

## <박권수 연합회장 인사말>

# 타다는 절대 용납할 수 없다

## 연합회 모든 역량 집중하여 저지할 터

존경하고 사랑하는 16만 4천 사업자 여러분!

택시제도가 이 땅에 발족된 이래, 이처럼 극심한 혼란에 휩싸인 적이 없습니다. 아까운 세분의 생명이 희생 됐으면서도 당면한 택시업계의 현안문제는 “공유경제” “4차산업혁명”이라는 단어에 매몰되고 퇴색되어 가고 우리의 소박한 요구마저 묵살되고 있습니다. 공감하고 이해 하듯 하면서도 고개를 가우뚱하게 합니다. 그러는 사이 택시업계의 불황은 갈수록 심화되고 있는 것이 현실입니다.

우리는 지금 작금에 펼쳐지고 있는 사회현상, 특히 택시업계에 가해지고 있는 무리한 요구들을 의심하고 있습니다. 그 많은 직군과 직업 중에 왜 하필이면 택시인가? 경제적, 사회적으로 가장 약자인 택시기사에게 고작 들이치는 것이 공유경제이고 4차산업혁명인가? 누구를 위한 공유경제인가? 왜 대기업의 여러 첨단 분야에 대해서는 일언반구, 공유경제를 외치지 못할까? 의문은 쉽사리 끝나지 않습니다.

존경하는 사업자 여러분!

많은 학자와 전문가들이 공유경제의 허

상에 대해 표명하기 시작 했습니다. 펜실 베니아주립대(베런드칼리지)에서 뉴미디어를 가르치고 있는 강인규 기자는 오마이뉴스에 3회에 걸쳐 기고한 [공유경제의 민낯] 에서 “공유경제는 사기다” 라고 단언하고 있습니다. 또한 그는 제3회에서 「나는 큰 혼란을 겪고 있다. 내가 알고 있기로, 차·자전거·스쿠터를 대여하는 사업은 이전부터 쪽 있어왔다. 하지만 과거엔 그 누구도 이 사업을 일컬어 ‘혁신’이니, ‘친환경’이니 ‘셰어링’이니 하는 이름으로 불려주지 않았다. 하지만 휴대폰 앱 하나가 뜨자, 언론, 교수, 정부 관리들이 앞다투어 그 이름을 불려주었고, 이 사업은 우리에게로 와서 별안간 ‘공유경제’가 되었다.」 라고 하면서 공유경제의 민낯을 거론하고 있습니다.

국민대학교에서 자동차운송디자인학을 강의하고 있는 권용주 교수는 '19. 05. 28. 방영한 TBS 김어준의 뉴스공장에 출연하여 「기본적으로 정부에서 법적 기준은 여객과 화물을 나눠서 지금까지 범으로 대중교통 체계를 만들었는데 이게 하나씩 허물어지는 과정이란 말이죠.」 라고 업역간 법

체계의 불안정성을 걱정하고 있으며, 본지 칼럼을 통해서도 우려 하고 있습니다.

이외에도 많은 전문가들이 공유경제의 미래에 대한 불확실성과 폐해를 지적하고 있습니다. 이제라도 진실을 바탕으로 한 보다 많은 진지한 논의와 검증이 필요하다고 생각합니다.

‘카풀합의’ 100일이 지났지만 아무런 해결이 되지않고 오히려 택시업계와 차량호출업계간 갈등이 정점으로 치닫고 있습니다.

국회정상화 협상은 여전히 난항을 겪고 있습니다.

카풀 해결을 위한 ‘사회적대타협’을 이룬지 벌써 3개월이 지나가고 있습니다. 국회가 열리지 않아 법안이 통과되지 못하고 후속조치가 지지부진한 사이 그 틈을 타서 ‘타다’ 등 유사운송행위가 택시의 공간을 흔들고 있습니다. 산넘어 산입니다.

그러나 연합회는 ‘카풀’ ‘타다’ 등 해결과 근절을 위해 모든 역량을 집중하고 있습니다. 국회에는 카풀해결을 위한 여객법 외에도 ‘타다’의 불법 택시영업 금지, 불법 여객운송행위에 대한 처벌 강화 등을 주요내용으로 김경진의원외 대표발의 하였습니다.



연합회는 우리업계의 현안과 관련해서 국회 간담회, 정부 고위급 정책담당자 간담회, 언론사 취재 등 전방위적 활동을 통해 우리 업계의 절박한 현실과 해결책을 논의하고 있습니다.

시대와 문화가 바뀌면 시급히 법정비를 해야합니다. 택시업계도 마찬가지 입니다.

언제까지 맞지 않는 옷을 입을 수 없지 않습니까? 관계 당국은 시급히 불합리한 법과 제도를 시대에 맞게 정비할 것을 호소합니다.

존경하는 사업자 여러분!

우리는 희망이 있습니다. 연합회와 조합을 믿고 힘찬 하루가 되시기 바라며, 무엇보다 안전운행 하시기를 바랍니다. 온가정에 건강과 희망이 넘치기를 간절히 소망합니다. 감사합니다.



# 지금까지의 모든 브레이크 패드는 잊어라!

## [ SUPER TAXI 브레이크 패드 ]



- ☼ 우수한 제동력 OE 기술 집약
- ☼ 우수한 마일리지 순정부품과 동일한 사용기간
- ☼ 저분진/저소음 환경(세라믹)원재료 사용
- ☼ 경제적인 가격 품질대비 40% 저렴한 가격

✓분진✓소음✓수명 걱정하지 마십시오!

# “최고를 보여드리겠습니다”

**판매가격 : 29,000원** (LF기준,장착미포함)

《 장차점 : 평우택시복지매장 및 가맹점 》

제조원 : **SB** 상신브레이크 출시상품 [ LF쏘나타 / YF쏘나타 / 그랜저G ]

판매처 (주) 평우서비스

문의 031-763-2946

주소 경기도 광주시 광남안로 129번길 32(목동)



[ SUPER TAXI 엔진오일 ]

# 연합회 박권수 회장 SBS '모닝와이드' 인터뷰 출연

## '타다, 편법도 아니고 불법입니다'

### 여객 운송업과 자동차 대여 사업 명백히 구분돼야

카카오 카풀이나 타다 같은 승차 공유 서비스가 4차 산업 혁명 또는 공유경제로 포장되며 여객 운송업을 잠식하려는 불법적인 시도를 멈추지 않고 있다.

하지만 개인택시사업자를 포함한 전 택시 업계는 다양한 승차 공유 서비스가 공유경제의 허울을 쓴 불법적인 유상 운송 행위에 불과하다는 점을 청와대와 국회, 정부, 여론을 통해 강력하게 지적하고 있다.

최근에는 타다 불법 여객 운송 행위와 관련해 서울중앙지검에 여객운수사업법 위반 등의 혐의로 고발 조치한 상태다.

전국개인택시연합회 박권수 회장은 SBS 생방송 모닝와이드(6월 6일 7시35분 방영)와 인터뷰하고 타다의 불법성을 지적했다.



'현장 줌 인'이라는 코너에서는 '그들은 왜 운전대를 놓았나?'라는 주제로 렌터카 기반의 차량 공유 서비스인 타다에 대해 개인택시사업자들이 생존권을 위협받는다 주장하는 이유를 집중 취재했다.

박권수 회장은 모닝와이드 취재팀과의 인터뷰에서 타다의 등장으로 개인택시업



계가 겪는 어려움을 설명했다.

국토교통부 관계자가 '타다를 불법으로 판단할 수는 없다'고 답변한 것과 관련하여 박권수 회장은 인터뷰를 통해 '타다가 불법인 이유'를 명확하게 해설했다.

해당 방송에서 서강대 기술경영전문대학원 김연학 교수도 '타다는 사실 택시 영

업이 맞다. 그리고 택시에 대한 각종 규제를 교묘하게 피해가고 있다'며 박권수 회장이 인터뷰를 통해 지적한 내용에 동의했다.

다음은 SBS 모닝와이드에서 방영된 '그들은 왜 운전대를 놓았나?'의 주요 내용과 박권수 회장 인터뷰를 소개한다.

(전국개인택시연합회 기획부장 김도길)



편법도 아니고 불법입니다. 저희들에게는 '타다'를 못하게 해놓고! 우리는 카니발(11인승 택시)도 없는데! 택시가 없다면(모를까) 지금 전국에 택시가 25만대나 있는데 그 택시를 가지고 활용해야죠.

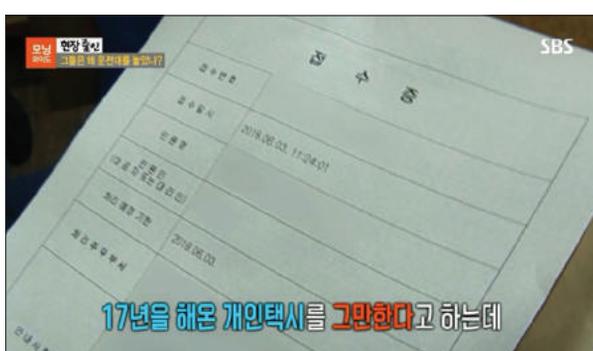


개인택시들이 어렵다고 해서 법적으로 문제가 없는데 (타다를) 불법으로 판단할 수는 없는 거고 그런 것 보다는 택시업을 하는 분들의 어려움이 있는거죠



'타다'는 렌터카입니다. 자동차 대여업이 주 목적이고 여객 운송업과 대여 사업은 분명히 구분이 되어야 합니다.

## 모닝와이드에 비친 개인택시 업계 현실 그리고 전문가 의견은?



## ◆ 제7회 이사회·임시총회 지상 중계

# ‘카풀’ 해결 위한 여객법 국회 계류 중 ‘타다’ 불법 만연 ... 박권수 회장

택시 사업자 생존권 보장할 수 있는 법안 신속한 논의 촉구  
양도·양수 연한 완화·부제 제도 폐지 위해 연합회 역량 집중 선언  
부제일 충전 시 유가보조금 지급 현행 유지 등 국토부에 건의



▲ 박권수 회장이 이사회를 주재하고 있다.

전국개인택시운송사업조합연합회가 임시총회를 겸한 이사회를 열고 타다 사태 등에 대한 심각성을 다시 한번 확인했다.

박권수 회장은 지난 6월 26일 제7회 이사회 및 임시총회를 개최 했다.

이사회 총 17인중 17인 모두가 참석해 성원된 가운데 진행된 이날 회의에서 박권수 회장은 카풀과 렌터카 등 불법적인 유상 운송 행위의 심각성에 깊은 우려를 표시했다.

인사말에서 박권수 회장은 “카카오 카

풀, 타다 등 택시 업계의 생존권을 위협하는 다양한 불법 유상 운송 행위의 시도로 우리 개인택시 업계가 유사 이래 극심한 혼란과 많은 현안 문제가 일시에 대두되고 있다”고 말했다.

산고 끝에 사회적대타협기구에서 합의

한 ‘카풀’ 해결을 위한 여객법이 국회 국토교통위원회 법안소위에 계류되어 있지만 변변한 논의조차 못하고 파행되고 있는데 대한 아쉬움도 토로했다.

그러는 사이 ‘타다’ 같은 또 다른 형태의 불법 운송행위가 만연하고 있어 안타깝다며 국회가 조속히 정상화되어 여객법 등 택시 사업자의 생존권을 보장할 수 있는 법안이 신속히 논의돼야 할 것이라고 지적했다.

택시가 시대의 조류에 부합하고 혁신하기 위해서는 양도·양수 연한을 완화해 개인택시 진입이 용이하게 해야 하며 부제제도를 폐지해서 승차난 해소와 승차거부 등 개인택시에 대한 부정적 시각을 불식 시켜야 한다며 연합회는 이 문제가 해결될 때까지 역량을 집중시키겠다고 선언했다.

다만 국토교통부와 어느 때 보다 대화와 소통이 잘 이루어지고 있다며 당면한 현안 문제도 잘 해결될 것으로 전망된다고 분석했다.

한편 현안 문제 토론에서 각 조합 이사장은 부제일 충전 시 유가보조금 지급문제 해결, 자격유지검사(의료적성 정밀검사)는 종전대로 현행 유지 해줄 것 등을 건의했다.

이에 대해 박권수 회장은 부제일 충전 시 유가보조금 지급은 현행 유지할 수 있도록 국토부에 건의문을 제출했고 자격유지검사는 국토부와 심도있게 논의하고 있다며 연합회 차원의 추진 경과를 설명하고 조합원에게 피해가 없도록 대책을 강구 하겠다고 밝혔다.

## 개인택시연합회 포함 4개 단체, 검찰에 타다 관련 진정서 제출

고발장 접수와 별개로 엄중하고 심도있는 수사 요청

전국개인택시운송사업조합연합회(회장 박권수)를 비롯해 전국택시운송사업조합연합회(회장 : 박복규) 전국택시노동조합연맹(위원장 : 강신표) 전국민주택시노동조합연맹(위원장 : 구수영) 등 4개 단체는 지난 5월 17일 서울중앙지방검찰청에 타다 고발 사건과 관련한 엄

중한 수사를 요청하는 진정서를 공동으로 제출했다.

전국개인택시운송사업조합연합회 등은 진정서에서 ‘11인승 불법 타다가 자동차 보험 문제로 이용자 안전을 위협하고 통제받지 않는 이용요금 책정으로 시민을 기망하고 있으며 여객자동차운수

사업법에 정면 위배되어 여객운송시장을 교란하여 무법천지로 만들고 있다고 생각된다’며 이런 과정을 방치한 점에 대해서 진정인도 일정부분 무거운 책임을 통감하고 있다고 전제했다.

다만 타다가 자동차대여사업 범위를 벗어나 불법 여객운송사업을 서슴없

이 강행하면서 마치 공유경제인양 또한 제4차 산업혁명인 것처럼 모든 수단을 동원해 이미지 메이킹 작업을 하고 이 시대의 아젠다에 편승해 언론을 호도하고 여론을 왜곡하고 있다는 점을 강조했다.

또한 이미 제출한 고발장의 내용 처럼 여객자동차운수사업법 상의 자동차 대여 사업 관리 위탁 금지 조항, 파견근로자 보호 등에 관한 법률에 근거한 여객운송 파견 금지 조항 등을 위반하며 입법을 무력화하는 중대한 위법 행위를 저지르고 있다며 검찰 수사가 엄중하고 심도 있게 이뤄질 수 있기를 바란다는 주문을 진정서에 담았다.

**이슈** 불법 콜택시 ‘타다’에 국회 지지 선언 잇따라

# 민주평화당 유성엽·김경진 의원, ‘타다는 명백한 불법’

기자 회견 열고 타다 폐쇄명령, 회사 대표 구속 수사 촉구  
‘혁신’이라는 미명 아래 상생을 도외시, 타다가 오히려 혁신 대상  
여객 운송 사업에 파견 근로 금지한 노동법 위반 혐의 적용도 주문



▲ 민주평화당 유성엽 원내대표(사진 오른쪽)와 김경진 의원이 지난 6월 20일 국회 정론관에서 타다 불법성을 지적하는 기자회견을 열고 있다.

VCNC는 불법적인 콜 택시 유상 운송 행위를 벌이고 있는 타다 운영사이다.

전국개인택시운송사업조합연합회는 타다 박재욱 대표, 타다 모기업인 쏘카 이재웅 대표 등을 렌터카 유상 운송 금지 행위 위반 등으로 검찰에 고발된 상태이다.

렌터카를 이용해 사실상 유상 운송 행위를 하고 있어 여객자동차운수사업법을 위반했다는 혐의이다.

이와 관련해 국회 차원의 호응과 지지가 이어지고 있다.

특히 민주평화당은 유성엽 원내대표를 비롯해 법률가 출신인 김경진 의원이 공동 기자회견을 열어 타다의 불법성을 지적하고 사회적 대타협이 선행돼야 한다고 지적했다.

행정 관료를 지낸 유성엽 의원(민주평화당 원내대표, 전북 정읍시 고창군)는 지

난 6월 20일 국회 정론관에서 기자회견을 열고 최근 논란이 끊이지 않고 있는 ‘타다’ 관련 인·허가 절차의 즉각 중지과 사회적 대타협을 요구했다.

이날 기자회견 자리에는 같은 당으로 타다의 불법성을 지적하고 있는 김경진 의원이 공동 참여하며 힘을 보탤다.

검사 출신인 김경진 의원(민주평화당, 광주 북구갑)은 이에 앞선 6월 5일에도 공식 보도자료를 통해 ‘불법콜택시인 타다 운영진을 즉각 구속하라!’고 지적했고 같은 날 국회 정론관에서 기자회견을 열고 여객자동차운수사업법 위반은 물론이고 타다의 노동법 위반, 고용 감질 같은 각종 불법 의혹을 폭로했다.

유성엽 의원도 6월 20일 국회 정론관에서 기자회견을 열고 최근 논란이 끊이지 않고 있는 ‘타다’ 관련 인·허가 절차의 즉

각 중지와 사회적 대타협을 요구했다.

특히 이날 기자회견 자리에서 같은 당으로 타다의 불법성을 지적하고 앞서 기자회견을 열었던 김경진 의원도 동참하며 힘을 보탤다.

◇ ‘사람이 먼저다’ 유성엽 의원, 타다 인허가 중단 촉구

민주평화당 유성엽 원내대표는 ‘사람이 먼저’라며 타다의 인·허가를 즉시 중단하라고 촉구했다.

혁신이라는 미명 아래 타다가 주목받고 있지만 현행 법상 명백한 불법이라는 점도 분명히 했다.

기자 회견 자리에서 민주평화당 유성엽 원내 대표는 ‘논란이 끊이지 않고 있는 ‘타다’ 서비스와 관련해 기업의 반성과

정부의 빠른 대처 그리고 국민 여러분의 관심을 촉구하기 위해 이 자리에 섰다’고 밝혔다.

타다가 세간의 주목을 받는 배경과 문제점도 진단했다.

유성엽 원내대표는 현재 타다가 모빌리티 분야에서 혁신과 공유경제의 상징으로 여겨지며 눈부신 성장을 거듭하고 있다고 해석했다.

하지만 우리는 이러한 ‘타다’의 성장에 결코 박수만 치고 있을 수는 없다며 ‘혁신’이라는 미명 아래 상생을 도외시하는 안타까운 현실이 있기 때문이라고 그 이유를 설명했다.

자가용과 렌터카를 활용한 불법 유상 운송 행위에 반대하며 지금까지 총 4분의 택시기사가 극단적 선택을 했는데도 아직까지도 기업과 정부는 아무런 조치를 하지 않고 있다는 점도 지적했다.

혁신을 추구한다고 해서 상생을 하지 말아야 한다는 법은 없지만 오히려 진정한 혁신이란 소외되는 사람이 없도록 ‘모두가 함께하는’ 방향으로 흘러가야 한다고 유성엽 원내대표는 주문했다.

하지만 ‘타다’는 상생을 무시하고 비정규직 양산과 기존 사업자 죽이기에 앞장서왔던 기존 대기업의 모습과 전혀 다를 바가 없다며 한마디로 지금 ‘타다’는 ‘혁신의 주체’가 아닌 ‘혁신의 대상’이 되어버리고 말았다고 평가했다.

현 정부가 지난 대선에서 내건 선거 슬로건이 ‘사람이 먼저다’ 였는데 정작 사람이 죽어가고 있는데도 정부가 타다의 불법성에 대한 유권해석도 내리지 않은 점을 꼬집었다.

이같은 상황에서 뒷짐만 지고 꿀 먹은 벙어리 행세를 하고 있는 더불어민주당도 문제는 마찬가지라며 민주평화당 원내대표인 유성엽 의원과 같은 당 김경진 의원이 공동으로 기자회견을 열어 이 문제를

지적하고 나선 배경을 설명했다.

#### ◇ 김경진 의원, 두 차례 걸친 기자회견 통해 불법성 지적

김경진 의원은 6월 5일과 20일 두 차례에 걸친 기자회견을 통해 타다의 불법성을 지적했다.

특히 6월 20일 민주평화당 유성엽 원내대표와 공동으로 가진 기자회견에서 김경진 의원은 “타다의 불법을 알리기 위해 오늘 ‘또’ 이 자리에 섰다”고 말했다.

법률가 출신인 김경진 의원은 타다의 법적 문제점을 지적했다.

김경진 의원에 따르면 타다는 혁신의 아이콘이 아니며 4차 산업혁명의 선구자는 더더욱 아니다.

그저 현행법을 위반한 범죄자일 뿐이다.

타다의 현행법 위반은 ‘여객자동차운수사업법’에 근거한 유상 여객운송과 ‘과건근로자 보호 등에 관한 법’에 따르면 근로자 불법 파견 혐의라고 지적했다.

여객자동차운수사업법에 따르면 타다는 자동차대여사업자 즉 렌터카 회사이다.

이 법 제34조는 렌터카에 운전자를 알선하는 행위를 금지하고 있다.

이 법률조항의 취지는 렌터카를 활용해 사실상 택시처럼 영업하는 것을 금지하기 위한 것이 목적이다.

돈을 받고 여객을 실어 나르는 유상 운수사업은 공공성이 크기 때문에 여기에 대해서는 세부적인 사항을 상세하게 규제하는 별도의 제도를 법이 마련하고 있기 때문이다.

다만 2015년에 개정된 여객자동차운수사업법을 시행하기 위한 하위 법규인 시행령을 개정하면서 제한적으로 승합차에 운전자를 알선하는 행위가 허용되고 있는 것은 사실이다.

이에 대해 김경진 의원은 ‘중소 규모 단체 관광 활성화’라는 공익적 목적을 위해 11인~15인승 승합차에 운전자를 알선하는 행위를 예외적으로 허용하고 있을 뿐이라고 지적했다.

하지만 관광 목적의 운전기사 예외적 알선과는 전혀 상관없이 운전기사가 상주한 차량이 시내를 배회하다가 휴대폰 앱을 통해 콜을 받고 무작위 콜택시 영업을 하고 있는 것이 바로 ‘타다’라며 여객자동차운수사업법의 규정에 명백히 반하는 범죄행위로 2년 이하 징역 또는 2000만원 이하의 벌금에 처하는 중대한 범죄라고 해석했다.

타다의 노동법 과외도 문제로 지적했다. ‘과건근로자 보호 등에 관한 법’ 제5조와 시행령 제2조는 여객운송사업을 근로자 파견 금지 업종으로 정하고 있다.

해당 규정에 따라 ‘돈을 받고 사람을 실어 나르는 운송사업’을 과건근로 형태로 고용하면 불법이며 3년 이하의 징역 또는 3000만원 이하의 벌금에 처해진다.

그런데 타다는 운전기사를 직접 고용하지 않고 있으며 약 10여개의 운전자 모집 회사를 통해 인터넷을 통해 타다 차량을 운전한 사람을 등록신청을 받고 있다.

신청한 운전자에 대해 매일 매일 혹은 1주일 단위로 차량을 배차한다.

타다 운전자는 매일 매일 일당을 받는 일용직 근로자이고 파견근로자인 것이다.

운전자에게는 산재보험도, 의료보험 등 4대 보험도 가입되지 않는다.

기본적으로 일당을 받는 일용직 알바 운전기사이고 매일 매일 사고위험에 떠는 사회안전망에 의한 보호가 전혀 없는 근로자라는 것이 김경진 의원의 해석이다.

이와 관련해 타다 운영회사 측의 사용형태는 명백한 파견근로자 보호법 위반이라고 지적했다.

택시처럼 무사고 운전경력, 전과없음과 같은 엄격한 자격요건을 갖추지 않았다는 점도 문제로 지적했다.

이와 관련해 김경진 의원은 ‘정부는 플랫폼을 통해 체계적으로 불법을 저지르고 있는 타다 운영사 대표 이재웅을 즉시 구속 수사하고 타다에 대해서는 즉각 폐쇄 명령을 내려야 한다’고 주문했다.

## 김경진 의원이 바라본 ‘타다 왜 불법인가?’

### ‘렌터카에 운전자 알선 금지’ 여객자동차운수사업법 위반 여객운송사업 근로자 파견 금지한 파견근로자 보호법도 어겨

타다는 혁신의 아이콘이 아닙니다.

4차 산업혁명의 선구자는 더더욱 아닙니다.

그저 현행법을 위반한 범죄자일 뿐입니다.

타다의 현행법 위반은 크게 ‘여객자동차운수사업법’의 유상 여객운송과 ‘과건근로자 보호 등에 관한 법률’의 근로자 불법 파견을 들 수 있습니다.

‘여객자동차운수사업법’에 따르면 타다는 자동차대여사업자 즉 렌터카 회사입니다.

여객자동차운수사업법 제34조는 이러한 렌터카에 운전자를 알선하는 행위를 금지합니다.

이 법률조항의 취지는 렌터카를 활용해 사실상 택시처럼 영업하는 것을 금지하기 위한 목적입니다.

돈을 받고 여객을 실어 나르는 유상운수사업은 공공성이 크므로 여기에 대해서는 세부적인 사항을 상세하게 규제하는 별도의 제도를 법이 마련하고 있기 때문입니다.

다만 2015년에 개정된 여객자동차운수사업법을 시행하기 위한 하위법규인 시행령을 개정하면서 중소 규모 단체 관광 활성화라는 공익적 목적을 위해 ‘11인~15인승 승합차에 운전자를 알선하는 행위’를 예외적으로 허용하고 있을 뿐입니다.

그런데 지금 타다는 어떻습니까?

관광 목적의 운전기사 예외적 알선과는 전혀 상관없이 운전기사가 상주한 차량이 시내를 배회하다가 휴대폰 앱을 통해 콜을 받고 무작위 콜택시 영업을 하고 있지 않습니다.

시행령의 취지에 반하는 그리고 모법인 여객자동차운수사업법의 명백한 규정에 반하는 범죄행위로서 여

객자동차운수사업법 위반으로 2년 이하 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하는 중대한 범죄입니다.

이 뿐만 아닙니다.

타다의 노동법 과외 역시 바로잡아야 합니다.

과건근로자 보호 등에 관한 법률 제5조와 시행령 제2조는 여객운송사업을 근로자 파견 금지 업종으로 정하고 있습니다.

다시 말해 ‘돈을 받고 사람을 실어 나르는 운송사업’을 과건근로 형태로 고용하면 불법입니다.

3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처해 집니다.

그렇다면 타다는 운전기사를 어떻게 고용하고 있을까요?

타다는 운전기사를 직접 고용하지 않고 있습니다.

약 10여개의 운전자 모집 회사를 통해 인터넷을 통해 타다 차량을 운전한 사람을 등록신청을 받습니다.

신청한 운전자에 대해 매일 매일 혹은 1주일 단위로 차량을 배차합니다.

타다 운전자는 매일 매일 일당을 받는 일용직 근로자이고 파견근로자입니다.

운전자에게는 산재보험도, 의료보험 등 4대 보험도 가입되지 않습니다.

기본적으로 일당을 받는 일용직 알바 운전기사이고, 매일 매일 사고위험에 떠는 사회안전망에 의한 보호가 전혀 없는 근로자입니다.

택시처럼 무사고 운전경력, 전과없음과 같은 엄격한 자격요건을 갖추지도 않았습니다.

이와 같은 타다 운영회사 측의 사용형태 역시 또한



▲ 김경진 의원이 국회 정론관에서 가진 기자회견에서 타다 왜 불법인지를 설명하고 있다.

명백한 ‘과건근로자 보호법’ 위반입니다.

정부는 이와 같은 불법을, 플랫폼을 통해 체계적으로 저지르고 있는 타다 운영사 대표 이재웅을 즉시 구속 수사하기 바랍니다.

그리고 타다에 대해서는 즉각 폐쇄명령을 내리기 바랍니다.

혁신 기업을 적극 지원하고 육성하되 기업이 사회적 책임을 다할 수 있도록 우리의 혁신이 상생의 길로 나아가 수 있도록 이제는 정부와 정치권이 적극 나서야 할 때입니다.

# 불법 유상 운송 행위 타다 운영진 검찰에 고발하다

전국개인택시운송사업조합연합회가 불법 유상 운송 행위 혐의를 받고 있는 '기사 포함 렌터카 서비스'인 타다의 운영사 및 모회사 대표를 각각 검찰에 고발했다.

연합회 박권수 회장을 비롯한 전국 16개 조합 이사장들은 지난 6월 11일 서울중앙지검에 (주)쏘카 이재웅 대표와 VCNC 박재욱 대표를 고발 조치했다.

타다 서비스를 통해 불법 유상 운송 행위를 하고 있다는 혐의 등으로 '여객자동차운수사업법' 위반 혐의를 제기했고 여객자동차 운송 사업에는 근로자를 파견할 수 없다는 규정을 명기한 '파견근로자 보호 등에 관한 법률' 위반을 각각 적용했다.

고발문의 주요 내용을 요약 소개한다.

## ◇ 고소 취지

피고발인 이재웅과 박재욱을 여객자동차운수사업법(이하 여객운수사업법) 제4조 제1항, 제32조 제1항, 제34조 제2항 및 제3항, 파견근로자 보호 등에 관한 법률 제 5조 제3항, 제 5호의 위반 혐의로 고발하오니 엄벌하여 주시기 바랍니다.

## ◇ 고소 이유

### ■ 쏘카 그리고 VCNC는 어떤 회사?

(주)쏘카는 자동차 대여 사업 업체이다.

VCNC(주)는 쏘카의 자회사로 기사 알선을 포함한 승합자동차 대여 중개 서비스인 타다(TADA) 개발, 운영 업체이다.

타다는 고객이 차량을 빌리면서 운전기사도 함께 고용하는 개념의 '기사 포함 렌터카 서비스'이다.

스마트폰에 타다 어플리케이션(이하 앱)을 설치하고 배차 신청을 하면 고객과 가장 가까운 곳에 위치한 타다 승합차가 배차된다.

고객은 사업용 차량중 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차함과 동시에 승합자동차 운전 용역을 제공자 즉 운전 기사 알선도 중개해주는 방식이다.

목적지까지 이동한 뒤 운전자가 타다 플랫폼을 통해 주행 완료 버튼을 누르고 고객이 타다 앱에 등록된 신용카드로 이용대금을 결제하면 이용이 종료된다.

타다를 이용하는 고객들은 타다 앱에 회원 가입을 하는 과정에서 서비스 이용약관, 쏘카의 기사 알선 포함 승합자동차 대여 서비스 이용약관에 동의해야 한다.

## ※ 고발인명단

전국개인택시운송사업조합연합회 회장 박권수

서울개인택시운송사업조합 이사장 국철희

부산개인택시운송사업조합 이사장 김호덕

대구개인택시운송사업조합 이사장 정창기

인천개인택시운송사업조합 이사장 김승일

광주개인택시운송사업조합 이사장 이길로

대전개인택시운송사업조합 이사장 나기주

울산개인택시운송사업조합 이사장 백형선

경기개인택시운송사업조합 이사장 김영식

강원개인택시운송사업조합 이사장 김주원

충북개인택시운송사업조합 이사장 한종석

충남개인택시운송사업조합 이사장 홍선기

전북개인택시운송사업조합 이사장 박상익

전남개인택시운송사업조합 이사장 여근하

경북개인택시운송사업조합 이사장 김광호

경남개인택시운송사업조합 이사장 김정곤

제주개인택시운송사업조합 이사장 전영배

타다가 제공하는 서비스는 타다 회원이 VCNC에 배차 요청을 하고 쏘카가 승낙하면 고객 회원과 쏘카 사이에 승합자동차 임대차 계약, 쏘카가 알선한 기사와 회원 간의 운전용역계약이 체결되는 방식이다.

■ 운전자 알선 행위 취했지만 운송행위, 국토부 면허 취득 의무 위반

여객운수사업법에 따르면 ▲면허 또는 등록을 하지 않고 여객자동차운송사업을 경영하거나 ▲관리 위탁 허가를 받지 않거나 부정한 방법으로 관리 위탁 허가를 받아 자동차 대여 사업을 관리 위탁하거나 관리 위탁을 받은 행위 ▲자동차대여 사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선한 행위 ▲사업용자동차를 유상으로 사용해 여객을 운송하거나 알선한 행위를 금지하고 있다.

이 조항을 위반하면 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하게 된다.

타다 서비스는 사실상 택시 특히 고급 택시의 여객 운송사업과 영업 형태가 유사하다.

요금 산정시 거리와 시간을 병산하는 앱 미터기를 사용하는 점, 택시와 똑같은 배회 영업은 아니라 하더라도 승객 수요가 많을 것으로 예상되는 특정 시간대와 주요 교통 요충지역에 미리 대기하다 호출을 받아 운행하는 점, 수요와 공급 논리에 따라 탄력적으로 요금을 적용한다는 점 등이 그렇다.

쏘카는 VCNC의 타다 서비스를 이용해

타다 고객들에게 운전자를 알선한 뒤 자신의 대여용 차량을 임차해 고객들이 원하는 목적지까지 운송해주고 있다.

차량 대여 고객에게 운행기계 조작권 즉 고객이 대여 차량을 직접 운행하는 일반적인 자동차 대여업과 거리가 멀다.

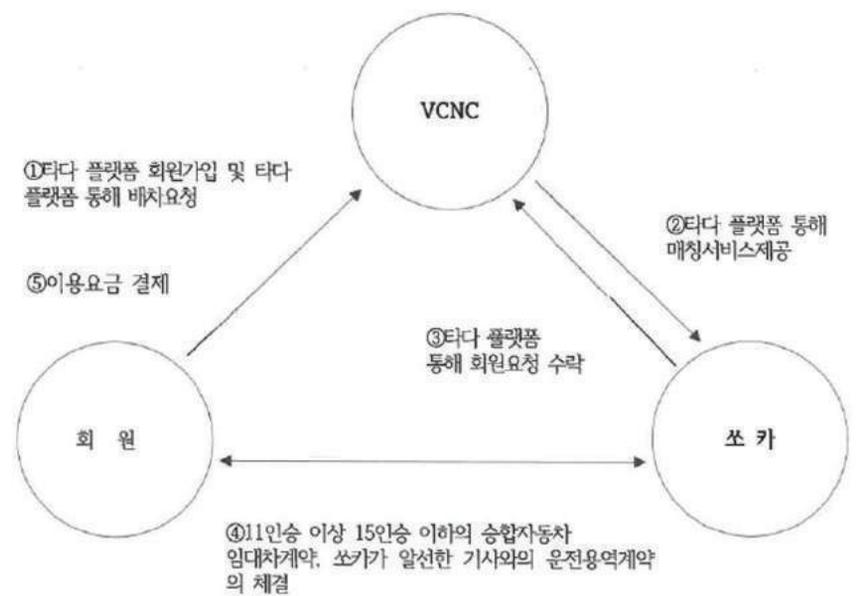
만약 쏘카의 영업 행위가 여객 운송 사업이 아니고 어떠한 규제도 받지 않는다면 전국의 모든 자동차 대여 사업자들이 11인승 이상 승합차를 이용해 운전기사를 채용한 뒤 택시 처럼 운영할 수 있고 이 때 여객운수사업법의 존재 가치는 없어질 수밖에 없다.

또한 전국 25만대 규모의 택시 산업은 사라지게 되고 여객 운송 사업은 무법천지가 될 것이다.

여객운수사업법의 적용을 받는 택시는 시장 진입이 면허제로 강력히 규제되고 운송 사업 구역과 운송 요금도 정부에서 통제한다.

또한 택시는 합승이 금지되고 부제 운행, 택시 총량제 등 다양한 규제를 받고 있다.

하지만 타다 서비스는 택시의 여객 운송 사업과 유사함에도 불구하고 택시가



### ▲ 타다 서비스 계약 관련 도표

쏘카와 VCNC의 사업 내용은 승합자동차 임대차와 운전자 알선 형식을 취하고 있지만 실질적으로 대형승합차를 이용한 여객운송사업에 해당된다고 볼 수 밖에 없다.

하지만 여객운수사업법에 근거해 자신의 자동차를 사용해 유상으로 여객을 운송하는 여객자동차운송사업을 경영하기 위해서는 국토교통부장관 면허를 받아야 한다.

받고 있는 어떠한 규제나 정부의 통제를 받지 않고 있다.

택시 운전자들은 일정한 자격시험과 적성검사 등을 거쳐 자격요건을 갖춰야 운행할 수 있도록 정부가 통제하고 있는데 VCNC와 쏘카가 타다를 통해 고객에게 제공하는 기사들은 어떠한 특별 자격이나 여객 운송에 적합한 적성검사를 받지 않았고 국민 교통 안전권에 심각한 침해가 될 수 있다.

▣ 타다 고객에 대인배상 II 보험 보상시  
여객 운송 행위, 국토부 면허 취득 위반

타다 이용 약관에 따르면 쏘카는 타다 회원들에게 책임보험과 자동차종합보험에 가입된 렌터카를 대여하고 이 경우 자동차 임차인 즉 고객은 자동차 보험 약관상 승낙 피보험자가 된다.

그런데 대법인 판결(2011. 3. 23 선고 2010다94021)에 따르면 운전기사를 포함해 자동차를 임차한 사람은 승낙 피보험자에 해당돼 대인배상 II 보상을 받을 수 없다.

대인배상 I 은 책임보험으로 보상한도가 정해져 있고 대인배상 II는 대인배상 I의 초과 손해를 보상하는 보험으로 보상 한도가 없는 무한이다.

쏘카와 VCNC가 여객운송사업이 아닌 자동차 대여 사업을 영위하고 있다고 주장한다면 대법원의 판결에 따라 타다 이용 고객들은 승낙 피보험자가 되어 대인배상 II 보상을 받지 못하게 된다.

하지만 쏘카와 VCNC가 여객운송사업을 영위하고 있다고 판단되면 회원들은 택시 승객과 같이 대인배상 II 보상을 받게 된다.

쏘카와 VCNC는 자신들의 타다 서비스를 이용한 고객들이 대인배상 II 보상을 받을 수 있도록 할 것이 분명한데 이 경우 쏘카와 VCNC는 자신들의 사업이 여객운송사업이라는 점을 인정할 수 밖에 없다.

위의 설명처럼 쏘카와 VCNC는 타다 서비스를 통해 실질적으로 여객운송사업을 하고 있어 여객운수사업법에 근거해 국토교통부 장관 면허를 받아야 하지만 이를 위반했다.

▣ 쏘카, VCNC에 자동차 대여 사업 관리  
위탁 - 시·도지사 허가 취득 위반

타다 서비스 이용 약관에 따르면 VCNC는 쏘카에서 기사 알선을 포함한 승합자동차 대여 계약과 운전용역계약의 체결, 해지, 도착지 변경 등의 권한을 포괄적으로

로 위임받았다.

이처럼 VCNC가 고객으로부터 쏘카의 자동차 대여 사업과 관련해 차량 운행에 필요한 정보인 고객 출발지, 목적지 등의 정보를 제공받은 뒤 쏘카를 대신해 자동차 임대차 계약, 운전용역계약 체결 및 계약 변경 일체의 행위를 하고 있다는 점에서 VCNC는 쏘카의 자동차 대여 사업중 자동차 차량 운행에 관한 전반적인 업무 전체를 위탁받아 운영하고 있다고 해석된다.

하지만 여객운수사업법 제32조 1항에 따르면 '자동차 대여 사업자가 대여 사업 관리를 위탁하려면 시·도지사 허가를 받아야 하고 제 2항에서는 자동차 대여 사업자가 아닌 자에게 관리 위탁을 하지 못하게 제한하고 있다.

쏘카는 자동차 대여 사업 관리 위탁을 위한 시·도지사 허가를 받지 않았고 VCNC는 자동차 대여 사업자에 해당되지 않음에도 쏘카를 대신해 실질적으로 관리 위탁을 수행했다는 점에서 여객운수사업법 위반에 해당된다.

▣ 여객 운수 운전자 알선 취득 예외 허용  
금지 위반

쏘카와 VCNC는 타다 회원에게 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차를 임차하고 운전자를 알선하고 있다.

또한 이 같은 행위가 여객운수사업법 시행령 제 18조 제 1호 바목에 의해 적법하다고 주장하고 있다.

'운전자 알선 허용 범위'를 규정한 해당 규정에 따르면 외국인이나 장애인, 65세 이상인 사람 등 직접 운전이 어려운 대상에 제한적으로 허용하고 있다.

'승차 정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람'도 예외적으로 운전자 알선이 허용된다.

하지만 해당 규정의 입법 취지를 감안하면 쏘카와 VCNC의 경우처럼 사실상의 여객운송사업을 허용하기 위한 목적이 아니다.

정부가 여객운수사업법령을 개정해



사실상 택시와 동일한 형태의 유상운송행위를 하고 있는 타다.

2014년 10월 이후 승차 정원 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차의 임차인에게 운전자 알선을 허용한 배경은 ▲중·소규모 단체 관광 ▲결혼식 및 그 부대행사에 사용되는 웨딩카 임차 등 임차인이 직접 운전이 곤란해 이용자의 불편이 초래되는 것을 해소하고 관광 사업을 활성화 하기 위한 취지였다.

하지만 쏘카와 VCNC의 타다 서비스를 이용하는 고객 대부분은 외국인, 장애인, 65세 이상 노인이 아니며 관광이나 결혼식 목적으로 이용하지도 않는다.

타다 서비스 고객 대부분은 자신이 원하는 목적지에 이동하기 위한 것으로 운전자 알선 허용의 취지에 위배된다.

▣ 자동차 대여 사업자의 유상 운송·알선  
금지 조항 위반

(썬쏘카는 자동차 대여 사업 업체이다.

VCNC썬는 쏘카의 자회사로 기사 알선을 포함한 승합자동차 대여 중개 서비스인 타다(TADA) 개발, 운영 업체이다.

쏘카 그리고 타다를 운영하는 VCNC는 별개의 법인이지만 쏘카가 VCNC의 지분 전부를 소유하고 있어 사실상 동일한 회사로 보아야 한다.

쏘카는 VCNC에서 개발·운영하고 있는 타다서비스를 통해 타다 고객과 직접 대여차량임대차계약, 운전용역계약을 체결해 고객들이 원하는 목적지로 이동해주는 서비스를 제공하고 있다.

'여객 운송'이란 자동차 등 교통 수단에 사람을 태워서 보낸다는 의미이며 승객을 자동차 등의 교통수단으로 승객의 현재 위치에서 원하는 목적지까지 도착시키는 행위로 쏘카의 영업 방식이 바로 이에 포함되는 것은 분명하다.

더 나아가 타다 서비스 이용 약관에 따르면 고객은 VCNC에 이용 요금을 지불하는데 해당 요금에는 쏘카 소유의 승합자동차 임차료, 운전 용역 제공자 비용이 포함되어 있다.

타다 이용 고객이 VCNC에 지급하는 이용 요금에는 고객이 이용한 쏘카의 대여 자동차 임차료가 포함되어 있고 요금중 일정 부분은 쏘카에 귀속되니 쏘카는 대

가를 받고 유상으로 여객 운송을 하고 있는 것이다.

그런데 여객운수사업법에서는 자동차 대여 사업자가 다른 사람의 수요에 응해 사업용 자동차를 사용해 유상으로 여객을 운송하거나 이를 알선해서는 안된다고 규정하고 있다.

이 규정을 적용하면 쏘카는 대여 자동차를 사용해 유상으로 여객을 운송한 것에 해당된다.

VCNC는 사업용 자동차를 사용해 유상으로 여객 운송을 알선한 법 위반 사례에 해당된다.

특히 쏘카, VCNC와 사업 형태가 매우 유사한 (주)차차크리에이션의 '대리운전 결합형 렌터카 대여 서비스'에 대해 국토교통부는 지난 2018년 7월, 여객운수사업법의 유상 여객 운송 행위 및 알선 금지 위반에 해당된다는 회신을 내린 바 있다.

▣ 파견 근로 금지에 운송사업 운전 포함,  
파견근로자법 위반

타다 운전자들은 대부분 파견업체에서 고용한 근로자들이다.

쏘카는 타다 서비스를 통해 고객들에게 운전자를 알선한다.

파견 업체는 쏘카에 타다 운전자를 파견하고 쏘카는 사용 사업주로서 타다 운전자를 고객에게 알선하는 것으로 해석된다.

파견근로자 보호 등에 관한 법률(이하 파견근로자법)에서는 근로자 파견의 절대 금지 업무를 규정하고 있다.

파견근로자법 시행령 제 2조의 '근로자 파견의 대상 및 금지업무' 규정에 따르면 '여객자동차 운수사업법 제2조제3호에 따른 여객자동차 운송사업의 운전 업무'를 제한하고 있다.

하지만 파견업체는 쏘카에게 타다 서비스를 위해 운전자를 파견하고 있어 파견근로자법에 근거한 파견 금지 규정에 위반된다.

또한 파견업체로부터 운전자 파견 역무를 제공받은 쏘카 이재웅 대표, 타다 서비스를 통해 파견근로자법의 위법 행위에 기여한 공범인 VCNC도 처벌받아야 할 것이다.

(정리·전국개인택시연합회 기획부장 김도길)

· 타다서비스와 택시의 차이점

항목	기존택시법(법인, 개인)	타다 서비스
1. 진입규제(면허여부)	면허업(準公共財)	자유업 (단순 經濟財)
2. 운송사업구역의 규제여부	사업구역 법정화	자유
3. 운송요금의 국가결정여부	국가가 결정(탄력성 없음)	자유(매우 탄력적)
4. 합승가능여부	합승은 불법	합승 자유
5. 부제운행여부	부제있음(택시포화)	자유(부제없음)
6. 경유차 사용가능여부	불가(친환경 연료만 가능)	가능(친환경과 무관)
7. 교통밀집지역운송여부	불가	가능(불법택시영업자 독식)
8. 왕복운송가능여부	불가(편도만 가능)	가능
9. 승차거부 등 운송질서 법정화	승차거부 법정화(처벌가능)	가능(월급제로 안함, 강제배차)
10. 택시운전자자격, 교육	법정화, 의무화	자유
11. 보험	법정화, 의무화	별도기준 없음
12. 보조기사 가능여부	허용하지 않음	제한 없음
13. 다양성, 경쟁력 여부	매우부족, 경쟁력 "0"	매우다양, 경쟁력 무한

개인택시조합  
라이브 인터뷰

서울개인택시운송사업조합 국철희 이사장

# 서울 5만 조합원 정치 통해 개인택시 위력 표로 보여주자!

차량 대여 서비스에 불과한 타다, 가짜 공유 경제로 거짓 환상 만들어  
정부 통제와 규제 50년 세월을 버틴 개인택시 인내는 여기까지  
개인택시 양수도 길 넓히고 자격검사제도 통한 길들이기 멈춰야  
기기 이용한 운전능력 판단 보다 고령 택시기사 건강 확인·지원이 필요

단순한 '차량 대여 서비스'에 불과한 타다가 공유 경제의 선도자 역할을 하는 것은 거짓 환상이라고 서울조합 국철희 이사장은 정의내렸다.

법의 허점을 악용해 가짜 공유경제의 선구자 역할을 하고 있다고도 말했다.

타다의 불법에 괴로워 하며 스스로를 희생한 고 안성노 조합원의 죽음을 놓고 '이익에 이용하지 말라'고 말한 타다 설립자 이재웅 대표에 대한 조합원들의 분노가 극에 달하고 있다며 아무런 규제 없이 자가용과 렌터카가 불법 여객운송을 하고 있는데도 뒷집만 지고 있는 정부는 각성해야 한다고 지적했다.

국철희 이사장은 택시가 안고 있는 수십년 묵은 규제와 통제를 정부는 즉각 해제해야 한다고 말했고 개인택시 조합원들이 정당에 가입해 내년 총선에서 하나된 힘을 보여주자며 정치 참여의 필요성도 강조했다.

국철희 이사장이 생각하는 타다의 문제점 그리고 해법, 개인택시 업계의 발전 방안 등을 소개한다.

**Q** 유사 택시 영업 '타다' 퇴출을 위해 국철희 이사장께서 선두에서 투쟁을 하고 계십니다. '타다'의 심각성을 말씀해 주십시오

**A** '타다'는 명백한 불법입니다. 정부와 정치권은 '타다'가 법의 허점을 이용하고 있음을 인지하면서도 하나같이 침묵하고 있습니다.

타다 설립자 이재웅 대표는 택시업계와의 상생을 말하고 있지만 약탈경제, 가짜 공유경제의 선구자 역할을 하고 있을 뿐입니다.

'타다'가 운행되기 시작한 시점도 석연치 않습니다.

이재웅 대표는 2018년 8월 문재인 대통령으로부터 혁신성장본부 민간본부장으로 임명됩니다.

그리고 그 해 9월 남북정상회담에 합류하는데 대통령으로부터 어느 정도 신뢰를 받고 있는지 알 수 있는 대목입니다.

타다가 합법이면 택시산업은 결국 렌터카로 대체될 수밖에 없습니다.

택시 업계가 죽기를 각오하고 싸울 수밖에 없는 이유입

니다.

**Q** 언론은 지속적으로 '타다'가 공유경제 혁신적인 사업이라고 평가합니다. 이사장께서 정확하게 규정을 지어주십시오.

**A** 타다는 혁신적인 기술이 아닙니다. 앱 하나 만들어 마치 혁신적인 기술인 것처럼 포장해 사기행각을 벌이고 있는 것입니다.

30만 택시종사자가 일궈놓은 시장을 빼앗기 위해 신산업으로 포장하고 있을 뿐입니다.

그들의 최종 목표는 공짜 면허를 받고 싶은 것이지 타다 운영으로 돈 버는 게 목표는 아닙니다.

계속 적자를 유지하는 이유가 어디에 있겠습니까?

**Q** 타다 퇴출을 요구하며 서울개인택시 안성노 조합원님이 돌아가셨는데 타다 이재웅 대표의 발언이 물의를 일으키고 있습니다. 서울개인택시 5만 조합원님의 분노가 클 것 같은데?

**A** 고 안성노 조합원님의 죽음에 대해 '타다' 설립자 이재웅 대표는 '죽음을 이익에 이용하지 말라'고 말하는 바람에 조합원들의 분노가 극에 달하는 상황이 되었습니다.

돌아가신 안성노 조합원은 투쟁을 위해 죽음을 선택하신 게 아니라 괴로운 나날을 버티면서 죽고 싶은 심정의 결과물입니다.

'사람이 먼저다'라고 주장해온 문재인 대통령이 우리 택시 기사를 죽게 한 것이니 이 나라가 사람 사는 세상이 맞는지 묻고 싶습니다.

**Q** 타다측이 최근에는 고급택시를 통해 합법적으로 운행하겠다는 의사를 보이며 개인택시에 손짓을 하는 것으로 알려지고 있습니다. 조합의 입장을 말씀해 주십시오.

**A** 타다는 불법 유사 영업을 하면서도 한편으로는 택시와 상생하는 제스처를 취하고 있습니다.



서울개인택시운송사업조합  
국철희 이사장

절대 속지 않겠습니다.

타다의 불법성 때문에 조합원들이 분노하고 있습니다. 이러한 분위기에서 서울개인택시 기사들이 타다 프리미엄에 참여할 사람이 누가 있을지 의문입니다.

타다 측이 프리미엄 택시 출시를 예고하고 있지만 기존의 요금체계가 있음에도 제멋대로 요금 체계를 정할 태세입니다.

**Q** 이사장께서는 지난 5월 15일 집회에서 개인택시 조합원들이 정당에 가입하자고 주장하셨습니다. 취지를 말씀해 주십시오.

**A** 우리 5만 조합원이 정치를 하는 수밖에 없습니다.



▲ 국철희 이사장이 '타다OUT! 집회'에서 타다의 문제점을 조합원들에게 설명하고 있다.



▲ 국철희 이사장이 타다 차별 축구 기자회견을 하고 있다.

좋은 정치인과 나쁜 정치인을 가려내 내년 총선에서 서울개인택시의 위력을 표로 보여줘야 합니다.  
여, 야 정당 가리지 말고 조합원이 지지하는 정당에 책임당원으로 가입하면 그것이 바로 택시가 정치하는 결과가 될 것입니다.

**Q** 서울개인택시조합이 비상대책위원회를 구성했는데 이사장께서는 앞으로 어떻게 투쟁해 나갈 방침이십니까?

**A** 서울 조합은 타다OUT, 택시규제 철폐를 위해 단체장을 중심으로 1천명 규모의 비상대책위를 구성하고 더욱 강력한 투쟁에 나설 방침입니다.  
향후 '타다OUT! 집회'는 조합원님들의 피로도를 감안해 비상대책위가 적극적으로 투쟁해 나가기 위해서입니다.  
비상대책위는 6월 19일 새벽, 비상대책위원 1천명이 버스로 이동해 세종시청사, 검찰청, 광화문, 청와대로 이어

지는 순례 집회를 개최했습니다.  
앞으로도 '타다OUT!'은 멈추지 않을 것입니다.  
조합은 타다가 끝장나는 날까지 수단과 방법을 가리지 않을 것입니다.

**Q** 타다에 대한 언론의 시각이 많이 변해가고 있습니다. 국철희 이사장의 투쟁 의지가 언론에 전달되고 있는 것 같은데요?

**A** 그렇습니다.  
5. 15 광화문 집회 이후 타다에 대한 여론이 변화하고 있다는 것을 느낍니다.  
타다는 공유도 혁신도 아니라는 점이 언론을 통해 부각되고 있습니다.  
타다의 불법성을 지속적으로 알려왔고 언론들의 문의도 굉장히 많아지고 있습니다.  
타다가 정착될 경우 과거에 막지 못했던 대리운전 확산, 호텔내 렌터카 영업, 화물콜밴보다 더욱 치명적인

택시침범으로 자리 잡을 것이라는 점도 부각시키고 있습니다.

**Q** 서울개인택시조합 최종 투쟁 목표를 타다 퇴출로 봐야 하나요?

**A** 택시는 통제와 규제의 50년 세월을 버티며 살아왔습니다.  
숨죽이며 살아온 분노의 세월, 우리의 인내는 여기까지입니다.  
우리 개인택시 기사들은 돈만 버는 이익집단이 아닙니다.  
우리는 최소한 공익을 생각하고 도덕성으로 무장되어 있습니다.  
우리는 시대의 흐름을 거부하지 않습니다.  
하지만 50년 세월을 지켜왔는데 더러운 자본의 꼼수에 우리 택시 산업을 내줄 수 없습니다.  
우리는 문재인 정부에 택시가 안고 있는 수십년 묵은 규제와 통제를 즉각 해제할 것을 요구하고 있습니다.  
공정하게 서비스 경쟁할 수 있는 기반을 만들어 달라는 것이 우리의 요구이니 어려운 일이 결코 아닙니다.

**Q** 이사장께서는 택시 제도개혁 요구에도 집중하는 것 같습니다. 목표가 있다면 말씀해 주십시오.

**A** 개인택시를 양수하고 싶어도 양수할 수 없는 젊은 인력들이 우리 개인택시업계에 들어올 수 있도록 길을 만들어야 합니다.  
영업용 무사고 경력 3년이 유지되는 한 30, 40대 인력이 개인택시업계에 들어오기 힘든 구조이기 때문입니다.  
이 뿐만이 아닙니다.  
택시 자격검사제도의 경우 조합원 절반을 공포에 몰아넣는 택시기사 길들이기에 불과합니다.  
기기를 이용한 운전능력 판단이 실제의 운전능력과 일치할 가능성이 없기 때문입니다.  
수십 년을 운전해온 운전자의 운전 능력 여부를 새삼스럽게 확인할 게 아니라 고령 택시기사들의 건강을 확인하고 이를 통해 정부나 지자체가 택시기사 건강을 챙겨주는 정책을 펼쳐나가게 해야 할 것입니다.

**Q** 마지막으로 정부와 정치권에 한 말씀 해주십시오.

**A** 다시 말씀드리지만 타다는 불법입니다.  
그들과 상생할 수 없으며 협력할 수 없습니다.  
전국의 70만 렌터카 담합에 서민 이동비용 증가, 교통량 증가에 따른 대기오염 악화, 무자격 운전자의 교통사고율과 강력 범죄 증가, 대체 얼마나 더 나열해야 하나?  
무엇보다 가장 중요한 문제는 법치주의의 원칙을 저버렸다는 것입니다.  
자가용과 렌터카가 아무런 규제도 받지 않고 불법 여객운송을 하고 있는데 뒷집만 지고 있는 청와대와 정부는 각성해야 합니다.  
지금도 늦지 않았습니니다.  
결단을 내려줄 것을 촉구합니다.  
단순히 '차량대여서비스'에 불과한 타다의 거짓 환상에서 벗어나길 바랍니다.

(글·김신)

## 화제의 인물

## 서울조합 김희봉 중앙지부장

# ‘대자본 불법 유상 운송 시도, 전화위복 기회로 만드는 것이 희생 열사님의 유지 받드는 길’

방통대 법학 전공중인 만학도, 조합원 법률 자문에 보람 느껴



▲ 서울조합 김희봉 중앙지부장

‘정부와 국회 청와대는 도대체 얼마나 많은 희생자를 낳아야만 우리의 처절한 외침에 귀를 기울일 것입니까?’

지난 5월 15일 서울 광화문광장에서 열린 불법 “타다” 끝장 집회에서 서울개인택시조합 김희봉 중앙지부장이 복받쳐 오르는 감정을 억누르며 호소하는 장면은 MBC, SBS 등 지상파는 물론이고 JTBC 등 종편 메인 뉴스의 전파를 탔다.

“영세한 택시 사업자의 생존권을 불법과 탈법으로 침해하려는 대기업 자본의 행태에 여러 택시 기사님이 희생하셨습니다. 대자본의 불법에 맞서기 위해 힘을 모으는 집회 전 날이면 한숨도 눈을 붙이지 못합니다. 불법 유상 운송에 반대하는 집회 단상에 설 때 마다 전국 택시 사업자를 대신해 희생하신 분들의 억울함과 유지가 떠올라 울고 싶었던 적이 한 두 번이 아니지만 택시 업계의 입장을 국민들에게 제대로 전달하기 위해 감정을 억누를 때가 몹시 힘듭니다”

국토교통부에서는 타다 등 불법 유상 운송 행위에 대한 법적 해석을 고민중인데 택시업계에 더 많은 정부 지원을 이끌어내고 전화위복의 기회로 발상을 전환하는 것이 고인이 되신 열사들의 유지를 떠받드는 방법 중 하나라고 김희봉 지부장은 말했다.

“타다는 물론이고 대자본이 앞으로 비슷한 형태의 유상운송사업에 뛰어 들려는 시도가 계속될텐데 그들이 택시 면허 등을 임대하거나 매입하고 택시와 동등한 규제 아래 제도권 안에서 경쟁하라고 요

구하면, 택시 업권을 보호하고 우리 택시 업계가 그들이 주장하는 공유경제에 동참하는 모양새를 보일 수 있지 않을까 생각됩니다. 택시 사업자에게도 타다 처럼 경유를 연료로 사용하는 다인승 승합차량을 운행할 수 있도록 허용하고 정부, 지자체에서 무료 와이파이를 지원하는 등 시민 편의 향상을 위해 택시 업계에 규제 완화와 지원 강화를 요구할 수 있는 명분도 만들 수 있을 것으로 생각합니다”

실제로 서울개인택시조합에서는 서울시의회 의원 등과 간담회를 갖고 택시 경쟁력 강화 방안을 요구중이다.

◇ 서울 18개 지부장 중 막내, 선두 도맡는거 당연,

김희봉 지부장은 방통통신대학교 법학과에 재학중이다.

지난 2016년 서울개인택시조합 중앙지부장에 당선되기 이전부터 만학도의 길을 걷고 있는데 아직 졸업장을 받지는 못했다.

카카오 카풀, 타다 같은 불법 유상 운송 행위가 기승을 부리면서 조합원 생존권 보호를 위한 대내외 활동이 많아졌고 수업 일정을 채우지 못해 여전히 학생 신분이다.

아직 학위만 없을 뿐 교통 행정과 관련한 조합원들의 억울함을 풀어 줄 만큼의 법률 지식은 지금도 갖추고 있다고 말한다.

“심야 시간대 앞 좌석에 탑승한 만취 승객이 카드 단말기 패드를 팔꿈치로 쳐냈는데 마침 서울시 단속 공무원에게 적발돼 사업개선명령위반 120만원의 과징금 처분을 받게 될 처지에 놓인 중앙지부 소속 한 조합원의 억울한 사연이 기억에 납니다. 억울한 사연이지만 마땅한 대응 방안을 찾지 못하던 조합원 사정을 알게 되면서 관할 관청에 과징금 미부과 처분을 요구하고 서울시 행정심판을 거쳐 서울행정법원에 행정소송을 청구하는 과정을 자문하며 도왔는데 결국 승소했습니다. 저의 작은 배움이 조합원들의 억울함을 풀어 주는데 유용하게 활용됐다는 점에 매우 감사했던 순간으로 기억에 남습니다”



1. 김희봉 지부장이 지난해 말 열린 불법 카풀 저지 집회에서 삭발 투쟁하는 모습  
2. 타다 끝장 집회에서 연설중인 김희봉 중앙지부장 모습이 SBS 뉴스 전파를 타고 있다.

초선인 김희봉 지부장은 올해 말 임기 만료를 앞두고 있다.

지난 4년여의 시간을 돌이켜 보면 아쉬움도 남지만 조합원들과 적극적으로 소통하고 사소한 불편이라도 견어내려고 노력했던 순간들도 적지 않았다고 자평한다.

“집무실과 점견실을 겸한 지부장 사무실이 칸막이로 막혀 있었는데 지부장 취임 이후 조합원님들의 의견을 구해 불신의 벽이라 일컬어지는 경계를 없앴습니다. 사소한 공간이라도 조합원들에게 개방하고 상호간에 불신을 없애 열린 행정을 공유하겠다는 평소의 생각을 실천한 것입니다. 지부 건물 앞 도로에 마땅한 주차 공간이 없어 사무실을 찾으시는 조합원들께서 주정차 위반으로 단속되는 불편을 겪어 왔는데 구청에 지속적으로 요청하여 인도 일부 면적에 포켓 주차 공간을 확보한 것도 나름의 성과로 생각합니다. 지부장으로 취임하기 이전부터 모 국회의원의 교통 관련 특보를 맡고 있는데 남은 임기 동

안 국회나 관할 지자체 등을 통해 조합원들께 약속한 남은 숙제를 최대한 풀어 보려고 노력 하겠습니다”

김희봉 지부장은 서울 조합 산하 18개 지부장 중 가장 막내이다.

택시 업권을 침해하고 생존권을 위협하는 다양한 시도에 대해 가장 선두에 서고 어려운 일을 도맡는 것이 막내 지부장으로선 선배 지부장에 대한 예의이며 의무라고 생각한다.

어떤 일이든 미리 대비하고 성실하게 대하는 자세도 중요하다고 말한다.

‘목 마를 때 우물 팔 수는 없는 일’이라며 택시 지부 업무를 포함한 세상이란 어떤 일이 벌어질지 알 수 없으니 미리 준비하고 모든 일들과 만남에 정성과 최선을 다하면 좋은 결과로 이어진다는 것을 믿는다는 김희봉 지부장은 지난 선거 때 공약을 남은 임기 동안 최대한 해결하기 위해 최선을 다하겠다고 약속했다.

(글·김신)

우리가 쉬는 날에는... 서울 양천생활환경실천단

# ‘환경 운동 빠져 망했다’지만 ‘오늘도 환경 정화 찾는다’

태안 기름 유출 사고 때 10 여일 머물며 기름때 제거 지원

고무 옷 입고 안양천 정화, 환경산악회 발족해 산 쓰레기 수거



▲ 서울 양천생활환경실천단 김용배 단장

하고 많은 일 중에 환경 보전 봉사 활동이라니.

남들이 버린 쓰레기를 줍고 목 밑까지 닿는 고무 옷을 입고 하천 청소엔 나서는 일이 이틀 고되게 일한 이후 하루의 꿀 맛 같은 휴식 시간에 이뤄지는 일상이다.

20년이 넘게 환경 보호 실천 활동을 하고 있는 서울 양천생활환경실천단을 방문해 김용배 단장을 만났는데 첫 마디가 ‘환경 운동에 빠져 망했다’는 말이다.

요즘 젊은 세대에서 농담 처럼 주고 받는 ‘이번 생은 망했다’는 의미인 듯 한데 표정은 웃고 있다.

“개인택시 사업을 해야 할 시간에 환경 지킨다고 전국 안 가본 곳이 없습니다. 새만금 간척지 개발, 동강 댐 개발 현장 처럼 환경을 파괴하려는 시도가 있는 곳곳에 환경 시민 단체들과 같이 돌아 다니며 시위하고 목소리를 높여 왔습니다. 집에서는 돈 안 벌여 온다고 혼나는게 다반사이고 생활환경실천단장을 맡고 있는 지금도 집 사람이 맞벌이를 하고 있습니다”

김용배 단장이 환경에 관심을 가지게 된 것은 벌써 20년이 넘은 일로 택시 운행 과정에서 맞닥뜨리는 환경 오염 현장을 감시하고 신고하는 환경통신원에 봉사하면서 부터이다.

서울의 개인택시사업자들이 모여 구별로 생활환경실천단을 만들었고 2001년 이후 김용배 단장이 양천구를 대표하는 실천단을 이끌고 있다.

한 때는 우리나라를 대표하는 시민단체인 환경운동연합과 손잡고 활동할 정도로 전문성을 인정받았는데 중앙 정부나 지자체

체의 관심이 줄고 회원들의 참여도도 떨어지면서 현재는 실천단이 독자적으로 자율 운영하고 있다.

그런데도 회원 수가 200명이 넘는다. 이 중에는 환경에 관심이 있는 2~30여명의 외부인도 참여하는데 대부분이 개인택시사업자들이다.

◇ 전통 시장 LED 전구 교체 작업도 지원

세상 일을 크고 작고의 크기로 나눌 수 없다.

사소해 보이지만 모두 큰 의미를 가진 것들이며 이런 일들이 모여 좀 더 커 보이는 일이 있을 뿐이다.

최근 양천생활환경실천단은 안양천을 비롯해 관할 내 주요 하천 정화 활동에 많이 참여한다.

목 아래 까지 차는 고무옷을 입고 물 속에 들어가 허리 굽히며 각종 잡풀과 유해 식물을 없애는 작업은 보기 보다 노동 강도가 매우 세다.

지난 2015년에는 실천단 안에 환경산악회를 발족했는데 매월 진행되는 정기 산행에서 버려진 쓰레기 줍기 활동을 벌인다.

“산악회원들은 봉투 하나씩을 들고 산에 오릅니다. 내려 올 때는 구석 구석 버려진 쓰레기를 봉투에 수거해 가져옵니다. 빈 손으로 올라가 쓰레기를 들고 내려 오는데 산행으로 운동을 하면서 환경 봉사 활동을 할 수 있어 일석이조의 효과가 있습니다”

김용배 단장의 말이다. 구청에서 노후된 전통 시장의 백열등을 LED 전구로 교체 지원하는 사업을 진행하는데도 실천단 회원들이 힘을 보탠다.

시장 상인들의 연령대가 높는데 개인택시 운행을 쉬는 날에 실천단 식구들이 직접 나서 구청에서 지급한 LED 전구로 교체하는 작업을 지원하고 있다.

◇ 각자 취미 활동 중 짬 내 봉사 활동 참여

양천생활환경실천단에서 봉사하는 개인택시 사업자들은 각자 나름의 취미 활동을 즐긴다.

휴무일에 사이클, 배드민턴 등 다양한 모임을 통한 취미 활동을 벌이는데 그 와중에 짬 내어 환경 봉사에 나선다.

과거에는 지자체 등에서 지원이 있었지



▲ 양천생활환경실천단 회원들이 안양천 환경 정화 활동 이후 기념 촬영을 하고 있다.



▲ 양천생활환경실천단 회원들은 산에서나 들에서나 쓰레기 수거 활동을 하는 것이 일상화되어 있다.

만 지금은 사라졌다.

하천 정화 활동 등을 진행할 때 모든 비용은 실천단 회원들이 자비 부담한다.

딱히 누가 시켜서 하는 것도 아닌데 열심히 참여한다.

환경을 보호하고 개선하는 보람 때문이다.

양천생활환경실천단원들은 조만간 걷기대회를 겸해 태안을 방문할 계획을 세우고 있다.

태안은 우리나라 사상 최악의 기름 유출 사고가 발생했던 곳으로 2007년 당시 실천단원들은 이곳을 방문해 기름때 제거를 비롯한 환경 정화를 지원했다.

태안 환경 정화 당시 김용배 단장은 10일 넘게 현지에 머물렀다.

생업은 포기한 채 대형 유조선에서 쏟아낸 기름 찌꺼기를 제거하는데 몰두했다.

10여년 만에 다시 방문하는 이유는 태안 앞바다의 생태계가 회복되고 있는 현장을 보고 싶어서이다.

“태안 기름 유출 사고 당시 많은 실천단 회원들이 현장을 방문해 기름때를 제거하

기 위한 고된 정화 활동을 벌였습니다. 그곳의 생태계가 많이 회복된 것을 확인하면 우리의 땀과 노력이 보상받을 수 있을 거 같습니다. 태안에서 생산되는 해산물을 먹으면 작게나마 그곳 경제를 지원하는 효과도 있을 겁니다”

김용배 단장을 포함한 실천단 회원들이 태안 방문을 계획하는 이유다.

한 때 양천생활환경실천단은 안양천 등에서 어린이환경캠프를 개최하는 등 환경 교육 활동을 벌이기도 했다.

하지만 지자체 관심이 멀어지고 정부 등의 지원이 환경 개선 활동이 규모가 큰 시민단체 위주로 몰리면서 이제는 활동 반경이 크게 위축되고 있다.

그래도 양천생활환경을 지키고 개선하려는 개인택시 사업자들의 관심과 노력은 멈추지 않을 것이라고 김용배 단장은 말한다.

힘들고 어렵지만 스스로 좋아서 그리고 보람을 느껴 회원들이 힘을 보태기 때문이라고 김용배 단장은 말을 맺는다.

(글·김신)

# { 2019년 주요 사업 추진실적 }

## 1 렌터카 “타다” 불법영업 중단 추진사항

연합회를 비롯한 택시 4개 단체는 2018년부터 “타다”의 불법영업 중단 건의를 국회, 정부 등에 추진하여 왔으며, 4개 단체 공동명의로 서울중앙지검에 진정서 제출, 국토부장관 면담 등을 추진하였다.

○ “타다”의 불법영업 중단 건의 추진사항의 주요내용은 다음과 같다.

일 정	추진 사항
2018. 10. 08	○ 택시 4단체 공동명의로 성명서 발표 - 쓰카 자회사 VCNC는 불법 렌터카·대리기사 호출서비스 ‘타다’를 즉각 중단하라!!
11. 16	○ 택시 4단체 공동명의로 불법 렌터카·대리운전 기사 호출 서비스 ‘타다’ 서비스 중단 건의 → 국토교통부
2019. 02. 11	○ 서울개인택시조합 전 이사장 차순선 등 9인 서울 중앙지검에 고발 - 쓰카(SOCA) 대표 이재웅, 브씨앤씨(VCNC) 대표 박재욱
05. 17	○ 택시 4개 단체 공동명의로 서울 중앙지검에 진정서 제출
05. 20	○ 렌터카 “타다”불법영업 관련 변호사 선임 사건 위임 계약 - 법무법인나라 변호사 박경호(공제조합 고문변호사)
05. 29	○ 택시 4개 단체는 불법유사택시(타다) 관련 논의를 위한 면담요청 - 더불어민주당 이인영 원내대표 등
06. 04	○ 택시 4개 단체 공동명의로 렌터카(타다) 불법영업 행위 관련 국토교통부 장관면담 요청 및 건의서 제출
06. 11	○ 법무법인 나라(변호사 박경호, 최준홍, 오정균) 고발장 제출 - 서울중앙지방검찰청 - 연합회장 및 시·도조합이사장 공동명의로
06. 13	○ 타다 등 렌터카업체의 택시영업 근절 건의 - 신고통서비스과, 도시교통과, 교통정책조정과
06. 21	○ 택시 4개 단체 공동명의로 렌터카(타다) 불법영업 중단 건의서 국회 제출 - 국토교통위원회(30인)

## 2 택시 유가보조금 지급기준 현행유지 건의

연합회는 택시 부제 일에 주유(충전)시에는 다음 영업 준비(정비·세차 등)를 위한 총 운행거리 20km이내인 경우에 한해 유가보조금을 지급 하도록 기준을 신설하는 내용으로 「여객자동차 유가보조금 지급지침」 일부개정(안)이 행정예고(‘19. 06. 07.) 되었기에 현행유지를 건의하는 등 적극 추진하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

### ◎ 추진사항

일 정	추진 사항
2019.04.25	○ 유가보조금 지급관련 부제일 예외 사용인정 국토교통부에 건의 - 현행과 같이 부제일에 부득이 충전할 경우에는 예외사용을 인정하여 선의의 사업자들의 민원발생 및 피해가 발생하지 않도록 건의
05. 15	○ 부제일 택시 유가보조금 지급금지 관련 국토부와 연합회 회장 면담 - 국토부 : 교통물류실장, 과장 - 부제일 택시 유가보조금 지급 관련 국토부 입장 → 근본취지는 부제일 충전 시 유가보조금을 금지 하는 것이 아님.

일 정	추진 사항
05. 16	○ 부제일 이동거리 20km 이내인 경우에도 서면 청구 없이 유가보조금 지급 인정 건의 - 더불어민주당 정책위원회 의장(조정식), 부의장(전재진) - 더불어민주당 직능국장(김성래) - 국토교통부 장관 정책보좌관(강희정)
05. 21	○ 택시부제일 충전 시 유가보조금 서면청구 관련 국토부에 건의 - 조합원들의 영업 특성상 부제 교대 시간 전·후에 주유(충전)하는 경우가 대부분임을 감안하여 유가보조금 지급 방법은 기존 “여객자동차 유가보조금 지급지침”에 근거하여 관할관청 지방자치단체장이 지역 실정에 맞게 시행하도록 건의
06. 24	○ 「여객자동차 유가보조금 지급지침」일부개정안에 대하여 국토부에 의견제출 - 현행유지(관할관청에 위임) 건의

## 3 렌터카를 이용한 공항·광역 합승 안전 철회 건의

연합회를 포함한 택시 4단체는 지난 5. 9. 과학기술정보통신부 보도자료에 따르면, “6~10인승 렌터카를 이용한 공항·광역 합승 서비스” 규제샌드 박스 신청 건에 대한 ‘제3차 신기술·서비스 심의위원회’에 심의결과, 6~10인승 렌터카에 대한 친환경차 허용 여부 등에 대한 추가적인 관계부처 검토를 거쳐 추후 심의위원회에 재 산정하기로 결정한 바 있다.

○ ‘제3차 신기술·서비스 심의위원회’에서 재 산정하여 허용될 경우 택시업계의 생존권 위협과 여객운송질서 문란으로 택시업계의 심각한 영향을 줌으로 택시업계 30만 종사자일동은 “6~10인승 렌터카를 이용한 공항·광역 합승 서비스” 규제샌드 박스 신청 건 반드시 철회시켜 줄 것을 국토교통부(신고통서비스과), 과학기술정보통신부(인터넷제도혁신과)에 건의(2019. 05. 30)하였으며, 그 건의 내용은 다음과 같다.

### 렌터카를 이용한 공항·광역 합승 안전 철회 건의 (규제샌드박스 관련 “제3차 신기술·서비스 심의위원회”회의 관련)

#### ■ 현 황(2019. 05. 09. 제3차 신기술·서비스 심의위원회 결과)

- (안건 5) 6~10인승 렌터카를 이용한 공항·광역 합승 서비스  
- (주)박시·(주)타고솔루션즈 컨소시엄은 타고솔루션즈 소속 택시기사가 운전하는 6~10인승 렌터카를 이용하여 공항-대도시 간, 광역 간 이동 등을 박시 앱을 통해 중개하는 서비스에 대해 실증특례를 신청
- (현행 규제) 렌터카의 경우 10인승 이하 렌터카의 운전자 알선이 금지되고 있음.
- (심의 결과) 6~10인승 렌터카에 대한 친환경차 허용 여부 등에 대한 추가적인 관계부처 검토를 거쳐 추후 심의위원회에 재상정하기로 결정하였음.

#### ■ 렌터카의 공항·광역 합승 허용에 따른 문제점

- (생존권 위협) 현행 여객법상으로 6~10인승 렌터카의 임차인 운전자 알선은 금지하고 있음에도 허용할 경우 택시 영업까지 침범  
- 불법 여객운송행위 자행으로 “타다”의 지속적인 증가와 새로운 형태의 렌터카와 플랫폼을 결합한 불법 업종의 출현으로 택시생존권 위협
- (운송질서 문란) 친환경 차량이라고 하여 렌터카 유상운송을 허용하는 것은 렌터카의 본연의 목적인 차량대여 사업을 벗어난 여객법령의 여객운송질서를 문란시키는 정책임.  
- 인면허제도, 택시운임, 택시부제, 서비스교육, 자격심사, 운전정밀검사 등 규제를 받고 있는 택시 업종과 비교하여 차별대우
- (사회문제화) 규제샌드박스 신청(안건 5)의 신청내용에 「타고솔루션즈」 소속 택시기사가 6~10인승 렌터카를 운전하는 기사로 활용할 계획이나  
- 현행 회사 택시의 40%가 휴차 하고 있고, 개인택시는 택시부제로 30%가 휴차 하고 있는 현실에서 택시규제 개선은 외면하고 렌터카 업종의 규제를 개선하는

- 것은 렌터카 업계와 마찰로 사회문제화 대두
- **(법률에 저촉)** 「파견근로자 보호 등에 관한 법률」 제5조제3항제5호 및 같은법 시행령 제2조 제2항 제5호에 따라 「여객자동차운수사업법」 제2조제3호에 따른 여객자동차운송사업의 운전업무는 금지하고 있어 파견근로자 보호 등에 관한 법률에 저촉됨.
- 여객운송사업장에 운전자파견근로자가 가능하게 되면 이는 여객운송사업의 종사자 관리 등 많은 문제점 대두
- **(불법영업행위 증가)** 주사무소나 영업소를 벗어난 장소에서 15일 이상을 초과하여 상시주차 또는 영업을 허용하는 것은 렌터카의 불법 택시영업을 조장하는 것으로 택시 불법영업행위 증가와 택시업계간 마찰 증가로 사회문제 대두
- 개선 건의
- **6~10인승 렌터카에 대한 친환경차 허용 규제샌드박스 신청 안건은 반드시 철회 되어야 함.**

**공제조합 소식**

# 대물보상실무과정 교육현장을 가다

보험개발원 기술연구소에 교육 과정 개설  
공제조합 전 지부 19명 2박 3일 단독 교육  
견적 이론·실습 강의 등 수료, 전원 우수 성적 이수



▲ 공제조합 전 지부 직원들이 교육을 받고 있다.

지난 5월 8일부터 5월 10일까지 보험개발원 자동차기술연구소에서는 우리 공제조합 전지부 직원 19명을 대상으로 대물보상실무과정 교육이 실시되었다.

이번 교육과정은 자동차기술연구소 측과 우리 공제조합이 상호 협의하여 교육과정이 개설되었으며, 2박 3일의 과정으로 교육이 진행되었다.

특히 자동차기술연구소는 자동차첨단기술 및 손상차량 복원수리 연구 등을 위하여 보험개발원 산하에 설치된 부속

연구소로 차량 수리에 대한 각종 실습 교육이 가능하여, 손해보험사 뿐 아니라 타 공제조합의 대물교육 주관단체로 각광을 받고 있다.

대부분 교육과정은 자동차기술연구소에서 개설한 과목에 여러 단체들이 합동으로 입과신청을 하여 교육이 진행되지만 이번 교육의 경우 직원들의 교육효과를 극대화하기 위하여 자동차기술연구소와 일정을 협의하여 우리 공제조합 단독으로 교육이 진행되었다.

이번 교육의 교육과목으로는 자동차

보디 및 메카니즘 구조, 판근이론 및 실습, 도장이론 및 실습, 표준작업시간 해설, 견적이론 및 실습의 과목으로 구성되었으며, 교육 첫날 진행된 자동차 보디 및 메카니즘 구조 과목을 제외한 전 교육과목이 실습위주의 교육으로 진행되었다.

교육 첫날 전체적인 자동차의 구조와 원리를 쉽게 파악할 수 있도록 이론교육을 진행하고 교육 2일차와 3일차에는 습득된 이론을 바탕으로 자동차수리 기법 및 이론에 대한 강의와

실습이 이어져 교육과정 구성과 배치에도 교육효과를 극대화하기 위한 노력을 엿볼 수 있었다.

이번 교육에 참여한 우리 공제조합 직원들도 열의와 성의를 다하여 교육의 마지막 시간까지 최선을 다하는 모습을 보여줬다.

강의가 진행될 때에는 평소 보상영무를 진행하면서 의문을 가졌던 부분에 대하여 적극적으로 강사에게 질문하는 모습을 보여줬으며, 특히 실습장에서는 누구나 할 것 없이 모든 직원이 실습에 참여하여 주어진 시간을 넘어 중간 휴게시간까지 교육이 진행되기도 하였다.

견적이론 및 실습 강의 시간에는 직원들끼리 조를 이루어 과제를 부여하고 발표하는 시간을 갖기도 했는데 직원들 상호간 서로 협동하며, 미흡한 부분에 대해서 서로 토론하고 해결책을 모색하는 모습으로 시종일관 교육에 대한 높은 열의를 보여주었다.

이러한 열정을 바탕으로 우리 공제조합 직원들은 교육 마지막 날 진행된 평가에도 전원 우수한 성적으로 교육을 이수하는 성과를 내었다.

2019년도 어느새 반환점을 돌고 있다.

교육장에서 직원들이 보여줬던 열정이 그들이 근무하는 사무실과 현장에서 2019년 남은 기간동안에도 계속 이어지기를 소망하면서 금번 취재를 마무리했다.

우리조합 NEWS

# 부산조합, 넥센타이어와 직거래 업무 제휴 협약



▲ 넥센타이어 관계자가 부산개인택시 조합원들 대상으로 타이어 공기압 점검 등을 서비스하고 있다.

부산개인택시조합(이사장 김호덕)은 차량 부품 공동 구매 사업의 일환으로 (주)넥센타이어와 지난 2월 26일 업무제휴 협약(MOU)을 체결했다.

이번 협약으로 조합은 넥센타이어와 직거래를 통한 유통마진을 줄여 월평균 60분 판매되던 것이 3개월 만에 약 3000분을 판매하는 성과를 거두는 등 조합원들의 운송경비 절감에 크게 기여하고 있다.

또한 지난 5월과 6월에는 조합 주차장에서 전체 조합원 차량을 대상으로 타

**중간 유통 단계 줄여 조합원 타이어 구매비용 절감  
월평균 60분 판매 → 3개월만에 3000분으로 확대  
공기압 체크·에어컨 점검·차량 내부 살균도 서비스**

이어 공기압 체크는 물론 에어컨 점검 및 차량내부 살균 등의 사은 행사도 함께 개최하는 등 사후관리에도 만전을 기하고 있다.

조합에 따르면 “이와 같은 결과는 그간

각종 차량 부품에 대한 소비자 중심으로 유통구조를 개선하고자 하는 김호덕 이사장의 강력한 의지가 반영된 결과로 조합원들로부터 큰 호평을 받고 있다”고 밝혔다.

김호덕 이사장은 “이번 결과를 바탕으로 타이어 뿐만 아니라 모든 차량부품의 직거래를 통해 택시 영업환경의 악화로 어려움을 겪고 있는 조합원들에게 조금이라도 도움이 될 수 있도록 더욱 최선을 다하겠다”고 말했다.

한편 부산개인택시조합은 이 밖에도 9개의 LPG직영충전소와 경정비 센터, 부품 매장, 휴대폰 대리점, 신용카드 가맹대리점 등을 직접 운영해 명실공히 전국 제일의 선진 복지조합으로 자리매김하고 있다.

# 경기조합, 넥센타이어와 파트너십 구축 협약 체결

경기도개인택시운송사업조합이 넥센타이어(주)와 파트너십 구축을 위한 업무협약을 맺었다.

경기조합 김영식 이사장을 비롯한 조합 대의원(감사)은 지난 5월 17일 경남 창원군 소재 넥센타이어(주) 본사에 방문했다.

이 자리에서 김영식 이사장은 경기도 개인택시 조합원에게 공급될 넥센타이어 제작 과정을 견학하고 경기도 개인택시 조합원 복지증진 및 택시산업 발전의 일환으로 개인택시 타이어 공급 파트너십 구축을 위한 업무협약을 체결했다.

이번 협약으로 넥센타이어는 경기도 개인택시 조합원에게 저렴한 가격으로 고품질의 타이어를 공급하는 한편 철저한 A/S관리 등을 통해 조합원 안전운행을 돕고 경기도 개인택시 산업 발전을 위해 상호 협력하게 된다.

김영식 이사장은 “이번 협약으로 영업환경이 갈수록 악화돼 어려움을 겪고 있는 조합원이 운송 경비를 절감하고 안전운행을 도모할 수 있는 계기가 되길 기



▲ 김영식 이사장을 포함한 대의원(감사) 일행이 업무 협약을 위해 넥센타이어(주) 본사를 방문해 기념 촬영을 하고 있다.

**김영식 이사장 포함 대의원, 본사 방문해 제작 과정 견학  
저렴한 가격에 고품질 타이어 공급, 운송경비 절감 기대돼**

대한다”면서 “넥센타이어의 지속적인 품질 개선 및 안정적인 공급에 철저를 기해달라”고 당부했다.

속도를 줄이면 사람이 보입니다 

# 사람이 우선인 보호운행



## 승객 보호

급정차, 급출발 안하기



## 보행자 보호

학교앞, 주택가, 상점가 서행하기



## 안전 생활화

전좌석 안전벨트 확인

과속 안하기

방향지시등 켜기



전국개인택시공제조합

【 정책 】 교통사고 과실 비율 인증 기준 개정

# 교통사고 과실비율 100:0 범위 확대

## 금융위, 쌍방과실 보다 일방과실 인정 범위 넓혀

### 피해자 피하기 불가능한 사고 등 일방과실로 인정

자동차 관련 사고가 발생할 경우 과실 비율 산정 과정에서 쌍방과실로 인해 민원이 많았다.

미처 예측하지 못한 사고에도 피해 측 과실이 일정부분 반영되었기 때문이다.

하지만 앞으로는 쌍방과실 보다는 일방과실이 일부 확대된다.

금융위의 '과실비율 인정기준' 개정안에

따르면 일방과실 범위를 확대, 가해자에 대한 책임성 강화에 중점을 뒀다.

현행 '과실비율 인정기준'의 차 대 차 사고 과실비율 기준(총 57개)중 일방과실(100:0) 기준은 9개(15.8%)에 불과하다.

이와 관련해 과실비율 기준이 없는 '피해자가 피하기 불가능한 사고'의 경우 보

험회사가 쌍방과실로 유도한다는 소비자 불만이 지속돼 왔었다.

또한 교차로 내 직진차로 있던 가해차량이 갑자기 좌회전해 발생한 추돌사고로 피해차량은 사고를 피할 수 없었음에도 기존 과실도표에는 쌍방과실로 안내됐었다.

이에 따라 금융위는 피해자가 피하기 불

가능한 사고 등에 대해 일방과실로 인정하도록 기준을 신설(22개) 및 변경(11개)했다.

피해자가 예측·회피하기 어려운 사고는 가해자에게 무거운 과실책임을 부과해 피해자 보호 강화 및 안전운전을 유도한다는 방침이다.

보다 자세한 사항은 자동차사고 과실비율 분쟁심의위원회(<https://accident.knia.or.kr/>)에서 확인 할 수 있다.

■ '과실비율 인정기준' 개정안

항목	개정 전	개정 후 [ 변경 ]	개정 전	개정 후 [ 신설 ]
번호	도표 237	도표 237	비정형 과실기준 도표 B-11	도표 260
도표				
사고내용	동일쪽 교차로에서 A차는 추월 직진, B차(좌회전 주행방법 위반)는 선행 좌회전 중 발생한 사고	교차로에서 A차는 중앙선 침범 추월 하고, B차는 선행 좌회전 중 발생한 사고	직진신호에서 직진노면표시 3차로의 A차량은 우회전하고 직진·우회전노면표시 4차로의 B차량은 직진하던 중 발생한 사고	직진신호에서 직진노면표시 3차로의 A차량은 추월 우회전하고 직진·우회전노면표시 4차로의 B차량은 직진하던 중 발생한 사고
기본과실	80:20	100:0	90:10	100:0
번호	비정형 과실기준 도표 B-13	도표 252-3	-	도표 273
도표			-	
사고내용	좌회전차로인 1차로에서 대기중인 A차량이 직진차로인 2차로로 진로변경 중 직진주행하는 B차량과 발생한 사고	좌회전차로인 1차로에서 대기중인 A차량이 직진차로인 2차로로 급 진로변경 중 직진주행 하는 B차량의 측면을 충격한 사고	-	직선도로에서 긴급상황으로 직진주행하는 B긴급차량과 B긴급차량 주행 차로로 진로변경하는 A차량의 충격사고
기본과실	80:20	100:0	-	100:0

One  
Shinhan  
고객을 위한 하나의 신한

Shinhan  
미래를 함께하는  
따뜻한 금융

# 카드가 이렇게 심쿵 해도 돼요?



## 신한카드 미니언즈 에디션



Deep Dream 체크

YOLO 1

YOLO Tasty

신한카드의 혜택은 그대로, 미니언즈의 귀여움은 제대로  
마침내, 세상에 없던 세상 귀여운 카드의 탄생!

※신용카드 남용은 가계경제에 위협이 됩니다. ※여신금융상품 이용 시 귀하의 신용등급이 하락할 수 있습니다. ※연체이자율 : 회원별 이용 상품별 약정금리 + 최대 3% 법정 최고금리(24%) 이내(단, 연체 발생 시점에 약정금리가 없는 경우 아래와 같이 적용 함) - 일시불 거래 연체 시: 거래 발생 시점의 최소 기간(2개월) 유이자 할부금리 - 무이자 할부 거래 연체 시: 거래 발생 시점의 동일한 할부 계약 기간의 유이자 할부금리 - 그외의 경우: 약정금리는 상법상 상사법정이율과 상호금융 기켜자금대출금리 중 높은 금리 적용

\* 한국은행에서 매월 발표하는 가장 최근의 비은행 금융기관 가중평균대출금리(신규대출기준) ※연회비 Deep Dream 체크 없음 ※신한카드 미니언즈 에디션은 해외경용(VISA)으로만 발급 가능 ※계약 체결 전 전월 실적 및 할인한도 등 관련내용은 상품 설명서 및 약관을 읽어보시기 바랍니다. ※카드 이용 시 제공되는 포인트 및 할인 혜택 등의 부가서비스는 카드 신규 출시 이후 3년간 인상/축소/폐지 없이 유지됩니다. ※세부내용은 신한카드 홈페이지 참조 및 고객센터(1544-7000) 문의 ※준법감시 심의필 제 20190611-Dpn-001호(2019.06.11)

TM & © Universal Studios

Lead by  신한카드

## 〈전문가에게 듣는다〉

## 넘치는 택시와 기울어진 운동장



## 권용주

국민대학교 자동차운송디자인 겸임교수  
MBC라디오 차카차카 MC

최근 렌탈 택시 등장에 따라 택시와 렌탈의 갈등이 점입가경으로 치닫고 있다.

택시 고유의 영역에 비면허 운송사업 형태로 렌탈 택시인 '타다'가 진입하면서 이른바 택시 생존권으로 논란이 확산되는 중이다.

그러자 동일한 방식의 장기 렌탈로 유상 운송에 뛰어드는 스타트업까지 등장하면서 오랜 시간 면허권자의 고유 영역이었던 택시의 근간마저 흔들리는 중이다.

그렇다면 왜 이런 갈등이 벌어질까. 기본적으로 카풀과 렌탈 택시인 '타다', 그리고 흔히 일반적인 택시의 기능은 근본적으로 동일하다.

이동할 때 제공되는 운송 수단에 운전자가 있어 이동이 필요한 사람을 이동시켜주는 서비스다.

다시 말해 A에서 B까지 이동할 때 택시와 카풀, 렌탈 택시 모두 운전해주는 사람이 있고, 이용자는 그에 따라 일정 비용을 지불한다는 점이 같다.

따라서 표현되는 단어만 다를 뿐 모두 비용을 받고 사람을 이동시켜주는 '유상운송' 행위다.

지금까지 택시와 렌탈의 차이점은 운전의 주체로 구분해왔다.

택시는 운전을 해주는 기사가 있는 반면 렌탈은 빌린 사람이 직접 운전하는 게 차이점이다.

하지만 지난 2014년 렌탈 업계가 관광 목적 활성화를 이유로 11~15인승 미만 승합차도 누군가 운전해줄 수 있도록 요구했고, 정부가 이를 받아들여 운전자 알선이 인정됐다.

외국인 관광객의 이동과 여러 사람이 함께 움직일 때 1종 면허가 없을 가능성을

염두에 둔 조치였다.

논란은 여기서 비롯됐다. 관광 활성화라는 입법 취지와 달리 11인승 렌탈 택시의 용도가 기존 택시 고유 영역을 파고들었기 때문이다.

유료 렌탈 택시인 '타다' 측은 국토부로부터 합법이라는 유권해석을 받아 영업에 돌입한 만큼 문제가 없다는 입장이지만 택시 측은 11인승 이상 15인승 이하 승합차의 기사 알선이 허용된 입법취지를 근거로 위법 주장을 펼치고 있다.

택시와 렌탈업계에 따르면 양측이 팽팽하게 대립 중인 법령은 여객자동차운수사업법 34조 '유상운송의 금지 등에 관한 조항'이다.

기본적으로 34조는 세 가지 항목을 금지하고 있다. ①자동차를 빌린(렌탈) 사람의 유료 운송 행위를 금지하고 ②빌린 차를 유상으로 다른 사람에게 다시 빌려주거나 알선하는 것도 금지 조항이며 운전자를 알선하는 것도 불법이다.

다만, 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우 운전자를 알선할 수 있다고 돼 있다. 나아가 ③렌탈 사업자가 직접 돈을 받고 운송 행위를 하는 것도 불가능하다.

여기서 쟁점은 두 번째 항목 중에서 '다만, 외국인이나 장애인 등 대통령령으로 정하는 경우 운전자를 알선할 수 있다'고 표시된 예외 조항이다.

그리고 대통령이 정하도록 돼 있는 같은 법 시행령 18조에 따르면 운전자 알선 허용 범위는 외국인, 장애인, 65세 이상, 국가 또는 자치단체, 자동차를 6개월 이상 장기간 임차하는 법인, 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람, 본인의 결혼식 및 그 부대행사에 이용할 때 본인이 직접 승차할 목적으로 배기량 3,000cc 이상인 승용차를 임차하는 사람으로 돼 있다.

예외 조항에 '11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람'은 알선이 가능하다는 점을 파고든 게 '타다' 서비스의 사업 배경이다.

이에 따라 '타다'는 택시처럼 길 위에서 손을 흔드는 사람을 태우지 못하고 오로지 앱으로만 이용이 가능하다.

따라서 쟁점은 예외를 인정한 '11인승 이상 15인승 이하 승합차'를 임차하는 사람'의 기능을 무엇으로 볼 것인가에 모아진다.

### ‘택시는 규제라는 무거운 갑옷 렌탈택시는 규제 없이 가벼운 러닝 의류’

택시 측은 기본적으로 법의 취지가 단체 관광 활성화와 1종 운전면허가 없는 사람이 승합차가 필요할 때 알선을 허용한 것이지, 이를 누구나 태울 수 있는 유상 운송에 활용하라는 취지는 아니라는 입장이다.

반면 '타다'는 국토부로부터 11~15인승 이하 차는 운전기사 알선이 가능한 예외 조항 있어 이용자(탑승자)가 '타다'라는 렌터카회사 및 기사(운전자)와 계약을 맺고 돈을 지불하는 경우는 문제가 없다는 유권 해석을 받은 만큼 택시 업계의 주장은 일방적이라고 맞서는 중이다.

그리고 양측의 주장에 대해 법원은 현재 위법 여부를 심사 중이다.

그런데 여기서 한 가지 짚어볼 문제는 택시라는 이동 서비스의 영역이다.

현재 택시는 일반 중형세단 택시, 중대형 세단으로 운영되는 모범택시, 그리고 대형세단이 활용되는 고급택시 등으로 이동 서비스가 나뉘어 있다.

제공되는 자동차가 고급차일수록 이동 비용이 비싼 것은 당연한 일이다.

그리고 차종에 따라 요금을 구분한 것은 보다 프리미엄 서비스를 원하는 사람들이 존재하기 때문이다.

이와 함께 무한정 택시가 늘어나면 택시 업계 종사가 모두가 치열한 생존 경쟁에 내몰려 이동 서비스의 질적 저하를 일으킬 수 있는 만큼 '면허'라는 제도를 통해 운행대수를 통제해왔다.

특히 개인택시의 경우 진입 때 면허 취득 비용을 부담할 수밖에 없는데, 정부는 면허의 민간 거래를 인정하는 대신 요금과 차종, 지역 구분 등의 규제를 따르도록 했다.

이런 상황에서 택시면허가 없는 렌탈 택시가 중형세단 택시보다 비싸되 모범택시보다 저렴한 요금, 그리고 대형세단의 편안함을 능가하는 프리미엄 미니밴을 앞세워 이동 시장에 진출했다.

덕분에 모범보다 편안하되 비용은 저렴한 렌탈 택시 수요는 급증하는 중이다.

게다가 '타다'는 자동차 대여사업자로 분류돼 자치단체가 정한 이동 요금 기준을 따르지 않아도 된다.

택시와 동일한 서비스를 제공하되 요금 결정이 자유롭고 차종 선정도 마음대로 할 수 있어 이용자의 만족도가 높다.

그럼 기존 택시는 '타다'와 같은 미니밴과 호출 기반으로 택시 사업을 할 수 없을까?

결론부터 말하면 이미 준비 중이다. 최근 정부가 택시-카풀 갈등을 해소하면서 택시 사업자에 새롭게 추가하려는 '플랫폼 택시' 개념이다.

면허권 제도를 유지하되 그 안에서 서비스를 높여 요금을 추가로 받는 방식이다.

그러나 국회에서 대타협 합의안이 공전하면서 플랫폼 택시는 시작도 못하는 상황이다.

그런가 하면 택시 업계 내에서 자성의 목소리가 일어나면서 기존 중형세단 택시의 서비스 고급화를 선언하는 곳도 적지 않다.

이른바 '운송가맹사업'이다. 수많은 개인 또는 법인택시가 가맹에 참여해 체계화 된 서비스를 제공하고 추가 수익을 취하는 방식이다.

대표적인 가맹사업자가 '웨이고 블루'와 '마카롱'이다.

둘의 차이는 강제 배차여부인데 웨이고 블루는 3,000원의 강제 호출료를 받지만 '마카롱'은 그렇지 않다.

강제 배차료는 요금의 편법 인상과 다를 바 없어 진정한 내부 혁신은 아니라고 보기 때문이다.

대신 마카롱은 출퇴근 스넥 서비스, 키즈 서비스, 실버 서비스 등을 앞세운다. 단순히 이동 수단이 고급화되는 게 아니라 이동 수단 제공 비용은 자치단체 기준을 따르되 이동하는 모든 과정에서 서비스를 높이는 전략이다.

문제는 택시 내부 혁신 여부 등이 아니라 한정된 이동 시장에서 렌탈 택시의 등장이 기존 이동 서비스 공급만을 늘린다는 점이다.

도시가 새로 만들어질수록 이동 수요가 증가한다는 주장도 있지만 엄밀하게 보면 이동의 거리가 늘어날 뿐 이동 수단을 호출하는 횟수는 늘지 않는다.

다시 말해 면허로부터 자유로운 렌탈 택시가 증가할수록 기존 택시의 호출 횟수가 줄어든다는 점은 명약관화하다.

결국 이동 서비스 경쟁 시장에서 택시는 규제라는 무거운 갑옷을 입은 반면 렌탈 택시는 가벼운 신소재 러닝의류를 입은 채 어떤 규제도 없이 마음대로 뛰어갈 수 있는 셈이다.

기존 택시와 렌탈 택시의 경쟁을 두고 '기울어진 운동장'이라는 해석이 끊이지 않는 배경이다. 그리고 기울어진 운동장은 바로 잡는 게 상식이다.

건강상식

# 근력, 인간 활동에 필수적인 체력 요소

적당한 운동, 건강·기능적 능력 향상 시켜

## 근력(muscle strength)이란?

근력은 인간이 살아 움직이는 동안에는 필수적인 체력요소다.

건거나 물건을 나르는 모든 일상생활에 필수적인 요소이며, 직업적 활동을 하거나 혹은 운동이나 취미활동 등의 사교적 활동을 하는데 있어서도 반드시 필요한 체력요소다.

또한 근력은 모든 연령층에게 중요한 요소이며, 특히 나이가 들수록 더욱 중요한 역할을 한다.

노화에 따른 하지근력의 약화는 운동을 불가능하게 할 뿐만 아니라 낙상의 위험을 증가시키는 현실적인 문제와 직결된다.

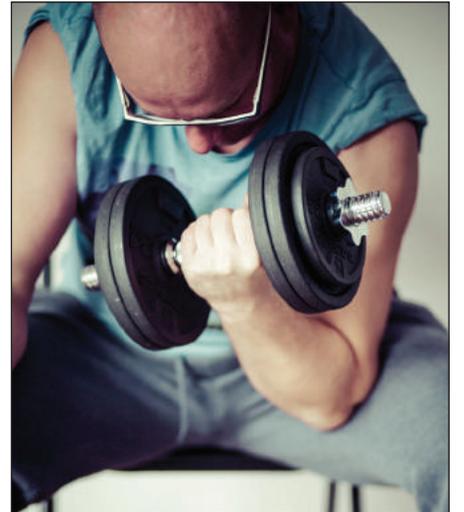
튼튼한 근력은 낙상위기에서 신체의 균형을 유지하도록 함으로써 낙상을 예방할 수가 있다.

또 상지근력은 낙상 시 몸의 균형을 유지하도록 하고, 전신을 버틸 수 있도록 함으로써 낙상으로 인한 부상을 최소화할

수 있도록 한다.

근력의 약화는 40대부터 시작되어 연간 1%씩의 감소가 일어나는데, 70대 이후에는 연간 3%정도의 심각한 감소가 일어난다(ACSM, 1998)고 한다.

남성과 여성 모두가 노화와 함께 근력 감소를 경험하지만, 여성은 남성에 비하여 상지근력의 약화가 적게 나타난다. 또 등척성수축과 원심성수축은 구심성수축에 비하여 적은 감소를 보인다.



## 특징과 효과

근력운동은 어느 정도 부하를 근육에 주어, 근육을 단련시키는 것으로 움직임을 개선시키거나, 근력과 근지구력을 향상시키는 운동이다.

노화는 생리적 변화와 관련 있어 건강과 기능적 능력에 부정적 영향을 미칠 수 있다.

생리적 변화로 뼈와 근육이 소실되며, 기능적 능력 저하로 일상생활이 어

렵고 장애와 상해를 일으킬 수 있다고 보고된다.

이러한 현상이 흔히 나타나는 것이라 알고 있으나, 이 현상이 노화과정에서 꼭 나

타나는 것은 아니다.

이러한 노화를 막을 순 없지만 적절한 근력운동은 어르신들의 건강과 기능적 능력을 향상시켜 삶의 질을 높여준다.

## 어르신들에게 중요한 근육군과 그에 따른 기능적 능력

오늘날 근력운동의 효과가 잘 알려져 어르신들이 적은 비용으로 건강을 유지하며 독립적인 삶을 유지하는데 가장 효과적인 것으로 여겨지고 있다.

건강 및 수행능력과 근력운동의 관련된 효과를 알아보자. 건강관련 운동요법으로는 근력운동과 유연성, 평형성운동 등 병행을 권장한다.

그렇게 운동을 할 경우 기능적 능력을 유지 하고 향상시킬 수 있으며 질병위험 요인을 줄여 준다.

근력운동이 웰니스(Wellness)와 건강에 미치는 효과는 표와 같다.

근육군	기능적 능력
발등쪽 굽힘근과 발바닥쪽 굽힘근	보행과 기능 운동성(걷기, 계단 오르기 등)
무릎 펴는근과 구부리는근	모든 운동성 활동에 필요함, 낙상예방
엉덩이 모음근과 벌림근	측면 안정성에 필요함, 보행시 안정성을 증가시킴
복부	자세, 균형, 운동성에 중요한 핵심 안정성에 필요함
가슴	밀고 운반하는데 중요함, 보행 중에 상체를 제어함
등	모든 미는 행위에 필요함, 척추의 자세를 제어함
팔	많은 일상생활에 사용됨(쇼핑, 가사 등)
어깨	운반과 넘어짐의 충격을 줄이는 데 도움이 될 수 있음

## 어르신들의 근력운동 효과

근육군	기능적 능력
발등쪽 굽힘근과 발바닥쪽 굽힘근	보행과 기능 운동성(걷기, 계단 오르기 등)
무릎 펴는근과 구부리는근	모든 운동성 활동에 필요함, 낙상예방
엉덩이 모음근과 벌림근	측면 안정성에 필요함, 보행시 안정성을 증가시킴
복부	자세, 균형, 운동성에 중요한 핵심 안정성에 필요함
가슴	밀고 운반하는데 중요함, 보행 중에 상체를 제어함
등	모든 미는 행위에 필요함, 척추의 자세를 제어함
팔	많은 일상생활에 사용됨(쇼핑, 가사 등)
어깨	운반과 넘어짐의 충격을 줄이는 데 도움이 될 수 있음

<자료:국민체육진흥공단>

# 기대 이상의 놀라운 변화 쏘나타 뉴 라이즈-택시



## 혁신적인 스타일 개선

완전히 달라진 외장과 고급감이 개선된 내장 디자인



캐스캐이딩 그릴 & 세로형 LED DRL    편의를 고려한 인간공학적 설계

## 신규 편의사양 확대

택시 운전자와 탑승객을 고려한 편의사양 확대



8인치 내비게이션(폰 커넥티비티)    듀얼 풀오토 에어컨(공기 청정 모드)

## 최고 연비의 안정적인 주행 성능

新 변속기 적용으로 중형택시 최고 연비 확보



2세대 6단 자동변속기    혁신적인 차체강성