

**건의자료**

# **개인택시 긴급현안 개선 건의**

**♣ 서울시 ♣**

2019. 4.



**서울개인택시운송사업조합**

빈 간 서 기

접수번호: 9503

접수일시: 2019. 04. 25

처리기한: 2019. 5. 2

처리과 기록물 등록번호

렉시클류라

# 목 차

1. 개인택시 사업면허 양수자격 기준 완화 .....	1
2. 보수교육 제도 개선 .....	5
3. 개인택시 부제 개선 .....	8
4. 신규자 교육 사후교육으로 전환 건의 .....	12
5. 고급택시제도 운영 개선 건의 .....	15

개인택시운송사업조합  
서울시 송파구 올림픽로 319 교통회관 1층  
김정주 기획정책팀장  
02-2084-6231

**개인택시 사업면허**  
**양수자격 기준 완화**

# 개인택시사업면허 양수자격 기준 완화

## □ 개인택시운송사업의 면허기준 주요연혁

- 1965.09.15 무사고 **15년** 이상 운전경력
- 1973.07.07 무사고 **5년** 이상 운전경력
- 1977.05.30 3가지 요건 中 하나에 해당
  - 1) 과거 4년 내 **사업용자동차 3년 이상 무사고** 운전경력
  - 2) 과거 7년 내 **고용된 자가용자동차 6년 이상 무사고** 운전경력
  - 3) 사업용/자가용 **합산 5년 이상 무사고** 운전경력(자가용은 1/2로 환산)  
※ 운전업무 공백 기간이 1년 미만이어야 함.
- 1987.09.19 3가지 요건 中 하나에 해당.
  - 1) 과거 6년 내 **사업용자동차 5년 이상 무사고** 운전경력
  - 2) 과거 11년 내 **고용된 자가용자동차 10년 이상 무사고** 운전경력
  - 3) 사업용/자가용 **합산 5년 이상 무사고** 운전경력(자가용은 1/2로 환산)  
※ 운전업무 공백 기간이 1년 미만이어야 함.

## □ 현 황 및 문제점

- 여객자동차운수사업법(이하 ‘여객법’) 제4조, 동법 시행규칙 제19조에 의거 개인택시운송사업 면허를 취득하기 위해서는 아래 표의 개인택시 기준 중 하나에 해당하여야 함.

구분	기준
개인택시	① 사업용자동차 <u>6년 내 5년</u> 무사고 운전경력 ② 고용된 자가용자동차 <u>11년 내 10년</u> 무사고 운전경력 ③ 사업용/고용된 자가용자동차 합산 <u>5년 이상</u> 무사고 운전경력( <u>자가용 운전경력</u> 은 1/2로 합산)  ※ 단, 각 지자체 권한으로 1/2의 범위에서 완화적용 가능
법인택시	① 제1종, 제2종 보통 운전면허 이상 소지자 ② 연령이 20세 이상인자 ③ <u>운전경력 1년 이상</u> 인자 ④ 자격취소 후 1년 이상 경과한 자 ⑤ 여객자동차운수사업법 제24조제3항과제4항의 미해당자 ⑥ 운전적성 정밀검사 적합 판정자

※ 개인택시 운전경력 요건은 1/2의 범위에서 완화적용이 가능한 바, 서울을 포함한 대부분 지역에서는 **사업용자동차 4년 내 3년(고용된 자가용 운전경력의 경우 1/2로 환산하여 계산) 무사고 운전경력**을 요함.

○ **개인택시의 경우**, 법인택시 자격기준(운전경력 1년 이상)에 비해 **운전경력 요건이 높아 일반인의 진입이 어려움**

○ 개인택시의 높은 진입장벽은 자연스럽게 **개인택시의 고령화를 유도**하고 있음

1) 개인택시 평균연령 서울(62세), 경기도(58세).

○ 이제는 **단순 사업용 운전경력 대신** 개인택시 사업자로서의 **적성·인성 등 새로운 기준 정립이 검토**되어야 할 시점임

## □ 권 의

○ 개인택시 취득을 위한 **영업용 3년 경력제도 폐지**(1년 운전 경력에 교육이수로 양수자격 인정)

## □ 기대효과

### ○ 개인택시 연령 평준화 도모

- 1) 기존의 개인택시 진입장벽을 하향시킴으로써 저연령층(30~40대) 유입을 통해 최근 **택시기사 고령화 문제를 해소**하고 개인택시에 대한 긍정적 이미지 제고 및 활성화를 도모.
- 2) 개인택시 가치상승으로 면허가 상승

# 보수교육 제도 개선



## 보수교육제도 개선

### □ 현 황

- 교육근거 : 여객자동차운수사업법 시행규칙 제58조 제2항에 따른 별표4의3(운수종사자교육의 대상 및 내용 등)

교육대상자	교육시간	주기	비 고
◦ 무사고, 무벌점기간이 5년 미만인 운수종사자	4	매년	매년:5년 미만) 격년:5년~10년)
◦ 무사고, 무벌점 기간이 5년 이상 10년 미만인 운수종사자	4	격년	총 10년 동안 7회
◦ 법령위반 운수종사자	8	수시	

※ 보수교육대상자가 법령위반으로 과징금, 과태료 처분을 받는 경우 1회 추가 교육 실시

### □ 문제점

- **현 보수교육은** 경미한 사고 및 사소한 도로교통법 위반행위 (예 : 속도위반 시 30점, 신호위반 시 15점 등)일지라도 **벌점 발생시 5년 동안은 매년, 5~10년까지는 격년**으로 보수교육 의무수행 (10년간 7회의 보수교육 이행)
- **10년 동안 7회에 걸쳐 교육을 의무화**하는 것은 모든 문제를 규제로 해결하겠다는 행정 편의주의적 정책이며, 교육내용 부실 및 피로 등으로 인하여 사실상 **교육의 실효성 없음**

## □ 추진방향

- 현 보수교육제도를 전 종사자 **3년 1회 교육**으로 의무화하고, 사고 및 벌점자에 대해서는 **익년 1회 교육 전환 또는 보수교육을 격년 교육으로 전환**
- **봉사 활동자 보수교육 같음**
- **영상교육으로 대체** (본인계정을 통한 영상교육 이수)

# 개인택시 부제 개선

# 택시 승차난 해소를 위한 개인택시부제 개선 건의

## □ 관련근거

- 「서울시 여객자동차 운송사업 개선명령 및 준수수향」

## □ 현 황

- 1978. 04. 01. 시행 이후 서울개인택시 3부제 **약 40년간 유지**
- 주 5일 근무제가 시행된 2004. 07. 01.부터 국민의 생활환경 급속히 변화
- 국민의 생활패턴, 개인택시사업자의 생활환경에 따라 탄력적으로 부제를 운영하는 등 선제적·능동적으로 대처하지 못하고 있는 실정
- 택시수요가 급증하는 연말연시 **일시적으로 부제를 해제하여 증차효과 재확인**

구분		연시	연말
2016	기간	2.13. ~ 3.26. (6일)	12.9/16/21 ~ 31 (13일)
	내용	심야(0~4시) 개인택시 부제해제 ⇨ 운휴차량 1만5천대 운행 허용	
	효과	일 평균 <b>1,866대 추가운행</b> 14,554건 추가수송	일 평균 <b>1,849대 추가운행</b> 16,592건 추가수송
2017.	기간	-	12.1/8/15/22 ~ 25 (7일)
	효과	-	일 평균 <b>2,324대 추가운행</b> 22,884건 추가수송

[출처 : 서울시 보도자료(2017.11.26.)]

## □ 문제점

- 국민소득 3만 달러 시대, 2019년도 서울 생활임금 약 212만원 (월 209시간 근무 시)임을 감안할 때 일일 평균 13~15시간, 월 300시간에 가까운 근무여건에도 평균 순수입 약 200만원에 불과한 **개인택시사업자의 생활수준 악화**

- 1) 한 가정의 가장으로서 부족한 수입을 채우기 위해 **일을 더 하고 싶어도 현행 3부제로 인해 불가피하게 쉬어야 하는 상황**

- **그 사이에 심야 택시공급 부족 현상을 명분**으로 카카오모빌리티의 자가용 카풀행위, 카쉐어링 업체인 (주)쏘카의 승합렌터카 택시유사운송 등 **불법 유사운송행위 등장의 빌미 제공**

- 1) 불법 택시유사운송행위가 만연해지고, 고질적인 심야 택시 승차난에 시민들의 **택시에 대한 부정적 시각이 팽배**해져 택시운수종사자 수입 감소 및 택시산업의 **존폐위기론까지 제기**

- 특히, 서울시는 심야 택시공급 효과를 위해서는 시범운영 결과 부제해제가 불가피하다는 것을 확인하였음에도 업계간 이해관계에 얽매어 **행정의 일관성 및 시민 승차 불편 완화를 위한 대승적 차원의 결단 부족 등 행정력의 한계를 여실히 노출**

## □ 권 의

- 개인택시사업자의 수입 증대를 위한 근무환경 및 심야 택시 승차난 해소를 통한 대시민 택시 서비스 개선을 위하여 반세기 가까이 유지하고 있는 **서울개인택시부제를 다음과 같이 개선**

- 다 음 -

- 1) 부제 전면 해제 또는, 7부제, 금요일을 포함한 주말 및 공휴일 자율부제(근무일 22일로 확대)
- 2) 심야(9조) 택시 5조 부제 전환
- 3) 장애인 자율부제
- 4) 종교부제(“라” 조) 격주 금요일을 토요일로 이동

**신규자교육 사후교육으로**  
**전환 건의**

# 신규자교육 사후교육으로 전환 건의

## □ 건의배경

- 현재 개인택시 양수예정자를 대상으로 실시하고 있는 사전교육은 교육일자 부족으로 인가지연, 교육의 효율성저하, 양도·양수 피해발생 우려 등 문제점이 많아 이를 사후교육으로 전환하여 개인택시 양수자의 운송사업에 안정을 기하기 위함.

## □ 현 황(신규교육)

### ○ 관련근거

- 1) 여객자동차운수사업법 제25조(운수종사자의 교육 등)
- 2) 여객자동차운수사업법 시행규칙 제58조(운수종사자의 교육 등)  
※ 제①항 제1호 신규교육 : 새로 채용한 운수종사자(사업용 자동차를 운전하다가 퇴직 후 2년 이내에 다시 채용한 경우는 제외한다.)

### ○ 신규자 교육

- 1) 교육주관 : 서울시 위탁교육 (서울시교통문화교육원)
- 2) 교육신청 : 신규(양수) 예정자가 개인택시 운송사업면허 인가 전 교육원 신규교육 일정에 의거하여 본인이 직접 신청
- 3) 교육비 : 45,000원 (신규양수 예정자 본인 부담)
- 4) 교육시간 : 16시간 (8시간씩 2일간)

## □ 문제점

- 교육일자 부족으로 인가 지연(월 2회 교육에 따른 양도양수



불편 초래)

- 신규자 교육 일자가 한정되어 있어 사전교육 지연에 따른 인가 지연으로 원활한 양도양수에 많은 불편 초래

### ○ 교육의 효율성 저하

- 택시자격증 취득 및 양수자 제반서류 구비 등으로 바쁜 양수준비 과정에서 교육마저 일정에 쫓기다시피 의무적으로 이수하는 경향이 높고 **개인택시 현장경험이 전혀 없는 상태에서 교육이 이루어져 교육의 효율성 및 성취도가 현저히 떨어짐**

### ○ 양도양수 피해 발생 우려

- **개인택시 중개인들의 과열 경쟁에 따른 개인택시 매매가격 혼란으로 양수자들의 피해 발생 우려**

## □ 개선방안(기대효과)

### ○ 사전교육을 인가 후 교육으로 전환

### ○ 인가 후 교육으로 교육 효율성 제고

- 개인택시를 전혀 모르는 상황에서 교육을 받기보다는 조합가입 시 배포되는 교육자료를 먼저 읽어본 후 운행하면서 개인택시영업을 몸소 체험해보고 16시간의 교육을 받는다면 운수사업법과 교통법규 등에 대한 이해도가 훨씬 높아질 것임

### ○ 현장 경험 후 교육을 이수함으로써 효율적인 개인택시 운송사업 수행

### ○ 건전한 양도양수 정착으로 매매 안정화

## 고급택시제도 운영 개선 건의

## 고급택시제도 운영 개선 건의

### □ 현 황

- 「고급택시 업무처리 요령 등 운영지침」에 의거 **고급택시의 운행방식은** 특정 예약방식을 통한 **완전예약제로서 현재 배회 영업을 금지**하고 있으며, 「고급택시운송사업 면허(인가)조건」으로 고급택시 관련 지침을 반드시 준수하고 주무관청의 명령과 지시를 성실히 이행하도록 하고 있음.

- 1) 특정 예약방식 : 미터기를 대체할 수 있는 **모바일 앱(App) 미터기를 도입**하여 사전에 모바일 앱에 등록된 신용카드로 하차 시 자동 결제

### □ 문제점

- 자동차대여사업자인 (주)쏘카가 운전자 알선 허용 조항을 악용하여 중개 플랫폼인 “타다” 서비스로 **모범 및 고급, 대형택시보다 저렴한 덤핑 요금**으로 법에서 정한 범위를 벗어나 불법적으로 여객자동차운송사업을 하여 **운송질서를 문란, 택시종사자 수익감소 등 업계에 막대한 피해를 입히고 있음**

### □ 건 의

- **고급택시 관련 운영지침과 면허조건을 개정**하여 고급택시 운송사업의 수익감소에 따른 정상화 및 향후 활성화, 택시 승차난 해소를 위해 특정지역(강남, 홍대, 종로 등)과

인천 · 김포공항에 한하여 현재 고급택시에 금지하고 있는  
배회영업 일부 허용

- 배회영업 허용에 따른 요금 수수방법(예:미터기 및 카드단말기 사용) 개선