

부산광역시
택시요금 기준 및 요율산정 검증
용역결과보고서

2012 년 5 월



부원회계법인

제 출 문

부산광역시장 귀하

귀 청에서 본 회계법인에 의뢰하신 "택시요금 기준 및 요율산정
검증 용역"의 최종보고서를 제출합니다.

2012 년 5 월 18 일

부 원 회 계 법 인

대 표 이 사 조 상 구
공 인 회 계 사

목 차

제 출 문	2
용 역 결 과 요약 서	4
I. 용역의 개요.....	8
1. 용역의 목적과 범위	8
2. 용역의 한계.....	9
II. 택시운행실태 검증결과.....	11
1. 택시운행실태 검증의 개요	11
2. 검증결과 요약.....	12
III. 중형택시 운송원가계산서 검토.....	14
1. 운송원가계산서 검토의 개요	14
2. 운송원가계산서	15
3. 운송원가계산서에 대한 주석	16
IV. 모범택시 운송원가계산서 검토.....	47
1. 운송원가계산서 검토의 개요	47
2. 운송원가계산서	48
3. 운송원가계산서에 대한 주석	49
V. 적정 택시요금 기준 및 요율산정.....	61
1. 산정의 개요.....	61
2. 적정요금의 산정.....	62
3. 할증요금에 대한 검토.....	64

용역결과 요약서

부원회계법인(이하 "당 법인"이라 함)은 2012년 3월에 부산광역시와 체결한 "택시요금 기준 및 요율산정 검증 용역" 계약에 따라 사단법인 중앙경제연구원(이하 "연구원"이라 함)이 2011년 7월에 작성한 "택시운임정책의 합리화 방안에 관한 연구보고서"(이하 "연구보고서"라 함)의 적정성을 검증하는 업무를 수행하였습니다. 당 법인은 본 검증 용역을 수행함에 있어서 과업지시서에 제시된 절차와 기타 당 법인이 필요하다고 판단되는 절차를 추가하여 다음의 검증절차를 수행하였습니다.

- 연구원이 원가계산에 사용한 각종 원가자료의 비교검증
- 연구원이 산정한 영업 1km 당 운송수입 및 운송원가의 산출근거에 대한 타당성 검증
- 연구원이 이용한 73개 택시회사 실태조사표의 대조 및 재무제표와의 비교검증
- 73개 택시회사를 직접 방문하여 실태조사표 내용 검증 및 재무제표에 대한 법인장부 실사
- 연구원이 제시한 2010년 실적 운송원가와 2011년 운송원가의 분석 및 비교검증
- 연구원이 원가계산서에 사용한 원가산정 기본변수를 운행기록지의 추가조사를 통해 비교검증
- 검증결과에 따른 적정 택시요금 기준 및 요율산정

본 용역의 수행결과 영업 1km 당 2010 년 실적 운송원가와 2011 년 운송원가의 비교검증 결과는 다음과 같습니다.

(1) 중형택시

(단위 : 원)

구 분	중앙경제연구원		부원회계법인	
	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가
운송원가	1,095.98	1,111.07	1,006.74	1,057.37
일반관리비	86.27	88.91	99.22	103.60
영업외수익	(-)67.21	(-)67.21	(-)56.38	(-)56.38
적정이윤	83.14	84.80	64.75	67.99
부가가치세	119.82	121.76	17.50	17.00
총운송원가	1,318.00	1,339.33	1,131.83	1,189.58

(2) 모범택시

(단위 : 원)

구 분	중앙경제연구원	부원회계법인	
	2010 년 실적 운송원가	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가
운송원가	1,557.39	1,467.99	1,550.24
일반관리비	8.39	40.42	41.84
영업외수익	-	(-)65.70	(-)65.70
적정이윤	125.82	123.25	127.92
부가가치세	169.16	-	-
총운송원가	1,860.76	1,565.96	1,654.30

본 용역의 수행결과 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가에 기초한 현행요금 대비 적정요금 인상률 대안은 다음과 같습니다.

<유형별 적정요금 인상률>

구 분	중앙경제연구원	부원회계법인
중형택시	35.96%	20.76%
모범택시	28.69%	14.41%

본 용역의 수행결과 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가에 기초한 적정요금 대안의 세부 내용은 다음과 같습니다.

(1) 중형택시

구 분	현행요금	중앙경제연구원		부원회계법인		
		이후요금 100 원	이후요금 200 원	이후요금 100 원	이후요금 100 원	이후요금 100 원
1. 기본요금(2km)	2,200 원	3,000 원	3,000 원	2,500 원	2,600 원	2,700 원
2. 이후거리요금(100 원)	143m	105m	210m	110m	116m	122m
3. 시간요금(100 원)	34 초	26 초	51 초	26 초	28 초	29 초
4. 체감률	64%	63%	63%	73%	66%	61%

(2) 모범택시

구 분	현행요금	중앙경제연구원	부원회계법인		
		제 3 안	인상 1 안	인상 2 안	부원안
1. 기본요금(3km)	4,500 원	6,000 원	5,300 원	5,700 원	
2. 이후거리요금(200 원)	160m	128m	125m	124m	현행요금
3. 시간요금(200 원)	38 초	31 초	30 초	30 초	유지
4. 체감률	83%	78%	91%	85%	

수지적자율이 높은 것은 요금의 요인도 있지만 운행회수, 영업거리의 부족으로 인한 고정비의 부담 및 대리운전 성행, 자가용보급 및 마을버스 노선 확충 등이 주된 요인으로 파악되고 있습니다. 그리하여 당 법인은 모범택시의 운행환경을 개선시키는 것이 보다 필요하다고 판단되어 현행요금 제도의 유지를 제의 드립니다.

현행 요금체계에서는 심야 할증제도(미터운임의 20%)와 영업구역 외 운행시의 시계외 할증제도(미터운임의 20%)만 채택하고 있습니다. 연구원은 현재 시행되고 있는 두 가지 할증제도 이외에도 다양한 할증요금의 대안을 근거로 인원 할증제도, 화물 할증제도, 공휴일 할증제도 등 추가적인 할증제도와 심야 할증시간대의 확대 적용을 제안하고 있습니다.

연구원이 제시한 추가적인 할증제도는 나름대로의 당위성이 있고 외국의 사례도 있으므로 향후 점진적으로 도입하는 것을 고려할 수도 있을 것으로 판단됩니다. 다만, 도입에 따른 향후 요금 인상효과와 승객의 수용여부를 고려하여 도입이 필요하다고 판단될 경우 기본요금과 이후거리 요금에 미치는 영향을 분석하여 추가적인 조정여부를 신중히 판단하여야 할 것입니다.

당 법인은 본 검증 용역을 수행함에 있어 부산광역시에서 제시한 과업지시서에서 정한 절차와 기타 당 법인이 필요하다고 판단되는 검증절차에 근거하였으며, 실태조사표 등에서 제시된 모든 재무 및 영업자료에 대한 진위여부의 검증 및 택시회사의 재무제표에 대한 회계감사절차를 수행하지는 아니하였습니다. 따라서 본 보고서 이용시에는 제시된 자료의 일부 내용이 사실과 상이하거나 제시된 택시회사의 재무제표가 기업회계기준에 따라 작성되지 아니한 경우 본 검증용역의 결과가 변동될 가능성이 있다는 점이 고려되어야 합니다.

I. 용역의 개요

1. 용역의 목적과 범위

본 용역의 목적은 사단법인 중앙경제연구원(이하 "연구원"이라 함)이 2011년 7월에 작성한 "택시 운임정책의 합리화 방안에 관한 연구보고서"(이하 "연구보고서"라 함)의 적정성을 검증하여 적정 택시요금의 결정에 필요한 자료를 제공함에 있습니다.

과업지시서상 본 용역의 과업범위는 다음과 같습니다.

- 연구원이 원가계산에 사용한 각종 원가자료의 비교검증
- 연구원이 산정한 영업 1km 당 운송수입 및 운송원가의 산출근거에 대한 타당성 검증
- 연구원이 이용한 73개 택시회사 실태조사표의 대조 및 재무제표와의 비교검증
- 73개 택시회사를 직접 방문하여 실태조사표 내용 검증 및 재무제표에 대한 법인장부 실사
- 연구원이 제시한 2010년 실적 운송원가와 2011년 운송원가의 분석 및 비교검증
- 연구원이 원가계산서에 사용한 원가산정 기본변수를 운행기록지의 추가조사를 통해 비교검증
- 검증결과에 따른 적정 택시요금 기준 및 효율산정

2. 용역의 한계

(1) 표본의 대표성

연구원은 2010년 12월 현재의 99개의 택시회사 중 73개 회사와 모범 및 대형택시 95대 중 개인모범택시 17대를 대상으로 수집한 실태조사표에 기초하여 연구를 수행하였으며, 영업거리·운송수입 등의 확인을 위하여 15개 택시회사의 일부기간에 대한 운행기록지 조사결과를 이용하였습니다.

당 법인의 검증용역은 연구원이 기 수집한 실태조사표와 재무제표에 근거하여 수행되었으며, 연구원이 기 수집한 2,882대의 운행기록지와 당 법인이 추가로 입수한 6,882대의 운행기록지(과업지시서에 근거하여 타코기록 자료 보존이 잘된 택시를 대상으로 추가로 조사하여 비교 검토함)를 이용하여 수행하였습니다. 그러나, 연구원이 선정한 표본(73개 택시회사 및 17대 개인모범택시)은 실태조사표 등의 자료가 입수 가능한 업체 또는 운전기사만을 대상으로 한 것으로 추정되며, 연구원이 선정한 표본의 대표성 여부에 대해서는 당 법인이 추가적으로 검증하지는 않았습니다. 한편, 전체 중형택시의 약 56%를 차지하는 개인택시의 운송원가는 실태조사표의 한계로 연구원에서 운송원가 산정시 제외하였으며, 당 법인도 이에 대해서는 본 용역의 운송원가 산정 범위에서 제외하였습니다. 또한, 모범택시의 경우 전체 모범 및 대형택시 95대 중 개인모범택시 17대에 대한 실태조사표만을 이용하였습니다.

당 법인은 이러한 표본이 부산광역시 택시운송산업 전체의 대표성을 가지고 있다는 가정하에 본 용역을 수행하였으나, 통계학적 방법에 기초한 보다 합리적인 표본추출방법이 적용되었다면 본 보고서에서 산정된 운송원가와 달라질 수도 있습니다.

(2) 운송원가 산정의 근거자료에 대한 타당성 검토

당 법인의 검증 용역은 연구원이 73개 택시회사를 대상으로 기 수집한 실태조사표와 재무제표를 기초로 산정한 운송원가에 대해 기 수집한 자료에 대한 대조확인 및 계산검증과 분석적 검토절차를 수행하고, 추가적으로 73개 택시회사를 직접 방문하여 실태조사표 내용 검증 및 재무제표에 대한 법인장부 실사 및 재무제표증명원의 확인을 통해 연구원이 수집한 자료에 대해서는 거의 대부분 재검증을 통하여 실적원가의 산정이 최대한 재무제표에 근거할 수 있도록 하였습니다. 다만, 73개 택시회사 모두가 법인장부 전체자료를 제출하지는 않아서 일부 이용 불가능한 자료가 있었음을 알려 드립니다. 한편, 영업 1km 당 운송수입과 운송원가의 산정을 위한 영업수입, 운행거리, 주행거리, 영업회수 등은 연구원이 기 수집한 운행기록지와 당 법인이 추가로 수집한 운행기록지를 기초로 산정하였습니다.

당 법인은 본 검증 용역을 수행함에 있어 부산광역시에서 제시한 과업지시서에서 정한 절차와 기타 당 법인이 필요하다고 판단되는 검증절차에 근거하였으며, 실태조사표 등에서 제시된 모든 재무 및 영업자료에 대한 진위여부의 검증 및 택시회사의 재무제표에 대한 회계감사절차를 수행하

지는 아니하였습니다. 당 법인이 수행한 이러한 검증절차의 한계로 인하여 당 법인은 연구원 또는 택시운송사업조합 및 택시회사가 제시한 근거자료의 적정성에 대한 어떠한 의견도 표명하지 아니하며, 동 근거자료의 적정성 여부에 따라 본 보고서의 운송원가 및 적정 요금수준은 변동될 수도 있음에 유의하시기 바랍니다.

(3) 문제점 및 개선방안

임금협약서상 성과급은 1일 운송수입금에서 해당 기준액을 차감한 금액에서 일부를 지급하도록 되어 있으나, 실질적으로 1일 운송수입금을 사측에서 파악할 수 있는 핵심적인 장비인 타코미터기의 기록을 계속적으로 저장하지 않는다면 기록가능기간이 짧고(2~3일), 또한 일부 타코미터기의 경우 고장이나 오류 등으로 인해 정확한 금액을 산출하는데 현실적인 한계가 있습니다. 이러한 한계로 인하여 택시회사에서도 체계적으로 성과급을 지급하지 못하고 있는 것으로 파악되며, 급여지급시 급여대장 등에 별도로 성과급을 표시하여 지급하지 않고 있습니다.

각 택시회사에서는 현실적으로 성과급 산정의 어려움 등으로 인해 이를 재무제표에 운송원가로 계상하지 않은 것으로 파악되며, 실질적으로는 사납금 초과분을 운전기사가 수령하고 있는 것으로 추정되므로 운송원가 집계시에는 이를 운송원가에 포함해야 할 것으로 판단됩니다. 다만, 택시회사의 매출이 정확하게 집계될 수 있도록 타코시스템 디지털화를 통해 실제 타코 수입을 전액 매출로 계상하고 운전기사가 수령하고 있는 것으로 추정되는 성과급 전액을 인건비로 계상한다면 택시회사의 운송수지 문제 및 운전기사 처우문제 등에 대한 많은 문제가 어느 정도는 해결될 수 있을 것으로 판단됩니다.

한편, 택시업계 전체의 현황을 정확하게 파악하기 위해서는 타코시스템 디지털화 뿐만 아니라 표준 실태조사표 및 표준 재무제표의 도입이 절실하며, 이러한 시스템 및 제도가 정착된다면 정확한 운송수지 및 운송원가의 파악이 용이하고, 택시업계의 경영분석 및 효율적인 운영방안도 도모할 수 있을 것으로 판단됩니다.

Ⅱ. 택시운행실태 검증결과

1. 택시운행실태 검증의 개요

당 법인은 연구원이 제시한 영업 1km 당 운송수입과 운송원가, 영업 1km 당 운송수지의 산정에 영향을 미치는 기본변수인 대당 1 일 영업수입, 주행거리, 영업거리, 영업회수, 가동률 등을 검증하기 위하여 다음과 같은 검증절차를 수행하였습니다.

- 연구원이 수집한 실태조사표의 대조확인 및 계산검증을 통하여 가동률의 적정성을 검증
- 연구원이 15 개 택시회사의 일부 기간에 대한 2,882 대 운행기록지 조사결과를 이용하여 제시한 분석결과를 택시회사가 제출한 운행기록지와 대조확인 하거나 원시전산매체의 확인을 통하여 대당 1 일 영업수입, 주행거리, 영업거리, 영업회수의 적정성을 검증
- 당 법인이 73 개 택시회사를 직접 방문하여 수집한 실태조사표의 분석을 통하여 산정한 가동률과 연구원이 제시한 가동률을 비교 검증함
- 당 법인이 타코기록 자료 보존이 잘된 4 개 택시회사¹의 전 구간 또는 일부 구간에 대한 6,882 대 운행기록지를 추가로 입수하여 조사한 분석결과를 연구원이 제시한 분석결과와 비교 검증함

¹ 동신운수 : 2010 년 1 월 ~ 12 월, 골든웰택시 : 2010 년 1 월 ~ 12 월, 한성산업 : 2010 년 9 월 ~ 12 월, 한남교통 : 2010 년 10 월 ~ 12 월 중 일부 차량에 대한 운행기록지를 입수하여 미터수입과 운행회수가 "0"인 경우를 제외한 모든 운행기록지를 추가로 조사하여 분석함

2. 검증결과 요약

영업 1km 당 운송수입과 운송원가, 영업 1km 당 운송수지의 산정에 영향을 미치는 기본변수에 대한 당 법인의 비교검증 결과는 다음과 같습니다.

(1) 중형택시

구 분	중앙경제연구원	부원회계법인	평 균
대당 1 일 영업수입	199,346 원	189,152 원	194,249 원
대당 1 일 주행거리	320.67km	301.52km	311.10km
대당 1 일 영업거리	180.22km	168.72km	174.47km
대당 1 일 영업회수	42.0 회	40.3 회	41.1 회
1 회 평균영업거리	4.29km	4.19km	4.24km
영업 1km 당 운송수입	1,106 원	1,121 원	1,114 원
실차율	56.20%	55.96%	56.08%
가동률	74.58%	74.22%	74.40%

영업 1km 당 운송수지의 산정에 영향을 미치는 기본변수는 운행기록지 분석자료를 이용하여 산정하였고, 연구원(15 개 택시회사의 일부 기간에 대한 2,882 대 운행기록지 조사결과를 이용)과 당 법인(타코기록 자료 보존이 잘된 4 개 택시회사의 전 구간 또는 일부 구간에 대한 6,882 대 운행기록지 조사결과를 이용)의 분석대상이 조금 다르므로 비교검증결과가 일치하지 않습니다.

이에 연구원과 당 법인의 분석자료의 평균값을 이후 영업 1km 당 운송수지의 산정에 영향을 미치는 기본변수로 활용하였습니다.

(2) 모범택시

구 분	중앙경제연구원	부원회계법인
대당 1 일 영업수입	124,588 원	121,394 원
대당 1 일 주행거리	198.82km	198.24km
대당 1 일 영업거리	105.38km	108.41km
대당 1 일 영업회수	3.2 회	2.8 회
1 회 평균영업거리	8.86km	38.55km
영업 1km 당 운송수입	1,182 원	1,120 원
실차율	53.00%	54.69%
가동률	80.64%	85.77%

모범택시의 경우 연구원은 개인모범택시 17 대를 대상으로 수집한 실태조사표에 근거하여 영업 1km 당 운송수지의 산정에 영향을 미치는 기본변수 산정하였고, 당 법인은 입력오류 등을 수정 반영하였습니다.

이에 당 법인이 산정한 자료값을 이후 영업 1km 당 운송수지의 산정에 영향을 미치는 기본변수로 활용하였습니다.

Ⅲ. 중형택시 운송원가계산서 검토

1. 운송원가계산서 검토의 개요

연구원은 연구보고서에서 2011년 운송원가를 근거로 이후요금 단위당 100원과 이후요금 단위당 200원 각각 3개안, 총 6개의 택시요금 인상안을 제시하고 있으며, 각각 기본요금 3,000원인 제3안을 최적대안으로 건의하고 있습니다. 당 법인은 2010년 실적 운송원가와 2011년 운송원가를 대상으로 검증 용역을 수행하였으며 당 법인의 운송원가 산정방법은 다음과 같습니다.

- 운송원가계산서는 영업 1km 당으로 산정하였으며 대당 1일 운송수입, 주행거리, 영업거리, 영업회수 등의 기본변수는 연구원이 제시한 2,882대와 당 법인이 추가로 입수한 6,882대의 운행기록지 분석자료의 평균값을 이용하여 산정함
- 연구원이 제시한 운송원가를 검증하기 위하여 73개 택시회사가 제시한 실태조사표의 대조, 계산검증 및 재무제표와의 비교검증
- 당 법인은 운송원가 산정시 73개 택시회사를 직접 방문하여 실태조사표 내용 검증 및 재무제표에 대한 법인장부 실사 및 재무제표증명원의 확인을 통해 2010년 실적 운송원가의 산정이 최대한 재무제표에 근거할 수 있도록 함
- 연구원의 영업 1km 당 운송원가 산정방식의 적정성을 검토하고 필요한 경우 산정방식을 수정 적용함

2. 운송원가계산서

당 법인의 검증 용역 수행결과에 따라 산정된 영업 1km 당 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가를 연구원의 연구보고서와 비교 요약하면 다음과 같습니다.

(단위 : 원/영업 1km)

구 분	중앙경제연구원		부원회계법인		구 분
	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가	
운송원가					
1. 유류비					
LPG	311.94	311.94	221.33	242.48	<주석 1>
잡유비	3.38	3.48	3.05	3.16	<주석 2>
2. 인건비					
운전직	562.31	574.30	603.20	617.55	<주석 3>
정비직	11.84	12.21	15.97	16.60	<주석 4>
3. 복리후생비					
법정복리후생비	36.98	38.17	29.59	39.31	<주석 5>
기타복리후생비	13.89	14.30	13.54	14.01	<주석 6>
4. 차량유지비					
타이어비	11.45	11.78	3.87	4.00	<주석 7>
정비비	24.10	24.80	22.63	23.42	<주석 8>
5. 택시감가상각비	62.22	62.22	42.79	44.29	<주석 9>
6. 택시보험료	56.71	56.71	51.76	53.57	<주석 10>
7. 사고보상비	1.16	1.16	(0.99)	(1.02)	<주석 11>
운송원가 계(A)	1,095.98	1,111.07	1,006.74	1,057.37	
일반관리비					
1. 인건비	42.25	43.60	45.27	47.06	<주석 12>
2. 복리후생비					
법정복리후생비	4.05	4.17	3.82	4.65	<주석 13>
기타복리후생비	2.31	2.38	3.17	3.28	<주석 14>
3. 제세공과금	12.01	12.36	7.58	7.85	<주석 15>
4. 기타경비	25.65	26.40	39.38	40.76	<주석 16>
일반관리비 계(B)	86.27	88.91	99.22	103.60	
영업외수익(C)	(67.21)	(67.21)	(56.38)	(56.38)	<주석 17>
총원가(D=A+B+C)	1,115.04	1,132.77	1,049.58	1,104.59	
적정이윤(E)	83.14	84.80	64.75	67.99	<주석 18>
부가가치세(F)	119.82	121.76	17.50	17.00	<주석 19>
총운송원가(G=D+E+F)	1,318.00	1,339.33	1,131.83	1,189.58	

3. 운송원가계산서에 대한 주석

<주석1> LPG 산정

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

자료의 이용이 가능한 73개 업체의 실태조사표상 1일 대당 평균 운행거리를 1일 대당 LPG사용량으로 나누어 km당 LPG사용량을 산출하였습니다. 또한 LPG단가는 2011년 6월의 판매단가(부가가치세 제외)를 이용하여 1일 비용을 산출한 후 1일 평균 영업거리로 나누어 영업 km당 LPG원가를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	LPG 비용	비 고
1. 1 일 LPG 사용량	54.72ℓ	
2. 단가	1,027.38 원	
3. 1 일비용	56,218 원	3=1×2
4. 1 일 평균 영업거리	180.22 km	
5. 영업 km당 LPG 원가	311.94 원	5=3÷4

나. 2011년 운송원가

실적원가를 그대로 적용하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

자료의 이용이 가능한 73개 업체의 재무제표상의 유류비 총 지출액을 기준으로 실태조사표에서 파악한 차량 등록대수, 가동률 및 1일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 LPG원가를 산정하였습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 LPG 원가 총 지출액	89,017,679,765 원	
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 연간 LPG 원가	10,486,239 원	3=1÷2
4. 가동률	74.40%	
5. 등록대당 1 일 LPG 원가	38,615 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	174.47 km	
7. 영업 km당 LPG 원가	221.33 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010년의 실적원가에 과거 3개년의 부산지역 충전소의 판매단가(부가가치세 제외)의 평균 상승률을 적용하여 운송원가를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010년 실적원가	221.33 원	
2. LPG 원가 과거 3년 평균 상승률	9.56%	
3. 영업 km당 LPG 원가	242.48 원	221.33 원×(1+9.56%)

<주석2> 잡유비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

잡유비는 실태조사표에 의해 파악된 금액을 기준으로 등록대수, 가동률, 1일 평균 영업거리를 기준으로 하여 영업 km당 잡유비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 잡유비 총 지출액	1,404,303,143 원	
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 잡유비	166,170 원	3=1÷2
4. 가동률	74.58%	
5. 등록대당 1일 잡유비	610 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1일 평균 영업거리	180.22 km	
7. 영업 km당 잡유비	3.38 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010년 실적 운송원가를 기준으로 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010년 실적원가	3.38 원	
2. 물가상승률	2.9%	
3. 영업 km당 잡유비	3.48 원	3.38 원×(1+2.9%)

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

자료의 이용이 가능한 73개 업체의 재무제표에서 파악한 잡유비를 기준으로 하여 실태조사표에서 파악한 등록대수, 가동률, 1일 평균 영업거리를 고려하여 영업 km당 잡유비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 잡유비 총 지출액	1,226,876,588 원	
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 연간 잡유비	144,525 원	3=1÷2
4. 가동률	74.40%	
5. 등록대당 1일 잡유비	532 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1일 평균 영업거리	174.47 km	
7. 영업 km당 잡유비	3.05 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010년 실적원가	3.05 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 잡유비	3.16 원	3.05 원×(1+3.5%)

<주석 3> 운전직 인건비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

운전직의 기본급 등의 임금은 임금협정서를 근거로 실지급된 금액의 평균값으로 기본급과 제수당 및 상여금을 산정하였습니다. 인건비 산정시 2인1차제와 1인1차제의 기본급 등은 실태조사대수 비율을 적용하여 가중평균한 값을 활용하였습니다. 퇴직급여는 산정된 임금총액의 1/12의 값으로 산정하였습니다.

성과급은 2인1차제와 1인1차제의 실태조사대수로 가중평균하여 1일 운송수입금 및 1일 대당기준액을 산정하여, 1일 대당기준액을 초과하는 1일 운송수입금에 유류부담액을 차감한 값을 1인당 월 성과금액으로 산정하였습니다.

<운전직 1인당 월평균급여 산정내역>

구 분	금 액			비 고
	1 인 1 차	2 인 1 차	가중평균(*1)	
1. 1인 월기본급	512,000 원	544,000 원	530,614 원	임금협약서 상 지급액 기준
2. 1인 월제수당	244,063 원	343,362 원	301,825 원	
3. 1인 월상여금	162,134 원	172,266 원	168,028 원	
4. 1인 월퇴직급여	76,516 원	88,302 원	83,372 원	월평균임금의 1/12
5. 1인 월평균급여	994,713 원	1,147,930 원	1,083,839 원	5=1+2+3+4

(*1) 가중평균값은 실태조사대수 비율을 적용하여 산정(2인1차 3,535대 : 1인1차 4,916대)

(*2) 1년 이상 2년 미만자 임금산정표

<운전직 1인당 월평균성과급 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 1일 운송수입금	199,346 원	가중평균수입금
2. 1일 대당기준액	146,425 원	(*1)
3. 1일 대당기준액 초과금액	52,921 원	3=1-2
4. 유류부담액	9,514 원	
5. 1인 월성과금액	542,588 원	5=(3-4)×25÷2

(*1) 2인1차 기준액 179,000 원과 1인1차 기준액 123,000 원을 실태조사대수 비율로 안분하여 산정함
(실태조사대수 - 2인1차대수 3,535대(41.83%): 1인1차대수 4,916대(58.17%))

<운행대당 소요인원 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 차량운행대수	6,303 대	실태조사표
2. 등록인원수	11,945 명	실태조사표
3. 운행대당 소요인원	1.8952 명	3=2÷1

<영업km당 운전직 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 1인 월평균인건비	1,626,427 원	월평균급여+성과급
2. 운행대당 소요인원	1.8952 명	
3. 운행대당 월평균 인건비	3,082,404 원	3=1×2
4. 운행대당 일평균 인건비	101,339 원	
5. 1일 평균 영업거리	180.22km	
6. 영업 km 당 인건비	562.31 원	6=4÷5

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 고용노동부 발표 전 산업의 2010년 임금상승률 3.2%를 적용한 값으로 1인당 인건비를 산정하고, 실적 소요인원을 적용하여 1대당 인건비를 산정하였습니다. 또한 성과급은 2010년의 실적치를 적용하여 산정하였으며 그 산정내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1인 월평균급여	1,083,839 원	실적원가
2. 임금인상률	3.20%	
3. 성과급	542,588 원	실적원가
4. 2011년 1인 월평균급여	1,661,109 원	
5. 운행대당 소요인원	1.8952 명	실적 소요인원
6. 운행대당 월평균 인건비	3,148,135 원	6=4×5
7. 운행대당 일평균 인건비	103,500 원	
8. 1일 평균 영업거리	180.22km	
9. 영업 km 당 인건비	574.30 원	9=7÷8

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

자료의 이용이 가능한 73개 업체의 재무제표에서 파악한 운전직의 급여 및 퇴직급여를 기준으로 하여 실태조사표에서 파악한 등록대수, 가동률, 1일 평균 영업거리를 고려하여 영업 km당 인건비를 산정하였습니다.

성과급은 2인 1차제와 1인 1차제의 실태조사대수로 가중평균하여 1일 운송수입금 및 1일 대당 기준액을 산정하여, 1일 대당기준액을 초과하는 1일 운송수입금에 유류부담액을 차감한 값을 1인당 월 성과금액으로 산정하였습니다.

운행대당 운전직수는 가동률을 고려하여 1.8654명으로 하였습니다.

<운전직 1인당 월평균급여 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 총 급여지급액	142,511,669,199원	실태조사표, 재무제표 및 급여대장 대사금액
2. 총 퇴직급여지급액	8,198,875,050원	
3. 총 지급인원 수	145,091명	
4. 1인당 월평균급여	1,038,731원	4=(1+2)÷3

<운행대당 소요인원 및 월평균급여 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 차량등록대수	8,489대	실태조사표
2. 가동률	74.40%	
3. 차량운행대수	6,316대	3=1×2
4. 등록인원수	11,782명	실태조사표
5. 운행대당 소요인원	1.8654명	5=4÷3
6. 운행대당 월평균급여	1,937,649원	

<운행대당 1일 평균성과급 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 1일 운송수입금	194,249원	
2. 운행대당 1일 기준액	144,762원	임금협약서
3. 운행대당 1일 기준초과액	49,487원	3=1-2
4. 유류부담액	7,950원	9.15×868.86
5. 운행대당 1일 평균성과급	41,537원	5=3-4

<영업 km당 운전직 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균급여	1,937,649원	
2. 운행대당 1일 평균급여	63,704원	
3. 운행대당 1일 평균성과급	41,537원	
4. 운행대당 1일 평균인건비	105,241원	4=2+3
5. 1일 평균 영업거리	174.47km	
6. 영업 km당 인건비	603.20원	6=4÷5

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 고용노동부 발표 과거 3 개년 협약임금인상률의 평균값인 3.93%를 적용한 값으로 1 인당 인건비를 산정하고, 실적 소요인원을 적용하여 1 대당 인건비를 산정하였습니다. 성과급은 2010 년과 동일한 값으로 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 실적 운행대당 월평균급여	1,937,649원	실적운송원가
2. 실적 운행대당 일평균급여	63,704원	
3. 실적 운행대당 일평균성과급	41,537원	실적운송원가
4. 실적 운행대당 일평균인건비	105,241원	4=2+3
5. 적용인상률	3.93%	
6. 2011년 운행대당 일평균인건비	107,744원	
7. 1일 평균 영업거리	174.47km	
8. 영업 km당 인건비	617.55원	8=6÷7

<주석4> 정비직 인건비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사에 의한 임금실적치를 기준으로 정비직 1 인당 월평균임금을 1,460,677 원으로 산출하고 월평균임금의 1/12 에 해당하는 퇴직급여를 가산하여 인건비총액을 산출하였습니다.

운행대당 정비원수는 가동률을 고려하여 0.0410 명으로 하였습니다.

<정비직 1인당 월평균인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 총 급여지급액	9,644,851,125 원	실태조사에 의한 임금실적치
2. 지급인원 수	6,603 명	
3. 1 인 월평균급여	1,460,677 원	3=1÷2
4. 퇴직급여충당금	121,723 원	월평균급여의 1/12
5. 1 인 월평균인건비	1,582,400 원	5=3+4

<운행 1대당 소요인원 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 차량등록대수	8,451 대	실태조사표
2. 가동률	74.58%	
3. 차량운행대수	6,303 대	3=1×2
4. 등록인원수	259 명	실태조사표
5. 운행대당 소요인원	0.0410 명	5=4÷3
6. 운행대당 월평균인건비	64,878 원	

<영업km당 정비직 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균 인건비	64,878 원	
2. 운행대당 일평균 인건비	2,133 원	
3. 1 일 평균 영업거리	180.22km	
4. 영업 km 당 인건비	11.84 원	4=2÷3

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 노동부 발표 전 산업의 2010 년 임금상승률 3.2%를 적용한 값으로 1 인당 인건비를 산정하고, 실적 소요인원을 적용하여 1 대당 인건비를 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1 인당 월평균인건비	1,582,400 원	실적원가
2. 적용인상률	3.20%	
3. 2011 년 1 인당 월평균인건비	1,633,037 원	
4. 운행대당 소요인원	0.0410 명	실적 소요인원
5. 운행대당 월평균인건비	66,955 원	
6. 운행대당 일평균 인건비	2,201 원	
7. 1 일 평균 영업거리	180.22km	
8. 영업 km 당 인건비	12.21 원	8=6÷7

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

자료의 이용이 가능한 73 개 업체의 재무제표에서 파악한 정비직의 급여 및 퇴직급여를 기준으로 하여 실태조사표에서 파악한 등록대수, 가동률, 1 일 평균 영업거리를 고려하여 영업 km당 인건비를 산정하였습니다.

운행대당 정비원수는 가동률을 고려하여 0.0412 명으로 하였습니다.

<정비직 1인당 월평균인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 총 급여지급액	6,431,852,954 원	실태조사표, 재무제표 및 급여대장 대사금액
2. 총 퇴직급여 지급액	370,183,322 원	
3. 총 지급인원 수	3,307 명	
4. 1 인당 월평균급여	2,056,860 원	4=(1+2)÷3

<1대당 소요인원 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 차량등록대수	8,489대	실태조사표
2. 가동률	74.40%	
3. 차량운행대수	6,316대	3=1×2
4. 등록인원수	260명	실태조사표
5. 운행대당 소요인원	0.0412명	5=4÷3
6. 운행대당 월평균인건비	84,743원	

<영업 km당 정비직 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균인건비	84,743 원	
2. 운행대당 일평균인건비	2,786 원	
3. 1일 평균 영업거리	174.47km	
4. 영업 km 당 인건비	15.97 원	4=2÷3

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 고용노동부 발표 과거 3개년의 협약임금인상률 3.93%를 적용한 값으로 1인당 인건비를 산정하고, 실적 소요인원을 적용하여 1대당 인건비를 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 실적 운행대당 월평균급여	84,743원	실적운송원가
2. 실적 운행대당 일평균급여	2,786원	
3. 실적 운행대당 일평균인건비	2,786원	
4. 적용인상률	3.93%	
5. 2011년 운행대당 일평균인건비	2,896원	
6. 1일 평균 영업거리	174.47km	
7. 영업 km당 인건비	16.6원	8=6÷7

<주석5> 법정복리후생비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실적 운송원가 산정결과에 의한 운전직과 정비직의 인건비에 건강보험, 국민연금, 산재보험, 고용보험의 적용요율인 10.365%를 적용하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	운 전 직	정 비 직	합 계	비 고
1. 1인당 월 임금총액	1,000,467 원	1,460,677 원	2,461,144 원	퇴직급여 및 성과급 가산전
2. 적용요율	10.365%			(*1)
3. 1인 월평균 법정복리후생비	103,698 원	151,399 원	255,098 원	3=1×2
4. 운행대당 소요인원	1.8952 명	0.0410 명	1.9362 명	실태조사표
5. 대당 월평균 법정복리후생비	196,528 원	6,207 원	202,735 원	5=3×4
6. 대당 일평균 법정복리후생비	6,461 원	204 원	6,665 원	
7. 1일평균 영업거리	180.22km			
8. 영업 km 당 법정복리후생비	35.85 원	1.13 원	36.98 원	8=6÷7

(*1) 적용요율 : 건강보험 2.665%, 국민연금 4.5%, 산재보험 2.5%, 고용보험 0.7%의 합계율임

나. 2011년 운송원가

2010년 운송원가로 산정된 운전직과 정비직의 인건비에 2010년의 법적요율인 10.365%와 인건비상승률 3.20%를 적용하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균 법정복리후생비	209,225 원	
2. 운행대당 일평균 법정복리후생비	6,879 원	
3. 1일평균 영업거리	180.22km	
4. 영업 km 당 법정복리후생비	38.17 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표와 각 택시회사의 재무제표 및 보조장부의 대조를 통하여 운송원가 및 일반관리비에 계상된 제세공과금 및 기타비용 등의 과목에 포함된 법정복리후생비 등에 해당하는 부분을 고려하여 실지급된 법정복리후생비를 기준으로 산출하였습니다. 예를 들면, 국민연금은 제세공과금으로 재무제표 및 보조장부에 기록되어 있는데 법정복리후생비로 이중 집계되므로 법정복리후생비 집계시 국민연금 납부액을 포함하고, 제세공과금 집계시에는 제외하였습니다.

법정복리후생비의 산정내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간총지급액	12,223,808,140원	실태조사표 및 재무제표 등 대사금액
2. 지급인원수	148,398명	
3. 1인 월평균 법정복리후생비	82,372원	3=1÷2
4. 운행대당 소요인원	1.9066명	실태조사표
5. 운행대당 월평균 법정복리후생비	157,050원	5=3×4
6. 운행대당 일평균 법정복리후생비	5,163원	
7. 1일평균 영업거리	174.47km	
8. 영업 km 당 법정복리후생비	29.59원	8=6÷7

나. 2011년 운송원가

2010년 실시급된 운전직과 정비직의 인건비에 과거 3개년의 협약임금인상률 3.93%와 2011년도 복리후생비의 법정요율인 10.495%를 적용하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

법정복리후생비의 산정을 위한 인건비에는 퇴직급여와 성과급이 제외되어 있습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1인 월평균 인건비	2,927,144원	퇴직급여 및 성과급 제외금액
2. 운행대당 월평균 인건비	1,912,370원	
3. 운행대당 일평균 인건비	62,872원	
4. 1일 평균 영업거리	174.47km	
5. 영업 km당 인건비	360.36원	
6. 적용인상율	3.93%	
7. 법정복리후생비 요율	10.495%	2011년 적용율(*1)
8. 영업 km당 법정복리후생비	39.31원	

(*1) 국민연금 4.5%, 장기요양보험 0.3%, 건강보험 2.82%, 산재보험(자동차운송업) 2.1%, 고용보험 0.775% 합산 적용율임.

<주석 6> 기타복리후생비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

기타복리후생비는 직종의 구분 없이 실태조사표를 통하여 파악한 업체의 지급실적을 기준으로 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 총 지급액	5,760,802,285 원	실태조사표
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 기타복리후생비	681,671 원	
4. 가동률	74.58%	실태조사표
5. 운행대당 연간 기타복리후생비	914,013 원	5=3÷4
6. 운행대당 월평균 기타복리후생비	76,168 원	
7. 운행대당 일평균 기타복리후생비	2,504 원	
8. 1 일평균 영업거리	180.22km	
9. 영업 km 당 기타복리후생비	13.89 원	9=7÷8

나. 2011년 운송원가

실적 운송원가를 기준으로 2010 년의 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였으며, 그 산정내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 1 일평균 기타복리후생비	2,504 원	실적운송원가
2. 물가상승률	2.90%	
3. 운행대당 1 일평균 기타복리후생비	2,577 원	2011 년 운송원가
4. 1 일평균 영업거리	180.22km	
5. 영업 km 당 기타복리후생비	14.30 원	5=3÷4

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표와 각 업체의 재무제표 및 보조장부의 대조를 통하여 부적합한 자료를 제거한 후의 실지급된 복리후생비를 기준으로 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간총지급액	5,593,326,465원	실태조사표 및 재무제표 등 대사금액
2. 지급인원수	148,398명	
3. 1 인 월평균 기타복리후생비	37,691원	3=1÷2
4. 운행대당 소요인원	1.9066명	실태조사표
5. 운행대당 월평균 기타복리후생비	71,862원	5=3×4
6. 운행대당 일평균 기타복리후생비	2,363원	
7. 1 일평균 영업거리	174.47km	
8. 영업 km 당 기타복리후생비	13.54원	8=6÷7

나. 2011년 운송원가

실적 영업 km 당 운송원가를 기준으로 과거 3 년의 평균 물가상승률 3.5%를 적용하여 산정 하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 영업 km 당 기타복리후생비	13.54원	실적원가 산정액
2. 과거 3 년 평균 물가상승률	3.50%	
3. 영업 km 당 기타복리후생비	14.01원	2011 년 원가 산정액

<주석7> 타이어비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

타이어비는 2010 년 12 월의 타이어 단가를 적용하여 1 대당 타이어비를 산출하고 1 일 평균 영업 거리를 이용하여 영업 km당 타이어비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 연간 소모량	4.68 개	
2. 대당 타이어 단가	120,000 원	
3. 대당 연간 타이어비	561,600 원	3=1×2
4. 가동률	74.58%	
5. 대당 1 일 타이어비	2,063 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	180.22 km	
7. 영업 km당 타이어비	11.45 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	11.45 원	
2. 물가상승률	2.9%	
3. 영업 km당 타이어비	11.78 원	11.45 원×(1+2.9%)

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

재무제표상의 타이어비 지출액을 기준으로 실태조사표에서 파악한 차량 등록대수, 가동률 및 1일 평균 영업거리를 기준으로 하여 영업 km당 타이어비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 타이어비 총 지출액	1,556,307,904 원	
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 연간 타이어비	183,332 원	3=1÷2
4. 가동률	74.40%	
5. 등록대당 1일 타이어비	675 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1일 평균 영업거리	174.47 km	
7. 영업 km당 타이어비	3.87 원	7=4÷5

나. 2011년 운송원가

2010년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010년 실적원가	3.87 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 타이어비	4.00 원	3.87 원×(1+3.5%)

<주석8> 정비비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

정비비는 실태조사표를 이용하여 부품비와 기타정비비로 나누어 등록대수, 가동률 및 1일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 정비비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 정비비 총 지출액	9,991,542,011 원	
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 정비비	1,182,291 원	3=1÷2
4. 가동률	74.58%	
5. 등록대당 1일 정비비	4,344 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1일 평균 영업거리	180.22 km	
7. 영업 km당 정비비	24.10 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	24.10 원	
2. 물가상승률	2.9%	
3. 영업 km당 정비비	24.80 원	24.10 원×(1+2.9%)

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

재무제표상의 부품비, 소모품비, 외주수리비, 점검검사비 등을 부품비와 수리비로 구분하여 정비비를 산정하고 실태조사표에서 파악한 차량 등록대수, 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 정비비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 정비비 총 지출액	9,101,492,645 원	
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 연간 정비비	1,072,151 원	3=1÷2
4. 가동률	74.40%	
5. 등록대당 1 일 정비비	3,948 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	174.47 km	
7. 영업 km당 정비비	22.63 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	22.63 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 정비비	23.42 원	22.63 원×(1+3.5%)

<주석9> 택시감가상각비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표상의 취득가액을 기준으로 내용연수 4 년(48 개월), 잔존가치 10,000 원으로 하여 정액법으로 상각한 후 등록대수, 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 감가상각비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 차량 취득원가 총액	103,264,542,064 원	
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 해당 차량가액	12,219,210 원	3=1÷2
4. 해당 잔존가액	10,000 원	
5. 등록대당 연간 감가상각비	3,052,303 원	5=(3-4)÷4 년
6. 가동률	74.58%	
7. 등록대당 1 일 감가상각비	11,213 원	7=(5÷6)÷365 일
8. 1 일 평균 영업거리	180.22 km	
9. 영업 km당 감가상각비	62.22 원	9=7÷8

나. 2011년 운송원가

2010년 실적 운송원가를 그대로 적용하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

재무제표상의 영업용 차량 취득가액을 기준으로 과거 3 년간의 말소차량의 평균 차령연수인 5.75 년(69 개월), 잔존가치 10,000 원으로 하여 정액법으로 상각한 후 실태조사표에서 파악한 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 감가상각비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 차량 취득원가 총액	99,046,911,900 원	
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 차량가액	11,667,677 원	3=1÷2
4. 등록대당 잔존가액	10,000 원	
5. 등록대당 연간 감가상각비	2,027,422 원	5=(3-4)÷5.75 년
6. 가동률	74.40%	
7. 등록대당 1 일 감가상각비	7,466 원	7=(5÷6)÷365 일
8. 1 일 평균 영업거리	174.47 km	
9. 영업 km당 감가상각비	42.79 원	9=7÷8

나. 2011년 운송원가

차종별 차량가액이 평균적으로 인상되고 있는 바 2010년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010년 실적원가	42.79 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 감가상각비	44.29 원	42.79 원×(1+3.5%)

<주석10> 택시보험료

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표에 의해 파악된 금액을 등록대수, 가동률 및 1일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 보험료를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 총보험료	23,512,961,678 원	
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 보험료	2,782,270 원	3=1÷2
4. 가동률	74.58%	
5. 등록대당 1일 보험료	10,221 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1일 평균 영업거리	180.22 km	
7. 영업 km당 보험료	56.71 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010년 실적 운송원가를 그대로 적용하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

재무제표상의 보험료가액을 기준으로 실태조사표에서 파악한 차량 등록대수, 가동률 및 1일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 보험료를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 보험료 총 지출액	20,818,328,212 원	
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 연간 보험료	2,452,389 원	3=1÷2
4. 가동률	74.40%	
5. 등록대당 1 일 보험료	9,031 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	174.47 km	
7. 영업 km당 보험료	51.76 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	51.76 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 보험료	53.57 원	51.76 원×(1+3.5%)

<주석11> 사고보상비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표에 의해 파악된 금액을 등록대수, 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 사고보상비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 사고보상비 총 지급액	481,949,342 원	
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 사고보상비	57,029 원	3=1÷2
4. 가동률	75.58%	
5. 등록대당 1 일 사고보상비	209 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	180.22 km	
7. 영업 km당 사고보상비	1.16 원	7=5÷6

나. 2011년 운송원가

2010년 실적 운송원가를 그대로 적용하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

운송원가의 사고보상비 총액에서 손익계산서의 영업외수익에 계상된 사고보상수입 총액을 차감한 금액을 기준으로 실태조사표에서 파악한 차량 등록대수, 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 사고보상비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 사고보상비 총 지급액	468,641,910 원	
2. 연간 사고보상수입 총 수령액	866,237,254 원	
3. 연간 사고보상비 순 지급액	(-)397,595,344 원	3=1-2
4. 조사업체 등록대수	8,489 대	
5. 등록대당 연간 사고보상비	(-)46,837 원	5=3÷4
6. 가동률	74.40%	
7. 등록대당 1 일 사고보상비	(-)172 원	7=(5÷6)÷365 일
8. 1 일 평균 영업거리	174.47 km	
9. 영업 km당 사고보상비	(-)0.99 원	9=7÷8

나. 2011년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	(-)0.99 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 사고보상비	(-)1.02 원	(-)0.99 원×(1+3.5%)

<주석12> 관리직 인건비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사에 의한 지급급여 실적치를 기준으로 관리직 1 인당 월평균급여를 2,388,718 원으로 산출하고 월평균급여의 1/12 에 해당하는 퇴직급여를 가산하여 인건비총액을 산출하였습니다.

운영대당 관리직수는 등록대수와 가동률을 고려하여 0.0895 명으로 하였습니다.

<관리직 1인당 월평균인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 총 급여지급액	16,271,944,102 원	실태조사에 의한 급여실적치
2. 총 지급인원수	6,812 명	
3. 1인당 월평균급여	2,388,718 원	3=1÷2
4. 퇴직급여총당금	199,060 원	월평균급여의 1/12
5. 1인당 월평균인건비	2,587,778 원	5=3+4

<1대당 소요인원 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 차량등록대수	8,451 대	실태조사표
2. 가동률	74.58%	
3. 차량운행대수	6,303 대	3=1×2
4. 등록인원수	564 명	실태조사표
5. 운행대당 소요인원	0.0895 명	5=4÷3
6. 운행대당 월평균인건비	231,606 원	

<영업km당 관리직 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균 인건비	231,606 원	
2. 운행대당 일평균 인건비	7,614 원	
3. 1일 평균 영업거리	180.22km	
4. 영업 km 당 인건비	42.25 원	4=2÷3

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 노동부 발표 전산업의 2010년 임금상승률 3.2%를 적용한 값으로 1인당 인건비를 산정하고, 실적 소요인원을 적용하여 1대당 인건비를 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1인 월평균인건비	2,587,778 원	실적원가
2. 적용인상률	3.20%	
3. 2011년 1인 월평균인건비	2,670,587 원	
4. 운행대당 소요인원	0.0895 명	실적 소요인원
5. 운행대당 월평균 인건비	239,018 원	
6. 운행대당 일평균 인건비	7,858 원	
7. 1일 평균 영업거리	180.22km	
8. 영업 km 당 인건비	43.60 원	8=6÷7

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

자료의 이용이 가능한 73 개 업체의 재무제표에서 파악한 정비직의 급여 및 퇴직급여를 기준으로 하여 실태조사표에서 파악한 등록대수, 가동률, 1 일 평균 영업거리를 고려하여 영업 km당 인건비를 산정하였습니다.

운행대당 관리직수는 등록대수와 가동률을 고려하여 0.0906 명으로 하였습니다.

<관리직 1인당 월평균급여 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 총 급여지급액	16,561,809,339 원	실태조사표, 재무제표 및 급여대장 대사금액
2. 총 퇴직급여지급액	1,044,504,164 원	
3. 총 지급인원수	6,639 명	
4. 1 인당 월평균급여	2,651,953 원	3=1÷2

<운행대당 소요인원 및 월평균인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 차량등록대수	8,489대	실태조사표
2. 가동률	74.40%	
3. 차량운행대수	6,316대	3=1×2
4. 등록인원수	572명	실태조사표
5. 운행대당 소요인원	0.0906명	5=4÷3
6. 운행대당 월평균인건비	240,267원	

<영업 km당 관리직 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균인건비	240,267원	
2. 운행대당 일평균인건비	7,899원	
3. 1일 평균 영업거리	174.47km	
4. 영업 km당 인건비	45.27원	4=2÷3

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 고용노동부 발표 과거 3 개년의 협약임금인상률 3.93%를 적용한 값으로 1 인당 인건비를 산정하고, 실적 소요인원을 적용하여 1 대당 인건비를 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 실적 운행대당 월평균급여	240,267원	실적운송원가
2. 실적 운행대당 일평균급여	7,899원	
3. 실적 운행대당 일평균인건비	7,899원	실적 소요인원
4. 적용인상률	3.93%	
5. 2011년 운행대당 일평균인건비	8,210원	
6. 1일 평균 영업거리	174.47km	
7. 영업 km당 인건비	47.06원	7=5÷6

<주석13> 법정복리후생비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실적 운송원가 산정결과에 의한 관리직의 인건비에 건강보험, 국민연금, 산재보험, 고용보험의 적용요율인 10.365%를 적용하여 산출하였습니다.

법정복리후생비의 산정을 위한 인건비에는 성과급과 퇴직급여가 제외되어 있습니다.

<관리직 법정복리후생비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 1인당 월 임금총액	2,388,718 원	퇴직급여 및 성과급 가산전
2. 적용요율	10.365%	(*1)
3. 1인 월평균 법정복리후생비	247,591 원	3=1×2
4. 운행대당 소요인원	0.0895 명	실태조사표
5. 운행대당 월평균 법정복리후생비	22,159 원	5=3×4
6. 운행대당 일평균 법정복리후생비	729 원	
7. 1일평균 영업거리	180.22km	
8. 영업 km 당 법정복리후생비	4.05 원	8=6÷7

(*1) 적용요율 : 건강보험 2.665%, 국민연금 4.5%, 산재보험 2.5%, 고용보험 0.7%의 합계율임

나. 2011년 운송원가

2011년 운송원가로 산정된 관리직의 인건비에 2010년의 법적요율인 10.365%를 적용하여 산출하였습니다.

법정복리후생비의 산정을 위한 인건비에는 성과급과 퇴직급여가 제외되어 있습니다.

<관리직 법정복리후생비 2011년 운송원가 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 월평균 법정복리후생비	22,868 원	
2. 운행대당 일평균 법정복리후생비	752 원	
3. 1 일평균 영업거리	180.22km	
4. 영업 km 당 법정복리후생비	4.17 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표와 각 택시회사의 재무제표 및 보조장부의 대조를 통하여 운송원가 및 일반관리비에 계상된 제세공과금 및 기타비용 등의 과목에 포함된 법정복리후생비 등에 해당하는 부분을 고려하여 실지급된 법정복리후생비를 기준으로 산출하였습니다. 예를 들면, 국민연금은 제세공과금으로 재무제표 및 보조장부에 기록되어 있는데 법정복리후생비로 이중 집계되므로 법정복리후생비 집계시 국민연금 납부액을 포함하고, 제세공과금 집계시에는 제외하였습니다. 관리직의 법정복리비 산정내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간총지급액	1,485,526,575원	실태조사표 및 재무제표 대사금액
2. 지급인원수	6,639명	
3. 1 인 월평균 법정복리후생비	223,758원	3=1÷2
4. 운행대당 소요인원	0.0906명	실태조사표
5. 운행대당 월평균 법정복리후생비	20,272원	5=3×4
6. 운행대당 일평균 법정복리후생비	666원	
7. 1 일평균 영업거리	174.47km	
8. 영업 km 당 법정복리후생비	3.82원	8=6÷7

나. 2011년 운송원가

2010년 실지급된 관리직의 인건비에 과거 3개년의 협약임금인상률 3.93%와 2011년도 복리후생비의 법정요율인 10.495%를 적용하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

법정복리후생비의 산정을 위한 인건비에는 퇴직급여가 제외되어 있습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1인당 월평균 인건비	2,494,624원	퇴직급여 가산전
2. 운행대당 월평균 인건비	226,013원	
3. 운행대당 일평균 인건비	7,431원	
4. 1일 평균 영업거리	174.47km	
5. 영업 km당 인건비	42.59원	5=3÷4
6. 적용인상율	3.93%	
7. 법정복리후생비 요율	10.495%	2011년 적용율(*1)
8. 영업km당 법정복리후생비	4.65원	

(*1) 국민연금 4.5%, 건강보험 2.82%, 장기요양보험 0.3%, 산재보험(자동차운송업) 2.1%, 고용보험 0.775% 합산 적용율임.

<주석14>기타복리후생비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

기타복리후생비는 직종의 구분 없이 실태조사표를 통하여 파악한 업체의 지급실적을 기준으로 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간 총 지급액	957,954,151 원	실태조사표
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 기타복리후생비	113,354 원	
4. 가동률	74.58%	실태조사표
5. 운행대당 연간 기타복리후생비	151,990 원	5=3÷4
6. 운행대당 월평균 기타복리후생비	12,666 원	
7. 운행대당 일평균 기타복리후생비	416 원	
8. 1 일평균 영업거리	180.22km	
9. 영업 km 당 기타복리후생비	2.31 원	9=7÷8

나. 2011년 운송원가

실적원가를 기준으로 2010 년의 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 운행대당 일평균 기타복리후생비	416 원	실적원가
2. 물가상승률	2.90%	
3. 2011 년 기타복리후생비	428 원	$3=1 \times 2$
4. 1 일평균 영업거리	180.22km	
5. 영업 km 당 기타복리후생비	2.38 원	$5=3 \div 4$

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표와 각 업체의 재무제표 및 보조장부의 대조를 통하여 부적합한 자료를 제거한 실지급 된 복리후생비를 기준으로 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 연간총지급액	1,232,855,482원	실태조사표 및 재무제표 대사금액
2. 지급인원수	6,639명	
3. 1 인당 월평균 기타복리후생비	185,699원	$3=1 \div 2$
4. 운행대당 소요인원	0.0906명	실태조사표
5. 운행대당 월평균 기타복리후생비	16,824원	$5=3 \times 4$
6. 운행대당 일평균 기타복리후생비	553원	
7. 1 일평균 영업거리	174.47km	
8. 영업 km 당 기타복리후생비	3.17원	$8=6 \div 7$

나. 2011년 운송원가

실적원가를 기준으로 과거 3 개년의 물가상승률 3.5%를 적용하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 영업 km 당 기타복리후생비	3.17원	실적원가 산정액
2. 과거 3 개년 평균 물가상승률	3.50%	
3. 영업 km 당 기타복리후생비	3.28원	2011 년 원가 산정액

<주석 15> 제세공과금

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

제세공과금은 실태조사표를 통하여 파악한 업체의 지급실적을 기준으로 산정하였습니다.

<영업 km당 제세공과금 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 연간 총 지급액	4,977,972,864 원	실태조사표
2. 조사업체 등록대수	8,451 대	
3. 등록대당 연간 제세공과금	589,040 원	
4. 가동률	74.58%	실태조사표
5. 운행대당 연간 제세공과금	789,810 원	5=3÷4
6. 1 일 제세공과금	2,164 원	
7. 1 일 평균 영업거리	180.22km	운행기록지
8. 영업 km 당 제세공과금	12.01 원	8=6÷7

나. 2011년 운송원가

실적원가를 기준으로 2010년의 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표와 각 택시회사의 재무제표 및 보조장부의 대조를 통하여 운송원가 및 일반관리비에 계상된 제세공과금 중 법정복리후생비 등으로 이중 계상된 부분을 제외한 실지급된 제세공과금을 기준으로 산출하였습니다. 예를 들면, 국민연금은 제세공과금으로 재무제표 및 보조장부에 기록되어 있는데 법정복리후생비로 이중 집계되므로 제세공과금 집계시 국민연금 납부액을 제외하였습니다.

<영업 km당 제세공과금 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 연간 총 지급액	3,043,285,696 원	실태조사표
2. 조사업체 등록대수	8,489 대	
3. 등록대당 연간 제세공과금	358,498 원	
4. 가동률	74.22%	실태조사표
5. 운행대당 연간 제세공과금	483,021 원	5=3÷4
6. 1 일 제세공과금	1,323 원	
7. 1 일 평균 영업거리	174.47km	연구원, 부원 평균값
8. 영업 km 당 제세공과금	7.58 원	8=6÷7

나. 2011년 운송원가

실적원가를 기준으로 과거 3개년의 물가상승률 3.5%를 적용하여 산정하였습니다.

<주석 16> 기타경비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

기타경비는 실태조사표를 통하여 파악한 업체의 지급실적을 기준으로 산정하였습니다.

<영업 km당 기타경비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 지급수수료	3,299,090,855 원	실태조사표
2. 수도광열비	746,483,114 원	
3. 접대비	984,288,324 원	
4. 사무용품비	153,276,896 원	
5. 도서인쇄비	155,950,286 원	
6. 일반상각비	841,619,603 원	
7. 기타 잡비	4,453,650,868 원	
8. 합계	10,634,359,946 원	
9. 조사업체 등록대수	8,451 대	
10. 등록대당 연간 기타경비	1,258,355 원	
11. 가동률	74.58%	실태조사표
12. 운행대당 연간 기타경비	1,687,255 원	12=10÷11
13. 1 일 기타경비	4,623 원	
14. 1 일 평균 영업거리	180.22km	운행기록지
15. 영업 km 당 기타경비	25.65 원	15=13÷14

나. 2011년 운송원가

실적원가를 기준으로 2010 년의 물가상승률 2.9%를 적용하여 산정하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

실태조사표와 각 택시회사의 재무제표 및 보조장부의 대조결과 실태조사표상의 총액이 재무제표상의 총액과 일치하지 않는 바 운송원가 및 일반관리비에 계상된 경비 중 위에서 집계된 부분을 제외한 부분을 모두 집계하여 산정하였습니다.

<영업 km당 기타경비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 지급수수료	3,385,208,724 원	실태조사표
2. 수도광열비	779,643,983 원	
3. 접대비	947,055,588 원	
4. 사무용품비	123,125,184 원	
5. 도서인쇄비	150,467,506 원	
6. 일반상각비	2,031,842,451 원	
7. 기타 잡비	8,459,949,693 원	
8. 합계	15,877,293,129 원	
9. 조사업체 등록대수	8,489 대	
10. 등록대당 연간 기타경비	1,870,337 원	
11. 가동률	74.58%	실태조사표
12. 운행대당 연간 기타경비	2,507,826 원	12=10÷11
13. 1 일 기타경비	6,871 원	
14. 1 일 평균 영업거리	174.47km	운행기록지
15. 영업 km 당 기타경비	39.38 원	15=13÷14

나. 2011년 운송원가

실적원가를 기준으로 과거 3 년의 물가상승률 3.5%를 적용하여 산정하였습니다.

<주석 17> 영업외수익

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가 및 2011년 운송원가

영업외수익은 LPG 보조금으로서 1 대당 1 일 LPG 사용량을 54.72 리터를 적용하여 2011 년 6 월 리터당 평균 보조금 221.36 원을 기준으로 산정하였습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1 일 LPG 사용량	54.72 리터	실태조사표
2. 리터당 LPG 보조금 단가	221.36 원	2011 년 6 월
3. 1 일 보조금	12,113 원	
4. 1 일 평균 영업거리	180.22km	운행기록지
5. 영업 km 당 영업외수익	67.21 원	5=3÷4

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가 및 2011년 운송원가

영업외수익은 LPG 보조금으로서 <주석 1>에서 재무제표를 기준으로 산정한 등록대당 1 일 LPG 원가를 리터당 LPG 단가(2010 년 1 월~12 월의 부산지역 충전소의 주간 평균액-부가가치세 제외)로 나누어서 1 일 LPG 사용량을 산정하였고, 이에 2011 년 6 월 리터당 평균 보조금 221.36 원(연구원과 동일)을 적용하여 영업 km 당 LPG 보조금을 산정하였습니다. 사용량은 2010 년 대비 2011 년도 거의 동일할 것으로 추정되므로 2010 년 사용량을 그대로 사용하는 것은 타당하다고 판단됩니다.

구 분	금 액	비 고
1. 등록대당 1 일 LPG 원가	38,615 원	<주석 1> 참조
2. 리터당 LPG 단가	868.86 원	2010 년 1 월~12 월의 부산지역 충전소의 주간 평균액(부가가치세 제외)
3. 1 일 LPG 사용량	44.44 리터	3=1÷2
4. 리터당 LPG 보조금 단가	221.36 원	2011 년 6 월
5. 1 일 보조금	9,837 원	
6. 1 일 평균 영업거리	174.47km	운행기록지
7. 영업 km 당 영업외수익	56.38 원	5=3÷4

한편, 연구원이 수집한 실태조사표상의 1 일 대당 LPG 사용량은 54.72 리터이며, 당 법인이 추가로 수집하여 조사한 실태조사표상의 1 일 대당 LPG 사용량은 46.57 리터입니다. 당 법인이 재무제표를 기준으로 산정한 1 일 대당 LPG 사용량 44.44 리터는 당 법인이 추가로 수집하여 조사한 실태조사표상의 사용량 46.57 리터와 거의 유사하므로 재무제표상의 수치로 산정한 당 법인의 결과가 신뢰할 수 있는 자료라는 것을 알 수 있습니다.

<주석 18> 적정이윤

국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행규칙 제 8 조에 의거 부가가치의 10%로 적정이윤을 산정하였는 바 km 당 적정이윤 산정내역은 다음과 같습니다.

구 분	중앙경제연구원		부원회계법인	
	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가
1. 운송원가	1,095.98	1,111.07	1,006.74	1,057.37
2. 유류비	315.32	315.42	224.38	245.64
3. 차량유지비	35.55	36.58	26.50	27.42
4. 일반관리비	86.27	88.91	99.22	103.60
5. 부가가치	831.38	847.98	855.08	887.91
6. 적정이윤	83.14	84.80	85.51	88.79

<주석 19> 부가가치세

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가 및 2011년 운송원가

- 연구원은 총원가에 적정이윤을 가산한 금액의 10%를 부가가치세로 산정하였습니다.

구 분	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가
1. 영업 km 당 총원가	1,115.04 원	1,132.77 원
2. 영업 km 당 적정이윤	83.14 원	84.80 원
3. 영업 km 당 부가가치세	119.82 원	121.76 원

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가

- 당 법인은 부가가치세법 등 관련 세법에 따라 실제 매출세액과 매입세액을 기준으로 산정 하였습니다.
- 지출액에 부가가치세 매입세액이 포함되어 있는 것이 명확한 유류비, 타이어비, 정비비에 한 하여 매입세액을 산정하였습니다. 또한 영업용 차량 구입금액은 감가상각비 산정시 5.75 년의 내 용년수를 적용하였으므로 5.75 년을 교체시기로 하여 연간 구입금액을 산정하였으며, 동 금액의 대응변수로 감가상각비 금액을 적용하였습니다.
- 조세특례제한법 제 106 조의 7 에 의한 부가가치세 납부세액 경감액(납부세액의 90%)을 생산 수당, 학자금, 식대 등으로 임금협약서에 따라 원래 운수종사자에게 지급하여야 하는 부분으로 지급시 실질적인 혜택이 없다고 보아 법을 개정하여 2010 년 하반기부터는 경감세액 전액

을 현 금으로 지급하게 되었습니다. 2010 년 하반기부터 부산광역시가 이에 대해 점검, 확인 하여 조 치한 자료에 의하면 경감세액 중 정산, 추가지급액 비율이 12.61%로 나타나며, 2010 년 상반기 기도 동일하게 처리하였다면 이 비율 만큼 추가지급할 것이라는 가정하에 2010 년 하반기 추가지급액 비율을 2010 년 전체 추가지급비율로 보아 부가가치세 부담세액을 산정 하 였습니다. 2010 년 실적운송원가의 인건비, 복리후생비 등 산정시 이러한 부분이 반영되어 있 지 않은 상태에서 인상률 등을 고려하여 2011 년 운송원가가 산정되었으므로 2011 년 운송원 가에서 도 동일한 비율만큼 고려하였습니다. 한편, 이러한 사유로 인해 연구원이 협정서에 의 거 산정 한 인건비 보다 당 법인이 재무제표에 근거하여 산정한 인건비가 더 많이 산정되는 것입니다.

구 분	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가	비 고
1. 영업 km 당 운송수입	1,113.62 원	1,113.62 원	재무제표
2. 영업 km 당 매출세액	111.36 원	111.36 원	2=1×0.1
3. 영업 km 당 유류비	224.38 원	245.64 원	
4. 영업 km 당 타이어비	3.87 원	4.00 원	
5. 영업 km 당 정비비	22.63 원	23.42 원	
6. 영업 km 당 택시감가상각비	42.79 원	44.29 원	
7. 영업 km 당 매입세액	29.37 원	31.74 원	7=(3+4+5+6)×0.1
8. 영업 km 당 부가가치세 납부세액	81.99 원	79.62 원	8=2-7
9. 영업 km 당 감면세액	73.79 원	71.66 원	9=8×0.9
10. 2010 년 2 기분 추가 반영	9.30 원	9.04 원	10=9×12.61%
11. 영업 km 당 부가가치세 부담세액	17.50 원	17.00 원	11=8-9+10

<부산시 점검결과 참조>

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 2 기분 경감세액	9,969,883,270	
2. 정산지급, 추가지급	1,256,949,250	
3. 추가 반영 비율	12.61%	3=2÷1

IV. 모범택시 운송원가계산서 검토

1. 운송원가계산서 검토의 개요

연구원의 연구보고서는 17 명의 개인모범택시 운전기사를 대상으로 수집한 2010 년의 실태조사표를 근거로 실적 운송원가만을 산정하였습니다. 이에 당 법인은 2010 년 실적 운송원가를 검증하고 2010 년을 기준으로 한 2011 년 운송원가를 새로이 산정하였습니다. 당 법인의 운송원가 산정 방법은 다음과 같습니다.

- 운송원가계산서는 영업 1km 당으로 산정하였으며 해당 1 일 운송수입, 주행거리, 영업거리, 영업회수 등의 기본변수는 실태조사표를 이용하여 산정함
- 운행실태 및 운송원가 항목 중 범위로 기재한 경우 평균값을 기입하여 산정함
- 1 회 금액, 연간횟수, 연간금액 등이 맞지 않을 경우 연간금액을 옳은 값으로 보고 1 회 금액은 12 로 나눈 값을 월평균금액으로 보아 산정함
- 중형택시와 동일한 원가구조를 가지는 항목은 중형택시 운송원가 산정에 적용된 단가 준용함
- 개인택시사업자는 부가가치세법상의 간이과세자로 납부의무 면제대상으로 수입금액을 신고하여 부가가치세를 납부하고 있지 아니하므로 부가가치세는 운송원가의 항목으로 별도 반영하지 아니하였습니다. 또한, 유류비, 타이어비, 정비비 등의 운송원가는 개인모범택시 운송사업자가 부담하는 매입세액을 포함하여 산정함
- 연구원의 영업 1km 당 운송원가 산정방식의 적정성을 검토하고 필요한 경우 산정방식을 수정 적용함

2. 운송원가계산서

당 법인의 검증 용역 수행결과에 따라 산정된 영업 1km 당 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가를 연구원의 연구보고서와 비교 요약하면 다음과 같습니다.

(단위 : 원/영업 1km)

구 분	중앙경제연구원	부원회계법인		구 분
	2010 년 실적 운송원가	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가	
운송원가				
1. 유류비				
LPG	246.14	192.20	226.22	<주석 1>
잡유비	11.28	39.57	40.96	<주석 2>
2. 인건비	901.26	826.15	858.62	<주석 3>
3. 복리후생비	93.42	-	-	<주석 4>
4. 차량유지비				
타이어비	18.22	27.31	28.27	<주석 5>
정비비	31.92	115.21	119.24	<주석 6>
5. 택시감가상각비	219.17	234.67	242.89	<주석 7>
6. 택시보험료	28.95	26.46	27.39	<주석 8>
7. 사고보상비	7.03	6.42	6.65	<주석 9>
운송원가 계(A)	1557.39	1467.99	1550.24	
일반관리비				
1. 제세공과금	3.55	20.76	21.49	<주석 10>
2. 기타경비	4.84	19.66	20.35	<주석 11>
일반관리비 계(B)	8.39	40.42	41.84	
영업외수익(C)	-	(65.70)	(65.70)	
총원가(D=A+B+C)	1,565.78	1,442.71	1,526.38	
적정이윤(E)	125.82	123.25	127.92	
부가가치세(F)	169.16	-	-	
총운송원가(G=D+E+F)	1,860.76	1,565.96	1,654.30	

3. 운송원가계산서에 대한 주석

<주석 1> LPG 산정

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상 1 일 대당 평균 영업거리를 1 일 대당 LPG 사용량으로 나누어 km당 LPG 사용량을 산출하였습니다. 또한 LPG 단가는 2011 년 6 월의 판매단가(부가가치세 제외)와 LPG 보조금을 고려하여 1 일 비용을 산출한 후 1 일 평균 영업거리로 나누어 영업 km당 LPG 원가를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	LPG 비용	비 고
1. 1 일 LPG 사용량	32.18ℓ	
2. 단가	1,027.38 원	
3. LPG 보조금	221.36 원	
4. 1 일비용	25,937.72 원	4=1×(2-3)
5. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
6. 영업 km당 LPG 원가	246.14 원	6=4÷5

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상 1 일 대당 평균 영업거리를 1 일 대당 LPG 사용량으로 나누어 km당 LPG 사용량을 산출하였습니다. 또한 LPG 단가는 2010 년 1 월 1 일부터 2010 년 12 월 31 일까지의 부산지역 충전소의 주간 평균 판매단가(부가가치세 제외)의 평균단가와 LPG 보조금을 고려하여 1 일 비용을 산출한 후 1 일 평균 영업거리로 나누어 영업 km당 LPG 원가를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	LPG 비용	비 고
1. 1 일 LPG 사용량	32.18ℓ	
2. 단가	868.86 원	
3. LPG 보조금	221.36 원	
4. 1 일비용	20,836.55 원	4=1×(2-3)
5. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
6. 영업 km당 LPG 원가	192.20 원	6=4÷5

나. 2011 년 운송원가

2010 년의 실적원가에 2011 년 1 월 1 일부터 2011 년 6 월 30 일까지의 부산지역 충전소의 주간 평균 판매단가(부가가치세 제외)의 평균단가와 LPG 보조금을 고려하여 운송원가를 산출하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	LPG 비용	비 고
1. 1 일 LPG 사용량	32.18ℓ	
2. 단가	983.47 원	
3. LPG 보조금	221.36 원	
4. 1 일비용	24,524.70 원	4=1×(2-3)
5. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
6. 영업 km당 LPG 원가	226.22 원	6=4÷5

<주석 2> 잡유비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

잡유비는 실태조사표에 의해 파악된 대당 1 일 소비액에 1 일 평균 영업거리를 고려하여 영업 km 당 잡유비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 1 일 소비액	1,189 원	
2. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
3. 영업 km당 잡유비	11.28 원	3=1÷2

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표의 잡유비를 기준으로 하여 대당 1 일 소비액에 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 고려하여 영업 km당 잡유비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 연간 잡유비 총 지출액	1,343,118 원	
2. 가동률	85.77%	
3. 등록대당 1 일 잡유비	4,290 원	3=(1÷2)÷365 일
4. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
5. 영업 km당 잡유비	39.57 원	5=3÷4

나. 2011 년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	39.57 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 잡유비	40.96 원	41.37 원 × (1+3.5%)

<주석 3> 인건비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

인건비는 운전직 시중노임단가와 전도시 근로자 가구당 근로수입을 평균하여 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

<모범택시 1 인당 월평균인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 시중노임단가	2,008,425 원	
2. 전도시 근로자 가구당 근로수입	3,769,209 원	
3. 합계	5,777,634 원	
4. 평균	2,888,817 원	

자료 : 노동부, 통계청

<모범택시 인건비 영업 km 당 비용 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 1 일 평균 인건비	94,975 원	
2. 1 일 평균 영업거리	105.38km	
3. 영업 km 당 인건비	901.26 원	3=1÷2

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

중형택시 운전직 1 인당 인건비(성과급은 제외하고, 퇴직급여는 포함)와 전도시 근로자 가구당 근로수입의 평균액을 적정인건비로 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

<모범택시 1인당 월평균인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 중형택시 운전직 월평균인건비	1,937,649원	운행대당 인건비 기준
2. 전도시 근로자 가구당 근로수입	3,434,874원	(*1)
3. 합계	5,372,523원	
4. 평균	2,686,262원	

(*1) 통계청 사회통계국 복지통계과 고시자료(2010년)

<모범택시 영업 km 당 인건비 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 1일 평균 인건비	88,315원	
2. 1일 평균 영업거리	106.90km	실태조사표
3. 영업 km 당 인건비	826.15원	$3=1\div 2$

나. 2011년 운송원가

실적 인건비에 고용노동부 발표 과거 3개년 협약임금인상률의 평균값인 3.93%를 적용한 값으로 영업 km 당 인건비를 산정하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 영업 km 당 인건비	826.15원	실적인건비
2. 적용인상률	3.93%	
3. 영업 km 당 인건비	858.62원	2011년 운송원가

<주석 4> 복리후생비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010년 실적 운송원가

인건비에 국민연금, 건강보험, 고용보험, 산재보험의 법정비율 합계인 10.365%를 적용하여 산출한 법정복리후생비를 적용하였으며, 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 1일 평균 인건비	94,975 원	인건비 산정원가
2. 적용요율	10.365%	(*1)
3. 1일 평균 기타복리후생비	9,844 원	$3=1\times 2$
4. 1일 평균 영업거리	105.38km	
5. 영업 km 당 인건비	93.42 원	$5=3\div 4$

(*1) 적용요율 : 건강보험 2.665%, 국민연금 4.5%, 산재보험 2.5%, 고용보험 0.7%의 합계율임

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

개인모범택시사업자의 법정복리후생비는 필수적 운송원가가 아니므로 인정하지 아니하였습니다.

<주석 5> 타이어비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

타이어비는 2010 년 12 월의 타이어 단가를 적용하여 1 대당 타이어비를 산출하고 1 일 평균 영업 거리를 이용하여 영업 km당 타이어비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 연간 소모량	4.71 개	
2. 대당 타이어 단가	120,000 원	
3. 대당 연간 타이어비	565,200 원	3=1×2
4. 가동률	80.64%	
5. 대당 1 일 타이어비	1,920 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
7. 영업 km당 타이어비	18.22 원	7=5÷6

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상의 타이어비를 등록대수, 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 기준으로 하여 영업 km당 타이어비를 산정 하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 등록대당 연간 타이어비	926,824 원	
2. 가동률	85.77%	
3. 등록대당 1 일 타이어비	2,961 원	3=(1÷2)÷365 일
4. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
5. 영업 km당 타이어비	27.31 원	5=3÷4

나. 2011 년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	27.31 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 타이어비	28.27 원	27.31 원×(1+3.5%)

<주석 6> 정비비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상 금액 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 정비비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 등록대당 연간 정비비	1,227,679 원	
2. 등록대당 1 일 정비비	3,364 원	2=1÷365 일
3. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
4. 영업 km당 정비비	31.92 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상의 금액을 기준으로 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 정비비를 산정 하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 등록대당 연간 정비비	3,910,000 원	
2. 가동률	85.77%	
3. 등록대당 1 일 정비비	12,490 원	3=(1÷2)÷365 일
4. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
5. 영업 km당 정비비	115.21 원	5=3÷4

나. 2011 년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	115.21 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 정비비	119.24 원	115.21 원×(1+3.5%)

<주석 7> 택시감가상각비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상의 취득가액을 기준으로 내용연수 4 년(48 개월), 잔존가치 10,000 원으로 하여 정액법으로 상각한 후 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 감가상각비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 차량가액	37,000,000 원	
2. 대당 잔존가액	10,000 원	
3. 대당 연간 감가상각비	9,247,501 원	3=(1-2)÷4 년
4. 대당 1 일 감가상각비	23,096 원	4=3÷365 일
5. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
6. 영업 km당 감가상각비	219.17 원	6=4÷5

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상의 차량취득가액을 기준으로 내용연수는 과거 3 년간의 말소차량의 평균 차량연수인 5.75 년(69 개월), 잔존가치 10,000 원으로 하여 정액법으로 상각한 후 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 감가상각비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 차량가액	45,805,882 원	
2. 잔존가액	10,000 원	
3. 등록대당 연간 감가상각비	7,964,501 원	3=(1-2)÷5.75 년
4. 가동률	85.77%	
5. 등록대당 1 일 감가상각비	25,441 원	5=(3÷4)÷365 일
6. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
7. 영업 km당 감가상각비	234.67 원	7=5÷6

나. 2011 년 운송원가

차종별 차량가액이 평균적으로 인상되고 있는 바 2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	234.67 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 감가상각비	242.89 원	234.67 원×(1+3.5%)

<주석 8> 택시보험료

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표에 의해 파악된 금액과 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 보험료를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 연간 보험료	1,113,591 원	
2. 등록대당 1 일 보험료	3,051 원	2=1÷365 일
3. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
4. 영업 km당 보험료	28.95 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상의 보험료가액을 기준으로 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 보험료를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 연간 보험료	898,000 원	
2. 가동률	85.77%	
3. 대당 1 일 보험료	2,868 원	3=(1÷2)÷365 일
4. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
5. 영업 km당 보험료	26.46 원	5=3÷4

나. 2011 년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	26.46 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 보험료	27.39 원	26.46 원×(1+3.5%)

<주석 9> 사고보상비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표에 의해 파악된 금액을 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 사고보상비를 산정 하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 대당 연간 사고보상비	270,337 원	
2. 대당 1 일 사고보상비	741 원	2=1÷365 일
3. 1 일 평균 영업거리	105.38 km	
4. 영업 km당 사고보상비	7.03 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

실태조사표상의 사고보상비를 기준으로 등록대수, 가동률 및 1 일 평균 영업거리를 이용하여 영업 km당 사고보상비를 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 등록대당 연간 사고보상비	218,000 원	
2. 가동률	85.77%	
3. 등록대당 1 일 사고보상비	696 원	3=(1÷2)÷365 일
4. 1 일 평균 영업거리	108.41 km	
5. 영업 km당 사고보상비	6.42 원	5=3÷4

나. 2011 년 운송원가

2010 년 실적 운송원가를 기준으로 소비자물가 상승률 과거 3 개년의 평균치인 3.5%를 적용하여 산정하였으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	금 액	비 고
1. 2010 년 실적원가	6.42 원	
2. 물가상승률	3.5%	
3. 영업 km당 사고보상비	6.65 원	6.42 원×(1+3.5%)

<주석 9> 제세공과금

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

연구원은 실태조사표상의 대당 연간 평균지출액 136,409 원을 적용하여 산정하였습니다.

<영업 km 당 제세공과금 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 해당 연간 제세공과금	136,409 원	실태조사표
2. 1 일 제세공과금	374 원	
3. 1 일 평균 영업거리	105.38km	실태조사표
4. 영업 km 당 제세공과금	3.55 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

당 법인은 연구원이 입력오류를 수정 반영한 실태조사표상의 해당 연간 평균지출액 821,529 원을 적용하여 산정하였습니다.

<영업 km 당 제세공과금 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 해당 연간 제세공과금	821,529 원	실태조사표 수정
2. 1 일 제세공과금	2,251 원	
3. 1 일 평균 영업거리	108.41km	실태조사표 수정
4. 영업 km 당 제세공과금	20.76 원	4=2÷3

나. 2011 년 운송원가

실적원가를 기준으로 과거 3 개년의 물가상승률 3.5%를 적용하여 산정하였습니다.

<주석 10> 기타경비

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

연구원은 실태조사표상의 해당 연간 평균지출액 136,409 원을 적용하여 산정하였습니다.

<영업 km 당 제세공과금 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 해당 연간 기타경비	186,012 원	실태조사표
2. 1 일 기타경비	510 원	
3. 1 일 평균 영업거리	105.38km	실태조사표
4. 영업 km 당 기타경비	4.84 원	4=2÷3

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

당 법인은 연구원이 입력오류를 수정 반영한 실태조사표상의 해당 연간 평균지출액 821,529 원을 적용하여 산정하였습니다.

<영업 km 당 제세공과금 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 해당 연간 기타경비	777,647 원	실태조사표 수정
2. 1 일 기타경비	2,131 원	
3. 1 일 평균 영업거리	108.41km	실태조사표 수정
4. 영업 km 당 기타경비	19.66 원	4=2÷3

나. 2011 년 운송원가

실적원가를 기준으로 과거 3 개년의 물가상승률 3.5%를 적용하여 산정하였습니다.

<주석 11> 영업외수익

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

연구원은 LPG 원가 산정시 LPG 보조금을 차감하여 계산하였으며, 1 일 LPG 보조금을 7,123 원으로 적용하여 산정하였습니다.

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가

당 법인은 LPG 원가 산정시 LPG 보조금을 차감하지 아니하였으며, LPG 보조금을 영업외수익으로 반영하였습니다. 다만, 실태조사표에서 1 회 금액, 연간횟수, 연간금액 등이 맞지 않을 경우 연간 금액을 옳은 값으로 보고 수정 적용하였습니다.

<영업 km 당 영업외수익 산정내역>

구 분	금 액	비 고
1. 1 일 LPG 사용량	32.18 리터	실태조사표
2. 리터당 LPG 보조금 단가	221.36 원	2011 년 6 월
3. 1 일 보조금	7,123 원	
4. 1 일 평균 영업거리	108.41km	운행기록지
5. 영업 km 당 영업외수익	65.70 원	5=3÷4

<주석 12> 적정이윤

국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행규칙 제 8 조에 의거 부가가치의 10%로 적정이윤을 산정하였는 바 km 당 적정이윤 산정내역은 다음과 같습니다.

구 분	중앙경제연구원	부원회계법인	
	2010 년 실적 운송원가	2010 년 실적 운송원가	2011 년 운송원가
1. 운송원가	1,557.39	1,467.99	1,550.24
2. 유류비	257.42	231.77	267.18
3. 차량유지비	50.14	142.52	147.51
4. 일반관리비	8.39	40.42	41.84
5. 부가가치	1,258.22	1,134.12	1,177.39
6. 적정이윤	125.82	113.41	117.74

<주석 13> 부가가치세

(1) 연구원의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가

연구원은 총원가에 적정이윤을 가산한 금액의 10%를 부가가치세로 산정하였습니다.

구 분	2010 년 실적 운송원가
1. 영업 km 당 총원가	1,565.78 원
2. 영업 km 당 적정이윤	125.82 원
3. 영업 km 당 부가가치세	169.16 원

(2) 당 법인의 산정기준 및 방법

가. 2010 년 실적 운송원가 및 2011 년 운송원가

개인모범택시사업자는 부가가치세법상의 간이과세자로 과세점 미만이므로 수입금액을 신고하여 부가가치세를 납부하고 있지 아니하므로 당 법인은 부가가치세를 운송원가의 항목으로 별도 반영하지 아니하였습니다.

V. 적정 택시요금 기준 및 요율산정

1. 산정의 개요

연구원은 연구보고서에서 연구원이 산정한 2011년 운송원가를 근거로 이후요금 단위당 100원과 200원을 기준으로 한 운임체계 대안을 각각 3개안(기본요금 2,800원, 2,900원, 3,000원), 총 6개의 택시요금 인상안을 제시하고 있으며, 각각 기본요금 3,000원인 제3안을 최적대안으로 건의하고 있습니다. 한편, 당 법인은 당 법인이 산정한 2011년 운송원가를 대상으로 적정 요금을 산정하였으며 당 법인의 적정요금 산정개요는 다음과 같습니다.

- 현행 요금체계의 근간인 기본운임거리(2km)와 시간요금 기준속도(한계속도 15km/h)의 변동은 없는 것을 전제로 산정함
- 시간·거리병산 효과율은 동 제도의 도입 당시 분석된 효과율을 기준으로 산정하였으며 영업 1회당 거리운송원가에 시간·거리병산 효과율을 반영한 후 산정된 운송원가의 인상률을 반영한 원가를 적정요금으로 산정함
- 연구원은 다양한 기본요금을 산정하고 기본요금별로 기본요금 이후거리에 대한 거리요금과 시간요금을 각각 제시하였음
- 당 법인은 당 법인이 산정한 2011년 운송원가를 대상으로 현행 기본요금에서 1998~2010년 사이 3~4년 주기로 인상된 부산광역시의 중형택시 요금의 과거 평균인상률(18.38%)만큼 인상된 기본요금을 토대로 상하 100원씩 가감된 기본요금을 산정하고 기본요금별로 기본요금 이후거리에 대한 거리요금과 시간요금을 각각 제시하였음

2. 적정요금의 산정

(1) 중형택시

영업 1km 당 총운송원가금액과 각 대안별 인상률은 다음과 같습니다.

구 분	현행요금	중앙경제연구원	부원회계법인
영업 1km 당 원가	985.09	1,339.33	1,186.87
인상률	-	35.96%	20.48%

당 법인은 총운송원가의 인상률을 적정인상률로 산정하여 적정요금을 산출하였으며 당 법인이 산정한 적정요금수준과 연구원이 제시한 적정요금수준을 비교하면 다음과 같습니다.

구 분	현행요금	중앙경제연구원		부원회계법인		
		이후요금 100 원	이후요금 200 원	이후요금 100 원	이후요금 100 원	이후요금 100 원
1. 기본요금(2km)	2,200 원	3,000 원	3,000 원	2,500 원	2,600 원	2,700 원
2. 이후거리요금(100 원)	143m	105m	210m	111m	116m	123m
3. 시간요금(100 원)	34 초	26 초	51 초	27 초	28 초	30 초
4. 체감률	64%	63%	63%	72%	66%	60%
5. 1 회평균 영업거리		4,290m	4,290m	4,239m	4,239m	4,239m
6. 1 회평균 영업거리원가		5,169 원	5,169 원	4,526 원	4,526 원	4,526 원
영업 km 당 원가		1,339.33 원	1,339.33 원	1,186.87 원	1,186.87 원	1,186.87 원
1 회평균 영업거리		4.29km	4.29km	4.24km	4.24km	4.24km
거리시간병산효과율		11.17%	11.17%	11.17%	11.17%	11.17%
7. 이후운임 배분원가		2,169 원	2,169 원	2,026 원	1,926 원	1,826 원
1 회평균 영업거리원가		5,169 원	5,169 원	4,526 원	4,526 원	4,526 원
기본운임액		3,000 원	3,000 원	2,500 원	2,600 원	2,700 원

(주 1) 연구원이 제시한 요금수준은 다양한 요금대안 중 최적 운임체계로 제시한 요금을 기준으로 표시함

(주 2) 시간요금은 시속 15km 와 기준속도를 기초로 (이후거리단위거리 ÷ 4.16667)로 산정한 것임

(주 3) 체감률은 기본거리 2km 당 요금대비 이후거리 2km 당 거리요금의 비율을 산정한 것으로 "(기본거리 ÷ 이후요금단위거리 × 이후거리단위요금) ÷ 기본요금"의 산식에 의하여 산정된 것임. 요금의 조정으로 인하여 체감률이 감소하는 경우에는 요금의 실제 인상효과는 산술적 결과치 보다 높게 나타나며, 체감률이 증가하는 경우에는 요금의 실제 인상효과는 산술적 결과치 보다 낮게 나타남.

(주 4) 6.1 회평균 영업거리원가 = (영업 km 당 원가 × 1 회평균 영업거리) ÷ (1 + 거리시간병산효과율)

(주 5) 할증 및 병산효과율은 심야할증, 거리시간병산효과 등에 의하여 영업거리로 환산한 거리요금보다 실제로 요금을 더 받는 효과를 산정한 것임

(2) 모범택시

영업 1km 당 총운송원가금액과 각 대안별 인상률은 다음과 같습니다.

구 분	현행요금	중앙경제연구원	부원회계법인
영업 1km 당 원가	1,445.92	1,860.75	1,654.30
인상률	-	28.69%	14.41%

모범택시의 경우 전체 모범 및 대형택시 95 대 중 연구원이 수집한 개인모범택시 17 대에 대한 실태조사표만을 이용하였으며, 실태조사표를 근거로 연구원이 산정한 총운송원가에는 입력오류가 상당히 있었고, 당 법인은 이를 실태조사표상의 금액으로 수정하여 총운송원가를 산정하였습니다. 한편, 개인모범택시의 경우 재무제표나 보조장부 등의 확인이 불가능하므로 설문지에 해당하는 실태조사표만으로 총운송원가를 산정하게 되므로 자료의 신뢰성에 상당한 의문이 제기되는 상황입니다. 또한, 수지적자율이 높은 것은 요금의 요인도 있지만 운행회수, 영업거리의 부족으로 인한 고정비의 부담 및 대리운전 성행, 자가용보급 및 마을버스 노선 확충 등이 주된 요인으로 파악되고 있으며, 전국 모범택시요금체계 중 부산이 가장 높은 편입니다. 그리하여 당 법인은 모범택시의 운행환경을 개선시키는 것이 보다 필요하다고 판단되어 현행요금제도의 유지를 제의 드립니다.

3. 할증요금에 대한 검토

현행 요금체계에서는 심야 할증제도(미터운임의 20%)과 영업구역 외 운행시의 시계외 할증제도(미터운임의 20%)만 채택하고 있습니다. 연구원은 현재 시행되고 있는 두 가지 할증제도 이외에도 다양한 할증요금의 대안을 근거로 인원 할증제도, 화물 할증제도, 공휴일 할증제도 등 추가적인 할증제도와 심야 할증시간대의 확대 적용을 제한하고 있으며 그 내용은 다음과 같습니다.

구 분	대안제시	외국사례
인원 할증	3 인 이상 승차시 : 초과인원 1 인당 1,000 원	<영국> 2 인 이상 승차시 : 1 인당 0.1 파운드(약 30 펜스) 가산
화물 할증	트렁크 사용 및 좌석 차지 : 화물 1 개당 1,000 원	<영국> 좌석을 차지하는 부피/무게의 화물 : 1 개당 0.1 파운드(약 30 펜스) 가산
심야 할증시간 확대	22 시~06 시로 4 시간 연장	<일본> 23 시~05 시 <미국> 20 시~06 시 <프랑스> 19 시~07 시 <독일> 23 시~06 시
공휴일 할증	미터운임의 20% 적용	<영국> 60 펜스 가산 <프랑스> 심야 할증요금 적용
호출시 할증	호출 1 회당 1,000 원	<일본, 영국, 미국> 호출료 가산

당 법인이 "V. 2. 적정요금의 산정"에서 제시한 적정 인상요금은 현행 요금체계에서 적용되고 있는 심야 및 시계외 할증제도만을 계속 유지한다는 전제하에서 산정된 것으로 추가적인 할증 제도를 도입하는 경우에는 전반적인 택시요금에 미치는 인상효과를 고려하여 요금수준을 전면적으로 재검토하여야 할 것으로 판단됩니다. 하지만, 연구원은 이러한 효과를 고려하지 아니하고 단순히 추가적인 할증제도 도입만을 제시하고 있으며 효과분석을 위한 조사는 수행하지 아니 하였습니다. 당 법인은 이러한 효과분석을 위한 연구원의 조사자료 부재로 인하여 할증요금 대안 에 대한 적절한 수준의 검증을 수행할 수 없었으며 당 법인이 제시한 적정 인상요금은 현행 요금 체계의 할증제도만을 그대로 유지한다는 전제하에 산정된 것입니다.

연구원이 제시한 추가적인 할증제도는 나름대로의 당위성이 있고 외국의 사례도 있으므로 향후 점진적으로 도입하는 것을 고려할 수도 있을 것으로 판단됩니다. 다만, 도입에 따른 향후 요금 인상효과와 승객의 수용여부를 고려하여 도입이 필요하다고 판단될 경우 기본요금과 이후거리 요금에 미치는 영향을 분석하여 추가적인 조정여부를 신중히 판단하여야 할 것입니다.