



제429회국회(정기회)
제6차 국토교통위원회

여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 노선버스 운수종사자 복지기금 신설〉

■ 김주영의원 대표발의(의안번호 제2212079호)

2025. 11.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 김주영의원 대표발의(제2212079호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 노선버스 운수종사자 복지기금 신설(안 제52조의2 신설)	3
※ 참고자료	11

□ 김주영의원 대표발의(2212079)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김주영의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2025. 8. 8.
3. 회 부 일 : 2025. 8. 11.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법에 따른 노선버스는 대표적인 대중교통으로서 국민의 이동권을 보장하고 삶의 질을 향상시키는 수단으로 기능하고 있음.

그런데 노선버스 운전업무에 종사하고 있는 자(이하 “노선버스 운수종사자”)의 고령화로 인한 은퇴 등 기존 인력 유출 대비 신규 인력 유입이 턱없이 부족하여 운수종사자가 부족하고, 연료비 등 운송원가가 지속적으로 상승하고 있어 노선버스 운영 여건이 악화되고 있음. 또한 택시 및 화물업계 등 운송업계는 해당 운수종사자 복지재단이 설립되어 있지만 노선버스는 아직 복지재단이 설립되어 있지 않기에 노선버스 운수종사자의 복지를 위한 체계적인 지원시스템을 마련할 필요가 있음.

이에 노선버스 운수종사자 복지기금을 설치하고 국가가 이에 대하여 지원할 수 있는 법적 근거를 마련하여, 노선버스 운수종사자 처우

개선을 위한 복지사업을 추진하는 등 노선버스 운수종사자 근로여건
향상에 기여하고자 함(안 제52조의2 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 노선버스 운수종사자 복지기금 신설(안 제52조의2 신설)

가. 검토의견

개정안은 노선 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하는 자의 근로 여건 개선 등을 위하여 부가가치세 환급액을 주요 재원으로 하는 노선버스 운수종사자 복지기금을 설치하려는 것임(안 제52조의2 신설).

현행	개정안
<신설>	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 근로 여건 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 사용하

	<u>기 위하여 구입 또는 직접 수입한</u> <u>기자재에 대하여 부담한 부가가치</u> <u>세액 중 「조세특례제한법」에서</u> <u>정한 환급액</u> 4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수 입금 ③ 기금은 다음 각 호의 용도로 사 용한다. 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 사업으 로서 국토교통부장관이 정하는 사 업 ④ 국토교통부장관 또는 시·도지사 는 기금이 적정하게 사용될 수 있도 록 감독하여야 한다. ⑤ 기금의 관리·운용·감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부 터 시행한다.
--	--

현행법령에 따르면 노선 여객자동차운송사업(이하 “노선버스 운송사업”)¹)은 시내버스운송사업, 농어촌버스운송사업, 시외버스운송사업,

1) 노선(路線) 여객자동차운송사업: 자동차를 정기적으로 운행하려는 구간(이하 “노선”이라 한다)을 정하여 여객을 운송하는 사업(「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호)

마을버스운송사업으로²⁾ 구분됨.

전국버스운송사업조합연합회에 따르면, 2025년 8월 기준 전국 노선 버스 운송사업체는 561개 업체이며, 44,088대의 노선버스가 운행되고 있고, 약 104,486명의 종사자가 근무하고 있는 것으로 나타남.

< 전국 노선버스 운송사업 현황 >

업 종	업체수(개)	보유대수(대)	종사자수(명)
시내버스	396	36,023	89,938
농어촌버스	88	2,110	3,735
시외버스 (고속버스 포함)	77	5,955	10,813
마을버스	441	5,871	10,100
계	561	44,088	104,486

* 2025년 8월말 기준

자료: 전국버스운송사업조합연합회, 전국마을버스운송사업조합연합회

2) 「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.

(이하 생략)

노선버스는 대표적인 대중교통수단으로서 안정적이고 안전한 운행 여건은 국민의 교통편의 증진과 이동권 보장을 위해 필수적임.

그런데, 최근 업계 상황은 수송인원이나 매출액이 코로나사태(2020~2022) 이전 수준으로 회복되지 못하고 있는 등 경영 여건이 악화되고 있으며, 버스 운전인력은 신규 유입이 원활하지 않아 운수종사자의 고령화 및 인력부족 문제가 지속·심화되고 있음.

2024년 기준 노선버스의 수송인원은 2019년 대비 약 20%, 매출액은 2019년 대비 약 14% 감소하였음.

< 매출액 및 수송인원 변화 추이 >

구분	수송인원(명)			매출액(억원)		
	2019 (코로나전)	2024	증감	2019 (코로나전)	2024	증감
시외	199	101	-49.2%	13,896	10,651	-23.4%
고속	30	22	-26.7%	5,851	4,402	-24.8%
시내· 농어촌	5,240	4,234	-19.2%	48,814	43,820	-10.2%
합계	5,468	4,357	-20.3%	68,561	58,873	-14.1%

자료: 전국버스운송사업조합연합회

또한, 2024년 기준 노선버스 전체 운전직 근로자 87,787명 중 50세 이상이 75.2%를 차지하고 있음³⁾.

3) 고령 운전직 종사자 비율 : 2022년(61세 이상) 약 19.24% → 2023년(61세 이상) 약 23.34%
→ 2024년(60세 이상) 30.43%

< 연령대별 운전직 종사자 수(2024) >

(단위: 명, %)

구 분		20~29세 이하	30~39세 이하	40~49세 이하	50~59세 이하	60~64세 이하	65세 이상	계
2024	운전직 종사자	1,128	5,058	15,581	39,305	17,977	8,738	87,787
	비율	1.28	5.76	17.75	44.77	20.48	9.95	100.0

* 자료: 전국버스운송사업조합연합회

이에 개정안과 같이 부가가치세 환급액 등을 재원으로 노선버스 운수종사자 복지기금(이하 “기금”)을 조성하여 건강검진, 자녀 장학금 지급 등 노선버스 운수종사자를 위한 다양한 복지사업을 추진할 수 있도록 한다면, 노선버스 운수종사자의 근로여건 개선, 부족한 운전인력 확충에 긍정적 효과를 기대할 수 있을 것으로 봄.

또한, 현재 법인택시 및 화물운송업계 운수종사자를 위한 복지재단이 설립되어 있는 점을 감안할 때 운수종사자 간의 형평성을 도모할 수 있음.(참고1·참고2. 참조)

다만, 기금의 실질적인 조성을 위해서는 재원 확보가 필수적으로, 개정안에서는 출연금, 기금 수익금 등 외에 ‘노선버스 운송사업자가

< 연령대별 운전직 종사자 수(2022·2023) >

(단위: 명, %)

구 분		25세 이하	26~30세 이하	31~35세 이하	36~40세 이하	41~45세 이하	46~50세 이하	51~55세 이하	56~60세 이하	61세 이상	계
'22	운전직 종사자	224	783	1,912	3,476	7,809	12,721	20,814	20,616	16,286	84,641
	비율	0.27	0.93	2.26	4.11	9.23	15.03	24.59	24.36	19.24	100.0
'23	운전직 종사자	232	825	2,099	3,159	7,527	10,934	19,551	21,152	19,938	85,417
	비율	0.27	0.97	2.46	3.70	8.81	12.80	22.89	24.76	23.34	100.0

* 자료: 전국버스운송사업조합연합회

매입하는 기자재⁴⁾에 대해 부담하는 부가가치세액 중 「조세특례제한법」에서 정한 환급액⁵⁾을 기금의 전속 재원으로 규정하고 있는 바, 이와 연계하여 매입부가세 환급에 관한 근거 마련을 위한 「조세특례제한법 일부개정법률안」(제2212078호)이 개정안과 함께 발의되어 있음.
(참고3. 참조)

「조세특례제한법 일부개정법률안」(제2212078호) 주요내용

- 환급 대상 : 대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자
- 환급 범위 : 사업자가 사업용 기자재 구입 또는 수입 시 부담한 부가가치세액
- 환급 및 기금 납부 절차 : 환급 신청(사업자) → 사업자에게 환급(세무당국) → 기금운영기관에 환급액 납부(사업자)
- 기타
 - 국토교통부장관이 환급액 기금 수납 여부 점검
 - 세무당국 부정환급분 및 환급액 기금 미수납분 추정

따라서, 기금 설치를 위해서는 「조세특례제한법 일부개정법률안」(제2212078호)의 의결이 전제되어야 할 것이므로 이 법률안의 심사경과를 참고할 필요가 있음.

한편, 국회예산정책처의 「조세특례제한법 일부개정법률안」(제2212078호)에 대한 비용추계서에 따르면, 기자재 비용에 대한 부가가치세 환급액은 연평균 242억원으로 추계됨.

4) 기자재의 구체적인 예로 버스, 타이어 등이 있음.

5) 택시운수종사자 복지기금의 경우, 「조세특례제한법」 제106조의7에 따라 일반택시 운송사업자에 대하여 부가가치세 납부세액 99%를 경감해 주는데 이 중 부가가치세 납부세액의 4%가 택시운수종사자 복지기금의 재원임. 즉 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세액 경감은 매출세액을 경감해주는 것이고, 개정안에 따른 노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세 환급은 매입세액을 환급해준다는 점에서 차이점이 있음.

< 「조세특례제한법 일부개정법률안」 (제2212078호)에 대한 비용추계 >

(단위: 억원)

	2026	2027	2028	2029	2030	누적	연평균
노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세 환급특례(안 제105조의 4)	-242	-242	-242	-242	-242	-1,209	-242
- 국세(74.7%)	-181	-181	-181	-181	-181	-903	-181
- 지방소비세(25.3%)	-61	-61	-61	-61	-61	-306	-61

※ 부대의견 : 기자재 비용을 「운수업조사보고서」에 따른 기타 재료비 전체로 보았으므로 과다추계되었을 가능성이 있음.

자료 : 국회예산정책처 비용추계서

그 밖에 개정안에서는 기금의 설치·운영 주체(노선버스 운송사업 조합 또는 연합회), 기금의 용도(운수종사자의 건강관리, 자녀 장학사업, 기타 복지사업), 감독(국토교통부장관 및 시·도지사가 감독) 등에 관하여 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시운수종사자 복지기금⁶⁾과 유사하게 규정하고 있어 적절한 입법으로 보임.

6) 「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 적정하게 사용될 수 있도록 감독하여야 한다.

⑤ 기금의 관리·운용·감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

나. 관계 기관 등 의견

1) 국토교통부

화물차 및 법인택시는 운수종사자 복지재단을 운영 중인 바, 노선버스 기사의 복지 향상을 위한 기금 조성 및 사업 필요성에 동의함.

안정적인 복지재단 운영을 위해 복지재단의 재원 근거를 마련하는 「조세특례제한법」 개정이 선행·병행 추진될 필요가 있음.

2) 기획재정부

노선버스운송사업용 기사채 부가가치세 환급은 부가가치세 과세원칙, 업종 간 형평성 등 고려 시 신중한 검토가 필요함.

복지기금은 특정 구성원의 복지에 전적으로 활용되는 것으로 부가가치세를 이에 활용하는 것은 부적절한 측면이 있음.

문 의 처
02)6788-5584

참고1

일반택시운수종사자 복지기금 개요

- (기금명) 일반택시운수종사자 복지기금
- (설립연도) 2015년 1월 28일
- (설립목적) 택시운수종사자의 근로여건 개선 등
- (설립근거) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조
- (기금의 재원)

재 원	법적 근거
○ 출연금(개인·단체·법인으로부터의 출연금에 한정한다) ○ 기금운용 수익금 ○ 「액화석유가스의 안전관리 및 사업법」 제28조 단서에 따라 액화석유가스를 연료로 사용하는 차량을 판매하여 발생한 수입 중 일부로서 택시운송사업자가 조성하는 수입금 ○ 택시 표시등 이용 광고사업에 따라 발생하는 광고 수입 중 택시운송사업자가 조성하는 수입금	「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조 제2항
○ 일반택시운송사업자가 납부하는 부가가치세 납부세액의 99% 경감하고 해당 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 4% 일반택시운송사업자가 복지기금으로 납부	「조세특례제한법」 제106조의7 제4항

- (기금의 용도)

복지사업	홍보사업	기능강화사업
· 정밀건강검진 · 자녀학자금지원 · 운전자 생계지원 · 중증질환 치료비지원 · 단체보장보험 지원 · 저출성 금융상품 지원 · 전국단위 운수종사자단체 재정지원	· 정기간행물 발간 · 복지사업 실적분석 · 책제 제작 · 교통안전 캠페인	· 정보화시스템 관리 및 고도화 · 복지재원 징수

- (기금관리주체) (재단법인)일반택시운수종사자 복지재단

자료 : 국토교통부

참고2

화물운수종사자 복지기금 개요

□ **기금명** : 화물운송사업발전지원기금

□ **설립**

- 설립연도 : 2010년(2014년 공익법인으로 전환)
- 설립근거 : 「공익법인 설립 및 운영에 관한 법률」 제4조에 따라 국토교통부의 허가로 설립

□ **주요재원**

- 국토교통부와 유가보조금 카드사간 협약에 의해 조성, 매월 카드사업자로부터 이체 받아 관리
- 유류복지카드 매출액의 0.2% 적립(5개 카드사: 신한, 우리, 국민, 삼성, 현대)
- 기금수입 연 190억원 규모

□ **주요임무**

- 화물운송사업발전지원기금을 효율적이고 공정하게 관리·운용
- 화물운전자와 그 가족의 복지 증진, 화물운송사업 발전에 기여

□ **주요사업**(’25년 기준)

- 학업지원(51억), 의료지원(39억), 생계지원(2억), 교통안전지원(7억), 조사연구지원(4억), 기타 금융·일거리지원(4억) 등에 약 123억 집행

□ **기금관리주체** : 화물복지재단(주무관청: 국토교통부 물류산업과)

자료 : 국토교통부

「조세특례제한법 일부개정법률안」 [제2212078호] 신구조문대비표

현행	개정안
<신설>	제105조의4(노선버스 운송사업용 기자재에 대한 부가가치세의 환급에 관한 특례) ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 이 조에서 “노선버스 운송사업자”라 한다)의 사업장 관할 세무서장(이하 이 조에서 “관할 세무서장”이라 한다)은 대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자가 해당 노선버스 운송업에 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 노선버스 운송사업자에게 환급할 수 있다. ② 제1항에 따른 기자재를 공급하는 일반과세자는 그 기자재를 구입하는 노선버스 운송사업자가 세금계산서의 발급을 요구하면 「부가가치세법」 제36조에도 불구하고 세금계산서를 발급하여야 한다. ③ 제1항에 따라 환급을 받으려는

노선버스 운송사업자는 관할 세무서
장에게 직접 환급을 신청하거나
「여객자동차 운수사업법」 제53조
또는 제59조에 따른 조합 또는 연합
회 중 대통령령으로 정하는 단체(이
하 이 조에서 “환급대행자”라 한다)
를 통하여 환급을 신청할 수 있다.

④ 환급대행자는 환급을 신청한 자
가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으
로 환급을 신청한 것으로 판단되는
경우 관할 세무서장에게 이를 알려
야 한다.

⑤ 관할 세무서장은 제1항에 따라
부가가치세액을 환급받은 노선버스
운송사업자가 다음 각 호의 어느 하
나에 해당하는 경우에는 그 환급받
은 부가가치세액과 대통령령으로 정
하는 바에 따라 계산한 이자상당액
을 추징한다.

1. 제1항에 따라 부가가치세액을 환
급받은 기자재를 본래의 용도에
사용하지 아니하거나 노선버스 운
송사업자 외의 자에게 양도한 경
우. 다만, 대통령령으로 정하는 정
당한 사유가 있는 경우는 제외하
다.

2. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하
는 세금계산서에 따라 부가가치세
를 환급받은 경우

가. 재화의 공급 없이 발급된 세금

계산서

나. 재화를 공급한 사업장 외의 사업장 명의로 발급된 세금계산서

다. 정당하게 발급된 세금계산서를 해당 노선버스 운송사업자가 임의로 수정한 세금계산서

라. 그 밖에 사실과 다르게 적힌 세금계산서로서 대통령령으로 정하는 세금계산서

⑥ 노선버스 운송사업자는 「여객자동차 운수사업법」 제52조의2에 따른 노선버스 운수종사자 복지기금의 재원으로 사용하기 위하여 제1항에 따른 환급세액 전액을 환급일로부터 1개월(이하 이 조에서 “지급기간”이라 한다) 이내에 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 조합 또는 연합회 중 대통령령으로 정하는 단체에 지급하여야 한다.

⑦ 국토교통부장관은 노선버스 운송사업자가 제1항에 따른 환급세액을 지급기간 이내에 제6항에 따라 지급하였는지를 확인하고 미지급한 경우에는 그 결과를 지급기간 종료일부터 3개월 이내에 국세청장 또는 관할 세무서장에게 대통령령으로 정하는 방법으로 통보(이하 이 조에서

“미지급통보”라 한다)하여야 한다.
이 경우 미지급통보 대상이 된 노선
버스 운송사업자에게도 그 미지급통
보 대상이 되었음을 알려야 한다.

⑧ 제7항에 따른 미지급통보를 받은
국세청장 또는 관할 세무서장은 다
음 각 호의 구분에 따라 계산한 금
액을 노선버스 운송사업자로부터 추
징한다.

1. 노선버스 운송사업자가 제6항에
따라 지급하지 아니한 환급세액
(이하 이 항에서 “미지급환급세액”
이라 한다)을 미지급통보를 한 날
까지 지급한 경우: 다음 각 목에
따라 계산한 금액을 합한 금액

가. 다음 계산식에 따라 계산한 미
지급환급세액 상당액의 이자상
당액

이자상당액 = 미지급환급세액
상당액 × [지급기간 종료일의
다음 날부터 지급일까지의 기
간(일)] × 금융회사 등이 연체
대출금에 대하여 적용하는 이
자율을 고려하여 대통령령으로
정하는 이자율

나. 미지급환급세액 상당액의 100
분의 20에 해당하는 금액의 가
산세

2. 노선버스 운송사업자가 미지급환
급세액을 미지급통보를 한 날까지

지급하지 아니한 경우: 다음 각 목
에 따라 계산한 금액을 합한 금액
가. 미지급환급세액 상당액

나. 다음 계산식에 따라 계산한 미
지급환급세액 상당액의 이자상
당액

이자상당액 = 미지급환급세액
상당액 × [지급기간 종료일의
다음 날부터 추정세액의 고지
일까지의 기간(일)] × 금융회사
등이 연체대출금에 대하여 적
용하는 이자율을 고려하여 대
통령령으로 정하는 이자율

다. 미지급환급세액 상당액의 100
분의 40에 해당하는 금액의 가
산세

⑨ 제1항부터 제8항까지를 적용할
때 환급 절차, 제출 서류, 그 밖에
필요한 사항은 대통령령으로 정한
다.