

## "재난지원금은 해결... 이젠 손실보상금 위해 뭉쳐야"

☞ 정규호 기자 | Ⓞ 승인 2021.10.18 14:32

[시경초대석] 서울전세버스운송사업조합 오성문 이사장

전세버스업계 재난지원금 받게 한 핵심 인물

"법인이지만 실상 들여다보면 소상공인... 정부·정치권 설득 가장 어려웠던 부분"

재난지원금 받기 위해 국회서 1~2개월 동안 살다시피 하기도

"전세버스도 방역 지침으로 '영업 손실'... 대원칙상 손실보상금 받을 수 있어"

정부는 올해 초 4차 재난지원금 업종에 '전세버스'를 포함시켰다. 전세버스 운수종사자 3만5000여명에게 1인당 70만원이 지급됐다. 당시 수많은 업종이 재난지원금을 요청했지만 정치권은 전세버스업계의 목소리에 좀 더 귀를 기울였다. 기업의 형태로 보면 '법인'이지만 실상을 들여다보면 '소상공인'이라는 것이 전세버스의 목소리였다.

이 논리를 만들고 정치권을 만나 설득한 인물이 바로 오성문 서울전세버스운송사업조합 이사장이다. 오 이사장은 "재난지원금은 해결된 일이다. 이제는 손실보상금을 위해 여론을 모으고, 논리를 만들어야 할 때"이라며 재난지원금 보다 험난한 길이 될 것이라고 밝혔다. 8일 서울교통회관에서 코로나로 힘들어하는 전세버스업계의 수장 오성문 이사장을 만나봤다.



서울전세버스운송사업조합 오성문 이사장. 사진=시장경제DB

“서울 기준으로 60% 이상 휴직·휴업, 매출은 통계청 기준 80% 감소했다. 지방은 아마 80% 이상이 멈춰 있을 것이다. 버티지 못하고 면허를 반납하는 분들은 이미 속출한지 오래다”

‘코로나로 인한 전세버스업계 상황’을 묻는 인터뷰 첫 질문에 오 이사장은 이 같은 통계와 팩트를 제시했다.

일반적으로 전세버스를 시내버스, 고속버스로 생각하고, 정부 지원을 많이 받을 것이라는 견해가 있는데, 실상은 전혀 그렇지 않다. 전세버스 시장은 크게 관광버스, 통근·통학버스로 나뉜다. 관광버스 시장이 30%, 통근·통학버스 시장이 70%인데, 코로나로 전세버스를 활용한 관광, 여행은 100% 사라졌고, 재택근무, 재택교육으로 통근·통학버스 시장 역시 전멸하다시피 할 정도로 축소됐다.

코로나로 인한 전세버스 상황은 이렇게 어렵지만 재난지원금 지급 업종으로 선정되지 못했다. ‘법인’, ‘기업’이기 때문에 그나마 최악의 상황은 아니라는 정부의 잘못된 인식 때문이었다.

오 이사장은 당시 상황에 대해 “재난지원금 예산이 잡힐 때 1~2달 동안 여의도(국회)에서 살다시피했다. 전세버스업계가 입은 손실은 너무 큰데, 법인, 기업이라는 이유 때문에 아직은 괜찮다는 라는 인식의 벽이 너무 높았다. 우리 업종을 이해해주는 의원들을 집중적으로 만났고, 김경민 의원, 박홍근 의원

이 전세버스 실상을 파악하고 많은 귀를 기울여줬다”고 설명했다. 실제로 지난 4월 22일, 전세버스업계는 박홍근 의원에게 감사패를 전달하기도 했다.



지난 4월 22일, 박홍근 의원은 서울전세버스운송사업조합 오성문 이사장 등으로부터 감사패를 받았다. 사진=박홍근 의원실

재난지원금 선정까지 또 하나의 장벽이 있었다. 바로 ‘지입’ 논란이다. 당초 국토부는 전세버스 기사들 상당수가 불법인 ‘지입차주’였기 때문에 재난지원금 지급은 검토조차 하지 않았다. 지입차주란 명의만 빌려주는 일종의 대포차다. 차량의 실소유주는 기사 개인의 것인데, 회사명의로 차량인 것처럼 서류만 꾸민 것이다. 지입은 여객자동차법 12조 명의 이용 금지 조항을 어기는 행위로, 적발시 2년 이하 징역 또는 2000만원 이하 벌금형을 받는다.

3월 18일 홍남기 기획재정부 장관 겸 경제부총리는 “(전체 전세 버스 기사 가운데)지입 차주가 얼마나 되는지 정확히 파악이 안 된 상태에서 정부가 재난지원금을 똑같이 주면 법상 인정하지 않는 지입차주를 공식적으로 인정하는 셈이 되어서 고민이 많다”고 밝히기도 했다.

오 이사장은 ‘지입’ 문제를 기회로 삼았다. 지입을 할 정도로 전세버스 업계가 어려운 상황이고, 그들도 국민이고, 외면하지 말아달라는 인식의 전환 논리로 접근한 것이다.

오 이사장은 “지입 문제는 사실 법원에서 해결책이 나온 상태다. 회사에서 기사에 월급을 주고, 수익이 회사로 들어오고, 세금계산서 명의, 각종 차량 지시 등 총 8가지 항목을 지켰다면 지입으로 보지 않는다는 판결이 있다. 이 판결을 토대로 우리 업계가 수년전부터 개선 중이다. 지입 때문에 우리 업종이

재난지원금을 받지 못할 이유가 없었다”며 “하지만 이런 것들을 설명하면 너무 복잡하니 전세버스가 자영업자들보다 영세하고, 방역지침으로 가장 큰 피해를 업종이라는 부분을 기초로 설득해갔다”고 설명했다.

오 이사장은 이번 인터뷰에서 처음으로 ‘손실보상금’을 언급했다. 오 이사장은 “5인 집합 금지로 자영업자들이 피해를 봤고, 손실보상금 검토가 이뤄지고 있다. 당연하고, 필요한 검토이다. 전세버스도 정부의 방역 지침 때문에 피해를 봤다. 그냥 피해가 아니라 폐업 수준의 피해다. 대원칙상 전세버스업종도 충분히 손실보상금 업종에 들어갈 수 있다. 손실보상금을 당장 업계의 어젠다로 삼고, 여론을 모으고, 논리를 만들어 재난지원금처럼 설득해 가야 할 때이다”라고 밝혔다.

오 이사장은 서울전세버스업계의 최대 현안인 탄천주차장 대해서도 입을 열었다. 서울시는 현재 삼성동 무역센터 일대 강남 마이스 관광특구 지정과 현대차그룹 사옥 GBC 공사를 위해 탄천주차장을 야적지로 사용한다는 계획이다. 이로 인해 이곳을 차고지로 사용 중인 전세버스, 특수여객 등 각종 버스회사들에게 나갈 것을 통보한 상태이고, 전세버스업계는 더 사용하게 해달라고 요청 중이다.

오 이사장은 “1986년 아시안게임, 1988년 88올림픽 활성화를 위해 탄천주차장을 차고지로 만들었는데, 올림픽이 끝나고 나니 애물단지로 전락했다. 당시 서울시가 애타게 요청해 전세버스가 주차비를 내가며 허허벌판의 탄천주차장을 들어갔다. 그런데 이제 와서 개발해야 하니 나가라고 한다면 우리 입장에서 정말로 억울할 수밖에 없다. 나가라고 최초 통보한 시점부터 계속해서 나가 현재는 60% 이상이 다른 차고지를 찾아 떠났다. 우리 업계에서도 나가야 한다는 인식이 많이 퍼졌다. 다만 나갈테니 GBC, 마이스 관광특구 공사를 하지 않으면서 빈 공간으로 놔두지 말고, 공사 시점까지 최대한 사용할 수 있도록 상생의 정책이 오가야할 시점”이라고 밝혔다.

저작권자 © 시장경제 무단전재 및 재배포 금지



정규호 기자