

전국개인택시-

연합회신문

가을호 | 2017년 10월 23일

발행인 박권수 회장

편집인 오홍열, 이성운

발행처 전국개인택시운송사업조합연합회

편집대행 (주)석유가스신문사

서울시 강남구 역삼로 17길 55

전화 : 02)557-7351~2

팩스 : 02)554-7359

<박권수 연합회장 인사말>

택시 자격유지검사제도 도입 전면조정, 차량구입 부가세 면제기간 3년 연장!!

존경하고 사랑하는 전국의 개인택시사업자 여러분 안녕하십니까? 높고 청명한 하늘 싱그런 단풍내음풍기는 가을입니다.

그러나 한반도의 현재 정세는 북한의 핵 개발과 미사일 발사 시험이 계속되고 있는 불안정한 시기입니다. 택시산업 또한 계속되는 경기 침체 및 대중교통수단의 확충, 환승제도 시행, 자가용의 폭발적 증가, 택시 유사영업행위(자가용유상운송, 대리운전, 렌트카불법여객영업, 콜밴 등)의 영향으로 택시수요는 지속적으로 감소하고 장기적으로 경영난이 심화되어 사업위축을 초래하고 있습니다. 이러한 때에 16만 4천 개인택시 사업자를 대표하는 연합회장으로서의 책임감이 어깨를 무겁게 합니다.

제가 연합회장으로서 업무에 임한지도 벌써 몇 달이 흘렀습니다. 취임 후 최선의 노력을 경주하였으나 작은 성과도 있었지만 아직 해결되지 않은 사안들이 많이 쌓여있습니다. 어디까지나 전국의 개인택시사업자 여러분의 적극적인 성원이 절실히 요구되는 때입니다.

우리연합회는 집권여당인 우원식 원내 대표 및 관련부처와의 간담회를 통해 당면 과제인 택시자격유지검사제도 도입철회, 개인택시 차량구입 부가세 면제기간 및 대

상 확대, 보수교육제도 개선, 유가보조금 계속지급 연장, 펫 택시관련 화물자동차운수사업법 개정 등을 건의하였습니다.

첫째, 택시자격유지검사제도는 현재 국토교통부가 65세 이상의 종사자 교통사고 발생 위험 증가에 따른 사회적 우려에 대응하여 고령 택시종사자에 대한 자격유지검사를 도입하는 내용으로 여객자동차운수사업법 시행규칙 개정 제도 도입이 입법예고(2017. 03. 02.)대로 시행될 경우 교통사고 예방보다는 개인택시 재산권 말살과 정부의 고령자 고용대책 역행, 고령자에 대한 가혹한 규제정책, 불합격자에 대한 특단의 대책이 없어 개인택시를 포기해야 하는 심각한 사태가 발생할 것이 예견됨에 따라 연합회는 시·도조합 의견 조화를 수렴함과 아울러 총회를 거쳐 택시자격유지 65세 이상 검사대상자는 자격유지검사 또는 건강검진보고서 중 선택권을 부여하여 줄 것을 건의하였습니다. 건강검진보고서는 건강검진항목, 비용 등은 종합적으로 검토 후 시행될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

둘째, 개인택시운송사업용으로 구입하는 자동차에 대한 부가세면제 특례적용 기간이 2017. 12. 31. 부로 적용되고 있어 개

인택시사업자의 경제적 여건 개선이 시급한 상황이 전개됨에 따라 개인택시 차량 부가세 면제 일몰기간을 연장하여 줄 것을 관련 부처에 건의 및 의원입법발의(신상진의원 대표발의, 김광림의원 대표발의)한 결과 기획재정부는 2018년 세법개정안 및 조세특례제한법 일부개정법률안 입법예고 등을 거쳐 정부안으로 국회에 제출하였으며, 개인택시운송사업용 공급 자동차에 대한 부가가치세 면세 특례 적용기간을 2017년 12월 31일까지에서 2020년 12월 31일까지로 3년 연장에 대한 세법 개정안을 2017. 08. 02. 발표하였습니다.

셋째, 택시 유가보조금(리터당 197.97원) 지급기한이 2017. 12. 31.부로 종료될 예정임에 따라 택시업계에 대한 유가보조금 지급이 2017. 12. 31. 이후에도 계속 지급될 수 있도록 청와대를 비롯한 정치권 및 관련 부처에 강력 건의하여 연장에 대한 긍정적인 답변을 확약 받은 상태입니다.

존경하고 사랑하는 전국의 개인택시사업자 여러분!

이제 우리는 개인택시업계가 급변하는 시대적 상황을 올바르게 인식하고 국민으로부터 사랑받는 택시가 되기 위하여 연합회의 사업목표는 첫째, 개인택시사업자



의 업권보호를 위한 불합리한 제도개선으로 안정된 사업 환경조성과 둘째, 공제사업조합을 통한 교통사고 예방활동강화 및 서비스 향상으로 국민으로부터 신뢰받을 수 있는 개인택시상을 정립하고 선진국형 택시운송 기반을 구축하여 경영합리화를 추구하는데 혼신의 노력을 다 하겠습니다. 우리업계의 모든 현안문제를 해결하기 위해서는 무엇보다도 전국의 사업자 여러분들의 부단한 노력과 협조가 그 어느 때보다 절대적으로 필요한 실정입니다. 우리 개인택시 업계의 발전을 위해 더 많은 애정과 협조를 당부 드리면서 무궁한 발전과 가정에 행운이 함께 하시기를 기원합니다.

개인택시 사업자를 위한, 신용대출보다 더 우대받는 대출은 없을가?
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

INTERVIEW

안호영 의원(더불어민주당, 전북 완주·진안·무주·장수군)



‘택시문제, 경제논리보다 민생 관점에서 접근해야’

총선서 통학택시·교통오지 천원택시 공약 내걸어
개인택시 위협하는 유사 운송·불법 여객 운송 방관 안돼

Q 개인택시 업계에 상당한 관심을 가지고 계신 것으로 알려져 있다. 실제로도 개인택시 사업자와 관련한 다양한 입법 활동도 하고 계신데 계기가 있는지.

A 저를 국회의원으로 뽑아 주신 지역구의 대부분이 산간 벽지이고 고령의 어르신들이 많이 거주하는 곳이다.(20대 총선에 출마해 국회에 입성한 안호영 의원의 지역구는 전북 완주·진안·무주·장수군이다)

이같은 지역구 특성을 감안해 지난 총선에서 교통복지 증진을 위한 ‘초중고 통학택시’와 ‘교통오지 천원택시’ 등의 제도 실현을 공약으로 내걸면서 자연스럽게 택시 업계에 관심을 가지게 됐다.

사실 1990년대 이전 까지만 해도 개인택시 하시는 분이 시아버지 1순위라는 말이 있을 만큼 중산층 이상의 소득을 올리며 촉망받는 직업이었다.

하지만 현재는 택시 승객 감소와 물가 상승 등 경영 환경이 열악해지면서 저소득 계층으로 전락할 위기에 놓여 있다.

20대 국회 회기내에 택시 업계의 다양한 현안과 생존 문제 등을 주시하겠다는 점을 약속드린다.

Q 택시 산업 이익을 대변하기 위해 활동하신 내용들을 어떤 것들이 있는지.

A 개인택시 사업자의 경제적 부담을 덜어 드리기 위해 지난해 10월에 조세특례제한법 개정안을 이미 발의했다.

택시를 구입할 때 부가세가 면제되는 특례기간이 올해 말로 종료되는데 기한을 늘려 2020년까지 연장하는 내용이 핵심이다.

택시 연료인 LPG 부가세액을 2021년까지 감면해 전액 택시 감차보상재원에 활용하는 법안도 대표 발의해 놓고 있다.

Q 국토교통부는 고령 운전자 자격 유지제를 신설하겠다는 계획인데 이에 대한 견해는 어떠신지.

A 전국 16만 개인택시중 65세 이상 노령운전자가 29%에 해당되는 약 4만명에 이를 정도로 절대적이다.

그런데 국토부가 시행하려는 자격 유지 검사 제도는 노령 개인택시 사업자들의 생존권을 위협하는 것은 물론이고 헌법 제 15조에 명시된 직업 선택의 자유를 포

기하는 사회 문제를 낳을 수도 있기 때문에 신중히 접근해야 한다.

저는 국토부 장관 인사청문회 당시에도 서면질의를 통해 고령 운전자 자격 유지제 신설이 개인택시 사업자에게 손해가 돌아가지 않도록 의견을 수렴해야 하고 시행이 늦어지더라도 충분한 협의를 거쳐 진행돼야 한다는 점을 강조했다.

또 국토교통과학기술진흥원 관계자에게 ‘고령자 운전능력평가 시스템 개발’ 과정에서 실제 대상자의 의견을 충분히 수렴해야 한다는 점을 역설하기도 했다.

Q 택시 업계를 둘러싼 과도한 규제 등과 관련한 견해가 있으시면 말씀 부탁드립니다.

A 교통사고방지를 위한 법규 준수는 당연한 것이지만 불필요한 여러 규제가 택시업계의 발목을 잡고 있는 것도 사실이다.

휴게 시간 강제 문제 등 논란이 있는 사안에 대한 충분한 의견수렴 과정이 있어야 한다.

또한 유사 운송업에 대한 문제와 불법 여객운송행위는 행정력이 부족하다는 이유만으로 방관해서는 안 될 것이다.

택시 이용자의 다양한 요구를 충족시키는 차별화된 서비스가 필요하다.

노상순항식 외에도 예약 전용의 이원화된 영업방식이 도입되고 고객의 기호에 맞는 다양한 서비스와 부응하는 할인할증제도 도입이 필요하다.

이외에도 정부 차원에서 IT 등 신기술을 접목하고 친환경 인공지능 차량을 개발하고 보급하는 택시 정책을 고민해야 할 것이다.

Q 개인택시 업계에 당부하실 말씀이 있다면.

A 문재인 정부와 더불어민주당은 촛불 민심을 받아들여 나라다운 나라를 만드는데 최선을 다하고 있다.

특히 개인택시 업계의 이익 보호를 위해서도 많은 고민을 하고 있다는 말씀을 드린다.

다만 하루 아침에 개인택시 사업자 여러분의 어려움이 해소되지는 않을 것이다.

소통과 대화를 통해 점진적인 변화가 시작될 것을 믿어 주시기를 바란다.

또한 택시 문제를 경제적 논리로만 접근하기보다 민생을 보듬는 시선으로 접근해야 만족하는 해법을 찾을 수 있을 것이다.

그 과정에서 저도 개인택시 사업자 여러분의 아픔을 함께 고민하겠다.

또 격오지 공공택시 운영확대와 규제를 완화할 수 있는 정책적 입안에 최선을 다할 것을 약속드린다.

Q 20대 국회에 첫 입성했는데 그동안의 주요 활동 내역 소개 부탁드립니다.

A 가짜뉴스 방지, 물류시장 대기업 갑질 방지, 정부의 국민상대 손해배상청구소송 규제 같은 내용을 핵심으로 하는 법률개정안을 발의해서 주목을 받았다.

열악한 지방자치단체의 재정을 개선하기 위한 고향기부제를 제안해서 국정과제로 채택되는 성과도 거뒀다.

더불어민주당 정책위원회 부의장을 맡으면서 서민 주거안정을 위한 정책개발과 철도 등 대중교통에 대한 공공성 강화를 위한 다양한 활동도 펼치고 있다.

이같은 노력을 인정받아 지난해에는 국회 출석률, 법안 발의, 지역구 활동, 국정감사 활동 등에서 높은 평가를 받아 ‘2016 대한민국 의정대상’을 수상했다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

PROFILE

안호영 국회의원

정당 더불어민주당
지역구 전북 완주·진안·무주·장수군
국회직책

- 국회 예산결산특위 위원
- 국회 국토교통위원회 위원
- 더불어민주당 법률위원장

경력

- 더불어민주당 원내부대표
- 더불어민주당 정책위원회 부의장
- 법무법인 백재 대표변호사
- 국민농업전북포럼 공동대표
- 민주사회를위한 변호사모임 전주전북지부장

INTERVIEW

김광림 의원(자유한국당, 경북 안동)



택시 부가세 면제 올해로 일몰, 기한 연장 법안 발의

고령 운전자 자격 유지·카드 수수료를 개선 노력 약속
주취폭력·범죄에서 안전 지킬 수 있는 여건 조성도 추진

Q 자유한국당 정책위의장으로 민생현안 해결에 남다른 열정을 보이고 계신데 여야 정책위의장을 모두 겪어보신 분으로서 소회가 남다를 것 같다. 간단한 근황과 소개 말씀 부탁드립니다.

A 지난해까지는 여당 정책위의장으로 당정 간 정책 협의와 여야 협치를 위해 봉사할 기회가 주어졌는데 올해는 입장이 바뀌어 제 1 야당 정책위의장으로 일하게 됐다.

산을 넘으면 골짜기를 만나고 골짜기를 지나면 다시 산을 마주하는 삶의 이치와 같다는 생각이 든다. 민생경제 회복과 국가안보를 위해 주어진 자리에서 힘껏 노력하겠다.

Q 최근 조세특례제한법 개정안을 발의하셨는데 어떤 내용을 담고 있는지.

A 개인택시 사업자들이 자동차 즉 택시를 구매할 때 부가가치세를 면제해주던 특례 조항이 올해 말 폐지된다.

2013년 신설된 이후 한 차례 연장돼 올해까지 이어지고 있는데 개인택시사업자들은 연간 2만3000여대에 달하는 차량 교체 비용중 10%에 해당되는 부담을 덜게 되는 효과가 있었다.

잘 아시는 것 처럼 개인택시 운전자중 84%는 연매출 1200만원 미만의 영세 자영업자이며 남은 15% 역시 연매출 4800만원 미만의 간이과세자로 차량 구입 시 부가가치세를 공제받을 수 없다.

하지만 버스운송 사업용으로 공급하는 천연가스, 전기버스가 부가가치세를 면제받고 있다는 점에서 형평성 차원에서라도 개인택시 차량 구입 과정에서의 특례 연장이 필요하다는 공감대가 형성되고 있다.

저는 개인택시 업계의 어려움을 감안해 지난 2015년 말 일몰기간을 연장했던 전례와 같이 부가가치세 면제 특례 기간을 2년 더 연장하자는 내용의 개정안을 발의하게 됐다.

Q 이번 개정안 발의 이외에도 개인택시와 관련된 의정활동을 꾸준히 해온 것으로 알고 있는데 대표적인 사례를 소개해주신다면.

A 개인택시 업계와의 인연은 재정경제부(현 기획재정부) 차관으로 있던 2003년부터 시작됐던 것으로 기억된다.

2개 이상의 사업장을 운영하는 사업자에게 일반 과

세를 적용받는 사업장이 있다면 간이과세에 해당하는 다른 사업장도 일반 과세를 적용하도록 하는 세제 개편안이 2004년에 통과됐는데 이 개정안이 시행되면 개인택시를 비롯한 영세 자영업자들의 부담이 크게 늘어날 것이라는 우려가 많았다.

이 같은 우려를 반영해 개인택시, 용달차, 이·미용실 등을 운영하는 사업자는 일반과세 사업장을 겸업하더라도 기존 간이과세 혜택을 유지할 수 있도록 개편했다.

일반적으로 조세특례는 기간을 명시한 한시 조항으로 제정되는데 이 조항만큼은 일몰 규정 없이 도입해 일몰 기한이 도래할 때 마다 개인택시 사업자들이 마음 졸일 일이 없도록 못박았다.

국회의원 당선 후에는 택시 연료인 LPG 대한 개별소비세, 교육세 면제 특례 기한 연장을 추진했고 2015년 말에는 택시 신규 차량 부가가치세 면제 조항 연장을 이끌어 냈다.

Q 향후 택시업계가 나아갈 방향은 무엇이라 생각하시는지.

A 저희 지역구인 경북 안동은 풍부한 문화유산과 천혜의 자연환경을 갖춘 관광 특화도시로 택시 사업자와 다양한 협업 프로그램을 진행하고 있다.

2011년부터 개인택시 사업자와 ‘브랜드 택시’ 협약을 체결해 택시정보 문자전송·외국인 동시통역 등 선진 서비스 체계를 구축해왔고 지난 해 부터는 6~10인승 대형택시를 도입해 4인 이상의 단체 관광객들이 많은 집을 신고도 편히 이동할 수 있도록 하고 있다.

‘안동 이야기 택시’도 대표적인 성공사례로 꼽힌다. 안동 개인택시 기사님들께서 안동문화원의 ‘이야기꾼 양성교육’을 수료하고 관광객이 목적지까지 이동하는 동안 지역의 역사와 문화재에 얽힌 이야기를 들려주는 ‘이야기택시’ 동아리를 결성한 것이다.

현장감 넘치는 생생한 관광 체험이 입소문을 타면서 이야기 택시를 예약하는 사람도 많아졌고 주변 지자체에서 벤치마킹할 정도다.

승객 감소와 지원 부족 등으로 어려움을 겪고 있는 택시업계가 활기를 되찾기 위해서는 이처럼 각 지자체의 특성과 재정 여건 등을 고려해 함께 성장할 수 있는 방안을 모색해나가야 한다.

개인택시와 지자체가 관광·복지와 관련된 협약을 맺고 낙후된 휴게실·공용 화장실·승강장 등을 개선하는 방향으로 나아간다면 높은 시너지를 낼 수 있을 것

로 기대된다.

카드결제 수수료를 문제와 택시자격 유지검사제, 택시총량제 등 제도적 결함에 대해서도 정부가 책임지고 대책을 내놓아야 할 것이며 빠른 시일 내에 법제 개선이 이뤄질 수 있도록 저 역시 노력하겠다라는 점을 약속 드린다.

Q 개인택시 업계에 당부하실 말씀이 있다면.

A 열악한 환경에도 밤낮을 가리지 않고 시민의 발이 되어주시는 개인택시 사업자 여러분의 노고에 깊이 감사드립니다.

고령 운전자 자격 유지 검사제 등 제도적 문제와 함께 주취폭력·범죄로부터의 안전, 치우 및 근무여건 개선 등 안심하고 운전할 수 있는 환경을 만들기 위해 입법을 담당하는 국회의원으로써 최선을 다하겠다.

택시는 국민의 발인 동시에 여론의 창이기도 하다. 팍팍한 한숨이 그치고 살맛나는 웃음소리가 가득한 도로가 되기를 바라며 이를 위해서는 운전자 여러분의 건강과 안전이 우선임을 거듭 강조드립니다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

PROFILE

김광림 국회의원

정당 자유한국당
지역구 경북 안동시
국회직책

- 자유한국당 정책위의장
- 국회 예산결산특별위원회 위원
- 국회 기획재정위원회 위원

경력

- 제19대 국회 정보위원회 위원장
- 제19대 국회 예산재정개혁특별위원회 위원장
- 재정경제부 차관
- 제16대 특허청 청장
- 국회 제18·19·20대 국회의원

개인택시조합
라이브 인터뷰

경기조합 김영식 이사장

카드수수료 도(道) 지원 예산 아끼고 조합원 부담 줄이는 '묘수'찾아

IC 전환 계기 영세가맹 요율 적용 추진, 단말기 교체 지원금도 확보



경기개인택시조합
김영식 이사장

경기도 개인택시조합 사무실 문을 열고 들어서자 눈이 마주친 데스크 직원 모두가 인사하며 마중한다.

김영식 이사장 인터뷰를 마치고 나오는 인기척을 눈치챈 10여명의 임직원들이 또다시 인사한다.

틀에 박힌 업무 공간에서 수많은 민원인들을 상대하는 업종인 점을 감안하면 매우 생경한 광경이지만 신선한 느낌이다.

개인택시조합 용인조합장을 지냈고 경기도 개인택시사업자 전체의 이익을 대변하는 조합 수장에 당선되며 자리를 옮긴 지난 1월, 김영식 이사장은 임직원들에게 영풍한 주문을 한다.

‘한달 동안 일 하지 말자. 대신 조합을 찾는 모든 분들을 환영하고 반갑게 맞이하는데 집중하자’

임직원 각자 맡은 일이 있는데 팽개치지 않을 것이라는 믿음이 있었던 터라 사무실을 찾는 모든 조합원들을 환대해달라는 숙제를 하나 더 떠안긴 셈이다.

“기본 좋은 일로 조합을 찾으면 더 업(up)이 될 수 있도록, 언짢은 일로 방문했으면 기분 전환이 될 수 있도록 노력하는게 조합의 역할이 아니겠냐”고 김영식 이사장은 말한다.

개인택시 업계의 경영 환경이 갈수록 어려워지는데 중책인 이사장 자리를 맡게 된 무게감을 묻자 이번에는 비유적인 답변이 돌아왔다.

‘갓 입관한 소위’의 기분으로 일하고 있다는 것이다.

혈기왕성하게 가장 많은 일을 찾아 해결해야 하는 막내장교의 역할을 경기도 조합에서 자신이 맡게 된 자리에 빗대어 표현한 것인데 책임감의 무게감이 묻어 나왔다.

◆ 고령자 자격유지검사, 반대 위한 반대 아니다

최근 개인택시 업계의 가장 큰 현안중 하나는 65세 이상 고령 운전자를 대상으로 자격 유지 제도를 신설하려는 정부의 움직임이다.

고령 개인택시 사업자의 인지 능력이나 주의력이 떨어지면 고객 수송 과정에서 안전사고가 발생할 위험이 크다며 65세 이상 운전자에게 자격유지검사제를 도입하겠다는 것이 정부 계획이다.

버스의 경우 이미 지난 해 자격유지검사제가 도입됐다는 점도 정부는 강조하고 있는데 같은 대중 운송 수단이라는 이유로 택시에도 동일한 잣대가 적용되는 것은 옳지 않다는 것이 김영식 이사장의 생각이다.

‘버스와 마찬가지로 택시가 여객운수업 적용을 받는 것은 사실이지만 운송 환경은 완전히 다릅니다. 버스 운전자는 근무 시간 동안 정해진 노선을 반복적으로 다녀야 하지만 택시 운전자들은 고객을 수송하지 않는 틈틈이 휴식을 취할 여유가 있습니다. 스스로가 컨디션이나 건강을 고려해 업무 여건을 조절할 수 있는데도 특정 연령대가 되면 승객 안전을 위협할 수 있다는 확실적인 기준을 정해 놓고 주기적으로 운송 자격을 검사하고 통과하지 못하면 운전대를 잡지 말라는 주문은 과학적이지도 또한 현실적이지도 못한 것이지요’

자격유지 검사방식의 문제점도 지적한다.

사실 김영식 이사장은 전국 개인택시 이사장 중 처음으로 교통안전공단에 요청해 경기도내 개인택시 일선 조합장들과 함께 고령택시운전자 자격유지검사 시험 과정을 미리 체험했다.

제대로 알아야 제대로 반대 할 수 있다고 판단했던 것인데 ‘운전을 알지 못하는 초등학생들은 대부분 합격할 수 있는데 고령 운전자는 떨어질 수 밖에 없는 시스템’이라고 평가했다.

“디지털 스크린 화면속 택시를 가상 주행하게 되는데 도로 라인을 준수하고 승객을 태우고 내리는 과정에서의

안전을 점검받는 등 총 7가지 시험을 치르게 됩니다. 일종의 컴퓨터 기반 자동차 운전 게임 같은 것인데 이중 2과목만 낙제해도 자격유지시험에서 떨어집니다. 안전 운전에는 베테랑이지만 마우스나 커서 등의 작동이 낯선 컴퓨터 초보자에게 크게 불리하고 게임에 익숙한 초등학생들이라면 충분히 통과할 수 있는 평가 프로그램이 고령 운전자 건강과 운송 활동 가능 여부를 판단하는데 무슨 의미가 있을지 매우 회의적이었던 기억이 납니다”

그렇다고 동료 밥그릇 지켜주기 위해 자격유지검사제를 무조건 반대 하는 것은 아니라고 말한다.

승객 안전을 걱정하는 정부 정책 취지에 충분히 공감하지만 확실적인 제도 도입이나 비현실적인 검사 방식이 문제라는 설명이다.

이와 관련해 김영식 이사장은 조합 자체적으로 택시 운전이 어려운 고령 운전자분들의 건강을 필터링하고 승객 안전을 위협할 수 있다고 판단되면 은퇴하도록 유도하는 대안을 정부측에 제시했다고 말했다.

고령자 자격유지 제도와 검사 방식의 문제점은 국회 국토교통위원회에서 활동중인 경기도 국회의원들과의 간담회, 수시 면담을 통한 설명과 이해를 구하는 노력으로 상당한 지지를 이끌어냈다는 평가를 받고 있다.

“운후덕 의원(경기 파주), 이우현 의원(경기 용인), 함진규 의원(경기 시흥 갑) 등 경기도가 지역구이면서 국토교통위원회에서 활동중인 분들은 물론 인천이 지역구인 송영길 의원과도 면담해 택시 자격유지검사제도의 문제점을 설명하고 이해시킨 결과 우리 업계의 의견을 적극 검토하고 수용시키도록 노력하겠다는 답변을 들었다”고 김영식 이사장은 밝혔다.

◆ 카드 수수료를 낮추면 도 지원 예산 타 복지에 사용할 수 있어

택시 요금의 카드 결제가 증가하면서 택시 사업자들의 결제 수수료 부담이 늘어나는 것은 전국적인 현상이다.

경기도의 경우 택시 한 곳당 월 평균 카드 결제금액이 150만원 수준으로 1.9%의 카드결제수수료율을 적용받고 있다.

카드수수료 부담으로 조합원들의 경영난이 가중되고 카드 결제를 기피하면서 택시 서비스 수준이 떨어질 것을 우려한 조합은 경기도에 요청해 카드 수수료 일부를 지원 받고 있다.

당초 경기도는 재정 부담을 이유로 올해 부터 해마다

비과학적·비현실적 고령자 자격유지 심사, 논리로 국회 설득 공익에 기여·택시 수익도 늘리는 따복택시 확대에 공들여

지원 규모를 줄일 계획이었는데 지난 4월 남경필 도지사를 면담한 김영식 이사장이 강력 건의한 결과 결제요금 7천원 미만에만 적용되던 수수료 지원이 오히려 8천원 미만으로 늘어났다.

하지만 조합원들의 카드수수료 부담을 줄일 수 있는 근본적인 대책은 못된다며 카드결제 수수료율을 낮춰 택시사업자 부담을 줄이고 경기도 예산도 아낄 수 있는 방법을 찾고 있다고 김영식 이사장은 밝혔다.

마침 여신전문금융업법 개정으로 내년 7월까지 현재의 마그네틱 단말기를 IC카드단말기로 전환해야 하는데 이를 계기로 영세가맹점 수수료율인 0.8%를 적용받는 것을 추진 중이다.

경기도내 개인택시 사업자들은 그동안 몇몇 대표 가맹점과 거래하면서 1.9%에 해당하는 높은 수수료율을 적용받았는데 IC카드단말기 교체 사업을 통해 개인택시 개별 가맹점으로 전환하면 수수료율을 0.8%로 낮출 수 있다.

경기도로 부터 개인택시 한 대당 15만원의 IC카드 단말기 교체 보조금 지원도 이끌어냈다.

이에 대해 경기조합은 ‘개인 택시 사업자가 영세가맹점으로 전환되면 대당 월평균 결제금액 150만원을 기준으로 연간 약 22만원의 카드결제 수수료 절감이 예상된다’고 분석했다.

김영식 이사장은 “카드 결제 수수료율이 0.8%로 낮춰지면 경기도 내 개인택시 카드 결제로 지원하는 예산중 연간 55억원 정도가 절약돼 개인택시 복지와 관련한 다른 예산으로 활용하자는 명분을 만들 수 있다”며 조합원들의 적극적인 지지와 참여가 필요하다고 주문했다.

◆ 택시쉼터 2025년까지 도내 45개 건립 추진중

김영식 이사장은 도농복합지역이 많은 경기도의 지리적 특성을 감안해 개인택시가 사회적 약자를 위한 공익적 역할을 수행하면서 조합원 수익도 늘릴 수 있는 따복택시 확대에도 공을 들이고 있다.

농어촌 등 대중교통이 부족한 지역의 노약자나 임산부 등의 이동 편의를 위해 운행중인 따복택시는 승객은 1천원만 부담하고 나머지는 경기도에서 지원한다.

이와 관련해 김영식 이사장은 택시 사업 영역이 마을버스와 대리운전 심지어 렌트카 등 불법차량에 빼앗기고 있는데 따복택시를 확대하면 개인택시 사업자의 수익이 늘어나고 지방 행정 예산도 절감될 수 있다는 현실적인 아이디어를 경기도 등 지자체에 제안하고 있다.

“농어촌 지역을 운행하는 버스 한 대당 월 300만원을 경기도에서 손실보조금으로 지원하고 있습니다. 그런데 버스 특성상 손님이 있든 없든 정해진 시간에 맞춰 노선 운행 하면서 에너지가 낭비되고 환경이 오염되고 있습니다. 하루 종일 운행해도 20명도 못 태우는 마을버스도 있다고 들었습니다. 경기도내 7개 지역에서 따복택시가 운영되고 있는데 대상 지역을 확대하면 비효율적인 노선 운영을 크게 줄일 수 있겠지요. 특히 정액 지원받는 버스와 달리 따복택시는 이용 건수에 따라 지원을 받으니 지자체 예산 집행의 효율성은 높아지고 어르신들을 문 앞에서 모시고 또 모셔다 드릴 수 있으니 사회 복지 측면에서도 더욱 권장할만하다고 경기도 등 관할 행정관청에 소개하고



- ① 경기조합 김영식 이사장을 중심으로 각 지역 조합장과 사업자들이 참여한 가운데 세종시에서 65세 이상의 택시사업자에 대한 자격유지검사제 도입을 반대하는 행사를 가졌다.
- ② 경기조합은 지난 9월 15일 경기도 용인이 지역구인 국회 국토교통위원회 소속 이우현 의원을 초청해 개인택시 업계 각종 현안 해결을 위한 간담회를 가졌다.
- ③ 8월 30일 용인시 처인구 원삼면사무소 대회의실에서 정찬민 용인시장 및 경기도 택시정책과장 등 관계자들과 따복택시 발대식을 가졌다.

있습니다”

한편 전국 최초로 지자체 지원을 통한 택시쉼터를 도입한 경기조합은 행정 지원을 이끌어내 확대를 꾀한다는 계획이다.

택시쉼터는 연중 무휴 24시간 승객 수송을 담당하는 택시사업자의 공익적 기능을 인정해 각종 편의시설이 갖춰진 휴게실과 체력단련장, 샤워실, 화장실 등을 갖춘 공간을 지자체가 설립 지원하는 개념인데 전국 최초로 수원에 설

치됐고 현재는 경기도내 15개 시군으로 확대 운영 중이다.

이와 관련해 김영식 이사장은 “장시간 운행하는 택시업종의 특성을 감안해 운전자의 피로와 과로를 해소할 수 있는 공간이 확대돼야 승객 안전을 개선시킬 수 있을 것”이라는 공감대가 확산되고 있다”며 오는 2025년까지 약 267억원의 지자체 지원을 통해 경기도내 45개 택시 쉼터 건립을 추진중이라고 밝혔다.

(글·김신)

정책 NEWS

국토교통부, 택시운송 환경친화자동차 기준 개정 고시

배기량·차량 크기 기준 중소형 택시 구분에 현실 반영

친환경소형차 보유 사업자 소득증가 기대돼

국토교통부가 중형 택시 운송 사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차를 구체적으로 명시했는데

국토교통부는 지난 9월 29일 관련 고시 개정을 통해 중형 택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차(특히 전기차)를 명시했다.

택시운송사업의 구분 기준은 종전의 배기량, 외부 크기 등으로 제한하고 있는데 배기량이 없고 일반 차량에 비해 크기가 작은 환경친화적 자동차 보급 확대 추세에 부합하지 않는다는 판단에 따른 것이다.

이와 관련해 여객자동차 운수사업법 시행규칙 개정을 통해 기존 고급형 택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준의 범위를 중형 택시운송사업으로 확대(2017년 6월 2일)했고 그 후속 조치로써 중형 택시운송사업에 활용될 수 있는 차량을 명시한 것.

국토교통부가 자동차관리법 시행규칙 [별표 1] 자동차의 종류(제2조관련)에 명시하려는 내용에 따르면 소형 자동차 기준은 배기량이 1600cc 미만인 것으로 길이 4.7미터·너비 1.7미터·높이 2.0미터 이하인 것이 해당된다.

중형 자동차 기준은 배기량 1600cc 이상 2000cc 미만 이거나 길이·너비·높이중 어느 하나라도 소형을 초과하는 것으로 소형자동차의 기준을 하나라도 초과하는 것이면 중형자동차로서 영업이 가능하다.

이같은 조치로 향후 지방자치단체 조례 개정에 따라 요금도 중형자동차의 기준이 적용되며 그동안 소형자동차

로 분류된 전기차를 포함한 친환경자동차 소유 사업자들의 소득증대에 크게 기여하게 될 것으로 예상된다.

한편 그동안 연합회는 국정기획자문위원장에게 'LPG 차량 차종의 다양화와 LPG하이브리드 택시 생산 촉구'(2017년 6월 12일)를 건의했고 이에 호응해 국토교통부는 택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준 일부개정안을 지난 9월 7일 행정예고한 바 있다.

이와 환경친화적 자동차의 기준을 고시했고 10월 10일

에는 '택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준'을 일부 개정 고시한 상태다.

이에 따라 지난 2013년 9월 전기택시가 도입된 이후 약 4년여만에 관련 법규가 정비되면서 일부 지역은 제외하고 당장 영업소득 증가가 보편화 되지 않더라도 향후 충전기반시설이 확충되면 연료다변화 및 국가와 세계가 추구하는 친환경 에너지 정책에 부응하고 영업환경 개선에도 기여할 것으로 기대된다.

(글·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)



교통사고 증가로 공제조합 경영 적신호

늘어나는 수입차 사고도 문제, 손해율 감소에 노력

최근 들어 조합원의 교통 사고율 증가로 공제조합의 경영수지가 악화 되고 있다.

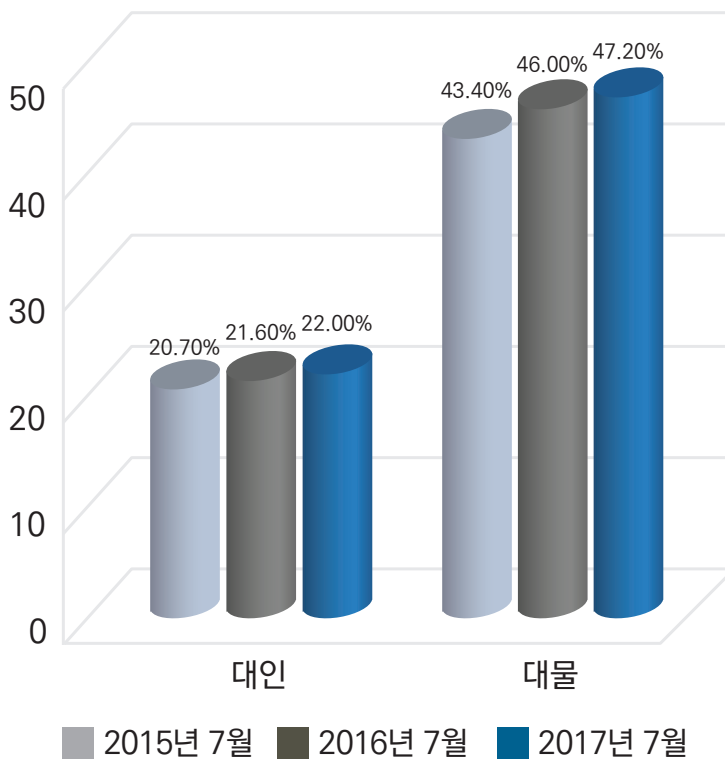
최근 3년간 사고율을 비교해보면 매년 확연히 사고율이 증가중으로 특단의 대책이 요구되고 있는 실정이다.

특히 근래 들어 수입 자동차의 시장 점유율이 높아지면서 조합원과 수입자동차와의 사고 또한 증가하고 그로 인해 수입차량의 손해율이 증가하고 있고 실정이다.

공제조합에서는 이에 대한 대책으로 수입차량 수리업체 및 수입차량 손해사정 프로그램의 계약 체결을 통한 손해율 감소에 노력하고 있다.

이에 따라 공제조합에서는 지난 9월 11일 경영 개선을 위한 워크숍을 개최해 사고율 감소 및 수입차 관리, 고객사고충당금관리 등의 다양한 개선방향에 대해 논의하고 사고율 낮추기에 적극 앞장서서 노력하기로 다짐했다.

| 사고율 비교



| 수입차사고 점유율



공제경쟁력을 말하다

과실비율 50% 미만 피해차량 할증 완화

2018년 1월 재계약 갱신 계약부터 반영
가해자와 피해자 과실 비율 따라 할증 폭 달리해 공정함 기해

기존에는 과실과 상관없이 교통사고 발생시 가해자 및 피해자 모두 동일한 할증 기준에 따라 사고이후 할인·할증이 이뤄졌다.

이 때문에 피해자의 경우 가해자와 동일한 보험료 할증을 받는 사례가 많아 공정한 보험료 부과 체계 확립 필요성 요구가 컸는데 가해자와 피해자 과실비율에 따라 할증 폭을 달리해 피해자의 보험료 할증 완화로 사고 유발 기여에 따른 공정한 할증 적용과 안전 운행에 대한 경각심을 불러올 수 있도록 제도를 개선돼 주목을 받고 있다.

다만 가해자는 전과 동일하다.

다음은 개선 제도 주요 내용이다.

◎ (할인·할증등급적용요율) 최근 1년간 발생한 피해자의 자동차사고 1건은 사고 내용점수 산정시 제외*

* 여러 건이 존재할 경우, 점수가 가장 높은 사고 1건을 제외
(→조합원에게 유리)

○ 다만 無사고자와는 차별성을 유지하기 위하여 3년간 보험료 할인은 적용하지 않는 것으로 개선

◎ (특별할증요율) 기존과 동일하게 적용됨 (변경사항 없음)

◎ 시행시기(효과)

○ (시행시기) 운영위원회(10월 초) 안건 상정 결의 후 10월 12일 국토교통부 약관 개정 승인 완료함.

※ 10월 1일 이후 발생 사고부터 2018년 1월 1일 재계약 갱신 계약부터 반영

○ (시행효과) 자동차사고피해자의 공제분담금의 평균 12.2% 인하(보험개발원자료)될 것으로 추정(공제조합원 피해자 1인 평균 156천원 인하효과)




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



酒유 하셨습니까?

술 취한 자동차는 도로 위의 흉기입니다

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



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.

택시요금, 부산은 올랐는데...

서울은 인상요인이 없다?!

부산광역시의 택시요금이 서울특별시보다 비싸졌다.

부산시는 현재 중형택시 기본요금을 2800원에서 3300원으로, 이후 거리요금을 133m당 100원으로 현행보다 10m 단축하는 등 중형택시 기준 13.72% 인상이 반영된 요금 조정안을 9월 1일부터 시행되고 있다.

2013년 1월 요금인상을 끝으로 4년 8개월 만이다.

모범택시 역시 기본요금을 5,000원으로 500원 인상하고 이후 거리요금을 141m당 200원으로 현행보다 19m 단축, 시간요금도 34초당 200원으로 현행보다 4초 단축했다.

이 밖에도 시계의 할증요금을 현행 20%에서 주간 30%, 야간 40%로 대폭

조정하는 한편, 택시 활성화 대책으로 택시요금 환승할인제도도 조만간 시행할 계획임을 밝혔다.

서울의 경우 최근 LPG 가격인하를 이유로 그동안 요금인상 요인이 없다고 밝혀 조합원들의 공분을 사고 있는데 이번 부산의 요금인상으로 조합원의 불신은 더욱 더 가중될 전망이다.

더욱이 부산시는 택시운송사업 발전계획을 수립하여 택시 경쟁력 향상을 위한 효율적인 정책을 쏟아내고 있는 반면, 서울시는 그동안 서비스 개선 명목으로 실질적인 정책보다는 처벌 강화 등 각종 규제로 '택시 길들이기'에만 몰두하고 있어 서울시에 대한 조합원의 불만이 깊을대로 깊었다는 게 중론이다.

한편, 서울의 택시요금은 지난 2013년

10월 인상을 마지막으로 4년 동안 동결되었다. 그동안 물가상승률, 최저임금인상, 개인택시 가족의 인간다운 삶 보장 등을 감안하면 요금 조정이 불가피함에도 인상요인이 없다는 터무니없는 논리만 고수하고 있다.

2년 주기로 요금조정을 검토해야 한다는 조례도 서울시는 철저히 모르쇠로 일관해왔다.

결국, 부산의 요금인상 결정으로 서울시의 주장은 설득력을 잃었고, 결과적으로 조합원들의 원성만 시는 결과를 초래한 셈이다.

서울조합은 2년 전인 지난 2015년도에 택시운송원가 용역결과 보고서를 서울시 제출하였고 그동안 서울시장과 정무부시장, 도시교통본부장 및 시의원

을 상대로 요금조정의 당위성을 주장하며 요금인상을 촉구해왔지만 묵묵부답이었다.

이번 부산의 요금인상 결정에 앞서 올해도 지난해와 마찬가지로 요금조정을 촉구하기 위하여 박원순 시장에게 간담회를 요청하는 한편, 정무부시장을 비롯해 서울시의회 의장 및 시의원 전원에게도 서울개인택시사업자 가족의 인간다운 삶을 위해서는 요금 조정이 불가피하다는 내용으로 요금조정 건의서를 전달하였다.

서울조합은 서울시와의 간담회 회의 결과에 따라 진전이 없을 경우 대규모 릴레이 집회를 추진해 반드시 금년 내 요금조정을 이루어내기 위하여 모든 전력을 다할 것이다.

서울개인택시사업자들의 '화장실 고충' 해결 위해 스마트카드결제기에 '화장실 찾기' 기능 추가!

서울시가 서울택시운수종사자의 '화장실 이용실태'를 조사한 결과, 10명 중 8명이 택시 운행 중 화장실 이용에 불편을 겪고 있는 것으로 나타났으며, 서울조합은 조합원들의 복지향상을 위한 일환으로 화장실 이용 불편을 해소하기 위해 꾸준히 노력한 결과 지난 8월 31일 서울시, 한국스마트카드, 한국주유소협회 등과 "주유소 화장실 이용개선 및 용품 지원사업"에 관한 협약을 체결하고 1년간 시범운영한 후 단계적으로 확대해 나갈 계획이다. 이로써 조합원들의 운행 중 화장실 이용 불편 해소에 물꼬가 트였다.

이에 따라 한국주유소협회는 공공기여금을 제공받아 서울시내 430여개 주유소에 화장지, 비누 등 화장실 용품을 지원함으로써 주유소 화장실이 공중화장실로서의 역할을 할 수 있도록 적극 홍보 및 계도할 방침이며, 한국스마트카드사는 스마트카드결제기에 터치 한번으로 서울시에서 제공하는 약 5,000개의 이용가능한 화장실의 위치와 운영시간, 현재 위치로부터의 거리를 지도상에서 손쉽게 확인할 수 있도록 서비스하고 10월부터 모든 서울택시에 보급할 예정이다.

서울택시운수종사자 10명 중 8명 "화장실 이용 불편하다"
한국스마트카드, 주유소협회 등과 협약 맺어 화장실 위치 파악

① 화장실 앱 설치 확인
(8월~ 순차 업그레이드 예정)



② 내 주변 화장실 검색



③ 화장실 상세 내용
(위치, 유형, 거리 표시)



※ 오류정보 신고 : 서울시 시민건강국 생활보건과 (02-2133-7670)

우리조합 NEWS

광주 조합



광주개인택시조합 국무총리표창 수여

2015 광주U대회 개최 성공 공로 인정
조합원 600여명 수송위원 돼 적극적 참여·성원 보내

광주개인택시조합이 '2015 광주하계유니버시아드대회'(광주U대회) 성공적 개최에 기여한 공로를 인정 받아 7월 18일 국무총리 표창을 수여 받았다. 지난 2015년 광주U대회는 메르스의 여파에도 불구하고 광주개인택시조합이 적극 동참하는 등 국제행사의 성공적 개최를

위하여 물심양면 노력하였기에 성공리에 개최될 수 있었다. 이에 광주시에서는 광주개인택시조합에 감사패를 수여했다. 특히 광주조합은 수송과 관련하여 U대회조직위와 업무협약을 맺고 조합원 600여명이 수송위원으로 결합하여 광주를 적

극적으로 홍보하며 안전하고 친절한 수송 업무를 담당하였기에 광주U대회를 성공적으로 치르는데 많은 기여를 했다. 이는 조합원들의 적극적인 참여와 성원으로 이룩한 성과이며 조합원들이 있었기에 광주U대회가 더욱 빛나는 대회가 될 수 있었다.

광주개인택시운송사업조합, 폭염속 생수 제공 안전캠페인

7~8월 간 광천동 유스퀘어터미널·광주 송정역 등에서 생수 400여병 제공

광주개인택시조합(이길로 이사장)은 폭염이 계속됨에 따라 개인택시 및 법인택시 운수종사자들에게 생수를 제공하여 폭염을 쫓는 청량제 역할을 톡톡히 하는데 이바지하였다. 광주개인택시조합은 7월, 8월 두 달간 광주시와 교통유관단체 등과 함께 광천동 유스퀘어터미널, 광주 송정역 등에서 폭염시간대인 오후2시 전후로 매일 시원한 생수 400여병을 제공하며, 친절·안전운행 캠페인을 전개 하였다.

이길로 이사장은 생수를 나눠주며 "폭염으로 불쾌지수가 높아져 건강에도 유의하셔야 된다"며 "운수종사자들의 건강과 친절하고 안전한 운행으로 시민들의 안전을 부탁한다"라며 교통 선진화에 앞장서는 주문을 했다. 운수종사자들은 생수제공 캠페인을 만족스러워 했다. 또한 광주시가 교통문화선진에 앞장서는 교통의 도시로 발돋움 했으면 하는 희망과 다짐을 했다.



▲ 광주조합 이길로 이사장이 개인택시 종사자에게 인사를 건네고 있다.

우리조합 NEWS

경기 조합

국토교통위 간사 이우현 국회의원 간담회

이우현 국회의원 "우리 업계의 의견 적극 검토할 것"



▲ 이우현 국회의원 (사진=국회)

개인택시연합회 경기조합은 2017년 4월 12일에 이어 2차 이우현 국회의원과의 간담회를 개최했다. 경기조합은 택시 자격유지 검사제도 도입에 대한 의견 및 개인택시 대리운전제도 개선 건의, 택시요금인상 2년 정례화 법제화 건의, 개인택시 영세가맹점 수수료율 적용 건의, 승합 대형택시 전국확대 시행건의, 고속도로 버스전용차로 택시 운행 허용 등의 우리업계 의견을 적극 건의했다. 이우현 국회의원은 우리업계의 의견을 적극 검토할 것을 약속했다.

용인시 조합, 따복택시 발대식 실시

전자쿠폰 방식으로 운행
교통약자에게 교통 편의 제공



경기도개인택시조합 용인시 조합은 8월 30일(수)에 처인구 원삼면사무소 대회 의실에서 따복택시에 참여한 43대의 개인택시사업자 및 경기도 택시정책과 관계자들이 모인 가운데 전국 최초의 전자쿠폰

방식으로 운영되는 용인 따복택시 발대식을 가졌다. 따복택시가 교통약자에게는 교통 편의 제공과 택시업계가 활성화 되는 서로 윈윈하는 정책으로서 경기도의 조기 확대 추진을 당부했다.

※ 따복택시란!
대중교통 접근이 쉽지 않은 교통 소외 지역 주민들에게 경기도와 지자체가 일정한 금액을 지원해서 버스요금 수준으로 이용할 수 있는 택시를 말한다.

개인택시사업자에 대한 연료 부가세 면제 추진

안호영 국회의원 조특법 개정안 발의

감면세액은 전액 택시 감차 보상재원으로 사용

전북조합(이사장 박상익)에서는 지난 2016년도부터 국회 건설교통위원회인 안호영 국회의원(완주 무주 진안 장수)에게 택시감차사업이 더딘 이유를 설명하고, 현재 개인택시 연료부가세를 면제받지 못하고 있으므로 이를 면제하여 택시감차 사업에 사용할 수 있도록 건의하였다.

조합 건의내용 검토후 택시사업 발전을 위해 안호영 국회의원은 지난 7월 5일 “조세특례제한법 일부개정법률안”을 대표 발의 했다.

그동안 경기침체 및 이용 수요 감소 등으로 택시업계가 어려움을 겪고 있어, 연료에 대한 부가가치세를 면제하여 면제된 세액으로 택시 감차 보상사업을 원

활히 수행하고자 “조세특례제한법 일부개정법률안”을 발의한 것이다.

전북조합 박상익 이사장은 “안호영 국회의원이 대표 발의한 조세특례제한법일부개정법률안이 국회에서 의결되어 개정 시행될 경우 택시 감차 보상사업이 원활히 수행될 것”이라고 말하였다.



▲ 안호영 국회의원(건설교통위원)

(유)777타이어와 타이어 협약 판매

조합원에게 각종 타이어 저렴한 가격에 장착 공급

전화 주문 시 택배 발송, 무료 A/S 제공



▲ (유)777타이어 전경

전북조합(이사장 박상익)에서는 타이어 판매 및 장착 회사인 (유)777타이어와 지난 2012년 6월에 협약하여 한국타이어 및 금호타이어 등 각종 타이어를 조합원에게 저렴한 가격에 장착 공급하고 있다.

그동안 일부 시군조합에서 타이어를 판매하였으나 보관 및 장착(얼라이먼트)이 어렵다는 의견과 그 외 지역은 일정한 거래처 없이 타이어를 구입 장착하다 보니 가격이 천차만별로, 조합 협약이후 전북에서 제일 저렴하고 고정된 가격에 (유)777타이어에서 장착 공급받고 있다.

(유)777타이어는 개인택시 전 차종에 장착할 수 있는 타이어가 모두 구비되어 있을 뿐만 아니라, 조합원이 편리하게 이

용할 수 있도록 전주, 군산, 익산에 10여 개 직영지점을 운영하고 있다.

2012년 협약이후 매년 타이어가 약 4000짝씩 판매되고 있으며, 또한 장거리 조합원을 위해 언제든지 전화로 주문하면 택배로 발송하고 있고, 타이어 장착후 위치교환 및 얼라이먼트, 펑크 등을 무료로 A/S한다.

전북조합 박상익 이사장은 “도 단위 조합은 광역시 조합처럼 조합원을 위한 사업이 어려워 자동차 관련 업체와 협약을 통해 저렴하게 가격에 타이어를 장착 공급하여 사업효과를 보고 있다”고 말했다.

(타이어 판매 및 장착문의 063-272-7774)



▲ 전주시 관광택시 발대식후 파이팅을 외치고 있다.

전주시, 개인택시조합에 관광택시 운영 요청

9월 27일 전주시를 시작으로 관광택시 발대
전라북도 14개 시군 전지역에 운행 추진

전북조합(이사장 박상익)에서는 지난 4월 26일 각 시군에 관광택시를 신설하여 주도록 건의 하였다.

전북은 그동안 서울 및 수도권과 200km 이상 떨어져 있어 인구가 많은 수도권의 주민들이 당일치기 관광이 어렵고, 대규모 산업시설이 조성되지 않아 전북을 찾는 관광객 및 외래객의 유동이 적어 택시 영업 환경이 매우 열악했었다.

그러나 현재는 KTX개통으로 서울에서 1시간 30분 정도면 전북에 당도할 수 있게 됐다.

도내에 위치한 새만금과 문화유적 등 전북만이 간직하고 있는 자연환경, 먹거리 등이 많아 외래 관광객이 점차 증가되

어 택시 영업 환경도 조금씩 변화되어가고 있다.

변화되는 택시 영업환경에 따라 전주시에서는 외래 관광객 및 외부인이 버스터미널이나 기차역에 도착할 경우 맨 처음 접하는 것이 택시교통으로 택시를 이용한 관광택시를 시청 홈페이지에 홍보하고 전화번호를 안내하여 관광객이 편안하게 관광할 수 있도록 9월 27일 조합에서 발대식을 갖고 본격적으로 운영에 돌입했다.

박상익 이사장은 “앞으로 전주시뿐만 아니라 전라북도 14개 시군 전 지역에 관광택시가 운행될 수 있도록 택시운송사업 환경개선에 최선을 다하겠다.”고 말했다.



강원조합 춘천시 조합

콜센터·카드수수료는 지자체가 지원, 조합원과는 자산 지분 공유

운동시설·안마의자 등 갖춘 휴게시설, 시 지원으로 건립·운영



강원조합 춘천시 조합
박상원 조합장

선출직에서 3선이면 중진급이다.

그 세월 동안 유권자로부터 능력과 성실함, 청렴 등의 자질을 검증받았다는 의미로도 해석된다

전국개인택시연합회 춘천 지부를 이끌고 있는 박상원 지부장이 그렇다.

2011년 보궐선거로 지부장에 당선된 이후 내리 3선에 성공하며 조합원들의 신임을 확인받고 있다.

비결은 간단하다.

투명함이 전제된 경영자 마인드로 지부 살림을 책임져 온 것을 인정받고 있는 것이다.

◆ 공공 운송 이미지 부각시켜 지자체 지원 극대화

박상원 지부장의 경영 마인드는 개인택시 위상을 공공 운송 수단으로 부각시키며 관할 지자체의 적극적인 지원을 유지하는데서 빛을 발하고 있다.

대표적인 것이 춘천시로부터 수천여 평에 달하는 사유지를 무상 임차받아 건립된 '운수 종사자 휴게시설'로 각종 운동기구와 안마의자 같은 편의시설과 콜센터 등이 들어선 3층짜리 지부 사옥 역시 춘천

시 지원으로 지어졌다.

개인택시 이용 고객 상당수가 신용카드로 결제하는데 이때 발생하는 가맹수수료도 춘천시로부터 지원받고 있다.

“당초 8000만원 정도에서 시작된 카드수수료 지원액은 매년 증가해 올해는 3억 8000여 만원의 시 예산을 확보했고 내년에도 증액 지원될 것”이라고 박상원 지부장을 말했다.

‘스마일콜’이라는 브랜드의 콜택시를 운영하기 위한 시설과 장비 확보에는 강원도 예산을 유치했다.

“시의원과 달리 도의원은 독자적인 예산 편성 권한이 있습니다. 춘천 개인택시 콜센터를 운영하기 위한 각종 장비 등을 지원받기 위해 강원도의회 협조를 이끌어냈는데 1009대의 춘천 개인택시중 700여 조합원이 가입했고 하루 평균 9000여 건에 달하는 승객 콜을 받을 정도로 활성화되어 있습니다”

◆ 택시 면허 중개로 적정 거래가격 형성, 수익은 조합원 지분으로 환원

춘천지부는 개인택시 중개를 통한 투명한 거래 가격 형성을 유도하는 한편 조합 자산 적립의 기회로도 활용하고 있다.

“과거에는 개인택시 매매가 브로커를 통해 이뤄져 거래 가격이 들쭉날쭉했고 거래 수수료 부담도 상당했습니다. 하지만 지부에서 매매를 직접 담당한 이후 거래 가격이 1억5000만원선에서 책정되면서 택시 사업을 접고 은퇴하는 분들의 만족도가 높아지고 있습니다”

개인택시 매매 수수료도 브로커들 보다 낮게 부과하고 있는데 관련 수익은 모두 지부 자산으로 적립해 조합원들에게 배당된다.

개인택시 매매 과정에서 축적된 적립금만 1억5000만원 수준에 달하는데 1009명 조합원 개개인 명의로 자산 지분 증서를 만들어 배분하고 있다.

개인택시를 그만두고 은퇴할 때 지부가 지급하는 일종의 격려금 성격인데 그동안 매매 브로커가 챙기던 수익을 조합원들과 공유하는 연결고리가 되고 있는 셈이다.



▲ 춘천시 조합 운수종사자 휴게시설 전경.



▲ 휴게시설에 설치된 헬스장.

박상원 지부장은 지부 적립금을 현재의 2배 수준인 3억원 수준까지 확대해 조합원들에게 더 많은 자산 지분을 되돌려주겠다고 희망했다.

◆ 스쿨택시·분실물센터 운영, 사회적 책임에도 앞장서

춘천지부는 공공 운송 수단인 택시의 사회적 책임에도 열심이다.

대표적인 것이 ‘춘천스쿨택시’인데 통학 시간대 학생들의 등교를 지원하고 있다.

“춘천은 도농 복합 도시로 외곽 지역에 거주하는 학생들은 등교에 어려움이 있습니다. 정해진 시간에 스쿨택시를 이용하면 학생 1인당 1000원의 요금으로 편하고 신속하게 등교할 수 있습니다”

스쿨택시 운영 배경에 대한 박상원 지부장의 설명이다.

승객들이 핸드폰을 포함한 다양한 소지품을 택시에 놓고 내린다는 점에 착안해 개설한 분실물 보관센터를 설치, 운영중이다. 춘천스쿨버스 홈페이지(www.cstaxi.kr)에 ‘분실물·습득물’ 코너를 마련해 승객은 잃어버린 소지품 정보를, 택시 운전자는 습득한 물건 사진과 내용물 등을 올려 공유하는데 한달에 수십여건의 분실물이 주인을 찾는다.

한편 박상원 지부장은 “개인택시는 대중의 손과 발이 되는 중요한 운송 수단으로 공익적인 역할이 큰 만큼 지자체 등에서 보다 적극적인 지원을 이끌어 조합원들의 수익이 향상될 수 있도록 더욱 노력하겠다”고 말했다. (글·김신)

동아리 탐방

인천 개인택시 족구연합회

'즐족'으로 몸과 마음에 신바람이 깃들다

인천시 대회 3위 기염...족구 통해 건강 되찾기도



▲ 인천 서구청장(가운데)과 인천개인택시 족구연합회 회원들이 기념촬영에 임하고 있다.



▲ 인천개인택시 족구연합회 회원들이 경기에 임하는 모습.



▲ 인천개인택시 족구연합회 성기덕 회장.

‘건강한 몸에 건강한 정신이 깃든다.’

인천 개인택시 족구연합회의 모토다. 승패에 연연하지 않고 모두가 건강하게 즐기는 족구, 줄여서 ‘즐족’이 인천 개인택시 족구연합회 성기덕 회장이 항상 강조하는 단어다.

많은 인천 개인택시 족구연합회 회원들이 ‘즐족’을 통해 건강도 찾고, 타인과의 유대활동으로 마음의 즐거움도 얻는다는 것이 성기덕 회장의 설명이다.

인천 개인택시 족구연합회는 지난 2000년에 발족해 올해로 17년째를 맞고 있는 유서깊은 족구회다. 초기에는 6개팀의 규모로 시작했지만, 오늘날에는 12개팀으로 대폭 확대됐다.

이처럼 인천 개인택시 족구연합회가 크게 확대될 수 있었던 배경에는 인천개인택시운송사업조합 김승일 이사장이 있었다.

성기덕 회장에 앞서 인천 개인택시 족구연합회의 회장을 역임한 바 있는 김승일 이사장은 매해 전국단위 족구대회를 개최하는 등 회원들의 ‘즐족’을 위해 헌신

적으로 지원하고 있다.

◆ 회원 평균연령 50대, 73세 ‘최고령 특급 공격수’까지...노장투혼 과시

인천 개인택시 족구연합회 회원들의 평균연령은 50대다. 다른 족구팀에 비해 결코 적지 않은 나이대지만, 이들은 많은 나이를 노력으로 극복하기 위해 항상 열정을 갖고 훈련에 임한다.

족구 회원 중 최고령은 이경근 씨로, 올해 73세다. 심지어 젊은사람도 하기 힘들다는 ‘공격수’역할을 맡고 있다.

성기덕 회장은 “족구에서 공격수는 순발력과 유연성이 필요한 포지션인데, 73세의 나이로 훌륭히 해내고 있어 정말 대단하다고 생각 한다”며 엄지를 치켜 올렸다.

이 같은 노장들의 저력에 힘입어 인천 개인택시 족구연합회는 올해 인천시 대회에서 3위의 성적을 올리는 기염을 토했다.

열성적인 회원들 덕분에 인천 개인택시 족구연합회의 대외적인 위상도 점차 커지고 있다. 지난 11일에는 자동차매매상사 전종경 회장과 함께 족구대회를 공동 개최하기도 했다. 올해로 5년째를 맞고 있는 이 대회는 모범회원들에게 표창을 주고, 자녀 장학금도 지원하는 큰 행사다.

회원들의 열정과 배려에 보답하기 위해 성기덕 회장은 약 500만원을 투자, 잔디구장용 네트설치기를 구입해 보급했다. 그동안 딱딱한 바닥에서 할 때 회원들이 부상을 당하는 경우가 잦았다. 하지만 폭신한 잔디 위에서 경기를 하고 나서부터는 회원들의 부상이 눈에 띄게 감소했다.

이처럼 인천 개인택시 족구연합회의 최대 장점은 회원들의 열정도 물론이지만, 서로를 위하는 그들의 ‘결속력’일 것이다.

성기덕 회장은 “회장직을 역임해오면서 느꼈던 우리

회원들의 장점은 서로를 위해주는 화목한 분위기”라며 자랑스레 말했다.

◆ 인천 개인택시 족구연합회 박정민 씨, ‘즐족’으로 폐암도 이겨내

인천 개인택시 족구연합회 산하 팀인 ‘기사선교회’에서 우수비를 담당하고 있는 박정민 씨는 지난 2008년 ‘청천병력’같은 소리를 들어야만 했다.

격한 운동으로 거친 숨을 쉴 때마다 목에서 ‘씩씩’거리는 소리가 났던 박정민 씨는 흑시나 하는 마음에 병원을 찾았다. 호흡기 내시경 등 각종검사를 실시한 결과 폐암 2기 진단을 받게 됐다. 확진이 끝난 후 의사를 만난 자리에서 박정민 씨는 더 충격적인 소리를 들어야 했다. 한쪽 폐를 모두 절제해야 한다는 것이었다.

결국 박정민 씨는 그해 6월 한쪽 폐를 절제하는 수술을 받았다. 수술 직후 그는 후유증으로 체력이 심각하게 떨어져있는 상태였고, 한쪽 폐를 절제하는 바람에 호흡량도 부족해 숨을 헐떡이기 일쑤였다.

그는 건강악화를 운동으로 극복해보자고 생각했다. 고민 끝에 결정한 운동은 바로 ‘족구’였다. 그렇게 수술 후 약 10년간 꾸준히 족구와 함께 한 결과, 오늘날 그는 암 재발없이 매우 건강해졌다. 비단 몸 뿐 만 아니라 마음도 정말 심각한 병을 앓았으나 싶을 정도로 쾌활했다.

박정민 씨는 “큰 수술로 몸과 마음이 모두 지쳐있을 때, ‘즐족’을 통해 호흡량도 좋아지고, 회원들간의 소통을 통해 긍정적인 마음도 생겨 매우 몸과 마음이 모두 건강해졌다”며 밝게 말했다.

족구의 장점이 무엇이나는 질문에 성기덕 회장, 박정민 씨 모두 ‘전신운동’이라는 점, 그리고 팀워크를 통한 ‘상호작용’을 꼽았다. 족구할 때면 항상 웃음이 끊이지 않는다는 그들. 앞으로도 그들이 ‘즐족’을 통해 몸과 마음에 항상 행복만 깃들기를 바래본다.

(글·박병인)

금융의 모든 순간

NH농협금융

NongHyup Bank 3.1



농업인이 행복한 국민의 농업은행

개인택시 사장님을 우대하는 전용 대출상품!

NH개인택시 우대대출



대출대상	<p>현재 개인택시 면허를 소지하고 개인택시 영업을 지속하고 있는 만25세 이상 만75세 미만으로 아래 조건을 모두 충족하는 개인택시 사장님</p> <ul style="list-style-type: none"> • 서울보증보험의 개인금융신용보험 가입이 가능한 고객 • 자동차 등록원부 상 소유권 제한사항이 없는 고객 <p>※단, 과태료로 인한 압류, 택시 구입관련 근저당, 택시영업 관련 LPG충전소 근저당 설정(근저당 설정금액이 3백만원 이하이고, 근저당권자가 충전소 사업자와 일치하는 경우에 한함)은 소유권 제한 사항으로 보지 아니합니다.</p>
대출한도	<p>서울보증보험 개인금융신용보험의 보증한도 이내에서 최대 4천만원</p> <p>※당·타행 신용대출금액 한도에서 미차감</p>
상환방식	<p>분할상환 : 5년 원(리)금균등분할상환</p>
대출금리	<p>최저 연 3.88%</p> <p>(2017.09.04. 현재, 당행 기준금리(6개월 변동) 연 1.41%, 신용등급 1등급, 대출기간 5년(분할상환), 신청금액 4천만원, 우대금리 1.30%p 적용 시)</p> <p>※당행 기준금리: 금리 변동주기, 대출만기별로 매일 변동, NH Bank 금융상품마켓-공시실-대출-대출금리에서 확인 가능</p>
우대금리	<p>최고 1.30%p ※상품설명서 참조</p> <p>(2017.09.04. 현재, 신용카드이용(3개월) 300만원 이상 0.10%p, 외국환(3개월)5천불 이상 0.10%p, 저축이체(매월) 5건 이상 0.10%p, 단기변동금리(6개월이하) 0.09%p, 보증서담보대출(90% 이상) 0.29%p, 당행 여신 장기거래 고객(3년 이내 거래가 있는 경우) 0.09%p, 하나로카드고객 0.09%p, 카드매출대금입금 카드사수 3개 이상 0.20%p, 사업기간 3년 이상 0.09%p, 신용등급(1~3등급)우대 0.19%p 등)</p> <p>※고객별 실제 우대금리는 대출영업점에서 상담하여 확인</p>
준비서류	<p>운전면허증 및 개인택시운송사업면허증, 개인택시사업자등록증, 자동차등록원부(3일 이내 발급 분)</p>
부대비용	<p>중도상환해약금 : 중도상환원금 × 1.00% × (대출기간-경과일수) / 대출기간</p> <p>※대출기간이 3년을 초과하는 경우에는 3년을 대출기간으로 봄</p>

■ 당행 신용평가 결과 등에 따라 대출이 일부 제한될 수 있으며 대출한도는 신청인의 소득, 부채, 신용도 등에 따라 달라질 수 있습니다. ■ 정부정책, 금융시장 환경변화 및 고객의 신용평가 결과 등에 따라 대출자액, 대출한도, 대출금리 등 대출 조건이 변경될 수 있습니다. 또한 중도상환해약금 및 대출 금액에 따른 인자세 등 부대비용이 발생할 수 있습니다. ■ 이자담보인 시 최고 연15%의 연체이자 발생됩니다. ■ 이 안내문은 고객 여러분께 대출상품의 이해를 돕기 위해 상품내용을 간략히 안내하였습니다. ■ 7차 저세한 내용은 해당상품 약관 및 상품설명서를 참조 하시거나 가까운 NH농협은행 영업점 또는 고객센터(1661-3000, 1522-3000)로 문의하시기 바랍니다. [상품개발부서/저적부서] 마케팅전략부 ■ **준법감시인심의필 2017-2058 (2017.09.13~2018.09.30)**

개인택시 전담영업점 지정

[서울강남] 서울개인택시운송사업조합 잠실월드지점 02-3431-4651 / 강남지부 일원동지점 02-2016-1403~4 / 강동지부 길동지점 02-478-8102 / 송파지부 장지동지점 02-449-6181 [서울중앙] 서대문지부 가좌지점 02-361-7322 / 용마지부 합정동지점 02-2188-1863 / 은평지부 녹번지점 02-3418-3092 [서울강북] 강북지부 수유지점 02-986-9013 / 노원지부 마들역지점 02-932-3011 / 도봉지부 쌍문역지점 02-903-8100 / 동부지부 전농동지점 02-2247-7821 / 성북지부 보문동지점 02-927-0325 / 중랑지부 중화동지점 02-439-0915 / 중양지부 전농동지점 02-2247-7821 [서울강서] 강서지부 공항동지점 02-2664-2713 / 관악지부 봉천동지점 02-887-0092 / 남서지부 구로지점 02-838-6094 / 양천지부 신월동지점 02-2694-2731 / 영등지부 신길동지점 02-841-2253 [부산] 부산지부 사직동지점 051-502-9901 / 동부지부 총렬지점 051-524-2700 / 서부지부 대신동지점 051-255-9111 / 남부지부 문현동지점 051-637-8801 / 북부지부 주례동지점 051-317-6400 [대구] 대구 범물지점 053-760-8654 [인천] 인천가좌지점 032-578-1453 [광주] 광주영일부 062-946-2653 / 광산구 첨단지점 062-971-8251 / 남구 주월동지점 062-675-5204 / 동구 금남로지점 062-222-8192 / 서구 생촌동지점 062-381-0250 / 북구 일곡동지점 062-572-8801 [대전] 대전영일본부 042-220-0926 [울산] 울산영일부 052-258-4402 [세종] 조치원지점 044-865-2156 [경기] 울전지점 031-278-3671 [강원] 춘천시 강남동지점 033-250-1751 / 원주시 북원지점 033-738-6342 / 강릉시 강릉동부지점 033-610-0287 / 동해시 북평지점 033-530-8628 / 태백시 태백지부 033-550-0225 / 속초시 속초지부 033-630-1809 / 삼척시 삼척지부 033-570-2004 / 홍천군 홍천군지부 033-430-3530 / 횡성군 횡성군지부 033-340-1613 / 영월군 영월군지부 033-370-1910 / 평창군 평창군지부 033-330-1222 / 정선군 서북지점 033-590-2603 / 철원군 철원군지부 033-450-3703 / 화천군 화천군지부 033-440-1409 / 양구군 양구군지부 033-482-8541 / 인제군 인제군지부 033-460-0604 / 고성군 고성군지부 033-630-1854 / 양양군 양양군지부 033-670-1413 [충북] 충북조한 및 청주시지부 청주물류센터지점 043-288-5201 / 괴산군지부 괴산군지부 043-833-0321 / 단양군지부 단양군지부 043-422-2581 / 보은군지부 보은군지부 043-542-2401 / 영동군지부 영동군지부 043-744-8845 / 옥천군지부 옥천군지부 043-732-1171 / 음성군지부 음성군지부 043-872-4101 / 제천시지부 제천시지부 043-644-3612 / 증평군지부 증평군지부 043-836-1701 / 진천군지부 진천군지부 043-533-2131 / 충주시지부 충주시지부 043-841-4114 [충남] 충남개인택시조합 충남영일본부 041-339-5528 / 천안 천안지부 041-561-3612 / 공주 공주시지부 041-855-1107 / 보령 보령지부 041-934-6142 / 아산 아산시지부 041-544-2140 / 논산 논산시지부 041-735-2041 / 서산 서산시지부 041-660-0555 / 금산 금산군지부 041-750-8206 / 부여 부여군지부 041-836-2332 / 서천 서천군지부 041-953-0022 / 청양 청양군지부 041-943-2282 / 홍성 홍성군지부 041-620-2214 / 예산 예산군지부 041-332-2131 / 태안 태안군지부 041-670-0299 / 당진 당진지부 041-350-6240 [전북] 전주완주시군지부 063-259-8230~2 [전남] 전남영일부 061-289-7821 / 순천파견 순천시지부 061-720-9806 [경북] 경북개인택시조합 및 경산시부 경산시지부 053-811-0872 / 경주지부 경주시지부 054-742-0022 / 구미지부 구미시지부 054-481-7312 / 김천지부 김천시지부 054-432-6702 / 문경지부 문경시지부 054-552-3122 / 상주시부 상주시지부 054-537-2200 / 안동지부 안동시지부 054-854-3312 / 영주시부 영주시지부 054-635-3022 / 영천지부 영천시지부 054-338-4122 / 포항지부 포항시지부 054-247-2942 / 고령지부 고령군지부 054-950-5600 / 군위지부 군위군지부 054-383-2882 / 봉화지부 봉화군지부 054-672-1712 / 성주지부 성주군지부 054-933-2192 / 영덕지부 영덕군지부 054-734-2162 / 영양지부 영양군지부 054-683-2182 / 예천지부 예천군지부 054-654-3101 / 울릉지부 울릉군지부 054-791-2082 / 울진지부 울진군지부 054-782-1652 / 의성지부 의성군지부 054-834-2142 / 청도지부 청도군지부 054-373-3012 / 청송지부 청송군지부 054-872-7612 / 칠곡지부 칠곡군지부 054-971-2123 [경남] 경남영일부 055-284-9527 [제주] 노형지점 064-720-4512



농가소득 5000만원 시대를 열어
농업인이 행복한
국민의 농협이 되겠습니다

농민속으로, 국민곁으로



2017년 주요 사업 추진실적

1 조세특례제한법 일부개정법률(안) 국회 제출 (차량 부가가치세 면제)

■ 최근 가파른 물가 상승과 승객의 급격한 감소, 대리운전의 성행 및 대중교통수단의 증가로 인하여 택시운송사업자의 어려움이 증가하고 있음에도 불구하고, 개인택시운송사업용으로 공급하는 자동차에 대한 부가가치세 면제 특례 적용기한이 2017년 12월 31일까지 한시적으로 적용되고 있어 개인택시운송사업자의 경제적 여건 개선이 시급한 상황임에 따라 개인택시 차량부가가치세 면제 일몰기간을 4년간 연장하는 내용으로 신상진의원 등 10인이 조세특례제한법 일부개정법률안을 대표발의 하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

대표발의	주요 내용
신상진의원 대표발의 (10인) (2017. 08. 28)	□ 2017년 12월 31일까지로 만료되는 개인택시운송사업용 공급 자동차에 대한 부가가치세 면제 특례 적용기한을 2021년 12월 31일까지로 4년 연장함으로써 개인택시운송사업자의 경영상 부담을 경감하는 데 기여하고자 함.

■ 개인택시사업자 중 84%가 부가가치세 납부의무 면제자(연매출 1,200만원 미만)이고, 15%가 간이 과세자(연 매출 4,800만원 미만)로서 차량구입 시 부담한 부가가치세를 공제·환급 받을 수 없다는 점과 시내버스 등 버스운송사업용으로 공급하는 천연가스버스와 전기버스에 대해서도 부가가치세가 면제되고 있는 점 등을 고려하여 개인택시운송사업용으로 공급하는 자동차 중 간이과세자에 대해 공급하는 경우에 한해 부가가치세 면제하는 내용으로 김광림의원 등 10인이 조세특례제한법 일부개정법률안을 대표발의 하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

대표발의	주요 내용
김광림의원 대표발의 (10인) (2017. 08. 04)	□ 2013년 말 신설되어 2년('14~15년) 적용 후 2015년 12월 법 개정을 통해 2017년 말까지 2년간 연장되어 온 선례에 따라 이번 개정 시에도 동 조항의 적용기한을 2년 연장하여 개인택시운송사업자의 세금부담을 경감하고자 함

■ 기획재정부는 2018년 세법개정안 및 조세특례제한법 일부개정법률안 입법예고 등을 거쳐 정부안으로 국회에 제출 하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

◎ 2018년 세법개정안(2017. 08. 02)

개인택시 차량 부가가치세 면제 적용기한 연장(조특법 §106)	
현 행	개 정 안
□ 개인택시 차량 부가가치세 면제 ○ (적용대상) 개인택시운송사업용으로 간이과세자에게 공급하는 자동차 ○ (적용기한) '17.12.31.	□ 적용기한 연장 ○ (적용기한) '20.12.31.

◎ 조세특례제한법 일부개정법률안(정부안 2017. 09. 01)

정부안 (2017. 09. 01)	□ 개인택시운송사업용 공급 자동차에 대한 부가가치세 면세 특례 적용기한을 2017년 12월 31일까지에서 2020년 12월 31일까지로 3년 연장함.
-----------------------	---

2 친환경 전기자동차 등 규제 완화 개선

■ 국토교통부는 일반 자동차에 비하여 배기량이나 차량의 크기가 작은 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차 및 연료전지자동차를 택시운송사업에 사용하는 경우에도 일반 자동차와 마찬가지로 배기량 또는 차량의 크기를 기준으로 택시운송사업을 구분함에 따라 해당 자동차를 중형 택시운송사업에 사용할 수 없게 되는 등 불합리한 점이 발생하고 있으므로 이를 개선하기 위하여 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차 및 연료전지자동차를 사용하는 택시운송사업의 경우에는 국토교통부장관이 정하

여 고시하는 별도의 기준에 따라 택시운송사업의 종류를 구분하도록 하는 내용으로 여객자동차운수사업법 시행규칙이 일부개정(2017. 06. 02) 됨.

■ 택시운송사업의 구분기준은 종전의 배기량, 외부 크기 등으로 제한하고 있음에 따라 배기량이 없고 일반 차량에 비해 크기가 작은 환경친화적 자동차에 부합하지 않음. 이에 따라, 여객자동차 운수사업법 시행규칙 개정을 통해 기존 고급형 택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준의 범위를 중형 택시운송사업으로 확대하였으며, 이에 대한 후속조치로써 중형 택시운송사업에 활용될 수 있는 차량을 명시하기 위하여 「택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준」 고시개정안이 행정예고(17. 09. 07)를 거쳐 아래와 같이 공포(17. 09. 29)하였다.

택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준 (국토교통부고시 제2017-656호)

제1조(목적) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」제9조제2항에 따라 택시운송사업에 사용될 수 있는 환경친화적 자동차의 기준을 정함을 목적으로 한다

제2조(차량의 종류) 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」제2조제3호부터 제6호까지의 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차, 연료전지자동차를 그 대상으로 하며, 각 택시운송사업에 활용될 수 있는 차량은 다음 각 호와 같다.

1. 중형 택시운송사업: 「자동차관리법 시행규칙」별표1에 따른 중형 승용자동차의 세부기준을 따른다.
2. 고급형 택시운송사업
가. Lexus ES300h(2,494 cc)

제3조(재검토기한) 국토교통부장관은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 고시에 대하여 2017년 1월 1일 기준으로 매 3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

부 칙

이 고시는 발령한 날부터 시행한다.

3 여객자동차유가보조금 계속 지급 건의

■ 전국개인택시연합회와 전국택시운송사업조합연합회는 공동명의로 택시산업은 25만 대 차량이 면허되어 공로여객 수송의 38%를 담당하며 30만 종사원의 고용을 창출하는 등 대중교통수단으로 사회적 책임과 기능을 다하고 있으나, 국내외 경기침체, 고유가 및 택시 수요 감소가 지속되고 정부는 물가안정 우선정책 추진으로 택시의 운임 및 요금인상을 억제하고 있어 어려움이 가중되는 실정이다.

■ 이에 경영난 속에 유가보조금(리터당 197.97원)지급은 택시사업을 유지할 수 있는 동력이 되고 있으나 그 지급기한이 2017. 12. 31.부 종료될 예정임에 따라 택시업계에 대한 유가보조금 지급이 2017. 12. 31. 이후에도 계속 지급될 수 있도록 아래와 같이 청와대 비서실장, 국무총리 실장, 기획재정부 장관, 산업통상자원부 장관, 국토교통부 장관, 더불어민주당 대표, 자유한국당 대표, 국민의당 대표, 바른정당 대표 등 정부와 여·야 당 대표에게 강력 건의(17. 10. 11)하였다.

유가보조금 계속 지급 건의서

□ 현 황

- 경유·LPG 세율을 '01~'08년까지 단계적 상향조정함에 따라 운송업계의 경영부담을 완화하기 위하여 유가보조금 지급 (2000.8 경제장관 간담회)

〈휘발유 대비 유종간 상대가격 조정 비율〉

구분	휘발유	경유	LPG
2000.6	100	47	26
2007.7	100	85	50

※ 에너지 세제개편 : 1차 '01.7~'04.12월, 2차 '05.1~'07.7월까지

- '01년부터 매년 1년씩 정당 및 정부 부처 간 협의를 통하여 지급기간을 연장해 오고 있음

- 우등고속버스 및 화물자동차 : 경유 345.54원/ℓ
- 일반버스 및 마을버스 : 경유 380.09원/ℓ
- 법인택시 및 개인택시 : LPG 197.97원/ℓ
- * 지급단가 산출 : 현재 유류세 - '01.7월 현재 유류세

□ 문제점 (유가보조금 지급 중단시)

- 국내외 경기침체, 택시 수요감소, 정부의 물가안정 우선정책(운임요금 인상억제) 및 지속적인 유류비 대폭 인상으로 경영난에 직면한 현재 상황을 더욱 악화 시킴

〈차량 1대당 추가 부담액 추정〉

구분	유가인상(원/ℓ)			추가 부담액(만원)	
	'01.7월	'17.10월	인상폭(%)	월간	연간
택시(LPG)	459	841	382(83%)	48	576

(월간 추가부담액) 인상폭 리터당 382원 × 일일 50리터 × 25일

- 택시운송사업자의 정상적인 1인 사업 및 회사경영이 어려워 적정수입과 임금 지급을 둘러싼 노사갈등 및 이용자의 불편 가중
- 유가보조금은 2001.7월 당시 유류세 리터당 23.39원 기준으로 인상분에 대하여 전액 지급하기로 약속한 사항이므로 지급 중단 시 정부정책 신뢰 하락 및 사회적 혼란 초래

□ 건 의

- 택시업계 어려운 경영실정을 감안하여 '17.12.31부로 종료되는 유가보조금 계속 지급 연장

4 택시 자격유지검사제도 도입에 대한 의견

■ 연합회는 국토교통부가 입법예고한('17. 2. 3) 한 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정안 내용 중 “만 65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 제도 도입”이 입법예고대로 시행될 경우 교통사고 예방보다는 개인택시 재산권 말살과 정부의 노령자 고용대책 역행, 노령자에 대한 가혹한 규제정책, 불합격자에 대한 특단의 대책이 없어 개인택시를 포기해야 하는 심각한 사태가 발생할 것이 예견됨에 따라 연합회는 시·도조합의 견조회 수렴, 연합회 총회를 거쳐 택시자격유지검사를 대처 할 수 있는 “건강검진 시행 건의(안)”을 다음과 같이 국토교통부에 건의('17. 09. 14) 하였다. 따라서 택시자격유지검사 대상자(65세 이상)는 자격유지검사 또는 건강검진 보고서 중 선택할 수 있는 선택권이 주어진다. 건강검진 보고서는 건강검진항목, 비용 등 종합적으로 검토 후 시행될 것으로 예상된다.

□ 현 황

- 여객자동차운수사업법 시행규칙 일부개정안 입법예고('17. 2. 3)
 - 만 65세 이상의 종사자에 대해 자격유지검사 도입
 - ※ 자격유지검사 : 65세 이상 → 3년마다, 70세 이상 → 매년
- 연령대별 현황(2016 개인택시)

구 분	60세 이상~69세 미만	70세 이상	계
개인택시	27,797	15,731	43,528

□ 건강검진 시행 건의(안) : 자격유지 검사를 대체하여 건강검진 자료 제출

- 자격유지 검사 대상자(65세 이상)에게 선택권 부여
 - 자격유지검사 또는 건강검진 보고서를 제출하여 수검 인정
 - 자격유지 검사에서 탈락할 경우 건강검진 보고서로 대체할 수 있도록 선택권 부여
 - 건강검진 보고서에 불합격 판정일 경우 자격유지 검사로 수검
- 건강검진 시행 건의(안) 도입 필요성
 - 자격유지검사 대신 건강검진 보고서 제출로 65세 이상 고령자에 대한 반발 해소
 - 고령자들의 자격유지검사제도 도입에 대한 거부 반응 해소
 - 향후 발생할 수 있는 질병을 사전에 인식함으로써 안전운행 및 사고예방 효과 기대
- 건강검진 시행 건의(안)에 대한 보완 사항
 - 건강검진 진료기관 선정(대형병원, 종합병원 등)에 따라 진료비 부담 증가 우려 해소 대책
 - 건강검진 진료에 따른 영업운휴로 영업 손실 발생 대책 강구
- 택시 자격유지 검사 및 건강검진 보고서 시행시기 유보
 - 여객자동차운수사업법 시행규칙 공포 후 2년간 유보

구 분	입법예고안	연합회 의견
시행 시기	공포 후 1년	공포 후 2년

- 건강검진 및 자격유지검사 비용 정부 및 지자체 지원
 - 자격유지검사 수검 비용 또는 건강검진 비용을 상회 하지 않을 것
 - 정부 및 지자체 전액지원
- 건강검진 항목 기본검사로 최소화, 모든 진료기관 허용
 - 운전적성검사 신체검사와 같이 신체장애 판단에 필요한 기본적인 시력·청력·삼색식별 등 비교적 간단한 검사로 대체
 - 건강검진 진료는 전국병원 및 운전면허 시험장내 신체검사실에서 검사 받도록 함.
 - 건강검진 진료기관은 종합병원, 대학병원, 중·소도시나 군 단위 지역은 건강검진이 가능한 병원(의원, 의료원) 등 포함(영업운휴로 인한 영업 손실 최소화)
 - 국민건강보험 공단에서 실시하는 고령자 건강검진(보건소 등)으로 건강검진 보고서 인정

5 펫(Pet)택시 관련 화물자동차운수사업법 개정 건의

■ 연합회는 자가용 소유자의 ‘풀러스’, ‘릭시’등 승차공유 앱을 이용한 불법 자가용 유상운송이 만연히 확산되고, 침체된 여객자동차운송업계를 더욱 위축시키고 있는 현실에서 최근 반려동물을 운송하는 ‘펫 택시’까지 등장하고 성업 중이어서 열악한 여객업계는 총체적 어려움에 처해있음에 따라 자가용승용자동차·승합자동차의 “반려동물”불법운송의 금지를 위한 화물자동차운수사업법 개정을 아래와 같이 국토교통부에 건의('17. 10. 11) 하였다.

◎ 펫(Pet) 택시 현황 ※ 중앙일보('17. 8. 20)

구 분	펫 택시 현황
1. 요 금	① 기본요금 : 2km까지 1만1,000 원 ② 이후요금 : 142m당 100원씩 오름
2. 택시요금과 비교	○ 택시요금 보다 3.7배 높음
3. 운행대수	○ 서울 10개 업체(9대 운행) - 1일 평균 이용객 약 50명
4. 서비스 형태	○ 반려동물 단독 : 30% ○ 반려동물과 사람 동승 : 70%
4. 펫 택시에 대한 검토 의견	1.서울시 - 자가용 유상운송을 금지하는 ‘화물자동차 운수사업법’과 ‘여객자동차 운수사업법’둘 중 어느 법으로도 펫택시를 규제하기 어려움. - 화물자동차 운수사업법은 ‘자가용 화물차’의 유상운송을 금지하는데 펫 택시의 경우 화물차가 아닌 ‘자가용 자동차’임. - 또 펫 택시는 유상운송대상이 사람이 아닌 동물이기 때문에 여객(사람)을 전제로 한 여객자동차운수사업법 적용 대상이 아님. 2. 국토부 - “펫 택시에 사람이 탔다고 추가요금을 받지 않는다면 자가용으로 사람을 유상운송한게 아니기 때문에 불법이라고 보긴 힘들. - 이용료에 사람 운송 부분이 포함돼 있는 게 아닌지를 따져 볼 필요는 있음.

◎ 문 제 점

- “펫 택시”의 자가용 불법영업으로 인해 화물 및 여객운송질서를 문란 시키고 있음.
 - 펫 택시는 사업용으로 등록되지 않은 자가용 자동차를 이용해 앱 미터요금을 받고 유상운송영업을 한다는 점과 반려동물뿐 아닌 여객(사람)까지 운송 하고 있다는 점에서 엄연한 불법 자가용 영업행위 임에도 불구하고 국토교통부와 서울시는

“자가용 화물자동차”(화물자동차운수사업법 제56조)를 이용할 때와 “여객자동차운수사업법 제81조)을 대상으로 운송할 경우에만 법적 처분이 가능해 “펫 택시”의 규제가 어렵다는 입장을 취하고 있어 운송질서 물란 가중

- 펫 택시를 이용하다 사고가 발생 할 경우 보상 문제 대두
 - 사업용 면허가 없어 교통사고가 발생할 경우 탑승객이 자동차보험회사로부터 종합보험의 보상을 받을 수 없어 반려동물의 주인의 보상 문제 대두
- 여객운송사업자는 여객자동차운수사업법시행규칙 [별표4] “운송사업자 및 운수종사자의 준수사항” 제2호 마목 “2) 다른 여객에게 위해를 끼치거나 불쾌감을 줄 우려가 있는 동물(장애인 보조견 및 전용 운반 상자에 넣은 애완 동물은 제외 한다)은 자동차 안으로 데리고 들어오는 행위”에 대하여 제지 할 수 있어, 반려 동물을 거절 할 수 있으며, 여객을 제외한 반려동물만을 운송하는 자가용승용자동차·승합자동차에 대한 처벌규정이 여객자동차운수사업법 및 화물자동차운수사업법령에서 불분명함.
- 동물보호법 일부개정안이 2018년 3월부터 시행한다고 하나 “반려동물 전달방법”에 관한 법률에 불과 할 뿐이지 동승자를 허용하는 법률은 아니므로 불법여객운송에 해당됨.
 - 동물보호법 제9조의2(반려동물 전달 방법)에 따르면“제32조제1항의 동물을 판매하려는 자는 해당 동물을 구매자에게 직접 전달하거나 제9조제1항을 준수하는 동물 운송업자를 통하여 배송하여야 한다.”라고 규정하고 있어 반려동물 주인의 탑승을 허용하는 법률이 아니므로 동물보호법과 여객자동차운수사업법이 충돌될 것이며, 이는 불법여객운송에 해당됨.

◎ 개선 건의

- 자가용 승용자동차·승합자동차의 “반려동물 운송”이 금지 될 수 있도록 개정
- 화물자동차운수사업법 일부개정안 건의

현 행	개정 (안) 건의
제67조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천 만 원 이하의 벌금에 처 한다. 1. 제3조제1항 또는 제3항에 따른 허가를 받지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 허가를 받고 화물자동차운송사업을 경영한 자 <이하 신설>	제67조(벌칙) ----- ----- ----- 1. ----- ----- ----- 또는 제2조제1호에서 정한 자동차 이외의 자동차 (「자동차관리법」 제3조에 따른 승용자동차·승합자동차 중 자가용승용자동차·승합자동차를 말한다)를 사용하여 화물자동차운송사업 형태의 행위를 한 자 2. ~ 10. (현행과 같음)
2. ~ 10. (생략)	

6 조합 상근직 임원(지부장과 조합장 포함) 대리운전 기준 관련 개정 건의

■ 연합회는 여객자동차운수사업법 시행규칙 제21조제1항제2호에 따른 개인택시운송사업조합에서 급여를 받는 상근직 임원(지부장과 조합장 포함)의 대리운전 허용기준이 신설된 지 상당한 기간이 경과하였으므로 시대의 흐름과 택시면허권의 자치단체 위임 현실을 감안하여 개인택시 대리운전 허용기준을 개선하여 줄 것을 국토교통부에 건의 (17. 07. 12) 하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

□ 현 황(관련 법령)

- 여객자동차운수사업법시행규칙 제21조(개인택시운송사업의 대리운전) 제1항 제2호
- 2. 법 제53조에 따른 조합(이하 "조합"이라 한다)에서 상근직 임원(지부장과 조합장을 포함한다. 이하 이 호에서 같다)으로 선출된 경우. 다만, 급여를 받는 상근직 임원은 조합 규모, 조합원 수, 급여수준, 업무내용 및 적정 상근직 임원 수 등 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준에 적합한 경우로서 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우만 해당한다.
- 개인택시운송사업조합에서 급여를 받는 상근직 임원(지부장과 조합장)의 대리운전 허용기준

구 분	대리운전 허용범위		
	특별시·광역시	도	시·군
급여수준	전년도 연봉 2,160 만 원 이하	전년도 연봉 2,160 만 원 이하	전년도 연봉 2,160 만 원 이하

□ 문 제 점

- 종전 규정은 관할관청이 지역여건을 고려하여 원활한 업무수행을 위하여 허용 여부를 판단 조합임원(지부장 또는 조합장 포함)의 대리운전을 허용할 수 있도록 자치단체의 자유재량이 허용되었는데 현행은 전국을 획일적으로 급여수준으로 적용하고 있어 지역실정을 감안하지 못한 행정규제임.
- 개인택시사업자는 1인 사업자라는 특수성 때문에 조합장 또는 지부장이 대리운전이 어려울 할 경우 조합원 현황 관리 등 위탁업무수행, 통계작성에 어려움 직면
 - 개인택시는 관할관청별로 회원 단체가 구성되어 있어 조합이나 지부에서 위탁업무를 수행하고 있는 현실에서, 대부분의 업무를 수행하는 지부장 등은 현행 급여수준으로는 대리운전이 불가능하여 정부의 지시사항 전달, 위탁업무 수행, 통계작성 등에 원활한 업무 수행이 곤란
- 개인택시대리운전에 대하여 관할관청에 재량권한을 부여하여 지역실정에 맞게 시행하도록 하는 것이 바람직 함.
 - 시군지역의 대표자(조합장·지부장)는 조합 및 지부의 위탁업무 및 제반업무 수행을 하고 있으므로 원활한 업무 수행을 위하여 종전과 같이 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우 대리운전이 가능토록 하여 개인택시사업자의 경비부담 완화와 원활한 업무 수행하기 위함.
 - 현행법에서 조합의 위탁업무를 실질적으로 수행하는 시·군지역의 대표자가 대리운전을 할 경우 최저생계비 수준으로는 최소한의 생활보조금 등을 받을 수 없도록 규정하는 것은 지나친 규제임.
- 개인택시대리운전자가 부당한 운임 또는 요금을 받은 경우 개인택시운송사업자에 대한 처분기준이 1회 위반 시 운행정지 90일, 2회 위반 시 운행정지 180일, 3회 이상 위반 시 사업면허취소로 강화하려는 내용으로 택시운송사업의 발전에 관한법률시행령 일부개정령을 공포(16. 2. 23) 되었으므로 대리운전 허용 기준도 재검토 필요 함.

□ 건의내용

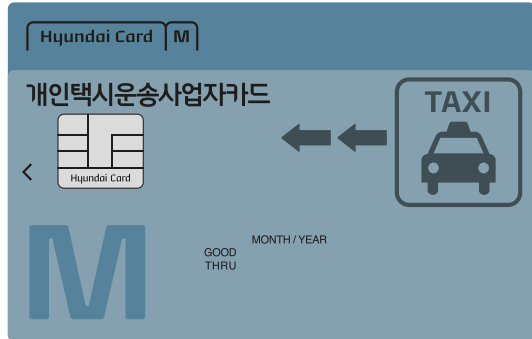
- (대안1) 여객자동차운수사업법시행규칙 일부 개정건의
 - 여객자동차운수사업법 제53조에 따른 조합의 원활한 업무수행을 위하여 관할관청이 필요하다고 인정하는 경우 개인택시 대리운전 허용
- (대안2) 개인택시운송사업조합에서 급여를 받는 상근직 임원(지부장과 조합장)의 대리운전 허용기준개정 건의

현 행	구 분	급여수준	
		특별시·광역시	도
대리운전 허용범위	특별시·광역시	도	전년도 연봉 2,160 만 원 이하
	도	시·군	전년도 연봉 2,160 만 원 이하
	시·군		전년도 연봉 2,160 만 원 이하
개정 건의	특별시·광역시	도	전년도 연봉 3,000 만 원 이하
	도	시·군	전년도 연봉 3,000 만 원 이하
	시·군		전년도 연봉 3,000 만 원 이하



현대카드 개인택시운송사업자 전용카드

LPG 면세 및 보조금 지원



현대카드M-개인택시(유류)
국내전용 연회비 없음

주요 혜택

LPG 충전 시
리터당 239.85원
면세 및 보조금



SK충전소에서
LPG 충전 시
1% M포인트 적립



종합건강검진
예약 시
40~60% 할인

· 전국 130여 개
건강검진센터



국내 가맹점에서
0.5% M포인트
적립



유의사항

- LPG 면세 및 보조금 혜택은 일 4회 한도, 부제일 이용 건 및 1회 충전 한도량 72리터 초과 시 지급 제외
- LPG 리터 측정은 국세청 및 국토교통부 기준이며, 보조금 혜택 기준은 국토교통부 정책에 따라 변동 가능
- 종합건강검진은 온라인메드 홈페이지(www.onlinemed.co.kr) > 파트너 고객 예약 또는 상담센터(1566-7775) 통해 예약 후 이용
- 1회 이용금액 천원 단위 미만은 M포인트 적립 제외되며, 장기카드대출(카드론), 단기카드대출(현금서비스), 연회비, 제수수료,이자, 지방세·국세 등 세금 납부액, 도시가스요금, 대학·대학원 등록금 납부 결제건, 자동납부서비스 이용수수료, 당사의 모든 할인서비스 및 무이자할부 이용금액 적립 제외

자세한 내용은 카드 발급 전 현대카드 홈페이지(www.hyundaicard.com) 및 상품설명서, 약관 참고

카드 이용금액 연체 시 23.5~27.9%의 연체이자율 적용
(회원별, 연체 기간별 차등 적용)

신용카드 남용은 가계 경제에 위협이 됩니다

여신금융협회심의필 제2017-C1b-11329호(2017.10.17~2018.10.16)

INTERVIEW

환경부 이영재 친환경자동차기술개발사업단장

내연기관자동차 한계, 전기모터 역할 강화로 극복

전기차 대중화, 배터리 성능 개선·발전 용량 확보가 관건



영국과 프랑스는 물론이고 글로벌 자동차 메이커가 몰려 있는 독일까지 내연기관자동차의 판매 금지나 운행 축소 움직임에 가세하고 있다.

여러 경로를 통해 머지않은 시점에 내연기관자동차의 종말을 예고하는 목소리가 적지 않다.

그 자리는 전기차 같은 그린카가 대체할 것으로 전망되고 있다.

우리 정부도 환경부를 중심으로 환경친화적인 미래 대응 자동차 기술 개발에 열심이다.

환경부 산하에 '친환경자동차기술개발사업단'을 구축하고

다양한 환경 친화 기반 자동차 연구 개발 활동을 벌이고 있는데 지난해 2기가 출범했다.

환경부 이영재 친환경자동차기술개발사업단장은 내연기관자동차를 대체할 수 있는 가장 유력한 대안인 전기자동차는 배터리 성능 개선과 환경친화적 전력 생산이 전제한다고 진단했다.

한 동안은 내연기관을 전제로 하는 하이브리드 자동차가 중요한 역할을 맡게 되고 수소연료전지차는 경제성과 인프라 구축 등의 한계를 극복하는 것이 과제라고 내다봤다.

이영재 단장을 통해 내연기관자동차의 운명과 미래 그린카의 모습을 접쳐봤다.

Q 유럽을 중심으로 내연기관자동차의 종말을 선언하는 국가들이 늘어나고 있다. 자동차제조사와 연료 공급사는 물론이고 자동차 소비자들도 상당한 관심을 갖는 이슈인데 2040년경에 정말 내연기관자동차는 사라지게 될지에 대해 어떻게 전망하시는지?

A 내연기관자동차의 가장 유력한 대안은 전기자동차이다.

하지만 모든 자동차를 전기차로 대체하려면 성능과 가격이 내연기관차에 필적할 만큼 크게 개선돼야 하고 더 중요한 것은 발전 설비 용량 등 전력 인프라가 뒷받침돼야 한다는 것이다.

그런데 일부 선진국을 제외하고는 2040년경에 이러한 전력 수요를 충족할 만한 발전설비를 구축하는 나라는 거의 없을 것으로 보인다.

더욱이 원자력이나 화석연료가 아닌 신재생에너지 발전으로 이를 커버하는 것은 거의 불가능하다고 생각된다.

특히 전동화가 어려운 버스나 트럭 등 상용차는 아직까지는 내연기관 외에 현실적인 대안이 없다는 점이 한계로 작용할 것으로 판단된다.

Q 그럼에도 전 세계적으로 전기차 보급 확대는 거스를 수 없는 트렌드로 여겨지고 있는데 전기차가 대중화되고 시장을 주도하는 친환경 자동차가 되기 위한 선결 조건이 있다면 어떤 것들일지.

A 내연기관자동차는 연료 1회 주유로 800km 이상을 주행한다.

전기차가 대중화되려면 내연기관자동차와 맞먹는 성능과 가격이 뒷받침돼야 한다.

하지만 전기차의 가장 핵심인 배터리는 현재의 리튬이온전지로는 1회 충전 주행거리나 가격 측면에서 대폭적인 개선이 어렵고 새로운 배터리가 개발돼야 할 것으로 판단된다.

또한 온실가스 저감이나 대기질 개선을 위해서는 전력 생산도 현재의 원자력, 석탄, 천연가스에서 벗어나

신재생에너지에 기반한 발전으로 전환돼야 진정한 의미의 무공해 전기차라고 할 수 있을 것이다.

Q 하이브리드, 전기차, 수소연료전지차 등 다양한 그린카가 출시, 개발되고 있는데 중장기 미래의 그린카는 어떤 모습을 띠 것으로 전망하시는지.

A 중장기적으로 전기차 보급이 확대될 것으로 전망되기는 하지만 모든 자동차를 대체하기는 어려울 것으로 보인다.

내연기관자동차의 한계를 극복하기 위해 하이브리드화가 많이 진행될 것이며 내연기관 대비 전기 모터의 역할이 점점 커지는 방향 다시 말하면 플러그인 하이브리드(PHEV, plug in HEV)나 EREV(extended range EV, 주행거리 확장형 전기자동차) 등으로 발전되어 나갈 것으로 생각된다.

수소연료전지차는 성능이 크게 개선이 되고 있지만 가격이 아직 전기차에 비해서도 훨씬 비싸고 충전 인프라 구축이 쉽지 않다.

특히 신재생에너지에 기반한 수소의 대량생산이 뒷받침돼야 수소경제(Hydrogen Economy)로서의 의미가 있는데 현재로는 쉽지 않을 것으로 판단된다.

Q 환경부 산하 친환경자동차 기술개발사업단은 출범 2기를 맞고 있는데 현재 진행중인 내연기관자동차의 친환경 성능 강화와 관련한 연구 과제는 어떤 것들이 있는지.

A 현재는 물론 앞으로도 수십년 동안 내연기관자동차가 사실상 도로를 점유하고 그 과정에서 유해배출가스와 온실가스를 배출하는 것은 불가피할 것으로 판단된다.

사업단에서는 먼 미래가 아닌 단·중기적인 대기질 개선과 온실가스 저감을 위한 제작차 기술과 운행차 기술을 개발하고 있는데 현 상황에서는 현실적으로 가장 시급한 기술이라고 생각된다.

특히 최근에 크게 문제시되고 있는 미세먼지와 질소산화물 배출 저감을 위해 상용차용 LPG 직접분사엔진



▲ 제주도에서 전기차가 충전하는 장면.

기술, 차기 기준 대응 이륜차 및 후처리기술, 트랙터 등 비도로 이동오염원의 차기 기준 대응 엔진 및 후처리 기술을 개발중이다.

또한 또 다른 미세먼지 저감 수단으로 저마모·저탄소 타이어기술, 운행차 PM·NOx 저감을 위한 촉매, 담체, 후처리장치기술도 연구중이다. (글·김신)

PROFILE

환경부 이영재 단장

현재 환경부 산하 친환경자동차기술개발사업단 단장을 맡고 있다.

전북대 기계공학과를 졸업하고 고려대 기계공학 석사, 일본 국립 토요하시기술과 학대학에서 에너지공학 박사 학위를 취득했다.

전북대와 충남대 기계공학부 겸임 교수를 지냈고 국책 연구기관인 한국에너지기술연구원 책임 연구원으로 재직중이다.

한국자동차공학회 부회장, 환경부 오토모빌리티위원회 위원, 지식경제부 그린카 전략포럼 전문위원, 사단법인 바이오디젤연구협의회 회장, 한국DME협회 부회장 등을 지냈고 현재는 환경부 친환경자동차기술개발사업단 단장을 맡고 있다.

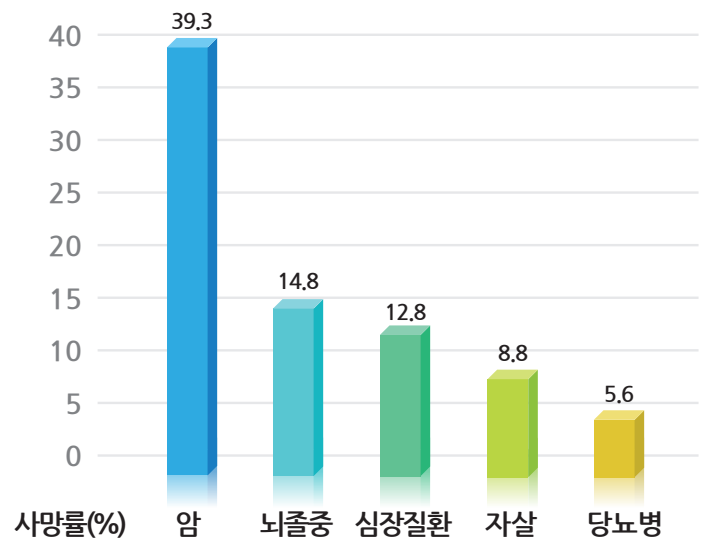
건강상식

규칙적인 신체활동 모든 연령대에 긍정적 효과

심장·암·심리·삶의 질 등 향상

현대 사회에서의 건강은 단지 신체적으로 이상 이 없는 상태가 아닌 행복한 삶을 위한 기본조 건으로 여겨지고 있다. 건강을 위한 노력 중 하나로 적극적인 신체활동 을 들 수 있는데, 일상적인 신체활동보다 조금

더 활동량을 증가시키는 것은 건강한 일상생활 을 영위하는데 필수 조건이라고 할 수 있다. 신체활동의 중요성은 꾸준히 강조되어 왔으며, 이제는 건강을 위한 필수조건 으로 자리매김 하였다. <자료:국민체육진흥공단>



▲ 우리나라 5대 사망원인 통계청 2009

5대 사망원인과 신체활동

[1] 암

우리나라 사람의 경우 평균 수명까지 살게 되면 남자의 경우 3명중 1명은 암에 걸리게 된다고 한다.

이렇게 치명적인 암을 예방하기 위해서는 금연과 과도한 음주를 피하고, 탄 음식을 먹지 않으며, 과일과 야채를 많이 먹는 등 건전한 식생활 습관을 갖는 것이 중요하다.

특히 규칙적인 운동을 하는 것은 암을 예방하고 발생률 을 낮추는데 큰 도움을 준다.

운동은 음식물이 대장을 통과하는 시간 을 줄임으로써 대장암의 발생위험률을 약 40~50%정도 감소시킨다.

또한 운동은 폐암 및 유방암의 위험률을 30~40% 정도 줄여주고, 결장암을 예방하 는데 효과가 탁월한 것으로 보고되고 있다.

적어도 하루에 30분 이상, 주당 3~5시간 정도의 중강도 신체활동을 했을 때 암으 로 인한 사망률을 가장 많이 줄여주는 것 으로 나타났다.

신체활동을 할 때 가장 주의할 점은 피 로를 느끼지 않는 강도로 서서히 운동하 라는 점이다.

[2] 뇌혈관질환

우리나라를 포함하여 세계 주요나라에 서는 뇌졸중의 예방을 위해서는 적절한 운동을 권장하고 있다.

이는 운동량이 적은 사람들에 비해서 운동량이 많은 사람들에서 뇌졸중 발생 위험성이 20~25% 정도 낮기 때문이다.

즉 뇌경색은 죽상동맥경화증으로 인해 부분적으로 뇌의 동맥이 막혀져 있어 국 소 뇌 조직으로의 산소 운반이 방해를 받 아 뇌가 죽는 것이고, 출혈성 뇌졸중은 뇌 의 혈관이 터져 발생하며, 이것 역시 뇌 조

직을 죽게 한다. 신체활동 또는 운동은 뇌혈관 질환을 유 발하는 주요 인자인 죽상동맥경화증의 발 생률을 감소시키고, 고혈압에 긍정적인 영 향을 미치므로, 이는 곧 운동이 뇌혈관질 환의 발생을 감소시킨다는 것을 의미한다. 신체활동을 하게 되면 체중이 감소하여 혈압을 낮추주기 때문에 뇌졸중의 발생 위험성을 줄여준다.

체중의 변화 이외에도 규칙적인 운동은 나쁜 콜레스테롤(LDL-C)를 감소시키고 좋은 콜레스테롤(HDL-C)를 증가시켜서 동맥경화를 예방한다.

[3] 심혈관 질환

심혈관 질환은 관상동맥질환, 뇌혈관질 환, 고혈압과 말초혈관질환을 포함한다.

그러나 운동은 이러한 심혈관질환의 발 생률을 낮추어 준다. 신체활동 또는 운동 은 여러 가지 측면에서 관상동맥질환의 위험을 감소시킨다.

예를 들면, 활동적인 사람들은 비만이 되거나 관상동맥질환과 관련이 있는 당뇨 또는 고혈압에 걸릴 확률이 낮다.

특히 규칙적인 운동은 혈중 지질에 긍 정적인 영향을 미쳐 관상동맥질환의 위험 률을 낮춘다.

국민건강증진계획을 살펴보면 2010년 까지 신체활동 분야의 목표를 주당 5일 이 상, 1일 총 30분 이상 중등도 운동실천율 을 30%, 주당 3일 이상, 1일 20분 이상 고 강도 운동실천율을 20%로 정하였다.

규칙적인 유산소성 운동은 HDL과 같은 좋은 혈중 지단백질들을 개선함으로써 관 상동맥질환을 감소시킨다.

[4] 자살

우리나라는 OECD 국가 중 자살률 1위 이다. 자살은 우울증, 정신분열증, 조울증 과 관련이 있는 것으로 알려져 있는데, 운 동과 같은 신체적 활동이 자살 위험을 낮 추는데 도움이 된다는 보고가 있다.

미국 전국의 대학생 43,499명을 대상으 로 조사한 결과, 1주 1회 이상 운동을 하는 경우, 운동을 하지 않는 경우에 비해 절망 감, 우울감, 자살사고나 자살시도 경험이

적었다고 한다. 또한 Lindsay 등(2008)이 학교보건 저 널에 소개한 보고에서는 미국 전역의 청 소년 13,857명을 대상으로 주 6~7회의 운 동을 하는 남자 청소년은 전혀 운동을 하 지 않는 경우에 비해 자살 계획이나 자살 시도의 위험성, 여러 번 자살시도를 할 위 험성이 모두 적은 것으로 나타났다. 또한 심각한 자살시도를 한 사람들은 그렇지 않은 사람에 비해 신체적 활동이 적은 것으로 나타났다.

[5] 당뇨

일반적으로 당뇨병은 타입 I (인슐린 의 존형)과 타입 II (인슐린 비의존형)의 두 가 지 형태로 분류된다.

타입 I 은 인슐린을 분비하는 췌장의 베타세포가 파괴되어 발생하므로 혈중 인 술린의 농도가 부족한 상태이다.

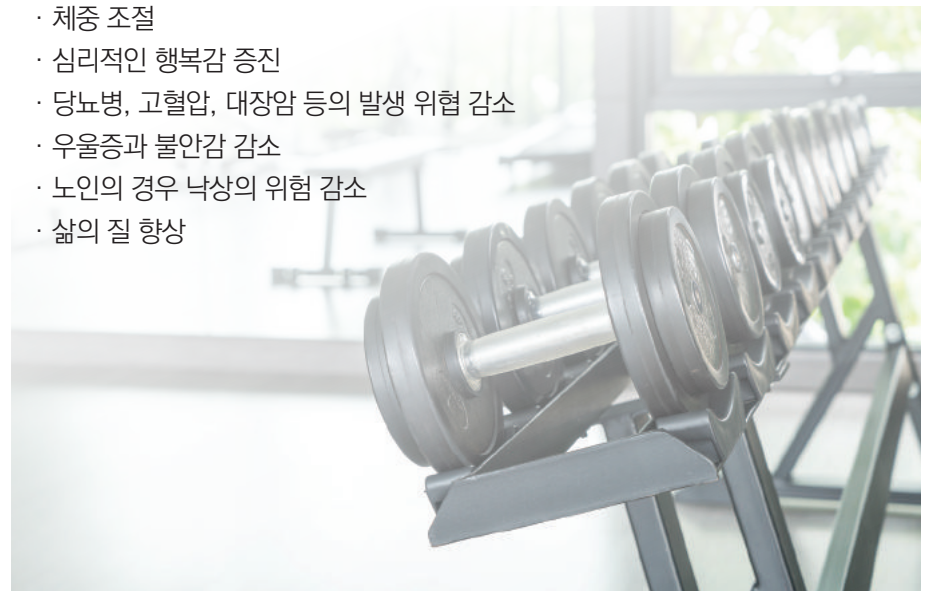
대부분의 당뇨병(약90% 이상)은 타입 II

로, 혈중 인슐린의 농도는 높으나, 혈당 수 치를 효과적으로 조절하지 못하거나 췌장 에서의 인슐린 분비에 장애가 있는 것이다. 운동은 인슐린에 대한 민감성을 증가시 킴으로써 타입 I 당뇨병 환자의 혈당수치 를 개선한다. 또한 타입 II 당뇨병 환자들도 규칙적인 운동은 인슐린의 민감성과 당 내성을 개선한다.

신체활동의 기대효과

규칙적인 신체활동은 남녀노소를 불문하고 모든 연령대의 사람에게 긍정적인 효과가 있다.

- 조기사망률, 심장질환으로부터의 사망 위험률 감소
- 고혈압환자의 혈압 감소
- 체중 조절
- 심리적인 행복감 증진
- 당뇨병, 고혈압, 대장암 등의 발생 위험 감소
- 우울증과 불안감 감소
- 노인의 경우 낙상의 위험 감소
- 삶의 질 향상





품격과 편안함이 함께 하는 공간
2018 K5 TAXI

탁월한
 선택



택시의 새로운 기준
2017 K7 TAXI



The Power to Surprise

www.kia.com | 구입문의 1588-1100 | 고객센터 080-200-2000 | *상기 사양구성은 차급 및 선택 사양에 따라 다르게 적용됩니다.
 기아자동차는 전국 어디서나 동일한 가격과 조건으로 고객님의 신뢰를 지키겠습니다.