▌ **예산정책연구** 제8권 제2호 2019. 11. pp.136-161 https://doi.org/10.35525/nabo.2019.8.2.005

자동차 관련 조세제도에 대한 고찰

김종원*

국문초록

자동차 관련 조세제도에 대해 특히 취득 시점과 보유 시점의 세제인 개별소비세와 취득세, 자동차세에 대해 세목별 현황과 특징을 검토하여 문제점을 도출하고 개선방안을 마련하였다. 개별소비세의 경우 개별소비세의 목적과 부합할 수 있도록 배기량 기반이 아닌 자동차 가격을 기반으로 하여 일정 금액 이상의 가격초과분에 대해 세율을 적용하는 방안을 제시하였다. 취득세의 경우 친환경차 보급의 정부 정책에 따라 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」을 근거로 취득세 혜택을 제공하고 있는데 이에 대한 유효한 취득세가 되기 위해서는 전기자동차의 경우 180만원 이상의 감면 혹은 면제 혜택이 있어야 하며 기존의 140만원 혜택 시에는 취득세를 약 1천분의 60이하로 과세해야 함을 제안하였다. 자동차세에 대해서는 재산적 가치에 부과하는 자동차 보유세목의 특징과 목적에 부합하고 현행의 문제점을 개선할 수 있도록 자동차 가치 하락에 대한 기존의 자동차 경감률을 적용하면서 자동차 가격을 기반으로 일정 세율을 과세하는 자동차세를 제안하였다.

□ 주제어: 자동차세, 취득세, 개별소비세, 이중과세

투고일: 2019. 4. 24. 수정일: 2019. 7. 5. 게재확정일: 2019. 7. 11.

* 연세대학교 법학연구원 전문연구원(jwon548@gmail.com)

Ⅰ. 서론

국내의 자동차 관련 세제는 크게 취득단계, 보유단계, 운행단계로 구분할 수 있으며 취득단계에서의 세목으로 개별소비세, 교육세, 부가가치세, 취득세가 있다. 이러한 세목은 재산의 취득 시점인 자동차 구매 시에 1회 과세가 된다. 보유단계에서는 자동차세와 지방교육세가 있으며 이와 같은 세제들은 재산의 보유에 의해 과세되는 세제이므로 자동차 보유기간 동안 지속적으로 과세되는 특징이 있다. 운행단계에서는 교통·에너지·환경세, 유류개별소비세, 교육세, 유류부가가치세, 주행세가 있으며 운행단계의 세제들은 취득단계에서의 세제들의 특징인 1회성적인 측면과 지속적으로 납부해야하는 보유단계 세제의 특징이 공통적으로 있다고 볼 수 있다. 왜냐하면 운행단계 세제들의 과세대상은 자동차의 연료로 연료 구입 시에만 과세가 되나 자동차의 운행을 위해서는 지속적으로 주유를 해야 하기 때문이다.

3단계로 나누어서 살펴본 자동차세제는 총 11가지이다. 과세항목의 종류가 많은 만큼 납세자에게 부담이 될 수 있으며 과세금액 산정 기준도 상이하여 자동차세제는 복잡하다고도 말할 수 있다. 또한 자동차산업은 급속도로 발전하여 왔기 때문에 자동차세제가 자동차산업의 발전만큼 따라오지 못했다면 여기에서 발생하는 자동차세제의 문제점도 발생할 수 있다. 이와 관련한 몇 가지 경우를 살펴보면 자동차는 과거 사치품으로 인식되어 사치성 상품에 대해 별도의 높은 세율을 과세하는 특별소비세에 해당하는 물품이었다. 그러나 2018년 말 기준 자동차 등록대수는 2,320만대이며 이중 승용자동차의 등록대수는 1,867만대에 이른다. 더 이상 사치성 물품에 해당할 수 없을 정도로 흔하면서 현대 생활에 꼭 필요한 필수품이 되었다. 하지만 1997년에 신설된 특별소비세는 2008년 개별소비세로 명칭이 변경되어 여전히 지금까지도 자동차를 개별소비세 대상으로 포함하여 과세하고 있다. 자동차 보유세의 경우도 자동차산업의 발전에 보조를 맞추지 못하고 있는 사례로 이에 대한 내용을 살펴보면 국내에서 제작한 자동차 고유 모델의 등장은 1976년이고 그 전에는 운행된 모든 차량은 해외에서 들여온 수입자동차로 1976년을 기점으로 국산자동차가 조금씩 보급되기 시작하였다. 그리고 경제가 발전하고 소득수준이 향상됨에 따라 국산자동차의 보급이 더욱 활성화됨과 동시에 수입자동차의 보급도 증가하였다.

2018년 말 기준 수입자동차 등록대수는 216만대로 국산자동차의 10%에 이르는 수치이며 이러한 수입자동차는 동급 배기량의 국산자동차보다 높은 가격을 형성하고 있어 수입자동차가 국산자동차보다 재산적 가치가 더 높은 고가의 자동차임에도 불구하고 배기량에 기반 한 자동차세의 과세금액은 동일하다. 수입자동차의 경우는 개별소비세에 있어서도 국산자동차의 개별소비세 과세시점의 차이로 인해 국산자동차보다 유리한 비형평적 상황에 있다. 국산자동차는 제작단가를 포함한 자동차를 제작하는 업체의 이윤과 판매하는 대리점의 이윤도 포함된 가격에 개별소비세가 과세 되는 반면 수입자동차는 국내 대리점 및 딜러사의 이윤이 포함되지 않는 수입원가에만 과세하고 있어 수입자동차에 유리하다. 이는 과거에 수입자동차 업체가 국내에 없어 대부분 개인이 수입을 해왔던 시기에 적용되었던 과세 방법이나 현재는 수입차 업체를 통해 국내에서 판매되고 있는 것이 대부분으로 국내 자동차 시장뿐만 아니라 수입자동차 시장도 많이 변화였음에도 불구하고 자동차세제는 이러한 변화가 고려되지 않은 채 과세하고 있어 다양한 문제점을 야기하고 있다. 이에 본 연구에서는 취득단계와 보유단계에서의 자동차세제를 종합적으로 검토하고 문제점을 도출하여 이에 대한 개선방안을 마련하고자 한다. 한편, 운행단계에서의 세제는 자동차에 직접적으로 부과하는 세제라기보다는 자동차 연료에 부과하는 세제이므로 본 연구의 범위에 포함하기보다는 또 다른 연구과제로 다루고자 한다.

Ⅱ. 자동차 관련 조세제도

1. 국내의 자동차 관련 조세제도

가. 취득단계에서의 조세

(1) 개별소비세

개별소비세는 특정한 물품에 대해 부가가치세의 단일세율에서 오는 조세부담의 역진성과 같은 불합리성을 제거하고 사치성 물품의 소비 억제와 함께 재정수입의 확대를 위해 도입된 세목이다. 과거에는 자동차가 고가의 사치품으로서 인식되어 특정한 물품에 부과하는 개별소비세 과세대상에 포함되었다. 현재는 가구당 자동차 평균 보유대수가 1대가 넘었을 정도로 사치품이 아닌 필수품으로 여겨지고 있으며 가격에 있어서도 차종별로 다양한 가격대가 형성되어 있어 단순히 고가의 물품이라고 구분하기도 어렵다. 그러나 여전히 고가의 사치품에 적용되는 개별소비세는 자동차 구매 시에 납부해야 하는 세목 중의 하나이다. 자동차의 개별소비세와 관련한 법규는 개별소비세법 제1조3항으로 자동차의 배기량이 2,000cc를 초과하는 승용자동차와 캠핑용자동차의 경우 자동차 가격의 5%이며 2,000cc 이하의 승용자동차와 이륜자동차의 경우도 5%의 개별소비세가 부과된다. 1,000cc 이하인 승용자동차 중 정원 8명 이하의 차량, 길이 3.6미터 이하이고 폭이 1.6미터 이하의 경우는 개별소비세 대상에서 제외된다. 전기승용자동차의 경우도 5%의 개별소비세가 부과되며 정원 8명 이하의 자동차 중 길이가 3.6미터 이하이고 폭이 1.6미터 이하의 경우는 제외된다.

(2) 교육세

교육세는 교육의 질적 향상을 도모하기 위하여 필요한 교육재정의 확충에 드는 재원 확보를 위한 국세이며 목적세이고 대체로 부가세의 형식을 취하고 있는데 자동차 취득 시에도 적용된다. 이에 대한 관련 법규를 살펴보면 먼저 교육세법 제3조에 따르면 개별소비세 납세의무자는 교육세를 납부할 의무가 있음을 명시하고 있으며 이에 따라 자동차 취득과정에서 개별소비세와 연계하여 교육세를 납부해야 한다.

그 세율은 동법 제5조에 따라 납부하여야 할 개별소비세액의 100분의 30이다.

(3) 부가가치세

부가가치세는 생산 및 유통의 단계별 과정에서 생성되는 부가가치에 대해 부과하는 조세로 일반소비세이면서 동시에 그 세부담의 전가를 예상하는 간접세의 일종이다. 자동차 취득 과정에서도 부가가치세를 납부해야 하는데 이와 관련한 법규조항으로 먼저 부가가치세법 제3조에서는 재화를 수입하는 자는 부가가치세 납세의무자임을 명시하고 있고 제4조에서는 재화의 수입에 대하여 부가가치세를 과세한다라고 명시하고 있다. 따라서 자동차 취득 시에는 부가가치세가 부과되며 대상은 자동차 전 차종에 대해 부가가치세율 10%가 동일하게 적용된다.

(4) 취득세

취득세를 용어의 뜻 그대로 동산이나 부동산 등의 자산을 취득한 자에게 부과되는 세금이므로 자동차 취득 시에도 적용된다. 관련 법규를 살펴보면 지방세법 제4조에서는 차량을 취득한 자에게는 취득세를 부과한다라고 명시함에 따라 자동차 취득 시 취득세 납세의무 대상이 된다. 취득 세율로는 동법 제12조2항에서 명시하고 있으며 비영업용 승용자동차는 1천분의 70이고 경자동차의 경우에는 1천분의 40으로 하고 있으며 그 밖의 자동차 중 비영업용은 1천분의 50이고 경자동차 및 영업용 자동차는 1천분의 40의 세율이 적용된다. 열거한 차량 외의 차량에 대해서는 1천분의 20의 취득세율을 부과하고 있다. 취득세를 포함한 취득단계에서의 세제 현황을 표로 정리하면 다음과 같다.

참고로 취득단계에서의 세제 중 취득세를 마지막으로 소개한 이유는 교육세와 부가가치세 두 항목이 모두 개별소비세와 관련이 있어 취득단계에서 크게 구분한다면 개별소비세와 취득세로 구분할 수 있고 두 항목 중 취득세의 비중이 상대적으로 낮기 때문이다.

[표 1] 취득단계에서의 자동차 관련 세제 현황

<table>
<tr><th rowspan="2">세목</th><th rowspan="2" colspan="2">과세대상</th><th colspan="2">세율</th><th rowspan="2">과세 주체</th><th rowspan="2">관련법규</th></tr>
<tr><th>영업용</th><th>비영업용</th></tr>
<tr><td>개별소비세</td><td colspan="2">2,000cc 이하 승용차1), 2,000cc 초과 승용차, 캠핑용자동차, 전기승용차2), 이륜차</td><td colspan="2">공장도가의 5%</td><td>국세</td><td>개별소비세법 제1조3항</td></tr>
<tr><td>교육세</td><td colspan="2">개별소비세 과세 자동차</td><td colspan="2">개별소비세액의 30%</td><td>국세</td><td>교육세법 제5조1항</td></tr>
<tr><td>부가가치세</td><td colspan="2">자동차</td><td colspan="2">(공장도가+개별소비세+교육세)의 10%</td><td>국세</td><td>부가가치세법 제3조</td></tr>
<tr><td rowspan="7">취득세</td><td rowspan="2">비영업용</td><td>경차</td><td>-</td><td>취득가액의 4%</td><td rowspan="7">지방세</td><td rowspan="7">지방세법 제12조2항</td></tr>
<tr><td>승용차</td><td>-</td><td>취득가액의 7%</td></tr>
<tr><td rowspan="3">기타 자동차</td><td>경차</td><td></td><td>취득가액의 4%</td></tr>
<tr><td>자동차</td><td>취득가액의 4%</td><td>취득가액의 5%</td></tr>
<tr><td>125cc 이하 이륜차</td><td colspan="2">취득가액의 2%</td></tr>
<tr><td colspan="2">그 외 차량</td><td colspan="2">취득가액의 2%</td></tr>
</table>

주: 1) 1,000cc 이하인 승용자동차 중 정원 8명 이하, 길이 3.6미터 이하, 폭이 1.6미터 이하의 경우는 제외

2) 정원 8명 이하의 자동차 중 길이 3.6미터, 폭 1.6미터 이하의 경우는 제외

자료: 한국지방세연구원(2015) 자료를 수정 및 보완함

나. 보유단계에서의 조세

(1) 자동차세

지방세법 제125조1항에서 자동차 소유에 대한 자동차세는 지방자치단체 관할구역에 등록되어 있거나 신고되어 있는 자동차를 소유하는 자에게 부과한다라고 명시함에 따라 결국 자동차를 보유하고 있으면 자동차 소유에 따른 자동차세를 납부하여야 한다. 세율로는 승용자동차와 승합자동차, 화물자동차, 특수자동차, 3륜 이하 소형자동차에 대해 각각 영업용과 비영업용으로 구분하여 각각 과세하고 있다. 비영업용 승용자동차에 대해서 보면 배기량에 cc당 세액을 곱하여 산정한 세액을 자동차 1대당 연세액으로 하는데 1,000cc 이하, 1,600cc 이하, 1,600cc 초과 등 3단계로

구분하여 각각 80월, 140월, 200원으로 cc당 세액을 적용하고 있다.

(2) 지방교육세

지방교육세는 지방교육의 질적 향상에 필요한 지방교육재정의 확충에 드는 재원을 확보하기 위해 부과하는 목적세이다. 자동차 보유에 따른 지방교육세 납부와 관련한 법규를 살펴보면 지방세법 제150조7항에서 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세의 납부의무가 있음을 명시하고 있다. 동법 제151조7항에 따르면 자동차 보유에 따른 지방교육세율은 납부하여야 할 자동차세액의 100분의 30으로 규정하고 있다. 자동차세를 포함한 지방교육세의 세재 현황을 표로 정리하면 다음과 같다.

[표 2] 보유단계에서의 자동차 관련 세제 현황

세목	과세대상		세율(세액)		과세 주체	관련법규
			영업용	비영업용		
자동차세	승용 자동차	1,000cc 이하	cc당 18원	cc당 80원	지방세	지방세법 제127조
		1,600cc 이하	cc당 18원	cc당 140원		
		1,600cc 초과	-	cc당 200원		
		2,000cc 이하	cc당 19원	-		
		2,500cc 이하	cc당 19원	-		
		2,500cc 초과	cc당 24원	-		
	그 밖의 승용자동차		대당 20,000원	대당 100,000원		
	승합 자동차	고속버스	대당 100,000원	-		
		대형전세버스	대당 70,000원	-		
		소형전세버스	대당 50,000원	-		
		대형일반버스	대당 42,000원	대당 115,000원		
		소형일반버스	대당 25,000원	대당 65,000원		
	화물 자동차	1톤 이하	대당 6,600원	대당 28,500원		
		2톤 이하	대당 9,600원	대당 34,500원		
		3톤 이하	대당 13,500원	대당 48,000원		
		4톤 이하	대당 18,000원	대당 63,000원		
		5톤 이하	대당 22,500원	대당 79,500원		
		8톤 이하	대당 36,000원	대당 130,500원		
		10톤 이하	대당 45,000원	대당 157,500원		
	특수 자동차	대형	대당 36,000원	대당 157,500원		
		소형	대당 13,500원	대당 58,500원		
	3륜 이하 소형자동차		대당 3,300원	대당 18,000원		
지방 교육세	승용자동차		-	자동차세액의 30%	지방세	지방세법 151조

자료: 저자작성

Ⅲ. 자동차 관련 세제에 대한 고찰

1. 개별소비세

가. 개별소비세 과세의 적절성

자동차의 개별소비세는 특별소비세라 불렸던 것이 2008년부터 명칭이 변경된 것이므로 개별소비세의 목적은 특별소비세의 목적과 동일하다. 결국 개별소비세는 부가가치세의 단일세율에서 오는 세부담의 역진성을 보완하면서 사치성 소비품목의 소비 억제와 함께 건전한 소비생활을 유도하기 위해 중과세를 하고 있다[1]. 이러한 목적에 따라서 현재의 개별소비세 과세 대상을 살펴보면 보석, 귀금속 제품, 고급 시계, 고급 융단, 고급 가방, 고급 모피, 고급 가구 등으로 시계와 융단, 가방은 개당 200만원 초과분에 대해 20% 개별소비세를 부과하고 보석 및 귀금속류와 모피는 개당 500만원 초과분에 20%의 세율을 적용하여 부과하고 있다. 한편, 자동차의 개별소비세의 경우 보석이나 가방과 같이 기준금액 초과분에 대해 세율을 적용하는 방식이 아닌 자동차의 배기량을 기준으로 과세 물품을 정하고 그 물품가에 세율을 적용한다. 여기서 가방과 보석 등에 적용되는 개별소비세의 과세방식과 자동차에 부과하는 과세방식을 비교해보면 전자는 200만원 혹은 500만원 초과하는 금액에 대해서 개별소비세를 부과함에 따라 금액을 기준으로 기준금액을 초과하는 물품에 대해서 사치성 소비품목으로 보는 반면에 자동차는 자동차의 배기량 1,000cc를 기준으로 1,000cc를 초과하는 자동차에 개별소비세를 부과하고 있어 1,000cc를 초과하는 차량에 대해서는 사치성 소비품목으로 간주하고 있다. 하지만 장기용(2008) 및 성명재(2016)를 포함한 여러 연구에서도 자동차를 사치품목이 아닌 생활에 필요한 필수품으로 판단하고 있어 자동차의 개별소비세 폐지를 개선방안 중 하나로 언급하고 있다. 이에 대해서 자동차의 통계를 살펴봐도 이제는 자동차가 생활의 필수품으로 적어도 사치품이 아닌 생활에 편의를 제공하는 품목임을 알 수 있다. 국토교통부 발표에 따르면 2018년 기준으로 국내 자동차 대수는 2,300만대를 돌파했으며 이는 2.2명당 1대꼴로 가구당 2~3개의 자동차를 보유하고 있으며 향후 1인 가구의

1) 성명재(2016)

증가로 자동차 대수는 증가할 것으로 전망하고 있다. 배기량별 자동차 종류를 살펴보면 국토교통부 자동차 등록자료 배기량을 기준으로 승용차에 대해 800cc 미만, 1,000cc 미만, 1,500cc 미만, 2,000cc 미만, 2,500cc 미만, 3,000cc 미만, 3,500cc 미만, 4,000cc 미만, 4,500cc 미만, 5,000cc 미만, 5,000cc 이상으로 총 11개로 구분한다. 자동차의 배기량별 11개의 종류에 대해 현재의 자동차 개별소비세는 800cc 미만과 1000cc 미만을 제외하고 9개의 종류에 대해 모두 개별소비세를 부과하고 있다. 전체 등록된 승용차 1,766만대 중 약 10%에 해당하는 181만대를 제외하고 약 1,584만대가 개별소비세 과세대상이다. 1,000cc 이하의 자동차가 생활 편의를 위한 필수품이라면 1,500cc 배기량의 자동차는 생활 필수품이 아닌 과소비에 해당하는 사치품이라고 보기는 어렵다. 마찬가지로 1,500cc 자동차가 생활 필수품으로 간주한다면 역시나 2,000cc 자동차도 사치품으로 보기 어렵다. 하지만 5,000cc 이상으로 구분되는 자동차는 자동차의 기능과 활용에 따라 생활에 편의를 제공하지만 사치적 성향이 강한 자동차임을 부인할 수 없다. 따라서 앞서 소개한 연구를 포함한 기존의 선행연구에서 주장하는 바와 같이 자동차의 개별소비세를 폐지해야 하는 것은 적절하지 않고 개별소비세 목적과 취지에 부합하도록 개선된 방안을 마련해야 할 것이다. 자동차 개별소비세의 개선 방안에 대해 선행연구에서 제시하고 있는 방안으로 정지선·김완용(2012)에서는 배기량 기준에서 연비기준으로 변경하는 방안을 제시하였고 하능식·이선영(2015)에서는 개별소비세 과세 목적을 사치품 소비 억제가 아닌 환경친화적 자동차 소비의 촉진으로 전환하고 과세기준도 연비 또는 탄소배출량 기준으로 전환하는 것을 제안하였다. 선행연구에서 제시하는 개선방안에 대해서도 친환경 자동차 보급 촉진의 측면에서는 일리는 있으나 이는 개별소비세의 목적과는 부합하지 않아 관철되기 어려운 제안으로 볼 수 있다. 개별소비세 이외에 자동차와 관련한 다양한 조세제도가 있는데 이 중 친환경 조성 및 친환경 자동차 보급과 좀 더 부합한 조세제도에서 고려해봐야 할 제안으로 판단된다. 본 연구에서 제안하는 개별소비세의 개선방안으로는 크게 두 가지 방향으로 먼저 기존의 개별소비세 과세 기준 방식인 자동차 배기량에 따라 과세대상을 구분한다면 과세대상의 배기량 기준을 높이는 것이다. 어느 정도의 기준으로 선을 그어서 필수품적 기능이 사치적인 부분보다 더 많은지 명확하게 구분하기는 쉽지 않지만 그 기준으로는 사치적 성향이 더 강한 자동차에 대해서만 개별소비세를 부과할 필

요가 있다. 기준을 정하는 하나의 방안으로는 배기량별 자동차 등록 비중을 고려할 수 있는데 사치품의 성향이 강한 차 일수록 고가여서 대중적인 상품으로 볼 수 없고 일부 혹은 특정 소비자만이 구매하는 경향이 있으므로 자동차 등록 비중을 고려하여 해당 자동차에 과세하는 것이다. 일례로 과세대상에 해당하는 자동차 등록비중 상위 10% 혹은 20%를 과세대상으로 하는 것이다. 등록비중에 대한 적절한 수치는 자동차의 특성과 함께 개별소비세를 부과하는 다른 품목들의 기준을 종합적으로 고려하여 도출하여야 할 것이다.

[표 1] 승용차 배기량별 등록 대수 및 비중(2018. 12. 기준)

(단위: 대)

	등록대수	등록비중(누적)
800cc 미만	226,980	1.8%
1000cc 미만	1,588,082	12.7% (14.6%)
1,500cc 미만	1,000,120	8.0% (22.6%)
2,000cc 미만	6,469,596	51.9% (74.5%)
2,500cc 미만	1,106,053	8.9% (83.4%)
3,000cc 미만	1,111,717	8.9% (92.3%)
3,500cc 미만	630,280	5.1% (97.3%)
4,000cc 미만	237,451	1.9% (99.2%)
4,500cc 미만	25,634	0.2% (99.4%)
5,000cc 미만	30,933	0.2% (99.7%)
5,000cc 이상	37,807	0.3% (100%)

자료: 국토교통부

2018년 기준으로 배기량 2,500cc 이상의 자동차가 차지하는 비중은 약 17%이고 배기량 3,000cc 이상의 자동차가 차지하는 비중은 약 8%이므로 개별소비세 과세대상인 귀금속 및 고급 가방 등에서 기준으로 정하고 있는 금액을 고려하여 다른 과세물품과도 형평성에 어긋나지 않도록 정하는 것이 바람직하겠다. 두 번째 개선방안으로는 자동차의 개별소비세 과세기준을 자동차의 배기량 기준이 아닌 자동차 가격에 따른 방식으로 전환하는 방안이다. 이 개선방안에 대해서는 다음의 항목에서

구체적으로 언급하고자 하며 추가적으로 본 연구에서는 첫 번째 개선방안보다는 두 번째 개선방안이 더 적절한 방안으로 판단하고 있는데 그 이유에 대해서도 함께 설명하고자 한다.

나. 개별소비세 과세기준 및 방식

본 장에서는 자동차의 개별소비세의 과세기준과 과세방식에 대한 문제제기와 함께 이를 해결할 수 있는 개선방안을 도출하고자 한다.

앞서 살펴본 바와 같이 자동차 개별소비세의 과세기준과 방식으로는 배기량을 기준으로 과세대상을 구분하고 과세대상에 속하는 자동차의 출고가격에 개별소비세율을 적용하고 있다. 이러한 과세기준과 방식에서 발생하는 문제 및 논란으로는 먼저 개별소비세 과세대상에 대한 차별이고 두 번째는 개별소비세 과세물품인 귀금속 및 가방 등과 자동차와의 과세금액방식에 있어서의 형평성 문제이다.

첫 번째로 개별소비세 과세대상에 대한 차별의 문제로 현행의 개별소비세 과세기준은 자동차의 배기량을 기준으로 한다. 자동차는 배기량이 클수록 가격이 높은 것이 일반적이어서 1,000cc를 기준으로 그 이하의 자동차는 면제를 해주고 초과의 자동차에는 과세를 하는 것이 개별소비세의 취지와 목적에 부합한 것으로 보인다. 하지만 국산자동차와 외국산자동차를 비교해보면 동일한 배기량임에도 불구하고 가격차이가 적게는 2배에서 많게는 수십배에 달하는 경우가 종종 있다. 일례로 현재 법규정으로는 1,000cc 이하의 자동차는 개별소비세 제외 대상이나 이는 외국산자동차도 이에 해당함에 따라 논란이 되고 있는데 1,000cc 이하의 국산자동차는 보통 1,000~1,500만원 수준이나 외국산자동차는 국산자동차 가격의 2~3배가 더 높은 가격이며 이 정도 가격이면 국산자동차의 경우 2,000~2,500cc급의 자동차를 구매할 수 있다. 정리하면 동일한 금액으로 2,000cc 국산자동차를 구매하는 경우는 개별소비세가 과세되지만 1,000cc 외국산자동차를 구매할 경우 과세되지 않는다. 이는 외국산 1,000cc 자동차와 비슷한 가격이면서 과세대상이 되는 국산자동차에 대한 부당과세이자 건전한 소비생활의 유도와 조세부담의 역진성 완화라는 개별소비세의 취지와 목적에도 부합하지 못한다. 오히려 현재의 자동차 개별소비세는 건전한 소비생활 유도보다는 배기량이 낮은 경차를 타도록 유도하는 기능밖에 하지 못하고 있다

고 말할 수 있다. 따라서 자동차의 개별소비세가 배기량을 기준으로 과세 되는 것이 문제의 발단이 되므로 이를 개선하기 위해서는 과세기준을 자동차의 배기량이 아닌 자동차 가격으로 전환할 필요가 있다. 자동차 개별소비세를 자동차 가격을 기준으로 전환 시에 가격을 기준으로 한 과세대상의 구분에 있어서는 현재의 과세대상과의 연계를 위해 국산자동차 1,000cc 가격을 기준으로 그 이하 가격의 자동차는 개별소비세를 면제해주고 그 가격을 초과하는 자동차에 대해서는 개별소비세를 과세하도록 하여 과세기준에 대한 변경에 있어 납세자들의 혼선이나 불만을 최소화하는 방안이 있다. 하지만 앞서 설명한 바와 같이 일반적인 입장에서 자동차를 이제는 사치품이라기보다는 필수품이라고 말할 수 있으므로 과세기준에 대한 변경은 1,000cc의 국산차 가격으로 하되 향후 기준이 되는 가격을 지속적으로 높여야 하겠다.

두 번째로 개별소비세 과세물품인 귀금속 및 가방 등과 자동차와의 과세금액방식의 형평성 문제이다. 먼저 개별소비세법 제1조 2항에서 명시하고 있는 과세대상 물품을 살펴보면 보석, 귀금속 제품, 고급 시계, 고급 융단, 고급 가방, 고급 모피와 그 제품, 고급 가구이다. 열거한 물품의 개별소비세는 자동차의 경우와는 다르게 물품자체가격에 세율이 적용되는 것이 아니라 기준가격을 초과하는 부분의 가격에 대해 세율을 적용하고 있다. 이는 열거한 물품이 실생활에 편의 혹은 어느 정도 필요한 물품으로 간주하고 있기 때문으로 판단한다. 보석이나 귀금속 제품의 경우 생활에 편의를 제공한다고 보기는 어렵지만 결혼식 혹은 아기 돌잔치 등 기념을 위한 필수품목 중 하나로 자리를 잡아 일정 금액 이하에 대해서는 과세하지 않는 것으로 유추해 볼 수 있다. 고급 시계 나 가방 등도 고급화된 물품이라 하더라도 고급 시계를 착용할 때에는 시계를 2개 차거나 하지 않으므로 실생활에 필요한 시계나 가방의 역할을 한다고 볼 수 있다. 이러한 측면에서 제1조 2항에서 열거한 제품에 대해서는 고급 시계, 고급 가방이라 명시를 했음에도 불구하고 물품가 전체에 개별소비세율을 적용하는 것이 아니라 기준가격을 초과하는 부분의 가격에 대해 세율을 적용한다. 반면에 자동차는 현행 법규정에 따르면 1,000cc 이하의 자동차에는 개별소비세를 면제하고 있으면서 1,000cc를 초과하는 자동차에 대해서는 자동차 출고가 전체에 과세하고 있다. 앞서 시계나 가방의 개별소비세 대상품목에 대해 설명한 바와 같이 1,000cc를 초과하는 자동차도 실생활에 편의를 제공하는 것 이상으로 필요한 물품이라 할 수 있으며 1,000cc를 초과하는 자동차가 1,000cc 이하의 자동차가 하는

기능을 하지 못하는 것도 아니다. 그럼에도 불구하고 1,000cc를 초과하는 자동차에 대해서 출고가 전체에 과세하는 것은 과세대상 자동차에 대해서는 자동차가 필수품이 아닌 100% 사치성 물품으로 단정하고 있다고 볼 수 있다. 건전한 소비생활을 유도하기 위해 필수품이라 하더라도 상대적으로 가격이 높은 물건의 구매를 자제하도록 하는 측면에서는 자동차 출고가 전체에 과세하는 것은 이해가 되나 동일한 법조항에서 열거한 과세물품에 대해서는 조세공평주의의 원칙에 따라 공평하게 적용되어야 한다. 따라서 자동차의 경우에도 현재 과세면제 자동차가 필수품의 역할을 하는 것으로 판단하는 것과 같이 과세대상이 되는 자동차도 필수품의 역할을 하고 있음을 고려하여 배기량 1,000cc 이하의 가격을 제외한 초과부분에 대해서 과세할 필요가 있다.

다. 개별소비세 과세 시점

외국산차와 국산차의 개별소비세 비교에서 과세 시점의 차이에 따른 문제점도 제시할 수 있다. 과세 시점의 차이로 인해 부과해야 하는 개별소비세금액의 차별이 발생하기 때문이다. 국산차의 경우는 자동차가 출고될 때 출고 원가에 개별소비세율이 적용되며 이 출고 원가에는 제작단가를 포함한 자동차를 제작하는 업체의 이윤과 판매하는 대리점의 이윤도 포함한다. 반면에 외국산차의 경우 해외에서 배로 실어 국내에 들여올 때의 가격인 수입 원가에 대해 개별소비세율이 적용되는데 이 수입 원가에는 보통 해외 본사의 이윤만 포함되고 한국 법인과 대리점 및 딜러사의 이윤은 포함되지 않는다. 따라서 국산차와 외국산차에 적용되는 개별소비세율은 동일하지만 부과되는 시점에 따라 세율이 적용되는 금액에서의 포함되는 항목이 상이하여 납부해야하는 개별소비세 금액에 대해 차별이 발생하고 있다. 자동차에 개별소비세를 부과하던 초기에는 국내에 수입차 업체가 없었고 대부분 개인이 들여온 것이기에 통관 때 적용하지 않으면 세금을 부과하기 쉽지 않아 수입품에 대한 세금 징수를 확실하게 하기 위해 외국산차가 통관될 때 세금을 부과했던 것으로 유추해 볼 수 있다. 하지만 요즘은 개인이 직접 외국산차를 들여오는 경우보다는 수입차 업체를 통해 국내에서 판매되고 있는 것이 대부분으로 자동차 시장의 구조와 상황이 많이 변하였다. 결국, 자동차 시장의 구조와 상황은 급속하게 변했지만 이와 관련한 조세

제도는 개선되지 않아 문제가 되고 있으므로 이러한 차별에 대해 공평한 조세가 실현되기 위해서 수입차 업체를 통해서 판매되는 외국산차에 대해 국산차와 외국산차의 개별소비세 부과시점을 동일하게 하는 등의 개선방안을 마련할 필요가 있다.

2. 취득세

취득세는 재산의 취득사실에 소득을 추정하여 과세하는 유통세적 성격의 지방세 중의 하나로 지방세법에서 규정하고 있으며 자동차의 가격은 더 비싸나 환경친화적인 자동차의 보급을 위해 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」을 근거로 「지방세특례제한법」에서 환경친화적 자동차의 취득세를 면제 및 감면해 주고 있다. 그러나 이에 대한 혜택은 제한적이어서 결국 취득세제는 환경친화적 자동차의 구매 유인이 되지 못하고 있어 중장기적인 자동차 세제의 바람직한 방향과 맞지 않아 개선이 필요하다. 이와 관련한 문제점을 좀 더 구체적으로 살펴보고 원인을 규명하여 환경친환적인 취득세제가 될 수 있도록 이에 대한 개선방안을 마련하고자 한다.

먼저 자동차 취득세의 문제점에 대해 언급한 선행연구를 살펴보면 하능식·이선영(2015)에서는 자동차를 취득세 과세대상 제외에 대해서는 현행 취득세 과세대상으로 규정된 선박, 항공기 및 기계장비 등과의 형평성 측면에서 적절하지 않음을 밝히고 있음과 동시에 취득세에 친환경 기능을 부여하여 연비효율이 좋은 자동차를 구입하도록 유도하고 자동차 제작사도 고연비 친환경 자동차 개발을 유도할 수 있도록 연비기준의 취득세를 검토하였다. 김두형(2011)에서는 취득세 과세대상으로 규정된 선박이나 항공기 또는 기계장비 등과의 형평성과 배기량이 높은 고가 자동차는 재산으로서의 가치를 지니고 있음을 고려하여 차종의 성격이 다른 승용자동차에 한해 취득세 과세대상에서 제외하는 것이 적절하다고 하였다. 정지선·김완용(2012)에서는 차량의 가격과 연비를 연계하여 취득세가 차등적으로 과세될 수 있는 방안을 마련해야 한다고 제안하였다. 취득세와 관련한 기존의 연구는 개선 방안에 대한 방향성을 제시하거나 새로운 방안에 대해 제안하였으나 이는 기존의 취득세제를 크게 개편하는 것으로 시행되기에 다소 부담스럽거나 시일이 걸리는 반면에 본 연구에서 제안하는 방안은 친환경적 방향으로 과세율과 혜택금액 변경하는 수준이며 환

경친환적 자동차의 일례를 적용하여 적정 과세율 및 혜택을 도출하여 제안하였다.

취득세는 지방세법 제12조에 따라서 비영업용과 영업용으로 크게 구분하여 취득가액에 취득세율을 적용하여 과세하고 있다. 취득세율을 적용하는 구분을 좀 더 자세히 살펴보면 동법 제12조2항에는 3개의 항목으로 구분하여 명시하고 있는데 가목은 비영업용 승용자동차로 1천분의 70. 다만, 경자동차의 경우 1천분의 40분, 나목에는 그 밖의 자동차로 비영업용은 1천분의 50. 다만 경자동차의 경우 1천분의 40, 영업용의 경우 1천분의 40, 다목으로는 가목 및 나목 외의 차량에 대해서는 1천분의 20으로 취득세율을 한다. 결국 영업용차와 비영업용차 그리고 이 외의 구분이며 특별히 비영업용차의 경우 경자동차에 대해서는 세율을 낮춰서 과세하고 있다. 이는 자동차에서 발생하는 다양한 대기오염물질이 상대적으로 적게 배출하는 경차의 보급을 촉진하기 위한 혜택임을 유추해 볼 수 있다. 반면, 이와 동일한 맥락으로 친환경차라 불리는 하이브리드자동차 및 전기자동차 등의 혜택에 대해서 살펴보면 이에 대해서는 지방세법에서 명시하고 있지 않고 지방세특례제한법 제66조에서 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」에 따라 취득세 혜택을 언급하고 있다. 먼저 동법 제66조3항에서는 하이브리드자동차의 취득세 감면 혜택으로 2019년 현재 취득세액이 140만원 이하인 경우 취득세를 면제하고, 취득세액이 140만원을 초과하는 경우 취득세액에서 공제하고 2020년은 90만원, 2021년은 40만원 공제혜택을 부여하고 있다. 일반 비영업용 승용자동차를 예로 들어 설명하면 다음과 같은 식을 통해 휘발유 및 경유 등의 연료를 사용하는 내연기관 자동차와 비교하여 하이브리드자동차의 혜택 크기를 알 수 있다.

$$Car_{oil} \times Tax_{oil} = Car_{eco} \times Tax_{eco} - Reduction_{year} \qquad \text{(식 1)}$$

Caroil: 휘발유 혹은 경유자동차

Careco: 하이브리드 혹은 전기자동차

Taxoil: 휘발유 혹은 경유자동차 취득세율

Taxeco: 하이브리드 혹은 전기자동차 취득세율

Reductionyear: 해당년도 취득세면제금액 혹은 공제금액

휘발유 및 경유자동차의 취득세율과 하이브리드 및 전기자동차의 취득세율은 1천분의 70으로 동일한데 이 취득세율을 위 식에 적용하여 자동차 가격 차액의 식으로 활용하기 편하게 식을 변형하면 아래의 식이 된다.

$$Car_{eco} - Car_{oil} = Reduction_{year} \times (100/7) \qquad \text{(식 2)}$$

위 식에서 2019년 하이브리드자동차의 취득세 면제 및 공제 금액인 140만원을 적용하여 우변을 계산하면 2,000만원이 도출된다. 이 금액의 의미는 내연기관 자동차보다 2,000만원 이하로 더 비싼 하이브리드자동차는 취득세가 면제되는 효과가 있으나 그 이상으로 더 비싼 하이브리드자동차의 취득세는 140만원이 공제되고 초과분은 납부를 해야 하므로 두 자동차 취득가 차액의 2,000만원 이내의 경우에만 하이브리드자동차에 대한 취득세 혜택이 있다는 것이다. 이는 환경친화적 자동차의 구매자 및 소유자에 대한 지원을 할 수 있다는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제10조를 근거로 시행을 하고 있으나 두 자동차 취득가 차액이 2,000만원이 넘는 하이브리드자동차에 대해서는 차액이 2,000만원인 경우와 혜택이 동일하다. 2021년에는 취득세 면제 및 공제 금액이 40만원으로 내연기관 자동차와 하이브리드자동차의 취득가액 차이가 555만원을 넘는 하이브리드자동차의 취득세 혜택은 취득가액 차이가 555만원 이하인 하이브리드자동차와 동일하다. 이러한 사항을 고려하여 국내에서 점유율이 가장 높은 차 중 하나인 소나타 자동차를 살펴보면 2018년 하이브리드자동차의 가격은 2,854~3,299만원이고 휘발유용 소나타의 가격은 2,219~2,919만원이다. 차액의 범위를 보면 적게는 290만원에서 많게는 635만원까지 차이가 난다. 따라서 하이브리드자동차에 대한 취득세 혜택은 휘발유용 소나타차를 구매하기보다는 하이브리드 소나타차를 구매하기 유리하도록 환경친화적 세제를 갖추고 있다 할 수 있다. 하지만 전기자동차의 경우는 그렇지가 못하다. 2019년 전기자동차의 취득세 면제 및 공제 혜택은 140만원으로 하이브리드자동차와 동일하므로 이미 앞서 산출한 자동차 차액이 2,000만원을 기준으로 그 혜택이 제한된다. 2018년 가장 많이 판매된 전기차는 코나 자동차로서 트림별 평균가격은 전기차가 4,730만원이고 휘발유 자동차 2,245만원, 경유 자동차 2,437만원이다.

코나 전기자동차가 휘발유 및 경유 코나 자동차보다 모두 2,000만원 이상 가격이 높다. 취득세율은 세 종류의 자동차 모두에 동일하게 적용되므로 전기자동차에 취득세 혜택이 있다고 하더라도 상대적으로 가격인 높은 전기자동차의 취득세액이 더 높다. 전기자동차는 오염물질을 배출하지 않아서 환경친화적이나 자동차의 가격이 높아 소비자의 구매가 쉽지 않으며 더욱이 본 연구에서 살펴본 바와 같이 취득세 측면에서도 오히려 전기자동차에 부담이 더 가중되어 있어 휘발유 및 경유자동차의 구매가 유리한 상황이다. 환경친화적 자동차인 전기자동차의 구매 유인이 되는 취득세제가 되기 위해서는 세율을 낮추거나 면제 및 공제 금액을 높여주어야 한다. 세율 측면에서는 현재 내연기관 자동차와 공통적으로 일괄적용하고 있는 과세율을 경자동차와 같이 따로 적용하는 방식으로 코나 자동차의 경우 140만원의 혜택 시에는 1천분의 62 이하로 과세해야 하고 면제 및 공제 금액이 없다면 1천분의 33이하로 과세해야 한다. 면제 및 공제 금액의 경우 현재와 같은 동일한 취득세율이 코나 자동차에 과세되는 상황에서는 코나 전기자동차에 174만원 이상의 취득세 혜택이 있어야 전기자동차의 구매를 유도할 수 있다.

3. 자동차세

가. 자동차세의 성격 및 관련 연구

자동차세는 지방세법 제125조에서 자동차 소유에 대한 자동차세로 명시하고 있어 자동차 보유사실에 대하여 부과하는 재산세적 성격을 지니는 지방세이다. 그 밖에 도로이용 및 파손에 대한 사용자부담금의 성격, 교통혼잡과 대기오염을 발생시키는 행위에 대한 부담금적 성격도 아울러 가지고 있다[2]. 과세표준과 세율에 대해서는 동법 제127조에서 승용자동차, 그 밖의 승용자동차, 승합자동차, 특수자동차, 3륜 이하 소형자동차에 대해 각각 영업용과 비영업용으로 구분하여 제시하고 있다. 이 중 자동차의 배기량을 기준으로 과세를 하고 있는 승용자동차의 자동차세에 대해서는 지속적으로 논란이 되어 왔고 관련 연구에서도 여러 개선방안을 제시하고 있다. 이재훈·양정선(2008)에서는 배기량 기준의 자동차세는 자동차의 개발 및 생산의 탄

2) 헌법재판소 2002. 8. 29. 선고, 2001헌가24 결정

력성을 감소시키고 글로벌 경쟁력을 저하시키는 주요한 요인이 되고 있음을 설명하고 있다. 그 내용으로는 미국과 EU의 다른 조세체계로 인하여 자동차의 수요자가 선호하는 배기량 등급이 국내와 달라서 내수차량과 수출차량의 2원화 개발이 불가피함에 따라 수출 경쟁력을 약화시키므로 배기량 기준이 아닌 연비기반의 자동차세 전환을 제안하였다. 김두형(2011)에서는 배기량 기준의 자동차세는 자동차의 가치와 자동차세액 사이의 불균형과 다른 재산세의 과세대상 재산과의 비교에서도 재산과세로서의 성격이 부족하다. 또한 대기오염 유발 측면에서도 자동차세의 세율구분이 차량의 중량이나 오염물질 발생량과 무관하게 대체로 영업 및 비영업용, 승용자동차 및 승합자동차 등 단순히 자동차 종류로만 구분함에 따라 사용자부담금 및 오염유발원인자적 성격도 미흡하다고 설명하였다. 이에 따라 유류 과소비 억제 및 자동차의 친환경성 강화를 위해 이산화탄소 배출량이나 연비를 기준으로 차등 과세하는 방안 등을 제시하였다. 정지선·김완용(2012)에서는 자동차세가 재산세적인 측면 외에도 도로이용 및 파손에 대한 사용자부담금적인 성격과 교통혼잡 및 오염물질을 발생시키는 행위에 대한 부담금적 성격이 있음에도 불구하고 자동차의 이용이 유발하고 있는 외부효과를 적절하게 반영하지 못하고 있는 문제가 있음을 언급하였고 이를 고려한 자동차세의 개선방안으로 자동차의 외부성을 고려할 수 있도록 연비를 기반으로 하는 자동차세제 도입을 제안하였다. 하능식·이선영(2015)에서는 자동차세의 용도별 과세 불형평성의 문제를 고려하였다. 영업용과 비영업용 간의 자동차세 부담의 수준 차이의 경우 승용자동차 비영업용의 연간 세액이 영업용보다 8.58배에 달한다고 제시하였다. 특히 중대형 승용차는 비영업용이 영업용과 비교하여 10배 정도의 수준이며 영업용 승용차인 택시는 비영업용 승용차에 비해 주행거리와 도로 사용량이 더 많음에도 불구하고 오히려 자동차세는 적게 부과되어 자동차세의 과세 원리에 맞지 않는다고 하였다. 이에 따라 영업용 자동차에 대한 저율과세는 바람직하지 않으므로 영업용 자동차세의 과세율을 높일 필요가 있으며 택시 등의 영업용 자동차에 대한 배려는 조세 측면보다 요금 조정을 통한 방법을 제시하였다. 자동차세와 관련한 선행연구들을 정리해 보면 크게 두 가지 측면으로 접근하여 문제점을 도출하고 개선방안을 제시하였다고 볼 수 있다. 먼저는 자동차의 재산세적 성격에 초점을 맞추어서 과세대상차량별 불균형 및 형평성에 대해 다루었고 다른 하나는 자동차의 대기오염발생에 대한 부담금적 성격에 근거하여 친환경적 방향의 자동차

세가 되도록 자동차의 연비를 기준으로 한 자동차에 대해 다루었다. 한편, 보유세로서의 자동차세는 해당 재화의 특징보다는 가치를 기준으로 보는 것이 더 타당하므로 본 연구에서는 재산세적 성격에 초점을 맞추어서 자동차세의 문제점을 다루고 이에 대한 개선방안을 도출하고자 한다.

나. 문제점 및 개선방안

자동차의 배기량을 기반으로 과세하고 있는 현행 자동차세는 자동차의 재산세적 성격을 충분히 반영하지 못한 과세체계에서 비롯된 것이라 할 수 있다. 과거에는 자동차의 종류가 많지 않았고 배기량별로도 다양하지 않았던 시기여서 이때는 자동차 배기량이 자동차 가격과 어느 정도 비례한다고 말할 수 있었고 수입자동차의 비중도 높지 않아 자동차세의 과세기준이 큰 문제가 되지 않았다. 또한, 자동차세의 과세표준과 세율이 개정된 최근 시기가 2011년 12월로서 휘발유 및 경유를 연료로 사용하는 자동차가 대부분이었던 시기로 개정 이전에는 친환경차라 불리는 하이브리드자동차와 전기자동차의 보급이 미미했다. 하지만 국내 자동차 시장의 성장으로 국내 자동차 제작사들은 다양한 자동차를 출시하였고 심지어 한 종류의 자동차 모델에서도 배기량 규모가 다른 여러 동일 모델들을 출시하였다. 이와 함께 외국산자동차를 국내에 수입하여 판매하는 자동차 딜러회사를 통해 다양한 종류의 수입차가 국내에 보급되어 판매되었다. 결국 자동차세와 관련한 지방세법의 조항이 마지막으로 개정된 시기와 비교해보면 시간도 많이 지났듯이 자동차 시장도 급격하게 변화하고 성장하였다. 그리고 이에 따른 불균형적인 과세 등과 같은 다양한 문제가 발생하고 있다. 이러한 점을 고려하여 본 장에서는 자동차의 재산세적 성격에 초점을 맞추어 현행 자동차세의 문제점을 검토하고 개선방안을 제시하고자 한다.

현행 자동차세의 주요 문제점으로는 자동차가 일종의 재산적 가치를 보유하고 있으며 이에 따라 자동차의 소유 그 자체가 과세대상이므로 재산의 규모에 따라서 차별적으로 과세되어야 하나 자동차의 배기량을 기반으로 하는 현행 과세 제도는 그렇지 못하다. 이와 관련한 예로 하이브리드자동차와 내연기관 자동차의 비교이며 수입자동차와 국산자동차가 대표적이다. 구체적으로 2,359cc 자동차인 현대 그랜저 2.4 하이브리드자동차의 최저가격은 3,512만원[3]이고 같은 배기량의 동일모델의

휘발유 자동차의 최저가격은 3,048만원이다. 같은 배기량이므로 자동차세로 과세되는 금액은 동일하다. 하지만 재산적 가치는 하이브리드자동차가 더 높다. 이러한 경우 자동차세의 성격으로 대기오염을 발생시키는 부담금적 요인도 있으므로 이를 고려하여 재산적 가치는 하이브리드자동차가 더 높으나 휘발유 자동차는 더 많은 오염물질을 배출한다 하여 과세금액을 동일하게 했다고 반박할 수도 있다. 하지만 비영업용 승용자동차의 과세표준을 보면 1,600cc 초과 자동차에 대해서는 모두 cc당 200원의 세액을 동일하게 적용하고 있어 앞서 제기한 반론에 대한 타당성이 부족하다. 수입자동차와의 비교에서는 더욱 명백하게 문제점을 발견할 수 있다. 1,995cc의 수입자동차(BMW 520d)의 최저 구매가격은 6,330만원으로 2,999cc의 국산자동차(현대 그랜저 3.3) 구매가격인 4,270만원보다 높아 재산적 가치로는 수입자동차가 더 크다고 할 수 있으므로 더 많은 금액이 과세되어야 한다. 그러나 실제로는 배기량 크기로 과세가 되기 때문에 구매가격이 낮아 재산적 가치가 적은 국산자동차에 더 많은 금액이 과세되고 있다.

또 다른 문제점으로는 전기자동차이다. 전기자동차는 배터리에 저장된 에너지를 통해 모터 구동으로 자동차가 움직이므로 엔진이 없어서 배기량에 대한 구분도 없다. 이러한 점으로 인해 전기자동차는 다른 승용자동차와 같이 지방세법 제127조 1항의 배기량으로 세액을 산정하는 승용자동차에 속하지 않고 동법 127조 3항의 그 밖의 승용자동차에 적용되어 자동차 1대당 연세액으로 영업용은 20,000원 비영업용은 100,000원이 과세된다. 전기자동차가 갖고 있는 재산적 가치의 크기 없이 모든 전기자동차를 동일하게 간주하고 있어 조세공평주의에도 어긋난다고 볼 수 있다. 일반 비영업용 승용자동차의 과세액과 비교해보면 전기자동차의 과세액 100,000원은 cc당 140원의 세액이 과세되는 1,600cc 이하의 차량과 비교가 가능한데 동일모델의 차량중 내연기관자동차와 전기자동차의 출시가격을 보면 내연기관자동차의 대략 2.5~3배 정도 전기자동차 가격이 더 높다. 한편, 전기자동차와 동일하게 친환경차로 구분되는 하이브리드자동차의 경우 엔진과 모터 둘 다 있어 배기량으로 구분이 가능하기 때문에 배기량에 기반하여 세액이 적용되는 동법 제127조 1항의 승용자동차로 간주하여 과세하고 있어 이 부분에서도 문제 제기가 될 수 있는

3) 네이버 자동차

여지가 크다.

이에 대한 문제점을 해결하고 자동차세의 성격에 부합하기 위해 재산적 가치를 고려한 과세방식의 개선방안으로는 자동차 배기량을 기반으로 한 자동차세가 아닌 자동차 가격을 기반으로 한 자동차세로의 전환이다. 자동차 가격 기반의 자동차세 과세방법으로는 자동차 가격에 동일 세율을 적용하는 것이며 자동차의 내구재 특성으로 인해 시간이 지나면서 자동차 가치의 하락에 대해서는 현행 제도에서 적용하고 있는 자동차세 경감률을 동일하게 적용하면 될 것이다. 이러한 과세방법의 장점으로는 동일세율을 적용함에 따라 자동차 가격에 비례하여 과세금액이 정해지므로 재산적 가치에 대한 과세로서 자동차세의 성격에 부합함과 동시에 공평과세의 기본원칙에 충실한 과세체계라 할 수 있다. 특히, 1,600cc 초과 과세표준으로 구분하여 국내에서 가장 많은 비중을 차지하는 2,000cc 미만의 차량과 0.5%의 비중도 되지 않는 5,000cc 이상의 고배기량이면서 동시에 초고가의 자동차에 대해 동일하게 과세하였던 문제와 그 사이에 존재하는 다른 모든 배기량의 자동차에 대한 동일 과세 문제도 자동차세의 성격에 부합하게 해결이 가능하다. 또한 자동차 가격에 기반 한 자동차세는 수입자동차에 대한 국내 판매 가격을 낮출 유인이 될 수 있을 뿐만 아니라 일부 자동차 모델의 경우 동일한 자동차에 대해 다른 국가보다 비싸게 판매하는 가격차별의 문제도 완화할 수 있을 것이다. 과세방법 변경에 따른 과세금액 산출에 대한 혼란에 있어서도 현행의 경우 배기량별 과세표준 방식에 각각의 세율을 곱하여 과세금액이 산출되나 제기된 개선방안은 이보다 단순한 과세체계 방식을 통해 과세금액이 쉽게 산출되어 납세자들에게도 과세금액 산출방식에 따른 혼란을 줄일 수 있다.

한편, 현행 자동차세 과세는 영업용과 비영업용에 대해서 구분을 두고 있는데 영업용과 비영업용 자동차에 대해서는 두 경우 모두 재산적 가치도 갖고 있지만 영업용의 경우 생계적 수단의 성격도 동시에 갖고 있다. 따라서 영업용 승용자동차에 낮은 세율을 적용하는 것이 적절하게 판단되므로 과세방법에 있어서는 영업용과 비영업용 모두 동일하나 영업용에 비영업용의 과세율보다 낮은 과세율을 적용하는 것이 타당하다.

추가적으로 자동차 가격에 기반 한 자동차세에 대한 점검과 관련하여 이러한 과세방법은 본 연구에서 자동차 취득 시에 과세되는 개별소비세와 취득세의 개선방안

과 유사하게 자동차 가격을 기반으로 하고 있어 이에 따른 이중과세의 우려를 낳을 수 있다. 이에 대해서 관련 연구를 참조 및 인용하여 본 연구에서 우려하는 이중과세에 대한 부분을 고찰해보고자 한다. 이중과세에 대한 연구로 김현동(2017)에서는 헌법재판소 2008.11.13. 선고판례를 근거로 과세목적 또는 과세물건이 다르면 동일한 납세의무자에게 다른 세목으로 과세를 하더라도 이중과세가 아니라고 하였다. 이 판례에 비추어 본 연구의 사례를 살펴보면 개별소비세, 취득세, 자동차세는 모두 같은 대상에 과세가 되므로 이중과세 여부는 과세목적에 따라 판가름 될 수 있는데 본 판례는 이중과세가 아닌 사례이고 이중과세라 판례한 또 다른 사례를 보면 헌법재판소 1994.7.29. 선고 92헌바49 판례를 근거로 다른 세목에서의 동일 납세의무자에게 과세목적이 크게 다르지 않은 다른 세목을 과세하면 이중과세로 보았다. 결국 과세목적이 다르면 이중과세가 아니고 과세목적이 크게 다르지 않으면 다른 세목이라 하더라도 이중과세라 말하고 있다. 이를 고려하여 가격에 기반 한 개별소비세, 취득세, 자동차세의 이중부과 여부를 살펴보면 이 세 개의 세목은 다르나 대상은 동일하고 과세방법도 유사하다. 하지만 각각의 과세목적에는 개별소비세는 사치 및 소비 억제를 목적으로 소비에 대해 과세를 하며, 취득세는 일정한 자산의 취득에 대해 취득행위 자체에 담세력을 인정한 행위세이자 유통세의 성격이다. 자동차세는 재산세적인 성격과 도로손상부담금적 성격을 내포하고 있으므로 이 세 개의 세목에 대해 과세대상이 동일하고 과세방법은 유사하나 세목별 과세목적이 다르므로 이중과세로 보기 어렵다.

Ⅳ. 결론

자동차에 과세되는 세금은 자동차 취득단계와 보유단계 그리고 운행단계로 크게 구분되는데 운행단계에서는 자동차의 연료에 과세 되는 만큼 실질적으로 자동차에 과세 되는 세금은 취득단계와 보유단계이다. 각 단계별 세목을 구분하면 취득단계에서는 개별소비세, 교육세, 부가가치세, 취득세가 있고 보유단계에서는 자동차세와 지방교육세가 있다. 자동차 1대에 과세 되는 세목이 운행단계를 제외하고 6가지나 된다. 과세 되는 세목이 다양한 만큼 이에 대해 납세자의 부담이나 과세금액에 산정에 대한 과세방법의 복잡성 그리고 세목의 적절성 등 다양한 문제가 지속적으로 제기되어 왔다. 이에 따라 본 연구에서는 이러한 우려에 대해 자동차 관련 세목을 점검 및 고찰하여 문제점을 도출하였고 이를 개선할 수 있는 방안을 마련하였다.

개별소비세의 경우 과세의 적절성, 과세기준 및 방식, 과세 시점에 대해 검토하였는데 먼저 적절성에 있어서 대부분의 자동차는 생활의 편의와 실용적 기능을 위해 구매하므로 모든 자동차를 사치품의 일종으로 간주할 수 없고 개별소비세의 과세 목적에 부합하게 일부 높은 고가의 자동차에 한 해 개별소비세를 부과할 필요가 있다. 현행 과세기준 및 방식은 배기량을 기준으로 세액이 산정되는데 이는 동일한 배기량의 국산자동차와 외국산자동차 간의 큰 가격 차이에도 불구하고 세액이 같아 개별소비세의 목적에 부합하지 못한 과세기준이다. 또한 자동차기술의 발전을 통해 이룩한 전기자동차의 경우 엔진이 없어 내연기관 자동차와의 세금 형평성을 이루기 어려워 공정과세를 달성하기 어렵다. 따라서 이러한 문제를 해결하기 위해 배기량 기반의 개별소비세가 아닌 자동차 가격을 기반으로 하여 일정금액 이상의 가격 초과분에 대해 세율을 적용하여 개별소비세를 과세할 필요가 있다.

취득세의 경우 친환경자동차 보급을 위해 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」을 근거로 「지방세특례제한법」에서 환경친화적 자동차에 취득세 면제 및 감면혜택을 통해 친환경자동차의 구매를 유도하고 있다. 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」 제66조3항에서는 하이브리드자동차의 취득세 감면 혜택으로 2019년 취득세액이 140만원 이하인 경우 취득세를 면제하고, 140만원 초과의 경우는 취득세액을 공제해준다. 이러한 혜택을 판매 비중이 가장 높은

하이브리드자동차 모델에 적용해보면 취득세는 내연기관 자동차와 비교하여 하이브리드자동차 구매의 긍정적 유인이다. 그러나 전기자동차의 경우 내연기관 자동차와의 가격 차이가 커서 전기자동차의 구매 유인으로서의 역할이 어렵고 취득가액에 따라 취득세율이 과세되므로 동일모델의 내연기관 자동차에 비해 취득세 부담도 더 크다. 현행의 방향대로 전기자동차의 취득세가 되기 위해서는 180만원 이상의 감면 혹은 면제 혜택이 있어야 하며 기존의 140만원 혜택 시에는 취득세를 약 1천분의 60 이하로 과세해야 한다.

자동차세에 대해서는 자동차의 재산적 가치에 부과하는 자동차 보유 세목으로서의 성격을 중심으로 문제점을 도출하고 개선방안을 마련하였다. 현행 자동차세의 주요 문제점으로는 자동차의 소유 그 자체가 과세대상이므로 재산의 규모에 따라 과세되어야 하나 배기량 기반으로 하는 현재의 자동차세 과세방식은 자동차의 재산적 가치를 제대로 반영하지 못하여 과세되고 있다. 이러한 과세방식은 2,000cc 미만의 차량과 초고가의 5,000cc 이상의 고배기량 자동차의 과세금액이 같은 문제를 유발하였다. 이를 위해 자동차세의 성격에 부합하면서 공평과세의 기본원칙에 충실하도록 자동차 가격을 기반으로 일정 세율을 과세하고 기존의 자동차세 경감률을 적용한 자동차세를 제안하였다. 이를 통해 실질적으로 자동차의 재산적 가치를 고려한 자동차세가 과세될 수 있으며 그 동안 지속적으로 논란이 되고 있는 국산자동차와 수입자동차 간의 문제뿐만 아니라 국내 자동차 간의 자동차세 과세문제도 형평성과 과세목적에 맞게 해결이 가능하다.

마지막으로 현행 자동차세제는 크게 배기량을 기반으로 한 세목과 자동차 가격을 기반으로 한 세목, 배기량과 가격 두 항목을 고려한 세목이 있다. 이는 자동차에 과세 되는 다양한 세목으로 인해 납세의 부담뿐만 아니라 자동차에 과세 되는 종류도 많고 그 기준도 획일적이지 못한 복잡한 자동차 세제이다. 납세자 중심의 세제라고 보이기보다는 과세중심의 세제라 보기에 더 가까워 납세자 입장에서는 조세저항을 많이 생각하게 하는 세제라 할 수 있다. 이러한 측면에서 기존에 지속적으로 문제제기가 되었던 개별소비세와 자동차세를 가격을 기반으로 한 세제로 전환하여 각각의 세목이 갖고 있는 과세기준 및 방식에 대한 문제점을 해결함과 동시에 과세의 형평성과 조세공평주의를 증진하며 좀 더 간단한 과세기준을 적용함으로써 납세자 중심의 세제로 탈바꿈할 수 있을 것이다.

참고문헌

김두형, “환경친화적인 자동차세제 도입방안,”「조세법연구」, 한국세법학회, 2011.

김승래·김명규·임병인, “가격기준 자동차세제 개편의 소득재분배효과,”「한국지방재정논집」, 제21권 제2호, 2016.

김종원, “친환경자동차 협력금제도의 효과적 도입을 위한 연구,”「환경정책」, 제26권 제2호, 2018.

김필헌·최가영,「자동차 관련 지방세제의 합리적 개편방향」, 한국지방세연구원, 2017.

김현동, “이중과세원칙의 의미화 한계,”「세무학연구」, 34(4), 2017.

김현동·황윤지, “환경관련세제의 문제점과 개선방안,”「환경법연구」, 제32권 제1호, 환경법학회, 2010.

김홍권·심석무, “우리나라 자동차세의 개선방안,”「세무학연구」, 제27권 제4호, 한국세무학회, 2010.

나민주·조기현·오범호, “교육세 제도의 성과와 과제,” 제58차 학술대회 자료집, 한국교육재정경제학회, 2012.

성명재, “개별소비세 개편방향에 대한 소고,”「KERI Column」, 2016.

이재훈·양정선, “연비를 고려한 자동차세 개편방안,”「재정학연구」, 제1권 제4호, 한국재정학회, 2008.

장기용, “자동차관련 세제의 환경친화적 세제로의 개편방안,”「경영컨설팅연구」, 제8권 제1호 통권 제16호, 2008.

정지선·김완용, “연비기반 자동차 관련 세제의 도입방안에 관한 연구,”「세무와회계저널」, 제13권 제4호, 한국세무학회, 2012.

하능식·이선영,「친환경시대 자동차세제의 합리화 방안」, 한국지방세연구원, 2015.

A Study on Improving the Automobile Taxation

Kim, Jongwon*

Abstract

This study is to improve the automobile taxation especially on individual consumption tax, acquisition tax, automobile tax considering their properties and purposes. Individual consumption tax should be price-based tax imposing the amount of exceeding certain price. For acquisition tax currently providing some benefits to green car on the ground of law for expanding green car, it should give benefits over 1.8 million won to electric vehicle or impose 6% below when maintaining current benefit 1.4 million won. Automobile tax should be price-based tax taking account of yearly reduction rate to accord with its property and purpose.

□ Keywords: Automobile Tax, Acquisition Tax, Individual Consumption Tax, Double Tax

* Senior Researcher, Yonsei Institute for Legal Studies