



제437회 국회(임시회)
제3차 재정경제기획위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제17431호)

2026. 7.

재정경제기획위원회

수석전문위원 최병권

목 차

I . 개 요	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
II . 검토의견	3
1. 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감 적용기한 연장 ...	3
2. 택시연료에 대한 개별소비세 등 감면 특례 적용기한 연장	11

I. 개 요

1. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 박용갑의원 등 18인
- (2) 제 안 일 : 2026. 3. 12.
- (3) 회 부 일 : 2026. 3. 13.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 2026년 12월 31일까지 일반택시 부가가치세 납부세액의 100분의 90을 택시운수종사자에게 현금으로 지급하고, 100분의 5는 택시 감차보상 재원으로, 100분의 4는 택시운수종사자 복지기금 재원으로 사용하도록 하는 등 일반택시운송사업자의 부가가치세 납부세액을 한시적으로 경감하고 있음.

또한, 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업에 사용하는 자동차에 공급하는 부탄에 대해서도 2026년 12월 31일까지 개별소비세 및 교육세 합계액 중 킬로그램당 40원을 감면하도록 규정하고 있음.

그러나, 최근 택시 산업은 자율주행 기술의 도입, 장기적인 경기침체, 플랫폼 운송사업의 확산 및 택시 수급 불균형 등으로 인해 운송사업의 경영난과 택시종사자의 실질수입 감소가 심화되고 있으며, 택시이용자에 대한 서비스 질 저하로 이어지는 악순환을 초래하고 있음.

이러한 상황에서 세제 지원이 종료될 경우, 종사자의 실질소득이 급

감하고, 이에 따른 숙련 인력의 대거 이탈이 불가피할 것으로 예상됨.
이는 결국 교통서비스의 질적 저하를 초래할 뿐만 아니라 국민이 부담해야 할 사회적 비용 상승으로 직결될 우려 또한 매우 큼.

이에 부가가치세 경감 규정 및 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 규정의 일몰 기한을 2029년 12월 31일까지 3년간 연장함으로써, 택시 산업의 구조적 안정을 도모하고 국민에게 안정적인 교통서비스를 지속적으로 제공하려는 것임(안 제106조의7 및 제111조의3제1항).

II. 검토의견

1. 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감 적용기한 연장

현 행	개 정 안
☐ 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감(제106조의7) ○ 적용대상 - 일반택시 운송사업자 ○ 경감률 - 부가가치세 납부세액의 99% * 90%p는 일반택시 운수종사자에게 현금 지급, 5%p는 택시 감차보상재원으로 사용, 4%p는 택시운수종사자 복지기금으로 사용 ○ 적용기한 - <u>2026년 12월 31일</u>	☐ 적용기한 연장 ○ (현행과 같음) ○ (현행과 같음) ○ 적용기한 - <u>2029년 12월 31일</u> (박용갑의원안) - <u>2031년 12월 31일</u> (윤준병의원안) ☐ 부 칙 ○ 시행일 - 2027년 1월 1일

* 박용갑의원안 2026. 3. 12. 발의(의안번호 17431), 윤준병의원안 2026. 5. 14. 발의(의안번호 18968)

☐ 2건의 개정안은 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감제도의 적용기한을 연장함으로써 택시운송 사업자의 경영여건과 택시종사자의 수입을 개선하려는 것임.

○ 박용갑의원안은 적용기한을 2029년 12월 31일까지 3년 연장하

려는 것이며, 윤준병의원안은 2031년 12월 31일까지 5년 연장하려는 것임.

- 동 제도는 1995년 일반택시 운영의 어려움과 택시기사(운수종사자)의 열악한 처우를 고려하여 일반택시 운수종사자의 처우개선 및 복지를 증진시키고자 도입된 것으로, (구)조세감면규제법에 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액을 50% 경감하여 운수종사자에게 지급하는 것으로 규정이 마련되었음.

이후 경감률은 90%(2009년 시행), 95%(2015년 시행), 99%(2018년 시행)로 지속적으로 확대되었으며, 적용기한 또한 계속 연장되어 현재 2026년 12월 31일에 일몰이 도래할 예정임.

- 현재 총 경감세액 99% 중 90%p는 운수종사자에게 직접 현금으로 지급되도록 하고, 5%p는 택시감차보상재원 관리 기관¹⁾에, 4%p는 운수종사자 복지를 위한 복지재단²⁾에 지급되고 있음.

이 중 택시운수종사자 복지기금은 경감세액 등을 바탕으로 조성된 재원으로 택시운수종사자의 건강검진 등 건강관리 서비스 지원, 택시운수종사자 자녀에 대한 장학사업 등을 실시하고 있음.

- 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감 관련 조세지출은 코로나19로 인해 감소한 2021년을 제외하고는 전반적으로 증가 추세로, 2024년에는 2,219억원이었으며 2025년은 2,248억원, 2026년은 2,319억원으로 전망됨.

1) (재)택시감차보상재원관리기관(2015년 설립)

2) (재)일반택시 운수종사자 복지재단(2018년 설립)

- 지2024년 총 경감세액 2,219억원 중 2,017억원은 일반택시 운수종사자에게 지급되었으며, 112억원은 택시감차보상재원으로, 90억원은 택시운수종사자 복지기금으로 지출되었음.

[일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감 조세지출 추이]

(단위: 억 원)

연 도	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (전망)	2026 (전망)
부가가치세	1,877	2,012	2,022	1,786	1,835	2,067	2,219	2,248	2,319

자료: 정부, 연도별 「조세지출예산서」

□ 개정안은 다음과 같은 점에서 긍정적인 측면이 있음.

첫째, 일반택시 운수종사자의 경우 다른 운수업에 비해 급여수준이 낮고 근로여건이 취약하다는 지적이 있는바, 적용기한 연장으로 부가가치세 경감제도가 계속 유지되도록 함으로써 일반택시 운수종사자에 대한 처우 개선을 도모할 수 있음.

2020년~2024년 법인 형태의 운수업 기업 종사자의 평균 급여액은 3,760만원~4,230만원 수준인 데 반해, 법인기업 택시 운수종사자의 평균 급여액은 1,700만원~2,020만원 수준으로 전체 법인 운수종사자 평균 급여액의 45~49%에 불과함.

[법인 운수종사자의 평균 급여액 현황]

산업별		운수업 전체			택시 운송업		
조직형태별		회사법인	회사이외 법인	법인	회사법인	회사이외 법인	법인
2020	종사자수 (명)	662,735	76,927	739,662	94,723	337	95,060
	급여액 (백만원)	23,145,174	4,694,354	27,839,528	1,614,355	4,950	1,619,305
	평균급여액 (백만원)	34.9	61.0	37.6	17.0	14.7	17.0
2021	종사자수 (명)	742,268	72,016	814,284	82,703	1,455	84,158
	급여액 (백만원)	26,761,990	4,583,649	31,345,639	1,552,242	31,752	1,583,994
	평균급여액 (백만원)	36.1	63.6	38.5	18.8	21.8	18.8
2022	종사자수 (명)	725,685	75,225	800,910	72,816	972	73,788
	급여액 (백만원)	27,860,241	4,663,239	32,523,480	1,290,267	16,470	1,306,737
	평균급여액 (백만원)	38.4	62.0	40.6	17.7	16.9	17.7
2023	종사자수 (명)	748,477	79,240	827,717	75,049	3,143	78,192
	급여액 (백만원)	31,501,516	4,667,762	36,169,278	1,542,466	66,102	1,608,568
	평균급여액 (백만원)	42.1	58.9	43.7	20.6	21.0	20.6
2024	종사자수 (명)	832,471	78,498	910,969	77,737	3,279	81,016
	급여액 (백만원)	33,773,125	4,789,997	38,563,122	1,575,702	56,857	1,632,559
	평균급여액 (백만원)	40.6	61.0	42.3	20.3	17.3	20.2

주: 1. 법인은 회사법인과 회사이외법인의 합계임.

2. 평균급여액은 급여액을 종사자수로 나눈 것임.

자료: 국가데이터처, 「운수업 조사」(2020~2024년)을 바탕으로 재작성

이러한 측면에서 부가가치세 납부세액 경감분의 90%p를 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급하고 있는 것은 실질소득을 지원해주는 효과를 보인다고 할 수 있음.³⁾

또한, 복지기금을 통해 일반택시 운수종사자들에게 복지사업을 추진하여 그 혜택을 제공하고 있음. 일반택시 운수종사자 복지재단에 따르면, 2019~2025년 간 총 34,440명에게 377억원(1인당 약 110만원) 규모를 지원한 것으로 나타남. 일반택시 운수종사자의 급여 및 처우수준이 열악하다는 점을 고려할 때 복지사업을 현행과 같이 지속하기 위해서는 납부세액 경감을 통한 재정지원이 필요할 것으로 보임.

[일반택시 운수사업자 복지사업 추진실적(2019~2025년)]

복지사업							기타
구분	정밀 건강검진	자녀 학자금지 원	중증질환 치료비지 원	생계지원	저축성 금융상품 지원	계	코로나19 감염예방 및 생계지원
지원인원	18,956명	13,241명	1,219명	76명	908명	34,400명	95,458명
지원규모	87억원	255억원	28억원	2.1억원	4.9억원	377억원	6억원
1인당 지원	30~50만원	150~200만원	200~300만원	300만원	20~60만원	110만원	

자료: 일반택시 운수종사자 복지재단

둘째, 택시산업에 대한 정부의 규제로 인해 시장 환경이 장기간 왜곡된 점을 고려할 경우 택시회사의 경영여건 개선 및 운수종사

3) (재) 일반택시 운수종사자 복지재단에 따르면, 2025년 전국 법인택시 운수종사자 73,225명을 기준으로 1인당 약 20만원/월 지급되었음.

자의 처우개선 뿐만 아니라 교통이용자의 편의 유지를 위해서 정부개입의 필요성이 인정되는 측면이 있음.

2023년 실시된 「조세특례 심층평가」에 따르면, 전철·지하철의 확장과 승용차 보급 확대로 택시의 여객수송분담률이 2018년 12.3%, 2023년 7.7%에 불과하는 등 택시운송서비스 시장이 축소하였음에도 불구하고, 택시 면허대수는 2018년 말 252,254대(일반 87,525대, 개인 164,729대)에서 2023년 말 247,937대(일반 83,355대, 개인 164,582대)로 1.7% 감소⁴⁾하였을 정도로 과잉공급이 유지되고 있는 상황임.

반면, 택시요금은 「여객자동차 운수사업법」에 따라 시·도지사가 기준과 요율의 범위를 정하고, 택시 운송사업자가 운임·요금을 신고하는 방식으로 운영하고 있으나, 실제 각 시·도에서 택시요금의 적절성을 검토하고 있도록 함으로써 사실상 각 시·도에서 운임·요율을 조정하고 있음. 서울특별시의 경우 2023년 2월 1일 개편된 요금체계를 2026년 6월 현재까지 유지 중임.

이는 택시요금이 서민들의 체감물가에 상당한 영향을 미치는바, 일반택시 운송사업자 입장에서는 요금을 자율적으로 책정하지 못함에 따라 이윤 확보라는 경영의 주 목적을 달성하지 못하고 있음. 이로 인해 일반택시 운수종사자들에게 적정 수준의 급여수준을 지급하지 못할 수 있음. 또한 역으로 일반택시 운송사업자의 비용 절감을 지원하지 못할 경우 일반택시 운송사업자의 감소에 따른 택

4) 2026년 5월말 기준 전국택시 면허대수 246,368대(일반 81,659대, 개인 164,709대)

시대수 감소, 또는 이윤 확보를 위한 요금제 인상 등으로 연결될 수도 있어 서민들의 원활한 이동수단 확보를 위해서도 동 감면제도가 필요한 측면이 있다고 할 수 있음.

- 다만, 2023년 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 특례에 대한 조세특례 심층평가 결과, 정부개입이 필요한 측면은 있으나 정책수단과 제도운영의 적절성이 낮고 타 제도와의 중복성이 있으며 감차와 복지사업에 관한 효과성이 낮은 것으로 판단된 바 있음을 고려할 필요가 있음.

특히, 심층평가에서는 운수종사자에 대한 현금지급은 직접 재정지출로 대체할 수 있는 반면 운송사업자에게 행정·민원 등 행정비용을 전가하고 있으며, 운수종사자 처우개선을 위한 현금지급과 복지사업은 기존 정부의 저임금 근로자 지원정책 및 국가장학금 사업·건강검진 사업 등과 일부 중복되는 것으로 확인되었음. 또한, 운수종사자에 대한 현금지급은 종사자 처우개선에 일부 효과가 있는 것으로 판단되었으나 감차와 복지사업의 효과성은 낮은 것으로 나타났다.

이에 따라 단기적으로는 타 제도와의 중복성 문제 해소와 전달체계의 간소화 방안을 마련하고, 중장기적으로는 직접 재정지출로 전환하는 등 정부개입의 방식에 대한 재정립을 모색할 필요가 있다고 함.

□ 참고로, 국회예산정책처는 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부 세액 경감 적용기한을 2026년 말에서 2029년 말로 3년 연장할 경우 재정수입 감소는 3년간 총 7,653억원, 연평균 2,551억원으로 추계하였음.

[택시사업자 부가가치세 경감 연장에 따른 세수효과]

(단위: 억원)

구 분	2027	2028	2029	누적	연평균
계	△2,445	△2,550	△2,659	△7,653	△2,551
국세 (74.7%)	△1,826	△1,905	△1,986	△5,717	△1,906
지방소비세 (25.3%)	△619	△645	△673	△1,936	△645

□ 한편, 동 특례는 연간 부가가치세 경감규모가 300억원 이상으로 조세특례 의무심층평가 대상에 해당하며 현재 평가가 진행중에 있음. 따라서 일몰연장의 여부는 택시산업 전반에 대한 분석·진단⁵⁾을 통해 신중하게 검토할 필요가 있으며, 조세특례 심층평가 결과, 관계부처 협의 등을 바탕으로 논의하여 결정하는 것이 바람직할 것으로 보임.

5) 택시업계의 경영현황, 택시수송의 수요·공급 현황, 택시요금 인상 가능성 등

2. 택시연료에 대한 개별소비세 등 감면 특례 적용기한 연장

현 행	개 정 안
☐ 택시연료에 대한 개별소비세 등 감면(제111조의3) ○ 감면대상 - 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업에 사용하는 자동차에 공급하는 부탄 ※ 개별소비세: 252원/kg 교육세: 37.8/kg(개별소비세의 15%) ○ 감면률 - 킬로그램당 40원 ○ 적용기한 - <u>2026년 12월 31일</u>	☐ 적용기한 연장 ○ (현행과 같음) ○ (현행과 같음) ○ 적용기한 - <u>2029년 12월 31일</u>(박용갑의원안) - <u>2031년 12월 31일</u> (김승수의원안, 윤준병의원안) ☐ 부 칙 ○ 시행일 - 2027년 1월 1일

* 박용갑의원안 2026. 3. 12. 발의(의안번호 17431), 김승수의원안 2026. 4. 10. 발의(의안번호 18248), 윤준병의원안 2026. 5. 14. 발의(의안번호 18968)

☐ 3건의 개정안은 2026년 말 종료 예정인 택시용 LPG 부탄에 대한 개별소비세·교육세 감면 특례 제도의 적용기한을 2026년 12월 31일에서 연장하려는 것임.

○ 박용갑의원안은 2026년 12월 31일에서 2029년 12월 31일까지 3년 연장하려는 것이며, 김승수의원안 및 윤준병의원안은 2031년 12월 31일까지 5년 연장하려는 것임.

□ ‘택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면’ 조세특례는 택시연료(LPG 부탄)에 대한 개별소비세 및 교육세를 면제함으로써 택시운송사업자의 경영난을 해소하고 택시운수종사자에게 보다 실질적인 경제적 혜택을 부여하려는 취지로 2008년 도입된 제도임.

2008년 5월 1일부터 시행되어 2010년 12월 31일까지 택시용 LPG 부탄에 대한 개별소비세·교육세 185원/ℓ 을 전액 면제하였으나, 2011년 1월 1일부터는 리터당 23.39원(=킬로그램당 40원)만을 감면하고 나머지는 유가보조금⁶⁾으로 지원하고 있음.

- 동 특례의 적용기한은 2012년, 2015년, 2018년에 각각 3년씩, 2021년에 2년, 2023년에는 3년 연장하여 현재 2026년 12월 31일까지로 규정되어 있는 상황임.

[택시연료에 대한 개별소비세 등 감면 특례의 조세지출 규모]

(단위: 억원)

연 도	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (전망)	2026 (전망)
조세지출 실적	516	473	461	438	423	408	421

자료: 정부, 연도별 조세지출예산서

□ ‘택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면’ 조세특례는 택시연료(LPG 부탄)에 대한 개별소비세 및 교육세⁷⁾를 면제함으로써 택시운송사업자의 경영난을 해소하고 택시운수종사자에게 보다 실질적인 경제적 혜택을 부여하려는 취지로 2008년 도입된 제도임.

6) 유가보조금은 택시·버스·화물차에 2001년 에너지세제 개편으로 인상된 유류세분을 지원하는 제도로써 국토교통부의 「여객자동차 유가보조금 지급지침」에 따라 지방세인 자동차 주행에 대한 자동차세를 재원으로 지급됨. 택시에 사용되는 LPG 부탄에 대한 유가보조금은 면세 규모가 축소되는 경우 이에 연동하여 상향조정됨.

7) 교육세는 부가세로 개별소비세액의 15% 부과

2008년 5월 1일부터 시행되어 2010년 12월 31일까지 택시용 LPG 부탄에 대한 개별소비세·교육세 185원/ℓ을 전액 면제하였으나, 2011년 1월 1일부터는 리터당 23.39원(=킬로그램당 40원)만을 감면⁸⁾하고 나머지는 유가보조금⁹⁾으로 지원하고 있음.

- 동 특례의 적용기한은 2012년, 2015년, 2018년에 각각 3년씩, 2021년에 2년, 2023년에는 3년 연장하여 현재 2026년 12월 31일까지로 규정되어 있는 상황임.

[택시연료용 부탄석유가스 조세지출 실적]

(단위: 억원)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년 (전망)
개별소비세	412	401	380	368	355
교육세	62	60	57	55	53
합계	473	461	438	423	408

자료: 정부, 연도별 조세지출예산서

- 「개별소비세법」·「교육세법」 등 택시연료인 LPG부탄에 대한 유류세 및 부과금은 리터당 221.36원¹⁰⁾으로, 세금감면분(23.39원)¹¹⁾과 유가보조금 지원(197.97원)¹²⁾을 감안할 때 택시사업자가 납부하는

8) '감면'으로 규정되어 있으나, 실제로는 택시운송사업자에게 면세유류구매카드를 발급해준 신용카드업자가 해당 유류구매에 대해 관할 세무서장에게 감면액 환급을 신청하여 기납부된 개별소비세와 교육세를 사후에 환급 또는 공제 받는 절차

9) 유가보조금은 택시·버스·화물차에 2001년 에너지세제 개편으로 인상된 유류세분을 지원하는 제도로써 국토교통부의 「여객자동차 유가보조금 지급지침」에 따라 지방세인 자동차 주행에 대한 자동차세를 재원으로 지급됨. 택시에 사용되는 LPG 부탄에 대한 유가보조금은 면세 규모가 축소되는 경우 이에 연동하여 상향조정됨.

10) 현재 부탄에 대해 킬로그램당 316.25원(개별소비세 275원+교육세 41.25원)의 유류세를 부과하고 있으며, 톤당 62,283원의 수입 판매 부과금을 별도로 부과하고 있어 이를 리터로 변환 시 유류세 184.94원, 부과금 36.42원으로 총합 221.36원임.(다만, 유류세는 2023.10.31.까지 한시적 인하 전 정상 탄력세율 기준)

11) 택시용 부탄에 대해 킬로그램당 40원(=리터당 23.39원)의 유류세 감면 적용

12) 유류세+부과금 합계액 중 「조세특례제한법」 상 감면액인 리터당 23.39원을 제외하고 전액 유가보조금

유류세는 실질적으로 없는 상황이며, 개정안은 적용기한의 연장을 통해 택시사업자의 세부담 경감을 지속적으로 유지하려는 취지로 이해됨.

□ 개정안은 다음과 같은 점에서 긍정적인 측면이 있음.

첫째, 해당 조항에 대한 “2021년 조세특례 의무 심층평가”에서 택시연료에 대한 개별소비세 감면은 택시운송사업자의 경영난 해소와 택시운수종사자의 경제적 여건을 개선하고, 안정적인 택시서비스 제공의 정책목표를 전반적으로 확보하는 것으로 평가된 점을 감안해 볼 때, 개정안은 효과적인 조세정책 수단일 수 있음.

둘째, 택시연료에 대한 세제지원의 축소 또는 폐지는 경영여건이 어려운 택시업계 전반에 상당한 영향을 끼칠 수 있다는 점을 고려할 필요가 있음.

지역별 택시요금 인상 여부는 지자체가 결정함에도 불구하고, 정부가 물가관리차원에서 엄격히 관리하여 요금 인상이 상당히 억제되고 있을 뿐 아니라, 최근 코로나19로 인한 장기적인 경기침체 및 택시 과잉공급 및 연료부담 등으로 택시업계의 경영난이 이어지는 상황에서, 택시연료에 대한 세제지원의 축소 또는 폐지는 택시업계 전반에 상당한 영향을 끼칠 수 있다는 점을 고려하여 개정안에 따른 적용기한 연장을 긍정적으로 고려할 필요가 있음.

□ 국회예산정책처는 택시연료에 대한 개별소비세의 감면 적용기한을 3년 연장할 경우 재정수입 감소는 2027년 380억원 등 3년간 총 1,101억원, 5년 연장할 경우 총 1,772억원으로 추계하였음.

[택시연료에 대한 개별소비세 등 감면 특례의 적용기한 연장 시 세수효과]

(단위: 억원)

일몰기한	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
~2029년	△380	△367	△354	-	-	△1,101	△367
~2031년	△380	△367	△354	△342	△330	△1,772	△354

자료: 국회예산정책처

□ 한편, 개정안은 택시연료에 대한 개별소비세 등 감면 특례 적용기한을 3년(2029년 12월 31일까지) 또는 5년(2031년 12월 31일까지)로 규정하고 있는데, 적용기한의 적정 수준에 대해서는, ① 적용기한을 길게 연장하는 경우 조세특례에 대한 법적 안정성을 제고하고 국민의 기대이익을 보호할 수 있다는 점과 ② 적용기한을 짧게 연장하는 경우 조세특례에 대한 주기적·지속적 점검이 가능하다는 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

문 의 처

02)6788-5147