

공정시장과 처우개선위한

20대 대통령 선거와 대리운전정책자료집

전국대리운전뉴스 223호



대리기사와 사회안전망

2020.6.3

(사)전국
대리기사협회

사단법인 전국대리기사협회
www.weddrivers.net 1666-5634

- [서문]대통령선거와 대리운전, 대리기사
- I. 공정시장과 처우개선 위한 주요 정책
 - II. 대리운전시장의 기본 통계
 - III. 대리운전시장의 역사
 - IV. 대리운전서비스의 운영과 문제점
 - V. 4차산업혁명의 허구 _카카오 대리운전
 - VI. [논평]유령으로 태어난 대리기사
 - VII. [성명]원혜영 대리운전업법 환영한다

* 본 내용들은 유튜브채널들을 통해서도 보실 수 있습니다.
☞ <바로TV> <사단법인 전국대리기사협회>,



‘대통령선거와 대리운전 정책자료집’을 내오면서...

“대통령선거와 대리운전,대리기사”

- 공정시장과 처우개선 위한 열린 기회 살려야

20대 대통령선거가 이제 코앞에 다가왔습니다. 국민과 국가의 앞날을 결정지을 중대한 행사가 온 국민들앞에 놓여있는 것입니다. 이렇듯 중대한 대통령선거를 맞아 열린 공간과 기회들은 대리운전업계에도 커다란 영향을 미칠 수 있습니다.

무엇보다 그간의 법적사각지대에서 온갖 편법과 횡포로 운영되어온 대리운전업계가 전반적 개선을 위한 제도화의 기틀을 다질 수 있기 때문입니다.

대리운전은 이미 우리 사회에 친숙하게 정착된 생활서비스로서, 음주운전을 방지하고 교통사고를 예방하며 소비자의 안전한 이동과 귀가를 책임지는 사회적 역할을 담당하고 있습니다. 시장의 규모도 커져서 연매출 2-3조에 달하고, 종사자들만도 20만명이 넘는 등 적잖은 규모의 업종으로 성장해왔습니다.

- 대표적 법적 사각지대, 편법과 횡포로 얼룩진 대리시장

하지만 매일밤이면 수십만명의 시민들이 대리기사가 움켜쥔 핸들에 의존해 이동귀가 하고 있건만 관련법과 제도는 전무한 채, 대리기사와 소비자, 대리업자간의 분쟁이 끊임없고 요금체계와 사고보험, 근로계약하나 정립되지 못한 채, 편법과 불법상태로 시장이 운영되고 있는 현실입니다.

또한 예컨대 심야이동을 해야하는 대리기사들에게 심야이동권 보장을 위한 순환차량조차 불법으로 금지되어있는 등, 정상시장을 위해서는 교통관련법, 금융과 보험관련법, 공정거래법, 노동관계법 등 법적 정비가 필수적인 상황입니다.

이렇듯, 대리운전종사자들은 법적 보호는 커녕 무법적 유령으로 전락한 상황 속에서 시장의 제도화를 위한 노력까지 해야 하는 이중삼중의 어려움에 처해있는 것입니다.

(뒷면 계속 →)

- 공정과 상생의 기초, 법적 제도화로 달성해야

우리는 대리기사들이 어려우니 대리기사를 위한 무슨 특별한 혜택을 달라하는 게 아닙니다. 소비자와 대리운전업자, 대리기사 등 시장을 구성하고 있는 3주체간의 공정하고도 합리적인 시스템과 풍토를 조성하고 제도화하여 공정시장과 처우개선을 위한 토대를 세우고자 하는 것입니다.

이를 통해 소비자는 안전하고 편리한 서비스의 혜택을 누리고, 대리업체는 무한 경쟁과 덤핑 경영의 악순환에서 벗어나고, 대리기사는 열심히 살아가는 생활인의 처우를 보장받게 될 것입니다.

이에 본 협회는 대리운전법 제정 캠페인을 적극 벌여오면서 다행히도 19대, 20대 국회에서 대리운전업법안이 입법발의될 수 있었습니다. 하지만 저희들의 이런 노력들은 각 국회임기 만료와 함께 번번히 물거품이 되버렸습니다.

우리는 더 이상 우리 사회가 대리기사와 같은 사회적 취약계층의 고된 노동과 비루한 수익에 기대어 발전과 번영을 꾀할 수는 없는 것이라 생각합니다. 시민들의 안락한 잠자리를 위해 언제까지 대리기사들이 저급한 수입과 고된 노동에 헉헉대며 살아야 하겠습니까. 시민들의 안전귀가와 안락한 잠자리에 대리기사들의 서러움과 원통함이 그늘져 있다면 그런 것이 어떻게 정의롭고 공정한 사회라 할 수 있겠습니까.

- 시장방치 정책당국, 미필적 고의 책임져야

사실 그간 정책당국은 이러한 왜곡된 시장의 현실을 방치하면서 대리운전업계가 사회적 취약계층의 피난처로 전락하도록 유도한 미필적 고의의 혐의도 적잖습니다.

사단법인 전국대리기사협회는 이번 대통령선거를 맞아 대리운전업계의 문제점과 대안들을 공론화하고 각 정당 및 후보진영에 정책대안을 제시하여 향후 법제화의 유리한 여건을 조성하는데 최선을 다하겠습니다.

이에 우리는 그간 발간된 정책자료집을 현 상황에 맞게 수정 보완하여 <2022대리운전 정책자료집>을 내놓습니다. 본 자료집이 정책과 제도를 담당하는 모든 이들의 충실한 참고자료가 되어 이 시대 정치권의 가장 급박한 민생현안 해결에 도움 된다면 더 없이 고맙겠습니다. 감사합니다.

2022. 1.

사단법인 전국대리기사협회장 김 종용 올림

I. 공정시장과 처우개선 위한 주요 정책



1. 단기적 대책: 표준 요금제, 표준약관 의무 도입
2. 부당행위 시정 및 처벌:
 - 1) 바나플 등 프로그램사와 콜센터의 횡포 중지:
프로그램쪼개팔기, 고율의 수수료, 기사장사(관리비, 출근비, 이중보험 강요 등)
 - 2) 카카오모빌리티의 횡포 중지: 대리기사 무한모집, 프로서비스 횡포, 고율의 수수료 등
3. 법제화: 대리운전법 제정을 통한 제도화
4. 노동법 개정 및 4대 사회보험 등 사회안전망 수립

Ⅱ. 대리운전시장의 기본 통계

(본 자료는 아직 대리운전업법이나 관련 제도 및 책임 당국이 부재한 관계로 대부분이 추정치임을 밝힙니다.)

1. **대리운전업체** : 약3,000~4,000개 (무등록 1인 사업자들이 대부분, 이미 그 수치는 무의미)
2. **대리기사수** : 약 20만명(카카오 기사 2018년 9월 기준 123,962명/카카오모빌리티리포트)
3. **규모**: 하루 약 30-40만콜, 년매출 약 2-3조원,
4. **사회적 기여** : 국내 자료 전무. 중국의 경우 2016년 대리운전 이용량 2억5300만건, 음주운전 원인 교통사고 발생률 350만건 감소, 462억위안(약 7조5천억원)의 재산손실 방지 (중국 칭화대 국제법연구센터 '대리운전업 발전백서' 중)

■ 대리운전자보험 관련 통계									
(단위 : 대, 명, 천원, %, 건)									
구분	회사명	부보대수(계약자수)*				경과 보험료**	발생 손해액**	손해율	사고건수 ** (증권별)
		업체		개인	소계				
		업체수	운전자수						
2014	메리츠	4	134	-	134	2,389,000	1,000,000	42.3%	108
	한화	1	10	64	74	30,585	-	0.0%	22
	MG	76	9,901	-	9,901	5,091,957	4,524,543	88.9%	5,599
	삼성	29	13,403	4	13,407	6,828,338	5,485,923	80.3%	4,739
	현대	6	277	-	277	206,767	869,729	420.6%	103
	LIG	160	51,200	-	51,200	34,660,000	30,220,000	87.2%	20,300
	동부	64	9,030	2,389	11,419	7,777,607	7,983,874	102.7%	4,372
계	340	84,015	2,45	86,472	54,809,996	49,273,948	89.9%	35,293	

<도표 1> 대리운전자보험 통계(금융감독원 제공)

5. 대리운전보험

- 1) 2014년 대리보험 가입업체수: 340개 (도표1 참조)
- 2) 2014년 대리보험 가입자수: 86,472명 (도표1 참조)
- 3) 2014년 대리보험 지급보험금: 51,135,418,000원 (도표2 참조)
- 4) 2014년 대리보험 경과보험료: 54,809,996원 (도표2 참조)
- 5) 2014년 대리보험 손해율: 89.9% (도표2 참조)

* 대리운전자보험의 연도별 현황 통계

(사)전국
대리기사협회

www.weddrivers.net 1666-5634

(단위 : 천원, 건, 명)

구분	회사명	담보별 지급보험금				계	담보별 사고건수				계	사고피해자 구분	
		대인	대물	자손	자차		대인	대물	자손	자차		부상자수	사망자수
7개사		8,556,693	8,356,872	203,249	15,500,707	32,617,522	6,288	8,899	240	18,805	34,232	6,689	23
2013	메리츠	123,988	211,664	14,031	405,239	754,922	125	209	8	505	847	196	-
	한화	631	2,717	-	1,058	4,406	1	6	-	17	24	1	-
	MG	467,144	1,370,575	21,372	2,299,790	4,158,881	857	1,336	14	2,663	4,870	870	1
	플룩	251,598	383,684	146,996	401,662	1,183,941	188	365	18	292	863	206	-
	삼성	2,222,898	1,201,580	16,183	2,077,799	5,518,460	419	1,128	21	2,715	4,283	639	2
	현대	21,128	25,379	1,469	66,972	114,949	17	28	3	66	114	20	-
	LIG	4,504,555	6,414,936	104,673	11,959,014	22,983,178	4,823	6,634	140	14,618	26,215	4,949	14
동부		1,965,013	2,029,297	46,788	4,190,148	8,231,246	1,107	1,985	39	4,428	7,559	1,143	4
8개사		9,556,956	11,639,834	351,512	21,401,681	42,949,983	7,537	11,691	243	25,304	44,775	8,024	21
2014	메리츠	188,092	82,614	2,356	184,060	457,122	60	76	5	172	313	86	1
	한화	53,942	17,009	506	37,732	109,190	8	12	1	24	45	9	-
	MG	1,145,946	1,926,677	19,460	3,509,505	6,601,588	1,277	1,710	36	3,856	6,879	1,311	2
	플룩	248,442	405,250	31,977	362,750	1,048,419	218	347	14	271	850	233	-
	삼성	728,063	1,490,060	9,568	2,644,855	4,872,547	493	1,417	23	3,386	5,319	759	3
	현대	14,632	45,509	-	92,427	152,568	31	44	-	77	152	31	-
	LIG	5,911,589	7,822,950	96,540	15,222,069	29,053,147	5,481	7,833	194	17,690	31,198	5,661	14
동부		2,742,971	2,069,193	58,672	3,970,002	8,840,838	1,174	1,732	59	3,841	6,806	1,232	3
8개사		11,033,677	13,859,263	219,079	26,023,399	51,135,418	8,742	13,171	332	29,317	51,562	9,322	23

주1) 해당연도 종결건 기준

주2) 지급보험금의 경우 원수보험금에서 공입을 반영한 수치

주3) 사고피해자는 해당 사고로 인한 피보험자+피해자 모두 고려한 인입(대인+자손)

*출처 : 금융감독원 *자료제공 : 사단법인 전국대리기사협회

<도표 2> 대리운전자보험 연도별 현황통계(금융감독원 제공)

6. 대리운전업체 종류(대부분 상호 겸하고 있음)

- 1) 광역업체: 가장 일반적 형태. 각 콜센터끼리 연합을 형성하여 오더와 기사 공유
- 2) 법인업체: 법인 사업체의 임직원을 위한 전용 업체
- 3) 탁송업체: 빈 차량만 이동 운송해주는 업체
- 4) 프로그램업체: 로지, 콜마너 등, 오더 중개 어플리케이션을 운영하면서 산하에 콜센터를 연합으로 둔다.
- 5) 카카오모빌리티(대리운전): 프로그램과 영업, 대리기사 모집 관리 등, 기존 시장의 모든 영역을 통합 운영
- 6) 대리셔틀업자(혹은 기사): 심야시간에 대리기사를 이동 운송하는 사설 버스 운행자

7. 대리기사의 종류(대부분 상호 겸하고 있음)

- 1) 광역대리기사: 오더 중개 프로그램을 통해 일거리를 잡는 가장 일반적 기사
- 2) 업소대리기사, 지역대리기사 : 지역의 식당, 술집 등에 소속되어 일거리를 잡는 기사
- 3) 법인대리기사: 주로 대기업 등 법인사업체 임직원을 상대하는 기사
- 4) 탁송기사: 빈 차량만 이동시켜주는 기사
- 5) 카카오대리기사: 카카오 소속 기사



<수도권 대리운전시장의 시스템>

8. 대리운전 프로그램사(산하에 콜센터 연합을 구성하여 시장을 장악하고 있다)

- 1) 로지소프트(바나플): 수도권 시장 점유율 80% 이상의 프로그램 운용사, 업계 갑종의 갑
- 2) 콜마너: 수도권 2위의 프로그램사
- 3) 아이콘소프트: 수도권 3위의 프로그램사
- 4) 콜마트: 주로 탁송 업무를 중개해주는 프로그램사
- 5) G365(투투대리): 인천지역의 프로그램사
- 6) 삼주트리콜(부산,경남): 부산과 경남 지역 중심의 프로그램사,
- 7) 인성: 최초의 프로그램사, 현재는 퀵서비스, 용달서비스를 주로 취급한다.
- 8) 카카오(드라이버): 카카오의 O2O서비스
- 9) 기타 각 지역별 연합 프로그램업체들

9. 대리기사단체(인가단체만 표시)

- 1) 사단법인 전국대리기사협회
- 2) 사단법인 부산대리운전기사권익협회

Ⅲ. 대리운전의 역사(개괄)

1. 대리운전의 시작은 대략 20-30여년 전입니다.

1981년 경찰청의 음주측정기 도입과 함께 음주운전 단속이 시작되고 엄정해지면서 음주운전에 대한 사회적 경각심이 커지고, 대리운전에 대한 사회적 필요성이 급증하면서 시장이 형성 시작합니다. 이제 각 업소에서는 손님에 대한 서비스 차원에서 취객의 자가용 자동차를 집까지 대신 운전해주는 시스템이 생겨나기 시작했습니다.

당시에는 업소에 고용된 종업원이나 주차관리원, 일부택시운전기사 등이 손님으로부터 팁을 받거나 그에 상응하는 요금을 받고 행해지는 거래 수준이었으나, 수입이 괜찮고 수요가 증가하면서 대리운전 기사를 모집하여 연결해주는 용역업체가 등장하게 되었다는 겁니다.

- **쏟아진 수입, 전문 업체 생겨나고...**



2. 일거리가 생기면 식당이나 근처에서 대기하던 기사가 운행을 시작하고 일이 끝나면 손님에게 요금을 받고 다시 복귀해서 대기하는 식이었습니다. 그러다보니 이용손님은 기사가 도착할 때까지 오랫동안 기다리고 요금도 적잖게 지불해야 했습니다.

예컨대 천호동에서 한강다리를 건너 종로까지 가는데 지금 가격으로 치면 대략 기

본 5만원의, 적지않은 요금이었다 합니다.

3. 수요와 담당인력들이 늘어나면서 신속한 배차와 연락관계 및 관리를 위해 TRS라는 무전기나 PDA기기가 사용되기도 했으나, 각 대리회사는 소속 대리기사들만으로는 오더를 소화시킬 수 없게 되었습니다. 즉, 대리운행 출발지가 전국 곳곳이 되면서 소속 대리기사들만으로 감당할 수가 없게 되었고 또한 운행을 마친 대리기사들로서도 사무실로 복귀할 필요 없이 도착지에서 새롭게 오더를 잡고 일을 해야할 필요가 절실했습니다.

2000년 초반, 휴대전화의 보급과 함께 휴대전화를 이용하는 프로그램이 제작, 판매되었습니다. 이제 각 업체는 주문받은 오더를 소속기사들을 통하지 않고도, 프로그램에 오더를 올리므로써 소화시킬 수 있게 되었습니다. 대리기사도 소속사로부터 오더를 받아 대리운행을 하는게 아니라, 휴대전화에 설치된 프로그램을 통해 여타 대리회사가 올린 근접한 오더를 붙잡게 되면서, 대리기사와 주문 콜은 공유되고 광역화하게 되었습니다.

- 한국적 음주문화와 근면한 국민성, 발달된 IT, 그리고 수탈구조의 절묘한 궁합

4. 이제 대리기사들은 업무수행을 위해 특정 대리업체에 소속되어있을 이유가 없게 되었습니다. 대리운전업체는 영업을 해서 오더를 발생시켜 프로그램에 올리면 되었고, 대리기사는 프로그램사로부터 프로그램을 구입, 설치해서 오더를 선택, 운행하면 되는 것입니다.

하지만 업자들은 대리기사들에 대한 통제와 보험료, 벌금, 단말기 판매 등을 통한 수입 등, 자신들의 필요에 따라 대리기사들을 특정회사에 소속시키게 만들었습니다. 즉 대리기사는 특정 대리업체에 소속되어야만 프로그램을 구입할 수 있게 강제함으로써, 대리기사 모집을 통한 업자들의 각종 부수입을 보장받을 수 있게 하였습니다.

5. 각 대리업체들은 자사가 주로 사용하는 프로그램사를 중심으로 연합을 형성하여 연합간 오더를 공유하고 자신들의 이득을 지켜가기 시작했습니다. 로지연합, 콜마너연합, 아이콘 연합 등이 그것으로서, 이제 대리운행은 개별화된 고비용의 운행 서비스에서 누구나 저렴한 가격으로 손쉽게 이용할 수 있는 것이 되면서 대리운전의 대중화 시대가 열리게 되었습니다.

기술적으로도 발전을 이루어, PDA단말기가 사용되고 스마트폰이 보급되면서 GPS 추적을 통해 가장 근거리에 대기중인 대리기사들에게 동시 다량으로 콜을 배차할 수가 있게 되었고, 자동배차, 근거리배차 등의 배차방식이 도입되었습니다.

- 수탈을 통한 시장의 성장

6. 음주운전의 방지, 교통사고의 예방, 시민의 안전한 이동과 귀가 등, 이제 대리운전서비스는 한국적 음주문화 하에 IT산업의 성장과 함께 일반인의 생활에 익숙하게 자리 잡은 생활방식이 되었습니다.

그리하여 연 3-4조원의 매출(추정), 관련업체 약8천여개(추정), 종사자 20만여명(추정)에 이르는 큰시장으로 성장하였습니다.

7. 하지만 일정한 진화와 성장과는 달리 관련 법규나 공식적인 운영체제가 전무한 채, 시장의 조정과 합리적 풍토 조성에 실패하면서 몇몇 소수 독점적인 업체들의 비대화와 무한 횡포, 대리기사에 대한 일방적 횡포와 희생을 전제로 하는 약탈경영이 횡행하면서, 시장의 끊임없는 분쟁, 대리기사 생존권 위협, 서비스의 질적 저하 등의 부작용이 발생하는 등, 시장정비를 위한 사회적 과제들이 주어지게 되었습니다.

IV. 대리운전 시장의 운영과 문제점

1. 대리운전의 수행 과정

a) 손님이 대리사무실 혹은 콜센터에 전화

b) 대리사무실에선 손님과 가격협상을 끝낸 후 출발지와 목적지, 가격 등을 적은 콜을 운영프로그램(플랫폼)에 입력하여 각 지역에서 대기하고 있는 대리 기사 스마트폰으로 전송

c) 강남학동사거리, 수원 인계동 00나이트클럽 등, 특정지역에서 대기하고 있는 대리기사들은 자신의 핸드폰에 올라오는 콜 선택.

d) 콜 선택한 대리기사는 손님 만나 차량운행

e) 손님을 목적지에 내려주고 요금을 받고 자신의 핸드폰의 콜 완료. 요금은 현찰 혹은 후불 결제로 처리

f) 콜 수수료는 기사가 자신의 핸드폰 프로그램을 통해 '완료' 조치하는 즉시, 미리 예치해 놓은 가상계좌의 잔고에서 자동으로 대리회사 구좌로 인출.

g) 대리기사의 핸드폰에 실린 프로그램은 다시 콜 조회 모드로 바뀌어 다음 콜 대기 (법인기사 등, 특별한 경우는 별도로 정리합니다.)

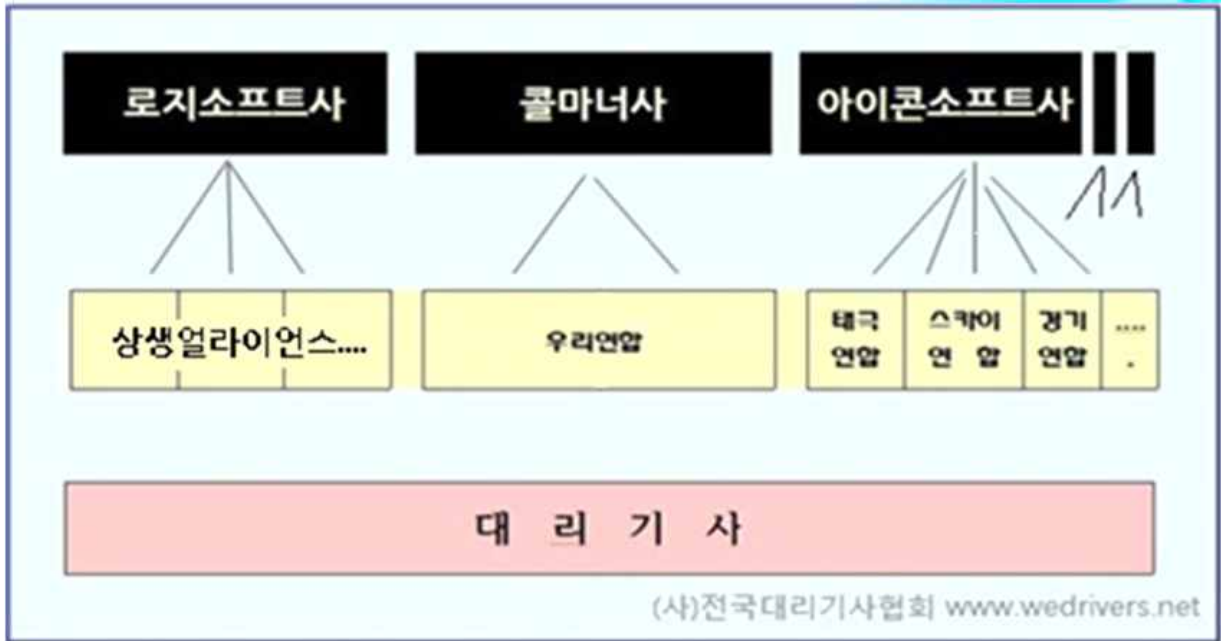
(카카오모빌리티-대리운전-의 경우, 전화 대신 어플을 통해 주문이 이뤄진다는 점 외 콜 배치 및 결제 등은 기존 프로그램들과 유사)



2. 프로그램사와 업체연합 : 로지연합, 콜마너연합, 아이콘연합

'프로그램'이란 대리업체가 콜을 배치하고 대리기사가 콜을 잡도록 중개해주는 스마트폰 상의 어플리케이션-플랫폼-을 말합니다. 업체용과 대리기사용 두가지가 있으며 대부분의 일거리(콜)은 이 프로그램을 통해 처리됩니다.

대리운전 시장은 이들 프로그램 운영회사를 중심으로 각 연합체가 형성되어 있습니다. 수도권 경우 로지연합, 콜마너연합, 아이콘연합이 그것으로서, 각 연합체는 공동 사용프로그램(플랫폼)을 통해 각 대리업체들의 콜을 공유하여 각 기사들의 스마트폰에 설치된 프로그램을 거쳐 대리기사들에게 제공합니다. 이외에도 콜마트, G365 등의 프로그램사 및 소속업체들이 있고 무전기를 사용하는 핸들포유 등 '법인 전문업체'들이 있습니다.



▲ 수도권 대리운전시장의 시스템 프로그램회사를 중심으로 각 대리운전업체들이 연합체를 형성. 2016년 하반기 이후 수도권 최대의 로지연합은 6개의 '얼라이언스' 등으로 재편

대리기사들은 자신이 소속된 업체의 오더(콜)만을 수행하는 것이 아닙니다. 각 업체들은 자신이 사용하는 프로그램(예컨대 로지, 콜마너, 아이콘 등...)을 통해 오더를 올리고, 해당 오더의 출발지를 중심으로 대기 중인 대리기사가 그 오더를 잡고 운영을 하는 체제입니다.

각 기사로서는 어느 업체가 만들어 올린 콜이건 상관없이, 자신이 가지고 있는 스마트폰의 프로그램상에 올라오는 것을 먼저 잡아 수행합니다. 결국 대리기사는 자신이 형식상 소속된 업체의 오더를 주로 취급하기보다(사실 대부분의 기사로선 소속사 오더를 하루 한콜 수행하는 경우도 드뭅니다.) 자신이 소속된 회사와 지역에 상관없이 불특정업체의 일거리를 선택해서 업무를 수행하는 꼴이 됩니다.

고객으로서는 자신이 특정 대리업체에 운영을 신청할지라도, 해당 업체 소속 기사들이 배치되는 것이 아니라는 점에서, 업체 간의 서비스 차이는 거의 없게 되는 것입니다.(일부 법인업체 제외)



3. 프로그램사와 대리업체

각 프로그램사는 프로그램 판매 외에도 별도의 충전 수수료등을 통해 이득을 챙깁니다. 수도권 경우 대리기사들은 프로그램 1개당 매달 1만5천원을 소속사 혹은 프로그램사에 지불하여 이용합니다.

프로그램사는 단순히 프로그램을 운영하는 IT회사가 아닙니다. 자신의 프로그램을 이용하는 소속사들을 포섭하여 대외적으로 대변하는 것은 물론, 산하에 각 연합장들을 배치하고 차수 조정과 벌금 배분 등의 수단을 통해 소속사들을 관리 통제하는 슈퍼갑입니다.

특히 로지소프트(바나플)사는 수도권 시장 점유율이 80%가 넘는 업계 1위 업체로서, 산하에 로지연합(2016년 이후 7개의 '얼라이언스'로 편성)이라는 악성 카르텔을 형성하고 '프로그램 쪼개팔기', 충전수수료 부과 등 모든 횡포를 주도하는 '공공의 적 1호'입니다.

한편 대리프로그램을 구매 이용하는 사람들은 대리기사들임에도, 프로그램에 오더를 올리는 당사자는 대리회사라는 독특한 시장 구조상 실제 각 프로그램사의 주고객은 프로그램 구매자인 대리기사가 아니라 대리회사입니다. 즉, 더욱 많은 대리업체들이 자사의 프로그램에 오더를 많이 올려줘야 대리기사들이 그 프로그램을 많이 구매하는 것입니다.

로지소프트(바나플) 등 프로그램사는 이에 대한 대응으로써 대리기사들로부터 벌금과 영업비를 부과시켜 그 수익의 일부를 소속사들에 배분함으로써, 자신들이 부담해야 하는 소속사에 대한 영업비, 로비자금을 충당하곤 했습니다. 결국 프로그램사로서는 자신의 부담없이 대리기사 돈을 가지고 업자들에게 생색내고 그림으로써 소속 업체들을 확대하고 유지/관리하는 것입니다. (최근 수도권의 경우 벌과금과 업소비 등은 중지된 상태)

- 관련 법과 제도, 행정력 전무한 무법상태
- 무한경쟁, 무한 갑질이 만연한 불법지대
- 콜중개 프로그램업체인 로지소프트(바나플)가 시장 장악하고 산하에 업체연합 형성(수도권)
- 고율의 수수료(수도권 20%, 지방 약 25-30%)
- 대리보험료 착복, 이중보험, 관리비, 출근비, 프로그램쪼개팔기, 카카오의 갑질동맹
- 무도한 배차제한, 권익활동가에 대한 보복
- 심야이동수단 전무, 불안 속에 불법순환차량 이용

‘악어와 악어새’, 힘없는 대리기사들의 주머니돈을 뺏아서 프로그램사와 소속업체들이 나눠갖는, 혹은 공생하는 관계입니다. 그런 점에서 프로그램사는, 단순히 프로그램을 제작 판매하는 회사가 아닌 것입니다.

특히 로지소프트는 대리기사의 충전금 수수료를 부과시키고, 업체의 각종 공지의 당사자로서 협력사(혹은 위장회사)의 가상계좌에 대리기사들의 충전금과 매출금 및 보험료를 운용 관리하는 점, 콜센터 연합인 각 얼라이언스의 운영을 주도하는 등, 대리운전시장에서 차지하는 그들의 지위는 절대적입니다.

4. 대리운전업체와 수탈경영

콜 영업을 하고 고객과 대리기사를 연결시켜주는 대리운전업체는 각 프로그램사의 연합체로 존재하면서 오더 수행으로 인한 수수료를 수익으로 하는 업체입니다. 하지만 대리운전업체들의 수익구조는 수수료뿐만이 아닙니다. 매건당 20%이상의 수수료를 대리기사로부터 받아가면서도 기사들이 부담하는 대리보험의 적잖은 부분을 착복하고 벌과금, 관리비, 출근비 등, 갖은 명목의 부당이득금을 부과시켜 배를 불리고 있는 것입니다.

그들은 프로그램사와 담합하여 대리기사가 부담하는 프로그램비의 일부를 나눠갖고 오더와 기사를 공유하면서 ‘배차제한’ 등의 방법으로 대리기사들을 관리하고 있습니다.

아무런 법적 제도적 장치도 없는 상황 속에서 업체간의 무한경쟁과 끊임없는 요금 인하 경쟁을 통해 시장 지배력을 높이려 하는 업체들은 그로 인한 수익 저하를 대리기사들에 대한 일방적인 수탈을 통해 보충하고 있습니다.

결국 대리운전시장은 업체들의 정상적 영업이나 경영을 통해 먹고사는 시장이 아니라 먹이사슬의 최하위에 놓여있는 대리기사들의 수탈을 전제로 하는 ‘수탈경영’이 본질입니다.



5. 대리기사 두 번 울리는 카카오

기존 대리업계의 병폐 해소와 대리기사 처우개선의 대안으로써, 카카오드라이버의 진출은 많은 지지와 기대를 모았습니다. 하지만 카카오 역시 업계의 병폐에 편승해 고율의 수수료, 대리기사 무한 모집, 확정요금제 강행, 프로서비스 요금 부과, 이중보험료 착복, 써포터즈 기사제 운영 등, 업계를 황폐화하고 대리기사를 두번세번 죽이는 불량정책만 강요할 뿐입니다.

특히 카카오의 써포터즈기사제는 특정시간대 시급제를 실시하여 기사를 혹사시키고 고율의 수수료를 착취해가며 여타 기사들의 일거리를 빼앗아주는 '카카오판 머슴제도'로 공박한 대리기사들의 처지를 악용한 야만적 착취수단입니다.(예컨대 손님에게 5만원짜리 콜요금 받아 대리기사에게 1만5천원+ α 만 지급, 수수료로 약 3만원 이상을 떼가는 터무니없는 착취!!)

카카오를 통해 시장에 진입한 대리기사들은 로지 등 기존 프로그램을 구입하고 이중보험을 납부함으로써, 오히려 많은 지탄을 받는 로지소프트(바나플)의 배만 불러주고 있습니다.

카카오는 자신의 오더를 소화시키기 위해 대리기사를 무한 모집함으로써, 이미 한정된 일거리에 대리기사의 수는 2배로 늘어났고, 어려운 대리기사들을 두 번 울리면서 악질 로지소프트와 공생을 하고 있는 것입니다.(2018년 9월기준 하루 약 3만건의 콜, 12만5천명의 카카오 기사)

카카오가 생색을 내는 보험료 면제, 프로그램 무료는 별 의미 없는 여론조작, 이미지 조작에 불과할 뿐입니다.

6. 을 중의 을 대리기사

대리기사들은 자신의 운전면허증 사본과 매달 보험료, 프로그램비와 충전금 및 가입비 등을 대리사무실에 제출하고 로지니 콜마너 혹은 아이콘 등 프로그램에 로그인하여 업무를 시작합니다.(카카오모빌리티 경우는 약간 차이 있습니다)

수도권과 각 도단위로 분화된 영역에서 약 20만여명의 대리기사들은 스마트폰에 설치한 프로그램을 통해 오더를 경쟁적으로 잡아서 고객을 만나 운행하고 요금을 받습니다(후불 결제도 있습니다)

운전면허만 있으면 누구나 손쉽게 대리기사를 할 수 있는 상황에서 대리기사들은 전업기사 뿐만 아니라 투잡 혹은 알바기사로도 존재합니다.

계절이나 요일, 날씨, 경력 등 상황에 따라 차이가 있지만 전업기사의 경우 월 평균 150만원에서 200만원 정도의 수입을 올립니다.

대리기사들은 광역기사, 업소기사, 지역기사, 법인기사, 탁송기사, 카카오기사 등 여러 단위로 가입되어 보통 상호 겸하면서 수익을 벌충하고 있습니다.



V. 4차산업혁명의 허구 _ 카카오대리운전



~~- 월 2만원(부가세 별도)으로 "더 많은 콜, 더 빠른 콜, 더 좋은 콜"을 배정받을 수 있는 최상의 방법을 만나보실 수 있습니다~~

~~안정적인 수입이 생기는 서포터즈에 지원하세요!~~

VI. [논평] 유령으로 태어난 대리기사

"한국에는 유령이 있다. 술을 마시고 있으면 홀연히 찾아와 안전하게 집까지 차를 운전해주고 사라지는 유령이 있다"

모 외신에서 한국의 대리기사를 소개한 내용이라 합니다. 밤 늦은 어느 시각 어느 구석에서도, 전화 한 통화면 어느새 찾아와서 손님의 차를 운전해주고, 도착한 손을 뒤로 한 채 어두운 밤길로 홀연히 사라지는 유령, 바로 대한민국의 대리기사들입니다.



그들 손아귀에 쥐어진 몇푼 운행비는 노잣돈이라도 되는 걸까요?

이미 우리 사회에서 20만명이나 존재하는 일꾼들이지만, 법적으로나 사회적으로 인정받지 못하는 유령과도 같은 존재, 바로 대리기사들입니다. 한국사회가 유령들로 채워진 나라가 아니라면 이들에게 생명을 불어넣어줘야 합니다. 노잣돈이 아니라, 열심히 일하는 '사람'들이 밥먹고 살 수 있는 생계비가 되어야 합니다. 법적으로, 사회적으로 존재를 인정하고 그 대책을 세워줘야 합니다.

음주운전의 방지와 교통사고의 예방, 시민의 안전한 이동과 귀가... 대리기사들이 수행하는 사회적 역할입니다. 매일 수십만명의 시민들이 대리기사가 움켜쥔 핸들에 의존해서 귀가하는 현실입니다. 이미 그 종사자 숫자만도 20만명에 달하고 연매출 3조원이니 4조원이니, 결코 적잖은 규모의 직업군을 이루고 있는 업종인 것입니다.

사회복지와 사회안전망이 취약한 우리 사회에서 대리운전시장은 그나마 갈등과 모순을 완충시켜주는 최후의 피난지대일까요? 하지만 아무런 법적, 제도적 장치는 물론 최소한의 정책조차 부재한 현실 속에서 대리운전시장이 처한 현실은 야만적이고 참담하기만 합니다.

대리운전 시장은 이미 업체의 정상적 운영과 영업을 통해 먹고사는 시장이 아닌지 오래인 것입니다. 이러한 무법천지의 현실과 대리기사들의 궁박한 처지를 악용한 대리업자들의 횡포는 이미 세상에서 악명높습니다. 고율의 수수료, 보험료 착복, 벌금과 관리비 강탈, 기사장사, 무도한 배차제한.... 대리운전업자들의 파렴치한 수탈을 나타내는 키워드입니다. 많은 이들로 부터 기대를 모았던 카카오드라이버 역시, 잘못된 업계의 병폐에 편승해 대리기사 등쳐먹기는 마찬가지입니다.

“

대리기사가 위험합니다. 시민의 귀가길이 위험합니다.

이 사회 을 중의 을이라 불리는 대리기사, 우리 사회 가장 밑바닥에서 생존을 위해 열심히 살아가는 우리의 이웃입니다.

하지만 손님 차의 핸들을 움켜쥔 대리기사들의 손아귀에 원통함과 서러움이 가득한데, 어찌 안전한 운행길이 보장될 수 있을까요? 이들의 생존을 위한 최소한의 장치와 처우개선을 위한 우리 사회의 노력들이야말로 궁극적으로는 안전하고 편리한 대리운전서비스를 담보할 것입니다.

공정한 대리운전시장, 대리운전종사자들에 대한 처우개선과 정비라는 사회적 과제는 이제 이 시대에서 해결해야 할 가장 급박한 민생현안 중 하나가 되버렸습니다.

을 중의 을이라는 대리기사, 사회 가장 밑바닥 생활이기에 이들의 존재 조건과 환경이야말로 우리 사회 현실의 민낯을 그대로 들여다보는 바로미터가 될 것입니다.

- 대리기사가 행복하면 세상이 몽땅 행복하다, 그렇게 되면 좋겠습니다. 정말 좋겠습니다.

2014.

사단법인 전국대리기사협회



전국대리기사협회



www.weddrivers.net

Tel. 1666-5634

(사)전국
대리기사협회

VII. [성명] 원혜영의원의 대리운전업법, 환영한다

사단법인 전국대리기사협회는 오늘, 원혜영의원이 대표발의한 대리운전업법안을 환영합니다.

대리운전업은 이미 음주운전의 방지, 교통사고의 예방, 시민의 안전한 이동과 귀가라는 사회적 역할을 수행하고 있는 친숙한 생활서비스가 되어 있습니다. 하지만, 대리기사의 궁박한 상황과 아무런 법적, 제도적 장치도 없는 무법상태를 악용한 대리운전업자들의 횡포는 시장의 건전한 발전은 커녕, 대리기사들의 생존권마저 위협하고 있습니다.



▲8.22일 더불어민주당의 원혜영의원이 대리운전업법을 대표발의했다.
사진은 2013년 국회에서 개최된 대리운전법 국회토론회 광경

대리기사가 위험합니다. 시민의 귀가길이 위험합니다.

이미 대리운전시장은 정상적 영업과 경영을 통해 먹고사는 시장이 아닌게 되 버린지 오래입니다. 고율의 수수료에 대리보험료 착복, 벌금이니 관리비니 각종 부당비용 강요, 무도한 배차제한에 더해 이제는 기사를 더욱 옥죄이는 기사등급제까지 시행하면서, 갈수록 횡포가 극심해져만 가고 있는 것입니다. 또한 신규사업자인 카카오 역시 고율의 수수료 부과, 무책임한 대리기사 무한모집, 급행료부과와 써포터즈기사제니 하며 오히려 시장의 병폐를 주도하고 있습니다.

매일밤 손님 차량의 핸들을 움켜쥔 대리기사들이 그 손아귀에 억울함과 서러움이 가득한데 어떻게 손님과 안전하고 편안한 운행길이 보장될 수 있겠습니까. 업자와 대리기사, 그리고 손님 간의 분규는 끊임없고, 촌각을 다투는 시간싸움과 난폭운전에 서비스 질은 하락하고 있는 것입니다.



전국대리기사협회는 이러한 문제의 개선과 공정시장을 위해 입법 캠페인을 적극 벌여왔고 이에 문병호의원은 2013년 공정한 대리운전업법을 입법발의 하였습니다. 대리기사들의 참여와 단결권을 보장하는 최초의 획기적 법안이었습니다.

아쉽게도 19대 국회 완료와 함께 자동 폐기된 그 법안은 이제 20대 국회 들어 원혜영의원의 관심과 배려를 통해 새롭게 거듭나고 있습니다.

원혜영 의원실과 본 협회는 그간 합리적 내용과 더 이상 미룰 수 없는 법제정의 용이성을 위해 많은 노력과 함께 조정과 타협을 거듭해왔던 것입니다.

대리운전법 제정을 위한 정치권의 노력을 호소합니다.

우리는 대리기사가 어려워니 대리기사만을 위한 무슨 특별한 혜택을 달라하는 게 아닙니다. 공정입법을 통한 제도화야말로 소비자와 대리업자, 대리기사간의 공정하고도 합리적 시스템과 풍토를 조성하는 첫걸음이 될 것입니다. 또한 이는 결국 안전한 교통문화 정착은 물론, 공정시장과 처우개선이라는 사회적 정의 확립에 크게 기여할 것이라 생각합니다.

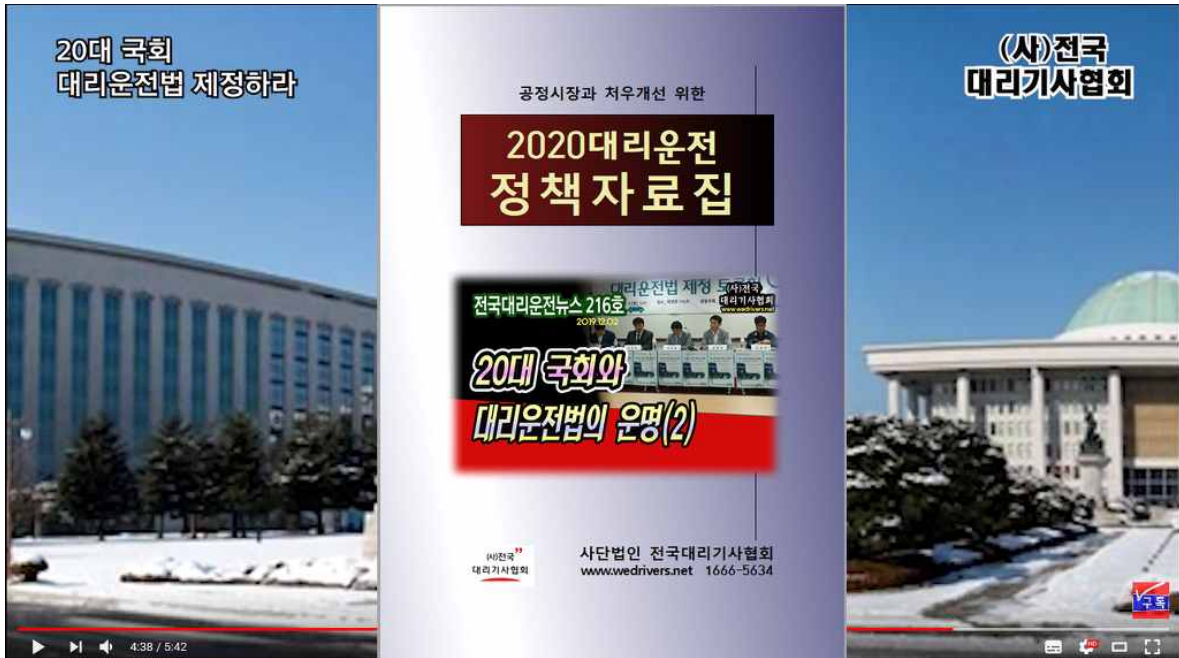
우리는 이번 입법발의와 함께 특히 정부 여당의 적극적 태도와 조치가 더해져서 대리운전업법이 한결 충실하고도 조속히 제정될 수 있길 바랍니다.

대리운전시장이 처한 현실을 정확히 조사하고 잘못된 관행과 풍토를 척결하며 제도화를 위한 노력이 함께 한다면, 우리 사회의 급박한 민생현안 해결을 위한 정부의 진정성이 많은 국민들에게 지지를 받고 민관이 혼연일체 될 좋은 기회가 될 것이라 믿습니다.

사단법인 전국대리기사협회는 정파를 떠나 대리운전업법의 충실하고도 조속한 제정을 위한 길이라면 앞장서 노력해 나갈 것입니다. 원혜영의원의 대리운전업법안을 환영합니다. 다시 한번 정치권과 행정당국의 전향적인 조치와 정책을 호소합니다.

2017. 8. 22

“



“

- 1) 권익향상 사업
- 2) 교육 및 정보교류를 통한 자질향상 사업
- 3) 상호부조와 후생복지 및 친목 사업
- 4) 대리기사의 사회/경제적 지위향상 사업
- 5) 대리운전신문과 유튜브 등 언론 사업
- 6) 협회 운영을 위한 수익 사업

(사)전국” 대리기사협회

Korean Association of Relief Drivers(KARD)

사단법인 전국대리기사협회

- 회원 가입 바로가기 [\(사\)전국대리기사협회 온라인 가입신청](#)
- 대표전화: 1666-5634
- 이메일: weddrivers@daum.net 또는 weddrivers@naver.com
- 사이트: <http://www.weddrivers.net>
다음카페: cafe.daum.net/weddrivers
네이버카페: cafe.naver.com/weddrivers
구글블로거: <https://weddrivers21.blogspot.kr/>
- 밴드: band.us/@weddrivers
- weibo: www.weibo.com/weddrivers
- 트위터: www.twitter.com/drmanzok (사단법인 전국대리기사협회)
- 페이스북: www.facebook.com/drmanzok
- 유튜브: [사단법인 전국대리기사협회](#)
[대리만족TV](#)
[김종용TV](#)
- 김종용의 브런치: brunch.co.kr/@drmanzok
- 주소: 서울 중구 장충동2가 188-7 평안빌딩 3층 (우편번호 04617)

(사)전국”
대리기사협회