

전국개인택시-연합회신문

가을호 | 2019년 10월 18일

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

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

<박권수 연합회장 인사말>

‘타다는 불법’ 자가용 유상 운송 즉각 중지돼야

부제 규제 완화하면 출·퇴근 수요 부족도 해결

존경하는 16만 4천 사업자 여러분 안녕하십니까?

무더위가 기승을 부리던 지난 여름도 한풀 꺾이고 어느새 풍성한 수확의 계절 가을의 끝을 향해 가고 있습니다.

하지만 사상 유례 없는 강풍을 동반한 태풍이 잇달아 휩쓸고 간 자리에는 피해가 속출하여 우리를 안타깝게 하고 있습니다.

사업자 여러분들께서 조금이라도 피해가 생기진 않았을까 걱정이 큼니다.

우리 개인택시 업계는 단합된 사업자 여러분들의 힘으로 지난 8월 27일 카풀과 관련하여 여객자동차 운수사업법 제81조 제1항제1호를 기존 “출퇴근 때”에서 “출·퇴근시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 말하며, 토요일, 일요일 및 공휴일인 경우는 제외한다.)”라는 내용으로 국회에서 통과되어 공포 되는 성과를 이루어 낼 수 있었고 이에 따라 카풀 이슈는 조금 수그러들 수 있었습니다.

하지만 여전히 타다를 비롯한 타라, 파파 등 각종 불법자가용유상운송 행위가

전국적으로 기승을 부리고 있습니다. 우리 연합회는 불법자가용유상운송 행위의 근절을 위하여 총력을 기울이겠습니다.

연합회의 변함없는 입장은 “타다는 불법이기 때문에 불법자가용유상운송업태를 즉각 중지하라는 것”입니다.

또한, 택시 4개 단체의 입장이 서로 다르지만 택시 업계의 발전을 위해서라면 원칙에 충실하여 단합된 조직의 힘을 바탕으로 우리의 주장을 관철 시킬 것입니다.

◆ 부제 해소, 특정 시간대 수요 부족과 카풀 문제 해소로 이어질 것

부제 문제는 택시사업을 어렵게 하는 대표적인 규제의 하나로서 개인택시 업계가 해결해야 할 난제 중 하나입니다.

1978년 최초로 도입된 택시 부제는 40여년이 지난 현재까지도 유지되고 있는데 이는 사업의 자율성 방해, 사업자 일정 관리의 어려움과 더불어 이동 수요가 몰리는 시간대의 택시 공급량 부족으로 여러 문제가 대두 되었고, 결국 수요가 몰리는

시간대를 노린 거대 자본 기업의 불법자가용유상운송행위라는 사태를 야기하였습니다.

이에 지자체마다 자율적으로 운영되고 있는 부제를 완화하는데 힘써 수요가 몰리는 특정 시간대의 운행 자율성 보장 및 이를 통한 사업자 분들의 수익 확대를 이끌어 내겠습니다.

이는 결국, 차량 수요 부족으로 인해 야기된 출·퇴근 시간대 혼잡과 카풀로 인한 문제를 해소할 수 있을 것으로 기대하고 있습니다.

◆ 미래 먹거리 확보, 시대와의 발맞춤이 필요

존경하는 사업자 여러분!
우리 개인택시 업계는 조합원 여러분의 단결과 노력으로 법령 개정 등 많은 성과를 이루어 냈습니다.

하지만 이러한 성과가 무색할 정도로 최신 ICT 기술이 도입된 모빌리티 산업이 큰 화두가 되고 있습니다.

특히 택시업계는 하루가 다르게 급변하



고 있습니다.
드론택시, 에어택시 등이 미래 산업으로 논의 될 정도로 이 세상은 끊임없이 진보하며 발전하고 있습니다.

택시업계도 이러한 시대 변화에 발맞추어 변화할 필요가 있고 우리 연합회도 적극적으로 대응하겠습니다.

가을이 깊어가고 있습니다.
이토록 풍요로운 가을과 함께 언제나 안전운행 하시기를 바라며 가정에 늘 안녕과 평화가 깃들기를 소망합니다. 감사합니다.



오늘도 응원합니다. 내일도 카카오 T와 함께해요.

2015년 카카오택시의 시작부터 변화와 혁신을 이끌어주신 사업자님들 정말 감사합니다. 덕분에 승객과 기사는 보다 가까워졌고 대한민국의 이동은 더욱 스마트해졌습니다. 이제 더 매력적인 택시를 만들어가기 위해 카카오 T 벤치와 블루를 시작으로 새로운 도전을 시작하려고 합니다. 카카오 T와 함께 또 한번 즐거운 변화를 만들어가요.

카카오 T 택시팀 드림



이슈 불법 유상 운송 '타다' 1만대 확대 계획 '처벌'하라!

개인택시연합회 포함 택시 4개 단체 공동 선언문 채택 불법 영업 타다에 막대한 대자본 투자한 SK 불매도 선언 국회 국정감사 의제 채택도 건의, 타다 불법 해석 압박 주문

불법 유상 운송 행위를 멈추지 않고 있는 타다가 차량 댓수를 1만대까지 늘리고 영업 범위를 전국으로 확대하겠다는 계획을 내놓은 것과 관련해 개인택시연합회를 비롯한 택시업계가 공동 성명서를 발표하고 규탄 강도를 높여 가고 있다.

타다는 지난 10월 7일 공식 발표를 통해 내년 말까지 운영대수를 1만대로 늘려 전국으로 영업을 확대하겠다

고 발표했다.

이와 관련해 전국개인택시연합회를 비롯해 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 택시 관련 4개 단체는 공동 성명서를 발표하고 국토부가 즉각 나서 타다의 불법 영업을 즉각 처벌하라고 촉구했다.

또한 타다 불법영업에 막대한 대자본 투자한 SK에 대한

불매 운동에 나서는 등 압박 수위도 높여가겠다고 선언했다.

이에 앞서 택시 관련 4개 단체는 국정감사를 앞두고 타다와 관련한 의제 채택도 국회에 요청했다.

타다의 유사 택시 영업 행위와 관련해 국토교통위원회 등 관련 상임위원회에서 국정감사 의제로 채택해 불법성을 부각시키고 근절 방안을 모색하는 질의와 문제 제기를 공식적으로 주문했다.

개인택시연합회를 비롯한 4개 단체는 '국정감사 의제 제출'이라는 제목의 건의문에서 타다의 불법성을 적시하고 대정부 질의도 요청했다.

개인택시연합회를 비롯한 택시 4개 단체의 타다 규탄 성명서와 국회 대정부 질의 건의문 내용을 소개한다.

성명서

사회적 대타협 무력화 하는 "타다" 1만대 영업 확대!!

국토부는 "타다" 불법영업 즉각 처벌하라!!

"타다"의 불법영업에 막대한 대자본 투자한 SK를 규탄한다!!

지난 7일 렌터카를 이용한 불법영업을 자행하고 있는 "타다"는 내년 말까지 운영대수를 1만대로 늘려 전국으로 영업을 확대하겠다고 발표하였다.

그동안 우리 택시업계의 불법영업 중단 요구에도 불구하고 법령의 입법취지를 왜곡하여 자신들의 불법 유사택시영업을 합법이라 주장해 온 "타다"의 이번 발표는, 지난 3월 7일의 '사회적 대타협'과 7월 17일 국토교통부의 '택시제도 개편방안'에 정면으로 위배되는 것으로, 대자본을 등에 업은 기업의 오만방자하고 몰염치한 행태가 아닐 수 없다.

우리 택시업계는 국토교통부의 '택시제도 개편방안'을 위한 실무논의기구에 "타다"가 참여하는 것에 대해 불법영업이 계속되는 한 수용할 수 없다는 입장을 견지하면서 "타다"의 불법행위에 대해 인내해 왔다. 이제 더 이상 우리 100만 택시가족은 "타다"에 대해 침묵하지 않을 것이며, "타다"의 불법영업 중단에 적극 나설 것이다.

국토교통부는 "타다" 불법영업 즉각 처벌하라!!

우선 국토교통부는 지난 3월 어렵게 합의에 이른 '사회적 대타협'의 정신을 무시하고 또다른 사회적 갈등을 유발하고 있는 "타다"의 불법영업을 즉각 금지하고 불법영업을 엄단하는 한편, '택시제도 개편방안'을 위한 실무논의기구에서 "타다"를 배제할 것을 요구한다. 이윤추구에 몰몰 가리지 않는 대기업의 불법행위는 용인하면서 생존의 위협에 직면한 택시가족에 대해서는 일방적인 양보와 희생을 요구하는 국토교통부는 현재 진행 중인 검찰수사 운운하기에 앞서 "타다"의 불법영업에 대한 책임이 주무부처인 국토교통부에 있음을 직시하고 법률이 정하는 바에 따라 행정적 조치를 즉각 시행하여야 할 것이다.

"타다"에 대자본 투자한 SK 불매운동 각오하라!!

또한 우리 100만 택시가족은 "타다"의 지분 100%를 가지고 있는 "쏘카"의 2대 주주로 불법영업을 일삼는 기업에 막대한 자본을 투자한 "SK"에 대해 투자금 회수 등 "타다"와의 관계 정리를 요구한다.

우리 택시가족이 SK가스 등 SK 기업의 성장과 기업활동에 적지 않은 기여를 해 왔음을 부인할 수 없을 것이다. 그럼에도 불구하고 택시업계의 정당한 영업중지 요구에 영업확대로 응답하고 있는 "타다"와 "쏘카"에 SK가 막대한 자본을 투자하고 2대 주주의 지위를 차지하고 있는 것에 대해 100만 택시가족은 용납할 수 없다.

우리 택시가족의 정당한 요구에 SK는 조속히 책임 있는 답변을 할 것을 요구하며, 만일 택시가족의 경고에도 불구하고 "타다"의 불법영업에 계속 동조한다면 우리는 불매운동을 포함한 모든 수단을 동원하여 투쟁에 나설 것이다.

렌터카 불법영업 금지법령 즉각 개정하라!!

심각한 공급과잉에 처한 택시산업의 정상화를 위해 막대한 예산을 투입하여 택시감차사업이 추진되고 있는 상황에서 "타다"의 불법영업을 방치하는 것은 택시정책을 역행하는 것이다.

따라서 국토교통부는 렌터카 운전자 알선 예외조항을 명확히 하여 "타다"의 불법영업을 금지토록 관련 법령을 조속히 개정할 것을 촉구한다.

또한 국회는 당초 입법취지에 맞게 단체관광 등 제한적인 경우에 한해 운전자를 알선할 수 있도록 함으로써 "타다"의 불법영업을 금지하는 것을 골자로 김경진 의원이 대표발의한 개정법률안을 정기국회 내에 반드시 통과시킬 것을 촉구한다.

2019. 10. 10.

전국택시노동조합연맹 전국민주택시노동조합연맹
전국개인택시운송사업조합연합회 전국택시운송사업조합연합회

국정감사 의제 제출 -타다 유사택시 불법 영업-

기사를 포함한 11인승 렌터카 실시간 호출서비스 타다는 콜택시 서비스와 다를 것이 없고, 24시간 상시 불법 여객운송 서비스로 서울과 수도권 택시시장을 잠식했음.

사회문제로 대두된 "타다"의 불법 유사택시영업에 대해 국토교통부는 유권 해석을 유보하고 처벌하지 않아 주무부처로서 직무를 유기하고 있으며, 나아가 불법행위를 방조함으로써 사회적 혼란을 야기하고 있음.

■ 현 황

○ 지난해 10월 출시된 타다는 차량 호출부터 이동, 하차까지의 과정이 카카오택시 등 콜택시 서비스와 다를 것이 없으나, 11인승 승합차를 이용함으로써 여객자동

차운수사업법 규제를 피하고 있음. 운수사업법상 렌터카를 임차한 자는 유상으로 운송에 사용하거나 알선을 할 수 없지만, 대통령령으로 11~15인승 승합차는 기사를 포함한 렌터카 서비스가 가능하기 때문에 이러한 법의 허점을 노려 유사

택시 영업을 하고 있는 것.

- 타다는 승차 거부 없이 기사들이 친절하다는 입소문이 퍼지면서 요금은 중형 택시와 모범택시의 중간 정도지만 택시의 틈새시장을 파고들어 폭발적으로 증가하고 있으며, 24시간 상시 불법 여객운송으로 서울 등 수도권의 택시 시장을 잠식하고 있고, 이에 대한 택시노동자들의 원망과 질책, 좌절과 분노는 결국 서울개인택시 조합원의 분신사망으로 이어졌음.
- 이에 타다의 위법성과 문제점들을 관계부처 면담 및 고발, 집회 등 여러 가지 수단을 동원해 그동안 무수히 제기했으나, 국토교통부는 “타다”를 참여시킨 채 택시-플랫폼 실무기구를 강행하였고, 심지어 타다를 옹호하며 편향된 인식을 드러낸 교수를 실무논의기구의 공동위원장으로 선임하였음. 국토부는 “타다”의 불법 유사택시영업에 대해 유권해석을 유보하고 처벌하지 않아 주무부처로서 직무를 유기하고 있으며, 나아가 불법행위를 방조함으로써 사회적 혼란을 야기하고 있음.

■ 문제점

- 택시산업은 각종 규제(허가제, 운임·요금, 사업구역, 합승금지 및 부제 운행, 운송 질서유지 등)로 철저한 통제하에 있는 반면, 타다는 대국민 편의성만을 내세워 정부의 통제와 규제없이 자유롭게 영업하는 심각한 불공정 상태
- 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차에 한해 임차를 허용한 것은 단체인원을 대상으로 한 관광활성화가 목적임에도 타다는 1~2명 등 적은 인원을 태우고 유사택시영업을 하며 법 취지 위배
- 타다는 현재 파견근로사업중이며, 여객운송 목적인 파견 근로자를 운전자로 사용할 수 없기 때문에 불법 파견중임. (타다 차량을 운행하는 운전자들은 다수 에이전시로부터 파견된 근로자, 현재 파견근로자보호 등에 관한 법률(파견법)에 따르면 자동차 운전 종사자 업무는 근로자 파견대상 업무에 포함돼 있지만, 여객자동차 운송 사업의 운전 업무 분야에선 근로자 파견이 금지되어 있음.)
- 사고발생시 완벽한 치료와 손해가 담보되지 않는 보험 문제
- 면허제인 기존택시에게 환경오염으로 허용되지 않는 경유승합차로 영업 중이며, 이는 정부의 미세먼지 저감정책에 배치
- 임대차계약과 관계없이 수요가 있을 법한 도심권 노상에서 수요에 응하는 영업방식

■ 대응경과

- ▷ 2018.10. 타다 서비스 출시
- ▷ 2018.10.08. 타다 불법서비스 중단 촉구 성명 발표 (택시 4단체)
 - “쏘카 자회사 VCNC는 불법 렌터카·대리기사 호출 서비스 ‘타다’를 즉각 중단하라!!”
- ▷ 2019.02.11. 이재웅 쏘카 대표와 박재욱 VCNC(타다) 대표 고발
- ▷ 2019.05.15. 서울 개인택시 안성노 열사 분신 사망
 - 유서 : “불법 택시영업 자행하는 쏘카와 타다는 물러가라!”
- ▷ 2019.05.16. 타다 고발사건 엄중 수사 진정서 제출 (택시 4단체)
 - 서울중앙지방검찰청장 2019형제 13460사건 수사검사실
- ▷ 2019.06.05. 서울지방고용노동청에 불법파견 혐의로 진정
 - 타다가 제휴를 맺은 22개 업체에서 운전기사를 불법으로 파견 받아 사용했다는 것
 - 타다 차량을 운행하는 운전자들은 다수 에이전시로부터 파견된 근로자, 현재 파견근로자보호 등에 관한 법률(파견법)에 따르면 자동차 운전 종사자 업무는 근로자 파견대상 업무에 포함돼 있지만, 여객자동차 운송 사업의 운전 업무 분야에선 근로자 파견이 금지되어 있음.
- ▷ 2019.06.10. 한국노총, 타다 규탄 성명서 발표
 - ‘타다’는 ‘기술혁신’ 아닌 ‘노동 착취 혁신 모델’ 될 것
- ▷ 2019.06.11. 서울중앙지검에 여객법 위반 혐의 타다 고발
 - 택시사업면허 없이 렌터카로 택시 배회영업을 하고 유상운송행위를 하는 등 여객자동차운수사업법 위반 3건과 파견근로자법 위반 1건
- ▷ 2019.06.11. 국토교통부 국장 및 신고통개발과장 면담 타다 처벌 촉구
- ▷ 2019.06.18. 서울중앙지검 형사5부, 국토부에 ‘타다’ 서비스의 합법성 여부에 대한 입장을 묻는 의견 조회서 발송

- 법제처와 법무법인 등에 법률 자문을 구한 후 입장을 보낼 예정이라고 언론 보도 되었으나 유권해석을 유보함
- ▷ 2019.07.11. 김경진의원 타다금지법 발의 (여객자동차운수사업법 개정안)
 - ① “타다” 불법영업 중단(11인~15인승 승합차를 단체관광을 위해 임차하는 경우-)승차정원 6인이상인 경우에만 운전자 앞선이 허용)
 - ② 밴형 화물자동차 불법영업 처벌강화(벌금에 하한선:500만원 이상 2천만원 이하)
- ▷ 2019.07.04. 더불어민주당 이인영 원내대표 면담 (택시 4단체)
 - 타다등 유사택시 문제의 심각성 설명 및 관련법 개정과 불법여객운송영업행위 근절의 해결방안 마련 촉구
- ▷ 2019.07.17. 타다 처벌 촉구 조선일보 광고 (택시 4단체)
 - 정부는 “타다”의 렌터카 이용한 불법택시영업!!즉각 처벌하라!
- ▷ 2019.08.06. 타다 처벌 촉구 성명 발표 (택시 4단체)
 - 국토교통부는 “타다” 등 렌터카를 이용한 불법 유사택시영업 즉각 처벌하라!! 검찰은 “타다” 운영진을 즉각 구속하라!! 국회는 김경진 의원이 발의한 법률안을 즉각 통과 하라!!
- ▷ 2019.08.21. 타다 참여시 택시-플랫폼 실무기구 불참 성명 발표
 - “국토교통부의 택시-플랫폼 실무협의기구에 타다의 참여를 배제할 것을 요구한다, 요구가 받아들여지지 않을 경우 실무기구 거부”
- ▷ 2019.08.29. 국토교통부, 불법 논란에도 불구하고 타다가 참여한 택시-플랫폼 실무기구 강행.
 - (택시노사 3단체 불참) 국토부 종합교통정책관과 인하대 하한구 교수가 공동위원장을 담당, 이장호 교통대 교수, 임서현 한국교통연구원 박사, 송민수 한국소비자원 단장, 윤영미 녹색소비자연대 대표 등 전문가·소비자단체 4곳과 카카오모빌리티, VCNC(타다), KST모빌리티(마카롱택시), 코리아스타트업포럼 등 모빌리티업계 4곳이 참석했으나, 택시업계는 전국개인택시연합회측만 참여.
- ▷ 2019.08.21. 실무기구 타다 참여 반대 성명 발표 (택시노사 3단체)
 - “불법영업 중단 않는 “타다”의 실무기구 참여 반대!! ‘타다’의 불법영업 용인하는 국토부 실무기구 거부!!
- ▷ 2019.09.09. 타다 참여한 실무기구 거부 매일노동뉴스 광고
 - “불법 플랫폼 사업 합법화 수단 실무기구에 참여해야 합니까?”

■ 대정부 질의사항

- 국토교통부는 사회문제로 대두된 “타다”의 불법 유사택시영업에 대해 유권해석을 유보하고 처벌하지 않아 주무부처로서 직무를 유기하고 있음. 왜 불법행위를 방조하여 사회적 갈등과 혼란을 야기하고 있는지?
- 국토교통부는 불법 논란 중에 있는 “타다”를 참여시킨 채 택시-플랫폼 실무기구를 강행하였는데 관계 단체들의 반대에도 불구하고 불법 논란에 있는 타다의 실무기구 참여를 어째서 강행하였는지? 그리고 타다를 옹호하며 편향된 인식을 드러낸 교수를 실무기구의 공동위원장으로 선임하였는데 이는 결론을 이미 도출해 놓고 실무기구라는 요식행위를 거치겠다는 것이 아닌지?
- 택시는 공급과잉 문제를 해소하기 위해 중앙정부와 지방자치단체의 예산으로 매년 약 1천대의 택시를 감차하는 사업을 추진하고 있음. 이러한 상황에서 택시와 유사한 영업을 하는 렌터카의 불법행위를 용인하는 것은 혈세가 투입되는 정책 사업을 주무부처가 무력화하는 것에 다르지 않음. 국토교통부가 “타다”의 불법영업을 용인하고 방치함에 따라 “타다”와 유사한 “파파”, “타라”, “차차밴” 등 렌터카를 이용한 불법영업을 중계하는 플랫폼 업체들이 우후죽순 등장하여 활개를 치고 있는데 이를 어떻게 책임질 것인지?
- 지난 6월 대통령 북유럽 순방에, 타다 운영사인 VCNC 대표가 동행하였음. 청와대가 검찰수사를 받고 있는 기업경영진을 대통령 해외순방에 동행한다고 하는 것은 전혀 납득이 되지 않으며, 같은달 VCNC의 모회사인 쏘카의 새로운규칙그룹 본부장을 청와대 청년소통정책관으로 임명하는 등 정부는 법질서를 우롱하는 ‘타다’를 어째서 비호하고 있는지?
- 국토교통부는 불법행위에 정보기술(IT)이 접목됐다고 “타다”를 신산업으로 추앙하는 것을 중단해야 할 것. 또한 “타다”를 비롯한 렌터카를 이용한 유사 불법택시영업에 대해 철저한 단속과 함께 엄중한 처벌을 병행하여 공유경제의 탈을 쓴 약탈경제 “타다”를 신속히 퇴출하고 법질서와 여객운송질서를 확립해야 할 것.

INTERVIEW

더불어민주당 전현희 택시·카풀 TF 위원장(국회의원, 서울 강남 을)

택시·플랫폼 업계 끊임없는 소통 결과로 사회적 대타협 이끌어

개인택시 면허·감차·고령화 문제 등 현장 목소리 정부에 충분히 주지
대타협 후속조치 위한 입법과제 원만하게 추진되도록 최선 노력 할 것



더불어민주당 택시·카풀 TF 위원장을 맡고 있는 국회 전현희 의원(서울 강남 을)은 사회적 대타협을 이끌어 내고 정부가 택시-플랫폼 상생 종합 대책을 마련하는데 중추적인 산파 역할을 했다는 평가를 받고 있다.

불법 카풀 유상 운송에 반대하는 택시 업계의 반발, 대화와 합의를 이끌어 내기 위한 과정에서의 시행착오 등을 겪으면서도 포기하지 않고 사회적 대타협을 이끌어낸 과정은 감개무량했다고 말했다.

전현희 의원은 사회적 대타협 후속 조치를 위한 나머지 입법 과제들이 원만하게 추진되도록 최선을 다하겠다고 약속했다.

다음은 전현희 의원과의 일문 일답이다.

Q 지난 8월 2일 출·퇴근 시간 카풀 제한적 허용 등에 관한 개정안이 국회 본회의를 통과했습니다. 더불어민주당의 택시·카풀 TF 위원장을 맡아 오신 만큼 감회가 남다를 것 같은데 소회는 어떠신지요.

A 지난 3월 사회적 대타협 방안이 마련된 이후 조속한 후속 조치 이행을 위해 저를 비롯해 개인택시업계를 비롯한 이해 관계 기관의 부단한 노력이 있었습니다.

하지만 당시 3월 국회에서 입법과제들이 처리되지 못해 마음이 무척 무거웠는데 이번에는 교통법안소위에서부터 만장일치로 가결됐다고 전해 듣고 있습니다.

아울러 국토부는 지난 7월 '택시제도 개편방안'을 발표하며 '플랫폼 택시'와 기존 택시산업과의 상생을 위한 청

사진을 공개했습니다.

택시-카풀TF를 이끌었던 위원장으로서 무척 감개무량한 마음입니다.

16만 개인택시 사업자들에게 사회적 대타협 후속조치를 위한 나머지 입법과제들 역시 원만하게 추진될 수 있도록 노력하겠다는 약속 드립니다.

Q 국회에 상정된 사회적 대타협과 관련한 개정안은 당정과 택시업계, 플랫폼업계가 5개월간 공식·비공식 회의 등을 이어가며 이끌어낸 결과물이라는 평가가 나오는데 논의 과정에서 어려움은 없었는지요.

A 사회적 대타협을 이끌어 내기 까지 수많은 난관이 있었던 것이 사실입니다.

협의 과정 중에 2분의 택시 기사께서 분신으로 숨지셨는데 그때마다 어렵게 열었던 대화의 문이 닫히곤 했습니다.

특히 이번에 국회 본회의를 통과한 개정안인 택시기사 월급제와 카풀 시간대 규정은 절충안을 찾기가 가장 어려운 핫이슈였던 것으로 기억됩니다.

하지만 협의에 난항이 지속되는 와중에도 오직 국민만 바라보고 포기하지 않았으며 택시 및 플랫폼 업계와 끊임없이 소통한 결과 상호 신뢰를 구축할 수 있었다고 생각합니다.

이러한 신뢰를 기반으로 각 업계의 양보와 전향적 입장 변화를 조금씩 이끌어 내는 결실을 맺게 되었습니다.

그 과정에서 택시업계의 생존권, 공유경제의 발전 어느 쪽도 가볍게 여기거나 어느 한 쪽에 무게를 둘 수도 없는 중요한 가치이기에 포용과 중재를 위한 솔로몬의 해법을 찾기 위해 고민하고 또 고민했다는 말씀 드립니다.

그 결과 서로가 조금씩 양보해 모두가 '윈 윈'하는 사회적대타협을 이루어낼 수 있지 않았나 생각합니다.

Q 정부의 택시-플랫폼 상생 종합대책은 어떤 방향으로 가야 한다고 생각하시는지요.

A 택시와 플랫폼이 상호 공존하면서 국민이 최대의 혜택을 누릴 수 있는 방향으로 나아가야 합니다.

첫 번째는 국민이 중심에 있어야 합니다.

사회적 대타협 과정 속에 국민이 있었듯이 사회적 대타협 후속 조치의 일환인 이번 상생안 역시 국민들의 이동 편익을 중심에 놓아야 할 것입니다.

두 번째는 사회가 선순환을 이룰 수 있도록 해야 합니다. 앞으로 4차 산업혁명 기술이 발전해 가면서 신기술이 기존의 사업 영역을 침해하는 사례가 많이 나올 것입니다.

정치인도, 기자도 인공지능이 대신하지는 말까지 나오고 있는 상황입니다.

그 때마다 특정 업계의 생존권이 침해당하는 상황이

벌어진다면 아무리 신기술이 편리하다 해도 강한 반발에 부딪히고 사회 갈등은 심해질 것입니다.

기술의 발전이 국민들의 삶을 더욱 더 편리하게 하면서 사회적으로도 선한 영향력을 끼치는 방향으로 나아가야 할 것입니다.

Q 급속도로 늘어난 타다의 렌터카 영업을 어떤 방식과 절차를 거쳐 제도화 및 규제할 것인지 이 부분도 관건입니다.

택시 업계의 입장은 타다 영업을 받아 들일수 없다는 것인데 이 부분은 어떻게 평가하시는지요.

A 현행 범상 예외 조항을 활용한 타다도 카풀과 마찬가지로 불법 논란에 시달려 왔습니다.

국토부에서 7월 17일 발표한 '혁신성장 및 상생발전을 위한 택시제도 개편방안'은 법의 빈틈을 애매하게 줄타기하며 영업해왔던 기존의 사업방식에서 벗어나 플랫폼 모빌리티 업체들의 제도권 편입을 위한 방안, 각종 규제로 묶여있던 택시의 과감한 혁신 등 택시와 플랫폼의 상생을 위한 대변화를 가져올 것으로 기대합니다.

개편방안에 따르면 개인택시 감차분에 한 해 신규 모빌리티 서비스를 허용하는데 정부가 매년 택시 1000대 가량을 감차하고 줄어드는 면허 수만큼 플랫폼 운송면허를 발급해 플랫폼 업계가 기여금 분담 명목으로 매달 면허권 사용료를 납부하는 방식이 될 것으로 전망하고 있습니다.

개편방안을 준비하면서 택시단체, 플랫폼 모빌리티 업체들의 의견을 수렴했던 만큼 택시업계도 이번 상생안의 방향성에 동의하고 계실 것이라고 생각합니다.

아울러 그동안 개인택시의 면허와 관련된 문제, 감차 문제, 고령화 문제 등은 매년 제기되어온 문제인 만큼 사회적 대타협 과정에서도 정부에 이 점을 충분히 주지시켰고 현장의 목소리를 가감없이 전달했습니다.

따라서 정부가 추진하는 대책에 이러한 현장의 애로점을 해소할 수 있는 솔루션들이 반영될 것이라 기대합니다.

(정리·김도길 기획부장)

◆ 전현희 의원은!

- 서울대 치의학과·고려대 법무대학원 의료법학 석사
- 제38회 사법시험 합격
- 제18·20대 국회의원(더불어민주당, 서울 강남 을)
- 더불어민주당 정책위원회 택시-카풀TF 위원장
- 더불어민주당 제5정책조정위원회 위원장

< 국회 그리고 개인택시 >

정인화 의원, '효도택시 지원법' 대표발의

100원 택시 등 지자체 지원 규정 있지만 재정 여건 따라 제각각 '수요응답형 택시 재원, 국가가 지자체에 지원할 수 있는 근거 마련

국회 정인화 의원(민주평화당, 광양·곡성·구례)은 수요 응답형 택시 사업에 대한 지방자치단체 재정 지원 확대 법안을 발의했다.

현행 여객자동차 운수사업법에 따르면 농촌이나 어촌을 기점 또는 종점으로 하거나 대중교통이 부족하다고 인정되는 지역에는 '효도택시'를 운행할 수 있도록 하고 있다.

이에 따라 개별 지방자치단체는 교통접근성이 취약한 지역에 이른바 효도 택시, 100원 택시 등 수요응답형 택시를 운행하고 해당 택시를 이용할 수 있는 이용권을 발급하고 있다.

해당 택시사업자에게 시·도지사가 재정 지원을 할 수 있는 근거도 마련되어 있다.

이 같은 '효도택시'의 순기능에도 불구하고 지방자치단체의 재정 여건에 따라 지원 유무가 결정되면서 교통 복지 사각지대가 발생한다는 지적이 제기되고 있다.

이와 관련해 정인화 의원은 '시·도지사가 수요응답형 택시사업자에게 재정지



▲ 국회 정인화 의원

원을 하는 경우 국가가 해당 지방자치단체를 지원할 수 있는 근거를 마련해야 한다'며 여객운수사업법 개정안을 대표 발의했다.

정인화 의원은 "교통인프라가 부족한 벽·오지마을 주민을 돕는 효도택시는 지역경제 활성화와 택시 운송사업자 수입 증대 등 지역 경제적 측면에도 긍정적인 영향이 기대된다"며 "앞으로도 교통약자 등 사회적 약자와 소외된 이웃을 돕는 입법활동을 이어나가겠다"고 말했다.

전국 1만대 확대 '타다' 신속히 엄벌 - 김경진 의원

여객운수사업법·파견법 등 위반, 즉각 구속수사 촉구 정부도 렌터카 이용한 불법 콜택시 영업 즉각 중단시켜야



▲ 국회 김경진 의원

내년 말까지 타다 운행 댓수를 1만대까지 늘리겠다는 운영회사의 발표와 관련해 국회 김경진 의원(광주 북구 갑)이 명백한 '불법'이라고 규정하고 신속히 엄벌에 처하라고 주문했다.

김경진 의원은 10월 8일 발표한 보도자료 통해 '타다 운영사 VCNC 박재욱 대표가 내년 말까지 운행 차량을 1만대로, 드라이버를 5만명으로 늘리고 서비스 지역도 수도권에서 전국으로 확대하겠다는 뜻을 밝힌 것'을 '망언'이라고 규정했다.

'당장 구속수사를 받아도 마땅치 않은 범법자가 무슨 사업을 확장하고 정부에 무슨 배상을 요구한다 말인가?'라고 규탄했다.

또한 '얼마나 오만방자 했으면 그동안 타다의 불법 콜택시 영업을 묵인하고 있던 국토부까지 이제 타다를 규제하겠다고 하겠는가?'라고 지적했다.

김경진 의원은 2014년에 여객자동차운수사업법을 개정해 승합차에 운전자 알선을 예외적으로 허용한 배경은 단체 관광 등 관광산업 활성화를 위한 것이었지 타다의 콜택시 영업을 허용한 것이 아니었다며 공유경제라는 사탕발림으로 국민을 기만하며 불법을 일삼고 있는 타다의 불법 콜택시 영업을 중단하라고 지적했다.

또한 정부의 신속한 결단과 더불어 검찰은 대한민국 법을 비웃는 악질 범법자 타다 운영진을 하루빨리 구속수사해 정의를 바로 세우라고 주문했다.

고용노동부에는 나쁜 일자리만 양산하는 악덕 사업주 타다 운영진을 엄벌하라고 촉구했다.

개인택시연합회 주도로 '이동식 적성검사 차량' 현실화 모색된다

국회 이후삼 의원, 교통안전공단 국정감사에서 수검 편의 향상 주문

임종성 의원, '검사 시설 신규 건설 보다 이동식 도입이 더 현실적' 지적

연합회 제안으로 버스·화물 단체 공동, 이동검사차량 운행 방안 국회에 건의문 제출

국회 국정감사에서 자격 유지 적성 검사 편의 향상을 위해 이동식 검사 차량 도입이 제안돼 주목을 받고 있다.

국회 이후삼 의원(더불어민주당, 충북 제천 단양)과 임종성 의원(더불어민주당, 경기 광주)은 국토교통위원회 국정감사에서 자격유지 적성검사 편의성 제고 방안을 주문했다.

이후삼 의원은 교통안전공단 권병윤 이사장에게 '지방은 적성 검사를 받는데 두 시간 이상 걸려 매우 불편하고 화물차까지 추가되면 기다리는 시간을 고려할 때 하루 종일 걸릴 것 같다며 시급한 대안이 필요하지 않는가'라며 '이동식 검사 차량을 활용하는 것이 좋을 것으로 보인다'며 대책을 제안했다.

수검자들이 있는 곳으로 이동식 검사 차량이 찾아가 검사를 진행하는 방식을

대안으로 제시한 것.

임종성 의원 역시 자격유지 검사시설을 신규로 건설하는 것 보다 이동식 검사 차량을 운영할 것을 제안했다.

임종성 의원은 '검사기기 15대 운영을 기준으로 중소도시에 검사장 하나를 건립하는데 약 14억원이 소요되는데 차라리 벽오지나 원거리 수검자도 혜택을 볼 수 있도록 이동식 검사 차량을 운영하는 것이 현실적'이라고 지적했다.

임종성 의원은 또 '고령 사업용 차량 운전자들의 편의를 위해 이동식 검사차량이 도입된다면 충분한 예산과 인력을 확보해 제대로 운영돼야 할 것'이라고 주문했다.

이에 대해 권병윤 이사장은 '국토부와 협의 후 방안을 강구하겠다'고 밝혀 개인택시를 포함한 자격유지 적성검사 수검자



▲ 국정감사에서 질의중인 임종성 의원(사진 왼쪽)과 이후삼 의원(오른쪽)

들의 편의 향상 방안이 어떻게 마련될지에 관심이 쏠리고 있다.

한편 개인택시연합회 제안으로 법인택시, 전세버스, 마을버스, 화물, 개별화물, 용달화물연합회는 자격 유지 수검자 편의



향상을 위해 이동 검사 차량 운행 방안을 마련해달라고 교통안전공단에 요청하는 한편 청와대, 기재부, 국토부, 국회에도 대책 마련을 요청하는 공동 건의문을 제출한 바 있다. (김도길 기획부장)

개인택시조합
라이브 인터뷰

부산개인택시조합 김호덕 이사장

‘조합원 심부름꾼·머슴되겠다’는 공약, 행동으로 실천하겠다!

충전소 경영 합리화·임대료 삭감 등으로 연간 수억원 지출 절감
새마을금고 협약 맺고 4억 지원, 조합원 이직 위로금으로 우선 적립
전국 최초 넥센타이어 공동 구매 협약, 소모품 지출비용 절감 유도
매월 1회 무료 건강검진 시행, 의료적성검사 대비 간이 시험장 구축도 추진



부산개인택시운송사업조합
김호덕 이사장

부산조합 사옥 안에 위치한 정비센터에서 마주 친 김호덕 이사장은 바닥에 떨어져 있는 나사못을 발견하고는 바로 줍는다.

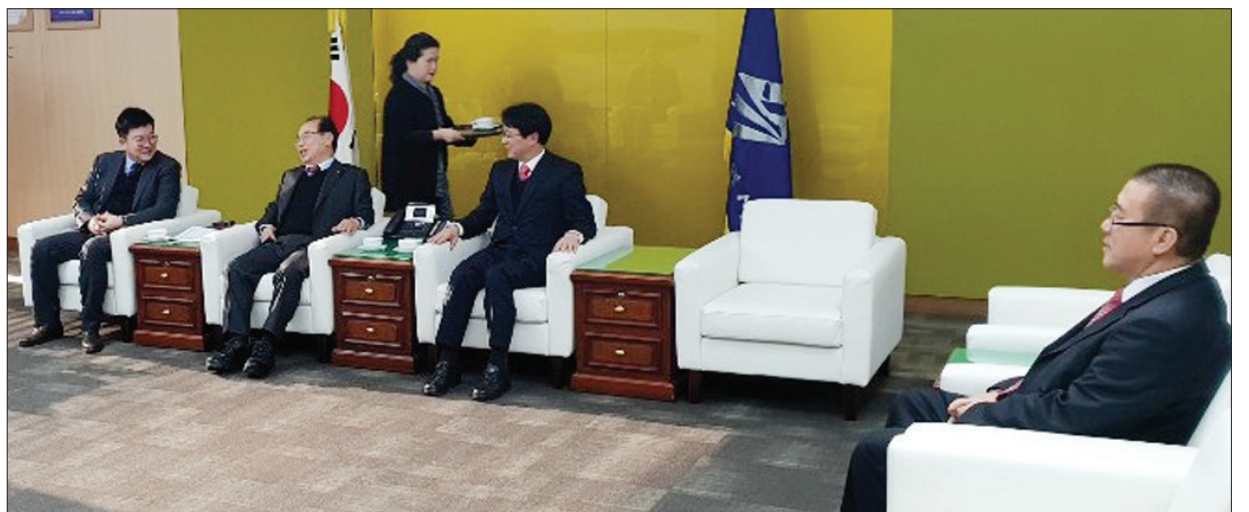
조합원 차량 바퀴에 나사못이 박히면 펑크로 이어져 안전에 위협이 되고 타이어 교체하느라 애꿎게 돈이 든다며 정비센터 직원들에게 당부도 아끼지 않는다.

정비센터에는 타이어를 비롯해 배터리, 윤활유, 브레이크 패드 등 다양한 소모품들을 보관하는 부품매장이 있는데 최근 2층에서 1층으로 옮겼다.

나이 드신 조합원들이 층계 오르내리며 불편을 느끼던 것을 평소 눈여겨 본 김호덕 이사장이 이전을 지시한 것.

조합원의 소소한 불편까지 놓치지 않는 김호덕 이사장의 세심함을 엿볼 수 있는 대목들이다.

지난 해 치러진 선거에서 내놓은 공약이나 당선 이후의 취임사에서 김호덕 이사장의 조합 경영 철학이 묻어 나온다.



▲ 김호덕 이사장(사진 왼쪽에서 세 번째)이 부산 오거돈 시장(왼쪽에서 두 번째)과의 간담회에 참석해 대화를 주고 받고 있다.

선거 과정에서는 회비로 운영되는 조합 살림의 허리띠를 졸라 매야 한다며 강력한 예산 절감을 공약했고 당선 이후 취임사에서는 ‘이사장이 아니라 심부름꾼으로, 머슴으로 조합원들의 뜻을 행동으로 실천하겠다’고 약속했는데 실제로도 행동하고 있다.

“개인택시는 사업자로 분류돼 법적으로 근로 시간이나 임금도 보장받지 못한 체 강도 높은 노동과 낮은 수입에 어려움을 겪고 있습니다. 하루 평균 13시간 이상 운전대를 잡으면서 수입은 12~3만원 정도에 그친다는 조사 결과인데 연료비와 차량 할부금, 보험료 같은 고정 비용을 제외하면 손에 쥐는 돈은 한 달 130만원에도 미치지 못합니다. 열악한 환경에서 애써 번 돈을 조합비로 납부하고 있는데 단 한푼이라도 어떻게 허투루 쓸 수 있겠습니까?”

당선 이후 김호덕 이사장은 곧바로 예산 절감 방안에 골몰했고 몇가지 사례만으로 연간 수억원의 비용 절감 효과를 거두고 있다.

조합 산하 총 9 곳의 LPG 충전소 경영 합리화를 단행해 충전소 당 한 명씩 맡았던 소장직을 폐지하고 총괄 소장 1명이 전담하도록 개편하면서 연간 3억원 규모의 인건비 절감 효과를 거뒀다.

임차 운영중인 6곳의 충전소의 임대료도 한 곳 당 월 1~200만원으로 낮추도록 협상해 5년 계약 조건을 감안하

면 이 기간 동안 약 21억원을 아낄 수 있게 됐다.

새마을금고를 조합의 주거래 은행으로 선정하는 협약을 맺고 향후 4년간 4억원의 출연금 지원도 약속받았다.

그런데 더 주목을 끄는 대목은 예산을 절감하고 외부에서 유치한 재원의 활용처이다.

김호덕 이사장은 건축운영으로 발생된 복지사업 수익금 전액을 별도 통장으로 관리해 조합원들의 이직위로금으로 우선 적립하고 있다.

완전 정산에 필요한 소요 예산이 확보되는 시점에 조합원들의 의견을 수렴해 현실에 맞는 이직위로금 제도를 시행하겠다고 선언했다. 적정한 시점에 중간정산도 할 예정이다.

지난해 부산시 택시감차사업에는 업계 출연금을 한 푼도 내지 못하겠다고 끝까지 버텨 결국 정부와 부산시 예산만으로 감차사업(개인 20대, 법인 180대)을 하는 성과를 거두기도 했다. 김호덕 이사장의 외유내강형 리더십의 단면을 엿볼 수 있는 대목이다.

◇ 타이어 공동 구매로 한 본 당 1만원 이상 비용 절감

부산조합은 전국 최초로 넥센타이어와 공동 구매 협약을 맺고 타이어를 납품받고 있는데 비용 절감 효과가 적지 않다는 평가를 받고 있다.

지난 3월 이후 넥센타이어 본사와 직구매하면서 중간 유통 비용이 없어져 타이어 한 본 당 1만원 이상 가격이 낮춰졌고 평소 한 달 60본 팔렸던 것이 이제는 1000본이 팔릴 정도로 인기가 높다.

특정 업체로 구매선을 정한 것을 두고 일각에서 공정 시비가 제기되기도 하는데 향후 조합원들에게 더 큰 이득으로 돌아갈 것이라고 자신한다.

한국타이어나 금호타이어에도 공급할 수 있는 길을 열어 두고 있기 때문이다.

“여러 타이어 제조사들과 직접 공동 구매를 시도했는데 넥센타이어가 가장 좋은 조건을 제시해 구매 협약을 맺었습니다. 부산조합의 성공적인 사례를 보고 경기나 대구 조합에서도 같은 방식으로 공동구매중입니다. 개인택시 사업자들의 바잉 파워를 감안하면 멀지 않아 한국이나 금호타이어에서도 보다 좋은 조건을 제시할 것으로 기대되는데 그 때가 되면 조합원들은 다양한 회사의 타이어를 지금 보다 낮은 가격으로 구매할 수 있게 될 것입니다”

◇ 거점 병원 선정, 건강검진과 의료적성검사 묶는 방안 추진

부산을 비롯한 전국 개인택시 업계의 최근 화두는 고령 운전자를 대상으로 하는 ‘의료적성검사’이다.

승객 안전을 담보하기 위해 운전자 건강이 확보되어야 한다는 원칙에는 동의하지만 조건이 지나치게 까다로운 것이 문제이다.

당화혈색소 등 일부 기준이 비현실적이라는 조합원들의 의견을 수렴해 김호덕 이사장은 여야 구분없이 관내 국회의원들을 만나 적성검사 기준 완화를 끊임없이 주문하고 있다.

그 한편에서는 현 검사 방식에 효과적으로 대응할 수 있는 방안도 강구하고 있다.

조합에 간이 시험장을 설치해 적성 검사 대상자들이 사전에 테스트할 수 있는 기회를 제공하는 방안을 추진하고 있다.

부산 지역내 거점 병원을 선정해 국가에서 시행하는 건강검진과 의료 적성 검사를 묶어 진행하는 방안도 모색중이다.

김호덕 이사장은 “의료건강검진 기준을 완화하는 것이 최선이지만 여의치 못하다면 조합원들이 국가 건강검진을 받을 때 의료적성검사도 동시에 수행할 수 있도록 지역별 지정 병원을 선정하면 조합원들의 건강관리와 적성 검사 만족도를 높일 수 있어 추진 방안을 마련중”이라고 설명했다.

조합원들이 평소 건강을 관리할 수 있는 현실적인 수단도 발굴했다.

부산 좋은 삼선병원과 협력해 매월 1회 조합 사옥에서 조합원 대상 무료 건강 검진을 실시하고 있는 것.

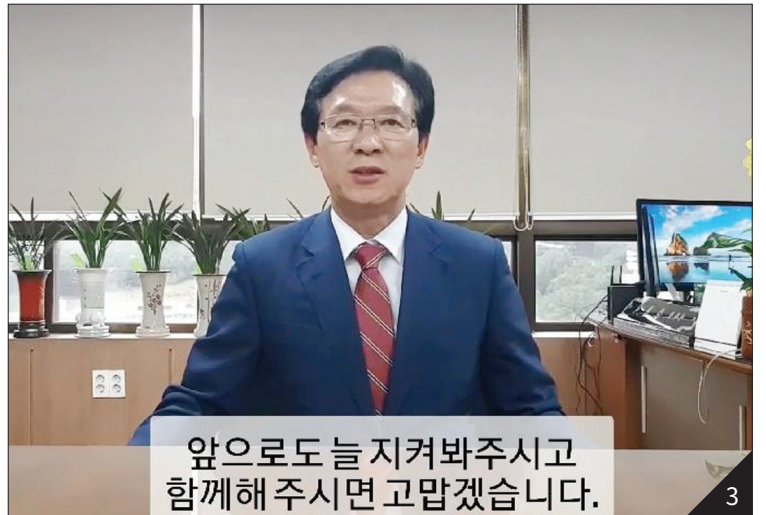
좋은 삼선병원 의료진들이 조합으로 직접 찾아와 혈압 같은 기본 검진은 물론이고 당뇨, 골다공증, 전립선 등 다양한 검진 서비스를 제공하는데 희망하는 조합원들은 무료로 혜택을 받을 수 있다.

◇ 부산시 인사 영입, 재정 지원 필요성 설득중

우리나라 제 2의 도시 부산의 경제 상황은 침체 국면에 접어 들고 있다.

기업들은 양산을 비롯한 주변 시군으로 빠져나가며 인구 수도 줄고 있다.

인구 비례로 택시 수가 가장 많은 곳도 부산으로 알려



1. 자유한국당 황교안 대표가 부산개인택시운송사업조합을 방문해 정책 현안 간담회를 가진 이후 기념 촬영을 하고 있다.
2. 조합 사옥내 정비센터를 둘러보던 김호덕 이사장이 바닥에 떨어진 나사못 등을 직접 수거하는 모습.
3. 김호덕 이사장은 지난 추석 명절에 조합원들에게 영상으로 추석 인사를 전달해 주목을 받았다. 사진은 영상 메시지 중 한 장면이다.

져 있다.

오죽했으면 택시 업계와 대립중인 타다 같은 불법유상 운송 사업도 부산에는 진입하지 않을 것이라는 이야기가 떠돈다.

그만큼 승객 수요가 없고 돈벌이가 되지 않기 때문이다.

부산시의 재정자립도도 낮아 타 시도에서 시행중인 개인택시 복지 지원을 받지 못하는 경우도 많다.

그렇다고 손 놓고 있을 김호덕 이사장이 아니다. 부산시 공무원 출신 인사를 전무로 영입하는 등 지원을 이끌어 낼 수 있도록 전방위적인 대외활동을 강화하고 있다. 올해 첫 핵심 사업으로 블랙박스와 카드결제 통신비용 지원의 필요성을 설득 중이다.

앞으로의 계획에 대한 질문에는 진지한 표정으로 목소리를 높이기도 했다.

“택시가 이렇게 어려운데는 버스와 같은 타 교통수단에 비해 너무 열악한 지원과 택시정책에 대한 정부의 무관심과 방치 탓이 큼니다. 조합 살림도 중요하지만 무엇보다 택시이용 고객을 늘리는 정책 즉, 택시를 많이 타게 하는 정책이 필요합니다. 예를 들면 마을버스를 마을택시로 대체하는 사업을 구상할 수도 있습니다. 외지고 도로도 좁으며 승객도 없는 곳들을 정부와 지자체 지원을 받

아 25인승 마을버스가 운행하는 것은 세금 낭비입니다. 택시(승합택시 등)가 마을버스를 대체해 출퇴근이나 등하교 시간대에 직장인, 유치원생을 비롯한 학생들에게 저렴한 비용으로 운송 서비스를 제공할 수 있습니다. 낮 시간대에 승객 한 두명을 태우고 정해진 시간 마다 운행하는 마을버스를 대신해 승객 수요가 있을 때 콜을 받고 찾아가는 마을택시가 도입되면 대중교통 효율성도 높아지게 됩니다”라고 사례를 들기도 했다.

경영 여건이 어려운 때 일 수록 조합과 조합원이 서로 소통하고 가치를 공유해야 극복할 수 있는 힘이 생긴다는게 김호덕 이사장의 철학이다.

지난 추석 조합원들에게 영상 메시지로 인사말을 전달한 것도 같은 이유 때문이다.

“문자 메시지 보다 직접 목소리로 말씀드리면 제 진심과 성의가 전달될 것 같아 영상으로 인사말을 전달했는데 오히려 조합원들께 많은 격려와 응원을 받았다”고 김호덕 이사장은 말했다.

앞으로도 다양한 조합 소식이나 정책 동향은 물론이고 소통이 필요한 사안들을 딱딱한 공문 형태 보다는 카카오프러스 같은 SNS로 전달하고 수시로 의견을 전달받아 실천하는 기회로 삼겠다고도 약속했다.

(글·김신)

개인택시조합
라이브 인터뷰

광주개인택시조합 이길로 이사장

지자체 지원 '전국 최초' 타이틀 가장 많아, 대폐차시 대당 100만원 보조도 '처음'

카드 체크기는 무상 설치, 와이파이·순환도로 통행료 면제 방안도 고민중
만성 적자 공제 경영, 과감한 혁신 유도로 취임 후 3년 연속 흑자 전환
공제 손해율 +사업비율 합산 전국 1위, 보험요율 인상 요인 없애는게 목표



광주개인택시운송사업조합
이길로 이사장

카풀이나 타다 처럼 택시 시장을 잠식하는 불법 유상 운송 행위는 사실 광주를 비롯한 지방 도시에는 별 타격이 없다.

지역 경기가 좀 처럼 회복되지 않는데다 택시 공급도 넘쳐 수익성이 확보되지 않는 시장에 굳이 진입할 이유가 없기 때문이다.

그런데도 이길로 이사장은 다양한 불법 유상 운송 행위를 저지하기 위한 택시업계의 다양한 집회 현장에 누구보다 적극적으로 참여하고 있다.

지난 해 열린 불법 카풀 저지 집회에서는 식발 투쟁에 앞장서며 조합원들의 지지를 이끌어냈다.

“전 세계적으로 차량 공유 움직임이 빠르게 확산되는 상황을 감안하면 우리나라도 지역별로 충격의 차이는 있겠지만 개인택시 경영 환경을 위협하는 다양한 시도들이 계속될 것으로 보여집니다. 광주 조합원들에게 다가오는 당장의 충격이 크지 않다고 카풀이나 타다 같은 불법적인 유상 운송 시도를 방관할 수 없었던 이유였습니다. 특히 카풀과 타다 사태는 개인택시 경영이 갈수록 어려워

지는 환경을 정부와 국회, 시민들에게 적극적으로 전달하는 계기가 됐던 측면이 있었습니다. 4천7백 여 광주 조합원들의 지지를 받으며 투쟁에 앞장서는 과정들이 전달돼 정부는 사회적 대타협 기구를 발족했고 지난 7월에는 개인택시 업권 보호에 초점이 맞춰진 택시제도 개편 방안을 발표하는 성과를 거뒀다고 생각합니다”

실제로 정부가 내놓은 개편 방안에는 개인택시 양수 조건 완화, 부제 자율화, 초고령 개인택시 감차 대금의 연금 형태 지급 같은 개인택시 업권 보호 장치가 대거 포함됐다.

◇ 모든 개인택시 대폐차 지원 이끌어 내는 것이 목표

개인택시 사업자가 지자체에서 지원받는 각종 혜택과 관련해 광주조합은 ‘최초’라는 타이틀이 유독 많다.

일단 택시 선진화 사업으로 불리는 대폐차 지원이 그렇다.

2017년 1월 취임한 이길로 이사장은 승객들에게 쾌적한 환경을 제공하기 위해 대중교통 수단인 택시가 변해야 한다고 광주시에 선진화 사업 지원을 제안했고 예산 확보에 성공했다.

광주시는 연간 7억5천만원의 개인택시 선진화 예산을 편성해 2018년 이후 올해까지 2년 연속 지원중으로 5년 이상된 노후 개인택시를 교체할 때 대당 100만원을 보조하고 있다.

내년 선진화 예산 역시 매우 긍정적으로 논의중이며 확보되리라 확신하고 있다.

이에 대해 이길로 이사장은 ‘택시 수명이 일반적으로 7년 정도인 것을 감안하면 광주의 모든 개인택시가 교체되는 과정에서 골고루 지원 받을 수 있도록 하는 것이 목표이며 이때가 되면 택시 선진화 사업으로 지원받는 예산이 약 52억원에 달하게 될 것’이라고 말했다.

지난 해 광주 모든 개인택시에 미터기를 겸한 카드 결제기가 장착됐다.

조합원이 최소 50%에서 많게는 전액을 부담하던 것을 이길로 이사장은 광주시로부터 12억9천만원의 지원을 이끌어내면서 무상 설치했다.

최근에는 광주 개인택시 전체인 4972대의 블랙박스가 교체됐는데 역시 무상으로 진행됐다.

광주에서 차량 1대당 15만원의 교체비용(90%)을 지

원했고 개인택시 신탁에서 10% 자부담비용을 책임지면 시 조합원들은 한 푼도 부담하지 않았는데 역시 전국 최초 사례들이라는 설명이다.

시에서 보조받는 카드수수료 지원금도 매년 확대되고 있다. 조합원 한 명 당 월 1만 2천원씩 지원받던 것을 올해는 1만5천원으로 늘렸고 내년에는 2만원까지 확대해달라고 시에 요청중이다.

반면 카드 결제 수수료는 매년 인하되고 있다.

이길로 이사장 취임 당시 2.2%에 달했던 수수료율은 두 차례의 인하 과정을 거쳐 현재 선불카드는 1.3%, 후불카드는 1.6%를 적용받고 있다.

카드 수수료가 낮아지고 시 지원은 확대되면서 광주 개인택시 조합원들이 카드 결제 수수료로 단 1원이라고 자부담이 없도록 만드는 것이 목표라고 이길로 이사장은 말했다.

이길로 이사장 취임 이후 시 지원을 이끌어내며 조성된 택시 쉼터도 확충중이다.

지난 해 광주시 지원으로 한 아파트 상가안에 1호 택시 쉼터가 조성됐는데 휴식이나 주차할 수 있는 공간이 협소해 이용이 제한적이었다.



▲ 이길로 이사장이 지난 해 11월 국회 의사당 앞에서 열린 불법 카풀 앱 저지를 위한 생존권 사수 결의대회에서 식발하며 투쟁 의지를 다지는 모습.



1



2



3

1. 이길로 이사장이 이용섭 광주광역시장을 만나 요금인상 등 택시업계의 다양한 지원을 건의하고 있다.
2. 김경진 국회의원(광주 북구 갑)을 만나 택시 업계의 현안과 함께 카풀반대 동의 서명을 받고 있는 이길로 이사장.
3. 현장에서 조합원 한명 한명을 만나 카풀의 부당성을 알리고 있는 이길로 이사장.

그러나 제 2 쉼터 조성을 위한 시 지원 예산을 확보해 내년에는 다양한 운동 기구, 의료기구 등을 갖춘 쉼터를 조성할 계획이다.

◇ 공제조합 광주지부 경영, 3년 연속 흑자 전환으로 누적적자 대폭감소.

최근 개인택시 업계의 가장 큰 화두 중 하나는 심각해지는 공제 부실화를 어떻게 극복하느냐 인데 광주지부는 보험요율 인상은 억제하면서도 단기흑자 전환에 성공해 주목을 받고 있다.

이길로 이사장 취임 이후 적자 상태였던 공제 경영이 3년 연속 흑자로 전환되어 가고 있으며 손해율이 20% 낮아지며 공제재정의 건전성이 크게 개선되고 있기 때문이다.

2016년 기준 광주지부 의 손해율은 93.3%에 달했다.

‘손해율’은 조합원들이 부담하는 보험료 중 사고 등으로 지출되는 보상 비율을 의

미한다. 당시에는 보험료 수입 100원 중 93.3원이 보상비용으로 지급된 것인데 올해 8월 말 현재 손해율은 72.3%로 떨어졌다.

이제는 100원의 보험료 중 72만원만 사고 보상 비용으로 지출되면서 공제 누적 적자 규모가 줄어들고 있다. 실제로 이길로 이사장 취임 직전인 2016년의 공제조합 광주지부는 당해연도 5억8,600만의 당기 적자를 기록했다.

하지만 취임 첫 해 이후 올해까지 매년 3억원 이상의 흑자를 달성하고 있고 2016년 23억7,900만원에 달했던 누적 손실 규모는 10억원이 줄어 13억원 대로 낮아졌다. 경영 정상화 배경에는 공제적자가 심각한 상황을 돌파하기 위해 조합원들이 부담하는 보험료를 20.4% 인상한 영향도 적지 않은 것은 사실이다. 하지만 손해율을 과감하게 낮췄고 조합원들에게 직접적인 동기 부여가 될 수 있는 현실적인 공제 정보를 제공하며 교육을 실시한 효과가

더 크다고 이길로 이사장은 말한다.

“개인택시는 운송으로 수입을 창출하기 때문에 교통사고 위험에 늘상 노출될 수밖에 없는데 공제가 부실화되고 교통사고에 보상할 재원이 없다면 어떻게 되겠습니까? 또 우리 광주지부가 재정부실로 폐업된다면 우리 조합원들은 보험가입을 손해보험사에 더 많은 보험료를 지불하면서 영업을 하겠지요. 제가 취임할 당시 공제경영은 누적 손실이 24억원에 달할 정도로 피폐한 상황이어 단기 처방으로 조합원의 보험료를 올리지 않을 수 없는 상황이었습니다. 하지만 그로 인해 늘어난 공제조합 수입 보다 더 많은 경영 개선성과를 거둔 것이 각종 지표로 나타나고 있습니다.”

취임 직후 이길로 이사장은 공제 손해율을 낮추기 위해 사고 보상 시스템 혁신에 나섰다.

“공제지부에는 송무팀이 가동 중인데 교통사고 대응 과정에서 상대측 보험사와 적극적으로 분쟁 조정에 나서라고 지시했고 소송까지 진행됐던 많은 건을 승소하면서 보험금 누수를 막을 수 있었습니다. 보상 시스템도 사고 후속 처리에 신속 대응하는 방향으로 개편하고 있습니다.

단순 연좌 처럼 임원이 필요 없는 경미한 교통사고 환자들도 일단은 입원하거나 장기 치료를 받는 경우가 대다수인데 광주지부에서는 입원 보상비를 과감하게 지급하며 사고 정리에 나서고 있습니다. 안타까운 일이지만 희생 가능성이 없는 식물인간 상태로 장기 입원하는 경우도 여러 건 진행 중이었는데 1명당 월 3천만원의 치료비를 지급하고 있었던 것을 보상 처리를 종료했습니다. 교통사고 피해자들에게 적극적으로 선의의 피해 보상의사를 제시하는 한편 보상금은 타이트하게 책정하려고 노력한 결과 장기간 치료받거나 입원하며 공제금이 누수되던 것이 크게 줄어 93%였던 손해율이 72%대까지 떨어지고 있습니다.”

반면 공제 지부 인건비를 포함한 각종 사업 관리 비용은 오히려 줄어들고 있다.

불요불급한 비용 지출을 줄이려고 노력한 결과 2016년 당시 공제 예산 중 17.6%에 달했던 사업 비율은 올해 현재 17.2%로 오히려 떨어졌다.

공제조합 광주지부에 따르면 올해 8월 기준으로 보험료 수입중 손해비용과 사업비용으로 지출된 비율이 89.5%에 그쳐 전국 16개 지부 중 1위의 경영 성과를 보이고 있다.

조합원들이 부담한 보험료의 지출이 그만큼 효율적으로 집행되고 있는 셈이다.

반면 최근 3년간 자동차 보험료 인상율은 전국에서 11번째로 낮은 수준이라고 설명했다. 조합원 사고율도 낮아지는 추세이다. 지난 해 27.6%에 달했던 사고율은 올해 8월 현재 26.1%까지 떨어졌는데 매출초순경 사고현황에 대한 적극적인 정보 제공, 조합원 보수교육과 조합원 모임 방문교육인 결과로 해석되고 있다.

이길로 이사장은 취임 이후 교통사고에 따른 인적·물적 피해, 중상자 현황, 손해율이 높은 외제차 대상 사고 등의 정보를 조합원들과 적극적으로 공유하면서 사고에 대한 경각심을 높이고 있는데 일부 조합원들은 ‘사고가 이렇게 다양하고 빈번하게 발생하는지 몰랐다’는 반응을 보이고 있다는 설명이다.

전 조합원들 대상으로 1년에 한 차례씩 실시하는 보수교육에서도 우리조합원들께서 많이 발생한 다양한 교통사고 유형과 대처법은 물론이고 사고와 손해율, 사업관리 비용 등 공제와 관련한 다양한 경영자료를 입체감 있게 구성해 설명하는 방식으로 관심도를 높이고 있다. 이길로 이사장은 “공제 광주지부를 운영하고 사고보상으로 지출되는 모든 비용은 조합원 스스로 납부하는 보험료로 이뤄지고 있다는 인식이 강해져, 안전운행에 신경쓰고 사고율이 떨어지고 있고 공제지부 스스로도 사업 운영비는 절감하고 사고와 보상 대응 시스템은 혁신하려는 노력이 더해지고 있다” 현재와 같은 상황이 유지된다면 더 이상 보험요율을 인상할 이유가 없어 보인다고 분석했다.

◇ 조합 부지 감정평가, 조합원 지분 가치 1인당 40만원 상승

한편 이길로 이사장은 또 다른 ‘전국 최초’의 개인택시 복지 지원을 이끌어내는 방안이 골몰하고 있다.

개인택시에 무료 와이파이를 설치하고 광주 순환도로 통행료를 무료 또는 절반 정도로 낮추는 방안을 광주시와 협의하는 것을 구상중이다.

“버스에는 시의 보조로 무료 와이파이를 설치되어 있는데 개인택시는 그렇지 못합니다. 차량 한 대 당 무료 와이파이를 설치하는 비용이 5만원 이상 필요한데 광주시에서 지원받는 방법을 고민중입니다. 개인택시에 순환도로 통행료가 무상 적용되거나 할인되는 것도 요구할 생각입니다. 시민의 발이 되는 개인택시에 와이파이를 설치되고 순환도로 통행료를 부담하지 않는 혜택은 고스란히 승객 편의나 비용 절감으로 이어지는 것이니 시에서도 긍정적으로 판단할 이유는 충분하다고 판단됩니다. 승객 만족도가 높아지면 그만큼 개인택시를 이용하려는 수요가 높아질테니 결국은 조합원 수익이 늘어나게 될 겁니다”

최근에는 광주조합이 들어선 건물과 부지에 대한 감정평가를 실시했는데 땅값 상승 등의 영향으로 조합원이 보유하는 지분 가치가 상승했다.

당초 조합원 1인당 110만원의 지분 가치가 있었던 것이 40만원이 오른 150만원으로 평가된 것인데 이사회 승인 이후 공표할 계획이라고 이길로 이사장은 말했다.

(글·김신)

동아리 탐방

부산환경통신원

‘몸으로 하는 환경 봉사, 힘들다’면서도 300여 회원 참여

발족 이후 30여년 활동, 사회 이슈에서 이제는 생활환경에 집중

부산시 환경수탁사업 거절, 회비 걷어 환경 정화 무료 봉사



▲ 부산환경통신원 강호태 회장

회원 ‘환경통신원’의 강호태 회장의 말이다.

그런데도 부산시 전역 7개 지구에서 활동중인 환경통신원 회원은 300명에 가깝다.

누가 등 떠민 것도 아니고 수고했다고 비용을 주는 것도 아닌데 매월 한 차례 이상은 정례 환경 정화 활동을 벌인다.

환경통신원이 처음 발족된 것이 1992년이니 30년 가까운 세월이 흘렀다.

당초에는 전국 단위의 환경단체들과 연계해 원전 건설 반대 집회 등 환경 사회 이슈에도 적극적으로 참여했는데 현재는 부산 관내 생활 환경 보전에 집중하고 있다.

“환경통신원은 지금도 부산환경운동연합에 속해 있습니다. 당초에는 지구 환경을 보전하기 위한 거창한 활동에도 적극적으로 참여했는데 지금은 생활환경 개선과 보호에 집중하고 있습니다. 크고 작은 차이일 뿐 우리가 사용하는 지구를 깨끗하게 보호하고 후세에 물려줘야 한다는 소명은 같으니까요”

“환경 봉사라는게 대부분 몸으로 해야 하는 일들이어 매우 피곤합니다. 지자체를 포함해 여기 저기서 많은 봉사 참여 요청이 오지만 다 하지는 못합니다. 이들 일하고 하루 쉬는데 매번 봉사 활동만 할 수는 없지요”

부산개인택시조합 산하 환경운동연합

◇ 해수욕장 정화 등 생활 환경 개선 위주로 참여

환경통신원 회원들은 주로 환경 정화 활동에 참여한다.

가깝게는 부산 조함 사육 주변 오물 제거, 제초, 해충 제거를 위한 방역 및 분무 소독 활동들을 벌인다.

여름철이면 관할 지자체 요청으로 해수욕장 정화에도 참여한다.

“바다를 접한 특성상 부산에는 다대포를 비롯해 많은 해수욕장이 있는데 이용객들이 버리고 간 각종 생활 쓰레기의 양은 상상을 초월합니다. 휴장 이후 정화 활동에 참여해 보면 대형 청소 트럭 여러 대 분량이 수거됩니다. 깨진 유리병에서 프라스틱, 음식물 찌꺼기 등 내용물도 다양한데 정화 활동에 참여할 때 느끼는 생각이 ‘참 힘들다’입니다. 그런데도 환경통신원 회원들이 봉사 활동을 멈추지 못하는 이유는 땀 흘린 후 깨끗하게 정화된 모습에서 느끼는 보람 때문입니다”

대기환경 개선 등을 위한 캠페인이나 미세먼지 저감 활동에도 적극적으로 참여한다.

“봄 철이면 한 달 내내 미세먼지에 시달리는 환경을 접해 보니 모든 사람들이 대기 환경의 소중함을 느낄 수 밖에 없습니다. 각 지구별로 통신원들은 부산 주요 지점에서 미세먼지 저감이나 자동차 매연 저감을 유도하고 필요성을 홍보하는 캠페인을 수시로 벌입니다.

미세먼지의 심각성을 알리고 예방책을 소개하는 팜플릿도 자비로 제작해 시민들에게 배포한다.

◇ 봉사 활동 하면서도 회비 각출, 또 봉사

우리 모두가 사용하는 환경을 살리고 지키자는 활동이니 지자체나 환경 단체의 지원이 필요하지 않겠느냐고 물으니 강호태 회장은 손사래를 친다.

매년 부산시에서 환경수탁사업을 신청하라는 요청이 오는데 응하지 않는다.

공적 자금을 지원받으면 사용처에 대한 증빙을 정리하고 제출 서류를 만드는데 인력과 시간 비용이 더 많이 들기 때문이다.

지원 증빙 서류 만들 시간에 현장에서 더 많이 봉사하겠다는 생각도 깔려 있다.

그래서 환경통신원 회원들은 힘 들여 무료 봉사활동하고 매월 1만원의 회비까지 납부하는데 ‘그래서 보람있고 행복하다’고 말한다.

회원들이 보낸 회비는 환경통신원이 소속된 환경운동연합 후원비로도 지원한다.

부산개인택시사업자들의 뭉친 환경통신원들은 생활 환경을 보호하는데 힘쓸테니 환경운동연합 같은 전국 단위 단체는 더 큰 지구 살리기 운동에 매진해달라는 뜻을 담아 후원에 참여하고 있다고 강호태 회장은 설명했다.

환경통신원은 봉사활동이 없는 날을 골라 족구와 등산모임도 운영하는데 매월 한 차례 전국 산행에 나선다.

하지만 산행에서도 오고 가며 쓰레기를 줍고 주변 환경을 정화하고 있으니 이제는 생활 환경을 개선하는데 몸이 먼저 반응할 정도라고 강호태 회장은 말했다.

(글·김신)



▲ 미세먼지 저감 캠페인 모습 (서면 교차로) 2019.3.4.



▲ 조합주변 울타리 넝쿨 제거모습 2019.4.25.



▲ 조합주변 방역하는 모습 2019.9.5.

종합 NEWS

찾아가는 “자격유지검사” 제도 국회에 건의

수검자 편의 제공 위해 교통안전공단 이동 검사 차량 필요
택시·버스·화물·용달화물연합회 등과 공동으로 건의문 제출

개인택시를 비롯해 사업용 자동차 운전자들의 자격 유지 검사와 관련해 편의 제공 방안을 논의하기 위한 회의가 열렸다.

한국교통안전공단은 개인택시연합회를 비롯해 교통단체 관계자들이 참석한 가운데 자격유지검사 수검 편의 제공 방안을 논의했다.

지난 10월 1일 전국개인택시연합회 회의실에서 열린 회의에는 개인택시를 비롯해 법인택시, 전세버스, 마을버스, 화물, 개별화물, 용달화물연합회의 각 실무자들이 참석했다.

약 한시간 동안 진행된 회의는 한국교통안전공단의 자격유지검사에 대한 질의응답 시간과 피수검자들을 위한 편의제공과 관련한 연합회들의 대책 협의의 순서로 이어졌다.

버스연합회 안전지도부 정현수 부장은 “피수검자가 자격유지검사에서 2회 이상



▲ 교통안전공단과 교통단체 실무자 간 자격유지검사 편의 개선을 위한 회의가 진행중이다.

부적합 판정이 된 경우 사업자의 비용 부담이 타당한다”와 차량을 이용한 수검의 실효성에 대해 질의했다.

이에 대해 한국교통안전공단의 김행섭 부장은 “2회차 부터의 검사 비용 부담은

개인이 부담하는 것에 대해 검토해 볼 필요가 있고 원거리 수검 대상자 인원과 편의제공을 고려했을 때 검사장 확충에 따른 설치 비용과 관리비 등에 따른 예산 보다는 이동서비스차량 확보가 훨씬 효율적

이고 예산절감이 된다”고 답변했다.

이어진 편의제공 대책 협의에서 김행섭 부장은 한국교통안전공단 검사장과 거리가 먼 피수검자의 불편이 초래해서는 안되며 아직 예산 편성은 되지 않았지만 정부와 공단은 이동 수검 차량 설치에 긍정적이라고 발언했다.

또한 경상비를 포함한 연간 대당 제작비와 운용 비용이 약 5억5천만원 들어가는 수검 차량에 대해 각 도 별 총 6대를 우선 요청할 계획이며 이를 실행하고 수월한 예산 확보를 위해서는 각 연합회에서 국회에 직접 건의안을 올려줄 것을 주문했다.

이와 관련해 개인택시연합회 김도길 기획부장은 자격유지검사 이동차량 수검은 벽오지 수검자에 대한 획기적인 편의제공 및 행정 서비스라며 각 연합회의 직인들이 어간 공동 건의서를 제출하자고 제안했다.

이에 회의에 참석한 각 연합회 실무진들은 만장 일치로 찬성하며 10월 중 수검 편의를 위한 이동차량 제공 공동 건의안을 국회 예결위에 제출하기로 결의했다.



▲ 르노삼성 SM6 택시 모습



▲ 르노삼성 SM6 택시 룸미러기에 미터기가 장착되어 있다.

르노삼성, 국내최초 룸미러 일체형 미터기 장착 SM6 택시 출시

깔끔한 실내 디자인과 함께 탑승객이 보다 쉽게 요금 확인 장점
모든 택시 모델에 도넛®탱크 적용, 탁월한 트렁크 공간도 확보

국내 최초로 ‘룸미러 일체형 디지털 택시 미터기’를 기본 장착한 르노삼성자동차의 SM6 택시 모델이 주목을 받고 있다.

‘룸미러 일체형 디지털 택시 미터기’는 차량 센터페시아 중앙 하단에 별도 설치가 필요했던 기존 택시 미터기와 달리 룸미러 자체에 디지털 택시미터기가 내장된 방식을 채택했다.

이에 따라 별도 미터기 설치에 따른 차량 손상을 피할 수 있으며 편리한 사용이 가능하다.

택시 운전자에게는 더욱 깔끔하고 여유로운 실내공간을 제공할 수 있고 탑승객 또한 상단 룸미러에 표시되는 디지털신호를 통해 택시 요금을 실시간으로 보다 쉽

게 확인할 수 있다.

‘룸미러 일체형 디지털 택시 미터기’는 운전자는 요금 확인을 위해 고개를 숙일 필요가 없이 전방을 주시하며 요금 확인이 가능해 사고를 방지할 수 있고 정면 충돌시 머리의 상해를 감소하기 위한 구조 적용 및 승객보호를 위한 내장재 등을 적용한 점도 돋보인다는 평가이다.

‘룸미러 일체형 디지털 택시 미터기’는 4.3인치 스크린, 터치방식의 LED 메뉴 버튼이 통합되어 있으며 자동 할증

기능 등 국내 다양한 요금 방식을 모두 지원한다.

국내에서 생산 관리되며 3년 또는 6만 Km 보증 서비스를 제공한다.

SM6 택시는 르노삼성만의 독창적인 도넛®탱크 기술을 적용돼 여행객들의 대형 트렁크와 골프백, 휴대용 휠체어 등 많은 짐도 거뜬히 실을 수 있는 트렁크 용량도 확보했다.

르노삼성의 모든 LPG 택시 모델에 적용하고 있는 도넛®탱크 기술은 일반 LPG

차량 대비 40% 이상 넓은 체감 트렁크공간을 제공해 적재공간과 실내공간 등 모든 면에서 LPG 차량의 한계를 극복한 기술로 평가 받고 있다.

르노삼성자동차 신문철 영업본부장은 “르노삼성은 도넛®탱크에 이어 이번 룸미러 일체형 디지털 택시 미터기를 도입하는 등 작지만 큰 혁신을 만들어내고 있다”며, “앞으로도 이러한 혁신 노하우를 통해 고객만족도를 높여 시장 경쟁력을 더욱 강화할 것”이라고 밝혔다.

{ 2019년 주요 사업 추진실적 }

1 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 공포 (불법 자가용 유사운송행위 근절 관련)

정부는 사업용자동차가 아닌 자가용자동차를 유상 운송으로 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 있는 바, 출·퇴근의 범위를 오전 7시부터 9시까지, 오후 6시부터 8시까지로 하고, 토요일, 일요일, 공휴일은 제외하도록 명시하는 「여객자동차운수사업법 일부개정법률」이 공포(19. 08. 27) 되었다.

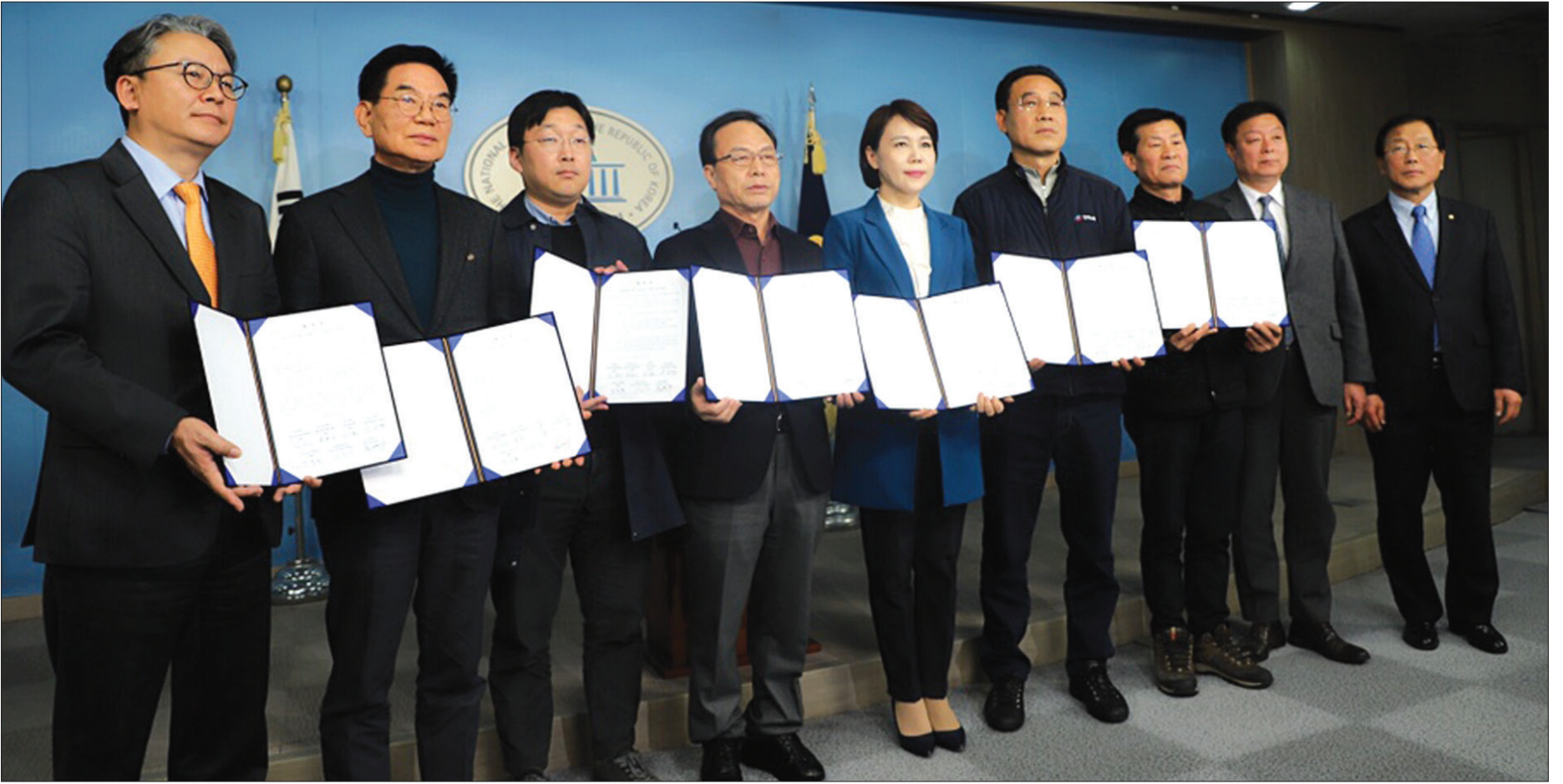
연합회가 중심이 되어 여·야 국회의원을 상대로 불법 자가용카풀 근절을 위한 입법 발의를 추진한 결과, 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 3건이 국회에 제출되었다. 국회는 제369회 국회 제2차 국토교통위원회에 불법 자가용 카풀 영업행위 근절 관련 3건의 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 [황주홍의원 대표발의(17. 11. 23), 이찬열의원 대표발의(17. 12. 15), 문진국의원 대표발의(18. 1. 30)]을 상정하여 심사결과, 위법률을 통합 조정한 여객자동차운수사업법일부개정법률안(대안)이 국토교통위원회 전체회의를 통과(19. 7. 12)하였다. 이어서 제370회 법제사법위원회(19. 07. 31) 및 국회 본회(19. 08. 02)의를 통과하였다.

연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 '18년부터 자가용 카풀 불법영업행위 근절을 위하여 공동으로 추진하여 왔으며, 또한 카풀 자가용 반대 비상대책위원회를 구성하여 “풀러스”, “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 6만 명이 참여하는 전국30만 택시종사자의 제1차 광화문 “생존권 사수 결의대회”를 개최하였고, 제2차·제3차 여의도 “생존권 사수 결의대회”를 추진하는 등 적극 추진하였으며, 그 추진사항의 주요내용은 다음과 같다.

◎ 추진사항

일정	추진사항
2018. 1. 23.	○ 자가용 카풀업체 불법영업행위 근절 탄원서 서명 추진
03. 30	○ 함진규의원, “승용차 23시간 카풀제 도입 문제점 토론회” 개최
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. 22 / 27	○ 보도자료 언론에 배포 - 택시 노사 4개 단체 “카풀”문제 공동 대응 위한 비상대책위원회 구성 ○ 제1차 비상대책위원회 개최 - 결의대회 개최 협의 등
09. 13	○ 제2차 비상대책위원회 개최 - 차량 스티커 부착, 시민 홍보자료 제작, 지역별 대책 활동, 집회 및 1인 시위 등 협의
10. 04 (11:30~12:30)	○ 서울·인천·경기 택시 4단체 공동 “카카오(카풀) 규탄 결의대회 개최 - 참석인원 : 1,000 여명 - 장소 : 카카오 모빌리티 앞 인근지역
10. 11 (11:30~12:30)	○ 서울·인천·경기 택시 4단체 공동 “카카오(카풀) 규탄 결의대회 개최 예정 - 참석인원 : 1,000 여명 - 장소 : 카카오 모빌리티 앞 인근지역 ○ 제3차 비상대책위원회 개최 - 10. 18. 집회에 운수종사자 전원참석, 차량운행 중단 등 협의
10. 18 (14:00~16:40)	○ 카풀 관련 생존권사수 결의대회 개최 - 참석인원 : 7만 여명 - 장소 : 서울 광화문 광장(북측광장 및 세종로 일원)

일정	추진사항
10. 25	○ 제4차 비상대책위원회 개최 - 제2차 결의대회, 자정캠페인 등 협의
11. 15/22	○ 제5차 비상대책위원회 개최 - 기자간담회 등 협의
11. 15/22	○ 제2차 생존권 사수 결의대회 개최 - 참석인원 : 4만 명 - 장소 : 여의도 국회 앞(KB 국민은행 앞)
12. 07 / 11 / 20 / 31	○ 제6차 비상대책위원회 개최
	○ 제7차 비상대책위원회 개최 - 제3차 생존권사수 결의대회 의결
	○ 제3차 생존권 사수 결의대회 개최 - 참석인원 : 7만 명 - 장소 : 여의도 국회 앞(KB 국민은행 앞)
2019. 1. 04	○ 카풀 반대 제8차 비상대책위원회 회의
1. 10	○ 카풀 반대 제9차 비상대책위원회 회의 ○ 4개 단체 기자회견(카풀 반대 천막농성장 앞) - 임정남 열사 유언 녹취록 공개 및 4개 단체장 청와대 항의 방문
1. 11	○ 카풀 반대 제10차 비상대책위원회 회의
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. 25	○ 제2차 「사회적대타협기구」회의
1. 29	○ 카풀 반대 제11차 비상대책위원회 회의 - 2월 국회 대비 2.10까지 동역서 총력 집중
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 풀러스 및 드라이버 24명 고발장 접수
2. 26	○ 카풀 반대 제12차 비상대책위원회
2. 28	○ 제4차 「사회적대타협기구」회의
3. 07	○ 카풀 반대 제13차 비상대책위원회 ○ 제5차 「사회적대타협기구」합의(합의문 작성)
3. 13	○ 불법 자가용카풀 근절과 관련하여 사업자님들께 드리는 글(담화문) - 사·도조합 배부
3. 14	○ 카풀 반대 제14차 비상대책위원회
3. 21	○ 임정남 열사 택시장(장례) - 연결식 : 여의도 국회 앞 농성장 - 노제 : 광화문 KT 앞



▲ 지난 3월 7일 개인택시연합회 박관수 회장(왼쪽에서 네 번째)이 국회 전현희 택시-카풀 TF위원장(왼쪽에서 다섯 번째), 택시 단체 및 플랫폼 업계 대표들과 함께 사회적 대타협 합의문에 서명하고 기념 촬영을 하고 있다.

일 정	추진 사항
3. 26	○ 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(카풀 관련) 국회통과 건의 - 국토교통위원회 교통법안심사소위원회 위원(9인)
3. 27	○ 제367회 국회(임시회) 제2차 국토교통법안심사소위원회 상정 및 심사 - 택시 월금제에 대한 여·야 의원 이견으로 계속 심사
7. 10	○ 제369회 국회 제1차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회 통과 - 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(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

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

■ 연합회 등 택시 4개 단체는 최근에 『타다』가 현행 여객법시행령에서는 예외적으로 허용하고 있는 렌터카(11인~15인승 승합자동차)의 운전자 알선조항을 악용하여 불법 택시영업 행위로 인하여 택시업계와 렌터카 업계 간 분쟁으로 사회문제가 되고 있어 렌터카 승합자동차를 임차하는 경우에는 단체관광이 목적인 경우(6인 이상 승차)에만 운전자를 알선하도록 법률에 명시하고자 국회 입법발의를 적극 추진하였던 결과, 김경진의원 등 10인이 여객자동차운수사업법 일부개정법률안을 대표발의 하였으며, 그 제안이유 및 주요내용은 다음과 같다.

○ 제안이유 및 주요내용

- 현행법은 원칙적으로 자동차대여사업자의 사업용자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선하지 못하도록 하고 있음. 예외적으로 외국인이나 장애인 임차하는 등 대통령령으로 정하는 경우에 한하여 운전자를 알선할 수 있도록 하고 있음.
- 그런데 최근 렌터카에 운전자를 알선해 주는 차량 호출 서비스인 ‘타다’가 위 조항을 위반하여, 렌터카에 기사를 상주 시킨 채 도로를 배회하다가 차량 호출이 오면 목적지로 이동하여 승객을 태운 후 이동거리에 따른 요금을 받는 불법 콜택시 영업을 자행하고 있어 사회적 문제가 되고 있음.
- 또한 「화물자동차 운수사업법」 상의 6인승 밴형 화물자동차 중 일부가 불법 여객운송행위를 일삼아 여객운송 질서를 훼손하고 있지만, 이에 대한 처벌이 제대로 이루어

지지 않아 법률의 실효성 문제가 제기됨.

- 이에 현재 대통령령에서 정하고 있는 운전자를 알선할 수 있는 경우를 법률로 상향하고, 특히 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 단체관광이 목적인 경우에만 운전자를 알선할 수 있도록 하여 자동차대여사업용 자동차를 임차하는 경우 운전자를 알선할 수 있는 범위를 명확하게 하며, 벌금형에 대한 하한선을 규정하여 불법 여객운송행위에 대한 처벌의 실효성을 확보하고자 함.

○ 신·구조문대비표

현 행	개 정 안
제34조(유상운송의 금지 등) ① (생략) ② 누구든지 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선 하여서는 아니 된다. 다만, <u>외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 운전자를 알선할 수 있다.</u> 〈신 설〉 〈신 설〉 〈신 설〉 〈신 설〉 〈신 설〉 〈신 설〉 〈신 설〉	제34조(유상운송의 금지 등) ① (현행과 같음) ② ----- ----- ----- ----- <u>다음 각 호의 어느 하나에 해당하는</u> ----- ----- 1. <u>외국인이 임차하는 경우</u> 2. 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록된 장애인 임차하는 경우 3. 임차인이 65세 이상인 경우 4. 국가 또는 지방자치단체가 임차하는 경우 5. 법인이 6개월 이상 장기간 임차하는 경우 6. 단체관광을 목적으로 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차(6인 이상 승차한 경우로 한정한다)하는 경우 7. 결혼식 및 그 부대행사에 사용할 목적으로 배기량 3000cc 이상인 승용자동차를 임차하는 경우 8. 「소득세법」 제173조제1항에 따른 대리운전용역을 제공하는 자(「소득세법」 제168조제3항, 「법인세법」

현 행	개 정 안
<p>③ (생 략)</p> <p>제90조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.</p> <p>1. ~ 10. (생 략)</p>	<p>제111조제3항 또는 「부가가치세법」 제8조제5항에 따른 사업자등록증을 발급받은 자로 한정한다)가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우</p> <p>③ (현행과 같음)</p> <p>제90조(벌칙) ----- 5백만원 이상 2천만원 이하의 벌금에 처한다.</p> <p>1. ~ 10. (현행과 같음)</p>

3 택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사에 대한 관리규정 제정(안) 행정예고

■ 연합회는 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정안 입법예고(17. 2. 3) 내용 중 “만 65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 제도 도입”이 입법예고 대로 시행될 경우 교통사고 예방보다는 ▶ 개인택시 재산권 말살, ▶ 정부의 노령자 고용대책 역행, ▶ 고령자에 대한 가혹한 규제정책, ▶ 불합격자에 대한 특단의 대책이 없는 등 개인택시를 포기해야 하는 사태가 발생하는 심각한 피해가 예상됨

- 이에 시·도조합의 의견조화와 연합회 총회를 거쳐 택시자격유지검사를 대처 할 수 있는 “건강검진 시행건의(안)”을 국토교통부에 건의(17. 09. 14) 하였다. 또한 택시자격유지검사 대상자(65세 이상)는 자격유지검사 또는 건강검진 중 선택할 수 있는 선택권이 주어지고 건강검진의 항목, 비용 등은 종합적으로 검토 후 시행 하여 줄 것을 건의하였다.

■ 국토교통부는 고령 택시종사자의 증가에 따른 교통사고 발생 위험 등에 대응하여 65세 이상의 택시 운수종사자도 자격유지검사 대상이 되도록 하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 내용으로 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정령을 공포(2018. 02. 12)하였다. 의료적성검사에 대하여는 교통사고 발생 위험 등 사회적 우려에 대응하여 만 65세 이상의 택시운수종사자는 자격유지검사의 대상이 되도록 하되, 의료기관에서 적성검사를 받는 것으로 이를 대체할 수 있도록 하였다. 적성검사의 항목·방법 및 절차 등에 관하여는 국토교통부장관이 정하도록 했다.

■ 연합회의 고령인 조합원들에게 기존 자격유지검사는 불편하다는 의견을 받들어 국토교통부는 택시운송사업 고령 운수종사자의 자격유지검사를 대체할 수 있는 의료적성검사를 행정예고(19. 7. 30)하였다. 「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사에 대한 관리규정 제정」의 제정이유와 주요내용은 아래와 같다.

○ 제정 이유

- 65세 이상 고령택시운전자에 대한 자격유지검사제도 시행(19.2.13)과 함께 의료적성검사로도 대체할 수 있도록 제도가 시행됨(19.2.13)
- 고령택시운수종사자에 대한 의료적성검사 기준을 마련하여 고령택시운수종사자들로부터 제기된 자격유지검사의 불편을 해소하고, 선택적으로 의료적성검사를 받을 수 있도록 하는 한편, 시민의 교통안전을 확보하기 위함임

○ 주요 내용

- 고령택시운전자의 의료적성검사의 항목, 검사방법, 측정내용, 판정기준, 절차 등을 마련

■ 연합회는 「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사에 대한 관리규정 제정」 행정예고안에 대하여 ▶ 의료적성검사 재검사기간 축소(30일 → 14일), ▶ 자격유지검사와 의료적성검사를 포함해서 3차 부적합 판정을 받은 날부터 운전업무에 종사할 수 없도록 개선, ▶ 교통안전공단에 납부하는 검사 신청 수수료 관련 규정 삭제, ▶ 의료적성검사 검사대상자 일부 검사 항목 면제 규정 신설, ▶ 의료적성(자격유지) 검사 부적합자의 개인택시 대리운전허용 근거 마련, ▶ 의료적성검사 방법 제6호 가목 “한국형 몬트리얼 인지평가(K-MoCA)” 중 “기억력 검사” 및 “주의력 검사” 삭제, ▶ 의료적성검사 판정기준 중 ③ 협압측정 적합판정기준 (수축기), (이완기)를 각각 160 → 170mmHg, 100 → 110mmHg으로 완화, ▶ 의료적성검사 판정기준 중 ④ 당화혈색소(HbA1c) (혈액검사) 상향 조정(9 → 10%) 등을 아래와 같이 국토교통부에 건의(19. 8. 19)하였으며, 「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사에 대한 관리규정」은 규제개혁위원회 심사를 거쳐 10월 중에 고시할 예정이다.

개 정 안	건 의
<p>「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사 관리규정」제정(안)</p> <p>제8조(종합판정표) ① 의료적성검사기관은 의료적성검사를 신청한 자에게 제10조제2항에 따른 의료적성검사서에 검사결과를 기재하여 지체없이 발급하여야 하며 수검자는 발급받은 의료적성검사서를 공단에 제출하여야 하며, 의료적성검사를 받고도 14일 이내에 의료적성검사서를 제출하지 아니한 경우에는 자격유지검사에서 부적합 판정을 받은 것으로 본다. 다만, 제10조제2항의 자격유지검사를 신청하여 적합 판정을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>제10조(재검사기간 등) ① 의료적성검사를 통해 부적합 판정을 받은 운수종사자가 다시 의료적성검사를 받고자 하는 경우에는 직전 의료적성검사를 받은 날로부터 30일 이후에 의료적성검사를 재신청할 수 있다.</p> <p>② 의료적성검사를 통해 부적합 판정을 받은 자는 의료적성검사의 재검사 이외에 공단에서 시행하는 자격유지검사를 신청할 수 있다.</p> <p>제11조(운송사업자의 의무)</p> <p>① (생 략)</p> <p>② 운송사업자는 취업운전자 중 시행규칙 제49조제3항제3호 각 목에 해당하는 자격유지검사 또는 의료적성검사 대상자가 발생한 때에는 해당 대상자가 검사를 받을 수 있도록 조치를 하여야 하며, 자격유지검사 또는 의료적성검사를 받지 아니하거나 부적합 판정을 받은 경우 운전업무에 종사하게 하여서는 아니된다.</p> <p>제13조(검사수수료)</p> <p>① (생 략)</p> <p>② 제8조 제7항에 따른 제증명 발급 및 제9조에 따른 검사를 신청하는 자는 공단이 정하는 수수료를 납부하여야 한다.</p> <p>③ 제1항 및 제2항에 따른 검사수수료는 해당 운수종사자가 부담한다.</p> <p>〈신 설〉</p> <p>〈신 설〉</p> <p>〔별표2〕 의료적성검사 방법</p> <p>1. ~ 5.(생 략)</p>	<p>「택시운송사업 운수종사자의 의료적성검사 관리규정」제정(안)</p> <p>제8조(종합판정표) ① ----- 제7조제2항-----</p> <p>----- 시행규칙제49조제5항제3호-----</p> <p>제10조(재검사기간 등) ①----- 14일 이후에-----</p> <p>② (개정안과 같음)</p> <p>제11조(운송사업자의 의무)</p> <p>① (개정안과 같음)</p> <p>② -----</p> <p>자격유지검사와 의료적성정밀검사를 포함해서 3차 부적합 판정을 받은 날부터 운전업무에 종사하게 하여서는 아니된다.</p> <p>제13조(검사수수료)</p> <p>① (개정안과 같음)</p> <p>② <삭 제></p> <p>③ 제1항에-----</p> <p>제17조(검사대상자 일부 검사 항목 면제) 다음 각 호에 해당하는 자에 대해서는 [별표 1] 의료적성검사 검사항목 중 제6호 인지기능, 제7호 운동 및 신체기능에 대하여 면제한다.</p> <p>1. 택시운송사업 종사자로서 10년 이상 무사고로 계속 근무한 자</p> <p>2. 10년 이상 무사고 모범운전자로서 출근 시간대에 교통경찰 보조업무를 수행하고 있는 자</p> <p>제18조(검사 불합격자의 대리운전 허용) 개인택시운송사업자가 시행규칙 제49조제3항제3호에 따른 자격유지검사, 또는 의료적성정밀검사에 부적합 판정을 받은 경우, 대리운전을 허용할 수 있다.</p> <p>〔별표2〕 의료적성검사 방법</p> <p>1. ~ 5. (개정안과 같음)</p>

개정안	건의
<p>6. 인지기능 인지기능 검사는 한국형 몬트리얼 인지평가(K-MoCA)와 미로검사(Maze test)로 구성 가. 한국형 몬트리얼 인지평가(K-MoCA) 1) ~ 4) (생략) 5) 기억력 검사 : 수검자에게 1초에 한 단어씩 5단어(낱말)를 읽어주고 순서에 관계 없이 기억나는 대로 말하도록 함. 1차 시행 후 동일한 단어(낱말)를 다시 불러주고 기억나는 대로 말하도록 함. 검사 이후에 이 단어(낱말)들을 다시 외워야 함을 안내 6) 주의력 검사 : 1초에 한 개씩 5개의 숫자를 읽어주고 수검자가 순서대로 다시 말하도록 한 후, 1초에 3개의 숫자 를 읽어주고 이번에는 반대순서로 말 (일, 월, 화, 수, 목, 금, 토) 중 특정요일에만 손뼉을 치도록 안내하고 1초에 1개씩 30개의 요일을 읽으며 정해진 규칙대로 손뼉을 치는지 확인. 100에서 7씩 빼는 과정을 다회 반복하며, 오류 횟수를 측정 7) ~ 11) (생략) 나. (생략)</p> <p>[별표4] 의료적성검사 판정기준 ① ~ ② (생략) ③ 혈압 (수축기) <u>160mmHg 미만</u> (이완기) <u>100mmHg 미만</u> ④ 혈당(말초 식전혈당) <u>126mg/dL</u> 미만 ※ <u>126mg/dL</u> 이상일 경우 당화혈색소(HbA1c)추가 검사 당화혈색소(HbA1c) (혈액검사) <u>9% 미만</u> ⑤ (생략)</p>	<p>6. 인지기능 ----- ----- 가. 한국형 몬트리얼 인지평가(K-MoCA) 1) ~ 4) (개정안과 같음) 5) (삭제) 6) (삭제) 7) ~ 11) (개정안과 같음) 나. (현행과 같음)</p> <p>[별표4] 의료적성검사 판정기준 ① ~ ② (개정안과 같음) ③ 혈압 (수축기) <u>170mmHg 미만</u> (이완기) <u>110mmHg 미만</u> ④ ----- ※ ----- ----- 당화혈색소(HbA1c) (혈액검사) <u>10% 미만</u> ⑤ (개정안과 같음)</p>

- **교통안전공단에 납부하는 검사 신청 수수료 관련 규정 삭제**
 - 의료적성검사 대상자는 이미 많은 비용을 들여 의료적성검사를 수검 하였으므로 의료적성검사 수수료 외 공단에서 정하는 수수료(종합판정표 재발급 및 적성검사 신청)는 운수종사자 부담 없이 정부 지원이 필요하므로 관련 규정 삭제
- **의료적성검사 검사대상자 일부 검사 항목 면제 규정 신설**
 - 택시 10년 이상 무사고로 계속 근무한자와 10년 이상 모범운전자로서 경찰보조업무를 수행하고 있는 자는 [별표1] 의료적성검사 검사항목 중 제6호(인지기능) 및 제7호(운동 및 신체기능) 검사를 면제
 - 10년 이상의 무사고 개인택시운송사업자는 사업 구역 내 지리 및 교통 흐름에 대하여 일반인에 비해 우월한 지식을 갖고 있다고 볼 수 있으며 상대적으로 고령인 운전자들은 정상적인 운전이 가능함에도 불구하고 검사 항목의 높은 난이도에 의하여 부적격 처분하는 것은 불합리하다고 사료됨.
 - 10년 이상 교통경찰보조업무를 성실히 수행한 개인택시운송사업자에게 사회적 배려가 필요하다고 사료됨.
- **의료적성(자격유지) 검사 부적합자의 개인택시 대리운전허용 근거 마련**
 - 택시종사자의 경우 생계형 운전자임을 감안하여 자격유지검사 부적합 판정으로 인해 생계를 유지할 수 없게 되는 상황을 미연에 방지하고 실직으로 인한 두려움에서 벗어나 노후를 준비할 수 있는 기간을 충분히 부여하는 등 65세 이상 고령 택시운전자에게 최소한의 사회 안전망과 재수검을 준비할 수 있는 기회를 부여하고자 함
- **[별표2] 의료적성검사 방법 제6호 가목 “한국형 몬트리얼 인지평가(K-MoCA)” 중 “기억력 검사” 및 “주의력 검사” 삭제 건의**
 - 교통안전공단에서 시행하는 자격유지 검사제도의 판정기준도 7개 문항 중 2개 문항 이상 적합기준을 충족 못할 시 부적합 판정이 되는 바, 의료적성검사가 적합판정을 받는 것이 더 어려운 경우, 시간과 경제적 비용이 증가하고 효용이 감소하므로 의료적성검사 제정의 의미가 없다고 판단됨에 따라 의료적성검사 9개 문항 중 7개 이상 적합 시 적합 판정을 받도록 하는 것이 타당하다 사료됨.
 - 개인택시운송사업자의 경우, 고령 운전자의 비율이 높으며 고령이 될수록 기억력이 감퇴되는 것은 매우 자연스러운 현상임. 수년간 경력을 쌓아온, 이른바 베테랑 운전자에게 시내 지리와 도로 교통흐름에 대한 인식은 일반인들의 수준을 상회하므로 해당 요구 사항으로 측정하기에는 부적합 하다고 판단됨.
 - 단순기억력과 주의력을 요하는 한국판 몬트리얼 인지평가(K-MoCA)의 기억력과 주의력 항목은 단순 암산력과 기억력이 감퇴되어 있는 고령의 운전자에게는 매우 불합리하다고 판단되며 실제 운전함에 있어 요구되는 능력과 상이하다고 판단됨.

〈의료적성검사 관리규정 제정안에 대한 연합회 건의사유〉

- **의료적성검사 재검사기간 축소(30일 → 14일)**
 - 교통안전공단에서 실시하는 자격유지검사 재검사 기간(14일)의 형평성을 제고하기 위하여 14일로 축소하는 것이 타당 함.
 - 부적합 판정을 받은 후 30일 동안 영업을 할 수 없으므로 생계위협과 사업경영에 심각한 위협 초래
- **부적합 판정을 받은 경우 운전업무 중지 규정 개선**
 - 운전업무중사 중지에 따른 최소한의 생계 곤란을 해소하기 위하여 자격유지검사와 의료적성검사를 포함해서 3차 부적합 판정을 받은 날부터 운전업무에 종사할 수 없도록 개선

- **[별표4] 의료적성검사 판정기준 중 ③ 협압측정 적합판정기준 (수축기), (이완기)를 각각 160 → 170mmHg, 100 → 110mmHg으로 완화**
 - 나이가 한 살 증가할 때 마다 당뇨병은 4.2%, 고혈압은 2.5% 질병 발생 위험도 증가
 - 혈압과 당뇨는 고령운전자는 누구나 가지고 있는 질환이므로 적부 판단에 적용하는 것은 부당하다 사료됨.
- **[별표4] 의료적성검사 판정기준 중 ④(혈액검사) 상향 조정(9 → 10%)**
 - 누구나 혈당은 가지고 있으나 고령운전자 대다수는 혈당 수치가 비교적 높기 때문에 식전 혈당 수치를 상향 조정해야 함.



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

공제조합 소식

공제조합 경영 개선 위한 회의 잇따라 개최

7월 이후 전국 지부장·센터장 회의 세차례 열어
보상 장기 미결·고액건 배당 방안 등 추산 관리 철저키로



▲ 공제조합 경영 개선을 위한 회의 장면.

공제조합은 지난 7월 3일, 8월 7일, 8월 12일 총 3차례에 걸쳐 공제조합 경영 개선을 위한 대책마련 차원의 각 지부 지부장회의와 수도권 지부 센터장 회의를 연달아 개최했다.

7월 3일에는 긴급출동 서비스 개선, 사고 다발자 특별할증 확대, 차량담보 자기부담금 다양화, 대물 무한담보 제도 및 고액사고충당금 제도 개선에 관한 사

항을 논의해 현 상황에서 개선 가능한 상황에 대해서는 적극적으로 개선하기로 의견을 모았다.

8월 7일에는 사고부담금 면책제도 운영방안과 고액사고 충당금 제도, 부담금 관리 개선 방안에 대해 논의했고 필요한 사항은 차후 자문위원장 회의(워크숍)에서도 추가로 논의과제로 선정해 운영위원회 등의 최종 결의를 받기로 하는

등 현 적자상황을 탈출하기 위한 방안을 집중 토의했다.

8월 12일에는 수도권지부의 보상센터장을 대상으로 효율적인 보상처리 프로세스에 대해 논의하고 팀장에게도 장기 미결건이나 고액건에 대한 배당방안을 논의하는 등 추산관리 측면에서도 철저한 관리를 위해 다함께 힘을 모으기로 결의했다.

향후에도 공제에서는 현안사항 발생 시마다 정기적으로 또는 부정기적으로 지부장회의를 수시로 개최해 의견을 모아 적자 타개에 좀 더 탄력적으로 대처한다는 계획이다.

또한 발생 사안 별로 필요시에는 센터장 회의도 수시로 개최해 합심해 대처방안을 마련하는 등 내부 의사결정의 신속성과 효율성을 제고하기로 했다.

긴급출동서비스 이용횟수 총 5회 → 6회로 확대

서비스 동일 종목 이용 횟수도 1일 1회서 6회로 늘려
조합원 요구 반영, 견인 서비스 거리 50km 한도 상품도 출시
자동차 공제 약관 담보 내용 개정, 12월 계약부터 적용

개인택시공제조합은 조합원의 긴급출동 서비스 이용을 확대해 편의를 제공하기 위해 자동차 공제약관의 담보내용을 개정했다. 개정된 긴급출동서비스 내용은 공제 계약 기간 내 서비스 이용횟수 한도를 총 5회에서 6회로 이용횟수를 1회 늘렸고 서비스 동일 종목 이용횟수를 1일 1회 한도에서 1일 6회까지 이용을 가능하게 함으로써 실제적인 1일 내 서비스이용 한도제한을 폐지하는 효과를 갖도록 했다.

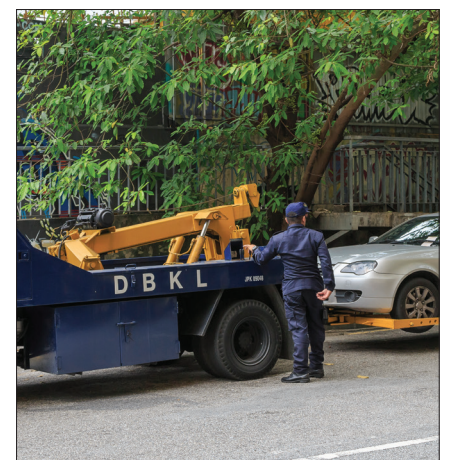
다만 모랄해저드(moral hazard) 및 모

랄리스크(moral risk) 등의 인위적 위험으로 인해 부담금인상이 발생하는 요인을 최대한 방지하기 위해 긴급출동 견인서비스는 기존과 같이 1일 서비스 이용횟수를 1회 한도로 유지했다.

그러면서도 개인택시공제조합은 현행의 견인서비스 견인 거리(10km) 연장에 대한 일부 조합원 요구사항을 해소하기 위해 견인 거리 10km 한도 단일상품에서 50km 한도를 추가 신설해 이원화 운영함으로써 조합원의 필요에 따라 공제

계약 체결 시 견인 거리(10km 한도)와 견인 거리(50km 한도) 중 선택이 가능하도록 했다.

개인택시공제조합은 이러한 긴급출동 서비스 이용과 관련한 내용의 공제약관 개정을 운영위원회의 의결을 거쳐 국토교통부장관의 승인을 완료했으며 2019년 12월 1일 공제책임이 개시되는 공제계약부터 서비스가 이뤄질 수 있도록 전산개발 및 서비스 대행업체와 협력 사항 등, 시행에 만전을 기하고 있다.



〈 현장 취재 〉

공제조합 의료연수 특과교육 현장을 가다

공제조합의 대인보상 담당 직원들의 전문성을 함양하고 공제서비스 및 공제경쟁력을 강화하기 위해 지난 8월 21일부터 23일까지 2박 3일의 일정으로 의료연수 특과과정 교육이 진행됐다.

보험직무 전문교육 기관인 보험연수원에서 진행된 이번 교육은 타 육운 공제조합과 합동으로 교육이 진행됐으며, 우리 개인택시공제조합은 각 지역에서 대인보상 담당업무를 수행하고 있는 12명의 직원이 교육에 참여했다.

우리 개인택시공제조합은 직원들을 대상으로 체계적이고 단계적으로 교육을 실시하고 있다.

특히 피해자들의 상해 정도를 정확히 판단하고 그에 맞는 공제금을 산출하고 지급하기 위해서는 자동차사고 상해에 대한 의료지식을 반드시 숙지하고 있어야 한다.

이런 의료지식들이 축적돼 과잉진료를 차단하고 공정하고 신속한 보상서비스를 제공하는 밑거름이 되는 것이다.

개인택시공제조합은 대인보상 직원들의 의료지식 함양을 위하여 의료연수초급, 의료연수중급, 의료연수특과, 후유장애등급판정과정 등 다양한 교육과정을 운영하고 있다.

이번에 실시된 의료연수특과과정은 의료연수초급 및 중급과정을 이수한 직원을 대상으로 진행되는 고급 교육과정으로 초급 및 중급 과정에 비해 보다 심도 있는 의료지식에 대한 강의를 진행됐다.

이번 교육의 교과목으로는 정신과, 이비인후과, 한의학과, 복부외상, 안과, 치과의 과정으로 이뤄졌고 특히 각 과목의 상해가 발생 됐을 시 진행되는 치료법과 진료



전국 지부 대인보상 담당 12명 참여, 타 육운 공제와 합동 교육 의료 연수 기초부터 특과·후유장애 등급 판정 등 다양한 과정 이수 실습·토론 통해 발표, 치료비 산정 과정 오류 여부 등 전문성 강화

수가에 대한 세부적인 강의가 진행됐다.

이번 교육에서는 특히 강의시간에 보고 들은 이론을 현장으로 돌아가 쉽게 실무에 적용할 수 있도록 별도의 실습시간과 토의시간이 마련됐다.

타 공제조합 직원들과 한 조를 이루어 그동안 쌓아온 보상업무 경험과 습득한 새로운 이론을 접목해 치료비를 산출하고 서로 토론을 통해 적정성 여부를 판단해 보는 시간이 되었다.

또한 타 공제조합 직원들과 서로 어울려 적극적으로 의견을 내고 토론하는 우리 공제조합 직원들을 보면서 교육에 대

한 그들의 열정과 성의를 다시 한번 느낄 수 있었다는 평가이다.

실습과 토론을 통해 도출한 결과는 교육생 전원이 공유하고 생각해 볼 수 있도록 각 조 조장에 의해 발표됐고 도출된 결과가 적정한지 또는 치료비 산정과정에서 오류가 있는 지의 여부를 담당 교수가 최종 평가하는 시간도 진행됐다.

모든 교육과정이 강의, 실습, 발표, 교수평가의 순으로 교육효과를 극대화하기 위해 체계적으로 진행되고 있음을 확인할 수 있었다.

이번 교육과정의 마지막 날에는 교육

전 과정에 대한 평가시험이 진행됐는데 우리 공제조합 직원 12명은 상위권에 해당되는 우수한 성적으로 전원 평가시험을 통과했다.

매해 공제조합의 교육현장을 취재하면서 매년 진행되는 교육임에도 항상 변화를 시도하고 더욱 효율적이고 교육효과를 극대화하기 위해 고군분투하고 있는 공제조합과 교육기관의 노력을 느끼곤 한다.

이러한 노력과 열정이 올해의 마지막까지 또한 새로운 심년을 시작하는 내년까지 고스란히 이어져 공제조합의 발전에 기여하기를 기원한다. <기사: 공제조합>

개인택시공제조합연합회, 자문위원장 워크숍 개최



▲ 개인택시연합회 박권수 회장(사진 왼쪽)이 워크숍에서 회의를 주재하고 있다.

8월 29일부터 이틀간 공제조합 발전 방향 등 논의

개인택시공제조합연합회는 지난 8월 29일부터 이틀간 금호통영마리나리조트에서 자문위원장 워크숍을 열었다.

이번 워크숍에는 박권수 연합회장을 비롯해 전국개인택시공제조합 육정균 이사장, 전국 시·도 지부장들이 참석했다.

연합회는 이번 워크숍을 통해 자문위원들의 의견을 청취하고 공제조합 현황과 발전 방향 등을 논의했다.

속도를 줄이면 **사람**이 보입니다

사람이 우선인 보호운행



승객 보호

급정차, 급출발 안하기



보행자 보호

학교앞, 주택가, 상점가 서행하기



안전 생활화

전좌석 안전벨트 확인

과속 안하기

방향지시등 켜기



전국개인택시공제조합

건강상식

심혈관계 기능 최적화 위해 규칙적 심폐운동 필요

산소 재료로 사용하는 유산소운동, 달리기·자전거타기 등 도움

심폐지구력운동이란?

심폐지구력운동은 대근육군을 지속적으로 리드미컬하게 움직이는 운동이다. 심폐지구력운동은 움직임의 요구에 적

합하게 심박수를 빠르게 증가하도록 만들며 규칙적인 심폐지구력운동은 심혈관계를 최적의 상태로 만들고 더욱 강하게 한

특징과 효과

저운동할 때 근력이 발휘되기 때문에 에너지원은 운동의 종류에 따라 다르다.

심폐지구력운동은 비교적 저강도~중강도의 힘을 내면서 지속하는 운동이다.

이와 같은 운동을 장기간에 걸쳐 실시하는 것은 지방을 에너지원으로 사용한

다. 이 지방을 에너지로 변화시킬 때 산소를 재료로 사용하기 때문에 심폐지구력운동 대신 유산소운동으로도 부른다.

아래 표에서 제시한 것과 같이 심폐지구력운동의 효과는 여러 가지가 있다.



※ 심폐지구력운동의 효과

1. 안정시 심박수가 감소한다.
2. 혈액량과 적혈구 수가 증가한다.
3. 운동 후의 회복시간을 단축할 수 있다.
4. 모세혈관의 수를 증가시킨다.
5. 분당 호흡수가 감소한다.
6. 피로감을 느끼지 않고 오랜 시간 운동을 할 수 있다.
7. 심박출량이 많아진다.
8. 스트레스 해소와 쾌락감, 즐거움이 생긴다.

인터벌 운동으로 체력 20% up, 대사증후군 20% down, 의료비 20% down

인터벌 운동은 짧은 시간의 운동을 반복하면서 그 사이에 불완전한 휴식이나 가벼운 운동을 포함시키는 운동방법으로 심폐지구력의 강화에 효과적이다.

운동방법 및 강도의 조절은 체력수준에 맞게 조절이 가능하다.

다양한 체력요인을 동시에 발달시킬 수

있으며 짧은 시간 동안 고강도 움직임을 반복하면서 중간에 회복기를 가지는 것은 많은 운동량을 소화할 수 있게 하여 칼로리 소모에도 좋다.

최근의 연구 결과에 의하면 인터벌 운동은 어르신들의 심폐 기능뿐만 아니라 건강 및 체력에 유의한 향상을 가져오는

것으로 보고되었다(Nose et al., 2012).

연구에 의하면 기존 ACSM에서 심폐지구력을 50-80% Vo2max의 운동 강도로 권장하고 있지만 80%의 고강도는 어르신들이 지속할 수 없음을 제시했다.

인터벌 속보(interval walking) 운동 방법을 도입하여 40~70% Vo2max의 강도

로 3분 동안 분당 130-150보를 걷는 인터벌 속보운동을 12주 동안 실시한 결과 심폐기능이 20% 향상됐다.

이외에도 근력향상, 생활습관병 및 우울증 지표 감소, 의료비 감소, 어르신들의 운동지속률 상승 등의 효과를 나타냈다.

자전거타기

자전거 타기는 달리기나 걷기 운동을 대체하는 유산소성 운동으로 일주일에 4~5회 20분~60분간 실시하면 심폐기능을 향상시키는데 유익하다.

특히 대퇴부의 근력발달에 좋아 무릎이 좋지 않거나, 비만으로 인해 빠르게 걷기, 조깅 운동이 부담이 되는 사람들에게 자전거 타기는 무리 없이 즐기며 할 수 있는 운동이다.

자전거 타기는 상체의 체중을 안장에 고정시킴으로써 비만한 사람이나 무릎과 발목을 자주 다치는 사람의 경우에도 하체의 부담을 최소화 하여 안전하게 운동할 수 있다.

그러나 자전거타기만 할 경우 체중부하 운동으로 얻을 수 있는 효과 중 하나인 골

밀도에 대한 긍정적인 효과는 얻기 힘들기 때문에 다른 운동과 혼용하는 것을 권장한다.

특히 고정식 자전거는 실내에서 하는

유산소성 운동으로 좁은 공간에서도 효율적으로 운동이 가능하다.

고정식 자전거는 종류에 따라 다르지만, 속도와 거리, 운동 시간과 그에 따른 칼로

리 소모량, 심박수 등을 측정할 수 있다. 또한 계절에 관계없이 운동을 할 수 있으므로 지속적으로 운동에 참여 할 수 있다.

(자료:국민체육진흥공단)



[야외 자전거타기의 바른 자세]

www.klpg.or.kr

깨끗한 내일을 위해 부르릉



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

Clean Energy, Clean Tomorrow

 **대한LPG협회**