

전국개인택시- 연합회신문

가을호 | 2021년 9월 17일

발행인 박권수 회장

편집인 육정균·유병철

발행처 전국개인택시운송사업조합연합회

편집대행 (주)석유가스신문사

서울시 강남구 역삼로 17길 55

전화 : 02)557-7351~2

팩스 : 02)554-7359

● 박권수 연합회장 인사말 ●

「코로나19 피해 개인택시기사 1인당 40만원 특별지원」하기로 결정!!!

사업자 권익보호에 만전 기할 테!

존경하는 사업자 여러분 안녕하십니까?

코로나19 장기화 및 이상기후 현상으로 전 세계가 몸살을 앓고 있지만 어김없이 결실의 계절이 왔습니다. 풍성한 계절이지만 마음 한편이 무거운 것은 어쩔 수 없습니다.

연합회와 시·도조합은 사업자 여러분의 소득감소에 따른 아픔과 고통을 조금이나마 함께 하고자 정부와 국회, 정당을 상대로 가열찬 활동을 전개하였습니다.

당·정은 코로나19 장기화로 인해 피해를 겪고 있는 국민들에게 재난지원금 지급을 논의하고 제2회 추가경정예산안을 편성하여 5차 재난지원금 지원을 임시 국무회의를 통해 의결(21.7.1.)하였습니다.

이와 관련하여 연합회는 선제적으로 개인택시운송사업을 경영위기업종으로 분류하여 개인택시사업자가 '소상공인 희망회복자금' 대상자로 선정될 수 있도록 청와대비서실, 국무총리실, 더불어민주당 당대표, 국민의 힘 당대표, 기획재

정부장관, 중소벤처기획부장관에게 건의(21.7.2.) 하였으며, 국회가 「코로나19 극복을 위한 상생과 피해회복 지원」을 위한 2021년 제2회 추가경정예산을 본회의에서 의결(21.7.24.)한 추경예산과 관련하여, 개인택시사업자가 속하는 경영위기업종 구간의 소상공인에 대하여 지원금 지급액을 증액하여 매출감소 여부와 무관하게 일괄 지급하여 주실 것을 청와대 비서실, 국무총리실, 더불어민주당 당대표, 국민의힘 당대표, 국회 예산결산특별위원회 위원장, 중소벤처기업부장관에게 다시 한번 강력히 건의(21.7.26.)하였습니다.

이에 국회는 개인택시사업자에 대한 지원금 증액과 관련하여 '소상공인 희망회복자금'공고일(21.8.17.)전까지 지속적인 논의를 거쳤으며, 그 과정에 연합회는 더불어민주당 송영길 당대표(국회 본청 당대표실, '21.7.30.)와 간담회를 통해 '개인택시사업자에 대한 소상공인 희망회복자금 증액'을 재차 강력 건의 하였습니다.

그 결과, 정부는 임시 국무회의를 열

어 「코로나19 대응 개인택시 특별지원」 목적예비비 지출 건을 의결하였으며, 주무부처인 국토교통부는 보도참고자료를 통해 '소상공인 희망회복자금'을 지급받은 개인택시사업자에게 1인당 40만원이 특별 추가 지원됨을 최종 발표하였습니다.

이로써 우리 개인택시사업자는 중소벤처기업부에서 발표한 '소상공인 희망회복자금' 지원계획에 따른 40만원과 국토교통부를 통해 지급되는 특별지원금 40만원, 총 80만원의 지원금을 지급받게 되었으며, 이는 연합회 및 시·도조합의 끊임 없는 노력과 재정당국 및 관계부처가 긴밀히 협의하여 마련된 것이라 더욱 그 의미가 크다고 할 것입니다.

재난지원금 지급 추가 편성에 큰 도움을 주신 국회 및 정부부처 공직자 여러분께 지면을 통해서나마 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

재난지원금 지급과 관련해서는 사업자 여러분의 고통이 곧 시·도조합의 고통이



라는 각오로 적극적으로 임했습니다. 비록 적은 금액이지만 사업자 여러분의 고통감소에 조금이나마 도움이 되기를 희망합니다.

존경하는 사업자 여러분!

이상과 같은 소기의 성과는 사업자 여러분과 16개 시·도조합 이사장님의 열렬한 성원이 있기에 가능했습니다.

연합회는 아직 달성하지 못한 과업은 열과 성을 다하여 사업자 여러분의 권익보호와 신장에 모든 초점을 맞추어 해결하도록 매진하겠습니다.

환절기에 항상 건강 유의 하시고 가내에도 늘 행운이 함께 하시기를 두손 모아 기원 드립니다. 안전운전 하십시오.

대단히 감사합니다.

아이오닉5 영업용 출시!

유니크하고 하이테크한 디자인부터
넓은 실내공간과 안정적인 승차감,
넉넉한 주행거리와 역동적인 주행성능까지.
새로운 세상을 달려나갈 당신을 위한 IONIQ 5 영업용 트림을 경험하세요.





좌로부터 서울조합 차순선 이사장, 연합회 박권수 회장, 더불어민주당 송영길 당대표, 인천 조합 김승일 이사장, 국회 김영진 의원



좌로부터 경북 상주시 이재춘 지부장, 연합회 박권수 회장, 국민의힘 이준석 대표, 경북조합 김광호 이사장

국회 여야 대표 만나 LPG 부가가치세 감면 법안 지지 건의

코로나 19 팬데믹으로 심각한 경영난을 겪고 있는 개인택시 업계의 어려움 극복을 위해 연합회에서 여야 대표를 직접 만나 정부 차원의 지원 자금 증액 등을 요청했다.

LPG 부가가치세 감면 법안의 국회 통과 협조도 주문했다.

개인택시연합회 박권수 회장을 비롯해 서울조합 차순선 이사장, 인천조합 김승일 이사장은 지난 7월 30일 더불어민주당 송영길 대표를 면담하고 '개인택시에 대한 소상공인 희망회복자금 증액'을 건의했다.

정부가 기존의 코로나 상생 국민지원금과 소상공인 지원 등을 확대해 약 1조 9,000억원 증액된 34조 규모의 추경을 의결한 것과 관련해 개인택시 업계에 더 많은 지원을 이끌어내기 위해 여당 대표를 직접 면담하고 의견을 전달한 것.

면담에서 박권수 연합회장 등은 '개인택시의 경우 경영 위기 업종으로 분류돼 소상공인 희망회복자금이 지급되지만 금액이 낮아 경영난을 해소하는데는 미흡한 상황이라고 지적했다.

특히 LPG 연료 가격이 상승중이고 사회적 거리두기 4단계 격상 및 오후 6시 이후 택시 3인 이상 승차 제한 조치로 수익이 급감하는 이중고를 겪고 있다.

하지만 일부 사업자들이 줄어드는 수익 보전을 위해 더 많은 노동력을 투입해 운행 시간을 늘리고 있고 코로나 19 감염 우려로 승객의 카드 결제 이용이 증가되면서 개인택시 업종의 매출이 지난 해보다 증가한 것 같은 착시 현상이 발생하고 있다.

이에 대해 지원금 지급 대상에서 제외되는 불합리한 상황이 발생되는 것을 해소해달라고 주문했다.

연합회는 송영길 대표에게 전달한 건의문에서 '개인택시사업자가 속하는 경영 위기업종 구간의 소상공인에 대한 지원금 지급액을 증액하고 매출감소 여부와

박권수 회장·서울·인천·경북조합 이사장, 송영길·이준석 대표 면담
감차 보상 자원 등 활용 위해 당론 채택·개정 법안 국회 통과 협조 요청
송영길 대표 면담에서는 모든 개인택시에 지원금 일괄 지급도 건의

무관하게 모든 사업자에게 일괄 지급해 달라'고 요청했다.

연합회는 더불어민주당 송영길 대표와의 면담에서 택시 감차 자원 마련과 개인택시사업자 처우 개선 목적으로 발의된 LPG 부가세 감면 법안의 당론 채택과 본회의 통과를 건의했다.

이어 8월 9일에는 교통안전공단 상주 교통안전체험센터에서 국민의힘 이준석 대표도 만나 법안 처리에 힘을 실어 달라고 주문했다.

이준석 대표와의 면담에는 연합회 박권수 회장과 경북조합 김광호 이사장, 경북조합 상주시 이재춘 지부장이 참석했다.

◇ LPG 부가세 감면 → 감차 자원 활용, 여야 대표에 요청

국회 김수흥 의원(더불어민주당, 전북 익산 갑)은 지난 4월 조세특례제한법 개정안을 대표 발의하고 개인택시에 사용되는 LPG의 부가가치세 일부를 감면해 택시 감차보상과 개인택시사업자 처우 개선 재원으로 활용하자고 제안했다.

현재 개인택시 업계가 LPG를 구매하면서 부담하는 부가가치세는 연간 약 700억원 규모에 달한다.

하지만 김수흥 의원이 발의한 법안을 근거로 LPG 부가가치세의 30%만 감면해도 연간 약 230억원 수준의 비용 지출이 감소한다.

개인택시연합회는 이 비용을 재원으로 택시 감차 등의 재원으로 활용해야 한다는 의견이다.

더불어민주당 송영길 대표, 국민의힘 이준석 대표와의 면담에서 연합회 박권

수 회장 등은 현행 택시 공급 과잉의 문제점을 지적하고 개선을 위한 자원 마련을 위해 LPG 부가가치세 감면이 필요하다고 건의했다.

일반 택시 사업자의 경우 조세특례제한법에 근거해 연 매출 부가세액의 99%(연간 약 2,000억원)을 감면받아 이중 94%를 운수종사자 처우개선 및 복지

개인택시 LPG 연료 가격구조

구분	금액	
세전가격 (2021년 3월 기준)	521.36	
유류세	개별소비세	160.82
	교육세	24.12
석유판매부과금	36.42	
공급가액	742.72	
+		
부가가치세	74.27	
충전소 수수료	90.00	
LPG충전소 판매가격	= 906.99	

LPG 연료 ㄹ당 부가세 납부

구분	비고
세전가격 부가세	52.14 / ㄹ 부과
유류부가세	18.49원 / ㄹ 감면
석유판매부과금 부가세	3.64원 / ㄹ 부과
총 세액	74.27원 / ㄹ
실 납부세액	55.78원 / ㄹ 총세액 - 유류 부가세

실제로 국토교통부의 제3차(15~19년) 택시총량 산정 기준에 따르면 전국 택시 약 25만5,000여 대 중 5만여 대가 감소한 19만7,000여대가 적정한 것으로 분석되어 있다.

하지만 여전히 5만대 정도가 과잉 공급되며 택시 수요 공급 불균형이 심각한 상황이다.

서울의 경우 과잉 공급된 택시를 감차하려 해도 현재 서울 개인택시 시세인 8,000만원에 비해 정부 보조금은 1,300만원에 불과해 개인택시 사업자들의 부담이 크다.

택시 감차 재원은 '정부+택시운송사업자 출연금'으로 충당하는데 정부 보조금 1,300만원 외 택시운송사업자의 출연금 각출로는 감차 사업 추진이 곤란하기 때문이다.

기금으로 사용하고 있는 것과 비교하면 형평성도 왜곡되고 있다.

이에 대해 박권수 회장 등은 여야 대표에게 '택시운송사업의 경영난 해소와 택시사업자의 실질수입 향상, 이용자의 서비스 질 향상을 위해 제도적인 감차와 복지재원을 마련할 방안이 필요하다'며 '택시 감차재원 등으로 활용하기 위해 개인택시사업자 대상 LPG 연료의 부가세 100분의 30을 내년부터 2024년까지 감면해달라고 요청했다.

그 수단으로 조세특례제한법에 택시 감차재원 마련 및 개인택시사업자 복지를 위해 개인택시사업자의 LPG 연료 구입 부가가치세 감면 조항을 신설한 법안을 당론으로 채택하고 국회 본회의 통과를 지지해달라고 주문했다.

〈글·김도길 기획부장〉

초대석

더불어민주당 송영길 대표



택시 노동자는 '선후배'... 전국택시노련 인천지부 사무국장 지내

- 개인택시연합회 요청 받고 전 사업자 지원금 지급 이끌어 내 '보람'
- 적정 택시 수준 유지, 개인택시 경영 환경 개선되도록 지속 노력 약속
- 카카오 콜 몰아주기 공정위 조사 결과 나오면 국토부 등과 필요 조치 논의
- 플랫폼 업계와의 상생 위한 제도개선·공정 시장 구조 마련에 최선 다할 것

더불어민주당 송영길 대표는 학생 운동 시절 전국택시노동조합연맹 인천시지부 사무국장을 지냈을 만큼 택시업계와 인연이 깊다. 법조인이 되기 위해 사법고시를 준비할 때 택시 노동자 선후배들이 치킨을 싸들고 위로 방문한 것을 잊을 수 없다며 끈끈한 연대도 강조했다.

지난 7월 국회 추경으로 모든 개인택시 사업자들에게 특별 추가 지원금이 지급되는 과정에서 개인택시연합회의 지원 요청이 있었고 정부와 상의해 결실을 맺는 과정에서 보람을 느꼈다고 했다.

적정 수준의 택시 댓수가 유지되도록 노력하겠다고 밝혔고 대기업 플랫폼의 독과점 문제와 관련한 공정위 조사가 나오면 국토부 등과 필요한 조치를 상의하겠다고 약속했다.

다음은 송영길 대표와의 일문 일답이다.

Q 개인택시 사업자들에게 인사말씀 부탁드립니다

A 전국 16만 4천명의 개인택시 사업자 여러분, 반갑습니다. 어느새 가을이 성큼 왔지만 코로나 장기화로 개인택시 사업자 분들께서 어려운 시기를 보내고 계셔서 송구스러운 마음이 큼니다.

최근 민주당은 코로나 위기 극복을 위해 재난지원금 등 2차 추경을 신속히 집행했습니다. 추석 전 88%의 국민께 코로나 상생 국민지원금을 지급하고 194만 5천 명의 소상공인에게 1·2차 희망회복자금 지급도 차질 없이 진행 중입니다. 어려움을 겪고 계신 소상공인들께 조금이라도 도움이 되었으면 좋겠습니다. 10월부터 소상공인 손실보상금도 신속히 지급될 수 있도록 당대표로서 더욱 꼼꼼히 신경 쓰겠습니다.

Q 개인택시 분야에 관심이 상당하는 것으로 알고 있는데 계기가 있으신지.

A 학생운동을 하다 대학 4학년 2학기에 집시법 위반으로 제적되고

서 인천에서 노동자로 일할 때 택시노동자들의 분신자살 사건을 접했습니다. 정말 고통스러웠습니다.

1991년 전국택시노동조합연맹 인천시지부 사무국장으로 일하면서 택시와의 인연이 본격적으로 시작되었습니다. 택시 파업 중 수배를 당하면서도 운수노보를 발간하고 인천, 부천 지역에서 택시, 버스, 화물 노동자를 상대로 한 노동 상담, 노동조합 교육 활동을 했습니다. 운수노동운동을 하면서 화물회사 취업을 위해 특수 추레라 면허를 따기도 했습니다.

지금도 여전히지만, 당시에도 운수노동자들의 생활은 열악했습니다. 택시기사로 일하며 노동자들에게 실질적인 도움을 줄 수 있는 사람이 되어야겠다는 결심을 했고 변호사가 되기 위해 사법고시를 준비했습니다.

당시 노조에서 저의 사법시험 도전 여부를 총회 안건으로 상정해 찬반투표 끝에 지지해주셔서 시험공부에 매진할 수 있었습니다.

신림동 고시촌에서 공부할 때 택시 노동자 선후배들이 치킨을 싸들고 위로 방문 왔을 때를 저는 잊을 수 없습니다. 택시는 제게 친정과 같은 곳입니다.

운수노동운동을 하며 대구, 포항, 부산, 광주 등을 돌아다녔고 형제처럼 지내는 소중한 동지들도 많이 얻었습니다.

지금도 전국 곳곳에서 택시기사들이 반갑게 맞이해줄 때 가슴 한편이 따뜻해 집니다. 늘 그들과 함께 한다는 마음으로 살고 정치에 임하겠습니다.

땀 흘려 일하는 삶은 가장 아름다운 것입니다. 저 또한 언제든지 국회의원직을 그만두고 변호사를 그만두어도 노동현장에서 일하며 살아갈 수 있다는 자세와 자신감을 간직한 채 살아가고 있습니다.

Q 개인택시 재난지원금 추가 지급 편성을 위해 애써주셨는데.

A 지난 7월 국회를 통과한 추경예산으로 개인택시기사 분들께 1인당 40만원 특별 추가 지원금 지급을 결정

했습니다.

당시 전국개인택시연합회에서 직접 저를 찾아와 개인택시사업자에 대한 추가 지원금 지원을 요청해 주셨습니다.

직면하신 상황들을 들으며 여전히 택시 노동자들의 현실이 제가 택시 노동자로 살던 30년 전과 다르지 않다는 사실을 다시 한 번 느꼈습니다. 다행히 정부와 상의해 매출에 상관없이 개인택시 사업자 전원에게 40만원 특별 지원금 지급이란 성과를 이뤄낼 수 있었습니다. 많지 않은 금액이지만 개인택시 노동자분들께 위로와 용기를 전해드릴 수 있어 큰 보람이었습니다.

대한민국의 국민으로서 필요한 것이 있다면 요구해주시고 언제나 목소리 내주시길 바랍니다. 저는 개인택시 노동자들을 위해 제가 할 수 있는 일을 해나가겠습니다.

Q 택시 산업을 위해 고민중인 정책이 있다면.

A 변화하는 택시 시장에 맞는 법·제도를 개선하고 마련해 나가야 합니다.

우리나라 택시시장은 인구대비 택시 공급 대수는 많은 반면 요금은 낮게 책정되어 있습니다.

정부와 지자체가 택시 과잉공급 해소를 위해 신규 면허 발급 제한, 감차 보상 사업 등을 진행하고 있지만 감차사업에는 시간이 필요합니다.

적정 택시 수준이 유지되어 개인택시업계의 경영 환경이 개선될 수 있도록 지속적인 노력을 이어가겠습니다. 무엇보다 시급한 것은 기존 택시업계와 대기업 플랫폼 간 발생하는 갈등에 대한 대책입니다.

최근 국내 택시시장의 플랫폼화로 카카오의 가맹택시 콜 몰아주기 등 특정 업

계의 독과점 문제가 불거지고 있습니다.

택시 수요가 증가하더라도 어디까지나 기존 택시 업계 특히 개인택시업계와의 상생과 조화를 이루는 범위 안에서 진행되어야 합니다.

현재 공정거래위원회에서 콜 몰아주기 의혹 등에 대한 조사가 이뤄지고 있습니다. 조사 결과가 나오는 대로 필요한 조치를 국토부 등과 상의하겠습니다.

Q 향후 택시 산업이 나아갈 방향을 조언해주신다면.

A 택시시장의 플랫폼화는 거스를 수 없는 전 세계적인 추세인 것은 분명합니다. 때문에 이해 당사자 간 대화와 타협이 무엇보다 중요합니다. 현재 국회에서 온라인플랫폼 이용자 보호를 위한 법률을 마련 중입니다.

우리 당의 송갑석, 김병욱, 민형배, 전해숙 의원님께서 플랫폼 사업자와 개인택시업계 간 공정 거래구조를 마련하고자 특히나 노력해주고 계십니다. 택시업계와 플랫폼 업계의 상생을 위해 제도개선과 개인택시 노동자들의 권익 보호를 위해 힘을 모으겠습니다.

특히 국민들에게 편안한 택시운송서비스를 제공하고 개인택시 노동자들의 처우 개선을 위해 관련 법·제도를 세심히 살피겠습니다.

당과 정부 모두 코로나19와 택시시장 플랫폼화로 인해 개인택시 노동자들이 겪는 어려움을 잘 알고 있습니다.

택시 시장의 공정한 시장구조를 마련해 개인택시업계의 경영환경을 개선할 수 있도록 지속적으로 노력해 나가겠습니다. 감사합니다. <인터뷰·김도길 기획부장>

※ 더불어민주당 송영길 대표는!

- 더불어민주당 당대표 (2021.05~)
- 더불어민주당 외교안보통일자문위원장 (2020.09~)
- 대한민국 국회 외교통일위원회 위원장 (2020.06~)
- 더불어민주당 5선 국회의원(인천 계양구을·인천광역시) (2004.05~)
- 대통령 직속 북방경제협력위원회 (2017.08 ~ 2018.07)

‘택시운임은 정부가 통제, 플랫폼 중개 비용은 카카오모빌리티 마음대로’

전국개인택시운송사업조합연합회(회장 박권수)를 비롯해 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합 등 택시 관련 4개 단체가 카카오의 택시 플랫폼 운송 중개 요금과 관련한 불공정 행위의 시정을 국회에 정국 당국에 요청했다.

개인택시연합회를 비롯한 4개 단체는 지난 8월 연명으로 '카카오 택시 플랫폼 운송중개요금 관련 건의문'을 채택하고 정부에 공식 전달했다.

카카오 모빌리티는 압도적인 자본력을 앞세워 국내 택시호출 시장의 80~90%를 장악하고 있는 독점적 지배시장 위치 사업자이다.

개인택시연합회 등 택시 4개 단체, ‘독과점 횡포 방지’정부에 건의
택시 기본 요금 3,800원·중개요금 5,000원, 배보다 배꼽이 더 커
카카오 택시 스마트 호출 유료화, 특정 민간 기업 이익만 극대화
운송 중개 요금 조정, 택시 사업자와 사전 협의 구조 법제화돼야
상·하한선 설정·특정업체 독점적 횡포 방지 수단 마련도 촉구

이같은 지위를 활용해 택시 가맹사업을 활용한 부가 서비스(승차거부 없는 강제배차)를 제공하면서, 택시운임 이외의 플랫폼 운송중개요금(3천원)을 수수하고 있다. 과도하게 높은 가맹수수료(20%) 부과 및 일방적인 프로 멤버십 유료 서비스(월

99,000원)도 출시했다.

플랫폼 운송중개요금 인상도 추진해 종전 1천원 수준의 호출 요금을 최대 5천원(현행 택시 기본운임 대비 131%)까지 부과하는 방안도 시도했다.

이와 관련해 택시 4개 단체는 플랫폼

운송 중개 요금을 조정할 때 택시 사업자 등 이해당사자와 의무적으로 사전 협의 하도록 법제화하고 대자본의 플랫폼 시장 장악에 따른 독점적 횡포 방지 방안을 마련해줄 것을 정부에 건의했다. 다음은 건의문 주요 내용이다.

◇ 코로나 팬데믹 여파 택시 수요·수입 급감

- (택시업계 현황) 2020. 1월 국내 코로나19 확산 이후 많은 국민들이 감염을 우려하여 일상생활의 이동과 택시이용을 기피
 - 특히, 2021. 7월 수도권 지역 등 사회적 거리두기 4단계 시행 → 18시 이후 택시 탑승 인원이 2인으로 제한
 - 택시수요 대폭감소 → 급격한 운송수입 감소 (기존 대비 약 50% 수준) : 택시산업 구성원 모두가 공멸할 위기에 처해 있는 실정
 - 또한 현행 법령상 대중교통 수단에 포함되지 않음에도 불구하고,
 - 택시 운임·요금 조정에 있어서는 물가안정과 국민경제에 미치는 영향을 이유로 대중교통 수단에 준하는 수준으로 강력 규제
- * 지자체의 엄격한 택시 운임요금 통제 : 택시산업 환경개선 위한 자원확보에 애로 및 운송서비스 향상 위한 여력 한계

◇ 플랫폼 중개 비용도 결국 택시요금, 소비자 부담 커져

○ (택시이용 소비자에 대한 부담 전가) 카카오 모빌리티는 스마트 호출시 시로 배차 성공확률이 높은 택시에 우선 배차할 뿐

- ‘기존 무료 호출 서비스는 그대로 유지될 것이며, 실제 수급 상황에 따라서는 스마트 호출료(플랫폼운송중개요금)가 오히려 기존보다 저렴해 질 수 있다’라고 주장하고 있으나
- 국내 정서상 유료 호출 서비스가 보편화 될 경우, 결국 택시이용 소비자에게는 비싼 택시만 늘어나는 결과를 초래할 것이 자명한 현실
 - * 일정 금액의 추가 대가를 지불하는 수요자에게만 택시이용을 통한 이동권을 담보하게 되어, 효율적인 배차로 택시 이용의 편의를 제고하겠다는 카카오 모빌리티의 당초 취지는 실현될 수 없을 것 전망
- 또한 플랫폼운송중개요금도 결국 택시운임에 포함되는 것으로 인식하는 것이 일반적 → 택시운임 불만과 관련해 분쟁 발생시, 이용승객과 택시운전자간의 갈등만 심화될 것으로 전망
 - * (뉴스1, 2021. 8/5) “따블! 따블!” 재현? 카카오 택시, 기본료보다 비싸진 빠른 ‘배차 웃돈’ / (JTBC, 2021. 8/4) 카카오 택시 ‘스마트 호출비’ 최대 5천원… “사실상 요금인상”
 - * 정작 유료 호출 운영 당사자인 카카오 모빌리티는 승객을 직접 대면하지 않아 갈등 해소에 소극적 태도를 유지하게 될 것
- 더욱이 기본요금 3,800원 구간의 이동을 위해 플랫폼운송중개요금 5천원을 추가 부담하는 등의 불합리한 사례가 빈번히 발생할 것이 충분히 예상됨



▲ 카카오 택시 플랫폼의 중개비용 인상 등 독과점 횡포에 택시업계가 공동 대응 하고 있다. 사진은 카카오T택시에 승객이 탑승하는 모습 (사진출처:카카오 모빌리티 홈페이지)

- * (조선일보, 2021. 8/4) 배차 잘 되는 카카오T 스마트 호출 늘렸더니.. 택시 기본요금만 최대 8,800원
- 카카오 택시 스마트 호출 유료화는 택시시장에서 독점적 지배시장 위치 특정 민간 기업의 이익만을 극대화 하는 것에 불과할 뿐
- * (조선일보, 2021. 8/6) 카카오, 웹툰과 택시로 날았다... 역대 최고 실적 / (헤럴드경제, 2021. 8/4) “공짜로 뿌리고 이제는 돈내라”... ‘수금 본색’카카오 택시 : 카카오가 논란에도 불구하고 유료 서비스를 늘려가는 것은 상장을 앞두고 수익성을 개선하기 위한 것으로 분석, 카카오 모빌리티는 이르면 올해 하반기 기업 공개(IPO)를 앞두고 있어
- 상대적으로 경제력이 충분치 않은 일반 서민, 학생, 고령자, 교통약자 등은 사실상 택시 이용을 제한받는 결과를 야기하여 종국적으로는 소비자인 택시이용 승객의 경제적 부담만을 가중시킬 것임

○ (공공재적 성격이 짙은 택시의 특성 무시) 택시, 이동권 보장과 교통편의 증진을 위한 공공재적 성격이 매우 짙은 운송수단

- 이에 택시 운임·요율 조정 권한을 가지고 있는 각 지자체에서는 택시운임을 지방 공공요금으로 분류하고
- 그 수준을 정하는 경우에도 물가대책위원회, 지방의회 심사 등과 같은 엄격한 절차를 거쳐 시행하고 있음
- * 택시운임의 경우 현행 법령에서는 신고제로 규정되어 있으나, 사실상 인가제와 같은 형식으로 운영
- * 서울시, '13년 10월 10.9% 인상 → '16년 물가안정 추진계획 ('16. 3/17) : 택시 등 주요 공공요금 동결방침 (2년 주기로 조정여부를 검토하게 한 정부 훈령과 상반) → 이후 약 5년 4개월만에 18.6% 인상 ('19. 2월) → '21. 8월 현재까지 동결
- 반면 카카오 모빌리티의 플랫폼운송중개요금에 대해서는 민간 기업의 일방적인 내부 정책 결정만으로 적용
- 택시산업 구성원과 일반 이용 승객들에게 미치는 영향이 지대함에도 의견 수렴을 위한 공론화 절차를 거치지 않을 뿐더러
- 실질적으로 신고제로 운영되고 있어, 어떠한 통제 수단도 없음 → 민간 기업의 자의적 의사결정에 의해 국가 기반산업에 대한 정책방향마저 종속되는 결과를 초래
- * 민간 기업이 이윤의 극대화를 포기하고, 올바른 국가정책 수립을 위해 스스로 희생할 수 있을지에 대한 의문

○ (독점 사업자 부작용) 독점적 지배시장 지위를 앞세워 택시산업 구성원 등에 대한 배려 없이 일방적인 내부 정책을 결정, 시행

- 현재 스마트 호출 수수료(플랫폼운송중개요금)에 대해서 일정 비율로 카카오 모빌리티와 택시산업 구성원간 분배토록 하고 있으나
- * 현재 택시 6, 카카오 모빌리티 4 구조로 분배하는 것으로 알려져 있음
- 이는 당사자간 계약 등의 형태가 아닌, 약관 등 카카오 모빌리티 자체 규정에 의한 것 → 언제든지 카카오 모빌리티 측의 의지만 있다면 일방적인 조정이 가능
- * (참고사례1) 현재 가맹료 중 일부를 활동비 명목으로 환급하고 있으나, 환급 규모 및 시기 등은 카카오 모빌리티(가맹사업자)의 필요에 따라 수시로 변경할 여지 있음
- * (참고사례2) 업계와의 충분한 소통 없이 고가의 유료서비스 (프로 멤버십) 출시 강행 / 별점 테러 등 논란의 소지가 있는 평가제를 일방적으로 도입, 자체 평가기준 미달자에 대해서는 프로 멤버십 유료서비스 이용을 제한

○ (국내 산업간 균형 있는 발전 필요) 카카오 택시의 출현으로 기존 콜 사업 고사, 공룡 기업의 독단적 횡포 견제 수단 필요

- 막대한 자본력을 갖춘 카카오 택시의 등장으로 전국 약 580여개에 이르던 중소 규모의 콜 시장, 지자체 운영 브랜드 콜 시스템 붕괴
- 심지어는 택시업계의 의견을 수렴하여 정부가 택시 이용승객의 편의를 제고하고자 구축하였던 전국 택시 통합 콜(1333) 사업도 무력화하여 고사시킨 바 있음
- 거대한 영향력을 가진 공룡기업의 일방적 전횡을 방지 경우, 국내 여객운송 질서를 파괴할 위험부담이 매우 클 뿐만 아니라
- 운송질서 파괴시 국가적 시스템 재건을 위해 공공부문에서 투입할 사회적 비용부담이 막대할 것 예상 → 일개 민간 기업에서 담보할 수 있는 범위도 아님

◇ 플랫폼 운송 중개 독점적 횡포 방지 수단 마련돼야

- 요금인상과 같은 효과의 플랫폼운송중개요금 조정은 이해당사자간 충분한 사전 협의 및 공론화 등을 위한 사전 협의구조 법제화
- 신고제로 규정되어 있는 여객자동차플랫폼운송중개사업의 플랫폼운송중개요금 관련 규정을 정비하여 상·하한선 설정 및 구속력 있는 권고 등 정부 차원에서 개입할 수 있는 근거 마련
- 여객자동차플랫폼운송가맹사업 및 중개사업에서의 특정업체의 독점적 횡포를 방지하고 택시업계 및 택시이용승객의 이익을 보호하기 위한 사업개선명령 등 제재수단 강구

[이슈 : 카카오모빌리티 독과점 횡포, 방송 언론도 주목]

택시 기본 요금 보다 더 높은 호출비용...인상 시도 문제점 지적

‘호출 시장 경쟁자 없어 카카오에 강력한 가격 결정력 생겼다’

카카오 택시회사 11곳 인수하며 택시와 경쟁, 한편에서는 앱 장악

‘장 초기 공짜로 제공하다 수수료 올리며 수금 나서고 있다’비난



국내 최대 택시플랫폼 사업자인 카카오T의 독과점 횡포에 주요 방송사들이 주목하고 있다. 독점적 지위를 활용해 호출비용을 기습 인상 하거나 호출 비용이 택시 기본 요금 보다 더 높아지는 문제점을 지적하고 있다.

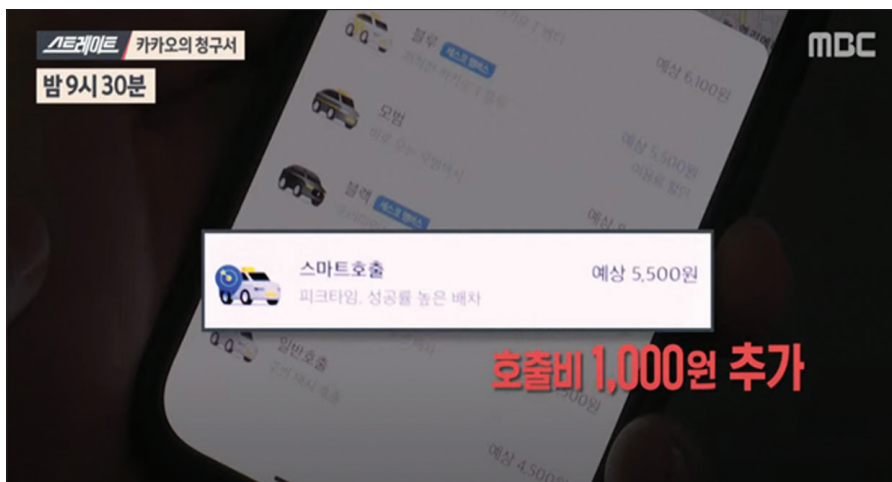
시장 독점을 활용해 호출 이용료를 고무줄처럼 늘렸다 줄였다 하며 소비자를 우롱한다거나 시장 초기에는 무료로 서비스를 제공하다가 이용자들이 익숙해져 쉽게 거부할 수 없을 때 청구서를 내미는 현상이라고도 소개하고 있다.

역설 현상’을 소개했다.

김덕진 부소장은 ‘플랫폼 사업자들이’ 초기에는 최대한 많은 이용자를 포섭해야 하니까 무료 서비스와 혜택을 많이 주는데 어느 정도 이용자가 모이면 기업의 수익 모델을 고민하게 되고 이 때 이용자들의 저항을 받게 되는데 이제는 안 쓰면 불편해 쉽사리 이용을 거부할 수 없게 되는 것이 플랫폼 경제의 역설’이라고 설명했다.

◇ SBS 비즈 ‘카카오T 스마트호출비 꿈수 인상 논란’

◇ MBC 스트레이트 ‘카카오가 내민 값비싼 청구서’



MBC의 대표적인 시사교양프로그램인 ‘스트레이트’는 8월 22일 방송된 ‘카카오, 거대 플랫폼 기업이 내민 값비싼 청구서’라는 타이틀의 취재에서 카카오의 택시 플랫폼 시장 장악의 문제점을 집중 보도했다.

당시 보도에서는 실제 택시 호출을 통해 승객이 물리는 시간대에 카카오의 스마트 호출 비용이 올라가는 현장을 소개했다.

카카오 측이 스마트호출료를 최대 5천 원으로 인상하면서 시민들은 택시 기본요금 3,800원 보다 비싸질 수 있다는데 불만을 터뜨리고 있다는 현장 목소리도 전달했다.

‘스트레이트’는 ‘택시 호출 시장에 이제 경쟁자가 없기 때문에 카카오에게 강력한 가격 결정력이 생겼다’고 분석했다. 또한 카카오가 택시회사 11곳을 직접 인수하며 택시 운송 사업이 진출했고 카카오택시 앱은 92%의 택시 기사가 사용하면서 시장을 장악하고 유료화를 시도하고 있는 것을 ‘거대 플랫폼이 내미는 값비싼 청구서’로 평가했다.



SBS비즈는 지난 8월 4일 ‘카카오T, 스마트호출비 최대 5천원으로 인상...호출비 꿈수 인상 논란’이라는 제목의 뉴스를 방송했다.

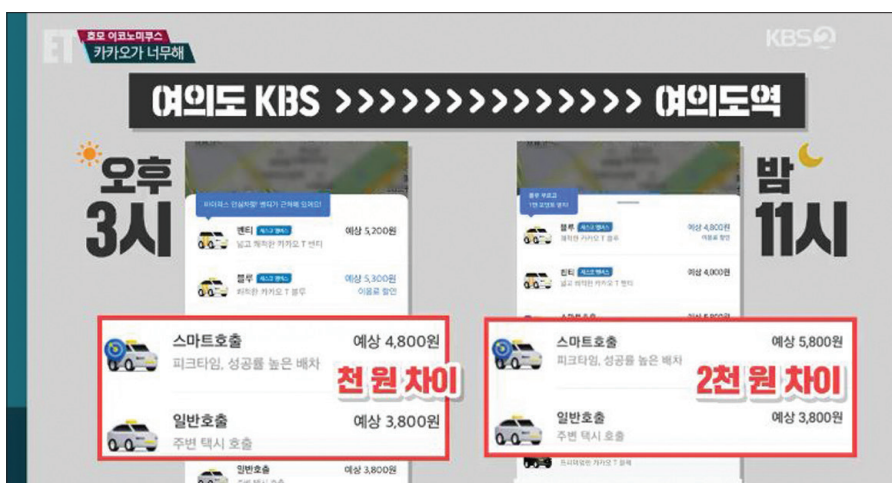
해당 방송에서는 생활 물가가 치솟는 분위기 속에서 카카오택시가 1,000원이던 ‘스마트호출’ 요금을 최대 5,000원으로 올렸다고 소개했다.

배차가 완료된 이후 1분이 지난 뒤 취소하거나 택시기사가 도착한 이후 연락이 두절 되면 2,000원의 취소 수수료도 부과된다.

이에 대해 방송 측은 카카오모빌리티 측이 ‘배차 효율화를 위한 조치’라고 설명하고 있지만 실제로는 ‘요금 인상으로 해석된다’고 지적했다.

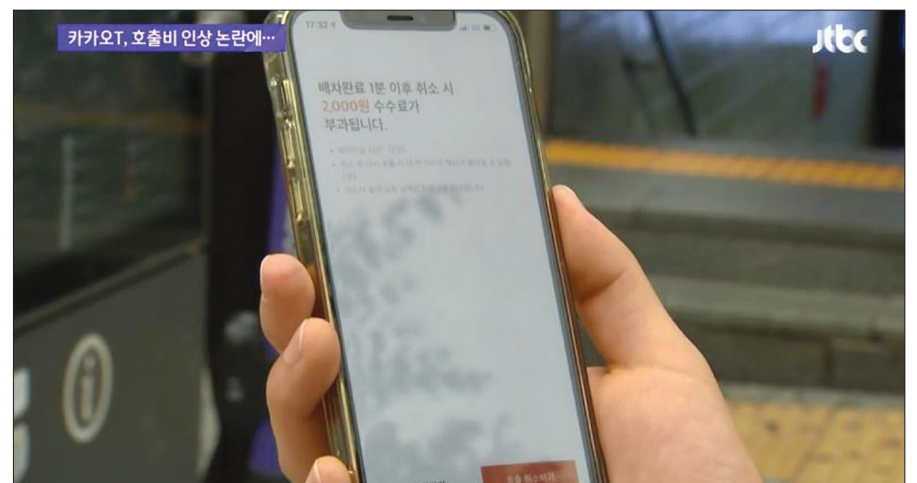
한양대 강경우 교통물류학과 교수 인터뷰도 소개했는데 ‘독점을 하면 서비스 향상과 동시에 거기에 따르는 비용과 요금을 부과하는 게 당연한 현실이고 경쟁자가 없으니 카카오도 새로운 비즈니스 모델을 창출하려고 노력하다 보니까 요금을 (더) 부과한다’고 평가했다.

◇ KBS 통합뉴스룸 ET ‘언제는 공짜라더니...수금 나선 카카오’



KBS는 8월 12일 방송된 ‘통합뉴스룸 ET’에서 ‘언제는 공짜라더니...수금 나선 카카오’라는 제목으로 대자본 플랫폼 운송 사업자의 횡포를 지적했다.

‘통합뉴스룸 ET’진행 앵커는 ‘초기에 무료 서비스로 이용자들이 다 잡아놓고 야금야금 이용자들이 서비스에 익숙해지면 요금을 올리는 경우가 한두 번 겪은 게 아니지 않느냐’고 언급했고 패널로 초대된 한국인사이트연구소 김덕진 부소장은 ‘플랫폼 경제의



◇ JTBC 뉴스룸 ‘독과점 사업자가 고무줄처럼 가격 조정’

JTBC 뉴스룸에서도 8월 13일 방송에서 ‘택시비보다 비싼 호출?’ 카카오T, 인상 철회했지만...’이라는 제목으로 카카오모빌리티의 횡포를 지적했다.

당시 보도에서는 ‘카카오T가 택시를 더 빨리 잡을 수 있도록 하는 스마트호출 이용료를 최대 5천 원까지 올리려다 다시 최대 2천 원으로 내리기로 했다’는 소식을 전하며 ‘이것도 원래 가격보다는 비싸고 독점적 사업자가 가격을 고무줄처럼 늘렸다가 줄

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**



개인택시조합
라이브 인터뷰

충북개인택시조합 한종석 이사장

‘대자본 독과점 횡포 맞서 택시 주인되는 플랫폼 리본택시 출범’

대자본 카카오의 택시 운송 시장 장악은 비단 서울 등 대도시 권역만의 문제는 아니었다.

충북에서도 일부 법인 택시들이 카카오T 브랜드를 도입했고 청주 개인택시사업자 1백여명 넘게 가입중이다.

충북개인택시조합 산하 청주지부에서는 카카오T 브랜드에 가입한 조합원들을 제명 조치했고 조합에서도 이사회를 열어 제명을 의결했다.

타다, 카풀 등 다양한 불법 유사 운송 시도로 택시 업계의 생존권이 위협당할 때 마다 정부와 국회를 찾아 부당함을 호소했고 집회에서는 삭발 투쟁 등에 앞장서며 개인택시사업자들의 결기를 대표했던 충북조합 한종석 이사장은 일부 조합원들이 다른 노선을 걷고 있는 것이 안타깝다고 말한다.

“앱을 통해 택시를 호출하고 비대면으로 결제하는 고객들이 크게 늘면서 택시 플랫폼은 거스를 수 없는 큰 물결이 되고 있다. 카카오T도 그런 플랫폼 중 하나인데 택시업계와 상생하는 모습이 확인되고 약속받을 수 있다면 반대할 이유가 없다. 그런데 택시 플랫폼 시장에 진입하는 과정에서 호출이나 배차 등 각종 서비스를 무료로 제공하며 유인하더니 독과점 사업자의 지위를 확보하면서 본색을 드러내고 있다. 택시회사를 인수해 직접 운송 시장에 진출했고 호출 등 다양한 서비스를 유료화하고 있으며 자신들의 브랜드 택시에 차별적으로 배차하는 불공정 행위가 만연하고 있다는 것이 여러 언론 등을 통해 확인되고 있다. 택시 운송 시장의 주인은 우리 택시 사업자들인데 대

- ✓ 법인과 힘 합친 충북 통합콜, 전화콜도 병행·지역화폐 결제도 추진
- ✓ 사실상의 도·기초지자체 재난지원금 조합원당 30만원 확보 이끌어내
- ✓ 노후 개인택시 대차 보조금 지원 막바지 설득 중, 내년 12억 편성 요청
- ✓ 올해부터 2024년까지 법인택시 120대 감차 착수, 개인택시 영업 환경 개선될 것

자본을 활용해 승객들과의 연결고리인 플랫폼을 장악하며 자신들이 주인이 되고 택시를 종속시키겠다는 시도를 받아 들일 수 없어 충북조합을 대표해 카카오T 같은 대자본 플랫폼의 횡포에 맞서고 있으며 모든 조합원들께서도 힘을 모아 주실 것을 간곡하게 당부드린다”

충북택시업계는 지난 5월 ‘리본택시’라는 브랜드의 택시 플랫폼을 출시했고 8월 10일 본격적인 운영에 돌입했다.

일단은 충북에서 개인택시 조합원들이 가장 많은 청주지역을 대상으로 설명회를 열었고 1,000여 명이 리본택시 앱에 가입했다. 리본택시를 통한 호출 건수도 출범 수일 만에 하루 4~500콜을 찍고 있다(인터뷰 진행일인 8월 25일 기준)

특히 충북조합 산하 지부들이 본격적으로 참여하게 되면 카카오T에 비해 리본택시의 강점이 더욱 두드러질 것으로 기대하고 있다.

청주를 비롯해 충주, 제천 등에서 운영 중인 자체 콜 이용자 상당수가 여전히 전화로 콜을 하고 있는데 카카오T와 달리 리본택시는 지역 전화콜과 병행할 수 있도록 설계되어 있어 시너지 효과가 클 것으로 전망되기 때문이다.

지자체와의 협업도 강화하고 있다.

청주시와는 청주지역화폐를 택시요금

에 사용하는 방안을 협의중인데 지역화폐 순환이 더 활성화되면서 지역 상권과 경제에 상당한 도움이 될 것으로 시에서 평가하고 있다.

이에 대해 한종석 이사장은 “도농 복합인 충북의 특성상 앱 사용에 익숙하지 않은 장년층은 여전히 전화를 이용한 택시 호출을 선호하고 있어 리본택시가 앱 호출에 능숙한 젊은 층과 장년층 모두를 흡수할 경우 대자본에 맞서 충북 택시 플랫폼 시장을 선도할 수 있고 지자체와 협력해 택시 사업자들이 지역 상권 활성화에 지원할 수 있게 될 것”이라고 자신했다.

다만 그 과정에서 풀어야 할 숙제들이 있다.

◇ 한종석 이사장 개인 돈 출자, 대표는 조합 이사장이 당연직

리본택시는 개인택시를 대표한 한종석 이사장과 충북 법인택시 조합 이사장이 각각 500만원씩을 각출해 설립됐다.

그렇다고 이들의 개인회사는 아니다.

회사 정관에 ‘리본택시 공동 대표는 충북개인택시조합 이사장과 충북법인택시 조합 이사장이 당연직으로 맡는다’고 명시되어 있기 때문이다.

또한 현 이사장이 직위에서 물러나면

리본택시 공동 대표에서 자동 해임되고 새로 취임하는 이사장이 자동 승계하게 되어 있다.

그런데도 한종석 이사장이 개인 돈을 들여 리본택시 법인 설립을 서두를 수밖에 없었던데는 카카오T의 시장 장악력이 하루가 다르게 커지고 있는 상황에서 택시 주도 플랫폼 구축을 더 이상 늦출 수 없다는 절박감 때문이었다는 설명이다.

실제로 충북 개인, 법인택시 조합은 올해 초부터 공동으로 택시 플랫폼 개발 협의를 시작해 4, 5월 경에는 본격 출범할 계획이었는데 개인택시 지부별로 자체 콜이 운영중인 상황에서 조합 주도 플랫폼에 바로 참여하는 것이 어려워 쉽게 탄력이 붙지 않았다.

충북도에서는 개인과 법인이 통합된 택시 플랫폼 구축을 환영하고 재정적 지원도 약속했지만 산하 시군에서 지역콜을 지원하는 것도 걸림돌로 작용했다.

각 시군에서 지역 택시 콜을 재정 지원하는 상황에서 충북도가 별도로 통합콜 구축과 운영에 예산을 투입하는 것이 문제가 있을 수 있다고 판단했기 때문이다.

이 때문에 일단은 도 차원의 재정적 지원이나 지역 자체콜과의 통합을 미루고 한종석 이사장과 충북 법인택시 이사장이 사비를 출연해 리본택시 플랫폼을



▲ 한중석 이사장(사진 왼쪽에서 두 번째)이 충북법인택시조합, 티원모빌리티, 코나투스와 충북 상생플랫폼택시 사업 추진을 위한 협약을 맺고 있다.



▲ 한중석 이사장이 지난 4월 카카오의 택시 시장 독과점 횡포 중단을 요구하며 국회 앞에서 삭발 투쟁을 하고 있다.

설립했고 8월 본격적인 운영에 나서게 됐다.

독자 콜을 운영중인 일부 지부에서는 콜센터 서비스 운영 업체와의 계약 기간이 남아 있어 리본택시 플랫폼에 당장 합류할 수 없는 한계가 있기 때문이다. 하지만 조합원 상당수가 통합 콜 출범의 당위성을 지지하고 있고 콜 이용 승객들도 늘고 있어 머지 않아 충북지역을 대표하는 택시 플랫폼으로 자리잡을 것으로 한중석 이사장은 확신한다. 현재는 리본택시 앱의 가입비나 이용 수수료가 무료인데 하루 6,000콜 이상의 콜이 뜨게되면 단계적으로 유료화할 계획이다.

이에 대해 한중석 이사장은 '카카오T와 달리 리본택시는 조합원 누구나 가입할 수 있고 수수료 폭리나 배차 등의 횡포에서 자유로울 것'이라며 '조합원 모두가 주인이 되어 택시 운송 시장을 우리 스스로가 지킬 수 있는 플랫폼이 될 것'이라고 강조했다.

◇ 조합원 1인당 21만원의 코로나 방역 비용 확보, 지원받아

그동안 충북에서는 도 차원의 코로나 19 관련 지원금이 없었다.

그런데 충북조합에서 블랙박스 교체 지원 명목으로 개인택시 사업자 1인당 30만원의 예산 지원을 이끌어냈는데 전국 최초의 사례로 알려지고 있다.

이에 대해 한중석 이사장은 "코로나 상황까지 겹치면서 수입 감소로 택시업계의 어려움이 커지고 있는데 충북도에서 재난지원금을 이끌어 낼 마땅한 수단이 없었다. 마침 개인택시 블랙박스 교체 주기가 다가오면서 이와 관련한 재정 지원을 충북도와 산하 시군에 요청해 조합원 1인당 현금 30만원의 지급받을 수 있었다. 블랙박스 교체 명목이었지만 실제로

는 재난지원금 성격이 컸다. 머지 않아 코로나 확산세가 멈출 것으로 기대되니 내년엔 다시 합리적인 논리를 개발해 블랙박스 설치 지원을 충북도와 의회에 요청하고 설득할 계획이다. 도 차원의 지원이 결정되면 매칭해서 블랙박스 설치비를 보조할 수 있다는 일선 시·군의 입장도 확인했다. 만의 하나 도 차원의 예산 지원이 어렵더라도 충북이 지역구인 국회 국토교통위원들과 협의해 의회 사업비로 지원받는 차선책도 검토하고 있다"고 설명했다.

코로나 19 팬데믹으로 광역 시도에서 개인택시 사업자의 방역을 지원하고 있는데 충북 택시업계는 전국에서 가장 많은 보조금을 지원받았다.

충북조합에 따르면 올해 들어 충북도와 시군에서 조합원 1인당 21만4,800원의 코로나 방역 비용을 책정해 각 지부로 전달했고 마스크, 세정제 등의 물품으로 지급됐는데 전국에서 지원액이 가장 높은 것으로 파악됐다.

충북조합에서는 노후 개인택시 대차 보조금 지원을 도와 기초 지자체에 꾸준히 요청중인데 연내 가시적인 성과가 있을 것으로 기대하고 있다.

그동안 충북도에 노후 개인택시 대차 보조금 신설 필요성을 끊임없이 설명해 왔고 상당한 의견 접근을 이뤘다.

하지만 산하 시군과의 예산 지원 비율에 합의하지 못하면서 문턱을 넘지 못하고 있다.

이에 대해 한중석 이사장은 "일반 차량에 비해 운송 거리가 많은 개인택시가 노후화되면 대기환경 오염을 유발할 수 있고 승객 안전이나 서비스에도 부정적인 영향을 미치게 될 것이라는 논리로 대차 보조금 지원을 요청중이고 도에서도 필요성에 공감하고 있다. 다만 일선 시군과 지원금 보조 비율에 합의하지 못해 실현

되지는 못했는데 내년에는 반드시 도와 시군의 지원을 이끌어내기 위해 행정관청과 의회 등을 찾아 다니며 설득중이고 긍정적인 반응을 청취하고 있다. 현재 충북조합에서 도에 요청한 대차 보조 예산은 차량 1대당 150만원씩 1년 평균 800대를 지원할 수 있는 12억원 규모인데 예산이 확보되면 조합원들의 신차 교체에 상당한 도움이 될 것으로 기대하고 있다"고 말했다.

당초 올해로 예정되어 있던 택시요금 조정 연구 용역과 협의가 코로나 19로 멈춰있는데 진행 속도를 높이기 위해 강원, 충남 등 인근 지역의 용역 결과가 마무리되고 요금이 조정되면 충북에도 동일하게 반영해줄 것을 충북도에 요청해놓고

있다. 한편 충북에서는 올해부터 본격적으로 택시 감차를 지원중이다.

다만 법인 택시 위주로 감차가 진행중인데 올해 14대를 시작으로 2024년까지 총 120대를 줄이게 된다.

이에 대해 한중석 이사장은 "개인택시에 대한 감차 지원을 요청해왔는데 차량 1대당 투입돼야 하는 도 예산이 커서 감차 실효성이 줄어드는 점을 감안해 같은 비용으로 더 많은 댓수를 줄일 수 있는 법인택시 감차로 선회했다"며 법인택시 수가 줄어드는 만큼 충북 개인택시 사업자들의 영업 환경은 개선될 수 있을 것이라고 전망했다.

(글·김신)



▲ 한중석 이사장은 청와대 앞을 찾아 카카오모빌리티의 독과점 횡포로 택시 사업자 가족들의 생존권이 위협받는다며 1인 집회를 가졌다.



충청북도 충주시 지부

전 조합원 대상 투표 '민주적 절차'로 '민주적 정관 제정'



충주개인택시 강경철 지부장

네 번째 도전만에 당선돼 지난 해 1월 취임한 강경철 충주개인택시 지부장은 '소통'을 지부 운영의 가장 앞머리에 두고 있다고 강조했다.

지부장의 역할이 조합원 권익을 대변하는 자리이니 소통하는 것은 당연한 일이지만 그 방식이 특히 두드러진다.

강경철 지부장은 올해 4월 조합 정관 신규 제정 안건을 상정해 전 조합원 투표를 실시했는데 참여율이 87.11%에 달했고 이중 64.8%의 지지를 받아 관철됐다.

강경철 지부장이 정관 신규 제정을 추진한 배경은 조합원 권익 보호를 위해 지부가 수행해야 할 책무가 명시되어야 하는 정관이 소수 집행부의 이익만 보호하거나 원칙 없이 개정되는 여러 문제점을 안고 있었기 때문이다.

“그동안은 정관과 운영규정이 일부 운영위원이나 대의원 승인만으로 고쳐졌고 임원들의 비리나 잘못이 발견돼도 징계할 수 있는 규정이 미비했다. 심지어 지부의 주인인 조합원이 지부에 반하는 의견을 표현하는 것도 문제가 될 수 있었다. 지부에 해를 끼치거나 유언비어를 유포

투표 참여율 90% 달해, 지부장 임기 제한·비리 징계 구체화
지부 땅 채무 모두 상환, LPG 충전소 거래선 늘려 선택폭 확대
공제 사고처리 인력 구조조정, 외부 위탁해 경비 절감·효율은 향상

한다는 추상적인 근거를 들어 조합원 자격을 제명할 수도 있었다. 하지만 정관 개정 투표를 통해 조합원의 권리를 최대한 보장할 수 있게 했고 지부장의 임기는 4년 중임으로 제한해 두 번 이상 연임을 금지시켰으며 임원 비리 등에 대한 징계 조항도 구체화시켰다”

그 과정에서 강경철 지부장은 697명의 조합원 모두에게 통신문을 보내 새로운 정관 제정의 필요성을 설명했고 총회 투표 참여를 독려하며 90%에 가까운 투표 참여를 이끌어냈는데 강경철 지부장은 '조합원들과 민주적인 절차를 밟아 민주적인 정관을 만들었다'고 평가했다.

◇ 택시 노동운동가 출신 지부장, 민주적 절차 강조

강경철 지부장은 노동운동가 출신이다. 전국민주택시노동조합에 소속돼 법인택시기사의 전액관리제 도입을 주도했고 1997년 충북에서는 처음으로 충주 법인택시에 도입되는 성과를 이끌었다.

이후 민주택시노조 충북본부장, 민주노총 충북본부장을 맡는 등 택시 노동자 처우 개선을 위해 다양한 운동을 주도했고 2003년 개인택시 사업자로 전업했다.

조합원 신분으로 지부의 건강한 운영을 지지해왔지만 부조리를 비롯한 여러 문제점이 목격되면서 끊임없이 개선을 요구해왔고 그 과정에서 지부로부터 경고 등의 징계도 수차례 받았다.

지부 경영을 투명화하고 조합원 권익

극대화를 위해 노력하겠다고 지부장 선거에 출마했지만 세차례 낙선하고 네 번째 만에 당선돼 지난 해 1월 1일부터 지부 경영을 책임지고 있다.

“노동운동을 해왔고 강경 색채를 띄고 있는 민주노총 출신이라는 점 때문에 일부 조합원들의 거부감이 적지 않았다. 하지만 민주적인 절차를 통해 지부를 투명하게 경영하면 자연스럽게 조합원 권익이 향상될 것이라는 소신을 조합원들에게 꾸준히 설명했고 지난 선거에서 선택받게 됐다”는 것이 강경철 지부장의 설명이다.

충주지부는 800평 가까운 부지에 3층 규모의 건물을 보유하고 있다.

건물은 충주시 지원을 받아 건축했는데 부지는 2009년 매입 당시 조합원들과의 LPG 거래 협약을 맺은 충전소 2곳에서 7억원 넘게 차입한 자금을 사용했고 최근까지도 상당액의 채무가 남아 있었다.

그런데 지부장 출마 공약으로 지부 토지 매입금 채무 상환을 약속했고 현재는 3억 넘던 잔여 채무를 모두 상환했다.

그 과정에서 조합원들과의 소통이 주효했다.

“지부 건물과 부지는 조합원 모두의 자산이다. 이 때문에 상당수 조합원들은 부지 지분권에 투자했고 LPG충전소 2곳에서 차입한 채무 일부를 상환했는데 취임 당시 여전히 3억 넘는 차입금이 남아 있었다. 조합원들도 지부에 자금을 대여해준 2곳 충전소와의 거래에 집중하면서 연료 선택권이 제약되는 불편을 겪었다. 하

지만 취임 이후 조합원들께 지부 발전을 위해 채무 상환이 필요하다는 점을 적극적으로 호소하며 설득했고 많은 조합원들이 지분권을 매입하며 확보한 자금으로 나머지 빚을 모두 갚을 수 있게 됐다”

채무 상환 이후 강경철 지부장은 연료 구매 실적에 맞춰 인센티브를 제공할 수 있는 LPG충전소를 4곳으로 늘려 조합원들의 연료 구매 선택권도 확대했다.

지부 재정 건전성을 강화하기 위한 다양한 시도도 성과를 내고 있다.

공제 관련 경비 절감과 효율성을 높이기 위해 지부장 선거 공약으로 인력 조정을 약속했고 실제로 취임 이후 사고처리 업무 소장직을 없앴고 사고 발생시 긴급 출동이나 현장 수습 등의 과정을 외부에 위탁해 현재까지 수천만원 상당의 운영비를 절감했다.

그 결과 조합원 만족도에서 80% 이상 사고 처리 시스템 개선에 긍정적인 평가를 하는 것으로 나타났다.

올해 추석 충주 개인택시 사업자들은 지부에서 한가위 선물을 지급받았다.

지부 설립 이후 처음 있는 일이다.

이에 대해 강경철 지부장은 “지부 운영을 효율화해 재정 지출은 최소화하고 정비 센터 임대비용 등 지부 수입을 투명하게 관리하는 노력 끝에 지부의 주인인 조합원들에게 작은 선물이라도 지급할 수 있게 됐다”며 “지부는 조합원들의 권익만 생각하고 행동한다는 믿음을 전달할 수 있어 보람 있다”고 말했다.

(글·김신)



충주지부 사옥에서 개인택시 신규차 교육이 진행되고 있다.



충주지부 사옥에 위치한 콜센터를 강경철 지부장이 둘러보고 있다.

동호회 탐방 청주 청구산악회



지난해 열린 시산제 전경



2016년 9월 가진 월출산 정기 산행 장면



2016년 12월 덕유산 향적봉 송년 산행 모습

혼자 車 모는 외로운 직업, 山 오르며 서로 배려·단합

회원간 동반 실력 감안해 원점 산행 원칙, 체력 만큼 올라
우리나라 백 대 명산 대부분 동반, 서너 차례 다녀온 곳도 있어
지난 해 시산제 이후 코로나 터져 산행 중단, 재개되면 섬산행 할 것



청구산악회 정명교 회장

청주에는 2백명이 넘는 회원을 보유한 개인택시 산악회가 있다. 정확하게는 개인택시 조합원이 130명 정도이고 조합원인 남편이나 아내를 따라 산악회에 가입하거나 택시 사업에 은퇴한 이후에도 참여한 경우가 나머지는이다. 산악회 창립 역사도 20년이 넘었다. 개인택시가 1~9 지부로 나뉘어 있던 시절, 9지부였던 인연으로 청구산악회로 탄생했는데 현재는 청주 개인택시 산악회를 대표하며 가장 많은 회원을 보유하고 있다. 올해로 6년째 청구산악회를 이끌고 있는 정명교 회장은 '단합'만큼은 전국 개인택시 모임 중 최고라고 자랑한다. '개인택시는 혼자서 고객을 모시는 외로운 직업인데 같은 취미로 만나 산행을 하면서 회원들끼리 한 번도 다투는 것을 보지 못했다. 서로가 서로를 배려하며 단합하는 모습이 너무 보기 좋

다고 말한다. 회원 각각의 성격이나 연령대가 다르지만 정례 산행의 코스 설계나 운영 방식부터 다양성을 배려한 대목이 눈에 띈다. 한 달에 한 차례 정기 모임을 갖는 청구산악회의 원칙은 '원점 산행'이다. 일반적으로 4~5시간 정도 소요되는 등산 코스를 설계하는데 동반 후 출발지로 다시 되돌아 오는 원점 산행을 원칙으로 삼는다. 그래야 회원들의 동반 실력이나 체력에 골고루 맞출 수 있기 때문이다. '일반적으로 선두와 중간, 후미 등 3개 그룹으로 나뉘어 산행이 진행된다. 동반 경험이 많은 산악대장이 후미 그룹 등을 인솔하며 리드하는 역할을 맡고 회원들은 개개인의 체력에 맞춰 적당한 높이까지 오른 후 힘들어질 때 출발점으로 다시 되돌아가면 된다. 힘이 남는 회원들은 욕심껏 올라간 후 내려오면 된다. 산행 시간이 정해져 있으니 각자의 힘에 맞춰 오르며 될 것이고 그래서 다툼이나 갈등이 생길 일이 없다'고 정명교 회장은 말한다. ◇ 코로나 여파로 소규모 인원 인근 산행 나서 산악회 역사가 강산 두 번 변할 만큼이니 그동안 출정 안해본 산이 거의 없다.

우리나라 백대 명산은 거의 다 갔고 서너번 다녀 온 산도 있다. 가장 기억에 남는 산행을 물어 보니 수년 전 다녀온 겨울산을 말한다. '청구산악회에서 눈 쌓인 전라도 산행을 다녀 왔는데 나무에 수증기가 얼어 붙어 생긴 상고대를 바라 보며 허리까지 빠지는 눈 밭을 걸었던 기억이 아직도 추억이 많이 남는다'고 정명교 회장은 기억한다. 그런데 코로나19로 산악회 활동은 멈췄고 다음 카페인 '청구산악회'에 쌓여 있는 사진 속 추억만 존재한다. 지난 해 2월 시산제를 지내고 본격적인 산행 모임을 준비할 때 코로나 19 팬데믹이 닥치면서 한 달에 한번 씩 진행하던 단체 산행을 하지 못하고 있다. 정기 산행 때 마다 70~80명 정도 모여 관광버스를 대절해 단체 이동하게 되는데 불특정 대중이 고객인 택시 운행 특성 상 만약의 집단 감염 사고를 우려해 모임을 전면 중단했다. 다만 회원 중 서너명씩 모여 인근 산을 다녀오곤 한다. 청구산악회 안에는 다양한 취미 소모임도 조직되어 있어 정기 산행이 중단된 이후에는 회원 마다 나름의 방식으로 스트레스를 풀고 일상을 즐긴다. 산악회에 소속되어 있지만 바다낚시

를 하거나 축구, 야구, 주말 농장 등 회원들은 나름의 다양한 취미를 가지고 있기 때문이다. 인터뷰가 있던 날, 정명교 회장은 회원 몇몇과 강원도 고성에 대왕문어 낚시를 간다고 말했다. 머지 않아 코로나도 극복될 텐데 가장 첫 모임때는 섬 산행을 가겠다. 산에 오르려 배 타고 섬으로 오가는 길에서 회원들끼리 맛있는 것 나눠 먹고 밀린 대화 나누며 즐거워 하는 모습이 벌써부터 그려진다. 최고령인 80세부터 다양한 연령대가 모인 청구산악회는 아직까지 단 한 건의 안전사고도 없었다. 같은 취미로 만나 같은 산을 오르면서 앞에서 당겨주고 뒤에서 밀어주며 서로를 지켜왔기 때문이라는 정명교 회장의 설명이다. 한 번 산행할 때 마다 4~5시간을 산을 타는데 그러고 나면 4, 5일 동안 몸이 거뜨하다. 하루 종일 운전석에 앉아 차를 모는 와중에 쌓인 스트레스도 다 풀린다. 어서 빨리 코로나 바이러스가 물러나고 청구산악회 회원들 모두 모여 좋은 공기 마시며 땀 흘리고 서로의 안부를 묻는 순간이 왔으면 좋겠다. (글·김신)

※ 정부정책

2025년까지 택시 40% 무공해차로 보급



▲ 환경부 한정애 장관과 서울시 유연식 기후환경본부장, 개인택시연합회 박권수 회장, 법인택시연합회 박복규 회장, 현대자동차 유원하 부사장, 기아 권혁호 부사장, SK에너지 강동수 부사장이 지난 24일 서울 양재 더케이호텔에서 영업용 무공해택시 보급 확대를 위한 업무협약을 체결하고 있다.

정부와 택시업계가 오는 2025년까지 무공해 택시 10만대를 보급한다.

이와 관련해 전국개인택시연합회는 환경부와 협약을 맺고 무공해 택시 보급 확대에 노력하겠다고 선언했다.

환경부는 8월 24일 개인택시연합회, 법인택시연합회, 서울특별시, 현대자동차, 기아차, SK에너지가 참석한 가운데 '무공해택시 보급 확대를 위한 업무협약'을 맺었다.

협약에 따르면 2025년까지 전기·수소 택시 같은 무공해 택시를 누적 10만대 보급한다.

환경부에 따르면 이번 업무협약은 지자체, 택시업계, 제조사, 충전사업자가 무공해택시 보급을 확대해 미세먼지 및 온실가스 저감은 물론 수송부문 탄소중립을 달성하기 위해 추진됐다.

정부와 지자체는 무공해택시 보급 확

환경부, 무공해 택시 누적 10만대 보급 목표 제시 개인택시연합회 등과 협약, 전기·수소택시 확대 노력 차고지, 기사식당, 택시협회 지역사무실 등에 충전 설비 확충

대를 위해 전기택시에 구매보조금을 일반승용보다 추가 지원하고 부제 제외, 차량 연장 등 정책적 혜택을 부여하고 있다.

하지만 현재 총 25만여대의 택시 중 무공해택시는 전기 택시 3천여대 정도이고 수소 택시도 서울시에서 2019년부터 20대가 실증 운행되는데 그치고 있다.

하지만 택시가 일반 승용차에 비해 주행거리가 10배 정도 길고 온실가스도 4.5배 수준으로 배출하기 때문에 무공해 차량으로 전환될 경우 대기개선 효과가 매우 크다는 점에서 이번 협약의 의미가 크다.

또한 핵심 대중교통수단 중 하나인 택시가 전기차나 수소차로 전환될 경우 무

공해차의 정착에도 크게 도움이 될 것으로 환경부는 기대하고 있다.

그간 택시에 적합한 무공해 차종이 부족하고 충전 불편 등의 한계가 있었지만 전기택시의 경우 소음과 진동이 매우 낮아 승차감이 뛰어날 뿐만 아니라 장시간 운전할 때도 운전자 피로도가 낮다는 장점도 부각되고 있다.

아울러 올해부터 내부공간이 충분히 확보된 중형 전기 택시가 새로 출시돼 무공해택시 전환 수요는 본격적으로 증가할 것으로 예상되며 향후 수소 택시도 출시될 예정이며 정부는 무공해택시의 집중 보급에 착수할 계획이다.

◇ 구매보조금, 충전인프라 확대 등 지원

환경부는 현재 25만여 대에 이르는 택시 중 2022년 누적 2만대, 2025년 누적 10만대를 보급하는 것으로 목표를 세웠다.

개인택시연합회와 법인택시연합회를 통해 수요 조사 등을 실시한 결과를 바탕으로 산정된 것인데 올해 6월 택시 등록대수 25만대 기준으로 22년에 8%, 2025년에는 40% 수준에 달하게 된다.

협약 참석 대상별로 역할도 분담하는데 환경부와 서울시는 구매보조금 지급, 충전 기반 시설 확충 등 무공해택시의 보급 확대를 추진한다.

개인택시연합회 등 택시업계, SK에너지 등 충전사업자와 적극적으로 협력해 차고지, 차량교대지, 기사식당, 택시협회 지역사무실 등 택시운전자들이 자주 찾는 곳에 충전기를 설치해 충전 여건도 개선한다.

현대자동차와 기아는 올해 출시된 전기차인 아이오닉5, EV6, 신형 니로 외에도 택시로 활용할 수 있는 다양한 차종을 선보여 충분한 물량을 생산하고 택시업계는 수요 확대를 위한 보급 사업 지원과 홍보 활동을 펼치기로 했다.

이에 대해 한정애 환경부 장관은 “국민이 생활 속에서 쉽고 편하게 무공해택시를 이용할 수 있도록 무공해택시 보급을 본격적으로 추진할 것”이라며, “대기개선 효과가 탁월한 택시의 무공해 전환이 가속화될 수 있도록 관련 업계와 적극적으로 힘을 모으겠다”고 말했다.



국토교통부, 개인택시 전 조합원에 특별 지원금 지급

대상 선별 지원 원칙 뒤집고 모든 사업자에 1인당 40만원
박권수 회장·조합 이사장, 민주당 송영길 대표 등 면담 지원 요청



▲ 박권수 회장을 비롯한 회장단 일행이 송영길 대표를 면담하고 특별지원금 지급을 건의하고 있다.

코로나19 장기화 및 정부 방역 조치 등 영업환경 악화로 매출이 감소한 개인택시 사업자 약 16만 5천여 명에게 1인당 40만원이 추가 지원된다. 국토교통부는 지난 8월 17일 국무회의에서 '코로나19 대응 개인택시 특별지원'

목적 예비비 지출을 의결했다.

당초 계획에 따르면 지난 7월 국회를 통과한 제2회 추가경정예산 및 중소벤처기업부에서 발표한 '소상공인 희망회복자금 지원계획'에 따라 대상에 해당되는 개인택시 사업자만 1인당 40만원이 지급될 예정이었다.

'소상공인 희망회복자금' 지원대상 중 매출액 감소 10%~20% 구간에 해당하는 개인택시 사업자들로 한정했던 것.

하지만 고용노동부에서 지원하는 법인택시 기사 지원금인 1인당 80만원에 비해 개인택시 사업자에 대한 지원이 부족하다는 지적이 제기되면서 재정당국 및 관계부처가 협의해 전 사업자 대상으로 확

대됐다.

다만 지원 대상은 중소벤처기업부에서 지급하는 '소상공인 희망회복자금'을 지원받은 개인택시 사업자로 공고일 현재까지 계속 영업해야 한다.

또한 이번 국토교통부에서 시행하는 추가 지원을 받기 위해서는 소상공인 희망회복자금 지원을 받았더라도 다시 신청을 해야 한다.

국토교통부 김동현 모빌리티정책과장은 "코로나19로 어려움을 겪고 있는 개인택시 사업자에게 지급하는 만큼 최대한 신속하게 집행하겠다"고 말했다.

한편 개인택시연합회는 박권수 회장을 비롯한 지역조합 이사장들이 더불어민주당 송영길 대표 등을 면담하며 개인택시 조합원들의 특별지원금 대상 확대 등을 건의해왔다.

불법촬영, 최대 20년 택시운전자격 취득 제한

앞으로 불법촬영 등 성폭력 범죄자는 최대 20년 간 택시운전 자격을 취득할 수 없게 된다.

음주운전자의 택시 운전자격 취득 제한도 강화된다.

국토교통부는 '여객자동차 운수사업법' 개정 공포안이 지난 7월 20일 국무회의에서 의결됐다고 밝혔다.

개정 법률에서는 택시·버스·렌터카 등을 이용하는 국민들의 안전 관련 우려를

해소하고 이용자 보호를 강화하기 위한 제도 개선 방안이 담겼다.

먼저 최근 급증하고 있는 불법촬영(허위 영상물 제작, 촬영물을 이용한 협박 등도 포함) 등 성폭력 범죄자의 택시업계 진입을 차단하기 위해 해당 범죄자는 최대 20년간 택시운전 자격 취득을 제한하고 이미 자격을 취득한 자도 해당 범죄를 저지를 경우 자격을 취소한다.

지금까지는 음주운전으로 운전면허가

기 면허 취득자도 성폭력 범죄시 자격 취소

음주운전으로 면허 정지, 택시 자격 취득 제한

취소된 자에 대해서만 택시·버스 운전자격 취득을 제한해왔지만 앞으로는 음주운전으로 면허가 정지된 경우에도 택시·버스 운전자격 취득을 제한한다.

국토교통부 어명소 종합교통정책관은 "이번 여객자동차법 개정은 택시·버스·

렌터카 이용자의 안전을 확보하고, 교통사고를 방지하기 위해 추진한 것"이라며 "앞으로도 국민안전과 이용자 편의 증대를 최우선 가치로 두고 여객운수업 제도를 지속적으로 개선해 나가겠다"고 밝혔다.

우원식 의원 '택시·버스 친환경차에 연료 보조금 지원돼야'

여객자동차운수사업법 개정안 발의, 친환경차 전체로 확대 주문

전기나 수소 등 친환경 연료를 사용하는 여객 운송 사업 차량에 연료 보조금을 지급하자는 국회 입법이 발의됐다.

국회 우원식 의원(더불어민주당, 서울 노원 을)은 여객자동차 운수사업법 개정안을 대표 발의하고 친환경차 전체를 유가보조금 지급 대상에 포함시키자고 제안했다.

여객자동차운수사업법에서는 '여객자동차운송사업'을 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업으로 규정하고 있어 택시나 버스 등이 대상에 포함된다.

이들 차량에는 화석연료를 사용하는 자동차의 경우 유가보조금이 지급되고 있는데 친환경 차량은 유가보조금 지원 대상에서 제외되고 있다.

친환경차량은 '환경친화적 자동차 개발 보급 촉진법'에 규정된 전기, 수소차와 하이브리드차 등이 포함된다.

우원식 의원에 따르면 서울시는 올해부터 친환경 전기택시 보급을 위해 300대에 최대 1,800만원을 지원하는 등 정부와 지방자치단체 별로 친환경 이동수단 보급을 활성화하기 위해 노력 중이다.

이와 관련해 시민들이 자주 접하는 대중교통 수단을 친환경자동차로 전환하기 위해서는 친환경차량의 연료나 동력원의 충전비용도 지원해야 한다는 의견이 있다는 설명이다.

지난 해 수소차의 대중교통화 촉진을 위해 충전비용을 지원할 수 있도록 했지만 전기차나 친환경 하이브리드 자동차

와의 형평이 맞지 않는다는 비판이 있었다는 점도 언급했다.

특히 하이브리드 차량은 2010년대 중반 정부 차원에서 택시 보급을 위한 지원 사업을 펼친 적이 있는데 하이브리드 택시를 구매했던 택시운전자들은 유가보조금 지원 차이를 받고 있다고도 지적했다.

이와 관련해 우원식 의원은 지자체에서 수소차 충전 비용 보조 근거가 명시되어 있는 여객자동차운수사업법령을 개정해 지급 대상을 친환경자동차 전체로 확대하자고 주문했다.

한편 현행 법령에 따르면 특별시·광역시와 각 시·군은 대통령령으로 정하는 운송사업자가 '환경친화적 자동차 개발 보급 촉진법'에 근거한 수소차를 운행



▲ 국회 우원식 의원(더불어민주당, 서울 노원 을)

하기 위해 수소를 충전할 때 그 비용의 전부 또는 일부를 보조할 수 있도록 규정하고 있다.

코로나 19 장기화 따른 개인택시 특별 지원 시행



- ✓ 국토교통부, 전액 국고로 사업자 한명당 40만원 지급
- ✓ 개인택시조합 통해 신청서 접수, 교통안전공단서 지급 요건 확인
- ✓ 소상공인 희망회복자금 수령 통장에 입금, 12월까지 지급 기한 설정

국토교통부가 코로나-19 장기화로 영업 환경이 악화되고 소득이 감소한 개인택시 사업자를 대상으로 특별 지원을 시행한다.
이를 위해 '2021년 개인택시 특별 지원 업무처리 지침'을 마련해 전액 국고로 사업자 한 명당 40만원을 일시 지급한다.
지원금 지급은 올해 12월까지이며 소상공인 희망회복자금 수령 통장에 입금된다.
다음은 국토교통부 업무처리 지침 중 주요 내용이다.

- 이의신청서 접수 및 한국교통안전공단에 송부
- * 신청서 및 이의신청서 접수 등은 해당 조합의 주 사무소가 속한 사업구역의 모든 개인택시기사를 대상으로 함
- 지방자치단체(협조)
 - 공고일 이전 발생한 개인택시기사 면허 변동 상황 및 행정처분 상황 입력 등 운수종사자관리시스템 자료의 정확도 제고

◇ 예산 운영

○ 총 예산액 : 660억원

보조사업(세부사업명)	내역사업
코로나19 대응 개인택시 특별지원	개인택시기사 특별지원

- 보조율 : 국고 100%
- * 본 사업은 전액 국고보조사업이므로 사업운영비로 사용 불가
- 사업을 수행하는 한국교통안전공단은 국고보조금통합관리시스템(e나라도움)을 활용하여 사업비 집행 현황을 수시로 관리

◇ 중복수급 관련

- 운송사업 업종 간 중복 수급 금지 등
- * 법인택시, 전세버스, 노선버스 등 코로나19 관련 지원금 중복수급 금지 (5차 재난지원금 중 코로나 상생 국민지원금은 중복 수급 가능)
- 부정수급 예방을 위해 지원신청서 접수 시 보조금 수령자(지원대상자)가 부정수급 관련 약서에 서명 또는 날인했음을 반드시 확인

◇ 사업 추진 일정

(1) 세부추진일정(안)

	추진 내용	시기
①	한국교통안전공단에 예산 배정 통보·지침 고지 * 업무처리 지침은 개인택시운송사업조합연합회, 지역조합에도 동시 고지	8.25월 넷째 주
②	국토교통부 홈페이지에 공고 및 신청서 접수 * 개인택시기사에 지원금 신청 방법 및 기간 등 안내, 지역조합에서 접수 시작	8.27(예정)
③	예산 교부 신청(한국교통안전공단→국토부)	8.27
④	국토교통부, 예산 교부	8.31
⑤	소상공인 희망회복자금 지급자료 통보 (중소벤처기업부→한국교통안전공단)	8.25~ 사업종료 시
⑥	지원금 신청서 접수 및 확인 (개인택시기사→지역 개인택시운송사업조합(지부)→한국교통안전공단) * 지역별 개인택시운송사업조합(지부)에서 신청서 접수 및 기재사항 등을 확인한 후 운수종사자관리시스템을 통해 지원금 신청내용 입력 제출(수시)	8.27~ 사업종료 시

◇ 특별지원금 지급대상

- 다음 각 호의 조건을 모두 만족하며, 지원신청서를 제출해 지급요건 충족 여부가 확인된 개인택시기사를 대상으로 특별지원금 지급
 1. 소상공인 희망회복자금을 수령한 개인택시기사
 2. 공고일(8.27) 현재 영업 중인 개인택시기사(운수종사자관리시스템을 통한 비교·검증)
- * 운수종사자관리시스템에 등록(공고일 현재 영업 중이나 운수종사자관리시스템에 미등록된 개인택시기사는 관할관청을 통해 추후 등록하는 경우에도 인정되며, 관할관청을 통해 한국교통안전공단에 면허 현황 통보 조치 필요)되어 있어야 하며, 면허 취소, 양도·양수, 사망·상속, 폐업 상태가 아닐 것(소상공인 희망회복자금을 지급받은 개인택시기사가 「여객자동차 운수사업법」 제16조제1항에 따라 휴업허가를 받은 경우에는 계속 영업 중인 것으로 간주)

◇ 지원금 지급 방식

- 한국교통안전공단이 직접 사업수행(계좌입금 등)하는 것을 원칙으로 함
- 다만, 신속하고 원활한 지원금 신청·집행을 위해 사업공고는 국토교통부가 직접 수행하고, 지원신청서 접수 및 취합 등 일부 업무는 지역 개인택시운송사업조합에게 위탁 수행함
- * 「여객자동차 운수사업법」 제55조(사업) 조합은 다음 각 호의 사업을 행한다.

1. 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 여객자동차 운수사업자의 공동 이익을 도모하는 사업,
2. ~4. (생략),
5. 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 업무의 처리

◇ 보조금 지원 관련 역할 및 임무

- 국토교통부(모빌리티정책과)
 - 업무매뉴얼 제정 및 사업공고
 - 한국교통안전공단에 예산 배정 및 교부결정
 - 사업 진행과정 점검 및 애로사항 대응
 - 사업 전반에 관한 모니터링, 평가
 - 보조사업자의 정산보고 관리 및 환수, 부정수급 시 관계법령에 따른 처분
- 한국교통안전공단
 - 사업의 수행 및 관리, 운영 총괄
 - 소상공인 희망회복자금 수령여부 등 확인
 - 보조금 교부신청, 지원금 대상자 선정 및 지급
 - 사업비 정산보고 및 보조금 반납
- 지역 개인택시운송사업조합(지부)
 - 조합원 등에 사업 홍보 및 안내
 - 지원신청서 접수 및 확인, 운수종사자관리시스템에 신청내용 입력



⑦	지급요건 충족 여부 확인(한국교통안전공단) * 소상공인 희망회복자금 지급자료, 운수종사자관리시스템 등을 통해 소상공인 희망회복자금 수령 및 면허 취소 등 지원금 지급대상 유효여부 등 확인	수시
⑧	지원금 지급 여부 결정 통보 (한국교통안전공단→지급 대상자) * 신청자에 대해 각 해당 요건 확인 후 결과 통보 및 순차 지급	수시
⑨	지원금 지급 (한국교통안전공단→지급 대상자) * 지원금 지급 확정 통보 후 5일 이내 지급	9월 초~
⑩	지급 완료 및 정산(한국교통안전공단→국토부)	12월 말

* 일정은 보조사업 승인·예산배정 상황 등에 따라 변경될 수 있음

○ 이의신청 접수 일정

	추진 내용	시기
①	선정 결과 불복 시 개인택시기사별 이의신청 (지역 개인택시조합 또는 소속 지부 접수) * 단, 11.1 이후 부지급 통보자는 12.20까지	~11.30까지
②	이의신청 검토(한국교통안전공단)	11월~12월 말
③	지급 대상자 통보 및 지급 완료(한국교통안전공단)	~12월 말

* 상기 일정은 사업추진 상황에 따라 변경될 수 있음

(2) 지원금 신청, 지원요건 확인 및 지원금 지급

가. 지원금 신청 및 신청서 취합 제출

- ☞ 신청서를 제출하는 방법은 직접 방문, 우편, 팩스 모두 가능 → 공고 시 접수처 및 접수방법을 구체적으로 기재
- ☞ 지역별 개인택시운송사업조합은 개인택시기사가 제출한 신청서를 접수·확인하고 운수종사자관리시스템을 통해 신청서 내용 입력 및 신청서 원본을 한국교통안전공단으로 제출

- ① 소상공인 희망회복자금 수령 개인택시기사
 - 해당 개인택시기사는 지원 신청서를 지역 개인택시운송사업조합에 제출
 - 지역별 개인택시운송사업조합은 소상공인 희망회복자금 수령여부 및 신청서 기재 사항 누락여부 등을 확인하고 운수종사자관리시스템을 통해 신청내용 입력 (수시, 붙임2 참고) 및 신청서 취합제출

〈지원금 신청기간〉

소상공인 희망회복자금 수령일	신청서 접수기간
8.17.~10.31.	공고일~11.30.(화)
11.1이후	11.1.~12.10.(금)

- * 신청서 및 첨부서류 양식은 <서식2> 참고
- * 개인택시기사 본인이 직접 한국교통안전공단에 신청 불가함에 유의
- * 원본자료(신청서) 제출 시기·방법 등은 지역 개인택시운송사업조합과 한국교통안전공단이 별도 협의 추진
- ② 소상공인 희망회복자금 미수령 개인택시기사
 - 해당 개인택시기사는 신청자격이 없음을 안내(지역 개인택시운송사업조합)
- ③ 보완이 필요한 경우 보완요청도 가능하며, 10일 이내 보완하지 않을 경우 부지급 결정될 수 있음을 안내
- * 보완요청 10일 기간 산정 시 공휴일 미포함

〈희망회복자금 지원 시기〉

시기	대상
신속 지급	1차 (8.17일~) - 버팀목자금플러스 既수급자* 중 희망회복자금 지원대상 * 집합금지·영업제한·경영위기업종(업종 매출감소율 20% 이상) 및 일반업종 일부(업종감소율 10%이상 20%미만)
	2차 (8.30일~) - 1인 다수사업체, -지자체가 추가한 방역조치 이행 사업체 - 매출감소 기준 확대로 지원대상에 추가된 사업체 - '21.3월 이후 개업 사업체 등
확인지급 (9월말 예정)	- 개별 증빙자료 확인(공동대표, 미성년 대표자 사업체 등) - 지자체가 추가한 방역조치 이행 사업체 중 신속지급 미포함 사업체 - 지원금 변경 등
이의신청 (11월말 예정)	-확인지급 신청 후 지원대상자 아님 통보받은 경우

* 출처 : 중소벤처기업부 공고 제2021-485호, 「희망회복자금」 시행 공고(1차)

나. 지급 대상 충족여부 확인(9월 초~)

- 소상공인 희망회복자금 수령 여부, 신청서 제출자료 및 운수종사자 관리시스템 (<https://tsdms.kotsa.or.kr>, 한국교통안전공단)을 통해 지원 대상 충족 여부 등 중복 여부 확인
- 확인이 완료된 개인택시기사에 대해서는 순차적으로 지원금 지급

다. 지원금 지급여부 결정 통보 및 이의신청 안내(9월 초~)

- 한국교통안전공단은 지원금 지급여부를 결정한 뒤, 대상자에게 결정 내용을 문자 메시지 등을 통해 직접 통보
- * 지원금 지급 여부 결정 통보 등은 요건 확인 후 순차적으로 통보 가능
- * 지원금은 지급 확정 문자 통보 후 5일 이내 지급 예정
- 부지급 대상자에게는 부지급 통보에 불복하는 경우, 11월 말까지(단, 11월 이후 통보자는 12.20까지) 이내 이의신청이 가능함을 안내**(이의신청서 서식4 참조)
- * 부지급 사유, 이의신청 방법을 상세히 안내

〈부지급 통보 및 이의신청 안내 예시〉

◆ 귀하는 사업공고일 이전 양도양수한 것으로(예시) 확인되어 부지급 결정되었습니다. 이의 신청은 11.30.까지(부지급 통보일 제외) 가능합니다. 지역 개인택시조합 또는 소속 지부로 이의신청서(사업공고문 참조) 및 증빙서류를 제출하시기 바랍니다.

라. 지원금 지급(~12월)

- 요건을 충족한 개인택시기사에게 40만원 일시지급(확인되는 대로 순차지급 가능)
- 지급은 소상공인 희망회복자금 수령 통장으로 직접 지급

(3) 예산확정 및 교부

- 한국교통안전공단은 예산 배정액을 통보 받으면 교부신청서를 국토교통부에 제출 (~8.27)하고, 국고보조금통합관리시스템(e나라도움)을 통한 예산 교부 준비 완료

(4) 이의신청

- 개인택시기사별 이의신청(부지급 통보 일부터 11.30까지, 단, 11월 이후 통보자는 12.20까지) → 이의신청 검토(11월~) → 지급대상자 통보 및 지급
- * 이의신청서는 11월부터 검토하여 순차적 지급 예정(사업 추진상황에 따라 변경 가능)
- 지역 개인택시운송사업조합(지부)은 이의신청자 현황(서식5)을 작성하여 이의신청서(증빙자료 포함)와 함께 한국교통안전공단으로 송부(직접 또는 등기우편)
- * 이의신청서는 한국교통안전공단에서 직접 검토 후 처리 예정(이의신청서 취합자료 제출 시기는 지역 개인택시운송사업조합과 한국교통안전공단이 별도 협의 추진)

우리조합 NEWS

[경기조합] 김진섭 이사장 LPG 부가세 감면 위한 '조세특례제한법'개정 입법 활동 전개

국회 김주영·김영진 의원 면담, 협조 요청
개인택시 감차·복지 재원 확보 필요성 설명

경기도개인택시조합 김진섭 이사장은 더불어민주당 김수흥의원(전북 익산시 갑)이 대표발의한 조세특례제한법 일부 개정법률안의 조속한 통과를 위해 경기도 내 기획재정위원회 조세소위원회 소속 더불어민주당 김주영(김포시갑), 김영진(수원시병) 의원들을 만나 입법활동을 전개했다.

김수흥 의원이 대표발의한 조세특례제한법 개정안 주요 내용은 개인택시사업자의 연료부가세 감면을 통해 택시 과잉 공급과 코로나19로 인해 경영이 악화되고 있는 개인택시업계의 감차 및 복지 재원을 마련하려는 것으로 이 법안이 통

과될 경우 연간 200억의 금액을 개인택시업계의 복지 및 감차재원으로 사용할 수 있게 된다.

현재 법인택시는 연매출 부가세액 99%를 감면 받아 운수종사자 처우개선 및 복지자금, 감차재원 등으로 사용하고 있다.

김진섭 이사장은 “김주영, 김영진의원 이 개인택시 업계의 어려운 현실을 감안해 해당 법안이 조속히 통과될 수 있도록 적극 협조 하겠다는 입장을 밝혔다”고 말했다.

또한 '코로나19의 장기화로 개인택시업계와 일반택시 업계 모두가 힘든 시간



▲ 김진섭 이사장이 국회 김주영 의원을 만나 LPG 부가세 감면 법안 처리를 요청했다. 사진은 송춘옥 부이사장(왼쪽부터), 김진섭 이사장, 김주영 의원, 김성중 부이사장, 유득현 김포시조합장

을 보내고 있는 상황에 일반택시 사업자와 면혜택을 적용 받아 감차 및 개인택시사업자의 복지재원으로 사용할 수 있도록 하겠다'며 '개인택시 업계도 연료부가세 감

경기조합 '지역 상생 플랫폼 리본택시 사업' 추진



▲ (쥬티원모빌리티 문진상 대표(왼쪽부터), 경기조합 김진섭 이사장, 경기도택시조합 심재천 이사장, (쥬코나투스 김기동 대표가 업무 협약 이후 기념촬영을 하고 있다.

경기도법인택시조합과 리본택시 사업추진 업무협약 체결

지난 7월 23일 경기조합 김진섭 이사장은 경기도택시조합(이사장 심재천), (쥬코나투스(대표 김기동), (쥬티원모빌리티(대표 문진상)와 지역 상생플랫폼 리본택시 사업 추진을 위한 업무협약을 체결했다.

경기조합에 따르면 리본택시는 앱 호출뿐만 아니라 전화로도 택시 예약이 가능한 플랫폼 서비스로, 수수료가 카카오 택시보다 저렴해 지역 상생 기반의 앱으로 높게 평가받고 있다.

체결된 협약에 따라 이들 조합은 리본

택시 운영사인 (쥬코나투스·(쥬티원모빌리티가 제공하는 플랫폼 서비스에 가입하기로 결정했다.

또 이들 업체는 운수종사자의 수익 증가를 위해 다양한 지원 방안을 모색하기로 했다.

김진섭 이사장은 “현재 지역 택시업계는 대기업이 택시호출시장을 독점, 수수료 문제 등으로 어려움을 겪고 있다”며 “이번 협약을 계기로 택시업계가 급변하는 모빌리티 시장을 선도할 수 있도록 하겠다”고 말했다.

김진섭 이사장, '가맹사업거래 공정화 법률 개정' 적극 건의

김진섭 이사장은 더불어민주당 최인호(부산 사하구갑)의원이 대표발의한 가맹사업거래의 공정화에 관한 법률 개정안의 조속한 통과를 위해 경기도 내 정무위원회 소속 국민의힘 유의동(평택시을)의원을 만나 우리 업계 의견을 건의했다.

김진섭 이사장은 “최근 택시 호출 시장의 80%를 점유하고 있는 일부 가맹본부가 택시 운송가맹점 또는 운수종

사자에게 과도한 수수료를 받고 있어 택시 업계의 부담이 가중되고 있다”며, “가맹본부가 개인택시 사업자 또는 운수종사자로부터 받을 수 있는 수수료율의 한도를 정하고, 수수료율을 결정하거나 변경할 때에는 택시단체 및 관할 지방자치단체의 장과 협의하도록 규정해 어려움을 겪고 있는 운수종사자를 보호해야 한다”고 말했다.

(글·경기조합)



▲ 김진섭 이사장이 국회 유의동 의원을 만나 가맹사업거래 공정화 법률 개정안의 조속한 통과에 힘 써줄 것을 요청했다. 사진은 송춘옥 부이사장(왼쪽부터), 김진섭 이사장, 유의동 국회의원, 임형식 평택시조합장, 정영섭 평택시지부장, 전병국 전무가 기념 촬영하는 모습.

안전속도



승객 신호등

타고 내릴때는 비상등 켜기



보행자 신호등

학교앞, 주택가는 서행하기



안전 신호등

안전속도 50-30
생활화하기





2021년 주요 사업 추진실적

1 택시 불공정 배차에 대한 공정위의 신속한 조사결과 발표 재요청

□ 정부는 국내 IT산업 발전에 따른 승객의 교통편의 증진을 목적으로 플랫폼과 택시를 결합한 '여객자동차운송플랫폼사업' 도입을 위해 관련법인 「여객자동차운수사업법」 및 하위법령을 개정하여 시행('21.4.8.) 중에 있다.

- 법령 시행 전 정부는 조속한 플랫폼 택시산업의 안착 및 활성화를 위해 '규제 샌드박스'를 통한 시범사업을 허가하는 등 택시 가맹사업 면허기준을 완화하고, 택시 업계 또한 정부 시책에 적극 동참하여 선진화된 택시산업 발전을 위해 각고의 노력을 다하였다.
- 그러나 플랫폼 택시 호출 시장에 있어 독점적 지위를 가진 카카오모빌리티(카카오T)의 소위 '갑질황포'가 발생하며, 특히 동일 플랫폼 내 자회사('KM솔루션') 가맹택시에 배차를 몰아준다는 의혹이 야기되었다. 이를 뒷받침 하는 지자체 실태조사 및 각종 언론*을 통해 밝혀진 현상증명에 따라, 의혹은 합리적인 의심으로 커져갔고, 이에 택시업계는 카카오모빌리티로부터 진상에 대해 해명을 요구했지만, 여전히 묵묵부답으로 일관하고 있다.
- 이에 택시업계는 직접 문제해결에 나서기 위해 공정거래위원회를 대상으로 강력한 조사 및 시정을 촉구하는 등의 진정서를 택시 4개 단체 명의로 세 차례에 걸쳐 제출('20.9.8, '21.1.5, '21.4.20.)하였고, 이에 공정위는 카카오모빌리티의 불공정 거래행위에 대한 현장조사를 진행('21.1.16.~) 중에 있다.

□ 그러나 기대와 달리 반년이 넘도록 아무런 결과가 나오질 않고, 택시 호출 시장이 특정업체의 독점적 폐단으로 굽아가는 현 상황에서, 최근 공정위의 사건처리 기간 연장 통보('21.8.4.)의 소식을 접하게 되었다. 이에 택시 4개 단체는 공정거래위원회에 다음과 같은 내용을 강력히 촉구하는 진정서를 제출('21.8.20.)하였다.

- ① **카카오모빌리티 조사에 대한 공정위의 강력하고 신속한 조사 및 결과발표요청**
- ② **위반행위에 대한 엄중한 시정 조치와 독점적 지위를 규제할 제도적 장치를 마련해 줄 것**

2 카카오 황포 규탄 택시 4개 단체 성명서 발표 및 중개사업 개선 건의

□ 카카오모빌리티는 기존 정액제(1,000원)로 운영하던 스마트호출 요금을 최대 5,000원으로 인상함을 발표('21.8.4.)하였다. 이러한 카카오모빌리티의 일방적인 호출 요금 인상은 택시요금 인상과 동일한 효과를 발생시킬 뿐만 아니라, 준 대중교통에 해당하는 택시의 공공교통에 대한 사회적 책임을 방기한 채 이윤추구만을 목적으로 하고 있다고 밖에 생각할 수 없다.

□ 이에 택시 4개 단체는 택시업계의 총체적 부실을 야기하고 사회적 책임을 방기하는 카카오모빌리티의 일방적인 호출요금 인상을 즉각 철회할 것을 요구하는 성명서를 발표하는 한편, 중개사업과 관련하여 이해당사자 간 충분한 사전협의 등 개선명령 규정 신설과 같은 제도적 장치를 마련하여 줄 것을 국토교통부에 건의('21.8.11.)하였다.

□ 국토교통부는 택시운송사업의 한정면허에 대한 근거를 명확히 규정하기 위해, 관할

3 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정령안에 대한 건의

관청이 조례로 업무범위, 차종, 운행방법, 면허기간, 보조금 지급 등을 정하여 한정면허하도록 하는 내용으로 시행규칙 개정령안을 입법예고('21.6.7.)하였다.

□ 이에 택시 단체 양 연합회는 다음과 같은 문제점을 고려하여 택시운송사업 한정면허와 관련한 국토부의 입법예고안에 대하여 반대의견서를 제출('21.7.9.)하였다.

- ① 시·도지사가 조례로 발급을 규정하여 **한정면허를 남발 우려**와 신규면허가 제한된 기존 운송사업자에 대한 **형평성 논란** 및 **수익 저하 초래**
- ② 정부의 **감차정책 역행** 및 운송사업자 간 **과당경쟁으로 인한 경영난 가속**
- ③ 업무범위 및 기간을 정하더라도 **면허갱신 등으로 사업을 지속할 수 있다는 점**에서 **한정면허에 신중할 필요**
- ④ 관할관청의 택시운송사업에 대한 한정면허권이 **택시 면허 대기자들의 민원해소를 위한 수단으로 전락될 우려**

□ 이와 관련하여 국토교통부는 택시운송사업 한정면허도 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 총량제 적용 대상이며, 향후 택시 사업구역별 총량제 지침 개정 시 이를 명확히 하여 택시업계의 우려를 해소할 계획임을 회신('21.7.21.)하였다.

4 도로교통법 시행규칙 일부개정령안 건의(안전속도 5030)

□ 정부는 날로 심각해지는 어린이 보호구역 및 일반도로 내 교통사고와 이로 인한 사망사고 발생 문제를 해결하는 방안으로 「안전속도 5030」이라는 통행속도 감속 정책을 수립하여, 부산에서 첫 시범사업을 시작(영도구 '17.9, 전면 시행 '20.5.12.)하는 한편, 도로교통법 시행규칙의 개정('19.4.17.)을 통해 전국에 「안전속도 5030」을 시행('21.4.17.)하였다.

- 하지만 최근 한 커뮤니티에서 실시한 여론조사에 따르면 「안전속도 5030」 정책 시행을 반대하는 의견이 응답자의 50% 이상으로 가장 높게 나왔으며, 이와 관련하여 제도 개선을 요청하는 민원이 증가하고 있는 실정이다.
- 특히 정부가 시행하고 있는 「안전속도 5030」은 ① 지역의 도로상황, 여건 및 보행자 통행 정도 등을 평가하지 아니한 채 통행속도를 일괄적으로 하향했다는 점, ② 통행속도 하향에 따른 이산화탄소, 질소화합물 등 오염물질 배출 증가로 환경오염도가 상승할 수 있다는 점, ③ 안전속도 5030 시행과 과속으로 인한 교통사고 발생 건수 감소 간의 인과관계를 설명하기에는 부족하다는 점, ④ 통행속도 하향에 따른 이동시간, 운송시간 증가로 사회적 비용 상승 및 부가가치 생산량 감소에 대한 비판이 제기되고 있다는 점 등을 고려할 때 과도하고 일방적인 정책이라는 평가에서 자유로울 수 없다고 할 것이다.

□ 이에 택시 4개 단체는 「안전속도 5030」이 안고 있는 문제점들을 해소하고 효율적이고 원활한 교통흐름 및 소통을 도모하고자 **보행자 통행이 적은 심야시간대에는 어린이보호구역 내외와 주거·상업·공업지역의 일반도로에서 통행속도 제한을 완화**하는 내용의 「도로교통법 시행규칙 일부개정」 건의서를 행정안전부장관 및 경찰청장에게 제출('21.7.19.)하였다.

5 개인택시 재난지원금 증액 등 추진

□ 당정은 코로나19 전염병 확산 장기화로 인해 피해를 겪고 있는 국민들에게 재난지원금을 지급할 것을 논의하고 제2회 추가경정예산안을 편성하여 5차 재난지원금 지원을 임시 국무회의를 통해 의결('21.7.1.)하고, 국회에서 코로나19 극복을 위한 상생과 피해회복 지원」을 위한 2021년 제2회 추가경정예산안을 본회의를 통해 확정하였다.

□ 이에 연합회는 개인택시사업을 경영위기업종으로 분류하여 전 개인택시사업자에게 5차 재난지원금인 희망회복자금을 지급하여 줄 것을 청와대를 비롯하여 국회 및 관계부처에 선제적으로 건의하였을 뿐만 아니라, 턱없이 낮게 결정된 개인택시사업자에 대한 희망회복자금 지원금액과 관련하여 **여·야 대표와의 긴밀한 면담으로 임시 국무회의를 통한 「국토부 개인택시 특별지원」을 이끌어내는 등 발 빠르게 대처**하였으며, 주요 추진 내용은 다음과 같다.

◎ 5차 중소벤처기업부 「소상공인 희망회복자금」 및 국토부 특별 지원 추진 내용

일자	주요 내용
'21.07.02.	○ 청와대 비서실, 국무총리, 더불어민주당 대표, 국민의힘 당대표, 기획재정부, 중소벤처기업부 장관에게 건의서 선제적으로 제출 - 5차 재난지원금 「소상공인 희망회복자금」 대상자 선정 시 개인택시사업을 경영위기업종에 포함 건의
'21.07.26.	○ 청와대 비서실, 국무총리, 더불어민주당 대표, 국민의힘 당대표, 기획재정부, 중소벤처기업부 장관에게 건의서 제출 - 개인택시사업자에 대한 「소상공인 희망회복자금」 증액(50만원 →100만원) 건의
'21.07.30.	○ 더불어민주당 송영길 당대표 간담회 ○ 연합회장 박권수, 부회장 차순선, 김승일 참석 - 개인택시사업자에 대한 「소상공인 희망회복자금」 증액(50만원 →100만원) 건의
'21.08.09.	○ 국민의힘 이준석 당대표 간담회 ○ 연합회장 박권수, 경북조합 김광호 이사장, 이재춘 상주시지부장 참석 - 개인택시사업자에 대한 「소상공인 희망회복자금」 증액(50만원 →100만원) 건의
'21.08.13.	○ 더불어민주당 김종욱 정책위원회 기획재정 수석전문위원 면담 ○ 연합회장 박권수, 연합회 이사장단 참석 - 개인택시사업자 「소상공인 희망회복자금」 낮은 지급 금액에 대한 대책방안 마련 강력 건의

6 택시연료 LPG(부탄) 가격안정화 건의

■ 택시업계는 코로나19 장기화로 탑승 승객 감소에 따른 매출 급감에 봉착해 있다. 특히 LPG수입사는 국제가격 인상을 이유로 작년 5월 이후 인상·동결을 반복하고, 장기간 지속적인 인상으로 현재 LPG가격은 2014년 11월 이후 7년 만에 가장 높은 수치에 다 달은 상황이다.

- 이에 우리 택시업계는 계속되는 LPG가격 인상과 관련하여 100만 택시가족 생존권 수호를 위해 국회, 산업통상자원부, 공정거래위원회, LPG공급사 등에 가격안정화를 강력하게 건의('21.3.18.)한바 있으나, 수입사는 국제유가 및 환율 상승을 이유로 추가 인상을 시사하고 있어 택시사업자·종사자들의 시름은 더 깊어지고 있다.
- 더구나 다시 한 번 LPG가격이 인상될 경우 코로나19 여파로 직격탄을 맞고 있는 우리 택시업계로서는, 영업에 가장 많은 비중을 차지하는 연료비 인상이라는 이중의 부담으로 존폐의 위기에 직면하게 될 것이다. 이는 비단 택시만의 문제가 아닌 서민연료인 LPG를 사용하는 소상공인들에게 심각한 사회문제화로 연계될 우려가 높은 실정이다.

■ 이에 택시 단체 양 연합회는 서민들이 사용하는 연료 LPG에 대한 가격결정이 소비자에게 부당하고 과도하게 전가되지는 않는지, LPG수입사가 우월적 지위를 이용하여 가격 결정을 하고 있는 것은 아닌지 보아야 할 것이며, 석유 제품 간 상대가격이 준수될 수 있도록 이에 대한 모니터링 및 행정지도를 강화하여 서민연료인 LPG가격이 안정화될 수 있도록 국회, 산업통상자원부, 공정거래위원회 및 LPG공급사에 건의서를 제출('21.7.20, 8.20.)하였다.

7 지자체 대형·고급택시 면허에 관한 규정마련 등 관리·감독 강화 요청

- 현행 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제31조, 제32조에 따라 택시운송사업자는 관할관청에 사업계획 변경 신고를 통해 택지구분 간 전환을 해야 한다.
- 특히 택지구분 중 대형 또는 고급형 택시운송사업의 경우 차량 및 택시서비스 고급화, 플랫폼 기반 택시서비스 활성화 등으로 수요와 접근성이 높아져 사업계획 변경이 수도권을 넘어 전국으로 확대되고 있는 실정이다.
- 하지만 대형·고급택시는 운임·요금, 사업구역, 외부표시에 대한 규제가 자유로운 반면, 이에 준하는 서비스 품질유지 및 운영을 위해 관할관청이 별도의 조례 등을

통해 운영하도록 「여객자동차운수사업법」이나 「택시운영제도 기준에 관한 업무처리 요령」으로 규정하고 있음에도 불구하고, 이에 대한 관할관청의 조례나 운영기준이 미비한 상황이다.

- 특히 비수도권 시·군 단위의 관할관청이 대형·고급택시에 대한 면허 수요가 미미하여 별도 규정이나 조례를 마련하고 있지 않고 상급 시·도조차 시·군 관할관청의 재량에 맡기고 있어 불명확한 운영기준으로 인하여 무분별한 면허허가가 발생하고 있어, 문제의 심각성에 대한 우려의 목소리가 증가하고 있는 실정이다.
- 이에 연합회는 시·군에 위임되어 있는 대형·고급택시에 대한 면허허가권한을 시·도에서 직접 관리할 수 있도록 지자체 위임사무관리 규정 개정 또는 별도의 조례를 마련하고, 대형·고급택시에 대한 명확한 운영기준을 수립할 수 있도록 국토부 차원에서 시·도지사를 통해 강력한 지침을 시달하여 줄 것을 건의('21.8.20.)하였다.
- 이와 관련하여 국토부는 공문을 통해 '지자체가 조례 또는 규칙으로 정하는 운송사업의 구분변경은 신고제가 아닌 허가제로 운영할 수 있으므로 고급·대형택시 및 중형 등 택시 운송사업간의 분쟁이 발생하지 않도록 시·도 관할 택시 사업유형을 적절히 관리'하도록 관할관청에 요청('21.8.26.)하였다.

8 택시 차량 취득세 감면 추가지원 건의

- 행정안전부는 「지방세특례제한법 일부개정법률안」 입법예고를 통해 올해 12월 31일부로 일몰되는 택시 차량 구입 시 취득세(영업용 1천분의 40) 50% 감면 기한을 2024년까지 3년간 연장함을 공고하였다.
- 하지만 코로나19로 인한 사회적 거리두기 강화로 급격한 매출감소와 이로 인한 유례없는 경영난을 겪고 있는 택시업계로서는 '바람 앞에 등불'과 같은 위태로운 상황에서 감면 기한의 연장으로는 포스트 코로나를 준비하는데 힘겨울 수밖에 없는 것이 사실이다.
- 이에 택시 4개 단체는 택시업계 사업유지 및 경영개선을 통한 포스트 코로나를 준비하는데 크게 기여하고자, 2024년까지 한시적으로 택시에 대한 취득세를 면제하여 줄 것을 행정안전부 장관에게 건의('21.8.30.)하였다.

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

[성명서]

국민과 택시업계 기망하는 카카오의 허구적 상생안 거부한다! 카카오 독점 규제법안 즉각 법제화하라!

우리 택시업계는 '19년 3월 사회적 대타협 기구를 통해 국민들에게 편리한 택시서비스 제공과 택시산업과 공유경제의 상생 발전이라는 합의를 겸허히 받아들이고, 새로이 도입된 플랫폼 택시의 조속한 안착과 상생을 위해 각고의 노력을 다하여 왔다.

그동안 성명서 등을 통한 솔한 택시업계의 문제제기와 대화요구에도 묵묵부답이던 카카오모빌리티는, 카카오가 문어발식 확장과 골목상권 침해에 대한 택시업계 등 소상공인, 언론과 정부, 국회의 전 방위적 비판에 골목상권에서의 철수를 발표함과 동시에, 스마트호출 서비스 폐지 및 프로모션비 이용료 인하, 지역별 가맹택시 사업자와의 상생 협의회 구성을 주요 내용으로 상생안을 발표하였다.

그러나 카카오모빌리티의 상생방안은 스마트호출

수수료 인상에 대한 국민적 비난을 잠재우기 위한 여론몰이에 불과한 것으로, 프로모션비 이용료를 인하하기는 하였으나 이는 스마트호출 수수료 폐지에 따른 카카오모빌리티의 이익보전을 위한 것일 뿐이며, 프로모션비 제도는 가입자와 비가입자 간의 극심한 갈등과 대립을 야기하는 것이 본질적 문제점이라 폐지를 주장하였음에도 소폭 인하여 그치는 것은 택시업계를 기망하는 것으로 상생방안이 될 수 없다.

더구나 지역별 가맹사업자들과의 상생 협의회를 구성하겠다는 것 또한 지역별 사탕발림으로 위기를 모면하고 여론을 무마하기 위한 미봉책에 불과할 뿐만 아니라, 여론몰이를 통해 국민과 택시업계 내부를 갈라치기하는 행태로 밖에 볼 수 없다.

카카오의 불공정행위 처벌하고 독점 규제법안 제정하라!

이에 우리 택시 4개 단체는 택시 4개 단체의 진정에 따라 공정거래위원회의 조사가 진행 중인 카카오의 택시 호출시장 독점에 따른 불공정행위를 철저히 조사하고 엄벌함으로써 택시호출시장의 공정성을 확보할 수 있도록 할 것을 강력히 촉구한다.

또한 국회에 제출된 플랫폼 공정화에 관한 여러 법률안들을 조속히 입법화함으로써 더 이상 거대 자본을 등에 업은 플랫폼대기업이 골목상권을 좌지우지하며 이속을 췌기 위해 서민경제의 고혈을 빨아대는 것을 방지하고, 경제적 약자인 소상공인과 플랫폼업계가 상생 발전할 수 있는 기틀을 마련할 것을 강력히 촉구한다.

2021. 9. 16.

전국택시노동조합연맹
전국개인택시운송사업조합연합회

전국민주택시노동조합연맹
전국택시운송사업조합연합회

TS 한국교통안전공단

한국교통안전공단 창립 40주년,

안전하고 지속가능한 미래 모빌리티 시대를 열어갑니다



www.kotsa.or.kr