

## ● 박권수 연합회장 인사말 ●

### 개인택시 위한 국회 법률안 반드시 통과돼야

존경하고 사랑하는 16만5천 개인택시 사업자 여러분 안녕 하십니까?  
신록이 짙어 가고 있습니다.

작년 12월부터 시작되어 금년 3월 확산 된 코로나19가 수그러들지 않고 있습니다.

그러나 전세계적인 재난 속에서도 대한민국의 위상은 한층 높아가고 있습니다. 코로나19에 대응하는 방식, 최상의 품질을 자랑하는 마스크, 진단키트, 방호복 등 방역예방법품은 세계적인 부러움과 함께 구매의사가 줄을 잇고 있습니다. 어느 사이 이름지어진 K방역, K바이오, K헬스 그 자체가 하나의 대한민국 성장 동력이기도 하지만 대한민국의 외교력을 높여서 위상을 높여주고 한편으로는 다른 산업과 선순환 구조를 만드는 큰 역할을 하고 있는데 비단 저만의 생각이 아니라라 믿습니다.

우리 연합회는 격변하는 환경 속에서도 사업자 여러분의 처우개선과 소득창출을 위하여 만전을 기하고 있습니다. 택시운송 시장 독점문제 개선과 새로운 부가서비스 개발 등을 위하여 5월 20일 오후 2시 서울 양재동 더케이호텔에서 세미나를 개최한 바 있습니다. 이날 세미나에서는 특정 플랫폼이 택시시장을 독점적으로 지배하고 있는 현상황을 타파하고 새로운 부가서비스

를 개발하는 등 택시업계가 능동적으로 나서기로 하였습니다. 플랫폼 택시를 제도화하는 여객자동차운수사업법 일부개정법률이 공포(4.7)됨에 따라 정부의 하위법령 개정 진행사항에 개인택시업계의 피해가 없도록 적극 대응하겠습니다.

코로나 19 대책의 일환으로 입법예고한 「여객자동차운수사업법 시행령 일부개정령안」은 '20.7.1~12.31 까지 차령기간이 만료되는 차량에 대해서만 1년을 더하여 인정하는 것으로 되어 있어, 당장 대폐차 대상인 차령 8~9년에 경과한 차량은 해당되지 않아 코로나 19에 대한 지원 방안이 실효성이 없습니다. 이에 연합회는 차령 또는 차량 만료시점 등과 관계없이 전 개인택시 차량에 대해 차령 1년을 추가 연장하여 줄 것을 건의하였습니다.

또한, 여객 자동차 운수종사자 적성검사 불편해소를 위하여 「사업용자동차 운전자 운전적성 정밀검사 관리규정」 개정안을 행정예고 하였습니다.

올해 7월말부터 사업용 자동차(버스·택시·화물) 운수종사자들이 운전 적성검사를 받을 때 불편을 덜게됩니다.

국도교통부(장관 김현미)는 사업용 자동차(버스·택시·화물) 운수종사자 운전

적성검사 시설로 출장시험장, 이동검사용 버스를 추가하는 내용의 『사업용자동차 운전자 운전적성에 대한 정밀검사 관리규정(고시)』 일부 개정안을 6월 9일(화) 행정예고 한다고 밝혔습니다.

그동안 사업용자동차의 운수종사자가 운전적성 검사를 받기위해서는 한국교통안전공단(이하 “공단”, 적성검사 위탁기관)의 16개 상설 시험장을 직접 방문해야 했으며, 이에 따라 농어촌 등 원거리 거주자의 불편문제가 제기되어 왔습니다.

앞으로는 공단의 상설시험장 외에 출장시험장이나 이동검사용 버스를 통해 운전적성 검사를 받을 수 있게 되어 원거리 거주자들의 불편이 줄어들게 되었습니다.

이와 같은 관리규정 개정안은 우리 연합회에서 국회에 강력 건의하여 예산 책정 및 사업실행 됐다는 점을 보고 드립니다.

제21대 국회가 시작된 이후로 간과세 기준금액 4,800만원을 최하 6,000만원에서 1억 2,000만원까지 상향하는 “부가가치세법 일부개정법률안” 13건과 적용 기간을 연장하고 세액을 감면하는 “조세특례제한법 일부개정법률안” 5건(7.7.현재) 등이 입법발의되어 있습니다. 우리 연합회는 사업자 여러분들이 실질적인 조세감면



혜택을 받을 수 있도록 논의과정에서 강력히 건의하겠습니다.

존경하는 사업자 여러분!

코로나19가 국내는 물론이고 세계적으로 창궐하고 있습니다. 이 사태를 해결하기 위하여 불철주야 노력하고 있는 의료진과 공무원 여러분의 노고에 가슴깊이 감사드립니다. 특히, 전염병의 확산 방지를 위해 개인위생과 방역에 솔선수범 하시는 사업자 및 시·도지사 여러분께 심심한 감사를 드리고 노고를 치하드립니다.

코로나19로 인해 아직은 내수경기가 침체되어 있습니다만 이 사태를 현명하게 극복한 후에는 경제가 활성화되고 개인택시의 위상도 높아지리라 생각합니다.

무더운 날씨에 항상 건강 유의하시고 안전 운행 하시며 사업자 여러분과 가정에 늘 행운이 함께 하시기를 기원 합니다. 감사합니다.

## 운전적성정밀검사 안내

### 01 검사목적

운전행동과 관계되는 인성, 습관 및 행동 등을 과학적으로 측정하는 심리검사로, 인지 - 판단 - 조작에 따른 운전적성상의 결함요인을 평가하여 이에 대한 교정 및 교육의 기회를 제공함으로써 운전자 요인에 의한 교통사고 예방에 기여

### 02 검사법적근거

- 여객자동차운수사업법 제24조
- 여객자동차운수사업법 시행규칙 제49조
- 화물자동차운수사업법 제8조
- 화물자동차운수사업법 시행규칙 제18조의2
- 운전적성정밀검사 관리규정 (국도교통부 고시)

### 03 검사관련 벌칙 규정 (여객 및 화물자동차운수사업법령)

대상	위반내용	처분 내용
사업자	운전자의 자격 등 필요한 요건을 갖추지 아니한 자를 운전에 종사하게 할 때	과징금 - 버스: 1차 500만원 / 2차 1,000만원 - 택시·특수여객·수요응답형: 1차 360만원 / 2차 720만원 - 화물: 60만원
운전자	법정 운전종사자격을 갖추지 않고 사업용 자동차의 운전업무에 종사한 사람	과태료 50만원

### 04 검사대상

신규검사	특별검사	자격유지검사
-신규로 사업용자동차를 운전하려는 경우 -신규검사 수검 후 3년이상 경과된 자가 퇴직 후 재취업하는 경우 (단, 재취업일까지 무사고 운전자는 제외) -신규검사 수검 후 3년 이내 취업하지 않은 경우 (단, 신규검사 수검 후부터 취업일까지 무사고 운전자는 제외)	-중상(여객3주, 화물5주)이상의 사상사고를 일으킨 경우 -과거 1년간 운전면허행정처분 누산점수(별점)가 81점 이상인 경우 -운송사업자가 안전운전을 할 수 있는지 여부를 알기 위해 신청한 경우 (여객만 해당)	-65세 이상 70세 미만인 사람 (자격유지검사의 적합판정을 받고 3년이 지나지 아니한 사람은 제외) -70세 이상인 사람 (자격유지검사의 적합판정을 받고 1년이 지나지 아니한 사람은 제외)

### 05 검사 예약방법 (예약 필수)

- 인터넷예약: 한국교통안전공단 홈페이지 (www.kotsa.or.kr)
- 전화예약: 고객 콜센터 1577-0990 (3번 → 1번)

### 06 준비물

신분증(면허증, 주민증, 여권), 안경, 수수료 (신규검사 25,000원, 특별검사 20,000원, 자격유지검사 20,000원)

### 07 검사 소요시간

신규검사: 150분, 특별검사: 150분, 자격유지검사: 120분  
※ 검사인원 등 사정에 따라 변동될 수 있음

### 운전적성정밀검사 인터넷 예약방법

포털사이트에서 한국교통안전공단 검색 또는 인터넷 주소창에 www.kotsa.or.kr

[자주 찾는 메뉴] 에서 “운전적성정밀검사(신청)” 선택

예약하기 클릭

본인 확인을 위한 실명인증

검사장 예약가능 여석 확인

-검사소 및 검사종류 선택 후 검색  
-검사일시 확인 후 예약

신청서 작성 및 동의

-신청서 및 개인정보활용 동의서 작성

예약내역 확인 (예약완료)

초대석

## 더불어민주당 김태년 원내대표



# 일하는 국회 만들고 코로나 극복 위한 법·예산 차질없이 추진할 것

코로나 19 여파로 택시 업계 이증고, 국난 극복 위한 대책에 최선

택시·플랫폼 사회적 대타협 당시 양쪽 모두 이익 보는 합의 도출에 노력

21대 국회가 출범했다.

지난 수년 동안 개인택시 업계는 카카오 카풀, 타다 같은 불법 유상 운송의 도전에 시달려야 했고 최근에는 카카오 등 대자본 플랫폼 기업들이 속속 등장하며 생존권을 위협하고 있다.

이와 관련해 개인택시연합회신문은 집권 여당 원내대표를 맡고 있는 김태년 의원을 통해 개인택시 업계에 대한 관심과 지원을 촉구하는 인터뷰 자리를 마련했다.

**Q** 전국 개인택시 사업자 여러분께 인사 말씀 부탁드립니다.

**A** 16만 4천여 전국 개인택시 사업자 여러분 반갑습니다. 시민들의 발이 되어주고 계시는 여러분의 노고에 늘 감사드립니다.

택시 기사님들과 대화를 나눠보면, 코로나19의 여파로 이증고를 겪고 계신다는 이야기를 많이 듣습니다.

코로나19로 인해 승객 자체가 줄어들어 생활고에 시달리는 한편 마스크를 미착용한 일부 승객들과 실랑이도 종종 벌어진다고 합니다.

민주당은 문재인정부와 함께 코로나 국난 극복을 위해 다양한 대책을 추진하고 있습니다.

무엇보다 현장에서 필요한 대책이 신속하게 집행될 수 있도록 최선을 다하고 있습니다. 국민의 삶을 지키고, 경제와 일자리를 지킬 수 있도록 당과 정부의 모든 역량을 집중하겠습니다.

**Q** 지난해 택시-카풀 사회적 대타협에서 큰 역할을 하신 것으로 알고 있습니다. 당시에 어떻게 합의를 이끌어냈었는지요.

**A** 당시 저는 민주당 정책위의장을 맡고 있었습니다. 전현희 전 의원님께 정책위에 설치한 택시-카풀 TF 위원장을 부탁드렸었습니다.

전현희 전 의원님이 정말 많은 고생을 하셨습니다.

저도 전현희 의원님과 함께 택시업계, 카카오 등과 수없이 많은 대화를 나눴습니다.

합의를 도출해내기까지 정말 많은 난관이 있었습니다.

논의가 진행되는 도중에 안타깝게도 택시기사님들이 분신하는 사건들도 있었습니다. 그때마다 너무 안타깝고 죄송했습니다.

반드시 택시업계와 플랫폼업계가 상생하는 방안을 만들어내겠다는 절실한 마음으로 끈질기게 대화를 이어나갔습니다.

사회적 대타협을 위해 제가 세웠던 원칙은 양쪽이 모두 이익을 보는 합의를 만들어낸다는 것이었습니다.

플랫폼 업계는 카풀이라는 특정 서비스를 반드시 해야 하는 것이 아니라 향후 활용할 수 있는 빅데이터를 확보하는 것이 가장 중요했습니다.

그리고 택시업계는 택시를 이용하는 손님이 더 많아져서 택시 운송 시장이 더 커지는 것이 가장 중요했습니다.

플랫폼업계는 택시에 플랫폼을 제공해서 빅데이터를 확보하고 택시업계는 플랫폼을 통해 이용객이 늘어나는 방향에서 합의를 만들어냈습니다.

택시-카풀 사례와 같은 사회적 대타협이 다른 분야에서도 더 많아져야 한다고 생각합니다.

택시뿐만 아니라 다양한 분야에서 4차 산업혁명으로 인해 전통산업과 새로운 산업 간의 갈등이 발생할 가능성이 높습니다.

더욱이 코로나19는 비대면산업 발달 등 4차산업 혁명이 가져온 변화와 혁신의 속도를 더 빠르게 만들었습니다. 혁신 과정에서 발생하는 이익은 공유하고, 고통은 분담하는 사회적 대타협을 추진하겠습니다.

위기를 극복하고 공동체를 지켜내서 대한민국이 한 단계 더 도약할 수 있도록 앞장서겠습니다.

**Q** 21대 국회 여당의 첫 원내대표입니다. 향후 국회 운영에 대한 각오는 어떠신지요.

**A** 지난 4.15 총선의 결과는 과거와는 전혀 다른 새로운 국회, 일하는 국회를 만들라는 국민의 명령이라고 생각합니다. 코로나 국난을 극복하고 코로나 이후의 새로운 세상에 대비하기 위해서 국회가 제 역할을 해야 합니다.

정쟁에만 몰두하고 일하지 않는 국회는 더 이상 국민이 용납하지 않을 것입니다.

제가 원내대표 선거 때부터 계속 강조한 것도 일하는 국회를 만들겠다는 것입니다. 민주당이 앞장서서 일하는 국회, 일 잘하는 국회, 국민을 위해 성과를 만들어내는 국회를 만들겠습니다.

민주당은 일하는 국회 추진단을 만들고 일하는 국회법을 마련했습니다.

민주당의 당론 1호 법안으로 7월 국회에서 일하는 국회법을 처리할 계획입니다. 일하는 국회법의 핵심은 국회 본연의 기능을 회복시키는 것입니다.

국회의 기능은 크게 논의와 결정 두 가지입니다.

과거 국회에서는 여야가 정쟁을 하느라 법과 예산을 논의하는 시간이 턱없이 부족했습니다.

회의를 열기 위한 협상에 힘과 에너지를 다 써버리는 경우가 허다했습니다. 정작 회의가 시작된 후에는 시간에 쫓겨서 충분한 논의를 하지도 못했고, 결론을 내리지 못하고 방치되는 사안들도 많았습니다.

일하는 국회법으로 일을 할 수밖에 없는 시스템을 만들겠습니다. 회의는 정해진 날짜에 반드시 열도록 제도화하겠습니다. 회의에 참석하지 않는 의원들은 명단을 공개해서 확실하게 불이익을 주겠습니다.

그리고 변화와 혁신의 시대에 국회가 부응하도록 국회에서 결정의 속도를 높일 것입니다.

특히 그동안 월권을 하면서 법안처리의 발목을 잡았던 법사위를 개혁하겠습니다. 개별 상임위에서 여야가 어렵게 합의해

서 통과시킨 법안을 법사위에 있는 국회의원 한 두명이 발목잡는 폐단은 사라져야 합니다. 법사위 체계·자구심사는 국회의원들이 아니라 법률 전문가들로 구성된 별도의 기구에서 해도 충분합니다.

**Q** 코로나19 위기 극복을 위해 민주당에서 어떠한 노력을 하고 있는지요.

**A** 우리는 전 세계에서 코로나 대응의 교과서라고 평가받을 정도로 방역을 성공적으로 해왔습니다.

의료진의 희생과 헌신, 국민들의 성숙한 시민의식 덕분입니다.

그러나 코로나19가 언제 끝날지 아무도 예측하지 못하고 있습니다.

한시도 긴장의 끈을 늦출 수 없는 상황입니다.

백신과 치료제 개발 등 코로나19 바이러스와의 전쟁이 완전히 끝날 때까지 민주당과 정부는 빈틈없는 방역을 위해 최선을 다하겠습니다.

방역체계를 더욱 강화하고, 코로나19로 인한 경제충격을 이겨내기 위해서는 법과 예산이 뒷받침되어야 하는 과제들이 많습니다.

민주당은 최근 코로나 국난극복에 관련된 예산과 입법을 책임지는 '코로나19 국난극복상황실'을 설치했습니다.

국난극복상황실이 정부, 청와대와 긴밀히 소통하며 코로나 극복을 위한 법과 예산이 차질없이 추진할 것입니다.

아울러 코로나 이후의 새로운 세상에 대해서도 대비하고 있습니다.

코로나19 이전과 이후의 세상은 완전히 다를 것입니다. 변화된 시대에 전 세계를 대한민국이 선도해야 합니다. 우리나라 경제구조를 추격형에서 선도형으로 전환해야 합니다.

디지털뉴딜과 그린뉴딜을 양대 축으로 하는 한국판뉴딜을 반드시 성공시키겠습니다. 과감하고 창의적인 전략으로 대한민국을 한 단계 도약시키겠습니다.

(인터뷰·김도길 기획부장)

# 제21대 국회 택시산업 관련 법안 발의 현황

## ※ 부가가치세법 일부개정법률안



**더불어민주당**  
김철민 (2020.06.01)  
경기 안산시 상록구을  
간이과세제도의 적용대상을 직전 연도 매출액 9,000만원 미만인 개인사업자로 확대



**미래통합당**  
이주환 (2020.06.08)  
부산 연제구  
간이과세 적용 기준금액을 현행 4천800만원에서 9천600만원으로, 부가가치세 납부의무면제 기준금액을 3천만원에서 6천만원으로 각각 상향함



**더불어민주당**  
송기현 (2020.06.11)  
강원 원주시을  
간이과세제도 적용 기준금액을 4천8백만원에서 2억원으로 상향함



**더불어민주당**  
전재수 (2020.06.15)  
부산 북구강서구갑  
간이과세 적용 기준 금액을 현행 4천800만원에서 1억원으로, 간이과세자에 대한 부가가치세 납부의무 면제 기준금액을 연 매출액 3천만원에서 6천만원으로 상향



**더불어민주당**  
민홍철 (2020.06.17)  
경남 김해시갑  
간이과세 적용 기준금액을 현행 4천800만원에서 1억원으로 상향



**더불어민주당**  
이해식 (2020.07.02)  
서울 강동구을  
직전 연도 매출액 6,000만원으로, 부가가치세 납부의무면제 기준금액을 3,000만원에서 4,000만원으로 각각 인상



**더불어민주당**  
이상직 (2020.06.01)  
전북 전주시을  
간이과세제도의 적용 기준금액을 연 매출액 '4천800만원'에서 '1억원'으로 상향



**더불어민주당**  
김경만 (2020.06.08)  
비례대표  
간이과세제도의 적용 기준금액을 직전 연도 매출액 4,800만원에서 8,000만원으로 상향함으로써 영세사업자의 납세부담을 경감



**미래통합당**  
박완수 (2020.06.12)  
경남 창원시 의창구  
간이과세제도의 적용 기준금액을 직전 연도 매출액 9,800만원으로 인상



**미래통합당**  
윤영석 (2020.06.16)  
경남 양산시갑  
간이과세 적용 기준 금액을 9천500만원으로 상향 조정



**더불어민주당**  
위성곤 (2020.06.)  
제주 서귀포시  
간이과세 적용 기준금액을 4천800만원에서 1억 2천만원으로 상향, 납세의무 면제대상 기준금액을 3천만원에서 4천800만원으로 상향



**무소속**  
이용호 (2020.07.03)  
전북 남원시임실군순창군  
간이과세제도의 적용 기준금액을 연 매출액 '4천800만원'에서 '1억 2천만원'으로 상향



**미래통합당**  
이만희 (2020.06.)  
경북 영천시청도군  
간이과세 적용 기준금액을 현행 4천8백만원에서 1억2천만원으로, 간이과세자의 납부면제 기준금액을 현행 3천만원에서 7천2백만원으로 상향.

## ※ 조세특례제한법 일부개정법률안



**미래통합당**  
추경호 (2020.06.01)  
대구 달성군  
영세 개인사업자에 대한 부가가치세를 간이과세자 수준으로 대폭 경감하는 과세특례 대상을 현행 연 매출 8천만원에서 1억원으로 확대하는 한편, 적용기한을 2021년 말까지 1년 연장함



**미래통합당**  
이주환 (2020.06.08)  
부산 연제구  
「소상공인 보호 및 지원에 관한 법률」제2조에 따른 소상공인에 대하여 2020년 12월 31일까지 발생하는 소득에 대한 소득세 또는 법인세의 100분의 50에 상당하는 세액을 감면



**미래통합당**  
박대출 (2020.06.24)  
경남 진주시갑  
이동통신요금에 대한 근로소득 공제 제도를 신설하여 2025년 12월 31일까지 한시적으로 적용

## ※ 여신전문금융업법 개정안



**미래통합당**  
구자근 (2020.06.)  
경북 구미시갑  
1만원 이하의 소액카드 결제의 경우 영세한 중소기업의 중소기업가맹점의 가맹점 수수료를 면제

## ※ 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안



**더불어민주당**  
김철민 (2020.06.16)  
경기 안산시 상록구을  
성범죄 등으로 금고 이상의 형의 집행유예를 선고 받고 그 집행유예기간이 만료된 날부터 2년 동안 여객자동차운송사업의 운전자격 취소할 수 있도록 함



**더불어민주당**  
정정순 (2020.06.08)  
충북 청주시 상당구  
간이과세자 부가가치세 감면 대상 기준금액을 2021년까지 연매출 2억원으로 상향하여 간이과세 대상자의 범위를 확대



**미래통합당**  
이주환 (2020.06.23)  
부산 연제구  
사회기반시설관리운영권을 설정받는 방식으로 국가나 지방자치단체에 공급하는 도로시설에 대한 통행료 또는 사용료에 대해서도 부가가치세를 면제하고자함

## ※ 교통안전법 일부개정법률안



**더불어민주당**  
송옥주 (2020.06.19)  
경기 화성시갑  
비상자동제동장치를 의무적으로 장착하도록 함

## ※ 도로교통법 일부개정법률안



**더불어민주당**  
송옥주 (2020.06.)  
경기 화성시갑  
자치단체등이 지방경찰청장이나 경찰서장과의 협의하여 정한 구간에 한해 지역 여건상 필요하다고 인정하는 종류의 차에 대해서는 전용차로를 통행할 수 있도록 특례를 마련함

## ※ 자동차관리법 일부개정법률안



**미래통합당**  
강기윤 (2020.06.22)  
경남 창원시 성산구  
자동차의 정차 및 운행 중 사고가 난 경우, 자동차사용자가 자동차 제작자에게 사고와 관련된 자동차 주요장치에 관한 자료의 제공 및 해당 제어장치 등에 대한 판독을 요청할 수 있도록 하고 자동차제작자들은 이에 응하도록 의무화함



**더불어민주당**  
박홍근 (2020.06.29)  
서울 중랑구을  
자동차제작·판매자등은 승차정원 5인 이상의 승용자동차를 비롯한 자동차 종류별로 차량용 소화기를 설치하여 판매하도록 법률에 직접 규정하고, 이를 위반할 경우 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록함

연합회 주관 세미나 : ‘대자본 플랫폼 독점 지배 어떻게 개선해야 하나?’



# 카카오, 시장 독점위해 ‘약탈적 가격정책’ 펼쳐

소비자 이용 고착화 ‘록인효과’로 장기이윤은 극대화  
플랫폼 사업자가 가맹 직영 택시에 몰아주면 불공정 게임  
연합회·조합 차원 다양한 부가서비스 개발·플랫폼 연계해야



▲ 개인택시연합회 박권수 회장이 세미나에 앞서 인삿말을 하고 있다.

전국개인택시운송사업조합연합회와 전국택시운송사업조합연합회는 지난 5월 20일 서울에 위치한 THE K 호텔에서 ‘플랫폼 택시 발전 및 독점적 지배 시장 개선을 위한 세미나’를 공동 주관했다.

이날 세미나에서는 택시 산업 관계자 약 400여명이 참석했는데 대자본의 플랫폼 독점 시장 형성으로 예상되는 폐해를 공론화하는 계기가 마련됐다는 평가를 받고 있다.

또한 2021년 개정되는 여객자동차 운수사업법 시행을 대비해 향후 택시산업이 플랫폼과 결합해 나아갈 발전 방안도 모색했다.

이날 세미나에서는 서울연구원 안기정 박사가 ‘플랫폼 택시 발전 및 독점적 지배 시장 개선 방안’을 주제 발표했는데 주요 내용을 지상 중계한다.

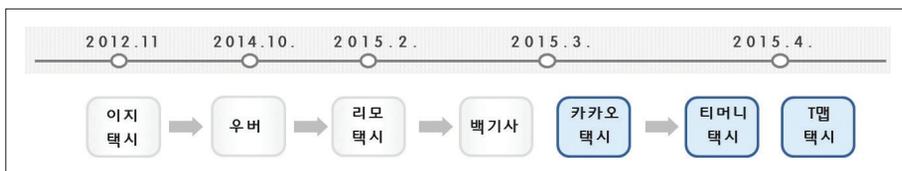


▲ 서울연구원 안기정 박사가 주제발표를 하고 있다.

## 1장 플랫폼 택시 도입 과정과 경과

### ◆ 카카오, 시장 독점 속도 빠르다

2012년 ‘이지택시’라는 택시 브랜드가 도입됐다. 스마트폰이 보급되고 난 이후 도입됐는데 호응이 없었다. 그러다 2014년 우버가 진출했다.

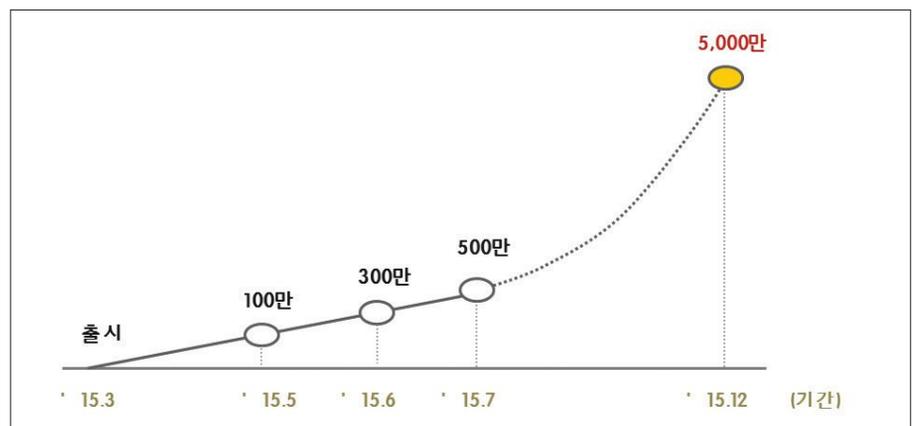


사실 우버는 택시는 아니다. 자가용을 이용한 플랫폼 기반 기술이다. 우버 이후 우리나라에서도 전화 대신 앱으로 택시를 호출하려는 움직임이 일었고 리모택시, 백기사 등이 등장했다.

이후 카카오, 스마트카드사의 티머니택시 그리고 SK까지 시장에 뛰어 들어 T맵택시를 만들며 엄청난 경쟁이 벌어질 것으로 예측됐다.

그런데 카카오가 시장을 독점하고 있고 독점 속도도 빠르다. 누적 호출 건수가 처음에는 5000만 건 까지 가는데 4개월 정도 걸렸는데 이후 2억건으로 가는데 3~4개월밖에 안걸렸다.

2018년 12월 전국 하루 평균 호출 건수는 160만건으로 집계됐다. 같은 기간 서울시 택시 이용건수는 하루 120만건에 달했다.



전국 택시중 1/3이 서울에서 운행중인 것을 감안하면 호출 건수는 엄청난 것으로 평가받을 만 하다.

앱을 통한 호출건수는 더욱 늘어 지난 해 9월 서울 택시 운전자의 94%가 카카오택시 앱을 이용했다.

택시 플랫폼이 등장하면서 타고택시나 마카롱택시 같은 가맹사업이 본격화되고 있다.

마카롱은 직영 택시회사를 운영하고 있고 카카오도 가맹사업에 진출했다.

카카오가 카풀을 통한 유상 운송을 시도하며 파문이 일었고 이후 택시 가맹사업법인인 타고 솔루션즈를 인수하고 완전월급제 방식으로 택시회사까지 인수하면서 KM1을 시작으로 현재는 9곳까지 늘었다.

## 2장 플랫폼 택시의 문제점

### ◆ 승객 골라 태우기

2018년 카카오는 카풀을 출시하고 유상 운송에 나서려 했다.

택시업계에서 앱을 깔고 콜을 받으면서 카카오가 많이 전파될 수 있었는데 그 혜택을 본 카카오가 갑자기 택시와 경쟁하는 구도의 카풀 진출을 선언하면서 사회적 마찰이 일었다.

택시업계와의 상생 기조에 의문이 생겼고 결국 카카오는 카풀 대신 택시업계를 인수하며 가맹사업을 벌이고 있다.

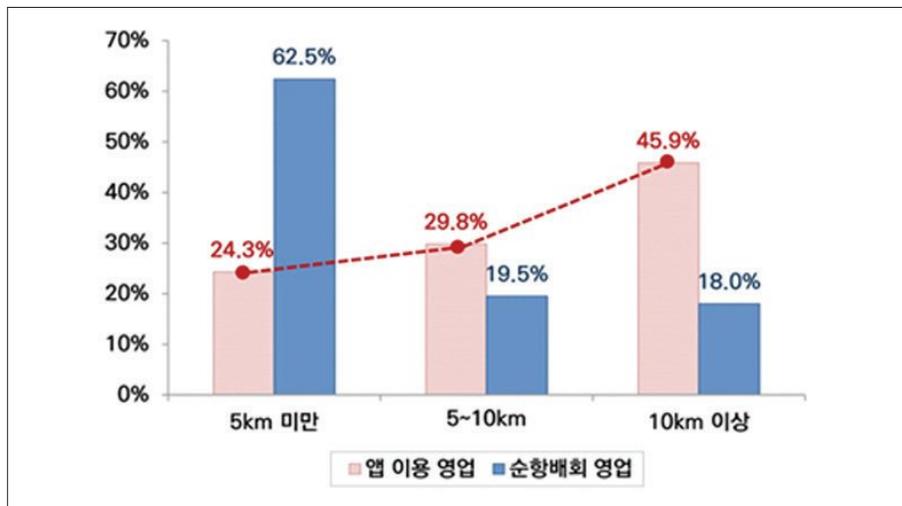
그런데 카카오가 택시 가맹사업에 진출하던 당시부터 택시업계에는 여러 우려가 있었다.

승객 골라 태우기가 대표적인 문제점으로 지적되어 왔다.

승객 목적지를 표출하게 되면서 택시 기사들이 고객을 골라 태우는 것이 가능했다.

일반적으로 배회 영업을 할 때는 보통 단거리 비중이 많다.

또한 장거리로 갈수록 승차비율이 낮다.



그런데 카카오 앱을 이용할 경우 장거리가 단거리보다 훨씬 많은 것을 알 수 있다. 합리적 의심이지만 택시 사업자들의 단거리 골라 태우기를 엿볼 수 있는 통계이다.

### ◆ 카카오의 약탈적 가격 정책

호출료 무료 관행이 정착되는 문제점도 나타났다.

기존의 전화 콜은 건 당 1~2천원의 수수료를 부담해야 했다.

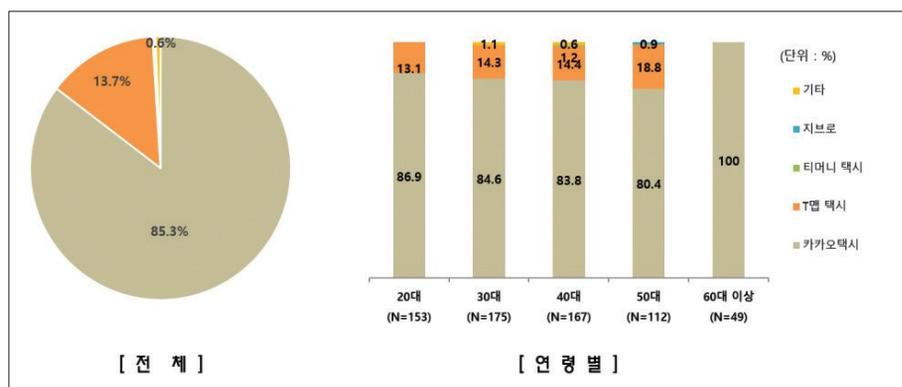
그런데 카카오는 무료화했다.

카카오가 출혈경쟁을 감수하면서까지 무료 혜택을 제공한 배경은 사실 뻔하다.

진출 과정에서 시장을 확장하기 위한 것이었다.

서울시가 상당한 자본을 들여 설립한 브랜드콜도 호출비를 받지 않는 카카오와 경쟁이 되지 않았다.

카카오는 전통 산업 분야에서 언급되는 '약탈적 가격 정책'을 펼친 것이다.



출혈을 감수하면서 일단은 단기 이윤을 포기하고 시장점유율을 많이 가져 가겠다는

행태를 보인 것이다.

그 결과 5년이 지난 시점에서 택시 앱 이용자의 99%가 카카오 내지는 T택시 앱을 사용하고 있다.

시장 독점 구조가 형성된 것이다.

### ◆ 독점 시장과 지배력

'소비자 록인(Lock-in)효과'라는 것이 있다.

한번 사용하면 다른 데로 가는 것을 귀찮아서 안한다는 의미인데 카카오가 전형적인 효과를 보고 있다.

카카오는 메신저가 가능하고 카카오 페이로 지불할 수 있는 편리함 때문에 소비자들이 이용했는데 나중에 아무리 다른 좋은 앱이 나와도 사람들이 이용하지 않게 된다.

이 때문에 이용자들의 카카오택시 이용이 고착화되고 있다.



이런 효과는 약탈적 가격 정책으로 이어질 수 있다.

출혈을 감수하면서 무료 호출 서비스를 제공하고 이용자의 록인 효과가 발생하면 이때부터 독점적인 지위를 확보하며 시장 지배력을 확충하게 되는 것이다.

독점적인 지위를 확보하면 장기 이윤을 극대화하는 정책을 펼칠 수 있다.

### ◆ 가맹 직영 택시에 콜 몰아준다는 합리적 의심

가맹사업의 불공정성도 문제가 되고 있다.

카카오택시를 예로 들면 택시회사는 가맹본부인 케이엠솔루션과 가맹계약을 맺는다.

택시회사는 또 케이엠솔루션의 모회사인 카카오모빌리티와 제휴계약을 맺는다.

카카오모빌리티는 제휴계약을 통해 택시회사에 여러 가지 인센티브를 제공하겠다고 약속한다.

케이엠솔루션과 맺은 가맹계약에는 수수료 규정을 통해 매출의 20%를 가맹본부에 지불해야 한다.

그런데 가맹계약은 5년이고 제휴계약은 3개월이다.

택시회사 입장에서 수수료를 지불해야 하기 때문에 불리한 조건인 가맹계약은 5년인데 반해 택시회사가 인센티브를 받을 수 있는 제휴계약은 3개월에 그치는 계약의 이중성 문제가 발생한다.

매출의 20%에 달하는 수수료가 적정인가도 따져봐야 할 일이다.

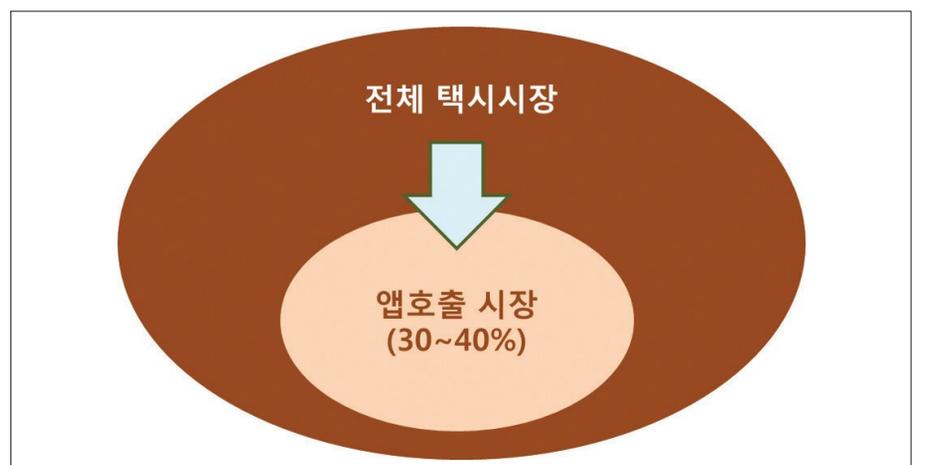
엄청난 수수료 비율인데 이를 두고 파riba게트나 베스킨라빈스 같은 일반적인 프랜차이즈 계약의 관행이 그렇다고 말한다.

그런데 카카오와 가맹계약을 맺게 되면 카카오 콜을 받지 않고 길거리에서 손님을 태우거나 다른 콜을 받아 운송한 수입에서도 수수료를 지불해야 하니 과한 것이 아닌가 생각된다.

최근에는 콜이 잘 안잡힌다는 얘기도 있다.

가맹사업을 맺은 직영 택시회사에 콜을 몰아주기 때문이라는 합리적인 의심이 들 수 있는 대목이다.

전체 택시 시장에서 앱이 차지하는 비율은 30~40% 수준에 그친다.



그런데 플랫폼 사업자가 골고루 배포돼야 하는 콜을 자기에게 우호적인 가맹 직영사

업자에게 몰아 준다면 호출시장에 대한 지배력을 강화되고 나머지는 꼴을 받지 못하는 차별적 시장이 된다.

#### ◆ 가맹 가입 안하는게 유리하지만 ... '죄수의 딜레마'

이런 이유 때문에 택시 사업자들은 너나 할 것 없이 가맹사업에 뛰어 들어야 하는거 아니냐는 고민을 하면서 '죄수의 딜레마'현상이 발생되고 있다.

택시 시장에서 앱 호출은 최대 40%를 차지하는데 택시 A와 B 모두가 가맹사업에 가입하면 둘 모두 배차되는 것은 같아 수수료만 부담하는 상황이 발생한다.

또 다른 상황으로 가맹사업자가 특정 택시에 꼴을 몰아 주게 되면 가입한 A는 이득을 보고 가입하지 않은 B는 손해를 보게 된다.

이 경우 B의 입장에서 합리적인 행동은 가맹사업에 가입하는 것이다.

수수료를 내는 가맹사업에 가입하지 않는 것이 더 유리한데도 가입하지 않을 경우 손해를 보게 될 것이라는 의심 속에서 서로 가입하는 상황이 벌어지게 되는데 이 같은 모습을 카카오에서는 일부분 인지하고 있다고 판단된다.

#### ※ 죄수의 딜레마(prisoner's dilemma)란?

미국의 경제학자 메릴 플로드와 멜빈 드레셔의 연구에서 시작된 게임이론이다.

서로 협력하면 가장 좋은 결론을 얻을 수 있음에도 불구하고 서로를 불신해 가장 나쁜 결과를 이끄는 상황을 말한다.

## 3장 플랫폼 택시를 통한 발전 방안

#### ◆ 법인택시 관제 위해 가맹 가입 할 필요는 없어

카카오는 완전월급제를 시행중으로 정상적인 급료를 인정받으려면 5.5시간 동안 미터기를 작동하고 있어야 한다.

승객 거부나 콜 거부도 할 수 없다.

그런데 모든 기사들에게 꼴을 내려줄 수 있을 때 관제가 가능하다.

서울시에서도 내년부터 법인 택시 완전 월급제를 한다고 하는데 기사들이 놀지 않고 더 일을 할 수 있도록 카카오콜을 받으려고 가맹사업에 뛰어 들지는 않을 것 같다.

오히려 완전월급제 도입에 따른 관제 필요성 때문에 가맹에 가입할 수 있는데 반대로 생각해보면 꼴을 받는 것 보다 미터기 작동시간을 기준으로 근로시간을 설정하면 되기 때문에 굳이 관제를 이유로 카카오나 다른 앱을 가입할 필요는 없다고 판단된다.

#### ◆ 대안플랫폼 지원도 필요

개인택시나 택시조합 차원에서 플랫폼을 만드는 것도 좋지만 일단 대안플랫폼이 있으니 이 시스템을 열심히 지원하는 것도 필요하다.

원칙적으로 플랫폼 사업은 카카오를 비롯한 다양한 사업자들이 출범해 소비자들인 택시를 골라 타는 경쟁적 시장 구조가 바람직한 방향이다.

그래야 가입 택시들도 협상력이 생길 수 있다.

그런데 현실은 카카오에 몰려 갈 수 밖에 없는 환경이 만들어지고 있다.

이런 환경을 극복하려면 가맹사업자나 택시기사들 모두 단기적 이윤에 치우치지 말아야 한다.

#### ◆ 다양한 택시 부가 서비스 개발 노력 필요

연합회나 조합 차원에서 다양한 택시 부가 서비스를 개발하고 플랫폼과 연계시키려는 노력도 필요하다.

특히 현재는 어느 정도 규제가 풀려 있는 상황이니 가맹과 관련해 열심히 사업계획을 고민할 필요가 있다.

그러기 위해서는 과거 몇가지 실패한 택시 관련 사업들이 사례를 참고하는 것도 중요하다. 그중 하나가 고급택시이다.

2015년 서울시에서 고급택시가 처음 시범 운행됐다.



법인택시 몇 곳이 모여 일본의 '하이어'라는 택시를 바탕으로 사업모델을 만들었다. 일본 하이어 택시 기사들은 1년 동안 교육을 받는다.

월급도 일반 택시 기사들이 350만원 받을 때 하이어 기사들은 550만원을 받았다. 교육도 워낙 철저해 일본에서 국제회의가 개최되면 하이어 기사들이 세단으로 주요 인사들을 수송할 정도이다.

또한 기본적으로 예약제로 운영되는 시스템을 갖추고 있다.

하이어를 모델로 우리나라 고급택시가 도입됐는데 다른 점이 있다.

우리나라 모범택시는 항상 갖등을 붙이고 다니니 택시인 것을 누구나 알 수 있다.

하지만 일본의 하이어는 갖등 없이 초록색 넘버로 구분된다.

차량내 미터기도 없애 일반 고급 세단 처럼 만들었다.

#### ◆ 여러 형태 독점 대응 방안 마련해야

서울시에서 노령층의 이동권을 위해 돌봄택시를 개발해 운영하고 있다.

우리나라의 당면 문제중 가장 심각한 것은 초고령화이다.

프랑스나 스웨덴 등의 고령화 속도는 150년과 130년 걸렸다

초 고령화 사회는 65세 이상의 인구가 20%가 넘는 것을 말하는데 독일과 영국은 80년과 90년 걸렸다.

초고령화가 매우 빠르게 진행되는 일본은 37년만에 진행됐다.

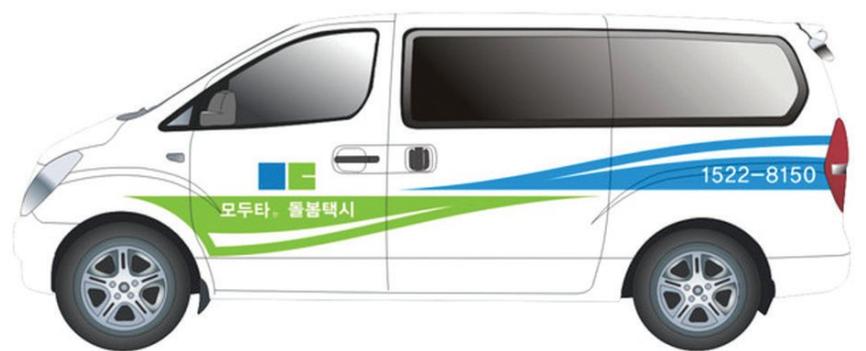
그런데 우리나라는 정확히 25년으로 전망된다.

앞으로 5년 뒤에는 전 인구의 5분의 1이 65세 이상이 될 것으로 전망된다.

그런데 현재의 인프라로는 초고령 사회의 이동권을 받쳐 줄 수 없다.

그렇다면 초고령자들이 좀 더 편안하게 이동할 수 있는 수단을 제공하는 것이 필요하다.

지자체 등에서 돌봄택시 등의 사업을 통해 노령자를 수송할 때 일정액을 지원하는 방안도 있다.



하지만 지원액이 저렴해 수익이 나지 않으니 많은 택시들이 가동되지 않고 있다.

이같은 실패한 사례들을 참조해 다양한 택시 부가 서비스를 개발하려는 노력이 필요하다.

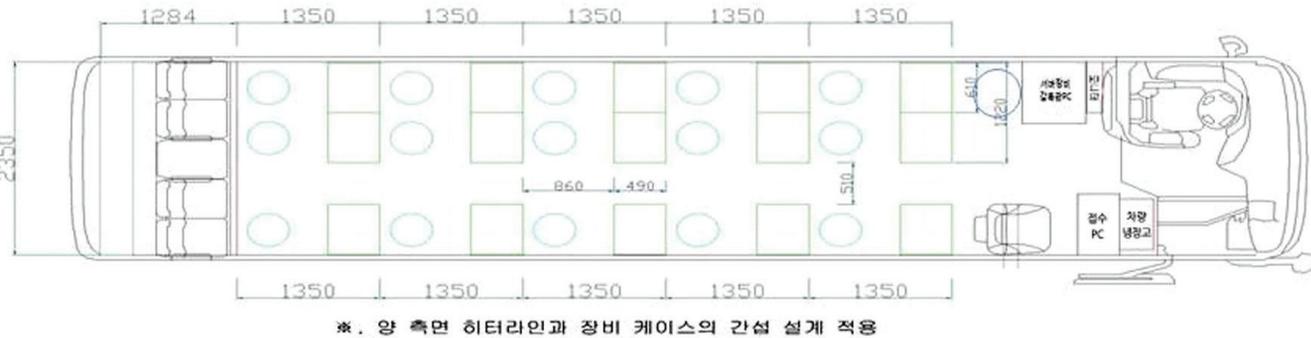
특히 택시업계 종사자들이 보다 능동적으로 환경 변화에 대처하는 것이 중요하다.

카카오 모빌리티를 비롯해 운송시장에서 어떤 형태의 독점이 나타날지 알 수 없으니 이에 대비한 대응 방향을 만들어야 하지 않을까 생각된다.



# 개인택시연합회 주도

## 이동식 적성 검사, 7월 도입



▲ 이동 검사용 버스 설계도

**충남 홍성에 출장시험장 개설, 내년 6곳 추가 설치**  
**대구 등 전국 2곳에 이동식 검사 수행하는 버스 운행**  
**45인승 버스에 검사용 기기 15대 설치, 연간 2만명 이상 이용**  
**버스·화물 사업자 단체 등에 수검 편의 향상 공동 건의 제안**  
**지난 해 국정감사에서 여당 의원들 이동식 검사 도입 필요성 주문**

전국개인택시연합회가 주도적으로 제도 개선을 요구하고 국회 등에 건의한 이동식 적성 검사가 도입돼 본격 시행에 들어간다.

국토교통부는 오는 7월말부터 택시와 버스, 화물 등 사업용 자동차 운전자들의 출장과 이동 적성 검사를 허용한다고 밝혔다.

'사업용자동차 운전자 운전 적성에 대한 정밀검사 관리 규정'을 개정해 운수종사자의 적성 검사 시설로 출장시험장, 이동 검사용 버스를 추가한데 따른 것이다.

이번 조치로 개인택시사업자들은 교통안전공단 산하 상설시험장 이외에도 출장 시험장이나 이동검사용 버스에서 적성 검사를 받게 됐다.

### ◇ 수검자 몰리고 원거리 이동하는 번거로움 해소

개인택시 사업자를 비롯해 법인택시, 버스, 화물 등 사업용 자동차 운전자들은 그동안 교통안전공단의 한정된 상설시험장에서만 적성검사를 받을 수 있었다.

문제는 상설 적성검사 시험장이 지역별로 제한된 숫자와 장소에서 운영되면서

원거리 검사를 받는 번거로움을 감수할 수 밖에 없다는 점이였다.

특정 시험장에 수검자가 몰리면서 대기 길어지는 불편도 감수해야 했다.

이와 관련해 개인택시연합회는 교통안전공단에 자격유지검사 이동차량 수검 허용을 꾸준히 요구해왔고 지난 해 국정감사에서는 적성검사 편의 향상을 이슈화하는 등 다양한 개선 노력을 기울여 왔다.

지난 해 10월 1일 전국개인택시연합회에서 교통안전공단 관계자가 참석한 가운데 자격 유지 검사 개선 방안 회의가 열렸는데 이 자리에서 연합회는 이동식 수검 방안을 공식 제안했다.

개인택시 업체를 비롯해 법인택시, 전세버스, 마을버스, 화물, 개별화물, 용달화물 연합회 실무자들이 참석한 이날 회의에서 개인택시연합회 김도길 기획부장은 '자격유지검사 이동차량 수검은 벽오지 수검자에 대한 획기적인 편의제공 및 행정 서비스'라며 각 연합회의 직인이 들어간 공동 건의서를 제출하자고 제안했다.

이와 관련해 당시 회의에 참석한 각 연합회 실무진들은 만장 일치로 찬성하고 수검 편의를 위한 이동차량 제공 공동 건의안을 국회 예결위에 제출하기로 결의했

고 실제로 실행됐다.

교통안전공단 참석자도 '원거리 수검 대상자 인원과 편의제공을 고려했을 때 검사장 확충에 따른 설치 비용과 관리비 등에 따른 예산 보다는 이동서비스차량 확보가 훨씬 효율적이고 예산절감이 된다'는 의견을 내놓았다.

### ◇ 국정감사에서 공론화

지난 해 정기국회 국정감사에서는 이동식 검사 차량 도입 필요성을 지적하는 주문이 잇따랐다.

개인택시연합회가 제안했고 법인택시, 전세버스, 마을버스, 화물, 개별화물, 용달화물연합회가 공동으로 자격 유지 수검자 편의 향상 방안을 청와대, 기재부, 국토부와 국회에 요청하는 공동 건의문을 제출했고 여당 의원들이 직접 분위기 조성에 나섰다.

20대 국회 당시 더불어민주당 소속 이후삼 의원과 임종성 의원은 국토교통위원회 국정감사에서 자격유지 적성검사 편의성 제고 방안을 주문했다.

교통안전공단 국정감사에서 이후삼 당시 의원은 권병윤 이사장에게 '지방은 적

성 검사를 받는데 두 시간 이상 걸려 매우 불편하고 화물차까지 추가되면 기다리는 시간을 고려할 때 하루 종일 걸릴 것 같다'며 '이동식 검사 차량을 활용하는 것이 좋을 것으로 보인다'고 지적했다.

임종성 의원 역시 '검사기기 15대 운영을 기준으로 중소도시에 검사장 하나를 건립하는데 약 14억원이 소요되는데 차라리 벽오지나 원거리 수검자도 혜택을 볼 수 있도록 이동식 검사 차량을 운영하는 것이 현실적'이라고 지적했다.

이같은 지적에 대해 권병윤 이사장은 '국토부와 협의 후 방안을 강구하겠다'고 밝혔고 이번 고시 개정으로 현실화됐다.

### ◇ 수검 편의 향상 시설 확대

국토부는 7월중 충남 홍성에 출장시험장 1곳을 개설하고 이동식 적성 검사를 수행할 수 있는 버스를 대구를 포함한 전국 2곳에 운영한다고 밝혔다.

이 경우 홍성 출장시험장은 서산, 태안, 당진, 보령, 예산, 청양 등 충남 서부권에서 연간 약 3천명 정도가 수검할 수 있을 것으로 예상된다.

이동식 출장소는 45인승 버스에 자격유지 검사용 기기를 15대 설치하고 공단 직원 4명이 탑승해 운영하게 되는데 전국에 2대가 도입되면 충청전라권에서 연간 1만 1600명, 강원경상권에서 1만900명이 이용하게 된다고 국토부는 전망했다.

또한 내년에는 출장시험장 6곳을 추가로 설치하는 등 수검자 편의 향상을 위한 설비를 꾸준히 늘리겠다는 계획이다.

한편 운전적성 정밀검사는 신규로 운수종사자 자격을 취득하고자 하는자와 신규 검사 적합판정을 받은 날로부터 3년 이상 사업용 자동차 운전업무에 취업하지 않은 자 등이 대상이다.

연령별로는 만 65세 이상은 매 3년, 만 70세 이상은 매년 검사를 받아 적합판정을 받아야 운전업무 중사가 가능한데 택시는 연간 8만3천명 규모로 추산되고 있다.

### ※ 사업용자동차 운전자 운전적성 정밀검사 관리규정([별표 5] 검사요원 및 시설기준)

[현행]	구분	기준	[개정(안)]	구분	기준
	검사시설	· 기기검사장 : 50㎡ 이상 · 필기검사장 : 50㎡ 이상 · 대기실 : 17㎡ 이상	➔	검사시설	· 기기검사장 : 50㎡ 이상 · 필기검사장 : 50㎡ 이상 · 대기실 : 17㎡ 이상
		출장시험장		· 기기검사장 : 기기 1대당 2㎡ 이상 · 대기실 : 17㎡ 이상 * 검사기기로 필기검사 시행 조건	
		이동검사 버스		· 버스 내부에 검사기기 (15대 이하)를 설치하여 지역간 이동·검사	



개인택시조합  
라이브 인터뷰

대구조합 정창기 이사장

## ‘코로나 19 위기 극복 위해 이사장 연봉 40% 삭감, 조합원비는 50% 낮춰’

“직원들이 힘을 내야 조합원들을 위해 더 많은 일,  
이사장 부인이 손수 도시락 만들어 직원들에 식사 제공”



지난 2018년 3월 보궐로 대구조합 이사장 자리를 맡게 됐고 오는 12월 임기가 끝난다.

지금까지 2년 조금 넘게 조합 살림을 책임져 왔다.

갈수록 열악해지는 개인택시 조합원들의 이익을 대변하고 수익 개선 방안을 마련하겠다고 다짐했지만 기대치만큼 끌어 올리기에는 시간이 너무 짧았다.

그런데도 여러 방면으로 조합원들의 복지가 뚜렷하게 개선됐다는 평가를 받고 있다.

코로나 19 팬데믹으로 직격탄으로 맞은 개인택시 업계의 어려움을 이겨내겠다며 가장 앞에서 솔선수범하며 희생하는 모습도 주목을 받고 있다.

### > 불과 2년 사이 적지 않은 환경 변화 이끌어내

보궐로 대구조합 지휘봉을 잡은 정창기 이사장을 만난 것은 지난 2018년 7월 경이었다.

당시 정창기 이사장과 가진 인터뷰 중 기억에 남는 대목은 ‘이사장 이전에 자신도 개인택시사업자 중 한 사람’이라는 말이었다.

‘조합원들이 어떤 어려움을 겪고 있고 무엇을 기대하

는지를 누구보다 잘 알고 있다’는 의미였다.

‘이사장으로서의 거창한 계획을 늘어놓는 것 보다 성과로 보여주겠다’고도 말했다.

그런데 2년 조금 넘는 시간 동안 적지 않은 일들이, 사실은 많은 환경 변화가 이뤄졌다.

가장 두드러진 대목은 대구 개인택시 자산 가치 상승이다.

2018년 취임 당시 대구 개인택시 면허 양수도 가격은 대당 5000만원이 조금 넘었다.

정부가 개인택시 자격유지 검사 규제를 강화하면서 면허 가격이 더 떨어지기도 했다.

그런데 대구조합에서 개인택시 매매 상사를 직접 설립, 운영하면서 상황은 반전되고 있다.

현재 거래 가격은 약 6100만원 선이다.

“전국적으로 대구 개인택시 양수도 가격이 가장 낮은 편에 속해 왔습니다. 택시 댓수나 운행 여건 영향도 있겠지만 외부 자동차 매매상사에서 거래 건수 늘리기 위해 가격을 낮추도록 유도하고 중개 수수료까지 더해진 원인으로 컸다고 판단했습니다. 개인택시 사업자에게 면허 양수도 가격은 많게는 수십년간 몸 담은 수고의 댓가이며

퇴직금과도 같습니다. 이사장 취임 당시 개인택시 가치를 정상화하겠다고 조합원들께 약속했는데 지난 해 12월에 조합 직영 매매상사를 설립하고 직접 딜러들을 만나 가격 안정화에 상호 협조하는 협약을 맺으면서 어느 정도 가치가 상승중입니다”

하지만 현 가격도 만족할 만한 수준은 아니라는 생각이다.

타 시도 매매 가격과 비교하면 여전히 평가 절하되어 있다며 1억원 정도가 적정하다는 판단인데 정상적인 가치를 인정받을 수 있도록 조합 차원에서 더욱 노력하겠다고 정창기 이사장은 말했다.

### > 직영 매장 가격 인하하니 시중 매장도 동참 중

지난 2년 여 사이 대구 개인택시 조합원들의 복지가 개선된 흔적들은 쉽게 찾을 수 있다.

일단 조합에서 운영하는 LPG 충전소가 두 곳 늘었다.

대구조합은 당초 4곳의 직영 충전소를 운영했는데 서구와 북구에 각각 한 곳씩 추가 확보했다.

그 과정에서 정창기 이사장은 LPG 공급사인 GS칼텍스 고위 임원을 직접 만나 충전소 임차 운영 계약을 이끈고 LPG 매입 단가도 상당 수준 인하시켰다.

“대구 관내에 4개의 직영 충전소가 운영중이었는데 모든 조합원들이 이용하기에는 거리나 지리적으로 한계가 있었습니다. 모든 구에 한 개씩의 직영 LPG 충전소를 확보해 조합원들이 쉽게 이용하면서 연료 구입비용을 절감하고 구매 실적에 따른 인센티브를 제공받을 수 있어야 한다고 판단해 두 곳의 충전소를 추가로 확보하게 됐습니다. 그 과정에서 LPG 매입단가도 상당 수준 낮췄습니다. kg당 10원 할인받던 것을 40원으로 늘렸는데 다른 직영 충전소의 LPG 공급 가격에도 연쇄적으로 영향을 미쳐 조합원 대부분이 상당한 비용 절감 효과를 보게 됐습니다”

개인택시 필수 소모품인 타이어, 엔진오일 등 다양한 소모품을 공동구매하고 저렴한 비용에 공급할 수 있는



정창기 이사장이 조합원 택시 방역작업을 지원하고 있다.

- ✓ 직영 매매상사 설립, 면허 가치 5000만원 → 6100만원 정상화 시동
- ✓ 임기 2년 사이 직영 충전소 2곳 늘리고 LPG 매입단가 할인 폭 키워
- ✓ 타이어·엔진오일·미터기 갖춘 복지매장 설립, 조합원 비용 절감 유도
- ✓ 마카롱과 손잡고 소형부터 대형 아우르는 선진 택시 플랫폼 주도할 것

사진 |

1. 정창기 이사장이 부인이 직접 만들어온 도시락을 직원들과 먹고 있다.
2. 정창기 이사장이 지난 해 조합을 방문한 김부겸 의원과 업계 현안을 논의중인 모습.
3. 지난 해 열린 개인택시 원로사업자 경로행사에서 정창기 이사장이 인사말을 하고 있다.
4. 정창기 이사장이 권영진 대구시장 초청 간담회 이후 기념 촬영을 하고 있다.

복지매장도 조만간 본격적인 운영에 돌입하게 된다.

조합에서 운영하는 제6충전소 등에 복지 매장 설립을 추진중으로 현재 대구시에서 허가 절차가 진행중이다.

복지 매장에는 공동구매 협약을 맺은 넥센타이어를 비롯해 엔진오일 등 다양한 소모품이 시중 보다 상당 폭 저렴한 가격에 공급된다.

미터기 장착, 수리도 복지 매장에서 서비스 받을 수 있다.

직영 LPG 충전소가 늘어나고 복지매장이 설립되면서 시중 가격도 떨어지고 있다.

‘운행 거리가 많은 개인택시 사업자들은 일반 LPG충전소는 물론이고 타이어나 엔진오일 정비 업체에서 중요한 고객이다. 그런데 직영 충전소와 복지매장에서 제공하는 연료와 소모품 가격이 내려가니 시중 매장들도 따라오는 선순환 구조가 형성되고 있다. 조합 직영 매장을 이용하지 않더라도 일반 매장에서 조합원들은 동등한 서비스를 같은 비용에 제공받을 수 있게 되니 그만큼 비용 지출이 줄어들었다고 평가를 전해 듣고 있다’고 정창기 이사장은 말했다.

〉 연봉제로 개편해 연간 인건비 2800만원 절감

코로나 19 팬데믹으로 이동 제한 조치 등이 시행되면서 택시 승객 수요가 크게 줄었다.

마음 같아서는 힘들고 지친 조합원을 대신해 운전대를 잡고 승객을 불러 모으고 싶지만 현실에서는 가능하지 않은 일들이다.

조합원들을 응원하고 지원하기 위해 현실적으로 가능한 일들을 고민한 끝에 ‘부담은 줄이고 어려움은 나누는’ 조치를 시행중이다.

먼저 정창기 이사장 스스로 급여 40%를 자진 삭감했다.

한 달 급여 250만원 중 100만원을 반납했는데 정창기 이사장 가족들은 오히려 조합 직원들을 걱정한다.

코로나 19가 대구를 휩쓸었던 3월 이후 5월까지 조합이 입주한 건물 구내식당은 물론이고 주변 상가까지 문을 닫으면서 당장 점심 끼니를 해결할 일이 걱정이었는데 정창기 이사장 부인이 직접 도시락을 만들어 큰 불편을 덜었다.

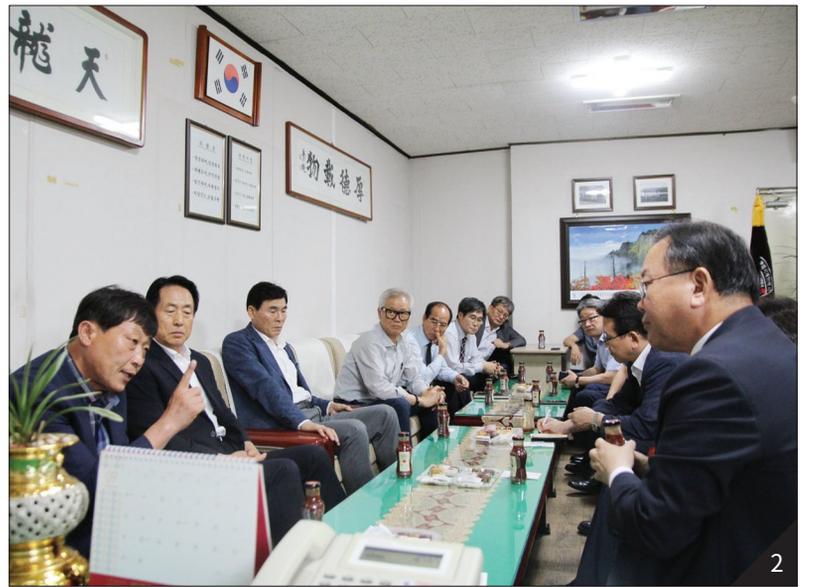
‘3월부터 5월까지 3개월 동안 이사장 사모님이 조합 직원 12인분의 집밥 도시락을 만들어 매일 가져다 주셨다. 직원들이 힘을 내야 일선 운송 현장에서 애 쓰는 조합원을 위해 더 많은 일을 하지 않겠냐는 마음이 더 감사했다’고 김수빈 총무부장은 말한다.

조합원 급여 체계도 호봉제에서 연봉제로 개편하면서 적지 않은 인건비 절감 효과를 이끌어냈다.

조합에 따르면 인력 구조조정 없이 월 250만원, 연간 2800만원 정도의 인건비용이 줄었다.

정창기 이사장과 조합 직원들의 솔선수범과 고통 분담으로 대구조합은 지난 3월 이후 3개월 동안 조합원들이 납부하는 조합비를 50% 낮춰 받고 있다.

한편으로는 대구시에서 공익 광고를 유치하는 등의 노력으로 정창기 이사장 취임 이전 조합원 차량 1대당 1만5천원 수준이던 광고 수입을 현재는 3만원 선으로



늘렸다.

대구조합 자산 재평가를 통해 당초 조합원 한 명당 50만원으로 책정됐던 조합원 지분 평가액이 100만원으로 늘었는데 해당 증서를 조합원에게 배부했던 것도 기억에 남는다고 정창기 이사장은 말한다.

경제 전반이 어려운 때, 조합의 주인이자 주주인 조합원들에게 자산 가치가 상승한 모습을 보여주는 것이 소속감과 자부심을 높여주는 계기가 될 수 있다고 판단했기 때문이다.

택시 승객 감소 등으로 재정 어려움을 겪는 조합원을 위해 직영 충전소 이용 때 지급되는 인센티브를 선지급하는 방안도 도입했다.

조합충전소에서 LPG를 구매하면 리터당 70원을 할인 해주는데 돈이 긴급하게 필요한 조합원들에게는 인센티브를 선지급해 숨통을 틔워주고 있다.

정창기 이사장에게 지난 2년 여 동안 대구 조합을 대표하는 자리를 지켜 왔던 소감을 물었다.

‘코로나 사태까지 겹치면서 승객이 크게 줄고 있는 상황에서 조합원 수입을 늘려 줄 방법을 찾기는 쉽지 않습니다. 다만 개인택시 사업자들이 불필요한 규제로 피해 받지 않고 정책적으로 소외되지 않게 정부 행정을 감시하고 건의하며 이익을 대변하기 위해 끊임없이 고민하고 노력해 왔다고 자부합니다. 조합원들이 개인택시 운송 사

업을 하는 과정에서 마땅히 지출해야 할 비용을 줄이고 양질의 서비스를 제공받을 수 있도록 충전소를 확장하고 정비매장을 늘려 복지가 개선되도록 노력해왔던 과정들이 좋은 평가로 되돌아 올 때의 뿌듯함도 적지 않습니다’

한편 정창기 이사장은 카카모빌리티라는 대기업 자본이 법인 택시 위주로 플랫폼 시장 장악을 시도중인 것과 관련해 마카롱과 손잡고 개인택시 운송 환경 변화를 모색중이다.

‘개인택시 조합원들이 뭉쳐 대구 시민을 비롯한 다양한 승객층의 만족도를 높이고 편익을 향상시키기 위해 같이 노력하는 것이 우리 업권을 지켜내는 길이라고 판단된다. 이를 위해 마카롱과 손잡고 운송 플랫폼과 마케팅을 제공받는 한편 조합에서는 청결한 운송과 승객 서비스 제공 환경을 만들어 상호 윈윈할 수 있는 환경을 조성하려 한다. 현재 약 2천여대의 개인택시 조합원들이 마카롱과 제휴 계약을 맺었는데 오는 12월 임기 종료 이전 4천대까지 늘릴 계획이다. 이사장 직무를 수행할 수 있는 기회가 다시 한번 주어진다면 마카롱과 협력해 소형부터 대형까지 다양한 개인택시 상품을 출시하고 6천대 이상까지 확대해 대구 시민에게 선진 개인택시 서비스를 제공하고 지지받는 모습을 만들어 보고 싶다’고 정창기 이사장은 말을 맺었다.

(글·김신)



인천조합 김승일 이사장

## 이사장은 9천여 조합원 이익 대변 위한 자리, 건전한 비판과 지지가 '힘'

인천개인택시조합을 찾은 지난 6월 16일, 조합 마당에는 '코로나19 긴급 고용안정지원금'을 신청하려는 조합원들이 줄 지어 대기중이었다.

정부가 영세 자영업자에게 지원하는 자금을 왜 조합에서 신청하는가 물었더니 '온라인 신청 절차에 익숙하지 못한 조합원들에게 직원들이 신청을 도와주고 있는데 벌써 열흘째'라고 설명했다.

코로나로 인한 어려운 시기에 단비 같은 정부 정책에 직원들은 힘든 줄도 모르고 코로나19 긴급 고용안정지원금 신청을 도와주고 있었다.

이에 앞서 조합원들은 고용노동부의 긴급 고용안정지원금이 재난지원금의 명분에는 맞지만 택시의 특수성을 감안할 때 형평성은 결여되었다는 불만이 적지 않았다.

이와 관련해서도 김승일 이사장은 인천시장 면담을 통해 고용노동부 긴급 고용안정지원금 대상에서 배제된 조합원에 대한 보완책을 건의해 50만원의 생활지원금을 지급해주시기로 확답을 받아 지원금을 못받는 조합원들에게 작게나마 위로가 될 수 있는 것에 다행스러워했다.

### > 이사장은 조합원 이익 대변을 위해 존재

인천조합은 유독 조합과 조합원간 갈등이 많았다.

김승일 이사장이 보궐선거에 당선되며 12대 이사장으로 취임하던 2015년을 전후해 소송이 19건에 달할 정도로 내홍이 심했다.

그동안 지속적인 소통과 합리적인 조합운영으로 소송이 두세 건으로 줄어들었다.

하지만 아직도 일부 조합원은 제기한 소송이 모두 기각되거나 조합이 승소했음에도 SNS 등을 통해 지역 밖까지 비난하는 일이 이어지고 있다는 설명이다.

김승일 이사장이 모 정치인의 출판기념행사 참석을 독려하는 문자를 보낸 것을 놓고 한 조합원이 공직선거법 위반으로 신고해 이사장이 처벌받는 일도 벌어졌다.

정치권에 개인택시 업권 신장과 관련한 다양한 의견을 개진하기 위해 지난 2018년에 공식적으로 조합에서 정책활동비 예산을 만들었고 입법 지원 등을 요청하기 위한 재원으로 사용하고 있는데 오히려 조합원이 문제를 제기한 것.

이에 대해 김승일 이사장은 "이사장 취임 이후 동호회 모임과 신규 조합원 교육, 보수 교육 등을 빼놓지 않고 찾아가 모든 조합원분들과 대화하고 조합 발전 방향을 공유하려고 노력했지만 아직도 일부 소통이 부족했던 면이 있는 것 같다"며 스스로의 책임이 크다고 지적했다.

다만 올해 초 치러진 13대 이사장 선거에서 민주적인 절차로 재신임을 받은 만큼 집행부와 조합을 믿고 건전한 비판을 해달라고 당부했다.

"인천조합이 존재하는 이유는 9천여 조합원들의 이익

을 대변하기 위해서입니다. 이사장은 조합원을 대표해 총대를 메고 국회와 정부 관계자들을 만나 개인택시업계의 어려움을 호소하고 수익과 복지 개선 요구를 하며 다양한 지원을 이끌어내는 역할을 해야 하는데 일부 조합원들은 오히려 이사장과 조합을 비난하고 불법이라고 고발을 일삼고 있습니다. 조합에 문의하면 확인 가능한 내용들도 왜곡된 채 떠돌아 다니기도 합니다. 저 역시 개인택시사업자의 한 사람일 뿐인데 다만 조합원을 대표해 이 자리에 있을 뿐입니다. 모든 조합원들이 만족하실 수는 없겠지만 항상 최선을 다하고 있다는 믿음을 전달하기 위해 더 많이 소통하려 합니다. 저와 조합의 부족함을 질책하시는 분들 역시 인천 개인택시 발전을 위한 마음에서 그러실테니 조합 안에서 공론화하고 건강하게 비판하고 토론하며 이사장으로서 더 잘할 수 있는 방향을 지적하고 힘을 실어 주셨으면 좋겠습니다"

### > 조합 전문화로 택시 환경 변화 대응해야

김승일 이사장은 연합회나 조합 차원의 전문 연구기

관 설립이 필요하다는게 평소 소신이다.

불과 얼마전까지만 해도 카풀이나 타다 같은 불법 유사 운송 행위가 사회 문제화됐고 지금은 카카오 같은 대기업 자본이 운송 플랫폼을 만들어 택시 시장을 독점하려고 시도하는 등 택시 운송 환경에 큰 변혁이 일고 있다.

이에 대해 김승일 이사장은 '택시 운송 사업과 관련한 중장기 생존 전략을 수립해 국가에 정책을 제안하고 국회에 입법 지원을 요청할 수 있는 택시정책 연구소가 필요한 시점'이라고 말한다.

"향후 개인택시 운송 사업은 플랫폼을 기반으로 누가 더 많은 고객과 연결되고 다양한 양질의 서비스를 제공하는가 승패를 가르게 될 것입니다. 현재는 카카오 같은 대자본이 플랫폼 시장을 주도하고 있는데 향후 시장 독점적인 지위가 되면 개인택시 업계는 종속될 수밖에 없습니다. 그 이전에 개인택시 업계가 플랫폼을 주도적으로 만들고 스스로가 주인이 될 수 있는 지혜가 필요합니다. 대자본의 횡포에 맞서 우리 생존권을 지킬 수 있는 방향을 설정하고 논리를 개발해 국가 정책에 반영될 수 있도록 제안하고 입법 활동에 나설 수도 있어야 합니다.



“모든 조합원들이 만족하실 수는 없겠지만 항상 최선을 다하고 있다는 믿음을 전달하기 위해 더 많이 소통하려 합니다”



21대 총선을 앞둔 지난 3월 김승일 이사장은 조합 이사·대의원들과 더불어민주당 후보 정책 간담회를 실시했다.



김승일 이사장이 인천 개인택시부제폐지 홍보활동을 벌이고 있다.



조합원과의 소통을 강조하는 김승일 이사장이 썰클장들과 간담회를 갖고 있다.



김승일 이사장이 이사회에 윤관석 국회의원을 초청해 현안을 논의하는 모습.

- ✓ 대기업 플랫폼이 개인택시와 협업할 수 있도록 경쟁력 향상에 주력
- ✓ 공항업무용부터 관광·임산부·반려동물 동반 택시 등 다양화로 수익 확대 모색
- ✓ 운송 환경 변화 대응 위한 연구조직 설립·대중교통법 입법화 재추진도 필요

그러기 위해서는 교통 정책이나 운송 플랫폼, IT 분야의 전문가가 필요해 연합회 차원에서 전문 연구 기관을 설립하자고 제안하고 있습니다”

이와는 별개로 교통 관련 분야 교수 등을 위촉한 자문 위원단 구성도 연합회에 제안해 이사회 회의에서 통과됐다고 김승일 이사장은 밝혔다.

김승일 이사장이 지난 13대 인천조합 이사장 출마 공약중 하나로 ‘조합 직원 전문화로 업권을 신장하겠다’는 공약을 내건 것도 개인택시 운송 사업 환경 변화를 좇아 갈 수 있는 전문성을 갖추지 못하면 도태될 수밖에 없다는 위기감 때문이라고 말했다.

▶ 택시 가맹 사업 원조 살려 플랫폼 사업 주도할 것

지금은 카카오나 마카롱 같은 플랫폼 사업자가 주도하고 있지만 가맹사업은 사실 인천이 원조이다.

전국 최초로 인천콜과 세븐콜 같은 가맹 사업이 도입돼 택시 브랜드화가 모색되어 왔다.

이에 대해 김승일 이사장은 카카오 같은 대자본의 힘에 살아남기 위해서는 지역 고유 가맹콜로 우리 조합원이 주인인 럭키세븐콜을 활성화시켜야 한다고 목소리를 높였다.

“대자본인 카카오 브랜드 인지도는 이미 충분히 높고 약 200여 직원들이 매달려 소비자 편의를 높이고 운송 시장을 선도할 수 있는 다양한 방안을 연구중 이라고 합니다. 그런데 인천 택시 가맹사업인 럭키세븐콜은 단 한 명이 시스템 유지 개발을 담당하고 있습니다. 카카오가 시설이 좋고 이용이 편리한 특급 호텔 이라면 럭키세븐콜은 초가삼간 격이니 택시 사업자들이 카카이를 선호하는 것은 당연할 수 있습니다.

카카오 콜 수수료가 현재는 높지 않아 보입니다. 가입 택시 사업자에게 승차금액의 20%에 해당하는 수수료를

징수하고 있지만 이중 16.7%를 홍보비용으로 되돌려 주니 3.3%만 부담하는 꼴입니다.

그런데 카카오가 플랫폼 시장을 장악하고 독과점 체제가 됐을 때도 홍보비용을 되돌려 주려 할까요?

카카오 같은 대자본 플랫폼이 당장은 편하고 수익에 도움이 될 수 있겠지만 궁극적으로는 그들에게 종속되고 주도권을 빼앗기게 될 것이라는 점을 택시업계가 알아야 합니다”

럭키세븐콜은 법인택시 사업자가 설립한 운송 가맹사업체인데 대자본 콜 횡포를 막자는 제안에 의기투합해서 인천조합을 대표해 김승일 이사장이 공동 대표로 참여하고 있다.

김승일 이사장은 럭키세븐콜 브랜드를 활용해 다양한 개인택시 특화 서비스를 개발해 수익 향상을 꾀하려 한다.

인천국제공항의 특성을 감안해 중대형 차량에 무료 와이파이가 간단한 오피스 장비를 설치하고 공기청정기나 생수, 물티슈 등을 비치한 국제업무용 택시, 관광 택시, 임산부·반려동물 동반 승객 등을 겨냥한 택시 등 다양한 컨셉의 택시 도입을 구상중이다.

플랫폼 가맹사업은 제공되는 부가 서비스 만큼 비용을 더 받을 수 있으니 새로운 수익 창출을 기대할 수 있다.

그런데 구슬이 서말이어도 꿰어야 보배인 것 처럼 조합원들이 참여하지 않으면 아무 의미가 없다.

이에 대해 김승일 이사장은 “인천 개인택시들이 뭉쳐 플랫폼을 구축하고 소비자 눈높이에 맞는 다양한 서비스를 개발하면 자연스럽게 수익은 개선되고 스스로가 플랫폼의 주주가 되어 권리를 지킬 수 있다”며 “조합에서는 인천 개인택시사업자들이 차별화된 서비스를 제공하고 수익을 극대화할 수 있는 플랫폼을 설계하는데 최선을 다할테니 많은 조합원들이 적극적으로 참여해달라”고 당부했다.

개인택시업계 경쟁력이 강화될 수 있는 방향을 묻자 김승일 이사장은 ‘전문 직업인이 되어야 한다’고 말한다.

양수 자격 요건과 택시 부제 규제는 개인택시 업종에 신규 진입하려는 젊은 층들에게 장벽이 되고 있다.

‘왕성하게 뛰어야 할 나이인데 부제에 묶여 운행할 수 없으니 먹고 살만한 수입을 기대할 수 없고 개인택시에 뛰어들 매력 떨어지게 되는데 인천조합은 지금도 부제 해제를 강력하게 요구중’이라고 김승일 이사장은 말했다.

특히 개인택시 사업자 스스로의 자질 향상과 의식 전환을 강조했다.

개인택시 사업이 은퇴 이후 용돈벌이 썸으로 여겨지는 분위기가 적지 않은데 가족을 돌보고 미래를 준비할 수 있는 직업이라는 인식이 확산돼야 변화하는 시대에 경쟁에서 직업으로 살아남을 수 있을 것이라는 설명이다.

특히 개인택시 사업에 몸담으려는 젊은 층들의 수요가 늘어나면 면허 가치가 올라가 자산 가치 상승으로도 이어지게 된다며 조합원들이 플랫폼 중심으로 뭉쳐 다양한 컨셉과 양질의 승차 서비스를 제공하도록 뜻을 모아주기를 당부했다.

한편 김승일 이사장은 대중교통 육성 및 이용 촉진에 관한 법률에 근거해 택시를 대중교통에 준해 인정하고 타 대중교통 수단과의 균형적인 발전을 도모할 수 있는 방향으로 전환되는 정책이 필요하다고 말했다.

김승일 이사장은 “정부가 택시산업발전법을 제정했지만 정작 지원은 거의 없고 규제만 만들어 놓고 있는 상황이니 교통 약자 등을 위한 대표적인 교통 수단인 택시를 대중교통으로 인정하고 버스나 지하철 등과 동일한 지원이 이뤄져야 한다”며 택시발전법에 따른 후속조치로 정부지원이 이루어지도록 시행령, 시행규칙을 하루빨리 제정할 것을 강력히 촉구하며 후속대책이 없을시 택시 대중교통법 입법화를 재추진하겠다고 밝혔다.

(글·김신)

# 2020년 주요 사업 추진실적

## 1 부가가치세법 일부개정법률안 국회 입법발의 (간이과세 적용기준 금액과 납부의무 면제대상 기준 금액 관련)

간이과세의 적용기준 금액은 2000년 이후부터 20년 동안 연간 매출액(공급대가)이 4천8백만 원으로 동결되어 시행되어 왔으나 국내 물가는 연 평균 2.5%씩 꾸준히 상승 하였음에도 일반과세 전환기준은 그대로 유지되고 있어 간이과세제도 취지에 부합토록 당시 기준금액의 실질가치와 비슷한 수준의 상향 조정이 시급하게 이루어져야 하는 상황이다. 제21대 여·야 국회의원은 코로나19로 인하여 영세자영업자의 사업경영개선을 위하여 다음과 같이 입법발의 하였으며, 기획재정위원회 및 본회에서 활발하게 논의 될 예정이며 부가가치세법 일부개정법률안이 국회를 통과될 경우, 개인택시사업자들에게 사업경영 개선 효과가 기대된다.

부가가치세법 일부개정법률안	간이과세 적용기준		간이과세 납부 면제기준	
	현행	개정안	현행	개정안
김철민의원(2020.06.01)	4,800 만원	9,000 만원		
이상직의원(2020.06.01)	4,800 만원	1 억원		
이주환의원(2020.06.08)	4,800 만원	9,600 만원	3,000 만원	6,000 만원
김경만의원(2020.06.08)	4,800 만원	8,000 만원		
송기현의원(2020.06.11)	4,800 만원	2 억원		
박완수의원(2020.06.12)	4,800 만원	9,800 만원		
전재수의원(2020.06.15)	4,800 만원	1 억원	3,000 만원	6,000 만원
윤영석의원(2020.06.16)	4,800 만원	9,500 만원		
민홍철의원(2020.06.17)	4,800 만원	1 억원		
위성곤의원(2020.06.22)	4,800 만원	1억 2천 만원	3,000 만원	4,800 만원

## 2 도로교통법령 일부 개정 건의 (택시 주·정차 및 택시 승차대 관련)

택시운송사업은 자가용 자동차의 폭발적인 증가, 여객 수요 감소 등 교통여건 변화로 배회영업에서 대기영업으로 변경됨에 따라 정부는 택시 승차대의 설치 및 기능 개선에 최선을 다하고 있다. 서울시의 경우 개인택시가 5만대, 법인택시가 2만5천대 등 총 7만 5천대가 현재 운행하고 있다. 또한 서울시 대중교통 이용 현황에 대한 연구 자료를 살펴 보면 버스가 약 40%, 지하철이 약 37% 그리고 택시이용이 약 20%가 넘는 것으로 조사된 통계가 있다. 서울시에서 거주하는 많은 시민(성인의 경우)이 매일 1~2회 이상 택시를 이용하는 경우가 50%가 넘는다는 연구 자료도 있다. 이처럼 많은 서울 시민이 대중교통에서 택시를 이용하고 있음에도 불구하고, 고객대기 택시 승차대가 턱없이 부족한 형편이다. 정차하여 고객(승객)을 기다릴 수 있는 시설이 부족하다보니 기사와 승객 모두 대책 없는 위험성에 노출되어 있고, 일반 도로에 임시로 주·정차 하다가 불법 주·정차 차량으로 단속되어 과태료를 물거나 택시기사가 질서문란행위자로 낙인이 찍혀 운행에 상당한 애로사항이 있어 연합회를 비롯한 택시 4개 단체 공동명의로 도로교통법 일부개정법률안 및 같은법 시행령안을 경찰청에 다음과 같이 건의(2020. 6. 1) 하였으며, 현재 검토 중이다.

### ◎ 도로교통법령 일부 개정 건의 (택시 주·정차 및 승차대 관련)

#### □ 현 황

○ 도로교통법제2조(정의) 및 제23조(정차 및 주차의 금지)

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. ~ 23. (생략)

24. "주차"란 운전자가 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 차가 고장 나거나 그 밖의 사유로 차를 계속 정지 상태에 두는 것 또는 운전자가 차에서 떠나서 즉시 그 차를 운전할 수 없는 상태에 두는 것을 말한다.

25. "정차"란 운전자가 5분을 초과하지 아니하고 차를 정지시키는 것으로서 주차 외의 정지 상태를 말한다.

26. ~ 33. (생략)

제32조(정차 및 주차의 금지) 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차하거나 주차하여서는 아니 된다. 다만, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 경찰공무원의 지시를 따르는 경우와 위험방지를 위하여 일시 정지하는 경우에는

그러하지 아니하다.

1. ~ 3. (생략)

4. 버스여객자동차의 정류지(停留地)임을 표시하는 기둥이나 표지판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10미터 이내인 곳. 다만, 버스여객자동차의 운전자가 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 운행노선에 따르는 정류장에서 승객을 태우거나 내리기 위하여 차를 정차하거나 주차하는 경우에는 그러하지 아니하다.

5. 건널목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10미터 이내인 곳

6. ~ 7(생략)

○ 서울시에 현재 설치되어 있는 택시 승강장(정류장) 현황 (2019. 12. 23. 현재)

구분	서울시 설치 승차대		조합설치 승차대	계
	헬터형 승차대	폴형 승차대	폴형 승차대	
소계	287	23	17	327

#### □ 불법 주·정차 단속 및 주차장 시설의 문제점

○ 준 대중교통수단인 택시는 지하철, 버스와 비교하여 차별 대우

- 대중교통 수단 중, 지하철은 도로에서의 불법 주·정차가 존재할 수 없어 도로교통법 위반으로 단속될 염려가 없고 승객을 기다리거나 승하차할 시에 위반할 수 있는 사항이 존재하지 않고, 버스의 경우도 일정한 노선과 버스 정류소가 따로 지정되어 있어 불법주정차 문제로 도로교통법을 위반할 여지가 거의 없음.

- 버스의 경우에는 버스의 정류장에 대하여 도로교통법 제32조(정차 및 주차의 금지) 제4호에서 "버스여객자동차의 정류를 표시하는 기둥이나 판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10미터 이내의 곳. 다만, 버스여객자동차의 운전자가 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 운행노선에 따르는 정류장에서 승객을 태우거나 내리기 위하여 차를 정차 또는 주차시키는 때에는 그러하지 아니하다."로 규정하고 있어 버스는 단속대상이 안 되고 있는 반면에 택시는 규정이 없어 건널목, 횡단보도, 지하철역, 버스정류장 주변 지역에 잠시 주정차하는 경우까지 단속대상이 되고 있어 형평성 문제 대두

○ 불법 주·정차 단속 강화로 승객에 대한 서비스 저하 초래

- 불법 주·정차 단속의 경우, 일반 대다수의 차량은 단속 시간 주기를 5분 간격임에도 불구하고, 1.5톤 이하의 화물자동차는 생계형이라고 하여 그 단속 시간 주기를 1회에 최대 15분까지 기간을 연장하여 주었고 최근에는 최대 30분까지 허용해 주고 있는 실정임.

- 그러나 사고의 위험성이 노출 되고 있는 택시는 승객의 승하차 및 원활한 영업을 위해서 주·정차가 빈번한 택시의 경우는 이를 일반 승용차와 같은 5분으로 엄격하게 적용하여 불법 주·정차를 단속하고 있기 때문에, 택시가 가지고 있는 업무의 특수성을 전혀 인정받지 못하고 있어 서비스 저하 초래

- 심지어는 택시 운전기사가 탑승하고 있는 중에도 이러한 단속시간 기준에 어긋나기만 하면 곧 바로 단속하여 주·정차 위반으로 처벌하는 실정임.

○ 택시 승차대 부족으로 사고위험증가와 불법 주·정차 증가

- 준 대중교통 수단의 하나로서 택시를 이용하고 있는 승객수를 비교해 보면, 지하철이나 버스에 비하여 그 상대적으로 이용 승객수가 적지만 그에 비례한 승객 대비 정류장이나 주정차 상황에 있어서는 현실적으로 불법 주정차를 할 수 밖에 없는 상황임.

- 1년 간 택시 이용 승객 수는 서울시의 경우 전체 인구수 1,000만 명을 뛰어 넘는 통계 수치를 가지고 있으면서, 승강장(정류장) 수는 약 300개가 약간 넘는 정도임.

- 차량이 이동하고 있는 도로에서 승객을 승하차 시켜야 하는 위험한 상황이 여기저기에서 나타나고 있는 등 택시의 특수성을 감안하여 택시 승차대를 확충 및 보완하여야 할 필요성이 심각하게 대두되고 있음.

- 택시는 승객을 승·하차시키기 위하여 우측 차선으로 이동시 자전거 전용도로를 점유할 수밖에 없고, 자전거 전용도로가 없는 도로의 황색 선에 자동차 바퀴가 물려 대기할 경우도 단속 되고 있음.

- 또한 택시운전 기사들이 생리현상으로 화장실을 이용하는 경우, 마땅한 주·정차장이 없어 불법주정차로 인한 과태료 부과가 상당히 많이 발생하고 있음.

- 특히 여성의 경우(최근에는 여성 택시 기사의 수가 꾸준히 증가하고 있음)에는 아무 곳에서나 용변을 볼 수 없어 주·정차 문제로 많은 어려움을 겪고 있음.

○ 관할관청은 택시활성화 대책으로 택시승차대 설치를 추진하고 있으나 현실을 무시한 단속으로 택시 활성화 대책에 역행

- 택시운송사업은 교통여건 악화, 운송경비 증가 등으로 순항식 영업형태에서 대기식 영업형태로 전환됨에 따라 택시승차대의 확대 설치 및 기능개선이 당면 대책으로 추진하고 있으나 택시승차대에서 승객을 대기하는 경우까지 불법 주·정차로 단속하고 있어, 택시활성화 대책에 역행

□ 개선방안 건의

- ① 도로에서 주정차 카메라로 불법주정차 단속 시간 주기를 현재의 5분에서 15분으로 변경
  - 택시의 불법주정차 단속 시간 주기의 완화는 화물자동차의 경우도 현실적인 상황을 고려하여 5분에서 15분으로 연장해 주다가 현재는 최고 30분까지 단속 시간 주기를 완화한 사례처럼, 현실적으로 택시 업계의 처해진 상황을 고려하여 15분 정도로 완화하여 주정차 위반을 하지 않도록 개선이 필요 하며, 최근에 플랫폼 서비스를 이용하여 승객의 콜(호출)로 약속한 장소에서 5분 이상 기다려야 하는 상황이 부지기수임을 감안 택시 운행 과정에서 발생하는 단속 시간 주기를 완화하여 주실 것을 건의 함,
- ② 택시 승차대 설치 확대
  - 택시 승차대 확대는 앞서 설명드린 대로, 이용 승객 대비 승차대가 턱없이 적은 상황과 택시 기사가 마땅히 주정차 할 수 있는 승강장이 없기 때문에 여기저기를 배회영업을 해야 하는 상황을 막고 그 과정에서의 위험성을 최소화하기 위함이며, 현행 도로 상황을 고려한 편도 3차선을 예를 들어보면, 1차선은 버스 전용차선이고, 2차선은 (모든 차량의 동시)진행 도로이며, 3차선은 자전거 전용도로인 경우가 많아서 택시의 경우 실질적으로 서있을 곳(주정차)이 없으므로 택시 승차대 설치 확대가 지속적으로 이루어져야 함.
- ③ 서울시 내에 설치된 기존 택시 승차대 중에는 사람들의 인적이 드문 공원의 외진 곳에 설치하는 경우가 있는데 이는 실용성과 효율성이 크게 떨어져 택시 승차대로서의 기능을 하지 못하고 있으니, 실질적인 승차대로서 사용할 수 있는 곳에 설치
  - 택시와 승객 이용 가능성이 큰 승차대의 설치를 해 달라는 것은 택시의 주정차가 곤란한 곳이 아닌 사용가능하고, 승차대로서 제 기능을 발휘할 수 있는 위치와 형태를 의미하므로 효율적인 승강장으로서 포켓 승차대를 택시 종사자, 교통전문가, 공무원 등이 참여하여 설치지점을 정할 필요성 있음.
  - 여기서 포켓 승차대란, 인도를 약간 포함하여 주차나 정차를 하도록 허락된 승차대를 의미하는 것으로 상대적으로 많은 차량을 주정차를 할 수 있어 효율성이 있고, 난립을 예방하기 위하여 위 경우에도 총 주·정차 대수를 표기해 둬으로써 주·정차의 난립을 막을 수 있음.
- ④ 택시는 승차대 주차장인 터미널, 역에서 장기 주차를 허용하고 있으나 일반도로 포켓 승차대에서 장기 대기 중일 때 명확한 규정이 없어 단속대상이 되고 있으므로 교통여건 등을 감안하여 특정지역에 대해서는 30분 이내까지는 대기주차 허용 하여 줄 것을 건의 함.

3 코로나19 긴급 고용안정지원금 시행에 적극 대응

■ 고용노동부는 5월 18일(월)에 특수형태근로종사자(이하 특고)·프리랜서, 영세 자영업자, 무급휴직근로자를 대상으로 지급하는 「코로나19 긴급 고용안정지원금」 시행을 공고하였으며, 그 주요내용은 다음과 같다.

● 사 업

일정 소득 수준이하인 영세 자영업자 등이 코로나19로 인해 소득(매출)이 감소하였을 경우 생계 안정 비용 지원

● 지원 대상 및 자격요건

1 지원 대상

- 영세 자영업자: 2019.12 ~ 2020.1월에 자영업을 영위한 1인 자영업자 및 소상공인

2 자격 요건

- ① 소득기준 : 가구소득이 중위 150%이하, 또는 연매출액 2억 원 이하
- ② 소득 감소 요건 : 2020.3~4월 평균 소득(매출액)과 비교대상 기간의 소득(매출액)을 비교
- 비교대상 기간 : 2019년 월 평균 소득(매출액), 2019.12~2020.1월 중 특정 월, 2019.3~4월 중 특정 월 가운데 유리한 기준 적용

● 신청기간 및 방법

- ① (온라인) 6.1.(월)부터 7.20(월)까지 신청 홈페이지 (<https://covid19.ei.go.kr>)에서 온라인으로 신청, 6.12(금)까지 2주간 5부제
- ② (방문접수) 7.1.(수)부터 신분증과 증빙서류를 지참하여 가까운 고용센터 신청
- ※ 5. 25.(월)부터 홈페이지를 통해 지원 대상 여부 확인과 증빙서류 발급방법을 포함한 자세한 사항 안내 예정

● 제출서류

- ① 공통제출(온라인 신청 시 전산 기재)

- 1. 「코로나19 긴급고용안정지원금」 신청서
  - 2. 개인정보 수집·이용·제공에 관한 동의서(가구원 포함)
  - 3. 행정정보 공동이용 사전 동의서
  - 4. 부정수급 관련 약약서
  - 5. 연소득 입증서류 ① 소득금액증명원, ② 종합소득세과세표준확정신고 및 납부계산서(국세청 종합소득세 신고서류), ③ 그 외 입증 가능 서류(택1)
- ② 영세 자영업자
- 1. 소상공인임을 객관적으로 증빙할 수 있는 서류(택1) ① 소상공인확인서 또는 ② 사업자등록증과 상시근로자수 증빙 서류
  - 2. 연매출액 증빙자료(택1) ① 부가가치세과세표준증명(행정정보 공동이용 동의 시 불필요), ② 부가가치세면세사업자수입금액증명서, ③ 세무대리인의 직인이 날인된 결산재무재표, ④ 종합소득세과세표준확정신고 및 납부계산서(국세청 종합소득세 신고서류), ⑤ 그 외 입증 가능 서류(택1)
  - \* ①의 경우 행정정보 공동이용 사전 동의서로 같음
  - 3. 매출액 감소 여부 증빙이 가능한 서류(택1) ① VAN사 또는 카드사를 통한 신용(직불, 현금)카드 매출액 확인, ② 현금영수증 매출 내역, ③ POS로 확인된 매출액 내역, ④ 매출 (전자)세금계산서 합계표, ⑤ 매출액 입금내역 확인 가능한 사업자통장(또는 은행계좌) 거래내역 사본 등

■ 연합회는 코로나19 감염증으로 어려움을 겪고 있는 특·고, 프리랜서, 영세자영업자의 생계안정을 위한 코로나19 긴급 고용안정지원금을 최대한 많은 개인택시사업자가 혜택을 받을 수 있도록 정부 해당 부처에 다음과 같이 건의 및 요청하였다.

일 정	건의 및 요청 주요내용
'20. 5. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대통령 주재 4.22(수) 제5차 비상 경제회의에서 논의된 일자리 위기 극복을 위한 고용안정지원금 지원 대상에 개인택시사업자가 포함될 수 있도록 건의</li> <li>- 기획재정부 일자리정책과</li> <li>- 고용노동부 고용지원실업급여과</li> <li>- 국토교통부 도시교통과</li> </ul>
6. 09	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고용안정지원금 지원 대상에 연 매출 5,000만원 미만 영세사업자의 경우 소득 감소와 관계없이 지원금 전액 지원 건의</li> </ul>
6. 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개인택시사업자의 편의를 돕고자 7.1(월)부터 시행하는 오프라인 고용안정지원금 지원신청을 시·도개인택시운송사업조합에서 위임을 받아 오프라인 창구에 일괄 신청하는 대행업무가 가능하도록 건의</li> </ul>
6. 17	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 개인의 오프라인 고용안정지원금 지원신청을 시·도개인택시운송사업조합에서 위임을 받아 일괄 신청하는 대행업무 재차 건의</li> </ul>
6. 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고용안정지원금 지원 대상에 연 매출 5,000만원 미만 영세사업자의 경우 소득 감소와 관계없이 지원금 전액 지원 재차 건의</li> </ul>
6. 26	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고용안정지원금 매출액 감소 증빙서류로 유가보조금 신용카드 내용을 제출할 수 있도록 건의</li> </ul>

◎ 코로나19 감염증 관련 시·도별 택시업계 지원 현황 [6. 1 현재]

지원처	지원 대상	지원금액	지원 내역
고용노동부	특고, 프리랜서, 1인자영업자	1인당 150만원	전년대비 소득 25% ↑ 감소 한 경우 2차에 걸쳐 150만원 지원
현대차기아차	택시 전체		캐피탈 할부 구입 할부 유예 직영서비스센터 일반수리비 30% 할인
서울	연매출 2억원 미만 6개월이상자영업자	1인당 140만원	매월 70만원 2개월 현금 지원
부산	개인택시, 용달, 개별화물	1인당 100만원	1인당 현금 100만원
충북	소상공인, 중소기업	총 1,117억원	교통,택시,터미널 방역물품 7억7천만원
(청주시)	택시 전체	3억 9천만원 1대당 11만원 규모	마스크, 손소독제 등 방역물품지원 총 21.2억원 신용카드 수수료 지원
충남	소상공인, 운수업계	1인당 100만원	1인당 지역상품권 50만원, 현금 50만원

(아산시)	택시전체	1인당 100만여원	개인택시 전체 6억7천만원
(논산시)	택시전체	1인당 100만여원	개인택시 전체 2억1천1백만원
(계룡시)	택시전체	1인당 100만원	1인당 생활안전자금 현금 100만원
(청양군)	버스, 택시전체	1인당 100만원	1인당 현금 100만원
(홍성군)	택시전체	1인당 100만원	1인당 100만원
전 남	택시 운전원	1인당 50만원	1인당 지역상품권 50만원
			교통,택시,터미널 방역물품 2억7천만원
(목포시)	택시전체	1인당 50만원	1인당 지역상품권 50만원
(여수시)	택시전체	1인당 50만원	1인당 50만원
(광양시)	택시전체	1인당 50만원	1인당 50만원
(나주시)	택시전체	1인당 50만원	1인당 지역상품권 50만원
(영암군)	택시 운전원	1인당 50만원	1인당 지역상품권 50만원

#### 4 택시유가보조금 지급기준 개선 건의

국토부는 택시유가보조금 부정수급 방지를 위해 부제일 충전 시 유가보조금 지급불가, 지급제한 등 택시유가보조금 부정수급 방지 방안을 마련하여(19. 05. 02) 1년 동안 시행한 결과, 택시부제일 주유는 충전소가 도시 외곽 지역에 위치한 경우 장거리 운행에 따른 연료소진, 차량점검·검사·수리 등을 위하여 빈번히 이루어지고 있으나 유가보조금 지급 불가로 개인택시사업자의 불편이 가중되어 민원이 제기 되어 왔음. 관할관청의 엄격한 단속과 국세청의 택시면제 유류구매카드실시, 디지털운행기록장치, 카드협약사 등의 전산관리시스템상 거래내용 파악 등으로 유가보조금 부정사용이 엄격히 관리되고 있고 부정수급은 쉽게 판별됨으로 부제일에 부득이 충전할 경우 예외사항을 인정하여 선의의 개인택시사업자들의 민원 발생과 피해가 발생하지 아니하도록 다음과 같이 국토교통부에 건의(6. 1)하였다.

#### ◎ 택시 유가보조금 지급기준 개선 건의 (택시 부제일 충전 시 유가보조금 지급 관련)

##### □ 현 황

○ 「택시유가보조금 부정수급 방지방안」 으로 최근 국토교통부가 부제일 충전 시 유가보조금 지급 불가 방침을 관할관청에 통보('20.04.10)

- 1) 부제일 충전시 유가보조금 관리시스템상 지급 불가(2019.05.02. 09:00부터 시행)
- 2) 유가보조금 관리시스템상에서 지급제한 등 행정조치 가능
- 3) 시스템상 처분이력 및 부정행위 의심자 실시간 관리기능 추가 및 개선

##### □ 문제점

- 현실적으로 택시운행 현장 상황에 따라 부제일에 충전해야하는 불가피한 사례가 발생할 수밖에 없음.
- 도 단위 택시의 경우( 특히 산간지역이 많은 지역)는 읍·면 단위마다 LPG(부탄) 충전소 부족으로 인하여 익일 영업을 위하여 부제일에 주유할 수밖에 없음.
- 부제일 개시 전 장거리 운행을 하고 귀로에 부제일이 도래할 경우의 주유로 인한 민원야기.
- 대부분의 경우 부제일에 차량수리 및 정비 시운전 등의 업무를 수행하고 있으며 이것은 안전한 승객수송을 위한 준비로서 정당한 운송업무의 연장으로 취급되어야 함.
- 부제일 차량을 이용한 각종 봉사활동( 모범운전자 거리질서 선도 및 각종선행에 따른 자원봉사 등)에 종사하는 사업자의 민원발생.
- 각 시·도조합에서 운영하는 복지충전소를 이용하기 위해서 부득이 부제일이 도래한 경우의 주유로 인한 불편 초래, 예 : 복지충전소에서 주유하는 경우 일반충전소보다 많은 혜택(주유가격 저렴, 포인트 적립 등)등 부여하고 있음

##### □ 건 의

여객자동차 유가보조금 지급지침을 개정해 부제일 시작 전 1시간, 부제일 시작후 1시간을 인정하도록 요구함.

## 전동킥보드 안전관리 수단 마련위한 교통단체 실무자 회의 열어

전국개인택시연합회는 개인용 이동수단(퍼스널 모빌리티)으로 보급이 크게 늘고 있는 전동킥보드에 대한 제도적 관리 강화를 정부에 요청했다.

퍼스널 모빌리티는 전동킥보드와 전기자전거가 대표적인데 일반 개인은 물론이고 동호회와 공유서비스 확대로 그 수가 폭발적으로 늘고 있다.

한국교통연구원에 따르면 오는 2022년에는 20만대까지 늘어날 것으로 전망되고 있다.

문제는 퍼스널 모빌리티 관련 교통사고가 폭발적으로 증가중인 상황에서 무면허자도 개인용 이동장치 운행이 가능해진다는 점이다.

#### ◇ 안전장구 미착용 범칙금 부과가 유일한 제재

현재 전동킥보드를 포함한 원동기장치 자전거는 16세 이상 면허취득자만 도로 운행이 가능하다.

원동기 면허나 2종 보통 자동차면허가 있으면 누구나 이용할 수 있는데 최근 들어 규제가 완화되는 추세이다.

지난 6월 9일 공포된 '도로교통법'과 자

전거 이용 활성화에 관한 법률'에 따르면 오는 12월 10일부터 원동기장치 자전거 중 개인형 이동장치는 별도의 면허 없이 13세 이상이면 전동킥보드 운전이 허용된다.

개인형 이동장치는 최고 속도 25km/h, 총중량 30kg 미만 이동수단을 의미하는데 사실상 유일한 제재 수단은 헬멧 등 인명보호장구 미착용 시 도로교통법에 근거해 2만원의 범칙금을 부과하는 것 뿐이다.

결국 미성년 면허 미취득자가 운행하는 개인형 이동장치가 도로에서 자동차와 함께 운행할 수 있게 된 것인데 교통에 대한 기초 지식이 없어 교통흐름에 방해가 될 수 있고 운전자의 주의를 불필요하게 빼앗아 피로도 증대 및 사고율 증가로 연결될 수 있다는 지적이 커지고 있다.

#### ◇ 사각지대 교통사고로 택시 안전 운행 위협

사고 발생 시 상대적으로 안전한 자동차에 비해 개인형 이동장치를 운전하는 사람은 심각한 인명피해 입을 수 있다는 점도 문제로 지적되고 있다.

삼성교통안전문화연구소에 따르면 전동킥보드 관련 교통사고는 급증하고 있



※ 전동킥보드 교통사고 현황 (출처 : 삼성교통안전문화연구소)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년
사고건수	49	181	258	890
증가율	-	369%	70%	345%

### 연합회, 퍼스널 모빌리티에 변호판 부여·등록제 건의 무면허 운전자 도로 진입 금지 신설·범칙금 강화도 요구

는데 지난 해 890이 발생해 전년 대비 345%가 늘었다.

특히 전동킥보드는 바퀴가 작고 L자형의 프레임 구조상 방지턱에 걸려 넘어지기 쉬우며 속도가 붙은 상태에서 핸들을 조금만 틀어도 반응이 커서 도로에서 더욱 위험하다.

골목길 또는 차량 사이에서 갑자기 튀어나오는 등 사각지대 교통사고 발생 가능성도 증가한다.

현행 법 상 이용자 스스로 안전모를 착용하고 밤에 도로를 통행할 때 전조등과 미등을 켜거나 야광띠 등 발광장치를 착용해야 하는데 이를 준수하는 이용자는 찾아 보기 어렵다.

이와 관련해 개인택시연합회는 택시는 물론이고 버스, 화물 등의 영업용 차량과 퍼스널 모빌리티의 사고 우려가 커지고 있다며 사고 사전 예방을 위한 제도적 보안을 정부에 요청했다.

건의문에 따르면 무면허 운전자의 도로 진입 금지 조항을 신설하고 퍼스널 모빌리티의 안전장구 착용 의무화 관리 감독 강화, 안전장구 미착용 시 범칙금 대폭 향상 등이 필요하다고 주문했다.

또한 도로교통법을 개정해 퍼스널 모빌리티에도 변호판을 부여해 등록제를 실시하고 안전 규칙 위반해 대한 신고포상금을 도입하는 한편 경찰청, 지자체 등이 정기적인 관리 감독을 시행해줄 것을 요청했다.

# 전기택시 전용충전기 렌탈 출시!

## 렌탈신청 1668-2523

### 전기택시 사업자님!! 전용 충전기 가져가세요!!

유류비 절감을 위해 구입한 전기택시! 하지만  
내 전용충전기가 없으면 비~싼 충전요금이라는 거 아시죠?

“〈환경부〉 - 2020년 7월1일부터 전기차특례요금 환원.  
1kwh당 255.7원, 2022년 7월 1kwh당 340원 된다.”

월 5,000km를 운행하시는 사업자님!

월 충전요금이

공용 충전기는  $340\text{원} \times 5,000\text{km} = 283,000\text{원!}$

전용 충전기는  $60.6\text{원} \times 5,000\text{km} = 50,500\text{원!}$

국내 유일 한국홈충전기렌탈(주)에서 개인택시 사업자님에게  
안성맞춤 충전기를 드립니다.

매일 가득 충전하는 사업자용 충전기는 가끔 충전하는  
자가용 전기차용 충전기와는 전혀 다릅니다.

어떠한 환경에서도 고장 나지 않고 성능이 저하되지 않는  
견고함과 신뢰성이 필요합니다.

한국 홈충전기렌탈(주)에서 사업자용 모델로 제공하는  
시그넷이브이의 smack7 충전기는 글로벌 명품충전기로  
**미국,유럽의 폭스바겐,벤츠 등에서 검증받은 최고의 제품입니다.**

매일 저녁 퇴근후 충전기에 꽂아놓으면  
아침이면 **항상 완전 충전 성공을 보장**합니다.

전국개인택시연합회에서 추천하는 사업자전용 충전기  
한국홈충전기렌탈(주)의 시그넷이브이 smack7입니다.

### 전화 한통으로 계약! 설치! 개통!

## 1668-2523 바로 전화주세요~~~~

- 월 렌탈료 59,500원! (48개월)/4년무상AS  
(단독주택설치시 한전 불입금은 별도입니다)
- 국내 유일 렌탈 충전기
- 최고의 부품과 고가의 자재만을 사용한 명품충전기
- 직관적인 사용법과 완전 방수,반영구적 사용이 가능한 터프한 모델
- 일시불 설치시 전국개인택시연합회 특가 제공

대표전화 1668-2523

한국홈충전기렌탈(주) evrental.kr

경기도 고양시 일산동구 무궁화로 20-38 로데오탑 318



## 우리조합 NEWS

## 김호덕 부산개인택시조합 이사장 '넥센타이어 어워즈' 공로상 수상

김호덕 부산개인택시조합 이사장이 지난 5월 12일 '2020년 넥센타이어 어워즈' 공로상을 수상했다.

넥센타이어 어워즈 공로상 증정은 코로나19 사태로 인해 많은 인원이 참여하는 대규모 행사를 취소하고 대신 황충상 넥센타이어 상무가 직접 조합을 방문해 전달하는 방식으로 이뤄졌다.

넥센타이어 어워즈는 지난 한 해 동안 국내에서 타이어 판매 확대에 노력한 전국 대리점주를 대상으로 그간의 노고와 감사를 표현하는 행사로 매년 개최된다.

조합과 넥센타이어는 지난해 2월 업

무협약(MOU)을 체결했다.

이후 개인택시사업자들이 넥센타이어를 저렴한 가격에 안정적으로 구매할 수 있었고 넥센타이어는 타이어 판매가 신장되는 양측이 상생하는 모습을 보여왔다.

이 자리에서 넥센타이어 황충상 상무는 "지난해 어려운 시장 상황에도 불구하고 회사가 성장을 지속할 수 있었던 것은 고객과의 접점에서 노력해준 대리점이 있었기에 가능했다"고 말했다.

김호덕 이사장은 "넥센타이어와의 MOU 체결 이후 조합 정비사업부의 타

부산 조합원은 안정적으로 저렴하게 타이어 구매, 넥센은 판매 신장



어 매출이 크게 늘어나고 대구·경남·경기 등 다른 시·도 개인택시조합과 넥센타이어와의 MOU 체결에도 많은 도움을 준 것으로 판단된다"고 밝혔다.

## 강원조합, 코로나 19로 중단됐던 교통사고 줄이기 캠페인 재개

김주원 이사장 등 참석, 5월 들어 춘천 주요 교차로에서 진행



강원도 개인택시 조합이 연중 행사로 교통사고 줄이기 캠페인을 주도해 주목을 받고 있다.

조합은 김주원 이사장을 중심으로 공제

조합, 사업조합 임직원과 해당 시·군 지부장 등이 참석한 가운데 도내 18개 시·군 순회 캠페인을 진행 중이다.

캠페인은 통행량이 많은 교차로 및 역

전, 터미널 등에서 집중 실시되는데 지난 2018년과 2019년에는 각각 28회와 22회가 진행됐다.

올해는 코로나 19 발병과 확산에 따른 정부의 사회적 거리두기 권고로 캠페인을 전개하지 못했는데 다행히 5월 5일 사회적 거리두기가 종료되고 6일부터 생활 속 거리두기로 전환되면서 캠페인이 재개된 상태이다. 강원 조합에서는 지난 5월 7일과 8일 양

일간 춘천지역에서 차량의 통행량이 많은 출근시간대에 맞춰 주요 교차로에서 교통사고 예방 현수막과 어깨띠를 착용하고 거리 캠페인을 시행했다.

이번 거리 캠페인은 조합원들의 교통사고 예방에 대한 경각심을 고취시키고 안전운전을 도모하기 위한 것으로 앞으로도 도내 전 지역을 순회하며 캠페인을 지속적으로 전개할 계획이라고 밝혔다.

## 충북조합 산하 청주·충주·제천시부 방역 활동 나서

조합원 차량 더불어 승강장·터미널 등 소독 솔루션수범

충북조합 산하 지부에서 코로나 19 확산 방지를 위한 방역에 솔루션수범하면서 주목을 받고 있다.

충북조합 산하 청주시 개인택시지부(지부장:박종택)는 개인택시를 이용하는 청주시민들에게 코로나19 바이러스로부터 안전한 신뢰감을 주기 위해 터미널 및 주요 주차장 등에서 자체 방역을 실시했다.

또한 터미널 및 충전소별로 개인택시조합원과 이용시민의 코로나 바이러스를 차단하기 위한 자가소독 및 방역 캠페인을 지속적으로 추진 중이다.

충주시 개인택시지부(지부장:강경철) 역시 지부 소속 조합원 차량 695대를 대상으로 방역활동에 집중하고 있다.

또한 터미널 및 택시승강장 등 주요 거점에서 지속적으로 방역을 실시하며 코로나 19로부터 안전하고 쾌적한 개인택시를



충주시민에게 적극 홍보하고 있다.

제천시 개인택시지부(지부장: 이은상)도 개인택시 관내 시외버스 터미널 및 제천시내에서 방역작업을 실시하며 제천시내 코로나 19 감염 유입을 사전에 차단하고 시민들이 안심하고 개인택시를 이용할 수 있는 여건을 조성하고 있다고 밝혔다.



## 전남개인택시에 코로나 19 방역 물품 지원 - 전남도

조합 건의 적극 반영해 마스크 등 지급, 방역활동도 벌여 전남도, 생계안정 위한 1인당 50만원 상품권도 지급

전라남도에서 전남개인택시조합 건의를 적극 반영해 최근까지 이어지고 있는 코로나 19의 확산 예방을 위해 택시종사자들에게 방역 물품을 지원했다.

택시종사자들은 품귀현상으로 수급이 원활하지 못한 마스크를 비롯해 손세정제, 차량용 소독제 등을 지원받아 전남도

의 코로나 확산 방지를 위해 각 지역별로 일제히 방역 활동을 실시했다.

또한 이와는 별개로 전남도에서는 코로나19로 승객이 줄어들어 수입이 감소해 어려움을 겪고 있는 7000여명의 택시 운수종사자들의 생계 안정을 위해 1인당 50만원의 지역사랑 상품권을 지급했다고 밝혔다.

**당신이 있어 따뜻합니다!**

## 부산개인택시조합, 코로나19 위기 극복 400만원 성금 전달

국가 위기 극복 위해 조합 임직원들이  
성금 모금에 십시일반 동참

부산개인택시조합은 지난 5월 26일 부산사회복지공동모금회에 성금 400만원을 전달했다. 전달식에는 김호덕 이사장을 비롯한 임원진과 부산사회복지공동모금회 박은덕 사무처장 등 관계자들이 함께 했다. 성금은 조합 임직원들이 코로나19로 초래된 국가적 위기 극복에 동참하기 위해 십시일반 조성한 금액이다. 김호덕 이사장은 “개인택시는 영업 특성상 감염병에 취약할 수밖에 없으나 부산시와 조합원들의 선제적인 방역 조치로 지금까지 조합원 중에 확진자가 한 명도 발생하지 않았다”며 “이번에 전달한 성금은 비록 많지는 않지만 코로나19 사태를 극복하는데 조금이나 보탬이 되기를 바란다”고 밝혔다.



부산조합 김호덕 이사장(사진 왼쪽에서 3번째)이 조합 임직원들과 코로나19 극복 성금을 전달하고 있다.

## 공제경쟁력을 말하다

# 공제조합 경영정상화 모색 위한 전략 회의 열어

### 2회 지부장 회의 겸해 업무 전반 개선 방안도 모색

공제조합은 지난 4월 28일 공제조합의 경영정상화를 위해 제2회 지부장회의 및 경영개선 전략회의를 개최했다.

이번 회의는 박권수 연합회장, 육정균 이사장과 본부 각 실장 및 전국 16개 시도지부 지부장 전원이 참석해 현안사항 및 전산 개발, 분담금 관리제도, 보상프로세스 개선, 고액사고충당금 제도 개선 방안 등 공제조합의 전반적인 업무에 대해 의견을 나눴다.

또한 현재 국토부에 제출된 공제조합 경영수지 개선 자구안에 대해 추진 내용

등을 집중 논의하고 효율성 있는 방법으로 경영수지를 개선하기 위한 각고의 노력을 기울였다.

공제조합은 이번 회의 시 개선된 각 지부의 건의사항과 회의 결과를 토대로 공제조합 경영수지 개선에 주력할 것이며 내부적으로는 투명하고 공정한 업무시스템을 마련해 현재의 코로나19 등 전 세계적으로 어려운 이 시기를 슬기롭게 극복해 나갈 것을 다짐했다.

또한 향후에도 공제조합의 경영정상화를 위해 정기적으로 지부장회의 및 경영



연합회 박권수 회장(사진 오른쪽)이 전략회의를 주재하고 있다.

개선 전략회의를 개최해 경영수지 개선과 공제조합 업무시스템 개선은 물론 현

안사항에 대해 신속하고 효율적으로 대처방안을 마련하기로 의견을 모았다.

## 6월부터 자동차보험 사고부담금(면책금) 대폭 인상 적용

음주·뺑소니(사고발생시 조치의무 위반) 부담금 40배 상승  
사고부담금 인상 따라 종합보험 가입해도 손해발생금 부담도 커져

◎ 음주·뺑소니 및 무면허운전사고시 사고부담금 개정내용

구 분 (1사고당)		현 주 공제약관	표준약관 반영내용
음주 및 뺑소니	대인	대인 I	300만원
		대인 II	300만원
	대물	의무가입 한도 내	100만원
		의무가입 한도초과	100만원
무면허	대인	대인 I	300만원
		대인 II	면책
	대물	의무가입 한도 내	100만원
		의무가입 한도초과	면책

최근 자동차보험 표준약관이 일부 개정되면서 6월 1일(책임개시분)부터는 음주·뺑소니(사고발생시 조치의무 위반) 및 무

면허운전사고가 발생할 경우 운전자 본인이 부담해야 하는 사고부담금이 대폭 인상, 적용되고 있다.

이와 같은 내용은 국토교통부의 ‘공제조합 약관 개정 이전 우선시행 요청’으로 공제조합에서도 6월 1일부터 이미 시행 중이다.

개정된 내용에 따르면 음주·뺑소니(사고발생시 조치의무 위반) 및 무면허운전 사고로 보험처리를 하는 경우 운전자 본인에게 최대 1억5천4백만원(표 참조. 대인 I 3백만원, 대인 II 1억원 / 대물 의무가입 한도 내 1백만원, 대물 의무가입 한도 초과 5천만원)까지 사고부담금을 부과하게 된다.

이는 기존 사고부담금 총 부담액 4백만원(대인 3백만원, 대물 1백만원)에 비해 무

려 약 40배(정확히 38.5배)에 해당하는 금액이다.

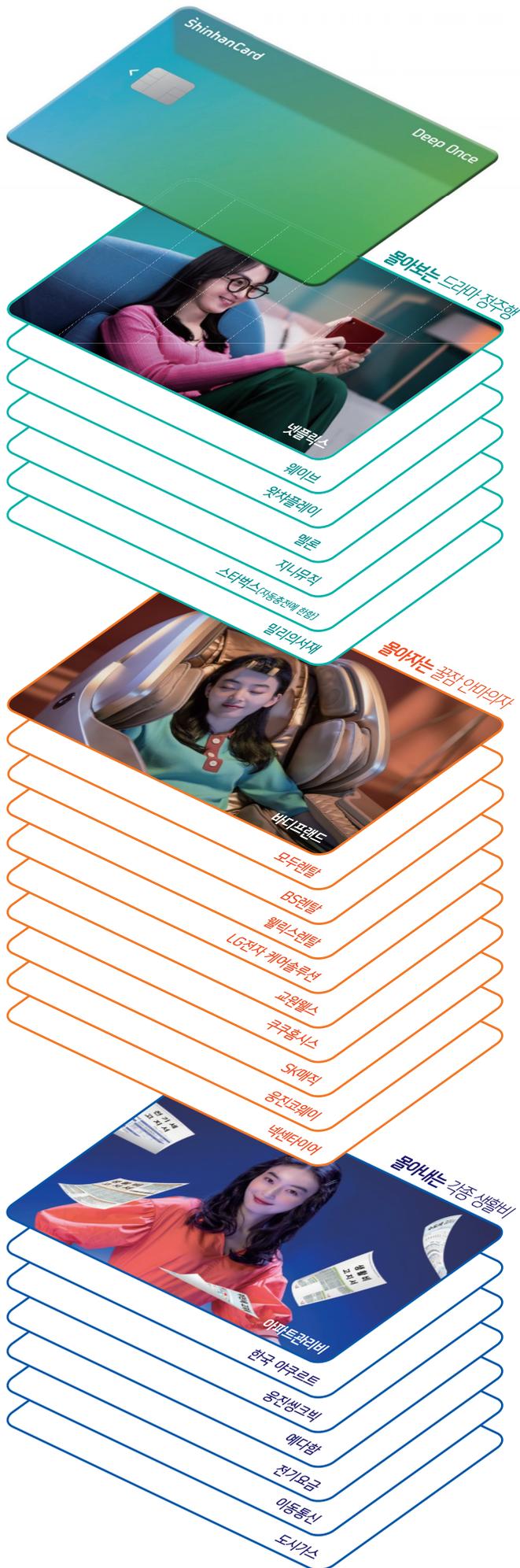
이번 자동차보험 표준약관의 개정 취지는 운전자로 하여금 경각심을 고취시켜 음주운전 등을 미연에 예방해 나갈 뿐만 아니라 음주운전 등의 사고로 지급되는 보험금이 결과적으로 다른 보험소비자에게 보험료 인상으로 전가되는 문제를 해결하기 위한 취지로 풀이된다.

따라서 앞으로 이와 같은 사고로 교통사고를 낼 경우에는 사고부담금이 크게 인상됨에 따라 종합보험에 가입했다라도 조합원 본인이 손해발생금을 거의 100% 부담하게 될 가능성이 크다.

이와 관련해 공제조합은 더더욱 음주·뺑소니(사고발생시 조치의무 위반) 및 무면허운전을 해서는 안된다는 것을 조합원들에게 홍보하겠다고 밝혔다.

〈글·공제조합〉

**One Shinhan**  
고객을 위한 하나의 신한



**몰아주고**  
디지털 구독  
렌탈  
생활월납

**몰아받자**  
최대 월 7만1천 포인트

디지털 구독, 렌탈, 생활월납  
'한 번만' 자동이체로 등록하면  
최대 월 7만1천 포인트 적립

**신한카드 Deep Once**

※ 신용카드 남용은 가계경제에 위협이 됩니다. ※ 여신금융상품 이용 시 귀하의 신용등급이 하락할 수 있습니다. ※ 연체이자율: 회원별, 이용상품별 약정금리 + 최대 3%, 법정 최고금리 연 24% 이내 [단, 연체 발생 시점에 약정금리가 없는 경우 아래와 같이 적용함] - 일시불 거래 연체 시: 거래 발생 시점의 최소기간(2개월) 유이자 할부 금리 - 무이자 할부 거래 연체 시: 거래 발생 시점의 동일한 할부 계약기간의 유이자 할부 금리 - 그 외의 경우: 약정금리는 상법상 상사법정이율과 상호금융 가계자금대출금리 중 높은 금리 적용  
※ 연회비 국내전용 2만원 MASTER 2만3천원 ※ 계약체결 전 전월실적 및 적립 한도 등 관련 내용은 상품설명서 및 약관을 읽어보시기 바랍니다. ※ 카드이용시 제공되는 포인트 및 할인혜택 등의 부가서비스는 카드 신규출시 (2020.1.30) 이후 3년 이상 축소·폐지없이 유지됩니다. ※ 세부내용은 신한카드 홈페이지 참조 및 고객센터 (1544-7000) 문의 ※ 여신금융협회 심의필 제2020-C2b-04564호(2020.05.29)

Lead by 신한카드

# 임의보험 음주·뺑소니 운전 사고시 사고부담금 신설 등 자동차보험 표준약관 개정

- ① 대인·대물 임의보험 음주·뺑소니 운전 사고부담금 도입
  - 음주·뺑소니 운전시 임의보험에 대해 사고부담금을 도입하여 운전자의 책임을 강화하고, 보험금 누수를 방지
- ② 자동차 보험가액 정의 명확화
  - 보험가액 정의를 보험계약시 및 사고발생시에 따라 구분하여 소비자 혼란을 해소하고 민원·분쟁을 예방

## I. 개선 내용

- ① 임의보험 음주운전·뺑소니사고 사고부담금 강화
  - 음주운전\*·뺑소니 사고로 인해 지급되는 보험금으로 선량한 보험소비자에게 보험료 부담이 전가되는 문제 발생
    - \* 2018년중 음주운전 사고(23,596건)로 약 2,300억원의 자동차 보험금 지급
  - 음주·뺑소니 운전 중 발생한 사고에 대해 운전자가 부담해야 하는 자동차보험 임의보험\* 사고부담금(대인Ⅱ 1억원, 대물 5000만원) 도입
    - \* 의무보험 : 대인Ⅰ(사망기준 손해액 1.5억원 이하) 및 대물(손해액 2천만원 이하)
    - 임의보험 : 대인Ⅱ(사망기준 손해액 1.5억원 초과) 및 대물(손해액 2천만원 초과)
    - ※ 임의보험 사고부담금 도입으로 음주운전 지급보험금이 연간 약 700억원 감소하여, 보험료 인하효과(0.5% 추정)도 발생할 것으로 예상
  - 아울러, 국토교통부는 현행 자동차보험 의무보험에 대해 사고부담금을 강화\*하는 자동차손해배상보장법시행규칙 개정\*\*을 추진 중
    - \* 대인Ⅰ : 3백만원 → 1천만원, 대물 : 1백만원 → 5백만원
    - \*\* 자동차손해배상보장법시행규칙 개정안 입법예고(2020.4.9.~5.18.) 완료, 6월 우선 시행

- ② 보험가액 정의 명확화
  - 보험가액\*은 적용시점(보험가입 당시, 사고발생 당시)에 따라 변동되는 것임을 자동차보험 표준약관상에 구체적으로 명시
    - \* 보험가액은 보험 가입시에 가장 크고, 이후 분기별로 하락하여 통상 사고발생시는 보험 가입시보다 보험가액이 작아짐
  - 보험 가입시와 사고 발생시에 각각의 보험가액을 기준으로 보험료 책정 및 보상처리 되는 것임을 명확화

## II. 기대 효과

- ① 선량한 보험소비자 보호 강화
  - 음주운전 사고 보상에 따라 유발되는 보험료 인상요인을 제거하여 선량한 보험소비자에게 보험료 부담이 전가되는 문제 해소
- ② 불필요한 소비자 민원 방지
  - 전손사고 발생시 보험 가입시의 보험가액으로 보상에 줄 것을 요구하는 등 불필요한 소비자 민원 발생 방지

## III. 향후 추진계획

- ① 개정 자동차보험 표준약관 시행(2020.6.1. 시행)
  - 개정 내용은 시행일 기준으로 자동차보험을 판매하는 모든 보험회사의 자동차보험약관에 일괄 반영되며
  - 시행일부터 자동차보험에 가입·갱신하는 계약자에게 개정내용이 적용 (☞ 시행일 이전에 가입·갱신한 계약자에게는 개정 이전 약관 적용)

## IV. 자동차보험 표준약관 등 개선 관련 FAQ

- Q. 음주사고시 음주운전자가 부담하는 금액은 구체적으로 얼마나 늘어나는 건가요?
  - A. 음주운전 사고시 사고부담금은 다음과 같이 강화됩니다. 다만, 교통사고 손해액이 현행 의무보험 한도(대인Ⅰ, 대물 2000만원) 이내일 경우 사고부담금은 현행과 같습니다.

### <참조> 음주사고 보상처리 예시

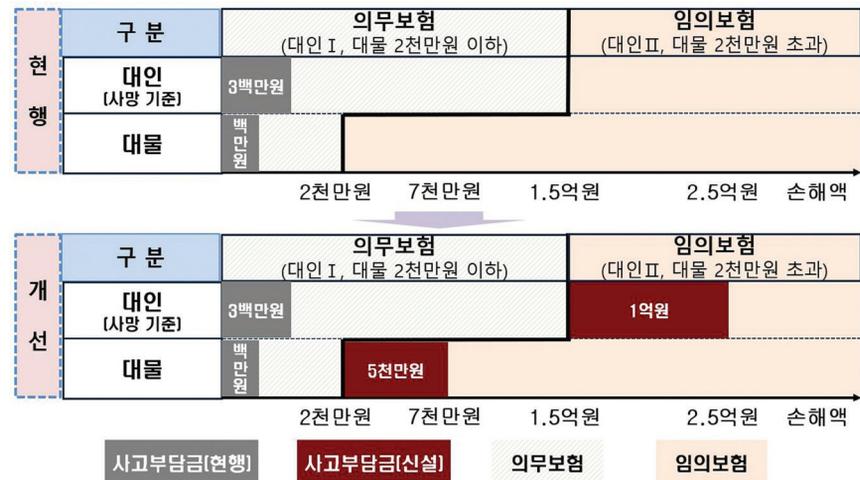
- ▶ (人보상) 1명 사망, 총 손해액 4억원 발생
  - (개정 前) 음주운전자 부담 300만원 / 보험사 보상 3억 9,700만원
  - (개정 後) 음주운전자 부담 1억 300만원 / 보험사 보상 2억 9,700만원
  - ※ 대인Ⅱ에서 사고부담금 1억원 부담
- ▶ (物보상) 차량피해 총 8천만원 발생
  - (개정 前) 음주운전자 부담 100만원 / 보험사 보상 7,900만원
  - (개정 後) 음주운전자 부담 5,100만원 / 보험사 보상 2,900만원
  - ※ 대물(임의)에서 사고부담금 5000만원 부담

- Q. 음주운전 사고 가해자가 사고부담금을 납부하지 않으면 피해자는 보험금을 받을 수 없나요?
  - A. 자동차보험 표준약관은 음주운전 등의 사고부담금은 교통사고 발생시 지체없이 보험회사에 납부하도록 규정하고 있습니다.
  - 그러나, 피보험자가 경제적인 이유 등으로 사고부담금을 미납하였을 경우에도 신속한 피해자 구제를 위해 보험회사는 피해자에게 보험금을 先보상한 후 추후 해당금액을 피보험자에게 사고부담금을 청구합니다.

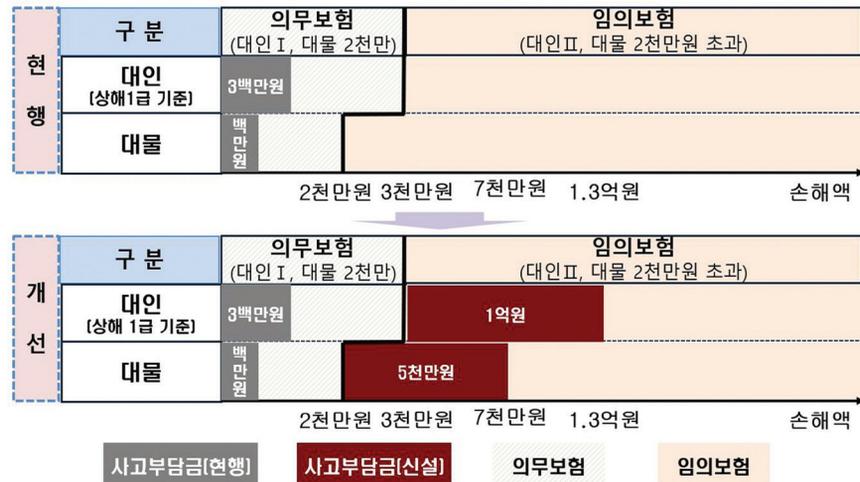
- Q. 보험가입시에는 차량 보험가액 4천만원으로 자차담보에 가입했는데, 사고발생시에는 이보다 작은 보험가액 3천5백만원만 보상받으면 자차담보 보험료를 과다 납부한 것이 아닌가요?
  - A. 보험가입시 납부하는 자차담보 보험료는 보험가액 4천만원으로 책정된 보험료가 아닌 1년간 평균 차량 보험가액\*으로 책정된 보험료입니다.
    - \* (예시) 가입시 보험가액 4천만원, 만기시 보험가액 3천만원일 경우 평균 차량 보험가액 3천5백만원 기준으로 책정된 보험료
  - 따라서, 보험계약자가 보험가입 이후 6개월 뒤에 사고가 발생하여 가입시 보험가액보다 작은 보험금을 보상받더라도 자차담보 보험료를 과다 납부한 것이 아닙니다.

### <참고> 음주·뺑소니사고 임의보험 사고부담금 개선안

#### ① (예시) 피해자 사망 [의무보험 : 대인Ⅰ 1.5억원, 대물 : 2천만원]



#### ② (예시) 피해자 상해1급 [의무보험 : 대인Ⅰ 3천만원, 대물 : 2천만원]



※ 대인Ⅰ 보상한도는 부상의 정도(사망, 상해, 후유장애)에 따라 상이  
예시) 사망(1.5억원), 상해 1급(3천만원), 상해 14급(50만원) 등



Renault Samsung Motors

SM3 Z.E.

# 800만 원대에 만나는 전기차 택시

\*서울시 기준 보조금 적용, RE 트림 기준

전기차 택시, 고민하고 있다면

부담 없이 갈아타세요!

국내 유일 800만 원대에 구매 가능한

르노삼성자동차 SM3 Z.E. 택시가 있습니다



자세한 사항은 가까운 르노삼성자동차 전시장에서 확인하세요

**더 편안하게**

소음 걱정 없는 정숙한 실내공간

**더 오래오래**

8년 or 16만km 도래 시 배터리 70% 보증

**더 경제적으로**

충전 비용 부담 없는 전기차 택시

SM3 Z.E. 에너지 소비효율 4.5km/kWh(도심 4.8km/kWh, 고속도로 4.2km/kWh), 1회 충전 주행거리 213km, 배터리 정격전압(전류용량) 345.6V(104Ah), 공차중량 1580kg ※위 에너지 소비효율 및 주행거리는 표준모드에 의한 연비로서 도로상태, 운전방법, 차량적재, 정비상태 및 외기온도 등에 따라 실제 효율/주행거리와 차이가 있습니다. ※자세한 내용은 엔젤센터(080-300-3000/02-300-3000)나 가까운 지점 및 홈페이지(http://www.renaultsamsungM.com)로 문의 바랍니다.

COPYRIGHT © 2020 RENAULT SAMSUNG MOTORS

www.renaultsamsungM.com

르노삼성자동차

SAMSUNG