

# 전국개인택시- 연합회신문

봄 호 | 2022년 4월 5일

발행인 박권수 회장

편집인 유병철 전무

발행처 전국개인택시운송사업조합연합회

편집대행 (주)석유가스신문사

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

## ● 박권수 연합회장 인사말 ●

### 미래 택시산업 발전을 위한 새정부의 굳은 의지 촉구!

존경하는 사업자 여러분 안녕하십니까?

지난 3월 5일 강릉에서 시작되어 울진, 삼척, 동해지역으로 번져 서울면적의 3분의1을 태운 산불이 산림청 및 소방공무원, 군·경의 노력과 단비로 진화되었습니다. 수많은 이재민과 희생을 불러온 화마의 생채기가 쉬이 가시지 않겠지만, 희망을 잃지 않는 한 다시 일어설 기회는 반드시 올 것이라 믿습니다. 우리 16만 5천여 개인택시 가족 모두는 삶의 터전을 잃고 상심하시는 이재민 여러분, 부디 희망의 끈을 놓지 마시라는 응원의 말씀을 전합니다. 또한 산불진화 중 안타깝게 순직하신 소방관님의 명복을 빌며, 유가족 여러분에게도 깊은 위로를 드립니다.

사랑하는 개인택시 가족 여러분!

지난 3월 9일 치러진 제20대 대통령 선거 치열한 경쟁 속에 윤석열 후보의 당선으로 막을 내렸습니다. 선거 과정에서 국민과 약속했던 공약사항이 잘 이행되고 분열됐던 민심을 하나로 모으는 진정한 통합정치를 이끌 수 있기를 기원합니다.

우리 연합회는 새 정부의 미래 택시산업을 위한 청사진을 기대하며, 제20대 대통령직인수위원회에 다음과 같은 현안문제 해결을 건의하였습니다.

#### 택시산업 정상화 방안 등 현안 건의서 대통령직인수위원회 제출

첫째, 카카오T(플랫폼중개사업)의 가맹택시 콜 몰아주기와 과도한 수수료 정책 등으로 이용 시민의 불편과 택시종사자간 출혈경쟁을 유발하고 있습니다. 이에 공정배정, 중개요금 조정 등 개선명령 신설, 플랫폼사업자 준수사항 신설, 위반시 벌칙을 부과하는 내용의 여객법 개정안과 택시 호출 플랫폼 시장의 공정성을 기여할 수 있도록 지역 실정에 맞게 관할 지자체 주도 택시 공공앱을 개발하여 줄 것을 건의하였습니다.

둘째, 자동차 제조·안전기술의 발전을 법률·제도적으로 적절하게 반영하지 못함으로써 택시시장의 침체, 코로나19로 인한 매출감소 등으로 이어져 개인택시 운송사업자의 경영부담이 가중되고 있습니다. 이에 현실에 맞게 개인택시운송사업용차량의 차량충당연한을 기존 1년에서 3년으로 완화하고 현행 6개월인 차량초과운행 기간을 1년으로 연장하여 줄 것을 건의하였습니다.

셋째, 택시산업 활성화를 위한 재정지원으로는 유가상승에 따른 LPG(부탄)가격 안정화, 소상공인 손실보상 대상 확대,

신규 교통안전체험교육센터 건립, 자격유지검사 수검비용 지원, 택시 내 주취폭력 처벌기준 강화 및 보호대책 마련을 요구하였습니다.

넷째, 택시 공공성 강화를 통한 대시민 서비스 향상을 위해 친환경택시 확대 보급을 위한 지원 강화, 택시운임·요금 자율화, 공공형 택시 활성화를 위한 예산지원 확대, 군지역 11인승 이상 승합택시 도입, 차량안전보조장치 설치 지원 등을 건의하였습니다.

특히, 정부가 코로나19로 어려움을 겪고 있는 소상공인의 경영난을 해소하고자 새 정부 출범과 함께 향후 제3차 방역지원금 지급을 위한 추경예산 논의가 신속하게 이루어질 것으로 예상됩니다. 이에, 재난지원금의 사각지대를 해소하기 위하여 매출감소와 상관없이 전체 개인택시사업자에게 추가 방역지원금을 지급하여 줄 것을 요구하였습니다.

이상과 같은 건의사항이 충분히 반영될 수 있도록 우리 연합회와 16개 시·도 조합 이사장님 모두가 힘을 합하여 최선을 다 하겠습니다.



존경하는 사업자 여러분!

코로나 19와 싸워 온지도 벌써 3년이 되어갑니다. 너무 안타깝고 긴 시간이었습니다. 그러나 이제 얼마 남지 않았다고 생각합니다. 러시아의 우크라이나 침공으로 국제유가가 급등되고 국내·외적으로 많은 혼란이 예상되어 걱정이 커지고 있습니다. 만, 이마저도 우리는 슬기롭게 극복하리라 믿습니다. 부디 이 고비를 극복하여 예전의 일상이 되기를 소망합니다. 사업자 여러분 모두가 항상 건강하시고 가정에 신의 가호가 늘 함께 하시기를 기원합니다. 안전운행 하십시오.

대단히 감사합니다.



보행자가 보이면  
일단 멈춰주세요

잠시 멈춤,  
보행자 배려의  
시작입니다



# 제20대 대통령 윤석열 당선자 ‘택시기사 친구 되겠다’

## 후보 시절 ‘힘내라 택시!’ 정책 간담회 참석, 업계와 소통



▲ 윤석열 대통령 당선자가 지난 2월 국민의힘 대선 후보 시절 열린 택시업계와의 정책간담회에서 공약을 발표하고 있다. 사진 왼쪽은 박권수 개인택시연합회장.



▲ 윤석열 대통령 당선자가 개인택시 근무복을 입고 전국개인택시 시도조합 이사장 등 관계자들과 기념촬영을 하고 있다.

지난 3월 9일 열린 제20대 대통령 선거에서 국민의힘 윤석열 후보가 선출됐다.

이에 따라 윤석열 당선자는 오는 5월 10일부터 2027년 5월 9일까지 5년 동안 대한민국의 제 20대 대통령직을 수행하게 된다.

한편, 전국 16만 개인택시 사업자들은 윤석열 당선자가 후보 시절 택시업계와

**‘독과점 플랫폼 갑질, 공정한 기준으로 잘 해결해야’ 발언**  
**다른 대중교통수단 처럼 복합적인 시민 편의 기반 자리 잡을 수 있게 노력**  
**생활밀착형 ‘심쿵공약’으로 택시운전자 보호형 칸막이 설치 지원 발표**

의 정책간담회에서 제시한 택시 관련 공약에 주목하고 있다.

윤석열 당선자는 대선 후보 시절이던

지난 2월 8일 서울 교통회관에서 열린

‘힘내라 택시! 소통의 날’ 정책간담회에 직접 참석해 택시 산업 발전 방안을 공약

했다.

다음은 윤석열 당선자의 당시 발언 전문이다.

‘여러분 반갑습니다.

다들 귀한 시간 내주셔서 저를 이렇게 불러주셔서 감사드립니다.

이 자리에 함께하고 계시는 전국 택시운송사업조합연합회 박복규 회장님, 그리고 전국 개인택시운송사업조합연합회 박권수 회장님, 또 전국 택시노동조합연맹 강신표 위원장님 모두 따뜻하게 맞아 주셔서 감사드립니다.

제가 이곳에 와서 드리는 말씀이 아니고 저와 우리 국민의힘은 택시에 대해서 매우 진실한 입장입니다.

저는 여러분들도 다 아시다시피, 제가 좌우 부동시가 심해서 군대도 못 갔지만 운전면허도 취득하지 못해서 수십 년 동안 대중교통수단과 필요할 때는 택시를 많이 이용했습니다.

택시를 타면 기사님들하고 먼 거리 갈 때는 세상 돌아가는 얘기도 하고 또 이분들한테 제가 좋은 얘기도 많이 듣고 해 왔습니다.

그리고 최근에야 제가 경호 문제가 있다 보니 택시를 이용하지 않지만 주말에는 택시를 이용하면서 우리 많은 기사님들이 저에 대해서 용기를 북돋아 주시곤 했습니다.

그리고 지난 해 10월에는 부산에 사직동에 있는

개인택시조합에도 방문해서 같이 점심 식사도 하고 또 우리 당에 이준석 대표가 택시 면허를 또 취득해서 한 번은 경선하는데 택시를 타고 토론을 하는 이런 프로그램을 만든다고 해서 제가 그거는 자신이 없으니까 하지 말아 달라고 부탁을 하기도 했는데, 그래서 저희 당은 이 택시에 대해서 굉장히 아주 친숙한 입장입니다.

최근 택시업계가 초저성장에 빠져 있다 보니까 과거에 비해 택시 이용이 활발하지 않고, 특히 최근에는 코로나로 인해서 우리 국민들의 대외활동이 많이 줄어들다 보니까 택시업계가 매우 어렵고 사실 이제 빈사 상태에 와있습니다.

거기다가, 유류 비용이라든가 또 카카오 플랫폼의 독과점화로 인한 수수료 문제 때문에 제가 부산 개인택시조합을 방문했을 때도 그 얘기를 많이 들었지만 여러 가지 이중고, 삼중고에 직면해 있습니다.

택시 산업에 지속적인 발전을 위해서 공공성 확보에도 노력을 해야 하고, 또 아까 말씀드린 대로 그런 독과점 플랫폼의 갑질에도 공정이라는 기준을 가지고 문제를 잘 해결해야 할 상황입니다.

그리고 저희가 생활밀착형 공약의 일환으로 소위 ‘심쿵공약’을 꾸준히 발표하고 있는데, 이준석 대

표와 원희룡 정책본부장이 택시 기사님들을 안전하게 보호하기 위한 보호형 칸막이 설치를 지원해야 한다고 발표하기도 했습니다.

앞으로도 저와 국민의힘은 택시기사 여러분의 친구가 되겠습니다.

택시는 달리는 민심이라고 하고 우리 택시기사 한 분 한 분이 전부 언론기관입니다.

우리 기사님들께서 세상 돌아가는 얘기들을 잘 접하고 분석해서 정확하게 민심을 전달하고 계시기 때문에 다 한 분 한 분이 언론기관입니다.

단순한 이동 수단 교통의 편의만이 아니고 우리나라의 바람직한 여론의 형성과 민주발전에도 크게 기여하고 계십니다.

제가 차기 정부를 맡게 되면, 과거와 같이 택시업계 기사님들과 오래된 친구와 같은 관계를 계속 유지하고 다른 대중교통수단과 함께 택시가 복합적인 시민의 편의의 기반으로 자리 잡을 수 있고 또 우리 많은 불편한 장애인들을 위해서도 택시가 큰 역할을 할 수 있도록 여러분들과 함께 노력해야겠다는 생각을 하고 있습니다.

오늘 이 귀한 자리에 저를 초대해주셔서 정말 감사드립니다.



《 윤석열 당선자에게 바란다 》

# 택시 공공성 강화 위해 정부 재정 지원 대폭 확대 해야

정부·지자체 교통정책 및 각종 지원에서 소외, 생존권 위협  
복지향상·생활안정 정책 적극 추진, 재정 지원도 늘려야



▲ 개인택시연합회 박권수 회장(사진 가운데), 전국택시운송사업조합 박복규 회장(사진 왼쪽)이 윤석열 대통령 당선자에게 택시 업계 진흥을 위한 정책제안서를 전달하고 있다.

택시 업계는 대선 후보 시절, 윤석열 당선자에게 정책제안서를 전달했다.  
다음은 정책제안서 원문이다.

## 정책제안서

우리 택시산업은 언제 어디서나 편리하게 이용할 수 있는 국민의 대중적 교통수단임에도 불구하고 정부와 지방자치단체의 교통정책 및 각종 지원에서 소외되어 심각한 경영난에 처해 있으며, 택시근로자는 생존권마저 위협받고 있는 실정입니다.

이에 택시산업의 건전한 발전과 자생력 확보를 위해 제20대 대통령선거 국민 의힘 윤석열 후보님에게 100만 택시가족의 총의를 모아 다음의 정책과제를 제안 드립니다.

- 첫째, 택시산업의 지속가능한 발전을 위해 택시의 대중교통 법제화를 추진한다.
- 둘째, 택시근로자의 복지향상과 생활안정을 위한 정책을 적극 추진한다.
- 셋째, 택시산업의 활성화와 안정화를 위해 정책적 재정적 지원을 적극 추진한다.

2022. 2. 8.

전국개인택시운송사업조합연합회 회장 박권수  
전국택시운송사업조합연합회 회장 박복규  
전국택시노동조합연맹 위원장 강신표

# 심쿵약속 1호로 '택시 운전자 보호 칸막이 설치 지원'

'정부가 재정 출자해 플랫폼 만들면 공공 배달앱처럼 잘 운영될 수 있어'  
'택시 요금제 자율화, 택시소규모 화물운송 가능성 적극 검토'

윤석열 당선자는 대선 후보 유세 과정에서 택시 업계 권익과 관련하여 다양한 공약과 발언을 내놓았다. 윤석열 당선자가 제시한 택시 관련 공약과 발언들을 지면에 담아 전국 16만 개인택시사업자들과 공유하며 대통령 임기 동안 충실하게 이행해 줄 것을 요청한다.



▲ 부산개인택시조합을 방문한 윤석열 당시 국민의힘 대선 후보는 대기업 플랫폼 독과점 폐해 등에 대한 정책적 해결을 약속했다.



▲ 심쿵 공약 이미지

윤석열 당선자는 대선 후보 시절 유세 과정에서도 다양한 택시 관련 공약을 제시했다.

대기업의 모빌리티 산업 독과점 폐해를 없애는 것과 택시산업에 대한 규제 폐지와 정부 지원 확대가 대표적이다.

윤석열 당선자는 지난 2월 8일 서울 교통회관에서 열린 '힘내라 택시! 소통의 날' 행사에서 택시 호출 앱을 운영하고 있는 카카오톡과 관련해, '독과점 플랫폼'이라고 말했다.

윤석열 당선자는 '택시는 여러 비용을 내고 나면 남는 것이 없는데 이익의 엄청난 부분을 (카카오톡 같은 플랫폼 기업이) 수수료로 받아가는 것은 대단히 불합리하다'고 지적하고 '독점적이고 약탈적 이윤을 법률적으로 막기 어려우면 정부가 재정을 출자해 플랫폼을 만들고 국민께 홍보해 개선할 수 있도록 하겠다'고 약속했다.

구체적으로는 '정부가 어느 정도 재정을 투입해서 플랫폼을 만들면 (공공) 배달서비스처럼 잘 운영될 수 있지 않겠나 생각이 든다'고 말했다.

지난 해 10월 19일 대선 후보 신분으로 부산개인택시조합을 방문한 윤석열 당선자는 이 자리에서도 '택시업계가 공공 운송 수단 역할을 하고 있는데 자본을 앞세운 대기업들이 이익 창출의 수단으로만 접근해 시장을 독점하려 시도하면서 여러 문제가 발생하고 있다'고 지적하며, '제가 책임지고 해결하겠다'고 약속했다.

택시산업을 대중교통으로 인정하겠다는 의지도 내비쳤다.

윤석열 당선자는 '힘내라 택시! 소통의 날' 행사에서 '정부가 어떤 형태로든 재정지원을 할 것인지 아니면 가격이나 모든 택시사업 운영 면에서 자유롭게 당국에 신고하게 하고 다른 물가를 관리하듯 다양한 행정제도를 통해 요금을 규제하는 게 맞는지 선택할 상황에 왔다'고 말했다.

버스나 지하철과 동일한 공공 운송 역할을 수행하고 있지만 택시는 대중교통으로 인정받지 못하면서도 면허나 요금 등은 정부나 지자체가 공공요금으로 묶어 통제하는 것은 불합리한 규제라는 지적이 높이고 있는데, 이에 대하여 윤석열 당선자는 규제 폐지와 정부 지원 가능성을 열어 놓고 있다.

윤석열 당선자는 택시가 커서비스 역할을 할 수 있게 해달라는 요청에 대해서도 '지금 여러 환경이 바뀌었기 때문에 소규모 화물운송이나 여객운송을 겸할 수 있는 시스템을 적극 검토하겠다'고 말해 택시산업의 수익 다변화 기회가 확대될 수 있을 것으로 기대하고 있다.



초대석

조오섭 의원

# 카카오모빌리티 불공정·플랫폼 상생협약체

## 구성에 깊은 공감

- 플랫폼 사업자 준수 사항 명시한 운수사업법 개정안 공동 발의
- 안전한 일터·국민이 신뢰할 수 있는 택시되도록 개선 힘쓸 것

국회 조오섭 의원은 매주 2~3회 택시를 이용하는데 코로나 19로 최저 생계비로 보장받을 수 없다는 이야기를 들을 때 마다 너무 안타깝다고 말했다.

택시 업계의 가장 중요한 현안인 카카오모빌리티의 불공정 유료화, 플랫폼 상생협약체 구성 등의 문제 해결에 앞장서고 있고 지난 2월에는 플랫폼 중개 사업자의 준수 사항 등을 명시한 여객자동차 운수사업법 개정안을 공동 발의한 근황도 소개했다. 개인택시산업에 대한 조오섭 의원의 생각을 들어봤다.

**Q** 개인택시업계에 관심이 높으신 것으로 알고 있는데 특별한 배경이 있는지.

**A** 우선 제 주변에 개인택시 업계에 종사하시고 계시는 분들이 많아 자연스럽게 관심을 갖게 됐습니다.

그래서인지 개인택시 사업자분들을 보면 가족처럼 친근함이 느껴집니다.

매주 2~3회 택시를 이용하면서 기사님들과 나누는 이런저런 이야기에는 희로애락이 담겨 있습니다.

특히 코로나19로 인해 일반 근로자보다 많은 시간을 할애해 일하면서도 택시 승객 자체가 줄어 최저 생계비조차 보장받을 수 없다는 이야기를 많이 듣습니다.

그때마다 너무 안타깝고 죄송했습니다.

어려운 택시업계에 조금이라도 보탬이 되고자 카카오모빌리티의 불공정 유료화, 플랫폼 상생협약체 구성 등 택시 업계 현안에 대해 깊은 공감을 하며 문제 해결을 위해 앞장서고 있습니다.

지금은 택시업계가 생긴 이래 가장 위기의 순간이라고 합니다.

절실한 마음으로 위기를 함께 극복하기 위해 업계와 지속적으로 소통하겠습니다.

시민의 발이 되어 직접 차량을 운행하시는 기사님들이 정당한 노동의 대가를 받을 수 있도록 국회의원으로서 제가 할 수 있는 역할을 하겠습니다.

**Q** 개인택시와 관련된 주요 의정 활동 성과를 소개하신다면.

**A** 국회 국토교통위원회, 예산결산특별위원회 위원으로서 어려운 개인택시 업계의 고민을 해결해 나가기 위해 꾸준한 노력을 하고 있습니다.

4차산업 혁명으로 플랫폼 산업의 발전은 부정할 수 없습니다.

하지만 카카오모빌리티는 대기업의 본색을 드러내며 코로나로 어려운 택시업계의 현실은 외면하고 수익 창출에만 혈안이 돼 있습니다.

또한 한정된 시장규모 내에서 압도적인 가입자와 이용자 수를 내세워 택시 시장의 생태계를 파괴하고 있습니다.

택시업계는 물론 소비자인 국민들도 피해를 입게 될 것입니다.

지난해 4월 단독 기자회견을 열어 카카오 모빌리티의 독점적 지배 시장 사업자의 지위를 약용한 '불공정 유료화'를 즉각 중단해야 한다고 촉구했습니다.

당시의 기자회견으로 지난해 전국개인택시연합회 신문 여론호에 화제의 의원으로 선정되는 영예를 안은 기억이 있습니다.

2021년 국토위 국정감사에서는 카카오모빌리티 대표를 국정감사 증인, 참고인으로 채택했고, 개인택시 업계의 목소리를 대변해 독점적 시장 지배 구조를 약용한 플랫폼 업체와 택시업계 간의 불공정 계약에 대한 개선과 소통과 상생방안 마련을 요청하여 카카오 모빌리티의 상생안 제출을 약속받았습니다.

국회 예결위원으로서 홍남기 경제부총리에게 개인택시 업계가 원하는 택시업계, 정부, 국회, 플랫폼 업체가 모두 참여하는 상생협약체를 구성해 상생 협력을 위한 방안들을 지속적으로 논의하고 모색할 것도 요구했습니다.

플랫폼 운송 사업자의 독과점 횡포를 막기 위해서는 제도적인 뒷받침이 필요합니다. 이에 올해 2월 플랫폼 중개 사업에 대한 개선명령 및 플랫폼 중개 사업자에 대한 준수 사항을 명시해 공정한 여객 운송질서를 확립하고자 하는 여객자동차 운수사업법 개정안을 진성준 의원님과 함께 공동발의 했습니다.

앞으로도 우리 개인택시 사업자 여러분들의 위기 극복을 위해 필요한 대책이 신속하게 집행될 수 있도록 정책 활동에 더욱 노력하겠습니다.

**Q** 카카오모빌리티 독과점 횡포에 대한 향후 추진방향은 어떻게 계획하고 계신지.

**A** 카카오 등 대자본 플랫폼 기업이 등장해 택시업계의 생존권을 위협하고 있습니다. 그러나 택시 시장의 플랫폼화는 거스를 수 없는 시대적 요구입니다.

지난해 11월 국정감사 때 요구한 카카오 모빌리티의 상생안이 국회에 제출됐습니다. 하지만 보여주기식 대안이라며 택시업계 측에서 많은 반발이 있었습니다.

택시업계의 생존권과 공유경제의 발전은 어느 한쪽도 포기해서는 안 될 중요한 가치입니다.

이에 택시업계와 플랫폼 업체가 상호 공존할 수 있는 상생 방안을 마련하는 게 관건이 될 것입니다.

사회적 대타협을 위해 정부와 국회, 택시업계, 플랫폼 업계 모두가 참여하는 상생협약체 구성을 이뤄낼 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

자본이 사회를 지배하는 세상이 아닌 공정하고 상식이 통하는 '사람이 사는 세상'을 만들기 위해 노력하겠습니다.

**Q** 앞으로 택시가 나아갈 방향에 대해 말씀 부탁드립니다.

**A** 택시업계가 탑승객에게 보다 나은 서비스 제공을 위해 불철주야 노력하고 계신 것을 잘 알고 있습니다.

많은 분들의 노력으로 택시는 우리



### ※ 조오섭 의원은...

- 전남대 신문방송학과 졸업
- 제 6, 7대 광주광역시의원
- 국가균형발전위원회 대변인(전)
- 제21대 국회의원(현, 광주 북구갑)
- 국회 국토교통위원회·예산결산특별위원회 위원(현)
- 더불어민주당 비상대책위원회 대변인(현)

국민의 생활교통수단으로 자리매김했습니다.

그러나 택시는 여전히 사건 사고가 많이 발생하는 공간입니다.

탑승객에게 폭행을 당한 기사님, 택시 안에서 두려움을 느껴 뛰어내려 목숨을 잃은 승객 등 안타까운 일이 일각에서 일어나고 있습니다.

택시업계에서는 기사님들과 탑승객의 이야기를 지속적으로 모니터링해 고질적인 문제들을 개선해야 합니다.

이를 바탕으로 개선안을 만들어 나가면 택시가 안전한 일터이자 국민이 신뢰하는 공간이 될 것이라 자신합니다.

대한민국 교통의 한 축을 담당하시는 개인택시 사업자 여러분 무엇보다 건강과 안전에 유의하시고, 언제나 가정에 행복이 넘치시길 바랍니다.

〈인터뷰·김도길 기획부장〉



## [LPG 가격 폭등, 같이 살자! 정부에 생존권 사수 탄원]

# 개인택시 매출 감소하는데... 최근 LPG가격 연일 최고치 경신

LPG공급·수입사 담합·폭리 의혹 적극적인 조사 필요  
 유류세 인하로 택시 유가보조금은 오히려 감소, 전액 보전해야  
 유가 연동보조금 도입, LPG 할당관세 영세율 적용도 요청  
 운송원가 반영한 택시요금 현실화, 전기택시 보급 활성화 촉구

\* 2015년 이후 LPG 평균 가격

단위 : 원/리터

2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	'22.3월	'22.4월
806.36	734.04	826.46	874.53	806.27	790.79	932.24	1082.97	1165.06

출처 : 한국석유공사 페트로넷

\* 최근 2년간 LPG수입사 매출액, 영업이익, 당기순이익

단위 : 억원

구 분	2020.12월			2021.12월		
	매출액	영업이익	당기순이익	매출액	영업이익	당기순이익
SK가스	44,123	1,902	2,654	64,945	1,055	2,493
E1	39,276	395	563	51,523	56	1,386

출처 : 네이버 금융, 재무재표

### < 탄원 내용 >

- LPG 수입사 및 공급사는 상생을 추구하라!!
  - LPG 수입사 : 수입 물량에 대한 계약가격, 영업유통구조 등에 차이가 있음에도 SK가스와 E1 2개사는 가격을 동일하게 또는 비슷하게 유지
  - LPG공급사 : 원유 정제 과정에서 부산물로 생산되는 LPG를 수입사의 가격과 비슷하게 또는 오히려 더 높은 가격으로 판매
- 정부의 철저한 조사를 요구한다!!
  - LPG공급사, 수입사의 담합과 폭리 의혹에 대한 적극적인 조사 필요
- 택시업계에 고유가에 대한 실질적인 대책 마련하라!!
  - 택시는 정부의 고유가 대책인 유류세 인하 정책의 혜택을 받지 못하고 있음
  - 인하된 유류세만큼 유가보조금 감소, 유가보조금 삭감분 전액 보전 필요
  - 유가연동보조금 도입 및 LPG할당관세 영세율 필요성 증가
- 운송원가 반영하여 택시요금 현실화하라!!
  - 각 지방자치단체 고유가 반영하여 택시요금 조정 적극 추진
- 전기택시 보급 활성화 대책 강구하라!!
  - 택시 시장 과점하고 있는 LPG시장 개선을 위해 택시연료 간 가격 경쟁과 소비자 선택권 확대를 위한 방안으로 전기택시 보급 필요
  - 범국가적 탄소중립화 정책에 도움
  - 전기 화물차 수준의 보조금 지급 및 전기버스와 같이 취득세 면제 적용

개인택시연합회가 급등하는 LPG가격에 대응하기 위해 LPG 공급사 폭리 여부에 대한 조사, 유가연동보조금 도입과 LPG할당관세 영세율 적용, 운송원가를 반영한 택시요금 현실화를 정부에 공식 요청했다.

개인택시연합회는 4일 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합 등 3개 택시 단체와 공동으로 '생존권 사수를 위한 100만 택시가족의 LPG가격 안정화 탄원서'라는 제목으로 LPG가격 안정화 대책을 정부에 촉구했다.

탄원서에 따르면 법인택시의 택시 가동율은 30%대로 떨어져 역대 최저치를

기록하고 있고 운수종사자는 2019년 12월 26만7,189명에서 지난 해 12월 24만 90명으로 최근 2년 사이 약 2만7,000명이 감소했다.

개인택시 또한 코로나19 방역조치 강화로 이용 수요 급감에 따른 매출 감소와 더불어 2016년 대비 58%가 폭등한 LPG 가격 부담으로 더 이상 감내할 수 없는 상황에 봉착해있다.

그런데 택시업계 뿐 아니라 전 국민적으로 어려운 이 시기에 LPG수입사인 SK가스, E1과 LPG 공급사인 GS칼텍스, SK에너지, 현대오일뱅크, S-OIL는 가격자율화라는 미명 아래 어떠한 통제도 받지 않고 그들이 원하는대로 가격을 결정하

여 매년 호실적을 보이고 있어 LPG소비자들은 분노를 금치 못하고 있다고 지적했다.

특히 LPG수입사들은 수입 물량에 대한 계약가격, 수송비, 인건비, 영업유통구조, 영업마진 등에 차이가 있음에도 불구하고 매달 가격을 동일하거나 매우 근소한 차이로 유지하고 있다.

물량의 90% 이상을 가격이 저렴한 미국에서 수입하면서 국내에서 가격을 결정할 때에는 상대적으로 값비싼 중동의 사우디아람코사 국제가격을 기준으로 삼는 행태를 보이고 있다.

LPG공급사의 경우는 더욱 심각한데 원유 정제 과정에서 부산물로 생산되는 LPG를 아이러니하게도 수입사의 가격과 비슷하거나 또는 더욱 비싼 가격으로 소비자에게 판매하고 있다.

원유 정제 시 부산물로 생산되는 LPG를 수입사와 비슷하거나 더욱 비싼 가격으로 판매한다는 것은 폭리를 취하고 있다는 합리적 의심은 할 수 밖에 없고 누가 봐도 온 국민을 기만하고 불합리한 불로소득을 얻고 있는 것이라고 판단할 수 있다는 것이 개인택시연합회를 포함한 택시 단체들의 공통된 의견이다.

이와 관련해 개인택시연합회 등 택시 4개 단체는 LPG공급사와 수입사가 국민들에게 공정한 거래를 하고 있는지, LPG판매가격을 높은 수준으로 유지하고 서로 경쟁 회피 방식을 사용해 'Win-Win Partnership'을 구축하고 있는 것은 아닌지 담합과 폭리 의혹에 대한 적극적인 조사를 해야 한다고 정부측에 요청했다.

산업통상자원부에는 LPG 수입·공급사들의 원가를 공개해 적정 수준의 가격을 타당하게 형성하고 있는지 확인하고 행정지도를 포함한 관리·감독을 철저히 해야 한다고 촉구했다.

#### ◇ 택시 유가보조금 삭감분 전액 보전돼야

고유가에 따른 국민의 경제적 부담을 완화하기 위해 지난 해 11월 유류세가 인하됐지만 택시업계는 오히려 유류세 연동 보조금이 감소돼 아무런 혜택을 받지 못하는 등 상대적 역차별을 받고 있는 점도 문제로 지적하며 유가보조금 삭감분

전액을 보전해줄 것을 정부에 주문했다.

2008년에 유가 상승률을 고려해 운송사업자 등을 대상으로 유가 연동 보조금을 추가 지원한 사례를 반영해 현재 고유가에 대해 아무런 지원을 받지 못하고 있는 택시업계를 위해 유가 연동 보조금을 도입하고 LPG 할당관세에 영세율을 적용하는 등 현실적인 대책도 강구돼야 한다고 촉구했다.

운송원가를 반영한 택시요금 현실화도 요구했다.

최저임금과 물가, 연료비 상승 등 운송원가의 지속적인 상승과 더불어 코로나 19 장기화로 인한 운송 수입급 감, 어려워진 택시업계 경영여건 등을 감안해 지역 택시조합의 요금 인상 건의가 있다면 연구용역을 통해 인상시기와 폭을 적극적으로 결정해야 한다고 주문했다.

전기택시 보급 활성화 대책도 요청했는데 전기택시는 현행 택시시장을 과점하고 있는 LPG시장을 개선하기 위해 택시연료간 가격경쟁과 소비자 선택권 확대를 위한 방안이 될 수 있고 범국가적 탄소중립화 정책에 부응할 수 있기 때문이다.

문제는 전기택시 보급을 위한 정부의 충분한 재정 지원이 이뤄지지 않고 있다는 점이다.

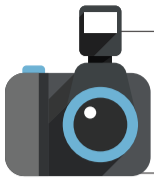
전기택시는 일반 승용차 대비 대기오염물질 저감효과가 4~5배 뛰어나고 전기를 운행하면서 대국민 홍보에 효율적임에도 불구하고 서울의 경우 전기화물차에는 보조금 1,500~2,600만원을 지원하지만 전기택시에는 이에 턱없이 모자란 1,200만원만 보조하고 있다.

이와 관련해 기획재정부, 환경부, 산업통상자원부, 국토교통부 등 관련 정부 부처는 전기택시에도 전기화물차 수준의 보조금을 지급해 택시업계에 전기택시 보급이 원활하게 이뤄질 수 있도록 지원하고 택시 사업자의 니즈를 파악해 적재적소에 전기충전기를 보급하는 사업에도 박차를 가해야 할 것이라고 주문했다.

현행 전기·수소버스에만 적용되는 취득세 면제 규정을 전기·수소 택시로 확대 적용할 것도 요청했다.

한편 개인택시연합회 등 4개 단체는 대통령직 인수위원회에도 대표 서민인 택시 노사의 어려움을 감안해 종합적인 지원대책과 관련 부처가 정책적 개선을 할 수 있도록 인수 과정에서 명확한 근거를 마련하도록 강구해달라고 주문했는데 정부 그리고 대통령직 인수위원회가 개인택시연합회를 비롯한 택시 단체들의 간절한 요청에 어떤 해결책을 내놓을지에 택시업계가 주목하고 있다.





개인택시조합  
라이브 인터뷰

부산조합 김호덕 이사장

## 국정감사장 참고인 출석 ‘정의 아닌 독재·탄압 자행’ 대기업 플랫폼 횡포 지적

조합 방문 윤석열 당선자에 ‘독점 책임지고 해결하겠다’ 발언 이끌어 내  
‘오늘 일하고 내일은 쉬어라’ 구태 정책, 공정·상식 맞게 부제 폐지 요청할 것  
‘차, 연료, 사람 등 택시 움직이는 원가는 전국 똑같아’ 택시요금도 통일돼야  
조합 초긴축 재정·복지 사업 확대·부산시 지원 증액으로 조합원 경영 개선에 노력  
코로나 중 전국 유일하게 택시 기본요금 인상 이끌어, 미터기 개정 비용 무상 지원



▲ 부산조합 김호덕 이사장

지난 해 10월 8일, 서울 여의도 국회의사당에서 열린 국토교통위원회 국정감사장에서는 카카오모빌리티의 택시 플랫폼 ‘갑질’을 지적하는 목소리가 울려 퍼졌다.

카카오 플랫폼의 불공정 문제를 지적하기 위해 개인택시업계 대표 자격으로 국감장에 선 부산개인택시조합 김호덕 이사장은 ‘요즘 화두가 기회는 평등하고, 과정은 공정하고, 결과는 정의로와야 한다고 한다’며 문재인 대통령의 유명한 발언으로 말을 시작했다.

이어 김호덕 이사장은 ‘그런데 카카오는 돈 내면 배차 기회를 더 많이 주고 동료간의 갈등을 일으키며 경쟁업체 콜 받으면 카카오콜을 정지한다’며 ‘정의가 아닌 독재와 탄압을 자행하고 있다’고 대자본 플랫폼의 횡포를 강하게 질책했다.

국정감장에서 개인택시업계의 어려운 상황을 설명하고 국회가 권익 보호에 앞장서달라고 요청한 첫 사례인데 김호덕 이사장은 카카오모빌리티 플랫폼의 횡포를 더 이상 좌시해서는 안된다고 판단해 국회 국토교통위원회 위원장인 이현승 의원 등을 통해 스스로 자청해 참고인으로 나서게 됐다고 당시 상황을 설명했다.

이후 5개월 여가 흘렀는데 당시 장면을 회상하던 김호덕 이사장은 여전히 흥분을 가라 앉히지 못했다.

“카풀과 플랫폼 등 대기업들의 택시 업권 침탈 시도가 끊임없이 이어지면서 우리 동료 기사님 세분이 목숨을 버리셨다. 국감 참고인으로 섰을 때 우리를 대신해 업권 보호를 외치며 스스로 생을 마감하신 동료 기사님들이 떠올라 증인으로 같은 자리에 섰던 대기업 플랫폼 관계자의 뺨이라도 때리고 싶었던 것을 억지로 참았다”

당시 국감장에 김호덕 이사장과 같이 자리한 카카오 모빌리티측 책임자가 상생 방안을 마련하겠다고 약속해놓고도 지금까지 아무 말이 없는 것도 용서되지 않는다고 김호덕 이사장은 말한다.

그런데 이 문제를 풀 수 있는 희망이 생겼다.

국민의힘 윤석열 대통령 당선자가 대선 후보 시절 대기업 플랫폼 횡포의 시정을 약속했기 때문이다.

당시 대선 후보였던 윤석열 당선자는 지난 해 10월 19일 전국 개인택시조합 중 유일하게 부산조합을 방문해 택시 플랫폼과 관련한 정책 소신을 피력했다.

부산조합을 방문한 윤석열 당시 대선 후보는 ‘최저임금도 되지 않는 여기(영세 소상공인 업종인 개인택시)까지 대기업이 들어와서… 이거는 제가 책임지고 해결하겠습니다’라고 말했다.

대기업의 택시 플랫폼 운영 등이 법에 위반된다면 반드시 처벌하겠다고도 언급했다.

‘택시 플랫폼을 정부에서 운영하던지 아니면 민간에서 운영하는 비용을 정부가 지급해 택시 종사자들에게 부담되지 않도록 하겠다’는 구체적인 해법도 제시했다고 김호덕 이사장은 기억했다.

김호덕 이사장은 “택시업계는 공공 운송 수단의 역할을 하고 있는데 자본을 앞세운 대기업들이 이익 창출의 수단으로만 접근해 시장을 독점하려 시도하면서 여러 문제가 발생하고 있다”며 “대기업의 플랫폼 독점과 횡포를 방지할 수 있는 대책을 마련하겠다는 윤석열 당선자의 약속이 지켜지기를 전국 16만 개인택시업계가 기대하고 있을 것”이라고 말했다.

이와는 별도로 부산시와 손을 잡고 지역콜을 출범시키며 대자본 플랫폼과의 정면 대결도 피하지 않고 있다.

지난 해 12월 출범한 공공택시 호출 플랫폼 ‘동백택시’의 성장 속도가 매우 빨라 대기업 호출 플랫폼의 독과점 횡포에 맞설 수 있는 모범 사례로 꼽히고 있다.

부산개인택시가 1만4천여대인데 이중 1만대가 동백택시 출범 보름만에 가입했고 현재는 대부분의 조합원들이 참여하고 있어 카카오 같은 대기업 플랫폼이 치고 들어올 틈이 없다.

이에 대해 김호덕 이사장은 “대자본 플랫폼 횡포에 맞설 수 있는 근본적인 힘은 조합원들의 참여와 지지인데 절대적인 가입률로 이미 확인됐고 다음 단계는 택시 승객들이 얼마나 관심을 갖게 만들 것 인가인데 부산지역화폐를 활용한 결제 시스템을 구축해 고객들의 큰 호응을 얻고 있다. 지역화폐로 택시를 결제할 때 요금의 10%를 할인해주는 플랫폼은 전국에서 동백콜이 유일하다. 할인금액은 지자체가 부담하고 있고 콜 수수료도 없어 가입 택시의 부담은 전혀 없다”고 자랑했다.

◇ 부제 폐지·전국 요금 단일화 등 숙원 해결 앞장설 것

개인택시 부제와 요금 결정 문제는 업계의 오랜 숙원 사업으로 합리적으로 개선될 수 있도록 부산조합에서도 적극 노력하겠다고 말했다.

김호덕 이사장은 일부 시간대의 택시 부족 사태를 해결할 수 있는 근본적인 해법으로 ‘부제 폐지’를 지적했다.

“수요가 있는 곳에 공급이 있어야 하는 것이 시장의 기본 상식인데 유독 택시 업계는 과거 1970~80년대의 영업 환경을 반영한 정책에 갇혀 현재까지 부제를 강요하고 있다. 부제를 풀면 택시 안전 운행에 문제가 될 수 있다는 일각의 지적이 있는데 지금은 몸을 혹사하면서까지 무리하게 일하는 택시 사업자들이 거의 없다. 부제 때문에 서울, 부산 같은 대도시 지역의 출퇴근 러시아워 택시 부족 현상이 해결되지 못해 승객들도 많은 어려움을 겪고 있다. 이제는 택시 부제 규제를 풀어 사업자들이 스스로의 판단에 따라 자유롭게 영업할 수 있는 환경이 마련돼야 한다”

김호덕 이사장은 현재의 부제가 여러 측면에서 형평성에 위배된다는 점도 강조했다.

일단 전기차 같은 무공해 택시만 부제를 폐지해주는 것이 그렇다.

대기환경 개선을 위해 정부는 차량 구매 보조금을 지원하고 있는데 예산이 한정되다 보니 전기택시로 전환할 수 있는 경우가 제한되어 있다.

그런데도 정부는 전기택시만 부제를 해지하며 또 다



른 차별을 만들고 있다.

법인과 개인택시 간에도 부제의 차별이 존재한다.

이에 대해 김호덕 이사장은 “오늘은 일하고 내일은 쉬라고 정부가 제도적으로 강제하는 것도 문제지만 똑같은 택시 운송인데 개인이나 법인이나, 전기택시인 가 그렇지 않은가에 따라 부제 차별이 존재하는 것은 윤석열 당선자께서 강조하시는 공정과 상식에 부합되지 않는다”며 차기 정부 출범 이후 불합리한 부제 규제 폐지를 요청하겠다고 말했다.

지역별로 차별화되어 있는 택시요금 제도는 전국 단일화 체계로 전환되어야 한다는 것이 김호덕 이사장의 소신이다.

택시 운송에 똑같은 재료와 원가가 들어가는데 지역간 요금이 차이나는 것이 잘못됐다는 지적이다.

“자동차, 연료, 사람이 택시를 움직이는 재료들인데 차량 가격이나 사람 몸값이 서울 다르고 부산 다르지 않으니 원가가 같은 셈이다. 그런데도 서울과 부산, 도시와 지방 요금의 택시요금에 다른 것은 분명 잘못된 정책이다. 버스나 지하철 같은 운송 수단들은 전국 요금 체계가 비슷하고 심지어 재정이 부족하면 정부에서 지원도 해주는데 똑같은 공공 운송 역할을 맡고 있는 택시만 요금 결정을 지자체에 맡겨 차등화시키고 있다. 중앙정부인 국토교통부에서 택시 요금 조정 요인을 반영해 전국적으로 통일된 요금 체계를 만들어야 한다”며 김호덕 이사장은 새 정부가 출범하면 택시 업계의 불합리한 요금 결정 구조가 개선될 수 있도록 정부, 국회 등을 통해 적극 노력하겠다고 약속했다.

◇ 조합 초긴축 재정, 코로나 위기 조합원과 같이 극복 중

택시업계는 지난 수년 동안 가장 어려운 시절을 겪었다.

카풀을 앞세운 불법 유상 운송 시도로 전국 택시 사업자들이 분노했고 코로나 19 팬데믹까지 겹치면서 2년 넘게 운송 수입에 막대한 피해를 입고 있다.

카카오모빌리티 같은 대기업 플랫폼은 택시 운송 시장의 주도권을 빼앗으려 하고 있다.

개인택시 사업자들이 더 많은 수입을 창출하고 더 좋은 복지를 제공할 수 있는 환경을 만드는 것이 조합을 책임지는 이사장의 역할인데 외부 환경의 공격에 대응하느라 너무 많은 시간과 에너지를 빼앗겼다.

하지만 조합 그리고 회원들의 영업 환경을 개선하려고 노력했던 성과들이 적지 않아 다행스럽다고 김호덕 이사장은 말한다.

조합원 사업이 어려워지는 만큼 조합 역시 초긴축 운영으로 예산을 절감했다.

조합에서 운영하는 6개 LPG 충전소의 임대료를 대폭 삭감해 2019년 4월 이후 총 11억4,000만원을 절감했다.

중앙LPG충전소 탱크로리 운영을 직영화하면서 연간 7,000만원의 수익이 발생 중이고 충전소 충전원 채용을 용역업체에 위탁하고 여직원을 계약직으로 전환하는 한편 퇴직 직원 결원에 따른 신규 직원 채용도 최소화하고 있다.

새마을금고를 주거대 은행으로 지정하면서 4년 동안 4억원의 출연금을 확보했는데 부산조합 역대 최대 금액이다.

다양한 복지 사업 잉여금을 축적해 연간 40억원 규모의 조합 비용으로 지원하면서 조합원 부담도 줄였다.

특히 조합원들의 이직위로금 중 50% 비율의 중간 정산을 실시해 총 22억원을 지급했고 차량용 블랙박스 설치 지원 10억원, 택시요금 개정 비용 2억2,000만원도 전액 무상으로 지원했다.

개인택시의 오랜 숙원인 양수 자격 완화와 관련해서는 조만간 부산시 조례가 개정돼 개인택시 양수 요건 중 1년 이상 부산시내 거주요건을 완전히 삭제되면 타 지역 거주자라도 언제든지 부산에서 개인택시를 양수할 수 있어 개인택시 재산 가치가 상승할 것으로 기대된다.

고객들의 카드 결제 비중이 높아지면 부산시로부터 지원받는 카드결제 활성화 보조금도 매년 증액 중이다.

개인택시 한 대당 월 8,000원이던 보조금이 2019년 1월을 기해 500원 인상됐는데 2020년에는 3,500원, 올해는 또 다시 3,000원이 올라 현재 1만5,000원을 지원 받고 있다.

이외에도 카드결제 통신료로 월 5,500원이 지원중이고 차량용 블랙박스 설치 보조금으로 부산시는 약 10억원의 예산을 편성했다.

조합이 주도해 개인택시 사업을 영세 개별 가맹점으로 인정받으며 카드 수수료율을 인하하도록 유도한 결과 업계 전체로 연간 약 7억원의 비용을 절감할 수 있게 됐다.

타 지역 개인택시 카드결제 수수료율은 평균 0.9%~1.2%인데 부산의 경우 신용카드는 기존의 0.8%에서 0.5%, 체크카드는 0.5%에서 0.25%로 각각 인하됐다고 김호덕 이사장은 설명했다.

코로나 19 팬데믹과 관련한 각종 방역 물품을 지원하고 조합에서 각종 재난지원금 신청 업무를 대행하며 총 9차례에 걸쳐 조합원 한 명당 1,060만원의 재정 보조 성과도 이끌어냈다.

특히 팬데믹이 장기화되면서 정부와 지자체들이 공공 요금 인상을 억제하는



▲ 지난해 10월 부산조합을 방문한 윤석열 당시 대선 후보와 정책간담회를 가진 김호덕 이사장이 택시 업계의 어려움을 설명하고 있다.



▲ 지난해 국정감사 참고인으로 참석한 김호덕 이사장이 카카오모빌리티의 플랫폼 횡포의 문제점을 설명하고 있다.



▲ 김호덕 이사장이 직접 현장에 나서 동백콜택시를 시민들에게 홍보하고 있다.

상황에서도 택시 요금 인상을 이끌어낸 것을 김호덕 이사장의 가장 큰 보람중 하나로 꼽는다.

“코로나 사태가 장기화되면서 중앙정부나 일선 지자체들은 소비자 부담을 우려해 엄두를 내지 못했던 택시 기본 요금이 부산에서는 500원 인상되는 성과를 거뒀는데 전국에서 유일했다. 요금 인상에 따른 미터기 개정 비용도 조합에서 전액 무상 지원했다. 이사장인 저나 조합에서 코로나 팬데믹 자체를 막을 수는 없

지만 조합원들의 어려운 경영 환경이 조금이라도 개선될 수 있도록 정부와 시를 부지런히 쫓아 다니며 건의하고 국회를 찾아 협조를 구하는 노력은 한순간도 게을리 하지 않았다고 자부한다”며 “그 과정이 결코 순탄하지는 않았지만 모든 조합원들이 힘을 모으고 지지해준 결과이며 조합에서는 지금까지 이룬 성취가 더 큰 도약을 이룰 수 있도록 더욱 노력하겠다”고 김호덕 이사장은 말했다.

〈글·김신〉





## 부산개인택시조합 남부지부

# 대중교통 인정·택시 부제 폐지 위해 정치적 해법 필요



▲ 부산 남부지부 안거포 지부장은 운수사업법령과 노트북을 항상 휴대한다.

전기차로 대표되는 무공해택시 보급이 늘면서 도심 대기 환경 개선 효과가 기대되고 있다. 하지만 LPG충전소를 운영하는 개인택시사업자단체 입장에서 반드시 반가운 것만은 아니다.

충전소 수입을 활용해 조합원들이 부담하는 회비 일부를 충당하거나 배당금을 지불하는 경우들이 적지 않은데 전기차 보급이 늘면서 LPG 판매량이 줄고 있기 때문이다.

부산 남부 지부도 사정은 마찬가지다.

지난 2017년 이후 충전소를 임차 운영하며 조합원들에게 값싼 LPG를 공급하고 있고 세차 등의 간단한 정비 서비스도 제공하고 있다.

충전소 건물에는 지부 사무실도 입주해있어 조합원들에게 다양한 행정 서비스도 제공하고 있고 휴식 공간 역할도 하고 있다.

그런데 전기차 보급 확산세가 거세지면서 갈수록 충전소 경영이 위축되고 있다.

안거포 지부장은 '남부 지부 소속 중 190대 정도가 전기택시로 운영되고 있고 올해도 190대가 전기 택시를 신청한 상태'라고 말했다.

남부지부 조합원이 3,280명 정도이니 올해 말이면

## 타 시도 보다 코로나 재난 지원 액수 높아, 온라인 신청도 지원 전기차 전환 늘어 연내 10% 이상 될 듯, LPG충전소 경영에는 타격

10% 이상이 전기택시를 운영하게 된다.

그런데 전기택시는 부제가 적용되지 않아 LPG택시에 비해 차량 한 대당 실제 운행 거리가 길다.

안거포 지부장은 "전기택시로 전환하려는 조합원들은 부제를 적용받지 않아 더 오랜 시간 영업을 하려는 분들이 많은데 이분들이 LPG를 구매하지 않으면서 충전소의 연료 판매량이 더 많이 줄어들고 있다"고 걱정했다.

충전소에서 많은 매출과 수익이 발생해야 조합비용 등을 낮출 수 있기 때문이다.

그렇다고 대세가 되고 있는 무공해차 택시 보급이 확산되는 것을 탓할 수만은 없다.

안거포 지부장은 '전기택시 보급이 늘면서 조합원들이 에너지 공급에 어려움이 없도록 전기차 충전기를 더 많이 확보하도록 노력할 것'이라고 말했다.

### ◇ 개인택시 자격 유지 이중 규제 부담 커

안거포 지부장은 개인택시 사업을 하기 이전에 정치계에 몸담았다고 말했다.

1980년대 통일민주당 시절 경상남도 총무국장 등을 지냈던 경력이 있는데 여러 사연을 겪은 이후 개인택시 사업으로 전직했고 지금까지 몸을 담고 있다.

정치계에 몸담았을 당시의 경험에서 우려나온 나름의 철학은 '사업자 업권과 관련한 이해관계는 정치적으로 풀어야 한다'는 것이다.

정상적인 사업 활동을 저해하는 불합리한 규제는 법을 바꾸어야 하며 정부와 정치권을 통해 풀 수 밖에 없다는 것인데 이런 이유 때문에 여객자동차운수사업법령을 항상 품에 안고 다닌다.

조합원들을 대표하는 지부 책임자들이 운수 사업과 관련한 법령의 조문을 이해해야 택시 사업과 관련한 불합리한 규제를 발굴하고 제도 개선을 정부나 정치권에 건의할 수 있기 때문이다.

이 때문에 법령집의 중요한 항목 마다 색인표를 붙고 있는데 현재 가장 큰 관심을 갖고 있는 대목은 적성검사

와 자격유지검사를 통해 이중 규제를 적용받고 있다는 점이다.

개인택시사업자들이 고령화되고 있는 상황에서 면허를 유지하기 위한 이중 규제가 적용되면서 비용을 포함한 다양한 부담이 늘어나고 있기 때문이다.

운영 부제는 개인택시사업에 적용되는 가장 부당한 규제라며 반드시 폐지돼야 한다고 지적했다.

또한 궁극적으로 개인택시가 공공 운송 수단으로 인정받는 길이 열려야 한다고 말했다.

안거포 지부장은 ' 시내버스 보다도 더 많은 운송 승객 실적을 가지고 있는데도 개인택시는 대중교통으로 인정받지 못하면서 버스처럼 정부의 재정 지원도 받지 못하는 억울할 상황에 놓여 있다'며 '택시 산업의 공익적인 역할을 감안해 대중 교통으로 인정받을 수 있도록 업계 전체가 정부와 정치권을 설득시킬 수 있도록 노력해야 한다'고 주문했다.

이런 이유 때문에 부산 지역 지부를 책임지고 있지만 개인택시연합회나 서울조합 등 국회에 거리가 가까운 지역의 책임자들에게도 자주 전화해 업계 현안 해결을 촉구한다고 말했다.

한편 남구를 포함한 부산지역 개인택시 사업자들은 코로나 팬데믹 기간 동안 정부와 지자체에서 총 네 차례에 걸쳐 평균 900만원 정도의 재정 지원을 받았다. 특히 부산시에서는 타 시도 보다 100만원을 더 지원했다.

이와 관련해 안거포 지부장은 '조합원들이 재난지원금을 보다 쉽게 편리하게 신청할 수 있도록 온라인 접수를 지원하고 있다'고 말했다.

상당수 조합원들이 컴퓨터를 통한 온라인 재난지원금 신청에 익숙하지 않은데 노트북으로 온라인 신청을 지원하면서 만족도가 높다는 설명이다.

이에 대해 안거포 지부장은 "개인택시사업과 관련한 법령이든 또는 온라인과 관련한 컴퓨터 활용이든 직접 공부하고 배워야 조합원들의 권익을 대변하고 편의를 향상할 수 있다"고 말했다. (글·김신)



▲ 남부지부가 운영하는 LPG충전소 전경.



▲ 충전소 휴게공간에는 개인택시 자격유지검사와 관련한 동영상 화면을 틀어 놓고 조합원들이 상시적으로 학습할 수 있는 기회를 제공하고 있다.



◆ 동호회 탐방 부산개인택시환경통신원회

# ‘환경 봉사로 깨끗해진 모습에 스스로가 정화된 느낌’이 매력

지자체 재정 지원 받지 않고 회비로 운영, 환경 운동 순수성 유지  
후쿠시마 오염수 배출·가습기 살균제 피해 규탄 등 사회 이슈에도 동참



통신원회 이성희 회장(사진 가운데)을 비롯해 류태영 사무국장(사진 왼쪽부터), 김진호 부회장, 김숙영 부회장이 동호회 사무실에서 모임을 갖고 있다.

운행일에 쉬지 않고 달려 왔던 피로는 산행이나 축구, 테니스 같은 운동으로 푸는 것이 일반적이다. 개인택시 업계에 이와 관련한 많은 동호회가 있는 것도 이런 이유 때문이다. 그런데 금쪽같은 휴무일을 환경을 보호, 개선하거나 교통안전 캠페인에 사용하는 모임이 있다. 부산개인택시환경통신원회가 그렇다. 환경통신원회는 부산환경운동연합과 손잡고 다양한 환경 보호 캠페인을 벌이고 있고 녹색교통운동과는 자동차 공해 저감 등을 유도하는 활동을 진행하고 있다. ‘1년에 한 두 차례 하구둑을 정화하거나 해수욕장의 쓰레기를 수거하는 봉사활동을 벌인다. 부산개인택시조합 사옥 주변의 잡초를 제거하고 정화하는 대청소도 주기적으로 실시한다’는

것이 이성희 회장의 설명이다. 국내외 환경 관련 이슈와 관련한 모임에도 적극적으로 참석한다. 코로나 19로 대외 활동이 많이 줄었지만 돌아해보면 지난해에도 다양한 환경 관련 행사에 참여했다. 4월에는 일본영사관 앞에서 열린 후쿠시마 오염수 배출 규탄 기자회견에 환경통신원회 회원들이 참석했고 가습기 살균제 피해 규탄 회견, 자연환경조사보고서 진상 규명 규탄 회견, 에너지 절약 발족식 등 여러 행사에 참여하며 힘을 보탤다. 교통사고를 줄이기 위한 캠페인에도 회원들이 빠지지 않는다. ‘지난 해 부산 개인택시 사업자들의 교통사고가 유독 많았다. 코로나로 크게 줄어든 수입을 만회하기 위해 무리하게 운행하고 과속하는 일들이 늘어

난 영향 때문인데 부산시와 공동으로 교통사고를 줄이기 위한 캠페인을 벌이고 있다’고 이성희 회장은 설명했다. 개인택시 업계의 권익과 관련한 활동도 적극적으로 주도하고 있는데 올해 1월에는 부산시가 추진하는 중앙버스전용차로(BRT) 반대 활동도 벌였다.

◇ 산악·족구 모임도 운영해 체력 단련

부산개인택시환경통신원회에 가입된 회원은 약 300명에 달한다. 회원들은 매달 8,000원씩의 회비를 납부한다. 1만3,000원이었는데 코로나로 수입이 줄어든 것을 감안해 올해 들어 낮췄다. 그렇더라도 부담이 작은 것은 아니다. 회원 한 명당 1년에 10만원 가까운 회비를 부담해 환경이나 교통 질서 확립 같은 봉사 활동을 벌인다. 자발적인 봉사활동의 취지가 훼손될 수 있다는 집행부와 회원들의 뜻을 따라 부산시를 포함한 지자체 재정 지원이나 보조를 일체 받지 않는다.

그런데도 시에서 주관하는 캠페인이나 봉사활동에 회원들이 적극 참여하니 환경통신원회가 지향하는 봉사활동의 순수성이 더욱 빛난다. 환경통신원회 산하에는 환경산악회와 환경족구회가 구성되어 있다. ‘환경 정화 등을 통한 봉사’라는 기본틀을 기초로 회원들은 산행이나 족구 모임도 만들어 또 다른 취미 활동도 병행하고 있다. 특히 환경산악회는 산을 타면서도 각종 쓰레기를 수거하는 환경 정화 활동을 벌인다.

오는 4~5월에는 부산 검정산에서 산악활동을 겸한 단합대회를 계획하고 있다. 팬데믹으로 회원들이 모이는 기회가 크게 줄었는데 코로나19가 종식되기를 기원하고 회원들과 얼굴을 맞대며 산행할 수 있는 행사를 기획하고 있다. 이성희 회장을 포함해 회원 대부분은 10년 넘게 통신원회 활동에 참여하고 있는데 쓰레기를 수거하고 정화 활동을 마친 이후 깨끗해진 모습을 보면 스스로가 정화되는 느낌을 받는 것이 큰 매력이라고 말한다. ‘하루 종일 운전대를 잡다 보면 휴무일에는 체력 보충이 필요해 운동과 관련한 취미 활동을 하는 조합원들이 많다. 그 시간에 환경통신원회 회원들은 자비를 들여가며 환경 운동을 하고 있는데 봉사 활동을 통해 스스로를 정화할 수 있기 때문’이라고 말하는 이성희 회장은 코로나가 서둘러 종식돼 더 많은 환경 정화와 봉사 활동에 나서기를 기대하고 있다.

(글·김신)



녹색교통운동과 함께 교통질서 준수 캠페인을 벌이고 있다.



통신원회 회원들이 미세먼지 저감 캠페인에 참석하고 있다.



이성희 회장을 비롯한 회원들이 BRT 반대 집회를 주도하는 모습.



# 경기도 이어 서울에서도 확인된 카카오 배차 횡포 '공정위' 응답해야 서울시 지난 해 10월 이후 2개월간 플랫폼택시 손님 골라태우기 실태 조사

‘평일 밤 도심→비도심 단거리’ 호출성공률 23%로 최저, 동일조건 장거리 호출의 절반  
일반택시 호출시 10대 중 4대 가맹택시 배차…주말·단거리·아침 배차 비율 ‘↑’  
경기도 실태 조사도 ‘카카오블루 시행 후 배차 콜 수 평균 29.9% 줄어’  
카카오블루 운행지역, 시행 월 전후 13% 가량 매출액 감소 확인  
전문가들 ‘목적지 표출로 인한 골라태우기 및 가맹택시 콜 몰아주기 개연성 있어’  
서울시·경기도 ‘조사결과 토대로 공정위에 실태조사 요청’, 공정위는 아직도 답변없어



▲ 카카오블루택시에 손님이 탑승하는 모습.(사진출처카카오T모빌리티 홈페이지)

# 노현동에 사는 A씨는 야근을 할 때마다 회사가 있는 강남역에서 집까지 택시를 타기 위해 카카오택시를 이용하는데, 배차가 잘 되지 않아 택시가 잡힐 때까지 길에서 오랜 시간 기다리는 경우가 많다. 회사에서 먼 거리에 사는 동료도 똑같이 카카오택시로 택시를 호출했는데 동료는 배차가 금방 되는 걸 보면서 도대체 왜 그런 건지 늘 궁금했다.

짧은 거리를 이동할 때 ‘카카오택시’ 호출이 잘 안 된다는 지적이 계속되면서 서울시가 플랫폼택시의 승객 골라 태우기가 실제로 있는지를 확인하기 위한 첫 실태 조사를 벌였고 이는 사실로 확인됐다.

지난 2020년 경기도에서 실시한 카카오T블루의 택시 배차 몰아주기 실태 조사에서도 콜 건수가 감소하는 등 호출 시장 독과점 횡포 가능성이 확인됐다.

서울시는 택시 플랫폼 시장의 90% 가까이 점유하고 있는 ‘카카오택시’를 대상으로 실태 조사를 벌였는데 조사원이 승객을 가장해 카카오택시를 직접 불러서 탑승하는 ‘미스터리 쇼퍼’ 방식으로 2개월 동안(2021. 10.~11.) 총 841대를 호출했다.

호출 방식은 10km 이상의 장거리와 3km 이내의 단거리 두 가지 방식으로 이뤄졌고 시간과 장소는 평일·주말, 도심·비도심,아침·저녁·밤 시간대로 구분해 적정 표본이 확보되도록 했다.

### ◇ ‘평일 밤 도심 → 비도심 단거리’ 호출 성공률 23% 불과

서울시 실태조사 결과에서는 ‘카카오택시’의 목적지 표출에 따라 택시기사가 승객을 골라태우고 있다는 정황이 일부 포착됐다.

특히 ‘평일 밤시간대에 도심에서 비도심으로 가는 단거리’ 통행의 호출 성공률이 23%로 가장 낮았다.

같은 조건에서 장거리를 이동하는 경우엔 호출 성공률이 54%로 2배 이상 차이가 났다.

택시 승객이 많은 평일 밤 시간대에 장거리 승객일수록 호출 성공률이 높다는 것이 실태조사를 통해 실제 확인된 것으로 ‘카카오택시’가 승객 목적지를 기사에게 제공하는 것이 골라태우기와 관련이 있다고 의심이 가는 대목이라고 서울시는 설명했다.

카카오택시로 일반택시를 호출해 배차 성공된 건을 분석한 결과 역시 장거리(81.8%)보다는 단거리(66.4%), 주말(88.1%)보다는 평일(63.3%), 아침(79.0%)·저녁(83.2%)보다는 밤시간대(58.6%)일수록 호출 성공률이

낮았다.

목적지별로는 큰 차이가 없는 것으로 나타났다.

이번 실태조사를 자문한 권용주 국민대 자동차운송디자인학과 교수는 “장거리 호출 성공률이 높고 단거리는 낮은 점, 밤시간대 호출 성공률이 낮고 배차실패횟수도 타 시간대보다 높은 점을 고려할 때 목적지를 보고 골라태운다고 볼 수 있다”고 분석했다.

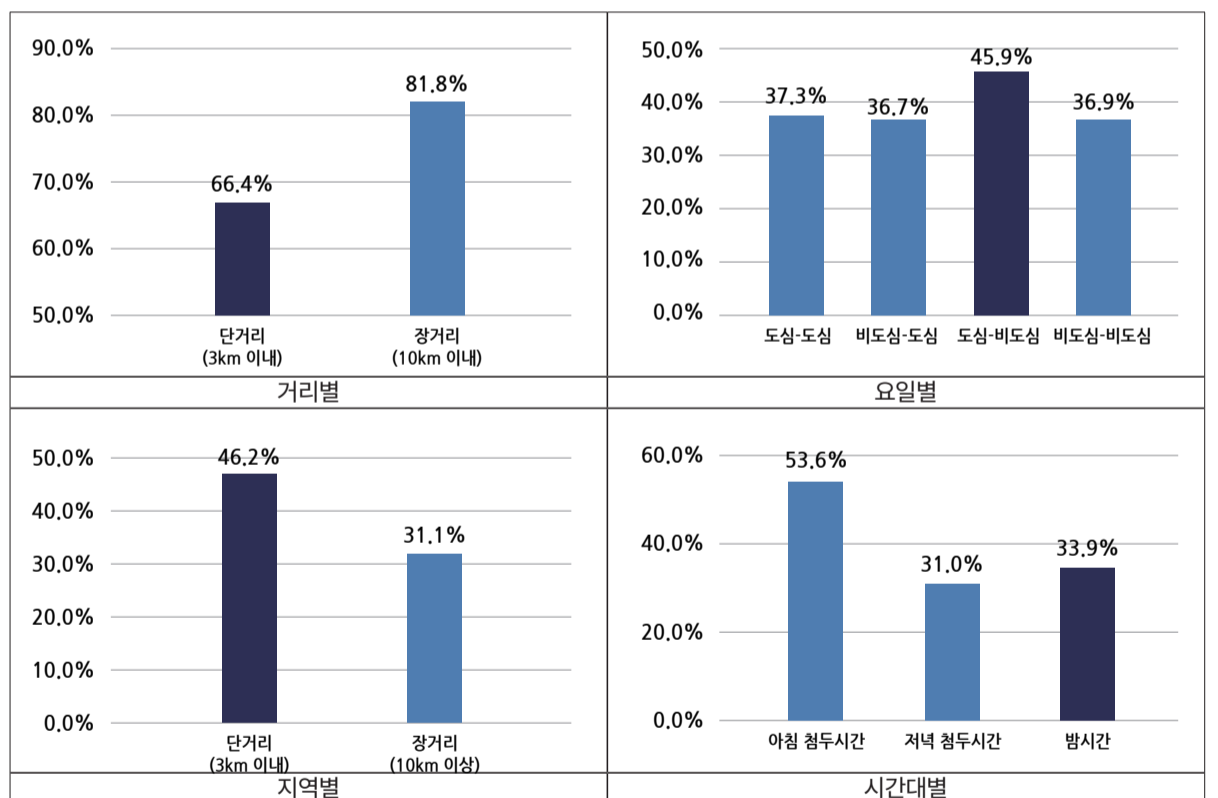
안기정 서울연구원 교통시스템연구실 연구위원은 “단거리 호출 실패율이 장거리보다 높은 것은 승객 골라태우기를 의심할 수 있다”고 말했다.

로 가는’ 호출의 경우 가맹택시 비율이 16.7%로 가장 낮은 반면 승객이 상대적으로 적은 ‘주말 아침 도심에서 도심으로 가는’ 호출은 86%로 가맹택시 배차 비율이 가장 높았다.

택시업계에서 제기하고 있는 것과 같이 일반호출시 일반택시가 아닌 가맹택시가 배차되고 있는 것을 확인한 것이다.

다만 서울시는 카카오택시의 배차 알고리즘이 확인되지 않은 만큼 ‘콜 몰아주기’에 대해서는 좀 더 구체적인 조사와 분석이 필요하다고 설명했다.

### 〈 유형별 호출 성공률 〉



### ◇ 일반택시 호출시 10대 중 4대 가맹택시 배차…주말·단거리·아침 배차 비율 ↑

서울시는 최근 택시업계에서 불만을 제기하고 있는 카카오택시의 자사 가맹택시 ‘콜 몰아주기’에 대한 실태 조사도 실시했다.

조사 결과 일반택시를 호출해 배차에 성공한 경우 중 약 39%는 가맹택시인 카카오T블루가 배차된 것으로 나타났다.

유형별로는 평일보다는 ‘주말’, 장거리보다는 ‘단거리’, 저녁·밤보다는 ‘아침’일수록 가맹택시가 배차된 비율이 높았다. 특히 승객이 많은 ‘평일 밤시간대 도심에서 비도심

이에 대해 안기정 서울연구원 교통시스템연구실 연구위원은 “가맹택시 비율이 40%로 높은 것은 콜 몰아주기 개연성이 있다”고 분석하고 “카카오택시의 가맹-중개 분리 등 제도보완이 필요하다”는 의견을 제시했다.

실태조사와 별도로 서울시는 택시 배차 후 승객에게 오기까지 걸리는 시간도 함께 조사했다.

그 결과 5대 중 1대(21%)는 배차 후 승객에게 도착하기까지 10분이 넘게 소요돼 배차방식 개선 등이 필요한 것으로 분석됐다.

서울시는 이번 실태조사 결과를 바탕으로 ▲서울시 ▲카카오모빌리티 ▲정부 등 각 주체별 개선방안을 마련해 추진하기로 했다.



우선 서울시는 호출 성공률이 가장 낮아 택시잡기가 어려운 '평일 밤시간대'의 경우 택시 부족 요인도 있는 만큼 택시 공급 확대를 위해 부제 해제, 전기택시 보급 확대 등 시 차원의 다양한 대책을 검토해 추진하겠다고 밝혔다.

카카오택시 측에는 승객의 목적지를 구체적인 위치가 아닌 자치구 단위까지만 포괄적으로 표출하고 장기적으로는 목적지를 미표기하는 내용의 단계적 개선방안을 요청했다.

또한 가맹택시 콜 몰아주기 의심을 해소하기 위해 승객이 일반호출을 했을 때 우선 일반택시가 호출을 받을 수 있는 충분한 시간(5분)을 주고 이후 가맹택시에도 콜을 주는 방식을 요청했다.

장기적으로는 가맹 사업과 중개 사업을 분리하는 방안도 요청했다.

또한 서울시는 현재 카카오택시 콜 몰아주기를 조사하고 있는 공정거래위원회에 이번 실태조사 자료를 제공하고 국토교통부에는 가맹·중개택시 인·허가 등 관리 권한을 시도지사에 위임해줄 것을 건의하는 한편 가맹·중개 택시 사업 분리, 목적지 미표기 등 제도개선도 요청할 계획이다.

서울시 백호 도시교통실장은 "카카오택시는 택시 플랫폼 시장의 90% 가까이를 점유할 정도로 많은 시민들이 이용하고 있는 만큼 사회적 책임을 가져야 한다. 심각하게 대두되고 있는 택시 문제 해결에 적극적으로 나서 줄 것으로 기대한다."며 "시민들의 택시 이용 편의 증진과 공정한 택시산업 발전을 위한 다각도의 노력을 기울이겠다."고 말했다.

◇ 경기도, 카카오T블루 시행 이후 콜 증감률 조사 결과 평균 29.9% 감소

경기도에서도 카카오T블루의 택시 배차 몰아주기가 확인된 바 있다.

경기도는 지난 2020년 9월 '카카오T배차 몰아주기에 관한 실태조사'를 실시했는데 카카오T블루 시행일 전후 지역별로 편차는 있지만 콜 건수 감소 변화가 발생했다고 밝혔다.

당시 경기도는 9월 10일부터 20일까지 개인택시사업자 총 115명을 대상으로 카카오T블루 운행지역인 성남, 구리, 의정부, 양주, 용인, 하남, 남양주 등 7개시에서 카카오T블루 운행 시작 전 두 달과 운행 시작 후 두 달의 카카오T 배차 콜 수를 비교했다.

카카오T블루 비운행지역인 수원, 화성, 부천, 광명, 시흥 등 5개시에서는 3월부터 6월까지 카카오T 배차 콜 수의 월별 증감률을 분석했다. 보조 자료로 양 지역 택시들의 매출액(카드결제내역)도 조사했다.

조사 결과에 따르면 운행지역의 경우 카카오T블루 운행 시행일 이전 월 평균 230건이던 카카오T 배차 콜 수는 시행일 이후 165건으로 감소했다.

경기도는 각 조사대상자의 콜 수 증감률을 계산한 결과 평균 29.9% 감소한 것으로 나타났다고 설명했다.

특히 성남시의 경우 시행일 전 월 평균 202건이던 콜 건수가 시행일 후 131건으로 줄었다.

성남시 개인택시 사업자들의 카카오T 콜 수의 평균증감률은 -35%로 나타났다.

감소율이 가장 높은 곳은 구리시로 시행 전 후 평균

-48.7%의 감소율을 보였다.

반면 카카오T블루가 운행하지 않는 지역 개인택시 사업자의 경우 3~6월까지 4개월 동안 각 월별 증감률 평균을 낸 결과 지역별 평균 카카오T 배차 콜 수의 변동률은 +2.7%로 나타나 감소세가 없었다.

또 카카오T블루택시 운행지역의 경우 시행 월 전후에 지역 평균 13% 가량의 매출액 감소가 있는 것으로 조사됐다.

반면 카카오T블루 미운행지역은 해당 기간 동안 평균 3.6% 매출액이 증가했다.

이와 관련해 경기도는 실태 조사결과를 공정거래위원회에 전달하고 면밀한 조사를 요구하는 한편 카카오모빌리티에 임의배차금지 및 상생방안 모색을 요청한 바 있다.

당시 조사를 진행했던 김지에 경기도 공정경제과장은 "실태조사로 배차 몰아주기가 일부 확인됐지만 이것이 범위반으로 연결되는지는 공정거래위원회의 조사가 필요하다"며 "현 공정거래법에 따르면 법 위반 기준이 너무 높다. 플랫폼 거래에 관한 별도의 법률이 필요하다. 플랫폼 택시의 선두주자인 카카오모빌리티가 공정경제 안에서 긍정적인 모델이 되도록 상생협력방안도 모색해보겠다"고 말했다.

### □ 지역별 평균 콜 건수 비교

#### 1. 카카오T블루 시행일 전 후 월 평균 콜 건수 변화

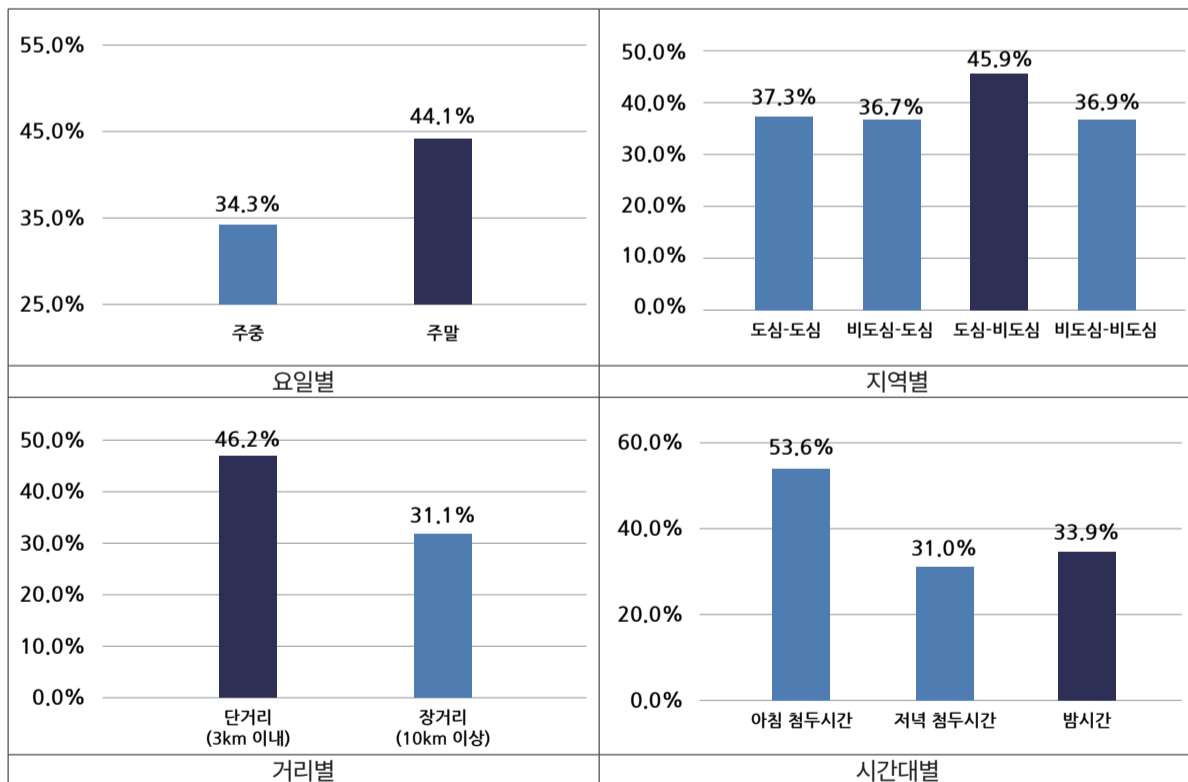
지역명	시행일 전	시행일 후	평균 증감률
성남	202건	131건	-35.0%
구리	117건	60건	-48.7%
의정부	208건	157건	-24.4%
양주	342건	240건	-29.8%
용인	259건	209건	-19.4%
하남	263건	200건	-24.0%
남양주	221건	159건	-28.0%
전체평균	230건	165건	-29.9%

※ 지역 최고 감소율 : 48.7%(구리), 최저 감소율 : 19.4%(용인)

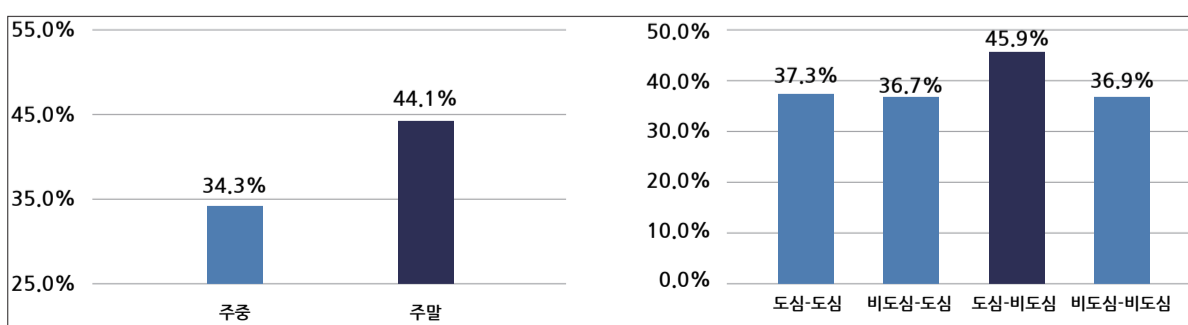
#### 2. 카카오T블루 미운행 지역 월 평균 콜 건수 변화

지역명	3월	4월	5월	6월	평균	평균 증감률
화성	198	203	216	215	208	2.8%
수원	153	172	183	190	174	7.7%
부천	164	173	178	187	176	4.4%
시흥	143	147	168	149	152	1.9%
광명	102	97	102	92	98	-3.1%
평균	152	158	169	167	162	2.7%

### 〈 일반택시 호출 이후 가맹택시 배차 비율 〉



### 〈 배차 후 승객에게 오기까지 걸린 시간 〉





# 경기도내 카카오 가맹택시 배차비율, 평균 43.3%에 달해

경기도가 택시호출 독과점 플랫폼사인 카카오모빌리티의 불공정 행위가 다시 한번 확인됐다.

경기도는 지난 3월 31일 경기도경제과학진흥원에서 ‘독과점 플랫폼사업자의 불공정 행위에 대한 영세소상공인의 피해 구제 및 예방과 대책 마련을 위한 토론회’를 열고 카카오모빌리티의 플랫폼 가맹 우대 의혹을 제기했다.

경기도의 경우 카카오 가맹택시는 비가맹 택시에 비해 각 지역별 차량대수 비율이 낮다.

하지만 그에 비해 더 많은 호출결과 배차콜을 받고 있는 것으로 나타났다는 것이 경기도의 설명이다.

경기도는 지난해 12월 카카오 가맹택시를 운영 중인 도내 18개 시군 가운데 카카오 가맹택시 비율이 높은 성남, 용인, 부천, 안양, 안산, 하남, 의정부, 남양주, 양주, 구리, 과천 등 11개시를 대상으로 실태 조사를 진행했다.

조사는 소비자가 카카오앱으로 택시 호출시 가맹택시가 배차되는지, 비가맹택시가 배차되는지를 확인하는 소비자 조사와 동일위치, 동일시간대 가맹택시와 비가맹택시의 택시 호출 콜수를 비교하는 사업자 조사 방식으로 진행됐다.

조사는 월, 금, 주말 등 교통량의 변화가 큰 요일을 제외한 화, 수, 목 낮에 이뤄졌다.

도는 낮시간 조사를 실시한 이유로 수요가 적어 콜 배차에 대한 불만과 갈등이 많은 시간대를 선택했다고 설명했다.

조사 장소는 일반적으로 택시 승하차가 용이하고 택시 이용자가 많은 대단지 아파트, 관공서, 상가 앞 등을 목적으로 했으며 총조사물량은 약 500 표본이다.

◇ 같은 위치, 가맹-비가맹 호출 내용 다른 경우도 확인

경기도가 실태 조사를 실시한 11개 시의 전체 택시회사 가운데 카카오 가맹택시 비율은 평균 17.7%에 그쳤다.

하지만 조사 결과 이들 지역에서의 카카오 가맹택시 배차비율은 평균 43.3%에 달했다.

카카오 가맹택시 보유 비율 보다 2.4배나 높았다.

가맹 택시와 비가맹 택시 호출 콜수를 비교한 결과에서는 카카오 가맹택시 호출이 27.6%로 이 역시 가맹택시 보유 비율인 17.7%보다 9.9% 높은 것으로 나타났다.

이번 조사 결과와 관련해 경기도 측은 ‘인공지능 알고리즘에 따라 공정하게 배차가 이뤄진다는 카카오모빌리티의 주장

호출 콜 수도 가맹택시 호출이 27.6%로 비가맹 보다 9.9% 높아 가맹택시에 먼저 콜, 거절하면 비가맹 택시로 호출 넘어가기도 경기도 ‘카카오 모빌리티 알고리즘 공개 등 전수조사 필요’ 지적 공정위·국회 등과 심도있는 논의 통해 관련 법 제·개정도 요구돼

이 맞는지 실제로 조사했다는 점에서 의미가 있다’고 설명했다.

실제로 경기도는 가맹택시와 비가맹택시를 같은 위치에 놓고 카카오택시앱으로 호출이 오는 양상을 조사했는데 가맹택시에 먼저 콜이 온 후 가맹택시가 거절하면 비가맹 택시로 호출이 넘어가는 일부 사례를 확인했다.

같은 위치에 있는데도 가맹택시와 비가맹택시의 호출 내용이 다른 경우도 발견됐다.

이에 대해 경기도는 단순히 양적으로 콜을 몰아주는 것 외에 이런 콜 품질 차이에 대한 조사가 필요하다고 강조했다.

경기도는 카카오 모빌리티의 가맹택시 우대 현상과 관련한 정확한 확인을 위해서는 카카오 모빌리티 알고리즘 공개 등 전수조사가 필요할 것으로 보인다고 공정위에서도 올 상반기 안에 조사 결과를 발표 할 것으로 알려져 있어 계속 추적 관찰이 필요하다고 지적했다.

특히 경기도 조병래 공정경제과장은 “플랫폼 이용사업자인 영세소상공인의



▲ 경기도에서 토론회를 열고 카카오모빌리티 불공정 행위와 관련한 실태조사 결과를 발표하고 있다.

피해 구제와 예방을 위해서는 플랫폼 분야 불공정 거래의 신속한 대응이 필수적”이라며 “공정거래위원회와 국회, 관계전문가 등과의 심도있는 논의를 통해 관련 법 제·개정 등 지자체의 역할과 책임을 다하겠다”고 말했다.

한편 경기도는 지난 2020년부터 카카오모빌리티의 불공정 행위를 조사해

왔고 그 후속 조치로 이번 토론회를 열었는데 국회 배진교 의원(정의당), 송재호 의원(더불어민주당)이 공동 주최에 참여했을 정도로 정치권에서도 높은 관심을 보이고 있어 공정거래위원회의 불공정 조사 결과 및 국회 차원의 대기업 플랫폼 횡포 방지 대책 등이 어떻게 마련될지에 관심이 쏠리고 있다.

\* 경기도 택시 호출 현장 서비스 조사 결과 (택시 배차 조사)

**조사 결과** 카카오 가맹택시가 배차된 경우가 총 485대 중 210대로 43.3%인 것으로 조사  
평균 보유가맹택시비율(17.7%)보다 25.6% 높은 것으로 나타남

연번	구분	지역보유 가맹택시 비율	조사결과				가맹택시 배차비율 (A/C)
			거리(km)	가맹 (A)	비가맹 (B)	조사량 (C)	
1	하남시	21.3%	6	9	19	28	32.1%
2	용인시	14.5%	5.1	7	21	28	25.0%
3	의정부시	13.7%	6.2	8	19	27	29.6%
4	양주시	21.7%	4.7	8	18	26	30.8%
5	남양주시	13.1%	4.8	7	19	26	26.9%
6	구리시	13.9%	5.7	7	21	28	25.0%
7	과천시	22.9%	5	26	2	28	92.9%
8	성남시	18.4%	5	7	20	27	25.9%
9			4.9	10	17	27	37.0%
16	성남시(장)	18.4%	11	5	15	20	25.0%
10	부천시	19.8%	5.4	13	15	28	46.4%
11			5	10	17	27	37.0%
17	부천시(장)	19.8%	9.5	4	16	20	20.0%
12	안양시	20.0%	5.2	26	2	28	92.9%
13			5.2	25	3	28	89.3%
18	안양시(장)	20.2%	9.4	10	8	18	55.6%
14	안산시	17.5%	5.3	11	17	28	39.3%
15			5	9	19	28	32.1%
19	안산시(장)	17.5%	11.2	8	7	15	53.3%
계(평균17.7%)			(평균)6.3	210	275	485	43.3%



우리 지역 택시콜 공공앱 : 진주택시 앱

# 다윗 '진주시', 골리앗 '대기업 택시 콜 앱'과 맞짱

2016년 시 주도로 출시, 올해 1월 자동결제시스템 장착  
신용카드 등록하면 자동 결제, 가족에 승차정보 제공 안심서비스  
택시 사업자 가입비·승객 호출비 무료, 오히려 마일리지 등 지원  
진주개인택시 이우용 지부장 '거대 호출 앱 수익으로 빠지는 것 막아'  
지난 해 가입자 수 50% 증가, 콜 수도 3배 늘며 지역 대표 앱 자리매김

'진주택시 앱, 골리앗에 도전하다!'  
진주시가 지난 1월 발표한 지역 택시 콜 앱 관련 보도자료 제목이다.

여기서 얘기하는 골리앗은 대기업 플랫폼 택시 앱, 그 중에서도 카카오모빌리티를 의미하는 것으로 해석된다.

대기업 앱과 마찬가지로 결제시스템을 장착했는데 대기업 앱과 달리 가입비는 없고 오히려 이용 과정에서 택시사업자와 승객에게 인센티브를 제공하고 있어 '탈수록 돈쫓낸다!'고도 진주시는 표현했다.

'돈쫓'은 '돈'과 '흔쫓'을 혼합한 신조어로 정의로운 일등을 하며 귀감이 되는 상점의 물건을 팔아주며 '돈으로 흔쫓나게 한다'는 역설적 의미로 사용된다.

◇ 올해 1월 모바일 자동결제시스템 도입

'진주택시'는 국내 거대 플랫폼의 택시 호출 앱과 사용법이 똑같은 진주지역 택시 호출앱이다. 2016년에 이미 출시돼 진주시민에게는 친숙한 호출앱으로 자리매김하고 있다.

그런데 진주시는 지난 1월 10일부터 모바일 자동결제 시스템을 도입하고 위치 정보의 정확도를 한층 높인 업그레이드 버전을 선보이며 사용자 승객과 기사의 편의를 증진한다.

이전까지만 해도 '진주택시'는 결제 기능이 없어 등록된 신용카드로 자동결제가 되는 거대 플랫폼 앱에 비해 이용이 불편하다는 지적을 받아 왔다.

하지만 시스템 업그레이드를 통해 하차 시 현금이나

카드를 직접 결제해야 하는 번거로움이 해소되면서 승객 뿐 아니라 기사들로부터도 큰 호응을 받게 됐다.

'진주택시' 자동결제 시스템은 거대 플랫폼의 택시 호출 앱과 마찬가지로 승객용 앱에 최초 한 차례 신용카드를 등록하면 다음 사용 때부터는 별다른 절차 없이 택시 요금이 자동결제 되는 시스템이다.

승객이 앱으로 택시를 호출하면 목적지까지 예상 운행시간·요금·경로가 표출되고 등록된 카드의 결제 가능 여부를 확인하기 위한 선결제가 이뤄진다.

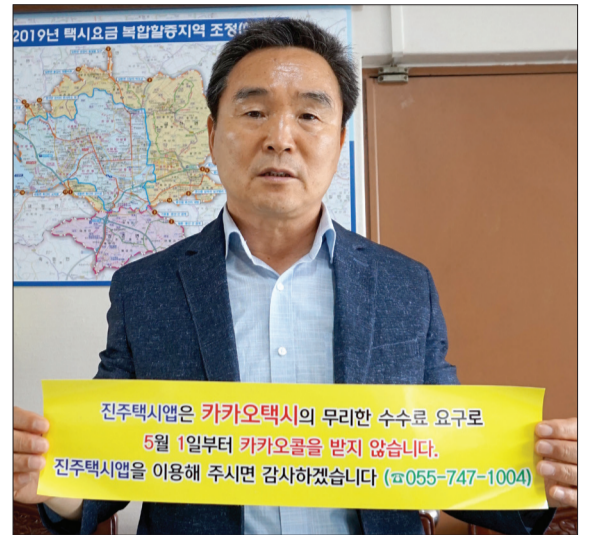
하차할 때에는 택시 미터기로 확인된 운임을 택시기 사용 앱에 입력하면 최종 결제된다.

◇ 최초 앱 가입시 진주시가 승객에게 마일리지 지원

업그레이드된 '진주택시'는 승객이 부담하는 호출비가 없고 택시 기사가 부담하는 가입비가 따로 없다는 점도 대기업 플랫폼과 차별화된다.

오히려 택시기사에게는 진주시가 지원하는 월 1만 원의 콜 지원금이 지급되는 말 그대로 '착한 호출앱'이다. 대기업 플랫폼 택시 호출 앱의 경우 승객 선택 사항에 따른 수수료와 일정액의 택시 가맹비가 있다.

진주택시 앱으로 호출한 승객에게도 돈이 된다. 최초 앱 가입 시 500원, 지인에게 앱을 소개하는 친구 초대에 2천원, 초대받은 사람은 1천원의 마일리지를 제공한다. 택시 이용 시 자동결제한 금액의 2%를 마일리지로 돌려



▲ 이우용 진주개인택시 지부장은 지난해 7월 연합회신문과의 인터뷰에서 진주택시 앱 안내문을 펼쳐 보이며 적극 홍보한 바 있다.

줘 다음 택시요금으로 사용할 수도 있다.

또한 승객 맞춤형 서비스로 '조용히 가고 싶어요', '내 비게이션에 따라 운행해 주세요' 등 운행 선호 옵션을 선택할 수 있다. 승차 정보를 가족, 지인 등과 공유할 수 있는 '안심서비스'도 제공하여 안전성도 확보했다.

거대 플랫폼 앱에서 누릴 수 없는 '진주택시'만의 장점으로 전화호출과 연동된다는 점도 빠뜨릴 수 없다.

모바일 앱 사용이 어려운 어르신들은 도로변에서 손을 흔들어 택시를 잡거나 전화를 이용한 콜 호출을 통해 택시를 이용할 수밖에 없다. 앱을 사용하지 않는 승객의 이러한 전화 호출도 기사용 '진주택시'앱에 표출된다.

기사들은 기사들대로 콜을 놓치지 않아 좋고, 승객은 승객대로 빠르게 택시를 이용할 수 있어 효율적이다.

◇ 지난 해 진주택시 앱 가입자 50% 늘어

진주시는 2016년 출시 후 대형 플랫폼 앱에 비해 시스템의 미비로 경쟁력이 떨어진다는 평가를 받던 '진주택시'가 이번 업그레이드를 통해 호출 앱의 국내 최대 강자 대기업 플랫폼 앱을 누르고 지역 대표 호출 앱으로 자리 매김하기를 기대하고 있다.

이와 관련해 개인택시 진주지부 이우용 지부장은 "거대 플랫폼 택시 호출 앱은 대당 월 3만9000원의 가맹비가 있는데 우리 기사들은 진주택시를 통해 가맹비 없이 영업을 할 수 있어서 좋다"며 "기사의 가맹비, 승객의 호출 수수료 등 적지 않은 금액이 역외 업체의 수익으로 빠져나가는 것을 막을 수 있다는 데도 상당한 의의가 있다. 시민들이 많이 이용하면 좋겠다"고 말했다.

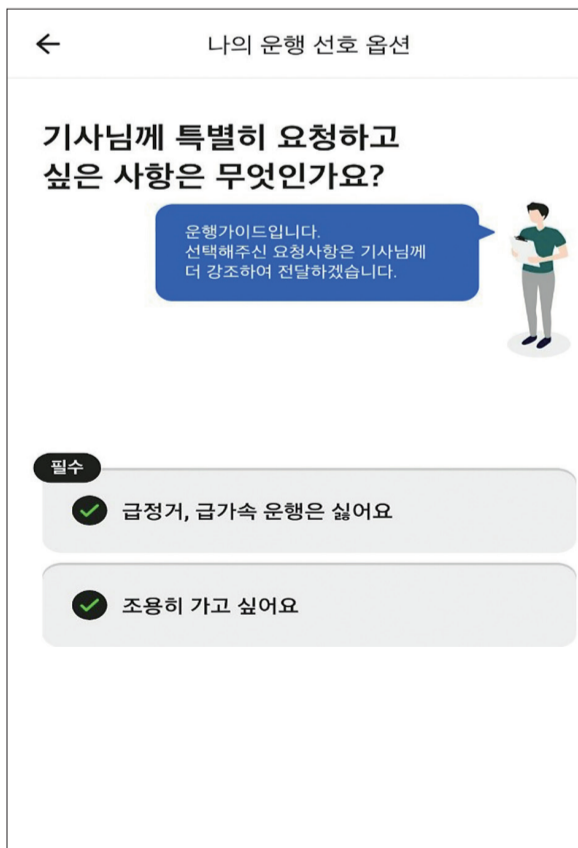
한편 지난 해 '진주택시'콜은 총 120만8660건을 기록하며 2020년의 39만1385건에 비해 3배 이상 늘었다.

'진주택시' 앱 가입자 수도 지난 해 12월말 5만3373명으로 집계돼 2020년 대비 2만6759명이 증가했고 특히 총 가입자의 50%가 지난 해에 가입한 것으로 나타나 '진주택시'가 대세임을 입증하고 있다고 진주시는 밝혔다.

진주시 관계자는 "가입자 수가 가파르게 증가하고 있어 진주택시 인기를 짐작할 수 있고 업그레이드 버전으로 더 나은 서비스를 제공하게 돼 이용자는 더 늘어날 것으로 기대된다"고 말했다.



▲ 승객들은 진주택시앱에서 택시기사에서 요청사항을 미리 전달할 수 있다.



▲ 진주택시앱에서 제공하는 예상요금 적용화면



## 《 택시와 정치 》

# 타다 해결사 김경진 전 의원 연합회 방문 ‘윤석열 당선자’ 감사 메시지 전달



국민의힘 상임공보특보단장 지내며 정권 창출 기여  
연합회 ‘명예고문’ 위촉, ‘개인택시 발전에 최선의 노력’ 약속



▲ 개인택시연합회 명예고문으로 위촉된 김경진 전 의원이 연합회 사옥 앞에서 전국 시도 이사장들과 기념촬영을 하고 있다.

국민의힘 윤석열 당선자 캠프 핵심 인사인 김경진 전 의원이 국민의힘을 대표해 전국개인택시연합회를 찾아 감사 인사를 전달했다.

김경진 전 의원은 개인택시연합회 ‘명예고문’으로도 위촉됐다.

20대 국회의원을 지낸 김경진 전 의원은 이번 대통령 선거 과정에서 국민의힘 선거대책본부 상임공보특보단장을 맡아 윤석열 후보의 당선을 도왔다는 평가를

받고 있다.

지난 16일 김경진 전 의원은 연합회를 방문해 윤석열 후보가 제 20대 대통령으로 당선된데 따른 감사 인사를 전달했다.

특히 이날은 연합회의 제3회 이사회 및 제33회 정기총회가 열려 박관수 연합회장을 비롯한 16개 시·도조합 이사장이 한 자리에 모였는데 김경진 전 의원은 윤석열 당선자를 대신해 전국 개인택시 사업자들에게 감사의 말을 전했다.

박관수 회장을 비롯한 전국 시도 조합 이사장들 역시 김경진 전 의원에게 윤석열 당선인의 당선 축하 메시지를 전달하며 코로나19로 경영악화에 빠져있는 개인택시사업자들을 위해 대통령 취임 이후 정부 지원 방안 마련 등 다양한 현안 문제 해결에 힘써줄 것을 요청했다.

연합회는 김경진 전 의원을 ‘명예고문’으로 위촉하기로 만장일치로 결의하고 앞으로도 개인택시업계의 다양한 권익 보호를 위해 활동을 해주기를 기대하였다.

실제로 김경진 전 의원은 ‘명예고문’ 위촉에 대한 감사의 인사와 함께 앞으로도 개인택시운송사업의 발전과 현안문제 해결을 위한 최선의 노력을 다할 것을 약속했다.

김경진 전 의원이 연합회 명예고문으로 위촉된데는 불법 유사 택시 영업인 ‘타다’를 근절하는데 적극적으로 앞장서며 개인택시업권 보호에 노력한 점이 높게 평가됐다.

한편 김경진 전 의원은 전남 장성 출신으로 제31회 사법시험에 합격해 검사의 길을 걸었고 광주지검 부장검사를 끝으로 법조계를 떠나 제20대 국회의원 선거에서 광주 북구 갑 국민의당 후보로 출마해 당선되며 정계에 진출했다.

그런 김경진 의원이 윤석열 대통령 당선자와 인연을 맺은 것은 타다 사태가 계

기였던 것으로 알려지고 있다.

여객자동차운수사업법령의 허점을 이용해 렌트카를 활용한 불법 유사 운송 사업을 벌이겠다고 타다가 등장했는데 당시 20대 김경진 국회의원은 타다가 기존의 운송법 체계를 파괴하고 노동자의 몫을 빼앗아 회사가 너무 과도한 이익을 가져가는 것은 문제가 있다고 판단했다.

실제로 김경진 의원은 개인택시연합회 등 택시 관련 단체들이 주도한 타다 집회에 수시로 참석하여 불법 유사 운송 행위의 문제점을 지적했고 검찰 고발 과정 등에서 상당한 도움을 줬는데 그 과정에서 윤석열 대통령 당선자와도 인연을 맺게 됐다.

‘개인택시조합 전·현직 임직원들이 2019년 2월 유사 택시 영업 혐의 등으로 타다를 서울중앙지검에 고발했는데 당시 서울중앙지검장이 윤석열 당선인이었다. 중앙지검이 수사를 미적거리는 것 같아 윤 당선인에게 전화를 몇 번 했다’고 김경진 전 의원은 당시의 상황을 언론 인터뷰를 통해 설명하기도 했다.

국회의원 신분으로 개인택시 업권을 침해하려는 타다의 불법 유사 운송 행위를 규탄했고 검찰 고발 과정에서 현 대통령 당선자에게 적극적인 수사를 요청했을 만큼 택시 운송 사업의 권익에 관심이 높은 김경진 전 의원이 연합회 명예고문에 위촉되면서 차기 정부에서 택시 관련 규제 완화, 플랫폼을 활용한 대자본의 부당한 독과점 횡포 등을 차단하는데 상당한 지원을 받을 수 있을 것으로 기대된다.

## ※ 김경진 명예고문 프로필

- 1966년생
- 고려대 법학과 졸업
- 제31회 사법시험 합격
- 인천지검·군산지청·전주지검·서울중앙지검 검사·광주지청 부장검사 (~2007년)
- 제20대 국회의원 (광주 북구갑/국민의당)
- 국민의당 수석대변인·원내부대표
- 민주평화당 최고위원
- 20대 대선 국민의힘 선거대책본부 상임공보특보단장



▲ 민주평화당 소속 김경진 당시 의원이 2019년 6월 국회 정론관에서 기자회견을 하며 타다가 왜 불법인지를 설명하고 있다.



www.klpg.or.kr

# 깨끗한 내일을 위해 부르릉



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

Clean Energy, Clean Tomorrow

 **대한LPG협회**



## 지역조합·업계 뉴스

## 개인·법인 뭉친 경기도택시연합 1차 이사회 열어

(주)경기도 개인·법인택시조합 연합, 리본택시 추진 계획 논의  
김진섭 조합 이사장 ‘자체 플랫폼 가맹사업면허 신청 준비 중’

카카오모빌리티의 독과점 횡포를 막고 경기도 택시운수종사자 권익보호와 수익 창출을 위해 올해 1월 1일 경기도 개인택시와 법인택시 공동으로 출범한 (주)경기도 개인·법인택시조합 연합(경기도개인택시조합 김진섭 이사장 공동대표)이 이사회를 열었다.

3월 25일 열린 제1차 이사회에서는 리본택시의 방향성과 향후 추진 계획 등이 논의됐다.

이사회에서 경기개인택시조합 김진섭 이사장은 “조합에서 직접 운영·관리하는

경기도 통합 택시호출앱 리본택시로 택시호출앱의 공공성을 확보하고 택시호출 시장의 경쟁력을 높이기 위해 자체 플랫폼 가맹사업면허 신청을 준비 중”이라고 말했다.

향후 추진계획으로는 경기도로부터 플랫폼 가맹사업면허를 취득하고 경기도 각 지역 전화콜 및 바우처택시와 경기도공공앱에 리본택시앱을 연동하고 부가수익 창출을 위한 플랫폼 가맹택시 부가서비스를 개발하는 등 경기도 개인택시사업자와 택시운수종사자들의 권



▲ (주)경기도 개인·법인택시조합 연합 공동대표 경기도택시조합 심재천 이사장(사진 왼쪽)과 경기도개인택시조합 김진섭 이사장(사진 오른쪽)이 이사회를 주재하고 있다.

익보호와 수익을 증대시킬 수 있는 방안을 마련하겠다고 밝혔다.

## 택시운행정보 자동연계시스템 공동개발 추진

한국교통안전공단이 지난 2월 17일 현대자동차그룹과 ‘택시운행정보 자동연계시스템 공동개발을 위한 업무협약’을 체결했다.

공단과 현대차·기아는 이번 협약으로 택시운행정보관리시스템(TIMs)과 택시서비스플랫폼 간의 연계체계 개발을 공동으로 수행한다.

이를 통해 택시운행정보 수집의 안정성과 데이터 정합성을 확보하고 택시운행정보를 활용해 택시정책 개발을 위한 데이터 개발 등을 추진할 계획이다.

택시운행정보관리시스템(TIMs)은 택시에 장착된 미터기와 운행기록장치(DTG)

교통안전공단-현대자동차그룹 업무협약 맺어  
앰미터, 운행기록장치(DTG), 내비게이션 등 탑재

에서 생성되는 영업정보 및 운행기록정보를 실시간으로 수집·분석하는 시스템으로 2015년부터 공단에서 운영하고 있다.

TIMs에서 분석된 정보는 지자체와 택시업체에 제공되며 택시총량산정 및 전액관리제·월급제 시행 등을 위한 택시정책의 기초자료로 활용된다.

데이터를 수집하기 위해서는 차량 출고 후 택시 미터와 운행기록장치를 통신모뎀과 연결하는 별도의 조치가 필요해

차량 대폐차, 통신모뎀 교체 등 변경사항 발생 시 데이터 수집의 안정성 확보에 어려움이 있으며 데이터를 전송하는 과정에서는 운전자가 직접 신청서류를 제출해야 하는 절차로 인해 불편함이 있었다.

이에 대해 공단과 현대차·기아가 공동 개발 예정인 택시운행정보 자동연계시스템은 기아에서 개발 중인 전기차 기반 택시전용차량과 TIMs의 실시간 연계체계를 구축해 택시영업정보와 운행기록정보

를 자동으로 전송할 수 있는 체계를 갖춰 안정적인 데이터 수집환경이 마련될 것으로 기대되고 있다.

택시전용차량에는 택시운행에 필요한 앰미터, 운행기록장치(DTG), 내비게이션 등 다양한 기능이 탑재된 택시서비스플랫폼이 장착될 예정이며 택시서비스플랫폼과 TIMs의 실시간 연계를 통해 차량 출고 및 등록과 동시에 자동으로 데이터를 전송할 수 있게 된다.

TIMs 자동 등록, 앰미터 설치 등의 기능도 갖춰 운전자 정보 확인 등의 필수적인 기능도 실시간 연계를 통해 이뤄질 예정으로 데이터 수집체계를 획기적으로 안정화할 수 있을 것으로 기대된다.

## 현대 전기차 아이오닉 5 ‘가장 경쟁력 있는 차’

현대차의 전기차 브랜드인 ‘아이오닉 5’가 독일 유력 자동차 전문 매체 ‘아우토빌트(Auto Bild)’가 최근 실시한 전기차 비교 평가에서 가장 경쟁력 있는 차로 선정됐다.

자동차의 본고장 독일에서 신뢰성 높은 자동차 매거진인 아우토빌트의 평가 결과는 독일뿐만 아니라 유럽 소비자들 이 차량을 구매할 때 중요한 판단 기준이 된다.

아우토빌트 최근호에 게재된 이번 비교 평가는 아이오닉 5, 아우디 Q4 e-tron, 폴스타의 폴스타 2 등 유럽 전기차 시장에서 치열하게 경쟁하고 있는 3개 모델을 대상으로 ▲바디 ▲파워트레인 ▲편의성 ▲커넥티비티 ▲친환경성 ▲경제성 등 7가지 평가항목에 걸쳐 진행됐다.

독일 자동차 매체 아우토빌트 비교 평가서 아우디 등 제쳐  
가속성능, 최고 속도, 전비 효율 등에서 가장 높은 점수 획득



아이오닉 5는 바디, 파워트레인, 편의성, 친환경성 등 4가지 항목에서 1위를 차지하며 총점 573점으로 Q4 e-tron(565점)과 폴스타 2(553점)를 제치고 종합 1위를 기록했다.

아우토빌트가 앞서 실시한 폭스바겐 ID.4, 벤츠 EQB와의 비교 평가에 이은 세 번째 1위로 경쟁 모델 대비 우수한 상품성을 또 다시 입증했다.

아이오닉 5는 특히 바디 항목에서 ▲실

내 공간 ▲트렁크 공간 ▲안전장비 등 11개 세부항목 중 9개에서 최고점을 받았다.

전기차의 경쟁력을 판가름하는 핵심 요소인 파워트레인에서는 ▲가속성능 ▲반응성 ▲최고 속도 ▲전비 효율 등 9개 항목 중 8개에서 가장 높은 점수를 기록했다.

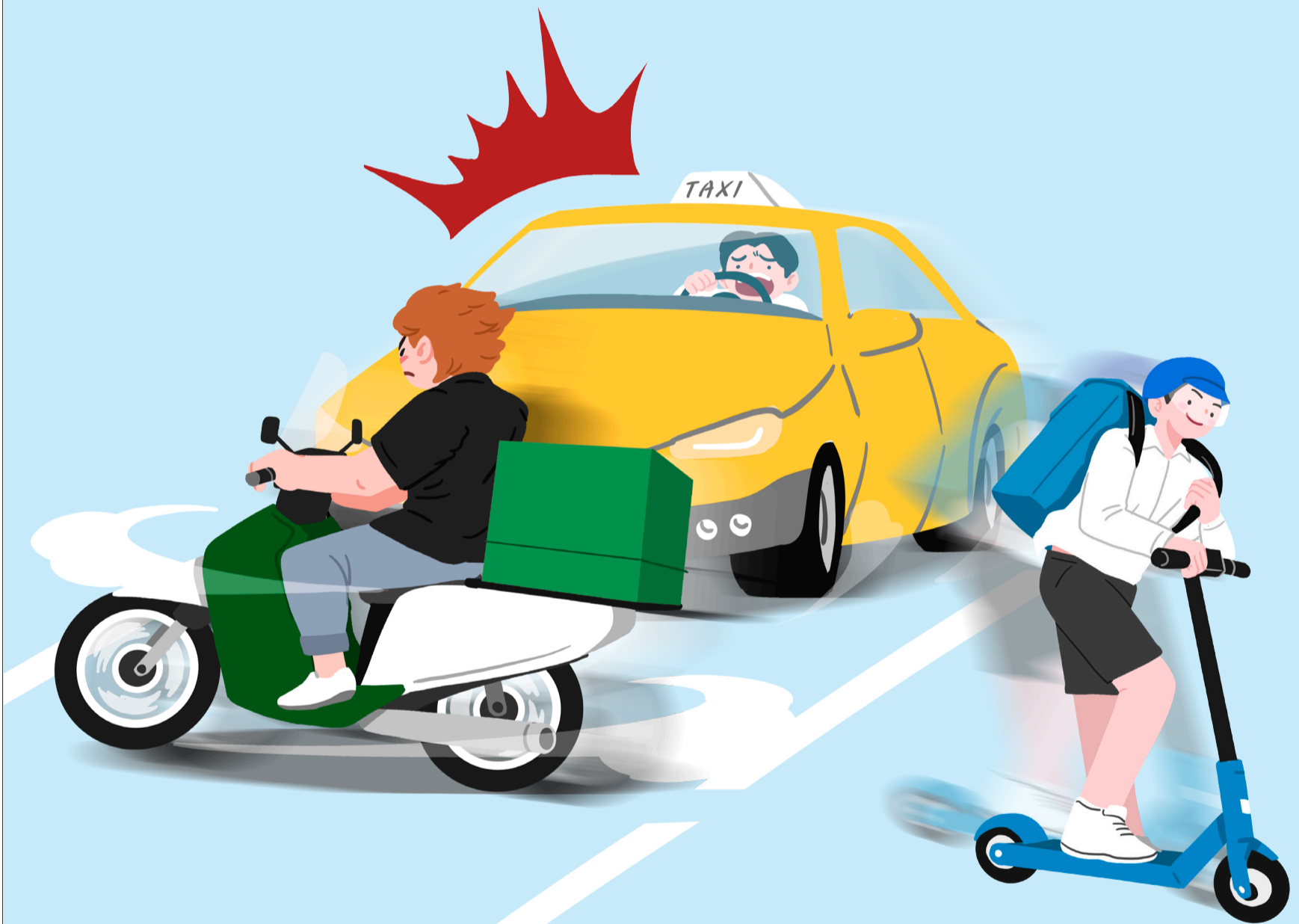
한편 아이오닉 5는 전용 전기차 플랫폼인 E-GMP를 적용, 차별화된 디자인과 3m에 달하는 휠베이스를 기반으로 넓은 실내공간을 갖췄다.

또한 18분만에 배터리 용량 10%에서 80%까지 충전할 수 있는 초급속 충전 시스템, 차량 외부로 일반 전원(220V)을 공급할 수 있는 V2L(Vehicle to Load) 기능 등 최고 수준의 상품성으로 글로벌 시장의 호평을 이어가고 있다.



여러분의 든든한 동행 파트너!

# 전동킥보드, 이륜자동차 사고 예방이 최선입니다.



**교차로는  
주, 정차 금지**

**승, 하차 시  
비상등**

**목적지 도착  
손님에게 주의 안내**

**출발할 때는  
좌, 우 살피기**



전국개인택시공제조합





# 2022년 주요 사업 추진실적

## 1 2차 방역지원금 전체 개인택시사업자에게 지급 건의

■ 정부는 지난해 12월 18일부터 시행중인 고강도 방역조치를 3주간 연장하고, 이로 인하여 매출이 감소한 소상공인·자영업자를 대상으로 지난해 초과세수를 신속 환류하기 위해 원 포인트 추경예산을 편성하여 소상공인 지원 및 방역지원에 한정한 방역지원금을 추가 지원(300만원)한다고 「방역조치 연장 및 소상공인 지원관련 정부합동브리핑」에서 발표('22.1.14.)하였다.

- 이에 연합회는 「방역지원금 추가 지원」과 관련하여 대상 선정 시 개인택시사업자를 포함하여 주실 것은 물론, 최악의 경영난을 겪고 있는 개인택시사업자의 경영안정화를 위한 실질적인 정부 대책이 될 수 있도록 방역지원금 추가 지원은 매출 감소 여부와 관계없이 전체 개인택시사업자에게 지급하여 줄 것을 선제적으로 강력히 건의('22.1.14.)하였다.

## 2 전기자동차 보급사업 보조금 업무처리지침 의견 제출

■ 환경부는 무공해차 전환 가속화와 대기환경 개선 제고를 위해 매년 「전기자동차 보급사업 보조금 업무처리지침」을 마련하여 왔으며, 올해 개정(안)을 행정예고('22.1.19.)하고 대국민 의견조치를 시행하였다. 이에 대하여 택시업계 양 연합회는 지난해 체결한 「무공해택시 보급 확대를 위한 MOU」('21.8.24.)를 기반으로 2025년까지 무공해택시 10만대 보급 목표를 조기달성을 도모하고자 다음과 같은 내용의 개정(안)에 대한 의견을 제출('22.1.24.)하였다.

- 전기택시의 경우 교통사고나 천재지변 등 불가피한 사유로 보조금을 지원받지 못한 구매회사의 경우 전기차를 재구매할 시 우선적으로 보조금을 지원
- 전기화물차 국비 지원금(최고 1,400만원)과의 형평성을 고려하여 보조금 지원 단가(최고 1,200만원) 상향 건의
- 전기택시 물량 확보 비율 상향(10%→30%) 조정 건의

## 3 LPG(부탄) 가격안정화 및 운송업계 경영정상화 방안 마련

■ 코로나19 확산 이후 정부의 방역조치로 최근 2년간 국내 운송시장이 크게 위축되면서 급격한 매출 감소로 이어졌고, 특히 택시업계의 경우 운수종사자 이탈이 가속화됨에 따라 공급량 부족으로 택시 이용승객의 불편이 가중되는 등 국내 운송업계 전반에 걸쳐 유례없는 불황이 지속되고 있다.

- 최근에는 환율 인상과 우크라이나 사태까지 겹쳐 국제유가가 연일 최고치를 경신하는 등 고유가로 인한 원가 상승과 수익 감소라는 이중고에 시달리고 있음에도, 정부는 물가안정을 내세워 요금 인상마저 통제하고 있어 운송사업자들의 경영수지는 갈수록 악화되고 있는 실정이다.

### <'08년 고유가 대책 발표 당시 및 최근 3년 내 최저가 대비 '22년 3월 기준>

구분	'08년 고유가 극복 종합대책 발표 당시			최근 3년 내 최저가 대비		
	'07.12월	'08.6월	상승률	'20.5월	'22.3월	상승률
경유	1,435.46	1,910.28	33.1%	1,065.79	1,918.83	80.0%
LPG	859.44	1,025.02	19.3%	725.03	1,083.20	49.4%

■ 이에 택시 4개 단체는 서민 연료인 LPG가격 안정화를 위해 ①LPG 수입사에 대한 지도·감독 철저, ②유가보조금 지급단가를 기존과 동일하게 지급, ③LPG 할당관세 영세율 적용 및 추가적인 유가연동보조금 지급 방안 마련, ④ 택시운임·요금 현실화(지방 공공요금에서 택시요금 제외)를 청와대, 국무총리실은 물론 관계부처인 기획재정부, 산업통상자원부를 방문하여 건의서를 직접 전달('22.3.10.)하고, 유가 안정화 대책을 요청하는 탄원서도 추가로 제출('22.4.4.)하였다.

■ 또한, 정부의 유가 상승에 따른 국내 운송사업자들의 경영수지 악화를 해소하기 위해서는 유류세 인하조치 연장을 위한 법령개정에 앞서, 운송업계를 위한 보다 실질적인 고유가 대책으로 연합회를 포함한 7개 육운단체가 다음과 같은 내용의 공동건의서를 제출('22.4.4.)하였다.

- 유류세연동보조금 삭감분 전액 보전 방안 마련
- 운송원가가 적절하게 반영된 요금 인상
- 유류가격 안정화를 위한 정유 및 LPG 수입·공급사에 대한 지도·감독 강화
- 유가 상승분의 일정부분을 지원하는 유가연동보조금 시행

## 4 운수종사자 관리시스템 개선 건의

■ 현재 한국교통안전공단(이하 “공단”)에서는 만 65세 이상 사업용 자동차 운전자를 대상으로 사전에 수검 대상자임을 안내하고, 해당 기한이 지났을 경우 운전자의 미수검 정보를 제공하는 알림 문자 서비스를 운영(공단 보도자료 '21.3.15.)하고 있으며, 질병 치료 및 기타사유로 실질적인 운전업무 수행과 수검이 불가능한 휴업 상태의 개인택시운송사업자에게도 해당 알림 문자서비스가 시행되고 있어, 자격유지검사 미수검에 따른 불이익의 우려와 혼란이 발생하고 있다.

■ 이에 연합회는 운수종사자관리시스템 상 개인택시운송사업자의 휴업여부를 입력할 수 있는 기능을 추가하여 「여객자동차 운수사업법」 제16조(여객자동차운송사업의 휴업·폐업) 및 동법 시행규칙 제38조(사업의 휴업·폐업 허가신청 등)에 의거, 휴업 허가권한을 가지고 있는 관할관청에서 개인택시운송사업자 휴업 허가 시 운수종사자시스템 내 해당 사업자의 휴업기간을 입력하여 해당 기간 동안 알림 문자 서비스 대상에서 제외되도록 하는 내용으로 한국교통안전공단에 건의서('22.3.17.)를 제출하였다.





## 5 전기·수소 택시 취득세 면제 적용 건의

■ 현행법 상 여객자동차운수사업용 전기·수소전기버스의 경우 친환경 차량 이용을 장려하기 위하여 취득세를 2024년 12월 31까지 전액 면제하고 있다(「지방세특례제한법」 제70조제4항). 이와는 별도로 전기·수소전기택시의 경우 타 운송사업용 차량 취득세 감면혜택과 동일하게 취득세 50%를 감면받고 있다.

- 그러나 택시의 경우 일반적인 친환경 차량에 공통 지원되는 취득세액 면제(140만원) 외 운송사업용으로써 친환경차량을 이용하는 추가 혜택은 전무한 실정이며, 정부의 친환경차 보급사업 목표달성을 위해서는 사업초기 대폭적인 지원혜택을 제공하였지만, 오히려 매년 관련 지원이 축소되고 있는 추세에 있다.

■ 이에 택시업계 양 연합회는 차량대수가 많고 긴 주행거리로 대기환경개선 효과가 높아 추가 세제지원을 통한 전기택시로의 전환을 유인함으로써 국가정책 기조에 부응하여 조기 목표 달성을 도모하고자 현재 전기·수소전기버스에만 적용되는 취득세 면제 대상을 전기·수소전기택시로 확대하는 내용의 「지방세특례제한법」 일부개정법률안을 주무부처인 행정안전부에 건의(‘22.3.29.)하였다.



## 6 비상자동제동장치(AEBS) 의무화에 따른 재정지원 건의

■ 2018년 발생한 영동고속도로 봉평터널 대형사고를 계기로 대형버스와 화물자동차에 첨단안전장치 설치를 의무화한데 이어, 최근 국토교통부가 사업용 차량의 안전도를 강화하기 위해 마련한 사업용 차량 교통안전 강화 대책의 후속조치로 비상자동제동장치 장착의무 대상을 모든 차종으로 확대할 것을 밝혔다. 그러나 자동차 제조사에 따르면, 해당 장치의 경우 단일 품목으로 설치가 불가능하고 기타 차량안전보조장치와 함께 설치하여야 함에 따라 소요재원이 당초 예상치를 웃돌 것으로 보여 택시사업자의 대·폐차 부담으로 이어질 가능성이 크다.

■ 이에 택시 4개 단체는 해당 장치 장착 의무화는 운송원가 상승은 물론, 택시사업자의 대·폐차 부담을 가중시킬 것으로 예상됨에 따라 준 대중교통 수단으로서 공공성을 갖추고 있는 택시에 대하여 비상자동제동장치 설치비용을 지원할 수 있는 재정지원 대책을 함께 마련하여 줄 것을 공동으로 건의하였다.



## 7 개인택시운송사업 현안에 대한 국토부 면담 및 자료 제출

■ 연합회는 새정부 출범과 함께 개인택시업계의 발전 및 제도 개선을 위해 개인택시 운송사업과 관련한 주요 현안에 대하여 국토교통부 모빌리티정책과와 면담을 가지는 한편 다음과 같은 내용으로 건의 자료를 전달(‘22.3.11.)하였다.

### 1 음주운전에 따른 택시운전자격 행정처분 개선 건의

- (현황) 음주운전으로 운전면허 정지 시 운수종사자 자격요건 취득제한 및 기존 운수종사자 자격취소(‘22.1.28. 시행) → 개인택시 사업면허 취소 사유 해당
- (문제점) 도로교통법 상 음주운전 기준에 따라 운전면허 처분수준(정지·취소)이 구분되어 있으나, 획일적인 사업면허 취소처분은 개인택시 생존권 박탈 규제
- (건의) 도로교통법 상 음주운전 기준(혈중알콜농도)에 따른 운전면허 정지 또는 취소의 행정처제 수준과 비례하여 음주운전으로 운전면허가 정지된 경우는 기존 운수종사자 자격취소에서 운수종사자 자격정지로 개선 요청

### 2 개인택시 차량충당연한 완화 건의

- (현황) 개인택시운송사업용 대폐차에 총당되는 자동차 연한(차량충당연한)은 승용차 1년 이내, 승합차는 3년 이내 차량으로 제한되어있음
- (문제점) 과거 대비 차량성능 발달에도 불구하고 불합리한 차량충당연한 규제로 사회경제적 손실발생과 코로나19로 인한 개인택시 경영부담 가중
  - \* 국토부 산하 “모빌리티 혁신위원회” 차량충당연한 완화 검토 권고(‘20.11.3.)
  - \*\* 버스 차량충당연한 완화 현황(→6년 이내) : 시내버스(‘03.7.), 전세버스(‘16.12.), 전세버스·특수여객자동차(‘18.4.)
- (건의) 개인택시운송사업용 승용차 기준 대폐차 차량충당연한을 기존 1년 이내에서 3년 이내로 완화

### 3 개인택시운송사업대리운전(상근직임원) 제도 건의

- (현황) 조합에서 상근직 임원(지부장과 조합장 포함)으로 선출된 경우 국토부 고시 기준\*에 따라 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우 대리운전 가능
  - \* 전년도 연봉 3,500만원 이하 급여 수준의 상근직 임원(지부장과 조합장 포함)
- (문제점) 임명·지명직 등 최소 급여로 조합(지부)업무를 실제 수행하고 있으나, 선출직에 해당하지 않아 생계유지를 위해 조합(지부)업무와 택시운행 병행
- (건의) 여객자동차법령 상 개인택시운송사업 면허발급권자인 지자체 판단 하에 대리운전을 인정할 수 있도록 「여객자동차법 시행규칙」 개정
  - \* 개인택시운송사업 면허 인·허가, 대리운전 신고수리, 택시총량 등 지역실정에 맞는 실제 개인택시운송사업에 관한 관리·감독 주체는 지자체이므로 전면 권한 위임 필요

### 4 택시운전자격증명 신청서 서식 개정 건의

- (현황) 여객자동차법 시행규칙\* 상 택시운전자격증명 발급기관은 한국교통안전공단, 일반 개인택시운송사업으로 규정되어 있음
  - \* 여객자동차법 시행규칙 제55조의2제1항 및 별지 제28호서식
- (문제점) 동법 시행규칙 개정(‘20.4.3.)으로 해당 규정은 변함이 없으나, “택시운전자격증명 발급신청서” 별지 서식 상 발급기관에 택시운송사업조합이 삭제되어 택시운전자격증명 발급과 관련한 업무처리 혼선발생
- (건의) 택시운전자격증명 신청서 및 발급기관에 택시운송사업조합 재삽입
  - \* 또는 현재 택시운전자격증(명) 신청서 통합양식을 택시운전자격증, 택시운전자격증명 신청서로 각각 분리하고 택시운전자격증명에 조합명 삽입



# IONIQ 5 전기택시

최초의 경험으로 가득찬 새로운 모빌리티 시대가 열립니다.  
무엇이든 가능한 세상, IONIQ 5를 경험하세요.

