

공정시장과 청우개선위한

21대 대통령선거와 대리운전 정책자료집



(사)전국
“
대리기사협회”

사단법인 전국대리기사협회
www.wedrivers.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. [논평]유령으로 태어난 대리기사

VI. [성명]원혜영 대리운전업법 환영한다

VII. [근로대중가] 어둠을 달리는 사람들

VIII. [안내]사단법인 전국대리기사협회

* 본 내용들은 유튜브채널들을 통해서도 보실 수 있습니다.

☞ <바로티비baroTV> <사단법인 전국대리기사협회>

“대통령선거와 대리운전, 대리기사”

- 공정시장과 처우개선 위한 열린 기회 살려야



21대 대통령선거가 이제 코앞에 다가왔습니다. 국민과 국가의 앞날을 결정지울 중대한 행사가 온 국민들앞에 놓여 있는 것입니다. 이렇듯 중대한 대통령선거를 맞아 열려진 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.

김 종용회장

대리운전은 이미 우리 사회에 친숙하게 정착된 생활서비스로서, 음주운전 방지와 교통사고 예방, 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 불법 상태로 시장이 운영되고 있는 현실입니다.

또한 예컨데 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 보호는커녕 무법적 유령으로 전락한 상황 속에서 시장의 제도화를 위한 노력까지 해야 하는 이중삼중의 어려움에 처해있는 것입니다.

- 공정과 상생 위한 제도화로 시장위기 극복해야

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 벗어나며, 대리기사는 열심히 살아가는 생활인의 처우를 보장받도록 해야 합니다.

이에 본 협회는 대리운전법 제정 캠페인을 적극 벌여오면서 다행히도 여러 지난 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 혁혁대며 살아야 하겠습니까. 시민들의 안전귀가와 안락한 잠자리에 대리기사들의 서러움과 원통함이 그늘져 있다면 어떻게 정의롭고 공정한 사회라 할 수 있겠습니까.

- 시장방치 정책당국, 법제화 노력이 절실합니다.

사실 그간 정책당국과 정치권은 왜곡된 시장의 현실을 개선하기 위해 적잖은 노력을 벌여왔지만, 제도적 법제화를 위한 성과를 거두진 못해왔습니다.

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 <21대 대통령선거와 대리운전 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.

사단법인 전국대리기사협회 김 종용회장 올림

I. 공정시장과 처우개선 위한 주요 정책



1. 단기적 대책: 표준 요금제, 표준약관 의무 도입, 심야 순환차량 도입
2. 법제화: 대리운전법 제정을 통한 제도화
3. 부당행위 시정 :
 - 1) 로지소프트 등 프로그램사와 콜센터의 횡포 중지:
프로그램 쪼개팔기, 고율의 수수료,
기사장사(관리비, 출근비, 이중보험 등)
 - 2) 카카오모빌리티, 콜마너 등 횡포 중지: 대리기사 무한모집,
배차 횡포, 고율의 수수료 등
4. 노동3권 및 4대 사회보험 등 사회안전망 강화

II. 대리운전시장의 기본 통계

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

- 1. 대리운전업체** : 약6,000-8,000 (대부분 무등록1인 사업자, 그 수치는 무의미)
- 2. 대리기사** : 약 25만명(2023년7월 현재 산재보험가입 대리기사 28만6,000명),
고용보험 가입기사 17만명 + 만65세이상기사 + 월보수액 80만원미만 기사
- 3. 규모** : 하루 약 30-50만콜, 년매출 약 2-4조원,
- 4. 사회적 역할** : 국내자료 전무. 중국 경우 2016년 대리운전 이용량 2억5,300만건,
음주운전 원인 교통사고 발생률 350만건 감소, 462억위안(약 7조5천억원)의 재산
손실 방지(중국 칭화대 국제법연구센터 '대리운전업 발전백서'중)
- 5. 시장 구도(수도권 기준)** :
 - 1) 카카오모빌리티: 플랫폼 + 영업 + 소속기사 / 콜마너(콜중개 프로그램사) 인수
 - 2) 티맵모빌리티: 플랫폼 + 영업 + 소속기사 /로지소프트(콜중개 프로그래사)인수
 - 3) 전화콜센터: 로지소프트 산하의 로지연합
 - 4) 그외 법인서비스, 택송서비스 업체 등
- 6. 대리기사의 종류** : (대부분 상호 겸하고 있음)
 - 1) 광역대리기사: 오더 중개 프로그램을 통해 일거리를 잡는 가장 일반적 기사
 - 2) 업소대리기사, 지역대리기사 : 지역의 식당, 술집 등에 소속된 기사
 - 3) 법인대리기사: 주로 대기업 등 법인사업체 임직원을 상대하는 기사
 - 4) 택송기사: 빈 차량만 이동시켜주는 기사
 - 5) 카카오대리기사: 카카오 소속 기사
- 7. 근무조건** :
 - 1) 특정 콜센터 소속. 일정 수수료(20-25%, 혹은 정액)에 대리보험료, 프로그램비, 관리비 등 부담하고 플랫폼 통해 콜 확보 업무 수행,
 - 2) 카카오와 티맵대리 : 수수료와 대리보험료, 별도 옵션비용 부담
- 8. 단체** :
 - 1) 기사단체 : 사단법인 전국대리기사협회, 대리운전노동조합
 - 2) 업체단체 : 사단법인 한국대리운전총연합회

III. 대리운전의 역사(개괄)

1980년초 음주측정기가 전국 경찰서에 보급되면서 전세계 유일의 독특한 대리운전시장은 본격 형성되었습니다. 고급술집 등의 귀가서비스로 시작된 이 서비스는 이제 전업 콜센터와 대리기사라는 신직업군을 낳았습니다.

동시에 유선전화와 무전기, pda, 핸드폰, 스마트폰 등 기술, 기기의 발전과 함께 급팽창하면서 고객과 기사간 1대1 거래에서 콜과 기사, 콜센터와 중계프로그램 등이 모두 광역화, 공유되는 독특한 생태계를 형성하게 되었습니다.

이 시장은 성장 자체가 온라인플랫폼시스템으로 시작되었습니다. 그것은 고객의 콜이 특정지점에 한정되지 않고 그에 대응할 수 있는 대리기사들이 개개 콜센터단위에서는 온전히 확보될 수 없다보니 콜센터간 협업과 기사공유가 필수적이었기 때문입니다.

여기에 덧붙여 대리업무 전반과 대리기사관리까지, 온라인시스템을 매개로 급속히 폐쇄적 카르텔 체제로 재편되었습니다.

- 기술의 발달과 갑질 횡포, 시장 성장의 핵심 동력

이미 2천년 초, 무선통신을 매개로 콜중개와 업무처리를 수행하는 온라인 프로그램이 개발 보급되면서 로지소프트등 프로그램사들이 현장 콜센터들을 산하에 포섭하고 기사들을 장악하면서 시장을 주도해나가게 되었습니다.

대리운전은 무한경쟁의 상황에서 지속적 요금 인하와 신속한 콜처리, gps를 통한 맞춤 배정, 대리업무의 표준화, 대리기사의 급증 등을 통해 급속히 대중화 되었습니다. 이제 누구나 언제 어떠한 구석에서도 술몇잔값으로 손쉽고 신속한 대리운전서비스를 이용해 이동 귀가할 수 있는 사회가 되었습니다. 누구나 특별한 자본과 기술, 시설투자 없이도 손쉽게 대리업체를 차릴 수 있고, 운전면허만 있으면 누구나 대리기사로 진입할 수 있게 되었습니다.

하지만 법적 사각지대에서 끊임없는 요금덤핑과 먹이사슬의 최하위에 놓인 대리기사에 대한 갑질, 이것들이 시장의 절대적 수익구조가 되버렸습니다.





게다가 2010년대 중반 고율의 수수료와 과상한 기사장사, 일방적 배차제한 등 갖가지 횡포에 편승해서 카카오, 그리고 이어서 티맵모빌리티라는 큰 기업이 진입하고 시장의 한축을 차지하면서 이제 대리시장은 프로그램사와 콜센터, 대리기사라는 삼각구도에 중소업체와 대기업간 제로섬 게임이라는 복잡한 중층구조를 이루면서 합리적이고 공정한 시장개선의 가능성은 갈수록 줄어들고 있습니다.

- '밤마다 파티' 그리고 유령이 된 대리기사

대리운전시장은 대량의 콜과 절대다수 대리기사의 확보없이 독자적 생태계를 형성할 수 없는 시장의 특성상 신규업체의 독자진입은 극히 어렵습니다.

이런 시장에서 기존 업체들의 극렬한 반대에 맞서 대리기사들의 열렬한 지지와 사회여론의 호응 속에 카카오그룹이 시장에 진입하여 연착륙할 수 있었다는 것은 참으로 드문 역사적 사건이라 할 것입니다. sk그룹이 티맵을 무기로 이미 십여년 넘게 시장을 넘봐왔지만 골목상권침해 프레임에 번번히 발목이 잡혀왔던데 반해, 카카오는 대리기사의 열렬한 지지를 받아가며 그 장벽을 뛰어넘었고, 그 여세를 몰아 대리시장에 안착했습니다.

가까스로 시장 진입에 성공한 sk그룹이 재벌의 힘과 자본력으로도 독자성장이 불가능 해서 업계 토박이 로지소프트를 5백억이 넘는 거금을 들여 인수한 사연, 시장의 폐쇄적 특성이 그대로 반영된 이벤트라 할 것입니다.

- 법제화 - 정상 시장의 첫걸음

법적 사각지대에 놓여있는 대리운전시장은 소비자와 대리업자, 대리기사 간 분쟁이 끊임없이 발생하는 곳입니다. 이를 해결하기 위해선 표준요금제와 표준약관 등, 시장 관리의 최소 조치라도 당장 취해져야 합니다. 동시에 대리운전법 제정 등을 통해 공정시장의 시스템과 풍토의 토대를 마련해야 합니다.

V. 대리운전 시장의 운영과 문제점

1. 대리운행의 수행 과정

- a) 손님이 대리사무실 혹은 콜센터에 전화, 또는 스마트폰의 앱을 통해 웹상에서 콜주문
- b) 대리사무실에선 손님과 가격협상을 끝낸 후 출발지와 목적지, 가격 등을 적은 오더를 운영프로그램(플랫폼)에 입력하여 각 지역에서 대기하고 있는 대리기사의 스마트폰으로 전송, 또는 손님이 웹을 통해 전송
- c) 강남 학동사거리, 수원 인계동 00나이트클럽 등, 특정지역에서 대기하고 있는 대리기사들은 자신의 스마트폰에 올라오는 order를 선택.
- d) '오더 선택' 한 대리기사는 손님 만나 차량운행
- e) 손님을 목적지에 내려주고 자신의 핸드폰의 오더를 '완료' 처리, 요금은 현찰 혹은 후불 결제(카드결제)로 처리
- f) 오더 수수료는 기사가 자신의 핸드폰 프로그램을 통해 '완료' 조치하는 즉시, 미리 예치해 놓은 가상계좌의 잔고에서 자동으로 인출.
- g) 대리기사의 핸드폰에 실린 프로그램은 다시 오더조회모드로 전환 (법인기사 등, 특별한 경우는 별도로 정리)



2. 프로그램사와 업체연합 : 로지연합, 콜마너연합, 아이콘연합, 각 지역별 연합

- 프로그램 : 오더 중개용 어플리케이션(플랫폼)
업체용 관제시스템과 대리기사용 두종류.
프로그램 운영회사를 중심으로 각 콜센터연합체 형성.

수도권의 경우 로지연합, 콜마너연합, 아이콘연합 등, 각 연합체는 공동 사용프로그램을 통해 오더를 공유하여 각 기사들의 스마트폰으로 전송, 이외 콜마트, G365 등의 프로그램사 및 소속업체들이 있고 무전기를 사용하는 핸들포유 등 '법인 전문업체' 등



- ▲ 수도권 대리운전시장의 시스템 프로그램사를 중심으로 각 대리운전업체들이 연합체를 형성.
최근 로지소프트와 콜마너는 각기 티맵모빌리티 및 카카오모빌리티에 인수됨

대리기사들은 자신이 소속된 업체의 오더(콜)만을 수행하는 것이 아닙니다. 각 업체들은 자신이 사용하는 프로그램(예컨데 로지, 콜마너, 아이콘 등...)을 통해 오더를 올리고, 해당 오더의 출발지를 중심으로 대기 중인 대리기사가 그 오더를 잡고 운행을 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 불특정 업체의 일거리를 선택해서 업무를 수행하는 꼴이 됩니다.

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



3. 프로그램사와 대리업체

- 각 프로그램사의 수익구조 :

프로그램 판매비 + 특별서비스요금(프로서비스, 콜마너케어서비스 등) + 충전 수수료 등 (수도권의 경우 프로그램 1개당 매달 1만5천원)

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

특히 로지소프트(바나풀)사는 수도권시장 점유율이 50%가 넘는 업계 1위 업체로서, 산하에 로지연합(2016년 이후 7개의 ‘얼라이언스’로 편성)이라는 카르텔을 형성하고 ‘프로그램 쪼개팔기’, 충전수수료 부과 등 모든 횡포를 주도하고 있습니다.

한편 대리프로그램을 구매 이용하는 사람들은 대리기사들임에도, 프로그램에 오더(콜)를 올리는 당사자는 대리회사라는 독특한 시장 구조상 실제 각 프로그램사의 주고객은 대리기사가 아니라 대리회사입니다. 즉, 더욱 많은 대리업체들이 자사의 프로그램에 오더를 많이 올려줘야 대리기사들이 그 프로그램을 많이 구매하게 됩니다.

로지소프트(바나풀) 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 그럼으로써 소속 업체들을

- 관련 법과 제도, 행정력 전무한 무법상태
- 무한경쟁, 무한 갑질이 만연한 불법지대
- 콜중개 프로그램업체인 로지소프트(바나풀)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

확대하고 유지/관리하는 것입니다. (현재 수도권의 경우 벌과금과 업소비 등은 중지된 상태)

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

특히 로지소프트는 대리기사의 충전금 수수료를 부과하고, 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

- 대리운전업체(콜센터)의 수익구조 : 콜수수료(건당 20% 이상, 혹은 정액) + (대리보험 리베이트) + 프로그램판매비 일부 + 관리비, 출근비 등

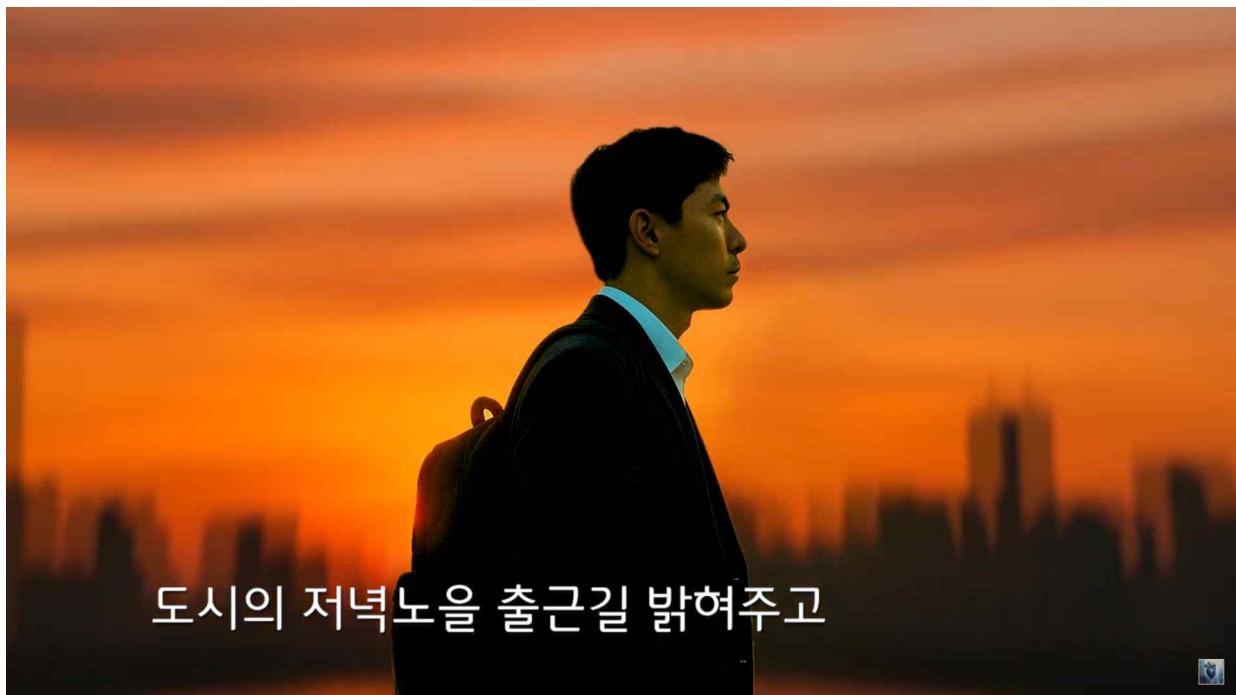
그들은 프로그램사와 담합하여 대리기사가 부담하는 프로그램비의 일부를 나눠갖고 오히려 기사를 공유하면서 '배차제한' 등의 방법으로 대리기사들을 관리하고 있습니다.

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.

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, 프로서비스 요금 부과, 이중보험료 착복, 써포터즈 기사제 운영 등, 갑질 경쟁을 통해 시장 지배력 확대 중입니다.

카카오를 통해 시장에 쉽게 진입한 대리기사들은 로지 등 기존 프로그램을 구입하고 이중보험을 납부함으로써, 오히려 많은 지탄을 받는 로지소프트의 배만 불려주고 있습니다.



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

또한 카카오와 티맵 등 대기업은 기존의 로지소프트와 콜마너 등 주요 프로그램사를 인수하여, 프로그램비 및 관리비 부과, 대리보험료 공유, 콜 공유 및 차별 배차 등으로 시장의 갑질을 지속하고 있습니다.

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, 티맵모빌리티 경우는 약간 차이 있습니다)

수도권과 각 도단위로 분화된 영역에서 약 25만여명의 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 전업 기사뿐만 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, 택송기사, 카카오기사 등 여러 단위로 가입되어 보통 상호 겹하면서 수익을 벌충하고 있습니다.



V. [논평] 유령으로 태어난 대리기사

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

모 외신에서 한국의 대리기사를 소개한 내용이라 합니다. 밤늦은 어느 시각 어느 구석에서도, 전화 한 통화면 어느새 찾아와서 손님의 차를 운전해주고, 도착한 손을 뒤로 한 채 어두운 밤길로 훌연히 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 이들로부터 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 맨바닥에서 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 환경이 야말로 우리 사회 현실의 민낯을 그대로 들여다보는 바로미터가 될 것입니다.

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

2014. 사단법인 전국대리기사협회

VI. [성명] 원혜영의원의 대리운전법, 환영한다

사단법인 전국대리기사협회는 오늘, 원혜영의원이 대표발의한 대리운전법안을 환영합니다.

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



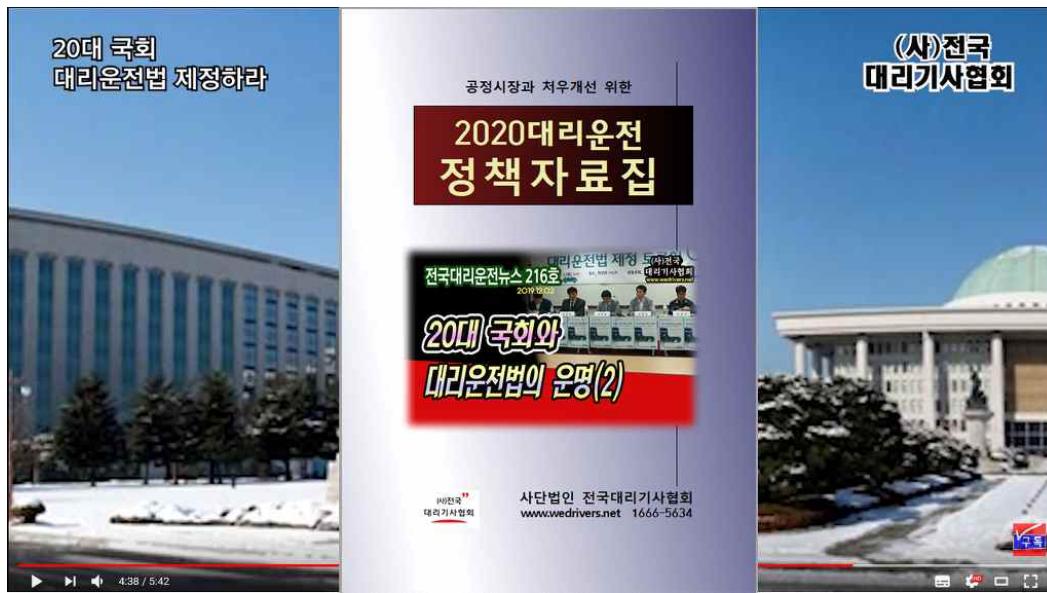
▲ 국회에서 개최된 대리운전법 국회토론회 광경 (2013년)

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.

”(사)전국



업자와 대리기사, 그리고 손님 간의 분규는 끊임없고, 촌각을 다투는 시간싸움과 난폭 운전에 서비스 질은 하락하고 있는 것입니다.

전국대리기사협회는 이러한 문제의 개선과 공정시장을 위해 입법 캠페인을 적극 벌여 왔고 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 원혜영 의원의 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.

대리운전업법 제정을 위한 정치권의 노력을 호소합니다.

우리는 대리기사가 어려우니 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.

원혜영의원의 대리운전업법안을 환영합니다. 다시 한번 정치권과 행정당국의 전향적인 조치와 정책을 호소합니다.

2017. 8. 22



https://www.youtube.com/watch?v=oJy_8j0AuLk&list=RDoJy_8j0AuLk&start_radio=1

VII. [근로대중가] 어둠을 달리는 사람들

[verse 1]

도시의 저녁노을 출근길 밝혀주고/ 어둠이 내려앉아, 불빛을 더 하는데
거리엔 서성대며 흔들리는 사람들/ 그렇게 우리는 또 하루를 달린다.~

[verse 2]

한잔 술에 취한 눈빛, 비틀대는 발걸음/ 돌아가는 귀가길에 걱정 많은 사람들
어딘가에 누군가에 절절한 우리 손길/ 우리는 언제나 든든한, 어둠 속 불빛

[chorus]

대리기사 주머니 가볍고 발걸음 무거워도/ 어두운 이 밤길은 희망 가득 지름길
어둠을 달리는 사람들, 그 하루를 연다.

어두운 이 밤길은 희망 가득 지름길/ 새벽을 달리는 사람들, 그 하루를 연다~~



[verse 3]

누군가의 아픔에는 세상인심 매정하고/ 세상 모진 갑질 속에 매일밤이 성가셔도
내 인생은 나의 것, 기운, 용기 가득하니/ 내달리는 발걸음에 인생역전 꿈을 건다.

[verse 4]

누군가의 출근길은 누군가의 퇴근길~ / 밝은 햇살 아래에도 저녁 노을 바라본다.
밤낮이 바뀐 세상 내 세상도 바꿔본다. / 언젠가는 통하겠지, 인생역전 내 이야기

[chorus]

대리기사 주머니 가볍고 발걸음 무거워도 / 어두운 이 밤길은 희망 가득 지름길
어둠을 달리는 사람들, 그 하루를 연다.

어두운 이 밤길은 희망 가득 지름길 / 새벽을 달리는 사람들, 그 하루를 연다.



VIII. [안내] 사단법인 전국대리기사협회



사단법인 전국대리기사협회는 대리기사권익운동과 함께 탄생 성장해왔습니다.

2010년대 초반, 고율의 수수료와 각종 기사장사, 일방적 배차제한 등, 대리운전시장의 부당한 풍토에 맞서 혼신적 활동을 펼쳐가던 대리기사들은 그 성과를 모아 2013년 전국대리기사협회를 결성하였고, 그 활동을 인정받아 업계 최초로 당국으로부터 사단법인과 비영리민간단체 인가를 동시에 받아냈습니다.

협회는 공정거래위원회와 국회의 활동 및 각종 정무사업, 대리운전업법 제정과 대리운전뉴스 발간 등, 각 언론의 집중 조명을 받아가며 대리운전시장의 현실을 공론화하고 문제해결을 위한 대안과 해법을 추구해왔습니다.

또한 법정투쟁을 통해 업자들의 부당한 방해를 막아내고 렌터카대리보험문제도 해결했습니다.

수년간의 활동을 통해 드디어 이동노동자쉼터사업을 성사시키고 대리기사마스크 배포 확대, 고용안정지원정책 추진 등, 대리기사의 복지와 사회안전망 강화라는 유례없는 성과도 이뤄냈습니다.

또한 유튜브등 각종 온라인사업을 활발히 펼쳐가며 조직확대사업도 꾸준히 전개하고 오비맥주와 닥트협회 등 사업체들과 매년 음주운전방지캠페인을 벌여나가며 대리운전의 사회적 역할과 책임을 강화하고 있습니다.

하지만 아직도 협회활동은 물론, 대리기사의 권익과 업무환경은 열악하기만 합니다.

법적사각지대와 불합리한 풍토에 놓여있는 현실은 소비자와 대리업체, 그리고 대리기사 간 끝임없는 시장의 분규를 낳고 있고 업계 종사자 모두의 사회 경제적 처지를 더욱 어렵게 하고 있습니다.

하지만 저희는 묵묵히 꾸준히 실천해가며 공정시장과 처우개선, 그리고 사회안전망강화를 위한 노력을 다하겠습니다. 많은 관심과 참여가 함께 할 수 있기를 저희는 고대합니다.



■ 회원 가입 바로가기 [☞ \(사\)전국대리기사협회 온라인 가입신청](#)

■ 대표전화: **1666-5634**

■ 이메일: wedrivers@daum.net 또는 wedrivers@naver.com

■ 유튜브: 전국대리기사협회TV, 바로티비baroTV

■ 사이트: <http://www.wedrivers.net>

다음카페: cafe.daum.net/wedrivers

네이버카페(비공개): <http://cafe.naver.com/wedrivers>

■ 밴드: band.us/@wedrivers

■ 트위터: www.twitter.com/drmanzok (사단법인 전국대리기사협회)

■ 페이스북: www.facebook.com/drmanzok

■ 김종용의 브런치: brunch.co.kr/@drmanzok

■ 주소: 서울 중구 장충동2가 188-7 평안빌딩 3층 (우편번호 04617)



어둠을 달리는 사람들 그 하루를 연다.

