

□ 전세버스 부가가치세 면제 법안 입법발의 배경과 전망

☞ 박종욱 기자 | Ⓞ 승인 2022.04.19

| 코로나 피해 너무 커 업계 한계 상황 직면

통근·통학 운행, 관광목적 운행의 2배 이상
코로나로 운행 77% 줄어 4조원 이상 손실
사실상 대중교통수단이나 정책 지원은 전무
다른 운수업과의 조세 형평성 문제도 존재



전세버스의 부가가치세를 면제토록 하자는 법안이 의원입법으로 국회에 제출돼 주목된다. 업계는 취득세 감면을 위한 의원입법도 추진중에 있어 관련 법안이 동시에 국회에서 논의될 전망이다. 부가가치세는 업계가 벌어들인 수입금(매출) 총액의 10%를, 취득세는 업계가 전세버스 차량을 구입할 때 내야 하는 세금(차량 출고가의 4%)이다. 어느 경우건 사업자에게 큰 부담이며, 이를 전체 업계로

볼 때는 실로 천문학적이다.

이번 부가가치세 면제, 취득세 감면을 위한 법안은 국회의원이 발의한 것이지만, 이면에는 업계의 어떤 노력이 있었을 것인지는 상상하기 어렵지 않다.

업계는 두 법안 모두 코로나19로 사상 최악의 경영난을 겪고 있는 업계의 생존권 유지를 위한 것이라는 점과 함께, 관련 세금이 타 운수업과의 형평성에서 유독 전세버스에 심각한 차별이 존재하고 있다는 점 등을 핵심 이유로 설명하고 있다.

◇업계 현황

전세버스는 2021년말 기준으로 전국에서 1634개 업체, 차량 3만8804대를 운영, 업체당 평균 23.7대를 보유하고 있으며 이중 50대 미만 보유업체가 전체의 89%, 20대 미만 업체가 37.2%로 대부분 영세하다.

그러나 차량 등록대수를 기준으로 할 때 전세버스는 전체 사업용 버스의 44%(국가통계포털 운수업조사·2019년), 수송실적(인km)에서는 전체의 47%를 점유(교통부문 수송실적 보고서·2017년)할 정도로 버스 운송에서 큰 비중을 차지하고 있다.

매출액은 1개 업체당 연 평균 18억원으로 시내버스나 시외버스에 비해 크게 낮다.

전세버스의 경우 학생 근로자들의 통학·통근을 담당하는 주요 수단으로 매우 높은 공공성을 인정받고 있다. 이는 과거 관광 목적의 교통수단에서 통학·통근 목적의 운행이 확대됐음을 말해준다. 이는 전세버스의 운행 목적과 수송인원을 집계한 국토교통부의 통계연보에서도 확인된다. 2019년 기준 통근·통학 목적의 전세버스 이용자 수는 총 2억3089만명(68.1%)으로 관광 등의 목적으로 이용한 사람 1억834만명(31.9%)을 압도하고 있다.

◇코로나 19로 최악의 경영난에

그런 전세버스업계가 우리나라에서 코로나19가 확산되기 시작한 2020년 초 사상 초유의 상황에 직면한다. 국민들이 감염을 우려해 직장 출퇴근을 위해 운영해왔던 통근버스 이용을 기피했고, 통학이나 단체 여행을 위해 운행해온 버스조차 이용을 거부하는 바람에 전체 보유 차량 대부분이 멈춰서는, 그야말로 대참사가 벌어졌던 것이다. 여기에는 5인 이상 탑승을 제한한 정부의 코로나19 방역지침도 한몫했다.

전세버스연합회(회장 이병철)에 따르면, 코로나19로 인한 업계의 피해는 운영률 평균 77% 감소(운행기록증 통계)로 나타났으며, 기간 중 업계 전체 매출액은 매월 평균 1761억원, 총 누적 손실은 4조2300억원(통계청 매출 현황 기준)으로 집계됐다.

차량 1대당 운송수입은 2019년 기준으로 7100만원 수준이었으나 2021년말 1700만원으로 떨어졌다.

그동안 대부분 전세버스 업체들은 수입이 없는 상황에서 매달 고정비용으로 인건비와 차량 할부금을 제외하고 약 2000만원이 발생해 업체 유지를 위해 부득이 장기간 금융 대출에 의존해왔으나 이마저 여의치 않아 차량 운영을 멈추고(휴지) 운전자를 줄이는(구조조정) 바람에 업계 사상 최대 규모의 실업자가 발생했다.

연합회에 따르면, 전세버스 휴지 차량은 2020년 9658대, 2021년 6478대로 집계됐고, 운전자 4400여명이 코로나19 발생 이후 업계를 떠났다.

그나마 유지되던 기름값도 러시아와 우크라이나 전쟁으로 지난해 대비 약 30%가 올라 업계 경영난을 가중시키고 있다.

이같은 상황이 지속되고 있으나 정부 차원의 코로나19 업체 지원은 전무해 급기야 '더 이상 버티기 어렵다'며 폐업하거나 심각하게 고민하는 업체가 속출하고 있는 것이다.

◇세제상의 문제점

그럼에도 업계는 다른 운수업계에서는 납부하지 않거나 감면받고 있는 세금을 꼬박꼬박 내야 하는 상황을 더 이상 수용할 수 없다고 판단, 국회의 문을 두드렸다.

업계가 지적하는 문제는 세가지다. ▲전세버스가 대중교통수단의 역할을 수행하고 있음에도 정부의 보조금 등 지원 정책이 전무하다는 점 ▲반면 노선버스는 대중교통수단으로, 개인택시는 영세사업자로 분류해 조세 감면을 실시하고 있으나 전세버스에는 아무런 세제상의 지원이 없다는 점 ▲이는 조세납부의 형평성에 어긋나고, 조세부담의 역진성으로 조세정의에도 위배된다는 것이다.

업계는 그와같은 업계의 실상과 개선 논리를 줄기차게 제시한 끝에 마침내 이번에 서일준 의원의 부가가치세법, 조세특례제한법 개정법률안 발의가 이뤄진 것이다.

이병철 전세버스연합회장은 “우리 사업자 모두가 힘겨운 코로나 시국을 벗어나는데 조금이라도 도움이 되기 위해 최선을 다했다. 진인사대천명의 자세로 국회에서의 논의를 지켜 볼 것”이라며 법안의 국회 통과를 확신했다.

참고로, 개정 법률안에 대해 국회 행정안전위원회 전문위원실의 검토 보고서에서는 ‘법안이 코로나19 등으로 인한 전세버스업계의 경영 악화와 종사자의 낮은 소득 수준을 고려할 때 타당하다’는 의견과 함께 ‘취득세 감면 규정을 도입한다면 어려운 업계에 도움을 줄 수 있을 것으로 기대한다’는 것으로 기록됐다.

다만, “전세버스사업자에게 대중교통 운영자와 동일하게 지방세 감면 혜택을 부여해야 할 명확한 근거가 있다고 보기 어려운 측면도 있지만 감면을 배제할 근거도 없다는 의견이 제시될 수 있다”고 덧붙였다.

저작권자 © 교통신문 무단전재 및 재배포 금지



박종욱 기자