



제429회국회(정기회)
제6차기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 김도읍의원 대표발의(의안번호 제9461호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정 지 은

목 차

I . 개요	1
II . 주요 내용별 검토	2
1. 교통약자 친화 차량 연구개발 세액공제 신설(김도읍의원안)	2

I. 개요

1. 김도읍의원 대표발의안(의안번호 제9461호)

가. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 김도읍의원 등 10인
- (2) 제 안 일 : 2025. 3. 28.
- (3) 회 부 일 : 2025. 3. 31.

나. 제안이유 및 주요내용

국토교통부의 2020년도 교통약자 이동편의 실태조사 결과 자료에 따르면 우리나라 교통약자 인구 수는 1,540만명으로 전체 인구의 약 30%에 달하는 것으로 나타나고 있지만 장애인택시를 이용하기 위해서는 장시간 대기하여야 하고, 휠체어를 사용하는 장애인이 일반 택시를 이용할 때 어려움을 겪는 등 교통약자의 이동 편의성 부분에서 개선되어야 할 점이 많은 상황임.

따라서 교통약자의 이동 편의성 증진을 위해서 휠체어 탑승 등 교통약자에 친화적인 기능을 갖춘 차량의 개발을 적극 장려해야 한다는 의견이 있음.

이에 장애인 등 교통약자에 친화적인 기능을 갖춘 차량의 연구개발에 들어가는 비용의 100분의 10에 상당하는 금액을 소득세 또는 법인세에서 공제하도록 하려는 것임(안 제25조의8 신설).

II. 주요 내용별 검토

1. 교통약자 친화 차량 연구개발 세액공제 신설(김도읍의원안)

현 행	개정안
○ <신 설>	○ 교통약자 친화 차량 연구개발 세액공제 신설(제25조의8 신설) ○ 공제대상: 내국인이 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호의 교통약자에 친화적인 기능을 갖춘 차량(휠체어 탑승설비 등 대통령령으로 정하는 설비를 갖춘 차량을 말한다)의 연구개발을 위하여 발생한 비용 중 대통령령으로 정하는 비용 ○ 공제율: 10% ○ 적용기한: 없음 ○ 시행일: 공포 후 6개월 ○ 적용례: 이 법 시행 이후 발생하는 연구개발비부터 적용

* 김도읍의원안 2025. 3. 28. 발의(의안번호 9461)

□ 개정안은 내국인이 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호¹⁾의 교통약자에 친화적인 기능을 갖춘 차량(휠체어 탑승설비 등 대통령령으로 정하는 설비를 갖춘 차량을 말한다)의 연구개발을 위하여 발생한 비용 중 대통령령으로 정하는 비용(이하 이 조에서 “연구개발비”라 한다)이 있는 경우에는 연구개발비의 100분의 10에 상당하는 금액을 비용이 발생한 과세연도의 소득세(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제하는 조세특례를 신설하려는 것임.

1) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.

□ 교통약자란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아동반자, 어린이 등 일상 생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말하고, 교통약자 수 및 총 인구 대비 비중은 매년 증가하여 2023년에는 총인구 5,133만명의 30.9%에 해당하는 1,586만명에 달함.

또한, 저출생·고령화 추세 심화에 따라 65세 이상 고령자는 매년 증가하고 있는 반면, 어린이와 임산부는 감소하고 있음.

[최근 5년간 교통약자 현황]

(단위: 명, %)

	2019	2020	2021	2022	2023
총인구	51,849,861	51,829,023	51,638,809	51,439,038	51,325,329
교통약자	15,218,666 (29.4%)	15,400,843 (29.7%)	15,508,602 (30.0%)	15,688,048 (30.5%)	15,864,004 (30.9%)
장애인	2,618,918	2,633,026	2,644,700	2,648,424	2,641,896
고령자	8,026,915	8,496,077	8,851,033	9,267,290	9,730,411
고령장애인	1,263,952	1,314,625	1,357,215	1,397,669	1,425,095
어린이	2,363,736	2,357,866	2,330,735	2,323,493	2,295,075
장애어린이	26,457	27,827	29,110	30,741	32,826
영유아동반자	3,216,739	3,003,660	2,828,629	2,649,793	2,446,568
장애영유아동반자	19,909	19,671	20,732	21,728	22,053
임산부	302,676	272,337	260,562	249,186	230,028

주: 중복 포함

자료: 국토교통부, “교통약자 이동편의 실태조사”, 2024. 11.

□ 개정안은 이러한 교통약자의 이동 편의성을 개선하기 위하여 교통약자 친화 기능 차량의 연구개발비에 대하여 10%의 세액공제를 적용하려는 것으로, 교통약자가 계속해서 증가 추세에 있다는 점에서 특례 도입의 필요성을 인정할 수 있음.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 측면을 감안할 필요가 있음.

첫째, 교통수단의 이동편의시설 기준적합 설치율과 저상버스·특별교통수단 등 교통약자 친화 차량 보급률이 증가하고 있음.

“2023년도 교통약자 이동편의 실태조사” 결과 8개 특별시 및 광역시 지역 교통수단의 기준적합 설치율²⁾은 88.3%로 나타났고, 교통수단별 이동편의시설의 기준적합 설치율은 철도차량(99.4%), 도시철도 및 광역철도 차량(97.3%), 버스차량(95.9%), 여객선(74.9%), 항공기(73.9%) 순으로 나타났음.

국토교통부에 따르면 모든 교통수단별 이동편의시설 기준적합 설치율이 2021년 대비 증가하였다고 설명함.

2) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제10조 (이동편의시설의 설치기준) ① 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 대상시설의 규모·용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

② 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 국토해양부령으로 정한다.

③ 이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 이동편의시설에 관한 사항은 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 등 다른 법률이 정하는 바에 따른다.

제12조(기준적합성 심사) 교통행정기관은 교통수단 및 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하는 경우 교통수단 및 여객시설에 설치된 이동편의시설이 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합한지 여부를 심사하여야 한다.

[2023년 교통수단별 기준적합 설치현황]

(단위: %)

구 분	2021년	2023년		
	기준적합	기준적합	기준미적합	미설치
교통수단 평균	80.3	88.3	3.6	8.1
버스	95.1	95.9	3.4	0.7
도시철도 및 광역철도차량	96.0	97.3	1.2	1.5
철도차량	98.9	99.4	0.6	0.0
항공기	73.7	73.9	0.5	25.6
여객선	37.8	74.9	12.3	12.8

자료: 국토교통부, “2023년 교통약자 이동편의 실태조사”, 2024. 11.

또한, 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)에 따르면 자동차 연한 만료 등으로 노선버스를 폐차하는 경우 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자, 고령자 등의 승하차가 용이한 저상버스로 의무적으로 대체하도록 하고, 2026년까지 시내버스의 저상버스 도입률을 62%까지 보급하는 것을 목표로 하고 있으며, 2023년 시내버스 저상버스 도입률은 전년 대비 4.1%p 상승한 38.9%³⁾에 달하였음.

한편, 특별교통수단이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이

3) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제26조(연구·개발의 촉진 등) ① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 다음 각 호에 관한 연구·개발 사업을 추진하여야 한다.

2. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 표준모델 개발

③ 국토교통부장관은 제1항제2호에 따른 저상버스 표준모델의 개발을 위하여 차량 크기, 편의시설 등 저상버스 표준모델의 세부기준을 정하여 고시할 수 있다.

「저상버스 표준모델에 관한 기준」

제2조(정의) 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “저상버스 표준모델”이란 교통약자의 이동편의 증진뿐만 아니라 일반 승객이 승하차하기 편리하도록 차실 바닥 높이를 낮게 제작한 구조의 버스로써 저상면의 넓이가 전체 차실 바닥의 35% 이상이고, 저상버스 표준모델의 세부기준을 충족하는 버스를 말한다. 다만, 2층 저상버스의 경우 저상면의 넓이가 1층 차실 바닥의 35% 이상인 버스를 말한다.

동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말하고, 특별교통수단의 법정운행대수는 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조에 따라 ‘보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인(중증보행장애인)’ 100명 또는 150명당 1대인데⁴⁾, 특별교통수단 보급률 역시 2022년 93.0% 대비 2023년 101.4%로 증가하여 최초로 법정비율을 충족하였음.

둘째, 교통약자 친화 차량 연구개발비에 대해서는 이미 최대 25%의 세액공제가 적용되고 있다는 점을 감안하여 추가 공제제도의 신설여부를 결정할 필요가 있음.

현행법 제10조에 따르면 교통약자 친화 차량 관련 기술은 신성장·원천

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

8. “특별교통수단”이라 함은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

제16조 (특별교통수단) ① 시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토해양부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

② 시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의한 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다.

③ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다.

④ 특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지방자치단체의 조례로 정한다.

「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 기준에 따른 대수를 말한다.

1. 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군(광역시에 있는 군은 제외하며, 이하 이 조 및 제6조에서 “시·군”이라 한다)의 경우: 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 이 조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대

2. 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대

② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 중증보행장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 “특별교통수단”이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

기술 또는 국가전략기술에 해당하지 않으므로 해당 기술 관련 연구 개발비 지출에 대해서는 일반적인 공제율(최대 공제율 기준 중소기업 25%, 중견기업 20%, 대기업 2%)이 적용됨.

[R&D 세액공제 유형별 공제율(제10조)]

(단위: %)

구 분	기 본			추가 ^{주)}
	대	중견	중소	
일반 (당기분 방식)	최대 2	8~20 ¹⁾	25	-
신성장·원천기술	20	20, 25 ²⁾	30	최대 10
국가전략기술	30	30, 35 ³⁾	40	최대 10

주) 추가분: 최대 10%(R&D 지출액 / 매출액 × 3)

1) (~3년)20%, (4~5년)15%, (6년~)8%

2) (~3년)25%, (4년~)20%

3) (~3년)35%, (4년~)30%

셋째, 개정안에 따르면 본 세액감면을 영구적으로 적용하게 되므로 적용기한을 설정할 필요가 있음.

조세특례 제도의 경우 해당 특례의 타당성, 조세지출 규모의 적정성, 정책의 효과성 등 제도 전반에 대한 주기적인 평가를 거쳐 조세특례 제도의 연장여부 등을 결정할 필요가 있다는 점에서 적용기한을 설정하는 것이 필요함.

한편, 적용기한의 적정 수준에 대해서는, ① 적용기한을 길게 설정하는 경우 조세특례에 대한 법적 안정성을 제고하고 국민의 기대이익을 보호할 수 있다는 점과 ② 적용기한을 짧게 설정하는 경우 조세

특례에 대한 주기적·지속적 점검이 가능하다는 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

문 의 처

02)6788-5154
