

전국개인택시-

연합회신문

신년호 | 2020년 1월 20일

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>

플랫폼 사업자 '제도권 내 공정한 경쟁' 이끌어 내

양수도 기준 완화도 가시화, 새해 더 많은 성원 당부 드려

존경하고 사랑하는 16만 5천 사업자 여러분! 대망의 2020년 경자년 쥐띠해가 힘차게 밝았습니다.

새해 복 많이 받으십시오. 쥐는 예로부터 상상력이 풍부하고 신중하며 검소하고 영리한 동물이라고 합니다. 사업자들이 풍성한 결실을 맺고 진일보한 뜻깊은 한해가 되시길 진심으로 기원합니다.

지난 한해는 16만 5천여 명의 사업자와 함께 업권을 지키기 위해 처절한 투쟁을 했다고 생각합니다. 지면을 통하여 고생하신 사업자들의 노고를 진심으로 치하드립니다.

그러나 우리 앞에는 아직도 많은 장애물이 해결 되지않고 남아 있습니다. 금년 한해 연합회가 해결해야 할 주요과제이기도 합니다. '타다'가 대표적입니다.

'타다'를 한마디로 정의하면 '렌터카 사업'입니다. 거대 자본의 사업자와 앱 개발자가 택시영업을 하는 과정에서 일정 부분의 서비스 개선, 편의제공을 한 것 뿐입니다. 그들의 서비스개선, 편의제공을 폄하하는 것이 아니라 그것을 신산업이니, 4차 산업이라고 과대표장해서는 안 된다는

점을 말씀드리는 것입니다.

영업용 자동차를 소비자들이 나누어 쓰는 것을 두고 어떻게 공유경제(승차공유)라고 하는지 도무지 이해가 안 됩니다. 타다가 공유경제라면 택시, 버스도 공유경제인 것입니다. 렌터카 사업은 새롭게 생겨난 신산업, 4차산업이 아닙니다. 원래부터 이 시장에 있어왔던 전통산업입니다. 렌터카에 장착하는 앱도 카카오택시나 T맵택시와 같이 이미 상용화된 인터넷기술입니다. 타다와 관련한 정책관계자, 타다 사업자가 이 점을 오해해서는 안됩니다.

16만5천 사업자의 절대적 응원속에서 현재, 타다를 제도권 내로 수용하기 위한 법안인 「여객자동차운수사업법 일부개정법률」(안)이 국회 국토교통위원회를 통과하였습니다. 이를 통하여 타다를 공정한 제도권내에서 서로 경쟁하여 사회적 이익을 실현하기 위함입니다. 국회에서 논의중인 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 내용 중 플랫폼 가맹사업과 플랫폼 중개 사업자들이 풀 수수료, 택시 우선 배차 등을 위한 다양한 서비스 제공을

할 수 있는 법률적인 근거가 마련되었으므로 플랫폼 사업자와 정부, 택시업계가 협의하여 불합리한 택시 제도가 개선되어 질 높은 서비스가 국민에게 제공되기를 기대합니다.

개인택시 양수기준을 합리화하기 위한, 「여객자동차 운수사업법 시행규칙 일부개정령」(안)이 입법예고 되었습니다. 양도·양수 인가 신청일부터 계산하여 과거 5년 이상 국내에서 무사고로 운전한 경력이 있는 자로 완화될 것입니다. 택시자격증 보유자 중 강화된 교육 이수시, 개인택시 양수를 가능하게하여 택시에 젊은층을 유입하고 일자리를 창출하기 위함입니다.

존경하는 사업자 여러분!
금년에도 우리 업계에는 의료적성검 사불편 해소, 택시 운임·요금제도 개선, 부채문제 해결, 앱 개발 등 업계가 해결해야 할 산적한 문제가 많습니다. 연합회는 무거운 책임의식을 가지고 문제



해결을 위해 최선을 다 하여 사업자와 국민이 요구하는 다양한 서비스를 개발할 것입니다.

어느 때보다 사업자 여러분의 열화와 같은 성원과 격려가 필요합니다. 경자년 한해도 사업자 여러분 두루 평안하시고 행복한 날들이 가득하시길 기원합니다. 감사합니다.

열사의 숭고한 희생 영원히 잊지 않겠습니다.

故 임정남 열사 서거 1주기

2020. 1. 10. 전국개인택시운송사업조합연합회

택시용 휴대폰 충전기

3in1케이블

메탈소재

Qualcomm 3.0

퀵충 3.0 | 2포트 초고속 | SMART IC 자동인식

퀵충 3.0 듀얼 충전서지책

튼튼 선정리 클립(3EA)

- 2포트 휴대폰 고속충전
- 충전 케이블 선정리클립 추가증정
- 충전 케이블 단자 모든 휴대폰 충전 (C타입, 5핀, 아이폰)

패브릭 케이블(1.5M)

택시용 공기청정기

PM2.5 미세먼지 제거

ODOR 악취 제거

저소음

(140mmX165mm)

- 차량 속 미세먼지 제거를 위한 공기청정기
- 중요! 필터 교체시기 300시간 내외 (3~6개월) 사용권장
- 교체용 필터 별도구매
- USB 전원 연결케이블



차량 대시보드

CUBE ON (주)정인일렉텍 • www.jungintech.co.kr • 032)623-0360~2

• 벤처인증기업 • Inno-Biz인증업체(기술혁신기업) • ISO9001 품질/14001 환경 인증업체



KTV 국민방송, '안전이 먼저다' 박권수 회장 초대 인터뷰

빈번하는 택시 기사 폭력 근절 위해 철저한 특가법 적용 주문
하루 평균 9건·한 해 3100 여건 발생, 미신고 포함하면 더 많아
법 집행 경찰 의식 개선돼 단순 요금 시비 아닌 폭력으로 처벌해야

전국개인택시연합회 박권수 회장이 KTV 국민방송과 인터뷰를 통해 '택시 폭력'에 대한 위험성을 경고하고 대책 마련

KTV 국민방송은 문화체육관광부 산하 공공기관인 한국정책방송원에서 제작하는 정부 정책 방송 채널이다.

KTV 국민방송은 '현장출동 - 안전이 먼저다'라는 제목의 프로그램에서 연합회 박권수 회장을 초대해 인터뷰했다.

최근 택시 운전자 폭행 사건이 잇따르는 것과 관련한 기획 인터뷰로 연합회 박권수 회장은 하루 평균 9건 이상의 폭행 사건이 발생하고 있다며 폭력범에 대해 특정범죄 가중처벌 법에 근거한 강력한 처벌이 처해 져야 한다고 주문했다.

다음은 인터뷰 내용이다.

(KTV 국민방송(www.ktv.go.kr) 프로그램은 국내 모든 케이블TV, IPTV, 위성 방송 채널과 유튜브, 페이스북, 트위터, 인스타그램 등에서 시청 가능합니다)



▲ 박권수 회장이 연합회 사옥에서 인터뷰를 하고 있다.

Q 승객에 의한 택시폭행사건, 사망사고도 이어지고 있는 상황인데, 그런 소식을 접할 때의 느낌은 어떠신지?

로부터 욕설과 폭행을 당해 경찰에 신고를 해보지만 출동한 경찰관은 택시비만 지불되면 되는 식으로 처리 하려고 한다는 현장에서의 목소리입니다.

A 업계의 대표자로서 참담할 따름입니다.

택시기사의 폭행사건은 어제 오늘의 문제가 아니라 아주 오래전부터 빈번하게 발생하고 있는 시급 하게 개선돼야 할 문제입니다.

택시기사 폭행사건은 1년에 3,100여 건이 발생되고 있어 하루에 평균 9건이나 발생하고 있으며, 그나마 통계에 잡히지 않는 폭행 사건까지 더하면 더욱 많다고 생각 됩니다.

그리고 최근 들어 폭행으로 인해 사망하는 택시기사도 발생하는 등의 사태의 심각성도 아주 중합니다. 그래서 이런 사건을 방지하고자 2015년에는 특가법(특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률)을 개정해 운행 중 폭력으로 택시기사가 상해에 이르게 된 경우에 3년 이상, 사망하게 될 경우 최고 5년 이상 무기징역의 중벌에 처벌할수 있도록 했습니다.

그러나 이러한 법률적용이 잘 지켜지지 않고 있다는 것이 문제입니다. 예를 들어 최근에 사회적으로 큰 물의가 된 '동전 택시기사 사망사건' 에서도 직접적인 접촉 사실이 발견되지 않았다는 이유로 합당한 처벌이 이뤄지지 않았다고 생각 됩니다.

이뿐만 아니라 운전 중에 택시 손님

Q 버스에 비해 승객과 1대 1 상황이라 택시가 더 폭행에 위협적일 것 같은데 어떤가요?

A 그렇습니다. 버스는 승객도 많고 정해진 도로로 주행하기 때문에 폭행에 덜 위협적일 수 있습니다.

그러나 택시는 외진 곳으로 가거나 지하주차장 야심한 밤 등 위험에 노출되어 폭행을 심하게 당할 시 심지어 목숨까지 위협해질 수 있습니다.

Q 연합회에서도 기사와 승객간의 마찰을 줄이기 위해 당부하는 점이 있나요?

A 택시기사는 업무의 특성상 기사와 승객간의 대면이 많을 수 밖에 없는 직업입니다.

이 때문에 대화 중에 붙어지는 시비가 폭력으로 확대되는 사례가 다수인 만큼 택시기사는 승객과 불필요한 대화는 줄이도록 요청하고 있습니다.

택시 요금에 대한 오해가 발생하지 않도록 정확한 택시요금 정산과 명분을 제시하기 위해 사전에 미리 승객에게 운행 방향과 소요시간 등을 설명해 주기를 당



▲ KTV 국민방송, '현장출동 - 안전이 먼저다'

부 드립니다.

Q 택시 기사를 보호할 수 있는 대책, 원하는 대안이 있으신가요?

A 현행 법률인 특가법 적용이 잘 이뤄 져야 한다고 생각합니다.

택시기사 폭력사건은 대상에서 택시기사와 손님 그리고 장소도 대부분이 한적한 곳에서 심야에 은밀하게 이뤄지고 있어 물증 및 증인을 찾기에는 한계가 있는 만큼 성폭력과 같이 정황으로도 죄를 물을 수 있어야 한다고 생각 됩

니다.

둘째로 이러한 폭력 사건을 가볍게 대하는 공무원의 의식에 문제가 있다고 생각합니다.

특히 법을 집행하는 경찰관의 의식이 좀 더 개선되어야 한다고 생각 됩니다.

그래야만 택시기사 폭력사건이 감소할 것이라 생각합니다.

택시기사 분들이 안심하고 심야에도 한적한 곳까지 손님을 모실 수 있기 위해서 반드시 택시기사폭력은 하루 속히 근절돼야 합니다.

(정리·김도길 기획부장)



▲ 박권수 회장이 기자회견을 하고 있다.



▲ 택시 4개 단체 관계자들이 타다의 엄정 처벌을 촉구하는 장면.

검찰 기소된 타다 2차 공판 앞서 박권수 회장 기자회견

서울중앙지법서 택시 4개 단체와 공동 '엄정 처벌' 촉구
 '4차 산업혁명 포장된 명백한 불법' 규정, 불법 영업 즉각 중단도 주문

불법 유상 운송 사업을 멈추지 않고 있는 타다를 검찰이 기소한 가운데 전국개인택시운송사업조합연합회를 비롯한 택시 4개 단체가 엄중 처벌을 촉구하는 기자회견을 열었다.

연합회와 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹은 지난 8일 서울 중앙지법 앞에서 공동으로 성명서를 발표하고 타다의 불법 영업 즉각 중단과 엄중 처벌을 촉구했다.

이날은 타다의 실질적인 대표인 '쏘카' 이재웅 대표, '타다' 운영사 'VCNC' 박재욱 대표에 2차 공판이 열렸다. 이 자리에서 연합회 박권수 회장은 '여

객자동차운수사업법상 명백한 불법행위를 4차 산업혁명, 신산업으로 포장하고 신성한 재판장에서까지 구차하게 거짓 해명하고 기만적으로 법률을 해석해 죄를 회피하려 한다'며 '100만 택시 가족 이름으로 엄정한 법적 책임을 물을 것으로 법원에 촉구한다'고 밝혔다.

다음은 기자회견문 전문이다.
 (정리·김도길 기획부장)

불법영업 중단 않는 '타다'를 엄중 처벌하라!! 이재웅은 편법과 불법 당장 중단하라!!

피고인 이재웅 등은 거짓 주장을 중단하고 준엄한 법원의 심판을 받아라!

오늘 '쏘카'의 이재웅 대표와 '타다' 운영사 'VCNC' 박재욱 대표에 대한 2차 공판이 이곳 서울중앙지법에서 열린다.

지난 12월 2일 첫 공판에서 피고인 이재웅 등은 검찰의 기소내용을 부정하며 '타다'는 합법적인 렌터카 영업이라고 주장하고 더 나아가 국토교통부 및 서울시와 사업 초기부터 협의를 통해 합법성을 인정받았다고 주장하였다.

그러나 피고인 이재웅 등 '타다' 측이 주장하는 합법성의 근거조항은 중소규모 관광객을 위해 예외적으로 11인승 이상 승합자동차 임차인에 대하여 운전자를 알선할 수 있도록 한 것으로서 모범에서 렌터카의 여객운송을 금지한 것을 볼 때 상시적으로 운전자를 배차하여 여객을 운송하는 것을 허용하는 것이 아님은 너무도 명백하다.

또한 피고인 이재웅 등의 주장과 달리 국토교통부는 물론 서울시도 '타다'의 영업에 대해 합법이라고 명시적으로 판단한 사실이 없음에도 불구하고, 국토교통부와 서울시의 유보적인 입장을 아전인수 격으로 자신들에게 유리하게 해석하고 있다.

법률상 명백한 불법행위를 4차 산업혁명, 신산업이라고 포장해 온 피고인들은 신성한 재판장에서까지 구차한 거짓 해명과 기만적인 법률해석으로 자신들의 죄를 회피하려 하고 있을 뿐이다.

국회 법안심의 결과 호도하는 '타다'를 규탄한다!

지난 12월 6일 렌터카의 불법영업을 금지하고 여객운송플랫폼사업을 제도화하

는 법률안이 국회 국토교통위원회를 통과하였다. 여객운송플랫폼사업은 '타다'의 영업을 제도권 내로 흡수하는 것으로 그동안 '타다'의 운행중단과 강력한 처벌을 요구해 온 우리 택시가족의 주장에 반하는 것이다.

그럼에도 불구하고 우리 택시가족이 여객운송플랫폼사업의 도입을 수용한 것은 지난 3월 어렵게 합의한 "사회적 대타협"의 정신을 준수하고, 더 이상 사회적 갈등이 계속되어서는 곤란하다는 대승적 차원의 결단이었다.

이제 합법적인 영업을 계속해 나갈 길이 열렸음에도 피고인 이재웅 등은 여객운송플랫폼사업의 도입이 자신들을 죽이기 위한 것이라고 하며 국회의 법안심의 결과를 부정하며 여론을 호도하고 있다.

이는 국민의 안전과 여객운송질서를 위한 최소한의 관리·감독마저 거부하고, 아무런 법적 규제도 받지 않는 특혜를 누리며 자신들의 편의대로 영업을 하겠다는 속내를 드러낸 것으로서, 공공의 이익은 내팽개치고 기업의 이익과 기업가치 높이기에만 골몰하는 대자본의 속성 그대로이다.

100만 택시가족은 요구한다! 사회적 갈등 야기하는 '타다'를 엄벌하라!

우리 100만 택시가족은 지난 3월의 "사회적 대타협"의 정신과 이번 국회에서의 법안 심의 결과를 겸허히 수용할 것과 불법 택시영업을 즉각 중단하고 진행 중인 재판에 성실히 임할 것을 "타다" 측에 강력히 촉구한다.

또한 법원은 더 이상 사회적 갈등이 계속되지 않도록 그동안 시장질서를 문란하게 하고 사회적 문제를 야기한 피고인들의 범죄행위에 대해 엄정한 책임을 물을 것을 100만 택시가족의 이름으로 촉구한다.

2020. 01. 08.

전국택시노동조합연맹 전국민주택시노동조합연맹
 전국개인택시운송사업조합연합회 전국택시운송사업조합연합회

진단

검찰은 기소·국회는 ‘금지법’ 발의 ‘사면초가’ 처한 타다, 제도권 진입해 공정 경쟁 나서야

검찰은 타다 운영진을 기소했고 국회는 타다를 금지하는 법안을 입법 예고했다.

불법적으로 유상 운송 사업에 뛰어들며 택시 사업 무임승차 논란을 빚어온 타다는 이제 법의 심판을 받게 됐고 관련 법 개정안이 본회의를 통과하면 현행 방식의 불법 영입이 원천적으로 차단된다.

서울중앙지검 형사5부(부장검사 김태훈)는 지난 해 10월 28일 이재웅 쏘카 대표와 박재욱 브이씨엔씨(VCNC) 대표를 불구속 기소했다고 밝혔다.

기소 사유는 여객자동차운수사업법 위반 혐의이다.

검찰은 쏘카 그리고 VCNC 법인도 양벌 규정을 적용해 기소했다.

◆ ‘합법’이라는 쏘카 주장과 달리 검찰은 ‘불법’ 판단

검찰이 기소한 쏘카는 자동차 대여 사업 업체이다.

역시 같이 기소된 VCNC는 쏘카의 자회사로 운전자 알선을 포함한 승합자동차 대여 중개 서비스 타다(TADA) 개발, 운영하고 있다.

‘타다’는 고객이 차량을 빌리면서 운전 기사도 함께 고용하는 개념의 ‘기사 포함 렌터카 서비스’이다.

스마트폰에 타다 어플리케이션(이하 앱)을 설치하고 배차 신청을 하면 고객과 가장 가까운 곳에 위치한 타다 승합차가 배차되는 방식이다.

사업용 차량중 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 고객에게 임차해주고 동시에 승합자동차 운전 기사도 알선해준다.

목적지까지 이동한 뒤 운전자는 타다 플랫폼을 통해 주행 완료 버튼을 누르고 고객이 타다 앱에 등록한 신용카드로 이용대금을 결제하면 이용이 종료된다.

결국 11인승 이상 승합차에 운전자를 배치하고 택시 처럼 이용 거리 등에 따라 요금을 결제하는 유상 운송 사업이다.

쏘카와 VCNC는 타다의 유상 운송 방식이 여객운수사업법에서 허용된 합법적인 방식이라고 주장하고 있다.

여객운수사업법 34조 2항에 근거해 시행령에서 ‘승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람’에 대해 운전자 알선을 허용할 수 있다고 예외적으로 인정하고 있는 조항을 그 근거로 들고 있다.

하지만 검찰은 쏘카와 VCNC는 물론이

고 이 업체들을 운영하는 이재웅, 박재욱 대표가 여객운수사업법령을 위반했다고 판단하고 기소했다.

검찰은 이재웅 쏘카 대표 등이 ‘타다’ 앱을 활용해 면허 없이 11인승 승합차와 운전 기사를 이용해 불법적인 유상 여객 운송 행위를 했다고 판단하고 있다.

◆ 김경진 의원, 단체 관광 목적으로 운전자 알선 제한

국회에서도 타다 불법 영입을 원칙적으로 방지하는 법안이 잇따라 발의되고 있다.

김경진 의원(무소속, 광주 북구갑)은 지난 해 7월 11일 여객자동차 운수사업법(이하 여객 운수 사업법) 개정안을 대표 발의하고 타다가 불법 운송 행위를 정당하다고 주장하는 근거를 제한적으로 허용하자고 제안했다.

현행 법에서 자동차 대여 사업자의 사업용 자동차 즉 렌터카를 임차한 자에게 운전자를 알선하지 못하도록 금지시키고 있다.

다만 외국인, 장애인, 65세 이상인 경우 등은 예외적으로 운전자 알선 행위가 허용된다.

승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차할 경우도 해당되는데 타다는 이 항목을 노려 운전자를 알선하고 사실상의 불법 유상 운송 사업을 영위하고 있다.

하지만 정부가 11인승 이상 승합 렌터카에 운전자 알선을 허용한 것은 관광 산업을 활성화시키기 위한 취지였고 타다는 이를 자의적으로 해석해 불법 영입이 허용되는 근거로 활용하고 있다.

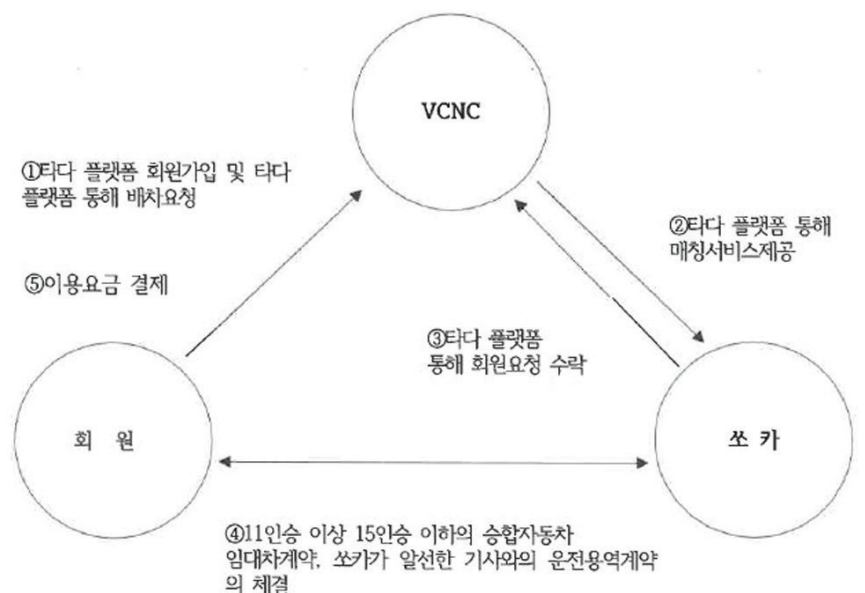
이에 대해 김경진 의원은 여객 운수 사업법 개정안을 발의해 11인승 이상 승합 렌터카가 운전자를 알선할 수 있는 범위를 구체화시켰다.

단체 관광이 목적인 경우에 대해서만 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차의 운전자 알선을 허용하도록 제한한 것.

이 규정을 위반한 경우의 처벌도 강화했다.

현행 법에서는 렌터카에 대한 불법적인

검찰, 타다 운영회사·대표에 ‘불법 유상 운송 혐의’ 판단 승합대여자동차에 운전자 알선 행위 제한적 해석 법안 발의 박홍근 의원은 ‘택시 총량 범위내 국토부장관 허가’ 법안 제안 플랫폼운송사업자에 ‘여객자동차 운송시장 안정기여금’ 의무 부과도 명시



▲ 타다 서비스 계약 관련 도표

운전자 알선 행위가 적발될 경우 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처할 수 있도록 규정하고 있다.

하지만 벌금형의 경우 하한선이 없어 처벌 실효성이 떨어지고 있는데 김경진 의원은 ‘500만원 이상 2000만원 이하의 벌금’으로 구체화시켰다.

◆ 김관영 의원, 대여자동차 운행 자격은 운수 종사자만!

김관영 의원(바른미래당, 전북 군산)은 렌터카를 운행할 수 있는 자격 요건을 아예 운수 업계 종사자로 못박았다.

김관영 의원이 지난 해 11월 26일 대표 발의한 여객운수사업법 개정안에 따르면 ‘자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자 알선이 허용되는 경우에 운전업무 종사자격을 갖춘 자를 알선해야 한다’고 구체화시켰다.

실질적으로 택시 사업자 등 유상 운송 자격을 취득한 사람만 렌터카를 운행하도록 알선할 수 있는 대상으로 제한한 것.

김관영 의원은 ‘자동차를 임차해 운전자를 알선하는 경우에 운전업무 종사자에 대한 자격 요건을 규정하고 있는 버스나 택시와 달리 그 운전자에 대한 자격 여부를 확인할 수 있는 방법이 현행법상 없다’

며 ‘자동차 대여 사업자가 운전자를 알선하는 경우에도 버스나 택시운전자가 갖춰야 하는 운전 업무 종사 자격을 갖춰 소비자가 안전하게 이용할 수 있도록 해야 한다’고 개정 법 발의 취지를 설명했다.

◆ 박홍근 의원, 타다 제도권 안에서 공정 경쟁 해야

박홍근 의원(더불어민주당, 서울 중랑구 을)은 ‘타다 금지법’으로 불리는 강력한 운송 행위 제한 법안을 발의했다.

지난 해 10월 24일 대표 발의한 여객운수사업법 개정안에서는 11인승 이상 승합차에 운전자를 알선할 수 있는 행위를 더욱 제한적으로 좁혔다.

관광 목적으로 대여시간이 6시간 이상 이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우에 한정해 운전자를 알선할 수 있도록 한 것이다

타다 같은 방식의 운송 사업을 택시 제도권 안으로 편입시키는 내용이 포함된 대목은 다른 개정안과 차별화된다.

타다 같은 운송 방식을 ‘여객자동차플랫폼운송사업’으로 규정해 국토교통부 장관의 허가, 기여금 납부, 택시 총량제 범위 등의 규제를 받도록 한 것이다.

개정안에서는 ‘여객자동차 플랫폼 운송



사업'을 '운송플랫폼과 자동차를 확보해 다른 사람의 수요에 응해 유상으로 여객을 운송하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업'으로 규정하고 있다.

여기서 말하는 '운송 플랫폼'은 여객 운송과 관련해 다른 사람의 수요에 응해 이

동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용 프로그램을 의미한다.

고객의 호출을 받고 운전자가 알선된 대여자자동차를 배차하는 타다의 어플리케이션이 운송 플랫폼인 셈이다.

운송 플랫폼인 앱을 통해 전달된 고객

수요에 응해 알선된 대여자자동차로 유상 운송 행위를 하고 있으니 타다는 여객자동차플랫폼 운송사업자에 해당된다.

이 경우 타다는 사업 계획을 작성해 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

특히 국토부 장관은 허가 과정에서 플랫폼 운송사업 질서 확립 등을 위해 수송 수요와 택시 총량 등을 고려한 수송력 공급에 적합한 지 여부를 판단하게 된다.

또한 국토부장관은 여객 수요, 택시 감차 계획 시행 추이, 국민 편익 등을 고려해 플랫폼 운송사업의 총 허가 대수를 관리하고 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수도 있다.

정부와 지자체 등에서 택시 수요 등을 감안해 규정하고 있는 총량 등을 넘어서는 경우 허가를 내주지 않을 수 있고 복수의 플랫폼 운송사업자가 진출할 경우 총량 범위 안에서 제한적으로 나눠 허가해

기존 택시 사업자의 영업권을 보호하는 규정이 담겼다.

플랫폼운송사업자는 '여객자동차 운송 시장 안정기여금'이라는 명칭의 부담도 떠안아야 한다.

개인택시 사업자들이 택시 면허 취득 과정에서 상당한 자본을 투자를 하는 것과 마찬가지로 기여금을 국토부 장관에게 납부하도록 의무화하고 있다.

또한 기부금을 납부하지 않을 경우 플랫폼 운송 사업자의 허가를 취소할 수 있다.

이에 대해 박홍근 의원은 '플랫폼 업계와 택시업계가 상생하면서 국민에게 양질의 운송서비스를 제공하기 위해서는 새롭고 혁신적인 플랫폼이 제도권 내에서 공정하게 경쟁하면서 이에 상응하는 사회적 책임을 부담하는 체계 구축이 필요하다고 개정안 발의 배경을 설명했다.

(글·김신)

▶ 박홍근 의원 발의 여객자동차운수사업법 개정안 주요 내용

제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의8에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통해 여객운송을 중개하는 사업

제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등) ① 여객자동차플랫폼운송사업(이하 "플랫폼운송사업"이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 플랫폼운송사업을 허가하는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 업무의 기간을 한정하여 허가하여야 하며, 플랫폼운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다.

③ 제1항에 따른 플랫폼운송사업의 허가기준은 다음 각 호와 같다.

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

④ 국토교통부장관은 제1항에 따라 플랫폼운송사업을 허가하려는 경우 제49조의4에 따른 플랫폼운송사업심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.

⑤ 국토교통부장관은 여객 수요, 택시 감차계획의 시행 추이, 국민 편익 등을 고려하여 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다.

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.

제49조의4(플랫폼운송사업심의위원회) ① 플랫폼운송사업 허가에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 플랫폼운송사업심의위원회를 둔다.

② 플랫폼운송사업심의위원회는 위원장 1명을 포함하여 10명 이내의 위원으로 구성한다.

제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 여객자동차운송시장 안정기여금(이하 "기여금"이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다.

② 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다.

③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 기여금 및 제2항에 따른 연체료 수납 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다.

④ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 않은 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다.

⑤ 기여금의 산정방법, 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

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.

② 플랫폼운송사업자는 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다.

제49조의7(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등) ① 여객자동차플랫폼운송가맹사업(이하 "플랫폼가맹사업"이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다.

② 제1항에 따라 플랫폼가맹사업의 면허를 받은 자(이하 "플랫폼가맹사업자"라 한다)가 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.

③ 제1항 및 제2항 본문에 따른 플랫폼가맹사업의 면허 또는 사업계획의 변경은 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 경우로 한다.

전국개인택시운송사업조합연합회

시·도 조합 이사장의 경자년 신년사

(庚子年)

하얀 쥐의 해인 경자년(庚子年) 새해가 밝았다.

전국 16만여 개인택시 조합원들의 업권 보호를 위해 연합회 산하 전국 16개 시·도 조합 이사장들이 새해 어떤 구상을 하고 있는지 신년사를 통해 들어 봤다.

전국 시도별 순으로 조합 이사장의 신년 메시지를 전제한다.

(편집자 주)

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

준하신년

전국 16만 개인택시사업자 가정에
행복과 건강이 충만하시기를
기원드립니다.

- 전국개인택시연합회 및 시·도 조합 이사장 배상 -



부산광역시 개인택시 운송사업조합 김호덕 이사장

새해에는 여러분들의 가정에 항상 좋은 일만 가득하시길 기원드립니다.

지난해 우리 개인택시 업계는 여러 가지 어려움 속에서도 '개인택시 양수 사업용 경력 요건 폐지'라는 반세기 개인택시 역사에 남을 만한 큰 성과를 이루어냈으며, 정부에서는 "타다"와 같은 불법 택시 영업행위들을 강력히 규제하는 등의 혁신적인 택시제도 개편 방안이 발표되어 관련 법령을 정비중에 있습니다.

이와 같은 성과는 전국 16만 개인택시 가족 모두가 한마음으로 노력한 결과라고 아니할 수 없으며, 위기 때마다 저력을 발휘한 값진 승리라고 생각합니다.

올 한해도 우리 개인택시는 수많은 변화와 도전에 직면하게 될 것입니다만 한 사람의 열결음 보다 열 사람의 한결음이 더 큰 힘을 발휘하듯이 전국 16만 가족이 모두 함께 힘을 모아 철저히 대비한다면 어떠한 난관도 쉽게 극복할 수 있다고 확신합니다. 경자년 새해, 십이지(十二地)의 첫째로 위험을 미리 감지하는 능력으로 생존적 응력이 탁월하다는 '하얀 쥐'의 영험한 기운을 받아 어려운 과정에서도 바라시는 일, 소망하시는 일 모두 다 이루어지는 뜻깊은 한 해가 되시길 다시 한번 기원합니다.



대구광역시 개인택시 운송사업조합 정창기 이사장

경자년 새해 전국 각지에서 활동하는 개인택시 사업자 여러분의 건강과 안전운행을 기원 드립니다.

저희 대구개인택시 조합은 지난 해 기존의 충전소 사업 이외에도 대구개인택시 복지정비센터를 세우는 성과를 거뒀습니다.

이를 통해 통해 조합원 1만 여명에게 타이어·경정비 등 많은 이익을 가져주고 항상 발전하는 대구개인택시조합이 되려고 노력하고 있습니다.

또한 타다 서비스 근절을 위해 가장 앞장서고 있습니다.

카카오 모빌리티 등의 새로운 경쟁에 대비해 대구조합에서 별도의 모빌리티 서비스도 준비하고 있습니다.

이같은 노력으로 개인택시 조합원 사업이 밀리지 않도록 최선을 다해 싸우겠습니다.

경자년 한해 새해 복 많이 받으시고 항상 건강과 행복이 가정에 함께 하시기를 기원 드립니다.



인천광역시 개인택시 운송사업조합 김승일 이사장

존경하는 전국개인택시 가족 여러분!

희망찬 경자년 새해에 개인택시 가족 여러분 가정에 만복이 가득하시길 바랍니다.

또한 소망하시는 모든 일들이 뜻대로 성취되시기를 진심으로 기원합니다.

우리 택시업계는 정부가 4차산업혁명의 명분으로 추진한 카풀과 렌트카(타다)의 택시영업 침범으로 택시업계는 많은 시련을 겪었으며 끈질긴 투쟁으로 다행히도 해결의 실마리를 찾아가고 있습니다.

그러나 새로운 택시정책으로 추진되는 플랫폼 사업이나 가맹사업은 사업자들의 독점이나 과잉경쟁, 여러 형태의 갑질을 예고하고 있습니다.

이로 인해 우리 택시업계의 새로운 과제를 던져주고 있습니다.

2020년에는 전국개인택시 조합원들이 푹푹 뭉쳐 새로운 택시 정책 변화에 지혜를 모아 능동적으로 대처하고 국민에게 사랑받는 택시로 거듭나기를 희망하며 여러분들 가정에 건강과 행운이 함께 하시길 기원합니다.



광주광역시 개인택시 운송사업조합 국승두 이사장

저는 이사장이라는 직함의 권위적이고 다가가기 어려운 느낌을 탈피하고 조합원 누구나 편하게 다가와 함께 소통하며 상생하고자 하는 마음으로 이사장이라는 직함 대신 '조합원 대표'라는 명칭을 사용하고 있습니다.

지난 30년 동안 우리조합원님들과 함께 현장에서 보고 느꼈던 사항들을 조합 임원으로 활동하며 쌓은 경험과 노하우를 바탕으로 택시업계를 위한 가열찬 활동을 전개하고자 합니다.

전국 최초로 지급한 차량 대·폐차 시 지원금과 카드결제 수수료는 지속 지원하고 보다 폭넓은 지원을 이끌어내기 위해 직접 발로 뛰며 결실을 만들어내겠습니다. 더불어 각종 규제와 제도들로 택시산업을 벼랑으로 내모는 현실에 강력히 맞서 우리 택시업권을 지켜내도록 달려가겠습니다. 또한 내부적으로는 부조리를 청산하고 조합과 공제는 오직 조합원을 위해 존재한다는 마음으로 임직원 모두가 혁신해 특권과 특혜가 없는 정의로운 조합을 만들어 가겠습니다.

더불어 우리 전국개인택시연합회도 조합원을 위한 연합회로 환골탈태해야 된다고 생각합니다. 16만4천여 조합원 모두가 함께 노력합시다.



대전광역시 개인택시 운송사업조합 나기주 이사장

근래들어 급격하게 변화하는 사회환경에 편승해 가당치도 않게 혁신이라는 이름을 내세워 우리 개인택시 생존권을 위협하는 작태들이 끊임없이 일어나고 있습니다. 면허권을 기본적인 근간으로 제정된 여객자동차운수사업법의 포괄적인 입법취지와 택시사업구역별 총량제 지침마저 송두리째 무시하고 자유시장경제의 무한경쟁, 약육강식의 논리아래 거대자본의 힘을 내세워 타다 같이 편법으로 우리의 업권을 침탈하려는 시도가 금년에도 계속 일어날 것으로 생각됩니다.

우리는 조합원들의 생존권을 수호하기 위해 고비때마다 죽음을 각오하고 온몸을 불살라 투쟁으로 맞서왔던 동료, 선배들의 희생을 기억하고 있습니다.

조합원 모두가 단일된 대오로써 결기할 때 밖으로 나타나는 정치적 압력은 기어코 거대한 자본의 힘마저 완전히 무력화 시켜 왔다는 것을 앞선 선배들의 수많은 투쟁에서 우리는 똑똑히 목도했습니다. 우리 함께하고 화합하고 단결하고 전진합시다. 2020년 새해, 조합원 모두가 안전운행하고 승리하는 한해가 되길 다시 한 번 간절히 소망합니다.



울산광역시 개인택시 운송사업조합 백형선 이사장

존경하는 조합원님! 2020년, 경자년 새해가 밝았습니다. 다산과 풍요, 번영을 상징하는 쥐띠의 해, 경자년을 맞이해 기회와 희망이 가득하고 모두의 가정에 행운과 축복이 풍만하시길 기원 드리며 새해 복 많이 받으십시오.

현재 우리 업계는 지속되는 경기침체와 더불어 우리 업권을 위협하고 침해하는 영업환경 등으로 힘들고 어려운 국면이 지속되고 있습니다. 그러나 우리 모두는 스스로가 끊임없는 변화와 차별화된 서비스를 통해 고객이 원하는 기대치를 제공할 수 있도록 다 같이 노력하여 신뢰받는 사업자가 되어야 할 것입니다. 이러한 변화와 노력만이 현재의 어려운 사태를 극복할 수 있으리라 생각합니다.

존경하는 조합원님. 저는 '조합원이 주인되는 조합, 조합원을 섬길 줄 아는 일꾼'이라는 신념으로 조합원의 수익증대와 복지향상을 추진하면서 조합원으로부터 신뢰받는 조합을 만들어 보겠습니다.

조합원님의 적극적인 동참과 협조를 당부 드리며 새해에는 '경사롭고 길한 징조가 발생하여 복이 온다'는 발상치복(發祥致福)의 한해가 되시길 기원하면서 온 가정에 평화와 행복이 충만하시길 소망합니다.



경기도 개인택시 운송사업조합 김영식 이사장

2019년 우리 택시업계는 너무나 큰 고통과 시련속에서 생존권 사수를 위한 투쟁과 인고의 시간을 보냈습니다.

카풀, 타다 등 자가용, 렌터카 업체들이 거대 자본을 등에 업고 4차산업혁명 공유경제라는 미명하에 우리 업권을 침탈하려 했고 이를 막는 과정에서 고 최우기 열사와 경기개인택시 조합원이셨던 고 임정남 열사 등 안타까운 희생이 있었으며 이들의 숭고한 희생이 우리 모두를 하나로 뭉치게 하는 촉매제가 되어 대기업 자본의 카풀을 몰아내고 우리의 생존권을 지켜냈습니다. 불법 타다를 금지하는 법안이 국토교통위원회 전체회의에서 만장일치로 통과됐지만 아직까지 법사위와 본회의를 통과하지 못해 아직도 타다가 거리를 활보하고 있습니다.

저는 총력을 다해 타다 금지법을 조속히 통과시켜 타다를 퇴출하고 우버, 디디추싱, 그랩 등 호시탐탐 업권 침탈을 노리는 외국 회사의 국내 진입을 막아낼 것을 약속 드립니다. 조합원 여러분께서도 환한 웃음과 친절한 인사로 국민들에게 사랑받는 개인택시가 되도록 노력하여 주실 것을 당부 드립니다.

새해에도 조합원님의 가정에 행복과 평안이 깃드시기를 기원합니다.



강원도 개인택시 운송사업조합 김주원 이사장

존경하는 개인택시 가족 여러분!
다사다난했던 기해년이 가고 경자년이 다가왔습니다.
먼저 모두 수고하셨다는 말씀을 드립니다.
정치적으로 국민들은 양분되어 참여하게 대립하고 있고 경제 상황 또한 국제정세의 영향으로 어려움에 처해 있습니다.

또한 유난히 지난 한 해 우리 택시업계는 카풀, 타다, 자격유지검사의 시행 등 어렵게 하는 문제들로 인해 힘겨운 날들을 보내왔습니다.

그러나 아직 완전히 해소되지 않은 현안문제가 있기에 올 한 해 한걸음 더 뛰어야겠다고 스스로 다짐을 해봅니다.

경자년 새해에는 부디 택시업계가 더욱 발전되고 나아가 우리를 위협하는 장애물들이 모두 해소되기를 기원합니다.

또한 안정된 여건에서 우리 모두가 국민의 사랑을 받으며 보람과 행복이 가득하시기를 간절히 소망합니다.

감사합니다.



충청북도 개인택시 운송사업조합 한종석 이사장

존경하고 사랑하는 16만 전국 개인택시 가족여러분!
희망찬 무술년 새해 아침이 밝았습니다.

지난 한해 동안 국내·외적으로 격동의 정세속에서 전국의 개인택시 가족 여러분들께서는 고비용·고연료의 운송원가와 고객감소 등으로 인하여 매우 힘들고 어려웠습니다.

그동안 정부의 택시 산업 발전 정책은 우리 업계의 어려움을 없애주려는 희망보다는 좌절과 실망을 안겨 주었습니다.

이에 2020년 경자년 새해에는 아무리 힘들고 어려워도 전국의 모든 개인택시 조합원 모두가 합심, 단결해 우리 업계의 불합리한 법과 제도를 개선하고 개혁해 나아가는 한해로 만들어 나가야 하겠습니다.

존경하고 사랑하는 16만 전국 개인택시 가족 여러분!

2020년 경자년 새해 전국 개인택시 가족 여러분 모든 가정에 행운과 행복이 가득하시고 소원하는 모든 일이 뜻대로 이루어 지기를 기원드리겠습니다. 새해 복 많이 받으십시오.



충청남도 개인택시 운송사업조합 홍선기 이사장

사랑하는 16만 전국개인택시 조합원 여러분! 새로운 희망과 도전을 주는 2020년 경자년의 힘찬 새해가 밝았습니다.

2020년 새해를 맞이해 가정에 사랑과 행복이 넘치고 뜻하시는 모든 일들에 행운이 함께 하시길 바라며 새해 복 많이 받으시길 바랍니다.

국회에는 일명 '타다 금지법'인 여객자동차운수사업법 개정안이 국회 법제사법위원회 상정되어 있어 조속히 법사위를 열어 여객운수사업법 개정안이 국회에서 원안 그대로 처리되기를 간절히 바랍니다.

개인택시 종사자 여러분. 우리업계는 앞으로 수많은 변화의 바람에 직면하게 될 것입니다. 따라서 향후 10년 동안 정부를 상대로 어떻게 대응하느냐에 따라서 우리 업계의 생존과 미래가 달려있다고 해도 과언이 아닐 것입니다.

이를 위해 연합회장님과 시·도이사장 그리고 16만 개인택시조합원 모두가 힘을 모아 우리의 생존권은 우리가 지킨다는 굳은 의지로 결실을 맺는 초석이 되는 한해가 되었으면 합니다. 감사합니다.



전라북도 개인택시 운송사업조합 박상익 이사장

경자년 새 아침이 시작됐습니다.

어느 해보다도 가장 힘들었던 지난해를 되새기며 새해에는 우리 모두의 소원이 안정과 화합 속에 이루어지고 항상 기쁨으로 넘쳐나시길 진심으로 기원합니다.

새해에도 변함없이 국민에게 신뢰받는 개인택시 상을 구현토록 하겠으며 또한 택시선진화를 조기에 정착시켜 개인택시의 복지향상과 권익신장에 최선을 다하겠습니다.

날로 침체되어가고 있는 택시운송사업의 발전을 위해 물가상승률에 따른 택시요금 2년마다 정기인상, 택시요금 카드수수료 전액면제, 차량구입 부가가치세 면제, 친환경차량 구입 시 할인혜택 등 택시운행에 따른 각종 세금을 면제시켜 영세한 개인택시사업자의 경제적 부담 완화에 2020년에도 최선을 다해 노력하겠습니다.

2020년 새해에는 여명을 밝히는 태양처럼 개인택시 가족이 하시는 일마다 날로 번창하시고 작은 선행에도 감동하는 삶이 되시길 바라며 항상 안전운행과 행운이 늘 함께 하시길 기원합니다.



전라남도 개인택시 운송사업조합 여근하 이사장

대중교통수단으로서 사회적 기능을 다하고 있는 우리 택시 업계는 지난 몇 년간 공급 과잉, 자가용 증가, 버스 노선 확충, 대리운전 성행 등에 따른 택시 이용객 감소로 인해 정말 힘든 시간의 연속이 아닐 수 없었습니다.

이에 더해 카풀업, 타다, 쏘카 등의 자가용을 이용한 불법 유사 운송행위들이 우리의 생존권을 위협하고 침해해 더욱 더 어려운 환경 속에 놓여져 있습니다.

이에 우리는 일선 현장에 계시는 조합원들의 숭고한 희생과 하나로 똘똘 뭉친 단결력으로 대항해 나갈 수 있었고 우리에게 불합리한 제도들을 저지 할 수 있었습니다.

올해에도 연합회를 비롯한 16개 시·도 조합 이사장들은 우리의 생존권과 업권을 보호하고 전국의 개인택시 사업자들이 조금이라도 더 안심하고 생업에 매진할 수 있도록 최선의 노력을 다 할 것입니다.

올 한해에도 모두 건강하시고 매 순간 행복이 넘치는 시간들이 되시길 기원합니다.



경상북도 개인택시 운송사업조합 김광호 이사장

지난해 수많은 어려움 속에서도 국민의 안전한 수송을 위해 땀 흘리며 노력하신 조합원여러분들께 진심으로 감사드립니다.

지난 2018년부터 우리 택시업계의 존립을 위협했던 카풀과 타다의 불법운행을 막아내기 위한 적극 노력한 결과 현재 타다 등의 불법여객 운행을 저지하는 법률개정안이 국회에 입법발의 되어 있어 마지막 국회통과까지 총력을 다하고 있습니다. 또한 고령자 자격유지검사로 인한 조합원들의 장거리 수검불편을 해소하기 위해 저희 경북조합과 연합회가 적극 노력한 결과 한국교통안전공단에서 차량순회검사가 가능하도록 예산 9억을 확보하는 성과를 이루는 등 조합원여러분들의 편의증진을 위해 최선의 노력을 다해 왔습니다.

앞으로도 우리 개인택시업계와 관련된 불합리한 제도개선 및 규제완화를 위해 총력을 기울이고 조합원 여러분들께서 편안하고 안정된 사업을 영위할 수 있도록 최선의 노력을 다해 나갈 것입니다.

조합원여러분께서도 적극적으로 협조해 주실 것을 당부드립니다. 2020년 새해에는 조합원여러분의 가정에 행복 가득하시고 항상 건강하시기를 기원드립니다.



경상남도 개인택시 운송사업조합 김정곤 이사장

2020년 새해를 맞이해 조합원 가족여러분의 건강과 행운을 기원합니다.

우리 택시업계는 마음 편안하게 일을 하고 돈을 벌어본 적이 없는 것 같습니다. 택시산업은 자가용 차량의 폭발적 증가와 더불어 대중교통의 발달로 인하여 더 이상 시장의 확대를 기대하기 어려운 포화상태가 되어 있습니다.

그러나 이렇게 어려운 택시산업에 대하여 정부에서는 일자리 창출이라는 미명아래 '카풀', '타다' 등의 불법 자가용 택시영업을 확대, 장려해 왔습니다. 이러한 불법 택시영업을 근절하기 위해 우리 개인택시 가족들은 목숨을 건 대 정부 투쟁을 하여 왔으며 어느 정도 성과는 이루어 내기도 했습니다. 이는 우리 개인택시가 한마음 한뜻으로 뭉쳐서 행동했기에 가능했던 결과라고 생각합니다.

또한 현재 국회 법사위에 '타다'의 불법운행을 금지시키는 법률안이 계류중에 있습니다. 이 법률안이 원활하게 통과되도록 조합원님들의 적극적인 협조를 부탁드립니다.

새해 복 많이 받으십시오.



제주도 개인택시 운송사업조합 전영배 이사장

다사다난했던 한 해가 저물고 2020년 경자년(庚子年) 새해가 밝았습니다.

올 한해도 개인택시 가족 여러분의 가정에 건강과 행복이 넘치고 소망하시는 일들 모두 이루시는 복된 해가 되기를 진심으로 기원합니다.

변해야 산다는 말을 수없이 되뇌이며 달려온 2019년이었습니다.

올해는 우리 택시업계의 변화와 혁신을 성장으로 이끌어내야 할 중요한 한해입니다.

앞으로 다가올 세상은 빠르게 변화할 것입니다.

우리 택시업계가 변화할 시기를 놓치면 다시 일어설 수 없고 도태되어 버릴 지도 모릅니다.

올해는 반드시 택시산업의 재도약의 전환점으로 만들어가야 합니다.

우리 모두 같이 노력하여 국민에게 사랑받는 개인택시가 됩시다.

경자년 한 해도 늘 건강하시고 안전운행 가득하시길 기원합니다.

감사합니다.

< 왜 그런가요? : 대학 논문에 답하다! >

타다는 앱 호출 전용 불법 렌터카일 뿐... '공유경제' 아니다

지난 해 말 연합회에 한 통의 메일이 접수됐다. 경희대 국제학과의 한 지도 교수 밑에서 논문을 작성중이라고 밝힌 두 명의 학생은 승차 공유 경제를 대표하는 타다와 택시 권리에 대한 개인택시 업계의 입장이 궁금하다고 말했다.

타다 문제점과 관련해 직접 현장에 있는 택시업계 입장을 듣고 싶어 질문한다고 밝혔는데 연합회에서는 이들 대학원생들에게 타다와 관련한 주요 쟁점과 현안을 서면으로 설명했다.

다음은 논문 관련 질문과 이에 대해 연합회가 답변한 내용이다.

Q 타다는 현재 자신들이 법의 예외 조항을 이행해 기존에 존재하던 '기사포함 렌터카' 업체를 운영 중이라고 주장하고 있다. 하지만 사회적 인식은 렌터카의 개념보다 콜택시의 개념으로 해석되고 있다. 안전성 및 드라이버의 자격 또한 보장되지 않는 타다의 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하는지.

A '타다'는 렌터카 사업자이다. 렌터카 사업자가 앱을 개발해 불법 택시영업을 하는 과정에서 일정 부분 서비스 개선과 편의를 제공하고 있는 것 뿐이다.

그렇다고 그들의 서비스개선, 편의제공을 폄하하는 것이 아니다.

다만 그들이 이뤄낸 서비스개선, 편의제공을 두고 신산업이니 4차 산업이라고 해서는 안 된다는 것이다.

자동차의 수동 기어를 자동 기어로 바꾸고 열차, 버스 예약을 터미널에 가서 예약하던 것을 전화, 인터넷, 앱으로 예약하고 식당에서 종업원을 호출할 때 소리 질러 호출하던 것을 테이블에 부착된 벨을 통해 호출한다고 해서 이를 두고 신산업, 4차 산업이라고 하지 않는 것과 같은 맥락이다.

영업용 자동차를 소비자들이 나눠 쓰는 것을 두고 어떻게 공유경제 또는 승차공유라고 하는지 이해되지 않는다.

타다와 같은 영업용 자동차는 원래부터 공유 목적으로 이 시장에 존재하는 것이다.

버스, 택시도 대한민국 국민이 모두 나눠 쓰고 있지만 그 누구도 이를 두고(영업용 운송수단을 나누어 쓰는 것을 두고) 공유경제, 공유자동차라고 하지 않는다.

타다가 공유경제라면 택시, 버스도 공유경제이다.

렌터카 사업은 새롭게 생겨난 신산업, 4차 산업이 아니라 원래부터 이 시장에 있어왔던 전통산업이며 다만 앱 호출 전용 렌터카 회사 일뿐이다.

렌터카 회사가 앱을 통해 영업하는 것을 가지고 신산업이고, 4차산업이라고 하는 것은 넌센스이다.

렌터카에 장착하는 앱도 카카오택시나 T맵 택시와 같이 이미 상용화된 인터넷기 술이다.

'타다'를 4차산업, 공유경제, 공유자동차라고 부르는 것은 타다측이 자신들의 불법 택시 영업을 포장하기 위해 그렇게 프레임에 씌운 것에 불과하다.

또한 전 세계가 열광하는 4차 산업과 공유경제 그리고 문재인 정부가 추진하는 혁신성장의 탑을 쓰고 국민들의 눈과 귀를 막는 술책에 불과하니 더 이상 속으면 안된다.

'타다'는 불법이므로 퇴출돼야 한다. 합법 사업자인 택시와 타협을 얘기하고 상생을 얘기할 자격도 없다.

불법 사업자가 서비스를 개선하고 편의를 제공했다고 해서 이를 합법으로 인정해준다거나 합법사업자와 서비스 경쟁을 할 수는 없는 것이다.

서비스 경쟁은 합법 사업자끼리 하는 것이다.

Q 타다가 적법한 유료운송수단으로 법의 보호를 받지 못함에도 불구하고 승객들은 타다의 우수한 서비스 때문에 이용하는 경우가 많다. 기존의 택시에 대한 승객들의 인식과 서비스 개선을 위한 계획이 있는지.

A 규제 샌드박스로 앱 기반 자발적 택시동승 중개 서비스, 대형 택시를 이용한 공항·광역합승서비스가 있다.

최근에 앱 기반 자발적 택시 동승 중개 서비스도 등장했는데 앱 기반으로 중개하는 서비스에 대해 이용자들의 수요가 높은 야간~심야시간대(22시~04시)에 합리적인 플랫폼 호출료를 적용하는 실증 사례를 신청해 추진하고 있다.

- 불법 영업 포장 위한 프레임에 불과
- 4차사업 걸맞은 플랫폼 기반 법 근거 마련

Q 많은 국가에서 우버와 택시 업계 간의 갈등이 심했다.

몇몇 국가처럼 정부 주도로 법안 개정 시 새로운 운송 서비스와 공존할 의사가 있는지.(최근 정부는 택시 면허를 매입해 감차하고, 줄어든 면허 수만큼 플랫폼 업체에 기여금을 받고 면허를 대여하는 방식으로 운송사업을 허가하기로 했다고 들었다. 이러한 타다와 택시업계 간 상생의 대안들에 관해서는 어떻게 생각하는지)

A 우버는 일부 국가에서 운행되고 있는 자가용을 이용한 운송서비스에 해당된다.

우리나라에 처음 도입한 우버는 자가용과 렌터카를 이용한 불법 운행서비스에 불과하다.

따라서 정부는 우버의 영업형태를 불법 운행으로 간주하며 운송질서를 바로잡기 위해 관련 법령을 개정, 공포했다.

정부에서 지난 해 발표한 7.17 택시 제도 개편 방안 중 새롭게 도입하려는 여객 운송 플랫폼사업 도입은 택시업계도 긍정적이라고 판단하고 있다.

새롭게 도입하려는 업종은 '여객자동차 운송 플랫폼사업'이며 세부적으로는 '플랫폼운송사업', '플랫폼 운송가맹사업', '플랫폼운송 중개사업'으로 구분된다.

현재 국회 박홍근 의원 등이 대표 발의한 '여객자동차운수사업 개정안'이 국회 국토교통위원회를 통과했고 조만간 국회 본회의를 통과해 공포될 것으로 보인다.

우리 택시 업계는 '타다'가 불법운행을 중단하고 택시와 동등한 규제를 받으며 택시총량제 내에서 기여금을 납부하고 이용하거나 원하는 서비스를 창출한다면 반대할 이유는 없다.

이에 대해 타다는 운송 플랫폼 사업 도입이 타다를 죽이게 된다고 주장하고 있지만 타다의 서비스를 접목한 새로운 플랫폼 택시가 도입되면 업계간 상생의 새로운 제도가 도입될 것이다.

그리고 플랫폼 운송사업자의 기여금과 관련한 구체적인 내용은 앞으로 정부와 업계 등이 풀어 나가야 할 것이다.

Q 카카오에서는 기존 택시 회사를 인수해 카카오 모빌리티 사업을

준비하고 있다. 타다와 달리 합법인 택시 회사를 인수하는 카카오의 방식은 어떻게 생각하는지.

A 타다의 합법적인 택시회사 인수 방식은 개인택시 업계 입장에서는 적극적으로 지지할 수 있는 방식은 아니다.

다만 카카오 택시회사의 운수 종사자 관리와 회사 운영 방침은 합법적이고 합리적이며 운수종사자 처우 개선에 상당한 효과를 줄 수 있다고 판단된다.

하지만 우려도 있다. 카카오 방식에 모든 택시가 종속 될 경우 영세 사업자들에 대한 횡포가 예상된다.

택시업계 입장에서는 다양한 방식이 도입되고 경쟁 할 수 있는 플랫폼 사업자가 나타나야 한다.

따라서 택시업계는 독점적인 위치에 있는 플랫폼 사업자의 독식보다는 여러 형태의 사업자가 있어야 택시업계의 요구사항이 반영 될 것으로 판단된다.

Q 4차산업 시대인 만큼 점점 새로운 서비스가 등장하고 승객들 또한 변화하고 있다.

정부에서 기존 택시의 권리를 보장(예를 들어 기여금, 택시 콜수수료 면제, 택시 우선 배차 등)을 약속했다는 전제 아래 새로운 운송 서비스와 공존할 의사가 있는지.

A 택시는 4차 산업시대에 걸맞게 변화를 시도하려고 택시제도개선을 지속적으로 추진해 왔다.

그러나 정부나 자치단체는 택시의 공공성을 강조해 운임·요금, 사업자 준수사항을 계속해서 규제하고 있다.

국회에 계류 중인 여객자동차운수사업법 개정안 내용 중 플랫폼 가맹사업과 플랫폼 중개 사업자들이 콜 수수료, 택시 우선 배차 등을 위한 다양한 서비스 제공을 할 수 있는 법률적인 근거가 마련됐으니 플랫폼 사업자들과 정부, 택시업계가 협의해 택시 운임·요금 제도를 개선해 국민이 요구하는 다양한 서비스를 개발할 것이다.

개인택시조합
라이브 인터뷰

경북개인택시조합 김광호 이사장

‘건의 보다 결과가 중요’ 도 단위서 가장 먼저 요금 인상

적성 검사 이동출장소 설립 앞장, ‘교통안전공단’에서 감사 인사
조합원 특산물 직거래 장터 개설, 가치 나누는 ‘공유 경제’ 실천
일정 기한 내 휴업, 허가 예외 인정받도록 국토부에 건의·법제화 추진



경북개인택시조합
김광호 이사장

경북개인택시 조합과 김광호 이사장은 지난 해 교통안전공단으로부터 ‘고맙다’는 인사를 받았다.

택시 사업자 운전 자격유지 적성 검사를 원활하고 효율적으로 수행하기 위해 이동 출장소를 설립해야 한다는 경북조합의 적극적인 건의와 대정부 활동이 성과를 거둔 데 대한 감사함의 표시였다.

‘경북에는 상주에만 한 곳의 검사소가 있어 조합원들은 적성 검사를 위해 먼 거리를 오가며 비용과 시간을 낭비할 수 밖에 없습니다. 대구나 울산에서 검사를 받을 수도 있지만 이곳 검사소 역시 수용 인원에 한계가 있어 물리적으로 가능하지 않습니다. 피검사자 편의를 배려한다면 검사소를 더 늘리는 것이 좋겠지만 예산이나 건립 시간 같은 걸림돌이 있었고 전국 운송 사업자 단체중 우리 경북조합이 처음으로 이동 출장소 운영을 정부와 국회에 건의해 받아 들여졌습니다’

김광호 이사장 중심으로 화물을 비롯한 관할 운수

사업자 단체가 참여한 공동 건의문을 국토교통부 등에 제출했고 포항이 지역구인 자유한국당 김정재 의원, 박명재 의원 등을 직접 만나 이동 출장소 건립 예산 확보를 주문하면서 결국 9억원의 예산 확보에 성공했다.

덕분에 만성적인 검사 수용 시설 부족을 겪던 교통안전공단에 숨통이 트이게 됐으니 경북조합에 감사 인사를 전한 것이다.

이에 대해 김광호 이사장은 전국에서 처음으로 건의한 것은 맞지만 개인택시연합회를 비롯해 16개 조합이 공동으로 힘을 모아 이동 출장소 운영의 필요성을 강조한 영향이 컸다고 공을 나눴다.

◆ 우선 순위 밀리던 교통 행정, 전담 과 신설 이끌어내

경상북도청의 교통 관련 행정 체계는 민생 경제와 교통이 묶인 ‘민생경제교통과’가 맡고 있다.

과거에는 교통 관련 전담 부서가 있었는데 일자리 창출 민생과 교통 행정이 병합되며 한 개 과로 합쳐졌다.

택시 사업자는 물론이고 버스, 화물 등 수많은 운수 사업자 관련 행정과 민원이 자연스레 정책 우선 순위에 밀리게 되면서 경북 조합에서는 교통 전담 부서 신설을 도에 꾸준히 건의해왔지만 실현되지 못했다.

그런데 김광호 이사장은 취임 이후 도지사과 면담하며 전문성과 실효성을 갖춘 행정 추진을 위해서 교통 전담 부서 신설이 반드시 필요하다고 설득했고 수차례 도청 실무진을 만나 협의하면서 결국 독립 행정 부서를 이끌어냈다.

‘지난 1월 2일 교통정책과가 신설됐습니다. 대중·공공 운송 영역을 맡고 있는 개인택시 사업자들의 각종 민원을 상담하고 권익 보호를 주문할 수 있는 전문 행정 조직이 생겼으니 저를 포함한 조합 임직원들은 도청 관계자들을 접촉하고 현안을 공유하는데 더욱 열심히 노력하면 될 것입니다’

◆ 건의에서 끝나지 않고 끝맺음이 중요

조합 경영 철학을 묻자 김광호 이사장은 ‘결과를 만들어 내는 것’이라고 말한다.

경북 조합은 6905명의 개인택시 사업자 이익을 대변하기 위해 운영되는 단체이다.

조합원의 수많은 의견과 요구를 청취해 행정 관서에 전달하는 것도 조합 업무의 한 영역이지만 건의한 내용이 결과물로 이어지는 것까지가 진정한 역할이라고 김광호 이사장은 말한다.

말로만 깔아 놓은 행정들은 그저 말 뿐인 것이며 조합원 권익을 보호할 수 있는 실체가 있는 결과를 만들어야 한다는 것이다.

이런 철학 때문에 국회나 중앙 정부, 경북도 등 다양한 의사 결정권자들을 만날 때 ‘끝맺음’을 이끌어 내기 위해서 노력한다.

‘그동안 조합에서는 여러 현안과 민원에 대해 문제를 제기해왔고 해결된 일들도 적지 않습니다. 하지만 여전히 누적되어 있는 미완의 현안들이 적지 않아 이를 해소하는데 주력하고 있습니다. 조합을 책임지는 자리라면 어떤 식으로든 결과를 만들어내야 하지 흐지부지해서는 안 되기 때문입니다. 지난 해 전국에서 가장 먼저 경북 택시 요금이 인상되는 과정도 쉽지 않았습니다. 택시 요금 조정과 관련한 연구용역이 이미 2~3년 전에 끝났는데도 현실화로 이어 지지 않았는데 저를 비롯한 조합 임직원들이 경북 개인택시 업계의 어려움과 요금 인상의 당위성을 도에 끊임없이 건의하고 설득한 노력이 평가받은 것으로 이해됩니다’

실제로 경북도청은 2013년 2월 20일 인상 이후 6년여 만인 지난 해 3월을 기해 택시요금을 12.5% 인상 조치하면서 ‘유류비, 인건비 등 물가 변동에 따른 운송원가가 상승했고 업계 경영 개선과 서비스 향상, 종사자 처우 개선 등을 위해 요금 인상을 단행하게 됐다’고 밝혀 경북 조합이 줄기차게 호소한 택시 경영의 어려움이 도에 충분히 전달됐음을 시사했다.

부제 제약을 받고 있는 개인택시 사업자들은 여러 사정으로 휴업할 때 법적 허가를 받아야 하지만 관행적으로 절차를 생략해도 관할 관청에서 묵인하고 있다.

하지만 일부 지역에서 무단 휴업으로 고발 조치 하는 등 법적 문제화되는 것과 관련해서도 김광호 이사장이 주도적으로 해결책을 찾고 있다.

일정 기한 이내의 휴업에 대해서는 개인택시 사업자들



1. 김광호 이사장이 이철우 경북도지사와 현안을 논의하고 악수를 나누고 있다.
 2. 이철우 도지사가 경북개인택시조합과 간담회를 가진 이후 임직원들과 기념 촬영을 하고 있다.
 3. 카풀 반대 철야 천막 농성중인 김광호 이사장(사진 왼쪽에서 세 번째)
 4. 김광호 이사장이 지역을 순회하며 조합원들과 소통하는 모습.

이 법적 허가 과정을 거치지 않아도 허용되는 방향으로 국토교통부에 건의했고 현재 관련 법안이 국회에서 입법 발의를 앞두고 있다.

◆ 타다는 공유 경제 아닌 무임 승차

‘공유 경제’로 위장한 타다 같은 불법 운송 사업과 관련해서는 ‘공정 경쟁’을 강조했다.

개인택시 양수도 규제를 완화하면 자연스럽게 세대 교체가 이뤄지고 택시 서비스도 향상될 수 있다고 지적했다.

“경북 택시 감차율은 38%에 달합니다. 택시 수요에 비해 그만큼 과잉 공급되어 있습니다. 그런데 타다는 택시 사업자들이 공공 운송 사업자로서 떠안고 있는 다양한 의무와 규제는 외면하고 무임승차하겠다고 합니다. 타다 같은 서비스가 등장하고 운송 수단의 공급이 늘어나면 시민들은 편하겠지만 그렇다고 공정한 경쟁 없이 한정된 시장 파이 속에서 자기들만 살겠다고 억지 부리는 것은 택시 사업자들은 죽어도 괜찮다는 얘기가 다름

없습니다”

현 경영 환경 처럼 이용객이 제한되어 있는 상황에서 타다 같은 불법 유상 운송 수단까지 시장에 진출하면 택시의 절반 정도는 없어져야 수요와 공급이 맞게 될 것이라고 김광호 이사장은 분석했다.

타다 갈등의 해결책은 가까이 있다고도 설명했다. 대중 운송 수단으로써 택시와 마찬가지로 의무와 규제를 떠안고 시장에 진출하면 된다는 것이다.

“타다 같은 사업자들이 택시 총량제 결과에 따라 감차 후 일정 수요에 맞게 인수해 운송 시장에 진출하면 됩니다. 과잉 공급으로 감차가 필요한 택시의 어려움을 같이 공유하고 같은 출발선에서 시작해 공정하게 경쟁하는 것이 진정한 공유경제입니다”

정부와 지자체가 택시 양수도 규제를 완화해 택시 사업 진출입 흐름도 원활하게 만들어야 한다고 강조했다.

현재와 같은 개인택시 진입 규제 속에서 인구까지 줄고 있는 지방 도시들은 양수도 자체가 거의 일어나지 않고 있는데 운전면허 취득 이후 일정 기간 동안의 무사고

운전 등 시민들을 안전하게 운송할 수 있는 필요 요건만 규정해 양수도 기준을 낮추면 개인택시 사업자의 고령화는 막고 운송 서비스의 질도 높아지게 될 것이라고 김광호 이사장은 말했다.

한편 김광호 이사장은 조합원간 지역 특산품 직거래를 통해 진정한 ‘공유 경제’를 실천하고 있다.

지난 해 하반기 이후 경북조합은 자체적으로 발행하는 회보를 통해 조합원간 지역 특산품 직거래 장터를 홍보하고 있다.

“경상북도 영양에는 고추가 유명하고 곱감은 상주가 주산지이며 여러 지역에서 사과가 재배되고 있습니다. 조합원들이 필요로 하는 다양한 특산품의 유통 과정은 줄이고 가격을 낮춰 서로 거래하도록 지부를 통해 접수를 받고 있고 조합 회보를 통해 홍보해 나갈 것입니다.”

김광호 이사장은 서로의 가치를 공정하게 평가하고 나누는 직거래 장터 같은 것이 진정한 공유 경제라고 말을 맺었다.

(글·김신)



부산조합 북부지부

직영 충전소가 사랑방 '컴퓨터 무료 교실'도 개설

조합원에 친절 아끼면 안돼! 사소한 민원도 지나치지 않아
 '양수도 기준 낮춰 조합원 자산 가치 지켜달라' 주문 등 높아
 현장 애로 등 청취, 조합 통해 국회 청원 등 해결 방안 최선 노력



부산조합 북부지부
김경복 지부장

북부지부장은 말한다.

◆ 사소한 민원이나 불편도 지나쳐서는 안돼

북부지부는 북구, 사상구, 강서구, 부산진 1구를 관할하며 조합원 수가 3450 여명에 달한다.

웬만한 대도시 지부 몇 곳을 합쳐 놓은 규모인데 이 곳을 이끄는 김경복 지부장은 다양한 경영 경험을 쌓은 베테랑 일꾼이다.

2008년 이후 북부 지부 관할 3곳의 LPG 충전소에서 두루 소장 경험을 쌓았다.

처음 소장을 맡았던 2008년 당시의 LPG 충전소 경영 환경은 상당히 좋지 않았다.

매월 상당한 임대료를 지출해야 했지만 조합원들의 이용이 신통치 않았고 일반 LPG 고객 수요도 많지 않았다.

김경복 지부장이 당시 깨달은 경영 철학은 '인맥 관리'의 필요성이었다.

"조합 충전소이기 때문에 이용 실적에 따라 인센티브도 지급하는데 조합원 방문을 늘리는 것이 말처럼 쉽지 않더군요. 같은 업종에 몸담고 있는 식구들이지만 아는 처지의 같거나 외면이 더 차가울 수도 있다는 것을 깨달았습니다. 경영자의 입장에서 가장 중요한 것은 고객 관리이기 때문에 친절을 아끼지 말고 사소한 민원이나 불편도 지나쳐서는 안된다는 교훈도 얻을 수 있는 경험이었습니니다. 일반 고객 유치를 위해서도 인맥 관리와 홍보에 매진했던 기억이 납니다"

충전소 매출이 늘어나고 경영이 개선되면 이용하는 조합원들에게 그만큼의 인센티브를 제공할 수 있기 때문에 조합 충전소 경영을 맡는다는 책임감의 무게를 그만큼 컸던 셈인데 현재 지부를 맡아 경영하는데도 당시의 경험은 상당한 도움이 된다고 김경복 지부장은 말한다.

조합 충전소에 다양한 조합원 모임 공간을 무상 제공하고 더 많은 기회를 제공하려고 노력하는 것도 이런 이유 때문이다.

부산개인택시조합 북부 지부는 3곳의 LPG 충전소를 운영하고 있다.

조합원들에게 LPG를 판매하는 공급 거점이지만 충전소는 그 역할을 뛰어 넘어 사랑방 역할을 하고 있다.

다양한 동호회에 모임 공간을 무상 제공하고 있다.

모범운전자회와 나눔산악회가 자리 잡고 있고 사상 LPG 충전소의 한 칸에 마련된 '부산개인택시조합 컴퓨터 교실'이 눈에 띈다.

컴퓨터에 능통한 한 조합원이 개설한 모임인데 북부 지부에서 충전소 2층 사무실을 강의 공간으로 무상 제공하고 있다.

이 곳에서는 부산 개인택시 사업자를 대상으로 매주 정례적인 무료 컴퓨터 교육이 실시된다.

"조합원중 컴퓨터에 대한 이해도가 떨어지는 분들이 적지 않은데 막상 컴퓨터를 배우고 싶어도 요즘은 가르쳐 주는 곳이 없습니다. 그런데 컴퓨터교실을 개설하고 부터는 간단한 문서 작성부터 사진 편집, 인터넷 활용 방법 등 다양한 사용법을 배우기 위해 많은 조합원들이 이 곳을 찾고 있습니다"

개인택시사업자들이 주 고객인 충전소가 단순히 동호회 사랑방을 뛰어 넘어 배움의 공간으로도 활용되고 있다는 김경복



지부 사무실 전경



김경복 지부장이 직영충전소를 둘러보고 있다.



직영 충전소에 무료로 개설중인 컴퓨터 교실

◆ 고령운전자 퇴출에 대한 불만 높아

부산 조합은 매주 산하 지부 현안을 취합해 해결 방안을 논의하는 회의를 연다.

현장에서 전달되는 조합원들의 애로와 불만 등 이른 바 민심을 청취하고 조합 회의에 건의해 해결 방안을 모색하는 것은 김경복 지부장의 중요한 업무중 하나다.

최근 지부 현안을 묻자 개인택시 양수도 기준이나 고령운전자 퇴출에 대한 조합원들이 불만이 높다고 말했다.

"동호회를 비롯해 지부 산하에 자생적으로 조직된 여러 모임들이 있는데 조합 추진 사업을 설명하고 현장의 의견을 듣기 위해 적극적으로 참여하고 있습니다. 최근 주요 화제는 자격유지검사를 통해 고령 운전자를 퇴출하려는 정부 정책에

대한 불만이 크다는 점입니다. 수십여년 개인택시 사업을 해온 분들 입장에서 사업권은 그 분들의 퇴직금이나 마찬가지로인데 고령자 퇴출 방안만 만들려 할 뿐 정작 택시를 양수도할 수 있는 기준은 까다롭게 설정해 자산 가치가 떨어지는 위기에 처해 있는 것이 현실입니다. 일선 현장에서는 해결 방안으로 개인택시 양수도 기준을 완화하고 고령 운전자 차량을 정부에서 매입하는 등의 조치를 마련해야 한다는 지적이 높습니다"

이에 대해 김경복 지부장은 조합원들의 애로가 정부에 전달되고 법이 개정돼 해결돼야 하는 만큼 끊임없이 국회에 청원하기 위해 조합에 적극 건의하고 관철시키도록 최선의 노력을 다하겠다고 말했다.

(글·김신)

동아리 탐방

경북개인택시테니스연합회

전국 생활체육대회 입상자들 포진한 어벤저스 군단

전국개인택시대회 우승도 차지, 2017년에 구미서 유치 동반자에 찬스 넘기고 호흡 맞추는 파트너십 매력 커



▲ 경북개인택시테니스연합회 후원식 회장

지난 2017년 구미시에서는 ‘제17회 전국개인택시 테니스 연합회장기 대회’가 열렸다.

이날 행사에는 당시 구미시장이 직접 참석해 대회에 전국 300 여명의 개인택시 테니스 동호회원들에게 환영사를 낭독했다.

전국개인택시연합회 박권수 회장은 격려금도 전달했다.

경북 개인택시 사업자들의 테니스 사랑은 그만큼 유별나다.

특히 구미가 그렇다.

경북개인택시테니스연합회(이하 경북테니스연합)를 이끌고 있는 후원식 회장은 전국개인택시 테니스연합회 부회장을 맡고 있다.

30년 넘는 테니스 구력인 후원식 회장은 구미시 테니스협회 전무이사도 지냈다.

단순한 취미를 넘어서 테니스가 삶의 중요한 부분을 차지할 정도이다.

“전국개인택시테니스 10회 대회 때부터 경북 조합원들이 참여했고 수차

레 우승과 입상 경험을 가지고 있습니다. 2017년에는 전국 대회를 구미에서 유치하기도 했습니다. 현재 경북테니스 연합회원들은 50여명에 달하는데 이중 구미 조합원들이 27명에 달합니다. 그만큼 선수층도 두텁고 교류도 활발합니다”

경북 그중에서도 특히 구미 지역 개인택시 사업자의 테니스 사랑이 특별한 이유를 묻자 후원식 회장은 ‘테니스 활동을 할 수 있는 시설이 잘 갖춰져 있고 지자체나 조합의 관심과 지원이 적극적인 영향이 크기 때문’이라고 말했다

◆ 개인택시 업계 넘어 전국 실력자들 즐비

조규인 구미 개인택시조합 사무국장은 경북테니스연합 사무국장도 맡고 있는데 테니스의 가장 큰 매력을 묻자 ‘땀 흘리면서 소통하는 파트너십’을 꼽았다.

생활 체육 동호회원들은 대부분은 복식 경기를 하는데 흠을 났고 공을 쫓아 움직이고 호흡을 맞추며 땀을 흘리는 과정의 파트너십은 매우 특별한 경험이라고 말한다.

“경기 파트너와의 호흡을 맞춰 게임을 획득하는 과정 하나 하나가 짜릿합니다. 파트너에게 찬스를 넘겨 포인트를 딸 때나 상대팀과 공격과 수비를 이어가는 랠리가 계속될 때의 쾌감도 최고입니다. 상대편의 멋진 공격이나 수비에 대한 존중도 역시 경기 동반자에 대한 파트너십의 일부입니다”

라켓을 들고 공을 치고 받으며 처음 접할 때는 쉬워 보이지만 갈수록 어렵고 배울게 많다는 점도 매력이다.

조규인 국장 역시 테니스 구력이 30년에 달하는데 생활 체육계에서는 단연 상위 레벨에 속한다.

구미시 관내 테니스 대회에서 신인부와 일반부 우승 경험이 있고 대구·경북권 우승, 전국대회 신인부 우승 등 다양한 수상 경력을 보유하고 있다.

한상권 조합원은 전국 생활체육인대회 50세 이상 베테랑부에서 랭킹 3위 이

내에 들고 정학재 조합원 역시 전국 대회 우승 경험이 많다.

전국개인택시 테니스 동호회원들의 어벤저스 군단이 경북 특히 구미에 모여 있는 셈이다.

◆ 올해 수원 대회서 회장기 가져올 것

경북 동호회원들의 테니스 열정도 대단하다.

1년에 한 차례씩 자체적으로 경기를 겸한 친목 단합대회를 갖는다.

전국개인택시테니스대회를 앞두고는 경북 관내 먼 거리를 마다하지 않고 출전선수들이 한 데 모여 코트 적응과 파트너간 호흡을 맞추는 훈련을 게을리하지 않는다.

구미조합 동호회원들은 매주 3회 정

도 모여 친목 경기를 갖고 월례 대회도 연다.

테니스 코트가 많지 않은데 꾸준히 그리고 정례적으로 모여 경기 호흡을 맞추고 친목을 다지고 있다.

지난 해 전국대회는 전주에서 열렸는데 입상을 하지 못했다.

일부 에이스 선수들이 출전하지 못했고 부상 선수도 있었기 때문이라고 후원식 회장은 말한다.

올해 대회는 경기도 수원에서 개최 예정되어 있다.

경북테니스연합이 개인택시 동호회를 넘어 전국 생활 체육계의 ‘최고’라는 자부심이 강하다는 후원식 회장은 올해 개인택시연합회장기는 경북에서 가져올 것이라고 자신한다.

(글·김신)



▲ 경북 개인택시 테니스 연합회 회원들이 대회에 출전해 기념촬영 하고 있다.

전국개인택시연합회 유병철 신임 전무이사 취임

국토교통부 대중교통·신교통개발 업무 맡은 교통전문가
 택시산업팀도 근무, 플랫폼택시·양수조건 완화 해결 기대돼



▲ 유병철 신임 전무이사

전국개인택시연합회 신임 전무이사에 유병철 국토교통부 부산국토관리청 영주 국토관리사무소장이 취임했다. 연합회는 1월 7일 '2020년 제1회 이사회 및 총회'를 열어 임기가 만료된 이성운 전무 이사의 후임으로 유병철 신임 전무를 만장일치로 추대했다.

유병철 신임 전무이사는 30여년을 국토교통부에서 재직했고 특히 교통 등과 관련된 업무를 장기간 담당하면서 많은 정책을 기획한 교통 전문가로 손꼽히고 있다. 특히 유병철 전무이사는 지난 2008년 이후 2018년까지 교통물류실 대중교통과, 신교통개발과, 택시산업팀 등에서 근무했다.

행정 뿐만 아니라 일본 동북대학원에서 법학 석사 학위를 취득해 법에 대한 풍부한 지식을 겸비하고 있다는 평가이다. 한편 유병철 전무이사 취임으로 현재 이슈화 되고 있는 타다 등의 플랫폼 택시 및 개인택시면허 양수에 대한 자격 완화조건 등 개인택시 업계의 다양한 현안을 풀어

가는데 매우 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 교통 업계는 기대하고 있다.

{ 2019년 주요 사업 추진실적 }

1 여객자동차운수사업법 일부개정법률 공포 (불법 자가용 카풀 영업행위 근절 관련)

■ 연합회가 중심이 되어 여·야 국회의원을 상대로 불법 자가용카풀 근절을 위한 입법발의를 추진한 결과, 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 3건이 국회에 제출되었다. 국회는 제369회 국회 제2차 국토교통위원회에 불법 자가용 카풀 영업행위 근절 관련 3건의 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 [황주홍의원 대표발의, 이찬열의원 대표발의, 문진국의원 대표발의]을 상정하여 심사결과, 위 법률을 통합 조정하여 여객자동차운수사업법일부개정법률안(대안)이 국토교통위원회 전체회의를 통과(19. 7. 12)하였다. 이어서 제370회 법제사법위원회(19. 07. 31) 및 국회 본회의(19. 08. 02)를 통과하였다.

■ 연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 2018년부터 자가용 카풀 불법영업행위 근절을 위하여 공동으로 추진하여 왔으며, 또한 카풀 자가용 반대 비상대책위원회를 구성하여 "풀리스", "럭시" 등의 자가용 불법영업행위 근절을 촉구하기 위하여 제1차(18. 10. 04), 제2차(18. 10. 11), 수도권 지역 "카카오(카풀) 규탄 결의대회"를 개최 하였다. 이어서 전국의 택시종사자 7만 명이 참여하는 전국30만 택시종사자의 제1차·제2차·제3차 "생존권 사수 결의대회"를 개최하는 등 적극 추진하였으며, 그 추진사항의 주요내용은 다음과 같다.

◎ 추진사항

일 정	추진 사항
2018. 1. 23.	○ 자가용 카풀업체 불법영업행위 근절 탄원서 서명 추진
04. 11.	○ 택시 업계 자가용 불법유상운송행위 근절 탄원서 서명운동을 추진하여 청와대, 국회 등에 탄원서 건의 및 서명부 제출 - 서명 인원 : 약 33,297명 서명 받음.
05. 29.	○ 더불어민주당 정책위원회 의장 주관 토론회 개최 - 김태년 정책위 의장, 조정식 국토교통위원장, 안민석의원, 정춘숙의원
08.27~ 12.31.	○ 제1차~제8차 비상대책위원회 개최 - 결의대회 개최 협의 등
10. 04.	○ 서울·인천·경기 택시 4단체 공동 "카카오(카풀) 규탄 결의대회"개최 - 참석인원 : 1,000 여명 - 장소 : 카카오 모빌리티 앞 인근지역
10. 11.	○ 서울·인천·경기 택시 4단체 공동 "카카오(카풀) 규탄 결의대회"개최 예정 - 참석인원 : 1,000 여명 - 장소 : 카카오 모빌리티 앞 인근지역
10. 18.	○ 카풀 관련 제1차 생존권 사수 결의대회 개최 - 참석인원 : 7만 여명 - 장소 : 서울 광화문 광장(북측광장 및 세종로 일원)
11. 22.	○ 제2차 생존권 사수 결의대회 개최 - 참석인원 : 4만 명 - 장소 : 여의도 국회 앞(KB 국민은행 앞)
12. 20.	○ 제3차 생존권 사수 결의대회 개최 - 참석인원 : 7만 명 - 장소 : 여의도 국회 앞(KB 국민은행 앞)

2019.1. 04 ~3.14.	○ 카풀 반대 제9차~제14차 비상대책위원회 회의
1. 10.	○ 4개 단체 기자회견(카풀 반대 천막농성장 앞) - 임정남 열사 유언 녹취록 공개 및 4개 단체장 청와대 항의 방문
1. 14.	○ 「100만 택시가족 분노한다!!」 - 농성장 앞 기자회견 및 성명서 발표
1. 15.	○ 카카오, 카풀서비스 중단 발표
1. 18.	○ 천막농성장 앞 기자회견 및 사회적 대타협기구 참여 선언
1. 22.	○ 택시-카풀 사회적 대타협기구 출범식 - 업계 : 택시 4개 단체 대표자 - 더불어민주당 : 홍영표 원내대표, 전현희 의원 택시-카풀 TF 위원장, 김태년 정책위의장, 윤후덕 의원 - 국토부 : 김현미 장관, 손명수 교통물류실장 - 카풀업계 : 카카오모빌리티 정주환 대표
1. 31.	○ 부산개인택시조합 불법 카풀 고발장 접수 - 부산지방검찰청에 고발장 접수
2. 11.	○ 민주당사 앞 집회 개최(1차) ○ 서울개인택시조합 강남지부 김국식 대의원, 국회 앞 분신 ○ 제3차 「사회적대타협기구」회의
2. 12.	○ 민주당사 앞 집회 개최(2차) 및 성명서 발표
2. 20.	○ 민주당사 앞 집회 개최(3차)
2. 25.	○ 4개 단체 서울중앙지검에 풀리스 및 드라이버 24명 고발장 접수
2. 28.	○ 제4차 「사회적대타협기구」회의
3. 07.	○ 제5차 「사회적대타협기구」합의(합의문 작성)
3. 13.	○ 불법 자가용카풀 근절과 관련하여 사업자님들께 드리는 글(담화문) - 시·도조합 배부
3. 21.	○ 임정남 열사 택시장(장례) - 영결식 : 여의도 국회 앞 농성장 - 노제 : 광화문 KT 앞
3. 26.	○ 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(카풀 관련) 국회통과 건의 - 국토교통위원회 교통법안심사소위원회 위원(9인)
3. 27.	○ 제367회 국회(임시회) 제2차 국토교통법안심사소위원회 상정 및 심사 - 택시 월급제에 대한 여·야 의원 이견으로 계속 심사
7. 10.	○ 제369회 국회 제1차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회 통과 - 여객자동차운수사업법일부개정법률안(대안)
7. 12.	○ 제369회 국회 제2차 국토교통위원회 통과
7. 31.	○ 제370회 국회 제1차 법제사법위원회 통과
8. 02.	○ 제370회 국회 제1차 본회의 통과
8. 27.	○ 여객자동차운수사업법 일부개정법률 공포

■ 정부는 사업용자동차가 아닌 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공·임대하거나 이를 알선하는 행위를 금지하면서 출·퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우에는 예외적으로 허용하고 있는데 출·퇴근의 의미가 명확하지 않아 법 해석상 혼란이 발생하고 있는바, 출·퇴근의 범위를 오전 7시부터 9시까지, 오후 6시부터 8시까지로 하고, 토

요일, 일요일, 공휴일은 제외하도록 명시하는 「여객자동차운수사업법 일부개정법률」을 공포(19. 08. 27) 하였다.

◎ 신·구조문 대비표

현 행	개 정 안
제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① 사업용 자동차가 아닌 자동차(이하 “자가용자동차”라 한다)를 유상(자동차 운행에 필요한 경비를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다. 1. 출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우 2. (생략) ② ~ ④ (생략)	제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 1. 출·퇴근시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 말하며, 토요일, 일요일 및 공휴일인 경우는 제외한다)----- 2. (현행과 같음) ② ~ ④ (현행과 같음)

2 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 (“타다” 불법 영업행위 근절 관련)

■ 연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 2018년부터 “타다”의 불법영업 중단 건의를 국회, 정부 등에 추진하여 왔으며, 4개 단체 공동명의로 서울중앙지검에 진정서 제출, 국토부장관 면담 등을 추진하였다.

○ “타다”의 불법영업 중단 추진사항의 주요내용은 다음과 같다.

일 정	추진 사항
2018. 10. 08	○ 택시 4단체 공동명의로 성명서 발표 - 쏘카 자회사 VCNC는 불법 렌터카·대리기사 호출서비스 ‘타다’를 즉각 중단하라!!
11. 16	○ 택시 4단체 공동명의로 불법 렌터카·대리운전 기사 호출 서비스 ‘타다’ 서비스 중단 건의 → 국토교통부
2019. 02. 11	○ 서울개인택시조합 전 이사장 차순선 등 9인 서울 중앙지검에 고발 - 쏘카(SOCA) 대표 이재웅, 브씨앤씨(VCNC) 대표 박재욱
05. 17	○ 택시 4개 단체 공동명의로 서울 중앙지검에 진정서 제출
05. 20	○ 전국개인택시연합회, 전국택시연합회, 택시노동조합연맹, 민주택시노동조합연맹 등 4개 택시단체 공동명의로 서울중앙지검에 진정서 제출 - 타다 고발사건 엄중 수사 진정서 ○ 렌터카 “타다”불법영업 관련 변호사 선임 사건 위임 계약 - 법무법인나라 변호사 박경호(공제조합 고문변호사)
05. 29	○ 택시 4개 단체는 불법유사택시(타다) 관련 논의를 위한 면담요청 - 더불어민주당 이인영 원내대표 등
06. 04	○ 택시 4개 단체 공동명의로 렌터카(타다) 불법영업 행위 관련 국토교통부 장관면담 요청 및 건의서 제출
06. 11	○ 법무법인 나라(변호사 박경호, 최준홍, 오정균) 고발장 제출 - 서울중앙지방검찰청 - 연합회장 및 시·도조합이사장 공동명의로
06. 13	○ 타다 등 렌터카업체의 택시영업 근절 건의 - 신고통서비스과, 도시교통과, 교통정책조정과
06. 21	○ 택시 4개 단체 공동명의로 렌터카(타다) 불법영업 중단 건의서 국회 제출 - 국토교통위원회(30인)
07. 17	○ 정부는 렌터카를 이용한 불법 택시영업!! “타다”를 즉각 처벌하라!! - 조선일보에 광고 게재
08. 06	○ 택시 4개 단체 공동 성명서 발표 - 국토부는 “타다”등 렌터카를 이용한 불법 유사택시영업 즉각 처벌하라!!

10. 10	○ 택시 4개 단체 공동 성명서 발표 - 사회적 대타협 무력화 하는 “타다”1만대 영업확대!! - 국토부는 “타다”불법영업 즉각 처벌하라!!
10. 28	○ 서울중앙지검 형사5부(김태훈 부장검사)는 불법유상여객운송을 한 혐의로 “쏘카”(대표 이재웅) 및 “VCNC”(대표 박재욱) 대표 2명을 여객자동차운수사업법 위반으로 불구속기소
10. 29	○ 택시 4개 단체 공동 성명서 발표 - 불법영업 “타다”OUT! 검찰에서도 인정했다! - “타다”는 불법영업 즉각 전면 중단하라! - 국토부는 “타다”불법영업 즉각 처벌하라!
11. 01/04	○ 택시 4개 단체 공동명의로 조선·동아·문화일보, 교통신문에 광고 게재 - “타다”는 국민을 속이고 여론을 호도하고 있습니다. 렌터카를 이용한 불법 택시영업!! “타다”의 본질은 그 이상도 그 이하도 아닙니다!!
12. 02	○ “타다”공판기일
12. 05	제371회 제2차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회 통과
12. 06	제371회 제7차 국토교통위원회 통과
12. 10	○ 개인택시를 비롯한 4개 택시단체 지역대표자 연대 서명 공동명의로 서울 중앙지방 법원, 서울중앙지검에 진정서 제출
12. 30	○ “타다”공판기일 : 기일변경

■ 국회는 제371회 국회 정기회 제2차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회(12. 05)와 제7차 국토교통위원회에서 여객자동차운송플랫폼사업 도입관련 법률안과 “타다”불법행위 근절관련 법률안 2건의 여객법 일부개정법률안(박홍근의원 대표발의, 김경진 의원 대표발의)을 심사한 결과 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(대안)으로 통과하였으며, 현재 법제사법위원회에 계류 되어 있다. 동 법률안에 대한 주요 내용은 다음과 같다.

- 여객자동차운송플랫폼사업을 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송가맹사업, 여객자동차플랫폼운송중개사업으로 구분하여 사업을 위한 세부적인 사항을 규정
- 플랫폼 운송사업을 경영하려는 자는 사업계획서를 작성하여 국토부장관의 허가를 받아야 하고, 기여금을 납부하여야 하며, 운임이나 요금을 정하는 때에는 국토부장관에게 신고하여야 함.
- 플랫폼가맹사업을 경영하려는 자는 사업계획서를 작성하여 시·도지사에게 면허를 받아야 함. 운임이나 요금을 정하여 신고 함.
- 플랫폼중개사업을 경영하려 자는 국토부장관에게 등록하도록 함.
- 현재 대통령령에서 정하고 있는 운전자를 알선할 수 있는 경우를 법률로 상향하고, 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 관광목적으로서 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우에만 운전자를 알선할 수 있도록 함.

3 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정안 (양수자 자격요건 완화 관련)

■ 국토교통부는 개인택시운송사업 면허를 양수하기 위해 사업용 자동차(여객자동차운송사업용 및 화물자동차운송사업용 자동차) 또는 건설기계대여업용 건설기계 등의 5년 이상 무사고 운전경력 등이 요구되는 등 개인택시운송사업의 양수요건 취득이 어려워 개인택시운송사업 운전자 연령이 고령화되는 등의 문제가 발생함에 따라, 사업용 자동차 등의 운전경력 요건을 폐지하여 개인택시운송사업의 원활한 양도·양수가 가능하도록 하되,

- 무분별한 개인택시운송사업 진입에 따른 안전문제 발생 우려를 해소하기 위해 한국교통안전공단이 실시하는 이론 및 실기교육을 이수하도록 하며,
- 여객자동차운송가맹사업 활성화를 위해 과도한 진입요건을 완화하고, 설비기준을 현실화하는 등 관련 규제를 개선하려는 내용으로 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정안 입법예고(19. 11. 27) 하였으며, 주요내용은 다음과 같다.

- 개인택시 양수기준 합리화
 - 종전에는 개인택시 양수요건 취득을 위해 사업용 자동차 등의 경력요건이 요구되었으나, 이를 폐지하고 한국교통안전공단이 실시하는 이론 및 실기교육을 이수하도록 함.
 - 개인택시운송사업을 양수하려는 자는 양도·양수 인가신청일로부터 과거 5년 이상 무사고로 운전한 경력이 있는 자(다만, 관할관청은 필요하다고 인정할 때에는 2분의 1의 범위에서 완화하여 적용 할 수 있음.)

- 택시운전 자격시험 실시기관 변경
 - 종전에는 택시운전 자격시험을 택시연합회에서 실시하였으나, 한국교통안전공단으로 택시운전 자격시험 실시기관을 변경함.
- 여객자동차운송가맹사업 면허기준 합리화
 - 여객자동차운송가맹사업의 면허기준 대수를 현재의 4분의 1 수준으로 완화하고, 이동통신단말장치, 인터넷 홈페이지 등을 통해 호출 또는 통신할 수 있는 응용프로그램을 확보한 경우도 통신 설비 기준을 충족한 것으로 보도록 함.
- 시행일 : 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행

4 「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사 관리규정」 제정·고시

- 국토교통부는 여객자동차 운수사업법 제24조 및 같은 법 시행규칙 제49조의 규정에 의한 택시운송사업에 종사하는 운수종사자의 자격유지검사를 대체할 수 있는 「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사 관리규정」을 다음과 같이 제정·고시(19. 11. 21)하였다.
 - 목 적 : 택시운전자에 대한 자격유지검사제도 시행(19.2.13)과 함께 의료적성검사로도 대체할 수 있도록 제도가 시행됨(19.11.21)
 - 대상자 : 의료적성검사 대상자는 운전적성정밀검사 자격유지검사 대상자와 동일
 - 의료적성검사 검사기관 : 「의료법」에 따른 의원, 병원 및 종합병원 중 의료적성검사를 실시하는 기관
 - 의료적성검사기관 장비기준

구 분	기 준
검사장비	· 신장계 : 1대 이상
	· 체중계 : 1대 이상
	· 혈압계 : 1대 이상
	· 공인혈당계 : 1대 이상
	· 공인시력표(차안계 포함) : 1식 이상
	· 자동차시야계 : 1대 이상
	· 악력계 : 1대 이상

주) 검사항목 중 혈압, 혈당, 시기능에 대해서는 별도의 의료기관 검사결과서로 대체할 수 있으므로, 혈압계, 공인혈당계, 공인시력표 및 자동차시야계는 장비기준에서 제외할 수 있음.

5 택시 사업구역별 총량제 지침 고시

- 연합회는 「택시사업구역별 총량제 지침」 일부개정안 행정입법예고(18. 12. 03.)에 대하여 ▼ 시간 실차율 현행유지, ▼ 특수 여건에 따른 총량조정(외국인 등록 인구, 관광객, 군 지역 등) 삭제, ▼ 총량 재 산정 요건 완화(인구 증가율 10% → 5%) 현행유지 등을 건의(18. 12. 30.) 하였으나, 국토부는 시간실차율의 부정확한 관리, 관광지역의 활성화 등을 사유로 행정예고(안) 대로 고시(19. 2. 28.) 하였으며,
 - 사업구역별 총량 산정방식에서 사업구역의 택시 대당 인구 수 기준 초과율 및 인구 증가율 기준에 따라 택시 총량을 각각 5~15% 범위 내에서 추가 조정할 수 있으며, 두 기준에 모두 해당할 경우 각각의 조정율은 합산하여 적용(군지역 제외) 한 규정을 삭제하는 내용으로 고시 하였다.

6 택시연료 할당관세 적용

- 연합회는 대중교통수단으로서 사회적 기능과 책임을 다하고 있는 택시는 공급과다, 이용승객 감소, 카풀(불법자가용 유상운송), 대리운전 확대 및 LPG가격 인상 등으로 고사 직전 실정이며, 이에 택시연료(LPG 부탄)할당관세 영세율 적용 건의 하였으며, LPG(부탄)은 할당관세 2%를 적용하여 2020년 1월 1일부터 12월 31일 까지 일몰연장하는 내용으로 관세법 제71조에 따른 할당관세의 적용에 관한 규정 전부개정령이 공포(2019.12.31.)되었다.

7 여객자동차 유가보조금 계속 지급

- 연합회는 택시가 국내외 경기침체, 고유가 및 택시 수요 감소가 지속되고 정부는 물가안정 우선정책 추진으로 택시의 운임 및 요금인상을 억제하고 있어 어려움이 가중되는 실정임에 따라 유가보조금 지급이 계속지급될 수 있도록 건의하였으며, 이에 유가보조금 지급 기간을 2020년 1월 1일부터 2020년 12월 31일 까지 연장하는 「여객자동차 유가 보조금 지급지침 일부개정」을 고시(2019.12.24.)하였다.

8 택시 승차대 관련 도로교통법 개정 추진

- 연합회는 모든 차의 운전자는 도로교통법 제32조(정차 및 주차의 금지)제5호에 따라 건물목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10m 이내 인 곳은 자동차를 정차 하거나 주차를 금지하고 있다. 택시는 일반 자동차와 달리 유동인구가 많은 지역에서 주·정차를 허용하여야 함에도 주·정차 금지 대상에 포함되어 있어 승객과 택시운전자간 분란이 생기며 또한, 교통 혼란을 초래하여 교통사고 유발요인이 된다. 이에 택시가 건물목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 5m 이내 인 곳에 주·정차를 허용하여 택시 서비스 개선이 향상 될 수 있도록 도로교통법 일부개정법률(안)을 경찰청 건의(19. 10. 21) 하였던 결과
 - 경찰청은 건물목과 횡단보도 근처에서 차량이 주·정차 하는 경우 운전자 및 보행자의 시야를 방해하여 교통사고가 유발 가능성이 크며,
 - 더구나 여객자동차운수사업법은 택시 운수종사자가 일정한 장소에 오랜 시간 정차하여 여객을 유치하는 행위를 금하고 있는 점에 비추어
 - 택시 승객 승하차시 예외를 두어 주정차를 허용하는 것을 도로교통법에 반영하는 것은 곤란하다는 회신(19. 11. 5.)을 보내 왔다.

9 교통카드(선불·후불)수수료 등 개선 건의

- 연합회는 택시 이용승객에 대한 서비스개선과 정부시책에 따른 카드이용 활성화의 일환으로 택시 운임·요금의 지불수단 다양화를 위하여 현금 외 교통카드(선불·후불)카드 결제기를 정착하여 운행하고 있지만 영세가맹점의 교통카드 민원이 발생하고 있으므로 교통카드사는 선불 교통카드의 결제가 가능하도록 하고 동시에 영세가맹점 회원의 교통카드 수수료를 인하하여 줄 것을 금융감독원과, 금융위원회에 건의(19. 10.10.) 하였던 결과, 아래와 같이 회신을 보내 왔다.

주무부처	회신내용
금융감독원 (2019.11.01)	· 교통카드 사업자와 귀하 간 계약 관계에 대한 민원으로 선불 전자지급수단 등을 영위하는 전자금융업자의 서비스 계약은 당사자 간의 자율적인 판단에 의해 결정되는 사항입니다. 문의하신 해당서비스의 계약 관련 부분은 전자금융거래법상 별도로 규율 하고 있지 않으며, 전자금융업자의 내부 정책과 판단에 따라 자율적으로 이루어지고 있음을 알려드리며 · 여신전문금융업 감독규정 제25조의4제3항제2호 및 제25조의6 등에 따라 개인택시사업자의 매출액이 일정규모 이하인 경우에는 우대 수수료가 적용됩니다. 다만, 결제대행사업자가 개인택시사업자에게 부과되는 결제대행 수수료에 대하여는 관련 법규 등에 별도로 명시되어 있지 아니한 바. 이에 대하여는 우리 원이 직접적으로 개입하기 어려움 있습니다.
금융위원회 (2019.11.26)	· 「전자금융거래법」제38조제3항에 따라, 금융회사 또는 전자금융업자는 가맹점 수수료 및 준수사항 등을 금융위원회가 정하는 방법에 따라 가맹점에 알리도록 정하고 있습니다. 그러나 「전자금융거래법」법령상 가맹점이 금융회사와 전자금융업자가 협상에 따라 자율적으로 가맹점 수수료를 정하도록 하고 있습니다.

{ 2020년 주요 사업 계획 }

1 택시제도 규제 개선을 통한 업권보호

- 개인택시 양수자격 요건 및 양도 요건 개선 추진
 - 양도·양수 인가 신청일로부터 과거 5년 이상 무사고 운전경력 인정

- 교통안전공단의 체험교육, 교통사고 대응 요령과 여객 법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기 교육 이수
- 도로교통법 상 운전면허 보유 기간을 통한 무사고 운전경력 증명
- 개인택시 양도요건 완화 (5년 → 1년)
- 여객자동차운송플랫폼사업 도입에 적극대응
 - 운송플랫폼사업에 사용되는 자동차에 자가용과 렌터카 제외
 - 사업구역별 택시총량을 초과하지 아니하도록 명시

- “타다”, 불법 렌터카 등 불법유상운송 근절대책 강구
 - “타다”와 “쏘카” 운영진 검찰 기소에 따른 적극 대응
 - 승합자동차 임차인에 대한 운전자 알선 허용 범위 관련 “승차인원 6인 이상”, “대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우” 제외
 - 불법 렌터카 및 자가용 대리운전 불법 행위 근절
- 택시 자격유지(적성검사) 제도 시행에 적극대응
 - 적성검사 및 자격유지 검사 비용 정부 및 지자체 전액 지원
 - 자격유지검사 및 적성검사 불합격자에 대하여 대리운전 허용
- 화물자동차 불법여객영업 행위 근절 추진
 - 화물자동차의 최대적재량이 800kg 미만인 자동차에 대하여 적재면적과 승차정원(3인 이하) 기준 강화
- 여객자동차운수사업법 개정 적극 추진
 - 자격 유지검사 및 적성검사 비용 지원 근거 마련
 - 택시 임대제 도입에 대한 적극 대응
- 택시사업구역별 총량제 개선 적극대응
 - 특수여건에 따른 총량 조정 산정방식 삭제
 - 주민등록대비 「등록 외국인」 비율 5% 이상지역
 - 최근 2년간 주민등록 대비 일일 평균 관광객수 5% 이상 지역
- 승합형 대형택시(승차정원 13인승 이하) 전국 확대 시행
 - 대형택시는 (13인승 이하) 전국 실시 적극 추진(군지역 포함)
 - ※ 특별시·광역시는 2016. 2. 23 시행
- 고급택시·승합대형 택시 사업구역제도 개선
 - 도 단위 고급·승합택시 사업구역은 필요하다고 인정하는 경우 도지사의 도 조례로 정하도록 개정
- 개인택시운송사업의 휴업제도 개선
 - 휴업허가 규정을 1개월 이상으로 규정하여 휴업신고 기간을 명문화
- 택시 승차대 설치 관련 도로교통법 개정 추진
 - 건널목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 주·정차 금지구역 제한거리 완화
- 고속도로 버스전용차로에 택시통행 허용
 - 토·일요일 및 법정공휴일을 제외한 평일에 운행

2 각종 세제 및 재정지원 확대 추진

- 영세사업자 조세부담 완화를 위한 「부가가치세법」 일부개정
 - 영세 사업자로서의 납세부담을 경감하기 위한 대책으로 현 간이과세 기준 금액을 4,800만원을 최소 6천만 원 이상으로 상향
- 친환경차량 도입
 - 전기차, 수소차, 플러그인(충전식) 하이브리드차 등 차량구입에 따른 정부재정지원 적극 추진
 - 전기택시 구매 지원금 확대
 - 일반차 운행 데이터 기준인 현 전기차의 배터리 보증기간(10년, 20만km) 확대정책 추진 또는, 보증제 도입을 통한 배터리 복지기금 조성
 - 운수종사자 및 택시 이용시민의 안전성 담보를 위해 반자율주행 기능 도입을 위한 재정 지원
 - 전기차 충전요금 할인해주는 한시적 특례요금제 일몰기한 연장
- 신용카드영세가맹점 교통카드 수수료 개선 건의
 - 교통카드사는 선불교통카드의 결제가 가능하도록 하여 승객의 편의제고와 서비스 개선
 - 영세가맹점 회원의 교통카드(선불·후불) 수수료 개선
- 자동차 부가가치세 면제기간 연장
 - 개인택시 차량구입에 따른 부가가치세 면제 적용기간이 2020.12.31.부로 종료될 예정인 바, 영세한 개인택시사업자의 세부담 완화를 위해 일몰기한을 기존과 같이 3년 연장(~2023.12.31.)토록 건의
- 택시연료(LPG부탄)에 대한 유가보조금 세제지원 일몰 연장 및 연장기간 확대(2~3년)
 - 유가보조금이 한시적 지원됨에 따라 일몰 연장 추진
- 유가보조금 지급 문제점 개선 및 행정체제 완화
 - 관할관청으로부터 처분받기 전 “사전신고제도” 도입
- 택시 차량구입시 취득세 경감 및 일몰 기한 연장
 - 개인택시 차량구입 시 취득세 100분의 50감면 및 일몰 기한 연장
- LPG(부탄) 할당관세 영세율 추진

- 할당관세 영세율(기본관세 3%→0%)이 적용될 수 있도록 할당관세 영세율 추진
- 택시연료(LPG부탄)에 대한 개별소비세·교육세 면제 일몰기간 연장
 - 개별소비세·교육세 중 감면액 일몰 연장 추진
- 택시요금 2년 정례화 법제화
 - 국토교통부장관 훈령으로 법적 강제력이 없어 택시요금 조정이 매년 어려움을 겪음
 - 택시요금 2년 주기 조정을 여객자동차운수사업법으로 법제화

3 사고 예방활동 및 서비스 향상 강화

- 제조사 차량 결함에 따른 리콜 및 A/S건의 적극추진
 - 택시차량의 품질 및 안전문제로 인한 분쟁발생시 리콜 등 피해보상을 위한 대응책 강구
- 보수교육 완화 개선
 - 보수교육 완화하는 「여객자동차운수사업법 일부개정법률안」 적극 추진
 - 전 종사자 3년 1회 교육
 - 사고 및 벌점자 익년 1회 교육
- 교통안전교육 강화 적극 저지
 - 교통안전교육 미이수자에 대한 과태료를 신설하는 「교통안전법 일부개정법률안」 적극 반대활동 강화
 - 규제관련 입법안에 대한 운수단체 공동대응
 - 불합리한 현행제도를 검토하여 개선 추진
- 택시서비스 제고를 위한 정부재정지원 및 피해구제제도 확립
 - 차량의 서비스 및 시설개선을 위한 장비(영수증발급기, 외국어 동시통역 시스템, 신용카드결제기 등)의 설치 및 운영비 등 재정지원건의
- 교통사고예방활동 및 서비스개선유도
 - 좌석안전띠 매기 캠페인 적극전개
 - 외국인에 대한 부당요금 징수행위 금지
 - 정지선 지키기 및 거리질서 확립 캠페인
 - 친절운동전개 및 운전자 제복착용 적극유도
 - 승차거부 행위 금지
 - 친절 캠페인 강화
- 운전정밀검사 제도 개선
 - 운전정밀검사 미수검시 과징금 360만원 완화 추진
 - 교통안전공단 검사 대상자에게 사전에 개별 통보
 - 특별검사대상자 행정처분전 사전통지제도 도입
- 경유차량 택시 등록 허용 추진
 - 대기환경보전법 시행규칙 개정 추진
- 운행기록장치 장착에 따른 운행기록자료 활용 개선 건의
 - 교통안전법 제55조를 개정하여 운행기록 자료는 교통사고라든지 중대사고 시 당사자에게만 수집이 가능 하도록 함.
 - 자료 수집에 있어서도 전문적인 지식이 필요함에 따라 교통행정기관에 의뢰할 수 있도록 개정
- 택시 플랫폼가맹사업 활성화를 위한 재정지원 적극추진
 - ICT를 기반으로 공익성과 안전성, 편리성을 강조한 택시 플랫폼가맹사업은 승차거부 등의 고질적인 택시문제를 해소하여 시민에게 편안한 이동권을 부여할 수 있을 것으로 기대
 - 플랫폼가맹사업자 및 가맹사업에 참여하는 택시종사자에 대한 다양한 지원 방안 마련 예시) 플랫폼 개발비용, 플랫폼 이용 수수료 등
 - 시·도 조합 플랫폼운송가맹사업 추진에 행정 지원

4 홍보 활동 등 강화

- 단체 활성화
 - 사기양양을 위한 모범조합원 및 임·직원 포상(창립기념일, 육운의 날, 기타)
- 홍보 및 행사
 - 연합회 신문제작 배포를 통하여 연합회 사업추진실적 홍보 및 정보제공
 - 매스컴 홍보를 통한 개인택시 이미지개선 홍보활동 강화
 - 자연보호행사 및 체육행사 실시
 - 육운의 날 행사 적극 참여로 운수종사자의 사기진작과 건전한 교통문화 창달
 - 연합회 홈페이지를 통한 추진사항 등 적극 홍보



사업용 고령운전자 자격유지검사 시행안내



1 검사 목적

사업용 고령운전자의 운전행동과 관련된 인성, 습관 및 행동 등을 과학적으로 측정하는 심리검사로, 인지 - 판단 - 조작에 따른 운전적성상의 결함요인을 평가하여 이에 대한 교정 및 교육의 기회를 제공함으로써 운전자요인에 의한 교통사고 예방에 기여

2 검사법적근거

- 여객자동차 운수사업법 제24조
- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제49조
- 운전적성정밀검사 관련규정 (국토교통부 고시)



3 검사관련 벌칙 규정 | 여객자동차 운수사업법 시행령

대상	위반 내용	처분 내용
사업자	운전자의 자격 등 필요한 요건을 갖추지 아니한 자를 운전케 종사하게 한 때	과징금 (버스1차 500만원/2차 1,000만원, 택시·특수여객·수요응답형 1차 360만원/2차 720만원)
운전자	법정 운수종사자 자격을 갖추지 않고 사업용자동차의 운전업무에 종사한 사람	과태료 50만원

4 검사대상

- 버스 2016.1.1.~
- 택시 2019.2.13.~
- 65세 이상 70세 미만인 사람 (자격유지검사의 적합판정을 받고 3년이 지나지 아니한 사람은 제외)
- 70세 이상인 사람 (자격유지검사의 적합판정을 받고 1년이 지나지 아니한 사람은 제외)

※ 경과조치 : 2019.2.13. 시행일 당시 자격유지 검사대상자(택시만 해당)는 2020.2.12. 까지 수검해야 함
 ※ 의료적성검사로 대체 가능 (택시만 해당)

5 검사예약방법

- 인터넷 예약** 한국교통안전공단 홈페이지(www.kotsa.or.kr) → 고객참여 → 자격시험 접수/예약/조회 → 운전적성정밀검사
- 전화 예약** 고객 콜센터 T. 1577-0990 (3번 → 1번)

6 준비물

신분증(주민등록증 또는 면허증), 안경(필요시), 수수료(20,000원)

7 검사소요시간

120분(검사인원 등 사정에 따라 변경될 수 있음)

이슈 인터뷰

카카오모빌리티 택시사업팀 총괄 신동훈 이사

택시 제도권 안에서 개인택시와 상생 모델 발전·안착시킬 것

대형택시 '카카오 T 벤틀리', 가맹택시 '카카오 T 블루' 선보여

카카오 T 벤틀리에 서울 개인택시 100여대 운행, 참여 확대 모색

Q 카카오모빌리티는 어떤 회사이며 사업영역은 어떤지.

A 카카오모빌리티는 카카오의 모빌리티 사업 분사를 위해 신설된 종합모빌리티 플랫폼 회사로 2017년 8월 독립 회사로 공식 출범했다.

모빌리티 플랫폼인 '카카오 T'를 기반으로 이동하는 모든 순간을 '더 빠르고, 편리하게' 만들고자 다양한 서비스를 종합적으로 제공하고 있다.

현재 2400만명의 이용자를 확보하고 있고 25만명의 택시 기사님들도 '카카오 T 택시'에 가입하고 있다.

카카오 T 택시는 승객을 찾아다니던 택시 기사님과 길거리에서 택시를 잡기 위해 노력하던 승객을 빅데이터 기반의 인공지능 배차 시스템을 접목한 플랫폼으로 연결하며 새로운 택시 호출 문화를 형성했다.

카카오모빌리티는 택시업계와 상생·협력하며 일반 중형택시를 넘어 대형택시인 '카카오 T 벤틀리', 가맹택시인 '카카오 T 블루'까지 선보이고 있다.

이용자에게는 사회적 갈등이 없는 제도권 내의 서비스를 제공하고 택시 서비스의 고급화 및 선진화를 이루기 위해 택시업계와 협업하고 있다.

Q 카카오모빌리티가 택시 업계와 협업 및 상생 중인 사업 분야는.

A 택시업계와의 상생은 비단 최근에만 시작된 것이 아니다.

2015년 3월 카카오택시 출시를 통해 손님들이 있을 만한 곳을 찾아 해매던 택시에 플랫폼을 접목하면서 공차 시간을 줄이고 효율적으로 운행할 수 있도록 도왔다.

이후에도 승객이 줄어드는 낮 시간대에 기업의 업무상 이동을 택시로 하계끔 '카카오 T 택시 비즈니스'를 출시하는 등 이용자들의 택시 수요를 증가시키고 효율적으로 연결시켜 택시 업계에 도움을 주기 위해 노력하고 있다.

실질적으로 기사님들의 수익 증진에도 도움이 된 것으로 나타났다.

카카오 T 택시 기사님들을 대상으로 설문 조사한 결과 카카오 T 택시 플랫폼의 등장 이후 기사님들의 수익이 카카오 T 택시가 생기기 이전보다 연간 997만원 증가했다고 답했다. (출처 : 2018 카카오모빌리티 리포트)

지난 해 당정 주도 아래 사회적대타협이 극적으로 타결되면서 모빌리티 업계와 택시업계 간 갈등이 봉합되고 택시업계 내에서도 플랫폼 기업과 협업을 통해 다양한 이동 서비스에 대한 니즈를 충족시키기 위한 변화의 움직임이 일고 있다.

그 가운데 출시된 것이 바로 가맹 형태인 카카오 T 블루와 대형택시인 카카오 T 벤틀리다.

가맹택시 서비스인 카카오 T 블루는 국내 최초로 월급제를 시도하며 기사들의 근무환경 개선에 앞장섰다.

카카오 T 벤틀리는 중형택시에서 벗어나 11인승 승합차로 택시 서비스의 다양화를 이끌고 있다.

이 두 서비스의 공통점은 택시 제도권 내에서 변화된 새로운 모빌리티 서비스라는 점이다.

이러한 상생 모델을 계속 발전시키고 안착시켜 나간다면 택시와 플랫폼 업계가 협력한 좋은 선례가 될 것이다.

Q 현재 개인택시 업계와는 어떤 방식으로 협업중인지.

A 택시업계와 협업해 선보이고 있는 카카오 T 벤틀리와 카카오 T 블루에도 개인택시 사업자들이 동참할 수 있도록 다양한 협의를 진행해오고 있다.

법인택시와 개인택시는 운행 환경이 다르다.

하지만 시민들의 이동에 발이 되어주는 그 본질은 같기에 많은 개인택시 사업자들이 새로운 서비스에 관심을 갖고 참여할 수 있도록 긴밀하게 설명하고 의견을 나누는 기회를 더 많이 가지고자 노력하고 있다.

실제로 베타서비스 중인 카카오 T 벤틀리에도 일부 개인택시 기사님들이 참여하고 있다. 기술점검 목적의 베타서비스이기에

서울에서만 100여대 정도로 한정적으로 진행하고 있지만, 추후 서비스를 실시할 때 더 많은 개인택시 기사님들이 참여할 수 있도록 최선을 다해 준비해나가겠다.

Q 개인택시 업계와 협업 또는 상생할 수 있는 향후 사업 계획이 있다면.

A 정부가 모빌리티 업계와 택시 업계가 제도권 내에서 다양한 시도를 할 수 있는 기본틀을 마련하고자 노력하고 있다.

하지만 국내 모빌리티 시장에 새로운 시도가 이제 처음 이뤄지는 것이기에 구체적인 내용을 정하고 이를 반영하기까지 업계와 많은 논의가 필요하다. 카카오모빌리티는 택시 업계와 꾸준히 논의하여 상생과 혁신이 모두 가능한 구체적인 방안을 고민해 나가고자 한다.

따라서 향후 개인택시 업계와 함께 도전할 수 있는 기회가 많이 생기지 않을까 기대하고 있다. 시장 변화에 발맞춰 협업하기 위해서는 꾸준한 대화와 논의가 필요할 거 같다. 앞으로도 개인택시 업계와 지속적으로 논의하며 의견을 함께 모아갈 것이다.

Q 카카오모빌리티와 택시업계간 상생 및 협업으로 개인택시 사업자들이 기대할 수 있는 효과는 무엇인지.

A 기사님 개개인의 운행 지역, 집과 차고지 인접도, 지리적 친밀도 등의 선호도와 운행 패턴을 총망라한 빅데



이터 기반의 인공지능 배차 시스템을 통해 택시기사님과 승객 간 연결을 극대화시키고 운행의 편리함과 효율성을 증진시키는 데 기여했다고 판단하고 있다.

세분화되는 이용자들의 요구를 만족시키는 것이 점차 중요해지고 있다.

이러한 이용자들의 니즈와 성향을 플랫폼 기술을 통해 파악해 맞춤형 서비스를 제공할 수 있다.

서비스만 있고 이용자가 없다면 불필요한 서비스일 것이다.

플랫폼 기술을 통해 택시-이용자 간 매칭률을 높일 수 있으며 한정된 근무시간 동안 효율적 운행이 가능하도록 돕기에 결국 사업자의 수익 증대로 연결될 수 있는 협력이 이뤄질 것이다.

(글·김신)



▲ 카카오 T 블루 택시.

GRANDEUR Taxi



그랜저 택시, 세상의 기대를 또 한 번 넘어서다

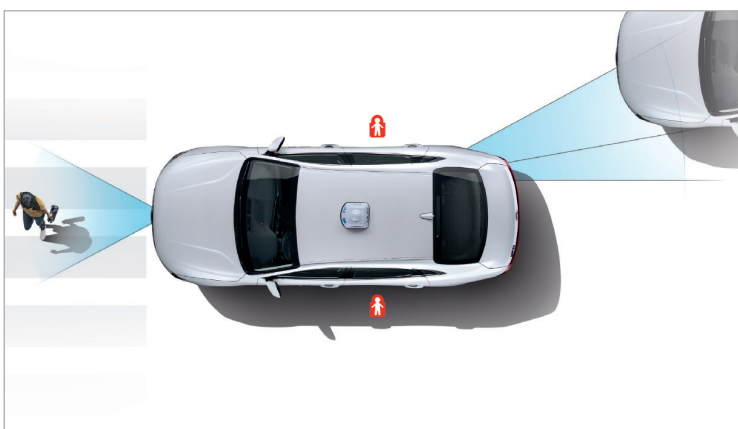
시대의 변화를 이끌고 승객의 기대를 뛰어넘은 택시 그 이상의 가치.
그랜저 택시가 지금까지 경험해보지 못한 특별함을 전해 드립니다.



고급스러운 라운지와 같은 실내공간



FULL LED 헤드램프 기본적용



현대 스마트센스 기본적용(FCA, LKA, DAW)



전자식 변속버튼 기본적용