

택시유가보조금 전산화 추진계획

최근 건교부가 추진중인 택시유류보조금 신용카드 의무제와 관련하여 우리협회는 신용카드제를 대체할 유가보조금전산화시스템을 추진 중에 있다. 관련내용을 게재한다.

한국LPG가스공업협회



1. 검토배경

- LPG세율의 인상분에 대해 정부가 택시 사업자에게 보조금을 지급하고 있으나, 수작업 처리에 따른 허위작성 또는 이중 청구 등에 대한 문제가 제기되고 있어 건교부에서는 신용카드 의무사용제를 검토
- 그러나 신용카드 사용시에는 카드수수료 부담·상거래 행위의 부당규제 등 제반 문제점 발생
- 따라서 신용카드 사용에 따른 문제점을 해소하면서 공정성과 투명성을 확보할 수 있는 전산시스템을 갖추어 활용코자 함

2. 카드제도입시 문제점

□ 중소기업(LPG충전사업자)의 부담 가중

- 전국 1,300여개 충전소의 월 평균 판매량은 260톤 정도에 불과함
 - 이 중 마진은 매출액의 약 10%정도이며, 마진의 70%가 비용임
 - 택시가 LPG충전소 수송용 판매량의 약 47%정도를 차지하고 있는 상황에서 카드제 의무화시 충전업체의 부담 가중으로 경영악화 우려
- LPG충전소에 적용되고 있는 신용카드 가맹점 수수료율 1.5% 과다
 - 2001년부터 매년 세금과 유가 폭등으로 충전소 경영 악화
 - 특히 LPG의 경우 세금이 소비자가격의 무려 42%정도 차지
 - 과다한 세금이 포함된 가격 기준 1.5%의 카드수수료 적용은 불합리

LPG 세금 내역(06.6월 기준)

구 분	금액(원/l)	
충전소 판매가격	705.05	
조세	특소세	178.71
	교육세	26.81
	판매부과금	36.37
	부가세	57.36
	세금계	299.25
판매가 대비 세 부담율(%)	42.4%	

※자료 : 한국석유공사

- 충전소의 카드수수료는 1995년의 리터당 2.88원에서 2005년 10.57원으로 무려 267%가 증가한 것으로 나타남
- 연간 카드수수료(택시) : 약 347억원

산출근거

- 개인택시: $800 \text{ l} / \text{대} \times 12 \text{월} \times 154,000 \text{대} \times 705 \text{원} / \text{l} \times 0.015 = 156 \text{억원}$
- 법인택시: $1,700 \text{ l} / \text{대} \times 12 \text{월} \times 89,000 \text{대} \times 705 \text{원} / \text{l} \times 0.015 = 191 \text{억원}$

□ 택시사업자의 부담 증가(신용불량자 양산)

- 고정거래시 l 당10~30원 정도 DC해주고 있는 실정이나 충전사업자가 카드수수료(약 11원 l) 부담을 DC축소로 대응할 경우 소비자가격 인상으로 이어짐
- 신용상태가 좋지 않은 사업자가 카드를 사용할 경우 본의 아니게 신용 불량자로 전락할 우려가 많음

□ 대기업(카드사)위주 정책이란 비난

- 지난 2001년 도입됐던 장애인복지카드의 경우, 부정사용 사례가 많아 정부의 지원 방안을 변경(한도 설정)한 바 있고,
- 따라서 카드제가 부정사용을 방지하는 근본적인 대책이 될 수는 없는 바, 카드제의 무화를 적극 추진하는 것은 대기업(카드사) 위주의 정책으로 밖에 받아들일 수 없음.

□ 상거래 행위의 부당규제 및 카드조회기 장애시 충전 불가

- 보조금제도는 한시적인 정책이며, 택시사업자는 최대고객으로서 다양한 거래조건을 가지고 있는바, 지불수단을 획일화해 신용카드 거래만 인정한다는 것은 상법상 거래자유원칙에 위배되며
- 더 나아가 자유시장경제원리에도 맞지 않음
- 현재 택시사업자는 현금, 신용카드, 삼성카드(유가보조금) 등 다양한 결제 수단을 사용하고 있으나 건교부(안)대로 유가보조금 카드만 사용하고 현금에 의한 유류사용분은 인정하지 않을 경우,
- 카드장애 발생시 택시에 대한 충전이 불가능하여 충전업무가 완전히 마비되며, 정부가 적극추진중인 현금영수증제 취지와도 부합되지 않으며, 소비자의 선택권제한으로 인한 강력한 반발이 우려됨.

□ 부정사용 근절 불가

- 부정사용으로 인한 보조금 과다지급을 차단코자 하나,
- 카드 사용 시에도 일명 “카드깡” 또는 “타



인사용” 등으로 부정사용 가능(장애인복지카드도 부정사용 문제가 제기되어 한도를 설정한바 있음)

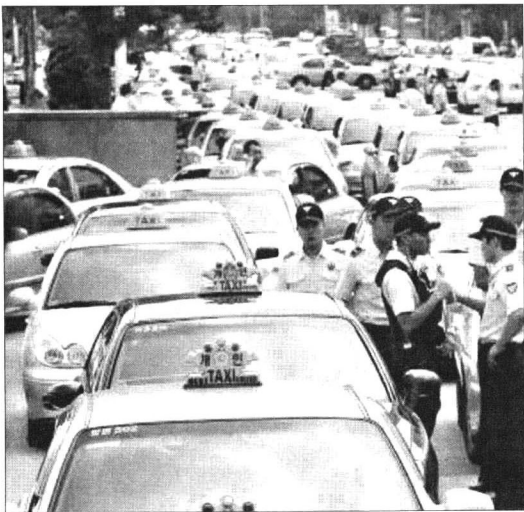
□ 택시사업자와의 대출금 및 외상거래 문제

- 현재 충전사업자와 택시회사는 회사대 회사로서 고정거래 형태를 유지해오고 있으며, 이를 전제로 한 대출금 및 외상 거래가 이루어지고 있으나,
- 카드제로 전환시 대출금 및 외상거래 미상환 등 채권·채무관계의 혼란 초래
- 대여금 및 외상매출금 추정 : 약 4,739억원

○ 개인택시대여금
 $100\text{만원/대} \times 154,000\text{대} = 1,540\text{억원}$
 ○ 법인택시 외상매출금(약3개월)
 $1,700 / \text{대,월} \times 705\text{원} / \text{!} \times 3\text{월} \times 89,000\text{대} = 3,199\text{억원}$

□ 극소수의 부정사례로 업계 전체에 피해

- 극소수의 부정사례 때문에 전체 업계에 막대한 피해(비용 등)를 주는 것은 바람직하지 않음
- 사용한도를 설정하고 충전시스템을 전산화하면 근절 가능



3. 협회 택시유가보조금 시스템

□ 협회 택시유가보조금 시스템 정의

○ 충전소와 협회간 네트워크망을 구축하여 택시사업자의 충전량을 실시간으로 협회 시스템에 전송·저장하고 각 지자체 담당자는 언제든지 해당 지역의 유류보조금 신청량에 대하여 열람을 가능케 함으로써 부정신청 방지 및 별도의 행정력 낭비 없이 유가보조금 지급 업무의 투명성과 공정성 확보

□ 시스템 구축 진행 사항

- 참여업체
 - 소프트웨어 : 이씨뱅크
 - POS업체 : 장위데이터, 미래전자
- 역할분담
 - 이씨뱅크 - 유류보조금 시스템 통합 품설계
 - POS업체 - 충전소 점검사항 검토
 - 협회 - 건교부 협의 및 시스템 구축 준비
- 세부내용
 - 충전소와 협회간 실시간 데이터 전송 시스템 구축
 - 택시사업자별 개별 코드 부여 및 ID카드제공

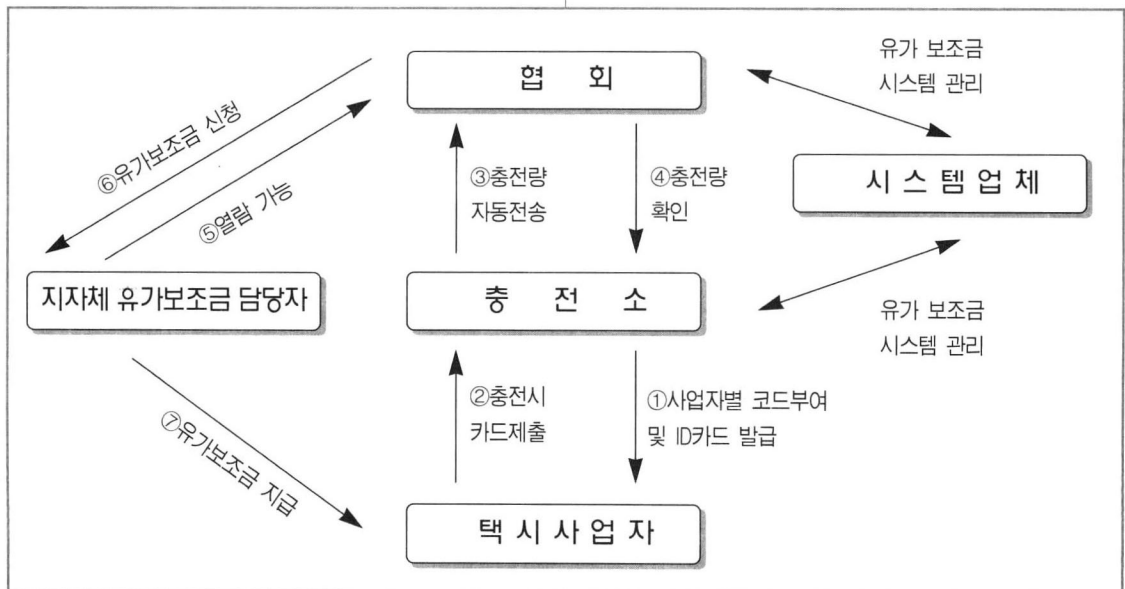
□ 포스 설치 현황

- 수도권 및 광역시 소재 충전소의 대부분에 이미 POS가 설치되어 있으며 이들 충전소에서는 POS를 이용한 전산 데이터 활용이 가능함
- 단, 일부 지방(군소재)의 경우 POS 보급률이 비교적 낮으므로 서울을 포함한 수도권과 광역시에 우선적으로 유류보조금 전산화를 추진하고 그 외 지역은 POS 보급확대와 더불어 단계적으로 추진

□ 추진 계획

기 간	내 용	구 분
'06.07~'06.08	1. 전산화 추진 T·F팀 재가동 2. 업무 정의 및 인터페이스 수요 조사 3. 시스템 계약 체결	○건교부/협회/POS업체/개발업체/택시업계/지자체간 협조망 구성
'06.09~'06.11	1. 시스템 구축 작업 2. 충전소 POS 업데이트 3. 택시사업자에 홍보 및 안내 4. 택시사업자별 개인 ID카드 발급 준비 5. POS 미설치 업소 계도	○충전소별 POS 특성 파악 및 업데이트 ○순회 홍보일정 수립 ○택시사업자 현황 파악
'06.12	1. 시스템 시험 가동(오류수정) 2. 협회-지자체-건교부 간 핫라인 구축 3. 시스템 홍보 및 교육 4. 택시사업자별 개별ID카드 발급	○시스템 안전성 중점 검증 이·D 카드시스템 검증
'07.01~'07.12	1. 유류보조금 전산 시스템 1차 OPEN(수도권·광역자치단체 대상) 2. 시스템 가동 및 수정사항 반영 3. 전국 단위 시스템 구축 작업 4. POS 미설치 업체에 대한 설치 유도	○오류 사항 점검 ○전국 지·자체와 협의 ○전국 사전 홍보 ○충전소 POS 업데이트
'08.01~	1. 유류보조금 전산 시스템 2차 OPEN(전국 지·자체 대상) 2. 시스템 유지 보수 및 개발	○시스템 오류 발생시 즉시 대응할 수 있는 네트워크 구축·가동

□ 유가보조금 신청 절차



□ 주체별 업무분장

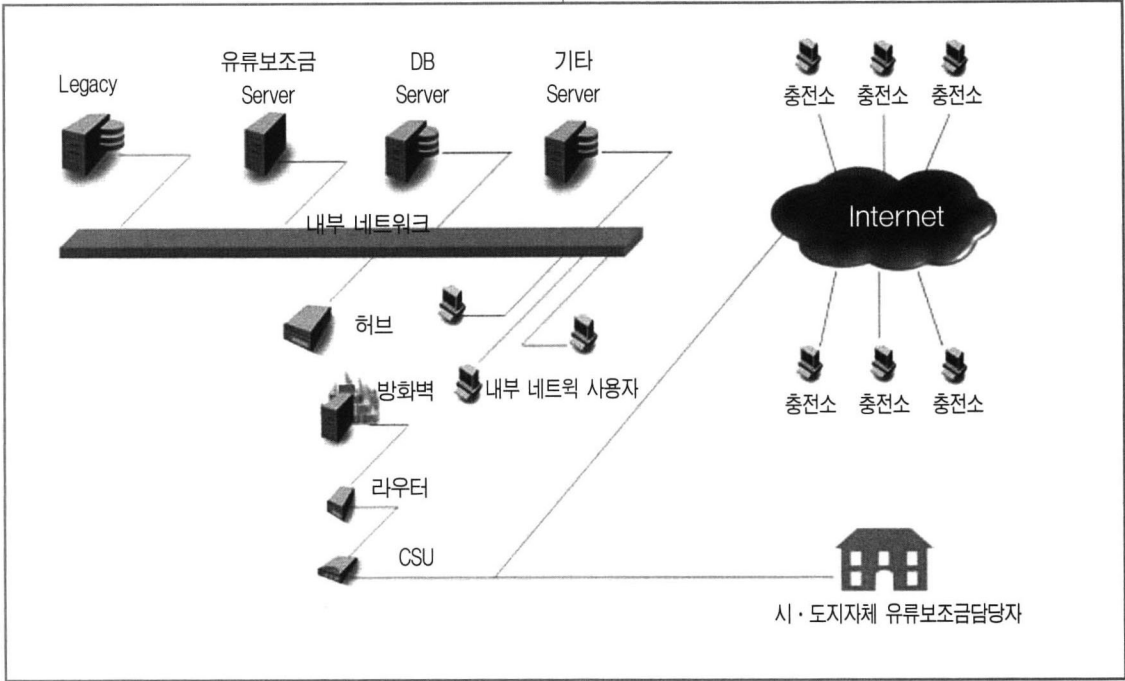


4. 검토의견

- !** 유류보조금 카드제 도입은 근본 취지인 부정사용 방지 기능이 미약하고 LPG업계의 막대한 금융 수수료 발생을 야기 시키는 문제를 가지고 있음
- !** 본 건의서에서 제시한 협회-충전소간 실시간 판매량 전송 시스템은 유류 보조금 부정 신청, 행정력 낭비 등을 미연에 방지하고 LPG업계의 카드수수료 부담을 완화할 수 있는 긍정적 효과를 가지고 있음
- !** 따라서 협회 유류보조금 시스템 도입은 카드제 도입과 최소한 같은 효과 이상을 가져 올 수 있다고 사료됨
- !** POS 설치율이 높은 수도권과 광역시부터 우선 시행하고 기타 지역(군지역)에서는 POS 설치율을 높이며 단계적으로 시행하는 것이 바람직함

□ 시스템 구성도

○ 하드웨어



○ 네트워크 구성도

