2015년도
조세특례 심층평가 Ⅲ

기획재정부
MINISTRY OF STRATEGY AND FINANCE
세종특별자치시 갈매로 477 정부세종청사 기획재정부
TEL:044-215-2114(代), www.mosf.go.kr

한국조세재정연구원
KOREA INSTITUTE OF PUBLIC FINANCE
세종특별자치시 한누리대로 1924
TEL:044-414-2114(代), www.kipf.re.kr

2015년도 조세특례 심층평가 Ⅲ

기획재정부 · 한국조세재정연구원

www.mosf.go.kr

2015년도
조세특례 심층평가 Ⅲ

2015. 9

기획재정부
MINISTRY OF STRATEGY AND FINANCE

한국조세재정연구원
KOREA INSTITUTE OF PUBLIC FINANCE

2015년도 조세특례 심층평가 Ⅲ

2015. 9

기획재정부
MINISTRY OF STRATEGY AND FINANCE

한국조세재정연구원
KOREA INSTITUTE OF PUBLIC FINANCE

총 목 차

▣ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 ····· 1

Ⅰ. 서 론 ····· 31

Ⅱ. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 연혁과 현황 ····· 41

Ⅲ. 타당성 평가 ····· 59

Ⅳ. 효과성 분석 ····· 69

Ⅴ. 효율성 분석: 설문조사를 중심으로 ····· 103

Ⅵ. 제도 운용 및 검토·개선방안 ····· 153

Ⅶ. 종합평가 및 결론 ····· 163

참고문헌 ····· 167

부 록 ····· 169

▣ 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 ····· 319

Ⅰ. 서 론 ····· 341

Ⅱ. 택시업계 현황 및 진단 ····· 349

Ⅲ. 택시연료 개별소비세 감면 제도 현황 및 타당성 평가 ····· 369

Ⅳ. 택시연료 개별소비세 감면효과 분석 ····· 397

Ⅴ. 요약 및 평가 ····· 439

참고문헌 ····· 445

부 록 ····· 449

▣ 연안운항여객 선박용 석유류에 대한 간접세 면제 ····· 461

Ⅰ. 서 론 ····· 483

Ⅱ. 연안운항여객 선박업 및 수상운송업 현황 ····· 493

Ⅲ. 연안여객선 면세유제도 현황 및 타당성 평가 ····· 511

Ⅳ. 연안여객선 면세유제도 효과 분석 ····· 535

Ⅴ. 요약 및 시사점 ····· 573

참고문헌 ····· 589

일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감

제 출 문

기획재정부 장관 귀하

본 보고서를『일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감』연구용역에 관한 최종보고서로 제출합니다.

연구진 : 김유찬 홍익대학교 교수
성명재 홍익대학교 교수
신상화 한국조세재정연구원 부연구위원

2015년 9월

한국조세재정연구원

원장 박 형 수

요 약

1. 연구의 배경과 필요성

□ 2015년부터 당해 일몰되는 조세특례제도 중 연평균 특례금액 300억원 이상인 제도는 심층평가를 실시하도록 의무화

○ 이러한 심층평가에 대한 결과는 회계개시연도 120일 전까지 국회에 제출해야 함

□ 기획재정부는 2014년 12월 조세특례 성과평가 자문회의를 거쳐 “일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감제도”를 선정하여 이에 포함

□ 이에 본 연구는 기획재정부 훈령 제187호「조세특례 심층평가 운용지침」에 의거 시행

○ 심층평가의 연구내용은 효과성 분석, 효율성 분석, 타당성 분석, 제도개선방안 분석, 종합평가를 시행

- 효과성 분석은 도입 당시 및 현「조세특례제한법」관련규정에서 나타난 도입 목적을 감안하여 평가
- 효율성 분석은 동 제도 집행의 운용 효율성 검정을 주된 내용으로 하며, 이를 효과적으로 검정하기 위해 동 제도의 주체(운송사업자)와 객체(운수종사자)를 대상으로 설문조사를 통해 심층적으로 운용 효율성을 점검・평가
- 타당성 분석은 정책대상의 설정, 수단의 적절성, 중복제도 여부 등을 종합적으로 검토
- 제도 개선방안은 효과성, 효율성 및 타당성 분석을 바탕으로 필요한 개선방향 제시

○ 이울러 문헌조사를 통한 선행연구 분석을 통해 동 제도의 연혁 및 발전과정을 고찰함으로써 시사점을 도출

2. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 연혁과 현황

□ 1990년 중반 서울, 부산, 대구 등 지하철 공사로 인해 대도시의 교통난이 가중되는 문제가 발생

○ 이러한 상황에서 자동차 이용자들에게 많은 경제적 손실과 불편을 초래하였고, 택시의 경우 운행이 어려워짐에 따라 경영악화로 이어지는 실정

○ 택시 운송사업자의 경영악화로 인해 수입이 줄어들면서 운수종사자에 대한 처우개선이나 복지향상을 위한 노력의 여유가 사라지는 상황 야기

□ 정부는 이러한 문제를 인식함에 따라 일반택시 사업자에 대한 조세감면을 통해 운수종사자에 대한 처우개선과 복지향상을 위한 지원제도 시행을 결정

○ 1995년 「조세감면규제법」에 택시운송에 따라 부과되는 부가가치세액을 감면하여 운송종사자의 처우개선과 복지향상을 목적으로 신설

○ 이와 동시에 일반택시와 개인택시 간의 불균형 문제도 함께 해소하기 위한 목적도 존재

□ 이후 1998년 「조세감면규제법」의 시행이 만료되고 「조세특례제한법」으로 전환되면서 혜택이 잠시 종료되었으나 2004년 「조세특례제한법」 개정을 통해 다시 시행

○ 시행 이후 7차례의 개정을 통하여 현재까지 시행되고 있고 현재 2015년 말까지 적용되는 것으로 규정

<표 1> 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면 조항의 변화

개정연월일	주요 개정 내용
1995.8.4	· 조세감면규제법 제100조의2 · 제도신설 · 부가가치세 납부세액의 50% 경감
2004.12.31	· 조세특례제한법 제106조의4 · 2006.12.31까지 적용 · 경감세액을 운수종사자의 처우개선 및 복지향상에 사용하도록 규정 신설
2006.12.30	· 2008.12.31까지 일몰연장 · 경감세액을 부가가치세 신고납부종료일로부터 6개월 이내 사용하지 않을 경우 경감세액에 이자상당액 및 가산세를 포함한 추징규정 신설
2008.12.26	· 조세특례제한법 제106조의7 · 2011.12.31까지 일몰연장 · 감면율을 50%에서 90%로 상향조정
2010.5.14	· 6개월 이내 사용규정을 1개월로 단축 · 운수종사자에 대한 처우개선 및 복지향상에 사용하도록 한 규정을 운수종사자에게 현금을 지급하고 부가가치세 감면세액임을 통보하도록 개정 · 국토부장관이 지급하지 않은 사실을 확인할 경우 과세관청에 즉시 통보하여 미지급한 경감세액 등을 추징하도록 규정
2011.12.31	· 2013.12.31까지 일몰연장 · 미지급시 추징조항을 지연지급과 미지급으로 세분화 · 지연지급시 지연지급한 감면세액에 대한 이자상당액과 가산세(20%)만 추징하도록 개정 · 미지급시에는 미지급한 감면세액에 이자상당액과 가산세(40%)를 추징하도록 규정
2014.1.1	· 2015.12.31까지 일몰 연장 · 운송사업자가 종사자에게 현금을 지급한 후 지급기한 종료일로부터 10일 이내에 국토부장관과 관할세무서에 통지하도록 개정 · 국토부장관이 미지급을 확인한 경우 즉시 과세관청에 알리도록 한 것을 3개월 내에 통보하도록 개정

자료 : 국세법령정보시스템(https://txsi.hometax.go.kr/) 조세특례제한법 개정내용 정리.

□ 현행 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 감면 조항은 조세특례제한법 제106조의7에 규정

○ 부가가치세 경감률은 95%를 적용

○ 이중 90%에 해당하는 금액은 운수종사자에게 현금으로 지급하도록 하고, 나머지 5%에 해당하는 금액은 감차 보상의 재원으로 사용하도록 규정

□ 국토교통부 장관은 일반택시 운송사업자가 경감된 세액을 지급기간에 지급하였는지 확인해야 함

○ 지급사실 확인 후 결과를 지급기간 종료일로부터 3개월 이내에 국세청장 또는 관할세무서장에게 통보해야 함

○ 이와 동시에 미지급통보 대상이 된 일반택시 운송사업자에게도 미지급통보 대상임을 알려야 함

□ 국토교통부장관으로부터 미지급통보를 받은 국세청장 또는 관할세무서장은 운송사업자로부터 미지급된 경감세액을 추징해야 함

○ 이때 미지급된 경감세액 이외에 미지급 통보일까지 지급한 경우와 지급하지 않은 경우로 구분하여 가산세를 함께 부과해야 함

○ 미지급 통보를 한 날까지 지급한 경우에는 이자상당액과 미지급 경감세액의 20%를 가산세로 부과해야 함

○ 미지급 통보를 한 날까지 지급하지 않은 경우 이자상당액은 동일하게 추징하고 40%의 가산세율을 적용하도록 하고 있음

□ 전국의 일반택시 운송사업자는 총 1,516개로 종업원 수는 118,187명

<표 2> 전국 일반택시 운송사업자 일반현황

(단위: 개, 명, 백만원)

	업체수	종업원수	급여지급액	매출액	법인세법상 수입금액	법인세 부담세액
일반택시 운송사업자	1,516	118,187	1,334,276	2,902,925	2,945,784	6,814

주: 1. 급여지급액은 2013년 12월 결산법인의 원천세 대상 급여 지급액 기준임
2. 매출액은 2013년 12월 결산법인의 부가가치세법상 신고된 매출액 기준임
자료: 국세청

□ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 경감세액은 다음과 같음

<표 3> 부가가치세 경감·공제세액 현황(2013년 기준)

(단위: 건, 백만원)

	합계		제1기		제2기	
	건수	세액	건수	세액	건수	세액
경감·공제세액 합계	2,618,647	1,675,183	2,503,156	862,965	2,618,647	812,218
법인사업자	496,668	126,004	478,442	72,174	496,668	53,830
일반사업자	2,120,353	1,392,104	2,023,086	713,458	2,120,353	678,646
택시사업자	1,626	157,075	1,628	77,333	1,626	79,742

자료: 국세청, 『국세통계연보』 2014

3. 효과성 분석

□ 효과성에 대한 분석은 재정영향, 파급효과, 분배효과 등 측면에서 수행

○ 자료분석은 통계청의 일반가계를 대상으로 한 서베이조사자료에 대한 분석과, 일반택시 운수종사자 대상의 설문조사 분석의 두 가지 방법을 수행

□ 실증분석을 위하여 통계청의 가계동향조사자료의 원시자료를 사용

○ 분석대상 기간은 2006년, 2010년, 2012~2013년을 대상으로 함

○ 2006년과 2010년은 경감액 지원비율 50%, 2012~2013년은 90% 기준

□ 가계동향조사 원시자료를 분석한 결과에 따르면 택시운수업을 포함한 운수산업 전체에 종사하는 종사자 가구는 전체 가구 중 2006년에는 4.4%에서 2013년 6.6%로 증가한 것으로 추정

○ 가계동향조사자료는 운수업에 대한 택시, 버스, 화물 등의 세부분류 정보는 없음

□ 소득계층별 운수산업 종사가구 비율은 아래 <표 4>를 통해 확인해볼 수 있음

<표 4> 소득계층별 운수산업 종사가구(가구주 기준) 비율 분포

(단위: %)

	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	4.05	10.56	6.13	4.44	3.50	3.83	3.23	2.12	2.16	2.01	4.36
2010	0.46	2.34	4.98	8.30	9.46	9.58	9.93	6.91	6.37	6.42	6.74
2012	0.60	2.63	5.90	8.30	7.78	10.02	9.62	8.13	7.07	4.15	6.34
2013	0.78	3.38	5.39	8.06	8.37	10.41	7.72	7.48	9.20	4.48	6.56

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

□ <표 4>의 자료를 바탕으로 표본조정을 통해 일반택시 운수종사자 가구의 분포를 추정한 결과 <표 5>와 같이 나타남

<표 5> 소득계층별 일반택시 운수산업 종사가구(가구주 기준) 비율 추정치 분포

(단위: %)

	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	1.42	2.90	0.63	1.61	0.58	0.38	0.19	0.00	0.36	0.00	0.82
2010	0.00	0.59	0.57	0.92	1.43	1.08	1.22	0.71	1.12	0.18	0.84
2012	0.00	0.00	0.92	1.70	0.97	1.32	0.19	0.99	1.91	0.83	0.85
2013	0.39	0.19	0.72	0.38	0.57	1.67	1.10	1.38	1.23	0.41	0.82

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

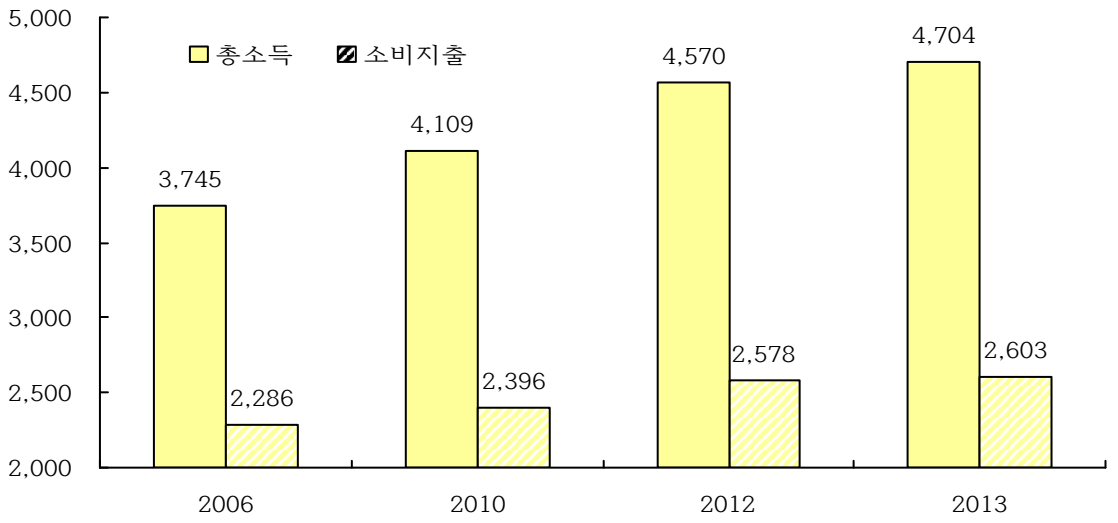
□ 우리나라의 가계의 평균 소득은 지속적으로 증가

○ 단, 1분위의 경우 상당수가 은퇴가구로 구성되어 경기변동과 상관없이 소득이 증가하지 않음

○ 이에 연도별 소득 및 소비지출의 변화 추이 추정은 아래와 같음

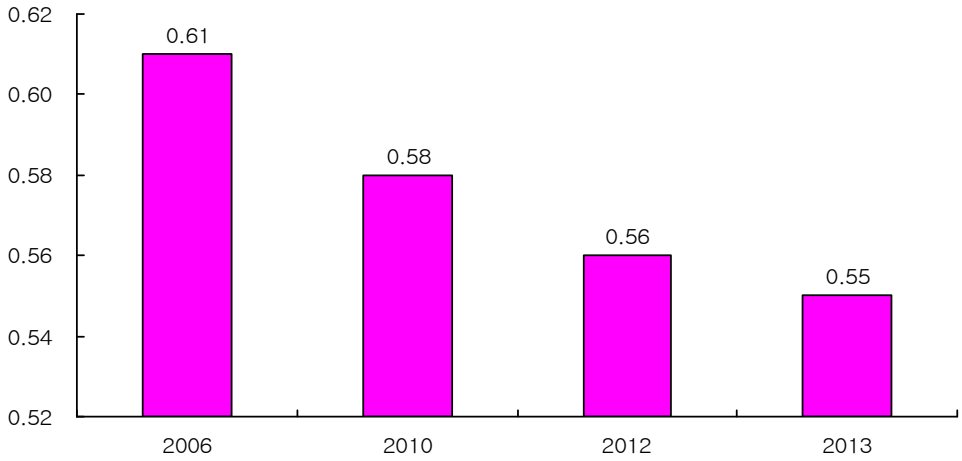
[그림 4] 전 가구 평균 총소득 및 소비지출 변화추이

(단위: 만원)



□ 가구당 소득증가율은 증가추세에 있으나 소비지출 증가율은 이에 미달하여 평균소비성향은 하락하는 추세

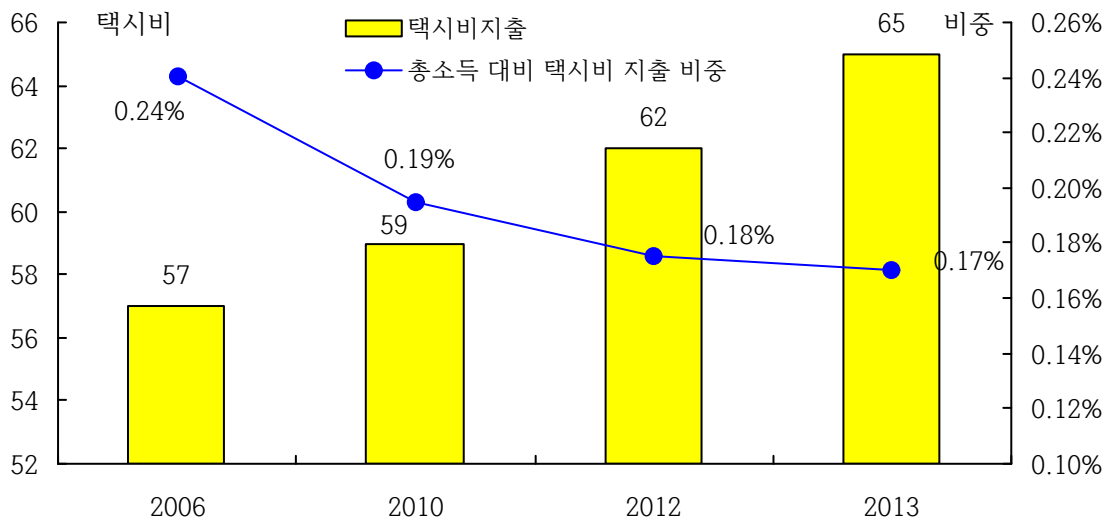
[그림 5] 전 가구 평균소비성향의 변화추이



□ 주요 소비지출 항목 중 대중교통비로 지출하는 금액은 점차 증가하는 추세

[그림 6] 가구당 평균 택시비 지출 및 비중 추이

(단위: 만원, %)



□ 2006~2013년 동안 총소득 증가율이 25.6%(3,745만원→4,704만원)에 이른 데 반해 같은 기간 동안 교통비 지출은 14.0% 증가에 그침

○ 총소득 대비 대중교통비 지출 비중은 1.52%에서 1.37%로 감소

□ 이 기간 동안 가구당 평균 택시비 지출액은 8~9만원에서 별다른 변동이 없음

○ 총소득 대비 택시비 지출 비중도 2006년 0.24%에서 0.17%로 크게 감소

□ 소득이 증가함에 따라 대중교통비 및 택시비 지출도 완만하게 증가하였지만, 증가율은 후자가 낮아 경기침체에 따른 소득증가추세 둔화에 대응하여 일반 가계의 씀씀이가 상대적으로 감소한 대표적인 항목인 것으로 추정

○ 이는 전반적으로 가계의 소비지출을 줄이는 가운데 대중교통비(택시비 포함) 지출을 절감하려는 시도가 가시적으로 반영된 결과인 것으로 해석이 가능

□ 총소득 대비 대중교통비 비중(비율)의 소득분위별 분포를 보면, 고소득층으로 갈수록 해당 항목의 비중이 하락하는 추세를 시현

○ 이런 추세는 택시비의 경우에도 대동소이

□ 이는 대중교통비(택시비 포함) 지출의 소득탄력성이 1보다 작아 경제학적 관점에서 필수재(necessities)임을 시사

□ 정부 재정에 대한 영향의 경우 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도의 시행에 따라 발생하는 경감액 규모와 일치

○ 가계동향조사자료 분석 방법에 의거할 경우 부가가치세의 총 감면규모는 연간 1,360억원 정도에 이르는 것으로 추정

○ 일반택시 사납금 기준 추정방법에 의거할 경우 총 감면규모는 연간 약 1,600억원 정도에 이르는 것으로 추정

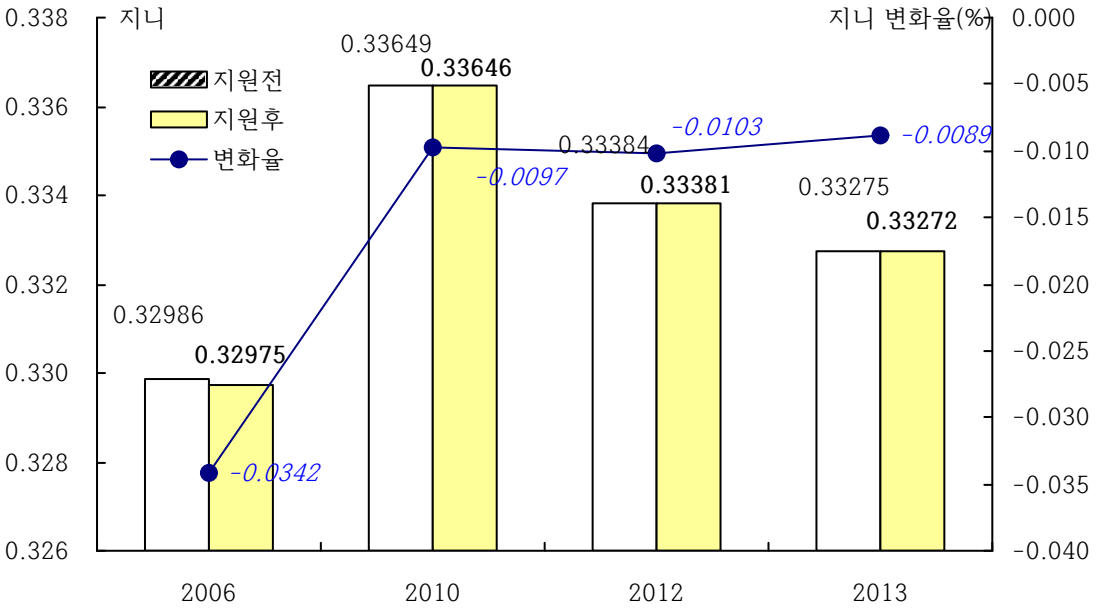
□ 소득분배효과에 대해서는 직접적으로 일반택시 운수종사자의 소득수준을 개선시키는 역할을 수행하고 있음을 의미

○ 따라서 택시 부가가치세 감면액 지원제도가 운수종사자에게 고르게 배분된다면 잠재적으로 시장소득 분배구조가 균등해지는 효과가 있는 것으로 추정 가능

○ 실제 추정결과를 바탕으로 감면액 지원제도가 있는 경우와 없는 경우 사이의 전 가구 대상 연간 총소득 평균의 차이는 대략 5천~9천원 수준에 불과할 정도로 미미

○ 따라서 택시 부가가치세 감면액 지원제도를 통해 정(+)의 소득분배 형평효과를 나타내지만 절대치는 크지 않을 것으로 전망

[그림 7] 소득분위별 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감 지원액의 총소득 대비 비율 추이(일반택시 운수종사자 가구만 대상)



□ 분석을 통해 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도의 운수종사자 현금지원제도가 정(+)의 소득재분배 효과(2013년 기준 지니계수 감소율 0.0089%)를 나타냄을 알 수 있으나 그 크기가 어느 정도인지에 대한 판단은 어려운 상황

○ 소득세의 소득재분배 효과(2013년 현재 3.21%, 조윤제 외, 2015; 183쪽)와 비교할 때 상기의 소득재분배 효과의 절대 크기는 작은 듯 보이지만,

○ 소득세의 세수규모가 수십조원에 이르는 반면 상기의 총지원규모가 1,600억원 수준에 불과하다는 점을 고려하면, 단위당 소득재분배 효과는 소득세에 견주어 결코 뒤지지 않을 정도로 형평효과가 뛰어난 것으로 평가

□ 택시요금 규제로 인해 택시운수업에서는 시장기능이 충분히 작동하지 않아 필연적으로 초과부담이 발생

○ 결론적으로 조세이론적 차원에서 소비자가 부담하는 부가가치세를 서비스 제공자인 택시운송사업자의 피고용인에게 사실상 급여로 지급한다는 점이 부적절해보이더라도 시장기능이 정상적으로 작동하기 이전에는 해당 지원제도의 존치가 바람직

4. 효율성 분석: 설문조사를 중심으로

□ 제도 운용의 효율성 검정을 위해 동 제도의 당사자인 운수종사자와 운송사업자를 대상으로 각각에 대해 설문조사를 시행하여 운용성과의 효율성을 검정

○ 운수종사자의 경우 전국의 일반택시 운수종사자 500명을 대상으로 실시하였고 95% 신뢰수준에 표본 오차는 ±4.4%

○ 운송사업자는 전국의 일반택시 운송사업자 100개 업체를 대상으로 설문을 실시하였고 95% 신뢰수준에 ±9.8%

○ 조사방법은 개별면접조사로 표본은 일반택시 운전자 수 및 업체 수 정보를 활용하여 지역별 분포를 고려한 확률비례추출을 실시

- 조사기간은 2015년 5월 18일부터 6월 5일까지 총 19일간 실시

□ 운송사업자에 대한 설문자료는 총 100개의 사업자를 지역별·규모별로 안분하여 진행

□ 2013년까지 부가가치세 납부세액을 경감 받은 사실이 있는지에 대한 질문에 전체의 99%가 있다고 응답

○ 대전·세종·충청지역의 한 사업자가 유일하게 경감받은 적이 없다고 응답

○ 2011년부터 2013년까지 경감규모에 대하여 2011년에는 평균 1억 941만원, 2012년에는 1억 1,291만원, 2013년에는 1억 1,693만원으로 조사

□ 경감세액의 지출방법은 임금충당, 복지충당, 시설투자 및 기타로 구분

○ 경감세액 중 임금에 충당한 금액은 2011년 평균 8,239만원, 2012년 8,298만원, 2013년 8,553만원으로 조사

○ 복지확충에 지출한 평균 금액은 2011년 520만원, 2012년 476만원, 2013년 469만원으로 조사

○ 시설투자에 지출한 평균 금액은 2011년 192만원, 2012년 162만원, 2013년 182만원으로 조사

○ 2013년 이전까지 경감받은 세액에 대해서는 대부분 임금에 충당하고 일부 복지, 시설에 투자했다는 것을 확인할 수 있음

□ 2014년에는 모든 사업자가 부가가치세 경감을 받은 사실이 있다고 응답

○ 이에 대하여 경감규모는 평균 1억 1,943만원으로 이중 5천만원 미만의 경감을 받은 사업자가 전체의 36%이고, 5천만원~1억원 미만이 21%, 1억~2억이 24%를 차지

□ 부가가치세 경감세액에 대한 지급주기에 대해서는 분기별 지급이 36%, 반기별 지급이 32%, 매월 지급이 31%로 비슷하게 조사

○ 지역별로는 서울의 경우 80%가 매월 지급한다고 응답하였고, 인천·경기의 경우 분기별로 지급한다는 응답이 66.7%를 차지하였으며, 부산·울산·경남 지역의 경우 반기별로 지급한다는 응답이 56.3%로 조사

○ 각 지역별로 지급주기가 상이함을 알 수 있음

□ 2014년부터 부가가치세 경감세액에 대하여 운수종사자에게 직접 현금지급방식으로 제도가 변경됨에 따라 이러한 제도의 변화를 알고 있느냐는 질문에 71%가 잘 알고 있다고 응답

○ 대략 알고 있다는 응답이 22% 및 2014년의 변화된 제도는 잘 모른다는 응답이 6% 등 정확한 규정을 모르는 경우가 29%로 운송사업자에 대한 변화된 제도에 대한 홍보가 필요할 것으로 판단

○ 특히 대전·세종·충청지역의 경우 내용을 소극적으로 인지하는 경우가 50%로 높게 나타나고 있음

□ 운수종사자에 대한 설문조사는 전국에 거주하는 일반택시 운수종사자 500명을 무작위 추출하여 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대해 설문조사를 진행

○ 설문조사에 응한 500명의 인적구성과 특성을 요약하면, 남자가 485명으로 전체의 97%를 차지하여 절대 다수를 나타내어, 택시 운전기사들이 대부분 남자들로 구성되어 있음을 시사

○ 연령별로는 50대(52.8%)가 절반을 조금 넘을 정도로 절대 다수를 점유하였으며, 60대 이상도 30.4%를 차지하여 장·노년층의 택시 운전기사 취업 비중이 매우 높음

□ 일반택시 운수종사자들이, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대해 인지하고 있는 비율은 81.2%에 이르러 대다수의 운수종사자들이 해당 제도가 시행되고 있음을 알고 있는 것으로 조사

○ 연령별로는 나이가 많은 운수종사자일수록 인지도가 높음

○ 지역별로는 대체로 중부권(대전·충청, 광주·전라, 대구·경북 등) 지역이 여타 지역에 비해 인지도가 낮았음

○ 택시운전 경력이나 근속연수와 인지도 사이에는 큰 차이가 없는 편

○ 동 제도에 대해 알게 된 인지경로는 대부분 택시회사 사업주들로부터 직접 전해들은 것으로서, 그 비율이 57.9%에 이르며, 동료들 사이에서의 대화를 통해 알게 된 비율은 32.5%, 언론매체는 7.4%로, 이들 세 가지 경로가 거의 대부분(97.8%)을 차지

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 2013년까지는 납부세액의 90%를 운수종사자에 대한 처우 개선이나 복지 증진을 위해 지출하도록 하였으나, 2014년부터는 납부세액의 90%를 운수종사자에게 현금으로 직접 지급(지원)해주는 것으로 제도 개편이 이루어졌는데 이에 대해 전체의 83.0%가

제도 변화를 인지하고 있는 것으로 조사

□ 현행 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 납부세액의 95%를 경감하고 그 중 90%를 운수종사자에게 현금으로 지급하면서, 지급 사실을 운수종사자에게 고지해야 하는데, 운수종사자 대상 설문조사에 의하면 92.9%가 그 사실을 전달받은 것으로 조사

□ 2014년 동안 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통해 현금지원을 받은 운수종사자는 전체의 84.2%인 것으로 답변

○ 납부세액 경감지원을 받은 경우에도 그 여부에 대해 인지하지 못하는 운수종사자도 일부 존재할 수 있으므로 상기의 수치는 하한선으로 볼 수 있음

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통해 2014년 동안 지원받은 현금지원총액은 1인당 평균 107.5만원에 이르는 것으로 조사

○ 정기급여와 사납금 초과 순수입의 연평균 합계를 1인당 1,900만원 수준으로 보았을 때, 경감·지원제도를 통한 현금지원액은 상기 금액의 약 5.7% 수준

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 의한 일반택시 운수종사자 대상의 현금지급은 정(+)의 소득재분배 효과를 나타낼 개연성이 큰 것으로 추정

□ 2013년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 처우개선/복지향상 지원에 대한 만족도는 불만족(30.7%=매우 불만족+불만족)이 만족(16.1%)보다 높게 조사

○ 이는 간접적인 복리후생 증진보다 현금 지원을 더 선호하는 것으로 추정

□ 2013년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 지원 형태는 급여 인상(31.2%), 연료비 지원(24.4%)이 가장 비중이 높음

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 2014년부터 처우개선/복지향상 지원에서 운수종사자에게 직접적으로 현금지원하는 방안으로 전환하였는데, 그에 대해 13.0%만이 전혀 모를 뿐, 나머지 87.0%는 해당 제도로의 전환에 대해 잘 알고 있거나 전환 사실을 들은 바 있음

□ 동 제도의 처우개선/복지향상 지원에서 직접 현금지원 방식으로 개편된 것에 대해서는, (비록 응답률이 전체의 35.8%로 상당히 낮기는 하지만, 응답자 중) 만족이 50.3%, 보통이 40.8%에 이르러 대부분 현금지원 방식으로의 전환에 긍정적으로 생각하는 것으로 조사

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 개편에 대해 운수종사자의 의견을 조사한 결과, 현행 방식(77.5%) 또는 무차별(7.9%)하다는 응답이 총 85.4%에 이르러 현행 제도에 대한 지지도가 절대 다수를 차지하는 것으로 조사

5. 타당성 평가

□ (택시요금) 규제로 인해 파생된 왜곡현상을 해소하기 위해서는 규제 자체의 철폐가 가장 바람직(first-best)하지만, "교통요금 안정화"를 통한 "물가·민생안정"이라는 또 다른 정책목표를 달성하기 위해 당해 규제정책을 지속할 필요가 있는 경우에는 "차선정책"(second-best policy)의 선택이 불가피

○ 그 방법 중 하나는 '세금감면' 방안

○ 차선정책 중 구체화된 방안의 하나가 '일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도'로 볼 수 있음

□ 그러므로 경제이론적 관점에서 자원배분의 왜곡 저감·완화를 위해서는 동 제도의 채택·유지의 필요성·타당성이 인정

○ 동 제도는 '택시요금 자율화' 정책이 본격 시행될 때까지 제도 유지의 필요성이 잔존

□ 소득분배의 관점에서 택시요금 규제가 후방전가를 나타내어 일반택시 운수종사자들의 실질급여 하락을 가져오면, 경제이론적 관점에서 그 자체로서 국민경제 자원배분의 왜곡을 의미하므로, 소득수준에 관계없이 왜곡 시정을 위한 감면·지원의 타당성이 인정

○ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도가 정(+)의 소득분배 개선효과를 나타내는 만큼, 동 제도의 왜곡 시정 효과 및 분배 개선의 정책효과성 등을 감안할 때 정책 타당성이 더욱 강화

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 소득분배 개선효과는 근로·종합소득세의 57~66% 수준을 나타낼 정도로 소득분배구조 개선효과가 강력

□ 제도 운용 및 운수종사자 의견을 통한 타당성에 대해서는 동 제도에 대한 인지도도 87.0%(제도에 대한 설명을 들었거나 잘 알고 있는 종사자 포함)에 이를 정도로 제도에 대한 인식 및 인지도·이해도가 높음

○ 이는 동 제도에 대해 무지하여 지원·수혜를 받지 못하는 종사자 비율이 상당히 낮음을 간접적으로 시사

□ 현행 방식의 제도 운영에 대해서도 긍정적으로 답변한 운수종사자의 비율도 89.0%(2013년 이전 방식 선호 및 제도 폐지 의견 이외의 응답)에 이르는 등 절대 다수가 현행 제도를 직·간접적으로 지지

□ 결론적으로, 운수종사자를 대상으로 한 설문조사 결과에서 보듯이, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대해 운수종사자들의 제도 이해도와 인지도, 경제적 처우 개선 효과, 제도 유지에 대한 긍정도 등을 종합적으로 고려해볼 때 동 제도의 합목적성 및 정책효과성이 높은 것으로 판단

6. 제도 개선방안

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 택시요금 규제로 인해 파생된 "시장의 실패" 현상(예: 후방귀착으로 인한 운수종사자 실질급여 감소)을 교정하기 위한 정부의 정책 개입의 의미를 성실히 수행하고 있는 것으로 평가

○ (효과성) 일반(법인)택시 운수종사자들의 실질임금 보전을 통한 소기의 정책목표(정(+)의 소득분배 개선효과)를 달성하고 있는 것으로 평가

○ (효율성) 운수종사자 설문조사 결과, 제도의 인지도, 집행비율, 실효집행도, 현금지원의 경제적 도움 정도 등 모든 측면에서 효율적으로 집행·운용

○ (타당성) 경제이론 부합도, 정책수단의 적합성, 정책목표의 달성 여부, 지원대상의 선정 적정성 등, 정책의 타당성 측면에서 매우 적절한 것으로 평가

□ 그러므로 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 택시요금 규제로 인해 파생되고 있는 후방귀착의 결과, 운수종사자들의 실질임금 하락에 대응하여, 경제적 여건 개선이라는 소기의 정책목표를 잘 달성하고 있는 만큼, 당분간 동 제도의 일몰을 연장하여 당분간 계속 운용하는 것이 바람직

□ 일반택시 운송사업주가 납부세액 경감분을 현금으로 운수종사자에게 지급하는 현행의 간접지원방식이, 과세당국(국세청)이나 제도관리부처(국토교통부)가 직접 경감세액을 지원하는 직접지원방식에 비해 우월하므로 현행 제도를 지속하는 것이 바람직한 것으로 평가

○ 현행의 일반(법인)택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 지급위반 사례 및 위반금액이 매우 미미하여 현행 제도가 누수없이 잘 운용되는 것으로 평가

○ 직접지원방식의 경우 막대한 행정비용·협력비용이 소요되므로, 지급위반 사례가 극단적으로 확대되어 간접지원방식이 작동하지 않게 되는 경우가 아닌 한 현재 여건에서 직접지원방식으로의 전환문제는 고려할 필요성 미미

- 직접지원의 경우 정부가 11~12만명의 운수종사자를 직접 관리하고, 운수종사자는 현금지원 수혜를 위해 정부에 신고해야 하는 막대한 비용을 수반
- 반면 간접지원방식의 경우 현재 운송사업주가 이미 기존에 채용한 재무담당인력을 활용하여 지원하고 있으므로 한계운용비용이 매우 낮음

○ 그 밖에 직접지원방식으로 전환하는 경우 본래의 정책 취지와 별개로 자칫 "산업정책적 지원"방안으로 변질되면서 제도가 항구화될 가능성이 높은 만큼 저소득 일반택시 운수종사자 지원이라는 정책 취지에 비추어볼 때 바람직하지 않음

○ 그러므로 높은 행정비용을 감수하면서 직접지원방식으로 전환하는 것은 아무런 실익 없이 행정비용·협력비용 증가로 인한 재정 낭비 가능성만 높이므로, 현행의 간접지원방식을 유지하는 것이 바람직

□ 현행의 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 감면·지원율은 이미 90%(폐차보조 포함시 95%)에 이르러 매우 높은 상황으로서, 부가가치세 과세의 의미가 퇴색되는 추가적인 감면율의 확대는 결코 바람직하지 않음

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 현재 일반택시 운수종사자에게만 적용되어 개인택시 운전자와의 불공평성 문제가 제기되고 있으나, 다음의 사유로 개인택시에까지 확대 적용하는 것은 부적절한 것으로 평가

○ (택시요금 규제)에 대응한 정부 개입(일반택시 운수종사자 지원)은, 과세이론상 또 다른 비정상적 상황(예: 소비자가 부담한 세금으로 지원)을 야기하므로 정부 개입의 범위는 작을수록 바람직

○ 개인택시는 운수종사자(피고용자)인 동시에 운송사업자(자영사업자)가 되는 양면성을 지니는 만큼, 피고용자인 일반(법인)택시 운수종사자들과 구별됨

○ 경감·지원제도의 취지가 경제적으로 열악한 일반택시 운수종사자에 대한 경제적 지원에 있는 만큼, 이들보다 경제적 여건이 훨씬 나은 개인택시 종사자들 대상으로 경감·지원을 확대하는 것은, 동 제도의 지원 취지에 위배

7. 종합평가 및 결론

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 제도의 합목적성, 소득분배 개선 측면에서의 효과성, 제도운영의 적정성 및 실효성, 수혜대상자들의 제도에 대한 긍정적 평가 등을 종합적으로 검토해볼 때 현행 방식의 제도 운영을 지속하는 것이 바람직한 것으로 판단

○ 특히 경제이론적 관점에서 볼 때, 택시요금 규제로 인한 전가 현상으로 인한 일반택시 운수종사자들의 실질급여 하락 현상의 보전 차원에서 동 제도의 정책 효과성이 큰 것으로 평가

○ 동 제도는 물가안정 등의 정책목표를 달성하는 과정에서 '택시요금 규제'가 발생해 '시장의 실패'가 발생하는 만큼 이의 교정을 위한 조세감면 및 지원정책은 예외적으로 정책효과성 및 타당성이 인정되며,

○ 운송사업자 및 운수종사자 대상의 설문조사 결과에서도 제도운용의 효율성이 높은 것으로 평가

□ 다만 경감·지원율의 상향조정이나 직접지원방식으로의 전환 등은 부가가치세 과세원칙이나 행정·관리비용 등의 측면에서 비효율을 높일 가능성이 높으므로 국민경제의 자원배분 효율성의 관점에서 바람직하지 않은 것으로 평가

○ 따라서 당분간 경감·지원율과 간접지원방식을 현행 그대로 유지하는 것이 바람직

목 차

Ⅰ. 서 론 ····· 31

Ⅱ. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 연혁과 현황 ····· 41

1. 부가가치세 감면제도의 입법 취지 ····· 43

가. 제도의 입법당시의 업계 상황 ····· 43

나. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 도입 ····· 44

2. 제도의 연혁 ····· 45

가. 조세감면규제법에 따른 최초 시행 ····· 46

나. 조세특례제한법 시행에 따른 규정의 적용 ····· 46

3. 현행 일반택시 운송사업자의 부가가치세 경감제도 현황 ····· 48

4. 통계 ····· 50

가. 일반택시 운송사업자에 대한 일반 현황 ····· 50

나. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면 현황 ····· 56

Ⅲ. 타당성 평가 ····· 59

1. 지원의 타당성 ····· 61

가. 경제이론 측면에서의 정책 타당성 ····· 61

나. 소득분배적 관점에서의 정책 타당성 ····· 62

다. 제도 운용 및 운수종사자 의견 종합을 통한 타당성 ····· 63

라. 소결 ····· 63

2. 다른 재정지출 사업 또는 조세특례와의 중복성 검토 ····· 64

3. 지원대상 설정의 타당성 ····· 64

4. 수행방법의 타당성 ····· 65

가. 부가가치세액을 사용하는 방식의 적절성(납부세액의 경감) ····· 65

나. 운송사업자의 납부세액 경감분을 운송사업자가 운수종사자에게 현금 지급하는 방식의 적절성 ····· 66

5. 정부 역할로서의 적절성에 대한 종합적 검토 ····· 67

Ⅳ. 효과성 분석 ····· 69
1. 개요 ····· 71
2. 경제적 파급효과: 소득분배적 관점에서의 통계자료 분석 ····· 72
가. 주요 분석내용, 분석방법 및 분석자료 ····· 73
나. 운수종사자의 분포 ····· 78
다. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도 부담・수혜의 소득계층별 분포 ····· 87
라. 정부재정 영향: 세수효과 ····· 93
마. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도의 형평성: 소득분배 효과 ·· 95
3. 정책시사점: 입법취지에 따른 목표 달성도에 대한 평가 ····· 101

Ⅴ. 효율성 분석: 설문조사를 중심으로 ····· 103
1. 운송사업자 설문조사 결과 ····· 106
가. 일반택시 운송사업자 설문자료의 구성 ····· 106
나. 일반택시 운송사업자의 일반현황 ····· 108
다. 부가가치세 납부세액 경감제도에 대한 경험 ····· 110
라. 부가가치세 경감세액의 지출 및 지급 방법 ····· 110
마. 2014년도 부가가치세 경감세액 및 지급 ····· 115
바. 부가가치세 경감세액에 대한 제도 및 만족도, 통보 ····· 117
사. 부가가치세 경감제도에 대한 만족도 ····· 119
아. 기타 질문에 대한 응답 ····· 121
2. 운수종사자 설문조사 결과 ····· 122
가. 일반택시 운수종사자 설문자료의 구성: 응답자 특성 ····· 122
나. 택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도에 대한 운수종사자 인지도 · 127
다. 택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도에 대한 운송사업자의 고지 실효성 ····· 132
라. 일반택시 운수종사자의 급여 수준 현황 ····· 134
마. 택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도의 지원효과 ····· 140
바. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도에 대한 운수종사자의 견해 ····· 149
사. 소결 및 정책시사점 ····· 151

Ⅵ. 제도 운용 및 검토・개선방안 ····· 153
1. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도의 적정성 ····· 155
2. 일반택시 부가가치세 경감세액 지급방법에 대한 검토: 간접・직접지급 방식의 상호비교 ····· 156
가. 현행 경감세액 지원제도의 운용 적정성에 대한 평가 ····· 156
나. 간접지원방식과 직접지원방식의 적정성 비교 ····· 158
3. 부가가치세 납부세액 경감・지원비율 ····· 160
4. 개인택시와의 형평 문제 ····· 160
5. 기타 고려사항 ····· 161

Ⅶ. 종합평가 및 결론 ····· 163

참고문헌 ····· 167

부 록 ····· 169

표 목 차

<표 Ⅱ-1> 일반택시운송사업자 부가가치세 감면 조항의 변화 ····· 45
<표 Ⅱ-2> 전국 일반택시 운송사업자 일반현황 ····· 50
<표 Ⅱ-3> 지역별 일반택시 운송사업자 현황 ····· 52
<표 Ⅱ-4> 지역별 일반택시 운송사업자 종업원 및 급여지급 현황 ····· 53
<표 Ⅱ-5> 지역별 일반택시 운송사업자 매출 현황 ····· 54
<표 Ⅱ-6> 지역별 일반택시 운송사업자 법인세 부담 ····· 55
<표 Ⅱ-7> 부가가치세 경감·공제세액 현황(2013년 기준) ····· 56
<표 Ⅱ-8> 연도별 택시운송사업자 경감세액 ····· 57
<표 Ⅱ-9> 부가가치세 과세기간별·지역별 경감세액(2013년 기준) ····· 58

<표 Ⅳ-1> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 경감세액 규모 (2005~2011년) ····· 76
<표 Ⅳ-2> 소득계층별 운수산업 종사가구(가구주 기준) 비율 분포 ····· 79
<표 Ⅳ-3> 소득계층별 일반택시 운수산업 종사가구(가구주 기준) 비율 추정치 분포 ····· 79
<표 Ⅳ-4> 소득계층별 총소득·소비지출·대중교통비·택시비 지출 분포 (가구당 연평균) ····· 83
<표 Ⅳ-5> 대중교통비·택시비·일반택시 운수종사자 부가가치세 감면세액 지원액의 총소득 대비 비율분포 ····· 86
<표 Ⅳ-6> 가구당 택시 부가가치세 부담액, 경감액 지원액 ····· 89
<표 Ⅳ-7> 택시 부가가치세 경감액 중 일반택시 운수종사자 지원비 분포: 전체 가구 기준 연평균 ····· 91
<표 Ⅳ-8> 택시 부가가치세 감면액 지원대상(일반택시 운수종사자) 가구 대상의 평균 분포 ····· 93
<표 Ⅳ-9> 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감액 지원 혜택의 소득분배 효과 ····· 97

<표 Ⅳ-10> 국민부담·사회지출수혜의 소득계층별 금액 분포
(2013년, 가계조사자료 추정치 기준) ····· 100

<표 Ⅴ-1> 응답자 특성(일반택시 운송사업자) ····· 107
<표 Ⅴ-2> 일반택시 운송사업자 사업체 일반 현황 ····· 108
<표 Ⅴ-3> 일반택시 운송사업자 부가가치세 납부세액 경감 규모 ····· 111
<표 Ⅴ-4> 일반택시 운송사업자 부가가치세 경감세액 중 임금충당 금액 ····· 112
<표 Ⅴ-5> 일반택시운송사업자 부가가치세 경감세액 중 복지확충 금액 ····· 113
<표 Ⅴ-6> 일반택시운송사업자 부가가치세 경감세액 중 시설투자 금액 ····· 114
<표 Ⅴ-7> 부가가치세 경감세액 지급 방법 ····· 116
<표 Ⅴ-8> 부가가치세 경감세액 지급 주기 ····· 116
<표 Ⅴ-9> 2014년 변경된 경감세액 지급방법 인지도 ····· 117
<표 Ⅴ-10> 변경된 현금지급방식에 대한 만족도 ····· 118
<표 Ⅴ-11> 부가가치세 경감세액 지급시 운수종사자에게 알리는 방식 ····· 119
<표 Ⅴ-12> 부가가치세 경감제도 운영 만족도 ····· 120
<표 Ⅴ-13> 부가가치세 납부세액 경감제도의 종사자 처우개선 도움 정도 ····· 121
<표 Ⅴ-14> 응답자 특성(일반택시 운수종사자) ····· 123
<표 Ⅴ-15> 택시운전 경력(택시 운수종사자) ····· 124
<표 Ⅴ-16> 현재 종사하는 택시회사 근속연수(택시 운수종사자) ····· 125
<표 Ⅴ-17> 근무일 하루당 평균 근무시간(일반택시 운수종사자) ····· 126
<표 Ⅴ-18> 1주일당 근무일수(횟수)(일반택시 운수종사자) ····· 127
<표 Ⅴ-19> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도 인지도
(일반택시 운수종사자) ····· 129
<표 Ⅴ-20> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도 인지 경로
(일반택시 운수종사자) ····· 130
<표 Ⅴ-21> 2014년 이후 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도
변경내용 인지도(일반택시 운수종사자) ····· 131
<표 Ⅴ-22> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급 사실
운송사업자로부터 전달 여부(일반택시 운수종사자) ····· 133
<표 Ⅴ-23> 정기적 수령 월평균 급여(일반택시 운수종사자) ····· 135

<표 Ⅴ-24> 사납금 초과 순수입(일반택시 운수종사자) ····· 136
<표 Ⅴ-25> 주요 교통수단별 평균 급여 수준 ····· 137
<표 Ⅴ-26> 현재 급여수준 만족도(일반택시 운수종사자) ····· 138
<표 Ⅴ-27> 현재 근무 택시회사의 복지후생 만족도(일반택시 운수종사자) ····· 139
<표 Ⅴ-28> 2014년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지원 받은 여부
(일반택시 운수종사자) ····· 141
<표 Ⅴ-29> 2014년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원액 분포
(일반택시 운수종사자) ····· 142
<표 Ⅴ-30> 부가가치세 납부세액 경감액 현금지원의 급여 측면 처우개선
도움 정도(일반택시 운수종사자) ····· 143
<표 Ⅴ-31> 2014년 이전 부가가치세 납부세액 경감액 운수종사자의
처우개선/복지향상에 사용 규정 인지도(일반택시 운수종사자) ····· 144
<표 Ⅴ-32> 2013년 부가가치세 납부세액 경감액 운수종사자의 처우개선/
복지향상 기여 만족도(일반택시 운수종사자) ····· 145
<표 Ⅴ-33> 2013년 부가가치세 납부세액 경감액 지원 형태
(복수응답)(일반택시 운수종사자) ····· 146
<표 Ⅴ-34> 2014년 부가가치세 납부세액 경감액 직접 현금 지급 제도 변화
인지도(일반택시 운수종사자) ····· 147
<표 Ⅴ-35> 2014년 현금 지급방안으로의 변경 만족도(일반택시 운수종사자) ····· 148
<표 Ⅴ-36> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도 개편문제에 대한 의견
(일반택시 운수종사자) ····· 150

<표 Ⅵ-1> 법인택시 부가가치세 경감세액 지급위반 현황(2009～2012년) ····· 157
<표 Ⅵ-2> 간접지급방식과 직접지급방식의 장・단점 비교 ····· 158

그 림 목 차

[그림 Ⅳ-1] 일반택시 운수종사자 가구 비율의 변화추이 ····· 80
[그림 Ⅳ-2] 가구주 연령 60세 이상 가구비중(HIES) ····· 81
[그림 Ⅳ-3] 소득1분위(최하위 10%)의 가구주 연령 60세 이상 가구비중(HIES) ··· 81
[그림 Ⅳ-4] 전 가구 평균 총소득 및 소비지출 변화추이 ····· 82
[그림 Ⅳ-5] 전 가구 평균소비성향의 변화추이 ····· 84
[그림 Ⅳ-6] 가구당 평균 택시비 지출 및 비중 추이 ····· 84
[그림 Ⅳ-7] 소득분위별 총소득 대비 대중교통비의 지출비중 추이 ····· 85
[그림 Ⅳ-8] 소득분위별 총소득 대비 택시비의 지출비중 추이 ····· 86
[그림 Ⅳ-9] 가구당 평균 택시 부가가치세 부담 총액 및 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감지원액 추이 ····· 88
[그림 Ⅳ-10] 소득분위별 가구당 평균 일반택시 운수종사자 지원금액 분포 추이 ····· 91
[그림 Ⅳ-11] 소득분위별 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감 지원액의 총 소득 대비 비율 추이(일반택시 운수종사자 가구만 한정적 대상) ·· 92
[그림 Ⅳ-12] 소득분위별 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감 지원액의 총 소득 대비 비율 추이(일반택시 운수종사자 가구만 한정적 대상) ·· 96
[그림 Ⅳ-13] 주요 소득단계별 지니계수: 조세・재정지출의 소득재분배 효과 (2013년) ····· 99

Ⅰ. 서 론

Ⅰ. 서 론

<연구의 배경과 필요성>

□ 2015년부터 당해 일몰되는 조세특례제도 중 연평균 특례금액 300억원 이상인 제도는 심층평가를 실시하도록 의무화

○ 심층평가 결과는 회계개시연도 120일 전까지 국회에 제출

○「조세특례제한법」 제142조, 동법 시행령 제135조 제4항

□ 기획재정부는 2014년 12월 조세특례 성과평가 자문회의를 거쳐 2015년 심층평가과제를 선정하였으며 “일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감” 제도도 이에 포함

○ 2015년 일몰예정 조세특례제도 중 10개 과제가 심층과제로 선정

□ 이에 따라 동 과제에 대한 심층평가를 기획재정부가 공고한 조세특례 심층평가 운용지침에 의거하여 시행할 필요

○ 기획재정부 훈령 제187호

□ 심층평가의 연구내용은「심층평가 운용지침」에 의거하여 효과성 분석, 타당성 분석, 제도 개선방안 분석, 종합평가를 시행

○ 효과성 분석은 제도의 목표 달성도, 경제적 효과, 소득재분배 효과 및 재정에 미치는 영향 등을 분석

○ 타당성 분석은 정책목적, 대상, 수단의 적절성, 제도간 유사중복 여부 등을 분석

○ 제도 개선방안 분석은 효과성 분석과 타당성 분석을 바탕으로 기존 특례의 성과 저해 원인과 개선방안을 분석

○ 종합평가는 평가항목별 분석을 바탕으로 조세특례의 일몰연장 또는 폐지 여부, 제도개선 방안 등에 대한 종합적인 평가의견

□ 효과성 분석은 도입 당시 및 현「조세특례제한법」관련 규정(제106조의4, 제106조의7)에서 나타난 도입목적을 감안하여 효과성을 평가

○ 경제적 효과 및 재분배효과는 일반택시 운수종사자에 대한 지원실적과 지원대상인 운수종사자에 대한 경제적 상황 분석을 통해 검증

- 경제적 효과에는 지원대상자들의 소비 변화를 포함

○ 재정에 미치는 영향은 부가가치세 감면금액과 함께 정부의 제도 운영비용 등을 감안

□ 타당성 분석은 정책대상의 설정, 수단의 적절성, 중복제도 여부 등을 종합적으로 검토

○ 동 제도의 정책대상에 대한 지원 필요성, 지원 수단에 대한 적절성 등 검토

□ 제도 개선방안은 효과성 분석과 타당성 분석을 바탕으로 필요한 개선방향을 제시하고 검토

□ 기존연구 등 문헌조사를 통한 선행연구 분석

○ 일반택시 종사자들에 대한 지원제도에 대한 기존 연구 등 점검

□ 수혜계층에 대한 설문조사를 통해 제도가 효율적으로 잘 운용되고 있는지를 분석(효율성 분석)

○ 지원대상인 운수사업 종사자에 대한 설문조사를 통해 지원규모, 소득분배 개선효과 등을 점검

- 일반택시 운송사업자는 동 제도에 의한 현금지급 내역을 2014년부터 국세청과 국토해양부에 신고하도록 되어 있으므로 동 자료 확보가 가능하면 이 자료를 활용

○ 제도 운영의 개선방안 점검

<선행연구>

□ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 경감제도와 관련한 선행연구는 거의 찾기 어려움

○ 두 가지가 존재하는데 심태섭 등의 연구(2013)와 국회입법조사처의 조사자료(2012)가 있음

□ 심태섭 외(2013)는 일반택시 운송사업자가 직접 택시 운수종사자에게 경감세액을 지급하는 제도이기 때문에 운송사업자의 부당사용 및 미지급 사례가 빈번하게 발생하는 점을 지적

○ 동 제도는 국토교통부의 주관하에 각 지방자치단체가 관리 및 감독을 하도록 하고 있는데, 2011～2012년 미지급 경감세액이 65억 1,190만원에 이르고 있어 개선이 필요함을 주장

○ 동 제도는 지원금 지급시 전액 현금으로 지급하도록 규정하고, 미지급시에는 미지급 경감세액에 대한 추징 및 가산세를 부과하도록 규정되어 있으나, 미지급 사례가 지속적으로 발생하고 있어 노사갈등의 한 요인으로 작용하고 있다고 함

□ 심태섭 외(2013)는 일반택시 운송사업자 부가가치세 경감·지원제도의 문제점을 다음과 같이 제시하고 있음

○ 첫 번째로 택시 운송사업자와 택시 운수종사자 그리고 감독당국 간의 이해관계에 따른 문제점을 지적

- 택시 운송사업자의 경우 실제 지급한 사실에 대한 관리·감독이 현실적인 어려움이 있다는 점을 지적하고 있고, 또한 정확한 액수를 지급하였는지에 대한 사후관리 및 지연지급의 사례를 명확하게 파악하기 어려운 현실을 지적

- 택시 운수종사자의 경우 열악한 환경 속에서 근무하고 있고 사업자가 경감세액의 지급 의무를 성실하게 이행하지 않을 경우 관할관청에 적

극적인 신고 등 권리 행사가 필요하지만 현실적으로는 불가능한 점을 지적

- 감독당국의 경우 국토교통부 장관 및 국세청장이 감독의 책임을 지고 있으나 현실적인 감독이 이루어지지 않고 있다는 점을 지적

○ 이 외에도 제도의 명확성 부족, 일선 택시 운수종사자의 제도의 이해 부족 및 빈번한 이직 등의 문제점을 지적하였음

□ 심태섭 외(2013)는 상기의 문제점에 대한 개선방안으로 지급방법의 개선방안과 국토교통부의 관리·감독 강화 방안을 제시

○ 첫째, 지급방법의 개선은 현행 택시 운송사업자가 부가가치세 경감을 받은 후 운수종사자에게 현금으로 지급하는 방식에 대한 문제점이 발생하고 있기 때문에 국세청에서 운수종사자에게 직접 지급하는 방식으로 변경하는 방안을 제안

- 택시 운수종사자는 국세청에 직접 본인의 정보를 등록하고 입금을 받는 방식
- 이때 택시 운송사업자는 부가가치세를 100% 납부하고 경감세액에 대한 지급관련 정보를 국세청에 제출하도록 함
- 국세청은 택시 운송사업자에게 받은 관련 정보를 바탕으로 운수종사자에게 지접 해당금액을 지급

○ 둘째, 국토교통부장관의 감독을 강화하는 것을 제시

- 우선 현행 방식과 동일하게 택시 운송사업자가 직접 부가가치세에 대한 세액경감을 받은 후 운수종사자에게 지급하도록 함
- 이 때 운수종사자는 국토교통부장관에게 개인의 정보에 대하여 사전등록을 해야 함
- 택시 운송사업자는 경감세액에 대한 지급 정보를 국토교통부 장관에게 제출하고 지급 정보를 공지하도록 함
- 국토교통부장관은 지급사실에 대한 확인 의무를 부여하도록 해야 함

□ 이러한 대안을 시행하기에 앞서 고려해야 할 사항도 제시

○ 전자신고방식의 서식을 마련해야 함

○ 또한 택시 운송사업자의 부당행위에 대한 운수종사자의 신고방법을 개선해야 한다고 주장

- 전산매체를 이용한 신고가 가능하도록 전자신고게시판, 전자메일, 모바일 앱 등을 활용한 방안을 제시

○ 효과적인 관리·감독을 위한 인력 충원과 신고 및 정보 등록을 위한 전산시스템 마련이 선행되어야 한다고 함

□ 그리고 국회입법조사처의 일반택시 운송사업자 부가가치세 납부세액 경감액 지급방안 개선 검토가 있음[1)]

○ 이 보고서는 제도의 취지와 시행방식의 변화를 확인하고 부당사용 사례를 서술

○ 이에 부가가치세 경감세액 지급제도 개선에 대한 각계의 입장을 기술

- 택시노동조합연맹의 경우 관할 세무서에서 직접 경감세액을 택시 운수종사자에게 지급하는 개선방안이 타당하다는 입장을 확인
- 국토해양부의 경우 법인택시조합연합회, 전국택시노동조합연합회 등의 사용자 및 노동자 단체가 협의하여 동의한 사항으로 협의를 통해서라면 언제든지 지급제도에 대한 개정이 가능하다는 입장을 보임
- 기획재정부는 직접지급방식에 대하여 행정비용 대비 효과성에 의문을 갖고 있는 입장을 보이고 있음

○ 이에 국회입법조사처에서는 지급방식을 현행대로 유지하면서 노사합의시 기본급 및 수당으로 지급이 가능하도록 한 지침을 개선하는 방안을 제시

- 이때 기본급 및 수당 등 임금형식의 지급을 불허하고 관할관청의 엄격한 관리감독을 병행한다면 부당사용의 개선 여지가 있다고 함

1) 2012년 5월 9일 박병석 의원에 대한 입법조사회답 문서임

○ 또한 경감세액을 직접 택시 운수종사자에게 지급함으로써 운송사업자의 부당사용 등을 원천적으로 방지하는 방안도 제시

- 하지만 이 방식의 경우 세금을 납부하지 않는 운수종사자는 원칙적으로 환급대상이 되지 않는다는 점과 과도한 행정비용 발생의 문제를 지적
- 이에 이 방식을 적용할 경우 지급방식 전환에 따른 행정비용 대비 효과성에 대한 면밀한 분석이 선행되어야 한다고 지적

○ 이러한 문제에 대하여 가장 먼저 선행되어야 할 부분은 운송사업자의 의식전환과 관할관청의 감독 강화가 선행되어야 한다고 함

- 운송사업자는 부가가치세 경감세액이 근로자에게 지급하는 보조금이라는 인식을 가지고 합당한 지급을 통한 종사자의 처우개선을 도모할 필요가 있다고 함
- 또한 각 지방자치단체는 사용내역을 보고받도록 되어 있기 때문에 반기별로 실태조사 등의 의무가 있으므로 철저한 관리와 감독을 해야 한다고 함

<보고서의 구성>

□ 보고서의 구성은 다음과 같음

○ 제Ⅱ장에서는 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도에 대한 연혁과 현황을 고찰

- 조세감면제도의 입법취지와 연혁을 살펴보고, 통계자료 등을 통한 현황을 고찰

○ 제Ⅲ장에서는 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도에 대하여 정부의 재정 및 운수종사자의 소득수준에 미친 영향과 소득분배 개선효과 등 경제적 파급효과를 실증적으로 추정·분석

- 효과성 분석은 재정영향, 파급효과, 분배효과 측면에서 고찰
- 자료의 분석은 통계청의 일반가계를 대상으로 한 서베이조사자료에 대한 분석 방법을 사용

- 이에 상기 정책의 정책 효과성을, 재정효과, 분배효과 등 경제적 파급효과의 관점에서 정책영향을 추정·분석·평가

○ 제Ⅳ장에서는 설문조사를 통한 자료의 분석과 정책시사점을 도출
- 설문조사는 일반택시 운송사업자와 운수종사자로 구분하여 실시
- 설문조사 분석결과를 바탕으로 현행 제도에 대한 시사점을 도출

○ 제Ⅴ장에서는 제반 여건 및 분석결과를 검토하여 상기 정책의 타당성을 점검

○ 제Ⅵ장에서는 보고서의 분석내용을 토대로 상기 정책의 적정성·지속성·개선방안을 도출

○ 제Ⅶ장에서는 보고서의 핵심 분석내용을 요약·정리하고 상기 정책의 개선방안에 대한 입장 정리 및 정책시사점을 간략히 논의

Ⅱ. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 연혁과 현황

Ⅱ. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 연혁과 현황

1. 부가가치세 감면제도의 입법 취지

가. 제도의 입법당시의 업계 상황

□ 1990년대 중반 대도시의 교통난 가중으로 인한 여러 가지 문제가 발생하였고 특히 서울, 부산, 대구 등의 지하철공사로 인해 교통난은 더욱 심각해지고 있는 상황

○ 이러한 상황에서 자동차 이용자들에게 많은 경제적 손실과 불편을 주고 있었고 특히 일반택시 운송사업자의 경우 운행이 어려워졌고 이는 택시 운송회사의 경영악화로 이어지는 실정

○ 일반택시 운송사업자는 사업상 지출해야 하는 자금이 많았으나 점차 수입이 줄어드는 등의 문제로 인한 경영악화로 택시 운수종사자에 대한 처우개선이나 복지향상을 위한 노력을 할 여유가 되지 않았음

□ 정부는 이러한 문제를 인식하고 교통세율 인상과 함께 일반택시 사업자에 대한 조세감면을 통해 운수종사자에 대한 처우개선과 복지향상을 위한 지원을 하기로 결정

○ 당시 일반택시 운송사업자가 납부하여야 할 부가가치세액의 50%를 감면하게 될 경우 택시 운수종사자 1인당 약 40만원의 처우개선 효과가 있을 것이라 예상

○ 또한 당시 개인택시의 경우 과세특례자로서의 혜택을 통해 매출액의 2%만 부가가치세로 납부하였고, 일반택시 운송사업자의 경우 10%, 매출액으로 환산할 경우 7%를 부담

○ 이는 개인택시와 일반택시 사업자 간의 불균형의 문제가 발생

나. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면제도의 도입

□ 앞서 설명한 바와 같이 일반택시 사업자는 여러 가지 어려움에 처해있었고 이러한 문제를 해결하고자 정부는 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 감면제도를 도입

○ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 감면제도는 1995년에 「조세감면규제법」에 택시 운송에 따라 부과되는 부가가치세액을 감면하여 택시운수종사자에 대한 처우개선과 복지향상을 목적으로 신설

□ 제도 도입의 취지는 일반택시 운송사업자의 어려운 여건을 감안한 정책이었으나 부수적으로 일반택시와 개인택시 간의 불균형의 문제를 해소하고자 하는 목적을 동시에 가지고 있었음

○ 당초 지원제도 시행방식에 일반택시 사업자에 대해서도 개인택시와 동일하게 과세특례자로 지정하는 방법이 논의

○ 하지만 과세특례자의 범위를 넓히는 것은 부가가치세제도의 취지에 맞지 않는다는 점을 고려하여 감면이라는 방법을 통해 개인택시와 일반택시 사업자에 대한 불균형의 문제를 해소하고자 결정

○ 이에 일반택시 사업자의 부가가치세 부담률은 매출액의 3.5% 수준으로 낮추어 개인택시와의 격차를 줄이도록 결정

□ 최초로 도입된 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 감면은 지하철공사가 마무리되는 1997년 말까지만 적용하도록 하였고, 1997년 말까지 상황을 살펴 기간을 연장하는 방식으로 운영하기로 함[2)]

2) TBS 서울대행진, 법제처 새법령 소개 '택시기사 처우개선을 위한 부가세 감면과 교통세 인상' 조정찬 법제관 인터뷰, 1995.8.12
(URL:http://www.moleg.go.kr/knowledge/monthlyPublication?mpbLegPstSeq=129403)

2. 제도의 연혁

□ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 감면조항은 최초 1995년「조세감면규제법」에 따라 최초 시행

○ 이후 1998년 조세감면규제법의 시행이 만료됨에 따라「조세특례제한법」으로 전환되면서 잠시 혜택이 종료

○ 하지만 2004년「조세특례제한법」개정을 통해 다시 시행

○ 이후 7차례의 관련규정 개정을 통하여 현재까지 시행되고 있고 현재 2015년 말까지 적용하는 것으로 규정

<표 Ⅱ-1> 일반택시운송사업자 부가가치세 감면 조항의 변화

개정연월일	주요 개정 내용
1995.8.4	· 조세감면규제법 제100조의2 · 제도신설 · 부가가치세 납부세액의 50% 경감
2004.12.31	· 조세특례제한법 제106조의4 · 2006.12.31까지 적용 · 경감세액을 운수종사자의 처우개선 및 복지향상에 사용하도록 규정신설
2006.12.30	· 2008.12.31까지 일몰연장 · 경감세액을 부가가치세 신고납부종료일로부터 6개월 이내 사용하지 않을 경우 경감세액에 이자상당액 및 가산세를 포함한 추징규정 신설
2008.12.26	· 조세특례제한법 제106조의7 · 2011.12.31까지 일몰연장 · 감면율을 50%에서 90%로 상향조정
2010.5.14	· 6개월 이내 사용규정을 1개월로 단축 · 운수종사자에 대한 처우개선 및 복지향상에 사용하도록 한 규정을 운수종사자에게 현금을 지급하고 부가가치세 감면세액임을 통보하도록 개정 · 국토부장관이 지급하지 않은 사실을 확인할 경우 과세관청에 즉시 통보하여 미지급한 경감세액 등을 추징하도록 규정
2011.12.31	· 2013.12.31까지 일몰연장 · 미지급시 추징조항을 지연지급과 미지급으로 세분화 · 지연지급시 지연지급한 감면세액에 대한 이자상당액과 가산세(20%)만 추징하도록 개정 · 미지급시에는 미지급한 감면세액에 이자상당액과 가산세(40%)를 추징하도록 규정
2014.1.1	· 2015.12.31까지 일몰 연장 · 운송사업자가 종사자에게 현금을 지급한 후 지급기한 종료일로부터 10일 이내에 국토부장관과 관할세무서에 통지하도록 개정 · 국토부장관이 미지급을 확인한 경우 즉시 과세관청에 알리도록 한 것을 3개월 내에 통보하도록 개정

자료 : 국세법령정보시스템(https://txsi.hometax.go.kr/)「조세특례제한법」개정내용 정리

가. 조세감면규제법에 따른 최초 시행

□ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감제도는 1995년 8월 4일 (구)「조세감면규제법」 제100조의2에 의해 최초로 신설

○ 당시 (구)「조세감면규제법」상 "「자동차운수사업법」상 일반택시 운송사업자에 대하여는 부가가치세 납부세액의 100분의 50을 경감한다"고 규정

○ 이에 일반택시 운송사업자에 대한 지원의 목적으로 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 경감제도가 처음 도입

□ 이후 (구)「조세감면규제법」이 1998년 12월 31일에 적용시한이 만료되었고 1998년 12월 28일 전문개정을 통해 (구)「조세감면규제법」의 내용을 모두 포함하여 조세특례제한법으로 전환

○ 「조세감면규제법」의 적용시한 만료와 함께 일반택시 운송사업자에 대한 조세감면 혜택이 종료

나. 조세특례제한법 시행에 따른 규정의 적용

□ 「조세감면규제법」의 적용시한 만료와 함께 종료되었던 감면규정은 2004년 12월 31일 조세특례제한법 개정을 통해 2006년 12월 31일까지 일반택시 사업자에 대한 감면조항이 「조세특례제한법」 제106조의4 제2항에 다시 규정

○ 기존의 부가가치세 납부세액의 50% 감면 규정 이외에 동법 제2항에 경감세액에 대하여 일반택시 운수종사자에 대한 처우개선 및 복지향상에 사용해야 한다는 규정을 추가

□ 이후 2006년 12월 30일 「조세특례제한법」 일부개정을 통해 적용기간을 2008년 12월 31일까지 연장

○ 일몰 연장과 동시에 경감된 세액을 부가가치세 신고납부기한 종료일로부터 6개월 이내에 운수종사자에 대한 처우개선 및 복지향상에 사용하지 않을

경우 사용하지 않은 경감세액 상당액을 추징하고 이에 따른 이자와 20%의 가산세를 추징하는 규정을 신설

○ 추징하는 세액은 아래의 내용을 모두 합한 금액을 추징하도록 함

- 일반택시 운수종사자의 처우개선 및 복지향상을 위하여 사용하지 않은 경감세액 상당액
- 이자상당액(미사용 경감세액 × 추징세액 미사용 일수 × 3/1,000)
- 가산세(미사용경감세액의 20%)

□ 2008년 12월 26일에는「조세특례제한법」개정을 통해 조세감면의 적용을 2011년 12월 31일까지 일몰 연장하였고, 택시업계의 어려움을 감안하여 감면율을 기존의 50%에서 90%로 상향조정

□ 2010년 5월 14일에는 사용기간, 지급 등의 내용을 명확하게 규정하도록 개정

○ 기존 법률의 사용기간에 대하여 6개월 이내에 사용해야 한다는 규정을 1개월로 단축

○ 사용 방식에 대한 규정 역시 운수종사자에 대한 처우개선 및 복지향상에 사용한다는 규정에서 운수종사자에게 직접 현금으로 지급하도록 변경함

○ 현금을 지급할 때 반드시 현금을 지급받는 운수종사자에게 해당 금액이 부가가치세 경감세액임을 알리도록 규정

○ 또한 국토해양부 장관이 지급하지 않았다는 사실을 확인한 경우, 국세청장 또는 관할세무서장에게 즉시 통보하도록 하여 추징할 수 있도록 규정

□ 2011년 12월 31일에는 일몰 연장과 함께 해당 감면세액을 지급하지 않은 경우 추징 규정을 강화

○ 2008년 말까지 적용하기로 했던 감면규정을 2013년 12월 31일까지로 일몰 연장

○ 미지급시 추징규정을 지연지급한 경우와 지급하지 않은 경우로 세분화

- 지연지급시에는 경감세액에 대한 이자상당액과 가산세액만을 추징하도록 함
- 미지급시에는 미지급된 경감세액을 포함하여 경감세액에 대한 이자상당액과 가산세를 합하여 추징하도록 함

○ 지연지급시의 가산세율은 기존과 동일하게 20%를 적용하도록 하고 있으나 미지급시 가산세는 기존의 가산세율 20%에서 40%로 상향조정

□ 2014년 1월 1일에는「조세특례제한법」개정을 통해 일몰 연장과 함께 지급한 사실과 내역을 통지해야 하는 의무와 미지급통지에 대한 규정을 변경

○ 감면적용 기한을 2015년 12월 31일까지 연장

○ 일반택시 운송사업자가 운수종사자에게 부가가치세 감면세액을 현금으로 지급한 후 지급사실과 지급내역을 지급기한 종료일로부터 10일 이내에 국토부장관과 관할세무서장에게 통지하도록 개정

○ 또한 국토부장관이 미지급을 확인한 경우 즉시 국세청장 등에게 알리도록 한 규정을 지급기한 종료일로부터 3개월 내에 통보하도록 개정

3. 현행 일반택시 운송사업자의 부가가치세 경감제도 현황

□ 현행 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 경감제도는 2014년 12월 23일 개정

○ 현행「조세특례제한법」제106조의7 제1항에 따라 부가가치세 경감률은 95%를 적용

○ 개정 전 90%를 적용하도록 한 것에서 5%를 추가로 감면하도록 개정

○ 해당 규정은 2015년 12월 31일까지 적용하는 것은 이전과 동일하게 규정하고 있어 2015년말 해당 경감혜택은 사라질 예정이나, 이후 정책여건의 변화에 따라 일몰 연장이 가능

□ 「조세특례제한법」 제106조의7 제2항에는 경감세액의 사용에 대하여 규정

○ 개정 전 규정에는 90%를 경감하고 경감된 세액을 모두 운수종사자에게 현금으로 지급한 후 지급한 사실 확인과 내역을 통보하도록 하였음

○ 현행 법률상 경감률이 90%에서 95%로 상향조정되었고, 경감받은 세액 중 부가가치세 납부세액의 90%에 해당하는 금액은 기존과 동일하게 운수종사자에게 현금을 지급하고, 지급한 금액이 부가가치세 경감세액임을 알리도록 하고 있음

□ 동법 제3항은 운수종사자에게 현금으로 지급한 90% 이외의 나머지 5%에 대하여 규정

○ 경감세액 중 납부세액의 90%는 운수종사자들에게 현금으로 지급하도록 하고 있고 나머지 5%에 대해서는 감차 보상의 재원으로 사용하도록 규정

○ 이에 일반택시 운송사업자는 지급기간 이내에 국토교통부장관이 지정하는 감차보상재원 관리기관에 이를 지급해야 함

○ 그리고 이전과 동일하게 일반택시 운송사업자는 지급한 명세를 지급기한 종료일로부터 10일 이내에 국토교통부장관과 사업자의 관할세무서장에게 각각 제출해야 함

□ 국토교통부 장관은 일반택시 운송사업자가 경감된 세액을 지급기간에 지급하였는지 확인해야 함

○ 지급사실을 확인한 후 결과를 지급기간 종료일로부터 3개월 이내에 국세청장 또는 사업자 관할 세무서장에게 미지급 통보를 해야 함

○ 이때 미지급 통보 대상이 된 일반택시 운송사업자에게도 미지급 통보 대상임을 알려야 함

□ 미지급 통보를 받은 국세청장 또는 관할 세무서장은 일반택시 운송사업자로부터 미지급된 경감세액을 추징해야 함

○ 미지급된 경감세액을 추징할 때에는 미지급 통보를 한 날까지 지급한 경우와 미지급 통보를 한 날까지 지급하지 않은 경우로 구분하여 계산

○ 미지급 통보를 한 날까지 지급한 경우에는 다음과 같이 계산된 이자상당액과 가산세를 포함하여 징수하게 됨

- 이자상당액 :

  미지급 경감세액 상당액 × 경감된 부가가치세의 신고납부기한 종료일 다음날부터 지급일까지 기간(일) × 3/1,000

- 가산세액 : 미지급 경감세액의 20%

○ 미지급 통보를 한 날까지 지급하지 않은 경우 미지급한 경감세액에 다음과 같이 계산된 이자상당액과 가산세액을 포함하여 모두 추징하게 됨

- 미지급한 경감세액 전액
- 이자상당액 :

  미지급 경감세액 상당액 × 경감된 부가가치세의 신고납부기한 종료일 다음날부터 추징세액의 고지일까지의 기간(일) × 3/1,000

- 가산세액 : 미지급 경감세액의 40%

4. 통계

가. 일반택시 운송사업자에 대한 일반 현황

<표 Ⅱ-2> 전국 일반택시 운송사업자 일반현황

(단위: 개, 명, 백만원)

	업체수	종업원수	급여지급액	매출액	법인세법상 수입금액	법인세 부담세액
일반택시 운송사업자	1,516	118,187	1,334,276	2,902,925	2,945,784	6,814

주: 1. 급여지급액은 2013년 12월 결산법인의 원천세 대상 급여 지급액 기준임
2. 매출액은 2013년 12월 결산법인의 부가가치세법상 신고된 매출액 기준임

자료: 국세청

□ <표 Ⅱ-2>는 전국의 2013년 12월 결산법인인 일반택시 운송사업자의 일반현황

○ 전국의 일반택시 업체는 총 1,516개

○ 해당 업체에 종사하는 종업원 수는 118,187명으로 종업원에 대한 원천세 과세대상 급여지급액은 총 1조 3,342억원

○ 매출액은 부가가치세 과세대상 매출액을 기준으로 총 2조 9,029억원으로 나타났으며, 법인세법상 수익금액은 2조 9,457억원으로 이중 부담세액은 약 6억원 수준

□ <표 Ⅱ-3>은 각 지역별 일반택시 운송사업자의 현황을 나타낸 표

○ 택시 운송업을 주업으로 영위하는 법인은 서울이 222개로 가장 많았고 그 다음으로 경기가 189개, 전남이 171개, 경남이 111개 순

○ 종사자 수 역시 서울이 37,367명으로 가장 많았고 경기가 19,204명

○ 하지만 업체 수는 99개에 불과한 부산의 종업원이 14,287명으로 세 번째를 차지하였고, 그 다음으로 경남, 인천 순

□ 매출액의 경우 부가가치세 과세대상 매출액을 기준으로 1천억원 이상 매출이 발생한 광역자치단체는 총 6개

○ 서울이 1조 36억원으로 가장 많았으며 경기가 4,140억원, 부산이 3,748억원, 인천이 1,754억원, 대구가 1,253억원, 경남이 1,094억원 순

□ 법인세 과세대상 수입금액의 경우 서울이 1조 104억원으로 가장 많았음

○ 다음으로 경기가 4,224억원, 부산이 3,693억원, 인천이 1,890억원, 대구가 1,236억원, 경남이 1,191억원 순

○ 과세표준 역시 서울이 234억원, 경기가 118억원, 부산이 56억원, 인천이 33억원, 경북이 354억원 순

○ 과세표준에 따른 부담세액은 서울이 24억원, 경기가 11억원, 부산이 7억원, 인천과 경북이 각각 3억원의 법인세를 부담

<표 Ⅱ-3> 지역별 일반택시 운송사업자 현황

(단위 : 개, 명, 백만원)

지역	업체수	원천세		부가가치세			법인세		
		종업원수	총급여지급액	총 매출액	1기 매출액	2기 매출액	수입금액	과세표준	총부담세액
서울	222	37,367	507,880	1,003,610	496,820	506,790	1,010,472	23,405	2,499
인천	61	5,575	68,631	175,483	87,066	88,417	189,034	3,306	324
대전	74	3,250	35,434	76,327	37,102	39,225	77,752	1,543	133
대구	71	4,952	58,371	125,337	61,391	63,946	123,696	1,109	86
부산	99	14,287	191,047	374,816	183,312	191,504	369,394	5,693	755
광주	70	3,116	40,745	91,381	44,859	46,522	93,102	1,749	127
울산	42	2,547	19,074	51,803	25,623	26,180	49,184	1,480	183
세종	5	187	1,325	3,459	1,650	1,809	2,957	19	1
경기	189	19,204	172,300	414,035	207,209	206,826	422,434	11,821	1,165
강원	106	3,705	32,929	84,130	41,729	42,401	85,454	3,665	395
충북	55	2,698	29,097	66,372	33,186	33,186	67,983	925	78
충남	70	3,434	32,520	76,144	37,754	38,390	75,896	1,501	120
전북	73	3,573	33,734	81,894	40,673	41,221	83,302	2,131	164
전남	171	3,050	26,853	63,238	31,384	31,854	65,450	1,786	167
경북	66	3,552	22,015	66,645	33,057	33,588	71,112	3,547	380
경남	111	6,148	46,335	109,436	54,306	55,130	119,157	1,995	161
제주	31	1,542	15,986	38,815	19,127	19,688	39,405	1,011	76
합계	1,516	118,187	1,334,276	2,902,925	1,436,248	1,466,677	2,945,784	66,686	6,814

주: 1. 본 자료는 택시운송업을 주업으로 영위하는 2012년 12월 결산 법인의 개별 신고 현황
2. 법인이 자진신고한 내용을 기본으로 작성된 것이며, 수정신고 및 추징금액은 반영되지 않은 수치

자료: 국세청

<표 Ⅱ-4> 지역별 일반택시 운송사업자 종업원 및 급여지급 현황

(단위: 개, 명, 백만원)

지역	업체수	종업원수	평균종업원수	총급여지급액	평균급여액
서울	222	37,367	168	507,880	14
인천	61	5,575	91	68,631	12
대전	74	3,250	44	35,434	11
대구	71	4,952	70	58,371	12
부산	99	14,287	144	191,047	13
광주	70	3,116	45	40,745	13
울산	42	2,547	61	19,074	7
세종	5	187	37	1,325	7
경기	189	19,204	102	172,300	9
강원	106	3,705	35	32,929	9
충북	55	2,698	49	29,097	11
충남	70	3,434	49	32,520	9
전북	73	3,573	49	33,734	9
전남	171	3,050	18	26,853	9
경북	66	3,552	54	22,015	6
경남	111	6,148	55	46,335	8
제주	31	1,542	50	15,986	10
합계	1,516	118,187	78	1,334,276	11

주: 평균종업원 수 및 평균급여액의 경우 종업원 수를 기준으로 하여 단순 평균한 것으로 지역 및 업체의 규모에 따라 상이할 수 있음

자료: 국세청

□ <표 Ⅱ-4>는 지역별 택시 운송사업장의 종업원 및 급여현황을 나타낸 표임

○ 앞서 설명한 바와 같이 업체 수는 서울, 경기, 전남, 경남, 강원 등의 순

○ 종업원 수는 서울, 경기, 부산, 경남, 인천 등의 순으로 업체 수와 별개의 수치를 보이고 있으며, 평균 종업원 수에서 확인해 볼 수 있듯이 종업원 수는 업체 수에 비례하지 않는 다는 것을 확인해 볼 수 있음

□ 업체당 평균 종사자 수를 기준으로 살펴보면 전국의 업체당 평균 종사자 수는 78명

○ 이 중 서울이 업체당 168명으로 가장 많았고 부산이 144명, 경기가 102명, 인천이 91명 순

○ 전남의 경우 업체 수는 171개로 전국에서 3번째로 많았으나 업체당 평균

종업원 수는 18명으로 큰 편차를 보였음

○ 그 외에 대구와 울산이 각각 70명과 61명이었고, 세종과 대전은 각각 37명과 44명이었고 나머지 자치단체는 50명 전후의 수치를 보였음

□ 급여의 경우 전국의 종사자 1인당 평균 급여지급액은 1,100만원

○ 이 중 서울, 인천, 부산 등 광역시 단위에서 평균 1,000만원 이상의 급여액 수준을 보였음

○ 반면 도 단위의 지방자치단체가 상대적으로 낮은 것을 확인할 수 있음

○ 예외적으로 울산광역시와 세종특별자치시의 경우 평균 700만원의 낮은 평균 급여액 수준을 보였고 충북의 경우 1,100만원 수준의 평균 급여액을 보였음

<표 Ⅱ-5> 지역별 일반택시 운송사업자 매출 현황

(단위: 개, 백만원)

지역	업체수	총 매출액	평균 매출액	1기 매출액	2기 매출액
서울	222	1,003,610	4,521	496,820	506,790
인천	61	175,483	2,877	87,066	88,417
대전	74	76,327	1,031	37,102	39,225
대구	71	125,337	1,765	61,391	63,946
부산	99	374,816	3,786	183,312	191,504
광주	70	91,381	1,305	44,859	46,522
울산	42	51,803	1,233	25,623	26,180
세종	5	3,459	692	1,650	1,809
경기	189	414,035	2,191	207,209	206,826
강원	106	84,130	794	41,729	42,401
충북	55	66,372	1,207	33,186	33,186
충남	70	76,144	1,088	37,754	38,390
전북	73	81,894	1,122	40,673	41,221
전남	171	63,238	370	31,384	31,854
경북	66	66,645	1,010	33,057	33,588
경남	111	109,436	986	54,306	55,130
제주	31	38,815	1,252	19,127	19,688
합계	1,516	2,902,925	1,915	1,436,248	1,466,677

주: 평균 매출액의 경우 종업원 수를 기준으로 하여 단순 평균한 것으로 지역 및 업체의 규모에 따라 상이할 수 있음

자료: 국세청

□ 일반택시 운송사업자의 부가가치세 신고 기준 전국 택시 운송사업자의 총매출액 규모는 2조 9,029억원

○ 부가가치세법상 과세기간인 1기와 2기로 구분하여 보면 1기 과세기간 신고된 매출액은 1조 4,362억원이고 2기에 신고된 매출액은 1조 4,667억원

○ 업체당 평균 매출액은 19억원 수준으로 지역별로는 서울이 1조 36억원으로 가장 많았고 경기가 4,140억원, 부산이 3,748억원으로 뒤를 이었으며, 다음으로 인천과 대구, 경남 등의 순

□ 대체적으로 매출액은 인구밀도가 높은 수도권 지역과 부산, 대구 등 대도시에 집중

○ 기타 지역의 경우 지역에 따라 차이는 있으나 대체적으로 600억~800억원 수준

<표 Ⅱ-6> 지역별 일반택시 운송사업자 법인세 부담

(단위: 개, 백만원, %)

지역	업체수	수입금액	과세표준	총부담세액	법인세 부담률
서울	222	1,010,472	23,405	2,499	10.68
인천	61	189,034	3,306	324	9.80
대전	74	77,752	1,543	133	8.62
대구	71	123,696	1,109	86	7.75
부산	99	369,394	5,693	755	13.26
광주	70	93,102	1,749	127	7.26
울산	42	49,184	1,480	183	12.36
세종	5	2,957	19	1	5.26
경기	189	422,434	11,821	1,165	9.86
강원	106	85,454	3,665	395	10.78
충북	55	67,983	925	78	8.43
충남	70	75,896	1,501	120	7.99
전북	73	83,302	2,131	164	7.70
전남	171	65,450	1,786	167	9.35
경북	66	71,112	3,547	380	10.71
경남	111	119,157	1,995	161	8.07
제주	31	39,405	1,011	76	7.52
합계	1,516	2,945,784	66,686	6,814	10.22

주: 법인세 부담률은 총부담세액을 과세표준으로 나눈 수치임
자료: 국세청

□ 전국의 일반택시 운송사업자의 법인세 과세대상 총 수입금액은 <표 Ⅱ-5>에서 볼 수 있듯이 2조 9,457억원 수준

○ 이 중 서울지역의 사업자의 수입금액이 1조 104억원으로 가장 많고 경기가 4,224억원, 부산이 3,693억원으로 뒤를 이었으며, 인천, 대구, 경남 등의 순

○ 총수입금액에 대한 법인세 부담세액은 총 68억원으로 이 중 서울이 약 25억원으로 가장 많았고 경기, 부산, 강원, 경북 등의 순

□ 수입금액 및 과세표준과 별도로 법인세 부담률을 살펴보면 지역별로 편차가 있음

○ 전체 택시 운송사업자의 법인세 부담률을 10.22%로 수입금액과 부담세액은 서울이 가장 높으나 총 법인세 부담률은 10.68%로 평균에 약간 상회하는 수준

○ 반면 부산의 경우 법인세 부담률이 13.26%로 전국에서 가장 높았으며, 울산이 12.36%로 두 번째로 높은 법인세 부담률을 기록

○ 그 밖에 강원이 10.78%, 경북이 10.71%의 법인세 부담률을 보였음

나. 일반택시 운송사업자 부가가치세 감면 현황

<표 Ⅱ-7> 부가가치세 경감·공제세액 현황(2013년 기준)

(단위 : 건, 백만원)

	합계		제1기		제2기	
	건수	세액	건수	세액	건수	세액
경감·공제세액 합계	2,618,647	1,675,183	2,503,156	862,965	2,618,647	812,218
법인사업자	496,668	126,004	478,442	72,174	496,668	53,830
일반사업자	2,120,353	1,392,104	2,023,086	713,458	2,120,353	678,646
택시사업자	1,626	157,075	1,628	77,333	1,626	79,742

자료: 국세청,『국세통계연보』2014

□ <표 Ⅱ-7>은 2013년도 기준 부가가치세 경감·공제세액 현황

○ 2014년 국세통계연보에 의하면 2013년 기준 부가가치세 신고 시 경감·공

제세액 건수는 총 2,618,647건으로 경감·공제된 세액은 1조 6,751억원

○ 이 중 택시사업자의 경감·공제 신청 건수는 1,626건으로 경감·공제 세액은 약 1,571억원으로 이는 전체 경감·공제세액의 9.4% 수준을 차지

○ 이 중 제1기에 773억원을 경감받았으며, 제2기에 797억원의 세액을 경감받았음

○ 각 과세기간의 총 경감·공제세액 대비 제1기에 약 9%, 제2기에 약 9.8%를 차지

<표 Ⅱ-8> 연도별 택시운송사업자 경감세액

(단위: 건, 백만원)

	합계		제1기		제2기	
	건수	세액	건수	세액	건수	세액
2009년	1,654	151,851	1,658	72,907	1,654	78,944
2010년	1,636	153,421	1,644	74,909	1,636	78,512
2011년	1,621	151,547	1,632	75,277	1,621	76,270
2012년	1,634	150,838	1,630	74,350	1,634	76,488
2013년	1,626	157,075	1,628	77,333	1,626	79,742

자료: 국세청, 『국세통계연보』, 2014

□ <표 Ⅱ-8>은 연도별 택시 운송사업자 경감세액 현황

○ 2009년 택시 운송사업자 경감세액 신청 건수는 1,654건으로 경감세액은 1,518억원

○ 2010년의 경우 신청건수가 1,636건으로 신청건수가 18건이 줄었으나 경감세액은 오히려 1,534억원으로 15억원 증가

○ 2011년의 경우 신청건수는 1,621건으로 더 줄어들었고, 신청건수의 감소로 인하여 경감세액 역시 1,515억원으로 감소

○ 2012년의 경우 신청건수가 1,634건으로 증가하였으나 경감세액은 1,508억원으로 감소

○ 하지만 2013년 기준 신청건수는 2012년에 비해 8건이 줄어들었으나 경감세액은 1,571억원 수준으로 약 63억원 증가

<표 Ⅱ-9> 부가가치세 과세기간별·지역별 경감세액(2013년 기준)

(단위: 건, 백만원)

	합계		제1기		제2기	
	건수	세액	건수	세액	건수	세액
서울	257	62,497	257	30,440	257	32,057
인천	60	6,807	60	3,312	60	3,495
경기	193	19,472	194	9,899	193	9,573
강원	110	4,428	110	2,167	110	2,261
대전	77	4,149	77	2,052	77	2,097
충북	60	3,436	59	1,713	60	1,723
충남	69	3,544	70	1,763	69	1,781
세종	5	128	5	55	5	73
광주	76	4,283	76	2,076	76	2,207
전북	80	4,360	82	2,164	80	2,196
전남	177	2,866	181	1,427	177	1,439
대구	94	7,968	93	3,871	94	4,097
경북	74	3,539	73	1,798	74	1,741
부산	98	19,661	98	9,702	98	9,959
울산	44	2,661	44	1,309	44	1,352
경남	118	5,281	116	2,636	118	2,645
제주	34	1,995	33	949	34	1,046

자료: 국세청, 『국세통계연보』, 2014

□ <표 Ⅱ-9>는 지역별로 각 부가가치세 과세기간의 경감세액에 대한 건수와 경감세액을 나타내고 있음

○ 택시운송사업자의 경감세액을 지역별로 살펴보면 서울이 257건으로 가장 많았으며, 다음으로 경기가 193건, 전남이 177건, 경남이 118건, 강원이 110건 등의 순

○ 하지만 실제 경감된 세액의 경우 경감 건수와는 무관하게 서울이 625억원으로 가장 많았음

○ 다음 부산이 197억원, 경기가 195억원, 대구가 80억원 등의 순

Ⅲ. 타당성 평가

Ⅲ. 타당성 평가

1. 지원의 타당성

□ 지원의 타당성은 지원 자체의 타당성이나 필요성, 그리고 지원대상 설정의 적절성과 지원방법의 적절성을 포함하는 내용

○ 지원대상 설정의 적절성과 지원방법의 적절성에 대하여는 아래의 다른 절에서 논의

□ 지원 자체의 타당성 분석은 경제이론 측면에서의 합목적성, 소득분배적 관점에서의 타당성, 운수종사자 설문조사를 통한 이해당사자의 견해 및 제도 적정성 및 운용도 평가 등의 측면에서 타당성을 논의

가. 경제이론 측면에서의 정책 타당성

□ 택시가격 통제(택시요금 규제)의 결과, 표면적으로는 소비자가격 안정화를 통한 물가 및 민생안정의 효과를 기대할 수 있으나,

○ 한편으로는 택시요금의 상방경직에 따른 (후방)전가를 통해 일반택시 운수종사자들의 실질급여 하락 효과를 초래

○ 이는 국토교통부 자료에서도 살펴보았듯이 일반택시 운수종사자들의 급여총액은 동종의 운수업 중에서 여타 직종(시내·외버스, 화물차 등)에 비해 현저하게 낮은 수준을 보이는 현상은 전가 현상과 관련성이 매우 높은 것으로 추정

□ 따라서 경제이론적 관점에서 볼 때 택시요금 규제로 인한 수입 감소가 일반택시 운송사업자의 소득감소로 일부 귀착(incidence)되기도 하지만, 전가(shifting)를 통해 운수종사자들의 실질급여 하락이라는 왜곡 현상도 초래함에 주목할 필요

○ 경제성장 둔화 및 경제위기 이후 지속된 구조조정의 여파로, 만성적인 초과 노동공급이 존재하는 상황하에서 전가 현상이 더욱 쉽게 발생할 수 있음

□ 규제로 인한 왜곡을 해소하기 위해서는 규제(즉, 택시요금 규제) 자체의 철폐가 바람직하지만, '대중교통요금의 안정화'를 통한 '민생안정'이라는 또 다른 정책목표를 달성하기 위해 당해 규제정책을 지속할 필요가 있는 경우에는 '차선정책'(second-best policy)의 선택이 불가피

○ 그 방법 중 하나는 '세금감면' 방안임

○ 차선정책 중 구체화된 방안의 하나가 '일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도'로 볼 수 있음

□ 그러므로 경제이론적 관점에서 자원배분의 왜곡 저감·완화를 위해서는 동 제도의 채택·유지의 필요성·타당성이 인정

○ 동 제도는 '택시요금 자율화' 정책이 본격 시행될 때까지 제도 유지의 필요성이 잔존

나. 소득분배적 관점에서의 정책 타당성

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통한 실질적인 소득 지원은 정(+)의 소득분배 개선효과를 나타내는 소득분배·재분배적 관점에서 긍정적인 효과를 나타내는 것으로 분석됨(제Ⅳ장 효과성 분석 참조)

□ 택시요금 규제가 후방전가를 나타내어 일반택시 운수종사자들의 실질급여 하락을 가져오면, 경제이론적 관점에서 그 자체로서 국민경제 자원배분의 왜곡을 의미하는 만큼 소득수준에 관계없이 왜곡 시정을 위한 감면·지원의 타당성이 인정되는데, 실제의 소득분배 구조가 정(+)의 소득분배 개선효과를 나타내는 만큼 동 제도의 왜곡 시정효과 및 분배 개선 정책 효과성 등의 측면에서 정책 타당성이 더욱 강화

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 소득분배 개선효과는 근로·종합소득세의 57~66% 수준을 나타낼 정도로 소득분배구조 개선효과가 강력

□ 그러므로 분배적 관점에서 보더라도 동 제도의 타당성이 큰 것으로 평가

다. 제도 운용 및 운수종사자 의견 종합을 통한 타당성

□ 일반택시 운수종사자 대상의 설문조사 결과에서 보듯이 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도가 경제적 처우 개선에 도움이 된다는 의견을 개진한 응답비율(보통 이상의 만족도 포함)이 83.4%로 압도적으로 높게 나타남

□ 동 제도에 대한 인지도도 87.0%(제도에 대한 설명을 들었거나 잘 알고 있는 종사자 포함)에 이를 정도로 제도에 대한 인식 및 인지도·이해도가 높음

○ 이는 동 제도에 대해 무지하여 지원·수혜를 받지 못하는 종사자 비율이 상당히 낮음을 간접적으로 시사

□ 현행 방식의 제도 운영에 대해서도 긍정적으로 답변한 운수종사자의 비율도 89.0%(2013년 이전 방식 선호 및 제도 폐지 의견 이외의 응답)에 이르는 등 절대 다수가 현행 제도를 직·간접적으로 지지

□ 결론적으로, 운수종사자 대상이 설문조사 결과에서 보듯이, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대해 운수종사자들의 제도 이해도와 인지도, 경제적 처우 개선 효과, 제도 유지에 대한 긍정도 등을 종합적으로 고려해볼 때 동 제도의 합목적성 및 정책효과성이 높은 것으로 인정

라. 소결

□ 우리나라의 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 현재 우리나라의 택시요금이 정부 통제(규제)하에 있는 상황에서 시장기능이 원활하게 작동하고

있지 않고 따라서 택시운수업의 경우 (운수종사자들의 임금 등을 포함하여) 규제에 대응한 보상 차원에서 제공되는 것

○ 택시요금 규제로 인한 부작용, 즉 시장기능이 제대로 작동하지 않아 초과부담이 발생하기 때문에 상기 제도의 존치 필요성이 인정

2. 다른 재정지출 사업 또는 조세특례와의 중복성 검토

□ 중소기업에 대한 여러 가지 조세특례는 있으나 운수종사자에게 임금이나 소득을 보전해주는 다른 재정지출 사업이나 조세특례제도는 존재하지 않는 것으로 보임

○ 중복성은 문제가 없는 것으로 확인

3. 지원대상 설정의 타당성

□ 동 지원제도의 시행으로 인하여 발생하는 소득효과가 택시 운송사업자와 운수종사자 간에 궁극적으로 어떻게 나눠지는지에 대하여는 단정적으로 말하기 어려움

○ 택시 운송사업자는 부가가치세 경감세액을 운수종사자에게 지급하면서 대신에 자신이 지급하여야 하는 급여부분을 줄일 수도 있음

□ 현재 일반택시 부문에서 만성적인 노동공급의 초과현상이 나타나고 있어 운수종사자들의 교섭력이 미약함

○ 이에 따라 택시요금 규제 정책으로 인한 귀착이 상당부분 운수종사자에게 귀속되는 후방귀착 현상으로 나타나고 있는 것을 볼 때 소득효과의 대부분이 일반택시 운수종사자에게 귀속되고 있는 것으로 추정할 수 있으며,

○ 이는 결과적으로 택시요금 규제에서 기인한 일종의 “시장실패” 교정을 위해서는 운수종사자에게 지원을 집중하는 것이 적절함을 시사

4. 수행방법의 타당성

□ 근본적으로 부가가치세액을 사용하는 방식의 적절성(납부세액의 경감)을 고려해 보아야 하고, 지급방식의 적절성에 대한 검토도 필요

○ 운송사업자의 납부세액을 경감하여 주고 운송사업자가 이를 운수종사자의 임금보전을 위하여 사용하는 현행의 간접지원방식 외에 다른 대안(예: 정부에 의한 직접지원방식 등)에 대한 비교검토도 필요

가. 부가가치세액을 사용하는 방식의 적절성(납부세액의 경감)

□ 소비자가 부담하는 부가가치세를 서비스 제공자인 택시 운송사업자에 고용되어 있는 피고용자(즉, 일반택시기사)에게 급여의 한 부분으로 지급하는 것은 조세이론상으로는 비정상적인 체계

○ 조세이론상으로는 폐지하는 것이 바람직하지만, 택시요금 규제로 인해 초래되는 부작용을 동일 업종 내부에서 해결방안을 찾는다는 관점(일종의 원인자부담원칙 적용)에서는 제한적으로 타당성이 존재

□ 택시요금 규제로 인해 파생된 부작용을 완화하는 차원에서 운용되고 있는 현행의 경감·지원제도는 경감·지원율이 90%에 이를 정도로 매우 높은 수준이어서, 택시 부가가치세 과세의 실효성이 매우 미약

○ 일반소비세로서의 부가가치세 과세기능에 대한 왜곡 가능성이 높기 때문에 추가적인 경감·지원율을 상향조정은 바람직하지 않음

□ 기존의 부가가치세의 제도적인 틀 내에서 보면 매우 예외적인 제도인 만큼 제도 도입의 원인(택시요금 규제로 인한 후방전가로 인한 법인택시 운수종사자의 실질소득 감소 효과)이 사라질 때까지 잠정적·한시적으로 경감·지원하는 방안은 제한적으로 타당성이 인정

○ 특히 제Ⅳ장에서 논의될 바와 같이 소득재분배 효과의 절대크기는 크지 않지만, 지원규모를 고려하면, 지원액 1원당 소득재분배 효과는 상당히 큰 편

○ 따라서 현재 소요 재원에 비해 소기의 소득분배 개선효과는 크게 나타나고 있어 제도의 실효성은 큰 것으로 평가

□ 현재 부가가치세 납부세액의 90%가 운수종사자에게 현금지원 되기 때문에 택시운수업에서 징수되는 부가가치세 규모가 매우 작음

○ 이이 따라 일각에서는 택시 부가가치세를 면세로 전환하는 것은 바람직하다는 견해를 제시하기도 하지만, 이는 조세이론상 바람직하지 않음

나. 운송사업자의 납부세액 경감분을 운송사업자가 운수종사자에게 현금 지급하는 방식의 적절성

□ 현행 「조세특례제한법」상 부가가치세 경감세액은 택시 운송사업자가 운수종사자에게 현금으로 직접 지급하도록 규정

○ 현금으로 직접 지급하였는지에 대한 확인은 현실적으로 어려울 가능성 존재

○ 운송사업자에 의한 현금 지급기준의 적정성 등에 대한 관리·감독의 현실적 어려움이 존재

□ 택시 운송사업자는 확정신고 납부기한 1개월 이내에 운수종사자에게 해당 경감세액을 지급해야 하며, 정해진 기간을 경과하여 지연지급하거나 미지급한 경우 미지급 경감세액 및 가산세와 이자상당액을 추징하도록 규정

□ 경감세액을 지급할 경우 운수종사자에게 부가가치세 경감세액임을 알리도록 하고 있으나 이에 대한 관리 또는 제재방안이 미흡한 실정

○ 택시 운수종사자는 열악한 근무환경에서 근무하며 이러한 환경으로 인하여 사업자의 의무불이행에 대하여 적극적인 권리 행사에 한계가 존재할 가능성

○ 또한 운수종사자가 스스로 수령해야 할 정확한 금액이 얼마인지 확인하는 것이 현실적으로 불가능

- 택시 운수종사자의 빈번한 이직에 따라 사후적 수령을 위한 적극적인 권리 행사를 하지 않을 가능성이 존재

□ 그러나 다행스럽게도 현재 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 위와 같은 우려에도 불구하고 거의 누수 없이 잘 집행·운용되고 있는 것으로 평가

○ 2012년 금액기준으로 지급위반 비중이 전체의 0.7%에 불과할 정도로 미미 (<표 Ⅵ-1> 참조)

○ 이는 상기의 우려에도 불구하고, 운송사업자들이 자발적으로 동 제도를 잘 집행·운용하고 있음을 시사

5. 정부 역할로서의 적절성에 대한 종합적 검토

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 경제적으로 열악한 환경에 처한 일반택시 운수종사자들의 실질소득을 일정 수준 올려주려는 정책목적을 가진 제도로서 정부 고유의 정책업무 영역에 속하는 것으로서 적절한 것으로 평가

Ⅳ. 효과성 분석

Ⅳ. 효과성 분석

□ 본장의 주된 목적은 일반택시 운수종사자 대상의 부가가치세 납부세액 감면·지원제도가 재정 및 운수종사자의 소득수준에 미친 영향과 소득분배 개선효과 등, 각종 경제적 파급효과를 실증분석을 통해 추정·분석하여 효과성을 검증

○ 효과성 분석은 크게 재정영향, 파급효과, 분배효과 등의 측면에서 수행

○ 자료분석은 일반가계 대상의 통계청 가계동향조사자료를 중심으로 분석

- 구축효과를 통해 감면세액 지원액 중 일부가 실질임금 삭감 또는 실질임금증가율 둔화 등과 같은 영향을 미칠 개연성도 배제할 수 없으나, 이런 효과를 분석하기 위해 필요한 패널자료가 전무하고, 분석에 필요한 이론과 모형이 부재하여 현재 시점에서 이에 대한 평가는 현실적으로 어려운 실정
- 따라서 본 장에서는 주어진 정보로 분석 가능한 경감·지원의 직접효과를 분석
- 일반택시 기사에 대한 동 제도의 지원이 자칫 택시 소비자의 혜택으로 귀결되는지에 대해 의문을 제기하는 경우도 있는데, 이는 택시요금 규제의 소비자후생효과와 관련된 것으로서 상기 제도와는 관련이 없음에 유의할 필요

1. 개요

□ 「조세특례제한법」에서는 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 중 일부(2011년 하반기부터 납부세액의 90%)를 택시운수 종사자들의 처우 개선을 목적으로 현금으로 직접 지원하는 제도를 운영하고 있음

○ 동 제도의 기본취지가 일반택시 기사들의 열악한 처우(보수 등) 개선에 있는 만큼 정책 효과성은 지원대상 기사들의 실질후생 증진 여부에 맞출 필요

○ 아울러 정책의 경제적 효율성, 즉 비용 대비 효과성의 검정도 중요한 목적 중 하나임. 이는 제Ⅴ장의 운수사업자·종사자 설문조사를 통해 분석

○ 이를 통해 동 제도의 합목적성 점검 및 정책 개선방안에 대한 시사점 도출에 분석의 초점을 맞춤

□ 효과성 분석은 크게 재정영향, 파급효과, 분배효과 등의 측면에서 수행

○ 자료분석을 통해 효과성을 검정

○ 자료분석은 일반가계 대상의 통계청 가계동향조사자료를 중심으로 수행

○ 일반택시 운송사업자·운수종사자 대상의 설문조사 분석은 제Ⅴ장에서 논의

□ 서베이통계자료 분석의 경우 통계청의 가계동향조사원시자료를 이용하여 분석

○ 먼저 일반 가구의 교통비(택시비 포함) 지출 구조의 현황과, 택시 부가가치세 감면 및 감면액 지원제도가 지닌 잠재적 소득분배 효과를 추정·분석

○ 특히 잠재적 소득분배 효과의 추정·분석을 통해 동 제도의 공과를 진단·평가

□ 설문조사 분석의 경우 일반택시 업계에 종사하는 운수종사자(택시기사)를 대상으로 직접 제도에 대한 이해도, 경제적 지원제도의 효과성, 제도 운용의 적절성 등을 종합적으로 평가(설문지는 <부록>에 첨부)

2. 경제적 파급효과: 소득분배적 관점에서의 통계자료 분석

□ 본 절에서는 일반택시 부가가치세 납부세액 경감을 통해 조성된 재원 중 일부(2011년 하반기 이후 납부세액의 90%)를 일반택시 운수종사자에게 현금지원하는 것은, 좁게는 이들 지원대상자들의 실질적인 소득지원을 통해 이들의 경제적 여건을 향상시키는 효과를 목적으로 하며, 넓게는 그럼으로써 국민들의 소득분배구조 개선을 목적으로 함

○ 전자의 여건은 지원대상자들 대상의 설문조사 등으로 조사·분석이 가능하지만 후자의 경우에는 불가능

○ 후자의 분석을 위해서는 지원대상 가구(일반택시 운수종사자 가구)외의 여타 가구에 대한 정보가 필요하므로, 그에 필요한 정보를 담고 있는 통계청의 가계동향조사자료를 활용하여 상기의 내용을 분석함

□ 본 절에서는 상기의 두 가지 요소 가운데 후자에 초점을 맞추어 분석함

○ 전자의 분석은 제Ⅴ장 제2절의 운수종사자 대상 설문조사에서 논의함

가. 주요 분석내용, 분석방법 및 분석자료

1) 주요 분석내용

□ 앞에서 간략히 논의하였듯이 본 절에서는 일반택시 부가가치세 납부세액 감면액 중 일부(납부세액의 90%)를 일반택시 운수종사자에게 지원하는 경우 전체적인 소득분배구조에 미치는 분배효과를 추정·분석함을 기본목적으로 함

○ 이는 소득세 등이 가처분소득에 영향을 미친다는 관점에서 “소득재분배 효과의 측정”이라는 의미를 지니는 반면,

○ 본 정책의 경우에는 일종의 “시장소득”에 미치는 영향을 분석하는 것인 만큼 “소득분배 효과의 측정”이라고 할 수 있음

□ 일반가계의 교통비 지출(택시비 포함) 구조를 살펴봄으로써 교통수단으로서 소비자(즉, 수요자)의 입장에서 택시비 지출 항목의 위상을 점검해봄

□ 아울러 공급자(운수종사자)의 관점에서 볼 때, 택시는 일반 시내버스(부가가치세 면세)와 달리 부가가치세가 과세되는데, 세부담의 상당액을 일반택시 운수종사자의 수입(소득) 증대를 위해 지원(2015년 현재 납부세액의 90%)하고 있음

○ 따라서 일반택시 운수종사자의 소득증가에 기여하고 있는 것으로 추정되지만, 그 효과에 대한 실증분석과 공과에 대한 평가는 없는 실정

○ 부가가치세 감면액 지원은 직접적으로 일반택시 운수종사자의 소득을 증가시키는 한편, 이는 시장소득분배구조 자체를 변화시키는 효과를 내포

□ 그러므로 동 제도의 효과성을 살펴보기 위해서는 동 제도를 통한 지원대상 일반택시 운수종사자들의 소득증대 효과의 분석도 중요하고, 여기에 더해 동 제도의 운용을 통해 기대할 수 있는 우리나라 가계의 소득분배구조 영향 분석도 매우 중요한 정책판단 수단인 것으로 판단

○ 이에 대한 정보를 담고 있는 자료를 대상으로 통계분석을 통해 지니계수 등의 영향을 분석·평가

□ 일반적으로 일반택시 운수종사자의 경제적 지위(즉, 소득수준)는 상대적으로 열악한 것으로 알려져 있는 만큼 동 지원제도의 적용을 통해 시장소득분배구조에 미친 영향을 실증적으로 추정해봄으로써 동 제도의 효과성(즉, 공과)을 평가하는 것이 가능

2) 분석방법

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도의 지원을 통한 소득분배구조 영향을 측정·분석하기 위해서는 개별가구의 소득 정보를 담고 있는 미시서베이자료가 필수적

□ 미시서베이자료 분석을 통해 개별가구의 소득 및 교통비 지출(택시비 포함) 분포를 소득계층별로 추정하여 교통수단 중 하나인 택시의 위상을 점검

○ 단일세율 구조를 지닌 부가가치세 부담 분포도 이로부터 유추

○ 이로부터 부가가치세 감면분 지원액 규모(또는 수준)을 추정

□ 감면·지원효과를 추정하기 위해서는 아래의 정보를 활용

○ 부가가치세 감면액 지원비율

- 2006~2011년 상반기: 50%
- 2011년 하반기~현재: 90%

○ 택시부문의 매출액 대비 부가가치율: 2009년 현재 55.6%로 추정
- 성명재(2013)의 연구에서 운수업부문의 부가가치율은 55.6%로 추정한 것을 인용
- 가계부문과 가계외 부문의 택시 사용비중을 50:50으로 가정

○ 따라서 이 경우 가구를 기준으로 가구당 평균 택시 부가가치세 감면액 중 일반택시 운수종사자 지원액 수준은 아래의 공식으로 추정 가능
- 가구당 평균 택시 부가가치세 부담액 × 90% × 55.6% × 2(또는 200%)

□ 일반 가계의 가구주 취업상태와 종사하는 산업(업종)을 기준으로 운수종사자 가구를 구별하여 분석

○ 분석대상이 택시 부가가치세 감면액의 지원대상인 일반택시 운수종사자이지만, 분석에 사용하는 서베이자료의 산업분류는 대분류로 되어 있어 운수업까지만 분류가 가능한 상태

○ 따라서 불가피하게 운수업을 대상으로 택시 부가가치세 경감액 지원제도의 효과를 분석할 수밖에 없는 상황

□ 택시 이외의 교통수단 종사자도 포함되어 있으나, 일반택시 운수종사자 역시 포함되어 있는 만큼, 다소의 오차 가능성이 존재

○ 그렇지만 운수업을 대상으로 분석한 결과 역시 잠재적인 관점에서 일반택시 운수종사자 대상의 택시 부가가치세 감면액 지원제도의 효과를 추정·분석·평가할 수 있는 것으로 판단

□ 그런 의미에서 본 장의 분석결과는 잠재적 효과로서 해석하는 것이 바람직

□ 그 밖에 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 효과성 분석에 대한 이해를 돕기 위해 (일반택시 운수종사자를 포함한) 운수부문 종사자들의

소득계층별 분포와 지원제도의 분포 효과 등을 종합적으로 분석

○ 특히 이 가운데 종사자들의 소득분위별 귀속 정도를 나타내는 분포 분석은 일반택시 운수종사자들의 경제적 지위를 확인해봄으로써 이들에 대한 지원의 적절성·적정성 등에 대한 사전적 의미를 확인할 수 있을 뿐만 아니라

○ 지원제도의 시장소득분배 효과를 미리 어렴풋하게나마 예측해볼 수 있는 장점이 있음

□ 국세청의 2013년 납세신고자료를 기준으로 하면 일반법인 택시회사의 피고용인은 총 118,187명으로 집계

○ 만약 2011년에도 동일한 인원 수가 고용되어 있었다면, 1인당 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원액 평균치는 1,281,869원

- 2011년의 부가가치세 경감세액은 1,515억원(국세청, <표 Ⅳ-1> 참조)
- ∴ 1,515억원 ÷ 118,187명 = 1,281,869원/명

<표 Ⅳ-1> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 경감세액 규모(2005～2011년)

(단위: 억원)

연도	경감세액	연도	경감세액
2005년	759	2009년	1,518
2006년	767	2010년	1,534
2007년	782	2011년	1,515
2008년	694	총계 (2005～2011)	7,569

주: 1. 부가가치세 경감 비율 - 2005.7～2008.12: 50%, 2009.1～2013.12: 90%
2. 조세지출예산서상 실적: 2011년 1,524억원, 2012년 1,513억원, 2013년 1,551억원, 2014년 1,612억원(잠정), 2015년 1,630억원(전망, 경감세율 95%)

자료: 기획재정부 세제실 부가가치세과 내부자료.

3) 분석자료

□ 실증분석을 위해 사용하는 분석자료는 통계청의 가계동향조사자료의 원시자

료를 사용

○ 분석대상 기간은 2006년, 2010년, 2012~2013년을 대상

○ 2006년과 2010년은 경감액 지원비율 50%, 2012~2013년은 90% 기준

□ 통계청 가계동향조사자료에서는 가구주와 배우자 등의 종사업종 정보를 제공해주므로 운수업 종사자의 분포를 추정할 수 있음

○ 다만 업종 세분류 정보가 부재하여 택시부문에 대한 정보 분석은 불가능

○ 아래에서는 운수업 전반에 대해 업종분류와 함께 아래의 제Ⅴ장에서 논의 예정인 일반택시 운수종사자 대상의 설문조사 결과를 미리 차용하여 가계동향조사자료에 나타난 운수업 종사자 가운데, 일반택시 운수종사자에 해당되는 비율만큼의 비율조정을 통해 일반택시 종사자 분포 및 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 효과성을 분석

□ 2013년 현재 부가가치세 경감·지원총액이 약 1,600억원 수준이고, 2013년 귀속분 일반법인 택시회사의 국세청 신고자료에 근거한 피고용자 수(118,187명)에 근거할 때, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 수혜대상 운수종사자 1인당 수혜액은 1,353,787원으로 추정

□ 제Ⅴ장의 운수종사자 대상 설문조사에 의하면, 2014년 현재 지원대상자 1인당 경감·지원수혜액이 107.49만원(<표 Ⅴ-16> 참조)이므로, 총경감액을 1,600억원 수준이라고 할 때, 수혜대상자는 148,851명으로 추정

○ 이하 아래에서의 분석에서는 제Ⅴ장 운수종사자 대상 설문조사에서의 1인당 수혜액 107.49만원을 기준으로 하고, 총수혜대상자 수를 148,851명으로 상정하여 동 경감·지원제도의 수혜 분포 및 소득재분배 효과를 분석

○ 2013년 현재 통계청 추계가구 수는 18,206,328가구인데, 일반택시 운수종사자로 근무하는 해당 가구당 종사원 수가 1인이라고 가정하면, 해당 가구 수는 148,851가구로서 전체 가구의 0.823%에 해당

나. 운수종사자의 분포

1) 운수산업 종사자의 소득계층별 분포

□ 가계동향조사 원시자료를 분석한 결과에 따르면, 택시운수업을 포함한 운수산업 전체에 종사하는 종사자 가구는 전체 가구 중 4.4%(2006년)에서 2013년 6.6%로 증가한 것으로 추정(<표 Ⅳ-2> 참조)

○ 가계동향조사자료에서는 가구주의 종사업종 중 운수업이 가장 상세한 분류 기준이며, 택시, 버스, 화물 등의 세부분류 정보는 없음

○ 2008~2009년의 미국발 세계금융위기의 여파로 인한 경제성장 부진 및 구조조정 등의 영향에 따라 산업부문별 인력이동 현상이 상기의 결과(운수산업 운수종사자 가구 비율의 상승 현상)를 나타내는 데 일조를 한 것으로 추측

○ 물론 상기의 변화효과 중 일부는 서베이자료가 지닌 표본추출오차(sampling error)에 기인할 수 있음에도 유의할 필요

- 상기 비율의 상승(4.4% → 6.6%)은 통계학적 관점에서 오차의 범위를 벗어난 것으로 추정

□ 소득분위별 운수산업 종사자의 가구비중은, 전 분위에 걸쳐 분포하고 있으나 주된 분포분위는 4~7분위, 즉 중위소득층에 많이 분포하고 있는 것으로 추정

○ <표 Ⅳ-2>에서 보듯이 소득 1분위의 경우 운수업 종사자 가구의 비중이 다른 분위에 비해 현저하게 낮은데, 이는 소득1분위의 경우 노인가구 비중이 특별히 매우 높기 때문

<표 Ⅳ-2> 소득계층별 운수산업 종사가구(가구주 기준) 비율 분포

(단위: %)

	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	4.05	10.56	6.13	4.44	3.50	3.83	3.23	2.12	2.16	2.01	4.36
2010	0.46	2.34	4.98	8.30	9.46	9.58	9.93	6.91	6.37	6.42	6.74
2012	0.60	2.63	5.90	8.30	7.78	10.02	9.62	8.13	7.07	4.15	6.34
2013	0.78	3.38	5.39	8.06	8.37	10.41	7.72	7.48	9.20	4.48	6.56

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

□ <표 Ⅳ-3>은 <표 Ⅳ-2>를 바탕으로 위의 '가' 항에서 논의한 바를 토대로 표본조정을 통해 일반택시 운수종사자 가구의 분포를 추정

○ '가' 항의 논의에 기초하여 전체 가구 중 일반택시 운수종사자 가구 비율은 대략 0.8%를 조금 상회하는 수준

□ 조정표본에 의한 일반택시 운수종사자 가구의 분포 역시 4~7분위에 집중되어 있는 것으로 추정

<표 Ⅳ-3> 소득계층별 일반택시 운수산업 종사가구(가구주 기준) 비율 추정치 분포

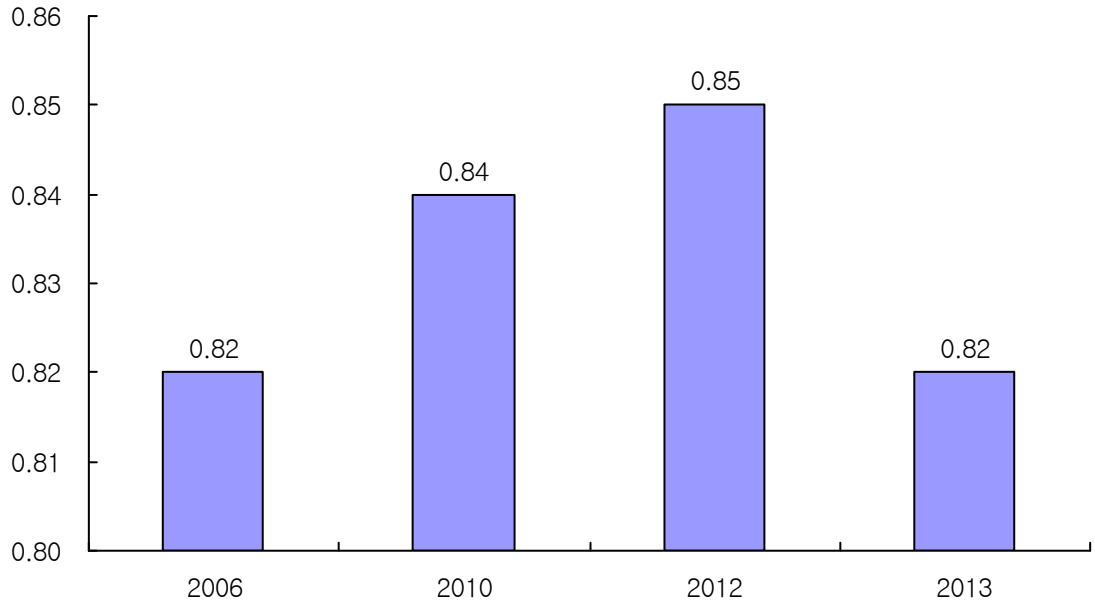
(단위: %)

	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	1.42	2.90	0.63	1.61	0.58	0.38	0.19	0.00	0.36	0.00	0.82
2010	0.00	0.59	0.57	0.92	1.43	1.08	1.22	0.71	1.12	0.18	0.84
2012	0.00	0.00	0.92	1.70	0.97	1.32	0.19	0.99	1.91	0.83	0.85
2013	0.39	0.19	0.72	0.38	0.57	1.67	1.10	1.38	1.23	0.41	0.82

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

[그림 Ⅳ-1] 일반택시 운수종사자 가구 비율의 변화추이

(단위: %)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

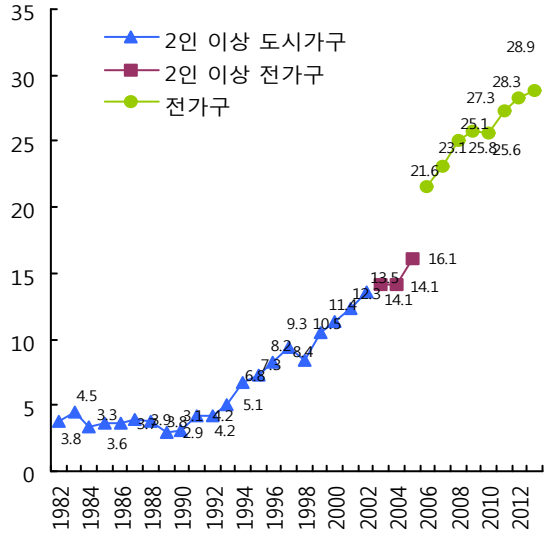
□ 소득분위별 가구주 연령을 기준으로 연령분포를 살펴보면, [그림 Ⅳ-2]와 [그림 Ⅳ-3]에서 보듯이 소득1분위의 경우에는 대부분 은퇴기의 가구 구성비가 현저하게 높음

○ 노인가구는 상당수가 은퇴가구이기 때문에 시장소득이 낮아 상당수가 저소득분위에 귀속되는 것이 일반적

○ 따라서 은퇴가구로 대변되는 노인가구 비중이 높은 1분위에서 운수종사자 가구비중이 낮으며, 이런 현상은 2~3분위에서도 일부 관찰되는 것이 특징적

[그림 Ⅳ-2] 가구주 연령 60세 이상 가구비중(HIES)

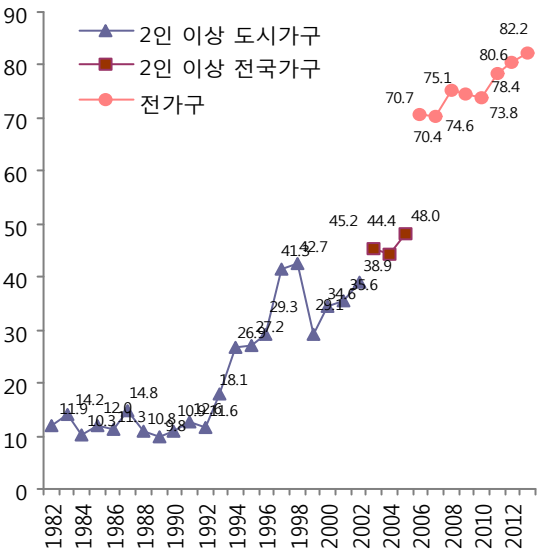
(단위: %)



원자료: 조윤제 외(2015) Ⅴ장의 [그림 7]
자료: 성명재(2015)의 [그림 11]

[그림 Ⅳ-3] 소득1분위(최하위 10%)의 가구주 연령 60세 이상 가구비중(HIES)

(단위: %)



원자료: 조윤제 외(2015) Ⅴ장의 [그림 8]
자료: 성명재(2015)의 [그림 12]

2) 소득 및 지출분포

□ 우리나라 가계의 가구당 평균소득은 지속적으로 증가(<표 Ⅳ-4> 참조)

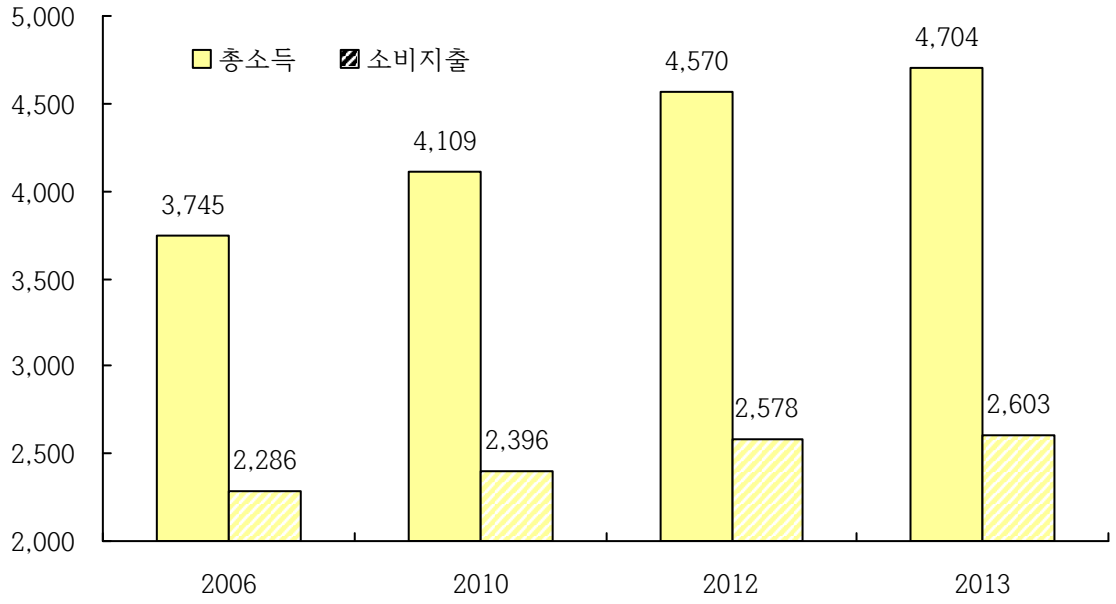
○ 가구당 평균소득

- 3,745만원 → 4,109만원 → 4,704만원

(2006년) (2010년) (2013년)

[그림 Ⅳ-4] 전 가구 평균 총소득 및 소비지출 변화추이

(단위: 만원)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

□ 모든 소득계층에서 소득이 증가

○ 단, 1분위는 제외

- 전술하였듯이 1분위(최하위 10%) 계층은 상당수가 은퇴가구로 구성되어 있기 때문에 경기변동과 관계없이 시장소득의 변동이 없는 가구가 다수를 구성하고 있기 때문에 시간이 경과하더라도 소득이 증가하지 않는 경향이 있음
- 특히 우리나라의 경우 국민연금 등 노후소득 보장을 위한 사회보험제도의 도입 역사가 일천하여 노인인구 중 국민연금에 가입된 가구비율이 낮고, 가입된 가구의 경우에도 가입연한이 짧아 수혜액 수준이 낮은 가구가 거의 대부분이기 때문에 이전소득이 크지 않은 것도 또 다른 요인

<표 Ⅳ-4> 소득계층별 총소득·소비지출·대중교통비·택시비 지출 분포(가구당 연평균)

(단위: 만원)

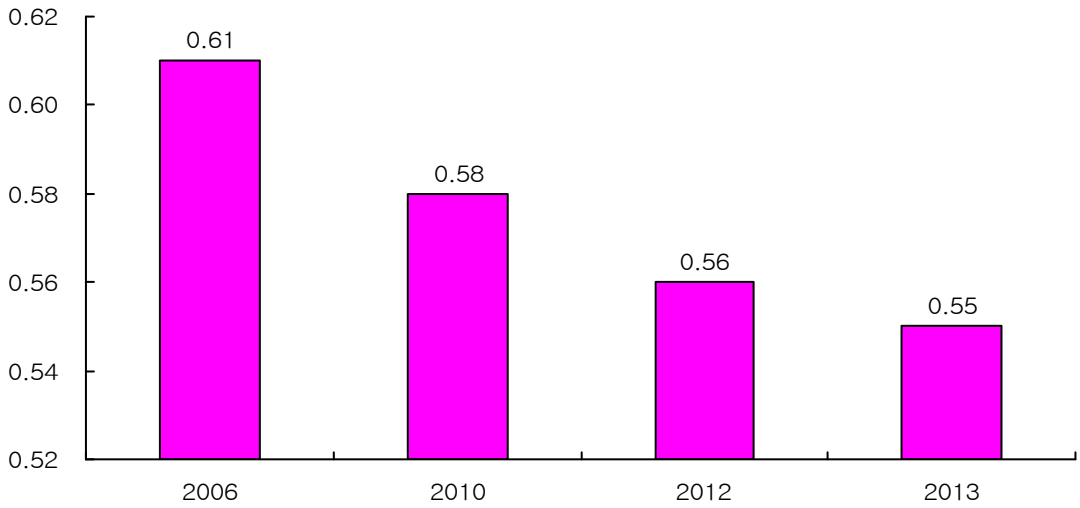
총소득	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	884	1,537	2,058	2,536	3,052	3,601	4,196	4,914	5,910	8,708	3,745
2010	874	1,610	2,209	2,807	3,378	3,949	4,628	5,456	6,585	9,524	4,109
2012	1,016	1,787	2,461	3,151	3,766	4,408	5,114	5,965	7,291	10,674	4,570
2013	987	1,788	2,546	3,285	3,934	4,581	5,318	6,265	7,513	10,833	4,704
소비지출	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	579	1,057	1,441	1,701	2,042	2,388	2,689	2,979	3,464	4,570	2,286
2010	654	1,121	1,475	1,874	2,256	2,396	2,803	3,148	3,618	4,668	2,396
2012	694	1,170	1,596	2,006	2,354	2,726	2,933	3,367	3,890	4,977	2,578
2013	663	1,102	1,613	2,036	2,355	2,696	3,043	3,417	3,880	5,111	2,603
대중교통비	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	25	39	48	51	52	54	63	67	71	80	57
2010	25	40	45	49	53	52	62	70	69	89	59
2012	26	40	51	50	61	57	63	69	75	89	62
2013	26	39	53	53	59	61	63	73	76	96	65
택시비 지출	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	4	6	9	9	9	10	10	10	12	13	9
2010	4	6	6	8	9	9	11	9	10	12	8
2012	4	5	7	7	9	8	9	10	9	12	8
2013	4	5	8	8	8	9	8	10	8	13	8

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

□ 가구당 연평균 소비지출 수준은 2006년 2,286만원에서 2010년 2,396만원, 2013년 2,603만원으로 증가(<표 Ⅳ-4> 참조)

○ 그러나 소비지출 증가율은 소득증가율에 미달하여 평균소비성향은 2006년 0.61에서 2010년 0.58, 2013년 0.55로 하락하는 추세(<표 Ⅳ-5> 참조)

[그림 Ⅳ-5] 전 가구 평균소비성향의 변화추이

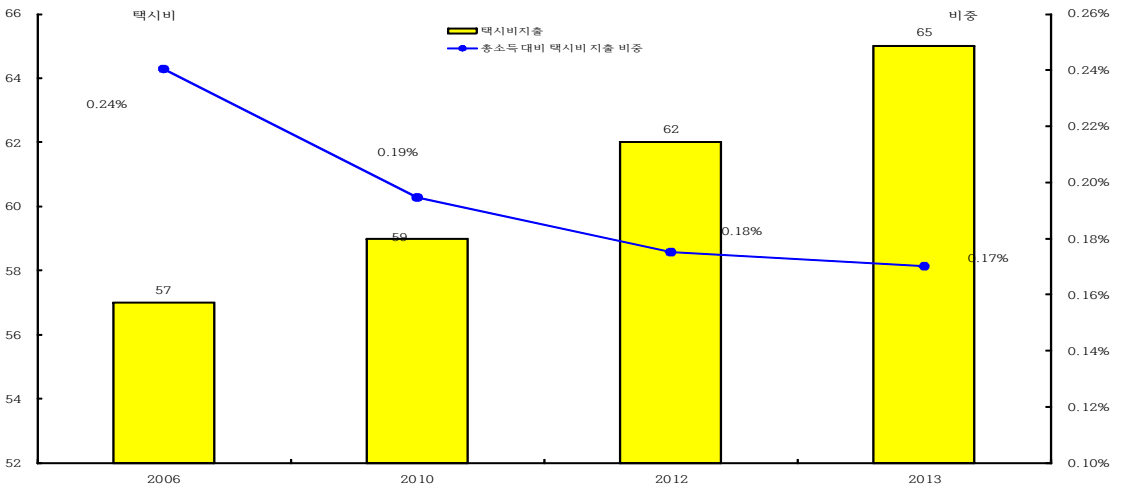


주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

□ 주요 소비지출 항목가운데 대중교통비로 지출하는 금액은 2006년 가구당 평균 57만원 수준에서, 2010년 59만원, 2013년 65만원 수준으로 증가

[그림 Ⅳ-6] 가구당 평균 택시비 지출 및 비중 추이

(단위: 만원, %)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

□ 2006~2013년 동안 총소득 증가율이 25.6%(3,745만원→4,704만원)에 이른 데 반해 같은 기간 동안 교통비 지출은 14.0% 증가에 그침

○ 총소득 대비 대중교통비 지출 비중은 1.52%에서 1.37%로 감소

□ 이 기간 동안 가구당 평균 택시비 지출액은 8만~9만원에서 별다른 변동이 없음

○ 총소득 대비 택시비 지출 비중도 2006년 0.24%에서 0.17%로 크게 감소

□ 소득이 증가함에 따라 대중교통비(택시비) 지출도 완만하게 증가하지만, 후자의 증가율이 전자보다 작게 나타나는데, 이는 경기침체에 따라 소득증가율이 둔화됨에 따른 반작용으로 가계의 지출 증가를 줄이려는 경향을 보여줌

○ 이는 전반적으로 가계의 소비지출 증가를 억제하는 가운데 대중교통비(택시비 포함) 지출 절감 시도가 가시적으로 반영된 결과인 것으로 해석이 가능

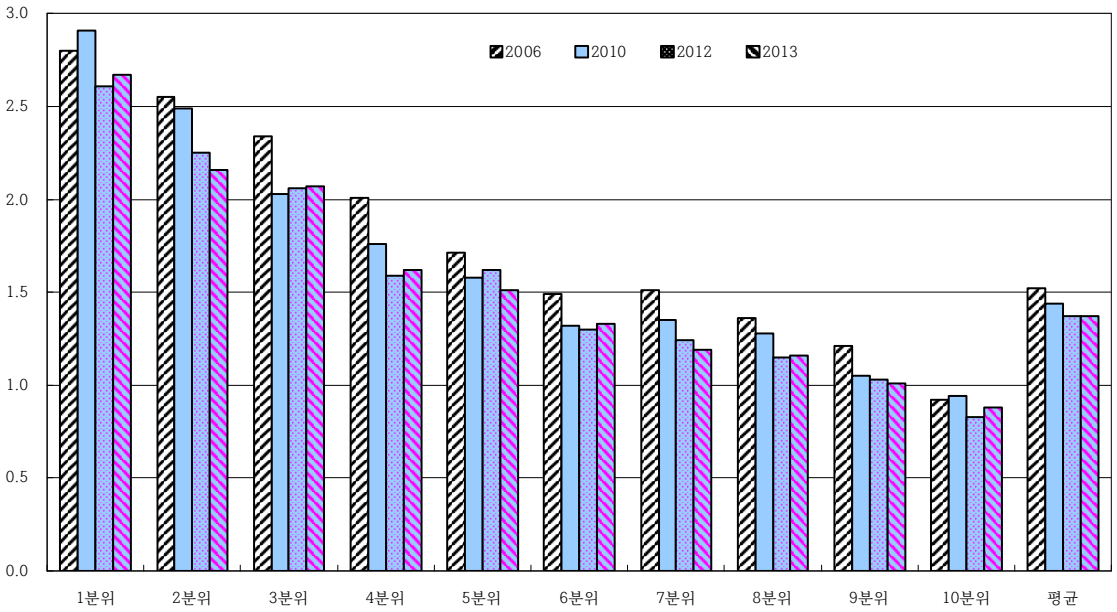
□ 총소득 대비 대중교통비 지출 비중(비율)의 소득분위별 분포를 보면, 고소득층으로 갈수록 해당 항목의 비중이 하락하는 추세를 시현

○ 이런 추세는 택시비의 경우에도 대동소이

□ 이는 대중교통비(택시비 포함) 지출의 소득탄력성이 1보다 작아 경제학적 관점에서 필수재(necessities)임을 시사

[그림 Ⅳ-7] 소득분위별 총소득 대비 대중교통비의 지출비중 추이

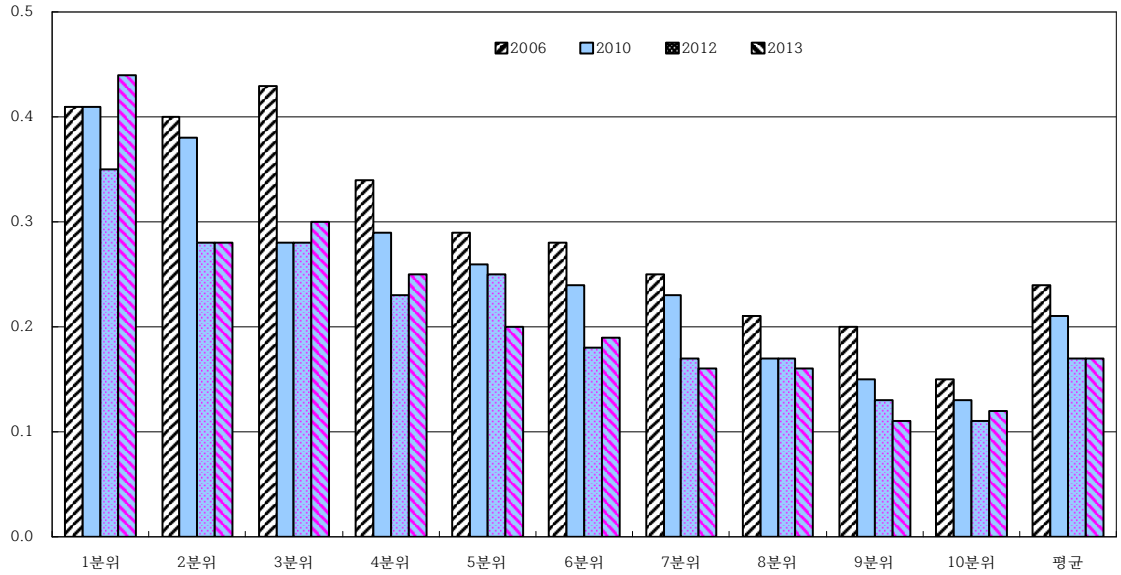
(단위: %)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

[그림 Ⅳ-8] 소득분위별 총소득 대비 택시비의 지출비중 추이

(단위: %)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

<표 Ⅳ-5> 대중교통비·택시비·일반택시 운수종사자 부가가치세 감면세액 지원액의 총소득 대비 비율분포

(단위: %)

소비지출	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	65.45	68.76	70.01	67.07	66.91	66.31	64.08	60.63	58.61	52.49	61.05
2010	74.84	69.59	66.78	66.78	66.79	60.67	60.57	57.70	54.94	49.01	58.31
2012	68.34	65.49	64.85	63.66	62.52	61.83	57.36	56.45	53.36	46.62	56.42
2013	67.10	61.64	63.37	62.00	59.86	58.85	57.23	54.54	51.64	47.18	55.33
대중교통비	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	2.80	2.55	2.34	2.01	1.71	1.49	1.51	1.36	1.21	0.92	1.52
2010	2.91	2.49	2.03	1.76	1.58	1.32	1.35	1.28	1.05	0.94	1.44
2012	2.61	2.25	2.06	1.59	1.62	1.30	1.24	1.15	1.03	0.83	1.37
2013	2.67	2.16	2.07	1.62	1.51	1.33	1.19	1.16	1.01	0.88	1.37
택시비	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	0.41	0.40	0.43	0.34	0.29	0.28	0.25	0.21	0.20	0.15	0.24
2010	0.41	0.38	0.28	0.29	0.26	0.24	0.23	0.17	0.15	0.13	0.21
2012	0.35	0.28	0.28	0.23	0.25	0.18	0.17	0.17	0.13	0.11	0.17
2013	0.44	0.28	0.30	0.25	0.20	0.19	0.16	0.16	0.11	0.12	0.17

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

다. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도 부담·수혜의 소득계층별 분포

1) 일반택시 부가가치세 납부세액 경감 지원액의 추정

□ 전술하였듯이 시내버스 등과 달리 택시비에는 부가가치세가 과세되고 있으며, 일반 가계의 부가가치세 부담 분포는 <표 Ⅳ-4>의 택시비 지출 분포에 대해 정확히 1/11에 해당

○ 따라서 소득계층별 택시 부가가치세 부담 분포는 별도의 표로 설명하지 않음

□ 우리나라 일반 가계의 가구당 연평균 택시 부가가치세 부담액은 2006년 8,241원에서 2010년 7,722원, 2013년 7,453원으로 지속적으로 완만하게 소폭 감소하는 추세(<표 Ⅳ-6> 참조)

○ 2015년 현재(2013년에도 마찬가지) 부가가치세 매입세액공제분을 제외한 순부담분 중 95%의 세부담을 경감해주는 한편 이 중 90%p에 해당되는 만큼을 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급하고 있음

○ 성명재(2013)에서 추정한 바와 같이 운수업의 평균부가가치율(55.6%)을 적용하고 가계외 부문에서의 택시이용분(가계분 지출규모의 140%로 가정)에 대한 부가가치세 부담분을 합산한 부분이 최종적으로 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급되는 부분이라고 할 수 있음

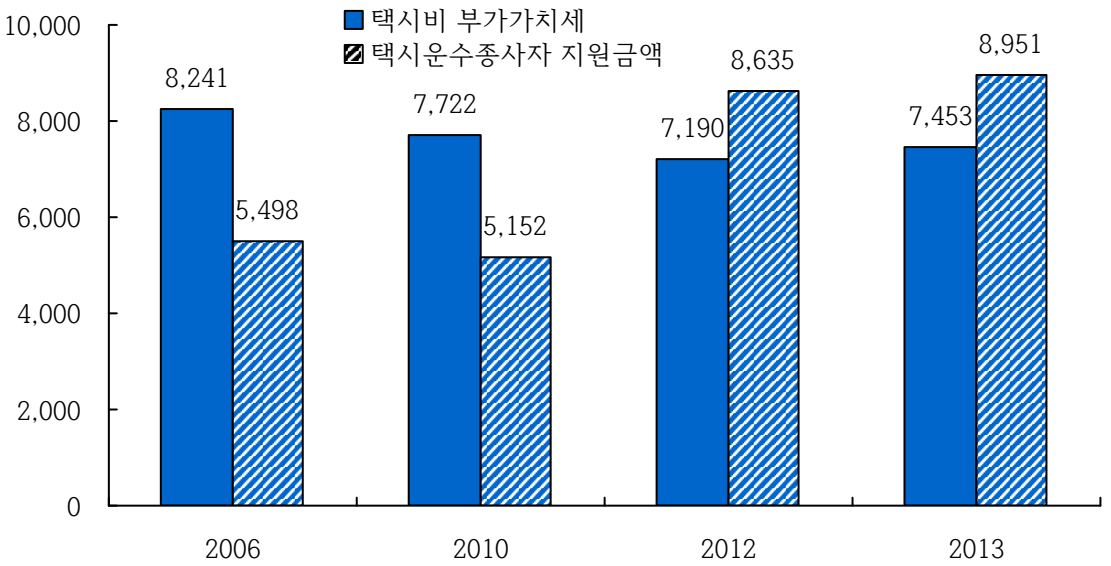
- 가계내 지출의 경우라도 택시비로 잡히지 않고, 잡비, 용돈 등의 항목으로 조사되는 경우도 있는데, 논의의 편의상 이를 가계외 부문의 지출에 포함

□ 이상의 방법으로 추정한 택시 부가가치세 경감분 지원액 규모에 대해 가상적으로 이들 지원액이 모든 가구에 골고루 균등하게 배분된다면, 가구당 평균 지원규모는 2006년 5,498원, 2010년 5,152원, 2012년 8,635원, 2013년 8,951원으로 추정 (<표 Ⅳ-6>의 시나리오 A 기준)

○ 전체 가구 중 운수업에 종사하는 가구 비중은 기간에 따라 4.4~6.7%, 일반택시 운수종사자는 대략 0.8%를 조금 상회하는 수준인 것으로 추정

[그림 Ⅳ-9] 가구당 평균 택시 부가가치세 부담 총액 및 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감지원액 추이

(단위: 원)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

□ 2011년 하반기 이후 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 중 90%를 일반택시 운수종사자에게 지원함에도 불구하고, 택시비 지출 부가가치세 부담 총액(평균)에 비해 지원금액 수준이 가계의 택시부가가치세 부담 수준보다 조금 더 큰 이유는, 택시비 지출 부가가치세 총액이 아니라 매입세액분을 제외한 납부세액을 기준으로 경감 및 지원액이 결정되는 한편, 부가가치세 감면은 가계외 지출분에 대한 부분까지 함께 포함하기 때문

□ 비수혜가구를 제외하고 수혜가구만을 대상으로 하면 가구당 연평균 택시 부가가치세 감면액 중 운수종사자 지원액은 2006년과 2010년(경감·지원율: 50%)의 경우 해당 가구당 평균 61~67만원, 2012년과 2013년(경감·지원율: 90%)의 경우에는 해당 가구당 평균 102~109만원 수준(<표 Ⅳ-6>의 시나리오 B 기준)

□ 상기의 추정지원액은 일반택시 운수종사자 가구를 포함하여 운수업에 종사하는 모든 가구를 대상으로 추정하였음에 유의할 필요

○ 현재에는 정확한 업종 세세분류가 이용가능하지 않기 때문에 정확한 값을 추정할 수 없지만,

○ 만약 추가적인 정보가 이용 가능하여 일반택시 운수종사자만을 가려낼 수 있다면, 실제 지원대상 가구의 가구당 평균 지원액은 상기 금액보다 조금 더 클 것으로 추정

○ 따라서 상기 평균 금액은 일반택시 운수종사자 가구의 가구당 평균 수혜액의 하한선으로 이해하는 것이 보다 정확한 해석

<표 Ⅳ-6> 가구당 택시 부가가치세 부담액, 경감액 지원액

(단위: 원)

	택시 부가가치세 부담액[1)]	택시 부가가치세 경감액 지원 (시나리오 A)[2)]	택시 부가가치세 경감액 지원 (시나리오 B)[3)]
2006	8,241	5,498	668,421
2010	7,722	5,152	611,390
2012	7,190	8,635	1,019,837
2013	7,453	8,951	1,093,492

주: 1. 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준
1) 일반가계의 택시 부가가치세 부담의 가구당 평균치임. 가계외 택시비 지출에 대한 부가가치세 부담은 포함하지 않은 수치임
2) 가계분 및 비가계분을 모두 포함한 택시 부가가치세 납부세액 경감·지원액을 전체 가구를 기준으로 가구당 평균치로 나눈 값 기준임
3) 가계분 및 비가계분을 모두 포함한 택시 부가가치세 납부세액 경감·지원액을, 지원대상 가구만을 대상 산출한 수혜가구당 평균치 기준임

2) 일반택시 부가가치세 납부세액 경감 지원제도의 소득계층별 수혜 분포

□ <표 Ⅳ-7>은 일반택시 운수종사자 가구를 대상으로 일반택시 부가가치세 납부세액 감면액이 지원된 결과로서 전체 가구 대상의 소득계층별 수혜액 평균 분포의 변화분 분포에 대한 추정결과를 나타냄

□ <표 Ⅳ-7>의 택시 부가가치세 감면액의 일반택시 운수종사자 지원제도의 수

혜분포를 보면, 대체로 4~7분위의 중위소득 분위에서 지원액 수준이 높고, 저소득층과 고소득층으로 갈수록 지원액 수준이 낮아지는 분포 구조를 나타냄

○ 소득 1~2분위의 경우에는, 전술하였듯이, 상당수 가구가 은퇴기의 노인가구로 구성되어 있기 때문에 취업가구 비중이 매우 낮기 때문

○ 일반적으로 일반택시 운수종사 가구는 노인가구 비중이 절대적으로 높은 1~3분위 바로 위의 계층에 집중되어 있는 모습

○ 저소득층에서의 일반택시 운수종사자 가구비율이 매우 작기 때문에 저소득층에서의 일반택시 부가가치세 감면액 지원 수혜액도 소득 1~2분위에서 작게 나타나는 것이 일반적인 특징

□ 그러므로 일부 최저소득층에서는 수혜 수준이 낮지만, 고소득층으로 갈수록 수혜액 수준이 급속히 하락하는 만큼 전체적으로는 수혜분포가 소득에 대해 역진적인 모습을 시현

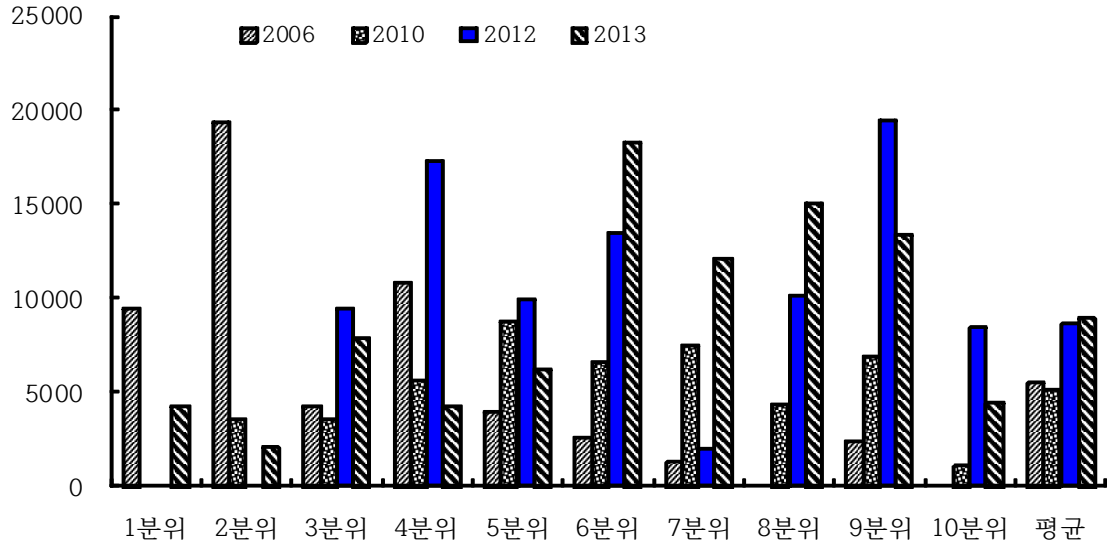
○ 지원액 분포의 소득 역진구조는, 소득 대비 지원액 비율이 고소득층으로 갈수록 현저하게 낮아지는 것으로부터 잘 드러남(<표 Ⅳ-7>의 하단부 참조)

□ 역진적 수혜분포 구조는, 시장소득 분배구조의 하후상박형 소득분배구조를 강화해주는 역할을 함으로써 시장소득(또는 총소득) 분배 격차, 즉 지니계수를 낮추는 역할을 할 것으로 기대

□ 다만 <표 Ⅳ-7>에서 보듯이 총소득 중 택시 부가가치세 감면 지원에 다른 수혜액의 비중이 평균적으로 0.01~0.02% 수준에 불과할 정도로 매우 작기 때문에 분배적 관점에서 시장소득 불균등도의 개선효과의 절대치는 크지 않을 것으로 판단

[그림 Ⅳ-10] 소득분위별 가구당 평균 일반택시 운수종사자 지원금액 분포 추이

(단위: 원)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

<표 Ⅳ-7> 택시 부가가치세 경감액 중 일반택시 운수종사자 지원비 분포: 전체 가구 기준 연평균

(단위: 원)

택시 부가세 경감 지원액 분포	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	9,472	19,375	4,239	10,781	3,901	2,561	1,271	0	2,409	0	5,498
2010	0	3,582	3,514	5,640	8,734	6,634	7,456	4,336	6,870	1,122	5,152
2012	0	0	9,408	17,318	9,921	13,495	1,961	10,117	19,500	8,463	8,635
2013	4,288	2,052	7,853	4,198	6,237	18,293	12,061	15,068	13,417	4,454	8,951
지원액의 총소득 대비 비중	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	0.11	0.13	0.02	0.04	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
2010	0.00	0.02	0.02	0.02	0.03	0.02	0.02	0.01	0.01	0.00	0.01
2012	0.00	0.00	0.04	0.05	0.03	0.03	0.00	0.02	0.03	0.01	0.02
2013	0.04	0.01	0.03	0.01	0.02	0.04	0.02	0.02	0.02	0.00	0.02

주: 1. 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준
2. 전체가구를 기준으로 가구당 지원액을 평균한 값임
3. 가구당 지원액 = 가구당 택시 부가가치세 부담액 × 지원비율(90%) × 운수업 평균부가가치율(55.6%) × 조정계수(2.4)
4. 조정계수: 가계외 택시 이용액은 일반 가계 대비 140% 수준으로 가정한 상태에서 전체 택시 지원액 추정을 위한 조정계수 2.4를 도출

□ <표 Ⅳ-7>은 부가가치세 감면액 중 지원제도의 수혜가 가상적으로 전 가구에 골고루 배분되는 경우를 상정하였다면, <표 Ⅳ-8>은 수혜가구만을 대상으로 가구당 평균 수혜액 해당 가구의 분포를 추정

□ 각 분위별 운수종사자 가구비중이 상이하기 때문에 가상적으로 각 분위별 경감액을 분위 내에서 골고루 배분한다는 전제하에서 도출하였지만, 수혜대상자 가구만을 대상으로 하는 경우 모든 분위의 평균 수혜액은 동일

○ 이는 수혜대상자가 모두 안분하여 택시 부가가치세 감면액 지원액을 균등하게 지원받았음을 암묵적으로 전제하기 때문

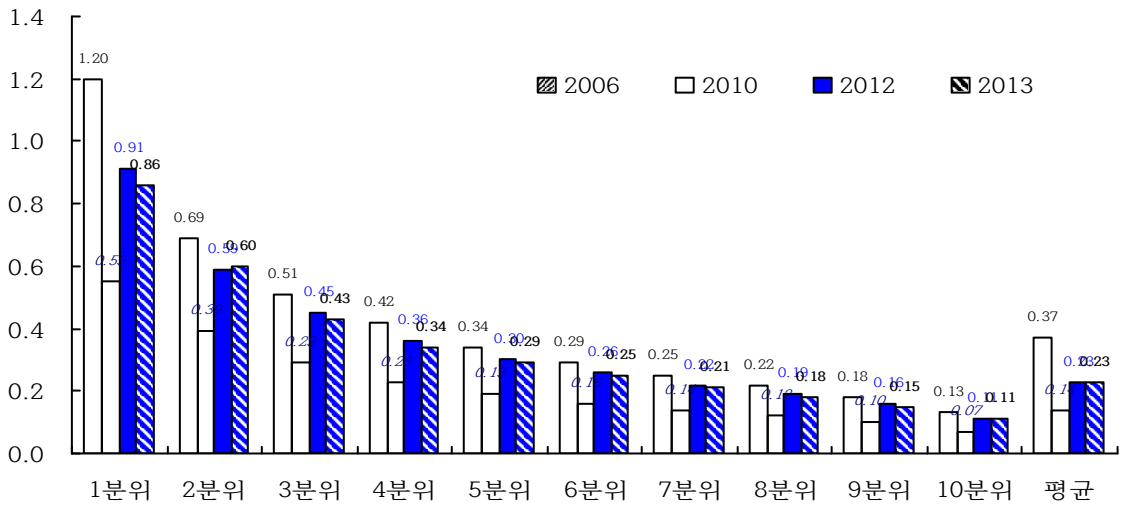
□ 그럼에도 불구하고 수혜대상가구의 경우 여타 종류의 소득도 존재하기 때문에 가구별 총소득 수준이 상이하므로 총소득 대비 수혜액의 비중분포는 소득계층별로 큰 차이를 시현

○ 전체적으로 총소득 중 감면 수혜액의 상대적 크기(비중)는 대체로 저소득층일수록 높고, 고소득층일수록 낮은 구조를 시현

○ 따라서 수혜가구만을 대상으로 하더라도 택시 부가가치세 감면지원제도는 시장소득 분배구조상 하후상박형 분포구조를 가지는 것으로 추정

[그림 Ⅳ-11] 소득분위별 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감 지원액의 총소득 대비 비율 추이(일반택시 운수종사자 가구만 한정적 대상)

(단위: %)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

<표 Ⅳ-8> 택시 부가가치세 감면액 지원대상(일반택시 운수종사자) 가구 대상의 평균 분포

(단위: 만원, 원, %)

총소득(A, 만원)	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	817	1,465	1,970	2,436	3,181	3,470	4,012		5,969		2,246
2010		1,694	2,234	2,738	3,367	3,897	4,708	5,486	6,604	7,787	4,142
2012			2,561	3,145	3,768	4,414	5,462	5,744	7,218	9,130	4,997
2013	1,318	1,737	2,522	3,214	3,885	4,556	5,262	6,329	7,396	11,717	5,240
지원대상 가구당 지원액(B, 원)	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	668,421	668,421	668,421	668,421	668,421	668,421	668,421		668,421		668,421
2010		611,390	611,390	611,390	611,390	611,390	611,390	611,390	611,390	611,390	611,390
2012			1,019,837	1,019,837	1,019,837	1,019,837	1,019,837	1,019,837	1,019,837	1,019,837	1,019,837
2013	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492	1,093,492
비율(B/A, %)	1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균
2006	8.19	4.56	3.39	2.74	2.1	1.93	1.67		1.12		2.98
2010		3.61	2.74	2.23	1.82	1.57	1.3	1.11	0.93	0.79	1.48
2012			3.98	3.24	2.71	2.31	1.87	1.78	1.41	1.12	2.04
2013	8.3	6.3	4.34	3.4	2.81	2.4	2.08	1.73	1.48	0.93	2.09

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

라. 정부재정 영향: 세수효과

□ 조세지출예산서상의 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 경감액은, 2011년 1,524억원, 2012년 1,513억원, 2013년 1,551억원, 2014년 1,612억원(잠정), 2015년 1,630억원(예산, 경감세율 95%)

□ 서베이자료(통계청 가계동향조사자료) 분석을 통해서도 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도의 시행에 따른 정부의 재정부담규모의 추정이 가능

○ 동 재정부담 규모는 크게 두 가지 방법으로 추정이 가능

① 가계동향조사자료 분석 방법: 아래의 공식에 의거하여 추정 가능

- 재정부담 = 전 가구 대상의 가구당 평균 지원액 × 통계청 추정가구 수 × 경감·지원비율의 역수

② 일반택시 사납금 기준 추정방법

- 재정부담 = 일반택시 대당 1일 사납금 × 택시 대당 연간 운행일수

× 운수산업 평균부가가치율

× 부가가치세율(세포함 지출총액 대비)

× 일반택시 총대수

□ ① 가계동향조사자료 분석 방법에 의거할 때 부가가치세의 총감면규모는 연간 약 1,360억원(2013년 기준) 정도에 이르는 것으로 추정

○ 2013년 재정부담 규모 = 7,459원/년・가구 × 18,206,328가구

= 1,358.0억원/년

- 2013년 기준 전 가구 대상의 가구당 평균 지원액: 7,459원
- 2013년 현재 통계청 추정가구 수: 18,206,328가구

□ ② 일반택시 사납금 기준 추정방법에 의거할 때 부가가치세의 총감면규모는 연간 약 1,600억원(2013년 기준) 정도에 이르는 것으로 추정

○ 2013년 재정부담 규모 = 일사납금 × 연간운행일수 × 부가가치율 × 세율 × × 일반택시 대수 × 납부세액 감면율

= 130,000원/일・대 × 270일 × 55.6% × 10/110 × 100,000(대) × 90%

= 1,596.7억원/년

- 일반택시 대당 1일 사납금 평균: 13만원 (가정)
- 연간 운행일수: 270일 (가정)
- 운수산업 평균부가가치율: 55.6% (성명재, 2013)
- (세포함 지출총액 대비) 부가가치세율: 10/110
- 일반택시 총대수: 10만대 (가정)
- 부가가치세 납부세액 감면 및 현금지급률: 90%

□ 추정방법에 따라 다소 차이를 보이지만, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감 총액은 연간 약 1.3~1.6천억원 정도에 이르는 것으로 추정

○ 즉, 일반택시 운수종사자에 현금의 형태로 지원되는 현금지원액 규모 총액은 ①과 ②의 방식이 각각 1,358.0억원과 1,596.7억원으로 추정

마. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 형평성: 소득분배 효과

1) 소득분배 효과

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 감면액 지원제도는 직접적으로 일반택시 운수종사자의 소득수준을 개선(증대)시키는 역할을 수행하고 있음을 의미

○ 소득분배구조상 일반택시 운수종사자의 분포는, 전체적으로 모든 계층에 분포되어 있지만, 상대적으로는 중·저소득층에 상대적으로 조금 더 치우친 분포를 지니고 있음

□ 따라서 택시 부가가치세 감면액 지원제도가 (택시) 운수종사자에게 고르게 배분된다면, 그렇지 않은 경우(감면액 지원제도가 없는 경우)와 비교해보면, 잠재적으로 시장소득 분배구조가 균등해지는 효과가 있는 것으로 추정이 가능

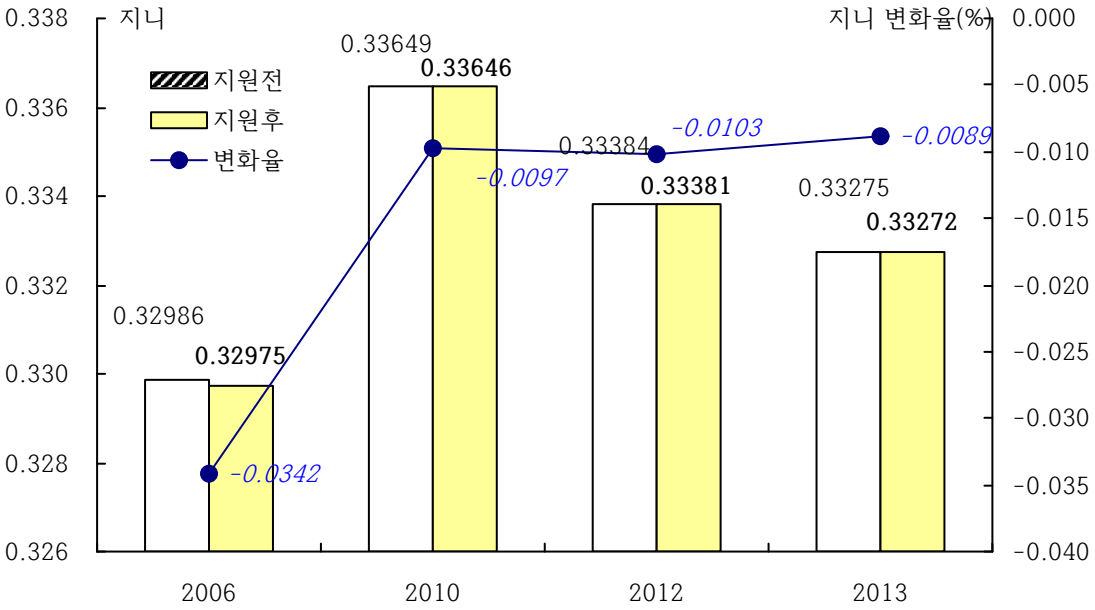
□ 실제로 상기의 추정결과를 바탕으로 감면액 지원제도가 있는 경우와 없는 경우 사이의 전 가구 대상 연간 총소득 평균의 차이는 대략 5~9천원 수준에 불과할 정도로 미미

○ 이는 <표 Ⅳ-7>의 전체 가구의 감면 지원액 평균치에 해당

○ 대략 전체 총소득의 약 0.01~0.02%를 차지할 정도로 미미한 수준에 불과

□ 2012~2013년 현재 동 제도의 소득분배 개선효과는 각각 0.01025%(0.33384 → 0.33381)와 0.00891%(0.33275 → 0.33272) 정도로 추정

[그림 Ⅳ-12] 소득분위별 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감 지원액의 총소득 대비 비율 추이(일반택시 운수종사자 가구만 한정적 대상)



주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준으로 작성

□ 따라서 택시 부가가치세 감면액 지원제도를 통해 정(+)의 소득분배 형평 효과를 나타내지만, 절대치는 크지 않을 것으로 전망

□ 감면액 지원 전후의 총소득 분포를 기준으로 지니계수를 추정해보면 경감액 지원제도로 인해 소득 지원이 이루어지면서 소폭 지니계수 값이 작아지는 것으로 추정(<표 Ⅳ-9> 참조)

○ 예를 들면 2013년의 경우 지원제도가 없었다는 가상적인 소득분포 상황하에서는 총소득 지니계수가 0.33275에 이르렀을 것으로 추정되지만,

○ 이를 포함한 실제의 총소득 분포에 기인한 지니계수는 0.33272로서 지니계수를 매우 미미하지만 0.00891% 하락시키는 효과가 있는 것으로 추정

□ 그러므로 택시 부가가치세 감면액 지원제도는 일반택시 운수종사자들의 소득지지 효과를 나타내면서, 미약하나마 소득분배 구조를 개선하는 정(+)의 효과가 있는 것으로 분석

<표 Ⅳ-9> 일반택시 운수종사자 부가가치세 경감액 지원 혜택의 소득분배 효과

Gini	지원전 소득 지니	지원후 소득 지니	변화율(%)
2006	0.32986	0.32975	-0.03419
2010	0.33649	0.33646	-0.00969
2012	0.33384	0.33381	-0.01025
2013	0.33275	0.33272	-0.00891

주: 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 저자 추정치 기준

2) 소득분배 효과의 비교

□ 본 항에서는 가계동향조사자료 분석결과를 이용하여 추계한 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 일반택시 운수종사자 현금지원의 형평효과, 즉 (시장)소득분배 구조에 미치는 영향을 분석

□ 위의 분석을 통해 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 일반택시 운수종사자 현금 지원제도가 정(+)의 분배격차 완화 효과를 나타냄을 알 수 있으나, 과연 그 크기가 얼마나 큰지에 대해서는 판단하기 어려운 상황

○ 만약 재정규모 대비 소득재분배 효과의 크기를 다른 정책효과와 비교한다면 동 제도의 분배격차 완화효과에 대한 평가가 가능

□ 이를 위해 본 절에서는 조윤제 외(2015)의 연구를 인용하여 소득세의 세수규모 대비 소득재분배 효과와 비교하여 동 제도의 효과를 분석

□ <표 Ⅳ-10>과 [그림 Ⅳ-13]에서 보듯이, 조윤제 외(2015)의 연구에 의하면, 소득세의 경우 정(+)의 소득재분배 효과를 나타내는 것으로 추정

○ 조윤제 외(2015)에 의하면 2013년 현재 소득세의 가구당 평균 세부담은 약 179만 6천원 수준이며, 세부담의 10분위 배율(=10분위/1분위)이 367.14배에 이르러 총소득의 10분위 배율(10.96배)을 크게 상회하여 정(+)의 소득재분배 효과를 나타내고 있음을 시사(<표 Ⅳ-10> 참조)

○ 조윤제 외(2015)에 의하면 2013년 현재 소득세를 통한 소득재분배 효과는, 지니계수 하락률을 기준으로 할 때 3.21%에 이르는 것으로 추정([그림 Ⅳ-13] 참조)

□ 기획재정부와 국세청의 소득세 세부항목별 세수실적에 의거, 근로소득세와 사업소득세의 세수는 2013년 기준 32조 8,321억원(= 근로소득세 219,307억원 + 사업소득세 109,014억원)에 이름

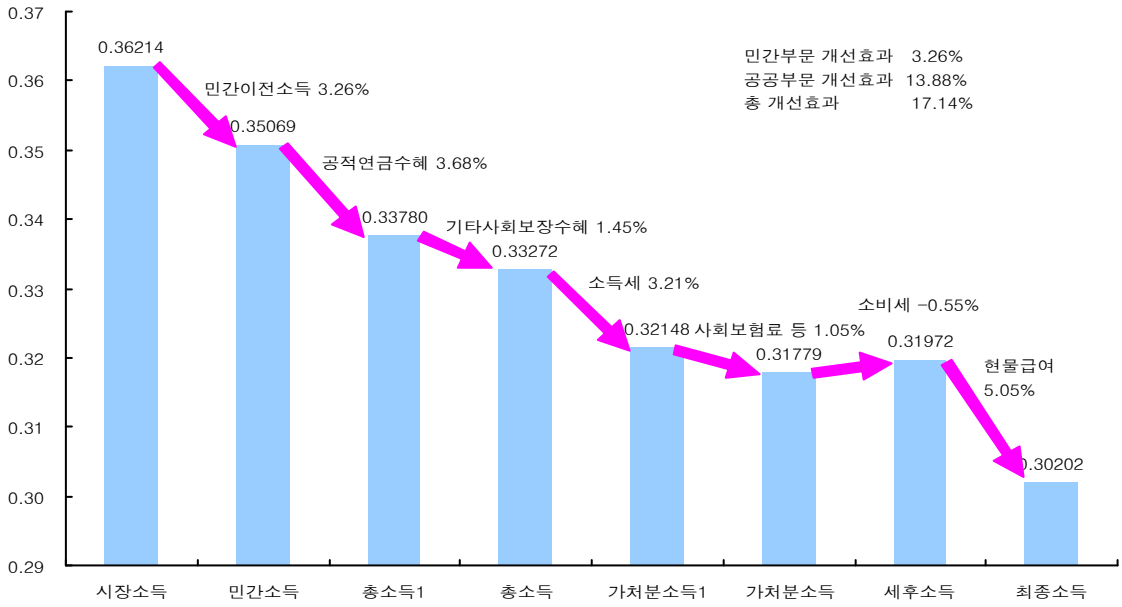
□ 평균 소득재분배 효과와 한계 소득재분배 효과가 동일하다는 전제하에서(종합+근로)소득세를 통한 소득재분배 효과를 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 일반택시 운수종사자 현금지원 제도의 재정규모인 1,596억원으로 환산하면 0.01560%로 추정

○ 이는 실제의 소득분배 완화효과 0.00891%(2012년은 0.01025%)는 상기의 소득세 효과의 약 57/100(2012년은 약 66/100) 정도에 이름

○ 양자간에 다소의 차이가 있으나 소득세의 단위당 소득재분배 효과가 매우 크다는 점을 감안하면, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통한 소득분배 개선효과는 상대적으로 상당히 큰 편인 것으로 평가

□ 그러므로 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 총경감·지원규모는 물론이고 전체 가구 가운데 동 제도의 수혜가구 비중이 매우 작기 때문에 소득분배격차 완화효과의 절대크기가 작게 나타날 뿐이며, 재정규모의 크기를 고려할 때 소득분배격차 완화효과의 측면에서는 소득세에 비견될 정도로 형평 효과가 뛰어난 것으로 평가

[그림 Ⅳ-13] 주요 소득단계별 지니계수: 조세·재정지출의 소득재분배 효과(2013년)



주: 1. 통계청 가계동향조사자료를 이용하여 분석한 수치 기준
2. 소득재분배 효과는 민간이전소득 지니계수 대비 단계별 지니계수 하락률(%)로 측정한 것임
자료: 조윤제 외(2015)의 Ⅴ장 [그림 16]을 인용

<표 Ⅳ-10> 국민부담·사회지출수혜의 소득계층별 금액 분포(2013년, 가계조사자료 추정치 기준)

(단위: 천원, 배)

		1분위	2분위	3분위	4분위	5분위	6분위	7분위	8분위	9분위	10분위	평균	상대비 (10/1분위)
시장소득		6,466	13,256	20,837	28,887	34,611	40,771	48,396	58,105	70,010	102,011	42,340	15.78
	민간이전소득	1,434	2,055	2,079	1,635	2,293	2,782	2,547	2,563	3,293	4,075	2,476	2.84
민간소득		7,900	15,311	22,916	30,522	36,904	43,553	50,943	60,668	73,303	106,086	44,816	13.43
	공적연금수혜	1,453	1,768	1,724	1,747	1,739	1,556	1,553	1,462	1,456	1,352	1,581	0.93
	기타사회보장수혜	508	868	750	545	700	726	667	516	503	639	642	1.26
	공적이전소득 소계	1,962	2,637	2,473	2,292	2,439	2,281	2,220	1,978	1,959	1,990	2,223	1.01
	이전소득 계	3,396	4,692	4,553	3,927	4,732	5,064	4,767	4,541	5,252	6,065	4,699	1.79
총소득		9,862	17,948	25,390	32,814	39,343	45,834	53,163	62,646	75,262	108,076	47,039	10.96
	소득세	21	106	257	450	756	1,089	1,584	2,392	3,585	7,710	1,796	367.14
	재산세	68	132	142	120	186	170	220	230	298	406	197	5.97
	직접세 소계	89	238	399	570	943	1,259	1,804	2,622	3,884	8,116	1,993	91.19
	연금기여금	43	158	409	725	885	1,135	1,417	1,776	2,108	2,890	1,155	67.21
	건강보험료	172	301	522	739	888	1,086	1,252	1,513	1,798	2,524	1,080	14.67
	기타사회보험료	4	13	34	66	79	97	121	149	178	238	98	59.5
	사회보험료 계	219	472	965	1,530	1,852	2,319	2,790	3,438	4,083	5,652	2,332	25.81
	직접세 총계	308	710	1,364	2,100	2,795	3,578	4,594	6,060	7,967	13,768	4,325	44.7
가처분소득		9,554	17,238	24,026	30,714	36,548	42,256	48,568	56,587	67,294	94,309	42,714	9.87
	부가가치세	410	712	1,100	1,443	1,689	1,909	2,184	2,413	2,739	3,674	1,827	8.95
	개별소비세	54	129	174	265	254	272	340	387	464	677	301	12.46
	교통·에너지·환경세	44	153	351	532	614	759	970	1,073	1,202	1,577	728	35.48
	주세	58	81	135	180	166	171	180	193	207	225	162	3.85
	담배세	66	127	139	191	196	185	177	161	184	157	158	2.36
	소비세계	634	1,201	1,899	2,611	2,919	3,295	3,850	4,229	4,795	6,310	3,176	9.95
세후소득		8,920	16,037	22,127	28,103	33,629	38,961	44,718	52,358	62,499	87,999	39,538	9.87
	기초생보현물급여	704	137	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0.00
	건강보험급여	2,280	2,349	2,093	1,963	1,928	1,910	1,995	1,892	2,048	2,072	2,053	0.91
	교육급여	247	562	1,458	1,872	2,845	3,510	3,746	4,451	4,704	5,409	2,881	21.90
	보육급여	5	28	146	411	391	363	419	436	346	284	283	56.80
	주택급여	18	22	51	27	47	4	6	1	0	0	18	0.00
	현물급여 계	3,255	3,099	3,750	4,273	5,212	5,787	6,166	6,780	7,098	7,765	5,319	2.39
최종소득		12,175	19,136	25,877	32,376	38,841	44,748	50,884	59,138	69,597	95,764	44,857	7.87

주: 누적효과(cascading effect, 명목세부담의 약 20%)를 비례적으로 배분한 추정결과임.
개별소비세제는 실제 세수를 총추계가구 수로 나눈 가구당 평균값을 기준으로 계수조정한 값 기준임

자료: 조윤제 외(2015)의 Ⅴ장 <부표 8>을 인용

3. 정책시사점: 입법취지에 따른 목표 달성도에 대한 평가

□ 위의 제3절에서 분석하였듯이, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 정(+)의 소득분배 형평효과를 시현

○ 근본 원인은 가구분포의 특성상 운수종사자가구가 중·저소득층 중심으로 분포되어 있기 때문에,

○ 경감세액의 현금지원시 자연스럽게 하후상박식의 배분구조가 나타나면서 소득계층별 상대소득격차를 축소하는 방향에서 추가적인 시장소득의 분배가 이루어지기 때문

□ 물론 상기 제도의 정책규모가 최대 1,500억원 정도에 불과할 정도로 크지 않기 때문에 동 제도를 통해 기대할 수 있는 지니계수의 하락률 정도가 두드러지지 않을 정도로 작은 것처럼 보이지만, 형평 효과의 상대적 크기는 소득세의 소득재분배 효과에 필적할 정도로 결코 작지 않은 편

□ 그러므로 소득분배의 격차 완화 차원에서 볼 때 상기 제도는 상당히 큰 긍정적인 효과를 발생시키고 있는 것으로 평가가 가능

□ 동 제도의 재정소요 규모, 즉 부가가치세 납부세액의 감면규모는 연간 1.3~1.6천억원 정도로 무시할 수 있을 정도로 작지는 않지만, 소기의 소득분배 형평효과를 나타낸다는 점을 고려하면, 크게 부담스럽지 않은 수준인 것으로 판단

□ 다만 소비자가 부담하는 부가가치세를 서비스 제공자인 일반택시 운송사업자에 고용되어 있는 피고용자(즉, 일반택시기사)에 대해 사실상의 급여로 지급하고 있다는 것은 조세이론 및 논리적인 측면에 부합하지 않는 비정상적인 체계인 것으로 평가

○ 그러므로 비정상적인 제도는 원칙적으로 폐지하는 것이 바람직하지만, 이는 어디까지나 규제 없이 시장기능이 정상적으로 작동되는 것을 전제로 할 때 적용 가능한 논리임에 유의할 필요

○ 현재와 같이 택시 시장이 요금규제에 묶여 통제되고 있는 상황에서는 규제에 따른 초과부담(자중손실)에 대해 일정한 정도의 보상은 오히려 자원배분의 왜곡 시정에 바람직할 수 있음

- 현재 우리나라의 택시요금은 정부 통제(규제)하에 있기 때문에 시장기능이 원활하게 작동하고 있다고 볼 수 없는 상황
- 따라서 택시운수업의 경우 (운수종사자들의 임금 등을 포함하여) 부가가치가 시장원리에 따라 충분히 창출되지 않고 있기 때문에, 규제에 대한 보상 차원에서 상기의 제원제도 운용의 정당성이 인정되는 상황

□ 다시 말해, 택시요금 규제로 인해 택시운수업에서는 시장기능이 충분히 작동하지 않으며, 따라서 필연적으로 초과부담(dead-weight loss)이 발생

○ 가격통제로 인한 초과부담은 주로 생산자잉여(producers' surplus)의 감소로 나타나기 때문에, 운송사업자에 대해 초과부담에 대한 적정한 수준의 지원·보조가 없다면 생산자잉여가 이윤감소, 후방전가(backward incidence)를 통한 임금 삭감으로 귀결

○ 따라서 생산자잉여의 감소로 인한 사회적 후생손실을 완화·방지하기 위해서는 현행의 "일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도"와 같은 보상적 차원에서의 보전이 바람직

□ 그러므로 시장기능이 정상적으로 작동하기 이전에는, 조세이론적 차원에서 볼 때 상기 제도의 부적절성이 존재함에도 불구하고, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 존치가 바람직

○ 더욱이 동 제도를 통해 정(+)의 소득분배 형평효과가 나타나고 있을 뿐만 아니라, 재정소요 규모도 상대적으로 크지 않은 만큼 상기 제도의 존치 필요성이 큼

Ⅴ. 효율성 분석: 설문조사를 중심으로

Ⅴ. 효율성 분석: 설문조사를 중심으로

□ 본 장에서는 택시산업의 운송사업자 및 운수종사자(택시기사 등)를 대상으로 택시 부가가치세 감면제도 운용의 공과에 대한 효율성 평가를 위해 각각에 대해 설문조사를 실시하였으며, 그 결과를 요약하여 정리·논의

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 주된 목적이 일반택시 운수종사자의 실질임금 향상을 통한 복리·후생증진에 있는 만큼, 동 제도의 당사자인 운송사업자와 운수종사자 대상으로 설문조사를 통해 집행 효율성을 검토·검정함

○ 세금경감 주체(국세청) 및 제도 주관부서(국토교통부)가 직접 관련 업무를 담당하는 방안도 생각할 수 있으나, 납부세액 경감·지원의 효율적 집행을 위해 운송사업자들이 집행을 대행하는 체계로 운용 중

□ 그러므로 제도 운용성과의 효율성 검정을 위해서는 제도 운용의 직접 당사자를 대상으로 설문조사를 통해 운용성과의 효율성을 직접 검정하는 것이 바람직

□ 본 설문조사는 운수종사자와 운송사업자로 구분하고, 일반택시 운전자 수 및 업체 수 정보를 활용하여 지역별 분포를 고려하여 확률비례추출로 표본을 구성

○ 조사방법: 개별 면접조사

○ 조사기간: 2015년 5월 18일 ~ 6월 5일 (총 19일간)

○ 운수종사자: 전국 대상 500명 대상(95% 신뢰수준에 표본오차는 ±4.4%)

○ 운송사업자: 전국 대상 100개 업체(95% 신뢰수준에 표본오차는 ±9.8%)

○ 운송사업자 및 운수종사자 설문지는 각각 <부록> 1, 2 참조

1. 운송사업자 설문조사 결과

□ 운송사업자에 대한 설문조사는 전국 일반택시 운송사업자 중 100개 사업자를 선정하여 설문조사를 진행

가. 일반택시 운송사업자 설문자료의 구성

□ 설문조사에 응답한 총 100개 사업자 중 광주·전라지역이 25개로 가장 많았고 부산·울산·경남 지역이 16개, 서울 및 인천·경기지역이 각각 15개 사업자가 설문조사에 응답

○ 다음으로 대전·세종·충청 지역이 12개, 대구·경북지역 9개, 강원·제주가 8개 사업자가 설문조사에 응답

□ 설문에 응답한 일반택시 운송사업자의 2014년 기준 택시 보유 수는 41~60대와 61~80대가 각각 23개 업체로 가장 많았음

□ 2014년 기준 운행택시 수는 21~40대를 운행한 사업자가 28개로 가장 많았고 다음으로 41~60대를 운행한 사업자가 23개

□ 2014년 기준 운송사업자의 총 근로자 수는 51~100명이 36개로 가장 많았고 30명 이하인 사업자가 18개, 101~150명이 16개 순

○ 이러한 근로자 중 운전자 수 역시 51~100명인 사업자가 32개로 가장 많았고, 30명 이하가 22개, 101~150명이 18개 순

<표 Ⅴ-1> 응답자 특성(일반택시 운송사업자)

		사 례 수	비 율(%)
전 체		**100**	**100.0**
지 역 별	서울	15	15.0
	인천/경기	15	15.0
	대전/세종/충청	12	12.0
	광주/전라	25	25.0
	대구/경북	9	9.0
	부산/울산/경남	16	16.0
	강원/제주	8	8.0
2014 보유택시	20대 이하	14	14.0
	21~40대	15	15.0
	41~60대	23	23.0
	61~80대	23	23.0
	81~100대	15	15.0
	101대 이상	10	10.0
2014 운행택시	20대 이하	16	16.0
	21~40대	28	28.0
	41~60대	23	23.0
	61~80대	19	19.0
	81~100대	10	10.0
	101대 이상	4	4.0
2014 근로자	30명 이하	18	18.0
	31~50명	15	15.0
	51~100명	36	36.0
	101~150명	16	16.0
	151~200명	11	11.0
	201명이상	4	4.0
2014 운전자	30명 이하	22	22.0
	31~50명	16	16.0
	51~100명	32	32.0
	101~150명	18	18.0
	151~200명	10	10.0
	201명이상	2	2.0

나. 일반택시 운송사업자의 일반현황

□ 설문에 응답한 100개 사업자의 사업체 설립연도는 평균 1981.53년으로 나타남

□ 사업체의 일반현황은 <표 Ⅴ-2>를 통해 확인해 볼 수 있음

<표 Ⅴ-2> 일반택시 운송사업자 사업체 일반 현황

항목			2013년 평균	2014년 평균
사업체 규모	총 보유택시 수		61.87대	61.32대
	평균운행택시 수		51.61대	50.10대
	총 근로자 수		87.96명	84.62명
	총 운전자 수		82.63명	79.29명
경영상황	자본		2억 8,689만원	3억 1,914만원
	자산		14억 5,580만원	14억 8,150만원
	매출		20억 5,832만원	20억 8,501만원
	당기순이익		9,895만원	1억 3,144만원
근로자 급여수준	전체 근로자	총 급여지출	10억 848만원	10억 7,104만원
		월평균급여	85만원	88만원
	상시 운전자	운전자수	80.96명	77.94명
		월평균 급여	77만원	80만원

주: 근로자의 월평균급여는 근로자(운전자) 1인당 월평균 급여임

□ 2014년 기준 총 보유택시 수는 평균 61.32대로 2013년에 비해 소폭 줄어든 것을 확인할 수 있음

○ 평균 택시운행 수 역시 2013년에 비해 약 1.5대 정도 감소

○ 근로자와 운전자 수 역시 감소

□ 경영상황은 자본, 자산, 매출 및 당기순이익으로 구분하여 2013년과 대비해서 2014년에는 모든 지표가 소폭 상승

□ 급여수준 역시 큰 차이는 없으나 2013년에 비해 2014년의 근로자에게 지급한 총 급여액이 상승

○ 1인당 평균 지급금액 역시 소폭 상승하였으나, 이는 총 지출된 급여의 수준이 상승하였으나 직원 수는 감소한 것에 기인한 것이라 판단

○ 상시운전자 1인당 월평균 급여의 경우 서울지역이 123만원, 대구·경북지역이 122.78만원으로 타 지역에 비해 상대적으로 높은 것으로 조사

□ 운전자의 평균연령은 51.96세로 나타났으며, 이 중 51~55세가 전체의 34%이고, 46~50세가 31%로 46세에서 55세 사이가 전체의 65%를 차지

○ 특히 서울지역의 경우 평균연령이 55.67세로 가장 높고, 부산·울산·경남이 53.56세, 인천·경기가 52.33 등으로 상대적으로 운전자의 연령이 높은 것으로 조사

□ 설문조사 대상 운송사업자의 운전자 평균근무기간은 5.56년으로 조사

○ 3~5년을 근무한 운전자는 전체의 41%를 차지하고 있고, 6~10년을 근무한 운전자는 전체의 31%를 차지

○ 특히 광주·전라지역은 평균 근무기간이 9.04년으로 타 지역에 비해 상대적으로 오랜 기간 근무하는 것으로 조사

□ 또한 운전자의 월평균 근로일수는 22.4일로 전체 조사대상의 67%가 21~25일을 근무하는 것으로 조사

○ 지역별로는 서울이 24일, 광주·전라지역이 24.52일로 타 지역에 비해 상대적으로 근무일수가 많은 것으로 조사

□ 사납금 수준은 2013년부터 2015년까지 연도별 총금액을 기준으로 연평균 사납금은 2013년 19억 237만원, 2014년 19억 4,406만원, 2015년 5월까지 8억 1,340만원으로 조사

○ 2013년도의 경우 10억원 미만이 전체의 40%를 차지하고 있었고 10억~20억원 미만이 17%로 조사

○ 2014년도의 경우 10억원 미만이 전체의 39%이고, 10억에서 20억원 미만이 19%로 조사

○ 2015년도의 경우 10억원 미만이 66%, 10억~20억원 미만이 19%로 조사

○ 지역별로는 서울이 2013년 44억 8,858만원, 2014년 46억 561만원, 2015년 10억 53만원으로 타 지역에 비해 상대적으로 높게 조사

다. 부가가치세 납부세액 경감제도에 대한 경험

□ 설문조사대상 사업자가 2013년까지 부가가치세 납부세액 경감을 받은 사실이 있는지에 대한 물음에 전체의 99%가 부가가치세 납부세액을 경감받은 경험이 있다고 응답

○ 서울, 경기 등 대부분의 지역에서는 모두 납부세액을 경감받은 사실이 있다고 답했으나 대전·세종·충청지역의 한 사업자가 유일하게 경감받은 적이 없다고 응답

□ 부가가치세 납부세액 경감을 받은 사업자 중 2011년부터 2013년까지 경감규모에 대하여 2011년에는 평균 1억 941만원, 2012년에는 1억 1,291만원, 2013년에는 1억 1,693만원으로 조사

라. 부가가치세 경감세액의 지출 및 지급 방법

□ 부가가치세 경감세액의 지출방법 중 임금으로 충당한 금액은 2011년 평균 8,239만원, 2012년 8,298만원, 2013년 8,553만원으로 조사

○ 임금으로 충당한 금액이 5천만원~1억원 미만인 경우가 2011년 31.3%, 2012년 28.3%, 2013년에는 20.2%로 점차 줄어들었음

○ 반면 임금으로 충당한 금액이 1천만~5천만원 미만인 경우는 2011년에 21.2%, 2012년에 25.3%, 2013년에 28.3%로 점차 증가

○ 특히 서울지역의 경우 임금에 충당된 경감세액의 금액이 2억원을 상회하며 타 지역에 비해 높게 나타남

<표 Ⅴ-3> 일반택시 운송사업자 부가가치세 납부세액 경감 규모

		사례수	5천만원 미만	5천만원 ~ 1억원 미만	1~2억원 미만	2~3억원 미만	3억원 이상	모름/ 무응답	계	평균
			%	%	%	%	%	%		
2011년 전체		(99)	38.4	26.3	16.2	13.1	5.1	1.0	100.0	10,940.51
2011년	서울	(15)	0.0	0.0	33.3	53.3	13.3	0.0	100.0	23,574.33
	인천/경기	(15)	6.7	66.7	0.0	6.7	13.3	6.7	100.0	18,945.71
	대전/세종/ 충청	(11)	45.5	18.2	18.2	18.2	0.0	0.0	100.0	8,531.73
	광주/전라	(25)	84.0	4.0	12.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2,750.52
	대구/경북	(9)	55.6	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	5,784.11
	부산/울산/ 경남	(16)	25.0	31.3	25.0	12.5	6.3	0.0	100.0	12,033.56
	강원/제주	(8)	25.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	5,763.63
2012년 전체		(99)	37.4	27.3	18.2	13.1	4.0		100.0	11,291.02
2012년	서울	(15)	0.0	0.0	33.3	46.7	20.0		100.0	24,212.60
	인천/경기	(15)	6.7	66.7	13.3	6.7	6.7		100.0	20,010.47
	대전/세종/ 충청	(11)	45.5	18.2	18.2	18.2	0.0		100.0	8,695.27
	광주/전라	(25)	80.0	8.0	12.0	0.0	0.0		100.0	2,870.40
	대구/경북	(9)	55.6	22.2	22.2	0.0	0.0		100.0	6,399.78
	부산/울산/ 경남	(16)	25.0	31.3	25.0	18.8	0.0		100.0	11,538.19
	강원/제주	(8)	25.0	75.0	0.0	0.0	0.0		100.0	5,606.00
2013년 전체		(99)	37.4	20.2	26.3	12.1	4.0		100.0	11,692.68
2013년	서울	(15)	0.0	0.0	26.7	60.0	13.3		100.0	24,702.33
	인천/경기	(15)	6.7	40.0	40.0	6.7	6.7		100.0	20,862.07
	대전/세종/ 충청	(11)	45.5	9.1	36.4	9.1	0.0		100.0	8,772.36
	광주/전라	(25)	76.0	8.0	16.0	0.0	0.0		100.0	3,482.84
	대구/경북	(9)	44.4	33.3	22.2	0.0	0.0		100.0	7,013.67
	부산/울산/ 경남	(16)	31.3	18.8	37.5	6.3	6.3		100.0	11,579.63
	강원/제주	(8)	37.5	62.5	0.0	0.0	0.0		100.0	5,268.13

<표 Ⅴ-4> 일반택시 운송사업자 부가가치세 경감세액 중 임금충당 금액

		사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답		평균
			%	%	%	%	%	%	%	%	계	
전체		(99)	17.2	4.0	21.2	31.3	12.1	8.1	4.0	2.0	100.0	8,239.00
2011년	서울	(15)	0.0	0.0	0.0	13.3	40.0	33.3	13.3	0.0	100.0	20,522.47
	인천/경기	(15)	13.3	0.0	0.0	60.0	0.0	6.7	6.7	13.3	100.0	9,704.85
	대전/세종/충청	(11)	9.1	0.0	36.4	45.5	9.1	0.0	0.0	0.0	100.0	5,638.27
	광주/전라	(25)	44.0	12.0	32.0	12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1,615.32
	대구/경북	(9)	11.1	11.1	33.3	33.3	11.1	0.0	0.0	0.0	100.0	4,749.11
	부산/울산/경남	(16)	0.0	0.0	25.0	31.3	25.0	12.5	6.3	0.0	100.0	11,695.50
	강원/제주	(8)	25.0	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	4,113.63
전체		(99)	16.2	2.0	25.3	28.3	16.2	9.1	2.0	1.0	100.0	8,297.85
2012년	서울	(15)	0.0	0.0	0.0	0.0	53.3	33.3	13.3	0.0	100.0	21,448.47
	인천/경기	(15)	6.7	0.0	6.7	60.0	13.3	6.7	0.0	6.7	100.0	9,792.79
	대전/세종/충청	(11)	9.1	0.0	36.4	45.5	9.1	0.0	0.0	0.0	100.0	5,981.64
	광주/전라	(25)	44.0	8.0	36.0	12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1,671.60
	대구/경북	(9)	11.1	0.0	55.6	22.2	11.1	0.0	0.0	0.0	100.0	4,726.89
	부산/울산/경남	(16)	0.0	0.0	25.0	31.3	25.0	18.8	0.0	0.0	100.0	10,799.06
	강원/제주	(8)	25.0	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	3,931.00
전체		(99)	14.1	2.0	28.3	20.2	23.2	9.1	2.0	1.0	100.0	8,553.12
2013년	서울	(15)	0.0	0.0	0.0	0.0	46.7	40.0	13.3	0.0	100.0	21,777.93
	인천/경기	(15)	6.7	0.0	6.7	33.3	40.0	6.7	0.0	6.7	100.0	10,286.71
	대전/세종/충청	(11)	9.1	0.0	45.5	27.3	18.2	0.0	0.0	0.0	100.0	5,842.82
	광주/전라	(25)	40.0	8.0	36.0	12.0	4.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2,151.88
	대구/경북	(9)	0.0	0.0	55.6	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	5,777.22
	부산/울산/경남	(16)	0.0	0.0	31.3	25.0	31.3	12.5	0.0	0.0	100.0	10,538.44
	강원/제주	(8)	25.0	0.0	37.5	37.5	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	3,605.63

<표 Ⅴ-5> 일반택시운송사업자 부가가치세 경감세액 중 복지확충 금액

		사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~2억 미만	모름/ 무응답	계	평균
			%	%	%	%	%	%		
전체		(99)	77.8	10.1	7.1	2.0	1.0	2.0	100.0	519.57
2011년	서울	(15)	73.3	6.7	13.3	0.0	6.7	0.0	100.0	1,519.07
	인천/경기	(15)	86.7	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3	100.0	0.00
	대전/세종/ 충청	(11)	90.9	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	54.91
	광주/전라	(25)	64.0	24.0	4.0	8.0	0.0	0.0	100.0	794.40
	대구/경북	(9)	44.4	11.1	44.4	0.0	0.0	0.0	100.0	722.22
	부산/울산/ 경남	(16)	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	40.50
	강원/제주	(8)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
전체		(99)	79.8	9.1	7.1	2.0	1.0	1.0	100.0	476.14
2012년	서울	(15)	86.7	6.7	0.0	0.0	6.7	0.0	100.0	885.60
	인천/경기	(15)	93.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	100.0	0.00
	대전/세종/ 충청	(11)	90.9	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	55.91
	광주/전라	(25)	60.0	24.0	8.0	8.0	0.0	0.0	100.0	916.00
	대구/경북	(9)	44.4	11.1	44.4	0.0	0.0	0.0	100.0	844.44
	부산/울산/ 경남	(16)	93.8	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0	141.44
	강원/제주	(8)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
전체		(99)	80.8	9.1	6.1	2.0	1.0	1.0	100.0	468.94
2013년	서울	(15)	86.7	6.7	0.0	0.0	6.7	0.0	100.0	1,022.93
	인천/경기	(15)	93.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	100.0	0.00
	대전/세종/ 충청	(11)	90.9	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	53.64
	광주/전라	(25)	60.0	24.0	8.0	8.0	0.0	0.0	100.0	919.20
	대구/경북	(9)	55.6	11.1	33.3	0.0	0.0	0.0	100.0	488.89
	부산/울산/ 경남	(16)	93.8	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0	165.13
	강원/제주	(8)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00

<표 Ⅴ-6> 일반택시운송사업자 부가가치세 경감세액 중 시설투자 금액

		사례수	없음	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	모름/ 무응답	계	평균
			%	%	%	%		
전체		(99)	92.9	3.0	2.0	2.0	100.0	191.75
2011년	서울	(15)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	인천/경기	(15)	86.7	0.0	0.0	13.3	100.0	0.00
	대전/세종/ 충청	(11)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	광주/전라	(25)	92.0	8.0	0.0	0.0	100.0	176.00
	대구/경북	(9)	88.9	11.1	0.0	0.0	100.0	111.11
	부산/울산/ 경남	(16)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	강원/제주	(8)	75.0	0.0	25.0	0.0	100.0	1,650.00
전체		(99)	94.9	2.0	2.0	1.0	100.0	162.24
2012년	서울	(15)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	인천/경기	(15)	93.3	0.0	0.0	6.7	100.0	0.00
	대전/세종/ 충청	(11)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	광주/전라	(25)	96.0	4.0	0.0	0.0	100.0	60.00
	대구/경북	(9)	88.9	11.1	0.0	0.0	100.0	111.11
	부산/울산/ 경남	(16)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	강원/제주	(8)	75.0	0.0	25.0	0.0	100.0	1,675.00
전체		(99)	93.9	3.0	2.0	1.0	100.0	181.63
2013년	서울	(15)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	인천/경기	(15)	93.3	0.0	0.0	6.7	100.0	0.00
	대전/세종/ 충청	(11)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	광주/전라	(25)	92.0	8.0	0.0	0.0	100.0	140.00
	대구/경북	(9)	88.9	11.1	0.0	0.0	100.0	111.11
	부산/울산/ 경남	(16)	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.00
	강원/제주	(8)	75.0	0.0	25.0	0.0	100.0	1,662.50

□ 2011년부터 2013년까지 부가가치세 경감세액에 대하여 복지확충에 지출한 평균 금액은 2011년 520만원, 2012년 476만원, 2013년 469만원으로 조사

○ 연도별로 경감세액을 복지확충에 사용한 사실이 없다는 응답이 2011년 77.8%, 2012년 79.8%. 2013년 80.8%로 조사

□ 2011년부터 2013년까지 부가가치세 경감세액에 대하여 시설투자에 지출한 평균 금액은 2011년 192만원, 2012년 162만원, 2013년 182만원으로 조사

○ 연도별로 경감세액을 시설투자에 사용한 사실이 없다는 응답이 2011년 92.9%, 2012년 94.9%. 2013년 93.9%로 대부분은 시설투자에 사용하지 않은 것으로 조사

□ 앞서 확인된 바와 같이 일반택시 운송사업자의 경우 부가가치세 경감세액에 대하여 2013년까지 대부분을 임금에 충당하였고, 일부 금액에 대하여 복지확충 및 시설투자에 투입한 것으로 조사

마. 2014년도 부가가치세 경감세액 및 지급

□ 설문조사대상 100개의 사업자에 대하여 2014년 부가가치세 경감을 받은 사실이 있는지에 대한 물음에 모든 사업자가 있다고 답하였음

○ 이에 대하여 경감규모는 평균 1억 1,943만원으로 이 중 5천만원 미만의 경감을 받은 사업자가 전체의 36%이고, 5천만~1억원 미만이 21%, 1억~2억원이 24%를 차지

□ 경감받은 부가가치세 납부세액을 지급하는 방법에 대해서는 전체의 85%가 별도의 지급방식을 이용한다고 답했으며, 임금인상분에 포함한다는 응답이 8%, 기타 7%로 조사

○ 임금인상분에 포함한다는 응답은 대구・경북지역이 33%, 광주・전라지역이 12%로 타 지역에 비해 높음

<표 Ⅴ-7> 부가가치세 경감세액 지급 방법

	사례수	임금인상분에 포함	별도의 지급방식 이용	경조사비 및 회식	분기별 회식	유류비 지원	근로일수에 따른 부가세 지원	매월 지급 후 정산	계
		%	%	%	%	%	%	%	
전체	(100)	8.0	85.0	2.0	1.0	1.0	2.0	1.0	100.0
서울	(15)	6.7	86.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	100.0
인천/경기	(15)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
대전/세종/충청	(12)	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
광주/전라	(25)	12.0	72.0	8.0	4.0	4.0	0.0	0.0	100.0
대구/경북	(9)	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
부산/울산/경남	(16)	6.3	93.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
강원/제주	(8)	0.0	75.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	100.0

□ 부가가치세 경감세액에 대한 지급주기에 대해서는 분기별 지급이 36%, 반기별 지급이 32%, 매월 지급이 31%로 비슷하게 조사

○ 지역별로는 서울의 경우 80%가 매월 지급한다고 응답하였고, 인천·경기의 경우 분기별로 지급한다는 응답이 66.7%를 차지하였으며, 부산·울산·경남지역의 경우 반기별로 지급한다는 응답이 56.3%로 조사

○ 각 지역별로 지급주기가 상이함을 알 수 있음

<표 Ⅴ-8> 부가가치세 경감세액 지급 주기

	사례수	매월 지급 (연간12회)	분기별지급 (연간 4회)	반기별지급 (연간 2회)	연도별지급 (연간 1회)	계
		%	%	%	%	
전체	(100)	31.0	36.0	32.0	1.0	100.0
서울	(15)	80.0	0.0	20.0	0.0	100.0
인천/경기	(15)	6.7	66.7	26.7	0.0	100.0
대전/세종/충청	(12)	8.3	41.7	50.0	0.0	100.0
광주/전라	(25)	28.0	52.0	16.0	4.0	100.0
대구/경북	(9)	44.4	0.0	55.6	0.0	100.0
부산/울산/경남	(16)	18.8	25.0	56.3	0.0	100.0
강원/제주	(8)	37.5	50.0	12.5	0.0	100.0

바. 부가가치세 경감세액에 대한 제도 및 만족도, 통보

□ 2014년부터 부가가치세 경감세액에 대하여 운수종사자에게 직접 현금지급방식으로 제도가 변경됨에 따라 이러한 제도의 변화를 알고 있느냐는 질문에 71%가 잘 알고 있다고 응답

○ 대략 알고 있다는 응답이 22% 및 2014년의 변화된 제도는 잘 모른다는 응답이 6% 등 정확한 규정을 모르는 경우가 29%로 운송사업자에 대한 변화된 제도에 대한 홍보가 필요할 것으로 판단

○ 특히 대전·세종·충청지역의 경우 내용을 소극적으로 인지하는 경우가 50%로 높게 나타나고 있음

<표 Ⅴ-9> 2014년 변경된 경감세액 지급방법 인지도

	사례수	들었으나 상세한 내용은 모름	제도는 알지만 2014년 변화 모름	대략 알고 있음	잘 알고 있음	계
		%	%	%	%	
전체	(100)	1.0	6.0	22.0	71.0	100.0
서울	(15)	0.0	0.0	20.0	80.0	100.0
인천/경기	(15)	0.0	0.0	6.7	93.3	100.0
대전/세종/충청	(12)	0.0	0.0	50.0	50.0	100.0
광주/전라	(25)	4.0	12.0	36.0	48.0	100.0
대구/경북	(9)	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
부산/울산/경남	(16)	0.0	6.3	12.5	81.3	100.0
강원/제주	(8)	0.0	25.0	12.5	62.5	100.0

□ 2014년 현금 지급방안으로 변경한 것에 대한 만족도에 대해서는 49.5%가 만족한다는 의견을 보였고 16.1%가 불만족으로 응답

○ 지역별로 전체적으로는 만족한다는 응답이 높게 나타났으나 부산·울산·경남 지역에서 불만족 비율이 26.7%로 타 지역에 비해 상대적으로 높게 나타남

<표 Ⅴ-10> 변경된 현금지급방식에 대한 만족도

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	불만족	보통	만족	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
전체	(93)	7.5	8.6	34.4	38.7	10.8	16.1	34.4	49.5	100.0	59.14
서울	(15)	0.0	13.3	60.0	20.0	6.7	13.3	60.0	26.7	100.0	55.00
인천/경기	(15)	6.7	0.0	53.3	20.0	20.0	6.7	53.3	40.0	100.0	61.67
대전/세종/충청	(12)	0.0	16.7	16.7	66.7	0.0	16.7	16.7	66.7	100.0	62.50
광주/전라	(21)	9.5	9.5	23.8	47.6	9.5	19.0	23.8	57.1	100.0	59.52
대구/경북	(9)	22.2	0.0	44.4	22.2	11.1	22.2	44.4	33.3	100.0	50.00
부산/울산/경남	(15)	13.3	13.3	26.7	33.3	13.3	26.7	26.7	46.7	100.0	55.00
강원/제주	(6)	0.0	0.0	0.0	83.3	16.7	0.0	0.0	100.0	100.0	79.17

□ 「조특법」 제106조 제7항에 따라 경감세액을 현금으로 지급하는 경우 이를 운수종사자에게 알리고 있는지에 대한 물음에 대하여 전체의 96.8%가 알리고 있다고 응답

□ 이 중 운수종사자에게 알리는 방법에 대해서는 전체의 응답자의 53.3%가 사내 게시판 등을 이용하여 알리고 있다고 하였고, 34.4%는 현금 지급시 알리고 있다고 응답

○ 이 외에 지급 전 게시판을 통한 공고를 한다는 응답이 10%, 정기적인 직원회의 등을 통하여 알린다는 응답이 5.6%, 지급 후 운수종사자의 대표 등에게 알린다는 응답이 4.4%로 나타남

<표 Ⅴ-11> 부가가치세 경감세액 지급시 운수종사자에게 알리는 방식

	사례수	지급한 후 사내 게시판 등을 이용하여 알림	현금지급 시 개별적으로 알림	지급전 게시판에 공고	정기적인 직원회의 등을 통하여 알림	지급한 후 운수종사자의 대표에게 알림
		%	%	%	%	%
전체	(90)	53.3	34.4	10.0	5.6	4.4
서울	(15)	86.7	46.7	6.7	0.0	6.7
인천/경기	(15)	40.0	33.3	20.0	0.0	6.7
대전/세종/충청	(12)	58.3	16.7	8.3	8.3	8.3
광주/전라	(18)	22.2	61.1	0.0	11.1	5.6
대구/경북	(9)	66.7	22.2	0.0	11.1	0.0
부산/울산/경남	(15)	66.7	6.7	26.7	0.0	0.0
강원/제주	(6)	33.3	50.0	0.0	16.7	0.0

사. 부가가치세 경감제도에 대한 만족도

□ 정부의 부가가치세 경감제도 운영에 대하여 2013년과 2014년의 제도를 구분하여 만족도를 물었음

○ 이에 2013년 이전까지의 제도에 대해서는 전체 응답자의 45%가 만족한다고 응답하였고 15%는 불만족이라고 응답

- 광주・전라지역의 만족도가 타 지역에 비해 상대적으로 높게 나타났음

○ 2014년 제도에 대해서는 42%가 만족한다고 응답하였고, 20%가 불만족이라고 응답

- 강원・제주, 대구・경북, 서울 순으로 만족도가 높게 나타났음

<표 Ⅴ-12> 부가가치세 경감제도 운영 만족도

		사례수	매우 불만족	불 만족	보 통	만 족	매우 만족	불 만족	보 통	만 족	계	평균
			%	%	%	%	%	%	%	%		
전체		(100)	6.0	9.0	40.0	36.0	9.0	15.0	40.0	45.0	100.0	58.25
2013년 이전	서울	(15)	0.0	6.7	53.3	33.3	6.7	6.7	53.3	40.0	100.0	60.00
	인천/경기	(15)	20.0	6.7	60.0	6.7	6.7	26.7	60.0	13.3	100.0	43.33
	대전/세종/충청	(12)	8.3	16.7	41.7	33.3	0.0	25.0	41.7	33.3	100.0	50.00
	광주/전라	(25)	0.0	4.0	20.0	64.0	12.0	4.0	20.0	76.0	100.0	71.00
	대구/경북	(9)	0.0	0.0	55.6	22.2	22.2	0.0	55.6	44.4	100.0	66.67
	부산/울산/경남	(16)	12.5	25.0	37.5	12.5	12.5	37.5	37.5	25.0	100.0	46.88
	강원/제주	(8)	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0	25.0	75.0	100.0	68.75
전체		(100)	9.0	11.0	38.0	34.0	8.0	20.0	38.0	42.0	100.0	55.25
2014년	서울	(15)	0.0	6.7	40.0	46.7	6.7	6.7	40.0	53.3	100.0	63.33
	인천/경기	(15)	20.0	13.3	53.3	0.0	13.3	33.3	53.3	13.3	100.0	43.33
	대전/세종/충청	(12)	16.7	8.3	33.3	41.7	0.0	25.0	33.3	41.7	100.0	50.00
	광주/전라	(25)	8.0	12.0	28.0	48.0	4.0	20.0	28.0	52.0	100.0	57.00
	대구/경북	(9)	0.0	0.0	55.6	22.2	22.2	0.0	55.6	44.4	100.0	66.67
	부산/울산/경남	(16)	12.5	25.0	37.5	12.5	12.5	37.5	37.5	25.0	100.0	46.88
	강원/제주	(8)	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0	25.0	75.0	100.0	68.75

□ 부가가치세 경감제도가 경영개선에 도움이 되는 정도에 대해서는 2013년 이전까지의 제도에 대하여 도움이 된다는 응답이 33%이고 2014년도 제도에 대해서는 34%가 도움이 된다고 응답

○ 부가가치세 경감제도 운영에 대한 만족도와 경영개선의 도움 정도에 대하여 보통과 불만족을 포함하여 50% 이상을 차지하는 것은 현실적으로 운송사업자에게 돌아가는 혜택이 아니기 때문으로 추정

□ 반면 종사자의 처우개선에 대한 도움 정도를 묻는 질문에 2013년 이전 제도에 대해서는 72%가 도움이 된다고 응답하였고, 2014년 제도에 대해서는 77%가 도움이 된다고 응답

<표 Ⅴ-13> 부가가치세 납부세액 경감제도의 종사자 처우개선 도움 정도

		사례수	전혀 도움 안됨	별로 도움 안됨	보통	약간 도움	매우 도움	비도움	보통	도움	계	평균
			%	%	%	%	%	%	%	%		
전체		(100)	2.0	4.0	22.0	51.0	21.0	6.0	22.0	72.0	100.0	71.25
2013년 이전	서울	(15)	0.0	13.3	26.7	26.7	33.3	13.3	26.7	60.0	100.0	70.00
	인천/경기	(15)	6.7	0.0	33.3	46.7	13.3	6.7	33.3	60.0	100.0	65.00
	대전/세종/충청	(12)	0.0	0.0	33.3	50.0	16.7	0.0	33.3	66.7	100.0	70.83
	광주/전라	(25)	4.0	4.0	16.0	72.0	4.0	8.0	16.0	76.0	100.0	67.00
	대구/경북	(9)	0.0	11.1	11.1	44.4	33.3	11.1	11.1	77.8	100.0	75.00
	부산/울산/경남	(16)	0.0	0.0	12.5	68.8	18.8	0.0	12.5	87.5	100.0	76.56
	강원/제주	(8)	0.0	0.0	25.0	12.5	62.5	0.0	25.0	75.0	100.0	84.38
전체		(100)	2.0	3.0	18.0	52.0	25.0	5.0	18.0	77.0	100.0	73.75
2014년	서울	(15)	0.0	13.3	20.0	20.0	46.7	13.3	20.0	66.7	100.0	75.00
	인천/경기	(15)	6.7	0.0	20.0	53.3	20.0	6.7	20.0	73.3	100.0	70.00
	대전/세종/충청	(12)	0.0	0.0	25.0	66.7	8.3	0.0	25.0	75.0	100.0	70.83
	광주/전라	(25)	4.0	4.0	16.0	68.0	8.0	8.0	16.0	76.0	100.0	68.00
	대구/경북	(9)	0.0	0.0	22.2	44.4	33.3	0.0	22.2	77.8	100.0	77.78
	부산/울산/경남	(16)	0.0	0.0	12.5	62.5	25.0	0.0	12.5	87.5	100.0	78.13
	강원/제주	(8)	0.0	0.0	12.5	25.0	62.5	0.0	12.5	87.5	100.0	87.50

아. 기타 질문에 대한 응답

□ 부가가치세 경감제도에 대한 바람직한 개선방안에 대한 질문에 현재와 같은 방식을 유지해야 한다가 전체 응답자의 39%로 조사

○ 이 외에 2013년 이전과 같은 처우개선 및 복지향상을 위한 포괄적 방식으로 회귀해야 한다는 응답이 23%가 있었고, 정부가 직접 임금지원을 하는 방식으로 변경해야 한다는 의견이 19%

○ 특히 2013년 이전과 같은 방식으로의 회귀부분은 대전·세종·충청 지역이 상대적으로 높게 나타났음

□ 경감세액 미지급 시 적용되는 가산세 제도에 대한 인지도를 확인해본 결과 정확히 알고 있다는 응답이 33%, 대략 알고 있다는 응답이 29%였고, 가산세 규정을 들어보기는 했으나 상세한 내용을 모른다와 전혀 모른다는 응답이 38%를 차지

○ 가산세 규정에 대해서 알지 못한다는 응답이 38%임을 감안할 때 제도에 대한 적극적인 홍보가 필요할 것으로 판단

2. 운수종사자 설문조사 결과

□ 전국에 거주하는 일반택시 운수종사자 500명을 무작위 추출하여 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대해 설문조사를 진행

가. 일반택시 운수종사자 설문자료의 구성: 응답자 특성

□ 설문조사에 응한 500명의 인적 구성과 특성을 요약하면, 남자가 485명으로 전체의 97%를 차지하여 절대 다수를 나타내어, 택시 운전기사들이 대부분 남자들로 구성되어 있음을 시사

□ 연령별로는 50대(52.8%)가 절반을 조금 넘을 정도로 절대 다수를 점유하였으며, 60대 이상도 30.4%를 차지하여 장·노년층의 택시 운전기사 취업 비중이 매우 높음

□ 일반택시 운전경력은 10년 이상이 53.2%로 절대 다수가 운전경력이 매우 긴 장기간의 경력을 가지고 있음

□ 현재의 택시회사에 근속하고 있는 기간은 2~4년, 4~6년, 그리고 10년 이상의 경우가 각각 20% 이상을 차지하고 있음(이상 <표 Ⅴ-14> 참조)

○ 이는 대체로 2~6년 이후 이직을 하는 경우가 상대적으로 많으며,

○ 그 기간 이후에도 이직을 하지 않는 경우에는 당해 회사에 계속 근속하는 패턴을 보이고 있음을 의미

<표 Ⅴ-14> 응답자 특성(일반택시 운수종사자)

		사례수	%
전체		500	100.0
성별	남자	485	97.0
	여자	15	3.0
연령별	30대 이하	10	2.0
	40대	74	14.8
	50대	264	52.8
	60대 이상	152	30.4
지역별	서울	161	32.2
	인천/경기	99	19.8
	대전/세종/충청	43	8.6
	광주/전라	47	9.4
	대구/경북	39	7.8
	부산/울산/경남	90	18.0
	강원/제주	21	4.2
택시운전경력	2년 미만	34	6.8
	2~4년 미만	50	10.0
	4~6년 미만	72	14.4
	6~8년 미만	49	9.8
	8~10년 미만	29	5.8
	10년 이상	266	53.2
회사근속연수	2년 미만	94	18.8
	2~4년 미만	111	22.2
	4~6년 미만	100	20.0
	6~8년 미만	58	11.6
	8~10년 미만	29	5.8
	10년 이상	108	21.6

□ <표 Ⅴ-14>에 의하면, 택시운전 경력은 10년 이상인 경우가 전체의 53.2%로 절대 다수를 차지하며, 전체적인 평균년수도 11.3년에 이르러 경력이 장기인 경우가 대부분임을 시사

○ 택시운전 경력의 지역별 편차는 별로 크지 않은 편

□ 현재 종사하고 있는 택시 회사에 근속하고 있는 기간은 평균 6.03년으로 조사되었으며, 남자가 여자보다 근속기간이 조금 더 긴 것으로 조사됨(<표 Ⅴ-16> 참조)

<표 Ⅴ-15> 택시운전 경력(택시 운수종사자)

		사례수	2년 미만	2~4년 미만	4~6년 미만	6~8년 미만	8~10년 미만	10년 이상	계	평균
			%	%	%	%	%	%		
전체		(500)	6.8	10.0	14.4	9.8	5.8	53.2	100.0	11.30
성별	남자	(485)	7.0	9.7	13.8	9.9	5.4	54.2	100.0	11.44
	여자	(15)	0.0	20.0	33.3	6.7	20.0	20.0	100.0	7.01
연령별	30대 이하	(10)	20.0	30.0	30.0	10.0	0.0	10.0	100.0	4.05
	40대	(74)	6.8	12.2	14.9	9.5	2.7	54.1	100.0	9.87
	50대	(264)	8.3	11.0	13.3	9.5	7.2	50.8	100.0	10.62
	60대 이상	(152)	3.3	5.9	15.1	10.5	5.3	59.9	100.0	13.66
지역별	서울	(161)	9.9	13.0	13.0	7.5	5.0	51.6	100.0	10.75
	인천/경기	(99)	5.1	6.1	15.2	9.1	10.1	54.5	100.0	11.60
	대전/세종/충청	(43)	0.0	2.3	16.3	11.6	9.3	60.5	100.0	12.28
	광주/전라	(47)	0.0	10.6	6.4	10.6	6.4	66.0	100.0	12.66
	대구/경북	(39)	5.1	10.3	7.7	17.9	2.6	56.4	100.0	13.40
	부산/울산/경남	(90)	10.0	13.3	20.0	8.9	2.2	45.6	100.0	10.19
	강원/제주	(21)	9.5	4.8	23.8	14.3	4.8	42.9	100.0	9.97

<표 Ⅴ-16> 현재 종사하는 택시회사 근속연수(택시 운수종사자)

		사례수	2년 미만	2~4년 미만	4~6년 미만	6~8년 미만	8~10년 미만	10년 이상	계	평균
			%	%	%	%	%	%		
전체		(500)	18.8	22.2	20.0	11.6	5.8	21.6	100.0	6.03
성별	남자	(485)	19.2	22.1	19.6	11.8	5.6	21.9	100.0	6.05
	여자	(15)	6.7	26.7	33.3	6.7	13.3	13.3	100.0	5.31
연령별	30대 이하	(10)	40.0	30.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.58
	40대	(74)	21.6	31.1	14.9	9.5	2.7	20.3	100.0	5.10
	50대	(264)	18.9	18.9	18.6	11.7	7.6	24.2	100.0	6.47
	60대 이상	(152)	15.8	23.0	24.3	13.2	4.6	19.1	100.0	5.93
지역별	서울	(161)	25.5	29.2	16.1	8.1	6.2	14.9	100.0	4.83
	인천/경기	(99)	16.2	11.1	18.2	16.2	11.1	27.3	100.0	6.71
	대전/세종/충청	(43)	11.6	23.3	27.9	9.3	2.3	25.6	100.0	6.43
	광주/전라	(47)	6.4	19.1	29.8	17.0	8.5	19.1	100.0	6.89
	대구/경북	(39)	10.3	35.9	10.3	12.8	2.6	28.2	100.0	7.66
	부산/울산/경남	(90)	22.2	20.0	21.1	11.1	2.2	23.3	100.0	6.14
	강원/제주	(21)	23.8	9.5	33.3	9.5	0.0	23.8	100.0	5.64

□ 일반택시 운수종사자의 근무일당 근무시간은 평균 12.04시간(<표 Ⅴ-17> 참조)

○ 이는 평균적으로 1일 2교대 시스템으로 운영되고 있음을 시사

○ 시간별로는 12시간 근무가 전체의 45.8%로 약 절반 정도를 차지하였으며,

○ 다음으로는 10시간 근무가 22.6%, 13시간 이상이 17.8%를 차지

□ 지역별로는 수도권(서울, 인천・경기), 대전・충청, 대구・경북지역의 경우 12시간 근무가 다수를 차지한 반면, 그 밖의 지역에서는 10시간 근무 또는 13시간 이상 근무 형태가 가장 빈도수가 높은 것으로 조사

<표 Ⅴ-17> 근무일 하루당 평균 근무시간(일반택시 운수종사자)

		사례수	8시간	9시간	10시간	11시간	12시간	13시간 이상		평균
			%	%	%	%	%	%	계	
전체		(500)	1.4	2.0	22.6	10.4	45.8	17.8	100.0	12.04
성별	남자	(485)	1.4	2.1	22.5	10.5	45.6	17.9	100.0	12.05
	여자	(15)	0.0	0.0	26.7	6.7	53.3	13.3	100.0	11.80
연령별	30대 이하	(10)	0.0	0.0	30.0	10.0	20.0	40.0	100.0	12.60
	40대	(74)	1.4	2.7	12.2	12.2	47.3	24.3	100.0	12.43
	50대	(264)	1.5	2.7	23.1	8.7	48.5	15.5	100.0	11.89
	60대 이상	(152)	1.3	0.7	26.3	12.5	42.1	17.1	100.0	12.07
지역별	서울	(161)	1.2	4.3	22.4	21.1	46.6	4.3	100.0	11.29
	인천/경기	(99)	3.0	0.0	16.2	9.1	69.7	2.0	100.0	11.54
	대전/세종/충청	(43)	0.0	0.0	16.3	0.0	51.2	32.6	100.0	12.40
	광주/전라	(47)	2.1	6.4	51.1	10.6	27.7	2.1	100.0	10.68
	대구/경북	(39)	2.6	0.0	10.3	7.7	48.7	30.8	100.0	12.31
	부산/울산/경남	(90)	0.0	0.0	25.6	1.1	28.9	44.4	100.0	13.76
	강원/제주	(21)	0.0	0.0	14.3	0.0	23.8	61.9	100.0	14.62
택시운전 경력	2년 미만	(34)	0.0	8.8	11.8	5.9	50.0	23.5	100.0	12.62
	2~4년 미만	(50)	4.0	2.0	20.0	8.0	40.0	26.0	100.0	12.22
	4~6년 미만	(72)	1.4	1.4	19.4	13.9	40.3	23.6	100.0	12.26
	6~8년 미만	(49)	0.0	0.0	16.3	8.2	53.1	22.4	100.0	12.71
	8~10년 미만	(29)	0.0	6.9	17.2	6.9	62.1	6.9	100.0	11.48
	10년 이상	(266)	1.5	1.1	27.1	11.3	44.7	14.3	100.0	11.80
회사근속 연수	2년 미만	(94)	0.0	4.3	11.7	10.6	51.1	22.3	100.0	12.47
	2~4년 미만	(111)	2.7	0.0	21.6	12.6	46.8	16.2	100.0	11.87
	4~6년 미만	(100)	2.0	3.0	29.0	11.0	29.0	26.0	100.0	12.09
	6~8년 미만	(58)	0.0	0.0	20.7	12.1	51.7	15.5	100.0	12.28
	8~10년 미만	(29)	0.0	6.9	20.7	6.9	62.1	3.4	100.0	11.34
	10년 이상	(108)	1.9	0.9	28.7	7.4	48.1	13.0	100.0	11.84

□ 주당 근무일시는 6일이 52.8%, 5일이 32.4%, 도합 85.2%로 대부분 5~6일 근무가 거의 대부분을 차지하고 있으며, 평균일수는 5.44일(<표 Ⅴ-18> 참조)

○ 지역별로는 수도권과 대전·충청권이 대체로 6일 근무, 강원·제주지역은 4일 근무, 기타 지역은 5일 근무의 비율이 가장 많은 것으로 조사됨

○ 택시운전 경력이나 근속연수와는 별다른 상관관계가 뚜렷하지 않은 편

<표 Ⅴ-18> 1주일당 근무일수(횟수)(일반택시 운수종사자)

		사례수	3일 이하	4일	5일	6일	7일		평균
			%	%	%	%	%	계	
전체		(500)	9.6	2.2	32.4	52.8	3.0	100.0	5.44
성별	남자	(485)	9.9	2.3	31.8	53.0	3.1	100.0	5.44
	여자	(15)	0.0	0.0	53.3	46.7	0.0	100.0	5.53
연령별	30대 이하	(10)	0.0	10.0	60.0	30.0	0.0	100.0	5.25
	40대	(74)	9.5	5.4	39.2	41.9	4.1	100.0	5.34
	50대	(264)	10.2	1.5	31.4	54.5	2.3	100.0	5.44
	60대 이상	(152)	9.2	1.3	28.9	56.6	3.9	100.0	5.51
지역별	서울	(161)	0.0	0.0	6.2	90.7	3.1	100.0	5.97
	인천/경기	(99)	12.1	1.0	24.2	52.5	10.1	100.0	5.55
	대전/세종/충청	(43)	11.6	0.0	65.1	23.3	0.0	100.0	5.07
	광주/전라	(47)	4.3	0.0	76.6	19.1	0.0	100.0	5.13
	대구/경북	(39)	0.0	0.0	53.8	46.2	0.0	100.0	5.63
	부산/울산/경남	(90)	28.9	0.0	41.1	30.0	0.0	100.0	4.87
	강원/제주	(21)	14.3	47.6	28.6	9.5	0.0	100.0	4.52
택시운전 경력	2년 미만	(34)	11.8	2.9	20.6	61.8	2.9	100.0	5.49
	2~4년 미만	(50)	8.0	0.0	26.0	66.0	0.0	100.0	5.55
	4~6년 미만	(72)	8.3	4.2	31.9	52.8	2.8	100.0	5.46
	6~8년 미만	(49)	18.4	0.0	30.6	46.9	4.1	100.0	5.30
	8~10년 미만	(29)	13.8	0.0	31.0	51.7	3.4	100.0	5.38
	10년 이상	(266)	7.9	2.6	35.7	50.4	3.4	100.0	5.45
회사근속 연수	2년 미만	(94)	9.6	2.1	25.5	60.6	2.1	100.0	5.50
	2~4년 미만	(111)	4.5	0.9	29.7	63.1	1.8	100.0	5.61
	4~6년 미만	(100)	9.0	3.0	37.0	48.0	3.0	100.0	5.40
	6~8년 미만	(58)	10.3	0.0	36.2	50.0	3.4	100.0	5.43
	8~10년 미만	(29)	13.8	3.4	31.0	48.3	3.4	100.0	5.31
	10년 이상	(108)	13.9	3.7	35.2	42.6	4.6	100.0	5.30

나. 택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대한 운수종사자 인지도

□ 일반택시 운수종사자들이, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도에 대해 인지하고 있는 비율은 81.2%에 이르러 대다수의 운수종사자들이 해당 제도가 시행되고 있음을 알고 있는 것으로 조사(<표 Ⅴ-19> 참조)

○ 연령별로는 나이가 많은 운수종사자일수록 인지도가 높음

○ 지역별로는 대체로 중부권(대전・충청, 광주・전라, 대구・경북 등) 지역이 여타 지역에 비해 인지도가 낮았음

□ 택시운전 경력이나 근속연수와 인지도 사이에는 큰 차이가 없는 편

○ 나이가 많을수록 운전경력이나 근속연수가 높아 당해 제도에 대해 접하였을 가능성과 기회가 더 많을 것으로 생각하기 쉬우나 그렇지 않다는 것은 다소 이례적인 현상인 것으로 판단됨

□ 동 제도에 대해 알게 된 인지경로는 대부분 택시회사 사업주들로부터 직접 전해들은 것으로서 그 비율이 57.9%에 이르며, 동료들 사이에서의 대화를 통해 알게 된 비율은 32.5%, 언론매체는 7.4%로, 이들 세 가지 경로가 거의 대부분(97.8%)을 차지(<표 Ⅴ-20> 참조)

<표 Ⅴ-19> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도 인지도
(일반택시 운수종사자)

		사례수	예	아니오	
			%	%	계
전체		(500)	81.2	18.8	100.0
성별	남자	(485)	80.8	19.2	100.0
	여자	(15)	93.3	6.7	100.0
연령별	30대 이하	(10)	60.0	40.0	100.0
	40대	(74)	78.4	21.6	100.0
	50대	(264)	80.7	19.3	100.0
	60대 이상	(152)	84.9	15.1	100.0
지역별	서울	(161)	81.4	18.6	100.0
	인천/경기	(99)	86.9	13.1	100.0
	대전/세종/충청	(43)	60.5	39.5	100.0
	광주/전라	(47)	66.0	34.0	100.0
	대구/경북	(39)	64.1	35.9	100.0
	부산/울산/경남	(90)	96.7	3.3	100.0
	강원/제주	(21)	95.2	4.8	100.0
택시운전경력	2년 미만	(34)	88.2	11.8	100.0
	2~4년 미만	(50)	76.0	24.0	100.0
	4~6년 미만	(72)	80.6	19.4	100.0
	6~8년 미만	(49)	83.7	16.3	100.0
	8~10년 미만	(29)	82.8	17.2	100.0
	10년 이상	(266)	80.8	19.2	100.0
회사근속연수	2년 미만	(94)	81.9	18.1	100.0
	2~4년 미만	(111)	82.0	18.0	100.0
	4~6년 미만	(100)	79.0	21.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	84.5	15.5	100.0
	8~10년 미만	(29)	69.0	31.0	100.0
	10년 이상	(108)	83.3	16.7	100.0

<표 Ⅴ-20> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도 인지 경로
(일반택시 운수종사자)

		사례수	사업자 (택시 회사)	동료기사 (직장 동료)	언론 매체	친지나 친척 등	노동 조합	인터넷	현수막	
			%	%	%	%	%	%	%	계
전체		(406)	57.9	32.5	7.4	0.7	0.7	0.5	0.2	100.0
성별	남자	(392)	57.9	32.4	7.4	0.8	0.8	0.5	0.3	100.0
	여자	(14)	57.1	35.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
연령별	30대 이하	(6)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	40대	(58)	53.4	34.5	12.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	50대	(213)	56.3	32.9	8.0	1.4	0.9	0.5	0.0	100.0
	60대 이상	(129)	60.5	32.6	4.7	0.0	0.8	0.8	0.8	100.0
지역별	서울	(131)	53.4	36.6	6.1	1.5	0.8	1.5	0.0	100.0
	인천/경기	(86)	60.5	25.6	12.8	0.0	1.2	0.0	0.0	100.0
	대전/세종/충청	(26)	80.8	11.5	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	광주/전라	(31)	71.0	29.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	대구/경북	(25)	60.0	36.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	부산/울산/경남	(87)	46.0	43.7	8.0	0.0	1.1	0.0	1.1	100.0
	강원/제주	(20)	75.0	15.0	5.0	5.0	0.0	0.0	0.0	100.0
택시운전 경력	2년 미만	(30)	46.7	40.0	13.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	2~4년 미만	(38)	50.0	31.6	13.2	2.6	0.0	0.0	2.6	100.0
	4~6년 미만	(58)	60.3	31.0	5.2	1.7	1.7	0.0	0.0	100.0
	6~8년 미만	(41)	65.9	26.8	7.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	8~10년 미만	(24)	66.7	25.0	4.2	0.0	4.2	0.0	0.0	100.0
	10년 이상	(215)	57.7	34.0	6.5	0.5	0.5	0.9	0.0	100.0
회사근속 연수	2년 미만	(77)	41.6	42.9	11.7	1.3	1.3	0.0	1.3	100.0
	2~4년 미만	(91)	60.4	30.8	7.7	1.1	0.0	0.0	0.0	100.0
	4~6년 미만	(79)	67.1	26.6	3.8	1.3	0.0	1.3	0.0	100.0
	6~8년 미만	(49)	57.1	30.6	12.2	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	8~10년 미만	(20)	55.0	40.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	100.0
	10년 이상	(90)	62.2	30.0	5.6	0.0	1.1	1.1	0.0	100.0

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 2013년까지는 납부세액의 90%를 운수종사자에 대한 처우개선이나 복지증진을 위해 지출하도록 하였으나, 2014년부터는 납부세액의 90%를 운수종사자에게 현금으로 직접 지급(지원)해주는 것으로 제도 개편이 이루어졌는데 이에 대해 전체의 83.0%가 제도 변화를 인지하고 있는 것으로 조사(<표 Ⅴ-21> 참조)

<표 Ⅴ-21> 2014년 이후 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도 변경내용 인지도 (일반택시 운수종사자)

		사례수	예	아니오	
			%	%	계
전체		(500)	83.0	17.0	100.0
성별	남자	(485)	82.7	17.3	100.0
	여자	(15)	93.3	6.7	100.0
연령별	30대 이하	(10)	60.0	40.0	100.0
	40대	(74)	82.4	17.6	100.0
	50대	(264)	83.0	17.0	100.0
	60대 이상	(152)	84.9	15.1	100.0
지역별	서울	(161)	83.2	16.8	100.0
	인천/경기	(99)	87.9	12.1	100.0
	대전/세종/충청	(43)	76.7	23.3	100.0
	광주/전라	(47)	72.3	27.7	100.0
	대구/경북	(39)	48.7	51.3	100.0
	부산/울산/경남	(90)	96.7	3.3	100.0
	강원/제주	(21)	100.0	0.0	100.0
택시운전경력	2년 미만	(34)	88.2	11.8	100.0
	2~4년 미만	(50)	74.0	26.0	100.0
	4~6년 미만	(72)	84.7	15.3	100.0
	6~8년 미만	(49)	79.6	20.4	100.0
	8~10년 미만	(29)	89.7	10.3	100.0
	10년 이상	(266)	83.5	16.5	100.0
회사근속연수	2년 미만	(94)	86.2	13.8	100.0
	2~4년 미만	(111)	78.4	21.6	100.0
	4~6년 미만	(100)	79.0	21.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	86.2	13.8	100.0
	8~10년 미만	(29)	79.3	20.7	100.0
	10년 이상	(108)	88.0	12.0	100.0

주: 2013년까지 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 납부세액의 90%를 운수종사자 처우 개선·복지 증진에 사용하도록 하였으나, 2014년부터는 운송사업자가 운수종사자에게 직접 현금으로 지급하는 것으로 개편됨

다. 택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대한 운송사업자의 고지 실효성

□ 현행 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 납부세액의 95%를 경감하고 그 중 90%를 운수종사자에게 현금으로 지급하면서, 지급 사실을 운수종사자에게 고지해야 하는데, 운수종사자 대상 설문조사에 의하면 92.9%가 그 사실을 전달받은 것으로 조사됨(<표 Ⅴ-22> 참조)

□ 이는 동 제도가 택시 운송사업자들의 주머니를 채우는 방식으로 전용될 수 있는 가능성이 열려 있는 만큼, 이를 방지하기 위해 운수종사자에게 직접 현금을 지급하고 지급 사실을 알리도록 규정하고 있는데, 약 93%의 운수종사자들이 그 사실을 전달받았다고 하는 것은, 동 제도가 본래의 취지대로 운영되고 있음을 시사

○ 다만 운송사업자가 운수종사자에게 경감액 지원임을 알린 것만으로 경감세액 중 지원대상 금액이 누수 없이 지원되었는지를 보장해주지는 않음

□ 다만 하기의 설문조사 내용을 참조할 때, 1인당 지원금액의 규모가 연평균 100만원 수준에 이르는 것을 보면, 누수 문제는 크게 우려하지 않아도 될 것으로 추정

<표 Ⅴ-22> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급 사실 운송사업자로부터 전달 여부(일반택시 운수종사자)

		사례수	예	아니오	
			%	%	계
전체		(421)	92.9	7.1	100.0
성별	남자	(408)	92.6	7.4	100.0
	여자	(13)	100.0	0.0	100.0
연령별	30대 이하	(7)	100.0	0.0	100.0
	40대	(61)	93.4	6.6	100.0
	50대	(215)	92.6	7.4	100.0
	60대 이상	(138)	92.8	7.2	100.0
지역별	서울	(140)	95.7	4.3	100.0
	인천/경기	(96)	92.7	7.3	100.0
	대전/세종/충청	(30)	100.0	0.0	100.0
	광주/전라	(29)	100.0	0.0	100.0
	대구/경북	(25)	100.0	0.0	100.0
	부산/울산/경남	(80)	78.8	21.3	100.0
	강원/제주	(21)	100.0	0.0	100.0
택시운전경력	2년 미만	(28)	92.9	7.1	100.0
	2~4년 미만	(42)	90.5	9.5	100.0
	4~6년 미만	(60)	91.7	8.3	100.0
	6~8년 미만	(40)	92.5	7.5	100.0
	8~10년 미만	(24)	91.7	8.3	100.0
	10년 이상	(227)	93.8	6.2	100.0
회사근속연수	2년 미만	(75)	90.7	9.3	100.0
	2~4년 미만	(92)	93.5	6.5	100.0
	4~6년 미만	(84)	94.0	6.0	100.0
	6~8년 미만	(51)	92.2	7.8	100.0
	8~10년 미만	(24)	87.5	12.5	100.0
	10년 이상	(95)	94.7	5.3	100.0

라. 일반택시 운수종사자의 급여 수준 현황

□ 본 항에서는 일반택시 운수종사자(택시기사)들의 급여 수준을 살펴봄으로써, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통한 경제적 지원제도의 효과성을 살펴봄

○ 일반택시 운수종사자들의 정규소득은 크게 택시회사로부터 지급받는 정기적 급여와, 사납금 초과금액의 두 가지로 구성

□ 일반택시 운수종사자들이 택시회사로부터 정기적으로 수령하는 월평균급여 수준은 95.0만원인 것으로 조사(<표 Ⅴ-23> 참조)

○ 운수종사자들의 연령대와 정기급여 수준 사이의 차이는 미미하지만, 미약하게나마 젊은 연령층일수록 급여수준이 조금 더 높은 경향

○ 지역별로는 서울, 대구·경북권이 여타 지역보다 월평균급여 수준이 더 높으며, 여타 지역은 이들 지역보다 낮음

○ 경력이나 근속연수와 급여수준 사이의 상관관계는 별로 없는 것으로 조사

□ 일반택시 운수종사자들이 사납금을 초과하는 순수입은 월평균 50만원 이하가 47.6%, 50～100만원 사이가 39.8%로 조사됨(<표 Ⅴ-24> 참조)

○ 월평균 100만원을 초과하는 경우도 11.2%에 이름

○ 사납금 초과 순수입이 대략 월평균 50만원 수준 내외를 나타내는 경우가 전체의 87.4%에 이를 정도로 비중이 높은 편

○ 설문조사 시에 사납금 초과 순수입을 구간으로 조사하였기 때문에 정확한 평균치를 구하기는 어려우나, 대략 월평균 50～70만원 범위 내에 있을 것으로 추정됨

<표 Ⅴ-23> 정기적 수령 월평균 급여(일반택시 운수종사자)

		사례수	50만원 이하	51~100 만원	101~150 만원	151~200 만원		*평균*
			%	%	%	%	계	
전체		(500)	16.0	39.6	42.4	2.0	100.0	94.99
성별	남자	(485)	15.9	39.2	42.9	2.1	100.0	95.24
	여자	(15)	20.0	53.3	26.7	0.0	100.0	87.13
연령별	30대 이하	(10)	0.0	60.0	40.0	0.0	100.0	98.00
	40대	(74)	12.2	43.2	40.5	4.1	100.0	98.81
	50대	(264)	16.7	39.4	41.7	2.3	100.0	94.75
	60대 이상	(152)	17.8	36.8	44.7	0.7	100.0	93.35
지역별	서울	(161)	0.0	11.8	84.5	3.7	100.0	123.76
	인천/경기	(99)	33.3	52.5	14.1	0.0	100.0	68.99
	대전/세종/충청	(43)	32.6	48.8	18.6	0.0	100.0	72.74
	광주/전라	(47)	4.3	70.2	25.5	0.0	100.0	85.87
	대구/경북	(39)	0.0	48.7	41.0	10.3	100.0	112.64
	부산/울산/경남	(90)	26.7	46.7	26.7	0.0	100.0	84.99
	강원/제주	(21)	33.3	57.1	9.5	0.0	100.0	73.10
택시운전 경력	2년 미만	(34)	17.6	44.1	32.4	5.9	100.0	95.79
	2~4년 미만	(50)	12.0	40.0	48.0	0.0	100.0	99.16
	4~6년 미만	(72)	25.0	33.3	41.7	0.0	100.0	90.68
	6~8년 미만	(49)	16.3	36.7	46.9	0.0	100.0	97.06
	8~10년 미만	(29)	10.3	48.3	37.9	3.4	100.0	93.03
	10년 이상	(266)	14.7	40.2	42.5	2.6	100.0	95.11
회사근속 연수	2년 미만	(94)	14.9	41.5	40.4	3.2	100.0	95.71
	2~4년 미만	(111)	8.1	40.5	50.5	0.9	100.0	102.84
	4~6년 미만	(100)	26.0	34.0	37.0	3.0	100.0	89.86
	6~8년 미만	(58)	15.5	36.2	46.6	1.7	100.0	95.29
	8~10년 미만	(29)	6.9	44.8	44.8	3.4	100.0	93.34
	10년 이상	(108)	18.5	42.6	38.0	0.9	100.0	91.33

<표 Ⅴ-24> 사납금 초과 순수입(일반택시 운수종사자)

		사례수	0원	1~50 만원	51~100 만원	101~150 만원	151~200 만원	201만원 이상	
			%	%	%	%	%	%	계
전체		(500)	1.4	47.6	39.8	10.0	1.0	0.2	100.0
성별	남자	(485)	1.4	48.0	39.4	9.9	1.0	0.2	100.0
	여자	(15)	0.0	33.3	53.3	13.3	0.0	0.0	100.0
연령별	30대 이하	(10)	0.0	60.0	40.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	40대	(74)	1.4	37.8	47.3	13.5	0.0	0.0	100.0
	50대	(264)	1.5	45.8	40.2	10.2	1.9	0.4	100.0
	60대 이상	(152)	1.3	54.6	35.5	8.6	0.0	0.0	100.0
지역별	서울	(161)	2.5	56.5	36.6	3.7	0.6	0.0	100.0
	인천/경기	(99)	1.0	40.4	45.5	13.1	0.0	0.0	100.0
	대전/세종/충청	(43)	0.0	34.9	25.6	30.2	9.3	0.0	100.0
	광주/전라	(47)	2.1	31.9	59.6	6.4	0.0	0.0	100.0
	대구/경북	(39)	0.0	69.2	30.8	0.0	0.0	0.0	100.0
	부산/울산/경남	(90)	0.0	42.2	43.3	14.4	0.0	0.0	100.0
	강원/제주	(21)	4.8	57.1	23.8	9.5	0.0	4.8	100.0
택시운전 경력	2년 미만	(34)	2.9	55.9	26.5	11.8	2.9	0.0	100.0
	2~4년 미만	(50)	2.0	44.0	46.0	6.0	0.0	2.0	100.0
	4~6년 미만	(72)	0.0	43.1	45.8	11.1	0.0	0.0	100.0
	6~8년 미만	(49)	0.0	46.9	38.8	14.3	0.0	0.0	100.0
	8~10년 미만	(29)	0.0	34.5	62.1	3.4	0.0	0.0	100.0
	10년 이상	(266)	1.9	50.0	36.5	10.2	1.5	0.0	100.0
회사근속 연수	2년 미만	(94)	3.2	50.0	37.2	8.5	1.1	0.0	100.0
	2~4년 미만	(111)	1.8	49.5	39.6	7.2	0.9	0.9	100.0
	4~6년 미만	(100)	0.0	46.0	43.0	11.0	0.0	0.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	0.0	41.4	43.1	15.5	0.0	0.0	100.0
	8~10년 미만	(29)	0.0	44.8	51.7	3.4	0.0	0.0	100.0
	10년 이상	(108)	1.9	49.1	34.3	12.0	2.8	0.0	100.0

□ <표 Ⅴ-23>과 <표 Ⅴ-24>에 기초해볼 때, 정기적 급여와 사납금 초과 순수입을 합산한 월평균 급여총액은 대략 150～160만원 내외 수준에 이를 것으로 추측

○ <표 Ⅴ-25>에서 보듯이 2010년 현재 택시의 월평균 급여가 158만원 수준인 것을 볼 때 상기의 조사내용도 일치하는 것으로 판단됨

□ <표 Ⅴ-25>에서 보듯이 일반택시 운수종사자들의 급여는 여타 교통수단에 비해서도 급여수준이 낮은 편

○ 이는 정기급여와 사납금 초과 순수입의 합에도 불구하고 일반택시 운수종사자들의 급여수준이 낮은 것을 의미하며,

○ 전술하였듯이 택시요금 규제에 따른 후방전가(backward shifting)의 영향이 운수종사자들의 급여에 반영된 것으로 추정할 수 있음

○ 따라서 택시요금 규제에 따른 근로자(운수종사자) 급여 하락효과를 보전해 주기 위해 별도의 지원이 필요할 수 있음을 유추할 수 있음

<표 Ⅴ-25> 주요 교통수단별 평균 급여 수준

(단위: 만원)

구 분	시내버스	시외버스	마을버스	법인택시	개인택시	화물
월급	299	276	180	158	180	188
연봉	3,588	3,312	2,160	1,896	2,160	2,256
상대비	100	92.3	60.2	52.8	60.2	62.9

주: 도시근로자 가구당 월평균 소득 : 427만원(통계청, 2011.4/4)
* 최저 시급 4,860원(노동부, 2012.6월), 월 101만 5740원(209시간, 일일 8시간, 26일 근로)
* 4인 가족 최저생계비 : 154.6만원(보건복지부, 2013년)
자료: 중앙경제연구원(2010), 기획재정부

□ <표 Ⅴ-26>과 <표 Ⅴ-27>의 설문조사 결과에서 보듯이, 일반택시 운수종사자의 경우 급여 및 복지후생에 대한 만족도는 매우 낮은 수준에 불과

○ 급여수준 만족도의 경우 77.2%가 불만족

○ 복지후생의 경우에는 65.0%가 불만족

<표 Ⅴ-26> 현재 급여수준 만족도(일반택시 운수종사자)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통**	*만족*		평균
			%	%	%	%	%	%	%	계	
전체		(500)	29.2	48.0	19.6	3.2	77.2	19.6	3.2	100.0	24.20
성별	남자	(485)	29.7	47.8	19.2	3.3	77.5	19.2	3.3	100.0	24.02
	여자	(15)	13.3	53.3	33.3	0.0	66.7	33.3	0.0	100.0	30.00
연령별	30대 이하	(10)	20.0	50.0	20.0	10.0	70.0	20.0	10.0	100.0	30.00
	40대	(74)	33.8	44.6	20.3	1.4	78.4	20.3	1.4	100.0	22.30
	50대	(264)	27.3	49.2	20.1	3.4	76.5	20.1	3.4	100.0	24.91
	60대 이상	(152)	30.9	47.4	18.4	3.3	78.3	18.4	3.3	100.0	23.52
지역별	서울	(161)	32.9	49.1	17.4	0.6	82.0	17.4	0.6	100.0	21.43
	인천/경기	(99)	26.3	62.6	8.1	3.0	88.9	8.1	3.0	100.0	21.97
	대전/세종/충청	(43)	2.3	51.2	44.2	2.3	53.5	44.2	2.3	100.0	36.63
	광주/전라	(47)	6.4	38.3	48.9	6.4	44.7	48.9	6.4	100.0	38.83
	대구/경북	(39)	48.7	35.9	12.8	2.6	84.6	12.8	2.6	100.0	17.31
	부산/울산/경남	(90)	43.3	46.7	7.8	2.2	90.0	7.8	2.2	100.0	17.22
	강원/제주	(21)	23.8	14.3	38.1	23.8	38.1	38.1	23.8	100.0	40.48
택시운전 경력	2년 미만	(34)	32.4	47.1	20.6	0.0	79.4	20.6	0.0	100.0	22.06
	2~4년 미만	(50)	38.0	50.0	10.0	2.0	88.0	10.0	2.0	100.0	19.00
	4~6년 미만	(72)	27.8	48.6	22.2	1.4	76.4	22.2	1.4	100.0	24.31
	6~8년 미만	(49)	28.6	53.1	16.3	2.0	81.6	16.3	2.0	100.0	22.96
	8~10년 미만	(29)	10.3	65.5	20.7	3.4	75.9	20.7	3.4	100.0	29.31
	10년 이상	(266)	29.7	44.7	21.1	4.5	74.4	21.1	4.5	100.0	25.09
회사근속 연수	2년 미만	(94)	33.0	50.0	12.8	4.3	83.0	12.8	4.3	100.0	22.07
	2~4년 미만	(111)	30.6	46.8	19.8	2.7	77.5	19.8	2.7	100.0	23.65
	4~6년 미만	(100)	26.0	44.0	28.0	2.0	70.0	28.0	2.0	100.0	26.50
	6~8년 미만	(58)	22.4	60.3	15.5	1.7	82.8	15.5	1.7	100.0	24.14
	8~10년 미만	(29)	13.8	62.1	20.7	3.4	75.9	20.7	3.4	100.0	28.45
	10년 이상	(108)	35.2	40.7	19.4	4.6	75.9	19.4	4.6	100.0	23.38

<표 Ⅴ-27> 현재 근무 택시회사의 복지후생 만족도(일반택시 운수종사자)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통**	*만족*		평균
			%	%	%	%	%	%	%	계	
전체		(500)	19.8	45.2	29.4	5.6	65.0	29.4	5.6	100.0	30.20
성별	남자	(485)	19.8	45.6	28.9	5.8	65.4	28.9	5.8	100.0	30.15
	여자	(15)	20.0	33.3	46.7	0.0	53.3	46.7	0.0	100.0	31.67
연령별	30대 이하	(10)	0.0	20.0	60.0	20.0	20.0	60.0	20.0	100.0	50.00
	40대	(74)	20.3	47.3	29.7	2.7	67.6	29.7	2.7	100.0	28.72
	50대	(264)	19.3	45.5	28.8	6.4	64.8	28.8	6.4	100.0	30.59
	60대 이상	(152)	21.7	45.4	28.3	4.6	67.1	28.3	4.6	100.0	28.95
지역별	서울	(161)	26.7	47.8	24.8	0.6	74.5	24.8	0.6	100.0	24.84
	인천/경기	(99)	21.2	49.5	25.3	4.0	70.7	25.3	4.0	100.0	28.03
	대전/세종/충청	(43)	9.3	30.2	51.2	9.3	39.5	51.2	9.3	100.0	40.12
	광주/전라	(47)	8.5	31.9	46.8	12.8	40.4	46.8	12.8	100.0	40.96
	대구/경북	(39)	17.9	43.6	23.1	15.4	61.5	23.1	15.4	100.0	33.97
	부산/울산/경남	(90)	21.1	60.0	14.4	4.4	81.1	14.4	4.4	100.0	25.56
	강원/제주	(21)	4.8	4.8	76.2	14.3	9.5	76.2	14.3	100.0	50.00
택시운전 경력	2년 미만	(34)	26.5	44.1	26.5	2.9	70.6	26.5	2.9	100.0	26.47
	2~4년 미만	(50)	28.0	38.0	32.0	2.0	66.0	32.0	2.0	100.0	27.00
	4~6년 미만	(72)	20.8	45.8	26.4	6.9	66.7	26.4	6.9	100.0	29.86
	6~8년 미만	(49)	18.4	51.0	26.5	4.1	69.4	26.5	4.1	100.0	29.08
	8~10년 미만	(29)	0.0	51.7	44.8	3.4	51.7	44.8	3.4	100.0	37.93
	10년 이상	(266)	19.5	44.7	28.9	6.8	64.3	28.9	6.8	100.0	30.73
회사근속 연수	2년 미만	(94)	23.4	45.7	26.6	4.3	69.1	26.6	4.3	100.0	27.93
	2~4년 미만	(111)	22.5	43.2	28.8	5.4	65.8	28.8	5.4	100.0	29.28
	4~6년 미만	(100)	18.0	44.0	29.0	9.0	62.0	29.0	9.0	100.0	32.25
	6~8년 미만	(58)	17.2	48.3	31.0	3.4	65.5	31.0	3.4	100.0	30.17
	8~10년 미만	(29)	3.4	55.2	34.5	6.9	58.6	34.5	6.9	100.0	36.21
	10년 이상	(108)	21.3	43.5	30.6	4.6	64.8	30.6	4.6	100.0	29.63

마. 택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 지원효과

1) 2014년 지원 효과

□ 2014년 동안 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통해 현금지원을 받은 운수종사자는 전체의 84.2%인 것으로 답변(<표 Ⅴ-28> 참조)

○ 납부세액 경감지원을 받은 경우에도 그 여부에 대해 인지하지 못하는 운수종사자도 일부 존재할 수 있으므로 상기의 수치는 하한선으로 볼 수 있음

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통해 2014년 동안 지원받은 현금지원총액은 1인당 평균 107.5만원에 이르는 것으로 조사(<표 Ⅴ-29> 참조)

○ 정기급여와 사납금 초과 순수입의 연평균 합계를 1인당 1,900만원 수준으로 보았을 때, 경감·지원제도를 통한 현금지원액은 상기 금액의 약 5.7% 수준

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 의한 일반택시 운수종사자 대상의 현금지급은 정(+)의 소득재분배 효과를 나타낼 개연성이 큰 것으로 추정됨

○ 이는 일반택시 운수종사자들의 급여수준이 여타 운수업 종사자들은 물론이고 일반가계 전체의 평균소득에 비해서도 평균적으로 낮기 때문에, 이들 대상의 현금 지원은 정(+)의 소득재분배 효과를 시현

- 이는 이미 제Ⅴ자의 가계동향조사자료 분석결과에서 확인한 바 있음

○ <표 Ⅴ-25>에서 보듯이 일반택시 운수종사자의 소득은 여타 운수업 종사자들에 비해 소득수준이 현저하게 낮은 편

○ 성명재(2011)의 <표 5>에서 2010년 가계동향조사자료를 분석한 결과에서 보듯이, 일반가계의 가구당 평균 취업인 수가 1.5인, 총소득 대비 시장소득의 비중이 91.3%(=36,191천원÷39+,616천원)라는 점을 <표 Ⅴ-4>의 가구 총소득 평균(4,704만원)에 적용하면 소득자 1인당 평균시장소득이 2,863만원이라는 점을 감안하면, 일반택시 운송사업자들의 연간총급여 수준(약 1,900만원, <표 Ⅴ-25> 참조)은 상당히 낮은 편

○ 따라서 이는 일반택시 운수종사자들이 평균적으로 소득수준이 평균수준 이하인 중·저소득층에 속할 확률이 높음을 시사

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통한 현금 지원제도에 대한 만족도 조사 결과, 도움이 되었다고 응답한 운수종사자가 58.9%로 절반 이상이었으며, 보통으로 응답한 24.5%를 포함하면 전체 대상자 가운데 83.4% 정도가 부정적이지 않은 만족도를 표현(<표 Ⅴ-30> 참조)

<표 Ⅴ-28> 2014년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지원 받은 여부 (일반택시 운수종사자)

		사례수	예	아니오	
			%	%	계
전체		(500)	84.2	15.8	100.0
성별	남자	(485)	84.1	15.9	100.0
	여자	(15)	86.7	13.3	100.0
연령별	30대 이하	(10)	70.0	30.0	100.0
	40대	(74)	82.4	17.6	100.0
	50대	(264)	81.4	18.6	100.0
	60대 이상	(152)	90.8	9.2	100.0
지역별	서울	(161)	87.0	13.0	100.0
	인천/경기	(99)	97.0	3.0	100.0
	대전/세종/충청	(43)	69.8	30.2	100.0
	광주/전라	(47)	61.7	38.3	100.0
	대구/경북	(39)	64.1	35.9	100.0
	부산/울산/경남	(90)	88.9	11.1	100.0
	강원/제주	(21)	100.0	0.0	100.0
택시운전경력	2년 미만	(34)	82.4	17.6	100.0
	2~4년 미만	(50)	84.0	16.0	100.0
	4~6년 미만	(72)	83.3	16.7	100.0
	6~8년 미만	(49)	81.6	18.4	100.0
	8~10년 미만	(29)	82.8	17.2	100.0
	10년 이상	(266)	85.3	14.7	100.0
회사근속연수	2년 미만	(94)	79.8	20.2	100.0
	2~4년 미만	(111)	82.9	17.1	100.0
	4~6년 미만	(100)	84.0	16.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	87.9	12.1	100.0
	8~10년 미만	(29)	82.8	17.2	100.0
	10년 이상	(108)	88.0	12.0	100.0

<표 Ⅴ-29> 2014년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원액 분포
(일반택시 운수종사자)

		사례수	50만원 이하	51~100 만원	101~150 만원	151~200 만원	201만원 이상	모름/ 무응답		평균
			%	%	%	%	%	%	계	
전체		(421)	25.2	24.2	21.1	26.4	2.9	0.2	100.0	107.49
성별	남자	(408)	24.5	24.0	21.8	26.7	2.7	0.2	100.0	108.28
	여자	(13)	46.2	30.8	0.0	15.4	7.7	0.0	100.0	82.62
연령별	30대 이하	(7)	14.3	0.0	28.6	42.9	14.3	0.0	100.0	183.29
	40대	(61)	19.7	36.1	18.0	26.2	0.0	0.0	100.0	105.30
	50대	(215)	27.4	21.4	21.9	25.1	3.7	0.5	100.0	105.40
	60대 이상	(138)	24.6	24.6	21.0	27.5	2.2	0.0	100.0	107.86
지역별	서울	(140)	3.6	8.6	12.9	70.0	5.0	0.0	100.0	159.66
	인천/경기	(96)	14.6	45.8	39.6	0.0	0.0	0.0	100.0	91.81
	대전/세종/충청	(30)	30.0	10.0	40.0	16.7	3.3	0.0	100.0	102.90
	광주/전라	(29)	62.1	31.0	0.0	6.9	0.0	0.0	100.0	49.93
	대구/경북	(25)	24.0	16.0	52.0	0.0	4.0	4.0	100.0	101.92
	부산/울산/경남	(80)	65.0	28.8	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0	48.90
	강원/제주	(21)	9.5	33.3	14.3	28.6	14.3	0.0	100.0	146.90
택시운전 경력	2년 미만	(28)	35.7	32.1	7.1	21.4	0.0	3.6	100.0	77.19
	2~4년 미만	(42)	23.8	28.6	9.5	35.7	2.4	0.0	100.0	111.02
	4~6년 미만	(60)	33.3	23.3	13.3	25.0	5.0	0.0	100.0	108.60
	6~8년 미만	(40)	22.5	32.5	22.5	20.0	2.5	0.0	100.0	101.50
	8~10년 미만	(24)	12.5	12.5	54.2	20.8	0.0	0.0	100.0	114.71
	10년 이상	(227)	23.8	22.5	23.3	27.3	3.1	0.0	100.0	110.44
회사근속 연수	2년 미만	(75)	30.7	22.7	17.3	25.3	2.7	1.3	100.0	96.73
	2~4년 미만	(92)	20.7	20.7	18.5	37.0	3.3	0.0	100.0	119.68
	4~6년 미만	(84)	27.4	27.4	17.9	21.4	6.0	0.0	100.0	111.00
	6~8년 미만	(51)	31.4	29.4	17.6	21.6	0.0	0.0	100.0	93.94
	8~10년 미만	(24)	8.3	20.8	37.5	29.2	4.2	0.0	100.0	122.50
	10년 이상	(95)	24.2	24.2	27.4	23.2	1.1	0.0	100.0	104.43

<표 Ⅴ-30> 부가가치세 납부세액 경감액 현금지원의 급여 측면 처우개선 도움 정도
(일반택시 운수종사자)

		사례수	경제적으로 전혀 도움이 되지 않았다	경제적으로 도움이 되지 않았다	보통	경제적으로 조금 도움이 되었다	경제적으로 많은 도움이 되었다	*비도움*	*보통*	*도움*		평균
			%	%	%	%	%	%	%	%	계	
전체		(421)	4.5	12.1	24.5	53.2	5.7	16.6	24.5	58.9	100.0	60.87
성별	남자	(408)	3.9	12.3	24.5	53.7	5.6	16.2	24.5	59.3	100.0	61.21
	여자	(13)	23.1	7.7	23.1	38.5	7.7	30.8	23.1	46.2	100.0	50.00
연령별	30대 이하	(7)	0.0	14.3	42.9	42.9	0.0	14.3	42.9	42.9	100.0	57.14
	40대	(61)	6.6	9.8	26.2	49.2	8.2	16.4	26.2	57.4	100.0	60.66
	50대	(215)	5.1	13.0	22.3	55.3	4.2	18.1	22.3	59.5	100.0	60.12
	60대 이상	(138)	2.9	11.6	26.1	52.2	7.2	14.5	26.1	59.4	100.0	62.32
지역별	서울	(140)	1.4	7.9	26.4	62.1	2.1	9.3	26.4	64.3	100.0	63.93
	인천/경기	(96)	5.2	12.5	20.8	59.4	2.1	17.7	20.8	61.5	100.0	60.16
	대전/세종/충청	(30)	13.3	3.3	30.0	53.3	0.0	16.7	30.0	53.3	100.0	55.83
	광주/전라	(29)	0.0	10.3	27.6	37.9	24.1	10.3	27.6	62.1	100.0	68.97
	대구/경북	(25)	12.0	32.0	24.0	28.0	4.0	44.0	24.0	32.0	100.0	45.00
	부산/울산/경남	(80)	6.3	20.0	20.0	46.3	7.5	26.3	20.0	53.8	100.0	57.19
	강원/제주	(21)	0.0	0.0	33.3	42.9	23.8	0.0	33.3	66.7	100.0	72.62
택시운전 경력	2년 미만	(28)	7.1	17.9	32.1	42.9	0.0	25.0	32.1	42.9	100.0	52.68
	2~4년 미만	(42)	4.8	11.9	21.4	52.4	9.5	16.7	21.4	61.9	100.0	62.50
	4~6년 미만	(60)	3.3	13.3	28.3	50.0	5.0	16.7	28.3	55.0	100.0	60.00
	6~8년 미만	(40)	0.0	10.0	22.5	62.5	5.0	10.0	22.5	67.5	100.0	65.63
	8~10년 미만	(24)	0.0	12.5	20.8	58.3	8.3	12.5	20.8	66.7	100.0	65.63
	10년 이상	(227)	5.7	11.5	23.8	53.3	5.7	17.2	23.8	59.0	100.0	60.46
회사근속 연수	2년 미만	(75)	9.3	14.7	30.7	45.3	0.0	24.0	30.7	45.3	100.0	53.00
	2~4년 미만	(92)	2.2	15.2	20.7	56.5	5.4	17.4	20.7	62.0	100.0	61.96
	4~6년 미만	(84)	3.6	14.3	21.4	52.4	8.3	17.9	21.4	60.7	100.0	61.90
	6~8년 미만	(51)	2.0	3.9	33.3	54.9	5.9	5.9	33.3	60.8	100.0	64.71
	8~10년 미만	(24)	4.2	8.3	12.5	62.5	12.5	12.5	12.5	75.0	100.0	67.71
	10년 이상	(95)	5.3	10.5	24.2	53.7	6.3	15.8	24.2	60.0	100.0	61.32

2) 2013년 및 그 이전 기간의 경감·지원제도에 대한 인지도 및 만족도

□ 전술하였듯이 2013년까지 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 직접적인 현금 지급 대신 운수종사자의 처우개선이나 복지후생 증진에 사용하도록 규정되어 있었는데, 그에 대해 인지하고 있던 운수종사자는 전체의 45.2%로 인지도가 낮은 편(<표 Ⅴ-31> 참조)

○ 운전경력 및 근속연수가 길수록, 그렇지 않은 경우보다 2013년 및 그 이전 제도에 대한 인지도가 더 높아지는 경향

○ 처우개선이나 복지후생 증진 등의 경우 지원이 간접적으로 이루어지기 때문에 현금 지급의 경우에 비해 인지도가 낮은 특성도 있는 것으로 추측됨

<표 Ⅴ-31> 2014년 이전 부가가치세 납부세액 경감액 운수종사자의 처우개선/복지향상에 사용 규정 인지도(일반택시 운수종사자)

		사례수	예	아니오	
			%	%	계
전체		(454)	45.2	54.8	100.0
성별	남자	(439)	45.1	54.9	100.0
	여자	(15)	46.7	53.3	100.0
연령별	30대 이하	(7)	42.9	57.1	100.0
	40대	(69)	42.0	58.0	100.0
	50대	(236)	44.9	55.1	100.0
	60대 이상	(142)	47.2	52.8	100.0
지역별	서울	(141)	39.0	61.0	100.0
	인천/경기	(89)	74.2	25.8	100.0
	대전/세종/충청	(42)	40.5	59.5	100.0
	광주/전라	(46)	47.8	52.2	100.0
	대구/경북	(37)	21.6	78.4	100.0
	부산/울산/경남	(79)	21.5	78.5	100.0
	강원/제주	(20)	100.0	0.0	100.0
택시운전경력	2년 미만	(2)	50.0	50.0	100.0
	2~4년 미만	(47)	31.9	68.1	100.0
	4~6년 미만	(69)	42.0	58.0	100.0
	6~8년 미만	(48)	27.1	72.9	100.0
	8~10년 미만	(29)	62.1	37.9	100.0
	10년 이상	(259)	49.8	50.2	100.0
회사근속연수	2년 미만	(48)	33.3	66.7	100.0
	2~4년 미만	(111)	38.7	61.3	100.0
	4~6년 미만	(100)	40.0	60.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	51.7	48.3	100.0
	8~10년 미만	(29)	48.3	51.7	100.0
	10년 이상	(108)	57.4	42.6	100.0

□ 2013년 현재 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 처우개선/복지향상 지원에 대한 만족도는 불만족(30.7%=매우 불만족+불만족)이 만족(16.1%)보다 높게 조사(<표 Ⅴ-32> 참조)

○ 이는 간접적인 복리후생 증진보다 현금 지원을 더 선호하는 것으로 추정

□ 2013년 현재 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 지원 형태는 급여 인상(31.2%), 연료비 지원(24.4%)이 가장 비중이 높음(<표 Ⅴ-33> 참조)

○ 이는 직·간접적으로 경제적 지원제도에 해당

○ 그 밖에 시설개선 확충과 차량대체 촉진에 각각 21.5%와 13.2%가 지원

<표 Ⅴ-32> 2013년 부가가치세 납부세액 경감액 운수종사자의 처우개선/복지향상 기여 만족도(일반택시 운수종사자)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통*	*만족*		평균
			%	%	%	%	%	%	%	계	
전체		(205)	8.3	22.4	53.2	16.1	30.7	53.2	16.1	100.0	44.27
성별	남자	(198)	8.6	22.2	53.0	16.2	30.8	53.0	16.2	100.0	44.19
	여자	(7)	0.0	28.6	57.1	14.3	28.6	57.1	14.3	100.0	46.43
연령별	30대 이하	(3)	0.0	33.3	33.3	33.3	33.3	33.3	33.3	100.0	50.00
	40대	(29)	10.3	13.8	55.2	20.7	24.1	55.2	20.7	100.0	46.55
	50대	(106)	7.5	30.2	46.2	16.0	37.7	46.2	16.0	100.0	42.69
	60대 이상	(67)	9.0	13.4	64.2	13.4	22.4	64.2	13.4	100.0	45.52
지역별	서울	(55)	9.1	30.9	43.6	16.4	40.0	43.6	16.4	100.0	41.82
	인천/경기	(66)	6.1	10.6	75.8	7.6	16.7	75.8	7.6	100.0	46.21
	대전/세종/충청	(17)	0.0	29.4	52.9	17.6	29.4	52.9	17.6	100.0	47.06
	광주/전라	(22)	4.5	18.2	45.5	31.8	22.7	45.5	31.8	100.0	51.14
	대구/경북	(8)	50.0	25.0	25.0	0.0	75.0	25.0	0.0	100.0	18.75
	부산/울산/경남	(17)	17.6	47.1	29.4	5.9	64.7	29.4	5.9	100.0	30.88
	강원/제주	(20)	0.0	15.0	45.0	40.0	15.0	45.0	40.0	100.0	56.25
택시운전경력	2년 미만	(1)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	100.0	75.00
	2~4년 미만	(15)	13.3	33.3	46.7	6.7	46.7	46.7	6.7	100.0	36.67
	4~6년 미만	(29)	6.9	20.7	55.2	17.2	27.6	55.2	17.2	100.0	45.69
	6~8년 미만	(13)	7.7	30.8	53.8	7.7	38.5	53.8	7.7	100.0	40.38
	8~10년 미만	(18)	0.0	27.8	55.6	16.7	27.8	55.6	16.7	100.0	47.22
	10년 이상	(129)	9.3	20.2	53.5	17.1	29.5	53.5	17.1	100.0	44.57
회사근속연수	2년 미만	(16)	12.5	31.3	37.5	18.8	43.8	37.5	18.8	100.0	40.63
	2~4년 미만	(43)	7.0	23.3	58.1	11.6	30.2	58.1	11.6	100.0	43.60
	4~6년 미만	(40)	7.5	20.0	55.0	17.5	27.5	55.0	17.5	100.0	45.63
	6~8년 미만	(30)	0.0	23.3	53.3	23.3	23.3	53.3	23.3	100.0	50.00
	8~10년 미만	(14)	0.0	21.4	64.3	14.3	21.4	64.3	14.3	100.0	48.21
	10년 이상	(62)	14.5	21.0	50.0	14.5	35.5	50.0	14.5	100.0	41.13

<표 Ⅴ-33> 2013년 부가가치세 납부세액 경감액 지원 형태(복수응답)
(일반택시 운수종사자)

		사례수	급여인상	연료비 지원	시설개선·확충	차량대체촉진	급식비보조	샤워/운동시설/대기실 등 개량, 개선,확충	근무시간 단축	무료급식	의류지원	해외연수	명절선물	사고은폐 처리시 보조금	현금지급	모름	없음
			%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
전체		(205)	31.2	24.4	21.5	13.2	6.3	5.4	3.4	2.0	1.5	0.5	0.5	0.5	0.5	21.0	2.0
성별	남자	(198)	32.3	23.7	21.7	13.6	6.1	5.6	3.0	2.0	1.5	0.5	0.5	0.5	0.5	20.2	2.0
	여자	(7)	0.0	42.9	14.3	0.0	14.3	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	42.9	0.0
연령별	30대 이하	(3)	66.7	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	40대	(29)	24.1	6.9	17.2	13.8	3.4	10.3	0.0	10.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.0	3.4
	50대	(106)	34.0	31.1	17.9	17.0	5.7	2.8	2.8	0.0	2.8	0.9	0.0	0.0	0.9	18.9	2.8
	60대 이상	(67)	28.4	20.9	29.9	7.5	7.5	7.5	6.0	1.5	0.0	0.0	1.5	1.5	0.0	20.9	0.0
지역별	서울	(55)	14.5	5.5	34.5	3.6	1.8	1.8	5.5	0.0	5.5	0.0	0.0	0.0	0.0	34.5	7.3
	인천/경기	(66)	43.9	25.8	25.8	24.2	4.5	1.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.5	28.8	0.0
	대전/세종/충청	(17)	23.5	58.8	5.9	5.9	23.5	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	광주/전라	(22)	13.6	68.2	4.5	22.7	18.2	13.6	9.1	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	(8)	62.5	25.0	12.5	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	부산/울산/경남	(17)	23.5	5.9	23.5	17.6	0.0	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	17.6	0.0
	강원/제주	(20)	55.0	10.0	5.0	0.0	5.0	10.0	0.0	15.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0
택시운전경력	2년 미만	(1)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	2~4년 미만	(15)	6.7	20.0	26.7	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.0	0.0
	4~6년 미만	(29)	34.5	20.7	20.7	10.3	10.3	3.4	0.0	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.6	0.0
	6~8년 미만	(13)	38.5	30.8	23.1	0.0	7.7	7.7	7.7	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.4	0.0
	8~10년 미만	(18)	27.8	16.7	11.1	22.2	11.1	0.0	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	27.8	0.0
	10년 이상	(129)	32.6	26.4	22.5	14.7	4.7	7.0	3.1	1.6	2.3	0.8	0.8	0.8	0.0	17.1	3.1
회사근속연수	2년 미만	(16)	43.8	12.5	18.8	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	0.0	25.0	6.3
	2~4년 미만	(43)	16.3	23.3	25.6	11.6	7.0	2.3	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	30.2	0.0
	4~6년 미만	(40)	37.5	25.0	22.5	12.5	12.5	10.0	10.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0
	6~8년 미만	(30)	43.3	23.3	30.0	16.7	3.3	6.7	6.7	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3	0.0
	8~10년 미만	(14)	28.6	7.1	7.1	21.4	7.1	7.1	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	28.6	0.0
	10년 이상	(62)	29.0	32.3	17.7	12.9	4.8	4.8	0.0	1.6	3.2	1.6	1.6	0.0	0.0	21.0	4.8

3) 2014년 현금 지원제도로의 개편에 대한 의식조사

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 2014년부터 처우개선/복지향상 지원에서 운수종사자에게 직접적으로 현금지원하는 방안으로 전환하였는데, 그에 대해 13.0%만이 전혀 모를 뿐, 나머지 87.0%는 해당 제도로의 전환에 대해 잘 알고 있거나 전환 사실을 들은 바 있음(<표 Ⅴ-34> 참조)

○ 이는 당해 제도의 개편에 따른 운송사업자의 운수종사자 대상의 현금 지원이 법적으로 보장되어 있음을 노사 양측이 모두 다 잘 알고 있기 때문에 제도에 대한 정보 비대칭에 따른 운송사업자의 전용 가능성이나 제도의 실효 가능성은 그만큼 작은 것으로 추정됨

<표 Ⅴ-34> 2014년 부가가치세 납부세액 경감액 직접 현금 지급 제도 변화 인지도
(일반택시 운수종사자)

		사례수	전혀 모름	들었으나 상세한 내용 모름	제도 알지만 2014년 변화 모름	대략 알고 있음	잘 알고 있음	
			%	%	%	%	%	계
전체		(454)	13.0	28.0	19.6	32.2	7.3	100.0
성별	남자	(439)	13.2	28.2	19.8	31.7	7.1	100.0
	여자	(15)	6.7	20.0	13.3	46.7	13.3	100.0
연령별	30대 이하	(7)	28.6	14.3	14.3	28.6	14.3	100.0
	40대	(69)	14.5	34.8	14.5	29.0	7.2	100.0
	50대	(236)	14.8	26.3	20.8	31.4	6.8	100.0
	60대 이상	(142)	8.5	28.2	20.4	35.2	7.7	100.0
지역별	서울	(141)	9.9	36.9	14.2	34.0	5.0	100.0
	인천/경기	(89)	10.1	2.2	23.6	56.2	7.9	100.0
	대전/세종/충청	(42)	26.2	21.4	7.1	26.2	19.0	100.0
	광주/전라	(46)	19.6	26.1	17.4	34.8	2.2	100.0
	대구/경북	(37)	29.7	40.5	5.4	18.9	5.4	100.0
	부산/울산/경남	(79)	5.1	41.8	43.0	6.3	3.8	100.0
	강원/제주	(20)	5.0	20.0	5.0	45.0	25.0	100.0
택시운전 경력	2년 미만	(2)	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	100.0
	2~4년 미만	(47)	10.6	40.4	17.0	29.8	2.1	100.0
	4~6년 미만	(69)	13.0	24.6	20.3	34.8	7.2	100.0
	6~8년 미만	(48)	14.6	37.5	25.0	16.7	6.3	100.0
	8~10년 미만	(29)	13.8	10.3	20.7	37.9	17.2	100.0
	10년 이상	(259)	13.1	26.6	18.9	34.4	6.9	100.0
회사근속 연수	2년 미만	(48)	12.5	27.1	20.8	33.3	6.3	100.0
	2~4년 미만	(111)	15.3	40.5	11.7	28.8	3.6	100.0
	4~6년 미만	(100)	14.0	23.0	24.0	32.0	7.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	6.9	27.6	22.4	29.3	13.8	100.0
	8~10년 미만	(29)	13.8	24.1	24.1	27.6	10.3	100.0
	10년 이상	(108)	13.0	21.3	20.4	38.0	7.4	100.0

□ 동 제도의 처우개선/복지향상 지원에서 직접 현금지원 방식으로 개편된 것에 대해서는, (비록 응답률이 전체의 35.8%로 상당히 낮기는 하지만, 응답자 중) 만족이 50.3%, 보통이 40.8%에 이르러 대부분 현금지원 방식으로의 전환에 긍정적으로 생각하는 것으로 조사됨(<표 Ⅴ-35> 참조)

<표 Ⅴ-35> 2014년 현금 지급방안으로의 변경 만족도(일반택시 운수종사자)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*		평균
			%	%	%	%	%	%	%	%	계	
전체		(179)	1.1	7.8	40.8	45.3	5.0	8.9	40.8	50.3	100.0	61.31
성별	남자	(170)	1.2	7.1	40.6	45.9	5.3	8.2	40.6	51.2	100.0	61.76
	여자	(9)	0.0	22.2	44.4	33.3	0.0	22.2	44.4	33.3	100.0	52.78
연령별	30대 이하	(3)	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	33.3	66.7	100.0	66.67
	40대	(25)	0.0	8.0	32.0	56.0	4.0	8.0	32.0	60.0	100.0	64.00
	50대	(90)	1.1	8.9	36.7	45.6	7.8	10.0	36.7	53.3	100.0	62.50
	60대 이상	(61)	1.6	6.6	50.8	39.3	1.6	8.2	50.8	41.0	100.0	58.20
지역별	서울	(55)	0.0	3.6	52.7	38.2	5.5	3.6	52.7	43.6	100.0	61.36
	인천/경기	(57)	0.0	15.8	42.1	40.4	1.8	15.8	42.1	42.1	100.0	57.02
	대전/세종/충청	(19)	0.0	0.0	42.1	52.6	5.3	0.0	42.1	57.9	100.0	65.79
	광주/전라	(17)	0.0	5.9	23.5	70.6	0.0	5.9	23.5	70.6	100.0	66.18
	대구/경북	(9)	22.2	11.1	22.2	22.2	22.2	33.3	22.2	44.4	100.0	52.78
	부산/울산/경남	(8)	0.0	12.5	37.5	37.5	12.5	12.5	37.5	50.0	100.0	62.50
	강원/제주	(14)	0.0	0.0	21.4	71.4	7.1	0.0	21.4	78.6	100.0	71.43
택시운전 경력	2년 미만	(1)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	75.00
	2~4년 미만	(15)	0.0	26.7	53.3	20.0	0.0	26.7	53.3	20.0	100.0	48.33
	4~6년 미만	(29)	0.0	6.9	55.2	34.5	3.4	6.9	55.2	37.9	100.0	58.62
	6~8년 미만	(11)	9.1	0.0	36.4	54.5	0.0	9.1	36.4	54.5	100.0	59.09
	8~10년 미만	(16)	0.0	6.3	25.0	62.5	6.3	6.3	25.0	68.8	100.0	67.19
	10년 이상	(107)	0.9	6.5	38.3	47.7	6.5	7.5	38.3	54.2	100.0	63.08
회사근속 연수	2년 미만	(19)	5.3	10.5	36.8	47.4	0.0	15.8	36.8	47.4	100.0	56.58
	2~4년 미만	(36)	0.0	8.3	47.2	41.7	2.8	8.3	47.2	44.4	100.0	59.72
	4~6년 미만	(39)	0.0	7.7	43.6	43.6	5.1	7.7	43.6	48.7	100.0	61.54
	6~8년 미만	(25)	0.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0	40.0	60.0	100.0	65.00
	8~10년 미만	(11)	0.0	27.3	9.1	63.6	0.0	27.3	9.1	63.6	100.0	59.09
	10년 이상	(49)	2.0	6.1	42.9	36.7	12.2	8.2	42.9	49.0	100.0	62.76

바. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대한 운수종사자의 견해

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도의 개편에 대해 운수종사자의 의견을 조사한 결과, 현행 방식(77.5%) 또는 무차별(7.9%)하다는 응답이 총 85.4%에 이르러 현행 제도에 대한 지지도가 절대 다수를 차지하는 것으로 조사(<표 Ⅴ-36> 참조)

□ 이전 방식(2013년 방식)으로의 회귀 또는 제도 폐지의 의견도 각각 3.5%와 7.5%에 이르렀으나 이는 소수의견에 불과

○ 기타 의견은 거의 미미

<표 Ⅴ-36> 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도 개편문제에 대한 의견 (일반택시 운수종사자)

		사례수	2013년 이전 방식 회귀가 좋음	현행 방식 유지가 좋음	두 가지 방식 무차별함	실효성이 없으므로 폐지 바람직	부가세 발생 금액과 회사쪽 부가세 경감 금액을 고지	직접 지급하되 최저 임금액에 포함하지 말 것	현행 방식 하에서 투명성 확보	개인이 직접 받을 수	100% 환급/ 100% 지원 요함	월별 지급 요함	부가세는 월급에 미포함 되어야 함	규정대로 이뤄져야 함	
			%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	계
전체		(454)	3.5	77.5	7.9	7.5	0.2	0.4	0.2	1.1	0.7	0.2	0.4	0.2	100.0
성별	남자	(439)	3.6	77.0	8.2	7.5	0.2	0.5	0.2	1.1	0.7	0.2	0.5	0.2	100.0
	여자	(15)	0.0	93.3	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
연령별	30대 이하	(7)	14.3	42.9	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	40대	(69)	5.8	73.9	5.8	10.1	1.4	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	100.0
	50대	(236)	3.0	79.2	9.3	6.4	0.0	0.0	0.0	1.3	0.4	0.0	0.0	0.4	100.0
	60대 이상	(142)	2.8	78.2	7.0	6.3	0.0	0.7	0.7	1.4	1.4	0.7	0.7	0.0	100.0
지역별	서울	(141)	0.7	85.1	11.3	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	100.0
	인천/경기	(89)	5.6	87.6	1.1	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0	0.0	1.1	100.0
	대전/세종/충청	(42)	4.8	78.6	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	광주/전라	(46)	13.0	43.5	15.2	28.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	대구/경북	(37)	5.4	51.4	10.8	24.3	0.0	5.4	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	부산/울산/경남	(79)	0.0	79.7	1.3	10.1	0.0	0.0	0.0	6.3	1.3	1.3	0.0	0.0	100.0
	강원/제주	(20)	0.0	95.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
택시 운전 경력	2년 미만	(2)	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	2~4년 미만	(47)	2.1	72.3	14.9	8.5	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	4~6년 미만	(69)	0.0	81.2	10.1	5.8	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	1.4	100.0
	6~8년 미만	(48)	2.1	68.8	8.3	12.5	2.1	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	2.1	0.0	100.0
	8~10년 미만	(29)	0.0	79.3	10.3	3.4	0.0	0.0	3.4	0.0	3.4	0.0	0.0	0.0	100.0
	10년 이상	(259)	5.4	79.2	5.4	7.3	0.0	0.4	0.0	1.5	0.0	0.4	0.4	0.0	100.0
회사 근속 연수	2년 미만	(48)	0.0	75.0	12.5	10.4	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	2~4년 미만	(111)	1.8	76.6	12.6	7.2	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	4~6년 미만	(100)	3.0	76.0	10.0	6.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	2.0	1.0	100.0
	6~8년 미만	(58)	3.4	74.1	1.7	12.1	1.7	0.0	1.7	0.0	5.2	0.0	0.0	0.0	100.0
	8~10년 미만	(29)	3.4	86.2	3.4	6.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	10년 이상	(108)	7.4	80.6	3.7	5.6	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	0.0	100.0

사. 소결 및 정책시사점

□ 일반택시 운수종사자 대상의 설문조사 결과, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에 대한 인지도·이해도 및 경제적 처우·복지후생 개선 효과가 높을 뿐만 아니라 현행 방식의 제도 유지에 대한 지지의견도 절대적으로 높은 것으로 조사

□ 일반택시 운수종사자들이 속해 있는 소득분위가 대부분 4~7분위에 귀속되어 있으나, 1~3분위 가구의 상당수 또는 대부분이 노인가구인 만큼, 경제활동인구 기준으로는 일반택시 운수종사자들은 실질적인 중·저소득층으로 분류되는 것으로 분류하여도 무방

○ 따라서 동 제도의 수혜분포는 실질적으로 중·저소득층에 집중됨으로써 중·저소득층에 대한 소득 지원·보조의 의미를 지니므로 소득분배적 관점에서 긍정적 의미를 지닐 뿐만 아니라,

○ <표 Ⅴ-30>의 설문조사 결과에서 보듯이 절대 다수가 동 제도를 통해 경제적 처우 개선에 도움을 받고 있다는 응답을 하고 있어 경제적 측면에서의 분배구조 개선에도 일조하고 있음을 유추 가능

□ 종합적으로 요약해볼 때, 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 제도의 운용 적절성, 경제적 지원효과, 소득분배 개선효과, 수혜대상자들의 제도 만족도 등의 측면에서 긍정적인 정책효과를 나타내고 있는 것으로 평가됨

Ⅵ. 제도 운용 및 검토·개선방안

Ⅵ. 제도 운용 및 검토・개선방안

□ 효과성 및 효율성(설문조사) 분석내용, 그리고 타당성 분석을 바탕으로 다음과 같은 제도 개선방향을 제시

1. 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 적정성

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감・지원제도는, 택시요금 규제로 인해 파생된 “시장의 실패” 현상(예: 후방귀착으로 인한 운수종사자 실질급여 감소)을 교정하기 위한 정부의 정책 개입의 의미를 지님

□ 효과성(소득분배 개선 효과 등), 효율성(지원대상자들의 제도 만족도, 운용・집행의 적절성 등), 타당성(경제이론, 재분배, 제도의 중복성 등)의 관점에서 동 제도의 적절성 및 유지 여부를 판단할 때, 일몰 연장을 통한 정책의 지속 필요성이 제기

□ (효과성) 만성적 초과노동공급 상태에 있는 일반(법인)택시 운수종사자들의 실질임금 보전을 주된 목적 중 하나로 하는 동 제도는 정(+)의 소득분배 개선효과를 통해 소기의 정책목표를 달성하고 있는 것으로 평가

□ (효율성) 운수종사자 대상의 설문조사 결과, 동 제도에 대한 인지도, 제도 집행비율(즉, 현금지원 수혜비율), 실효집행도(1인당 수혜금액), 현금지원의 경제적 도움 정도 등의 측면에서 매우 높은 비율의 응답을 나타냄으로써 동 제도가 매우 효율적으로 집행・운용되고 있음을 유추 가능

□ (타당성) 경제이론적 관점(“시장의 실패” 교정시 정부 개입의 필요성 등), “정

책수단적 측면(부가가치세 감면·지원), 소기의 정책목표(소득분배 개선) 달성 여부, 지원대상의 선정 적정성 등, 정책의 타당성 측면에서 매우 적절한 것으로 평가

□ 그러므로 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는, 택시요금 규제로 인해 파생되고 있는 후방귀착의 결과, 운수종사자들의 실질임금 하락에 대응하여, 경제적 여건 개선이라는 소기의 정책목표를 잘 달성하고 있는 만큼, 동 제도의 일몰을 연장하여 당분간 계속 운용하는 것이 바람직한 것으로 판단

2. 일반택시 부가가치세 경감세액 지급방법에 대한 검토: 간접·직접 지원방식의 상호비교

가. 현행 경감세액 지원제도의 운용 적정성에 대한 평가

□ <표 Ⅵ-1>에서 보듯이 일반(법인)택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 지급 위반사례 및 위반금액이 많지는 않지만 소폭 증가 추세

○ 비록 지급 위반하였으나 적발되지 않은 사례도 있을 수 있으나, 2012년 현재 부가가치세 경감세수 규모가 약 1,500억원 수준인 것에 비추어볼 때 지급위반금액 10억 7천만원은 전체의 0.7%에 불과할 정도로 미미한 수준

○ 앞의 설문조사 결과 등을 종합해볼 때, 일반택시 운수종사자들의 동 제도에 대한 이해도·인지도 등이 매우 높은 만큼, 지급 위반사례는 많지 않은 것으로 판단

□ 따라서 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 지급 위반사례가 일부 존재하지만, 전체적으로 제도 운용의 적절성과 정책목적 부합성 및 정책 효과성 등의 측면에서 적절하게 운용되고 있는 것으로 평가

□ 일반택시 운수종사자들의 급여 수준이 동업종 타 직종에 비해 현저하게 낮은 점과, 지급 위반시 당해 운수종사자의 실질적 급여 수준이 더욱 열악해질 수 있다는 점 등을 고려할 때 지급위반 여부에 대한 주기적 감시와 사실 확인을 위한 노력은 현재와 같이 지속될 필요

○ 제도 운용 성과의 지속적 유지·확보를 위해 부가가치세 경감세액 및 현금 지급 실적에 대한 주기적 대사와, 지급위반 사실에 대한 감시활동을 지속할 필요

<표 Ⅵ-1> 법인택시 부가가치세 경감세액 지급위반 현황(2009~2012년)

(단위: 건, 천원)

시도	총계		2009		2010		2011		2012	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
계	88	2,193,688	12	383,937	15	389,466	27	348,420	34	1,071,865
서울	7	277,906	3	169,160	2	75,322	1	18,689	1	14,735
부산	12	236,453			1	45,737	3	67,903	8	122,813
대구	10	84,111					10	84,111		
인천	30	1,085,254	2	112,042	2	2,827	4	61,013	22	909,372
광주	3	43,977			1	42,429	2	1,548		
대전	1	1,744							1	1,744
울산										
세종										
경기	16	281,630	6	99,862	4	78,095	5	93,522	1	10,151
강원	5	8,124	1	2,873	3	5,151	1	100		
충북	2	139,905			2	139,905				
충남										
전북										
전남										
경북										
경남	2	34,584					1	21,534	1	13,050
제주										

자료: 국토교통부 내부자료

나. 간접지원방식과 직접지원방식의 적정성 비교

□ 일반택시 운송사업주가 납부세액 경감분을 현금으로 운수종사자에게 지급하는 현행의 간접지원방식 외에 과세당국(국세청)이나 제도관리부처(국토교통부)가 직접 경감세액을 지원하는 직접지원방식도 고려할 수 있음

○ 그러나 결론적으로는 현행의 간접지원방식이 보다 우월한 것으로 판단

□ 간접지원방식은 행정비용이 낮다는 점에서 장점이 있지만, 현금지원 지급위반 등의 부작용이 잠재적으로 가능하다는 단점이 있으며, 직접지원방식은 운수종사자에 대한 경감세액 미지급 가능성을 원천적으로 배제할 수 있지만, 행정비용·협력비용이 막대하게 소요된다는 것이 커다란 단점으로 지적(<표 Ⅵ-2> 참조)

○ 두 제도 가운데 어떤 방식이 더 적합한지는 현행 제도 운용·집행실적 현황에 근거하여 판단하는 것이 바람직

<표 Ⅵ-2> 간접지급방식과 직접지급방식의 장·단점 비교

	간접지원방식 (현행)	직접지원방식
장점	· 행정비용 절감 · 간단, 단순	· 미지급·지연지급 원천봉쇄 가능
단점	· 잠재적 미지급 가능성 존재	· 운수종사자 개별 신고·관리 등의 측면에서 막대한 행정비용과 협력비용 소요
현황	· 미지급 적발실적(금액기준 0.7% 수준)이 매우 낮아 미지급 문제는 미미한 수준 (<표 Ⅵ-1> 참조)	

□ 직접지원방식은 누수문제(미지급, 지연지급 등)를 걱정할 필요가 없으나, 다음의 문제로 인해 현행의 간접지원방식이 더 우월하므로 현행의 간접지원방식을 지속하는 것이 보다 바람직한 것으로 평가

□ 직접지원방식은 매우 높은 행정비용(administration cost)이 소요

○ 직접지원의 경우 정부가 11만~12만명의 운수종사자를 직접 관리하고, 운수종사자는 현금지원 수혜를 위해 정부에 신고해야하는 막대한 불편과 비용을 수반

○ 반면 간접지원방식의 경우 현재 운송사업주가 이미 기존의 재무담당인력을 활용하여 지원하고 있으므로 한계운용비용이 매우 낮은 것이 특징

□ 현재 동 제도의 지급위반(미지급, 지연지급 등) 비중은 매우 낮아 간접지원방식 하에서도 제도가 매우 효율적으로 잘 집행되고 있는 실정

○ 미지급 등 지급위반 실적은 전체 지원규모의 0.7%(2012년 금액기준) 정도로 매우 미미

○ 이는 현행 간접지원방식의 제도 운용이 거의 누수 없이 제대로 잘 작동하고 있음을 시사

□ 동 제도는 택시요금 규제 등으로 인해 야기된 "시장의 실패" 교정을 위한 정부 개입정책인데, 직접지원방식으로 전환하는 경우 본래의 정책 취지와 별개로 자칫 "산업정책적 지원"방안으로 변질되면서 항구화될 가능성이 높음

○ 간접지원방식의 경우 소비자가 부담하는 세금을 경감하여 운수종사자에게 지원한다는 점이 조세이론적 측면에서 근거가 미약하기 때문에 정부의 택시요금 규제정책이 철폐되는 경우 간접지원방식에서는 동 제도의 폐지가 용이하지만,

○ 직접지원방식을 운용할 때, 직접지원정책이 본래의 취지와 달리 "산업정책"으로 변질될 가능성이 큼

- 이 경우, 택시요금 규제로 인한 "시장의 실패" 현상이 사라지더라도, 지원제도가 항구화·고착화에 따른 또 다른 비효율(정부 개입에 의한 또 다른 "시장의 실패")을 야기하므로 부적절

□ 그러므로 굳이 높은 행정비용을 감수하면서 직접지원방식으로 전환하는 경우 아무런 실익이 없으며, 오히려 행정비용·협력비용 증가로 인해 재정의 낭비만 초래할 가능성이 높은 것으로 판단되므로, 현행의 간접지원방식을 유지하는 것이 바람직

○ 직접지원방식으로의 전환이 필요한지의 문제는, 현행 간접지원방식이 향후 회복 불능일 정도로 미지급 사태가 많아질 때 다시 논의하는 것이 바람직하며,

○ 현 단계에서 그런 논의는 필요없는 것으로 판단

3. 부가가치세 납부세액 경감·지원비율

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 택시요금 규제에 따른 시장의 실패 현상(운수종사자 실질급여 삭감 등)에 대응한 잠정적·한시적 보완정책의 의미를 지닌 하나의 예외적 정책에 해당

○ 그러므로 지나치게 높은 감면·지원율은 적절하지 않음

□ 현재 감면·지원율은 이미 90%(폐차보조 포함시 95%)에 이르러 매우 높은 상황

○ 그러므로 부가가치세 과세의 본래 의미의 퇴색 우려가 있는 추가적인 감면율 확대는 결코 바람직하지 않음

□ 당장에는 현행의 감면·지원율을 그대로 유지하는 것이 바람직한 것으로 판단

○ 다만 장기적으로는 지나치게 높은 감면·지원율의 축소가 필요한 환경이 조성되는 경우, 감면·지원율을 하향조정하는 방안에 대한 검토 가능성을 열어 놓는 것이 바람직한 것으로 판단

4. 개인택시와의 형평 문제

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 현재 일반택시 운수종사자에게만 적용되고, 개인택시 운전자에게는 적용되지 않아 불공평성의 문제가 제기되고 있으나, 다음의 사유로 개인택시에까지 확대 적용하는 것은 부적절한 것으로 평가

□ (택시요금 규제로 인한) “시장의 실패”에 대응한 정부 개입(일반택시 운수종사자 지원)은, 과세이론상 또 다른 비정상적 상황(예: 소비자가 부담한 세금으로 지원)을 야기하므로 정부 개입의 범위는 작을수록 국민경제적으로 효율적

○ 택시요금 규제로 인해 파급되는 문제는 개인택시에도 마찬가지로 적용되지만,

○ 국민경제의 자원배분 효율성 회복 및 추가적인 왜곡현상을 방지하는 차원에서 볼 때, 가능한 한 정부의 개입 수준을 최소화하는 것이 최적인 동시에 바람직

□ 개인택시는 운수종사자(피고용자)인 동시에 운수사업자(자영사업자)의 양면성을 지니는 만큼, 피고용자인 일반(법인)택시 운수종사자들과 동일한 입장이 아니므로 양자 사이에 정책상 구별이 필요

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도의 본래 취지가 열악한 일반택시 운수종사자들에 대한 소득 지원에 있는 만큼, 이들보다 경제적 여건이 훨씬 나은 개인택시 종사자들에게도 납부세액을 경감·지원하는 것은, 동 제도의 지원 취지에 위배

□ 그러므로 상기 요인을 종합할 때, 동 제도의 취지를 살리되 부작용을 최소화하기 위해서는, 부가가치세 납부세액 경감·지원의 범위를 일반택시 운수종사자에 한정하고, 개인택시에 대해서는 적용하지 않는 것이 바람직

5. 기타 고려사항

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도를 통해 일반택시 운수종사자들의 실질급여 인상효과가 나타나 소득분배적 관점에서 본래의 정책목표를 달성하고 있는 것으로 평가

○ 동 제도는 택시요금 규제로 인해 야기된 후방전가(backward incidence)의 결과로 나타나는 운수종사자들의 실질소득 하락(“시장실패”의 일종)을 보전·교정해주는 차원에서 운용되고 있는 제도로서 잘 기능하고 있는 것으로 평가

○ 다만 동 제도를 택시산업 지원 등과 같은 산업정책적 차원에서의 지원정책으로 확대 해석하는 데 대해서는 경계할 필요

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도에서 경감세액의 현금지원을 통한 지원이 운수종사자들의 경제적 여건 개선에 크게 기여

○ 그럼에도 불구하고, 여타 운송업 종사자들과의 연간소득 차이가 매우 크기 때문에, 경감·지원 후에도 가처분소득의 격차가 존재하여 상대적 박탈감이 나타나고 있는 것으로 추정

○ 이러한 문제(운송 업종간, 종사자간 소득격차)의 가장 큰 원인은 일반택시 부문 노동시장에서의 만성적 초과공급에 기인하는 바가 큰 것으로 추정

○ 초과공급은 택시요금 규제로 후방전가 현상을 더욱 가속화하는 측면이 존재

- 만성적이고 대규모적인 초과노동공급이 존재하는 상황하에서는, 그렇지 않은 경우에 비해, 택시요금 규제의 후방전가 현상이 보다 용이하게 발생

□ 장기적으로 택시요금 규제정책 등의 변화가 나타나 일반택시 운수종사자들의 실질소득이 현저하게 개선되면 그만큼 “시장의 실패” 현상이 감소하므로 정책지원의 필요성이 반감됨과 동시에 동 제도의 존치 필요성도 낮아질 것으로 예상

Ⅶ. 종합평가 및 결론

Ⅶ. 종합평가 및 결론

□ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감·지원제도는 제도의 합목적성, 소득분배 개선 측면에서의 효과성, 제도운영의 적정성 및 실효성, 수혜대상자들의 제도 긍정성 등을 종합적으로 검토해볼 때 현행 방식의 제도 운영을 지속(즉, 일몰 연장)하는 것이 바람직한 것으로 판단

○ 특히 경제이론적 관점에서 볼 때, 택시요금 규제로 인한 전가현상으로 인해 일반택시 운수종사자들의 실질급여 하락 현상의 보전 차원에서 동 제도의 정책 효과성이 큰 것으로 평가

□ 외부성이 존재하거나 특정 정책목표 달성을 위한 정책 시행의 결과로서 "시장의 실패" 현상이 발생하는 경우가 아니라면, 일반적으로 조세감면은 자원배분의 왜곡을 초래하므로 폐지하는 것이 바람직하지만,

○ 물가안정 등의 정책목표를 달성하는 과정에서 '택시요금 규제'가 발생해 '시장의 실패'가 발생하는 만큼 이의 교정을 위한 조세감면·지원을 주된 내용으로 하는 동 제도는 예외적으로 정책 효과성 및 타당성이 인정되며,

○ 제도 운용상 정책 집행·운용의 효율성도 높은 것으로 평가

□ 일반택시 운수종사자의 실질급여 하락 현상의 근본원인이 '택시요금 규제'에 있는 만큼, 동 규제의 부작용 최소화를 위해 부가가치세 경감·지원제도를 계속 운용하는 것이 바람직한 것으로 평가

○ 적용대상은 현행과 같이 일반택시 운수종사자에 한정

- 부가가치세의 세액을 경감·지원하는 방식은 조세정책상 매우 예외적인 사안인 만큼 적용대상을 최소화하는 것이 바람직하고,
- 개인택시는 일반택시 운수종사자와 달리 피고용자가 아니며, 경제적 여건(소득)도 나을 뿐만 아니라, 동 제도를 통한 저소득 법인택시기사 지

원 취지에도 부합하지 않으므로 일반택시 운수종사자에 한정 지원하는 것이 바람직

□ 지원방식은 현행과 같은 간접지원방식이 적절한 것으로 평가

○ 직접지원방식으로 전환하여 정부가 직접지원하는 방안의 경우, 지원액 미지급 등 지급위반의 발생 가능성을 방지할 수 있으나, 11만~12만명에 이르는 지원대상을 직접 관리하는 것이 현실적으로 불가능할 뿐만 아니라

○ 막대한 행정비용·협력비용이 소요되어 제도 개편의 실익 없이 비용만 수반

○ 특히 현행의 간접지원방식에서조차 별도의 추가적 비용 없이 누수 없이 경감·지원제도가 잘 운용되고 있는 것으로 평가되어, 지급방식의 변경 필요성은 없는 것으로 평가

□ 동 제도를 통한 일반택시 운수종사자 지원의 정책 필요성은 인정되지만, 부가가치세 납부세액 경감·지원율(현재 90%)이 이미 지나치게 높은 수준이므로 추가적인 경감·지원율의 상향조정은 바람직하지 않은 상황

○ 당분간은 현행 경감·지원율을 유지하는 것이 바람직

참고문헌

국회입법조사처, 「일반택시 운송사업자 부가가치세 납부세액 경감액 지급방안 개선 검토」, 박병석 의원 입법조사회답 자료.

김유찬, 『VAT의 면세 및 영세율 적용범위에 대한 평가와 조정의 기본방향』, 한국조세연구원, 1998.

_____, 「소비세 분야에서 응능과세원칙의 실현」, 『조세학술논집』, 제26집 제1호, 2010.

_____, 「유효부가가치세율 추정에 대한 연구」, 『재정정책논집』, 제15집 제4호, 2013.

성명재, 「소득분배 개선을 위한 조세·재정정책방향」, 『응용경제』, 제13권 제2호, 2011, pp. 31-70.

_____, 「부가가치세의 부문별 실효세율, 면세의 누적효과 추정 및 면세개선방안 연구」, 『세무학연구』, 제30권, 제3호, 2013, pp. 189-223.

_____, 「인구·가구특성의 변화가 소득분배구조에 미치는 영향 분석 연구: 무직가구, 부녀자가구 특성 및 인구고령화를 중심으로」, KERI Insight 15-06, 한국경제연구원, 2015.

심태섭·고윤성·임 령, 『택시 부가가치세 경감제도 개선에 대한 연구』, 2013.

조윤제·윤희숙·김종일·이장원·성명재·박종규, 『한국의 소득분배: 변화추이, 요인 및 개선방안』, 국민경제자문회의, 2015.

부 록

<부록> 설문조사 설문지와 답변내용

1. 일반택시 운송사업자 대상 설문지

“일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감제도”에 대한 설문조사

이 설문지는 정부가 일반택시 운수종사자를 지원하기 위해 일반택시 운송사업자에게 허용하고 있는 부가가치세 납부세액 경감제도(조세특례제한법 제106조의7)의 효과성을 측정하기 위해 제도 운영자를 대상으로 실시하는 설문조사입니다. 본 조사는 기획재정부의 연구의뢰를 받아 한국조세재정연구원이 기획·수행하고 있습니다

일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감제도는 2015년 12월 31일 일몰이 도래하는 연평균 조세특례금액 300억원 이상 제도로서 조세특례제한법 제142조에 의해 심층평가가 필요한 제도입니다. 본 설문조사는 조세특례제한법 제142조에 따른 동 특례제도의 효과성을 평가하기 위한 기초분석자료로 활용될 예정입니다.

1. 운송 사업자 일반사항

1-1 사업체의 설립

명칭	소재지	설립연도

1-2. 사업체의 규모(2014년말 기준)

총 보유 택시 수	평균 운행택시 수	총 근로자 수	총 운전자 수

1-3. 경영상황(2014년(또는 2013년) 기준)

연도	자본	자산	매출	당기순이익

1-4. 근로자 급여수준(2014년(또는 2013년) 기준)

연도	총 급여지출	월평균 급여	(상시) 운전자	
			숫자	월평균 급여

1-5. 운전자 상황(2015년 2월 기준)

평균 연령	평균 경력*	평균 근무기간	월평균 근로일수

*: 평균 경력은 현재 회사를 포함하여 총 택시운전 경력기간임

1-6. 사납금 수준

연도	2013년	2014년	2015년
금액			

2. 부가가치세 납부세액 경감제도

< 2013년까지 기간 대상 >

2-1. (2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감을 받은 적이 있습니까?

① 있다 ② 없다(☞문 2-6 으로)

2-2. (2013년까지) 부가가치세 납세세액 경감 규모는 얼마입니까 ?

연도	2011년	2012년	2013년
금액			

2-3. (2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까 ?

용도/연도	2011년	2012년	2013년
임금(급여) 충당			
복지확충			
시설투자			
기타			
합 계			

< 2014년 대상 >

2-6. (2014년) 부가가치세 납부세액 경감을 받은 적이 있습니까?

① 있다 ② 없다(☞문 3-1 으로)

2-7. (2014년) 부가가치세 납부세액 경감 규모는 얼마입니까 ?

연도	2014년
금액	

2-8. (2014년) 부가가치세 납부세액 경감액의 지급 방법은 무엇입니까 ?

① 임금인상분에 포함 ② 별도의 지급방식(수당 등) 이용

③ 기타 ( )

2-9. (2014년) 부가가치세 납부세액 경감액 지급 주기는 무엇입니까 ?

① 매월(연간 12회) 지급 ② 분기별(연간 4회) 지급

③ 반기별(연간 2회) 지급 ④ 연도별(연간 1회) 지급

3. 부가가치세 납부세액 경감제도 만족도

3-1. 정부의 부가가치세 납부세액 경감제도 운영에 대해 어느 정도 만족하십니까 ?

3-1-1. (2013년 이전까지의 제도)

① 매우 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 매우 만족

3-1-2. (2014년 제도)

① 매우 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 매우 만족

3-2. 부가가치세 납부세액 경감제도가 경영개선에 얼마나 도움 되었습니까 ?

3-2-1. (2013년 이전까지의 제도)

① 전혀 도움 안됨 ② 도움 안됨 ③ 보통 ④ 약간 도움 ⑤ 매우 도움

3-2-2. (2014년 제도)

① 전혀 도움 안됨 ② 도움 안됨 ③ 보통 ④ 약간 도움 ⑤ 매우 도움

3-3. 부가가치세 납부세액 경감제도가 종사자 처우개선에 얼마나 도움 되었습니까 ?

3-2-1. (2013년 이전까지의 제도)

① 전혀 도움 안됨 ② 도움 안됨 ③ 보통 ④ 약간 도움 ⑤ 매우 도움

3-2-2. (2014년 제도)

① 전혀 도움 안됨 ② 도움 안됨 ③ 보통 ④ 약간 도움 ⑤ 매우 도움

3-4. 동 제도에 대한 운전 종사자들의 만족도는 어느 정도라 판단하십니까 ?

3-1-1. (2013년 이전까지의 제도)

① 매우 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 매우 만족

3-1-2. (2014년 제도)

① 매우 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 매우 만족

3-5. 동 제도에 대해 개선이 필요하다면 어떤 방향이 바람직하다고 생각합니까 ?

① 처우개선 등 2013년 이전과 같은 포괄적 방식

② 현재와 같은 사업자 현금지급방식

③ 제도폐지 후 정부의 직접 임금지원

④ 기타 ( )

3-5-1. (③ 제도 폐지 후 정부의 직접 임금지원 선택시) 그 이유는 무엇입니까 ?

① 부가가치세 납부세액 경감관련 세무신고 부담 때문에

② 회사에 대한 직접적 지원이 필요하기 때문

③ 기타 ( )

4. 기 타

4-1. 현재 업계의 경영여건은 어떻다고 생각하십니까 ?

① 매우 나쁘다 ② 나쁘다 ③ 보통 ④ 좋다 ⑤ 매우 좋다

4-2. 향후 업계의 경영여건은 어떨 것이라 생각하십니까 ?

① 많이 나빠질 것이다

② 조금 나빠질 것이다

③ 지금과 비슷할 것이다

④ 조금 좋아질 것이다

⑤ 많이 좋아질 것이다

4-3. 향후 업계 경영개선을 위해서 가장 필요한 제도는 무엇이라 생각하십니까 ?

① 조세감면 확대(부가가치세 납부세액 경감제도 등)

② 택시 감차

③ 택시 요금 자율화

④ 기타 ( )

2. 일반택시 운수종사자(택시기사) 대상 설문지

일반택시 운수종사자 대상 설문조사서

본 설문조사는「택시 부가가치세 납부세액 겸강」정책에 따른 세금경감액이 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급되었는지의 여부와 운용실태, 만족도 등을 일반택시 운수종사자를 대상으로 직접 실태조사를 하기 위해, 기획재정부의 연구의뢰를 받아 한국조세재정연구원이 기획・수행하고 있습니다.

본 설문조사는 일반택시 업계의 최일선에서 노고를 아끼지 않고 불철주야로 열심히 수고하시는 기사님들의 처우 개선을 위한 기초자료로 활용되오니, 현장에서 경험하신 사항에 대해 가감없이 진솔하게 전달해주시면, 관련 정책의 실효성을 높이고 정책의 효과성을 증진하여 여러분들의 실질적인 처우 개선에 활용될 수 있도록 적극 협조하여 주실 것을 간곡히 앙망합니다.

일반택시의 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감 및 세금 경감액의 일반택시 운수종사자 (현금)지급과 관련한 조세특례제한법의 관련 규정(동법 제106조의7)은 2015년 2월 1일 현재 아래와 같습니다.

・「조세특례제한법」 제106조의7

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 95를 2015년 12월 31일 이전에 끝나는 과세기간분까지 경감한다. <개정 2010.5.14., 2011.12.31., 2014.1.1., 2014.12.23.>

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. <개정 2010.5.14., 2013.3.23., 2014.1.1., 2014.12.23.>

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. <신설 2014.12.23.>

④ 일반택시 운송사업자는 지급기간 종료일부터 10일 이내에 제2항에 따라 일반택시 운송종사자에게 제1항에 따른 경감세액을 지급한 명세를 국토교통부장관과 일반택시 운송사업자 관할 세무서장에게 각각 제출하여야 한다. <신설 2014.1.1., 2014.12.23.>

⑤ 국토교통부장관은 일반택시 운송사업자가 제1항에 따라 경감된 세액을 지급기간에 제2항 및 제3항에 따라 지급하였는지를 확인하고 그 결과를 지급기간 종료일부터 3개월 이내에 국세청장 또는 일반택시 운송사업자 관할 세무서장에게 통보(이하 이 조에서 “미지급통보”라 한다)하여야 한다. 이 경우 미지급통보 대상이 된 일반택시 운송사업자에게도 그 미지급통보 대상이 되었음을 알려야 한다. <신설 2014.1.1., 2014.12.23.>

⑥ 제5항에 따른 미지급통보를 받은 국세청장 또는 일반택시 운송사업자 관할 세무서장은 다음 각 호의 구분에 따라 계산한 금액을 일반택시 운송사업자로부터 추징한다. <개정 2010.5.14., 2011.12.31., 2013.3.23., 2014.1.1., 2014.12.23.>

1. 일반택시 운송사업자가 제2항 및 제3항에 따라 지급하지 아니한 경감세액(이하 이 항에서 “미지급 경감세액”이라 한다)을 미지급통보를 한 날까지 지급한 경우: 다음 각 목에 따라 계산한 금액을 합한 금액

가. 다음 계산식에 따라 계산한 경감세액 상당액의 이자상당액

이자상당액 = 미지급경감세액 상당액 × 제1항에 따라 경감된 부가가치세의 신고납부기한 종료일의 다음 날부터 지급일까지의 기간(일) × 1만분의 3

나. 미지급경감세액 상당액의 100분의 20에 해당하는 금액의 가산세

2. 일반택시 운송사업자가 미지급경감세액을 미지급통보를 한 날까지 지급하지 아니한 경우: 다음 각 목에 따라 계산한 금액을 합한 금액

가. 미지급경감세액 상당액

나. 다음 계산식에 따라 계산한 경감세액 상당액의 이자상당액

이자상당액 = 미지급경감세액 상당액 × 제1항에 따라 경감된 부가가치세의 신고납부기한 종료일의 다음 날부터 추징세액의 고지일까지의 기간(일) × 1만분의 3

다. 미지급경감세액 상당액의 100분의 40에 해당하는 금액의 가산세

3. 삭제 <2011.12.31.>

[전문개정 2010.1.1.]

※ 설문조사 항목

아래의 질문에 대해 해당 사항이나 본인이 느끼시는 바와 가장 가깝다고 생각되시는 항목 하나의 번호를 ( ) 안에 적어주시기 바랍니다.

⑴ 조사일 현재 귀하께서는 영업용 택시 (회사택시 대상, 개인택시는 제외)에 6개월 이상 근속(등록, 취업 등)하고 계십니까? ( )

① 예 : 설문 계속 (⑵번으로 이동) ② 아니오 : 설문 종료

⑵ 상기 제도에 대해 알고 있으신지요? ( )

① 예 → ⑵-1로 가시오 ② 아니오 → ⑶번으로 바로 가시오

⑵-1 상기 제도에 대해 어떻게 알게 되셨는지요?

① 사업자 (택시 회사)

② 동료기사(직장 동료)

③ 친지나 친척 등(종사하고 있으신 회사 관계자 제외)

④ 언론매체(방송, 신문, 잡지 등)

⑤ 기타 ( )

⑶ 귀하의 성별은? ( )

① 남자 ② 여자

⑷ 귀하의 연령은? 만 ( )세 (조사일 현재)

⑸ 귀하의 운전면허(1종보통 또는 1종 대형)의 최초 취득시점은? ( )년도

⑸-1 보유하신 운전면허의 종류는?(나머지 면허는 고려하지 않음) ( )

① 1종 보통 ② 1종 대형 ③ 1종 보통과 1종 대형 동시 보유

⑹ 귀하의 택시운전 경력 연수는? 총 ( )년

** 경력 단절이 있는 경우 단절기간을 제외하고 순수하게 택시 영업을 한 경력 기간만 계산

⑺ 현재 종사하고 계신 택시회사에서의 근속연수 ( )년 ( ) 개월

⑻ 직전 6개월 기준 근무일 하루당 평균 근무시간은? ( ) 시간

1주일 평균 근무일수(횟수)는? ( ) 일

*** (예: 격주로 3일과 4일씩 근무하는 경우 평균인 3.5일을 기록)

****

정부에서는 2014년부터 일반택시 운송사업자를 대상으로 부가가치세 납부세액의 95%(이중 90%는 운수종사자 지원, 5%는 폐차 지원 등 지원)를 경감하고, 해당 금액을 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급하고, 부가가치세 경감액의 지급 사실을 운수종사자에게 알리도록 규정하고 있습니다.(관련 규정: 조세특례제한법 제106조의7)

(** 2013년까지는 납부세액의 90%를 경감하고, 경감액을 처우개선, 복지향상을 위해 사용하도록 하였었음)

⑼ 귀하께서는 상기 사실을 알고 계셨는지요? ( )

① 예 ② 아니오

⑼-1 부가가치세 납부세액 경감액으로부터 종사자에게 지급되는 부분을 수령하신 적이 있으십니까? (대상기간: 2014년 1월 1일 ~ 2015년 조사일 현재)

① 예 ② 아니오

⑼-2 ⑼-1에서 “① 예”를 선택하신 경우, 지급받으신 횟수와 총금액은?

· 2014년 1월 1일 ~ 12월 31일

지급받으신 횟수 ( )회

지급받으신 총액 ( )만원

· 2015년 1월 1일 ~ 조사일 현재

지급받으신 횟수 (　　)회

지급받으신 총액 (　　)만원

⑼-3 ⑼-1에서 "① 예"를 선택하신 경우, 부가가치세 납부세액 경감액을 지급한 것임을 운송사업자로부터 전달받으셨습니까?

① 예　　② 아니오

⑽ (급여 등) 부가가치세 납부세액 경감액 현금 지급 제도가 일반택시 운수종사자의 실질임금 개선에 미치는 영향을 조사하고자 합니다. 아래의 사항에 대한 정보를 가급적 상세히 알려주시면 감사하겠습니다.

⑽-1 택시회사로부터 정기적으로 수령하는 급여(보너스, 성과급 등 포함, 경감세액 지급분 제외)는 월평균 얼마입니까? (직전 6개월 기준)　월평균 (　　)만원

⑽-2 사납금 초과 순수입(연료비 부담분 차감후)-회사에 납부해야 하는 사납금과 연료비 본인 부담분을 제외한 초과수입의 월평균 금액은? (　　)

① 0원　② 1~50만원　③ 51~100만원　④ 101~150만원　⑤ 151~200만원　⑥ 201만원~

⑾ (급여 및 근무여건에 대한 만족도)

⑾-1 현재 받으시고 계신 급여수준의 만족도는 어느 정도입니까? (　　)

① 아주 불만족　② 불만족　③ 보통　④ 만족　⑤ 아주 만족

⑾-2 현재 근무하고 있으신 택시회사의 복지후생 수준은 어느 정도입니까? (　　)

① 아주 불만족　② 불만족　③ 보통　④ 만족　⑤ 아주 만족

⑾-3 현재 근무여건은 어떻다고 생각하십니까?

① 아주 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 아주 만족

⑾-4 현재 근무시간은 어떻다고 생각하십니까?

① 많이 김 ② 김 ③ 보통 ④ 짧음 ⑤ 많이 짧음

⑿ (부가가치세 납부세액 경감액 지원제도 만족도)

(지난 1년간 부가가치세 납부세액 경감액의 현금 지원을 받으신 기사님들께서만 응답해주시기 바랍니다.)

부가가치세 납부세액 경감액을 현금지원 받으신 경우, 급여 측면에서의 처우 개선에 도움이 되었다고 생각하십니까?

① 경제적으로 전혀 조금 도움이 되지 않았다.

② 경제적으로 도움이 되지 않았다.

③ 보통

④ 경제적으로 조금 도움이 되었다.

⑤ 경제적으로 많은 도움이 되었다.

****

2013년 한햇동안에도 일반택시 회사에서 운수종사자로 근무하셨습니까? (현재 근무하고 계신 회사이외의 택시회사 근문경력도 포함) ( )

① 예 → 설문 계속 (⒀번으로 이동)

② 아니오 → 설문 종료

****

(설문 계속)

일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감제도는 2005년부터 시행되고 있습니다. 기간에 따라 납부세액 경감액은 아래와 같이 운수종사자들의 처우개선・복지향상 등에 사용되고 있습니다.

기간	2005년~	2011년 하반기~	2014년~
경감률	납부세액의 50%	납부세액의 90%	납부세액의 90%
사용용도	일반택시 운수종사자 처우개선 및 복지 향상		일반택시 운수종사자에게 현금 지급

⒀ 2013년과 그 이전 기간에는 납부세액 경감액이 일반택시 운수종사자의 처우개선 및 복지향상에 사용되도록 규정되어 있었습니다. 이 사실을 알고 계셨습니까? ( )

① 예 ② 아니오

※ ⒀번 항목에 ②번으로 응답하신 분들은 ⒀-3번부터 응답하여 주시기 바랍니다.

⒀-1 (⒀번 항목에 ①번으로 응답하신 분들만 응답하여 주시기 바랍니다.)

2013년도의 부가가치세 납부세액 경감액이 일반택시 운수종사자(기사님)들의 처우개선 및 복지향상에 얼마나 기여하고 있다고 생각하시는지 만족도는? ( )

① 아주 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 아주 만족

⒀-1 (⒀번 항목에 ①번으로 응답하신 분들만 응답하여 주시기 바랍니다.)

2013년도의 부가가치세 납부세액 경감액이 일반택시 운수종사자(기사님)들의 처우개선 및 복지향상에 어떤 형태로 지원되었습니까? 아래의 지원방식 중 가장 가까운 항목에 응답하여 주시기 바랍니다. (복수응답 가능) ( )

① 급여 인상 (보너스 포함)
② 연료비 (추가)지원
③ 무료 급식
④ 급식비 일부 보조
⑤ 근무시간 단축 (근무일수 단축 포함)
⑥ 샤워·운동시설·대기실 등 개량·개선·확충
⑦ 시설 개선·확충 (차량 관련 정비·세차시설 등)
⑧ 차량 대체 촉진 (조기 폐차 및 신차구입 등)
⑨ 기타 ( )
⑩ 모름

⒀-3 2014년부터는 납부세액 경감액이 택시 운수종사자(기사님)들게 직접 현금으로 지급하도록 제도가 변경되었습니다. 이러한 제도 변화에 대해 알고 있으셨습니까? ( )

① 납부세액 경감제도를 모름
② 납부세액 경감제도에 대해 들었으나 상세한 내용은 모름
③ 납부세액 경감제도가 있다는 것은 알았으나, 2014년의 변화는 몰랐음
④ 납부세액 경감제도의 내용을 대충 알고 있음
⑤ 납부세액 경감제도의 내용 및 제도변화를 잘 알고 있음

⒀-4 (⒀-3번 질문에 ④번과 ⑤번으로 응답하신 분들만 대상)

현금 지급방안으로의 변경에 대해 어떻게 생각하십니까?

① 아주 불만족 ② 불만족 ③ 보통 ④ 만족 ⑤ 아주 만족

⒁ (부가가치세 납부세액 경감액 현금지급 제도의 급여 영향 조사)

2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까? ( )

① 통상급여 하락 --- 하락률 ( )%
② 동결
③ 통상급여 인상 --- 인상률 ( )%

*** 통상급여: 정기적으로 지급되는 급여만 해당
사납금 초과 개인수취 수입 및 부가가치세 납부세액 경감액 지원액은 제외

⒂ 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도의 개편문제가 대두된다면 귀하께서는 그 문제에 대해 어떻게 생각하시는지요? ( )

① 2013년 이전 방식으로의 회귀가 좋음 (처우개선 및 복지 향상방식으로의 전환)
② 현행 방식(직접 현금 지급방식)을 그대로 유지하는 것이 좋음
③ 위의 두 가지 방식 모두 무차별함
④ 경감액 지원제도의 실효성이 없으므로 폐지하는 것이 바람직함
⑤ 기타 ( )

3. 일반택시 운송사업자 설문답변 내용

【 응 답 자 특 성 표 】

	사례수	%
■ 전 체 ■	500	100.0
▣ 성 별 ▣		
남 자	485	97.0
여 자	15	3.0
▣ 연 령 별 ▣		
30대 이하	10	2.0
40 대	74	14.8
50 대	264	52.8
60 대 이 상	152	30.4
▣ 지 역 별 ▣		
서 울	161	32.2
인 천 / 경 기	99	19.8
대전/세종/충청	43	8.6
광 주 / 전 라	47	9.4
대 구 / 경 북	39	7.8
부 산/울 산/경 남	90	18.0
강 원 / 제 주	21	4.2
▣ 택 시 운 전 경 력 ▣		
2 년 미 만	34	6.8%
2 ~ 4년 미 만	50	10.0%
4 ~ 6년 미 만	72	14.4%
6 ~ 8년 미 만	49	9.8%
8 ~ 10년미 만	29	5.8%
10 년 이 상	266	53.2%
▣ 회 사 근 속 연 수 ▣		
2 년 미 만	94	18.8
2 ~ 4년 미 만	111	22.2
4 ~ 6년 미 만	100	20.0
6 ~ 8년 미 만	58	11.6
8 ~ 10년미 만	29	5.8
10 년 이 상	108	21.6

【 표 A2 】 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도 인지도

[문 A2] 「택시 부가가치세 납부세액 경감」제도에 대해 알고 있으신지요?

	사례수	예	아니오	계
		%	%	
■ 전 체 ■	(500)	81.2	18.8	100.0
▣ 성 별 ▣				
남 자	(485)	80.8	19.2	100.0
여 자	(15)	93.3	6.7	100.0
▣ 연 령 별 ▣				
30 대 이 하	(10)	60.0	40.0	100.0
40 대	(74)	78.4	21.6	100.0
50 대	(264)	80.7	19.3	100.0
60 대 이 상	(152)	84.9	15.1	100.0
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(161)	81.4	18.6	100.0
인 천 / 경 기	(99)	86.9	13.1	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(43)	60.5	39.5	100.0
광 주 / 전 라	(47)	66.0	34.0	100.0
대 구 / 경 북	(39)	64.1	35.9	100.0
부 산/울 산/경 남	(90)	96.7	3.3	100.0
강 원 / 제 주	(21)	95.2	4.8	100.0
▣ 택 시 운 전 경 력 ▣				
2 년 미 만	(34)	88.2	11.8	100.0
2 ~ 4년 미 만	(50)	76.0	24.0	100.0
4 ~ 6년 미 만	(72)	80.6	19.4	100.0
6 ~ 8년 미 만	(49)	83.7	16.3	100.0
8 ~ 10년미 만	(29)	82.8	17.2	100.0
10 년 이 상	(266)	80.8	19.2	100.0
▣ 회 사 근 속 연 수 ▣				
2 년 미 만	(94)	81.9	18.1	100.0
2 ~ 4년 미 만	(111)	82.0	18.0	100.0
4 ~ 6년 미 만	(100)	79.0	21.0	100.0
6 ~ 8년 미 만	(58)	84.5	15.5	100.0
8 ~ 10년미 만	(29)	69.0	31.0	100.0
10 년 이 상	(108)	83.3	16.7	100.0

【 표 A2-1 】 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도 인지 경로

[문 A2-1] 「택시 부가가치세 납부세액 경감」제도에 대해 어떻게 알게 되셨는지요?

	사례수	사업자 (택시 회사)	동료기사 (직장 동료)	언론매체	친지나 친척 등	노동조합	인터넷	현수막	계
		%	%	%	%	%	%	%	
■전 체■	(406)	57.9	32.5	7.4	.7	.7	.5	.2	100.0
▣성 별▣									
남 자	(392)	57.9	32.4	7.4	.8	.8	.5	.3	100.0
여 자	(14)	57.1	35.7	7.1	.0	.0	.0	.0	100.0
▣연 령 별▣									
30대 이하	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
40 대	(58)	53.4	34.5	12.1	.0	.0	.0	.0	100.0
50 대	(213)	56.3	32.9	8.0	1.4	.9	.5	.0	100.0
60대 이상	(129)	60.5	32.6	4.7	.0	.8	.8	.8	100.0
▣지 역 별▣									
서 울	(131)	53.4	36.6	6.1	1.5	.8	1.5	.0	100.0
인천/경기	(86)	60.5	25.6	12.8	.0	1.2	.0	.0	100.0
대전/세종/충청	(26)	80.8	11.5	7.7	.0	.0	.0	.0	100.0
광주/전라	(31)	71.0	29.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
대구/경북	(25)	60.0	36.0	4.0	.0	.0	.0	.0	100.0
부산/울산/경남	(87)	46.0	43.7	8.0	.0	1.1	.0	1.1	100.0
강원/제주	(20)	75.0	15.0	5.0	5.0	.0	.0	.0	100.0
▣택시운전경력▣									
2년 미만	(30)	46.7	40.0	13.3	.0	.0	.0	.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(38)	50.0	31.6	13.2	2.6	.0	.0	2.6	100.0
4 ~ 6년 미만	(58)	60.3	31.0	5.2	1.7	1.7	.0	.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(41)	65.9	26.8	7.3	.0	.0	.0	.0	100.0
8 ~ 10년미만	(24)	66.7	25.0	4.2	.0	4.2	.0	.0	100.0
10년 이상	(215)	57.7	34.0	6.5	.5	.5	.9	.0	100.0
▣회사근속연수▣									
2년 미만	(77)	41.6	42.9	11.7	1.3	1.3	.0	1.3	100.0
2 ~ 4년 미만	(91)	60.4	30.8	7.7	1.1	.0	.0	.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(79)	67.1	26.6	3.8	1.3	.0	1.3	.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	57.1	30.6	12.2	.0	.0	.0	.0	100.0
8 ~ 10년미만	(20)	55.0	40.0	.0	.0	5.0	.0	.0	100.0
10년 이상	(90)	62.2	30.0	5.6	.0	1.1	1.1	.0	100.0

【 표 A6 】 운전면허(1종 보통/대형) 최초 취득시점

[문 A6] 귀하의 운전면허(1종 보통 또는 1종 대형)의 최초 취득시점은 언제십니까?

	사례수	1970~ 이전	1971~ 1975	1976~ 1980	1981~ 1985	1986~ 1990	1991~ 1995	1996~ 2000	2001~ 이후	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(500)	2.2	3.6	13.6	20.8	21.8	17.8	10.6	9.6	100.0	1988.8
▣ 성 별 ▣											
남 자	(485)	2.3	3.7	14.0	21.4	22.3	16.7	10.1	9.5	100.0	1988.5
여 자	(15)	.0	.0	.0	.0	6.7	53.3	26.7	13.3	100.0	1996.5
▣ 연 령 별 ▣											
30 대 이 하	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	30.0	70.0	100.0	2005.7
40 대	(74)	.0	.0	.0	4.1	29.7	31.1	17.6	17.6	100.0	1994.6
50 대	(264)	.0	.8	11.7	24.2	24.6	20.5	10.6	7.6	100.0	1989.4
60 대 이 상	(152)	7.2	10.5	24.3	24.3	14.5	7.9	5.9	5.3	100.0	1983.7
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(161)	3.1	4.3	16.1	24.8	19.3	11.8	8.7	11.8	100.0	1987.9
인 천 / 경 기	(99)	4.0	5.1	16.2	15.2	17.2	21.2	11.1	10.1	100.0	1988.9
대전/세종/충청	(43)	4.7	.0	4.7	16.3	18.6	32.6	11.6	11.6	100.0	1990.9
광 주 / 전라	(47)	.0	2.1	6.4	14.9	17.0	21.3	19.1	19.1	100.0	1992.9
대 구 / 경북	(39)	.0	.0	12.8	25.6	28.2	15.4	12.8	5.1	100.0	1989.1
부산/울산/경남	(90)	.0	4.4	15.6	20.0	33.3	20.0	4.4	2.2	100.0	1986.9
강 원 / 제주	(21)	.0	4.8	9.5	33.3	19.0	4.8	23.8	4.8	100.0	1988.9
▣ 택시운전경력 ▣											
2 년 미 만	(34)	.0	.0	14.7	23.5	32.4	11.8	5.9	11.8	100.0	1989.5
2 ~ 4년 미만	(50)	.0	2.0	6.0	18.0	28.0	20.0	8.0	18.0	100.0	1992.2
4 ~ 6년 미만	(72)	1.4	.0	8.3	18.1	16.7	23.6	18.1	13.9	100.0	1991.9
6 ~ 8년 미만	(49)	2.0	6.1	6.1	26.5	12.2	26.5	10.2	10.2	100.0	1989.1
8 ~ 10년미만	(29)	.0	.0	10.3	27.6	17.2	13.8	13.8	17.2	100.0	1991.4
10 년 이 상	(266)	3.4	5.3	18.0	19.9	22.9	15.4	9.4	5.6	100.0	1986.8
▣ 회사근속연수 ▣											
2 년 미 만	(94)	.0	7.4	16.0	16.0	20.2	18.1	11.7	10.6	100.0	1989.0
2 ~ 4년 미만	(111)	1.8	.9	9.9	19.8	27.9	13.5	11.7	14.4	100.0	1990.4
4 ~ 6년 미만	(100)	1.0	5.0	9.0	24.0	17.0	21.0	12.0	11.0	100.0	1989.8
6 ~ 8년 미만	(58)	5.2	3.4	15.5	22.4	20.7	19.0	8.6	5.2	100.0	1986.6
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	.0	13.8	24.1	10.3	24.1	13.8	10.3	100.0	1989.6
10 년 이 상	(108)	3.7	2.8	18.5	21.3	25.0	16.7	7.4	4.6	100.0	1986.8

【 표 A6-1 】 보유 운전면허 종류

[문 A6-1] 보유하신 운전면허의 종류는 무엇입니까?

	사례수	1종 보통	1종 대형	1종 보통과 1종 대형 동시보유	계
		%	%	%	
■전 체■	(500)	80.6	11.6	7.8	100.0
▣성 별▣					
남 자	(485)	80.6	11.3	8.0	100.0
여 자	(15)	80.0	20.0	.0	100.0
▣연 령 별▣					
30대 이하	(10)	90.0	10.0	.0	100.0
40 대	(74)	77.0	6.8	16.2	100.0
50 대	(264)	78.0	14.4	7.6	100.0
60 대 이 상	(152)	86.2	9.2	4.6	100.0
▣지 역 별▣					
서 울	(161)	88.2	8.1	3.7	100.0
인 천 / 경 기	(99)	83.8	13.1	3.0	100.0
대전/세종/충청	(43)	51.2	39.5	9.3	100.0
광 주 / 전라	(47)	87.2	12.8	.0	100.0
대 구 / 경북	(39)	74.4	7.7	17.9	100.0
부산/울산/경남	(90)	82.2	1.1	16.7	100.0
강 원 / 제주	(21)	57.1	23.8	19.0	100.0
▣택시운전경력▣					
2 년 미 만	(34)	82.4	5.9	11.8	100.0
2 ~ 4년 미만	(50)	86.0	6.0	8.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(72)	79.2	9.7	11.1	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	77.6	16.3	6.1	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	79.3	13.8	6.9	100.0
10 년 이 상	(266)	80.5	12.8	6.8	100.0
▣회사근속연수▣					
2 년 미 만	(94)	80.9	10.6	8.5	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	85.6	6.3	8.1	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	76.0	15.0	9.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	77.6	15.5	6.9	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	82.8	13.8	3.4	100.0
10 년 이 상	(108)	80.6	12.0	7.4	100.0

【 표 A7 】택시운전 경력

[문 A7] 귀하의 택시운전 경력은 얼마나 되십니까?

	사례수	2년 미만	2년~ 4년 미만	4년~ 6년 미만	6년~ 8년 미만	8년~ 10년 미만	10년이상	계	평균
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(500)	6.8	10.0	14.4	9.8	5.8	53.2	100.0	11.30
▣성 별▣									
남 자	(485)	7.0	9.7	13.8	9.9	5.4	54.2	100.0	11.44
여 자	(15)	.0	20.0	33.3	6.7	20.0	20.0	100.0	7.01
▣연 령 별▣									
30대이하	(10)	20.0	30.0	30.0	10.0	.0	10.0	100.0	4.05
40 대	(74)	6.8	12.2	14.9	9.5	2.7	54.1	100.0	9.87
50 대	(264)	8.3	11.0	13.3	9.5	7.2	50.8	100.0	10.62
60대이상	(152)	3.3	5.9	15.1	10.5	5.3	59.9	100.0	13.66
▣지 역 별▣									
서 울	(161)	9.9	13.0	13.0	7.5	5.0	51.6	100.0	10.75
인천/경기	(99)	5.1	6.1	15.2	9.1	10.1	54.5	100.0	11.60
대전/세종/충청	(43)	.0	2.3	16.3	11.6	9.3	60.5	100.0	12.28
광주/전라	(47)	.0	10.6	6.4	10.6	6.4	66.0	100.0	12.66
대구/경북	(39)	5.1	10.3	7.7	17.9	2.6	56.4	100.0	13.40
부산/울산/경남	(90)	10.0	13.3	20.0	8.9	2.2	45.6	100.0	10.19
강원/제주	(21)	9.5	4.8	23.8	14.3	4.8	42.9	100.0	9.97
▣택시운전경력▣									
2 년 미 만	(34)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1.07
2 ~ 4년 미만	(50)	20.0	80.0	.0	.0	.0	.0	100.0	2.23
4 ~ 6년 미만	(72)	9.7	19.4	70.8	.0	.0	.0	100.0	3.75
6 ~ 8년 미만	(49)	8.2	18.4	18.4	55.1	.0	.0	100.0	5.31
8 ~ 10년미만	(29)	6.9	20.7	13.8	6.9	51.7	.0	100.0	6.20
10년이상	(266)	13.9	15.8	13.5	10.9	5.3	40.6	100.0	8.10
▣회사근속연수▣									
2 년 미 만	(94)	36.2	10.6	7.4	4.3	2.1	39.4	100.0	8.46
2 ~ 4년 미만	(111)	.0	36.0	12.6	8.1	5.4	37.8	100.0	8.73
4 ~ 6년 미만	(100)	.0	.0	51.0	9.0	4.0	36.0	100.0	9.34
6 ~ 8년 미만	(58)	.0	.0	.0	46.6	3.4	50.0	100.0	12.45
8 ~ 10년미만	(29)	.0	.0	.0	.0	51.7	48.3	100.0	13.41
10년이상	(108)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	17.05

【 표 A8 】 현재 종사하는 택시회사 근속연수

[문 A8] 현재 종사하고 계신 택시회사에서의 근속연수는 어떻게 되십니까?

	사례수	2년 미만	2년~ 4년 미만	4년~ 6년 미만	6년~ 8년 미만	8년~ 10년 미만	10년이상	계	평균
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(500)	18.8	22.2	20.0	11.6	5.8	21.6	100.0	6.03
▣성 별▣									
남 자	(485)	19.2	22.1	19.6	11.8	5.6	21.9	100.0	6.05
여 자	(15)	6.7	26.7	33.3	6.7	13.3	13.3	100.0	5.31
▣연 령 별▣									
30 대 이 하	(10)	40.0	30.0	30.0	.0	.0	.0	100.0	2.58
40 대	(74)	21.6	31.1	14.9	9.5	2.7	20.3	100.0	5.10
50 대	(264)	18.9	18.9	18.6	11.7	7.6	24.2	100.0	6.47
60 대 이 상	(152)	15.8	23.0	24.3	13.2	4.6	19.1	100.0	5.93
▣지 역 별▣									
서 울	(161)	25.5	29.2	16.1	8.1	6.2	14.9	100.0	4.83
인 천 / 경 기	(99)	16.2	11.1	18.2	16.2	11.1	27.3	100.0	6.71
대전/세종/충청	(43)	11.6	23.3	27.9	9.3	2.3	25.6	100.0	6.43
광 주 / 전라	(47)	6.4	19.1	29.8	17.0	8.5	19.1	100.0	6.89
대 구 / 경북	(39)	10.3	35.9	10.3	12.8	2.6	28.2	100.0	7.66
부산/울산/경남	(90)	22.2	20.0	21.1	11.1	2.2	23.3	100.0	6.14
강 원 / 제주	(21)	23.8	9.5	33.3	9.5	.0	23.8	100.0	5.64
▣ 택시운전경력 ▣									
2 년 미 만	(34)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1.07
2 ~ 4년 미만	(50)	20.0	80.0	.0	.0	.0	.0	100.0	2.23
4 ~ 6년 미만	(72)	9.7	19.4	70.8	.0	.0	.0	100.0	3.75
6 ~ 8년 미만	(49)	8.2	18.4	18.4	55.1	.0	.0	100.0	5.31
8 ~ 10년미만	(29)	6.9	20.7	13.8	6.9	51.7	.0	100.0	6.20
10 년 이 상	(266)	13.9	15.8	13.5	10.9	5.3	40.6	100.0	8.10
▣ 회사근속연수 ▣									
2 년 미 만	(94)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1.05
2 ~ 4년 미만	(111)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	2.57
4 ~ 6년 미만	(100)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	4.64
6 ~ 8년 미만	(58)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	6.81
8 ~ 10년미만	(29)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	8.45
10 년 이 상	(108)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	14.11

【 표 A9 】 근무일 하루당 평균 근무시간

[문 A9](조사일 직전까지) 6개월 기준 근무일 하루당 평균 근무시간은 얼마나 되십니까?

	사례수	8시간	9시간	10시간	11시간	12시간	13시간 이상	계	평균
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(500)	1.4	2.0	22.6	10.4	45.8	17.8	100.0	12.04
▣성 별▣									
남 자	(485)	1.4	2.1	22.5	10.5	45.6	17.9	100.0	12.05
여 자	(15)	.0	.0	26.7	6.7	53.3	13.3	100.0	11.80
▣연 령 별▣									
30대 이하	(10)	.0	.0	30.0	10.0	20.0	40.0	100.0	12.60
40 대	(74)	1.4	2.7	12.2	12.2	47.3	24.3	100.0	12.43
50 대	(264)	1.5	2.7	23.1	8.7	48.5	15.5	100.0	11.89
60대 이상	(152)	1.3	.7	26.3	12.5	42.1	17.1	100.0	12.07
▣지 역 별▣									
서 울	(161)	1.2	4.3	22.4	21.1	46.6	4.3	100.0	11.29
인천/경기	(99)	3.0	.0	16.2	9.1	69.7	2.0	100.0	11.54
대전/세종/충청	(43)	.0	.0	16.3	.0	51.2	32.6	100.0	12.40
광주/전라	(47)	2.1	6.4	51.1	10.6	27.7	2.1	100.0	10.68
대구/경북	(39)	2.6	.0	10.3	7.7	48.7	30.8	100.0	12.31
부산/울산/경남	(90)	.0	.0	25.6	1.1	28.9	44.4	100.0	13.76
강원/제주	(21)	.0	.0	14.3	.0	23.8	61.9	100.0	14.62
▣택시운전경력▣									
2 년 미만	(34)	.0	8.8	11.8	5.9	50.0	23.5	100.0	12.62
2 ~ 4년 미만	(50)	4.0	2.0	20.0	8.0	40.0	26.0	100.0	12.22
4 ~ 6년 미만	(72)	1.4	1.4	19.4	13.9	40.3	23.6	100.0	12.26
6 ~ 8년 미만	(49)	.0	.0	16.3	8.2	53.1	22.4	100.0	12.71
8 ~ 10년미만	(29)	.0	6.9	17.2	6.9	62.1	6.9	100.0	11.48
10년 이상	(266)	1.5	1.1	27.1	11.3	44.7	14.3	100.0	11.80
▣회사근속연수▣									
2 년 미만	(94)	.0	4.3	11.7	10.6	51.1	22.3	100.0	12.47
2 ~ 4년 미만	(111)	2.7	.0	21.6	12.6	46.8	16.2	100.0	11.87
4 ~ 6년 미만	(100)	2.0	3.0	29.0	11.0	29.0	26.0	100.0	12.09
6 ~ 8년 미만	(58)	.0	.0	20.7	12.1	51.7	15.5	100.0	12.28
8 ~ 10년미만	(29)	.0	6.9	20.7	6.9	62.1	3.4	100.0	11.34
10년 이상	(108)	1.9	.9	28.7	7.4	48.1	13.0	100.0	11.84

【 표 A10 】1주일당 근무일수(횟수)

[문 A10](조사일 직전까지) 6개월 기준 1주일 근무일수(횟수)는 얼마나 되십니까?

	사례수	3일 ~ 4일 미만	4일 ~ 5일 미만	5일 ~ 6일 미만	6일 ~ 7일 미만	7일	계	평균
		%	%	%	%	%		
■전 체■	(500)	9.6	2.2	32.4	52.8	3.0	100.0	5.44
▣성 별▣								
남 자	(485)	9.9	2.3	31.8	53.0	3.1	100.0	5.44
여 자	(15)	.0	.0	53.3	46.7	.0	100.0	5.53
▣연 령 별▣								
30대이하	(10)	.0	10.0	60.0	30.0	.0	100.0	5.25
40 대	(74)	9.5	5.4	39.2	41.9	4.1	100.0	5.34
50 대	(264)	10.2	1.5	31.4	54.5	2.3	100.0	5.44
60대이상	(152)	9.2	1.3	28.9	56.6	3.9	100.0	5.51
▣지 역 별▣								
서 울	(161)	.0	.0	6.2	90.7	3.1	100.0	5.97
인천/경기	(99)	12.1	1.0	24.2	52.5	10.1	100.0	5.55
대전/세종/충청	(43)	11.6	.0	65.1	23.3	.0	100.0	5.07
광주/전라	(47)	4.3	.0	76.6	19.1	.0	100.0	5.13
대구/경북	(39)	.0	.0	53.8	46.2	.0	100.0	5.63
부산/울산/경남	(90)	28.9	.0	41.1	30.0	.0	100.0	4.87
강원/제주	(21)	14.3	47.6	28.6	9.5	.0	100.0	4.52
▣택시운전경력▣								
2 년 미 만	(34)	11.8	2.9	20.6	61.8	2.9	100.0	5.49
2 ~ 4년 미만	(50)	8.0	.0	26.0	66.0	.0	100.0	5.55
4 ~ 6년 미만	(72)	8.3	4.2	31.9	52.8	2.8	100.0	5.46
6 ~ 8년 미만	(49)	18.4	.0	30.6	46.9	4.1	100.0	5.30
8 ~ 10년미만	(29)	13.8	.0	31.0	51.7	3.4	100.0	5.38
10년이상	(266)	7.9	2.6	35.7	50.4	3.4	100.0	5.45
▣회사근속연수▣								
2 년 미 만	(94)	9.6	2.1	25.5	60.6	2.1	100.0	5.50
2 ~ 4년 미만	(111)	4.5	.9	29.7	63.1	1.8	100.0	5.61
4 ~ 6년 미만	(100)	9.0	3.0	37.0	48.0	3.0	100.0	5.40
6 ~ 8년 미만	(58)	10.3	.0	36.2	50.0	3.4	100.0	5.43
8 ~ 10년미만	(29)	13.8	3.4	31.0	48.3	3.4	100.0	5.31
10년이상	(108)	13.9	3.7	35.2	42.6	4.6	100.0	5.30

【 표 B1 】2014년 이후 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도 변경내용 인지도

[문 B1] 귀하께서는 상기 사실을 알고 계셨는지요?

	사례수	예	아니오	계
		%	%	
■전 체■	(500)	83.0	17.0	100.0
▣성 별▣				
남 자	(485)	82.7	17.3	100.0
여 자	(15)	93.3	6.7	100.0
▣연 령 별▣				
30대이하	(10)	60.0	40.0	100.0
40 대	(74)	82.4	17.6	100.0
50 대	(264)	83.0	17.0	100.0
60대이상	(152)	84.9	15.1	100.0
▣지 역 별▣				
서 울	(161)	83.2	16.8	100.0
인천/경기	(99)	87.9	12.1	100.0
대전/세종/충청	(43)	76.7	23.3	100.0
광주/전라	(47)	72.3	27.7	100.0
대구/경북	(39)	48.7	51.3	100.0
부산/울산/경남	(90)	96.7	3.3	100.0
강원/제주	(21)	100.0	.0	100.0
▣택시운전경력▣				
2 년 미 만	(34)	88.2	11.8	100.0
2 ~ 4년 미만	(50)	74.0	26.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(72)	84.7	15.3	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	79.6	20.4	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	89.7	10.3	100.0
10년이상	(266)	83.5	16.5	100.0
▣회사근속연수▣				
2 년 미 만	(94)	86.2	13.8	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	78.4	21.6	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	79.0	21.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	86.2	13.8	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	79.3	20.7	100.0
10년이상	(108)	88.0	12.0	100.0

【 표 B2 】2014년 이후 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 수령 여부

[문 B2] 부가가치세 납부세액 경감액으로부터 종사자에게 지급되는 부분을 수령하신 적이 있으십니까?

	사례수	예	아니오	계
		%	%	
■전 체■	(500)	84.2	15.8	100.0
▣성 별▣				
남 자	(485)	84.1	15.9	100.0
여 자	(15)	86.7	13.3	100.0
▣연 령 별▣				
30대이하	(10)	70.0	30.0	100.0
40 대	(74)	82.4	17.6	100.0
50 대	(264)	81.4	18.6	100.0
60 대 이 상	(152)	90.8	9.2	100.0
▣지 역 별▣				
서 울	(161)	87.0	13.0	100.0
인 천 / 경 기	(99)	97.0	3.0	100.0
대전/세종/충청	(43)	69.8	30.2	100.0
광 주 / 전라	(47)	61.7	38.3	100.0
대 구 / 경북	(39)	64.1	35.9	100.0
부산/울산/경남	(90)	88.9	11.1	100.0
강 원 / 제주	(21)	100.0	.0	100.0
▣택시운전경력▣				
2 년 미 만	(34)	82.4	17.6	100.0
2 ~ 4년 미만	(50)	84.0	16.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(72)	83.3	16.7	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	81.6	18.4	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	82.8	17.2	100.0
10 년 이 상	(266)	85.3	14.7	100.0
▣회사근속연수▣				
2 년 미 만	(94)	79.8	20.2	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	82.9	17.1	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	84.0	16.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	87.9	12.1	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	82.8	17.2	100.0
10 년 이 상	(108)	88.0	12.0	100.0

【 표B2-1-1 】 2014년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급받은 횟수

[문B2-1-1] 지급받으신 횟수는 얼마나 되십니까?

	사례수	0회	1회	2회	3회	4회	5회	7회	12회	13회	14회	모름/무응답	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(421)	1.2	2.6	20.7	.7	29.9	.2	.7	41.8	.2	1.7	.2	100.0	7.02
▣성 별▣														
남 자	(408)	1.2	2.7	20.8	.7	29.7	.2	.7	41.7	.2	1.7	.2	100.0	7.00
여 자	(13)	.0	.0	15.4	.0	38.5	.0	.0	46.2	.0	.0	.0	100.0	7.38
▣연 령 별▣														
30대이하	(7)	.0	14.3	.0	.0	28.6	.0	.0	57.1	.0	.0	.0	100.0	8.14
40 대	(61)	.0	3.3	23.0	3.3	27.9	.0	.0	41.0	.0	1.6	.0	100.0	6.85
50 대	(215)	1.9	2.3	22.3	.0	30.7	.5	.9	38.1	.5	2.3	.5	100.0	6.78
60대이상	(138)	.7	2.2	18.1	.7	29.7	.0	.7	47.1	.0	.7	.0	100.0	7.40
▣지 역 별▣														
서 울	(140)	.7	1.4	2.9	.7	3.6	.7	2.1	82.1	.7	5.0	.0	100.0	11.07
인천/경기	(96)	.0	1.0	25.0	.0	57.3	.0	.0	16.7	.0	.0	.0	100.0	4.80
대전/세종/충청	(30)	.0	.0	.0	.0	86.7	.0	.0	13.3	.0	.0	.0	100.0	5.07
광주/전라	(29)	.0	10.3	.0	.0	51.7	.0	.0	37.9	.0	.0	.0	100.0	6.72
대구/경북	(25)	.0	.0	20.0	.0	4.0	.0	.0	72.0	.0	.0	4.0	100.0	9.58
부산/울산/경남	(80)	5.0	5.0	60.0	1.3	21.3	.0	.0	7.5	.0	.0	.0	100.0	3.04
강원/제주	(21)	.0	4.8	28.6	4.8	33.3	.0	.0	28.6	.0	.0	.0	100.0	5.52
▣택시운전경력▣														
2년미만	(28)	14.3	10.7	21.4	3.6	17.9	3.6	7.1	17.9	.0	.0	3.6	100.0	4.33
2~4년미만	(42)	2.4	7.1	19.0	.0	14.3	.0	2.4	52.4	.0	2.4	.0	100.0	7.81
4~6년미만	(60)	.0	.0	26.7	.0	35.0	.0	.0	38.3	.0	.0	.0	100.0	6.53
6~8년미만	(40)	.0	5.0	25.0	2.5	25.0	.0	.0	42.5	.0	.0	.0	100.0	6.73
8~10년미만	(24)	.0	.0	12.5	.0	50.0	.0	.0	37.5	.0	.0	.0	100.0	6.75
10년이상	(227)	.0	1.3	19.4	.4	31.7	.0	.0	44.1	.4	2.6	.0	100.0	7.40
▣회사근속연수▣														
2년미만	(75)	6.7	9.3	16.0	2.7	22.7	1.3	4.0	34.7	.0	1.3	1.3	100.0	6.18
2~4년미만	(92)	.0	.0	20.7	.0	25.0	.0	.0	52.2	.0	2.2	.0	100.0	7.98
4~6년미만	(84)	.0	2.4	22.6	.0	32.1	.0	.0	40.5	.0	2.4	.0	100.0	6.95
6~8년미만	(51)	.0	.0	27.5	2.0	29.4	.0	.0	41.2	.0	.0	.0	100.0	6.73
8~10년미만	(24)	.0	.0	20.8	.0	29.2	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	7.58
10년이상	(95)	.0	2.1	18.9	.0	38.9	.0	.0	36.8	1.1	2.1	.0	100.0	6.81

【 표B2-1-2 】2014년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급 총액

[문B2-1-2] 지급받으신 총금액은 얼마나 되십니까?

	사례수	50만원 이하	51 ~ 100만원	101 ~ 150만원	151 ~ 200만원	201만원 이상	모름/ 무응답	계	평균
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(421)	25.2	24.2	21.1	26.4	2.9	.2	100.0	107.49
▣성 별▣									
남 자	(408)	24.5	24.0	21.8	26.7	2.7	.2	100.0	108.28
여 자	(13)	46.2	30.8	.0	15.4	7.7	.0	100.0	82.62
▣연 령 별▣									
30대이하	(7)	14.3	.0	28.6	42.9	14.3	.0	100.0	183.29
40 대	(61)	19.7	36.1	18.0	26.2	.0	.0	100.0	105.30
50 대	(215)	27.4	21.4	21.9	25.1	3.7	.5	100.0	105.40
60대이상	(138)	24.6	24.6	21.0	27.5	2.2	.0	100.0	107.86
▣지 역 별▣									
서 울	(140)	3.6	8.6	12.9	70.0	5.0	.0	100.0	159.66
인천/경기	(96)	14.6	45.8	39.6	.0	.0	.0	100.0	91.81
대전/세종/충청	(30)	30.0	10.0	40.0	16.7	3.3	.0	100.0	102.90
광주/전라	(29)	62.1	31.0	.0	6.9	.0	.0	100.0	49.93
대구/경북	(25)	24.0	16.0	52.0	.0	4.0	4.0	100.0	101.92
부산/울산/경남	(80)	65.0	28.7	6.3	.0	.0	.0	100.0	48.90
강원/제주	(21)	9.5	33.3	14.3	28.6	14.3	.0	100.0	146.90
▣택시운전경력▣									
2 년 미 만	(28)	35.7	32.1	7.1	21.4	.0	3.6	100.0	77.19
2 ~ 4년 미만	(42)	23.8	28.6	9.5	35.7	2.4	.0	100.0	111.02
4 ~ 6년 미만	(60)	33.3	23.3	13.3	25.0	5.0	.0	100.0	108.60
6 ~ 8년 미만	(40)	22.5	32.5	22.5	20.0	2.5	.0	100.0	101.50
8 ~ 10년미만	(24)	12.5	12.5	54.2	20.8	.0	.0	100.0	114.71
10년이상	(227)	23.8	22.5	23.3	27.3	3.1	.0	100.0	110.44
▣회사근속연수▣									
2 년 미 만	(75)	30.7	22.7	17.3	25.3	2.7	1.3	100.0	96.73
2 ~ 4년 미만	(92)	20.7	20.7	18.5	37.0	3.3	.0	100.0	119.68
4 ~ 6년 미만	(84)	27.4	27.4	17.9	21.4	6.0	.0	100.0	111.00
6 ~ 8년 미만	(51)	31.4	29.4	17.6	21.6	.0	.0	100.0	93.94
8 ~ 10년미만	(24)	8.3	20.8	37.5	29.2	4.2	.0	100.0	122.50
10년이상	(95)	24.2	24.2	27.4	23.2	1.1	.0	100.0	104.43

【 표B2-1-3 】2015년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급받은 횟수

[문B2-1-3] 지급받으신 횟수는 얼마나 되십니까?

	사례수	0회	1회	2회	3회	4회	5회	6회	모름/무응답	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(421)	7.6	37.5	8.6	.2	24.9	20.2	.7	.2	100.0	2.61
▣성 별▣											
남 자	(408)	7.6	37.3	8.8	.2	24.5	20.6	.7	.2	100.0	2.62
여 자	(13)	7.7	46.2	.0	.0	38.5	7.7	.0	.0	100.0	2.38
▣연 령 별▣											
30대이하	(7)	14.3	14.3	14.3	.0	.0	57.1	.0	.0	100.0	3.29
40 대	(61)	9.8	37.7	6.6	.0	34.4	9.8	1.6	.0	100.0	2.48
50 대	(215)	7.4	38.1	10.7	.5	22.8	19.5	.9	.0	100.0	2.55
60대이상	(138)	6.5	37.7	5.8	.0	25.4	23.9	.0	.7	100.0	2.72
▣지 역 별▣											
서 울	(140)	1.4	4.3	.0	.7	45.7	45.0	2.1	.7	100.0	4.30
인천/경기	(96)	7.3	50.0	25.0	.0	17.7	.0	.0	.0	100.0	1.71
대전/세종/충청	(30)	.0	63.3	23.3	.0	10.0	3.3	.0	.0	100.0	1.67
광주/전라	(29)	3.4	55.2	3.4	.0	3.4	34.5	.0	.0	100.0	2.48
대구/경북	(25)	20.0	4.0	.0	.0	76.0	.0	.0	.0	100.0	3.08
부산/울산/경남	(80)	20.0	70.0	2.5	.0	.0	7.5	.0	.0	100.0	1.13
강원/제주	(21)	4.8	57.1	9.5	.0	4.8	23.8	.0	.0	100.0	2.14
▣택시운전경력▣											
2년미만	(28)	10.7	42.9	.0	.0	28.6	17.9	.0	.0	100.0	2.46
2~4년미만	(42)	9.5	23.8	9.5	.0	28.6	26.2	2.4	.0	100.0	3.02
4~6년미만	(60)	3.3	53.3	5.0	.0	18.3	20.0	.0	.0	100.0	2.37
6~8년미만	(40)	12.5	30.0	15.0	.0	30.0	12.5	.0	.0	100.0	2.42
8~10년미만	(24)	4.2	37.5	20.8	.0	25.0	12.5	.0	.0	100.0	2.42
10년이상	(227)	7.5	36.6	7.9	.4	24.7	21.6	.9	.4	100.0	2.67
▣회사근속연수▣											
2년미만	(75)	9.3	37.3	4.0	.0	29.3	20.0	.0	.0	100.0	2.63
2~4년미만	(92)	7.6	27.2	9.8	.0	28.3	23.9	2.2	1.1	100.0	2.96
4~6년미만	(84)	7.1	42.9	7.1	.0	19.0	23.8	.0	.0	100.0	2.52
6~8년미만	(51)	3.9	45.1	9.8	.0	25.5	15.7	.0	.0	100.0	2.45
8~10년미만	(24)	8.3	25.0	16.7	.0	33.3	16.7	.0	.0	100.0	2.75
10년이상	(95)	8.4	42.1	9.5	1.1	21.1	16.8	1.1	.0	100.0	2.39

【 표B2-1-4 】2015년 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급 총액

[문B2-1-4] 지급받으신 총금액은 얼마나 되십니까?

	사례수	50만원 이하	51 ~ 100만원	101 ~ 150만원	151 ~ 200만원	201만원 이상	모름/ 무응답	계	평균
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(421)	66.3	32.8	.2	.2	.2	.2	100.0	40.73
▣성 별▣									
남 자	(408)	65.7	33.3	.2	.2	.2	.2	100.0	41.25
여 자	(13)	84.6	15.4	.0	.0	.0	.0	100.0	24.62
▣연 령 별▣									
30대이하	(7)	42.9	42.9	.0	14.3	.0	.0	100.0	70.00
40 대	(61)	73.8	26.2	.0	.0	.0	.0	100.0	37.23
50 대	(215)	67.0	32.6	.0	.0	.5	.0	100.0	41.44
60대이상	(138)	63.0	35.5	.7	.0	.0	.7	100.0	39.69
▣지 역 별▣									
서 울	(140)	21.4	77.1	.0	.0	.7	.7	100.0	64.35
인천/경기	(96)	84.4	14.6	1.0	.0	.0	.0	100.0	33.51
대전/세종/충청	(30)	73.3	26.7	.0	.0	.0	.0	100.0	35.17
광주/전라	(29)	93.1	6.9	.0	.0	.0	.0	100.0	18.38
대구/경북	(25)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	31.84
부산/울산/경남	(80)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	17.13
강원/제주	(21)	66.7	28.6	.0	4.8	.0	.0	100.0	56.81
▣택시운전경력▣									
2 년 미 만	(28)	71.4	28.6	.0	.0	.0	.0	100.0	35.82
2 ~ 4년 미만	(42)	57.1	42.9	.0	.0	.0	.0	100.0	43.12
4 ~ 6년 미만	(60)	70.0	28.3	.0	1.7	.0	.0	100.0	39.47
6 ~ 8년 미만	(40)	72.5	27.5	.0	.0	.0	.0	100.0	36.38
8 ~ 10년미만	(24)	54.2	41.7	.0	.0	4.2	.0	100.0	67.54
10년이상	(227)	66.5	32.6	.4	.0	.0	.4	100.0	39.16
▣회사근속연수▣									
2 년 미 만	(75)	68.0	30.7	1.3	.0	.0	.0	100.0	38.61
2 ~ 4년 미만	(92)	54.3	44.6	.0	.0	.0	1.1	100.0	43.60
4 ~ 6년 미만	(84)	65.5	33.3	.0	1.2	.0	.0	100.0	40.48
6 ~ 8년 미만	(51)	76.5	23.5	.0	.0	.0	.0	100.0	34.41
8 ~ 10년미만	(24)	50.0	45.8	.0	.0	4.2	.0	100.0	70.67
10년이상	(95)	75.8	24.2	.0	.0	.0	.0	100.0	35.72

【 표 B2-2 】 일반택시 부가가치세 납부세액 경감액 지급 사실 운송사업자로부터 전달 여부

[문 B2-2] 부가가치세 납부세액 경감액을 지급한 것임을 운송사업자로부터 전달받으셨습니까?

	사례수	예	아니오	계
		%	%	
■전 체■	(421)	92.9	7.1	100.0
▣성 별▣				
남 자	(408)	92.6	7.4	100.0
여 자	(13)	100.0	.0	100.0
▣연 령 별▣				
30대 이하	(7)	100.0	.0	100.0
40 대	(61)	93.4	6.6	100.0
50 대	(215)	92.6	7.4	100.0
60 대 이 상	(138)	92.8	7.2	100.0
▣지 역 별▣				
서 울	(140)	95.7	4.3	100.0
인 천 / 경 기	(96)	92.7	7.3	100.0
대전/세종/충청	(30)	100.0	.0	100.0
광 주 / 전라	(29)	100.0	.0	100.0
대 구 / 경북	(25)	100.0	.0	100.0
부산/울산/경남	(80)	78.8	21.3	100.0
강 원 / 제주	(21)	100.0	.0	100.0
▣택시운전경력▣				
2 년 미 만	(28)	92.9	7.1	100.0
2 ~ 4년 미만	(42)	90.5	9.5	100.0
4 ~ 6년 미만	(60)	91.7	8.3	100.0
6 ~ 8년 미만	(40)	92.5	7.5	100.0
8 ~ 10년미만	(24)	91.7	8.3	100.0
10 년 이 상	(227)	93.8	6.2	100.0
▣회사근속연수▣				
2 년 미 만	(75)	90.7	9.3	100.0
2 ~ 4년 미만	(92)	93.5	6.5	100.0
4 ~ 6년 미만	(84)	94.0	6.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(51)	92.2	7.8	100.0
8 ~ 10년미만	(24)	87.5	12.5	100.0
10 년 이 상	(95)	94.7	5.3	100.0

【 표 B3-1 】 정기적 수령 월평균 급여

[문 B3-1] 택시회사로부터 정기적으로 수령하는 급여(보너스, 성과급 등 포함, 경감세액 지급분 제외)는 월평균 얼마입니까?(직전 6개월 기준)

	사례수	50만원 이하	51 ~ 100만원	101 ~ 150만원	151 ~ 200만원	계	평균
		%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(500)	16.0	39.6	42.4	2.0	100.0	94.99
▣ 성 별 ▣							
남 자	(485)	15.9	39.2	42.9	2.1	100.0	95.24
여 자	(15)	20.0	53.3	26.7	.0	100.0	87.13
▣ 연 령 별 ▣							
30 대 이 하	(10)	.0	60.0	40.0	.0	100.0	98.00
40 대	(74)	12.2	43.2	40.5	4.1	100.0	98.81
50 대	(264)	16.7	39.4	41.7	2.3	100.0	94.75
60 대 이 상	(152)	17.8	36.8	44.7	.7	100.0	93.35
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(161)	.0	11.8	84.5	3.7	100.0	123.76
인 천 / 경 기	(99)	33.3	52.5	14.1	.0	100.0	68.99
대전/세종/충청	(43)	32.6	48.8	18.6	.0	100.0	72.74
광 주 / 전라	(47)	4.3	70.2	25.5	.0	100.0	85.87
대 구 / 경북	(39)	.0	48.7	41.0	10.3	100.0	112.64
부산/울산/경남	(90)	26.7	46.7	26.7	.0	100.0	84.99
강 원 / 제주	(21)	33.3	57.1	9.5	.0	100.0	73.10
▣ 택시운전경력 ▣							
2 년 미 만	(34)	17.6	44.1	32.4	5.9	100.0	95.79
2 ~ 4년 미만	(50)	12.0	40.0	48.0	.0	100.0	99.16
4 ~ 6년 미만	(72)	25.0	33.3	41.7	.0	100.0	90.68
6 ~ 8년 미만	(49)	16.3	36.7	46.9	.0	100.0	97.06
8 ~ 10년미만	(29)	10.3	48.3	37.9	3.4	100.0	93.03
10 년 이 상	(266)	14.7	40.2	42.5	2.6	100.0	95.11
▣ 회사근속연수 ▣							
2 년 미 만	(94)	14.9	41.5	40.4	3.2	100.0	95.71
2 ~ 4년 미만	(111)	8.1	40.5	50.5	.9	100.0	102.84
4 ~ 6년 미만	(100)	26.0	34.0	37.0	3.0	100.0	89.86
6 ~ 8년 미만	(58)	15.5	36.2	46.6	1.7	100.0	95.29
8 ~ 10년미만	(29)	6.9	44.8	44.8	3.4	100.0	93.34
10 년 이 상	(108)	18.5	42.6	38.0	.9	100.0	91.33

【 표 B3-2 】 사납금 초과 순수입

[문 B3-2] 사납금 초과 순수입(연료비 부담분 차감후) -회사에 납부해야 하는 사납금과 연료비 본인 부담분을 제외한 초과수입의 월평균 금액은 얼마입니까?

	사례수	0원	1 ~ 50만원	51 ~ 100만원	101 ~ 150만원	151 ~ 200만원	201만원 이상	계
		%	%	%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(500)	1.4	47.6	39.8	10.0	1.0	.2	100.0
▣ 성 별 ▣								
남 자	(485)	1.4	48.0	39.4	9.9	1.0	.2	100.0
여 자	(15)	.0	33.3	53.3	13.3	.0	.0	100.0
▣ 연 령 별 ▣								
30 대 이 하	(10)	.0	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0
40 대	(74)	1.4	37.8	47.3	13.5	.0	.0	100.0
50 대	(264)	1.5	45.8	40.2	10.2	1.9	.4	100.0
60 대 이 상	(152)	1.3	54.6	35.5	8.6	.0	.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(161)	2.5	56.5	36.6	3.7	.6	.0	100.0
인 천 / 경 기	(99)	1.0	40.4	45.5	13.1	.0	.0	100.0
대전/세종/충청	(43)	.0	34.9	25.6	30.2	9.3	.0	100.0
광 주 / 전라	(47)	2.1	31.9	59.6	6.4	.0	.0	100.0
대 구 / 경북	(39)	.0	69.2	30.8	.0	.0	.0	100.0
부산/울산/경남	(90)	.0	42.2	43.3	14.4	.0	.0	100.0
강 원 / 제주	(21)	4.8	57.1	23.8	9.5	.0	4.8	100.0
▣ 택시운전경력 ▣								
2 년 미 만	(34)	2.9	55.9	26.5	11.8	2.9	.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(50)	2.0	44.0	46.0	6.0	.0	2.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(72)	.0	43.1	45.8	11.1	.0	.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	.0	46.9	38.8	14.3	.0	.0	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	.0	34.5	62.1	3.4	.0	.0	100.0
10 년 이 상	(266)	1.9	50.0	36.5	10.2	1.5	.0	100.0
▣ 회사근속연수 ▣								
2 년 미 만	(94)	3.2	50.0	37.2	8.5	1.1	.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	1.8	49.5	39.6	7.2	.9	.9	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	.0	46.0	43.0	11.0	.0	.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	.0	41.4	43.1	15.5	.0	.0	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	.0	44.8	51.7	3.4	.0	.0	100.0
10 년 이 상	(108)	1.9	49.1	34.3	12.0	2.8	.0	100.0

【 표 B4-1 】 현재 급여수준 만족도

[문 B4-1] 현재 받으시고 계신 급여수준의 만족도

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(500)	29.2	48.0	19.6	3.2	77.2	19.6	3.2	100.0	24.20
▣ 성 별 ▣										
남 자	(485)	29.7	47.8	19.2	3.3	77.5	19.2	3.3	100.0	24.02
여 자	(15)	13.3	53.3	33.3	.0	66.7	33.3	.0	100.0	30.00
▣ 연 령 별 ▣										
30 대 이 하	(10)	20.0	50.0	20.0	10.0	70.0	20.0	10.0	100.0	30.00
40 대	(74)	33.8	44.6	20.3	1.4	78.4	20.3	1.4	100.0	22.30
50 대	(264)	27.3	49.2	20.1	3.4	76.5	20.1	3.4	100.0	24.91
60 대 이 상	(152)	30.9	47.4	18.4	3.3	78.3	18.4	3.3	100.0	23.52
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(161)	32.9	49.1	17.4	.6	82.0	17.4	.6	100.0	21.43
인 천 / 경 기	(99)	26.3	62.6	8.1	3.0	88.9	8.1	3.0	100.0	21.97
대전/세종/충청	(43)	2.3	51.2	44.2	2.3	53.5	44.2	2.3	100.0	36.63
광 주 / 전라	(47)	6.4	38.3	48.9	6.4	44.7	48.9	6.4	100.0	38.83
대 구 / 경북	(39)	48.7	35.9	12.8	2.6	84.6	12.8	2.6	100.0	17.31
부산/울산/경남	(90)	43.3	46.7	7.8	2.2	90.0	7.8	2.2	100.0	17.22
강 원 / 제주	(21)	23.8	14.3	38.1	23.8	38.1	38.1	23.8	100.0	40.48
▣ 택시운전경력 ▣										
2 년 미 만	(34)	32.4	47.1	20.6	.0	79.4	20.6	.0	100.0	22.06
2 ~ 4년 미만	(50)	38.0	50.0	10.0	2.0	88.0	10.0	2.0	100.0	19.00
4 ~ 6년 미만	(72)	27.8	48.6	22.2	1.4	76.4	22.2	1.4	100.0	24.31
6 ~ 8년 미만	(49)	28.6	53.1	16.3	2.0	81.6	16.3	2.0	100.0	22.96
8 ~ 10년미만	(29)	10.3	65.5	20.7	3.4	75.9	20.7	3.4	100.0	29.31
10 년 이 상	(266)	29.7	44.7	21.1	4.5	74.4	21.1	4.5	100.0	25.09
▣ 회사근속연수 ▣										
2 년 미 만	(94)	33.0	50.0	12.8	4.3	83.0	12.8	4.3	100.0	22.07
2 ~ 4년 미만	(111)	30.6	46.8	19.8	2.7	77.5	19.8	2.7	100.0	23.65
4 ~ 6년 미만	(100)	26.0	44.0	28.0	2.0	70.0	28.0	2.0	100.0	26.50
6 ~ 8년 미만	(58)	22.4	60.3	15.5	1.7	82.8	15.5	1.7	100.0	24.14
8 ~ 10년미만	(29)	13.8	62.1	20.7	3.4	75.9	20.7	3.4	100.0	28.45
10 년 이 상	(108)	35.2	40.7	19.4	4.6	75.9	19.4	4.6	100.0	23.38

【 표 B4-2 】 현재 근무 택시회사의 복지후생 만족도

[문 B4-2] 현재 근무하고 있으신 택시회사의 복지후생 수준

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(500)	19.8	45.2	29.4	5.6	65.0	29.4	5.6	100.0	30.20
▣ 성 별 ▣										
남 자	(485)	19.8	45.6	28.9	5.8	65.4	28.9	5.8	100.0	30.15
여 자	(15)	20.0	33.3	46.7	.0	53.3	46.7	.0	100.0	31.67
▣ 연 령 별 ▣										
30대 이하	(10)	.0	20.0	60.0	20.0	20.0	60.0	20.0	100.0	50.00
40 대	(74)	20.3	47.3	29.7	2.7	67.6	29.7	2.7	100.0	28.72
50 대	(264)	19.3	45.5	28.8	6.4	64.8	28.8	6.4	100.0	30.59
60대 이상	(152)	21.7	45.4	28.3	4.6	67.1	28.3	4.6	100.0	28.95
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(161)	26.7	47.8	24.8	.6	74.5	24.8	.6	100.0	24.84
인천/경기	(99)	21.2	49.5	25.3	4.0	70.7	25.3	4.0	100.0	28.03
대전/세종/충청	(43)	9.3	30.2	51.2	9.3	39.5	51.2	9.3	100.0	40.12
광주/전라	(47)	8.5	31.9	46.8	12.8	40.4	46.8	12.8	100.0	40.96
대구/경북	(39)	17.9	43.6	23.1	15.4	61.5	23.1	15.4	100.0	33.97
부산/울산/경남	(90)	21.1	60.0	14.4	4.4	81.1	14.4	4.4	100.0	25.56
강원/제주	(21)	4.8	4.8	76.2	14.3	9.5	76.2	14.3	100.0	50.00
▣ 택시운전경력 ▣										
2 년 미 만	(34)	26.5	44.1	26.5	2.9	70.6	26.5	2.9	100.0	26.47
2 ~ 4년 미만	(50)	28.0	38.0	32.0	2.0	66.0	32.0	2.0	100.0	27.00
4 ~ 6년 미만	(72)	20.8	45.8	26.4	6.9	66.7	26.4	6.9	100.0	29.86
6 ~ 8년 미만	(49)	18.4	51.0	26.5	4.1	69.4	26.5	4.1	100.0	29.08
8 ~ 10년미만	(29)	.0	51.7	44.8	3.4	51.7	44.8	3.4	100.0	37.93
10년 이상	(266)	19.5	44.7	28.9	6.8	64.3	28.9	6.8	100.0	30.73
▣ 회사근속연수 ▣										
2 년 미 만	(94)	23.4	45.7	26.6	4.3	69.1	26.6	4.3	100.0	27.93
2 ~ 4년 미만	(111)	22.5	43.2	28.8	5.4	65.8	28.8	5.4	100.0	29.28
4 ~ 6년 미만	(100)	18.0	44.0	29.0	9.0	62.0	29.0	9.0	100.0	32.25
6 ~ 8년 미만	(58)	17.2	48.3	31.0	3.4	65.5	31.0	3.4	100.0	30.17
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	55.2	34.5	6.9	58.6	34.5	6.9	100.0	36.21
10년 이상	(108)	21.3	43.5	30.6	4.6	64.8	30.6	4.6	100.0	29.63

【 표 B4-3 】 현재 근무여건 만족도

[문 B4-3] 현재 근무여건

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(500)	15.2	47.8	31.0	6.0	63.0	31.0	6.0	100.0	31.95
▣ 성 별 ▣										
남 자	(485)	15.3	48.0	30.5	6.2	63.3	30.5	6.2	100.0	31.91
여 자	(15)	13.3	40.0	46.7	.0	53.3	46.7	.0	100.0	33.33
▣ 연 령 별 ▣										
30 대 이 하	(10)	.0	10.0	50.0	40.0	10.0	50.0	40.0	100.0	57.50
40 대	(74)	16.2	48.6	33.8	1.4	64.9	33.8	1.4	100.0	30.07
50 대	(264)	16.7	47.0	29.9	6.4	63.6	29.9	6.4	100.0	31.53
60 대 이 상	(152)	13.2	51.3	30.3	5.3	64.5	30.3	5.3	100.0	31.91
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(161)	21.7	58.4	17.4	2.5	80.1	17.4	2.5	100.0	25.16
인 천 / 경 기	(99)	20.2	52.5	24.2	3.0	72.7	24.2	3.0	100.0	27.53
대전/세종/충청	(43)	4.7	25.6	60.5	9.3	30.2	60.5	9.3	100.0	43.60
광 주 / 전 라	(47)	2.1	31.9	55.3	10.6	34.0	55.3	10.6	100.0	43.62
대 구 / 경북	(39)	25.6	53.8	10.3	10.3	79.5	10.3	10.3	100.0	26.28
부산/울산/경남	(90)	8.9	45.6	40.0	5.6	54.4	40.0	5.6	100.0	35.56
강 원 / 제주	(21)	.0	23.8	52.4	23.8	23.8	52.4	23.8	100.0	50.00
▣ 택시운전경력 ▣										
2 년 미 만	(34)	20.6	47.1	32.4	.0	67.6	32.4	.0	100.0	27.94
2 ~ 4년 미만	(50)	24.0	44.0	26.0	6.0	68.0	26.0	6.0	100.0	28.50
4 ~ 6년 미만	(72)	12.5	47.2	33.3	6.9	59.7	33.3	6.9	100.0	33.68
6 ~ 8년 미만	(49)	10.2	61.2	26.5	2.0	71.4	26.5	2.0	100.0	30.10
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	51.7	44.8	.0	55.2	44.8	.0	100.0	35.34
10 년 이 상	(266)	15.8	45.9	30.5	7.9	61.7	30.5	7.9	100.0	32.61
▣ 회사근속연수 ▣										
2 년 미 만	(94)	19.1	41.5	34.0	5.3	60.6	34.0	5.3	100.0	31.38
2 ~ 4년 미만	(111)	18.9	50.5	24.3	6.3	69.4	24.3	6.3	100.0	29.50
4 ~ 6년 미만	(100)	15.0	41.0	35.0	9.0	56.0	35.0	9.0	100.0	34.50
6 ~ 8년 미만	(58)	8.6	60.3	31.0	.0	69.0	31.0	.0	100.0	30.60
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	48.3	44.8	3.4	51.7	44.8	3.4	100.0	37.07
10 년 이 상	(108)	14.8	50.0	27.8	7.4	64.8	27.8	7.4	100.0	31.94

【 표 B4-4 】 현재 근무시간

[문 B4-4] 현재 근무시간

	사례수	매우 길다	길다	보통	짧다	*길다*	*보통*	*짧다*	계
		%	%	%	%	%	%	%	
■전 체■	(500)	16.2	51.8	29.6	2.4	68.0	29.6	2.4	100.0
▣성 별▣									
남 자	(485)	16.1	52.4	29.1	2.5	68.5	29.1	2.5	100.0
여 자	(15)	20.0	33.3	46.7	.0	53.3	46.7	.0	100.0
▣연 령 별▣									
30대이하	(10)	10.0	30.0	50.0	10.0	40.0	50.0	10.0	100.0
40 대	(74)	18.9	52.7	27.0	1.4	71.6	27.0	1.4	100.0
50 대	(264)	15.2	49.6	31.8	3.4	64.8	31.8	3.4	100.0
60대이상	(152)	17.1	56.6	25.7	.7	73.7	25.7	.7	100.0
▣지 역 별▣									
서 울	(161)	18.0	70.8	11.2	.0	88.8	11.2	.0	100.0
인천/경기	(99)	11.1	56.6	29.3	3.0	67.7	29.3	3.0	100.0
대전/세종/충청	(43)	7.0	41.9	48.8	2.3	48.8	48.8	2.3	100.0
광주/전라	(47)	21.3	21.3	55.3	2.1	42.6	55.3	2.1	100.0
대구/경북	(39)	41.0	38.5	15.4	5.1	79.5	15.4	5.1	100.0
부산/울산/경남	(90)	8.9	46.7	38.9	5.6	55.6	38.9	5.6	100.0
강원/제주	(21)	19.0	19.0	61.9	.0	38.1	61.9	.0	100.0
▣택시운전경력▣									
2 년 미 만	(34)	14.7	47.1	38.2	.0	61.8	38.2	.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(50)	30.0	44.0	22.0	4.0	74.0	22.0	4.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(72)	11.1	52.8	34.7	1.4	63.9	34.7	1.4	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	16.3	49.0	32.7	2.0	65.3	32.7	2.0	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	10.3	58.6	31.0	.0	69.0	31.0	.0	100.0
10년이상	(266)	15.8	53.4	27.8	3.0	69.2	27.8	3.0	100.0
▣회사근속연수▣									
2 년 미 만	(94)	17.0	48.9	33.0	1.1	66.0	33.0	1.1	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	19.8	52.3	23.4	4.5	72.1	23.4	4.5	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	18.0	47.0	34.0	1.0	65.0	34.0	1.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	13.8	53.4	31.0	1.7	67.2	31.0	1.7	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	65.5	27.6	3.4	69.0	27.6	3.4	100.0
10년이상	(108)	14.8	53.7	28.7	2.8	68.5	28.7	2.8	100.0

【 표 B5 】 부가가치세 납부세액 경감액 현금지원의 급여 측면 처우개선 도움정도

[문 B5] 부가가치세 납부세액 경감액을 현금지원 받으신 경우, 급여 측면에서의 처우개선에 도움이 되었다고 생각하십니까?

	사례수	경제적으로 전혀 도움이 되지 않았다	경제적으로 도움이 되지 않았다	경제적으로 조금 도움이 되었다	경제적으로 많은 도움이 되었다	*비도움*	*보통*	*도움*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(421)	4.5	12.1	24.5	53.2	5.7	16.6	24.5	58.9	100.0
▣성 별▣										
남 자	(408)	3.9	12.3	24.5	53.7	5.6	16.2	24.5	59.3	100.0
여 자	(13)	23.1	7.7	23.1	38.5	7.7	30.8	23.1	46.2	100.0
▣연 령 별▣										
30 대 이 하	(7)	.0	14.3	42.9	42.9	.0	14.3	42.9	42.9	100.0
40 대	(61)	6.6	9.8	26.2	49.2	8.2	16.4	26.2	57.4	100.0
50 대	(215)	5.1	13.0	22.3	55.3	4.2	18.1	22.3	59.5	100.0
60 대 이 상	(138)	2.9	11.6	26.1	52.2	7.2	14.5	26.1	59.4	100.0
▣지 역 별▣										
서 울	(140)	1.4	7.9	26.4	62.1	2.1	9.3	26.4	64.3	100.0
인 천 / 경 기	(96)	5.2	12.5	20.8	59.4	2.1	17.7	20.8	61.5	100.0
대전/세종/충청	(30)	13.3	3.3	30.0	53.3	.0	16.7	30.0	53.3	100.0
광 주 / 전 라	(29)	.0	10.3	27.6	37.9	24.1	10.3	27.6	62.1	100.0
대 구 / 경 북	(25)	12.0	32.0	24.0	28.0	4.0	44.0	24.0	32.0	100.0
부산/울산/경남	(80)	6.3	20.0	20.0	46.3	7.5	26.3	20.0	53.8	100.0
강 원 / 제 주	(21)	.0	.0	33.3	42.9	23.8	.0	33.3	66.7	100.0
▣택시운전경력▣										
2 년 미 만	(28)	7.1	17.9	32.1	42.9	.0	25.0	32.1	42.9	100.0
2 ~ 4년 미만	(42)	4.8	11.9	21.4	52.4	9.5	16.7	21.4	61.9	100.0
4 ~ 6년 미만	(60)	3.3	13.3	28.3	50.0	5.0	16.7	28.3	55.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(40)	.0	10.0	22.5	62.5	5.0	10.0	22.5	67.5	100.0
8 ~ 10년미만	(24)	.0	12.5	20.8	58.3	8.3	12.5	20.8	66.7	100.0
10 년 이 상	(227)	5.7	11.5	23.8	53.3	5.7	17.2	23.8	59.0	100.0
▣회사근속연수▣										
2 년 미 만	(75)	9.3	14.7	30.7	45.3	.0	24.0	30.7	45.3	100.0
2 ~ 4년 미만	(92)	2.2	15.2	20.7	56.5	5.4	17.4	20.7	62.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(84)	3.6	14.3	21.4	52.4	8.3	17.9	21.4	60.7	100.0
6 ~ 8년 미만	(51)	2.0	3.9	33.3	54.9	5.9	5.9	33.3	60.8	100.0
8 ~ 10년미만	(24)	4.2	8.3	12.5	62.5	12.5	12.5	12.5	75.0	100.0
10 년 이 상	(95)	5.3	10.5	24.2	53.7	6.3	15.8	24.2	60.0	100.0

【 표 C1 】 2013 일반택시 회사 운수종사자로 근무 여부

[문 C1] 2013년 한해 동안에도 일반택시 회사에서 운수종사자로 근무하셨습니까?

	사례수	예	아니오	계
		%	%	
■ 전 체 ■	(500)	90.8	9.2	100.0
▣ 성 별 ▣				
남 자	(485)	90.5	9.5	100.0
여 자	(15)	100.0	.0	100.0
▣ 연 령 별 ▣				
30 대 이 하	(10)	70.0	30.0	100.0
40 대	(74)	93.2	6.8	100.0
50 대	(264)	89.4	10.6	100.0
60 대 이 상	(152)	93.4	6.6	100.0
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(161)	87.6	12.4	100.0
인 천 / 경 기	(99)	89.9	10.1	100.0
대전/세종/충청	(43)	97.7	2.3	100.0
광 주 / 전라	(47)	97.9	2.1	100.0
대 구 / 경북	(39)	94.9	5.1	100.0
부산/울산/경남	(90)	87.8	12.2	100.0
강 원 / 제주	(21)	95.2	4.8	100.0
▣ 택시운전경력 ▣				
2 년 미 만	(34)	5.9	94.1	100.0
2 ~ 4년 미만	(50)	94.0	6.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(72)	95.8	4.2	100.0
6 ~ 8년 미만	(49)	98.0	2.0	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	100.0	.0	100.0
10 년 이 상	(266)	97.4	2.6	100.0
▣ 회사근속연수 ▣				
2 년 미 만	(94)	51.1	48.9	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	100.0	.0	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	100.0	.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	100.0	.0	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	100.0	.0	100.0
10 년 이 상	(108)	100.0	.0	100.0

【 표 C2 】 2014년 이전 부가가치세 납부세액 경감액 운수종사자의 처우개선/복지향상에 사용 규정 인지도

[문 C2] 2013년과 그 이전 기간에는 납부세액 경감액이(현금지급이 아니라) 일반택시 운수종사자의 처우개선 및 복지향상에 사용되도록 규정되어 있었습니다. 이 사실을 알고 계셨습니까?

	사례수	예	아니오	계
		%	%	
■ 전 체 ■	(454)	45.2	54.8	100.0
▣ 성 별 ▣				
남 자	(439)	45.1	54.9	100.0
여 자	(15)	46.7	53.3	100.0
▣ 연 령 별 ▣				
30 대 이 하	(7)	42.9	57.1	100.0
40 대	(69)	42.0	58.0	100.0
50 대	(236)	44.9	55.1	100.0
60 대 이 상	(142)	47.2	52.8	100.0
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(141)	39.0	61.0	100.0
인 천 / 경 기	(89)	74.2	25.8	100.0
대전/세종/충청	(42)	40.5	59.5	100.0
광 주 / 전라	(46)	47.8	52.2	100.0
대 구 / 경북	(37)	21.6	78.4	100.0
부산/울산/경남	(79)	21.5	78.5	100.0
강 원 / 제주	(20)	100.0	.0	100.0
▣ 택시운전경력 ▣				
2 년 미 만	(2)	50.0	50.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(47)	31.9	68.1	100.0
4 ~ 6년 미만	(69)	42.0	58.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(48)	27.1	72.9	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	62.1	37.9	100.0
10 년 이 상	(259)	49.8	50.2	100.0
▣ 회사근속연수 ▣				
2 년 미 만	(48)	33.3	66.7	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	38.7	61.3	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	40.0	60.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	51.7	48.3	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	48.3	51.7	100.0
10 년 이 상	(108)	57.4	42.6	100.0

【 표 C2-1 】2013년 부가가치세 납부세액 경감액 운수종사자의 처우개선/복지향상 기여 만족도

[문 C2-1] 2013년도의 부가가치세 납부세액 경감액이 일반택시 운수종사자(기사님)들의 처우개선 및 복지향상에 기여했던 정도에 대해 얼마나 만족하셨습니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(205)	8.3	22.4	53.2	16.1	30.7	53.2	16.1	100.0	44.27
▣ 성 별 ▣										
남 자	(198)	8.6	22.2	53.0	16.2	30.8	53.0	16.2	100.0	44.19
여 자	(7)	.0	28.6	57.1	14.3	28.6	57.1	14.3	100.0	46.43
▣ 연 령 별 ▣										
30 대 이 하	(3)	.0	33.3	33.3	33.3	33.3	33.3	33.3	100.0	50.00
40 대	(29)	10.3	13.8	55.2	20.7	24.1	55.2	20.7	100.0	46.55
50 대	(106)	7.5	30.2	46.2	16.0	37.7	46.2	16.0	100.0	42.69
60 대 이 상	(67)	9.0	13.4	64.2	13.4	22.4	64.2	13.4	100.0	45.52
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(55)	9.1	30.9	43.6	16.4	40.0	43.6	16.4	100.0	41.82
인 천 / 경 기	(66)	6.1	10.6	75.8	7.6	16.7	75.8	7.6	100.0	46.21
대전/세종/충청	(17)	.0	29.4	52.9	17.6	29.4	52.9	17.6	100.0	47.06
광 주 / 전라	(22)	4.5	18.2	45.5	31.8	22.7	45.5	31.8	100.0	51.14
대 구 / 경북	(8)	50.0	25.0	25.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	18.75
부산/울산/경남	(17)	17.6	47.1	29.4	5.9	64.7	29.4	5.9	100.0	30.88
강 원 / 제주	(20)	.0	15.0	45.0	40.0	15.0	45.0	40.0	100.0	56.25
▣ 택시운전경력 ▣										
2 년 미 만	(1)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
2 ~ 4년 미만	(15)	13.3	33.3	46.7	6.7	46.7	46.7	6.7	100.0	36.67
4 ~ 6년 미만	(29)	6.9	20.7	55.2	17.2	27.6	55.2	17.2	100.0	45.69
6 ~ 8년 미만	(13)	7.7	30.8	53.8	7.7	38.5	53.8	7.7	100.0	40.38
8 ~ 10년미만	(18)	.0	27.8	55.6	16.7	27.8	55.6	16.7	100.0	47.22
10 년 이 상	(129)	9.3	20.2	53.5	17.1	29.5	53.5	17.1	100.0	44.57
▣ 회사근속연수 ▣										
2 년 미 만	(16)	12.5	31.3	37.5	18.8	43.8	37.5	18.8	100.0	40.63
2 ~ 4년 미만	(43)	7.0	23.3	58.1	11.6	30.2	58.1	11.6	100.0	43.60
4 ~ 6년 미만	(40)	7.5	20.0	55.0	17.5	27.5	55.0	17.5	100.0	45.63
6 ~ 8년 미만	(30)	.0	23.3	53.3	23.3	23.3	53.3	23.3	100.0	50.00
8 ~ 10년미만	(14)	.0	21.4	64.3	14.3	21.4	64.3	14.3	100.0	48.21
10 년 이 상	(62)	14.5	21.0	50.0	14.5	35.5	50.0	14.5	100.0	41.13

【 표 C2-2 】 2013년 부가가치세 납부세액 경감액 지원 형태(복수응답)

[문 C2-2] 2013년도의 부가가치세 납부세액 경감액이 일반택시 운수종사자(기사님)들의 처우개선 및 복지 향상에 어떤 형태로 지원되었습니까? 아래의 지원방식 중 가장 가까운 항목에 응답하여 주시기 바랍니다.

	사례수	급여 인상	연료비 지원	시설 개선/ 확충	차량 대체 촉진	급식비 일부 보조	샤워/ 운동시설 / 대기실 등 개량 개선/ 확충	근무 시간 단축	무료 급식	의류 지원	해외 연수	명절 선물	사고 은폐 처리시 보조금	분기별 현금 지급	모름	없음
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
■ 전 체 ■	(205)	31.2	24.4	21.5	13.2	6.3	5.4	3.4	2.0	1.5	.5	.5	.5	.5	21.0	2.0
▣ 성 별 ▣																
남 자	(198)	32.3	23.7	21.7	13.6	6.1	5.6	3.0	2.0	1.5	.5	.5	.5	.5	20.2	2.0
여 자	(7)	.0	42.9	14.3	.0	14.3	.0	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	42.9	.0
▣ 연 령 별 ▣																
30 대 이 하	(3)	66.7	33.3	.0	.0	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
40 대	(29)	24.1	6.9	17.2	13.8	3.4	10.3	.0	10.3	.0	.0	.0	.0	.0	31.0	3.4
50 대	(106)	34.0	31.1	17.9	17.0	5.7	2.8	2.8	.0	2.8	.9	.0	.0	.9	18.9	2.8
60 대 이 상	(67)	28.4	20.9	29.9	7.5	7.5	7.5	6.0	1.5	.0	.0	1.5	1.5	.0	20.9	.0
▣ 지 역 별 ▣																
서 울	(55)	14.5	5.5	34.5	3.6	1.8	1.8	5.5	.0	5.5	.0	.0	.0	.0	34.5	7.3
인 천 / 경 기	(66)	43.9	25.8	25.8	24.2	4.5	1.5	3.0	.0	.0	.0	.0	1.5	1.5	28.8	.0
대전/세종/충청	(17)	23.5	58.8	5.9	5.9	23.5	5.9	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
광 주 / 전라	(22)	13.6	68.2	4.5	22.7	18.2	13.6	9.1	4.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
대 구 / 경북	(8)	62.5	25.0	12.5	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
부산/울산/경남	(17)	23.5	5.9	23.5	17.6	.0	5.9	.0	.0	.0	.0	5.9	.0	.0	17.6	.0
강 원 / 제주	(20)	55.0	10.0	5.0	.0	5.0	10.0	.0	15.0	.0	5.0	.0	.0	.0	10.0	.0
▣ 택시운전경력 ▣																
2 년 미 만	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
2 ~ 4년 미만	(15)	6.7	20.0	26.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	40.0	.0
4 ~ 6년 미만	(29)	34.5	20.7	20.7	10.3	10.3	3.4	.0	3.4	.0	.0	.0	.0	.0	27.6	.0
6 ~ 8년 미만	(13)	38.5	30.8	23.1	.0	7.7	7.7	7.7	7.7	.0	.0	.0	.0	.0	15.4	.0
8 ~ 10년미만	(18)	27.8	16.7	11.1	22.2	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	5.6	27.8	.0
10 년 이 상	(129)	32.6	26.4	22.5	14.7	4.7	7.0	3.1	1.6	2.3	.8	.8	.8	.0	17.1	3.1
▣ 회사근속연수 ▣																
2 년 미 만	(16)	43.8	12.5	18.8	6.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	6.3	.0	25.0	6.3
2 ~ 4년 미만	(43)	16.3	23.3	25.6	11.6	7.0	2.3	.0	.0	2.3	.0	.0	.0	.0	30.2	.0
4 ~ 6년 미만	(40)	37.5	25.0	22.5	12.5	12.5	10.0	10.0	5.0	.0	.0	.0	.0	.0	12.5	.0
6 ~ 8년 미만	(30)	43.3	23.3	30.0	16.7	3.3	6.7	6.7	3.3	.0	.0	.0	.0	.0	13.3	.0
8 ~ 10년미만	(14)	28.6	7.1	7.1	21.4	7.1	7.1	7.1	.0	.0	.0	.0	.0	7.1	28.6	.0
10 년 이 상	(62)	29.0	32.3	17.7	12.9	4.8	4.8	.0	1.6	3.2	1.6	1.6	.0	.0	21.0	4.8

【 표 C2-3 】 2014년 부가가치세 납부세액 경감액 직접 현금 지급 제도 변화 인지도

[문 C2-3] 2014년부터는 납부세액 경감액이 택시 운수종사자(기사님)들에게 직접 현금으로 지급하도록 제도가 변경되었습니다. 이러한 제도 변화에 대해 알고 있으셨습니까?

	사례수	전혀 모름	들었으나 상세한 내용 모름	제도 알지만 2014년 변화 모름	대략 알고있음	잘 알고 있음	계
		%	%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(454)	13.0	28.0	19.6	32.2	7.3	100.0
▣ 성 별 ▣							
남 자	(439)	13.2	28.2	19.8	31.7	7.1	100.0
여 자	(15)	6.7	20.0	13.3	46.7	13.3	100.0
▣ 연 령 별 ▣							
30 대 이 하	(7)	28.6	14.3	14.3	28.6	14.3	100.0
40 대	(69)	14.5	34.8	14.5	29.0	7.2	100.0
50 대	(236)	14.8	26.3	20.8	31.4	6.8	100.0
60 대 이 상	(142)	8.5	28.2	20.4	35.2	7.7	100.0
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(141)	9.9	36.9	14.2	34.0	5.0	100.0
인 천 / 경 기	(89)	10.1	2.2	23.6	56.2	7.9	100.0
대전/세종/충청	(42)	26.2	21.4	7.1	26.2	19.0	100.0
광 주 / 전라	(46)	19.6	26.1	17.4	34.8	2.2	100.0
대 구 / 경북	(37)	29.7	40.5	5.4	18.9	5.4	100.0
부산/울산/경남	(79)	5.1	41.8	43.0	6.3	3.8	100.0
강 원 / 제주	(20)	5.0	20.0	5.0	45.0	25.0	100.0
▣ 택시운전경력 ▣							
2 년 미 만	(2)	.0	50.0	.0	.0	50.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(47)	10.6	40.4	17.0	29.8	2.1	100.0
4 ~ 6년 미만	(69)	13.0	24.6	20.3	34.8	7.2	100.0
6 ~ 8년 미만	(48)	14.6	37.5	25.0	16.7	6.3	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	13.8	10.3	20.7	37.9	17.2	100.0
10 년 이 상	(259)	13.1	26.6	18.9	34.4	6.9	100.0
▣ 회사근속연수 ▣							
2 년 미 만	(48)	12.5	27.1	20.8	33.3	6.3	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	15.3	40.5	11.7	28.8	3.6	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	14.0	23.0	24.0	32.0	7.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	6.9	27.6	22.4	29.3	13.8	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	13.8	24.1	24.1	27.6	10.3	100.0
10 년 이 상	(108)	13.0	21.3	20.4	38.0	7.4	100.0

【 표 C2-4 】 현금 지급방안으로의 변경 만족도

[문 C2-4] 현금 지급방안으로의 변경에 대해 어떻게 생각하십니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(179)	1.1	7.8	40.8	45.3	5.0	8.9	40.8	50.3	100.0	61.31
▣ 성 별 ▣											
남 자	(170)	1.2	7.1	40.6	45.9	5.3	8.2	40.6	51.2	100.0	61.76
여 자	(9)	.0	22.2	44.4	33.3	.0	22.2	44.4	33.3	100.0	52.78
▣ 연 령 별 ▣											
30 대 이 하	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
40 대	(25)	.0	8.0	32.0	56.0	4.0	8.0	32.0	60.0	100.0	64.00
50 대	(90)	1.1	8.9	36.7	45.6	7.8	10.0	36.7	53.3	100.0	62.50
60 대 이 상	(61)	1.6	6.6	50.8	39.3	1.6	8.2	50.8	41.0	100.0	58.20
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(55)	.0	3.6	52.7	38.2	5.5	3.6	52.7	43.6	100.0	61.36
인 천 / 경 기	(57)	.0	15.8	42.1	40.4	1.8	15.8	42.1	42.1	100.0	57.02
대전/세종/충청	(19)	.0	.0	42.1	52.6	5.3	.0	42.1	57.9	100.0	65.79
광 주 / 전라	(17)	.0	5.9	23.5	70.6	.0	5.9	23.5	70.6	100.0	66.18
대 구 / 경북	(9)	22.2	11.1	22.2	22.2	22.2	33.3	22.2	44.4	100.0	52.78
부산/울산/경남	(8)	.0	12.5	37.5	37.5	12.5	12.5	37.5	50.0	100.0	62.50
강 원 / 제주	(14)	.0	.0	21.4	71.4	7.1	.0	21.4	78.6	100.0	71.43
▣ 택시운전경력 ▣											
2 년 미 만	(1)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
2 ~ 4년 미만	(15)	.0	26.7	53.3	20.0	.0	26.7	53.3	20.0	100.0	48.33
4 ~ 6년 미만	(29)	.0	6.9	55.2	34.5	3.4	6.9	55.2	37.9	100.0	58.62
6 ~ 8년 미만	(11)	9.1	.0	36.4	54.5	.0	9.1	36.4	54.5	100.0	59.09
8 ~ 10년미만	(16)	.0	6.3	25.0	62.5	6.3	6.3	25.0	68.8	100.0	67.19
10 년 이 상	(107)	.9	6.5	38.3	47.7	6.5	7.5	38.3	54.2	100.0	63.08
▣ 회사근속연수 ▣											
2 년 미 만	(19)	5.3	10.5	36.8	47.4	.0	15.8	36.8	47.4	100.0	56.58
2 ~ 4년 미만	(36)	.0	8.3	47.2	41.7	2.8	8.3	47.2	44.4	100.0	59.72
4 ~ 6년 미만	(39)	.0	7.7	43.6	43.6	5.1	7.7	43.6	48.7	100.0	61.54
6 ~ 8년 미만	(25)	.0	.0	40.0	60.0	.0	.0	40.0	60.0	100.0	65.00
8 ~ 10년미만	(11)	.0	27.3	9.1	63.6	.0	27.3	9.1	63.6	100.0	59.09
10 년 이 상	(49)	2.0	6.1	42.9	36.7	12.2	8.2	42.9	49.0	100.0	62.76

【 표 C3 】 2013년 대비 2014년 월평균 급여 인상률

[문 C3] 2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까?

	사례수	통상급여 하락	동결	통상급여 인상	계
		%	%	%	
■ 전 체 ■	(454)	5.9	72.0	22.0	100.0
▣ 성 별 ▣					
남 자	(439)	6.2	71.5	22.3	100.0
여 자	(15)	.0	86.7	13.3	100.0
▣ 연 령 별 ▣					
30 대 이 하	(7)	.0	71.4	28.6	100.0
40 대	(69)	8.7	60.9	30.4	100.0
50 대	(236)	5.5	73.7	20.8	100.0
60 대 이 상	(142)	5.6	74.6	19.7	100.0
▣ 지 역 별 ▣					
서 울	(141)	11.3	61.7	27.0	100.0
인 천 / 경 기	(89)	5.6	70.8	23.6	100.0
대전/세종/충청	(42)	.0	83.3	16.7	100.0
광 주 / 전 라	(46)	.0	95.7	4.3	100.0
대 구 / 경 북	(37)	16.2	40.5	43.2	100.0
부산/울산/경남	(79)	.0	86.1	13.9	100.0
강 원 / 제 주	(20)	.0	75.0	25.0	100.0
▣ 택시운전경력 ▣					
2 년 미 만	(2)	.0	50.0	50.0	100.0
2 ~ 4년 미만	(47)	6.4	63.8	29.8	100.0
4 ~ 6년 미만	(69)	4.3	75.4	20.3	100.0
6 ~ 8년 미만	(48)	6.3	68.8	25.0	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	86.2	10.3	100.0
10 년 이 상	(259)	6.6	71.8	21.6	100.0
▣ 회사근속연수 ▣					
2 년 미 만	(48)	6.3	75.0	18.8	100.0
2 ~ 4년 미만	(111)	5.4	64.9	29.7	100.0
4 ~ 6년 미만	(100)	6.0	75.0	19.0	100.0
6 ~ 8년 미만	(58)	6.9	72.4	20.7	100.0
8 ~ 10년미만	(29)	3.4	79.3	17.2	100.0
10 년 이 상	(108)	6.5	73.1	20.4	100.0

【 표 C3-1 】2013년 대비 2014년 월평균 급여 인상률 - 통상급여 하락률

[문 C3-1] 2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까?

	사례수	5% 이하	6~10%	11~15%	16~20%	21% 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■전 체■	(27)	22.2	37.0	22.2	14.8	3.7	100.0	12.96
▣성 별▣								
남 자	(27)	22.2	37.0	22.2	14.8	3.7	100.0	12.96
여 자	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
▣연 령 별▣								
30대 이하	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
40 대	(6)	33.3	.0	16.7	50.0	.0	100.0	14.17
50 대	(13)	7.7	53.8	23.1	7.7	7.7	100.0	14.62
60대 이상	(8)	37.5	37.5	25.0	.0	.0	100.0	9.38
▣지 역 별▣								
서 울	(16)	37.5	31.3	18.8	12.5	.0	100.0	10.31
인천/경기	(5)	.0	20.0	60.0	.0	20.0	100.0	21.00
대전/세종/충청	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
광주/전라	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
대구/경북	(6)	.0	66.7	.0	33.3	.0	100.0	13.33
부산/울산/경남	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
강원/제주	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
▣택시운전경력▣								
2년 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
2 ~ 4년 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	6.67
4 ~ 6년 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	6.67
6 ~ 8년 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
8 ~ 10년미만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
10년 이상	(17)	11.8	23.5	35.3	23.5	5.9	100.0	15.88
▣회사근속연수▣								
2년 미만	(3)	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	15.00
2 ~ 4년 미만	(6)	33.3	50.0	.0	.0	16.7	100.0	15.00
4 ~ 6년 미만	(6)	50.0	33.3	.0	16.7	.0	100.0	9.17
6 ~ 8년 미만	(4)	25.0	50.0	25.0	.0	.0	100.0	10.00
8 ~ 10년미만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
10년 이상	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	100.0	15.71

【 표 C3-2 】2013년 대비 2014년 월평균 급여 인상률 - 통상급여 인상률

[문 C3-2] 2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까?

	사례수	5% 이하	6~10%	11~15%	16~20%	21% 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	34.0	54.0	9.0	2.0	1.0	100.0	8.20
▣ 성 별 ▣								
남 자	(98)	34.7	53.1	9.2	2.0	1.0	100.0	8.16
여 자	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
▣ 연 령 별 ▣								
30 대 이 하	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6.50
40 대	(21)	23.8	66.7	4.8	.0	4.8	100.0	8.74
50 대	(49)	40.8	49.0	8.2	2.0	.0	100.0	7.60
60 대 이 상	(28)	28.6	53.6	14.3	3.6	.0	100.0	8.96
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(38)	26.3	47.4	23.7	2.6	.0	100.0	9.47
인 천 / 경 기	(21)	19.0	71.4	.0	4.8	4.8	100.0	9.62
대전/세종/충청	(7)	14.3	85.7	.0	.0	.0	100.0	8.37
광 주 / 전라	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3.00
대 구 / 경북	(16)	56.3	43.8	.0	.0	.0	100.0	5.66
부산/울산/경남	(11)	72.7	27.3	.0	.0	.0	100.0	4.82
강 원 / 제주	(5)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
▣ 택시운전경력 ▣								
2 년 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
2 ~ 4년 미만	(14)	57.1	42.9	.0	.0	.0	100.0	6.11
4 ~ 6년 미만	(14)	14.3	71.4	14.3	.0	.0	100.0	9.00
6 ~ 8년 미만	(12)	25.0	58.3	16.7	.0	.0	100.0	8.58
8 ~ 10년미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
10 년 이 상	(56)	37.5	48.2	8.9	3.6	1.8	100.0	8.31
▣ 회사근속연수 ▣								
2 년 미 만	(9)	22.2	66.7	11.1	.0	.0	100.0	8.89
2 ~ 4년 미만	(33)	24.2	63.6	9.1	.0	3.0	100.0	8.71
4 ~ 6년 미만	(19)	26.3	52.6	15.8	5.3	.0	100.0	8.95
6 ~ 8년 미만	(12)	41.7	50.0	8.3	.0	.0	100.0	7.42
8 ~ 10년미만	(5)	.0	80.0	20.0	.0	.0	100.0	10.40
10 년 이 상	(22)	63.6	31.8	.0	4.5	.0	100.0	6.44

【 표 C4 】 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도 개편문제에 대한 의견

[문 C4] 일반택시 부가가치세 납부세액 경감제도의 개편문제가 대두된다면 귀하께서는 그 문제에 대해 어떻게 생각하시는지요?

	사례수	2013년 이전 방식으로의 회귀가 좋음	현행 방식을 그대로 유지하는 것이 좋음	위의 두가지 방식 모두 무차별함	경감액 지원제도의 실효성이 없으므로 폐지하는 것이 바람직함	부과세 발생 금액과 회사쪽 부가세 경감 금액을 고지	직접 지급하되 최저 임금액에 포함하지 말것	현행 방식으로 하되 투명성 확보	개인이 직접 받을 수 있도록 함	100% 환급되게 해야 함/ 100% 지원 요함	월별 지급 요함	부과세는 월급에 미포함 되어야 함	규정대로 이뤄져야 함	계
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(454)	3.5	77.5	7.9	7.5	.2	.4	.2	1.1	.7	.2	.4	.2	100.0
▣ 성 별 ▣														
남 자	(439)	3.6	77.0	8.2	7.5	.2	.5	.2	1.1	.7	.2	.5	.2	100.0
여 자	(15)	.0	93.3	.0	6.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 연 령 별 ▣														
30 대 이 하	(7)	14.3	42.9	.0	42.9	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
40 대	(69)	5.8	73.9	5.8	10.1	1.4	1.4	.0	.0	.0	.0	1.4	.0	100.0
50 대	(236)	3.0	79.2	9.3	6.4	.0	.0	.0	1.3	.4	.0	.0	.4	100.0
60 대 이 상	(142)	2.8	78.2	7.0	6.3	.0	.7	.7	1.4	1.4	.7	.7	.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣														
서 울	(141)	.7	85.1	11.3	1.4	.0	.0	.0	.0	.0	.0	1.4	.0	100.0
인 천 / 경 기	(89)	5.6	87.6	1.1	2.2	.0	.0	.0	.0	2.2	.0	.0	1.1	100.0
대전/세종/충청	(42)	4.8	78.6	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(46)	13.0	43.5	15.2	28.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
대 구 / 경 북	(37)	5.4	51.4	10.8	24.3	.0	5.4	2.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(79)	.0	79.7	1.3	10.1	.0	.0	.0	6.3	1.3	1.3	.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	(20)	.0	95.0	.0	.0	5.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 택 시 운 전 경 력 ▣														
2 년 미 만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2 ~ 4년 미 만	(47)	2.1	72.3	14.9	8.5	.0	2.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4 ~ 6년 미 만	(69)	.0	81.2	10.1	5.8	.0	.0	.0	1.4	.0	.0	.0	1.4	100.0
6 ~ 8년 미 만	(48)	2.1	68.8	8.3	12.5	2.1	.0	.0	.0	4.2	.0	2.1	.0	100.0
8 ~ 10년 미 만	(29)	.0	79.3	10.3	3.4	.0	.0	3.4	.0	3.4	.0	.0	.0	100.0
10 년 이 상	(259)	5.4	79.2	5.4	7.3	.0	.4	.0	1.5	.0	.4	.4	.0	100.0
▣ 회 사 근 속 연 수 ▣														
2 년 미 만	(48)	.0	75.0	12.5	10.4	.0	.0	.0	2.1	.0	.0	.0	.0	100.0
2 ~ 4년 미 만	(111)	1.8	76.6	12.6	7.2	.0	.9	.0	.9	.0	.0	.0	.0	100.0
4 ~ 6년 미 만	(100)	3.0	76.0	10.0	6.0	.0	.0	.0	2.0	.0	.0	2.0	1.0	100.0
6 ~ 8년 미 만	(58)	3.4	74.1	1.7	12.1	1.7	.0	1.7	.0	5.2	.0	.0	.0	100.0
8 ~ 10년 미 만	(29)	3.4	86.2	3.4	6.9	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
10 년 이 상	(108)	7.4	80.6	3.7	5.6	.0	.9	.0	.9	.0	.9	.0	.0	100.0

4. 일반택시 운수종사자 설문 답변 내용

【 응 답 자 특 성 표 】

	사례수	%
■ 전 체 ■	100	100.0%
▣ 지 역 별 ▣		
서 울	15	15.0%
인 천 / 경 기	15	15.0%
대 전 / 세 종 / 충 청	12	12.0%
광 주 / 전 라	25	25.0%
대 구 / 경 북	9	9.0%
부 산 / 울 산 / 경 남	16	16.0%
강 원 / 제 주	8	8.0%
▣ 2014 보 유 택 시 ▣		
2 0 대 이 하	14	14.0%
2 1 ~ 4 0 대	15	15.0%
4 1 ~ 6 0 대	23	23.0%
6 1 ~ 8 0 대	23	23.0%
8 1 ~ 100 대	15	15.0%
101 대 이 상	10	10.0%
▣ 2014 운 행 택 시 ▣		
2 0 대 이 하	16	16.0%
2 1 ~ 4 0 대	28	28.0%
4 1 ~ 6 0 대	23	23.0%
6 1 ~ 8 0 대	19	19.0%
8 1 ~ 100 대	10	10.0%
101 대 이 상	4	4.0%
▣ 2014 근 로 자 ▣		
3 0 명 이 하	18	18.0%
3 1 ~ 5 0 명	15	15.0%
5 1 ~ 100 명	36	36.0%
101 ~ 150 명	16	16.0%
151 ~ 200 명	11	11.0%
201 명 이 상	4	4.0%
▣ 2014 운 전 자 ▣		
3 0 명 이 하	22	22.0%
3 1 ~ 5 0 명	16	16.0%
5 1 ~ 100 명	32	32.0%
101 ~ 150 명	18	18.0%
151 ~ 200 명	10	10.0%
201 명 이 상	2	2.0%
▣ 2014 자 본 ▣		
1 억 미 만	34	34.0%
1 ~ 2억 미만	19	19.0%
2 ~ 3억 미만	20	20.0%
3 ~ 4억 미만	4	4.0%
4 ~ 5억 미만	5	5.0%
5 ~ 10억 미만	7	7.0%
1 0 억 이 상	9	9.0%
모 름 / 무 응 답	2	2.0%
▣ 2014 자 산 ▣		
1 억 미 만	12	12.0%
1 ~ 2억 미만	5	5.0%
2 ~ 3억 미만	3	3.0%
3 ~ 4억 미만	2	2.0%
4 ~ 5억 미만	6	6.0%
5 ~ 10억 미만	24	24.0%
1 0 억 이 상	45	45.0%
모 름 / 무 응 답	3	3.0%
▣ 2014 매 출 ▣		
10 억 미 만	33	33.0%
10~20억 미 만	21	21.0%
20~30억 미 만	12	12.0%
30~40억 미 만	17	17.0%
40~50억 미 만	6	6.0%
50 억 이 상	8	8.0%
모 름 / 무 응 답	3	3.0%
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣		
5 천 만 원 미 만	50	50.0%
5 천 만~1억미만	18	18.0%
1 ~ 2억 미 만	13	13.0%
2 ~ 3억 미 만	9	9.0%
3 억 이 상	7	7.0%
모 름 / 무 응 답	3	3.0%

【 표 A1-3 】 사업체 설립연도

[문 A1-3] 사업체의 설립

	사례수	1970 이전	1971~ 1975	1976~ 1980	1981~ 1985	1986~ 1990	1991~ 1995	1996~ 2000	2001 이후	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	16.0	12.0	23.0	28.0	5.0	3.0	3.0	10.0	100.0	1981.5
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	26.7	46.7	6.7	6.7	.0	.0	6.7	6.7	100.0	1976.0
인 천 / 경 기	(15)	.0	6.7	33.3	26.7	13.3	6.7	.0	13.3	100.0	1985.2
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	8.3	33.3	8.3	.0	8.3	.0	16.7	100.0	1981.8
광 주 / 전 라	(25)	16.0	8.0	12.0	40.0	12.0	.0	4.0	8.0	100.0	1983.2
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	11.1	44.4	.0	11.1	11.1	22.2	100.0	1990.7
부 산/울 산/경 남	(16)	31.3	.0	43.8	18.8	.0	.0	.0	6.3	100.0	1976.3
강 원 / 제 주	(8)	.0	12.5	25.0	62.5	.0	.0	.0	.0	100.0	1979.8
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	14.3	.0	.0	64.3	14.3	.0	.0	7.1	100.0	1984.0
2 1 ~ 4 0 대	(15)	.0	.0	33.3	46.7	6.7	6.7	.0	6.7	100.0	1983.8
4 1 ~ 6 0 대	(23)	13.0	4.3	34.8	17.4	4.3	4.3	8.7	13.0	100.0	1983.4
6 1 ~ 8 0 대	(23)	21.7	30.4	17.4	17.4	.0	4.3	.0	8.7	100.0	1978.4
8 1 ~ 100 대	(15)	26.7	20.0	20.0	13.3	.0	.0	6.7	13.3	100.0	1980.2
101 대 이 상	(10)	20.0	10.0	30.0	20.0	10.0	.0	.0	10.0	100.0	1979.5
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	12.5	.0	6.3	56.3	12.5	.0	6.3	6.3	100.0	1984.5
2 1 ~ 4 0 대	(28)	7.1	.0	28.6	35.7	7.1	7.1	3.6	10.7	100.0	1984.4
4 1 ~ 6 0 대	(23)	17.4	17.4	34.8	21.7	.0	.0	.0	8.7	100.0	1978.3
6 1 ~ 8 0 대	(19)	26.3	36.8	5.3	10.5	.0	5.3	5.3	10.5	100.0	1979.4
8 1 ~ 100 대	(10)	20.0	10.0	40.0	20.0	.0	.0	.0	10.0	100.0	1979.4
101 대 이 상	(4)	25.0	.0	25.0	.0	25.0	.0	.0	25.0	100.0	1983.8
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	11.1	.0	5.6	61.1	11.1	.0	5.6	5.6	100.0	1984.1
3 1 ~ 5 0 명	(15)	6.7	.0	33.3	26.7	6.7	13.3	6.7	6.7	100.0	1984.8
5 1 ~ 100 명	(36)	19.4	5.6	25.0	27.8	2.8	2.8	.0	16.7	100.0	1982.5
101 ~ 150 명	(16)	12.5	37.5	37.5	12.5	.0	.0	.0	.0	100.0	1974.9
151 ~ 200 명	(11)	18.2	27.3	18.2	9.1	.0	.0	9.1	18.2	100.0	1982.2
201 명 이 상	(4)	50.0	25.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	1973.5
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	9.1	.0	13.6	50.0	13.6	.0	4.5	9.1	100.0	1985.0
3 1 ~ 5 0 명	(16)	12.5	.0	25.0	31.3	.0	12.5	6.3	12.5	100.0	1984.6
5 1 ~ 100 명	(32)	18.8	6.3	25.0	31.3	3.1	3.1	.0	12.5	100.0	1981.6
101 ~ 150 명	(18)	11.1	38.9	38.9	11.1	.0	.0	.0	.0	100.0	1975.2
151 ~ 200 명	(10)	30.0	30.0	10.0	.0	.0	.0	10.0	20.0	100.0	1980.8
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	1977.5
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	17.6	2.9	20.6	35.3	5.9	5.9	2.9	8.8	100.0	1982.4
1 ~ 2억 미만	(19)	26.3	15.8	15.8	26.3	.0	.0	.0	15.8	100.0	1979.7
2 ~ 3억 미만	(20)	15.0	20.0	30.0	20.0	5.0	5.0	.0	5.0	100.0	1979.3
3 ~ 4억 미만	(4)	.0	.0	50.0	.0	25.0	.0	25.0	.0	100.0	1985.8
4 ~ 5억 미만	(5)	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1975.6
5 ~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	.0	42.9	.0	.0	.0	28.6	100.0	1986.1
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	33.3	33.3	11.1	.0	11.1	.0	100.0	1982.8
모 름/무 응 답	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	100.0	1992.0
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	16.7	.0	.0	66.7	16.7	.0	.0	.0	100.0	1982.2
1 ~ 2억 미만	(5)	.0	.0	20.0	60.0	.0	.0	.0	20.0	100.0	1986.4
2 ~ 3억 미만	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	100.0	1982.0
3 ~ 4억 미만	(2)	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	100.0	1989.5
4 ~ 5억 미만	(6)	16.7	.0	.0	16.7	.0	16.7	16.7	33.3	100.0	1994.5
5 ~ 10억 미만	(24)	25.0	8.3	33.3	16.7	8.3	4.2	.0	4.2	100.0	1977.6
1 0 억 이 상	(45)	13.3	20.0	28.9	20.0	2.2	2.2	4.4	8.9	100.0	1980.4
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	.0	.0	.0	33.3	100.0	1988.3
▣ 2014 매 출 ▣											
10 억 미 만	(33)	9.1	.0	18.2	45.5	12.1	.0	6.1	9.1	100.0	1984.7
10~20억 미 만	(21)	19.0	9.5	28.6	23.8	4.8	4.8	.0	9.5	100.0	1980.2
20~30억 미 만	(12)	25.0	8.3	16.7	41.7	.0	.0	.0	8.3	100.0	1979.3
30~40억 미 만	(17)	5.9	23.5	41.2	11.8	.0	11.8	.0	5.9	100.0	1980.2
40~50억 미 만	(6)	33.3	50.0	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1971.2
50 억 이 상	(8)	37.5	12.5	12.5	.0	.0	.0	12.5	25.0	100.0	1983.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	.0	.0	.0	33.3	100.0	1988.3
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	16.0	8.0	18.0	36.0	6.0	4.0	2.0	10.0	100.0	1981.8
5 천 만~1억미만	(18)	16.7	11.1	27.8	22.2	.0	5.6	5.6	11.1	100.0	1982.7
1 ~ 2억 미 만	(13)	23.1	.0	38.5	23.1	7.7	.0	7.7	.0	100.0	1979.3
2 ~ 3억 미 만	(9)	22.2	33.3	11.1	22.2	11.1	.0	.0	.0	100.0	1975.6
3 억 이 상	(7)	.0	28.6	42.9	.0	.0	.0	.0	28.6	100.0	1985.6
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	.0	.0	.0	33.3	100.0	1988.3

【 표A2-1-1 】 사업체의 규모: 2013년 총 보유택시 수

[문A2-1-1] 사업체의 규모

	사례수	20대 이하	21~ 40대	41~ 60대	61~ 80대	81~ 100대	101대 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	14.0	17.0	20.0	23.0	16.0	10.0	100.0	61.87
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	6.7	33.3	53.3	6.7	100.0	85.93
인 천 / 경 기	(15)	.0	13.3	33.3	26.7	.0	26.7	100.0	75.40
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	16.7	25.0	25.0	16.7	8.3	100.0	62.33
광 주 / 전 라	(25)	52.0	16.0	16.0	8.0	8.0	.0	100.0	29.92
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	44.4	22.2	22.2	11.1	100.0	70.00
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	12.5	12.5	43.8	12.5	18.8	100.0	84.50
강 원 / 제 주	(8)	.0	87.5	12.5	.0	.0	.0	100.0	36.13
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9.43
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	30.73
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	8.7	87.0	4.3	.0	.0	100.0	50.30
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	.0	.0	95.7	4.3	.0	100.0	73.61
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	91.27
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	137.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	87.5	6.3	6.3	.0	.0	.0	100.0	12.88
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	57.1	39.3	.0	3.6	.0	100.0	40.11
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	34.8	56.5	8.7	.0	100.0	67.04
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	.0	52.6	36.8	10.5	100.0	86.42
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	.0	60.0	40.0	100.0	104.50
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	157.25
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	77.8	16.7	5.6	.0	.0	.0	100.0	14.39
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	66.7	26.7	.0	6.7	.0	100.0	38.87
5 1~ 100 명	(36)	.0	11.1	41.7	33.3	11.1	2.8	100.0	63.53
101~ 150 명	(16)	.0	.0	.0	62.5	25.0	12.5	100.0	81.63
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	9.1	54.5	36.4	100.0	106.45
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	145.25
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	63.6	27.3	9.1	.0	.0	.0	100.0	17.41
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	56.3	37.5	.0	6.3	.0	100.0	41.75
5 1~ 100 명	(32)	.0	6.3	37.5	40.6	12.5	3.1	100.0	67.41
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	55.6	22.2	22.2	100.0	85.33
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	70.0	30.0	100.0	115.60
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	143.50
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	32.4	20.6	20.6	11.8	14.7	.0	100.0	42.12
1~ 2억 미만	(19)	10.5	15.8	5.3	42.1	15.8	10.5	100.0	70.63
2~ 3억 미만	(20)	5.0	15.0	25.0	20.0	20.0	15.0	100.0	73.75
3~ 4억 미만	(4)	.0	50.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	41.50
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	.0	20.0	40.0	20.0	100.0	77.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	.0	100.0	51.57
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	22.2	22.2	22.2	33.3	100.0	88.00
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	.0	50.0	100.0	117.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	10.67
1~ 2억 미만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	25.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	40.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	73.50
4~ 5억 미만	(6)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	41.00
5~ 10억 미만	(24)	4.2	29.2	29.2	29.2	8.3	.0	100.0	53.63
1 0 억 이 상	(45)	.0	6.7	15.6	28.9	31.1	17.8	100.0	84.22
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	114.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	42.4	33.3	21.2	.0	.0	3.0	100.0	28.21
10~20억 미 만	(21)	.0	23.8	38.1	33.3	4.8	.0	100.0	56.57
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	16.7	33.3	33.3	16.7	100.0	83.83
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	17.6	41.2	23.5	11.8	100.0	75.35
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	78.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	62.5	37.5	100.0	121.38
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	114.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	22.0	20.0	24.0	18.0	8.0	8.0	100.0	51.38
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	22.2	16.7	38.9	11.1	.0	100.0	54.94
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	15.4	7.7	7.7	46.2	15.4	100.0	77.38
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	22.2	22.2	22.2	22.2	100.0	86.00
3 억 이 상	(7)	.0	.0	28.6	42.9	28.6	.0	100.0	72.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	114.00

【 표A2-2-1 】 사업체의 규모: 2013년 평균 운행택시 수

[문A2-2-1] 사업체의 규모

	사례수	20대 이하	21~ 40대	41~ 60대	61~ 80대	81~ 100대	101대 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	16.0	28.0	21.0	19.0	12.0	4.0	100.0	51.61
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	6.7	13.3	66.7	13.3	.0	100.0	69.93
인 천 / 경 기	(15)	.0	40.0	20.0	13.3	20.0	6.7	100.0	60.33
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	8.3	33.3	16.7	25.0	8.3	8.3	100.0	56.67
광 주 / 전 라	(25)	56.0	16.0	12.0	8.0	8.0	.0	100.0	28.12
대 구 / 경 북	(9)	.0	33.3	33.3	11.1	22.2	.0	100.0	56.33
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	25.0	43.8	6.3	12.5	12.5	100.0	66.06
강 원 / 제 주	(8)	12.5	75.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	32.50
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9.14
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	93.3	.0	.0	.0	.0	100.0	28.73
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	56.5	39.1	.0	.0	.0	100.0	39.83
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	52.2	43.5	.0	.0	100.0	61.74
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	60.0	40.0	.0	100.0	79.27
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	.0	60.0	40.0	100.0	107.70
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9.81
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	32.89
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	91.3	8.7	.0	.0	100.0	54.30
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	.0	89.5	10.5	.0	100.0	71.68
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	94.00
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	133.00
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	12.39
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	93.3	.0	.0	.0	.0	100.0	31.33
5 1~ 100 명	(36)	.0	30.6	41.7	19.4	8.3	.0	100.0	53.25
101~ 150 명	(16)	.0	.0	37.5	31.3	31.3	.0	100.0	72.88
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	54.5	27.3	18.2	100.0	83.73
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	25.0	50.0	100.0	116.00
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	68.2	31.8	.0	.0	.0	.0	100.0	15.00
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	87.5	6.3	.0	.0	.0	100.0	34.81
5 1~ 100 명	(32)	.0	21.9	46.9	21.9	9.4	.0	100.0	55.72
101~ 150 명	(18)	.0	.0	27.8	33.3	33.3	5.6	100.0	76.78
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	60.0	20.0	20.0	100.0	86.70
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	121.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	32.4	35.3	17.6	11.8	2.9	.0	100.0	34.24
1~ 2억 미만	(19)	10.5	21.1	31.6	21.1	10.5	5.3	100.0	57.58
2~ 3억 미만	(20)	5.0	30.0	20.0	20.0	20.0	5.0	100.0	62.55
3~ 4억 미만	(4)	25.0	50.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	33.50
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	.0	40.0	40.0	.0	100.0	66.60
5~ 10억 미만	(7)	.0	42.9	42.9	14.3	.0	.0	100.0	46.00
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	22.2	22.2	22.2	22.2	100.0	79.56
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	73.50
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	9.67
1~ 2억 미만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	25.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	38.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	57.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	83.3	.0	.0	.0	.0	100.0	30.00
5~ 10억 미만	(24)	8.3	41.7	33.3	12.5	4.2	.0	100.0	44.75
1 0 억 이 상	(45)	.0	15.6	22.2	33.3	20.0	8.9	100.0	71.24
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	76.33
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	48.5	39.4	9.1	.0	.0	3.0	100.0	25.30
10~20억 미 만	(21)	.0	47.6	42.9	9.5	.0	.0	100.0	45.76
20~30억 미 만	(12)	.0	16.7	25.0	25.0	33.3	.0	100.0	69.58
30~40억 미 만	(17)	.0	17.6	17.6	35.3	23.5	5.9	100.0	68.12
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	66.33
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	50.0	25.0	25.0	100.0	93.13
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	76.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	26.0	36.0	18.0	10.0	8.0	2.0	100.0	40.50
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	33.3	22.2	22.2	11.1	.0	100.0	50.17
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	15.4	15.4	38.5	7.7	15.4	100.0	68.15
2~ 3억 미 만	(9)	.0	22.2	22.2	33.3	11.1	11.1	100.0	71.44
3 억 이 상	(7)	.0	.0	57.1	14.3	28.6	.0	100.0	67.86
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	76.33

【 표A2-3-1 】 사업체의 규모: 2013년 총 근로자 수

[문A2-3-1] 사업체의 규모

	사례수	30명 이하	31~ 50명	51~ 100명	101~ 150명	151~ 200명	201명 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	19.0	15.0	34.0	15.0	13.0	4.0	100.0	87.96
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	.0	26.7	60.0	13.3	100.0	175.13
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	66.7	13.3	13.3	6.7	100.0	114.87
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	16.7	16.7	50.0	8.3	8.3	.0	100.0	72.67
광 주 / 전 라	(25)	60.0	12.0	16.0	12.0	.0	.0	100.0	37.80
대 구 / 경 북	(9)	.0	22.2	77.8	.0	.0	.0	100.0	72.56
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	6.3	12.5	37.5	31.3	6.3	6.3	100.0	101.94
강 원 / 제 주	(8)	12.5	75.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	43.13
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11.07
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	73.3	6.7	.0	.0	.0	100.0	37.00
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	13.0	69.6	8.7	.0	.0	100.0	66.35
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	47.8	39.1	8.7	.0	100.0	103.61
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	20.0	46.7	6.7	100.0	154.73
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	10.0	40.0	30.0	100.0	185.60
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	93.8	6.3	.0	.0	.0	.0	100.0	12.56
2 1~ 4 0 대	(28)	14.3	50.0	32.1	3.6	.0	.0	100.0	50.11
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	60.9	26.1	8.7	4.3	100.0	102.09
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	21.1	42.1	.0	100.0	134.63
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	40.0	10.0	10.0	100.0	140.10
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	221.25
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	.0	.0	.0	.0	100.0	13.89
3 1~ 5 0 명	(15)	13.3	86.7	.0	.0	.0	.0	100.0	38.60
5 1~ 100 명	(36)	.0	2.8	91.7	5.6	.0	.0	100.0	79.00
101~ 150 명	(16)	.0	.0	6.3	81.3	12.5	.0	100.0	129.44
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	177.09
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	276.00
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	81.8	18.2	.0	.0	.0	.0	100.0	17.32
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	68.8	25.0	.0	.0	.0	100.0	45.38
5 1~ 100 명	(32)	.0	.0	90.6	9.4	.0	.0	100.0	83.63
101~ 150 명	(18)	.0	.0	5.6	66.7	27.8	.0	100.0	135.28
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	80.0	20.0	100.0	196.80
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	305.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	38.2	20.6	26.5	5.9	8.8	.0	100.0	55.50
1~ 2억 미만	(19)	15.8	10.5	21.1	21.1	21.1	10.5	100.0	117.11
2~ 3억 미만	(20)	5.0	10.0	50.0	20.0	10.0	5.0	100.0	99.95
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	45.25
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	115.80
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	71.4	14.3	.0	.0	100.0	71.43
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	44.4	11.1	22.2	11.1	100.0	127.22
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	140.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	11.33
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	28.00
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0	100.0	45.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	70.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	50.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	42.00
5~ 10억 미만	(24)	8.3	25.0	58.3	8.3	.0	.0	100.0	64.54
1 0 억 이 상	(45)	.0	6.7	31.1	28.9	24.4	8.9	100.0	133.47
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	66.7	.0	100.0	145.67
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	57.6	24.2	15.2	.0	.0	3.0	100.0	36.30
10~20억 미 만	(21)	.0	28.6	57.1	14.3	.0	.0	100.0	70.29
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	91.7	8.3	.0	.0	100.0	96.00
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	23.5	58.8	5.9	5.9	100.0	122.76
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	16.7	66.7	.0	100.0	142.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	75.0	25.0	100.0	199.25
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	66.7	.0	100.0	145.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	28.0	20.0	30.0	14.0	4.0	4.0	100.0	69.80
5 천 만~1억미만	(18)	22.2	16.7	33.3	27.8	.0	.0	100.0	74.78
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	7.7	30.8	7.7	38.5	7.7	100.0	131.92
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	33.3	11.1	33.3	11.1	100.0	124.33
3 억 이 상	(7)	.0	.0	71.4	14.3	14.3	.0	100.0	98.43
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	66.7	.0	100.0	145.67

【 표A2-4-1 】 사업체의 규모: 2013년 총 운전자 수

[문A2-4-1] 사업체의 규모

	사례수	30명 이하	31~ 50명	51~ 100명	101~ 150명	151~ 200명	201명 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	24.0	13.0	31.0	20.0	9.0	3.0	100.0	82.63
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	.0	46.7	40.0	13.3	100.0	164.93
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	66.7	20.0	6.7	6.7	100.0	106.67
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	16.7	41.7	16.7	.0	.0	100.0	68.58
광 주 / 전 라	(25)	72.0	.0	16.0	12.0	.0	.0	100.0	35.44
대 구 / 경 북	(9)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	68.56
부 산/울 산/경 남	(16)	6.3	18.8	31.3	31.3	12.5	.0	100.0	96.06
강 원 / 제 주	(8)	25.0	62.5	12.5	.0	.0	.0	100.0	40.75
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10.64
2 1~ 4 0 대	(15)	53.3	40.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	34.53
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	26.1	56.5	8.7	.0	.0	100.0	61.04
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	47.8	47.8	.0	.0	100.0	97.43
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	26.7	40.0	6.7	100.0	146.87
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	30.0	30.0	20.0	100.0	174.80
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11.94
2 1~ 4 0 대	(28)	28.6	42.9	25.0	3.6	.0	.0	100.0	46.36
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	4.3	56.5	30.4	4.3	4.3	100.0	96.87
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	36.8	26.3	.0	100.0	125.47
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	40.0	10.0	10.0	100.0	132.90
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	208.25
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	13.39
3 1~ 5 0 명	(15)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	36.47
5 1~ 100 명	(36)	.0	11.1	83.3	5.6	.0	.0	100.0	73.67
101~ 150 명	(16)	.0	.0	6.3	93.8	.0	.0	100.0	121.06
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	27.3	72.7	.0	100.0	167.55
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	260.75
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16.27
3 1~ 5 0 명	(16)	12.5	81.3	6.3	.0	.0	.0	100.0	41.81
5 1~ 100 명	(32)	.0	.0	90.6	9.4	.0	.0	100.0	78.66
101~ 150 명	(18)	.0	.0	5.6	94.4	.0	.0	100.0	126.67
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	90.0	10.0	100.0	186.40
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	287.50
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	44.1	20.6	20.6	5.9	8.8	.0	100.0	52.03
1~ 2억 미만	(19)	15.8	10.5	21.1	31.6	10.5	10.5	100.0	111.11
2~ 3억 미만	(20)	5.0	10.0	50.0	25.0	10.0	.0	100.0	93.60
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	41.75
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	107.60
5~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	57.1	14.3	.0	.0	100.0	66.14
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	44.4	33.3	.0	11.1	100.0	120.56
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	129.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	11.08
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	27.40
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0	100.0	43.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	66.50
4~ 5억 미만	(6)	50.0	16.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	38.67
5~ 10억 미만	(24)	20.8	20.8	50.0	8.3	.0	.0	100.0	60.33
1 0 억 이 상	(45)	.0	8.9	28.9	37.8	17.8	6.7	100.0	125.44
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	135.33
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	72.7	15.2	9.1	.0	.0	3.0	100.0	33.91
10~20억 미 만	(21)	.0	28.6	57.1	14.3	.0	.0	100.0	66.05
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	91.7	8.3	.0	.0	100.0	91.58
30~40억 미 만	(17)	.0	11.8	17.6	64.7	.0	5.9	100.0	114.76
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	66.7	16.7	.0	100.0	131.50
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	87.5	12.5	100.0	189.00
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	135.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	32.0	20.0	26.0	16.0	2.0	4.0	100.0	65.72
5 천 만~1억미만	(18)	27.8	16.7	27.8	27.8	.0	.0	100.0	69.72
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	.0	30.8	15.4	30.8	7.7	100.0	124.85
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	.0	33.3	33.3	22.2	.0	100.0	116.11
3 억 이 상	(7)	.0	.0	71.4	14.3	14.3	.0	100.0	92.57
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	135.33

【 표A2-1-2 】 사업체의 규모: 2014년 총 보유택시 수

[문A2-1-2] 사업체의 규모

	사례수	20대 이하	21~ 40대	41~ 60대	61~ 80대	81~ 100대	101대 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	14.0	15.0	23.0	23.0	15.0	10.0	100.0	61.32
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	6.7	33.3	53.3	6.7	100.0	85.20
인 천 / 경 기	(15)	.0	6.7	40.0	26.7	.0	26.7	100.0	75.47
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	16.7	25.0	25.0	16.7	8.3	100.0	62.33
광 주 / 전 라	(25)	52.0	16.0	16.0	8.0	8.0	.0	100.0	29.36
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	44.4	22.2	22.2	11.1	100.0	70.00
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	6.3	25.0	43.8	6.3	18.8	100.0	82.63
강 원 / 제 주	(8)	.0	87.5	12.5	.0	.0	.0	100.0	36.00
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9.43
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	30.20
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	49.43
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	73.13
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	90.20
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	137.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	87.5	6.3	6.3	.0	.0	.0	100.0	12.56
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	50.0	46.4	3.6	.0	.0	100.0	39.86
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	39.1	52.2	8.7	.0	100.0	65.87
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	.0	52.6	36.8	10.5	100.0	86.42
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	.0	60.0	40.0	100.0	102.90
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	157.25
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	77.8	16.7	5.6	.0	.0	.0	100.0	13.78
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	66.7	26.7	6.7	.0	.0	100.0	38.07
5 1~ 100 명	(36)	.0	5.6	50.0	30.6	11.1	2.8	100.0	63.08
101~ 150 명	(16)	.0	.0	.0	62.5	25.0	12.5	100.0	81.63
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	9.1	54.5	36.4	100.0	105.00
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	145.25
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	63.6	27.3	9.1	.0	.0	.0	100.0	16.91
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	50.0	43.8	6.3	.0	.0	100.0	41.31
5 1~ 100 명	(32)	.0	3.1	43.8	37.5	12.5	3.1	100.0	66.75
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	55.6	22.2	22.2	100.0	85.33
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	70.0	30.0	100.0	114.00
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	143.50
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	32.4	14.7	26.5	14.7	11.8	.0	100.0	41.97
1~ 2억 미만	(19)	10.5	15.8	10.5	36.8	15.8	10.5	100.0	68.79
2~ 3억 미만	(20)	5.0	15.0	25.0	20.0	20.0	15.0	100.0	73.75
3~ 4억 미만	(4)	.0	50.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	39.75
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	.0	20.0	40.0	20.0	100.0	76.80
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	.0	100.0	51.00
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	22.2	22.2	22.2	33.3	100.0	87.67
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	.0	50.0	100.0	117.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	10.67
1~ 2억 미만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	24.40
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	40.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	73.50
4~ 5억 미만	(6)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	39.67
5~ 10억 미만	(24)	4.2	25.0	33.3	33.3	4.2	.0	100.0	53.00
1 0 억 이 상	(45)	.0	4.4	20.0	26.7	31.1	17.8	100.0	83.58
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	114.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	42.4	30.3	24.2	.0	.0	3.0	100.0	28.00
10~20억 미 만	(21)	.0	19.0	47.6	33.3	.0	.0	100.0	54.81
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	16.7	33.3	33.3	16.7	100.0	83.83
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	17.6	41.2	23.5	11.8	100.0	75.65
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	78.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	62.5	37.5	100.0	119.38
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	114.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	22.0	18.0	26.0	20.0	6.0	8.0	100.0	51.16
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	22.2	22.2	33.3	11.1	.0	100.0	53.72
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	7.7	15.4	7.7	46.2	15.4	100.0	77.15
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	22.2	22.2	22.2	22.2	100.0	86.00
3 억 이 상	(7)	.0	.0	28.6	42.9	28.6	.0	100.0	69.71
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	114.00

【 표A2-2-2 】 사업체의 규모: 2014년 평균 운행택시 수

[문A2-2-2] 사업체의 규모

	사례수	20대 이하	21~ 40대	41~ 60대	61~ 80대	81~ 100대	101대 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	16.0	28.0	23.0	19.0	10.0	4.0	100.0	50.10
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	6.7	26.7	53.3	13.3	.0	100.0	65.33
인 천 / 경 기	(15)	.0	40.0	20.0	26.7	6.7	6.7	100.0	59.87
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	8.3	33.3	16.7	25.0	8.3	8.3	100.0	56.58
광 주 / 전 라	(25)	56.0	16.0	12.0	8.0	8.0	.0	100.0	27.76
대 구 / 경 북	(9)	.0	33.3	33.3	11.1	22.2	.0	100.0	55.44
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	25.0	43.8	6.3	12.5	12.5	100.0	62.38
강 원 / 제 주	(8)	12.5	75.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	32.75
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9.14
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	93.3	.0	.0	.0	.0	100.0	28.40
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	56.5	39.1	.0	.0	.0	100.0	39.61
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	52.2	43.5	.0	.0	100.0	60.61
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	13.3	46.7	40.0	.0	100.0	74.20
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	20.0	40.0	40.0	100.0	103.80
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9.88
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	32.68
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	51.83
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	69.58
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	91.90
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	126.00
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	11.94
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	93.3	.0	.0	.0	.0	100.0	30.87
5 1~ 100 명	(36)	.0	30.6	41.7	19.4	8.3	.0	100.0	52.86
101~ 150 명	(16)	.0	.0	37.5	31.3	31.3	.0	100.0	71.19
151~ 200 명	(11)	.0	.0	9.1	63.6	9.1	18.2	100.0	78.64
201 명 이 상	(4)	.0	.0	25.0	.0	25.0	50.0	100.0	106.25
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	68.2	31.8	.0	.0	.0	.0	100.0	14.68
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	87.5	6.3	.0	.0	.0	100.0	34.63
5 1~ 100 명	(32)	.0	21.9	46.9	21.9	9.4	.0	100.0	54.81
101~ 150 명	(18)	.0	.0	27.8	38.9	27.8	5.6	100.0	75.56
151~ 200 명	(10)	.0	.0	20.0	50.0	10.0	20.0	100.0	77.70
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	121.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	32.4	35.3	17.6	11.8	2.9	.0	100.0	33.65
1~ 2억 미만	(19)	10.5	21.1	36.8	15.8	10.5	5.3	100.0	53.79
2~ 3억 미만	(20)	5.0	30.0	25.0	15.0	20.0	5.0	100.0	60.85
3~ 4억 미만	(4)	25.0	50.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	32.50
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	.0	40.0	40.0	.0	100.0	65.80
5~ 10억 미만	(7)	.0	42.9	42.9	14.3	.0	.0	100.0	45.29
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	22.2	33.3	11.1	22.2	100.0	78.78
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	71.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	9.67
1~ 2억 미만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	24.40
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	38.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	57.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	83.3	.0	.0	.0	.0	100.0	29.50
5~ 10억 미만	(24)	8.3	41.7	33.3	12.5	4.2	.0	100.0	44.17
1 0 억 이 상	(45)	.0	15.6	26.7	28.9	20.0	8.9	100.0	68.49
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	74.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	48.5	39.4	9.1	.0	.0	3.0	100.0	25.30
10~20억 미 만	(21)	.0	47.6	42.9	9.5	.0	.0	100.0	44.05
20~30억 미 만	(12)	.0	16.7	25.0	25.0	33.3	.0	100.0	68.83
30~40억 미 만	(17)	.0	17.6	23.5	29.4	23.5	5.9	100.0	67.41
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	62.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	12.5	37.5	25.0	25.0	100.0	85.50
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	74.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	26.0	36.0	20.0	8.0	8.0	2.0	100.0	39.58
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	33.3	22.2	22.2	11.1	.0	100.0	49.39
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	15.4	23.1	30.8	7.7	15.4	100.0	65.92
2~ 3억 미 만	(9)	.0	22.2	22.2	33.3	11.1	11.1	100.0	67.22
3 억 이 상	(7)	.0	.0	57.1	14.3	28.6	.0	100.0	65.43
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	74.00

【 표A2-3-2 】 사업체의 규모: 2014년 총 근로자 수

[문A2-3-2] 사업체의 규모

	사례수	30명 이하	31~ 50명	51~ 100명	101~ 150명	151~ 200명	201명 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	18.0	15.0	36.0	16.0	11.0	4.0	100.0	84.62
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	6.7	33.3	46.7	13.3	100.0	160.00
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	60.0	20.0	13.3	6.7	100.0	114.60
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	25.0	50.0	8.3	8.3	.0	100.0	71.58
광 주 / 전 라	(25)	64.0	8.0	16.0	12.0	.0	.0	100.0	37.64
대 구 / 경 북	(9)	.0	22.2	77.8	.0	.0	.0	100.0	70.33
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	18.8	43.8	25.0	6.3	6.3	100.0	97.56
강 원 / 제 주	(8)	12.5	62.5	25.0	.0	.0	.0	100.0	43.63
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11.14
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	66.7	13.3	.0	.0	.0	100.0	37.00
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	17.4	78.3	.0	.0	.0	100.0	65.65
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	47.8	43.5	4.3	.0	100.0	99.74
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	26.7	40.0	6.7	100.0	144.47
101 대 이 상	(10)	.0	.0	10.0	20.0	40.0	30.0	100.0	178.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	93.8	6.3	.0	.0	.0	.0	100.0	12.69
2 1~ 4 0 대	(28)	10.7	50.0	39.3	.0	.0	.0	100.0	50.04
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	65.2	26.1	4.3	4.3	100.0	94.70
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	26.3	36.8	.0	100.0	129.21
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	30.0	50.0	10.0	10.0	100.0	136.60
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	214.75
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	13.78
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	38.20
5 1~ 100 명	(36)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	77.69
101~ 150 명	(16)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	126.13
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	168.00
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	244.50
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	81.8	18.2	.0	.0	.0	.0	100.0	17.23
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	68.8	31.3	.0	.0	.0	100.0	45.50
5 1~ 100 명	(32)	.0	.0	96.9	3.1	.0	.0	100.0	81.69
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	83.3	16.7	.0	100.0	132.28
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	80.0	20.0	100.0	180.00
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	280.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	32.4	23.5	32.4	2.9	8.8	.0	100.0	54.09
1~ 2억 미만	(19)	15.8	10.5	26.3	21.1	15.8	10.5	100.0	107.16
2~ 3억 미만	(20)	5.0	10.0	45.0	30.0	5.0	5.0	100.0	99.35
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	45.75
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	113.20
5~ 10억 미만	(7)	14.3	.0	71.4	14.3	.0	.0	100.0	70.00
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	44.4	11.1	22.2	11.1	100.0	122.33
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	130.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	11.33
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	28.60
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	45.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	71.00
4~ 5억 미만	(6)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0	100.0	40.83
5~ 10억 미만	(24)	4.2	29.2	58.3	8.3	.0	.0	100.0	63.29
1 0 억 이 상	(45)	.0	4.4	35.6	31.1	20.0	8.9	100.0	127.31
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	66.7	.0	100.0	137.33
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	54.5	27.3	15.2	.0	.0	3.0	100.0	36.30
10~20억 미 만	(21)	.0	23.8	66.7	9.5	.0	.0	100.0	68.29
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	100.0	95.50
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	29.4	52.9	5.9	5.9	100.0	117.06
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	50.0	33.3	.0	100.0	132.83
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	75.0	25.0	100.0	185.63
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	66.7	.0	100.0	137.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	26.0	22.0	32.0	14.0	2.0	4.0	100.0	66.22
5 천 만~1억미만	(18)	16.7	16.7	44.4	22.2	.0	.0	100.0	74.00
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	.0	30.8	7.7	38.5	7.7	100.0	126.54
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	22.2	33.3	22.2	11.1	100.0	121.78
3 억 이 상	(7)	.0	.0	71.4	14.3	14.3	.0	100.0	95.14
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	66.7	.0	100.0	137.33

【 표A2-4-2 】 사업체의 규모: 2014년 총 운전자 수

[문A2-4-2] 사업체의 규모

	사례수	30명 이하	31~ 50명	51~ 100명	101~ 150명	151~ 200명	201명 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	22.0	16.0	32.0	18.0	10.0	2.0	100.0	79.29
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	6.7	40.0	46.7	6.7	100.0	150.47
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	60.0	26.7	6.7	6.7	100.0	106.27
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	25.0	33.3	16.7	.0	.0	100.0	67.08
광 주 / 전 라	(25)	72.0	.0	16.0	12.0	.0	.0	100.0	35.44
대 구 / 경 북	(9)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	66.22
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	25.0	43.8	18.8	12.5	.0	100.0	91.56
강 원 / 제 주	(8)	12.5	75.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	40.75
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10.71
2 1~ 4 0 대	(15)	40.0	53.3	6.7	.0	.0	.0	100.0	34.53
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	30.4	60.9	.0	.0	.0	100.0	60.17
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	52.2	43.5	.0	.0	100.0	94.09
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	26.7	46.7	.0	100.0	136.20
101 대 이 상	(10)	.0	.0	10.0	40.0	30.0	20.0	100.0	167.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	93.8	6.3	.0	.0	.0	.0	100.0	12.06
2 1~ 4 0 대	(28)	25.0	50.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	46.07
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	4.3	65.2	21.7	8.7	.0	100.0	89.87
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	36.8	26.3	.0	100.0	120.16
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	30.0	50.0	10.0	10.0	100.0	128.90
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	201.75
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	13.39
3 1~ 5 0 명	(15)	26.7	73.3	.0	.0	.0	.0	100.0	36.13
5 1~ 100 명	(36)	.0	13.9	86.1	.0	.0	.0	100.0	72.03
101~ 150 명	(16)	.0	.0	6.3	93.8	.0	.0	100.0	118.44
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	27.3	72.7	.0	100.0	158.55
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	228.50
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16.32
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	41.50
5 1~ 100 명	(32)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	76.56
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	124.28
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	169.40
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	262.50
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	41.2	23.5	26.5	.0	8.8	.0	100.0	50.41
1~ 2억 미만	(19)	15.8	10.5	26.3	26.3	15.8	5.3	100.0	101.63
2~ 3억 미만	(20)	5.0	15.0	40.0	30.0	10.0	.0	100.0	93.00
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	42.25
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	105.40
5~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	57.1	14.3	.0	.0	100.0	64.71
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	44.4	33.3	.0	11.1	100.0	115.22
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	119.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	11.08
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	28.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	43.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	67.00
4~ 5억 미만	(6)	50.0	33.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	38.00
5~ 10억 미만	(24)	16.7	25.0	54.2	4.2	.0	.0	100.0	59.00
1 0 억 이 상	(45)	.0	8.9	31.1	35.6	20.0	4.4	100.0	119.29
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	126.67
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	66.7	21.2	9.1	.0	.0	3.0	100.0	33.91
10~20억 미 만	(21)	.0	33.3	61.9	4.8	.0	.0	100.0	63.95
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	100.0	90.92
30~40억 미 만	(17)	.0	11.8	23.5	58.8	5.9	.0	100.0	108.65
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	66.7	16.7	.0	100.0	124.17
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	87.5	12.5	100.0	175.50
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	126.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	30.0	24.0	28.0	12.0	4.0	2.0	100.0	61.96
5 천 만~1억미만	(18)	22.2	22.2	33.3	22.2	.0	.0	100.0	68.94
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	.0	30.8	15.4	30.8	7.7	100.0	119.38
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	.0	22.2	44.4	22.2	.0	100.0	114.67
3 억 이 상	(7)	.0	.0	71.4	14.3	14.3	.0	100.0	89.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	126.67

【 표A3-1-1 】 경영상황: 2013년 자본

[문A3-1-1] 경영상황

	사례수	1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3~4억 미만	4~5억 미만	5~10억 미만	10억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	35.0	21.0	18.0	6.0	4.0	6.0	8.0	2.0	100.0	29689
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	33.3	46.7	6.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	100.0	15727
인 천 / 경 기	(15)	6.7	13.3	46.7	.0	.0	6.7	13.3	13.3	100.0	55502
대 전/세 종/충 청	(12)	41.7	25.0	8.3	.0	.0	8.3	16.7	.0	100.0	46559
광 주 / 전 라	(25)	44.0	8.0	16.0	16.0	.0	12.0	4.0	.0	100.0	22455
대 구 / 경 북	(9)	44.4	.0	.0	.0	22.2	11.1	22.2	.0	100.0	46640
부 산/울 산/경 남	(16)	50.0	25.0	12.5	.0	6.3	.0	6.3	.0	100.0	17424
강 원 / 제 주	(8)	12.5	37.5	37.5	12.5	.0	.0	.0	.0	100.0	16677
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	78.6	14.3	7.1	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5484.3
2 1~ 4 0 대	(15)	33.3	20.0	20.0	20.0	.0	6.7	.0	.0	100.0	17994
4 1~ 6 0 대	(23)	39.1	8.7	21.7	4.3	.0	17.4	8.7	.0	100.0	27436
6 1~ 8 0 대	(23)	26.1	34.8	13.0	8.7	4.3	4.3	4.3	4.3	100.0	22416
8 1~ 100 대	(15)	26.7	26.7	20.0	.0	13.3	.0	13.3	.0	100.0	40831
101 대 이 상	(10)	.0	20.0	30.0	.0	10.0	.0	30.0	10.0	100.0	91795
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	68.8	12.5	6.3	12.5	.0	.0	.0	.0	100.0	8759.8
2 1~ 4 0 대	(28)	42.9	14.3	21.4	7.1	.0	10.7	3.6	.0	100.0	18449
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	34.8	17.4	.0	4.3	8.7	8.7	.0	100.0	28266
6 1~ 8 0 대	(19)	26.3	21.1	10.5	10.5	5.3	5.3	10.5	10.5	100.0	37958
8 1~ 100 대	(10)	10.0	20.0	40.0	.0	20.0	.0	10.0	.0	100.0	46883
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	122133
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	61.1	16.7	5.6	11.1	.0	5.6	.0	.0	100.0	10934
3 1~ 5 0 명	(15)	53.3	13.3	13.3	13.3	.0	.0	6.7	.0	100.0	15896
5 1~ 100 명	(36)	30.6	16.7	22.2	.0	5.6	11.1	11.1	2.8	100.0	35843
101~ 150 명	(16)	12.5	31.3	31.3	12.5	6.3	6.3	.0	.0	100.0	22887
151~ 200 명	(11)	27.3	27.3	9.1	.0	9.1	.0	18.2	9.1	100.0	54046
201 명 이 상	(4)	.0	50.0	25.0	.0	.0	.0	25.0	.0	100.0	78271
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	63.6	13.6	4.5	13.6	.0	4.5	.0	.0	100.0	8812.6
3 1~ 5 0 명	(16)	50.0	12.5	18.8	6.3	.0	6.3	6.3	.0	100.0	20422
5 1~ 100 명	(32)	28.1	18.8	21.9	.0	6.3	9.4	12.5	3.1	100.0	37846
101~ 150 명	(18)	5.6	33.3	27.8	11.1	5.6	5.6	11.1	.0	100.0	44061
151~ 200 명	(10)	30.0	30.0	20.0	.0	10.0	.0	.0	10.0	100.0	16245
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	138166
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	2707.0
1~ 2억 미만	(19)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	12908
2~ 3억 미만	(20)	.0	10.0	90.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	21289
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	30000
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	.0	40.0	60.0	.0	.0	.0	100.0	40648
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	.0	.0	14.3	85.7	.0	.0	100.0	60557
1 0 억 이 상	(9)	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	88.9	.0	100.0	155475
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3398.3
1~ 2억 미만	(5)	20.0	60.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	15208
2~ 3억 미만	(3)	33.3	.0	33.3	.0	.0	33.3	.0	.0	100.0	30000
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	27800
4~ 5억 미만	(6)	33.3	16.7	16.7	16.7	.0	16.7	.0	.0	100.0	20250
5~ 10억 미만	(24)	45.8	8.3	29.2	8.3	.0	4.2	4.2	.0	100.0	16939
1 0 억 이 상	(45)	20.0	28.9	20.0	4.4	6.7	6.7	13.3	.0	100.0	42201
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	100.0	220000
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	54.5	12.1	6.1	12.1	.0	9.1	6.1	.0	100.0	23918
10~20억 미 만	(21)	33.3	23.8	33.3	.0	4.8	.0	4.8	.0	100.0	18519
20~30억 미 만	(12)	16.7	25.0	25.0	.0	8.3	8.3	16.7	.0	100.0	38528
30~40억 미 만	(17)	23.5	11.8	23.5	11.8	5.9	11.8	11.8	.0	100.0	50001
40~50억 미 만	(6)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9683.3
5 0 억 이 상	(8)	25.0	37.5	25.0	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	17607
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	100.0	220000
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	52.0	22.0	18.0	4.0	2.0	2.0	.0	.0	100.0	11110
5 천 만~1억미만	(18)	16.7	27.8	16.7	16.7	5.6	5.6	11.1	.0	100.0	33442
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	.0	7.7	15.4	30.8	.0	100.0	84150
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	33.3	22.2	11.1	.0	22.2	.0	.0	100.0	26050
3 억 이 상	(7)	28.6	14.3	28.6	.0	14.3	.0	14.3	.0	100.0	29086
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	100.0	220000

【 표A3-2-1 】 경영상황: 2013년 자산

[문A3-2-1] 경영상황

	사례수	1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3~4억 미만	4~5억 미만	5~10억 미만	10억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(100)	11.0	6.0	5.0	1.0	9.0	23.0	42.0	3.0	100.0	145580
▣지 역 별▣											
서 울	(15)	.0	.0	.0	.0	.0	13.3	86.7	.0	100.0	205770
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	.0	.0	.0	26.7	53.3	20.0	100.0	298430
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	.0	8.3	8.3	25.0	16.7	33.3	.0	100.0	129356
광 주 / 전 라	(25)	36.0	16.0	4.0	.0	16.0	20.0	8.0	.0	100.0	34460
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	11.1	.0	11.1	11.1	66.7	.0	100.0	123050
부 산/울 산/경 남	(16)	6.3	.0	6.3	.0	6.3	37.5	43.8	.0	100.0	135167
강 원 / 제 주	(8)	.0	25.0	12.5	.0	.0	37.5	25.0	.0	100.0	221203
▣2014 보 유 택 시▣											
2 0 대 이 하	(14)	71.4	21.4	.0	.0	.0	7.1	.0	.0	100.0	11006
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	20.0	13.3	.0	26.7	33.3	6.7	.0	100.0	125307
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	.0	8.7	.0	17.4	30.4	39.1	.0	100.0	146204
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	.0	4.3	4.3	4.3	34.8	47.8	4.3	100.0	118671
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	.0	.0	13.3	86.7	.0	100.0	198952
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	80.0	20.0	100.0	391229
▣2014 운 행 택 시▣											
2 0 대 이 하	(16)	62.5	18.8	.0	.0	6.3	12.5	.0	.0	100.0	16080
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	10.7	10.7	.0	25.0	28.6	21.4	.0	100.0	151090
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	8.7	4.3	4.3	30.4	52.2	.0	100.0	111052
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	.0	.0	.0	26.3	57.9	15.8	100.0	165384
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	10.0	90.0	.0	100.0	250672
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	481592
▣2014 근 로 자▣											
3 0 명 이 하	(18)	55.6	27.8	.0	.0	11.1	5.6	.0	.0	100.0	14840
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	6.7	13.3	.0	40.0	20.0	13.3	.0	100.0	130571
5 1~ 100 명	(36)	.0	.0	8.3	2.8	2.8	41.7	41.7	2.8	100.0	152022
101~ 150 명	(16)	.0	.0	.0	.0	.0	25.0	75.0	.0	100.0	150358
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	81.8	18.2	100.0	257020
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	463965
▣2014 운 전 자▣											
3 0 명 이 하	(22)	45.5	22.7	.0	.0	22.7	9.1	.0	.0	100.0	20541
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	6.3	18.8	.0	18.8	31.3	18.8	.0	100.0	134074
5 1~ 100 명	(32)	.0	.0	6.3	3.1	3.1	40.6	43.8	3.1	100.0	162238
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	.0	.0	16.7	77.8	5.6	100.0	174506
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	90.0	10.0	100.0	253381
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	623864
▣2014 자 본▣											
1 억 미 만	(34)	29.4	5.9	2.9	.0	17.6	23.5	20.6	.0	100.0	102388
1~ 2억 미만	(19)	5.3	15.8	.0	5.3	.0	21.1	52.6	.0	100.0	188481
2~ 3억 미만	(20)	.0	.0	10.0	.0	.0	35.0	55.0	.0	100.0	150774
3~ 4억 미만	(4)	.0	25.0	.0	.0	25.0	25.0	25.0	.0	100.0	55750
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	80.0	.0	100.0	177672
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	28.6	.0	28.6	.0	42.9	.0	100.0	74891
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	.0	.0	.0	22.2	66.7	11.1	100.0	300975
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣2014 자 산▣											
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6132.3
1~ 2억 미만	(5)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	15108
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	24427
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	31517
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	16.7	.0	66.7	16.7	.0	.0	100.0	45046
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	.0	.0	20.8	79.2	.0	.0	100.0	61754
1 0 억 이 상	(45)	.0	.0	.0	.0	.0	6.7	93.3	.0	100.0	268520
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣2014 매 출▣											
1 0 억 미 만	(33)	33.3	18.2	6.1	.0	18.2	18.2	6.1	.0	100.0	51638
10~20억 미 만	(21)	.0	.0	14.3	.0	9.5	47.6	28.6	.0	100.0	202982
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	.0	8.3	.0	33.3	58.3	.0	100.0	114441
30~40억 미 만	(17)	.0	.0	.0	.0	5.9	5.9	88.2	.0	100.0	204865
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	134489
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	311454
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣2014 당 기 순 이 익▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	20.0	8.0	4.0	2.0	12.0	26.0	28.0	.0	100.0	102148
5 천 만~1억미만	(18)	5.6	11.1	5.6	.0	5.6	16.7	55.6	.0	100.0	117102
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	.0	.0	15.4	7.7	76.9	.0	100.0	356041
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	11.1	.0	.0	22.2	66.7	.0	100.0	163639
3 억 이 상	(7)	.0	.0	14.3	.0	.0	57.1	28.6	.0	100.0	114960
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.

【 표A3-3-1 】경영상황: 2013년 매출

[문A3-3-1] 경영상황

	사례수	10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30~40억 미만	40~50억 미만	50억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	34.0	20.0	15.0	13.0	6.0	9.0	3.0	100.0	205832
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	.0	.0	6.7	20.0	26.7	46.7	.0	100.0	472959
인 천 / 경 기	(15)	13.3	26.7	33.3	6.7	.0	.0	20.0	100.0	191862
대 전/세 종/충 청	(12)	33.3	16.7	16.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	194324
광 주 / 전 라	(25)	80.0	8.0	4.0	8.0	.0	.0	.0	100.0	67206
대 구 / 경 북	(9)	.0	44.4	33.3	22.2	.0	.0	.0	100.0	213990
부 산/울 산/경 남	(16)	25.0	25.0	18.8	6.3	12.5	12.5	.0	100.0	243950
강 원 / 제 주	(8)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	90980
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	12434
2 1~ 4 0 대	(15)	73.3	20.0	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	85729
4 1~ 6 0 대	(23)	30.4	47.8	13.0	8.7	.0	.0	.0	100.0	145747
6 1~ 8 0 대	(23)	4.3	26.1	26.1	26.1	13.0	.0	4.3	100.0	269178
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	20.0	13.3	40.0	.0	100.0	410454
101 대 이 상	(10)	10.0	.0	20.0	10.0	10.0	30.0	20.0	100.0	384351
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16895
2 1~ 4 0 대	(28)	50.0	32.1	10.7	7.1	.0	.0	.0	100.0	119523
4 1~ 6 0 대	(23)	13.0	39.1	17.4	13.0	13.0	4.3	.0	100.0	240211
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	10.5	21.1	21.1	10.5	21.1	15.8	100.0	360106
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	30.0	10.0	20.0	.0	100.0	354857
101 대 이 상	(4)	25.0	.0	.0	25.0	.0	50.0	.0	100.0	378411
▣ 2014 근 로 자 ▣										
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16132
3 1~ 5 0 명	(15)	66.7	26.7	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	93388
5 1~ 100 명	(36)	13.9	38.9	33.3	8.3	2.8	.0	2.8	100.0	195335
101~ 150 명	(16)	.0	12.5	18.8	50.0	18.8	.0	.0	100.0	315424
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	9.1	18.2	54.5	18.2	100.0	494805
201 명 이 상	(4)	25.0	.0	.0	.0	.0	75.0	.0	100.0	484444
▣ 2014 운 전 자 ▣										
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	21929
3 1~ 5 0 명	(16)	50.0	37.5	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	120549
5 1~ 100 명	(32)	9.4	40.6	37.5	6.3	3.1	.0	3.1	100.0	203118
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	16.7	50.0	22.2	.0	5.6	100.0	331898
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	10.0	80.0	10.0	100.0	536456
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	393723
▣ 2014 자 본 ▣										
1 억 미 만	(34)	55.9	17.6	8.8	5.9	2.9	8.8	.0	100.0	142696
1~ 2억 미만	(19)	26.3	21.1	15.8	.0	15.8	21.1	.0	100.0	274156
2~ 3억 미만	(20)	10.0	35.0	25.0	15.0	10.0	5.0	.0	100.0	247735
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	111563
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	20.0	40.0	.0	20.0	.0	100.0	295231
5~ 10억 미만	(7)	42.9	14.3	14.3	28.6	.0	.0	.0	100.0	171801
1 0 억 이 상	(9)	11.1	22.2	22.2	33.3	.0	.0	11.1	100.0	228173
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣										
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9147.4
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	19860
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	81815
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	182982
4~ 5억 미만	(6)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	85563
5~ 10억 미만	(24)	41.7	33.3	16.7	4.2	4.2	.0	.0	100.0	146574
1 0 억 이 상	(45)	4.4	15.6	22.2	26.7	11.1	20.0	.0	100.0	335868
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣										
1 0 억 미 만	(33)	97.0	3.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	35213
10~20억 미 만	(21)	9.5	90.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	145632
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	236412
30~40억 미 만	(17)	.0	.0	17.6	70.6	5.9	5.9	.0	100.0	343331
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	16.7	66.7	16.7	.0	100.0	441591
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	12.5	87.5	.0	100.0	552788
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	46.0	22.0	14.0	10.0	2.0	6.0	.0	100.0	161326
5 천 만~1억미만	(18)	27.8	27.8	16.7	27.8	.0	.0	.0	100.0	187321
1~ 2억 미 만	(13)	30.8	7.7	15.4	15.4	7.7	23.1	.0	100.0	272936
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	.0	22.2	.0	33.3	22.2	.0	100.0	330046
3 억 이 상	(7)	.0	42.9	14.3	14.3	14.3	14.3	.0	100.0	287011
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.

【 표A3-4-1 】경영상황: 2013년 당기순이익

[문A3-4-1] 경영상황

	사례수	5천만원 미만	5천만~ 1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	56.0	18.0	13.0	3.0	7.0	3.0	100.0	9894.6
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	46.7	26.7	20.0	.0	6.7	.0	100.0	9450.5
인 천 / 경 기	(15)	60.0	6.7	13.3	.0	.0	20.0	100.0	1708.6
대 전/세 종/충 청	(12)	66.7	16.7	16.7	.0	.0	.0	100.0	3883.3
광 주 / 전 라	(25)	44.0	12.0	24.0	8.0	12.0	.0	100.0	15429
대 구 / 경 북	(9)	55.6	22.2	.0	.0	22.2	.0	100.0	34016
부 산/울 산/경 남	(16)	62.5	31.3	.0	6.3	.0	.0	100.0	464.75
강 원 / 제 주	(8)	75.0	12.5	.0	.0	12.5	.0	100.0	6452.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	78.6	14.3	7.1	.0	.0	.0	100.0	2618.3
2 1~ 4 0 대	(15)	60.0	6.7	20.0	6.7	6.7	.0	100.0	7767.1
4 1~ 6 0 대	(23)	60.9	17.4	8.7	4.3	8.7	.0	100.0	12521
6 1~ 8 0 대	(23)	47.8	34.8	4.3	.0	8.7	4.3	100.0	12714
8 1~ 100 대	(15)	46.7	13.3	26.7	.0	13.3	.0	100.0	14962
101 대 이 상	(10)	40.0	10.0	20.0	10.0	.0	20.0	100.0	1811.4
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	75.0	18.8	6.3	.0	.0	.0	100.0	2922.4
2 1~ 4 0 대	(28)	67.9	10.7	14.3	3.6	3.6	.0	100.0	3582.8
4 1~ 6 0 대	(23)	52.2	21.7	4.3	4.3	17.4	.0	100.0	22358
6 1~ 8 0 대	(19)	36.8	31.6	10.5	.0	5.3	15.8	100.0	9884.8
8 1~ 100 대	(10)	40.0	10.0	40.0	.0	10.0	.0	100.0	10710
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	8304.3
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	72.2	11.1	16.7	.0	.0	.0	100.0	3961.4
3 1~ 5 0 명	(15)	66.7	13.3	6.7	6.7	6.7	.0	100.0	4554.9
5 1~ 100 명	(36)	50.0	25.0	8.3	2.8	11.1	2.8	100.0	15808
101~ 150 명	(16)	62.5	18.8	12.5	.0	6.3	.0	100.0	6557.1
151~ 200 명	(11)	18.2	18.2	36.4	.0	9.1	18.2	100.0	15401
201 명 이 상	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	5836.3
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	68.2	9.1	18.2	4.5	.0	.0	100.0	4774.6
3 1~ 5 0 명	(16)	75.0	18.8	.0	.0	6.3	.0	100.0	2489.9
5 1~ 100 명	(32)	46.9	25.0	9.4	3.1	12.5	3.1	100.0	17717
101~ 150 명	(18)	50.0	16.7	22.2	.0	5.6	5.6	100.0	7911.4
151~ 200 명	(10)	30.0	20.0	20.0	10.0	10.0	10.0	100.0	14935
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	-1622
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	73.5	14.7	8.8	.0	2.9	.0	100.0	7549.6
1~ 2억 미만	(19)	57.9	31.6	10.5	.0	.0	.0	100.0	3237.2
2~ 3억 미만	(20)	55.0	5.0	15.0	5.0	20.0	.0	100.0	15253
3~ 4억 미만	(4)	25.0	25.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	11413
4~ 5억 미만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	2990.6
5~ 10억 미만	(7)	28.6	14.3	28.6	14.3	14.3	.0	100.0	28325
1 0 억 이 상	(9)	44.4	11.1	22.2	.0	11.1	11.1	100.0	9706.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	854.67
1~ 2억 미만	(5)	60.0	20.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	5880.0
2~ 3억 미만	(3)	66.7	.0	.0	33.3	.0	.0	100.0	9525.7
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	66496
4~ 5억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	1120.0
5~ 10억 미만	(24)	54.2	16.7	8.3	4.2	16.7	.0	100.0	13985
1 0 억 이 상	(45)	51.1	24.4	17.8	2.2	4.4	.0	100.0	9248.6
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	69.7	9.1	15.2	6.1	.0	.0	100.0	4213.1
10~20억 미 만	(21)	52.4	23.8	4.8	.0	19.0	.0	100.0	14961
20~30억 미 만	(12)	58.3	25.0	8.3	.0	8.3	.0	100.0	11044
30~40억 미 만	(17)	47.1	29.4	17.6	.0	5.9	.0	100.0	13094
40~50억 미 만	(6)	66.7	16.7	16.7	.0	.0	.0	100.0	4432.7
5 0 억 이 상	(8)	37.5	12.5	25.0	12.5	12.5	.0	100.0	15606
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	84.0	14.0	.0	.0	2.0	.0	100.0	510.22
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	50.0	16.7	.0	.0	.0	100.0	4819.1
1~ 2억 미 만	(13)	30.8	15.4	46.2	.0	7.7	.0	100.0	12820
2~ 3억 미 만	(9)	33.3	.0	33.3	33.3	.0	.0	100.0	15108
3 억 이 상	(7)	14.3	.0	14.3	.0	71.4	.0	100.0	77842
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.

【 표A3-1-2 】경영상황: 2014년 자본

[문A3-1-2] 경영상황

	사례수	1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3~4억 미만	4~5억 미만	5~10억 미만	10억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(100)	34.0	19.0	20.0	4.0	5.0	7.0	9.0	2.0	100.0	31914
▣지 역 별▣											
서 울	(15)	26.7	40.0	13.3	.0	13.3	.0	6.7	.0	100.0	22572
인 천 / 경 기	(15)	6.7	13.3	46.7	.0	.0	6.7	13.3	13.3	100.0	58598
대 전/세 종/충 청	(12)	41.7	16.7	16.7	.0	.0	8.3	16.7	.0	100.0	46980
광 주 / 전 라	(25)	44.0	8.0	16.0	16.0	.0	12.0	4.0	.0	100.0	22455
대 구 / 경 북	(9)	44.4	.0	.0	.0	11.1	22.2	22.2	.0	100.0	49902
부 산/울 산/경 남	(16)	50.0	25.0	12.5	.0	6.3	.0	6.3	.0	100.0	19508
강 원 / 제 주	(8)	12.5	37.5	37.5	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	17609
▣2014 보 유 택 시▣											
2 0 대 이 하	(14)	78.6	14.3	7.1	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5484.3
2 1~ 4 0 대	(15)	33.3	20.0	20.0	13.3	6.7	6.7	.0	.0	100.0	18491
4 1~ 6 0 대	(23)	39.1	8.7	21.7	4.3	.0	17.4	8.7	.0	100.0	28474
6 1~ 8 0 대	(23)	21.7	30.4	17.4	4.3	4.3	8.7	8.7	4.3	100.0	29011
8 1~ 100 대	(15)	26.7	20.0	26.7	.0	13.3	.0	13.3	.0	100.0	42507
101 대 이 상	(10)	.0	20.0	30.0	.0	10.0	.0	30.0	10.0	100.0	93634
▣2014 운 행 택 시▣											
2 0 대 이 하	(16)	68.8	12.5	6.3	6.3	6.3	.0	.0	.0	100.0	9225.6
2 1~ 4 0 대	(28)	42.9	14.3	21.4	7.1	.0	10.7	3.6	.0	100.0	19302
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	30.4	21.7	.0	.0	13.0	8.7	.0	100.0	30300
6 1~ 8 0 대	(19)	21.1	15.8	15.8	5.3	10.5	5.3	15.8	10.5	100.0	44864
8 1~ 100 대	(10)	10.0	20.0	40.0	.0	20.0	.0	10.0	.0	100.0	47408
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	126471
▣2014 근 로 자▣											
3 0 명 이 하	(18)	61.1	16.7	5.6	11.1	.0	5.6	.0	.0	100.0	10934
3 1~ 5 0 명	(15)	53.3	13.3	13.3	6.7	6.7	.0	6.7	.0	100.0	16130
5 1~ 100 명	(36)	30.6	13.9	25.0	.0	2.8	13.9	11.1	2.8	100.0	38372
101~ 150 명	(16)	6.3	25.0	37.5	6.3	12.5	6.3	6.3	.0	100.0	29682
151~ 200 명	(11)	27.3	27.3	9.1	.0	9.1	.0	18.2	9.1	100.0	54046
201 명 이 상	(4)	.0	50.0	25.0	.0	.0	.0	25.0	.0	100.0	82609
▣2014 운 전 자▣											
3 0 명 이 하	(22)	63.6	13.6	4.5	13.6	.0	4.5	.0	.0	100.0	8870.0
3 1~ 5 0 명	(16)	50.0	12.5	18.8	.0	6.3	6.3	6.3	.0	100.0	20870
5 1~ 100 명	(32)	28.1	15.6	25.0	.0	3.1	12.5	12.5	3.1	100.0	40543
101~ 150 명	(18)	.0	27.8	33.3	5.6	11.1	5.6	16.7	.0	100.0	50101
151~ 200 명	(10)	30.0	30.0	20.0	.0	10.0	.0	.0	10.0	100.0	16245
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	146843
▣2014 자 본▣											
1 억 미 만	(34)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	2759.1
1~ 2억 미만	(19)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	12908
2~ 3억 미만	(20)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	21779
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	30000
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	44124
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	66693
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	171723
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣2014 자 산▣											
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3398.3
1~ 2억 미만	(5)	20.0	60.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	15208
2~ 3억 미만	(3)	33.3	.0	33.3	.0	.0	33.3	.0	.0	100.0	30000
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	100.0	34800
4~ 5억 미만	(6)	33.3	16.7	16.7	16.7	.0	16.7	.0	.0	100.0	20250
5~ 10억 미만	(24)	45.8	8.3	29.2	4.2	4.2	4.2	4.2	.0	100.0	17323
1 0 억 이 상	(45)	17.8	24.4	24.4	2.2	8.9	6.7	15.6	.0	100.0	46532
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	100.0	220000
▣2014 매 출▣											
1 0 억 미 만	(33)	54.5	12.1	6.1	9.1	3.0	9.1	6.1	.0	100.0	24516
10~20억 미 만	(21)	33.3	23.8	33.3	.0	.0	4.8	4.8	.0	100.0	19186
20~30억 미 만	(12)	16.7	16.7	33.3	.0	8.3	8.3	16.7	.0	100.0	44328
30~40억 미 만	(17)	17.6	11.8	23.5	5.9	11.8	11.8	17.6	.0	100.0	56400
40~50억 미 만	(6)	33.3	50.0	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10683
5 0 억 이 상	(8)	25.0	37.5	25.0	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	17607
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	100.0	220000
▣2014 당 기 순 이 익▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	50.0	18.0	22.0	2.0	4.0	2.0	2.0	.0	100.0	13315
5 천 만~1억미만	(18)	16.7	27.8	16.7	11.1	11.1	5.6	11.1	.0	100.0	35573
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	.0	7.7	15.4	30.8	.0	100.0	86663
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	33.3	22.2	11.1	.0	22.2	.0	.0	100.0	28594
3 억 이 상	(7)	28.6	14.3	28.6	.0	.0	14.3	14.3	.0	100.0	31086
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	66.7	100.0	220000

【 표A3-2-2 】 경영상황: 2014년 자산

[문A3-2-2] 경영상황

	사례수	1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3~4억 미만	4~5억 미만	5~10억 미만	10억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	12.0	5.0	3.0	2.0	6.0	24.0	45.0	3.0	100.0	148150
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	204814
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	.0	.0	6.7	20.0	53.3	20.0	100.0	293376
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	8.3	.0	.0	8.3	8.3	41.7	33.3	.0	100.0	139783
광 주 / 전 라	(25)	40.0	12.0	4.0	.0	12.0	24.0	8.0	.0	100.0	33627
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	.0	11.1	11.1	11.1	66.7	.0	100.0	124849
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	6.3	.0	6.3	.0	.0	43.8	43.8	.0	100.0	138282
강 원 / 제 주	(8)	.0	25.0	12.5	.0	.0	25.0	37.5	.0	100.0	240453
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	78.6	14.3	.0	.0	.0	7.1	.0	.0	100.0	10345
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	20.0	13.3	.0	13.3	40.0	13.3	.0	100.0	136846
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	.0	4.3	.0	17.4	34.8	39.1	.0	100.0	152638
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	.0	.0	8.7	.0	34.8	52.2	4.3	100.0	119947
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	.0	.0	6.7	93.3	.0	100.0	194267
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	80.0	20.0	100.0	388694
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	68.8	12.5	.0	.0	6.3	12.5	.0	.0	100.0	15576
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	10.7	7.1	.0	17.9	35.7	25.0	.0	100.0	162010
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	4.3	8.7	.0	34.8	52.2	.0	100.0	116251
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	.0	.0	.0	15.8	68.4	15.8	100.0	164380
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	10.0	90.0	.0	100.0	240381
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	469355
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	61.1	22.2	.0	.0	11.1	5.6	.0	.0	100.0	14326
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	6.7	13.3	.0	13.3	46.7	13.3	.0	100.0	138888
5 1~ 100 명	(36)	.0	.0	2.8	5.6	5.6	38.9	44.4	2.8	100.0	157375
101~ 150 명	(16)	.0	.0	.0	.0	.0	12.5	87.5	.0	100.0	161797
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	81.8	18.2	100.0	239375
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	444538
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	50.0	18.2	.0	.0	13.6	18.2	.0	.0	100.0	20964
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	6.3	12.5	.0	12.5	37.5	25.0	.0	100.0	143941
5 1~ 100 명	(32)	.0	.0	3.1	6.3	3.1	40.6	43.8	3.1	100.0	166619
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	.0	.0	5.6	88.9	5.6	100.0	186188
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	90.0	10.0	100.0	229410
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	605618
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	32.4	2.9	2.9	.0	5.9	32.4	23.5	.0	100.0	109026
1~ 2억 미만	(19)	5.3	15.8	.0	5.3	5.3	10.5	57.9	.0	100.0	187715
2~ 3억 미만	(20)	.0	.0	5.0	.0	5.0	35.0	55.0	.0	100.0	147771
3~ 4억 미만	(4)	.0	25.0	.0	.0	25.0	25.0	25.0	.0	100.0	53250
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	80.0	.0	100.0	176179
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	14.3	14.3	14.3	14.3	42.9	.0	100.0	79962
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	77.8	11.1	100.0	311007
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5569.5
1~ 2억 미만	(5)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	14608
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	24073
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	35699
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	42559
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	66003
1 0 억 이 상	(45)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	272170
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	36.4	15.2	6.1	.0	9.1	27.3	6.1	.0	100.0	50793
10~20억 미 만	(21)	.0	.0	4.8	4.8	14.3	42.9	33.3	.0	100.0	215141
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	.0	8.3	.0	33.3	58.3	.0	100.0	126623
30~40억 미 만	(17)	.0	.0	.0	.0	.0	5.9	94.1	.0	100.0	204337
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	.0	.0	16.7	83.3	.0	100.0	147050
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	287619
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	22.0	6.0	2.0	2.0	8.0	30.0	30.0	.0	100.0	108285
5 천 만~1억미만	(18)	5.6	11.1	5.6	.0	5.6	11.1	61.1	.0	100.0	111424
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	.0	.0	7.7	15.4	76.9	.0	100.0	362301
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	11.1	.0	.0	11.1	77.8	.0	100.0	173480
3 억 이 상	(7)	.0	.0	.0	14.3	.0	57.1	28.6	.0	100.0	97067
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.

【 표A3-3-2 】 경영상황: 2014년 매출

[문A3-3-2] 경영상황

	사례수	10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30~40억 미만	40~50억 미만	50억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	33.0	21.0	12.0	17.0	6.0	8.0	3.0	100.0	208501
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	.0	.0	.0	26.7	33.3	40.0	.0	100.0	483484
인 천 / 경 기	(15)	13.3	26.7	20.0	20.0	.0	.0	20.0	100.0	209235
대 전/세 종/충 청	(12)	33.3	16.7	16.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	195434
광 주 / 전 라	(25)	80.0	8.0	4.0	8.0	.0	.0	.0	100.0	65835
대 구 / 경 북	(9)	11.1	33.3	33.3	22.2	.0	.0	.0	100.0	208815
부 산/울 산/경 남	(16)	18.8	31.3	18.8	12.5	6.3	12.5	.0	100.0	240425
강 원 / 제 주	(8)	37.5	62.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	93034
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	12628
2 1~ 4 0 대	(15)	66.7	26.7	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	86718
4 1~ 6 0 대	(23)	34.8	43.5	8.7	13.0	.0	.0	.0	100.0	147204
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	30.4	17.4	30.4	17.4	.0	4.3	100.0	284310
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	26.7	13.3	33.3	.0	100.0	405711
101 대 이 상	(10)	10.0	.0	20.0	20.0	.0	30.0	20.0	100.0	377606
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	17077
2 1~ 4 0 대	(28)	46.4	35.7	7.1	10.7	.0	.0	.0	100.0	120705
4 1~ 6 0 대	(23)	13.0	39.1	13.0	17.4	13.0	4.3	.0	100.0	244039
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	10.5	15.8	26.3	15.8	15.8	15.8	100.0	370003
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	40.0	.0	20.0	.0	100.0	358043
101 대 이 상	(4)	25.0	.0	.0	25.0	.0	50.0	.0	100.0	364556
▣ 2014 근 로 자 ▣										
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	15071
3 1~ 5 0 명	(15)	60.0	33.3	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	94257
5 1~ 100 명	(36)	13.9	38.9	27.8	13.9	2.8	.0	2.8	100.0	196462
101~ 150 명	(16)	.0	12.5	12.5	56.3	18.8	.0	.0	100.0	336290
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	9.1	18.2	54.5	18.2	100.0	509208
201 명 이 상	(4)	25.0	.0	.0	25.0	.0	50.0	.0	100.0	424937
▣ 2014 운 전 자 ▣										
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	21384
3 1~ 5 0 명	(16)	43.8	43.8	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	120730
5 1~ 100 명	(32)	9.4	40.6	31.3	12.5	3.1	.0	3.1	100.0	204812
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	11.1	55.6	22.2	.0	5.6	100.0	351854
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	10.0	10.0	70.0	10.0	100.0	524835
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	384110
▣ 2014 자 본 ▣										
1 억 미 만	(34)	52.9	20.6	5.9	8.8	5.9	5.9	.0	100.0	149561
1~ 2억 미만	(19)	21.1	26.3	10.5	10.5	15.8	15.8	.0	100.0	271652
2~ 3억 미만	(20)	10.0	35.0	20.0	20.0	5.0	10.0	.0	100.0	254032
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	107238
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	20.0	40.0	.0	20.0	.0	100.0	298049
5~ 10억 미만	(7)	42.9	14.3	14.3	28.6	.0	.0	.0	100.0	166431
1 0 억 이 상	(9)	22.2	11.1	22.2	33.3	.0	.0	11.1	100.0	226659
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣										
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9138.8
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	20924
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	82201
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	176305
4~ 5억 미만	(6)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	87071
5~ 10억 미만	(24)	37.5	37.5	16.7	4.2	4.2	.0	.0	100.0	148417
1 0 억 이 상	(45)	4.4	15.6	15.6	35.6	11.1	17.8	.0	100.0	340592
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣										
1 0 억 미 만	(33)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	34494
10~20억 미 만	(21)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	148343
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	237099
30~40억 미 만	(17)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	345033
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	450296
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	569818
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	42.0	26.0	12.0	14.0	2.0	4.0	.0	100.0	159269
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	22.2	11.1	33.3	.0	.0	.0	100.0	187687
1~ 2억 미 만	(13)	30.8	7.7	7.7	23.1	7.7	23.1	.0	100.0	282461
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	.0	22.2	.0	33.3	22.2	.0	100.0	349283
3 억 이 상	(7)	.0	42.9	14.3	14.3	14.3	14.3	.0	100.0	295319
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.

【 표A3-4-2 】 경영상황: 2014년 당기순이익

[문A3-4-2] 경영상황

	사례수	5천만원 미만	5천만~ 1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	50.0	18.0	13.0	9.0	7.0	3.0	100.0	13144
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	33.3	6.7	26.7	26.7	6.7	.0	100.0	13841
인 천 / 경 기	(15)	40.0	6.7	20.0	13.3	.0	20.0	100.0	7243.8
대 전/세 종/충 청	(12)	75.0	8.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	3696.7
광 주 / 전 라	(25)	44.0	24.0	12.0	8.0	12.0	.0	100.0	14774
대 구 / 경 북	(9)	44.4	22.2	11.1	.0	22.2	.0	100.0	52113
부 산/울 산/경 남	(16)	56.3	31.3	.0	6.3	6.3	.0	100.0	5751.8
강 원 / 제 주	(8)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	707.13
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	78.6	14.3	7.1	.0	.0	.0	100.0	2339.9
2 1~ 4 0 대	(15)	60.0	26.7	6.7	6.7	.0	.0	100.0	4422.3
4 1~ 6 0 대	(23)	56.5	17.4	8.7	8.7	8.7	.0	100.0	15912
6 1~ 8 0 대	(23)	43.5	26.1	4.3	8.7	13.0	4.3	100.0	20515
8 1~ 100 대	(15)	20.0	13.3	40.0	13.3	13.3	.0	100.0	19217
101 대 이 상	(10)	40.0	.0	20.0	20.0	.0	20.0	100.0	8785.8
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	81.3	12.5	6.3	.0	.0	.0	100.0	2254.7
2 1~ 4 0 대	(28)	64.3	21.4	7.1	7.1	.0	.0	100.0	3582.0
4 1~ 6 0 대	(23)	43.5	17.4	13.0	8.7	17.4	.0	100.0	28849
6 1~ 8 0 대	(19)	21.1	21.1	21.1	15.8	5.3	15.8	100.0	14823
8 1~ 100 대	(10)	40.0	20.0	10.0	10.0	20.0	.0	100.0	18322
101 대 이 상	(4)	25.0	.0	50.0	25.0	.0	.0	100.0	13663
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	72.2	16.7	11.1	.0	.0	.0	100.0	3242.2
3 1~ 5 0 명	(15)	73.3	20.0	.0	6.7	.0	.0	100.0	3027.4
5 1~ 100 명	(36)	44.4	22.2	11.1	5.6	13.9	2.8	100.0	21775
101~ 150 명	(16)	43.8	25.0	6.3	18.8	6.3	.0	100.0	13001
151~ 200 명	(11)	9.1	.0	45.5	18.2	9.1	18.2	100.0	17289
201 명 이 상	(4)	50.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	11359
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	68.2	18.2	9.1	4.5	.0	.0	100.0	4112.8
3 1~ 5 0 명	(16)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1625.9
5 1~ 100 명	(32)	43.8	18.8	12.5	6.3	15.6	3.1	100.0	24213
101~ 150 명	(18)	33.3	22.2	11.1	22.2	5.6	5.6	100.0	14314
151~ 200 명	(10)	20.0	.0	40.0	20.0	10.0	10.0	100.0	16472
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	8126.0
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	73.5	8.8	8.8	2.9	5.9	.0	100.0	10686
1~ 2억 미만	(19)	47.4	26.3	5.3	15.8	5.3	.0	100.0	6900.5
2~ 3억 미만	(20)	55.0	15.0	10.0	10.0	10.0	.0	100.0	13987
3~ 4억 미만	(4)	25.0	50.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	10000
4~ 5억 미만	(5)	40.0	40.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	6799.4
5~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	28.6	28.6	14.3	.0	100.0	43411
1 0 억 이 상	(9)	11.1	22.2	44.4	.0	11.1	11.1	100.0	15361
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	771.58
1~ 2억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5400.0
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	.0	33.3	.0	.0	100.0	11914
3~ 4억 미만	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	.0	100.0	109966
4~ 5억 미만	(6)	66.7	16.7	16.7	.0	.0	.0	100.0	-500.5
5~ 10억 미만	(24)	62.5	8.3	8.3	4.2	16.7	.0	100.0	14382
1 0 억 이 상	(45)	33.3	24.4	22.2	15.6	4.4	.0	100.0	14241
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	63.6	18.2	12.1	6.1	.0	.0	100.0	5155.9
10~20억 미 만	(21)	61.9	19.0	4.8	.0	14.3	.0	100.0	17450
20~30억 미 만	(12)	50.0	16.7	8.3	16.7	8.3	.0	100.0	15909
30~40억 미 만	(17)	41.2	35.3	17.6	.0	5.9	.0	100.0	16982
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	16.7	50.0	16.7	.0	100.0	21024
5 0 억 이 상	(8)	25.0	.0	37.5	25.0	12.5	.0	100.0	16574
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	-55.40
5 천 만~1억미만	(18)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6847.8
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	14200
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	24788
3 억 이 상	(7)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	106679
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.

【 A4-1-1 】근로자 급여수준 : 2013년 전체 근로자 총 급여지출

[문A4-1-1] 근로자 급여수준

	사례수	5억 미만	5~10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	37.0	22.0	22.0	13.0	4.0	2.0	100.0	100848
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	20.0	66.7	13.3	.0	100.0	236533
인 천 / 경 기	(15)	13.3	40.0	26.7	6.7	.0	13.3	100.0	90372
대 전/세 종/충 청	(12)	33.3	25.0	33.3	.0	8.3	.0	100.0	105647
광 주 / 전 라	(25)	76.0	8.0	16.0	.0	.0	.0	100.0	35860
대 구 / 경 북	(9)	.0	55.6	44.4	.0	.0	.0	100.0	106036
부 산/울 산/경 남	(16)	43.8	18.8	18.8	12.5	6.3	.0	100.0	105316
강 원 / 제 주	(8)	62.5	37.5	.0	.0	.0	.0	100.0	44574
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6391.7
2 1~ 4 0 대	(15)	80.0	13.3	.0	.0	6.7	.0	100.0	53774
4 1~ 6 0 대	(23)	34.8	56.5	8.7	.0	.0	.0	100.0	63774
6 1~ 8 0 대	(23)	13.0	26.1	43.5	13.0	.0	4.3	100.0	116057
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	46.7	46.7	6.7	.0	100.0	207323
101 대 이 상	(10)	.0	10.0	30.0	30.0	20.0	10.0	100.0	206342
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	8290.0
2 1~ 4 0 대	(28)	57.1	35.7	3.6	.0	3.6	.0	100.0	59051
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	43.5	17.4	13.0	4.3	.0	100.0	106230
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	5.3	52.6	31.6	.0	10.5	100.0	171021
8 1~ 100 대	(10)	.0	10.0	60.0	20.0	10.0	.0	100.0	179038
101 대 이 상	(4)	.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	100.0	238995
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	8610.2
3 1~ 5 0 명	(15)	66.7	26.7	.0	.0	6.7	.0	100.0	61039
5 1~ 100 명	(36)	22.2	44.4	30.6	.0	.0	2.8	100.0	82777
101~ 150 명	(16)	6.3	12.5	56.3	25.0	.0	.0	100.0	151716
151~ 200 명	(11)	.0	.0	18.2	72.7	.0	9.1	100.0	220931
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	75.0	.0	100.0	319633
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11729
3 1~ 5 0 명	(16)	56.3	37.5	.0	.0	6.3	.0	100.0	67855
5 1~ 100 명	(32)	15.6	46.9	34.4	.0	.0	3.1	100.0	86938
101~ 150 명	(18)	5.6	5.6	61.1	27.8	.0	.0	100.0	159111
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	70.0	20.0	10.0	100.0	264134
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	301549
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	64.7	11.8	11.8	8.8	2.9	.0	100.0	70860
1~ 2억 미만	(19)	26.3	26.3	10.5	26.3	10.5	.0	100.0	136577
2~ 3억 미만	(20)	20.0	30.0	30.0	15.0	5.0	.0	100.0	112542
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	46175
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	100.0	144914
5~ 10억 미만	(7)	28.6	57.1	14.3	.0	.0	.0	100.0	80892
1 0 억 이 상	(9)	.0	33.3	55.6	11.1	.0	.0	100.0	128057
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6207.0
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	20520
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	29833
3~ 4억 미만	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	71569
4~ 5억 미만	(6)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	41578
5~ 10억 미만	(24)	50.0	29.2	16.7	.0	4.2	.0	100.0	73030
1 0 억 이 상	(45)	4.4	22.2	37.8	28.9	6.7	.0	100.0	163454
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	66.7	100.0	115737
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	90.9	6.1	.0	3.0	.0	.0	100.0	26383
10~20억 미 만	(21)	28.6	66.7	4.8	.0	.0	.0	100.0	63052
20~30억 미 만	(12)	.0	41.7	58.3	.0	.0	.0	100.0	111469
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	76.5	5.9	11.8	.0	100.0	171430
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	.0	83.3	.0	.0	100.0	200905
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	264404
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	66.7	100.0	115737
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	52.0	20.0	16.0	6.0	6.0	.0	100.0	83260
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0	100.0	78991
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	15.4	30.8	38.5	.0	.0	100.0	149257
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	22.2	.0	44.4	11.1	.0	100.0	160251
3 억 이 상	(7)	14.3	28.6	42.9	14.3	.0	.0	100.0	114272
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	66.7	100.0	115737

【 표A4-1-2 】 근로자 급여수준: 2013년 전체 근로자 1인당 월평균 급여

[문A4-1-2] 근로자 급여수준

	사례수	50만원 미만	50~100 만원 미만	100~150 만원 미만	150~200 만원 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	8.0	55.0	32.0	4.0	1.0	100.0	84.84
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(15)	.0	13.3	80.0	6.7	.0	100.0	118.67
인 천 / 경 기	(15)	.0	73.3	13.3	6.7	6.7	100.0	79.86
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	41.7	33.3	.0	.0	100.0	78.25
광 주 / 전 라	(25)	16.0	84.0	.0	.0	.0	100.0	61.08
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	66.7	22.2	.0	100.0	125.56
부 산/울 산/경 남	(16)	6.3	56.3	37.5	.0	.0	100.0	76.63
강 원 / 제 주	(8)	.0	75.0	25.0	.0	.0	100.0	84.88
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(14)	35.7	64.3	.0	.0	.0	100.0	46.29
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	86.7	13.3	.0	.0	100.0	77.20
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	65.2	21.7	4.3	.0	100.0	80.87
6 1~ 8 0 대	(23)	4.3	52.2	39.1	.0	4.3	100.0	88.64
8 1~ 100 대	(15)	.0	20.0	66.7	13.3	.0	100.0	115.73
101 대 이 상	(10)	.0	30.0	60.0	10.0	.0	100.0	104.70
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(16)	31.3	68.8	.0	.0	.0	100.0	49.38
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	71.4	21.4	3.6	.0	100.0	80.71
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	65.2	21.7	4.3	.0	100.0	83.83
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	26.3	63.2	5.3	5.3	100.0	107.56
8 1~ 100 대	(10)	.0	30.0	60.0	10.0	.0	100.0	110.10
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	75.0	.0	.0	100.0	96.00
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(18)	27.8	72.2	.0	.0	.0	100.0	48.50
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	66.7	20.0	6.7	.0	100.0	84.40
5 1~ 100 명	(36)	2.8	58.3	33.3	2.8	2.8	100.0	87.66
101~ 150 명	(16)	6.3	50.0	43.8	.0	.0	100.0	93.81
151~ 200 명	(11)	.0	18.2	72.7	9.1	.0	100.0	109.18
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	50.0	25.0	.0	100.0	122.50
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(22)	27.3	72.7	.0	.0	.0	100.0	51.41
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	62.5	25.0	6.3	.0	100.0	87.75
5 1~ 100 명	(32)	.0	59.4	34.4	3.1	3.1	100.0	87.90
101~ 150 명	(18)	5.6	44.4	50.0	.0	.0	100.0	95.89
151~ 200 명	(10)	.0	10.0	70.0	20.0	.0	100.0	120.80
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	102.50
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(34)	20.6	55.9	17.6	5.9	.0	100.0	71.71
1~ 2억 미만	(19)	5.3	47.4	42.1	5.3	.0	100.0	90.63
2~ 3억 미만	(20)	.0	65.0	35.0	.0	.0	100.0	90.55
3~ 4억 미만	(4)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	71.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	60.0	.0	.0	100.0	101.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	57.1	42.9	.0	.0	100.0	89.57
1 0 억 이 상	(9)	.0	44.4	55.6	.0	.0	100.0	95.67
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	151.00
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(12)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	45.25
1~ 2억 미만	(5)	20.0	80.0	.0	.0	.0	100.0	57.40
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	59.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	.0	83.3	.0	16.7	.0	100.0	79.83
5~ 10억 미만	(24)	8.3	75.0	16.7	.0	.0	100.0	78.75
1 0 억 이 상	(45)	2.2	33.3	60.0	4.4	.0	100.0	102.76
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	33.3	100.0	112.00
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(33)	21.2	75.8	3.0	.0	.0	100.0	57.79
10~20억 미 만	(21)	4.8	71.4	19.0	4.8	.0	100.0	82.57
20~30억 미 만	(12)	.0	50.0	41.7	8.3	.0	100.0	94.83
30~40억 미 만	(17)	.0	35.3	58.8	5.9	.0	100.0	106.88
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	83.3	.0	.0	100.0	110.67
5 0 억 이 상	(8)	.0	12.5	87.5	.0	.0	100.0	114.38
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	33.3	100.0	112.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(50)	16.0	52.0	26.0	6.0	.0	100.0	79.68
5 천 만~1억미만	(18)	.0	72.2	27.8	.0	.0	100.0	83.22
1~ 2억 미 만	(13)	.0	53.8	46.2	.0	.0	100.0	90.00
2~ 3억 미 만	(9)	.0	44.4	55.6	.0	.0	100.0	95.56
3 억 이 상	(7)	.0	57.1	42.9	.0	.0	100.0	94.71
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	33.3	100.0	112.00

【 표A4-1-3 】 근로자 급여수준: 2013년 상시운전자 수

[문A4-1-3] 근로자 급여수준

	사례수	30명 이하	31~ 50명	51~ 100명	101~ 150명	151~ 200명	201명 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	24.0	16.0	28.0	21.0	9.0	2.0	100.0	80.96
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	.0	53.3	40.0	6.7	100.0	157.13
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	66.7	20.0	6.7	6.7	100.0	106.40
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	16.7	41.7	16.7	.0	.0	100.0	68.58
광 주 / 전 라	(25)	72.0	8.0	8.0	12.0	.0	.0	100.0	34.56
대 구 / 경 북	(9)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	68.56
부 산/울 산/경 남	(16)	6.3	25.0	25.0	31.3	12.5	.0	100.0	94.75
강 원 / 제 주	(8)	25.0	62.5	12.5	.0	.0	.0	100.0	40.38
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10.57
2 1~ 4 0 대	(15)	53.3	40.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	34.33
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	34.8	47.8	8.7	.0	.0	100.0	60.04
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	8.7	43.5	47.8	.0	.0	100.0	96.65
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	33.3	40.0	.0	100.0	138.73
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	30.0	30.0	20.0	100.0	174.80
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11.88
2 1~ 4 0 대	(28)	28.6	42.9	25.0	3.6	.0	.0	100.0	46.00
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	17.4	43.5	30.4	8.7	.0	100.0	91.65
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	42.1	21.1	.0	100.0	123.84
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	40.0	10.0	10.0	100.0	132.40
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	208.25
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	13.17
3 1~ 5 0 명	(15)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0	36.47
5 1~ 100 명	(36)	.0	19.4	75.0	5.6	.0	.0	100.0	72.58
101~ 150 명	(16)	.0	.0	6.3	93.8	.0	.0	100.0	120.00
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	36.4	63.6	.0	100.0	165.82
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	238.75
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16.09
3 1~ 5 0 명	(16)	12.5	81.3	6.3	.0	.0	.0	100.0	41.38
5 1~ 100 명	(32)	.0	9.4	81.3	9.4	.0	.0	100.0	77.66
101~ 150 명	(18)	.0	.0	5.6	94.4	.0	.0	100.0	125.72
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	10.0	90.0	.0	100.0	175.70
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	287.50
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	44.1	23.5	17.6	8.8	5.9	.0	100.0	50.85
1~ 2억 미만	(19)	15.8	10.5	21.1	31.6	15.8	5.3	100.0	105.74
2~ 3억 미만	(20)	5.0	10.0	50.0	25.0	10.0	.0	100.0	93.25
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	41.75
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	107.60
5~ 10억 미만	(7)	14.3	28.6	42.9	14.3	.0	.0	100.0	65.29
1 0 억 이 상	(9)	.0	22.2	33.3	33.3	.0	11.1	100.0	119.44
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	128.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	11.00
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	26.80
2~ 3억 미만	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	100.0	41.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	66.50
4~ 5억 미만	(6)	50.0	16.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	38.67
5~ 10억 미만	(24)	20.8	29.2	41.7	8.3	.0	.0	100.0	58.83
1 0 억 이 상	(45)	.0	8.9	28.9	40.0	17.8	4.4	100.0	122.80
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	134.67
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	72.7	18.2	6.1	.0	.0	3.0	100.0	33.39
10~20억 미 만	(21)	.0	33.3	52.4	14.3	.0	.0	100.0	65.57
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	91.7	8.3	.0	.0	100.0	91.17
30~40억 미 만	(17)	.0	11.8	17.6	64.7	5.9	.0	100.0	109.47
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	.0	83.3	.0	.0	100.0	124.33
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	87.5	12.5	100.0	189.00
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	134.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	32.0	20.0	26.0	16.0	4.0	2.0	100.0	63.72
5 천 만~1억미만	(18)	27.8	16.7	27.8	27.8	.0	.0	100.0	69.67
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	.0	30.8	23.1	23.1	7.7	100.0	123.38
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	11.1	22.2	33.3	22.2	.0	100.0	114.33
3 억 이 상	(7)	.0	28.6	42.9	14.3	14.3	.0	100.0	88.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	134.67

【 표A4-1-4】 근로자 급여수준: 2013년 상시운전자 1인당 월평균 급여

[문A4-1-4] 근로자 급여수준

	사례수	50만원 미만	50~100 만원 미만	100~150 만원 미만	계	*평균*
		%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	16.0	54.0	30.0	100.0	76.68
▣ 지 역 별 ▣						
서 울	(15)	.0	13.3	86.7	100.0	109.80
인 천 / 경 기	(15)	20.0	73.3	6.7	100.0	64.73
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	58.3	16.7	100.0	72.83
광 주 / 전 라	(25)	20.0	80.0	.0	100.0	59.52
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	88.9	100.0	118.44
부 산/울 산/경 남	(16)	31.3	31.3	37.5	100.0	68.25
강 원 / 제 주	(8)	.0	100.0	.0	100.0	66.25
▣ 2014 보 유 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(14)	42.9	57.1	.0	100.0	45.00
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	93.3	.0	100.0	63.67
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	52.2	21.7	100.0	72.48
6 1~ 8 0 대	(23)	8.7	60.9	30.4	100.0	84.26
8 1~ 100 대	(15)	.0	20.0	80.0	100.0	106.20
101 대 이 상	(10)	10.0	30.0	60.0	100.0	88.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(16)	37.5	62.5	.0	100.0	46.19
2 1~ 4 0 대	(28)	17.9	67.9	14.3	100.0	68.36
4 1~ 6 0 대	(23)	17.4	52.2	30.4	100.0	80.43
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	52.6	47.4	100.0	95.26
8 1~ 100 대	(10)	10.0	20.0	70.0	100.0	97.90
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	75.0	100.0	94.00
▣ 2014 근 로 자 ▣						
3 0 명 이 하	(18)	33.3	66.7	.0	100.0	47.50
3 1~ 5 0 명	(15)	13.3	73.3	13.3	100.0	71.40
5 1~ 100 명	(36)	16.7	52.8	30.6	100.0	79.47
101~ 150 명	(16)	12.5	50.0	37.5	100.0	85.63
151~ 200 명	(11)	.0	27.3	72.7	100.0	97.18
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	75.0	100.0	110.50
▣ 2014 운 전 자 ▣						
3 0 명 이 하	(22)	31.8	68.2	.0	100.0	50.14
3 1~ 5 0 명	(16)	18.8	62.5	18.8	100.0	72.06
5 1~ 100 명	(32)	12.5	56.3	31.3	100.0	80.75
101~ 150 명	(18)	11.1	50.0	38.9	100.0	88.28
151~ 200 명	(10)	.0	10.0	90.0	100.0	104.70
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	50.0	100.0	96.00
▣ 2014 자 본 ▣						
1 억 미 만	(34)	32.4	44.1	23.5	100.0	64.35
1~ 2억 미만	(19)	15.8	47.4	36.8	100.0	82.37
2~ 3억 미만	(20)	10.0	70.0	20.0	100.0	79.95
3~ 4억 미만	(4)	.0	100.0	.0	100.0	69.50
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	60.0	100.0	86.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	71.4	28.6	100.0	81.86
1 0 억 이 상	(9)	.0	44.4	55.6	100.0	97.56
모 름/무 응 답	(2)	.0	50.0	50.0	100.0	78.50
▣ 2014 자 산 ▣						
1 억 미 만	(12)	41.7	58.3	.0	100.0	44.17
1~ 2억 미만	(5)	20.0	80.0	.0	100.0	55.20
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	100.0	57.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	66.7	16.7	100.0	67.50
5~ 10억 미만	(24)	25.0	66.7	8.3	100.0	68.92
1 0 억 이 상	(45)	6.7	37.8	55.6	100.0	93.80
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	100.0	78.33
▣ 2014 매 출 ▣						
1 0 억 미 만	(33)	30.3	66.7	3.0	100.0	54.91
10~20억 미 만	(21)	23.8	66.7	9.5	100.0	69.48
20~30억 미 만	(12)	8.3	50.0	41.7	100.0	83.75
30~40억 미 만	(17)	.0	47.1	52.9	100.0	98.41
40~50억 미 만	(6)	.0	33.3	66.7	100.0	103.33
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	100.0	100.0	108.00
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	100.0	78.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣						
5 천 만 원 미 만	(50)	28.0	50.0	22.0	100.0	69.86
5 천 만~1억미만	(18)	5.6	72.2	22.2	100.0	76.33
1~ 2억 미 만	(13)	.0	46.2	53.8	100.0	87.00
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	44.4	44.4	100.0	85.11
3 억 이 상	(7)	.0	57.1	42.9	100.0	95.57
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	100.0	78.33

【 표A4-2-1 】근로자 급여수준: 2014년 전체 근로자 총 급여지출

[문A4-2-1] 근로자 급여수준

	사례수	5억 미만	5~10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	34.0	25.0	22.0	14.0	3.0	2.0	100.0	107104
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	26.7	66.7	6.7	.0	100.0	233229
인 천 / 경 기	(15)	13.3	46.7	20.0	6.7	.0	13.3	100.0	94120
대 전/세 종/충 청	(12)	41.7	16.7	33.3	.0	8.3	.0	100.0	104455
광 주 / 전 라	(25)	76.0	4.0	16.0	.0	4.0	.0	100.0	62177
대 구 / 경 북	(9)	.0	55.6	44.4	.0	.0	.0	100.0	105529
부 산/울 산/경 남	(16)	25.0	37.5	18.8	18.8	.0	.0	100.0	103586
강 원 / 제 주	(8)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	44894
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6565.3
2 1~ 4 0 대	(15)	73.3	20.0	.0	.0	6.7	.0	100.0	53667
4 1~ 6 0 대	(23)	30.4	56.5	8.7	.0	4.3	.0	100.0	93487
6 1~ 8 0 대	(23)	8.7	34.8	43.5	8.7	.0	4.3	100.0	116919
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	46.7	53.3	.0	.0	100.0	202877
101 대 이 상	(10)	.0	10.0	30.0	40.0	10.0	10.0	100.0	203744
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	8480.0
2 1~ 4 0 대	(28)	53.6	39.3	3.6	.0	3.6	.0	100.0	59641
4 1~ 6 0 대	(23)	13.0	52.2	17.4	13.0	4.3	.0	100.0	129072
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	5.3	52.6	31.6	.0	10.5	100.0	176555
8 1~ 100 대	(10)	.0	10.0	60.0	20.0	10.0	.0	100.0	181827
101 대 이 상	(4)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	100.0	225547
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	8484.1
3 1~ 5 0 명	(15)	66.7	26.7	.0	.0	6.7	.0	100.0	61225
5 1~ 100 명	(36)	16.7	47.2	30.6	.0	2.8	2.8	100.0	102362
101~ 150 명	(16)	.0	25.0	56.3	18.8	.0	.0	100.0	154967
151~ 200 명	(11)	.0	.0	18.2	72.7	.0	9.1	100.0	224248
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	280117
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11602
3 1~ 5 0 명	(16)	50.0	43.8	.0	.0	6.3	.0	100.0	68257
5 1~ 100 명	(32)	12.5	46.9	34.4	.0	3.1	3.1	100.0	109342
101~ 150 명	(18)	.0	16.7	61.1	22.2	.0	.0	100.0	161880
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	90.0	.0	10.0	100.0	246329
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	314208
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	55.9	20.6	11.8	8.8	2.9	.0	100.0	72803
1~ 2억 미만	(19)	21.1	36.8	10.5	26.3	5.3	.0	100.0	129800
2~ 3억 미만	(20)	25.0	25.0	30.0	20.0	.0	.0	100.0	112444
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	45700
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	100.0	148950
5~ 10억 미만	(7)	28.6	57.1	14.3	.0	.0	.0	100.0	79181
1 0 억 이 상	(9)	.0	22.2	55.6	11.1	11.1	.0	100.0	202664
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6592.8
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	20740
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	29833
3~ 4억 미만	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	71311
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	41540
5~ 10억 미만	(24)	41.7	33.3	16.7	.0	8.3	.0	100.0	101143
1 0 억 이 상	(45)	.0	28.9	37.8	31.1	2.2	.0	100.0	161879
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	66.7	100.0	119988
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	87.9	9.1	.0	3.0	.0	.0	100.0	26812
10~20억 미 만	(21)	19.0	71.4	4.8	.0	4.8	.0	100.0	95309
20~30억 미 만	(12)	.0	41.7	58.3	.0	.0	.0	100.0	112617
30~40억 미 만	(17)	.0	11.8	70.6	11.8	5.9	.0	100.0	164771
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	16.7	66.7	.0	.0	100.0	199814
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	87.5	12.5	.0	100.0	267315
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	66.7	100.0	119988
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	48.0	24.0	16.0	8.0	4.0	.0	100.0	81529
5 천 만~1억미만	(18)	27.8	38.9	33.3	.0	.0	.0	100.0	80747
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	23.1	23.1	38.5	.0	.0	100.0	149184
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	22.2	11.1	44.4	.0	.0	100.0	161484
3 억 이 상	(7)	14.3	14.3	42.9	14.3	14.3	.0	100.0	207648
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	66.7	100.0	119988

【 표A4-2-2 】 근로자 급여수준: 2014년 전체 근로자 1인당 월평균 급여

[문A4-2-2] 근로자 급여수준

	사례수	50만원 미만	50~100 만원 미만	100~150 만원 미만	150~200 만원 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	9.0	53.0	31.0	6.0	1.0	100.0	87.78
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(15)	.0	6.7	73.3	20.0	.0	100.0	129.13
인 천 / 경 기	(15)	.0	73.3	13.3	6.7	6.7	100.0	83.14
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	41.7	33.3	.0	.0	100.0	79.00
광 주 / 전 라	(25)	20.0	80.0	.0	.0	.0	100.0	60.92
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	66.7	22.2	.0	100.0	128.22
부 산/울 산/경 남	(16)	6.3	56.3	37.5	.0	.0	100.0	79.13
강 원 / 제 주	(8)	.0	75.0	25.0	.0	.0	100.0	87.25
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(14)	42.9	57.1	.0	.0	.0	100.0	46.00
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	86.7	13.3	.0	.0	100.0	78.53
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	65.2	21.7	4.3	.0	100.0	83.78
6 1~ 8 0 대	(23)	4.3	52.2	34.8	4.3	4.3	100.0	92.86
8 1~ 100 대	(15)	.0	13.3	73.3	13.3	.0	100.0	123.27
101 대 이 상	(10)	.0	30.0	50.0	20.0	.0	100.0	104.90
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(16)	37.5	62.5	.0	.0	.0	100.0	49.69
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	71.4	21.4	3.6	.0	100.0	83.21
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	60.9	21.7	8.7	.0	100.0	87.78
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	26.3	63.2	5.3	5.3	100.0	114.83
8 1~ 100 대	(10)	.0	30.0	50.0	20.0	.0	100.0	110.50
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	75.0	.0	.0	100.0	93.50
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(18)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	48.28
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	66.7	20.0	6.7	.0	100.0	86.53
5 1~ 100 명	(36)	2.8	58.3	33.3	2.8	2.8	100.0	90.31
101~ 150 명	(16)	6.3	50.0	37.5	6.3	.0	100.0	99.13
151~ 200 명	(11)	.0	9.1	81.8	9.1	.0	100.0	116.82
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	25.0	50.0	.0	100.0	122.75
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(22)	31.8	68.2	.0	.0	.0	100.0	51.23
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	62.5	25.0	6.3	.0	100.0	90.44
5 1~ 100 명	(32)	.0	59.4	34.4	3.1	3.1	100.0	90.97
101~ 150 명	(18)	5.6	44.4	44.4	5.6	.0	100.0	100.56
151~ 200 명	(10)	.0	.0	80.0	20.0	.0	100.0	127.60
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	105.00
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(34)	23.5	52.9	17.6	5.9	.0	100.0	74.29
1~ 2억 미만	(19)	5.3	47.4	36.8	10.5	.0	100.0	94.26
2~ 3억 미만	(20)	.0	60.0	35.0	5.0	.0	100.0	93.35
3~ 4억 미만	(4)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	71.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	60.0	.0	.0	100.0	106.60
5~ 10억 미만	(7)	.0	57.1	42.9	.0	.0	100.0	89.57
1 0 억 이 상	(9)	.0	44.4	55.6	.0	.0	100.0	100.11
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	161.00
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(12)	41.7	58.3	.0	.0	.0	100.0	45.25
1~ 2억 미만	(5)	20.0	80.0	.0	.0	.0	100.0	58.60
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	59.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	.0	83.3	.0	16.7	.0	100.0	80.83
5~ 10억 미만	(24)	8.3	75.0	16.7	.0	.0	100.0	81.83
1 0 억 이 상	(45)	2.2	31.1	57.8	8.9	.0	100.0	106.98
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	33.3	100.0	119.50
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(33)	24.2	72.7	3.0	.0	.0	100.0	58.39
10~20억 미 만	(21)	4.8	71.4	19.0	4.8	.0	100.0	85.95
20~30억 미 만	(12)	.0	50.0	41.7	8.3	.0	100.0	97.25
30~40억 미 만	(17)	.0	35.3	58.8	5.9	.0	100.0	109.88
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	66.7	16.7	.0	100.0	119.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	87.5	12.5	.0	100.0	121.25
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	33.3	100.0	119.50
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(50)	18.0	50.0	22.0	10.0	.0	100.0	82.42
5 천 만~1억미만	(18)	.0	72.2	27.8	.0	.0	100.0	85.22
1~ 2억 미 만	(13)	.0	46.2	53.8	.0	.0	100.0	94.23
2~ 3억 미 만	(9)	.0	44.4	55.6	.0	.0	100.0	100.33
3 억 이 상	(7)	.0	57.1	42.9	.0	.0	100.0	95.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	33.3	33.3	100.0	119.50

【 표A4-2-3 】근로자 급여수준: 2014년 상시운전자 수

[문A4-2-3] 근로자 급여수준

	사례수	30명 이하	31~ 50명	51~ 100명	101~ 150명	151~ 200명	201명 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	22.0	19.0	29.0	20.0	8.0	2.0	100.0	77.94
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	6.7	53.3	33.3	6.7	100.0	144.60
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	60.0	26.7	6.7	6.7	100.0	105.87
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	25.0	25.0	33.3	16.7	.0	.0	100.0	67.00
광 주 / 전 라	(25)	72.0	8.0	8.0	12.0	.0	.0	100.0	34.76
대 구 / 경 북	(9)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	66.22
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	31.3	37.5	18.8	12.5	.0	100.0	90.31
강 원 / 제 주	(8)	12.5	75.0	12.5	.0	.0	.0	100.0	40.38
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10.64
2 1~ 4 0 대	(15)	40.0	53.3	6.7	.0	.0	.0	100.0	34.20
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	39.1	52.2	.0	.0	.0	100.0	58.96
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	8.7	47.8	43.5	.0	.0	100.0	93.57
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	40.0	33.3	.0	100.0	130.27
101 대 이 상	(10)	.0	.0	10.0	40.0	30.0	20.0	100.0	167.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	93.8	6.3	.0	.0	.0	.0	100.0	12.00
2 1~ 4 0 대	(28)	25.0	50.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	45.43
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	17.4	52.2	26.1	4.3	.0	100.0	85.78
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	42.1	21.1	.0	100.0	119.00
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	30.0	50.0	10.0	10.0	100.0	128.90
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	201.75
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	13.11
3 1~ 5 0 명	(15)	26.7	73.3	.0	.0	.0	.0	100.0	36.13
5 1~ 100 명	(36)	.0	22.2	77.8	.0	.0	.0	100.0	70.92
101~ 150 명	(16)	.0	.0	6.3	93.8	.0	.0	100.0	118.31
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	36.4	63.6	.0	100.0	156.82
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	25.0	50.0	100.0	211.25
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16.09
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	40.75
5 1~ 100 명	(32)	.0	9.4	90.6	.0	.0	.0	100.0	75.69
101~ 150 명	(18)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	124.17
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	20.0	80.0	.0	100.0	160.60
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	262.50
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	41.2	26.5	23.5	2.9	5.9	.0	100.0	49.38
1~ 2억 미만	(19)	15.8	10.5	26.3	31.6	10.5	5.3	100.0	97.53
2~ 3억 미만	(20)	5.0	15.0	40.0	30.0	10.0	.0	100.0	92.80
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	42.25
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	105.40
5~ 10억 미만	(7)	14.3	28.6	42.9	14.3	.0	.0	100.0	63.71
1 0 억 이 상	(9)	.0	22.2	33.3	33.3	.0	11.1	100.0	114.22
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	100.0	118.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	11.00
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	27.40
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	41.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	67.00
4~ 5억 미만	(6)	50.0	33.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	37.83
5~ 10억 미만	(24)	16.7	33.3	45.8	4.2	.0	.0	100.0	57.75
1 0 억 이 상	(45)	.0	8.9	31.1	40.0	15.6	4.4	100.0	117.24
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	126.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	66.7	24.2	6.1	.0	.0	3.0	100.0	33.18
10~20억 미 만	(21)	.0	38.1	57.1	4.8	.0	.0	100.0	63.48
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	100.0	90.42
30~40억 미 만	(17)	.0	11.8	23.5	64.7	.0	.0	100.0	104.47
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	.0	83.3	.0	.0	100.0	120.50
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	87.5	12.5	100.0	175.50
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	126.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	30.0	24.0	28.0	14.0	2.0	2.0	100.0	60.20
5 천 만~1억미만	(18)	22.2	22.2	33.3	22.2	.0	.0	100.0	68.61
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	.0	30.8	23.1	23.1	7.7	100.0	117.77
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	11.1	11.1	44.4	22.2	.0	100.0	114.00
3 억 이 상	(7)	.0	28.6	42.9	14.3	14.3	.0	100.0	87.71
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	126.00

【 표A4-2-4 】근로자 급여수준: 2014년 상시운전자 1인당 월평균 급여

[문A4-2-4] 근로자 급여수준

	사례수	50만원 미만	50~100 만원 미만	100~150 만원 미만	150~200 만원 미만	계	*평균*
		%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	16.0	53.0	28.0	3.0	100.0	79.64
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(15)	.0	6.7	80.0	13.3	100.0	123.00
인 천 / 경 기	(15)	26.7	60.0	13.3	.0	100.0	66.67
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	58.3	16.7	.0	100.0	73.08
광 주 / 전 라	(25)	24.0	76.0	.0	.0	100.0	59.28
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	77.8	11.1	100.0	122.78
부 산/울 산/경 남	(16)	18.8	50.0	31.3	.0	100.0	69.25
강 원 / 제 주	(8)	.0	100.0	.0	.0	100.0	68.38
▣ 2014 보 유 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(14)	50.0	50.0	.0	.0	100.0	44.57
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	93.3	.0	.0	100.0	64.80
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	56.5	17.4	4.3	100.0	75.00
6 1~ 8 0 대	(23)	8.7	52.2	34.8	4.3	100.0	87.96
8 1~ 100 대	(15)	.0	20.0	73.3	6.7	100.0	114.73
101 대 이 상	(10)	10.0	40.0	50.0	.0	100.0	89.90
▣ 2014 운 행 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(16)	43.8	56.3	.0	.0	100.0	46.56
2 1~ 4 0 대	(28)	14.3	71.4	10.7	3.6	100.0	70.11
4 1~ 6 0 대	(23)	17.4	47.8	26.1	8.7	100.0	84.65
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	47.4	52.6	.0	100.0	102.42
8 1~ 100 대	(10)	10.0	20.0	70.0	.0	100.0	99.90
101 대 이 상	(4)	.0	50.0	50.0	.0	100.0	91.00
▣ 2014 근 로 자 ▣							
3 0 명 이 하	(18)	38.9	61.1	.0	.0	100.0	47.17
3 1~ 5 0 명	(15)	13.3	73.3	6.7	6.7	100.0	73.67
5 1~ 100 명	(36)	13.9	55.6	30.6	.0	100.0	81.47
101~ 150 명	(16)	12.5	43.8	37.5	6.3	100.0	90.94
151~ 200 명	(11)	.0	18.2	81.8	.0	100.0	106.27
201 명 이 상	(4)	.0	50.0	25.0	25.0	100.0	113.25
▣ 2014 운 전 자 ▣							
3 0 명 이 하	(22)	36.4	63.6	.0	.0	100.0	49.86
3 1~ 5 0 명	(16)	12.5	68.8	12.5	6.3	100.0	74.63
5 1~ 100 명	(32)	12.5	56.3	31.3	.0	100.0	82.88
101~ 150 명	(18)	11.1	38.9	44.4	5.6	100.0	93.56
151~ 200 명	(10)	.0	20.0	70.0	10.0	100.0	113.00
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	50.0	.0	100.0	103.50
▣ 2014 자 본 ▣							
1 억 미 만	(34)	32.4	44.1	23.5	.0	100.0	67.18
1~ 2억 미만	(19)	10.5	47.4	36.8	5.3	100.0	86.68
2~ 3억 미만	(20)	15.0	65.0	15.0	5.0	100.0	82.30
3~ 4억 미만	(4)	.0	100.0	.0	.0	100.0	69.50
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	60.0	.0	100.0	91.60
5~ 10억 미만	(7)	.0	71.4	28.6	.0	100.0	81.29
1 0 억 이 상	(9)	.0	44.4	44.4	11.1	100.0	102.22
모 름/무 응 답	(2)	.0	50.0	50.0	.0	100.0	81.00
▣ 2014 자 산 ▣							
1 억 미 만	(12)	50.0	50.0	.0	.0	100.0	44.42
1~ 2억 미만	(5)	20.0	80.0	.0	.0	100.0	55.40
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	100.0	57.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	66.7	16.7	.0	100.0	68.33
5~ 10억 미만	(24)	20.8	70.8	8.3	.0	100.0	70.46
1 0 억 이 상	(45)	6.7	35.6	51.1	6.7	100.0	99.11
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	100.0	82.00
▣ 2014 매 출 ▣							
1 0 억 미 만	(33)	30.3	66.7	.0	3.0	100.0	55.61
10~20억 미 만	(21)	23.8	66.7	9.5	.0	100.0	70.90
20~30억 미 만	(12)	8.3	50.0	41.7	.0	100.0	85.92
30~40억 미 만	(17)	.0	41.2	52.9	5.9	100.0	102.12
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	66.7	16.7	100.0	116.67
5 0 억 이 상	(8)	.0	12.5	87.5	.0	100.0	115.88
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	100.0	82.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣							
5 천 만 원 미 만	(50)	30.0	46.0	20.0	4.0	100.0	72.24
5 천 만~1억미만	(18)	.0	77.8	16.7	5.6	100.0	77.83
1~ 2억 미 만	(13)	.0	46.2	53.8	.0	100.0	92.31
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	44.4	44.4	.0	100.0	91.22
3 억 이 상	(7)	.0	57.1	42.9	.0	100.0	97.71
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	100.0	82.00

【 표 A5-1 】 운전자 상황: 평균 연령

[문 A5-1] 운전자 상황

	사례수	41~45세	46~50세	51~55세	56~60세	61세 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	13.0	31.0	34.0	21.0	1.0	100.0	51.96
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(15)	.0	6.7	40.0	53.3	.0	100.0	55.67
인 천 / 경 기	(15)	.0	26.7	60.0	13.3	.0	100.0	52.33
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	25.0	41.7	33.3	.0	.0	100.0	49.83
광 주 / 전 라	(25)	20.0	32.0	24.0	20.0	4.0	100.0	51.72
대 구 / 경 북	(9)	44.4	55.6	.0	.0	.0	100.0	47.22
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	25.0	37.5	37.5	.0	100.0	53.56
강 원 / 제 주	(8)	12.5	50.0	37.5	.0	.0	100.0	50.38
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(14)	21.4	28.6	28.6	14.3	7.1	100.0	51.64
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	33.3	40.0	6.7	.0	100.0	50.53
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	30.4	34.8	26.1	.0	100.0	52.39
6 1~ 8 0 대	(23)	13.0	30.4	43.5	13.0	.0	100.0	51.57
8 1~ 100 대	(15)	6.7	33.3	26.7	33.3	.0	100.0	52.93
101 대 이 상	(10)	10.0	30.0	20.0	40.0	.0	100.0	53.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(16)	18.8	25.0	37.5	12.5	6.3	100.0	52.00
2 1~ 4 0 대	(28)	17.9	35.7	35.7	10.7	.0	100.0	50.54
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	30.4	34.8	30.4	.0	100.0	53.17
6 1~ 8 0 대	(19)	10.5	21.1	36.8	31.6	.0	100.0	52.95
8 1~ 100 대	(10)	20.0	50.0	20.0	10.0	.0	100.0	50.30
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	25.0	50.0	.0	100.0	54.25
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(18)	16.7	33.3	27.8	16.7	5.6	100.0	51.67
3 1~ 5 0 명	(15)	33.3	40.0	26.7	.0	.0	100.0	48.87
5 1~ 100 명	(36)	11.1	36.1	36.1	16.7	.0	100.0	51.69
101~ 150 명	(16)	6.3	18.8	50.0	25.0	.0	100.0	53.06
151~ 200 명	(11)	.0	27.3	18.2	54.5	.0	100.0	54.82
201 명 이 상	(4)	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	55.00
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(22)	22.7	36.4	22.7	13.6	4.5	100.0	50.77
3 1~ 5 0 명	(16)	18.8	37.5	37.5	6.3	.0	100.0	50.75
5 1~ 100 명	(32)	12.5	34.4	34.4	18.8	.0	100.0	51.63
101~ 150 명	(18)	5.6	22.2	44.4	27.8	.0	100.0	53.28
151~ 200 명	(10)	.0	20.0	20.0	60.0	.0	100.0	54.90
201 명 이 상	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	53.50
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(34)	14.7	32.4	29.4	20.6	2.9	100.0	51.88
1~ 2억 미만	(19)	15.8	21.1	42.1	21.1	.0	100.0	51.84
2~ 3억 미만	(20)	.0	40.0	35.0	25.0	.0	100.0	52.90
3~ 4억 미만	(4)	25.0	50.0	25.0	.0	.0	100.0	49.50
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	80.0	.0	.0	100.0	52.20
5~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	28.6	42.9	.0	100.0	53.29
1 0 억 이 상	(9)	22.2	33.3	22.2	22.2	.0	100.0	51.00
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	49.00
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(12)	16.7	41.7	25.0	8.3	8.3	100.0	51.50
1~ 2억 미만	(5)	40.0	40.0	20.0	.0	.0	100.0	47.40
2~ 3억 미만	(3)	.0	33.3	33.3	33.3	.0	100.0	53.33
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	47.50
4~ 5억 미만	(6)	33.3	.0	50.0	16.7	.0	100.0	51.50
5~ 10억 미만	(24)	8.3	41.7	29.2	20.8	.0	100.0	51.71
1 0 억 이 상	(45)	8.9	22.2	42.2	26.7	.0	100.0	52.87
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	66.7	.0	33.3	.0	100.0	52.33
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(33)	21.2	30.3	27.3	18.2	3.0	100.0	51.15
10~20억 미 만	(21)	14.3	33.3	38.1	14.3	.0	100.0	51.33
20~30억 미 만	(12)	8.3	58.3	33.3	.0	.0	100.0	50.33
30~40억 미 만	(17)	11.8	23.5	41.2	23.5	.0	100.0	52.24
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	55.33
5 0 억 이 상	(8)	.0	12.5	25.0	62.5	.0	100.0	56.13
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	66.7	.0	33.3	.0	100.0	52.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(50)	12.0	30.0	36.0	20.0	2.0	100.0	52.04
5 천 만~1억미만	(18)	27.8	33.3	38.9	.0	.0	100.0	49.67
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	15.4	38.5	38.5	.0	100.0	53.15
2~ 3억 미 만	(9)	.0	22.2	22.2	55.6	.0	100.0	55.33
3 억 이 상	(7)	14.3	57.1	28.6	.0	.0	100.0	50.57
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	66.7	.0	33.3	.0	100.0	52.33

【 표 A5-2 】 운전자 상황: 평균 경력

[문 A5-2] 운전자 상황

	사례수	5년 이하	6~10년	11~15년	16~20년	21년 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	39.0	46.0	8.0	4.0	3.0	100.0	8.04
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(15)	40.0	46.7	.0	.0	13.3	100.0	8.27
인 천 / 경 기	(15)	66.7	26.7	6.7	.0	.0	100.0	5.47
대 전/세 종/충 청	(12)	50.0	41.7	.0	8.3	.0	100.0	7.00
광 주 / 전 라	(25)	16.0	44.0	28.0	8.0	4.0	100.0	11.36
대 구 / 경 북	(9)	55.6	44.4	.0	.0	.0	100.0	5.33
부 산/울 산/경 남	(16)	43.8	50.0	.0	6.3	.0	100.0	7.31
강 원 / 제 주	(8)	12.5	87.5	.0	.0	.0	100.0	8.13
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(14)	14.3	50.0	21.4	7.1	7.1	100.0	11.93
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	73.3	6.7	.0	.0	100.0	7.87
4 1~ 6 0 대	(23)	47.8	34.8	8.7	8.7	.0	100.0	7.48
6 1~ 8 0 대	(23)	43.5	43.5	4.3	4.3	4.3	100.0	7.43
8 1~ 100 대	(15)	33.3	53.3	6.7	.0	6.7	100.0	8.33
101 대 이 상	(10)	80.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	5.10
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(16)	12.5	56.3	18.8	6.3	6.3	100.0	11.25
2 1~ 4 0 대	(28)	35.7	53.6	7.1	3.6	.0	100.0	7.43
4 1~ 6 0 대	(23)	39.1	39.1	4.3	8.7	8.7	100.0	9.26
6 1~ 8 0 대	(19)	52.6	42.1	5.3	.0	.0	100.0	5.79
8 1~ 100 대	(10)	60.0	30.0	10.0	.0	.0	100.0	6.60
101 대 이 상	(4)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6.75
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(18)	11.1	55.6	22.2	5.6	5.6	100.0	11.39
3 1~ 5 0 명	(15)	26.7	66.7	.0	6.7	.0	100.0	8.07
5 1~ 100 명	(36)	50.0	38.9	8.3	2.8	.0	100.0	6.69
101~ 150 명	(16)	50.0	31.3	6.3	6.3	6.3	100.0	7.94
151~ 200 명	(11)	45.5	45.5	.0	.0	9.1	100.0	7.36
201 명 이 상	(4)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	7.25
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(22)	13.6	54.5	18.2	9.1	4.5	100.0	11.00
3 1~ 5 0 명	(16)	25.0	75.0	.0	.0	.0	100.0	7.50
5 1~ 100 명	(32)	53.1	31.3	9.4	6.3	.0	100.0	6.97
101~ 150 명	(18)	55.6	33.3	5.6	.0	5.6	100.0	6.78
151~ 200 명	(10)	30.0	60.0	.0	.0	10.0	100.0	8.80
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4.50
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(34)	35.3	47.1	5.9	8.8	2.9	100.0	9.06
1~ 2억 미만	(19)	26.3	63.2	5.3	.0	5.3	100.0	7.95
2~ 3억 미만	(20)	40.0	45.0	10.0	.0	5.0	100.0	8.40
3~ 4억 미만	(4)	25.0	75.0	.0	.0	.0	100.0	6.75
4~ 5억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	3.80
5~ 10억 미만	(7)	42.9	14.3	28.6	14.3	.0	100.0	8.43
1 0 억 이 상	(9)	66.7	22.2	11.1	.0	.0	100.0	6.33
모 름/무 응 답	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	7.50
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(12)	16.7	41.7	25.0	8.3	8.3	100.0	12.25
1~ 2억 미만	(5)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	9.20
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	6.33
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
4~ 5억 미만	(6)	66.7	16.7	16.7	.0	.0	100.0	6.33
5~ 10억 미만	(24)	25.0	50.0	12.5	12.5	.0	100.0	9.00
1 0 억 이 상	(45)	48.9	44.4	2.2	.0	4.4	100.0	6.91
모 름/무 응 답	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	5.67
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(33)	18.2	57.6	12.1	9.1	3.0	100.0	10.00
10~20억 미 만	(21)	47.6	38.1	9.5	4.8	.0	100.0	7.57
20~30억 미 만	(12)	58.3	25.0	16.7	.0	.0	100.0	6.75
30~40억 미 만	(17)	58.8	41.2	.0	.0	.0	100.0	5.41
40~50억 미 만	(6)	16.7	66.7	.0	.0	16.7	100.0	9.17
5 0 억 이 상	(8)	37.5	50.0	.0	.0	12.5	100.0	8.75
모 름/무 응 답	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	5.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(50)	38.0	50.0	4.0	6.0	2.0	100.0	8.14
5 천 만~1억미만	(18)	38.9	55.6	5.6	.0	.0	100.0	6.83
1~ 2억 미 만	(13)	53.8	23.1	7.7	7.7	7.7	100.0	8.23
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	55.6	11.1	.0	11.1	100.0	9.00
3 억 이 상	(7)	28.6	28.6	42.9	.0	.0	100.0	9.86
모 름/무 응 답	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	5.67

【 표 A5-3 】 운전자 상황: 평균 근무기간

[문 A5-3] 운전자 상황

	사례수	2년 이하	3~5년	6~10년	11년 이상	계	*평균*
		%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	20.0	41.0	31.0	8.0	100.0	5.56
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(15)	46.7	40.0	13.3	.0	100.0	3.13
인 천 / 경 기	(15)	20.0	60.0	20.0	.0	100.0	4.07
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	25.0	33.3	41.7	.0	100.0	5.08
광 주 / 전 라	(25)	4.0	32.0	36.0	28.0	100.0	9.04
대 구 / 경 북	(9)	33.3	44.4	22.2	.0	100.0	3.78
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	12.5	50.0	31.3	6.3	100.0	5.06
강 원 / 제 주	(8)	12.5	25.0	62.5	.0	100.0	5.75
▣ 2014 보 유 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(14)	.0	35.7	42.9	21.4	100.0	9.64
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	20.0	60.0	.0	100.0	5.87
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	34.8	30.4	8.7	100.0	5.30
6 1~ 8 0 대	(23)	17.4	52.2	21.7	8.7	100.0	4.74
8 1~ 100 대	(15)	33.3	53.3	6.7	6.7	100.0	3.60
101 대 이 상	(10)	20.0	50.0	30.0	.0	100.0	4.80
▣ 2014 운 행 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(16)	.0	37.5	43.8	18.8	100.0	9.00
2 1~ 4 0 대	(28)	28.6	28.6	42.9	.0	100.0	5.04
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	30.4	30.4	13.0	100.0	5.48
6 1~ 8 0 대	(19)	21.1	63.2	10.5	5.3	100.0	3.89
8 1~ 100 대	(10)	20.0	60.0	10.0	10.0	100.0	4.50
101 대 이 상	(4)	.0	50.0	50.0	.0	100.0	6.50
▣ 2014 근 로 자 ▣							
3 0 명 이 하	(18)	.0	33.3	50.0	16.7	100.0	9.11
3 1~ 5 0 명	(15)	26.7	20.0	53.3	.0	100.0	5.13
5 1~ 100 명	(36)	25.0	41.7	25.0	8.3	100.0	4.97
101~ 150 명	(16)	12.5	62.5	12.5	12.5	100.0	4.88
151~ 200 명	(11)	36.4	54.5	9.1	.0	100.0	3.45
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	50.0	.0	100.0	5.00
▣ 2014 운 전 자 ▣							
3 0 명 이 하	(22)	4.5	31.8	50.0	13.6	100.0	8.55
3 1~ 5 0 명	(16)	25.0	25.0	50.0	.0	100.0	5.00
5 1~ 100 명	(32)	25.0	40.6	21.9	12.5	100.0	5.13
101~ 150 명	(18)	16.7	66.7	11.1	5.6	100.0	4.22
151~ 200 명	(10)	40.0	40.0	20.0	.0	100.0	3.70
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	50.0	.0	100.0	5.50
▣ 2014 자 본 ▣							
1 억 미 만	(34)	20.6	32.4	35.3	11.8	100.0	6.68
1~ 2억 미만	(19)	15.8	42.1	42.1	.0	100.0	5.05
2~ 3억 미만	(20)	20.0	40.0	30.0	10.0	100.0	5.30
3~ 4억 미만	(4)	.0	75.0	25.0	.0	100.0	4.75
4~ 5억 미만	(5)	60.0	20.0	20.0	.0	100.0	2.80
5~ 10억 미만	(7)	14.3	42.9	14.3	28.6	100.0	6.86
1 0 억 이 상	(9)	22.2	55.6	22.2	.0	100.0	4.33
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	100.0	3.50
▣ 2014 자 산 ▣							
1 억 미 만	(12)	.0	33.3	41.7	25.0	100.0	10.17
1~ 2억 미만	(5)	.0	20.0	80.0	.0	100.0	7.00
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	.0	33.3	100.0	6.00
3~ 4억 미만	(2)	50.0	.0	50.0	.0	100.0	4.00
4~ 5억 미만	(6)	66.7	16.7	16.7	.0	100.0	3.50
5~ 10억 미만	(24)	12.5	29.2	41.7	16.7	100.0	6.67
1 0 억 이 상	(45)	22.2	55.6	22.2	.0	100.0	4.07
모 름 / 무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	100.0	3.00
▣ 2014 매 출 ▣							
1 0 억 미 만	(33)	6.1	27.3	51.5	15.2	100.0	8.09
10~20억 미 만	(21)	23.8	42.9	23.8	9.5	100.0	5.05
20~30억 미 만	(12)	16.7	58.3	16.7	8.3	100.0	4.50
30~40억 미 만	(17)	29.4	52.9	17.6	.0	100.0	3.71
40~50억 미 만	(6)	33.3	50.0	16.7	.0	100.0	3.67
5 0 억 이 상	(8)	37.5	25.0	37.5	.0	100.0	4.38
모 름 / 무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	100.0	3.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣							
5 천 만 원 미 만	(50)	16.0	32.0	44.0	8.0	100.0	6.28
5 천 만~1억미만	(18)	22.2	55.6	22.2	.0	100.0	4.33
1~ 2억 미 만	(13)	30.8	46.2	15.4	7.7	100.0	4.77
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	66.7	11.1	11.1	100.0	5.11
3 억 이 상	(7)	28.6	14.3	28.6	28.6	100.0	6.71
모 름 / 무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	100.0	3.00

【 표 A5-4 】 운전자 상황: 월평균 근로일수

[문 A5-4] 운전자 상황

	사례수	15일 이하	16~20일	21~25일	26일 이상	계	*평균*
		%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	12.0	13.0	67.0	8.0	100.0	22.40
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(15)	.0	6.7	66.7	26.7	100.0	24.00
인 천 / 경 기	(15)	20.0	13.3	46.7	20.0	100.0	21.53
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	8.3	8.3	83.3	.0	100.0	23.25
광 주 / 전 라	(25)	.0	4.0	92.0	4.0	100.0	24.52
대 구 / 경 북	(9)	11.1	11.1	77.8	.0	100.0	22.44
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	37.5	.0	62.5	.0	100.0	19.81
강 원 / 제 주	(8)	12.5	87.5	.0	.0	100.0	18.25
▣ 2014 보 유 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(14)	.0	14.3	85.7	.0	100.0	24.00
2 1~ 4 0 대	(15)	13.3	40.0	46.7	.0	100.0	21.00
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	8.7	56.5	13.0	100.0	21.65
6 1~ 8 0 대	(23)	21.7	4.3	73.9	.0	100.0	21.65
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	73.3	26.7	100.0	24.20
101 대 이 상	(10)	.0	20.0	70.0	10.0	100.0	23.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(16)	.0	18.8	81.3	.0	100.0	23.63
2 1~ 4 0 대	(28)	17.9	21.4	53.6	7.1	100.0	21.39
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	4.3	60.9	8.7	100.0	21.39
6 1~ 8 0 대	(19)	5.3	10.5	73.7	10.5	100.0	23.00
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	80.0	20.0	100.0	24.60
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	75.0	.0	100.0	22.00
▣ 2014 근 로 자 ▣							
3 0 명 이 하	(18)	.0	16.7	83.3	.0	100.0	23.94
3 1~ 5 0 명	(15)	13.3	26.7	60.0	.0	100.0	21.33
5 1~ 100 명	(36)	16.7	8.3	66.7	8.3	100.0	22.14
101~ 150 명	(16)	25.0	6.3	62.5	6.3	100.0	21.31
151~ 200 명	(11)	.0	9.1	63.6	27.3	100.0	24.00
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	21.75
▣ 2014 운 전 자 ▣							
3 0 명 이 하	(22)	.0	13.6	86.4	.0	100.0	23.95
3 1~ 5 0 명	(16)	18.8	37.5	43.8	.0	100.0	20.31
5 1~ 100 명	(32)	18.8	3.1	68.8	9.4	100.0	22.16
101~ 150 명	(18)	16.7	11.1	66.7	5.6	100.0	22.11
151~ 200 명	(10)	.0	.0	70.0	30.0	100.0	23.70
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	.0	50.0	100.0	22.00
▣ 2014 자 본 ▣							
1 억 미 만	(34)	17.6	8.8	70.6	2.9	100.0	21.91
1~ 2억 미만	(19)	15.8	15.8	63.2	5.3	100.0	21.84
2~ 3억 미만	(20)	10.0	10.0	55.0	25.0	100.0	22.95
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	100.0	.0	100.0	25.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	40.0	20.0	100.0	22.20
5~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	71.4	.0	100.0	22.29
1 0 억 이 상	(9)	.0	22.2	77.8	.0	100.0	23.00
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	100.0	.0	100.0	23.50
▣ 2014 자 산 ▣							
1 억 미 만	(12)	.0	16.7	83.3	.0	100.0	23.92
1~ 2억 미만	(5)	.0	40.0	60.0	.0	100.0	22.60
2~ 3억 미만	(3)	33.3	.0	66.7	.0	100.0	21.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	100.0	25.00
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	100.0	.0	100.0	25.00
5~ 10억 미만	(24)	20.8	8.3	62.5	8.3	100.0	21.50
1 0 억 이 상	(45)	13.3	13.3	60.0	13.3	100.0	22.09
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	100.0	22.33
▣ 2014 매 출 ▣							
1 0 억 미 만	(33)	6.1	18.2	75.8	.0	100.0	22.94
10~20억 미 만	(21)	33.3	19.0	38.1	9.5	100.0	19.76
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	91.7	8.3	100.0	24.00
30~40억 미 만	(17)	17.6	11.8	64.7	5.9	100.0	21.71
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	100.0	.0	100.0	24.67
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	50.0	50.0	100.0	24.50
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	100.0	22.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣							
5 천 만 원 미 만	(50)	16.0	14.0	62.0	8.0	100.0	21.92
5 천 만~1억미만	(18)	5.6	22.2	66.7	5.6	100.0	22.78
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	7.7	61.5	15.4	100.0	22.15
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	88.9	11.1	100.0	24.33
3 억 이 상	(7)	14.3	.0	85.7	.0	100.0	22.86
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	100.0	22.33

【 표 A6-1 】 사납금 수준: 2013년

[문 A6-1] 사납금 수준

	사례수	10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30~40억 미만	40~50억 미만	50억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	40.0	17.0	15.0	6.0	8.0	9.0	5.0	100.0	190237
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	.0	.0	13.3	13.3	33.3	33.3	6.7	100.0	448858
인 천 / 경 기	(15)	6.7	33.3	26.7	.0	6.7	6.7	20.0	100.0	218424
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	33.3	16.7	16.7	16.7	.0	8.3	8.3	100.0	189663
광 주 / 전 라	(25)	84.0	4.0	4.0	4.0	4.0	.0	.0	100.0	63740
대 구 / 경 북	(9)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	150720
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	31.3	25.0	18.8	6.3	6.3	12.5	.0	100.0	211843
강 원 / 제 주	(8)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	92710
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	12515
2 1~ 4 0 대	(15)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	70411
4 1~ 6 0 대	(23)	52.2	39.1	8.7	.0	.0	.0	.0	100.0	106424
6 1~ 8 0 대	(23)	8.7	21.7	34.8	13.0	8.7	.0	13.0	100.0	238642
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	20.0	20.0	26.7	33.3	.0	100.0	415996
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	.0	20.0	40.0	20.0	100.0	422579
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	17383
2 1~ 4 0 대	(28)	67.9	25.0	7.1	.0	.0	.0	.0	100.0	91726
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	39.1	17.4	4.3	8.7	4.3	4.3	100.0	201168
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	5.3	26.3	15.8	21.1	15.8	15.8	100.0	359777
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	20.0	20.0	10.0	10.0	100.0	321457
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	537710
▣ 2014 근 로 자 ▣										
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	17167
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	13.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	71385
5 1~ 100 명	(36)	25.0	36.1	30.6	5.6	.0	.0	2.8	100.0	161014
101~ 150 명	(16)	.0	12.5	25.0	25.0	25.0	.0	12.5	100.0	314426
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	36.4	54.5	9.1	100.0	490062
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	75.0	25.0	100.0	584899
▣ 2014 운 전 자 ▣										
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	24377
3 1~ 5 0 명	(16)	81.3	18.8	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	77057
5 1~ 100 명	(32)	15.6	40.6	34.4	6.3	.0	.0	3.1	100.0	175293
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	22.2	22.2	33.3	5.6	11.1	100.0	347806
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	20.0	70.0	10.0	100.0	528334
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	549371
▣ 2014 자 본 ▣										
1 억 미 만	(34)	64.7	17.6	8.8	.0	.0	8.8	.0	100.0	113044
1~ 2억 미만	(19)	26.3	15.8	21.1	.0	15.8	15.8	5.3	100.0	260429
2~ 3억 미만	(20)	15.0	35.0	15.0	10.0	15.0	5.0	5.0	100.0	236535
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	111438
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	40.0	20.0	20.0	.0	.0	100.0	272562
5~ 10억 미만	(7)	57.1	14.3	14.3	.0	.0	.0	14.3	100.0	83637
1 0 억 이 상	(9)	22.2	.0	22.2	22.2	11.1	22.2	.0	100.0	304088
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣										
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11501
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	44640
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	65333
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	172872
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	71358
5~ 10억 미만	(24)	54.2	29.2	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	111647
1 0 억 이 상	(45)	8.9	13.3	22.2	13.3	15.6	20.0	6.7	100.0	325244
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	401660
▣ 2014 매 출 ▣										
1 0 억 미 만	(33)	93.9	3.0	.0	.0	.0	3.0	.0	100.0	51531
10~20억 미 만	(21)	28.6	66.7	4.8	.0	.0	.0	.0	100.0	135906
20~30억 미 만	(12)	8.3	.0	83.3	8.3	.0	.0	.0	100.0	221817
30~40억 미 만	(17)	5.9	11.8	23.5	23.5	11.8	11.8	11.8	100.0	311477
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	.0	16.7	50.0	16.7	.0	100.0	365735
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	25.0	62.5	12.5	100.0	512572
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	401660
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	50.0	22.0	10.0	6.0	2.0	4.0	6.0	100.0	136368
5 천 만~1억미만	(18)	44.4	11.1	27.8	11.1	5.6	.0	.0	100.0	165115
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	7.7	15.4	30.8	.0	100.0	312569
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	.0	22.2	.0	33.3	22.2	.0	100.0	325308
3 억 이 상	(7)	28.6	42.9	14.3	.0	.0	14.3	.0	100.0	185480
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	401660

【 표 A6-2 】 사납금 수준: 2014년

[문 A6-2] 사납금 수준

	사례수	10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30~40억 미만	40~50억 미만	50억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	39.0	19.0	12.0	8.0	10.0	7.0	5.0	100.0	194406
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	.0	.0	.0	20.0	46.7	26.7	6.7	100.0	460561
인 천 / 경 기	(15)	6.7	33.3	26.7	.0	6.7	6.7	20.0	100.0	240079
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	33.3	25.0	8.3	16.7	.0	8.3	8.3	100.0	187972
광 주 / 전 라	(25)	84.0	4.0	4.0	4.0	4.0	.0	.0	100.0	63002
대 구 / 경 북	(9)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	152152
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	31.3	25.0	18.8	12.5	6.3	6.3	.0	100.0	209812
강 원 / 제 주	(8)	62.5	37.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	96340
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11954
2 1~ 4 0 대	(15)	73.3	26.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	72210
4 1~ 6 0 대	(23)	52.2	39.1	4.3	4.3	.0	.0	.0	100.0	111464
6 1~ 8 0 대	(23)	8.7	26.1	26.1	13.0	13.0	.0	13.0	100.0	247937
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	20.0	20.0	33.3	26.7	.0	100.0	411984
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	10.0	20.0	30.0	20.0	100.0	439490
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16960
2 1~ 4 0 대	(28)	64.3	28.6	3.6	3.6	.0	.0	.0	100.0	96218
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	43.5	13.0	.0	13.0	4.3	4.3	100.0	196176
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	5.3	21.1	21.1	26.3	10.5	15.8	100.0	375111
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	40.0	30.0	10.0	10.0	10.0	100.0	330044
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	75.0	.0	100.0	553776
▣ 2014 근 로 자 ▣										
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	16059
3 1~ 5 0 명	(15)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	74358
5 1~ 100 명	(36)	25.0	38.9	25.0	8.3	.0	.0	2.8	100.0	165017
101~ 150 명	(16)	.0	12.5	18.8	31.3	25.0	.0	12.5	100.0	326439
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	45.5	45.5	9.1	100.0	509270
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	541913
▣ 2014 운 전 자 ▣										
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	23520
3 1~ 5 0 명	(16)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	79813
5 1~ 100 명	(32)	15.6	43.8	28.1	9.4	.0	.0	3.1	100.0	180070
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	16.7	27.8	33.3	5.6	11.1	100.0	360244
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	40.0	50.0	10.0	100.0	518829
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	658614
▣ 2014 자 본 ▣										
1 억 미 만	(34)	64.7	17.6	5.9	2.9	2.9	5.9	.0	100.0	118698
1~ 2억 미만	(19)	21.1	26.3	15.8	.0	26.3	5.3	5.3	100.0	253359
2~ 3억 미만	(20)	15.0	35.0	15.0	10.0	10.0	10.0	5.0	100.0	240567
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	107613
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	20.0	40.0	20.0	.0	.0	100.0	290499
5~ 10억 미만	(7)	57.1	14.3	14.3	.0	.0	.0	14.3	100.0	83556
1 0 억 이 상	(9)	22.2	.0	22.2	22.2	11.1	22.2	.0	100.0	324151
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣										
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	11684
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	44330
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	67333
3~ 4억 미만	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	167028
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	77180
5~ 10억 미만	(24)	54.2	29.2	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	114284
1 0 억 이 상	(45)	6.7	15.6	17.8	17.8	20.0	15.6	6.7	100.0	331852
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	427010
▣ 2014 매 출 ▣										
1 0 억 미 만	(33)	93.9	3.0	.0	.0	.0	3.0	.0	100.0	55370
10~20억 미 만	(21)	23.8	71.4	4.8	.0	.0	.0	.0	100.0	140358
20~30억 미 만	(12)	8.3	8.3	75.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	226011
30~40억 미 만	(17)	5.9	11.8	11.8	41.2	11.8	5.9	11.8	100.0	303421
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	.0	.0	83.3	.0	.0	100.0	372642
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	25.0	62.5	12.5	100.0	538223
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	427010
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	48.0	26.0	6.0	8.0	6.0	.0	6.0	100.0	134060
5 천 만~1억미만	(18)	44.4	11.1	22.2	16.7	5.6	.0	.0	100.0	171585
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	7.7	15.4	30.8	.0	100.0	325123
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	.0	22.2	.0	33.3	22.2	.0	100.0	340706
3 억 이 상	(7)	28.6	42.9	14.3	.0	.0	14.3	.0	100.0	194189
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	66.7	100.0	427010

【 표 A6-3 】 사납금 수준: 2015년

[문 A6-3] 사납금 수준

	사례수	10억 미만	10~20억 미만	20~30억 미만	30~40억 미만	50억 이상	모름/무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	66.0	19.0	5.0	2.0	1.0	7.0	100.0	81340
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	40.0	40.0	.0	.0	.0	20.0	100.0	100053
인 천 / 경 기	(15)	60.0	13.3	6.7	.0	.0	20.0	100.0	78401
대 전/세 종/충 청	(12)	50.0	16.7	8.3	8.3	8.3	8.3	100.0	154864
광 주 / 전 라	(25)	84.0	12.0	4.0	.0	.0	.0	100.0	39702
대 구 / 경 북	(9)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	43345
부 산/울 산/경 남	(16)	62.5	18.8	12.5	6.3	.0	.0	100.0	107403
강 원 / 제 주	(8)	62.5	37.5	.0	.0	.0	.0	100.0	77323
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	9482.8
2 1~ 4 0 대	(15)	73.3	26.7	.0	.0	.0	.0	100.0	59545
4 1~ 6 0 대	(23)	95.7	4.3	.0	.0	.0	.0	100.0	45311
6 1~ 8 0 대	(23)	52.2	17.4	13.0	.0	.0	17.4	100.0	100234
8 1~ 100 대	(15)	33.3	46.7	6.7	6.7	.0	6.7	100.0	134787
101 대 이 상	(10)	20.0	30.0	10.0	10.0	10.0	20.0	100.0	213132
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10207
2 1~ 4 0 대	(28)	85.7	14.3	.0	.0	.0	.0	100.0	51524
4 1~ 6 0 대	(23)	73.9	13.0	8.7	.0	.0	4.3	100.0	75473
6 1~ 8 0 대	(19)	31.6	31.6	5.3	5.3	.0	26.3	100.0	131237
8 1~ 100 대	(10)	30.0	40.0	10.0	10.0	.0	10.0	100.0	152249
101 대 이 상	(4)	.0	50.0	25.0	.0	25.0	.0	100.0	272668
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	12770
3 1~ 5 0 명	(15)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	53711
5 1~ 100 명	(36)	75.0	11.1	8.3	2.8	.0	2.8	100.0	84115
101~ 150 명	(16)	43.8	31.3	6.3	6.3	.0	12.5	100.0	116337
151~ 200 명	(11)	9.1	54.5	.0	.0	9.1	27.3	100.0	185763
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	25.0	.0	.0	25.0	100.0	156756
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	19463
3 1~ 5 0 명	(16)	81.3	18.8	.0	.0	.0	.0	100.0	46228
5 1~ 100 명	(32)	71.9	12.5	9.4	3.1	.0	3.1	100.0	93442
101~ 150 명	(18)	33.3	33.3	5.6	5.6	5.6	16.7	100.0	148605
151~ 200 명	(10)	20.0	60.0	.0	.0	.0	20.0	100.0	131652
201 명 이 상	(2)	.0	.0	50.0	.0	.0	50.0	100.0	217785
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	91.2	5.9	.0	.0	.0	2.9	100.0	35923
1~ 2억 미만	(19)	57.9	21.1	10.5	.0	.0	10.5	100.0	104316
2~ 3억 미만	(20)	45.0	35.0	5.0	10.0	.0	5.0	100.0	120675
3~ 4억 미만	(4)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	51819
4~ 5억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	75810
5~ 10억 미만	(7)	85.7	.0	.0	.0	.0	14.3	100.0	27067
1 0 억 이 상	(9)	33.3	33.3	22.2	.0	11.1	.0	100.0	173805
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	10434
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	38489
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	56000
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	68350
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	31836
5~ 10억 미만	(24)	75.0	12.5	12.5	.0	.0	.0	100.0	76553
1 0 억 이 상	(45)	46.7	31.1	4.4	4.4	2.2	11.1	100.0	119215
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	.0	.0	66.7	100.0	145369
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	93.9	3.0	3.0	.0	.0	.0	100.0	31563
10~20억 미 만	(21)	76.2	19.0	4.8	.0	.0	.0	100.0	77220
20~30억 미 만	(12)	66.7	.0	25.0	8.3	.0	.0	100.0	121370
30~40억 미 만	(17)	41.2	35.3	.0	5.9	5.9	11.8	100.0	140169
40~50억 미 만	(6)	50.0	33.3	.0	.0	.0	16.7	100.0	68666
5 0 억 이 상	(8)	12.5	62.5	.0	.0	.0	25.0	100.0	142289
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	.0	.0	66.7	100.0	145369
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	78.0	12.0	.0	4.0	.0	6.0	100.0	60310
5 천 만~1억미만	(18)	61.1	22.2	16.7	.0	.0	.0	100.0	92491
1~ 2억 미 만	(13)	53.8	30.8	7.7	.0	7.7	.0	100.0	123156
2~ 3억 미 만	(9)	55.6	22.2	.0	.0	.0	22.2	100.0	79968
3 억 이 상	(7)	57.1	28.6	14.3	.0	.0	.0	100.0	108432
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	.0	.0	.0	66.7	100.0	145369

【 표 B1 】2013년까지 부가가치세 납부세액 경감 경험

[문 B1](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감을 받은 적이 있습니까?

	사례수	있다	없다	계
		%	%	
■전 체■	(100)	99.0	1.0	100.0
▣지 역 별▣				
서 울	(15)	100.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	(15)	100.0	.0	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	91.7	8.3	100.0
광 주 / 전 라	(25)	100.0	.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	100.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	100.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	100.0
▣2014 보 유 택 시▣				
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	100.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	100.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	95.7	4.3	100.0
8 1~ 100 대	(15)	100.0	.0	100.0
101 대 이 상	(10)	100.0	.0	100.0
▣2014 운 행 택 시▣				
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	100.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	100.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	94.7	5.3	100.0
8 1~ 100 대	(10)	100.0	.0	100.0
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	100.0
▣2014 근 로 자▣				
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	100.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	100.0	.0	100.0
101~ 150 명	(16)	93.8	6.3	100.0
151~ 200 명	(11)	100.0	.0	100.0
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	100.0
▣2014 운 전 자▣				
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	100.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	100.0	.0	100.0
101~ 150 명	(18)	94.4	5.6	100.0
151~ 200 명	(10)	100.0	.0	100.0
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	100.0
▣2014 자 본▣				
1 억 미 만	(34)	100.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(19)	100.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(20)	100.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	100.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	100.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	85.7	14.3	100.0
1 0 억 이 상	(9)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	100.0
▣2014 자 산▣				
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	100.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	97.8	2.2	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	100.0
▣2014 매 출▣				
1 0 억 미 만	(33)	100.0	.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	100.0	.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	100.0	.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	94.1	5.9	100.0
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	100.0
▣2014 당 기 순 이 익▣				
5 천 만 원 미 만	(50)	98.0	2.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	100.0	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	100.0	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	100.0
3 억 이 상	(7)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	100.0

【 표 B2-1 】2011년 부가가치세 납부세액 경감 규모

[문 B2-1](2013년까지) 부가가치세 납세세액 경감 규모는 얼마입니까?

	사례수	5천만원 미만	5천만원~ 1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(99)	38.4	26.3	16.2	13.1	5.1	1.0	100.0	10941
▣지 역 별▣									
서 울	(15)	.0	.0	33.3	53.3	13.3	.0	100.0	23574
인 천 / 경 기	(15)	6.7	66.7	.0	6.7	13.3	6.7	100.0	18946
대 전/세 종/충 청	(11)	45.5	18.2	18.2	18.2	.0	.0	100.0	8531.7
광 주 / 전 라	(25)	84.0	4.0	12.0	.0	.0	.0	100.0	2750.5
대 구 / 경 북	(9)	55.6	22.2	22.2	.0	.0	.0	100.0	5784.1
부 산/울 산/경 남	(16)	25.0	31.3	25.0	12.5	6.3	.0	100.0	12034
강 원 / 제 주	(8)	25.0	75.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5763.6
▣2014 보 유 택 시▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	583.36
2 1~ 4 0 대	(15)	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4311.8
4 1~ 6 0 대	(23)	39.1	56.5	4.3	.0	.0	.0	100.0	5675.4
6 1~ 8 0 대	(22)	27.3	22.7	31.8	13.6	4.5	.0	100.0	15614
8 1~ 100 대	(15)	.0	6.7	46.7	40.0	6.7	.0	100.0	20069
101 대 이 상	(10)	.0	10.0	10.0	40.0	30.0	10.0	100.0	24917
▣2014 운 행 택 시▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	803.75
2 1~ 4 0 대	(28)	46.4	50.0	3.6	.0	.0	.0	100.0	5186.9
4 1~ 6 0 대	(23)	30.4	39.1	13.0	8.7	8.7	.0	100.0	15335
6 1~ 8 0 대	(18)	11.1	11.1	38.9	33.3	.0	5.6	100.0	14973
8 1~ 100 대	(10)	.0	10.0	50.0	30.0	10.0	.0	100.0	18494
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	30473
▣2014 근 로 자▣									
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1137.1
3 1~ 5 0 명	(15)	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4211.8
5 1~ 100 명	(36)	27.8	47.2	22.2	2.8	.0	.0	100.0	7381.8
101~ 150 명	(15)	6.7	20.0	33.3	33.3	6.7	.0	100.0	22733
151~ 200 명	(11)	.0	.0	27.3	63.6	.0	9.1	100.0	22443
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	39338
▣2014 운 전 자▣									
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1273.5
3 1~ 5 0 명	(16)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4803.0
5 1~ 100 명	(32)	21.9	50.0	25.0	3.1	.0	.0	100.0	7923.3
101~ 150 명	(17)	5.9	11.8	35.3	35.3	5.9	5.9	100.0	23258
151~ 200 명	(10)	.0	.0	20.0	60.0	20.0	.0	100.0	26495
201 명 이 상	(2)	. 0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	38343
▣2014 자 본▣									
1 억 미 만	(34)	61.8	20.6	11.8	5.9	.0	.0	100.0	5535.6
1~ 2억 미만	(19)	21.1	26.3	15.8	21.1	15.8	.0	100.0	21503
2~ 3억 미만	(20)	10.0	55.0	20.0	10.0	5.0	.0	100.0	10812
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	4962.5
4~ 5억 미만	(5)	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	100.0	13481
5~ 10억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	3629.7
1 0 억 이 상	(9)	11.1	22.2	11.1	33.3	11.1	11.1	100.0	16257
모 름/무 응 답	(2)	50.0	.0	.0	50.0	.0	.0	100.0	10039
▣2014 자 산▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	1005.6
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3200.0
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3916.7
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4059.0
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3486.5
5~ 10억 미만	(24)	50.0	33.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	5729.3
1 0 억 이 상	(44)	6.8	27.3	27.3	27.3	11.4	.0	100.0	19221
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039
▣2014 매 출▣									
1 0 억 미 만	(33)	87.9	9.1	.0	.0	3.0	.0	100.0	3176.8
10~20억 미 만	(21)	23.8	71.4	4.8	.0	.0	.0	100.0	6103.0
20~30억 미 만	(12)	.0	41.7	58.3	.0	.0	.0	100.0	10598
30~40억 미 만	(16)	12.5	18.8	31.3	25.0	12.5	.0	100.0	22872
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	16.7	66.7	.0	.0	100.0	19007
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	100.0	26490
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039
▣2014 당 기 순 이 익▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	44.9	32.7	10.2	8.2	4.1	.0	100.0	8017.7
5 천 만~1억미만	(18)	38.9	22.2	38.9	.0	.0	.0	100.0	7508.4
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	15.4	7.7	38.5	15.4	.0	100.0	25353
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	22.2	22.2	22.2	11.1	.0	100.0	15205
3 억 이 상	(7)	42.9	28.6	14.3	14.3	.0	.0	100.0	8234.6
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039

【 표 B2-2 】2012년 부가가치세 납부세액 경감 규모

[문 B2-2](2013년까지) 부가가치세 납세세액 경감 규모는 얼마입니까?

	사례수	5천만원 미만	5천만원~ 1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	37.4	27.3	18.2	13.1	4.0	100.0	11291
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(15)	.0	.0	33.3	46.7	20.0	100.0	24213
인 천 / 경 기	(15)	6.7	66.7	13.3	6.7	6.7	100.0	20010
대 전 / 세 종 / 충 청	(11)	45.5	18.2	18.2	18.2	.0	100.0	8695.3
광 주 / 전 라	(25)	80.0	8.0	12.0	.0	.0	100.0	2870.4
대 구 / 경 북	(9)	55.6	22.2	22.2	.0	.0	100.0	6399.8
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	25.0	31.3	25.0	18.8	.0	100.0	11538
강 원 / 제 주	(8)	25.0	75.0	.0	.0	.0	100.0	5606.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	598.93
2 1~ 4 0 대	(15)	53.3	46.7	.0	.0	.0	100.0	4375.1
4 1~ 6 0 대	(23)	43.5	52.2	4.3	.0	.0	100.0	5763.0
6 1~ 8 0 대	(22)	22.7	27.3	31.8	13.6	4.5	100.0	17345
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	53.3	33.3	13.3	100.0	20932
101 대 이 상	(10)	.0	20.0	20.0	50.0	10.0	100.0	21568
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	858.00
2 1~ 4 0 대	(28)	46.4	50.0	3.6	.0	.0	100.0	5203.5
4 1~ 6 0 대	(23)	30.4	39.1	13.0	8.7	8.7	100.0	16908
6 1~ 8 0 대	(18)	5.6	16.7	50.0	22.2	5.6	100.0	15384
8 1~ 100 대	(10)	.0	10.0	50.0	30.0	10.0	100.0	18476
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	26960
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	.0	.0	.0	100.0	1268.6
3 1~ 5 0 명	(15)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	4087.1
5 1~ 100 명	(36)	27.8	50.0	19.4	2.8	.0	100.0	7823.7
101~ 150 명	(15)	6.7	6.7	46.7	33.3	6.7	100.0	24693
151~ 200 명	(11)	.0	9.1	36.4	45.5	9.1	100.0	21737
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	35627
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(22)	95.5	4.5	.0	.0	.0	100.0	1369.3
3 1~ 5 0 명	(16)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	4798.7
5 1~ 100 명	(32)	21.9	50.0	25.0	3.1	.0	100.0	8410.0
101~ 150 명	(17)	5.9	11.8	41.2	35.3	5.9	100.0	24079
151~ 200 명	(10)	.0	.0	30.0	50.0	20.0	100.0	26652
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	32966
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(34)	61.8	17.6	14.7	2.9	2.9	100.0	5581.2
1~ 2억 미만	(19)	26.3	21.1	15.8	21.1	15.8	100.0	23160
2~ 3억 미만	(20)	10.0	50.0	25.0	15.0	.0	100.0	11063
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	5097.5
4~ 5억 미만	(5)	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	13064
5~ 10억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	4408.0
1 0 억 이 상	(9)	11.1	33.3	11.1	44.4	.0	100.0	14099
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	13850
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	100.0	1066.3
1~ 2억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	3628.0
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	3916.7
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6751.0
4~ 5억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	3395.8
5~ 10억 미만	(24)	50.0	29.2	20.8	.0	.0	100.0	5819.1
1 0 억 이 상	(44)	6.8	27.3	27.3	29.5	9.1	100.0	19650
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	12323
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(33)	84.8	12.1	.0	3.0	.0	100.0	3036.6
10~20억 미 만	(21)	28.6	61.9	9.5	.0	.0	100.0	6131.3
20~30억 미 만	(12)	.0	41.7	58.3	.0	.0	100.0	11155
30~40억 미 만	(16)	12.5	18.8	31.3	25.0	12.5	100.0	24087
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	16.7	66.7	.0	100.0	19653
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	26840
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	12323
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(49)	46.9	30.6	10.2	8.2	4.1	100.0	7974.0
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	100.0	7629.3
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	38.5	15.4	100.0	26957
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	11.1	33.3	33.3	.0	100.0	15340
3 억 이 상	(7)	42.9	28.6	14.3	14.3	.0	100.0	9183.7
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	12323

【 표 B2-3 】 2013년 부가가치세 납부세액 경감 규모

[문 B2-3](2013년까지) 부가가치세 납세세액 경감 규모는 얼마입니까?

	사례수	5천만원 미만	5천만원~ 1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	37.4	20.2	26.3	12.1	4.0	100.0	11693
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(15)	.0	.0	26.7	60.0	13.3	100.0	24702
인 천 / 경 기	(15)	6.7	40.0	40.0	6.7	6.7	100.0	20862
대 전 / 세 종 / 충 청	(11)	45.5	9.1	36.4	9.1	.0	100.0	8772.4
광 주 / 전 라	(25)	76.0	8.0	16.0	.0	.0	100.0	3482.8
대 구 / 경 북	(9)	44.4	33.3	22.2	.0	.0	100.0	7013.7
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	31.3	18.8	37.5	6.3	6.3	100.0	11580
강 원 / 제 주	(8)	37.5	62.5	.0	.0	.0	100.0	5268.1
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	603.57
2 1~ 4 0 대	(15)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	4337.1
4 1~ 6 0 대	(23)	47.8	43.5	8.7	.0	.0	100.0	6172.6
6 1~ 8 0 대	(22)	13.6	9.1	59.1	13.6	4.5	100.0	18719
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	53.3	40.0	6.7	100.0	21071
101 대 이 상	(10)	.0	20.0	30.0	30.0	20.0	100.0	21423
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	851.69
2 1~ 4 0 대	(28)	53.6	39.3	7.1	.0	.0	100.0	5490.3
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	30.4	21.7	13.0	8.7	100.0	17504
6 1~ 8 0 대	(18)	.0	5.6	66.7	27.8	.0	100.0	16365
8 1~ 100 대	(10)	.0	10.0	70.0	10.0	10.0	100.0	18381
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	75.0	25.0	100.0	27311
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	.0	.0	.0	100.0	1401.1
3 1~ 5 0 명	(15)	73.3	26.7	.0	.0	.0	100.0	3975.9
5 1~ 100 명	(36)	25.0	36.1	38.9	.0	.0	100.0	8476.4
101~ 150 명	(15)	.0	6.7	60.0	26.7	6.7	100.0	25609
151~ 200 명	(11)	.0	9.1	27.3	63.6	.0	100.0	22366
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	34352
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(22)	95.5	4.5	.0	.0	.0	100.0	1458.9
3 1~ 5 0 명	(16)	62.5	37.5	.0	.0	.0	100.0	4873.2
5 1~ 100 명	(32)	18.8	34.4	46.9	.0	.0	100.0	9086.2
101~ 150 명	(17)	.0	11.8	52.9	29.4	5.9	100.0	24916
151~ 200 명	(10)	.0	.0	20.0	60.0	20.0	100.0	26692
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	33125
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(34)	67.6	11.8	14.7	5.9	.0	100.0	5733.0
1~ 2억 미만	(19)	26.3	15.8	21.1	21.1	15.8	100.0	23086
2~ 3억 미만	(20)	5.0	40.0	40.0	10.0	5.0	100.0	12061
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	5573.8
4~ 5억 미만	(5)	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	14030
5~ 10억 미만	(6)	66.7	16.7	16.7	.0	.0	100.0	5449.2
1 0 억 이 상	(9)	11.1	22.2	33.3	33.3	.0	100.0	14372
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	14150
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	100.0	1160.0
1~ 2억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	4050.0
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	3933.3
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	9222.5
4~ 5억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	3717.7
5~ 10억 미만	(24)	54.2	20.8	25.0	.0	.0	100.0	6225.8
1 0 억 이 상	(44)	6.8	18.2	38.6	27.3	9.1	100.0	20100
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	100.0	12347
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(33)	84.8	12.1	.0	3.0	.0	100.0	3121.2
10~20억 미 만	(21)	28.6	57.1	14.3	.0	.0	100.0	6790.6
20~30억 미 만	(12)	.0	16.7	83.3	.0	.0	100.0	11693
30~40억 미 만	(16)	12.5	6.3	56.3	12.5	12.5	100.0	24511
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	16.7	66.7	.0	100.0	20113
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	12.5	62.5	25.0	100.0	27721
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	100.0	12347
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(49)	51.0	22.4	16.3	6.1	4.1	100.0	7878.6
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	22.2	44.4	.0	.0	100.0	8025.7
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	46.2	7.7	100.0	27878
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	.0	44.4	22.2	11.1	100.0	16267
3 억 이 상	(7)	14.3	42.9	28.6	14.3	.0	100.0	11601
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	100.0	12347

【 표B3-1-1 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2011년 임금충당

[문B3-1-1](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~1억 미만	1~2억 미만	2~3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	17.2	4.0	21.2	31.3	12.1	8.1	4.0	2.0	100.0	8239.0
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	.0	.0	13.3	40.0	33.3	13.3	.0	100.0	20522
인 천 / 경 기	(15)	13.3	.0	.0	60.0	.0	6.7	6.7	13.3	100.0	9704.8
대 전/세 종/충 청	(11)	9.1	.0	36.4	45.5	9.1	.0	.0	.0	100.0	5638.3
광 주 / 전 라	(25)	44.0	12.0	32.0	12.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1615.3
대 구 / 경 북	(9)	11.1	11.1	33.3	33.3	11.1	.0	.0	.0	100.0	4749.1
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	.0	25.0	31.3	25.0	12.5	6.3	.0	100.0	11696
강 원 / 제 주	(8)	25.0	.0	25.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4113.6
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	71.4	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	223.79
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	6.7	53.3	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3751.8
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	.0	39.1	52.2	.0	.0	.0	.0	100.0	4667.4
6 1~ 8 0 대	(22)	18.2	4.5	9.1	27.3	31.8	4.5	.0	4.5	100.0	8557.5
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	33.3	33.3	26.7	6.7	.0	100.0	16278
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	30.0	.0	30.0	30.0	10.0	100.0	23172
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	62.5	12.5	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	489.13
2 1~ 4 0 대	(28)	7.1	3.6	42.9	46.4	.0	.0	.0	.0	100.0	4369.6
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	4.3	21.7	34.8	21.7	.0	4.3	4.3	100.0	8594.8
6 1~ 8 0 대	(18)	16.7	.0	.0	22.2	27.8	27.8	.0	5.6	100.0	12729
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	50.0	20.0	20.0	10.0	.0	100.0	15587
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	.0	25.0	50.0	.0	100.0	26914
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	55.6	16.7	27.8	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	724.06
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	.0	60.0	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3618.5
5 1~ 100 명	(36)	13.9	2.8	16.7	52.8	13.9	.0	.0	.0	100.0	6112.5
101~ 150 명	(15)	6.7	.0	6.7	40.0	20.0	20.0	.0	6.7	100.0	12173
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	9.1	36.4	45.5	.0	9.1	100.0	19457
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	36706
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	45.5	13.6	40.9	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	935.59
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	.0	50.0	43.8	.0	.0	.0	.0	100.0	4184.3
5 1~ 100 명	(32)	15.6	3.1	9.4	56.3	15.6	.0	.0	.0	100.0	6526.7
101~ 150 명	(17)	5.9	.0	5.9	35.3	23.5	17.6	.0	11.8	100.0	12683
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	30.0	50.0	20.0	.0	100.0	23586
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	38343
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	35.3	2.9	26.5	20.6	11.8	2.9	.0	.0	100.0	4450.2
1~ 2억 미만	(19)	.0	5.3	15.8	26.3	21.1	15.8	10.5	5.3	100.0	14137
2~ 3억 미만	(20)	15.0	.0	5.0	60.0	10.0	5.0	5.0	.0	100.0	9031.7
3~ 4억 미만	(4)	25.0	.0	75.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1962.5
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	20.0	40.0	20.0	20.0	.0	.0	100.0	12298
5~ 10억 미만	(6)	.0	33.3	50.0	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	3063.0
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	11.1	44.4	11.1	11.1	11.1	11.1	100.0	13122
모 름/무 응 답	(2)	50.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	100.0	10039
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	75.0	16.7	.0	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	661.08
1~ 2억 미만	(5)	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3020.0
2~ 3억 미만	(3)	33.3	.0	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1916.7
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4059.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	16.7	50.0	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	2686.5
5~ 10억 미만	(24)	8.3	.0	41.7	37.5	12.5	.0	.0	.0	100.0	5449.3
1 0 억 이 상	(44)	6.8	.0	6.8	38.6	20.5	15.9	9.1	2.3	100.0	13844
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	30.3	9.1	48.5	9.1	.0	.0	3.0	.0	100.0	2936.4
10~20억 미 만	(21)	23.8	4.8	9.5	57.1	4.8	.0	.0	.0	100.0	4980.3
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	9479.7
30~40억 미 만	(16)	6.3	.0	12.5	50.0	6.3	12.5	6.3	6.3	100.0	11385
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	.0	50.0	33.3	.0	.0	100.0	17109
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	37.5	37.5	25.0	.0	100.0	23804
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(49)	24.5	2.0	20.4	36.7	6.1	6.1	4.1	.0	100.0	7198.3
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	5.6	33.3	27.8	22.2	.0	.0	.0	100.0	5714.7
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	7.7	15.4	23.1	15.4	15.4	7.7	7.7	100.0	12430
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	22.2	33.3	11.1	11.1	.0	100.0	13940
3 억 이 상	(7)	14.3	14.3	14.3	42.9	.0	14.3	.0	.0	100.0	6985.9
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039

【 표B3-1-2 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2011년 복지확충

[문B3-1-2](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~2억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(99)	77.8	10.1	7.1	2.0	1.0	2.0	100.0	519.57
▣지 역 별▣									
서 울	(15)	73.3	6.7	13.3	.0	6.7	.0	100.0	1519.1
인 천 / 경 기	(15)	86.7	.0	.0	.0	.0	13.3	100.0	.00
대 전/세 종/충 청	(11)	90.9	9.1	.0	.0	.0	.0	100.0	54.91
광 주 / 전 라	(25)	64.0	24.0	4.0	8.0	.0	.0	100.0	794.40
대 구 / 경 북	(9)	44.4	11.1	44.4	.0	.0	.0	100.0	722.22
부 산/울 산/경 남	(16)	93.8	6.3	.0	.0	.0	.0	100.0	40.50
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 보 유 택 시▣									
2 0 대 이 하	(14)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	283.14
2 1~ 4 0 대	(15)	93.3	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0	66.67
4 1~ 6 0 대	(23)	78.3	4.3	17.4	.0	.0	.0	100.0	396.00
6 1~ 8 0 대	(22)	72.7	9.1	9.1	4.5	.0	4.5	100.0	736.29
8 1~ 100 대	(15)	86.7	.0	.0	6.7	6.7	.0	100.0	1390.9
101 대 이 상	(10)	90.0	.0	.0	.0	.0	10.0	100.0	.00
▣2014 운 행 택 시▣									
2 0 대 이 하	(16)	56.3	43.8	.0	.0	.0	.0	100.0	247.75
2 1~ 4 0 대	(28)	82.1	3.6	14.3	.0	.0	.0	100.0	307.43
4 1~ 6 0 대	(23)	78.3	8.7	8.7	.0	.0	4.3	100.0	201.32
6 1~ 8 0 대	(18)	77.8	.0	5.6	5.6	5.6	5.6	100.0	1582.2
8 1~ 100 대	(10)	90.0	.0	.0	10.0	.0	.0	100.0	650.00
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 근 로 자▣									
3 0 명 이 하	(18)	55.6	38.9	5.6	.0	.0	.0	100.0	275.78
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	100.0	126.67
5 1~ 100 명	(36)	86.1	2.8	11.1	.0	.0	.0	100.0	276.56
101~ 150 명	(15)	66.7	6.7	6.7	13.3	.0	6.7	100.0	1372.4
151~ 200 명	(11)	81.8	.0	.0	.0	9.1	9.1	100.0	1436.4
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 운 전 자▣									
3 0 명 이 하	(22)	63.6	31.8	4.5	.0	.0	.0	100.0	225.64
3 1~ 5 0 명	(16)	81.3	6.3	12.5	.0	.0	.0	100.0	181.25
5 1~ 100 명	(32)	87.5	3.1	9.4	.0	.0	.0	100.0	279.88
101~ 150 명	(17)	64.7	5.9	5.9	11.8	.0	11.8	100.0	1280.9
151~ 200 명	(10)	90.0	.0	.0	.0	10.0	.0	100.0	1436.4
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 자 본▣									
1 억 미 만	(34)	64.7	20.6	11.8	.0	2.9	.0	100.0	824.59
1~ 2억 미만	(19)	89.5	5.3	.0	.0	.0	5.3	100.0	36.00
2~ 3억 미만	(20)	90.0	5.0	.0	5.0	.0	.0	100.0	334.05
3~ 4억 미만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0	2250.0
4~ 5억 미만	(5)	80.0	.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	706.60
5~ 10억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	333.33
1 0 억 이 상	(9)	77.8	11.1	.0	.0	.0	11.1	100.0	62.50
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 자 산▣									
1 억 미 만	(12)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	255.33
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	180.00
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	400.00
5~ 10억 미만	(24)	91.7	4.2	4.2	.0	.0	.0	100.0	114.50
1 0 억 이 상	(44)	77.3	4.5	9.1	4.5	2.3	2.3	100.0	960.14
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	33.3	100.0	.00
▣2014 매 출▣									
1 0 억 미 만	(33)	72.7	24.2	3.0	.0	.0	.0	100.0	165.58
10~20억 미 만	(21)	90.5	.0	9.5	.0	.0	.0	100.0	166.67
20~30억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	54.00
30~40억 미 만	(16)	56.3	.0	25.0	12.5	.0	6.3	100.0	1749.4
40~50억 미 만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	30.17
5 0 억 이 상	(8)	87.5	.0	.0	.0	12.5	.0	100.0	1795.5
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	33.3	100.0	.00
▣2014 당 기 순 이 익▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	77.6	16.3	6.1	.0	.0	.0	100.0	252.10
5 천 만~1억미만	(18)	66.7	11.1	11.1	11.1	.0	.0	100.0	1176.7
1~ 2억 미 만	(13)	76.9	.0	7.7	.0	7.7	7.7	100.0	1280.3
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 억 이 상	(7)	85.7	.0	14.3	.0	.0	.0	100.0	214.29
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	33.3	100.0	.00

【 표B3-1-3 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2011년 시설투자

[문B3-1-3](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%		
■전 체■	(99)	92.9	3.0	2.0	2.0	100.0	191.75
▣지 역 별▣							
서 울	(15)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
인 천 / 경 기	(15)	86.7	.0	.0	13.3	100.0	.00
대 전/세 종/충 청	(11)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
광 주 / 전 라	(25)	92.0	8.0	.0	.0	100.0	176.00
대 구 / 경 북	(9)	88.9	11.1	.0	.0	100.0	111.11
부 산/울 산/경 남	(16)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
강 원 / 제 주	(8)	75.0	.0	25.0	.0	100.0	1650.0
▣2014 보 유 택 시▣							
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2 1~ 4 0 대	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	100.0	493.33
4 1~ 6 0 대	(23)	91.3	4.3	4.3	.0	100.0	356.52
6 1~ 8 0 대	(22)	90.9	4.5	.0	4.5	100.0	142.86
8 1~ 100 대	(15)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
101 대 이 상	(10)	90.0	.0	.0	10.0	100.0	.00
▣2014 운 행 택 시▣							
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2 1~ 4 0 대	(28)	89.3	7.1	3.6	.0	100.0	300.00
4 1~ 6 0 대	(23)	91.3	.0	4.3	4.3	100.0	327.27
6 1~ 8 0 대	(18)	88.9	5.6	.0	5.6	100.0	176.47
8 1~ 100 대	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 근 로 자▣							
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	.0	.0	100.0	77.78
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	100.0	466.67
5 1~ 100 명	(36)	97.2	.0	2.8	.0	100.0	200.00
101~ 150 명	(15)	86.7	6.7	.0	6.7	100.0	214.29
151~ 200 명	(11)	90.9	.0	.0	9.1	100.0	.00
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 운 전 자▣							
3 0 명 이 하	(22)	95.5	4.5	.0	.0	100.0	63.64
3 1~ 5 0 명	(16)	87.5	6.3	6.3	.0	100.0	437.50
5 1~ 100 명	(32)	96.9	.0	3.1	.0	100.0	225.00
101~ 150 명	(17)	82.4	5.9	.0	11.8	100.0	200.00
151~ 200 명	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 자 본▣							
1 억 미 만	(34)	97.1	2.9	.0	.0	100.0	29.41
1~ 2억 미만	(19)	94.7	.0	.0	5.3	100.0	.00
2~ 3억 미만	(20)	90.0	.0	10.0	.0	100.0	660.00
3~ 4억 미만	(4)	75.0	25.0	.0	.0	100.0	750.00
4~ 5억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5~ 10억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	100.0	233.33
1 0 억 이 상	(9)	88.9	.0	.0	11.1	100.0	.00
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 자 산▣							
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2~ 3억 미만	(3)	66.7	.0	33.3	.0	100.0	2000.0
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	100.0	400.00
5~ 10억 미만	(24)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(44)	93.2	2.3	2.3	2.3	100.0	237.21
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	33.3	100.0	.00
▣2014 매 출▣							
1 0 억 미 만	(33)	97.0	3.0	.0	.0	100.0	42.42
10~20억 미 만	(21)	85.7	4.8	9.5	.0	100.0	676.19
20~30억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
30~40억 미 만	(16)	87.5	6.3	.0	6.3	100.0	200.00
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 0 억 이 상	(8)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	33.3	100.0	.00
▣2014 당 기 순 이 익▣							
5 천 만 원 미 만	(49)	95.9	2.0	2.0	.0	100.0	142.86
5 천 만~1억미만	(18)	88.9	5.6	5.6	.0	100.0	566.67
1~ 2억 미 만	(13)	84.6	7.7	.0	7.7	100.0	116.67
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 억 이 상	(7)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	33.3	100.0	.00

【 표B3-1-4 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2011년 기타

[문B3-1-4](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	79.8	7.1	5.1	4.0	2.0	2.0	100.0	729.78
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	73.3	.0	13.3	13.3	.0	.0	100.0	1532.8
인 천 / 경 기	(15)	80.0	.0	.0	6.7	.0	13.3	100.0	452.08
대 전/세 종/충 청	(11)	72.7	.0	.0	9.1	18.2	.0	100.0	2838.5
광 주 / 전 라	(25)	80.0	16.0	4.0	.0	.0	.0	100.0	164.80
대 구 / 경 북	(9)	77.8	11.1	11.1	.0	.0	.0	100.0	201.67
부 산/울 산/경 남	(16)	81.3	12.5	6.3	.0	.0	.0	100.0	297.56
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	71.4	28.6	.0	.0	.0	.0	100.0	76.43
2 1~ 4 0 대	(15)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4 1~ 6 0 대	(23)	95.7	.0	.0	4.3	.0	.0	100.0	255.52
6 1~ 8 0 대	(22)	81.8	4.5	4.5	4.5	.0	4.5	100.0	577.48
8 1~ 100 대	(15)	53.3	13.3	13.3	13.3	6.7	.0	100.0	2400.5
101 대 이 상	(10)	60.0	.0	20.0	.0	10.0	10.0	100.0	1745.3
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	66.88
2 1~ 4 0 대	(28)	96.4	.0	.0	3.6	.0	.0	100.0	209.89
4 1~ 6 0 대	(23)	82.6	.0	4.3	8.7	.0	4.3	100.0	854.59
6 1~ 8 0 대	(18)	77.8	11.1	.0	5.6	.0	5.6	100.0	484.94
8 1~ 100 대	(10)	50.0	10.0	30.0	.0	10.0	.0	100.0	2256.3
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	25.0	.0	25.0	.0	100.0	3558.5
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	77.8	22.2	.0	.0	.0	.0	100.0	59.44
3 1~ 5 0 명	(15)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 1~ 100 명	(36)	83.3	5.6	2.8	5.6	2.8	.0	100.0	792.69
101~ 150 명	(15)	66.7	6.7	13.3	6.7	.0	6.7	100.0	1083.0
151~ 200 명	(11)	72.7	.0	9.1	.0	9.1	9.1	100.0	1549.1
201 명 이 상	(4)	50.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	2632.3
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	81.8	18.2	.0	.0	.0	.0	100.0	48.64
3 1~ 5 0 명	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 1~ 100 명	(32)	81.3	6.3	3.1	6.3	3.1	.0	100.0	891.78
101~ 150 명	(17)	58.8	5.9	11.8	5.9	5.9	11.8	100.0	1764.1
151~ 200 명	(10)	70.0	.0	20.0	10.0	.0	.0	100.0	1472.0
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	82.4	14.7	.0	2.9	.0	.0	100.0	231.41
1~ 2억 미만	(19)	78.9	.0	5.3	10.5	.0	5.3	100.0	1124.4
2~ 3억 미만	(20)	80.0	.0	15.0	5.0	.0	.0	100.0	785.95
3~ 4억 미만	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(5)	60.0	20.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	476.00
5~ 10억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(9)	55.6	11.1	.0	.0	22.2	11.1	100.0	3072.9
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	89.17
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5~ 10억 미만	(24)	91.7	4.2	4.2	.0	.0	.0	100.0	165.46
1 0 억 이 상	(44)	70.5	4.5	9.1	9.1	4.5	2.3	100.0	1529.0
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	33.3	100.0	.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	87.9	12.1	.0	.0	.0	.0	100.0	32.42
10~20억 미 만	(21)	95.2	.0	.0	4.8	.0	.0	100.0	279.86
20~30억 미 만	(12)	58.3	16.7	16.7	8.3	.0	.0	100.0	1064.0
30~40억 미 만	(16)	68.8	6.3	.0	6.3	12.5	6.3	100.0	2182.9
40~50억 미 만	(6)	66.7	.0	16.7	16.7	.0	.0	100.0	1867.7
5 0 억 이 상	(8)	75.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	890.63
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	33.3	100.0	.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	81.6	10.2	4.1	4.1	.0	.0	100.0	424.39
5 천 만~1억미만	(18)	94.4	5.6	.0	.0	.0	.0	100.0	50.33
1~ 2억 미 만	(13)	61.5	7.7	.0	7.7	15.4	7.7	100.0	2538.3
2~ 3억 미 만	(9)	77.8	.0	11.1	11.1	.0	.0	100.0	1265.2
3 억 이 상	(7)	71.4	.0	28.6	.0	.0	.0	100.0	1034.4
모 름/무 응 답	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	33.3	100.0	.00

【 표B3-1-5 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2011년 합계

[문B3-1-5](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	2~ 3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	2.0	13.1	23.2	26.3	16.2	13.1	5.1	1.0	100.0	10941
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	.0	.0	.0	33.3	53.3	13.3	.0	100.0	23574
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	.0	66.7	.0	6.7	13.3	6.7	100.0	18946
대 전/세 종/충 청	(11)	.0	9.1	36.4	18.2	18.2	18.2	.0	.0	100.0	8531.7
광 주 / 전 라	(25)	4.0	44.0	36.0	4.0	12.0	.0	.0	.0	100.0	2750.5
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	44.4	22.2	22.2	.0	.0	.0	100.0	5784.1
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	.0	25.0	31.3	25.0	12.5	6.3	.0	100.0	12034
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5763.6
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	.0	85.7	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	583.36
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	.0	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4311.8
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	39.1	56.5	4.3	.0	.0	.0	100.0	5675.4
6 1~ 8 0 대	(22)	9.1	4.5	13.6	22.7	31.8	13.6	4.5	.0	100.0	15614
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	6.7	46.7	40.0	6.7	.0	100.0	20069
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	10.0	10.0	40.0	30.0	10.0	100.0	24917
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	.0	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	803.75
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	.0	46.4	50.0	3.6	.0	.0	.0	100.0	5186.9
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	4.3	26.1	39.1	13.0	8.7	8.7	.0	100.0	15335
6 1~ 8 0 대	(18)	11.1	.0	.0	11.1	38.9	33.3	.0	5.6	100.0	14973
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	10.0	50.0	30.0	10.0	.0	100.0	18494
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	30473
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1137.1
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	.0	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4211.8
5 1~ 100 명	(36)	5.6	2.8	19.4	47.2	22.2	2.8	.0	.0	100.0	7381.8
101~ 150 명	(15)	.0	.0	6.7	20.0	33.3	33.3	6.7	.0	100.0	22733
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	.0	27.3	63.6	.0	9.1	100.0	22443
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	39338
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	.0	54.5	45.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1273.5
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4803.0
5 1~ 100 명	(32)	6.3	3.1	12.5	50.0	25.0	3.1	.0	.0	100.0	7923.3
101~ 150 명	(17)	.0	.0	5.9	11.8	35.3	35.3	5.9	5.9	100.0	23258
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	20.0	60.0	20.0	.0	100.0	26495
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	38343
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	.0	32.4	29.4	20.6	11.8	5.9	.0	.0	100.0	5535.6
1~ 2억 미만	(19)	.0	5.3	15.8	26.3	15.8	21.1	15.8	.0	100.0	21503
2~ 3억 미만	(20)	5.0	.0	5.0	55.0	20.0	10.0	5.0	.0	100.0	10812
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	75.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	4962.5
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	100.0	13481
5~ 10억 미만	(6)	.0	16.7	66.7	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	3629.7
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	11.1	22.2	11.1	33.3	11.1	11.1	100.0	16257
모 름/무 응 답	(2)	50.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	100.0	10039
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	.0	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	1005.6
1~ 2억 미만	(5)	.0	20.0	60.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3200.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3916.7
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4059.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3486.5
5~ 10억 미만	(24)	4.2	.0	45.8	33.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	5729.3
1 0 억 이 상	(44)	.0	.0	6.8	27.3	27.3	27.3	11.4	.0	100.0	19221
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	.0	36.4	51.5	9.1	.0	.0	3.0	.0	100.0	3176.8
10~20억 미 만	(21)	4.8	4.8	14.3	71.4	4.8	.0	.0	.0	100.0	6103.0
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	.0	41.7	58.3	.0	.0	.0	100.0	10598
30~40억 미 만	(16)	.0	.0	12.5	18.8	31.3	25.0	12.5	.0	100.0	22872
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	.0	16.7	66.7	.0	.0	100.0	19007
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	100.0	26490
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(49)	.0	22.4	22.4	32.7	10.2	8.2	4.1	.0	100.0	8017.7
5 천 만~1억미만	(18)	.0	5.6	33.3	22.2	38.9	.0	.0	.0	100.0	7508.4
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	23.1	15.4	7.7	38.5	15.4	.0	100.0	25353
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	22.2	22.2	22.2	11.1	.0	100.0	15205
3 억 이 상	(7)	14.3	14.3	14.3	28.6	14.3	14.3	.0	.0	100.0	8234.6
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	33.3	100.0	10039

【 표B3-2-1 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2012년 임금총당

[문B3-2-1](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	2~ 3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(99)	16.2	2.0	25.3	28.3	16.2	9.1	2.0	1.0	100.0	8297.8
▣지 역 별▣											
서 울	(15)	.0	.0	.0	.0	53.3	33.3	13.3	.0	100.0	21448
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	6.7	60.0	13.3	6.7	.0	6.7	100.0	9792.8
대 전/세 종/충 청	(11)	9.1	.0	36.4	45.5	9.1	.0	.0	.0	100.0	5981.6
광 주 / 전 라	(25)	44.0	8.0	36.0	12.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1671.6
대 구 / 경 북	(9)	11.1	.0	55.6	22.2	11.1	.0	.0	.0	100.0	4726.9
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	.0	25.0	31.3	25.0	18.8	.0	.0	100.0	10799
강 원 / 제 주	(8)	25.0	.0	25.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3931.0
▣2014 보 유 택 시▣											
2 0 대 이 하	(14)	71.4	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	242.86
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	.0	60.0	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3735.1
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	.0	43.5	43.5	4.3	.0	.0	.0	100.0	4837.4
6 1~ 8 0 대	(22)	13.6	.0	13.6	27.3	36.4	4.5	.0	4.5	100.0	9338.8
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	33.3	33.3	26.7	6.7	.0	100.0	16862
101 대 이 상	(10)	.0	.0	10.0	20.0	20.0	40.0	10.0	.0	100.0	19346
▣2014 운 행 택 시▣											
2 0 대 이 하	(16)	62.5	12.5	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	546.44
2 1~ 4 0 대	(28)	7.1	.0	50.0	39.3	3.6	.0	.0	.0	100.0	4446.8
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	.0	26.1	34.8	21.7	.0	4.3	4.3	100.0	8942.3
6 1~ 8 0 대	(18)	11.1	.0	.0	27.8	38.9	22.2	.0	.0	100.0	13484
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	10.0	30.0	30.0	20.0	10.0	.0	100.0	15017
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	.0	75.0	.0	.0	100.0	22579
▣2014 근 로 자▣											
3 0 명 이 하	(18)	55.6	11.1	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	791.67
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	.0	60.0	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3480.4
5 1~ 100 명	(36)	11.1	.0	25.0	50.0	13.9	.0	.0	.0	100.0	6471.9
101~ 150 명	(15)	6.7	.0	6.7	20.0	40.0	20.0	.0	6.7	100.0	12702
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	18.2	45.5	36.4	.0	.0	100.0	18844
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	32159
▣2014 운 전 자▣											
3 0 명 이 하	(22)	45.5	9.1	45.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	979.09
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	.0	50.0	43.8	.0	.0	.0	.0	100.0	4167.4
5 1~ 100 명	(32)	12.5	.0	18.8	50.0	18.8	.0	.0	.0	100.0	6920.5
101~ 150 명	(17)	5.9	.0	5.9	29.4	35.3	17.6	.0	5.9	100.0	12839
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	40.0	50.0	10.0	.0	100.0	23216
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	32966
▣2014 자 본▣											
1 억 미 만	(34)	35.3	2.9	26.5	14.7	17.6	2.9	.0	.0	100.0	4574.4
1~ 2억 미만	(19)	.0	5.3	21.1	21.1	21.1	15.8	10.5	5.3	100.0	14340
2~ 3억 미만	(20)	15.0	.0	5.0	55.0	15.0	10.0	.0	.0	100.0	8955.3
3~ 4억 미만	(4)	25.0	.0	75.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1972.5
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	40.0	.0	40.0	20.0	.0	.0	100.0	11724
5~ 10억 미만	(6)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	3974.7
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	11.1	66.7	.0	22.2	.0	.0	100.0	11375
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	13850
▣2014 자 산▣											
1 억 미 만	(12)	75.0	16.7	.0	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	725.00
1~ 2억 미만	(5)	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3050.0
2~ 3억 미만	(3)	33.3	.0	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1916.7
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	6751.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	2695.8
5~ 10억 미만	(24)	8.3	.0	41.7	33.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	5376.3
1 0 억 이 상	(44)	6.8	.0	9.1	31.8	25.0	20.5	4.5	2.3	100.0	13670
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	12323
▣2014 매 출▣											
1 0 억 미 만	(33)	30.3	6.1	51.5	9.1	.0	3.0	.0	.0	100.0	2761.3
10~20억 미 만	(21)	23.8	.0	19.0	47.6	9.5	.0	.0	.0	100.0	4908.0
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	8.3	58.3	33.3	.0	.0	.0	100.0	9332.8
30~40억 미 만	(16)	6.3	.0	12.5	37.5	18.8	12.5	6.3	6.3	100.0	11804
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	.0	50.0	33.3	.0	.0	100.0	17488
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	37.5	50.0	12.5	.0	100.0	23506
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	12323
▣2014 당 기 순 이 익▣											
5 천 만 원 미 만	(49)	24.5	2.0	24.5	28.6	10.2	6.1	4.1	.0	100.0	7174.7
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	5.6	33.3	27.8	22.2	.0	.0	.0	100.0	5814.2
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	.0	23.1	23.1	15.4	23.1	.0	7.7	100.0	12253
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	11.1	44.4	22.2	.0	.0	100.0	13472
3 억 이 상	(7)	14.3	.0	28.6	42.9	.0	14.3	.0	.0	100.0	7389.4
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	12323

【 표B3-2-2 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2012년 복지확충

[문B3-2-2](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	79.8	9.1	7.1	2.0	1.0	1.0	100.0	476.14
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	86.7	6.7	.0	.0	6.7	.0	100.0	885.60
인 천 / 경 기	(15)	93.3	.0	.0	.0	.0	6.7	100.0	.00
대 전/세 종/충 청	(11)	90.9	9.1	.0	.0	.0	.0	100.0	55.91
광 주 / 전 라	(25)	60.0	24.0	8.0	8.0	.0	.0	100.0	916.00
대 구 / 경 북	(9)	44.4	11.1	44.4	.0	.0	.0	100.0	844.44
부 산/울 산/경 남	(16)	93.8	.0	6.3	.0	.0	.0	100.0	141.44
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	279.64
2 1~ 4 0 대	(15)	86.7	.0	13.3	.0	.0	.0	100.0	240.00
4 1~ 6 0 대	(23)	82.6	4.3	13.0	.0	.0	.0	100.0	234.78
6 1~ 8 0 대	(22)	77.3	4.5	9.1	4.5	.0	4.5	100.0	655.00
8 1~ 100 대	(15)	86.7	.0	.0	6.7	6.7	.0	100.0	1332.8
101 대 이 상	(10)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	56.3	43.8	.0	.0	.0	.0	100.0	244.69
2 1~ 4 0 대	(28)	82.1	3.6	14.3	.0	.0	.0	100.0	239.29
4 1~ 6 0 대	(23)	82.6	.0	13.0	.0	.0	4.3	100.0	307.41
6 1~ 8 0 대	(18)	83.3	5.6	.0	5.6	5.6	.0	100.0	1238.0
8 1~ 100 대	(10)	90.0	.0	.0	10.0	.0	.0	100.0	700.00
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	50.0	38.9	11.1	.0	.0	.0	100.0	417.50
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	100.0	140.00
5 1~ 100 명	(36)	88.9	.0	11.1	.0	.0	.0	100.0	215.64
101~ 150 명	(15)	73.3	6.7	.0	13.3	.0	6.7	100.0	1163.7
151~ 200 명	(11)	90.9	.0	.0	.0	9.1	.0	100.0	1181.1
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	59.1	31.8	9.1	.0	.0	.0	100.0	341.59
3 1~ 5 0 명	(16)	81.3	6.3	12.5	.0	.0	.0	100.0	193.75
5 1~ 100 명	(32)	90.6	.0	9.4	.0	.0	.0	100.0	211.34
101~ 150 명	(17)	76.5	5.9	.0	11.8	.0	5.9	100.0	1018.3
151~ 200 명	(10)	90.0	.0	.0	.0	10.0	.0	100.0	1299.2
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	67.6	20.6	8.8	.0	2.9	.0	100.0	676.68
1~ 2억 미만	(19)	89.5	.0	5.3	.0	.0	5.3	100.0	125.72
2~ 3억 미만	(20)	95.0	.0	.0	5.0	.0	.0	100.0	350.00
3~ 4억 미만	(4)	50.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	2750.0
4~ 5억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	58.40
5~ 10억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	433.33
1 0 억 이 상	(9)	88.9	11.1	.0	.0	.0	.0	100.0	55.56
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	252.08
1~ 2억 미만	(5)	60.0	20.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	578.00
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	533.33
5~ 10억 미만	(24)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	185.96
1 0 억 이 상	(44)	81.8	4.5	4.5	4.5	2.3	2.3	100.0	769.40
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	69.7	24.2	6.1	.0	.0	.0	100.0	242.88
10~20억 미 만	(21)	90.5	.0	9.5	.0	.0	.0	100.0	180.95
20~30억 미 만	(12)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	188.58
30~40억 미 만	(16)	62.5	6.3	12.5	12.5	.0	6.3	100.0	1306.1
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 0 억 이 상	(8)	87.5	.0	.0	.0	12.5	.0	100.0	1624.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	81.6	14.3	4.1	.0	.0	.0	100.0	157.45
5 천 만~1억미만	(18)	61.1	11.1	16.7	11.1	.0	.0	100.0	1225.3
1~ 2억 미 만	(13)	76.9	.0	7.7	.0	7.7	7.7	100.0	1216.0
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 억 이 상	(7)	85.7	.0	14.3	.0	.0	.0	100.0	328.57
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00

【 표B3-2-3 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2012년 시설투자

[문B3-2-3](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%		
■전 체■	(99)	94.9	2.0	2.0	1.0	100.0	162.24
▣지 역 별▣							
서 울	(15)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
인 천 / 경 기	(15)	93.3	.0	.0	6.7	100.0	.00
대 전/세 종/충 청	(11)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
광 주 / 전 라	(25)	96.0	4.0	.0	.0	100.0	60.00
대 구 / 경 북	(9)	88.9	11.1	.0	.0	100.0	111.11
부 산/울 산/경 남	(16)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
강 원 / 제 주	(8)	75.0	.0	25.0	.0	100.0	1675.0
▣2014 보 유 택 시▣							
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2 1~ 4 0 대	(15)	93.3	.0	6.7	.0	100.0	400.00
4 1~ 6 0 대	(23)	91.3	4.3	4.3	.0	100.0	365.22
6 1~ 8 0 대	(22)	90.9	4.5	.0	4.5	100.0	71.43
8 1~ 100 대	(15)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
101 대 이 상	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 운 행 택 시▣							
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2 1~ 4 0 대	(28)	92.9	3.6	3.6	.0	100.0	250.00
4 1~ 6 0 대	(23)	91.3	.0	4.3	4.3	100.0	336.36
6 1~ 8 0 대	(18)	94.4	5.6	.0	.0	100.0	83.33
8 1~ 100 대	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 근 로 자▣							
3 0 명 이 하	(18)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	100.0	466.67
5 1~ 100 명	(36)	97.2	.0	2.8	.0	100.0	205.56
101~ 150 명	(15)	86.7	6.7	.0	6.7	100.0	107.14
151~ 200 명	(11)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 운 전 자▣							
3 0 명 이 하	(22)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 1~ 5 0 명	(16)	87.5	6.3	6.3	.0	100.0	437.50
5 1~ 100 명	(32)	96.9	.0	3.1	.0	100.0	231.25
101~ 150 명	(17)	88.2	5.9	.0	5.9	100.0	93.75
151~ 200 명	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 자 본▣							
1 억 미 만	(34)	97.1	2.9	.0	.0	100.0	29.41
1~ 2억 미만	(19)	94.7	.0	.0	5.3	100.0	.00
2~ 3억 미만	(20)	90.0	.0	10.0	.0	100.0	670.00
3~ 4억 미만	(4)	75.0	25.0	.0	.0	100.0	375.00
4~ 5억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5~ 10억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(9)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 자 산▣							
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2~ 3억 미만	(3)	66.7	.0	33.3	.0	100.0	2000.0
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	100.0	166.67
5~ 10억 미만	(24)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(44)	93.2	2.3	2.3	2.3	100.0	206.98
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 매 출▣							
1 0 억 미 만	(33)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
10~20억 미 만	(21)	85.7	4.8	9.5	.0	100.0	685.71
20~30억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
30~40억 미 만	(16)	87.5	6.3	.0	6.3	100.0	100.00
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 0 억 이 상	(8)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣2014 당 기 순 이 익▣							
5 천 만 원 미 만	(49)	95.9	2.0	2.0	.0	100.0	142.86
5 천 만~1억미만	(18)	88.9	5.6	5.6	.0	100.0	494.44
1~ 2억 미 만	(13)	92.3	.0	.0	7.7	100.0	.00
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 억 이 상	(7)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00

【 표B3-2-4 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2012년 기타

[문B3-2-4](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	79.8	4.0	7.1	5.1	3.0	1.0	100.0	882.55
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	66.7	.0	13.3	13.3	6.7	.0	100.0	1878.5
인 천 / 경 기	(15)	86.7	.0	.0	6.7	.0	6.7	100.0	534.86
대 전/세 종/충 청	(11)	72.7	.0	.0	9.1	18.2	.0	100.0	2657.7
광 주 / 전 라	(25)	80.0	16.0	4.0	.0	.0	.0	100.0	222.80
대 구 / 경 북	(9)	77.8	.0	22.2	.0	.0	.0	100.0	717.33
부 산/울 산/경 남	(16)	81.3	.0	12.5	6.3	.0	.0	100.0	597.69
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	71.4	28.6	.0	.0	.0	.0	100.0	76.43
2 1~ 4 0 대	(15)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4 1~ 6 0 대	(23)	95.7	.0	.0	4.3	.0	.0	100.0	325.57
6 1~ 8 0 대	(22)	81.8	.0	9.1	.0	4.5	4.5	100.0	697.95
8 1~ 100 대	(15)	46.7	.0	26.7	20.0	6.7	.0	100.0	2737.4
101 대 이 상	(10)	70.0	.0	10.0	10.0	10.0	.0	100.0	2221.4
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	66.88
2 1~ 4 0 대	(28)	96.4	.0	.0	3.6	.0	.0	100.0	267.43
4 1~ 6 0 대	(23)	78.3	.0	8.7	4.3	4.3	4.3	100.0	1019.0
6 1~ 8 0 대	(18)	83.3	.0	11.1	5.6	.0	.0	100.0	578.22
8 1~ 100 대	(10)	50.0	.0	30.0	10.0	10.0	.0	100.0	2758.2
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	.0	25.0	25.0	.0	100.0	4381.0
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	77.8	22.2	.0	.0	.0	.0	100.0	59.44
3 1~ 5 0 명	(15)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 1~ 100 명	(36)	83.3	.0	8.3	5.6	2.8	.0	100.0	930.58
101~ 150 명	(15)	66.7	.0	20.0	.0	6.7	6.7	100.0	1372.1
151~ 200 명	(11)	72.7	.0	9.1	9.1	9.1	.0	100.0	1712.5
201 명 이 상	(4)	50.0	.0	.0	50.0	.0	.0	100.0	3467.8
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	81.8	18.2	.0	.0	.0	.0	100.0	48.64
3 1~ 5 0 명	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 1~ 100 명	(32)	81.3	.0	9.4	6.3	3.1	.0	100.0	1046.9
101~ 150 명	(17)	64.7	.0	17.6	.0	11.8	5.9	100.0	1909.5
151~ 200 명	(10)	60.0	.0	10.0	30.0	.0	.0	100.0	2136.7
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	82.4	11.8	2.9	2.9	.0	.0	100.0	300.65
1~ 2억 미만	(19)	78.9	.0	.0	10.5	5.3	5.3	100.0	1337.9
2~ 3억 미만	(20)	75.0	.0	15.0	10.0	.0	.0	100.0	1087.8
3~ 4억 미만	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(5)	60.0	.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	1281.4
5~ 10억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(9)	66.7	.0	11.1	.0	22.2	.0	100.0	2669.2
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	89.17
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5~ 10억 미만	(24)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	256.83
1 0 억 이 상	(44)	68.2	.0	11.4	11.4	6.8	2.3	100.0	1843.2
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	87.9	12.1	.0	.0	.0	.0	100.0	32.42
10~20억 미 만	(21)	95.2	.0	.0	4.8	.0	.0	100.0	356.57
20~30억 미 만	(12)	58.3	.0	33.3	8.3	.0	.0	100.0	1633.2
30~40억 미 만	(16)	68.8	.0	6.3	6.3	12.5	6.3	100.0	2110.9
40~50억 미 만	(6)	66.7	.0	16.7	.0	16.7	.0	100.0	2165.5
5 0 억 이 상	(8)	62.5	.0	12.5	25.0	.0	.0	100.0	1709.8
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	81.6	8.2	6.1	4.1	.0	.0	100.0	498.98
5 천 만~1억미만	(18)	94.4	.0	5.6	.0	.0	.0	100.0	95.39
1~ 2억 미 만	(13)	53.8	.0	15.4	7.7	15.4	7.7	100.0	2770.6
2~ 3억 미 만	(9)	77.8	.0	.0	11.1	11.1	.0	100.0	1868.4
3 억 이 상	(7)	71.4	.0	14.3	14.3	.0	.0	100.0	1465.7
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00

【 표B3-2-5 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2012년 합계

[문B3-2-5](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	2~ 3억 미만	3억 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	1.0	12.1	24.2	27.3	18.2	13.1	4.0	100.0	11291
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	.0	.0	.0	.0	33.3	46.7	20.0	100.0	24213
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	6.7	66.7	13.3	6.7	6.7	100.0	20010
대 전 / 세 종 / 충 청	(11)	.0	9.1	36.4	18.2	18.2	18.2	.0	100.0	8695.3
광 주 / 전 라	(25)	4.0	44.0	32.0	8.0	12.0	.0	.0	100.0	2870.4
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	55.6	22.2	22.2	.0	.0	100.0	6399.8
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	.0	25.0	31.3	25.0	18.8	.0	100.0	11538
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	.0	100.0	5606.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(14)	.0	85.7	14.3	.0	.0	.0	.0	100.0	598.93
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	.0	53.3	46.7	.0	.0	.0	100.0	4375.1
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	43.5	52.2	4.3	.0	.0	100.0	5763.0
6 1~ 8 0 대	(22)	4.5	.0	18.2	27.3	31.8	13.6	4.5	100.0	17345
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	.0	53.3	33.3	13.3	100.0	20932
101 대 이 상	(10)	.0	.0	.0	20.0	20.0	50.0	10.0	100.0	21568
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(16)	.0	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	858.00
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	.0	46.4	50.0	3.6	.0	.0	100.0	5203.5
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	30.4	39.1	13.0	8.7	8.7	100.0	16908
6 1~ 8 0 대	(18)	5.6	.0	.0	16.7	50.0	22.2	5.6	100.0	15384
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	.0	10.0	50.0	30.0	10.0	100.0	18476
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	26960
▣ 2014 근 로 자 ▣										
3 0 명 이 하	(18)	.0	66.7	27.8	5.6	.0	.0	.0	100.0	1268.6
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	.0	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	4087.1
5 1~ 100 명	(36)	2.8	.0	25.0	50.0	19.4	2.8	.0	100.0	7823.7
101~ 150 명	(15)	.0	.0	6.7	6.7	46.7	33.3	6.7	100.0	24693
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	9.1	36.4	45.5	9.1	100.0	21737
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	35627
▣ 2014 운 전 자 ▣										
3 0 명 이 하	(22)	.0	54.5	40.9	4.5	.0	.0	.0	100.0	1369.3
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	4798.7
5 1~ 100 명	(32)	3.1	.0	18.8	50.0	25.0	3.1	.0	100.0	8410.0
101~ 150 명	(17)	.0	.0	5.9	11.8	41.2	35.3	5.9	100.0	24079
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	30.0	50.0	20.0	100.0	26652
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	32966
▣ 2014 자 본 ▣										
1 억 미 만	(34)	.0	32.4	29.4	17.6	14.7	2.9	2.9	100.0	5581.2
1~ 2억 미만	(19)	.0	5.3	21.1	21.1	15.8	21.1	15.8	100.0	23160
2~ 3억 미만	(20)	5.0	.0	5.0	50.0	25.0	15.0	.0	100.0	11063
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	50.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	5097.5
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	13064
5~ 10억 미만	(6)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	4408.0
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	11.1	33.3	11.1	44.4	.0	100.0	14099
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	13850
▣ 2014 자 산 ▣										
1 억 미 만	(12)	.0	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	1066.3
1~ 2억 미만	(5)	.0	20.0	40.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	3628.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	3916.7
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6751.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	3395.8
5~ 10억 미만	(24)	4.2	.0	45.8	29.2	20.8	.0	.0	100.0	5819.1
1 0 억 이 상	(44)	.0	.0	6.8	27.3	27.3	29.5	9.1	100.0	19650
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	12323
▣ 2014 매 출 ▣										
1 0 억 미 만	(33)	.0	36.4	48.5	12.1	.0	3.0	.0	100.0	3036.6
10~20억 미 만	(21)	4.8	.0	23.8	61.9	9.5	.0	.0	100.0	6131.3
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	.0	41.7	58.3	.0	.0	100.0	11155
30~40억 미 만	(16)	.0	.0	12.5	18.8	31.3	25.0	12.5	100.0	24087
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	.0	16.7	66.7	.0	100.0	19653
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	25.0	50.0	25.0	100.0	26840
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	12323
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣										
5 천 만 원 미 만	(49)	.0	22.4	24.5	30.6	10.2	8.2	4.1	100.0	7974.0
5 천 만~1억미만	(18)	.0	5.6	27.8	33.3	33.3	.0	.0	100.0	7629.3
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	23.1	7.7	15.4	38.5	15.4	100.0	26957
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	11.1	33.3	33.3	.0	100.0	15340
3 억 이 상	(7)	14.3	.0	28.6	28.6	14.3	14.3	.0	100.0	9183.7
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	12323

【 표B3-3-1 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2013년 임금총당

[문B3-3-1](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	2~ 3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	14.1	2.0	28.3	20.2	23.2	9.1	2.0	1.0	100.0	8553.1
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	.0	.0	.0	46.7	40.0	13.3	.0	100.0	21778
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	6.7	33.3	40.0	6.7	.0	6.7	100.0	10287
대 전/세 종/충 청	(11)	9.1	.0	45.5	27.3	18.2	.0	.0	.0	100.0	5842.8
광 주 / 전 라	(25)	40.0	8.0	36.0	12.0	4.0	.0	.0	.0	100.0	2151.9
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	55.6	22.2	22.2	.0	.0	.0	100.0	5777.2
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	.0	31.3	25.0	31.3	12.5	.0	.0	100.0	10538
강 원 / 제 주	(8)	25.0	.0	37.5	37.5	.0	.0	.0	.0	100.0	3605.6
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	71.4	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	238.57
2 1~ 4 0 대	(15)	6.7	.0	66.7	26.7	.0	.0	.0	.0	100.0	3563.8
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	.0	47.8	34.8	8.7	.0	.0	.0	100.0	5249.6
6 1~ 8 0 대	(22)	4.5	.0	13.6	13.6	59.1	4.5	.0	4.5	100.0	10548
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	6.7	20.0	33.3	33.3	6.7	.0	100.0	16597
101 대 이 상	(10)	.0	.0	10.0	20.0	30.0	30.0	10.0	.0	100.0	19022
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	62.5	12.5	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	532.31
2 1~ 4 0 대	(28)	7.1	.0	57.1	28.6	7.1	.0	.0	.0	100.0	4632.2
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	.0	26.1	26.1	30.4	4.3	4.3	4.3	100.0	9467.2
6 1~ 8 0 대	(18)	5.6	.0	5.6	11.1	55.6	22.2	.0	.0	100.0	14096
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	10.0	30.0	40.0	10.0	10.0	.0	100.0	14903
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	25.0	.0	75.0	.0	.0	100.0	22240
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	55.6	11.1	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	806.11
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	.0	73.3	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3382.5
5 1~ 100 명	(36)	5.6	.0	30.6	33.3	30.6	.0	.0	.0	100.0	7124.9
101~ 150 명	(15)	6.7	.0	.0	20.0	53.3	13.3	.0	6.7	100.0	13039
151~ 200 명	(11)	.0	.0	.0	18.2	36.4	45.5	.0	.0	100.0	18961
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	31336
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	45.5	9.1	45.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	972.05
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	.0	62.5	31.3	.0	.0	.0	.0	100.0	4254.4
5 1~ 100 명	(32)	6.3	.0	25.0	31.3	37.5	.0	.0	.0	100.0	7597.1
101~ 150 명	(17)	5.9	.0	.0	29.4	47.1	11.8	.0	5.9	100.0	13136
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	.0	30.0	60.0	10.0	.0	100.0	22923
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	33125
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	32.4	2.9	35.3	11.8	14.7	2.9	.0	.0	100.0	4708.9
1~ 2억 미만	(19)	.0	5.3	21.1	15.8	26.3	15.8	10.5	5.3	100.0	14152
2~ 3억 미만	(20)	10.0	.0	10.0	40.0	30.0	10.0	.0	.0	100.0	9414.2
3~ 4억 미만	(4)	25.0	.0	75.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1948.8
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	40.0	.0	40.0	20.0	.0	.0	100.0	12542
5~ 10억 미만	(6)	.0	.0	66.7	16.7	16.7	.0	.0	.0	100.0	5015.8
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	11.1	44.4	22.2	22.2	.0	.0	100.0	11798
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	14150
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	75.0	16.7	.0	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	807.50
1~ 2억 미만	(5)	20.0	.0	60.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3074.0
2~ 3억 미만	(3)	33.3	.0	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	1933.3
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	9222.5
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	.0	.0	100.0	3034.3
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	54.2	29.2	16.7	.0	.0	.0	100.0	5791.2
1 0 억 이 상	(44)	6.8	.0	11.4	18.2	36.4	20.5	4.5	2.3	100.0	13829
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	12347
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	30.3	6.1	51.5	9.1	.0	3.0	.0	.0	100.0	2784.5
10~20억 미 만	(21)	14.3	.0	28.6	42.9	14.3	.0	.0	.0	100.0	5632.1
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	16.7	25.0	58.3	.0	.0	.0	100.0	9440.2
30~40억 미 만	(16)	6.3	.0	12.5	25.0	37.5	6.3	6.3	6.3	100.0	12247
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	16.7	.0	50.0	33.3	.0	.0	100.0	17723
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	.0	25.0	62.5	12.5	.0	100.0	23459
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	12347
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(49)	22.4	2.0	32.7	20.4	14.3	4.1	4.1	.0	100.0	7122.7
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	5.6	33.3	16.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	5994.9
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	.0	23.1	15.4	15.4	30.8	.0	7.7	100.0	12461
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	.0	55.6	22.2	.0	.0	100.0	14077
3 억 이 상	(7)	.0	.0	14.3	57.1	14.3	14.3	.0	.0	100.0	9716.4
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	12347

【 표B3-3-2 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2013년 복지확충

[문B3-3-2](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	80.8	9.1	6.1	2.0	1.0	1.0	100.0	468.94
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	86.7	6.7	.0	.0	6.7	.0	100.0	1022.9
인 천 / 경 기	(15)	93.3	.0	.0	.0	.0	6.7	100.0	.00
대 전/세 종/충 청	(11)	90.9	9.1	.0	.0	.0	.0	100.0	53.64
광 주 / 전 라	(25)	60.0	24.0	8.0	8.0	.0	.0	100.0	919.20
대 구 / 경 북	(9)	55.6	11.1	33.3	.0	.0	.0	100.0	488.89
부 산/울 산/경 남	(16)	93.8	.0	6.3	.0	.0	.0	100.0	165.13
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	283.57
2 1~ 4 0 대	(15)	86.7	.0	13.3	.0	.0	.0	100.0	240.00
4 1~ 6 0 대	(23)	82.6	4.3	13.0	.0	.0	.0	100.0	191.30
6 1~ 8 0 대	(22)	81.8	4.5	4.5	4.5	.0	4.5	100.0	568.62
8 1~ 100 대	(15)	86.7	.0	.0	6.7	6.7	.0	100.0	1469.7
101 대 이 상	(10)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	56.3	43.8	.0	.0	.0	.0	100.0	248.13
2 1~ 4 0 대	(28)	82.1	3.6	14.3	.0	.0	.0	100.0	232.14
4 1~ 6 0 대	(23)	87.0	.0	8.7	.0	.0	4.3	100.0	188.27
6 1~ 8 0 대	(18)	83.3	5.6	.0	5.6	5.6	.0	100.0	1352.4
8 1~ 100 대	(10)	90.0	.0	.0	10.0	.0	.0	100.0	700.00
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	50.0	38.9	11.1	.0	.0	.0	100.0	420.56
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	100.0	126.67
5 1~ 100 명	(36)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	142.83
101~ 150 명	(15)	73.3	6.7	.0	13.3	.0	6.7	100.0	1164.2
151~ 200 명	(11)	90.9	.0	.0	.0	9.1	.0	100.0	1367.7
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	59.1	31.8	9.1	.0	.0	.0	100.0	344.09
3 1~ 5 0 명	(16)	81.3	6.3	12.5	.0	.0	.0	100.0	181.25
5 1~ 100 명	(32)	93.8	.0	6.3	.0	.0	.0	100.0	129.44
101~ 150 명	(17)	76.5	5.9	.0	11.8	.0	5.9	100.0	1018.7
151~ 200 명	(10)	90.0	.0	.0	.0	10.0	.0	100.0	1504.5
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	70.6	20.6	5.9	.0	2.9	.0	100.0	647.50
1~ 2억 미만	(19)	89.5	.0	5.3	.0	.0	5.3	100.0	146.78
2~ 3억 미만	(20)	95.0	.0	.0	5.0	.0	.0	100.0	350.00
3~ 4억 미만	(4)	50.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	2750.0
4~ 5억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	100.0	59.80
5~ 10억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	433.33
1 0 억 이 상	(9)	88.9	11.1	.0	.0	.0	.0	100.0	44.44
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	257.50
1~ 2억 미만	(5)	60.0	20.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	576.00
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0	516.67
5~ 10억 미만	(24)	95.8	.0	4.2	.0	.0	.0	100.0	110.08
1 0 억 이 상	(44)	81.8	4.5	4.5	4.5	2.3	2.3	100.0	796.37
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	69.7	24.2	6.1	.0	.0	.0	100.0	241.52
10~20억 미 만	(21)	95.2	.0	4.8	.0	.0	.0	100.0	71.43
20~30억 미 만	(12)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	220.17
30~40억 미 만	(16)	62.5	6.3	12.5	12.5	.0	6.3	100.0	1253.3
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 0 억 이 상	(8)	87.5	.0	.0	.0	12.5	.0	100.0	1880.6
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	83.7	14.3	2.0	.0	.0	.0	100.0	111.63
5 천 만~1억미만	(18)	61.1	11.1	16.7	11.1	.0	.0	100.0	1241.2
1~ 2억 미 만	(13)	76.9	.0	7.7	.0	7.7	7.7	100.0	1387.1
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 억 이 상	(7)	85.7	.0	14.3	.0	.0	.0	100.0	214.29
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00

【 표B3-3-3 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2013년 시설투자

[문B3-3-3](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	93.9	3.0	2.0	1.0	100.0	181.63
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(15)	(15)	.0	.0	.0	100.0	.00
인 천 / 경 기	(15)	93.3	.0	.0	6.7	100.0	.00
대 전/세 종/충 청	(11)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
광 주 / 전 라	(25)	92.0	8.0	.0	.0	100.0	140.00
대 구 / 경 북	(9)	88.9	11.1	.0	.0	100.0	111.11
부 산/울 산/경 남	(16)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
강 원 / 제 주	(8)	75.0	.0	25.0	.0	100.0	1662.5
▣ 2014 보 유 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2 1~ 4 0 대	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	100.0	533.33
4 1~ 6 0 대	(23)	91.3	4.3	4.3	.0	100.0	360.87
6 1~ 8 0 대	(22)	90.9	4.5	.0	4.5	100.0	71.43
8 1~ 100 대	(15)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
101 대 이 상	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2 1~ 4 0 대	(28)	89.3	7.1	3.6	.0	100.0	321.43
4 1~ 6 0 대	(23)	91.3	.0	4.3	4.3	100.0	331.82
6 1~ 8 0 대	(18)	94.4	5.6	.0	.0	100.0	83.33
8 1~ 100 대	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 근 로 자 ▣							
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	.0	.0	100.0	111.11
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	6.7	6.7	.0	100.0	466.67
5 1~ 100 명	(36)	97.2	.0	2.8	.0	100.0	202.78
101~ 150 명	(15)	86.7	6.7	.0	6.7	100.0	107.14
151~ 200 명	(11)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 운 전 자 ▣							
3 0 명 이 하	(22)	95.5	4.5	.0	.0	100.0	90.91
3 1~ 5 0 명	(16)	87.5	6.3	6.3	.0	100.0	437.50
5 1~ 100 명	(32)	96.9	.0	3.1	.0	100.0	228.13
101~ 150 명	(17)	88.2	5.9	.0	5.9	100.0	93.75
151~ 200 명	(10)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 본 ▣							
1 억 미 만	(34)	97.1	2.9	.0	.0	100.0	29.41
1~ 2억 미만	(19)	94.7	.0	.0	5.3	100.0	.00
2~ 3억 미만	(20)	90.0	.0	10.0	.0	100.0	665.00
3~ 4억 미만	(4)	50.0	50.0	.0	.0	100.0	875.00
4~ 5억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5~ 10억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(9)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 산 ▣							
1 억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	100.0	400.00
2~ 3억 미만	(3)	66.7	.0	33.3	.0	100.0	2000.0
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	83.3	16.7	.0	.0	100.0	166.67
5~ 10억 미만	(24)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(44)	93.2	2.3	2.3	2.3	100.0	204.65
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 매 출 ▣							
1 0 억 미 만	(33)	97.0	3.0	.0	.0	100.0	60.61
10~20억 미 만	(21)	85.7	4.8	9.5	.0	100.0	680.95
20~30억 미 만	(12)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
30~40억 미 만	(16)	87.5	6.3	.0	6.3	100.0	100.00
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 0 억 이 상	(8)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣							
5 천 만 원 미 만	(49)	95.9	2.0	2.0	.0	100.0	142.86
5 천 만~1억미만	(18)	83.3	11.1	5.6	.0	100.0	600.00
1~ 2억 미 만	(13)	92.3	.0	.0	7.7	100.0	.00
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3 억 이 상	(7)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	100.0	.00

【 표B3-3-4 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2013년 기타

[문B3-3-4](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	없음	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	79.8	4.0	7.1	5.1	3.0	1.0	100.0	971.67
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	66.7	.0	20.0	6.7	6.7	.0	100.0	1901.5
인 천 / 경 기	(15)	86.7	.0	.0	6.7	.0	6.7	100.0	609.14
대 전/세 종/충 청	(11)	72.7	.0	.0	9.1	18.2	.0	100.0	2875.9
광 주 / 전 라	(25)	80.0	16.0	.0	4.0	.0	.0	100.0	271.76
대 구 / 경 북	(9)	77.8	.0	22.2	.0	.0	.0	100.0	636.44
부 산/울 산/경 남	(16)	81.3	.0	12.5	6.3	.0	.0	100.0	876.06
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	71.4	28.6	.0	.0	.0	.0	100.0	81.43
2 1~ 4 0 대	(15)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4 1~ 6 0 대	(23)	95.7	.0	.0	4.3	.0	.0	100.0	370.78
6 1~ 8 0 대	(22)	81.8	.0	9.1	.0	4.5	4.5	100.0	784.52
8 1~ 100 대	(15)	46.7	.0	26.7	20.0	6.7	.0	100.0	3004.4
101 대 이 상	(10)	70.0	.0	10.0	10.0	10.0	.0	100.0	2401.5
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	71.25
2 1~ 4 0 대	(28)	96.4	.0	.0	3.6	.0	.0	100.0	304.57
4 1~ 6 0 대	(23)	78.3	.0	13.0	.0	4.3	4.3	100.0	1022.0
6 1~ 8 0 대	(18)	83.3	.0	11.1	.0	5.6	.0	100.0	833.50
8 1~ 100 대	(10)	50.0	.0	20.0	30.0	.0	.0	100.0	2778.2
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	.0	25.0	25.0	.0	100.0	5071.5
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	77.8	22.2	.0	.0	.0	.0	100.0	63.33
3 1~ 5 0 명	(15)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 1~ 100 명	(36)	83.3	.0	8.3	5.6	2.8	.0	100.0	1005.8
101~ 150 명	(15)	66.7	.0	13.3	6.7	6.7	6.7	100.0	1671.8
151~ 200 명	(11)	72.7	.0	9.1	9.1	9.1	.0	100.0	2036.7
201 명 이 상	(4)	50.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	3016.3
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	81.8	18.2	.0	.0	.0	.0	100.0	51.82
3 1~ 5 0 명	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5 1~ 100 명	(32)	81.3	.0	9.4	6.3	3.1	.0	100.0	1131.6
101~ 150 명	(17)	64.7	.0	11.8	5.9	11.8	5.9	100.0	2201.4
151~ 200 명	(10)	60.0	.0	20.0	20.0	.0	.0	100.0	2265.2
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	82.4	11.8	2.9	2.9	.0	.0	100.0	347.18
1~ 2억 미만	(19)	78.9	.0	5.3	5.3	5.3	5.3	100.0	1159.6
2~ 3억 미만	(20)	75.0	.0	10.0	10.0	5.0	.0	100.0	1632.1
3~ 4억 미만	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(5)	60.0	.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	1428.2
5~ 10억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
1 0 억 이 상	(9)	66.7	.0	11.1	11.1	11.1	.0	100.0	2529.6
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	95.00
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
5~ 10억 미만	(24)	91.7	.0	4.2	4.2	.0	.0	100.0	324.58
1 0 억 이 상	(44)	68.2	.0	13.6	9.1	6.8	2.3	100.0	2006.8
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	87.9	12.1	.0	.0	.0	.0	100.0	34.55
10~20억 미 만	(21)	95.2	.0	.0	4.8	.0	.0	100.0	406.10
20~30억 미 만	(12)	58.3	.0	25.0	8.3	8.3	.0	100.0	2032.2
30~40억 미 만	(16)	68.8	.0	12.5	6.3	6.3	6.3	100.0	1851.7
40~50억 미 만	(6)	66.7	.0	16.7	.0	16.7	.0	100.0	2389.8
5 0 억 이 상	(8)	62.5	.0	12.5	25.0	.0	.0	100.0	2382.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	81.6	8.2	8.2	.0	2.0	.0	100.0	501.41
5 천 만~1억미만	(18)	94.4	.0	5.6	.0	.0	.0	100.0	189.56
1~ 2억 미 만	(13)	53.8	.0	15.4	15.4	7.7	7.7	100.0	2987.0
2~ 3억 미 만	(9)	77.8	.0	.0	11.1	11.1	.0	100.0	2189.8
3 억 이 상	(7)	71.4	.0	.0	28.6	.0	.0	100.0	1670.1
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.00

【 표B3-3-5 】부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액: 2013년 합계

[문B3-3-5](2013년까지) 부가가치세 납부세액 경감의 지출방법별 사용 금액은 얼마입니까?

	사례수	1천만원 미만	1천만원 ~ 5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	2~ 3억 미만	3억 이상	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(99)	12.1	25.3	20.2	26.3	12.1	4.0	100.0	11693
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	.0	26.7	60.0	13.3	100.0	24702
인 천 / 경 기	(15)	.0	6.7	40.0	40.0	6.7	6.7	100.0	20862
대 전 / 세 종 / 충 청	(11)	9.1	36.4	9.1	36.4	9.1	.0	100.0	8772.4
광 주 / 전 라	(25)	44.0	32.0	8.0	16.0	.0	.0	100.0	3482.8
대 구 / 경 북	(9)	.0	44.4	33.3	22.2	.0	.0	100.0	7013.7
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	31.3	18.8	37.5	6.3	6.3	100.0	11580
강 원 / 제 주	(8)	.0	37.5	62.5	.0	.0	.0	100.0	5268.1
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	85.7	14.3	.0	.0	.0	.0	100.0	603.57
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	4337.1
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	47.8	43.5	8.7	.0	.0	100.0	6172.6
6 1~ 8 0 대	(22)	.0	13.6	9.1	59.1	13.6	4.5	100.0	18719
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	.0	53.3	40.0	6.7	100.0	21071
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	30.0	30.0	20.0	100.0	21423
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	75.0	25.0	.0	.0	.0	.0	100.0	851.69
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	53.6	39.3	7.1	.0	.0	100.0	5490.3
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	26.1	30.4	21.7	13.0	8.7	100.0	17504
6 1~ 8 0 대	(18)	.0	.0	5.6	66.7	27.8	.0	100.0	16365
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	10.0	70.0	10.0	10.0	100.0	18381
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	75.0	25.0	100.0	27311
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	66.7	27.8	5.6	.0	.0	.0	100.0	1401.1
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	73.3	26.7	.0	.0	.0	100.0	3975.9
5 1~ 100 명	(36)	.0	25.0	36.1	38.9	.0	.0	100.0	8476.4
101~ 150 명	(15)	.0	.0	6.7	60.0	26.7	6.7	100.0	25609
151~ 200 명	(11)	.0	.0	9.1	27.3	63.6	.0	100.0	22366
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	34352
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	54.5	40.9	4.5	.0	.0	.0	100.0	1458.9
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	62.5	37.5	.0	.0	.0	100.0	4873.2
5 1~ 100 명	(32)	.0	18.8	34.4	46.9	.0	.0	100.0	9086.2
101~ 150 명	(17)	.0	.0	11.8	52.9	29.4	5.9	100.0	24916
151~ 200 명	(10)	.0	.0	.0	20.0	60.0	20.0	100.0	26692
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	33125
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	32.4	35.3	11.8	14.7	5.9	.0	100.0	5733.0
1~ 2억 미만	(19)	5.3	21.1	15.8	21.1	21.1	15.8	100.0	23086
2~ 3억 미만	(20)	.0	5.0	40.0	40.0	10.0	5.0	100.0	12061
3~ 4억 미만	(4)	.0	50.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	5573.8
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	100.0	14030
5~ 10억 미만	(6)	.0	66.7	16.7	16.7	.0	.0	100.0	5449.2
1 0 억 이 상	(9)	.0	11.1	22.2	33.3	33.3	.0	100.0	14372
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	14150
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	.0	8.3	.0	.0	.0	100.0	1160.0
1~ 2억 미만	(5)	20.0	40.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	4050.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	3933.3
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	9222.5
4~ 5억 미만	(6)	.0	83.3	16.7	.0	.0	.0	100.0	3717.7
5~ 10억 미만	(24)	.0	54.2	20.8	25.0	.0	.0	100.0	6225.8
1 0 억 이 상	(44)	.0	6.8	18.2	38.6	27.3	9.1	100.0	20100
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	100.0	12347
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	36.4	48.5	12.1	.0	3.0	.0	100.0	3121.2
10~20억 미 만	(21)	.0	28.6	57.1	14.3	.0	.0	100.0	6790.6
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	16.7	83.3	.0	.0	100.0	11693
30~40억 미 만	(16)	.0	12.5	6.3	56.3	12.5	12.5	100.0	24511
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	.0	16.7	66.7	.0	100.0	20113
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	12.5	62.5	25.0	100.0	27721
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	100.0	12347
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(49)	22.4	28.6	22.4	16.3	6.1	4.1	100.0	7878.6
5 천 만~1억미만	(18)	5.6	27.8	22.2	44.4	.0	.0	100.0	8025.7
1~ 2억 미 만	(13)	.0	23.1	7.7	15.4	46.2	7.7	100.0	27878
2~ 3억 미 만	(9)	.0	22.2	.0	44.4	22.2	11.1	100.0	16267
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	42.9	28.6	14.3	.0	100.0	11601
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	100.0	12347

【 표 B4 】2014년 부가가치세 납부세액 경감 경험

[문 B4](2014년) 부가가치세 납부세액 경감을 받은 적이 있습니까?

	사례수	있다	계
		%	
■ 전 체 ■	(100)	100.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣			
서 울	(15)	100.0	100.0
인 천 / 경 기	(15)	100.0	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	100.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	100.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	100.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	100.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	100.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(14)	100.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	100.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	100.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(15)	100.0	100.0
101 대 이 상	(10)	100.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(16)	100.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	100.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	100.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(10)	100.0	100.0
101 대 이 상	(4)	100.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣			
3 0 명 이 하	(18)	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	100.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	100.0	100.0
101~ 150 명	(16)	100.0	100.0
151~ 200 명	(11)	100.0	100.0
201 명 이 상	(4)	100.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣			
3 0 명 이 하	(22)	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	100.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	100.0	100.0
101~ 150 명	(18)	100.0	100.0
151~ 200 명	(10)	100.0	100.0
201 명 이 상	(2)	100.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣			
1 억 미 만	(34)	100.0	100.0
1~ 2억 미만	(19)	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(20)	100.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	100.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	100.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	100.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	100.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	100.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣			
1 억 미 만	(12)	100.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	100.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	100.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	100.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	100.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	100.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣			
1 0 억 미 만	(33)	100.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	100.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	100.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	100.0	100.0
40~50억 미 만	(6)	100.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	100.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣			
5 천 만 원 미 만	(50)	100.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	100.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	100.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	100.0
3 억 이 상	(7)	100.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	100.0

【 표 B5 】 2014년 부가가치세 납부세액 경감 규모

[문 B5](2014년) 부가가치세 납세세액 경감 규모는 얼마입니까?

	사례수	5천만원 미만	5천만원 ~ 1억 미만	1~ 2억 미만	2~ 3억 미만	3억 이상	모름/ 무응답	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	36.0	21.0	24.0	13.0	5.0	1.0	100.0	11943
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	.0	.0	26.7	46.7	26.7	.0	100.0	25414
인 천 / 경 기	(15)	.0	40.0	46.7	6.7	6.7	.0	100.0	19541
대 전/세 종/충 청	(12)	41.7	8.3	33.3	8.3	.0	8.3	100.0	9462.8
광 주 / 전 라	(25)	76.0	8.0	12.0	4.0	.0	.0	100.0	4662.5
대 구 / 경 북	(9)	44.4	33.3	22.2	.0	.0	.0	100.0	6805.1
부 산/울 산/경 남	(16)	25.0	31.3	25.0	18.8	.0	.0	100.0	11467
강 원 / 제 주	(8)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5327.8
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	652.93
2 1~ 4 0 대	(15)	60.0	33.3	.0	6.7	.0	.0	100.0	6203.5
4 1~ 6 0 대	(23)	43.5	43.5	13.0	.0	.0	.0	100.0	6420.4
6 1~ 8 0 대	(23)	13.0	17.4	43.5	17.4	4.3	4.3	100.0	18009
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	60.0	20.0	20.0	.0	100.0	21063
101 대 이 상	(10)	.0	20.0	20.0	50.0	10.0	.0	100.0	22029
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	929.13
2 1~ 4 0 대	(28)	46.4	39.3	10.7	3.6	.0	.0	100.0	6619.9
4 1~ 6 0 대	(23)	30.4	30.4	21.7	13.0	4.3	.0	100.0	15688
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	10.5	52.6	21.1	10.5	5.3	100.0	17580
8 1~ 100 대	(10)	.0	10.0	60.0	10.0	20.0	.0	100.0	19459
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	27557
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	.0	.0	.0	.0	100.0	1488.4
3 1~ 5 0 명	(15)	66.7	26.7	.0	6.7	.0	.0	100.0	5778.1
5 1~ 100 명	(36)	22.2	41.7	36.1	.0	.0	.0	100.0	8693.9
101~ 150 명	(16)	6.3	.0	50.0	31.3	6.3	6.3	100.0	23980
151~ 200 명	(11)	.0	9.1	18.2	45.5	27.3	.0	100.0	25574
201 명 이 상	(4)	.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	100.0	28711
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	90.9	4.5	.0	4.5	.0	.0	100.0	2740.5
3 1~ 5 0 명	(16)	62.5	37.5	.0	.0	.0	.0	100.0	4893.8
5 1~ 100 명	(32)	15.6	40.6	43.8	.0	.0	.0	100.0	9323.4
101~ 150 명	(18)	5.6	5.6	38.9	38.9	5.6	5.6	100.0	24214
151~ 200 명	(10)	.0	.0	30.0	40.0	30.0	.0	100.0	26656
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	33585
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	61.8	17.6	14.7	.0	5.9	.0	100.0	6116.6
1~ 2억 미만	(19)	26.3	15.8	21.1	21.1	15.8	.0	100.0	21166
2~ 3억 미만	(20)	10.0	35.0	35.0	20.0	.0	.0	100.0	12660
3~ 4억 미만	(4)	25.0	25.0	25.0	25.0	.0	.0	100.0	13513
4~ 5억 미만	(5)	20.0	20.0	40.0	20.0	.0	.0	100.0	14030
5~ 10억 미만	(7)	57.1	14.3	14.3	.0	.0	14.3	100.0	5535.7
1 0 억 이 상	(9)	22.2	22.2	22.2	33.3	.0	.0	100.0	14708
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	14600
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	.0	.0	.0	.0	100.0	1209.4
1~ 2억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0	4385.6
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	3466.7
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	8990.5
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0	3901.2
5~ 10억 미만	(24)	45.8	25.0	25.0	4.2	.0	.0	100.0	7439.4
1 0 억 이 상	(45)	8.9	17.8	33.3	26.7	11.1	2.2	100.0	19925
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	12946
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	81.8	12.1	.0	6.1	.0	.0	100.0	4029.9
10~20억 미 만	(21)	28.6	61.9	9.5	.0	.0	.0	100.0	6745.5
20~30억 미 만	(12)	.0	16.7	83.3	.0	.0	.0	100.0	11559
30~40억 미 만	(17)	11.8	5.9	52.9	17.6	5.9	5.9	100.0	22459
40~50억 미 만	(6)	16.7	.0	.0	66.7	16.7	.0	100.0	22038
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	12.5	50.0	37.5	.0	100.0	29818
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	12946
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	48.0	22.0	18.0	8.0	2.0	2.0	100.0	7756.8
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	27.8	38.9	.0	.0	.0	100.0	8472.3
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	7.7	15.4	30.8	23.1	.0	100.0	27346
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	.0	33.3	55.6	.0	.0	100.0	19016
3 억 이 상	(7)	28.6	42.9	14.3	.0	14.3	.0	100.0	12034
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	12946

【 표 B6 】2014년 부가가치세 납부세액 경감액 지급 방법

[문 B6](2014년) 부가가치세 납부세액 경감액의 지급 방법은 무엇입니까?

	사례수	임금인상분에 포함	별도의 지급방식 이용	경조사비 및 회식	분기별 회식	유류비 지원	근로일수에 따른 부가세 지원	매월 선지급 후 차액은 매년 2월과 3월에 추가 정산 지급	계
		%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	8.0	85.0	2.0	1.0	1.0	2.0	1.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣									
서 울	(15)	6.7	86.7	.0	.0	.0	.0	6.7	100.0
인 천 / 경 기	(15)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	12.0	72.0	8.0	4.0	4.0	.0	.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	6.3	93.8	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	.0	75.0	.0	.0	.0	25.0	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(14)	21.4	50.0	14.3	7.1	7.1	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	86.7	.0	.0	.0	13.3	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	91.3	.0	.0	.0	.0	4.3	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	4.3	95.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
8 1~ 100 대	(15)	13.3	86.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(10)	10.0	90.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣									
2 0 대 이 하	(16)	18.8	56.3	12.5	6.3	6.3	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	85.7	.0	.0	.0	7.1	3.6	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	91.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
8 1~ 100 대	(10)	20.0	80.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(4)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣									
3 0 명 이 하	(18)	16.7	55.6	11.1	5.6	5.6	5.6	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	93.3	.0	.0	.0	6.7	.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	8.3	88.9	.0	.0	.0	.0	2.8	100.0
101~ 150 명	(16)	6.3	93.8	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
151~ 200 명	(11)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(4)	25.0	75.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣									
3 0 명 이 하	(22)	13.6	63.6	9.1	4.5	4.5	4.5	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	87.5	.0	.0	.0	6.3	.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	6.3	90.6	.0	.0	.0	.0	3.1	100.0
101~ 150 명	(18)	5.6	94.4	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
151~ 200 명	(10)	10.0	90.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣									
1 억 미 만	(34)	14.7	70.6	5.9	2.9	2.9	.0	2.9	100.0
1~ 2억 미만	(19)	5.3	84.2	.0	.0	.0	10.5	.0	100.0
2~ 3억 미만	(20)	5.0	95.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	14.3	85.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣									
1 억 미 만	(12)	16.7	50.0	16.7	8.3	8.3	.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	20.0	40.0	.0	.0	.0	40.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	4.2	95.8	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	8.9	88.9	.0	.0	.0	.0	2.2	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣									
1 0 억 미 만	(33)	9.1	72.7	6.1	3.0	3.0	6.1	.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	4.8	95.2	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	8.3	91.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	17.6	76.5	.0	.0	.0	.0	5.9	100.0
40~50억 미 만	(6)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣									
5 천 만 원 미 만	(50)	14.0	72.0	4.0	2.0	2.0	4.0	2.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	5.6	94.4	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 억 이 상	(7)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0

【 표 B7 】2014년 부가가치세 납부세액 경감액 지급 주기

[문 B7](2014년) 부가가치세 납부세액 경감액 지급 주기는 무엇입니까?

	사례수	매월 (연간 12회) 지급	분기별 (연간 4회) 지급	반기별 (연간 2회) 지급	연도별 (연간 1회) 지급	계
		%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(100)	31.0	36.0	32.0	1.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣						
서 울	(15)	80.0	.0	20.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	(15)	6.7	66.7	26.7	.0	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	41.7	50.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	28.0	52.0	16.0	4.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	44.4	.0	55.6	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	18.8	25.0	56.3	.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	37.5	50.0	12.5	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(14)	7.1	57.1	28.6	7.1	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	33.3	46.7	20.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	47.8	26.1	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	34.8	21.7	43.5	.0	100.0
8 1~ 100 대	(15)	60.0	6.7	33.3	.0	100.0
101 대 이 상	(10)	20.0	40.0	40.0	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(16)	18.8	50.0	25.0	6.3	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	32.1	39.3	28.6	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	43.5	34.8	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	42.1	26.3	31.6	.0	100.0
8 1~ 100 대	(10)	50.0	10.0	40.0	.0	100.0
101 대 이 상	(4)	25.0	25.0	50.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣						
3 0 명 이 하	(18)	16.7	55.6	22.2	5.6	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	40.0	33.3	26.7	.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	16.7	38.9	44.4	.0	100.0
101~ 150 명	(16)	50.0	25.0	25.0	.0	100.0
151~ 200 명	(11)	54.5	18.2	27.3	.0	100.0
201 명 이 상	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣						
3 0 명 이 하	(22)	18.2	50.0	27.3	4.5	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	37.5	37.5	25.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	15.6	40.6	43.8	.0	100.0
101~ 150 명	(18)	55.6	22.2	22.2	.0	100.0
151~ 200 명	(10)	50.0	10.0	40.0	.0	100.0
201 명 이 상	(2)	50.0	50.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣						
1 억 미 만	(34)	17.6	41.2	41.2	.0	100.0
1~ 2억 미만	(19)	42.1	21.1	31.6	5.3	100.0
2~ 3억 미만	(20)	30.0	35.0	35.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	75.0	25.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	80.0	.0	20.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	14.3	57.1	28.6	.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	33.3	44.4	22.2	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣						
1 억 미 만	(12)	8.3	58.3	33.3	.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	40.0	40.0	.0	20.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	33.3	50.0	16.7	.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	29.2	33.3	37.5	.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	40.0	26.7	33.3	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	100.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣						
1 0 억 미 만	(33)	24.2	48.5	24.2	3.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	19.0	47.6	33.3	.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	8.3	33.3	58.3	.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	52.9	17.6	29.4	.0	100.0
40~50억 미 만	(6)	66.7	.0	33.3	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	62.5	.0	37.5	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	100.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣						
5 천 만 원 미 만	(50)	24.0	36.0	40.0	.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	44.4	33.3	16.7	5.6	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	46.2	30.8	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	44.4	22.2	33.3	.0	100.0
3 억 이 상	(7)	57.1	14.3	28.6	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	100.0	.0	.0	100.0

【 표 B8 】 2014년 부가가치세 납부세액 경감액 직접 현금 지급 제도 변화 인지도

[문 B8] 2014년부터는 납부세액 경감액이 택시 운수종사자(기사님)들에게 직접 현금으로 지급하도록 제도가 변경되었습니다. 이러한 제도 변화에 대해 알고 있으셨습니까?

	사례수	들었으나 상세한 내용 모름	제도 알지만 2014년 변화 모름	대략 알고있음	잘 알고 있음	계
		%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(100)	1.0	6.0	22.0	71.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣						
서 울	(15)	.0	.0	20.0	80.0	100.0
인 천 / 경 기	(15)	.0	.0	6.7	93.3	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	.0	.0	50.0	50.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	4.0	12.0	36.0	48.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	.0	100.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	6.3	12.5	81.3	100.0
강 원 / 제 주	(8)	.0	25.0	12.5	62.5	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(14)	7.1	21.4	35.7	35.7	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	13.3	20.0	66.7	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	21.7	78.3	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	21.7	73.9	100.0
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	20.0	80.0	100.0
101 대 이 상	(10)	.0	.0	10.0	90.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(16)	6.3	18.8	37.5	37.5	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	7.1	10.7	82.1	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	4.3	21.7	73.9	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	26.3	73.7	100.0
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	20.0	80.0	100.0
101 대 이 상	(4)	.0	.0	25.0	75.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣						
3 0 명 이 하	(18)	5.6	22.2	33.3	38.9	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	6.7	13.3	80.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	.0	.0	25.0	75.0	100.0
101~ 150 명	(16)	.0	6.3	18.8	75.0	100.0
151~ 200 명	(11)	.0	.0	18.2	81.8	100.0
201 명 이 상	(4)	.0	.0	.0	100.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣						
3 0 명 이 하	(22)	4.5	18.2	31.8	45.5	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	6.3	12.5	81.3	100.0
5 1~ 100 명	(32)	.0	3.1	25.0	71.9	100.0
101~ 150 명	(18)	.0	.0	22.2	77.8	100.0
151~ 200 명	(10)	.0	.0	10.0	90.0	100.0
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	100.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣						
1 억 미 만	(34)	2.9	8.8	17.6	70.6	100.0
1~ 2억 미만	(19)	.0	15.8	15.8	68.4	100.0
2~ 3억 미만	(20)	.0	.0	15.0	85.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	25.0	75.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	60.0	40.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	28.6	71.4	100.0
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	44.4	55.6	100.0
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	100.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣						
1 억 미 만	(12)	8.3	16.7	25.0	50.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	.0	60.0	20.0	20.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	66.7	33.3	100.0
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	16.7	83.3	100.0
5~ 10억 미만	(24)	.0	4.2	33.3	62.5	100.0
1 0 억 이 상	(45)	.0	.0	13.3	86.7	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	100.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣						
1 0 억 미 만	(33)	3.0	15.2	33.3	48.5	100.0
10~20억 미 만	(21)	.0	4.8	14.3	81.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	16.7	83.3	100.0
30~40억 미 만	(17)	.0	.0	29.4	70.6	100.0
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	.0	100.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	12.5	87.5	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	100.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣						
5 천 만 원 미 만	(50)	2.0	10.0	22.0	66.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	.0	5.6	22.2	72.2	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	38.5	61.5	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	11.1	88.9	100.0
3 억 이 상	(7)	.0	.0	14.3	85.7	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	.0	100.0	100.0

【 표 B9 】 현금 지급방안으로의 변경 만족도

[문 B9] 현금 지급방안으로의 변경에 대해 어떻게 생각하십니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(93)	7.5	8.6	34.4	38.7	10.8	16.1	34.4	49.5	100.0	59.14
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	13.3	60.0	20.0	6.7	13.3	60.0	26.7	100.0	55.00
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	53.3	20.0	20.0	6.7	53.3	40.0	100.0	61.67
대 전/세 종/충 청	(12)	.0	16.7	16.7	66.7	.0	16.7	16.7	66.7	100.0	62.50
광 주 / 전 라	(21)	9.5	9.5	23.8	47.6	9.5	19.0	23.8	57.1	100.0	59.52
대 구 / 경 북	(9)	22.2	.0	44.4	22.2	11.1	22.2	44.4	33.3	100.0	50.00
부 산/울 산/경 남	(15)	13.3	13.3	26.7	33.3	13.3	26.7	26.7	46.7	100.0	55.00
강 원 / 제 주	(6)	.0	.0	.0	83.3	16.7	.0	.0	100.0	100.0	79.17
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(10)	20.0	.0	30.0	50.0	.0	20.0	30.0	50.0	100.0	52.50
2 1~ 4 0 대	(13)	.0	7.7	15.4	61.5	15.4	7.7	15.4	76.9	100.0	71.15
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	4.3	39.1	34.8	13.0	13.0	39.1	47.8	100.0	59.78
6 1~ 8 0 대	(22)	.0	4.5	36.4	40.9	18.2	4.5	36.4	59.1	100.0	68.18
8 1~ 100 대	(15)	13.3	20.0	46.7	20.0	.0	33.3	46.7	20.0	100.0	43.33
101 대 이 상	(10)	10.0	20.0	30.0	30.0	10.0	30.0	30.0	40.0	100.0	52.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(12)	16.7	.0	33.3	50.0	.0	16.7	33.3	50.0	100.0	54.17
2 1~ 4 0 대	(26)	3.8	7.7	34.6	38.5	15.4	11.5	34.6	53.8	100.0	63.46
4 1~ 6 0 대	(22)	4.5	9.1	18.2	50.0	18.2	13.6	18.2	68.2	100.0	67.05
6 1~ 8 0 대	(19)	5.3	.0	63.2	26.3	5.3	5.3	63.2	31.6	100.0	56.58
8 1~ 100 대	(10)	10.0	30.0	20.0	30.0	10.0	40.0	20.0	40.0	100.0	50.00
101 대 이 상	(4)	25.0	25.0	25.0	25.0	.0	50.0	25.0	25.0	100.0	37.50
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(13)	15.4	.0	30.8	46.2	7.7	15.4	30.8	53.8	100.0	57.69
3 1~ 5 0 명	(14)	7.1	14.3	21.4	50.0	7.1	21.4	21.4	57.1	100.0	58.93
5 1~ 100 명	(36)	8.3	.0	33.3	41.7	16.7	8.3	33.3	58.3	100.0	64.58
101~ 150 명	(15)	.0	26.7	26.7	40.0	6.7	26.7	26.7	46.7	100.0	56.67
151~ 200 명	(11)	.0	9.1	81.8	9.1	.0	9.1	81.8	9.1	100.0	50.00
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	.0	25.0	25.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(17)	11.8	11.8	23.5	47.1	5.9	23.5	23.5	52.9	100.0	55.88
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	.0	33.3	53.3	6.7	6.7	33.3	60.0	100.0	63.33
5 1~ 100 명	(31)	9.7	.0	32.3	38.7	19.4	9.7	32.3	58.1	100.0	64.52
101~ 150 명	(18)	.0	27.8	33.3	33.3	5.6	27.8	33.3	38.9	100.0	54.17
151~ 200 명	(10)	.0	10.0	70.0	20.0	.0	10.0	70.0	20.0	100.0	52.50
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(30)	13.3	3.3	30.0	46.7	6.7	16.7	30.0	53.3	100.0	57.50
1~ 2억 미만	(16)	6.3	6.3	31.3	43.8	12.5	12.5	31.3	56.3	100.0	62.50
2~ 3억 미만	(20)	.0	15.0	45.0	30.0	10.0	15.0	45.0	40.0	100.0	58.75
3~ 4억 미만	(4)	.0	25.0	25.0	.0	50.0	25.0	25.0	50.0	100.0	68.75
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	40.0	40.0	.0	20.0	40.0	40.0	100.0	55.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	14.3	71.4	14.3	.0	14.3	85.7	100.0	75.00
1 0 억 이 상	(9)	22.2	11.1	44.4	11.1	11.1	33.3	44.4	22.2	100.0	44.44
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	62.50
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(9)	33.3	.0	22.2	44.4	.0	33.3	22.2	44.4	100.0	44.44
1~ 2억 미만	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
4~ 5억 미만	(6)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
5~ 10억 미만	(23)	.0	13.0	30.4	43.5	13.0	13.0	30.4	56.5	100.0	64.13
1 0 억 이 상	(45)	8.9	11.1	35.6	31.1	13.3	20.0	35.6	44.4	100.0	57.22
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(27)	14.8	7.4	25.9	48.1	3.7	22.2	25.9	51.9	100.0	54.63
10~20억 미 만	(20)	5.0	.0	25.0	50.0	20.0	5.0	25.0	70.0	100.0	70.00
20~30억 미 만	(12)	16.7	8.3	16.7	33.3	25.0	25.0	16.7	58.3	100.0	60.42
30~40억 미 만	(17)	.0	23.5	41.2	29.4	5.9	23.5	41.2	35.3	100.0	54.41
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	66.7	16.7	.0	16.7	66.7	16.7	100.0	50.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	62.5	25.0	12.5	.0	62.5	37.5	100.0	62.50
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(44)	9.1	9.1	29.5	43.2	9.1	18.2	29.5	52.3	100.0	58.52
5 천 만~1억미만	(17)	5.9	5.9	29.4	35.3	23.5	11.8	29.4	58.8	100.0	66.18
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	7.7	46.2	23.1	7.7	23.1	46.2	30.8	100.0	50.00
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	22.2	55.6	11.1	11.1	22.2	66.7	100.0	66.67
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	14.3	57.1	28.6	100.0	53.57
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33

【 표 B10 】부가가치세 납부세액 경감액 지급 사실 운수종사자에게 전달 여부

[문 B10] 조세특례제한법 제106조의7 제2항에 따라 납부세액 경감액을 현금으로 지급하는 경우 지급 시 운수종사자에게 부가가치세 경감세액임을 알리도록 하고 있습니다. 이에 지급 시 운수종사자에게 알리고 있습니까?

	사례수	알리고 있다	알리지 않는다	계
		%	%	
■ 전 체 ■	(93)	96.8	3.2	100.0
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(15)	100.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	(15)	100.0	.0	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	100.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(21)	85.7	14.3	100.0
대 구 / 경 북	(9)	100.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(15)	100.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	(6)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(10)	70.0	30.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(13)	100.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	100.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(22)	100.0	.0	100.0
8 1~ 100 대	(15)	100.0	.0	100.0
101 대 이 상	(10)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(12)	75.0	25.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(26)	100.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(22)	100.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	100.0	.0	100.0
8 1~ 100 대	(10)	100.0	.0	100.0
101 대 이 상	(4)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣				
3 0 명 이 하	(13)	76.9 23.1	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(14)	100.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	100.0	.0	100.0
101~ 150 명	(15)	100.0	.0	100.0
151~ 200 명	(11)	100.0	.0	100.0
201 명 이 상	(4)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣				
3 0 명 이 하	(17)	82.4	17.6	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	100.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(31)	100.0	.0	100.0
101~ 150 명	(18)	100.0	.0	100.0
151~ 200 명	(10)	100.0	.0	100.0
201 명 이 상	(2)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(30)	90.0	10.0	100.0
1~ 2억 미만	(16)	100.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(20)	100.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	100.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	100.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	100.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣				
1 억 미 만	(9)	66.7	33.3	100.0
1~ 2억 미만	(2)	100.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(23)	100.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣				
1 0 억 미 만	(27)	88.9	11.1	100.0
10~20억 미 만	(20)	100.0	.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	100.0	.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	100.0	.0	100.0
40~50억 미 만	(6)	100.0	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(44)	93.2	6.8	100.0
5 천 만~1억미만	(17)	100.0	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	100.0	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	100.0	.0	100.0
3 억 이 상	(7)	100.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	100.0	.0	100.0

【 표 B10-1 】 운수종사자에게 알리는 방식(중복응답)

[문 B10-1] 알리고 있다면 어떤 방식으로 운수종사자에게 알리고 있습니까?

	사례수	지급한 후 사내 게시판 등을 이용하여 알리고 있음	현금지급 시 개별적으로 알리고 있음	지급전 게시판에 공고	정기적인 직원회의 등을 통하여 알리고 있음	지급한 후 운수종사자의 대표에게 알리고 있음
		%	%	%	%	%
■ 전 체 ■	(90)	53.3	34.4	10.0	5.6	4.4
▣ 지 역 별 ▣						
서 울	(15)	86.7	46.7	6.7	.0	6.7
인 천 / 경 기	(15)	40.0	33.3	20.0	.0	6.7
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	58.3	16.7	8.3	8.3	8.3
광 주 / 전 라	(18)	22.2	61.1	.0	11.1	5.6
대 구 / 경 북	(9)	66.7	22.2	.0	11.1	.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(15)	66.7	6.7	26.7	.0	.0
강 원 / 제 주	(6)	33.3	50.0	.0	16.7	.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(7)	.0	71.4	.0	14.3	14.3
2 1~ 4 0 대	(13)	46.2	38.5	7.7	7.7	.0
4 1~ 6 0 대	(23)	39.1	39.1	8.7	8.7	4.3
6 1~ 8 0 대	(22)	72.7	18.2	13.6	4.5	9.1
8 1~ 100 대	(15)	66.7	40.0	13.3	.0	.0
101 대 이 상	(10)	70.0	20.0	10.0	.0	.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(9)	22.2	55.6	.0	11.1	11.1
2 1~ 4 0 대	(26)	38.5	34.6	11.5	11.5	3.8
4 1~ 6 0 대	(22)	59.1	40.9	13.6	.0	.0
6 1~ 8 0 대	(19)	68.4	26.3	10.5	5.3	10.5
8 1~ 100 대	(10)	80.0	20.0	.0	.0	.0
101 대 이 상	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	.0
▣ 2014 근 로 자 ▣						
3 0 명 이 하	(10)	10.0	70.0	.0	10.0	10.0
3 1~ 5 0 명	(14)	42.9	28.6	14.3	14.3	.0
5 1~ 100 명	(36)	52.8	27.8	11.1	2.8	5.6
101~ 150 명	(15)	80.0	33.3	6.7	6.7	6.7
151~ 200 명	(11)	63.6	45.5	9.1	.0	.0
201 명 이 상	(4)	75.0	.0	25.0	.0	.0
▣ 2014 운 전 자 ▣						
3 0 명 이 하	(14)	21.4	57.1	.0	14.3	7.1
3 1~ 5 0 명	(15)	53.3	20.0	13.3	13.3	.0
5 1~ 100 명	(31)	48.4	32.3	12.9	.0	6.5
101~ 150 명	(18)	77.8	33.3	5.6	5.6	5.6
151~ 200 명	(10)	70.0	40.0	10.0	.0	.0
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	50.0	.0	.0
▣ 2014 자 본 ▣						
1 억 미 만	(27)	40.7	33.3	18.5	7.4	3.7
1~ 2억 미만	(16)	62.5	37.5	.0	.0	12.5
2~ 3억 미만	(20)	55.0	40.0	10.0	5.0	.0
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	.0	25.0	.0
4~ 5억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0
5~ 10억 미만	(7)	42.9	42.9	14.3	.0	.0
1 0 억 이 상	(9)	55.6	33.3	11.1	11.1	11.1
모 름 / 무 응 답	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 자 산 ▣						
1 억 미 만	(6)	16.7	83.3	.0	.0	.0
1~ 2억 미만	(2)	.0	50.0	.0	.0	50.0
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0
4~ 5억 미만	(6)	33.3	66.7	.0	.0	.0
5~ 10억 미만	(23)	52.2	21.7	13.0	8.7	4.3
1 0 억 이 상	(45)	64.4	28.9	11.1	6.7	4.4
모 름 / 무 응 답	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0
▣ 2014 매 출 ▣						
1 0 억 미 만	(24)	33.3	41.7	8.3	12.5	4.2
10~20억 미 만	(20)	35.0	40.0	10.0	5.0	10.0
20~30억 미 만	(12)	58.3	25.0	16.7	.0	.0
30~40억 미 만	(17)	82.4	11.8	5.9	5.9	5.9
40~50억 미 만	(6)	83.3	50.0	16.7	.0	.0
5 0 억 이 상	(8)	62.5	50.0	12.5	.0	.0
모 름 / 무 응 답	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣						
5 천 만 원 미 만	(41)	51.2	41.5	9.8	2.4	2.4
5 천 만~1억미만	(17)	41.2	23.5	5.9	17.6	11.8
1~ 2억 미 만	(13)	53.8	38.5	7.7	7.7	7.7
2~ 3억 미 만	(9)	66.7	33.3	22.2	.0	.0
3 억 이 상	(7)	71.4	14.3	14.3	.0	.0
모 름 / 무 응 답	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0

【 표 B10-2 】 운수종사자에게 알리지 않는 이유

[문 B10-2] 별도로 감면세액임을 알리고 있지 않다면 그 이유는 무엇입니까?

	사례수	특별한 이유가 없다	계
		%	
■ 전 체 ■	(3	100.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣			
서 울	(0)	.0	100.0
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0
광 주 / 전 라	(3)	100.0	100.0
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(3)	100.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(3)	100.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣			
3 0 명 이 하	(3)	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(0)	.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣			
3 0 명 이 하	(3)	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(0)	.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣			
1 억 미 만	(3)	100.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣			
1 억 미 만	(3)	100.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣			
1 0 억 미 만	(3)	100.0	100.0
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0
40~50억 미 만	(0)	.0	100.0
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣			
5 천 만 원 미 만	(3)	100.0	100.0
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(0)	.0	100.0
3 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0

【 표 B11 】 2013년 대비 2014년 월평균 급여 인상률

[문 B11] 2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까?

	사례수	동결	통상급여 인상	계
		%	%	
■ 전 체 ■	(100)	69.0	31.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(15)	6.7	93.3	100.0
인 천 / 경 기	(15)	66.7	33.3	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	91.7	8.3	100.0
광 주 / 전 라	(25)	84.0	16.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	77.8	22.2	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	68.8	31.3	100.0
강 원 / 제 주	(8)	100.0	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(14)	100.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	93.3	6.7	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	69.6	30.4	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	52.2	47.8	100.0
8 1~ 100 대	(15)	46.7	53.3	100.0
101 대 이 상	(10)	60.0	40.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(16)	100.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	78.6	21.4	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	56.5	43.5	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	47.4	52.6	100.0
8 1~ 100 대	(10)	60.0	40.0	100.0
101 대 이 상	(4)	75.0	25.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣				
3 0 명 이 하	(18)	94.4	5.6	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	86.7	13.3	100.0
5 1~ 100 명	(36)	72.2	27.8	100.0
101~ 150 명	(16)	56.3	43.8	100.0
151~ 200 명	(11)	18.2	81.8	100.0
201 명 이 상	(4)	50.0	50.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣				
3 0 명 이 하	(22)	95.5	4.5	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	81.3	18.8	100.0
5 1~ 100 명	(32)	71.9	28.1	100.0
101~ 150 명	(18)	50.0	50.0	100.0
151~ 200 명	(10)	20.0	80.0	100.0
201 명 이 상	(2)	50.0	50.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(34)	76.5	23.5	100.0
1~ 2억 미만	(19)	73.7	26.3	100.0
2~ 3억 미만	(20)	70.0	30.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	50.0	50.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	40.0	60.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	71.4	28.6	100.0
1 0 억 이 상	(9)	66.7	33.3	100.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣				
1 억 미 만	(12)	91.7	8.3	100.0
1~ 2억 미만	(5)	80.0	20.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	100.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	100.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	79.2	20.8	100.0
1 0 억 이 상	(45)	53.3	46.7	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	100.0
▣ 2014 매 출 ▣				
1 0 억 미 만	(33)	87.9	12.1	100.0
10~20억 미 만	(21)	76.2	23.8	100.0
20~30억 미 만	(12)	83.3	16.7	100.0
30~40억 미 만	(17)	52.9	47.1	100.0
40~50억 미 만	(6)	33.3	66.7	66.7
5 0 억 이 상	(8)	25.0	75.0	75.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	66.7
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(50)	74.0	26.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	72.2	27.8	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	53.8	46.2	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	66.7	33.3	100.0
3 억 이 상	(7)	71.4	28.6	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	100.0

【 표 B11-1 】2013년 대비 2014년 월평균 급여 인상률 - 통상급여 하락률

[문 B11-1] 2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까?

	사례수	동결 %	통상급여 인상 %	*평균*
■전 체■	(0)	.0	100.0	.
▣지 역 별▣				
서 울	(0)	.0	100.0	.
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0	.
대 전/세 종/충 청	(0)	.0	100.0	.
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0	.
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0	.
부 산/울 산/경 남	(0)	.0	100.0	.
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0	.
▣2014 보 유 택 시▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0	.
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0	.
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣2014 운 행 택 시▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0	.
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0	.
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣2014 근 로 자▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(0)	.0	100.0	.
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣2014 운 전 자▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(0)	.0	100.0	.
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣2014 자 본▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣2014 자 산▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣2014 매 출▣				
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0	.
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0	.
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0	.
40~50억 미 만	(0)	.0	100.0	.
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣2014 당 기 순 이 익▣				
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0	.
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미 만	(0)	.0	100.0	.
3 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	.

【 표 B11-2 】2013년 대비 2014년 월평균 급여 인상률 - 통상급여 인상률

[문 B11-2] 2013년의 월평균 급여(통상급여만 해당) 대비 2014년의 월평균 급여의 인상률은 얼마였습니까?

	사례수	5% 이하	6~10%	11~15%	16~20%	21% 이상	계	평균
		%	%	%	%	%		
■전 체■	(31)	38.7	29.0	12.9	9.7	9.7	100.0	9.67
▣지 역 별▣								
서 울	(14)	14.3	21.4	21.4	21.4	21.4	100.0	14.00
인 천 / 경 기	(5)	20.0	60.0	20.0	.0	.0	100.0	8.00
대 전/세 종/충 청	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.70
광 주 / 전 라	(4)	75.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	5.25
대 구 / 경 북	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
부 산/울 산/경 남	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	6.40
강 원 / 제 주	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
▣2014 보 유 택 시▣								
2 0 대 이 하	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	
2 1~ 4 0 대	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
4 1~ 6 0 대	(7)	42.9	42.9	14.3	.0	.0	100.0	6.71
6 1~ 8 0 대	(11)	27.3	36.4	18.2	18.2	.0	100.0	10.09
8 1~ 100 대	(8)	37.5	12.5	12.5	12.5	25.0	100.0	12.13
101 대 이 상	(4)	50.0	25.0	.0	.0	25.0	100.0	9.93
▣2014 운 행 택 시▣								
2 0 대 이 하	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(6)	66.7	16.7	16.7	.0	.0	100.0	6.50
4 1~ 6 0 대	(10)	20.0	30.0	30.0	10.0	10.0	100.0	10.70
6 1~ 8 0 대	(10)	20.0	50.0	.0	20.0	10.0	100.0	11.50
8 1~ 100 대	(4)	75.0	.0	.0	.0	25.0	100.0	9.50
101 대 이 상	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.70
▣2014 근 로 자▣								
3 0 명 이 하	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
3 1~ 5 0 명	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	7.50
5 1~ 100 명	(10)	50.0	40.0	10.0	.0	.0	100.0	6.40
101~ 150 명	(7)	28.6	28.6	28.6	14.3	.0	100.0	10.00
151~ 200 명	(9)	33.3	22.2	11.1	22.2	11.1	100.0	11.19
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	22.50
▣2014 운 전 자▣								
3 0 명 이 하	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
3 1~ 5 0 명	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	6.67
5 1~ 100 명	(9)	44.4	44.4	11.1	.0	.0	100.0	6.56
101~ 150 명	(9)	33.3	22.2	22.2	22.2	.0	100.0	9.86
151~ 200 명	(8)	25.0	25.0	12.5	12.5	25.0	100.0	12.88
201 명 이 상	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	24.00
▣2014 자 본▣								
1 억 미 만	(8)	37.5	25.0	12.5	12.5	12.5	100.0	10.50
1~ 2억 미만	(5)	20.0	.0	.0	40.0	40.0	100.0	17.40
2~ 3억 미만	(6)	33.3	16.7	50.0	.0	.0	100.0	8.33
3~ 4억 미만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
4~ 5억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	100.0	6.67
5~ 10억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6.00
1 0 억 이 상	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	5.57
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
▣2014 자 산▣								
1 억 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
1~ 2억 미만	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
2~ 3억 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
4~ 5억 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
1 0 억 이 상	(21)	28.6	23.8	19.0	14.3	14.3	100.0	11.18
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
▣2014 매 출▣								
1 0 억 미 만	(4)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6.75
10~20억 미 만	(5)	80.0	20.0	.0	.0	.0	100.0	4.80
20~30억 미 만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	6.00
30~40억 미 만	(8)	37.5	25.0	25.0	.0	12.5	100.0	8.96
40~50억 미 만	(4)	.0	25.0	25.0	50.0	.0	100.0	14.00
5 0 억 이 상	(6)	33.3	.0	16.7	16.7	33.3	100.0	14.83
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00
▣2014 당 기 순 이 익▣								
5 천 만 원 미 만	(13)	38.5	23.1	23.1	.0	15.4	100.0	9.77
5 천 만~1억미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	100.0	6.20
1~ 2억 미 만	(6)	33.3	33.3	16.7	16.7	.0	100.0	8.95
2~ 3억 미 만	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	100.0	19.33
3 억 이 상	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0	5.00
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	10.00

【 표 C1-1 】 정부의 부가가치세 납부세액 경감제도 운영 만족도: 2013년 이전까지의 제도

[문 C1-1] 정부의 부가가치세 납부세액 경감제도 운영에 대해 어느 정도 만족하십니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	6.0	9.0	40.0	36.0	9.0	15.0	40.0	45.0	100.0	58.25
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	6.7	53.3	33.3	6.7	6.7	53.3	40.0	100.0	60.00
인 천 / 경 기	(15)	20.0	6.7	60.0	6.7	6.7	26.7	60.0	13.3	100.0	43.33
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	8.3	16.7	41.7	33.3	.0	25.0	41.7	33.3	100.0	50.00
광 주 / 전 라	(25)	.0	4.0	20.0	64.0	12.0	4.0	20.0	76.0	100.0	71.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	55.6	22.2	22.2	.0	55.6	44.4	100.0	66.67
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	12.5	25.0	37.5	12.5	12.5	37.5	37.5	25.0	100.0	46.88
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	68.75
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	.0	.0	21.4	71.4	7.1	.0	21.4	78.6	100.0	71.43
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	6.7	33.3	53.3	6.7	6.7	33.3	60.0	100.0	65.00
4 1~ 6 0 대	(23)	13.0	4.3	47.8	26.1	8.7	17.4	47.8	34.8	100.0	53.26
6 1~ 8 0 대	(23)	4.3	8.7	56.5	21.7	8.7	13.0	56.5	30.4	100.0	55.43
8 1~ 100 대	(15)	.0	20.0	26.7	40.0	13.3	20.0	26.7	53.3	100.0	61.67
101 대 이 상	(10)	20.0	20.0	40.0	10.0	10.0	40.0	40.0	20.0	100.0	42.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	.0	.0	18.8	75.0	6.3	.0	18.8	81.3	100.0	71.88
2 1~ 4 0 대	(28)	7.1	7.1	46.4	28.6	10.7	14.3	46.4	39.3	100.0	57.14
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	13.0	47.8	26.1	8.7	17.4	47.8	34.8	100.0	55.43
6 1~ 8 0 대	(19)	5.3	5.3	52.6	36.8	.0	10.5	52.6	36.8	100.0	55.26
8 1~ 100 대	(10)	.0	30.0	10.0	30.0	30.0	30.0	10.0	60.0	100.0	65.00
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	25.00
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	.0	5.6	16.7	66.7	11.1	5.6	16.7	77.8	100.0	70.83
3 1~ 5 0 명	(15)	6.7	.0	46.7	46.7	.0	6.7	46.7	46.7	100.0	58.33
5 1~ 100 명	(36)	8.3	8.3	44.4	25.0	13.9	16.7	44.4	38.9	100.0	56.94
101~ 150 명	(16)	.0	18.8	37.5	37.5	6.3	18.8	37.5	43.8	100.0	57.81
151~ 200 명	(11)	9.1	9.1	63.6	18.2	.0	18.2	63.6	18.2	100.0	47.73
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	25.0	.0	25.0	50.0	25.0	25.0	100.0	43.75
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	.0	4.5	22.7	63.6	9.1	4.5	22.7	72.7	100.0	69.32
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	6.3	50.0	31.3	6.3	12.5	50.0	37.5	100.0	56.25
5 1~ 100 명	(32)	9.4	9.4	40.6	28.1	12.5	18.8	40.6	40.6	100.0	56.25
101~ 150 명	(18)	5.6	11.1	44.4	33.3	5.6	16.7	44.4	38.9	100.0	55.56
151~ 200 명	(10)	.0	20.0	60.0	20.0	.0	20.0	60.0	20.0	100.0	50.00
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	2.9	2.9	47.1	35.3	11.8	5.9	47.1	47.1	100.0	62.50
1~ 2억 미만	(19)	10.5	10.5	36.8	36.8	5.3	21.1	36.8	42.1	100.0	53.95
2~ 3억 미만	(20)	5.0	10.0	40.0	40.0	5.0	15.0	40.0	45.0	100.0	57.50
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	.0	100.0	100.0	81.25
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	60.0	.0	20.0	20.0	60.0	100.0	60.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	57.1	14.3	14.3	14.3	57.1	28.6	100.0	57.14
1 0 억 이 상	(9)	22.2	11.1	33.3	22.2	11.1	33.3	33.3	33.3	100.0	47.22
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	37.50
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	8.3	.0	8.3	75.0	8.3	8.3	8.3	83.3	100.0	68.75
1~ 2억 미만	(5)	.0	.0	40.0	40.0	20.0	.0	40.0	60.0	100.0	70.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	50.00
4~ 5억 미만	(6)	16.7	33.3	33.3	16.7	.0	50.0	33.3	16.7	100.0	37.50
5~ 10억 미만	(24)	.0	8.3	37.5	41.7	12.5	8.3	37.5	54.2	100.0	64.58
1 0 억 이 상	(45)	8.9	8.9	46.7	26.7	8.9	17.8	46.7	35.6	100.0	54.44
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	41.67
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	6.1	3.0	27.3	54.5	9.1	9.1	27.3	63.6	100.0	64.39
10~20억 미 만	(21)	9.5	9.5	42.9	33.3	4.8	19.0	42.9	38.1	100.0	53.57
20~30억 미 만	(12)	.0	8.3	33.3	25.0	33.3	8.3	33.3	58.3	100.0	70.83
30~40억 미 만	(17)	11.8	23.5	41.2	23.5	.0	35.3	41.2	23.5	100.0	44.12
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	62.5	25.0	12.5	.0	62.5	37.5	100.0	62.50
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	41.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	4.0	8.0	36.0	42.0	10.0	12.0	36.0	52.0	100.0	61.50
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	11.1	38.9	27.8	11.1	22.2	38.9	38.9	100.0	54.17
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	15.4	53.8	15.4	.0	30.8	53.8	15.4	100.0	42.31
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	33.3	55.6	11.1	.0	33.3	66.7	100.0	69.44
3 억 이 상	(7)	.0	.0	42.9	42.9	14.3	.0	42.9	57.1	100.0	67.86
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	41.67

【 표 C1-2 】 정부의 부가가치세 납부세액 경감제도 운영 만족도: 2014년 제도

[문 C1-2] 정부의 부가가치세 납부세액 경감제도 운영에 대해 어느 정도 만족하십니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	9.0	11.0	38.0	34.0	8.0	20.0	38.0	42.0	100.0	55.25
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	6.7	40.0	46.7	6.7	6.7	40.0	53.3	100.0	63.33
인 천 / 경 기	(15)	20.0	13.3	53.3	.0	13.3	33.3	53.3	13.3	100.0	43.33
대 전/세 종/충 청	(12)	16.7	8.3	33.3	41.7	.0	25.0	33.3	41.7	100.0	50.00
광 주 / 전 라	(25)	8.0	12.0	28.0	48.0	4.0	20.0	28.0	52.0	100.0	57.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	55.6	22.2	22.2	.0	55.6	44.4	100.0	66.67
부 산/울 산/경 남	(16)	12.5	25.0	37.5	12.5	12.5	37.5	37.5	25.0	100.0	46.88
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	68.75
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	14.3	7.1	21.4	57.1	.0	21.4	21.4	57.1	100.0	55.36
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	13.3	33.3	46.7	6.7	13.3	33.3	53.3	100.0	61.67
4 1~ 6 0 대	(23)	17.4	.0	39.1	30.4	13.0	17.4	39.1	43.5	100.0	55.43
6 1~ 8 0 대	(23)	4.3	8.7	56.5	21.7	8.7	13.0	56.5	30.4	100.0	55.43
8 1~ 100 대	(15)	.0	26.7	20.0	46.7	6.7	26.7	20.0	53.3	100.0	58.33
101 대 이 상	(10)	20.0	20.0	50.0	.0	10.0	40.0	50.0	10.0	100.0	40.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	12.5	6.3	18.8	62.5	.0	18.8	18.8	62.5	100.0	57.81
2 1~ 4 0 대	(28)	10.7	7.1	46.4	28.6	7.1	17.9	46.4	35.7	100.0	53.57
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	13.0	39.1	26.1	17.4	17.4	39.1	43.5	100.0	59.78
6 1~ 8 0 대	(19)	5.3	5.3	47.4	42.1	.0	10.5	47.4	42.1	100.0	56.58
8 1~ 100 대	(10)	.0	40.0	20.0	20.0	20.0	40.0	20.0	40.0	100.0	55.00
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	25.00
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	11.1	11.1	16.7	55.6	5.6	22.2	16.7	61.1	100.0	58.33
3 1~ 5 0 명	(15)	13.3	.0	46.7	40.0	.0	13.3	46.7	40.0	100.0	53.33
5 1~ 100 명	(36)	8.3	8.3	44.4	22.2	16.7	16.7	44.4	38.9	100.0	57.64
101~ 150 명	(16)	.0	25.0	37.5	37.5	.0	25.0	37.5	37.5	100.0	53.13
151~ 200 명	(11)	9.1	9.1	45.5	36.4	.0	18.2	45.5	36.4	100.0	52.27
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	25.0	.0	25.0	50.0	25.0	25.0	100.0	43.75
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	13.6	9.1	22.7	50.0	4.5	22.7	22.7	54.5	100.0	55.68
3 1~ 5 0 명	(16)	6.3	.0	43.8	50.0	.0	6.3	43.8	50.0	100.0	59.38
5 1~ 100 명	(32)	9.4	12.5	43.8	15.6	18.8	21.9	43.8	34.4	100.0	55.47
101~ 150 명	(18)	5.6	16.7	38.9	38.9	.0	22.2	38.9	38.9	100.0	52.78
151~ 200 명	(10)	.0	20.0	50.0	30.0	.0	20.0	50.0	30.0	100.0	52.50
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	11.8	2.9	38.2	38.2	8.8	14.7	38.2	47.1	100.0	57.35
1~ 2억 미만	(19)	10.5	15.8	31.6	36.8	5.3	26.3	31.6	42.1	100.0	52.63
2~ 3억 미만	(20)	5.0	15.0	45.0	30.0	5.0	20.0	45.0	35.0	100.0	53.75
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	25.0	75.0	100.0	75.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	20.0	40.0	40.0	.0	20.0	40.0	40.0	100.0	55.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	42.9	28.6	14.3	14.3	42.9	42.9	100.0	60.71
1 0 억 이 상	(9)	22.2	11.1	33.3	22.2	11.1	33.3	33.3	33.3	100.0	47.22
모 름/무 응 답	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	37.50
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	25.0	.0	16.7	58.3	.0	25.0	16.7	58.3	100.0	52.08
1~ 2억 미만	(5)	.0	20.0	20.0	40.0	20.0	20.0	20.0	60.0	100.0	65.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0	50.00
4~ 5억 미만	(6)	16.7	16.7	50.0	16.7	.0	33.3	50.0	16.7	100.0	41.67
5~ 10억 미만	(24)	4.2	16.7	37.5	33.3	8.3	20.8	37.5	41.7	100.0	56.25
1 0 억 이 상	(45)	8.9	8.9	40.0	31.1	11.1	17.8	40.0	42.2	100.0	56.67
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	41.67
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	15.2	9.1	24.2	48.5	3.0	24.2	24.2	51.5	100.0	53.79
10~20억 미 만	(21)	9.5	4.8	47.6	23.8	14.3	14.3	47.6	38.1	100.0	57.14
20~30억 미 만	(12)	.0	16.7	41.7	16.7	25.0	16.7	41.7	41.7	100.0	62.50
30~40억 미 만	(17)	11.8	23.5	35.3	29.4	.0	35.3	35.3	29.4	100.0	45.59
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	62.50
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	50.0	37.5	12.5	.0	50.0	50.0	100.0	65.63
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	41.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	10.0	8.0	34.0	38.0	10.0	18.0	34.0	48.0	100.0	57.50
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	16.7	33.3	27.8	11.1	27.8	33.3	38.9	100.0	52.78
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	15.4	46.2	23.1	.0	30.8	46.2	23.1	100.0	44.23
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	33.3	55.6	11.1	.0	33.3	66.7	100.0	69.44
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	14.3	57.1	28.6	100.0	53.57
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	.0	100.0	41.67

【 표 C2-1 】 부가가치세 납부세액 경감제도 경영개선 도움 정도: 2013년 이전까지의 제도

[문 C2-1] 부가가치세 납부세액 경감제도가 경영개선에 얼마나 도움 되었습니까?

	사례수	전혀 도움 안됨	별로 도움 안됨	보통	약간 도움	매우 도움	*비도움*	*보통*	*도움*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(100)	15.0	13.0	39.0	21.0	12.0	28.0	39.0	33.0	100.0	50.50
▣지 역 별▣											
서 울	(15)	.0	33.3	26.7	20.0	20.0	33.3	26.7	40.0	100.0	56.67
인 천 / 경 기	(15)	40.0	13.3	40.0	.0	6.7	53.3	40.0	6.7	100.0	30.00
대 전/세 종/충 청	(12)	.0	25.0	41.7	25.0	8.3	25.0	41.7	33.3	100.0	54.17
광 주 / 전 라	(25)	.0	4.0	48.0	40.0	8.0	4.0	48.0	48.0	100.0	63.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	55.6	11.1	33.3	.0	55.6	44.4	100.0	69.44
부 산/울 산/경 남	(16)	43.8	12.5	25.0	12.5	6.3	56.3	25.0	18.8	100.0	31.25
강 원 / 제 주	(8)	25.0	.0	37.5	25.0	12.5	25.0	37.5	37.5	100.0	50.00
▣2014 보 유 택 시▣											
2 0 대 이 하	(14)	.0	.0	42.9	42.9	14.3	.0	42.9	57.1	100.0	67.86
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	6.7	46.7	26.7	.0	26.7	46.7	26.7	100.0	45.00
4 1~ 6 0 대	(23)	17.4	8.7	52.2	8.7	13.0	26.1	52.2	21.7	100.0	47.83
6 1~ 8 0 대	(23)	21.7	17.4	30.4	21.7	8.7	39.1	30.4	30.4	100.0	44.57
8 1~ 100 대	(15)	.0	33.3	26.7	13.3	26.7	33.3	26.7	40.0	100.0	58.33
101 대 이 상	(10)	30.0	10.0	30.0	20.0	10.0	40.0	30.0	30.0	100.0	42.50
▣2014 운 행 택 시▣											
2 0 대 이 하	(16)	.0	.0	43.8	43.8	12.5	.0	43.8	56.3	100.0	67.19
2 1~ 4 0 대	(28)	21.4	10.7	46.4	14.3	7.1	32.1	46.4	21.4	100.0	43.75
4 1~ 6 0 대	(23)	17.4	17.4	43.5	13.0	8.7	34.8	43.5	21.7	100.0	44.57
6 1~ 8 0 대	(19)	15.8	10.5	31.6	21.1	21.1	26.3	31.6	42.1	100.0	55.26
8 1~ 100 대	(10)	10.0	30.0	30.0	10.0	20.0	40.0	30.0	30.0	100.0	50.00
101 대 이 상	(4)	25.0	25.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	50.0	100.0	43.75
▣2014 근 로 자▣											
3 0 명 이 하	(18)	5.6	5.6	38.9	38.9	11.1	11.1	38.9	50.0	100.0	61.11
3 1~ 5 0 명	(15)	20.0	.0	53.3	26.7	.0	20.0	53.3	26.7	100.0	46.67
5 1~ 100 명	(36)	19.4	11.1	38.9	11.1	19.4	30.6	38.9	30.6	100.0	50.00
101~ 150 명	(16)	12.5	25.0	43.8	12.5	6.3	37.5	43.8	18.8	100.0	43.75
151~ 200 명	(11)	9.1	27.3	27.3	27.3	9.1	36.4	27.3	36.4	100.0	50.00
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	.0	25.0	25.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣2014 운 전 자▣											
3 0 명 이 하	(22)	4.5	4.5	45.5	36.4	9.1	9.1	45.5	45.5	100.0	60.23
3 1~ 5 0 명	(16)	18.8	6.3	50.0	18.8	6.3	25.0	50.0	25.0	100.0	46.88
5 1~ 100 명	(32)	21.9	12.5	34.4	12.5	18.8	34.4	34.4	31.3	100.0	48.44
101~ 150 명	(18)	11.1	22.2	44.4	16.7	5.6	33.3	44.4	22.2	100.0	45.83
151~ 200 명	(10)	10.0	30.0	20.0	30.0	10.0	40.0	20.0	40.0	100.0	50.00
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣2014 자 본▣											
1 억 미 만	(34)	11.8	5.9	41.2	23.5	17.6	17.6	41.2	41.2	100.0	57.35
1~ 2억 미만	(19)	26.3	15.8	31.6	21.1	5.3	42.1	31.6	26.3	100.0	40.79
2~ 3억 미만	(20)	20.0	10.0	35.0	25.0	10.0	30.0	35.0	35.0	100.0	48.75
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	75.0	25.0	.0	.0	75.0	25.0	100.0	56.25
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	20.0	20.0	20.0	40.0	20.0	40.0	100.0	55.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	42.9	28.6	14.3	14.3	42.9	42.9	100.0	60.71
1 0 억 이 상	(9)	11.1	22.2	55.6	.0	11.1	33.3	55.6	11.1	100.0	44.44
모 름/무 응 답	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	12.50
▣2014 자 산▣											
1 억 미 만	(12)	8.3	.0	33.3	41.7	16.7	8.3	33.3	58.3	100.0	64.58
1~ 2억 미만	(5)	40.0	.0	40.0	20.0	.0	40.0	40.0	20.0	100.0	35.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	62.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	33.3	50.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	33.33
5~ 10억 미만	(24)	20.8	4.2	37.5	29.2	8.3	25.0	37.5	37.5	100.0	50.00
1 0 억 이 상	(45)	11.1	20.0	37.8	13.3	17.8	31.1	37.8	31.1	100.0	51.67
모 름/무 응 답	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00
▣2014 매 출▣											
1 0 억 미 만	(33)	15.2	3.0	42.4	30.3	9.1	18.2	42.4	39.4	100.0	53.79
10~20억 미 만	(21)	19.0	9.5	42.9	19.0	9.5	28.6	42.9	28.6	100.0	47.62
20~30억 미 만	(12)	16.7	.0	50.0	.0	33.3	16.7	50.0	33.3	100.0	58.33
30~40억 미 만	(17)	17.6	35.3	29.4	11.8	5.9	52.9	29.4	17.6	100.0	38.24
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	50.0	33.3	.0	16.7	50.0	33.3	100.0	54.17
5 0 억 이 상	(8)	.0	25.0	12.5	37.5	25.0	25.0	12.5	62.5	100.0	65.63
모 름/무 응 답	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00
▣2014 당 기 순 이 익▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	20.0	10.0	36.0	20.0	14.0	30.0	36.0	34.0	100.0	49.50
5 천 만~1억미만	(18)	16.7	5.6	50.0	16.7	11.1	22.2	50.0	27.8	100.0	50.00
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	38.5	30.8	15.4	7.7	46.2	30.8	23.1	100.0	44.23
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	33.3	44.4	22.2	.0	33.3	66.7	100.0	72.22
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	14.3	57.1	28.6	100.0	53.57
모 름/무 응 답	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00

【 표 C2-2 】 부가가치세 납부세액 경감제도 경영개선 도움 정도: 2014년 제도

[문 C2-2] 부가가치세 납부세액 경감제도가 경영개선에 얼마나 도움 되었습니까?

	사례수	전혀 도움 안됨	별로 도움 안됨	보통	약간 도움	매우 도움	*비도움*	*보통*	*도움*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(100)	19.0	12.0	35.0	21.0	13.0	31.0	35.0	34.0	100.0	49.25
▣지 역 별▣											
서 울	(15)	13.3	40.0	20.0	6.7	20.0	53.3	20.0	26.7	100.0	45.00
인 천 / 경 기	(15)	40.0	13.3	33.3	.0	13.3	53.3	33.3	13.3	100.0	33.33
대 전/세 종/충 청	(12)	16.7	8.3	16.7	50.0	8.3	25.0	16.7	58.3	100.0	56.25
광 주 / 전 라	(25)	.0	4.0	56.0	32.0	8.0	4.0	56.0	40.0	100.0	61.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	44.4	22.2	33.3	.0	44.4	55.6	100.0	72.22
부 산/울 산/경 남	(16)	43.8	12.5	25.0	12.5	6.3	56.3	25.0	18.8	100.0	31.25
강 원 / 제 주	(8)	25.0	.0	37.5	25.0	12.5	25.0	37.5	37.5	100.0	50.00
▣2014 보 유 택 시▣											
2 0 대 이 하	(14)	.0	.0	50.0	42.9	7.1	.0	50.0	50.0	100.0	64.29
2 1~ 4 0 대	(15)	20.0	6.7	40.0	26.7	6.7	26.7	40.0	33.3	100.0	48.33
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	4.3	34.8	21.7	17.4	26.1	34.8	39.1	100.0	52.17
6 1~ 8 0 대	(23)	26.1	21.7	30.4	13.0	8.7	47.8	30.4	21.7	100.0	39.13
8 1~ 100 대	(15)	6.7	33.3	26.7	6.7	26.7	40.0	26.7	33.3	100.0	53.33
101 대 이 상	(10)	40.0	.0	30.0	20.0	10.0	40.0	30.0	30.0	100.0	40.00
▣2014 운 행 택 시▣											
2 0 대 이 하	(16)	.0	.0	50.0	43.8	6.3	.0	50.0	50.0	100.0	64.06
2 1~ 4 0 대	(28)	25.0	7.1	39.3	17.9	10.7	32.1	39.3	28.6	100.0	45.54
4 1~ 6 0 대	(23)	21.7	17.4	30.4	17.4	13.0	39.1	30.4	30.4	100.0	45.65
6 1~ 8 0 대	(19)	21.1	15.8	26.3	15.8	21.1	36.8	26.3	36.8	100.0	50.00
8 1~ 100 대	(10)	10.0	30.0	40.0	.0	20.0	40.0	40.0	20.0	100.0	47.50
101 대 이 상	(4)	50.0	.0	.0	50.0	.0	50.0	.0	50.0	100.0	37.50
▣2014 근 로 자▣											
3 0 명 이 하	(18)	5.6	5.6	44.4	33.3	11.1	11.1	44.4	44.4	100.0	59.72
3 1~ 5 0 명	(15)	26.7	.0	46.7	26.7	.0	26.7	46.7	26.7	100.0	43.33
5 1~ 100 명	(36)	19.4	8.3	27.8	22.2	22.2	27.8	27.8	44.4	100.0	54.86
101~ 150 명	(16)	25.0	31.3	37.5	.0	6.3	56.3	37.5	6.3	100.0	32.81
151~ 200 명	(11)	18.2	18.2	36.4	18.2	9.1	36.4	36.4	27.3	100.0	45.45
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	.0	25.0	25.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣2014 운 전 자▣											
3 0 명 이 하	(22)	9.1	4.5	45.5	31.8	9.1	13.6	45.5	40.9	100.0	56.82
3 1~ 5 0 명	(16)	18.8	.0	37.5	37.5	6.3	18.8	37.5	43.8	100.0	53.13
5 1~ 100 명	(32)	21.9	12.5	28.1	15.6	21.9	34.4	28.1	37.5	100.0	50.78
101~ 150 명	(18)	27.8	22.2	44.4	.0	5.6	50.0	44.4	5.6	100.0	33.33
151~ 200 명	(10)	10.0	30.0	20.0	30.0	10.0	40.0	20.0	40.0	100.0	50.00
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	50.0	100.0	50.00
▣2014 자 본▣											
1 억 미 만	(34)	14.7	5.9	35.3	29.4	14.7	20.6	35.3	44.1	100.0	55.88
1~ 2억 미만	(19)	36.8	15.8	31.6	10.5	5.3	52.6	31.6	15.8	100.0	32.89
2~ 3억 미만	(20)	20.0	5.0	40.0	20.0	15.0	25.0	40.0	35.0	100.0	51.25
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	75.0	.0	25.0	.0	75.0	25.0	100.0	62.50
4~ 5억 미만	(5)	.0	40.0	20.0	20.0	20.0	40.0	20.0	40.0	100.0	55.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	14.3	57.1	14.3	14.3	14.3	71.4	100.0	67.86
1 0 억 이 상	(9)	22.2	22.2	44.4	.0	11.1	44.4	44.4	11.1	100.0	38.89
모 름/무 응 답	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	12.50
▣2014 자 산▣											
1 억 미 만	(12)	8.3	.0	33.3	50.0	8.3	8.3	33.3	58.3	100.0	62.50
1~ 2억 미만	(5)	40.0	.0	40.0	.0	20.0	40.0	40.0	20.0	100.0	40.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0	62.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	16.7	50.0	16.7	.0	33.3	50.0	16.7	100.0	41.67
5~ 10억 미만	(24)	25.0	4.2	29.2	33.3	8.3	29.2	29.2	41.7	100.0	48.96
1 0 억 이 상	(45)	17.8	20.0	33.3	8.9	20.0	37.8	33.3	28.9	100.0	48.33
모 름/무 응 답	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00
▣2014 매 출▣											
1 0 억 미 만	(33)	18.2	3.0	36.4	33.3	9.1	21.2	36.4	42.4	100.0	53.03
10~20억 미 만	(21)	19.0	4.8	38.1	23.8	14.3	23.8	38.1	38.1	100.0	52.38
20~30억 미 만	(12)	16.7	.0	50.0	.0	33.3	16.7	50.0	33.3	100.0	58.33
30~40억 미 만	(17)	23.5	35.3	23.5	11.8	5.9	58.8	23.5	17.6	100.0	35.29
40~50억 미 만	(6)	33.3	16.7	50.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	29.17
5 0 억 이 상	(8)	.0	25.0	12.5	37.5	25.0	25.0	12.5	62.5	100.0	65.63
모 름/무 응 답	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00
▣2014 당 기 순 이 익▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	22.0	10.0	28.0	26.0	14.0	32.0	28.0	40.0	100.0	50.00
5 천 만~1억미만	(18)	16.7	5.6	50.0	11.1	16.7	22.2	50.0	27.8	100.0	51.39
1~ 2억 미 만	(13)	15.4	30.8	30.8	15.4	7.7	46.2	30.8	23.1	100.0	42.31
2~ 3억 미 만	(9)	22.2	.0	33.3	22.2	22.2	22.2	33.3	44.4	100.0	55.56
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	57.1	28.6	.0	14.3	57.1	28.6	100.0	53.57
모 름/무 응 답	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00

【 표 C3-1 】 부가가치세 납부세액 경감제도 종사자 처우개선 도움 정도: 2013년 이전까지의 제도

[문 C3-1] 부가가치세 납부세액 경감제도가 종사자 처우개선에 얼마나 도움 되었습니까?

	사례수	전혀 도움 안됨	별로 도움 안됨	보통	약간 도움	매우 도움	*비도움*	*보통*	*도움*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	2.0	4.0	22.0	51.0	21.0	6.0	22.0	72.0	100.0	71.25
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	13.3	26.7	26.7	33.3	13.3	26.7	60.0	100.0	70.00
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	33.3	46.7	13.3	6.7	33.3	60.0	100.0	65.00
대 전/세 종/충 청	(12)	.0	.0	33.3	50.0	16.7	.0	33.3	66.7	100.0	70.83
광 주 / 전 라	(25)	4.0	4.0	16.0	72.0	4.0	8.0	16.0	76.0	100.0	67.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	11.1	44.4	33.3	11.1	11.1	77.8	100.0	75.00
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	.0	12.5	68.8	18.8	.0	12.5	87.5	100.0	76.56
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	25.0	12.5	62.5	.0	25.0	75.0	100.0	84.38
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	7.1	.0	28.6	64.3	.0	7.1	28.6	64.3	100.0	62.50
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	6.7	26.7	40.0	26.7	6.7	26.7	66.7	100.0	71.67
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	4.3	26.1	43.5	21.7	8.7	26.1	65.2	100.0	68.48
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	13.0	56.5	26.1	4.3	13.0	82.6	100.0	76.09
8 1~ 100 대	(15)	.0	6.7	20.0	46.7	26.7	6.7	20.0	73.3	100.0	73.33
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	60.0	20.0	.0	20.0	80.0	100.0	75.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	6.3	.0	31.3	62.5	.0	6.3	31.3	62.5	100.0	62.50
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	3.6	28.6	42.9	21.4	7.1	28.6	64.3	100.0	68.75
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	13.0	13.0	39.1	34.8	13.0	13.0	73.9	100.0	73.91
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	26.3	52.6	21.1	.0	26.3	73.7	100.0	73.68
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	10.0	70.0	20.0	.0	10.0	90.0	100.0	77.50
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	.0	100.0	100.0	81.25
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	5.6	5.6	22.2	61.1	5.6	11.1	22.2	66.7	100.0	63.89
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	.0	40.0	33.3	26.7	.0	40.0	60.0	100.0	71.67
5 1~ 100 명	(36)	2.8	2.8	16.7	52.8	25.0	5.6	16.7	77.8	100.0	73.61
101~ 150 명	(16)	.0	6.3	18.8	56.3	18.8	6.3	18.8	75.0	100.0	71.88
151~ 200 명	(11)	.0	.0	27.3	54.5	18.2	.0	27.3	72.7	100.0	72.73
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	75.0	100.0	75.00
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	4.5	4.5	27.3	54.5	9.1	9.1	27.3	63.6	100.0	64.77
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	.0	37.5	43.8	18.8	.0	37.5	62.5	100.0	70.31
5 1~ 100 명	(32)	3.1	3.1	12.5	53.1	28.1	6.3	12.5	81.3	100.0	75.00
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	22.2	55.6	16.7	5.6	22.2	72.2	100.0	70.83
151~ 200 명	(10)	.0	10.0	20.0	40.0	30.0	10.0	20.0	70.0	100.0	72.50
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	2.9	2.9	38.2	41.2	14.7	5.9	38.2	55.9	100.0	65.44
1~ 2억 미만	(19)	5.3	5.3	10.5	42.1	36.8	10.5	10.5	78.9	100.0	75.00
2~ 3억 미만	(20)	.0	5.0	20.0	60.0	15.0	5.0	20.0	75.0	100.0	71.25
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	20.0	40.0	40.0	.0	20.0	80.0	100.0	80.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	.0	71.4	14.3	14.3	.0	85.7	100.0	71.43
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	22.2	44.4	33.3	.0	22.2	77.8	100.0	77.78
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	8.3	.0	33.3	58.3	.0	8.3	33.3	58.3	100.0	60.42
1~ 2억 미만	(5)	.0	.0	20.0	40.0	40.0	.0	20.0	80.0	100.0	80.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	16.7	33.3	33.3	.0	33.3	33.3	33.3	100.0	45.83
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	25.0	54.2	20.8	.0	25.0	75.0	100.0	73.96
1 0 억 이 상	(45)	.0	6.7	17.8	46.7	28.9	6.7	17.8	75.6	100.0	74.44
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	3.0	3.0	27.3	57.6	9.1	6.1	27.3	66.7	100.0	66.67
10~20억 미 만	(21)	4.8	.0	33.3	33.3	28.6	4.8	33.3	61.9	100.0	70.24
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	8.3	50.0	41.7	.0	8.3	91.7	100.0	83.33
30~40억 미 만	(17)	.0	11.8	5.9	70.6	11.8	11.8	5.9	82.4	100.0	70.59
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	33.3	33.3	16.7	16.7	33.3	50.0	100.0	62.50
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	12.5	37.5	50.0	.0	12.5	87.5	100.0	84.38
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	4.0	4.0	26.0	46.0	20.0	8.0	26.0	66.0	100.0	68.50
5 천 만~1억미만	(18)	.0	.0	16.7	66.7	16.7	.0	16.7	83.3	100.0	75.00
1~ 2억 미 만	(13)	.0	7.7	23.1	46.2	23.1	7.7	23.1	69.2	100.0	71.15
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	33.3	44.4	.0	22.2	77.8	100.0	80.56
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	.0	71.4	14.3	14.3	.0	85.7	100.0	71.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67

【 표 C3-2 】 부가가치세 납부세액 경감제도 종사자 처우개선 도움 정도: 2014년 제도

[문 C3-2] 부가가치세 납부세액 경감제도가 종사자 처우개선에 얼마나 도움 되었습니까?

	사례수	전혀 도움 안됨	별로 도움 안됨	보통	약간 도움	매우 도움	*비도움*	*보통*	*도움*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	2.0	3.0	18.0	52.0	25.0	5.0	18.0	77.0	100.0	73.75
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	13.3	20.0	20.0	46.7	13.3	20.0	66.7	100.0	75.00
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	20.0	53.3	20.0	6.7	20.0	73.3	100.0	70.00
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	.0	.0	25.0	66.7	8.3	.0	25.0	75.0	100.0	70.83
광 주 / 전 라	(25)	4.0	4.0	16.0	68.0	8.0	8.0	16.0	76.0	100.0	68.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	22.2	44.4	33.3	.0	22.2	77.8	100.0	77.78
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	.0	12.5	62.5	25.0	.0	12.5	87.5	100.0	78.13
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	12.5	25.0	62.5	.0	12.5	87.5	100.0	87.50
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	7.1	.0	21.4	71.4	.0	7.1	21.4	71.4	100.0	64.29
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	6.7	13.3	53.3	26.7	6.7	13.3	80.0	100.0	75.00
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	.0	26.1	39.1	30.4	4.3	26.1	69.6	100.0	72.83
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	17.4	52.2	26.1	4.3	17.4	78.3	100.0	75.00
8 1~ 100 대	(15)	.0	6.7	6.7	46.7	40.0	6.7	6.7	86.7	100.0	80.00
101 대 이 상	(10)	.0	.0	20.0	60.0	20.0	.0	20.0	80.0	100.0	75.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	6.3	.0	18.8	75.0	.0	6.3	18.8	75.0	100.0	65.63
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	3.6	28.6	42.9	21.4	7.1	28.6	64.3	100.0	68.75
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	8.7	4.3	39.1	47.8	8.7	4.3	87.0	100.0	81.52
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	26.3	47.4	26.3	.0	26.3	73.7	100.0	75.00
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	10.0	70.0	20.0	.0	10.0	90.0	100.0	77.50
101 대 이 상	(4)	.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	.0	100.0	100.0	81.25
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	5.6	5.6	16.7	66.7	5.6	11.1	16.7	72.2	100.0	65.28
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	.0	33.3	46.7	20.0	.0	33.3	66.7	100.0	71.67
5 1~ 100 명	(36)	2.8	.0	13.9	50.0	33.3	2.8	13.9	83.3	100.0	77.78
101~ 150 명	(16)	.0	6.3	12.5	62.5	18.8	6.3	12.5	81.3	100.0	73.44
151~ 200 명	(11)	.0	.0	27.3	36.4	36.4	.0	27.3	72.7	100.0	77.27
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	75.0	100.0	75.00
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	4.5	4.5	22.7	63.6	4.5	9.1	22.7	68.2	100.0	64.77
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	.0	31.3	43.8	25.0	.0	31.3	68.8	100.0	73.44
5 1~ 100 명	(32)	3.1	.0	9.4	53.1	34.4	3.1	9.4	87.5	100.0	78.91
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	22.2	55.6	16.7	5.6	22.2	72.2	100.0	70.83
151~ 200 명	(10)	.0	10.0	10.0	30.0	50.0	10.0	10.0	80.0	100.0	80.00
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	2.9	.0	29.4	50.0	17.6	2.9	29.4	67.6	100.0	69.85
1~ 2억 미만	(19)	5.3	5.3	15.8	36.8	36.8	10.5	15.8	73.7	100.0	73.68
2~ 3억 미만	(20)	.0	5.0	15.0	55.0	25.0	5.0	15.0	80.0	100.0	75.00
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	.0	60.0	40.0	.0	.0	100.0	100.0	85.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	14.3	.0	57.1	28.6	14.3	.0	85.7	100.0	75.00
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	22.2	44.4	33.3	.0	22.2	77.8	100.0	77.78
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	8.3	.0	25.0	66.7	.0	8.3	25.0	66.7	100.0	62.50
1~ 2억 미만	(5)	.0	.0	20.0	40.0	40.0	.0	20.0	80.0	100.0	80.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	100.0	100.0	83.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	16.7	50.0	16.7	.0	33.3	50.0	16.7	100.0	41.67
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	16.7	62.5	20.8	.0	16.7	83.3	100.0	76.04
1 0 억 이 상	(45)	.0	4.4	13.3	46.7	35.6	4.4	13.3	82.2	100.0	78.33
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	3.0	3.0	18.2	63.6	12.1	6.1	18.2	75.8	100.0	69.70
10~20억 미 만	(21)	4.8	.0	28.6	33.3	33.3	4.8	28.6	66.7	100.0	72.62
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	8.3	50.0	41.7	.0	8.3	91.7	100.0	83.33
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	11.8	70.6	11.8	5.9	11.8	82.4	100.0	72.06
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	33.3	33.3	16.7	16.7	33.3	50.0	100.0	62.50
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	100.0	100.0	93.75
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	4.0	4.0	18.0	52.0	22.0	8.0	18.0	74.0	100.0	71.00
5 천 만~1억미만	(18)	.0	.0	22.2	61.1	16.7	.0	22.2	77.8	100.0	73.61
1~ 2억 미 만	(13)	.0	7.7	7.7	46.2	38.5	7.7	7.7	84.6	100.0	78.85
2~ 3억 미 만	(9)	.0	.0	22.2	22.2	55.6	.0	22.2	77.8	100.0	83.33
3 억 이 상	(7)	.0	.0	14.3	71.4	14.3	.0	14.3	85.7	100.0	75.00
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67

【 표 C4-1 】부가가치세 납부세액 경감제도 운전종사자의 만족도: 2013년 이전까지의 제도

[문 C4-1] 동 제도에 대한 운전 종사자들의 만족도는 어느 정도라 판단하십니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■전 체■	(100)	1.0	2.0	45.0	35.0	17.0	3.0	45.0	52.0	100.0	66.25
▣지 역 별▣											
서 울	(15)	.0	6.7	53.3	26.7	13.3	6.7	53.3	40.0	100.0	61.67
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	40.0	33.3	20.0	6.7	40.0	53.3	100.0	65.00
대 전/세 종/충 청	(12)	.0	.0	50.0	33.3	16.7	.0	50.0	50.0	100.0	66.67
광 주 / 전 라	(25)	.0	.0	40.0	56.0	4.0	.0	40.0	60.0	100.0	66.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	44.4	22.2	22.2	11.1	44.4	44.4	100.0	63.89
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	.0	62.5	25.0	12.5	.0	62.5	37.5	100.0	62.50
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	12.5	25.0	62.5	.0	12.5	87.5	100.0	87.50
▣2014 보 유 택 시▣											
2 0 대 이 하	(14)	.0	.0	57.1	42.9	.0	.0	57.1	42.9	100.0	60.71
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	.0	33.3	40.0	26.7	.0	33.3	66.7	100.0	73.33
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	4.3	56.5	17.4	17.4	8.7	56.5	34.8	100.0	59.78
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	4.3	39.1	39.1	17.4	4.3	39.1	56.5	100.0	67.39
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	40.0	40.0	20.0	.0	40.0	60.0	100.0	70.00
101 대 이 상	(10)	.0	.0	40.0	40.0	20.0	.0	40.0	60.0	100.0	70.00
▣2014 운 행 택 시▣											
2 0 대 이 하	(16)	.0	.0	56.3	43.8	.0	.0	56.3	43.8	100.0	60.94
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	.0	53.6	25.0	17.9	3.6	53.6	42.9	100.0	63.39
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	8.7	34.8	30.4	26.1	8.7	34.8	56.5	100.0	68.48
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	47.4	31.6	21.1	.0	47.4	52.6	100.0	68.42
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	30.0	50.0	20.0	.0	30.0	70.0	100.0	72.50
101 대 이 상	(4)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	68.75
▣2014 근 로 자▣											
3 0 명 이 하	(18)	.0	.0	55.6	38.9	5.6	.0	55.6	44.4	100.0	62.50
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	.0	46.7	33.3	20.0	.0	46.7	53.3	100.0	68.33
5 1~ 100 명	(36)	2.8	2.8	38.9	30.6	25.0	5.6	38.9	55.6	100.0	68.06
101~ 150 명	(16)	.0	6.3	43.8	37.5	12.5	6.3	43.8	50.0	100.0	64.06
151~ 200 명	(11)	.0	.0	54.5	36.4	9.1	.0	54.5	45.5	100.0	63.64
201 명 이 상	(4)	.0	.0	25.0	50.0	25.0	.0	25.0	75.0	100.0	75.00
▣2014 운 전 자▣											
3 0 명 이 하	(22)	.0	.0	54.5	40.9	4.5	.0	54.5	45.5	100.0	62.50
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	.0	56.3	25.0	18.8	.0	56.3	43.8	100.0	65.63
5 1~ 100 명	(32)	3.1	3.1	31.3	34.4	28.1	6.3	31.3	62.5	100.0	70.31
101~ 150 명	(18)	.0	5.6	50.0	33.3	11.1	5.6	50.0	44.4	100.0	62.50
151~ 200 명	(10)	.0	.0	50.0	40.0	10.0	.0	50.0	50.0	100.0	65.00
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
▣2014 자 본▣											
1 억 미 만	(34)	.0	2.9	61.8	29.4	5.9	2.9	61.8	35.3	100.0	59.56
1~ 2억 미만	(19)	5.3	5.3	47.4	10.5	31.6	10.5	47.4	42.1	100.0	64.47
2~ 3억 미만	(20)	.0	.0	35.0	50.0	15.0	.0	35.0	65.0	100.0	70.00
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	68.75
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	20.0	60.0	20.0	.0	20.0	80.0	100.0	75.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	42.9	42.9	14.3	.0	42.9	57.1	100.0	67.86
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
▣2014 자 산▣											
1 억 미 만	(12)	.0	.0	58.3	41.7	.0	.0	58.3	41.7	100.0	60.42
1~ 2억 미만	(5)	.0	.0	40.0	20.0	40.0	.0	40.0	60.0	100.0	75.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	.0	83.3	.0	.0	16.7	83.3	.0	100.0	41.67
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	37.5	50.0	12.5	.0	37.5	62.5	100.0	68.75
1 0 억 이 상	(45)	.0	4.4	44.4	28.9	22.2	4.4	44.4	51.1	100.0	67.22
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
▣2014 매 출▣											
1 0 억 미 만	(33)	.0	.0	48.5	45.5	6.1	.0	48.5	51.5	100.0	64.39
10~20억 미 만	(21)	4.8	.0	52.4	19.0	23.8	4.8	52.4	42.9	100.0	64.29
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	25.0	25.0	50.0	.0	25.0	75.0	100.0	81.25
30~40억 미 만	(17)	.0	5.9	41.2	41.2	11.8	5.9	41.2	52.9	100.0	64.71
40~50억 미 만	(6)	.0	16.7	66.7	16.7	.0	16.7	66.7	16.7	100.0	50.00
5 0 억 이 상	(8)	.0	.0	37.5	50.0	12.5	.0	37.5	62.5	100.0	68.75
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
▣2014 당 기 순 이 익▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	2.0	.0	50.0	30.0	18.0	2.0	50.0	48.0	100.0	65.50
5 천 만~1억미만	(18)	.0	.0	55.6	27.8	16.7	.0	55.6	44.4	100.0	65.28
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	30.8	53.8	15.4	.0	30.8	69.2	100.0	71.15
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	44.4	33.3	11.1	11.1	44.4	44.4	100.0	61.11
3 억 이 상	(7)	.0	14.3	14.3	57.1	14.3	14.3	14.3	71.4	100.0	67.86
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00

【 표 C4-2 】 부가가치세 납부세액 경감제도 운전종사자의 만족도: 2014년 제도

[문 C4-2] 동 제도에 대한 운전 종사자들의 만족도는 어느 정도라 판단하십니까?

	사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	*불만족*	*보통*	*만족*	계	평균
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	1.0	1.0	33.0	41.0	24.0	2.0	33.0	65.0	100.0	71.50
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	.0	.0	40.0	26.7	33.3	.0	40.0	60.0	100.0	73.33
인 천 / 경 기	(15)	6.7	.0	26.7	40.0	26.7	6.7	26.7	66.7	100.0	70.00
대 전/세 종/충 청	(12)	.0	.0	16.7	58.3	25.0	.0	16.7	83.3	100.0	77.08
광 주 / 전 라	(25)	.0	.0	24.0	68.0	8.0	.0	24.0	76.0	100.0	71.00
대 구 / 경 북	(9)	.0	.0	44.4	33.3	22.2	.0	44.4	55.6	100.0	69.44
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	6.3	62.5	12.5	18.8	6.3	62.5	31.3	100.0	60.94
강 원 / 제 주	(8)	.0	.0	12.5	25.0	62.5	.0	12.5	87.5	100.0	87.50
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(14)	.0	.0	28.6	71.4	.0	.0	28.6	71.4	100.0	67.86
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	.0	26.7	46.7	26.7	.0	26.7	73.3	100.0	75.00
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	.0	39.1	21.7	34.8	4.3	39.1	56.5	100.0	70.65
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	.0	34.8	47.8	17.4	.0	34.8	65.2	100.0	70.65
8 1~ 100 대	(15)	.0	.0	26.7	33.3	40.0	.0	26.7	73.3	100.0	78.33
101 대 이 상	(10)	.0	10.0	40.0	30.0	20.0	10.0	40.0	50.0	100.0	65.00
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
2 0 대 이 하	(16)	.0	.0	25.0	75.0	.0	.0	25.0	75.0	100.0	68.75
2 1~ 4 0 대	(28)	3.6	.0	42.9	28.6	25.0	3.6	42.9	53.6	100.0	67.86
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	.0	26.1	34.8	39.1	.0	26.1	73.9	100.0	78.26
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	.0	36.8	31.6	31.6	.0	36.8	63.2	100.0	73.68
8 1~ 100 대	(10)	.0	.0	30.0	50.0	20.0	.0	30.0	70.0	100.0	72.50
101 대 이 상	(4)	.0	25.0	25.0	50.0	.0	25.0	25.0	50.0	100.0	56.25
▣ 2014 근 로 자 ▣											
3 0 명 이 하	(18)	.0	.0	27.8	66.7	5.6	.0	27.8	72.2	100.0	69.44
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	.0	40.0	33.3	26.7	.0	40.0	60.0	100.0	71.67
5 1~ 100 명	(36)	2.8	.0	27.8	36.1	33.3	2.8	27.8	69.4	100.0	74.31
101~ 150 명	(16)	.0	.0	43.8	43.8	12.5	.0	43.8	56.3	100.0	67.19
151~ 200 명	(11)	.0	.0	36.4	27.3	36.4	.0	36.4	63.6	100.0	75.00
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	50.0	100.0	62.50
▣ 2014 운 전 자 ▣											
3 0 명 이 하	(22)	.0	.0	27.3	63.6	9.1	.0	27.3	72.7	100.0	70.45
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	.0	43.8	31.3	25.0	.0	43.8	56.3	100.0	70.31
5 1~ 100 명	(32)	3.1	.0	25.0	37.5	34.4	3.1	25.0	71.9	100.0	75.00
101~ 150 명	(18)	.0	.0	50.0	38.9	11.1	.0	50.0	50.0	100.0	65.28
151~ 200 명	(10)	.0	10.0	30.0	20.0	40.0	10.0	30.0	60.0	100.0	72.50
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	.0	.0	44.1	38.2	17.6	.0	44.1	55.9	100.0	68.38
1~ 2억 미만	(19)	5.3	.0	36.8	26.3	31.6	5.3	36.8	57.9	100.0	69.74
2~ 3억 미만	(20)	.0	5.0	25.0	45.0	25.0	5.0	25.0	70.0	100.0	72.50
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0	100.0	75.00
4~ 5억 미만	(5)	.0	.0	20.0	60.0	20.0	.0	20.0	80.0	100.0	75.00
5~ 10억 미만	(7)	.0	.0	28.6	42.9	28.6	.0	28.6	71.4	100.0	75.00
1 0 억 이 상	(9)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	.0	.0	33.3	66.7	.0	.0	33.3	66.7	100.0	66.67
1~ 2억 미만	(5)	.0	.0	20.0	40.0	40.0	.0	20.0	80.0	100.0	80.00
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
3~ 4억 미만	(2)	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	.0	100.0	100.0	87.50
4~ 5억 미만	(6)	16.7	.0	66.7	16.7	.0	16.7	66.7	16.7	100.0	45.83
5~ 10억 미만	(24)	.0	.0	25.0	54.2	20.8	.0	25.0	75.0	100.0	73.96
1 0 억 이 상	(45)	.0	2.2	35.6	31.1	31.1	2.2	35.6	62.2	100.0	72.78
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
▣ 2014 매 출 ▣											
1 0 억 미 만	(33)	.0	.0	27.3	57.6	15.2	.0	27.3	72.7	100.0	71.97
10~20억 미 만	(21)	4.8	.0	38.1	28.6	28.6	4.8	38.1	57.1	100.0	69.05
20~30억 미 만	(12)	.0	.0	25.0	25.0	50.0	.0	25.0	75.0	100.0	81.25
30~40억 미 만	(17)	.0	.0	41.2	47.1	11.8	.0	41.2	58.8	100.0	67.65
40~50억 미 만	(6)	.0	.0	66.7	33.3	.0	.0	66.7	33.3	100.0	58.33
5 0 억 이 상	(8)	.0	12.5	12.5	25.0	50.0	12.5	12.5	75.0	100.0	78.13
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	2.0	.0	36.0	38.0	24.0	2.0	36.0	62.0	100.0	70.50
5 천 만~1억미만	(18)	.0	.0	38.9	44.4	16.7	.0	38.9	61.1	100.0	69.44
1~ 2억 미 만	(13)	.0	.0	15.4	53.8	30.8	.0	15.4	84.6	100.0	78.85
2~ 3억 미 만	(9)	.0	11.1	33.3	22.2	33.3	11.1	33.3	55.6	100.0	69.44
3 억 이 상	(7)	.0	.0	28.6	57.1	14.3	.0	28.6	71.4	100.0	71.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	33.3	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	100.0	75.00

【 표 C5 】부가가치세 납부세액 경감제도 바람직한 개선 방향

[문 C5] 동 제도에 대해 개선이 필요하다면 어떤 방향이 바람직하다고 생각합니까?

	사례수	2013년 이전과 같은 방식	현재와 같은 현금지급 방식	두가지 방식 무차별	제도 폐지	정부의 직접 임금지원 방식	회사에도 금적적인 지원	100%중 일부는 완전 경감이 필요	전액납부 후 개별 근로자에게 세무서에서 직접 자료 요함	계
		%	%	%	%	%	%	%	%	
■전 체■	(100)	23.0	39.0	11.0	5.0	19.0	1.0	1.0	1.0	100.0
▣지 역 별▣										
서 울	(15)	20.0	40.0	6.7	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	(15)	20.0	26.7	6.7	6.7	33.3	.0	.0	6.7	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	50.0	16.7	16.7	.0	16.7	.0	.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	24.0	44.0	20.0	4.0	8.0	.0	.0	.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	44.4	33.3	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	6.3	37.5	6.3	18.8	18.8	6.3	6.3	.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	.0	87.5	.0	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0
▣2014 보 유 택 시▣										
2 0 대 이 하	(14)	21.4	50.0	14.3	.0	14.3	.0	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	13.3	60.0	13.3	6.7	6.7	.0	.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	26.1	34.8	8.7	4.3	17.4	4.3	4.3	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	13.0	43.5	8.7	8.7	21.7	.0	.0	4.3	100.0
8 1~ 100 대	(15)	40.0	13.3	13.3	.0	33.3	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(10)	30.0	30.0	10.0	10.0	20.0	.0	.0	.0	100.0
▣2014 운 행 택 시▣										
2 0 대 이 하	(16)	25.0	50.0	12.5	.0	12.5	.0	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	25.0	39.3	10.7	7.1	17.9	.0	.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	52.2	8.7	8.7	8.7	4.3	4.3	4.3	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	21.1	26.3	5.3	.0	47.4	.0	.0	.0	100.0
8 1~ 100 대	(10)	50.0	10.0	30.0	10.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(4)	25.0	50.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0
▣2014 근 로 자▣										
3 0 명 이 하	(18)	22.2	50.0	11.1	5.6	11.1	.0	.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	26.7	46.7	13.3	.0	13.3	.0	.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	22.2	38.9	8.3	5.6	19.4	2.8	2.8	.0	100.0
101~ 150 명	(16)	12.5	25.0	25.0	12.5	18.8	.0	.0	6.3	100.0
151~ 200 명	(11)	36.4	27.3	.0	.0	36.4	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(4)	25.0	50.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0
▣2014 운 전 자▣										
3 0 명 이 하	(22)	27.3	40.9	18.2	4.5	9.1	.0	.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	18.8	50.0	12.5	.0	18.8	.0	.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	21.9	40.6	3.1	9.4	18.8	3.1	3.1	.0	100.0
101~ 150 명	(18)	22.2	22.2	22.2	5.6	22.2	.0	.0	5.6	100.0
151~ 200 명	(10)	30.0	40.0	.0	.0	30.0	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	100.0
▣2014 자 본▣										
1 억 미 만	(34)	14.7	41.2	20.6	2.9	17.6	.0	2.9	.0	100.0
1~ 2억 미만	(19)	21.1	52.6	.0	10.5	10.5	5.3	.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(20)	20.0	30.0	15.0	5.0	25.0	.0	.0	5.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	40.0	40.0	.0	.0	20.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	14.3	42.9	.0	14.3	28.6	.0	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	44.4	33.3	.0	.0	22.2	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	100.0
▣2014 자 산▣										
1 억 미 만	(12)	25.0	41.7	8.3	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	.0	80.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	50.0	.0	16.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	20.8	41.7	12.5	8.3	12.5	.0	4.2	.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	22.2	35.6	11.1	2.2	24.4	2.2	.0	2.2	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	66.7	.0	.0	.0	100.0
▣2014 매 출▣										
1 0 억 미 만	(33)	24.2	42.4	18.2	3.0	12.1	.0	.0	.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	14.3	57.1	.0	9.5	9.5	4.8	4.8	.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	41.7	8.3	16.7	8.3	25.0	.0	.0	.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	23.5	29.4	11.8	5.9	23.5	.0	.0	5.9	100.0
40~50억 미 만	(6)	16.7	50.0	16.7	.0	16.7	.0	.0	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	12.5	50.0	.0	.0	37.5	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	66.7	.0	.0	.0	100.0
▣2014 당 기 순 이 익▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	22.0	34.0	14.0	6.0	20.0	.0	2.0	2.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	11.1	50.0	16.7	5.6	11.1	5.6	.0	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	38.5	.0	7.7	30.8	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	33.3	44.4	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	100.0
3 억 이 상	(7)	42.9	57.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	.0	.0	.0	66.7	.0	.0	.0	100.0

【 표 C5-1 】 제도 폐지 후 정부의 직접 임금지원 선택 이유

[문 C5-1](C5 질문에 4)번, 5)번 제도 폐지 후 정부의 직접 임금지원 선택 시) 그 이유는 무엇입니까?

	사례수	부가가치세 납부세액 경감관련 세무신고 부담 때문에	회사에 대한 직접적 지원이 필요하기 때문	회사에는 도움이 없으며 각종 신고 및 규제만 강화	지역이 운영제도 달리하고 있으나 직원들의 불신이 고조되기 때문	세금 납부가 끝인데 지급 사실을 회사에서 관리하기 때문에	회사가 아닌 시에서 지급	계
		%	%	%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(24)	29.2	54.2	4.2	4.2	4.2	4.2	100.0
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	(6)	16.7	33.3	16.7	.0	16.7	16.7	100.0
대 전/세 종/충 청	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
대 구 / 경 북	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(6)	50.0	33.3	.0	16.7	.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(5)	20.0	80.0	.0	.0	.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(7)	57.1	14.3	.0	14.3	14.3	.0	100.0
8 1~ 100 대	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(3)	.0	33.3	33.3	.0	.0	33.3	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
2 0 대 이 하	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(7)	14.3	85.7	.0	.0	.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(9)	33.3	44.4	.0	.0	11.1	11.1	100.0
8 1~ 100 대	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣								
3 0 명 이 하	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(9)	44.4	44.4	.0	.0	11.1	.0	100.0
101~ 150 명	(5)	20.0	60.0	.0	20.0	.0	.0	100.0
151~ 200 명	(4)	50.0	25.0	.0	.0	.0	25.0	100.0
201 명 이 상	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣								
3 0 명 이 하	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(9)	44.4	44.4	.0	.0	11.1	.0	100.0
101~ 150 명	(5)	.0	60.0	.0	20.0	.0	20.0	100.0
151~ 200 명	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	(7)	28.6	71.4	.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(4)	25.0	50.0	.0	25.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(6)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(2)	.0	.0	50.0	.0	.0	50.0	100.0
모 름/무 응 답	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	(3)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(2)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(5)	60.0	40.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(12)	33.3	50.0	8.3	8.3	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣								
1 0 억 미 만	(5)	.0	80.0	20.0	.0	.0	.0	100.0
10~20억 미 만	(4)	25.0	50.0	.0	25.0	.0	.0	100.0
20~30억 미 만	(4)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	100.0
30~40억 미 만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	.0	100.0
40~50억 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 0 억 이 상	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	(13)	15.4	76.9	.0	7.7	.0	.0	100.0
5 천 만~1억미만	(3)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(5)	40.0	40.0	20.0	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 억 이 상	(0)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	100.0

【 표 D1 】미지급 경감세액에 대한 가산세 인지도

[문 D1] 부가가치세 경감세액에 대하여 지급하지 않은 미지급 경감세액에 대한 가산세가 있는 사실을 알고 있습니까?

	사례수	전혀 모름	들었으나 상세한 내용 모름	대략 알고 있음	잘 알고 있음	계
		%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(100)	5.0	33.0	29.0	33.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣						
서 울	(15)	6.7	46.7	20.0	26.7	100.0
인 천 / 경 기	(15)	13.3	20.0	20.0	46.7	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	.0	41.7	16.7	41.7	100.0
광 주 / 전 라	(25)	8.0	36.0	36.0	20.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	.0	11.1	.0	88.9	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	.0	37.5	50.0	12.5	100.0
강 원 / 제 주	(8)	.0	25.0	50.0	25.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(14)	14.3	50.0	21.4	14.3	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	26.7	53.3	20.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	8.7	30.4	21.7	39.1	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	30.4	39.1	30.4	100.0
8 1~ 100 대	(15)	6.7	33.3	20.0	40.0	100.0
101 대 이 상	(10)	.0	30.0	10.0	60.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣						
2 0 대 이 하	(16)	12.5	50.0	25.0	12.5	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	7.1	21.4	39.3	32.1	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	4.3	34.8	26.1	34.8	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	.0	36.8	31.6	31.6	100.0
8 1~ 100 대	(10)	.0	20.0	20.0	60.0	100.0
101 대 이 상	(4)	.0	50.0	.0	50.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣						
3 0 명 이 하	(18)	11.1	38.9	27.8	22.2	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	40.0	46.7	13.3	100.0
5 1~ 100 명	(36)	5.6	25.0	27.8	41.7	100.0
101~ 150 명	(16)	.0	31.3	31.3	37.5	100.0
151~ 200 명	(11)	9.1	45.5	18.2	27.3	100.0
201 명 이 상	(4)	.0	25.0	.0	75.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣						
3 0 명 이 하	(22)	9.1	36.4	36.4	18.2	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	37.5	37.5	25.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	6.3	25.0	25.0	43.8	100.0
101~ 150 명	(18)	.0	33.3	33.3	33.3	100.0
151~ 200 명	(10)	10.0	50.0	10.0	30.0	100.0
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	100.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣						
1 억 미 만	(34)	5.9	32.4	32.4	29.4	100.0
1~ 2억 미만	(19)	5.3	42.1	36.8	15.8	100.0
2~ 3억 미만	(20)	5.0	20.0	35.0	40.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	.0	.0	50.0	50.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	.0	80.0	.0	20.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	14.3	14.3	14.3	57.1	100.0
1 0 억 이 상	(9)	.0	55.6	.0	44.4	100.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	50.0	50.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣						
1 억 미 만	(12)	8.3	58.3	16.7	16.7	100.0
1~ 2억 미만	(5)	20.0	20.0	40.0	20.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	.0	66.7	33.3	100.0
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	.0	50.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	16.7	.0	33.3	50.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	.0	37.5	41.7	20.8	100.0
1 0 억 이 상	(45)	4.4	31.1	22.2	42.2	100.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	33.3	33.3	100.0
▣ 2014 매 출 ▣						
1 0 억 미 만	(33)	6.1	39.4	39.4	15.2	100.0
10~20억 미 만	(21)	4.8	23.8	28.6	42.9	100.0
20~30억 미 만	(12)	8.3	25.0	25.0	41.7	100.0
30~40억 미 만	(17)	.0	23.5	11.8	64.7	100.0
40~50억 미 만	(6)	.0	33.3	66.7	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	12.5	62.5	.0	25.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	33.3	33.3	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣						
5 천 만 원 미 만	(50)	6.0	32.0	30.0	32.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	.0	44.4	22.2	33.3	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	7.7	23.1	15.4	53.8	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	33.3	44.4	11.1	100.0
3 억 이 상	(7)	.0	28.6	42.9	28.6	100.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	33.3	33.3	33.3	100.0

【 표 D2 】 국토교통부로부터 미지급통보 대상이 되거나 미지급통보 받은 경험

[문 D2] 국토교통부로부터 미지급통보 대상이 되었거나 미지급통보를 받은 적이 있습니까?

	사례수	있다	없다	계
		%	%	
■ 전 체 ■	(100)	1.0	99.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(15)	6.7	93.3	100.0
인 천 / 경 기	(15)	.0	100.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(12)	.0	100.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	.0	100.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	.0	100.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(16)	.0	100.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(14)	.0	100.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	.0	100.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	100.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	.0	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(15)	6.7	93.3	100.0
101 대 이 상	(10)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(16)	.0	100.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	.0	100.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	.0	100.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	5.3	94.7	100.0
8 1~ 100 대	(10)	.0	100.0	100.0
101 대 이 상	(4)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣				
3 0 명 이 하	(18)	.0	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	.0	100.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	.0	100.0	100.0
101~ 150 명	(16)	6.3	93.8	100.0
151~ 200 명	(11)	.0	100.0	100.0
201 명 이 상	(4)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣				
3 0 명 이 하	(22)	.0	100.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	.0	100.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	.0	100.0	100.0
101~ 150 명	(18)	5.6	94.4	100.0
151~ 200 명	(10)	.0	100.0	100.0
201 명 이 상	(2)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(34)	.0	100.0	100.0
1~ 2억 미만	(19)	5.3	94.7	100.0
2~ 3억 미만	(20)	.0	100.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	.0	100.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	.0	100.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	.0	100.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	.0	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(2)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣				
1 억 미 만	(12)	.0	100.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	.0	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	.0	100.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	.0	100.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	.0	100.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	.0	100.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	2.2	97.8	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣				
1 0 억 미 만	(33)	.0	100.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	.0	100.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	.0	100.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	.0	100.0	100.0
40~50억 미 만	(6)	16.7	83.3	100.0
5 0 억 이 상	(8)	.0	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	100.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(50)	.0	100.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	.0	100.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	.0	100.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	11.1	88.9	100.0
3 억 이 상	(7)	.0	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(3)	.0	100.0	100.0

【 표D2-1-1 】미지급통보 대상 또는 미지급통보 받았을 때 과세기간

[문D2-1-1] 미지급통보 대상이 되었거나 미지급통보를 받은 적이 있다면 그 과세기간은 언제이며, 미지급금액은 얼마였습니까?

	사례수	2013년 상반기 %	계
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣			
서 울	(1)	100.0	100.0
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣			
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣			
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0
3 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0

【 표D2-1-2 】미지급통보 대상 또는 미지급통보 받았을 때 미지급금액

[문D2-1-2] 미지급통보 대상이 되었거나 미지급통보를 받은 적이 있다면 그 과세기간은 언제이며, 미지급금액은 얼마였습니까?

	사례수	7 %	계	*평균*
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0	7.00
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(1)	100.0	100.0	7.00
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0	.
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0	.
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0	.
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0	.
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0	.
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0	.
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0	7.00
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0	7.00
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0	.
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 근 로 자 ▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0	7.00
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 운 전 자 ▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0	7.00
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0	7.00
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0	7.00
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣				
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0	.
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0	.
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0	.
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0	7.00
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0	.
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0	7.00
3 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.

【 표 D2-2 】 부가가치세 경감세액 미지급 이유

[문 D2-2] 부가가치세 경감세액을 지급하지 않은 이유는 무엇입니까?

	사례수	종사원의 퇴직으로 인해 연락 두절	계
		%	
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣			
서 울	(1)	100.0	100.0
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣			
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣			
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0
3 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0

【 표 D3 】 가산세 납부 경험

[문 D3] 미지급통보 대상이 되었거나 미지급통보를 받아 가산세를 납부한 적이 있습니까?

	사례수	있다	계
		%	
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣			
서 울	(1)	100.0	100.0
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣			
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣			
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0
3 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0

【 표D3-1-1 】 가산세 과세 기간

[문D3-1-1] 가산세를 납부한 사실이 있는 경우 과세기간별로 가산세와 이자상당액 등 납부금액은 얼마입니까?

	사례수	2013년 상반기 %	계
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣			
서 울	(1)	100.0	100.0
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣			
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0
101 대 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣			
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0
151~ 200 명	(0)	.0	100.0
201 명 이 상	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣			
1 억 미 만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣			
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣			
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0
3 억 이 상	(0)	.0	100.0
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0

【 표D3-1-2 】 가산세 이자상당액

[문D3-1-2] 가산세를 납부한 사실이 있는 경우 과세기간별로 가산세와 이자상당액 등 납부금액은 얼마입니까?

	사례수	.4 %	계	*평균*
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0	.40
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(1)	100.0	100.0	.40
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0	.
대 전/세 종/충 청	(0)	.0	100.0	.
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0	.
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0	.
부 산/울 산/경 남	(0)	.0	100.0	.
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0	.
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0	.40
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0	.40
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0	.
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 근 로 자 ▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0	.40
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 운 전 자 ▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0	.40
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0	.40
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0	.40
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	
▣ 2014 매 출 ▣				
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0	
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0	
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0	
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0	
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0	.40
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0	
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0	
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0	
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0	.40
3 억 이 상	(0)	.0	100.0	
모 름/무 응 답	(0)	.0	100.0	

【 표D3-1-3 】 가산세액

[문D3-1-3] 가산세를 납부한 사실이 있는 경우 과세기간별로 가산세와 이자상당액 등 납부금액은 얼마입니까?

	사례수	2 %	계	*평균*
■ 전 체 ■	(1)	100.0	100.0	2.00
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(1)	100.0	100.0	2.00
인 천 / 경 기	(0)	.0	100.0	.
대 전 / 세 종 / 충 청	(0)	.0	100.0	.
광 주 / 전 라	(0)	.0	100.0	.
대 구 / 경 북	(0)	.0	100.0	.
부 산 / 울 산 / 경 남	(0)	.0	100.0	.
강 원 / 제 주	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(0)	.0	100.0	.
8 1~ 100 대	(1)	100.0	100.0	2.00
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
2 0 대 이 하	(0)	.0	100.0	.
2 1~ 4 0 대	(0)	.0	100.0	.
4 1~ 6 0 대	(0)	.0	100.0	.
6 1~ 8 0 대	(1)	100.0	100.0	2.00
8 1~ 100 대	(0)	.0	100.0	.
101 대 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 근 로 자 ▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0	2.00
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 운 전 자 ▣				
3 0 명 이 하	(0)	.0	100.0	.
3 1~ 5 0 명	(0)	.0	100.0	.
5 1~ 100 명	(0)	.0	100.0	.
101~ 150 명	(1)	100.0	100.0	2.00
151~ 200 명	(0)	.0	100.0	.
201 명 이 상	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(1)	100.0	100.0	2.00
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 자 산 ▣				
1 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미만	(0)	.0	100.0	.
3~ 4억 미만	(0)	.0	100.0	.
4~ 5억 미만	(0)	.0	100.0	.
5~ 10억 미만	(0)	.0	100.0	.
1 0 억 이 상	(1)	100.0	100.0	2.00
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 매 출 ▣				
1 0 억 미 만	(0)	.0	100.0	.
10~20억 미 만	(0)	.0	100.0	.
20~30억 미 만	(0)	.0	100.0	.
30~40억 미 만	(0)	.0	100.0	.
40~50억 미 만	(1)	100.0	100.0	2.00
5 0 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(0)	.0	100.0	.
5 천 만~1억미만	(0)	.0	100.0	.
1~ 2억 미 만	(0)	.0	100.0	.
2~ 3억 미 만	(1)	100.0	100.0	2.00
3 억 이 상	(0)	.0	100.0	.
모 름 / 무 응 답	(0)	.0	100.0	.

【 표 D4 】 가산세와 이자상당액 징수 제재수단에 대한 의견

[문 D4] 현행 조세특례제한법에서는 부가가치세 경감세액을 지급하지 않을 경우, 가산세(미지급금액의 20% 또는 40%)와 이자상당액을 합하여 징수하도록 하고 있습니다.(미지급통보를 한 날까지 지급하지 않은 경우 미지급 경감세액 포함 추징) 이러한 제재수단에 대하여 어떻게 생각하십니까?

	사례수	현행 제도로도 충분함	회사의 사정에 맞게 유동적으로 운영할 필요가 있음	가산세율이 너무 높아 부담되므로 완화해야 함	제도의 안정적인 정착을 위해서 더 강화해야 함	회사지급이 아닌 관할 관청에서 직접 지급 요함	회사 경영에 도움이 안되며 종사자들과의 갈등만 심화	퇴사한 직원이 지급하지 못한 부분에 제재 가는 것은 부당함	모름/무응답	계
		%	%	%	%	%	%	%	%	
■ 전 체 ■	(100)	62.0	26.0	7.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	46.7	20.0	20.0	.0	.0	.0	6.7	6.7	100.0
인 천 / 경 기	(15)	53.3	33.3	6.7	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0
대 전/세 종/충 청	(12)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	(25)	80.0	12.0	4.0	4.0	.0	.0	.0	.0	100.0
대 구 / 경 북	(9)	77.8	22.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	(16)	37.5	56.3	.0	.0	.0	6.3	.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	(8)	75.0	.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(14)	78.6	14.3	7.1	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(15)	66.7	20.0	13.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	73.9	17.4	.0	4.3	.0	4.3	.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(23)	52.2	34.8	13.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
8 1~ 100 대	(15)	60.0	26.7	6.7	.0	.0	.0	6.7	.0	100.0
101 대 이 상	(10)	30.0	50.0	.0	.0	10.0	.0	.0	10.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
2 0 대 이 하	(16)	81.3	12.5	6.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2 1~ 4 0 대	(28)	67.9	25.0	7.1	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4 1~ 6 0 대	(23)	47.8	39.1	4.3	4.3	.0	4.3	.0	.0	100.0
6 1~ 8 0 대	(19)	57.9	26.3	10.5	.0	.0	.0	5.3	.0	100.0
8 1~ 100 대	(10)	60.0	20.0	10.0	.0	.0	.0	.0	10.0	100.0
101 대 이 상	(4)	50.0	25.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣										
3 0 명 이 하	(18)	77.8	16.7	5.6	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(15)	60.0	33.3	6.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(36)	66.7	25.0	2.8	2.8	.0	2.8	.0	.0	100.0
101~ 150 명	(16)	56.3	25.0	12.5	.0	.0	.0	6.3	.0	100.0
151~ 200 명	(11)	45.5	36.4	18.2	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	.0	.0	25.0	.0	.0	25.0	100.0
▣ 2014 운 전 자 ▣										
3 0 명 이 하	(22)	72.7	22.7	4.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 1~ 5 0 명	(16)	68.8	18.8	12.5	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 1~ 100 명	(32)	65.6	28.1	.0	3.1	.0	3.1	.0	.0	100.0
101~ 150 명	(18)	50.0	27.8	16.7	.0	.0	.0	5.6	.0	100.0
151~ 200 명	(10)	50.0	40.0	10.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	50.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣										
1 억 미 만	(34)	70.6	20.6	5.9	.0	.0	2.9	.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(19)	36.8	36.8	15.8	.0	.0	.0	5.3	5.3	100.0
2~ 3억 미만	(20)	65.0	30.0	5.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(4)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(7)	71.4	14.3	.0	14.3	.0	.0	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(9)	33.3	44.4	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣										
1 억 미 만	(12)	75.0	16.7	8.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미만	(5)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3~ 4억 미만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4~ 5억 미만	(6)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5~ 10억 미만	(24)	70.8	20.8	.0	4.2	.0	4.2	.0	.0	100.0
1 0 억 이 상	(45)	51.1	28.9	13.3	.0	2.2	.0	2.2	2.2	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣										
1 0 억 미 만	(33)	69.7	21.2	3.0	3.0	3.0	.0	.0	.0	100.0
10~20억 미 만	(21)	66.7	19.0	9.5	.0	.0	4.8	.0	.0	100.0
20~30억 미 만	(12)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
30~40억 미 만	(17)	70.6	17.6	11.8	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
40~50억 미 만	(6)	33.3	33.3	16.7	.0	.0	.0	16.7	.0	100.0
5 0 억 이 상	(8)	50.0	25.0	12.5	.0	.0	.0	.0	12.5	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	66.0	22.0	8.0	.0	.0	2.0	.0	2.0	100.0
5 천 만~1억미만	(18)	55.6	38.9	5.6	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1~ 2억 미 만	(13)	61.5	23.1	.0	7.7	7.7	.0	.0	.0	100.0
2~ 3억 미 만	(9)	55.6	22.2	11.1	.0	.0	.0	11.1	.0	100.0
3 억 이 상	(7)	71.4	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0

【 표 D5-1 】 가산세와 이자상당액 징수 제재수단 합리적 조정안(오픈) - 가산세의 강화

[문 D5-1] 이전 응답(D4번)에서 답한 내용에 대하여 어떤 수준으로 조정하는 것이 합리적이라 생각합니까?

	사례수	종사자의 열악한 처우개선을 위해 필요함
		%
■전 체■	(1)	100.0
▣지 역 별▣		
광 주 / 전 라	(1)	100.0
▣2014 보 유 택 시▣		
4 1~ 6 0 대	(1)	100.0
▣2014 운 행 택 시▣		
4 1~ 6 0 대	(1)	100.0
▣2014 근 로 자▣		
5 1~ 100 명	(1)	100.0
▣2014 운 전 자▣		
5 1~ 100 명	(1)	100.0
▣2014 자 본▣		
5~ 10억 미만	(1)	100.0
▣2014 자 산▣		
5~ 10억 미만	(1)	100.0
▣2014 매 출▣		
1 0 억 미 만	(1)	100.0
▣2014 당 기 순 이 익▣		
1~ 2억 미 만	(1)	100.0

【 표 D5-2 】 가산세와 이자상당액 징수 제재수단 합리적 조정안(오픈) - 가산세의 완화

[문 D5-2] 이전 응답(D4번)에서 답한 내용에 대하여 어떤 수준으로 조정하는 것이 합리적이라 생각합니까?

	사례수	현수준의 50% 정도	가산세 없이 재납부	가산세 없이 기한을 정해서 재납부	10% 정도 인하	가산세를 시행하지 않음	회사 부담액이 크므로 가산세 완화
		%	%	%	%	%	%
■ 전 체 ■	(7)	28.6	14.3	14.3	14.3	14.3	14.3
▣ 지 역 별 ▣							
서 울	(3)	.0	33.3	33.3	.0	.0	33.3
인 천 / 경 기	(1)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0
광 주 / 전 라	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
강 원 / 제 주	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
2 1~ 4 0 대	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
4 1~ 6 0 대	(3)	.0	33.3	.0	33.3	.0	33.3
8 1~ 100 대	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣							
2 0 대 이 하	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
2 1~ 4 0 대	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
4 1~ 6 0 대	(1)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0
6 1~ 8 0 대	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	50.0
8 1~ 100 대	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0
▣ 2014 근 로 자 ▣							
3 0 명 이 하	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
3 1~ 5 0 명	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
5 1~ 100 명	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
101~ 150 명	(2)	.0	.0	.0	50.0	.0	50.0
151~ 200 명	(2)	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0
▣ 2014 운 전 자 ▣							
3 0 명 이 하	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
3 1~ 5 0 명	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
101~ 150 명	(3)	.0	33.3	.0	33.3	.0	33.3
151~ 200 명	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0
▣ 2014 자 본 ▣							
1 억 미 만	(2)	50.0	.0	.0	.0	50.0	.0
1~ 2억 미만	(3)	33.3	33.3	33.3	.0	.0	.0
2~ 3억 미만	(1)	.0	.0	.0	100.0	.0	.0
1 0 억 이 상	(1)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣							
1 억 미 만	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
1 0 억 이 상	(6)	33.3	16.7	16.7	16.7	.0	16.7
▣ 2014 매 출 ▣							
1 0 억 미 만	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0
10~20억 미 만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
30~40억 미 만	(2)	.0	.0	.0	50.0	.0	50.0
40~50억 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0
5 0 억 이 상	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣							
5 천 만 원 미 만	(4)	25.0	.0	.0	25.0	25.0	25.0
5 천 만~1억미만	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
2~ 3억 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0
3 억 이 상	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0

【 표 D5-3 】 가산세와 이자상당액 징수 제재수단 합리적 조정안(오픈) - 유동적인 적용

[문 D5-3] 이전 응답(D4번)에서 답한 내용에 대하여 어떤 수준으로 조정하는 것이 합리적이라 생각합니까?

	사례수	회사 사정에 맞게 유동적 운영/회사 운영과 비례해 유동 적용	회사의 재정상태를 고려하여 지급시기를 탄력적으로 운영	회사 사정에 맞게 현금이나 복지 지원 필요	회사매출과 비례하여 적용	회사 경영상태에 따라 기간 연장 및 감액제 필요	현금 지급보다는 2013년까지의 제도가 보다 나음	회사의 경영상태에 따라 지급기한을 다음 분기까지 조정지급	부가세 경감 지급 시기를 1개월 이내에서 조금 연장	종사가가 연락두절, 방문 폐가한 경우는 유동적으로 처리 가능	지급 시점에 퇴사한 미연락자의 경우 가산세 없이 환수	경영 시점 및 노사에 따른 운영이 필요
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
■ 전 체 ■	(26)	26.9	11.5	7.7	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
▣ 지 역 별 ▣												
서 울	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	33.3	33.3	33.3	.0	.0
인 천 / 경 기	(5)	40.0	.0	.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0
대 전/세 종/충 청	(4)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
광 주 / 전 라	(3)	.0	.0	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
대 구 / 경 북	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
부 산/울 산/경 남	(9)	55.6	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	11.1
▣ 2014 보 유 택 시 ▣												
20 대 이 하	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
21 ~ 40 대	(3)	33.3	.0	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
41 ~ 60 대	(4)	25.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
61 ~ 80 대	(8)	50.0	12.5	.0	.0	.0	.0	12.5	.0	.0	12.5	.0
81 ~ 100 대	(4)	.0	.0	.0	.0	.0	25.0	.0	25.0	25.0	.0	.0
101 대 이 상	(5)	20.0	20.0	.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	20.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣												
20 대 이 하	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
21 ~ 40 대	(7)	42.9	.0	28.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
41 ~ 60 대	(9)	33.3	11.1	.0	11.1	.0	11.1	11.1	11.1	11.1	.0	.0
61 ~ 80 대	(5)	.0	.0	.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0
81 ~ 100 대	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
101 대 이 상	(1)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣												
30 명 이 하	(3)	.0	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
31 ~ 50 명	(5)	40.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
51 ~ 100 명	(9)	33.3	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	.0
101 ~ 150 명	(4)	50.0	25.0	.0	.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	.0
151 ~ 200 명	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	.0	.0	25.0	25.0	.0	25.0
201 명 이 상	(1)	.0	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 운 전 자 ▣												
30 명 이 하	(5)	.0	20.0	40.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
31 ~ 50 명	(3)	66.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
51 ~ 100 명	(9)	33.3	11.1	.0	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	.0
101 ~ 150 명	(5)	40.0	20.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0
151 ~ 200 명	(4)	.0	.0	.0	.0	25.0	25.0	.0	25.0	25.0	.0	25.0

	사례수	회사 사정에 맞게 유동적 운영/회사 운영과 비례해 유동 적용	회사의 재정상태를 고려하여 지급시기를 탄력적으로 운영	회사 사정에 맞게 현금이나 복지 지원 필요	회사매출과 비례하여 적용	회사 경영상태에 따라 기간 연장 및 감액제 필요	현금 지급보다는 2013년까지의 제도가 보다 나음	회사의 경영상태에 따라 지급기한을 다음 분기까지 조정지급	부가세 경감 지급 시기를 1개월 이내에서 조금 연장	종사가가 연락두절, 방문 불가한 경우는 유동적으로 처리 가능	지급 시점에 퇴사한 미연락자의 경우 가산세 없이 환수	경영 시점 및 노사에 따른 운영이 필요
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
▣ 2014 자 본 ▣												
1 억 미 만	(7)	28.6	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
1 ~ 2억 미 만	(7)	28.6	14.3	.0	14.3	.0	14.3	14.3	.0	.0	.0	14.3
2 ~ 3억 미 만	(6)	33.3	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	16.7	16.7	16.7	.0
5 ~ 10억 미 만	(1)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10 억 이 상	(4)	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	(1)	.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 자 산 ▣												
1 억 미 만	(2)	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
1 ~ 2억 미 만	(1)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	(1)	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
5 ~ 10억 미 만	(2)	.0	.0	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10 억 이 상	(5)	60.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10 억 이 상	(13)	23.1	7.7	.0	7.7	.0	7.7	7.7	7.7	7.7	7.7	7.7
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 매 출 ▣												
10 억 미 만	(7)	14.3	14.3	28.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10 ~ 20억 미 만	(4)	75.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
20 ~ 30억 미 만	(6)	50.0	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
30 ~ 40억 미 만	(3)	.0	33.3	.0	.0	.0	33.3	.0	.0	.0	33.3	.0
40 ~ 50억 미 만	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0
50 억 이 상	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	50.0	.0	50.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣												
5 천 만 원 미 만	(11)	27.3	27.3	.0	.0	.0	9.1	.0	.0	.0	.0	9.1
5 천 만~1억미만	(7)	42.9	.0	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	14.3	.0
1 ~ 2억 미 만	(3)	.0	.0	33.3	.0	.0	.0	.0	33.3	33.3	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	(2)	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0
3 억 이 상	(1)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0

【 표 D5-3 】 가산세와 이자상당액 징수 제재수단 합리적 조정안(오픈) - 유동적인 적용

[문 D5-3] 이전 응답(D4번)에서 답한 내용에 대하여 어떤 수준으로 조정하는 것이 합리적이라 생각합니까?

	택시 회사의 경영이 열악함으로 유동 적용	종사자들의 개별적 복지 지원	어려운 종사자들의 지원금 향상에 적용	기간 미엄수 및 귀책사유 지급불능시 제재방안이 현실성 없음	퇴사자의 지급시기를 다음 지급기일 까지 연장	일괄지급에 따른 부담이	소도시 및 군단위 지역에 맞는 운영체계가 필요	금액을 지원해주면 회사에서 유동적으로 사용
	%	%	%	%	%	%	%	%
■ 전 체 ■	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8	3.8
▣ 지 역 별 ▣								
서 울	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
인 천 / 경 기	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0	.0
대 전/세 종/충 청	.0	.0	.0	.0	25.0	.0	25.0	.0
광 주 / 전 라	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3
대 구 / 경 북	.0	50.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0
부 산/울 산/경 남	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣								
20 대 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0
21 ~ 40 대	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
41 ~ 60 대	.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	25.0	.0
61 ~ 80 대	12.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
81 ~ 100 대	.0	.0	.0	25.0	25.0	.0	.0	.0
101 대 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0	.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣								
20 대 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0
21 ~ 40 대	.0	14.3	14.3	.0	.0	.0	14.3	.0
41 ~ 60 대	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
61 ~ 80 대	.0	.0	.0	20.0	20.0	20.0	.0	.0
81 ~ 100 대	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
101 대 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 근 로 자 ▣								
30 명 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3
31 ~ 50 명	.0	20.0	20.0	.0	.0	.0	20.0	.0
51 ~ 100 명	11.1	.0	.0	11.1	11.1	.0	.0	.0
101 ~ 150 명	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
151 ~ 200 명	.0	.0	.0	.0	.0	25.0	.0	.0
201 명 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 운 전 자 ▣								
30 명 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	20.0
31 ~ 50 명	.0	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	.0
51 ~ 100 명	11.1	.0	.0	11.1	11.1	.0	.0	.0
101 ~ 150 명	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0	.0
151 ~ 200 명	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0

	택시 회사의 경영이 열악함으로 유동 적용	종사자들의 개별적 복지 지원	어려운 종사자들의 지원금 향상에 적용	기간 미엄수 및 귀책사유 지급불능시 제재방안이 현실성 없음	퇴사자의 지급시기를 다음 지급기일 까지 연장	일괄지급에 따른 부담이	소도시 및 군단위 지역에 맞는 운영체계가 필요	금액을 지원해주면 회사에서 유동적으로 사용
	%	%	%	%	%	%	%	%
▣ 2014 자 본 ▣								
1 억 미 만	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	14.3	14.3
1 ~ 2억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	.0	.0	.0	.0	16.7	.0	.0	.0
5 ~ 10억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10억 이 상	.0	25.0	25.0	25.0	.0	25.0	.0	.0
모 름/무 응 답	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 자 산 ▣								
1 억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	50.0
1 ~ 2억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
5 ~ 10억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10억 이 상	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	.0
1 0 억 이 상	.0	7.7	7.7	7.7	7.7	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0
▣ 2014 매 출 ▣								
10 억 미 만	.0	14.3	14.3	.0	.0	.0	14.3	14.3
10~20억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
20~30억 미 만	.0	.0	.0	16.7	16.7	.0	.0	.0
30~40억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
40~50억 미 만	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
50 억 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣								
5 천 만 원 미 만	.0	.0	.0	.0	9.1	.0	9.1	9.1
5 천 만 ~ 1억미만	.0	14.3	14.3	.0	.0	.0	.0	.0
1 ~ 2억 미 만	.0	.0	.0	33.3	.0	.0	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
3 억 이 상	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	.0	.0	.0	.0	.0	50.0	.0	.0

【 표 D5-4 】 가산세와 이자상당액 징수 제재수단 합리적 조정안(오픈) - 기타

[문 D5-4] 이전 응답(D4번)에서 답한 내용에 대하여 어떤 수준으로 조정하는 것이 합리적이라 생각합니까?

	사례수	회사는 경감 부분이 없으므로 세금을 받아서 직접 돌려줘야 함	10% 세무서 납부후 익월 25일까지 종사자에게 환급해 부당경감	퇴직자의 미지급 분은 다음 분기지급 및 감차 재원으로 전환
		%	%	%
■ 전 체 ■	(3)	33.3	33.3	33.3
▣ 지 역 별 ▣				
서 울	(1)	.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	(1)	100.0	.0	.0
부 산/울 산/경 남	(1)	.0	100.0	.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣				
41 ~ 60 대	(1)	.0	100.0	.0
81 ~ 100 대	(1)	.0	.0	100.0
101대 이 상	(1)	100.0	.0	.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣				
41 ~ 60 대	(1)	.0	100.0	.0
61 ~ 80 대	(1)	.0	.0	100.0
101 대 이 상	(1)	100.0	.0	.0
▣ 2014 근 로 자 ▣				
51 ~ 100 명	(1)	.0	100.0	.0
101 ~ 150 명	(1)	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(1)	100.0	.0	.0
▣ 2014 운 전 자 ▣				
51 ~ 100 명	(1)	.0	100.0	.0
101 ~ 150 명	(1)	.0	.0	100.0
201 명 이 상	(1)	100.0	.0	.0
▣ 2014 자 본 ▣				
1 억 미 만	(1)	.0	100.0	.0
1 ~ 2억 미만	(1)	.0	.0	100.0
10 억 이 상	(1)	100.0	.0	.0
▣ 2014 자 산 ▣				
5 ~ 10억 미만	(1)	.0	100.0	.0
10 억 이 상	(2)	50.0	.0	50.0
▣ 2014 매 출 ▣				
10 억 미 만	(1)	100.0	.0	.0
10 ~ 20억 미 만	(1)	.0	100.0	.0
40 ~ 50억 미 만	(1)	.0	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣				
5 천 만 원 미 만	(1)	.0	100.0	.0
1 ~ 2억 미 만	(1)	100.0	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	(1)	.0	.0	100.0

【 표 E1 】 현재 업계의 경영여건

[문 E1] 현재 업계의 경영여건은 어떻다고 생각하십니까?

	사례수	매우 나쁘다	나쁘다	보통	좋다	매우 좋다	*부정*	*보통*	*긍정*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	45.0	38.0	14.0	2.0	1.0	83.0	14.0	3.0	100.0	19.00
▣ 지 역 별 ▣											
서 울	(15)	33.3	60.0	6.7	.0	.0	93.3	6.7	.0	100.0	18.33
인 천 / 경 기	(15)	46.7	33.3	13.3	.0	6.7	80.0	13.3	6.7	100.0	21.67
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	50.0	41.7	.0	.0	58.3	41.7	.0	100.0	33.33
광 주 / 전 라	(25)	36.0	44.0	12.0	8.0	.0	80.0	12.0	8.0	100.0	23.00
대 구 / 경 북	(9)	66.7	.0	33.3	.0	.0	66.7	33.3	.0	100.0	16.67
부 산/울 산/경 남	(16)	68.8	31.3	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	7.81
강 원 / 제 주	(8)	75.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	6.25
▣ 2014 보 유 택 시 ▣											
20 대 이 하	(14)	35.7	50.0	14.3	.0	.0	85.7	14.3	.0	100.0	19.64
21 ~ 40 대	(15)	46.7	33.3	13.3	6.7	.0	80.0	13.3	6.7	100.0	20.00
41 ~ 60 대	(23)	43.5	34.8	17.4	.0	4.3	78.3	17.4	4.3	100.0	21.74
61 ~ 80 대	(23)	47.8	39.1	13.0	.0	.0	87.0	13.0	.0	100.0	16.30
81 ~ 100 대	(15)	40.0	40.0	13.3	6.7	.0	80.0	13.3	6.7	100.0	21.67
101 대 이 상	(10)	60.0	30.0	10.0	.0	.0	90.0	10.0	.0	100.0	12.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣											
20 대 이 하	(16)	31.3	56.3	12.5	.0	.0	87.5	12.5	.0	100.0	20.31
21 ~ 40 대	(28)	53.6	25.0	14.3	3.6	3.6	78.6	14.3	7.1	100.0	19.64
41 ~ 60 대	(23)	43.5	43.5	13.0	.0	.0	87.0	13.0	.0	100.0	17.39
61 ~ 80 대	(19)	36.8	42.1	21.1	.0	.0	78.9	21.1	.0	100.0	21.05
81 ~ 100 대	(10)	50.0	30.0	10.0	10.0	.0	80.0	10.0	10.0	100.0	20.00
101 대 이 상	(4)	75.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	6.25
▣ 2014 근 로 자 ▣											
30 명 이 하	(18)	33.3	55.6	11.1	.0	.0	88.9	11.1	.0	100.0	19.44
31 ~ 50 명	(15)	53.3	20.0	20.0	6.7	.0	73.3	20.0	6.7	100.0	20.00
51 ~ 100 명	(36)	50.0	33.3	13.9	.0	2.8	83.3	13.9	2.8	100.0	18.06
101 ~ 150 명	(16)	43.8	31.3	18.8	6.3	.0	75.0	18.8	6.3	100.0	21.88
151 ~ 200 명	(11)	27.3	63.6	9.1	.0	.0	90.9	9.1	.0	100.0	20.45
201 명 이 상	(4)	75.0	25.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	6.25
▣ 2014 운 전 자 ▣											
30 명 이 하	(22)	36.4	45.5	13.6	4.5	.0	81.8	13.6	4.5	100.0	21.59
31 ~ 50 명	(16)	50.0	25.0	25.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	18.75
51 ~ 100 명	(32)	53.1	34.4	9.4	.0	3.1	87.5	9.4	3.1	100.0	16.41
101 ~ 150 명	(18)	33.3	44.4	16.7	5.6	.0	77.8	16.7	5.6	100.0	23.61
151 ~ 200 명	(10)	50.0	40.0	10.0	.0	.0	90.0	10.0	.0	100.0	15.00
201 명 이 상	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	12.50

	사례수	매우 나쁘다	나쁘다	보통	좋다	매우 좋다	*부정*	*보통*	*긍정*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%	%		
▣ 2014 자 본 ▣											
1 억 미 만	(34)	47.1	26.5	20.6	2.9	2.9	73.5	20.6	5.9	100.0	22.06
1 ~ 2억 미 만	(19)	47.4	47.4	5.3	.0	.0	94.7	5.3	.0	100.0	14.47
2 ~ 3억 미 만	(20)	50.0	30.0	15.0	5.0	.0	80.0	15.0	5.0	100.0	18.75
3 ~ 4억 미 만	(4)	25.0	50.0	25.0	.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	25.00
4 ~ 5억 미 만	(5)	40.0	60.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	15.00
5 ~ 10억 미 만	(7)	42.9	42.9	14.3	.0	.0	85.7	14.3	.0	100.0	17.86
10 억 이 상	(9)	33.3	55.6	11.1	.0	.0	88.9	11.1	.0	100.0	19.44
모 름/무 응 답	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	12.50
▣ 2014 자 산 ▣											
1 억 미 만	(12)	41.7	50.0	8.3	.0	.0	91.7	8.3	.0	100.0	16.67
1 ~ 2억 미 만	(5)	40.0	40.0	20.0	.0	.0	80.0	20.0	.0	100.0	20.00
2 ~ 3억 미 만	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	16.67
3 ~ 4억 미 만	(2)	50.0	50.0	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	12.50
4 ~ 5억 미 만	(6)	33.3	50.0	.0	16.7	.0	83.3	.0	16.7	100.0	25.00
5 ~ 10억 미 만	(24)	54.2	29.2	16.7	.0	.0	83.3	16.7	.0	100.0	15.63
10 억 이 상	(45)	44.4	33.3	17.8	2.2	2.2	77.8	17.8	4.4	100.0	21.11
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	16.67
▣ 2014 매 출 ▣											
10 억 미 만	(33)	42.4	39.4	15.2	3.0	.0	81.8	15.2	3.0	100.0	19.70
10 ~ 20억 미 만	(21)	61.9	28.6	4.8	.0	4.8	90.5	4.8	4.8	100.0	14.29
20 ~ 30억 미 만	(12)	58.3	25.0	16.7	.0	.0	83.3	16.7	.0	100.0	14.58
30 ~ 40억 미 만	(17)	35.3	29.4	29.4	5.9	.0	64.7	29.4	5.9	100.0	26.47
40 ~ 50억 미 만	(6)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	16.67
50 억 이 상	(8)	25.0	62.5	12.5	.0	.0	87.5	12.5	.0	100.0	21.88
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	16.67
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣											
5 천 만 원 미 만	(50)	54.0	32.0	14.0	.0	.0	86.0	14.0	.0	100.0	15.00
5 천 만 ~ 1억 미만	(18)	27.8	38.9	22.2	11.1	.0	66.7	22.2	11.1	100.0	29.17
1 ~ 2억 미 만	(13)	30.8	61.5	.0	.0	7.7	92.3	.0	7.7	100.0	23.08
2 ~ 3억 미 만	(9)	55.6	22.2	22.2	.0	.0	77.8	22.2	.0	100.0	16.67
3 억 이 상	(7)	42.9	42.9	14.3	.0	.0	85.7	14.3	.0	100.0	17.86
모 름/무 응 답	(3)	33.3	66.7	.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	16.67

【 표 E2 】 향후 업계의 경영여건 전망

[문 E2] 향후 업계의 경영여건은 어떨 것이라 생각하십니까?

	사례수	많이 나빠질 것이다	조금 나빠질 것이다	지금과 비슷할 것이다	조금 좋아질 것이다	*부정 전망*	*보통*	*긍정* 전망*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
■ 전 체 ■	(100)	43.0	28.0	26.0	3.0	71.0	26.0	3.0	100.0	22.25
▣ 지 역 별 ▣										
서 울	(15)	33.3	33.3	33.3	.0	66.7	33.3	.0	100.0	25.00
인 천 / 경 기	(15)	26.7	26.7	46.7	.0	53.3	46.7	.0	100.0	30.00
대 전/세 종/충 청	(12)	8.3	33.3	58.3	.0	41.7	58.3	.0	100.0	37.50
광 주 / 전 라	(25)	40.0	40.0	20.0	.0	80.0	20.0	.0	100.0	20.00
대 구 / 경 북	(9)	44.4	33.3	22.2	.0	77.8	22.2	.0	100.0	19.44
부 산/울 산/경 남	(16)	87.5	6.3	.0	6.3	93.8	.0	6.3	100.0	6.25
강 원 / 제 주	(8)	62.5	12.5	.0	25.0	75.0	.0	25.0	100.0	21.88
▣ 2014 보 유 택 시 ▣										
20 대 이 하	(14)	42.9	42.9	14.3	.0	85.7	14.3	.0	100.0	17.86
21 ~ 40 대	(15)	46.7	26.7	20.0	6.7	73.3	20.0	6.7	100.0	21.67
41 ~ 60 대	(23)	47.8	17.4	26.1	8.7	65.2	26.1	8.7	100.0	23.91
61 ~ 80 대	(23)	47.8	30.4	21.7	.0	78.3	21.7	.0	100.0	18.48
81 ~ 100 대	(15)	40.0	13.3	46.7	.0	53.3	46.7	.0	100.0	26.67
101 대 이 상	(10)	20.0	50.0	30.0	.0	70.0	30.0	.0	100.0	27.50
▣ 2014 운 행 택 시 ▣										
20 대 이 하	(16)	43.8	43.8	12.5	.0	87.5	12.5	.0	100.0	17.19
21 ~ 40 대	(28)	53.6	17.9	21.4	7.1	71.4	21.4	7.1	100.0	20.54
41 ~ 60 대	(23)	43.5	21.7	30.4	4.3	65.2	30.4	4.3	100.0	23.91
61 ~ 80 대	(19)	31.6	31.6	36.8	.0	63.2	36.8	.0	100.0	26.32
81 ~ 100 대	(10)	40.0	30.0	30.0	.0	70.0	30.0	.0	100.0	22.50
101 대 이 상	(4)	25.0	50.0	25.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	25.00
▣ 2014 근 로 자 ▣										
30 명 이 하	(18)	44.4	44.4	11.1	.0	88.9	11.1	.0	100.0	16.67
31 ~ 50 명	(15)	60.0	20.0	13.3	6.7	80.0	13.3	6.7	100.0	16.67
51 ~ 100 명	(36)	44.4	22.2	27.8	5.6	66.7	27.8	5.6	100.0	23.61
101 ~ 150 명	(16)	37.5	18.8	43.8	.0	56.3	43.8	.0	100.0	26.56
151 ~ 200 명	(11)	18.2	45.5	36.4	.0	63.6	36.4	.0	100.0	29.55
201 명 이 상	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	18.75

	사례수	많이 나빠질 것이다	조금 나빠질 것이다	지금과 비슷할 것이다	조금 좋아질 것이다	*부정 전망*	*보통*	*긍정* 전망*	계	*평균*
		%	%	%	%	%	%	%		
▣2014 운 전 자▣										
30명 이 하	(22)	45.5	36.4	18.2	.0	81.8	18.2	.0	100.0	18.18
31~ 50 명	(16)	50.0	25.0	12.5	12.5	75.0	12.5	12.5	100.0	21.88
51~ 100 명	(32)	50.0	21.9	25.0	3.1	71.9	25.0	3.1	100.0	20.31
101~ 150 명	(18)	33.3	22.2	44.4	.0	55.6	44.4	.0	100.0	27.78
151~ 200 명	(10)	30.0	40.0	30.0	.0	70.0	30.0	.0	100.0	25.00
201 명 이 상	(2)	.0	50.0	50.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	37.50
▣2014 자 본▣										
1 억 미 만	(34)	55.9	17.6	23.5	2.9	73.5	23.5	2.9	100.0	18.38
1~ 2억 미만	(19)	47.4	31.6	21.1	.0	78.9	21.1	.0	100.0	18.42
2~ 3억 미만	(20)	40.0	20.0	30.0	10.0	60.0	30.0	10.0	100.0	27.50
3~ 4억 미만	(4)	50.0	25.0	25.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	18.75
4~ 5억 미만	(5)	20.0	60.0	20.0	.0	80.0	20.0	.0	100.0	25.00
5~ 10억 미만	(7)	14.3	57.1	28.6	.0	71.4	28.6	.0	100.0	28.57
10억 이 상	(9)	33.3	22.2	44.4	.0	55.6	44.4	.0	100.0	27.78
모 름/무 응 답	(2)	.0	100.0	.0	.0	100.0	.0	.0	100.0	25.00
▣2014 자 산▣										
1 억 미 만	(12)	50.0	41.7	8.3	.0	91.7	8.3	.0	100.0	14.58
1~ 2억 미만	(5)	40.0	40.0	20.0	.0	80.0	20.0	.0	100.0	20.00
2~ 3억 미만	(3)	33.3	33.3	.0	33.3	66.7	.0	33.3	100.0	33.33
3~ 4억 미만	(2)	.0	50.0	50.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	37.50
4~ 5억 미만	(6)	50.0	33.3	16.7	.0	83.3	16.7	.0	100.0	16.67
5~ 10억 미만	(24)	58.3	16.7	20.8	4.2	75.0	20.8	4.2	100.0	17.71
10억 이 상	(45)	37.8	24.4	35.6	2.2	62.2	35.6	2.2	100.0	25.56
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	66.7	33.3	.0	100.0	33.33
▣2014 매 출▣										
10억 미 만	(33)	39.4	36.4	21.2	3.0	75.8	21.2	3.0	100.0	21.97
10~20억 미 만	(21)	61.9	14.3	14.3	9.5	76.2	14.3	9.5	100.0	17.86
20~30억 미 만	(12)	66.7	8.3	25.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	14.58
30~40억 미 만	(17)	29.4	29.4	41.2	.0	58.8	41.2	.0	100.0	27.94
40~50억 미 만	(6)	33.3	16.7	50.0	.0	50.0	50.0	.0	100.0	29.17
50억 이 상	(8)	25.0	50.0	25.0	.0	75.0	25.0	.0	100.0	25.00
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	66.7	33.3	.0	100.0	33.33
▣2014 당 기 순 이 익▣										
5 천 만 원 미 만	(50)	54.0	24.0	18.0	4.0	78.0	18.0	4.0	100.0	18.00
5 천 만~1억미만	(18)	33.3	38.9	22.2	5.6	72.2	22.2	5.6	100.0	25.00
1~ 2억 미 만	(13)	23.1	23.1	53.8	.0	46.2	53.8	.0	100.0	32.69
2~ 3억 미 만	(9)	44.4	22.2	33.3	.0	66.7	33.3	.0	100.0	22.22
3 억 이 상	(7)	42.9	28.6	28.6	.0	71.4	28.6	.0	100.0	21.43
모 름/무 응 답	(3)	.0	66.7	33.3	.0	66.7	33.3	.0	100.0	33.33

【 표 E3 】 향후 업계 경영개선 위해 가장 필요한 제도

[문 E3] 향후 업계 경영개선을 위해서 가장 필요한 제도는 무엇이라 생각하십니까?

	사례수	조세감면 확대	택시 감차	택시 요금 자율화	대중교통화로 기사처우 개선 필요/ 대중 교통화 제도 시급	부가가치세 제도 폐지	자가용 콜택시 근절	부가세 감면부분을 회사에도 운영할 수 있도록 지원	국가 및 지자체에서 운전자 급여 충당금을 지원	정부지원 확대, 택시 감차, 요금 인상 등 복합적 대처가 필요함	임금제도, 미흡 및 전액관리제 시행에 따른 전반적인 제도 개선	택시업계 운영에 대한 특수성 인정, 법적제도 장치 보완
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
■ 전 체 ■	(100)	36.0	25.0	18.0	2.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
▣ 지 역 별 ▣												
서 울	(15)	33.3	20.0	26.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
인 천 / 경 기	(15)	26.7	6.7	33.3	.0	.0	6.7	.0	.0	.0	.0	.0
대 전/세 종/충 청	(12)	25.0	50.0	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	8.3
광 주 / 전 라	(25)	44.0	36.0	12.0	4.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
대 구 / 경 북	(9)	55.6	11.1	22.2	.0	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	.0
부 산/울 산/경 남	(16)	31.3	31.3	12.5	6.3	.0	.0	6.3	6.3	6.3	.0	.0
강 원 / 제 주	(8)	37.5	.0	.0	.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣												
20 대 이 하	(14)	42.9	28.6	28.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
21 ~ 40 대	(15)	26.7	20.0	13.3	.0	13.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0
41 ~ 60 대	(23)	43.5	26.1	17.4	4.3	.0	4.3	4.3	.0	.0	.0	.0
61 ~ 80 대	(23)	43.5	21.7	8.7	.0	.0	.0	.0	4.3	4.3	.0	.0
81 ~ 100 대	(15)	20.0	33.3	26.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	6.7	6.7
101 대 이 상	(10)	30.0	20.0	20.0	10.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣												
20 대 이 하	(16)	50.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
21 ~ 40 대	(28)	35.7	21.4	17.9	.0	7.1	3.6	.0	.0	.0	.0	.0
41 ~ 60 대	(23)	39.1	30.4	8.7	4.3	.0	.0	4.3	4.3	4.3	.0	.0
61 ~ 80 대	(19)	26.3	10.5	21.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	5.3	5.3
81 ~ 100 대	(10)	30.0	50.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
101 대 이 상	(4)	25.0	25.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 근 로 자 ▣												
30 명 이 하	(18)	38.9	27.8	22.2	.0	5.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0
31 ~ 50 명	(15)	40.0	20.0	20.0	.0	6.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0
51 ~ 100 명	(36)	41.7	27.8	11.1	2.8	.0	2.8	2.8	.0	.0	2.8	2.8
101 ~ 150 명	(16)	18.8	31.3	12.5	.0	.0	.0	.0	6.3	6.3	.0	.0
151 ~ 200 명	(11)	36.4	9.1	36.4	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
201 명 이 상	(4)	25.0	25.0	25.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 운 전 자 ▣												
30 명 이 하	(22)	36.4	31.8	22.7	.0	4.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0
31 ~ 50 명	(16)	43.8	18.8	12.5	.0	6.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0
51 ~ 100 명	(32)	40.6	25.0	12.5	3.1	.0	3.1	3.1	3.1	.0	3.1	3.1
101 ~ 150 명	(18)	22.2	33.3	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	5.6	.0	.0
151 ~ 200 명	(10)	30.0	10.0	40.0	10.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
201 명 이 상	(2)	50.0	.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0

	사례수	조세감면 확대	택시 감차	택시 요금 자율화	대중교통화로 기사처우 개선 필요/ 대중 교통화 제도 시급	부가가치세 제도 폐지	자가용 콜택시 근절	부가세 감면부분을 회사에도 운영할 수 있도록 지원	국가 및 지자체에서 운전자 급여 충당금을 지원	정부지원 확대, 택시 감차, 요금 인상 등 복합적 대처가 필요함	임금제도, 미흡 및 전액관리제 시행에 따른 전반적인 제도 개선	택시업계 운영에 대한 특수성 인정, 법적제도 장치 보완
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
▣ 2014 자 본 ▣												
1 억 미 만	(34)	35.3	35.3	23.5	.0	.0	.0	.0	2.9	.0	.0	.0
1 ~ 2억 미 만	(19)	31.6	15.8	15.8	.0	10.5	5.3	5.3	.0	5.3	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	(20)	45.0	15.0	20.0	5.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	5.0
3 ~ 4억 미 만	(4)	50.0	25.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
4 ~ 5억 미 만	(5)	40.0	20.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
5 ~ 10억 미 만	(7)	71.4	28.6	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10 억 이 상	(9)	.0	33.3	22.2	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	.0
모 름/무 응 답	(2)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 자 산 ▣												
1 억 미 만	(12)	41.7	25.0	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
1 ~ 2억 미 만	(5)	.0	20.0	20.0	.0	40.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
2 ~ 3억 미 만	(3)	66.7	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
3 ~ 4억 미 만	(2)	100.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
4 ~ 5억 미 만	(6)	50.0	33.3	.0	.0	.0	16.7	.0	.0	.0	.0	.0
5 ~ 10억 미 만	(24)	45.8	29.2	12.5	4.2	.0	.0	.0	4.2	.0	.0	.0
10 억 이 상	(45)	28.9	24.4	22.2	2.2	.0	.0	2.2	.0	2.2	2.2	2.2
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 매 출 ▣												
10 억 미 만	(33)	33.3	30.3	27.3	.0	6.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0
10 ~ 20억 미 만	(21)	52.4	9.5	.0	4.8	.0	4.8	4.8	4.8	4.8	.0	.0
20 ~ 30억 미 만	(12)	41.7	33.3	8.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	8.3	8.3
30 ~ 40억 미 만	(17)	11.8	47.1	23.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
40 ~ 50억 미 만	(6)	50.0	16.7	16.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
50 억 이 상	(8)	50.0	.0	37.5	12.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣												
5 천 만 원 미 만	(50)	38.0	26.0	16.0	.0	4.0	2.0	.0	2.0	2.0	.0	2.0
5 천 만 ~ 1억 미만	(18)	22.2	38.9	16.7	.0	.0	.0	5.6	.0	.0	.0	.0
1 ~ 2억 미 만	(13)	30.8	23.1	38.5	.0	.0	.0	.0	.0	.0	7.7	.0
2 ~ 3억 미 만	(9)	55.6	22.2	.0	11.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
3 억 이 상	(7)	57.1	.0	28.6	14.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
모 름/무 응 답	(3)	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0

【 표 E3 】 향후 업계 경영개선 위해 가장 필요한 제도

[문 E3] 향후 업계 경영개선을 위해서 가장 필요한 제도는 무엇이라 생각하십니까?

	정부지원 확대로 인해 준공영제 실시	운영방식의 자율화 및 서비스 개선에 대한 지원책	전액관리 폐지	운수업자에게 맞는 제도 및 제재, 관리 감독 개선 지원	정부 정책금 필요	개인 택시 양도 양수 금지	정부 지원 필요	종사자에 대한 처우개선 및 고급교통 수단으로의 정책 전환 필요	할증 시간 늘림	업체가 많아 종사자들의 잦은 이직률이 높음	감차의 경우 처우문제 개선 시급	계
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
■ 전 체 ■	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	100.0
▣ 지 역 별 ▣												
서 울	.0	.0	.0	6.7	.0	.0	.0	6.7	6.7	.0	.0	100.0
인 천 / 경 기	6.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	.0	.0	.0	6.7	.0	100.0
대 전/세 종/충 청	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
광 주 / 전 라	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	4.0	100.0
대 구 / 경 북	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
부 산/울 산/경 남	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
강 원 / 제 주	.0	.0	.0	.0	12.5	12.5	12.5	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 보 유 택 시 ▣												
20 대 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
21 ~ 40 대	.0	.0	.0	.0	6.7	6.7	6.7	.0	.0	.0	6.7	100.0
41 ~ 60 대	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
61 ~ 80 대	4.3	.0	4.3	4.3	.0	.0	.0	.0	4.3	.0	.0	100.0
81 ~ 100 대	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	6.7	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	.0	10.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	10.0	.0	100.0
▣ 2014 운 행 택 시 ▣												
20 대 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
21 ~ 40 대	.0	.0	.0	.0	3.6	3.6	3.6	.0	.0	.0	3.6	100.0
41 ~ 60 대	4.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
61 ~ 80 대	.0	5.3	5.3	5.3	.0	.0	.0	5.3	5.3	5.3	.0	100.0
81 ~ 100 대	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 대 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 근 로 자 ▣												
30 명 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	5.6	100.0
31 ~ 50 명	.0	.0	.0	.0	6.7	6.7	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
51 ~ 100 명	.0	.0	2.8	.0	.0	.0	2.8	.0	.0	.0	.0	100.0
101 ~ 150 명	6.3	.0	.0	6.3	.0	.0	.0	6.3	6.3	.0	.0	100.0
151 ~ 200 명	.0	9.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	9.1	.0	100.0
201 명 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0

	정부지원 확대로 인해 준공영제 실시	운영방식의 자율화 및 서비스 개선에 대한 지원책	전액관리 폐지	운수업자에게 맞는 제도 및 제재, 관리 감독 개선 지원	정부 정책금 필요	개인 택시 양도 양수 금지	정부 지원 필요	종사자에 대한 처우개선 및 고급교통 수단으로의 정책 전환 필요	할증 시간 늘림	업체가 많아 종사자들의 잦은 이직률이 높음	감차의 경우 처우문제 개선 시급	계
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
▣ 2014 운 전 자 ▣												
30 명 이 하	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	4.5	100.0
31 ~ 50 명	.0	.0	.0	.0	6.3	6.3	6.3	.0	.0	.0	.0	100.0
51 ~ 100 명	.0	.0	3.1	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
101 ~ 150 명	5.6	.0	.0	5.6	.0	.0	.0	5.6	5.6	5.6	.0	100.0
151 ~ 200 명	.0	10.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
201명 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 본 ▣												
1 억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	2.9	.0	.0	.0	.0	100.0
1 ~ 2억 미 만	.0	.0	.0	.0	5.3	.0	.0	5.3	.0	.0	.0	100.0
2 ~ 3억 미 만	5.0	.0	.0	.0	.0	5.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 ~ 4억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	25.0	100.0
4 ~ 5억 미 만	.0	.0	.0	20.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 ~ 10억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
10 억 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	11.1	.0	100.0
모 름/무 응 답	.0	50.0	50.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
▣ 2014 자 산 ▣												
1 억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
1 ~ 2억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	20.0	100.0
2 ~ 3억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
3 ~ 4억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
4 ~ 5억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
5 ~ 10억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	4.2	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
10 억 이 상	2.2	.0	.0	2.2	2.2	.0	2.2	2.2	2.2	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	.0	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	100.0
▣ 2014 매 출 ▣												
10 억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	3.0	100.0
10 ~ 20억 미 만	.0	.0	.0	.0	4.8	4.8	4.8	.0	.0	.0	.0	100.0
20 ~ 30억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
30 ~ 40억 미 만	5.9	.0	.0	5.9	.0	.0	.0	.0	5.9	.0	.0	100.0
40 ~ 50억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	16.7	.0	.0	.0	100.0
50 억 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	.0	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	100.0
▣ 2014 당 기 순 이 익 ▣												
5 천 만 원 미 만	2.0	.0	.0	.0	2.0	2.0	.0	.0	2.0	.0	.0	100.0
5 천 만 ~ 1억 미만	.0	.0	.0	5.6	.0	.0	5.6	.0	.0	.0	5.6	100.0
1 ~ 2억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
2 ~ 3억 미 만	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	11.1	.0	.0	.0	100.0
3 억 이 상	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	100.0
모 름/무 응 답	.0	33.3	33.3	.0	.0	.0	.0	.0	.0	33.3	.0	100.0

택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면

제 출 문

기획재정부장관 귀하

본 보고서를『택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면』의 최종보고서로 제출합니다.

연구진 : 홍성훈 한국조세재정연구원 부연구위원
조홍종 단국대학교 교수
김수이 홍익대학교 교수
정용훈 인하대학교 교수

2015년 9월

한국조세재정연구원

원 장 박 형 수

요 약

□ 택시업 운수종사자들의 유가 부담을 줄여 생계를 유지하고 택시산업 경영난을 해소하고자 개별소비세 등의 감면을 실시

○ 택시 사업자의 경영난 해소 및 택시 운수종사자의 근로여건을 개선하여 안정적인 경제활동을 보조하는 것을 목적으로 함

○ 개별소비세, 교육세 일부를 감면: 택시연료(LPG부탄) 킬로그램당 40원(리터당 23.39원)을 감면

- 2011년 5월 1일부터 현재와 같은 리터당 23.39원 적용`

- 2014년 말 기준 총 575억원

○ 유가보조금 혜택 리터당 197.97원

- 2014년 말 기준 총 5,153억원

○ 전국 법인 및 개인택시사업자와 운수종사자를 대상으로 함

- 2014년말 기준 법인 1,701개 11.8만명, 개인 16.5만명

□ 택시 초과공급과 수요 감소로 유류세 총감면액은 감소하는 추세

○ 2012년 이후 LPG 가격 하락에도 불구하고 택시 수요 감소와 공급 증대로 인하여 일일수송지수는 급격히 감소하는 추세

- 일일수송지수: 1990년(100), 2000년(76), 2013년(51)

○ 택시연료(LPG) 유류세 감면으로 인한 총감면액은 감소하는 추세

- 유류세 감면 총액: 2012년(621억원), 2013년(600억원), 2014년(575억원)

□ 택시연료(LPG부탄)에 대해 세금을 감면하거나 보조금을 지급하는 제도를 2001년 6월부터 운영 중

○ 이른바 ‘제1차 에너지세제 개편’에 따라 2001년 6월부터 부탄에 대한 개별소비세가 인상되고, 추가적으로 교육세도 부과되기 시작

○ 부탄에 대한 세율 인상으로 택시업계의 연료비 부담이 가중되는 것을 방지하기 위해, 2001년 6월 이후의 유류세(개별소비세, 교육세 등 관련 세목 통칭) 인상분만큼 세금을 감면하거나 유가보조금을 지급

□ 세금 감면 또는 보조금 지급의 조합 비율에는 시기별로 차이가 있음

○ 2001년 6월부터 2008년 4월까지는 인상분 전부를 보조금으로 지급하여, 유류세 감면이 별도로 운영되지 않음

○ 2008년 5월부터 2010년 12월까지는 「조세특례제한법」으로 택시연료에 대한 개별소비세 및 교육세 부과를 면제

○ 2011년 1월부터 현재까지는 개별소비세 및 교육세 합계액 중에서 40원/kg(23.39원/리터)를 세금에서 감면, 나머지는 유가보조금(197.97원/리터)으로 지급

□ 택시업계의 입장에서는 유류세 감면과 유가보조금 지급이 주는 혜택에 별 다른 차이가 없음

○ 하지만 두 제도는 운영 방식 및 재원 조달에 있어 차이가 있음

○ 유류세 감면은 「조세특례제한법」상 일몰 조항에 의해 2~3년 주기로 일몰이 연장되어야 하고, 세금감면 방식이기 때문에 별다른 재원이 필요하지 않음

○ 유가보조금은 예산사업으로 매년 심의를 거쳐야 하며, 보조금을 지급해야 하므로 보조금의 재원을 마련해야 함

□ 택시연료(LPG부탄)의 유류세 감면이 택시업 운수종사자 전반에 미친 효과를 추정하고 유류세 감면 전후의 효과를 비교 분석함

○ 택시 운수종사자들의 영업이익수준은 전 산업 평균 영업이익 대비 약 40% 수준으로 매우 열악한 수준이며 유류세 감면을 통하여 1.2~3.9%까지의 영업이익 대비 혜택을 보고 있음

- 감면 전 개인택시 영업이익은 전산업 대비 2011년 51% 수준에서 2014년 42%까지 하락, 감면 후 개인택시 영업이익 0.5~1.5% 상승
- 감면 전 법인택시는 거의 일정하게 38% 유지, 감면 후 법인택시 1대당 영업이익 상승률은 0.5~1.5% 상승 효과

□ 택시 운수종사자 평균영업이익 수준의 유가보조금 지급 전후 효과

○ 유가보조금은 유류세 감면과 효과가 거의 동일한 제도로서 유가보조금 제도로 인한 영업이익상승 효과는 9.0~13.26%까지의 영업이익 대비 혜택을 보고 있음

- 유가보조금 지급 후 개인택시 영업이익 4~5% 상승
- 유가보조금 지급 후 법인택시 1대당 영업이익 상승률은 5~6% 상승 효과

□ 유류세 감면과 유가보조금의 영업이익 재분배 기능에 대한 효과분석을 개인택시와 법인택시로 구분하여 실시

○ 개인택시의 평균영업이익은 저분위에서 감소비율이 심하고 영업이익 고분위에서 감소 정도가 미미하여 감면이나 유가보조금 혜택 이전에 불평등도가 심함

○ 개인택시의 분위별 평균영업이익은 모든 분위에서 감소추세가 나타나고 있으며 전체 개인택시의 평균영업이익은 ’11년 대비 ’14년에 7.47% 감소하였으나 높은 분위일수록 낮은 감소추세를 보임

- 1분위의 평균영업이익은 ’11년 1,348만원에서 ’14년 1,061만원으로 ‘11년 대비 21.27%로 크게 감소
- 2분위 및 3분위의 평균영업이익은 각각 ’11년 1,541만원, 1,820만원에서 ’14년 1,400만원, 1,737만원으로 9.9%, 4.62%만큼 감소
- 4분위는 다른 분위와 다르게 2,304만원에서 2,303만원으로 0.02%만큼 미미하게 감소

○ 개인택시의 유류사용량은 모든 분위에서 감소추세가 나타나고 있으며 영업이익과 비례적인 관계가 나타나지 않음

- 1분위의 유류사용량은 ’11년 9,488ℓ에서 ’14년 8,220ℓ로 크게 감소함
- 2분위의 경우 다른 분위에 비하여 낮은 감소폭(‘11년 9,507ℓ~’14년 9,942ℓ)으로 제일 많은 유류사용량을 보임
- 3분위 및 4분위는 유사하게 감소함(약 10%)

○ 개인택시의 총혜택은 금액 면에서 2분위, 1분위, 4분위, 3분위 순으로 수혜를 받고 있고 영업이익 감소가 심했던 저분위에서 혜택금 비율이 가장 높음

- 유가보조금 및 유류세감면 금액은 1분위가 가장 크게 감소하였으며 2분위는 가장 작게 감소함
- 영업이익 대비 총혜택 비중은 1분위, 2분위, 3분위, 4분위 순으로 불평등 해소에 기여하고 있음

□ 법인택시(업체기준) 평균영업이익액의 경우 규모의 경제로 대형업체와 소형업체간 규모의 불평등도가 크게 나타남

○ 법인택시(업체기준)의 분위별 평균영업이익액은 ’11년 대비 ’14년에 2-4분위는 증가하였으나 1분위는 감소하였으며, 전체 평균영업이익액은 ’11년 대비 14년에 6.94% 증가

- 1분위의 평균영업이익액은 다른 분위와 다르게 ’11년 152백만원에서 ’14년 125백만원으로 ’11년 대비 17.76%가 감소
- 2-4분위의 평균영업이익액은 각각 ‘11년 424백만원, 808백만원, 2,609백만원에서 ’14년 432백만원, 849백만원, 2,292백만원으로 1.89%, 4.83%, 10.78%만큼 증가했으며 이는 영업이익분위가 높을수록 증가폭이 커짐을 나타남

○ 법인택시(업체기준)의 분위별 평균유류사용량은 평균영업이익액과 비례관계를 나타내고 있으며 이는 평균영업이익액이 영업거리와 비례관계임을 보임

- 높은 분위일수록 평균유류사용량이 많음
- 1-4분위의 평균유류사용량은 점차 감소했으며 이는 영업이익분위가 높을수록 감소폭이 작아짐을 나타냄

○ 법인택시(업체기준)의 총혜택은 ’11년 대비 ’14년에 11.49%만큼 감소하였으며 유가보조금 및 유류세감면의 경우 ’11년에 감면금액이 변경되어 수혜금액의 변화가 있었으며 ’12년 이후로는 모두 9.7%만큼 감소

- 분위별 총혜택 금액은 1-4분위 순으로 수혜를 받고 있음
- 업체별 규모의 차이로 인하여 영업이익총액 차이는 크지만 총혜택의 영업이익액 기준 비중이 대형업체의 장거리 운행으로 보조금과 감면혜택을 키워서 상쇄하는 것으로 나타남

□ 법인택시(차량기준)의 평균영업이익액은 1분위와 4분위 차이가 4배 정도 존재함. 이는 개인택시 불평등보다 약 2배에 달하는 것으로 나타남

○ 법인택시(차량기준)의 분위별 평균영업이익액은 ’11년 대비 ’14년에 모든 분위는 증가하였으며, 전체평균영업이익액은 ’11년대비 ’14년에 9.53% 증가

- 1-4분위의 평균영업이익액은 각각 ‘11년 617만원, 1,079만원, 1,433만원, 2,239만원에서 ’14년 667만원, 1,091만원, 1,509만원, 2,536만원으로 7.98%, 8.2%, 5.32%, 13.25%만큼 증가

○ 법인택시(차량기준)의 분위별 평균유류사용량은 1분위와 4분위 차이가 약 2배 정도 개인택시에서 큰 차이가 없었던 것과 상반됨

○ 이는 대부분의 법인택시는 장거리 운행으로 영업이익 격차를 벌이고 있음을 알 수 있음

- 높은 분위일수록 평균유류사용량이 많음
- 1-4분위의 평균유류사용량은 각각 ’11년 7,126ℓ, 9,426ℓ, 10,186ℓ, 14,326ℓ에서 ’14년 6,680ℓ, 8,130ℓ, 9,200ℓ, 12,820ℓ으로 6.26%, 13.75%, 9.68%, 10.51%만큼 감소함

○ 법인택시(차량기준)의 총혜택은 ’11년 대비 ’14년에 10.29%만큼 감소하였으며 유가보조금 및 유류세 감면의 경우 ’11년에 감면금액이 변경되어 수혜금액의 변화가 있었으며 ’12년 이후로는 8.21%만큼 감소

- 분위별 총혜택 금액은 1-4분위 순으로 수혜를 받고 있음

- 2분위의 경우 가장 크게 ’11년 대비 총혜택금액은 감소(13.74%)하였으며 이에 반하여 1분위의 경우 감소폭(6.24%)이 가장 작음
- 영업이익 대비 총혜택 비중으로 볼 때 1분위가 가장 혜택이 크고 4분위가 가장 혜택이 작아서 약 절반에 해당
- 유류세 감면과 유가보조금 혜택이 저분위 운전자에게 영업이익보전효과가 크고 불평등도를 줄이는 것으로 보임

□ 유류세 감면과 유가보조금에 대한 총혜택은 개인택시의 경우 시간이 갈수록 감소추세이며 영업이익분위별로 비례적인 관계가 없음

○ 개인택시의 경우 모든 분위에서 시간이 지남에 따라 총혜택은 감소하고 있음

- 유류세 감면과 유가보조금 혜택이 가장 높은 분위는 2분위로 ‘12년을 제외한 모든 기간에서 가장 높은 수혜를 받음
- 상대적으로 낮은 영업이익분위에서 금액적으로 높은 혜택이 주어지고 있음
- 개인택시의 영업이익과 총혜택 사이에는 상관관계가 일정하지 않아서 저분위 운수업 종사자의 상대적인 운행거리가 길게 나타남
- 유류세 감면과 유가보조금의 총혜택은 운행거리에 비례하나 영업이익이 비례하지 않음을 알 수 있음

□ 유류세 감면과 유가보조금에 대한 총혜택은 시간이 지남에 따라 법인택시 1대당 비율에서는 모든 영업이익분위에 걸쳐서 감소추세를 보여 분위별로 영업이익이 높을수록 혜택이 늘어나는 것으로 보아 운행거리를 통해 영업이익이 보존됨을 알 수 있음

○ 법인택시 1대당 시간이 지남에 따라 운행거리 감소로 인하여 점차 지속적으로 감소하고 있음

- ’11년 대비 모든 분위에서 감소, 높은 분위일수록 총혜택(원)은 더 감소

- 영업이익분위와 비례적으로 혜택이 늘어남
- 운행시간의 증가를 통하여 혜택이 늘어나는 것을 알 수 있고 영업이익 총액도 운행거리에 비례함

□ 영업이익 및 영업이익액 대비 총혜택의 비율은 개인택시의 경우 1분위에서 가장 크고 4분위에서 가장 크며 시간이 지남에 따라 모든 분위에서 감소하는 것으로 나타남

○ 개인택시의 총혜택비율은 분위에 따라 ’11년 대비 1분위는 증가 4분위는 감소로 나타남

○ 유가보조금과 유류세 감면혜택의 조정이 개인택시 운행에 미치는 영향이 다르기 때문으로 보임

- 영업이익분위가 낮은 1-2분위의 경우 ’11년 대비 14년의 총혜택비율은 증가하였으나 영업이익분위가 높은 3-4분위의 경우에는 비율이 감소함
- 이는 결국 개인택시의 영업이익구조는 운행거리와 비례적 관계가 아니며 거리에 관계없이 영업이익이 결정됨을 보여줌

□ 법인택시(1대당) 운전자 영업이익 구조는 개인택시와 마찬가지로 1분위가 가장 혜택 비중이 높고, 4분위가 가장 낮은 것으로 나타나며 시간이 지남에 따라 점차 하락하고 있음을 보임

○ 법인택시(1대당)의 총혜택비율은 모든 분위에서 ’11년 대비 지속적으로 감소하고 있음

- 영업이익분위가 낮은 1분위의 경우 총혜택비율의 감소폭이 가장 크고, 영업이익분위가 높은 4분위는 총혜택비율의 감소폭이 가장 작음

□ 개인택시, 법인택시(업체, 대당)에 대한 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 영업이익불평등도가 감소하는 것으로 나타남

○ 개인택시는 불평등도 자체가 법인택시보다 낮지만 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 인해서 영업이익불평등도를 약 10~11% 낮추게 됨

○ 법인택시 업체당 불평등도도 개선되나 1대당 불평등도 개선 효과가 더 크게 나타나고 법인택시 1대당 효과도 약 7% 개선되는 것으로 나타남

□ 택시연료(LPG) 개별소비세 등의 감면과 유가보조금 효과는 택시산업 전체의 열악한 영업이익구조를 개선하는 것으로 나타남

○ 택시산업의 초과공급으로 개인, 법인 택시운전자들의 영업이익수준이 타 산업에 비해 매우 낮은 것으로 나타남

○ 유류세 감면과 유가보조금을 통하여 택시운전자들의 최소한의 생계유지와 영업이익보전 효과가 크게 나타남

○ 시간에 따른 효과는 점점 줄어드는 것으로 나타남

□ 택시연료(LPG) 개별소비세 등의 감면과 유가보조금 효과는 영업이익분위별로 택시운전자들을 구분했을 때 감면과 유가보조금제도를 통하여 택시산업 운수종사자 간 영업이익불평등도를 개선하는 것으로 나타남

○ 개인택시 경우 영업이익불평등도가 법인택시만큼 크지 않지만 어느 정도는 개선

○ 법인택시는 업체당, 1대당 어떤 기준으로도 영업이익불평등도가 개인택시보다 크고 유류세 감면과 유가보조금 혜택이 영업이익불평등도를 개선하는 것으로 나타남

○ 법인택시의 영업이익불평등도가 개인택시보다 높게 나타나는 이유는 법인택시는 사납금을 맞추기 위해 일정시간을 운행해야 하며 또한 시간을 선택할 수 없기 때문으로 보이고 개인택시는 선택적 시간과 장소를 정하여 운행할 수 있으므로 영업이익과 운행거리가 비례적이지 않음

○ 즉, 법인택시는 장시간 운행으로 영업이익을 보전하고 있으며 장시간 운행 행태가 소비자들에 대한 불이익으로 나타나게 됨

□ 유류세 감면과 유가보조금은 미미한 사회후생에 차이를 발생시킬 뿐 택시운전자나 업체에는 동일한 효과를 나타냄

○ 유류세 감면은 택시업 종사자들에게 영업이익 재분배와 상관없이 직접적 혜택이며 유가보조금은 영업이익 재분배 기능을 가미한 제도로 볼 수 있음

○ 하지만 미미한 차이만 있을 뿐 두 가지 모두 조세관련 혜택이며 택시업계에는 동일한 효과를 줌

□ 현재 우리나라 택시업은 가격(택시요금), 공급(택시면허대수) 및 서비스방식(일반, 모범)이 모두 지방 또는 중앙정부에서 규제되는 산업으로 이로 인해 업체의 수익성이 낮아지고 종사자 처우도 함께 낮아지는 상황에 있음

○ 한편 택시업은 유류세 부담을 완화하기 위해 유류세 경감 및 유가보조금 수혜 등의 정부 보조를 받고 있음

□ 이러한 상황에서 택시연료에 대한 세금 경감 및 유가보조금 지급을 축소하거나 폐지하는 정책은 택시업계에 상당한 영향을 줄 것으로 보임

○ 세금 경감 및 보조금 지급과 같은 지원제도를 정비하기에 앞서, 택시업 자체의 경쟁력을 높이는 제도 개혁이 우선되어야 함

○ 법인택시만이 아니라 개인택시도 포함한 공급 조정, 서비스 수준 향상, 택시 종류별 서비스 차별화가 선행되어야 하며, 이를 통해 택시업의 수익성을 회복하고, 종사자의 처우를 개선하도록 해야 함

○ 이와 같은 택시업계 자체의 구조 개혁이 선행되어야, 유류세 조정과 같은 세제 개혁을 중장기적으로 검토할 수 있음

□ 한편 현재의 제도에서는 택시사업자가 과세당국이 지정하는 신용카드업자로부터 ‘택시면세유류구매카드’(이하 구매카드)를 발급받아 이를 통해 택시연료를 구매해야 함

○ 구매카드를 발급받은 자가 택시업에 종사하지 않으면 구매카드는 반납해야 하고, 그렇지 않을 경우 부당하게 감면받은 금액에 40%의 가산세를 더해 추징

○ 구매카드 발급대상자에서도 제외됨

○ 구매카드를 타인에게 대여하거나 양도한 경우에도 같은 처벌을 받음

□ 현행 제도만으로는 택시연료 전용 또는 구매카드 전용 가능성이 얼마나 되는지 파악하기 어려움

○ 택시 주행기록 및 영업 자료와 구매카드 사용명세가 연결이 되지 않기 때문

○ 앞으로 택시 주행기록, 영업상황, 유류구매 등을 연동하여 기록하고 관리하는 '상시 모니터링' 제도 도입을 검토해야 함

목 차

Ⅰ. 서 론 ····· 341

1. 연구 배경 ····· 343

2. 선행연구 정리 ····· 344

3. 연구 방향 및 보고서 구성 ····· 347

Ⅱ. 택시업계 현황 및 진단 ····· 349

1. 택시 현황 ····· 351

가. 택시사업 현황 ····· 351

나. 택시사업 제도 ····· 360

다. 택시 이용수요 현황 ····· 361

라. 택시 수송분담 추이 ····· 362

2. 택시 교통의 문제점 ····· 364

가. 공급과잉 심화 ····· 364

나. 운송수지 악화 ····· 365

다. 운전자 근로여건 악화 ····· 366

라. 이용자 서비스 불만 증대 ····· 366

마. 정책 및 제도상의 문제 ····· 367

Ⅲ. 택시연료 개별소비세 감면제도 현황 및 타당성 평가 ····· 369

1. 유류세 부과 현황 ····· 371

2. 유류세 감면 현황 ····· 372

가. 유류세 감면 ····· 372

나. 유류세 환급 ····· 375

다. 유류구매카드의 부정사용 방지 ····· 375

라. 유류구매카드 부정사용 시 제재 ····· 376

3. 유가보조금 현황 ····· 377

가. 유가보조금 개요 ····· 377
나. 유가보조금 지급 절차 ····· 381
4. 해외 유류세 조세체계 사례 ····· 382
가. 미국 소비세 및 유류세 조세체계 ····· 382
나. 일본 소비세 및 유류세 조세체계 ····· 386
다. EU 소비세 및 유류세 조세체계 ····· 389
라. 택시 유류세 감면 해외 사례 ····· 391
5. 택시연료 개별소비세 감면 타당성 평가 ····· 392
가. 지원제도 자체의 타당성 ····· 392
나. 지원제도 조합의 타당성 ····· 394
다. 지원제도 관리방식의 타당성 ····· 396

Ⅳ. 택시연료 개별소비세 감면 효과 분석 ····· 397
1. 추정방법 ····· 399
가. 운수업조사 통계 ····· 400
나. 택시업별(개인, 법인(업체), 법인(1대당)) 통계치 추정 방법 ····· 404
2. 유류세 감면과 유가보조금의 택시운수업종사자 전반의 혜택 ····· 408
가. 유류세 감면액과 유가보조금 지급 현황 ····· 408
나. 유류세 감면과 유가보조금의 영업이윤개선 효과 ····· 409
3. 유류세 감면과 유가보조금의 택시운수업종사자 영업이익분위별 혜택 ·· 413
가. 개인택시 ····· 413
나. 법인택시(업체당) ····· 415
다. 법인택시(1대당) ····· 417
라. 분위별 영업이익수준, 총혜택 금액, 영업이익 대비 비중 변화 (2011~2014) ····· 419
4. 유류세 감면과 유가보조금의 영업이익 불평등 해소 ····· 425
5. 지역별 유류세 감면과 유가보조금 혜택 추정 ····· 427
6. 유류세 감면과 유가보조금 혜택 회귀분석 ····· 433
가. 총혜택 금액을 종속변수로 회귀분석 ····· 433
나. 영업이익 대비 총혜택 비중을 종속변수로 회귀분석 ····· 436

Ⅴ. 요약 및 평가 ····· 439

참고문헌 ····· 445

부 록 ····· 449

표 목 차

<표 Ⅱ-1> 택시산업 기본현황 ····· 351
<표 Ⅱ-2> 업체 및 면허당 면허대수와 운전자 수 추이 ····· 353
<표 Ⅱ-3> 택시 공급 변화 추이 ····· 354
<표 Ⅱ-4> 지역별 택시면허 대수 현황 ····· 355
<표 Ⅱ-5> 택시보유대수 규모별 사업자 수 비중 ····· 356
<표 Ⅱ-6> 특별시와 광역시 택시부제 현황 ····· 359
<표 Ⅱ-7> 택시 유형별 분류 기준 및 등록대수 현황(기준: 2014. 10.31) ····· 360
<표 Ⅱ-8> 택시수송실적 변화 추이 ····· 361
<표 Ⅱ-9> 국내여객 수송실적 ····· 363
<표 Ⅱ-10> 수송실적 ····· 365

<표 Ⅲ-1> 국내 유류세 부과 현황 ····· 372
<표 Ⅲ-2> 유종별 상대 가격 추이(휘발유, 경유, LPG) ····· 373
<표 Ⅲ-3> 주요 세법 변경사항 ····· 374
<표 Ⅲ-4> 휘발유 대비 유종간 상대가격 조정 비율 ····· 377
<표 Ⅲ-5> 지급 대상별 유가보조금 재원 근거 ····· 378
<표 Ⅲ-6> 유가 종류별 유가보조금 지급단가 ····· 378
<표 Ⅲ-7> 현행 LPG에 대한 유류세 구분 ····· 379
<표 Ⅲ-8> 택시 LPG 연도별 유류세 및 유가보조금 산정 ····· 380
<표 Ⅲ-9> 연도별 유가보조금 지급 현황 ····· 380
<표 Ⅲ-10> 미국의 연방 유류세 현황 ····· 383
<표 Ⅲ-11> 주요 주의 유류세 현황 ····· 384
<표 Ⅲ-12> 일본의 에너지세: 2001년 및 2009년 비교 ····· 389
<표 Ⅲ-13> 자동차 연료에 적용하는 최소 소비세 수준 ····· 390
<표 Ⅲ-14> 산업 및 상업용에 적용하는 최소 소비세 수준 ····· 390
<표 Ⅲ-15> 난방연료 및 전기에 적용하는 최소 소비세 수준 ····· 390

<표 Ⅳ-1> 업종별 특성변수 ····· 402
<표 Ⅳ-2> 첨자 및 변수 요약 ····· 404
<표 Ⅳ-3> 개인·법인택시 시·도별 가중치 ····· 405
<표 Ⅳ-4> 택시 유가보조금 및 유류세 감면액과 세금의 구성 ····· 409
<표 Ⅳ-5> 적용실적 ····· 409
<표 Ⅳ-6> 택시운수종사자 영업이익 수준과 유류세 감면 전후 효과 ····· 410
<표 Ⅳ-7> 택시운수종사자 영업이익 수준과 유가보조금 지급 전후 효과 ····· 411
<표 Ⅳ-8> 택시운수종사자 영업이익 수준과 총혜택 전후 효과 ····· 412
<표 Ⅳ-9> 개인택시(영업이익 기준) 유류세 감면, 유가보조금 혜택 ····· 414
<표 Ⅳ-10> 법인택시 업체당(운전자 총영업이익액 기준) 유류세 감면, 유가보조금 혜택 ····· 416
<표 Ⅳ-11> 법인택시 1대당(운전자 평균 영업이익액 기준) 유류세 감면, 유가보조금 혜택 ····· 418
<표 Ⅳ-12> 개인택시(영업이익 기준) 지니계수 ····· 426
<표 Ⅳ-13> 법인택시 업체당(운전자 총영업이익액 기준) 지니계수 ····· 426
<표 Ⅳ-14> 법인택시 1대당(운전자 평균 영업이익액 기준) 지니계수 ····· 427
<표 Ⅳ-15> 변수 설명 ····· 433
<표 Ⅳ-16> 개인택시 총혜택=유류세감면+유가보조금 결정 회귀분석 ····· 434
<표 Ⅳ-17> 법인택시(업체당) 총혜택=유류세감면+유가보조금 결정 회귀분석 ·· 435
<표 Ⅳ-18> 개인택시 영업이익 대비 총혜택비중 결정 회귀분석 ····· 436
<표 Ⅳ-19> 법인택시(업체당) 영업이익 대비 총혜택비중 결정 회귀분석 ····· 437

<부표 1> 지역별 개인택시 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011) ····· 451
<부표 2> 지역별 개인택시 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2012) ····· 452
<부표 3> 지역별 개인택시 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2013) ····· 453
<부표 4> 지역별 법인택시(업체당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011) ····· 454
<부표 5> 지역별 법인택시(업체당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2012) ····· 455
<부표 6> 지역별 법인택시(업체당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2013) ····· 456
<부표 7> 지역별 법인택시(1대당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011) ····· 457
<부표 8> 지역별 법인택시(1대당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2012) ····· 458
<부표 9> 지역별 법인택시(1대당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2013) ····· 459

그 림 목 차

[그림 Ⅱ-1] 일반택시 업체 수 및 면허대수 추이 ····· 352
[그림 Ⅱ-2] 일반택시와 개인택시 면허대수 추이 ····· 352
[그림 Ⅱ-3] 1990년 이후 택시 공급대수 변화 추이 ····· 354
[그림 Ⅱ-4] 지역별 택시사업 종사원 비중 ····· 357
[그림 Ⅱ-5] 지역별 택시사업 종사자 중 교육 및 안전담당 비중 ····· 358
[그림 Ⅱ-6] 지역별 택시사업 정비관리자 중 교육 및 정비담당 비중 ····· 358
[그림 Ⅱ-7] 시도별 택시부제 현황 ····· 359
[그림 Ⅱ-8] 택시운송사업체계 ····· 360
[그림 Ⅱ-9] 택시대수 및 수송실적 변화(1990~2013) ····· 362
[그림 Ⅱ-10] 택시 수요공급 변화 추이(1990~2013) ····· 362
[그림 Ⅱ-11] 수송분담 구성비: 2010년(좌) - 2013년(우) ····· 363
[그림 Ⅱ-12] 택시산업의 구조적 문제 ····· 364

[그림 Ⅲ-1] 국제유가 추이(휘발유, 경유, LPG) ····· 373
[그림 Ⅲ-2] 유가보조금 지급 절차 ····· 382

[그림 Ⅳ-1] 개인택시 영업이익 ····· 419
[그림 Ⅳ-2] 개인택시 총혜택 ····· 420
[그림 Ⅳ-3] 개인택시 영업이익대비 총혜택 ····· 421
[그림 Ⅳ-4] 법인택시 업체당 영업이익액 ····· 421
[그림 Ⅳ-5] 법인택시 업체당 총혜택 ····· 422
[그림 Ⅳ-6] 법인택시(업체기준) 영업이익액 대비 총혜택 ····· 423
[그림 Ⅳ-7] 법인택시 1대당 영업이익액 ····· 423
[그림 Ⅳ-8] 법인택시 1대당 총혜택 ····· 424
[그림 Ⅳ-9] 법인택시(차량기준) 영업이익액 대비 총혜택 ····· 425
[그림 Ⅳ-10] 지역별 개인택시 평균 영업이익 ····· 427

[그림 Ⅳ-11] 지역별 개인택시 평균 총혜택 금액 ····· 428
[그림 Ⅳ-12] 지역별 개인택시 영업이익 대비 총혜택 비중 ····· 428
[그림 Ⅳ-13] 지역별 법인택시(업체당) 총운전자 영업이익액 ····· 429
[그림 Ⅳ-14] 지역별 법인택시(업체당) 총혜택 금액 ····· 430
[그림 Ⅳ-15] 지역별 법인택시(업체당) 총혜택 비중 ····· 430
[그림 Ⅳ-16] 지역별 법인택시(1대당) 평균 운전자 영업이익액 ····· 431
[그림 Ⅳ-17] 지역별 법인택시(1대당) 총혜택 금액 ····· 432
[그림 Ⅳ-18] 지역별 법인택시(1대당) 총혜택 비중 ····· 432

Ⅰ. 서 론

Ⅰ. 서 론

1. 연구 배경

□ 현재 우리나라 택시업은 가격(택시요금), 공급(택시면허대수) 및 서비스방식(일반, 모범)이 모두 지방 또는 중앙정부에서 규제되는 산업으로, 이러한 규제와 더불어 버스, 도시철도 등 대중교통과의 경쟁으로 인해, 택시운송업체의 수익성이 낮아지고, 종사자 처우도 함께 악화되는 상황에 있음

○ 한편 택시업은 연료비용 부담을 완화하기 위해 유류세 경감 및 유가보조금 수혜 등의 정부 보조를 받고 있음

○ 여기서 유류세란, 택시연료(LPG부탄)에 부과하는 개별소비세와 교육세를 통칭

□ 택시연료에 대해 세금을 감면하거나 보조금을 지급하는 제도를 2001년 6월부터 운영함

○ 이른바 '제1차 에너지세제 개편'에 따라 2001년 6월부터 부탄에 대한 개별소비세가 인상되고, 추가적으로 교육세도 부과되기 시작

○ 부탄에 대한 세율 인상으로 택시업계의 연료비 부담이 가중되는 것을 방지하기 위해, 2001년 6월 이후의 유류세 인상분만큼 세금을 감면하거나 유가보조금을 지급

○ 2011년 1월부터 현재까지는 개별소비세 및 교육세 합계액 중에서 40원/kg(23.39원/리터)를 세금에서 감면, 나머지는 유가보조금(197.97원/리터)으로 지급

○ 2013년 감면액(조세지출액)은 개별소비세 약 522억원, 교육세 약 78억원

□ 2015년부터 당해 일몰되는 조세특례제도 중 연평균 특례금액 300억원 이상인 제도는 심층평가를 실시하도록 의무화

○ 기획재정부는 올해 심층평가 과제 중 하나로 “택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면” 제도에 대한 심층평가를 선정

2. 선행연구 정리

□ 권혁구 외(2013)[1]은 유가보조금 제도관련 투명성 제고 및 안정적 운영방안을 마련하고 한도액 조정에 대하여 검토하였음

○ 유가보조금 통합관리시스템 구축은 초기에는 부정수급 방지 및 투명성 제고에 초점을 두고 장기적으로는 유가보조금이 안정적인 운영기반과 연계할 것

○ 유관기관과의 협력을 통한 유가보조금 통합관리시스템을 구축하여 주유실적과 운행 기록을 토대로 한 부정수급 문제를 해소하기 위한 정책이 필요

- 현재 관리시스템은 화물차주가 주유한 실적을 기반으로 확인하는 방법임

○ 유가보조금 투명성 제고 및 장기적인 운영체계 마련 후 유가보조금 한도액 조정 방안을 마련할 필요가 있음

- 유가보조금 한도액은 2001년 에너지총조사보고서에 의해 산정
- 유류구매카드 사용 의무화 제도의 도입으로 전수화된 유류사용실적을 산정할 수 있기 때문에 표본조사에 의한 통계자료보다는 실적자료를 활용하여 한도액을 산출하는 것이 타당한 것으로 판단됨

□ 김형준·김진(2006)[2]은 면세유제도를 통한 조세지원이 농어민의 영업이익보전을 위한 조세지원이라기보다는 경제적 효율성을 추구하는 수단으로 보고

1) 권혁구 외, 『화물자동차 유가보조금 제도 개선방안 연구』, 국토해양부 용역보고서, 한국교통연구원, 2012.07.

2) 김형준·김진, 『면세유제도 개선에 관한 연구』, 재정경제부 용역보고서, 한국조세연구원, 2006.12.

효율성의 관점에서 면세유제도의 발전 방향을 살피고, 면세유 불법 유통을 근절하기 위한 수단을 강구하는 한편, 사후환급제도의 도입을 검토하였음

○ 면세유제도에서 조세지원액이 농어민의 소득과 연관되어 있다는 증거는 없음

- 유류를 농어업용으로 사용하는 경우에 발생하는 사회적인 비용은 상대적으로 적으므로 농어업 유류에 대해서는 면세제도와 같은 조세지원이 필요함

○ 효율성의 관점에서 본다면 조세지원의 크기는 유발하는 사회적인 비용에 따라 결정될 필요가 있음

○ 사후환급방식에 의해 면세유를 공급하는 것이 배정 방식에 의해 면세유를 공급하는 것보다 공급하는 면세유 단위당 보다 많은 양을 생산한다는 의미에서 효율적임

□ 서영호 외(2012)[3]는 택시용 자동차에 대한 LPG와 경유 차량의 공정한 경쟁을 유도할 수 있도록 자동차간 배출가스 및 CO_2 배출량에 대한 환경편익 평가기준과 택시의 주행 특성을 분석하여 경제성 비교를 한 후 향후 친환경연료 자동차의 보급방안을 다각적이고 종합으로 검토하였음

○ EURO-5 기준의 경유 택시 도입에 대해서는 현재 LPG 차량기술에 비하여 환경성 비용 및 경제성 비용이 전반적으로 높게 나타남

□ 성명재·박임수(2007)[4]은 우리나라를 비롯하여 미국, 영국, 캐나다 등 서구 선진국과 일본, 중국, 대만, 홍콩 등 아시아 국가들을 대상으로 개별소비세의 과세체계를 비교하였음

○ 우리나라의 개별소비세는 특별소비세, 교통·에너지·환경세, 주세(이상 국세), 담배소비세, 주행세(이상 지방세) 등이 대표적

- 부가세로서 교육세와 지방교육세가 개별소비세 본세에 부과

3) 서영호 외,『택시용 자동차의 연비, 배출가스 및 CO_2 배출량 특성 평가·연구』, 환경부 용역보고서, 자동차부품연구원, 2012.10.

4) 성명재·박임수, 『주요국의 개별소비세 과세대상 및 세율 비교분석 연구』, 한국조세연구원, 2007.11.

○ 개별소비세의 과세체계는 종가세와 종량세로 구분

- 석유류의 경우에는 대부분의 국가에서 종량세 형태로 과세

○ 개별소비세의 부과 목적은 크게 2가지 정도로 구분 가능

- 소비 억제를 목적으로 주류, 담배, 석유류 등에 부과
- 역진성 완화를 목적으로 사치품 및 고가품 등에 부과

○ 최근 우리나라에서는 사치세로서의 특별소비세 과세목적이 거의 사라짐

□ 이재민·홍갑선(2007)[5]은 유가보조금이 화물자동차 운송업 소득분배 구조에 미치는 효과를 분석하기 위하여 개인 화물차주를 대상으로 지니계수를 이용하여 불평등도를 분석하였음

○ 유가보조금이 전반적인 화물운송시장의 소득불평등도를 개선하는 효과가 있으며, 일반화물차주, 지입차량차주 및 다단계차주들에게는 역진적으로 나타남

- 용달화물차주, 본인명의 차주 및 2단계 이하 거래 차주들에게는 유가보조금의 이전소득 역진성 여부가 미약한 것으로 나타남

○ 유가보조금이 소득불평등도를 해소하고 저소득층에 유리한 소득분배구조가 되기 위해서는 지급한도를 낮추고 최소지급수준을 설정하여 구조적으로 물량을 적게 수주하는 화물차주들을 보호하는 정책을 위주로 하여야 할 것임

□ 이재민 외(2008)[6]은 우리나라 교통부문 유류세제가 유류소비, 즉 차량 운행으로 인한 외부성을 내부화하고 있는지를 평가하고 이를 바탕으로 국내 유류세제의 합리화 방안을 모색하였음

○ 제1차 및 제2차 에너지세제개편에서 정부의 경유부문 유류세율 인상이 적절하다고 판단함

---

5) 이재민·홍갑선,「유가보조금이 화물자동차 운송업 소득분배에 미친 효과 분석」, 『한국경제연구』, 제18권, 2007.06.

6) 이재민 외, 『사회적 비용을 고려한 교통부문 유류세제 합리화 방안』, 한국교통연구원, 2008.12.

- 교통혼잡에 따르는 외부비용을 유류세로 내부화하는 것에 대하여 다소의 논란이 있지만 유종별 유류가격의 비중이라는 현실적인 측면에서는 정책적인 의미가 있는 것으로 파악

○ 유류세 간소화 차원에서 교육세를 폐지하고 주행세를 자치단체별로 자동차 이용에 따른 환경오염 등의 외부성을 내부화하는 도구로 이용할 것을 제시

○ 유류세 개편에 따른 세수 충족도 및 사회적 형평성 측면도 고려하여 향후 유류세 개편에서 분석되어야 할 다양한 관점을 제시

□ 한국교통연구원(2015)[7]은 택시산업을 체계적으로 육성·지원하고 일반 국민의 택시이용 편의와 안전을 제고시키기 위해 5년 단위『택시운송사업 발전 기본계획』을 수립(시·도 시행계획 수립지침 마련 포함)

○ 부문별 추진과제로 공급과잉 해소, 택시산업 경쟁력 향상, 종사자 근로여건 개선, 서비스 개선 및 안전성 확보, 택시산업 관리역량 강화를 제시

3. 연구 방향 및 보고서 구성

□ 본 보고서는 “택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면”에 대한 심층평가를 수행하여, 동 제도의 타당성을 평가하고 효과를 분석하는 것을 목적으로 함

○ 타당성에 대한 평가는 제도 자체의 타당성, 제도 조합의 타당성, 제도 관리방식의 타당성으로 구분하여 살펴볼 예정

- 제도 자체의 타당성에서는 택시업 현황, 운송사업자 실태, 유류세 감면 현황을 검토하고, 수혜 대상이 적절한지 살펴봄
- 제도 조합의 타당성에서는 유사 제도와의 중복 가능성 및 지원 수단의 적절성을 점검
- 이에 추가하여 제도적인 관리방식의 타당성에 대해서도 논의

7) 한국교통연구원, 『택시운송사업 발전 기본계획(안) (2015～2019)』, 2015.01.

○ 제도 효과를 분석하는 데 있어서는 조세지출예산서에서 언급한 제도 도입 목적을 근거로, 동 제도가 택시운송사업자의 경영난을 해소하고 종사자 여건을 개선하는 데 어떤 영향을 미치는지 통계적으로 분석

○ 종합적으로 분석 결과를 요약하면서, 조세특례제도의 일몰 연장 또는 폐지 여부, 제도 개선방안에 대해 논의

□ 심층평가를 수행함에 있어서 감면을 통하여 택시업계의 저이윤, 저임금 구조가 정성적인 평가와 더불어 정량적으로 개선되고 정도를 다음과 같은 지표로써 확인하고자 함

○ 전체 근로자 평균임금 수준과 비교하여 개인사업자와 법인사업자의 영업이익 개선 정도를 정량적으로 나타냄

○ 지니(Gini) 계수를 통하여 택시업자의 고이윤층과 저이윤층의 이윤불평등 구조를 개선 정도 측정

○ 이윤 구간별 유류세 감면 혜택을 정량적으로 추정하여 이윤 계층에 따른 혜택의 이질적 정도 추정

○ 지역적인 특성이 택시업계의 보수와 비용을 결정하는 데 중요하므로 광역지자체 단위로 유류세 혜택의 정도를 추정하여 계산함

○ 감면혜택 금액과 이윤대비 감면혜택 정도를 회귀분석을 통하여 감면혜택을 결정하는 중요한 요인을 밝힘

□ 본 보고서는 다음과 같이 구성됨

○ 제Ⅱ장에서는 택시업계의 현황에 대해 살펴보고, 문제점을 진단

○ 제Ⅲ장에서는 택시연료(LPG부탄)에 대한 개별소비세 감면제도 현황을 살펴보고, 동 제도의 타당성에 대해 평가

○ 제Ⅳ장에서는 택시연료 개별소비세 감면의 효과를 분석

○ 제Ⅴ장에서는 타당성 평가 및 효과 분석 결과를 요약하며 결론을 제시

Ⅱ. 택시업계 현황 및 진단

Ⅱ. 택시업계 현황 및 진단

1. 택시 현황

가. 택시사업 현황

□ ’14년 택시 등록대수는 총 248,550대이며, 운전자 수는 283,139명

○ 이 중 법인택시는 1,704개 업체에 118,436명의 운전자가 83,942대를 운행, 개인택시는 164,608대가 운행되고 있음

<표 Ⅱ-1> 택시산업 기본현황

(2014. 10.31 기준 단위: 대, 명)

구분	면허대수	등록대수	운전자수
법인	90,286	83,942	118,436
개인	164,703	164,608	164,703
계	254,989	248,550	283,139

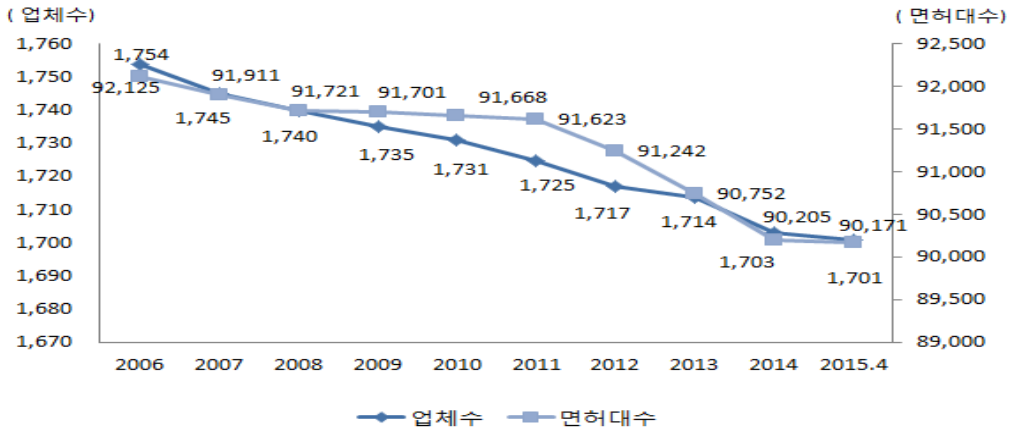
자료: 전국택시운송사업조합연합회 내부자료

□ 일반택시 업체 수와 면허대수는 꾸준히 감소하는 추세를 기록하고 있지만 업체당 면허대수는 비슷한 수준을 유지

○ 2015년 4월말 기준 일반택시 업체 수와 면허대수는 각각 1,701개 업체와 90,171대를 기록, 이는 2006년말 1,754개 업체와 92,125대 대비 53개 업체와 1,954대가 감소한 수치

○ 한편 업체당 면허대수는 2006년 52.5대에서 2015년 4월 53대로 차이가 거의 없는 상태

[그림 Ⅱ-1] 일반택시 업체 수 및 면허대수 추이

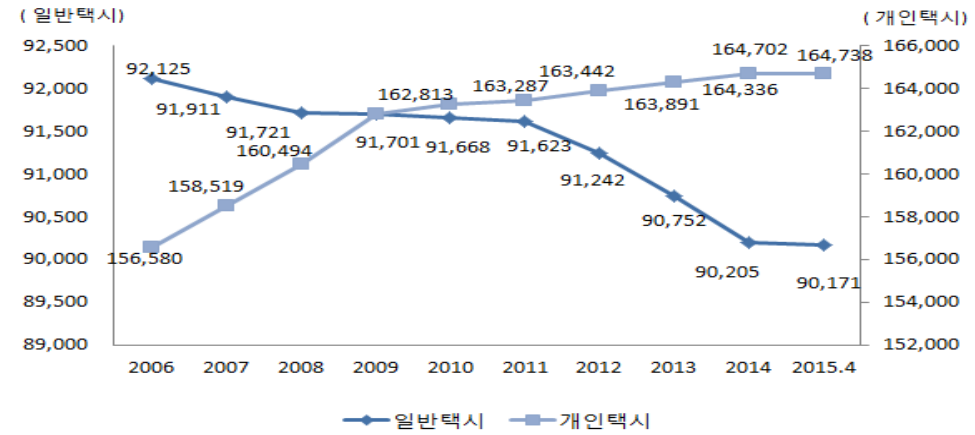


자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 면허대수를 보면 일반택시는 감소하고 있지만 개인택시는 꾸준히 증가하는 추세를 기록

○ 2015년 4월말 기준 일반택시와 개인택시 면허대수는 각각 90,171대와 164,738대로 2006년말 대비 각각 1,954대 감소와 8,158대 증가를 기록

[그림 Ⅱ-2] 일반택시와 개인택시 면허대수 추이



자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 업체당 면허대수는 거의 차이가 없지만 면허 및 업체당 운전자 수는 지속적으로 감소하는 추세 기록

○ 2015년 4월 기준 면허 및 업체당 운전자 수는 각각 1.31명과 69.2명으로 2006년 1.46명과 76.9명 대비 각각 0.15명과 7.7명 감소

<표 Ⅱ-2> 업체 및 면허당 면허대수와 운전자 수 추이

(단위: 대, 명)

연도	업체당 면허대수	면허당 운전자수	업체당 운전자수
2006	52.5	1.46	76.9
2007	52.7	1.47	77.6
2008	52.7	1.52	80.1
2009	52.9	1.51	79.7
2010	53.0	1.43	75.8
2011	53.1	1.38	73.4
2012	53.1	1.37	72.7
2013	52.9	1.36	72.0
2014	53.0	1.32	69.8
2015.4	53.0	1.31	69.2

자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 택시 공급은 약 20여 년간 지속적으로 증가하여, 총 공급대수가 1990년 대비 2013년에 60% 증가하였음

○ 법인택시는 1990년부터 2003년까지 지속적으로 증가하였다가 2004년 이후 약 7% 감소하였으며, 20년간 총 15% 증가함

○ 개인택시는 1990년 이후 지속적으로 증가, 2013년에는 1990년 대비 2배가 됨

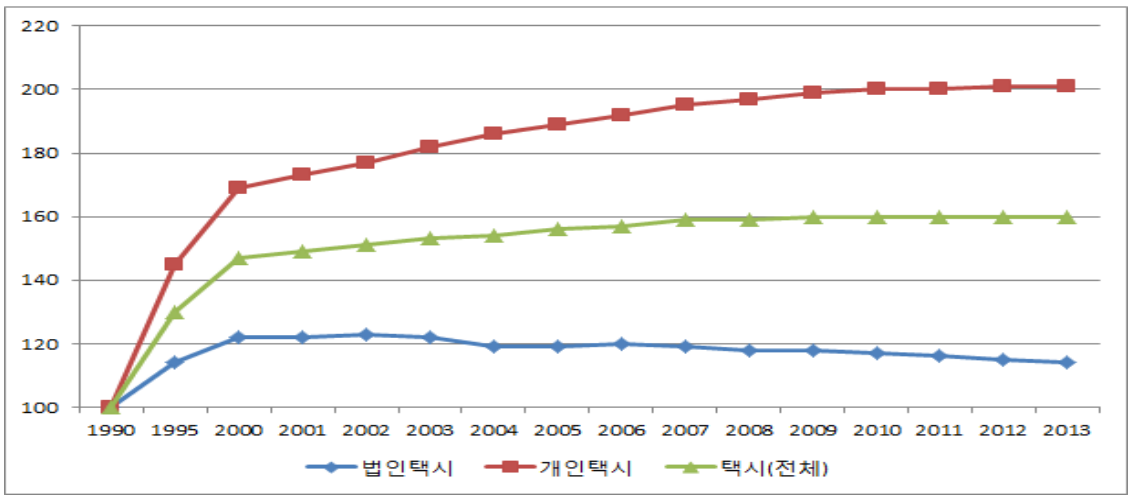
□ 1990년대를 기준으로 수요와 공급지표의 변화를 보면 1990년 이후 10년간 택시대수는 60% 증가한 반면, 대당 1일 수송인원은 49% 정도 감소하여 수요와 공급 간의 괴리가 심화되어 왔음

<표 Ⅱ-3> 택시 공급 변화 추이

년도	법인					개인		계		
	업체 (개)	등록대수 (대)	차량 공급지수	운전자 (명)	운전자 공급지수	등록대수 (운전자수)	공급지수	등록대수 (대)	차량 공급지수	운전자 (명)
1990	1,839	74,393	100	143,763	100	81,588	100	155,981	100	225,351
1995	1,829	84,790	114	15,3642	107	118,463	145	203,253	130	272,105
2000	1,792	90,398	122	172,005	120	138,256	169	228,654	147	310,261
2001	1,792	90,927	122	167,298	116	141,396	173	232,323	149	308,694
2002	1,787	91,237	123	154,441	107	144,560	177	235,797	151	299,001
2003	1,779	90,887	122	144,286	100	148,495	182	239,382	153	292,781
2004	1,768	88,811	119	130,823	91	151,604	186	240,415	154	272,427
2005	1,758	88,724	119	131,493	91	154,206	189	242,930	156	285,699
2006	1,754	89,086	120	134,797	94	156,551	192	245,637	157	391,348
2007	1,754	88,591	119	135,498	94	158,813	195	247,404	159	294,311
2008	1,740	87,508	118	139,373	97	160,443	197	247,951	159	299,816
2009	1,735	87,632	118	138,290	96	162,673	199	250,305	160	300,963
2010	1,731	87,047	117	131,294	91	163,206	200	250,253	160	294,500
2011	1,725	86,392	116	126,548	88	163,348	200	249,740	160	289,896
2012	1,717	85,516	115	124,877	87	163,802	201	249,318	160	288,679
2013	1,714	85,156	114	123,420	88	164,243	201	249,399	160	287,756

자료: 전국택시운송사업조합연합회 내부자료

[그림 Ⅱ-3] 1990년 이후 택시 공급대수 변화 추이[8)]



□ 특별시/광역시를 제외한 택시 면허대수를 보면 개인택시 면허가 법인에 비해 두 배 정도 많고 지역별로 보면 경기도가 가장 많은 택시 면허대수를 보유

8) 한국교통연구원(2015), 『택시운송사업 발전 기본계획(안) (2015~2019)』

○ 2015년 3월 기준 도단위 택시 면허대수는 총 103,540대이고 법인과 개인 택시 면허대수는 각각 35,096대(33.9%)와 68,444대(66.1%)를 기록

- 개인택시면허 비중이 높은 도는 제주도와 경기도로 전체 면허 중 개인 택시 비중은 각각 72.7%와 71.5%를 기록
- 반대로 법인택시 비중이 높은 도는 전라남도로 법인택시가 전체 면허에서 43%를 차지해 평균보다 약 10%p 높은 수치

○ 지역별 택시 면허대수를 보면 경기도가 36,456대를 보유해 전체 도단위 택시 면허 중 35.6%를 차지

- 다음으로는 경상남도가 11,549대를 보유해 경기도 다음으로 많은 면허를 보유한 것으로 나타남

<표 Ⅱ-4> 지역별 택시면허 대수 현황

(단위: 대, %)

지역	면허대수		계(비중)
	법인(비중)	개인(비중)	
경기도	10,379 (28.5)	26,077 (71.5)	36,456 (35.6)
전라북도	3,135 (37.7)	5,201 (62.3)	8,336 (8.9)
전라남도	2,049 (43.0)	2,812 (57.0)	4,861 (6.8)
강원도	2,685 (40.8)	4,003 (59.2)	6,688 (7.6)
충청북도	2,214 (37.0)	3,694 (63.0)	5,908 (6.8)
충청남도	1,894 (36.4)	3,437 (63.6)	5,331 (6.5)
경상북도	2,963 (32.4)	6,188 (67.6)	9,151 (9.9)
경상남도	4,243 (38.4)	7,306 (61.6)	11,549 (12.7)
제주도	1,471 (27.3)	3,923 (72.7)	5,394 (5.2)
합계	35,096 (33.9)	68,444 (66.1)	103,540 (100.0)

주: 2015년 3월 31일 기준
자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 택시 사업자의 시도별 특징을 보면 특별시/광역시의 사업자가 도단위 사업자에 비해 상대적으로 사업규모가 큰 것으로 나타남

○ 규모별 사업자 수 현황을 보면 특별시/광역시는 51~100대를, 도단위는 31~50대를 보유한 사업자가 가장 높은 비중을 차지

- 특별시/광역시는 51~100대 보유한 사업자의 비중은 52.4%이고 31~50대 보유한 사업자의 비중은 30.1%를 기록

- 도단위는 31~50대 보유한 사업자의 비중은 33.4%이고 11~30대 보유한 사업자는 31.4%를 기록

○ 한편, 전남지역 택시 사업자의 규모를 보면 다른 지역과 달리 10대 이하 영세한 업체가 굉장히 높은 비중을 차지

- 10대 이하의 사업체를 가지고 있는 사업자 수가 178개 업체로 전체 사업자 중 72.1%를 차지하는 것으로 나타남

<표 Ⅱ-5> 택시보유대수 규모별 사업자 수 비중

(단위: 개사, %)

시도	10대이하	11~30대	31~50대	51~100대	101~200대	201~300대	301대이상	계
서 울	0.0	0.0	0.8	78.4	20.0	0.8	0.0	255
부 산	0.0	0.0	4.2	52.6	43.2	3.2	2.1	95
대 구	0.0	0.0	15.2	73.9	10.9	0.0	0.0	92
인 천	0.0	1.7	0.0	78.3	20.0	0.0	0.0	60
광 주	0.0	9.2	71.1	18.4	1.3	0.0	0.0	76
대 전	0.0	13.2	59.2	27.6	0.0	0.0	0.0	76
울 산	0.0	0.0	60.5	37.2	2.3	0.0	0.0	43
경 기	1.5	12.9	42.8	35.6	6.2	1.0	0.0	194
강 원	3.7	48.6	40.4	7.3	0.0	0.0	0.0	109
충 북	5.2	36.2	24.1	32.8	1.7	0.0	0.0	58
충 남	0.0	60.5	26.3	13.2	0.0	0.0	0.0	76
전 북	8.8	34.1	24.2	29.7	3.3	0.0	0.0	91
전 남	72.1	17.0	5.3	5.7	0.0	0.0	0.0	247
경 북	1.4	26.0	43.8	23.3	5.5	0.0	0.0	73
경 남	0.8	37.2	26.4	34.7	0.8	0.0	0.0	121
제 주	0.0	8.8	67.6	23.5	0.0	0.0	0.0	34
계	198	303	428	625	137	7	2	1,700
비율	11.6	17.8	25.2	36.8	8.1	0.4	0.1	100

주: 2015년 3월 31일 기준
자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 지역별 택시사업 종사자 중 임직원 비중은 강원도와 전남이 가장 높은 반면 운전기사 비중은 경남과 서울(대전)이 가장 높은 것으로 나타남

○ 택시사업 종사자 중 임직원 비중은 강원도와 전남이 각각 11.1%와 9.5%로 가장 높은 것으로 나타남

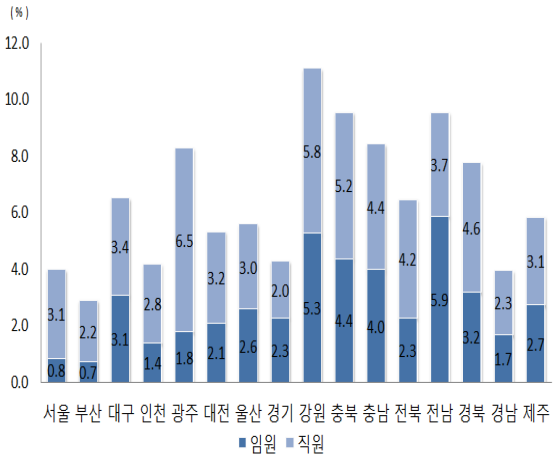
- 한편 부산과 서울의 임직원 비중은 각각 2.9%와 3.9% 가장 낮은 수준을 기록

○ 택시사업 종사자 중 운전기사 비중은 강원도와 충북이 각각 79.4%와 83.9%로 가장 낮은 것으로 나타남

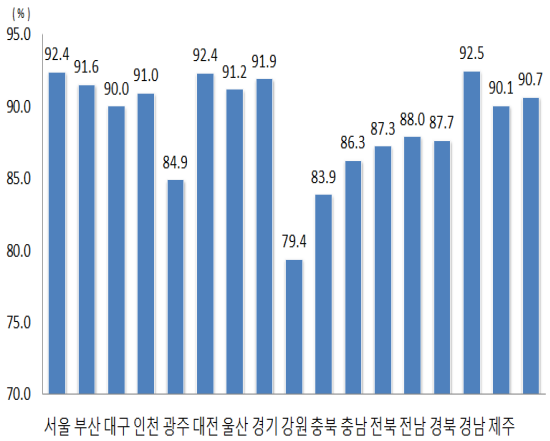
- 한편 경남과 서울(대전)의 운전기사 비중은 각각 92.5%와 92.4%로 가장 높은 수준을 기록

[그림 Ⅱ-4] 지역별 택시사업 종사원 비중

<임직원>



<운전기사>



주: 2015년 3월 31일 기준
자료: 전국택시운송사업조합연합회

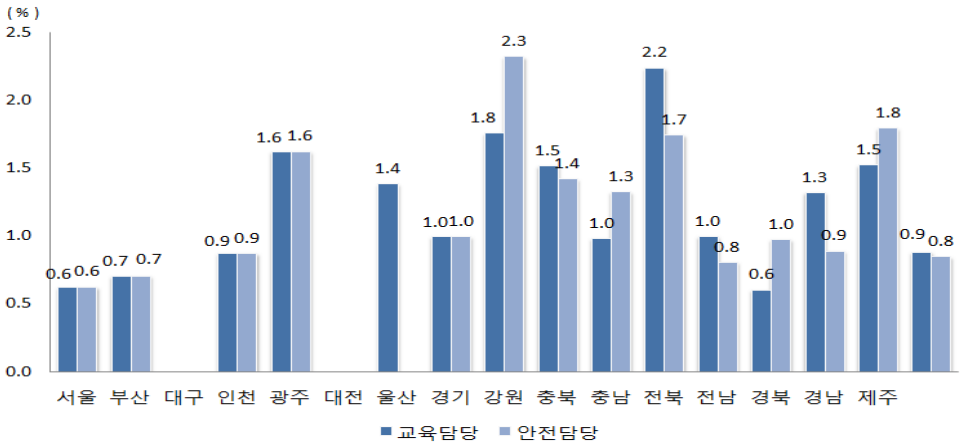
□ 지역별 택시사업 종사자 중 교육 및 안전담당의 비중별 차이는 크지 않지만 안전담당 비중은 강원도가 높고 교육담당 비중은 전남이 높게 나타남[9)]

○ 강원도의 안전담당 비중은 2.3%를 기록하고 있고 전북의 교육담당 비중은 2.2%를 차지하는 것으로 나타남

○ 다만 두 지역 모두 절대수치에서 다른 지역과 1~2% 내외 차이밖에 존재하지 않아 유의한 차이로 보기는 힘듦

9) 교육, 정비관리자, 안전담당이 겸임하고 있는 경우가 있어서 직접적인 비교는 어려울 수 있음

[그림 Ⅱ-5] 지역별 택시사업 종사자 중 교육 및 안전담당 비중

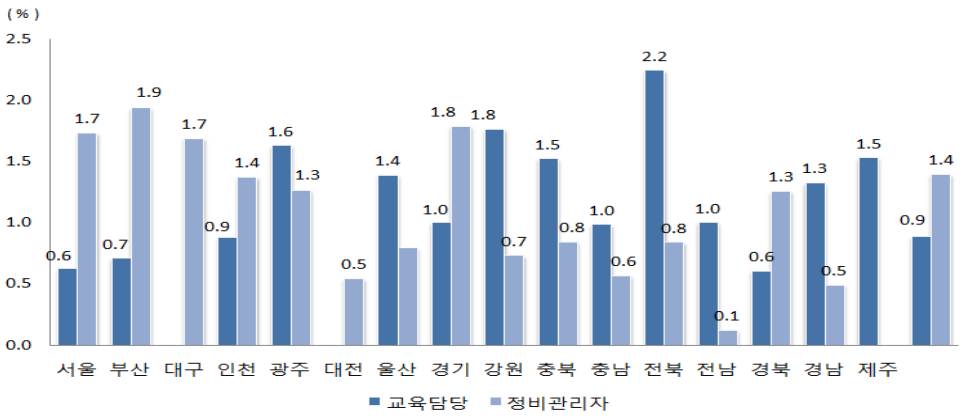


주: 2015년 3월 31일 기준
자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 지역별 택시사업 종사자 중 정비관리자 현황을 보면 전북이 교육담당이 가장 높은 비중을 보이고 부산은 정비담당이 가장 높은 비중을 나타냄[10)]

○ 전북 정비관리자 중 교육담당은 2.2%를 기록하고 있고 부산의 정비담당은 1.9%로 지역별로 가장 높은 수준을 기록

[그림 Ⅱ-6] 지역별 택시사업 정비관리자 중 교육 및 정비담당 비중



주: 2015년 3월 31일 기준
자료: 전국택시운송사업조합연합회

10) 교육, 정비관리자, 안전담당이 겸임하고 있는 경우가 있어서 직접적인 비교는 어려울 수 있음

□ 특별시와 광역시 택시부제 현황을 보면 개인은 모두 3부제이고 법인은 대부분 6부제를 시행

○ 인천과 서울을 제외하고 모든 특별시/광역시는 법인택시에 대해 6부제를 시행

<표 Ⅱ-6> 특별시와 광역시 택시부제 현황

지역	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
법인		6	6	12	6	6	6
개인	3	3	3	3	3	3	3

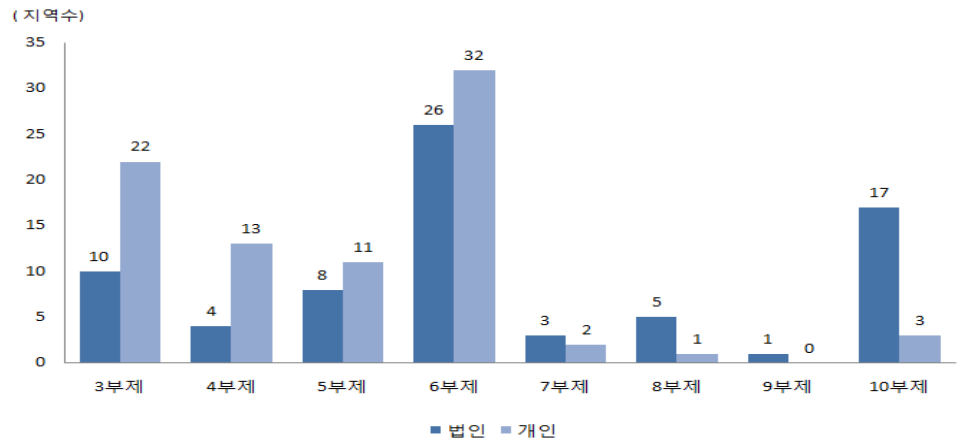
주: 2015년 3월 31일 기준
자료: 전국택시운송사업조합연합회

□ 시도별 택시부제 현황을 보면 법인과 개인 모두 6부제 시행 지역이 가장 많은 것으로 나타남

○ 특별시/광역시를 제외하고 6부제 시행 시도는 법인과 개인택시가 각각 26개 시도와 32개 시도로 가장 많은 비중을 차지

○ 다만 개인택시의 경우 6부제 다음으로 3부제가 가장 많지만 법인택시는 10부제 시행이 6부제 다음으로 많은 상태

[그림 Ⅱ-7] 시도별 택시부제 현황



주: 2015년 3월 31일 기준으로 특별시와 광역시는 제외
자료: 전국택시운송사업조합연합회

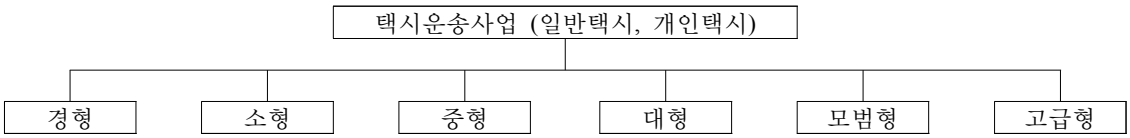
나. 택시사업 제도

□ 택시운송사업은「여객자동차운수사업법」에서 정하고 있으며,「여객자동차운수사업법 시행령」 제3조(여객자동차운수사업법의 종류)에 의해 일반택시(법인택시)와 개인택시로 구분

○ 이 외 택시관련법은 최근 2013년에 제정된「택시산업 발전법」이 있음

○「여객자동차운수사업법」이 택시사업의 면허와 포괄적인 지원육성에 관한 규정을 담고 있는 반면, 신규 제정된「택시산업 발전법」은 택시산업의 지원육성을 위한 개별적인 대책에 관한 규정들을 담고 있음

[그림 Ⅱ-8] 택시운송사업체계[11)]



□ 택시유형은 배기량 및 승차정원 기준으로 경형, 소형, 중형, 대형, 모범형, 고급형의 6가지가 있으나, 사실상 대부분의 택시는 중형이며 일부 도시에서는 소수의 모범택시가 운행되고 있음

○ 택시의 유형은「여객자동차운수사업법 시행규칙」 제9조(택시운송사업의 구분)에 따라 아래 표와 같이 구분됨

<표 Ⅱ-7> 택시 유형별 분류 기준 및 등록대수 현황(기준: 2014. 10.31)

유형	분류 기준	승차정원	택시 유형별 등록대수 현황(대)		
			법인	개인	계
경형	배기량 1,000cc 미만	5인승 이하	22	0	22
소형	배기량 1,600cc 미만	5인승 이하	8	0	8
중형	배기량 1,600cc 이상	5인승 이하	83,888	162,018	245,906
대형	배기량 2,000cc 이상	6인승 이상 10인승 이하	0	2,278	2,278
모범형	배기량 1,900cc 이상	5인승 이하	24	312	336
고급형	배기량 3,000cc 이상	-	0	0	0
계	-	-	83,942	164,608	248,550

자료: 「여객자동차운수사업법」 시행규칙 제9조, 전국택시운송사업조합연합회 내부자료

11) 한국교통연구원(2015),『택시운송사업 발전 기본계획(안) (2015~2019)』

다. 택시 이용수요 현황

□ 택시의 대당 1일 수송인원으로 본 생산성은 지속적으로 감소하여, 1990년 대비 2013년 대당 1일 수송은 49% 감소함

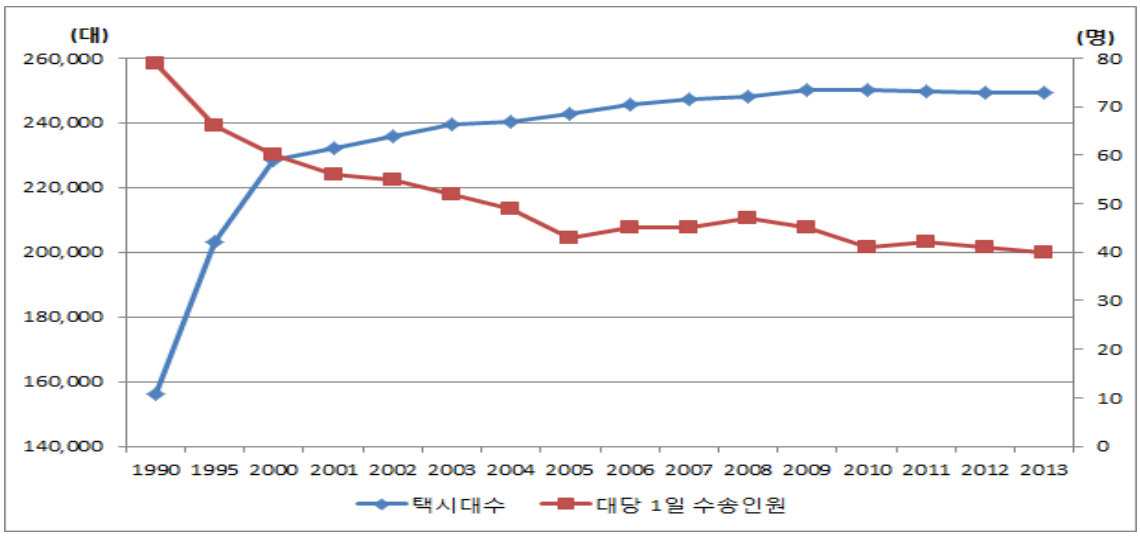
○ 연간 수송인원은 1990년 대비 18% 감소한 것에 그쳤으나, 공급대수의 지속적 증가로 대당 1일 수송은 절반수준으로 감소하며 택시 운행실적이 떨어짐

<표 Ⅱ-8> 택시수송실적 변화 추이

연도	연간 수송인원(명)	수송지수	대당1일수송인원(명)	대당1일수송지수
1990	4,503,317,245	100	79	100
1995	4,920,413,220	109	66	84
2000	5,038,802,119	112	60	76
2001	4,770,450,429	106	56	71
2002	4,714,189,249	105	55	69
2003	4,533,340,600	101	52	66
2004	4,264,450,715	95	49	62
2005	3,824,165,582	85	43	55
2006	4,047,694,580	90	45	57
2007	4,052,473,235	90	45	57
2008	4,239,465,932	94	47	59
2009	4,105,239,587	91	45	57
2010	3,780,759,173	84	41	52
2011	3,859,287,663	86	42	54
2012	3,696,117,734	82	41	51
2013	3,682,949,909	82	40	51

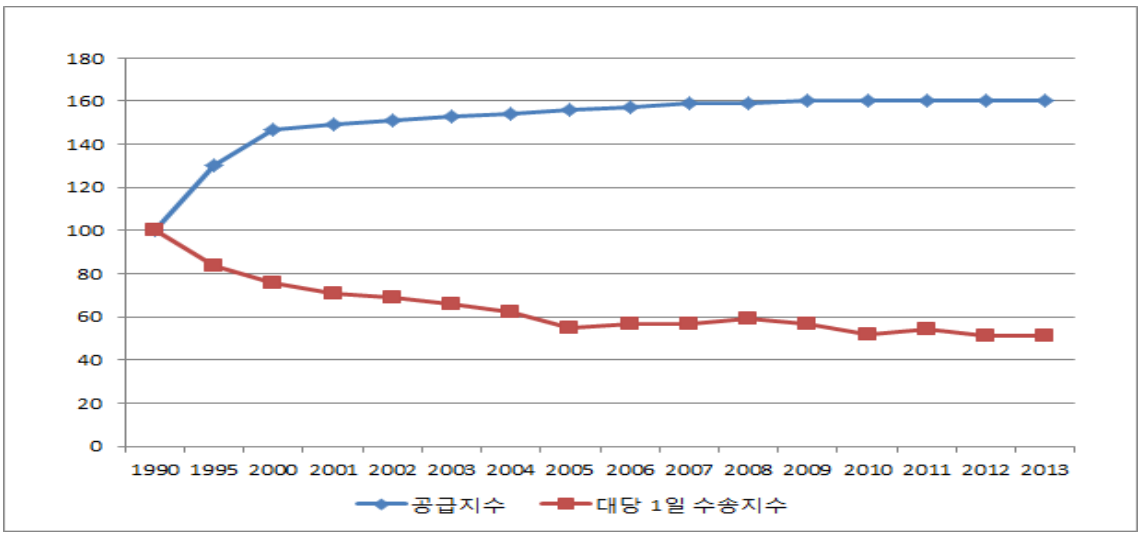
주: 1990년도를 100으로 환산 후 1990년 기준 대비 각 연도의 지수 산출
자료: 수송인원(국토해양부 통계연보), 등록대수(전국택시운송사업조합연합회) 내부자료

[그림 Ⅱ-9] 택시대수 및 수송실적 변화(1990~2013)



자료: 한국교통연구원(2013),『이용자 중심의 녹색 택시수요 활성화 방안 연구』

[그림 Ⅱ-10] 택시 수요공급 변화 추이(1990~2013)



자료: 한국교통연구원(2013),『이용자 중심의 녹색 택시수요 활성화 방안 연구』

라. 택시 수송분담 추이

□ 전국의 최근 4년간 연간 국내 육상여객 운송수단별 수송실적은 약 1.5% 증가하여 정체 상태를 보임

○ 각 수단별 분담비율도 비슷한 분포를 보이며, 버스 약 43%, 택시 약 27% 차지

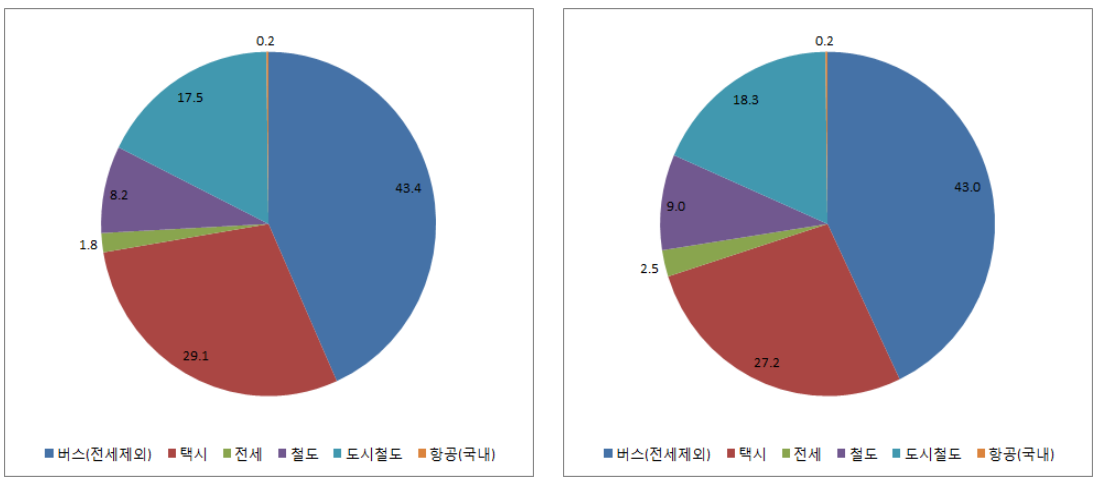
<표 Ⅱ-9> 국내여객 수송실적

(단위: 명, %)

연도 / 업종	2010년		2011년		2012년		2013년		증감률
	수송실적	비율	수송실적	비율	수송실적	비율	수송실적	비율	
버스(전세제외)	5,632,2667,714	43.4	5,794,812,246	43.3	5,805,860,247	43.4	5,831,865,750	43.0	1.17
택시	3,780,759,173	29.1	3,859,287,663	28.8	3,696,117,734	27.6	3,682,949,909	27.2	-0.87
전세	232,977,306	1.8	253,068,261	1.9	307,024,423	2.3	338,415,857	2.5	13.25
철도	1,060,926,000	8.2	1,118,621,000	8.4	1,152,998,000	8.6	1,224,820,000	9.0	4.90
도시철도	2,273,086,000	17.5	2,358,758,000	17.6	2,410,931,000	18.0	2,476,393,000	18.3	2.90
소계	12,980,416,193	100.0	13,384,547,170	100.0	13,372,931,404	100.0	13,3554,444,516	100.0	1.45
항공(국내)	20,216,000	0.2	20,981,000	0.2	21,601,000	0.2	22,353,000	0.2	3.41
합계	13,000,632,193	100.0	13,405,528,170	100.0	13,394,532,404	100.0	13,576,797,516	100.0	1.46

주: 국토해양통계연보는 익년도 기준으로 작성되어 2014년 자료는 아직 보고되지 않음
자료: 국토해양통계연보(2012) - 버스, 전세, 택시, 철도, 도시철도, 항공(국내) 수송실적

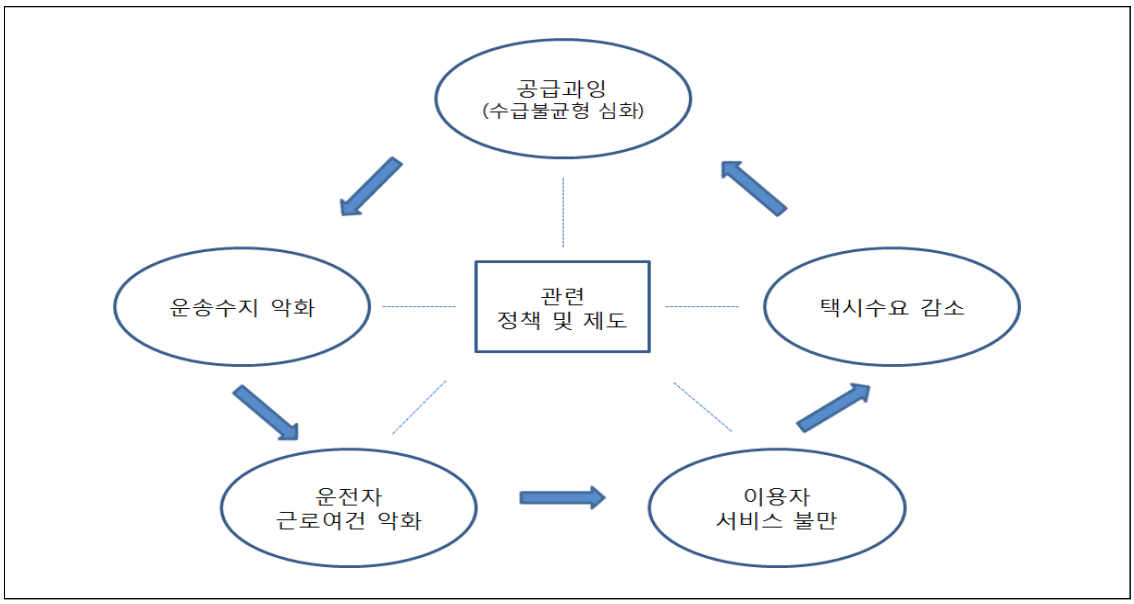
[그림 Ⅱ-11] 수송분담 구성비: 2010년(좌) - 2013년(우)[12]



12) 한국교통연구원(2015),『택시운송사업 발전 기본계획(안) (2015~2019)』

2. 택시 교통의 문제점

[그림 Ⅱ-12] 택시산업의 구조적 문제[13)]



가. 공급과잉 심화

□ 택시 면허대수는 '12년 기준으로 255,133대로 95년 205,835대보다 약 5만대 정도 증가하였으며, 택시 운수종사자는 288,768명임

○ 면허대수는 법인 91,242대, 개인 163,891대이고, 운수종사자는 법인 124,877명, 개인 163,891명

○ 법인택시와 개인택시의 비율은 '95년 42:48 → '12년 36:64로 법인택시의 비율이 지속적으로 감소 추세를 보임

- '11년 해외 주요도시(법인:개인) = 도쿄 65:35, 뉴욕 58:42, 런던 43:57

□ 민선 지자체장 출범('95) 이후 택시수요의 감소에도 불구하고, 과도한 택시면허 발급(특히 개인택시)으로 인해 비정상적 택시 공급과잉 상태

13) 한국교통연구원(2015),『택시운송사업 발전 기본계획(안) (2015~2019)』

○ 전국 택시의 20%가량 공급과잉(25.5만대 중 5만대) 추정('09, KOTI)

○ 개인택시 증가 추이: '95년 118,436대 → '12년 163,891대(45,455대, 38% 증가)

○ 특히, 개인택시(전체의 64%)는 양도·상속이 가능하여 감축 곤란

- '09. 11월 이후 신규 개인택시('13. 6월 현재 1,783대)는 양도·상속 금지

나. 운송수지 악화

□ 택시의 수송실적은 연간 36.9억명 수송('12), 수송분담률 11.4%('11)

○ 수송분담률('11): 자가용(45.5%), 버스(27.7%), 지하철·철도(15.4%), 택시(11.4%)

○ 지난 17년간 수송실적은 25% 감소하였으나, 면허대수는 24% 증가하여 1일 대당 수송실적이 65.5명에서 39.6명으로 감소

<표 Ⅱ-10> 수송실적

- 수송실적(억명): 49.2('95)→36.9('12), 면허대수(대): 205,835('95)→255,133('12)
- 1일 대당 수송실적: ('95) 65.5명 → ('05) 42.5명 → ('12) 39.6명

자료: 택시운송사업 발전 기본계획(안) (2015~2019), 한국교통연구원(2015)

□ 택시의 요금조정 주기가 3~4년으로 비교적 길어 LPG 가격 인상 등 운송원가 상승에 대한 신속하고 탄력적인 대응이 곤란

○ 서울요금(6㎞ 주행기준, 5,100원), 외국 선진국 평균(18,319원) 대비 1/3.5 수준

○ '98~'12년 연평균 요금 인상

- 버스 500원 → 1,150원(6.1%), 택시 1,300원 → 2,400원(4.5%)

○ LPG 가격 '09~'12년간 33% 인상(대당 월 47만원), '01~'12년간 149% 인상

다. 운전자 근로여건 악화

□ 택시업계 운수종사자의 영업이익 수준은 2010년을 기준으로 법인택시 월 158만원, 개인택시 월 180만원 수준으로 시내버스(299만원)와 시외버스(276만원) 운수종사자 영업이익 수준의 약 1/2～2/3 수준에 불과

□ 2013년 기준 전국 시·도별 근무형태는 4개도를 제외한 대부분의 경우 1일 2교대 형태이며, 운송수입금 기준액은 충남도가 143,000원으로 가장 높게 나타났고, 경북이 68,000원으로 가장 낮음(서울 130,000원)

□ 택시산업 종사자는 최근 3년간('10～'12) 2.2% 감소하였고, 특히 법인택시 운수종사자의 이직률은 '10년 51.1%에서 '12년 52.1%로 1.0% 증가함

□ 택시 운수종사자의 낮은 소득과 열악한 근무여건은 택시 이용자에 대한 불친절 등 서비스의 질을 저하시킴

라. 이용자 서비스 불만 증대

□ 택시의 공급과잉으로 인한 택시업계의 운송적자 증가와 택시 운수종사자의 낮은 소득은 택시 이용자에 대한 불친절 등 서비스의 질을 떨어뜨리게 되며, 이는 택시수요 감소로 이어지는 악순환을 반복하게 됨

○ 사업자는 과잉공급·원가상승 등에 따른 수익 악화로 운전자에 대한 비용전가, 불법 도급제 등 비정상·변칙 경영중

○ 운전자는 근로시간 대비 저소득·열악한 근로환경으로 이직률이 높고, 소득보전을 위해 승차거부·과속·신호위반 등 불법·난폭운행

- 일반택시 1년 이내 이직률: 52.1%('12), 운전자 확보율: 59.5%('12)

○ 이용자는 심야 승차거부, 불친절 서비스, 교통사고 및 택시범죄 등으로 택시에 불만을 갖거나, 불안해하면서 택시 이용을 기피

○ 택시이용 민원 관련 세부 항목 중 승차거부와 불친절 항목에서 가장 많은 민원이 제기되었으며, 부당요금 징수 문제가 그다음으로 많이 지적되고 있음

마. 정책 및 제도상의 문제

□ 적기에 적정한 수급조절이 이루어지지 못함

○ 1990년대 후반 이후 수급불균형에 대한 적절한 수급조절 통제가 미비

- 2004년 총량제 도입 이후에도 신규공급 증가

○ 지자체의 선심성 신규 증차 남발 억제장치 취약

□ 사업규제에 있어 경직성이 있음

○ 획일적인 요금제(외국은 시간제, 거리제, 고정요금제, 할인제 등 도입)

○ 노상순항식 획일적 택시운행 제도(외국은 노상순항식 외 예약전용 택시 운행)

□ 산업육성 및 지원정책이 취약

○ 긴급용무 이용, 교통약자 대책, 대중교통 연계보완 등 택시의 중요한 역할에도 불구하고 침체된 택시산업을 활성화시킬 수 있는 효과적인 활성화 대책이 미비

○ 특히, 노사문제 빈발, 택시이용 불안 등 사회문제로 비화되고 있는 종사원 근로여건 개선에 대한 효과적인 대책이 미비

Ⅲ. 택시연료 개별소비세 감면제도 현황 및 타당성 평가

Ⅲ. 택시연료 개별소비세 감면제도 현황 및 타당성 평가

1. 유류세 부과 현황

□ 국내 유류세 부과 현황을 보면 보통휘발유, 고급휘발유, 선박용 경우, 자동차용 경유, 등유, 일반프로판, 일반부탄, 자동차용 LPG(부탄), 중유 등 크게 9가지 종류로 구분

○ 주요 유종의 유류세를 보면 자동차용 경유의 경우에는 교통세가 리터당 375원, 교통세의 15%를 교육세로 내고 있으며, 교통세의 26%를 주행세로 내고 있으며, 그 외에 부가가치세 10%를 세금으로 내고 있음

□ 택시에 주로 사용되고 있는 자동차용 LPG(부탄)의 경우에는 교통·에너지·환경세가 붙지 않으며, 대신 개별소비세가 부과되고 있음

○ 개별소비세 160.82원, 개별소비세의 15%인 24.12원을 교육세로 지출하고 있으며, 판매부과금 36.42원을 더해, 총 221.36원을 유류세로 내고 있음

○ 이와 함께 부가가치세 10%도 내고 있음

□ 자동차용 LPG(부탄)의 가격이 2014년 12월 924.87원에서 하락하여 2015년 5월 현재 818.18원을 기록

○ 2011년 이후 유류세의 변동이 없으므로 LPG가격에서 차지하는 유류세의 비중과 이에 따른 유가보조금의 비중이 최근 증가

<표 Ⅲ-1> 국내 유류세 부과 현황

(단위: 원/ℓ)

	유류세				판매부과금	계	부가세
	교통세	개별소비세	교육세	주행세			
보통휘발유	529.00	-	79.35	137.54	-	745.89	10%
고급휘발유	529.00	-	79.35	137.54	36.00	781.89	
자동차용 경유	375.00	-	56.25	97.50	-	528.75	
선박용 경유	375.00	-	56.25	97.50	-	528.75	
등유	-	63.00	9.45	-	-	72.45	
일반프로판 (원/kg)	-	14.00원/kg	-	-	-	14.00원/kg	
일반부탄 (원/kg)	-	275.00원/kg	41.25원/kg	-	62.28원/kg	378.53원/kg	
자동차용 LPG (부탄)	-	160.82 275.00원/kg	24.12 41.25원/kg	-	36.42 62.28원/kg	221.36 378.53원/kg	
중유	-	17.00	2.55	-	-	19.55	

주: 1. 2014년 7월 1일 개정 세율 기준으로 현재까지 변함없음
2. 교통세는 교통·에너지·환경세, 교육세는 교통·에너지·환경세 또는 개별소비세의 15%, 주행세는 교통·에너지·환경세의 26%

자료: 한국석유공사 오피넷(www.opinet.co.kr)

2. 유류세 감면 현황

가. 유류세 감면

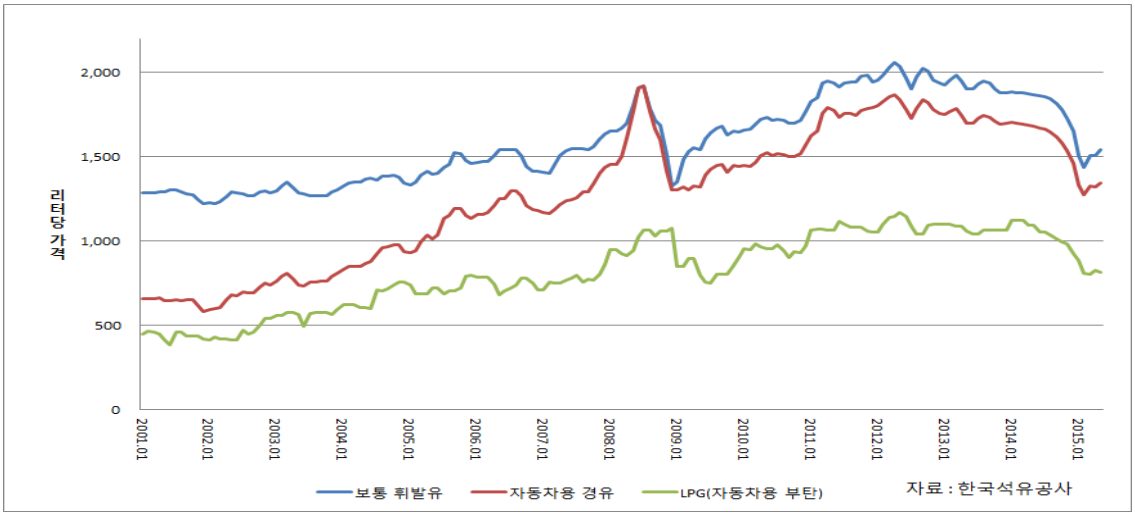
□ 택시 개별소비세 등 감면의 배경

○ 국제 유가의 급등으로 인하여 LPG(부탄)의 가격도 동시에 급격히 상승하였으며 택시 연료인 LPG(부탄)의 가격 상승률이 가장 높았음

- '07~'08 증가율: 휘발유(10.9%), 경유(25.8%), LPG(30.4%)

○ LPG(부탄)의 급격한 상승으로 택시업계 운수종사자들의 생계를 보전하기 위하여 정부에서 개별소비세 등의 감면을 실시

[그림 Ⅲ-1] 국제유가 추이(휘발유, 경유, LPG)



<표 Ⅲ-2> 유종별 상대 가격 추이(휘발유, 경유, LPG)

	휘발유(원/ℓ)	경유(원/ℓ)	휘발유대비 경유가격	LPG(자동차용부탄) (원/ℓ)	휘발유대비 LPG가격
2001	1,280.00	644.58	50%	440.00	34%
2002	1,269.10	677.58	53%	457.69	36%
2003	1,294.76	772.03	60%	567.38	44%
2004	1,365.29	907.93	67%	673.94	49%
2005	1,432.25	1,079.73	75%	723.36	51%
2006	1,492.43	1,228.17	82%	747.86	50%
2007	1,525.87	1,272.73	83%	773.77	51%
2008	1,692.14	1,614.44	95%	1,009.04	60%
2009	1,600.72	1,397.47	87%	828.70	52%
2010	1,710.41	1,502.80	88%	952.16	56%
2011	1,929.26	1,745.71	90%	1,076.08	56%
2012	1,985.76	1,806.34	91%	1,101.86	55%
2013	1,924.48	1,729.61	90%	1,070.77	56%
2014	1,827.28	1,636.68	90%	1,051.22	58%
2015.01	1,504.82	1,330.47	88%	887.75	59%

자료: 한국석유공사 오피넷(www.opinet.co.kr)

□ 2000년대 초반부터 경유와 LPG가격의 상대가격이 상승하기 시작함

○ 국제 유가 상승은 상대적으로 상이하게 나타났고, 특히 국내에서는 LPG와 경유 가격이 휘발유에 비해 상대적으로 빠르게 상승

- 2015년 현재 LPG는 휘발유 가격 대비 59% 수준임

□ 감면 대상

○ 「여객자동차운수사업법」제3조 제2항 및 「여객자동차운수사업법 시행령」 제3조 제2호 다목과 라목에 의한 일반택시 운송사업자 및 개인택시 운송사업자

□ 감면 범위(「조세특례제한법」 제111조의3 및 부칙 제50조)

○ 일반택시 운송사업자 및 개인택시 운송사업자 중 일반과세자의 경우에는 개별소비세 및 교육세를 감면 받음

- 감면 세액은 개별소비세 및 교육세의 합계액 중 23.39원/ℓ(40원/kg)
- 법 개정으로 인하여 감면세율 변동 시 변동된 감면세율 적용

□ 택시에 공급하는 LPG 부탄에 대해 '15년 말까지 개별소비세·교육세 합계액 중 40원/kg을 감면하는 특례

○ 유류세 감면 40원/kg + 유가보조금 338원/kg = 총 378원/kg 지원

□ 택시운송사업자의 연료비 부담에 따른 경영난 해소와 택시 운송종사자의 어려운 경제적 여건을 개선하려는 제도로 감면액은 '14년 잠정 575억원

□ 운영기간은 2008년 5월 1일부터 2015년 12월 31일까지 7년 8개월로 3차에 걸쳐서 감면이 실시되고 있음

<표 Ⅲ-3> 주요 세법 변경사항

연 도	주요 변경사항
1차 감면	2008.5.1 ~ 2010.4.30 (3년 0개월)
2차 감면	2011.4.30 ~ 2012.12.31 (1년 8개월)
3차 감면	2013.1.1 ~ 2015.12.31 (3년 0개월)

나. 유류세 환급

□ 유류세 환급은 신용카드업자가 국세청(신용카드업자 소재지 관할 세무서)에 환급 신청을 함으로써 이루어짐

○ 택시 운송사업자는 면세 가격으로 유류를 구입하고 카드사에 대금을 결제

○ 카드사는 충전소 등에 과세가격으로 유류 결제금액을 지급

○ 신용카드업자는 매주 시·도별로 평균판매단가(한국석유공사 페트로넷 공시가격)를 기준 유가로 환급 세액을 산정

- 유류구매카드 이용금액을 기준 유가로 나누어 유류세 환급 금액을 실시간으로 정산

□ 환급 절차

○ 신용카드업자는 택시 운송사업자의 월별 유류 사용내역을 익월 5일까지 국세청 전산망을 통해 국세청에 송부, 국세청은 동 자료에 의해 유류세 감면 내역의 적정성을 검증

- 관할 세무서는 신용카드업자가 매월 국세청 전산망을 통해 전송하는 유류 사용내역 및 유류세 감면 내역을 환급 업무에 활용

○ 신용카드업자는 유류구매카드로 구매한 유류에 대한 유류세 상당액을 익월 10일까지 관할 세무서에 환급 신청을 함

- 세무서는 신용카드업자의 유류세 환급 신청서를 접수하고 신청내용의 적정 여부를 확인한 후 매월 말일까지 신용카드업자에게 유류세 상당액을 환급

다. 유류구매카드의 부정사용 방지

□ 부정사용 방지 대책

○ 1일 사용횟수를 4회 이하로 제한

○ 카드결제 시기는 거래가 발생할 때마다 사용하여야 함

- 실제 거래와 다르게 결제가 된 경우 환급이 불가

○ 카드는 반드시 택시 운송사업자가 소지하여야 하며 타인(충전소 등)에게 보관 또는 결제 행위를 위임해서는 안됨

○ 1회 거래량은 72ℓ를 초과할 수 없음

○ 충전과 재충전 사이의 시간 차이는 1시간을 초과해야 함

□ 신용카드업자는 차량별 사용일자·사용시간·사용량·사용지역·사용횟수 등 상세한 유류 사용내역 및 특이 사항을 관리하여야 하며, 이를 국세청에 제공해야 함

□ 자동차 번호 확인 및 부정사용자 신고 포상제도 운영

○ 신용카드업자는 가맹 충전소로 하여금 주유 시 전용카드 전면의 자동차 번호를 철저하게 확인하도록 지도 및 관리해야 함

○ 신용카드업자는 충전소 직원을 대상으로 부정사용(자동차 번호 상이 등) 신고 시 신고 포상제도(50만원 이상 포상금 지급) 운영

라. 유류구매카드 부정사용 시 제재

□ 유류구매카드 기능 정지 및 발급 대상에서 제외

○ 택시 운송사업자가 유류구매카드로 구입한 LPG(부탄)를 택시 운송사업용 외의 용도로 사용하거나 타인에게 유류구매카드를 양도하는 경우

□ 환급 세액과 가산세(환급 세액의 100분의 40에 상당하는 금액)의 합계액을 징수

○ 택시 운송사업자가 유류구매카드로 구입한 부탄을 택시 운송사업용 이외의 용도로 사용하는 경우

○ 신용카드업자가 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 감면액을 과다하게 환급 또는 공제받는 경우

○ 택시 운송사업자로부터 유류구매카드를 양수하여 사용한 경우

○ 택시 운송사업자 이외의 사람이 유류구매카드를 발급받아 사용한 경우

○ 유류구매카드를 발급받은 사람이 택시 운송사업자에 해당되지 않게 된 이후에도 유류구매카드를 사용한 경우

3. 유가보조금 현황

가. 유가보조금 개요

□ 2000년 7월 휘발유에 비해 지나치게 낮은 경유, LPG세율을 2007년까지 단계적으로 상향 조정하는 에너지세제개편을 단행

○ 2007년 6월 에너지세제 개편이 완료된 이후 보조금 지급 기한은 1년 단위로 연장

○ 2001년 1월부터 에너지세제 개편에 따른 버스, 택시, 화물업계 부담 완화를 위해 유류세 인상분을 다시 돌려주는 유가보조금제도를 도입

○ 해마다 LPG의 상대가격이 상승

<표 Ⅲ-4> 휘발유 대비 유종간 상대가격 조정 비율

	휘발유		경 유		LPG
2000. 6	100	:	47	:	26
2007. 7	100	:	85	:	50
2010. 7	100	:	88	:	56
2015. 1	100	:	88	:	59
(OECD 평균	100	:	80	:	51)

□ 유가보조금 지급 대상은 경유, LPG를 사용하는 노선버스 및 택시, 화물자동차, 연안화물선

○ 노선버스는 시내버스, 시외버스(고속포함), 농어촌버스, 마을버스를 포함

○ 유가보조금 예외 대상 버스는 전세버스, 특수여객, 자동차대여 등

□ 유가보조금의 재원은 노선버스 및 택시, 화물자동차의 경우에는「지방세법」제135조 자동차 주행에 대한 자동차세에 근거, 연안화물선의 경우에는「석유 및 석유대체연료 사업법」제14조에 근거

○ 유가보조금은「지방세법」제136조 및 같은 법 시행령 제131조에 따라 휘발유·경유에 부과·징수하는 주행세(유류세의 일부, 지방세, 보통세)가 재원

○ 주행세는「교통·에너지·환경세법」제2조 등에 따라 부과·징수하는 교통·에너지·환경세의 26%

- 2014년 현재 교통·에너지·환경세는 휘발유 529원/ℓ, 경유 375원/ℓ
- 2013년 주행세 징수규모는 3조 4,355억원, 이중 유가보조금에 2조 4,525억원을 지원, 나머지 9,830억원을 자동차세 보전금에 지원

<표 Ⅲ-5> 지급 대상별 유가보조금 재원 근거

구분	재원	납세의무자
노선버스 및 택시	지방세법 제135조 (자동차 주행에 대한 자동차세)	○ 주행세 신설('99.12.28) ○ 자동차세(주행분) 변경 ('11.1.1)
화물자동차	"	
연안화물선	석유 및 석유대체연료 사업법 제14조	

<표 Ⅲ-6> 유가 종류별 유가보조금 지급단가

구분	차종별	유류세	유류세 연동 보조금
경유	고속버스 화물차	528.75원/ℓ (교통에너지환경세+교육세+주행세)	345.54원/ℓ (현재 유류세-2001.6월 유류세)
	일반버스		380.09원/ℓ (현재 유류세-'01.6월 유류세+VAT환급액)
부탄	택시	221.36원/ℓ (개별소비세+교육세+판매부과금)	197.97원/ℓ (개별소비세+교육세+판매부과금-감면액)

□ 2012년 1월 1일 이후 유가보조금 지급단가를 보면 고속버스 화물차와 일반버스는 주로 경유를 사용하고 있는데 경유의 경우 유류세는 리터(*l*)당 528.75원인데 고속버스와 화물차의 경우에는 유가보조금이 리터(*l*)당 354.54원이며, 일반버스의 경우에는 리터(*l*)당 380.09원

□ 택시는 주로 LPG를 사용하고 있는데 2011년 기준으로 LPG에 대한 유류세는 리터(*l*)당 221.36원이며, 이중 유가보조금은 197.97원

○ 현행 LPG에 대한 유류세를 보면 개별소비세가 리터(*l*)당 160.82원, 교육세가 24.12원, 석유판매부과금이 36.42원으로 총 221.36원임

○ 이중 197.7원을 유가보조금으로 환급

<표 Ⅲ-7> 현행 LPG에 대한 유류세 구분

유류세액	관련 법조항
160.82	개별소비세법 시행령 제2조의2 ⇒ 275원/kg
24.12	교육세법 제5조 제1항 제2호 ⇒ 개별소비세액의 100분의 15
36.42	석유및석유대체연료사업법 시행령 제24조 제1항 제6호 ⇒ 62,283원/ton
221.36	

주: 면세 23.39원(2015.12.31.까지), 유가보조금 197.97원 (2015.6.30.까지 지급)

□ 타 운수업종의 유가보조금과의 비교

○ 2001년 1,441억원에서 2007년 2조 2,639억원으로 매년 큰 폭으로 증가함

○ 2010년 1조 9,476억원으로 감소한 후 2013년 2조 4,335억원으로 증가하여 2014년 2조 4,053억원 지급

○ 버스는 CNG버스(Compressed Natural Gas) 도입에 따라 감소

○ 택시는 2008년 6월 개별소비세·교육세 면제로 감소 후 증가

○ 화물차는 2001년 342억원에서 2013년 1조 6,225억원으로 계속 증가하여 2014년 1조 5,863억원 지급

<표 Ⅲ-8> 택시 LPG 연도별 유류세 및 유가보조금 산정

(단위: 원/ℓ)

기간	개별소비세	교육세	석유판매부과금	계	유가보조금
2012.1~현재	160.82	24.12	36.42	221.36	197.97
2011.1	160.82	24.12	36.42	221.36	197.97
2009.2	160.82	24.12	36.42	221.36	36.42
2008.5	147.37	22.11	36.42	205.90	36.42
2007.7	160.82	24.12	36.42	221.36	197.96
2006.7	178.70	26.81	36.37	241.88	186.50
2005.7	178.70	26.81	36.37	241.88	154.46
2004.7	223.13	33.47	25.58	282.18	194.70
2003.7	173.48	26.02	17.17	216.67	129.20
2002.7	118.56	17.79	15.16	151.51	64.08
2001.6	66.58	9.99	11.11	87.68	64.20
2001.7	23.36	0.00	0.00	23.36	0.00

자료: 전국개인택시운송사업조합연합회

<표 Ⅲ-9> 연도별 유가보조금 지급 현황

(단위 : 억원)

연도	버 스	택 시	화 물	계
2001	400	699	342	1,441
2002	584	1,192	635	2,411
2003	1,381	2,372	1,895	5,648
2004	2,283	4,529	4,374	11,186
2005	3,045	5,296	6,428	14,769
2006	3,832	5,313	9,439	18,584
2007	4,352	5,376	12,911	22,639
2008	4,012	3,666	14,123	21,801
2009	3,809	1,055	15,038	19,902
2010	3,551	1,053	14,872	19,476
2011	3,276	4,384	15,164	22,824
2012	3,134	5,420	16,092	24,646
2013	3,038	5,197	16,100	24,335
2014	3,037	5,153	15,863	24,053

자료: 국토해양부

나. 유가보조금 지급 절차

□ 유가보조금 관련 기관 및 업무처리 절차

○ (국토부) 「여객법 및 화물법」에 따라 각종 지침을 제정·운영하고, 지자체에 대한 유가보조금 안분비율과 금액을 결정하는 등 유가보조금 관련업무를 총괄

○ (광역시도) 징수한 주행세를 매년 통보한 유가보조금 안분비율에 따라 지자체별로 매월 배분

○ (지자체) 버스·택시·화물자동차의 면허·등록업무를 관리하면서 유류사용량을 확인하고 유가보조금 지급업무 전반을 관리

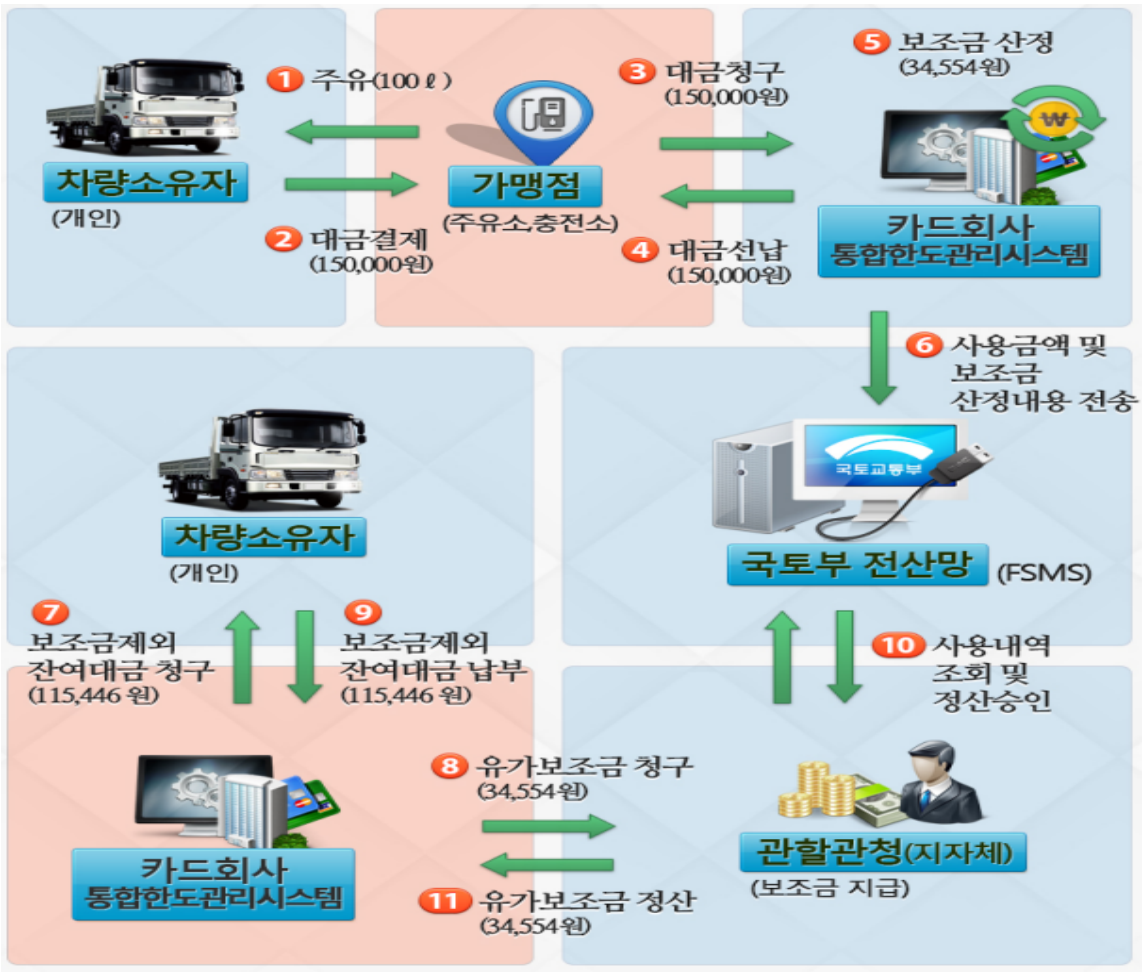
○ (유류구매카드 협약사) “유류구매카드 사업자 업무협약”에 따라 유류구매카드 발급·관리, 가맹점 확보·관리 등의 업무를 수행

□ 유류구매카드 결재 시 보조금 지급 절차

○ 주유소에서 단가 1,500원/ℓ인 경유를 100ℓ 주유한 후 150,000원 결제하는 경우를 상정하는 경우 다음과 같은 과정을 거쳐서 보조금을 지급

- ① 운송업자가 주유소에서 경유(100ℓ) 주유 후 ② 카드 결제(150,000원)
- ③ 주유소에서 카드사에 대금(150,000원)을 청구하면, ④ 카드사에서 선납
- ⑤ 카드사는 사용금액(150,000원) 대비 보조내역(34,554원)을 산정한 후 ⑥ 국토부 전산망에 사용금액 및 보조금 산정내용 전송
- 이후 카드사는 ⑦ 운송업자에게 보조금을 제외한 잔여대금(115,446원)을 청구하는 한편, ⑧ 지자체에 보조금(34,554원) 지급을 청구
- ⑨ 운송업자는 잔여대금(115,446원)을 납부하고, 지자체는 ⑩ 국토부 전산망의 사용내역을 조회한 후 ⑪ 보조금(34,554원) 납부

[그림 Ⅲ-2] 유가보조금 지급 절차



4. 해외 유류세 조세체계 사례

가. 미국 소비세 및 유류세 조세체계

□ 미국의 수송용 유류세에 대한 조세지원을 이해하기 위해서는 유류세가 소비세로 구분되고 있기 때문에 소비세 구조의 이해가 선행되어야 함

○ 미국에서 소비세는 주정부와 지방정부의 전통적 세목으로서 일반판매세와 유류를 비롯한 주류와 담배 등 기호식품에 대한 개별판매세의 형식으로 부과되어 왔음

○ 또한 연방정부도 유류, 석탄, 총기, 대형 자동차, 낚시용품, 타이어 등에 소비세를 부과하고 있음

□ 주별 유류세는 개별판매세에서 세수비중이 가장 크며 주로 자동차 연료에 부과되고 난방용 석유류에는 부과되지 않음

○ 유류세는 일반소비세 이외에도 검사료, 환경부담금, 석유부담금, 석유누출금, 석유세, 석유사업세, 석유청정세의 명목으로 부가세로 부과되기도 함

○ 연방 유류세는 2003년 1월 현재 가솔린은 18.3%, 경유는 24.3%임

<표 Ⅲ-10> 미국의 연방 유류세 현황

소비세 형태	세율 (cents)	Highway Account	Mass Transit Account
가솔린1	18.3 per gallon	84%	16%
디젤1	24.3 per gallon	84%	12%
Gasohol1, 2	18.3 per gallon	84%	16%
액화석유가스(LPG)	13.6 per gallon	84%	16%
액화천연가스(LNG)	11.9 per gallon	84%	16%
M85 (천연가스로부터)1	9.15 per gallon	84%	16%
압축천연가스(CNG)	48.54 per thousand cubic feet	80%	20%

주: 1. 이 세율에 추가하여, 갤런당 0.1 cent의 소비세가 추가되는데 이는 지하 누출을 대비하여 적립되고 있음(Storage Tank Trust Fund)
2. 에탄올 메탄올 10%이하 혼합된 gasohol에 대해서는 다른 세율 적용.
http://www.transportation-finance.org/funding_financing/funding/federal_funding/motor_fuel_taxes.aspx

□ 주별 유류세는 각 주의 사정에 따라서 다른데 주 소비세(State Excise Tax), 기타 주 부과금(Other State Taxes/Fees)으로 구성, 여기에 연방 소비세(유류세)를 더하면 유류에 부과되는 총 세금이 됨

<표 Ⅲ-11> 주요 주의 유류세 현황

	가솔린(cents per gallon)				디젤(cents per gallon)			
	주 소비세 (A)	주 부과금 (B)	총 주 유류세 (A+B)	주 유류세 + 연방 소비세	주 소비세 (A)	주 부과금 (B)	총 주 유류세 (A+B)	주 유류세 + 연방 소비세
캘리포니아	36.00	9.39	45.39	63.79	11.00	29.60	40.60	65.00
플로리다	4.00	32.42	36.42	54.82	4.00	29.67	33.67	58.07
일리노이	19.00	11.72	30.72	49.12	21.50	17.99	39.49	63.89
미시간	19.00	11.26	30.26	48.66	15.00	18.98	33.98	58.38
뉴욕	8.05	37.04	45.09	63.49	8.00	38.28	46.28	70.68
펜실베이니아	0.00	50.50	50.50	68.90	0.00	64.20	64.20	88.60
텍사스	20.00	0.00	20.00	38.40	20.00	0.00	20.00	44.40

자료: American Petroleum Institute, State Motor Fuel Taxes: Notes Summary, Rates Effective 1/05/2015, Revised 1/05/2015.

□ 미국은 최근 판매세 간소화와 균일화를 위한 주정부 협약으로 판매·사용세에 대한 협정을 체결

○ 약식판매이용세협정(Streamlined Sales and Use Tax Agreement)으로 2002년 11월에 34개 주와 워싱턴 D.C.가 승인함으로써 발효

○ 주마다 다른 판매세 과세제도를 다룬 것으로, 2007년까지의 경과 규정과 2008년부터의 규정을 담고 있는데 환급제도의 법제화에 대한 규정을 설명함

○ 조세법의 동일한 정의, 세율 간소화, 주정부 차원에서의 판매·사용세 과세행정, 균일한 원천지 원칙, 사용 용도 및 매입자에 기준한 면세의 간소화된 행정, 균일한 세무조사, 세금징수비용의 주정부 부담, 세금신고서와 면세행정의 간소화 및 중앙화된 전자등록서비스 등의 광범위한 합의임

○ 수송용 유류세 감면과 관련하여 보면, 택시 및 대중교통(public transportation)의 연료로 사용되는 유류세에 대해 세금을 감면

○ 세금 감면을 위해 각 주별로 Motor Fuel Tax Refunds Forms을 작성하여 청구

□ 미국의 대중교통에 대한 유류세 감면 또는 보조금제도는 주별로 혼용되어 사용되고 있으며 각 주별로 연료에 대한 세율구조와 제도가 다름

○ 유류세 감면 또는 보조금제도는 택시를 따로 구분하지 않고 대중교통으로 인식하여 적용하고 있으며 이는 유류세 규모가 국내에 비해 매우 작기 때문

○ 일례로 인디애나 주의 경우 다음과 같은 서식으로 택시운전자에 대한 감면을 제도화하고 있음

- Form REF-1000 작성
- 기본정보(information): 이름, 주소, SSD, federal ID, Taxpayer ID, 운전라이선스 종류, 소유형태, 연료사용형태(택시는 여기서 명시함)
- 보조금 혜택 계산(computation): 차량가격, 유류사용량, 적격사용량, 세율, 총혜택, 연방세금공제금액, 실혜택금액
- 비례감면혜택: 차량종류, 차량번호, 자차기간, 운행기록, 유류사용량, 감면비율(%), 비례감면금액

○ 대중교통에 운영된 택시영업으로 적시하여 개인적인 용도를 제한하는 문구 포함

- 지역 내에서 일반 대중을 상대로 한 대중교통에 해당하는 택시에만 보조금과 비례감면혜택이 주어짐 명시(a taxicab used by the carrier to transport passengers within a service area may claim a refund of tax paid on special fuel)[14]

○ 위스콘신 주는 MF-001을 작성함으로써 택시에 대한 연료에 보조금을 지급하고 있음

- 15인 미만의 고객을 상대로 대중교통을 수행하는 운행수단(a motor vehicle having a passenger capacity of fewer thtna 15 persons)[15]
- 전자문서와 종이문서 작성 중 선택하여 제출
- 택시의 경우 감면신청서는 타 유류감면 대상과 달리 따로 구분하여 제출함. 제출 내용은 차량번호, VIN, 수송인원수, 유종, 운행기록계, 유류사용량
- 카운티별 세율과 기타 특별세금의 경우도 명시하여 감면되도록 적용

14) https://forms.in.gov/download.aspx?id=2808

15) https://www.revenue.wi.gov/forms/excise/mf-001i.pdf

나. 일본 소비세 및 유류세 조세체계

□ 일본은 원유의 거의 전량을 수입하고 그 중의 약 90%를 중동에 의존하고 있는 상황이어서, 원유의 안정적 공급이라는 목표를 달성하기 위해서 「석유업법(石油業法)」, 「석유비축법(石油備蓄法)」, 「석유공단법(石油公團法)」의 석유관련 3법을 통해 석유산업의 수급조정규제, 석유비축, 석유공단에 의한 석유의 자주개발을 추진하고 있음

○ 일본에 있어서 석유관련 규제의 시작은 1962년 7월의 「석유업법」인데 원유수입의 자유화에 대응하는 것으로 석유산업의 기본법으로서 제정되었음

○ 일본은 규제완화, 석유의 안정공급 확보, 석유제품시장의 국제화, 국내유통의 효율화 추진 등을 위해서 1996년 3월말에 「특정석유제품 수입잠정조치법」(이하 특석법)을 폐지하고 석유제품의 수입을 자유화하여 석유제품시장 경쟁을 촉진

- 특석법은 1986년 1월에 통상산업성(通商産業省)이 한시적으로 입법화해서 제정한 것임. 가솔린, 등유, 경유의 수입을 촉진한다는 관점에서 제정하였음
- 1986~1993년에 1단계의 규제완화가 있었는데 이 시기에 2차 정제설비 허가의 탄력화, 가솔린의 생산규모(PQ) 지도의 폐지, 등유의 재고 지도의 폐지, SS건설 지도와 이적 룰의 폐지, 1차 정제설비 허가의 운영의 탄력화, 원유처리규모 지도의 폐지, 중유관세할당제도(TQ)의 폐지를 실시함
- 1996~1998년에 2단계의 규제완화가 있었는데 이 시기에 「품질확보법(品質確保法)」, 「석유비축법」의 개정, 석유제품수출승인제도 검토, SS(service station)의 공급원 증명제도의 폐지, 유인급유방식의 셀프 SS의 해금을 실시함

□ 석유정책 전반에 관해서는 에너지 안보를 확보하면서 시장원리를 도입하고 국제시장과의 연계를 강화하고 공급비용의 실질적 절감을 위해 「경제구조의

변혁과 창조를 위한 행동계획(1997년 5월 각료회의 결정)」에 따라 규제완화 및 제도개혁을 실시

○ 석유심의회 석유부회 기본정책소위원회는 1998년에 지금까지의 환경변화를 고려해서 앞으로의 석유정책은 기본적으로 위기를 예방하고 회피하기 위해서 국제석유시장의 상황을 주시하며 시장이 기능하지 않는 경우를 대비한 정책을 펼치는 것이 필요하다고 지적

○ 긴급 시의 대응을 위해서 석유심의회 석유부회 석유비축·긴급 시 대책 소위원회는 1999년의 보고서에서 평상시의 정부의 공적 관여를 축소하고 긴급시를 대비한 평상시의 여건 정비가 필요하다고 보고 정보수집체계의 정비, 긴급시의 적정대응을 위한 국가 비축 수준의 달성을 우선목표로 해야 한다고 강조

□ 석유관련 세제로서는 총 6종류의 간접세가 있으며 이를 석유제세(諸稅)라고 함

○ 석유는 원유 등의 수입단계에서 관세와 석유석탄세가 부과되며 제품단계에서는 간접세로서 가솔린세(휘발유세 및 지방도로세), 경유거래세, 석유가스세, 항공기연료세가 부과됨. 그리고 소비단계에서는 경유거래세와 항공기연료세를 제외하고 상기한 세금들을 포함하는 판매가격에 대해서 소비세가 부과됨

○ 석유제품가격은 원유수입 CIF 가격에 연동하고 있음

○ 그러나 「특석법」의 폐지 때에는 주유소 간의 경쟁이 심해져서 원유수입 CIF 가격이 상승했음에도 불구하고 휘발유가격을 인하함

○ 2004년 예산을 보면 국세수입 중에서 석유제세의 계는 8.6%를 차지함

- 내역을 보면 국세수입의 7.1%는 가솔린세이며 휘발유세와 지방도로세를 포함한 것임
- 그리고 원유·제품관세, 석유석탄세, 석유가스세, 항공기연료세는 1.5%를 차지함
- 이외의 석유제세로서 지방세인 경유거래세가 있는데 2004년 기준으로 약 1조 750억엔이었음

- 가솔린세는 1974년 4월 이후부터, 경유거래세는 1976년 4월 이후부터 잠정세율을 적용하고 있으며, 이 잠정세율은 2008년 3월말까지 적용함
- 원유등관세는 경제산업성이 소관하는데 석유의 수입단계에서 부과되며 원유 1키로리터당 170엔을 부과함

□ 석유석탄세는 경제산업성이 소관함하며 석유 1리터당 2.04엔, 수입 LPG 1톤당 670엔, 국산 천연가스 및 수입 LNG 1톤당 720엔을 부과

○ 석유석탄세는 1978년에 석유비축과 원유개발의 추진을 위해서 석유에 대한 개별소비세(석유세)로서 새롭게 만들었으며 원유자주개발의 추진, 국가비축의 확보, 민간비축의무의 유지에 기여

○ 석유석탄세는 2003년 이전에는 석유세였지만 2003년부터 석탄이 새롭게 과세대상이 되었는데, 석유세는 1988년 8월부터 종가세에서 종량세로 변경

○ 석유석탄세는 전원개발촉진세와 함께 2003년 10월부터 세율이 단계적으로 변경되는데, 2007년 4월 이후 LPG·LNG 모두 1톤당 1,080엔(석유칼로리 등가베이스로 환산하면 LNG는 757 Yen/kl, LPG는 822 Yen/kl임)까지 인상

○ 1991년 4월 1일 ~ 1992년 3월 31일의 1년간 걸프전이 있었던 기간에 1년간의 임시적 조치로 석유임시특별세를 부과

□ 가솔린세, 경유거래세, 석유가스세, 항공기연료세는 도로특정재원이라고 불리며 세수를 도로, 공항 건설과 같이 그 연료를 소비하는 분야에 지출하도록 한정

○ 가솔린세는 국토교통성(國土交通省)이 소관하며 제품단계에서 부과되는데 휘발유세와 지방도로세를 합쳐서 1리터당 53.8엔을 부과

○ 경유거래세는 국토교통성이 소관하며 수입경유에 대해서 부과하는데 1리터당 32.1엔을 부과

○ LPG세는 국토교통성이 소관하며 자동차용 LPG에 1리터당 17.5엔을 부과

○ 항공기연료세는 국토교통성이 소관하며 제트연료에 1리터당 26엔을 부과

□ 석유과세를 일본의 석유소비량 1배럴당으로 보면 1USD : 120Yen 환율에서 31USD/barrel이며, 일본의 2003년의 원유수입 CIF 가격인 28USD를 상회

○ 가솔린 100 엔/l에 부과되는 석유제세 및 소비세 구성을 보면 석유가격이 44.0엔, 원유관세 0.17엔, 석유석탄세 2.04엔, 가솔린세 53.8엔, 소비세 5.0엔

- 세부담률은 2003년 12월 기준으로 가솔린에서 58.1%이며, 경유에서 44.0%

<표 Ⅲ-12> 일본의 에너지세: 2001년 및 2009년 비교

연료		단위	2001	2009	면제
가솔린세	국세	엔/l	48.6	48.6	항공, 외교, 난방용
	지방세	엔/l	5.2	5.2	
경유거래세	경유	엔/l	32.1	32.1	농업용, 어업용, 산림용, 광산용
LPG세	수송용 LPG	엔/kg	17.5	17.5	수출, 난방용, 제조업
석유석탄세	천연가스 및 수입 LPG	엔/kg	0.72	1.08	수출, 농업, 어업, 임업에 사용된 연료, 석유화학 및 암모니아원료용 납사
	원유, 수입제품	엔/l	2.04	2.04	
	석탄	엔/kg	-	0.70	
항공기연료세	국내용	엔/l	26	26	없음

자료: OECD, Inventory of Estimated Budgetart Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels 2013.

다. EU 소비세 및 유류세 조세체계

□ EU Council Directive 2003/96/EC에 의하면 에너지와 전력은 자동차 연료, 난방연료로 사용되었을 때, 그리고 화학제품, 발전(electrolytic processes), 제철/제련공정(metallurgical processes)의 연료로 사용되지 않았을 때 과세

○ 자동차 연료, 산업 및 상업용 자동차 연료, 난방연료, 전력에 대한 최소 소비세율을 정하며, 회원국은 이러한 최소 소비세율 이하로 세율을 책정하지 못함

<표 Ⅲ-13> 자동차 연료에 적용하는 최소 소비세 수준

	최소 소비세율
휘발유 (€/1000 *l*)	421
무연휘발유l (€/1000 *l*)	359
디젤 (€/1000 *l*)	330
등유 (€/1000 *l*)	330
LPG (€/1000 kg)	125
천연가스 (€/gigajoule)	2.6

<표 Ⅲ-14> 산업 및 상업용에 적용하는 최소 소비세 수준

	최소소비세율
디젤 (€/1000 *l*)	21
등유 (€/1000 *l*)	21
LPG (€/1000 kg)	41
천연가스 (€/gigajoule)	0.3

<표 Ⅲ-15> 난방연료 및 전기에 적용하는 최소 소비세 수준

	최소소비세율 (사업용)	최소소비세율 (비사업용)
디젤 (€/1000 l)	21	21
중유(€/1000 kg)	15	15
등유 (€/1000 l)	0	0
LPG (€/1000 kg)	0	0
천연가스 (€/gigajoule)	0.15	0.3
석탄 및 코크스 (€/gigajoule)	0.15	0.3
전기 (€/MWh)	0.5	1.0

□ 최소한의 과세지침에 의해 각 국가는 다음과 같은 경우에 세율을 차별화할 수 있음

○ 차별화된 세율이 제품의 질과 직접 관련되어 있을 때

○ 차별화된 세율이 난방목적으로 사용된 전기와 에너지 제품에 대한 소비수준에 의존할 때

○ 지역 공공 승객 수송, 폐기물 수거, 군대, 공공행정, 장애인, 앰뷸런스 운행

□ 다음과 같은 경우에는 세금감면을 할 수 있음

○ 전기를 생산하는 데 사용된 에너지 제품과 전력, 전기를 유지·보수하는 데 사용된 전기, 하지만 각 국가의 상황에 따라 환경정책을 이유로 이러한 제화에 세금을 부과할 수 있음

○ 사적인 용도 외 항공 목적으로 상용된 연료에 공급된 에너지 제품

○ EU내에서 승객수송과 어업목적으로 사용된 연료에 공급된 에너지 제품

□ 다음과 같은 경우에는 부분적으로 혹은 전액 세금감면을 할 수 있음

○ 환경 친화적인 제품의 기술적인 개발을 위해 시점 프로젝트에서 재정적인 조정하에서 사용된 에너지 제품 혹은 신재생과 관련된 에너지 제품

○ 바이오 연료

○ 신재생에너지: 태양광, 풍력, 조력, 지열, 바이오메스, 폐기물 에너지 등

○ 제품과 승객 수송을 위한 에너지 제품과 전기: 철도, 메트로, 트램, 버스, 택시

○ 항해, 어업을 위한 공급된 에너지 제품

○ 동력(propellants)으로 사용된 천연가스와 LPG

라. 택시 유류세 감면 해외 사례

□ 택시 연료에 대한 유류세의 감면 사례를 미국의 일부 주정부와 프랑스, 벨기에 등에서 찾을 수 있음

□ 미국은 위스콘신, 버지니아 주 등의 주정부에서 택시 대하여 주정부가 부과하는 유류세를 환급

○ 위스콘신 주에서는 대체연료를 사용하는 택시에 대하여 유류세를 환급

- 378리터 이상의 유류구매에 대하여 1년 이내에 환급 신청
- 위스콘신 주의 CNG 세율은 0.065달러/리터, LPG 세율은 0.060달러/리터, LNG 세율은 0.052달러/리터

○ 버지니아 주에서는 버지니아에서 구입한 연료를 사용한 택시에 대하여 유류세를 환급

- 19리터 이상의 유류구매에 대하여 1년 이내에 환급 신청
- 버지니아 주의 휘발유 세율은 0.043달러/리터, 경유 세율은 0.053달러/리터

○ 연방 유류세는 휘발유 0.049달러/리터, 경유 0.064달러/리터, LPG 0.048달러/리터, CNG 0.048달러/리터, LNG 0.064달러/리터

□ 프랑스는 택시운전자의 유류 구입에 대한 유류세를 감면(Reduced Rate of Excise for Taxi Drivers)

○ 택시에 대하여 휘발유와 경유 구입에 감면된 유류세를 적용

○ 실제 유류소비량을 기준으로 환급

○ 2014년 휘발유 0.248유로/리터, 경유 0.126유로/리터를 환급

○ 유류세는 휘발유 0.613유로/리터, 경유 0.481유로/리터

□ 벨기에는 택시운전자에 대하여 유류세를 환급 (Fuel-Tax Rebate for Taxi Drivers)

○ 본 정책은 2004년 2월 1일에 발효된 소비세율 인상에 대한 보상으로서 소비세 중의 일부를 환급

5. 택시연료 개별소비세 감면 타당성 평가

가. 지원제도 자체의 타당성

□ 도시철도, 버스 등 대중교통수단과 비교하여 택시의 수송실적이 감소하고 있음

○ 택시 공급이 증가하고 있고, 요금도 안정적으로 유지되고 있다는 점을 고려하면, 택시의 수송실적 감소는 수요 감소에 기인하는 것으로 볼 수 있음

○ 택시에 대한 수요 감소는 도시철도, 버스 등 대중교통체계가 개선되면서, 택시의 서비스 수준이 상대적으로 하락하기 때문으로 보임

□ 반면 택시 공급은 개인택시를 중심으로 꾸준히 증가하고, 총 공급도 증가

○ 1990년부터 2013년까지 법인(일반)택시 등록차량 14% 증가, 법인택시 운전자 수 12% 감소

○ 동 기간 개인택시 등록차량 101% 증가, 법인택시와 개인택시를 합계한 총 공급은 60% 증가

□ 택시 요금은 지방자치단체에 의해 관리되는데, 요금 조정 주기는 대체로 3~4년으로 비교적 길어, 유류비 변동 같은 원가 변화에 신속히 대응하기 어려움

○ 뿐만 아니라 택시업의 서비스방식도 차량 배기량(크기)만을 기준으로 하기 때문에, 업계의 서비스 경쟁도 매우 제한된 상황

○ 현재 택시는 차량 배기량(즉 차량 크기)만을 기준으로 중형, 대형, 모범 등으로 구분되고, 그나마 중형을 제외한 나머지 유형이 차지하는 비중은 매우 작음

□ 교통수단으로서 택시에 대한 수요가 감소하고 있지만, 공급은 증가하고, 요금 및 서비스방식은 제한이 되고 있기 때문에, 택시업계의 수익성이 악화되고, 종사자 보수 및 처우도 함께 낮아지고 있음

○ 택시업계 운수종사자의 영업이익 수준은 2010년 기준 법인택시 월 158만원, 개인택시 월 180만원 수준으로 시내버스(299만원)와 시외버스(276만원) 운수종사자 영업이익수준의 약 1/2～2/3 수준에 불과

○ 연간 이직률도 50%를 상회

○ 낮은 영업이익 수준과 높은 이직률은 서비스 수준을 저해하는 요인으로 작용하여, 택시 수요가 더욱 감소하도록 하는 악순환 효과를 유발

□ 요약하자면 현재 우리나라의 택시업은 가격, 공급, 서비스방식이 모두 정부에 의해 규제되는 산업으로, 이러한 규제로 인해 업체의 수익성과 종사자 처우가 함께 악화되는 상황에 있음

○ 한편 택시업은 유류세 부담을 완화하기 위해 유류세 경감 및 유가보조금 수혜 등의 정부 보조를 받고 있음

□ 이러한 상황에서 유류세 경감 및 유가보조금 지급을 축소하거나 폐지하는 정책은 택시업계에 상당한 영향을 줄 것으로 보임

○ 세금 경감 및 보조금 지급과 같은 지원제도를 정비하기에 앞서, 택시업 자체의 경쟁력을 높이는 제도 개혁이 우선되어야 함

○ 법인택시만이 아니라 개인택시도 포함한 공급 조정, 요금 조정 및 서비스 수준 향상, 택시 종류별 서비스 차별화가 선행되어야 하며, 이를 통해 택시업의 수익성을 회복하고, 종사자의 처우를 개선하도록 해야 함

○ 이와 같은 택시업계 자체의 구조 개혁이 선행되어야, 유류세 조정과 같은 세제 개혁을 중장기적으로 검토할 수 있음

나. 지원제도 조합의 타당성

□ 택시연료(LPG부탄)에 대해 세금을 감면하거나 보조금을 지급하는 제도는 2001년 6월부터 운영되고 있음

○ 이른바 '제1차 에너지세제 개편'에 따라 2001년 6월부터 부탄에 대한 개별소비세가 인상되고, 추가적으로 교육세도 부과되기 시작

○ 부탄에 대한 세율 인상으로 택시업계의 연료비 부담이 가중되는 것을 방지하기 위해, 2001년 6월 이후의 유류세(개별소비세, 교육세 등 관련 세목 통칭) 인상분만큼 세금을 감면하거나 유가보조금을 지급

□ 세금 감면 또는 보조금 지급의 조합 비율에는 시기별로 차이가 있음

○ 2001년 6월부터 2008년 4월까지는 인상분 전부를 보조금으로 지급하여, 유류세 감면이 별도로 운영되지 않음

○ 2008년 5월부터 2010년 12월까지는 「조세특례제한법」으로 택시연료에 대한 개별소비세 및 교육세 부과를 면제

○ 2011년 1월부터 현재까지는 개별소비세 및 교육세 합계액 중에서 40원/kg (23.39원/리터)를 세금에서 감면하고, 나머지는 유가보조금(197.97원/리터)으로 지급

□ 택시업계의 입장에서는 유류세 감면과 유가보조금 지급이 주는 혜택에 별 다른 차이가 없으나 두 제도는 운영 방식 및 재원 조달에 있어 차이가 있음

○ 유류세 감면은 「조세특례제한법」상 일몰 조항에 의해 2~3년 주기로 일몰이 연장되어야 함

○ 세금 감면 방식을 이용하면 별 다른 재원이 필요하지 않으나, 감면에 따른 세입 감소가 일어나며 이것이 정부 지출을 제약하는 요인이 될 수 있음

○ 유가보조금은 예산사업으로 매년 심의를 거쳐야 하며, 보조금을 지급해야 하므로 보조금의 재원을 마련해야 함

□ 유류세 감면과 보조금 지급의 조합 비율을 검토할 때, 재원 조달 가능성만이 아니라, 두 방식하에서의 부정 수급 가능성을 비교하고 이에 따른 행정 관리 비용을 고려하여 비율을 정해야 함

○ 세금 감면제도는 면세 연료의 유통 과정 및 사용자를 추적하는 데 있어 행정적 어려움이 있고, 면세 연료 전용 가능성이 있음

○ 한편 보조금의 경우에는 사용하지 않은 연료를 사용하였다고 하여 보조금을 수령하는 보조금 전용 가능성이 있음

○ 전부 면세할 경우 과세당국이 유통과정을 파악하는 데 어려움이 있기 때문에, 보조금 방식보다 면세 방식하에서 연료를 관리하는 비용이 더 클 것으로 판단

다. 지원제도 관리방식의 타당성

□ 현재의 제도에서는 택시사업자가 과세당국이 지정하는 신용카드업자로부터 ‘택시면세유류구매카드’(이하 구매카드)를 발급받아 이를 통해 택시연료를 구매해야 함

○ 구매카드를 발급받은 자가 택시업에 종사하지 않으면 구매카드는 반납해야 하고, 그렇지 않을 경우 부당하게 감면받은 금액에 40%의 가산세를 더해 추징을 받음

○ 구매카드 발급대상자에서도 제외됨

○ 구매카드를 타인에게 대여하거나 양도한 경우에도 같은 처벌을 받음

□ 현행 제도만으로는 택시연료 전용 또는 구매카드 전용 가능성이 얼마나 되는지 파악하기 어려움

○ 구매카드 사용명세 자료를 통해 구매 거래건에 대해서는 파악할 수 있지만, 실제로 이 연료를 구매한 택시사업자가 얼마나 이용하였는지 알 수 없음

○ 택시 주행기록 및 영업 자료와 구매카드 사용명세가 연결이 되지 않기 때문

□ 앞으로 택시 주행기록, 영업상황, 유류구매 등을 연동하여 기록하고 관리하는 제도를 신설할 필요가 있음

○ 모든 택시에 대해 관련 자료를 연동하는 제도를 운영하는 데 상당한 비용이 들 수 있으므로, 제도 도입 이전에 이러한 비용과 편익을 비교 분석해야 함

Ⅳ. 택시연료 개별소비세 감면 효과 분석

Ⅳ. 택시연료 개별소비세 감면 효과 분석

1. 추정방법

□ 택시 연료에 대한 감면의 효과를 정량적으로 측정하기 위하여 다음과 같은 방법론을 통하여 그 혜택을 추정함

○ 통계청에서 매년 운수업종사자와 업계에 대해 수행하는 운수업조사 통계를 통하여 유류세 감면 혜택을 추정함

- 택시업계와 운전자의 모든 전수 자료가 존재하기 않기 때문에 표본으로 구성된 운수업 조사를 이용하는 것이 현재로서는 최선의 방법임
- 표본의 대표성을 지역, 업체의 규모, 운전자 특성 등을 고려하여 안배가 되어 있어서 이를 이용함
- 구분 조건이 달라질 때마다 표본의 비중을 다시 계산하여 구분 조건에 맞게 사용함, 즉 이윤계층별, 지역별 구분을 사용함에 있어서 비중을 구분 기준에 맞게 재구성함

○ 운수업 조사를 이용하여 택시 연료에 대한 감면 효과를 전 근로자, 운수업종사자 임금 수준과 비교함

- 고용노동부의 전 근로자 임금, 업종별 종사자 임금 수준과 택시업계의 이윤과 비교하여 이를 작성함

○ 운수업 조사를 이용하여 택시 연료에 대한 감면 효과를 이윤별로 4분위하여 혜택을 추정함

- 전 사업자를 1대당 기준으로 정렬하여 4분위하고 이윤분위별로 이를 비교하여 제시함

○ 지역 및 중요 변수를 나눠서 이에 대한 통계적 수치를 제시하고 이를 통하여 유류세 감면 혜택의 결정요인을 모델을 통해 밝힘

- 감면의 구체적 혜택에 대한 결정요인을 다양한 변수를 통하여 밝힘

가. 운수업조사 통계

□ 통계청 운수업조사의 육상운송업 및 개별운송업 미시자료와 한국석유공사의 자동차용 LPG(부탄)의 충전소 가격자료를 활용하여, 택시 연료에 대한 개별소비세 면제 제도에 따른 개인택시, 법인택시 업체당, 법인택시 1대당 감면 혜택을 추정

○ 육상운송업 및 개별운송업 업체의 연료비용은 자동차용 LPG(부탄)을 충전소 가격에 구입한 비용

- 각 연도 조세지출예산서의 조세지출에 따른 감면액을 리터당 감면액으로 나누어 구한 해당년도 유류 소비량과 가중치를 적용한 해당년도 총 연료비용을 해당년도 자동차용 LPG(부탄)의 충전소 가격으로 나눈 값이 유사

○ 미시자료로부터 평균 유류 소비량을 추정하기 위해 통계청 운수업조사보고서의 모수추정방법을 이용

- 시·도별 총계 추정을 한 후 전국 총계를 추정
- 시·도별 총계 추정 방법

$$\hat{X}_{gh} = \sum_{j} w_{gh} x_{ghj} \ , \ (w_{gh} = \frac{N_{gh}}{n_{gh}})$$

- g는 업종, h는 시·도, j는 조사된 업체, n은 표본수, N은 모집단수, $\hat{X}$는 특성치 총계, x는 조사된 기업체의 특성치
- 전국 총계 추정 방법

$$\hat{X}_{g} = \sum_{h} \hat{X}_{gh}$$

- w_{gh}는 지역별 가중치로 개인택시 평균 영업이익, 법인택시 평균 연간영업이익액, 법인택시 1대당 평균 연간영업이익액, 평균 유류 소비량 추정에 사용하였음

○ 표본의 지역에 따른 각 항목별 값에 가중치(w_{gh})을 적용하여 평균 유류비용을 추정한 후 자동차용 LPG(부탄) 충전소 가격으로 나누어 평균 유류 소비량을 계산

○ 추정된 평균 유류 소비량에 리터당 유가보조금과 리터당 유류세 감면을 적용하여 개인택시, 법인택시 업체당, 법인택시 1대당 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면을 추정

- 2011년은 유류세 감면제도의 변화를 반영하여 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면을 추정하였음
- 2014년은 2013년도 개인택시 평균 영업이익 및 법인택시 업체당, 1대당 평균 연간영업이익액 구간 분포를 이용하여 계산

□ 우리나라 운수업 부문의 구조와 분포 및 경영실태 등을 종합적으로 파악하여 각종 정책 수립과 연구·분석 등을 위한 기초자료를 제공하고 있는 통계청 운수업조사보고서의 미시 자료를 이용

○ 통계청 운수업조사보고서는「통계법」제17조제1항 및 제18조제1항에 의한 지정통계(승인번호 : 제10119호)

○ 보고서의 조사방법상 개인택시와 일반택시(법인택시)는 표본조사를 실시하고 있음

○ 조사항목은 크게 8개 항목으로서 기업체 일반사항(5~7개 항목), 조직형태, 사업형태, 자본금 및 자본금잉여금, 장비보유현황, 종사자수 및 연간영업이익액, 연간매출액 및 영업비용, 유형자산 등으로 구성

○ 조사체계는 버스, 택시 및 화물의 경우 각 시·도 버스, 택시 및 화물 조합의 응답자 직접 기입 방식(자계식으로 기입된 조사표를 방문하여 회수)으로 조사가 실시되고 있음

○ 조사항목 중 차량보유현황, 연간영업이익액, 영업비용 중 연료비, 영업이익을 이용

- 차량보유현황은 조사기준일 현재 해당 기업체가 보유하고 있는 영업용 차량을 말함
- 연간영업이익액은 조사기간 중 피고용자에게 노무의 대가로 지급된 영업이익의 총액, 조사기준 기간 중에 발생한 영업이익액의 연간총액, 현금영업이익일 경우에는 세금, 노동 조합비 등의 공제금을 포함한 금액

- 영업비용 중 연료비는 택시연료로 사용된 LPG 및 LNG 사용량의 구입비용
- 영업이익은 기업체의 경상적인 영업활동에서 발생한 이익으로 매출액에서 영업비용을 공제한 차액

○ 미시자료는 원자료에서 입력오류 등을 제거하여 공표 통계표 작성 등 데이터 가공에 사용되는 기초자료
- 공표 통계표에서 얻을 수 없는 심층적인 분석이 가능

□ 표본설계방법

○ 업종 및 시·도별 추정이 가능하도록 부차모집단 설정

○ 복합표본설계
- 기본적으로 네이만배분업에 의한 층화추출법을 적용하되, 10개 업종은 대규모 기업체가 표본에서 누락되지 않도록 응용절사법을 혼용

○ 표본추출을 위해 업종 특성에 따라 특성 변수 선정

<표 Ⅳ-1> 업종별 특성변수

업 종	특성변수
개인택시, 용달화물, 개별화물	매출액(전년도 조사결과)
일반택시, 전세버스, 일반화물	차량대수

자료: 통계청, 「2013년 기준 운수업조사보고서」

□ 표본규모산정

○ 개인택시, 용달화물업, 개별화물업
- 전년도 기준 운수업조사의 결과 중 매출액 항목의 표준편차를 특성치로 한 네이만배분법을 기본으로 적용
- 매년 각 층별 표본규모의 변동 폭을 작게 하기 위해 기업체 수의 제곱근 비례배분법을 적용하여 산정

- 업종별 표본규모

$$n_g = \frac{(\sum_g N_g \hat{S}_g)^2}{D^2 + (\sum_g N_g \hat{S}^2)} \quad , \quad D = \frac{\hat{X}_{\text{전년도}} \cdot E}{z}$$

- 층별 표본수 배분

$$n_{hg} = \left(\frac{N_{hg} \cdot \hat{S}_{hg}}{\sum_h \sum_g N_{hg} \cdot \hat{S}_{hg}} \right) \cdot n_g$$

○ 일반택시업, 마을버스업, 전세버스업, 장의차운영업, 일반화물업, 늘찬배달업, 농산물창고업, 주차장운영업, 육상운송주선업, 복합운송주선업

- 각 업종·시도별로 응용절사법을 적용하여 전수층과 표본조사 업종으로 구분하되 대규모기업체를 전수층으로 추출하고, 층별 모집단수가 5개 이하인 층은 모두 전수층에 포함
- 표본층을 다시 2개 층으로 나눈 후에 네이만배분법 적용
- 총 표본규모

$$n_g = \sum_h \sum_g n_{hgc} + \sum_h \sum_g n_{hgs}$$

$$n_{hgs} = \frac{(\sum_h \sum_g \sum_i N_{hgi} \cdot \hat{S}_{hgi})^2}{D^2 + \sum_h \sum_g \sum_i (N_{hgi} \cdot \hat{S}^2_{hgi})} \quad , \quad D = \frac{\hat{X} \cdot E}{z}$$

- 표본층 표본수 배분

$$n_{hgsi} = \left(\frac{N_{hgi} \cdot \hat{S}_{hgi}}{\sum_h \sum_g \sum_i N_{ghi} \cdot \hat{S}_{hgi}} \right) \cdot n_{hgs}$$

<표 Ⅳ-2> 첨자 및 변수 요약

개인택시	첨자	h : 시·도 g : 업종
	변수	n : 표본수 N : 모집단수 $\hat{X}$: 특성치 총계(전년도 기준 조사결과) $\hat{S}_{hg}$: h 시·도, g업종 층의 표준편차(전년도 기준 조사결과) E : 상대허용오차 z : 신뢰계수
일반택시	첨자	c : 전수층 s : 표본층 h : 시·도 g : 업종 i : 표본1층, 2층
	변수	n : 표본규모 N : 모집단수 $\hat{X}$: 특성치 총계 $\hat{S}_{hgi}$: h 시·도, g업종 i층의 표준편차 E : 상대허용오차 z : 신뢰계수

자료: 통계청, 「2013년 기준 운수업조사보고서」

나. 택시업별(개인, 법인(업체), 법인(1대당)) 통계치 추정 방법

□ 개인택시는 영업이익을 기준으로 업체들을 하위 계층부터 상위 계층으로 4개 구간으로 구분하여, 각 영업이익 분위에서 개인택시의 유류세 감면 추정치를 가중평균으로 계산

○ 각 구간별 평균은 영업이익을 기준으로 하위 계층에서 상위 계층으로 가중치의 합이 가중치의 전체 합을 4로 나눈 각 구간별 평균값과 일치하는 구간에서 영업이익과 유류비용을 구간별 가중평균으로 계산

○ 평균 유류 소비량은 추정된 평균 유류비용을 각 해당년도 자동차용 LPG(부탄)의 충전소 가격으로 나누어 계산

○ 평균 유류 소비량에 리터당 유가보조금과 리터당 유류세 감면을 적용하여 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면을 계산

<표 Ⅳ-3> 개인·법인택시 시·도별 가중치

	2013		2012		2011	
	개인	법인	개인	법인	개인	법인
서울	1703.4	4.3	2471.2	4.7	2247.8	3.8
부산	634.7	3.9	930.9	3.2	1270.1	2.2
대구	840.5	5.2	630.7	6.2	917.9	5.3
인천	562.6	4.3	560.3	5.0	554.9	4.3
광주	299.6	5.8	266.4	5.8	237.5	5.8
대전	421.6	5.8	548.6	6.9	499.0	6.3
울산	278.8	4.4	302.2	4.0	330.0	4.9
경기	1242.9	5.7	1285.6	4.5	669.7	4.5
강원	461.4	5.0	384.0	6.9	94.9	6.5
충북	339.2	5.4	245.2	5.9	201.4	5.9
충남	322.5	6.9	415.9	6.3	196.6	6.3
전북	408.7	7.0	477.5	6.1	229.4	7.7
전남	211.1	7.3	190.8	8.3	99.6	9.3
경북	462.3	4.6	433.8	4.9	147.8	4.9
경남	621.3	5.3	671.1	6.1	573.3	5.9
제주	436.2	3.4	435.3	3.4	326.8	3.4

□ 법인택시는 연간영업이익액을 기준으로 업체들을 하위 계층부터 상위 계층으로 4개 구간으로 구분하여, 각 연간영업이익액 분위별 법인택시 업체당 및 법인택시 1대당 유류세 감면 추정치를 가중평균으로 계산

○ 법인택시 업체당 각 구간의 평균은 법인택시 가중치를 적용하여 개인택시와 동일한 방법으로 계산

○ 법인택시 1대당 가중평균은 법인택시 가중치에 각 업체별 차량 보유대수를 곱하여 구한 값을 이용하였음

- 연간영업이익액을 각 업체별 차량 보유대수로 나눈 1대당 연간영업이익액을 기준으로 하위 계층에서 상위 계층으로 새로 구한 가중치의 합이 새로 구한 가중치의 합을 4로 나눈 구간별 평균값과 일치하는 구간에서 1대당 연간영업이익액과 1대당 유류비용을 구간별 가중평균으로 계산
- 평균 유류 소비량은 추정된 평균 유류비용을 각 해당년도 자동차용 LPG(부탄)의 충전소 가격으로 나누어 계산

○ 평균 유류 소비량에 리터당 유가보조금과 리터당 유류세 감면을 적용하여 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면을 계산

□ 2011년도 유가보조금과 유류세 감면은 리터당 유가보조금과 리터당 유류세 감면에 변화가 있어 이를 반영하였음

○ 택시연료에 대한 개별소비세 및 교육세 감면이 2011년 5월부터 전액 면제에서 ㎏당 40원(리터당 23.39원) 감면으로 변경

- 2011년 유류세 감면은 리터당 전액 면제와 변경된 후의 리터당 감면의 비율을 2대 10으로 적용
- 유가보조금도 유류세 감면의 변화로 리터당 36.4원에서 리터당 197.97원으로 변화되어 유류세 감면과 동일한 비율인 2대 10을 적용

○ 2012년과 2013년의 추정치는 2011년 5월 이후 변화가 없었기 때문에 유류세 감면은 리터당 23.39원, 유가보조금은 리터당 197.97원을 적용하여 계산

□ 2014년도 유가보조금과 유류세 감면은 2013년도 분포를 이용하여 계산

○ 조세지출예산서의 2014년 유류세 감면액 575억원을 리터당 감면액(23.39원)으로 나누어 구한 전체 유류 소비량을 2013년의 개인택시 영업이익, 법인택시 업체당 및 1대당 연간영업이익액을 기준으로 한 구간 분포와 동일할 것으로 가정한 후 각 구간별 유류세 감면을 계산

- 2014년도 조세지출예산서로부터 구한 2014년 전체 유류 소비량을 2013년의 개인택시와 법인택시 간의 비율로 2014년 개인택시와 법인택시 각각의 유류 소비량을 계산
- 2014년 개인택시와 법인택시 유류 소비량을 2013년 개인택시, 법인택시 업체당, 법인택시 1대당 각각의 가중치의 합으로 나누어 2014년도 개인택시, 법인택시 업체당, 법인택시 1대당 평균 유류 소비량을 계산
- 2014년의 평균 유류 소비량에 2013년 평균 유류 소비량 대비 각 구간별 비율을 각각 동일하게 적용하여 2014년도 개인택시 영업이익 구간

별, 법인택시 업체당 연간영업이익액 구간별, 법인택시 1대당 연간영업이익액 구간별 평균 유류 소비량을 계산

- 2014년 각 구간별 평균 유류 소비량에 리터당 유가보조금과 리터당 유류세 감면을 적용하여 구간별 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면을 계산

○ 2014년의 개인택시 각 구간별 평균 영업이익은 2014년도 개인택시 영업이익상승률 －0.15%를 반영하여 계산

○ 2014년의 법인택시 각 구간별 평균 연간영업이익액 및 각 구간별 1대당 평균 연간영업이익액은 법인택시 1대당 2014년도 영업이익상승률 3.6%를 반영하여 계산

□ 지역별 개인택시 평균 영업이익, 법인택시 업체당 평균 연간영업이익액, 법인택시 1대당 평균 연간영업이익액 및 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면은 각 지역별 개인·법인택시의 시·도별 가중치를 적용하여 계산

○ 각각 개인택시와 법인택시 지역별 가중치를 적용한 각 지역별 유류비용의 합을 개인택시와 법인택시 해당 지역별 각각의 가중치 합으로 나누어 지역별 평균 유류비용을 구한 후 자동차용 LPG(부탄)의 충전소 가격으로 나누어 평균 유류 소비량을 계산

- 법인택시 1대당 평균 유류 소비량은 법인택시의 각 지역별 가중치에 각각의 업체 차량 보유대수를 곱하여 새로 구한 가중치를 적용한 각 지역별 유류비용의 합을 새로 구한 가중치의 해당 지역별 합으로 나누어 지역별 평균 유류비용을 구한 후 자동차용 LPG(부탄)의 충전소 가격으로 나누어 평균 유류 소비량을 계산

- 평균 유류 소비량에 리터당 유가보조금과 리터당 유류세 감면을 적용하여 평균 유가보조금과 평균 유류세 감면을 계산

○ 개인택시는 가중치가 적용된 지역별 개인택시 영업이익의 합을 해당 지역별 가중치의 합으로 나누어 지역별 개인택시 평균 영업이익을 계산

○ 법인택시는 가중치가 적용된 지역별 연간영업이익액의 합을 해당 지역별 가중치의 합으로 나누어 지역별 업체당 평균 연간영업이익액을 계산

- 법인택시 1대당 지역별 평균 연간영업이익액은 새로 구한 가중치가 적용된 각 지역별 1대당 연간영업이익액의 합을 새로 구한 가중치의 해당 지역별 합으로 나누어 계산

2. 유류세 감면과 유가보조금의 택시운수업종사자 전반의 혜택

가. 유류세 감면액과 유가보조금 지급 현황

□ 2008년 국제 유가 폭등으로 택시업 운수종사자들의 유가 부담을 줄여 생계를 유지하고 택시산업 경영난을 해소하고자 개별소비세 등의 감면을 실시함

○ 택시 사업자의 경영난 해소 및 택시 운수종사자의 근로여건을 개선하여 안정적인 경제활동을 보조하는 것을 목적으로 함

○ 개별소비세, 교육세 일부를 감면: 택시연료(LPG부탄) 킬로그램당 40원(리터당 23.39원)을 감면

- 2011년 5월 1일부터 현재와 같은 리터당 23.39원 적용
- 2014년 말 기준 총 575억원

○ 유가보조금 혜택 리터당 197.97원

- 2014년 말 기준 총 5,153억원

○ 전국 법인 및 개인택시사업자와 운수종사자를 대상으로 함

- 2014년말 기준 법인 1,701개 11.8만명, 개인 16.5만명

□ 택시 초과공급과 수요 감소로 유류세 총감면액은 감소하는 추세

○ 2012년 이후 LPG 가격 하락에도 불구하고 택시 수요 감소와 공급 증대로 인하여 일일수송지수는 급격히 감소하는 추세

- 일일수송지수: 1990년(100), 2000년(76), 2013년(51)

○ 택시연료(LPG) 유류세 감면으로 인한 총감면액은 감소하는 추세임

- 유류세 감면 총액: 2012년(621억원), 2013년(600억원), 2014년(575억원)

<표 Ⅳ-4> 택시 유가보조금 및 유류세 감면액과 세금의 구성

	자동차용 LPG(부탄)(원/ℓ)				유가보조금 (원/ℓ)	유류세 감면액 (원/ℓ)
	가 격	개별소비세	교육세	판매 부과금		
2010	952.16	160.82	24.12	36.42	36.42	184.94
2011.1～	1076.08	160.82	24.12	36.42	36.42	184.94
2011.5～	1076.08	160.82	24.12	36.42	197.97	23.39
2012	1101.86	160.82	24.12	36.42	197.97	23.39
2013	1070.77	160.82	24.12	36.42	197.97	23.39

자료: 한국석유공사 오피넷(www.opinet.co.kr)

□ 택시 유류세 감면액과 유가보조금 지급 규모

○ 2001년 1,441억원에서 2007년 2조 2,639억원으로 매년 큰 폭으로 증가함. 2010년 1조 9,476억원으로 감소한 후 2013년 2조 4,335억원으로 증가하여 2014년 2조 4,053억원 지급

<표 Ⅳ-5> 적용실적

년도	2011년	2012년	2013년	2014년
유류사용량	2,621천㎘	2,656천㎘	2,568천㎘	2,461천㎘
유류세감면	1,307억원	621억원	600억원	575억원
유가보조금	4,384억원	5,420억원	5,197억원	5,153억원

주: 2011년 5월 1일 유가보조금과 유류세 감면 금액조정
자료: 조세지출예산서

나. 유류세 감면과 유가보조금의 영업이윤개선 효과

□ 택시운수종사자 평균영업이익 수준의 유류세 감면 전후 효과

○ 택시운수종사자들의 영업이익 수준은 전 산업 평균 영업이익대비 약 40~50% 수준으로 매우 열악한 수준이며 유류세 감면을 통하여 1.2~3.9%까지의 영업이익 대비 혜택을 보고 있음

- 감면 전 개인택시 영업이익은 전 산업 대비 2011년 51% 수준에서 2014년 42%까지 하락, 감면 후 개인택시 영업이익 0.5~1.5% 상승
- 감면 전 법인택시는 거의 일정하게 38% 유지, 감면 후 법인택시 1대당 영업이익 상승률은 0.5~1.5% 상승 효과

○ 택시운수종사자들의 평균영업이익 수준이 전 산업 평균 대비 또는 타 운수업종사자 대비 매우 낮아서 유류세 감면으로 택시 운수종사자들의 영업이익 개선 혜택이 존재함

○ 시간이 지남에 따라 감면 혜택이 전반적으로 감소하고 있음. 이는 LPG 가격 하락으로 인해 사용량 감소가 동반된 것으로 보임

<표 Ⅳ-6> 택시운수종사자 영업이익 수준과 유류세 감면 전후 효과

		2011	2012	2013	2014
전산업(원)		34,122,540	35,945,652	37,331,904	38,279,940
운수업(원)		28,714,320	31,068,612	32,779,260	33,654,372
육상운수업(원)		22,207,068	23,340,504	24,986,772	27,264,060
개인택시	영업이익(원)	17,568,283	16,314,872	16,280,181	16,255,287
	감면전 전산업대비	51.49%	45.39%	43.61%	42.46%
	감면혜택(원)	465,510	212,586	211,090	194,603
	감면혜택/영업이익	2.65%	1.30%	1.30%	1.20%
	감면후 전산업대비	52.85%	45.98%	44.17%	42.97%
법인택시(대당)	운전자영업이익(원)	13,244,143	13,325,581	13,998,087	14,506,092
	감면전 전산업대비	38.81%	37.07%	37.50%	37.89%
	감면혜택(원)	516,108	234,624	233,103	215,362
	감면혜택/영업이익	3.90%	1.76%	1.67%	1.48%
	감면후 전산업대비	40.33%	37.72%	38.12%	38.46%

□ 택시운수종사자 평균영업이익 수준의 유가보조금 지급 전후 효과

○ 유가보조금은 유류세 감면과 효과가 거의 동일한 제도로서 유가보조금제도로 인한 영업이익상승 효과는 9.0~13.26%까지의 영업이익 대비 혜택을 보고 있음

- 유가보조금 지급 후 개인택시 영업이익 4~5% 상승

- 유가보조금 지급 후 법인택시 1대당 영업이익 상승률은 5~6% 상승 효과

○ 유가보조금은 감면 단위 금액에 비해 약 6배에 달하므로 유가보조금 혜택이 크게 나타남

○ 택시 공급정체, 유가 하락으로 인하여 유류사용량 감소로 인해 시간적으로 감소추이

<표 Ⅳ-7> 택시운수종사자 영업이익 수준과 유가보조금 지급 전후 효과

		2011	2012	2013	2014
전산업(원)		34,122,540	35,945,652	37,331,904	38,279,940
운수업(원)		28,714,320	31,068,612	32,779,260	33,654,372
육상운수업(원)		22,207,068	23,340,504	24,986,772	27,264,060
개인택시	영업이익(원)	17,568,283	16,314,872	16,280,181	16,255,287
	유가보조금 전 전산업 대비	51.49%	45.39%	43.61%	42.46%
	유가보조금(원)	1,583,806	1,799,298	1,786,639	1,647,098
	유가보조금/영업이익	9.02%	11.03%	10.97%	10.13%
	유가보조금 후 전산업 대비	56.13%	50.39%	48.40%	46.77%
법인택시(대당)	운전자영업이익(원)	13,244,143	13,325,581	13,998,087	14,506,092
	유가보조금 전 전산업 대비	38.81%	37.07%	37.50%	37.89%
	유가보조금(원)	1,755,955	1,985,824	1,972,957	1,822,794
	유가보조금/영업이익	13.26%	14.90%	14.09%	12.57%
	유가보조금 후 전산업 대비	43.96%	42.60%	42.78%	42.66%

□ 택시운수종사자 평균영업이익 수준의 유류세 감면과 유가보조금을 합한 총혜택 지급 전후 효과

○ 총혜택 측면에서 영업이익상승 효과는 11~17%까지의 영업이익 대비 혜택을 보고 있음

- 총혜택 측면에서 개인택시 영업이익 5~6% 상승
- 총혜택 측면에서 법인택시 1대당 영업이익 상승률은 5.5~7% 상승 효과

○ 택시의 수요감소와 1일수송량 비중 감소로 인해 유류사용량이 감소하여 시간적으로 감소추이

○ 유류세 감면과 유가보조금의 사회적 후생 효과는 다르지만 두 가지 택시 운수업자들의 생계지원 방안은 영업이익 개선에 긍정적인 역할을 하고 있음

<표 Ⅳ-8> 택시운수종사자 영업이익 수준과 총혜택 전후 효과

		2011	2012	2013	2014
전산업(원)		34,122,540	35,945,652	37,331,904	38,279,940
운수업(원)		28,714,320	31,068,612	32,779,260	33,654,372
육상운수업(원)		22,207,068	23,340,504	24,986,772	27,264,060
개인택시	영업이익(원)	17,568,283	16,314,872	16,280,181	16,255,287
	총혜택전 전산업대비	51.49%	45.39%	43.61%	42.46%
	총혜택(원)	2,049,317	2,011,844	1,997,729	1,841,701
	총혜택/영업이익	11.66%	12.33%	12.27%	11.33%
	총혜택후 전산업대비	57.49%	50.98%	48.96%	47.28%
법인택시 (대당)	운전자영업이익 (원)	13,244,143	13,325,581	13,998,087	14,506,092
	총혜택전 전산업대비	38.81%	37.07%	37.50%	37.89%
	총혜택(원)	2,272,063	2,220,448	2,206,060	2,038,156
	총혜택/영업이익	17.16%	16.66%	15.76%	14.05%
	총혜택후 전산업대비	45.47%	43.25%	43.41%	43.22%

3. 유류세 감면과 유가보조금의 택시운수업종사자 영업이익분위별 혜택

가. 개인택시

□ 개인택시의 평균영업이익은 1분위와 4분위가 1:1.3 정도이며 시간이 지남에 따라 점차 평균영업이익이 전 분위에 걸쳐서 감소하는 모습을 보임. 영업이익 대비 총혜택은 1분위가 가장 높고 4분위가 가장 낮아서 영업이익불평등 개선 효과가 분명히 나타남

○ 개인택시의 분위별 평균영업이익은 모든 분위에서 감소추세가 나타나고 있으며 전체 개인택시의 평균영업이익은 ’11년 대비 ’14년에 7.47% 감소하였으나 높은 분위일수록 낮은 감소추세를 보임

- 1분위의 평균영업이익은 ’11년 1,348만원에서 ’14년 1,061만원으로 ‘11년 대비 21.27%로 크게 감소함
- 2분위 및 3분위의 평균영업이익은 각각 ’11년 1,541만원, 1,820만원에서 ’14년 1,400만원, 1,737만원으로 9.9%, 4.62%만큼 감소함
- 4분위는 다른 분위와 다르게 2,304만원에서 2,303만원으로 0.02%만큼 미미하게 감소함

○ 개인택시의 유류사용량은 모든 분위에서 감소추세가 나타나고 있으며 영업이익과 비례적인 관계가 나타나지 않음

- 1분위의 유류사용량은 ’11년 9,488ℓ에서 ’14년 8,220ℓ로 크게 감소함
- 2분위의 경우 다른 분위에 비하여 낮은 감소폭(‘11년 9,507ℓ~’14년 9,942ℓ)을 제일 많은 유류사용량을 보임
- 3분위 및 4분위는 유사하게 감소함(약 10%)

○ 개인택시의 총혜택은 금액 면에서 2분위, 1분위, 4분위, 3분위 순으로 수혜를 받고 있고 영업이익 감소가 심했던 저분위에서 혜택금 비율이 가장 높음

- 유가보조금 및 유류세 감면금액은 1분위가 가장 크게 감소하였으며 2분위는 가장 작게 감소함

- 영업이익 대비 총혜택 비중은 1분위, 2분위, 3분위, 4분위 순으로 불평등 해소에 기여하고 있음

<표 Ⅳ-9> 개인택시(영업이익 기준) 유류세 감면, 유가보조금 혜택

		영업이익	유류 사용량	유류세 감면	유가 보조금	총혜택	영업이익당 감면혜택	영업이익당 유가보조금	영업이익당 총혜택
		평균 (원)	평균 (ℓ)	평균 (원)	평균 (원)	평균 (원)	%	%	%
2011	0%~25%	13,487,141	9,488	477,009	1,622,927	2,099,936	3.54%	12.03%	15.57%
	26%~50%	15,541,837	9,507	477,927	1,626,052	2,103,980	3.08%	10.46%	13.54%
	51%~75%	18,205,817	8,973	451,095	1,534,761	1,985,857	2.48%	8.43%	10.91%
	76%~100%	23,038,337	9,071	456,010	1,551,484	2,007,495	1.98%	6.73%	8.71%
	전체	17,568,283	9,260	465,510	1,583,806	2,049,317	2.65%	9.02%	11.66%
2012	0%~25%	9,801,029	9,506	222,355	1,881,982	2,104,337	2.27%	19.20%	21.47%
	26%~50%	14,202,717	8,924	208,728	1,766,648	1,975,376	1.47%	12.44%	13.91%
	51%~75%	17,621,447	8,882	207,761	1,758,460	1,966,220	1.18%	9.98%	11.16%
	76%~100%	23,634,296	9,042	211,499	1,790,103	2,001,602	0.89%	7.57%	8.47%
	전체	16,314,872	9,089	212,586	1,799,298	2,011,884	1.30%	11.03%	12.33%
2013	0%~25%	10,634,875	8,922	208,678	1,766,228	1,974,906	1.96%	16.61%	18.57%
	26%~50%	14,025,090	9,625	225,135	1,905,510	2,130,645	1.61%	13.59%	15.19%
	51%~75%	17,391,629	8,644	202,186	1,711,274	1,913,460	1.16%	9.84%	11.00%
	76%~100%	23,069,130	8,908	208,361	1,763,542	1,971,903	0.90%	7.64%	8.55%
	전체	16,280,181	9,025	211,090	1,786,639	1,997,729	1.30%	10.97%	12.27%
2014	0%~25%	10,618,613	8,220	192,268	1,627,333	1,819,601	1.81%	15.33%	17.14%
	26%~50%	14,003,645	8,852	207,058	1,752,512	1,959,570	1.48%	12.51%	13.99%
	51%~75%	17,365,036	8,054	188,376	1,594,391	1,782,767	1.08%	9.18%	10.27%
	76%~100%	23,033,856	8,154	190,711	1,614,156	1,804,867	0.83%	7.01%	7.84%
	전체	16,255,287	8,320	194,603	1,647,098	1,841,701	1.20%	10.13%	11.33%

나. 법인택시(업체당)

□ 법인택시의 업체당 평균영업이익액의 경우 규모의 경제로 대형업체와 소형업체 간 규모의 불평등도가 크게 나타남. 평균 총영업이익 수준은 점차 증가하고 있으나 모든 분위 혜택 수준은 점차 감소하는 모습을 보여서 업체의 영업이익 대비 혜택은 상대적으로 감소하는 모습

○ 법인택시(업체기준)의 분위별 평균영업이익액은 ’11년 대비 ’14년에 2-4분위는 증가하였으나 1분위는 감소하였으며, 전체 평균영업이익액은 ’11년 대비 ’14년에 6.94% 증가함

- 1분위의 평균영업이익액은 다른 분위와 다르게 ‘11년 152백만원에서 ’14년 125백만원으로 ’11년 대비 17.76%가 감소함
- 2-4분위의 평균영업이익액은 각각 ’11년 424백만원, 808백만원, 2,609백만원에서 ’14년 432백만원, 849백만원, 2,292백만원으로 1.89%, 4.83%, 10.78%만큼 증가했으며 이는 영업이익분위가 높을수록 증가폭이 커짐을 나타냄

○ 법인택시(업체기준)의 분위별 평균유류사용량은 평균영업이익액과 비례관계를 나타내고 있으며 이는 평균영업이익액이 영업거리와 비례관계임을 보임

- 높은 분위일수록 평균유류사용량이 많음
- 1-4분위의 평균유류사용량은 점차 감소했으며 이는 영업이익분위가 높을수록 감소폭이 작아짐을 나타냄

○ 법인택시(업체기준)의 총혜택은 ’11년 대비 ’14년에 11.49%만큼 감소하였으며 유가보조금 및 유류세감면의 경우 ‘11년에 감면금액이 변경되어 수혜금액의 변화가 있었으며 ’12년 이후로는 모두 9.7%만큼 감소함

- 분위별 총혜택 금액은 1-4분위 순으로 수혜를 받고 있음
- 업체별 규모의 차이로 인하여 영업이익총액 차이는 크지만 총혜택의 영업이익액 기준 비중이 대형업체의 장거리 운행으로 보조금과 감면혜택을 키워서 상쇄하는 것으로 나타남

<표 Ⅳ-10> 법인택시 업체당(운전자 총영업이익액 기준) 유류세 감면, 유가보조금 혜택

		영업 이익액	유류 사용량	유류세 감면	유가 보조금	총혜택	감면혜택 /영업이익액	유가보조금 /영업이익액	총혜택 /영업 이익액
		평균 (백만원)	평균 (ℓ)	평균 (백만원)	평균 (백만원)	평균 (백만원)	%	%	%
2011	0%~25%	152	183,921	9	31	41	6.06%	20.63%	26.69%
	26%~50%	424	473,682	24	81	105	5.61%	19.10%	24.71%
	51%~75%	808	673,585	34	115	149	4.19%	14.25%	18.44%
	76%~100%	2,069	1,346,859	68	230	298	3.27%	11.13%	14.40%
	전체	864	669,512	34	115	148	3.90%	13.26%	17.16%
2012	0%~25%	146	192,690	5	38	43	3.08%	26.09%	29.17%
	26%~50%	406	442,391	10	88	98	2.55%	21.56%	24.11%
	51%~75%	816	684,860	16	136	152	1.96%	16.61%	18.57%
	76%~100%	2,115	1,298,102	30	257	287	1.44%	12.15%	13.58%
	전체	871	654,511	15	130	145	1.76%	14.88%	16.63%
2013	0%~25%	121	143,702	3	28	32	2.79%	23.57%	26.36%
	26%~50%	416	418,340	10	83	93	2.35%	19.89%	22.24%
	51%~75%	817	649,554	15	129	144	1.86%	15.74%	17.60%
	76%~100%	2,211	1,325,233	31	262	293	1.40%	11.86%	13.27%
	전체	891	634,207	15	126	140	1.66%	14.09%	15.75%
2014	0%~25%	125	134,624	3	27	30	2.52%	21.31%	23.83%
	26%~50%	432	387,338	9	77	86	2.10%	17.77%	19.87%
	51%~75%	847	604,625	14	120	134	1.67%	14.14%	15.81%
	76%~100%	2,292	1,237,592	29	245	274	1.26%	10.69%	11.95%
	전체	924	591,045	14	117	131	1.50%	12.67%	14.16%

다. 법인택시(1대당)

□ 법인택시(차량기준)의 평균영업이익액은 1분위와 4분위 차이가 4배 정도 존재함. 이는 개인택시 불평등보다 약 2배에 달하는 것으로 나타남. 시간이 지남에 따라 평균영업이익 수준은 정체하거나 소폭 증가하지만 전반적인 혜택 수준은 저분위에서 감소가 제일 심하고 고분위에서도 감소되나 상대적으로 작은 감소폭을 보임

○ 법인택시(차량기준)의 분위별 평균영업이익액은 ’11년 대비 ’14년에 모든 분위는 증가하였으며, 전체 평균영업이익액은 ’11년 대비 ’14년에 9.53% 증가함

- 1-4분위의 평균영업이익액은 각각 ’11년 617만원, 1,079만원, 1,433만원, 2,239만원에서 ’14년 667만원, 1,091만원, 1,509만원, 2,536만원으로 7.98%, 8.2%, 5.32%, 13.25%만큼 증가함

○ 법인택시(차량기준)의 분위별 평균유류사용량은 1분위와 4분위 차이가 약 2배 정도 개인택시에서 큰 차이가 없었던 것과 상반됨. 이는 대부분의 법인택시는 장거리 운행으로 영업이익 격차를 벌이고 있음을 알 수 있음

- 높은 분위일수록 평균유류사용량이 많음
- 1-4분위의 평균유류사용량은 각각 ’11년 7,126ℓ, 9,426ℓ, 10,186ℓ, 14,326ℓ에서 ’14년 6,680ℓ, 8,130ℓ, 9,200ℓ, 12,820ℓ으로 6.26%, 13.75%, 9.68%, 10.51%만큼 감소함

○ 법인택시(차량기준)의 총혜택은 ’11년 대비 ’14년에 10.29%만큼 감소하였으며 유가보조금 및 유류세 감면의 경우 ‘11년에 감면금액이 변경되어 수혜금액의 변화가 있었으며 ’12년 이후로는 8.21%만큼 감소함

- 분위별 총혜택 금액은 1-4분위 순으로 수혜를 받고 있음
- 2분위의 경우 가장 크게 ’11년 대비 총혜택금액은 감소(13.74%)하였으며 이에 반하여 1분위의 경우 감소폭(6.24%)이 가장 작음
- 영업이익 대비 총혜택 비중으로 볼 때 1분위가 가장 혜택이 크고 4분위가 가장 혜택이 작아서 약 절반에 해당함

- 유류세 감면과 유가보조금 혜택이 저분위 운전자에게 영업이익 보전효과가 크고 불평등도를 감소시키는 것으로 나타남

<표 Ⅳ-11> 법인택시 1대당(운전자 평균 영업이익액 기준) 유류세 감면, 유가보조금 혜택

		영업이익액	유류 사용량	유류세 감면	유가 보조금	총혜택	감면혜택 /영업이익액	유가보조금 /영업이익액	총혜택 /영업 이익액
		평균 (원)	평균 (ℓ)	평균 (원)	평균 (원)	평균 (원)	%	%	%
2011	0%~25%	6,177,970	7,126	358,236	1,218,825	1,577,061	5.80%	19.73%	25.53%
	26%~50%	10,079,666	9,426	473,877	1,612,270	2,086,147	4.70%	16.00%	20.70%
	51%~75%	14,327,335	10,186	512,082	1,742,256	2,254,338	3.57%	12.16%	15.73%
	76%~100%	22,391,600	14,326	720,238	2,450,467	3,170,705	3.22%	10.94%	14.16%
	전체	13,244,143	10,266	516,108	1,755,955	2,272,063	3.90%	13.26%	17.16%
2012	0%~25%	6,197,823	7,811	182,688	1,546,247	1,728,935	2.95%	24.95%	27.90%
	26%~50%	10,207,639	8,922	208,686	1,766,288	1,974,974	2.04%	17.30%	19.35%
	51%~75%	14,070,252	10,266	240,130	2,032,428	2,272,558	1.71%	14.44%	16.15%
	76%~100%	22,826,611	13,125	306,991	2,598,332	2,905,323	1.34%	11.38%	12.73%
	전체	13,325,581	10,031	234,624	1,985,824	2,220,448	1.76%	14.90%	16.66%
2013	0%~25%	6,437,246	7,230	169,114	1,431,361	1,600,475	2.63%	22.24%	24.86%
	26%~50%	10,524,009	8,799	205,816	1,742,001	1,947,817	1.96%	16.55%	18.51%
	51%~75%	14,561,314	9,958	232,915	1,971,364	2,204,279	1.60%	13.54%	15.14%
	76%~100%	24,469,776	13,876	324,568	2,747,101	3,071,669	1.33%	11.23%	12.55%
	전체	13,998,087	9,966	233,103	1,972,957	2,206,060	1.67%	14.09%	15.76%
2014	0%~25%	6,670,861	6,680	156,242	1,322,411	1,478,653	2.3%	19.8%	22.2%
	26%~50%	10,905,937	8,130	190,150	1,609,407	1,799,557	1.7%	14.8%	16.5%
	51%~75%	15,089,760	9,200	215,186	1,821,311	2,036,497	1.4%	12.1%	13.5%
	76%~100%	25,357,811	12,820	299,863	2,538,002	2,837,865	1.2%	10.0%	11.2%
	전체	14,506,092	9,207	215,362	1,822,794	2,038,156	1.5%	12.6%	14.1%

라. 분위별 영업이익수준, 총혜택 금액, 영업이익 대비 비중 변화(2011~2014)

1) 개인택시

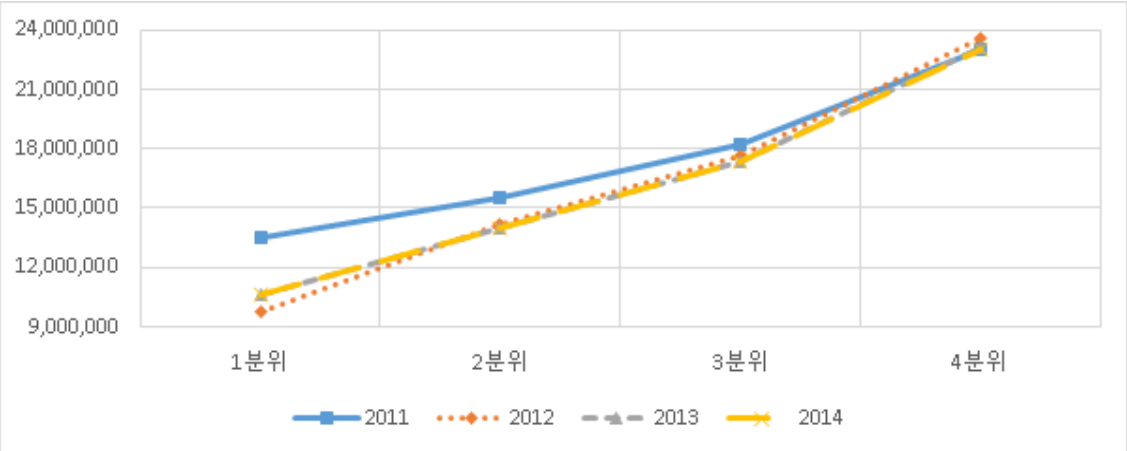
□ 개인택시의 영업이익의 분포는 시간이 지남에 따라 커져서 4분위가 1분위의 약 1~1.5배로 증가함

○ '11년 대비 1-3분위는 영업이익의 감소가 있었으며 1분위가 가장 크게 감소하고, 4분위는 영업이익의 변동폭은 미미함

- 법인택시에 비하여 상대적 영업이익격차가 심하지 않음

[그림 Ⅳ-1] 개인택시 영업이익

(단위: 원)



□ 유류세 감면과 유가보조금에 대한 총혜택은 개인택시의 경우 시간이 갈수록 감소추세이며 영업이익분위별로 비례적인 관계가 없음

○ 개인택시의 경우 모든 분위에서 시간이 지남에 따라 총혜택은 감소하고 있음

- 유류세 감면과 유가보조금 혜택이 가장 높은 분위는 2분위로 '12년을 제외한 모든 기간에서 가장 높은 수혜를 받음
- 상대적으로 낮은 영업이익분위에서 금액적으로 높은 혜택이 주어지고 있음

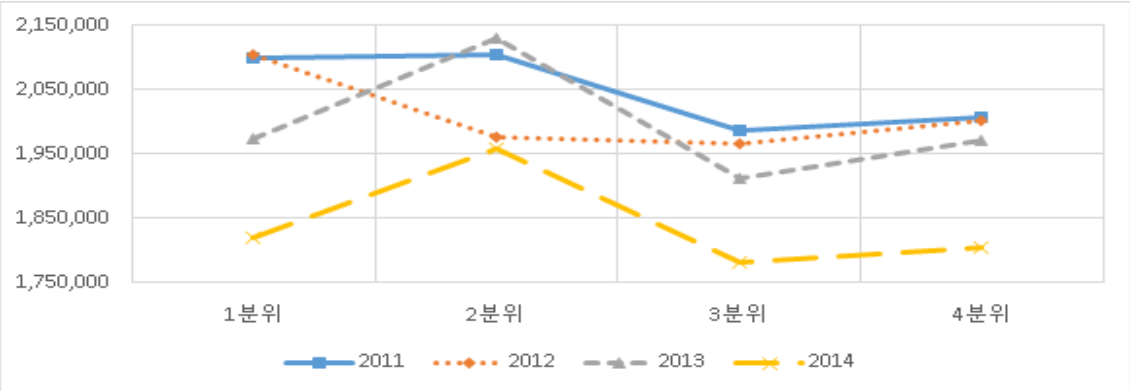
- 1분위와 2분위에서 높게 나오는 것은 유류사용량이 저분위에서 많아서 혜택도 많으나 영업이익은 그만큼 나오지 않고 있음을 알 수 있음
- 개인택시 업자들은 운행거리를 늘려서 적자를 만회하고 있음을 알 수 있고, 이들은 운행거리에 비해 많은 이윤을 남기지 못하고 있음을 알 수 있음

○ 저분위에서 총혜택이 금액적으로 가장 큰 이유는 저분위 개인택시 운수종사자들이 운행거리가 가장 길고 장시간 운행함을 알 수 있음

- 영업이익도 가장 낮으며 운행시간도 가장 장거리여서 경제적 이윤에서도 가장 불이익이 많은바, 유류세 감면이나 유가보조금 혜택이 없다면 가장 불이익이 큰 계층으로 볼 수 있음

[그림 Ⅳ-2] 개인택시 총혜택

(단위: 원)



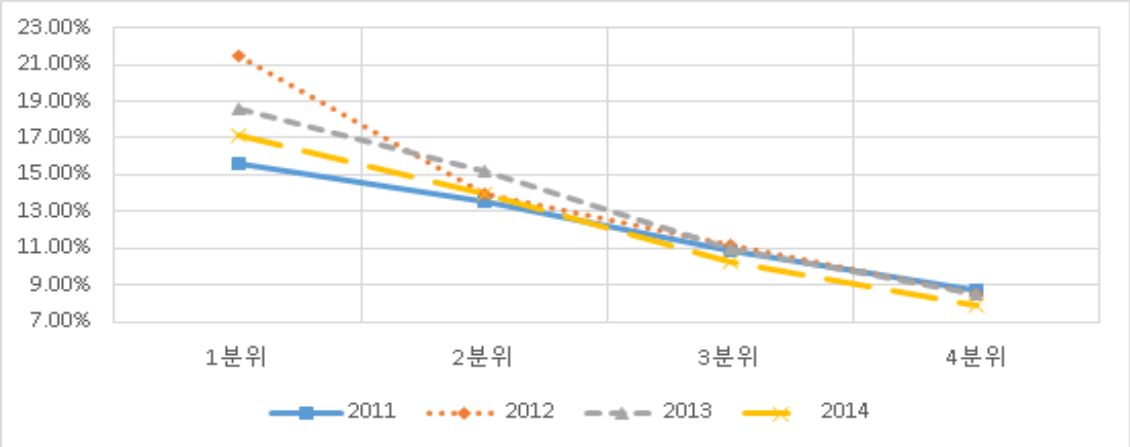
□ 영업이익 및 영업이익액 대비 총혜택의 비율은 개인택시의 경우 1분위에서 가장 크고 4분위에서 가장 크며 시간이 지남에 따라 모든 분위에서 감소하는 것으로 나타남

○ 개인택시의 총혜택비율은 분위에 따라 ’11년 대비 1분위는 증가 4분위는 감소로 나타남. 이는 유가보조금과 유류세 감면혜택의 조정이 개인택시 운행에 미치는 영향이 다르기 때문으로 나타남

- 영업이익분위가 낮은 1-2분위의 경우 ’11년 대비 ’14년의 총혜택비율은 증가하였으나 영업이익분위가 높은 3-4분위의 경우에는 비율이 감소함

[그림 Ⅳ-3] 개인택시 영업이익대비 총혜택

(단위: %)



2) 법인택시(업체당)

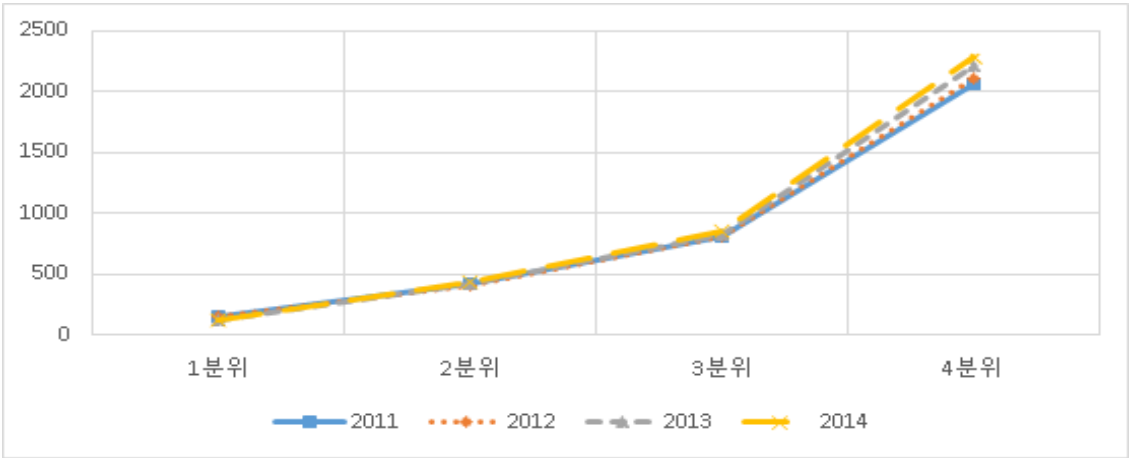
□ 법인택시의 업체당 영업이익액은 '11년 이후로 증가추세를 유지중

○ 높은 분위의 법인택시 1대당 영업이익액은 낮은 분위에 비하여 증가추세가 높음

- 1분위는 다른 분위와 다르게 영업이익액이 감소함
- 2-4분위는 영업이익액이 증가하고 있으며, 4분위의 증가폭이 가장 높으며 '11년 대비 11% 증가함

[그림 Ⅳ-4] 법인택시 업체당 영업이익액

(단위: 백만원)



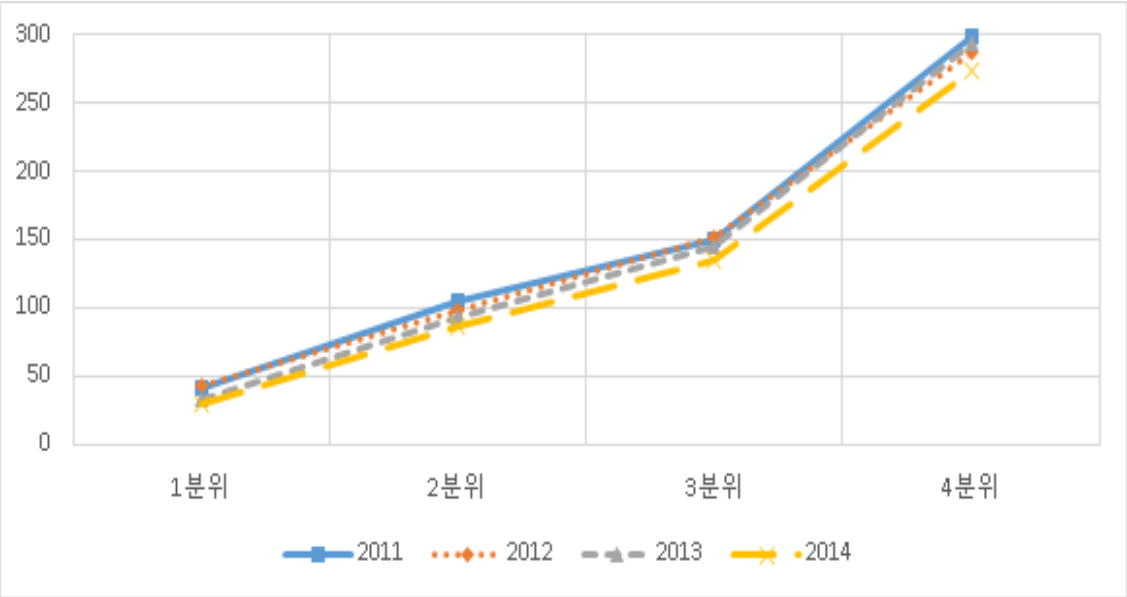
□ 법인택시의 업체당 총혜택은 소폭이지만 지속적으로 감소하는 추세

○ 법인택시 업체당 4분위가 1분위에 비해 약 5~8배 높게 나타났으며 이는 운행거리를 늘려서 총혜택이 늘어나는 면을 반영함

- 법인택시의 경우 4분위가 가장 높은 수혜를 받고 있는 것으로 평가되나, 모든 분위에서 혜택이 감소하고 있음
- 특히 낮은 분위일수록 감소폭이 커짐

[그림 Ⅳ-5] 법인택시 업체당 총혜택

(단위: 백만원)



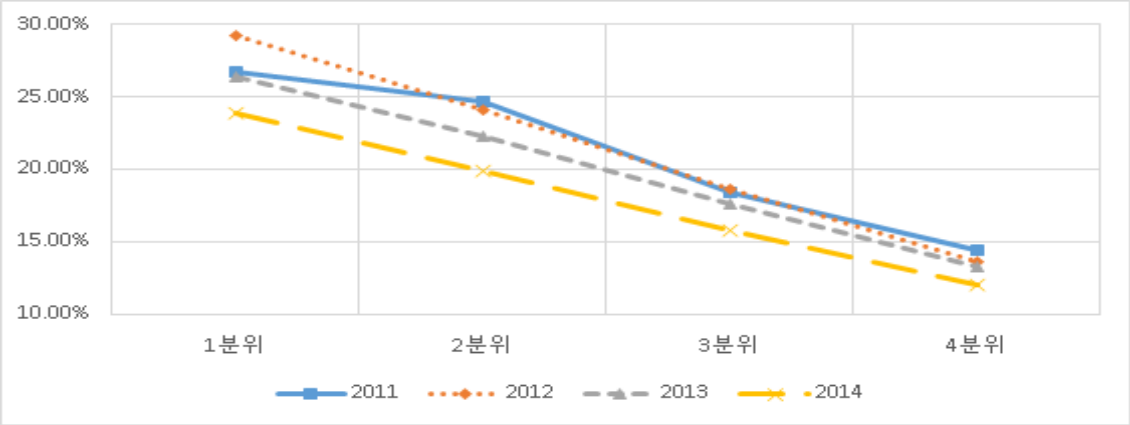
□ 법인택시의 업체당 총혜택은 소폭이지만 지속적으로 감소하는 추세

○ 법인택시(업체당)의 총혜택비율은 대부분의 분위에서 ’11년 대비 감소하며 분위별로 비례적으로 감소하는 모습을 보임

- 1분위는 2011년 26.69%에서 2014년 23.83%로 감소하여 다른 분위보다 적게 감소
- 4분위는 동기간 동안 14.4%에서 11.95% 감소하여 비례적으로 가장 큰 감소를 보임

[그림 Ⅳ-6] 법인택시(업체기준) 영업이익액 대비 총혜택

(단위: %)



3) 법인택시(1대당)

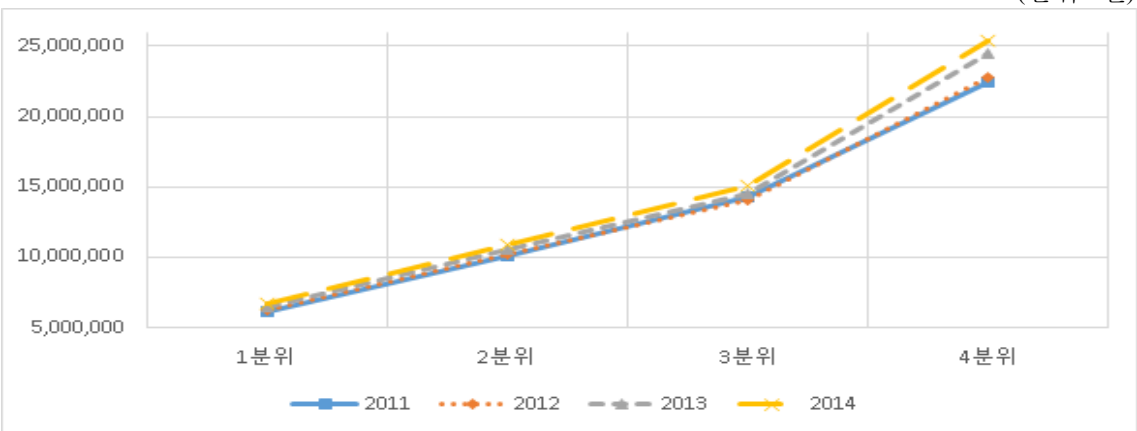
□ 법인택시 차량기준 운전자 영업이익액은 4분위가 1분위에 3배 정도로 안정적으로 나타나며 4분위만 시간이 지남에 소폭 상승함

○ 높은 분위의 법인택시 1대당 영업이익액은 낮은 분위에 비하여 증가추세가 높음

- 1분위, 2분위 및 3분위는 꾸준하게 증가하는 추세
- 4분위는 1-3분위의 증가추세보다 높으며, ’11년 대비 ’14년에 약 13%가 증가함

[그림 Ⅳ-7] 법인택시 1대당 영업이익액

(단위: 원)



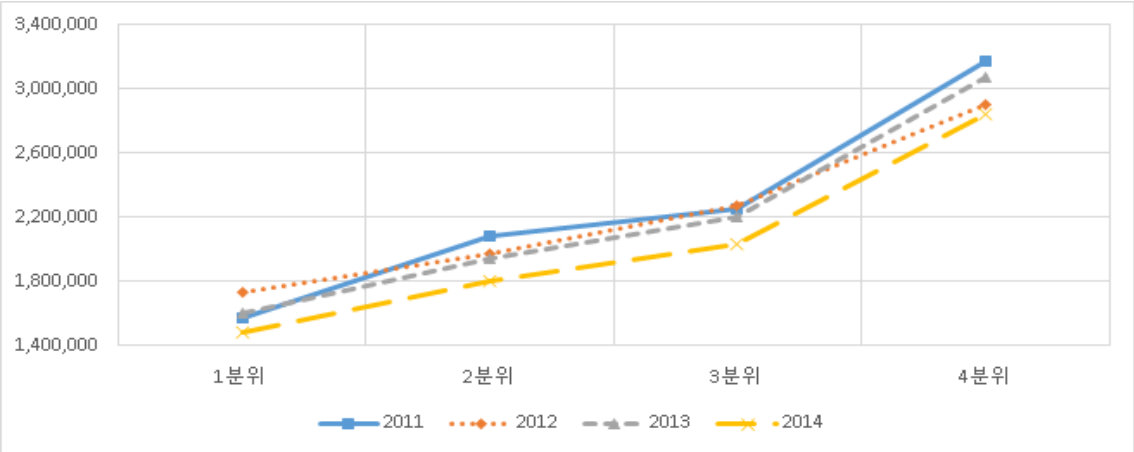
□ 유류세 감면과 유가보조금에 대한 총혜택은 시간이 지남에 따라 법인택시 1대당 비율에서는 모든 영업이익분위에 걸쳐서 감소추세를 보여 분위별로 영업이익이 높을수록 혜택이 늘어나는 것으로 보아 운행거리를 통해 영업이익이 보전됨을 알 수 있다.

○ 법인택시 1대당 시간이 지남에 따라 운행거리 감소로 인하여 점차 지속적으로 감소하고 있음

- ’11년 대비 모든 분위에서 감소하였으며, 높은 분위일수록 총혜택(원)은 더 감소함
- 영업이익분위와 비례적으로 혜택이 늘어남. 운행시간의 증가를 통하여 혜택이 늘어나는 것을 알 수 있음

[그림 Ⅳ-8] 법인택시 1대당 총혜택

(단위: 원)



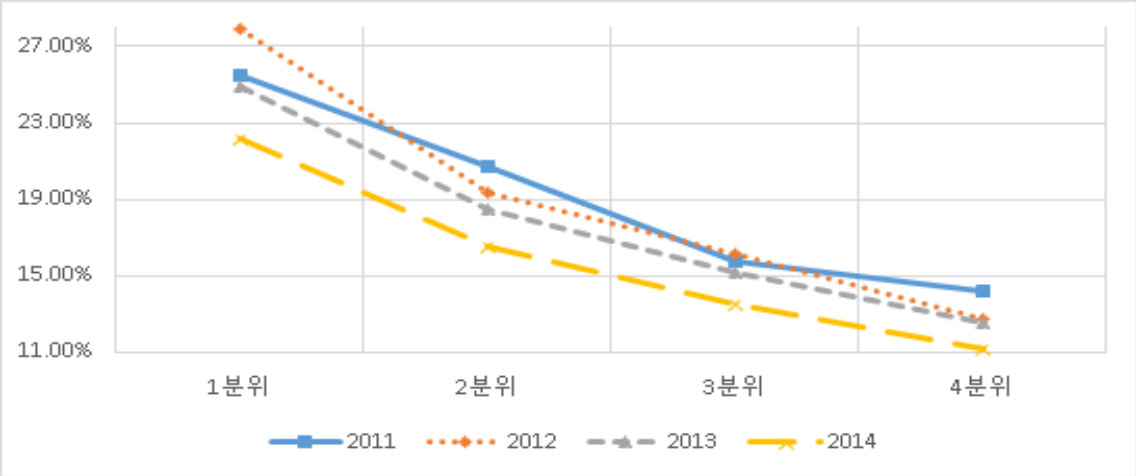
□ 법인택시(1대당) 운전자 영업이익 구조는 개인택시와 마찬가지로 1분위가 가장 혜택 비중이 높고, 4분위가 가장 낮은 것으로 나타나며 시간이 지남에 따라 점차 하락하고 있음을 보임

○ 법인택시(1대당)의 총혜택비율은 모든 분위에서 ’11년 대비 지속적으로 감소하고 있음

- 영업이익분위가 낮은 1분위의 경우 총혜택비율의 감소폭이 가장 크고, 영업이익분위가 높은 4분위는 총혜택비율이 감소폭이 가장 작음

[그림 Ⅳ-9] 법인택시(차량기준) 영업이익액 대비 총혜택

(단위: %)



4. 유류세 감면과 유가보조금의 영업이익 불평등 해소

□ 개인택시, 법인택시(업체, 대당)에 대한 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 영업이익불평등도가 감소하는 것으로 나타남

○ 유류세 감면과 유가보조금은 지니계수를 하락시켜 영업이익 불평등을 개선하는 효과가 있음

○ 유류세는 재분배 효과가 없는 영업이익개선 방식이나 유가보조금은 세금으로 조달되는 방식으로 사회적 후생 왜곡이 발생할 수 있으나 택시운수업종사자들에게는 그 효과는 0임

○ 개인택시와 법인택시는 영업이익이 개선되는 방식이 다름

- 개인택시는 운행거리를 늘려서 영업이익보다 혜택을 더 늘려서 영업이익이 개선되는 효과가 크게 나타남
- 법인택시는 운행거리를 늘려서 영업이익을 증가시키는 폭이 혜택보다 상대적으로 커서 영업이익 개선이 일어나게 됨

□ 개인택시에 대한 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 영업이익 불평등도가 감소하는 것으로 나타남

○ 개인택시는 불평등도 자체가 법인택시보다 낮지만 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 인해서 영업이익 불평등도를 약 10.9~11.7% 낮추게 됨

□ 법인택시(업체)에 대한 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 영업이익불평등도가 감소하는 것으로 나타남

○ 법인택시 업체당으로 개인택시보다 낮은 영업이익 불평도 개선효과가 나타났으며 영업이익 불평등도를 약 2.57~3.53% 낮추게 됨

□ 법인택시(1대당)에 대한 유류세 감면과 유가보조금 혜택으로 영업이익 불평등도가 감소하는 것으로 나타남

○ 법인택시 1대당 불평등도는 개인택시보다 작게 개선되는 것으로 나타났으며 법인택시 1대당 효과도 약 6.8~8.33% 개선되는 것으로 나타남

<표 Ⅳ-12> 개인택시(영업이익 기준) 지니계수

연도	영업이익	영업이익+감면	영업이익 +유가보조금	영업이익 +총혜택	총혜택으로 인한 변화율
2011	0.111	0.108	0.101	0.098	-11.71%
2012	0.172	0.169	0.154	0.152	-11.63%
2013	0.156	0.154	0.139	0.138	-11.54%
2014	0.156	0.154	0.141	0.139	-10.90%

<표 Ⅳ-13> 법인택시 업체당(운전자 총영업이익액 기준) 지니계수

연도	영업이익	영업이익+감면	영업이익 +유가보조금	영업이익 +총혜택	총혜택으로 인한 변화율
2011	0.444	0.440	0.432	0.429	-3.38%
2012	0.453	0.451	0.438	0.437	-3.53%
2013	0.467	0.466	0.456	0.454	-2.78%
2014	0.467	0.466	0.457	0.455	-2.57%

<표 Ⅳ-14> 법인택시 1대당(운전자 평균 영업이익액 기준) 지니계수

연도	영업이익	영업이익+감면	영업이익 +유가보조금	영업이익 +총혜택	총혜택으로 인한 변화분
2011	0.249	0.245	0.236	0.232	-6.83%
2012	0.252	0.249	0.233	0.231	-8.33%
2013	0.259	0.257	0.243	0.242	-6.56%
2014	0.259	0.257	0.242	0.240	-7.34%

5. 지역별 유류세 감면과 유가보조금 혜택 추정[16)]

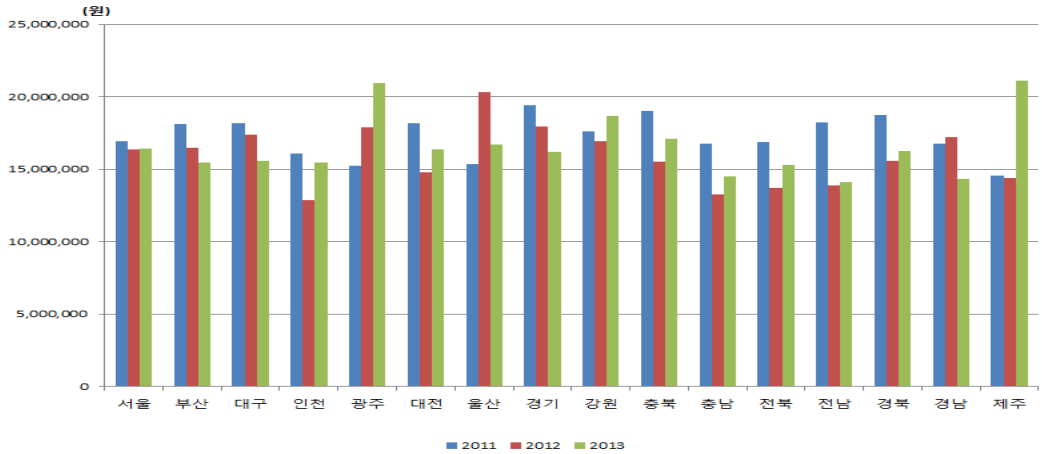
1) 개인택시

□ 개인택시의 지역별 영업이익 분포는 상당히 고르게 나타나고 있으며 이는 법인택시에 비해 지역적 특성에 따른 운행거리적 변수가 작게 반영되고 있음

○ 시간이 지남에 따라 영업이익 증가율은 지역마다 매우 다른 양태로 나타남

- 최근 들어 광주, 제주, 대전, 인천의 영업이익이 증가함. 이런 지역들은 공기업 지방 이전의 특수성에 기인한 것으로 보임
- 서울, 부산, 대구, 경기 등은 소폭 감소하고 있음

[그림 Ⅳ-10] 지역별 개인택시 평균 영업이익



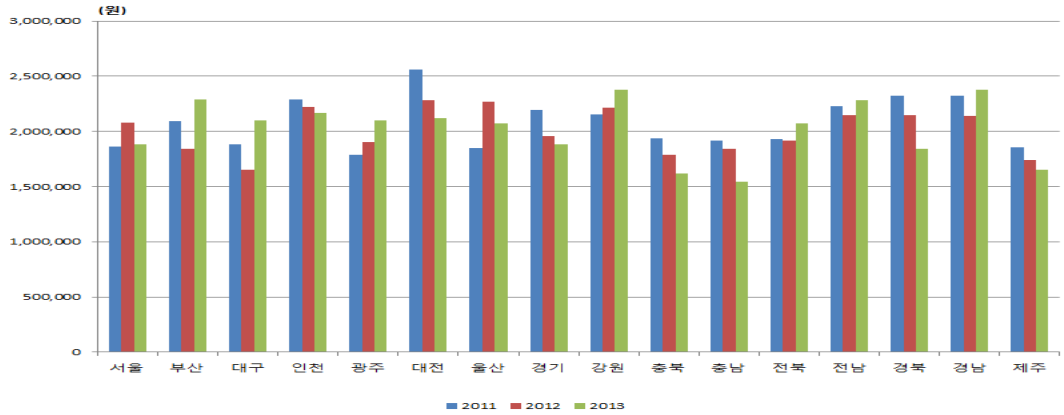
16) 지역별 자세한 수치는 <부록> 참조

□ 지역별로 볼 때 총혜택은 광역/비광역이나 지역적 특성을 반영하는 것을 크게 찾기 어려움

○ 시간이 지남에 따라서도 지역적 특생이 반영되는 모습을 보기 어려움

- 광주, 강원 등은 꾸준히 혜택이 증가함
- 인천, 경기, 충북, 충남, 경북, 제주는 꾸준히 감소함

[그림 Ⅳ-11] 지역별 개인택시 평균 총혜택 금액

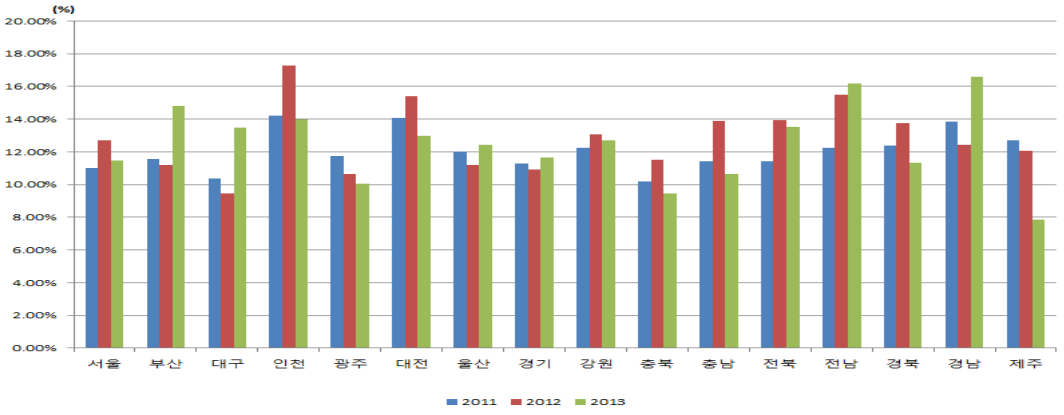


□ 지역별로 볼 때 영업이익 대비 총혜택 비중은 상대적 영업이익 차이와 혜택 금액을 반영하고 영업거리에 따른 혜택이 확실히 나타나지 않음

○ 시간이 지남에 따른 효과가 일률적이지 않음

- 광주와 제주는 영업이익 상승과 혜택 증가로 비중이 감소함
- 지역적으로 큰 변화가 없으나 전남, 경남 등이 최근 혜택 비중이 증가함

[그림 Ⅳ-12] 지역별 개인택시 영업이익 대비 총혜택 비중



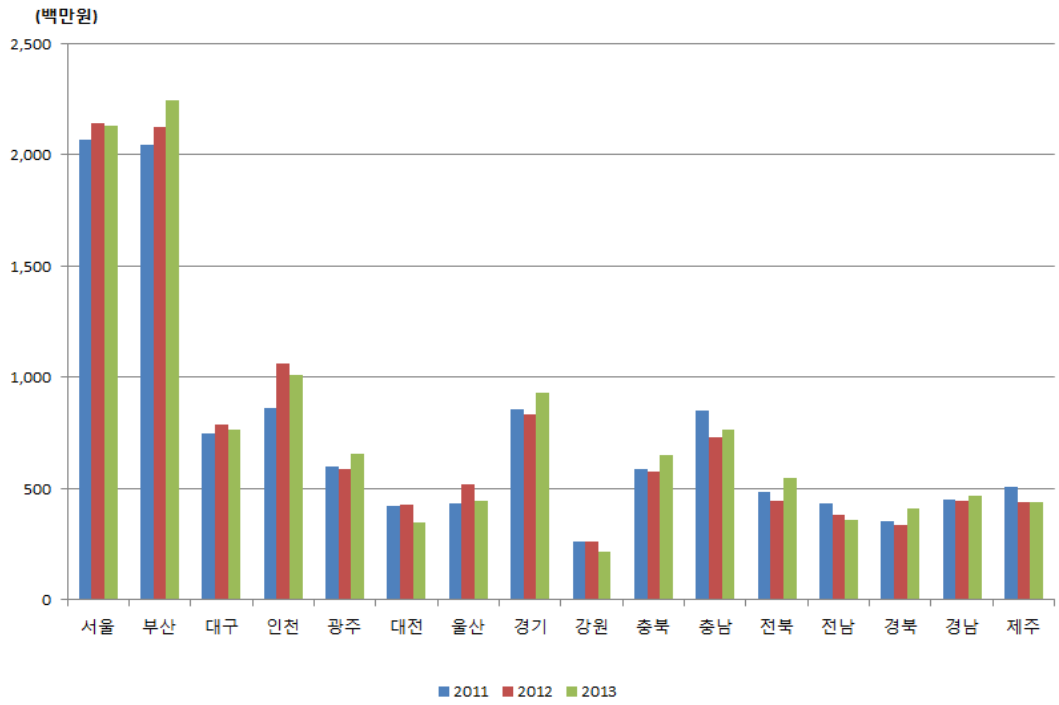
2) 법인택시(업체당)

□ 법인택시 업체들의 운전자 총영업이익은 지역적으로 매우 큰 차이를 보임. 즉 서울 부산이 압도적으로 높고, 다른 지역은 규모별로 총영업이익이 차이가 있음

○ 총영업이익은 시간이 지나도 큰 변화가 없음을 알 수 있음

- 서울, 부산이 압도적으로 높고, 강원이 가장 낮음
- 시간에 따른 지역적 차이는 크지 않고, 일률적임

[그림 Ⅳ-13] 지역별 법인택시(업체당) 총운전자 영업이익액

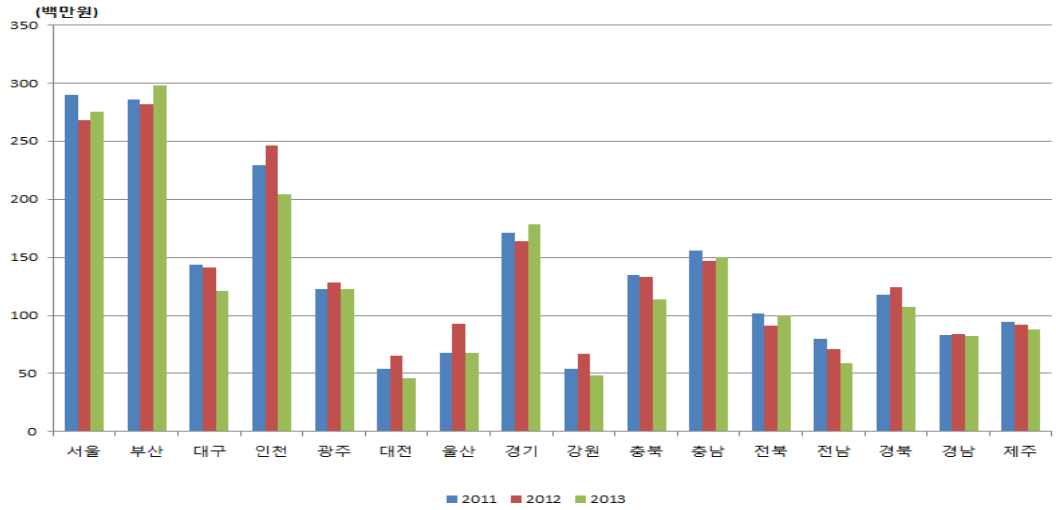


□ 지역별로 볼 때 총혜택은 규모의 경제로 인하여 대도시 중심으로 크게 나타남

○ 시간이 지남에 따라서도 큰 차이가 없이 일정하게 유지됨

- 서울, 부산, 인천, 경기, 충남 순으로 가장 큰 혜택을 받고 있음
- 대전, 강원이 가장 낮음

[그림 Ⅳ-14] 지역별 법인택시(업체당) 총혜택 금액

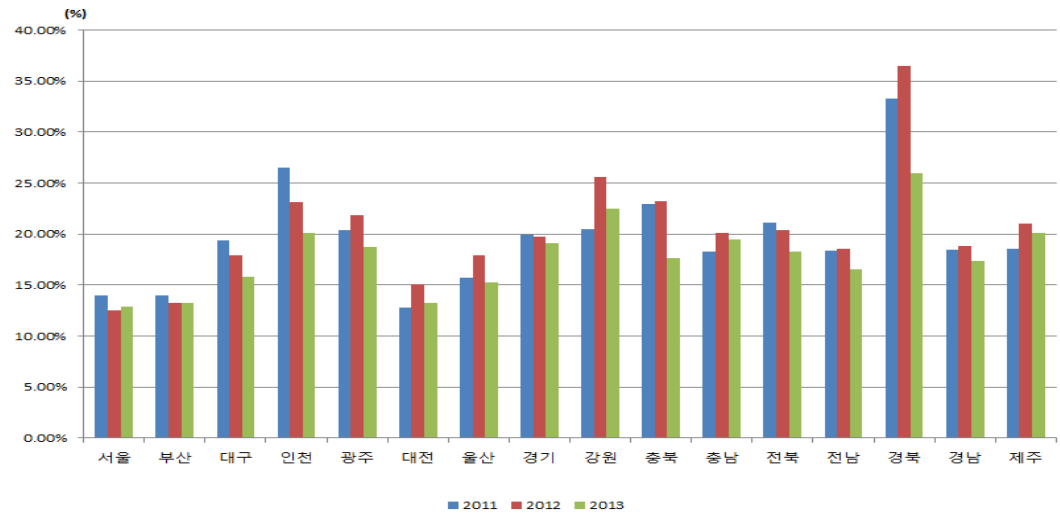


□ 지역별로 총혜택 비중은 업체의 규모, 총영업이익수준, 총혜택 금액을 반영하기 때문에 지역별로 다양하게 나타남

○ 시간이 지남에 따라 지역별로 다른 효과를 보이나 감소하는 지역이 많음

- 경북지역 업체들이 가장 큰 혜택을 보이는 것으로 나타났으며 이는 총영업이익은 낮고 혜택이 높게 나오는 결과임
- 서울, 부산 등 총영업이익이 큰 지역이 가장 낮게 나옴

[그림 Ⅳ-15] 지역별 법인택시(업체당) 총혜택 비중



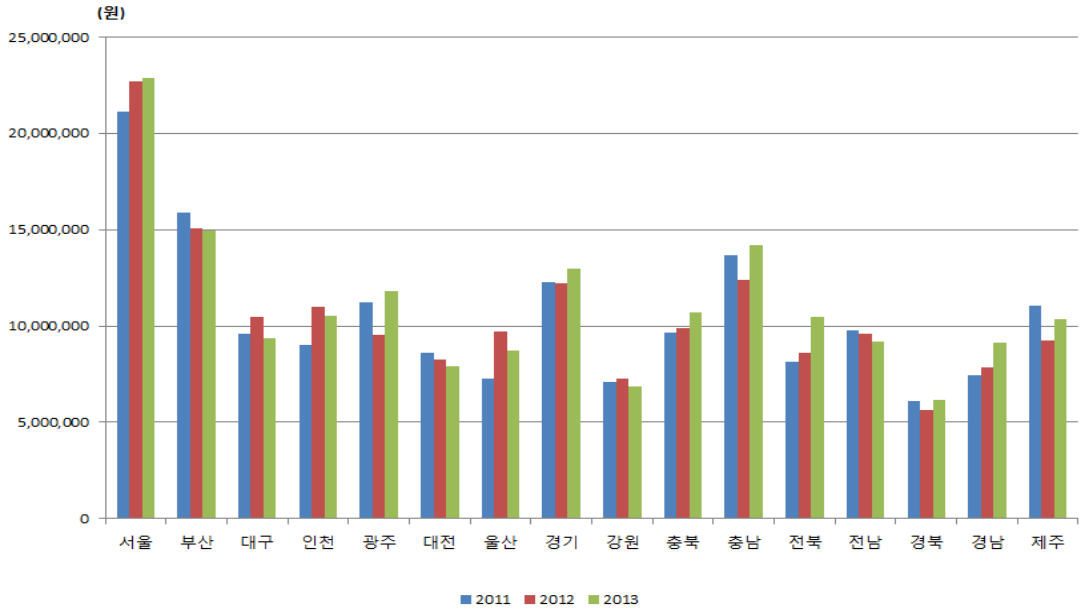
3) 법인택시(1대당)

□ 지역별로 법인택시 1대당 운전기사 평균 영업이익액은 서울이 가장 높고 부산, 충남 순으로 나타남

○ 시간에 따라 평균 영업이익액은 증가하는 모습을 나타냄

- 서울의 영업이익이 단연 높고 지속적으로 증가함
- 강원, 경북 등의 영업이익 수준이 가장 낮음

[그림 Ⅳ-16] 지역별 법인택시(1대당) 평균 운전자 영업이익액

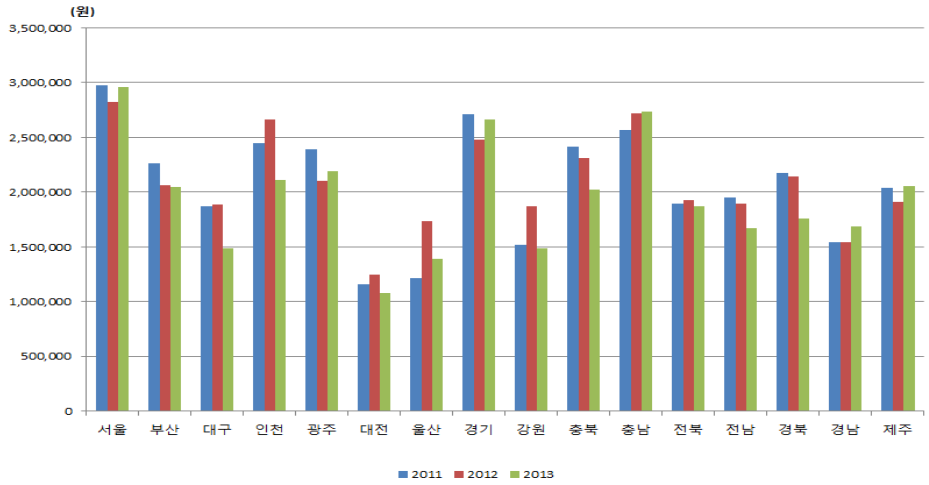


□ 총혜택에 있어서 금액적으로 서울, 경기, 충남, 인천 등이 높게 나타나고 시간이 지남에 따라 혜택은 대부분 큰 변화가 없거나 하락함

○ 시간이 지남에 따라 부산, 대구, 전남, 경북 등은 감소함

- 고혜택 지역은 대부분이 장거리 운행이 많은 비광역시에 몰려있음
- 대전, 울산 등 광역시 중심으로 혜택 금액이 작음

[그림 Ⅳ-17] 지역별 법인택시(1대당) 총혜택 금액

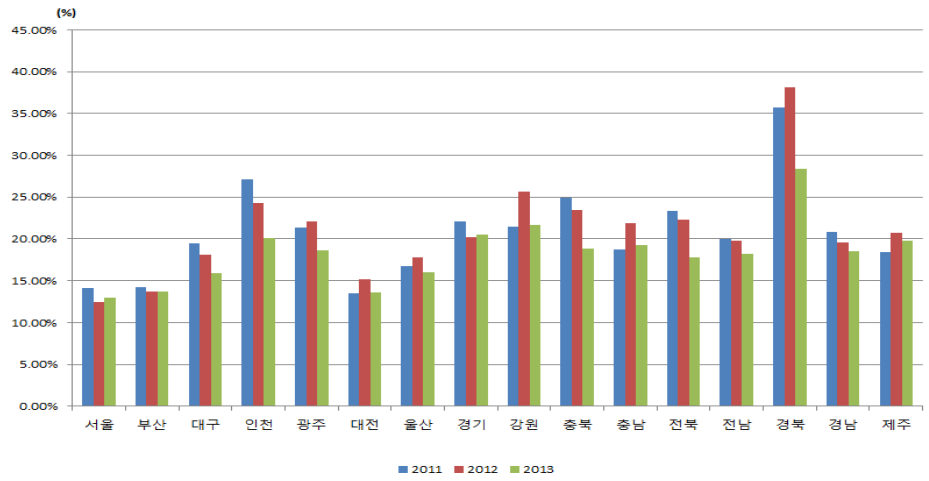


□ 지역별로 법인택시 1대당 운전기사 영업이익 대비 평균 혜택 비중은 영업이익이 낮고 운행거리가 긴 경북이 월등이 앞서고 있음

○ 시간에 따라 큰 변화는 없음

- 경북이 단연 압도적으로 높으며 인천이 그 다음으로 높음
- 영업이익액 기준으로 가장 높았던 서울은 혜택도 비례적으로 높아서 가장 낮은 수준의 비중을 보여주고 있으며 부산, 대전, 등 대도시 중심으로 낮게 형성되어 있음

[그림 Ⅳ-18] 지역별 법인택시(1대당) 총혜택 비중



6. 유류세 감면과 유가보조금 혜택 회귀분석

□ 개인택시와 법인택시에 대하여 총혜택에 대한 회귀분석을 실시하여 총혜택의 결정요인이 무엇인지 밝히고 두 운수형태 간의 차이를 분석을 통하여 밝히고자 함

○ 다음 표는 주요 변수들을 나타냄

<표 Ⅳ-15> 변수 설명

변수이름			변수설명
개인택시	총혜택(원)	세금감면액	개별소비세, 교육세 감면액
		유가보조금	유가보조금
	성별		운전기사 성별 남성=1, 여성=2
	매출액(천원)		영업비용+영업이윤
	영업비용(천원)		연료비+기타재료비+감가상각비+보험료+세금과공과금+수선비+사용료+기타영업비용
	영업이익(천원)		매출액-영업비용
	자산(천원)		차량연말잔액
	광역더미		광역=1, 비광역=0
	유류사용량(리터)		연간유류사용량
법인택시	총혜택	세금감면액	개별소비세, 교육세 감면액
		유가보조금	유가보조금
	자본금(백만원)		자본금
	차량대수(대)		소유차량합계
	운전기사수(명)		고정운전기사수
	종업원수(명)		운전기사+정비및수리공+기타종사자+사무직+임시일용직
	영업이익총액(백만원)		연간영업이익총액
	영업비용(백만원)		재료비+급여+복리후생+감가상각비+임차료+보험료+세금과공과금+수선비+사용료+대손상각+기타영업비용
	영업이익(백만원)		매출액-영업비용
	자산(백만원)		토지+건물+구축물+차량+기계장치+건설중자산 연말잔액
	광역더미		광역=1, 비광역=0
	유류사용량(리터)		연간유류사용량

가. 총혜택 금액을 종속변수로 회귀분석

□ 개인택시 유류세 감면액과 유가보조금의 합인 총혜택을 종속변수로 회귀분석을 실시한 결과 유류사용량을 포함한 영업비용만이 유일한 유의미한 양(+)의 효과를 나타냄

○ 자산, 성별, 광역더미는 전혀 유의미하지 않으며 영업비용은 양(+)의 값으로 유일한 유의미한 변수인 점을 보면 운행거리가 총혜택을 결정하는 주요한 변수임을 알 수 있음

- 영업비용이 양(+)이라는 점은 운행거리를 증가시켜 총혜택이 증가되는 주요한 결정 요인임을 나타내며, 1% 수준에서 유의미함
- 성별, 자산 및 광역더미변수는 유의미하지 않은 변수로 판명됨

<표 Ⅳ-16> 개인택시 총혜택=유류세감면+유가보조금 결정 회귀분석

$총혜택_i=\alpha+\beta_1 성별_i+\beta_2 영업비용_i+\beta_3 자산_i+\beta_4 광역더미_i$

개인택시	성별	0.026 (0.024)
	영업비용	9.46*** (0.000)
	자산	-0.79 (0.67)
	광역더미	-0.001 (0.027)

주: *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

□ 법인택시(업체 기준)으로 회귀분석을 실시한 결과 개인택시와 마찬가지로 영업비용이 가장 유의미한 결과를 보였으며 다른 점은 광역지자체 더비가 유의미한 음(-)의 값을 보였음[17)]

○ 법인택시(업체당)의 회귀분석결과 영업비용과 광역더미가 유의미한 결과를 보였고, 다른 변수는 유의미하지 않았음

- 차량대수는 음(-), 운전기사수는 양(+)이지만 유의미하지 않았음
- 영업비용 변수는 1% 유의수준에서 유의미하고 총혜택과 정(+)의 관계를 보였으며 대부분은 운행거리를 통한 유류사용량이 가장 큰 영향을 미쳤고, 거의 모든 부분을 설명하는 것으로 볼 수 있음

17) 차량기준으로도 회귀분석을 실시하였고, 이 결과는 1/n으로 수량을 조정하는 역할밖에 하지 않아서 결과에 차이가 없음. 그리고 총주행거리나 정비이력 등 차량관련 변수가 수집되어야 정확한 결과를 알 수 있음

- 광역더미 변수는 음(-)의 값을 가져 광역시로 지역을 묶었을 때 큰 혜택의 이점이 보이지 않았음

<표 Ⅳ-17> 법인택시(업체당) 총혜택=유류세감면+유가보조금 결정 회귀분석

$$총혜택_i=\alpha+\beta_1 차량대수_i+\beta_2 운전기사수_i+\beta_3 영업비용_i+\beta_4 자산_i+\beta_5 광역더미_i$$

법인택시 (업체당)	차량대수	-20,276.3 (57,390.9)
	운전기사수	52,077.9 (63,404.2)
	영업비용	50,737.0*** (2,058.6)
	자산	646.2 (1,200.4)
	광역더미	-8,770,375*** (2,141,396)

주: *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

□ 개인택시 및 법인택시(업체기준)으로 총혜택에 대한 회귀분석을 실시한 결과 영업비용변수는 공통적으로 유의성이 있으며, 광역더미는 법인택시에만 유의미한 결과를 보였음

○ 회귀분석의 결과를 비교해보면 다음과 같은 사실이 존재함

- 개인과 법인 공히 유류사용량이 대부분을 차지하는 영업비용이 강한 양(+)의 값으로 혜택이 늘어남을 보여 운행거리를 늘려서 유류사용량이 늘어나면 감면 혜택이 늘어나는 점을 확인할 수 있음
- 영업비용변수는 운행시간과 관련이 있다는 점으로 인하여 총혜택과 정(+)의 관계를 보임
- 개인택시에서 유의미하지 않던 광역더미는 법인택시에서 매우 유의미한 값을 가져서 이는 법인택시는 정해진 시간 운행을 통해서 지역적 차이가 보이고 개인택시는 지역과 상관없이 유연한 운행시간을 통해 혜택이 달라짐을 보임

나. 영업이익 대비 총혜택 비중을 종속변수로 회귀분석

□ 유류사용량의 직접적인 혜택에 대한 평가를 위하여 영업이익 대비 총혜택을 종속변수로 하여 회귀분석을 실행하였으며 금액을 종속변수로 하면 비용구조와 매출액 구조에 대한 차이가 나타나지 않기 때문에 영업이익과 혜택을 모두 고려하기 위하여 비중을 가지고 다시 회귀분석 실시

○ 유류사용량은 혜택 비중에서 유의미하며 금액에서는 유의미하지 않았던 자산이 유의미한 결과를 보여 택시의 운행시간이 증가할수록 유류사용량이 빨리 증가하는 현상으로 해석됨

○ 여전히 개인택시의 경우는 지역에 관한 혜택이 유의미하게 나오지 않았기 때문에 지역의 영업이익과 혜택은 서로 유의미하지 않음

- 유류사용량 변수는 1%유의수준에서 유의미하고 총혜택과 정(+)의 관계를 보임
- 자산변수는 총혜택 비중변수와 1% 유의수준에서 유의한 값을 보이고 부(-)의 관계를 보임
- 광역시와 비광역시 구분은 유의미하지 않음

<표 Ⅳ-18> 개인택시 영업이익 대비 총혜택비중 결정 회귀분석

$$영업이익대비총혜택비중_i=\alpha+\beta_1 성별_i+\beta_2 유류사용량_i+\beta_3 자산_i+\beta_4 광역더미_i$$

개인택시	성별	152.69 (255.04)
	유류사용량	0.1374*** (0.01)
	자산	-97,067.41*** (7,047.74)
	광역더미	-45.98 (59.04)

주: *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

□ 법인택시(업체기준)으로 회귀분석을 실시한 결과 개인택시와 상이하게 유류비 제외 비용이 유의미한 값을 보였고, 유류사용량은 직접적으로 혜택에 영향을 미침을 보임

○ 법인택시 경우에는 광역더미가 주요한 변수가 아니며 유류사용량과 비유류적 비용이 중요한 변수임을 알 수 있으며 이를 통해 법인택시는 운행을 증가시킬수록 비유류적 비용도 동시에 증가함을 알 수 있음

- 차량대수, 운전기사수, 영업이익총액은 유의미하지 않음
- 유류비제외영업비용 변수는 10% 유의수준에서 유의미하고 총혜택비중과 정(+)의 관계를 보임
- 유류사용량변수는 5% 유의수준에서 유의미하고 총혜택과 정(+)의 관계를 보임
- 광역더미는 유의미하지 않음

<표 Ⅳ-19> 법인택시(업체당) 영업이익 대비 총혜택비중 결정 회귀분석

$$영업이익대비총혜택비중_i=\alpha+\beta_1 차량대수_i+\beta_2 운전기사수_i+\beta_3 영업비용_i+\beta_4 유류사용량_i+\beta_5 자산_i+\beta_6 광역더미_i$$

법인택시 (업체당)	차량대수	2,087.25 (14,845.43)
	운전기사수	5,767.53 (12,784.43)
	영업비용(유류비제외)	0.041* (0.004)
	유류사용량	44.16** (2.1)
	자산	17.74 (312.9)
	광역더미	801,835 (718,785)

주: *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

□ 개인택시 및 법인택시(업체기준)으로 영업이익 대비 총혜택 비중을 종속변수로 하여 회귀분석을 실시한 결과 유류사용량은 개인, 법인 공히 유의미한 양(+)의 결과를 보였으며 법인택시는 비유류적 비용이 크게 작용함을 알 수 있음

○ 즉 지역적 특성과 유류사용량 두 가지가 개인택시와 법인택시의 차이에 따라 운행시간 증가를 통한 혜택비중 증가는 동일하나 비용의 구조가 다름을 알 수 있음

Ⅴ. 요약 및 평가

Ⅴ. 요약 및 평가

□ 현재 우리나라 택시업은 가격(택시요금), 공급(택시면허대수) 및 서비스방식(일반, 모범)이 모두 지방 또는 중앙정부에서 규제되는 산업으로, 이로 인해 업체의 수익성이 낮아지고, 종사자 처우도 함께 낮아지는 상황에 있음

○ 한편 택시업은 유류세 부담을 완화하기 위해 유류세 경감 및 유가보조금 수혜 등의 정부 보조를 받고 있음

□ 이러한 상황에서 택시연료에 대한 세금 경감 및 유가보조금 지급을 축소하거나 폐지하는 정책은 택시업계에 상당한 영향을 줄 것으로 보임

○ 세금 경감 및 보조금 지급과 같은 지원제도를 정비하기에 앞서, 택시업 자체의 경쟁력을 높이는 제도 개혁이 우선되어야 함

○ 법인택시만이 아니라 개인택시도 포함한 공급 조정, 서비스 수준 향상, 택시 종류별 서비스 차별화가 선행되어야 하며, 이를 통해 택시업의 수익성을 회복하고, 종사자의 처우를 개선하도록 해야 함

○ 이와 같은 택시업계 자체의 구조 개혁이 선행되어야, 유류세 조정과 같은 세제 개혁을 중장기적으로 검토할 수 있음

□ 택시연료(LPG부탄)에 대해 세금을 감면하거나 보조금을 지급하는 제도는 2001년 6월부터 계속 운영되고 있음

○ 이른바 '제1차 에너지세제 개편'에 따라 2001년 6월부터 부탄에 대한 개별소비세가 인상되고, 추가적으로 교육세도 부과되기 시작

○ 부탄에 대한 세율 인상으로 택시업계의 연료비 부담이 가중되는 것을 방지하기 위해, 2001년 6월 이후의 유류세(개별소비세, 교육세 등 관련 세목 통칭) 인상분만큼 세금을 감면하거나 유가보조금을 지급

□ 세금 감면 또는 보조금 지급의 조합 비율에는 시기별로 차이가 있음

○ 2001년 6월부터 2008년 4월까지는 인상분 전부를 보조금으로 지급하여, 유류세 감면이 별도로 운영되지 않음

○ 2008년 5월부터 2010년 12월까지는 「조세특례제한법」으로 택시연료에 대한 개별소비세 및 교육세 부과를 면제

○ 2011년 1월부터 현재까지는 개별소비세 및 교육세 합계액 중에서 40원/kg (23.39원/리터)를 세금에서 감면하고, 나머지는 유가보조금(197.97원/리터)으로 지급

□ 택시업계의 입장에서는 유류세 감면과 유가보조금 지급이 주는 혜택에 별 다른 차이가 없음

○ 하지만 두 제도는 운영 방식 및 재원 조달에 있어 차이가 있음

○ 유류세 감면은 「조세특례제한법」상 일몰 조항에 의해 2~3년 주기로 일몰이 연장되어야 하고, 세금 감면 방식이기 때문에 별 다른 재원이 필요하지 않음

○ 유가보조금은 예산사업으로 매년 심의를 거쳐야 하며, 보조금을 지급해야 하므로 보조금의 재원을 마련해야 함

□ 세금 감면제도는 면세 연료의 유통 과정 및 사용자를 추적하는 데 있어 행정적 어려움이 있고, 면세 연료 전용 가능성이 있음

○ 한편 보조금의 경우에는 사용하지 않은 연료를 사용하였다고 하여 보조금을 수령하는 보조금 전용 가능성이 있음

○ 전부 면세할 경우 과세당국이 유통과정을 파악하는 데 어려움이 있기 때문에, 세율을 경감하면서 (부분 면세 방식으로) 이와 함께 보조금을 지급하는 방식이 유통과정 감시에 있어 더욱 유리한 제도라고 평가할 수 있음

○ 이러한 배경에서 2010년까지 운영되었던 면세제도를, 2011년부터는 세율 경감 및 보조금 지급제도로 전환

□ 현재의 제도에서는 택시사업자가 과세당국이 지정하는 신용카드업자로부터 ‘택시면세유류구매카드’(이하 구매카드)를 발급받아 이를 통해 택시연료를 구매해야 함

○ 구매카드를 발급받은 자가 택시업에 종사하지 않으면 구매카드는 반납해야 하고, 그렇지 않을 경우 부당하게 감면받은 금액에 40%의 가산세를 더해 추징을 받음

○ 구매카드 발급대상자에서도 제외됨

○ 구매카드를 타인에게 대여하거나 양도한 경우에도 같은 처벌을 받음

□ 현행 제도만으로는 택시연료 전용 또는 구매카드 전용 가능성이 얼마나 되는지 파악하기 어려움

○ 택시 주행기록 및 영업 자료와 구매카드 사용명세가 연결이 되지 않기 때문

○ 앞으로 택시 주행기록, 영업상황, 유류구매 등을 연동하여 기록하고 관리하는 제도를 만들 필요가 있음

□ 택시연료(LPG) 개별소비세 등의 감면과 유가보조금 효과는 전체 택시산업의 열악한 영업이익구조를 개선하는 것으로 나타남

○ 택시산업의 초과공급으로 개인, 법인 택시운전자들의 영업이익 수준이 타 산업에 비해 매우 낮은 것으로 나타남

○ 유류세 감면과 유가보조금을 통하여 택시운전자들의 최소한의 생계유지와 영업이익보전 효과가 크게 나타남

○ 시간에 따른 효과는 점점 줄어드는 것으로 나타남

□ 택시연료(LPG) 개별소비세 등의 감면과 유가보조금 효과는 영업이익분위별로 택시운전자들을 구분했을 때 그 효과와 영업이익 불평등도를 개선하는 것으로 나타남

○ 개인택시 경우 영업이익 불평등도가 법인택시만큼 크지 않지만 영업이익 불평등도를 개선함

○ 법인택시는 업체당, 1대당 어떤 기준으로도 영업이익 불평등도가 개인택시보다 크고 유류세 감면과 유가보조금 혜택이 영업이익 불평등도를 개선하는 것으로 나타남

○ 법인택시의 영업이익 불평등도가 개인택시보다 높게 나타나는 이유는 법인택시는 사납금을 맞추기 위해 일정시간을 운행해야 하며 또한 시간을 선택할 수 없기 때문으로 보이고 개인택시는 선택적 시간과 장소를 정하여 운행할 수 있으므로 영업이익과 운행거리가 비례적이지 않음

○ 즉 법인택시는 장시간 운행으로 영업이익을 보전하고 있으며 장시간 운행 행태가 소비자들에 대한 불이익으로 나타나게 됨

□ 유류세 감면과 유가보조금은 미미한 사회후생에 차이를 발생시킬 뿐 택시운전자나 업체에는 동일한 효과를 나타내므로 단일한 방식으로 제도 개편을 하는 것이 바람직해 보임

○ 유류세 감면은 택시업 종사자들에게 영업이익 재분배와 상관없이 직접적 혜택이며 유가보조금은 영업이익 재분배 기능을 가미한 제도로 볼 수 있음

○ 하지만 미미한 차이만 있을 뿐 두 가지 모두 조세 관련 혜택이며 택시업계에는 동일한 효과를 줌

□ 유류세 감면과 유가보조금 운영에 있어서 부정수급 방지 상시 모니터링

○ 카드를 사용하여 많은 부당수급이 줄어들고 있으나 정상적인 운행과 관련 없는 부정수급 사례가 보고되고 있음

○ 상시 모니터링제도를 운영하여 부정수급을 방지하고 세금 감면혜택의 취지가 훼손되지 않고 불평등 해소에 기여할 수 있도록 해야 함

참고문헌

강광규 외, 『LPG 자동차 보급성과 및 추진전략 연구』, 환경부 용역보고서, 한국환경정책・평가연구원, 2011. 11.

강상욱·최은정, 『제3차 택시 총량계획 수립기준 및 제도개선에 관한 연구』, 국토해양부 용역보고서, 한국교통연구원, 2014. 03.

구세주 외, 『CNG 택시 보급 활성화 방안 연구』, 국토해양부 용역보고서, 한국교통연구원, 2013. 12.

국토해양부, 『택시산업 발전 종합대책안』, 공청회 자료, 2013. 02.

권혁구 외, 『화물자동차 유가보조금 제도 개선방안 연구』, 국토해양부 용역보고서, 한국교통연구원, 2012. 07.

김형준·김진, 『면세유제도 개선에 관한 연구』, 재정경제부 용역보고서, 한국조세연구원, 2006.12.

대한교통학회, 『택시정책 및 관리역량 강화 방안』, 국토해양부 용역보고서, 2013. 08.

배규식 외, 『택시업종 최저임금제도 개선방안 연구』, 고용노동부 용역보고서, 한국노동연구원, 2013. 1.

_____, 『택시최저임금의 산입범위 조정』, 고용노동부 용역보고서, 한국노동연구원, 2011. 10.

서영호 외, 『택시용 자동차의 연비, 배출가스 및 CO_2 배출량 특성 평가·연구』, 환경부 용역보고서, 자동차부품연구원, 2012. 10.

성명재·박임수, 『주요국의 개별소비세 과세대상 및 세율 비교분석 연구』, 한국조세연구원, 2007. 11.

송제룡 외, 『2013년 경기도 택시요금조정 시행효과 및 개선방향에 관한 연구』, 경기개발연구원, 2014. 05.

안기정 외, 『2013년도 택시 서비스 평가 용역』, 서울특별시 용역보고서, 서울연구원, 2014. 02.

원종학 외, 『농어민 생산 관련 지원 조세지출 효율성에 관한 연구 - 농어업용 석유류 간접세 면제를 중심으로』, 기획재정부 협약보고서, 2014. 06.

이재민·강상욱, 『운송업부문 유가보조금 제도의 효과분석 및 정책방향』, 한국교통연구원, 2007. 12.

이재민 외, 『사회적 비용을 고려한 교통부문 유류세제 합리화 방안』, 한국교통연구원, 2008. 12.

이재민·한상용, 「도로교통부문의 사회적 비용과 유류세제 개편방향」, 『규제연구』, 제18권 제2호, 2009. 12.

이재민·홍갑선, 「유가보조금이 화물자동차 운송업 소득분배에 미친 효과 분석」, 『한국경제연구』, 제18권, 2007. 06.

임동민, 「화물자동차운송시장의 구조와 유가보조금의 경제적 효과」, 서울대학교 박사학위 논문, 2012.

임삼진, 「택시 LPG특소세 폐지에 관하여」, 『LP가스: LPG산업 종합전문지』,V. 19 No. 3, 택시산업의 고질적 문제 해결방안을 위한 토론회 자료, 한국LP가스공업협회, 2007.

전상민, 『버스운송사업 제세공과금 현황 및 업계부담 완화방안』, 한국운수산업연구원, 2009.

정종필, 『주행세 개선 방안에 관한 연구』, 한국지방세연구원, 2014. 02.

조준모 외, 『운수업 근로실태 개선방안』, 노동부 용역보고서, 숭실대학교, 2003. 10.

최순정, 「택시운전자 애로사항에 관한 연구 - 광주 전남 운수연수원 교육생을 중심으로」, 『지역개발연구』 제24권 제1호, 전남대학교 지역개발연구원, 1992.

Plante, M., "The Long-run Macroeconomic Impacts of Fuel Subsidies," *Journal of Developing Economics* 107, 2014.

국세청,「택시 LPG 유류세 감면을 위한 유류구매카드제 시행지침」[개정], 2012.
국토교통부, 자동차 등록현황
에너지경제연구원, 「에너지통계연보」, 각 년도
전국택시운송사업조합연합회, http://www.taxi.or.kr/index.php, 2015
한국가스안전공사, 「고압가스 통계」, 각 년도
한국LPG산업협회, https://www.lpgas.or.kr/, 2015

American Petroleum Institute, State Motor Fuel Taxes: Notes Summary, Rates Effective 1/05/2015, Revised 1/05/2015.
OECD, Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels 2013.
www.opinet.co.kr
www.europ.eu
www.transportation-finance.org

부 록

<부 록>

1. 지역별 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011~2013)

가. 개인택시

<부표 1> 지역별 개인택시 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011)

(단위: 원, ℓ)

지역	평균 영업이익	평균 유류 사용량	평균 유류세 감면	평균 유가 보조금	평균 총혜택	영업이익당 감면혜택	영업이익당 유가보조금	영업이익당 총혜택	가중치
서울	16,905,660	8,425	423,559	1,441,076	1,864,635	2.51%	8.52%	11.03%	49451.6
부산	18,124,675	9,468	475,993	1,619,472	2,095,465	2.63%	8.94%	11.56%	13971.1
대구	18,148,820	8,499	427,292	1,453,774	1,881,066	2.35%	8.01%	10.36%	10096.9
인천	16,105,163	10,347	520,166	1,769,761	2,289,927	3.23%	10.99%	14.22%	8878.4
광주	15,213,853	8,077	406,045	1,381,488	1,787,533	2.67%	9.08%	11.75%	4750.0
대전	18,191,364	11,559	581,086	1,977,030	2,558,116	3.19%	10.87%	14.06%	5489.0
울산	15,355,909	8,355	420,046	1,429,122	1,849,168	2.74%	9.31%	12.04%	3630.0
경기	19,436,511	9,906	498,006	1,694,367	2,192,373	2.56%	8.72%	11.28%	25448.6
강원	17,615,102	9,738	489,576	1,665,685	2,155,261	2.78%	9.46%	12.24%	4555.2
충북	19,008,159	8,758	440,291	1,498,002	1,938,293	2.32%	7.88%	10.20%	4430.8
충남	16,764,471	8,654	435,054	1,480,184	1,915,237	2.60%	8.83%	11.42%	4128.6
전북	16,867,419	8,716	438,194	1,490,868	1,929,062	2.60%	8.84%	11.44%	5735.0
전남	18,214,022	10,080	506,742	1,724,088	2,230,829	2.78%	9.47%	12.25%	3984.0
경북	18,752,386	10,496	527,663	1,795,267	2,322,930	2.81%	9.57%	12.39%	6946.6
경남	16,787,704	10,506	528,148	1,796,917	2,325,065	3.15%	10.70%	13.85%	8026.2
제주	14,583,346	8,371	420,817	1,431,746	1,852,563	2.89%	9.82%	12.70%	3921.6
전체	17,517,540	9,238	464,434	1,580,144	2,044,578	2.65%	9.02%	11.67%	163443.6

<부표 2> 지역별 개인택시 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2012)

(단위: 원, ℓ)

지역	평균 영업이익	평균 유류 사용량	평균 유류세 감면	평균 유가 보조금	평균 총혜택	영업이익당 감면혜택	영업이익당 유가보조금	영업이익당 총혜택	가중치
서울	16,369,000	9,404	219,951	1,861,640	2,081,591	1.34%	11.37%	12.72%	49424.0
부산	16,495,409	8,330	194,850	1,649,182	1,844,031	1.18%	10.00%	11.18%	13963.5
대구	17,407,845	7,453	174,336	1,475,560	1,649,897	1.00%	8.48%	9.48%	10091.2
인천	12,846,771	10,040	234,840	1,987,653	2,222,492	1.83%	15.47%	17.30%	8964.8
광주	17,898,681	8,611	201,406	1,704,674	1,906,080	1.13%	9.52%	10.65%	4795.2
대전	14,810,000	10,298	240,871	2,038,703	2,279,574	1.63%	13.77%	15.39%	5486.0
울산	20,305,573	10,257	239,900	2,030,483	2,270,383	1.18%	10.00%	11.18%	3626.4
경기	17,931,197	8,854	207,106	1,752,918	1,960,024	1.16%	9.78%	10.93%	25712.0
강원	16,916,667	10,002	233,947	1,980,101	2,214,049	1.38%	11.71%	13.09%	4608.0
충북	15,526,000	8,078	188,953	1,599,271	1,788,223	1.22%	10.30%	11.52%	4413.6
충남	13,278,000	8,331	194,871	1,649,361	1,844,231	1.47%	12.42%	13.89%	4159.0
전북	13,740,000	8,651	202,336	1,712,544	1,914,880	1.47%	12.46%	13.94%	5730.0
전남	13,878,355	9,707	227,045	1,921,677	2,148,722	1.64%	13.85%	15.48%	4006.8
경북	15,596,426	9,688	226,600	1,917,910	2,144,510	1.45%	12.30%	13.75%	6940.8
경남	17,195,427	9,669	226,152	1,914,120	2,140,272	1.32%	11.13%	12.45%	8053.2
제주	14,417,785	7,850	183,606	1,554,017	1,737,623	1.27%	10.78%	12.05%	3917.7
전체	16,298,526	9,089	212,599	1,799,414	2,012,013	1.30%	11.04%	12.34%	163892.2

<부표 3> 지역별 개인택시 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2013)

(단위: 원, ℓ)

지역	평균 영업이익	평균 유류 사용량	평균 유류세 감면	평균 유가 보조금	평균 총혜택	영업이익당 감면혜택	영업이익당 유가보조금	영업이익당 총혜택	가중치
서울	16,410,544	8,518	199,236	1,686,305	1,885,541	1.21%	10.28%	11.49%	49398.6
부산	15,462,517	10,331	241,645	2,045,252	2,286,896	1.56%	13.23%	14.79%	13963.4
대구	15,560,833	9,482	221,790	1,877,206	2,098,996	1.43%	12.06%	13.49%	10086.0
인천	15,489,782	9,791	229,010	1,938,309	2,167,318	1.48%	12.51%	13.99%	9001.6
광주	20,913,880	9,481	221,767	1,877,010	2,098,778	1.06%	8.97%	10.04%	4793.6
대전	16,385,556	9,590	224,314	1,898,564	2,122,878	1.37%	11.59%	12.96%	5480.8
울산	16,699,543	9,378	219,346	1,856,513	2,075,859	1.31%	11.12%	12.43%	3624.4
경기	16,204,224	8,519	199,249	1,686,415	1,885,663	1.23%	10.41%	11.64%	26100.9
강원	18,676,000	10,734	251,076	2,125,076	2,376,152	1.34%	11.38%	12.72%	4614.0
충북	17,083,094	7,317	171,147	1,448,563	1,619,709	1.00%	8.48%	9.48%	4409.6
충남	14,488,272	6,960	162,803	1,377,945	1,540,748	1.12%	9.51%	10.63%	4192.5
전북	15,289,466	9,360	218,933	1,853,018	2,071,950	1.43%	12.12%	13.55%	5721.8
전남	14,107,543	10,314	241,245	2,041,865	2,283,110	1.71%	14.47%	16.18%	4010.9
경북	16,277,174	8,331	194,863	1,649,299	1,844,162	1.20%	10.13%	11.33%	6934.5
경남	14,321,361	10,741	251,238	2,126,443	2,377,681	1.75%	14.85%	16.60%	8076.9
제주	21,085,592	7,471	174,744	1,479,010	1,653,754	0.83%	7.01%	7.84%	3925.8
전체	16,272,286	9,024	211,063	1,786,414	1,997,477	1.30%	10.98%	12.28%	164335.3

나. 법인택시(업체당)

<부표 4> 지역별 법인택시(업체당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011)

(단위: 백만원, ℓ)

지역	평균 연간영업 이익액	평균 유류사용량	평균 유류세 감면	평균 유가 보조금	평균 총혜택	영업이익액당 감면혜택	영업이익액당 유가보조금	영업이익액당 총혜택	가중치
서울	2,068	1,309,946	66	224	290	3.18%	10.83%	14.02%	254.6
부산	2,047	1,291,643	65	221	286	3.17%	10.79%	13.96%	101.2
대구	746	651,382	33	111	144	4.39%	14.94%	19.33%	95.4
인천	864	1,033,295	52	177	229	6.01%	20.46%	26.47%	60.2
광주	602	554,312	28	95	123	4.63%	15.76%	20.39%	75.4
대전	423	245,122	12	42	54	2.91%	9.92%	12.83%	75.6
울산	431	307,055	15	53	68	3.58%	12.17%	15.75%	44.1
경기	857	772,255	39	132	171	4.53%	15.41%	19.94%	193.5
강원	263	243,250	12	42	54	4.65%	15.82%	20.48%	110.5
충북	588	608,412	31	104	135	5.20%	17.70%	22.91%	59.0
충남	851	703,166	35	120	156	4.15%	14.13%	18.28%	75.6
전북	482	460,059	23	79	102	4.80%	16.34%	21.14%	92.4
전남	434	360,148	18	62	80	4.17%	14.20%	18.37%	260.4
경북	354	531,395	27	91	118	7.55%	25.69%	33.25%	73.5
경남	448	373,459	19	64	83	4.19%	14.27%	18.46%	123.9
제주	509	426,455	21	73	94	4.21%	14.33%	18.54%	34.0
전체	869	672,619	34	115	149	3.89%	13.24%	17.14%	1729.3

<부표 5> 지역별 법인택시(업체당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2012)

(단위: 백만원, ℓ)

지역	평균 연간영업 이익액	평균 유류사용량	평균 유류세 감면	평균 유가 보조금	평균 총혜택	영업이익액당 감면혜택	영업이익액당 유가보조금	영업이익당 총혜택	가중치
서울	2,140	1,211,858	28	240	268	1.32%	11.21%	12.54%	253.8
부산	2,126	1,275,972	30	253	282	1.40%	11.88%	13.28%	99.2
대구	788	637,226	15	126	141	1.89%	16.02%	17.91%	93.0
인천	1,064	1,109,563	26	220	246	2.44%	20.64%	23.08%	60.0
광주	587	580,060	14	115	128	2.31%	19.55%	21.86%	75.4
대전	428	291,931	7	58	65	1.60%	13.51%	15.10%	75.9
울산	519	421,106	10	83	93	1.90%	16.06%	17.95%	44.0
경기	832	740,411	17	147	164	2.08%	17.62%	19.70%	193.5
강원	262	303,347	7	60	67	2.71%	22.92%	25.63%	110.4
충북	574	601,891	14	119	133	2.45%	20.76%	23.22%	59.0
충남	730	662,716	16	131	147	2.12%	17.98%	20.10%	75.6
전북	446	411,070	10	81	91	2.15%	18.23%	20.39%	91.5
전남	380	318,514	7	63	71	1.96%	16.60%	18.56%	257.3
경북	339	559,533	13	111	124	3.86%	32.65%	36.51%	73.5
경남	447	380,618	9	75	84	1.99%	16.86%	18.85%	122.0
제주	438	415,298	10	82	92	2.22%	18.78%	20.99%	34.0
전체	875	656,634	15	130	145	1.76%	14.86%	16.61%	1718.1

<부표 6> 지역별 법인택시(업체당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2013)

(단위: 백만원, ℓ)

지역	평균 연간영업 이익액	평균 유류사용량	평균 유류세 감면	평균 유가 보조금	평균 총혜택	영업이익액당 감면혜택	**영업이익액당** 유가보조금	영업이익액당 총혜택	가중치
서울	2,131	1,244,442	29	246	275	1.37%	11.56%	12.92%	253.7
부산	2,247	1,347,331	32	267	298	1.40%	11.87%	13.27%	97.5
대구	763	545,265	13	108	121	1.67%	14.15%	15.82%	93.6
인천	1,010	919,552	22	182	204	2.13%	18.02%	20.15%	60.2
광주	656	555,350	13	110	123	1.98%	16.75%	18.73%	75.4
대전	346	206,688	5	41	46	1.40%	11.82%	13.22%	75.4
울산	447	307,536	7	61	68	1.61%	13.63%	15.24%	44.0
경기	929	802,518	19	159	178	2.02%	17.11%	19.13%	193.8
강원	215	218,795	5	43	48	2.38%	20.13%	22.51%	110.0
충북	648	514,653	12	102	114	1.86%	15.73%	17.59%	59.4
충남	767	675,853	16	134	150	2.06%	17.44%	19.50%	75.9
전북	545	450,646	11	89	100	1.93%	16.37%	18.30%	91.0
전남	357	267,199	6	53	59	1.75%	14.80%	16.55%	255.5
경북	412	484,092	11	96	107	2.75%	23.24%	25.99%	73.6
경남	470	368,365	9	73	82	1.83%	15.50%	17.33%	121.9
제주	438	397,845	9	79	88	2.12%	17.98%	20.10%	34.0
전체	894	635,891	15	126	141	1.66%	14.07%	15.74%	1714.9

다. 법인택시(1대당)

<부표 7> 지역별 법인택시(1대당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2011)

(단위: 원, ℓ)

지역	평균 연간영업 이익액	평균 유류사용량	평균 유류세감면	평균 유가보조금	평균 총혜택	영업이익액당 감면혜택	영업이익액당 유가보조금	영업이익액당 총혜택
서울	21,149,310	13,450	676,753	2,300,610	2,977,362	3.20%	10.88%	14.08%
부산	15,903,811	10,243	515,362	1,751,965	2,267,327	3.24%	11.02%	14.26%
대구	9,589,566	8,455	425,418	1,446,201	1,871,619	4.44%	15.08%	19.52%
인천	9,037,973	11,063	556,637	1,892,278	2,448,915	6.16%	20.94%	27.10%
광주	11,209,775	10,789	542,866	1,845,462	2,388,328	4.84%	16.46%	21.31%
대전	8,614,678	5,253	264,295	898,466	1,162,761	3.07%	10.43%	13.50%
울산	7,241,377	5,472	275,311	935,916	1,211,227	3.80%	12.92%	16.73%
경기	12,287,671	12,246	616,157	2,094,617	2,710,775	5.01%	17.05%	22.06%
강원	7,071,912	6,856	344,952	1,172,658	1,517,610	4.88%	16.58%	21.46%
충북	9,679,333	10,917	549,283	1,867,277	2,416,559	5.67%	19.29%	24.97%
충남	13,659,933	11,591	583,212	1,982,620	2,565,832	4.27%	14.51%	18.78%
전북	8,118,015	8,558	430,576	1,463,737	1,894,313	5.30%	18.03%	23.33%
전남	9,794,285	8,830	444,270	1,510,287	1,954,557	4.54%	15.42%	19.96%
경북	6,087,423	9,829	494,557	1,681,238	2,175,795	8.12%	27.62%	35.74%
경남	7,426,403	6,974	350,904	1,192,892	1,543,796	4.73%	16.06%	20.79%
제주	11,072,831	9,224	464,121	1,577,773	2,041,895	4.19%	14.25%	18.44%
전체	13,284,824	10,286	1,759,293	580,925	2,340,218	13.24%	4.37%	17.62%

<부표 8> 지역별 법인택시(1대당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2012)

(단위: 원, ℓ)

지역	평균 연간영업 이익액	평균 유류사용량	평균 유류세감면	평균 유가보조금	평균 총혜택	영업이익액당 감면혜택	영업이익액당 유가보조금	영업이익액당 총혜택
서울	22,723,152	12,762	298,505	2,526,506	2,825,011	1.31%	11.12%	12.43%
부산	15,045,491	9,317	217,931	1,844,541	2,062,472	1.45%	12.26%	13.71%
대구	10,443,508	8,532	199,567	1,689,107	1,888,674	1.91%	16.17%	18.08%
인천	10,975,991	12,048	281,793	2,385,063	2,666,856	2.57%	21.73%	24.30%
광주	9,518,361	9,512	222,490	1,883,131	2,105,622	2.34%	19.78%	22.12%
대전	8,229,465	5,632	131,737	1,115,009	1,246,747	1.60%	13.55%	15.15%
울산	9,733,698	7,827	183,071	1,549,493	1,732,564	1.88%	15.92%	17.80%
경기	12,235,348	11,186	261,635	2,214,445	2,476,080	2.14%	18.10%	20.24%
강원	7,292,765	8,455	197,754	1,673,765	1,871,519	2.71%	22.95%	25.66%
충북	9,870,619	10,437	244,116	2,066,168	2,310,285	2.47%	20.93%	23.41%
충남	12,414,640	12,291	287,488	2,433,262	2,720,750	2.32%	19.60%	21.92%
전북	8,619,007	8,689	203,243	1,720,224	1,923,467	2.36%	19.96%	22.32%
전남	9,572,569	8,559	200,195	1,694,422	1,894,616	2.09%	17.70%	19.79%
경북	5,615,127	9,665	226,069	1,913,423	2,139,492	4.03%	34.08%	38.10%
경남	7,877,403	6,978	163,225	1,381,516	1,544,741	2.07%	17.54%	19.61%
제주	9,240,554	8,638	202,032	1,709,970	1,912,001	2.19%	18.51%	20.69%
전체	13,396,052	10,054	1,990,418	235,166	2,225,584	14.86%	1.76%	16.61%

<부표 9> 지역별 법인택시(1대당) 유류세 감면, 유가보조금, 총혜택(2013)

(단위: 원, ℓ)

지역	평균 연간영업 이익액	평균 유류사용량	평균 유류세감면	평균 유가보조금	평균 총혜택	영업이익액당 감면혜택	영업이익액당 유가보조금	영업이익액당 총혜택
서울	22,896,527	13,384	313,048	2,649,595	2,962,643	1.37%	11.57%	12.94%
부산	14,978,964	9,265	216,705	1,834,165	2,050,870	1.45%	12.24%	13.69%
대구	9,362,384	6,731	157,429	1,332,463	1,489,892	1.68%	14.23%	15.91%
인천	10,502,704	9,539	223,123	1,888,485	2,111,608	2.12%	17.98%	20.11%
광주	11,795,195	9,908	231,738	1,961,398	2,193,135	1.96%	16.63%	18.59%
대전	7,913,568	4,873	113,976	964,675	1,078,650	1.44%	12.19%	13.63%
울산	8,709,181	6,288	147,074	1,244,813	1,391,887	1.69%	14.29%	15.98%
경기	12,974,907	12,045	281,742	2,384,625	2,666,367	2.17%	18.38%	20.55%
강원	6,836,534	6,705	156,832	1,327,410	1,484,242	2.29%	19.42%	21.71%
충북	10,717,558	9,128	213,501	1,807,047	2,020,548	1.99%	16.86%	18.85%
충남	14,221,997	12,373	289,413	2,449,553	2,738,965	2.03%	17.22%	19.26%
전북	10,478,543	8,443	197,492	1,671,551	1,869,043	1.88%	15.95%	17.84%
전남	9,211,839	7,562	176,877	1,497,068	1,673,946	1.92%	16.25%	18.17%
경북	6,188,499	7,932	185,537	1,570,365	1,755,902	3.00%	25.38%	28.37%
경남	9,103,779	7,629	178,433	1,510,233	1,688,666	1.96%	16.59%	18.55%
제주	10,369,995	9,285	217,180	1,838,185	2,055,365	2.09%	17.73%	19.82%
전체	14,037,843	9,980	233,432	1,975,740	2,209,173	1.66%	14.07%	15.74%

연안운항여객 선박용 석유류에 대한 간접세 면제

제 출 문

기획재정부 장관 귀하

본 보고서를『연안운항여객 선박용 석유류에 대한 간접세 면제』연구용역에 관한 최종보고서로 제출합니다.

연구진 : 홍성훈 한국조세재정연구원 부연구위원
이동규 한국조세재정연구원 부연구위원

2015년 9월

한국조세재정연구원

원장 박 형 수

요 약

□ 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2015년 말 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분)를 면제[1)]

○ 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형 발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체

○ 운항원가 상승 억제를 통한 적정운임 유지로 도시민을 포함한 여객선 이용객의 부담을 줄이고 연안여객 운송사업을 활성화하기 위해 동 제도를 도입

□ 연안여객선 면세유제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2010년 약 631억원에서 2013년 약 785억원으로 해마다 꾸준히 증가[2)]

○ 조세지출예산서에서는 지방세인 자동차세(주행분) 면제에 따른 조세지출액은 제시하지 않고 있으나, 약 109억원으로 추산

□ 현행 연안여객선 면세유제도에서는 특정 단체에 공급하는 연안여객선용 유류를 모두 면세로 하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있음

○ 농·임·어업용 면세유제도나 택시연료 면세제도에서는 구매 수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함

○ 면세를 적용하는 석유류도 명시하지 않음

○ 면세유 부정 사용을 적발하였을 경우의 처벌조항도 없음

---

1) 「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호

2) 『조세지출예산서』 각 연도

□ 연안여객선 면세유제도는 여객선 운영자가 해운조합에 주문하면, 해운조합이 정유사와 대행업체를 통해 수요자에게 면세유를 공급하는 방식으로 운영되고 있음

○ 모든 간접세를 포함한 유류 구매대금에 수수료 및 용역비를 가산하여 공급한 후, 사후적으로 세금을 환급

1. 연안여객선박업 및 수상운송업 현황

□ 내항여객운송업(연안여객선박업)은 전반적으로 2008~2009년 사이에 위축이 있었으나, 그 이후 다시 성장세를 보이고 있음

○ 기업체당 평균 연료비는 해마다 꾸준히 증가하였으나, 전체 영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 약 34~37% 수준에서 유지되고 있음

□ 내항화물운송업은 전반적으로 2011~2012년 사이에 위축이 있었으나, 큰 변동 없이 꾸준한 성장세를 보이고 있음

○ 기업체당 평균 연료비는 2011년 이후 크게 증가, 매출액도 매년 증가하고 있지만, 영업비용의 증가로 영업이익률은 해마다 하락

○ 연료비 비중은 약 20~25% 수준에서 유지

□ 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률 약 4.2%, 내항화물운송업 연평균 영업이익률 약 3.9%

○ 내항여객운송업에만 연안여객선 면세유제도가 적용되며, 내항화물운송업의 경우에는 경유에 대해서만 유가보조금을 지급

○ 국내 주요 기업의 2013년 평균 영업이익률 약 4.5%, 이 중에서 삼성전자와 현대자동차를 제외한 기업들의 평균 영업이익률은 약 3.4% 정도였음[3)]

3) 한국은행, 「2013년 기업경영분석」

□ 연안여객선 수송 실적을 보면, 연안여객선 이용은 특정 지역에서 집중적으로 나타나고, 해당 지역 주민(도서민)의 경우 연중 이용 행태에 큰 변화가 없는 반면, 일반인의 경우 동절기를 제외한 나머지 기간에 이용이 집중되는 것으로 나타남

○ 지나친 계절별 이용객 수 변동은 유형자산(선박) 투자 및 운영에 있어 불확실성을 높이고, 영업비용을 불필요하게 증가시키는 원인이 될 수 있음

2. 연안여객선 면세유제도의 타당성 평가

□ 연안여객선 면세유제도는 1975년부터 시행되었으며, 감면 세목 및 방식에도 큰 변화가 없이 현재까지 40년 동안 유지된 제도임

○ 1973~1974년의 1차 오일 쇼크로 인해 발생한 연안여객선 업체들의 경영난을 완화하기 위해 도입되었으며, 그 이후 일몰이 계속 연장되며 존속함

□ 연안여객선 면세유제도가 일몰이 계속 연장되며 40년 동안 유지되었다는 것은 동 제도의 폐지 가능성이 상당히 작거나 아예 없음을 의미

○ 오랫동안 제도가 그대로 유지되었기 때문에, 폐지될 경우 연안여객선 업체들이나 도서민 이용객에게 미칠 영향을 상당히 클 수 있음

□ 통계청 운수업조사 자료를 통해 살펴본 바에 따르면, 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률 약 4.2%으로 나타나 연안여객선 업체들의 경영난 완화에 도움이 되고 있는 것으로 판단

○ 이러한 영업이익률 수준은 면세유 공급에 따라 감소한 유류비를 근거한 산출된 것이므로, 만약 면세유 제도가 축소 또는 폐지된다면 현재의 영업이익률이 유지되기는 어려울 것으로 보임

○ 2013년 기준 전체 업체들의 평균 영업이익이 약 5억 1,502만원이었는데, 유류세 감면액은 평균 약 12억 9,525만원이었음

□ 한편 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 그리스, 스웨덴, 덴마크, 터키 등의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유제도를 운영함

○ 국가마다 면세가 적용되는 유종이나 업종은 다르게 나타남

□ 다음 사항을 고려할 때 연안여객선 업체와 도서민 이용객을 지원하기 위해 면세유제도를 유지할 수 있다고 판단함

○ 연안여객선 면세유제도가 이미 40년 동안 존속되어 폐지될 경우 연안여객선 업체들이나 도서민 이용객에게 미칠 영향이 상당히 클 수 있음

○ 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률이 약 4.2%로 나타나 연안여객선 업체들의 경영난 완화에 도움이 되고 있는 것으로 보임

○ 연안여객선 업체들의 영업 특성상 계절에 따른 이용객 수 변동이 크지만, 선박의 크기를 계절에 따라 조정할 수 없기 때문에 비수기(겨울철)에도 큰 선박을 운영하여 선박 유지 비용 부담이 클 수 있음

○ 독일, 프랑스, 이탈리아 등 여러 국가에서도 내항여객운송업에서 사용하는 유류에 대해 소비세를 면제하고 있음

□ 우리나라의 면세유, 유류세 감면, 유가보조금제도를 살펴보면 세금 감면(조세지출) 방식과 보조금 지급(예산지출) 방식이 두루 쓰이는 것을 확인할 수 있음

○ 연안화물선에 사용하는 경유에 대해 리터당 345.54원의 보조금을 지급

○ 일반 및 개인 택시에 사용하는 LPG 부탄에 대해 리터당 23.39원의 유류세를 감면하면서 동시에 리터당 197.97원의 유가보조금도 지급

○ 연안여객선에서 사용하는 석유류에 대해 유류세와 부가가치세를 모두 면제

- 보조항로 결손보상금, 도서민 여객운임 지원금 등 연안여객선 업체들에 지급하는 보조금제도가 있지만, 이러한 보조금제도는 유류 사용량과 직접 관련된 유가보조금제도는 아님

□ 보조금제도는 지출 수준을 예산 범위 내에서 제한할 수 있다는 장점이 있지만, 제도를 운영하기 위해 미리 예산을 확보해야 한다는 단점도 있음

○ 유가보조금의 재원은 지방세 수입으로 충당되기 때문에, 보조금으로 인한 지방자치단체의 지출 증가분을 채우기 위해, 교부세제도를 조정해야 할 수 있음

□ 세금 감면제도는 제도를 운영하기 위해 미리 예산을 확보할 필요는 없지만, 총 감면액(조세지출액)을 일정 범위 내에서 제한할 수 없다는 단점이 있음

○ 물론 조세지출액에 상응하여 세수입도 감소하기 때문에, 세금 감면제도를 운영하면 정부의 입장에서는 편성할 수 있는 예산 규모가 감소함

□ 면세유제도를 유가보조금제도로 일부 또는 전부 전환할 경우 보조금의 재원을 마련하는 문제를 중앙정부와 지방자치단체가 협의해야 하는바, 이를 진행하는 데 상당한 시간과 노력이 소요되며, 지금으로서는 유가보조금제도로 시급히 전환해야 할 필요성도 찾기 어려움

○ 연안여객선 면세유제도를 현행의 세금 감면 방식으로 운영하는 것이 바람직하다고 판단

3. 연안여객선 면세유제도의 효과 분석

□ 연안여객선 면세유제도가 도서민 이용객의 운임 할인과 도서민 수송실적에 미치는 효과를 분석하고, 연안여객선 업체들의 영업이익 또는 매출액 분위에 따른 면세유 혜택을 추정함

가. 도서민 가격할인 효과

□ 다수의 연안 항로에서 도서민들은 일반인 대비 할인된 가격으로 연안여객선을

이용하며, 이러한 도서민 가격할인은 교통비 부담을 완화하여 도서민의 생계를 지원하는 효과를 냄

□ 연안여객선을 이용한 모든 도서민이 할인받은 총 금액은 72억원가량으로 추정되었고, 성인 도서민의 1회 이용당 할인금액은 평균 2,266원으로 추정되었음

○ 2014년 기준 도서민의 가격할인금 총액은 당해 면세유 지원액(501억원) 대비 약 14.4%를 차지

나. 도서민 가격할인율 상관관계 분석

□ 가격할인과 면세유와의 관계를 분석하여 도서민에 대한 가격할인이 면세유 지원에 영향을 받고 있는지 또는 면세유 지원과는 상관없이 다른 유인에 의해 발생한 것인지 확인할 필요가 있음

○ 도서민에 대한 가격할인율과 각 요소들의 관계를 파악하기 위해 가격할인율을 면세유 지원액 등 각종 독립변수들에 대하여 회귀분석 실시

□ 면세유 지원액은 가격할인율과 실질적으로 일관성 있는 상관관계를 찾기 어려움

○ 가격할인율 수준이 면세유 지원액에 영향을 받는다는 근거를 찾기 어려움

○ 통계적으로도 유의미하지 않은 데다 로그 사용 유무에 따라 계수 부호가 변화

□ 가격할인율과 수송실적의 상관관계는 일반인과 도서민의 경우가 서로 다름

○ 일반인 수송실적은 양(+), 도서민 수송실적은 음(-)의 상관관계를 보이고 있음

○ 사람들이 많이 이용하는 선박의 경우 도서민에게 가격할인 혜택을 주어도 영업이 충분히 수익을 거둘 수 있는 구조이므로 도서민에게 할인을 많이 하는 것으로 볼 수도 있음

○ 낙도에 대해서도 가격할인의 혜택이 커짐으로써 접근성이 떨어지는 도서민들의 생계에 보다 더 지원이 강화되어 형평성에도 긍정적인 영향을 줄 수 있음

다. 도서민 수송실적의 상관관계 분석

□ 도서민 수송실적과 각 항로를 운항하는 선박들의 다양한 요인들이 어떠한 상관관계를 가지고 있는지 파악하기 위해 회귀분석 실시

○ 면세유 지원액은 양(+)의 상관관계를 보이고 있으며 대부분의 모형에서 그 통계적 유의성도 충분한 것으로 나타남

○ 두 변수의 관계는 역인과관계(reverse causality)의 가능성이 높은 것으로 보임

○ 면세유의 지원으로 도서민 수송실적이 증가했다기보다는, 도서민 수송실적이 많을수록 운행횟수도 많을 것이고 그에 따라 연료소비도 많아질 것이기에 면세유 지원액도 증가했을 가능성이 높음

□ 가격할인율은 종속변수를 어떻게 선택하느냐에 따라 통계적 유의성의 차이가 크지만 모든 경우에서 음(-)의 값이 일관적으로 나옴

○ 도서민들에게 연안여객선 이용이 일상생활에서 상당히 필수적인 요소임을 감안한다면 도서민 수송실적이 낮다는 것은 도서민 수가 적을 가능성이 높음

○ 따라서 앞 절의 결과와 종합적으로 본다면, 벽지 도서민들에게 더 큰 가격할인을 제공하여 접근성이 낮은 도서민들의 생계를 더 지원하는 양상

□ 일반인 수송실적은 공통적으로 양(+)의 부호를 가지며 통계적 유의하게 나옴

○ 일반인이 많이 이용하는 지역은 여행수요도 많은 곳일 가능성이 높음

○ 관광지 조성 등으로 도서민의 거주 및 생계여건도 더 양호할 수 있어 도서민의 거주인구도 상대적으로 더 많을 가능성이 높음

라. 면세유 지원규모의 상관관계 분석

□ 면세유 지원규모와 각 항로를 운항하는 선박들의 다양한 요인들이 어떠한 상관관계를 가지고 있는지 살펴보기 위해 회귀분석을 실시

○ 면세유 지원액이 일반인 및 도서민 수송실적 모두와 양(+)의 상관관계를 가지는 것은 지원방식을 고려할 때 필연적인 결과임

○ 면세유는 사용한 만큼 지원하므로 많이 운항할수록, 큰 선박일수록 지원액이 많을 수밖에 없음

○ 수송실적뿐만 아니라 선박톤수도 양(+)의 상관관계가 통계적으로 매우 유의하게 나온 것도 같은 맥락에서 필연적임

○ 현재 선사들이 제도를 악용하거나 거짓으로 제도의 혜택을 받거나 하는 문제점은 이번 분석을 통해서는 드러나지 않음

마. 영업이익 및 매출액 분위별 평균 면세유 혜택 비교

□ 통계청 운수업조사의 내항여객운송업 미시자료와 석유공사의 석유류 세전 공급가격 자료를 활용하여, 연안여객선 면세유제도에 따른 업체별 감면 혜택 추정

○ 내항여객운송업 업체의 연료비용은 석유류를 세전(면세) 가격에 구입한 비용

○ 운수업조사 미시자료의 내항여객운송업 업체별 연료비용을 석유류 세전 공급가격으로 나누어 업체별 면세유 소비량(리터 단위) 추정

○ 세전 공급 가격을 기준으로 경유 및 중유의 리터당 세율 계산

○ 추정된 소비량에 세율을 곱하여 업체별 감면액 추정

□ 영업이익을 기준으로 업체들을 5분위로 구분하여, 각 분위에서 업체별 감면액 추정치를 평균으로 계산

○ 매출액 분위별 평균 감면액도 함께 추정

□ 이익 분위별 평균 감면액을 비교하면, 상위 20%에 해당하는 업체의 평균 감면액이 다른 업체의 감면액에 비해 월등히 크게 나타남

○ 2012년을 제외하면, 해당 기간 동안 항상 상위 20%에서의 감면액이 가장 컸음

○ 2009년과 2013년을 제외하면, 나머지 해에는 이익 분위별 평균 감면액 곡선이 U자 구조를 보임

□ 매출액 분위별 평균 감면액을 비교하면, 상위 20%에 해당하는 업체의 평균 감면액이 다른 업체의 감면액에 비해 월등히 크게 나타나는 현상이 더욱 두드러짐

○ 자료 기간 동안 항상 매출액 분위별 평균 감면액 곡선이 우상향 추세를 보임

○ 특히 상위 20% 업체들의 감면액이 전체 평균 감면액의 약 3배에 이를 정도임

□ 내항여객운송업 업체들 사이의 평균 감면액을 비교하면, 고이익 및 고매출액 분위 업체들의 감면액이 다른 업체들에 비해 더 크다는 점을 시사

4. 정책 시사점

□ 연안여객선 면세유제도의 효과를 분석한 결과, 동 제도가 도서민 부담 경감이나 영세 여객선 업체 지원에 미치는 효과를 발견할 수 없었음

○ 동 제도가 도서민 요금 할인 또는 도서민 수송실적에 미치는 효과가 통계적으로 유의하지 않다는 것을 확인

○ 면세유 공급에 따른 연료비 경감 혜택도 저이익업체보다는 고이익업체에 더 많이 돌아가고 있는 것을 확인

□ 다만, 2015년 말로 예정된 제도 일몰을 그대로 시행하여 면세유제도를 폐지하면

여객선 요금이 상향 조정될 수 있으며 연료비 상승으로 인해 업체들의 경영 상황이 급속히 악화될 수 있음

○ 2015년부터 연안여객선 요금이 (사실상) 인가제에서 신고제로 바뀌어, 면세유제도 종료시 업체들이 요금을 인상할 가능성이 있음

○ 한편 최근 들어 연안여객선 업체의 안전 관리 비용이 증가하고 있는데 여기에 면세유제도 종료에 따른 유류 비용 상승이 더해질 경우 요금 인상 요인이 더욱 커질 뿐만 아니라 상당수 업체들의 결손이 예상됨

○ 하지만 최근의 이러한 정책 환경 변화는 본 보고서에서 분석 대상으로 잡았던 기간 (2007~2013) 동안에는 일어나지 않았던 것으로, 분석 결과에도 반영되지 못하였음

□ 독일, 프랑스, 이탈리아, 스웨덴 등 여러 나라에서도 내항여객운송업에서 사용하는 유류에 대해 소비세를 면제하고 있음

□ 따라서 연안여객선 면세유제도의 효과를 객관적인 수치로 확인하기는 어려웠으나, 동 제도가 40년간 유지되었다는 점과 다른 나라에서도 유사한 제도를 운영한다는 점 및 환경의 변화 등을 고려할 때 제도의 일몰을 연장할 수 있을 것이라 판단함

□ 연안여객선 면세유제도를 우리나라의 다른 면세유제도와 비교하면, 연안여객선 면세유제도에는 관리제도가 명확히 규정되어 있지 않다는 것을 알 수 있음

○ 면세유 관리 방안을 수립하여 면세유 사용량 및 사용 근거에 대한 자료를 축적하면, 추후 다시 일몰이 도래할 때 객관적인 통계 자료를 바탕으로 제도 효과를 검증할 수 있음

□ 우리나라의 면세유 및 유류세 감면제도 중에서, 일부 제도가 면세유 또는 감면 유류의 유통 과정을 감독하기 위한 관리제도를 두고 있음

○ 특히 농·임·어업용 면세유제도에서는 면세유 구입 또는 유류세 환급용 신용카드를 발급하여 사용하도록 의무화하고 있음

○ 구매카드를 사용하는 제도하에서는 면세유 또는 감면 유류의 부정 사용을 적발한 경우 과세관청에서 가산세를 부과하도록 하고 있음
○ 농·임·어업용 면세유제도에서는 조합을 관리기관으로 지정하여 감독함

□ 하지만 연안여객선 면세유제도의 경우에는 구매카드도 사용하지 않고 면세유 관리기관도 지정되어 있지 않아 「조세특례제한법령」상으로는 관리제도가 없음
○ 다만 정유사가 여객선 업체에 면세유를 공급하는 과정에서, 해운조합을 거쳐 주문을 주고 받도록 되어 있어, 해운조합이 실무적으로 관리기관의 역할을 수행하고 있다는 주장이 있음
○ 해운조합에 면세유 유통 관리를 위한 권한이 법령으로 위임된 것은 아님
○ 부정 사용 행위를 가산세제도를 활용하여 처벌할 수 있는 방안도 없음

□ 연안여객선 면세유제도에 관리제를 도입하는 방안을 두 가지로 검토

□ (면세유류 구매카드 도입) 농·임·어업용 면세유제도를 비롯한 다른 네 가지 제도에서처럼, 과세관청을 통해 발급하는 면세유류 구매카드를 연안여객선 업체들이 의무적으로 사용하도록 함
○ 과세관청이 부정 사용 행위에 대해 감시하고, 적발시 가산세를 추징
○ 「조특법」제106조의2 제1항에 농·임·어업용 면세유제도(제1호)와 연안여객선 면세유제도(제2호)가 명시되어 있는데, 동 조문의 제3항부터 제15항에 이르는 면세유 관리제도는 농·임·어업용 면세유에 대해서만 적용되고 있으므로, 동 조항들이 연안여객선 면세유제도에도 적용되도록 조항을 개정할 수 있음

□ (면세유류 구매카드 도입의 장단점) 연안여객선 면세유제도에 구매카드를 도입하는 경우, 과세관청이 주도적으로 면세유 유통 과정을 관리하여 부정 사용 적발 시 가산세 추징과 같은 처벌까지 한 번에 진행할 수 있다는 장점이 있음
○ 농·임·어업용 면세유 관리제도(「조특법」제106조의2 제3항~제15항)가 여러

차례의 세법 개정을 통해 단계적으로 도입되었던 사실을 감안하면, 한 번에 농·임·어업용 면세유 관리 제도에 준하도록 연안여객선 면세유 관리제도를 도입할 경우 도입에 따른 제도 시행상의 착오가 여객선 업체나 과세관청에 발생할 수 있음

○ 농·임·어업용 면세유 관리제도에 준하는 제도 도입을 목표로 하여 단계적으로 제도를 도입하는 방안도 고려할 수 있음

□ (해운조합 관리기관 지정) 해운조합이 여객선 업체들과 함께 자발적으로 면세유 부정 사용 행위를 방지하기 위해 자정 노력을 기울이고, 면세유 유통 과정을 감시할 수 있는 권한을 관련 정부 부처 및 조합의 업무 지침에 명시하도록 함

○ 이 경우에도 해운조합에서 부정 사용 행위를 적발한 경우 이를 과세관청에 통보하도록 의무화하고 과세관청이 감면액 및 가산세를 추징하도록 해야 함

□ (해운조합 관리기관 지정의 장단점) 해운조합을 관리기관으로 지정하여 면세유 관리를 위임하는 경우, 해운업 실태 및 운영 방식을 이해하고 있는 조합에서 여객선 업체들의 부정 사용 행위를 더 효과적으로 감시할 수 있다는 장점이 있음

○ 다만, 부정 행위를 적발하더라도 해운조합과 과세관청이 협조하지 않을 경우, 가산세 징수가 순조롭게 진행되지 않아 관리제도의 실효성이 줄어들 수 있음

○ 해운조합과 함께 제3의 독립적인 기관도 관리제 운영에 참여하는 방안을 고려할 수 있음

목 차

Ⅰ. 서 론 ····· 483

1. 연구 배경 ····· 435
2. 연구 내용 및 보고서 구성 ····· 486
3. 기존 문헌 연구 ····· 487

Ⅱ. 연안운항여객 선박업 및 수상운송업 현황 ····· 493

1. 내항여객운송업 현황 ····· 496
2. 내항화물운송업 현황 ····· 499
3. 수상운송업 현황 ····· 502
4. 연안여객선 항로 및 수송실적 현황 ····· 505
5. 소결 ····· 508

Ⅲ. 연안여객선 면세유제도 현황 및 타당성 평가 ····· 511

1. 제도 현황 ····· 513
   가. 연안여객선 면세유제도 ····· 513
   나. 연안여객선 보조금제도 ····· 516
   다. 연안화물선 유가보조금제도 ····· 518
2. 제도 비교 ····· 520
   가. 주요국의 내항운송업 면세유제도 ····· 520
   나. 우리나라의 면세유제도 ····· 522
3. 제도 타당성 평가 ····· 526
   가. 제도 자체의 타당성 ····· 529
   나. 제도 조합의 타당성 ····· 529
   다. 제도적 관리의 필요성 ····· 531

Ⅳ. 연안여객선 면세유제도 효과 분석 ····· 535
1. 도서민 가격할인 효과 ····· 538
2. 도서민 가격할인율 상관관계 분석 ····· 539
3. 도서민 수송실적의 상관관계 분석 ····· 548
4. 면세유 지원규모의 상관관계 분석 ····· 552
5. 낙도보조항로의 교통편의 제공 효과에 대한 기존 연구 ····· 554
6. 내항여객운송업 영업실적상 면세유 지원 효과 ····· 555
7. 분위별 평균 감면 혜택 비교 ····· 558
가. 추정 방법 ····· 558
나. 추정 결과 ····· 559

Ⅴ. 요약 및 시사점 ····· 573
1. 연안여객선박업 및 수상운송업 현황 ····· 576
2. 연안여객선 면세유제도의 타당성 평가 ····· 577
3. 연안여객선 면세유제도의 효과 분석 ····· 580
가. 도서민 가격할인 효과 ····· 580
나. 도서민 가격할인율 상관관계 분석 ····· 580
다. 도서민 수송실적의 상관관계 분석 ····· 581
라. 면세유 지원규모의 상관관계 분석 ····· 582
마. 영업이익 및 매출액 분위별 평균 면세유 혜택 비교 ····· 583
4. 정책 시사점 ····· 584

참고문헌 ····· 589

표 목 차

<표 Ⅱ-1> 내항여객운송업 총계 지표 ····· 497
<표 Ⅱ-2> 내항여객운송업 연료비 구분 ····· 497
<표 Ⅱ-3> 내항여객운송업 기업체당 평균 지표 ····· 498
<표 Ⅱ-4> 내항여객운송업 종사자당 평균급여액 비교 ····· 499
<표 Ⅱ-5> 내항화물운송업 총계 지표 ····· 500
<표 Ⅱ-6> 내항화물운송업 연료비 구분 ····· 500
<표 Ⅱ-7> 내항화물운송업 기업체당 평균 지표 ····· 501
<표 Ⅱ-8> 내항화물운송업 종사자당 평균급여액 비교 ····· 502
<표 Ⅱ-9> 수상운송업 총계 지표 ····· 503
<표 Ⅱ-10> 수상운송업 연료비 구분 ····· 503
<표 Ⅱ-11> 수상운송업 기업체당 평균 지표 ····· 504
<표 Ⅱ-12> 수상운송업 종사자당 평균급여액 비교 ····· 505
<표 Ⅱ-13> 내항여객운송업 기업체 자본금 규모 ····· 505
<표 Ⅱ-14> 내항여객운송업 기업체별 선박 보유 ····· 506
<표 Ⅱ-15> 지방청별 연안여객 항로, 선박 및 여객수송실적 ····· 506
<표 Ⅱ-16> 월별 여객수송실적 ····· 507

<표 Ⅲ-1> 연안여객선 면세유제도에 따른 연도별 조세지출액 ····· 514
<표 Ⅲ-2> 보조항로 운영 현황 ····· 516
<표 Ⅲ-3> 도서민 여객운임 지원 금액 ····· 517
<표 Ⅲ-4> 도서민 여객운임 지원사업 ····· 517
<표 Ⅲ-5> 연안화물선 유류보조금 단가의 변화 ····· 518
<표 Ⅲ-6> 국가별 유류세 현황 ····· 522
<표 Ⅲ-7> 우리나라의 면세유 및 유류세 감면제도 비교 ····· 525

<표 Ⅳ-1> 가격할인율의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과 ····· 543

<표 Ⅳ-2> 가격할인율의 회귀분석 결과(로그 적용시) ····· 544
<표 Ⅳ-3> 다중공선성을 감안한 변수 선택에 따른 결과 비교 ····· 545
<표 Ⅳ-4> 다중공선성을 감안한 변수 선택에 따른 결과 비교(로그 적용시) ···· 546
<표 Ⅳ-5> 도서민 수송실적의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과 ····· 550
<표 Ⅳ-6> 도서민 수송실적의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과 ····· 551
<표 Ⅳ-7> 도서민 수송실적의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과 ····· 553
<표 Ⅳ-8> 면세유의 종류와 세금의 구성 ····· 559
<표 Ⅳ-9> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2008) ····· 560
<표 Ⅳ-10> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2009) ····· 561
<표 Ⅳ-11> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2011) ····· 562
<표 Ⅳ-12> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2012) ····· 563
<표 Ⅳ-13> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2013) ····· 564
<표 Ⅳ-14> 영업이익 분위별 면세유 사용량 대비 감면액(2008~2013) ····· 567
<표 Ⅳ-15> 영업이익 분위별 면세유 사용량 대비 경유 사용량(2008~2013) ····· 567
<표 Ⅳ-16> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2008) ····· 567
<표 Ⅳ-17> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2009) ····· 568
<표 Ⅳ-18> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2011) ····· 569
<표 Ⅳ-19> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2012) ····· 569
<표 Ⅳ-20> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2013) ····· 570
<표 Ⅳ-21> 매출액 분위별 면세유 사용량 대비 감면액(2008~2013) ····· 571
<표 Ⅳ-22> 매출액 분위별 면세유 사용량 대비 경유 사용량(2008~2013) ····· 571

그 림 목 차

[그림 Ⅲ-1] 연안여객선 면세유 거래 과정 ····· 515
[그림 Ⅲ-2] 연안화물선 유가보조금 신청 및 지급 절차 ····· 519

[그림 Ⅳ-1] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2008) ····· 549
[그림 Ⅳ-2] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2009) ····· 550
[그림 Ⅳ-3] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2011) ····· 551
[그림 Ⅳ-4] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2012) ····· 552
[그림 Ⅳ-5] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2013) ····· 553
[그림 Ⅳ-6] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2008~2013) ····· 553

Ⅰ. 서 론

Ⅰ. 서 론

1. 연구 배경

□ 관광사업 목적으로 사용하는 여객선박을 제외하고, 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로, 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2015년 12월 31일 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분) 등을 면제[1)]

○ 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형 발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체

□ 연안여객선 면세유 제도 운영에 따른 연간 조세지출액은, 부가가치세 188억원, 개별소비세 6억원, 교통·에너지·환경세 419억원, 교육세 63억원 등 총 676억원으로 추정[2)]

○ 조세지출예산서에서는 지방세인 자동차세 면제에 따른 조세지출액은 제시하지 않고 있으나, 약 109억원으로 추산

○ 자동차세는 교통·에너지·환경세액의 26%만큼 부과

□ 조세지출예산서상 연안여객선 면세유제도 관련 항목에 따르면, 적정운임을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 경제적 부담을 경감하고, 운항원가 상승을 억제하여, 연안여객 운송사업 활성화를 도모하기 위해 제도를 도입

○ 수혜대상을 사업자가 아닌 도서지방 거주자로 명시

---

1) 「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호
2) 『2015년도 조세지출예산서』

□ 한편 올해부터 매년 일몰 예정 조세특례제도 중 연평균 특례금액 300억원 이상인 제도에 대해 심층평가를 실시하도록 의무화[3)]

2. 연구 내용 및 보고서 구성

□ 본 심층평가 보고서에서는 연안여객선 면세유제도의 타당성을 검토하고, 제도 운영에 따른 효과를 분석하여, 일몰 연장 여부 및 개선방안에 대해 종합적인 평가 의견을 제시하고자 함

○ 제도의 타당성에 대해 검토할 때, 제도 자체의 타당성, 제도 조합의 타당성, 제도 개선 가능성을 중심으로 평가

- 제도의 정책적 목적, 수혜 대상, 정책 수단의 적절성, 유사제도 중복 여부 등을 고려

○ 제도의 효과에 대해 분석할 때, 정책 목표의 달성 여부, 영세업체 지원 효과 등을 고려

□ 연안여객선 면세유제도의 타당성을 평가하면서, 통계청 운수업 조사자료를 활용하고, 우리나라의 다른 면세유 및 유류세 감면제도도 함께 비교하고, 다른 나라에서의 연안여객선 면세유제도 현황도 살펴봄

□ 연안여객선 면세유제도의 효과를 평가하면서, 연안여객선 선박 및 항로별 수송실적과 운임체계에 대한 자료를 활용하여, 도서민 운임 할인 효과나 수송실적 증대 효과가 있는지 분석함

○ 이와 함께 동 제도가 영세 여객선 업체를 지원하는 효과가 있는지도 추정함

□ 동 제도의 개선방향에 대해 논의하면서, 면세유 관리제도 도입의 필요성을 살펴보고, 관리제도를 도입을 검토한다면, 어떠한 방안이 있는지 살펴보고, 각 방안의 장점과 단점도 검토함

3)「조세특례제한법」 제142조

○ 과세관청이 관리하는 면세유류 구매카드를 도입하는 방안과 면세유 유통 과정에 대한 감독권을 해운조합에 부여하는 방안을 중심으로 두 대안의 장단점을 비교함

□ 본 보고서를 다음과 같이 구성하였음

○ 제Ⅱ장에서는 연안운항여객 선박업, 연안 화물 선박업 및 수상운송업 전반의 현황을 정리

○ 제Ⅲ장에서는 연안여객선 면세유제도 및 보조금제도 현황을 정리하고, 우리나라의 다른 면세유제도와 다른 나라의 연안여객선 면세유제도를 살펴본 후, 제도의 타당성에 대해 평가

○ 제Ⅳ장에서는 연안여객선 면세유제도의 효과를 분석하기 위해, 도서민 가격 할인율, 수송실적 등에 제도가 미친 효과를 분석하고, 영세업체 지원 효과도 추정

○ 제Ⅴ장에서는 보고서의 전체 내용을 요약하고 정책 시사점을 논의

3. 기존 문헌 연구

□ 연안여객운송업의 면세유에 대한 기존 연구는 거의 찾을 수 없으나 관련된 연구로 연안여객운송업에 대한 연구 및 어업용 또는 연안화물선용 면세유에 대한 연구 일부가 있음

○ 연안여객운송업과 관련된 논문으로는 노창균(2002), 안기명 외(2008), 장명희(2010), 전형진 외(2011) 등이 있음

○ 어업용 및 연안화물선용 면세유에 대한 연구로는 이호춘(2003), 김재희 외(2014) 등이 있음

□ 노창균(2002)은 연안여객선업체의 재무상태 분석을 통해 업종의 누적되는 적자 원인과 이에 대한 대책에 대해 논의함

○ 연안여객선업체의 대차대조표와 손익계산서 등을 바탕으로 재무비율 분석을 실시함

○ 연안여객선업체들의 자본구조가 매우 취약하며 영업실적에서 적자가 지속되는 문제를 근본적으로 해소하기 위해 새로운 여객 수요의 창출과 재무구조 개선의 노력, 획기적인 정부 지원 정책(선박확보자금 및 운영자금의 장기저리 지원 등)이 병행되어야 함을 주장함

□ 노창균(2002)은 또한 업계의 재무구조 개선을 위한 보다 구체적인 사항을 재무비율 분석을 토대로 제시함

○ 금융비용의 절감을 위해 차입금 상환과 유동부채의 장기부채 전환 등 제시

○ 중고선 구매의 시기와 방법의 조정을 통한 투하자본 부담의 최소화 제시

□ 안기명 외(2008)는 연육연도사업으로 인한 연안여객선업체의 피해에 대한 적정 보상체계의 기준을 검토하고 대안별로 업체의 보상규모를 산정하여 비교분석함

○ 연육 및 연도교 사업으로 인해 기존 연안여객운송업의 영업규모가 축소되는 피해가 발생함

○ 이에 대한 적정 피해보상규모 및 적용 가능한 보상체계를 검토한 결과, 법률적으로는 현재의 법체계에서는 연안여객선사업의 특성이 충분히 반영되기 어려운 상황임

○ 적정 보상규모 결정요소로서 보상기준 측면에서는 영업이익, 매출액, 부가가치가 적용 가능한 것으로 조사되었고 보상기간 측면에서는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」기준, 회계적 기준, 기업가치를 반영한 위험조정환원율 기준 등이 적용 가능한 것으로 조사됨

□ 안기명 외(2008)의 항로별로 업체의 보상규모 분석결과 부산-거제항로가 가장 피해가 클 것으로 예상됨

○ 부산-거제항로가 보상규모 면에서 가장 높게 나타남
○ 보상기준을 매출액이나 부가가치, 영업이익으로 바꾸어도 규모에서 큰 차이는 발생하지 않음

□ 장명희(2010)는 연안여객의 항로별 운영 효율성을 비교분석함
○ 연간수송실적을 기준으로 상위 50개 항로의 상대적인 운영 효율성을 DEA(Data Envelopment Analysis) 모형으로 분석함
○ 목포-홍도 간 항로는 규모의 효과를 불변으로 할 때 비효율성이 나타남
○ 묵호-울릉-독도, 부산-장승포, 부산-고현은 비효율적인 운영을 하고 있지만 규모 면에서 효율적인 이용이 이루어지는 것으로 나타남
○ 안골-간곡, 진리-정암, 모슬포-마라도, 송곡-상정, 목포-외달 등 5개 항로가 가장 효율성이 높은 항로로 분석됨

□ 장명희(2010)는 또한 비교분석한 결과를 토대로 합리적인 항로 운영방안을 제시함
○ 비효율적인 항로들은 효율적인 항로들의 운영방식과 선박시설의 현황 등에서 나타나는 특징들을 자기의 것으로 체화할 필요가 있음
○ 송도-병풍도, 통영-의항-관암, 생일-약산 등의 항로는 투입물인 운항거리, 선박총톤수 및 평균속력을 현재보다 감소시킴으로써 효율성을 제고할 수 있을 것으로 분석함

□ 전형진 외(2011)는 도서민의 안정적 교통권 확보와 해상관광 수요의 충족이라는 측면에서 우리나라 내항여객선의 서비스 현황과 문제점을 파악함
○ 우리나라 내항여객운송시장은 전형적인 독과점시장의 양상을 띠고 있음
○ 현행 연안여객운송사업 면허기준은 신규 사업자의 진출을 억제하는 방향으로 규정됨
○ 우리나라 연안여객운송시장 진입제도는 기존 사업자를 보호하는 경향이 강하여 신규 사업자는 물론 기존 사업자 간에도 경쟁을 제한하는 기준이 많음

□ 또한 전형진 외(2011)는 분석한 문제점을 바탕으로 내항여객운송사업 면허제도의 개선방향과 내항여객운송사업 진입제도의 전반적인 개편방안을 모색함

○ 향후 내항여객운송사업의 면허제도 개편방향은 경쟁제한적 요소를 완화하는 방향으로 가야 함

○ 그 중에서도 가장 중요한 것이 수송수요 기준을 개선하는 것임

○ 세계적 추세를 감안하여 내항여객운송사업의 진입제도는 향후 폐지하는 것이 바람직함

○ 내항여객선의 노후화가 매우 심각하므로 신조선에 의한 시장진입을 촉진하는 방향의 제도 개편 필요

□ 이호춘(2003)은 연안화물운송업에 대한 면세유 공급이 가져오는 사회적 비용과 국가물류비의 감소 등을 개략적으로 추정함

○ 수송부문이 야기하는 사회적 비용으로는 환경 비용, 교통사고 비용, 교통혼잡 비용, 도로파손 비용 등을 고려함

○ 기존의 육송(화물차, 철도 등)에서 연안해송으로의 전환이 가져오는 사회적 편익은 상술한 사회적 비용의 저감 효과에서 찾을 수 있음

□ 이호춘(2003)은 이러한 사회적 비용 개념을 바탕으로 연안화물운송업에 대한 면세유 공급의 경제적 효과를 분석함

○ 연안해송 물동량 증가효과와 국가물류비 절감효과를 합하여 면세유 공급의 총효과로 평균 1조 2,190억원의 절감액을 추정함

○ 이에 반해, 세액감면규모는 670억원가량으로 연안화물운송의 육성이 사회적 비용을 감소시키는 최선의 정책적 대안임을 주장함

□ 마지막으로, 김재희 외(2014)는 어업용 면세유의 공급기준량의 산출방법을 개선하기 위한 연구를 실시함

○ 수협이 제시하는 면세유의 공급기준량과 실제 사용량 간의 괴리가 심각한 것으로 나타남

○ 이에 김재희 외(2014)는 유종별·업종별·시설별 실제 사용량을 분석하여 공급기준량을 조정하고자 함

□ 김재희 외(2014)의 분석 결과, 최대조업시간 기준으로 산정된 공급기준량이 실제 수요보다 매우 높게 나오며 이에 대한 대안으로 과거 유류 공급량 실적 자료를 통한 연간 조업시간의 역산과 군집분석을 활용한 상위 5% 수준의 조업시간을 공급기준량 설정에 활용하는 것이 공급기준량과 실제 공급량 사이의 차이를 줄이는 방법이 될 것으로 봄

○ 수협이 제시하는 면세유의 공급기준량과 실제 사용량 간의 괴리가 심각한 것

○ 김재희 외(2014)는 자신들이 제시한 산출방법이 어선 수가 적을 경우에는 적용에 불리할 수 있으므로 실행과정에서 유연한 적용이 필요함도 함께 지적함

□ 김재희 외(2014)에서는 최종적으로 면세유류 공급 정책의 효과적인 시행을 위해 정책적으로 몇 가지 대안을 제시함

○ 먼저, 면세유 배정 방식의 개선이 필요하며, 그 개선안으로 각 수협별 배정위원회로 하여금 조업실적을 확인하여 추가 공급 여부를 결정하는 방식을 제안함

○ 둘째로, 어선 고마력화 문제를 지적하며 지나친 고마력화를 억제하기 위한 가이드라인을 제시함

○ 끝으로, 실제 조업시간 파악을 위한 제도 개선의 필요성을 강조하며 정부에서 도입하고 있는 선박모니터링시스템(Vessel Monitoring Systerm; VMS)을 적극 활용할 것을 추천함

Ⅱ. 연안운항여객 선박업 및 수상운송업 현황

Ⅱ. 연안운항여객 선박업 및 수상운송업 현황

□ 연안여객 선박업을 포함하여 연안화물 선박업 및 전체 선박업의 현황에 대해 각각 살펴봄

○ 통계청 운수업조사의 수상운송업 자료를 이용하며, 자료 기간은 2007년부터 2013년까지 중에서 2010년을 제외한 것임

○ 2010년의 경우 운수업조사가 경제총조사로 대체되었으며, 설문 문항이 완전히 호환되지 않기 때문에 제외

□ 운수업조사의 수상운송업 자료에서는 산업분류상 명칭을 따라 연안여객 선박업을 '내항여객운송업'이라 부르고, 연안화물 선박업을 '내항화물운송업'이라 부름

○ 동 자료는 수상운송업 사업체에 대한 전수 조사를 원칙으로 작성됨

□ 내항여객운송업과 내항화물운송업에서는 각각 주로 취항하는 선박의 종류(선종) 및 사용하는 석유류의 종류(유종)가 다름

○ 내항여객운송업에서는 쾌속선(페리선)과 차도선의 이용이 많고, 이러한 종류의 선박에 사용되는 유종은 경유

○ 내항화물운송업에서는 바지선, 컨테이선 이용이 많고 이러한 종류의 선박에 사용되는 유종은 벙커C유(중유) 또는 중유와 경유를 혼합한 유종

□ 내항여객운송업과 내항화물운송업에 대해 적용되는 연료비 지원제도도 다름

○ 내항여객운송업에서 사용하는 석유류에 대해서는 면세를 적용하여, 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분)가 모두 면제됨

○ 내항화물운송업에서 사용하는 석유류에 대해서는 유가보조금을 지급하여, 보조금 지급단가는 현행 세율과 2001년 세율의 차이만큼으로 정해짐

○ 이른바 '제1차 에너지세제 개편'으로 2001년 이후 석유류에 대한 세율이 인상되었으나, 2001년 세율과 현행 세율의 차액을 보조금으로 지급하기 때문에, 내항화물운송업에서는 2001년 당시 세율(경유 리터당 183.21원)로 유류세를 부담

1. 내항여객운송업 현황

□ 통계청 운수업조사 자료에 따르면, 2007년부터 2013년 사이에, 내항여객운송업 기업체 수가 소폭 감소하였으나, 종사자는 증가한 것으로 나타남

○ 2007년부터 2009년 사이에 기업체 수와 종사자 수가 모두 감소하다가, 2011년 이후 회복되었음

○ 이러한 증가세는 기업체 수에서보다 종사자 수에서 두드러지게 나타남

○ 종사자 총 급여액과 장비대수도 비슷한 추이를 보임

□ 한편 매출액, 영업비용, 유형자산 등은 2008년의 일시적인 감소를 제외하면, 꾸준히 증가하는 추세를 보임

○ 총 매출액은 2007년 1,887억원에서 2013년 3,782억원으로 증가, 영업비용도 2007년 1,853억원에서 2013년 3,565억원으로 증가

○ 유형자산도 2007년 1,553억원에서 2013년 2,416억원으로 증가

○ 영업비용 중에서 연료비는 해마다 꾸준히 증가하여, 2007년 약 515억원에서 2013년 1,215억원까지 증가

<표 Ⅱ-1> 내항여객운송업 총계 지표

	기업체수 (개)	종사자수 (명)	급여액 (백만원)	장비대수 (대)	매출액 (백만원)	영업비용 (백만원)	유형자산 (백만원)	연료비 (백만원)
2007	75	1,628	40,181	210	188,714	185,305	155,388	51,560
2008	70	1,286	31,604	165	165,609	157,763	132,806	58,412
2009	62	1,220	34,771	153	195,566	170,415	144,161	61,537
2010	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	59	1,404	44,879	190	257,863	250,889	183,933	92,809
2012	66	1,728	55,912	211	326,875	329,021	247,093	121,499
2013	65	1,723	59,870	212	378,216	356,513	241,622	121,569

자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 내항여객운송업 총계 지표 중 연료비 항목을 유종별로 구분하여 보면, 경유와 벙커A유가 대부분을 차지함을 볼 수 있음

○ 경유 소비가 상당 부분을 차지하며, 2007년 407억원에서 2013년 945억원으로 해마다 꾸준히 증가

○ 여객선 중에 쾌속선이 많은데, 쾌속선은 경유를 연료로 사용

○ 벙커A유 소비는 해마다 큰 변동을 보이며, 2011년과 2012년에 증가하였다가 다시 감소

○ 상대적으로 비중이 작았던 벙커C유 소비가 2012년 이후 크게 증가

<표 Ⅱ-2> 내항여객운송업 연료비 구분

	경유	벙커A유	벙커B유	벙커C유	기타	계
2007	40,742	4,885	1,394	3,112	1,427	51,560
2008	48,675	5,333	1,186	2,448	769	58,412
2009	52,110	6,456	428	1,721	821	61,537
2010	-	-	-	-	-	-
2011	60,992	28,367	-	2,004	1,446	92,809
2012	91,507	17,172	-	11,245	1,575	121,499
2013	94,530	6,902	-	18,348	1,789	121,569

자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 통계청 운수업조사 자료를 바탕으로 내항여객운송업 기업체의 평균적인 상태를 재구성하면 다음 <표 Ⅱ-3>에서 보는 바와 같음

○ (평균 종사자 수) 대체적으로 2007년 22명에서 2013년 27명으로 증가하였으나, 2008~2009년에는 20명 이하로 감소한 적 있음

○ (평균 장비대수) 해당 기간 동안 3척 내외를 보유

○ (평균 영업이익) 결손이 발생한 2012년을 제외하면, 해마다 소폭의 영업이익이 발생, 2013년 기준 기업체당 평균 영업이익 약 3억원

○ (평균 영업이익률) 결손이 발생한 2012년 영업이익률 -0.7%를 제외하더라도, 2009년 12.9%에서 2007년 1.8%까지 상당한 변동을 보임

○ (평균 유형자산) 2007년 20억원에서 2013년 37억원으로 증가, 2008년 20억원 이하로 감소한 바 있음

○ (평균 연료비) 2007년 6억 8천만원에서 2013년 18억 7천만원으로 해마다 꾸준히 증가

○ (평균 연료비 비중) 총영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 대체로 34~37%에 해당, 다만 2007년에는 약 28%까지 감소한 적 있음

<표 Ⅱ-3> 내항여객운송업 기업체당 평균 지표

	종사자수 (명)	장비대수 (대)	영업이익 (백만원)	영업 이익률(%)	유형자산 (백만원)	연료비 (백만원)	연료비 비중 (%)
2007	22	3	45	1.8	2,072	687	27.8
2008	18	2	112	4.7	1,897	834	37.0
2009	20	2	406	12.9	2,325	993	36.1
2010	-	-	-	-	-	-	-
2011	24	3	118	2.7	3,118	1,573	37.0
2012	26	3	-33	-0.7	3,744	1,841	36.9
2013	27	3	334	5.7	3,717	1,870	34.1

주: 영업이익률 = (매출액-영업비용)/매출액, 연료비 비중 = 연료비/영업비용
자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 내항여객운송업 종사자 평균급여액은 2007년 약 2,468만원에서 2013년 3,475만원으로 증가

○ 통계청 가계동향조사 자료를 근거로 한, 우리나라 전체 가구의 균등화 중위소득은 2007년 1,722만원에서 2013년 2,288만원으로 증가

<표 Ⅱ-4> 내항여객운송업 종사자당 평균급여액 비교

(단위: 만원)

	평균급여액	중위소득
2007	2,468	1,722
2008	2,458	1,790
2009	2,850	1,834
2010	-	1,951
2011	3,197	2,085
2012	3,236	2,209
2013	3,475	2,288

주: 중위소득 = 전체가구 균등화 중위소득
자료: 통계청, 「운수업조사」; 「가계동향조사」 각 연도

2. 내항화물운송업 현황

□ 통계청 운수업조사 자료에 따르면, 2007년부터 2013년 사이에 내항화물운송업 기업체 수와 종사자 수 모두 증가한 것으로 나타남

○ 기업체 수는 2008년 감소, 2009년 증가, 그리고 2011년에서 20012년 사이에 감소 후, 2013년 큰 폭으로 증가하였고, 종사자 수는 2008년과 2011년 감소를 제외하고 2007년 4,623명에서 2013년 5,467명으로 증가함

○ 이러한 증가세는 종사자 수에서보다 기업체 수에서 두드러지게 나타남

○ 장비대수도 기업체수와 비슷한 추이를 보임

○ 종사자 총 급여액은 2011년을 제외하고 지속적으로 증가했음

□ 한편 매출액과 영업비용은 매출액의 2011년 일시적인 감소를 제외하면 모두 꾸준히 증가해 왔으며, 유형자산은 2007년과 2009년 사이에 증가를 하다가, 2011년과 2012년 감소한 후 2013년 증가로 전환됨

○ 총 매출액은 2007년 9,268억원에서 2013년 1조 4,223억원으로 증가, 영업비용도 2007년 8,708억원에서 2013년 1조 3,794억원으로 증가

○ 유형자산도 2007년 7,503억원에서 2013년 9,769억원으로 증가

○ 영업비용 중에서 연료비는 해마다 증가세를 유지하여, 2007년 약 1,748억원에서 2013년 2,972억원까지 증가

<표 Ⅱ-5> 내항화물운송업 총계 지표

	기업체수 (개)	종사자수 (명)	급여액 (백만원)	장비대수 (대)	매출액 (백만원)	영업비용 (백만원)	유형자산 (백만원)	연료비 (백만원)
2007	157	4,623	141,739	493	926,806	870,803	750,343	174,881
2008	147	4,312	145,786	551	1,115,061	1,058,538	829,504	219,413
2009	178	5,088	159,638	621	1,267,821	1,209,216	1,071,484	208,890
2010	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	163	4,543	159,585	565	1,252,997	1,210,623	951,845	294,250
2012	158	4,766	179,607	555	1,281,427	1,251,562	893,327	305,944
2013	248	5,467	206,638	849	1,422,391	1,379,452	976,960	297,253

자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 내항화물운송업 총계 지표 중 연료비 항목을 유종별로 구분하여 보면, 경유와 벙커A유, 벙커C유(중유)가 골고루 사용됨을 볼 수 있음

○ 경유 소비가 차지하는 부분은 그리 크지는 않으나 2012년과 2013년 크게 증가

○ 벙커A유의 소비는 꾸준히 일정 수준을 유지

○ 벙커C유의 소비는 2011년 크게 증가, 이후 연료비용 중 상당 부분을 차지

○ 상대적으로 비중이 작았던 벙커B유 소비는 2012년 일시적으로 크게 증가 후, 예년 수준 유지

○ 벙커A유와 벙커B유는 경유와 벙커C유를 혼합한 유종

<표 Ⅱ-6> 내항화물운송업 연료비 구분

(단위: 백만원)

	경유	벙커A유	벙커B유	벙커C유	기타	계
2007	37,310	61,841	1,692	58,076	15,963	174,881
2008	44,424	81,379	4,097	68,532	20,981	219,413
2009	50,102	73,411	5,015	59,090	21,272	208,890
2010	-	-	-	-	-	-
2011	49,843	65,591	3,217	156,155	19,444	294,250
2012	89,077	73,141	24,934	106,338	12,454	305,944
2013	72,347	83,205	6,550	116,032	19,119	297,253

자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 통계청 운수업조사 자료를 바탕으로 내항화물운송업 기업체의 평균적인 상태를 재구성하면 다음 <표 Ⅱ-7>에서 보는 바와 같음

○ (평균 종사자 수) 대체적으로 2007년 29명에서 2013년 22명으로 감소하였으나, 2008~2012년에는 큰 변동은 없었음

○ (평균 장비대수) 해당 기간 동안 3~4척 내외를 보유

○ (평균 영업이익) 2007년에서 2009년 사이 3억원대의 영업이익을 나타냈으나, 해마다 영업이익 감소, 2013년 기준 기업체당 평균 영업이익 약 1억 7천만원

○ (평균 영업이익률) 2007년 6.0%의 영업이익률을 나타낸 후, 해마다 영업이익률 하락, 2013년 기준 기업체당 평균 영업이익률은 3.0%

○ (평균 유형자산) 2007년 47억원에서 2013년 39억원으로 감소, 2013년 큰 폭으로 감소한 것을 제외하면, 큰 변동은 없었음

○ (평균 연료비) 대체로 11억원~20억원 내외의 비용을 지출했음

○ (평균 연료비 비중) 총영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 대체로 20~25%에 해당, 다만 2009년에는 약 17.3%까지 감소한 적 있음

<표 Ⅱ-7> 내항화물운송업 기업체당 평균 지표

	종사자수 (명)	장비대수 (대)	영업이익 (백만원)	영업 이익률(%)	유형자산 (백만원)	연료비 (백만원)	연료비 비중 (%)
2007	29	3	357	6.0	4,779	1,114	20.1
2008	29	4	385	5.1	5,643	1,493	20.7
2009	29	3	329	4.6	6,020	1,174	17.3
2010	-	-	-	-	-	-	-
2011	28	3	260	3.4	5,840	1,805	24.3
2012	30	4	189	2.3	5,654	1,936	24.4
2013	22	3	173	3.0	3,939	1,199	21.5

주: 영업이익률 = (매출액-영업비용)/매출액, 연료비 비중 = 연료비/영업비용
자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 내항화물운송업 종사자 평균급여액은 2007년 약 3,066만원에서 2013년 3,780만원으로 증가

○ 통계청 가계동향조사 자료를 근거로 한, 우리나라 전체 가구의 균등화 중위소득은 2007년 1,722만원에서 2013년 2,288만원으로 증가

<표 Ⅱ-8> 내항화물운송업 종사자당 평균급여액 비교

(단위: 만원)

	평균급여액	중위소득
2007	3,066	1,722
2008	3,381	1,790
2009	3,138	1,834
2010	-	1,951
2011	3,513	2,085
2012	3,769	2,209
2013	3,780	2,288

주: 중위소득 = 전체가구 균등화 중위소득
자료: 통계청,「운수업조사」;「가계동향조사」각 연도

3. 수상운송업 현황

□ 통계청 운수업조사 자료에 따르면, 2007년부터 2013년 사이에, 수상운송업 기업체 수와 종사자 수 모두 증가한 것으로 나타남

○ 2007년부터 2009년 사이에 기업체 수와 종사자 수가 모두 증가하다가, 2011년 일시적 감소 이후 증가하고 있으며, 증가세는 기업체 수에서 두드러지게 나타남

○ 장비대수도 비슷한 추이를 보임

○ 종사자 총 급여액은 지속적으로 증가했음

□ 한편 매출액, 영업비용 등은 2009년의 일시적인 감소를 제외하면, 꾸준히 증가하는 추세를 보였으나, 2013년 다시 감소

○ 총 매출액은 2007년 33조 425억원에서 2013년 40조 7,866억원으로 증가, 영업비용도 2007년 31조 467억원에서 2013년 40조 7,185억원으로 증가

○ 유형자산도 2007년 18조 1,766억원에서 2013년 32조 5,853억원으로 증가

○ 영업비용 중에서 연료비는 2009년을 제외하고 해마다 꾸준히 증가하여, 2007년 약 5조 1,014억원에서 2013년 11조 3,927억원까지 증가

<표 Ⅱ-9> 수상운송업 총계 지표

	기업체수 (개)	종사자수 (명)	급여액 (백만원)	장비대수 (대)	매출액 (백만원)	영업비용 (백만원)	유형자산 (백만원)	연료비 (백만원)
2007	454	23,889	1,054,218	2,383	33,042,552	31,046,757	18,176,646	5,101,412
2008	466	26,228	1,219,586	3,692	52,425,259	48,876,214	28,654,153	8,267,411
2009	513	26,701	1,131,623	2,935	35,999,248	37,441,175	29,713,718	6,309,080
2010	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	472	25,025	1,279,945	2,782	41,557,073	41,850,772	32,451,472	10,645,297
2012	502	27,006	1,414,541	2,734	44,986,394	45,204,309	34,315,229	10,956,767
2013	613	27,538	1,410,699	2,914	40,786,631	40,718,542	32,585,347	11,392,771

자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 수상운송업 총계 지표 중 연료비 항목을 유종별로 구분하여 보면, 상대적으로 벙커C유가 상당 부분을 차지함을 볼 수 있음

○ 경유 소비는 2011년과 2012년에 일시적으로 소비가 크게 증가했으며, 2007년 2,153억원에서 2013년 3,018억원으로 일시적인 증가를 제외하고 큰 변동 없이 일정한 소비 수준을 유지

○ 벙커A유 소비는 경유의 소비와 비슷하게 일시적인 증가를 제외하고 큰 변동 없이 일정한 소비 수준을 유지

○ 상대적으로 비중이 큰 벙커C유 소비는 2011년 이후 크게 증가, 2007년 4조 2,550억원에서 2013년 9조 4,058억원으로 크게 증가

<표 Ⅱ-10> 수상운송업 연료비 구분

(단위: 백만원)

	경유	벙커A유	벙커B유	벙커C유	기타	계
2007	215,368	493,277	19,818	4,255,005	117,944	5,101,412
2008	304,711	1,230,758	45,376	6,531,102	155,463	8,267,411
2009	243,176	775,150	96,402	4,784,736	409,616	6,309,080
2010	-	-	-	-	-	-
2011	892,164	215,083	16,493	9,419,615	101,942	10,645,297
2012	1,023,426	313,353	66,263	9,395,546	158,179	10,956,767
2013	301,882	716,013	24,263	9,405,846	944,767	11,392,771

자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 통계청 운수업조사 자료를 바탕으로 수상운송업 기업체의 평균적인 상태를 재구성하면 다음 <표 Ⅱ-11>에서 보는 바와 같음

○ (평균 종사자 수) 대체적으로 2007년 53명에서 2013년 45명으로 감소하였으나, 2007~2012년에는 큰 변동이 없었음

○ (평균 장비대수) 해당 기간 동안 5~8척 내외를 보유

○ (평균 영업이익) 2009년에서 2012년 사이 결손이 있었으나, 2013년 소폭의 영업이익이 발생, 해마다 영업이익이 감소, 2013년 기준 기업체당 평균 영업이익 약 1억원

○ (평균 영업이익률) 결손이 발생한 2009년에서 2012년의 영업이익률을 제외하더라도, 2007년 6.0%였던 영업이익률이 회복세로 돌아선 2013년에 0.2%까지 하락

○ (평균 유형자산) 2007년 400억원에서 2013년 531억원으로 증가, 2008년에서 2012년 증가세였으나, 2013년 다시 감소

○ (평균 연료비) 2007년 112억 3천만원에서 2013년 185억 8천만원으로 해마다 꾸준히 증가

○ (평균 연료비 비중) 총영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 대체로 16~28%에 해당, 해마다 상승하고 있음

<표 Ⅱ-11> 수상운송업 기업체당 평균 지표

	종사자수 (명)	장비대수 (대)	영업이익 (백만원)	영업이익률 (%)	유형자산 (백만원)	연료비 (백만원)	연료비 비중 (%)
2007	53	5	4,396	6.0	40,037	11,237	16.4
2008	56	8	7,616	6.8	61,490	17,741	16.9
2009	52	6	-2,811	-4.0	57,921	12,298	16.9
2010	-	-	-	-	-	-	-
2011	53	6	-622	-0.7	68,753	22,554	25.4
2012	54	5	-434	-0.5	68,357	21,826	24.2
2013	45	5	111	0.2	53,157	18,585	28.0

주: 영업이익률 = (매출액-영업비용)/매출액, 연료비 비중 = 연료비/영업비용
자료: 통계청, 「운수업조사」 각 연도. 2010년은 운수업조사 자료 없음

□ 수상운송업 종사자 평균급여액은 2007년 약 4,413만원에서 2013년 5,123만원으로 증가, 우리나라 전체 가구의 균등화 중위소득은 2007년 1,722만원에서 2013년 2,288만원으로 증가

<표 Ⅱ-12> 수상운송업 종사자당 평균급여액 비교

(단위: 만원)

	평균급여액	중위소득
2007	4,413	1,722
2008	4,650	1,790
2009	4,238	1,834
2010	-	1,951
2011	5,115	2,085
2012	5,238	2,209
2013	5,123	2,288

주: 중위소득 = 전체가구 균등화 중위소득
자료: 통계청, 「운수업조사」; 「가계동향조사」 각 연도

4. 연안여객선 항로 및 수송실적 현황

□ 한국해운조합에서 제공한 내항여객운송업 현황에 따르면, 기업체별 자본금 규모와 선박 척수는 다음 표들에서 보는 바와 같음

○ 2014년 기준, 자본금 3억원 미만의 소규모 업체가 20개, 3억원 이상 10억원 미만의 중간 규모 업체가 21개, 10억원 이상의 대규모 업체가 21개이며, 이러한 비율은 자료 기간 동안 크게 변화하지 않았음

○ 대다수 기업체들이 4척 이하의 선박을 보유하고 있으나, 5척 이상을 보유한 기업체도 8개 이상 있음

<표 Ⅱ-13> 내항여객운송업 기업체 자본금 규모

(단위: 개)

	2012	2013	2014
1억원 미만	8	8	10
1억원 ~ 3억원	10	10	10
3억원 ~ 5억원	9	8	8
5억원 ~ 10억원	11	14	13
10억원 이상	25	23	21
합계	63	63	62

자료: 한국해운조합

<표 Ⅱ-14> 내항여객운송업 기업체별 선박 보유

(단위: 개)

	2012	2013	2014
1척	23	21	21
2척	14	15	14
3척	11	12	9
4척	5	7	9
5척	4	3	4
6척	2	1	2
7척 이상	4	4	2
합계	63	63	61

자료: 한국해운조합. 2014년 선박 미보유업체 1개사 집계 제외

□ 2014년 기준 총 95개 항로에서 168척의 선박이 운행하고 있으며, 관할 지방청별 항로, 선박, 업체 현황과 여객수송실적을 보면, 다음 <표 Ⅱ-15>와 같음

○ 목포, 여수, 인천, 마산 등의 지역에 항로와 선박이 집중

○ 2014년 총 여객수송실적은 1,427만명으로, 마찬가지로 목포, 마산, 여수, 인천 등의 지역에서 많은 여객수송실적을 기록

○ 제주 지역에서도 125만명 이상의 실적을 기록

<표 Ⅱ-15> 지방청별 연안여객 항로, 선박 및 여객수송실적

(단위: 개, 척, 명)

	항로수			선박 척수			업체	여객수송 실적
	일반	보조	계	일반	보조	계		
부산	2	-	2	3	-	3	2	89,891
인천	9	3	12	13	3	16	8	1,480,271
여수	15	1	16	25	1	26	11	1,771,927
마산	7	3	10	19	2	21	8	2,024,128
동해	2	-	2	3	-	3	2	360,030
군산	2	3	5	4	3	7	5	354,887
목포	20	13	33	53	14	67	21	6,002,901
포항	3	-	3	6	-	6	5	399,153
평택	1	-	1	-	-	-	1	314
대산	4	3	7	7	3	10	2	532,371
제주	4	-	4	9	-	9	4	1,255,261
합계	69	26	95	142	26	168	69(62)	14,271,134

자료: 한국해운조합, 2014년 기준. 업체의 ( )는 중복업체를 제외한 숫자

□ 2014년 기준 월별 여객수송실적을 보면, 도서민의 경우 월별 수송 인원에 큰 변동이 없는 반면, 일반인의 경우 월별 수송 인원에 상당한 변동이 있음

○ 일반인 여객수송실적 합계치에서 최소를 기록한 12월 인원 38만명과 최대를 기록한 8월 124만명 사이에 3배 이상의 변동이 있었음

○ 도서민 여객수송실적 합계치에서는 월별 최소 인원(12월, 26만명)과 최대 인원(9월, 32만명)의 차이가 상대적으로 작게 나타남

○ 2014년 실적이므로 4월에 발생한 세월호 사건을 감안해야 함

<표 Ⅱ-16> 월별 여객수송실적

(단위: 명)

	일반			보조			합계		
	일반인	도서민	계	일반인	도서민	계	일반인	도서민	계
1월	634,670	268,408	903,078	10,204	16,422	26,626	644,874	284,830	929,704
2월	526,438	250,180	776,618	7,716	14,614	22,330	534,154	264,794	798,948
3월	883,384	277,984	1,161,368	12,199	16,139	28,338	895,583	294,123	1,189,706
4월	1,221,787	292,038	1,513,825	14,843	16,400	31,243	1,236,630	308,438	1,545,068
5월	1,125,116	293,097	1,418,213	21,524	17,365	38,889	1,146,640	310,462	1,457,102
6월	891,470	286,221	1,177,691	20,218	16,365	36,583	911,688	302,586	1,214,274
7월	781,551	296,286	1,077,837	18,512	17,085	35,597	800,063	313,371	1,113,434
8월	1,218,222	278,470	1,496,692	29,412	16,115	45,527	1,247,634	294,585	1,542,219
9월	985,290	311,039	1,296,329	26,813	18,410	45,223	1,012,103	329,449	1,341,552
10월	1,060,862	305,660	1,366,522	23,790	17,053	40,843	1,084,652	322,713	1,407,365
11월	747,996	303,161	1,051,157	15,485	15,857	31,342	763,481	319,018	1,082,499
12월	375,853	254,797	630,650	5,689	12,924	18,613	381,542	267,721	649,263
합계	10,452,639	3,417,341	13,869,980	206,405	194,749	401,154	10,659,044	3,612,090	14,271,134

자료: 한국해운조합. 2014년 실적

5. 소결

□ 내항여객운송업은 전반적으로 2008~2009년 사이에 위축이 있었으나, 그 이후 다시 성장세를 보이고 있음

○ 기업체당 평균 연료비는 해마다 꾸준히 증가하였으나, 전체 영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 약 34~37% 수준에서 유지되고 있음

○ 2012년 발생한 결손의 경우 개별 기업체 수준의 미시자료를 활용하여 이유를 살펴봐야 함

○ 한편 자료 기간이 2007년부터 2013년까지로 한정되어, 2014년 발생한 세월호 사건이 내항여객운송업에 미친 영향은 살펴볼 수 없었음

□ 내항화물운송업은 전반적으로 2011~2012년 사이에 위축이 있었으나, 큰 변동 없이 꾸준한 성장세를 보이고 있음

○ 기업체당 평균 연료비는 2011년 이후 크게 증가했으며, 특히 벙커C유의 소비가 크게 늘어나 2012년 이후 벙커C유의 소비를 줄이는 대신 경유와 벙커A유, 벙커B유의 소비 비중이 늘어난 것으로 볼 때, 유종별 유가에 대응하여 사용 유종을 적절히 조합한 것으로 보이며, 전체 영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 약 20~25% 수준에서 유지되고 있음

○ 매출액이 매년 증가하고 있지만, 영업비용의 증가로 영업이익률은 해마다 하락하고 있음

□ 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률 약 4.2%, 내항화물운송업 연평균 영업이익률 약 3.9%

○ 이와 비교하여, 국내 주요 기업의 2013년 평균 영업이익률 약 4.5%, 이 중에서 삼성전자와 현대자동차를 제외한 기업들의 평균 영업이익률은 약 3.4%(한국은행, 「2013년 기업경영분석」)

□ 수상운송업 전체를 보면, 매출액 증가로 성장세를 보이고 있으나, 영업비용의 증가로 2009~2012년 사이에 영업이익에서 결손이 발생하였음

○ 기업체당 영업비용에서 연료비가 차지하는 비중이 해마다 상승하였으며, 연료비 비중은 2007년 약 16%에서 2013년 약 28.0%로 상승

□ 한편 2014년 기준 연안여객선 항로 및 수송실적을 보면, 연악여객선 이용은 특정 지역에서 집중적으로 나타나고, 해당 지역 주민(도서민)의 경우 연중 이용 행태에 큰 변화가 없는 반면, 일반인의 경우 동절기를 제외한 나머지 기간에 이용이 집중되는 것으로 나타남

○ 지나친 계절별 이용객 수 변동은 유형자산(선박) 투자 및 운영에 있어 불확실성을 높이고, 영업비용을 불필요하게 증가시키는 원인이 될 수 있음

Ⅲ. 연안여객선 면세유제도 현황 및 타당성 평가

Ⅲ. 연안여객선 면세유제도 현황 및 타당성 평가

1. 제도 현황

가. 연안여객선 면세유제도

□ (「조특법」 제106조의2 제1항 제2호) 관광사업 목적으로 사용하는 여객선박을 제외하고, 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로, 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2015년 12월 31일 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분) 등을 면제

○ 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체

□ 조세지출예산서상 연안여객선 면세유제도 관련 항목에 따르면, 적정운임을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 경제적 부담을 경감하고, 운항원가 상승을 억제하여, 연안여객 운송사업 활성화를 도모하기 위해 제도를 도입

□ 동 제도는 연안여객선 업체들의 유류비 상승을 억제하고, 여객 운임 상승에 따른 도서민 부담 가중을 완화하기 위해, 「조세특례제한법」의 전신인 「조세감면규제법」의 조항으로 1975년부터 시행되었음

○ 당시 1973~1974년에 국제적인 석유 위기(이른바 ‘1차 오일 쇼크’)가 일어나, 국제 유가가 크게 상승하였고, 이로 인해 연안여객선 업체들의 유류비가 크게 증가하여 경영난이 심화되었음

○ 1975년 시행된 이후 제도의 일몰이 계속 연장되어 시행되고 있음

□ 다만 2000~2012년에 운영되었던 연안여객선 면세유제도에는 일몰 6개월 전부터 세액 감면율을 75%로 제한하는 '단계적 일몰' 조항이 포함되어 있었음

○ 하지만 2012년 개정에서는 이러한 단계적 일몰제도가 없이 기한이 2015년까지로 연장되었음

○ 단계적 일몰제도란, 일몰이 6개월 앞으로 다가온 때부터 유류세를 전액 면제하는 것이 아니라, 유류세 합계액의 75%만을 감면하도록 하는 제도를 의미

○ 예를 들어, 2012년 말이 일몰이라면, 2012년 6월까지는 유류세 전부를 면제하고, 2012년 7월부터 일몰까지 6개월 동안은 유류세의 75%를 면제하도록 함

□ 연안여객선 면세유제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2010년 약 631억원에서 2013년 약 785억원으로 해마다 꾸준히 증가

○ 2013년 조세지출액을 세목별로 나누면, 부가가치세 지출액 188억원, 개별소비세 6억원, 교통·에너지·환경세 419억원, 교육세 63억원, 자동차세(주행분) 109억원

○ 연안여객선에 사용하는 유종의 상당 부분을 경유가 차지하므로, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세 지출액이 크게 나타남

○ 조세지출예산서에서는 지방세인 자동차세(주행분) 면제에 따른 조세지출액은 제시하지 않고 있음

○ 자동차세 주행분이 교통·에너지·환경세액의 26%만큼 부과되므로, 이를 바탕으로 약 109억원으로 추산

<표 Ⅲ-1> 연안여객선 면세유제도에 따른 연도별 조세지출액

(단위: 억원)

	2010	2011	2012	2013	2014 잠정
부가가치세	134	172	177	188	172
개별소비세	-	-	-	6	5
교통·에너지·환경세	352	361	378	419	400
교육세	53	54	57	63	58
자동차세	92	94	98	109	104
합계	631	681	710	785	739

주: 1 2010~2012 개별소비세 감면에 따른 조세지출액은 교통·에너지·환경세 지출액에 합산
2. 자동차세 지출액은 교통·에너지·환경세 지출액의 26%로 추산
자료: 『조세지출예산서』, 각 연도

□ 현행 연안여객선 면세유제도에서 두드러지는 특징은 특정 단체에 공급하는 유류를 모두 면세로 하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있다는 것임

○ 대조적으로, 농·임·어업용 면세유제도나 택시연료 면세제도에서는 구매수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함

- 「조특법」 제106조의2 제4항(농어민 면세유류 구매카드) 참고
- 「조특법」 제111조의3 제2항부터 제10항(택시면세유류구매카드) 참고

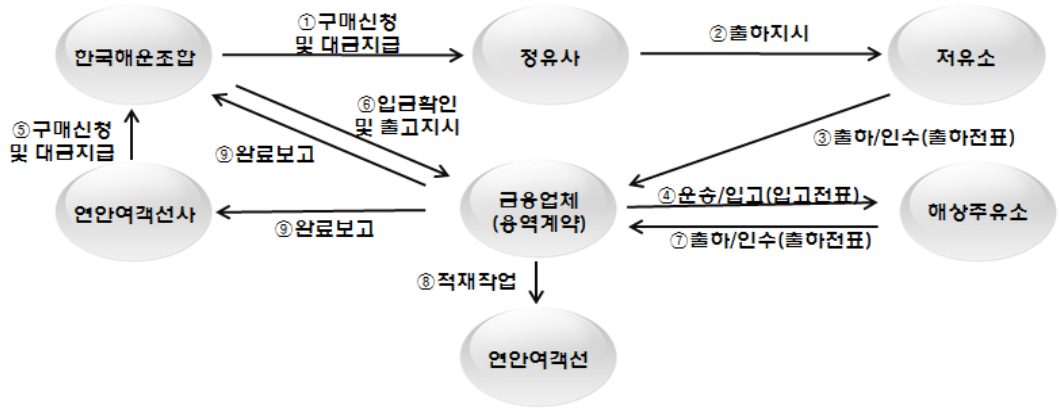
○ 면세 유류(연료)의 종류에 대한 제한도 명시하지 않음

□ 연안여객선 면세유제도는 여객선 운영자(면세유 수요자)가 해운조합에 주문하면, 해운조합이 정유사와 대행업체를 통해 수요자에게 면세유를 공급하는 방식으로 운영되고 있음

○ 공급과정에서 유류 구매대금에 수수료(해운조합 사업회비) 및 용역비(대행업체 경비)가 가산됨

○ 해운조합의 수수료는 조합의 석유류 공급사업에 필요한 경비를 충당할 목적으로 부과되며, 대행업체의 용역비는 유류 수송, 보관, 급유 등의 공급서비스에 대한 대가로 부가됨

[그림 Ⅲ-1] 연안여객선 면세유 거래 과정



자료: 한국해운조합, 『연안선박 지원사업 평가 및 개선방안』

나. 연안여객선 보조금제도

□ 연안여객선에 대한 보조금으로 다음 두 가지가 있음

○ 보조항로 운항 결손보상금은 운항업체에 결손액만큼을 보조금으로 지원

○ 도서민 여객운임 지원 보조금은 도서민 운임이 법정 상한액을 넘지 않도록, 상한액 초과분에 대해 보조금으로 지원

<표 Ⅲ-2> 보조항로 운영 현황

(단위: 개, 척, 백만원)

	항로	선박	예산
2001	26	29	5,336
2002	27	30	5,733
2003	27	30	6,416
2004	27	30	6,786
2005	26	30	7,061
2006	27	28	7,732
2007	26	27	8,590
2008	26	27	14,471
2009	26	26	9,279
2010	26	26	8,153
2011	26	26	8,424
2012	26	26	10,342
2013	26	26	13,571
2014	26	26	11,200

자료: 한국해운조합

□ (보조항로 결손보상금) 수익성이 없어 업체들이 운항을 기피하는 항로에 대해, 해당 도서민의 교통수단을 확보하기 위해 보조항로 및 부분보조항로를 선정하여, 운항업체에 결손액을 정부가 보조하는 제도를 운영하고 있음

○ 보조항로 사업자는 입찰을 통해 선정

○ 부분보조항로는 일반항로 경유지를 거쳐 보조항로 목적지로 가는 경우에 해당하며, 이러한 경우 해당 항로에 대해서만 결손보상금을 지원

○ 2014년 기준 보조항로는 총 26개, 결손보상금 예산은 약 112억원

<표 Ⅲ-3> 도서민 여객운임 지원 금액

(단위: 백만원)

	국비	지방비	합계
2006	5,000	5,000	10,000
2007	5,700	5,700	11,400
2008	6,531	6,531	13,062
2009	6,620	6,620	13,240
2010	6,713	6,713	13,426
2011	8,181	8,181	16,362
2012	8,415	8,415	16,830

자료: 한국해운조합

<표 Ⅲ-4> 도서민 여객운임 지원사업

구분	주요 내용
지급 기준	도서민 이용객의 운임상한액을 5,000원으로 하고, 초과분에 대해 국비와 지방비 50:50 분담 지원
지급 방법	운임지원금 = A+B+C ※ 단, B의 값이 0보다 작을 경우 운임지원금은 A+C값으로 한다. 1. A : 당해연도 기준요금 * 0.2 ※ 당해연도 기준요금 : 전년도 기준요금*(1+전년도 소비자물가상승률 중 공공요금상승률) 단, 초년도 기준요금은 2005.9.1. 기준 정규운임 (일반실 기준 일반인 운임)에 2006년도 공공요금상승률 3.5%를 곱한 금액으로 한다. 2. B : {당해년도 기준요금-(당해년도 기준요금*0.4)} - 5,000원 3. C : 터미널이용료

자료: 한국해운조합,「도서민 여객선 운임지원 집행지침」

□ (도서민 여객운임 지원) 연안여객선을 이용하는 도서민들의 운임 상한액을 5,000원으로 두고, 운임이 이를 초과하는 만큼에 대해 중앙정부와 지방정부(광역자치단체)가 동일 비율로 보조금을 지급

○ 보조금 단가는 한국해운조합의「도서민 여객선 운임지원 집행지침」에 따름

○ 총 금액은 국비와 지방비를 합산하여 2012년 기준 약 168억원

○ 도서민 운임 상한액은 고정되어 있지만, 여객 운임은 꾸준히 인상되기 때문에, 지원 금액도 매해 증가

다. 연안화물선 유가보조금제도

□ 한편 연안여객선을 지원하는 제도는 아니지만, 연안여객선과 비교적 유사성이 높다고 볼 수 있는 업종인 연안화물선에 대해 유가보조금을 지급하는 제도가 운영중이므로, 그 현황을 파악하고자 함

<표 Ⅲ-5> 연안화물선 유류보조금 단가의 변화

(단위: 원/리터)

	교통세	교육세	주행세	유류세 합계	보조금 단가
2001.6 이전	155.00	23.25	4.96	183.21	0.00
2001.7	185.00	27.75	21.28	234.03	50.82
2002.1	191.00	28.65	21.97	241.62	58.41
2002.7	232.00	34.80	27.84	294.64	111.43
2003.7	261.00	39.15	39.02	339.17	155.96
2004.7	287.00	43.05	61.71	391.76	208.55
2005.7	323.00	48.45	77.52	448.97	265.76
2006.7	351.00	52.65	93.02	496.67	313.46
2007.7	358.00	53.70	116.35	528.05	344.84
2008.3	335.00	50.25	90.45	475.70	292.49
2008.1	328.00	49.20	98.40	475.60	292.39
2009.1	364.00	54.60	109.20	527.80	344.59
2009.5 이후	375.00	56.25	97.50	528.75	345.54

자료: 해양수산부

□ 연안화물선에 사용하는 경유에 대해 2001년 7월부터 유가보조금을 지급하고 있음

○ 2001년 이른바 '제1차 에너지 세제 개편'으로 경유에 적용되는 세율이 인상되었는데, 2001년 개편 전의 세율을 기준으로 세율 인상분을 전액 유가보조금으로 지급

○ 2001년 당시의 세율은 183.21원/리터였는데, 2015년 현재의 세율은 교통·에너지·환경세, 교육세, 주행세를 합산하여 528.75원/리터임

○ 그러므로 현재의 보조금 단가는 345.54원/리터

□ 연안화물선 유가보조금제도는 경유에 대해서만 적용이 되고, 다른 유종을 사용할 경우 경유에 혼입된 비율을 고려하여 경유에 대한 보조금 단가를 적용

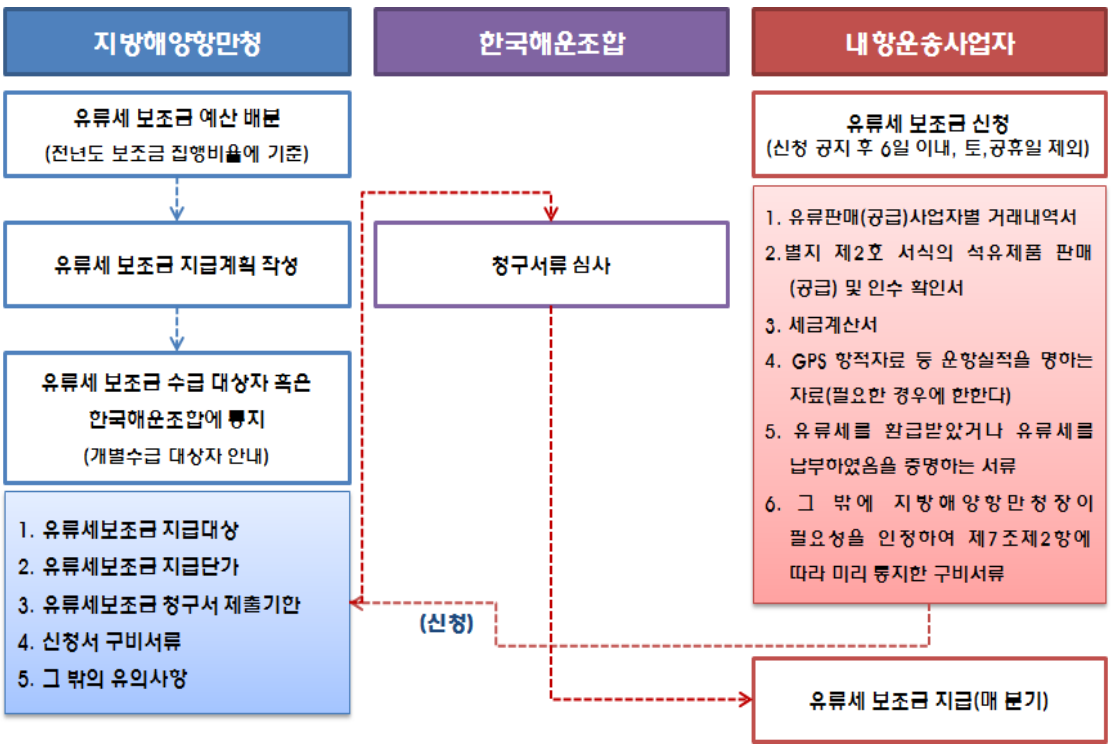
○ 예를 들어, 벙커A유는 경유 70%, 벙커C유(중유) 30%를 혼합한 유종이므로, 보조금 단가가 약 242원/리터로 적용됨(즉 345.54원/리터 * 0.7 = 242원/리터)

□ 「해운법」에 따라 등록한 내항화물운송사업용 선박으로서 내항구간에서 화물을 운송하기 위해 사용한 부분에 대해서만 보조금을 지급

○ 외항구간을 운항한 경우에는 보조금을 지급하지 않음

□ 지방해양항만청에서 유가 보조금 예산을 기준으로 지급 계획을 수립하고, 보조금 수급 대상자를 해운조합에 통보하면, 대상자로부터 보조금 신청을 받아 해운조합을 통해 보조금을 지급함

[그림 Ⅲ-2] 연안화물선 유가보조금 신청 및 지급 절차



자료: 해양수산부

2. 제도 비교

가. 주요국의 내항운송업 면세유제도

□ 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 그리스, 스웨덴, 덴마크, 터키 등의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유제도를 운영[4)]

□ 독일은 내항운송업에서 사용하는 연료 중 경유에 대해 면세를 적용

○ 면세유의 유종을 경유로 제한하는 것이 특징이며, 경유에 대한 소비세(세율 0.47 유로/리터)와 부가가치세가 면세됨

□ 프랑스는 내항여객운송업에 사용하는 연료에 대해 소비세를 면제해 왔으며, 2011년부터는 내항화물운송업에 대해서도 면세를 신설

○ 독일과 달리 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음

○ 경유에 대한 소비세율 0.481유로/리터, 중유 세율 0.043유로/리터, 휘발유 세율 0.613유로/리터가 면세되고, 부가가치세 20%도 면세됨

□ 이탈리아는 선박에 사용하는 연료에 대해 유류세를 면세하여 면세 범위가 상대적으로 넓음

○ 내항용 유류 사용뿐만 아니라, EU 내의 여객 및 화물운송에 사용하는 유류에 대해서도 면세를 적용하고, 어업 분야에서 사용하는 연료도 면세함

○ 경유와 중유에 대해 면세를 적용

○ 경유 세율 0.620유로/리터, 중유 세율 0.029유로/리터의 적용이 면제되고, 부가가치세 22%도 면세됨

4) OECD(2013) Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels

□ 벨기에는 내륙수상운송업에 대해 유류세 면세를 적용

○ 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음

○ 경유 세율 0.428유로/리터, 중유 세율 0.014유로/리터, 휘발유 세율 0.614유로/리터가 면제되고, 부가가치세 21.0%가 면제됨

□ 그리스는 어업, 내항운송업, EU 내의 해상운송업에 사용하는 연료에 대해 소비세를 환급

○ 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음

○ 경유 세율 0.330유로/리터, 중유 세율 0.036유로/리터, 휘발유 세율 0.670유로/리터가 면제되고, 부가가치세 23.0%가 면제됨

□ 스웨덴은 내항운송업에 사용하는 경유와 중유에 대해 에너지세를 면제

○ 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음

○ 경유 세율 0.490유로/리터, 중유 세율 0.424유로/리터, 휘발유 세율 0.600유로/리터가 면제되고, 부가가치세 25.0%가 면제됨

□ 덴마크는 내항여객선에 사용하는 연료에 대해 에너지세를 면제

○ 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음

○ 경유 세율 0.410유로/리터, 중유 세율 0.099유로/리터, 휘발유 세율 0.650유로/리터가 면제되고, 부가가치세 25.0%가 면제됨

□ 터키는 내항운송업에 사용하는 연료에 대해 소비세를 면제

○ 터키 자국 협회에 등록된 화물운송과 여객운송 등 내항운송업 선박과 상업용 요트, 어업용 선박에 한정

○ 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음

○ 경유 세율 0.520유로/리터, 중유 세율 0.069유로/리터, 휘발유 세율 0.710유로/리터가 면제되고, 부가가치세 18.0%가 면제됨

<표 Ⅲ-6> 국가별 유류세 현황

(단위: 유로/ℓ)

	소비세(Excise Tax)			부가가치세 (%)
	경유(Diesel)	중유(Fuel oil)	휘발유(Gasoline)	
독일	0.470	0.023	0.654	19.0
이탈리아	0.620	0.029	0.731	22.0
그리스	0.330	0.036	0.670	23.0
스웨덴	0.490	0.424	0.600	25.0
덴마크	0.410	0.099	0.650	25.0
터키	0.520	0.069	0.710	18.0
벨기에	0.428	0.014	0.614	21.0
프랑스	0.481	0.043	0.613	20.0

주: 1. 스웨덴, 덴마크, 터키는 2015 7월 28일 환율을 적용하여 환산한 가격
2. 중유(fuel oil)은 tonne 단위를 배럴 단위로 변환 후, 리터 단위로 환산(1tonne=6.70bbl, 1bbl=158.988ℓ, 2014 에너지통계연보)

자료: Energy Prices and Taxes Quaterly Statistics First Quarter 2015, IEA

나. 우리나라의 면세유제도

□ (도서지방 자가발전용 면세유) 전기사업자가 전기를 공급하기 어려운 도서지방에서 자가발전 연료로 석유류를 이용하는 경우, 이를 위해 수산업협동조합중앙회에 직접 공급하는 석유류에 대해 부가가치세 및 개별소비세를 면제함

○ 「조세특례제한법」 제106조 제1항 제1호(부가가치세 면제), 제111조 제1항 제2호(개별소비세 면제)

○ 2013년 조세지출액은 약 22억원(2015년도 조세지출예산서)

□ (농·임·어업용 면세유) 농·임·어업 종사자(이하 농어민 등)가 농·임·어업에서 사용하기 위해 공급받은 석유류에 대해 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분)을 면제함

○ 동 제도의 수혜대상자인 농어민 등이 면세유를 공급받기 위해서는 면세유를 사용할 설비를 사전에 신고해야 하며, 면세유 관리기관인 조합으로부터 ‘면세유류 구입카드’를 발급받아야 함

○ 면세유를 사용할 수 있는 설비(농기계, 선박 등)의 실제 이용 실적을 면세유 관리기관인 조합이 확인할 수 있도록, 생산 실적 등의 자료를 제출해야 함

○ 조합은 농어민 등의 설비 보유 현황 및 농·임·어업 경영 규모를 고려하여 면세유류 구입카드를 발급해야 함

○ 면세유 관리기관인 조합은 농어민 등에 대한 면세유 공급 명세를 기관의 홈페이지에 공개할 수 있음

○ 만약 면세유 부정 수급이 적발된 경우, 관할 세무서장은 감면세액 및 감면세액의 40%에 해당하는 가산세를 추징

○ 설비 신고 의무를 준수하지 않거나 설비를 거짓으로 신고한 경우, 타인에게 면세유류 구입카드를 양도하여 사용하도록 한 경우에는 2년 동안 면세유를 구매하지 못하도록 함

○ 석유판매업자가 부정 유통에 개입한 경우에도 면세유 판매를 5년 동안 금지

○ 「조세특례제한법」 제106조의2(농업·임업·어업용 및 연안여객선박용 석유류에 대한 부가가치세 등의 감면 등)

○ 2013년 조세지출액은 약 1조 5,066억원(2015년도 조세지출예산서)

□ (경형자동차 유류세 환급) 배기량 1천cc 미만인 경형자동차에 사용하는 휘발유, 경유, 액화석유가스(LPG) 부탄에 대해 교통·에너지·환경세 또는 개별소비세의 세액 중 일부를 환급

○ 휘발유, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세는 리터당 250원을 환급하고, LPG 부탄에 부과하는 개별소비세는 전액 환급하는데, 연간 환급 한도액은 10만원

○ 동 제도의 수혜대상인 환급대상자는 국세청장이 지정하는 신용카드업자로부터 환급용 유류구매카드를 발급받아 유류를 구입해야 함

○ 환급대상이 아닌 자동차의 연료를 구매하기 위해 카드를 사용하거나 타인에게 카드를 양수하여 사용하도록 한 경우 감면액 및 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 세무서장이 추징함

○ 세무서장은 환급대상자 및 관련 행정기관에 유류를 관리하는 데 필요한 자료를 요청할 수 있음

○ 「조세특례제한법」 제111조의2(경형자동차 연료에 대한 개별소비세의 환급에 관한 특례)

○ 2013년 조세지출액은 약 92억원(2015년도 조세지출예산서)

□ (택시연료 유류세 감면) 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업에 사용하는 자동차에 공급하는 LPG 부탄에 대해 개별소비세 및 교육세 합계액 중에서 킬로그램당 40원(리터로 환산시 23.39원/리터)을 감면

○ 세율 감면과 함께 유가보조금도 지급하며 보조금 단가는 197.97원/리터

○ 동 제도의 수혜대상인 택시운송사업자는 국세청장이 지정하는 신용카드업자로부터 택시면세 유류구매카드를 발급받아 LPG 부탄을 구입해야 함

○ 택시가 아닌 자동차의 연료를 충전하기 위해 구매카드를 사용하거나 타인에게 구매카드를 양수하여 사용하도록 한 경우 감면액 및 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 세무서장이 추징함

○ 세무서장은 택시사업자 및 관련 행정기관에 면세 연료를 관리하는 데 필요한 자료를 요청할 수 있음

○ 「조세특례제한법」 제111조의3(택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면)

○ 2013년 조세지출액은 약 600억원(2015년도 조세지출예산서)

□ (외교관용 자동차 유류세 환급) 주한외교공관 및 외교관의 자동차에 사용하는 연료에 대해 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분), 부가가치세를 환급하거나 납부할 세액에서 공제

○ 동 제도의 수혜대상인 환급대상자는 국세청장이 지정하는 신용카드업자로부터 환급용 유류구매카드를 발급받아 유류를 구입

○ 환급대상이 아닌 자동차의 연료를 구매하기 위해 카드를 사용하거나 타인에게 카드를 양수하여 사용하도록 한 경우 감면액 및 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 세무서장이 추징

○ 세무서장은 환급대상자 및 관련 행정기관에 유류를 관리하는 데 필요한 자료를 요청할 수 있음

○ 「조세특례제한법」 제111조의4(외교관용 자동차 연료에 대한 개별소비세 등의 환급 특례)

○ 2013년 조세지출액은 약 17억원(2015년도 조세지출예산서)

<표 Ⅲ-7> 우리나라의 면세유 및 유류세 감면제도 비교

제도	감면 세목	감면 방식	구매카드 사용여부	관리기관 지정여부	부정 사용 가산세
연안여객선 면세유	개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세, 부가가치세	면세	X	X	X
도서지방 자가발전용 면세유	개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 부가가치세	면세	X	X	X
농·임·어업용 면세유	개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세, 부가가치세	면세	사용	조합 관리	부과
경형자동차 유류세 환급	개별소비세, 교통·에너지·환경세	환급 (연간 한도 있음)	사용	X	부과
택시연료 유류세 감면	개별소비세, 교육세	세율 감면	사용	X	부과
외교관용 자동차 유류세 환급	개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세, 부가가치세	환급	사용	X	부과

자료: 「조세특례제한법」

□ 「조세특례제한법」에서 규정하는 면세유 및 유류세 감면제도는 <표 Ⅲ-7>에서 보듯이 총 여섯 가지가 있음

○ 제도에 따라 감면 세목과 방식이 다르게 나타나는데, 연안여객선이나 도서지방 자가발전용, 농·임·어업용으로 사용하는 유류에 대해서는 면세가 적용됨

○ 나머지 제도들에 대해서는 환급 또는 세율 감면방식을 채택함

○ 총 여섯 가지의 제도 중에서 농·임·어업용 면세유제도를 비롯한 네 가지 제도들에서 유류의 유통 과정을 관리하기 위해 구매카드를 발급하여 사용하도록 의무화하며, 부정 사용이 적발되었을 경우 세무서에서 가산세를 부과함

○ 농·임·어업용 면세유제도에서는 조합을 관리기관으로 지정

□ 연안여객선 면세유제도의 경우에는 감면 세목의 종류도 많고, 감면방식도 완전면세인데다가, 구매카드도 사용하지 않고, 면세유 관리기관도 별도로 지정되어 있지 않다는 것을 확인할 수 있음

○ 다만 해운조합을 통해 면세유가 유통되기 때문에, 동 조합에서 면세유 유통과정을 자율적으로 관리할 수 있으나, 이러한 관리제도가 「조세특례제한법」 또는 관련법에 명시되어 있지 않음

3. 제도 타당성 평가

가. 제도 자체의 타당성

□ 연안여객선 면세유제도는 1975년부터 시행되었으며, 감면 세목 및 방식에도 큰 변화가 없이 현재까지 40년 동안 유지된 제도임

○ 1973~1974년의 1차 오일 쇼크로 인해 발생한 연안여객선 업체들의 경영난을 완화하기 위해 도입되었으며, 그 이후 일몰이 계속 연장되며 존속함

□ 조세지출을 조세체계상 일반적인 원칙인 기준조세체계(benchmark tax system)를 벗어난 것으로 정의하는데, 이는 특정성, 대체 가능성, 폐지 가능성의 세 가지 특성을 충족하는 조세특례제도를 의미함[5)]

○ 특정성은 특정 산업 또는 활동이 조세지출의 혜택을 받아야 한다는 것을 의미

○ 대체 가능성은 조세지출의 정책목표를 조세지출제도가 아닌 다른 제도로도 (예를 들어, 재정지출) 달성할 수 있어야 한다는 것을 의미

○ 폐지 가능성은 조세지출제도를 폐지하는 것이 행정적으로 실행 가능해야 한다는 것을 의미

□ 연안여객선 면세유제도가 일몰이 계속 연장되며 40년 동안 유지되었다는 것은 동 제도의 폐지 가능성이 상당히 작거나 아예 없음을 의미

○ 즉 연안여객선 면세유제도는 OECD(1996)에서 제시하는 조세지출의 특성 중 폐지 가능성을 만족하지 않는 제도로, 정해진 기간 동안 시행되고 기간이 지나면 폐지될 수 있는 조세특례제도라기보다는, 40년 동안 유지되면서 이미 기준 조세체계의 일부로 인식되고 있는 제도라고 볼 수 있음

○ 오랫동안 제도가 그대로 유지되었기 때문에, 폐지될 경우 연안여객선 업체들이나 도서민 이용객에게 미칠 영향을 상당히 클 수 있음

□ 통계청 운수업조사 자료를 통해 살펴본 바에 따르면, 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률 약 4.2%으로 나타났음

○ 이러한 영업이익률 수준은 면세유 공급에 따라 감소한 유류비를 근거한 산출된 것이므로, 만약 면세유 제도가 축소 또는 폐지된다면, 현재의 영업이익률이 유지되기는 어려울 것으로 보임

○ 나중에 다시 살펴볼, 영업이익률 분위별 감면액 분포 추정 결과에서 보듯이, 2013년 전체 업체들의 영업이익은 평균 약 5억 1,502만원이었지만, 유류세 감면액은 평균 약 12억 9,525만원이었음

5) OECD(1996) Tax Expenditures: Recent Experience

○ 면세유제도가 폐지될 경우 연안여객선 업체들이 상당한 결손 상태에 빠질 것으로 예상할 수 있음

□ 연안여객선 항로 및 수송실적 통계를 보면, 연악여객선 이용은 특정 지역에서 집중적으로 나타나고, 해당 지역 주민(도서민)의 경우 연중 이용 행태에 큰 변화가 없는 반면, 일반인의 경우 동절기를 제외한 나머지 기간에 이용이 집중되는 것으로 나타남

○ 지나친 계절별 이용객 수 변동은 유형자산(선박) 투자 및 운영에 있어 불확실성을 높이고, 영업비용을 불필요하게 증가시키는 원인이 될 수 있음

□ 한편 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 그리스, 스웨덴, 덴마크, 터키 등의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유제도를 운영함

○ 하지만 국가마다 면세가 적용되는 유종(경유, 중유 등)이나 업종(여객, 화물, EU 역내 운항 등)이 다르게 나타남

□ 요약하자면 다음 사항을 고려할 때 연안여객선 업체와 도서민 이용객을 지원하기 위해 면세유제도를 유지할 수 있다고 판단함

○ 연안여객선 면세유제도가 이미 40년 동안 존속되어 폐지될 경우 연안여객선 업체들이나 도서민 이용객에게 미칠 영향이 상당히 클 수 있음

○ 연안여객선 업체들의 영업이익률이 타 업종과 비교하여 낮진 않지만, 면세유를 과세로 전환하는 경우 증가할 유류비용이 기존의 영업이익을 모두 상쇄하는 수준을 초과함

○ 연안여객선 업체들의 영업 특성상 계절에 따른 이용객 수 변동이 크지만, 선박의 크기를 계절에 따라 조정할 수 없기 때문에 비수기(겨울철)에도 큰 선박을 운영하여 선박 유지 비용 부담이 클 수 있음

○ 독일, 프랑스, 이탈리아 등 여러 국가에서도 내항여객운송업에서 사용하는 유류에 대해 소비세를 면제하고 있음

나. 제도 조합의 타당성

□ 우리나라의 면세유, 유류세 감면, 유가보조금제도를 살펴보면 세금 감면(조세지출) 방식과 보조금 지급(예산지출) 방식이 두루 쓰이는 것을 확인할 수 있음

□ 연안화물선 유가보조금제도에서는 연안화물선에 사용하는 경유에 대해 리터당 345.54원의 보조금을 지급함

○ 보조금 단가는 현재의 유류세(교통세, 교육세, 주행세 합계) 리터당 528.75원과 2001년 당시의 유류세 리터당 183.21원의 차이로 산정됨

○ 그러므로 연안화물선 업체들은 경유에 대해 2001년 당시의 세율인 183.21원 만큼의 유류세를 부담하고 있음

○ 경유는 아니지만, 경유를 혼입한 석유류를 사용하는 경우에는 경유를 혼입한 비율만큼 보조금을 받음

○ 지방항만청에서 유가 보조금 예산을 기준으로 지급 계획을 수립하고, 보조금 수급 대상자를 선정하면, 대상자로부터 서류로 신청을 받아 해운조합이 신청 서류를 심사한 후, 보조금을 지급

○ 일반적으로 보조금제도가 그러하듯 예산 범위 내에서만 보조금을 지급할 수 있어 보조금 총액이 주어진 예산액으로 제한됨

○ 유가보조금의 재원은 지방세인 자동차세(주행분)의 세수입으로 충당

□ 택시 유류세 감면제도에서는 일반 및 개인 택시에 사용하는 LPG 부탄에 대해 리터당 23.39원의 유류세를 감면함

○ 세금 감면과 함께 보조금도 지급하며 단가는 리터당 197.97원

○ 즉, 택시 유류세 감면제도를 보조금제도와 함께 운영하며, 금액을 비교할 때, 유류세 감면액보다 보조금의 비중이 더 큼

○ 보조금은 주어진 예산의 범위에서만 지급되며, 보조금의 재원은 지방세인 자동차세 세수입으로 충당

□ 연안여객선 면세유제도는 유류세와 부가가치세를 모두 완전히 면제하는 방식으로 운영됨

○ 보조항로 결손보상금, 도서민 여객운임 지원금 등 연안여객선 업체들에 지급하는 보조금제도가 있지만, 이러한 보조금제도는 유류 사용량과 직접 관련된 유가보조금제도는 아님

□ 일반적으로 보조금제도는 보조금 지출의 수준을 예산 범위 내에서 제한할 수 있다는 장점이 있지만, 제도를 운영하기 위해 미리 예산을 확보해야 한다는 단점도 있음

○ 보조금 재원을 국세 수입으로부터 충당하느냐 또는 지방세 수입으로부터 충당하느냐에 따라 중앙정부와 지방자치단체의 재정상황에 서로 다른 영향을 줄 수 있음

○ 유가보조금의 재원은 지방세 수입으로 충당되기 때문에, 새로 지급할 유가보조금의 규모가 크다면, 이로 인한 지방자치단체의 지출 증가분을 채우기 위해, 지방교부세제도를 조정해야 할 수 있음

○ 보조금제도의 경우, 관리기관이 중앙정부 부처 및 지방청과 지방자치단체로 나뉘어, 보조금 부정 수급을 단속하고 관리하는 데 어려움이 있을 수 있음

□ 세금 감면제도는 제도를 운영하기 위해 미리 예산을 확보할 필요는 없지만, 총 감면액(조세지출액)을 일정 범위 내에서 제한할 수 없다는 단점이 있음

○ 물론 조세지출액에 상응하여 세수입도 감소하기 때문에, 세금 감면제도를 운영하면 정부의 입장에서는 편성할 수 있는 예산 규모가 감소함

○ 세금 감면제도의 경우, 면세유 관리기관이 과세관청 또는 관련 조합이 될

수 있지만, 연안여객선 면세유제도와 같이 완전 면세방식으로 운영되는 제도의 관리를 과세관청에 맡길 경우, 관리 유인이 제대로 부여되지 않을 수 있음

□ 요약하자면 다음 사항을 고려할 때 연안여객선 면세유제도를, 보조금제도와 함께 운영하지 않고, 세금 감면방식으로 운영하는 것이 바람직하다고 생각함

○ 면세유제도를 유가보조금제도로 일부 또는 전부 전환할 경우 보조금의 재원을 마련하는 문제를 중앙정부와 지방자치단체가 논의해야 함

○ 면세유 관리기관을 명확히 지정하고, 관리 의무 및 재량권을 부여하여 관리 감독을 실시하도록 한다면, 보조금제도하에서보다 면세유제도하에서 면세유 관리가 더 효과적일 수 있음

다. 제도적 관리의 필요성

□ 앞서 우리나라의 면세유 및 유류세 감면제도를 비교하면서, 다수의 제도에서 면세유 또는 감면 유류의 유통 과정을 감독하기 위해 관리제도를 실시하고 있다는 것을 확인하였음

○ 총 여섯 가지 제도 중에서 농·임·어업용 면세유제도를 비롯한 네 가지 제도에서 면세유 구입 또는 유류세 환급용 신용카드를 발급하여 사용하도록 의무화하고 있음

○ 구매카드를 사용하는 제도하에서는 면세유 또는 감면 유류의 부정 사용을 적발한 경우 과세관청에서 가산세를 부과하도록 하고 있음

- 과세관청은 면세유 부정 사용자로부터 유류세 감면액과 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 추징

○ 농·임·어업용 면세유제도에서는 조합을 관리기관으로 지정하여, 면세유를 사용하는 농어민들이 조합에 면세유 사용 설비(농기계), 사용 실적(농산물 생산량) 등에 대한 정보를 의무적으로 보고하고, 조합은 유류구매카드를 관리하는 데 이러한 정보를 활용하도록 하고 있음

□ 하지만 연안여객선 면세유제도의 경우에는 구매카드도 사용하지 않고 면세유 관리기관도 지정되어 있지 않아 「조세특례제한법령」상으로는 관리제도가 없음

○ 다만 정유사가 여객선 업체에 면세유를 공급하는 과정에서, 해운조합을 거쳐 주문을 주고 받도록 되어 있어, 해운조합이 실무적으로 관리기관의 역할을 수행하고 있다는 주장이 있음

○ 해운조합에 면세유 유통 관리를 위한 권한이 법령으로 위임된 것은 아님

○ 면세유 전용 행위에 대한 적발 등 관리 실적에 대한 정보도 공개된 것이 없음

- 연안여객선의 중간 기항지에서 면세유 전용이 일어나는 경우가 있다는 보고가 있으나, 적발 건수 및 전용된 면세유의 수량에 대한 정보는 없음

○ 면세유 전용 등 부정 사용 행위를 가산세제도를 활용하여 처벌할 수 있는 방안도 없음

□ 연안여객선 면세유제도에 관리제를 도입하는 방안을 다음과 같이 두 가지로 검토할 수 있음

○ 두 가지 대안 중에서 하나를 채택하거나, 농·임·어업용 면세유제도에서처럼 두 대안을 모두 채택하여 함께 운영하는 방안도 고려할 수 있음

□ (면세유류 구매카드 도입) 농·임·어업용 면세유제도를 비롯한 다른 네 가지 제도에서처럼, 과세관청을 통해 발급하는 면세유류 구매카드를 연안여객선 업체들이 의무적으로 사용하도록 함

○ 과세관청이 부정 사용 행위에 대해 감시하고, 부정 사용 행위를 적발할 경우 가산세를 추징

○ 「조특법」 제106조의2 제1항에 농·임·어업용 면세유 제도(제1호)와 연안여객선 면세유제도(제2호)가 명시되어 있는데, 동 조문의 제3항부터 제15항에 이르는 면세유 관리제도는 농·임·어업용 면세유에 대해서만 적용이 되도록 조문이 구성됨

○ 동 조문의 제3항부터 제15항에 이르는 면세유 관리제도가 연안여객선 면세유 제도에도 적용되도록 조항을 개정하는 방안을 고려할 수 있음

□ (해운조합 관리기관 지정) 해운조합이 여객선 업체들과 함께 자발적으로 면세유 부정 사용 행위를 방지하기 위해 자정 노력을 기울이고, 면세유 유통 과정을 감시할 수 있는 권한을 관련 정부 부처 및 조합의 업무 지침에 명시하도록 함

○ 관리기관 및 제도의 구체적인 내용을 「조특법」상에서 규정하는 것이 아니라 주무부처 및 조합의 업무 지침에 명시하도록 함

○ 하지만 이 경우에도 해운조합에서 부정 사용 행위를 적발한 경우 이를 과세관청에 통보하도록 의무화하고, 과세관청으로 하여금 감면액 및 가산세를 추징할 수 있도록 해야 함

□ 연안여객선 면세유제도에 구매카드를 도입하는 경우, 과세관청이 주도적으로 면세유 유통 과정을 관리하여, 부정 사용 적발시 가산세 추징과 같은 처벌까지 한 번에 진행할 수 있다는 장점이 있음

○ 하지만 면세유는 감면 유류와 달리 세수입이 전혀 없기 때문에, 그러한 제도를 관리하는 데 과세관청이 인력이나 자원을 투입할 유인이 크지 않다는 단점도 있음

○ 농·임·어업용 면세유 관리제도(「조특법」 제106조의2 제3항~제15항)가 여러 차례의 세법 개정을 통해 단계적으로 도입되었던 사실을 감안하면, 이러한 제도에 준하도록 한 번에 연안여객선 면세유 관리제도를 도입할 경우, 도입에 따른 제도 시행상의 착오가 여객선 업체나 과세관청에 발생할 수 있음

○ 궁극적으로 농·임·어업용 면세유 관리제도에 준하는 제도를 도입하지만, 그 전에 단계적으로 일부 관리제도를 도입하는 방안도 고려할 수 있음

□ 한편 해운조합을 관리기관으로 지정하여 면세유 관리를 위임하는 경우, 해운업

실태 및 운영 방식을 이해하고 있는 조합에서 여객선 업체들의 부정 사용 행위를 더 효과적으로 감시할 수 있다는 장점이 있음

○ 하지만 업체들의 모임인 해운조합에서 업체들의 행위를 엄격히 적발할 수 있을 것인지 의문이 들기도 함

○ 해운조합 외에도 제3의 독립적인 기관이 관리제 운영에 참여하는 방안을 고려할 수 있음

○ 부정 사용 행위를 적발하더라도, 해운조합과 과세관청이 원활히 협조하지 않을 경우, 가산세 징수와 같은 처벌이 순조롭게 진행되지 않아, 관리제도의 실효성이 줄어들 수 있음

Ⅳ. 연안여객선 면세유제도 효과 분석

Ⅳ. 연안여객선 면세유제도 효과 분석

□ 조세지출예산서에서는 연안여객선 면세유제도의 도입 목적으로 다음 두 가지를 언급함

○ 적정운임 유지로 도서민 이용객의 경제적 부담 경감

○ 운항원가의 상승을 억제하여 연안여객 운송사업 활성화

□ 본 장의 효과성 분석은 위의 두 목적에 대해 얼마나 제도가 효과를 가지는지에 초점을 둠

○ 도서민의 교통편의 제공효과는 제1~5절에서 분석함

○ 영업 지원효과는 제6절에서 분석함

□ 교통편의 제공효과에 대한 실증분석은 도서민 가격할인액 분석과 함께 가격할인율, 도서민 수송실적, 면세유 지원규모 각각에 대한 상관관계 분석을 포함함 (제1절부터 제4절까지)

○ 가격할인액 분석 시에는 도서민이 여객선을 이용할 때 적용받는 할인금액으로 혜택받은 금액의 총액을 추산하여 면세유 지원액과 비교분석을 실시함

○ 상관관계 분석에서는 가격할인율과 도서민 수송실적, 면세유 지원규모 각각에 대해 여러 관련 변수들이 얼마나 상관성을 가지고 있는지를 분석하여 동 제도가 각각의 항목과 관련하여 얼마나 효과가 있었는지 확인함

□ 도서민의 교통편의 제공효과 가운데, 면세유 지원이 없었다면 업체들이 포기하였을 항로를 동 제도로 말미암아 유지하고 있다면 이는 상당히 중요한 효과에 해당되며 이에 관하여는 제5절에서 다룸

○ 이러한 효과는 데이터의 한계로 실증분석을 실행하기 어려움

○ 따라서 본 장의 제1~4절에서 언급하는 효과만을 가지고 효과성을 평가한다면 해당 효과를 감안하지 못한 만큼의 과소추정이 이루어지게 됨

○ 낙도 보조항로의 운영 필요성은 제5절에서 기존 연구 등을 통해 소개하고자 함

1. 도서민 가격할인 효과

□ 대부분의 연안항로에서 도서민들은 일반인 대비 할인된 가격으로 연안여객선을 이용하고 있음

□ 이러한 도서민 가격할인은 교통비 부담을 완화시켜 직접적으로 생계를 지원하는 효과를 가짐

○ 도서민의 경우, 병원, 마트, 은행 등의 편의시설을 이용하기 위해서 내륙지역으로 정기적이거나 부정기적으로 방문해야 함

○ 따라서 여객선의 이용에 따른 교통비가 생활비 항목의 필수적인 부분이며, 여객선 이용가격의 할인은 도서민의 생계를 지원하는 효과를 가져 옴

□ 각 항로별 도서민 수송인원과 요금 할인치를 곱하여 요금 할인을 통한 도서민들이 받은 혜택을 계산(2014년 기준)

○ 도서민의 가격할인이 전적으로 면세유 지원혜택의 효과라고 가정할 경우, 이것은 면세유 지원액 중 가격할인으로 작용하는 부분임

○ 그러나 실질적으로는 면세유 지원액뿐만 아니라 보조금 등이 가격할인의 재원이 되었을 가능성이 높음

○ 따라서 이는 면세유 지원액 중 도서민 가격할인에 투입되는 실증상의 최대치가 됨

□ (데이터의 범위) 항로 가격정보가 나와 있는 항로의 도서민 수송인원은 전체 도서민 수송인원 중 88.2%를 차지하여 추정치는 상당히 신뢰할 만한 수치임

○ 2014년 기준 연안여객선의 총 도서민 수송실적은 3,612,100명이며, 이 중 가격정보가 있는 항로에 대한 도서민 수송실적은 3,186,015명으로 총 수송실적의 88.2%에 이름

□ (추산의 한계: 미확인 가격에 대한 처리) 확인된 가격정보가 전체 선박의 88.2%이므로 11.8%의 미확인 가격에 대해서는 정확한 계산이 불가능

○ 88.2%의 할인금액이 나머지 미확인 선박에서도 동일한 비율로 적용된다고 가정하고 추산함

□ (추산의 한계: 연령별 할인율 정보 부재) 공개된 가격정보가 대인(성인)으로 한정되어 있어 연령별 할인율의 차이는 없다고 가정하고 할인총액을 구하여 실제 할인총액과 다소 차이가 날 수 있음

○ 수송인원 전체에 대해 대인의 할인율을 적용하여 계산하였으나 실제에서는 소인(미성년자)에 대해서는 다른 할인율을 적용할 가능성이 있음

○ 일반인 및 도서민의 가격 차이가 대인과 소인에 따라 차이가 날 경우, 그만큼 과소 또는 과대 계상될 수 있음

□ 연안여객선을 이용한 모든 도서민이 총 할인받은 금액은 72억원가량으로 추정되었고, 성인 도서민의 1회 이용당 할인금액은 평균 2,266원으로 추정되었음

○ 2014년 기준 도서민의 가격할인금 총액은 당해 면세유 지원액(501억원) 대비 약 14.4%를 차지

2. 도서민 가격할인율 상관관계 분석

□ 앞 절에서는 도서민이 가격할인으로 생계 지원을 받음을 분석하였음

□ 그러나 앞서 간략히 설명한 대로 이러한 가격할인이 면세유제도에 의해서 발생한 혜택이라고 단정할 수는 없음

□ 따라서 가격할인과 면세유와의 관계를 분석하여 도서민에 대한 가격할인이 면세유 지원에 영향을 받고 있는지 또는 면세유 지원과는 상관없이 다른 유인에 의해 발생한 것인지 확인할 필요가 있음

□ 면세유 지원뿐 아니라, 가격할인율에 영향을 미치는 요소들이 무엇인지를 파악하여 도서민들의 교통비 절감에 영향을 줄 수 있는 정책들을 고려하고자 함

○ 표본이 임의추출되지 않은 상황에서 회귀분석 결과를 인과관계로 단정할 수는 없기에 상관관계만을 논하는 것이 합당한 분석으로 판단됨

○ 이는 표본에서 내생성이 존재할 가능성이 있기 때문임

○ 따라서 회귀분석의 결과에서 유의미한 변수들을 곧 가격할인율의 원인으로 평가하는 것은 지나친 해석이며, 현 단계에서는 어떠한 변수들이 가격할인율과 어떻게 그리고 얼마나 상관관계가 있는지를 밝힐 수 있음

□ 도서민에 대한 가격할인율과 각 요소들의 관계를 파악하기 위해 가격할인율을 면세유 지원액 등 각종 독립변수들에 대하여 회귀분석 실시

○ 상관관계를 파악하기 위해 해운조합과 선박안전기술공단, 국토부에서 제공한 항로별 운임(일반 대인, 도서 대인) 및 선박별 수송실적 자료와 선박 특성 자료를 사용

○ 종속변수는 도서민 가격할인율임

○ 독립변수로는 면세유 지원액, 선박톤수, 선박별 여객정원, 선박속력, 선박연령, 항로거리, 일반인 수송실적, 도서민 수송실적 등을 사용함

□ 독립변수의 선택방법에 따라 총 네 가지의 회귀분석 모형을 실행함

○ 면세유 지원금액과 수송인원에 대해 실제값을 그대로 이용한 모형들(<표 Ⅳ-1>)과 로그값을 이용한 모형들(<표 Ⅳ-2>)로 구분 가능

○ 가용한 독립변수를 모두 포함한 모형을 기본모형으로 설정(OLS 1에 해당)

○ 기본모형에서 일반인 수송실적 변수를 제외한 것이 두 번째 모형(OLS 2)

○ 세 번째 모형은 수송실적을 모두 제외한 것임(OLS 3)

○ 네 번째 모형은 일반인과 도서민의 수송실적은 모두 포함하되 선박톤수와 여객정원을 변수에서 제외한 모형임(OLS 4)

□ 각각의 모형에 대해 면세유 지원금액과 수송인원에 대해 실제값을 그대로 이용한 경우(<표 Ⅳ-1>)와 로그값을 이용한 경우(<표 Ⅳ-2>)로 구분 가능

○ 면세유 지원액 변수는 가격할인율과의 산포도(scatter plot)을 살펴본 결과, 특정 값 범위에 가격할인율이 집중되어 로그를 취할 때 분포를 더 산재시킬 수 있어 로그값으로 대체한 것도 네 개의 모형과 함께 실행함(<표 Ⅳ-2>)

○ 면세유 지원액과 일반인 및 도서민 수송실적의 경우, 여객선별로 단위의 변동이 상당히 커서 단위의 극단적의 변화를 완화하는 목적으로도 로그를 취함

□ 모형에서 항로별 고정효과(fixed effect)를 추가할 경우 항로별 특성을 별도로 추출하여 각 변수의 고유효과를 보다 정확하게 추정할 수 있겠으나, 본고의 회귀분석에서는 패널 데이터가 아닌 횡단면 데이터가 사용되어 항로별 고정효과를 포함하기에는 관찰값의 수가 충분치 못함

□ 두 번째 모형(OLS 2)은 일반인 수송실적이 가격할인율에 영향이 없을 경우에 대한 모형임

○ 기본모형에서 일반인 수송실적을 변수에 포함한 것은 일반인 수송실적이 충분히 많으면 선사의 경영실적에도 여유가 생겨서 도서민들에게는 가격을 일부 할인해도 선사 운영에 큰 지장을 주지 않을 수 있으며 그러할 경우 도서민에 대한 가격할인율이 더 높아질 수 있음을 염두하여 포함한 것임

○ OLS 2에서는 이러한 효과가 설명력이 없을 경우, 일반인 수송실적을 포함시키는 것은 큰 의미 없이 변수의 숫자 늘려 R값을 높이는 효과만 가져올 수 있어 제외한 것임

□ 세 번째 모형(OLS 3)은 다중공선성의 문제를 유의성이 없는 수송실적 변수를 제외시킴으로써 완화시키려 한 모형임

○ 기본모형의 결과에서 각 수송실적이 모두 유의한 값을 가지지 못함에 따라 도서민 가격할인율이 여객수송실적과는 전혀 상관없이 결정될 수 있음을 감안하여 수송실적과 관련된 변수들을 제외한 모형임

○ 또 하나의 가능성은 선사 입장에서는 수송실적이 높은 항로에 큰 선박을 배치하여 운영하는 것이 효율적인 경영의사 선택일 것임

○ 따라서 일반인과 도서민 수송실적의 합은 선박의 여객정원과 높은 상관관계를 가질 가능성이 있음

○ OLS 3에서는 이러한 다중공선성의 문제에서 벗어나기 위한 변수선택의 결과로도 볼 수 있음

□ 네 번째 모형(OLS 4)은 다중공선성의 문제를 선박 규모와 연계된 특성 변수를 제외시킴으로써 완화시키려 한 모형임

○ 전술한 바대로 총 수송실적은 선박의 크기와 양(+)의 상관관계를 가질 가능성이 높음

○ 이 경우, 다중공선성의 문제에서 벗어나기 위해서 수송실적 변수들을 모형에서 제외할 수도 있지만 각 수송실적 변수들은 유지한 채로 선박의 크기와 관련된 변수들을 모형에서 제외할 수도 있음

○ OLS 4은 후자의 방법을 선택한 것으로 선박의 크기와 관련성이 높을 것으로 판단되는 선박톤수와 여객정원을 함께 모형에서 제외하였음

□ OLS 4의 변수 선택은 일반인과 도서민 각각의 수송실적이 가격할인율에 미치는 영향을 파악할 수 있는 장점도 있음

○ 일반인 수송실적과 도서민 수송실적은 도서마다 여객선을 이용하는 집단에 차이가 있어 서로 상관관계가 크지 않을 가능성이 있음

○ 다시 말해, 여행수요가 많은 도서에서는 일반인 수송실적이 도서민 수송

실적보다 상대적으로 높은 반면, 여행수요에 대해 외딴 도서의 경우 도서민의 이용이 일반인의 이용을 능가함

○ 따라서 양 수송실적이 가격할인율에 미치는 영향을 각각 살피는 것도 본고의 효과성 분석에서 의미를 가짐

□ <표 Ⅳ-1>의 회귀분석 결과를 보면, 가격할인율에 대한 면세유 지원액 계수는 음수가 나왔으나, 통계적으로 유의미하지는 못하였음

○ 양(+)의 상관관계를 보이는 변수: 여객정원, 선박속력, 일반인 수송실적

○ 음(-)의 상관관계를 보이는 변수: 면세유 지원액, 선박톤수, 선박연령, 항로거리, 도서민 수송실적

○ 통계적으로 유의미한 변수: 여객정원

<표 Ⅳ-1> 가격할인율의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과

	OLS 1	OLS 2	OLS 3	OLS 4
지원액	-2.1E-11	-1.52E-11	-2.54E-11	-2.99E-11
	(3.54E-11)	(3.40E-11)	(3.25E-11)	(3.52E-11)
선박톤수	-2.80E-05	-2.60E-05	-2.18E-05	
	(1.78E-05)	(1.74E-05)	(1.69E-05)	
여객정원	2.58E-04**	2.90E-04**	2.66E-04**	
	(1.29E-04)	(1.18E-04)	(1.13E-04)	
선박속력	8.58E-04	7.72E-04	9.46E-04	0.004
(노트)	(2.91E-03)	(2.90E-03)	(2.88E-03)	(0.003)
선박연령	-9.96E-04	-0.001	-0.001	-0.002
	(1.91E-03)	(0.002)	(0.002)	(0.002)
항로거리	-9.48E-04	-1.06E-03	-9.63E-04	-1.09E-03*
	(6.90E-04)	(6.66E-04)	(6.57E-04)	(6.36E-04)
일반인 수송실적	2.03E-07			4.14E-07*
	(3.38E-07)			(2.33E-07)
도서민 수송실적	-8.60E-07	-6.49E-07		-9.61E-07
	(6.76E-07)	(5.76E-07)		(6.09E-07)
상수	0.179***	0.182***	0.169***	0.194***
	(0.042)	(0.041)	(0.040)	(0.041)
관찰값 수	160	160	161	160
R-squared	0.081	0.079	0.072	0.056
Adj. R-squared	0.032	0.036	0.035	0.019

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

□ 면세유 지원액과 수송실적에 대해 실제값 대신 로그값을 사용한 <표 Ⅳ-2>의 회귀분석 결과를 보면, 가격할인율에 대한 면세유 지원액 계수는 모형별로 부호가 바뀌고 있으며, 통계적으로도 유의미하지 못하였음

○ 양(+)의 상관관계를 보이는 변수: 여객정원, 일반인 수송실적

○ 음(-)의 상관관계를 보이는 변수: 선박톤수, 선박연령, 항로거리, 도서민 수송실적

○ 상관관계의 부호가 모형별로 바뀌는 변수: 면세유 지원액, 선박속력

○ 통계적으로 유의미한 변수: 선박톤수, 여객정원, 도서민 수송실적

<표 Ⅳ-2> 가격할인율의 회귀분석 결과(로그 적용시)

	OLS 1	OLS 2	OLS 3	OLS 4
ln(지원액)	0.015	0.016	-0.003	0.011
	(0.017)	(0.016)	(0.012)	(0.016)
선박톤수	-3.60E-05**	-3.66E-05**	-2.42E-05	
	(1.78E-05)	(1.77E-05)	(1.66E-05)	
여객정원	2.49E-04*	2.63E-04**	2.66E-04**	
	(1.28E-04)	(1.18E-04)	(1.13E-04)	
선박속력	-0.001	-0.001	3.73E-04	0.002
(노트)	(0.003)	(0.003)	(2.82E-03)	(0.003)
선박연령	-0.001	-0.001	-0.001	-0.002
	(0.002)	(0.002)	(0.002)	(0.002)
항로거리	-7.87E-04	-8.49E-04	-9.20E-04	-0.001
	(6.89E-04)	(6.54E-04)	(6.57E-04)	(0.001)
ln(일반인 수송실적)	0.003			0.009
	(0.011)			(0.010)
ln(도서민 수송실적)	-0.012**	-0.011**		-0.011**
	(0.006)	(0.006)		(0.005)
상수	0.001	0.002	0.219	0.023
	(0.258)	(0.257)	(0.215)	(0.235)
관찰값 수	160	160	161	160
R-squared	0.093	0.092	0.068	0.065
Adj. R-squared	0.044	0.050	0.032	0.029

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

□ 다중공선성을 감안하여 선박톤수와 여객정원 변수를 독립변수에서 제외시킬 경우에도 결과는 일관성을 유지함 (<표 Ⅳ-3>, <표 Ⅳ-4> 참조)

○ 선박톤수와 여객정원 중 하나의 변수를 독립변수에서 제외시킬 경우(OLS 5, 6), 어느 변수를 제외하든 각 변수의 부호는 일관적으로 나오고 있음

○ 선박톤수와 여객정원 모두를 독립변수에서 제외시킬 경우(OLS 4), 일반인 수송실적 계수가 10% 유의수준에서 유의미한 결과를 보임 (<표 Ⅳ-3> 참조)

<표 Ⅳ-3> 다중공선성을 감안한 변수 선택에 따른 결과 비교

	OLS 1	OLS 4	OLS 5	OLS 6
지원액	-2.1E-11	-2.99E-11	-2.97E-11	-2.86E-11
	(3.54E-11)	(3.52E-11)	(3.51E-11)	(3.55E-11)
선박톤수	-2.80E-05			-4.21E-06
	(1.78E-05)			(1.33E-05)
여객정원	2.58E-04**		1.23E-04	
	(1.29E-04)		(9.66E-05)	
선박속력	8.58E-04	0.004	0.003	0.003
(노트)	(2.91E-03)	(0.003)	(0.003)	(0.003)
선박연령	-9.96E-04	-0.002	-0.002	-0.002
	(1.91E-03)	(0.002)	(0.002)	(0.002)
항로거리	-9.48E-04	-1.09E-03*	-1.30E-03**	-1.00E-03
	(6.90E-04)	(6.36E-04)	(6.56E-04)	(6.97E-04)
일반인 수송실적	2.03E-07	4.14E-07*	1.08E-07	4.79E-07
	(3.38E-07)	(2.33E-07)	(3.35E-07)	(3.12E-07)
도서민 수송실적	-8.60E-07	-9.61E-07	-6.28E-07	-1.05E-06
	(6.76E-07)	(6.09E-07)	(6.62E-07)	(6.75E-07)
상수	0.179***	0.194***	0.189***	0.194***
	(0.042)	(0.041)	(0.041)	(0.041)
관찰값 수	160	160	160	161
R-squared	0.081	0.056	0.066	0.057
Adj. R-squared	0.032	0.019	0.023	0.013

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

<표 Ⅳ-4> 다중공선성을 감안한 변수 선택에 따른 결과 비교(로그 적용시)

	OLS 1	OLS 4	OLS 5	OLS 6
ln(지원액)	0.015	0.011	0.008	0.016
	(0.017)	(0.016)	(0.017)	(0.017)
선박톤수	-3.60E-05**			-1.03E-05
	(1.78E-05)			(1.20E-05)
여객정원	2.49E-04*		5.57E-05**	
	(1.28E-04)		(8.64E-05)	
선박속력	-0.001	0.002	0.002	8.56E-04
(노트)	(0.003)	(0.003)	(0.003)	(2.72E-03)
선박연령	-0.001	-0.002	-0.002	-0.002
	(0.002)	(0.002)	(0.002)	(0.002)
항로거리	-7.87E-04	-0.001	-1.15E-03*	-8.46E-04
	(6.89E-04)	(0.001)	(6.72E-04)	(6.95E-04)
ln(일반인 수송실적)	0.003	0.009	0.006	0.011
	(0.011)	(0.010)	(0.011)	(0.010)
ln(도서민 수송실적)	-0.012**	-0.011**	-0.008	-0.013**
	(0.006)	(0.005)	(0.006)	(0.006)
상수	0.001	0.023	0.089	-0.067
	(0.258)	(0.235)	(0.256)	(0.257)
관찰값 수	160	160	160	161
R-squared	0.093	0.065	0.068	0.070
Adj. R-squared	0.044	0.029	0.025	0.027

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

□ <표 Ⅳ-1>과 <표 Ⅳ-2>의 결과를 종합할 때, 면세유 지원액은 가격할인율과 실질적으로 일관성 있는 상관관계를 찾기 어려움

○ 가격할인율 수준이 면세유 지원액의 정도에 영향을 받는다는 통계적인 근거를 찾기 어려움

○ 통계적으로도 유의미하지 않은 데다 로그 사용 유무에 따라 계수의 부호가 바뀜

□ 가격할인율과 수송실적의 상관관계는 일반인의 경우와 도서민의 경우가 서로 다름

○ 일반인 수송실적은 양(+), 도서민 수송실적은 음(-)의 상관관계를 보이고 있음

○ 일반인 수송실적의 경우, 일반 모형(<표 Ⅳ-1>) 중 일부(OLS 4)에서 10% 범위로 유의한 것으로 나옴

○ 도서민 수송실적의 경우, 로그 모형(<표 Ⅳ-2>)에서 5%에서 통계적으로 유의미한 것으로 분석됨

□ 일반인 수송실적의 가격할인율에 대한 계수값은 수송실적과 도서민 교통비 절감이 양(+)의 상관관계를 보이고 있음을 암시함

○ 변수의 선택에 따라 일반인 수송실적이 가격할인율에 대해 가지는 계수가 통계적으로도 유의한 것으로 나타나고 있음

○ 2014년 기준 전체 수송실적 중 일반인에 대한 수송실적의 비중은 74.7%에 이름

○ 따라서 일반인 수송실적이 많은 선사의 영업여건이 상대적으로 좋을 가능성이 높으며 이에 따라 도서민에 대한 가격할인을 할 여지도 증가할 수 있음

□ 사람들이 많이 이용하는 선박의 경우 도서민에게 가격할인 혜택을 주어도 영업이 충분히 수익을 거둘 수 있는 구조이므로 도서민에게 할인을 많이 하는 것으로 볼 수도 있음

○ 이러한 해석을 연장하면, 연안 여객운송업체의 영업여건을 개선시키는 것이 도서민에게 실질적인 혜택으로 돌아갈 수도 있다는 가능성을 열어두게 됨

○ 정확한 내용 관계는 선사별로 영업실적에 대한 데이터를 가지고 가격할인율과의 관계를 분석해야만 알 수 있음

□ 도서민의 수송실적이 적은 곳에서 가격이 더 할인되고 있음을 보임

○ 도서민 수송실적이 적은 항로에서 가격할인을 더 많이 하는 것은 다양한

측면의 목적이 있을 수 있겠으나, 결과적으로는 벽지 낙도 도서민이 더 혜택을 많이 받는 구조로 귀착한 것으로 해석할 수 있음

○ 낙도에 대해서도 가격할인의 혜택이 커짐으로써 접근성이 떨어지는 도서민들의 생계에 보다 더 지원이 강화되어 형평성에도 긍정적인 영향을 줄 수 있음

3. 도서민 수송실적의 상관관계 분석

□ 도서민 수송실적과 각 항로를 운항하는 선박들의 다양한 요인들이 어떠한 상관관계를 가지고 있는지 파악하기 위해 회귀분석 실시함

○ 도서민 수송인원 또는 도서민 수송인원의 로그값을 종속변수로 하는 경우를 각각 나누어 회귀분석을 실행함(<표 Ⅳ-5>, <표 Ⅳ-6> 참조)

○ 독립변수로는 면세유 지원액, 선박톤수, 선박별 여객정원, 선박속력, 선박연령, 항로거리, 일반인 수송실적, 도서민에 대한 가격할인율 등을 사용

○ 면세유 지원액은 종속변수가 로그값을 쓰는 여부에 따라 로그값을 사용함

□ 독립변수의 선택방법에 따라 총 다섯 가지의 회귀분석 모형을 실행함

○ 선박의 특성 변수들과 항로거리, 면세유 지원액, 일반인 수송실적, 가격할인율을 독립변수로 한 모형을 기본모형으로 설정(<표 Ⅳ-3>, <표 Ⅳ-4>에서 OLS 1′ 에 해당)

○ 두 번째 모형은 기본모형에 일반인 수송실적을 제외한 모형임(OLS 2′)

○ 세 번째(OLS 3′) 모형은 일반인 수송실적에 가격할인율까지 제외한 모형임

○ 네 번째, 다섯 번째 모형(OLS 4′ , 5′)은 OLS 2′ 에서 선박톤수와 여객정원 중 하나를 제외한 모형임

□ 종속변수로 로그값을 사용한 이유는 수송실적이 항로에 따라 일 단위에서 십만 단위까지 단위의 차이가 너무 커서 지나친 편차를 완화할 수 있을 것으로 기대되어서임

□ 첫 번째 모형(OLS 1′)은 도서민의 선박 이용횟수와 도서민에 대한 가격할인이 상관관계가 있는지, 일반인 수송실적과의 관계도 있는지 파악하기 위함

○ 도서민의 선박 이용은 일상생활의 일부일 가능성이 높아 가격에 비탄력적인 결과가 기대되나 실증분석으로 확인하기 위해 가격할인율을 변수에 포함함

○ 일반인 수송실적은 해당 도서의 특성을 반영하는 변수일 가능성이 있음

○ 일반인 수송실적이 많은 곳은 여행수요를 많이 유도할 수 있는 매력을 가진 도서로 해석할 수 있음

□ 네 번째, 다섯 번째 모형은 독립변수 중 선박톤수와 여객정원이 다중공선성의 가능성이 있어서 실행한 모형들임

○ 톤수가 큰 선박일수록 대형선박인 경우가 많고 대형선박일수록 승선인원이 많아질 것으로 예상할 수 있어 두 변수의 종속 가능성이 있음

□ <표 Ⅳ-5>에서 확인할 수 있듯, 면세유 지원액과 도서민 수송실적이 양(+)의 상관관계를 가지는 것으로 보임

○ 양(+)의 상관관계를 보이는 변수: 면세유 지원액, 일반인 수송실적

○ 음(-)의 상관관계를 보이는 변수: 선박톤수, 가격할인율

○ 상관관계의 부호가 모형별로 바뀌는 변수: 여객정원, 선박속력, 선박연령, 항로거리

○ 통계적으로 유의미한 변수: 면세유 지원액, 선박톤수, 항로거리, 일반인 수송실적

<표 Ⅳ-5> 도서민 수송실적의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과

	OLS 1′	OLS 2′	OLS 3′	OLS 4′	OLS 5′
지원액	4.63E-06	1.65E-05***	1.41E-05***	1.49E-05***	1.67E-05
	(4.23E-06)	(4.58E-06)	(4.24E-06)	(4.55E-06)	(4.58E-06)
선박톤수	-6.03***	-4.83**	-4.75**		-2.23***
	(2.09)	(2.43)	(2.36)		(1.38)
여객정원	-23.70	21.69	20.87	-5.71	
	(15.56)	(16.73)	(15.74)	(9.56)	
선박속력	66.81	-60.80	-148.97	350.05	182.15
(노트)	(348.49)	(406.40)	(375.60)	(353.19)	(361.39)
선박연령	137.27	65.61	65.79	-67.41	-10.74
	(229.26)	(267.44)	(251.89)	(261.40)	(261.45)
항로거리	8.10	-172.16*	-126.81	-228.42**	-190.26
	(83.24)	(93.04)	(82.01)	(89.48)	(92.19)
일반인 수송실적	0.26***				
	(0.03)				
가격할인율	-12,344.3	-12,756.3		-10,336.3	-9,994.0
	(9,698.3)	(11,323.2)		(11,365.4)	(11,145.6)
상수	12,212.3**	20,310.9***	17,738.6***	21,834.4***	21,729.1***
	(5,195.0)	(5,932.9)	(5,289.3)	(5,939.6)	(5,844.1)
관찰값 수	160	160	171	160	160
R-squared	0.367	0.132	0.107	0.109	0.122
Adj. R-squared	0.334	0.092	0.075	0.074	0.088

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

□ <표 Ⅳ-6>처럼 로그를 취할 경우, 면세유 지원액과 도서민 수송실적이 양(+)의 상관관계가 더욱 유의한 것으로 나오며 가격할인율의 음(-)의 상관관계도 통계적으로 유의한 것으로 분석됨

○ 양(+)의 상관관계를 보이는 변수: 면세유 지원액, 일반인 수송실적

○ 음(-)의 상관관계를 보이는 변수: 선박톤수, 여객정원, 선박속력, 선박연령, 가격할인율

○ 상관관계의 부호가 모형별로 바뀌는 변수: 항로거리

○ 통계적으로 유의미한 변수: 면세유 지원액, 선박톤수, 여객정원, 선박속력, 일반인 수송실적, 가격할인율

<표 Ⅳ-6> 도서민 수송실적의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과

	OLS 1′	OLS 2′	OLS 3′	OLS 4′	OLS 5′
ln(지원액)	1.551***	1.784***	1.721***	1.793***	1.767***
	(0.198)	(0.179)	(0.181)	(0.189)	(0.176)
선박톤수	-0.001***	-0.001***	-0.001***		-0.001***
	(0.0002)	(0.0002)	(0.0002)		(0.0001)
여객정원	-0.003	-0.001	-0.002	-0.007***	
	(0.002)	(0.002)	(0.002)	(0.001)	
선박속력	-0.136***	-0.142***	-0.138***	-0.063*	-0.152***
(노트)	(0.039)	(0.040)	(0.038)	(0.037)	(0.035)
선박연령	-0.020	-0.007	-0.007	-0.035	-0.004
	(0.027)	(0.027)	(0.027)	(0.028)	(0.026)
항로거리	0.010	0.003	0.001	-0.009	0.004
	(0.010)	(0.009)	(0.009)	(0.009)	(0.009)
ln(일반인 수송실적)	0.380**				
	(0.149)				
가격할인율	-2.256**	-2.282**		-1.701	-2.407**
	(1.113)	(1.133)		(1.185)	(1.110)
상수	-20.576***	-21.297***	-20.519***	-21.049***	-21.050***
	(3.153)	(3.197)	(3.217)	(3.368)	(3.162)
관찰값 수	160	160	171	160	160
R-squared	0.538	0.519	0.495	0.462	0.518
Adj. R-squared	0.514	0.496	0.477	0.441	0.499

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

□ 면세유 지원액은 양(+)의 상관관계를 보이고 있으며 대부분의 모형에서 그 통계적 유의성도 충분한 것으로 나타남

○ 두 변수의 관계는 역인과관계(reverse causality)의 가능성이 높은 것으로 보임

○ 즉, 면세유의 지원으로 도서민 수송실적이 증가했다기보다는, 도서민 수송실적이 많을수록 운행횟수도 많을 것이고 그에 따라 연료소비도 많아질 것이기에 면세유 지원액도 증가했을 가능성이 높음

□ 가격할인율은 종속변수를 어떻게 선택하느냐에 따라 통계적 유의성의 차이가 크지만 모든 경우에서 음(-)의 값이 일관적으로 나옴

○ 상술한 바와 같이, 벽지 낙도에 가격할인율이 더 크게 적용되면 도서민 수송실적이 적은 항로에 가격할인율이 더 낮을 수 있음

○ 도서민들에게 연안여객선 이용이 일상생활에서 상당히 필수적인 요소임을 감안한다면 도서민 수송실적이 낮다는 것은 도서민 수가 적을 가능성이 높음

○ 따라서 앞 절의 결과와 종합적으로 본다면, 벽지 도서민들에게 더 큰 가격할인을 제공하여 접근성이 낮은 도서민들의 생계를 더 지원하는 양상임

□ 일반인 수송실적은 공통적으로 양(+)의 부호를 가지며 통계적 유의하게 나옴

○ 일반인이 많이 이용하는 곳은 여행수요도 상대적으로 많은 곳일 가능성이 높음

○ 관광지 조성 등으로 도서민의 거주 및 생계여건도 더 양호할 수 있어 도서민의 거주인구도 상대적으로 더 많을 가능성이 높음

4. 면세유 지원규모의 상관관계 분석

□ 면세유 지원규모와 각 항로를 운항하는 선박들의 다양한 요인들이 어떠한 상관관계를 가지고 있는지 살펴보기 위해 회귀분석을 실시함

○ 종속변수는 면세유 지원액의 로그값을 선택함

○ 독립변수로는 선박톤수, 선박별 여객정원, 선박속력, 선박연령, 항로거리, 일반인 수송실적, 도서민 수송실적, 도서민에 대한 가격할인율 등을 사용

○ 각 수송실적도 종속변수와 함께 로그값을 사용함

□ <표 Ⅳ-7>에서 보듯, 면세유 지원액은 일반인 및 도서민 수송실적 모두와 양(+)의 상관관계를 가지는 것으로 분석됨

○ 양(+)의 상관관계를 보이는 변수: 선박톤수, 여객정원, 선박속력, 항로거리, 일반인 수송실적, 도서민 수송실적, 가격할인율

○ 음(-)의 상관관계를 보이는 변수: 선박연령

○ 통계적으로 유의미한 변수: 선박톤수, 선박속력, 항로거리, 일반인 수송실적, 도서민 수송실적

<표 Ⅳ-7> 도서민 수송실적의 면세유 지원액 등에 대한 회귀분석 결과

	OLS 1	OLS 2	OLS 3	OLS 4
선박톤수	2.29E-04***		2.62E-04***	
	(8.47E-05)		(5.30E-05)	
여객정원	3.17E-04	1.63E-03		
	(6.23E-04)	(3.98E-04)		
선박속력	0.056***	0.038***	0.059***	0.042***
(노트)	(0.013)	(0.012)	(0.012)	(0.012)
선박연령	-0.014	-0.009	-0.015*	-0.014
	(0.009)	(0.009)	(0.009)	(0.010)
항로거리	0.004	0.007	0.004	0.011***
	(0.003)	(0.003)	(0.003)	(0.003)
ln(일반인 수송실적)	0.177***	0.171***	0.187***	0.294***
	(0.051)	(0.052)	(0.046)	(0.044)
ln(도서민 수송실적)	0.186***	0.172***	0.185***	0.127***
	(0.024)	(0.024)	(0.024)	(0.022)
가격할인율	0.339	0.181	0.371	0.289
	(0.390)	(0.393)	(0.384)	(0.412)
상수	14.120***	14.231***	14.060***	13.652***
	(0.455)	(0.462)	(0.438)	(0.462)
관찰값 수	160	160	160	160
R-squared	0.639	0.622	0.639	0.580
Adj. R-squared	0.620	0.604	0.622	0.564

주: '*'와 '**', '***'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의수준을 의미함

□ 면세유 지원액이 일반인 및 도서민 수송실적 모두와 양(+)의 상관관계를 가지는 것은 지원방식을 고려할 때 필연적인 결과임

○ 면세유는 사용한 만큼 지원하므로 많이 운항할수록, 큰 선박일수록 지원액이 많을 수밖에 없음

○ 수송실적뿐만 아니라 선박톤수도 양(+)의 상관관계가 통계적으로 매우 유의하게 나온 것도 같은 맥락에서 필연적임

○ 현재 선사들이 제도를 악용하거나 거짓으로 제도의 혜택을 받거나 하는 문제점은 이번 분석을 통해서는 드러나지 않음

5. 낙도보조항로의 교통편의 제공 효과에 대한 기존 연구

□ 한국해양수산개발원(2012)의『면세유 공급체계 및 관리제도 개선방안』에서 연안여객선 면세유 제도의 필요성으로 국민의 교통권 확보를 지적함

○ 연안여객선은 대부분의 국내 도서와 육지를 연결하는 유일한 교통수단으로 도서민에게는 생활수단인 동시에 경제활동의 수단임

○ 연안여객선에 면세유를 공급함으로써 최근 수년간 여객선 운임을 큰 차이 없이 거의 동결할 수 있었던 것으로 평가함

○ 도서민은 국가와 지방자치단체가 운임을 보조하여 저렴한 비용으로 연안여객선을 이용하고 있음

○ 이는 도서민에게 안정적인 교통권을 보장해주는 것임

□ 연안여객선에 대해 면세유가 공급되지 않을 경우 다음과 같은 상황이 예상됨

○ 도서민에 대한 운임 지원을 위한 보조금의 규모가 크게 증가할 수 있음

○ 도서지역 정주여건이 악화되어 유인도서의 무인도화에 영향을 미칠 것으로 예상되며, 이는 결과적으로 해양주권을 악화시킬 수 있음

□ 해양수산부의 보도자료(2015.2.9.)에서 밝힌「연안 여객선 운영체계 개선방안」에 따르면, 낙도 보조항로의 경우 적정 서비스 제공을 위한 공공 역할을 강조하고 있음

○ 낙도 보조항로는 도서민 생활항로로서 공공성이 인정되며, 따라서 비록 영업수지가 맞지 않더라도 지자체나 비영리법인에서 항로를 운영할 수 있도록 제도적으로 개선이 필요함을 지적함

○ 이는 낙도 보조항로를 운영하는 선사들에 대해 면세유로 지원하는 것이

낙도 도서민의 생활에 직결되는 교통 서비스를 제공하는 공공제로서의 효과가 있음을 인정하는 것임

□ 한국해양수산개발원(2014)의『연안 여객운송서비스의 공적기능 강화 방안』에서는 면세유제도가 대중교통으로서 여객선 항로의 안정적 유지를 가능하게 하는 효과가 있음을 지적함

○ 면세유제도를 통해 여객선사들의 채산성이 개선되므로 서비스 안정화가 가능하게 되었다고 평가함

○ 또한, 면세유를 통해 절감된 비용으로 운임을 상대적으로 낮게 유지할 수 있었다고 분석함

□ 종합한다면, 기존 연구에서 분석한 연안여객선 면세유제도의 교통편의 제공효과는 다음과 같이 정리할 수 있음

○ 면세유를 제공함으로써 연안 여객운임을 저렴하게 유지할 수 있었음

○ 이러한 낮은 이용가격은 도서민의 생활을 지원하는 효과가 있음

○ 또한, 면세유 제공은 운영수지가 맞지 않는 낙도 보조항로도 운영을 유지할 수 있도록 지원하는 효과가 있음

○ 이러한 효과는 모두 도서지역의 정주여건을 개선시켜 도서민의 정착에 도움을 주며, 이는 국가적으로도 유인도의 무인도화를 막고 해양주권을 강화하는 데에 역할을 한다고 볼 수 있음

6. 내항여객운송업 영업실적상 면세유 지원 효과

□ 면세유 지원은 연안 여객운송 영업을 영위하는 선사들에 대한 간접적인 소득보상 지원효과를 가짐

○ 업체가 정부에 유류 구매에 따라 과세해야 하는 세금차액만큼 간접적으로 소득보상을 해주는 제도임

□ 면세유 지원이 영업에서 차지하는 비중을 통해 해당 산업에 동 제도가 얼마나 영향력이 있는지를 살펴봄

○ 내항여객운송업의 영업상황을 파악하기 위해 외항여객운송업과 내항화물운송업을 비교대상으로 활용함

○ 국가통계포털(KOSIS) 운송업조사의 최근 3개년 자료(2011~2013년)를 근거로 비교 분석함

□ 비교군에 놓인 3개 산업 가운데 영업비용에서 연료비가 차지하는 비중이 가장 높은 산업이 내항여객운송업임

○ 3년 평균 영업비용 대비 연료비 비중은 산업별로 다음과 같음

○ 외항여객: 26.4%, 내항여객: 36.0%, 내항화물: 23.4%

□ 영업비용 중 실제 현금이 지출되지 않는 비용인 감가상각비를 제외하고 비중을 계산하면 그 격차는 더욱 커짐

○ 외항여객: 27.8%, 내항여객: 39.9%, 내항화물: 25.2%

□ 비교군을 모든 여객운송수단으로 확대하여도 매출액 대비 연료비 비율이나 영업비용에서의 연료비 비중이 모든 여객운송수단 가운데 가장 높은 것으로 조사됨

○ 국토해양부(2012)의 『연안여객운송산업 장기 발전방안 연구』에 따르면, 2009년 기준 매출액 대비 연료비 비율과 영업비용 중 연료비 비중이 내항여객의 경우, 각각 36.1%, 41.0%로 육상여객(25.8%, 24.9%), 외항여객(25.1%, 24.2%), 정기항공(32.8%, 32.4%)과 비교하여 가장 높은 것으로 드러남

□ 영업이익률은 3개 산업 가운데 내항여객운송업이 비교적 양호한 상태임

○ 3년 평균 영업이익률은 산업별로 다음과 같음

○ 외항여객: 0.5%, 내항여객: 2.6%, 내항화물: 2.9%

□ 영업비용 중 실제 현금이 지출되지 않는 비용인 감가상각비를 제외할 경우, 가장 영업이익률이 높음

○ 외항여객: 5.6%, 내항여객: 12.1%, 내항화물: 9.8%

□ 면세유 지원액 차감전 연료비(총 연료비)는 운수업조사보고서의 연료비에서 면세유 조세지출액만큼을 합산한 금액이 됨

○ 면세유제도를 위한 조세지출액은 3년 평균 725억원에 달함

○ 면세유 조세지출액은 내항여객운송업종 총 연료비의 39.5%의 규모임

□ 동 제도가 적용되지 않을 경우, 내항여객운송업의 영업여건은 상당히 악화됨

○ 면세유 지원액 차감전으로 연료비를 계산할 경우 3년 평균 연료비는 1,845억원까지 증가하게 됨

○ 면세유 지원액이 없을 경우, 연료비는 동 제도에 의해 지원받을 때와 비교하여 65.5% 급등하게 됨(3년 평균 기준)

□ 해당 조세지출액이 연료비에 포함될 경우, 영업여건은 다음과 같이 악화됨

○ 영업비용에서의 연료비 비중은 48.2%로 상승

○ 감가상각비를 제외한 영업비용에서의 비중은 66.0%까지 확대

○ 영업이익률은 −20.4%로 순수영업 부문에서 적자를 기록하게 됨

○ 감가상각비를 제외한 실제 현금흐름상의 영업이익률조차 −10.9%로 적자를 기록

□ 내항여객운송업의 영업여건이 개선되면 그 결과가 도서민에게 혜택으로 돌아갈 수도 있음

○ 전술한 바와 같이, 면세유제도를 통한 조세지출액은 해당 업계의 영업실적 개선에 상당한 도움이 되고 있음

○ 제2절의 회귀분석 결과에서 선사들의 영업개선이 간접적으로 도서민의 이용가격 할인으로 이어질 수도 있음을 언급함

○ 따라서 면세유제도는 선사들의 영업개선을 지원하여 결과적으로 도서민의 교통비 절감까지 이어질 수 있음

7. 분위별 평균 감면 혜택 비교

가. 추정 방법

□ 통계청 운수업조사의 내항여객운송업 미시자료와 석유공사의 석유류 세전 공급가격 자료를 활용하여, 연안여객선 면세유제도에 따른 업체별 감면 혜택 추정

○ 내항여객운송업 업체의 연료비용은 석유류를 세전(면세) 가격에 구입한 비용

○ 운수업조사 미시자료의 내항여객운송업 업체별 연료비용을 석유류 세전 공급가격으로 나누어 업체별 면세유 소비량(리터 단위) 추정

○ 세전 공급가격을 기준으로 경유 및 중유의 리터당 세율 계산(<표 Ⅳ-8> 참고)

○ 추정된 소비량에 세율을 곱하여 업체별 감면액 추정

□ 통계청 운수업조사 내항여객운송업 부문에는 연료비 항목이 경유, 벙커A유, 벙커B유, 벙커C유 등으로 분류되어 있음

○ 벙커A유와 벙커B유는 경유와 벙커C유에 가중치를 부여하여 면세 금액 계산

- 벙커A유는 경유 70%와 벙커C유 30%를 혼합한 연료유
- 벙커B유는 경유 30%와 벙커C유 70%를 혼합한 연료유

<표 Ⅳ-8> 면세유의 종류와 세금의 구성

(단위: 원/ℓ)

	선박용 경유					중유			
	세 전	교통·에너지·환경세	교육세	주행세	부가가치세	세 전	개별소비세	교육세	부가가치세
2008	812.44	337.20	50.58	96.79	129.70	615.00	17.00	2.55	63.46
2009	577.45	370.78	55.30	101.99	110.60	560.63	17.00	2.55	58.06
2010	682.65	375.00	56.25	97.50	121.19	625.88	17.00	2.55	64.59
2011	900.70	375.00	56.25	97.50	142.99	814.37	17.00	2.55	83.44
2012	951.95	375.00	56.25	97.50	148.12	937.72	17.00	2.55	115.32
2013	898.70	375.00	56.25	97.50	142.79	815.17	17.00	2.55	83.52

자료: 한국석유공사 페트로넷(www.petronet.co.kr)

□ 영업이익을 기준으로 업체들을 5분위로 구분하여, 각 분위에서 업체별 감면액 추정치를 평균으로 계산

○ 매출액 분위별 평균 감면액도 함께 추정

나. 추정 결과

□ 2008년부터 2013년까지의 기간 동안 전체 업체의 평균 감면액은 해마다 꾸준히 증가하였음

○ 다만 2009년과 비교하여 2011년에 일시적인 감소가 있었음

□ 이익 분위별 평균 감면액을 비교하면, 상위 20%에 해당하는 업체의 평균 감면액이 다른 업체의 감면액에 비해 월등히 크게 나타남

○ 2012년을 제외하면, 해당 기간 동안 항상 상위 20%에서의 감면액이 가장 컸음

○ 2009년과 2013년을 제외하면, 나머지 해에는 이익 분위별 평균 감면액 곡선이 U자 구조를 보임

○ 2009년에는 감면액이 이익 상위 분위로 갈수록 우상향하는 추세를 보임

○ 2013년에는 2분위(이익 상위 60~80%) 및 5분위(이익 상위 20%)에서 가장 큰 감면액을 보임

□ 매출액 분위별 평균 감면액을 비교하면, 상위 20%에 해당하는 업체의 평균 감면액이 다른 업체의 감면액에 비해 월등히 크게 나타나는 현상이 더욱 두드러짐

○ 자료 기간 동안 항상 매출액 분위별 평균 감면액 곡선이 우상향 추세를 보임

○ 특히 상위 20% 업체들의 감면액이 전체 평균 감면액보다 약 3배에 이를 정도로 크게 나타남

□ 내항여객운송업 업체들 사이의 평균 감면액을 비교하면, 고이익 및 고매출액 분위 업체들의 감면액이 다른 업체들에 비해 더 크다는 점을 시사

○ 면세유제도의 혜택을 고이익 및 고매출액 업체들이 더 많이 받음

□ 2008년 최상위 영업이익 분위(0~20%) 소속 업체들은 약 평균 8억원의 이익을 얻었으며, 면세유 사용량이 약 1,562kl이고, 유류세 감면액이 7억 8천만원이었음

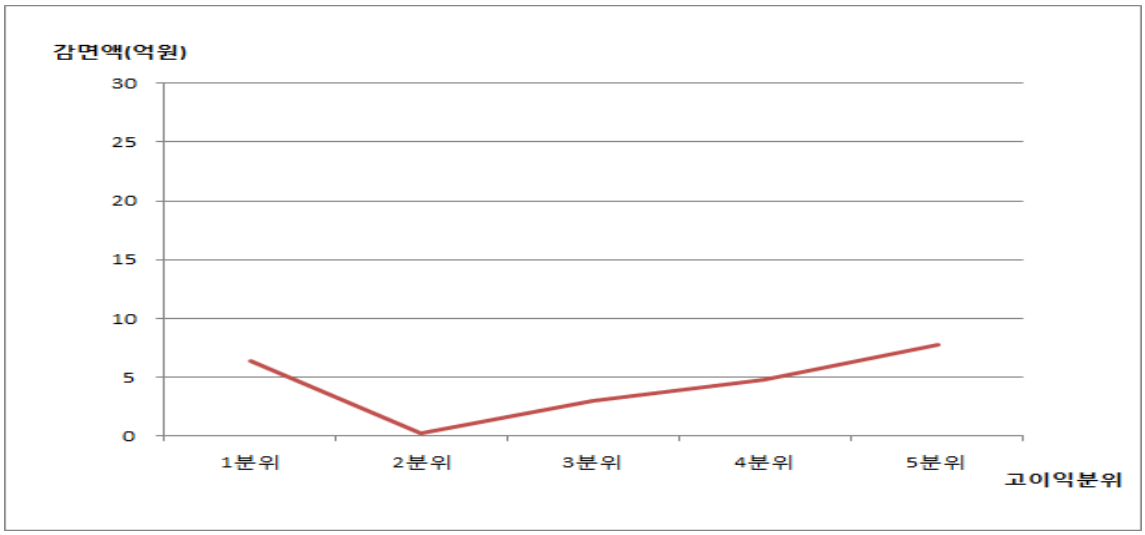
○ 최하위 영업이익 분위(81~100%)에 속한 업체들은 약 평균 7억 7천만원의 결손을 입었으며, 면세유 사용량 약 1,179kl이고, 유류세 감면액 약 6억 4천만원이었음

○ 중간 분위(21~80%)들에 속하는 업체들은 면세유 사용량 및 유류세 감면액이 최상위 또는 최하위 분위에 비해 상대적으로 적은 것으로 나타남

<표 Ⅳ-9> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2008)

			영업이익 (만원)		유류사용량 (kl)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2008	상위	0%~20%	80,225	(55,436.6)	1,562	(1,195.2)	78,724	(56,847.3)
		21%~40%	19,868	(6,785.2)	838	(704.2)	48,532	(43,727.3)
		41%~60%	4,730	(81,723.0)	539	(603.9)	30,966	(37,140.4)
		61%~80%	273	(300.0)	54	(165.5)	3,291	(10,164.9)
		81%~100%	-77,291	(160,023.4)	1,179	(2,225.9)	64,451	(112,721.0)
		전체	5,561	(89225.1)	834	(1279.3)	45,193	(65791.9)

[그림 Ⅳ-1] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2008)



□ 하지만 2009년의 경우 최하위 영업이익 분위 소속 업체들의 면세유 사용량과 감면액이 다른 분위의 업체들에 비해 작게 나타남

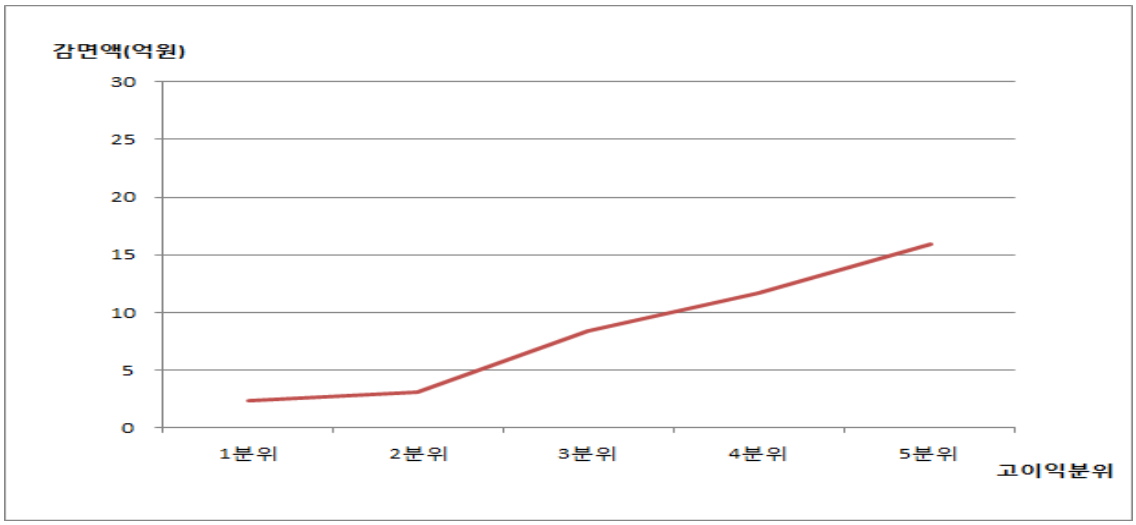
○ 최하위 영업이익 분위에 속한 업체들은 약 평균 2억 6천여만원의 결손을 입었으며, 면세유 사용량 약 435kl이고, 유류세 감면액 약 2억 4천만원이었음

○ 최상위 영업이익 분위의 업체들은 약 평균 13억 7천만원의 이익을 얻었으며, 면세유 사용량 약 2,742kl이고, 유류세 감면액 약 16억원이었음

<표 Ⅳ-10> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2009)

			영업이익 (만원)		유류사용량 (kl)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2009	상위	0%~20%	136,919	(49,761.9)	2,742	(4,121.3)	159,979	(265,464.6)
		21%~40%	42,239	(12,358.9)	1,832	(1,648.6)	117,025	(105,292.2)
		41%~60%	11,506	(5,258.6)	1,365	(1,917.7)	84,203	(121,984.2)
		61%~80%	3,039	(2,196.9)	484	(783.7)	30,914	(50,054.1)
		81%~100%	-26,490	(42,446.3)	435	(826.8)	24,389	(45,273.4)
		전체	33,051	(63063.8)	1,372	(2303.2)	83,318	(145874.9)

[그림 Ⅳ-2] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2009)



□ 2011년 최상위 영업이익 분위의 업체들은 약 평균 12억 7천만원의 이익을 얻었으며, 면세유 사용량이 약 3,147kl이고, 유류세 감면액이 18억 8천여만원이었음

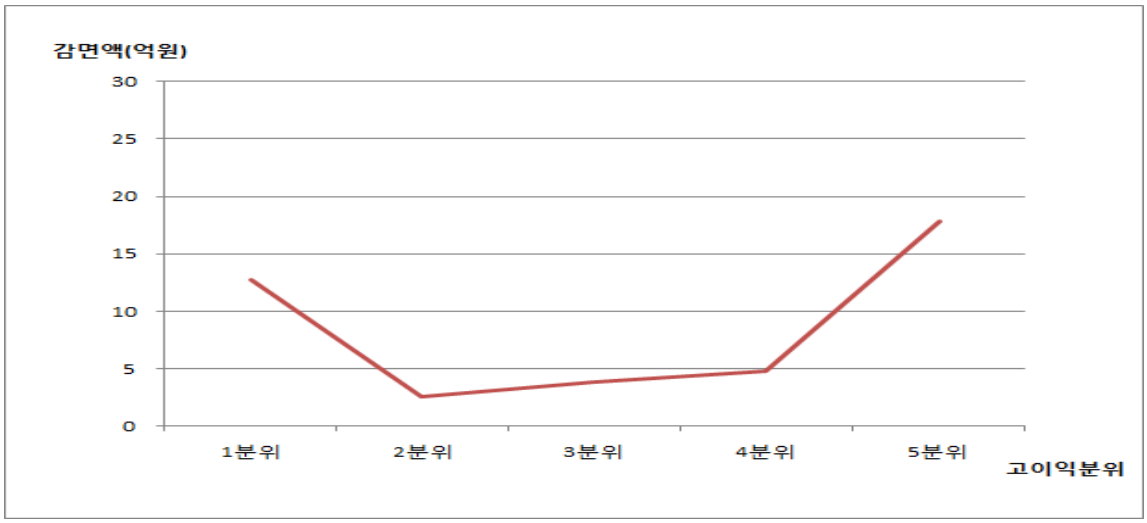
○ 최하위 영업이익 분위에 속한 업체들은 약 평균 6억 8천만원의 결손을 입었으며, 면세유 사용량 약 2,292kl이고, 감면액 약 13억 3천만원이었음

○ 중간 분위(21~80%)들에 속하는 업체들은 유류세 감면액이 최상위 또는 최하위 분위에 비해 상대적으로 적음

<표 Ⅳ-11> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2011)

			영업이익 (만원)		유류사용량 (kl)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2011	상위	0%~20%	127,670	(87,655.7)	3,147	(4,276.9)	188,503	(234,646.0)
		21%~40%	26,918	(9,444.5)	757	(421.1)	50,242	(28,976.3)
		41%~60%	6,000	(2,665.4)	593	(344.5)	39,646	(23,403.8)
		61%~80%	-2,036	(3,168.1)	430	(592.8)	27,567	(39,062.9)
		81%~100%	-68,020	(77,091.5)	2,292	(3,869.8)	133,858	(211,506.4)
		전체	17,888	(79790.9)	1,411	(2677.6)	86,077	(148707.5)

[그림 Ⅳ-3] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2011)



□ 2012년 최상위 영업이익 분위 소속 업체들은 평균 약 11억 3천만원의 이익을 얻었고, 면세유 사용량이 약 2,362kl이고, 유류세 감면액이 약 14억 6천만원이었음

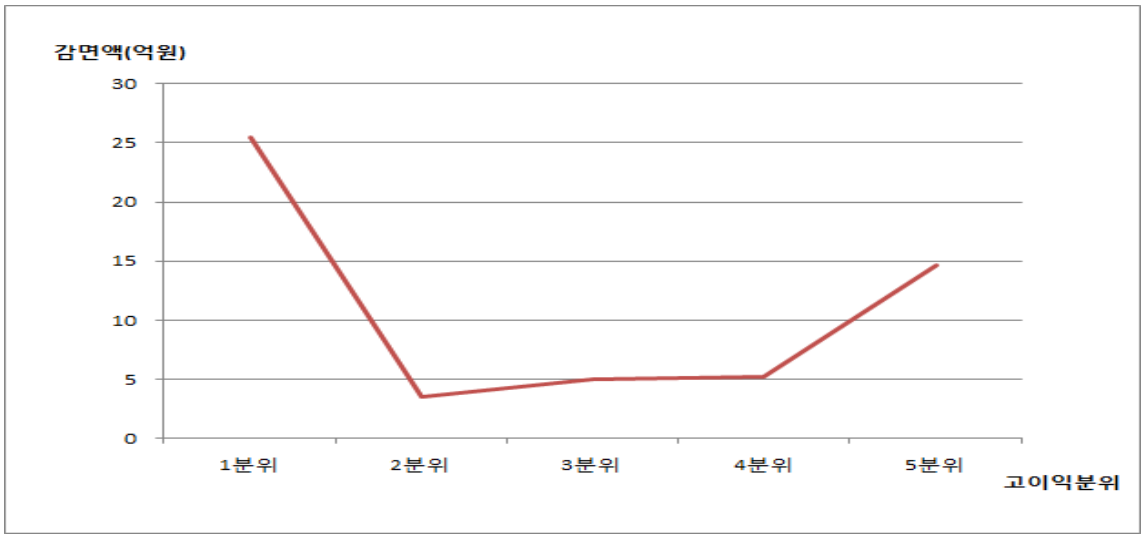
○ 최하위 영업이익 분위에 속한 업체들은 약 평균 9억 1천여만원 결손을 입었으며, 면세유 사용량 약 3,832kl이고, 유류세 감면액 약 25억원 이상이었음

○ 중간 분위(21~80%)들에 속하는 업체들은 면세유 사용량 및 유류세 감면액이 최상위 또는 최하위 분위에 비해 상대적으로 적은 것으로 나타남

<표 Ⅳ-12> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2012)

			영업이익 (만원)		유류사용량 (kl)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2012	상위	0%~20%	113,375	(71,782.6)	2,362	(3,890.9)	146,020	(216,817.2)
		21%~40%	25,192	(9,744.1)	772	(581.1)	51,905	(39,697.3)
		41%~60%	8,973	(3,782.6)	728	(479.4)	49,275	(32,452.0)
		61%~80%	-850	(4,057.9)	1,360	(3,381.7)	35,590	(45,728.9)
		81%~100%	-91,492	(130,184.1)	3,832	(6,134.9)	254,918	(412,339.2)
		전체	11,075	(92889.0)	1,829	(3698.2)	108,529	(221795.1)

[그림 Ⅳ-4] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2012)



□ 2013년 최상위 영업이익 분위 소속 업체들은 평균 약 19억 7천여만원 이익을 얻었고, 면세유 사용량이 약 4,769kl이고, 유류세 감면액이 약 29억원 이상이었음

○ 이 해에는 차하위(61~80%) 업체들의 감면액이 크게 나타났는데, 면세유 사용량 약 2,291kl이고, 유류세 감면액 약 15억 3천만원이었음

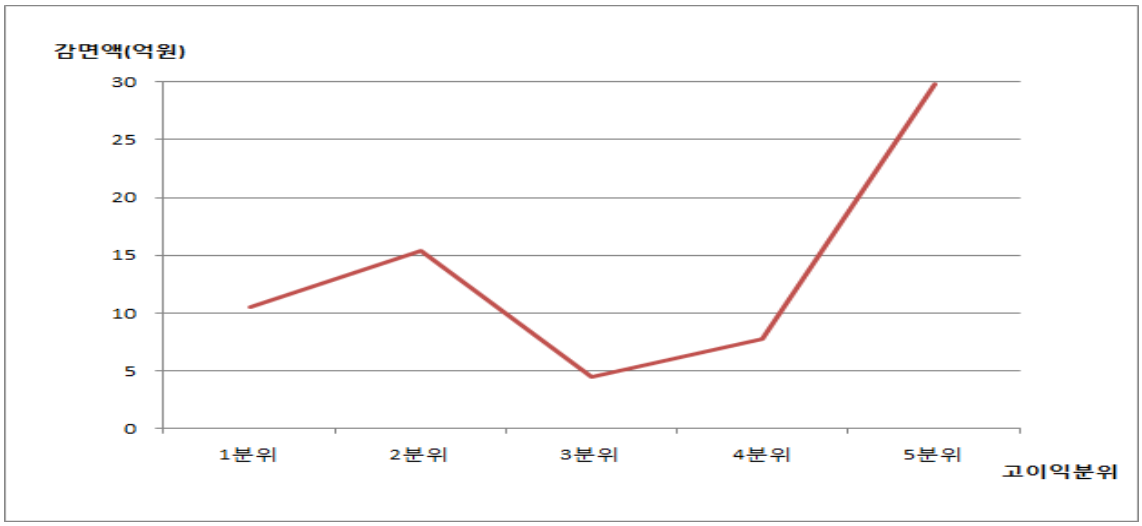
○ 최하위 업체들의 경우 면세유 사용량은 약 3,267kl이고, 유류세 감면액은 약 10억 5천여만원이었음

○ 유류사용량과 감면액이 비례하지 않는 이유는 주로 사용하는 유종에 따라 감면 세율의 크기가 다르기 때문

<표 Ⅳ-13> 영업이익 분위별 평균 감면액 추정(2013)

			영업이익 (만원)		유류사용량 (kl)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2013	상위	0%~20%	197,640	(99,969.1)	4,769	(6,408.0)	298,897	(393,442.1)
		21%~40%	52,422	(11,577.0)	1,158	(719.7)	77,762	(48,330.2)
		41%~60%	25,580	(6,895.7)	679	(389.6)	45,549	(26,245.1)
		61%~80%	6,833	(4,317.7)	2,291	(5,367.7)	153,847	(360,463.5)
		81%~100%	-29,340	(30,899.1)	3,267	(5,969.4)	105,917	(150,975.4)
		전체	51,502	(92689.0)	2,462	(4688.9)	137,252	(254834.3)

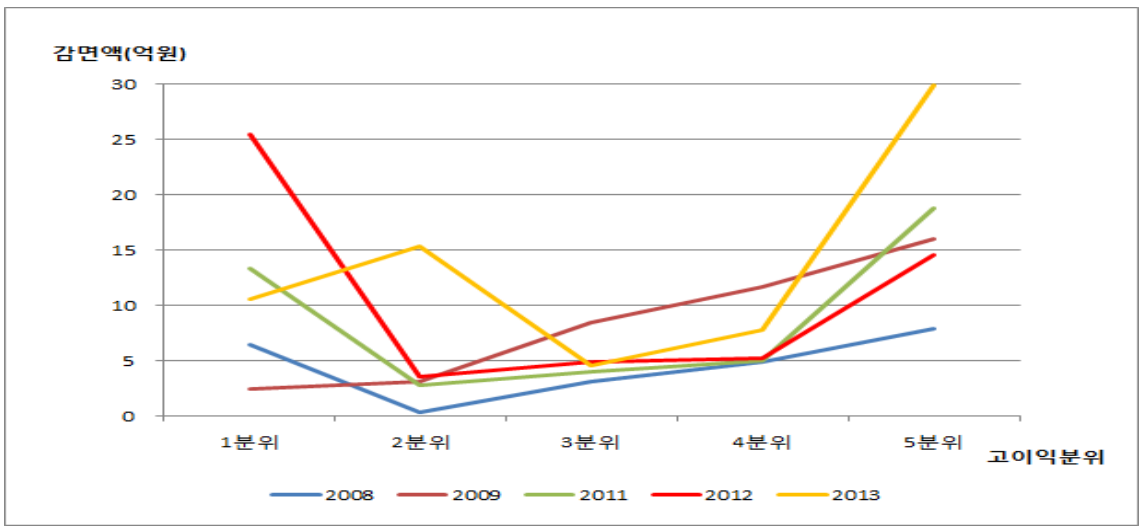
[그림 Ⅳ-5] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2013)



□ 2008년부터 2013년까지(운수업조사가 없었던 2010년 제외하고) 동안 이익 분위별 업체당 평균 감면액 분포를 보면 다음 [그림 Ⅳ-6]과 같음

○ 2009년과 2013년은 제외하면, 나머지 해에는 이익 분위별 평균 감면액 곡선이 대체로 U자 구조를 보임

[그림 Ⅳ-6] 이익 분위별 평균 감면액 분포(2008~2013)



□ 연안여객선에서 주로 사용하는 연료인 경유와 벙커C유(중유)는 감면 세율에 있어 상당한 차이가 있음

○ 경유는 교통에너지환경세, 교육세, 주행세를 합계한 세율 528.75원/리터가 면세되고, 추가로 거래가격의 10%로 부과되는 부가가치세가 면세됨

○ 중유는 개별소비세, 교육세를 합계한 세율 19.55원/리터가 면세되고, 부가가치세 10%가 면세됨

○ 그러므로 업체에 따라 주로 사용하는 유종이 무엇이냐에 따라 면세유 사용량이 비슷하더라도 감면액에 차이가 있을 수 있음

○ 주로 사용하는 유종의 차이는 선박의 차이 및 선박 엔진의 차이에 기인함

□ 영업이익 분위별 감면액을 면세 유류 사용량으로 나누어 사용량 대비 감면액을 살펴보면 다음 <표 Ⅳ-14>와 같음

○ 분석 기간 동안 감면액은 전 업체 평균으로 541~610원의 수준이었는데, 이는 경유에 대한 감면액(528.75원/리터+부가가치세)보다 약간 작은 수준임

○ 연안여객선에서 주로 사용하는 유종이 경유임을 고려하면, 리터당 감면액이 경유에 대한 감면액을 약간 하회하는 수준에서 추정되는 것은 자연스러운 결과

○ 업체에서 경유 외에 중유를 더 사용하는 만큼 리터당 감면액이 경유에 대한 감면액보다 더 많이 작아질 것임

□ 중간 분위(21~80%)에 속하는 업체들의 감면액이 최상위 또는 최하위 분위에 속하는 업체들의 감면액에 비해 더 작은 이유가 주로 사용하는 유종의 차이 및 그에 따른 감면액 차이에 의해 일어나는 것으로 보이지는 않음

○ 2012년의 차하위(61~80%) 분위 및 2013년의 최하위 분위에서만 감면액이 다른 경우에 비해 두드러지게 작게 나타남

○ 중유를 대량으로 사용하고 경유는 덜 사용하는 업체가 포함되었기 때문인데, 2012년 차하위 분위에서의 경유 사용 비율은 약 25%, 2013년 최하위 분위에서의 경유 사용 비율은 약 30%로 나타남

<표 Ⅳ-14> 영업이익 분위별 면세유 사용량 대비 감면액(2008~2013)

(단위: 원/리터, %)

영업이익분위	2008	2009	2011	2012	2013
0%~20%	503.8	583.5	598.9	618.3	626.7
21%~40%	579.0	638.7	663.5	672.2	671.5
41%~60%	574.8	616.9	669.0	676.9	670.9
61%~80%	614.3	638.7	641.5	261.7	671.5
81%~100%	546.8	560.0	584.1	665.3	324.2
평균	541.7	607.5	610.0	593.4	557.4

<표 Ⅳ-15> 영업이익 분위별 면세유 사용량 대비 경유 사용량(2008~2013)

(단위: %)

영업이익분위	2008	2009	2011	2012	2013
0%~20%	77.1	90.2	57.3	65.2	92.1
21%~40%	90.6	100.0	95.2	97.2	100.0
41%~60%	89.5	94.7	98.4	100.0	99.6
61%~80%	100.0	100.0	82.3	25.0	100.0
81%~100%	58.1	53.3	48.6	93.1	30.2
평균	76.4	92.1	63.8	76.4	77.5

□ 매출액 분위별 평균 면세유 사용량과 감면액 추정 결과를 살펴봄

<표 Ⅳ-16> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2008)

			매출액 (만원)		유류사용량 (*kl*)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2008	상위	0%~20%	562,797	(179,003.4)	2,701	(1,834.8)	140,787	(92,018.6)
		21%~40%	218,511	(35,824.8)	820	(314.1)	47,427	(20,144.8)
		41%~60%	111,960	(26,524.2)	503	(270.1)	28,698	(16,348.1)
		61%~80%	32,533	(27,442.1)	139	(183.0)	8,557	(11,242.9)
		81%~100%	2,247	(1,446.0)	8	(9.4)	495	(580.0)
		전체	185,610	(219844.3)	834	(1279.3)	45,193	(65791.9)

□ 2008년 매출액 최상위 분위에 속하는 업체들은 평균 56억 2천만원의 매출을 올렸고, 유류사용량은 2,701kl이고, 감면액은 14억원이었음

○ 최하위 업체들의 경우 매출액이 2,200만원, 면세유 사용량은 약 8kl이고, 감면액은 500만원이었음

○ 매출액 분위가 상위에서 하위로 내려갈수록 유류사용량과 감면액이 모두 감소하는 추세를 보임

□ 2009년 매출액 최상위 분위의 업체들은 평균 약 69억 7천만원의 매출을 올렸고, 유류사용량은 3,956kl이고, 감면액은 23억 7천만원이었음

○ 최하위 업체 평균 매출액 4,500만원, 유류사용량 16kl, 감면액 1천만원

○ 매출액 분위가 내려갈수록 유류사용량과 감면액이 모두 감소

<표 Ⅳ-17> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2009)

			매출액 (만원)		유류사용량 (*kl*)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2009	상위	0%~20%	697,534	(376,915.3)	3,956	(4,073.5)	236,993	(266,814.1)
		21%~40%	306,472	(76,551.5)	1,374	(1,230.3)	85,061	(80,552.4)
		41%~60%	172,617	(27,139.2)	1,172	(615.0)	71,708	(34,563.7)
		61%~80%	66,214	(44,989.6)	358	(324.7)	22,880	(20,738.6)
		81%~100%	4,507	(2,519.8)	16	(12.7)	1,004	(810.6)
		전체	248,096	(297016.4)	1,372	(2303.2)	83,318	(145874.9)

□ 2011년 매출액 최상위 분위의 업체들은 평균 약 121억 7천만원의 매출을 올렸고, 유류사용량은 4,906kl이고, 감면액은 28억 6천만원이었음

○ 최하위 업체 평균 매출액 2억원, 유류사용량 102kl, 감면액 6천여만원

○ 매출액 분위가 내려갈수록 유류사용량과 감면액이 모두 감소

<표 Ⅳ-18> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2011)

			매출액 (만원)		유류사용량 (㎘)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2011	상위	0%~20%	1,216,690	(1,157,922.9)	4,906	(4,771.1)	286,533	(255,390.6)
		21%~40%	332,473	(40,748.1)	927	(599.6)	62,218	(40,347.5)
		41%~60%	210,050	(27,020.5)	807	(328.5)	54,205	(22,067.5)
		61%~80%	109,536	(35,813.0)	1,957	(234.3)	28,826	(14,246.1)
		81%~100%	20,020	(23,437.0)	102	(141.0)	6,712	(9,495.2)
		전체	371,725	(649572.2)	1,411	(2677.6)	86,077	(148707.5)

□ 2012년 매출액 최상위 분위의 업체들은 평균 약 166억 8천만원의 매출을 올렸고, 유류사용량은 6,605kl이고, 감면액은 37억 2천만원이었음

○ 최하위 업체 평균 매출액 4억 2천만원, 유류사용량 164kl, 감면액 1억원

○ 매출액 분위가 내려갈수록 유류사용량과 감면액이 모두 감소

<표 Ⅳ-19> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2012)

			매출액 (만원)		유류사용량 (㎘)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2012	상위	0%~20%	1,667,933	(1,550,757.3)	6,605	(6,317.1)	372,691	(399,161.9)
		21%~40%	355,383	(63,466.8)	998	(510.0)	67,525	(34,522.9)
		41%~60%	229,064	(20,847.6)	900	(278.9)	60,916	(18,877.4)
		61%~80%	134,092	(38,767.9)	401	(330.4)	26,764	(22,556.3)
		81%~100%	42,342	(28,267.0)	164	(135.1)	10,781	(9,134.4)
		전체	490,114	(910370.1)	1,829	(3698.2)	108,529	(221795.1)

□ 2013년 매출액 최상위 분위의 업체들은 평균 약 219억 8천만원의 매출을 올렸고, 유류사용량은 8,751kl이고, 감면액은 45억 3천만원이었음

○ 최하위 업체 평균 매출액 8억 4천만원, 유류사용량 248kl, 감면액 1억 6천만원

○ 매출액 분위가 내려갈수록 유류사용량과 감면액이 모두 감소

<표 Ⅳ-20> 매출액 분위별 평균 감면액 추정(2013)

			매출액 (만원)		유류사용량 (kl)		감면총액 (만원)	
			평균	(표준편차)	평균	(표준편차)	평균	(표준편차)
2013	상위	0%~20%	2,197,590	(1,751,881.3)	8,751	(7,609.0)	453,869	(438,181.5)
		21%~40%	465,589	(58,064.1)	1,347	(694.8)	90,440	(46,659.7)
		41%~60%	275,280	(41,893.0)	961	(433.4)	64,524	(29,103.2)
		61%~80%	194,344	(30,892.5)	720	(295.1)	47,107	(20,449.4)
		81%~100%	83,830	(47,305.4)	248	(226.0)	16,626	(15,176.5)
		전체	656,383	(1114937.5)	2,462	(4688.9)	137,252	(254834.3)

□ 매출액 분위별 감면액을 면세 유류 사용량으로 나누어 사용량 대비 감면액을 살펴보면 <표 Ⅳ-20>과 같음

○ 분석 기간 동안 감면액은 전 업체 평균으로 541~610원의 수준이었는데, 이는 경유에 대한 감면액(528.75원/리터+부가가치세)보다 약간 작은 수준임

- 전체 업체들의 평균이므로 매출액 분위 비교와 영업이익 분위 비교에서 차이가 없음

○ 2011년 차하위(61~80%) 분위에서만 감면액이 다른 경우에 비해 두드러지게 작게 나타났는데, 이는 중유를 대량으로 사용한 업체가 포함되었기 때문

○ 2011년 차하위 분위를 제외하면, 감면액이 519~677원의 범위에서 추정되었으며, 이는 경유 사용이 많은 연안여객선의 유류 수요 특성을 반영한 것임

○ 2011년 차하위 분위에서의 경유 사용 비율은 약 18%로 나타남

<표 Ⅳ-21> 매출액 분위별 면세유 사용량 대비 감면액(2008~2013)

(단위: 원/리터)

매출액 분위	2008	2009	2011	2012	2013
0%~20%	521.2	599.1	584.1	564.2	518.7
21%~40%	578.2	619.0	671.0	676.9	671.5
41%~60%	570.7	611.9	671.7	676.9	671.5
61%~80%	614.3	638.7	147.3	667.8	654.2
81%~100%	614.3	638.7	656.1	655.8	671.5
평균	541.7	607.5	610.0	593.4	557.4

<표 Ⅳ-22> 매출액 분위별 면세유 사용량 대비 경유 사용량(2008~2013)

(단위: %)

매출액 분위	2008	2009	2011	2012	2013
0%~20%	68.7	92.9	48.6	68.4	70.4
21%~40%	90.4	95.0	99.6	100.0	100.0
41%~60%	87.9	84.1	100.0	100.0	100.0
61%~80%	100.0	100.0	17.8	94.6	89.8
81%~100%	100.0	100.0	90.8	87.5	100
평균	76.4	92.1	63.8	76.4	77.5

Ⅴ. 요약 및 시사점

Ⅴ. 요약 및 시사점

□ 관광사업 목적으로 사용하는 여객선박을 제외하고, 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로, 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2015년 12월 31일 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분) 등을 면제[6)]

○ 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형 발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체

○ 조세지출예산서상 연안여객선 면세유제도 관련 항목에 따르면, 적정운임을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 경제적 부담을 경감하고, 운항원가 상승을 억제하여, 연안여객 운송사업 활성화를 도모하기 위해 제도를 도입

□ 연안여객선 면세유제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2010년 약 631억원에서 2013년 약 785억원으로 해마다 꾸준히 증가[7)]

○ 조세지출예산서에서는 지방세인 자동차세(주행분) 면제에 따른 조세지출액은 제시하지 않고 있으나, 약 109억원으로 추산

□ 현행 연안여객선 면세유제도의 특징은 특정 단체에 공급하는 유류를 모두 면세로 하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있다는 것

○ 대조적으로, 농·임·어업용 면세유제도나 택시연료 면세제도에서는 구매 수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함

- 「조특법」 제106조의2 제4항 (농어민 면세유류 구매카드) 참고
- 「조특법」 제111조의3 제2항부터 제10항 (택시 면세유류 구매카드) 참고

6) 「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호
7) 『조세지출예산서』, 각 연도

○ 면세를 적용하는 석유류의 종류에 대한 제한도 명시하지 않음
○ 면세유 부정 사용을 적발하였을 경우의 처벌 조항도 없음

□ 연안여객선 면세유제도는 여객선 운영자가 해운조합에 주문하면, 해운조합이 정유사와 대행업체를 통해 수요자에게 면세유를 공급하는 방식으로 운영되고 있음
○ 공급과정에서 유류 구매대금에 수수료(해운조합 사업회비) 및 용역비(대행업체 경비)를 가산

1. 연안여객선박업 및 수상운송업 현황

□ 내항여객운송업(연안여객선박업)은 전반적으로 2008~2009년 사이에 위축이 있었으나, 그 이후 다시 성장세를 보이고 있음
○ 기업체당 평균 연료비는 해마다 꾸준히 증가하였으나, 전체 영업비용에서 연료비가 차지하는 비중은 약 34~37% 수준에서 유지되고 있음

□ 내항화물운송업은 전반적으로 2011~2012년 사이에 위축이 있었으나, 큰 변동 없이 꾸준한 성장세를 보이고 있음
○ 기업체당 평균 연료비는 2011년 이후 크게 증가, 매출액도 매년 증가하고 있지만, 영업비용의 증가로 영업이익률은 해마다 하락
○ 연료비 비중은 약 20~25% 수준에서 유지

□ 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률 약 4.2%, 내항화물운송업 연평균 영업이익률 약 3.9%
○ 내항여객운송업에만 연안여객선 면세유제도가 적용되며, 내항화물운송업의 경우에는 경유에 대해서만 유가보조금을 지급

○ 국내 주요 기업의 2013년 평균 영업이익률 약 4.5%, 이 중에서 삼성전자와 현대자동차를 제외한 기업들의 평균 영업이익률은 약 3.4% 정도였음[8)]

○ 두 업종 모두에서 영업이익률이 다른 업종의 것과 비교하여 낮다고 볼 수 없는 수준

□ 연안여객선 수송 실적을 보면, 연안여객선 이용은 특정 지역에서 집중적으로 나타나고, 해당 지역 주민(도서민)의 경우 연중 이용 행태에 큰 변화가 없는 반면, 일반인의 경우 동절기를 제외한 나머지 기간에 이용이 집중되는 것으로 나타남

○ 지나친 계절별 이용객 수 변동은 유형자산(선박) 투자 및 운영에 있어 불확실성을 높이고, 영업비용을 불필요하게 증가시키는 원인이 될 수 있음

2. 연안여객선 면세유제도의 타당성 평가

□ 연안여객선 면세유제도는 1975년부터 시행되었으며, 감면 세목 및 방식에도 큰 변화가 없이 현재까지 40년 동안 유지된 제도임

○ 1973년~1974년의 1차 오일 쇼크로 인해 발생한 연안여객선 업체들의 경영난을 완화하기 위해 도입되었으며, 그 이후 일몰이 계속 연장되며 존속함

□ 연안여객선 면세유제도가 일몰이 계속 연장되며 40년 동안 유지되었다는 것은 동 제도의 폐지 가능성이 상당히 작거나 아예 없음을 의미

○ 오랫동안 제도가 그대로 유지되었기 때문에, 폐지될 경우 연안여객선 업체들이나 도서민 이용객에게 미칠 영향을 상당히 클 수 있음

□ 통계청 운수업조사 자료를 통해 살펴본 바에 따르면, 2007~2013년 기간 동안 내항여객운송업 연평균 영업이익률 약 4.2%으로 나타났음

8) 한국은행, 「2013년 기업경영분석」

○ 이러한 영업이익률 수준은 면세유 공급에 따라 감소한 유류비를 근거한 산출된 것이므로, 만약 면세유제도가 축소 또는 폐지된다면, 현재의 영업이익률이 유지되기는 어려울 것으로 보임

□ 한편 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 그리스, 스웨덴, 덴마크, 터키 등의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유제도를 운영함

○ 하지만 국가마다 면세가 적용되는 유종(경유, 중유 등)이나 업종(여객, 화물, EU 역내 운항 등)이 다르게 나타남

□ 요약하자면, 다음 사항을 고려할 때 연안여객선 업체와 도서민 이용객을 지원하기 위해 면세유제도를 유지할 수 있다고 판단함

○ 연안여객선 면세유제도가 이미 40년 동안 존속되어 폐지될 경우 연안여객선 업체들이나 도서민 이용객에게 미칠 영향이 상당히 클 수 있음

○ 연안여객선 업체들의 영업이익률이 타 업종과 비교하여 낮진 않지만, 면세유를 과세로 전환하는 경우 증가할 유류비용이 기존의 영업이익을 모두 상쇄하는 수준을 초과함

○ 연안여객선 업체들의 영업 특성상 계절에 따른 이용객 수 변동이 크지만, 선박의 크기를 계절에 따라 조정할 수 없기 때문에 비수기(겨울철)에도 큰 선박을 운영하여 선박 유지 비용 부담이 클 수 있음

○ 독일, 프랑스, 이탈리아 등 여러 국가에서도 내항여객운송업에서 사용하는 유류에 대해 소비세를 면제하고 있음

□ 우리나라의 면세유, 유류세 감면, 유가보조금제도를 살펴보면 세금 감면(조세지출) 방식과 보조금 지급(예산지출) 방식이 두루 쓰이는 것을 확인할 수 있음

○ 연안화물선에 사용하는 경유에 대해 리터당 345.54원의 보조금을 지급

○ 일반 및 개인 택시에 사용하는 LPG 부탄에 대해 리터당 23.39원의 유류세를 감면하면서 동시에 리터당 197.97원의 유가보조금도 지급

○ 연안여객선에서 사용하는 석유류에 대해 유류세와 부가가치세를 모두 면제

- 보조항로 결손보상금, 도서민 여객운임 지원금 등 연안여객선 업체들에 지급하는 보조금제도가 있지만, 이러한 보조금제도는 유류 사용량과 직접 관련된 유가보조금제도는 아님

□ 보조금제도는 지출 수준을 예산 범위 내에서 제한할 수 있다는 장점이 있지만, 제도를 운영하기 위해 미리 예산을 확보해야 한다는 단점도 있음

○ 보조금 재원을 어떻게 충당하느냐에 따라 중앙정부와 지방자치단체의 재정상황에 서로 다른 영향을 줄 수 있음

○ 유가보조금의 재원은 지방세 수입으로 충당되기 때문에, 새로 지급할 유가보조금의 규모가 크다면, 이로 인한 지방자치단체의 지출 증가분을 채우기 위해, 지방교부세제도를 조정해야 할 수 있음

□ 세금 감면제도는 제도를 운영하기 위해 미리 예산을 확보할 필요는 없지만, 총 감면액(조세지출액)을 일정 범위 내에서 제한할 수 없다는 단점이 있음

○ 물론 조세지출액에 상응하여 세수입도 감소하기 때문에, 세금 감면제도를 운영하면 정부의 입장에서는 편성할 수 있는 예산 규모가 감소함

□ 요약하자면, 면세유제도를 유가보조금제도로 일부 또는 전부 전환할 경우 보조금의 재원을 마련하는 문제를 중앙정부와 지방자치단체가 협의해야 하는 바, 이를 진행하는 데 상당한 시간과 노력이 소요될 수 있고, 지금으로서는 유가보조금제도로 시급히 전환해야 할 필요성도 찾기 어려움

○ 연안여객선 면세유제도를, 유가보조금제도와 함께 운영하지 않고, 세금 감면 방식으로 운영하는 것이 바람직하다고 판단

3. 연안여객선 면세유제도의 효과 분석

□ 연안여객선 면세유제도가 도서민 이용객의 운임 할인과 도서민 수송실적에 미치는 효과를 분석하면서, 이와 함께 연안여객선 업체들의 영업이익 또는 매출액 분위에 따른 면세유 혜택을 추정함

가. 도서민 가격할인 효과

□ 대부분의 연안항로에서 도서민들은 일반인 대비 할인된 가격으로 연안여객선을 이용하고 있음

○ 이러한 도서민 가격할인은 교통비 부담을 완화시켜 직접적으로 생계를 지원하는 효과를 가짐

□ 연안여객선을 이용한 모든 도서민이 총 할인받은 금액은 72억원가량으로 추정되었고, 성인 도서민의 1회 이용당 할인금액은 평균 2,266원으로 추정되었음

○ 2014년 기준 도서민의 가격할인금 총액은 당해 면세유 지원액(501억원) 대비 약 14.4%를 차지

나. 도서민 가격할인율 상관관계 분석

□ 가격할인과 면세유와의 관계를 분석하여 도서민에 대한 가격할인이 면세유 지원에 영향을 받고 있는지 또는 면세유 지원과는 상관없이 다른 유인에 의해 발생한 것인지 확인할 필요가 있음

○ 도서민에 대한 가격할인율과 각 요소들의 관계를 파악하기 위해 가격할인율을 면세유 지원액 등 각종 독립변수들에 대하여 회귀분석 실시

□ 면세유 지원액은 가격할인율과 실질적으로 일관성 있는 상관관계를 찾기 어려움

○ 가격할인율 수준이 면세유 지원액의 정도에 영향을 받는다는 통계적인 근거를 찾기 어려움

○ 통계적으로도 유의미하지 않은 데다 로그 사용 유무에 따라 계수 부호가 변화

□ 가격할인율과 수송실적의 상관관계는 일반인과 도서민의 경우가 서로 다름

○ 일반인 수송실적은 양(+), 도서민 수송실적은 음(-)의 상관관계를 보이고 있음

○ 사람들이 많이 이용하는 선박의 경우 도서민에게 가격 할인 혜택을 주어도 영업이 충분히 수익을 거둘 수 있는 구조이므로 도서민에게 할인을 많이 하는 것으로 볼 수도 있음

○ 낙도에 대해서도 가격할인의 혜택이 커짐으로써 접근성이 떨어지는 도서민들의 생계에 보다 더 지원이 강화되어 형평성에도 긍정적인 영향을 줄 수 있음

다. 도서민 수송실적의 상관관계 분석

□ 도서민 수송실적과 각 항로를 운항하는 선박들의 다양한 요인들이 어떠한 상관관계를 가지고 있는지 파악하기 위해 회귀분석 실시

□ 면세유 지원액은 양(+)의 상관관계를 보이고 있으며 대부분의 모형에서 그 통계적 유의성도 충분한 것으로 나타남

○ 두 변수의 관계는 역인과관계(reverse causality)의 가능성이 높은 것으로 보임

○ 즉, 면세유의 지원으로 도서민 수송실적이 증가했다기보다는, 도서민 수송실적이 많을수록 운행횟수도 많을 것이고 그에 따라 연료소비도 많아질 것이기에 면세유 지원액도 증가했을 가능성이 높음

□ 가격할인율은 종속변수를 어떻게 선택하느냐에 따라 통계적 유의성의 차이가 크지만 모든 경우에서 음(-)의 값이 일관적으로 나옴

○ 도서민들에게 연안 여객선 이용이 일상생활에서 상당히 필수적인 요소임을 감안한다면 도서민 수송실적이 낮다는 것은 도서민 수가 적을 가능성이 높음

○ 따라서 앞 절의 결과와 종합적으로 본다면, 벽지 도서민들에게 더 큰 가격할인을 제공하여 접근성이 낮은 도서민들의 생계를 더 지원하는 양상

□ 일반인 수송실적은 공통적으로 양(+)의 부호를 가지며 통계적 유의하게 나옴

○ 일반인이 많이 이용하는 지역은 여행수요도 상대적으로 많은 곳일 가능성이 높음

○ 관광지 조성 등으로 도서민의 거주 및 생계여건도 더 양호할 수 있어 도서민의 거주인구도 상대적으로 더 많을 가능성이 높음

라. 면세유 지원규모의 상관관계 분석

□ 면세유 지원규모와 각 항로를 운항하는 선박들의 다양한 요인들이 어떠한 상관관계를 가지고 있는지 살펴보기 위해 회귀분석을 실시

□ 면세유 지원액이 일반인 및 도서민 수송실적 모두와 양(+)의 상관관계를 가지는 것은 지원방식을 고려할 때 필연적인 결과임

○ 면세유는 사용한 만큼 지원하므로 많이 운항할수록 큰 선박일수록 지원액이 많을 수밖에 없음

○ 수송실적뿐만 아니라 선박톤수도 양(+)의 상관관계가 통계적으로 매우 유의하게 나온 것도 같은 맥락에서 필연적임

○ 현재 선사들이 제도를 악용하거나 거짓으로 제도의 혜택을 받거나 하는 문제점은 이번 분석을 통해서는 드러나지 않음

마. 영업이익 및 매출액 분위별 평균 면세유 혜택 비교

□ 통계청 운수업조사의 내항여객운송업 미시자료와 석유공사의 석유류 세전 공급가격 자료를 활용하여, 연안여객선 면세유제도에 따른 업체별 감면 혜택 추정

○ 내항여객운송업 업체의 연료비용은 석유류를 세전(면세) 가격에 구입한 비용

○ 운수업조사 미시자료의 내항여객운송업 업체별 연료비용을 석유류 세전 공급가격으로 나누어 업체별 면세유 소비량(리터 단위) 추정

○ 세전 공급 가격을 기준으로 경유 및 중유의 리터당 세율 계산

○ 추정된 소비량에 세율을 곱하여 업체별 감면액 추정

□ 영업이익을 기준으로 업체들을 5 분위로 구분하여, 각 분위에서 업체별 감면액 추정치를 평균으로 계산

○ 매출액 분위별 평균 감면액도 함께 추정

□ 2008년부터 2013년까지의 기간 동안 전체 업체의 평균 감면액은 해마다 꾸준히 증가하였음

○ 다만 2009년과 비교하여 2011년에 일시적인 감소가 있었음

□ 이익 분위별 평균 감면액을 비교하면, 상위 20%에 해당하는 업체의 평균 감면액이 다른 업체의 감면액에 비해 월등히 크게 나타남

○ 2012년을 제외하면, 해당 기간 동안 항상 상위 20%에서의 감면액이 가장 컸음

○ 2009년과 2013년을 제외하면, 나머지 해에는 이익 분위별 평균 감면액 곡선이 U자 구조를 보임

○ 2009년에는 감면액이 이익 상위 분위로 갈수록 우상향하는 추세를 보임

○ 2013년에는 2분위(이익 상위 60~80%) 및 5분위(이익 상위 20%)에서 가장 큰 감면액을 보임

□ 매출액 분위별 평균 감면액을 비교하면, 상위 20%에 해당하는 업체의 평균 감면액이 다른 업체의 감면액에 비해 월등히 크게 나타나는 현상이 더욱 두드러짐

○ 자료 기간 동안 항상 매출액 분위별 평균 감면액 곡선이 우상향 추세를 보임

○ 특히 상위 20% 업체들의 감면액이 전체 평균 감면액보다 약 3배에 이를 정도로 크게 나타남

□ 내항여객운송업 업체들 사이의 평균 감면액을 비교하면, 고이익 및 고매출액 분위 업체들의 감면액이 다른 업체들에 비해 더 크다는 점을 시사

○ 면세유제도의 혜택을 고이익 및 고매출액 업체들이 더 많이 받음

4. 정책 시사점

□ 연안여객선 면세유제도의 효과를 분석한 결과, 동 제도가 도서민 부담 경감이나 영세 여객선 업체 지원에 미치는 효과를 발견할 수 없었음

○ 동 제도가 도서민 요금 할인 또는 도서민 수송실적에 미치는 효과가 통계적으로 유의하지 않다는 것을 확인

○ 면세유 공급에 따른 연료비 경감 혜택도 저이익업체보다는 고이익업체에 더 많이 돌아가고 있는 것을 확인

□ 다만, 2015년 말로 예정된 제도 일몰을 그대로 시행하여 면세유제도를 폐지하면 여객선 요금이 상향 조정될 수 있으며 연료비 상승으로 인해 업체들의 경영 상황이 급속히 악화될 수 있음

○ 2015년부터 연안여객선 요금이 (사실상) 인가제에서 신고제로 바뀌어, 면세유 제도 종료시 업체들이 요금을 인상할 가능성이 있음

○ 한편 최근 들어 연안여객선 업체의 안전 관리 비용이 증가하고 있는데 여

기에 면세유 제도 종료에 따른 유류 비용 상승이 더해질 경우 요금 인상 요인이 더욱 커질 뿐만 아니라 상당수 업체들의 결손이 예상됨

○ 하지만 최근의 이러한 정책 환경 변화는 본 보고서에서 분석 대상으로 잡았던 기간(2007~2013) 동안에는 일어나지 않았던 것으로, 분석 결과에도 반영되지 못하였음

□ 독일, 프랑스, 이탈리아, 스웨덴 등 여러 나라에서도 내항여객운송업에서 사용하는 유류에 대해 소비세를 면제하고 있음

□ 연안여객선 면세유제도의 효과를 객관적인 수치로 확인하기는 어려웠으나, 동 제도가 40년간 유지되었다는 점과 다른 나라에서도 유사한 제도를 운영한다는 점 및 환경의 변화 등을 고려할 때 제도의 일몰을 연장할 수 있을 것이라 판단함

□ 다만, 연안여객선 면세유제도는 우리나라의 다른 면세유 및 유류세 감면제도와 달리 면세유 관리제도가 명확히 규정되어 있지 않으므로 면세유 관리방안을 수립하고 시행할 필요가 있음

○ 관리방안 수립을 통해 면세유 사용량 및 사용 실적(항로별 운항 거리, 수송 실적, 매출액 등)에 대한 자료를 축적하면, 추후 일몰 도래시 객관적인 통계 자료를 근거로 제도의 효과를 검증할 수 있음

□ 우리나라의 면세유 및 유류세 감면제도 중에서 일부 제도가 면세유 또는 감면 유류의 유통 과정을 감독하기 위한 관리제도를 두고 있음

○ 특히 농·임·어업용 면세유제도에서는 면세유 구입 또는 유류세 환급용 신용카드를 발급하여 사용하도록 의무화하고 있음

○ 구매카드를 사용하는 제도하에서는 면세유 또는 감면 유류의 부정 사용을 적발한 경우 과세관청에서 가산세를 부과하도록 하고 있음

- 과세관청은 면세유 부정 사용자로부터 유류세 감면액과 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 추징

○ 농·임·어업용 면세유제도에서는 조합을 관리기관으로 지정하여, 면세유를 사용하는 농어민들이 조합에 면세유 사용 설비(농기계), 사용 실적(농산물 생산량) 등에 대한 정보를 의무적으로 보고하고, 조합은 유류구매카드를 관리하는 데 이러한 정보를 활용하도록 하고 있음

□ 하지만 연안여객선 면세유제도의 경우에는 구매카드도 사용하지 않고 면세유 관리기관도 지정되어 있지 않아 「조세특례제한법령」상으로는 관리제도가 없음

○ 다만 정유사가 여객선 업체에 면세유를 공급하는 과정에서, 해운조합을 거쳐 주문을 주고받도록 되어 있어, 해운조합이 실무적으로 관리기관의 역할을 수행하고 있다는 주장이 있음

○ 해운조합에 면세유 유통 관리를 위한 권한이 법령으로 위임된 것은 아님

○ 부정 사용 행위를 가산세제도를 활용하여 처벌할 수 있는 방안도 없음

□ 연안여객선 면세유제도에 관리제를 도입하는 방안을 두 가지로 검토

□ (면세유류 구매카드 도입) 농·임·어업용 면세유제도에서처럼 과세관청을 통해 발급하는 면세유류 구매카드를 연안여객선 업체들이 의무적으로 사용하도록 함

○ 과세관청이 부정 사용 행위에 대해 감시하고, 부정 사용 행위를 적발할 경우 가산세를 추징

○ 「조특법」제106조의2 제1항에 농·임·어업용 면세유 제도(제1호)와 연안여객선 면세유 제도(제2호)가 명시되어 있는데, 동 조문의 제3항부터 제15항에 이르는 면세유 관리제도는 농·임·어업용 면세유에 대해서만 적용됨

○ 동 조문의 제3항부터 제15항에 이르는 면세유 관리제도가 연안여객선 면세유제도에도 적용되도록 조항을 개정하는 방안을 고려할 수 있음

□ (면세유류 구매카드 도입의 장단점) 연안여객선 면세유제도에 구매카드를 도입하는 경우, 과세관청이 주도적으로 면세유 유통 과정을 관리하여, 부정 사용 적발시 가산세 추징과 같은 처벌까지 한 번에 진행할 수 있다는 장점이 있음

○ 농·임·어업용 면세유 관리제도(「조특법」 제106조의2 제3항~제15항)가 여러 차례의 세법 개정을 통해 단계적으로 도입되었던 사실을 감안하면, 한 번에 농·임·어업용 면세유 관리제도에 준하도록 연안여객선 면세유 관리제도를 도입할 경우 도입에 따른 제도 시행의 착오가 여객선 업체나 과세관청에 발생할 수 있음

○ 농·임·어업용 면세유 관리제도에 준하는 제도 도입을 목표로 하여 단계적으로 제도를 도입하는 방안도 고려할 수 있음

□ (해운조합 관리기관 지정) 해운조합이 여객선 업체들과 함께 자발적으로 면세유 부정 사용 행위를 방지하기 위해 자정 노력을 기울이고, 면세유 유통 과정을 감시할 수 있는 권한을 관련 정부 부처 및 조합의 업무 지침에 명시하도록 함

○ 하지만 이 경우에도 해운조합에서 부정 사용 행위를 적발한 경우 이를 과세관청에 통보하도록 의무화하고, 과세관청으로 하여금 감면액 및 가산세를 추징할 수 있도록 해야 함

□ (해운조합 관리기관 지정의 장단점) 해운조합을 관리기관으로 지정하여 면세유 관리를 위임하는 경우, 해운업 실태 및 운영 방식을 이해하고 있는 조합에서 여객선 업체들의 부정 사용 행위를 더 효과적으로 감시할 수 있다는 장점이 있음

○ 하지만 업체들의 모임인 해운조합에서 업체들의 행위를 엄격히 적발할 수 있을 것인지 의문이 들기도 함

○ 부정 사용 행위를 적발하더라도, 해운조합과 과세관청이 원활히 협조하지 않을 경우, 가산세 징수와 같은 처벌이 순조롭게 진행되지 않아, 관리제도의 실효성이 줄어들 수 있음

○ 해운조합 외에도 제3의 독립적인 기관이 관리제 운영에 참여하는 방안을 고려할 수 있음

참고문헌

김우호 외,「연안 여객운송서비스의 공적기능 강화 방안」,『현안분석』, 2014-10, 한국해양수산개발원, 2014.12.

김재희 외,「어업용 면세유류의 공급기준량 산출 방법 개선에 관한 연구」,『해양정책연구』, 제29권 제2호, 2014.12.

노창균,「한국 연안여객선업체의 재무상태 분석과 경영개선 방안」,『해양환경·안전학회지』, 제8권 제1호, 2002.06.

안기명 외,「연육연도사업의 시행에 따른 연안여객선업체의 적정 피해보상규모결정에 관한 연구」,『산업경제연구』, 제21권 제4호, 2008.08.

이태우·임종길,「우리나라 연안여객선의 항로별 운항수지 분석에 관한 연구」,『한국해운학회지』, 제29호, 1999.12.

_____,「우리나라 연안여객선 보조항로의 운항수지분석과 보조금 적정성에 관한 연구」,『한국항해학회지』, 제23권 제3호, 1999.

이호춘,「연안화물선에 대한 면세유 공급의 경제적 효과 분석」,『월간 해양수산』, 통권 제229호, 2003.10.

장명희,「연안여객 항로별 운영효율성 분석」,『물류학회지』, 제20권 제5호, 2010.12.

전형진 외,『연안여객운송사업 면허제도 선진화 방안』, 한국해양수산개발원, 2011.12.

한국해양수산개발원,『면세유 공급체계 및 관리제도 개선방안』, 2012.4.

해양수산부,「연안 여객선 운영체계 개선방안」, 해양수산부 보도자료, 2015.2.9.

황진회 외,『연안여객운송산업 장기 발전방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2012.7.

OECD, Taxing Energy Use, 2013.

OECD, Tax Expenditures: Recent Experience, 1996.

「조세특례제한법」[시행 2015.4.29.]

「지방세법」[시행 2015.1.16.]

「한국해운조합법」[시행 2014.11.19.]

『조세지출예산서』, 각 연도

통계청, 국가통계포털 (http://kosis.kr)