



제429회국회(정기회)
제6차 기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 김주영의원 대표발의(의안번호 제12078호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정지은

목 차

I . 개요	1
II . 주요 내용별 검토	3
1. 노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세의 환급에 관한 특례 신설(김주영의원안)	3

I. 개요

1. 김주영의원 대표발의안(의안번호 제12078호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 김주영의원 등 10인

(2) 제 안 일 : 2025. 8. 8.

(3) 회 부 일 : 2025. 8. 11.

나. 제안이유 및 주요내용

노선버스 운송사업은 「부가가치세법」에 따른 부가가치세 면세사업에 해당하여 매입세액 공제 또는 환급이 적용되지 아니함.

한편 노선버스는 대표적인 대중교통수단으로 국민의 교통권 보장에 기여하고 있으나, 노선버스 운수업의 열악한 근무 여건, 낮은 복지 수준 등으로 인하여 운전 인력이 유출되고 있어 버스 운행의 안정화를 위해서는 업계 종사자에 대한 처우 개선이 필요한 상황임.

이에 버스운수종사자의 근로여건 개선 등을 위하여 「여객자동차 운수사업법」에 ‘노선버스 운수종사자 복지기금’의 설치 근거를 마련하면서, 현행법에 노선버스 운송사업자에 대한 부가가치세 환급 특례를 신설하고, 환급되는 부가가치세액 환급금액을 노선버스 운수종사자 복지기금의 재원으로 활용할 수 있도록 하려는 것임(안 제105조의4 신설).

참고사항

이 법률안은 김주영의원이 대표발의한 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(의안번호 제12079호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

II. 주요 내용별 검토

1. 노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세의 환급에 관한 특례 신설(김주영의원안)

현 행	개 정 안
<신 설>	☐ 노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세의 환급에 관한 특례(제105조의4 신설) ○ 대상: 운송사업용으로 일반과세자로부터 구입 또는 직접 수입하는 기자재 ○ 환급액: 노선버스 운송사업자가 기자재 구매 또는 수입 시 부담한 부가가치세 ○ 환급대행: 여객자동차 운수사업자 조합 또는 연합회 ○ 환급추징: 용도 외 사용 또는 부정양도시 본세 및 이자상당액 추징 ○ 복지기금: 노선버스 운수종사자 복지기금의 재원으로 사용하기 위하여 환급세액 전액을 조합 또는 연합회에 지급 ○ 사후관리: 노선버스 운수종사자가 환급세액 미지급시 미지급환급세액, 이자상당액 및 가산세 추징 ○ 환급절차: 대통령령으로 구체적인 환급절차 규정 ☐ 부 칙 ○ 시행일: 공포 후 6개월

* 김주영의원안 2025. 8. 8. 발의(의안번호 12078)

□ 현행법에 따르면 농어민등이 농업·임업 또는 어업에 사용하기 위하여 구입하는 기자재¹⁾ 또는 직접 수입하는 기자재에 대해 부가가치세 환급을 적용하고 있음.

□ 개정안은 부가가치세액 사후 환급제도의 적용대상에 노선버스 운송사업용 기자재²⁾를 추가하려는 것임.

또한, 개정안은 김주영의원이 대표발의한 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(의안번호 제12079호)³⁾의 의결을 전제로 하고 있는데, 환급되는 부가가치세액을 동 법률안에 따라 설치되는 노선버스 운수종사자 복지기금의 재원으로 활용하려는 것임.

□ 「여객자동차 운수사업법」 및 동법 시행령에 따라 노선버스는 ①

1) 「조세특례제한법」

제105조의2(농업·임업·어업용 기자재에 대한 부가가치세의 환급에 관한 특례) ① 다음 각 호에 해당하는 세무서장(이하 이 조에서 “관할 세무서장”이라 한다)은 대통령령으로 정하는 농민, 임업에 종사하는 자와 어민(이하 이 조에서 “농어민등”이라 한다)이 농업·임업 또는 어업에 사용하기 위하여 구입하는 기자재(「부가가치세법」 제2조제5호에 따른 일반과세자로부터 구입하는 기자재만 해당한다) 또는 직접 수입하는 기자재로서 대통령령으로 정하는 것에 대해서는 기자재를 구입 또는 수입한 때에 부담한 부가가치세액을 해당 농어민등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 환급할 수 있다.

2) 개정안은 환급대상 노선버스운송사업용 기자재의 범위를 대통령령으로 정하도록 위임하고 있어, 현 시점에서 기자재의 범위를 예측하기에 한계가 있으므로 기타 재료비 전체로 부속품비, 오일류, 소모공구, 타이어 등이 이에 해당함.

3) 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(의안번호 제12079호)

제52조의2(노선버스 운수종사자 복지기금의 설치 등) ① 제53조 또는 제59조에 따른 조합 또는 연합회 중 대통령령으로 정하는 단체는 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업(이하 이 조에서 “노선버스 운송사업”이라 한다)의 운전업무에 종사하고 있는 자(이하 이 조에서 “노선버스 운수종사자”라 한다)의 근로여건 개선 등을 위하여 노선버스 운수종사자 복지기금(이하 이 조에서 “기금”이라 한다)을 설치할 수 있다.

② 기금은 다음 각 호의 재원을 수입으로 한다.

1. 출연금(개인·단체·법인으로부터의 출연금에 한정한다)
2. 기금운용 수익금
3. 노선버스 운송사업을 경영하는 자가 노선버스 운송사업에 사용하기 위하여 구입 또는 직접 수입한 기자재에 대하여 부담한 부가가치세액 중 「조세특례제한법」에서 정한 환급액
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수입금

③ 기금은 다음 각 호의 용도로 사용한다.

1. 노선버스 운수종사자의 건강검진 등 건강관리 서비스 지원
2. 노선버스 운수종사자 자녀에 대한 장학사업
3. 기금의 관리·운용에 필요한 경비
4. 그 밖에 노선버스 운수종사자의 복지향상을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부장관이 정하는 사업

시내버스, ②농어촌버스, ③마을버스, ④시외버스로 구분됨.⁴⁾

[노선버스운송사업의 업종분류]

구분	운행형태	운행지역	인·면허	운임결정
시내 버스	광역급행형	대도시권내	대광위*	대광위
	직행좌석형	시의 단일행정 구역 * 기점 행정구역 경계부터 30km 이내 초과 운행 가능	시장 대광위	시·도지사 대광위
	좌석형			
	일반형			
농어촌 버스	직행좌석형	군 단일행정 구역 * 기점 행정구역 경계부터 30km 이내 초과 운행 가능	군수	시·도지사
	좌석형			
	일반형			
시외 버스	고속형	전국	국토부	국토부
	직행형		도지사	
	일반형			
마을 버스	단일	시·군·구 단일행정 구역 * 마을 등을 기점 또는 종점으로 하여 마 을 등과 가장 가까운 철도역 또는 노 선버스 정류소사이를 운행	시장· 군수· 구청장	시·도지사

주: 대광위 - 국토교통부 대도시권광역교통위원회

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 전국마을버스운송사업조합연합회

4) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업

「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

1. 노선 여객자동차운송사업

가. 시내버스운송사업: 주로 특별시·광역시·특별자치시 또는 시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 같다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 광역급행형·직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

나. 농어촌버스운송사업: 주로 군(광역시의 군은 제외한다)의 단일 행정구역에서 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 직행좌석형·좌석형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

다. 마을버스운송사업: 주로 시·군·구의 단일 행정구역에서 기점·종점의 특수성이나 사용되는 자동차의 특수성 등으로 인하여 다른 노선 여객자동차운송사업자가 운행하기 어려운 구간을 대상으로 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업

라. 시외버스운송사업: 운행계통을 정하고 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로서 가목부터 다목까지의 사업에 속하지 아니하는 사업. 이 경우 국토교통부령이 정하는 바에 따라 고속형·직행형 및 일반형 등으로 그 운행형태를 구분한다.

전국버스운송사업조합연합회 및 전국마을버스운송사업조합연합회에 따르면, 2025년 6월 기준 전국적으로 총 944개 노선버스 업체가 약 5만 대의 버스를 운행하고 있으며, 이들 업체에는 약 11만 4천 명의 종사자가 근무하고 있는 것으로 나타났다.

[전국 노선버스운송사업 현황]

업종	업체수(개)	보유대수(대)	종사자수(명)
시내버스	397	35,877	89,416
농어촌버스	88	2,106	3,750
시외버스 (고속버스 포함)	77	5,984	10,787
마을버스	382	5,516	10,137
계	944	49,483	114,090

주: 2025년 6월말 기준

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 전국마을버스운송사업조합연합회

또한, 노선버스는 사업용 자동차 전체 여객 수송분담률 기준으로 37.4%를 차지하며, 이는 택시(21.8%)나 지하철(27.3%)보다 높은 수치로, 주요 대중교통수단 중에서도 핵심 교통수단으로서의 역할을 수행하고 있음.

[사업용 자동차 수송분담률 현황]

(단위: 억명)

구분	노선버스	택시	전세버스	철도	지하철	해운	항공
수송인원 (분담률)	42.6 (37.4%)	24.8 (21.8%)	1.4 (1.2%)	13.6 (11.9%)	31.1 (27.3%)	0.1 (0.1%)	0.2 (0.3%)

자료: 전국버스운송사업조합연합회

□ 개정안은 「조세특례제한법」 제105조의2의 ‘농업·임업·어업용 기자재에 대한 부가가치세의 환급에 관한 특례’와 동법 제106조의7의 ‘일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감’ 조문을 대부분 인용하고 있는데, 개정안의 조문을 구체적으로 살펴보면 다음과 같음.

첫째, 관할 세무서장은 노선버스 운송사업용으로 일반과세자로부터 기자재를 구입 또는 직접 수입한 때에 부담한 부가가치세액을 해당 노선버스 운송사업자에게 환급할 수 있음(안 제105조의4제1항).

둘째, 환급을 받으려는 노선버스 운송사업자는 환급대행자를 통해 환급을 신청하거나 노선버스 운송사업자의 사업장 관할 세무서장에게 직접 환급을 신청할 수 있음(안 제105조의4제3항).

셋째, 환급받은 기자재를 본래의 용도에 사용하지 않거나 재화의 공급 없이 발급된 세금계산서에 따라 부가가치세를 환급받은 경우 등에는 환급받은 부가가치세액과 이자상당액 및 가산세를 추징함(안 제105조의4제5항).

넷째, 노선버스 운송사업자는 노선버스 운수종사자 복지기금의 재원으로 사용하기 위하여 환급세액 전액을 조합 또는 연합회에 지급하여야 함(안 제105조의4제6항).

다섯째, 국토교통부장관은 노선버스 운송사업자가 환급세액을 미지급한 경우에는 그 결과를 국세청장 또는 관할 세무서장에게 통보하여야 하고, 미지급통보 대상이 된 노선버스 운송사업자에게도 미

지급통보 대상이 되었음을 알려야 함(안 제105조의3제7항).

여섯째, 미지급통보를 받은 국세청장 또는 관할 세무서장은 노선버스 운송사업자로부터 미지급환급세액과 이자상당액 및 가산세를 추징함(안 제105조의3제8항).

□ 개정안은 다음과 같은 점에서 입법의 필요성이 인정됨.

첫째, 노선버스는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제2조5)에 따른 대중교통수단으로서 국민의 이동에 필수적인 운송수단이라 할 수 있으나, 노선버스 운수종사자의 근로여건이 열악한 상황이므로 부가가치세 환급을 통해 근로여건과 복리후생을 개선할 필요가 있음.

노선버스업계는 코로나19 이후 사회적 변화뿐 아니라, 개인형 교통수단 이용 증가 등으로 노선버스 이용승객 감소로 경영난이 가중되고 재정 부담이 심화되고 있는 상황임.

또한, 친환경 버스 전환 정책에 따라 전기버스 등 신차 도입과 그에 따른 설비 비용 상승, 유가 및 타이어·부품비 인상 등 각종 비용 요인도 경영 부담을 가중시키고 있는 상황에서 노선버스 운수종사자의 복지 향상과 업계의 경쟁력 확보를 위한 지원방안이 필

5) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “대중교통”이라 함은 이 법에 의한 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 말한다.
 2. “대중교통수단”이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
 - 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “노선버스”라 한다)
- (이하 생략)

요할 것으로 보임.

[노선버스 수송인원 및 매출액 추이]

(단위: 백만명, 억원, %)

구분	수송인원					매출액				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
시내 농어촌	3,884	3,825	4,151	4,258	4,234	37,457	36,565	40,139	43,820	-
시외 (고속포함)	109	96	117	129	123	9,913	8,802	10,977	14,236	15,053
마을	643	629	659	656	663	2,654	2,662	2,833	2,918	2,998
합계	4,636	4,550	4,927	5,043	5,020	50,024	48,029	53,949	60,974	18,051

주: 국내 코로나19 종식 선언('23.5.11) 이후 2024년도 시내·농어촌버스 매출액 자료는 별도 취합하지 않음

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 전국마을버스운송사업조합연합회

한편, 노선버스 운수종사자는 2020년 이후 꾸준히 증가세를 보이고 있으며, 2025년 6월 기준 기준 11만 4,090명으로 나타남.

[노선버스 운수종사자 증감 추이]

(단위: 명)

업종	2020	2021	2022	2023	2024	2025.6.
시내	84,337	83,880	83,598	84,540	87,657	89,416
농어촌	3,582	3,651	3,634	3,636	3,710	3,750
시외 (고속포함)	14,067	12,089	11,291	11,102	10,874	10,787
마을	9,527	9,634	9,827	10,064	10,093	10,137
계	111,513	109,254	108,350	109,342	112,334	114,090

주: 각 연도별 12월 기준

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 전국마을버스운송사업조합연합회

다만, 전국버스운송사업조합연합회에 따르면 전국의 노선버스 운수

중사자 총 부족인원은 필요인원의 18.9%(20,464명)로 추산되며, 그 중 시내버스가 15,787명으로 부족인원이 가장 많으며, 시외버스 3,106명, 고속버스 786명, 농어촌버스 785명 순임.

[업종별 운수종사자 부족 현황]

구분		2024년 12월		표준운송원가상/주 52시간 근로 시		
		버스대수 (A)	운전자수 (B)	필요인원 (C)	부족인원 (C-B)	부족률 (C-B/C)
특·광역시	시 내	16,629	40,105	47,386	7,281	15.4%
도(道)지역	시 내	19,249	36,778	45,284	8,506	18.8%
	농어촌	2,112	3,046	3,831	785	20.5%
	시 외	4,782	5,922	9,028	3,106	34.4%
	고 속	1,450	1,936	2,722	786	28.9%
	소 계	27,593	47,682	60,865	13,183	21.7%
총 계	시 내	35,878	76,883	92,670	15,787	17.0%
	농어촌	2,112	3,046	3,831	785	20.5%
	시 외	4,782	5,922	9,028	3,106	34.4%
	고 속	1,450	1,936	2,722	786	28.9%
	소 계	44,222	87,787	108,251	20,464	18.9%

주: 특·광역시에 제주도 포함
자료: 전국버스운송사업조합연합회

또한, 통계청의 운수업조사보고서에 따르면, 최근 5년간 연평균 약 2,659억원의 노선버스 운송사업용 기자재 구입 비용이 발생한 것으로 나타난바⁶⁾, 환급한 부가가치세액을 노선버스 운수종사자의 복지

6) 최근 5년간 노선버스 운송사업용 기자재 비용(2019~2023년)

(단위: 백만원)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023	평균
시내버스	156,525	187,321	177,071	190,528	222,338	186,757
시외버스	85,471	73,420	71,421	92,375	73,043	79,146
합계	241,996	260,741	248,492	282,903	295,381	265,903

자료: 통계청, 연도별 운수업조사보고서

기금 재원으로 활용한다면 운수종사자의 근로여건 개선에 일정 부분 기여할 수 있을 것으로 보임.

둘째, 현행 「조세특례제한법」 제106조의7⁷⁾에 따라 일반택시 운송사업자에 대하여 부가가치세 납부세액의 99%를 경감해주고 있으며, 이 중 90%는 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급하고 4%는 일반택시 운수종사자 복지기금의 재원으로 지급되고 있음을 감안할 때, 노선버스 운수종사자에 대한 복지기금의 재원으로 매입부가가치세액을 환급해 줌으로써 운수종사자의 형평성을 도모할 수 있음⁸⁾.

□ 다만, 개정안에 대해서는 다음과 같은 점을 함께 고려할 필요가 있음.

첫째, 「부가가치세법」 제26조⁹⁾에 따라 노선버스 운송사업자는 대

7) 「조세특례제한법」

제106조의7(일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감) ① 「여객자동차 운수사업법」 및 같은 법 시행령에 따른 일반택시 운송사업자(이하 이 조에서 “일반택시 운송사업자”라 한다)에 대해서는 부가가치세 납부세액의 100분의 99를 2026년 12월 31일 이전에 끝나는 과세기간분까지 경감한다.

② 일반택시 운송사업자는 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 90에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 경감된 부가가치세의 확정신고납부기한 종료일부터 1개월(이하 이 조에서 “지급기간”이라 한다) 이내에 「여객자동차 운수사업법」에 따른 일반택시 운수종사자(이하 이 조에서 “일반택시 운수종사자”라 한다)에게 현금으로 지급하여야 한다. 이 경우 일반택시 운송사업자는 지급하는 현금이 부가가치세 경감세액임을 일반택시 운수종사자에게 알려야 한다.

③ 일반택시 운송사업자는 택시 감차 보상의 재원으로 사용하기 위하여 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 5에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 지급기간 이내에 국토교통부장관이 지정하는 기관(이하 이 조에서 “택시 감차보상재원 관리기관”이라 한다)에 지급하여야 한다.

④ 일반택시 운송사업자는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조에 따른 택시운수종사자 복지기금의 재원 마련을 위하여 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 4에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 지급기간 이내에 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 중 대통령령으로 정하는 단체에 지급하여야 한다.
(이하 생략)

8) 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세액 경감은 매출세액을 경감해주는 것이고, 개정안의 노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세 환급은 매입세액을 환급해준다는 점에서 두 제도 간 차이점이 있음.

9) 「부가가치세법」

제26조(재화 또는 용역의 공급에 대한 면세) ① 다음 각 호의 재화 또는 용역의 공급에 대하여는 부가가치세를 면제한다.

7. 여객운송 용역. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 여객운송 용역으로서 대통령령으로 정하는

부분 면세사업자로 원칙적으로 부가가치세 매입세액 공제를 받을 수 없음.

면세사업자에게 매입세액 환급을 허용하는 것은 실질적으로 부가가치세 영세율을 적용하는 것과 동일한 효과를 가지게 되므로 부가가치세의 기본 과세체계와 부합하지 않으며, 세법상 이중 특혜에 해당할 소지가 있음.

면세제도란, 법에서 정한 일정한 재화 또는 용역의 공급에 대하여 부가가치세 납세의무 자체를 면제함으로써 매출세액이 발생하지 아니하고, 동시에 매입시 부담한 매입세액도 공제(환급)되지 않는 것이 원칙임.

이러한 구조로 인해 부가가치세 환급은 과세사업자에 한하여 인정되며, 면세사업자는 그 대상에 포함되지 않는 것이 일반적임.

참고로, 농업·임업·어업용 기자재에 대해서는 「조세특례제한법」 제105조에 따라 부가가치세 영세율을, 동법 제105조의2에 따라 부가가치세 환급에 관한 특례¹⁰⁾도 동시에 적용하고 있는데, 이 경우 영세율사업자는 과세사업자에 해당하므로 면세사업자와는 차이가 있음.

것은 제외한다.

가. 항공기, 고속버스, 전세버스, 택시, 특수자동차, 특종선박(特種船舶) 또는 고속철도에 의한 여객운송 용역

나. 석도, 유람선 등 관광 또는 유흥 목적의 운송수단에 의한 여객운송 용역

- 10) 농업·임업·어업용 기자재에 대한 부가가치세 환급 특례는 기존에 영세율이 적용되는 농업·축산·임·어업용 기자재 이외에 신규지원이 필요한 품목에 대해서 부가가치세를 사후 환급하는 제도임. 환급제도의 정책 대상인 기자재는 영세율을 적용할 경우에 농어업 외의 목적으로 전용 가능성이 높은 기자재에 대해서 적용하고 있는데, 이는 기자재의 탈세 및 시장가격 왜곡을 초래할 가능성을 차단하면서도 부가가치세 감면 적용을 확대하여 농어민에게 실질적인 혜택이 부여될 수 있도록 하기 위한 제도임.

둘째, 부가가치세가 면세되는 다른 품목과 과세형평성에 부합하지 않고, 고속버스 등의 타 운송수단의 용역 공급에 대해 이와 유사한 매입부가세 환급 특례 요구를 할 수 있음.

노선버스 운송사업자에 대한 부가가치세 환급 특례는, 이미 부가가치세가 면세 또는 과세되는 다른 여객운송 수단들과의 과세형평성에 부합하지 않는다는 문제가 제기될 수 있음.¹¹⁾

또한, 고속버스 운송용역에 대한 부가가치세를 면제하거나 유사 환급 특례를 부여해야 한다는 논의와 입법 제안¹²⁾이 있었던 바, 한 운송수단에 대해서만 환급 특례를 부여하면 유사 요구가 확산될 수 있어 신중한 검토가 필요함.

셋째, 개정안과 유사한 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감 제도는 조세특례 심층평가에서, 경감세액을 일반택시 운수종사자 복지기금 재원으로 사용하는 방식의 제도 적절성이 낮은 것으로 평가되었음.

「조세특례제한법」 제106조의7제4항¹³⁾에 따라 부가가치세 납부세

11) 일반 시내버스, 지하철 등은 부가가치세가 면세되지만, 고속버스·고속철도·항공기 등은 10% 부가가치세가 과세됨.

12) 「부가가치세법 일부개정법률안」(안도걸의원 대표발의, 2024.10.28.)(의안번호 2204941)은 부가가치세가 과세되고 있는 시외우등고속버스와 시외고급고속버스 중 시외우등고속버스에 대한 부가가치세를 면제하려는 것이고, 「부가가치세법 일부개정법률안」(정준호의원 대표발의, 2024.11.13.)(의안번호 2205529)은 시외고속버스, 시외우등고속버스, 시외고급고속버스를 포함한 고속버스 여객운송업 전체에 대한 부가가치세를 면제하려는 것으로 기획재정위원회 조세소위에 계류 중임.

13) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제106조의7(일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감) ④ 일반택시 운송사업자는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조에 따른 택시운수종사자 복지기금의 재원 마련을 위하여 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 4에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 지급기간 이내에 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 중 대통령령으로 정하는 단체에 지급하여야 한다.

액의 4%가 일반택시 운수종사자 복지기금의 재원으로 지급되며, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조¹⁴⁾에 따라 해당 복지기금은 택시운수종사자의 건강검진, 택시운수종사자 자녀에 대한 장학사업, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위하여 사용하고 있음.

그러나, 2023년 조세특례 심층평가¹⁵⁾에서 택시운수종사자 복지기금의 경우 복지재단을 통한 복지사업이 기존 정부의 사회보장제도와 중복되는 측면과 복지기금 재원의 변동성으로 인해 안정적 복지혜택 제공의 한계를 고려할 때 제도운영의 적절성이 낮다고 판단한 측면도 고려할 필요가 있을 것임.

□ 국회예산정책처에 따르면, 노선버스운송사업자에 대하여 노선버스운송사업용 기자재에 대한 부가가치세를 환급할 경우, 세수효과는 2024년 242억원 등 2026년에서 2030년까지 5년간 총 1,209억원(연평균 242억원) 감소할 것으로 추계됨.

14) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제15조(택시운수종사자 복지기금의 설치 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 또는 택시운수종사자단체는 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위하여 택시운수종사자 복지기금(이하 이 조에서 “기금”이라 한다)을 설치할 수 있다.

② 기금은 다음 각 호의 재원을 수입으로 한다.

1. 출연금(개인·단체·법인으로부터의 출연금에 한정한다)

2. 기금운용 수익금

3. 「액화석유가스의 안전관리 및 사업법」 제28조 단서에 따라 액화석유가스를 연료로 사용하는 차량을 판매하여 발생한 수입 중 일부로서 택시운송사업자가 조성하는 수입금

4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수입금

③ 기금은 다음 각 호의 용도로 사용한다.

1. 택시운수종사자의 건강검진 등 건강관리 서비스 지원

2. 택시운수종사자 자녀에 대한 장학사업

3. 기금의 관리·운용에 필요한 경비

4. 그 밖에 택시운수종사자의 복지향상을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부장관이 정하는 사업

④ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 기금이 적절하게 사용될 수 있도록 감독하여야 한다.

⑤ 기금의 관리·운용·감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

15) 기획재정부, 2023 조세특례 심층평가, 「일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감」, 2023. 9.

[노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세 면제시 세수효과]

(단위: 억원)

구분	2026	2027	2028	2029	2030	누적	연평균
국세 (74.7%)	-181	-181	-181	-181	-181	-903	-181
지방소비세 (25.3%)	-61	-61	-61	-61	-61	-306	-61
합계	-242	-242	-242	-242	-242	-1,209	-242

자료: 국회예산정책처

□ 이에 대해 기획재정부는 노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세 환급 신설은 부가가치세 과세원칙, 업종 간 형평성 등을 고려할 때 신중한 검토가 필요하고, 또한 복지기금은 특정 구성원의 복지에 전적으로 활용되는 것으로 부가가치세를 이에 활용하는 것은 부적절한 측면이 있다는 의견임.

□ 한편, 개정안은 김주영의원이 대표발의한 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」(의안번호 제12079호)의 의결을 전제로 하고 있으므로, 동 법률안의 심사경과를 참고할 필요가 있음.

문 의 처

02)6788-5147