

홈 > 뉴스 > 육운 > 택시 | 메인헤드라인

‘65세 이상 운전자격검사 방안’ 개인택시 반발

2017년 02월 07일 (화)

박종욱 기자 pjw2cj@gyotongn.com



“고연령자 교통 사고지표 취약하지 않아
 업계, 수용 불가...거리로 나갈 수 밖에“

[교통신문 박종욱 기자] “고연령의 기준이 명확하지 않은데, 그럼에도 일정 연령만 되면 무조건 자격검사를 받아야 한다니 말이 안된다.”

“어떤 식으로 자격을 검사할지 모르지만, 만에 하나 자격검사에서 떨어지면 우리는 당장 생계를 위협받게 되는데 그렇게 되면 정부가 책임을 져 주나?”

도로에서 만나는 개인택시운전자 모두 ‘만 65세 이상 택시기사에 대해 자격유지 검사를 받도록 한 여객운수사업법 시행규칙 개정안’의 입법예고에 대해 분노를 표했다.

현재 취업중인 여객운수사업 운전직 근로자의 경우 대부분 ‘60세 정년’의 개념이 적용돼 65세 이상 운전직 근로자가 거의 존재하지 않기 때문에 이번 시행규칙 개정안은 사실상 개인택시만을 겨냥한 것이라는 점에서 이들의 반발은 더욱 거세다.

정부가 도입하고자 하는 자격유지검사는 고령의 대중교통 운전자가 유발하는 교통사고를 막기 위한 것으로, 일정주기(65~69세는 3년, 70세 이상은 매년)마다 시행토록 하고 있다.

그러나 고연령층의 비중이 상대적으로 높은 개인택시의 경우 일반 취업 운전자(근로자)와는 신분상 엄연히 구분되는 자영업자라는 점에서 계속운전에 관한 판단 또한 사업자 스스로에게 맡겨야 한다는 주장이 제기되고 있다.

이와 관련, 개인택시연합회는 입법예고안이 기본적으로 노년층의 생존권과 직업선택의 자유를 박탈하는 결과를 초래한다고 지적했다.

나아가, 해당 규제로 승무가 불가능하게 되는 개인택시사업자의 경우 자신의 의지와 상관없이 소유 차량을 처분해야 하는데 이는 개인재산권 행사에 심각한 불이익을 감수하라는 것과 다름없다고도 했다.

주목할만한 부분은 개인택시연합회가 제시하고 있는 고연령 운전자의 교통사고 통계다.

2015년 기준 65세 이상 고령 개인택시운전자(4만2270명)와 비고령 개인택시운전자(12만941명)의 사고율 비교(교통안전공단 자료)에서 유의미한 몇몇 통계가 눈에 띈다.

먼저 연간 주행거리 대비 사고건수에서는 고령자가 100만km당 0.988건을 기록해 비고령자의 0.650건보다 높게 나타났으며, 주행거리 대비 교통사고 사망자수도 고령자가 1억km당 1.21명으로 비고령자 0.97명보다 많은 것으로 나타나, 고연령자가 비고령자에 비해 상대적으로 안전에 취약한 것으로 분석됐다.

그러나 연합회는 이 부분에 대해, 고연령자와 비고령자가 동일한 수준의 운행을 한다고 보기 어려우므로 이를 기준으로 안전도를 판단하는 것은 부적절하며, 이 보다는 운전자수 대비 사고건수, 사고건수 대비 사망자수 등의 지표가 더욱 현실적이라고 지적했다.

실제 운전자 수 대비 사고건수에서 비고령자가 3.82%였던 반면 고령자는 3.87%로 비슷한 수준으로 나타났으며, 사고건수 대비 사망자수에서는 비고령자가 1.49%인데 비해 고령자는 1.22%로 나타나 고령자가 비고령자에 비해 사고 시 사망자수가 오히려 적은 것으로 나타났다.

또 개인택시공제조합의 연령별 사고건수 현황 자료에 따르면, 2016년 12월 기준 65세 이상 연령자의 공제 계약대수는 4만3445대로 이들에 의한 사고건수는 2만7878건(대인+대물)으로 사고율이 18.3%였던 반면, 65세 이하 연령자 계약대수 10만8853대에 의한 사고건수는 5만3234건으로 사고율은 35%에 달했다. 단순 사고율 비교에서 고연령자가 약 2배 가량 양호한 사고율을 기록한 것이다.

이같은 조사 결과는 정부가 이번 규제가 '고연령층 운전자의 사고에 대비하기 위한 것'이라는 규제 목표가 빗나간 것임을 입증한다고 연합회측은 주장했다.

이에 개인택시연합회는 '단순히 연령을 기준으로 한 운전자격유지 검사(운전적성검사)제 도입은 고연령층에 대한 가혹한 역차별정책'이라고 단언했다.

유병우 개인택시연합회장은 “우리 업계의 주장을 객관적 자료에 근거해 충분히 설명해 개정안이 철회되도록 최선의 노력을 다할 것”이라면서도 “그럼에도 불구하고 잘못된 정책을 밀어붙인다면 업계는 거리로 뛰어 나갈 수 밖에 없다”고 말했다.

© 교통신문(<http://www.gyotongn.com>) 무단전재 및 재배포금지 | 저작권문의

 인쇄하기  창닫기