

전국개인택시-연합회신문

가을호 | 2012년 10월15일

발행인 유병우
 편집인 김유중
 발행처 전국개인택시운송사업조합연합회
 편집대행 (주)석유가스신문사

서울 강남구 역삼동 739-11번지 | 전화 : 02)557-7351~2 | 팩스 : 02)554-7359

정책기사

민주통합당, 택시 포함 대중교통 법안 개정 당론으로 확정하고 입법발의까지



대한민국국회

▲ 이용섭 의원

개인택시업계가 끈질기게 요구해왔던 택시를 대중교통에 포함시키는 내용을 골자로한 '대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률개정안'이 민주통합당의 당론으로 확정됨에 따라 법제정의 전망이

밝다.

지난 9월27일 민주통합당은 국회에서 의원총회를 열고 택시를 대중교통수단으로 법제화하는 내용의 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률개정안을 19대 국회에서 통과시키기로 당론으로 확정했다고 이용섭 민주통합당 정책의장이 밝혔다.

또한 이의장은 조속한 법안처리를 위해 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률개정안을 당론으로 확정과 동시에 입법 발의까지 했다고 밝혔다.

이의장은 "입법발의된 법률개정안이 당론으로 확정된 이상 상임위, 법사위, 본회의 통과까지 당력을 집중하여 추진하게 된다"고 말했다.

한편 우리 연합회 유병우 회장은 "16개 시·도 이사장과 협력하여 새누리당에도 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률개정안 통과에 협조해 줄 것을 요청하겠다"고 말했다.

<김관술 기자>

이낙연·조원진 의원, 개인택시 차량·차량유지비 부가세 감면 조세특례제한법 개정 발의



이낙연 의원

조원진 의원

대하여 오는 2016년 12월 31일까지 부가가치세를 면제하는 내용으로 조세특례제한법 일부개정법률안을 대표 발의했다.

조 의원은 지난 8월 6일 김세연, 노철래, 심학봉, 김영주, 최봉홍, 김태원, 김재원, 남경필, 정희수 의원과 함께 조세특례제한법 일부

민주통합당 이낙연 의원(전남 담양-함평-영광-장성)은 지난 6월12일 개인택시와 관련된 연료비 차량구입비와 차량유지비 등에 대하여 2015년 12월 31일까지 부가세를 면제하기 위한 조세특례제한법 일부개정법률안을 전병헌, 오제세, 최규성, 노영민, 최동익, 김성찬, 김광진, 황주홍, 배기운, 홍종학, 주승용, 민병두, 민홍철, 최원식 의원 등 15인과 함께 대표 발의했다.

또한 새누리당 조원진 의원은 개인택시 운송사업으로 공급되는 연료 및 차량구입비, 차량유지비 등에

개정법률안을 발의하고 이법 개정 법률안이 본회의를 통과할때까지 입법에 힘쓰겠다고 밝혔다.

이 법률 개정안이 통과되면 우리 개인택시 업계는 2013년부터 2016년까지 매년 2천여억원씩 총 8545억원의 부가가치세 감면 혜택을 받게 된다. 또한 기획재정부는 그동안 개인택시에 대하여 유류비 차량구입비 및 차량유지비에 관련된 부가가치세를 감면할 경우 연간 2천여억원 이상 세수 감소가 발생하게 된다는 이유로 반대하여 왔다.

<김관술 기자>



맑은 교통, 녹색 안전의 중심

TS 교통안전공단

인간까지 우선, 교통안전과 교통문화 창달
 저탄소 녹색사회 구현을 위해 노력하고 있는 교통안전공단.
 최상의 교통안전서비스로 안전하고 행복한 사회를 만들어가겠습니다.

교통안전공단 주요사업 * 자동차검사 * 철도·항공 교통안전관리 * 자동차성능시험연구 * 운수업체 교통안전관리 * 교통안전 연구·조사 * 자동차사고 피해가족지원 * 에코드라이브 교육 * 국가교통정보센터 운영 * IT 기반 저탄소 녹색교통사업

www.ts2020.kr



인사말

제19대 정기국회에서 우리업계 현안문제 총력을 다해 입법추진 하겠습니다



회 장 유 병 우

존경하고 사랑하는 16만 개인택시 사업자 여러분
안녕하십니까.

청명한 가을 날씨가 이어지고 있습니다.

지난 여름의 '볼라벤' 등 4개의 태풍이 전국을 휩
쓸고간 영향으로 인적, 물적 피해가 속출하였습니
다. 이로 인하여 과일, 채소값 등이 급등하여 농·어
촌은 물론이고 도시서민들의 삶이 점점 어려워 지
고, 풍성한 결실의 계절임에도 불구하고 수확의 기
쁨을 누리지 못하고 있습니다.

하루빨리 기기가 회복되어 우리 서민의 시름이 해
소되기를 간절히 바랍니다.

당 연합회의 최근 활동사항에 대해서 개인택시 사
업자 여러분에게 간략히 보고 드리겠습니다.

6.20 택시생존권사수대회에서 정부 및 국회에 대
하여 4가지 요구 사항을 제시한 바 있습니다. 이후
택시업계는 정치권의 뜨거운 관심이 집중되고 있습
니다. 당연합회에서는 대선정국을 통하여 업계의 현

안문제를 해결하고자 임직원이 혼연일체가 되어 노
력하고 있는 와중에 민주통합당에서는 택시업계 속
원사업인 '택시의 대중교통' 법제화를 주요내용으
로 하는 '대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률'
개정안을 2012.9.27.의원총회를 열어 당론으로 확
정 발표 하였습니다.

또한 새누리당도 택시의 대중교통포함에 대해서
도 매우 긍정적으로 평가한다고 하여 어느때 보다
기대가 큼니다.

'택시감차보상' 은 국토해양부에서 내년 예산으로
약 50억원을 기획재정부에 신청 하였으나 기획재정
부의 반대로 전액 삭감되었습니다. 이에따라 당연합
회는 국회 국토해양위 예산결산기금심사소위원회
및 예산결산특별위원회 활동을 통하여 예산편성이
가능하도록 하겠습니다.

'LPG가격안정화 및 연료다변화' 는 정부 및
LPG 수입·정유사에 대하여 LPG가격이 안정되도
록 강력히 요구하였으며, 택시용 연료는 CNG, 크린
디젤 등으로 다변화 하고 택시에 사용하는 연료에
대한 세금이 면제되도록 추진하겠습니다.

'택시요금 현실화' 에 대해서는 내년 부터 부산시
택시요금 인상을 시작으로 전국적으로 시행될 것입
니다.

또한 개인택시 사업용 차량과 관련한 연료비, 차량
구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세 면제(이낙
연, 조원진의원 입법발의)를 추진하겠습니다.

또한「디지털운행기록장치 부착사업 보조금 업무
처리지침」이 마련되어 운행기록장치에 대한 대당
지원금이 10만원(국고 : 50%, 지방비 50%이상)
으로 책정되었습니다.

그동안 당연합회는 책정된 재정지원의 금액으로
는 실질적 보탬이 되지않아 구입 비용의 전액지원
등 우리업계 및 사업자의 의견이 최대한 반영되도록
국토해양부, 기획재정부 등에 강력히 건의 하였으나
국가재정 부족 등의 이유로 전액보조가 관철되지 못
했습니다. 아쉬움이 크게 남습니다.

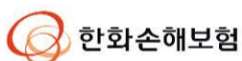
현재 택시와 관련한 약18개 법안이 국회에 제출
되어 있습니다. 우리 연합회는 18대 대통령선거를
맞이하여 업계현안문제 해결의 적기로 보고 시·도
조합이사장 및 16만 개인택시사업의 뜻을 하나로 총
결집하여 각 당, 정부 및 국회를 상대로 가일층 노력
하겠습니다.

존경하는 개인택시 사업자 여러분!

18대 대통령선거가 시작되어 각 후보간 열띤 선거
전이 진행되고 있습니다. 이번 선거를 통하여 서민
의 아픔을 진정으로 헤아리고 경제를 살리고 정치를
개혁할 수 있는 후보가 당선되었으면 합니다.

여러분의 소중한 한표를 꼭 행사하시기 바랍니다.

안전운행과 서비스 강화에 더욱 주력하여 주시기
바라며, 무엇보다 건강에 유의하시고, 하루 하루 늘
행운이 함께 하시기를 간절히 기원합니다. 대단히
감사합니다.



무배당 베스트남성건강보험 질병, 암 플랜 「癌」! 보장 더 이상 미루면 늦습니다!!

커지는 희망, 더 이상 「암 = 불치병」 아니다!

한화에서 암보험을 꼭 가입해야 하는 이유!!!

담보명	가입금액	보험료
일반상해사망	4,000만원	12,680원
질병사망(갱신형)	5,000만원	11,750원
암 진단비	1,000만원	20,670원
고액암진단비	1,000만원	2,340원
2차암진단비(갱신형)	5,000만원	13,000원
질병입원의료비(갱신형)	1,000만원	13,133원
질병통원의료비(갱신형)	10만원	1,643원
골절진단비	20만원	930원
골절수술비	30만원	273원
중증치매진단비	100만원	1,736원
가입예시 : 남자50세 20년납 100세만기 : 보험료 78,500원		

●청약철회:청약일로부터 15일 이내 ●약관교부 및 설명 불이행시 가입후 3개월 이내 취소가능 ●보장개시일:1회보험료를 납입한때 ●계약전 알릴의무
사항에 대하여 알리지 않으면 보험금 지급이 거절되거나 고혈압이 거절되는 취소 해지 될수 있음 ●이보험 계약은 예금자보호법에 따라 예금보험공사
가 보호하되보호한도는 본 보험회사에 있는 귀하의 모든 예금보호 대상 금융상품의 해약환급금(또는 만기 시 보험금이나 사고보험금)에 기타지급금을 합
하여 1인당 최고 5천만원"을 초과하는 나머지 금액은 보호하지 않습니다. ●상품 구성은 플랜마다 다를수 있으므로 실제 보장내용은 증권및 청약서를
참조 기보험 해지후 신규 가입시, 가입제한,보험료 인상 보장내용이 상이 할수 있음 ●가입시 상품설명서와 약관을 참조

문의 및 가입상담
1544-1583
(주)수호천사 총괄법인

택시, 왜 대중교통이 되어야 하는가?

최봉홍 의원, 토론회 열고 여론 수렴

최봉홍 국회의원(새누리당)은 2012년 09월 25일(화) 14:00 국회 도서관 대강당에서 전국택시운송사업조합연합회, 전국개인택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 주관하에 『택시, 왜 대중교통이 되어야 하는가?』라는 주제로 토론회를 주최하였다.

이날 내빈으로는 정의화(전 국회의장), 이한구(새누리당 원내대표), 장윤석, 서용교, 김세연, 문대성, 김성찬, 이한성, 안홍준, 정우택, 김성태, 송광호, 강은희, 신의진, 민병주, 민현주, 최봉홍 의원 등이 참석하였다.

한양대 장명순 교수는 “대중교통 양극화를 적극적·능동적으로 완화/해소하기 위한 택시위상 정립방안”을 발제하였으며 지정토론자로는 김용석 국토해양부 대중교통과장, 배규식 한국노동연구원 박사, 김형동 변호사, 민만기 녹색교통 공동대표, 홍명호 전국택시운송사업조합연합회 전무이사, 김성한 전국민주택시노동조합연맹 사무처장 등이 참석하였다.

이번 토론회의 발제에 나선 장명순 한양대 교수는 “택시에 지급된 유가보조금 대당 176만원은 버스의 대당 854만원에 비해 버스의 21%에 불과한 열악한 지원”이라고 언급한 뒤 “정부지원금으로 버스는 1조2,734억원(대당 3,320만원)으로

택시의 총 8,210억원(대당 330만원)에 비해 10배가 많아 택시에 대한 불평등과 차별이 극명하게 드러난다”고 지적했다.

따라서 준/보조 대중교통수단인 택시에도 재정지원은 하되 버스 지원율의 50~70% 범위에서 재정지원을 시행해야 한다고 촉구하였다.

배규식 한국노동연구원 박사는 특히, 소도시와 군단위에서의 택시의 높은 수송분담률과 택시의 과잉공급이 지속되는 한, 택시의 수입이 줄어들어 택시기사의 만성적 부족을 초래하게 되어 택시가 구조적 악순환 고리에 빠져들게 되었다고 말했다.

이에 따른 해결방안으로 대도시와 중규모 도시의 택시는 택시 공급대수를 줄이고 택시의 점진적 고급화, 소도시와 군단위 택시의 공공성 강화를 주장했다.

김형동 변호사는 택시를 대중교통으로 인정하는 것을 원칙으로 하되, 정부의 지원 범위를 선택적, 단계적으로 할 수 있도록 하며, 전문가들의 충분한 검증이 필요하다고 언급했다.

김성한 전국민주택시노동조합연맹 사무처장은 이명박 대통령의 2007년 대선 공약사항, 제17대, 제18대, 제19대에 법률안이 발의되었다고 지적하고 택시의 공공성을 강화하기 위하여 대중교통에 택시를 포함시켜 정책과 예산이 따라야



한다고 주장했다.

홍명호 전국택시운송사업조합연합회 전무이사는 지난 제17대 국회에서 부터 택시를 대중교통에 포함토록 하기 위한 논의가 지속되어 왔으나, 정부의 반대로 입법화가 무산되어 왔다.

장기적 관점에서 개인이 교통수단을 관리하는 “개인교통”과 구별하여 공공기관이나 정부의 관리를 받는 기업이 운영하는 교통수단인 공공 교통을 종합적으로 지원·육성하는 방안이 검토 필요하다고 강조했다.

민만기 녹색교통 공동대표는 택시의 공공성회복과 서비스개선을 지적하고, 외국은 택시를 공공교통으로 규정하고

있다.

공공교통은 철도, 버스, 택시도 포함됨으로 일정한 규제와 반대급부를 받는다. 택시를 공공교통수단에 포함하는 것에 반대하지 아니한다고 말했다.

김용석 국토해양부 대중교통과장은 국가 교통체계의 효율성, 국가 재정의 한계, 해외사례 등을 거론하며 택시를 대중교통에 포함시키는 것이 곤란하다는 입장을 밝혔다.

또한 택시공급과잉해소, 운전자 처우 개선 등에 대한 택시발전 고민하고 있다고 말했다.

〈김관술 기자〉

택시 현안문제 호소문 국회에 전달

우리연합회, 법인택시·노사단체와 함께

우리연합회는 금번 국회에 발의된 이낙연의원 등 15인(2012. 06. 21)과 조원진의원 등 10인(2012. 08. 06)의 「조세특례제한법 일부개정법률안」에 대하여, 영세한 개인택시운송사업자가 일반택시사업자와 동등하게 연료비, 차량구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세를 면제 받기 위하여 상기법안이 원안대로 통과될 수 있도록 도와줄 것을 17만 개인택시사업자의 총의로 기획재정위원회 조세소위원회위원(12명) 등에게 전달했다.

우리연합회를 비롯하여 택시 노·사단체는 택시산업의 활성화를 위하여 금번 국회에 노웅래의원 등 10인(12. 06. 22), 최봉홍의원 등 13인(12. 07. 11), 이명수의원 등 10인(12. 08. 23), 박기

춘의원 등 11인(12. 08. 28) 및 이병석의원 등 11인(12. 09. 06)이 택시문제의 심각성을 깊이 인식하고 이를 해결하고자 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률안」에서 대중교통수단 범위에 택시를 포함시키는 법률안이 각각 발의되어 있으므로 국회에 발의된 법률안 원안대로 통과될 수 있도록 하여 주고, 택시보유대수 감차는 택시공급과 승객 수요의 불균형을 재정립하고, 택시문제를 근본적으로 해결하는 유일한 방안임을 인식하여 택시감차에 대하여는 택시 지역별총량제 결과에 따른 감차 예산을 2013년도 정부예산에 편성하여 줄 것을 국토해양위원회 법안심사소위원회위원(9명) 및 상임위원회위원(22명) 등에 간곡히 호소했다.

국토해양부 ‘자동차 운행기록장치 부착 사업 보조금 업무처리지침 마련’ 통보

국토해양부는 2012. 09. 18. 운행기록장치 부착시 재정지원할 수 있는 「교통안전법」등 관련법령에 근거하여 「자동차 운행기록장치 부착 사업 보조금 업무처리지침」을 마련하여 우리연합회로 통보해왔다.

보조금은 국비 100억원 지방비 100억원을 합쳐 총 200억원으로 대상차종은 여객자동차 운수사업법에 따른 여객자동차 운송사업자, 화물자동차 운수사업법에 따른 화물자동차 운송사업자 및 자동차 운송가맹사업자(1톤이하 및 특수차 제외)로 한정됐다.

국토부 지침에 따르면 시·도지사 등은 운행기록장치 부착 사업 국고보조금을 집행하는 경우, 국고보조액과 같은 금액 또는 그 이상의 지방비 보조금을

지원하여야 한다.

보조금은 장치원가에 장착에 소요되는 비용이 포함되어야 하고 운행기록장치에 대한 대당 지원금액은 10만원 (국고 50%, 지방비 50%)이다.

당해 연도 예산의 범위 내에서 지원이 가능하도록 11월 31일까지 보조금을 청구하도록 안내하여야 한다.

우리연합회 유병우 회장은 운행기록장치 재정지원과 관련하여 당초 기대했던 금액에는 턱없이 부족하여 아쉬움이 크지만 개인택시 사업자의 경제적 부담 감소에 조금이라도 보탬이 되기를 바란다면서, 정부가 국정과제로 추진하고 있는 ‘교통사고 절반 줄이기’에 적극 동참하여 쾌적하고 안전한 개인택시가 되도록 하겠다고 말했다.



[인터뷰] - 주 승 용 국토해양위원장

택시업계 발전을 위한 예산 · 입법지원을 아끼지 않겠습니다

〈대담 : 유병우 연합회장〉



▲ 2012년 9월 21일 국회 국토해양위원장실에서 주승용 위원장과 유병우 회장이 개인택시 현안을 놓고 격의없는 대화를 했다.

유병우

우리연합회장은 정기국회가 열리고 있어 국회가 바쁜 일정 중에도 주승용 국토해양위원장을 만나 허심탄회한 대담을 통해 개인택시 업계의 여러 현안 등을 논의했다.

제 17대 국회에 선출돼 18, 19대 까지 내리 3선을 한 주위원장은 여수에서 제 4대, 5대 전남도 의원으로 정치에 입문하여 민선 여천군수와 민선 통합 여수시장에 당선되어 기초단체장을 역임한 지방행정에도 남다른 식견을 갖고 있는 정치인이다.

또한 전남여천군과 여수시를 경영하여 민생의 현장을 소상하게 파악하고 있는 정치인이어서 개인택시업계를 비롯한 택시업계의 어려운 현실을 공감하고 1시간동안 인터뷰를 갖고 예산지원, 법률개정 등을 통해서 적극 지원하겠다고 약속했다.

- 편집자주 -

▲ 먼저 국토해양위 위원장으로 취임하신 것을 전국 16만 개인택시 사업자와 함께 축하드립니다. 주위원장께서는 17대 초선 시절부터 우리 택시업계에 대해 남다른 애정을 가지고 지원을 아끼지 않으셨습니다. 따라서 주위원장님에 대한 기대도 크다는 점을 말씀드립니다. 택시정책과 관련하여 주위원장님의 향후 계획을 말씀하여 주십시오.

- 지난 6월 20일에 택시업계 노·사단체가 서울 시청 광장에서 대규모 집회를 개최한 것은 택시종사자 생존권사수를 위한 몸부림의 표현이었다고 생각합니다.

최근 택시업계는 국가경제의 장기침체와 LPG 가격 상승으로 많은 어려움을 겪고 있습니다. 택시업계의 현안문제 해결을 위하여 예산지원과 함께 관련법 개정에도 관심을 갖고 창기도록 하겠습니다.

특히 19대 국회에는 택시업계의 숙원인 택시를 포함시키는 '대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정안' 등 택시업계 관련 법률 개정안이 쌓여 있어 관련 상임위원장으로서는 역할을 다하겠습니다.

▲ 지금 택시업계는 극심한 경영난에 빠져 있습니다. 말만 개인택시사업자이지 현실은 급여생활자인 버스기사 보다도 못한 열악한 실정입니다. 위원장님께서는 택시업계 경영난의 원인을 무엇이라고 진단하시는지요.

- 그동안 국가나 지자체는 택시 지역별 총량제 결과에 따라 감차보상을 하는 경우 그 소요 비용을 지원할 수 있는 법률 근거가 마련되었음에도 불구하고 국가의 감차보상금 지원이 지연됨으로 택시공급과잉이 해소 되지 못하고 있습니다.

또한 최근 10년 동안 91.4% 상승한 택시연료(LPG)가격의 폭등, 택시요금 인상 지연, 자가용 대리운전 성행과 자가용 불법여객운송으로 인한 택시 승객의 수요가 급감하여 수입이 감소한 것이 이 또한 주요인 이라고 생각합니다.

▲ 일용직 근로자보다 못한 개인택시 사업자들은 사업면허를 반납하고 싶은 절망감에 빠져있습니다. 경영난도 문제지만 개인택시 사업자들을 분노케하는 것은 정부의 무관심입니다. 정부를 견제하고 정책을 비판해야 할 국회의 입장을 말씀해주십시오.

- 최근 발표된 국토해양부의 정책으로 농어촌 지역의 여객 수요에 따라 노선을 탄력적으로 운행할 수 있는 수요응답형 여객운송업 신설, 자동차대여사업가맹사업제도 도입 및 운전자 알선허용 등 택시업계를 옥죄는 정책이 홍수를 이루고 있습니다.

국회는 입법기관으로서 국토해양부의 정책 방향에 대하여 꼼꼼히 대응책을 마련하고 정부 정책이 잘못되었으면 시정하고, 올바르게 펴 수 있도록 적극 대처할 것입니다.

또한 정부의 정책이 택시업계에 미치는 파장을 적극 고려하여 개인택시사업자들이 마음 놓고 사업을 할 수 있도록 입법기관으로써 행정기관에 대한 본연의 견제기능을 다할 것입니다.

늦었지만 조속히 감차보상을 실시하여 택시의 공급과잉을 해소해야 합니다. 또한 택시의 주연료인 LPG에는 세율이 휘발유나 경유에 비해 낮아 정부가 세율조정을 통한 LPG값 조정을 할 수 없는 것도 한 원인으로 봅니다.

이제는 조심스럽게 연료 다변화를 검토할 필요도 있다고 생각합니다.



우리 위원회에 제출된 택시 대중교통수단에 택시 포함시키는 법률안 등 택시와 관련된 모든 법률안에 대하여 해당 상임위원회 구분 없이 국회의 민생정치 구현이라는 목적에 맞도록 최선을 다하여 택시산업활성화에 일조하도록 적극 대변하겠습니다.



▲ 버스와 택시는 동일한 역할을 하는 대중교통인데도 택시는 허울 좋은 고급교통수단이라는 이유 때문에 정부지원의 차별을 받고 있습니다. 주위원장님의 견해를 듣고 싶습니다.

- 택시는 여객수송실적 면에서 공로 여객의 47%를 담당하는 등 국가발전과 국민편의 증진에 기여해왔습니다. 그럼에도 현행 '대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률' 제2조에서 대중교통을 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것만으로 한정해 대중교통에서 제외되어 왔습니다.

택시가 대중교통수단에 포함되는 것은 당연하다고 생각합니다.

지난 9월 말 민주통합당에서는 택시를 대중교통 수단으로 법제화하도록 당론으로 결정했습니다. 앞으로 택시업계 종사자들에게 큰 힘이 될 수 있도록 더욱 관심을 갖겠습니다.

▲ 19대 국회가 개원되면서 여·야 정치권은 한 목소리로 민생국회를 구현하겠다고 다짐했습니다. 최악의 경영난을 겪고 있는 우리 16만 개인택시 사업자들이 이제는 민생정치를 기대해도 좋을지요.

- 금번 제19대 국회는 여·야를 막론하고 서민정치, 민생국회를 구현하려고 합니다.

개인택시업계에서 현안문제로 대두하고 있는 개인택시 차량과 관련된 연료비, 차량구입비, 차량유지비 등에 대한 부가가치세 면제 관련 기획재정위원회에 제출된 법률안과 우리 위원회에 제출된 택시 대중교통수단에 택시 포함시키는 법률안 등 택시와 관련된 모든 법률안에 대하여는 해당 상임위원회 구분 없이 국회의 민생정치 구현이라는 목적에 맞도록 최선을 다하여 택시산업활성화에 일조하도록 적극적으로 대변하겠습니다.

▲ 장시간 동안의 인터뷰에 감사를 드리면서 우리 개인택시 사업자에 대한 당부의 말씀 부탁드립니다.

- 먼저, 국민의 발 역할을 묵묵히 수행하고 계시는 전국의 16만 개인택시사업자 여러분께 감사드립니다.

정부에 더 많은 지원을 요청하기 위해서는 업계 스스로도 경영쇄신을 해야 합니다.

브랜드 택시를 대폭 확충하여 고객결으로 다가가는 것도 경영쇄신의 하나의 방법이라고 생각합니다.

그동안 서민의 손발의 역할을 수행하여 왔듯이 개인택시사업자의 꾸준한 서비스제고와 봉사정신을 더욱 발휘하시어 택시운수종사자로서 모범이 되는 개인택시사업자가 되어주시길 부탁드립니다.

아무쪼록 유병우회장님을 비롯하여 개인택시업계의 건승을 빕니다.

<정리 : 김관술 기자>

서울개인택시조합 새마을금고 대출안내

스마트카드대출 안내

스마트카드(택시 요금 결제 방법) 입금 계좌를 본 금고 계좌로 변경하시면 **보증인 없이 최고 1,500만원까지** [복지금 채권 양도 또는 자동차 설정 후] 대출해 드립니다.

1. 스마트카드 연계대출

- ◆ 대출금액 : **최고 500만원 이내**
- ◆ 자격 : 개인택시조합 복지회 가입회원
- ◆ 대출금리 : 연7.00%~연7.50%

2. CSS 스마트카드 대출

- ◆ 대출금액 : **최고 1,000만원 이내**
- ◆ 자격 : CSS등급 1~7등급인 회원중 개인택시 조합 복지회 가입 후 3년 이상인 회원
- ◆ 대출금리 : 연8.00%~연9.40%
- ◆ 대출금리는 CSS등급별 차등 적용됩니다.

※ CSS등급 및 대출자격 조치는 본인이 직접 본부 및 지부사무실에 방문 하셔서 확인하시기 바랍니다.

자동차 구입자금대출 안내

◆ 개인택시조합 복지회에서 발급하는 할부추천서로 대출하여 드립니다.

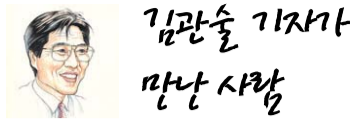
대출금액	대출기간	대출금리 (변동금리)	상환방법
최고 1,600만원이내	36개월이내	연5.90%	매월원금균등 분할상환

◆ 이용고배당 적용시 대출금리 : 연5.66% (2011년 기준)

◆ 개인택시 회원님의 금융이자 부담을 줄여드리고자 낮은 금리로 대출하여 드리며, 개인택시 대·폐차시 차량구입에 도움을 드리는 상품입니다.

◆ 문의전화 : **02) 423-5087~9** (대출고객팀 및 각 지부사무실)

MG 서울시 개인택시운송사업조합 새마을금고



새누리당 조원진 의원

“세수결함으로 정부의 반대가 예상되지만 민생차원에서 꼭 통과되도록 하겠습니다”



연간 2천억 원에 달하는 세수가 감소하는 정부로서는
고민이 깊은 것이 사실입니다.

그러나 국민을 대표해 구성된 국회가 법률안을 심사하고,
정부의 예산을 심사·확정하는 곳인 만큼
여당과 야당 모두 개인택시사업자의 어려움을 공감하고 있으며
동 법안이 통과되는데는 크게 어려움이 없을 것으로
예상하고 있습니다.



■ 의원님께서 발의해 주신 조세특례제한법 일부개정법률안은 개인택시와 관련된 차량연료비, 차량구입비 및 차량유지비에 대한 부가가치세 면제를 위한 법률로 개인택시의 사업경쟁개선에 커다란 도움을 줄 것으로 기대됩니다. 또한 의원님께서 작년 18대 국회에서 조세특례제한법 일부개정법률안을 발의하여 개인택시사업자의 사기를 높여 주셨으나 안타깝게도 국회통과가 이루어지지 못했습니다. 금년 19대 국회에도 같은 법률을 발의하여 주셨는데 국회통과를 위해서 어떤 노력이 필요하다고 보시는지요.

- 18대 국회에서 개인택시의 차량연료비, 차량구입비 및 차량유지비에 대한 부가세 면제를 내용으로 한 「조세특례제한법 일부개정법률안」을 통과시키지 못한 것을 대단히 죄송하고 안타깝게 생각합니다.

당시 많은 의원님들께서 동 법안의 취지에 공감하셨으나 선거를 비롯한 정치일정과 여러 가지 사정상 법안 처리가 늦어져 결국 국회통과가 무산되었습니다.

하지만 19대 국회에서는 여당과 야당 모두 개인택시사업자의 어려운 상황과 동 법안 통과 필요성을 인식하고 있고, 개인택시사업자의 권익을 보장해야 한다는 공감대가 형성되어 있으므로 좋은 결과가 있을 것으로 기대하고 있습니다.

■ 발의해 주신 법안이 정부입장에서는 추가적인 재정이 필요한 법안으로서 상당한 반발이 예상되는데 이에 대한 대안은 무엇이라고 생각하십니까?

- 제가 대표발의한 「조세특례제한법 일부개정법률안」은 2013년부터 2016년까지 개인택시의 차량연료비,

차량구입비 및 차량유지비에 대한 부가가치세 면제를 내용으로 하고 있습니다. 이에 따라 2013~2016년까지 매년 약 2천억 원씩 총 8,545억 원의 부가가치세 수입이 감소할 것으로 추정됩니다.

연간 2천억 원에 달하는 세수가 감소하는 정부로서는 고민이 깊은 것이 사실입니다.

그러나 국민을 대표해 구성된 국회가 법률안을 심사하고, 정부의 예산을 심사·확정하는 곳인 만큼 여당과 야당 모두 개인택시사업자의 어려움을 공감하고 있으므로 동 법안이 통과되는데는 크게 어려움이 없을 것으로 예상하고 있습니다.

■ 택시업계는 LPG가격급등과 사업여건의 악화로 고통 받고 있습니다. 의원님께서 향후 택시업계의 회생을 위해서는 어떤 정책이 필요하며 어떤 계획을 가지고 계시는지 말씀해 주십시오.

- 지난 1968년부터 기존 택시연료인 휘발유에서 LPG 부탄으로 연료가 바뀌었고, 1975년 본격적으로 사용함으로써 획기적으로 운송원가가 절감됐습니다.

그러나 택시 운송원가의 30%를 차지하는 택시연료비의 급등에 따른 연료비 추가 부담으로 택시업계 경영수지는 악화되었고, 더구나 LPG공급사는 택시업계가 연료선택권이 없는 상황을 악용해 담합과 폭리를 취하기도 했습니다. 이에 따라 택시 운송원가의 절대적 비중을 차지하는 LPG부탄 가격안정화를 위해 수급체계 다변화, LPG 가격결정의 투명화와 불합리한 유통구조를 개선하도록 관련 법 개정이 필요하다고 봅니다.

또한, 클린디젤, CNG 등 택시 연료의 다변화, 택시감차 보상금의 정부예산 편성, 대중교통수단에 택시를 포

함시키는 문제, 택시요금 및 운임 현실화 등 택시업계의 당면과제가 해결될 수 있도록 국회와 정부, 개인택시사업자 모두 함께 노력해야 할 것입니다.

■ 전국 16만 개인택시사업자를 위해 격려의 말씀과 조언을 부탁드립니다.

- 16만 개인택시 가족여러분! 지금 우리 개인택시사업자 여러분들이 많이 어려운 것으로 알고 있습니다.

중동사태 등으로 인해 원유 가격은 천정부지로 상승하고, 가파른 물가상승과 택시 승객의 급격한 감소로 택시업계가 어려움에 직면해 있는 상황에서 LPG가격은 고공행진을 멈추지 않고 있고, 차량구입 및 유지관리비도 상승추세가 지속되고 있어 그야말로 개인택시사업자는 존폐 위기에 처해있습니다. 그렇다고 오늘 당장 핸들을 놓고 차를 세워 둘 수 없는 것은 서민의 발인 우리 택시를 애타게 기다리는 승객들 때문입니다.

물론 국내·외적인 경제여건이 어렵습니다. 이 어려움이 조금 오래 지속될지도 모릅니다. 그렇다고 경제가 나아질 때까지 냅 놓고 기다릴 수는 없습니다. 지금의 어려움을 슬기롭게 극복하는 방법은 우리가 적극적으로 변해야 합니다.

우리 스스로 끊임없는 변화를 통해 친절과 봉사정신으로 차별화된 서비스와 고객이 원하는 이상의 가치를 제공하도록 노력하며, 안전하게 운행함으로써 승객으로부터 신뢰받는 개인택시가 될 수 있도록 노력해야 할 것입니다. 이러한 변화만이 지금의 어려움을 극복할 수 있을 것이라고 봅니다.

개인택시 가족여러분! 힘내시기 바랍니다. 감사합니다.
(김관술 기자)



김관술 기자가
만남 사람

민주통합당 이낙연 의원

“정부와 동료 조세 소위원을 설득하여 발의한 법안이 꼭 통과되도록 할 터”



민주당은 대중교통의 역할을 하면서도 대중교통의 지원을 받지 못하는 불합리를 개선하려고 합니다. 이를 위해 지난 9월 27일 ‘택시의 대중교통 법제화’를 당론으로 채택했고, 택시를 대중교통으로 지정하는 내용의 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 개정안을 발의했습니다. 법안 통과를 위해 제 역할을 다하겠습니다.



■ 어느때 보다 어려운 택시업계의 실정을 감안하여 세전 정유사(수입사)공급가격 및 차량구입비 유지비와 석유판매부과금에 대한 부가가치세 공제혜택을 개인택시운송사업자에게도 부여하는 내용으로 “조세특례제한법 일부개정법률안”을 발의하여 주신 이의원님께 진심으로 감사드립니다. 이 법을 발의하신 배경이 있으시면 말씀해 주십시오.

- 저는 국토해양위원이던 2006년 국정감사에서 ‘택시 운전사’라는 제목의 현장취재보고서를 발표했습니다. 3개월에 걸쳐 택시기사님들의 삶을 밀착취재한 내용과 택시노동조합, 사업조합, 시민단체, 공무원 등 택시 산업 관련자들을 만나 들은 이야기를 정리한 것이었습니다.

대다수의 택시기사님들이 하루에 12시간씩, 한 달에 26일을 일하고도 100만원 남짓한 돈을 집에 가져갔습니다.

연료비용이 오른 지금은 그때보다 사정이 더 나쁩니다. 이를 개선하기 위해 저는 이번에 두 가지 법안의 발의에 참여했습니다.

하나는 현재 법인택시에만 적용되는 연료비, 차량구입비, 유지비에 대한 부가가치세 면제 혜택을 개인택시에도 동일하게 주자는 내용입니다.

다른 하나는, 택시용 LPG에 붙는 개별소비세와 교육세를 면제해 주는 기간이 올해 끝나는데 이를 3년 연장하는 법안입니다.

앞의 법안은 제가 대표발의 했고 뒷 법안은 공동발의

했습니다. 이들 법안이 빨리 통과돼 택시기사님들의 부담을 덜어드리기 바랍니다.

■ 택시업계는 “조세특례제한법 일부개정법률안”뿐만 아니라 택시연료다변화 등 현안문제가 산적해 있습니다. 현안문제 해결에 있어서 기획재정위원회와의 치열한 논의가 예상됩니다. 특히 이의원님께서서는 기획재정위원으로서 역할이 클 것이라고 봅니다. 그런 점에서 우리 16만 개인택시 사업자의 기대가 큼니다. 향후 의정활동에 대한 의견을 부탁드립니다.

- 앞에 말씀드린 두 가지 내용은 모두 「조세특례제한법 개정안」에 담겨 있습니다.

세금과 관련된 개정안은 기획재정위원회, 그 중에서도 조세소위원회에서 세부 내용을 심사합니다.

마침 제가 조세소위원회 위원입니다. 이번 정기국회 중에 조세소위에서 심사하려고 합니다.

정부는 막대한 비용이 든다는 이유로 동의하지 않고 있습니다. 우리당뿐 아니라 새누리당 의원들과도 상의해 정부를 설득하도록 최선을 다하겠습니다.

■ 택시지원에 대한 민주통합당의 입장은 무엇입니까?

- 민주당은 대중교통의 역할을 하면서도 대중교통의 지원을 받지 못하는 불합리를 개선하려고 합니다.

이를 위해 지난 9월 27일 ‘택시의 대중교통 법제화’를 당론으로 채택했고, 택시를 대중교통으로 지정하는

내용의 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 개정안을 발의했습니다.

택시가 대중교통으로 분류되면 버스와 같은 대중교통 수단에 주어지는 혜택들이 택시에도 동일하게 적용됩니다.

재정지원이 가장 큰 문제입니다. 버스는 아무리 적자 노선을 운영해도 버스기사 연봉은 3천만원대를 유지합니다. 대중교통에 정부와 지자체가 연 9천억 원을 지원하고 있기 때문입니다.

택시를 대중교통으로 지정하면 버스 기사님과의 임금격차를 줄일 수 있습니다.

■ 평소 남다른 애정과 관심을 갖고 택시업계 지원을 아끼지 않으시는 이의원께서 전국 16만 개인택시 사업자에게 하고 싶은 말씀이 있으시면 말씀해 주십시오.

- 택시 기사님들은 우리사회의 대표적 빈곤층에 속하게 돼 버렸습니다.

이것만으로도 기사님들을 도와야할 이유는 충분합니다. 게다가 택시는 서민의 교통수단이고, 공공수송 분담율도 47%로 버스(53%)에 별로 뒤지지 않습니다.

그런데도 택시는 대중교통으로 분류되지 않아, 정부의 지원에서 소외됐습니다.

정부는 항상 재원부족을 말 하지만, 이것은 예산의 문제가 아니라 사회 정의에 관한 문제입니다. 법안 통과를 위해 제 역할을 다하겠습니다.

〈김관술 기자〉

www.klpg.or.kr



대한민국이 세계 최고의 친환경 LPG자동차 시대를 열어갑니다 🦋

경제성, 연비, 성능... 기술과 에너지의 한계를 뛰어넘는
세계 최고 엔진기술의 대한민국 친환경 LPG자동차 -
우리의 미래, 우리의 에너지경쟁력을 키워갑니다



Clean LPG 미세먼지를 배출하지 않는 청정연료 LPG는 깨끗한 하늘을 만들어 사람과 환경을 지켜줍니다	Power LPG 세계 최고의 엔진기술을 통해 에너지 효율을 극대화하여 힘과 연비, 성능의 혁신을 이루었습니다	Economy LPG 휘발유의 절반 수준인 연료비와 향상된 연비로 고유가 시대를 이기는 큰 힘이 됩니다
--	--	--



공제 경쟁력을 말한다-

전국개인택시공제조합, 2012 지부장 워크숍 개최



전국개인택시공제조합(회장 유병우)은 지난 13일부터 14일까지 경주 현대호텔에서 워크숍을 개최했다. 금년 워크숍에서는 전국개인택시연

합회의 유병우 회장과 김유중 전무, 공제조합 한석홍 이사장을 비롯하여 전국 16개 지부장 전원이 참석하여 현재 16개 지부별로 각각 다른 기본분담

금을 단일화 함으로써 공제 기본분담금의 공신력을 제고하기 위한 목적으로 지부별 기본분담금을 대체할 전국 동일분담금을 정하기 위하여 동일분담금에 대한 프리젠테이션 및 문제점, 지부별 시행시기 등에 대한 토론 및 질의응답 등의 내용으로 워크숍을 진행했다.

또한, 짧은 일정 속에서도 제6회 운영위원회와 연합회 제6회 이사회 및 임시총회를 개최하여 개인택시 업계의 현안문제는 물론 운영현황 및 중·장기 발전방안에 대해서도 심도깊은 토론을 나누는 등 임원 및 전국 16개 지부장이 하나되어 업계의 발전을 위해 힘차게 나아갈 것을 다짐하는 시간을 가졌다.

더불어 여객자동차운수사업법 시행령 및 시행규칙 일부 개정(안) 입법예고(택시 안전벨트 착용 의무화)와 관련한 연합회의 추진상황을 설명하고, 안전벨트 착용은 시내주행시에는 제외하도록 적극 대응하겠으며, 개인택시 관련 부가가치세 면제 및 DRT제도 도입, 대여사업 운전자 알선과 대여가맹사업제도 도입 등에 대해서 관계 부처 및 위원회 등에 호소문을 전달하고, 전국의 조합원이 한 목소리를 낼 수 있도록 합심하자는 결의를 하였으며, 비조합원의 자발적인 조합가입 대책과 택시연료의 다변화를 위한 방법 등에 관하여 심도있는 논의가 진행된 후 알차고 생산적인 1박2일간의 워크숍을 마무리했다.

자동차보험 갱신일 만큼은 꼭 기억하자!

자동차를 운행하고자 하는 자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우, 재물이 멸실 또는 훼손된 경우에 보상책임을 지는 의무보험(보험 또는 공제)에 가입해야 한다.

개인택시 사업용자동차는 자동차손해배상보장법의 규정에 따라 대인공제I(책임보험), 대인공제II 및 대물공제는 반드시 가입해야 하며, 이 3가지 담보를 의무보험이라 한다.

의무보험은 강제보험으로 의무보험에 가입하지 않는 경우에는 미 가입기간 10일까지는 6만5천원, 10일을 초과 시에는 최고 230만원까지 과태료가 부과되며 의무보험에 가입되어 있지 않은 채, 자동차를 운행하는 경우에는 200만원의 범칙금부과 및 2회 이상 적발 시에는 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금형을 받을 수 있음에도 유의해야 한다.

그럼, 자동차를 운행함에 있어 의무보험이 미 가입상태가 되지 않기 위해서는 어떤 주의 점들이 있는지 알아보자!

먼저, 계약만료일(갱신계약일)이 토요일 또는 공휴일인지 반드시 체크하자.

보험료(이하 '분담금' 이라 함)납부를 위해 발송되는 「분담금 지로」에서의 납입기한(계약만료일)이 토요일 또는 공휴일인 경우에는 반드시, 휴일 전 영업일까지 분담금을 납부(유효 계약체결)해야 한다.

만약, 그로인해 분담금이 납부되지 않으면 계약만료일 24시부터 분담금 납입 전까지의 자동차운행으로 인한 사고처리를 받지 못 함은 물론, 의무보험 미가입에 대한 불이익도 받게 됨을 명심하자.

둘째, 갱신계약시작일(계약만료일) 이전에 분담금을 꼭 납부해야 한다.

자동차보험계약은 보험계약자(이하 '조합원' 이라 함)가 청약하고 보험회사(이하 '공제조합' 이라 함)의 승낙으로 이루어지게 된다.

그러나 '제1회 분담금' (분납하기로 약정한 경우) 또는 '분담금 전액' (일시에 납입하기로 약정한 경우)의 지급 없이는 보험자의 책임이 개시되지 않는다.

즉, 자동차보험의 계약기간은 1년이며, 매년 보험계약을 다시 시작하는 때에는 반드시 자동차보험 계약시작일 이전에 분담금을 납부해야 한다는 것이다.

셋째, 자동차공제증서에 기재된 주소 또는 연락처가 변동 된 때에는 지체 없이 공제조합에 알려야 한다.

우편물을 수령 할 주소가 변경 되었을 시에는, 이를 공제조합에 반드시 통보해야 한다.

그렇지 않으면, [자동차의무보험 종료안내]등과 같은 중요한 사실을 변경 된 주소로 받을 수 없음은



물론, 공제증서에 기재되어 있는 조합원의 변경 전 주소를 공제조합의 의사표시를 수령할 지정 장소로 볼 수밖에 없기 때문이다.

이는 조합원이 공제계약 후 공제조합에 알려야 할 의무사항이기도 하다.

그러나 자동차보험 갱신을 꼭 기억해야 하는 이유가 의무보험 미 가입에 대한 과태료 및 범칙금의 제재를 면하기 위해서만은 아니다.

무엇보다도 중요한 것은,

자동차보험을 계약함으로써, 예고 없이 찾아올 수 있는 위험(사고)에 대비하고, 그로인해 보다 안정적이고 편안하게 자동차를 운행 할 수 있는 것이며, 또한 그 미래의 불확실한 위험으로부터 본인(조합원)은 물론 피해자도 보호 할 수 있기 때문이다.

2012년 3/4분기 주요 사업 추진실적

1 현안문제 호소문 국회 및 정부부처 등에 건의

□ 당연합회는 일반택시사업자는 매입세액 공제를 통해 유류비, 차량구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세를 공제받으며, 납부한 부가가치세액의 90%를 환급 받고 있는 반면에 개인택시는 유류비 중 석유판매부과금, 세전정유사공급가격에 대한 부가가치세와 차량구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세를 면제 받지 못하고 있어 이와 관련하여 이낙연의원 등 15인과 조원진의원 등 10인이 발의한 조세특례제한법 일부개정법률안을 금년 제311회 정기국회에서 원안대로 통과하여 줄 것을 기획재정부장관, 지식경제부장관, 기획재정위원회 조세소위원회(11인) 등에 호소문(12. 09. 11)을 전달하였다. 그 주요 내용은 다음과 같다.

주요내용

- ◎ 국회에 제출된 **개인택시사업용 차량과 관련된 연료비, 차량구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세 면제**를 위한 이낙연의원 등 15인(12. 06. 21), 조원진의원 등 10인(12. 08. 06)이 대표 발의한「조세특례제한법 일부개정 법률안」에 대하여 조속한 시일 내에 국회에 회부하여 발의된 법률안 원안대로 통과하여 줄 것을 건의하였다.
- 이낙연의원 등 15인 : 2015년 12월 31일까지 부가가치세를 면제
- 조원진의원 등 10인 : 2016년 12월 31일까지 부가가치세를 면제

□ 연합회가 중심이 되어 전국택시연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 공동명의로 금년 제311회 정기국회에서 택시 현안문제인 대중교통수단에 택시 포함과 관련하여 발의된 법률안에 대하여 원안대로 통과 하여 주고, 2013년도 정부예산에 택시 감차보상 비용을 편성하여 줄 것을 국토해양부, 국토해양위원회 법안심사소위(9인) 및 상임위원들에게 호소문(12. 09. 18)을 전달하였다. 그 주요 내용은 다음과 같다.

주요내용

- ◎ 국회에 제출된 법안은 택시를 대중교통수단에 포함시키기 위한 노웅래의원, 최봉홍의원, 이명수의원, 박기춘의원, 이병석의원 등이 대표발의한「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률안」을 조속한 시일 내에 국회에서 회부하여 원안대로 통과하여 줄 것을 건의하였다.
- ◎ 택시감차에 대하여는 택시 지역별총량제 결과에 따른 **감차 예산을 2013년도 정부예산에 편성**하여 주실 것을 건의하였음.

□ 당연합회를 비롯하여 택시 노·사 4개 단체는 클린디젤 및 CNG택시는 LPG택시에 비해 친환경적(CO₂ 배출 13% 저감)이며 연비가 높아(LPG 대비 2배 연비 상승) 택시연료로 사용 가능하도록 윤관석의원 등 17인과 안민석의원 등 11인이 발의한 조세특례제한법 일부개정법률안에 대하여 법률안 원안대로 통과 시켜 줄 것을 기획재정부장관, 지식경제부장관, 기획재정위원회 조세소위원회(11인) 등에 호소문을 제출(12. 09. 18)하였으며, 그 주요 내용은 다음과 같다.

주요내용

- ◎ 국회에 제출된 법안은 연료의 다변화를 위하여 윤관석의원 등 17인(12. 07. 12), 안민석의원 등 11인(12. 08. 23)이 유류세 감면 대상을 경유와 CNG 등 까지 확대 하고, 택시산업용 연료에 대한 유류세를 모두 면제하기 위한「조세특례제한법 일부개정 법률안」에 대하여 조속한 시일 내에 국회에 회부하여 발의된 법률안 원안대로 통과시켜 줄 것을 건의하였다.

2 택시연료 다변화 탄원서 국회 및 정부부처 등에 건의

□ 당 연합회를 중심으로 택시노·사 4단체는 공급과잉과 택시승객 수요감소로 인해 유례없는 경영난과 수입감소를 겪고 있는 택시산업의 경영개선을 위하여 운송원가의 40%를 차지하고 있는 택시연료(LPG부탄)의 가격안정화와 연료다변화를 위하여 해당 행정부 및 입법부에 긴급 탄원서를 제출(12. 09. 24) 했으며, 그 주요 내용은 다음

과 같다.

주요내용

- ◎ 지난 3월 사상최고가격(톤당 1,180 달러)을 경신 했던 LPG(부탄) 수입가격이 하절기인 7월에는 3월 대비 560달러(48%) 대폭 인하 되었고 LPG 할당관세까지 면세(리터당 12원 인하) 되었지만 LPG 판매 가격은 소폭 인하(5%)에 불과하며, 정부가 2차 에너지세제 개편 시 약속한 유종간 상대가격 비율(휘발유 : 100, LPG : 50)이 현재 휘발유 : 100, LPG : 53으로 지켜지지 않고 있으므로 유가 급등시 정부가 일정 가격상승분을 보조토록 되어 있는 최고가격제를 시행하고 LPG 가격의 원가공개를 시행하도록 요청하였으며, LPG 공급사에 대한 정부의 지속적인 행정지도를 탄원 하였다.

□ 당연합회의 주관으로 택시노·사 4개단체는 택시 연료다변화를 위하여 CNG 및 클린디젤 택시를 사용할 수 있도록 정부와 국회에 세제지원 등을 지속적으로 건의(12. 09. 12) 하였으며, 그 주요 내용은 다음과 같다.

주요내용

- ◎ 정부(환경부)는 업계의 요구사항에 부응하여 금년 4월부터 디젤차 연비와 환경성에 대한 연구용역(10월 중 결과 발표)을 시행 중에 있으며 국회에서는 디젤택시 세제 면제를 골자로 하는 조세특례제한법 일부개정안(윤관석 및 안민석 의원 대표발의)을 제출하는 등 지원정책을 강구하고 있음. 그러나 정부(환경부)의 연구용역 수행과정에서 이해 당사자인 택시업계의 참여를 요구하였으나 철저히 배제하고 디젤연료에 대한 환경성 문제를 부각 시킬 것이라는 의혹이 제기되고 있음. 따라서 국회 및 정부 감독 차원에서 택시 등 소비자 단체가 추천하는 전문가를 금번 연구용역에 포함시켜 공정성과 신뢰성을 확보할 수 있도록 행정부 및 입법부에 탄원서를 제출하였으며, 환경부장관으로부터 업계의 탄원 요청 건에 대하여 「택시용 자동차의 연비, 배출가스, CO₂ 배출량 특성 평가 연구」용역보고서에 택시업계가 참여할 수 있도록 하겠다고 통보(12. 09. 18) 받았음.

3 택시 노·사업계와 김세연의원 간담회

- **일시 및 장소** : 2012. 08. 17(금) 국회 의원회관 2층 열람실
- **참석자** : (국토해양부) 대중교통과 김학원 사무관, (국회입법조사처) 국토해양팀 박준환 입법조사관, 전국개인택시연합회 김유중 전무이사, 전국택시연합회 홍명호 전무이사, 전국택시노동조합연맹 이희대 사무처장, 전국민주택시노동조합연맹 김성한 사무처장 등
- **택시업계 현안사항**

주요내용

- 대중교통수단에 택시포함
- LPG 부탄 가격안정화 및 택시연료 다변화
- 택시감차보상금 2013년도 정부예산 편성

4 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 입법예고

주요내용

- ◎ 수요응답형 여객운송사업의 도입
 - 농어촌 지역의 교통 서비스 제공을 위해 여객의 수요에 따라 노선을 탄력적으로 운행할 수 있는 수요응답형 여객자동차운송사업 제도를 도입함.
- ◎ 자동차대여사업의 운전자 알선을 원칙적 허용으로 전환
 - 자동차대여사업의 활성화를 도모하기 위해 자동차 임차인에 대한 운전자 알선을 제한적 허용에서 원칙적 허용으로 전환하되, 불법행위 방지·임차인 보호 등을 위해 대여사업자 및 알선 운전자 준수사항을 부과함
- ◎ 자동차대여가맹사업 제도의 도입
 - 신규·중소 업체의 전국 영업망 형성을 유도하여 다양한 형태의 서비스 제공이 가능하도록 자동차대여가맹사업 제도를 도입함.

□ 국토해양부는 농어촌 지역의 교통 서비스 향상을 위해 수요응답형 여객운송사업을 도입하고, 안전관리 강화 등을 위해 관행적으로 이루어지고 있는 고속버스 소화물 운송을 제한적으로 허용하며, 자동차대여사업 활성화를 위해 자동차대여가맹사업 제도를 도입하고, 지방이양 확정사무를 이행하는 한편, 기타 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 개선하기 위하여 여객자동차운수사업법 일부개정법률안을 입법예고(12. 07. 31) 하였다.

□ 당연합회가 중심이 되어 전국택시연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 택시4단체 공동명의로 국토해양부가 입법예고한 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 내용 중 “수요응답형 여객운송사업 도입”, “자동차대여사업의 운전자 알선을 원칙적 허용으로 전환”과 “자동차대여가맹사업제도의 도입”에 대하여 반대의견서를 국토해양부에 제출(12. 09. 11) 하였다.

문제점	건의
<ul style="list-style-type: none"> ○ 수요응답형 여객운송사업 도입에 따른 문제점 <ul style="list-style-type: none"> - 농어촌지역은 인구감소와 고령화로 버스는 물론 택시도 여객수요가 감소하여 교통수단이 사양화 사업으로 전락하고 있음에도 새로운 업종 도입은 택시를 말살시키는 정책임. - 새로운 업종 도입으로 여객업종간 분쟁 촉발 ○ 자동차대여사업의 운전자 알선을 원칙적 허용에 따른 문제점 <ul style="list-style-type: none"> - 개인택시업계에서 국회청원으로 운전자 알선 금지제도가 도입된 배경을 도외시 하는 것은 여객운송 질서를 문란시키는 정책임. - 지금도 영세한 렌터카 업계는 여객운송질서 문란과 사회문제 야기 ○ 자동차대여사업 가맹사업제도의 도입에 따른 문제점 <ul style="list-style-type: none"> - 가맹사업 도입은 오히려 여객불법행위를 조장하는 제도로 전락 - 가맹점을 운영한다 하여도 서비스 및 가격경쟁을 기대할 수 없고 오히려 가격담합 등 부작용이 우려 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수요응답형 여객운송사업 도입을 반대 ○ 자동차대여사업의 운전자 알선 금지규정을 현행대로 유지 ○ 자동차대여사업 가맹사업제도의 도입을 반대 ○ 자동차대여사업을 현행 등록제에서 허가제로 전환

5 여객자동차운수사업법시행령 일부개정령 공포(’ 12. 07. 31)

□ 여객자동차운수사업법시행 일부개정령을 다음과 같이 공포 하였다.

주요내용
<ul style="list-style-type: none"> ○ 운전자격 취득 제한이 강화되는 운송사업의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 살인, 마약범죄, 성범죄 등으로 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나 면제된 날부터 20년 이상 운전업무 종사자격의 취득이 제한되는 여객자동차운송사업의 범위를 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업으로 정함으로써 택시운송사업과 관련된 교통안전 및 여객서비스가 향상되도록 함. ○ 유가보조금의 지급대상이 되는 운송사업자의 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 유류에 부과되는 각종 세금 등의 인상액에 상당하는 금액을 지원하는 유가보조금의 지급대상이 되는 여객자동차운송사업자의 범위를 노선 여객자동차운송사업자, 일반택시운송사업자 및 개인택시운송사업자로 정함으로써 유가보조금 운영의 객관성이 확보되도록 함. ○ 여객자동차운송가맹사업자에 대한 과징금 처분기준 마련 <ul style="list-style-type: none"> - 여객자동차운송가맹사업자에 대한 과징금 부과 사유가 되는 위반행위의 종류 및 구체적인 과징금액을 정함으로써 여객자동차운송가맹사업의 시장질서가 보다 합리적이고 안정적으로 구축되도록 함.

○ 국토해양부는 여객자동차운송사업 운전업무 종사자격의 취득 제한을 강화하고, 여객자동차운송사업 유가보조금의 지급근거 및 여객자동차운송가맹사업자에 대한

과징금의 부과근거 등을 마련하는 내용으로「여객자동차 운수사업법」이 개정(법률 제 11295호, 2012. 2. 1. 공포, 8. 2. 시행)됨에 따라 운전업무 종사자격의 취득 제한이 강화되는 여객자동차운송사업의 범위를 구체적으로 정하고, 유가보조금의 지급대상이 되는 여객자동차운송사업자의 범위를 세부적으로 정하며, 여객자동차운송가맹사업자에 대한 과징금의 부과기준을 마련하는 한편, 그 밖에 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하기 위하여 여객자동차운수사업법시행령 일부개정령을 공포(12. 07. 31) 하였다.

6 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령 공포

□ 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령을 다음과 같이 공포(12. 06. 29) 하였다.

주요내용
<ul style="list-style-type: none"> ○ 운전업무 종사자격 시험제도 정비 <ul style="list-style-type: none"> - 여객자동차 운전업무 종사자격시험을 교통안전공단이 실시하는 버스운전 자격시험과 택시연합회가 실시하는 택시운전 자격시험으로 구분하고, 해당 시험의 실시방법, 시험과목, 합격자결정 방법, 응시절차, 운전자격시험의 특례, 합격자공고절차 등에 관한 사항을 체계적으로 정비하여 운전자격시험의 원활한 시행이 가능하도록 함. ○ 유가보조금의 지급정지 사유 구체화 <ul style="list-style-type: none"> - 유가보조금을 지원받은 여객자동차운송사업자가 사업계획의 변경인가 등을 받지 아니하고 운행한 경우 또는 책임보험에 가입하지 아니하고 운행한 경우 등에는 유가보조금 지급을 정지하도록 함으로써 유가보조금제도가 적정하게 운영되도록 함.

○ 국토해양부는 여객자동차 운전업무 종사자격시험 대상을 모든 운수종사자로 확대하고, 여객자동차운송사업자에 대한 유가보조금의 지급정지 근거 등을 마련하는 내용으로「여객자동차운수사업법」이 개정(12. 2. 1. 공포, 8. 2 시행) 됨에 따라 여객자동차 운전업무 종사자격시험을 위한 관련 사항을 체계적으로 정비하고, 유가보조금의 지급정지 사유를 세부적으로 정하는 한편, 운송사업자에 대한 운행명령 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 내용을 담은 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령을 공포 하였다.

□ 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령을 다음과 같이 공포(12. 08. 02) 하였다.

주요내용
<ul style="list-style-type: none"> ○ 개인택시운송사업자의 대리운전 허용범위 확대 <ul style="list-style-type: none"> - 개인택시운송사업자가 조합의 상근직 임원으로 선출되어 급여를 받는 때에는 국토해양부장관이 정하여 고시하는 기준에 적합한 경우로서 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우에만 개인택시운송사업의 대리운전을 허용할 수 있도록 함. ○ 자동차의 차령연장 신청절차 개선 <ul style="list-style-type: none"> - 여객자동차운수사업자는 자동차의 차령이 만료되기 전에 관할관청에 차령 연장을 신청하도록 하되, 그 차령만료일이 토요일 또는 일요일인 경우에는 그 다음 월요일까지, 차령만료일이 공휴일인 경우에는 그 다음 날까지 관할관청에 신청할 수 있도록 개선함으로써 여객자동차운수사업자의 업무편의를 높이도록 함.

○ 국토해양부는 개인택시운송사업자의 대리운전 허용범위를 확대하고, 자동차의 차령연장 신청절차를 합리적으로 개선하며, 농어촌버스운송사업에 소형승합자동차의 사용을 허용할 수 있도록 하는 한편, 그 밖에 여객자동차운송가맹사업의 면허기준 중 운송가맹점 자동차 확보기준을 완화하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하기 위하여 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령을 공포 하였다.

7 여객자동차운수사업법시행령 및 같은법 시행규칙 일부개정령안 입법예고(’ 12. 06. 29)

□ 여객자동차운수사업법시행령 일부개정령안을 다음과 같이 입법예고 하였다.

주요내용

- ◎ 여객이 좌석안전띠를 착용하여야 하는 도로 · 차량 등의 범위
 - 「여객자동차 운수사업법」 개정에 따라 여객이 좌석안전띠를 착용하여야 하는 도로 및 자동차와 좌석안전띠를 착용하지 않아도 되는 여객 등을 구체적으로 정함으로써 교통사고 예방에 기여함

○ 국토해양부는 대형 교통사고 예방을 위하여 여객의 좌석안전띠 착용 근거 등을 마련하는 내용으로 「여객자동차 운수사업법」이 개정(법률 제11447호, 2012. 5. 23 공포, 11. 24 시행)됨에 따라 여객이 좌석안전띠를 착용하여야 하는 도로 · 차량 등을 세부적으로 정하고, 그 밖의 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선 · 보완하기 위한 것임.

□ 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정령안을 다음과 같이 입법예고 하였다.

주요내용

- ◎ 수요응답형 여객자동차운송사업의 도입
 - 여객의 수요에 따라 운행계통 · 운행시간 등을 탄력적으로 운행할 수 있는 한정면허 종류를 신설하여 인구감소로 노선버스 운행이 감축되고 농어촌지역의 교통서비스 제고를 도모함
- ◎ 여객의 좌석안전띠 착용에 관한 교육 실시 등
 - 운송사업자는 운수종사자에게 좌석안전띠 착용에 관한 안내방법, 안내시기 및 점검방법 등에 관한 교육을 매 분기 1회 이상 실시하고, 운수종사자는 기점 또는 경유지에서 승차하는 여객에 대해 자동차 출발 전에 좌석안전띠를 착용하도록 안내하는 등 「여객자동차 운수사업법」에서 부령에 위임한 사항을 세부적으로 규정함

○ 국토해양부는 대형 교통사고 예방을 위하여 여객의 좌석안전띠 착용 근거 등을 마련하는 내용으로 「여객자동차 운수사업법」이 개정(법률 제11447호, 2012. 5. 23 공포, 11. 24 시행)됨에 따라 운송사업자가 운수종사자에게 실시하여야 하는 교육의 내용 등과 운수종사자가 여객에게 안내하여야 하는 내용 등 법률에서 위임된 사항을 세부적으로 정하고, 그 밖의 현행 제도의 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 개선 · 보완하려는 것임.

8 전국단위 콜센터 구축에 대한 의견 제시

<p style="text-align: center;">문제점</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 전국을 단일화 할 경우 기존사업자 반발 ◎ 현행 중형, 모범, 대형택시의 차별화된 서비스 실종 ◎ 구역 택시가맹사업자를 통해 전국 단위 콜을 운영할 경우 자치단체가 운영하는 브랜드택시 콜 중단 및 지원 삭감이 예상됨. ◎ 기존 브랜드 콜센터를 통합 운영할 경우 브랜드 택시는 유명무실화 	⇒	<p style="text-align: center;">연합회 의견</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 전국단위 콜센터 구축을 반대 ◎ 현행 브랜드 택시 활성화
--	---	---

□ 당연합회는 국토해양부의 “전국단위 통합콜 센터 구축(기재부, 방통위)”에 대한 의견서를 국토해양부에 제출(12. 07. 23)하였다.

9 수요응답형 여객운송사업(DRT) 도입 반대

<p style="text-align: center;">문제점</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 농어촌지역은 인구감소와 고령화로 버스는 물론 택시도 여객수요가 감소하여 교통수단이 사양화 사업으로 전락하고 있음에도 버스에겐 우선권을 부여하는 것은 형평성에 위배 됨. 	⇒	<p style="text-align: center;">건의</p> <p>(제1안)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 수요응답형 여객자동차운송사업 도입(DRT)을 전면 백지화
---	---	---

<ul style="list-style-type: none"> ◎ 버스가 노선이나 시간표 없이 예약 방식으로 운행할 경우 택시승객은 전무할 것 임. ◎ 수요응답형 여객운송사업용 차량은 10인승 이하 차량인 대형택시를 도입하는 것이 비용 감소 측면에서 타당함에도 이를 무시하는 것은 택시 홀대 정책임. ◎ 버스와 택시 등 여객운송사업업종이 반대하는 DRT도입은 반드시 재검토해야 함. 	⇒	<p>(제2안)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 해당자치단체에서 DRT용으로 대형택시를 대체할 수 있도록 관련 법령 개정하여 즉시 시행
--	---	---

□ 2012년 7월 5일 국토해양부 보도자료(“농어촌지역, 전화 한 통으로 버스를 내 집 앞까지..”)에 따르면, 국토해양부는 수요응답형 여객운송사업(DRT)을 올해 말에 「여객자동차운수사업법」시행규칙을 개정하여 1단계로 탄력적인 버스를 도입하고, 2단계로 내년 법 개정을 통해 현재 노선 · 구역 여객운송사업으로 구분하고 있는 법조항에 제3의 수요응답형 여객자동차운수사업을 신설하여 택시까지 확대할 계획 중인바, 이는 현재 택시가 운행계통을 정하지 아니하고 운행하는 택시 서비스와 동일하고 예약방식도 가능하도록 할 경우 택시 호출기능의 서비스와 중복된 운행형태로 농어촌, 도시 외곽 지역의 택시운송사업은 지금도 어려운 실정에 더욱 심각하게 영향을 끼쳐 택시업종을 벼랑으로 내모는 제도임으로 수요응답형운송사업(DRT) 재검토하여 줄 것을 택시노 · 사 4단체 공동명의로 탄원서(12. 07. 18)와 수요응답형 여객운송사업(DRT) 신설 · 도입에 따른 건의서를 국토해양부에 제출(12. 07. 26)하였으며, 또한 수요응답형 여객운송사업 철회 진정서를 대통령(대통령실장)에게 제출(12. 09. 17)하였다.

10 여객자동차 청결상태 등의 검사확인제도 개선 건의

<p style="text-align: center;">문제점</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 관할관청의 단독검사 제도 신설은 청결상태 상태 등 검사 확인제도를 이원화로 변질 ◎ 청결상태 등의 검사 확인제도의 이원화로 조합원과 비조합원간의 갈등 고조 	⇒	<p style="text-align: center;">개선</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 운송사업자의 준수사항에 조합이 실시하는 자동차 청결상태 등의 검사에 대한 확인을 받도록 명시 ◎ 조합의 위탁업무에 여객사업용자동차 청결상태 등의 검사에 대한 확인제도를 포함
---	---	--

□ 연합회는 여객자동차 청결상태 등의 검사 확인과 관련 하여 여객자동차운수사업법시행령 개정(12. 07. 31) 및 여객자동차운수사업법시행규칙 개정(12. 07. 31)으로 종전에는 관할관청과 조합이 합동으로 실시하는 청결상태 등의 검사에 대한 확인제도에서 관할관청이 단독으로 실시할 수 있도록 신설됨에 따라 합동검사와 단독검사로 이원화되어 제도의 실효성 문제가 제기되는 등 여객자동차운송사업자의 건전한 발전과 여객에 대한 서비스개선에 악영향을 끼치고 있어 여객자동차 청결상태 등의 검사 확인제도를 운송사업자의 준수사항에 조합단독검사로 신설하고 조합위탁업무로 규정하여 줄 것을 국토해양부에 건의 서를 제출(12. 08. 27)하였다.

11 경형택시 활성화 방안 적극 반대 의견 제시

<p style="text-align: center;">문제점</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 일선 사업장 (운수종사자 포함), 중형택시 대비 수익성 부족 등을 이유로 경형택시 운영을 기피 ◎ 장시간 운전업무에 종사하는 운수종사자의 근로환경 악화 ◎ 안전성 등의 이유로 일부 승객의 경형택시 외면 ◎ 국내 자동차 제작사, 택시 전용 LPG 경형차량 미생산 	⇒	<p style="text-align: center;">검토의견</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 성남지역 운행 사례를 보면 실패한 정책임 ◎ 택시노 · 사 모두의 의견이 배제된 정부 주도의 일방적인 경형택시 활성화 방안 도입 및 일괄 적용 반대
--	---	--

□ 연합회를 비롯하여 택시노·사 4단체는 국토해양부의 “경형택시 활성화 방안”과 관련하여 공동명의로 경형택시 활성화 방안에 대한 반대 검토의견서를 국토해양부에 제출(12. 07. 18)하였다.

12 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안 의원 입법 발의

□ 새누리당 최봉홍의원 등 13인이 입법발의(12. 07. 11) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

최봉홍의원 발의 ⇒

- ◎ 구역 여객자동차운송사업에 사용되는 승용자동차인 택시를 대중교통수단의 정의에 추가하고, 택시승강장 등 택시 이용시설을 대중교통시설에 포함함.
- ◎ 국가 또는 지방자치단체는 대중교통운영자에게 연료절감형 친환경 택시로의 대체 및 택시승강장 등의 확충·개선을 위한 사업에 재정 지원을 할 수 있도록 함.

○ 택시를 대중교통수단에 추가하여 필요한 재정지원 등을 받을 수 있도록 함으로써 택시운송업의 발전을 도모하고, 나아가 대중교통수단 간의 균형발전을 통한 국민 교통편의의 증진에 기여하려는 것임.

□ 새누리당 이병석의원 등 11인이 입법발의(12. 09. 06) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

이병석의원 발의 ⇒

- ◎ 택시를 대중교통수단에 포함하고, 택시승강장 등 택시 이용시설을 대중교통시설에 추가함.
- ◎ 여객이 탑승한 택시는 버스전용차로 등을 통행할 수 있도록 함.
- ◎ 택시운송사업을 경영하는 자가 구조조정을 하거나 경영개선을 위한 노력을 하는 경우 국가 또는 지방자치단체가 재정지원 등을 할 수 있도록 함.
- ◎ 대중교통운영자가 환경 친화적 택시의 도입, 택시승강장의 확충·개선을 위한 사업을 하는 경우 국가 또는 지방자치단체는 이에 대한 재정지원을 할 수 있도록 함.

○ 택시를 대중교통수단에 추가하여 재정지원 등을 받을 수 있도록 함으로써 택시운송업의 건전한 발전을 도모하고, 나아가 편리하고 안전한 택시서비스가 제공되도록 하려는 것임.

□ 민주당 박기춘의원 등 11인이 입법발의(12. 08. 22) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

박기춘의원 발의 ⇒

- ◎ 택시를 대중교통수단의 정의에 추가 함.
- ◎ 대중교통시설에 “택시 승강장·차고지 등 택시의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물”을 포함

○ 노선을 정하지 아니하고 일정한 사업 구역 안에서 여객을 운송하는데 이용되는 택시를 대중교통수단의 정의에 추가함으로써 택시의 대중교통수단으로서의 법적 지위를 명확하게 하고 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위한 정책 및 재정지원의 대상이 되도록 함으로써 택시운송업의 발전을 도모하려는 것임.

13 조세특례제한법 일부개정법률안 의원입법발의

□ 민주당 윤관석의원 등 17인이 입법발의(12. 07. 12) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

윤관석의원 발의 ⇒

- ◎ 유류세 감면 대상을 경유와 휘발유까지 확대하고, 택시사업용 연료에 대한 유류세를 모두 면제하며, 유류세 감면기한을 2015년까지 연장하려는 것임.

○ 국내 택시사업은 연료가격 상승과 국내경기의 침체에 따른 승객의 감소 등으로 큰 어려움을 겪고 있음. 현행은 택시연료로 사용되는 석유가스에 대해서만 킬로그램 당 40원씩 개별소비세 및 교육세를 감면하고 있기 때문에 택시사업자가 상대적으로 연비가 높은 경유와 휘발유를 연료로 사용하기 어려워서 수송원가 부담이 높아지는 문제가 발생하고 있음.

□ 새누리당 조원진의원 등 10인이 입법발의(12. 08. 06) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

조원진의원 발의 ⇒

- ◎ 개인택시운송사업용으로 공급하는 연료 및 차량, 차량유지를 위한 용역에 대하여 2016년 12월 31일까지 부가가치세를 면제하도록 규정함.

○ 현행은 택시운송사업자에 대하여는 부탄 연료 가격에 부과되는 개별소비세와 교육세에 한하여 한시적으로 감면 혜택을 부여하고 있으나, 최근 부탄 연료 가격의 상승으로 실질적 도움이 되지 못하고 있음.

또한 개인택시운송사업자는 일반택시운송사업자에 비하여 상대적으로 더 영세한 사업자로 볼 수 있음에도 세제 혜택은 더 적어 개인택시운송사업자의 경영상 어려움이 가중되는 실정임.

□ 새누리당 유정복의원 등 11인이 입법발의(12. 09. 12) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

유정복의원 발의 ⇒

- ◎ 2015년까지 택시사업용 부탄에 대한 개별소비세 및 교육세를 모두 면제

○ 택시운송업은 시내 여객운송의 많은 부분을 담당하고 있으며 서민들도 많이 이용하는 교통수단이지만 과거의 기준에 따라 고급 운송수단으로 취급되어 충분한 보호를 받지 못하고 있는 실정임. 특히 최근 연료가격 상승과 국내경기의 침체에 따른 승객의 감소 등으로 택시운송업이 큰 어려움을 겪고 있음에도 연료용 부탄에 대하여 킬로그램 당 40원의 개별소비세 및 교육세를 감면하는 외에는 별다른 세제상 혜택이 없는 실정임.

14 부가가치세법 일부개정법률안 의원입법발의

□ 새누리당 유정복의원 등 11인이 입법발의(12. 09. 12) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

유정복의원 발의 ⇒

- ◎ 택시를 부가가치세가 면세되는 운송용역에 포함하여 택시사업자의 부담을 완화하려는 것임.

○ 택시운송업은 시내 여객운송의 많은 부분을 담당하고 있으며 서민들도 많이 이용하는 교통수단이지만 과거의 기준에 따라 고급 운송수단으로 취급되어 충분한 보호를 받지 못하고 있는 실정임. 특히 최근 연료가격 상승과 국내경기의 침체에 따른 승객의 감소 등으로 택시운송업이 큰 어려움을 겪고 있음에도 시내버스와는 달리 부가가치세 면세혜택을 받지 못하고 있기 때문에 그 어려움이 더욱 커지고 있는 실정임.

15 택시운송사업진흥을 위한 특별법안 의원입법 발의

□ 민주당 이석현의원 등 32인이 입법발의(12. 08. 06) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

이석현의원 발의 ⇒

- ◎ 택시를 대중교통으로 인정함.

이석현의원 발의



- ◎ 택시의 총량규제에 따른 감차 등의 경우에 보조 또는 용자를 통해서 지원할 수 있도록 함.
- ◎ 택시에 공급하는 석유가스 중 부탄에 부과되는 개별소비세 및 석유제품의 판매에 부과되는 석유판매부과금을 감면 또는 면제할 수 있도록 함.
- ◎ 택시 차량 구입 시 부과되는 세금을 면제할 수 있도록 함.
- ◎ 오전 0시부터 오전 4시 사이 또는 노선버스가 빈번하게 운행하지 않는 시간대의 경우 버스전용차로에 택시 통행을 허용함.
- ◎ 택시운송사업에 관한 전반적인 정책의 수립과 시행에 관하여 국토해양부장관의 자문에 응하기 위하여 택시정책자문위원회를 설치·운영할 수 있도록 함.

○ 현행 「여객자동차 운수사업법」 및 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」만으로는 근본적인 해결방법이 되지 못하기 때문에 택시운송사업과 관련한 현안 문제 해결, 정부의 다각적인 지원방안과 행정규제의 완화 등을 개선하기 위하여 택시운송사업의 진흥을 위한 법률을 별도로 제정하고, 전반적인 택시운송사업과 관련된 현안 문제를 체계적이고 종합적으로 해결하고자 함.

□ 새누리당 유정복의원 등 11인이 입법발의(12. 09. 12) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

유정복의원 발의



- ◎ 택시운송사업을 일정한 사업구역에서 운송계약에 따라 택시를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로 정의함.
- ◎ 택시운송사업 면허의 사업구역별 총량제의 근거를 마련하고, 3년마다 총량계획을 수립하도록 함.
- ◎ 택시운송사업자는 국토해양부장관이 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임과 요금을 정하여 국토해양부장관에게 신고하도록 함.
- ◎ 국가 또는 지방자치단체는 택시운송사업자 또는 택시운수종사자에게 사업구역별 총량제 실시에 따른 감차 등에 필요한 자금을 지원할 수 있도록 함.
- ◎ 택시운송사업자가 택시를 차량 제한을 이유로 자동차를 구입하거나 친환경자동차를 구입하는 경우 「조세특례제한법」으로 정하는 바에 따라 취득세를 감면할 수 있도록 하는 등 조세감면 근거를 마련함.
- ◎ 택시에 공급되는 석유제품의 판매에 대하여는 부과금을 감면하도록 함.
- ◎ 택시는 출·퇴근시간을 제외한 시간이거나 승객이 탑승한 경우에 버스전용차로를 통행할 수 있도록 함.
- ◎ 국토해양부장관은 택시운송사업 관련 제도의 개혁·개선방안의 수립 및 시행을 위하여 택시개혁기획단을 설치·운영할 수 있도록 함.

○ 국가와 지방자치단체가 택시운송사업에 대한 각종 행정적·재정적 지원을 할 수 있는 근거를 마련함으로써 택시운송사업의 건전한 발전과 국민의 교통편의 증진에 기여하려는 것임.

16 대리운전업법안 의원입법 발의

□ 새누리당 강기윤의원 등 10인이 입법발의(12. 09. 07) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

강기윤의원 발의



- ◎ 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)에게 등록을 하도록 함.
- ◎ 대리운전자는 만 18세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유하고 3년 이상의 운전경력과 대리운전에 필요한 교육 이수 등의 자격요건을 갖추도록 함.
- ◎ 대리운전을 하고자 하는 자는 대리운전 및 교통안전 관련 법규, 대리운전 윤리, 고객의 안전 등에 관하여 필요한 교육을 받도록 함.
- ◎ 대리운전업자에 소속된 대리운전자의 자격과 그 현황을 파악하기 위하여 대리운전업자는 그 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하도록 함.
- ◎ 대리운전업자는 대리운전업을 등록하는 때에 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 함.
- ◎ 대리운전업자나 대리운전자는 대리운전으로 인하여 사람이 사망하거나 부상당한 경우 또는 재물이 멸실·훼손된 경우 그 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 또는 본인에 대하여 보험을 가입하도록 함.
- ◎ 대리운전자가 대리운전을 하는 때에는 대리운전자 신고필증을 지니고 있어야 하는 등의 대리운전자 준수사항을 규정함.
- ◎ 대리운전업자는 대리운전의 건전한 발전과 대리운전업의 공동이익을 도모하기 위하여 대리운전업협회를 설립할 수 있도록 함.
- ◎ 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자, 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전을 하게 한 자 등에 대하여는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 함.

○ 대리운전이 음주 후 안전한 귀가를 위한 방법 등으로 승용차 소유자들의 호응을 얻어 널리 성행함으로써, 대리운전업은 운송업의 한 유형으로 정착되었으며 해당 수요가 지속적으로 늘고 있음.

그러나 대리운전업체 및 이용자의 급속한 증가에도 불구하고 대리운전업자 및 대리운전자의 등록기준·자격, 손해배상을 위한 보험의 가입 등 대리운전업에 필요한 전반의 사항을 체계적으로 관리할 수 있는 법적 근거가 부재함에 따라 대리운전으로 인한 각종 문제들을 해결할 수 없고 대리운전업을 효율적으로 관리할 수 없는 실정임.

이에 대리운전업자 및 대리운전자의 등록기준·자격, 대리운전보험에 대한 가입의 무화 등 대리운전업 전반에 관한 사항을 법률로 규정함으로써 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전서비스의 질을 향상시키는 동시에 대리운전으로 인한 피해 발생 시 고객의 권익을 보호하고자 함.

17 화물자동차운수사업법 일부개정법률안 의원입법발의

□ 새누리당 박성호의원 등 10인이 입법발의(12. 09. 25) 하였으며 제안이유 및 주요 내용은 다음과 같다.

박성호의원 발의



- ◎ 화물자동차에 미터기를 부착하거나 지붕 위 갓등 또는 빈차표시기 등을 설치 금지

○ K팝 등 한류 열풍에 힘입어 올해 현재까지 약 630만 명의 외국인 관광객이 한국을 방문하였고, 연말까지 약 1천2백만 명의 외국인 관광객이 입국할 것으로 추정됨. 그

러나 외국인 관광객을 대상으로 한 택시 및 화물자동차(콜밴)의 불법행위가 늘어나며, 1000만 외국인 관광객 시대에 우리나라의 국격을 실추시키는 경우가 늘어나고 있음. 한국관광공사의 관광불편신고센터 불편신고 접수현황을 살펴보면, 콜밴 관련 주요 사항은 택시와 유사한 표시를 한 경우가 58.3%로 가장 높았음. 이에 화물자동차에 미터기를 부착하거나 지붕 위 갓등 또는 빈차 표시기 등을 설치하여 승객으로 하여금 택시로 오인할 수 있는 표시행위를 금지하고자 함.

또는 색상 등을 구분하도록 함으로써, 법인 소유 차량을 개인 용도로 사용하는 경우에 대한 통제를 강화하고자 함.

□ 민주당 안민석의원 등 10인이 입법발의(12. 09. 27) 하였으며 제안이유 및 주요내용은 다음과 같다.

18 자동차관리법 일부개정법률안 의원입법발의

□ 새누리당 안홍준의원 등 13인이 입법발의(12. 09. 25) 하였으며 제안이유 및 주요내용은 다음과 같다.

안홍준의원 발의

⇒

- ◎ 자동차 장기대여자의 정보를 시·도지사에게 보고
- ◎ 등록번호판의 규격·재질 및 색상은 자동차의 종류·용도 및 소유 형태(개인소유 및 법인소유를 말한다)에 따라 각각 구분

○ 최근 장기렌트나 리스의 형태로 자동차를 대여하여 운행하는 경우가 증가하고 있으나, 그 운전자에 대한 정보가 정부 차원에서 관리되고 있지 않아 장기대여가 탈세를 위한 소득 은닉의 수단인 되고 있고 운전자에 직접 과태료를 부과할 수 없어 대여업체가 과태료를 대납하기 때문에 운전자의 교통법규 위반을 조장하고 있는 실정인바, 자동차를 1년 이상 장기 대여한 사람의 정보를 장기렌트카 및 리스업체가 시·도지사에게 보고하도록 함으로써 자동차 장기대여자의 탈세를 방지하고 교통법규 위반을 통제하고자 함. 또한 자동차의 소유 형태에 따라서도 자동차등록번호판의 규격·재질

안민석의원 발의

⇒

- ◎ 차량이 초과된 여객자동차를 2개월 내에 다른 용도로 변경등록 하지 않은 경우에 한하여 말소 등록함으로써 여객자동차를 다른 용도로 변경 등록 허용

○ 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차(이하 “여객자동차”)는 「여객자동차 운수사업법」에 따른 차량이 초과된 경우 「자동차관리법」에 반드시 폐차하여 말소 등록하도록 규정하고 있음. 그러나 여객자동차의 차량제도는 여객을 수송하는 차량의 안전성 확보 및 서비스제고를 위한 것으로 영업용으로 사용할 수 있는 기간을 설정한 것일 뿐 차량 자체의 사용연한을 설정한 것이 아니므로, 여객자동차의 차량을 초과한 자동차의 경우 반드시 말소 등록하도록 하는 것은 여객자동차 운수사업자의 재산권을 침해하는 것이며, 자동차제작기술의 발달 및 운행여건의 개선 등에 따른 차량 내구성의 향상으로 자동차의 운행가용연수가 늘어난 점을 고려할 때 자원의 재활용차원에서도 바람직하지 않음. 이에 차량이 초과된 여객자동차를 2개월 내에 다른 용도로 변경 등록 하지 않은 경우에 한하여 말소 등록함으로써 여객자동차를 다른 용도로 변경 등록하여 계속 사용하거나 매매할 수 있도록 하려는 것임.

연합회 홈페이지에서도 연합회 신문을 보실 수 있습니다.
www.개인택시.org

호 소 문

(개인택시차량관련 부가가치세 면제)

국내외 정세가 어려운 여건 속에서 국정운영에 진력하시는 기획재정부 강길부 위원장님께 깊은 감사를 드립니다.

최근 국제유가 급등으로 인하여 원유가격이 고공상승하고 국내에서는 물가상승과 택시승객감소로 인하여 택시운송사업이 고사위기에 직면하고 있는 상태에서 택시연료로 사용되는 LPG(부탄) 가격이 가파르게 상승하고 있을 뿐 아니라 차량구입비 및 유지관리비도 상승추세가 지속되고 있어 개인택시운송사업은 존폐의 위기에 봉착하고 있습니다. 택시는 서민과 교통약자 등 국민의 손발이 되어 봉사하고 있음에도 개인택시사업자에 대해서는 LPG(부탄) 연료가격에 부과되는 부가가치세 중 개별소비세와 교육세에 대해서만 한시적으로 부가가치세를 면제(보조금)받고 세전정유사(수입사) 공급가격, 석유판매부과금, 차량구입비, 차량유지비에 대해서는 부가가치세를 납부하고 있는 실정입니다. 반면에 일반(법인)택시운송사업자는 부가가치세법 제17조(납부세액) 본문에 따라 매입세액(유류비, 차량구입비, 차량유지비)을 공제받고 있으며, 또한 조세특례제한법 제106조의 7(일반택시운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감)에 따라 납부한 부가가치세액의 90%를 환급받고 있는 실정임에도 개인택시운송사업자는 석유판매부과금, 세전정유사(수입사) 공급가격과 차량구입비 및 차량유지비 등에 부과되는 부가가치세는 부가가치세법 제29조에 의하여 부가가치세를 면제받는다는 이유로 면세를 받지 못해 상대적으로 영세한 개인택시사업자가 사업경영에 불이익을 받고 있을 뿐 아니라 형평성에도 위배되고 있습니다. 이러한 상대적 불이익과 형평성을 개선하고자 이낙연의원 등 15인(2012. 06. 21)과 조원진의원 등 10인(2012. 08. 06)이 「조세특례제한법 일부개정법률안」을 각각 발의하여 개인택시사업용 차량과 관련된 연료비, 차량구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세 면제를 추진하고 있습니다. 따라서 영세한 개인택시운송사업자가 일반택시사업자와 동등하게 연료비, 차량구입비, 차량유지비에 대한 부가가치세를 면제 받기 위하여 상기법안이 원안대로 통과될 수 있도록 도와주실 것을 국회 기획재정부원장님을 비롯한 위원님께 16만 개인택시사업자의 총의로 간곡히 호소합니다.

2012. 9.

전국개인택시운송사업조합연합회

회 장 유 병 우



경북조합을 가다



교육청에는 통학택시,
도청에는 복지택시제도 만들어
농촌 개인택시 새로운 수입원 개발

경북조합 **서돌석** 이사장

10개시 13개군 지부가 모여서 설립된 경북조합은 극심한 경영난 속에서도 6942명의 조합원이 단결하여 희망의 끈을 놓지 않고 개인택시 사업을 정상으로 회복하기 위해 노력한다.

지난 2007년 2월 경산시 사동 643번지 소재 현사옥으로 타향살이 대구시를 떠나 경북으로 돌아온 경북조합은 도단위 조합으로서 경기, 경남조합 다음으로 규모가 크다.

경북조합은 조합구성과 운영이 도와 시·군으로 2원화 되어 있어 도조합은 복지사업을 직영할 수 없는 여건이지만 그래도 포항, 경주, 구미, 안동지부에서 5개 충전소를 운영하고 있고 다른 지부도 지부실정에 맞는 경정비 공장을 운영, 조합원 복지를 실현하는 탄탄한 조합이다.

또한 대구에 있는 경북도청과 도단위 기관들이 안동시로 이전하는 2014년에 대비하여 안동시에 건설되는 행정타운 부지 내에 경북조합도 경상북도 교통단체와 함께 이전하게 되면 충전소, 타이어, 배터리 등 소모품을 직영 판매하는 개인택시 사업자의 복지타운 건설을 구상하고 있다고 서돌석 이사장은 밝힌다.

◆ 조합 재정건전성 우수

도조합 사무실을 지난 2007년에 경산시로 옮겨온 경북도조합은 2014년 안동시로 이전하는 경북도청과 합류하기 위해 또 다른 이사 준비를 하고 있다.

현재의 사옥을 매각하고 새 청사를 건축하기 위해서는 많은 예산이 소요되기 때문에 돈걱정을 하지 않을 수 없다.

“지금 생각하면 선견지명이 있었던 것 같습니다. 개인택시사업자가 조합에 가입할 때마다 받는 가입비를 일반회계로 편입시키지 않고 특별회계로 관리한 돈이 목돈이 되어서 사옥을 매입할 때 빚을 지지 않고 요긴하게 사용할 수 있었습니다” 서 이사장은 안동시로 이전하는 신사옥 신축도 차입금 없이 조합재정으로 해결하는 플랜을 짜고 있다고 말한다.

또한 1989년 1월에 경북개인택시 장학회를 설립해 조합원 자녀 중 중학생 46명, 고등학생 46명, 도대회에서 3위 이상 입상한 예체능 특기생을 매년 선발하여 장학금을 지급하고 있다.

25년 동안 지급한 장학금이 3억7천5백만원이나 되는데 특별회계로 조성된 자금으로 지급할 정도로 특별회계 때문에 조합재정이 건전하게 되었다.

◆ 브랜드 택시 추진

경북조합은 지난 2007년 칠곡지부를 스타트로 브랜드 택시를 추진 도내 6개 지부에서 브랜드 택시를 운영하고 있다.

브랜드 택시에 소요되는 장착비 예산은 도비지원 30%, 시·군비지원 70%를 받아 ▲포항시지부 해맞이콜택시 553대 ▲구미시지부 새마을콜 350대, ▲안동시지부 안동콜 372대 ▲문경시지부 문경세계콜 160대 ▲경산시지부 삼성현콜 200대 ▲칠곡군지부 호이콜 77대 등 모두 1711대의 콜택시를 운영하고 있다.

서돌석 이사장은 “첨단기기를 갖춘 브랜드 택시를 확대하는 것은 정보화 시대의 변화에 부응하는 고객을 위한 서비스 개선으로 생각하고 올해도 경주시지부 브랜드 택시를 추진하고 조합원 수가 적은 농촌지부를 제외하고는 적극 확대해 나가겠습니다. 또한 현재의 경산사무실이 안동시로 옮겨가면 광역콜도 검토할 생각입니다”라고 말했다.

◆ 영상기록장치 사업 완료

경북도 조합은 2009년 7월13일 경북도 의회에 영상기록장치 재정지원 예산을 편성해 줄 것을 요구하고 지원예산 확보에 나섰다.

교통사고 현장의 기록을 확보하는 것이 조합원들을 교통사고로부터 지킬 수 있다는 판단 때문에 경북도를 상대로 한 도조합과 22개 시·군지부의 예산 투쟁은 집요하고 끈질기게 전개되었다.

도비 지원 30%, 시·군비 지원 50%, 자부담 20%로 장착하는 영상기록장치 사업은 6942명의 조합원 중 희망조합원 6535명이 장착하는 혜택을 누렸다.

전체 조합원 중 94%의 장착율을 올린 영상기록장치 사업은 도비지원예산 3억2천59만2천9백원, 시·군 지원 예산 5억3천4백32만1천5백원을 받아 올해까지 완료했다. 특히 경주시지부를 비롯해 14개 시·군지부는 100% 조합원이 희망하여 장착하는 대기록도 세웠다.

“우리 조합이 영상기록장치 장착 추진에 전력을 다했던 것은 억울한 교통사고 피해로부터 조합원들을 자유롭게 해야겠다는 신념때문이었지요”

서 이사장은 “교통사고 현장에서는 목소리가 큰 사람이 이긴다는 폐단이 난무한데 사고 순간을 촬영한 영상 기록은 이런 폐단을 극복할 수 있는 수단”이라고 설명한다.

◆ 개인택시 경쟁력강화 추진

경북조합은 도조합과 지부가 합심하여 운송수입 장애요소를 제거하기 위해 합심하여 노력한다.

때로는 연합회와 협력하여 택시감차보상제도개선 및 규제 완화, 택시의 대중교통 편입, 전세버스 규제 완화에 대한 대책, 대리운전 제도 개선 등의 입법 추진을 위해 노력한다.

또한 도내 23개 시·군지부장과 함께 ▲개인택시 대리운전 제도 개선 ▲차량 확인 점검 제도 ▲조합원의 복지 향상을 위한 수익사업 추진 ▲모범조합원 표창 확대를 실시한다.

한편 도조합은 2010년 12월28일 경상북도 택시총량제 심의위원회의 심의결과 도내 11개 시·군에서 1314대를 감차대수로 확정함에 따라 지역별 감차보상금을 산정하여 9백83억원을 택시감차보상금으로 예산 편성하여 주도록 경북도에 요청하고 조속히 감차보상을 실시할 것을 요구하고 있다.

◆ 통학택시와 복지택시 추진



충북조합을 가다

해마다 10년 무사고 조합원 선발해
6년 동안 1081명에게 금뺏지 수여,
안전한 개인택시라는 신뢰를 만들어 간다

충북조합 **최현태** 이사장



충청북도도 광역자치 단체 중 유일하게 바다가 없는 내륙지역의 특성을 갖고 있는 곳이다.

충청인의 양반기질은 빨리빨리 서두르지 않고 느릿느릿하면서도 절대 중도포기하지 않는 지구력을 갖고 있다.

4431명의 조합원으로 구성된 충청북도 조합은 청주, 충주, 제천 등 3개의 시와 청원군 등 9개 군에 13개 지부를 두고 있다.

충청북도 조합도 다른 도조합처럼 연합회와 지부의 중간위치에 있으면서 정부와 국회 등 중앙정부에 대한 업무는 연합회와 협력하여 추진하고 시·군 단위 기관을 상대로한 업무는 시·군과 함께 추진하면서 도단위 기관을 상대로한 업무는 독자적으로 추진하는 2원적 구조를 유지한다.

◆ 신사옥 이전 조합원 긍지 높여

청주시 우암동에 소재한 구사옥은 비가 새고 햇볕도 들지 않아 음침하여 조합원들이 창피할 정도였다.

또한 4431명 조합원이 모두 자동차를 갖고 있는데 기껏해야 서너대 밖에 주차할 수 없을 정도여서 불편함이 극심했다.

2002년 제7대 이사장에 취임한 최현태 이사장은 신사옥을 건축하여 조합원의 긍지를 높이고 조합을 조합원들의 구심점으로 만들어 화합하고 단결시키려는 야심찬 목표를 세웠다.

그러나 사옥의 중요성을 낮게 평가하고 반대하는 조합원들 때문에 계획은 착잔속의 태풍에 불과했다.

하지만 조합발전을 위해서는 사옥신축을 포기할 수 없어 반대 조합원들은 설득, 드디어 2004년 총회에서 신사옥 건축을 어렵게 의결을 받아냈다.

그런데도 소수의 조합원들의 반대에 발목이 잡혀 신사옥 추진은 4년 동안을 허송세월하다 2008년 8월 14일 청주시 흥덕구 장성동 38번지 1200평 지대에 착공식을 하게 된다.

하지만 반대가 완전히 제거되지 않아 공사속도는 지

지부진하다 1년 8개월 만에 완공한다.

2004년 총회의 의결을 얻어내고도 2010년 4월 30일 6년 만에 대지 1200평 위에 연건평 346평의 3층짜리 현대식 사옥으로 이전하던 날은 느릿느릿하지만은 절대포기하지 않고 일궈낸 충청북도 조합원들의 지구력이 반짝반짝 빛나는 날이었다.

“2002년 7대 이사장으로 취임하고 보니 조합사옥의 모습이 너무 초라했고 명색이 4431명의 조합원의 자산인데 너무 빈약했습니다. 누군가가 초라하고 빈약한 현실을 털어내야겠다는 생각에서 사옥신축을 계획했는데 반대하는 조합원을 설득하여 100% 찬성을 얻어낼 수는 없었지만 반대의 목소리를 최소화할 수 있다는 목표 때문에 너무나 많은 세월이 필요했지요” 최 이사장은 당시의 상황을 이렇게 설명한다.

신사옥은 충청북도 조합원들에게는 1호 자산으로 손꼽힐만큼 대단하고 긍지도 높다. 또한 신사옥은 사무환경을 쾌적하게 변화시켰을 뿐 아니라 정비동을 임대하여 1년이면 임대수입이 3천6백60만원씩 발생하여 조합재정의 활성화에도 기여를 하는 효자 수익원이 됐다.

◆ 영상기록 장치 장착 완료

“자동차가 첨단화 되어 가면서 택시도 자부담으로 해결해야할 시설들이 늘고 있습니다. 카드결제기, 내비게이션, 영상기록장치, 디지털 운행기록계 등 셀 수 없을 만큼 첨단 시설을 해야할 때마다 도조합은 할 일이 참 많아집니다. 조합원들의 지갑을 열지 않고 해결할 방법을 찾게 되지요. 영상기록장치를 자부담 없이 해결하기 위해서는 선행조건인 충북도청의 지원 50%를 이끌어낼 욕심으로 도지사 선거를 치루고 있던 정우택 지사를 찾아가 조합원들의 어려운 사정을 설명하고 50% 지원을 요청했지요. 정우택 지사로부터 당선되면 50%를 지원해주겠다는 약속을 어렵게 받아냈습니다. 그런데 선거

결과 정우택 지사의 낙선으로 50% 지원 약속도 물거품이 되었습니다. 후임 이시종 지사와도 담판을 벌였으나 50% 도비지원은 허사였지요. 결국 도·시군 지원 75%, 공제지부 10%, 자부담 15%로 총사업비 5억 9천7백만원을 들여 4431대 중 98.6%인 4363대에 영상기록장치를 장착하여 교통사고 현장의 순간을 촬영할 수 있어 조합원들의 안전운행에 크게 기여할 수 있게 되었습니다” 영상기록장치 진행과정을 설명하는 최현태 이사장의 표정에는 일부금액이지만 자부담을 할 수 밖에 없었던 아쉬움이 묻어난다.

◆ 브랜드 택시 추진

충청북도 조합 최현태 이사장은 위기에 처한 택시 업계의 현안을 해결하기 위해서 택시마다 GPS폴시스템, 카드결제기, 내비게이션, 음성통역기 등 다양한 기능을 갖추고 고품격 택시 운송서비스를 제공하는 정보화 사업을 3개년에 걸쳐 연차적으로 추진하는 청사진을 만들었다. 그리고 택시 1대에 소요되는 150만원 가량의 비용 중 80%를 지원해주도록 하는 내용의 사업계획서를 2009년 3월 19일 충청북도에 제출했었다.

3단계로 시행예정인 정보화 사업은 도조합원 중 절반이 넘는 청주시와 청원군을 묶어서 1단계로 추진하고 2단계는 충주시와 제천시로, 3단계는 도내 8개군을



▲ 충북 조합원들의 자존심의 상징인 신사옥.

함께 추진하는 방식으로 청사진을 만들었다.

도시에서 시작하여 농촌에서 끝나는 정보와 사업이 완성되면 2012년에는 도조합 사옥에 통합콜센터를 구축 광역브랜드 택시를 띄운다는 야심찬 사업이다.

“택시 서비스도 이제는 변해야 합니다. 화물업계가 구태 의연하고 나태하고 있는 틈새를 이용 등장한 택배 산업이 얼마나 크게 성장하고 있습니까. 택배는 똑같은 화물인데 ‘집에서 주문하고 집까지 배달’ 하는 편리성만 가미한 영업인데도 변화를 외면한 화물영업은 불황에 허덕이고 서비스를 개선한 택배는 호황속에 날고 있지 않습니까. 택시도 자가용처럼 집까지 가서 고객을 신고 집까지 안전하게 모셔다 드리는 서비스로 업그레이드 해야합니다. 그러기 위해서는 도단위 광역브랜드 콜택시가 꼭 필요하다고 생각해서 만든 정보화 사업인데 완성되지 않아 안타깝습니다”

최 이사장은 “현재 충북도조합 관내에는 충주시지부가 450대, 제천시지부가 421대의 콜택시로 운영하고 있다고 말하고 비록 3개년 계획으로 세운 정보화 사업이 계획 기간을 넘기게 되었지만 올해 추진하고 있는 청주시와 청원군의 브랜드 택시가 출범하고 나면 중단된 브랜드 택시 추진이 탄력을 받아 기필코 포기하지 않고 광역 브랜드 택시로 완성하겠다”고 말한다.

◆ 금뺏지 달고 운전하는 조합원

충청북도 조합은 10년 동안 무사고 안전운행을 실천한 유공 조합원을 선발 무사고 인증서와 함께 한돈짜리 금뺏지를 수여하고 있다. 이런 독특한 안전운행 시상문화 때문에 충북 지역에서 개인택시를 타면 금뺏지를 차고 있는 10년 무사고 운전사들을 쉽게 만날 수 있다.

충청북도 조합이 10년 무사고 조합원을 안전운행 유공자로 표창하기 시작한 것은 지난 2007년도 부터였다.

어려운 운전 여건 속에서 10년 동안 무사고를 하고도 유공자로 표창받지 못한 조합원들의 사기를 진작시키고 안전운전을 장려하기 위한 방편으로 해마다 공제가입 조합원 중 10년 동안 무사고를 한 조합원을 선발, 공제지부의 협찬을 받아 금뺏지를 달아주었다.

첫 해에 309명 표창을 시작으로 올해까지 6년 동안 이어 오면서 모두 1081명이 자랑스런 안전운행 유공자로 뽑혀 금뺏지를 달았다.

전체 조합원 25%에 해당하는 1081명의 10년 무사고 조합원이 탄생되면서 금뺏지를 만들면서 들어간 금의양이

충북조합을 이끄는 임원진

				
감사 이영재	감사 임길재	이사 김진복	이사 유재열	이사 이우규
				
이사 전일규	이사 계재화	청주시지부장 지용희	충주시지부장 원상희	제천시지부장 이은상
				
청원군지부장 한종석	옥천군지부장 박준표	영동군지부장 김용봉	증평군지부장 김종권	진천군지부장 김용완
				
괴산군지부장 김영복	음성군지부장 최병길	단양군지부장 이한필	보은군지부장(직무대행) 강대인	

1081돈이나 된다. 이를 현시세 금액으로 환산하면 2억7천4백10만원이다.

“10년 동안 무사고 운전을 한다는 것이 결코 쉽지 않습니다. 우리조합은 전체조합원 4431명 모두가 10년 무사고 운전 유공자로 뽑힐때까지 금뺏지 시상을 계속 할겁니다. 조합원 모두가 10년 무사고 운전자로 뽑히면 운전을 안전하게 잘한다는 시너지 효과가 생

겨 충북개인택시는 고객으로부터 안전한 택시로 인정을 받게 되어 경쟁력이 생겨 운송수입이 늘어나고 또한 공제 분담금을 적게 내게 되어 1석 2조의 효과를 얻게될 것 입니다” 조합원 전체가 무사고 운전자가 될 것으로 기대하는 최이사장의 얼굴에는 환한 희미가 피어난다.

〈김관술 기자〉

모든 택시와 시외버스 전 좌석에 안전띠 착용 의무화

정부가 안전띠 착용을 위해 강력한 정책을 내놨는데, 오는 11월부터는 모든 택시와 시외버스 전 좌석에 안전띠 착용이 의무화된다.

국토해양부는 9월 5일 ‘여객자동차 운수사업법 시행령과 시행규칙’ 일부를 개정하여 11월 24일부터 시행하기로 했다고 밝혔다.

개정안에 따르면 도로를 운행하는 택시는 앞자리는 물론 뒷자리 승객도 예외없이 적용되며 광역급행형 시내버스와 시외버스는 고속도로뿐 아니

라 지방도와 국도 등 출발부터 도착까지 전 구간에 안전띠 착용 의무가 적용됩니다. 다만 일반 시내버스와 마을버스는 의무화 대상에서 빠진다.

이에 따라 운전기사는 기점 또는 경유지에서 승차하는 여객에게 출발 전에 안전띠를 착용하라고 안내 한 후 착용 여부도 확인해야 한다.

승객이 안전띠를 매지 않고 있다 적발되면 운전사가 10만 원의 과태료를 내야하고 안전띠 시설이 미비한 차량에 대해서는 차량 사업자가 50만 원의

과태료를 물게 된다. 이상 입법예고와 관련하여 당연합회는 택시의 특성상, 음주운전자, 노약자 등 음주운전 승객과 다툼이 일어날 소지가 많으므로 택시에 대해서는 시행을 철회하여줄 것을 수차례 국토해양부와 회의를 통하여 건의 하였으며, 그결과 개인택시연합회 유병우 회장은 종합교통정책관과 유선협의(9.14) 하였다.

협의 내용은 다음과 같다.

- 운수종사자의 안전띠 착용 안내의무 유지(착용 점검의무 삭제), 다만, 택시

- 의 경우 시내구간은 제외
- 운수종사자의 안내 미이행시 과태료 (10만원)는 합리적으로 인하 조정
- 사고 발생 시 안전띠 미착용 여객의 과실상계 비율(현 10%)상향 조정 필요
- 정부 · 운수단체 · 교통안전공단 합동, 조기에 대대적 계도 · 홍보 실시
- 특히, 자발적으로 회사별 정문에 현수막과 차량에 스티커 부착 등 조속한 시행
- 시행시기의 유예는 여객법(‘12.05.23 공포)에 규정되어 있어 곤란하므로 여객법에 따라 예정대로 ‘12.11.24 시행

기아자동차
이제, 세계 100대
브랜드입니다.



통풍시트와 함께 통했다!

2013년형 K5 TAXI



택시전용 운전석
사계절 통풍시트팩 운영

안락함을 넘어 쾌적함으로 통한다! 사계절 운전석 전용 통풍시트팩



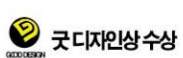
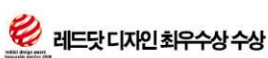
- ① 바람세기 조절로 쾌적함을 더욱 향상시킨 2단 조절 통풍시트
- ② 겨울철 운전엔 꼭 필요한 앞좌석 히트드 시트
- ③ 고품격 실내공간 블랙가죽시트
- ④ 최상의 안락함과 쾌적함 10Way 파워시트



성능을 넘어 완벽함으로 통한다! 동급 최고 파워, 정숙성, 경제성



- ① 강력한 파워 157마력 20.0 토크 누우 LPI 엔진 장착
- ② 동급최고 연비 11.0km/ℓ (ISG 장착시)
- ③ 액티브 에코 시스템, VDC 등 다양한 편의사양 장착
- ④ 가속 & 노면 소음 최소화



2011미국고속도로안전보험협회 최고안전한 차선정

기아자동차는 전국 어디서나 동일한 가격과 조건으로 고객님의 신뢰를 지키겠습니다 * 상기 내용은 예고 없이 변경될 수 있습니다

www.kia.co.kr
구입문의 1588-1100

정부공인 표준연비 및 등급 • 2.0누우 LPI A/T 6단 : 10.5km/ℓ (1999cc, 1450kg, CO2 배출량 168g/km) 4등급 • 2.0누우 LPI M/T 6단 : 11.2km/ℓ (1999cc, 1430kg, CO2 배출량 158g/km) 3등급 • 2.0누우 LPI A/T 6단(ISG) : 11.0km/ℓ (1999cc, 1450kg, CO2 배출량 159g/km) 3등급 ▶ 기타 자세한 내용은 기아 홈페이지를 이용하세요 (www.kia.co.kr) ▶ 본 이미지는 실제 차량과 다소 차이가 날 수 있습니다. * 효율적인 사용방법 : 급가속, 급제동을 삼가합니다 * 위 연비는 표준모드에 의한 연비로서 도로상태, 운전방법, 차량적재 및 정비상태에 따라 실주행연비의 차이가 있습니다

AUTO Q 고객과 함께하는 Q서비스
고객센터 및 긴급봉사반 080-200-2000