

봄호 | 2017년 5월 15일

발행인 유병우 회장
편집인 오홍열, 이성운
발행처 전국개인택시운송사업조합연합회
편집대행 (주)석유가스신문사

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

<2017년 봄호 유병우 회장 인사말>

‘고령운전자 자격유지 검사제도’ 철회에 모든 역량을 집중하겠습니다.



존경하는 16만 5천 사업자 여러분 안녕하십니까?

사상 초유의 대통령 탄핵으로 앞당겨진 장미 대선이 민주당 문재인 후보의 압승으로 끝났습니다. 유난히도 추웠던 지난 겨울 한파속에서도 꺼지지 않고 타올랐던 촛불의 민심이 그대로 표심에 반영된 결과라고 생각합니다. 이제는 그동안 쌓여온 모든 적폐와 부조리가 말끔히 청산되어 공정하고 정의로운 세상이 되기를 간절히 희망합니다.

개인택시업계의 최대 현안문제가 된 택시 고령운전자 자격유지검사제 도입이 입법예고가 끝난지 한달여가 지나 가도록 해결의 실마리가 보이지 않고 있습니다.

연합회는 고령운전자 자격유지제도 도입이 업계의 근간을 흔들고 심각하게 재산권이 침해 받을것으로 인지하고 2월 9일 더민주당 추미애 당대표 등을 초청하여 긴급 “정책간담회”를 개최하였으며, 이 자리에서 이제도 도입을 강력 반대 하는 업계의 입장을 전달 하였습니다. 추미애 당대표는 이제도는 개인택시 업계의 재산권, 직업선택의 자유,인권 침해 요소가 다분 하니 신중하게 논의할 필요가 있다고 강조하고 업계에서 요구한 “택시발전대책T/F” 구성 건의를 받아들여 현재 최인호의원을 위원장으로 T/F가 구성되어 활동에 들어 갔습니다.

이밖에도 더민주당 직능본부장 전현희 의원과의 간담회를 통하여 이 제도의 철회를 강력 건의 하였으며, 3월 24일 제350회 국회(임시회) 제1차국토교통위원회 상임위에서 자유한국당 함진규, 민주당 안규백의원도 이제도의 도입을 신중하게 검토해야 하며 업계와의 심도 있는 대화가 필요하다고 질의 하였으며, 국토부장관은 업계와 더 많은 대화를 통해 해법을 마련 하겠다고 답변 하였습니다.

김우철 국토교통전문위원은 국토부 해명자료에 따르면이라도 사업용 차량 운전자를 대상으로 검사를 실시하고 있는 나라는 일

본, 독일에 불과하고, 자가운전자의 경우 국가별 운전면허 갱신주기가 3년에서 5년의 주기를 두고 건강 검진 결과에 따라 갱신중인바, 대부분 국가에서 65세 기준이 아니라 70세부터 라며, 국토부안 65세 매 3년, 70세 매년 안은 외국에서도 사례를 찾아보기 힘들며 고령화추세 및 헌법이 규정하고 있는 “국가는 노인의 복지향상을 위한 정책을 실시할 의무가 있다.”는 헌법 제34조 4항 규정에도 역행하는 처사라고 지적 하였습니다.

연합회는 이제도를 철회하여 줄 것을 각 당 대선후보에게 탄원서를 제출하여 여론을 환기 시키고 있으며, 국회 국토교통위원회 전원을 방문하여 이 제도도입의 불합리성을 주장하고 업계의견을 전달 하였고, 교통신문 등 11개 교통관련 전문지에도 수십 차례 기고하여 자격유지검사제도의 불합리함을 보도케 하였습니다. 국토부와의 수차례 회의를 통하여 이제도를 철회 해줄 것과 또는 한시적으로 업계에 위임해 줄 것을 건의했습니다만 결국 의견차를 좁히지 못하고 있는 과정 중 민주당은 4월 28일 “택시고령운전자 자격유지검사제도 불합리성 개선”을 공약으로 채택 발표 하였습니다.

이밖에도 공약 내용에는 ▶농어촌 등 낙후지역 100원 행복택시 등 공공형 택시 적

극지원 ▶수소차·전기차·LPG하이브리드 등 친환경연료 다변화 지원 ▶장기운전자 근골격 질환, 전립선 질환 등 본인부담금 경감방안 마련 ▶택시운전자 쉼터 및 편의시설 확대 ▶군지역 13인승 이하 승합택시 도입 지원 등 굵직한 현안이 공약에 포함됐으며, 업계 숙원사업인 개인택시연료 및 차량 부가세 의 경감 및 기간연장에 대해서는 정책 협약을 통하여 추진하겠다는 약속을 하였습니다.

존경하는 16만 5천 사업자 여러분!

탄핵과 대선으로 어수선한 이때, 국토부가 택시업계와 갈등을 초래하면서 까지 강행하려는 정책을 펴는지 도무지 이해할 수 없습니다. 민주당을 비롯한 정치권에서도 이 제도 도입의 불합리함을 개선 해야 한다고 한목소리로 주장하고 있습니다. 민주당 문재인 후보가 대통령에 당선 되었으니 우리 업계의 주장이 대폭 반영 되리라고 생각합니다. 우리 연합회도 한순간이라도 긴장을 풀지 않고 우리의 주장이 관철될 수 있도록 최선을 다 하겠습니다.

계절의 향취를 느끼기도 전에 벌써 여름이 다가 오고 있습니다. 가내 두루 평온 하시고 교통사고 예방에 더욱 만전을 기해주시기 바랍니다. 대단히 고맙습니다.

개인택시 사업자를 위한, 신용대출보다 더 우대받는 대출은 없을까?
현대캐피탈 자동차담보대출이라면 신용대출보다 평균 8.6%p 낮은 금리로 이용이 가능합니다.

최고한도 5,000만원 + 최저금리 연 5.5% + 각종 수수료 면제



상품안내

- 전화 한 통으로 빠르고 간편하게 대출 가능
- 차량담보가치를 활용한 높은 한도와 낮은 금리
- 한도 : 최저 300만원~최고 5,000만원
- 금리 : 5.5~19.9%(신용등급별 차등 적용)
- 기간 : 12/24/36/48개월 중 택일
- 근저당 비용 : 없음
- 취급·중도상환 수수료 : 없음
- 연체 이자율 : 17.9~27.9% (고객·기간별 차등 적용)

혜택

- 개인택시 기사님을 위한 우대금리 적용
- 방문 없이 전화로 대출 가능

대상고객 및 차종

- 운행 이력 1년 이상의 개인택시 사업자
- 출고 이후 10년 이내의 본인 소유 택시
- 기타 본인 소유 차량 담보 가능 (승용, RV, 승합, 상용 등)
- 설정 및 압류 차량인 경우, 해지 후 대출 가능

이용방법

- 현대캐피탈 전화상담 : 1899-6282 (전문상담원 상담 시 전국 개인택시 공제 조합원 여부를 확인해 주세요)
- 대상고객, 차종, 필요 서류 등 자세한 사항은 상담 시 확인
- 차량 근저당 설정 후 대출금 송금 가능

· 계약을 체결하기 전에 자세한 내용은 상품설명서와 약관을 읽어보시기 바랍니다.
“과도한 빛, 고통의 시작입니다.”
여신금융협회 심의필 제2016-L1b-02128호(2016. 12. 01~2017. 11. 30)

※ 신용대출 금리 비교 예시 : 2016년 7월, 자사 신용대출 금리 기준(신용등급 1~3등급 이내 우량직장인 적용 금리)
※ 일부 고객의 경우 서류가 필요할 수 있음

정책 NEWS

추미애 더불어민주당 대표의 약속을 16만 5천 사업자는 믿습니다

우리 연합회는 대선을 앞두고 지난 2월 9일 법률가인 추미애 더불어민주당 대표를 초청, 유병우 연합회장을 비롯, 부회장과 시·도조합 이사장, 서울조합 이사, 지부장이 참석한 가운데 정책간담회를 갖고 65세 이상 고령운전자 자격심사 철회 등 우리업계 현안을 토의하고 건의했다.

이 자리에서 추 대표는 자격유지 검사제 도입은 기본권과 인권 침해 소지가 있다고 법률적 견해를 밝혔다.

(편집자 주)



▲ 추미애 대표는 유병우 회장에게 더불어민주당 신당사 입주 후 연합회 회장단과 시·도조합 이사장을 초청해 정책간담회를 갖겠다는 약속을 하고 떠났다.

전국개인택시운송사업조합연합회(회장 유병우)는 2월 9일 추미애 민주당 대표를 연합회로 초청하여 정책간담회를 개최하였다.

추미애 당대표는 인사말을 통해 유병우 회장과 이연수 부회장(서울조합 이사장) 박권수 부회장(부산조합 이사장) 박상의 부회장(전북조합 이사장) 서돌식 부회장(경북조합)을 비롯한 시·도조합 이사장, 서울 조합 이사, 지부장 들의 열렬한 환영에 감사를 드리며 현장에 와서 생생한 목소리를 듣게 되어 매우 반갑고 차후에도 자주 간담회를 통해서 의견을 교환하고 진정한 소통이 되기를 희망 한다고 하였다.

또한 국가의 중요한 교통수단의 한 축인 개인택시업계가 장기적인 경제위축 및 각종 규제 때문에 어려움을 겪고 있어 안타까움을 금할 수 없다면서, 오늘 이 자리에는 안민석 전국직능단체회의 의장, 전현희 국토교통위원 최

택시문제 협의를 위한 T/F 구성 약속!

인호 국토교통위 법안심사소위원, 신창현 의원은 최고의 민생의원이고 김우철 국토교통전문위원, 최영찬 직능국장 등 택시 및 직능단체 전문가들께서 참석 하였으니 허심탄회 하게 현안문제를 논의하고 그 대책을 당에서 심도 있게 정책에 반영하여 업계 현안문제 해결에 앞장 서겠다고 밝혔다.

유병우 회장은 환영사를 통해 바쁘신 탄핵 정국에도 불구하고 친히 연합회를 방문하여 정책간담회에 참석하여 주신데 대하여 16만5천 사업자를 대표하여 무한한 감사를 드리고 택시에 소홀한 후보는 성공한 사례를 보지 못했다면서 이번이야말로 우리 업계 현안문제 해결을 위해 진력하여 줄 것을 건의하였다.

다음은 정책간담회 주요 내용이다.

추미애 대표 개인적으로 택시를 많이 이용한다. 택시를 타면 민생현장의 체감을 느낀다.

부패와 적폐 정산을 위해서 정권교체가 반드시 필요하다, 지금 청년 세대는 일자리 구하기도 힘들고 월세 내기도 힘들고 자녀 교육비 지불도 어려운 실정이다. 총체적 난국이다.

민주당에서도 개인택시업계 현안문제 해결을 위해서 최선을 다 할테니 택시업계에서도 전폭적으로 지지 해주시기 바란다.

안민석 의장 당대표가 참석한 간담회는 이번이 처음이다. 그만큼 관심이 높다는 것이다.

개인적으로 택시업계와 관계를 맺은지 11년째다. 2006년부터 택시를 운전하여 택시업계의 사정을 몸소 체험했고 누구 못지 않게 잘 알고 있다. 직능단체회의 대표로서 꼼꼼하게 챙기겠다.

택시문제를 해결하지 않고서는 수권정당이 될 수 없다. 첫 직능간담회 참석을 가슴 깊이 새기겠다.

최인호 국토위 교통법안 소위원 직능 위원회의 의지가 강하다 국토위원으로서 현안문제를 꼼꼼히 챙기겠다.

유병우 회장 택시산업팀은 박근혜 정부 출범과 함께 시작했다. 택시팀은 택시업계를 지원하기 위한 부서인데 지금은 존재감을 과시하기 위한 수단으로 변질되지 않았나 의심이 든다. 고령운전자 자격유지검사는 외국에서도 사례가 없는 정책이다. 안민석 의장께서 중책을 맡았으니 잘 해결해 주기 바란다.

전현희 국토위 위원 업계 실무자와 긴밀히 협의하여 정책에 반영 하겠다.

이광형 서울조합 이사 택시 고령운전자 자격유지검사 도입은 천부당 만부당한 정책이다. 현재도 정밀검사, 소양교육 등을 받고 있는데 이정책은 2중3중으로 개인택시를 규제하는 것이다. 외국 사례도 75세 이상만 자격유지 검사를 받고 있다. 차선책도 불필요 하다. 이 정책은 절대 받아들일 수 없다.

강우풍 강북지부장 정치는 택시에서 시작해서 택시에서 끝난다고 생각한다. 그만큼 택시의 영향력이 크다.

택시감차보상 재원 마련을 위한 LPG연료부가세는 반드시 면세 받아야 한다, 농·어촌의 연료에도 부가세가 면제 받는데 형평성에도 맞지 않다.

유병우 회장 LPG연료부가세 면세 받으면 개인택시가 사용하지 않는다. 국가 어느기관이 관리 하던지 그 재원을 마련하여 감차지원을 현실적으로 집행 하자는 것이다.

과거 민주당의 송영길 의원, 이시종 현충북도지사께서 의원 시절 개인택시업계를 위해 많은 일을 해주셔서 지금도 고맙게 생각한다.

다시 한번 민주당의 도움이 절실히 필요하다. 민주당에 대한 기대가 크다.

한명석 서울조합 이사 택시업계를 위해서 민주당과 T/F 구성을 공식제안 한다. 민주당의 정권교체, 택시업계와의 의견 수렴 등 진정성을 담보하기 위해서라도 T/F 구성이 필요하다.

이연수 부회장 버스 전용차로에 휴일, 새벽시간대는 통행을 허용 해야 한다.

▶2면에서 계속...

이광형 서울조합 이사 지금 엄청난 일들이 벌어지고 있다. 자격유지검사 도입은 핵폭탄이다. 택시 영업하지 말라는 현대판 고려장 아닌가.

윤석범 전국모범운전자 회장 감차재원 마련을 위해 연료에 부가되는 부가가치세 면세해야 한다.

김영식 경기조합 이사장 65세 자격유지 검사제 도입은 이해가 되지 않는다. 국토부에서 개인택시의 자연감소가

격을 의도하지 않는가?

서둘식 부회장 이번에 민주당에서 우리 업계 확실히 도와주면 지역을 떠나서 화끈하게 지원 하겠다.

추미애 대표 T/F 구성 동의한다. 자격유지 검사제 도입은 기본권 침해, 인권침해 소지도 있다. 정부의 철학이 부재한 정책이다.

박상익 부회장 빠른 시일 내에 T/F를 구성하기 바란다.

박권수 부회장 민주당의 정책안으로 채택 해 달라.

여근하 전남조합 이사장 시간이 없으므로 자격유지검사 도입은 빠른 시일 내에 처리 되어야 한다.

추미애 대표 신 당사 입주 후 회장이하 시·도이사장을 초청하여 정책간담회를 다시 개최 하겠다.

사회자 오늘 간담회는 참으로 유익했다.

T/F 구성을 동의 해주시고 우리 업계의 현안문제에 큰 관심을 보여주신 추미애 대표님을 비롯한 의원님 모두에게 감사드립니다. 오늘 간담회는 이것으로 마치겠다.

INTERVIEW

국회의원 전현희 (국토교통위원·서울 강남구을)

제 19대 대통령 선거 문재인 후보 직능특보단 이끌고 압승 전인차!

야당 불모지 강남에서 총선 승리한 여장부!



Q 문재인 정부에 거는 택시업계의 기대가 크다. 직능특보단장으로 맹활약하셨는데, 이번 선거의 소회를 말씀해 달라.

A 더불어민주당 직능총괄본부장으로 대통령 후보 경선이전부터 이미 많은 직능단체들과 소통하고 있었고 이후 선거기간동안에 직능특보단장으로 임명되어 대통령 선거를 치렀습니다.

선거기간 중 만났던 많은 직능단체장분들의 정권교체 열망이 제가 놀랄 정도로 대단했습니다.

이분들의 기대를 저버리지 않기 위해서 선거에 최선을 다해 임했습니다.

다행히 국민의 압도적 지지를 받아 역대 대통령선거 최다 득표자로 문재인 대통령이 당선되었습니다.

짧은 선거기간임에도 완벽한 승리를 이뤄낼 수 있었던 것은 특보단 단장님들의 헌신과 노력덕분입니다.

선거기간 온힘을 쏟아주신 특보단 단장님들께 이 자리를 빌어 다시 한 번 감사드립니다. 정말 고생 많으셨습니다.

이제는 '나라다운 나라', '국민이 주인인 나라'를 만드는데 함께해 주시길 부탁드립니다. 저도 끝까지 함께하겠습니다. 감사합니다.

Q 새 정부의 택시관련 주요 정책 방향을 예상하십니까?

A 전국 택시종사자의 생존권을 보장하고 권익을 향상시키겠다는 것이 새 정부의 약속입니다.

언론에 보도된 바와 같이 택시 운전자 근로 복지 지원을 위해 통합 택시 운전자 관리 시스템 구축, 택시 근로자 복지재단 지원 확대, 장기 운전자의 각종 질환 분

인 부담금 경감, 택시운전자 쉼터 및 편의시설 확대 등 '4대 복지정책'이 추진 될 것으로 예상됩니다.

또한 현실과 동떨어진 불합리한 '택시 고령운전자 자격 유지 검사제도'를 개선하기 위한 정책적 검토가 있을 것이고, 수소차-전기차-LPG하이브리드 등 친환경 연료 다변화 지원도 검토 될 것으로 보입니다.

택시업계의 중장기적 발전방안 모색을 위한 협의체 가동도 적극 고려되고 있는 것으로 알고 있습니다.

Q 그간 우리 택시업계와 많은 소통을 이어오셨다. 주요 내용과 성과를 소개해달라.

A 제20대 국회 출범과 함께 우리 의원실은 택시업계와 수차례에 걸친 정책간담회, 면담 등을 이어 왔습니다.

그 연장선에서, 먼저 지난 국정감사에서 감차와 관련한 택시업계의 입장을 대변했습니다.

택시업계의 과도한 출연금 부담을 강력 질타했고, 사실상 감차효과가 미미한 정부의 택시 감차정책에 대한 전반적 변화를 촉구했습니다.

또한 아직 업계 및 정부 의견 조화 등 최종 검토가 완료되지 않아 발의 단계는 아니지만, 개인택시조합 측과 긴밀히 논의하며 『택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정안』 초안을 작성하고 있습니다.

본 초안에는 출연금 부담 조항, 택시운행정보관리 시스템 등록 의무화 조항으로 인해 초래되는 여러 문제점들에 대한 고민이 담겨있고, 택시운행 관련 물품 부가세 면제 조항 신설, 버스전용차로 통행 허가 신설 등을 담은 방안에 대해서도 함께 검토하고 있습니다.

최근 논란이 되고 있는 택시기사 자격유지검사 도입과 관련하여 국토교통부 측과 긴밀히 협의하고 있습니다.

택시업계의 의견이 최대한 반영되도록 지속적인 관계자 면담을 통해 강력히 촉구하고 있습니다.

우리 의원실의 요청과 관련하여 국토교통부는 우선적으로 본 제도의 시행일 연장, 삼진시스템, 비용·시간 부담 완화를 추진하겠다고 문서로 밝혀 왔습니다.

물론 아직 많이 부족합니다만 더 적극적으로 정부와 협의해 나갈 것임을 말씀 드립니다.

Q 전국의 택시 종사자와 의원님 지역구인 강남 택시사업자에게 격려와 응원의 메시지 부탁드립니다.

A 강남 택시운전자 여러분 안녕하세요. 전현희 의원입니다.

택시는 국민의 발이 되어주는 소중한 대중교통 수단입니다. 이렇듯 택시는 우리사회 발전에 큰 영향력과 기여를 하고 있습니다.

그러나 오랜 내수 시장의 침체로 택시 운송 종사자 여러분의 어려움이 큰 상황입니다.

경제상황에 가장 많은 영향을 받는 업종이 바로 택시 운수업이기 때문입니다.

문재인 정부 경제정책의 핵심은 일자리를 늘리고 소득이 상승하면서 경제의 선순환 구조를 형성하는 것입니다.

새로운 경제정책으로 내수 시장의 침체가 극복되면 서민 경제가 지금보다 나아질 것이라 확신합니다.

서민경제의 활력과 함께 택시업계에도 활력이 생길 것입니다.

지금은 어려운 상황이지만 국민의 소중한 대중교통 수단인 택시업계가 앞으로 더욱 발전하도록 저도 국회에서 모든 노력을 아끼지 않겠습니다.

“문재인 제 19대 대통령에게 바란다”

개인택시 업계 현안들에 대한 깊은 관심과 세심한 배려 요구



5월 9일 지상파 방송 합동 출구 조사 발표 직후 문재인 대통령은 ‘저의 승리는 간절함의 승리’라고 말씀하셨습니다.

국민의 정권 교체 바람의 간절함을 승리의 원동력으로 표현하심을 듣고 우리 개인택시 16만 5천 사업자들은 수십년동안 택시의 대중교통 편입을 기다려온 간절함을 문재인 대통령께서 이뤄주실 것으로 소망했습니다.

자가용 승용차의 대중화로 택시가 대중교통으로 변모한지가 수십년

이 넘었는데 아직도 국토교통부는 택시를 ‘대중교통에 관한 법률’에서 제외 시켜놓고 택시를 고급 교통수단이라고 우기고 있습니다.

우리 연합회 16만 5천 조합원을 대표하는 전국 16개 시·도 이사는 문재인 정부에서는 택시의 대중교통 편입과 함께 기본권 침해, 위험 소지가 있는 입법예고된 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정안의 ‘만 65세 이상의 종사자에 대한 자격유지 검사’도 법률가인 문재인 대통령께서 철회하도록 국토교통부에 지시해 주시기를 간절함으로 바라고 있습니다.

문재인 대통령의 제 19대 대통령 취임을 16만 5천여 개인택시 사업자는 간절한 마음으로 축하합니다.



서울특별시 개인택시 운송사업조합 이연수 이사장

그동안 우리 개인택시사업자들은 공공의 이익을 담당하는 공익사업자로서 자긍심을 가지고 교통질서확립과 어려운 이웃돕기에 누구보다 앞장서왔으나, 정부의 각종 규제와 외면 속에 ‘퇴직자용 용돈 택시’로 전락해 생계유지를 위해 하루 평균 12시간이 넘는 중노동에 내몰려 왔다.

전국 16만 개인택시사업자의 생계활동이 담보되어 있는 개인택시 정상화에 대한 대책 마련에 국가는 해결책을 내지 못하고 이렇게 대선이 다가오는 시기에 차기 정권의 눈치를 보느라 사실상 뒷짐만 지고 있는 형국이다.

2016년도부터 본격적으로 시행된 택시 감차비용의 업계 전가는 물론, 특히 65세 이상 택시자격유지검사제 도입 추진은 날로 고령화해 가는 대한민국의 현실에 역행하는 행정 편의주의적 탁상행정에 불과하며, 노년층의 생존권을 위협해 경제활동을 위축시킬 수 있다. 이미 초고속 고령화 국가로 접어든 대한민국의 현실을 직시하고 먼 미래를 내다보는 행정을 펼칠 수 있는 대통령이 되길 바라며, 우리 16만 개인택시사업자가 국민의 안전한 운송을 위해 보다 나은 서비스로 보람차게 일할 수 있는 발판을 만들어 주기를 간절히 바란다.



대구광역시 개인택시 운송사업조합 손병용 직무대행

문재인 대통령님, 대한민국 제19대 대통령 취임을 진심으로 축하드립니다.

대통령께서는 영세사업자들이 사업하기 좋은 나라를 만들어 주시길 바랍니다.

대구개인택시 1만여명 사업자들은 평균 나이가 60세 정도로 비교적 높은 연령대의 사업자들이다.

고령의 사업자들이 나이가 많다는 이유로 차별받지 않는 교통정책을 구현해 주시고, 젊은 친구들과 정정당당하게 사업을 할 수 있도록 불평등한 제도를 개선해 주시기 바랍니다.

그리고, 당선되기까지 많은 노고를 해 주셨는데 앞으로 더욱 대한민국을 위해 힘써 주기 바랍니다.

우리 대구개인택시 1만여 사업자들은 대통령님과 한마음 한뜻으로 진실한 마음으로, 성실한 태도로, 절실하게 시민들의 안전을 위해 노력하겠습니다.

마지막으로 건강하시길 바랍니다.



부산광역시 개인택시 운송사업조합 박권수 이사장

우리나라 택시산업은 그간 무분별한 증차와 자가용의 증가, 택시정책의 부재 등으로 갈수록 사양화 되고 있는 실정이며, 특히 개인택시의 경우 하루 14시간 이상의 중노동에도 불구하고 월 평균 수입이 150만원 안팎으로 생존권마저 위협 받고 있는 서민 중의 서민들이다.

그런 서민들에게 단지 고령이라는 이유로 생존권은 물론 가족을 부양할 의무조차도 자격심사를 받아야 하는 ‘자격유지검사제도’ 도입을 추진하고 있는 정부는 도대체 누구를 위한 정부인지 묻지 않을 수 없다.

대통령 탄핵이라는 사상초유의 사태로 가장 상처 받은 사람은 개인택시와 같이 생활의 현장에서 하루하루 힘들게 살아가는 서민들이다.

그러기에 19대 대통령은 그 어느 때보다 막중한 책임감을 가지고 소외받고 있는 서민들의 마음속 깊이 새겨진 상처를 어루만지고 치유할 수 있는 가슴 따뜻한 대통령, ‘열심히 일하면 잘 살 수 있다’는 희망을 줄 수 있는 대통령이 되시기를 간절히 바란다.



인천광역시 개인택시 운송사업조합 김승일 이사장

택시업계는 차량의 과잉공급으로 공차율이 높아 운송 수입금이 현저히 적은 것이 사실이다. 따라서 국가는 택시발전법에 의한 총량제를 실시해 감차를 추진하고 있는데 문제는 현재 가뜰이나 어려운 택시업계에 감차재원을 자체적으로 마련하라고 하는 것이다. 이는 굶어 죽는 사람에게 밥 달리는 격이므로 감차재원마련은 정부에서 충전소 사업자의 부가세를 감면해 감차를 추진해 주시기 바랍니다.

택시를 주 교통수단으로 이용하는 고객은 승하차의 이용장소가 주로 횡단보도 부근이다. 그러나 법으로는 10m이내에는 주·정차가 금지돼 있다. 현재 택시 이용승객(몸이 불편하거나 바쁜 사람, 물건을 든 사람 등) 실태를 볼 때 횡단보도 인근에 택시 정류장을 설치할 수 있도록 관련 도로교통법 개정이 필요하다.

국토부가 추진하는 65세 이상 고령운전자자격유지검사제는 국민안전에 위해 도입하려는 취지에는 공감하나 국가의 일방적인 규제를 하기보다는 검사장비를 지역 시·도 개인택시조합에 설치해 자체적으로 검사를 실시하도록 해 국가 안전에 대한 자정의 노력을 할 수 있도록 해주길 바랍니다.



광주광역시 개인택시 운송사업조합 이길로 이사장

먼저 국민적 열망과 관심속에 진행된 19대 대선에서 새로이 당선된 대통령께 축하의 말씀을 드린다.

새로운 대통령에게는 서민경제 활성화를 통한 경제위기 극복, 청년일자리 창출, 사회 민주화와 보편적 복지 실현 등 건강하고 튼튼한 나라를 만들기 위한 과제가 산적해 있으리라 생각한다. 또한 낡은 정치 개혁, 적폐청산 등 변화와 국가발전을 위한 활동도 필요하리라 본다. 부디 새로운 대통령은 여러 사안들을 꼼꼼하게 챙기며 국민과 약속한 정책과 공약들이 실현되며 국민적 신뢰가 쌓이는 정부가 돼주시길 바란다.

더불어 우리 개인택시 업계의 사안들에 대해서도 깊은 관심과 세심한 배려가 함께해 주시길 바란다. 현재 우리 개인택시 업계에서는 사활을 걸고 택시자격유지검사제도 도입 철회를 요구하고 있으며 현실적인 택시감차정책 실현을 위한 연료부가가치세 면제 등을 요구하고 있다. 부디 갈수록 어려워지는 택시업계의 활로가 개척되는 정책과 비전이 제시되어 우리 운수종사자들에게 빛과 희망을 안겨주는 정부가 되어주시기 바란다.



경기도 개인택시 운송사업조합 김영식 이사장

2013년 대중교통수단에 택시를 포함하는 법개정 공포를 앞두고 당시 대통령의 거부권 행사로 좌절된 이후 지난 5년간 우리 조합원들이 어려움과 고통을 감내해왔다.

정부에서는 택시를 고급교통수단이라 말하지만 당사자인 우리들이 생각하기에는 영세한 개인택시사업자, 힘없는 택시운전자라 말하고 있다. 그 이유로는 정부에서 택시요금인상을 억제하고, 무분별한 지방자치단체의 선심성 택시증차로 인한 과잉공급의 책임을 우리 택시업계에 떠넘기려하며, 심지어 여기에 그치지 않고 65세 이상 택시운전자에게 강제적으로 정년을 강요시키는 자격유지검사제도 도입 등 오랜 기간 정부의 이중적인 택시정책에 정부와 우리업계와의 거리감은 좀처럼 좁혀지지 않았다.

기대와 희망이 다시 시작하는 새로운 정부에서는 무엇보다도 현실적인 택시요금 개선 정책 마련과 잘못된 정책으로 인한 지금의 택시과잉공급으로 인한 구조적 악순환은 정부와 지자체의 예산으로 감차시키는 책임을 져야 할 것이다.

또한, 정책수립 및 각종 현안문제 해결에 우리업계의 의견이 충분히 반영되어야 오류를 반복하지 않을 것이다.



대전광역시 개인택시 운송사업조합 김성우 이사장

2017년은 헌정사상 대통령 탄핵이라는 초유의 사태와 조기 대선이 맞물리면서 한국은 또 다시 위기극복이라는 막중한 사명이 국민들 앞에 주어졌다. 그런데 현 정부는 오히려 민심을 자극하고 생활권마저 침해하려는 정책을 내놓아 국민들의 의분을 사고 있다.

현정부는 2017년 2월 3일 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정안 내용 중 '만65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 도입'을 검토하면서 교통사고 발생 등 위험에 대응하고자 택시종사자 자격유지검사를 입법예고하였기 때문이다.

하지만 이 법은 첫째, 고령자 고용대책에 역행하는 것이며 둘째, 재산권 말살을 부추기는 것이고 셋째, 일반승용차 운전자와의 형평성을 야기하는 것이며 넷째, 개인노동권보장에 역행하는 처사이고 다섯째, 현재 사고자에 대한 정밀 특별 검사제도와 중복되며 여섯째, 불합격자는 개인택시사업을 떠나야 하는 충격을 감수해야 하고 일곱째, 버스전용차로 진입 불가에 따른 형평성이 야기되며 여덟째, 사업용 차종별 전체 치사율이 가장 낮은 택시에 법적용을 하는 등 실로 많은 문제들이 발생하고 있다. 따라서 국토교통부의 정책은 문제가 많다고 본다.



강원도 개인택시 운송사업조합 김주원 이사장

역사적인 박근혜 전 대통령의 파면 결정에 따라 이제 곧 새로운 대통령이 탄생될 것이며, 새 대통령을 선출하기 위한 많은 토론이 개최되고 있다. 토론의 주제는 주로 적폐청산과 새로운 사회, 모두가 잘 살기 위한 방안 등이 되겠지만 가장 중요한 것은 공정한 사회가 될 수 있는가에 달린 것 같다.

우리가 사는 세상에는 수많은 직업이 존재하며 모든 국민은 대한민국 헌법의 규정에 따라 직업선택의 자유를 가지고 있다. 따라서, 어떤 분야이든 직업에 대한 자긍심을 갖고 가장의 역할을 충실히 수행할 수 있는 제도적 뒷받침이 무엇보다 중요할 것이다.

우리 개인택시 운송사업자들은 어려운 여건 속에서도 묵묵히 맡은 바 소임을 다하여 왔으며, 세계 제11위의 경제대국이 될 수 있도록 일조하여 왔음에도 아주 어려운 환경에 처해있는 실정이다. 새로운 대통령은 약육강식의 승자 독점에서 평화로운 공생 발전을 이루기 위하여는 어떠한 직업에 종사하든 어느 정도의 소득과 인간적인 생활이 보장되고 이를 기반으로 국민 누구나 기본적인 생활과 문화생활을 영위할 수 있는 그런 사회를 만들어 주시기를 기대해 본다.



울산광역시 개인택시 운송사업조합 백형선 이사장

5월 9일 새롭게 선출되는 대한민국의 제19대 대통령은 영세한 개인택시 사업자의 고충과 애로사항 및 문제점들을 파악해 이를 적극적으로 국정에 반영하여 주시기를 바란다.

택시의 고령운전자(65세이상)에 대한 자격유지검사제 도입문제는 개인택시 업계의 재산권과 직업선택의 자유 및 인권침해 요소가 내재돼 있을 뿐 아니라 헌법이 규정하고 있는 노인의 복지향상을 위한 정책에도 역행하는 처사이므로 반드시 철회되어야 한다.

영세한 개인택시 업계의 현실을 감안하여 운송원가의 25%를 점유하고 있는 택시연료인 LPG가스 가격의 인하 및 안정화에 최선을 다해 주시길 바란다.

매년 물가와 택시운행에 소요되는 비용 등은 가파르게 상승하고 있으나 택시 요금은 5년동안 동결상태에 있다. 국토교통부 훈령에 '택시의 운송원가가 적절하게 반영될 수 있도록 2년마다 의무적으로 조정여부를 검토하여야 한다'라고 명시돼 있으므로 의무사항이 이행되고 최저 생계가 유지될 수 있도록 택시요금을 조정하여 주시길 바란다.

대한민국의 제19대 대통령님의 건승과 행운을 기원한다.



충청북도 개인택시 운송사업조합 최현태 이사장

새롭게 선출되는 대통령은 가장 먼저 서민의 삶을 윤택하게 하기 위하여 노력해야 한다. 계속되는 경기침체와 치솟는 물가, 고객 감소, 높은 연료비등으로 전국의 25만여명의 개인택시운송사업자는 그 어느때 보다 어려운 환경속에서 생활고에 어려움을 겪고 있다. 새 대통령

님께서는 개인택시운송사업자의 어려움을 적극 해소하여 주시기 바란다.

택시의 과다 공급량에 대한 택시 자율감차 재원의 확보가 필요하다. 이를 위해 국회에 계류중인 택시발전법상 감차보상 재원의 필수적 확보를 위한 LPG연료에 따른 부가가치세의 감면액을 반드시 감차재원으로 사용되도록 하는 법안이 조속히 개정 공포되어야 한다.

또한 여객자동차운수사업법 개정을 통한 고령 택시기사 자격유지 검사제도 도입을 반드시 철회되어야 한다. 이 법안은 사회 저소득층의 삶과 노후 직업선택의 자유를 봉쇄하는 악법으로 개인택시운수 종사자 생존권의 말살과도 같다.

지난 대선에서 보여준 국민적인 기대감과 신뢰를 높이고 피부에 닿은 국정을 펴 특히, 사회 저소득계층이 마음놓고 살기좋은 조국을 건설하여 주시기 바란다.



충청남도 개인택시 운송사업조합 홍선기 이사장

2017년 5월 9일은 이 나라를 이끌 제19대 대통령이 새롭게 탄생한다.

새롭게 선출되는 대통령께서 풀어야할 국정과제로써는 경제활성화, 북핵문제, 국민안전, 국민통합등으로써 한국은 지금 국내외적으로 총체적 위기라고 해도 과언이 아니다.

국가의 지도자로서 이전 정권의 불통을 교훈 삼아 국민과 소통하며 국가에 산적해있는 중대과제들을 풀어나갈 수 있는 대통령이 되시기를 진심으로 바란다.

그리고, 새롭게 들어서는 정부에서는 무엇보다도 현실적인 택시요금 개선정책과 택시공급과잉으로 인한 정부와 지자체의 감자재원마련에 대하여 개인택시 연료에 부과되는 부가가치세를 면제하여 택시감차보상금의 재원으로 사용해야 하며 이에따른 조세특례제한법 개정도 반드시 필요하다.

또한, 65세 이상 택시운전자 자격유지검사제도를 즉각 폐지해야 한다.

새로운 대통령께서는 열심히 일하는 대통령으로서 경제활성화·경제민주화에 앞장서고 사회적 약자를 대변하는 진정으로 국민을 섬기고 나라를 위하는 대통령이 되길 진심으로 바란다.



경상북도 개인택시 운송사업조합 서돌식 이사장

경북의 7천여 개인택시 사업자들은 혼란과 고통에 힘겨워하는 대한민국을 미래의 희망과 행복으로 이끌어갈 새로운 대통령을 원한다.

그동안 개인택시업계에서는 경제적 파탄에 이르고 있는 택시산업을 발전시키고자 친절서비스, 콜사업 등 자구적 노력을 해오고 있으나 정부에서 택시산업 활성화를 위해 제정한 택시발전법 등의 택시정책은 오히려 택시산업을 억압하는 악법으로 전락하며 택시종사자들의 고통을 가중시키고 있다. 여기에 또다시 택시종사자들의 생계를 위협하며, 형평성이 결여되고 불합리한 탁상행정예 불과한 65세이상 자격유지검사 도입을 시도하고 있는 정부의 모습에는 하루하루 가족의 생계를 걱정하며 고통받고 있는 택시종사자들을 위한 마음은 어디에도 찾아 볼 수 없다.

차기 정부의 새 대통령은 택시종사자들의 고통을 깊이 인식하여 택시산업을 옥죄는 불합리한 규제조항은 철폐하고 택시업계 종사자들이 내일에 대한 희망을 갖고 생업에 최선을 다하며 승객의 안전을 위해 노력할 수 있도록 택시산업 활성화에 적극 힘이 되어 주기를 간절히 소망한다.



전라북도 개인택시 운송사업조합 박상익 이사장

제19대 대통령 선거는 진보 개혁세력인 문재인 후보의 승리로 끝났다. 제20대 국회의원 선거에서 과반수가 진보 세력이 당선됐으며, 이번 대통령선거까지 진보후보가 당선된 것은 그동안 부패한 정치권과 계속되는 경제 불황으로 인해 국민들이 개혁 의지를 바라는 선택이라고 볼 수 있다.

그러나 이제는 보수나 진보세력의 장기 집권 시대는 지났다. 노태우 정권부터 보수 진보 세력이 두 번씩 대통령을 나누어 역임했다. 장기집권하면 반드시 부정 부패가 생기기 마련이다. 절대권력은 절대부패를 낳는다고 하였다.

대통령에 당선되면 처음에는 국가발전과 국민의 복리증진을 위해 성실히 임하겠다고 다짐한다. 그러나 시간이 흐를수록 대통령 취임시 때의 마음가짐이 흐트러져 임기 말에는 비운의 대통령들이 되었다.

이번 문재인 대통령은 인재를 고루 등용시켜 소외되고 홀대받는 지역 없이 대량평책을 실현해야 한다. 이명박 박근혜 정부에서는 9년 동안 전라북도 출신 장관하나 배출시키지 못했다. 이제 전라북도 처럼 홀대받는 지역 없이 국민 통합 시대를 문재인 정부에 기대해 본다.



경상남도 개인택시 운송사업조합 이호충 이사장

새로이 당선된 대통령께서는 우리나라 젊은이들이 대한민국 국민이라는 자긍심을 가지고 행복하게 살 수 있도록 나라의 기초를 다져주셨으면 좋겠다.

젊은이에게 꿈과 희망을 줄 수 있는 교육제도 개선 및 안정적인 일자리 창출을 꼭 이뤄주시기 바란다.

아울러 철저한 국가 안보 수립을 원한다. 심각한 위협으로 다가오는 북핵문제를 결코 안이하게 대처해서는 안될 것이다. 더욱더 굳건한 한미동맹 속에서 국가적 압박 및 경제 고립을 통해 북한의 핵개발은 자멸밖에 없다는 인식이 될 수 있도록 국가 안보를 철저히 강화해 주시기 바란다.

끝으로 서민경제가 활성화 될 수 있도록 노력해 주길 바란다. 특히 골목시장과 영세상인들이 일할 맛이 나야 한다. 대형마트, 백화점 등의 시장장악은 골목 상인과 구멍가게의 추억을 빼앗아 갔다.

열심히 일하고 퇴근길의 대포 한잔, 열과해진 손님과 택시기사와의 정담을 나누는 귀가길, 그 시절이 그리워 진다.

대통령께서는 서민이 잘 살 수 있는 나라를 반드시 만들어 주시길 바란다.



전라남도 개인택시 운송사업조합 여근하 이사장

국민들은 새 대통령과 정부가 더 안전하고 살기 좋은 대한민국을 만들어주기를 소망한다. 북핵 문제의 해결, 중국과의 외교적 갈등 해소, 세월호 침몰과 같은 일이 반복되지 않는 안전한 세상, 보육 걱정 없이 아이를 낳을 수 있는 세상, 젊은이들이 절망에 빠져 삶을 포기하지 않는 세상, 청소년이 친구를 경쟁상대로 여기지 않고 자신의 꿈을 마음껏 펼칠 수 있는 세상을 만들어 줄 것을 기대하고 있다.

우리 택시 업계 또한 마찬가지이다. 이명박 정부 때부터 수년간 이어져 온 택시발전법의 불합리한 독소 조항들이 삭제되어야 하고, 최근 국토교통부에서 입법 발의 한 65세 이상 고령운전자 자격유지 심사를 폐지함으로써 택시 업계의 생존권과 재산권이 보장되어야 할 것이다. 특히 택시업계에 단발성으로 지원되는 재정 지원을 중앙정부 차원에서 장기적이고 고정적으로 지원해 줌으로써 택시 종사자들이 안정적이고 보다 나은 여객운송서비스를 제공할 수 있도록 개선되어야 할 것이다.

새 정부는 다양한 위기를 하루빨리 극복함으로써 행복한 대한민국을 만드는 데 앞장서 주실 것을 기대한다.



제주도 개인택시 운송사업조합 전영배 이사장

이번 선거는 헌정사상 초유의 사건인 촛불시민혁명을 의해 대통령이 탄핵되고 구속되고 난 후 치러지는 선거로서 서민이 행복하게 살 수 있는 나라를 만드는 첫 출발이라는 점에서 매우 중요한 선거다. 정책 및 법을 제정하는데 있어 관련 업계의 의견을 수렴하는 과정을 거쳐 업계를 위한 정책이 마련된다면 우리 택시업계 운수종사자들도 인정하고 찬성할 것이다.

그런데 박근혜 정부에서는 이러한 관련 업계의 의견수렴을 등한시 한 채 국정을 운영해왔다. 이러한 제도 중 하나의 대표적인 사례가 바로 65세이상 자격유지 검사제도이다. 안타깝게도 국토부는 우리 택시업계의 의견을 완전히 무시한 채 자신들의 논리를 앞세워 강력히 추진하고 있다. 이런 국토부의 행태는 여전히 누구를 위한 정부인지를 질문하게 한다.

이번 선거가 서민이 행복하게 살 수 있는 나라를 만드는 데 첫 출발이라고 한다면 차기 대통령은 당연히 택시업계가 간절하게 염원하고 있는 65세 이상 자격유지 검사제도 도입 문제는 당연히 택시산업 발전을 위한 중요한 정책으로 받아들여 반드시 폐기하겠다는 약속을 해야 할 것이다.

ShinhanCard



개인택시운송사업자 T-플러스 신한카드

편리한 유가보조금 지원과 더블 포인트 적립 혜택까지!

연회비 | VISA, Local 면제(T-플러스카드 유효기간 동안 연회비 면제)

스마트한 유가보조금 지원 서비스

- **신한 FAN 앱**을 통한 유가보조금 지원 내역 제공
- LPG 리터당 **239원**(유가보조+면세) 지원

T-플러스만의 포인트 적립[최대 2%]

구 분		전월실적 100만원 이상	전월실적 100만원 미만
SK 충전소 이용	OK캐시백	1.0	1.0
	마이신한포인트	1.0	-
SK 충전소(주유소) 외 충전소(주유소) 이용	마이신한포인트	1.0	0.5
		0.5	0.3

- * 전월실적은 T-플러스카드로 이용한 전월 1일부터 말일까지 신판(일시불+할부) 이용금액으로 산정됩니다.
- * 전월실적 제외 매출 : 충전소(주유소) 이용금액, 단기카드대출(현금서비스), 장기카드대출(카드론), 각종 수수료, 이자, 포인트(전액/일부) 결제 시 포인트 사용금액, 기프트카드 구매, 선불카드 충전, 거래취소 금액, 무이자 할부금액(일시불 거래 후 무이자 전환 시 전환월 실적 차감)
- * SK충전소 이용 시 적립되는 OK캐시백 포인트 1% 적립서비스는 현행 0.5%의 2배로 적립되며 월 충전금액 100만원 한도, LPG 충전 시 적용됩니다.

4대 사회보험 자동납부 Event



▶ 이벤트 기간 : 2017. 2. 13 ~ 7. 31

Event 1 4대 사회보험(건강보험 등) 납부금액 5천원 캐시백

- 첫 1회만 캐시백 적용(납부확정 기준)
- 납부수수료(0.8%) 3개월간 전액 할인, 전월 이용실적 30만원 이상 시 납부수수료 전액 할인
- 납부수수료 전액할인 적용 시 마일리지/포인트 적립 제외

Event 2 전 가맹점 2~3개월 무이자 할부

- 자동납부 등록 익일 ~ 2017년 말까지 카드 이용 시 적용

4대 사회보험 자동납부 신청 ☎ 1522-9744

- ※ 계약 체결 전 상품에 관한 사항은 상품설명서 및 약관을 읽어보시기 바랍니다.
- ※ 고객님의 신용도에 따라 대출은 제한될 수 있으며, 금리 및 이용조건(이용기간, 금액 등)은 카드사의 사정에 따라 변경, 중단될 수 있습니다.
- ※ 개인택시운송사업자카드는 유효기간까지 연회비가 면제되며, 부가서비스는 신한카드 홈페이지를 참조바랍니다.
- ※ 개인택시운송사업자카드 이용 시 제공되는 포인트 및 할인혜택 등의 부가서비스는 카드 신규출시(2016년 9월 1일) 이후 3년 이상 축소, 폐지 없이 유지됩니다.

※ 신한카드 연체이자율은 연체일수 및 약정금리에 따라 23.0~27.9%가 적용됩니다.

* 신용카드 남용은 가계 경제에 위협이 됩니다.

여신금융협회 심의필 제 2017-C1d-06122호(2017.04.25 ~ 2017.12.31)

김관술 기자의
라이브 인터뷰

전북조합 박상익 이사장

“택시운송사업지원에 관한 전북도 조례 제정 도의회 설득, 성실한 경영 수완으로 이끌어 내

마당발로 소문난 박이사장, 보상감차 업무용 택시 추진으로 운송환경 개선

“국민을 상대로 교통편의를 제공하고 승차 요금을 받는 버스나 택시는 대중교통 한가지입니다. 그런데 정부는 일관되게 버스는 대중교통이고 택시는 대중교통이 아니라고 우깁니다. 버스는 대중교통이기 때문에 정부나 지자체가 재정 지원을 할 수 있고 택시는 업계가 스스로 해결하라고 합니다.

지자체가 선심 행정으로 택시 인허가를 남발, 경영난을 겪게 해 놓고 나몰라라 합니다.

그러기에 우리 개인택시 업계는 2007년부터 택시 진흥에 관한 법률 개정을 추진했고 국회도 러브콜을 보내왔습니다.

우리 개인택시사업조합연합회는 6년동안 국회를 상대로 대중교통 입법을 추진, 드디어 2012년 1월 1일 여·야 국회의원 222명의 압도적 찬성으로 '대중교통에 관한 법률 일부개정안'을 의결해 택시도 대중교통으로 편입시켰습니다.

그런데 후보시절 택시대중교통을 약속했던 이명박 대통령은 퇴임 2개월을 앞두고 법 개정을 거부권 행사로 무산시켰고, 박근혜 대통령은 2012년 10월 22일 후보시절 우리 연합회를 방문하여 폐기된 대중교통 법률은 대표적인 민생 법안이라고 구두로 약속했지만 대통령이 되고 나서는 '택시발전지원법'으로 탈출구를 찾았습니다.

5월 9일에 선출되는 19대 대통령은 '택시발전지원법'을 폐기하고 대중교통이용에 관한 일부 법률개정을 하여 택시를 반드시 대중교통으로 편입시킬 것을 요구합니다.”

대선 열기로 후끈 달아오른 4월 21일 전주시에 있는 개인택시 전북사업조합 사무실에서 가진 인터뷰에서 택시의 대중교통편입이 이처럼 중요하다고 박상익 이사장은 강조한다.

택시의 대중교통 편입을 새 정부 출범으로 타이밍을 잡으려는 박상익 이사장은 2011년 전북 이사장으로 취임하고 나서 대중교통법 추진을 위해 연합회 일원으로 시위 현장에 참여할 때마다 머리띠를 매고 맨 앞장에서 치열하게 데모를 벌인 장본인이어서 대중교통법에 관한 희망이 각별하다.

대중교통에 택시가 편입돼야 정부의 재정지원이 쉬워진다는 믿음이 강한 박 이사장은 2011년 10대 이사장 취임 첫해에 전북도내 5700대의 개인택시에 도 지원 예산과 시·군지원 예산으로 영상기록장치를 장착하는 첫 과제에 부딪혔다.

시·군 예산을 따내기 위해서는 도 지원 예산부터 따내야 하는데 이 때 택시가 대중교통이 아니라는 이유로 어려움을 겪었다.

하지만 도 지원 예산이 선행되어 시·군지원도 순조롭게 해결하는 첫 경험을 했다.

또 취임 2년째인 2012년에는 디지털운행기록계와 교통 및 신용카드결제기를 도내 14개 시군으로부터 재정지원을 받아 100% 장착했다.

영상기록장치는 장착 연한이 5년을 넘어 성능이 떨어져 2016년에는 완주, 부안, 고창조합이 재정지원을 받아



전국개인택시연합회 전북조합
박상익 이사장

교체했고 올해에는 전주조합 등 미장착 조합에 해당 시군으로부터 재정지원을 받아 교체할 예정이다.

이 밖에도 전북도 조합은 자동차 부품, 타이어, 배터리 등 개인택시에 많이 쓰는 소모품을 업체를 선정하여 공장 도가격에 준하는 저렴한 가격으로 납품협약을 맺고 시·군조합과 연계시켜 공급받는 형식으로 맞춤형 복지사업을 펴고 있다.



▲ 개인택시 업권 보호를 하는 일이라고 하면 정열이 넘치는 박상익 이사장(좌측에서 세번째)는 세종시 정부청사 앞에서 택시자격검사 도입을 탁상행정의 표본이라고 규탄했다.



▲ 세종시 정부청사 진입 직전 경찰에 둘러싸인 박 이사장은 길을 터줄 것을 요구하고 있다.

한편 전북도 조합은 병의원, 변호사를 자문기관으로 위촉해 조합원이나 가족까지 질병 치료와 법률 문제 등을 특별한 조건으로 제공받도록 하는 후생복지도 추진하고 있다.

◆ 조합원 영업 환경 개선 노력

“7년 전 이사장에 취임하면서 일하는 만큼 소득을 얻지 못하는 조합원들에게 일한 만큼 돈벌이가 되는 영업환경을 만들어 주겠다고 다짐했는데 7년이 지난 지금까지도 그 다짐이 실현되지 않고 있어 나의 무능때문인 것 같아 답답합니다.”

박상의 이사장은 7년동안 간직한 고뇌를 털어 놓는다. 그만큼 조합원들의 영업환경을 개선하기 위해 고민했다는 말이다.

박 사장은 취임 이후 영업환경 개선에 올인했다.

군산 조합장 때 새만금 브랜드콜을 만들어 영업환경을 넓혔던 경험을 되살려 전북조합 이사장 임기를 시작한 2011년 이후 ▲전주 1920대 ▲익산 723대 ▲정읍 275대 ▲남원 181대 ▲김제 138대 등 7개 시 조합에 3237대 브랜드콜을 만들었다.

2011년부터 2016년까지 법인 택시와 개인택시 511대를 감차시켜 전북도내 9516대의 택시를 9005대로 운행대수를 줄였다.

전북도내 택시 대수가 511대 감차되자 2011년 택시 1대당 인구수가 196명에서 2017년 현재 208명 늘어 영업환경이 조금은 개선됐다.

특히 전북도에서 2015년, 2016년 2년동안 감차를 하면서 전북 14개 시·군 중 8개 시·군이 감차 우수지역으로 선정돼 국토교통부로부터 14억 6600만원을 인센티브로 받아 법인택시나 개인택시나 사업자 출연금 없이 전액 국비와 지방비로 보상 감차를 하는 성과를 얻었다.

◆ 업무용 택시, 통학 택시 개발

“전북도 조합은 광역자치단체 중 최초로 업무용 임대택시를 도입하여 행정기관의 업무출장 택시로 자리잡아가고 있지요. 업무용 임대택시를 쓰고 있는 전북도청은 공무원들이 출장 갈 때 관용차 대신 편리한 임대택시로 교통편의를 제공받아 업무능률이 높아지고 관용차량 운행을 자제하여 경제적 비용도 감소하고 있어 현재 4개 행정기관에서 15대를 운행하고 있습니다.”

전북도 조합은 도내 14개 시·군을 상대로 업무용 택시를 보급하고 있다고 박상



▲ 모심택시 발대식에 박상의 이사장(우측 첫 번째), 전주시 김승수 시장, 전주개인택시단위조합장 김윤식이 참석했다.

익 이사장은 말한다.

박 이사장은 개인택시 영업환경 확대를 위해 벽지와 오지마을 초·중·고등학생의 등·하교 택시 확대를 추진해 현재 8개 교육청에서 스쿨버스제도를 폐지하고 개인택시 90여대를 대체 운행하고 있고 2013년에는 군내버스가 운행되지 않는 벽지와 오지마을에서도 마을택시가 운행돼 택시운송사업 개선에 숨통이 트이고 있다고 밝혔다.

조합원들의 교통사고를 들을 때마다 얼마나 운전이 힘들었으면 사고를 냈을까 생각하면 가슴이 미어졌다는 박 이사장은 조합원들의 돈벌이가 되는 일이라면 어떤 업무보다 우선하는 경영자다.

박 이사장은 조합을 택시기업으로 생각하고 탄력적 사고를 갖고 치열한 하루하루를 보내며 돈벌이 환경을 만들기 위해 고민했다.

박 이사장은 4월 12일에는 전북조합에서 30여명의 조합원과 함께 김승수 전주시장과 ‘모심택시운행 협약식’을 갖고 농촌형 개인택시를 띄웠다.

‘농촌 마을에 거주하는 어르신을 모시러 간다’는 뜻을 가진 모심택시는 전주시내 12개 마을에 하루 34회씩 전주 개인택시가 교통편의를 제공한다.

모심택시를 이용하는 승객은 한 사람당 500원만 택시요금을 내면 나머지 택시 요금은 전주시가 부담한다. 전국에서 60만 이상 인구가 거주하는 대도시에서는 처음으로 운행하는 모심택시는 초기 전주시 지원 예산이 9400만원이지만 이용효과 및 주민들의 의견을 수렴해 확대하겠다고 박 이사장은 전주시장으로 확답까지 받아 놓았다.



▲ 한국 방문의 해 ‘미소국가대표 위촉식’에 교통봉사장 대표로 박상의 이사장(좌측 두 번째)이 참석했다.

전임 이사장으로 물려 받은 통학택시를 기회있을 때마다 이렇게 늘려, 전북조합은 도내 14개 시군 중 13개 시군에서 운영되고 마을을 운행하는 복지택시도 12개 시군에서 실시하고 있다.

박 이사장이 전북조합 경영을 맡은 지 7년 여만에 전북조합의 조합원들의 택시 영업환경은 판이하게 달라졌다는 평가다.

기자과 인터뷰 하는 동안 대부분을 조합원들의 영업환경 개선에 관한 이야기를 하는 박 이사장은 전북조합에 관광센터를 만들어 관광택시를 개발하겠다는 청사진을 펼친다.

도내 14개 시·군 별로 ‘볼거리’, ‘먹을거리’, ‘잠자리’ 등 관광정보를 담아 시군단위 조합과 연결하는 인터넷망을 구축한 관광센터를 설치하고 시·군조합에는 관광가이드를 할 수 있는 관광전담 개인택시를 만들어 관광객에게는 택시요금만 받는 관광택시를 만들면 택시 경영난을 돕는 돌파

구가 될 것이라고 박 이사장은 설명한다.

박 이사장은 지난 2015년부터 택시 정책을 체계적으로 추진할 수 있도록 시행계획을 수립하고 택시에 대한 재정지원에 관한 사항을 규정함으로써 도민의 편의를 증진하고 전라북도 택시 산업의 활성화를 도모하는 ‘전라북도 택시 운송사업 지원에 관한 조례’ 제정을 추진, 2017년 4월 28일 전라북도의회가 통과시키는 수완을 발휘했다.

택시가 대중교통에 편입되지 않는 상태에서 정부나 지자체의 재정지원을 받아내는 것이 하늘의 별을 따는 것보다 어려운 현실을 극복하려는 노력의 일환이라고 밝히고 ‘19대 대통령이 선출되는 지금이야말로 대중교통에 관한 법률개정을 재점화하여 완성할 때 조합원 보기가 미안하고 답답했던 7년동안의 긴 고뇌를 끊을 수 있다’며 긴 한숨을 내신다.

(글·김관술)



지부
탐방

전주 개인택시 신용협동조합

215명 조합원이 7천여 만원 출자하여 신협 설립

15년 만에 1500평 대지에 조합원 복지타운 구축
충전하고 차량정비, 세차하고 조합·신협·업무까지 일사천리 해결전주개인택시 신용협동조합
김성관 이사장

전주개인택시 단위조합 모범운전자 215명이 7100만원을 출자하여 설립한 전주개인택시 신용협동조합(이사장 김성관)이 26년동안 운영되면서 조합 자산이 296억원으로 성장, 조합원들의 썸짓돈 역할을 뛰어 넘어 전주조합 조합원들의 복지에 크게 기여하고 있어 귀감이 되고 있다.

개인택시 업계의 보기 드문 성공 사례로 꼽히는 전주개인택시 신협은 1989년 9월 창립됐다.

그 당시에는 운전자들의 부러움을 받던 개인택시 사업자들이어서 215명의 적은 숫자 였지만 창립총회를 갖고 출발하는 순간부터 성공을 의심하는 사람이 한 사람도 없을 정도였다.

시간이 지나면서부터 전주개인택시 신협은 탄탄대로를 달렸다.

그 후 1991년 1월 전주개인택시 조합원들이 경제적 사회적 지위 향상을 목적으로 출자에 가담, 조합원들의 공동유대를 만들기 위해 전주시 개인택시 사업면허를 받은 조합원과 그 직계가족으로 조합원 자격을 확대하여 2016년 현재 신협 조합원이 2800여명으로 증가했다.

전주개인택시 신협은 설립 초기부터 지난해까지 꾸준히 흑자를 실현, 자산이 296억원으로 외형적 성장으로 튼튼한 재무구조를 갖췄다.

개인택시 신협은 2003년까지 조합원을 위한 금융업무로 운영해오다 2004년 11월에 전주시 효자동 3가 844번지에 소재한 LPG 충전소를 매입하면서 개인택시 조합원을 위한 복지타운을 조성할 목적으로 1500평의 대지도 함께 마련했다.

신협 조합원 중 대다수가 전주 단위 조합원으로 구성되어 있는 개인택시 신협은 LPG 충전소 매입을 기점으로 복지조합으로 전환하기 위해 이곳에 신협 사무실과 별도로 부속건물 360여평을 건축하고 단위조합과 조합원에게 무상으로 사무실을 제공하여 조합원들의 동아리 활동 편의를 돕고 있다.

또한 식당, 카센터, 부품판매점과 주유소를 임대하여 한달이면 430만원의 임대수익을 창출하는 다각 경영을 펼친다.

LPG 충전소에는 진공청소기, 세차기 등을 갖추고 조합원에 대한 복지 혜택을 두껍게 하고 있다.

신협은 복지 센터 내에 무인 증명서 발급기까지 비치, 택시를 운행하는 날에는 쉴 틈도 없는 조합원들의 조합업무, 금융업무, LPG충전, 차량정비, 세차, 증명서 발급까지 일괄 처리하는 '원스톱' 서비스를 제공한다.

초대 전주단위 조합장을 역임하고 제 8대 신협 이사장으로 재직하는 김성관 이사장은 '단위조합과 개인택시 신협은 독립채산제로 운영되는 별개기구지만 한 지붕 밑의 두 가족이어서 조합원에게 제공하는 복지는 하나이고, 그렇기 때문에 개인택시 단위조합과 개인택시 신협은 대립할 수 없는 한가족'이라고 말한다.

김성관 이사장은 북전주 지역 조합원들의 충전거리 편의를 위해 2008년부터 덕진구 팔복동에 제2충전소를 임대로 운영하고 있고 올해부터는 개인택시 조합원에게 금융혜택을 높이기 위해 금융업무와 충전소를 연계해 복지 충전소 이용 충전량에 따라 예금은 가산 금리를 지급하고 대출을 받은 조합원에게는 납입이자율 최대 9%까지 낮춰 캐시백으로 돌려주고 있다고 밝혔다.

복지충전소가 운영되기 시작한 2005년 부터는 충전소 이용 조합원에게는 매년 10억원에 달하는 판매 장려금이 지급되고 있는데 2005년부터 작년까지 12년동안 환급된 판매 장려금이 124억원에 달한다.

조합원들에 대한 복지를 다짐하는 개인택시 신협은 해마다 ▲축구 ▲족구 ▲배드민턴 등 체육대회를 열고 조합원들의 화합과 건강을 도모하는 세심한 배려를 펼친다.

(글·김관술)



▲ 전주 조합원들이 운영하는 전주개인택시 신용협동조합.



▲ 운영 주체는 개인택시 신협이지만 혜택은 전주 조합원들에게 돌려주고 있는 복지충전소.

연합회 NEWS

“택시고령운전자 자격 유지검사제 도입” 개인택시 죽이기로 규정!

모든 수단 방법을 동원해 저지할것!

국토교통부가 65세 이상 택시기사에게 「자격유지검사」 제도 도입 등을 규정하는 내용의 여객자동차 운수사업법 시행규칙 개정 방안을 입법예고(2017. 2. 3.~3. 20.)한 후 아직까지 납득할 만한 해결책을 마련 하지 않아 개인택시업계가 들끓고 있다.

개인택시 업계는 이제도의 불합리성을 들어 철회를 강력히 주장하고 있다.

개정안이 원안대로 통과되면 택시기사는 65세 이상은 3년 마다, 70세 이상은 매년 1회 주의력 등 7개 항목의 운전적성검사를 통해 자격유지가능 여부를 판정 받아야 한다. 7개 항목 중 2개이상 불합격되면 시험에서 탈락하는 방식이다.

또한 탈락시 합격할 때 까지 수검할 수 있다고는 하나 탈락시 마다 14일간 승무금지 규정에 따라 짬뽕이 경제활동을 못하는 문제점이 도사리고 있다.

업계에서는 택시갑차를 위한 수단이 아니냐며 의심의 눈초리를 보내고 있다.

입법예고 이후 연합회와 시·도조합은 조합원의 항의전화와 방문이 연일 발생하여 업무가 마비될 지경이라며, 터지기 일보직전의 상황이라 한시바빠 이 문제가 해결되

어 개인택시업계가 진정 되기를 바란다 고 하였다.

연합회는 고령운전자 교통사고 자료의 지나친 확대해석은 정책 혼선만 야기할 뿐이라는 입장이다.

국토교통부는 고령운전자 교통사고 자료를 지나치게 확대해석 하여 강압적으로 시행하려는 자격유지검사제도 도입에 대하여 개인택시업계는 수용할 수 없는 입장이다.

개인택시 교통사고 발생률에서 고령자와 비 고령자 간에 별다른 차이가 없고, 오히려 비 고령자의 사고건수 대비 사망률이 높게 나타나고 있으며, 1사고당 2명 이상 사망자 신고건수 중 가해건수가 10년 동안(2007~2016)에 12명으로 불특정 다수를 운송하는 버스업종 및 타 운송업종과 비교 시 현저히 낮음에도 불구하고 택시 자격유지검사제도 도입 추진은 탁상행정의 표본이다.

한편, 연합회는 고령운전자 자격유지제도 도입의 심각성을 인지하고 2월 9일 더민주당 추미애 당대표 등을 초청하여 긴급 “정책간담회”를 개최하였으며, 이 자리에서 이 제도 도입을 강력 반대 하는 업계의 입장을 전달 하였다.

추미애 당대표는 이 제도는 개인택시 업계의 재산권,

직업선택의 자유 인권 침해 요소가 다분 하니 신중하게 논의할 필요가 있다고 강조하고 업계에서 요구한 “택시발전대책T/F” 구성 건의를 받아들여 현재 최인호 의원을 위원장으로 T/F가 구성되어 활동에 들어 갔다.

이밖에도 더민주당 직능본부장 전현희 의원과의 간담회를 통해 제도 철회를 강력 건의했으며, 3월 24일 제350회 국회(임시회) 제1차 국토교통위원회 상임위에서 자유한국당 함진규, 더민주당 안규백의원도 이제도의 도입을 신중하게 검토해야 하며 업계와의 심도 있는 대화가 필요하다고 질의했으며, 국토부장관은 업계와 더 많은 대화를 통해 해법을 마련하겠다고 답변했다.

연합회는 이 제도를 철회할 것을 각 당 대선후보에게 제출해 여론을 환기시키고 있으며, 연합회 유병우 회장은 이 제도는 반드시 철회되어야 마땅하다고 강조한 뒤 나라가 안팎으로 어수선한 이때, 국토부가 택시업계와 갈등을 조장하면서 까지 강행하려는 정책을 펴는지 도무지 이해할 수 없다고 분통을 터뜨리면서 차라리 차기 정권 구성 이후에 진지하게 검토하는 것이 타당하다고 주장했다.

더민주당 김우철 국토교통전문위원

“인권침해 소지, 외국사례 드물고, 65세 기준은 과도” 지적

더민주당 김우철 국토교통전문위원은 국토부 해명자료에 따르면이라도 사업용 차량 운전자를 대상으로 검사를 실시하고 있는 나라는 일본, 독일에 불과하고, 자가운전자의 경우 국가별 운전면허 갱신주기가 3년에서 5년의 주기를 두고 건강 검진 결과에 따라 갱신중인 바, 대부분 국가에서 65세 기준이 아니라 70세부터 라며, 국토부안 65세 매3년, 70세 매년 안은 외국에서도 사례를 찾아보기 힘들며 고령화추세 및 헌법이 규정하고 있는 “국가는 노인의 복지향상을 위한 정책을 실시할 의무가 있다”는 헌법 제34조 4항 규정에도 역행하는 처사라고 지적 하였다.

김우철 전문위원은 국토부의 제도 도입 필요성은 인정

한다 하더라도 택시운전자가 27,7만명에 달하고 고령자도 6,1만 명에 달하는 바, 당사자와 충분한 여론수렴 등 소통이 필요했음에도 지극히 형식적이고 알리바이용 간담회 정도에 그친 점은 평소 편의주의적 탁상행정이 그대로 반영된 사례라고 지적 하였다.

김우철 전문위원은 최근 제도 시행 관련 여론조사결과를 보면 응답자 101,743명 중 89%가 직업권 침해, 졸속행정이라고 답한 반면 승객안전이 우선 응답은 11%에 불과하다고 하며, 국토부 해당업무 관계자들은현안이 되고 나서도 야당에는 정책설명 한번 안하고 자료요청이나 설명 요청을 해도 통화 자체가 거의 안 되는 실정이라고 개탄



▲ 김우철 전문위원(우측 네 번째)가 교통단체 실무자 회의에서 인권 침해 소지 견해를 밝혔다.

한 뒤 신규제도 도입과 관련 충분한 여론 수렴 기간을 거치고 해외사례 등을 참고한 개정안 마련이 반드시 필요하다는 의견이다.

이같은 내용은 3월 3일자 더민주당 「정책현안보고」에 자세히 수록 되어 있다.

[더불어민주당 제19대 대선 대통령 공약]

30만 택시운전자의 생존권을 보장하고 권익을 향상시키겠습니다

- ▣ 농어촌 등 낙후지역 100원 행복택시 등 공공형 택시 적극 지원
- ▣ 수소차, 전기차, LPG하이브리드 등 친환경 연료 다변화 지원
- ▣ 택시운전자 근로복지 지원
 - 통합 택시 운전자 관리 시스템 구축
 - 택시 근로자 복지재단 지원 확대
 - 장기 운전자 근골격 질환, 전립선 질환 등 본인 부담금 경감방안 마련
 - 택시 운전자 쉼터 및 편의시설 확대

- ▣ 군지역 13인승 이하 승합택시 도입 지원
- ▣ 택시 고령운전자 자격유지 검사제도 불합리점 개선
- ▣ 운송비용 전가금지, 신고 포상제 도입 등 택시업계 발전방안 모색을 위한 협의체 가동

16만 5천 개인택시 사업자는 19대 대통령 선거에서 더불어민주당이 제시한 공약을 반드시 실천되는가를 지켜보겠습니다.

2017년 5월 15일

**전국개인택시운송사업조합연합회
유병우 회장 외 16만 5천 사업자 일동**

2017년 주요 사업 추진실적

1 「택시 자격유지검사제도」 도입에 적극 대응

■ 연합회는 2017. 02. 03 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정안 내용 중 “만 65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 도입”은 교통사고 발생 등 사회적 우려에 대응하고자 택시종사자 자격유지검사를 도입한다고 입법예고 하였다. 이에 연합회는 입법예고안 대로 시행될 경우 교통사고 예방보다는 개인택시 재산권 말살과 정부의 노령자 고용대책에 역행, 노령운전자에 대한 가혹한 규제정책, 불합격자에 대한 특단의 대책이 없어 개인택시사업을 포기해야 하는 심각한 사태가 발생 할 것이 예견되어 ▶(제1안) “택시 자격유지검사 제도 도입 즉시 철회”, ▶(제2안) “개인택시 자격유지검사제도를 업계 자율적으로 시행 하도록 시·도개인택시조합에 위탁” 하여 줄 것을 아래와 같이 국토교통부에 강력히 건의 하였으며, 그 건의내용은 다음과 같다.

◎ 택시 자격유지검사 도입에 대한 의견서

◆ 현황(입법예고)

- 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정안(17. 2. 3)
- 만 65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 도입
- ※ 자격유지검사 : 65세 이상 → 3년마다, 70세 이상 → 매년

◆ 택시 자격유지검사 도입에 따른 문제점

- 고령운전자 교통사고 자료의 지나친 확대해석은 정책 혼선 야기
- 2015년도 개인택시 기준 주행거리 대비 사고건수(사망자수)가 비 고령자(0.65)에 비해 고령자(0.988)가 높게 나타나지만 고령자는 비 고령자와 동일한 수준의 운행을 할 수 없으므로 주행거리 보다 사고건수(운전자 수)를 비교할 경우 1인당 사고 발생률에서 고령자와 비 고령자 간의 별다른 차이가 없고, 오히려 비 고령자의 사고건수 대비 사망률이 높게 나타나고 있어 고령자 예방대책은 근본적인 모순이 있음.
- 개인택시 65세 이상 1인당 사고발생률은 다른 연령대와 비교하여 비슷함에도 불구하고 자격요건 강화 정책은 역차별정책임.

※ 비 고령운전자와 고령자(65세 이상)의 운전자수(사고건수) 대비 사고 및 사망자 발생률

구 분	비 고령운전자	고령운전자 (65세 이상)
운전자 수(a)	120,941명	42,270명
연간주행거리(b)	7,112,381,102km	1,658,736,533km
사고건 수(c)	4,626건	1,639건
사망자 수(d)	69명	20명
운전자수 대비 사고발생률(c/a)	3.82%	3.87%
사고건수대비 사망자발생률(d/c)	1.49%	1.22%
주행거리(백만) 대비 사고건수(c/b)	0.650	0.988
주행거리(일억) 대비 사망자수(d/b)	0.97	1.21

주) 출처 : 교통안전공단('15년 개인택시기준)

※ 사고발생률=사고건수÷운전자수×100, 사망자발생률=사망자수÷사고건수×100

- 최근 10년 동안(2007~2016) 1 사고 당 2명 이상 사망자 사고건수 중 가해건수가 12명으로 불특정 다수를 운송하는 버스업종 및 타 운송업종과 비교 시 현저히 낮음에도 불구하고 택시 자격유지검사 제도 도입 추진은 탁상행정의 표본임.

○ 고령운전자의 자격유지검사 도입은 개인택시 재산권 말살과 정부의 노령자 고용 대책에 역행

- 우리나라는 60세 이상 노년층의 취업자 수가 20대를 앞지르고 있다는 보도와 100세 시대를 추구하는 현실에서 단순히 나이만으로 자격요건을 강화하여 승무자격을 박탈하는 것은 노년층의 생존권과 직업선택의 자유를 박탈하는 결과를 초래하여 심각한 사회문제가 발생
- ※ 헌법 제34조제4항인 “국가는 노인과 청소년의 복지 향상을 위한 정책을 실시 할 의무를 진다.”
- 여객자동차운수사업법 시행규칙제49조제3항제3호에 의한 버스업종의 자격유지검사제도 도입 취지는 버스는 승객의 선택권이 없고 불특정 다수를 운송하는 대중교통의 특성을 감안한 검사제도임에도 승객의 탑승 선택권이 있는 택시업종에 도입하는 것은 심각한 역차별 정책이며, 불합격 시 승무금지가 되어 운송수단이 감소하여 승객 불편을 가중하는 효과 초래
- 개인택시를 하고자하는 일부 정년 퇴직자는 연령이 60대 이후가 대부분이며, 우리나라 고령사회의 현실을 감안할 때 지나친 규제에 해당하고 자영업자인 개인택시 업계에 노령운전자의 자격유지검사도입은 고령자 고용 대책에 역행
- 개인택시사업자들의 재산권에 막대한 침해를 주고 탁상논리에 의한 부적격자 승무금지는 개인택시 재산권 말살을 기도하는 정책임.
- 노년층도 개별적으로 운동 등 체력관리를 하므로 단순히 나이에 따른 자격을 강화하는 것은 노년층의 경제(생계유지)활동을 위축시키는 역차별이며, 획일적인 운전정밀검사 강화는 행정적 편의를 위한 탁상행정으로 교통안전 소기의 성과를 거둘 수 없음.

○ LPG 가격폭등, 국내경제 악화 등으로 열악한 택시운송여건으로 법인(서울)의 경우 40~50%가 차고지에서 휴차하고 있는 상황에서 노년층(계약직)에 대한 단순 자격 강화는 심각한 택시기사 부족현상은 물론 오랜 경험과 경륜을 사장시키는 것임.

○ 택시운전자의 고령운전자에 대한 명확한 근거 없이 택시 고령자를 65세 이상으로 규정하는 것은 새로운 규제에 해당 함.

- 현행 택시운전자의 자격요건은 20세 이상으로 규정하고 있고, 고령운전자에 대한 명확한 근거가 없는 현실에서 65세 이상을 고령운전자로 규정하고 자격유지 검사 제도를 도입하는 것은 새로운 규제에 해당 함.

○ 현행 자격유지 검사제도는 부적격자에 대한 특별대책이 없어 불합격 판정 시 개인택시의 경우 개인택시 사업을 포기해야 하는 심각한 사태 발생.

- 현행 자격유지검사제도는 불합격 판정 시 14일 이후 재검을 받도록 규정하고 있어 계속 탈락 할 경우 합격 판정을 받을 때까지 제한 없이 응시가능 하나,
- 입법예고대로 시행할 경우 재 수검에 따른 비용(1인 당 2만원)이 증가하고, 탈락 기간 동안 승무하지 못하여 개인택시는 자격요건 부적격자로 사업을 할 수 없어 휴업 신청을 하던지 사업경영 악화로 사업을 포기해야 하는 심각한 사태가 발생함.
- 노령운전자는 컴퓨터의 시뮬레이션에 제대로 대응하지 못하여 경험과 연륜에 따른



도로교통공단 도로교통안전 종합 전문공공기관 | 교통기술 연구 개발, 운전면허시험 관리, 교통안전 교육 및 홍보, 라디오(TBN) 교통안전방송, 도로교통환경 개선 등 도로교통안전 전반을 아우르는 사업 및 활동을 전개하고 선진 교통문화의 정착을 위해 노력하고 있습니다.

운전능력을 측정하기 어려운 문제점이 있어 가혹한 규제임.
 - 또한 검사기관의 컴퓨터 시뮬레이션 난이도 조정만으로 탈락률이 크게 다르게 나타날 수 있어 다년간 무사고운전경력을 보유한 개인택시사업자에게는 맞지 아니한 정책으로 절대 수용할 수 없음.

◆ 연합회 의견

[제1안] 택시 자격유지검사제도 도입 즉시 철회

○ 사고야기자 등이 대상이 아닌 연령에 의한 획일적 자격강화는 상기와 같은 문제점이 있으므로, 우리업계 절박한 심정이 반영되지 아니할 경우 전국의 16만 개인택시사업자는 정부정책에 대한 불신과 원망으로 사회적인 문제가 발생할 우려가 크고 정부의 자격유지검사제도 확대정책은 택시 고령운전자의 승무자격을 박탈함으로써 심각한 경제적 불이익을 줄 수 있고, 생계형 택시운수종사자의 인권을 유린하는 전 세계적으로도 전례 없는 자격유지검사제도 도입 즉시 철회

[제2안] 개인택시 자격유지검사제도를 업계 자율적으로 시행 하도록 시·도개인택시 조합에 위탁

○ 택시 자격유지검사제도를 도입하려는 국토교통부의 취지를 절대 다수의 개인택시사업자는 전혀 이해하지 못하고 있는 실정이고, 노령운전자의 연령분포가 각기 상이하고, 사고통계가 조사기관마다 다르게 나타나 신뢰에 문제가 많음.
 ○ 국가에서 시행하려는 자격유지검사제도는 택시사업에 대한 중복된 규제로서 극심한 업계 저항이 예견되므로 시·도조합에 위탁하여 일정기간(5)년 동안 자율적으로 자격유지검사제도를 시행하도록 유보하여 자발적인 사고 감소와 자정 노력을 엄격히 시행하고 그 결과를 바탕으로 자격유지검사제도 시행여부를 판단해야 할 것으로 다음과 같이 건의함.
 - 택시 자격유지검사제도는 5년 동안 업계자율 검사제도 도입
 - 자격유지검사제도와 관련한 장비의 설치·운영에 소요되는 비용 일체에 대하여 정부 지원

■ 연합회는 택시 자격유지검사제도 도입에 대하여 국회, 정부 등과 간담회, 면담 등을 통하여 업계의 의견을 강력히 전달하는 등 다각적으로 국회의원, 국토교통부에 강력히 건의하였으며, 그 추진사항은 다음과 같다.

일 정	주 관	주 요 내 용
2017.1.13	연합회	• 연합회 및 시·도조합과 국토교통부 간담회 - 자격유지 검사제도 도입 반대
2017.2.3	연합회	• 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정안에 대한 시·도조합 의견조회
2017.2.9	연합회	• 더불어민주당 추미애 당대표와 간담회 - 안민석·최인호·전현희의원 등 참석 - 자격유지 검사제도 도입 반대 - 택시 T·F 팀 구성 약속
2017.2.13	연합회 서울 경기	• 이우현·함진규·윤후덕·조정식·민홍철·김성태의원 등 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.13	전남	• 전남조합 이사장 등 국민의당 운영일 의원 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.13	경남	• 더불어민주당 민홍철의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.15	연합회	• 연합회 회장단과 국토교통부 2차관 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.17 ~3.17	서울	• 국토교통부 청사 반대시위 매일 10~13명 참석 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.17	전북	• 국민의당 정동영의원 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.18	전북	• 국민의당 김관영의원 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.20	인천	• 바른정당 이학재의원, 더불어민주당 윤관석의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.20	경남	• 자유한국당 윤영석의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.23	연합회	• 연합회장, 광주·전남이사장 등 국민의당 주승용 원내대표, 운영일의원 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.23	연합회	• 바른정당 유승민의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입반대

일 정	주 관	주 요 내 용
2017.2.24	경북	• 자유한국당 김광림의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.24	부산	• 최인호의원에게 탄원서건의 - 자격유지검사제도 도입반대 - 조합원 8,000명 서명 탄원서
2017.2.25 ~2.26	전북	• 국민의당 김광수의원, 더불어민주당 안호영의원 면담 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.2.28	연합회	• 자유한국당 유기준·김정훈의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.3.3	강원	• 바른정당 황영철의원 면담 - 자격유지검사제도 도입반대 - 강원이사장, 춘천·홍천·철원·양구·인제·화천지부장 등
2017.3.8	연합회	• 국토교통위원회 조정식위원장, 전현희의원, 안호영의원에게 건의 - 연합회장, 서울·인천·경기이사장 참석 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.3.13	연합회	• 국토교통위원회 조정식 위원장과 국토교통부 신교통개발과장 간담회 - 연합회 전무이사 등 참석 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.3.14	연합회	• 국토교통부 종합정책관과 간담회 - 연합회장, 인천·광주·경기·충북조합이사장 등 - 자격유지검사제도 도입반대
2017.3.17	연합회	• 국토교통부 항의방문 - 연합회장, 서울·부산·대구·울산·경기·충북·전북·경북 조합이사장 등 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.3.20	연합회	• 국토교통부 항의방문 - 연합회장, 인천·경기·강원·충북·충남·전북·전남조합 이사장 등 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.3.22	연합회	• 자유한국당 문진국의원, 더불어민주당 전현희의원 최영찬부국장, 김우철 전무위원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.3.30	강원	• 바른정당 권성동의원 면담 예정 - 강원조합이사장, 지부장 등 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.4	연합회	• 더불어민주당 전현희의원에게 건의 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.5	연합회	• 택시 자격유지검사제도 도입 철회 결의대회 집회신고 - 서울역 광장 : 2017. 5. 2 - 자격유지검사제도 도입철회
2017.4.5	전북	• 더불어민주당 안호영의원 면담 - 전북조합이사장, 지부장 등 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.13~14 4.17~19	연합회	• 국토교통위원회 및 법안심사소위원회 건의 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.20	연합회	• 국민의당 주승용의원 면담 - 연합회 회장단, 전남조합이사장 등 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.24	연합회	• 자유한국당 윤한홍의원 면담 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.26	전북	• 바른정당 정운천의원 면담 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보
2017.4.27	연합회	• 교통신문 광고 게재 개인택시 말살하는 고령운전자 자격유지제 도입 즉각 철회!!
2017.5.1	연합회	• 자유한국당 정책위의장과 간담회 - 연합회장, 서울·인천·경기·강원·충북·충남·전북·전남·경북 이사장, 연합회 전무이사 등 - 자격유지검사제도 도입철회, 유보

■ 연합회를 비롯한 시·도조합은 택시 자격유지검사제도 도입 철회와 관련하여 국토교통부에서 집회를 하였으며, 그 추진사항은 다음과 같다.

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

◎ 자격유지검사 집회실시 현황

조합	집회 일정	장소	참여인원	1일 참여인원
서울	2017.2.21.~3.17(18일간)	국토부 세종청사 정문 앞	218명	10~15명
	2017.3.20.~22(3일간)			
부산	2017.3.17	국토부 세종청사	40명	40명
대구	2017.3.14.~3.17	임원 및 대의원	60명	15명
인천	2017.3.14	임원들 국토부 방문	15명	15명
광주	2017.3.14. 7~12시	국토부 세종청사	약 30명	약 30명
울산	2017.3.17	국토부 세종청사	27명	27명
경기	2017.3.17	국토부 세종청사	160명	40명
강원	2017.3.9/14/16/17	국토부 세종청사	8명	8명
충북	2017.3.9~21 (토,일 제외)	국토부 세종청사	350명	80명
충남	2017.3.20	국토부 세종청사	16명	16명
전북	2017.03.14	국토부 세종청사	15명	15명
	2017.3.20	국토부 세종청사	39명	39명
전남	2017.3.20	국토부 세종청사	4명	4명
경북	2017.3.8. 11시	영천시교육문화센터	150여명	150여명
	2017.3.17	국토부 세종청사	20명	20명

■ 국토교통부는 지난 2. 3 여객자동차운수사업법시행규칙 일부개정안 내용 중 “만 65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 도입”은 교통사고 발생 등 사회적 우려에 대응하고자 택시종사자 자격유지검사를 도입한다고 입법예고 하였다. 입법예고안에 대하여 수 십 차례에 걸쳐 강력히 연합회는 반대의견을 제시 하였음에도 불구하고 도입을 강행할 계획이다. 이에 입법예고대로 시행될 경우 교통사고 예방보다는 개인택시 재산권 말살과 정부의 노령자 고용대책에 역행, 노령운전자에 대한 가혹한 규제정책, 불합격자에 대한 특단의 대책이 없어 개인택시사업을 포기해야 하는 심각한 사태가 발생 할 것이 예견되어 연합회는 제19대 대통령 후보(더불어민주당, 자유한국당, 국민의당, 바른정당, 정의당)에게 탄원서를 송부하여 우리 업계의견을 전달하였다.

◎ 탄원서

국가안보 위협과 국내외 어려운 여건 가운데 민생과 민심을 헤아리는 제19대 대통령 선거에 총력을 다 하시는 대통령 후보님께 개인택시업계에 지대한 관심을 가져주신데 대하여 깊은 감사를 드립니다.

지난 2월 3일 국토교통부는 노령택시 운전자에 대하여 교통사고 예방이라는 미명하에 국토교통부 부령(여객자동차운수사업법시행규칙)으로 자격요건을 강화하는 65세 이상은 “3년마다”, 70세 이상은 “매년”받도록 하는 택시자격유지 검사제도 도입을 입법예고 하였던 바, 우리업계의 수 십 차례에 걸친 강력한 반대 의견제시에도 불구하고 택시업계와 소통 단절로 업계의견을 도외시하고 정부의 입장만을 고수하여 조만간에 시행을 강력 추진할 것으로 알고 있습니다.

전국에 16만 개인택시는 65세 이상 노령운전자가 전국에 29%에 해당하여 약 4만명에 이르는 상당수 개인택시가 대상자입니다. 버스의 불합격률(5%)을 적용할 경우 개인택시 약 2,000여 명이 승무금지 대상에 포함되어 생존권 위협은 물론 헌법 제15조인 직업선택의 자유를 포기해야하는 심각한 사회문제가 발생 될 것이 자명합니다.

국토교통부는 고령운전자 교통사고 자료를 지나치게 확대해석 하여 강압적으로 시행하려는 자격유지검사제도 도입에 대하여 개인택시업계는 수용할 수 없는 입장입니다. 개인택시 교통사고 발생률에서 고령자와 비 고령자 간에 별다른 차이가 없고, 오히려 비 고령자의 사고건수 대비 사망률이 높게 나타나고 있으며, 1 사고당 2명 이상 사망자 사고건수 중 가해건수가 10년 동안(2007~2016)에 12명으로 불특정 다수를 운송하는 버스업종 및 타 운송업종과 비교 시 현저히 낮음에도 불구하고 택시 자격유지 검사제도 도입 추진은 탁상행정의 표본입니다.

자격유지검사제도 도입은 헌법 제34조제4항인 “국가는 노인과 청소년의 복지 향상을 위한 정책을 실시 할 의무를 진다.”라는 노령자 복지향상 대책에 역행하는 나쁜 정책입니다. 단순히 나이만으로 시행 할 경우 약 4만 명이 3년 마다 지불해야하는 자격유지검사 비용(80,000 만원)과 불합격 시 재시험에 따른 비용(4,000 만원, 1인당 20,000), 더불어 승무자격의 박탈에 따른 영업수익 감소는 막대하며, 이는 노년층의 생존권위협과 헌법의 직업선택의 자유를 박탈하는 결과를 초래하여 심각한 사회문제가 발생 할 것으로 예상 됩니다.

현행 버스업종의 자격유지검사제도 도입 취지는 수십 명을 운송하는 교통수단과 수명을 운송하는 택시 교통수단을 고려하지 아니하여 형평성에 문제가 있습니다. 자격유지검사제도 시행으로 교통사고가 현저히 감소하거나 안전운행에 커다란 영향을 주

는 획기적인 제도가 아님에도 택시업종에 도입하는 것은 정책에 형평성을 무시하고, 심각한 역차별 정책이며, 불합격 시 승무금지가 되어 운송수단이 감소함은 물론 승객 불편을 가중하는 효과를 초래 합니다.

개인택시는 자영업자로 연령제한이 없는 등 타 업종과 성격이 다르며, 개인택시에 종사하려는 대부분은 제2의 인생을 국가나 사회에 기여하고 생계유지도 보존하기 위하여 택시의 공공적인 업무를 수행하려는 자긍심이 확고합니다. 우리나라 고령사회의 현실을 감안할 때 자격유지제도 도입은 지나친 규제에 해당하고 영세업자인 개인택시 업계 노령운전자의 자격요건 강화는 고령자 고용 대책에 역행하고 노령운전자를 폄하하는 대표적인 사례입니다.

개인택시사업자들의 재산권에 막대한 침해, 행복추구권 침해, 직업선택권 박탈 효과가 발생하는 탁상논리에 의한 구시대 제도입니다. 개인택시 재산권 말살을 기도하는 정책으로 노년층도 개별적으로 운동 등 체력관리를 하므로 단순히 나이에 따른 자격을 강화하는 것은 노년층의 경제(생계유지)활동을 위축시키는 역차별이며, 획일적인 운전정밀검사 강화는 행정적 편의를 위한 탁상행정으로 교통사고 감소의 대책에도 소기의 성과를 거둘 수 없습니다.

택시운전자의 고령운전자에 대한 명확한 근거 없이 택시 고령자를 65세 이상으로 규정하는 것은 새로운 규제에 해당 합니다. 현행 택시운전자의 자격요건은 20세 이상으로 규정하고 있고, 고령운전자에 대한 명확한 근거가 없는 규제로 우리업계는 절대 수용할 수 없습니다.

현행 자격유지 검사제도는 부적격자에 대한 특별대책이 없어 불합격 판정 시 개인택시의 경우 개인택시 사업을 포기해야 하는 심각한 사태가 발생하고 불합격 판정 시 14일 이후 재검을 받도록 규정하고 있습니다. 만약 계속 탈락 할 경우 합격 판정을 받을 때까지 제한 없이 응시가능 하다고 하나 입법예고대로 시행할 경우 재 수검에 따른 비용(1인 당 2 만원)이 증가하고, 탈락 기간 동안 승무하지 못하여 개인택시는 자격요건 부적격자로 사업을 할 수 없어 휴업 신청을 하던지 사업경영 악화로 사업을 포기해야 하는 심각한 사태가 발생 합니다.

자격유지검사제도는 신규검사와 검사항목이 동일하여 다년간 무사고 운전경력자인 개인택시에 대하여 경험과 연륜에 따른 운전능력을 측정하기 어려운 문제점과 컴퓨터 시뮬레이션에 대한 거부감이 있음을 감안하지 아니한 가혹한 규제 입니다. 또한 검사기관의 컴퓨터 시뮬레이션 난이도 조정만으로 탈락률이 크게 다르게 나타날 수 있어 다년간 무사고운전경력을 보유한 개인택시사업자에게는 맞지 않는 정책입니다.

언론보도를 통한 여론몰이 식 정부 정책도입은 당사자인 개인택시에게는 불합리한 제도가 될 수 있고, 자격유지 검사제도의 도입 필요성과 검토기간을 거치지 아니한 정책은 개인택시사업자의 반발과 원성만 증가합니다.

이에 전국의 16만 개인택시의 생존권 사수와 생업권 보호를 위하여 “택시자격유지 검사제도 도입”이 철회 될 수 있도록 관련 부처에 강력히 조치하여 줄 것을 간곡히 탄원 드립니다. 향후에도 대통령 후보님의 건승과 행운이 지속되기를 다시 한 번 기원 합니다.

2017. 04. 20.

2 여객자동차운수사업법 일부개정법률(안) 적극대응 (전통시장 셔틀버스 운행 허용 반대)

■ 현행 「여객자동차 운수사업법」은 자가용자동차의 노선운행을 금지하면서 학교, 학원, 유치원 등에 대해서만 제한적으로 허용하고 있음에 따라 서영교 의원이 대표발의한 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」은 전통시장 이용자의 편의를 위해 전통시장의 셔틀버스 운영을 허용하는 것을 주요골자로 하고 있다. 그러나 과거 백화점 등 대형 유통업체의 셔틀버스 운행으로 택시·버스 등 여객운송사업의 운송수요가 크게 감소하여 심각한 경영위기를 맞았던 바 있을 뿐만 아니라 골목상권의 붕괴로 지역 소상공인의 생존권을 위협했던 사례를 볼 때 이는 그 입법취지와 달리 심각한 사회문제를 야기할 위험이 있음이 명백하기에 국회 교통법안심사소위원회(9인) 및 전문위원회에 택시노·사 4단체 공동명의로 전통시장 셔틀버스 운행 허용에 대한 반대의견을 건의(2017. 1. 13)하였다.

◎ 전통시장 셔틀버스 운행 허용에 대한 의견

- ◆ 개정안 주요골자 (서영교 의원 대표발의안)
 - 전통시장 이용자를 위한 셔틀버스의 운행 허용 (여객자동차 운수사업법 제82조 제1항 제1호)

현행 자가용자동차 노선운행 허용 범위

- ※ 여객자동차 운수사업법 제82조
 - 학교, 학원, 유치원, 어린이집, 호텔, 교육·문화·예술·체육시설, 종교시설, 금융기관 또는 병원
 - 대중교통수단이 없는 지역 등 특별자치도지사, 시장, 군수, 구청장의 허가를 받은 경우

◆ 관련 법률안 입법 사례

- 2012.11.1. 동일한 내용의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 서용교 의원이 대표발의
- 경쟁 유통업체 및 여객운송업체 등과의 갈등 유발 및 운송질서 저해 등의 문제를 이유로 계류 ⇒ 입기 만료 폐기

◆ 과거 유사 사례

- 백화점 등 대형 유통업체의 셔틀버스 운행에 따라 운송질서 문란을 초래함에 따라 2000년 자가용자동차의 노선운행 금지 입법 (2000.12.29., 여객자동차 운수사업법)
- 백화점 업계의 헌법소원을 헌법재판소에서 기각 (2001.6.28.)

◆ 문제점

- 과거 백화점 등 대형 유통업체에서 셔틀버스를 운행할 당시 1일 약 100만명 이상을 수송하면서 그 중 약 49%의 승객이 유통업체 이용 외 다른 목적의 승객이었던 것으로 파악

백화점 등 대형 유통업체 셔틀버스 운행제한 경위

- 1997년 이후 백화점 등 대형 유통업체 셔틀버스 급속 증가

년도	셔틀버스 운행 업체	운행대수	운행노선	1일 운행회수	1일 수송인원
1999	195	1,982	1,494	14,981	524천명
2000	230	2,507	1,769	18,480	1,007천명

- 2000. 10. 17 백화점 등 셔틀버스 운행금지 법안 의원입법 발의
- 2000. 12. 29 셔틀버스 운행금지 여객자동차 운수사업법 개정 공포
- 2001. 2. 26 백화점협회 헌법소원 청구
- 2001. 6. 28 백화점협회의 헌법소원 기각 결정

- 이로 인해 택시·버스 등 여객운송업체의 수요감소로 경영난이 심화되었을 뿐만 아니라, 슈퍼마켓 등 소상공인의 영업저하로 지역경제 침체 유발
- 전국 약 1,500여 개 이상의 전통시장에서 셔틀버스를 운행할 경우 과거 백화점 등 대형 유통업체의 셔틀버스 운행과 비교할 때 택시·버스 등 여객운송업체의 수요잠식 등 부작용이 더 클 것이 자명
- 셔틀버스의 운행으로 인한 여객운송업체의 경영난 악화는 결국 공공교통수단의 운행축소 또는 운행중단으로 이어져 국민의 교통편의 저하 초래
- 택시·버스 등은 엄격한 면허조건을 충족하고 각종 규제를 준수하여야 하나 자가용 자동차의 경우 아무런 규제 없이 영리기업의 영업이익 증대를 목적으로 운행하여 셔틀버스 이용승객의 안전 뿐만 아니라 시민의 안전을 보장할 수 없음
- 전통시장 외 골목상권 소상공인들의 영업저하로 생존권 문제 야기 등 사회적 문제 발생 불가피하며, 셔틀버스 운행이 금지되어 있는 백화점, 대형마트 등 상업시설의 셔틀버스 운행 허용 요구가 이어질 경우 사회적 문제 증폭

◆ 건의사항

- 전통시장의 셔틀버스 운행은 전통시장 활성화의 목적과 달리 여객운송업체 및 골목 소상공인의 생존권을 위협할 뿐만 아니라, 대형 유통업체의 셔틀버스 운행 허용 요구 등을 야기할 것이 자명
- 따라서 자가용 자동차의 노선운행 허용은 현행 법률 범위 내에서 제한적 허용 유지

3 개발제한구역 택시 차고지 내 자동차종합정비업 설치 허용 건의

■ 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령」 [별표1]에 따라 택시운송사업에 제공되는 「택시공영차고지」의 설치권한을 지금까지는 시·도지사 또는 시장·군수 및 구청장에게만 제한적으로 허용하고 있으나, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 개정(2017. 3. 21)으로 「여객자동차운수사업법」에 따른 조합 또는 연합회도 「택시공영차고지」를 설치·임차할 수 있도록 법적 근거가 마련되었다. 현재 개발제한구역 내 차고지 부대시설로 사무실 및 영업소, 차고설비, 차고부대시설, 충전소, 휴게실 및 대기

실만 허용하고 정작 택시운행에 필요한 자동차 정비시설은 제외하고 있어 택시운수종사자의 처우개선과 편의성 향상을 위해 「자동차 종합정비업」 설치·운영을 허용하여 줄 것을 아래와 같이 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령」 일부개정(안)을 국토교통부에 건의(2017. 04. 10) 하였다.

◎ 개발제한구역 택시 차고지 내 자동차종합정비업 설치허용 건의

◆ 현 황

- 현재 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령」 [별표1] 제3호 머목에 따르면, 개발제한구역에서 지자체의 장만이 택시공영차고지와 그 부대시설 설치가 가능하도록 허용하고 있음.
- ※ 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제5호에 의거 「택시공영차고지」라 함은 택시운송사업에 제공되는 차고지로서 시·도지사 또는 시장·군수 또는 구청장이 설치하는 것을 말함.
- 최근 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」이 개정(2017. 3. 21)됨에 따라 「택시공영차고지」에 대하여 조합 또는 연합회가 설치·임차할 수 있도록 허용되었음.
- ※ 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제6호에 「택시공영차고지」 정의에 조합 및 연합회 포함.
- 이에 지자체가 재정 및 사업추진의지 부족 등의 이유로 차고지 확보의 어려움을 겪고 있는 상황에서 설치 주체가 조합과 연합회로 확대됨에 따라 타개할 수 있는 기틀이 마련됨.

◆ 문제점

- 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령」 [별표1]에 의거 「택시공영차고지」 및 그 부대시설로 자동차종합정비업 설치를 허용하고 있지 않아 차량정비 및 기타 수리는 차고지와 떨어진 정비소를 이용할 수밖에 없는 비효율적인 상황

◆ 개선건의

- 개발제한구역 내 택시(공영 또는 공동) 차고'를 이용하는 택시운전자의 처우개선 및 복지향상을 도모하기 위하여 부대시설에 자동차종합정비업 설치·운영 허용
- 택시차고지 입지가 개발제한구역에 입지하는 만큼 규모(4,500제곱미터 이내) 제한하고 안전문제 해소를 위한 방화벽 설치 조건
- 개발제한구역 내 차고지 및 자동차 정비소 설치를 허용하면 택시업체의 영업비용 절감으로 택시종사자에 대한 열악한 근무환경 개선 효과
- 현 정부가 추진 중인 규제완화(개발제한구역 해제) 정책에도 부합

■ 개발제한구역의 지정 및 관리에 관한특별조치법 시행령 [별표1] 개정(안)

현 황	개정안
1. ~ 2. (생략)	1. ~ 2. (현행과 같음)
3. 가 ~ 러 (생략)	3. 가 ~ 러 (현행과 같음)
머. 택시공영차고지 및 그 부대시설	머. 택시차고지 및 그 부대시설
가) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 택시공영차고지만 해당한다.	가) ----- 제2조제5호·제6호에 따른 차고지만 해당한다.
나) 부대시설은 사무실 및 영업소, 차고설비, 차고부대시설, 충전소, 휴게실 및 대기실만 해당한다.	나) ----- 「자동차관리법시행령」 제12조제1항제1호에 따른 자동차 종합정비업, 충전소, 휴게실 및 대기실만 해당한다.
다) (생략)	다) (현행과 같음)

인터넷 <http://www.개인택시.org> 으로도 기사확인 가능합니다.



공제경쟁력을 말하다

전국개인택시공제조합 경쟁력 향상을 위한 다양한 교육과정 마련

공제조합 조합원들에게 최상의 공제 서비스를 제공하고 손해보험사 및 타 공제조합과의 경쟁에서 뒤쳐지지 않는 실력과 전문성을 겸비하기 위하여 2017년 한해에도 우리 개인택시공제조합은 다양한 교육과정을 운영하고 있다.

특히 우리 공제조합은 직원의 보직과 경력 등을 고려하여 교육과정을 세부적으로 초급, 중급, 고급의 단계로 나누고 직원의 수준에 맞는 맞춤형 교육을 진행하고 있으며, 공정하고 정확한 공제금 산출 및 신속한 공제서비스 제공을 위하여 보상 담당 직원의 업무능력 향상에 중점을 두고 교육과정을 운영하고 있다.

을 틈틈히 하는데 중점을 두고 있으며, 대물보상중급과정의 경우 실습 위주로 교육을 편성하여 자동차의 구조 및 정비이론을 보다 심층적으로 터득하여 실제 보상업무에 접목할 수 있도록 교육을 진행하고 있다.

이 외에도 우리 개인택시공제조합은 우리 조합원들의 소중한 분담금이 헛되이 쓰이지 않고, 정확한 공제서비스를 통하여 공제조합이 가진 사회보장적 기능을 충실히 수행하기 위하여 외제차 손해사정 과정, 보험사기 예방과정 등 보상업무 직원들을 위해 보다 다양한 교육과정을 운영하기 위하여 준비중이다.



▲ 개인택시공제조합은 조합원들에게 최상의 공제 서비스를 제공하기 위해 다양한 교육과정을 운영 중에 있다.

직원 보직, 경력 고려한 맞춤형 교육 준비 개개인 역량을 끌어올리는 교육 진행

우선 대인보상 담당 직원들은 대인보상실무과정 교육을 시작으로 대인보상에 필요한 이론, 법률, 손해사정이론 등을 전문적으로 습득하고 있으며, 이후 의료연수 과정을 통하여 대인 보상 업무에 필요한 의료지식을 단계별로 습득하고 있다.

의료연수과정은 직원의 업무경력 등을 고려하여 초급, 중급, 특과 등으로 구성되어 있으며, 초급의 경우 배상의학 부분에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 정형외과, 신경외과 등을 집중교육 하고 있다. 중급의 경우 심화과정으로 정신과, 치과, 안과 등으로 구성되어 교육을 진행하고 있다.

이 외에도 의료연수특별과정 등을 별도로 편성하여 후유장애등급 판정, 배상의학계 최신 이슈에 관하여 직원들에게 주기적으로 교육을 실시하고 있다.

대물보상직원들은 기초이론 교육 후 대물보상초급과정, 대물보상중급과정 등의 순서로 교육을 이수하고 있다. 대물보상초급과정은 정확한 손해사정을 위한 이론교육과 보상 사례별 대처 방안 등을 집중 교육하여 직원들의 업무기초능력

우리 개인택시공제조합은 보상 업무 외 타보직 업무를 수행하고 있는 직원들을 위한 교육도 충실히 진행하고 있다. 조합원들이 납입하는 분담금의 정확한 산정과 공제가 입 및 유지 등에 착오가 없도록, 할인·할증 및 계약업무를 담당하고 있는 직원들에게는 계약업무실무 과정을 초급, 중급으로 구성하여 교육을 실시하고 있으며 구상·소송실무 과정, 공제회계과정 등을 개설하여 관련 업무 담당자들의 업무능력 향상에도 주력하고 있다.

한 조직의 발전과 경쟁력은 그 조직을 구성하는 직원 개개인의 역량 하나하나와 연계되어 있다.

이러한 점을 인식하고 우리 공제조합은 직원 개개인의 역량을 최대한 끌어올리고 전문성을 갖출 수 있도록 다양한 교육과정을 준비하며 운영하고 있다.

올 2017년 한해도 공제조합이 준비한 일련의 교육과정들이 직원 개개인이 발전하고 우리 공제조합이 발전하며 더욱 나아가 개인택시업계가 더욱 발전할 수 있는 원동력이 되길 바라며, 공제조합의 교육을 계획하고 이수하는 모든 직원들에게 응원의 박수를 보내본다.

품질은 프리미엄, 가격은 일반세제

소낙스 자동세차세제

멋쟁이 개인택시, 독일 65년 전통
소낙스 프리미엄 자동세차 세제와 함께 하세요!



SONAX

Brilliant Dryer PLUS
소낙스 드라이 왁스 X2 (자동세차 전용 드라이 왁스)

독일 65년 전통 소낙스를 검색하세요!

NAVER 소낙스 프리미엄 자동세차 검색

www.sonaxcarwash.co.kr

개인택시 충전소 세제 문의는 010-8759-4181

‘봄철 사고예방 캠페인’ 시행

3월부터 사고예방 길거리 캠페인 시행

사고 주의 영상 자체 제작해 경각심 고취 노력도



▲ 전국개인택시공제조합 직원들이 거리에서 사고예방거리캠페인을 진행하고 있다.

전국개인택시공제조합에서는 매년 사고예방 캠페인을 시행하고 있으며 특히, 2017년 3월부터 시도지부에서는 봄철 사고예방을 위하여 사고예방 거리 캠페인을 시행하고 있다.

사고 이후 조치에만 머물지 않고 사고를 근본적으로 막아보자는 취지로 매월 사고예방캠페인을 하고 있으며 특히, 봄철 행락객들이 많아지면서 교통사고가 증가하는 시점에 맞춰 사고 중심지역을 기점으로 거리로 나와 거리 캠페인을 하고 있다.

특정지부에서는 한발 더 나아가 사고영상을 자체제작하여 공제조합사무실 및 사업조합사무실 등에 사고 경각심 고취 차원으로 사고 주의 영상을 지



▲ 사고예방 영상 교육자료 장면.

속적으로 노출시켜 사고예방을 하고 있다.

공제조합은 2017년에도 지속적으로 사고예방 캠페인을 실시하여 사고 없는 개인택시, 친절하고 편한 개인택시, 승객에게 신뢰받고 안전한 개인택시가 되도록 지속적으로 최선을 노력을 다할 것이다.

조합원 기고

우리의 권리 당당히 요구해야!

회장님! 안녕하십니까. 수고 많으십니다. 요번 연락드렸던 제주 개인택시 조흥삼입니다.

이제 우리 개인택시도 뭔가 달라져야 할 것 같아 간략하게 서신보냅니다.

그동안 제가 한일이 조합발전에 얼마나 도움이 되는지 모르지만 제 나름대로 최선을 다 했다고 생각합니다.

하지만 그 노력에 비해 우리 개인택시는 별로 나아진 것이 없는 것 같습니다.

그 예로 택시발전법이란 것을 만들어 놓고도 지켜지지도 않고 도대체 뭐가 어떻게 돌아가는 것인지 전혀 알 수가 없습니다. 택시 요금은 4년이 다 되도록 제자리에 있고 택시 감차 또한 선심성에 그치고 있습니다.

우리 택시 조합이 무능해서인지 아니면 단합이 안되어서 그런 것인지 도저히 알 수가 없습니다.

그래서 이번 대통령선거가 끝나면 우리는 우리의 권리를 반드시 요구해야 할 것입니다.

그리고 또 한 가지는 우리 조합차원의 기득권층이 형성되었는 것 같습니다. 왜 우리는 누가 누구를 위해서 싸워야 하는지 모르는 것 같습니다.

이제부터라도 우리의 모습이 달라져야 할 것입니다.

이번 기회에 우리조합 또한 개혁의 바람이 불었으면 합니다.

왜? 우리는 전국 거대조합이 있는데 정부에 바른말을 못하고 숨 죽이면서 살아야 합니까!

이번 대통령이 누가 될지라도 우리의 권리와 요구조건을 반드시 따져 물어야 할 것입니다.

그래야 우리 조합원 삶도 나아질 것이며 생활도 보장받을 수 있을 것입니다.

우리 택시업계는 하루살이 인생이면 만족하십니까?

우리도 국가에서 떳떳하게 국가 자격을 갖추고 영업을 하고 있으며 어엿한 하나의 기업이 될 수 있습니다.

그런데 왜 우리가 이렇게 힘들게 살아 가야만 하는지 저는 도저히 이해를 할 수가 없습니다.

무엇이 분명히 문제는 있는줄 압니다. 그 문제들을 이제는 하나씩 하나씩 우리 모두가 풀어 보려고 노력해 봅시다.

그럼 이것으로 제 서신을 줄일까 합니다. 안녕히 계십시오.



현대차 ‘개인택시 평생고객 프로그램’ 운영

현대자동차 개인택시 6회차 이상 고객에게 평생고객 혜택 제공

개인택시 평생고객 프로그램은 현대자동차 개인택시 6회차 이상고객에게 구매 할인 및 정비 서비스 혜택을 제공하는 우호고객 케어 프로그램입니다.

2017년 개인택시 평생고객 프로그램은 기존보다 혜택을 확대하여 아래와 같이 운영 됩니다.

변경내용

재구매 회차	2016년 운영안	2017년 운영안
혜택	6회	60만원 할인 감사장/고급기념품, 평생고객증 발급
	7회	100만원 할인 감사장/고급 기념품 평생정비 서비스, 평생고객증 발급
	8회 이상	250만원 할인 평생정비 서비스, 평생고객증 발급

※ 기존 7회차 고객의 혜택 → 6회차 고객 혜택으로 변경(감사패+고급 열쇠고리+평생고객증)
 ※ 6회차 이상 고객 : 평생고객증 발급 및 혜택 추가
 ※ 7회차 이상 고객 : 평생정비 서비스 제공

신규 혜택 안내

	평생고객증	평생 정비서비스
혜택	<ul style="list-style-type: none"> · 혜택: 본인/직계가족 자가용 구매 시 3% 할인 혜택 ※ 영업용 구매 6회 이상 회차별 1회 제공 ※ 승용/RV차종 구매 限 (제네시스 브랜드, 소상 제외) 	<ul style="list-style-type: none"> · 소모성 부품공임 및 부품 50% 할인 ※ 현대자동차 직영사업소 기준 ※ 예약필수
	<ul style="list-style-type: none"> · 6회차 고객부터 발급 및 혜택이 주어지며, 7회차 이상 고객도 발급 및 혜택이 동일하게 주어짐 	

우리조합 NEWS

서울개인택시조합 복지법인 출발!

"새로운 미래를 조합원 여러분과 함께 하겠습니다"



▲ (좌)서울개인택시복지법인 마곡 충전소 전경.

11개 서울조합 복지충전소가 서울개인택시조합이 153억원을 출자해 최대주주로서 2017년 4월 1일 (주)서울개인택시복지법인으로 새롭게 출발했다.

복지법인 설립 이유는 복지충전소 이용 조합원에게 더 많은 혜택을 주고자 추진했으며, 추후 조합원 출자를 통해 확보된 투자금은 금융권 부채를 우선 상환해 지법인의 내실을 기하고 충전사업을 통해 얻는 이득금은 투자 조합원에게 사은행사 및 배당금으로 지급하여 조합원이 진정한 주인인 복지법인으로 만들 계획이다.

2005년 조합이 충전사업을 시작해 10년이 지난 지금 서울개인택시 5만 조합원이 LPG충전 사업자로부터 연간 약 300억원의 장려금을 받고 있는데 이는 조합이 LPG충전사업을 영위함으로써 얻어진 결과다.

복지법인에서는 기존의 판매장려금 제도를 그대로 유지한다.

다만, 판매장려금 적립제를 희망하는 조합원에 한해 0당 60원을 적립하고 적립된 판매장려금을 복지법인 주식으로 전환, 매년 사업수익에 따라 배당금을 지급하기로 했다.

소유한 주식은 매년 자산평가를 실시하여 1주당 주식의 가치를 산정하고 사업면허 양도시 양수자 또는 조합에서 매입함에 따라 주식거래의 불편함을 해소한다.

복지법인은 일부 적자로 운영중인 충전소는 빠른 시일내에 임대차 조건을 개선할 것이며, LPG충전사업 외에도 다양한 수익사업을 개발해 이익을 극대화하고 외부감사 실시 및 경영상태를 금융감독원 홈페이지에 공시해 조합원님의 신뢰를 얻기 위해 최선의 노력을 경주할 계획이다.

개인택시 인터넷 복지 매장 티마켓 오픈 Go-Go



우리 연합회 복지사업본부(본부장 오승근)는 인터넷 복지매장 '티마켓'을 개설했다.

조합원들의 복지 증진 일환으로 개설된 복지매장에서는 조합원들이 물건을 구매할 때는 싼 값으로 사고, 조합원이 물건을 팔 때는 비싼 값으로 파는 인터넷 장터로 특히 농촌지역 조합원들이 그 지역 특산품을 장터에 올려놓고 조합원끼리 사고 파는 역할을 할 수 있어 소득 창출에도 효과가 있다.

온라인 주문은 'http://1588-1588.co.kr'이고 전화 주문은 '1588-8537'로 할 수 있다.

이천시 브랜드 행복콜 택시, 편의점 강도 검거

이천시 브랜드 행복콜 택시에서는 지난 1월 19일 이천시 소재 A편의점에서 아르바이트생을 사칭하여 금품을 갈취한 편의점 강도를 이천경찰서와 행복콜센터의 긴밀한 공조 수사를 통하여 사건발생 2시간 만에 범인을 검거하여 이천경찰서에서 감사를 수여받았다.

또한 관내에서 일어나는 각종 사고 사고에 적극 협조하여 치안 활동에도 일익을 담당하고 있으며, 이천경찰서와 업무협약을 통하여 치매노인을 위한 봉사활동 및 청소년범죄 예방 활동에도 적극 참여하고 있다.



▲ 이천시 브랜드 행복콜 택시는 편의점 강도를 검거한 공로로 이천경찰서에서 감사를 수여받았다.

또한 이천시에서 개최되고 있는 이천도 자기 축제, 이천 쌀 축제, 이천 복숭아 축제, 이천 산수유 축제 등의 홍보활동에도 적극 협조하고 있다.

“획일적인 65세이상 자격유지검사제 도입은 노년생존권침해”



서울조합 포함 연합회 시·도조합, 국토부 세종청사 앞에서 연일(2.21~3.20일) '전면철회 릴레이 시위' 개최

우리 연합회는 2월 21일부터 3월 20일까지 한달여간 지속적으로 정부세종청사 국토교통부 앞에서 '택시운수종사자 자격유지검사제 도입'을 반대하는 릴레이 집회를 개최하여 철회를 촉구했다.

“고령 택시운전자 자격유지검사제 도

입에 대해 획일적으로 연령에 따라 적성검사를 강화하는 것은 노년층의 생존권과 직업선택의 자유를 박탈함은 물론 행정 편의주의적 탁상행정예 불과하다”는 것을 강력히 주장했다.

서울조합의 릴레이 집회를 시작으로 경

기, 대구, 광주, 인천, 부산, 전북조합 등이 집회에 동참하여 입법예고 철회를 적극 호소했다.

지난 2월 3일 국토부는 택시운수종사자에 대해 자격유지검사제를 도입하는 내용으로 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부 개정규칙(안)을 입법예고하면서 택시업계의 큰 반발을 일으켰다.

그럼에도 불구하고 국토부에서는 정책토론회를 개최하면서 정작 개인택시 등 택시업계의 입장을 전혀 반영하지 않았고, 입장 반영은 커녕 세미나 개최 자체를 알리지 않고 보도자료도 세미나 개최 후 배포했다. 또한 토론회 관련 내용도 국토부 입장에 맞는 내용만을 인용하여 보도한 것으로 판단된다.

이에 서울조합은 현재 국토부에서 추진 중인 '65세이상 자격유지검사제'는 첫째,

나이만으로 택시 승무자격을 박탈하는 것으로 노년층의 생존권과 경제활동을 위축시킬 것이며, 둘째, 다중을 운송하는 버스운전자와 엄연히 구분되어야 하며, 셋째, 고령자의 사고율(치사율)이 비사업용뿐만 아니라 사업용 차량 중에서도 가장 적은 택시를 대상으로 하는 것은 통계인용의 오류뿐만 아니라 일부 여론만을 의식한 정책추진이라 할 수 있으며, 넷째, 나이에 따른 획일적인 택시제도 도입은 탁상행정의 표본이며, 진정 사고예방에 대한 진지한 고민이 있었는지 의심할 수 밖에 없고, 다섯째, 동 제도 시행에 따른 노후보장 대책이 전무하며, 여섯째, 20~30년 무사고운전자에게는 자격검사를 실시하면서 치매, 정신질환 등 대형사고 위험군에 대한 관리대책이 전혀 없다는 점 등에서 본 입법 예고는 사고예방에 대한 고민의 흔적이 없는 탁상행정의 표본임을 조목조목 비판하면서 전면 철회를 요구했다.



튼튼한

사장님의 첫번째 보험

자영업자 고용보험

사장님도 실업급여, 직업능력개발훈련비

지원혜택을 누릴 수 있습니다.

 **자영업자 고용보험**이 사장님께 힘이 되어 드리겠습니다.

- 50인 미만 근로자를 사용하는 자영업자라면 누구나
- 사업자등록증상 **개업연월일로부터 1년내**에 가입할 수 있습니다.
- 50인 미만 근로자를 사용하는 사업주는 중·소기업 산재보험에도 가입할 수 있습니다.

| 가입문의 | 근로복지공단 1588-0075



고용노동부



근로복지공단
www.kcomwel.or.kr