전국개인택시-연합회신문

봄 호 | 2019년 4월 19일

발 행 인 박 권 수 회장
편 집 인 이 성 운
발 행 처 전국개인택시운송사업조합연합회
편 집 대 행 (주)석유가스신문사

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

〈박권수 연합회장 인사말〉

사회적 대타협 이룬 자가용 불법카풀 저지, 법안 통과에 총력

존경하고 사랑하는 사업자 여러분!

온 천지가 움터오는 새싹들의 향연입니다.

영영 오지 않을 것 같은 길고 추웠던 겨울도 어느 사이 지나가고 만물이 생동하는 계절은 어김없이 우리 앞에 펼쳐지고 있습니다.

들녘의 이름없는 잡초도 계절의 변화에 순응하여 제 각각의 역할을 다 하듯이 우리 택시업계도 모든 혼란이 끝나고 하루빨리 제자리를 찾아 시민에게 사랑 받고 존중받는 택시가 되기를 소망합니다.

지난 3월 21일에는 우리 가슴속에 묻어두었던 임정남 열사의 영결식을 70여일 만에 치렀습니다. 참으로 죄스럽고 송구했습니다.

3천여명의 인파가 운집한 가운데 국회 앞 분향소에서 영결식을 거행하였습니다. 자리를 이동하여 열사께서 분신하신 광화문에서 노제를 엄숙하게 거행 하였으며, 마지막으로 수원 연화장으로 이동하여 영결식을 마쳤습니다.

이날 영결식에 참석하여 고생하신 장례위원회 임·직원 및 참석자와 유가족 여러분께 지면을 빌어 심심한 감사의 마음을 전합니다.

3월 7일에는 제5차 「택시-카풀 사회적 대타협기구」에서 "택시카풀 비상대책회의"는천신만고 끝에 합의에 이르게 되었습니다. 합의의 주요 요지는▶카풀은 평일 오전 7시~9시까지, 오후 6시~8시까지로 한정 ▶택시 산업 규제 혁파 ▶초고령 운전자 개인택시의 다양한 감차 ▶규제혁신형 플랫폼 택시 상반기 도입 등입니다.

대타협 합의와 관련하여 일부 사업자께서 이해 부족과 오해가 있습니다.

연합회에서는 "불법 자가용카풀 근절과 관련하여 사업자님들께 드리는 글"의 담화문과 택시 4개 단체로 구성된 택시 카풀 비상대책위원회의 그동안의 활동상황을 담은 "불법 자가용 카풀 근절을 위한 추진경과 및 방향"을 통해 오해가 없도록 충분히 설명 했습니다.

존경하는 사업자 여러분!

중요한 사실은 이번 합의문이 최종 결정이 아니라는 것입니다.

후속 추진과제가 산더미 같이 남아 있습니다.

현재 국회에 계류되어있는 카풀관련 3개법률안을 통합하여 대안을 통과시켜야 합니다. 그래야 출·퇴근 시간을 법률에 정확히 명시 하므로써 불법 카풀을 저지·근절할 수 있습니다.

또한 실질적인 택시 규제완화, 다양한 감차 등을 위해서 실무자 기구를 발족하는 것이 시급합니다. 이 기구에서 개인택시에 유리한 다양한 정책들을 도출해 냄으로써 과제가 완성 되는 것입니다.

그러나 아쉽게도 3월 임시국회에서는 여야간 합의가 이루어지지 않아 논의에 그쳤습니다만, 연합회는 다음 국회에서 동 법률안이 통과 되도록 총력을 다 하겠습니다.

이제 더 이상의 반대를 위한 반대 가 있어서는 안됩니다.

어느 때 보다 단합되고 성숙한 개인택시의 모습이 필요합니다.

존경하는 사업자 여러분!

세상이 급변하고 있습니다. 신산업과 구산업의 충돌과 갈등은 필연적입니다. 시민을 위한 교통산업의 한 축을 담당하고 있고 서비스업에 종사하는 택시업계의 일원으로써 원하던 원치 않던 시대의 변화에 숙명적으로 직면할 수 밖에 없습니다. 그러나 빈대 한 마리 잡기 위해 초가삼간을 다 태우는 우를 범하지 않겠다는 것이 분명하고 확고한 연합회의 입장입니다.

연합회는 고려시대 때 외교담판으로 80만 대군을 이끌고 침입해온 거란족을 막은 것은 물론 담판으로 "강동6주"를 수복한 서희 선생의 정신으로 모든 지략과 열과 성을 다해 개인택시업계가 처한 현안문제 해결에 총력을 기울일 것입니다.

봄이 왔지만 아직은 조석으로 쌀쌀한 날씨가 이어지고 있습니다.

환절기에 건강 유념 하시고 무엇보다 안전운행 당부 드립니다.

대단히 감사합니다.

자가용 불법 카풀 저지를 위한 550일간의 투쟁, 또 다른 시작이다.

550일만의 일이다.

정부가 자가용 불법 유상 운송 행위를 허용하겠다고 나서면서 택시 노·사 단체가 공동 명의로 건의문을 제출한 것이 2017년 9월 4일이다.

총 5차례에 걸친 '택시-카풀 사회적 대타협기구' 논의를 통해 합의의 산물을 이끌어 낸 것은 2019년 3월 7일이다.

타결 합의문의 주요 내용은 ▶ 카풀은 평일 오전 7~9시, 오후 6~8시로 한정 ▶ 택시 산업 규제 혁파 ▶ 초 고령 운전자 개인택시의 다양한 감차 ▶ 규제 혁신형 플랫폼 택시 상반기 도입 등이 핵심이다.

유상 카풀 허용이 출퇴근 시간대로 명문화되면서 전국 수백여만대의 자가용이 불법으로 유상 운송에 나서는 것을 막을 수 있게 됐다.

이 같은 산물을 이끌어내기 위한 550일의 여정은 가혹했고 험난했으며 엄중했다.

불법 자가용 카풀 허용의 부당함을 온몸으로 저지하겠다며 분신으로 생을 마감하신 개인택시 조합원 고 임정남 열사, 법인택시 최우기 열사님의 고귀한 희생은 전국 100만 택시 가족의 마음 속에 영원한 울림이 되고 있다.

택시 생업을 포기하며 전국 각지에서 서울 국회의사당과 광화문 광장에 집결해 벌인 3차례의 택시생존권사수 결의대회의 외침은 얼마나 엄중하고 절박했던가?

총 13차례에 걸쳐 비상대책위원회를 개최하고 자가용 불법 카풀에 저항하자는 택시 업계의 총의를 확인하며 청와대와 국회, 여론 등에 호소했던 수많은 날들은 택시업계의 외침이 이유 있었고 정당했음을 확인받는 일정이 되었다.

지난 550일간의 투쟁 속에서 고인이 되신 두 분 열사의 유지를 받들고 100만 택시 가족의 절박한 외침을 잊지 말기 위해 이제 우리 택시 업계는 고객들에게 사랑받는 선진화된 서비스를 제공하는 한편 타다 등 변형된 자가용 불법 운송 행위를 근절해야 한다.

특히 택시 카풀 사회적 대타협 기구에서 합의한 내용들은 국회에서 법률로 통과해야 효력을 발휘한다는 점에서 개인택시 업계의 단합된 모습이 절실할 때이다.

※ 추진경과

일 정	추 진 사 항	비고
2017.9.4	◦ 자가용 불법 유상운송 행위 근절 개선 건의 – 택시 노·사 단체 공동명의로 건의	
2018.4.11	◦ 택시 업계 자가용 불법유상운송행위 근절 탄원서 서명운동(약 33,298명)을 추진하여 청와대, 국회 등에 탄원서 건의서 제출	
2018.8.27 / ~2019.3.14	◦ 제1차~제14차 비상대책위원회 개최	
2018.10.18 / 11.22 / 12.20	◦ 제1차~제3차 택시생존권사수 결의대회 개최	
2018.12.22	◦ 여의도 국회 앞 카풀척결 철야 천막농성	
2019.1.22 / 1.25 / 2.11 / 2.28 / 3.7	◦ 제1차~제5차『택시-카풀 사회적 대타협 기구』	

1

2

3

1. 지난 해 10월 18일 서울 광화문광장에서 열린 1차 택시 생존권 사수 결의대회에 전국 택시 사업자들이 운집한 모습.
2. 지난 해 11월 22일 서울 국회의사당앞에서 열린 2차 생존권 사수 결의대회에서 개인택시연합회 조합 이사장들이 삭발 투쟁을 벌이고 있다.
3. 지난 해 12월 20일 서울 여의도 국회 앞에서 열린 3차 생존권 사수 결의대회에는 개인택시연합회 박권수 회장을 비롯한 택시 4개 단체장들의 호소를 취재하기 위해 많은 언론이 참여했다.

INTERVIEW 김경진 의원(민주평화당, 광주 북구갑)

카풀과 차별화된 까다로운 조건 필요한 택시기사님들 자부심 가져야

여객법에 영리목적 카풀 배제 명문화하고 카풀 중개 약탈 중단시켜야

Q 택시업계 생존권 사수 결의 대회 과정에서 의원님의 적극적인 지지와 참여가 큰 힘이 됐다. 택시 업계에 특별한 관심을 갖게 된 계기가 있는지.

A 시간과의 전쟁을 치르던 변호사 시절, 나의 이동수단은 바로 택시였다. 그러다보니 자연스레 택시 기사님들과 이런저런 이야기들을 참 많이 했다.

그래서인지 택시기사님들이 더 친근한 가족처럼, 이웃처럼 느껴지기도 한다.

혼란한 지금 상황에서 우리가 잊지 말아야 할 사실은 기사님들 역시 누군가의 소중한 아들이자, 평범한 아버지며 남편이라는 사실일 것이다.

우리 기사님들에게는 택시가 직장이자 휴식공간이다.

또 가끔은 간단한 식사를 위한 식당으로 변모하기도 하는데 이처럼 택시는 기사님들의 삶의 터전과 같은 공간이다.

제게 있어서 택시란 이동 시간을 활용한 '작은 주민간담회'이다.

그래서 국회의원 당선 후 50여분의 광주지역 택시기사분들을 모시고 '교통특보단'을 구성해 소통하고 있다.

또한 택시기사님들이 모여 있는 온라인 밴드나 단톡방 등에서 활동하며 기사님들의 목소리에 귀 기울이고 있다.

지역 곳곳을 종횡무진하시며 수많은 시민들을 만나는 기사님들이 지역의 각종 현안을 가장 잘 꿰뚫고 계시기 때문이다.

Q 지난 해 택시 산업 지지에 의정 활동의 상당 부분을 할애하신 것으로 알고 있다. 그 과정과 향후 계획이 궁금하다.

A 지난 해 저에게 가장 중요한 의정 활동중 하나는 '여객자동차운수사업법'을 정면으로 위반하는 불법 카풀을 묵인하는 청와대와 정부를 향한 외로운 싸움이었다.

지금까지도 끈질기게 이낙연 국무총리와 김현미 국토부장관, 박순자 국회 국토위원장 등에게 이 문제에 대한 해결을 요청하고 있다.

최근에는 대검찰청과 법무부 등 사법기관을 찾아가 제가 직접 수집한 증거와 판례 등을 제시하며 수사를 촉구하고 있다.

아무도 택시업계를 위해 나서지 않는 상황에서 법적인 논리로 무장하고 새로운 증거를 제시하며 정부와 여당, 수사기관 등을 압박하는 것이 검사 출신 국회의원으로서 할 수 있는 최선의 의정활동이라고 생각해왔다.

이런 상황 속에서 택시-카풀 사회적 대타협기구가 합의문을 발표했지만 이번 합의는 정부와 민주당, 일부 업계 사이의 잠정적 합의에 불과하다.

최종적으로 국회의 '여객자동차운수사업법' 개정 작업이 완료되어야만 비로소 법적 효력이 발생한다는 점을 다시 한 번 분명히 하고자 한다.

국회는 법 개정 과정에서 반드시 '영리 목적의 카풀서비스는 배제'해야 함을 명문화해야한다.

동시에 카풀 중개회사들은 수십 %에 이르는 중개수수료를 착취하는 약탈적 행위를 즉각 중단하고 정부는 약탈기업과 관련 공무원들을 모두 처벌해야 한다.

카풀앱 뿐 아니라 부동산중개앱, 배달앱 등도 모두 마찬가지이다.

공유경제의 탈을 쓴 약탈경제가 더 이상 서민들을 상대로 불법적인 폭리를 취할 수 없도록 할 것이다.

Q 주요 의정활동 소개 부탁드린다.

A 지난해에는 전통시장 주차장 확대를 위한 전통시장육성법과 공공임대주택의 관리비 지원을 위한 공공주택특별법 등 연간 약 40여건의 법안을 발의하며 서민들을 위한 입법 활동에 주력했다.

그리고 현재 활동 중인 국회 과학기술정보방송통신위원회에서는 휴대폰 기기값 인하와 해외로밍요금 인하 등 통신비 인하를 위한 노력을 계속하고 있다.

국내 통신 3사 대표들을 모두 국회 국정감사장에 출석시켜 통신비 인하에 대한 책임 있는 답변을 이끌어냈던 점이 기억에 남는다.

지역구인 광주를 위해서는 4천억원 규모의 광주 AI(인공지능) 산업융합단지 조성 사업을 유치했고 침체되어 있는 광주역과 전남대 인근 지역을 살리기 위한 도시재생 뉴딜 사업을 확보했던 것도 기억에 남는다.

여기에 광주와 부산을 잇는 경전선 고속화사업을 위한 의정활동에 힘을 기울이며 영·호남 화합 및 지역경제활성화에 힘쓰고 있다.

Q 향후 택시 업계가 나아갈 방향을 제안해 주신다면.

A 우리나라 택시기사님들은 자부심을 가지셔야 한다.

우리나라에서 택시를 운전하기 위해서는 택시자격증, 전염병진단서, 운전자정밀검사, 교통안전교육, 범죄경력조회 등 까다로운 조건들이 필요하다.

특히 개인택시는 여기에 LPG가스 안전교육, 운송사업면허, 최근 3년간 무사고 경력 등의 자격요건이 추가로 필요하다.

이처럼 택시기사는 운전만 할 수 있다고 해서 아무나 쉽게 취득할 수 있는 자격증이 아니다.

바로 이점이 자격 없는 카풀기사와의 근본적인 차이점이다.

나는 변호사 시절 '변호사업도 (법률)서비스업'이라는 자세로 친절한 변호사가 되기 위해 참 노력했다.

택시업 역시 (운송)서비스이다. 서비스의 본질은 미소와 친절이다.

일본 택시는 타기 겁이 날 정도로 비싸지만 친절한 서비스 때문에 누구나 일본 택시를 최고로 인정해준다고 한다. 까다로운 택시자격증에 서비스정신이 더해진다면 우리나라 택시는 '세계에서 가장 안전하고 친절한 운송서비스'가 될 것이라고 확신한다.

Q 향후 의정 계획이나 포부 등은 어떠신지.

A 올해는 20대 국회의원 당선 후 처음으로 선거가 없는 해인만큼 국회의원 본연의 업무인 입법활동과 의정활동에 좀 더 집중할 수 있게 되었다.

지금처럼 힘든 분들의 손을 잡아주고, 외로운 분들의 눈물을 닦아주는 따뜻한 의정활동을 펼치겠다. 또한 카풀 서비스 완전 중단과 함께 열악한 택시기사님들의 업무 환경 개선과 처우 개선을 위해 뛸 것이다.

카풀을 반대하며 분신하신 기사님들을 떠올리면 대한민국 정치인의 한사람으로서 그저 사죄드리고 고개를 숙일 수밖에 없다. 그러나 다시는 이런 비극적인 희생이 또 일어나서는 안 된다.

우리는 죽기 위해 싸우는 것이 아니라 살기 위해 싸우는 것이다. 이 점을 잊지 마시고, 오늘도 가족들을 생각하며 안전한 운행하시길 부탁드린다.

마지막으로 부족한 초선 의원의 긴 이야기를 들어주셔서 감사드린다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

▷ 김경진 의원

- 고려대 법학과, 법학 석사 수료
- 서울중앙지검 검사, 광주지검 부장검사, 김경진 법률사무소 대표변호사
- 2016. 6 ~ 2018. 2. 5 제20대 국회의원(광주 북구갑/국민의당)
- 2016. 11 ~ 2017. 2 박근혜 정부의 최순실 등 민간인에 의한 국정농단 의혹사건 진상규명을 위한 국정조사특별위원회 간사
- 2017. 1 ~ 2017.4 국민의당 수석대변인
- 2018. 2 ~ 2018. 6 민주평화당 6.13 지방선거 상임선대위원장
- 2018. 7. 16. ~ 제20대 국회 후반기 과학기술정보방송통신위원회 위원

불법 자가용카풀 근절과 관련하여 사업자님들께 드리는 글

존경하고 사랑하는 사업자 여러분 안녕하십니까? 매서운 한파속에서 수차례에 걸친 "생존권사수결의대회"와 90여 일째 이어지는 여의도 국회앞 "천막농성"을 통한, 우리의 투쟁 과정에서 많은 상처와 아픔이 있었지만, 새 봄날 불어오는 훈풍과 같이 조금의 정리와 씨앗으로 맺어져, 살신성인으로 돌아가신 두 분 열사님과 분신으로 투병하고 계시는 의사님의 뜻이 택시업계의 새로운 희망으로 꽃피려 합니다.

우리 16만여 명 개인택시는 전체 택시업계와 연합하여 법망을 교묘히 피해서 택시업계를 파괴하는 세력들에 대항하여 가열 차게 목숨을 걸고 싸웠습니다.

여러분들이 다 아시다시피, 여객자동차운수사업법 제81조 예외 규정인 제1항 제1호 인 "출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우"가 신설된 취지는 방향이 같은 직장인끼리의 카풀로 유류파동의 위험을 극복하고, 도로를 효율적으로 사용하자는 취지였지, 불법 자가용유상운송을 허용한 것이 결코 아닙니다.

그럼에도 불구하고 불법 자가용유상운송을 하는 카풀 업체들이 업역을 마구 침범하더니, 2017년부터는 인터넷기반의 플랫폼업체의 자가용기반 유상운송이 기승을 부리기 시작하여 작년에는 인터넷 거대 기업인 카카오까지 택시업계를 무시하고, 자가용 기반의 24시간 불법 카풀 앱을 출시하고 시범사업으로 업역을 침범하였던 것은 모두 다 잘 아실 것입니다.

정부, 여당, 야당, 플랫폼 업체는 물론, 편리한 교통을 원하는 시민들은 근무시간의 탄력성과 다원화를 이유로 『하루 24시간이 출·퇴근시간』이라는 데 뜻을 굽히지 않았는데, 우리 30만 택시업계는 여객법 제81조제1항 출·퇴근 시간을 명확히 하기 위하여 택시 4개 단체는 "비상대책위원회"를 구성하여 총궐기하였고, 그 과정에서 두 분의 열사가 순직까지 하는 아픔이 있었습니다.

타결된 합의의 주요 내용은 ▶ 카풀은 평일 오전 7~9시, 오후 6~8시로 한정 ▶ 택시 산업 규제 혁파 ▶ 초 고령 운전자 개인택시의 다양한 감차 ▶ 규제혁신형 플랫폼 택시 상반기 도입 등 입니다.

출·퇴근 시간을 오전 7~9시, 오후 6~8시까지 각 2시간씩만 한정한 결과에 대하여 16개 시·도조합 이사장과 4개 단체의 비상대책위원회가 추진해온 출·퇴근 시간을 법률에 명시함에 따라 자가용 불법 유상운송을 전업으로 하는 영업행위를막을 수 있게 될 것입니다.

하루 24시간이 출·퇴근이라고 주장하는 다수의 상대가 있는 협상에서 끝까지 오전, 오후 각각 5시간을 주장하는 카풀업계와, 서명까지 몇 시간을 미루고 최종 순간까지 다시 오전, 오후 3시간씩을 끈질기게 주장하던 정부의 고집까지 꺾고, 택시업계는 어렵게 오전, 오후 2시간이나마 받아낸 것입니다.

이제 3월 국회에서 택시업계가 300명의 의원을 찾아다니며 159명의 동의서를 받은 대로, 문진국의원의 발의안을 기본으로 3개 법률안을 통합하여 수정대안을 통과시켜야 합법을 가장한 불법 자가용유상행위를 박멸할 수 있습니다.

이제, 카풀 플랫폼업체들은 오전, 오후 2시간으로는 자가용 영업은 불가능하다는 입장이며, 일부 카풀업체는 타결안에 대하여 무효를 주장하며 공정거래위원회에 제소 하겠다는 입장을 발표하였으므로 발빠른 상황 대처가 필요한 실정입니다.

또한 이번 협상을 통하여 얻어낸 것은 업역보호 외에도 고령자연금 등 지원책과 특히, 4차산업혁명시대에 선두기업인 카카오와 손을 잡고 규제 혁신형 플랫폼 택시를 상반기에 도입하고, 경쟁력 있는 고급 브랜드 택시로 국민들의 새로운 교통수요에 부응한다는 점입니다. 그런 면에서 택시산업에서의 면허제 외에는 사업구역, 택시운임, 부제 등 우리의 손과 발을 묶고 있던 모든 규제를 혁파한다는 타결은 새로운 택시업계의 도약의 획기적 신호탄이기도 합니다.

이젠 우리도 일본의 MK택시보다도 더 선진화된 한국형 택시산업으로 도약할 기회를 잡게 되었다고 생각합니다. 그러한 꿈과 희망을 현실화시키려면 아직도 갈 길이 멀고멉니다. 따라서, 더 이상의 이해부족과 오해로 인한 갈등과 반대를 위한 반대를 접고, 택시업계 전체, 아니 개인택시업계 16만 여명이 똘똘 뭉쳐 사회적대타협 합의안의 후속조치는 물론, 규제혁파와 다양한 브랜드 고급택시로 다시 태어나는 데 온 힘을 모아야 합니다.

앞으로도 '타다'와 같은 불법 유상운송행위 등의 박멸에도 온 힘을 기울여야 하겠습니다. 저희 연합회를 비롯한 16개 시·도 조합이사장들은 앞으로도 한결같은 조합원의 성원에 힘입어 기대를 저버리지 않도록 최선을 다하겠습니다. 감사합니다.

2019년 3월 13일

전국개인택시운송사업조합연합회 및 전국 16개 시·도 조합이사장 일동

불법 자가용 카풀 근절을 위한 방향 및 타협안 해설

Ⅰ. 사회적대타협기구 합의문 주요내용

1.『플랫폼 기술을 자가용이 아닌 택시와 결합하여 국민들에게 편리한 택시서비스를 제공함과 동시에 택시산업과 공유경제 상생 발전을 도모한다』에 대하여

- 현재는 택시 요금규제, 차종 규제 등으로 다양한 형태의 택시 도입이 어려움이 있으므로 규제개선을 통하여 택시의 서비스 개선을 추진하도록 할 것임.

※ 플랫폼(platform) : 원래는 기차역의 승강장이나 무대라는 뜻이지만 산업계에서는 기초가 되는 틀·규격·표준을 의미

2.『국민들의 교통편익 향상 및 택시서비스의 다양화와 제1항의 이행을 위해 택시산업의 규제 혁파를 적극 추진하되, 우선적으로 규제혁신형 플랫폼 택시를 금년 상반기 중에 출시할 수 있도록 한다』에 대하여

- 앱을 통한 다양한 이동 서비스를 택시와 접목하여 각종 규제를 혁신 또는 완화하여 새로운 차원의 택시 서비스 도입
- 개인택시운송사업면허 양도기간은 면허를 받은 날로부터 5년 동안 양도 금지 규정을 → 3년으로 완화 하는 행정규제가 국무총리실에 제출 됨.
- 개인택시 양수자 자격요건은 과거 6년 동안 사업용 자동차 운전경력 5년(단, 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우 1/2로 완화)을 → 과거 4년 동안 사업용자동차 3년으로 완화되는 행정규제가 국무총리실에 제출됨.

3.『카풀은 현행법상의 본래 취지에 맞게 출 · 퇴근 시간(오전 7~ 9시, 오후 6 ~ 8시)에 허용하되 토요일, 일요일, 공휴일은 제외한다』에 대하여

- 연합회는 '18. 1월 자가용 카풀업체 불법영업행위 근절 탄원서 및 서명(약 33,298명)부를 받아 황주홍의원이 대표발의한 법률안을 통과 시켜 줄 것을 청와대, 국회 등에 제출(04. 11) 하였음.
- 또한, 여·야 5개 정당(원내대표, 정책위의장), 국토교통위원회 의원들을 상대로 카풀조항 삭제를 적극 추진하였으나 국민 여론과 헌법의 위헌적인 요소로 인해 카풀조항 삭제는 불가능 하다는 입장을 확인하였음.
- 카풀 반대 비상대책위원회의 수 십 차례 논의 과정에서도 카풀관련 근거 폐지는 근본적으로 어렵다는 의견이 많아 현재 국회에 상정되어있는 카풀관련 법률안을 임시국회내에 처리해 줄 것을 요청하는 국회의원 서명을 받아 전체 국회의원의 64%인 159명의 동의 서명을 받았음. '19. 03. 07 카풀반대 제13차 비상대책위원회에서 자가용 카풀을 오전, 오후 각 2시간의 최종대안을 4개단체위원장 4인에게 위임하여 사회적대타협 기구 합의문을 작성하게 되었음.
- 2019년 3월 국회(임시회)에서 현재 국토교통위원회 교통법안심사소위원회에 계류 중인 카풀 관련 3건의 여객자동차운수사업법 일부개정법률안이 상정되어 논의를 거쳐 국회 본회의를 통과해야 하는 절차가 남아 있음.

4.『국민안전을 위해 초 고령 운전자 개인택시의 다양한 감차방안을 적극적으로 추진한다』에 대하여

- 연합회는 개인택시 고령자의 개인택시연금제도를 도입을 위하여 국토교통부에 건의 하였으며, 연금제도 및 고령운전자 감차 방안을 도입할 계획임.
- 고령자 연령에 대하여는 국토부와 논의 한 바가 없으며, 합리적인 연령으로 추진 할 것이며, 감차방안 참여여부에 대하여는 자율적인 선택권을 부여하도록 할 것임.

5.『택시 업계는 승차거부를 근절하고 친절한 서비스 정신을 준수하여 국민들의 교통편익을 높이기 위해 최선을 다한다』에 대하여

- 개인택시의 면허 발급이 반세기가 지났으나 초창기에는 국민들로부터 신뢰와 친절의 대명사로 불리어 왔으며, 선망의 직업군이 였음.
- 그러나 교통여건의 변화는 일용직 노무자보다도 못한 수입금감소로 이어져 승차거부, 불친절 등으로 택시승객으로부터 불만과 원성이 높아지고 있어 개인택시와 법인택시의 차별화 경쟁이 퇴색되고 있는 실정에 처해 있음.
- 개인택시 이미지 개선과 승객의 편의 도모를 위하여 플랫폼 연계를 통한 혁신적이고 다양한 택시 서비스 개발을 적극 추진

Ⅱ. 사회적대타협기구 타협 관련 소감

- 개인택시의 생활안정과 택시산업 성장을 위한 최소한의 기반을 마련했다는 측면에서 업역보호 차원에서는 소기의 목적을 달성한 것으로 자평함.
- 따라서 국민의 교통편의 증진과 관련업계 상생발전을 위해 어렵게 이루어진 합의이니 대승적으로 수용을 당부드림.

Ⅲ. 합의사항별 타결의 의미

- 택시 4단체는 카풀의 시간제한을 양보한 대신 '택시 규제 완화'라는 성과를 얻음. 그동안 "**차량 공유 서비스는 규제에서 벗어나지만, 택시는 요금 · 차량 규모 · 디자인 등 다방면에 걸쳐 규제를 받는 불공정 게임**"이라는 택시업계의 주장이 일부 수용된 측면 있음.

Ⅳ. 향후 기대효과

- 택시와 신기술의 융합을 통한 새로운 서비스 개발을 기대하고 택시와 공유서비스의 발전을 저해하는 규제를 신속히 정비 할 수 있는 기회가 마련됨
- 향후 카풀업계는 출퇴근만으로는 수익을 못내는 구조이기에 수익성 개선을 위해 택시를 활용한 새로운 상생 사업모델 개발에 박차를 가할 것으로 판단됨.
- 택시산업의 많은 규제를 혁파하는데 있어 신기술 업체들과 협력하여 투자, 규제 개선 등 협업이 필요한 부분에 동참해 새로운 택시산업의 모델(고급택시 및 브랜드택시 등)을 개발하는 계기가 될 것으로 기대함

Ⅵ. 개인택시사업자 분들게 드리는 당부 말씀

- 이번 타협의 과정 속에서 여러분의 고귀한 희생이 있었고, 모두가 만족할 만한 타협은 아니었지만 대기업인 카카오와 정부 및 택시업계에 대한 부정적 시선이 있었음에도 불구하고
- 택시업계와 4차 산업으로 대표되는 카카오모빌리티 모두가 '윈윈'할 수 있는 합의 내용으로 사회적 대타협을 이끌어 낼 수 있었음은 물심양면으로 지속적인 지지와 후원을 해주신 개인택시사업자 여러분께 감사드리며,
- 향후 어떤 상황에서도 모든 업권을 위협하는 외부요인에 대해서는 단호히 대처하도록 하겠으며 개인택시 사업자 여러분의 아낌없는 단결과 지지를 간곡히 호소 드립니다.

추 도 사

▲ 박권수 회장이 고 임정남 열사 영결식에서 추도사를 낭독하고 있다.

임정남 열사님 이시여!
열사께서 서거 하신지 70 여일이 지나도록, 장례식도 치르지 못하고 오늘에야 영결식을 거행하게 되었습니다.
살아남은 우리들이 한없이 부끄럽고 면목이 없습니다.
못난 우리를 부디 용서 하소서!
한없는 슬픔에 잠기신 유가족 여러분!
전국의 100만 택시 가족 여러분!
지난 1월 9일 서울 광화문에서 카풀의 부당한 자가용 영업 행위를 만천하에 알리고 분신한 경기도개인택시운송사업조합 소속 임정남 사업자님께서 1월 10일 목요일 오전 5시 50분, 끝내 서거 하셨습니다. 우리는 청천벽력 같은 서거 소식을 접하고 하늘이 원망스럽고 산천초목도 원망스러웠습니다.

열사님께서는 지난 2006년 명진상운(주)에서부터 택시와 인연을 맺은 뒤 현대운수, 홍보운수, 케이원택시를 거쳐 2011년 꿈에 그리던 개인택시업계에 진입하여 한 가족이 되었습니다. 그러나 택시의 앞날을 걱정하고 분신·사망 하였습니다.
열사님은 마지막 외침이자 유언을 남기셨습니다.
“나는 더 이상 당신들 밑에서 살기 싫다. 저 멀리서 지켜보겠다.”
고 절규하면서 유언을 남기고 있습니다.
개인택시 가족은 끝까지 잊지않고 기억하겠습니다. 그 숭고한 희생정신이 관철 될 때까지 대동단결하여 싸우겠습니다. 우리에게 지혜를 내리시고 앞길을 밝히는 횃불이 되어주십시오.
임정남 열사님 이시여!
이제 보내야할 시간이 다가 왔습니다.
만남이 있으면 반드시 헤어짐이 있다는 말씀이 이토록 싫은 적이 없습니다.
열사님과 평생 고락을 함께 하시며, 고인의 뜻을 펼치는데 큰 힘이 되어주신 유가족 여러분께 심심한 애도의 말씀을 거듭 올립니다.
임정남 열사님!
열사님께서 그토록 바라고 유언하신 세상은 아직 오지 않았습니다.
그러나 남겨진 무거운 짐은 우리에게 모두 맡겨 두시고 갈등없는 평화로운 곳에서 부디 영면하소서!

2019년 3월 21일

전국개인택시연합회 회장 박 권 수

포토뉴스

[현장 취재] 고 임정남 열사 마지막 가시는 길에…

박권수 연합회장(사진 왼쪽에서 두번째)을 비롯한 택시 4개 단체장들이 국회의사당앞에서 열린 고 임정남 열사 영결식에서 헌화하고 있다.

고 임정남 열사 영결식에서 개인택시연합회 박권수 회장을 비롯한 택시 4개 단체장 들이 묵도하는 모습.

더불어민주당 전현희 택시·카풀 사회적 대타협 기구 위원장이 고 임정남 열사 영결식에 참석해 고인에게 헌화하며 명복을 빌었다.

전국개인택시조합 이사장들도 고 임정남 열사 영결식에 참석했다.

고 임정남 열사가 자가용 불법 유상 운송 허용에 반대하며 지난 1월 9일 오후 6시경 분신한 서울 광화문 광장에서 열린 영결식에서 개인택시연합회 조합 이사장들이 고인의 마지막 길을 배웅하고 있다.

고 임정남 열사 노제가 열리고 있다.

개인택시연합회 경기조합 김영식 이사장이 경기조합 소속 사업자였던 고 임정남 열사 영결식에서 추도시를 낭독하고 있다.

지난 3월 21일 국회의사당 앞에서 열린 고 임정남 열사 영결식에 앞서 개인택시연합회 전국 조합 이사장들이 헌화를 하고 있다.

개인택시조합 라이브 인터뷰

경남 개인택시운송사업조합 김정곤 이사장

도 단위 최초 도입한 브라보택시 확대, 조합원 수익 창출 기여

98% 넘는 계약율, 저렴한 분담금으로 공제조합 흑자 경영 유지
경남 10명 국회의원에 자가용 불법 유상 운송 부당함 설득, 지지 받아
카카오 대자본 유화책에 흔들리지 않게 개인택시 콜 적극적 참여해야

경상남도개인택시운송사업조합
김 정 곤 이사장

▲ 지난 3월 21일 열린 고 임정남 열사 영결식에 참석한 김정곤 이사장이 비통해 하고 있다.

조합원들이 기대하는 수준의 택시 요금 인상을 이루지 못한 대목에 대해 김정곤 이사장은 매우 아쉬워했다.

경상남도청에 현실적인 요금 인상 반영을 강력하게 요청했는데도 불구하고 주변 광역 시도와의 형평 등을 이유로 받아 들여지지 않은데 대해 경남개인택시 조합을 이끌고 있는 책임자로써 죄송하다고도 말했다.

다만 향후 추가적인 요금 필요성을 꾸준히 설득하겠다는 의지를 내비쳤다.

정부의 자가용 불법 카풀 허용 등 개인택시 업권을 위협하는 요인들에 대해서는 단호히 대처해 지켜내겠다는 점은 분명히 했다.

전국 개인택시 조합원 모두가 업권 보호를 위해 힘을 모아야 한다고 강조했는데 그 수단으로 카카오 같은 대자본의 일시적인 당근 유화책에 흔들리지 말고 개인택시 자체 콜을 지켜야 한다며 조합원들이 적극적으로 참여해줄 것을 제안했다.

Q 4월부터 경남지역 택시요금이 인상 적용됐다. 인상 내용은 어떤지.

A 경상남도는 4월을 기해 택시 기본 요금을 기존의 2800원에서 3300원, 주행 요금은 143m당 100원에서 133m당 100원으로 인상 적용한다.

시간 요금(15km/h 이하 운행 시)은 34초당 100원으로 변동이 없다.

사업 구역을 벗어날 때 적용되는 시계 외 할증은 20%에서 30%로 10% 인상됐다.

2013년 이후 6년 만에 조정된 것인데 인상폭에 대한 아쉬움이 적지 않다.

그 사이 택시 운행 원가가 되는 연료비와 인건비, 각종 생활 물가가 얼마나 올랐는가?

그런데도 6년 동안이나 택시 요금이 동결되어 왔으니 이번 요금 조정 과정에서 그간 자제되어 왔던 인상 요인이 충분히 반영되기를 기대했던 조합원들의 마음은 충분히 전달받아 알고 있다.

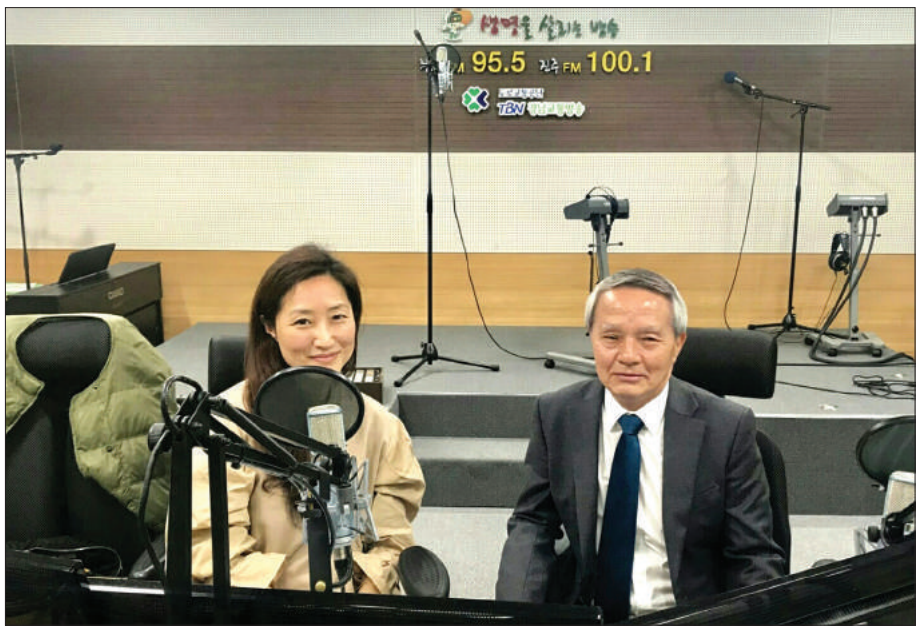
하지만 급격하게 요금이 오를 경우 택시 고객들의 부담과 민원이 커질 수 있고 경남 인근 광역 시도의 요금 인상 수준을 감안해야 한다는 여론에 막혀 조합원들께서 기대하시는 만큼의 인상을 이끌어 내지 못한 점은 아쉽다.

다만 택시 요금 인상폭을 조금이라도 더 높이기 위해 경상남도와 마지막까지 협의하고 노력했다.

광역시도중 일부 지자체는 아직도 요금 인상 여부가 결정되지 않았는데 조금이라도 빠른 결정이 조합원분들의 수익 향상에 도움이 될 것으로 판단했다는 점도 말씀드린다.

조합에서는 앞으로도 경상남도에 택시

▲ 김정곤 이사장과 대의원들이 통영 장사도 탐방 행사에서 우의를 다지고 있다.



▲ 김정곤 이사장이 TBN 교통방송에 출연해 인터뷰 하고 있다.

요금 추가 인상 필요성을 꾸준히 제기하고 요청하겠다.

Q 정부의 불법적인 자가용 유상 카풀 허용을 저지하기 위한 경남 조합원들의 입장은 어떤지.

A 지난 해 말과 올해 연달아 서울 국회의사당, 광화문 등에서 진행된 택시 생존권 사수 결의 대회를 위해 경상남도 조합원 대부분이 택시 운행을 중단하고 상경한 것은 정부의 카풀 강행에 대한 저희 조합원들의 의지를 보여주는 대목이라고 생각된다.

조합에서는 경상남도를 지역구를 두고 있는 국회의원들을 대상으로 카풀 저지를 위한 지지를 이끌어 내기 위해 끊임없이 노력해왔다.

경남이 지역구인 국회의원은 총 14명인데 고 노회찬 의원 등 두 명의 보궐 지역을 제외하고 김해가 지역구인 민홍철 의원 등 총 10명의 국회의원들을 상대로 개인택시업계의 입장을 전달해 불법 카풀 저지를 위한 동의와 서명을 받았다.

이들 의원을 만나 서민의 발이 되는 영세 택시 업계를 살리기 위해서 불법 카풀은 반드시 저지돼야 한다는 점을 강조했다.

특히 일반 자가용을 이용해 돈을 받고 승객을 태우는 불법 유상 운송 행위를 두고 정부가 4차 산업 혁명으로 포장해 그럴싸하게 홍보하며 허용하겠다는 부당함을 설명한 대목에 대부분의 국회의원들이 동의했다,

Q 경상남도에서 개인택시 업계에 지원하는 정책이나 제도는 어떤 것들이 있는지.

A 개인택시 사업자들의 카드 결제 수수료를 지원받고 있다.

경상남도는 2017년까지 택시 카드 결제 수수료 전액을 지원했는데 지난 해부터 소폭 줄고 있다.

지난 해 이후 1만원 이하 소액 결제 금액을 기준으로 연간 25억원까지 지원하고 있다.

개인택시 입장에서 차량 1대당 연간 약 20만원 정도의 수수료를 지원받고 있는 셈이다.

광역 자치 단체로는 처음으로 경상남도에서 이른바 100원 택시가 도입되고 있다는 점도 주목할 만한 대목이다.

경상남도는 2017년 부터 브라보 택시라는 브랜드를 도입해 읍, 면 지역 취약 계층에 대한 택시 운송을 지원하고 있다.

승객이 제한적인데도 정해진 시간에 맞춰 노선 운행해야 하는 버스의 비효율을 제거하기 위해 경상남도는 벽지노선에 대한 운행을 중단시키는 대신 택시를 투입하는 제도를 도입했는데 광역도 단위로는 전국 최초이다.

거동이 불편하거나 교통 취약 계층 지역에 가가호호 방문할 수 있는 브라보 택시 서비스는 지난 해 약 18억원의 도 예산이 투입됐는데 올해는 더 확대 편성됐다.

브라보 택시 운행 지역이 지난 해 보다 13곳이 늘어나 15개 시군 592개 마을로 확대됐고 지원 예산도 24억9100만원으로 늘었다.

개인택시가 읍, 면 노선 버스를 대체한다는 점에서 브라보 택시 운행 지역 확대는 개인택시 업계의 새로운 수익 창출에 적지 않은 기여를 하고 있다는 평가를 받고 있다.

Q 공제조합 흑자 경영과 조합원 분담금 절감 등의 성과를 거두고 있다는 평가인데 비결은 무엇인지.

A 지난 해 3월 공제조합 경남지부장에 취임한 이후 조합원 수익 극대화에 초점을 맞춘 결과 공제 계약율(2018년 12월말 대인Ⅱ 기준)이 98.4%에 달할 만큼 높은 계약율을 유지하고 있다.

특히 손보사 대비 약 20~30%의 저렴한 분담금으로도 공제조합의 누적 수지가 5억6백만원의 흑자 경영을 유지하고 있다.

전담 지부장 제도 시행 이전 부터 부지부장의 책임 아래 공제조합 직원에게 자율성과 책임감을 부여한 것은 공제조합 전문화에 적지 않은 기여를 했다는 평가를 받고 있다.

또한 공제 서비스의 질을 높이고 공제 직원 업무능력 향상을 위해 직원교육에 많은 관심을 가지고 있는데 분담금 손해율 관리에서 실적 손해율에 따라 즉각적인 공제분담금을 반영해 안정적 공제경영을 실천하고 있다.

앞으로도 손해보험사의 불량 물건 인수 거부 횡포에 맞서 조합원들에게 신뢰받고 권익 보호에 기여할 수 있도록 최선을 다하겠다.

Q 경남조합 이사장으로 취임하기 이전에 통영 지부장을 다섯 번 지냈다. 어떤 비결이 있었다고 생각하시는지.

A 1984년에 개인택시 면허를 취득했으니 약 34년 동안 개인택시 한 업계에만 몸을 담고 있다.

개인택시 사업이 세간의 부러움을 받던 시절부터 수익이 크게 악화되며 어려움을 겪고 있는 현재까지 모든 과정을 지켜봐 왔다.

개인택시 사업자들이 무엇을 원하는지 자연스럽게 알게 됐고 업권의 가치를 지키는데 힘을 쏟아야 겠다는 생각에 통영지부장 선거에 출마해 총 5차례 당선됐다.

통영지부장을 지낼 당시 항상 간직했던 마음은 선거에서 조합원들에게 내건 약속은 반드시 지키고 업권 보호를 위해 최선을 다하자는 것이었는데 다행히 조합원들께서 인정해주셔서 오랜 기간 지부장을 지낼 수 있었던 것으로 생각된다.

Q 통영 지부장 시절 기억에 남는 성과가 있다면.

A 아무리 조심해도 불의의 사고를 피하기는 어려운데 조합원들의 교통 사고 현장에 밤낮을 가리지 않고 찾아가려고 노력했다.

공제조합에도 교통사고 처리 전문가들이 있다.

하지만 오랜 세월 택시를 운행하면서 체득한 경험을 바탕으로 사고 처리 과정에서 조합원들이 조금이라도 불이익을 받지 않도록 조언하는 과정에서 만족도가 높았던 것으로 기억한다.

통영 조합원들의 숙원사업이었던 복지충전소를 설립한 것도 기억에 남는 성과 중 하나이다.

조합원 지분 참여 형태로 2010년에 설립돼 운영중인데 수익에 적지 않은 도움이 되고 있다는 평가이다.

충전소 운영 과정에서 발생하는 수익금 일부가 배당 형태로 지급되고 개인택시 업권을 반납할 때는 충전소 지분 반납 댓가로 500만원을 되돌려 받는다.

개인택시 양수도 과정에서 새롭게 업권을 취득한 조합원이 충전소 지분도 양수하기 때문인데 충전소 설립 당시 차량 한 대당 120만원이던 것이 현재는 500만원까지 올랐다.

충전소 경영이 잘돼 부동산 가치와 수익성이 높아지면 배당은 물론이고 개인택시 업권 인수도시 평가액도 커질 수 있으니 일석이조의 효과를 거뒀다고 생각된다.

통영 지부장 시절 조합원 복지 향상을 위해 생각하고 실천했던 경험을 살려 경상남도 개인택시 모든 조합원들의 수익과 경영 여건이 더욱 개선될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠다는 점을 말씀드린다.

(글 · 김신)

지부 탐방

경상남도 창원시 창원지부

지부·복지충전소 회계 분리로 경영 투명성 강화

‘조합 더 열심히 일하게 해달라’ 회비 인상 설득

충전소 흑자 전환, 출자 조합원에게 배당으로 환원

경상남도 창원시 창원지부
김 병 광 지부장

개인택시 경영 환경이 갈수록 나빠지고 있지만 그렇다고 조합원 이익을 대변하는 사업자 단체 역할이 축소되서는 안된다.

문제는 사업자 단체가 왕성하게 역할을 수행할 수 있는 재원을 어떻게 마련하느냐인데 조합원 호주머니에서 나오는 회비를 마냥 낮출 수도 또 높일 수도 없는 노릇이다.

경상남도 개인택시조합 산하 김병광 창원시 창원지부장은 조합원들을 설득해 월 회비를 올리는 한편 복지충전소, 콜센터 등 부대 사업과의 회계 분리를 통해 경영 투명성을 강화했다는 평가를 받고 있다.

개인택시 창원지부 운영위원을 지내던 당시, 지부와 계열 사업장의 경영 투명성 강화가 필요하다고 판단해 지부장 선거에 출마해 당선되며 2017년 11월부터 지부 경영을 맡고 있다.

지부 경영에서 가장 역점을 뒀던 것이 지부 그리고 관련 사업장 사이의 회계 분리였다.

창원 지부 전체 조합원 수는 1041명이다.

조합원 회비는 월 1만원으로 경남 관내 20개 개인택시 지부 중 가장 낮은 수준이었다.

지부 살림이 어려울 정도였고 결국 960여 조합원이 출자해 설립한 충전소 수익 일부가 지부 임직원들의 급여로 전용됐는데 김병광 지부장 취임 이후 철저한 독립 회계 시스템을 구축해 경영 투명성이 강화됐다는 평가를 받고 있다.

“복지 충전소의 LPG 판매 그리고 충전소에서 임대를 내준 정비공장과 식당, 미터기 수리 업체 보증금과 임대 수익금들은 충전소에 출자한 조합원들의 자산이다. 지부 회계와 분리돼 수익금이 충전소 조합원들에게 배당돼야 하는데 지부 살림이 어렵다 보니 임직원 급여로 사용됐던 적이 있었다. 하지만 지부장 취임 이후 지부 경영 정상화와 복지충전소 회계 분리에 공을 들여왔고 상당한 성과를 거두고 있다”라는 김병광 지부장의 설명이다.

▲ 창원 지부가 운영 중인 복지 충전소

▲ 복지 충전소 내 정비업소 전경

◇ 영콜 특화 위해 조합원 참여 절실

김병광 지부장은 취임 이후 조합원들을 설득해 월 1만원이던 회비를 5000원 인상했다.

택시 요금 조정, 카카오 카풀 등 개인택시 경영 환경을 위협하는 다양한 위기 돌파를 위한 조합과 지부 역할이 더욱 중요해져 조합원 지지가 절대적이라며 회비 인상 당위성을 설명해 동의를 이끌어 냈다.

회비 인상으로 지부 재정이 보강되면서 조합원 대부분이 주주로 참여하고 있는 복지충전소 경영도 자연스럽게 정상화되고 있다.

충전소 경영 개선에 따른 LPG 판매량 증가로 한달 평균 2500만원 정도의 이익이 발생하면서 지부장 취임 이후 9개월만에 3억8000만원에 달하는 흑자 전환을 이끌었다고 김병광 지부장을 설명했다.

수익금은 출자 조합원들에게 배당되고 있는데 현재까지 2억5000만원 정도가 배분됐다.

오는 9월 추가 배당 계획 가지고 있다.

이에 대해 김병광 지부장은 “지부 회비를 인상해야 하는 취지에는 공감했지만 실행에 옮기는데는 조합원들의 거부감이 컸다”며 “하지만 지부 경영이 투명해지고 역할이 강화돼야 창원 개인택시 사업자 업권이 보호될 수 있다며 끊임없이 설득해 현재는 대부분의 조합원들이 지지를 보내고 있다”고 말했다.

김병광 지부장은 조합원들이 창원개인택시 독자 콜 브랜드인 ‘영콜’에 보다 적극적으로 참여해줄 것도 당부했다.

창원시 최초의 개인택시 영콜은 시 재정을 지원받고 있으며 승객 안심 귀가 서비스 등 다양한 고객 만족 프로그램을 운영하면서 한 때 큰 인기를 끌었다.

하지만 카카오나 티맵 같은 대자본 콜이 등장하고 영세 개별 콜까지 늘어나면서 조합원 참여가 예전만 못하다.

이에 대해 김병광 지부장은 조합원들이 지부가 운영하는 영콜을 더욱 특화시켜 활성화하는 것이 카카오 같은 대자본 콜의 독점화를 막고 개인택시 업권을 지키는 일이라고 강조했다.

한편 창원시에서 개인택시 신규 면허 발급을 검토하면서 이를 저지하기 위한 활동을 강화하고 있다.

시 재정까지 지원하며 택시 감차를 벌이는 한편에서 약 10대의 개인택시 신규 면허 허용을 계획중인 창원시 택시 행정은 앞뒤가 맞지 않는다며 강력 항의하고 있다.

김병광 지부장은 “지난 2016년 개인택시를 양수받은 법인택시 기사들에게 8천만원까지 저리 대출하며 개인택시 업권을 보호했던 창원시가 느닷없이 신규 면허를 발급하겠다는 것은 정부의 택시 감차 정책에 맞지 않는데다 개인택시 가치도 크게 떨어뜨리는 처사”라며 부당함을 강력하게 전달해 조합원들의 뜻을 관철시키겠다고 밝혔다. (글 · 김신)

도로위 인생 창원 개인택시 김영화 조합원

테니스로 몸 다지고 색소폰으로 힐링 하고!

개인택시 테니스 동호회 청우회 통해 체력 단련
색소폰 동호회로 힐링, 공연 등 사회 공헌 활동
'스트레스 없이 즐겁게 살자' 동료 사업자에 전파

▲ 창원 개인택시 김영화 조합원

옅은 색 선글라스에 눈에 띄는 금장 팔찌와 반지, 귀걸이.

첫 인상부터 범상치 않은 포스가 풍긴다.

창원 개인택시사업자인 김영화 청우회장의 첫 인상이 그랬다.

청우회(靑友會)는 창원 개인택시 사업자의 테니스 동호회 명칭이다.

20여년 전 군 부사관으로 퇴직하고 개인택시사업자의 길로 들어선 김영화 회장은 군 재직 시설 갈고 닦은 실력으로 테니스 동호회를 창단했다.

"군 시절 테니스로 체력단련을 많이 했는데 퇴역 이후 개인택시사업을 시작해 보니 마땅한 기회가 없더군요. 그래서 테니스 동호회를 만들게 됐지요. 요즘에야 테니스가 생활체육 개념으로 활성화됐지만 동호회를 만들 당시만 해도 배울만한 시설이나 전문 교육 과정이 없었습니다. 하지만 동호회를 만들고 군 시절 배운 실력으로 회원들을 지도하며 10여년 넘게 활동하다 보니 회원들의 체력이나 테크닉은 이제 프로 수준이 되고 있습니다"

전국적으로 개인택시 테니스 동호회가 제법 생겨 이제는 울산이나 대전 같은 타 지역으로 원정 경기를 떠나기도 한다.

연합회 차원의 대회가 열릴 정도이다.

청우회 회원이 이제는 50명을 넘을 정도로 활성화되어 있어 김영화 회장은 창원시에 개인택시사업자를 위한 전용 테니스장을 마련해달라고 요청중이다.

김영화 회장은 또 다른 명함을 가지고 있다.

도계 색소폰 동호회장이 그것이다.

"고등학교때 그룹사운드 활동을 했었습니다. 당시 경험 때문에 기타는 물론이고 드럼, 하모니카 같은 악기를 다룰 수 있습니다. 군 퇴역 이후 개인택시 사업을 하면서 색소폰을 접하게 됐고 이제는 개인 연주 공간을 만들어 동료 개인택시 사업자들을 지도하며 동호회를 운영하고 있습니다"

도계 색소폰 동호회 연주 실력은 지역사회에서 이미 소문나 공연할 기회도 많다.

노인병원 등을 찾아 위로 잔치를 여는가 하면 창원시 부부의 날 행사 등에 초청받아 공연하는 등 다양한 활동을 하고 있다.

김영화 회장은 또 다른 사회 공헌 활동으로 창원서부경찰서 모범운전자회 자문위원도 맡고 있다.

김영화 회장은 "인구 5000만명, 자동차가 2500만대에 달하는 시대에 하루에도 수많은 교통사고 사상자가 발생하고 있는데 특히 어린이 교통사고를 줄이기 위해 등굣길 교통 봉사 활동 등에 적극적으로 참여하고 있다"고 말했다.

◆ 사는데 즐거움이 있어야지!

이틀 운행하고 하루 쉬는 개인택시사업이 육체적으로 몹시 힘들텐데도 사회 봉사는 물론이고 다양한 취미 활동을 멈추지 않는 이유를 물었더니 답은 간단했다.

사는데 즐거움이 있어야 하지 않느냐는 대답이다.

"하루 12시간 이상 운전하며 고객들을 응대하는 개인택시 일은 무척 힘이 듭니다. 일만 하다가는 몇 년 지나지 않아 몸과 정신이 상하기 마련입니다. 스트레스 푼 다고 술 마시고 담배 피는 것은 더욱 도움이 되지 않습니다. 몸과 마음이 단련되고 즐거움을 갖기 위해 제가 선택한 것은 테니스와 색소폰 연주 활동인데 개인택시 동료들에게 가르쳐 주는 과정에서 느끼는 보람도 매우 큽니다"

김영화 회장은 실제로 담배는 배우지 않았고 술도 조금씩만 한다.

인생에서 만병의 근원은 스트레스에서 비롯된다고 생각하는 김영화 회장은 동료 사업자들에게 체력과 정신 건강의 중요함을 빼놓지 않고 강조한다.

"테니스로 땀을 빼며 체력을 키우고 색소폰 연주로 정신의 위로를 받는 과정은 생각만큼 많은 시간과 비용이 필요하지 않습니다. 스트레스 푼다고 술자리를 옮겨 다니는 시간 그리고 담배 사서 피우는 정도의 비용이라면 충분히 즐길 수 있습니다"

창원 개인택시 지부에서 색소폰 연주 공간을 만들어 줬으면 한다.

조합원들끼리 바둑 두고 휴식을 취할 수 있는 공간이 지부 사무실이니 조그만 연주 공간 조성하는 것도 좋을 것 같다는 생각 때문이다.

김영화 회장의 긍정적인 에너지와 열정은 창원의 동료 개인택시 사업자들이 스트레스를 날리고 본 업에 더욱 충실할 수 있는 힘이 되고 있다.

(글 · 김신)

▲ 김영화 조합원이 회장을 맡고 있는 테니스 동호회 청우회 단합 모습.

▲ 김영화 청우회장이 경찰서 행사에서 색소폰을 연주하고 있다.

▲ 등굣길 교통 봉사 활동중인 김영화 회장.

우리조합 NEWS

부산개인택시조합 넥센타이어㈜와 업무제휴 협약 체결

▲ 부산조합 김호덕 이사장이 넥센타이어 측과 업무제휴 협약을 체결하고 있다.

택시 타이어 안정 공급 기대

부산개인택시조합(이사장 김호덕)은 지난 2월 26일 넥센타이어㈜ 창녕공장에서 조합 임직원과 넥센타이어㈜ 황충상 BS장 등 관계자들이 참석한 가운데 조합원들에 대한 택시 타이어의 안정적 공급을 위한 넥센타이어㈜와 업무협약을 체결했다.

김호덕 이사장은 협약식 인사말을 통해 "이번 협약으로, 택시 영업 환경 악화로 어려움을 겪고 있는 조합원들에게 공동구매를 통해 타이어를 저렴한 가격에 공급함으로써 운송경비를 절감할 수 있게 됨은 물론 부산·경남에 생산거점 등을 두고 있는 향토기업인 넥센타이어㈜의 매출신장 등 공동의 이익증대에 기여할 것으로 기대한다"고 밝혔다.

이에 대해 황충상 BS장은 "오늘 협약을 계기로 부산개인택시 조합원들에게 안정적인 양질의 타이어 공급 뿐만 아니라 다양한 혜택을 제공하는 이벤트도 마련해 넥센타이어㈜ 이용에 대한 조합원들의 이용 만족도를 높여 나가겠다"고 말했다.

한편 부산개인택시조합은 차량 부품의 공동구매는 물론 LPG충전소(9곳) 운영, 통신대리점 운영 등의 복지사업을 활발히 전개하여, 전국에서 제일가는 선진 복지조합으로 자리매김하고 있다.

인천개인택시조합 서비스개선을 위한 대시민 홍보 친절캠페인 실시

▲ 인천조합 김승일 이사장을 비롯한 조합 임직원과 대의원들이 대시민 홍보 캠페인을 벌이고 있다.

단정한 복장 친절 서비스 등 개선 노력

인천개인택시조합에서는 2019년 2월 28일 오후2시에 인천터미널 택시승강장 인근에서 조합임직원과 대의원, 조합원 52명이 참석한 가운데 단정한 복장, 친절 등 서비스 개선의 중요성을 인식하며 승차거부 안하기, 승객을 가족처럼 모시기, 부당요금 근절을 위한 시민들에게 사랑받는 인천개인택시가 되기 위한 대시민 홍보 친절캠페인을 실시했다.

대전조합 제10대 나기주 이사장 취임식 및 제30회 정기총회 성료

'새롭고 활기차고 화합하는 조합' 약속

3월 15일 대전개인택시조합 3층 대강당에서 제10대 나기주 이사장 취임식 및 제30회 정기총회가 성대히 열렸다.

이날 신임 나기주 이사장 취임을 축하하기 위해 많은 조합원을 비롯하여 연합회 박권수 회장, 13개 시도조합 이사장과 허태정 대전시장, 박병석 국회의원, 박범계 국회의원, 이은권 국회의원, 박용갑 중구청장 등 내빈 20여명과 우리조합 이사, 대의원 등 350여명의 축하객이 참석하였다.

나기주 이사장은 취임사에서 "대전조합 5,300여 조합원이 하나의 공동체로서 조합의 주인이 되고 조합원 모두가 화합하고 웃으며 안전하고 편하게 일할 수 있는 조합을 만들고자 하며, 택시 종사자의 권익을 증진하기 위해 단결된 힘으로 강력하게 대응하고 투쟁하는 조합으로 거듭날 것이다." 라고 다짐했다.

또한 조합원님들의 압도적인 지지를 얻어 당선된 만큼 커다란 책임감을 가지고 ▲새로운 조합 ▲활기찬 조합 ▲화합하는 조합으로 거듭날 수 있도록 총력을 다하겠다고 포부를 밝혔다.

한편 이날 제30회 정기총회를 맞아 그동안 조합 발전에 기여한 민정섭 조합원 외 9명이 대전시장 표창, 홍건표 조합원 외 9명이 연합회장 표창, 백인수 조합원 외 9명이 공제조합이사장 감사장, 장한익 조합원외 16명이 대전조합 이사장 표창을 받았다.

「택시-카풀 사회적대타협기구」 전현희 위원장 초청 간담회

경기조합, 전현희 위원장 초대해 택시 현안 대화

경기도개인택시운송사업조합 김영식 이사장은 조속한 카풀문제 해결 방안을 위해 제41차 조합 정기대의원총회(2019.2.22.)를 맞아 카풀-사회적대타협기구 전현희(더불어민주당 서울 강남구을) 위원장을 초청하여 택시업계 현안문제에 대해 심도 있는 대화를 나눴다.

전현희 위원장은 앞으로 택시업계와 만나 사회적 대타협을 위해서 노력하고 결론을 낼 수 있는 시간이 얼마 남지 않았다고 전하며, 비단 카풀 문제뿐 아니라 택시업계에서 요구하는 현안 문제에 대해서도 택시-카풀 사회적 대타협기구를 통해 적극 추진해 나아가겠다고 약속하였다.

이에 김영식 이사장은 ▲카풀 불법유상운송행위 근절 법안 개정 촉구 건의 ▲대중교통에 택시 포함 건의 ▲개인택시 1차량 2인 제도 도입 건의 ▲개인택시 부제 폐지 건의 ▲택시요금 2년 정례화 법제화 건의 ▲65세 자격유지검사 및 의료적성검사 개선 및 검사비용 지원 건의 ▲개인택시 면허 반납제도 도입 및 재산권 보장 건의 ▲ 고속도로 버스전용차 택시 허용 건의 등 우리 택시업계에 직면해 있는 주요 현안문제를 해결하기 위한 건의서를 전현희 위원장에게 전달하였다.

▲ 경기도개인택시운송사업조합을 방문한 택시-카풀 사회적대타협기구 전현희 위원장

전남조합 여근하 이사장, 카풀 반대 여의도 천막 농성

"카풀 반대 투쟁 끝까지 이어 나갈 것"

전남조합 여근하 이사장은 지난 2월 14일 전남지역의 지부장 및 임원들과 함께 상경해 여의도 카풀 반대 천막 농성 투쟁을 이어 갔다.

또한 천막 농성장 옆에 마련된 고 임정남 열사 분향소를 찾아 고인의 명복을 위로하고 더 이상 안타까운 희생이 발생되지 않도록 정부의 조속한 결단을 호소했다.

여근하 이사장은 " 카풀은 택시업계의 생존권을 침해하고 더 나아가 국민의 안전을 위협하는 명백한 불법이며 반드시 근절되어야 한다. 고 임정남 열사의 유지를 받들어 카풀 반대 투쟁을 끝까지 이어 나갈 것" 이라고 말했다.

한편 택시 업계는 카카오 카풀에 반대하며 여의도 국회 의사당 앞에서 천막 농성을 이어가고 있는 중이며 옆에는 고 임정남 열사님의 유지를 기리기 위해 분향소를 마련했다.

▲ 전남 조합 여근하 이사장이 지역 지부장들과 여의도 카풀 반대 천막 농성 투쟁을 벌이고 있다.

공제경쟁력을 말하다

개인택시공제조합 2018년 결산결과

2018년 265억원 적자, 공제사고 대폭 증가가 원인으로 판단

개인택시공제조합은 지난 3월 21일 2018년도 결산총회가 있었다.

결산결과 2018년도 한 해에 발생한 경영수지는 365억원의 적자를 기록하며 마감되었다.

이는 공제조합 설립 이래 최대의 적자 금액으로써 공제조합 재무상태는 매우 불안정하게 되어 여객자동차운수사업법 제68조(재무건전성 유지) 및 동법 시행령 제28조 제2항 및 4항에 의한 국토교통부 재무건전성 준수 세부기준인 지급여력비율 100%에 현저히 미달하게 되었다.

그리고 앞서 2월18일부터 20일까지 3일간에 실시한 외부감사(회계법인)에서도 지속되는 경영적자의 폭이 해마다 증가하고 있어 일반 기업일 경우에는 계속기업(Going Concern)이 불가능한 상태이며, 기업이 아닌 사람으로 비유하면 중대한 암에 걸린 중증환자라 진단하였다.

이렇듯 경영적자가 발생한 가장 주요한 원인은 공제사고가 대폭 증가한 것이라 판단된다.

대인공제 사고율은 2016년도 20.8%에서 해마다 증가하여 2018년도 23.7%까지 증가하였으며, 대물공제 사고율 또한 해마다 증가하여 2015년 42.3%에서 2018년 49.3%로 7%p 대폭증가 하였다.

그리고 물가상승, 최저인건비의 상승 및 대인 피해자 공제금 지급기준 상향조정 등의 원인으로 2015년 대비 2018년은 대인 피해자 1인당 평균지급액이 무려 19.6%가 증가하였다.

그러함에도 공제분담금은 장기간 인상하지 않거나 소폭을 인상하였기 때문에 경영적자 발생은 어쩌면 당연한 결과라 사료 된다.

2018년 결산 회계법인 외부감사인은 공제조합이 회생하기 위하여 반드시 그리고 신속하게 행해야 하는 사항을 당부하였는데 경영적자에 의한 손실금의 보존, 물가상승 및 보험제도 등의 변경으로 공제분담금의 인상요인이 발생할 경우 즉시 분담금을 인상하도록 제도를 정비하고 정착하고, 재무상태가 매우 불안한 지부로 인한 공제조합 전체의 위험을 방지하기 위하여 회생이 불가능하다고 판단되는 지부는 과감하게 폐쇄하여 지부통합 또는 본부직영으로 운영토록 당부하였다.

그리고 공제조합의 연령에 대한 문제점도 언급하였는데 65세 이상 고령조합원은 해마다 3%p씩 증가하여 2018년은 조합원의 구성인원 중 35.4%를 차지하고 있어 이에 대한 분담금 요율 조정도 당부하였다.

결산 이후 공제조합은 회생을 위하여 살을 벗겨내고 새살을 돋아내는 혁신의 마음가짐으로 모든 것을 처음부터 새롭게 개선하고자 분주하다.

〈전국개인택시공제조합이사장 육정균 인사말〉

봄 새알 같은 새싹처럼, 봄 사랑 같은 벚꽃처럼 수줍은 인사와 바람

모진 바람 속에서도, 뿌옇게 하늘을 뒤덮는 미세먼지 속에서도, 아니 강원도 산불 속에서도, 봄은 이산 저산 진달래로부터 아파트 화단의 개나리에까지 목련을 깨워 흰꽃을 피우고, 눈꽃 같은 벚꽃을 피우고, 새싹 나는 나무 사이를 행복에 겨워 나는 새처럼, 첫사랑 같은 매화를 벌써 지게 하는 봄이다.

부임이래 카풀 문제와 공제조합 여러 현안 때문에 정신없이 보내다가, 여기저기 봄꽃 소식에 뒤늦은 인사를 드린다.

추운 겨우내 동면 같은 우울함처럼 세분의 의인께서 분신하셨고, 두 분께서는 새로운 택시산업의 부흥을 열망하시며 산화하셨다.

택시업계에 온 역사는 일천하지만, 이미 국토교통부에서 범교통업계의 일원으로 근무한 본류의 교통맨이다.

이제 누가 뭐래도 교통업계, 그것도 택시, 그것도 개인택시를 가장 사랑하고, 밤낮없이 택시산업의 새로운 혁신적 도약과 중흥을 꿈꾸는 일원이다.

〈 봄 〉
여인의 치맛폭에
안기는 하안 신바람이
우려내는 푸르른
새싹의 아우성

2004년 출간한 개인시집 『아름다운 귀향』에서 봄을 신명나게 노래한 「봄)」이란 시의 전문이다.

지루하게 소모적으로 대립되던 카풀 문제도 봄소식처럼 『오전오후 2시간 카풀로 한정』시키면서 힘겹게 겨우 본전밖에 얻지 못했다.

30만 택시인들은 여객법 제81조 제1항 제1호(출퇴근 때 승용자동차를 함께 타는 경우)를 아예 삭제시켜, 자가용불법영업행위의 근본소지를 없애고자 하였기 때문이다. 그러나, 정부, 국회, 국민들 중 우리와 다른 생각이 있는 다수의 상대가 있는 게임에서는 그나마 선방(善防)했다고 생각한다.

그동안 어둠 속에서 보일 듯 말 듯 정체를 드러내지 않은 채, 당당히 여객법을 위반하고 자가용기반영업행위를 해온 업체들이 과감하게 민낯을 들고, 불공정행위로 공정거래위원회에 제소 운운하는 것을 보면 말이다.

제발 공정거래위원회나 검찰에 단체로 제소나 고발을 해주길 바란다. 죄송하지만, 일망타진의 기회이기 때문이다.

그동안 지루한 싸움과 논란에서 제대로 된 교통경제학측면의 논리로 서로를 이해하려 했다면 깔끔했을 일이다.

결론부터 말씀드리면, 택시 등 교통산업은 공공성이 강한 준공공재(準公共財)이다.

자가용은 보통의 경제재(經濟財)이다. 경제학에서 재화를 경제재, 자유재, 공공재로 크게 분류하고 있는데, 이는 보통시민의 상식이다.

강한 공공성을 이유로 각종 손발이 묶인 택시산업과 달리 너무나 자유롭게 비상할 수 있는 자가용영업행위는 어떤 게임에서도 경쟁이 될 수 없고, 비교의 대상도 아니다.

2인 1조의 사람들 중 한편은 두 사람의 손과 발을 함께 여러 겹으로 묶고 달리게 하고, 한편은 그냥 자유롭게 달리게 한다면 시작 전에 승부가 결정된다.

50m를 경주를 해도 손발이 꽁꽁 묶인 기존 면허택시는 둘이 어렵게 서서 콩콩 튀어야 조금 전진이 되거나 아예 움직이기도 어렵다.

그러나 손발이 묶이지 않은 자가용은 너무나 자유롭게 달려 달리기 전부터 승부가 결정된 싱거운 승리를 한다.

그런데, 이건 말이 안 된다.

시장진입(면허제), 사업구역, 택시요금, 운전자격, 승차거부금지 등 각종 운송질서유지 등 온갖 규제로 새로운 교통수요가 있어도 먼 산이나 바라보는 기존 택시업계는 포화상태라며 감차기구까지 두고 국고를 투입하며 감차를 하면서, 아무런 규제도 없는 자가용에게 택시영업행위를 마음대로 하라니…

본질(本質)과 결이 다른 경제재를 동일한 잣대로 놓고 경쟁과 4차 산업혁명에 IT기술을 논하고, 국민들의 새로운 교통수요를 말하니 매듭이 풀리겠나?

경제부처 중의 하나인 국토교통부는 물론 대한민국 경제를 총괄하며 대통령을 보좌하는 청와대 관료들이 경제학의 기본도 잊은 채, 정책을 다룬다면 기본이 얽혀 불필요한 갈등만 양산할 뿐이다.

당연히 민생경제를 노상 외치는 여야 정당의 국회의원들도 마찬가지다.

이제 새봄과 함께, 철도, 버스가 할 수 없는 영역에서의 모든 국민들의 새로운 교통수요는 택시를 광범위하게 활용해서 해결해야 할 것이다.

그런 의미에서 택시산업의 공공성을 감안하여 「면허제」와 「여객운송질서준수의무」만은 유지하되, 택시의 손발을 묶고 있는 모든 규제는 국민의 나라를 지향하는 문재인정부에서 만큼은 과감히 풀어야 한다.

그래서, 택시가 시민들의 새로운 교통수요에 적극 부응할 수 있게 해야한다.

기존의 서민들이 이용하는 대중교통수준의 일반 택시를 비롯하여 다양한 분야의 브랜드 택시로서 전국을 달리는 「전국운송택시」, 장애인, 노인 등 교통약자의 「복지운송택시」, 모든 병원의 환자운송을 전담하는 「앰블런스택시」와 「무진동중환자택시」, 「결혼, 장례를 전담하는 고품격 택시」, 국가나 대기업 등 고위급들의 안전한 의전과 이동을 보장하는 「고품위의전택시」 등 새로운 택시들이 플러스, 타다 등의 자가용불법 영업행위를 합법적으로 대체하고, 승차거부가 없는 안전하고 깨끗한 택시로 거듭 태어나 국민들의 사랑을 독차지 해야 할 것이다.

그래야 머지 않은 장래에 우리 곁에 새로운 봄처럼 달려올 AI(무인자율)택시의 등장 이후에도, 현재의 『면허 택시업(법인, 개인)』은 장래 『면허 AI택시업(법인, 개인)』으로, 재편되고, 『택시운전자』는 『AI택시서비스안전관리자』 등으로 전환되어 새로운 혁신적 교통수단과 교통종사자로 미래시대를 자리매김할 것이기 때문이다.

▲ 개인시집 『아름다운 귀향』

PROFILE

전국개인택시공제조합 육정균 이사장

[경력]

(현) 개인택시공제조합이사장 / 단국대학교 부동산건설대학원 겸임교수, 박사
(전) 국토교통부(39년 근무) 대전지방국토관리청 관리국장(부이사관),
시인 (2000년 작가넷 공모시 당선, 2002년 현대시문학 신인상,
2004년 개인시집「아름다운 귀향」출간),
소설가 (2005년 현대인 신인상),
공인물류관리사, 공인중개사, 행정사, 사회복지사, 보상관리사(토지수용보상전문가)

속도를 줄이면 사람이 보입니다

사람이 우선인 보호운행

승객 보호
급정차, 급출발 안하기

보행자 보호
학교앞, 주택가, 상점가 서행하기

안전 생활화
전좌석 안전밸트 확인
과속 안하기
방향지시등 켜기

전국개인택시공제조합

{ 2019년 주요 사업 추진실적 }

1 불법 자가용 카풀 근절을 위한 추진사항

◪ 연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 불법 자가용 카풀 반대 제1차 - 제14차 비상대책위원회를 구성(2018.08.27 ~2019.03.14)하여 풀러스, 럭시 등의 자가용 불법영업행위 근절 촉구를 위하여 제1차(10. 04), 제2차(10.11) 수도권 지역 "카카오(카풀) 규탄 결의대회"를 개최하였음.

○ 2018.10.18에는 전국의 택시종사자 6만 명이 참여하는 전국 30만 택시종사자의 제1차 광화문 "생존권 사수 결의대회"와 청와대로 "가두행진"하였고,

○ 제2차(11.22) · 제3차(12.20) 여의도 "생존권 사수 결의대회"를 추진하는 등 적극 추진하였으며,

○ 카풀반대 비상대책위원회는 여의도 국회 앞 천막농성장을 설치하여 2018.12.12~2019.03.21 (100일) 동안 운영하여 왔음. 또한 더불어 민주당 당사 앞에서 3차에 걸쳐 "불법 카풀 추진하는 정부·여당 규탄대회"를 추진하는 등 그동안 추진사항의 주요내용은 다음과 같음.

◎ 추진사항

일 정	추 진 사 항
2019. 1. 04	○ 카풀 반대 제9차 비상대책위원회 회의
1. 08	○ 카풀 서비스 도입을 둘러싼 사회적 갈등, 어떻게 해결해야 하는 가? 토론회 - 민주평화연구원 주최
1. 10	○ 4개 단체 기자회견(카풀 반대 천막농성장 앞) - 임정남 열사 유언 녹취록 공개 및 4개 단체장 청와대 항의 방문
1. 11	○ 카풀 반대 제10차 비상대책위원회 회의
1. 14	○「100만 택시가족 분노한다!!」 - 농성장 앞 기자회견 및 성명서 발표
1. 15	○ 카카오, 카풀서비스 중단 발표
1. 18	○ 천막농성장 앞 기자회견 및 사회적 대타협기구 참여 선언
1. 22	○ 택시-카풀 사회적 대타협기구 출범식 - 업계 : 택시 4개 단체 대표자 - 더불어민주당 : 홍영표 원내대표, 전현희 의원 택시-카풀 TF 위원장, 김태년 정책위의장, 윤후덕 의원 - 국토부 : 김현미 장관, 손명수 교통물류실장 - 카풀업계 : 카카오모빌리티 정주환 대표
1. 25	○ 제2차「사회적대타협기구」회의
1. 29	○ 카풀 반대 제11차 비상대책위원회 회의 - 2월 국회 대비 2.10까지 동의서 총력 집중
1. 31	○ 부산개인택시조합 불법 카풀 고발장 접수 - 부산지방검찰청에 고발장 접수
2. 11	○ 민주당사 앞 집회 개최(1차) ○ 서울개인택시조합 강남지부 김국식 대의원, 국회 앞 분식 ○ 제3차「사회적대타협기구」회의
2. 12	○ 민주당사 앞 집회 개최(2차) 및 성명서 발표
2. 20	○ 민주당사 앞 집회 개최(3차)
2. 25	○ 4개 단체 서울중앙지검에 플러스 및 드라이버 24명 고발장 접수
2. 26	○ 카풀 반대 제12차 비상대책위원회 ○ 더불어민주당 이규희 의원 면담 - 연합회장, 충남·경기조합이사장, 충남조합 이사 등
2. 28	○ 제4차「사회적대타협기구」회의
3. 07	○ 카풀 반대 제13차 비상대책위원회 ○ 제5차「사회적대타협기구」합의(합의문 작성)
3. 13	○ 불법 자가용카풀 근절과 관련하여 사업자님들께 드리는 글(담화문) - 시·도조합 배부
3. 14	○ 카풀 반대 제14차 비상대책위원회
3. 21	○ 임정남 열사 택시장(장례) - 연결식 : 여의도 국회 앞 농성장 - 노제 : 광화문 KT 앞
3. 26	○ 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(카풀 관련) 국회통과 건의 - 국토교통위원회 교통법안심사소위원회 위원(9인)
	○ 인천 남동을 윤관석 위원장 간담회 - 연합회장, 인천조합이사장 등
3. 27	○ 제367회 국회(임시회) 국회 제2차 국토교통법안심사소위원회 상정 및 심사 - 택시 월급제에 대한 여·야 의원 이견으로 계속 심사
4. 01	○ 경기 하남 지역구 이현재 의원 간담회 - 경기조합이사장, 하남시·남양주시 조합장 등

2 액화석유가스의 안전관리 및 사업법 일부개정법률 공포 (LPG 자동차의 연료 사용제한 폐지 관련)

◪ 현행법은 산업통상자원부장관이 필요한 경우 액화석유가스를 자동차 연료로 사용하는 것을 제한할 수 있도록 하여 LPG를 연료로 이용할 수 있는 차량을 열거하고 그 외의 경우 LPG 연료사용을 금지하고 있음. 그러나 이는 LPG가 수송용 연료로 사용하기에 수급이 불안정하던 당시에 도입된 규제로 현재는 LPG 수급이 원활하여 소비자 선택권을 제한할 필요가 없고, 최근 미세먼지 문제가 심각해짐에 따라 경유에 비해 미세먼지와 질소산화물 배출량이 적은 LPG차량을 확대 도입할 필요성이 높아지고 있음. 이에 따라, LPG를 자동차 연료로 사용하는 것을 제한하는 현행 제28조를 삭제하고, 동 규정 위반에 대한 과태료 부과 근거를 삭제하여 미세먼지 저감 및 소비자 선택권 확대 등을 도모하려는 내용으로 액화석유가스의 안전관리 및 사업법 일부개정법률이 공포(2019.03.26) 됨.

◎ 신·구조문 대비표

현 행	개 정
제28조(액화석유가스의 연료사용제한) 산업통상자원부장관은 액화석유가스의 적정한 수급, 사용상의 안전관리, 그 밖에 공익상 필요하다고 인정되면 산업통상자원부령으로 정하는 바에 따라 자동차 또는 그 사용자에 대하여 액화석유가스를 연료로 사용하는 것을 제한할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 액화석유가스를 사용하는 승용자동차(「자동차관리법」 제3조제1항제1호에 따른 승용자동차를 말한다)로 등록(「자동차관리법」 제5조에 따른 등록을 말한다) 후 5년이 지난 경우 2. 「자동차관리법」 제3조제2항 및 제3항에 따른 자동차의 종류 중 유형별 세부기준에 의한 다목적형 승용자동차와 기타형 승용자동차의 경우	〈삭 제〉
제73조(과태료) ①·② (생 략) ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 4. (생 략) 5. 제28조에 따른 제한을 위반하여 액화석유가스를 연료로 사용한 자 6. ~ 18. (생 략) ④ ~ ⑥ (생 략)	제73조(과태료) ①·② (현행과 같음) ③ ---------- ---------- ---. 1. ~ 4. (현행과 같음) 〈삭 제〉 6. ~ 18. (현행과 같음) ④ ~ ⑥ (현행과 같음)

세계최초

국가지정기관에서 공인받은 연료절감기술을 융합

www.estem.co.kr

연료절감기 파워세이버

연료절감 / 배터리재생 / 복원 / 자동차 전기장치 성능향상 !!

휘발유, LPG, 경유차 절감원리, 대법원 확정 판결문 보유

2017년 에너지부문 – 기업혁신대상 수상 인증 6종 수상기업

특허품

승용차·SUV·1~1.4t트럭
휘발유, 경유, LPG

연료절감 효과!!

농협 352-0990-3762-33 〈예금주 장귀자〉
우체국(저축예금) 704288-02-051009 〈예금주 김민화〉

특가

"희소식" 카드무이자할부 5개월

187,000원

신개념 최신기술로 연료절감 블랙박스를 창착하면 노후된 차량의 엔진점화력 개선

잘 안나가는 차가 새차처럼 잘 나간다!
- 엔진점화력 1,000~3,000V 증가
- 엔진오일 교환때 처럼 새차때 처럼
- 자동차가 아주 잘 나감

크게나는 엔진소음까지도 조용해진다.

블랙박스 방전으로 한두번씩은 고생했지요!
- 배터리 재생 복원
- 상시주차시 최대 7일후 시동
- 복원전에도 3~6일 사용

배터리 수명 2배 연장

주행속도에 따라 연비절감도 달라져!
- 시속 30km – 3% 절감
- 시속 80km – 10~13% 절감 (국가지정 공인기관 유권해석)
- 시속 100~110km - 15~35% 절감 (트립)

마후라(머플러) 검은 매연 배기가스 감소

피로감없는 안정감 있는 승차감을!
- 조용한 엔진소리
- 장착 후 운행 즉시 느껴짐
- 엑셀 덜 밟고도 잘 나감

라이트 밝기 향상

국가지정기관에서 공인받은 연료절감기술 융합

대한민국 우수기업인 6개 대상 에너지부분 수상 제품·한국 고효율 사업자 총연합회 정회원기업

배터리 방전방지 : 자동차 배터리를 재생 복원시켜서 주차모드에서 3~7일 후에도 시동이 되게 합니다.
방전 걱정 때문에 블랙박스를 OFF로 하지 않아도 됩니다.

무상 A/S 1년 보장

3개월 사용 후 효과 없으면
100% 반품 보장

상담문의

연간 최대 108만원 절약

010-3571-1111 (정창수)
010-9515-0148

건강상식

민첩성과 순발력, 성인기 체력에 필수

순발력 (power)이란?

단위 시간당 발휘하는 폭발적인 힘을 의미하며, 순간적으로 힘을 쓰는 운동을 통해 키워진다.

민첩성 (agility)이란?

빠른 동작으로 전신적 동작이나 부분적 동작의 형태나 방향을 빠르게 전환 할 수 있는 능력이다.

따라서 운동에서 일어나는 자극에 대해서 우선 중추신경계가 감지하고 통합하여 다시 말초신경계에 일어나는 흥분을 효과기에 보내어 신체는 적절한 운동을 한다. 따라서 민첩성은 이러한 과정 속에서 신경전달 속도에 의해 좌우된다.

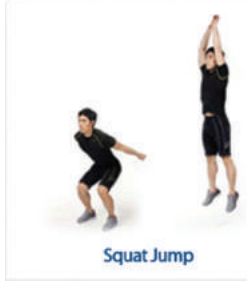
순발력과 민첩성 향상을 위한 운동프로그램

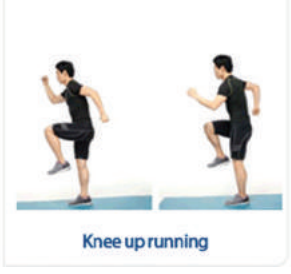
각 단계별 시간측정, 착지지점 제한 (강도설정)

STEP 01	STEP 02	STEP 03	STEP 04	STEP 05
양발로 가벼운 점프하기	좌우방향 전환점프	한발 중심잡기	한발 점프하기	방향 전환하기

점차적으로 단계를 높여가며 빠르고 정확한 동작을 위해서 시간을 측정하고, 착지 지점을 제한하면서 운동강도를 향상시킨다. 순발력 및 민첩성 향상 운동은 점프와 착지동작이 많고 빠르게 움직이는 운동으로 구성되어 있기 때문에 안정성과 자신의 체력 단계를 고려하여 운동을 실시한다.

순발력 운동프로그램 예시

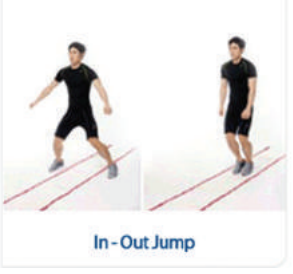

Squat Jump

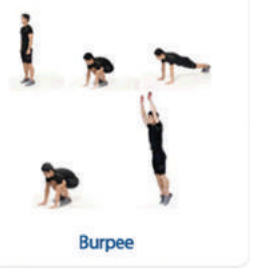

Knee up running

Twisting Punch

민첩성 운동프로그램 예시

Stepper


In - Out Jump


Burpee

〈자료:국민체육진흥공단〉

---

1 검사 목적

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

2 검사법적근거

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

3 검사관련 벌칙 규정 | 여객자동차 운수사업법 시행령

대상	위반 내용	처분 내용
사업자	운전자의 자격 등 필요한 요건을 갖추지 아니한 자를 운전에 종사하게 한 때	과징금 (버스1차 500만원/2차 1,000만원, 택시·특수여객·수요응답형 1차360만원/2차 720만원)
운전자	법정 운수종사자 자격을 갖추지 않고 사업용자동차의 운전업무에 종사한 사람	과태료 50만원

4 검사대상

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

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

5 검사예약방법

인터넷 예약

한국교통안전공단 홈페이지(www.kotsa.or.kr) → 고객참여 → 자격시험 접수/예약/조회 → 운전적성정밀검사

전화 예약

고객 콜센터 T. 1577-0990 (3번 → 1번)

6 준비물

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

7 검사소요시간

120분(검사인원 등 사정에 따라 변경될 수 있음)

데스크칼럼

희생으로 이룬, 택시-카풀 사회적 대타협! 소비자 신뢰로 보답해야

서로 다른 이해관계의 폭을 좁히고 합의를 이루는 과정은 험난하다.

양국 정상간 서명만 남은 통과의례로 보여졌던 베트남 하노이에서의 지난 2월 북미 정상회담이 결렬된 현장은 얼마나 허무했던가!

연동형 비례대표제를 둘러싼 선거구제 개편 문제의 여야간 협상 테이블은 빈손이 되기 일쑤다.

합의하고 협상하는 모습을 취하기는 하지만 그 속내는 스스로가 조금이라도 유리한 입지를 차지하겠다는 욕심이 깔려 있으니 하나의 합의된 결과를 도출해 내는 것은 그만큼 어려운 일이다.

개인택시를 포함한 택시4단체는 정부, 여당, 카풀업계 등과 구성한 「택시-카풀 사회적 대타협 기구」를 통해 출·퇴근 시간대(오전 7~9시, 오후6~8시)에 한정해 제한적으로 카풀을 허용하는 방안에 합의했다. 자가용 불법 유상 운송 행위를 허용하려는 움직임에 반대하며 택시 노사 단체가 공동으로 대정부 건의문을 처음 제출했던 지난 2017년 9월 이후 무려 1년 반 만에 사회적 타협에 뜻을 모았다. 그 사이 얼마나 많은 희생이 뒤따랐던가? 고 임정남, 최우기 열사는 분신이라는 극단적인 선택을 통해 정부의 불법적인 자가용 유상운송 허용에 반대하며 우리 택시업계의 억울함을 호소했다. 전국 100만 택시 가족은 생업을 제쳐 두고 총 3차례에 걸친 대규모 생존권 사수 결의대회를 열어 정부의 부당하고 불법적인 자가용 카풀 허용 철회를 요구했다.

그 한편에서 우리 개인택시 업계는 정부가 주도하는 택시-카풀 사회적 대타협기구에 참여하며 사회적 합의를 이루려는 성숙된 모습도 보여줬다.

자가용 유상 운송 반대는 택시만의 이기심이 아니다. 자가용 카풀 허용에 대한 해석은 보는 시각에 따라 다를 수 있다. 대기업 카카오로 대표되는 자가용 카풀 허용 신봉자들은 4차 산업 혁명시대에서 공유경제를 실현하기 위한 당연한 조치로 해석하고 있다. 자가용 카풀을 지지하는 소비자들은 승객 운송 시장의 경쟁 도입으로 서비스 개선과 운송비용 절감 효과를 강조하고 있다.

▲ 지난 3월 21일 국회의사당 앞에서 고 임정남 열사 영결식이 열리는 모습.

각각의 입장이 있으니 카카오 그리고 자가용 카풀 허용을 지지하는 소비자들의 이견이 무조건 틀렸다고 주장할 수 는 없겠다. 다만 역지사지 입장에서 소비자들도 우리 택시 업계가 왜? 자가용 불법 운송 행위에 반대하는 지 근본적인 이유를 한번쯤은 고민해 보기를 바란다.

개인택시사업자들은 면허 취득과 자격 유지를 위한 엄격한 절차를 거치고 있다. 일반인이 개인택시에 진입하기 위해서는 사업용 차량 매입과 면허 취득을 위해 많게는 억대에 달하는 자본을 투자해야 하며 국가에 납세 의무도 다한다. 어디 그 뿐이랴! '최소한 사업용자동차 3년이상의 무사고 기록' '건강검진기록' '강력법죄사실기록' 등 엄격한 검증과정을 거친다. 개인택시 면허를 취득했다고 여기서 그치는게 아니다. '자격유지검사' '특별검사' '자체교육' 등 부지기수로 규제가 많다. 그런데 자가용 카풀은 대중운송을 위한 어떠한 자격 검정을 받지 않고 자본 투입 부담도 없는데다 납세의무를 지지 않아도 되니 얼마나 불공평하고 국민과 택시운송 사업자들을 기만하는 행위인가?

그런데도 카풀업체는 "앱"이라는 간단한 도구 하나로 일반 자가용이 유상운송에 나서면서 100만 택시 가족의 재산권을 침해하고 있다. 이것이 과연 올바른 정책인지 묻지 않을 수 없다.

공자는 논어(論語) 위정(爲政)편에서 '옛것을 익히고 새것을 알다'라는 뜻의 온고지신(溫故知新)을 강조하고 있다.

정치를 행하는 '위정자(爲政者)'의 덕목을 수천년 전에 살았던 공자는 이미 깨달았던 것인데 공유 경제라는 허울을 씌워 자가용 유상 운송 행위라는 새로운 산업을 육성하겠다며 수십여년 동안 국민의 발이 되어 온 택시사업을 하루 아침에 버리겠다는 처사는 정부가 할 일이 아니다.

같은 논리라면 비단 택시 운송뿐만 아니라 숙박, 주방 등 오랜 세월 우리 경제를 지탱해왔던 산업들도 공유경제 틀안에서 버림받고 새로운 4차 산업으로 대체될 수 밖에 없다. 정부로부터 버림받는 산업은 '남'인 택시업계의 일만이 아니라 언젠가는 '나'의 생업이 될 수도 있으니 불법적인 자가용 유상 운송 행위를 허용하는 것을 쉽게 생각할 일은 아니다.

◇ 국민 지탄도 겸허히 수용,지지 얻어야

택시 – 카풀 논란과 관련한 사회적 대타협의 결과에 대해 모든 개인택시사업자들이 만족하지는 않을 것이다. 그렇지만 협상의 테이블에서 한 쪽만 일방적으로 원하는 모든 것을 취할 수 는 없는 일이니 집행부가 최선의 노력을 다한 결과로 너그럽게 이해 해주시기를 기대한다.

택시요금 인상 그리고 카풀 저지를 위한 투쟁 과정에서 우리 택시 업계를 바라보는 시각이 곱지만은 않은 것이 현실이다. 승차 거부를 비롯해 택시 서비스 수준을 비난하는 여론은 여전히 적지 않다. 우리 개인택시 업계는 카풀과 관련한 사회적 대타협을 계기로 국민들로부터 더욱 사랑받고 우리 생존권을 지지받을 수 있는 선진화된 서비스를 제공하려고 노력해야 한다. 그래야 여전히 승차공유 경제를 주장하며 택시 영역을 넘보는 '타다'와 같은 불법 유상운송행위를 척결하는 데 국민들의 지지를 얻을 수 있다.

이제부터가 시작이다.

자가용 불법 유상 운송행위를 차단하기 위해 우리 택시업계가 온 몸으로 저항하는 과정에서 국민과 소비자들이 보여준 지지는 물론이고 지탄도 겸허히 받아 들여 사랑받는 택시 업계가 되기를 기대한다.

글·전국개인택시연합회
김도길 기획부장

www.klpg.or.kr

깨끗한
내일을 위해
푸른 숨

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