

## ● 박권수 연합회장 인사말 ●

# 개인택시업계 새희망자금 지급

### 2019년 간이과세자 매출 감소 확인 없이 우선 지급

존경하고 사랑하는 16만 5천 사업자 여러분 안녕하십니까?

무더운 날씨에 긴 장마까지 계속되고 집중호우와 연이은 태풍으로 전국적인 피해가 발생하였습니다. 우리 사업자 여러분의 댁내에는 별 피해가 없었는지 걱정이 큼니다. 민족 최대의 명절 추석이 다가왔지만 도무지 분위기가 나지 않고 영업에도 막대한 지장을 초래하고 있습니다.

앞친데 덮친 격으로 확진자 수가 두자릿수 이하로 유지되어 곧 종식 될 것 같던 코로나19 감염증이 전국 누진 확진자 수가 지속적으로 증가하는 등 심각한 상황으로 부상, 폭발적으로 재확산되어 심각한 상황으로 이어지고 있습니다.

존경하는 사업자 여러분!

연합회는 혼란한 사회적 위기와 국가적 재난상황에도 불구하고 사업자 여러분의 권익보호에 최선을 다하고 있습니다.

당 연합회를 비롯하여 각 시·도조합의 노력의 결실로 금번 '20.8.25. 국무회의를 통해, 우리업계의 오랜 숙원이었던 부가가치세 세제개편이 의결되었습니다. 해

당 개정안은 간이과세 적용 기준금액을 연 매출액 4,800만원 미만에서 8,000만원 미만으로 상향하고, 부가가치세 납부 의무가 면제되는 기준금액을 연 매출액 3,000만원 미만에서 4,800만원 미만으로 상향하는 것으로, 이는 국회를 거쳐 내년 부터 적용될 예정이며, 우리 개인택시사업자의 세부담이 대폭 경감될 것으로 전망됩니다.

이와 더불어, 간이과세자에게 공급하는 개인택시운송사업용 자동차에 대한 부가가치세 면제 적용기한 또한 2020년 세법 개정안으로 의결되어 2022년 12월 31일까지 2년 연장될 예정입니다.

또한, 코로나19 대책의 일환으로 당초 금년 7월~12월 차령기간 만료(최초) 차량에 한해 차령을 1년 연장하는 정부안에 전 개인택시 차량에 대해 연장차령을 적용하여 줄 것을 건의한 결과, 8~9년 경과한 차량 또한 동일하게 1년을 연장토록 하는 「여객자동차운수사업법 시행령」 이 공포('20.9.1.)되어, 개인택시 대폐차에 따른 비용부담이 대폭 완화되었습니다.

현재 국회에는 '간이과세자의 적용기

준금액을 최대 1억2천만원으로 상향하는' "부가가치세법 일부개정법률안" 21건, '부가가치세 감면대상 기준금액을 연 매출 3억원으로 상향하고 차량부가세 면제를 위한' "조세특례제한법 일부개정법률안" 9건, '여객자동차운송사업용 자동차 내에서 술을 마시거나 약물을 복용하고 다른 사람에게 위해를 주는 행위를 금지하고 이를 위반한 경우 1년 이하 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하는' "여객자동차운수사업법 일부개정법률안" 6건, '필요하다고 인정하는 차량의 종류에 대해서는 전용차로를 통행할 수 있도록 특례를 마련하는' "도로교통법 일부개정법률안" 12건, '1만원 이하의 소액카드결제시 영세한 중소기업 신용카드가맹점의 가맹점수수료를 면제하는' "여신전문금융업법 일부개정법률안" 1건, '자동차제작자 등으로 하여금 무상수리의 경우에도 리콜과 마찬가지로 차량 소유자에게 휴대전화로도 통지하도록 하여 무상수리정보의 수취율을 높이고 자동차 소유자의 무상수리 이행 실적 개선을 위한' "자동차관리법 일



부개정법률안" 1건, 'LPG셀프충전을 가능하게 하는' "액화석유가스의 안전관리 및 사업법 일부개정법률안" 1건, '설날·추석과 더불어 임시공휴일을 추가하여 대통령령으로 정하는 날 전·후 24시간 내의 범위에서 통행료를 감면할 수 있게 하고, 고속국도의 통행료를 정하는 경우 주말 및 공휴일에 대하여 통행료를 할증할 수 없도록 법률에 명시하는' "유료도로(통행료)관련 일부개정법률안" 3건이 상정되어 있습니다.

▲ 2면에 계속...



## 어린이 보호구역에서 지켜야 할 4가지



교통사고의 위험으로부터 우리 아이를 보호하고자 어린이 보호구역 내 교통단속장비 등 시설물 설치(도로교통법)와 어린이 보호구역 내 어린이의 교통사고 사상 시 가중처벌(특정범죄가중법)에 관한 법이 2020년 3월 25일부터 시행되었습니다.

도로교통공단 도로교통안전 종합 전문공공기관 | 교통사고로부터 국민의 생명을 보호하기 위해 안전기술지원, 사고조사, 교통안전교육·홍보, 교통방송(TBN), 운전면허 관리, 교통과학연구개발을 주요 사업으로 추진하는 공공기관입니다.

또한 '안전성 확보조치를 하지 않아 과징금 부과 대상이 되는 개인정보처리자의 범위를 개인정보를 유출당한 모든 개인정보처리자로 확대하는' "개인정보보호법 일부개정법률안" 1건, 가맹사업 진흥에 관한 사무를 현재 산업통상자원부에서 중소벤처기업부로 이관하는 "가맹사업 진흥에 관한 법률 일부개정법률안" 1건, '광역자치단체의 장에게 관할 행정구역 내에서의 법 위반사실에 대한 조사권, 고발요청권 등의 권한을 부여하는 "가맹사업거래의 공정화에 관한 법률 일부개정법률안" 1건, '전기자동차의 배터리 의무 반납을 폐지하는' "대기환경보전법 일부개정법률안" 1건, '비상자동차정비장치를 자동차 제작사가 의무적으로 장착 하도록 한' "교통안전법 일부개정법률안" 1건 등 많은 법률안이 제출되어 있습니다.

연합회는 끊임없이 업권보호를 위하여

노력하고 있습니다. 사업자 여러분에게 실질적인 혜택이 가도록 상기 법률안이 국회에서 반드시 통과되도록 하겠습니다. 특히, 편파적인 콜 몰아주기, 과도한 콜 수수료 및 가입비, 택시총량제 준수 등 가맹택시 사업에 따른 불공정 거래와 관련한 논의는 한치의 불이익이 없도록 중점 추진토록 하겠습니다.

연합회는 자격유지검사를 포함한 운전 적성 정밀검사의 불편을 해소하기 위해서 김윤덕 의원(더불어민주당 전북 전주시)을 통해 수검일을 개인에게 사전 통지하는 제도를 입법발의하여 줄 것을 교통 7개 단체를 대표하여 건의 하였으며, 향후 연합회는 해당 법률안이 반드시 입법발의 및 통과될 수 있도록 하겠습니다. 또한, 자격유지검사 수검 편의를 위해 이동버스가 전국 조함을 방문하여 산간·도서벽지 위주로 순차적으로 진행되고 있습니다.

중소벤처기업부(장관 박영선, 이하 중기부)는 코로나19 확산에 따라 매출이 감소한 영세 소상공인과 사회적 거리두기 강화로 경영상 어려움을 겪은 소상공인에게 '새희망자금' 100만원~200만원을 9월 24일(목)부터 신청을 받아 9월 25일(금)부터 순차적으로 지급하고 있습니다.

소상공인 새희망자금은 1) 소상공인에게 사상 처음으로 지급되는 첫 현금 직접 지원이자, 2) 소상공인을 위한 첫 맞춤형 지원으로서, 3) 소상공인들의 증빙서류 제출 없이 온라인으로 지원 받을 수 있는 첫 비대면 지원 서비스라는데 의미가 있습니다.

일반업종은 '19년 연 매출이 4억원 이하이고, '20년 상반기 월평균 매출액이 '19년 월평균 대비 감소한 소상공인이 대상이며, 100만원을 지급합니다. '19년 부가세 간이과세자는 매출감소 여부 확인 없이 우선 지급하나, 매출이 감소한 소상공인이 지원

되는 것이 원칙입니다. '20.1.1.~5.31.기간 동안 창업해 '19년도 매출액이 없는 경우, '20.6.~8월 3개월간 매출액의 연간 환산매출액이 4억원 이하이고, '20.8월 매출액이 '20.6.~7월 월평균 매출액보다 감소하면 지급 대상입니다.

당 연합회에는 사업자 여러분의 불편과 불이익이 없도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

존경하는 사업자 여러분!

국가적 재난과 수입감소의 위기 속에서도 용기와 희망을 잃지 않고 한결같이 방역에 솔선수범 하시는 사업자 여러분을 한없이 존경하고 노고를 치하드립니다. 사업자 여러분의 그 동안의 빛나는 노고로 코로나19 감염증이 머지않아 종식 되리라 믿어 의심치 않습니다.

환절기에 더욱 건강하시고 댁내 두루 평안 하시기를 간절히 기원합니다. 대단히 감사합니다.

## '택시업계 주축으로 전국 콜 만들자' 박권수 회장

제7회 이사회에서 플랫폼택시 성공 방안 제안

김호덕 부산 이사장 '몽치면 할 수 있다' 조합원 단결 주문

김영식 부회장 '전국 콜 운영하면 2년내 카카오 처럼'



▲ 박권수 회장이 이사회를 주재하고 있다.

전국개인택시운송사업조합연합회는 지난 7월 16일 대전 소재 유성호텔에서 제7회 이사회 및 임시총회와 워크숍을 열고 개인택시업계의 현안을 논의해 해결책을 모색하는 자리를 가졌다.

이사 17인 중 공석인 서울조합을 제외한 16인이 참석해 열린 이날 회의에서는 2020년 연합회 추진사항에

대한 현안 보고와 함께 플랫폼택시 운영방안이 집중 논의됐다.

이 자리에서 박권수 연합회장은 "플랫폼택시 사업을 성공적으로 이끌기 위해 법인택시와 공조해 택시업계가 주축이 된 전국 콜을 만드는 것이 현 상황을 타계하는 하나의 방법"이라고 말했다.

김호덕 부산조합 이사장은 "여러 이사장들과 같이 의논해 우리가 몽치면 할 수 있다"고 강조하고 전 조합원들의 단결을 주문했다.

김영식 부회장도 "전국 콜을 운영할 경우 2년 안에 카카오나 마카롱처럼 자리를 잡을 수 있을 것"이라고 자신감을 표시했다.

## 불법 카풀 저지 위해 희생한 故 임정남 열사 참배

박권수 회장 등 임원진, 대전 묘소 찾아 추모

'열사님 송고한 뜻 기려 택시업계 위기 극복에 분골쇄신' 다짐

제7회 이사회 겸 임시총회를 위해 대전에 모인 개인택시연합회 이사진들이 카카오 카풀에 반대하며 몸을 던진 고(故) 임정남 열사의 묘소를 방문해 추모했다.

박권수 회장을 비롯한 연합회 임원들은 이사회를 마친 지난 7월 17일 대전 추모공원을 방문해 고 임정남 열사 묘소를 참배했다.

이와 관련해 개인택시연합회 임원 일동은 임정남 열사의 송고한 희생을 기리며 고인의 뜻을 되새기는 시간을 가졌다.

2004년 경기도 수원 대신운수 법인택



▲ 연합회 임원 일동이 분향·헌화하고 고 임정남 열사의 송고한 희생을 마음에 다지고 있다.

시 기사로 시작해 2011년 5월부터 개인택시기사로 일했던 고 임정남 열사는 지난해 1월 9일 서울 광화문광장 인근 도

로변에서 '불법 카카오 카풀에 반대한다.'는 취지의 유서를 남기고 분신 사망했다.

이날 참배 현장에서 박권수 회장은 '임정남 열사님은 평소 주변 동료가 어려움에 처하면 앞장 서서 도움을 주고 불의를 보면 참지 못하는 분이셨다'는 개인택시 김진섭 수원 조합장의 말을 빌리며 "택시업계를 보호해야 할 당사자인 정부와 국회가 원칙을 무시한 채 여론을 호도하고 비난의 화살을 택시업계로 돌리는 사이, 업계의 생존권과 권익을 보호하기 위해 분신하신 임정남 열사의 송고한 희생을 기리고 열사의 신념을 받들어 업계의 여러 난관을 모두가 하나가 되어 헤쳐 나가야 한다"고 강조했다.

참석한 연합회 임원 일동 또한 열사님의 송고한 뜻을 기리며 앞으로 다가올 택시업계의 위기를 헤쳐 나가기 위해 분골쇄신하는 마음으로 업권 보호에 임할 것을 다짐했다.

초대석

# 국회 국토교통위원장 진선미 의원



## '대중교통의 한 축, 택시 살리기 최선 다할 것'

교통 오지에서 택시는 버스이자 지하철, 사각지대 해소  
대도시에서도 특별한 교통 수단, 대중 교통 인프라 역할  
소비자 불만·아쉬움 청취, 개선안 만들면 흔들리지 않을 것  
세계 어느 곳도 택시 없는 나라 없어, 사명감 가지시기를

**Q** 전국 개인택시 사업자들에게 인사 부탁드립니다.

**A** 전국 16만 5천여 개인택시 사업자들에게 인사드립니다.

21대 국회 상반기 국토교통위원회 위원장 진선미입니다.

코로나19라는 전례 없는 감염병 확산세가 이어지고 있습니다.

끝이 보이지 않는 터널에 들어선 것 마냥 답답하고 불안한 요즘입니다.

정부 방역지침에 따라 사회적 거리두기가 강화되면서 소상공인, 자영업자 등 많은 분들이 어려움을 겪고 있습니다.

택시업계도 예외가 아닙니다.

이동 자제로 인해 승객 자체가 줄어들면서 더 이상 돈벌이가 되지 않는다며 개인택시를 포기하는 분들도 나타나고 있는 상황입니다.

책임 있는 집권여당 소속 국회의원으로서는 또한 국회 국토교통위원장으로서는 택시뿐 아니라 여러 관련 업계의 눈물겨운 호소에 안타까운 심정입니다.

그러나 아무리 어려운 상황이라 하더라도 희망을 말해야 하지 않을까요?

택시운전자 분들이야말로 여론의 바로미터라고 합니다.

너무도 잘 알고 계시겠지만, 코로나 팬데믹은 결코 우리나라만의 상황이 아닙니다.

전 세계가 겪고 있는 문제이며, 우리 자랑스러운 대한민국은 그 중에서도 가장 잘 대처하고 있는 국가 중 하나입니다.

방역을 위한 중대 기로에서 있지만, 우리는 결국 그 어느 나라보다도 잘 이겨낼 것입니다.

위기 속에서 기회는 만들어지고, 이 위기를 잘 극복해내면 비 온 뒤에 땅이 더 굳듯이 대한민국은 선진국으로 한층 더 도약할 수 있을 것입니다.

**Q** 21대 국회 전반기 국회 국토교통위원장을 맡고 계시는데 어떤 각오로 임하시는지 말씀 부탁드립니다.

**A** 21대 국회 전반기 국토교통위원장으로서는 중책을 맡아 어깨가 무겁습니다.

먼저 국토교통위원회는 16개 국회 상임위원회 가운데 위원 수가 31명으로 가장 큰 위원회입니다. 주택과 토지, 건설, 수자원 등의 국토 분야와 철도, 도로, 항공, 물류 등 교통 분야에 관한 국회의 의사결정 기능을 수행함으로써 정부의 정책을 감시, 비판하고 대안을 제시하는 역할을 수행합니다.

국토교통부는 한 해 예산만 약 50조원에 달하며 전체 국가 예산의 8분의 1을 집행하는 큰 부처입니다.

그만큼 국민의 입장에서 국토교통부를 견제하는 국토교통위원회의 역할과 책임이 막중하다고 할 수 있습니다.

국토든 교통이든 그 자원은 특정 개인의 것이 아니며 모두를 위한 공공재로서 국토는 균형 발전을 위해, 교통은 빠르고 안전한 그물망으로 기능하도록 최선을 다하고자 합니다.

**Q** 택시 관련 정책, 향후 택시가 나아갈 방향을 제언해 주신다면.

**A** 피감기관의 숫자를 보면 국토교통위원회가 아니라 교통국토위원회라 해야 할 정도로 교통 관련 산하기관, 유관기관, 협회 등 규모가 상당합니다.

철도나 항공, 항만 등 우리 국토의 위와 아래, 공중에서 사람과 물자가 종과 횡으로 적재적소에 빠르고 안전하게 이동할 수 있도록 촘촘하고 튼튼한 망을 갖추는 것이 위원회의 교통업무라고 할 수 있습니다.

개인택시 역시 버스와 지하철 등이 미

치지 못하는 구석구석으로의 이동을 돕는 소중한 대중교통 인프라라 할 수 있습니다.

정부의 교통인프라가 미치지 못하는 사각지대를 택시가 해소하고 있는 셈입니다.

이러한 측면에서 택시를 국가의 주요 교통정책 대상 중 하나로 소외되지 않도록 챙겨야 한다고 생각합니다.

개인택시 사업자들께서도 '100원 택시' 정책을 잘 아실 것입니다.

대중교통 이용이 어려운 오지 지역의 주민들은 단 돈 100원으로 이동권을 보장받고, 해당 지자체에서는 큰 예산 소요 없이 주민들에게 교통 인프라를 제공하는 윈-윈 정책입니다.

해당 지역에서는 100원 택시가 버스이자 지하철이자 택시인 셈입니다.

대도시에서도 택시는 특별한 교통수단입니다.

대부분의 승객들은 긴급한 용무를 보기 위해서나 몸이 아프거나 불편해서 버스나 지하철로는 이동할 수 없는 특별한 사정이 있는 경우 택시를 이용합니다.

그만큼 신속하고 편리하며 쾌적한 이동

서비스를 제공하기 때문입니다. 이용자의 사정을 헤아려 살핀다는 차원에서 택시업계가 직면한 어려움을 극복할 수 있다고 생각합니다.

**Q** 개인택시 사업자를 포함해 택시업계에 당부하실 말씀이 있다면.

**A** 택시를 이용하는 소비자들이 택시 이용에 느꼈던 불만이나 아쉬운 점 등을 청취하고 이를 바탕으로 개선안을 만들어간다면 택시는 어떤 도전으로부터도 쉽게 무너지거나 흔들리지 않을 것이라 자신합니다.

세계 어디에도 택시가 없는 나라는 없기 때문입니다.

낮선 나라의 여행객이 되어 이용하는 택시의 승객 입장에서 택시를 운용한다면 택시는 독보적인 경쟁력을 갖출 수 있을 것입니다.

대한민국 교통인프라의 한 축을 담당하고 있다는 사명감으로 택시사업에 임해주시기를 당부드립니다.

(인터뷰·김도길 기획부장)

### 진선미 위원장은?

- 1967년 전북 순창 출생
- 순창여고·성균관대학교 법학과
- 1996년 38회 사법고시 합격
- 2004년 ~ 2006년 민주화를 위한 변호사모임 여성인권위원회 위원장
- 2007년 ~ 2009년 대법원 양형위원회 전문위원
- 2012년 제19대 국회의원 (민주통합당 비례대표)
- 2014년 새정치민주연합 원내 부대표
- 2016년 제20대 국회의원 (서울 강동구갑)
- 2017년 대선준비위원회, 더불어민주당 정책조정위원회 제 1정조위원장
- 2018년 제7대 여성가족부 장관
- 2020년 제21대 국회의원 (서울 강동구갑/더불어민주당)
- 2020년 6월 제21대 국회 전반기 국토교통위원회 위원장

## 개인택시 관련 법령 이렇게 바뀐다

# 여객자동차 운수사업법 시행령 개정, 택시 대폐차 기한 1년 연장

개인택시 부가가치세 면제, 2020년 → 2022년으로 연장  
부가가치세 간이과세 적용·면제 범위 확대 조정

9월 1일 부터 택시 운행 연한 즉 차량이 1년 더 늘어나게 됐다.

국토교통부는 코로나19 여파로 승객 감소 어려움을 겪고 있는 택시업계의 비용 부담을 경감하기 위해 한시적으로 기본 차량을 1년 연장하는 내용의 여객자동차운수사업법 시행령을 개정해 시행에 들어갔다.

이번 조치를 적용받는 택시는 기본 차량이 3.5년에서 9년 사이로 배기량과 일반·개인택시에 따라 차등 적용된다.

또한 현재 여객자동차 운수사업에 사용되는 택시 종류별로 기본 차량을 제한하되 교통안전공단 자동차검사 충족 시 연장 사용이 가능하다.

교통안전공단의 주행·조향·제동장치 및 배출가스 등 현행 24가지 자동차 검사 결과 적합한 경우로 차량 연장이 제한되는 것.

이번 차량 연장 대상인지 여부는 여객자동차운수사업법 시행령 별표 2의 '차량 기산일'을 통해 확인할 수 있고 보다 구체적인 사항은 관할 지자체 또는 사업자단체를 통해서도 확인 가능하다.

국토교통부는 이번 차량 연장으로 택시 약 4만6천여대가 혜택을 보게 되고 6,900억원의 차량 교체 비용 부담이 1년만큼 유예되는 효과가 있을 것이라고 밝혔다.



▲ 택시 대폐차 기한이 1년 연장됐다. 사진은 전기택시가 충전중인 모습.

### ◎ 개정 여객자동차운수사업법

※ 차량 연장 기산일 표

차종	사업의 구분	대상	
승용 자동차	여객 자동차 운송 사업용	개인택시 (경형·소형)	「자동차관리법 시행령」 제3조에 따른 차량기산일(이하 "차량기산일"이라 한다)이 2013년 9월 1일부터 2016년 6월 30일까지인 자동차
		개인택시 (배기량 2,400cc 미만)	차량기산일이 2011년 9월 1일부터 2014년 6월 30일까지인 자동차
		개인택시 (배기량 2,400cc 이상)	차량기산일이 2009년 9월 1일부터 2012년 6월 30일까지인 자동차
		개인택시 (전기자동차)	차량기산일이 2009년 9월 1일부터 2012년 6월 30일까지인 자동차
		일반택시 (경형·소형)	차량기산일이 2015년 3월 1일부터 2017년 12월 31일까지인 자동차
		일반택시 (배기량 2,400cc 미만)	차량기산일이 2014년 9월 1일부터 2017년 6월 30일까지인 자동차
		일반택시 (배기량 2,400cc 이상)	차량기산일이 2012년 9월 1일부터 2015년 6월 30일까지인 자동차
		일반택시 (전기자동차)	차량기산일이 2012년 9월 1일부터 2015년 6월 30일까지인 자동차

· 다음 표에 해당하는 자동차로서 위 표에서 정한 차량(이하 "기본차량"이라 한다)의 만료 2개월 전에 「자동차관리법」 제43조제1항제4호에 따른 임시검사를 받아 검사기준에 적합한 자동차의 차량은 기본차량에 1년을 더한 기간으로 한다.

· 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업(이하 이 목에서 "택시운송사업"이라 한다)에 사용되는 자동차의 경우 사업구역의 도로 여건, 사업구역 내 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리와 전국 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리의 차이 등을 고려할 때 기본차량(가목에 따라 1년의 차량이 더해진 경우에는 그 차량을 말한다. 이하 이 목에서 같다)을 적용하는 것이 현저히 불합리한 경우에는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 산정방법에 따른 변경 가능 기간의 범위에서 해당 사업구역을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군의 조례로 차량을 달리 정할 수 있다.

다만, 차량을 더하는 경우에는 기본차량에서 2년을 초과하지 못한다.

### ◎ 조세특례제한법 개정

기획재정부는 조세특례제한법을 개정해 간이과세자용 개인택시 부가가치세 면제 적용 기한 연장을 연장하기로 결정했다.

기존 법령에 따르면 개인택시 부가가치세 면제 적용 기한은 올해 까지만 적용된다. 하지만 이번 법 개정으로 오는 2022년 12월 31일까지로 2년 연장된다.

### ◎ 부가가치세법 개정

기획재정부는 부가가치세법 개정을 통해 택시를 포함한 개인사업자의 간이과세 적용 범위와 납부면제 기준금액을 확대한다고 밝혔다.

- 간이과세 적용범위 확대(부가가치세법 제61조제1항)
  - : 간이과세 적용 기준금액을 현행 직전 연도의 공급대가 합계액 4,800만원 미만에서 8,000만원 미만으로 상향함.
- 간이과세자에 대한 납부의무 면제 기준금액 상향(부가가치세법 제69조제1항)
  - : 부가가치세 납부의무가 면제되는 기준금액을 현행 해당 과세기간의 공급대가 합계액 3,000만원 미만에서 4,800만원 미만으로 상향함.

[ 택시총량제 준수 촉구 성명서 ]

# 백보 양보해 사회적 대타협 합의한 택시업계 존중해야!

택시총량 무관한 플랫폼운송사업 허가 등은 합의 내용과 상반돼

기여금 면제 등 상생 약속 정부가 위반하면 대타협 이전으로 회귀할 수 밖에...

전국개인택시운송사업조합연합회를 비롯한 택시 관련 4개 단체가 택시총량제를 비롯해 정부가 약속한 사회적 대타협을 준수하라고 촉구했다.

연합회를 중심으로 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합 등 택시 4개 단체는 지난 8월 31일 정부의 사회적 대타협 합의 내용 준수를 촉구하는 성명서를 국토교통부에 제출했다.

성명서에 따르면 택시 4개 단체는 자가용 자동차의 불법 택시영업 근절을 위해 지난 수년간 기나긴 싸움을 해왔고 수차례에 걸친 대규모 집회와 천막농성 등을 통해 불법 카풀영업 근절을 쟁취했다.

비록 일부 시간대에 자가용 자동차의 카풀이 허용됐지만 조속히 사회적 갈등을 종식하고 더 이상 국민의 교통불편을 야기해서는 안 된다는 대승적 차원에서 택시업계는 2019년 3월, 사회적 대타협을 받아들였다.

그 과정에서 고 최우기, 임정남, 안성노 세 분 열사의 택시 생존권 사수를 위한 소중한 희생이 있었다.

대여자동차를 이용한 '타다' 등의 불법영업에 대해서도 택시 4개 단체는 사회적 대타협의 정신을 존중해 택시총량제 범위 내에서 '플랫폼운송사업' 신설을 수용했다.

택시업계의 '플랫폼운송사업' 수용은 택시시장을 플랫폼운송사업자에게 내어주

는 것을 의미하는 것으로, 택시업계가 일방적으로 양보와 희생을 감수한 것은 사회적 갈등을 방지하기 위한 것이었다.

그 과정에서 국토교통부는 플랫폼운송사업의 무분별한 증차를 방지하기 위해 택시총량 내에서 플랫폼운송사업을 허가하며, 플랫폼운송사업의 시장 진출시 일정 금액의 기여금을 납부토록 하는 등의 방안을 택시업계와 국회에 약속하였을 뿐만 아니라 관련 사항을 법률에 명시했다.

하지만 최근 언론보도를 통해 플랫폼운송사업의 시행을 위한 하위법령 제정과정에서 택시총량과 무관한 플랫폼운송사업 허가과 기여금 면제 등 당초 합의내용과 상반되는 방안들이 보도되고 있다.

정부의 약속을 신뢰하며 플랫폼업계와의 상생을 위해 택시시장 개방이라는 희생을 감내한 택시업계로서는 커다란 우려를 감출 수 없는 상황에 처하게 된 것이다.

이와 관련해 정부가 택시업계 및 국회와의 약속을 위반해 관련 법령개정을 강행할 경우 택시업계는 사회적 대타협 이전의 상황으로 회귀하지 않을 수 없다는 점을 성명서에서 분명히 밝히고 있다.

또한 그로 인해 발생하는 모든 책임은 국토교통부에 있음을 명확히 하고 국토교통부가 사회적 대타협의 합의정신을 준수해 줄 것으로 촉구한다고 천명했다.

다음은 성명서 내용이다.

[성명서]

## 정부는 사회적 대타협의 합의 정신을 준수하여 하위법령 제정 시 택시업계와의 협의 내용 이행하라!

**요구 1. 택시의 공급 과잉을 막기 위해 택시총량제를 반드시 준수하라!**

"제3차 택시총량제 계획검증에 관한 연구결과"에 따르면 전국의 택시 255,131대 중 57,226대(22.4%)가 과잉공급된 상태인 반면, 택시시장 정상화를 위한 정부의 감차사업은 '20.4월 기준 3,306대를 감차하는 수준에 그치고 있다. 이러한 택시시장이 심각한 수급불균형의 상황에 있음에도 불구하고 택시총량제를 무시한 채 플랫폼운송사업을 허가할 경우 100만 택시가족의 생존권이 위협받는 것은 물론, 택시서비스의 악화로 그 피해가 고스란히 택시 승객에게 갈 것이 예상되는 만큼 사회적 대타협에 근거하여 플랫폼운송사업은 총량제 범위 한도 내에서 허가할 것을 요구한다!

**요구 2. 플랫폼운송사업은 택시총량제 범위 내에서 승합차를 사업용 차량번호(노란색번호판)로 변경하여 운행토록 하라!**

개정 여객자동차운송사업법은 플랫폼운송사업에 총량제를 고려해 대여자동차를 이용한 운송업을 가능하도록 규정하였다. 그러나 이미 '타다'에서 경험했던 것처럼 단순한 대여자동차를 이용한 플랫폼운송사업을 허가할 경우 불법적인 영입이 성행할 것이 명약관화하다. 따라서 우리 택시노사 4개 단체는 이러한 불상사를 미연에 방지하기 위해 플랫폼운송사업을 영입할 경우 승합차에 한하여 허용하되, 사업용차량번호(노란색번호판)로 변경하여 운행토록 관련 법령의 정비를 강력히 요구한다.

**요구 3. 플랫폼운송사업 기여금 면제 철회하고, 적정수준의 기여금 납부 의무화하라!**

언론 보도에 따르면 100대 미만의 플랫폼운송사업자에 대하여 기여금을 면제하는 방안이 우리 택시업계와는 아무런 협의도 없이 플랫폼업계와 국토교통부 간에 논의되어 기정사실화 되고 있다. 100대 미만 플랫폼운송사업자의 기여금 납부를 면제할 경우 소규모 부실업체 양산을 부채질할 뿐만 아니라 기업 쪼개기 등 불법행위를 조장할 것이 자명하다. 플랫폼운송사업자의 기여금 납부는 플랫폼운송사업의 무분별한 증차를 억제하고 택시감차 및 택시운수중사자 근로여건개선에 사용하기 위한 것으로 국토교통부가 우리 택시업계는 물론 국회와 협의를 통해 법률에 명시한 사항이다. 그럼에도 불구하고 우리 택시업계와는 아무런 협의도 없이 플랫폼업계와 밀약을 통해 기여금 면제 운운하는 것은 막대한 사회적 비용을 들여 힘들게 합의한 사회적 대타협 정신을 위배하는 것이다. 우리 택시업계는 국토교통부의 선심성 기여금 면제를 용인할 수 없으며, 택시면허 양수금액에 상응하는 적정수준의 기여금 납부를 법령화 할 것을 요구한다!

**요구 4. 플랫폼운송사업과 택시의 고급 서비스(모범, 고급택시)의 차별이 없도록 제도를 마련하라!**

우리 택시업계는 이용객의 편의와 더 나은 양질의 서비스를 제공하고 차종의 다양화를 위해 모범, 고급택시에 주력하고 있다. 하지만 플랫폼운송사업이 활성화될 경우 이제 걸음마 단계에 있는 모범, 고급택시 사업은 쇠퇴하는 불상사가 일어날 수 있다. 따라서 우리 택시 4개 단체는 플랫폼운송사업이 모범, 고급택시 등 택시운송사업과 시장 및 서비스가 중첩되지 않고 과당경쟁, 갈등, 분쟁이 없는 경우에 한하여 극히 제한적으로 허가되어야 하며 사업계획, 준수사항, 허가취소 등 엄격한 처벌조항을 분명히 명시 할 것을 요구한다.

**요구 5. 여객플랫폼운송사업 근로자들의 보호대책을 마련하라!**

우리는 '타다'의 타다 기사들에 대한 일방적 계약해지와 불법파견 논란을 보면서, 플랫폼사업자들이 더 이상의 기술혁신은 방기한 채 임금착취와 비정규직화로 이익을 추구하는 것에 대해 강력히 반대하며, 국토교통부가 해당 근로자들의 직접고용과 근로기준법 적용 등 보호대책을 마련할 것을 촉구한다!

**전국 100만 택시가족은 사회적 대타협 취지에 맞는 여객자동차운수사업법 하위법령 제정을 강력히 요구한다!!!**

2020. 08. 31.

전국택시노동조합연맹  
전국개인택시운송사업조합연합회

전국민주택시노동조합연맹  
전국택시운송사업조합연합회

# ‘세금으로 택시 감차

## · 플랫폼운송사업(Type 1) 허용’ 정부 모순



택시 건강한 발전 취지 총량제 도입, 택시 22% 공급 과잉  
정부·지자체 보상금 적고 예산도 제한적, 감차 3천여대 그쳐  
플랫폼운송사업, 여객운송 대규모 증차 우려  
총량제 범위 내 플랫폼운송사업 허가, 차종 제한하고 기여금 부과해야



정부는 여객자동차법, 택시산업발전법 등에 근거해 택시 공급 과잉을 해소하기 위한 택시총량제를 도입, 시행중이다.

‘택시총량제’란 공급 과잉 상태에 처한 택시 산업의 건전한 발전과 경쟁을 유도하기 위해 정부가 정책적으로 택시총량을 정해 적정 수준을 유지하는 제도이다.

정부 주도로 2015년 추진된 3차 택시총량제 계획 연구에 따르면 택시 공급량 중 무려 22% 수준 공급 과잉 상태이다.

이와 관련해 정부와 전국 시도는 적정 댓수 유지를 위해 예산을 마련하고 택시 감차 정책을 실시하고 있는데 실적은 매우 저조하다.

그 한편에서 플랫폼운송사업이라는 명분으로 대여자동차를 통한 여객 사업을 허

용하면서 여객운송 공급량이 더 늘어날 상황에 처했다.

더 큰 문제는 대여자동차가 택시총량제에서 제외된다는 점이다.

정부 주도로 여객운수업종인 택시의 건강한 발전을 위해 총량을 정하고 정부 지원금을 보조하며 감차를 시행중인 한편에서 대여자동차를 통한 유상운송행위를 허용하고 택시총량대상에서는 제외하는 모순된 정책을 시행하려 하고 있다.

이와 관련해 개인택시연합회는 지난 8월 국회 국토교통위원회 소속 의원들에게 ‘택시플랫폼운송사업 도입에 따른 택시총량제 준수 건의’라는 제목의 건의문을 전달했다.

다음은 당시 건의문의 주요 내용이다.

### ◎ 플랫폼운송사업, 무엇이 문제인가?

택시총량제를 초과해 플랫폼운송사업 차량이 증가하면 현재도 5만4천여대가 과잉 공급되면서 감차가 절실한 택시 시장을 오히려 대폭 증차하는 효과가 유발된다.

특히 하루 동안 종사자 3교대가 가능한 플랫폼운송용 차량 1대를 이용해 사업을 하게 될 때의 증차 효과는 대리운전이 불가능한 개인택시 2대의 증차효과와 동일하다.

이 경우 매년 사업구역별 감차계획을 수립해 시행하는 택시 운송사업자에게만 감차 의무를 부여하는 결과를 초래하는 형평성의 문제가 발생하게 된다.

그 결과 택시 과대 공급과잉으로 택시 운수종사자의 평균 소득이 대폭 감소하고 이에 따른 사회적 부정 요소도 우려되고 있다.

택시종사자가 소득을 만회하기 위한 노동시간 증가로 피로가 누적되는 등 운전자 과실에 의한 교통사고 증가가 예상된다.

택시종사자의 단거리 및 외각 소재지의 승차거부, 불법 승객합승 재발 등 승객에 대한 택시 서비스 질 하락도 우려된다.

이와 관련해 택시업계는 지난 2019년 3월 7일 정부, 국회, 택시단체, 플랫폼사업자가 체결한 ‘사회적 대타협기구 합의문’의 기본 취지를 준수할 것으로 촉구한다.

택시산업과 공유경제의 상생을 기본 목적으로 자가용이 아닌 택시를 이용한 운송플랫폼사업의 추진을 합의한 바 당시 합의문 기본 취지를 준수해 총량제 내에서의 허가기준을 마련하고 시행하는 것이 필요하다는 입장이다.

### ◎ 총량제는 무엇?

택시총량제는 무분별하게 증가할 수 있는 택시 공급대수를 억제하면서 적정한 공급량을 유지하기 위한 정부 정책이다.

택시총량을 유지해 택시사업구역 내 택시 면허대수를 적정하게 유지하면 건전한 택시산업 발전과 서비스 질의 향상을 유도할 수 있다는 것이 근본 취지이다.

국토교통부가 지난 2005년부터 5년 단위의 ‘택시사업구역별 총량제 지침’을 수립해 시행중인 것이 법률적 근거가 되고

### 〈전국권역별총량산정 결과〉

구분	현재대수	적정대수	산정결과	
			초과공급대수	초과공급비율(%)
총 합계	255,131	197,904	57,226	22.4
서울특별시	72,171	60,340	11,831	16.4
6대 광역시	79,300	59,705	19,595	24.7
8개 도지역	97,974	73,921	24,052	24.5
특별자치시(세종, 제주)	5,686	3,938	1,748	30.7

출처: 국토교통부 "제3차 택시총량제 계획검증에 관한 연구결과"

있다.

5년 단위로 산정된 택시 사업구역별 총량을 토대로 현재 제4차 총량(2020년~2024년) 조사를 완료하고 각 시·도별로 택시의 감차 또는 증차계획을 수립 중이다.

### ◎ 택시총량제는 어떻게 시행되나?

국토교통부는 총량제 계획수립을 위한 지침을 마련하고 매 5년 마다 사업구역별로 조사한 결과를 토대로 시·도지사가 택시총량제 심의위원회 심의를 거쳐 총량제 계획을 수립한다.

이와 관련해 국토교통부는 총량제 산정 공식, 조사방법 등 택시사업구역별 총량제 계획수립을 위한 지침을 마련해 사전 고시한다.

또한 총량제 심의위원회는 택시 노조·사업자 대표, 교통전문가, 시민단체대표,

공무원 등 7인 이상으로 구성되며 국토부 지침에 맞게 총량이 산정됐는지 여부만 심의한다.

시·도지사는 총량제 계획을 확정된 날부터 1주일 이내에 결과를 국토부장관에게 제출해야 하며 국토교통부장관은 제출된 계획을 검증하고 필요시에는 택시정책 심의위원회 심의를 거쳐 시·도지사에 통보해 재산정 조치를 할 수 있다.

### ◎ 택시총량제 어떻게 진행되어 왔나?

2005년 첫 적용된 제1차 택시총량제를 시작으로, 제2차(2010~2014), 제3차(2015~2019)에 걸쳐 시행됐고 현재는 2024년까지 적용되는 제4차 계획이 진행 중이다.

직전인 제3차 계획 산정을 위해 2015년 3월 추진된 ‘제3차 택시총량제 계획검증

에 관한 연구'에 따른 총량 산정 결과, 전국 총 택시 공급 25만5131대 중 22.4%에 해당되는 5만7226대가 공급 과잉으로 분석됐다.

하지만 과잉 공급된 택시면허 5만7226대를 감차하기 위한 지속적인 노력에도 불구하고 올해 4월 현재 실제로 줄어든 차량은 3,300여대에 그쳤다.

공급 과잉 현황에 비해 감차가 매우 제한적으로 이뤄지고 있는 것은 감차 보상금 재원의 한계 영향이 가장 크다.

감차 보상금은 '택시 자율감차 시행에 관한 기준' 제6조에 근거해 최근 2년 이내 택시운송사업의 양도·양수 계약서상의 매매가격 등을 고려해 책정된다.

또한 감차 보상을 위한 재원마련은 정부·지자체 감차예산, 택시운송사업자(감차위원회가 정한 금액) 출연금, 개인·단체·법인 출연금 등이 부담한다.

이와 관련해 감차 정책 주체인 각 시도에서는 제3차 총량제 적용기한 동안 국비·시비·출연금 등의 감차 재원을 마련해 시행하고 있지만 감차된 차량대수는 극소수에 그치고 있다.

감차에 많은 예산이 필요하지만 정부는 택시 1대당 390만원 수준을 지원하는데 그치고 지자체에서 지원하는 감차 예산을 제외한 나머지 금액은 택시운송사업자와 기타 출연금으로 총당해야 하는 비현실적 상황에 내몰리고 있기 때문이다.

◎ 사회적 대타협에 정면 위배되는 정책 추진

플랫폼운송사업과 관련된 여객자동차운수사업법(이하 여객법)이 지난 4월 7일 개정되면서 대여자동차도 여객 사업이 허용됐다.



▲ 대여자동차를 이용한 여객운송이 택시총량제에서 제외되면서 논란이 일고있다. 사진은 렌터카를 이용해 불법유상운송행위를 하다 문제가 된 '타다'의 모습

여객법 제49조의2 제1호에서 여객자동차 플랫폼운송사업 허가조건에 자동차대여사업자의 대여자동차도 포함했기 때문이다.

문제는 택시총량제를 벗어나 무분별한 허가가 발생할 수 있다는 점이다.

여객법 제49조의3 제5항에서는 '택시 감차의 실적 추이, 국민편익 등을 고려해 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리한다'고 규정하고 있다.

이 근거에 따라 대여자동차만 유독 택시총량제에서 제외되는 특혜를 받고 있다.

특히 이 규정은 지난 2019년 3월 7일, 정부와 국회, 택시 4개단체, 모빌리티업체의 사회적 대타협기구에서 합의한 내용에 정면으로 위배된다.

모빌리티혁신위원회에서 플랫폼운송사업에게 특혜를 부여하는 여객법 하위 법령 추진 분위기도 조성되고 있다.

대여자동차를 이용한 플랫폼운송사업의 허가를 신청할 경우 택시총량제 보다

는 사업의 타당성 여부를 우선 고려하는 방안이 모색되고 있는 것이다.

◎ 택시총량 준수 위한 법 장치 마련돼야!

따라서 택시총량준수를 위해 여러 법적 제도의 마련이 필요하다.

플랫폼운송사업을 허가할 때 반드시 사업구역별 택시총량 내에서 허가하는 제도 마련이 필요하다.

택시총량제 준수에 대한 심의기준을 여객법 하위법령에 명시해 사업허가 심의 기준, 지자체 협의, 주기적인 평가 등 엄격한 심의기준을 마련해야 한다.

사업허가는 심의위원회에서 결정되 택시 단체가 추천하는 각 1명을 심의위원으로 임명하는 것도 중요하다.

택시총량제 내에서 플랫폼운송사업을 허가할 때 기존 택시와의 영업방식을 명확히 구분해 여객운송질서 확립 및 플랫폼운송사업의 신수요 창출 목적에 적합

하도록 운영방안을 마련하는 것도 필요하다.

현행 여객법에서는 약 24만1천대의 승용차 택시를 중형, 모범, 고급으로 구분해 서비스 차별을 규정하고 있다.

따라서 서비스의 차별을 위해 플랫폼운송사업을 허가할 경우 반드시 차종은 친환경차로 13인승 이하 승합자동차로 제한해야 한다.

또한 플랫폼운송사업을 영위할 때 사업용차량번호(노란색 번호판)로 변경해 운행기록 하며 기여금의 경우 예외 없이 부과해야 한다.

- \* 전국 택시(승용차) 대수 : 중형 (237,526대), 모범 (1,560대), 고급 (966대)
- \* 전국 택시대수 대비 승합차는 360대 (0.15% 수준)으로 서비스 차별화를 위해 승합택시 확대 필요

원거리 수검자 이용편의를 위한  
**운전적성정밀검사용  
이동검사 버스 운영 안내**



**추진배경**

65세 이상 고령운전자 화물자격유지검사 확대시행(2020년 1월 1일)으로 자격유지검사 시설확충 필요와 공단 검사장과 비교적 원거리 지역에 거주하는 사업용 운전자의 수검 편의를 위한 찾아가는 서비스 제공

**운영계획**

- 이동검사 버스 배치는 권역을 동서지역으로 분할하여 대구경북·광주전남본부에서 운영
- 이동검사 버스는 운수단체(조합·협회 등)와 협의하여 수요가 많은 지역부터 시행

구분	이동검사버스	
	1호차	2호차
운영시기	2020년 7월 13일~	2020년 9월 16일~
검사지역(거점)	강원·경상권 (포항, 강릉, 진주, 거창 등)	충청·전라권 (여수, 순천, 공주, 충주 등)
검사내용	신규검사, 자격유지검사	

**이용방법**

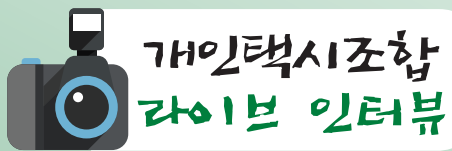
- 일정안내  
- 이동버스 : 공단 홈페이지(www.kotsa.or.kr) 공지사항에 일정 공지
- 예약방법  
- 인터넷 예약 : 공단 홈페이지 → 자주 찾는 메뉴 → 운전적성정밀검사 신청  
- 전화 예약 : 1577-0990 (3번→1번)



이동 검사버스 외관



이동 검사버스 내부



강원조합 김주원 이사장

# 강원 개인·법인 광역콜 추진, '도 지원 받고 조합원 부담 줄어들 것'



강원조합 지휘봉을 잡은 지 8년째이다. '이러다 성격 버리겠다'는 생각이 들 때가 한 두 번이 아니다.

개인택시업계의 생존을 위협하는 현안들이 산적해 있는데 정부나 국회, 언론, 시민사회 등을 상대로 우리의 어려움을 설명하고 이해시키는 과정들이 너무도 어렵다.

그런데 '아는 만큼 보인다'고 강원 조합을 대표해 지역 현안을 챙기고 전국 연합회에 몸담으며 정책 당국과 정치권을 상대로 개인택시 업권을 보장받기 위해 다양한 활동을 펼치는 과정에서 하고 싶은 일들은 오히려 더 많아진다고 김주원 이사장은 말한다.

대표적인 것이 전국 개인택시 사업자들이 모두 참여하는 통합 플랫폼 애플리케이션(앱)을 개설하는 것이다.

"택시 플랫폼 사업을 주도하고 있는 카카오나 마카롱 같은 대자본을 향해 나쁘다고 말할 일은 아닙니다. 그들의 플랫폼을 이용하면서 택시 사업자들은 지난 5, 6년 동안 무료로 콜 배차 서비스를 제공 받았고 적지 않은 조합원들이 만족했던 것으로 알고 있습니다. 그런데 그들도 사업가이니 마땅히 돈을 벌어야 하고 마냥 무료 서비스만 할 수는 없으니 콜 수수료를 받고 있는데 이미 예상됐던 일 아닐까요? 장거리 운행을 카카오 콜로 배차받으면 이제는 천 원 단위의 비용을 수수료로 지불해야 합니다. 그들의 플랫폼 독과점이 견고해질수록 조합원들의 수수료 부담은 더 커질 것이 분명합니다. 더 늦기 전에 연합회 차원에서 전국 개인택시 플랫폼 사업을 모색해 16만 조합원 모두가 주주가 되고 이용자가 되는 독자적인 앱을 만들자고 끊임없이 주장하는 이유가 여기에 있습니다"

지역 현안으로는 법인택시까지 아우르는 '강원 통합 택시 콜' 구축에 열심이다.

현재 강원도내 18개 모든 시·군 지부에서 독자 콜센터를 운영하고 있다.

그런데 개인택시 수가 적은 지역은 조합원 한 명 당 매월 5만원 정도를 납부할 정도로 비용 부담이 적지 않다.

통합 콜을 구축하면 궁극적으로 조합원 부담을 대폭 낮출 수 있다는 것이 김주원 이사장의 생각이다.

관광객 수요가 많은 강원도 전체를 아우르는 통합 콜을 구축하면 승객 편의는 높아지고 궁극적으로 카카오 같은 대기업 브랜드에 맞설 수 있는 강원도내 택시 플랫폼으로 확장할 수도 있다는 판단이다.

강원도에서도 택시업계의 의견을 긍정적으로 검토하고 있다.

"강원도 내 모든 시군에서 독자적인 콜 센터를 운영하고 있는데 조합원 비용 부담이 만만치 않습니다. 춘천이나 원주, 강릉 같은 지자체에서는 그나마 콜센터 구축과 운영 비용을 지원하고 있지만 나머지 지역에서는 조합원 비용으로 충당하기도 합니다. 그런데 강원 통합 광역 콜을 구축하면 지자체에 더해 도 차원의 지원도 이끌어 낼 수 있고 시스템을 통합하면서 콜 운영과 유지 관리 비용을 크게 낮출 수 있습니다. 궁극적으로 통합 콜이 구축되면 조합원의 비용 부담은 줄어들고, 카카오 같은 플랫폼 사업자에 대적해 법인을 포함해 도내 8천여 택시가 운송플랫폼의 주도권을 가질 수 있을 것으로 기대하고 있습니다"

현재는 개인택시 강원조합 주도로 전문 업체들로부터 통합 광역 콜 구축 제안을 받고 있을 정도로 진척되고 있다.

남은 과제는 독자 콜을 운영중인 시·군

지부를 설득하는 일이다.

각 지부마다 콜 운영업체들과 맺은 계약 조건이나 기간 등이 다르다는 점도 관건이다.

이에 대해 김주원 이사장은 '서울을 포함한 대도시 권역에 비해 열악한 강원도 택시업계의 권익을 지키고 수익을 개선할 수 있는 현실적인 방안 중 하나가 통합 광역 콜 구축으로 판단된다'며 18개 지부에서 적극적으로 지지해줄 것을 믿는다고 말했다.

콜 센터 운영 계약 기한이 지부별로 상이한 것은 절차상의 문제일 뿐이라며 계약이 종료된 이후 통합 광역 콜에 참여하면 된다는 해법도 제시했다

> 희망택시, 택시업계에 연간 60억 수입 안겨줘

강원도의 면적은 넓고 인구는 적다.

지하철은 고사하고 버스 같은 기초적인 대중교통 수단이 닿지 않거나 제한적인



▲ 강원도 최문수 도지사(사진 왼쪽에서 네 번째)와 김주원 이사장이 강원도 희망택시 운영 업무 협약을 맺고 있다.



▲ 김주원 이사장이 강원도 강릉이 지역구인 국회 권성동 의원을 만나 도내 개인택시업계 현안을 논의하고 있다.





▲ 택시업계를 비롯해 버스·화물·렌트카·정비·매매, 교통봉사 단체 등 도내 16개 교통관련 단체가 모여 지난 2018년 창설된 강원도 교통인단체총연합회의 초대 회장에 선임된 김주원 이사장이 창립 총회를 주재하고 있다.



▲ 김주원 이사장이 강원 개인택시업계 발전에 힘써온 조합원들에게 노인의 날을 맞아 포상 행사를 열고 기념촬영을 하고 있다.

- ✓ 18개 시군 전 지역서 희망택시 운행, 도에서 연간 55억 보조
- ✓ 전국 통합 플랫폼 앱 개설 절실, 개인택시가 운송 시장 주인돼야
- ✓ 올해 첫 대폐차 지원 받아, 차량 당 150만원씩 도·지자체 지원
- ✓ 전세버스 불법 운송 차단 등 현안 해결 위해 지역구 의원 소통 강화

횡수만 운행하는 지역이 허다하다.

김주원 이사장이 가장 뿌듯해 하는 성과 중 하나가 도내 대중교통 사각지대를 해소하면서 동시에 택시 수익도 개선하는 희망택시 운행 제도 확대를 이끌어 냈다는 점이다.

“통계청 자료에 따르면 우리나라 전체 인구 중 65세 이상의 농어촌 고령화율이 2010년 기준으로 20.9%에 달합니다. 9.2%에 불과한 도시 보다 두 배 이상 높는데 강원도의 고령화율은 더 심각합니다. 더 큰 문제는 이 분들이 대중 교통 사각지대에 놓여 있다는 점입니다. 실제로 농어촌 60세 이상 고령자 10명 중 7명은 독거노인이고 고령자 대부분이 관절염 등을 앓고 있는 만성질환자들로 거동이 불편해 이동권 제한을 받고 있습니다. 택시가 대중 교통에서 소외되는 사회적 약자를 보호할 수 있는 복지 수단일 수 있다는 점에 주목하고 지난 2014년, 강원도에 희망택시 운행 도입을 건의했고 곧 바로 업무 협약을 맺어 그 해 하반기에 시범 운행에 돌입하는 성과를 거뒀습니다. 현재는 강원도 18개 시군 전 지역의 448개 마을로 확대 실시중입니다”

김주원 이사장의 건의에서 출발했지만 지금은 희망 택시 사업에 대한 강원도청의 행정 만족도가 더 높다는 분석이다.

희망택시 운행 보조금으로 강원도는 연간 55억원 정도를 보조하고 나머지 5억원은 승객이 자부담하고 있다.

희망택시 덕분에 택시업계는 연간 60억원 정도의 수입을 올리고 있다.

김주원 이사장은 “희망택시는 대부분이 고령층인 승객의 집 마당까지 찾아가고 목적지 바로 앞까지 모셔 드리는 서비스를 제공하면서 이용객 만족도가 높고 승객 수요가 적은 지역에 대중교통을 정기적으로 운행하면서 고정적으로 손실 보전금을 지원하는 것에 비해 예산 절감 효과가 뛰어나 강원도는 희망택시를 더 확대하려 한다”고 말했다.

〉 ‘청정 강원’ 명분으로 대폐차 지원금 확보

도나 시·군에서 지원받는 재정은 시민들 세금이다. 개인택시업계 입장에서는 더 많은 재정 지원을 받는 것도 좋지만 도나 의회를 설득시킬 수 있는 충분한 명분이

필요하다.

김주원 이사장은 2018년 이후 강원도에 노후 택시 대폐차 지원을 요청해왔고 지난 해 도 예산 확보에 성공했다.

그 결과 올해부터 차량 1대당 총 150만원씩 도와 지자체에서 각각 5:5의 비율로 지원받는다.

노후 택시 대폐차 비용을 시민 세금에서 지원받아야 하는 명분을 김주원 이사장은 ‘청정 강원’에서 찾았다.

“관광 수요 의존이 높은 강원도의 특성상 청정 이미지가 매우 중요합니다. 강원도는 특히 미세먼지 저감에 많은 행정 노력을 기울이고 있는데 제가 구상하는 조합원 택시 선진화와 맞아 떨어지는 대목이 있어 대폐차 지원을 위한 명분으로 내세웠습니다.

실제로 영업용 택시는 7년 동안 평균 50만 km 이상을 주행하고 운행 기한을 추가 연장하면 주행거리는 더 늘어나게 되는데 문제는 차량 노후화로 미세먼지 같은 유해 가스 배출이 많아 진다는 점입니다. 노후 택시를 적기에 교체하면 강원도 내 대기 개선에 도움이 되고 관광객을 포함한 승객 서비스 질도 향상시킬 수 있다는 점을 강조했고 그 취지에 공감한 도에서 올해부터 재정 지원에 착수하게 됐습니다”

택시 블랙박스 교체 지원 역시 도에서 수용할 수 있는 명분을 제시했다.

영상기록장치가 설치되면 승객들에게 부당하게 요금을 징수하거나 승차 거부, 불친절 행위 등이 남겨져 택시 서비스가 개선될 수 있다고 강조했다.

매 시간 도로 곳곳을 누비는 택시의 영상 기록 장치는 뺑소니 사고나 불법 주정차, 각종 불법 행위 등의 증거를 채집하는 공익적 역할을 하게 된다는 점도 내세웠다.

그 결과 강원도에서는 2018년, 총 15억 여원의 도비를 책정해 법인을 포함한 도내 7,857대 택시의 블랙박스 교체를 지원했다.

지난해 택시 요금 조정 협의 과정에서는 수도권에 인접한 강원도의 지리적 요건과 상대적 박탈감을 강조하며 비수도권 지역 중 상위 수준의 인상을 이끌어 냈다.

김주원 이사장은 최문순 도지사, 한금석 강원도의회 의장 등을 만난 자리에서 강원도내 택시요금이 전국 최저 수준을 유지하고 있는 현실, 춘천·원주·철원 등 수도권 인접 지역들이 강원도에 속해 있다는 이유로 낮은 요금을

적용받으면서 느끼는 상대적 박탈감 등을 전달하고 요금 현실화 필요성을 강조했다. 그 결과 전국 최하위권이던 요금 체계가 수도권을 제외한 지역 중 상위권 수준으로 조정되는 성과를 거뒀다.

〉 지부의 현안이 있거나 민원이 제기되는 지역 수시 방문해 소통

김주원 이사장은 조합 산하 지부 그리고 도내 곳곳 조합원들과의 소통에 각별하게 신경을 쓴다.

대도시와 비교할 때 면적은 넓고 인구 수는 적은 탓에 각 지에 산재해 있는 조합원들을 만나 소통하는 것이 보통 어려운 일이 아니다.

어떤 지부는 조합원 수가 30여명 이하에 그치는 곳도 있다.

그렇다고 조합이나 이사장에게 바라는 민원이나 불만이 없지 않을 것이고 그런 목소리들을 외면해서도 안된다는게 평소 생각이다.

이 때문에 김주원 이사장은 관할 18개 시·군 지부의 현안이 있거나 민원이 제기되는 지역에 수시로 방문해 조합원들과 소통의 자리를 마련하고 있다.

지부와 협력해 도내 지역구 국회의원들을 만나 개인택시 현안을 설명하고 해결책을 모색하는 것도 중요한 일정 중 하나이다.

콜밴이나 학원·학교 전세버스 차량들의 불법유상운송 행위가 심각해지는 상황을 타개 하기 위해 김주원 이사장은 춘천, 원주, 강릉 등 각 지부 임원진과 함께 국회의원을 수시로 만나 개인택시업계의 애로를 설명하고 법령 개정을 통한 택시업계 권익 보호를 요청했다.

일반 조합원들과 마찬가지로 일선 현장에서 택시 운전대를 잡다 우연한 기회에 지부를 책임지는 자리를 맡게 됐고 이제는 강원도내 모든 개인택시 조합원들의 권익을 보호해야 하는 위치에 올랐다.

그런 과정 속에서 소통의 철학이 자연스레 몸에 배었다.

‘지부나 조합 모두 조합원들이 있어 존재하는 것이고 그분들을 우선으로 생각하거나 소통하려 하지 않으면 집행부로 인정받을 수 없다. 특히 요즘 처럼 SNS를 비롯한 다양한 소통 수단을 가지고 있는 시대에는 더 적극적이고 허심탄회한 소통이 필요하다. 외진 지역 조합원분의 작은 목소리까지 귀 기울이는 이유는 그것이 저나 조합이 존재하는 이유이기 때문이다. 그렇게 모아진 이야기들을 정부, 국회 등에 전달하고 우리 권익을 보호하기 위해 때로는 협상하고 때로는 투쟁하며 노력하는 것이 조합과 지부의 존재 이유이다’라고 김주원 이사장은 말을 맺는다.

(글·김신)



개인택시조합  
라이브 인터뷰

충남조합 흥선기 이사장

# 올해부터 도에서 택시 대폐차 지원, '차령 7년 → 5년' 으로 지원 기준 완화 요청 중



▲ 흥선기 이사장이 조합원에게 청취한 민원을 기록해 놓은 메모지를 보여주고 있다

‘지난 4년, 발등에 떨어진 불 끄기에 바빴다’

카풀, 타다 처럼 택시업계의 목을 죄는 불법 유사 운송 시도를 저지하는데 많은 에너지를 쏟아 부었다며 흥선기 이사장은 말을 시작했다.

“4차 산업이니 공유 경제이니 허울 좋은 표현으로 포장해 택시 생존권을 위협하는 일들이 지난 수년간 얼마나 많았습니까? 많게는 역대의 자본을 투입하고도 수입은 직장인 최저 임금 수준 정도에 그칠 때가 많은 영세한 업종이 개인택시인데 그 시장마저 빼앗겠다는 불법적인 시도에 대응하고 저지하는데 많은 시간과 노력을 기울여 왔던 것 같습니다”

그렇다고 조합원 권익 보호를 우선해야 하는 이사장 본연의 역할에 소홀한 것도 아니다.

흥선기 이사장은 취임 이후 대표적인 활동 성과로 충남도에서 대폐차 지원을 이끌어낸 것을 꼽는다.

지난 2017년 취임 직후 흥선기 이사장은 충남 개인택시 대폐차에 충남도의 예산 지원이 필요하다는 점을 꾸준히 주문했고 설득하는데 성공했다.

그런데 기초 지자체 행정 처리 단계에서 걸렸다.

또한 각 시군에서 조례를 제정하고 예산을 책정하는 과정을 거친 끝에 지난 해 대폐차 지원 예산을 확보했고 올해 첫 지원이 시행중이다.

차령 7년을 넘어 대폐차하는 조합원들에게 100만원씩 보조되고 있는데 흥선기 이사장은 지금 연한을 낮추는 방안을 모색중이다.

대도시와 달리 시골 지역이 많은 충남 특성 상 공차 주행 거리가 많아 조기 대폐차할 경우가 발생하는데 이때 도 지원할 수 있는 방안을 도와 협의중이다.

개인택시를 구매할 때 개별소비세를 감면받고 5년이 경과하면 차량을 팔더라도 세금을 환급하지 않아도 되는 규정을 동일하게 적용해 대폐차 지원 시점도 차령 5년으로 앞당겨야 한다는 논리를 내세우고 있는데 도에서 긍정적인 반응을 보이고 있다.

흥선기 이사장이 충남도의 대폐차 지원 확대에 특히 많은 노력을 쏟고 있는데 향후 전기·수소 택시 보급이 확대될 때를 대비한 사전 포석이라고 설명한다.

“충남은 태안 등지에 화력발전소가 많아 미세먼지가 전국적으로 가장 심각합니다. 도지사께서도 환경 보건 행정에 신경을 많이 쓰시는데 화석연료를 사용하는 택시에서도 미세먼지가 발생되고 차량이 노후화될 수록 더 많이 배출되는 심각성을 종종 설명 드립니다. 충남 지역이 선도적으로 전기나 수소 택시를 확대 보급하게 될 때를 대비해 정부에서 지원되는 구매 보조금에 더해 도 차원에서도 적극적으로 대폐차 지원에 나서야 조합원들이 부담없이 그린 택시로 전환할 수 있다는 점을 항상 강조하고 있습니다”

## > 물가심의위원회 벽에 막혔지만 요금 인상 재시도 중

지난 2019년, 충남 개인택시 기본 요금은 2,800원에서 3,300원으로 인상됐다.

2013년 이후 6년만에 요금 조정이 이뤄진 것인데 당초 흥선기 이사장이 도에 요구했던 수준보다 인상폭이 낮았다.

“충남 천안이나 아산 같은 지역들은 경계 하나로 경기도와 맞닿아 있는데 택시 기본요금은 차이가 큼니다. 똑같은 택시로 운송 사업을 하는데도 수도권 기본 요금은

3,800원이고 충남은 3,300원을 적용받으면서 조합원들의 상대적인 박탈감이 적지 않습니다. 지난 2019년 택시 요금 조정 당시 저를 포함한 조합 임원진들이 도지사님과 도의원들을 수차례 면담하며 기본요금을 최소 3,500원에 맞춰달라고 주문했던 것은 지역간 요금 형평성이 왜곡되는 것을 바로 잡아야 하는 충분한 명분이 있었습니다. 당시 우리 조합의 요구가 도와 의회까지는 이해시켰는데 소비자 단체가 주도하는 물가 심의위원회 벽에 막혀 3,300원에 그쳤습니다”

이와 관련해 흥선기 이사장은 내년에 다시 택시 요금을 조정해달라고 도에 정식 요청했고 현재 도 차원에서 연구 용역이 진행중인데 2년만에 하는 것은 전국 최초 사례라는 설명이다.

“택시 요금 조정 심의는 대부분의 지역에서 4, 5년 마다 이뤄지고 있습니다. 더 오랜 기간 동안 조정없이 요금이 동결된 상태로 머무르기도 합니다. 하지만 국토교통부의 택시운임조정심의 규정에 따르면 전국 시도에서는 2년 마다 요금 조정 여부를 논의해야 합니다. 이 조항을 근거로 연료 비용을 포함한 물가 상승률과 최저임금 인상률 등을 감안해 법에서 정한 매 2년 마다 택시 요금 인상 요인을 심의해달라고 요구했고 정당성을 인정받아 도에서 자체 비용으로 지난 7월 연구 용역에 착수한 상황입니다. 그 결과는 내년 1월에 도출되고 역시 물가심의 등의 절차를 거쳐 인상 여부가 결정되는 과정을 거치게 될 것입니다. 2년 마다 택시 요금 조정 논의가 이뤄지는 것은 전국 최초 사례로 몇몇 다른 조합에서도 충남 사례를 근거로 해당 지자체에 요구하려 하는 등 매우 의미 있는 현상으로 해석되고 있습니다.”

이에 대해 흥선기 이사장은 충남도의 연구 용역 결과를 토대로 내년 요금 조정 과정에서 보다 현실적인 수준을 반영하기 위해서는 조합원들의 적극적인 지지와 응원이 필요하다고 강조했다.

## > 올해 신규 진입 포함 전 조합원이 생활안정자금 지원 받아

코로나19 영향은 충남 개인택시업계도 비껴가지 않아

- ✓ 미세먼지 최고 오명, 전기·수소택시 대폐차 지원 확대 명분 삼아
- ✓ 전국 최초 2년 마다 택시 요금 심의 정례화, 도에서 연구용역중
- ✓ 신규 조합원 포함 매출 감소 증빙 없이 100만원 안정자금 지원받아
- ✓ '세종시 일방적 증차, 전국 신도시에도 영향' 총량제 왜곡·반대 입장 표명중

수입 감소로 심각한 어려움을 겪고 있다. 때 마침 올해 초 정부와 지자체에서 코로나19로 피해를 입은 소상공인들에게 생활안정자금을 지원하겠다고 발표했는데 충남 개인택시업계는 전국 최초로 전 조합원이 일괄적으로 100만원씩 지원받아 주목을 받았다.

그 과정이 쉬웠던 것은 아니다. 지난 해에 비해 택시 수입이 25% 이상 감소한 경우에 한정해 생활안정자금을 지원하겠다는 것이 당초 충남도의 계획이었다.

이와 관련해 홍선기 이사장은 도지사를 포함한 도 관계자들과 4차례 이상 협의하며 조건 없이 모든 조합원에게 생활안정자금을 지원해달라고 요청했고 결국 반영시켰다.

“지난 해까지만 해도 충남지역 택시 요금은 상당 부분이 현금 결제로 이뤄졌습니다. 시골지역이 많은 특성상 노령층 택시 승객이 상당해 카드 결제에 익숙하지 않았기 때문인데 코로나19 영향으로 경기가 나빠지면서 올해 들어서는 신용카드 결제가 빠르게 증가하고 있습니다. 지난해 하반기 택시 요금도 인상되면서 올해 들어 택시 승객은 줄었지만 과세 당국에 노출되는 개인택시 사업자 소득은 오히려 늘어나는 착시 현상이 발생하고 있습니다. 하지만 코로나19 영향으로 시민들이 외출을 자제하고 버스나 택시 같은 대중 교통수단을 외면하면서 승객이 크게 줄고 있는 것은 외면할 수 없는 사실입니다. 도지사님과 면담 등을 통해 택시 사업자들이 승객 감소로 심각하게 생존권을 위협받고 있는 현실을 가감없이 설명하고 이해를 구한 결과 매출 감소 여부를 소명하는 별도의 자료 제출 절차 없이 모든 조합원들이 일괄적으로 100만원씩의 생활안정자금을 지원받게 됐습니다. 올해 신규로 개인택시 업종에 진입한 조합원들도 지원 대상에 포함됐으니 도에서 통 큰 결정을 해준 셈입니다”

법인택시를 포함해 충남 택시가 총 6,600여대인 것을 감안하면 약 66억원의 생활안정자금을 지원받았는데 이같은 사례는 충남이 전국 최초라고 홍선기 이사장은 귀띔했다.

〉 세종시 일방적 수요응답형 한정택시 증차, 정부 감차 정책과 충돌

충남조합 관할인 세종특별자치시는 지난 7월 31일 2019년도 총량제 용역결과에

따라 2020년부터 2024년까지 80대의 택시차량을 감차해야 함에도 총량제 결과를 무시하고 수요응답형교통체계라는 명목으로 90대의 한정택시 증차 계획을 고시·공고했기 때문이다.

택시공급량은 개인과 법인을 합해 우리나라 전체 약 25만대이고 정부도 공급 과잉이라고 판단해 국민 세금까지 투입하며 5만여대 감차 계획을 진행할 정도로 심각한 상황이다.

그런데 현재까지 이뤄진 감차는 3천여대에 그친 것으로 파악된다.

택시산업이 건강하게 발전하기 위해서는 아직도 4만대가 넘는 감차가 이뤄져야 하는데 세종시에서 일방적인 증차를 고집하는 것은 택시업계의 생존과 업권 보호를 위해서라도 강력히 대응해야 한다는 것이 홍선기 이사장의 판단이다.

특히 충남 일부 지역에서는 정부에서 지원하는 보상금이 턱없이 부족해 조합원들이 출연금을 모아 개인택시 감차를 지원하고 있다.

개인택시 종사자들이 나서 출연금까지 조성하며 고통을 분담하고 감차를 유도하고 있는데 세종시의 일방적인 증차는 그 노력을 헛되게 한다는 지적이다.

세종시의 일방적인 한정택시 증차 결정이 허용되면 충남 이외의 다른 지역에서도 신도시가 들어설 때마다 유사한 상황이 반복될 수 있어 타 조합에서도 세종시의 사례를 예의 주시하고 있다.

이와 관련해 홍선기 이사장은 세종시의 일방적인 한정택시 증차 결정은 법의 원칙에도 어긋나며 2019년 세종시의 총량제 결과를 원칙적으로 뒤집는 결과로 강력한 반대입장에 더해 설령 택시 공급을 늘릴 필요가 있더라도 택시총량제 취지를 살려 추진돼야 한다는 뜻을 국토교통부와 세종시 등에 전달했고 결국 세종시는 지난 8월 20일 한정 택시 증차 계획을 전격 철회하며 일단락된 상황이다.

홍선기 이사장은 “세종시의 택시 공급이 부족하다면 신뢰할 수 있는 방식으로 총량 조사를 실시해 증차 수요를 정하고 다수는 그 지역 택시근로자에게 개인택시 면허를 발급하고 일부는 세종시 주변의 공주, 대전, 청주, 천안 등의 개인택시사업자 중 신청을 받아, 사업구역을 세종시로 변경할 수 있는 기회를 제공하면 그 지역은 감차효과를 볼 수 있어 국가 전체적인 총량 취지에 부합하면서도 교통난을 해소할 수 있을 것”이라는 해법을 제시했다.

사진 |

1. 충청남도 양승조 도지사, 충남개인택시조합 홍선기 이사장과 충남도·조합 관계자들이 간담회 이후 기념촬영을 하고 있다.
2. 충남조합은 조합원들과의 소통 강화를 위해 다양한 동호회 활동을 지원하고 있다. 사진은 2018년 열린 이사장배 축구대회에서 양승조 도시사가 참석해 홍선기 이사장 등 관계자들과 기념촬영하는 모습이다.
3. 타다 불법 유상 운송을 저지하기 위해 열린 투쟁 모임에서 홍선기 이사장이 부당함을 호소하고 있다.



〉 충청남도의 지속적인 택시업계 지원 및 지원금 상황

올해부터 도와 지자체에서 지원하는 개인택시 외부 광고 비용이 차량 1대당 월 2만5천원에서 3만5천원으로 인상돼 조합원들은 연간 12만원 정도 추가 수입이 생겼다.

2018년 이후 충남 개인택시 전 조합원들은 도 예산을 지원받아 독감 예방 무료 접종도 받고 있는데 연속 사업으로 정례화하는 방안을 도와 협의중이다.

올해 들어 도와 시·군 지원으로 개인택시 영상기록장치 교체 사업도 진행중인데 천안 등 일부 지자체를 제외하고 대부분 완료됐다.

카드 수수료와 통신비, 브랜드 택시 콜센터 노후 장비 교체 사업도 지원 받는 등 다양한 조합원 복지 지원을 이끌어 내고 있다.

코로나19 사태가 장기화되면서 조합원들과의 소통이 줄어드는 대목을 홍선기 이사장은 염려한다.

홍선기 이사장은 “충남 15개 시군 지부의 운영위원회에 참석해 조합원들과 소통

하려고 노력해왔고 혹시 놓칠 수 있는 현장 애로도 파악해 정부나 도 정책에 반영시키기 위해 매년 40회 이상의 지부 순회를 다녔는데 코로나19 비상으로 올해는 조합원들과의 만남이 어렵다”고 아쉬움을 표현했다.

다만 언제 어디서든 조합원분들과 마주치고 대화할 수 있어 호주머니속에 항상 메모지를 넣고 다니는 오랜 습관이 요즘 같은 코로나 시국에는 다양한 민원과 의견을 청취할 수 있는 수단이 되고 있어 다행이라고 말했다.

한편 홍선기 이사장은 자가용, 렌트카 및 벤형화물자동차(콜밴)의 불법택시영업 근절을 위해 단속 강화를 요구하는 등 기나긴 싸움을 진행중이다.

또한 정부가 여객자동차운수사업법을 개정해 플랫폼운송사업에 총량제를 고려해 대여자동차를 이용한 운송사업을 가능하도록 규정한 것에 대해 “관련 법령 정비가 강력히 요구되며 대여자동차나 기존의 카카오토티블루 같은 플랫폼 사업 확장에 미리 대비하고 대응하기 위해 지역활 활성화에 사활을 걸어야 할 것”이라고 강조했다.

(글·김신)

# 주요 사업 추진실적

## 1 여객자동차플랫폼운송사업 제도화 관련 하위법령 개정 건의

■ 금년도 4월 7일 「여객자동차운수사업법」 개정으로 여객자동차운송플랫폼사업이 신설된 후, 본격적인 법 시행에 앞서 하위법령 개정을 위한 후속조치가 진행되고 있음에 따라, 연합회는 택시 경쟁력 강화와 업권보호를 위해 국토교통부와 4차산업혁명위원회(규제개선팀)를 상대로 개인택시업계의 요구사항을 다음과 같이 건의(1차 : '20.7.24., 2차 : '20.8.18.) 하였다.

### ◎ 전국개인택시운송사업조합연합회 건의서

#### 1 여객자동차운송플랫폼사업법 하위법령 관련

##### [플랫폼운송사업(Type 1) → 허가제]

##### ① 총량제 下 허가기준 대수 제한

- (현황) 플랫폼운송사업은 수송 수요와 택시총량 등을 고려하여 적합여부 판단 및 '플랫폼운송사업심의위원회' 심의로 허가 결정
  - (택시) 과잉공급으로 인한 택시는 현재 법적으로 신규면허 발급제한 및 감차사업을 추진 중에 있음
    - 택시 과잉공급 대수 : 약 "50,000대"
  - 법률상 허가대수에 대한 모호한 개념은 향후 무분별한 플랫폼운송사업 허가로 포화된 택시시장의 증차와 동일효과 발생 우려
- (개선) 플랫폼운송사업 운행대수를 사업구역별 택시총량 내에서 허가토록 하되, 허가 심의기준 및 지자체 협의 등 엄격한 관리기준 마련

##### ② 허가차종 제한

- (현황) 플랫폼운송사업은 운송플랫폼과 대여자자동차를 포함한 별도의 차량을 확보해 여객을 운송하는 플랫폼 기반의 신사업
- (문제점) 사업차종 및 차량연료 등에 대한 규정이 없어 하위규정에 명시필요
- (대안) 약 24만1천대의 승용차 택시시장(중형, 모범, 고급)이 이미 구성되어 있고, 법률에서 현행 서비스와 차별을 규정하고 있으므로 "Type1" 차종을 11~13인승 이하 승합자동차(친환경)로 제한
  - 전국 택시(승용차) 대수 : 중형(237,526대), 모범(1,560대), 고급(966대)
  - 전국 택시대수 대비 승합차는 360대(0.15% 수준)로 서비스 차별화를 위해 승합택시 확대 필요

##### ③ 심의기준 강화

- (현황) 플랫폼운송사업은 운송플랫폼을 통한 여객운송에 한정하고, 새로운 운송수요 창출, 기존 여객운송업과 차별화된 서비스를 제공토록 개정법 허가기준에 명시
- (개선) 기존 택시와의 영업방식 구분을 명확히 하고 여객운송질서 확립 및 플랫폼운송사업의 신수요 창출 목적에 적합하도록,
  - 플랫폼운송사업 심의기준을 정하여 사업자의 차량직접소유(대여자자동차 포함)여부, 보험, 차고지, 연료 등 기준항목 정립 및 강화로 배회영업을 포함한 Type 1의 택시영업 변질을 원천적으로 차단

##### ④ 플랫폼운송사업심의위원회 택시단체 참여

- (현황) 플랫폼운송사업이 허가되기 위해선 국토부장관을 위원장으로 구성된 10명(국토부장관 임명 또는 위촉)의 위원이 심의를 거쳐야 함
- (개선) 여객자동차 플랫폼운송사업심의위원회 구성 시 택시단체 참여(전국 택시 4개단체, 4인)를 통한 업계의 의사결정권 부여 및 공정한 심의 도모

##### ⑤ Type1 예외 없는 기여금 부과

- (현황) 플랫폼운송사업자는 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려한 택시감차, 택시운수종사자 근로여건 개선 등의 목적으로 '기여금'을 의무납부해야 함
  - 과잉공급된 택시시장의 감차 필요성은 절대적이나, 정부 및 지자체의 택시감차 재원확보에 따른 어려움으로 사실상 사업추진이 부진한 상황
    - 평균 개인택시 면허가격 7~8천만원 선이지만, 감차사업 보상금에 대한 정부지원은 대당 390만원
- (개선) 지자체별 필요 감차대수 및 적정 보상금 수준을 감안하여, 기여금으로 감차사업이 원활히 진행될 수 있는 수준의 기여금 책정필요

##### [플랫폼운송가맹사업(Type 2) → 면허제]

##### ① '최대 면허기준 대수' 규정

- (현황) 운송가맹사업의 초기 진입장벽은 낮추고, 플랫폼과의 결합을 활성화하기 위한 가맹사업 면허기준을 현재의 1/8 수준으로 대폭 완화
  - 여객법 시행규칙 개정('20.4.3.)으로 운송가맹점 자동차 확보기준은 하향되었으나, 최대기준(상한선)은 기준조차 마련되지 않음

- 자본력을 지닌 대기업의 규모의 경쟁으로 가맹산업의 주도권과 영향력을 확대해 독점시장을 형성할 가능성 농후

- (개선) 가맹사업의 독과점을 방지하고, 공정경쟁을 위한 플랫폼가맹사업자별 보유 면허제한 및 운송가맹점 자동차 최대기준 신설

(예시) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제93조의6(면허기준) 별표6의2 :

사업구역의 규모 구분	운송가맹점 자동차확보기준	운송가맹점 자동차 최대기준(신설)
특별시·광역시, 인구50만	1%(5백대 이상) ~ 2%	

##### ② 가맹수수료 부과문제 개선

- (현황) 플랫폼운송가맹사업자는 가맹계약서 상 가맹점의 전체 매출에 대한 일정비율의 가맹점수수료 부과
  - 일부 업체의 경우 가맹점 수수료를 매출의 20%로 부과하고 있어, 가맹점(개인택시사업자)의 추가적인 영업비용 지출로 경영부담 가중
    - 최근 배달앱 플랫폼 사업자의 갑질 논란이 이슈화되어 정부 대책마련 강구 중
  - 이로 인해, 가맹서비스로 인한 영업과 그 외 매출(배회영업 및 타사 호출 등) 수수료까지 징수하는 문제발생
- (개선) 가맹사업자의 우월적 지위의 횡포를 방지하기 위해 적정 가맹점수수료 상한선 마련, 실제 가맹콜 건당 수수료 부과, 콜 몰아주기 등 가맹점 보호제도 마련
  - 더불어, 운수종사자의 알권리를 위해 가맹서비스와 관련된 운영정책을 사전에 고지하는 절차마련 요구
    - (예시) 부가서비스의 종류, 가맹사업자와 가맹점 간의 부가서비스 수익배분에 대한 협의절차 규정 신설

##### ③ 택시 직접운영 규제

- (현황) 플랫폼가맹사업자는 직영점의 관리 및 경영의 편리성으로 대규모 자본력을 행사하여 자체택시 확보를 위해 공격적으로 법인택시 회사를 직접인수
  - 가맹사업자 대부분은 하나의 운송플랫폼으로 가맹사업(Type2) 및 중개사업(Type3)을 병행하고 있어 가맹점과 일반택시(비가맹) 부당한 차별대우 발생
    - 카카오톡 블루와 일반택시 간 불공정 호출배분에 따른 택시운수종사자 불만고조
  - 본래 플랫폼운송가맹사업의 목적은 플랫폼사업자와 택시와의 상생 도모를 위한 법적 제도화 조치
- (개선) 업계상생을 위한 가맹사업 도입취지 및 택시의 특수성을 고려하여 플랫폼운송가맹사업자의 택시 직접운영(법인택시 인수 등)을 금지

##### ④ 부가서비스 기준 명확화

- (현황) 플랫폼운송가맹사업자의 역할로써 가맹사업자는 여객운송 부가서비스를 개발하고, 이에 대한 운임 또는 요금을 수취할 수 있음
  - 그러나, 부가서비스에 대한 기준이 불명확하여, 즉시배차(강제·신속배차 등) 목적의 단순 호출이용 추가요금으로 변질되는 문제발생
  - 특히, 카카오톡 블루의 경우 기존 중형택시 서비스와 차이점 없어 단순호출서비스로서 추가요금을 부과하고 있는 실정임
- (개선) 호출이용료와 부가서비스에 대한 정의를 명확히 구분하여, 차별화되고 특화된 부가서비스로서의 본질을 제공할 수 있도록 정의

##### [플랫폼운송중개사업(Type 3) → 등록제]

##### ① 불공정거래 행위방지

- (현황) 대부분의 여객자동차운송플랫폼사업은 하나의 운송플랫폼으로 "Type 1~3" 서비스를 함께 제공할 것으로 예상
  - 특히, 주요 플랫폼 사들은 Type 3의 중개요금을 무료로 제공하여 이윤창출이 필수적인 스타트업 기업들의 시장 진입장벽 형성
  - 또한, 플랫폼 사는 동일 플랫폼 내 Type 2(가맹택시)의 매출을 통한 최대 수익창출을 위해 비침투 시간의 콜 몰아주기 등 Type 3(일반택시)에 대한 불공정 행위 발생
- (개선) 운송플랫폼 상 Type 1~3 서비스 동시 제공 시 Type 3 사업등록 의무화 및 Type 3의 중개요금을 의무 부과토록 하위법령에 규정하며 중개요금 활성화

##### 2 택시관련

##### ① 개인택시 부제에 대한 규제 근거(법령) 마련

- (현황) 택시는 훈령 또는 지시에 의해 지자체별 택시부제를 적용하나, 플랫폼운송사업(Type1)은 택시와 달리 부제가 존재하지 않음
  - 택시사업의 일부를 제한하기 위해서는 법에 근거를 명확히 해야 하나 지시나 훈령에 의하여 부제를 실시
  - 플랫폼운송사업과 기존 택시와의 형평성 및 택시 경쟁력 강화를 위해 부제 폐지에 대한 여론형성
    - 서울개인택시사업자 부제폐지 투표결과(2020.7.22.), 48,912명 중 36,094명 찬성(73.79%)

- (개선) 법적 근거 마련 또는 부제 전면폐지를 통해 택시운수종사자 자율적인 운행환경 조성 및 플랫폼운송사업과 경쟁할 수 있는 구조 마련
- ② **고급자동차 공급확대를 위한 택시 대·폐차 차령완화**
- (현황) 최근 플랫폼택시사업과 활성화와 함께 택시 서비스가 다양해지면서 고급자동차로의 전환이 활발해지고 있음
  - (택시) 택시 차량 대·폐차시 '최대 1년 이하 차령의 자동차'로만 총당(차량총당연한) 할 수 있는 현 규정은 다양한 택시서비스를 제공하는데 걸림돌로 작용
- (개선) 개인택시사업자의 경영부담 해소 및 고급자동차 공급확대를 위해 차령완화 관련 법 개정

■ 또한, 연합회를 포함한 택시 단체는 이 밖의 여객자동차플랫폼운송사업 제도화에 따른 대응책 마련과 우리 업계의 의견 개진을 위해 다음과 같은 활동을 추진하였다.

일 정	건의 및 요청 주요내용
'20.04.21.	◦ 플랫폼사업 관련 택시 4개 단체 임원·실무자 회의 개최
'20.04.21.	◦ 개인·법인택시 성명서 발표 - 독점적 지위 약용한 카카오모빌리티의 부당이익 편취! 택시 호출시장 지배로 불공정 가맹사업 계약 강요하는 카카오모빌리티 규탄한다!
'20.05.20.	◦ 개인·법인택시 주최 플랫폼택시 발전 및 독과점 지배시장 개선을 위한 세미나 개최 - 서울연구원 안기정 위원, 국민대·이화여대 교수, 서울시 택시물류팀장 등
'20.06.24.	◦ 모빌리티 자문위원회 개최 - 자문위원 부산, 전북이사장
'20.06.30.	◦ 플랫폼택시 사업(가칭 코리아택시) 운영방안 논의 - 티머니 문진상 대표
'20.07.07.	◦ 플랫폼택시 사업(가칭 코리아택시) 운영방안 2차 논의 - 반반택시 김기동 대표
'20.07.15.	◦ 플랫폼택시 사업(가칭 코리아택시) 티머니 1차 면담 - 김태극 대표, 조동욱 상무, 윤준이 수석
'20.07.20.	◦ 플랫폼택시 사업(가칭 코리아택시) 티머니 2차 면담 - 티머니 윤준이 팀장 외 실무장 2명
'20.08.04.	◦ 카카오택시 플랫폼사업 관련 면담 - 카카오모빌리티 이동규 대표 외 1명
'20.08.24.	◦ 가맹택시 불공정거래 행위 방지를 위한 법률장치 마련 건의서 제출 (국토교통부, 공정거래위원회)
'20.08.31.	◦ 택시 4개 단체 성명서 발표 - 정부는 2019년 3월의 국회, 택시 4개 단체, 모빌리티업계와의 사회적 대타협 합의 내용을 준수하라
'20.08.31.	◦ 택시플랫폼운송사업 도입에 따른 택시총량제 준수 국토교통위원회 건의서 제출
'20.09.09.	◦ 플랫폼택시 사업(가칭 코리아택시) 티머니 3차 면담 - 티머니 윤준이 팀장 외 실무장 1명

## 2 카카오 T 블루 불공정행위 관련 진정서(탄원서) 제출

■ 정부는 플랫폼을 기반으로 한 새로운 모빌리티 혁신 시대의 개막에 따라 택시사업의 발전 및 선진화를 위한 방안으로 플랫폼 기술과 운송사업을 결합한 여객자동차운송플랫폼사업을 2021년 4월에 시행하도록 준비하고 있다.

- 현재는 정부의 규제 샌드박스를 통해 일부 플랫폼사업자들이 플랫폼중개사업 및 플랫폼운송가맹사업을 시범적으로 운영 중에 있는데, 특정 운송가맹사업자가 해당 사업 운영 중 ① '가맹택시에 대한 일방적인 호출 몰아주기', ② '가맹본부의 수수료 부과 대상 및 액수에 대한 일방적인 과도한 결정', ③ '가맹본부의 가맹택시에 대한 동의 없는 개인정보에 대한 제3자 제공 의무 부과', ④ '시장 지배적 위치에 있는 운송가맹사업자의 공정거래법을 위반한 남용행위' 등 공정거래를 저해하는 문제점들을 야기하고 있는 바, 이에 대한 시정조치가 필요할 것으로 판단된다.

- 이에 택시 4개 단체의 공동명의로 상기 문제점을 개선하기 위해서는 ① '운송가맹사업과 중개사업의 호출 앱을 분리 운영', ② '알고리즘 공개 및 표준계약서 작성 의무화' 등의 개선이 필요하다고 사료되는 바, 공정거래위원장님 이하 위원님들이 공정히 판단하시어, 이 같은 문제점들이 하루빨리 개선될 수 있도록 시정조치 해 줄 것을 공정거래위원회(진정서) 및 국토교통부(탄원서)에 아래와 같이 강력히 건의(20.9.8)하였다.

## 진 정 서

시장경제의 기본원리인 '공정하고 자유로운 경쟁'을 수호하여 국가 경제의 발전은 물론 대외 경쟁력 강화를 위해 진력하시는 조성욱 위원장님을 비롯한 공정거래위원회 위원 및 임·직원 여러분의 노고에 진심으로 감사와 경의를 표합니다.

우리 전국 25만여 택시산업 운수종사자들은 국가적인 위기 상황인 코로나19 전염병 확산에도 불구하고 정부의 방역지침을 준수하면서 1일 평균 약 1,000만 명의 승객을 수송하고 있으며, 열악한 근무환경과 경영환경 속에서도 국민의 안전한 수송과 편의의 증진을 위해 불철주야 최선의 노력을 다하고 있습니다.

### 공정한 호출서비스 배분이 바탕이 되어야 택시운수종사자 간 건전한 경쟁을 통해 택시사업의 발전을 꾀할 수 있습니다.

존경하는 공정거래위원회 위원장님!

정부는 플랫폼을 기반으로 한 새로운 모빌리티 혁신 시대의 개막에 따라 전 방위적으로 택시사업의 발전 및 선진화를 위해 현재의 택시서비스를 제고하고, 그 방안으로 「여객자동차 운송사업법」을 개정하여 택시이용자의 승차거부 없는 택시이용 및 다양한 택시서비스 제공을 목표로 플랫폼 산업을 운송사업과 결합한 여객자동차운송플랫폼사업을 2021년 4월부터 본격적으로 시행하도록 준비하고 있습니다. 이에 따라 정부의 규제 샌드박스를 통해 카카오, 마카롱, 온다, 반반택시 등의 플랫폼사업자들이 기존 택시운수사업자들과 결합해 플랫폼중개사업과 플랫폼운송가맹사업을 시범적으로 운영 중입니다.

그러나 금년 상반기부터 특정 운송가맹사업자가 가맹택시와 중개 호출 제휴택시에 호출서비스를 제공하면서 공정한 배치가 아닌 여객운송가맹사업자의 가맹택시에 호출서비스를 몰아주기 하고 있다는 의혹이 택시운수종사자들로부터 제기되었고, 이러한 '일방적 콜 몰아주기 의혹'에 대해 각종 언론 및 미디어 상에서 기사와 보도가 다루어졌습니다.

특히 2020.06.22. 'TBS 팩트ON'에서는 '콜 몰아주기' 의혹에 대해 카카오T블루 가맹택시와 카카오T 중개 호출 제휴택시 간 호출서비스 제공과 관련한 확인 실험에서, 취재 기자가 카카오T 앱을 통해 호출을 요청하였을 때 바로 앞에 중개 호출 제휴택시가 정착되어 있음에도 불구하고 300여 미터 떨어진 가맹택시(카카오T블루)에 호출 배차되는 상황이 보도되면서, 의혹은 더욱 심화되는 양상을 띠었습니다.

상기의 '콜 몰아주기'에 대하여 해당 업체인 카카오모빌리티는 '인공지능(AI) 기반의 배차 시스템이기 때문에 인위적인 콜 배정은 불가하다'는 말로 제기된 의혹에 대해 일축하고 있을 뿐만 아니라, 영업비밀이라는 점을 들어 의혹을 해소시켜줄만한 자료나 근거의 제출은 전무한 상황입니다.

이와 같은 상황에 대하여 대다수 택시운수종사자들은 더 이상 의혹이 아닌 사실이라고 결론 내리고 있으며, 현재와 같은 상황이 지속된다면 비단 가맹점 차량에 대한 일방적 호출 몰아주는 것은 물론 선호하는 장거리 고객 호출 몰아주기라는 또 다른 의혹 아닌 의혹이 제기될 수 있다고 토로하고 있습니다.

또 개정 여객자동차법에 따르면 이중가맹계약을 원천적으로 금지하고 있어 법인택시의 경우 가맹택시와 비가맹택시로 나뉘는 현상이 발생하고, 이에 따라 향후 노·시간 또는 노·노간 갈등이라는 새로운 사회문제가 발생할 수 있을 것으로 판단됩니다.

따라서 우리 택시사업 4개 단체는 '콜 몰아주기'에 대한 의혹이 단순한 의혹일 뿐인지, 그와는 반대로 공정거래법 제23조에 따른 '공정한 거래를 저해할 우려가 있는 행위인지'의 여부를 위원회에서 판단하시어 이에 해당할 경우 시정조치를 해 주실 것을 간곡히 요청 드립니다.

### 운송가맹사업과 중개사업이 하나의 애플리케이션(이하 '앱'이라 함)에서 운영되어 이용자의 편의는 보장되지만 택시운수종사자들에 대한 호출공정 분배에 문제가 발생할 수 있습니다.

현재 운송가맹사업의 대표사업자라고 할 수 있는 카카오모빌리티는 중개사업과 함께 가맹사업 담당 자회사인 KM솔루션을 통해 운송가맹사업을 영위하고 있으며, 하나의 운영체계 내 즉 하나의 앱으로 두 가지 사업을 동시에 운영하고 있습니다. 이는 비단 카카오모빌리티만의 현상이 아니라 동종사업자인 KST모빌리티 마카롱 택시도 동일한 방식으로 사업을 운영하고 있습니다.

그 결과 이용객은 하나의 앱에서 가맹택시 호출과 중개 호출을 동시에 이용하고 있는데, 해당 앱 이용 시 가맹택시를 중개 호출 택시보다 상위에 노출시켜(단 추가 수수료에 대한 공지 있음) 이용객으로 하여금 상위 노출 클릭을 유도함으로써 가맹택시에 호출이 몰리는 불합리한 결과를 초래하고 있습니다.

따라서 우리 택시사업 4개 단체는 가맹택시 및 중개 호출 제휴택시 간에 공정한 호출서비스가 제공되기 위해서는 가맹택시 호출서비스와 중개 호출서비스를 분리(가맹 호출 시 단순 추가 수수료를 공지하는 것만이 아닌 가맹 호출인지 중개 호출인지 여부의 명기 또는 앱 내에서 표출 시 가맹 호출 및 중개 호출의 분리 등) 적용하게 하는 것이 합리적이며, 호출 시 배차순서에 대한 알고리즘 공개 원칙을 규정화 하는 제도적 정비가 필요하다고 판단하였던 바, 위원회에서 심도 있게 검토하시어 시정조치 해 주실 것을 간곡히 요청 드립니다.

### 운송가맹사업자가 계속가맹금(수수료)의 부과 대상 및 액수를 일방적으로 과도하게 정할 수 있어 공정계약을 저해할 수 있습니다.

KM솔루션(카카오모빌리티의 가맹사업 자회사) 카카오T블루의 경우 가맹계약서 상 '가맹택시(택시사업자)는 가맹본부에 매월 수수료로 운임 합계(총매출)의 20%를 납부'하도록 명시하고 있습니다. 다만 업무제휴계약서 상 활동비를 지급함으로써 최종적으로 가맹택시는 총매출의 3.3%를 수수료로 납부하게 됩니다.

그러나 문제는 가맹계약서의 계약기간은 5년인 것에 반해, 활동비 지급을 규정한 업무제휴 계약서는 3개월마다 변경될 수 있도록 명시하고 있어, 활동비 지급 및 정도에 대하여 카카오모빌리티의 필요에 따라 변경할 수 있도록 하여 가맹택시가 납부하게 되는 수수료가 부당하게 증가되는 상황이 초래될 수 있습니다.

더구나 가맹계약서는 운송서비스 제공의 대가로 지급 받는 전체 운임을 수수료 부과 대상으로 규정하고 있어, 가맹사업 서비스와 무관한 매출, 즉 배회영업 및 타사 호출 앱을 통해 발생한 매출에까지 수수료를 부과하도록 그 범위를 넓힘으로써, 가맹본부라는 독점적 지위를 남용하여 부당이득을 득하는 불공정한 계약을 규정하고 있습니다.

그리고 카카오모빌리티의 경우 현재 정부가 시행하고자 하는 운송플랫폼사업의 선행 사업자로서의 위치에 있으며, 이미 운송가맹사업 시장에서 독보적인 위치를 선점하고 있다는 점을 고려해 볼 때, 경제적으로 약자의 입장에 있는 우리 택시운수사업자들은 부당함을 알면서도 울며 겨자 먹기 식으로 계약할 수밖에 없다는 점을 감안할 때, 이에 대한 시정조치는 시급하다고 할 것입니다.

따라서 우리 택시사업 4개 단체는 상기의 사항들이 시장 지배적 지위에 있는 운송가맹사업자가 일방적으로 용역의 대가를 부당하게 결정하거나 변경하고 있는 공정거래법 제3조의2에 따른 남용행위에 해당할 수 있다고 판단하고 이에 대한 해결 방안으로 가맹사업자와 가맹택시 간의 표준계약서 작성을 의무화하는 규정의 정비가 필요할 것으로 보아, 위원회에서 검토하시어 시정조치를 해 주실 것을 간곡히 요청 드립니다.

**운송가맹사업자는 가맹점이 운행과정에서 수집한 운행정보를 가맹본부에 제공하도록 하고 있어서, 가맹점으로 하여금 개인정보보호에 관한 위반사례를 유발하게 할 우려가 있습니다.**

KM솔루션(카카오모빌리티의 가맹사업 자회사) 카카오T블루의 경우 업무제휴협약서 상 배회 영업 등 모든 방식의 운행과정에서 수집된 운행정보를 카카오모빌리티에 제공토록 규정하고 있으며, 이에 대한 반대급부로 활동비를 지급하도록 하고 있어 가맹점(택시운수사업자)은 이를 거부할 명분이 없는 상황입니다.

즉 가맹점이 수수료의 16.7%를 활동비로 지급 받기 위해서는 필수적으로 운행정보를 제공하여야 하는데, 정보제공에 동의하지 않은 승객의 정보까지 제3자인 카카오모빌리티에 제공하는 경우가 발생할 수 있어 향후 분쟁 발생 시 부당하게 법적 책임을 지게 되는 불상사가 발생할 우려가 있습니다. 또한 이는 공정거래법 제3조의2제1항제5호의 소비자의 이익을 현저히 저해할 수 있는 행위에 해당할 수 있다고 사료됩니다.

따라서 우리 택시사업 4개 단체는 카카오모빌리티가 업무제휴협약서 상 제시하고 있는 해당 조건은 시장 지배적 위치에 있는 사업자로서 지위를 이용한 일방적인 부당한 행위로서, 공정거래법 제3조의2에 따른 남용행위에 해당한다고 판단하는 바, 위원회에서 검토하시어 시정조치 해 주실 것을 간곡히 요청 드립니다.

**공정한 가맹계약과 공정한 호출서비스의 분배가 플랫폼 사업의 등장에 따른 변화의 시기에 택시사업의 발전 및 택시선진화에 원동력이 될 수 있습니다.**

존경하는 공정거래위원회 위원장님!

우리 택시사업 4개 단체는 택시운수종사자들이 국민에게 보다 안전하고 다양한 양질의 서비스를 제공하고자 지속적으로 노력해 왔습니다. 특히 정부는 플랫폼을 기반으로 한 새로운 모빌리티 혁신 시대의 개막에 따라, 이전 '타다'라는 불법여객운송으로 인하여 사회적 논란이 되었던 점들을 해소하고 택시서비스 개선을 위해 플랫폼 기술과의 결합을 통한 여객자동차운송플랫폼사업을 추진하고자 관계법령을 개정하였습니다.

이에 따라 우리 택시업계는 여객자동차운송플랫폼사업 도입으로 인한 기존 운수사업자들의 손실에도 불구하고 빠른 가을을 감내하며 정부의 정책을 수용하여, 2019년 3월 7일 사회적 대화협 합의문을 통해 플랫폼 사업과의 상생의 첫발을 내딛었습니다. 그러나 여객자동차운송플랫폼사업이 본격적으로 시행되기도 전인 시범 단계에서 상기와 같은 불합리한 문제점이 도출되고 있는데도, 정부의 적절한 대책은 물론 플랫폼 사업자의 내부적인 검토 및 자정은 전무한 것으로 보입니다.

이러한 사유로 우리 택시사업 4개 단체는 현재 운송가맹사업자들이 가맹사업 및 중개사업을 운영함에 있어 문제점으로 대두되고 있는 ①'가맹택시에 대한 일방적인 호출 몰아주기', ②'운송가맹사업과 중개사업의 호출 앱을 분리 운영', ③'가맹본부의 수수료 부과 대상 및 액수에 대한 일방적인 과도한 결정', ④'가맹본부의 가맹택시에 대한 동의 없는 개인정보에 대한 제3자 제공 의무 부과', ⑤'시장 지배적 위치에 있는 운송가맹사업자의 공정거래법을 위반한 남용행위', ⑥'알고리즘 공개 및 표준계약서 작성 의무화'에 대하여 더 이상 관망하고 있을 수만은 없다고 판단하였습니다.

이에 해당 문제점들에 대하여 개선 조치의 시정을 명해 주실 것을 진정 드리오니, 모쪼록 위원장님 이하 위원님들이 상기의 문제점들에 대하여 공정하게 판단하시어, 동반자의 길에 접어든 운송가맹사업자와 택시업계가 상생하여 국민에게 보다 나은 다양한 서비스와 편리하고 안전한 교통편의 제공이라는 본분에 충실할 수 있도록 현명한 결정을 내려 주실 것을 간곡히 요청 드립니다.

2020. 09. 08.

**전국택시노동조합연맹 전국민주택시노동조합연맹  
전국개인택시운송사업조합연합회 전국택시운송사업조합연합회**

**3 소상공인 새희망자금 집행에 따른 적극 대응**

중소벤처기업부는 코로나19 확산으로 어려움을 겪고 있는 소상공인의 경영 안정을 위한 「소상공인 새희망자금」 지원계획을 공고하였는데, 그 중 개인택시사업자 해당 사항만 발췌하였으며 그 주요내용은 다음과 같다.

\* 이 공고는 행정정보를 통해 지급대상자로 사전 확인된 신속지급에 대한 것으로, 10월 중순경부터 진행되는 확인지급에 대해서는 추후 별도 공고 예정

**1. 사업 목적**

- 코로나19 확산에 따라 매출이 감소한 영세 소상공인과 사회적 거리두기 강화로 경영상 어려움을 겪고 있는 소상공인을 직접 지원

**2. 지원대상 및 내용**

□ 지원대상 및 금액

〈공통사항〉

- '20.5.31 이전 창업자로서 신청 당시 휴·폐업 상태가 아닐 것
- 사업자 1인이 여러 사업체를 운영하는 경우 1개 사업체에 대해서만 지급
- 공동대표인 경우 대표자 중 1인에게만 지급(공동대표 간 동의 필요)
- 법인 기업도 1개 사업체로 간주 지원요건 판단
- 대표자가 미성년자인 경우 확인지급 절차 진행

① (일반업종) '19년 연매출 4억원 이하이고 '20년 매출이 전년 대비 감소한 소상공인 : 100만원

○ ('19년 이전 창업자) '20년 상반기 월평균 매출액이 '19년 월평균 매출액 미만('20년 상반기 부가세 신고 기준)

- '19년말 기준 부가세 간이과세자는 매출 감소 확인 없이 우선 지급

※ '21.1월 부가세 신고로 '20년 매출 증가 확인 시 환수가 원칙

○ ('20년 창업자) '20.5.31 이전 창업자로서 6~8월 매출액의 연간 환산 매출액이 4억원 이하이고, 8월 매출액이 6~7월 월평균 매출액 미만

\* 국세청이 보유한 6~8월 신용카드, 현금영수증, 전자세금계산서 활용

〈소상공인 새희망자금 세부 지원기준(안)〉

구분	일반업종	특별피해업종	
		영업제한업종	집합금지업종
소상공인 여부	○	○	○
매출액 규모	연 4억원 이하	무관	무관
매출 감소	○	무관	무관
지원금액	100만원	150만원	200만원

□ 지원 제외대상

- 4차 추경에 포함된 다른 재난지원금 사업\*에서 지원받은 경우
  - \* 긴급고용안정지원금(고용부), 저소득층 긴급생계지원(복지부) 등
  - 휴폐업 소상공인 및 매출액이 없는 사실상 휴폐업\* 소상공인
  - \* '20년 매출이 없는 경우, '19년 및 '20년 매출이 없는 경우 등
- ※ 중복수급·부정수급의 경우 환수 조치

**3. 지원방법 및 절차**

□ 신속지급 (1차, 추석 전)

- (신청대상) 일반업종 요건 소상공인
- 신속지급 신청 대상자에게 9.23(수)~9.24(목) 문자메시지 발송
- (신청기간) 2020.9.24(목) 종료시까지
- 원활한 신청을 위해 9.24(목)~9.25(금) 양일간 사업자등록번호 끝자리 기준으로 홀 짝제 시행
- \* 9.24(목) 사업자등록번호 끝자리가 짝수, 9.25(금) 사업자등록번호 끝자리가 홀수
- \* 9.26(토) 이후에는 구분없이 신청 가능
- (신청방법) 온라인 사이트 접속 신청
- ① 포털사이트에서 “소상공인 새희망자금(또는 새희망자금)”을 검색 또는 ② 주소창에 “새희망자금.kr”을 입력
- 본인이 직접 신청(본인 명의 휴대폰 또는 공인인증서, 통장 계좌 필요)

□ 확인지급 : 별도 공고

**4. 유의사항**

- 제출된 서류(파일) 등은 보조금 사업의 효율적인 관리를 위해 타 부처, 지자체, 공공기관 등에 제공될 수 있으며, 일체 반납하지 않음
- 신청내용이 사실과 다르거나 대상 요건에 부합하지 않은 경우, 중복수급·부정수급의 경우 환수 조치

연합회는 코로나19 감염병 재확산에 따른 제4차 추가경정예산 편성 및 2차 재난지원금 소상공인 새희망자금 지급과 관련하여 최대한 많은 개인택시사업자가 혜택을 받을 수 있도록 정부 해당 부처(국무총리실, 더불어민주당 대표, 국민의힘 비상대책위원장, 기획재정부장관, 고용노동부장관, 보건복지부장관, 중소벤처기업부장관)에 다음과 같이 건의 및 요청하였다.

일정	건의 및 요청 주요내용
'20.09.08.	○ 2차재난지원금 지급 시 개인택시사업자를 우선지원대상으로 선정 건의 요청
'20.09.11.	○ 전 개인택시사업자에게 「소상공인 새희망자금」 일괄 지급 건의 요청
'20.09.16.	○ 개인택시사업자 「소상공인 새희망자금」 신청 서류 간소화 건의 요청

www.klpg.or.kr

# 깨끗한 내일을 위해 부르릉



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

Clean Energy, Clean Tomorrow

 대한LPG협회

## 우리조합 NEWS

## [서울조합] 서울 택시업계 주도 티머니londa, 2020 국가서비스대상 수상

‘승차거부 1도 없는 택시호출서비스’로 호평받아

서울개인택시운송사업조합과 서울택시운송사업조합이 함께 선보인 ‘티머니londa’가 ‘2020 국가서비스 대상’에서 ‘택시호출서비스’ 부문 대상을 수상했다.

산업정책연구원에서 주최하고 산업통상자원부, 중소기업벤처기업부 등이 후원한 ‘2020 국가서비스 대상’은 학계, 산업계 전문가들로 구성된 국가서비스 평가위원회에서 각 부문별로 ▲서비스 가치 ▲고객만족 ▲마케팅 및 커뮤니케이션 등 세부 항목을 평가해 가장 사랑받은 서비스를 선정했다.

이중 택시호출 서비스 부문에서는 ‘티머니londa’가 최고 영예를 안았다.

‘티머니londa’는 코로나19로 어려워진 택시업계와 위기를 함께 극복하고 ‘더 나은 택시 호출 서비스’로 상생 발전해 나가는데 앞장서고 있다는 평가를 받고 있다.

특히 ▲목적지 미표출 ▲AI자동배차 시스템을 통해 승객 골라 태우기를 사전에 방지하고 ‘승차거부 없는 착한 택시, 부르면 오는 택시’로 자리 잡으며 고객들에게

큰 사랑을 받고 있다고 평가위원회는 판단했다.

이 서비스를 운영하는 서울개인택시운송사업조합 관계자는 “목적지를 표출하지 않고도 승객 호출에 응답하는 티머니londa의 착한 취지와 택시 기사들의 자발적인 서비스 혁신 의지가 심사위원으로부터 높은 평가를 받은 것으로 보인다”고 밝혔다.

한편 티머니는 ‘티머니londa’뿐만 아니

라 티머니페이(TmoneyPay)까지 간편결제 부문에서 수상 하며 이번 2020 국가서비스 대상에서 2개 부문 수상의 영광을 안았다.

티머니페이는 ▲교통 특화 서비스 ▲뛰어난 범용성과 편의성 등을 강점으로 소비자들에게 가장 스마트한 교통 간편결제 서비스로 자리매김하며 출시 100일 만에 누적다운 로드 100만을 기록하는 등 무서운 속도로 성장하고 있다.



▲ 김호덕 이사장(사진 오른쪽)이 BNK부산은행과 협약을 맺고 있다.



▲ 등대콜에서 운행중인 마마콜 택시 모습

## [부산조합] 임산부 특화 부산 마마콜 이용 2만 3,000건 돌파

출산 장려 위해 임신·출산 후 1년 여성에 택시요금 할인

부산 1호 브랜드 등대콜 운행대수 4,000대로 늘려

부산개인택시운송사업조합(이사장 김호덕)은 임산부의 이동 편의를 위해 전국 최초로 부산에 도입된 임산부 콜택시인 ‘마마콜’ 이용 건수가 점점 늘어나면서 당초 700대인 운영 대수를 4,000대로 증차했다고 밝혔다.

마마콜은 부산시가 출산장려 환경을 조성하기 위해 지난 3월 16일부터 시행한 사업으로 임신 중이거나 출산 후 1년이 지나

지 않은 여성을 대상으로 월 2만원 한도내에서 택시요금의 65%를 할인해준다.

마마콜택시 운영은 부산개인택시 최대 회원을 확보한 부산 제1호 브랜드택시 등대콜에서 맡아 우선 700대가 시범운행을 시작했는데 지난 8월 말까지 마마콜 이용 건수가 2만3천건에 달할 정도로 호평을 받으면서 ‘차량 대수를 늘려달라’는 민원이 잇따를 만큼 인기가 좋다.

김호덕 이사장은 “마마콜은 택시요금을 할인 받을 수 있고 불필요한 대화를 하지 않는 등 친절한 서비스가 임산부들 사이에 입소문을 타면서 이용 건수가 점점 증가하고 있다”며 임산부들이 더욱 편리하게 이용할 수 있도록 최근 운영 대수를 4,000대로 늘리고 내비게이션 등 등대콜 장비교체와 함께 마마콜시스템도 업그레이드 했다고 말했다.

한편 부산개인택시운송사업조합과 BNK부산은행은 등대콜 이용 활성화를 위한 협약을 체결해 등대콜 택시요금을 썸패스로 결제하는 고객에게 모바일 쿠폰을 주는 방식으로 2천원 할인 혜택을 주고 있다.

등대콜 운전자에게는 결제금액의 2%를 캐시백으로 돌려받는 이벤트를 진행 중이다. 썸패스는 결제수수료 없이 결제금액을 운전자 계좌로 즉시 입금하는 부산은행의 모바일 간편결제 서비스로 등대콜 택시 안에 있는 QR코드를 이용해 결제하는 방식이다.

## 부산 개인택시 블랙박스 교체 사업 완료

시에서 50% 지원·조합 복지 사업 수익금도 활용

부산개인택시운송사업조합이 지난 8월 3일부터 20여 일 간 소속 1만 4천여 개인택시를 대상으로 차량용 영상저장장치(블랙박스) 교체 사업을 완료했다고 밝혔다.

이번 블랙박스 교체 사업은 지난 2015년 교체 이후 기존 블랙박스의 내구연한이 경과한데 따른 조치로 총 사업비는 21

억원이 소요됐다. 하지만 사업비 중 50%는 부산시가 지원하고 나머지 50%는 LPG 충전소 등 조합 복지사업 수익금으로 전액 지원하되 이용 실적에 따라 차등 지원하며 조합원들의 부담을 최소화했다.

이번에 교체된 블랙박스는 엄격한 심사를 거쳐 선정된 제품으로 톱크웨어(썬)에서 사업용 차량 전용 블랙박스(아이비비 B300)로 출시됐고 사업용 차량 운행시 필요한 최적의 기능을 탑재한 제품으로 평

가받고 있다.

김호덕 이사장은 “이번 블랙박스 교체 작업으로 운전자의 안전운전과 법규 준수 유도로 교통사고 감소 효과는 물론 승객과의 분쟁 해결 및 운행 중 주취승객으로부터의 운전자 보호 등 운전자와 승객 모두의 안전보호와 각종 범법행위의 증거활용 및 범죄예방에도 크게 기여를 할 것으로 기대된다”고 말했다.



# [경기조합] 카카오텔루 택시 배차 몰아주기 의혹 경기도와 실태조사

국회 민형배·송갑석 의원 등 주최 '온라인 플랫폼 시장 독점 방지' 토론회도 열려  
김영식 이사장 '경기도와 협력, 플랫폼택시 독과점 등 불공정 근절에 대응'

경기개인택시운송사업조합(이사장 김영식)과 경기도가 카카오텔루-카카오모빌리티-KM솔루션(카카오텔루 가맹택시)로 이어지는 '카카오텔루' 택시배차 몰아주기 의혹에 대해 실태조사를 실시했다.

우선 경기조합은 도내 카카오텔루 택시가 운행하는 7개 지역을 대상으로 카카오텔루 운행일 전후 조합원들의 카카오텔루 수를 비교해 배차 몰아주기 여부 조사를 실시했다.

경기도는 조사 결과를 바탕으로 실제 배차 몰아주기가 확인될 경우 카카오텔루에 대해 공정거래법 위반 혐의로 공정거래위원회에 조사를 요구하는 등 시장 독과점에 따른 대책을 마련하기로 했다.

또한 지난 9월 24일에는 경기도가 주관하고 국회 민형배 의원(정무위), 송갑석 의원(산자중기위) 등이 공동 주최하는 온라인 플랫폼 거래공정화와 관련 법률 제정

안의 구체적 검토를 위한 '온라인 플랫폼 시장독점 방지 대책' 토론회를 개최했다.

김영식 이사장은 "택시 호출서비스 시장 지배력이 큰 카카오가 배차 몰아주기까지 할 경우 택시운송 질서를 문란케 하며 결국 소비자 피해로 이어질 수 있다"며 경기도와 협력해 플랫폼택시 시장의 독과점과 불공정거래행위 근절을 위해 적극 대응하겠다고 밝혔다.



## 전 조합원에 향균 마스크 케이스 제작, 배포

조합원 마스크 관리·사용시간 연장 등에 도움

경기개인택시운송사업조합(이사장 김영식)은 코로나19 사태 이후 택시운행시 마스크 착용이 의무화됐지만 차량내 마

스크 보관 및 일상생활에서 마스크를 주머니 또는 바닥에 방치하는 경우 오염의 우려가 있다는 판단 아래 향균 마스크 케

이스를 제작해 조합원들에게 배포했다. 마스크 관리 및 사용시간 연장 등을 위한 것으로 경기개인택시 조합원 전원

에게 지난 9월 21일부터 순차적으로 지급한 것.

김영식 이사장은 "대면접촉이 불가피한 조합원들의 감염예방활동이 시민안전과 직결되는 만큼 향균 마스크 케이스 사용이 코로나19 확산방지와 현장대응력 강화에도 도움이 될 것"이라고 말했다.

### [충남조합]

## 충남조합 흥선기 이사장, 연임 성공

단독 출마로 무투표 당선,  
내년부터 4년 임기 수행

충남개인택시운송사업조합 흥선기 이사장 (사진)이 연임에 성공했다.

충남조합은 올해로 이사장을 비롯한 이사 등 임원 임기가 만료되는데 지난 9월 10일 제 13대 임원 선거 공고를 하고 9월 18일 후보 등록 결과 이사장 1인, 이사 8인의 후보자 등록을 받았다.

특히 흥선기 이사장은 단독 출마하면서 무투표 당선이 이뤄졌고 연임에 성공하면서 오는 2021년 1월 1일부터 2024년 12월 31일까지 4년 동안의 임기를 수행하게 된다.



당신이 있어 따뜻합니다!

## 충북조합·제천시부 제천 수해 복구 자원봉사

한종석 이사장 비롯 임직원, 산사태 피해 농가 등 정비 도와

충북개인택시운송사업조합(이사장 한종석)과 제천시 개인택시 지부(지부장 이은상)는 집중호우로 피해를 입은 제천시 봉양읍 장평2리 구미마을 수해지역을 방문해 자원봉사를 펼쳤다. 충북개인택시운송사업조합 및 제천시 지부 임·직원들은 수해로 산사태가 발생한 농가의 배수로 정비와 침수주택 토사 처리, 가재 도구 정리 등을 지원하며 구슬땀을 흘렸다.

자원 봉사에 참석한 충북개인택시운송사업조합 한종석 이사장은 "피해

복구 장비와 일손이 부족한 상황에서 미력한 힘이나마 수해민들에게 도움이 되기를 바란다"며 "충북개인택시운송사업조합과 제천시 지부가 지역사회에 도움을 실천할 수 있는 기관으로 거듭날 것"이라고 소감을 밝혔다.

이은상 제천시 지부장도 "기록적인 폭우로 고통 받고 있는 지역 주민들에게 조금이나마 도움이 되길 바라며 하루라도 빨리 응급복구가 마무리돼 피해 주민들이 일상으로 돌아가는 데 작은 보탬이 되길 바란다"고 말했다.



연합회신문은 전국개인택시운송사업조합 연합회 홈페이지 (www.gaitaxi.org)에서도 열람할 수 있습니다

# 아직도 마카롱택시 기사앱 회원이 아니세요?

## 마카롱택시는?

KST모빌리티의 **혁신형 택시 서비스 브랜드**로 지난해 4월 마카롱택시 앱을 정식 출시, 그 해 6월 **택시운송가맹사업을 위한 광역 면허를 취득** 하였습니다.

마카롱택시는 택시운송가맹사업자로서 차별화된 **고객 맞춤형 이동 서비스 제공 및 전국 공급단 확보**에 박차를 가하고 있으며, 앱 출시 1년 4개월 만인 20년 8월 기준 서울, 경기, 대전, 대구, 울산, 세종, 제주 등 **전국 10개 지역 포함 가맹 택시 계약 대수 1만대를 돌파** 하였습니다.

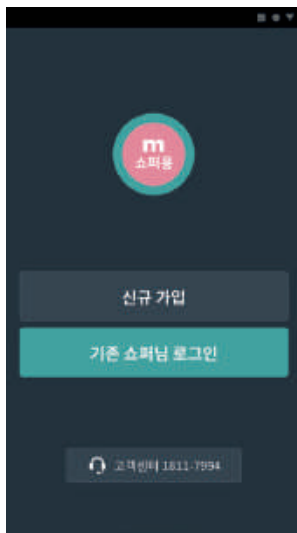
## 쇼퍼앱(마카롱 기사용 앱) 가입 방법

### 1. 기사앱 다운로드



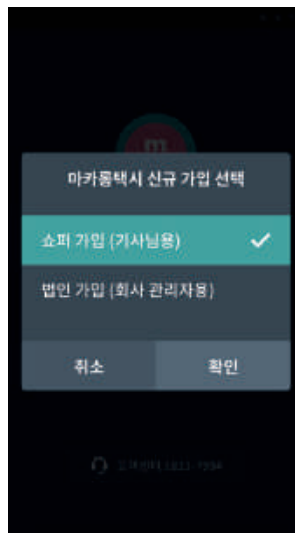
플레이스토어에서 마카롱택시(기사님용)를 검색하세요!

### 2. 신규 가입



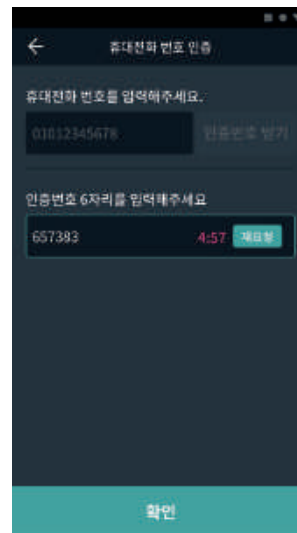
신규 가입 버튼을 터치해주세요!

### 3. 쇼퍼 가입



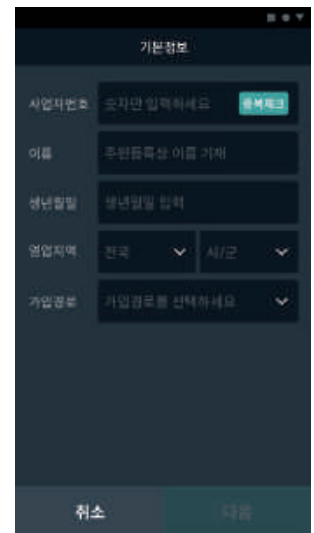
쇼퍼 가입(기사님용)을 선택해주세요!

### 4. 번호 인증



휴대폰 번호 인증을 진행해주세요!

### 5. 기본정보 입력



기본적인 정보를 입력해주세요!

## 마카롱택시 가맹 회원이 된다면?

### 01 가맹 회원님들 만을 위한 다양한 프로모션 혜택 준비 및 제공!! (수익 확대)

- 마카롱 콜 잡아라, 친구추천, 마카롱데이/타임 등 다양한 이벤트 진행
- 지역활성화를 위한 맞춤 프로모션 기획 및 마케팅 전략 수립
- 다양한 부가서비스를 통한 수익 창출 기회 제공

### 02 고객의 관심사를 찾아가는 전문적인 프로모션 / 마케팅 진행중!!

- 페이스북, 인스타그램, 블로그 등 바이럴 광고 진행
- 친구추천 이벤트, 해피포인트 적립 등 할인 혜택 이벤트
- 마카롱 캐시 출시 예정

### 03 하반기 TV, 라디오 광고 집행 예정!!





데스크칼럼

# 택시총량제 준수, 법 취지 맞춰 달라는 것·특혜 요구 아니다

시장 경제는 수요와 공급에 의해 사회적 편익이 결정된다.

공급이 부족하면 재화나 서비스의 비용은 오르고 사재기 같은 부작용이 생기면서 소비자 편익은 줄어들게 된다.

수요가 부족하면 반대 현상이 발생한다.

공급이 넘쳐나는데 상품을 사려 하거나 서비스를 이용하려는 수요가 없다면 값은 폭락하고 출혈 경쟁에 따른 다양한 폐해가 나타나게 된다.

그래서 시장경제에서 수요와 공급의 균형은 매우 중요하다.

택시 산업도 마찬가지이다.

택시 산업이 건강하게 발전하고 승객들에게 양질의 서비스를 제공하기 위해서는 수요와 공급의 균형이 필요하다.

그런데 택시는 심각한 공급 과잉 상태에 내몰리고 있다.

전체 택시 중 20% 이상이 공급 과잉이라는 것이 분석인데 택시업계의 일방적인 주장이 아니라 정부가 발표한 결과가 그렇다.

## ◇ 법에서 택시 수요 공급 균형 언급

정부는 택시와 관련한 여러 법에서 수요와 공급간의 균형을 맞출 수 있는 규정을 마련하고 있다.

대표적인 것이 여객자동차운수사업법인데 택시 같은 여객자동차운수사업의 면허 기준이 명시되어 있다.

이 법의 5조 1항에서는 ‘(여객자동차운수의) 사업 계획이 해당 노선이나 사업 구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합해야 한다’고 규정하고 있다.

택시 같은 여객 운송 수단들이 실어나를 수 있는 적정한 수송 수요에 맞춰 면허가 발급되어야 한다는 기본적인 원칙이 마련되어 있다.

택시운송사업발전법에서는 더 구체적인 조건들이 명시되어 있다.

이 법의 9조에서는 ‘국토교통부장관이 사업구역별로 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 대한 실태조사를 실시해 사업 구역별로 택시총량을 산정’하도록 명시하고 있다.

그 결과를 토대로 사업 구역별로 택시



▲ 승객 감소로 길게 줄 지어 대기중인 택시들 모습.

적정 공급 규모를 산정하라며 구체적인 산정 기준도 마련했다.

택시총량을 산정하지 않거나 산정된 총량 보다 택시 댓수가 많은 지역은 택시 면허를 제한하는 제재 조항도 있다.

심지어 택시총량제에 근거해 사업구역의 시도 지사가 택시 감차 계획을 수립하고 감차 보상금 산정, 지원하는 내용도 담겨져 있다.

## ◇ 공급 과잉 심각한데 감차는 더디게 진행

위에서 언급한 법에 근거해 정부는 2005년 이후 매 5년 마다 택시총량을 산정, 공개하고 있다.

현재는 4차 택시총량제도가 시행되고 있다.

그런데 바로 직전의 3차 총량제 운영 당시 정부가 연구 용역을 통해 산정한 택시총량 기준이 눈길을 끈다.

정부는 2015년 3월 ‘제3차 택시총량제 계획검증에 관한 연구’를 통해 택시총량을 산정했는데 그 결과는 충격적이다.

전국 택시 공급은 25만5131대인데 이중 22.4%에 해당되는 5만7226대가 공급 과잉 상태에 있다는 결론이다.

개인택시를 비롯한 택시업계의 수익성이 갈수록 악화되는 것은 수요에 비해 공급이 넘쳐나기 때문이라는 사실이 정

부 연구 결과에서 입증된 것이다.

그런데 정부는 택시의 공급 과잉 상황을 확인했음에도 감차 노력을 게을리하고 있다.

과잉공급된 택시면허가 무려 5만7226대에 달하는데 올해 4월 기준으로 감차된 댓수는 3,300여대에 그치고 있다.

공급 과잉 상태라고 분석된 택시 중 단 5.7%만 감차됐을 뿐 나머지 94%는 여전히 운행중인 것이다.

## ◇ 플랫폼운송사업, 총량제서 제외하는 것은 법적 모순

그런데 정부는 플랫폼운송사업을 허용하면서 택시총량제 대상에서 제외하고 있다.

여객운송플랫폼사업을 할 수 있도록 허용하고 있는 법은 택시를 포함한 여객운송사업의 적정 수송 수요를 규정하고 있는 여객자동차운수사업법이다.

그런데 현 개정법에서는 플랫폼운송사업 허가를 총량제에서 제외하고 있다.

플랫폼운송사업의 편익만 고려한 결과로 여객운송사업의 핵심이고 본질인 택시가 역차별당하고 있는 것이다.

서울 등 일부 대도시에서 러쉬아워나 심야 시간대 택시 공급이 부족하다며 정부와 일부 대기업에서는 카풀, 타다 같은 변칙적인 유상 운송 수단을 추진해 택시업계와 갈등을 빚어 왔다.

하지만 이 때에도 택시는 엄청난 공급 과잉 상태였던 것이 정부 연구 결과에서 확인되고 있다.

문제는 택시를 부제로 묶어 운행 효율성을 떨어 뜨리거나 대중교통으로 인정해주지도 않으면서 요금을 비롯한 다양한 제재를 가해 택시 운행의 자율성을 훼손한 영향 때문이었지 결코 택시가 부족해서 승객들이 불편을 겪었던 것은 아니었다.

일부 지역에서는 조합원들이 스스로 출연금을 모아 보상금을 지급하며 감차하고 있을 정도로 심각한 공급 과잉과 수익 악화에 시달리고 있는 것이 개인택시업계의 현실이다.

이런 상황에서 정부는 택시총량을 산정하고 감차하며 지원할 수 있는 법을 마련해놓고도 플랫폼운송사업은 총량대상에서 제외해 택시의 공급량을 늘리는 결과를 초래하려 한다.

‘택시운송발전법’ 1조에서 정부는 ‘택시운송사업의 건전한 발전을 도모해 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지하는 것을 목적으로 한다’고 명시하고 있다.

특혜를 달라는 것이 아니며 정부가 제정하고 운영하는 법의 취지에만 맞게 제도를 운영해달라는 것이 우리 개인택시업계의 요구이다.

글·전국개인택시운송사업조합연합회  
김도길 기획부장

# GRANDEUR Taxi



## 그랜저 택시, 세상의 기대를 또 한 번 넘어서다

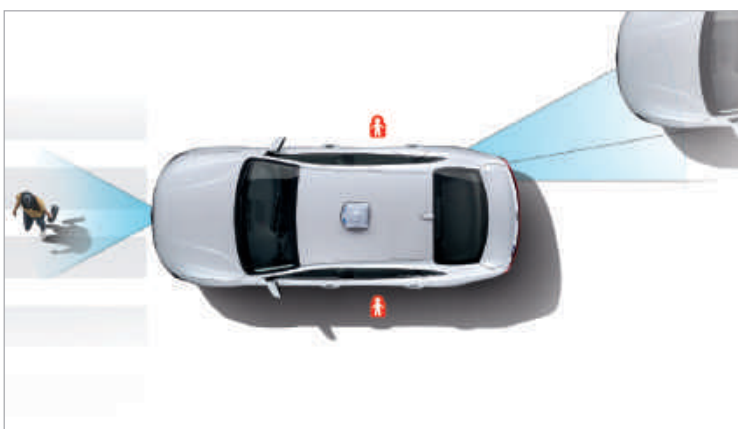
시대의 변화를 이끌고 승객의 기대를 뛰어넘은 택시 그 이상의 가치.  
그랜저 택시가 지금까지 경험해보지 못한 특별함을 전해 드립니다.



고급스러운 라운지와 같은 실내공간



FULL LED 헤드램프 기본적용



현대 스마트센스 기본적용(FCA, LKA, DAW)



전자식 변속버튼 기본적용