



택시업계에 대한 친환경 차량 구입보조금 지원 건의

전국택시운송사업조합연합회



최근 사상 초유의 고유가 행진 지속으로 택시연료 LPG(부탄)가 리터당 1,000원을 넘어서는 등 택시업계의 경영환경이 급속도로 악화되는 상황에서 택시업계를 비롯한 관련 업계가 이를 극복키 위한 대응 방안을 모색하고 있다.

이와 관련하여 정부에 건의한 내용을 게재한다.

1. 현 황

□ 택시업계 일반현황

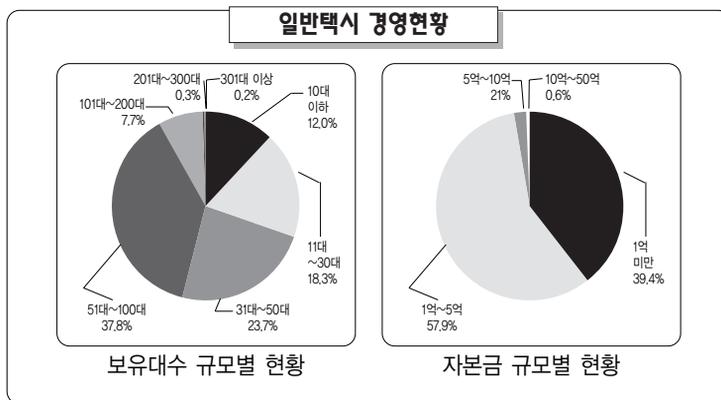
- 개인 및 일반택시 운송사업은 '08년 3월말 현재 전국에 251,079대가 면허되어 294,668명의 사업자와 운수종사자가 근무하고 있음

〈 전국 일반택시 면허대수 및 운전자 현황 〉

구분	업체수	면허대수	운전자수	등록현황			
				중 형	모 범	대 형	계
일 반	1,744	91,827	135,416	88,206	13	23	88,242
개 인		159,252	159,252	155,919	3,125	163	159,207
계	1,744	251,079	294,668	244,125	3,138	186	247,449

※ 자료출처 : 전국택시연합회 내부자료 (2008. 3. 기준)

- 일반택시의 경우 '08년 3월 기준 보유대수 50대 미만의 영세한 규모의 기업이 전체의 54%인 942개 업체 (자본금 규모가 5억원 미만의 업체가 전체의 97.3%인 1,638개 업체, 2006년 기준)



- 2006년 기준 공로분야 여객수송 분담률이 44.4%로 서민의 교통수단으로 대중교통화 (전국 1일 평균 약 1,100만명 수송)

〈 공로분야 여객수송인원 현황 (수송분담률, 단위 : 명) 〉

구 분	고속버스	시내버스	시외버스	전세버스	택 시	계
2006	38,873,157 (0.4%)	4,615,930,114 (50.7%)	246,359,313 (2.7%)	159,791,012 (1.8%)	4,047,694,580 (44.4%)	9,108,648,176 (100%)

※ 자료출처 : 건설교통통계연보(건교부, 2007)

□ 고유가 상황 지속에 따른 경영환경 악화

- 고유가 상황에 따른 운송원가 지속 상승
 - LPG 부탄 지난 1년간 36.5%(232.43원/ℓ) 이상 인상



- ※ 공장도 가격 변화 : 2007. 1월 637.14원/ℓ → 2008. 1월 869.57원/ℓ
- ※ 대당 약 30만원 이상의 월 추가부담 예상 (1일 50ℓ 및 26일 만근 기준)
- ※ 2008. 6월 기준 LPG 부탄 충전소 평균가격 1,025.02원/ℓ (한국석유공사)
- 택시 LPG 부탄 개별소비세 한시적(2010년 4월까지) 감면
 - 2010년 5월 이후 개별소비세 감면 지속여부 불투명
 - ※ 정부, LPG 유류세 면세 관련 세수감소 및 일몰이가 적용곤란 등의 논리로 부정적 입장 견지
- 고유가로 인한 세제감면 기대효과 미약
 - 국제 유가 급등으로 인한 정부의 유류세 감면조치 효과 미약
 - ※ LPG 부탄의 국제거래가격은 국내 가격형성과 직결, 정부의 역할 한계
- 택시 공급과잉의 심화로 경영수지 악화
 - 대중교통수단의 확충 등으로 택시수요가 지속적으로 감소하고 있으며, 택시운임 인상 또한 적시에 이루어지고 있지 않음
 - ※ '06년 기준 법인택시 연간 대당 평균적자 약 237만원 상당

〈 법인택시 총괄손익 〉

(단위 : 백만원)

구 분	연간 총 운수수입	연간 총 운수비용	손익현황	대당평균손익
2006	2,846,583	3,063,790	△217,207	△2.37

※ 자료출처 : 통계청

2. 친환경 차량 도입 관련 제반환경

□ 관련 법령

- 환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률 (08.2.29 시행)
 - 하이브리드 등 환경친화적 차량 구매자에 대한 보조금 지급 및 용자 등 지원 (법 제10조 및 동법 시행령 제18조)
- 지속가능 교통물류 발전법 제정안 주요내용 (08.4.17 입법예고)
 - 환경친화적 교통수단의 확대를 위하여 하이브리드 차량 등의 구매자에 대한 필요 자금 보조·용자 등의 우대 (법 제33조)

□ 하이브리드 차량 도입 관련 여건

- 하이브리드 차량 도입 관련 제반여건 미성숙
 - 생산 개발비에 따른 고가의 차량가격 (동급 대비 1천만원 이상 차액 예상)
 - ※ 1,400cc 가솔린 하이브리드 베르나 2,400만원 (일반 가솔린 베르나 850 ~ 1,118만원) / 1,600cc LPG 하이브리드 차량도 2,000만원 이상 가격 책정 예상
 - 고가의 부품비용 (전기모터·배터리·트랜스미션 등 고가의 주요 부품 수입에 의존)
 - ※ 고가의 차량가격 주요인, 사고발생시 정비비용의 급증 우려
 - ☞ 현재 국내외를 불문하고 생산중인 하이브리드 차량은 승용형 차량이 주류, 향후 국내 주요 자동차 제작사의 생산계획을 검토할 때 여객자동차 운송사업 중 택시 분야가 하이브리드 차량 도입에 최적합
- 택시운송업계에 대한 재정지원 등 정부지원의 필요성 제기
 - 가장 열악한 경영환경에 직면해 있는 택시에 대한 지원 전무
 - ※ 버스 등 기타 여객운송업에 대해서는 정부 및 지자체 차원의 각종 지원이 이루어지고 있음
 - 각종 규제와 형평에 어긋난 조세정책으로 경영부담이 가중, 업계의 자구책만으로는 더 이상 효율적인 경영개선이 곤란
 - ☞ 제17대 제268회 임시국회 환경노동위원회, '택시운송사업 운수종사자의



생활안정과 택시운송사업자에 대한 지원 대책 촉구결의안'을 통해 택시의 대중교통 수단 포함 및 재정지원 등의 사항을 결의 (별첨 참조)

□ 친환경(하이브리드) 승용차량의 상용단계

○ 국내 사례

- 환경부 등 공공기관 위주로 보조금 지급, 구입 및 시범운영 (1,400cc 가솔린 하이브리드 베르나 등)
- ※ 보급 초기단계에서 일반 소비자까지 확대 보급될 수 있도록 세제감면과 보조금 지원 등의 방안을 관계부처와 협의중
- 지식경제부 2015년까지 한시적으로 LPG 하이브리드 차량의 생산을 허용
- ※ 액화석유가스의 안전관리 및 사업법 시행규칙 개정공포 (08.4.17)
- 주요 제작사(현대 등), 2009년부터 LPG 하이브리드 차량 본격 양산, 2015년 연간 30만대 이상 확대 계획
- ※ 1,600cc급 아반떼 LPG 하이브리드 차량의 생산을 시작으로 2010년 소나타 하이브리드 차량 생산 목표
- ※ 양산규모의 확대로 부품업체의 경쟁력을 키운 뒤 배터리 등의 주요 부품을 단계별로 국산화 시도

○ 해외 사례

- 일본 : 정부의 파격적 지원(등록세 인하 및 자동차세 감면 등)을 통해 대중화 유도
- ※ 도요타의 프리우스, '97년 판매개시 이후 누적판매가 86만 6천여대
- 미국 : 연방에너지법에 따른 보조금(650 ~ 3,400 달러) 지원
- 프랑스 : 파리시, 대당 약 3천 유로(약 420만원)의 보조금 지급
- ※ 파리 대형 택시회사 G7, 향후 소속차량 교체시 하이브리드 차량 우선 구매 계획 발표



3. 개선건의

□ 하이브리드 차량 도입 지원의 필요성

- 장기적인 관점에서 지속가능한 교통·물류 체계로의 전환을 위해 육로여객 운송업분야(특히 택시산업)에 하이브리드 차량의 도입·운영이 필요

- 친환경성 : 배기가스의 배출량을 획기적으로 감소, 향후 정부의 친환경적인 정책추진방향과 부합
 - 이용승객의 승차감 향상 및 운수종사자의 건강권 보호 등의 효과 기대
- 높은 에너지 효율성 : 전기모터와 내연기관을 함께 운용, 연료 소비량이 적어 경제성이 우수함
 - 교통 혼잡에 따른 공회전 및 에너지의 손실을 방지하는 등 교통정체가 심한 대도시 지역에서 사용이 유리

〈 연비비교〉

구 분	하이브리드	가솔린	LPG
연 비	19.8km/ℓ	13.2km/ℓ	8.8km/ℓ

※ 하이브리드·가솔린 : 현대 베르나(1,400cc), LPG : 기아 로체(2,000cc) 기준



□ 개선건의

- 기존 택시를 친환경 차량인 하이브리드 택시로 대체할 경우, 정부차원의 보조금 및 세제감면 등의 지원
 - '지속가능 교통물류 발전법 제정' (국토해양부) 관련, 입법예고안과 같이 친환경 차량(사업용 포함) 구매자에 대한 지원근거 마련
 - 현재 관공서에서 사용하는 차량을 위주로 운영중인 구입 보조금 지원 프로그램(시행근거 : 환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률)을 택시운송 산업분야로 확대
 - ※ 지역별 예상수요를 조사하여 시범실시 후 점진적으로 확대
- 주요 부품의 국산화 및 LPG 하이브리드 차량의 대량 생산을 유도하여 차량 가격의 조속한 안정화를 도모

〈 별 첨 1 〉

택시운송사업 운수종사자의 생활안정과 택시운송사업자에 대한
지원 대책 촉구 결의안

의안 번호	
----------	--

제안연월일 : 2007. 6. .
제안자 : 환경노동위원장

주 문

대한민국국회(환경노동위원회)는 일반택시운송사업 운수종사자의 생활 안정과 일반택시운송사업자의 경영개선을 위하여 정부에 다음과 같이 촉구할 것을 결의한다.

1. 일반택시운송사업 운수종사자의 실질적인 임금을 보장하기 위하여 택시 운영 제도와 임금체계 전반에 대한 개선대책을 마련하여 이들의 생활안정이 보장될 수 있도록 하여야 한다.
2. 택시를 대중교통의 운송수단에 포함하여 일반택시운송사업자에게도 재정지원이 가능하도록 하여 이들의 경영 환경이 개선될 수 있도록 하여야 한다.

제안이유

일반택시운송사업의 운수종사자의 경우 초과운송수입금이 최저임금산입범위에 포함되어 저임금구조가 장기간 고착되어 있으므로 이들의 임금체계를 개선하여 실질적으로 생활안정이 될 수 있도록 하고, 일반택시운송사업의 경우 노선버스사업과 같이 대중의 주요 이동수단 사업임에도 불구하고 택시는 대중교통수단으로 인정받지 못하고 수입의 대부분을 그 운수종사자의 영업행위에 의존하고 있으며, 최근 자가용의 증가, 지하철이나 버스 노선의 확대, 대리운전업의 등장으로 그 경영 상황이 악화되고 있으므로 국가의 재정적인 지원대책이 절실함.