

# 전국개인택시- 연합회신문

신년호 | 2021년 1월 11일

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 ●

### 개인택시 피해없는 플랫폼운송(Type 1) 안착에 전력

16만 5천명 조합원 권익 보호에 최선 다할 것

존경하고 사랑하는 16만 5천 사업자 여러분!

희망찬 신축년 흰소띠해가 밝았습니다. 여러분 모두 건강하시고 평안한 한해가 되기를 진심으로 기원합니다.

지난 경자년은 우리가 일찍이 경험해보지 못한 한해였습니다.

코로나19 팬데믹으로 전세계적으로 경제가 위축되고 수많은 인명피해가 발생했으며 국내적으로는 생산활동 저하와 경기침체의 여파로 우리 개인택시사업자들의 고통은 너무나도 컸습니다.

국내·외적으로 어려운 환경 속에서도 당 연합회는 시·도조합과 함께 사업자 여러분을 위한 많은 성과를 이루어 냈습니다. 우리의 기나긴 투쟁 끝에 대여자동차를 이용해 불법여객운송을 자행하였던 '타다'가 해당 서비스를 전면 중단하였습니다.

정부 또한 신산업에 따른 기존 운송시장과의 마찰을 방지하기 위해 여객자동차운송플랫폼사업을 신설하는 등 여객법을 대폭 개정하는 계기가 되었습니다.

또한 우리의 오랜 숙원이었던 개인택시

면허 양수기준을 완화함으로써 무사고 운전경력자도 교통안전교육 이수 후 개인택시면허를 양도·양수할 수 있도록 제도가 개선되었습니다.

이와 더불어, 부가가치세법 개정에 따라 간이과세자 기준이 4천8백만원에서 8천만원으로 상향되었고 부가가치세 면제기준 또한 3천만원에서 4천8백만원으로 상향되었으며, 조세특례제한법 개정에 따라 간이과세자 개인택시사업용 차량 부가가치세 면제기한이 '22.12.31.까지 2년 연장되는 등 택시제도 개선을 비롯하여 전면적인 세제 개편이 이루어졌습니다.

이는 우리 개인택시사업자들의 보다 나은 경영환경 제공과 택시업계 활성화에 있어 기폭제 역할을 할 것이라 믿어 의심치 않습니다.

이 모두가 우리 16만 5천여 조합원들의 수고와 응원이 결집되어 얻은 과실이기에 더욱 값진 결과라 생각하며, 다시 한번 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

존경하는 개인택시사업자 여러분!

2021 신축년! 우리에게 여객자동차운송플랫폼사업이라는 새로운 숙제가 시작

됩니다.

본격적인 운송플랫폼사업이 시작되기 전 여객자동차운수사업법 하위법령 개정이 남아있으나 플랫폼운송사업(Type 1)의 택시 총량 내 허가, 차등·유예없는 기여금 징수, 공정한 콜 배분, 합리적인 수수료 등 세밀한 검토를 통해 우리 개인택시사업자들의 피해방지는 물론, 향후 플랫폼 택시 시장이 성공적으로 안착되도록 전력을 다하겠습니다.

우리 개인택시업계는 급변하는 시대상황에 따라 이제껏 경험해보지 못한 새로운 변화와 혁신을 요구받으며, 시시각각 변화하는 환경 속에서 선제적으로 대응하지 못하면 도태될 수밖에 없는 엄중한 현실에 직면하고 있습니다.

우리 개인택시업계도 시대상황에 부응하여 유연하고 기민하게 대응해야 할 것입니다.

코로나로 인해 전 국민이 힘든 시기이지만, 올해 또한 당 연합회는 심기일전하여 16만 5천여 우리 개인택시사업자들의 권익보호와 불합리한 제도개선에 최선을 다할 것을 약속드립니다.



현재 코로나19가 언제 종식될지 아직 기약할 수는 없지만 은근과 끈기와 함께, 위기에 강한 우리 민족의 기질상 곧 극복하리라 믿습니다.

전국 각지에서 코로나19 방역을 위해 고군분투하시는 시·도조합 이사장님을 비롯한 사업자 여러분께 지면을 통해 격려와 감사의 마음을 전합니다.

사업자 여러분 모두의 가정에 건강과 평화가 함께하기를 기원합니다.

새해 복 많이 받으십시오. 감사합니다.

**酒유 하셨습니까?**  
술 취한 자동차는 도로 위의 흉기입니다

음주운전 교통사고 사망자 100명 중 13명, 한해 500명이 넘는 사람이 교통사고로 사망하고 있습니다. 가볍게 마신 술 한잔에 잡은 운전대는 당신을 살인자로 몰고 갑니다. 음주운전은 잠재적 살인행위인 동시에 자살행위입니다.

**도로교통공단**

초대석

## 국회 김교흥 의원 (더불어민주당, 인천 서구갑)



## 개인택시는 대표적인 서민 교통 수단, 대중 교통 한 축 담당

- 교통 사각지대 해소 역할 택시 활성화 위해 정부 정책 지원 절실 등
- 택시부제 폐지 등 규제 완화로 업계 부담 덜어줘야
- 수요응답형 택시 등 다변화되는 이용자 요구에 맞춘 지원방안 고민돼야

**Q** 전국 개인택시사업자들에게 신년 인사 부탁드립니다.

**A** 2021년 신축년(辛丑年) 새해가 밝았습니다.

‘흰 소’의 해를 맞아 풍요와 부의 상징인 소의 기운이 존경하는 전국 16만 5천여 개인택시사업자 여러분 가정에 널리 퍼지길 기원합니다.

지난 한해 코로나19 위기를 겪으며 국민들께서 전혀 없는 경제적 고통과 생활의 불편을 감내해야 했습니다.

안타깝고 송구한 마음입니다.

정부는 방역과 경제에 총력을 다하고 있습니다.

또한 안전성과 효과를 확인하면서 치료제 사용과 백신 접종을 최대한 앞당기도록 노력하고 있습니다.

하지만 아직 코로나19와의 전쟁에서 승기를 잡지 못했습니다.

어렵더라도 나와 이웃과 우리 사회를 위해 방역수칙을 지켜주신다면, 우리 국민의 성숙한 시민의식과 방역당국의 축적된 경험으로 이번 위기도 반드시 극복해내리라 믿습니다.

**Q** 21대 국회 국토교통위원회 위원으로 임하는 각오는 어떠신지.

**A** 21대 국회 전반기 국토교통위원회로 배정받았습니다.

국토교통위원회는 주택, 토지, 건설, 수자원 등의 국토분야, 철도·도로·항공·물류 등의 교통분야에 관한 정부의 정책을 감시 및 국회의 의사결정기능을 수행합니다.

16개 국회 상임위원회 중 가장 국민의 생활과 닿아 있는 막중한 책임과 역할이 있는 상임위원회입니다.

코로나19로 대중교통 이용률이 급격히 떨어지며 택시업계는 큰 어려움을 겪고 있습니다.

특히 자영업자인 개인택시의 피해가 큼니다.

일부 지방은 택시 이용률이 50%까지 하락했습니다.

현장에서 많은 분들을 만나고 민생의 움직임 느끼려고 노력중이며 그 과정에서 더 이상 돈벌이가 되지 않는 개인택시를 포기하신다는 기사님의 목소리를 무겁게 들었습니다.

외국과 다르게 우리나라의 택시는 대표적인 서민 교통수단입니다.

택시산업은 대중교통의 한 축을 담당하는 업종이 분명하며 정부를 중심으로 더욱 두터운 지원이 필요합니다.

정부는 택시부제 폐지처럼 개인택시의 자유로운 사업을 옥죄는 규제를 완화하고 마스크, 택시 방역 등의 지원 방안도 함께 고민해야 합니다.

저 역시 코로나19에 따른 승객 감소로 어려움을 겪고 있는 택시업계의 부담을 덜고 개인택시 기사님들의 생활 안정을 위해 국토교통위원으로서 최선의 노력을 다하겠다는 말씀 드립니다.

지켜봐 주시고 많은 응원 부탁드립니다.

**Q** 택시를 위한 정책, 향후 택시가 나아갈 방향을 제시해주신다면.

**A** 국가 교통체계의 효율성 차원에서 택시는 중요한 교통수단입니다.

택시는 수요 유연성을 장점으로 버스나 지하철 노선의 시·공간상 제한적인 여건을 연결하며 대중교통망을 완성하고 있습니다.

이처럼 교통 사각지대를 해소하는 택시의 활성화를 위해서 정부의 정책 지원이

당연하고 더욱 절실하다고 판단됩니다.

코로나19로 밀집이 위험요소로 떠오르며 ‘대중교통 쪼개기’, ‘온디맨딩교통’ 등 생활 속 이동의 변화가 생겼습니다.

다수가 함께 타는 대중교통 대신 원하는 시간에 안전하게 이동하기를 원하는 요구가 늘어났습니다.

신속하고 편리하며 쾌적한 이동서비스를 제공하는 택시는 이러한 변화에 훌륭한 대안이 될 수 있습니다.

대중교통이 어려운 농촌 마을에서 활용되고 있는 100원 택시, 강원도의 희망택시 등 수요응답형 택시 지원정책들이 이용자들에게 좋은 반응을 얻고 있습니다.

대중교통 이용자의 요구가 다변화되는 상황에서 더욱 이용자의 사정을 헤아리는 서비스와 정부의 지원방안이 함께 고민된다면 택시업계가 직면한 다양한 어려움을 이겨나가고 택시 소비자들의 만족도도 크게 높일 수 있을 것이라고 생각합니다.

국회 국토위원회 소속 위원으로써 택시업계의 어려움을 해소하는데 앞장서겠다는 말씀 드립니다.

**Q** 마지막으로 개인택시사업자에게 응원의 말씀 부탁드립니다.

**A** 전국개인택시사업자 여러분들이 코로나로 얼마나 어렵고 힘든 나날을 보내고 계신지 충분히 짐작됩니다.

거듭된 방역강화 조치에도 코로나 상황을 조속히 안정시키지 못해 국회의원의 한 사람으로써 송구한 마음입니다.

정부는 전 국민이 접종할 수 있을 만큼의 코로나 백신을 확보했습니다.

올해 상반기 백신 접종이 시작되고 국산 치료제 개발이 이어진다면 코로나 극복의 길이 열릴 것입니다.

더불어민주당과 정부는 진단, 치료, 예방을 고루 갖춰 방역을 성공적으로 이뤄낼 것입니다. 경제 활성화에도 총력을 다하겠습니다.

방역수칙을 준수해 모두의 안전을 지키고 우리 경제를 살리는데 힘을 모아주시길 부탁드립니다.

감사합니다.

(인터뷰·김도길 기획부장)

### ☘ 김교흥 의원은?

- 1960년 경기 여주 출생
- 제30대 국회사무총장
- 정세균 국회의장 비서실장
- 전)인천광역시 정무부시장
- 제17대, 21대 국회의원(산업자원위원회위원, 교육위원회위원)
- 전)중소기업중앙회 중소기업연구원 원장
- 전)인천대학교 정치외교학과 초빙교수
- 전)인하대학교 정치외교학과 초빙교수
- 전)가천대학교 교육대학원 초빙교수
- 전)대한체육회 부회장(생활체육)
- 현)더불어민주당 인천 서구갑 당협위원장

초대석

## 국회 이현승 의원 (국민의힘, 부산 부산진구을)



# 택시는 서민의 발, 택시 무너지면 국민 이동권 위기에 빠져

- 자가용 카풀 논란 시 출퇴근 시간 자의적 해석 문제 제기
- 공급 포화 속 감차는 부진, 운송플랫폼 등장에 영업환경 변화
- 윈윈 위한 개선책 필요, 택시업계도 대안플랫폼 개발 등 나서야

**Q** 전국 개인택시사업자들에게 인사 부탁드립니다.

**A** 전국 16만 5천여 개인택시사업자 여러분 안녕하십니까.

제21대 국회 전반기 국토교통위원회 국민의힘 간사 이현승 의원입니다.

2021년 신축년의 새해를 맞아 인사드리는 만큼 항상 건강하시고 뜻하신 바 모두 이루시길 바란다는 희망의 메시지를 먼저 전하고 싶지만 의례적인 인사가 무색할 정도로 모두가 힘든 요즘입니다.

잠잠해질 것 같던 코로나19가 여전히 우리 사회를 답답하고 불안하게 만들고 있습니다.

사회적 거리두기로 인해 예년과 다르게 썰렁해진 거리를 바라보면서 우리 택시업계 종사자 여러분도 얼마나 힘드실까 안타까운 마음이 가득합니다.

더욱이 우리 택시업계는 새로운 여객자동차운송플랫폼사업이 등장하면서 또 다른 영업환경에 직면해있습니다.

국민을 대변하는 국회의원의 한 사람으로서, 국회 국토교통위원회 교통법안소위 위원장으로서 택시업계의 위기와 과제를 잘 알고 있습니다.

그동안 택시는 대중교통과 함께 서민의 발이 되어왔습니다. 우리나라 교통체계의 한 축을 이루어왔던 택시업계가 무너지면 국민들의 이동권은 위기에 빠질 수 밖에 없습니다.

그러나 어둠이 깊을수록 새벽은 더욱 밝습니다.

서로의 머리를 맞대고 지금의 위기를 극복하고 발전할 수 있는 방안이 마련될 수 있도록 조금만 더 힘을 내주시길 진심으로 응원합니다.

새해 복 많이 받으십시오.

**Q** 전반기 국회 국토위 교통법안소위원회장을 맡고 계시는데 어떤 각오로 임하고 계시는지?

**A** 국토교통위원회의 교통법안소위는 우리나라 철도, 도로, 항공, 물류 등 교통분야 전반에 대한 제도적 문제점을 살펴보고 법안 개정을 통해 개선책과 지원책을 마련해야하는 만큼 21대 국회에서 전반기 국토교통위원회 교통법안소위원장으로서의 막중한 책임감을 갖고 있습니다.

개인적으로 지난 19대, 20대 국회에 이어 이번 21대 전반기까지 포함하면 국토교통위원으로 10년간 활동하게 됩니다.

그동안 국토교통위원으로 활동하면서 택시업계 여러분의 고충을 듣고 해결하기 위해 나름의 노력을 많이 해왔습니다.

특히 제작년 자가용을 이용한 카풀 문제가 논란이 되었을 때에는 '법상 자가용자동차의 유상운송 금지 조항에 규정되어있는 출퇴근 시간에 대한 업체의 자의적 해석 가능성'을 문제 제기하면서 정부 측에 업계 간 충분한 협의를 이뤄내도록 촉구하기도 했습니다.

모든 정책의 답은 현장에 있다고 생각합니다.

요즘도 시간이 날 때마다 지역의 택시업계 종사자 여러분을 찾아 뵙고 많은 말씀을 듣고 있습니다. 택시는 우리 국민의 편리하고 빠른 이동을 책임지고 있는 만큼 중요한 교통수단입니다. 앞으로도 여러분의 말씀을 바탕으로 우리 택시가 보다 빠르고 안전한 교통수단으로 거듭날 수 있도록 최선을 다할 것입니다.

뿐만 아니라 국토교통위원회 간사로서 우리 국민들의 수요에 맞는 주거환경을 만들어내고, 효율적인 교통물류시스템을 구축하여 국민 여러분들이 보다 빠르고 안전한 교통서비스를 제공받을 수 있도록

노력하겠습니다.

**Q** 택시 관련 정책, 향후 택시가 나갈 방향을 제언해주신다면.

**A** 올해 4월부터 여객자동차운송플랫폼사업이 시행되면서 택시업계는 또 다른 영업환경에 처해 있습니다.

그러나 현재 우리나라에서 운행되고 있는 택시는 공급 포화 상태입니다. 이에 정부에서도 지난 5년간 택시 5만대를 감차하겠다는 계획을 발표했지만 작년 4월 기준 줄어든 택시 수는 3,300대 수준에 불과한 것으로 집계되고 있습니다.

새로 경쟁자가 시장에 나오는 상황에서 택시 감차마저 제대로 추진되지 못하면 누구도 윈윈하지 못하는 상황이 발생할 수 있습니다.

이제라도 정부는 관련 업계와의 적극적인 협의를 통해 근본적인 문제점을 파악하고 개선대책을 마련해야 할 것입니다.

택시업계 역시 새로운 영업환경에 대응할 준비를 할 필요가 있습니다. 대안플랫폼 개발 및 지원을 비롯한 기술적인 노력과 함께 해외 사례들을 벤치마킹해 택시의 다양한 부가서비스를 개발하여 경쟁력을 확보해간다면 우리나라 택시산업은 국

민들의 사랑을 계속 받을 수 있으리라 생각합니다.

**Q** 개인택시사업자를 포함해 택시업계에 당부하실 말씀이 있다면.

**A** 택시업계 종사자 많은 분들이 승객들에게 보다 나은 서비스를 제공하기 위해 불철주야 노력하고 계신 것을 잘 알고 있습니다.

그러나 일각에서 벌어지고 있는 승차거부나 난폭운전 등과 같은 문제는 여전히 택시 이용객들과 국민들께 아쉬운 점으로 꼽히고 합니다.

이러한 문제점들을 개선하기 위해 각 지자체별로 많은 노력을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

앞으로도 택시 이용객들을 통한 모니터링을 통해 고질적인 문제점들을 개선한다면 우리나라 택시산업이 더욱 발전하는 동시에 국민들의 사랑을 더 많이 받을 수 있으리라 믿습니다.

그동안 국가적으로 대형이벤트가 있을 때마다 우리 택시는 '민간사절단'으로 활약해왔습니다. 앞으로도 서민의 발이자 열굴로서 더욱 힘써주시길 바랍니다.

(인터뷰·김도길 기획부장)

### ☀ 이현승 의원은?

- 1963년 경남 밀양 출생
- 전)자유한국당 당대표 비서실장
- 전)새누리당부산시당 위원장
- 전)새누리당 원내부대표
- 전)동의대 정외과 겸임교수
- 제19, 20, 21대 국회의원(부산 부산진구을/ 국민의힘)
- 제21대 국회 전반기 국회 국토교통위원회 간사
- 국민의힘 정책조정위원회 제2정책조정위원장

# 전국개인택시운송사업조합연합회 시·도 조합 이사장의 신축년 신년사 (辛丑年)

하얀 소의 해인 신축년(辛丑年) 새해가 밝았다.

전국 16만 5천여 개인택시 조합원들의 업권 보호를 위해 연합회 산하

전국 16개 시·도 조합 이사장들이 새해 어떤 구상을 하고 있는지

신년사를 통해 들어봤다.

전국 시도별 순으로 조합 이사장의 신년 메시지를 전제한다.

(편집자 주)

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



## 부산광역시 개인택시운송사업조합 김호덕 이사장

올해는 신성한 기운이 깃든다는 “하얀 소의 해”라고 합니다. 올 한해만큼은 우리에게 닥친 어떤 어려움이라도 소처럼 근면하고 우직하게 헤쳐나가는 희망찬 한해가 되기를 진심으로 기원합니다.

지난해 새해 벽두부터 불어 닥친 코로나19로 우리 개인택시업계는 영업 특성상 직격탄을 맞을 수밖에 없어 참으로 힘든 시간을 보냈습니다. 올해도 코로나 상황은 계속될 것으로 예상되며, 더욱이 전국적으로 법인택시 위주의 플랫폼가맹택시가 우후죽순처럼 생기고 있어 우리 개인택시의 업권을 심각하게 위협하고 있습니다. 이와 같은 엄중한 시기에 포스트 코로나 시대에 대비하기 위해서는 무엇보다 위기극복과 미래를 준비할 수 있도록 16만 전국 개인택시의 모든 지혜와 역량을 한데 모아야 할 것입니다.

“백지장도 맞들면 낫다”고 했듯이 우리 16만 개인택시 가족이 함께 힘을 모은다면 어떤 어려움도 극복할 수 있다고 감히 확신합니다. 아무쪼록 계속되는 코로나 영향으로 지치고 고단하시겠지만 조금만 더 힘내주시기 바라며 희망하시는 모든 일 다 성취하시고 가정에도 건강과 행운이 가득하시기를 다시 한번 기원드립니다.



## 대구광역시 개인택시운송사업조합 정창기 이사장

신축년(辛丑年) 새해가 밝았습니다.

신축년 새해 전국 각지에서 활동하는 개인택시사업자 여러분들의 건강과 건승을 기원드립니다.

우리 모두는 코로나19로 인해 안전과 일상이 위협받는 힘든 시간을 보내고 있습니다.

이에 저희 대구개인택시조합은 지난 한해 고통을 분담하자는 의미에서 3~5월 3달간 조합비의 50%를 감면했고 4월에는 조합충전소를 운영하여 얻은 배당금(600,323,610원)을 지급하는 등 미약하지만 1만여 조합원들과 함께 고통을 나누고 이러한 위기를 극복하기 위하여 최선의 노력을 다하고 있습니다.

올해에도 코로나19 극복 및 조합원 복지 향상과 권익보호를 위해 다양한 방면에서 전력투구하는 대구개인택시조합이 되겠다는 점을 이사장을 비롯한 임직원 모두가 약속 드립니다.

신축년 한해 새해 복 많이 받으시고 항상 건강과 행복이 가정에 함께 하시기를 기원드립니다.



## 인천광역시 개인택시운송사업조합 김승일 이사장

25만 택시가족의 단합된 투쟁과 열사의 희생으로 카풀 투쟁과 타다투쟁을 성공리에 마쳤지만, 예견하지 못했던 코로나19와 카카오택시의 독점적 가맹사업 횡포로 인하여 극심한 혼란과 분열로 이중고를 겪고 있는 안타까운 현실에 직면해 있습니다. 이러한 안타까운 현실속에서 어려움을 겪으며 근무하시는 조합원님들의 노고에 경의를 표하며 지역의 한 이사장으로서 무한의 책임감을 느낍니다.

한편으로 생각해보면 택시업계가 최근에 겪고있는 시련은 과거에 택시업계가 오늘 같은 내일이 계속되리라는 착각속에서 미래를 준비하지 못한 결과가 현재의 난국을 초래한 것이 아닌가 생각합니다. 이제부터라도 미래의 과거가 현재의 오늘임을 상기하고 시대의 변화에 능동적으로 대처하고 각종 규제를 철폐하여 경쟁력을 키우고 국민이 원하는 미래의 교통수단으로 거듭나기 위하여 다 함께 고민하고 미래를 준비하여야 하겠습니다. 2021년에는 누구 탓을 돌리기전에 16만 5천명이 지혜와 단합된 힘으로 대안을 만들고 새로운 택시정책 변화에 적극적으로 대처하여 국민에게 사랑받는 택시로 거듭나는 새해가 되기를 희망합니다.



## 대전광역시 개인택시운송사업조합 나기주 이사장

2021년, 신축(辛丑)년이 시작 되었습니다.

전국 개인택시 가족 여러분의 가정에도 올 한해 행운이 깃들기를 기원합니다. 지난 2020년은, 유사 이래 겪어보지 못한 코로나19 전염병으로 인한 사회적 거리두기로, 사회 모두가 어려운 해였습니다.

더구나, 우리 개인택시는 카카오택시 블루 택시가 법인만의 전국적 가맹사업과 콜독점으로 인하여 어느 업종보다도 더더욱 힘든 한해를 보냈습니다. 이와 같이 대내외적으로 어려운 상황에서도 대국민 교통서비스와 교통질서의 한축을 담당하느라 수고하신 전국의 개인택시가족 여러분들에게 감사의 말씀 전해 드립니다.

세상은 너무 빨리 변하고 있습니다. 택시업계도 수소차와 전기차의 부제해제 등 친환경 정책과 플랫폼가맹택시의 진출에 따른 완전경쟁의 시대로 나아가고 있습니다. 이에 맞추어 우리 개인택시도 효과적인 전략이 필요하며, 또한, 금년에는 총량제를 무시한 모빌리티법 제정과 법인택시 리스제 도입 저지에 단합된 모습이 요구되는 때입니다. 2021년 새해에도 안전운행 하시고, 소처럼 우직하게 흔들림 없이 전진하여 승리하는 한해가 되었으면 합니다. 새해 건강하시고, 복 많이 받으십시오.



**울산광역시 개인택시운송사업조합 백형선 이사장**

존경하는 조합원님, 2021년 신축년 새해가 밝았습니다. 하얀 소피해에는 신성한 기운이 항상 충만하시어 뜨거운 열정이 넘치고 즐거운 일들만 가득하시길 바라면서 소망하는 모든 일들이 하나하나 이루어지는 한해가 되시길 진심으로 기원합니다.

지난해에는 코로나로 인하여 경제는 물론이고 우리의 영업 환경 또한 최악이었으며 모든 분야에서 힘들고 어려움을 겪고 있지만 우직한 느린 소의 걸음이 천리를 간다는 우보천리(牛步千里)의 마음으로 평정심을 가지고 희망과 기대를 버리지 않고 난관을 잘 극복한다면 새해에는 새로운 희망을 마주하게 될 것이라고 믿어 봅니다.

존경하는 조합원님, 저는 올해 계획한 사업들이 여러분들의 적극적 협조 속에 수익증대와 복지향상을 추진하면서 조합원으로부터 신뢰받는 조합으로 거듭날 수 있도록 최선을 다하고자 하오니 적극적인 동참과 협조를 당부 드리면서 온 가정에 상서롭고 복된 일이 충만하시길 소망합니다.

항상 건강하시고 새해 복 많이 받으십시오.



**경기도 개인택시운송사업조합 김진섭 이사장**

2021년 신축년을 맞아 새롭게 인사드리는 경기도 개인택시운송사업조합 제13대 이사장 김진섭입니다. 먼저 2020년 코로나19로 인해 힘든 한해를 보내셨던 전국에 계신 16만 5천여 조합원님들께 위로의 말씀을 전합니다.

신축년 밝은 새해를 맞아 전국 개인택시조합원 모두의 가정에 건강과 행복이 충만하고, 모든 일들이 소망하고 염원하시는 바대로 이루어지기를 기원드리며, 올 한해는 연합회를 중심으로 전국 조합원 모두가 한마음 한뜻으로 단합하여 플랫폼택시 등 급변하는 세상의 변화에 맞서 업계 현안문제를 해결하고 대외 위상을 제고할 수 있는 한해가 되기를 간절한 마음으로 소망합니다.

존경하는 우리 경기도개인택시운송사업조합원 여러분! 이제 신축년 새해를 맞아 우리 모두가 함께 나아갈 수 있는 길을 찾아보려 합니다. 또한 그 어느 때보다 한 목소리를 내야 할 때라고 생각하면서 경기도조합을 더욱 견고하게 응집시키고 강력한 에너지를 폭발시켜 나갈 수 있도록 각고의 노력을 다할 것을 약속드립니다.

조합원 여러분! 앞으로 저를 지켜봐 주시고 힘을 모아 주시길 바랍니다.



**강원도 개인택시운송사업조합 김주원 이사장**

어김없이 2021년 신축년의 해가 밝았습니다. 전례 없던 역병으로 인해 지난 한해 우리 택시업계는 아주 큰 어려움과 고난을 겪었습니다. 그럼에도 불구하고 희망을 잃지 않고 불철주야 노력하신 조합원 여러분께 진심으로 감사를 드리며, 격려의 박수를 드립니다.

올해 택시업계는 갈림길에 서있습니다. 플랫폼산업이라는 거대한 공룡 앞에 소규모 자영업자인 우리가 먹히느냐 마느냐 하는 중차대한 기로에서 연합회를 비롯한 전국 16만 개인택시 조합원들이 단합하지 않는다면 돌이킬 수 없는 후폭풍에 감당하기 어려운 현실에 놓일 것입니다.

존경하는 조합원 여러분! 코로나19로 인해 모두가 힘들고 어려운 상황을 잘 알고 있습니다. 이럴 때일수록 우리가 합심하여 지속적으로 노력할 때 그 결실은 기필코 맺어지리라는 굳은 신념을 갖고 2021년에 최선을 다해 노력하겠습니다. 새해에는 부디 코로나19가 종식되어 모두가 마스크를 벗고 일상으로 돌아와 마음 편히 일하고 쉴 수 있는 세상이 되기를 바라면서, 새해 개인택시 가족 여러분 가정에 행운과 행복이 가득하시고 소원하시는 모든 일들을 성취하시길 기원합니다.



**충청북도 개인택시운송사업조합 한종석 이사장**

존경하고 사랑하는 16만 전국 개인택시 가족 여러분! 2021년 희망찬 신축년 새해 아침이 밝았습니다. 지난 한해 동안 전국의 개인택시 가족 여러분들께서는 코로나19의 전국적인 확산으로 인하여 매우 힘들고 어려웠습니다.

그런 와중에 카카오T블루 등 플랫폼가맹사업의 무분별한 정부의 택시산업 발전 정책은 우리 업계의 어려움을 없애주려는 희망보다는 좌절과 실망을 안겨 주었습니다.

이에 2021년 신축년 새해에는 아무리 힘들고 어려워도 전국의 모든 개인택시 조합원 모두가 합심, 단결하여 우리업계의 불합리한 법과 제도를 개선하고 개혁해 나아가는 한해로 만들어 나가야 하겠습니다.

존경하고 사랑하는 16만 전국 개인택시 가족 여러분!

2021년 신축년 새해 전국 개인택시 가족 여러분 모든 가정에 행운과 행복이 가득하시고 소원하는 모든 일이 뜻대로 이루어 지기를 기원드리겠습니다. 새해 복 많이 받으십시오.



**충청남도 개인택시운송사업조합 홍선기 이사장**

조합원 여러분의 그 동안의 빛나는 노고로 인하여 코로나19 감염증은 2021년도에 분명히 종식되리라 믿어 의심치 않습니다.

조합원 여러분, 우리 택시업계는 그야말로 격변의 시대에 놓여있습니다. 2021년은 우리업계가 좀 더 다변화되고, 다양화 될 수 있는 해인만큼 우리는 우리의 업권을 지켜내는 것에 대하여 절대 소홀함이 없어야 할 것이며, 또한 이를 기점으로 삼아 우리업계를 발전시킬 수 있는 기회로도 삼아야 할 것입니다. 신설되는 플랫폼사업 제도와 관련하여서는 플랫폼운송사업은 반드시 택시사업구역별 총량산정에 따른 택시총량 이내로 제한되어야 하며, 택시와 동일한 사업구역이 적용되어야 합니다. 또한 우리만의 독자적인 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업 앱 등을 개발하고 발전시켜 플랫폼운송사업에 적극적으로 대응하여야 할 것입니다.

2021년 신축년에는 우리 조합원 모두가 힘을 모아 운송플랫폼사업의 다양화 다변화 속에서 우리업계를 반드시 지켜내어 굳건한 택시시장이 형성될 수 있는 초석이 마련 될 수 있기를 소망합니다.



**전라북도 개인택시운송사업조합 박상익 이사장**

신축년 새해 새아침이 시작되었습니다. 코로나19로 어느 해 보다 가장 힘들었던 지난해를 되새기며 새해에는 코로나가 퇴치되어 안정과 화합 속에 우리 모두의 소원이 이루어져 기쁨과 행복이 넘치는 한해가 되었으면 합니다.

새해에도 전국 이사장들과 힘을 합쳐 국민에게 신뢰받는 개인택시 상을 구현하고, 조합원의 권익신장과 복지향상은 물론 택시 선진화 조기 정착에 최선을 다하겠습니다.

날로 침체되어가고 있는 개인택시의 발전을 위해 대·폐차시 정부로부터 지원 받을 수 있도록 최선을 다했습니다.

또한 택시운행에 따른 각종 세금을 면제시켜 영세한 조합원에게 경제적 부담이 가중되지 않도록 법령개정에 적극 노력하겠습니다.

2021년 새해에는 여명을 밝히는 태양처럼 조합원 가족이 하시는 일마다 날로 번창하시고 작은 선행에도 감동하는 삶이 되시길 바라며 항상 안전운행과 행운이 늘 함께 하시길 기원합니다.



### 전라남도 개인택시운송사업조합 여근하 이사장

작년 한해는 그 누구도 예상치 못했던 코로나19라는 암초를 만나 우리 택시업계를 비롯 수많은 소상공인들과 기업들의 재정 악화를 불러 왔습니다.

일선 현장에서 하루하루 고생하시는 조합원들의 고통이 얼마만큼인지 감히 상상도 할 수 없으며 더욱더 암담한 것은 이 사태가 언제 끝날지 예측할 수 없다는 사실입니다. 부족한 저의 생각은 우리 업계가 앞으로 3년 정도는 더 어려워질까 염려가 됩니다.

이에 연합회를 비롯한 우리 16개 시·도조합 이사장들은 정부의 각종 재정지원과 세제 혜택에 개인택시를 우선 대상에 포함시켜 조합원들의 어려움을 조금이나마 덜어 드리는데 최선의 노력을 아끼지 않았으며, 또한 새로 개정된 여객자동차운수사업법으로 개인택시 양수 요건을 완화 함으로써 매매의 활성화와 일자리 창출이라는 소기의 성과도 달성할 수 있었습니다. 치열한 생존경쟁과 각박한 세상 인심 속에서도 오직 가정과 가족들을 위해 동분서주 하시면서 변화하는 규정과 규칙을 지키려 애쓰는 모습들이 자랑스롭습니다. 신축년에는 코로나가 하루 빨리 종식되어 모두가 행복해지는 날이 오길 기원합니다.



### 경상북도 개인택시운송사업조합 김광호 이사장

조합원 여러분 2021년 신축년 새해가 밝았습니다.

2020년 지난 한해 코로나19로 인해 힘든 시기를 겪으면서도 국민의 안전한 수송을 위해 땀흘리며 노력하신 조합원 여러분들께 진심으로 감사를 드립니다.

새해에도 코로나19는 우리의 안전을 위협하며 많은 어려움을 줄 것 같습니다. 그리고 각종 플랫폼가맹사업이 진출되어 택시업계에 많은 변화와 어려움을 줄 것이 예상됩니다. 이러한 모든 어려움을 이겨내기 위해서 2021년은 그 어느때보다 중요한 한해가 될 것이기에 조합과 연합회에서는 우리 개인택시업계의 제도적, 구조적인 변화와 경쟁력 그리고 조합원 여러분의 안전을 위해 적극 노력해나갈 것입니다. 조합원 여러분들께서도 코로나19에 대한 개인방역에 철저를 기하여 안전을 지켜나가고 또한 모두가 한마음이 되어 우리 업계를 위협하는 어려움을 이겨내기 위해 힘을 모아주시기 바랍니다.

2021년 신축년 새해는 재물과 명예가 찾아온다는 흰소의 해입니다. 조합원 여러분의 모든 소망 꼭 이루시고 항상 건강하시고 행복한 나날만 가득한 한해가 되시길 기원합니다. “새해 복 많이 받으십시오.”



### 경상남도 개인택시운송사업조합 김정곤 이사장

지난 2020년 한해는 코로나19가 우리나라 뿐 아니라 전 세계를 휩쓸어 버린 한해였습니다.

특히, 우리 개인택시의 경우 감염병의 예방 및 관리에 관한 법률로 인한 국가의 통제에 따라 유동인구의 급격한 감소로 기존대비 절반에도 못미치는 수익금은 가정경제를 심각하게 위협하는 실정에 이르게 되었습니다. 그나마 3차에 걸친 정부의 재난지원금 지원은 어려운 가계에 다소나마 보탬이 되고 있지만, 이마저도 2020년 6월 이후의 양수자를 비롯하여 일부의 개인택시는 지원되지 않는 지원책은 업계에 커다란 위화감을 조성시키는 정책임으로 이를 비판하지 않을 수 없는 현실이기도 합니다.

코로나19의 지역발생은 계속해서 이어지고 있습니다. 택시 이용객 및 조합원 여러분의 건강을 위하여 항상 마스크 착용 및 차량소독을 더욱더 철저히 하여 운행하시기 바랍니다. 어려운 와중에 다행스럽게도 연합회 및 각 시·도조합에서 노력한 결과 개인택시 차량구입 시 부가세 면제가 2022년까지 2년간 연장되었습니다. 조합원께서는 차량대체 시 참고하시기 바랍니다. 조합원 여러분! 새해 복 많이 받으십시오.



### 제주도 개인택시운송사업조합 전영배 이사장

존경하는 개인택시 가족 여러분! 다사다난했던 경자년을 보내고 희망찬 신축년을 맞이하면서 개인택시 가족 여러분 가정에 만복이 가득하시길 바라며 소망하시는 모든 일들이 뜻대로 성취되시기를 진심으로 기원합니다.

지난해 코로나19가 온 세상을 휩쓸며 모든 시민의 일상이 위협받는 큰 아픔 속에서도 사회와 가정을 지키기 위하여 위험을 무릅쓰고 일하시는 개인택시 가족 여러분의 노고에 경의와 감사를 표합니다.

일상속에서 방역수칙을 철저히 준수하여 지금의 위기를 극복하는데 우리 개인택시 가족 여러분들이 힘을 모아 앞장서 나갑시다.

개인택시 가족 여러분! 이 세상 살아가는데 부와 명예도 필요하지만 건강없이는 제대로 된 삶을 누릴 수가 없습니다.

올 한해 개인방역수칙을 준수하여 건강에 유의하시고 항상 안전운행하시기 바랍니다.

감사합니다.

## 국토교통부는 사회적 대타협 정신에 따라 택시 총량 내에서 플랫폼운송사업 허가대수를 결정하라!!

### 국토교통부는 택시 총량 내 플랫폼운송사업 허가 약속을 준수하라!

- 택시 4개 단체는 사회적 대타협의 정신에 따라 플랫폼운송사업의 택시 시장 진출을 수용하였습니다.
- 국토교통부 또한 택시 총량 내에서 플랫폼운송사업 허가와 일정금액의 기여금 납부를 택시업계와 국회에 약속한 바 있습니다.
- 택시 총량 준수에 대한 규정이 누락된 채 지난 11월 20일 입법예고된 하위법령안은 국토교통부가 택시업계와 국회에 한 약속을 방기하는 것입니다.

### 무분별한 플랫폼운송사업 허가, 택시와 플랫폼 운송사업이 공멸하는 지름길입니다.

- 플랫폼운송사업의 무분별한 허가는 택시시장의 수급불균형 해결을 위한 택시 총량제와 감차사업에 역행하는 것입니다.
- 또한 택시시장의 붕괴와 함께 플랫폼운송사업의 몰락을 불러올 것이며, 결국 이용승객에게 불편과 피해가 돌아갈 것입니다.
- 택시업계와 플랫폼업계의 공존을 위해 기여금 납부 유예 및 감면을 철회하고, 택시 총량 내에서 플랫폼운송사업 허가 약속을 준수할 것을 촉구합니다.

<2021년 개인택시 관련 법령, 이렇게 바뀐다>

# 개인택시면허 양수, 사업용 경력 없어도 가능해져



5년 이상 사업용 운전·무사고 꼬리표 떼내 면허 거래 활성화 기대돼  
대여자동차 운전자 알선 허용 범위 명확화, 불법 유상 운송 사실상 근절

개인택시 면허 양수 조건이 완화되면서 매매가 활성화 되고 시장 수요에 맞춘 택시 자산 가치 형성이 기대된다. 2021년부터 사업용 자동차 운전 경력이 없어도 개인택시 면허 양수가 가능해졌기 때문이다. 정부는 '여객자동차 운수사업법 시행 규칙'을 개정해 개인택시운송사업 면허 양수 기준을 완화했다.

먼저 양도·양수 인가 신청일부터 계산해 과거 5년 이상 국내에서 무사고로 운전한 경력이 있으면 개인택시를 양수할 수 있다. 다만 외국에 거주한 기간이 있을 경우 출국 전의 운전 기간과 귀국 후의 운전기간을 연결해 합산하고 귀국 후의 무사고 운전경력이 1년 이상이어야 한다.

시행 시점은 2021년 1월 1일 부터다. 다만 교통안전공단에서 시행하는 '개인택시면허 양수 요건 교통안전교육'을 받아야 한다. 기존에 개인택시면허를 양수받기 위해서는 5년 이상 사업용 자동차 운전경력 및 무사고경력이 필요했다. 하지만 관련 법령이 개정되면서 사업용 자동차 운전경력이 없는 자가용 운전자도 5년 무사고 경력과 한국교통안전공단에서 시행하는 교통안전교육을 이수하면 개인택시면허 양수가 가능해졌다. 30시간의 체험형 교육을 포함한 총 40시간(5일)의 교육을 받아야하며 관련 교육과정 내 평가에서 평균 60점 이상의 점수를 받으면 사업용 운전경력을 대체할 수 있다. 교육 수수료 유효기간은 교육수료일로부터 3년이다.

◎ 2021년 개인택시면허 양수요건 교통안전교육 안내

TS 한국교통안전공단

## 2021년 개인택시면허 양수요건 교통안전교육 안내

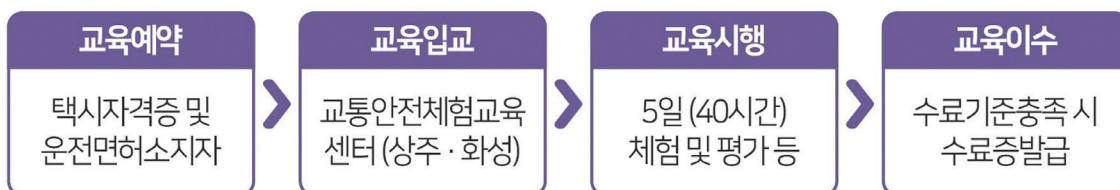
### 개인택시면허 양수요건 이렇게 변경됩니다!

기존	개선
<ul style="list-style-type: none"> <li>최근 6년 내 사업용 자동차 등* 5년 무사고 운전 경력</li> </ul> <p>*여객·화물자동차 운송사업용 자동차, 건설기계대여업용 건설기계 등</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>최근 6년 내 사업용 자동차 등 5년 무사고 운전 경력 *세부내역은 관할관청 문의</li> </ul> <p>또는</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(신설) 과거 5년 이상 국내에서 무사고로 운전한 경력 + 한국교통안전공단에서 시행하는 교통안전교육 이수</li> </ul>

### 개인택시면허 양수요건 교통안전교육

구분	주요내용
시행기관	한국교통안전공단
교육장소	<ul style="list-style-type: none"> <li>상주교통안전체험교육센터 (경북 상주시)</li> <li>화성교통안전체험교육센터 (경기 화성시)</li> </ul>
교육일정	한국교통안전공단 홈페이지 참조 ( <a href="https://www.kotsa.or.kr/tslms">https://www.kotsa.or.kr/tslms</a> )
교육유효기간	교육수료일 기준 3년
교육인원	센터별 1개반 30명 운영
교육시간	40시간 (교통안전체험 및 평가 30시간, 이론8시간, 기타2시간)
구비서류	운전면허증, 택시운전자격증

### 교육절차



\*교육수료기준: 교통안전교육 총 40시간 이수, 종합평가에서 총점의 6할 이상을 얻은 자

### 개인택시면허 양수요건 교통안전교육 접수방법

- 인터넷 접수: 교통안전체험교육 홈페이지 (<https://www.kotsa.or.kr/tslms>)

### ◇ 타다 같은 대여자동차 불법 유상 운송 행위 차단

여객자동차운수사업법 개정으로 대여자동차를 활용한 유상 운송 금지 조항이 세분화되면서 기존의 타다처럼 대여자동차를 활용해 운전자를 알선하고 불법적인 유상 운송을 하는 행위를 차단할 수 있게 됐다. 기존 규정에는 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우에는 대여자동차에 운전자를 알선할 수 있도록 허용했다. 하지만 이번 개정안에서는 알선이 허용되는 조건이 세부적으로 명시된 조항이 신설됐다.

- 신설된 조항에 적용되는 대상은 다음과 같다.
- ✓ 외국인
  - ✓ 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록된 장애인
  - ✓ 65세 이상인 사람
  - ✓ 국가 또는 지방자치단체
  - ✓ 자동차를 6개월 이상 장기간 임차하는 법인
  - ✓ 관광을 목적으로 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람. 이 경우 대여시간이 6시간 이상이거나, 대여 또는 반납 장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정한다.
  - ✓ 본인의 결혼식 및 그 부대행사에 이용하는 경우로서 본인이 직접 승차할 목적으로 배기량 3천cc 이상인 승용자동차를 임차하는 사람
  - ✓ 자동차 임차인이 임차 후 임대차계약서상의 운전자(제1호에 따라 운전자를 알선할 경우에는 해당 운전자를 말한다)가 주취, 신체부상 등의 사유로 직접 운전이 불가능하여 「소득세법」 제173조제1항에 따라 대리운전 용역제공자에게 용역 제공과 관련된 사업장을 제공하는 자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우

### ◇ 플랫폼 운송 허가대수, 국토부가 관리

'여객자동차운송가맹사업'은 '여객자동차운송플랫폼사업'으로 명칭이 바뀐다. 또한 '여객자동차운송플랫폼사업'을 '여객의 운송과 관련한 다른 사람의 수요에 응하여 이동통신단말장치, 인터넷

넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램(이하 “운송 플랫폼”이라 한다)을 제공하는 사업’으로 정의했다.

여객자동차플랫폼운송사업(이하 “플랫폼운송사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성해 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.

또한 국토교통부장관은 플랫폼운송사업을 허가하는 경우 30년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간을 한정해 허가하거나 플랫폼운송사업의 질서를 확립하기 위해 필요한 조건을 붙일 수 있다.

이와 관련해 국토교통부장관은 플랫폼운송사업을 허가하려는 경우 플랫폼운송사업심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.

또한 국토교통부장관은 여객 수요, ‘택시운송사업의 발전에 관한 법률’에 따른 택시 감차(減車)의 실적 추이, 국민 편의 등을 고려해 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다.

플랫폼운송사업심의위원회는 국토교통부장관 소속으로 장관을 위원장으로 10명 이내의 위원으로 구성한다.

플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려해 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부해야 한다.

국토교통부장관은 기여금을 ‘택시운송사업의 발전에 관한 법률’에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다.

한편 플랫폼운송사업자는 운임이나 요금을 정하거나 변경할 때 국토교통부장관에게 신고해야 한다.

또한 플랫폼운송사업자는 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 신고된 운임이나 요금 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지해야 한다.

국토교통부장관은 안전하고 원활한 여객운송, 운송질서의 확립 및 서비스 개선을 도모하기 위해 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼운송사업자에게 사업계획 변경, 운임 또는 요금 조정 등을 요구할 수 있다.

한편 여객자동차플랫폼운송가맹점으로 가입해 상호와 상표 등을 포함한 영업 표지의 사용권을 부여받아 플랫폼가맹사업자로부터 운송 여객을 배정받아 여객을 운송하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공할 수 있다.

다만 이 경우 운송사업자는 둘 이상의 운송가맹점에 가입하면 안된다.

#### ◇ 전기차 폐배터리 반납 의무 폐지

환경부는 대기환경보전법을 개정해 전기자동차의 폐배터리 반납 의무 제도를 폐지했다.

민간의 폐배터리 재사용과 재활용을 촉진하기 위해서 인데 시행 시점은 2021년 1월 1일부터이다.

다만 이 법 시행 전에 등록된 전기자동차 소유자는 종전 규정에 따라 폐배터리를 지방자치단체의 장에게 반납해야 한다.

부가가치세 간이 과세는 상향 적용된다.

부가가치세법 개정안이 국회를 통과하면서 ‘재화와 용역의 공급에 대한 대가(부가가치세가 포함된 대가를 말함)의 합계액이 4천800만원 이상, 같은 금액의 130퍼센트에 해당하는 금액 이하’를 ‘공급대가의 합계액이 8천만원부터 8천만원의 130퍼센트에 해당하는 금액까지’로 확대했다.

## 플랫폼운송사업자에 여객자동차운송시장 안정기여금 납부 의무화 택시 감차 등 감안해 플랫폼 운송 허가 관리, 기여금은 택시 감차 재원 부가가치세 간이 과세 기준은 상향, 차량 부가세 면제 기한은 2년 연장

적용 시점은 2021년 1월 1일부터이다.

개인택시에 부과되는 부가가치세 면제 기한도 연장 적용된다.

여객자동차 운수사업법에 명시된 개인택시운송사업용

으로 부가가치세법 제61조제1항에 따른 간이과세자에게 공급하는 자동차에 대한 부가가치세 면제 기한은 당초 지난해 말까지였는데 관련 법이 개정되며 2022년까지 2년 연장 적용된다.

### ◎ 개정 여객자동차 운수사업법 주요 내용

#### 제4장의2 여객자동차운송플랫폼사업

제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업 2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업 3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

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

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 플랫폼운송사업을 허가하는 경우 30년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간을 한정하여 허가하거나, ‘플랫폼운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다’.

③ 제1항에 따른 플랫폼운송사업의 허가기준은 다음 각 호와 같다. 1. 사업계획이 수송 수요와 택시 총량 등을 고려한 수송력 공급에 적합할 것 2. 사업계획이 새로운 운송수요를 창출할 수 있고, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업과 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 내용을 포함하고 있을 것 3. 최저허가기준 대수, 차고지 등 운송시설, 보험가입, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것

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

⑤ 국토교통부장관은 여객 수요, ‘택시운송사업의 발전에 관한 법률’에 따른 택시 감차(減車)의 실적 추이, 국민 편의 등을 고려하여 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가할 수 있다.

⑥ 제1항에 따라 플랫폼운송사업의 허가를 받은 자(이하 “플랫폼운송사업자”라 한다)가 사업계획을 변경하고자 하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다

⑦ <생략>

⑧ 국토교통부장관이 제7항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.

⑨ 제2항에 따른 허가기간이 만료된 후 계속하여 플랫폼운송사업을 경영하고자 하는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 허가를 갱신하여야 한다.

제49조의4(플랫폼운송사업심의위원회) ① 플랫폼운송사업 허가에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 플랫폼운송사업심의위원회(이하 이 조에서 “위원회”라 한다)를 둔다.

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

③ 위원회의 위원장은 국토교통부장관이 되고, 위원은 여객자동차운송플랫폼사업에 관하여 학식과 경험이 풍부한 자 등을 국토교통부장관이 임명 또는 위촉한다.

④ 위원의 임기는 3년으로 하고, 연임할 수 있다.

⑤ 이 법에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성·운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제49조의5(기여금의 납부 등) ① 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 여객자동차운송시장안정기여금(이하 “기여금”이라 한다)을 국토교통부장관에게 납부하여야 한다. ② 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용할 수 있다. ③ 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부하여야 한다. ④ 국토교통부장관은 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁할 수 있다. ⑤ 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 대통령령으로 정하는 기간 동안 기여금(연체료를 포함한다)을 납부하지 아니한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다. ⑥ 기여금의 납부 주기, 납부 방법 및 그 밖에 기여금의 납부에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제49조의6(플랫폼운송사업 운임·요금의 신고 등) ① (현행과 같음)

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다.

③ 국토교통부장관이 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그



기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다.

④ 플랫폼운송사업자는 운송플랫폼을 통해 여객과 운송 계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다.

**제49조의7(플랫폼운송사업의 개선명령)** 국토교통부장관은 안전하고 원활한 여객운송, 운송질서의 확립 및 서비스 개선을 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. 1. 사업계획의 변경 2. 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정 3. 제49조의9에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼운송약관의 변경 4. 자동차 또는 운송시설의 개선 5. 운임 또는 요금 징수 방식의 개선 6. 자동차 손해배상을 위한 보험에 가입 7. 플랫폼운송사업의 운전업무에 종사하는 자(이하 “플랫폼운수종사자”라 한다)에 대한 주기적 교육(이 법에 따른 준수사항 및 그 밖에 교통 관련 법령 등에 관한 교육을 말한다) 8. 그 밖에 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치

**제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항)** ① 플랫폼운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 1. 정당한 사유 없이 여객을 중도에서 내리게 하는 행위 2. 제49조의6에 따른 운임 또는 요금이 아닌 부당한 운임 또는 요금을 받거나 요구하는 행위 3. 일정한 장소에 오랜 시간 정차하거나 배회하면서 여객을 유치하는 행위 4. 여객의 요구에도 불구하고 영수증 발급 또는 신용카드 결제에 응하지 않는 행위 5. 문을 완전히 닫지 아니한 상태 또는 여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키는 행위 6. 자동차 안에서 흡연하는 행위 7. 그 밖에 안전운행과 여객의 편의를 위하여 플랫폼운수종사자가 지킴으로써 국토교통부령으로 정하는 사항을 위반하는 행위 ② 플랫폼운수종사자는 제24조에 따른 여객자동차운송사업(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정한다)의 운전업무 종사자격을 취득하여야 한다. ③ 플랫폼운수종사자는 제2항에 따른 운전업무 종사자격을 증명하는 증표를 발급받아 해당 사업용 자동차 안의 여객이 쉽게 볼 수 있는 위치에 항상 게시하거나 전자적 매체·기기 등을 통한 방법으로 게시하여야 한다. ④ 제3항에 따른 증표의 발급·관리 및 게시에 필요한 사항은 제24조의2제3항을 준용한다. ⑤ 플랫폼운수종사자는 차량의 출발 전에 제27조의2에 따라 여객이 좌석안전띠를 착용하도록 안내하여야 한다. 이 경우 안내의 방법, 시기, 그 밖에 필요한 사항은 제26조제3항을 준용한다.

**제49조의9(플랫폼운송사업에 대한 준용규정)** <생략>

**제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등)** ① 여객자동차플랫폼운송가맹사업(이하 “플랫폼가맹사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 면허를 받아야 한다. 다만, 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관에게 면허를 받아야 한다. ② 제1항에 따라 플랫폼가맹사업의 면허를 받은 자(이하 “플랫폼가맹사업자”라 한다)가 사업계획을 변경하고자 하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. ③·④ <생략> ⑤ 제1항에 따른 플랫폼가맹사업의 면허 또는



▲ 여객자동차운송플랫폼사업이 허용되면서 개인택시와의 경쟁이 불가피하게 됐다. 한편으로는 개인택시 양수요건이 대폭 완화되면서 업종 진출입이 용이하게 됐다. 사진은 경기도 평촌에서 승객을 태우기 위해 대기중인 택시 모습.

제2항 본문에 따른 사업계획의 변경은 면허기준 이수 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 경우로 한다.

**제49조의11(여객자동차플랫폼운송가맹점)** ① 대통령령으로 정하는 운송사업자는 플랫폼가맹사업자의 여객자동차플랫폼운송가맹점(이하 “운송가맹점”이라 한다)으로 가입하여 그 영업표지(상호와 상표 등을 포함한다. 이하 같다)의 사용권을 부여받아 플랫폼가맹사업자로부터 운송 여객을 배정받아 여객을 운송하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공할 수 있다. ② 운송사업자는 둘 이상의 운송가맹점에 가입해서는 아니 된다. ③ 운송가맹점으로 가입한 운송사업자(자동차 1대로 운송사업자가 직접 운전하는 여객자동차운송사업의 경우에 한정한다)는 자기의 상호를 소속 플랫폼가맹사업자의 운송가맹점으로 변경하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 신고하여야 한다. ④ 제3항에 따른 신고가 신고서의 기재사항 및 첨부서류에 흠이 없고, 법령 등에 규정된 형식상의 요건을 충족하는 경우에는 신고서가 접수기관에 도달된 때에 신고 의무가 이행된 것으로 본다.

**제49조의12(플랫폼가맹사업자 및 운송가맹점의 역할 등)** ① 플랫폼가맹사업자는 플랫폼가맹사업의 원활한 수행을 위하여 다음 각 호의 사항을 성실히 이행하여야 한다. 1. 운송가맹점에 대한 여객의 공정한 배정 2. 효율적인 여객 배정기법의 개발 및 보급 3. 여객의 원활한 운송을 위한 공동전산망의 설치·운영 4. 여객운송 부가서비스의 신규 개발 ② 운송가맹점은 플랫폼가맹사업의 원활한 수행을 위하여 다음 각 호의 사항을 성실히 이행하여야 한다. 1. 플랫폼가맹사업자가 정한 기준에 적합한 운송서비스 및 운송부가서비스의 제공 2. 여객의 원활한 운송을 위한 차량위치의 통지

**제49조의13(플랫폼가맹사업의 운임·요금)** ① 제8조제1항 및 제2항에도 불구하고 운송가맹점(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서만 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)이 운임이나 요금을 정하려는 때에는 다음 각 호의 구분에 따라 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다. 1. 플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우: 국토교통부장관에게 신고 2. 제1호 외의 경우: 시·도지사에게 신고 ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다. ③ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제2항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를

수리한 것으로 본다. ④ 제1항에 따른 신고는 플랫폼가맹사업자가 대행할 수 있다. ⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 신고를 수리한 경우 운송가맹점이 소재하는 시·도지사에게 그 내용을 통보하여야 한다. ⑥ 운송가맹점(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해서만 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)은 운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결할 때 제1항에 따라 신고된 운임이나 요금의 범위 내에서 여객에게 받을 운임이나 요금을 고지하여야 한다.

**제49조의14(플랫폼가맹사업의 개선명령)** 국토교통부장관 및 시·도지사는 안전운행의 확보, 운송질서의 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 플랫폼가맹사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. 1. 제49조의16에서 준용하는 제9조에 따라 신고된 플랫폼가맹약관의 변경 2. 여객의 안전운송을 위한 조치 3. 운송가맹점이 받는 운임 또는 요금(여객운송 외에 부가적으로 제공하는 서비스에 대한 요금을 포함한다)의 조정 4. 제49조의17에서 준용하는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」 제7조·제10조·제11조 및 제13조에 따른 정보공개서의 제공의무 등, 가맹금의 반환, 가맹계약서의 기재사항 등 및 가맹계약의 갱신 등의 통지 5. 그 밖에 플랫폼가맹사업의 서비스 개선을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

**제49조의15(플랫폼가맹사업의 면허취소 등)** <생략>

**제49조의16(플랫폼가맹사업에 대한 준용규정)** <생략>

**제49조의17(「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」의 준용)** <생략>

**제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록)** ① 여객자동차플랫폼운송중개사업(이하 “플랫폼중개사업”이라 한다)을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록할 수 있다. ② 제1항에 따라 등록한 자가 그 등록한 사항을 변경하거나 말소하고자 할 경우 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. ③ 국토교통부장관은 제2항에 따른 신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다. ④ 국토교통부장관이 제3항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다. ⑤·⑥ <생략>

**제49조의19(플랫폼운송중개요금)** ① 제49조의18제1항에 따라 플랫폼중개사업의 등록을 한 자(이하 “플랫폼중개사업자”라 한다)는 운송플랫폼 이용자에게 운송플랫폼 이용에 따른 요금을 받을 수 있다. ② 플랫폼중개사업자가 제1항에 따른 요금을 정하려는 때에는 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.



개인택시조합  
라이브 인터뷰

충북조합 한종석 이사장

## 물가 반영한 택시요금 조정, 법령에 맞춰 2년마다 심의돼야

충북 택시요금은 지난 2019년 3월 인상됐다.

당시 충북도는 경제정책심의위원회 심의를 거쳐 택시요금을 13.2%로 인상하기로 결정했고 기본요금이 2,800원에서 3,300원으로 올랐다.

2013년 이후 무려 6년만에 택시요금 현실화가 이뤄진 것인데 충북조합은 올해 택시요금 인상 방안을 충북도와 다시 협의 중이다.

충북도에서 자체 예산을 확보해 택시요금 현실화를 위한 연구 용역을 진행중인데 2년 만에 요금 인상이 논의되는 것은 전국 최초 사례일 것이라고 한종석 이사장은 말한다.

충북도에서 택시요금 조정 이후 2년 만에 다시 논의하게 된 배경에는 한종석 이사장의 원칙론이 상당한 영향을 미쳤다는 평가이다.

“택시요금은 물가를 비롯한 다양한 요인을 반영해 2년마다 심의하도록 법에 명문화되어 있습니다. 하지만 정부나 광역 지자체에서는 여러가지 이유로 그 원칙을 지키지 않았고 택시업계도 당연한 것처럼 받아 들여 왔습니다. 하지만 지난 2019년 택시요금 조정 과정에서 원칙에 맞춰 매 2년 마다 물가 변동 등을 감안해 택시요금을 조정해야 한다고 충북도에 강력하게 요청했고 당시 상당한 호응을 받아 이번에 재논의 작업에 착수하게 됐습니다”

한종석 이사장은 택시요금 조정 심의에 참여하는 민간위원들에게도 택시요금 현실화가 왜 주기적으로 논의돼야 하는지를 설명해 동의를 구했다.

“연료비용 같은 각종 물가는 물론이고

최저임금도 매년 인상 조정되고 있는데 택시요금은 수년씩 묶여 있는 경우가 허다했습니다. 그래서 민간위원들에게 택시사업자들도 운전대에서 벗어나면 여러 물품과 서비스를 구매하는 소비자라는 점을 강조했습니다. 택시사업에 투입한 비용과 노력을 정당하게 보상받을 만큼의 수익이 현실화돼야 다른 소비로 이어져 지역 경제에 보탬이 될 수 있다고 설득했습니다. 인상 요인을 반영하지 않다가 한꺼번에 올리게 될 때의 시민 부담과 충격을 줄여야 한다고도 강조했고 민간위원들로부터 법에 정해진 원칙을 지켜 2년 마다 물가를 반영한 요금 조정을 논의하는 것이 좋은 아이디어라는 반응을 얻었습니다”

한종석 이사장은 충북도의 이번 연구 용역 추진을 계기로 법에서 규정된 주기에 맞춰 물가가 반영된 택시요금 현실화의 원칙이 만들어지게 되기를 기대한다고 밝혔다.

### > 전기택시 보급 지원 예산 확대, 도에 요청

친환경차 보급 확대 인센티브의 일환으로 전기택시 부제가 폐지됐다.

그런데 정작 전기택시 보급을 지원할 수 있는 충북도 예산은 제한적이다.

이와 관련해 한종석 이사장은 전체 택시부제를 폐지하거나 완화시킬 수 있는

계기가 될 수 있다고 판단하고 있다.

“지금도 택시가 포화상태인데 부제가 풀리면 경쟁이 더 심각해지는 것 아니냐는 것이 충북도가 부제 폐지를 반대하는 이유입니다. 그런데 부제를 해제하거나 완화하면 개인택시사업자들이 탄력적으로 휴무와 근무일을 결정할 수 있어 궁극적으로는 운행 포화 상태가 풀릴 것이라는데 제 판단입니다. 그래서 현재의 3부제를 없애거나 6부제로 늘려 달라고 충북도에 건의중입니다”

마침 전기택시는 부제가 폐지된다.

그런데 전기택시 보급을 지원할 충북도 예산은 매우 제한적인 상황이다.

전기택시 구입을 희망하는 수요는 많은데 예산 한계로 소수에게만 지원될 경우 부제가 해제되는 혜택 역시 소수에게만 쏠려 형평에 어긋나게 된다는 것이 한종석 이사장의 판단이다.

“친환경차 보급은 대기환경 개선에 목적이 있으니 운행 거리가 많은 택시업계가 희망하는 수요 만큼 예산을 지원해 제도의 취지를 살려야 합니다. 그래서 전기택시 도입을 원하는 조합원 모두가 차량 구입 비용을 지원 받아야 한다고 도에 건의중입니다. 다만 전기택시 지원 예산이 제한적인 상황에서 일부에게만 허용되고 부제가 폐지되는 혜택이 돌아간다면 특혜가 될 수 있다는 논리로 충북도에 부제 폐지를 건의하고 있습니다”

충북도에서 택시 감차 예산을 확보해놓고도 실제 줄어드는 차량 대수가 적을 것이라는 이유로 불용 처리되는 것을 끊기 위해 새로운 논리도 개발중이다.

충북도에서는 한해 10억원 정도를 택시 감차 예산으로 편성 중이다.

충북도의 개인택시 면허 비용이 대당 1억3천여 만원에 달하는 것을 감안하면 7대 정도를 줄이면 끝이다.

충북도에서는 교통량 조사 등을 통해 감차 필요성은 인정하고 있지만 예산 확보 어려움을 이유로 감차 지원을 늘려 달라는 충북조합의 요청을 받아 들이지 못하고 있다.

더 큰 문제는 감차 예산을 확보해놓고도 줄일 수 있는 개인택시 대수가 많지 않아 감차 효과가 제한적일 것이라는 이유로 예산을 써보지도 않고 폐기하고 있는 것인데 한종석 이사장은 법인택시 감차 방안을 대안으로 제안했다.

“정부의 감차 계획에 근거해 개인택시 대수가 조정되는 만큼 현재 거래되는 가격에 맞춰 감차 지원금이 보상돼야 합니다. 개인택시사업자들이 자부담으로 감차하는 것도 바람직하지 않습니다. 그런데 충북도에서는 예산 확보의 어려움을 이유로 확보해 놓은 예산 마저 사용하지 않고 있어 우리 조합에서는 법인택시 감차를 대안으로 요구하고 있습니다. 법인택시가 줄어도 전체 택시업계의 영업 환경이 개



한중석 이사장이 충북 청주시 상당구가 지역구인 더불어민주당 정정순 의원과 업계 현안을 논의하고 있다. 오른쪽 사진은 면담 이후 연합회 박권수 회장과 함께 기념 촬영을 하는 장면.



한중석 이사장이 지난해 8월 제천에 발생한 수해 피해 지역 복구를 위해 조합원들과 자원봉사를 하고 있다.

충북조합에서는 조합원 복지 지원 차원에서 차량 정비점이 많지 않은 군 단위 등을 중심으로 지부 순회 정비 차량을 가동중이다.

선될 수 있기 때문입니다. 법인택시는 대당 3천~4천만원 정도면 감차할 수 있어 충북도가 확보한 10억 정도면 한해 20~30대 정도를 줄일 수 있어 택시 과잉 공급을 어느 정도 해소할 수 있을 것이라고 충북도에 건의중입니다”

**> 업무 효율 높이고 조합원 사고 줄여야 공제조합 정상화**

한중석 이사장은 취임 당시 효율 인상 없는 공제조합 정상화를 이루겠다고 스스로에게 다짐했다.

가뜩이나 택시 경영이 어려운 상황에서 조합원 부담을 늘리는 것은 바람직하지 않아 이사장 권한으로 효율 인상을 억제할 수 있다고 판단했다.

이를 위해 한중석 이사장은 조합원들과의 다양한 만남에서 각종 사고 위험을 줄이는 안전운행이 공제조합 경영을 정상화하고 조합원 부담을 줄일 수 있다는 점을 강조하고 또 강조했다.

하지만 전국 개인택시 공제조합들의 손실이 커지면서 국토교통부에서 효율 인상을 권고했고 충북조합도 따를 수밖에 없는 상황이 안타까웠다고 한중석 이사장은 말한다.

“금융감독원 감독을 받는 일반 보험사와 달리 개인택시공제조합은 국토교통부의 지휘를 받고 있습니다. 개인택시사업과 관련한 다양한 관리, 감독은 물론이고 플랫폼운송사업처럼 택사업권에 영향을 미칠 수 있는 정책을 결정하는 국토교통부

에서 공제조합 효율 인상을 권고했고 받아 들일 수밖에 없는 상황이었습니다” 지난 2019년의 공제 효율 인상 배경을 설명하는 한중석 이사장은 조합원들의 안전운행이 개인택시사업자들의 소중한 자산을 지키면서 손실은 최소화하는데 가장 중요하다고 강조했다.

2019년 공제조합 경영은 흑자로 전환하는데 성공했다.

2020년에도 사고 건수가 감소하면서 상당 규모의 흑자를 실현할 것으로 기대됐다.

조합원들이 안전운행 필요성에 공감하면서 사고 건수가 전반적으로 감소하면서 10억 정도의 흑자를 예상했는데 예기치 않은 변수가 발생했다.

사망이나 중상 같은 대형사고가 2019년에 비해 두 배 정도 늘어난 6건 발생하면서 사고 보상금 지급이 크게 증가했다.

“조합원들께서 아무리 조심해도 상대 운전자의 부주의를 포함한 다양한 원인으로 사고는 발생할 수 있습니다. 하지만 여러 이유로 발생한 사고는 조합원들의 안전을 위협하고 재산상의 피해로 이어진다는 점에서 조심하고 또 조심할 수밖에 없는 것이 현실입니다. 이사장으로써 사고 최소화를 위해 조합원들께 다양한 당부를 전해드리고 있고 공제조합에는 비용 절감과 운영 효율화를 위한 보다 강도 높은 대책 마련을 주문하고 있습니다. 2021년에는 공제조합 경영이 흑자를 달성하고 효율과 관련한 조합원들의 부담이 줄어들 수 있도록 더욱 노력하겠습니다. 조합원들

도 적극적인 사고 감소 노력이 공제조합 비용을 줄일 수 있다는 점을 더 깊이 인식 해주시기를 당부드립니다”

**> 해피콜 확대하면 교통 오지 민원 해결하고 개인택시 수입도 향상**

충북조합은 공공 운송 역할을 수행하는 개인택시업계의 다양한 지원 방안들을 충북도에 건의중이다.

먼저 노후화되어 있는 블랙박스의 교체 사업을 지원해달라고 요청중이다.

통신비 지원도 주문하고 있다.

5년 넘은 개인택시 차량을 대폐차할 때 도에서 일정 비용을 지원해줄 것도 공식적으로 제안했다.

이중에서도 충북도 내 4,400 여명의 개인택시 모두가 지원을 받을 수 있는 블랙박스 교체와 통신비 지원을 이끌어내는데 중점을 두고 있다.

개인택시 업종의 특성상 주행거리가 많은데 차량 노후화로 각종 유해 배기가스 배출이 늘어나면 시민 보건의 위협받을 수도 있다는 논리로 노후차량 대폐차 지원도 강조하고 있다.

이외에도 교통 오지에 거주하는 주민들에게 교통 편의를 제공할 수 있도록 해피콜 확대 방안을 모색중이다.

‘해피콜 시행 지역을 확대하면 현재 대중 교통 시내버스 회사에 지원되는 보조금 보다 훨씬 적은 비용으로 교통 오지에서 생활하는 주민들의 편의를 도모할 수 있고 개인택시사업자들의 수익 향

상에도 도움이 될 수 있어 적극적으로 충북도에 요청중’이라고 한중석 이사장은 말했다.

도농 복합 지역인 충북도의 특성을 감안해 조합원들에게 골고루 복지가 제공되도록 여러 방안도 마련하고 있다.

충북조합은 택시 정비와 관련한 다양한 소모품을 시중보다 저렴한 가격에 공급할 수 있도록 관련 업체들과 협의해 조합원들에게 제공하려고 계획중이다.

특히 정비센터가 많은 도심 지역과 달리 군 단위 지역은 접근성이 떨어져 정비 소모품을 주문하면 희망하는 곳으로 직접 배달해주는 서비스 도입도 추진중이다.

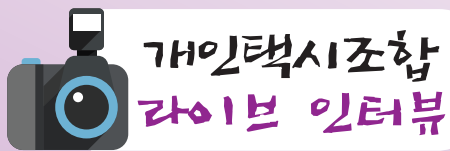
조합 차원에서 군 단위를 순회하는 3.5톤 규모의 이동 정비 차량도 운행중이다.

이동 정비 차량은 사전에 소모품 수요를 조사해 한 달에 2회 정도 충북도내 모든 군 지역을 순회, 정비하고 있다.

한편 대기업 자본이 택시플랫폼가맹사업 모집에 나서면서 조합원들 사이에 갈등이 빚어지고 불협화음이 발생하는 상황을 해소할 수 있는 해법도 모색중이다.

한중석 이사장은 “카카오T블루를 중심으로 플랫폼가맹사업이 확대되고 있는데 이들의 지배력이 강해질수록 독점적인 시장 지배 구조가 굳어지고 개인택시사업자들은 종속될 수밖에 없다”며 “개인택시업계가 플랫폼사업을 주도적으로 이끌어 나갈 수 있도록 힘을 모으는 것이 중요하고 그 힘을 바탕으로 정부 정책과 지원을 요구할 수 있을 것”이라고 강조했다.

(글·김신)



전북조합 박상익 이사장

# 지자체 재정으로 감차, 택시 1대당 인구 196명 → 208명 늘어



코로나19라는 재앙이 지구를 뒤덮고 있고 소비자들의 대중 교통 이용이 줄면서 택시업계 생존권이 크게 위협받고 있다.

“전북 도청 소재지인 전주는 그나마 나은 편인데 나머지 시군들은 거주민들이 아예 밖에 나오지 않는다고 합니다. 개인 택시 하루 벌이가 2, 3만원에 그치는 경우가 허다하니 인건비는 고사하고 연료비도 손에 쥐지 못하고 차량 감가상각 비용만 손해보며 겨우 생존만 유지하고 있는 처지입니다. 공공 운송 역할을 책임지고 있는 영세한 소상공인인 개인택시산업이 무너지지 않도록 정부와 지자체에서 3차 재난 지원금을 포함한 다양한 지원을 계속 해야 합니다.”

박상익 전북조합 이사장은 코로나19 재앙을 이겨내기 위한 특별 재난 지원을 지난해 3월 이후 전북도에 꾸준히 건의했고 개인택시 조합원 1인당 50만원을 지원받았다.

정부의 근로자 생계 안정 지원금 150만원도 카드 매출, 미터기수입, 틱스 자료 등을 적극 활용해 전체 조합원 5,651명중 82%에 해당되는 4,634명이 수령하는 성과를 거뒀다.

정부가 추진하는 3차 재난 지원도 영세 자영업자인 개인택시사업자들이 반드시 지급받아야 한다는 의견을 강력 전달중이다.

박상익 이사장은 개인택시업계가 환경 변화에 대응하면서도 안정적인 수익을 확보할 수 있는 다양한 방안들도 발굴해 정책 건의 중인데 단연 감차 성과가 주목받고 있다.

박상익 이사장이 취임한 2011년 이후 최근까지 전북 지역에서는 750대의 택시가 감차됐다.

그 결과 2011년 택시 1대당 인구수가 196명이던 것이 현재는 208명으로 늘어났다.

택시 1대당 승객 수가 늘었으니 그만큼 수입도 증가하게 됐다.

택시 감차 과정에서 조합원들의 부담은 전혀 없다.

국비와 지방비로 감차가 이뤄지고 있기 때문이다.

그런데 처음부터 지자체 등에서 감차 보상을 지원했던 것은 아니다.

“전북 조합 이사장으로 취임한 직후 법인택시 감차가 지원되던 정읍시 사례에 주목했습니다. 이 지역 개인택시 조합장님과 함께 정읍시 측에 개인택시도 감차 지원에 포함시켜야 한다는 당위성을 설명했고 받아들여지면서 타 시군으로 확산할 수 있는 결정적인 계기가 마련됐습니다. 현재는 진안, 장수, 무주, 임실, 부안 등의 시군에서 넉넉지 않은 재정 여건에도 불구하고 개인택시 한 대당 5천만원이 넘는 보상금을 지원하며 감차를 지원중입니다”

전북지역에서는 지난해에도 법인 30대 개인 10대 등 총 40대 수준의 감차가 이뤄졌다.

박상익 이사장은 오는 2030년까지 약 1,000대를 더 감차시켜 택시 1대당 인구수를 240명까지 끌어 올리는 것이 목표라고 말했다.

## >도청 업무용 출장은 택시가 맡는다!

전라북도청은 업무용 출장에 택시를 사용한다.

정읍시와 순창군도 업무용 택시사업을 지원하고 있다.

업무용 택시가 운영되면서 행정기관에서는 관용차 구입과 유지 비용을 줄일 수 있고 지역 택시산업을 활성화하는 효과를 동시에 거둘 수 있게 됐다.

학생 대상인 통학용 택시, 어르신들을 위한 마을택시(복지택시)도 가동중이다.

박상익 이사장은 2011년 취임 직후 각 시군 교육지원청에 건의해 등하교 용도로 이용되는 버스를 폐지하고 개인택시를 활용해 달라고 주문했다.

“인구 감소와 노령화 영향으로 지역사회 취학 인구가 갈수록 줄어들고 있는데 승차 정원이 많은 버스를 운행하는 것은 상당한 예산 낭비라고 판단했습니다. 승차 인원이 제한적인데도 매일 같은 시간에 정해진 노선을 운행하는 것보다 등하교 시간대에 택시를 활용하는 것이 효율적이라는 점을 강조했고 현재 전북 13개 시군에서 초·중·고 등하교에 개인택시 200여대가 활용되고 있습니다”

전북도에서는 도내 벽지나 오지마을 주민의 이동권을 보장하겠다고 승객 수요 응답형 버스 운영을 계획했었는데 박상익 이사장이 복지택시의 효율성과 승객 만족도 등을 제시하며 정책 전환을 유도했고 2013년 이후 12개 시군에서 복지 택시가 도입, 운행중이다.

박상익 이사장이 자부하는 또 다른 성과 중 하나가 전주시의 마을택시(모심택시)이다.

전북도 내 시군 대부분이 마을택시를 운행 중인데 전주시만 없어 당시 김윤식 조합장과 힘을 합쳐 지난 2017년 전격 도입한 제도인데 전국 60만 이상 단독 도시 중 유일하다.

마을택시는 마을버스와 마찬가지로 정

해진 시간대에 노선을 순회하면서 승객을 실어 나르고 운송 수입을 지자체에서 지원받는다.

그 효과도 입증되고 있는데 동일한 노선을 13인승 마을버스로 운행하는 것보다 비용은 1/3 수준으로 줄었고 승객 만족도도 높다는 반응이다.

갈수록 승차 수요가 감소중인 완주나 임실, 진안 같은 소규모 시군의 개인택시 사업자들에게는 업무용이나 통학용 택시 운영을 통해 한 달에 1백만원 가까운 수입이 창출되고 있다니 주민 복지는 높아지고 택시산업은 활성화되는 일석이조의 효과가 나타나고 있다.

## >지역 넘어 전북 통합 콜 구축

박상익 이사장은 군산 개인택시 조합장을 맡던 2008년, 전북 최초로 군산시에서 856대가 참여한 ‘새만금 브랜드 콜’ 발족을 주도했다.

현재는 군산 새만금 브랜드 콜 성사율이 99%에 달할 정도로 조합원들의 만족도가 높은 것으로 평가받고 있다.

전북조합 이사장으로 취임한 이후에도 콜 확대에 열성적인데 임기 첫해인 2011년 이후 전주 2,000대, 익산 650대, 정읍 340대, 남원 187대, 김제 130대 등 총 4,163대가 콜 시스템을 장착하며 해당 지역내 77%의 참여율을 보이고 있다.

박상익 이사장은 한 발 더 나아가 전북 통합 콜 구축을 모색중이다.

카카오톡 등 대자본이 주도하는 플랫폼사업이 확장될수록 궁극에는 택시사업자들이 종속될 수 밖에 없다는 우려 때문이다.



- ✓ 도청 출장·학생 등하교·복지택시로 수익 창출, 마을택시도 가동
- ✓ '대자본 플랫폼 확장되면 택시는 종속' 전북 통합 콜 추진돼야
- ✓ 도 비용으로 택시요금 인상 용역중, 조정시기 등 결정될 것
- ✓ 지역 국회의원들과 택시 업권 개선 방안 논의, 성과 극대화할 것

“음식 배달 앱을 특정 대기업들이 독점 하면서 가맹점들이 겪고 있는 폐해가 얼마나 큰 지 언론 등을 통해 많이 보도되고 있습니다. 전북 군산시에서 전국 최초로 공익 배달 앱인 ‘배달의 명수’를 개발, 보급하고 있는 것도 대자본의 횡포에서 소규모 가맹점들을 보호하기 위해서입니다. 택시산업 역시 대기업 플랫폼에서 시장 진출 초기에는 여러 가지 당근을 제시하며 유인하겠지만 시장이 확장되면 결국은 그들에게 종속될 수 밖에 없습니다. 우리 개인택시사업자들이 뭉쳐 통합콜을 만들고 스스로를 지켜야 하는 이유입니다”

이와 관련해 박상익 이사장은 개인택시사업자들을 중심으로 통합 콜을 먼저 구축하고 법인택시까지 참여하는 방안을 구상중이다.

시군별 지역콜이 각각의 운영 업체들과 맺은 계약 기간이 달라 당장은 한꺼번에 통합콜에 참여할 수는 없지만 참여 여건이 되는 지역을 우선 추진하고 단계적으로 확대하겠다는 계획도 제시했다.

그 과정에서 전북도를 포함한 지자체 지원을 이끌어낼 수 있고 콜 수수료도 없앨 수 있어 개인택시사업자들의 부담을 최소화할 수 있을 것이라고 말했다.

전북 택시요금은 지난 2019년에 인상 조정됐는데 물가 인상 등을 반영해 재조정되는 방안도 도와 협의중이다.

박상익 이사장은 “당초 택시요금 인상 용역은 법인택시조합과 공동으로 비용을 부담해 진행했고 도에 제시해 검증받는 방식이었는데 연구 용역 비용이 이중으로 지출되고 용역기간도 길어 전북도에 제도 개선을 요청한 결과 2018년에는 조합 용역이나 비용 지출 없이 도에서 직접 용역을 실시해 요금 조정을 협의하는 기간이 단축됐고 조합에서 부담하는 용역비 3,000만원도 절감했다. 올해 택시요금 인상 여부를 논의하는 과정 역시 전북도에서 직접 용역을 실시토록 하고, 그 결과에 맞춰 인상 시기 등이 결정될 것”이라고 말했다.

〉국회의원들과 협력, 적극적인 업권 보호 활동

박상익 이사장은 국회의원들과도 친밀한 교류를 유지하며 개인택시 업권 보호를 위한 다양한 입법 활동을 벌이고 있다.

렌터카를 활용한 불법 유상 운송 행위로 물의를 빚던 타다의 근절 규정이 담긴 여객자동차운수사업법이 발의되고 국회 법사위원회에 계류중이던 지난해 2월, 박상익 이사장은 당시 국회 법사위원이던 박지원 의원(현 국정원장)을 찾았다.

당시 만남에서 박상익 이사장은 전국 택시사업자들의 생존권을 위협하며 공동 현안으로 부상한 ‘타다’의 근절을 위해 여객

운수사업법 개정안 통과를 요청했고 ‘동료 법사위원을 설득해 반드시 법안이 통과되도록 하겠다’는 답변을 받았다.

실제로 여객운수사업법 개정안은 국회를 통과했고 타다가 근절되는 계기가 마련됐다.

20대 국회에서 국토교통위원회에 몸담았던 정동영 당시 민주평화당 대표와는 ‘택시 생존권 보장과 교통약자 보호를 위한 택시대중교통법 공청회’를 열어 택시를 대중교통에 포함시키는 방안을 모색했다.

박상익 이사장은 ‘카풀, 타다 등 공유 경제 서비스로 택시업계 종사자들이 어려움을 겪고 있는 상황에서 택시를 대중교통수단에 포함시켜 정부나 지자체의 대중교통계획에 포함되고 다양한 재정 지원을 받아야 한다’고 제안했고 당시 정동영 의원의 입법 발의로 이어지기도 했다.

지난해 8월에는 21대 국회 국토교통위원회인 김윤덕 의원과 간담회를 열어 ‘사업용 자동차 자격유지와 정밀검사 안내’와 관련한 입법 발의를 요청했다.

자격유지검사나 운전 정밀 특별검사를 시행하는 한국교통안전공단이 대상자 통지와 안내를 조합에 미루면서 행정 착오 등으로 불이익을 받는 조합원들이 늘고 있는 실정이다.

이와 관련해 박상익 이사장은 관할 지자체나 공단에서 직접 관리 감독하는 방안이 필요하다고 제안했고 김윤덕 의원

1-1) 박상익 이사장이 박지원 전 국회의원(현 국정원장)과 간담회를 마치고 기념 촬영하고 있다.  
 1-2) 택시대중교통법 공청회에서 박상익 이사장이 정동영 당시 국회의원, 박주현 의원 등과 택시발전을 위해 파이팅을 외치고 있다.  
 1-3) 박상익 이사장과 이주섭 전주조합장이 더불어민주당 김윤덕 국회의원과 간담회를 마치고 기념촬영하고 있다.  
 2) 박상익 이사장이 전라북도 도로교통과 과장을 초청해 코로나19에 따른 개인택시 재난상황을 설명하고 있다.  
 3) 박상익 이사장이 코로나19 감염 예방을 위해 조합원 차량에 소독을 실시하고 있다.

은 지난해 정기국회 국정감사에서 한국교통안전공단 이사장에게 주문하면서 올해 법령 개정을 정부에 건의하겠다는 약속을 받아들였다.

한편 전북조합은 조합원 복지 사업의 일환으로 자동차 관련 업체들과 제휴해 시군조합이 직접 거래할 수 있는 루트를 확대하고 있다.

협약을 맺은 업체에서 조합원을 상대로 약 15%~30% 이상 저렴하게 판매하고 있고 특히 전북 최대 타이어 업체인 ㈜777타이어와 2012년 협약을 맺은 이래 조합원은 물론이고 가족들까지 할인 혜택을 적용받고 있다.

의료나 법률 지원 서비스를 제공하기 위해 병의원, 법률 사무소와도 적극적으로 제휴를 맺고 있다.

박상익 이사장은 “조합원 중 60세 이상이 60%로 다양한 중장년층 질환을 겪고 있는 분들이 많은데 의료기관들과 협약해 조합원과 가족 진료 시 특별 우대를 받고 있고 전북 유명 변호사들을 법률자문으로 위촉해 무료 법률 상담 등을 진행하고 있다”며 조합원들의 여러 애로를 먼저 찾아내 부담을 덜어 드리는 일이 어려운 시기에 조합의 역할이라고 말했다.

(글·김신)



# 2021년 전국개인택시운송사업조합연합회 사업계획

## 1 택시 관련 법령 개정을 통한 권익보호 및 경쟁력 확보

### ○ 여객자동차운송플랫폼사업 관련 하위법령 개정 적극대응

- 사업구역별 택시총량 산정에 따른 택시 총량 내 플랫폼운송사업(Type 1) 허가 및 심의위원회 심의 강화
- 플랫폼운송사업(Type 1)의 예외없는 기여금 납부
- 플랫폼운송사업(Type 1)에 대한 택시사업구역제도 적용
- 특정업체의 플랫폼 택시 독점구조 타개 및 사전방지 대책 마련
- 콜 배정 관련 불공정거래행위 방지 대책 건의
- 플랫폼 택시와의 공정한 경쟁환경 조성을 위한 택시 부제 제도개선
- 플랫폼을 반영한 택시총량 산정방식 지표 개발 예정에 따른 대응책 마련

### ○ 법인택시 사내개인택시제(리스제) 저지 활동 추진

- 택시노사 리스제 저지를 위한 정부 및 국회를 대상으로 한 전방위적 대응 추진

### ○ 화물자동차 불법여객영업 행위 근절 추진

- 화물자동차의 최대적재량이 800kg 미만인 자동차에 대하여 적재면적과 승차정원(3인 이하) 기준 강화
- 화물 운수종사자의 화물의 기준(무게 20kg, 중량 4만㎤) 위반 시 처벌기준 강화

### ○ 차종다변화로 택시 서비스 다양화

- 차량크기와 배기량에 따라 구분되는 택시업종(중형·모범·대형·고급)의 합리적 개편 방안 건의

### ○ 차량충당연한 연장

- 개인택시로 사용되는 승용자동차의 차량충당연한을 기존 1년에서 2~3년으로 개선

### ○ 승합형 대형택시(승차정원 13인승 이하) 전국 확대 시행

- 군 지역 승합형 대형택시 허용을 통한 수요응답형 택시 활용 등 전국 승합 대형택시 활성화 도모

※ 특별시·광역시는 2016. 2. 23 시행

### ○ 개인택시 휴업 및 대리운전 제도 개선 추진

- 30일 미만의 휴업 허가를 받은 경우에는 자동차 등록증과 자동차 등록번호판의 반납 대상에서 제외
- 대리운전 허용기준을 원활한 업무수행을 위하여 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우로 현실화

### ○ 택시 승차대 설치 및 주정차 관련 도로교통법 개정 추진

- 건물목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 주·정차 금지구역 제한거리 완화(10m 이내 → 5m 이내)

### ○ 차량청결상태 등 확인점검제도 위탁업무로 전환 추진

- 조합과 관할관청이 실시하는 차량 청결상태 등의 검사에 대하여 조합의 위탁업무로 추진

## 2 재정지원 및 세제 개선 추진

### ○ 택시 차량구입 시 취득세 경감의 일몰 기한 연장

- '21.12.31.까지의 개인택시 차량구입 시 취득세(100분의 50) 경감 기한 연장

### ○ 택시연료(LPG부탄)에 대한 개별소비세 및 교육세 면제 일몰기한 연장

- 개별소비세·교육세 감면액 일몰 기한 연장 추진

### ○ 택시 유가보조금 지급기간 연장 및 연장기간 확대(2~3년)

- 한시적으로 지급되는 유가보조금 기한을 연장하고, 해당 연장기간을 기존 1년에서 2~3년으로 확대 추진

### ○ 친환경자동차 택시 활성화 대책 추진

- 영업용 친환경자동차 구매 및 충전요금 할인 등 정부 지원금 확대 건의
- 친환경자동차 충전소 확대 및 전기차 배터리 보증기간(10년, 20만km) 확대정책 건의
- 운수종사자 및 택시 이용시민의 안전성 담보를 위해 반자율주행 기능 도입을 위한 재정 지원

### ○ 감염병 재정지원 근거마련 건의

- 감염병 확산 예방과 관리 지원을 위해 택시를 포함한 교통수단 방역물품 무상 지원 근거 마련 추진
- 국가 지원금 사업 시 소상공인(개인택시) 우선지급 대상자에 포함 추진

### ○ 택시요금 의무조정 2년주기 정례화

- 훈령으로 규정된 택시운임·요금 조정원칙을 법령으로 상향하고, 지자체는 택시운임 조정결과를 국토교통부에 의무보고 및 규정화(2년마다 조정)

### ○ 신용카드 가맹점 우대수수료를 제도 개선

- 개인택시사업자를 신용카드가맹점으로 인정하여 미적용 기간 동안의 우대수수료를 소급 적용토록 개선
- 영세가맹점 회원의 교통카드(선불·후불) 수수료 개선

## 3 택시 서비스 향상 및 교통사고 예방

### ○ 운송플랫폼사업 관련 개인택시 자체앱 개발 추진

- 카카오택시의 독과점 문제를 타개하기 위해 다양한 플랫폼업체들과의 협력 및 전국 콜을 통합한 개인택시 자체 플랫폼(앱) 개발 (가칭 '코리아 택시')

### ○ 개인형 이동수단 관련 법 제도화 건의

- 정부 및 지자체 개인형 이동장치 관련 법령·조례 마련 촉구(개인형 이동장치 통행구역, 시설기준 및 주·정차구역 등)
- 이용자 통행원칙 마련 및 안전교육 강화 건의

### ○ 운전정밀검사 제도 개선

- 교통안전공단 정밀검사 대상자 사전 통보제도 도입 및 근거 법령 마련 건의
- 특별검사대상자 행정처분 전 사전통지제도 도입
- 자격유지검사 출장검사 및 이동검사용 버스 운영지역 확대 추진

### ○ 개인택시 양수자 교통안전교육 현실화

- 교통안전교육 교육과정 개선
- 연간 교통안전교육 시설 확대 건의(상주·화성시 외 교통안전교육센터 확충)

### ○ 택시운행정보시스템 활용 개선 건의

- 택시운행정보시스템 구축 운영함에 있어 수집 이용되는 자료를 통해 사업자에게 불리한 제재나 처벌을 하지 못하도록 금지 방안 마련 건의

### ○ 교통사고 예방활동 및 서비스개선 유도

- 좌석안전띠 매기 캠페인 적극전개
- 정지선 지키기 및 거리질서 확립 캠페인
- 개인택시사업자 단정한 복장착용 유도
- 승차거부 행위 금지 및 친절 캠페인 강화
- 택시 호출요금 적정화 (가맹택시 및 중개요금 등)

### ○ 제조사 차량 결함에 따른 리콜 및 A/S건의 적극추진

- 택시차량의 품질 및 안전문제로 인한 분쟁발생 시 리콜 등 피해보상을 위한 대응책 강구

### ○ 택시서비스 제고를 위한 재정지원 및 피해구제제도 확립

- 차량의 서비스 및 시설개선을 위한 장비(영수증발급기, 외국어 동시통역 시스템, 카드단말기 등)의 설치 및 운영비 등 재정지원

## 4 홍보·대외활동 강화

### ○ 개인택시 조합원 사기양양을 위한 포상 확대

- 사기양양을 위한 모범조합원 및 임·직원 포상(창립기념일, 육운의 날, 기타)

### ○ 홍보 및 행사

- 연합회 신문제작 배포를 통하여 연합회 사업추진실적 홍보 및 정보제공
- 매스컴 홍보를 통한 개인택시 이미지개선 홍보활동 강화
- 자연보호행사 및 체육행사 실시
- 육운의 날 행사 적극 참여로 운수종사자의 사기진작과 건전한 교통문화 창달
- 연합회 홈페이지를 통한 추진사항 등 적극 홍보

### ○ 사회복지사업

- 노인정, 고아원, 군경 및 불우이웃돕기

### ○ 정부의 경제대책에 적극 협조

- 감염병 예방활동 적극 참여(마스크 착용, 소독·청결)
- 사무실 에너지 절약
- 사무용품 절약 및 재활용

## [ 2021년도 세입 세출 예산 총괄표 ]

항목	2021년 예산	2020년 예산	증감
세 입	1,982,051,800	1,983,010,600	- 958,800
회 비	1,681,051,800	1,682,010,600	- 958,800
이 월 금	300,000,000	300,000,000	-
기타수입	1,000,000	1,000,000	-

세 출	1,982,051,800	1,983,010,600	- 958,800
1. 사무비	1,102,265,180	1,073,884,200	28,380,980
○ 인건비	715,384,780	699,850,600	15,534,180
· 급료	367,424,400	360,231,600	7,192,800
· 상여금	219,282,600	215,012,400	4,270,200
· 수당	128,677,780	124,606,600	4,071,180
○ 물건비	386,880,400	374,033,600	12,846,800
· 여비	4,680,000	4,680,000	-
· 공공요금	12,648,000	12,648,000	-
· 제세공과금	5,090,000	5,090,000	-
· 차량유지비	42,720,000	42,720,000	-
· 수용비	22,300,000	22,300,000	-
· 수수료·수선비	6,660,000	6,660,000	-
· 시설관리 유지비	56,200,000	46,200,000	10,000,000
· 복리후생비	236,582,400	233,735,600	2,846,800
2. 사업비	757,970,000	804,570,000	- 46,600,000
○ 물건비	217,920,000	257,920,000	- 40,000,000
· 여비	50,900,000	50,900,000	-
· 수용비	111,020,000	151,020,000	- 40,000,000
· 광고선전비	56,000,000	56,000,000	-
○ 판공비	291,000,000	289,200,000	1,800,000
· 기관운영 판공비	54,000,000	54,000,000	-
· 특별활동비	165,000,000	163,200,000	1,800,000
· 대외특수 활동비	72,000,000	72,000,000	-
○ 이 용 료	30,000,000	30,000,000	-
· 수수료	30,000,000	30,000,000	-
○ 선진화 지원비	219,050,000	227,450,000	- 8,400,000
· 회의비	166,550,000	166,550,000	-
· 사회복지비	10,000,000	10,000,000	-
· 포상비	42,500,000	50,900,000	- 8,400,000
3. 재산취득비	25,000,000	25,000,000	-
○ 재산취득비	25,000,000	25,000,000	-
· 재산구입비	25,000,000	25,000,000	-
4. 분담금	3,600,000	3,600,000	-
○ 분담금	3,600,000	3,600,000	-
· 단체회비 분담금	3,600,000	3,600,000	-
5. 적립금	30,000,000	30,000,000	-
○ 적립금	30,000,000	30,000,000	-
· 퇴직적립금	30,000,000	30,000,000	-
6. 예비비	63,216,620	45,956,400	17,260,220
○ 예비비	63,216,620	45,956,400	17,260,220
· 예비비	63,216,620	45,956,400	17,260,220

## [ 2020년 사업추진실적 ]

### 1 여객자동차운수사업법 일부개정법률 공포 (“타다”불법영업행위 근절 관련)

연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 2019년부터 “타다”의 불법영업 근절을 위하여 불법 운행 중단 건의, 언론 광고, 여·야 당대표 및 법사위위원장 등 면담을 통하여 여객자동차 운수사업법 개정을 국회, 정부 등에 적극 추진하였으며, 그 추진사항은 다음과 같다.

일정	추진사항
2019. 05. 30	· 렌터카 “타다”불법영업 중단 국토교통부에 건의
06. 28	· 렌터카(타다) 불법영업 근절을 위한 법률안 공동발의 협조 요청(김경진의원 대표발의) - 국토교통위원회 30인
07. 11	· 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 대표발의(김경진의원 등 10인)
10. 24	· 여객자동차운수사업법 일부개정법률안 대표발의(박홍근의원 등 17인)
11. 11	· 택시 4개 단체 공동명의로 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(박홍근의원 대표발의)에 대한 건의서 제출 : 교통법안심사소위원회 위원(6인)
12. 05	· 제371회 제2차 국토교통위원회 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(대안) 교통법안심사소위원회 통과
12. 06	· 제371회 제7차 국토교통위원회 통과
12. 19	· 여객자동차운수사업법(국토위원장 대안) 법사위 및 본회의 조속 상정·통과 건의
2020. 01. 10 02. 03	· 여객자동차운수사업법 국회 조속 상정 및 원안 통과 건의를 위한 면담 요청 - (더불어민주당·자유한국·바른미래당) 당대표, 원내대표, 정책위의장, 법사위 간사 등
02. 07	· 여객자동차운수사업법 국회 조속 상정 및 원안 통과 건의를 위한 면담 요청 자유한국당 당대표
02. 25/27	· ‘타다’는 불법 택시영업 즉각 중단 하라!! 광고게재 - 조선일보·경향신문·문화일보·교통신문
03. 04	· 제376회 제2차 법제사법위원회 통과
03. 06	· 제376회 제9차 국회 본회의 통과

제371회 국회 정기회 제2차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회(12.05)와 제7차 국토교통위원회(12.06)에서 여객자동차운송플랫폼사업 도입관련 법률안과 “타다”불법 행위 근절관련 법률안 2건의 여객법일부개정법률안(박홍근의원 대표발의, 김경진의원 대표발의)을 심사한 결과 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(대안)이 통과 되었으며, 제376회 국회(임시회) 제2차 법제사법위원회(20. 03. 04)와 제9차 본회의(20.03.06)를 각각 통과하여 여객자동차운수사업법 일부개정법률을 다음과 같이 공포(20.04.07) 하였으며 주요내용은 다음과 같다.

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

### 2 여객자동차운수사업법 시행령 및 시행규칙 입법예고 (플랫폼운송사업·가맹사업·중개사업 관련)

국토교통부는 최근 IT 기술의 발달로 여객자동차 운수사업자와 소비자들을 연결해주는 플랫폼사업이 활성화됨에 따라 플랫폼사업자가 다양한 혁신을 시도할 수 있는 공간을 마련하기 위해 여객자동차운수사업의 일종으로 여객자동차운송플랫폼사업을 신설하고,

- 이를 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송가맹사업, 여객자동차플랫폼운송중개사업으로 구분하는 내용으로 「여객자동차 운수사업법」이 개정 (법률 제 17234호, 2020. 4. 7. 일부개정)됨에 따라

- 여객자동차운수사업법시행령개정안에 여객자동차운송플랫폼사업의 허가기간, 플랫폼운송사업심의위원회의 구성·운영에 관련된 사항, 여객자동차운송시장안정기여금의 납부에 필요한 사항, 행정처분 기준 등을 규정하고 여객자동차운송플랫폼사업 제도가 원활히 운영될 수 있도록 하려는 내용으로
- 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정안에 여객자동차운송플랫폼사업의 허가·면허·등록의 기준과 사업변경, 요금신고 등의 절차를 규정하고, 법률 개정을 통해 변경된 사항들을 반영하려는 내용으로 여객자동차운수사업법 하위법령을 입법예고(20.11.20) 하였다.
- 연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 '카풀'로 포장된 자가용 자동차의 불법 택시영업 근절을 위해 지난 수년간 길고 힘든 싸움을 해 왔으며, 비록 일부 시간대에 자가용 자동차의 유상운송이 허용됨에도 사회적 갈등의 조속한 종식을 위한 대응적 차원에서 2019년 3월 사회적 대타협을 수용한 바 있다.
  - 이후 새롭게 제기된 렌터카를 이용한 불법 유상운송행위인 '타다'등의 불법영업에 대해서도 우리 택시 4개 단체는 사회적 대타협의 정신을 존중하여 '플랫폼운송사업'의 신설을 통해 제도권 내로 흡수하는 정부안을 전격 수용하였다.
  - 그 과정에서 국토교통부는 택시업계의 업권 보호와 생존권 보장을 위한 최소한의 제도적 장치로 택시총량범위 내 플랫폼운송사업 허가과 일정금액의 기여금 납부를 우리 택시업계와 국회에 약속하였을 뿐만 아니라 이러한 내용을 반영한 관련 법률을 개정·공포한 바 있다.
  - 입법예고된 플랫폼운송사업에 관한 하위법령안은 기여금을 일부 감면하고 징수를 유예하는 한편 플랫폼운송사업의 총량규제에 관한 사항은 제외되는 등 국토교통부가 구성한 모빌리티혁신위원회에서 제기된 플랫폼업계의 의견을 수용, 플랫폼업계에 편향된 내용이 그대로 반영되어 우리 택시업계는 깊은 우려를 감출 수가 없다.
  - 이는 정부의 약속을 신뢰하며 플랫폼업계와의 상생을 위해 택시시장 개방이라는 희생을 감내한 택시업계로서는 도저히 용납할 수 없는 것으로 이는 사회적 대타협 정신과 국회에서의 법률심의 당시 국토교통부의 약속을 정면으로 위배하는 것으로 볼 수밖에 없다.
  - 택시 4개 단체는 **▶여객자동차플랫폼운송사업의 허가 기준을 10년을 3년으로 강화, ▶플랫폼운송사업심의위원회의 구성 대상자에 일반택시운송사업자 및 개인택시운송사업자, 택시 운수종사자를 대표하는 사람 또는 이들의 추천을 받은 사람 포함, ▶플랫폼운송사업의 허가 대수와 택시 면허대수를 합한 총량을 택시사업구역별 총량 산정에 따른 택시 총량 내에서 조절, ▶각 지자체는 택시총량을 산정하고 필요시 감차사업을 시행하는 실질적인 관할관청으로서 플랫폼운송사업의 허가심의 과정에 참석하여 의견을 제시하고 심의 후 허가 시 사업구역 시·도지사의 동의를 얻도록 명문화, ▶플랫폼운송사업의 기여금 감면 및 징수유예 조항을 삭제, ▶플랫폼운송사업의 허가 기준 대수는 배기량 3,000cc 이상 승용자동차 또는 승차정원 11~13인승 승합자동차 50대 이상**토록 하는 등 여객자동차 운수사업법 시행령 및 시행규칙 일부개정령안에 대해 건의서를 제출(20.12.22) 하였으며, 현재 국토교통부에서 검토 중에 있다.

### 3 부가가치세법 일부개정 공포 (간이과세제도 개선 관련)

- 연합회는 부가가치세 납부면제 기준금액 상향과 간이과세 적용대상을 확대하여 영세한 개인택시사업자의 경제적 부담을 해소할 수 있도록 기획재정부를 대상으로 건의서를 제출(20.02.13)하는 등 적극 추진하였다.
  - 기획재정부는 입법예고(20.07.23)를 거쳐 정부안을 마련하여 국회에 제출(20.08.31) 하였다.
  - 국회에 제출된 정부안을 비롯한 국회의원 대표발의안은 기획재정위원회의 심의를 거쳐 국회를 통과(20.12.02) 하였으며, 정부는 간이과세 적용 기준금액을 종전의 직전 연도의 공급대가 합계액 4천800만원 미만에서 8천만원 미만으로 상향하고, 간이과세자에 대한 납부의무 면제 기준금액을 종전 해당 과세기간의 공급대가 합계액 3천만원 미만에서 4천800만원 미만으로 상향하는 「부가가치세법」을 공포(20.12.22)하였다.
  - 간이과세의 적용기준 금액은 2000년 이후부터 20년 동안 연간 매출액(공급대가)이 4천8백만 원으로 동결되어 시행되어 왔으나 국내 물가는 연 평균 2.5%씩 꾸준히 상승하였음에도 일반과세 전환기준은 그대로 유지되고 있어 간이과세제도 취지에 부합하도록 당시 기준금액의 실질가치와 비슷한 수준의 상향 조정이 시급하게 이루어져야 하는 상황이다.
    - 이에 제21대 국회에서 정부와 여·야 국회의원은 코로나19로 인하여 영세자영업자의 사업경영개선을 위하여 간이과세 적용기준 및 간이과세 납부 면제기준을 상향조정하는 22건의 법률안을 다음과 같이 발의 하였다.

부가가치세법 일부개정법률안	간이과세 적용기준		간이과세 납부 면제기준	
	현행	개정안	현행	개정안
정부(20.08.31)		8,000 만원	3,000 만원	4,800 만원
김철민의원(20.06.01)		9,000 만원		
이상직의원(20.06.01)		1 억원		
이주환의원(20.06.08)		9,600 만원	3,000 만원	6,000 만원
김경만의의원(20.06.08)		8,000 만원		
송기현의원(20.06.11)		2 억원		
박완수의의원(20.06.12)		9,800 만원		
전재수의의원(20.06.15)		1 억원	3,000 만원	6,000 만원
윤영석의원(20.06.16)		9,500 만원		
민홍철의원(20.06.17)		1 억원		
위성곤의원(20.06.22)	4,800 만원	1억 2천 만원	3,000 만원	4,800 만원
이해식의의원(20.07.02)		6,000 만원	3,000 만원	4,000 만원
이용호의원(20.07.03)		1억 2천 만원		
이만희의원(20.07.03)		1억 2천 만원	3,000 만원	7,200 만원
박홍근의원(20.07.08)		1 억원	3,000 만원	4,800 만원
문진석의원(20.07.09)		1 억원	3,000 만원	5,000 만원
서영교의원(20.07.10)		1 억원	3,000 만원	4,800 만원
김태호의원(20.07.15)		1억 2천 만원	3,000 만원	6,000 만원
권명호의원(20.07.16)		7천 만원	3,000 만원	5,000 만원
박범계의의원(20.07.31)		9천 6백 만원	3,000 만원	5,000 만원
정희용의원(20.08.07)		9천 9백 만원		
김정재의원(20.08.14)		1억 4천 만원	3,000 만원	4,800 만원

### 4 조세특례제한법 일부개정법률 공포 (개인택시 차량구입 부가가치세 면제 기한 연장관련)

- 연합회는 개인택시 차량구입에 따른 부가가치세 면제 일몰기한(20.12.31)이 도래함에 따라 영세한 개인택시사업자의 세부담 완화를 위해 해당 기간을 연장토록 기획재정부에 건의(20.07.10) 하는 등 적극 추진하였다.
  - 기획재정부는 입법예고(20.07.23)를 거쳐 정부안을 마련하여 국회에 제출(20.8.31)하였다.
  - 국회에 제출된 정부안과 국회의원 대표발의안은 기획재정위원회 심의를 거쳐 국회를 통과(20.12.02) 하였으며, 정부는 간이과세자인 개인택시사업자의 사업용 자동차 구입에 대한 부가가치세 면제 적용기한을 종전 '20.12.31.에서 '22.12.31.까지 2년 연장하는 「조세특례제한법 일부개정법률」을 공포(20.12.29)하였다.
  - 이에 제21대 국회에서 정부와 여·야 국회의원은 개인택시사업자의 사업경영개선을 위하여 간이과세자인 개인택시사업자의 사업용 자동차 구입에 대한 부가가치세 면제 적용기한 연장 관련 6건의 법률안을 다음과 같이 발의 하였다.

조세특례제한법 일부개정법률안	법안주요내용
정부(20.08.31)	간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용기한 2년 연장 (22.12.31)
서삼석의원(20.06.11)	간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용기한 5년 연장 (25.12.31)
정점식의의원(20.06.19)	간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용기한 3년 연장 (23.12.31)
김승남의원(20.06.23)	간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용기한 7년 연장 (27.12.31)
이원택의원(20.08.07)	간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용기한 3년 연장 (23.12.31)
김상훈의원(20.11.16)	간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용기한 2년 연장 (22.12.31)



## 5 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정 공포(개인택시 양수자 자격요건 완화 관련)

국토교통부는 개인택시운송사업 면허 양도·양수를 촉진하기 위하여 개인택시운송사업면허를 양수 받으려는 자가 5년 이상 국내에서 무사고 경력을 갖추고 한국교통안전공단이 실시하는 교통안전교육을 이수하면 개인택시운송사업 면허 양수에 필요한 무사고 경력요건을 갖춘 것으로 인정하도록 하는 내용으로 입법예고('19.11.27)를 거쳐 아래와 같이 공포('20.04.03)하였고 2021년 1월 1일부터 시행토록 하였으며, 주요내용은 다음과 같다.

### ○ 개인택시 양수기준 합리화

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

## 6 개인택시운송사업 면허의 양수요건 등 관련 교통안전교육에 관한 고시

국토교통부는 청장년층의 개인택시운송사 진입 확대를 통하여 고령화문제를 해소하기 위해 개인택시운송사업 면허 양수요건을 완화하는 여객자동차운수사업법시행규칙이 개정('20.04.03) 됨에 따라 교통안전교육에 필요한 세부사항을 내용으로 고시(안)을 공고('20.10.28) 하였으며, 의견수렴을 거쳐 「개인택시운송사업 면허의 양수요건 등 관련 교통안전교육에 관한 고시」를 다음과 같이 고시를 제정('20.12.21)하였다. 그 주요내용은 다음과 같다.

- 개인택시운송사업 면허 양수요건 관련 교통안전교육 대상자는 「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제19조 제3항에 따라 개인택시운송사업면허를 면허 상속 후 사업을 승계하려는 자, 시행규칙 제19조제9항에 따라 개인택시운송사업 면허를 양수하려는 자, 시행규칙 제21조제3항에 따라 개인택시운송사업 면허의 대리운전을 하려는 자로 규정
- 교육장소는 「교통안전법」 제56조에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설에서 실시하도록 규정
- 교통안전교육 실시 20일 전까지 교육 일시, 신청요건, 수료요건 등의 교육계획을 한국교통안전공단 홈페이지에 공고하도록 규정
- 교통안전교육은 여객법령 관련 이론교육 및 실기교육을 실시하고 교육 시행 후 종합평가 규정

연합회는 교통안전교육(개인택시면허 양수)에 관한 고시(안)에 대하여 다음과 같이 의견을 제출('20.11.16)하였다.

- 교통안전체험교육센터가 경기도 화성 및 경북 상주 2곳으로 한정되어 있어 원거리에 따른 불편과 경제적인 부담이 증가함으로 조속한 시일내에 교육센터를 확충하여 교통안전공단 지역본부별로 교통안전교육을 시행 필요
- 과도한 교육시간이 양수완화에 따른 개인택시면허 양수자에게 진입장벽이 우려됨으로 운수종사자 신규면허 교육의 경우 교육시간이 2일 16시간이므로 형평성을 고려하여 신규면허교육의 2배 정도가 적절함
- 개인택시 공제조합 역할 및 보험 등의 공적기능, 개인택시 단체 등의 역할, 카드단말기 운용실무, 택시고객

이해 및 공감서비스를 위해 택시업계 전문가 초빙하여 강의시간 할당

「개인택시운송사업 면허의 양수요건 등 관련 교통안전교육에 관한 고시」(안)이 행정예고에 머물러 있어 개인택시 양수가 불가능하다는 문제점이 발생하고 있어 교통안전교육 조속시행을 위해 국무조정실과 국토교통부에 조속한 규제심사완료와 개인택시 면허 양수에 필요한 “수료증” 제출을 한시적으로 유예(인가신청 후 일정기간 내 제출) 조치하는 대책을 마련하여 줄 것을 건의('20.11.17, 12.03)하였다.

개인택시 양수예정자 교통안전교육관련 고시가 공고('20.12.21)됨에 따라 교통안전공단에서 '21.1.1부터 교통안전교육 시행으로 '20.12.28부터 사전 교육신청 접수를 실시하였으나, 당일 교육예약자의 폭증으로 인해 교통안전교육센터(경북상주, 경기화성)의 예약이 '21년 6월까지 모두 만료되어 교육희망자의 사전교육 신청이 불가하다는 민원이 발생하고 있어, ▼교육 전 매매계약서를 작성한 양수예정자에게 우선적 교육 받을 수 있는 대책 마련, ▼수도권·영남지방 이외 호남지방에도 교통안전교육 시설 확충 등을 국토교통부, 교통안전공단에 건의('20.12.02,

12.29) 하였다. 교통안전공단은 개인택시면허 양수요건 교통안전교육 공고를 하였다. 국토교통부와 교통안전공단에 교통안전교육센터 확충 등 제도개선에 적극 추진할 예정이다.

## 7 여객자동차 유가보조금 계속 지급

연합회는 택시가 국내의 경기침체, 고유가 및 택시 수요 감소가 지속되고 코로나19 사태로 인해 사회적 거리두기로 인한 택시이용률 감소로 인한 극심한 매출 피해로 인해 개인택시의 사업경영 개선을 위하여 유가보조금 지급이 계속될 수 있도록 청와대, 국무총리실, 기획재정부 등 관계기관 및 더불어민주당, 국민의 힘을 대상으로 유가보조금 지급이 계속 지급될 수 있도록 건의하였다.

한편, 국토교통부는 물가안정 우선정책 추진으로 택시의 운임 및 요금인상을 억제하고 있어 어려움이 가중되는 실정임에 따라 유가보조금 지급 기간을 2021년 1월 1일부터 2021년 12월 31일 까지 연장하는 「여객자동차 유가 보조금 지급지침 일부개정」을 고시('20.12.24)하였다.

SAFE SPEED 5030 속도를 줄이면 사람이 보입니다

5년 이상 무사고 자가용 경력  
개인택시면허 양수 가능

교육신청전 확인사항(필수)

- ▶ 거주지 지자체에 양수조건 확인하기
- ▶ 교육 유효기간은 3년

접수 : <https://www.kotsa.or.kr/tslms/main.do>

TSA 한국교통안전공단

## 우리조합 NEWS

## [서울조합] 규제 없는 '플랫폼운송사업, 개인택시 부제부터 철폐하라!'

청와대 앞 기자회견 이어 세종 국토부 앞에서 대의원 중심 집회



▲ 서울조합 대의원 등이 세종 국토부 청사 앞에서 집회를 열고 있다.

국회가 타다 불법을 퇴출시키는 대신 모빌리티 혁신을 앞세워 지난해 4월 플랫폼운송사업을 여객운수사업법에 포함

고 법 테두리내에서 사업을 하라는 의미로 해석되고 있다.

문제는 택시나 다름없는 여객운송을 혁신이라는 미명 아래 플랫폼운송사업이라 칭하고 요금 체계와 영업구역을 완전히 무시한 권고안이 나왔다는 점이다.

이에 서울개인택시조합은 지난해 11월 6일, 이사회 등 임원들이 청와대 앞에서 기자회견을 개최했고 11일에는 세종시 국토교통부 앞에서 대의원 중심 집회를 열고 정부가 추진하는 플랫폼운송 정책에 반대한다는 입장을 분명히 했다.

이날 세종시 집회에서 서울 조합은 성명

서를 내고 '플랫폼운송사업도 결국 택시사업과 유사한 사업이므로 반드시 택시면허 대비 플랫폼운송사업이 추진되어야 한다'고 주장했다.

택시는 이미 감차를 해야 할 정도로 포화상태에 이르렀고 서울시는 지난해 8월 서울 택시 총 1만1700대에 이르는 공급 과잉 택시를 줄여야 한다고 감차위원회를 열어 2020~2024년 연도별 감차 계획과 보상 방안 등이 논의되고 있기 때문이다.

대의원들은 '택시는 온갖 규제로 꼼꼼 묶어 놓고 모빌리티 운송수단은 규제 자체가 없다는 게 말이 되느냐?'며 서울개인택시 부제부터 철폐할 것을 요구하고 나섰다.

## 택시 죽이기로 변질된 정부의 '모빌리티혁신' 규탄

택시총량 제한 없는 '플랫폼운송사업' 반대 집회 열어

'렌터카한테 공짜 택시 면허 주는 게 혁신이냐!'

서울개인택시조합 대의원들과 지부장들이 세종시 국토교통부 앞에서 외친 구호다.

택시면허 남발로 택시 과잉공급 상태를 만든 정부가 모빌리티를 앞세워 '플랫폼운송사업면허'라는 정책으로 택시 공짜 면허 남발을 예고하고 있기 때문이다.

그동안 정부와 지자체는 택시를 감차하면서 감차위원회를 만들고 택시단체에 감차비용까지 걷어온 상태다.

그럼에도 택시나 다름없는 렌터카에 노란번호판을 붙여주고 사실상 택시총량제도 무시하며 택시영업을 보장해주겠다는 것이다.

국토교통부는 지난해 11월 3일, 혁신적인 플랫폼사업을 제도화해 국민들에게 더

다양하고 더 편리한 모빌리티 서비스를 제공하기 위한 세부 제도화방안을 마련했다며 모빌리티혁신위원회의 권고안을 발표한다.

정부가 발표한 모빌리티혁신위 권고안에 따르면 택시업계가 추천하는 전문가 논의를 거쳐 플랫폼 운송면허를 택시총량 상한도 없이 내주겠다는 입장이다.

결국 택시업계와의 직접 논의도 배제한

상태이다.

특히 플랫폼운송사업에 참여하는 업체가 납부하게 되는 기여금은 소규모업체에 대해서는 납부를 유예하거나 폭넓은 납부 방식을 선택할 수 있게 해 무분별한 업체 난립도 불가피한 상태다.

이와 관련해 서울조합 관계자는 '택시업계는 타다 불법 렌터카 퇴출을 위해 수차례 집회를 개최해 끝내 타다 렌터카 불법을 막아낸 바 있다'며 모빌리티 혁신위 권고안 철회도 이끌어내야 한다고 지적했다.

## 온다택시 소유는 서울택시업계, 그러나 조합원은 외면

'온다택시' 모바일앱 협약 당사자인 서울개인택시조합과 공동 소유

제 3조 (소유권)

1. '온다택시'의 모바일앱은 협약 당사자가 공동으로 소유한다.
2. '온다택시'의 서비스를 위하여 '티머니'는 개인택시운송사업자, 법인택시운송사업자 및 소속운수종사자와 필요시 별도의 '온다택시' 서비스 이용 계약을 체결할 수 있다.

"온다택시는 진짜 택시업계가 소유주인가?" 사실이다.

호출서비스를 제공하는 어플의 소유권은 서울개인택시조합과 법인택시조합, 그리고 티머니사와 공동소유로 관리하고 있다.

지난 2019년 10월 국내 택시 단위조합으로는 가장 큰 서울개인택시조합과 법인택시조합, 그리고 (주)티머니 3사간 업무협약서가 체결된 바 있다. 서울택시 혁신과 서비스 개선을 담은 "티머니 온다(onda)" 플랫폼 서비스 사업 추진이 그 골자다.

최근까지도 티머니 온다 서비스는 수요와 공급을 단계적으로 확보함으로써 카가 오가 독점하고 있는 국내 택시 콜 플랫폼

시장에 지각변동을 일으키고 있다.

지난해 11월 출시 이후 누적 다운로드 수는 275% 성장을 이루어냈고, 일일 평균 호출건수는 6천여 건으로 수요가 많은 금요일에는 최대 1만1천여 건에 달한다.

지난해 9월 10일 열린 2020 국가서비스 대상에서 올 한해 소비자들에게 가장 사랑받은 택시 호출앱 부분 대상에 선정되기도 했다.

하지만 풀어야 할 숙제가 만만치 않다.

티머니사는 지난해 11월 13일 온다택시 회원에게 보내는 문자를 통해 "서울택시업계가 주인인 온다콜이 성공하려면 조합원님께서 온다콜 호출을 반드시 처리해

주셔야 합니다. 특히 오늘 같은 금요일! 콜 승객이 더 늘어나기 위해서는 100% 콜 처리가 필요합니다. 특히 출근시간과 심야시간 콜당 5천원 인센티브를 지급하니 온다콜이 들어오면 무조건 수락! 눌러주시기 바랍니다"라고 주문했다.

비약적으로 늘어나고 있는 수요에 비해 평균 콜 수락률이 15~35% 수준에 불과하고 특히 출근과 심야시간대 급격히 감소하고 있어 이에 대한 대책 마련이 시급한 것으로 알려지고 있다.

2021년도 티머니 온다는 기사와 승객 모두가 만족하는 호출 앱으로서의 새로운 도약을 준비하고 있다.

'부르면 온다라는 이미지를 부각시키기 위하여 기존 알고리즘 방식의 체질 개선을 검토하고 있고, 승객이 만족할 수 있는 서비스를 경험할 수 있도록 프로모션, 이벤트 등의 마케팅 및 온라인 교육 강화를



▲ "온다택시 운영은 회원들과의 논의로" 온다택시의 주인인 개인택시 법인택시 회원들이 모여 관계자들과 운영방안을 논의하고 있다.

추진하고 있다.

특히 승객의 호출이 있을 경우 가장 가까이에 위치한 1대의 택시에 호출하던 기존 방식에서, 여러대의 택시에게 호출해 승낙하는 방식으로 바뀌 회원들이 온다택시에 최대한 집중시킨다는 계획이다.

조합도 "독점적 지위에 있는 대기업 호출 서비스 지배력을 약화시키기 위해서는 우리가 주인인 티머니 온다의 시장점유율을 최대한 확보해야 한다는 측면에서 3사간 보다 활발한 공동 협력과 콜 수락률을 높이기 위해서는 티머니 온다에 가입하고 있는 조합원들의 적극적인 콜 처리가 필요하다"고 거듭 강조하고 있다.

## [경기조합] 김진섭 이사장, 정부 재난 지원금 전 국민 지급 촉구

도의회 김명원 건교위원장·이필근 의원과 기자간담회



▲ 재난지원금 전 국민 지급 촉구 기자회견문을 낭독하는 경기도개인택시운송사업조합 김진섭 이사장

경기도개인택시운송사업조합 김진섭 이사장은 지난해 12월 경기도의회 건설교통위원회 김명원 위원장과 이필근 위원이 참석한 가운데 정부가 추진하고 있는 재난지원금을 전 국민에게 지급할 것을 촉구했다.

전 국민들이 혜택을 받을 수 있는 보편적 긴급 재난지원금 지급에 동의하고 있는 김진섭 이사장은 특정 계층에 재난지원금을 선별 지급하는 것으로는 코로나19 확산으로 위축된 우리나라의 경제 활성화에 도움이 될 수 없다고 강조했다.

또한 경기도개인택시조합은 국민을 대신해 현재 국회에서 논의되고 있는 긴급재난지원금의 지급대상 및 지급금액을 국민 소비 촉진으로 인한 지역경제 활성화를 위해 전 국민에게 30만원씩 지급하고 그 지급 방법을 1차 재난 지원금과 같이 소멸성 지역화폐로 지원 될 수 있도록 촉구했다.



# 초과속 운전, 이제는 형사처벌 대상입니다

### <과속운전 처벌 기준 및 내용>

20km/h 이하	범칙금 3만원	
20~40km/h 이하	범칙금 6만원	벌점 15점
40~60km/h 이하	범칙금 9만원	벌점 30점
60~80km/h 이하	범칙금 12만원	벌점 60점
80~100km/h 이하	30만원 이하의 벌금·구류	벌점 80점
100km/h 초과	100만원 이하의 벌금·구류	벌점 100점
3회 이상 100km/h 초과	1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금	운전면허 취소

2020년 12월 10일 시행

# GRANDEUR Taxi



## 그랜저 택시, 세상의 기대를 또 한 번 넘어서다

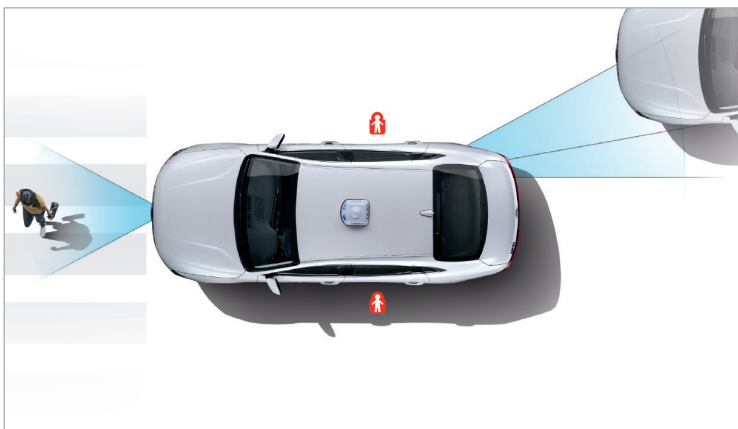
시대의 변화를 이끌고 승객의 기대를 뛰어넘은 택시 그 이상의 가치.  
그랜저 택시가 지금까지 경험해보지 못한 특별함을 전해 드립니다.



고급스러운 라운지와 같은 실내공간



FULL LED 헤드램프 기본적용



현대 스마트센스 기본적용(FCA, LKA, DAW)



전자식 변속버튼 기본적용