> <p>제4장의2 여객자동차운송플랫폼사업</p> <p>제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통해 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업 <p>제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등) ① 여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으</p>

현행
<p>면 그 기간(민원 처리 관련 법령에 따라 처리기간이 연장 또는 재연장된 경우에는 해당 처리기간을 말한다)이 끝난 날의 다음 날에 변경인가 또는 신고수리를 한 것으로 본다.</p> <p>⑤ 제1항 및 제2항 본문에 따른 여객자동차운송사업의 면허 또는 사업계획의 변경은 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 경우로 한다.</p> <p>제49조의3(운송가맹사업자 및 운송가맹점의 역할 등) ① 운송가맹사업자는 여객자동차운송사업의 원활한 수행을 위하여 다음 각 호의 사항을 성실히 이행하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 운송가맹점에 대한 여객의 공정한 배정 2. 효율적인 여객 배정기법의 개발 및 보급 3. 여객의 원활한 운송을 위한 공동전산망의 설치·운영 4. 여객운송 부가서비스의 신규 개발 <p>② 운송가맹점은 여객자동차운송사업의 원활한 수행을 위하여 다음 각 호의 사항을 성실히 이행하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 운송가맹사업자가 정한 기준에 적합한 운송서비스 및 운송부가서비스의 제공 2. 여객의 원활한 운송을 위한 차량위치의 통지 <p>제49조의4(운송가맹약관) ① 제49조의2제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 운송가맹약관을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 운송약관을 변경하려는 때에도 또한 같다.</p> <p>② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.</p> <p>③ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.</p> <p>④ 제1항의 운송가맹약관에 포함되어야 할 내용, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</p> <p>제49조의5(개선명령) 국토교통부장관 및 시·도지사는 안전운행의 확보, 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 운송가맹사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 운송가맹약관의 변경 2. 여객의 안전운송을 위한 조치 3. 제49조의8에서 준용하는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」 제7조·제10조·제11조 및 제13조에 따른 정보공개서의 제공의무 등, 가맹금의 반환, 가맹계약서의 기재사항 등, 가맹계약의 갱신 등의 통지 4. 그 밖에 여객자동차운송사업의 서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항 <p>제49조의6(여객자동차운송사업의 면허취소 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 운송가맹사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명할 수 있다. 다만, 제2호 및 제6호의 경우에는 그 면허를 취소하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제24조에 따른 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격이 없는 자에게 여객을 운송하게 한 경우 2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제49조의2제1항에 따른 면허를 받은 경우 3. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제49조의2제2항에 따른 사업계획의 변경인가를 받은 경우 3의2. 제49조의2제2항을 위반하여 사업계획의 변경 인가를 받지 아니하거나 변경 신고를 하지 아니한 경우 4. 제49조의2제5항에 따른 면허의 기준을 충족하지 못하게 된 경우. 다만, 3개월 이내에 그 기준을 충족시킨 경우에는 그러하지 아니하다. 4의2. 제49조의4제1항을 위반하여 운송가맹약관의 신고 또는 변경 신고를 하지 아니한 경우 5. 정당한 사유 없이 제49조의5에 따른 개선명령을 이행하지 아니한 경우 6. 제49조의7에서 준용하는 제6조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 법인의 임원 중 제6조 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 경우 3개월 이내에 그 임원을 개입하면 취소하지 아니한다. 6의2. 제49조의7에서 준용하는 제12조를 위반하여 같은 조에 따른 명의이용 금지 의무를 위반한 경우 6의3. 제49조의7에서 준용하는 제14조 또는 제15조를 위반하여 양도·양수, 합병 또는 상속의 신고를 하지 아니한 경우 6의4. 제49조의7에서 준용하는 제16조를 위반하여 휴업 또는 폐업 신고를 하지 아니한 경우 7. 제49조의8에서 준용하는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」 제7조, 제9조부터 제11조까지, 제13조 및 제14조를 위반한 경우(제49조의5에 따라 개선명령을 받은 경우는 제외한다) 8. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반한 경우 <p>② 제1항에 따른 면허취소·사업정지 명령의 기준·절차, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>제49조의7(준용규정) 여객자동차운송사업의 결격사유, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업, 과징금의 부과 등에 관하여는 제6조, 제12조, 제14조(제2항은 제외한다), 제15조 및 제16조(제1항은 제외한다), 제88조를 준용한다.</p>

개정안
<p>로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.</p> <p>② 국토교통부장관은 제1항에 따라 플랫폼운송사업을 허가하는 경우 30년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간을 한정하여 허가하거나, 플랫폼운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다.</p> <p>③ 제1항에 따른 플랫폼운송사업의 허가기준은 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 사업계획이 수송 수요와 택시 총량 등을 고려한 수송력 공급에 적합할 것 2. 사업계획이 새로운 운송수요를 창출할 수 있고, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업과 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 내용을 포함하고 있을 것 3. 최저 허가기준 대수, 차고지 등 운송시설, 보험가입, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것 <p>④ 국토교통부장관은 제1항에 따라 플랫폼운송사업을 허가하려는 경우 제49조의4에 따른 플랫폼운송사업심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.</p> <p>⑤ 국토교통부장관은 여객 수요, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차(減車)의 실적 추이, 국민 편익 등을 고려하여 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다.</p> <p>⑥ 제1항에 따라 플랫폼운송사업의 허가를 받은 자(이하 “플랫폼운송사업자”라 한다)가 사업계획을 변경하고자 하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.</p> <p>⑦ 국토교통부장관은 제6항 단서에 따른 변경신고를 받은 날부터 5일 이내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.</p> <p>⑧ 국토교통부장관이 제7항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.</p> <p>⑨ 제2항의 규정에 의한 허가기간이 만료된 후 계속하여 플랫폼운송사업을 경영하고자 하는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 허가를 갱신하여야 한다.</p> <p>제49조의4(플랫폼운송사업심의위원회) ① 플랫폼운송사업 허가에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 플랫폼운송사업심의위원회(이하 이 조에서 “위원회”라 한다)를 둔다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 위원회는 위원장 1명을 포함하여 10명 이내의 위원으로 구성한다. 3. 위원회의 위원장은 국토교통부장관이 되고, 위원은 여객자동차운송플랫폼사업에 관하여 학식과 경험이 풍부한 자 등을 국토교통부장관이 임명 또는 위촉한다. 4. 위원의 임기는 3년으로 하고, 연임할 수 있다. 5. 이 법에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성·운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <p>제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다. 3. 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다. 4. 국토교통부장관은 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다. 5. 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 않은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다. 6. 기여금의 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <p>제49조의6(플랫폼운송사업 운임·요금의 신고 등) ① 플랫폼운송사업자는 운임이나 요금을 정하려는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 국토교통부장관은 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다. 3. 국토교통부장관이 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다. 4. 플랫폼운송사업자는 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다. <p>제49조의7(플랫폼운송사업의 개선명령) 국토교통부장관은 안전하고 원활한 여객운송, 운송질서의 확립 및 서비스 개선을 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 사업계획의 변경 2. 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정 3. 제49조의9에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼운송약관의 변경 4. 자동차 또는 운송시설의 개선 5. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선 6. 자동차 손해배상을 위한 보험에의 가입 7. 플랫폼운송사업의 운전업무에 종사하는 자(이하 “플랫폼운수종사자”라 한다)에 대한 주기적 교육(이 법에 따른 준수사항 및 그 밖에 교통 관련 법령 등에 관한 교육을 말한다) 8. 그 밖에 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치

◇ 불법 타다 근절 위해 이렇게 뛰었다! ◇

타다 근절 입법 통과 위해 법사위원장에 호소, 위원들 면담

타다 공판 앞서 처벌 촉구하며 법원서 집행부 1인 시위 등 벌여
대국민 호소 위해 박권수 회장 일간지에 칼럼 게재하고 불법성 부각

전국개인택시연합회는 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합, 전국택시운송사업조합연합회 등 택시 관련 단체들과 공동으로 타다의 불법 여객 운송 행위를 저지하기 위한 다양한 활동을 벌였다.

여객자동차운수사업법 위반으로 검찰에 기소된 타다의 처벌을 촉구하기 위해 연합회 박권수 회장을 비롯한 집행부가 법원앞에서 1인 시위 등을 벌였고 택시 단체들과 수차례에 걸친 성명서를 발표하며 타다 근절을 호소했다.

렌터카에 대한 불법적인 운전자 알선 행위 등을 근절하는 내용의 여객자동차운수사업법 개정안 국회 통과를 위해 여야를 가리지 않고 해당 상임위 의원들을 만나 법 개정 취지와 국회 통과 당위성을 설명했다.

박권수 회장은 유력 일간지에 타다 근절을 호소하는 칼럼을 기고하며 일반 시민들에게 택시 업계의 입장을 설명하기도 했다.



▲ 박권수 회장이 서울 중앙지법 앞에서 기자회견을 하고 있다.

■ 법원앞에서 타다 처벌을 촉구하다

개인택시연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 지난 1월 8일 서울중앙지법에서 열린 타다 공판에 앞서 타다 처벌을 촉구하는 기자회견과 1인 시위를 벌였다.

이날 시위에는 박권수 연합회장을 비롯한 택시 4개 단체 관계자들이 참석해 타다의 불법 택시 영업 행위를 규탄하고 택시업계 입장을 대국민 홍보하는 한편 타다 유죄 취지의 법원 판결을 촉구했다.

■ 타다 근절 위해 국회 법사위 의원 대상 협조 요청

개인택시연합회는 렌터카에 불법적으로 운전자를 알선하며 여객 운송 사업을 벌이는 타다 행태를 저지하는 내용 등을 담은 여객자동차운수사업법 개정안의 국회 통과를 위해 국회 법사위원들을 직접 면담하고 본회의 통과 필요성을 주문했다. 그 과정에서 여야 구분 없이 다양한 법사위원들을 만나 초당적인 협력을 요청했다.

지난 2월 6일에는 더불어민주당 금태섭 의원을 만나 법률안 통과에 적극 협조하겠다는 약속을 청취했고 7일에는 박주민 의원과 면담해 지원 의사를 전달 받았다.

10일에는 미래통합당 오신환 의원과 면담했고 이은재 의원실 관계자 등과도 만나 법 개정 필요성을 당부했다.

여상규 법사위원장은 타다 근절 법안의 법사위 심의와 통과를 주문하는 호소문을 전달하며 택시 업계의 입장을 설명했다.

■ 여객자동차운수사업법 국회 본회의 통과 촉구

타다 불법 행위 근절을 담은 여객자동차운수사업법 개정안이 국회 법사위를 통과하면서 개인택시연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 국회 본회의 상정과 의결을 주문하는 성명서를 발표하는 등 마지막 매듭을 짓기 위한 노력을 기울였다.

전국개인택시연합회와 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합, 전국택시운송사업조합연합회 등 택시 4개 단체는 지난 3월 5일 공동 성명서를 발표하고 택시 업계의 혁신을 약속하며 타다 근절법의 국회 본회의 통과를 요청했다.

■ 주요 일간지 칼럼 게재 통한 대국민 호소

개인택시연합회 박권수 회장은 타다의 불법 여객 운송 행위가 기승을 부리면서 사회 이슈가 되던 지난 해 하반기 이후 경향신문 등을 통한 칼럼을 게재하고 일반 시민들에게 타다의 불법성을 이해시키는 활동을 벌였다.

다음은 지난 해 11월 7일 경향신문에 실린 박권수 회장의 기고문 내용이다.

경향신문

[기고]렌터카 '타다'라 쓰고, '고급 택시'라고 읽는다

박권수 전국개인택시운송사업조합연합회장

올해도 택시업계는 자가용 카풀과의 전쟁으로 고귀한 기사들의 순직 등 희생을 감수하며, 겨우 오전·오후 2시간의 타협과 법률 개정으로 조용해지나 했다. 그러나 '타다' 등 유사택시와의 전쟁이 다시 시작되었고, 개인택시 기사들의 순직과 고발사태를 거치며 혼돈을 거듭했다. 그러다가 지난 7월 17일 국토교통부의 '택시제도 개편방안' 발표로 수습국면에 이르러 서로 합리적인 방안을 모색하면서 언론과 소비자들의 관심이 멀어졌다. '타다'의 불법성에 대한 사회적 논란도 잠잠해진 상태였다. 하지만 '타다' 등은 택시제도 개편방안으로 오히려 정부로부터 면허부를 얻은 양, 서울 도심에서 여전히 영역을 확장해왔다. 결국 지난달 28일 이재웅 쏘카 대표와 '타다' 운영사인 VCNC 박재욱 대표가 검찰에 의해 불구속 기소됐다. 이에 대해 인공지능(AI) 혁신기업 규제라는 이유로 우리 사회는 갑론을박 중이다.

되돌아보면, '타다'는 개인택시 기사의 죽음과 그간의 불법행위에 대해 한마디 사과의 말도 없었다. 그래도 택시업계는 시민들의 새로운 교통 수요에 부응하고, 시민과 택시업계가 모두 원하는 합리적인 방안의 도출을 위해 대응적 차원에서 국토부의 실무기구회의에 '타다'의 참여를 묵인해주었다. 그러나 '타다'는 지난 9월26일 국토부의 택시제도 개편방안 실무기구 2차 회의에서 국토부가 제안한 여러 의제들에 대해 반대하면서, 특히 면허총량제 내에서의 허용에 대해 강하게 반발했다고 한다.

'타다' 측은 현재의 택시업계 실상과 문제점을 제대로 알고 이려는 것일까? 먼저 기존 택시를 살펴보면, 택시면허대수가 25만대(개인 16만 5000대, 법인 8만 5000대)로 포화 상태다. 따라서 택시면허총량제는 기존 택시업계나 정부의 교육정책이며, 심지어 국민의 세금으로 택시의 숫자를 줄이는 감차사업을 벌이고 있다. 렌터카도 80여만대가 등록돼 포화상태다. '타다'는 결국 포화상태의 렌터카들이 택시업계로 진출하는 탈출구인 셈이다. 렌터카는 여객자 등이 승용차를 빌려 타고자 할 때, 영업소에서 임차해 사용하는 자가용이다. 예컨대 결혼식 후 신혼여행을 갈 때 이용하려고 고급 승용차를 빌린 신랑이 운전하기 곤란하거나 11인 이상의 여행객이 승합차를 빌렸지만 승합차를 운전할 사람이 없을 때, 렌터카 영업소에 부탁해 대리 기사를 불러 운행할 수 있도록 허용되고 있다. '타다'는 이러한 제도의 허점을 이용해 렌터카인 '타다' 차량에 기사를 선탐시켜 거리를 확보하며 승객을 태우고 택시영업을 하고 있다. '타다'를 검색어로 치면 '택시'가 검색될 정도이다.

그렇다면 '타다'의 승객은 대형 '고급 택시'의 승객일까? '타다'를 이용하는 시민들은 당연히 '고급 택시'의 승객으로서 보험혜택도 완벽하겠지"하고 생각할 것이다. 그렇지만 아니다. 렌터카 서비스를 받는 경우 승객과 그 일행이 사고를 당하면 대인배상을 적용받지 못하는 경우가 벌어질 수 있다. '타다' 약관상 임차인 등은 승낙피보험자이기에 영업용 택시의 승객이 무한보장을 받는 것과는 다르게 보장공백이 생길 수밖에 없는 구조이다. '타다' 측은 무한배상이 가능하다고 주장할지 모르지만, 대법원 판례를 보면 렌터카보험의 원리상 면책이 인정된 사례가 있다. 백번 양보해서 '타다'가 보험사와의 이면계약으로 보장을 해준다고 하더라도 그건 보험처리가 아니라 '타다'라는 회사가 별도의 비용으로 보상하는 것이기에 대형사고가 발생해서 회사가 곤란에 처할 경우 이용자 보호에 큰 구멍이 뚫릴 수밖에 없다. 간단히 말하자면 '타다'가 실제로는 영업용 택시사업을 하면서 렌터카라고 우기다 보니 승객에 대한 보험처리 문제에 있어 스텝이 꼬인 것으로 보인다.

"지옥으로 가는 길은 선의(善意)로 포장되어 있다"는 서양 격언을 곰씹어볼 때가 아닌가 생각한다. 따라서 검찰 기소 처분에 대한 논란보다는 정부의 규제혁신형 플랫폼 택시가 입법화될 때까지 '타다'도 택시 운송을 자진 중단하고, 국회도 예산국회에서 여야가 합심해 경제민생법안인 '택시개편법률'의 입법을 완료할 것을 강력히 촉구한다.



김경진·박홍근 의원 타다 금지 발의 법안, 국회 전문위원실 해석은?

- 렌터카 운전자 알선 예외적 허용 취지는 관광 활성화
- 승차정원 조건만 충족해 운전자 알선, 운송 질서 어지럽혀
- 예외 규정 활용한 유사 영업은 운송질서에 부정적 영향 미쳐
- 플랫폼 운송사업 제도화로 허가 받아 사업 운영할 수 있어

20대 국회에서는 렌터카를 활용한 불법적인 유상운송행위를 일삼으며 택시 업계의 생존권을 위협하는 타다를 저지하기 위한 입법이 활발하게 전개됐다. 국회 김경진 의원과 박홍근 의원이 여객자동차운수사업법 개정안을 대표 발의해 렌터카에 운전기사를 알선할 수 있는 예외 조항을 엄격하게 제한하자고 주문했다. 플랫폼 운송사업의 제도화를 통해 택시 산업과 공정하게 경쟁할 수 있는 진입 문턱을 만들자는 제안도 발의안에 담겼다. 이들 의원이 제안한 법안은 결국 지난 3월 6일 국회 본회의를 통과하면서 타다로 대표되는 렌터카 활용 불법 유상 운송 행위는 차단됐고 플랫폼 운송 사업이 제도권 안으로 진입하는 기반이 마련됐다. 이들 의원들이 발의한 법안 취지 그리고 국회상임위 전문위원실의 해석을 소개한다.

◆ 김경진 의원 대표 발의 취지는?

렌터카에 운전자를 알선해 주는 차량 호출 서비스인 '타다'는 렌터카에 기사를 상주 시킨 채 도로를 배회하다 차량 호출이 오면 목적지로 이동해 승객을 태운 후 이동거리에 따른 요금을 받는 불법 콜택시 영업을 자행하고 있어 사회적 문제가 되고 있다.

또한 화물자동차 운수사업법의 6인승 밴형 화물자동차 중 일부가 불법 여객운송행위를 일삼아 여객운송 질서를 훼손하고 있지만 이에 대한 처벌이 제대로 이루어지지 않아 법률의 실효성 문제가 제기되고 있다.

이와 관련해 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 단체관광이 목적인 경우에만 운전자를 알선할 수 있도록 제한해 자동차 대여사업용 자동차를 임차하는 경우 운전자를 알선할 수 있는 범위를 명확하게 규정하려 한다.

◆ 박홍근 의원 대표 발의 취지는?

국회와 정부, 관련 업계는 갈등해소를 위한 택시-카풀 사회적 대타협기구를 구성해 규제혁신형 플랫폼 택시 출시를 합의했고 정부는 후속으로 플랫폼과 택시가 상생할 수 있도록 규제혁신형 플랫폼 택시의 추진방향을 제시했다.

이 같은 제도개선으로 '타다'와 같은 질 좋은 서비스가 택시제도권 안으로 편입해 여객자동차운수사업법상 예외 규정을 활용한 유사영업을 제한할 필요가 있다.

이에 규제혁신형 플랫폼 택시의 제도화를 통해 여객자동차운송플랫폼사업을 신설하고 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송중개사업으로 구분해 사업을 위한 세부적인 사항을 규정해야 한다.

또한 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 관광목적로서 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우에만 운전자를 알선할 수 있도록 한다.

자동차 임차인이 임차 후 임차 계약서상의 운전자가 주취나 신체부상 등의 사유로 직접 운전이 불가능한 경우에만 대리운전용역을 제공하는 자를 알선하는 자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하도록 제한해 예외규정에 따른 운전자 알선 범위를 명확하게 규정한다.

◆ 국회 입법 전문위원실의 해석은?

세계적으로 공유경제가 확산되는 가운데 우리나라에서도 플랫폼 기반의 교통서비스가 등장하게 됐다.

하지만 사업권 보장을 요구하는 플랫폼 업계와 택시업계의 갈등이 심화되고 있다.

이에 따라 플랫폼 업계와 택시업계의 갈등을 해소하기 위한 택시-카풀 사회적 대타협기구는 2019년 3월 7일 '플랫폼 기술을 자가용이 아닌 택시와 결합해 국민들에게 편리한 택시서비스를 제공함과 동시에 택시산업과 공유경제의 상생발전을 도모한다'는 내용의 합의문을 발표했다.

국토교통부도 2019년 7월 17일 이를 구

체화한 '혁신성장과 상생발전을 위한 택시제도 개편방안'을 발표했다.

이 개편방안은 규제혁신형 플랫폼 택시의 제도화라는 내용을 포함하고 있다.

그 내용을 요약하면 '여객자동차운송플랫폼사업'을 여객자동차 운수사업의 한 종류로 포함시키고 '여객자동차운송가맹사업'을 '여객자동차운송플랫폼사업'으로 정의해 플랫폼사업 관련 제도 전체를 일괄적으로 규정하고 있다.

여객자동차운송플랫폼사업은 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업의 세 가지로 구분되는데 먼저 플랫폼운송사업은 플랫폼운송사업자가 운송플랫폼과 자동차를 확보해 운송업을 수행하는 것으로 허가제로 운영된다.

플랫폼가맹사업은 기존의 운송가맹사업(택시)과 운송플랫폼이 결합한 것으로 면허제로 운영되며 플랫폼중개사업은 여객운송을 단순히 중개하는 사업으로 등록제로 운영된다.

이와 관련해 박홍근 의원은 플랫폼운송사업에 대해 허가의 조건, 총허가대수 관리 및 허가대수 배분, 허가에 관한 사항을 심의하기 위한 위원회의 설치, 기여금의 납부 등을 주문했다.

또한 플랫폼사업을 제도화하는 대신 논란이 되고 있는 자동차대여사업자의 운전자 알선 예외조항을 명확히 규정했다.

박홍근 의원은 4차 산업혁명의 주요 축인 교통 공유경제의 세계적 흐름에 대응해 플랫폼사업을 여객자동차 운수사업법의 틀 내에 제도화해 새로운 모빌리티 서비스가 합법적이고 안정적으로 추진될 수 있는 기반을 조성했다는 점에서 의의가 있다.

다만 허가 및 총량 관리, 기여금 등에 대한 세부적인 사항들은 플랫폼 운송업계와 택시업계의 의견이 첨예하게 대립할 수 있어 국토교통부가 운영 중인 실무 논의 기구에서 충분한 의견 수렴을 거쳐 하위 법령 개정 과정에서 사회적 최적화 지점을 모색할 필요가 있다고 판단된다.

◆ 운전자 알선 예외 사항 법률에 직접 규정, 위반시 벌칙 강화

김경진 의원은 자동차 대여사업자의 사

업용자동차를 임차한 자에 대한 운전자 알선 허용 범위를 법률에 직접 규정하도록 주문했다.

또한 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 경우 단체관광을 목적으로 6인 이상 승차한 경우로 한정해 운전자 알선을 허용하도록 제안했다.

박홍근 의원 역시 운전자 알선 허용 범위를 법률에 직접 규정하되 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 경우 관광목적으로서 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정했다.

자동차 임차인이 대리 운전 용역을 제공받을 수 있는 경우를 '주취, 신체 부상 등의 사유로 직접 운전이 불가능한 경우'로도 제한했다.

김경진 의원과 박홍근 의원이 이같은 법 개정을 주문한 배경은 승차정원 11인승 이상 15인승 이하의 승합자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선할 수 있는 규정에 대한 입법배경을 살펴볼 필요가 있다. 지난 2014년 10월 15일 개정된 여객자동차운수사업법 시행령의 취지는 '중·소 규모 단체관광을 위한 임차 시 임차인이 직접 운전이 곤란해 이용자의 불편을 초래되고 있는 바, 자동차 임차인의 편의 증진 및 관광산업의 활성화를 위해 자동차 대여사업자가 운전자를 알선할 수 있는 범위를 확대하고자 하는 것'이었다.

이러한 개정 취지에도 불구하고 차량의 승차정원 조건만 충족시키면 운전자 알선이 가능하도록 규정하고 있고 이를 근거로 대여차량과 함께 운전자까지 알선하는 플랫폼서비스가 등장해 여객자동차 운송 질서를 어지럽히고 있다는 지적이 제기되고 있다.

이에 대해 김경진 의원과 박홍근 의원은 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람에게 운전자를 알선할 수 있는 경우를 보다 명확히 규정해 플랫폼운송업계와 택시업계의 사회적 갈등을 해소하려는 취지로 보인다.

플랫폼운송사업이 제도화될 경우 허가를 받아 사업을 운영할 수 있고 예외규정을 활용한 유사영업은 운송질서에 부정적 영향을 미칠 수 있다는 점에서 바람직한 것으로 판단된다.

다만 플랫폼운송업계에서는 차량을 임차하려는 사람이 관광목적으로 차량을 임차하려는 것인지 파악하기 어렵고 사업자의 재산권 및 영업의 자유와 소비자의 자기결정권을 침해한다고 주장하고 있어 충분한 논의가 필요하다고 판단된다.

정책건의 개인택시 부가가치세 간이 과세 제도 개선

물가 상승 영향 일반과세자로 전환, 기준 완화 필요

물가 상승 불구 일반 과세 전환 기준 그대로 유지
간이 과세 취지 부합도록 적용범위 상향 조정돼야

전국개인택시연합회는 지난 2월 17일 개인택시사업자의 부가가치세 간이과세 제도 개선 건의문을 기획재정부에 제출했다.

부가가치세법 제 61조의 간이과세 적용 범위와 제 69조 간이과세에 대한 납부 의무 면제와 관련해 개인택시사업자들이 일반과세를 적용받는 경우가 발생하지 않고 물가 상승에 따라 면제 기준이 동반 상향될 필요성을 건의한 것이다. 다음은 기획재정부에 건의한 주요 내용이다.



□ 현황

○ 국내 물가상승에도 불구하고 일반과세자 전환기준 - 과세기간 공급대가 합계액 **4천 800만원** 미만 - 은 지난 20년간 변함없이 유지되고 있어 간이과세에서 **일반과세자로 전환** - 직전연도 매출액 기준으로 해당연도 하반기부터 일반과세 전환 - 되는 **개인택시 사업자수가 해마다 증가**하는 실정임

1) 서울개인택시 기준 최근 3년간 일반과세자 현황

구분	2016년	2017년	2018년	2019년
서울개인택시	440명	787명	1191명	7046명 (예상)

2) 일반과세자로 전환될 경우, 매출액의 10%를 납부해야하는 부가세액은 개인택시사업자가 감당할 수 없는 수준임 (아래 예시 참조)

♣ 부가가치세액 산출 예시

구분	일반과세자	간이과세자
부가세액	공급가액 × 10%	공급대가 × 10% × 20%
- 공급가액 : 부가세 미포함 매출액 (일반과세자)		
- 공급대가 : 부가세 포함 매출액 (간이과세자) * 매출액/1.1		

- 연매출 4000만원인 간이과세자 납부금액(LPG매입액 764만원)
 - ① 부가세액 : 약 72만 7천원
 - ② 공제세액 : 52만원(카드공제)+13만9천원(LPG매입공제)=65만9천원
※ 카드공제 : 매출액×1.3% 매입공제 : 부가세액 산출방식과 동일
 - ③ 결정세액 : ①-②=**6만8천원**
- 연매출 4790만원인 간이과세자 납부금액(LPG매입액 916만원)
 - ① 부가세액 : 약 87만원
 - ② 공제세액 : 62만3천원(카드공제)+16만7천원(LPG매입공제)=79만원
 - ③ 결정세액 : ①-②=**8만원**
- 연매출 4800만원인 간이과세자 납부금액(LPG매입액 916만원)
 - ① 부가세액 : 480만원
 - ② 공제세액 : 62만4천원(카드공제)+91만6천원(LPG매입공제)=154만원
 - ③ 결정세액 : ①-②=**326만원 (→약 41배)**

○ 최근 영세사업자의 경영개선을 위해 부가가치세 면제기준을 3천만원으로 확대하였으나 실질적으로 필요한 일반과세 전환 기준은 그대로 유지해 **현 정부의 일관성 없는**

조세정책에 대한 비판 확대

○ 택시요금 인상(18.6%)에 따른 매출 상승으로 향후 **일반과세자로 전환되는 예상 사업자수가 최소 7천명 이상 발생 (2018년도 4047만원 초과자 대비) 될 것으로 추정**되고 부가가치세뿐만 아니라 종합소득세, 건강보험료 등 각종 제반비용 부담은 더욱 가중될 전망이다

○ 최근 3년간 국회 입법발의 현황 (일반과세 전환기준 상향조정)

일정	발의자	조정액
2017.01.25	정인화 의원 등 10인	8천만원
2017.02.03	김철민 의원 등 11인	9천만원
2017.11.02	서영교 의원 등 10인	1억원
2017.11.22	박준영 의원 등 10인	1억원
2018.04.10	정갑윤 의원 등 11인	6천만원
2018.06.29	백승주 의원 등 11인	7천2백만원
2018.09.03	김민기 의원 등 11인	7천만원
2018.10.18	정동영 의원 등 10인	9천6백만원
2018.11.06	채이배 의원 등 10인	1억원
2019.02.22	전재수 의원 등 10인	1억원
2019.03.12	윤영석 의원 등 10인	9천5백만원
2019.05.02	김진태 의원 등 10인	1억원
2019.05.15	박완수 의원 등 10인	9천8백만원
2019.07.11	채이배 의원 등 10인	9천8백만원
2019.08.20	유승희 의원 등 10인	6천만원
2019.10.29	박찬대 의원 등 13인	1억2천만원

□ 문제점

○ 국내 물가는 연 평균 2.5%씩 꾸준히 상승(약 1.5배) 하였음에도 일반과세 전환기준은 그대로 유지되고 있으므로 간이과세제도 취지에 부합토록 당시 기준금액의 **실질가치와 비슷한 수준의 상향 조정이 시급하게 이루어져야하는 상황**임

1) 현 간이과세 적용 기준금액을 한국은행경제통계에 따른 물가 배수를 적용하여 환

개인택시조합
라이브 인터뷰

경기개인택시조합 김영식 이사장

‘대자본의 플랫폼 가맹 독점은 위험, 개인택시 주도권 확보 중요’

경기 조합원 가맹운송사업 위해 마카롱과 정책 협의체 만들고 문호는 개방
전국 최초 지자체 지원으로 택시 쉼터 건립, 15개 시·군서 17곳 운영중
자격유지검사 연습 장비 자체 제작해 불합격을 0.05%, 타 조합에도 지원
지자체서 개인택시 서비스 평가해 10개 조합에 3억 인센티브 지원, 전국 유일
지난 해 택시요금 인상을 전국 최고 수준, 도농복합요금도 탄력적 인정받아



경기개인택시조합
김영식 이사장

개인택시 경기조합 김영식 이사장은 카카오가 주도한 불법 카풀에 반대하며 분신으로 희생한 고 임정남 열사를 기리는 자리를 항상 지켰다.

불법 카풀 저지를 위해 전국택시사업자들이 모인 여러 차례의 집회 선두에 서서 임정남 열사의 희생을 위로했고 그 의미를 헛되이 하지 말자고 호소했다.

승합차를 이용한 불법 유상 운송 행위로 택시 생존권을 위협하는 타다에 반대해 1인 시위를 벌였고 집회에 앞장섰으며 주광덕 의원, 정성호 의원, 심재철 의원 등 경기도가 지역구인 여러 국회의원들을 만나 부당함을 호소했다.

“택시업계가 카풀이나 타다에 반대하는데는 동등한 경쟁이 전제되지 않기 때문입니다. 차량을 공유하겠다는 카풀, 렌터카로 유상 운송을 하겠다는 타다 등의 운전자들은 그 이력을 알 수 없고 제도적으로 관리할 근거도 없어 승객들은 다양한 위험에 노출될 수 있습니다. 개인택시 사업자들은 면허 취득을 위해 많은 역대를 투자하고 요금 책정에서부터 자격 유지에 이르기까지 다양한 공공 규제와 감독을 받는데 공유경제로 포장된 불법 운송 수단들은 어떠한 제재도 받지 않습니다. 심지어 타다 같은 불법 운송 업체들은 요금까지 자율적으로 결정할 수 있는데 택시 사업자들은 정부와 지자체 규제를 받고 있습니다. 우리 개인택시 업계가 정부에 요구하는 것

은 특혜를 달라는 것이 아니며 공정하게 경쟁할 수 있는 환경을 만들어 달라는 것입니다”

불법 카풀은 저지됐고 타다로 대표되는 렌터카 불법 유상 운송 행위는 법으로 차단됐다.

그런데 지금이 더욱 중요하다고 김영식 이사장은 강조한다.

카카오로 대표되는 플랫폼 사업자들이 제도권 안에 편입되면서 택시 업계와의 상생을 이야기하고 있지만 힘의 균형이 깨지면 택시 업계는 대자본에 종속될 수 밖에 없다고 판단하기 때문이다.

“독과점은 위험하고 불공정한 게임이 될 수밖에 없습니다. 카카오 같은 플랫폼 사업자들이 당장은 택시와의 상생을 앞세우고 있지만 세력이 확장되는 과정에서 자연스럽게 여객운송시장을 장악하려 할 것은 분명한 사실입니다. 출발점부터 개인택시와 플랫폼 사업자들이 동등한 위치에서 협력하고 공존해야 할 이유가 여기에 있습니다”

실제로 경기도 성남이나 하남, 남양주, 구리, 의정부 등의 개인택시 사업자들은 카카오 택시 때문에 상당한 영업 피해를 입고 있다.

운송 플랫폼과 가맹사업에 진출한 카카오가 개인택시 사업자들은 배제하고 주로 법인택시와 제휴를 맺으면서 우량 콜들이 카카오T 블루로 몰려 개인택시 운송 수입이



▲ 김영식 이사장이 고 임정남 열사 장례식에서 추도사를 하고 있다.



▲ 김영식 이사장이 불법카풀에 반대하며 정부와 여당 규탄대회를 주도하는 모습.



▲ 김영식 이사장(사진 오른쪽)이 넥센타이어와 공동구매 협약을 맺고 있다.



▲ 경기조합이 자체 개발한 자격유지검사 연습용 장비



▲ 경기조합원들이 자격유지검사에 앞서 연습용 장비로 체험 검사를 하고 있다.

줄고 있기 때문이다.

이와 관련해 경기조합에서는 카카오와 더불어 운송 가맹 사업을 주도하고 있는 마카롱과 제휴를 하였다

‘조합에서는 마카롱과 손잡고 경기도 개인택시 사업자들의 운송 여건에 맞는 새로운 플랫폼을 구축하려 한다. 마카롱과는 택시 운송 사업에 대한 정책을 같이 논의하고 결정할 수 있는 협의체를 만들려고 한다. 카카오나 마카롱 이외의 또 다른 플랫폼 가맹 사업자들이 출현하면 그들과도 협력할 것이다. 특정 대자본이 택시 운송 시장의 주도권을 장악하는 불합리한 구조가 만들어지지 않고 개인택시 사업자들의 권익이 보호받을 수 있게 경기조합에서는 다양한 선택지를 두고 협상력을 높여나갈 수 있도록 노력하겠다’는 것이 김영식 이사장의 향후 계획이다.

◆ 경기도내 모든 시·군에 택시쉼터 건립 되는 것이 목표

경기조합은 여러 측면에서 ‘전국 개인택시 최초’라는 타이틀을 가지고 있다.

경기도와 산하 시·군의 지원을 받아 지속사업으로 건립중인 택시쉼터가 그렇다.

택시쉼터는 장시간 운행해야 하는 택시 운송사업자들의 휴식과 체력단련, 식사, 화장실 등 다양한 편의 공간이 갖춰진 건축물로 경기도 31개 시·군 중 15개 시·군에서 19곳이 건립돼 운영중이다.(4월 현재 지자체 지원으로 택시 쉼터가 들어선 곳은 경기도내 성남, 이천, 양평, 수원, 화성, 오산, 용인, 양주, 고양, 파주, 남양주, 구리, 안산, 안양, 시흥 등이며 이천 등 일부 시·군은 2곳 이상이 건립, 운영중이다)

개인택시 시·군 조합 사무실과 지역 브랜드 콜센터도 택시쉼터 건물에 무상 입주해 있다.

올해는 경기도 여주에도 택시 쉼터가 건립 추진된다.

‘재정 여력이 부족한 여주시 상황을 감안해 건축비용 16억원 전액을 도비로 투입해 여주 택시 쉼터 건립을 지원하겠다고 약속했다’며 경기조합에서는 지자체 지원을 통해 경기도내 전 시·군에 택시쉼터가 들어서는 것을 목표로 건의중이라고 김영식 이사장은 설명했다.

도내 우수 개인택시 조합을 선정해 현금 인센티브를 지원하는 이벤트도 경기도가 처음이다.

경기도에서는 도내 택시간 자율 경쟁을 유도해 서비스 질을 높이기 위한 취지로 도민들을 대상으로 택시 이용 만족 평가 결과 서비스가 우수한 시·군 조합 10곳을 선정해 포상하고 있다.

지난 해에도 총 10개 조합이 선정돼 3억원의 현금 인센티브가 지급됐는데 포상금은 조합원에게 현금으로 지급된다.

카드결제수수료율도 전국 최저 수수료율을 적용받고 있는데 전국 개인택시 사업자들이 영세가맹점에 적용돼 우대 수수료율 혜택을 받게 된다는 경기조합에서 주도적으로 다양한 노력이 있었다는 설명이다.

티머니나 이비카드 등에 회원 가맹점으로 가입되어 있어 높은 카드수수료율을 적용받아 왔는데 영세가맹점으로 전환하고 KCP에서 0.8%를 적용하면서 공정거래위원회를 포함한 정부기관과 금융결제원 등 공적 기관들이 수수료율 인하를 압박한 결과 전반적으로 수수료율을 낮추는 결과로 연결됐다.

경기조합에 따르면 영세 가맹점 우대 수수료율을 적용받으면서 지난 해 개인택시 사업자들이 절감한 수수료만 약 31억원에 달한다.

지난 해 5월 인상된 택시요금은 전국 최고 수준의 인상을 확보했다.

20.05%가 오른 것.

주목할 대목은 기본요금과 주행·시간요금은 전국 최고 수준으로 서울과 동일하게 맞춰졌고 도내 15개 시·군은 도농 복합요금까지 적용받으면서 표준 요금 대비 최고 123%의 요금을 징수할 수 있게 됐다.

이에 대해 김영식 이사장은 “개인택시 사업자들의 편의 향상을 도모하기 위해 다양한 지자체 지원 프로그램을 구상하고 제안해 전국 최초로 실현시키는 한편 요금 체계는 도내 특성에 맞춰 전국 최대 인상 수준을 이끌어내면서 조합원들이 갈수록 어려워지는 운송 사업 환경을 극복하실 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있다”고 말했다.

경기조합은 65세 이상 조합원들을 대상으로 시행되는 교통안전공단의 자격유지

검사 적합 판정율이 100%에 가깝다.

최근까지 7,474명의 조합원이 검사를 받았는데 이중 0.05%에 해당되는 5명만 부적합 판정을 받았다.

타 시도 조합 불합격율이 4~5%에 달하는 것과 비교하면 엄청난 차이가 있는데 경기조합에서 자체적으로 자격유지검사 연습용 장비를 제작해 관내 시·군 조합에 보급한 영향이 컸다는 김영식 이사장의 설명이다.

“개인택시사업자들은 실제 운행 현장에서는 베테랑이지만 컴퓨터 시뮬레이션으로 구성된 자격유지검사 시스템에는 매우 미숙할 수밖에 없습니다. 컴퓨터 게임과 유사해 기기 조작에 익숙하지 않기 때문인데 경기조합에서는 교통안전공단에서 실제로 시행하는 자격유지검사 장비와 거의 동일한 연습용 장비를 자체 제작해 관내 모든 시·군 조합에 보급해 조합원을 대상으로 사전 교육을 실시했습니다. 타 조합에서도 유사한 시도를 했지만 경기조합이 자체 제작한 장비 가격이 절반 이상 낮아 현재는 여러 조합 의뢰로 전국적으로 보급중입니다”

경기조합이 자체 제작한 자격유지검사 연습용장비는 서울, 부산, 대구, 인천, 대전, 울산, 전북, 전남, 제주 등 사실상 전국 대부분의 시·도 조합에 보급됐다.

택시 운행 과정의 대표적인 소모품인 타이어는 넥센타이어와 공동 구매 협약을 맺고 가격적인 할인가격에 공급중이다.

지난해 8월 이후 시중 가격 대비 최대 38% 할인 된 금액으로 공급중인데 조합원 가족들에게도 동일한 혜택이 제공되고 있다.

◆ 공제 분담금 인상 요인 있지만 유보, 사고 예방 캠페인에 주력

한편 전국 개인택시 업계의 가장 큰 현안이 되고 있는 공제조합 재정 건전성 강화를 위한 고민은 경기조합 역시 자유롭지 못하다.

경기조합은 조합원들의 공제 분담금을 과거 17년 동안 인상하지 않았는데 높아지는 사고 보상율과 재정 지출을 감당하지 못하고 최근 두 차례에 걸쳐 분담금을 인상할 수 밖에 없었다.

이에 대해 김영식 이사장은 “2015년 이

후 사고율이 급격하게 늘어나고 있는데다 외제차나 대형 세단 보급이 확대되고 고가의 차량 부품 장치가 일반화되면서 교통사고시 수리비 단가가 상승하는 등의 복합적인 요인으로 불가피하게 분담금을 인상할 수 밖에 없었다”고 설명했다.

올해 역시 분담금 인상 요인이 있는데 조합원들의 어려운 경영 환경을 고려해 유보했다.

대신 조합원 보수 교육 등을 통해 ‘사고율 낮추기 캠페인’을 시행하고 있다.

그 일환으로 교통연수원에서 매년 시행하는 4시간 단위의 운수종사자 직무보수 교육 중 1시간을 조합에서 할애 받아 사고 예방 동영상과 빈번한 사고 유형 홍보 등을 통해 사고에 대한 경각심을 높이는 활동을 하고 있다.

최근 증기중인 퀵보드나 이륜차, 자전거 대상 사고 예방을 위해 조합원들에게 끊임없이 계도 문자를 발송하고 다양한 홍보물을 제작, 배포하는 노력도 게을리 하지 않고 있다.

“우리 개인택시 사업자들은 승객들을 편안하고 안전하게 운송할 수 있는 다양한 자격을 법과 제도로 검증받은 전문가들이며 공공 운송 수단으로서의 요건을 포함한 각종 규제를 받고 있습니다. 공유경제로 위장해 사실상 제도권 밖에 방치된 카풀이나 타다 같은 다양한 불법 유사 운송 행위의 위험성과 문제점을 개인택시 업계가 끊임없이 지적하는 것도 승객 안전이 보호받을 수 있어야 하며 공정하게 경쟁할 수 있는 제도적 환경이 갖춰져야 한다고 판단하기 때문입니다. 갈수록 어려워지는 운송 경영 환경 속에서 근원적인 경쟁력을 갖추는 것은 기본적으로 개인택시 사업자들의 역할이니 모든 조합원이 최선의 노력을 다하되 정부와 국회는 전국 16만 개인택시 운송 자원이 소외되거나 차별받지 않고 최소한의 안정적인 수입을 보장받을 수 있도록 다양한 지원을 아끼지 말아야 할 것입니다. 경기조합 역시 2만7천여 조합원들의 업권이 침해받지 않고 보장받을 수 있도록 조합원 대표로서의 역할에 최선을 다할 것을 약속합니다”

김영식 이사장의 인터뷰 끝맺음이다. (글·김신)



경기도 남양주 조합

시에서 13억 지원·택시 쉼터 마련, 진접·화도 쉼터도 요청중

박일석 조합장이 쉼터 관리인 자청, 무상 사용해 임대료 절감
브랜드 콜 성공률 95% 달할 정도로 성공적 정착, 법인도 참여

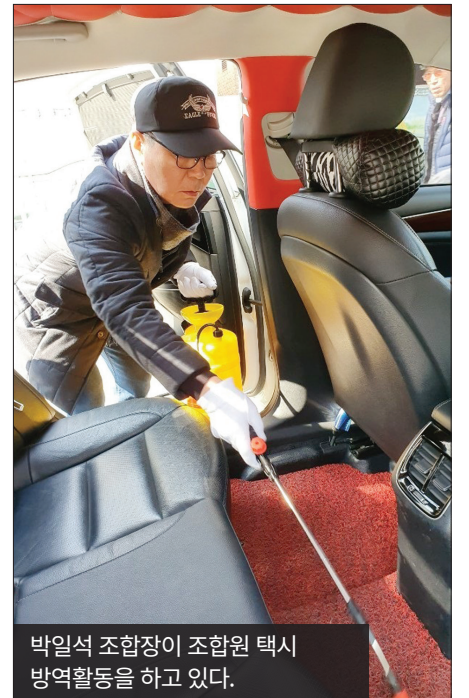
코로나19 대응 위해 관내 승강장 돌며 방역, 소독용기 제작 조합원에 지급



경기도 남양주시
박일석 조합장



조광한 남양주시장이 개인택시 남양주 조합을 방문해
코로나19 예방을 위한 협력을 요청하고 있다



박일석 조합장이 조합원 택시
방역활동을 하고 있다.

벌써 세 번째 조합장 직책을 맡고 있다.

총무로 경기도 남양주 개인택시 조합 살림살이를 책임지던 경험을 살려 조합을 직접 경영하면 더 잘할 수 있겠다는 생각에 출마해 당선된 것이 지난 2006년의 일이다.

이후 3선에 성공하며 남양주 지부 950여 조합원 권익을 책임지는 자리를 맡고 있다.

그 비결을 묻자 박일석 조합장은 신뢰와 소통을 꼽았다.

“예산을 포함해 조합원들이 민감할 수 있는 모든 대목에서 투명하려 노력합니다. 회계를 포함한 감사가 진행될 때 마다 더 세밀하게 봐달라고 오히려 제가 주문합니다. 조합원들이 대표로 맡겨 놓은 자리가 어떤 이유로든 신뢰받지 못하면 맡은 바 일을 할 수 있기 때문입니다”

조합원들의 애경사는 물론이고 운행 과정에서 발생할 수 있는 교통 사고 현장에도 밤낮을 가리지 않고 달려간다.

남양주조합 장재식 지부장은 “조합원 애경사 때 참석할 수 있는 지역을 경기도 인근으로 제한하자고 대의원들이 제안하기도 했지만 모두 똑같은 가족이라는 생

각에 박일석 조합장과 같이 땅끝마을을 포함한 전국 어느 곳이든 찾아 가려 한다”고 말했다.

박일석 조합장은 특히 조합원 교통사고 현장에는 가능한 모습을 드러내려 한다.

“베테랑 조합원들이라도 사고가 발생하면 긴장할 수 밖에 없는데 조합장이 달려와 현장을 수습하고 조언하는 과정에서 안도하는 모습을 봅니다. 조합원들이 어렵고 난처한 상황이 생길 때 내 편이 옆에서 지켜보고 있다는 것 만으로도 얼마나 큰 힘이 되는지를 오랜 세월 경험하면서 새벽 시간대를 포함해 여건이 허락하는 한 시간을 가리지 않고 도움을 드리려고 노력합니다”

◆ 쉼터내 헬스, 휴게시설 등 모든 설비 시가 지원

지난 해 12월 남양주 조합은 445㎡, 지상 2층 규모의 택시 쉼터를 확보했다.

이전까지만 해도 허름한 시 소유 건물에 월 450만원의 임대료를 지불하며 조합 사무실을 운영해왔다.

하지만 공공 운송 수단인 개인택시 사업

자들의 복지가 시민들의 안전과 직결된다는 점을 꾸준히 강조한 끝에 지자체의 전폭적인 지원을 받아 택시 쉼터를 마련했다.

남양주시가 부지를 포함해 건설 등 모든 비용을 부담한 것.

심지어 쉼터 2층에 들어선 헬스장, 안마 의자와 컴퓨터, 회의 설비 등을 갖춘 장비까지 모두 시가 지원했다.

그 과정에서 남양주시가 부담한 비용만 13억4천만원에 달한다.

흥미로운 대목은 과거 남양주시 소유 건물에 세 들어 살 당시의 임대료도 절감할 수 있게 됐다는 점이다.

“택시 쉼터는 부지를 포함해 건물과 부속품 모두가 시 재산입니다. 공공자산인 탓에 개인택시조합이 무상으로 사용하면 회계 등에서 문제가 될 수도 있습니다. 하지만 조합장인 제가 건물 관리인을 맡기로 하고 무상으로 사용할 수 있게 됐습니다. 인건비를 포함해 제가 건물 관리를 책임지면서 시에서 받아야 하는 각종 비용과 임대료를 맞바꾼 셈이지요”

남양주 면적이 워낙 넓은 탓에 이곳 쉼터 만으로는 모든 조합원들의 휴식이나

복지가 보장되기가 어렵다.

이 때문에 진접과 화도에도 제 2, 제 3의 쉼터를 설치해줄 것을 경기도와 남양주시에 건의중이다.

이에 대해 박일석 조합장은 “개인택시 조합이라는 특정 단체에 시가 예산을 지원하는 것이 특혜처럼 보일 수 있지만 각박한 수입에도 불구하고 택시사업자들이 시민에게 안전하고 편안한 운수 서비스를 제공하기 위한 복지 행정의 일환으로 택시 쉼터 확대는 반드시 필요하다”고 지자체를 설득하고 있다고 말했다.

남양주택시쉼터는 법인택시 운전자들에게도 개방돼 헬스장이나 휴게소, 샤워장 등의 시설을 자유롭게 이용할 수 있다.

◆ 올해 사업으로 블랙박스 교체 지원 추진중

남양주시 택시 브랜드 콜은 지난 2006년 11월에 도입됐다.

박일석 조합장이 조합 총무를 맡던 시절, 남양주시에 브랜드 콜 도입을 위한 예산을 요청했고 지원을 받게 되면서 문을



택시 센터 전경



택시 센터 내 휴게실과 운동시설



열게 된 것.

남양주시는 브랜드 콜 운영에 필요한 시스템 구축 비용을 지원했고 현재까지 유지되고 있다. 브랜드콜에는 개인택시는 물론이고 법인택시까지 포함해 총 670 여대가 참여하고 있다.

최근 코로나 사태로 이용이 줄었지만 하루 평균 콜 신청 건수는 3000여 건에 달한다.

남양주 콜이 다른 지역 브랜드 콜과 차별화되는 점은 콜 성공률이 높다는 점이라고 박일석 조합장은 말한다.

“타 지역 브랜드 콜은 배차 성공률이 60% 밑으로 알고 있습니다. 고객들이 콜을 신청해도 택시 사업자들이 운송 방향이나 거리 등을 따져 선호하지 않는 요청은 거부하는 일이 많기 때문입니다. 그런데 남양주 브랜드콜은 성공률이 95%에 달합니다. 남양주 개인택시 사업자들은 고객 부름에 언제, 어느 곳이든 가리지 않고 응하고 있기 때문에 가능한 일입니다. 이런 평가 때문에 카카오나 티맵 등 대기업들이 운영하는 택시 콜 서비스에 비해 여전

히 높은 경쟁력을 갖추고 있다고 평가받고 있습니다”

남양주 콜은 휴대폰 등으로 쉽게 호출할 수 있는 어플리케이션도 갖추고 있는데 전화 콜 이용이 더 많다. 콜을 이용하는 대상들이 주로 중장년층들로 앱 보다 직접 전화로 호출하는데 익숙하기 때문이다.

이 때문에 남양주시에 요청해 버스승강장에 설치된 버스 도착 안내판에 택시콜 번호를 안내하는 광고를 무료로 홍보하고 있는데 ‘전국 최초일 것’이라고 박일석 조합장을 말한다.

운행 거리 상관없이 1000원만 내면 나머지 요금은 시에서 부담하는 행복택시는 이용객들의 호응이 너무 많아 시에서 횟수를 제한할 정도이다.

행복택시 이용도가 높은 것 역시 승객을 우선 배려하는 정서가 조합원들에게 배어 있기 때문이라고 해석한다.

“행복택시를 이용하려는 승객의 콜을 받게 되면 먼 길을 모시러 가고 모셔다 주는 번거로움을 감수해야 하기 때문에 택

시 사업자 입장에서 꺼리는 경우들이 적지 않다고 알고 있습니다. 하지만 남양주 개인택시조합원들은 승객 모두가 고객이자 이웃이라는 생각이 자리 잡혀 먼 길도 마다하지 않고 달려가다 보니 남양주시가 책정한 지원 예산 범위를 뛰어 넘을 만큼 인기를 끌고 있습니다”

올해는 조합원들의 블랙박스 교체 지원을 계획하고 있다.

지난 2017년 경기도와 남양주시 지원을 받아 블랙박스를 교체했는데 교체시기가 다가오면서 3채널 방식의 기기를 도입하기 위해 시에 재정 지원을 요청중이다.

한편 남양주조합은 최근의 코로나19 사태를 겪으면서 혹시나 모를 개인택시를 통한 감염을 방지하기 위해 각고의 노력을 기울이고 있다.

특히 코로나19 사태 초기, 박일석 조합장과 장재식 지부장은 남양주 관내 택시승강장을 모두 돌며 관련 시설들을 소독하고 방역하는 작업을 한 달 가까이 진행했다.

“코로나19로 대중교통 이용을 꺼리는 승

객들이 택시만큼은 안전하게 탈 수 있도록 힘을 보태기 위해 택시 승강장 소독에 나섰다. 남양주시를 한바퀴 도는데 약 4일 정도가 걸리더군요. 총 5차례에 걸쳐 남양주 전역을 순회 방역 작업 했으니 약 20일 넘게 코로나19 소독에 매달린 셈입니다”

현재는 시에서 소독약을 지원받고 소독용기는 조합에서 제작해 모든 조합원들에게 무상으로 나눠주며 택시 승객이 타고 내릴 때 마다 자체 방역을 하고 있다.

이 때문인지 남양주에서 택시를 통한 감염 확산 사례를 보고되지 않고 있다.(인터뷰 당시인 3월 24일 기준)

박일석 조합장에게 남은 임기 동안의 철학을 물어 보니 지금까지 그랬던 것 처럼 업권 보호를 위해 열심히 일하는 것이라고 말한다.

“언젠가는 조합의 한 구성원으로 돌아갈 날이 있을 겁니다. 그때 후회가 남지 않게 남양주 개인택시 조합원들을 위해 매일 매일 최선을 다하는 것이 목표입니다”

(글·김신)

79세 노년의 삶, 조합 통해 숨은 선행 베풀다

모습 드러내지 않고 매년 백만원대 기부 선행 이어와
남양주조합이 지원 대상 선정하고 전달, 지난 해는 적십자에 전달

당신이 있어 따뜻합니다!

경기도 남양주조합 이재근 조합원
(경기 49바 4171)

올해 79세가 되는 노년의 개인택시 사업자가 있다. 젊은이들 처럼 왕성하게 운행하지 못하니 수입이 적을 수 밖에 없다. 그런데도 매년 수백만원씩을 어려운 이웃에게 기부한다. 그러면서도 모습을 드러내려 하지 않는다.

경기도 남양주시 개인택시사업자인 이재근 조합원(경기49바 4171, 1941년생) 이야기이다.

이재근 조합원은 오래전부터 주변의 관심을 필요로 하는 이웃들을 꾸준히 돕고 있다.

수년 전 어느 날 남양주 박일석 조합장과 이야기 나누던 중 서로가 어려운

이웃을 돕는 활동을 공유하게 됐고 이후 일정액을 조합을 통해 기부하고 있다.

“개인적으로 연탄 기부 같은 봉사 활동을 벌여 왔는데 어느 날 그 이야기를 들은 이재근 조합원께서 자신도 힘을 보태시겠다며 조합에 기부금을 기탁했습니다. 벌써 4년째 이어오고 있는데 절대 스스로는 나서지 않으려 합니다”

이 때문에 박일석 조합장이 대신해 지원 기관을 선정하고 이재근 조합원의 뜻을 전달하고 있다.

2018년에는 장애인 직업 재활 시설인 신망에 이룸터와 자폐아 지원 등에 각각 50만원씩을 전달했다.

지난 해에는 적십자사에 100만원을 기탁했다.

이재근 조합원이 밤낮을 달리며 개인택시를 운행해 모은 돈을 남양주 조합이

대신해 그 뜻을 전달하는 창구 역할을 하고 있다.

따뜻한 마음은 나눌수록 그 힘이 커지니 직접 나서 기부금은 전달하고 외부에 소식도 알리자고 설득해도 좀처럼 나서려 하지 않는다.

그래서 이재근 조합원의 기부금 전달 장면에서 정작 이재근 조합원의 모습은 보이지 않는다.

“이재근 조합원의 뜻을 제가 대신 전달하고 나면 기부 영수증을 드리며 지원 용도를 설명드립니다. 개인적으로 또 다른 어려운 곳도 지원하시는 것 같습니다



박일석 조합장(사진왼쪽)이 이재근 조합원을 대신해 성금을 전달하고 있다

다. 조그만 일이라도 부풀려 세상에 드러내려 하는게 요즘 세태인데 개인택시 업계에 이런 분이 계셔 존경스럽고 자랑스럽습니다”

“따뜻한 마음 때문인지 나이가 어울리지 않게 건강하게 개인택시도 운행하고 있다”고 이재석 조합원의 근황을 박재식 조합장은 전한다.

[미담·선행 제보]

전국개인택시연합회신문 편집국

02-557-7351 (기획팀) | fax 02-555-3688 | eoilgas@nate.com

동아리 탐방

수원임마누엘선교회



▲ 이강희 회장(사진 왼쪽)과 허달영 자문위원.

햇수로 창립 40주년을 맞았다. 그동안 모임을 맞은 회장만 24대를 기록중이다. 회원수가 100명을 넘나 들고 회원들이 내는 모든 회비는 불우이웃을 돕거나 미자립 교회 지원 등에 사용된다. 수원임마누엘기사선교회 이야기이다. '임마누엘(Immanuel)'은 구약 성경에서 예언된 메시아 즉 '예수그리스도'를 뜻하는 말로 '신이 우리와 함께 계신다'는 의미이다. 명칭에서 알 수 있듯 기독교 선교 모임으로 지난 1981년 2월 2일 창립했다. 그동안 수원임마누엘기사선교회를 이끈 회장단은 총 24대에 걸쳐 있고 이강희 현 회장은 5대 회장을 맡은 이후 최근 다시 모임을 이끌고 있다.

신학대학교에서 전도사 교육까지 받을 정도로 신심이 두터운 이강희 회장은 이 모임의 목적을 '전도와 봉사, 희생'이라고 정의한다.

"한 영혼이 온 천하보다 귀하다는 성경 말씀이 있습니다. 개인택시를 운전하면서 만나는 수많은 고객들과 교감하고 그들을 기독교로 전도하려 노력하는 일상이 매우 행복합니다"

이 모임 창립 멤버이니 그동안 얼마나 많은 고객들을 기독교로 전도했을까?

이강희 회장은 '매일 아침 사도 바울 같은 전도자로 살게 해달라고 기도하며 출근한다'며 '그동안 전도한 승객은 셀 수 없을 정도로 많다'고 말했다.

선교회에서는 전도지 꽃이도 제작해 회원 차량에 부착해 복음 소식도 전하고 있다.

◆ 한달 회비로 회원 당 4만원 이상 부담기도

수원임마누엘기사선교회 회원들은 매월 2만원의 기본 회비를 걷는다.

선교 즉 기독교로의 전도 회비로 1만

원, 회원간 상호 부조를 위한 복지 회비로 1만원을 걷는다.

이밖에 '사랑의 손길' 사업을 위해 자발적인 회비를 모집한다.

사랑의 손길 사업은 미자립 교회를 지원하거나 어려운 이웃 등을 돕기 위한 재원으로 활용되는데 1인당 최소 납부액이 2만원이다.

기본 회비에 더해 사랑의 손길 사업까지 동참하려면 회원 한 사람당 최소 4만원을 부담해야 하니 개인택시 수익을 감안하면 부담이 매우 큰 편이다.

19대 회장을 지냈고 현재 모임의 자문위원직을 맡고 있는 허달영 장로는 '코로나19 때문에 좀처럼 손님이 없고 오 늘은 한 명도 못태웠다'고 말한다.

그런데 '회원들의 회비 부담이 크지 않겠느냐'는 질문에 '하느님이 다 채워 주신다'고 말한다.

◆ 모든 회비는 전도와 봉사 위해 사용

오랜 전통 만큼 사랑의 손길 지원 사업도 체계적이다.

양로원, 소년소녀 가장, 독거노인 같은 소외 계층을 선정하고 꾸준하게 지원하는 프로그램을 운영하고 있다.

주변의 추천 등을 받아 한 해 약 20가정 정도를 선정하고 한 가정 당 매월 10만원을 계좌 이체 형태로 지원하고 있다.

대상으로 선정된 가정은 원칙적으로 2년을 지원하게 되는데 상황에 따라 연장되기도 한다.

이강희 회장은 '원칙적으로 가구당 지원 기간은 2년이지만 어려운 상황 등을 직접 지켜보게 되면서 도움을 연장하는 경우가 적지 않다'고 말한다.

양로원이나 독거노인을 대상으로는 매년 전 회원들이 자신들의 택시로 효도 관광을 시행하고 있다.

설이나 추석 같은 명절에는 소외 계층이 모여 사는 기관이나 가구 등을 방문해 과일 등 다양한 선물도 나누고 있다.

회원 중 자신의 특기를 살려 요양원에서 이발 봉사 활동을 벌이기도 한다.

선교 봉사 모임이어서 재정이 어렵고 신규 개척중인 미자립 교회도 지원하고 있다.

어림잡아 100명 내외의 회원들이 납부한 한달 평균 순수 회비만으로 '사랑의 손길 사업'에 지원하는 금액은 200만원이 넘는다.

선교회원들은 택시에 충전하는 에너지도 허투루 구매하지 않는다.

단골 충전소로부터 1리터 구매할 때마다 10원씩의 후원금을 지원받아 다양한 봉사 활동 재원으로 사용하고 있다.

선교회에서 회원들이 조성한 예산은 자신들을 위한 모임 지출을 최소화한다.

허달영 자문위원은 "취미 목적의 다른 동호회와 달리 우리 선교회는 회식을 포함한 자체적인 모임의 비용을 회비로 지출하는 것을 최소화하려 하고 있다"며 선교회원들이 납부한 회비는 선교하거나 상호 부조하거나 사랑의 손길을 전하는데 집중하려고 한다고 말했다.

이강희 회장은 '설령 우리 회원들이 금전적으로 조금 덜 가져가더라도 주변의 어려운 이웃들이 덜 어려움을 겪고 더 많은 사람들의 영혼이 풍요로워지는 것이 선교회가 유지되는 이유'라고 설명했다.

(글·김신)

'전도와 봉사, 희생' 40년을 이어 오다

천하보다 귀한 한 영혼 구하려 승객에 전도하고 기도

기본 회비 더해 사랑의 손길 지원 위해 조합원 자발적 기부

어려운 가정 20곳 선정 매월 10만원 지원, 미자립교회도 도와



▲ 수원 임마누엘 선교회원들의 집회 장면과 효도관광, 양로원 봉사활동 모습

속도를 줄이면 사람이 보입니다

사람이 우선인 보호운행



승객 보호

급정차, 급출발 안하기



보행자 보호

학교앞, 주택가, 상점가 서행하기



안전 생활화

전좌석 안전벨트 확인

과속 안하기

방향지시등 켜기



전국개인택시공제조합

{ 2020년 주요 사업 추진실적 }

1 코로나19 감염증 예방활동 적극 추진

연합회는 코로나19 감염증 예방을 위하여 시·도 개인택시사업조합에 차량 소독 강화, LPG 충전소와 주요 택시 승차대에 소독약품 분무기를 비치하고, 매일 1회 이상 택시 실내·외를 방역 소독 실시, 개인택시사업자는 마스크 착용하고 승객보호를 위하여 손 소독제를 실내 비치하도록 하여 코로나19 예방활동에 적극 대처하였다. 이와 관련한 연합회의 예방활동 추진내역은 다음과 같다.

일 정	예방활동 추진내역
2020. 01. 29	○ 신종 코로나바이러스 확산방지를 위한 대응 철저 지시 및 택시승차대 주요 조치 사항 하달 - 택시 및 택시승차대에 방역(소독) 활동으로 청결상태 유지 - 택시승차대에 대한 동선에 맞춰 필요시 손세정제 비치 - 운수종사자 마스크 지급 확대 및 위생 관리 철저
02. 03	○ 신종 코로나바이러스 감염증 예방수칙 및 대응지침에 의한 택시운전자 및 사업장 대응 철저 지시
02. 07	○ 신종 코로나바이러스 감염증 예방을 위한 택시 내부 방역, 마스크착용 철저 등, 방역관리에 대한 교육 철저 지시
02. 10	○ 신종 코로나바이러스 감염증 예방 철저 지시 및 예방수칙, 대응지침 3판 송부
02. 17	○ 일본 도쿄에서 택시기사 1명 신종 코로나바이러스 감염 사실 알림 및 마스크착용, 손 소독 등 개인 예방 활동 철저 지시
12. 18~21	○ 전국 시·도 사업조합에 신종 코로나바이러스 감염 예방을 위한 방역활동 파악
03. 17	○ 코로나19 감염증 예방을 위한 방역활동 철저 지시 및 마스크 수급 현황 파악
03. 23	○ 경주시 택시종사자 2명 코로나19 감염 확진 판결 및 예방을 위한 마스크 착용 등, 예방 및 확산방지를 위한 방역활동 지시
03. 27	○ 코로나19 감염증 예방을 위한 사회적 거리두기 특별캠페인 (3.22~4.5) 시행 및 지침 통보

또한 마스크는 원칙적으로 개별구입하고, 확보를 못한 조합원을 위하여 연합회 및 사업조합에서 마스크제조업체와 협의하여 비축 분 40만개를 확보 및 배부 구입계획을 추진하고 있다. 시도조합의 방역활동 및 물품 확보 현황은 아래와 같다.

◎ 시·도조합 방역활동 및 물품 확보현황

	방역시행현황	방역물품현황	대국민 홍보활동 현황
서울	- 2020.2.4. 신정충전소 방역 - 2020.2.4.~12코로나 바이러스방역작업실시 - 조합충전소 12개소에 소독약품지급	-소독제(422,000ℓ), 마스크 22,000개	- 안내문자발송, 예방 행동수칙동영상 홈페이지 게재 - 현수막 복지충전소(12개),포스터 본부 및 지부(18개)게시판
부산	- 2020.02.04.~18.차내방역,마스크배부, 손세정제배부	- 마스크 : 11,800개 - 손세정제 : 13,800개	- 코로나바이러스 감염 예방 운동 스티커 차내 부착
대구	- 2020.18.(화)부터 조합 및 지부 3곳, 조합산하 충전소 6개 방문 차량에 대해 방역활동 진행 중 - 주요 승차대(동대구역, 대구공항,북부정류장, 서부정류장등)에서 20.2.19(화)부터 실시 중이며 종료시점은 향후 상황에 따라 결정 - 방역시간은 10~16시 까지	- 마스크:6,300개 (총 23,000개 구매 후 조합 및 지부에서 16,700개 배부,1인당 2개씩 배부) - 마스크:5,350개(대구 시 추가 지원) - 손세정제:660개(대구 시 지원) - 소독약품:4,000개(대구 시 지원) - 분무기 : 4,000개(대구 시 지원)	- 전체 조합원에게 방역 물품 배부 및 비치 안내문자 발송 - 조합 지부 및 각 충전소 마다 안내문 게시

대구	- 향후 소독약품을 담은 분무기 10,000개를 자체 구입하여 조합원 차량 내에 1개씩 비치할 예정		
인천	- 20.2.5.~2.7(차량소독) - 20.2.19-2.21(소독제 지급)	손소독제, 분무용소독제	- 문자메시지 및 공지업무로 예방행동수칙 안내
광주	조합 충전소 2곳 협약 충전소 1곳 방역업체:한국명균센터 - 살균소독제(지오덱스) 4ℓ : 400통	- 마스크(KF80):5,000개 지원(1인1개) - 손소독제 비치	
대전	- 2.7~2.18까지 조합원 차량내부 소독 - 총 17,552대 소독 완료	압축분무기 8개,우비16개 소독약품 4ℓ -12박스 소독약품 20ℓ -7박스 마스크-400개	
울산	- 02.11일부터 매일 충전소에서차량소독 실시 - 조합원 손소독제 배부	- 손소독제:350개 - 차량소독제 : 7통(1ℓ 용) - 소독용분무기:6개	- 신종코로나바이러스 감염증예방행동수칙스티커 제작하여 차량에 부착
경기	- 경기도 전체 개인택시 차량 방역 시행 완료 - 현재까지간헐적으로 방역실시 중	- 방역 소독약 보유 - 방역 압축분무기 보유	- 경기도 전체 개인택시 차량내 코로나19 확산예방홍보스티커 부착
강원	춘천: 손세정제비치 원주: 손세정제비치 삼척: 소독 횡성: 소독 영월: 소독 평창: 소독 화천: 소독 양양: 소독	- 마스크 11,000 개 - 손세정제 2,940 개	
전북	- 2.5 시군 소독약 및 분무기 배부 - 2.20 시군 소독약, 손소독제, 마스크 배부	- 소독약 320ℓ - 분무기 20개 - 손소독제 1042 - 마스크 3,332개	- 2.5 시군 예방수칙 안내
전남		- 손세정제:331 - 살균제143, - 마스크: 3,867	
경남	하이포크린 (차아염소산수) 개인택시(8,219대)방역	- 하이포크린 20ℓ =16개 4ℓ =14개(1차) - (2차) 20ℓ =31개 공급 분무기 5ℓ =10개 2ℓ =11개 공급	

2 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정 공포 (개인택시 양수자 자격요건 완화 관련)

국토교통부는 개인택시운송사업 면허 양도·양수를 촉진하기 위하여 개인택시운송사업 면허를 양수받으려는 자가 5년 이상 무사고 경력을 갖추고 한국교통안전공단이 실시하는 교육을 이수하면 개인택시운송사업 면허 양수에 필요한 무사고 경력요건을 갖춘 것으로 보도록 하고, 여객자동차운송사업의 면허를 받기 위해 갖추어야 할 자동차 대수를 현재의 8분의 1 수준으로 완화하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 내용으로 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령을 공포(20. 4. 3)하였다. 그동안 연합회의 양수자 자격요건 완화에 대한 추진사항과 신·구조문 대비표는 다음과 같다.

◎ 추진사항

일 정	추진 사항
2017. 08. 16	○ (국토부) 개인택시운송사업 면허기준의 개선 건의 - 자격요건에 대하여 10년 이상 무사고 운전경력(자가용 포함) 인정

2018. 07. 31	○ (대통령직속일자리위원회) 개인택시 자격요건 완화 방안 건의
2018. 11. 21	○ (국토부) 개인택시운송사업면허 기준의 개선 건의 - 자격요건에 대하여 5년 이상 무사고 운전경력(자가용 포함) 인정
2019. 06. 18	○ (국토부) 개인택시 양수자 자격요건 개선 건의 - 택시자격을 취득한 경우 개인택시 양수 가능
2019. 11. 27	○ (국토부) 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정안 입법예고 - 5년 이상 무사고운전경력 자 (단, 2분의 1 완화)
2019. 12. 26	○ (국토부) 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정안 입법예고에 대한 의견제출 - 개인택시 양도 허용기간 완화(5년 → 1년) 건의 - 시행일 단축(공포 후 1년 → 6개월) 건의
2020. 04. 03	○ 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정 공포 - 5년 이상 무사고운전경력 자 (단, 2분의 1 완화)

◎ 신·구조문 대비표

현 행	개 정 안
제19조(개인택시운송사업의 면허기준 등) ①·② (생 략) ③ 개인택시운송사업의 면허를 받은 자가 사망한 경우 그 상속인은 법 제14조 제2항에 따른 양도·양수의 인가를 받아 그 면허를 타인에게 양도할 수 있으며, 상속인 본인이 제1항 또는 제6항에 따른 요건을 갖추었을 때에는 법 제15조제1항에 따른 신고를 하고 그 사업을 직접 승계할 수 있다. ④~⑧ (생 략) <신 설>	제19조(개인택시운송사업의 면허기준 등) ①·② (현행과 같음) ③ ----- ----- ----- ----- 제8항 및 제9항 ----- ----- ----- ④~⑧ (현행과 같음) ⑨ 개인택시운송사업 면허를 양수하려는 자가 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 경우에는 제1항제1호의 요건을 갖춘 것으로 본다. 다만, 관할관청은 필요하다고 인정하는 경우에는 제1호의 요건을 2분의 1 범위에서 완화하여 적용할 수 있다. 1. 양도·양수 인가신청일부터 계산하여 과거 5년 이상 국내에서 무사고로 운전한 경력이 있는 자일 것. 다만, 외국에 거주한 기간이 있을 경우 출국 전의 운전기간과 귀국 후의 운전기간을 연결하여 합산하되, 귀국 후의 무사고 운전경력이 1년 이상이어야 한다. 2. 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단(이하 “한국교통안전공단”이라 한다)이 교통안전체협, 교통사고 대응요령과 여객자동차 운수사업법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기 교육(이하 “교통안전교육”이라 한다)을 이수할 것 ⑩ 제9항제2호에 따른 교육에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.
제21조(개인택시운송사업의 대리운전) ①·② (생 략) ③ 개인택시운송사업자는 그 사업용 자동차를 제1항 각 호에 따른 사유로 다른 사람으로 하여금 대리운전을 하게 하려면 별지 제8호서식의 개인택시운송사업 대리운전신고서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 미리 관할관청에 신고하여야 한다. 이 경우 대리운전을 할 자는 제19조제1항에 따른 개인택시운송사업	제21조(개인택시운송사업의 대리운전) ①·② (현행과 같음) ③ ----- ----- ----- ----- 신고해야 ----- 제19조제8항 및 제9항-----

현 행	개 정 안
면허의 요건을 갖추어야 한다. 1. (생 략) 2. 대리운전자에 관한 다음 각 목의 서류 가. 삭 제 나. ~라. (생 략) <신 설> ④~⑦ (생 략) 제35조(사업의 양도·양수신고 등) ①~④ (생 략) ⑤ 법 제14조제2항 및 영 제10조에 따라 개인택시운송사업의 양도·양수의 인가를 받으려는 자는 별지 제18호서식의 개인택시운송사업 양도·양수 인가신청서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 관할관청에 제출하여야 한다. 이 경우 관할관청은 신청인이 제19조제5항제3호에 해당할 때에는 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 행정정보의 공동이용을 통하여 해외이주 사실을 확인하여야 하며, 신청인이 관할관청의 확인에 동의하지 아니하는 경우에는 해외이주 확인서를 첨부하게 하여야 한다. 1. (생 략) 2. 양수자에 관한 다음 각 목의 서류 가. ~사. (생 략) <신 설> ⑥~⑧ (생 략)	면허의 양수 ----- 1. (현행과 같음) 2. ----- 나. ~라. (현행과 같음) 마. 교통안전교육 이수를 증명할 수 있는 서류(제19조제9항에 따른 양수자만 해당한다) ④~⑦ (현행과 같음) 제35조(사업의 양도·양수신고 등) ①~④ (현행과 같음) ⑤ 법 제14조제2항----- ----- ----- ----- 제출해야 ----- ----- 확인해야 ----- ----- 않는 ----- ----- 해야 한다. 1. (현행과 같음) 2. ----- 가. ~사. (현행과 같음) 아. 교통안전교육 이수를 증명할 수 있는 서류(제19조제9항에 따른 양수자만 해당한다) ⑥~⑧ (현행과 같음) 부 칙 제1조(시행일) 이 규칙은 2021년 1월 1일부터 시행한다.<이하 생략>

3 조세특례제한법 일부개정법률 공포 (부가가치세 간이과세자 관련)

■ 소상공인 등 코로나19 피해부문에 대한 긴급지원을 위해 감면받으려는 과세기간의 재화 또는 용역의 공급가액을 합한 금액이 4천만 원 이하인 소규모 개인사업자가 2020년 12월 31일까지 재화 또는 용역을 공급한 분에 대하여 확정 신고를 하는 경우에는 부가가치세 납부세액을 간이과세자 수준으로 감면하고, 납부의무를 면제받으려는 과세기간의 공급대가의 합계액이 3천만 원 이상 4천800만 원 미만인 간이과세자가 2020년 12월 31일까지 재화 또는 용역을 공급한 분에 대하여는 부가가치세 납부의무의 면제하는 내용으로 조세특례제한법 일부개정법률이 개정 공포(2020. 03. 23) 되었으며, 신·구조문 대비표는 아래와 같다.

◎ 신·구조문 대비표

현 행	개 정 안
<신 설>	제108조의4(소규모 개인사업자에 대한 부가가치세 감면) ① 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사업자가 2020년 12월 31일까지 재화 또는 용역을 공급한 분에 대하여 「부가가치세법」 제49조에 따른 확정 신고를 하는 경우에는 부가가치세 납부세액에서 제3항에 따른 금액을 감면한다. 1. 「부가가치세법」 제2조제5호에 따른 일반과세자로서 개인사업자일 것 2. 감면받으려는 과세기간의 재화 또는 용역의 공급가액을 합한 금액(사업자가 둘 이상의 사업장을 경영하는 경우에는 그 둘 이상의 사업장의 공급가액을 합한 금액을 말한다)이 4천만 원 이하일 것. 다만, 해당 과세기간이 6개월 미만(1개월 미만의 끝수가 있으면 1개월로 한다)인 경우에는 6개월로 환산한 금액을 기준으로 한다.

현행	개정안
<p><신설></p> <p>3. 업종 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 감면배제 사업(이하 “감면배제사업”이라 한다)이 아닌 사업을 경영할 것</p> <p>② 제1항을 적용할 때 사업자가 둘 이상의 서로 다른 사업을 경영하는 경우에는 감면배제사업이 아닌 사업에 한정하여 부가가치세를 감면한다.</p> <p>③ 제1항에 따른 부가가치세 감면세액은 다음 계산식에 따라 계산한 금액(해당 금액이 음수인 경우에는 영으로 본다)으로 한다.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>감면세액 = 일반과세방식 세액(A) - 간이과세방식 세액(B)</p> <p>A : 「부가가치세법」 제37조제2항에 따른 납부세액에서 같은 법 제46조에 따른 신용카드 등의 사용에 따른 세액공제 등 대통령령으로 정하는 공제세액을 뺀 금액</p> <p>B : 해당 과세기간의 재화와 용역의 공급에 대한 대가(부가가치세가 포함된 대가를 말하며, 이하 “공급대가”라 한다)의 합계액(영세율이 적용되는 재화 또는 용역의 공급분은 제외한다) × 직전 3년간 신고된 업종별 평균 부가가치율 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 업종별 부가가치율 × 10퍼센트</p> </div> <p>④ 제1항에 따른 감면을 적용받으려는 사업자는 「부가가치세법」 제49조에 따른 확정신고를 할 때 납세지 관할 세무서장에게 감면신청을 하여야 한다.</p> <p>⑤ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 감면세액의 세부 계산방법, 감면신청 절차·제출서류 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>	<p><신설></p> <p>제108조의5(간이과세자에 대한 부가가치세 납부의무의 면제 특례) ① 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사업자가 2020년 12월 31일까지 재화 또는 용역을 공급한 분에 대하여는 「부가가치세법」 제66조 및 제67조에도 불구하고 같은 법 제63조제2항에 따른 부가가치세 납부의무를 면제한다. 다만, 「부가가치세법」 제64조에 따라 납부세액에 더하여야 할 세액은 고려하지 아니한다.</p> <p>1. 「부가가치세법」 제2조제4호에 따른 간이과세자일 것</p> <p>2. 납부의무를 면제받으려는 과세기간의 공급대가의 합계액이 3천만 원 4천800만원 미만일 것</p>

현행	개정안
<p><신설></p> <p>3. 감면배제사업이 아닌 사업을 경영할 것</p> <p>② 제1항을 적용할 때 사업자가 둘 이상의 서로 다른 사업을 경영하는 경우에는 감면배제사업이 아닌 사업에 한정하여 부가가치세 납부의무를 면제한다.</p> <p>③ 제1항에 따른 납부의무 면제에 관하여는 「부가가치세법」 제69조제2항부터 제4항까지의 규정을 준용한다.</p> <p>④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 납부의무가 면제되는 세액의 세부 계산방법 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>	

4 더불어민주당, 미래통합당 제21대 총선 공약 발표

■ 연합회는 「제21대 국회의원 선거대비 정책 공약」을 여·야 정당에 건의하였던 결과, 이를 반영하여 더불어민주당과 미래통합당에서 제21대 국회의원선거(4.15) 대비 정책공약을 아래와 같이 발표하였다.

◎ 부가가치세 간이과세자 기준금액 상향 조정

구분	더불어민주당	미래통합당
간이과세 기준금액 현재 4,800만원 이하	<ul style="list-style-type: none"> 중소상인 지원을 위해 경제 규모에 맞게 간이과세 기준금액을 연 4,800만 원에서 6,000만원으로 상향 납부면제 기준이 2018년 2,400만 원에서 3,000만원으로 인상된 것을 감안하여 <u>간이과세 기준금액도 6,000만원으로 상향</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 현행 간이과세자 적용은 연 매출액 4,800만원 이하로 1999년 정해진 이후 20년 넘도록 동결 상태임 - 2000년 이후 물가 상승 등을 감안하면 사실상 기준금액이 인화된 것으로 물가상승률 등을 고려하여 과세 기준금액을 현실화 할 필요 ○ 간이과세 기준 현실화 - 간이과세 기준 현실화를 통해 간이과세 적용 기준금액을 현행 4,800만 원에서 1억원으로 상향 조정

우리조합 NEWS

서울개인택시, 손님 내릴 때 마다 소독액 ‘칙 칩’

서울개인택시복지법인서 조합원들에게 소독액 지급

서울개인택시는 택시 안 바이러스 감염 위험을 막기 위해 승객이 하차할 때 마다 수시로 소독을 실시하고 있다.<사진>

서울개인택시복지법인은 서울개인택시의 근본적인 실내 소독을 위해 개인택시사업자들에게 소독액을 지급하고 운전자 본인이 수시로 차량 실내 소독에 나설 것으로 호소하고 있다.

서울개인택시복지법인은 서울개인택시조합과 조합원들이 주주로 참여하는 법인으로 복지법인이 운영하는 LPG 충전소 내에서 충전을 마친 개인택시에 대해 전수 소독작업을 벌이고 있다.

소독작업 뿐만 아니라 조합원들에게 소독액까지 지원해주고 있다.



또한 서울개인택시복지법인은 2월 4일부터 자체적으로 소유한 12개 LPG 충전소에서 이용 차량을 대상으로 방역을 실시중이다.

또한 충전소를 이용하는 자가용 운전자들에게도 소독을 실시하고 소독액을 원하는 고객에게 지급한다는 방침이다.

전남조합 강희춘 광양동지부장 등 100 여명 불의 사고 당한 조합원 가족에 성금 모아 전달

불의의 사고를 당해 의식불명인 상태로 3개월째 병마와 싸우고 있는 조합원에게 동료들이 십시일반으로 성금을 모아 전달해준 사연이 있어 훈훈한 미담이 되고 있다.

미담의 주인공은 전남 광양개인택시동지부 강희춘 지부장을 비롯한 100여명의 조합원들.

광양개인택시동지부(지부장 강희춘) 소속 안두영씨(69세)가 불의의 사고를 당한 것은 3개월 전이다.

안씨는 운전을 마치고 야간운동에 나섰다 갑자기 뒤에서 달려든 자전거에 추돌당해 쓰러져 뇌 손상을 입어 수술을 받은 지 3개월이 지났으나 아직도 깨어나지 못하고 의식불명인 채 병상에 누워있는 상태다.

강희춘 지부장을 비롯한 100명의 동료 조합원들은 성금을 모아 지난 17일 슬픔에 잠긴 채 병수발 중인 가족을 찾아 전달 위로하고 쾌유를 빌었다.<사진>



강 지부장은 “경기도 어려운데 성금 모금에 적극 호응해 주신 조합원들께 감사하다”면서 “안 조합원이 하루속히 의식을 되찾아 예전처럼 다시 건강한 모습으로 운전대를 잡았으면 하는 마음”이라고 간절한 소망을 전했다.

공제경쟁력을 말하다

민식이법 시행, 어린이 보호구역 안전운행 강화

어린이 보호구역 내 무인단속카메라 설치 대폭 확대

안전운전 의무 위반 사망·상해 사고시 특가법 적용 가중처벌

최고 무기징역·상해시 1년 이상, 불법 주정차 과태료 상향도 추진

도로교통공단(이사장 윤종기)은 지난 3월 25일 전면 시행된 민식이법(어린이 보호구역 관련 법 개정안)에 대한 올바른 이해를 돕기 위해 대국민 안내 포스터를 공개했다.

공개된 포스터는 민식이법에 해당하는 도로교통법·특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률(특정범죄가중법) 개정안에 대한 설명과 어린이 교통사고 예방을 위해 운전자가 지켜야 할 안전수칙을 담고 있다.

도로교통법 개정안에서는 어린이 보호구역 내 운전자의 범규위반을 감소시키기 위해 과속 단속카메라, 과속방지턱, 신호등의 설치를 의무화했다.

개정안에 따라 행정안전부는 어린이 보호구역 내 무인 단속카메라를 올해 1,500대 신규 설치하고, 2022년까지 총 8,800대를 신규 설치할 것을 발표했다.

특정범죄가중법에서는 운전자가 어린이 보호구역 내에서 안전운전 의무를 위반해 어린이 사망 또는 상해 사고를 일으킨 경우 가중처벌하도록 개정했다.

어린이를 사망에 이르게 한 경우 무기 또는 3년 이상의 징역, 상해를 입힌 경우 1년 이상 15년 이하의 징역 또는 500만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금에 처해진다.

운전자는 안전운전 의무를 위해 어린이 보호구역에서는 단속카메라가 없더라도 항상 서행해야 하며, 횡단보도 앞에서는 일단정지하고 주변 인도에 어린이가 없는지 확인해야 한다.

어린이가 주·정차된 차량 사이로 뛰어나올 수 있어 불법 주·정차는 금물이다.

이와 함께 운전자는 차량 사이로 어린이가 뛰어나올 수 있음을 인지해야 하며, 통행 시 어린이 통학버스를 앞지르지 말아야 한다.

단 스쿨존 내 어린이 교통사고를 예방하기 위해서는 운전자뿐만 아니라 학부모와 어린이 역시 안전수칙을 지켜야 한다.

어린이의 보호자는 어린이에게 안전한 보행 방법을 지도하고, 자전거나 킥보드를 탈 때 보호대를 착용시켜야 한다. 어린이가 운전자의 눈에 잘 띄도록 옷과 가방은 밝은색을 권장하며 우산은 밝은색 또는 투명우산을 권장한다. 무엇보다 보호자가 어린이의 모범이 되어 무단횡단을 하지 않고 보행·운전 시 예절을 지켜야 한다.

어린이가 습관화 해야 할 안전수칙에는 △무단횡단 금지 △횡단보도에서 일단 멈추고 좌우 살피기 △길을 건널 때는 차가 멈췄는지 확인 후 손을 들고 걸어가기 등이 있다.

어린이의 올바른 태도와 가치관은 오랜 기간에 걸쳐 습관화되기 때문에 가정과 학교에서 교통안전의 중요성을 지속·체계적으로 반복 교육하는 것이 중요하다.

한편 스쿨존 내 불법 주·정차 차량으로 인한 시야가림으로 인해 어린이 보호구역 내 교통사고가 유발되기 쉽다는 점이 지속해서 문제시 되고 있다.



경찰청에서는 어린이 보호구역 내 불법 주·정차 차량에 대한 주민신고를 활성화하고, 주·정차 위반 차량에 대한 범칙금·과태료를 상향하도록 도로교통법 시행령을 하반기 중 개정할 계획이라고 밝혔다.

민식이법과 안전수칙 안내 포스터는 도로교통공단 공식 블로그(<http://blog.naver.com/koroadblog>)를 통해 다운로드 받을 수 있으며, 국민 누구나 교육·참고 등의 용도로 자유롭게 사용 가능하다.



2020년 제1회 지부장회의·경영개선 전략회의 개최

박권수 연합회장·육정균 이사장 등 참석, 발전 방안 등 논의
경영수지 개선 자구책 국토부에 전달, 지속적 관심 요청

공제조합은 지난 2월 4일 공제조합 경영정상화를 위해 제1회 지부장회의 및 경영개선 전략회의를 개최했다.

회의에는 박권수 연합회장, 육정균 이사장과 본부 각 실장 및 전국 16개 시도조합 지부장 전원이 참석해 현안사항 및 전산

개발, 제도 개선, 각종 지침 개정, 규정 신설 등 공제조합의 전반적인 업무에 대한 전략회의를 가졌다.

또한 공제조합의 경영수지 개선 자구책에 대한 내용을 집중 논의하며 효율성 있고 실현 가능하고 다양한 내용의 강도 높

은 자구책을 수치화해 구체적으로 마련하는 등 현재 공제조합의 경영수지를 개선하기 위한 각고의 노력을 기울였다.

이번 회의결과를 토대로 공제조합 경영수지 개선에 대한 자구책을 준비해 지난 3월 11일 국토교통부를 방문, 담당 사무관

과 주무관에게 자구책의 주요 내용을 설명하고 강도 높은 경영개선 자구책을 선제적으로 시행할 것을 협의했으며 국토부의 지속적인 관심과 협조를 당부했다.

향후에도 공제조합의 경영정상화를 위해 정기적으로 지부장회의 및 경영개선 전략회의를 개최해 경영정상화는 물론 현안사항에 대해 신속하고 효율적으로 대처 방안을 마련하기로 의견을 모았다.



4월 ~ 6월 어린이 교통사고 집중발생!

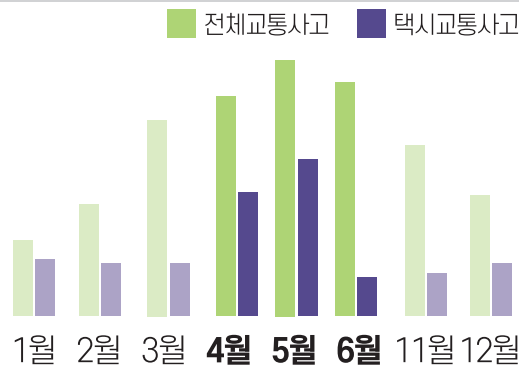
스쿨존 안전운행 & 2021년 4월 안전속도 5030 본격실시

스쿨존 안전운행

새학기가 시작되는 봄철, 아이들의 안전이 왜 중요할까요?

최근 5개년(2014년 ~ 2018년) 스쿨존 내 어린이 교통사고 분석결과 4~6월 집중 발생, 특히 택시의 경우 4월과 5월 전체의 31.1% 차지

월별 스쿨존내 어린이 교통사고 현황



‘민식이법’ 3월 25일부터 본격 시행

지난해 9월 11일 충남 아산의 한 스쿨존에서 발생한 교통사고로 숨진 김민식 군을 기리는 의미에서 발의한 법안

‘도로교통법’ 개정안

스쿨존 내 과속 단속 카메라 설치 의무화 등

‘특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률’ 개정안

스쿨존 내 사망사고 가해자에 대한 가중처벌 등



정부 스쿨존 내 교통 단속 카메라 2022년까지 8,800대 추가 설치



스쿨존에서 지켜야 할 교통안전 수칙

운전자

- 1 시속 30km 이내로 서행 운전
- 2 주·정차 하지 않기
- 3 횡단보도에서 무조건 일시 정지
- 4 급제동 및 급출발하지 않기
- 5 아이들의 돌발 행동에 주의하기



도심부 속도하향 ‘안전속도 5030’

안전속도 5030 이란?

교통사고 감소를 위해 도시지역 차량속도를 일반도로는 시속 50km, 주택가 등 이면도로는 30km 이하로 하향 조정하는 교통안전정책

2019년 4월 도로교통법 시행규칙 개정에 따라 2년간의 유예기간을 거쳐 **2021년 4월 17일부터**는 전국 도시지역의 일반도로 최대속도가 시속 50km로 낮아지게 됩니다!

※ 도로교통법 시행규칙 제 19조(자동차등과 노면전차의 속도)에 따라 주거지역·상업지역 및 공업지역 내 모든 일반도로의 최고속도를 50km/h 이내로 제한 (다만, 지방경찰청장이 필요하다고 지정한 도로에서는 60km/h 가능)

안전속도 5030의 효과분석 결과



교통사고 사망자

시행전(12.9~'17.8) 평균 6.6명

시행후('17.9~'18.8) 평균 5명

24.2% 평균 1.6명 감소



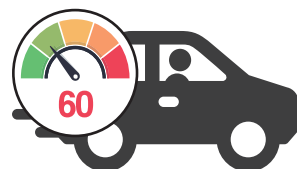
보행사고 사망자

시행전(12.9~'17.8) 평균 4.8명

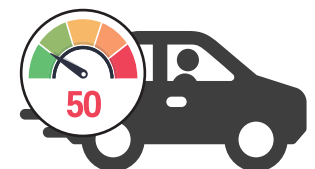
시행후('17.9~'18.8) 평균 3명

37.5% 평균 1.8명 감소

속도 하향에 따른 주행시간 실증조사 결과



단 2분 증가



※ 10개 시·도 27개 노선 선정, 노선별 두 대의 차량을 각각 60km/h, 50km/h 주행하여 통행시간 조사

800만원대로 르노삼성 전기택시 구매한다

서울시 1천만원 구매보조 + 르노삼성 25% 추가 할인

SM3 Z.E., 중형차 수준 넓은 공간 확보로 영업용 택시로 적합

배터리 용량 70% 보증 조건, 8년·16만km로 강화·제주도도 같은 조건

서울시가 친환경 전기택시 보급 확대를 위한 지원에 나선 가운데 르노삼성자동차(대표 도미닉시노라)가 회사 차원에서 추가 할인 등을 지원하겠다고 밝혔다.

서울시는 전기택시 구매 시 보조금 1000만원을 지급하는 2020년 전기택시 보급사업을 추진 중이다.

4월 6일부터 예산이 소진될 때까지 선착순으로 총 700대를 지원하는데 르노삼성자동차는 자사의 SM3 Z.E. 택시를 구매하는 고객에게 추가적으로 다양한 혜택을 제공한다.

서울시 개인택시 사업자들이 전기택시를 구입하면 국비 구매 보조금 816만원에 더해 서울시 자체적으로 구매 보조금 1000만원을 추가로 지원받는다.

이에 더해 르노삼성자동차는 25% 할인 혜택을 제공한다.

이 경우 개인택시 사업자들은 843만910



원으로 SM3 Z.E. 택시를 소유할 수 있다.

르노삼성자동차는 특별 구매보조금 외에도 전기차에서 가장 중요한 부품인 배터리 용량 70% 보증조건을 기존 7년 이내 혹은 주행거리 14만km 이하에서 8년, 16만

km로 강화했다.

전기택시는 LPG 택시에 비해 저렴한 연료비와 소모품 교환 비용 그리고 정부의 지원정책에 힘입어 꾸준히 수요가 늘고 있는 추세다.

특히 르노삼성의 SM3 Z.E.는 국내 유일의 5인승 준중형 세단형 전기차로 다섯 명이 편안히 탈 수 있는 넉넉한 실내공간과 세련된 인테리어를 보유해 영업용 택시로 적합한 것이 특징이다.

실제 SM3 Z.E.를 운행중인 택시 사업자들은 차량 장점으로 정속성과 넘치는 파워를 꼽았다.

배터리 충전 역시 1시간 충전으로도 100km 이상 주행이 가능하기 때문에 '자신의 운행 패턴에 맞춰 식사시간이나 휴게시간에 정기적으로 재충전하면 택시 운영에 크게 문제 되지 않는다'고 설명하고 있다.

무엇보다 SM3 Z.E.의 우수한 배터리 내구성에 대한 신뢰가 크다는 사례자도 있었다는 설명이다.

르노삼성에 따르면 '택시 영업으로 10만 km 넘게 달렸는데 1회 충전시 주행 가능거리가 구입 당시와 큰 차이가 없었다'는 SM3 Z.E. 택시 소유자의 후기도 소개했다.

한편 르노삼성자동차는 서울시 외에 제주도에서도 전기택시 보급을 활발히 진행하고 있다.

건강 상식



코로나바이러스감염증-19 예방 기억해야 할 행동수칙

국민 예방수칙



흐르는 물에 비누로
꼼꼼하게 손씻기



기침이나 재채기할 때
옷소매로 입과 코 가리기



씻지 않은 손으로
눈·코·입 만지지 않기



발열, 호흡기 증상자와의
접촉 피하기



의료기관 방문 시
마스크 착용하기



사람 많은 곳
방문 자제하기

특히 임신부, 65세 이상, 만성질환자 외출 시 꼭 준수

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**