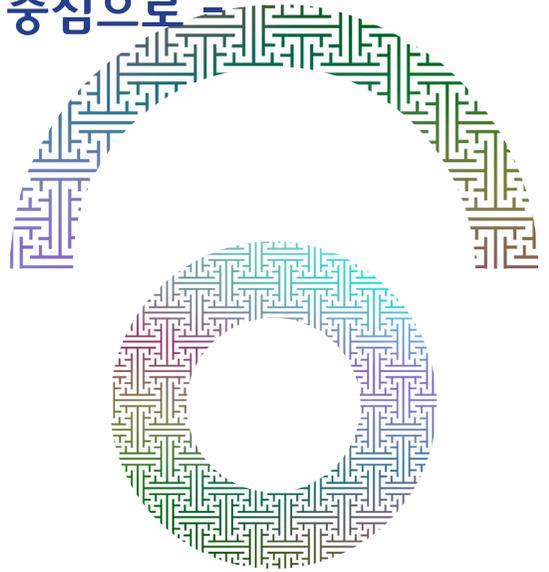


울산광역시 지역개발기금의 합리적 운영 방안

- 적정 자동차 공채매입률을 중심으로 -



연구진

이희재(한국지방행정연구원 수석연구원)

윤태섭(한국지방행정연구원 수석연구원)

연구 요약

1. 연구배경 및 목적

지역개발공채의 특성

- 지역개발공채는 강제 첨가 매출방식으로 판매되고 있음
 - 지역개발채권은 특별시, 광역시, 도 및 특별자치도 또는 특별시와 광역시가 아닌 인구 100만 이상 대도시가 지방직영기업 및 지방공사·공단의 사업을 위한 투자재원을 확보하거나 지역개발을 위한 기금을 조성하기 위하여 지방의회의 승인을 받아 발행할 수 있고, 발행대상은 지방자치단체로부터 면허·허가·인가를 받는 자, 지방자치단체에 등록을 신청하거나 신고하는 자, 지방자치단체 등과 계약을 체결하는 자 등임(지방공기업법 제19조)
 - 2016년 현재 지역개발기금을 운영하고 있는 자치단체는 총 18개로, 연구 요청 기관인 울산광역시를 포함하는 광역 17개 시도와 인구 100만 이상 대도시에 해당하는 창원시임
 - 지역개발공채의 대부분을 차지하는 것은 자동차 신규 등록 및 이전 등록 시 매입하게 되는 공채임
 - 강제 첨가 매출방식이므로 지역개발공채의 매입률이 높은 경우, 자치단체가 거두어들이는 지역개발기금도 같이 늘어나게 됨

자치단체 간 조세경쟁의 발생

- 지역개발공채 매입률은 18개 자치단체 간의 조세경쟁이 발생하고 있는 영역이라고 볼 수 있음
 - 법인의 지역개발공채 환매 비용 절약 유인으로 인해 법인들은 지역개발공채 매입률이 보다 낮은 지방자치단체에 지사를 개설하고 그곳에 차량을 등록하고자 함

- 이 경우, 취득세, 등록세, 소유분 자동차세, 운행분 자동차세, 지방교육세 역시 해당 자치단체에 납부함
- 이에 따라 자치단체들은 경쟁적으로 공채매입률을 낮추는 조세경쟁이 벌어지고 있음

□ 울산시의 대응책 검토

- 울산시의 자동차등록 공채매입률은 전국 9개 시도와는 비슷하나, 인접한 4개 시도(부산, 대구, 경남, 창원)에 비해서는 높은 수준임
- 특히 리스자동차는 여신전문금융업법의 특례규정(제33조)에 따라 시설대여업자 소재지에 등록할 수 있도록 하고 있으므로, 공채매입률이 낮은 자치단체로 등록이 몰릴 수 있음
- 이에 따라 지역개발기금재원의 축소는 물론 지방세입에도 영향을 미치게 될 우려가 있음
- 그렇다고 지나치게 공채매입률을 낮추게 되면 재원확보에 차질을 빚게 될 것이므로 적정 수준의 공채매입률 산정이 필요함
- 더구나 일부 시도(인천, 경기도, 부산, 대구)에서는 조례 제정을 통하여 2016년 1년간 한시적으로 지역개발채권 매입의무를 면제하고 있어 이에 대한 울산시의 대응책을 검토함

2. 주요 연구내용

□ 울산시 지역개발기금의 미래수요

- 울산시 지역개발기금의 미래수요가 크면 적극적으로 지역개발공채 매입률을 낮추기 어려움
- 계산 결과 지역개발기금의 미래수요가 지속적으로 증가할 것으로 예측되어 현재 지역개발채권 발행액을 줄이는 것은 힘들고 줄일 경우 추가적인 재원이 필요할 것으로 예측됨

□ 울산시 자동차등록 공채매입률 변경시의 영향(이론적 측면)

- 조세경쟁과 관련하여 울산시 자동차등록 공채매입률을 변경하였을 경우 지역 개발기금에 어떤 영향을 미칠 것인지 계산함
 - 계산 결과 공채매입률이 1% 낮추어 지는 경우, 지역개발기금은 0.614% 감소하는 것으로 나타났음
- 울산시 자동차등록 공채매입률의 변경이 울산시의 지방세수에 어떤 영향을 미칠 것인가와 관련하여
 - 계산 결과 공채매입률이 1% 낮추어 지는 경우, 취득세액은 1.02% 증가하는 것으로 나타났음
- 상기 두 가지 결과를 조합하면, 울산시가 공채매입률을 1% 낮추는 경우 지역 개발기금의 감소비율보다 취득세액의 증가비율이 훨씬 큰 것으로 나타남
 - 지역개발기금액과 취득세액의 절대액을 고려하면, 공채매입률을 낮출수록 울산시가 추가로 얻게 될 소득은 큰 것으로 분석됨

□ 울산시 자동차등록 공채매입률 변경시의 영향(현실적 측면)

- 이론상으로는 공채매입률을 낮출수록 유리한 것으로 나타났으나, 미래수요 및 지방세수의 영향을 고려하였을 때, 울산시 자동차 공채매입률은 어느 수준이 적당할 것인가를 산정할 필요가 있음
 - 이를 위해 실제 리스 업체들에게 울산시에서 지역개발공채 매입률을 낮출 경우, 실제로 울산시에 지점을 개설할 용의가 있는지에 대해 의견을 청취 하였음
- 전화 인터뷰를 통해서 울산시의 지역개발공채 매입률 인하 정책은 실제로 세수증대 효과를 보기 어려울 것으로 전망됨
 - 비록 이론상으로는 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추는 경우, 그동안 타 지역에 빼앗겨 왔던 취득세 등 지방세수를 되가져옴에 따라 이득을 볼 수 있는 것으로 보이지만, 실제 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추더라도

리스업체들이 울산시에 지점을 개설하지 않아 지방세수를 되찾아 올 수 없을 가능성이 높음

- 더구나 2016년 5월 20일, 서울행정법원은 취득세는 본사 소재지가 가져가야 한다고 결론을 내렸음
 - 서울시는 2013년부터 당시 안전행정부에 지방세법에 리스차량의 사용본거지를 납세지로 하는 내용을 더욱 명확하게 명시해달라고 요청하였으며, 국토교통부에도 처벌규정을 추가하는 내용의 자동차관리법 개정안을 건의해 왔음
 - 본 판결에 따라 울산시는 향후 행정자치부 및 국토교통부의 관련법 개정 추이를 지켜볼 필요가 있음

□ 결론 및 정책제언

- 울산시의 지역개발공채 매입률 인하 정책은 실제로 세수 증대 효과를 보기 어려울 것으로 전망되므로 현행 요율을 유지하는 것이 좋을 것임
- 종합적으로 울산시의 입장에서 최선의 전략은 현행 요율을 유지하되, 서울시와 연계하여 행정자치부 및 국토교통부에서 관련법을 개정하도록 요구하는 것임
 - 자치단체들의 지역개발공채 요율인하 경쟁은 자치단체 주민의 이득이 아니라 리스업체들의 이득으로 돌아가게 됨을 역설하고 자치단체 간의 제 살 깎아 먹기 식의 경쟁을 불식시키는 방향으로 현행법이 개정되어야 할 것임

차 례

제1장 서론	1
1. 연구배경 및 목적	3
2. 연구의 범위 및 방법	8
제2장 지역개발기금 특성 및 자동차 공채매입률 경쟁	11
1. 지역개발기금의 특성 및 현황	13
2. 각 시도 지역개발기금 조례 및 활용 상황 비교	18
3. 자동차 공채매입률 경쟁	24
제3장 울산시 지역개발기금 운용 현황 및 미래수요 분석	37
1. 울산시 지역개발기금 운용 현황	39
2. 지역개발기금 용자 현황 및 미래수요 분석 ..	50
제4장 울산시 적정 자동차 공채매입률의 산정	55
1. 기본방향	57
2. 공채매입률 변경과 지역개발기금의 관계 ..	58
3. 공채매입률 변경과 지방세입의 관계	59
4. 리스업체 의견조사 결과	62
5. 서울행정법원 판결과 합의	65



제5장 결론	69
1. 연구내용 요약	71
2. 정책제언	76
3. 토론	77
참고문헌	79
부 록	81



표 차례

<표 1-1> 17개 시도별 자동차등록 공채매입률(비영업용, 신규등록 기준)	7
<표 2-1> 지역개발기금의 적립-용자 현황	14
<표 2-2> 지역개발기금의 시도별 사업별 용자액	17
<표 2-3> 지역개발기금의 시도별 재원	20
<표 2-4> 울산광역시 공채의 매입대상 및 매입 기준 ..	22
<표 2-5> 울산광역시 분야별 공채 매출현황(최근 3년) ..	23
<표 2-6> 타 시도 비교 울산광역시의 자동차 신규 등록에 따른 공채 매입 기준 비교	25
<표 2-7> 타 시도 비교 울산광역시의 자동차 이전 등록에 따른 공채 매입 기준 비교	26
<표 2-8> 타 시도 비교 울산광역시의 기타 허가 및 등록에 따른 공채 매입 기준 비교	27
<표 2-9> 타 시도 비교 울산광역시의 각종 계약의 체결에 따른 공채 매입 기준 비교	27
<표 2-10> 경상남도 2001년 채권매입률 인하	29
<표 2-11> 제주 2011년 12월 자동차 이전등록 채권매입률 인하 현황	30
<표 2-12> 지역개발채권 기준 도시철도채권 매입률 비교	31
<표 2-13> 비영업용 승용자동차 도시철도채권 매입률 현황	34
<표 2-14> 공채매입률 인하경쟁 시기별 구분	35
<표 2-15> 리스회사 유치경쟁 주요 시도별 자동차 공채 매입 현황	35
<표 3-1> 울산시 연도별 기금운용현황	39
<표 3-2> 울산시 연도별 업무현황	42
<표 3-3> 지역개발기금 운영현황	45

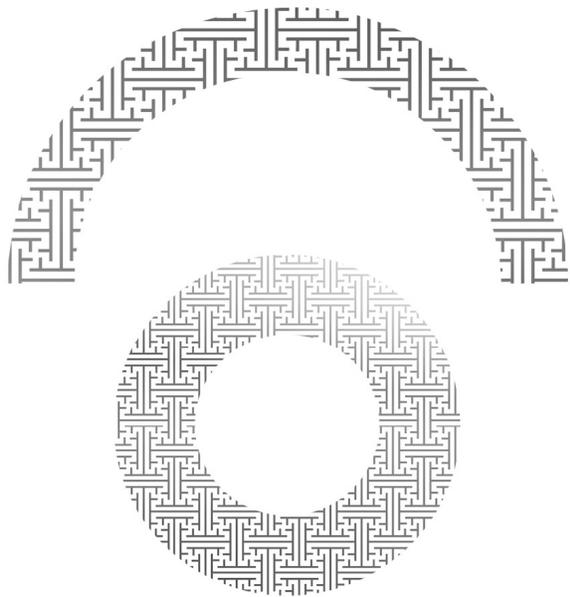
<표 3-4> 울산시 지역개발기금 용자현황	51
<표 3-5> 향후 5년 울산시 지역개발공채 매출액 및 미래 용자수요 추정 결과	54
<표 4-1> 공채매입률 변경시 지역개발기금에 미치는 영향 추정 결과	58
<표 4-2> 공채매입률 변경시 지방세수에 미치는 영향 추정 결과	59
<표 4-3> 자치단체 간 조세경쟁으로 인한 울산시 손실액 추정치	60
<표 4-4> 인터뷰 대상 업체	62
<표 4-5> 인터뷰 결과	63



그림 차례

<그림 2-1> 지역개발기금 사업별 용자 현황	15
<그림 2-2> 최근 10년간 지역개발기금 사업별 용자액 ..	16
<그림 2-3> 지역개발기금 재원별 비중	18
<그림 2-4> 최근 10년간 지역개발기금 재원의 추세 ..	19
<그림 3-1> 울산광역시 공채매출현황	40
<그림 3-2> 울산광역시 공채 미상환액 현황	41
<그림 3-3> 울산광역시 지역개발공채 수입 내역	43
<그림 3-4> 울산광역시 지역개발공채 지출 내역	44
<그림 3-5> 시 전체 재정에서 지역개발기금이 차지하는 비중	46
<그림 3-6> 지역개발기금 타 회계 용자 지원율	47
<그림 3-7> 공채매출수입액과 공채상환원리금	48
<그림 3-8> 지역개발기금 용자운영 현황	49
<그림 3-9> 울산시 지역개발기금 용자 추세	50

제1장 서론



제1장

서론

1. 연구배경 및 목적

□ 연구배경

- 지역개발기금제도는 1969년 상수도 사업을 위한 수도공채의 발행에서부터 시작되었음¹⁾
 - 1979년 읍·면 상수도 확충계획을 수립하고 그 재원조달을 위하여 읍·면 상수도 지원금고를 설치
 - 1985년에는 시·군의 상하수도 사업에의 용자 확대를 위하여 각 도별로 상하수도 지원금고로 개편
 - 1989년에는 기존의 8개도에 5개 직할시와 제주도를 추가하여 14개 시도에서 지역개발기금으로 확대·개편
 - 1989년 지역개발기금으로 확대 후 상하수도는 물론 궤도사업, 자동차 운송사업, 지방도로사업, 하수도사업, 주택사업, 토지개발사업, 의료사업 등으로 용자 대상 확대
- 당초에는 기금 조성을 위하여 정부지원금, 일반회계지원금, 지방채 발행 등을 활용하였으나 지역개발기금의 설치 이후, 지역개발공채의 발행을 통하여 대부분의 재원을 조달
 - 1998년 공채관리 비용의 절감 및 주민편익을 도모하기 위해 지역개발공채의 등록발행제도를 도입
 - 등록발행제도는 지역개발채권을 실물로 발행하지 않고 매출 내역만 증권예탁원에 등록하게 한 것임
 - 주민들은 등록발행제도로 인해 원하는 경우 채권 매출 은행에서 매입 즉시 환매가 가능함

1) 이하 지역개발기금의 역사는 서정섭 외, 2002a의 내용을 정리함

- 오늘날 지역개발채권은 대부분 즉시 환매하므로 채권 할인률에 따른 환매 차액만 매출 은행에 지불하는 경우가 많음

○ 지역개발공채는 강제 참가 매출방식으로 판매되고 있음

- 지역개발채권은 특별시, 광역시, 도 및 특별자치도 또는 특별시와 광역시가 아닌 인구 100만 이상 대도시가 지방직영기업 및 지방공사·공단의 사업을 위한 투자재원을 확보하거나 지역개발을 위한 기금을 조성하기 위하여 지방의회의 승인을 받아 발행할 수 있고, 발행대상은 지방자치단체로부터 면허·허가·인가를 받는 자, 지방자치단체에 등록을 신청하거나 신고하는 자, 지방자치단체 등과 계약을 체결하는 자 등임(지방공기업법 제19조)
- 2016년 현재 지역개발기금을 운영하고 있는 자치단체는 총 18개로, 연구 요청 기관인 울산광역시를 포함하는 광역 17개 시도와 인구 100만 이상 대도시에 해당하는 창원시임
- 2016년 현재 지역개발공채는 자동차 신규 등록²⁾, 자동차 이전 등록³⁾, 기타 허가등록⁴⁾, 각종 계약 체결⁵⁾을 위한 4가지 종류임
- 이 중에서 지역개발공채의 대부분을 차지하는 것은 자동차 신규 등록 및 이전 등록 시 매입하게 되는 공채임
- 강제 참가 매출방식이므로 지역개발공채의 매입률이 높은 경우, 자치단체가 거두어들이는 지역개발기금도 같이 늘어나게 됨
- 현행 개인의 자동차 신규 등록이나 이전 등록은 소유주이자 이용자의 주소지에서 시행하도록 강제되어 있으나, 법인의 리스 자동차는 소유주와 이용자가 분리되어 있으므로 이용자의 주소지가 아니라 소유주인 법인의 지사에 등록이 가능함(여신전문금융업법의 특례규정 제33조)
- 따라서 소유주인 법인은 지역개발공채 매입률이 낮은 지방자치단체에 지

2) 비사업용/사업용, 승용/승합/특수로 구분하여 공채매입의무 부과

3) 비사업용/사업용, 승용/승합/특수로 구분하여 공채매입의무 부과

4) 도로하천구거부지 점용허가/토지형질 변경허가/토석사력의 채취허가/골프장등록으로 구분하여 공채매입의무 부과

5) 건설공사, 용역/물품구매 등으로 구분하여 공채매입의무 부과

사를 개설하고 그곳에 차량을 등록함으로써 지역개발공채 환매 수수료를 절약할 유인이 생기게 됨

- 자동차 신규등록 및 이전등록은 지역개발공채 외에도 지방세입에 영향을 미치게 됨
 - 자동차에 관련된 지방세는 취득세, 등록세, 소유분 자동차세, 운행분 자동차세, 지방교육세 등임
 - 취득세는 차량에 대한 과표 기준에 따라 다르며, 서울은 비영업용 승용자동차에 대해서는 1천분의 70(다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 40), 영업용은 1천분의 40 등으로 규정(지방세법 시행령 제4조)
 - 등록세는 비영업용 승용자동차는 1천분의 50, 경자동차의 경우에는 1천분의 20이며, 그 밖의 차량 중에서 영업용 차량은 1천분의 20, 비영업용은 1천분의 30, 경자동차의 경우에는 1천분의 20임(지방세법 제28조)
 - 소유분 자동차세는 지방자치단체 관할구역에 등록되어 있거나 신고되어 있는 자동차를 소유하는 자에게 부과하고 있음(지방세법 제125조)
 - 주행분 자동차세는 비영업용 승용자동차에 대해서 자동차 소유에 대한 자동차세의 납세지를 관할하는 지방자치단체에서 휘발유, 경유 및 이와 유사한 대체유류에 대한 교통·에너지·환경세의 납세의무가 있는 자에게 부과함(지방세법 135조)
 - 지방교육세는 취득세에 대한 부가세로서 자동차 취득세 세율에서 1천분의 20을 뺀 금액의 20%로 규정되어 있으므로 비영업용 승용자동차는 취득세 과세표준의 1%(경자동차 0.4%), 그 밖의 비영업용 자동차는 0.6%, 영업용은 0.4% 등이 부과(지방세법 제150조)
 - 법인이 지역개발공채 매입률이 낮은 지방자치단체에 지사를 개설하고 그곳에 차량을 등록한다면, 상기한 지방세들도 모두 실 이용자가 차량을 이용하고 있는 자치단체가 아니라 리스 차량이 등록된 자치단체로 납부하게 됨
- 울산광역시 1997년 광역시로 승격한 이후 2015년 현재까지 약 1.1조 원 규모의 지역개발공채를 발행하였으며, 이 중 0.6조를 상환하였음

- 2015년에는 1,200억 규모의 지역개발공채를 발행하였으며 공채매출액은 용자자금(1,100억)으로 적극적인 활용을 하고 있음
- 미상환액이 0.5조 있으나, 용자금 회수잔액이 0.5조이므로 양호한 자금 운용실적을 보이고 있음

□ 연구목적

- 지역개발공채 매입률은 18개 자치단체 간의 조세경쟁이 발생하고 있는 영역이라고 볼 수 있음
 - 지역개발채권의 매입 절차, 매입 대상별 금액, 채권등록 방법, 이율 및 상환, 그 밖에 필요한 사항은 시도 또는 대도시의 조례로 정하도록 하고 있음 (지방공기업법 제19조)
 - 이에 따라 지역개발공채의 대부분을 차지하는 자동차 신규 등록 및 이전 등록 시 공채매입률이 조례에 따라 다름
 - 상기한 법인의 지역개발공채 환매 비용의 절약 유인으로 인해 법인들은 지역개발공채 매입률이 보다 낮은 지방자치단체에 지사를 개설하고 그곳에 차량을 등록하고자 함
 - 이 경우, 취득세, 등록세, 소유분 자동차세, 운행분 자동차세, 지방교육세 역시 해당 자치단체에 납부함
 - 이에 따라 자치단체들은 경쟁적으로 공채매입률을 낮추는 조세경쟁이 벌어지고 있음
- 울산시의 자동차등록 공채매입률⁶⁾은 전국 9개 시도와는 비슷하나, 인접한 4개시도(부산, 대구, 경남, 창원)에 비해서는 높은 수준임
 - 리스자동차의 경우 특히 공채매입률 경쟁에 따른 영향을 크게 받게 됨
 - 리스자동차는 여신전문금융업법의 특례규정(제33조)에 따라 시설대여업자 소재지에 등록할 수 있도록 하고 있으므로, 공채매입률이 낮은 자치단체로 등록이 몰릴 수 있음

6) 비영업용, 신규등록 기준

- 이에 따라 지역개발기금재원의 축소는 물론 지방세입에도 영향을 미치게 될 우려가 있음
- 그렇다고 지나치게 공채매입률을 낮추게 되면 재원확보에 차질을 빚게 될 것이므로 적정 수준의 공채매입률 산정이 필요함
- 더구나 일부 시도(인천, 경기도, 부산, 대구)에서는 조례 제정을 통하여 2016년 1년간 한시적으로 지역개발채권 매입의무를 면제하고 있어 이에 대한 울산시의 대응책 마련이 시급함

<표 1-1> 17개 시도⁷⁾별 자동차등록 공채매입률(비영업용, 신규등록 기준)

(2016.1.1 기준, 단위 : 천 원)

구 분		울산,광주,대전,강원 경기,경북,전남,전북 세종,충북	인 천	부 산	대 구 충 남	경 남 창 원	제 주	비 고
신규 등록	1,000cc이상	6/100	4/100	4/100	4/100	-	3/100	각 시도별 조례
	1,500cc이상					4/100		
	1,600cc이상	8/100	5/100	5/100	5/100	4/100		
	2,000cc이상					5/100		
이전 등록	1,000cc이상	3/100	3/100	4/100	3/100	-	1.5/100	
	1,500cc이상						3/100	
	1,600cc이상	4/100	5/100	4/100	-	3/100		
	2,000cc이상					6/100		

- 이에 따라 본 보고서에서는 다음의 연구문제를 해결하고자 함
- 울산시 지역개발기금의 미래수요가 얼마나 될 것인가
 - 조세경쟁과 관련하여 울산시 자동차등록 공채매입률을 변경하였을 경우 지역개발기금에 어떤 영향을 미칠 것인가
 - 울산시 자동차등록 공채매입률의 변경이 울산시의 지방세수에 어떤 영향을

7) 서울시는 신규등록 2000cc의 경우 20/100으로 타시도와 크게 차이가 나서 제외함

미칠 것인가

- 미래수요 및 지방세수의 영향을 고려하였을 때, 울산시 자동차 공채매입률은 어느 수준이 적당할 것인가

2. 연구의 범위 및 방법

연구 범위

- 연구대상 : 울산시의 적정 자동차등록 공채매입률
- 시간적 범위
 - 1997년(울산시 광역시 승격) ~ 2015년까지 분석
 - 2016년부터 2020년까지 향후 5년 간 지역개발기금 용자수요 예측
- 내용적 범위
 - 법령 및 규정 분석
 - 지방공기업법, 지방세법, 자동차관리법, 여신전문금융업법, 건설기계관리법, 시도별 지역개발기금 조례 변동사항 등
 - 울산시 지역개발기금 운용 현황 및 미래수요 분석
 - 1997년부터 2015년까지 울산시 지역개발기금 운영 현황 분석
 - 2016년부터 2025년까지 울산시 지역개발기금 수요 예측
 - 계량모형을 통한 울산시 자동차등록 공채매입률 변경 시뮬레이션
 - 조세경쟁과 관련하여 울산시 자동차등록 공채매입률 변경이 지역개발기금에 미치는 영향 파악
 - 울산시 자동차등록 공채매입률 변경이 지방세수에 미치는 영향 파악
 - 미래수요를 고려한 적정 수준의 울산시 자동차 공채매입률 산정

연구 방법

- 문헌분석 실시

- 현행 법령, 조례 검토
- 선행연구 검토
- 계량모형의 작성
 - 시계열 분석기법을 활용한 지역개발기금 용자수요예측 모형
 - 공채매입률 변경에 따른 지역개발기금 변동 모형
 - 공채매입률 변경에 따른 지방세수 변동 모형
 - 적정 공채매입률 산정
- 실무자면담
 - 타 시도 제도 운영 대상자를 중심으로 제도 발전 및 연계 운영에 대한 의견
조회
 - 자동차 리스업체들에 대해 공채매입률 변경에 따른 지점 개설 유인 의견
조회
- 전문가 의견 수렴
 - 지방재정전문가들의 지역개발기금 운용 방향 조회 및 검토

제2장

지역개발기금 특성 및 자동차 공채매입률 경쟁



제2장

지역개발기금 특성 및 자동차
공채매입률 경쟁

1. 지역개발기금의 특성 및 현황

- 시민의 복리증진과 지방공기업 및 지역개발사업(상하수도, 궤도, 자동차 운송, 도로, 주택, 토지개발 등)을 지원하는 데 필요한 자금을 조달·공급
- 지방공기업법 제19조에서는 지방자치단체로부터 인·허가를 받을 때, 지방자치단체에 신고나 등록을 할 때, 지방자치단체나 지방자치단체가 자본금을 전액 출자하거나 출연한 법인과 건설공사 도급이나 용역, 물품구매나 수리, 제조 계약을 체결할 경우 지역개발공채를 매입해야 한다고 규정하고 있음
- 지역개발채권의 매입절차나 매입대상별 금액, 채권 등록 방법, 이율 및 상환 등에 대한 사항은 시도의 조례로 정하도록 하고 있음
- 지역개발공채는 국가나 지방자치단체에서 공공 목적을 위해 필요한 재원을 조달하기 위해 의무적으로 구입하도록 하는 첨가소화채권의 한 종류임⁸⁾
- 2016년 현재 17개 광역자치단체 및 인구 100만 이상 기초자치단체에 해당하는 통합창원시까지 총 18개 지방자치단체가 지역개발기금을 운용하고 있음
 - 2014년 결산 기준으로 이들 18개 지역개발기금의 총액은 15조 원에 달함
 - 경기도 지역개발기금이 4.2조원으로 28.4%를 차지
 - 경북, 경남, 충남, 전남이 각각 1조원 이상을 운용하고 있음
 - 울산은 0.5조원을 운용하고 있는 것으로 나타남
- 이 중 도시철도, 상하수도, 도로시설정비 등 지역개발사업 추진을 위해 조성액의 86.4%인 12.9조 원을 공기업 및 기초자치단체에 용자하고 있으며, 9.2%인 1.3조 원을 금융기관 등에 예치하여 운영하고 있음

8) 첨가소화채권에는 지역개발공채 외에도 국민주택채권과 도시철도채권 등이 있음

<표 2-1> 지역개발기금의 적립용자 현황

(단위: 원, %)

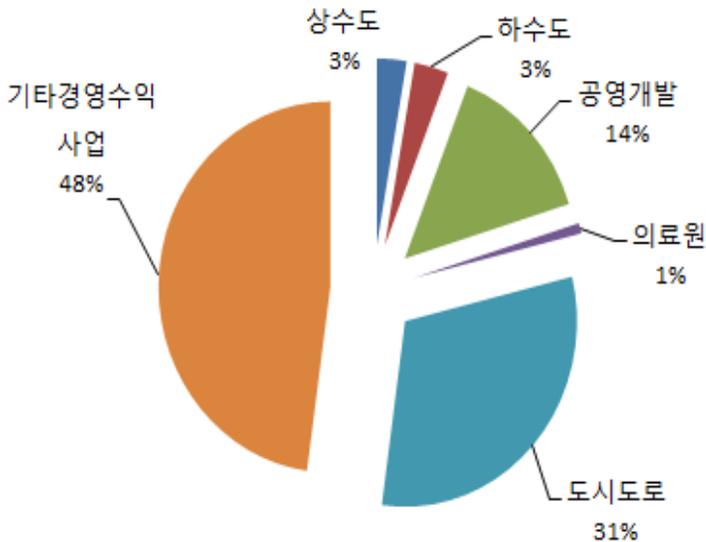
단체	기금총액	기금용자 비율	장단기 금융상품 비율
합계(전국)	14,919,035,330,042	86.4%	9.2%
서울지역개발기금	179,967,837,049	80.1%	1.2%
부산지역개발기금	387,748,140,250	79.5%	6.4%
대구지역개발기금	224,183,350,391	90.2%	0.0%
인천지역개발기금	838,826,576,757	87.5%	11.5%
광주지역개발기금	584,998,698,896	95.8%	0.0%
대전지역개발기금	500,512,577,846	57.4%	35.6%
울산지역개발기금	530,518,587,034	91.0%	0.0%
세종지역개발기금	27,798,795,292	70.1%	20.8%
경기지역개발기금	4,238,665,789,314	88.4%	8.8%
강원지역개발기금	798,430,173,221	84.6%	13.9%
충북지역개발기금	758,600,995,976	88.4%	4.5%
충남지역개발기금	1,075,972,144,897	89.6%	8.3%
전북지역개발기금	816,192,967,324	91.4%	5.4%
전남지역개발기금	1,005,916,433,922	87.8%	9.4%
경북지역개발기금	1,264,226,355,610	82.9%	14.4%
경남지역개발기금	1,171,780,465,288	80.1%	11.9%
창원지역개발기금	127,279,498,842	81.7%	0.0%
제주지역개발기금	387,415,942,133	98.0%	0.0%

자료: 행정자치부, 2014년 지역개발기금 결산

- 기금용자 비율이 가장 높은 단체는 제주로 지역개발기금 조성액에 대한 용자 비율이 98.0%에 이르며 광주가 95.8%로 그 뒤를 따르고 있음
- 반면 용자 비율이 가장 낮은 단체는 대전 57.4%이며 세종과 부산을 제외하면, 나머지 자치단체들 모두가 80%이상의 용자 비율을 보이고 있음

- 울산은 91%를 용자에 사용하고 있는 것으로 나타남
- 주요 용자대상사업은 상수도, 하수도, 공영개발사업, 의료원, 지하철을 포함한 도시도로 건설, 기타 경영수익사업임
- 2014년 현재 전국적으로 볼 때, 지역개발기금의 용자액이 가장 많은 사업은 기타 경영수익사업으로 48%인 6.2조 원이며, 그 다음은 도시도로로 31%인 4조 원임

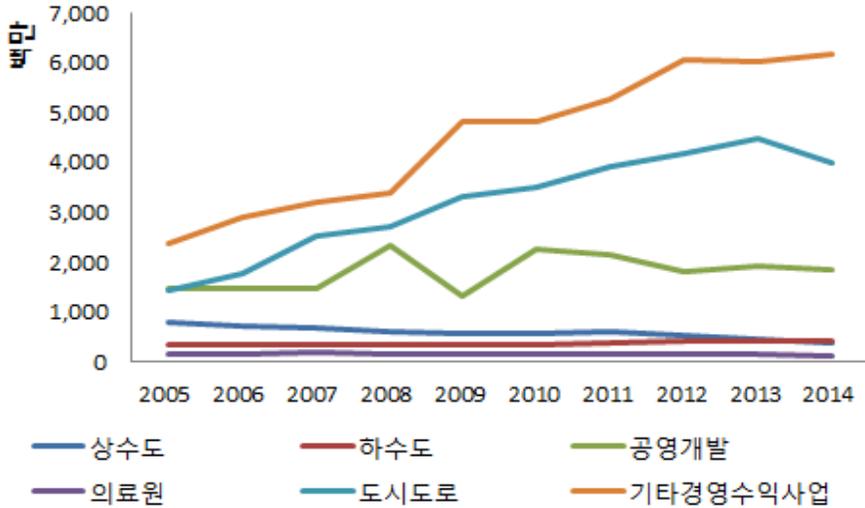
<그림 2-1> 지역개발기금 사업별 용자 현황



자료: 행정자치부, 2014년 지역개발기금 결산

- 최근 10년 간(2005-2014) 주요 용자대상사업의 변화를 살펴보면, 지역개발기금의 최초 조성목적이었던 상수도, 하수도로의 용자 비중은 크지 않음
- 기타 경영수익사업과 도시도로에 용자하는 금액이 높아지고 있음
- 특히 상수도로의 용자금액은 최근 10년간 지속적으로 감소하고 있음을 확인할 수 있음

<그림 2-2> 최근 10년간 지역개발기금 사업별 용자액



자료: 행정자치부, 2005-2014년 지역개발기금 결산

○ 시도별로는 용자사업의 양상이 다르게 나타나고 있음

- 상수도사업은 경북과 제주가 집중적으로 지역개발기금을 활용
- 하수도사업은 전북과 인천이 집중적으로 지역개발기금을 활용
- 공영개발사업은 인천과 서울이 집중적으로 지역개발기금을 활용
- 의료원은 강원과 충남이 집중적으로 지역개발기금을 활용
- 도로사업은 경기와 경남이 집중적으로 지역개발기금을 활용
- 기타 경영수익사업은 경기와 충남이 집중적으로 지역개발기금을 활용
- 울산은 도시도로에 69%에 해당하는 지역개발기금을 용자하고 있으며, 공영개발에 26%를 용자하고 있는 것으로 나타남

<표 2-2> 지역개발기금의 시도별 사업별 용자액

(단위: 백만 원)

	합계	상수도	하수도	공영개발	의료원	도시도로	기타경영수익 사업
서울	144,200	-	-	144,200	-	-	-
부산	308,449	-	27,750	202,120	-	69,128	9,451
대구	202,318	23,637	7,075	-	7,045	109,697	54,863
인천	734,368	26,950	92,858	386,800	4,542	223,217	-
광주	560,299	-	-	-	-	190,049	370,250
대전	287,261	22,035	-	8,333	-	93,275	163,618
울산	482,998	12,273	11,435	126,345	-	332,945	-
세종	19,500	-	-	-	-	-	19,500
경기	3,747,583	6,741	57,750	224,250	-	1,338,940	2,119,902
강원	675,340	6,000	-	69,226	33,850	274,014	292,250
충북	670,401	25,233	8,500	53,680	10,345	290,000	282,643
충남	964,586	-	542	292,876	26,190	49,929	595,049
전북	745,694	52,440	102,580	-	15,550	102,520	472,604
전남	883,028	32,110	10,262	91,200	11,800	224,093	513,562
경북	1,048,650	93,460	-	86,000	6,500	275,490	587,200
경남	938,412	3,500	6,400	155,750	-	411,034	361,728
창원	104,000	-	-	-	-	16,700	87,300
제주	379,766	53,875	87,220	-	-	-	238,671

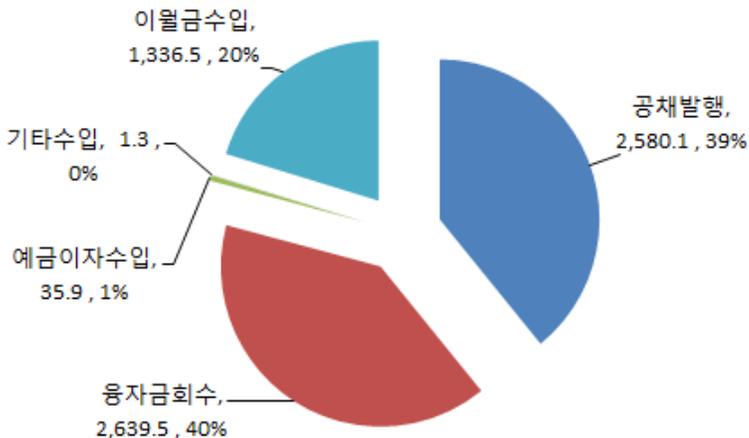
자료: 행정자치부, 2014년 지역개발기금 결산

2. 각 시도 지역개발기금 조례 및 활용 상황 비교

- 지역개발기금의 재원은 공채발행, 용자금 회수, 예금이자수입, 기타수입, 이월금 수입으로 구성
 - 공채발행은 지역개발채권을 발행하는 것을 의미
 - 용자금 회수는 이전에 기초자치단체 혹은 공기업에 용자해준 금액을 회수하는 금액을 의미하며, 원금과 이자로 구성
 - 예금이자수입은 용자한 금액 이외에 남은 금액을 은행에 정기 예금하여 운용하였을 때 생긴 이자수입
 - 이월금은 전년도 결산 결과 생긴 잉여금 중에서 당해연도로 이월된 금액
- 최신 데이터인 2014년도 결산을 살펴보면, 원금과 이자를 포함한 용자금 회수가 40%인 2.6조 원으로 가장 많고, 공채발행이 39%인 2.6조 원으로 다음을 차지
 - 나머지 중에서는 이월금 수입이 1.3조 원으로 20%를 차지

<그림 2-3> 지역개발기금 자원별 비중

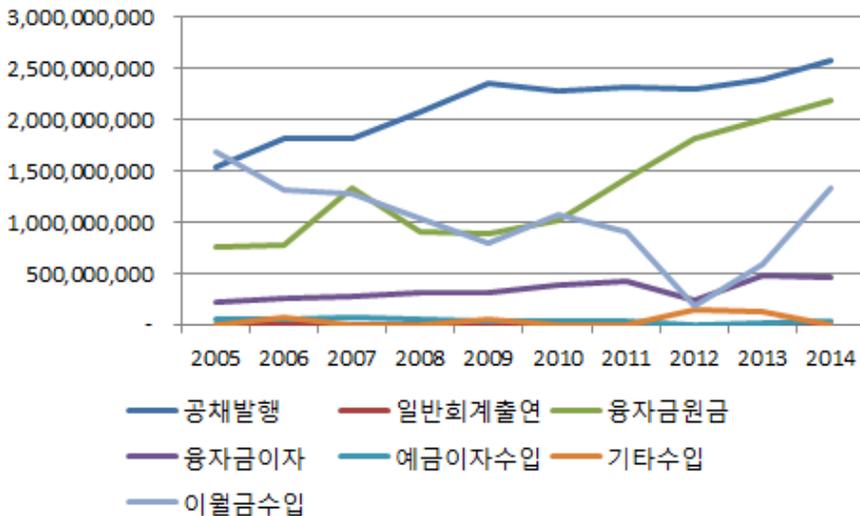
(단위: 십억 원)



자료: 행정자치부, 2014년 지역개발기금 결산

- 최근 10년 간(2005-2014) 지역개발기금 재원의 변화를 살펴보면, 지역개발채권이 가장 높은 비중을 차지하는 안정적인 기금 재원임을 확인할 수 있음
 - 용자금 원금이나 이월금 수입은 추세가 들쭉날쭉한 상황
 - 일반회계 출연은 거의 이루어지지 않고 있음
 - 용자금 이자가 꾸준한 증가추세를 보이기는 하지만 안정적 재원으로 보기는 어려움

<그림 2-4> 최근 10년간 지역개발기금 재원의 추세



자료: 행정자치부, 2005-2014년 지역개발기금 결산

- 시도별로 살펴보면, 2014년에 유일하게 경남만 용자금 회수 원금이 공채발행액보다 더 많음
 - 그 외 나머지 자치단체들은 정도의 차이가 있을 뿐, 지역개발채권 발행을 통한 재원 확보가 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것을 확인할 수 있음
 - 울산은 공채발행을 통한 재원마련이 1,092억 원이며, 용자금 원금으로 회수한 재원이 1,042억 원에 이자가 177억 원으로 나타났음

<표 2-3> 지역개발기금의 시도별 자원

(단위: 십억 원)

	합계	공채 발행	융자금회수			예금이자 수입	기타수입	이월금 수입
			소계	원금	이자			
	소계	소계	소계	원금	이자	소계	소계	소계
서울	2.3	-	-	-	-	0.3	-	2.1
부산	172.6	59.1	54.3	42.8	11.5	1.4	0.4	57.4
대구	69.2	41.6	15.5	8.1	7.4	0.3	0.0	11.9
인천	494.4	161.0	152.7	132.3	20.4	5.4	0.0	175.3
광주	178.4	103.9	50.4	31.5	18.9	0.4	0.0	23.7
대전	345.0	96.6	105.2	92.8	12.4	3.6	0.0	139.5
울산	303.1	109.2	121.9	104.2	17.7	0.9	0.1	70.9
세종	18.0	13.1	0.3	-	0.3	0.1	0.0	4.5
경기	1,955.7	802.0	851.8	719.2	132.6	7.8	0.0	294.1
강원	313.3	136.3	96.4	69.6	26.7	1.8	0.2	78.6
충북	296.7	134.8	93.1	70.5	22.6	0.9	0.3	67.6
충남	410.5	186.6	176.6	142.8	33.8	2.0	0.0	45.3
전북	304.6	143.2	131.7	107.5	24.2	1.2	0.0	28.6
전남	386.6	166.7	146.2	115.2	31.0	1.6	0.3	71.8
경북	562.6	227.3	138.8	103.5	35.2	5.0	0.0	191.6
경남	596.3	89.1	468.8	424.0	44.8	2.7	0.0	35.7
창원	61.5	43.3	2.5	-	2.5	0.3	0.0	15.4
제주	122.5	66.5	33.5	20.5	13.0	0.3	0.0	22.3

자료: 행정자치부, 2014년 지역개발기금 결산

- 울산광역시 지역개발기금 설치 조례 제6조는 다음의 어느 하나에 해당하는 사람은 공채를 매입 하도록 하고 있음(다만, 울산광역시 교육감이 집행하는 사무는 제외)
 - 시 및 구군으로부터 허가를 받거나 등록을 신고·신청하는 자
 - 시, 구·군 또는 시, 구·군이 자본금 전액을 출자·출연한 법인과 건설공사 도급계약, 용역계약, 물품구매·수리·제조 계약을 체결하려는 자

- 시와 구·군이 다른 조례에 따라 공채를 발행하는 경우에는 울산광역시 지역 개발기금 설치 조례에서 정하는 공채발행 대상에 대하여 중복하여 매출할 수 없으며(다만, 다른 법률에서 채권을 발행할 수 있도록 정한 경우에는 그러하지 않음) 채권 매출 완료 시 즉시 공채를 매출하며 공채의 매입신청, 매입필증교부 등에 대한 사항은 규칙으로 정하도록 되어 있음
- 자동차의 신규등록과 관련해서는 비영업용 승용자동차가 취득가액의 6~12%, 영업용 승용자동차가 취득가액의 2% 수준의 지역개발공채를 매입하도록 하고 있음
 - 자동차의 이전등록과 관련해서는 비영업용 승용자동차가 취득가액의 3~6%, 영업용 승용자동차가 취득가액의 1%로 신규등록의 절반 수준의 지역개발 공채를 매입하도록 하고 있음
 - 기타 허가등록으로는 도로, 하천, 구거부지 점용과 토석 취득허가의 경우 점 용료의 5%, 토지형질 변경과 관련해서 농지는 제곱미터당 1,500원, 임야는 제곱미터당 3,000원, 골프장은 제곱미터당 60원에 해당하는 지역개발공채를 매입하도록 하고 있음
 - 마지막으로 각종 계약의 체결과 관련해서 100만 원 이상의 건설공사 용역 계약은 대금청구액의 2.5%, 물품구매·수리·제조 계약은 대금청구액의 1.5%에 해당하는 지역개발공채를 매입하도록 하고 있음

<표 2-4> 울산광역시 공채의 매입대상 및 매입 기준

대상별	매입 대상 내용	매입기준
1. 자동차의 신규등록	가. 비영업용 승용자동차 ① 1,000cc 이상 1,600cc 미만 ② 1,600cc 이상 2,000cc 미만 ③ 2,000cc 이상	취득과세표의 6/100 취득과세표의 8/100 취득과세표의 12/100
	나. 비영업용 승합자동차(1,000cc 이상)	취득과세표의 3/100
	다. 비영업용 화물자동차 또는 특수자동차 ① 0.6톤 미만 ② 0.6톤 이상	취득과세표의 1.5/100 취득과세표의 3/100
	라. 영업용 승용자동차(1,000cc 이상)	취득과세표의 2/100
	마. 영업용 승합자동차(1,000cc 이상)	취득과세표의 1/100
	바. 영업용 화물자동차 또는 특수자동차 ① 0.6톤 미만 ② 0.6톤 이상	취득과세표의 0.5/100 취득과세표의 1/100
	2. 자동차의 이전등록 (시·도만을 달리하는 변경등록은 제외)	가. 비영업용 승용자동차 ① 1,000cc 이상 1,600cc 미만 ② 1,600cc 이상 2,000cc 미만 ③ 2,000cc 이상
나. 비영업용 승합자동차(1,000cc 이상)		취득과세표의 1.5/100
다. 비영업용 화물자동차 또는 특수자동차 ① 0.6톤 미만 ② 0.6톤 이상		취득과세표의 0.75/100 취득과세표의 1.5/100
라. 영업용 승용자동차(1,000cc 이상)		취득과세표의 1/100
마. 영업용 승합자동차(1,000cc 이상)		취득과세표의 0.5/100
바. 영업용 화물자동차 또는 특수자동차 ① 0.6톤 미만 ② 0.6톤 이상		취득과세표의 0.25/100 취득과세표의 0.5/100
3. 기타 허가 및 등록		가. 도로, 하천, 구거부지 점용허가
	나. 건축이 가능한 용지로 토지의 형질을 변경하는 허가 (「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조의 규정에 의한 “도시지역” 및 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제3조의 규정에 의한 개발제한구역내에서의 토지의 형질변경에 한함) ① 농지 ② 임야·잡종지·초지·과수원 등 기타 지목	m ² 당 1,500원 m ² 당 3,000원
	다. 토석사리 취득허가(「하천법」)	점용료의 5/100
	라. 골프장 등록	m ² 당 60원
	4. 각종 계약의 체결	가. 건설공사도급, 용역계약
나. 물품 구매, 수리, 제조 계약 ※ 가, 나 공히 계약금액 100만 원 미만 계약은 제외한다.		대금청구액의 1.5/100

주1: 울산광역시 지역개발기금 설치 조례 제6조 제1항 관련 사항임

주2: 부가가치세 제외이며 1건 당 5,000원 미만의 단수는 이를 절사하여 5,000원 단위로 계산

- 2014년 현재 울산광역시 최근 3년 간 분야별 공채 매출현황은 다음 <표 2-5>와 같음
- 2014년 현재 1,092억 4,700만 원 수준이며, 자동차 등록 관련 공채 매출이 904억 3,700만 원 수준으로 전체의 82.78%로 압도적임
 - 100만 원 이상의 건설공사 용역계약 및 물품구매·수리·제조 계약 등 각종 계약 체결로 인해 매출한 공채가 166억 300만 원으로 15.20%를 차지하고 있으며, 나머지 분야의 공채매출 실적은 거의 없음

<표 2-5> 울산광역시 분야별 공채 매출현황(최근 3년)

(단위: 백만 원, %)

분야별	2012년		2013년		2014년		비고
계	86,607	100%	93,400	100%	109,247	100%	평균 증가율 10.9%
자동차 등록	70,867	81.82%	75,330	80.64%	90,437	82.78%	
중기등록	8	0.01%	4	0.01%	20	0.02%	
자동차관련사업 면허	0	-	11	0.01%	0	-	
수익적인허가	4	0.01%	1	-	1	-	
기타허가 및 신고	2,720	3.14%	2,605	2.79%	2,180	1.99%	
각종계약체결	13,006	15.02%	15,444	16.54%	16,603	15.20%	
국공유재산 매각·임대	2	-	5	0.01%	6	0.01%	

3. 자동차 공채매입률 경쟁

- 현행, 울산광역시의 자동차 등록 및 각종 인·허가에 따른 공채매입기준은 전국 10개 지자체와는 비슷하나, 인근 6개 지자체에 비해서는 높은 수준임
- 울산, 광주, 대전, 강원, 경기, 경북, 전남, 전북, 세종, 충북, 충남의 11개 시·도는 지역개발공채 매입률이 동일함
- 자동차 관련 지역개발 공채매입률을 타 자치단체보다 낮은 자치단체는 인천, 부산, 대구, 경남, 창원, 제주의 6개임
 - 창원시는 경남도에 위치해 있으므로 경남도와 동일한 기준을 적용하고 있는 것으로 판단됨
 - 6개 자치단체 모두 2,000cc 이상의 비영업용 승용자동차는 5%의 지역개발 공채 매입률을 적용하고 있음
 - 1,600cc 이상에 대해서는 인천이 5%, 나머지는 4%의 지역개발공채 매입률을 적용하고 있음
 - 1,500cc 이상에 대해서는 제주가 3%, 나머지는 4%의 지역개발공채 매입률을 적용하고 있음
 - 1,000cc 이상에 대해서는 경남(창원)은 면제, 제주는 3%, 나머지는 4%의 지역개발공채 매입률을 적용하고 있음
- 울산광역시의 비영업용 자동차 신규 등록에 대한 취득과세표 기준 공채 매입 기준을 인근의 부산, 대구, 경남(창원)과 비교하면 1,000cc 이상(울산 6%) 및 1,600cc 이상(울산 8%)의 경우 인근 3개 지방자치단체의 취득과세표 기준보다 2%(1,000cc 이상의 경우 경남(창원)보다 6%), 1,600cc 이상(울산 8%)은 4%, 2,000cc 이상(울산 12%)은 7%나 높음
- 비영업용 1,000cc 이상 승합자동차는 울산의 경우 취득과세표 기준 3%로 대구와 같으나 경남(창원)의 1.5%보다 높으며 비영업용 화물, 특수 자동차는 취득과세표 기준 0.6톤 미만 1.5%, 0.6톤 이상 3%로 구분되어 있으나 인근 다른 지방자치단체의 경우 일률적으로 규정(부산 195~1,300천 원, 대구 3%,

경남(창원) 1.5%)되어 있음

- 영업용 자동차의 경우 경남(창원)은 취득과세표 기준 공채 매입이 면제, 부산은 65~435천 원이며 울산의 경우 승용자동차는 대구와 같은 2%, 화물, 특수 0.6톤 미만은 0.5%를 적용하고 나머지는 1%임

<표 2-6> 타 시도 비교 울산광역시의 자동차 신규 등록에 따른 공채 매입 기준 비교

구 분		울산, 광주, 대전, 강원 경기, 경북, 전남, 전북 세종, 충북, 충남	인 천	부 산	대 구	경 남 창 원	제 주	
비 영 업 용	㉠승용자동차	1,000cc이상	6/100	4/100	4/100	4/100	-	
		1,500cc이상					3/100	
		1,600cc이상	8/100	5/100	5/100	5/100	4/100	4/100
		2,000cc이상	12/100				5/100	5/100
	㉡승합자동차	1,000cc이상	3/100	1.5/100	195~ 1,300 천 원	3/100	1.5/100	1.5/100
		㉢화물, 특수	0.6톤미만					
0.6톤이상			3/100					
영 업 용	㉣승용자동차	1,000cc이상	-	65~ 435천 원	2/100	-	-	
		㉤승합자동차						1,000cc이상
	㉢화물, 특수	0.6톤미만			0.5/100			1/100
		0.6톤이상			1/100			
㉣건설기계		강원, 경북, 전북 : 0.5/100						

- 울산광역시의 비영업용 자동차 이전 등록에 대한 취득과세표 기준 공채 매입 기준을 인근의 부산, 대구, 경남(창원)과 비교하면 1,000cc 및 1,500cc 이상(울산 3%)의 경우 부산은 4%로 높고, 대구는 3%로 동일하지만, 경남(창원)은 면제임
 - 1,600cc 이상(울산 4%)의 경우 부산은 동일하지만, 대구는 3%로 1%p 낮으며,

경남(창원)은 면제임

- 2,000cc 이상(울산 6%)의 경우 부산과 대구는 4%, 경남(창원)은 면제로 cc가 높아질수록 인근 3개 지방자치단체의 취득과세표 기준보다 높은 것으로 나타남
- 이는 cc가 높을수록 울산광역시보다 인근 자치단체에 이전 등록할 유인이 높아짐을 의미함

<표 2-7> 타 시도 비교 울산광역시의 자동차 이전 등록에 따른 공채 매입 기준 비교

구 분		울산,광주,대전,강원 경기,경북,전남,전북 세종,충북,충남	인 천	부 산	대 구	제 주	
비 영 업 용	㉠승용자동차	1,000cc이상	3/100	4/100	3/100	1.5/100	
		1,500cc이상					
		1,600cc이상	4/100		5/100	3/100	3/100
		2,000cc이상	6/100			4/100	5/100
	㉡승합자동차	1,000cc이상	1.5/100	1.5/100	65~435	1.5/100	1.5/100
	㉢화물, 특수	0.6톤미만	0.75/100	-			
0.6톤이상		1.5/100	1.5/100				
영 업 용	㉠승용자동차	1,000cc이상	1/100	-	20~145	0.5/100	0.5/100
	㉡승합자동차	1,000cc이상	0.5/100				
	㉢화물, 특수	0.6톤미만	0.25/100				
		0.6톤이상	0.5/100				
㉣건설기계		강원,경북,전북 : 0.25/100					

- 기타 허가 및 등록에 대한 공채매입률을 보면, 점용허가에서는 부산, 대구와 동일한 5%를 적용하고 있으나, 경남(창원)은 면제임
- 나머지에 대해서도 대구는 울산과 동일하지만, 부산과 경남(창원)은 다 면제 해주고 있음

<표 2-8> 타 시도 비교 울산광역시의 기타 허가 및 등록에 따른 공채 매입 기준 비교

구 분	울산,인천,광주,대전 경북,전남,충북,제주, 세종,대구	부 산	충 남	경기도	비 고
㉠접용허가	5/100	5/100	-	-	강원,경남, 전북,창원: 해당 없음
㉡형질변경허가	1,500~3,000	-	1,500~3,000	1,000~3,000	
㉢토석채취허가	5/100				
㉣골프장 등록	60	-	60	60	

- 각종 계약의 체결에 따른 공채 매입 기준을 비교해보면, 대구는 울산과 동일하지만, 부산과 경남(창원)은 울산에 비해 낮은 공채매입률을 보이고 있음

<표 2-9> 타 시도 비교 울산광역시의 각종 계약의 체결에 따른 공채 매입 기준 비교

구 분	울산,광주,대전, 강원,경북전북, 대구,제주,세종	부 산	인천	경남, 창원	충 북	충남, 전남	경기도
매입 기준	㉠공사·용역	2/100	2/100	1.25/100	2.5/100	2.5/100	1.5/100
	㉡물품계약			0.75/100	1.5/100	1.5/100	
계약금액 한도	1,000	1,000	2,000	1,000	2,000	1,000	20,000
부가세	포함	포함	포함	포함	제외	제외	제외
최저금액한도	5	5	5	5	10	5	5

- 자동차 관련 지역개발 공채매입률을 타 자치단체보다 낮은 자치단체는 인천, 부산, 대구, 경남, 창원, 제주의 6개이며, 자치법규 검색시스템에서 연혁을 살펴보면, 자동차 관련 지역개발 공채매입률 인하 경쟁은 다음과 같이 이루어졌음

- 공채매입률 인하를 시작한 것은 경남과 제주임
- 경남은 2001년 12월 타 시·도에 비해 채권매입률을 약 50% 인하함
 - 2005년 11월에는 다시 지역개발채권 매입률 기준을 대폭 개정하게 되는데, 자동차 이전등록에 대해서는 채권을 미발행하고, 영업용 자동차에 대해서도 채권매입의무를 면제함
 - 또한, 1500cc미만 승용차, 11인승 미만 승합차 등에 대해서도 채권 미발행
 - 이후 2008년 11월 13일 7~10인승 승용자동차에 대해 대당 390,000원 조항을 신설
 - 2011년 1월에는 2,000cc 이상 승용자동차 신규 등록 시 7%를 5%로 재인하 하였음

<표 2-10> 경상남도 2001년 채권매입을 인하

매입대상		매입기준	
1. 자동차 신규등록			
		타 시도	경남
가. 비영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 6/100	3/100
② 1,600cc 이상		취득세과표의 8/100	4/100
③ 2,000cc 이상		취득세과표의 12/100	7/100
나. 비영업용 승합자동차			
① 11인승 이상		취득세과표의 3/100	1.5/100
다. 비영업용 화물 또는 특수자동차			
① 1톤 이상		취득세과표의 3/100	1.5/100
라. 영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 2/100	1/100
마. 영업용 승합자동차			
① 11인승 이상		취득세과표의 1/100	0.5/100
바. 영업용 화물 또는 특수자동차			
① 1톤 이상		취득세과표의 1/100	0.5/100
2. 자동차 이전등록 (시도만을 달리하는 변경등록은 제외)			
가. 비영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 3/100	1.5/100
② 1,600cc 이상		취득세과표의 4/100	2/100
③ 2,000cc 이상		취득세과표의 6/100	3/100
나. 비영업용 승합자동차			
① 11인승 이상		취득세과표의 1.5/100	0.75/100
다. 비영업용 화물 또는 특수자동차			
① 1톤 이상		취득세과표의 1.5/100	0.75/100
라. 영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 1/100	0.5/100
마. 영업용 승합자동차			
① 11인승 이상		취득세과표의 0.5/100	0.25/100
바. 영업용 화물 또는 특수자동차			
① 1톤 이상		취득세과표의 0.5/100	0.25/100

주: 2001년 당시 매입기준은 등록세과세표준

- 제주는 2011년 12월 지역개발채권 매입기준을 신규등록 비영업용 승용자동차에 대해 경남과 동일하게 인하함
 - 이전등록에 대해서는 비영업용 승용자동차에 대해 타시도에 비해 1,000cc 이상 100분의 1.5, 1,600cc 이상 100분의 3, 2,000cc 이상 100분의 5로 소폭 인하함
 - 2012년 11월 영업용 승용자동차, 영업용 승합자동차, 영업용 화물·특수자동차에 대한 채권매입의무를 폐지하였음

<표 2-11> 제주 2011년 12월 자동차 이전등록 채권매입률 인하 현황

매입대상		매입기준	
자동차 이전등록			
		타 시도	제주
가. 비영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 3/100	1.5/100
② 1,600cc 이상		취득세과표의 4/100	3/100
③ 2,000cc 이상		취득세과표의 6/100	5/100
나. 비영업용 승합자동차		취득세과표의 1.5/100	1.5/100
① 11인승 이상			
다. 비영업용 화물 또는 특수자동차		취득세과표의 1.5/100	1.5/100
① 1톤 이상			
라. 영업용 승용자동차		취득세과표의 1/100	1/100
① 1,000cc 이상			
마. 영업용 승합자동차		취득세과표의 0.5/100	0.5/100
① 11인승 이상			
바. 영업용 화물 또는 특수자동차		취득세과표의 0.5/100	0.5/100
① 1톤 이상			

주: 자동차 신규등록은 <표 2-10>의 경남과 동일

- 지역개발채권과 도시철도채권은 자동차 등록에 대해 채권을 발행하는 데 중첩을 방지하기 위해 도시철도 채권을 우선함

- 서울, 부산, 대구, 인천은 지역개발채권을 발행하지 않고 도시철도채권을 발행함
- 도시철도채권의 발행은 도시철도법에서 자치단체가 발행할 수 있다고 규정(제12조 제1항)하고 있고 구체적으로는 시행령 제12조 제1항 “도시철도채권의 매입대상 및 그 금액은 별표 2에서 정한 범위에서 시·도의 조례로 정한다.”라고 규정함
- 도시철도채권 매입대상 및 금액은 시행령 <별표 2>를 기준으로 하고 있으며, 이를 지역개발채권과 비교하기 위해 정리하면 다음 표와 같음

<표 2-12> 지역개발채권 기준 도시철도채권 매입률 비교

매입대상		매입기준	
1. 자동차 신규등록			
		지역개발채권 일반기준	도시철도채권*
가. 비영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 6/100	9/100
② 1,600cc 이상		취득세과표의 8/100	12/100
③ 2,000cc 이상		취득세과표의 12/100	20/100
나. 비영업용 승합자동차			
① 11인승 이상		취득세과표의 3/100	390,000원(11인 이상)
다. 비영업용 화물 또는 특수자동차			
① 1톤 이상		취득세과표의 3/100	390,000원(2.5톤 이상)
라. 영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 2/100	3/100
마. 영업용 승합자동차			
① 11인승 이상		취득세과표의 1/100	130,000원
바. 영업용 화물 또는 특수자동차			
① 1톤 이상		취득세과표의 1/100	130,000원(2.5톤 이상)
2. 자동차 이전등록 (시도만을 달리하는 변경등록은 제외)			
가. 비영업용 승용자동차			
① 1,000cc 이상		취득세과표의 3/100	6/100

매입대상		매입기준	
② 1,600cc 이상	취득세과표의	4/100	6/100
③ 2,000cc 이상	취득세과표의	6/100	6/100
나. 비영업용 승합자동차 ① 11인승 이상	취득세과표의	1.5/100	130,000원
다. 비영업용 화물 또는 특수자동차 ① 1톤 이상	취득세과표의	1.5/100	130,000원(2.5톤 이상)
라. 영업용 승용자동차 ① 1,000cc 이상	취득세과표의	1/100	3/100
마. 영업용 승합자동차 ① 11인승 이상	취득세과표의	0.5/100	45,000원
바. 영업용 화물 또는 특수자동차 ① 1톤 이상	취득세과표의	0.5/100	45,000원(2.5톤 이상)

* 도시철도채권은 화물자동차 무게기준 세분, 승합차 승차정원 세분 등 상이함

- 도시철도채권을 발행하고 있는 대상을 순서대로 살펴보면, 다음과 같음
 - 서울의 경우 관련 조례를 통해 도시철도법 및 동법 시행령을 기준으로 채권매입률을 정한다고 규정
 - 부산은 2008년 5월 조례 개정을 통해 비영업용 승용자동차에 대한 채권매입률을 변경하는데 배기량 1,000cc 이상의 자동차를 신규등록하는 경우에는 등록세 과세표준액의 100분의 7로 도시철도법 시행령 기준보다 100분의 2를 경감
 - 이후 2011년 7월 승차정원이 6명 이하인 비영업용 승용자동차의 신규등록에 대해서는 배기량 1,000cc 이상 2,000cc 미만은 취득세 과세표준액의 100분의 4, 배기량 2,000cc 이상은 취득세 과세표준액의 100분의 5, 다목적형은 취득세 과세표준액의 100분의 4로 인하하며, 이전등록에 대해서도 취득세 과세표준액의 100분의 4로 인하
 - 대구도 2010년 5월 승차정원 6명 이하인 비영업용 승용자동차에 대한 채권매입률을 인하하는데 신규등록에 대하여 배기량 1,000cc 이상 2,000cc 미만은 등록세 과세표준액의 100분의 4, 배기량 2,000cc 이상은 등록세 과세표

- 준액의 100분의 7, 다목적형은 등록세 과세표준액의 100분의 4로 하며, 이전 등록에 대해서는 등록세 과세표준액의 100분의 4로 인하
- 이후 2010년 12월 부과기준을 등록세 과세표준에서 취득세 과세표준으로 변경
 - 이를 다시 2011년 3월에 배기량 2,000cc 이상 비영업용 승용자동차의 매입률을 취득세 과세표준액의 100분의 5로 재인하
 - 인천은 2010년 11월 승차정원 6명 이하인 비영업용 승용자동차의 신규등록에 배기량과 관계없이 등록세 과세표준액의 100분의 6으로 채권매입률을 인하
 - 이후 2012년 1월 자동차 등록에 따른 채권매입률 규정을 대폭 변경하는데, 신규등록의 경우 1,500cc 미만은 면제, 2,000cc 미만은 취득세 과세표준의 100분의 4, 2,000cc 이상은 취득세 과세표준의 100분의 5로 인하하고 비영업용 자동차의 신규등록에 있어서도 취득세 과세표준의 100분의 1.5 또는 도시철도법 시행령상의 금액과 비교하여 적은 금액을 적용하는 것으로 하며, 영업용 자동차는 면제하는 것으로 규정
 - 자동차의 이전등록에 있어서도 신규등록과 동일하게 개정하는데, 다만 배기량 1,500cc 이상~2,000cc 미만에 대해서는 신규등록의 채권매입률인 100분의 4보다 100분의 1을 경감한 100분의 3으로 함
 - 2013년 1월에는 리스자동차에 대한 이전등록에 대해서는 채권매입률을 면제하도록 조치함

<표 2-13> 비영업용 승용자동차 도시철도채권 매입률 현황

구분	1,000cc 이상	1,500cc 이상	1,600cc 이상	2,000cc 이상
서울	9%	9%	12%	20%
부산	4%(4%)	4%(4%)	4%(4%)	5%(4%)
대구	4%(4%)	4%(4%)	4%(4%)	5%(4%)
인천	면제	4%(3%)	4%(3%)	5%

주: () 이전등록을 의미

- 지역개발채권과 도시철도채권의 매입률 인하경쟁은 상호관계 속에서 벌어지고 있음
 - 현재 공채매입률 경쟁을 벌이고 있는 시도는 경남, 제주, 부산, 대구, 인천, 경기 등 6개 시도임
 - 이를 보다 구체적으로 살펴보기 위해서 개별자치단체의 조례개정 시점을 기준으로 구분하여 살펴보면 다음 표와 같음
 - 경남이 2001년 채권매입률을 인하한 이후 2005년 영업용 자동차 및 이전등록에 대해서도 면제조치를 취함
 - 이에 대응하여 부산이 2008년에 일부 공채매입률을 신규등록 비영업용 차량에 대해 9%에서 7% 일부 조정하자, 대구, 인천이 유사한 조치를 취함
 - 경남은 다시 2,000cc 차량 기준 6-7%인 채권매입률을 5%까지 낮추게 되고 부산, 대구, 제주가 다시 이와 유사한 조치를 취함
 - 인천은 2010년에 이어 2012년 6%를 타시도와 동일하게 5%로 낮추게 되며, 2013년에는 리스자동차 이전등록에 대해서는 면제조치를 취함
 - 이러한 공채매입률 인하 현황을 볼 때 매입률 인하가 상호간에 경쟁적으로 벌어지고 있음
 - 광주도 이와 유사한 조치를 취하고자 하는 동향이 있으며, 이러한 행위는 사업자가 공채매입률 인하 경쟁을 유도하는 것으로 알려지고 있음

<표 2-14> 공채매입률 인하경쟁 시기별 구분

구분	2010	2011	2012	2013
부산		신규 4-5% 이전 4%		
대구	4% 7%(2000)	5%(2000)		
인천	6%		4% 5%(2000)	리스 면제
경남		5%(2000)		
제주		경남 유사	영업 면제	

주: (2000): 2,000cc 이상차량/ 영업·이전 면제: 영업용, 이전등록의 경우 면제

- 현재 공채매입률 인하 경쟁이 리스회사 비사업용 승용차 신규등록을 중심으로 하고 있음을 고려하여, 이를 기준으로 공채 매입률을 정리하면 다음 표와 같음

<표 2-15> 리스회사 유치경쟁 주요 시도별 자동차 공채 매입 현황

종별	배기량	부 산	대 구	인 천 (고시 사항)	경 남	경 기 ('16년 한시)	제 주
승용/ 6인 이하	1,000cc이상~ 1,600cc미만	면제	면제	면제	4% (1,500 cc 이상)	면제	3% (1,000cc 이상)
	1,600cc이상~ 2,000cc미만	면제	면제	면제	4%	면제	4%
	2,000cc이상	5%	5%	5%	5%	6%	5%
	다목적형	4%	면제	4% (2,000cc이상)	4-5% (cc적용)	면제	4%
	이전등록	4%	면제	1,500cc이상 3%, 2,000cc이상 5%	면제	면제	1.5%,3%,5% (리스면제)

제3장

울산시 지역개발기금 운용 현황 및 미래수요 분석



제3장

울산시 지역개발기금 운용 현황 및
미래수요 분석

1. 울산시 지역개발기금 운용 현황

- 2015년 결산기준으로 공채상환잔액이 5,005억 원, 부채비율은 759.94%이나, 용자금 회수잔액 5,171억 원, 유보자금 703억 원 등이 있어 공채상환잔액 보다 17%가 더 많으므로 기금 운용 상태가 양호함

<표 3-1> 울산시 연도별 기금운용현황

(1997~2015, 단위: 백만 원)

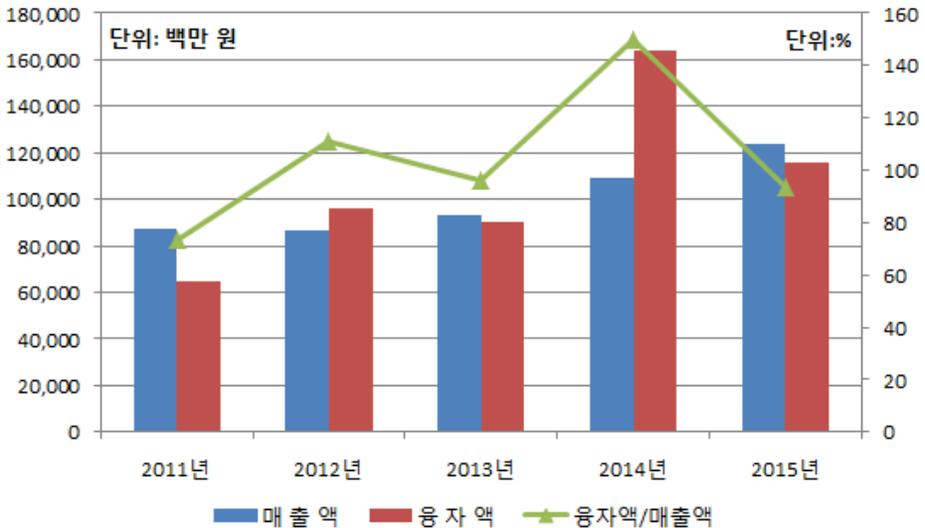
구 분		계	'97~10년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
공채 매출	매 출 액	1,134,833	634,211	87,593	86,607	93,400	109,247	123,775
	상 환 액	634,286	633,696	107	123	170	97	93
	미상환액	500,547	515	87,486	86,484	93,230	109,150	123,682
기금 용자	용 자 액	1,156,767	626,577	64,400	95,900	90,000	163,890	116,000
	회 수 액	639,712	571,712	33,960	25,040	9,000	-	-
	회수잔액	517,055	54,865	30,440	70,860	81,000	163,890	116,000

자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 울산시 지역개발기금 운용 현황을 통계가 연도별로 구축된 2011년 이후부터 살펴보면 다음과 같음
 - 공채매출액의 경우 2011년 87,593백만 원 규모에서 2012년 86,607백만 원으로 일시적으로 감소한 것을 제외하고는 2015년 123,775백만 원으로 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있음

- 기금용자의 경우 연도별로 약간의 감소가 있으나 전체적으로 2011년 64,440백만 원에서 2015년 116,000백만 원으로 증가하였음
- 공채매출액 중 어느 정도의 금액이 용자되었는가를 보기 위해 공채매출액 대비 용자액을 계산해본 결과, 2011년에서 2015년까지 평균 105%의 공채매출액 대비 용자액의 비율을 보이고 있음. (2011년 74%, 2012년 111%, 2013년 96%, 2014년 150%, 2015년 94%)
- ※ 이는 울산광역시의 경우 공채매출을 통해 얻어진 자금을 적극적으로 활용하고 있다는 것을 보여주는 것이라 할 수 있음

<그림 3-1> 울산광역시 공채매출현황

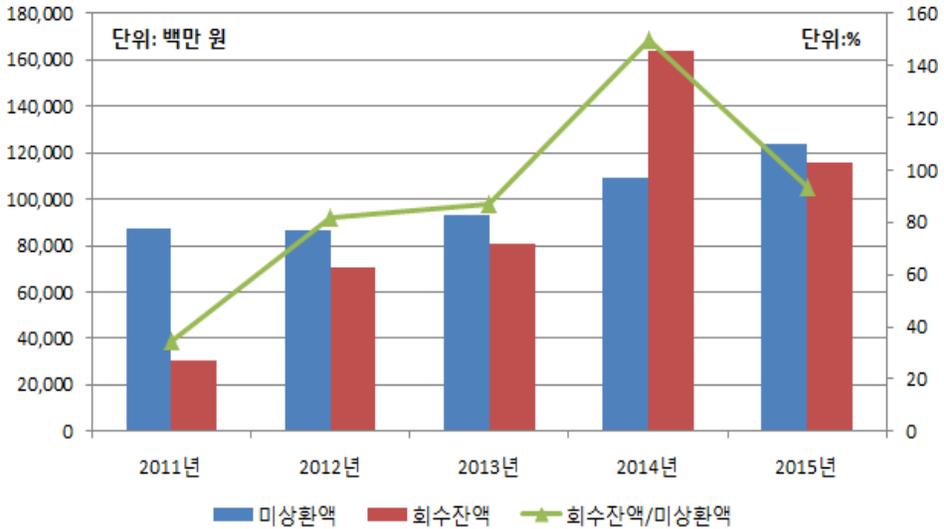


자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 기금의 운용상황을 보여주는 공채 미상환액과 회수잔액을 살펴보면, 2011년 이후 미상환액이 증가하였으나, 이에 따른 회수잔액 역시 증가하여 기금의 운용상황은 양호한 것으로 판단됨
- 2014년의 경우 회수잔액이 미상환액보다 많았으며, 2015년에도 미상환액

과 회수잔액이 비슷한 규모를 보이는 등 공채를 상환하는데 어려움이 없도록 기금을 잘 운용하고 있는 것으로 나타남

<그림 3-2> 울산광역시 공채 미상환액 현황



자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 2015년 기준으로 울산광역시의 공채매출을 통한 수입액은 271,578백만 원이며 지출액은 201,222백만 원으로 지출보다 수입이 많아 건전한 기금운용이 이루어지고 있는 것으로 나타남

<표 3-2> 울산시 연도별 업무현황

(단위: 백만 원)

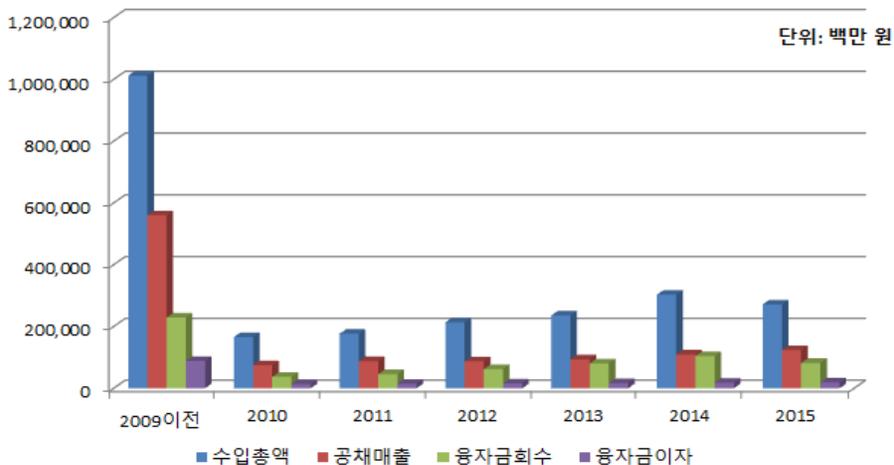
구분		2009이전	2010	2011	2012	2013	2014	2015
수입	계	1,011,462	165,679	176,482	213,228	235,421	302,956	271,578
	① 공채매출	559,378	74,833	87,593	86,607	93,400	109,247	123,775
	② 용자금 회수	228,615	36,954	45,659	61,954	80,414	104,174	81,944
	③ 용자금 이자	88,098	13,671	14,770	15,752	16,759	17,708	18,597
	④ 예금이자	13,459	430	429	821	647	907	408
	⑤ 타회계보조금	200	0	0	0	0	0	0
	⑥ 이월금	121,711	39,790	28,030	48,095	44,202	70,921	46,854
지출	계	849,702	137,898	128,387	169,026	164,384	256,141	201,222
	① 기금관리비	178	16	17	21	17	23	21
	② 이자지급·제비용	63,333	6,926	7,492	8,549	8,689	10,770	9,957
	③ 기금용자금	548,577	78,000	64,400	95,900	90,000	163,890	116,000
	④ 지방채상환금	237,614	52,956	56,479	64,556	65,678	81,458	75,243
익 년 도 이 월	142,413	28,030	48,095	44,202	71,036	46,931	70,433	

자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 2015년 결산기준으로 울산광역시의 공채매출을 통한 수입액은 271,578백만 원의 수준을 보이고 있음
 - 이 중 공채매출을 통한 수입액은 123,775백만 원이며 용자금 회수액이 81,944백만 원, 용자금 이자가 18,597백만 원이었음
 - 용자금 회수액의 경우 2014년 104,174백만 원으로 가장 많았으며 2010년 이후 꾸준히 회수액이 증가하는 것으로 나타남
 - 용자금 이자의 경우 2010년 13,671백만 원 규모에서 2011년 14,770백만 원, 2012년 15,752백만 원, 2013년 16,759백만 원, 2014년 17,708백만 원, 2015년 18,597백만 원 규모를 보이는 등 매년 꾸준히 증가하는 추이를 보이는 것으로 나타남

- 이월금의 경우 매년 증가와 감소를 반복하는 것으로 나타남. 이는 기금융자수요의 증가와 감소의 반복에 의한 것으로 파악됨
- 타 회계로부터의 보조금의 경우 2009년 이전까지는 200백만 원의 규모를 보여 타 회계로부터의 보조를 받는 상황이었으나 2010년 이후 타 회계 보조금이 0원을 유지하고 있어 안정적 수입이 이어지고 있음
- 예금이자의 경우 2012년부터 2014년까지 비교적 높은 수준의 이자수입을 보인 반면 2015년에는 408백만 원의 이자수입을 보이고 있어 예금을 통한 이자수입이 낮은 것으로 나타남

<그림 3-3> 울산광역시 지역개발공채 수입 내역



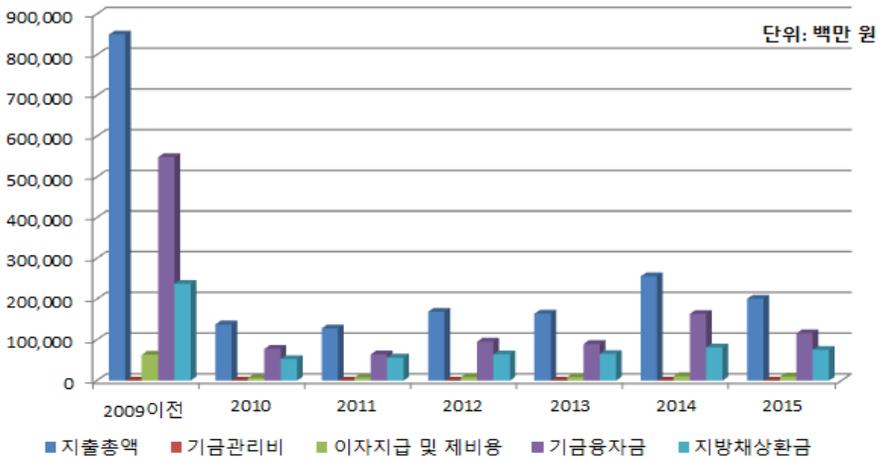
자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 2015년 결산기준으로 울산광역시의 지역개발기금 지출액은 201,222백만 원의 수준을 보이고 있음
 - 이 중 기금 용자금이 가장 많은 비중을 차지하고 있으며 지방채 상환에 75,243백만 원을 사용한 것으로 나타남
 - 기금 용자금의 경우 2010년 78,000백만 원에서 2011년 64,400백만 원으로,

다시 2012년에는 95,900백만 원, 2013년 90,000백만 원으로 증가와 감소를 반복하고 있는 것으로 나타남

- 특히, 2014년의 경우 163,890백만 원으로 기금 용자금의 큰 폭으로 증가하였으며 2015년에는 다시 116,000백만 원으로 감소하였음
- 이러한 기금 용자금의 증가와 감소의 반복은 지역개발기금에 대한 수요가 꾸준하지 않다는 것을 보여주는 것이라 판단됨
- 울산광역시 지역개발기금의 경우 2010년 이후 매년 지출보다 수입이 많아 익년도로 이월금이 발생하고 있으며 2015년의 경우 70,433백만 원이 익년도로 이월되었음

<그림 3-4> 울산광역시 지역개발공채 지출 내역



자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

○ 2010년 이후 울산광역시의 지역개발기금 예산규모는 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있음

- 통계가 연도별로 구축된 2010년 이후부터 살펴보면, 다음 표와 같음

<표 3-3> 지역개발기금 운영현황

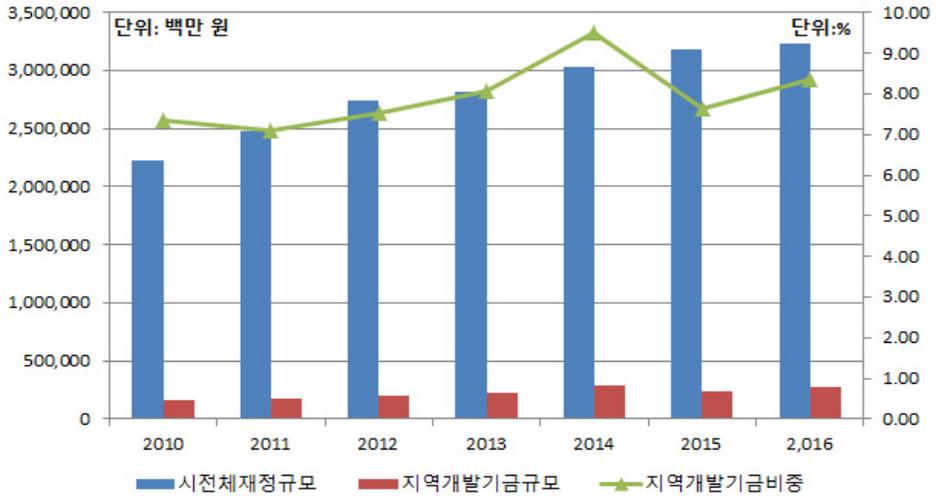
(단위: 백만 원)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016 (2/29일 기준)
시전체 재정규모	2,231,415	2,483,147	2,738,125	2,819,777	3,038,171	3,181,766	3,234,398
지역개발기금 예산규모	163,804	175,881	205,708	228,031	289,270	243,450	270,415
지역개발기금 타회계 용자지원율	3.8%	2.8%	3.8%	3.5%	6.0%	3.9%	2.1%
지역개발기금 잉여자금	28,030	48,095	44,202	71,036	46,931	70,433	7,991
공채운영	14,951	23,622	13,502	19,033	17,018	38,575	402
공채매출수입	74,833	87,593	86,607	93,400	109,247	123,775	19,604
공채상환 원리금	59,882	63,971	73,105	74,367	92,229	85,200	19,202
용자운영	- 27,375	- 3,970	- 18,195	7,171	- 42,008	- 15,460	- 63,000
기금용자	78,000	64,400	95,900	90,000	163,890	116,000	63,000
용자회수	50,625	60,430	77,705	97,171	121,882	100,540	-
예금운영	430	430	821	647	908	408	156
기금관리비	16	17	21	17	23	21	1
전년이월자금	39,790	28,030	48,095	44,202	71,036	46,931	70,433

자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 울산광역시 지역개발기금의 경우 2010년 163,804백만 원 규모에서 2012년 205,708백만 원으로 증가하였으며 2016년에는 270,415백만 원 규모를 보이고 있음
- 이를 시 전체 재정에서 차지하는 비율로 살펴보면 2010년 지역개발기금이 시 전체 재정규모에서 차지하는 비율이 7.34%에서 2016년 8.36%로 증가하였음

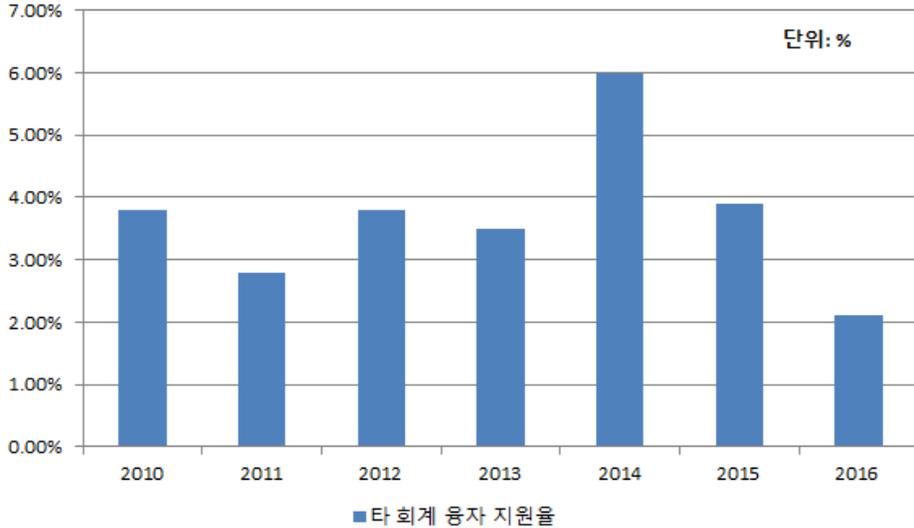
<그림 3-5> 시 전체 재정에서 지역개발기금이 차지하는 비중



자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 울산광역시 지역개발기금의 타 회계 용자 지원율을 살펴보면 다음과 같음
 - 지역개발기금 타 회계 용자 지원율의 경우 2010년에서 2016년까지 평균 3.70%를 나타내고 있음
 - 2014년 6.0%의 타 회계 용자 지원율을 보인 것을 제외하면 2%에서 3%의 타 회계 용자 지원율을 보이는 것으로 나타남
 - 2014년 이후 타 회계 용자 지원율이 매년 감소하고 있는 것으로 나타나 지역 개발기금을 이용한 타 회계 사업이 매년 줄어들고 있는 것으로 판단됨

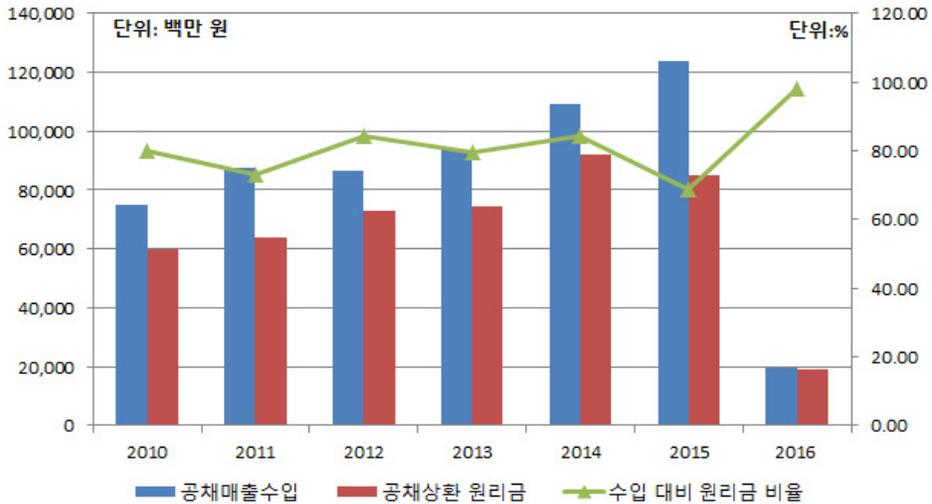
<그림 3-6> 지역개발기금 타 회계 용자 지원율



자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 울산광역시 지역개발기금 공채 운영현황을 살펴보면 다음과 같음
- 공채매출수입의 경우 2010년 74,833백만 원 규모에서 2015년 123,775백만 원 규모로 증가하였음
 - 공채매출수입의 경우 2012년 86,607백만 원으로 2011년 대비 986백만 원 감소한 것을 제외하고는 매년 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타남
 - 공채상환원리금의 경우에도 2010년 59,882백만 원 규모에서 2011년 63,971백만 원으로 증가하였으며 2014년 92,229백만 원 규모를 보이고 있음
 - 공채상환원리금의 경우 2015년 85,200백만 원 규모로 전년대비 7,029백만 원 감소한 규모를 보이고 있음
 - 공채매출수입액 대비 상환원리금 비율을 살펴보면, 2010년에서 2016년 현재까지 평균 81.1%의 비율을 보이고 있음

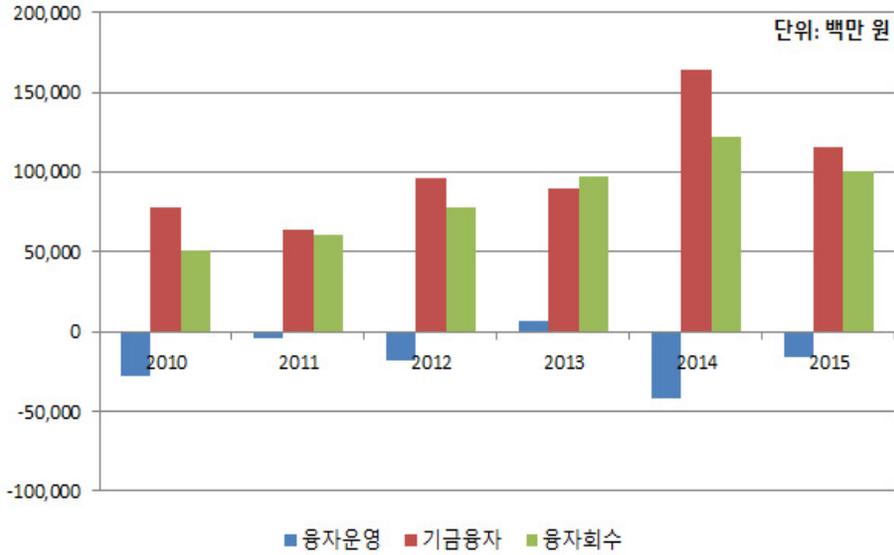
<그림 3-7> 공채매출수입액과 공채상환원리금



자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

- 울산광역시 지역개발기금 공채 용자현황을 살펴보면 다음과 같음
 - 기금용자의 경우 2010년 78,000백만 원 규모에서 2011년 64,400백만 원 규모를 보이는 등 매년 증감을 반복하고 있는 것으로 나타남
 - 특히 2014년 163,890백만 원으로 큰 폭으로 증가하였으며 다시 2015년에는 116,000백만 원으로 다시 대폭 감소하였음
 - 이는 기금용자 수요가 매년 변동이 심함을 보여주는 것이라 할 수 있음
 - 반면, 용자 회수액의 경우 매년 꾸준히 증가하는 경향을 보이는 것으로 나타남

<그림 3-8> 지역개발기금 용자운영 현황



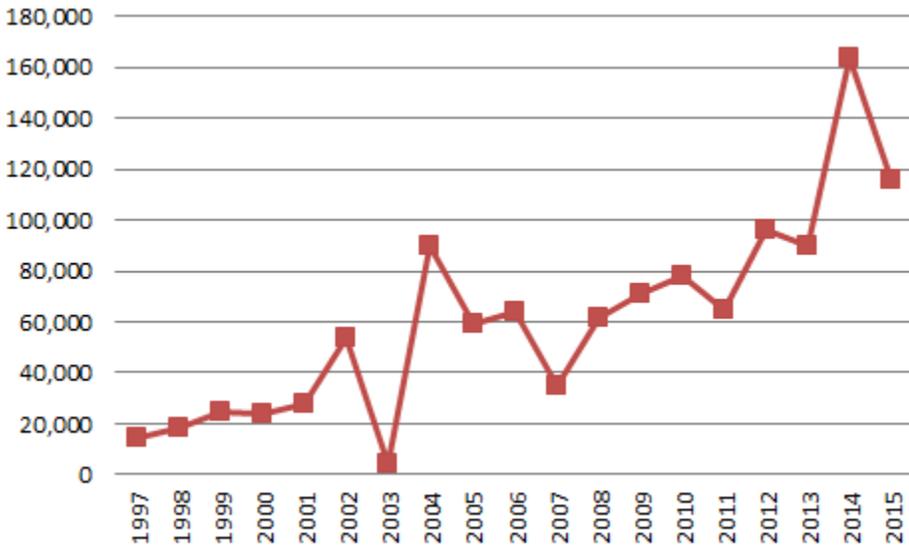
자료: 울산시 지역개발기금 내부자료

2. 지역개발기금 용자 현황 및 미래수요 분석

○ 2015년 결산까지 울산시의 지역개발기금 용자추세를 살펴보면, 다음 그림과 같음

- 울산시 지역개발기금의 용자액은 2003년, 2007년, 2011년의 3개 연도를 제외하고는 지속적으로 증가하고 있는 추세임
- 2000년대 이전 200억 원 수준이던 용자액은 2015년에는 1,160억 원으로 약 6배 가량 증가한 것을 확인할 수 있음

<그림 3-9> 울산시 지역개발기금 용자 추세



○ 지역개발기금의 용자금은 곧 울산광역시 지역개발기금의 수요로 파악할 수 있음

- 울산시 지역개발기금의 용자액의 증가는 울산시 지역개발기금이 그만큼 많이 활용되고 있으며, 이에 대한 수요가 점점 늘어나고 있음을 보여줌

- 아래 표를 보면, 2007년까지는 지역개발기금에 대한 미회수액이 없었으나, 2007년 이후에는 미회수액이 조금씩 생기고 있으며, 2014년과 2015년에는 자금 회수가 이루어지지 않았음을 알 수 있음
- 이는 울산시의 지역개발기금이 다양한 곳에서 장기간(최대 5년) 활용되고 있다는 의미로 지역개발기금의 수요가 향후에도 증가할 것임을 보여줌

<표 3-4> 울산시 지역개발기금 용자현황

연도별	용자		
	용자액	회수액	미회수액
계	1,156,767	639,712	517,055
1997년	14,500	14,500	0
1998년	18,000	18,000	0
1999년	25,000	25,000	0
'00	23,930	23,930	0
'01	28,000	28,000	0
'02	53,800	53,800	0
'03	4,000	4,000	0
'04	89,947	89,947	0
'05	59,400	59,400	0
'06	64,000	64,000	0
'07	35,000	35,000	0
'08	61,800	57,285	4,515
'09	71,200	53,350	17,850
'10	78,000	45,500	32,500
'11	64,400	33,960	30,440
'12	95,900	25,040	70,860
'13	90,000	9,000	81,000
'14	163,890	0	163,890
'15	116,000	0	116,000

- 시계열 데이터를 활용하여 지역개발기금의 미래 수요를 예측해 보기로 함⁹⁾
 - 수요 예측이란 과거의 경험 및 자료를 바탕으로 이루어짐
 - 과거에서부터 현재에 이르기까지 꾸준히 규칙적인 상황이 있다면 특별한 이변이 없는 한 미래에도 그 규칙적인 상황은 지속될 것으로 가정함
 - 과거의 통계자료를 활용하여 규칙을 파악하고 이를 통해 미래의 불확실한 상황에서 합리적인 의사결정을 내리기 위한 유용한 정보와 정책수단을 얻을 수 있음
- 시계열자료분석은 주어진 자료의 형태, 분석용이성, 분석자료 해석에 따라 여러 가지로 분류 가능함
 - 장기적 예측과 시계열 구성요소가 시간에 의존하지 않는 경우일 때 회귀분석(regression analysis)을 사용하여 추정
 - 이를 위해 과거 10년 동안의 자동차 신규 및 이전 등록 수에 의하여 파악된 실제 데이터를 바탕으로 추세 연장 분석을 통해 추정하고 실측치를 계속 연장하였을 때 수렴값을 알아보기 위하여 로짓분석에 의한 수렴정도를 살펴 보는 방법을 취함
- 울산발전연구원(2015)의 연구에서는 자동차 신규 등록자 및 이전 등록자가 이용자의 수요 예측오차를 사용하여 지역공채 발행 기준(요일)이 변화하였을 때를 기준으로 이후의 수요량을 측정하는 방법을 사용함
- 한 기간 선행 자동차 신규 등록자 및 이전 등록자의 변화율을 고려하였을 때 예측오차 et 는 $et=yt-ft$ 로 표현할 수 있으며 여기서 ft 는 기간 $t-1$ 에 대해 계산한 예측치이며 yt 는 기간 t 에 가서 실제 발생한 관측치가 됨
- 이와 같은 수요 예측에 대한 기본 모형을 이미 관측된 자료들에 적용하였을 때 일치하는 정도가 높으면 이 모형으로 정확한 미래 예측값들을 얻을 수 있음

9) 본 장의 추정 방법은 시계열 분석으로 동일한 데이터를 활용한 울산발전연구원(2015)에서 추정된 결과와 같음. 이에 따라 울산발전연구소(2015)의 방법론 서술 및 추정 수치를 인용하고 이를 1개 연도 추가하여 추정하였음

것이라 기대할 수 있는데 따라서 여기서는 과거 여러 기간들에 대해 얻어진 수요 예측오차들을 통하여 미래의 수요 예측에 사용하게 되며 예측모형의 정확도 측정을 위해 평균절대오차(Mean Absolute Error; MAE)를 사용함

- 이동평균법(moving average method)은 연도별 시계열 자료에 존재하는 확률적 변동이 서로 상쇄되도록 일정기간 자료를 평균한 뒤 평균값을 구하고, 여기서 구한 평균값들을 바로 다음 연도의 화장시설 수요에 대한 예측치로 사용하는 방법임
- 이동평균법 사용 시 평균산출에 적용될 기간의 수(moving span)는 수요에 대한 산출기간 적용을 통하여 예측치를 구하고 해당 평균절대오차를 산출하여 최소 MAE 값을 갖는 기간을 선택함
- 추세변동을 고려한 Holt의 지수평활 방법을 사용할 수 있으며, 이는 기간 t 에서 관측치 y_t 를 관측한 후,

$$L_t = \alpha y_t + (1 - \alpha)(L_{t-1} + T_{t-1})$$

$$T_t = \beta (L_t - L_{t-1}) + (1 - \beta) T_{t-1}$$

$$f_{t+k} = L_t + kT_t, k \geq 1$$

(단, $L_1 = y_1$, $T_1 = (y_N - y_1)/N$, α : 수준평활상수, β : 추세평활상수, N : 총 자료수)

에 의해 수요에 대한 수준치 L_t 와 기간별 자동차 신규 등록 및 이전 등록 수요에 대한 추세치 T_t 를 추정한 후 미래의 값(예측치) f_{t+k} 를 구함

- 기간 t 에 대한 수준 예측치 L_t 는 y_t 와 $(L_{t-1} + T_{t-1})$ 와의 가중평균으로 구하고, 미래의 추세 예측치 T_t 는 $(L_t - L_{t-1})$ 과 T_{t-1} 과의 가중평균으로 구하게 됨
- 예측 미래의 기간 $t+k(k \geq 1)$ 에 대한 예측치 f_{t+k} 는 현재까지 산출된 지역 자동차 신규 등록과 이전 등록 선호도에 대한 수준 예측치 L_t 와 추세 변동분 kT_t 를 합해서 미래 수요에 대한 예측치로 계산함
- Holt 방법을 적용하기 위해서는 수준 평활상수 α 와 추세 평활상수 β 의 값을 선택해야 하는데 관측된 자료에 적정한 α 와 β 값을 찾기 위해서는 두 평활

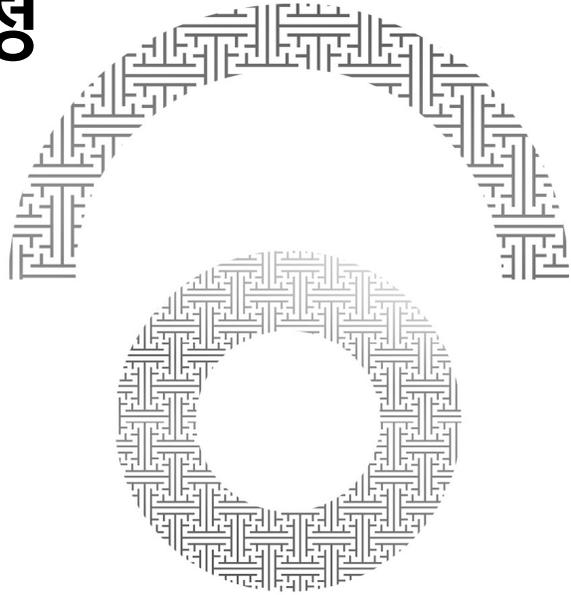
상수값들의 여러 조합에 대해 각 MAE를 구한 후, 그 중 가장 작은 MAE에 해당하는 평활상수 값을 선택함

- 상기의 과정을 거쳐서 향후 5년 울산시 지역개발공채 매출액 및 미래 용자수요를 추정한 결과는 다음 표와 같음
 - 울산시의 용자수요는 지역개발기금 매출액을 웃돌고 있으므로 현 수준의 지역개발공채 매출만으로는 이를 메우기 어려움
 - 울산시는 지역개발공채 매출 이외에 다양한 방법으로 지역개발기금을 마련하고 있으므로 용자수요는 충분히 채울 수 있을 것으로 보임
 - 그러나 현행보다 지역개발공채 매출액이 대폭 축소될 경우, 용자수요에 대응하기 어려울 것으로 판단됨

<표 3-5> 향후 5년 울산시 지역개발공채 매출액 및 미래 용자수요 추정 결과

연도	지역개발공채 매출액 추정	용자수요 추정
'16	112,664	119,955
'17	118,039	126,695
'18	123,415	133,434
'19	128,791	140,545
'20	134,167	147,119

제4장 울산시 적정 자동차 공채매입률의 산정



제4장

울산시 적정 자동차 공채매입률의 산정

1. 기본방향

- 울산시의 적정 자동차 공채매입률을 산정하기 위해서 공채매입률을 변경하는 경우, 지역개발공채 발행액이 얼마나 영향을 받는지 파악함
 - 공채매입률을 독립변수로 지역개발공채 발행액을 종속변수로 하는 회귀식을 구성
 - 공채매입률과 지역개발공채 발행액에 자연로그를 취하여 공채매입률의 변화에 따라 지역개발공채 발행액이 얼마나 변화하는지 탄력성 파악
- 울산시의 적정 자동차 공채매입률을 산정하기 위해서 공채매입률을 변경하는 경우, 취득세액이 얼마나 영향을 받는지 파악함
 - 공채매입률을 독립변수로 취득세액을 종속변수로 하는 회귀식을 구성
 - 공채매입률과 취득세액에 자연로그를 취하여 공채매입률의 변화에 따라 취득세액이 얼마나 변화하는지 탄력성 파악
- 공채매입률의 변화에 따른 지역개발공채 발행액의 변화와 취득세액의 변화를 활용하여 울산시의 적정한 공채매입률 산정
- 추가로 리스 회사에서 울산시로 이전전출한 차량을 분석함으로써, 울산시가 그동안 타 시도에 유출당했던 취득세액 등을 추정해 보도록 함
 - 국토부에서 리스 회사가 울산시로 이전한 차량 데이터를 이용하여 분석해 보도록 함
 - 이들은 신규로 타 지역에 등록되어 있다가 울산시로 이전한 차량들이므로 조세 경쟁에 의해 울산시가 유출당한 취득세액 등을 간접적으로 추정할 수 있음
 - 지역개발공채 매입률이 울산시보다 높은 서울이나 공채매입률이 울산시와 동일하면서도 울산시에서 멀리 떨어진 경기, 충북, 충남 등에서 이전되는

차량은 조세경쟁과 무관하게 타 지역의 차량이 이전된 것으로 파악할 수 있음

- 따라서 조세경쟁의 대상이 되는 자치단체는 울산보다 공채매입비율이 낮은 인천, 부산, 대구, 경남, 제주의 5개 시도임
- 물론 상기 5개 시도에서 조세경쟁과 무관하게 이전된 차량도 있을 수 있으나, 분석의 편의상 상기 5개 시도의 차량에 부과될 수 있는 취득세액 등은 울산시에서 유출된 취득세액 등으로 계산하도록 함
- 적용 세율은 과세표준금액의 8%(등록세 5%, 취득세 2%, 기타 1%)로 산정
- 3,000cc 이상의 고급차종등임을 감안하여 과세표준은 5천만 원으로 계산하도록 함

2. 공채매입률 변경과 지역개발기금의 관계

- 조세경쟁과 관련하여 울산시 자동차등록 공채매입률을 변경하였을 경우 지역개발기금에 어떤 영향을 미칠 것인가
 - 지역개발기금의 공채매입률 탄력성을 산출해 본 결과, 공채매입률이 1% 하락하게 될 경우, 지역개발기금은 0.614% 감소하는 것으로 나타났음($R^2=0.47$)

<표 4-1> 공채매입률 변경시 지역개발기금에 미치는 영향 추정 결과

모형		비표준화 계수		표준화 계수	t	유의확률
		B	표준오차	베타		
1	(상수)	19.308	.486		39.720	.000
	ln_Rate	.614	.202	.256	3.032	.003
	pop	5.638E-007	.000	.629	7.457	.000

3. 공채매입률 변경과 지방세입의 관계

- 울산시 자동차등록 공채매입률의 변경이 울산시의 지방세수에 어떤 영향을 미칠 것인가
 - 지방세입 중에서 가장 큰 비중을 차지하는 취득세의 공채매입률 탄력성을 산출해 본 결과, 공채매입률이 1% 하락하게 될 경우, 취득세액은 1.02% 증가하는 것으로 나타났음($R^2=0.6$)

<표 4-2> 공채매입률 변경시 지방세수에 미치는 영향 추정 결과

모형	비표준화 계수		표준화 계수	t	유의확률	
	B	표준오차	베타			
1	(상수)	15.190	.474		32.067	.000
	ln_Rate	-1.020	.193	-.389	-5.299	.000
	pop	6.747E-007	.000	.786	10.716	.000

- 상기 두 가지 결과를 조합하는 경우, 울산시가 공채매입률을 1% 낮추는 경우 지역개발기금의 감소비율보다 취득세액의 증가비율이 훨씬 큰 것으로 나타남
 - 지역개발기금액과 취득세액의 절대액을 고려하면, 공채매입률을 낮출수록 울산시가 추가로 얻게 될 소득은 큰 것으로 분석됨
- 그동안 울산시가 공채매입률을 타 자치단체에 비해 높게 유지함에 따라 손실을 본 금액을 실증 데이터를 통해 추가로 분석해 보기로 하겠음
 - 다음 표는 2010년에서 2014년까지 리스 회사에서 타 지역에 신규 등록하였다가 울산시로 이전전출한 리스 차량들을 소재지 및 배기량으로 구분한 것임
 - 방법론에서 서술한 바와 같이 차량 1대의 과세표준금액을 5천만 원으로

보고 8%를 취득세 등 울산시에서 신규 등록하였을 경우에 울산시가 얻을 수 있었던 지방세수라고 가정하고 계산하면 다음과 같음

- 2010년 18억 원, 2011년 24억 원, 2012년 21억 원, 2013년 28억 원, 2014년 32억 원으로 울산시는 조세경쟁으로 인하여 5년 평균 한 해에 약 25억 원 정도의 손실을 보고 있는 것으로 계산됨

<표 4-3> 자치단체 간 조세경쟁으로 인한 울산시 손실액 추정치

(단위: 대, cc, 만 원)

	리스사의 울산시 이전전출 대수	소재지	대수	배기량 평균	적용 세율은 과세표준금액의 8% (등록세 5%, 취득세 2%, 기타 1%)로 산정
2010	519	경기	7	2734	
		경남	326	2919	130,400
		대구	26	2813	10,400
		부산	105	3117	42,000
		서울	54	3188	
2011	661	경기	5	3423	
		경남	391	2970	156,400
		대구	63	3418	25,200
		부산	149	3398	59,600
		서울	52	3171	
2012	560	인천	1	2996	400
		경기	5	2277	
		경남	297	2995	118,800
		대구	63	3007	25,200
		부산	166	3246	66,400
		서울	23	2910	
		인천	2	2976	800
2013	738	제주	1	998	400
		충북	3	1862	
		경기	5	2414	
		경남	418	2911	167,200
		광주	1	4806	
대구	91	3060	36,400		

	리스사의 울산시 이전전출 대수	소재지	대수	배기량 평균	적용 세율은 과세표준금액의 8% (등록세 5%, 취득세 2%, 기타 1%)로 산정
2014	841	부산	184	3060	73,600
		서울	28	3252	
		인천	2	1997	800
		제주	7	3101	2,800
		충북	2	3896	
	841	경기	2	3748	
		경남	493	2879	197,200
		대구	88	3097	35,200
		부산	191	2950	76,400
		서울	27	3741	
		인천	10	2604	4,000
		전북	9	2856	3,600
		제주	21	2900	8,400

4. 리스업체 의견조사 결과

- 리스업체들에게 울산사에서 지역개발공채 매입률을 낮출 경우, 실제로 울산시에 지점을 개설할 용의가 있는지에 대해 의견을 청취하였음
- 인터뷰 대상은 다음 표에 나타난 국내 차량 리스업체 14개사로 전화 인터뷰 방식으로 의견을 조사하였음

<표 4-4> 인터뷰 대상 업체

롯데캐피탈(주)	본점	서울시 강남구 테헤란로 142(역삼동)
	지점	부산시 연제구, 일본 동경지점
메리츠종합금융증권(주)	본점	서울시 영등포구 국제금융로6길 15(여의도동)
	지점	부산시 부산진구, 대구 수성구, 서울 종로구 등
메리츠캐피탈(주)	본점	서울시 영등포구 국제금융로2길 11(여의도동)
	지점	부산시 연제구, 경기 부천시, 경기 수원시, 광주 서구
비엔케이캐피탈(주)	본점	부산시 부산진구 새싹로 1, 9층(부전동)
	지점	경남 창원시, 서울 서초구, 대구 수성구, 대전 서구 등
산은캐피탈(주)	본점	서울시 영등포구 은행로 30(여의도동)
	지점	부산시 중구
아주캐피탈(주)	본점	대전시 서구 대덕대로 239(둔산동)
	지점	부산시 연제구, 서울 서초구, 대구 중구, 대전 서구 등
오릭스캐피탈코리아(주)	본점	서울시 강남구 테헤란로 317, 10층(역삼동, 동훈타워)
	지점	부산시 수영구, 경남 창원, 대구 수성구
제이비우리캐피탈(주)	본점	전북 진주시 덕진구 백제대로 566, 18층(금암동)
	지점	부산시 부산진구, 경남 창원시, 인천 남동구, 대전 서구 등
케이비캐피탈(주)	본점	경기도 수원시 팔달구 효원로 295
	지점	부산시 연제구, 경남 창원시, 대전 서구, 광주 서구 등
하나캐피탈(주)	본점	서울시 강남구 테헤란로 126, 13층(역삼동, 대공빌딩)
	지점	부산시 수영구, 대구 중구, 인천 남동구, 대전 서구 등
한국씨티그룹캐피탈(주)	본점	서울시 종로구 창경궁로 120(인의동, 종로플레이스)
	지점	부산시 동구, 대구 서구, 인천 남동구, 광주 동구 등
한국캐피탈(주)	본점	대전시 서구 둔산서로 81(둔산동)
	지점	부산시 연제구, 경남 창원시, 서울 강남구
현대캐피탈(주) ※울산지점(226-7979)	본점	서울시 영등포구 의사당대로 3(여의도동)
	지점	울산시 남구, 부산 부산진구, 경남 창원시, 제주시 등
현대커머셜(주)	본점	서울시 영등포구 국회대로66길 3(여의도동)
	지점	부산시 금정구, 경남 창원시, 대구 중구, 제주시, 광주 서구 등

- 전화 인터뷰에서 리스차 운영대수, 매해 신규 구입대수, 울산시가 지역개발 공채 비율을 인하하였을 경우 울산시에 지점개설 의사 여부를 질문하였으며, 그 결과는 다음 표에 정리되어 있음

<표 4-5> 인터뷰 결과

업체명	운영 대수	신규 구입대수	지점개설 의사	의견
롯데캐피탈(주)	15,000	500	없음	지역개발공채 비율 인하 외 추가적인 세제 지원방안 및 행정처리 업무의 효율화, 간편화가 동반될 경우 고려 가능
메리츠종합금융증권(주)	정보제공 불가	정보제공 불가	무응답	신규영업(사업)이 없으므로 해당사항 없음 ※ 메리츠캐피탈에서 담당
메리츠캐피탈(주)	정보제공 불가	정보제공 불가	무응답	의견 없음
비엔케이캐피탈(주)	정보제공 불가	정보제공 불가	무응답	울산광역시에 지점은 아니지만 출장소를 운영하고 있는 것으로 파악됨
산은캐피탈(주)	정보제공 불가	정보제공 불가	무응답	의견 없음
아주캐피탈(주)	3,500	100	없음	기존사업에 대해서도 축소를 고민
오릭스캐피탈코리아(주)	1,200	100	없음	의견 없음
제이비우리캐피탈(주)	12,000	200	없음	의견 없음
케이비캐피탈(주)	10,000	300	없음	지역개발공채만이 지점 개설에 영향을 주는 것은 아니기 때문에 다른 제반 상황이 구체적이어야 가능할 것으로 판단
하나캐피탈(주)	7,500	200	없음	의견 없음
한국씨티그룹캐피탈(주)	정보제공 불가	정보제공 불가	무응답	의견 없음
한국캐피탈(주)	3,000	100	없음	부산시와의 비교를 통해서 변경을 고려할 수는 있으나, 당장의 상황으로는 곤란
현대커머셜(주)	정보제공 불가	정보제공 불가	무응답	의견 없음

- 14개 업체 중 7개 업체에서 지점개설 용의에 대한 의견을 제시하였음
 - 응답한 7개 업체 모두 울산시의 자동차 매입 시 지역개발공채 매입률이 낮아지더라도 울산시에 지점을 신규로 개설할 의사가 없는 것으로 나타났음
 - 지역개발공채 매입률만이 지점 개설에 영향을 주는 것은 아니며, 기타 추가적인 지원방안 및 행정처리 업무의 효율화 등에 영향을 받는다는 응답
 - 타 지역 (예: 부산)과의 비교를 통해서 변경을 고려해 볼 수는 있겠으나, 당장의 상황으로는 곤란하다는 응답
- 본 전화 인터뷰를 통해서 울산시의 지역개발공채 매입률 인하 정책은 실제로 세수증대 효과를 보기 어려울 것으로 전망됨
 - 비록 이론상으로는 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추는 경우, 그동안 타 지역에 빼앗겨 왔던 취득세 등 지방세수를 되가져옴에 따라 이득을 볼 수 있는 것으로 보이지만, 실제 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추더라도 리스업체들이 울산시에 지점을 개설하지 않아 지방세수를 되찾아 올 수 없을 가능성이 높은 것으로 나타남

5. 서울행정법원 판결과 합의

- 2016년 5월 20일, 서울행정법원은 취득세는 본사 소재지가 가져가야 한다고 결론을 내렸음
 - 롯데캐피탈, 하나캐피탈, 오리스크캐피탈코리아, RCI파이낸셜서비스 코리아의 4개 리스차 업체가 서울시와 부산시 등을 상대로 낸 취득세 및 가산세 부과처분 취소소송에서 취득세 등은 “지점이 있는 지역이 아니라 본사가 있는 서울에 내는 게 맞다.”고 판시함
 - 법원은 “각 지역 출장소에는 아무런 인적·물적 실체가 구비되어 있지 않고 오직 서류상으로 등재돼 있을 뿐”이라고 보았음
 - 법원은 또한 “본사에는 리스차 업체가 시설대여업자로서 행하는 업무 대부분이 이뤄지고 있어, 차량의 사용본거지를 본사로 보는 것이 타당하다”고 밝힘
 - 이에 따라 부산시, 대구시, 창원시, 성남시, 함안군, 함평군, 인천 부평구의 7개 시군구청에서 부과한 취득세액은 전부 취소되었으며, 각 업체는 본사가 위치한 서울 서초구(롯데), 중구(하나), 강남구(오릭스), 강남구(RCI)에 납부하게 되었음
- 본 판결로 자치단체들의 취득세 확보 경쟁에 결론이 내려지기까지의 경위를 살펴보면, 다음과 같음
 - 2012년 서울시는 공채매입률이 낮은 인천, 경남, 부산 등지에 허위 사업장을 차려놓고 이 지역 지방자치단체에 리스차량을 등록하여 취득세를 낸 14개 리스업체들에게 다시 취득세를 부과하였으며, 1930억 원의 취득세를 징수하였음
 - 리스업체들은 서울시에 새로 취득세를 납부하였으므로, 인천, 경남, 부산 등 이전에 취득세를 납부했던 자치단체들에게 세금을 돌려달라고 요청함
 - 인천시는 행정자치부(2012년 당시 행정안전부)에 과세권귀속결정을 청구함
 - 행정안전부는 취득세 과세권이 인천시에 있다고 인천시의 손을 들어주었음
 - 행정안전부는 2011년 말 세원 발굴 공로로 경남도를 지방세정 발전분야

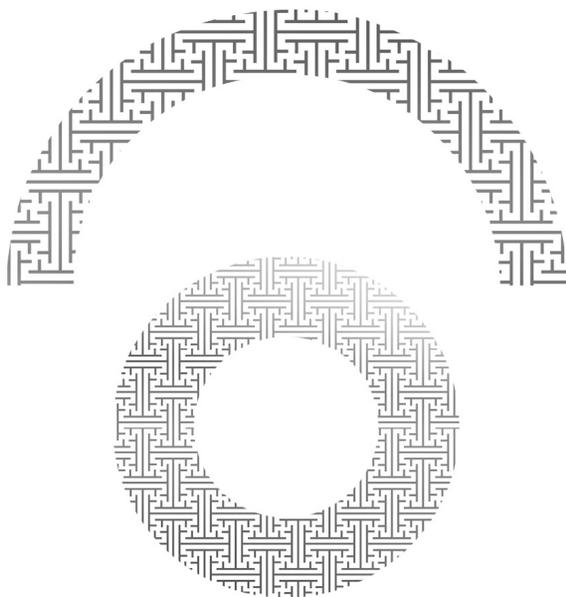
- 평가 우수기관으로 선정해 기관표창을 주는 등 취득세 확보 경쟁을 장려 해왔기 때문임
- 서울시는 행정안전부의 결정에 반발하여 2012년 12월 31일 헌법재판소에 권한쟁의 심판을 청구하였음
 - 이에 따라 리스업체들도 조세심판원에 부과취소심판을 청구하였음
 - 서울시는 2013년 2월 조세심판원에 헌법재판소 결정 이후에 심판 결정을 내려 줄 것을 요청함
 - 헌법재판소는 2014년 3월 전원 일치 의견으로 안전행정부(2014년 당시)의 과세권 귀속 결정은 법적 구속력이 없다고 결정하였음
 - 2014년 7월 조세심판원은 리스차 업체들이 서울시를 상대로 청구한 취득세 이중징수취소심판 청구에 대해 2010년 이전의 영업행위에 대해 이중 부과된 취득세 504억 원은 되돌려 줘야 한다고 결정하였음
 - 2010년 말 사용본거지 중심으로 지방세법이 개정되기 이전에 서울 이외의 지방자치단체에 리스차량을 등록한 것은 문제가 없기 때문임
 - 2015년 4월 리스차 업체들은 서울행정법원에 지방자치단체들의 중복 취득세 부과 취소 소송을 제기하였음
- 본 판결은 그동안 자치단체들의 취득세 확보 경쟁을 종결시키는 판결로서 이에 따라 울산시는 향후 행정자치부 및 국토교통부의 관련법 개정 추이를 지켜볼 필요가 있음
- 서울시는 2013년부터 당시 안전행정부에 지방세법에 리스차량의 사용본거지를 납세지로 하는 내용을 더욱 명확하게 명시해달라고 요청하였으며, 국토교통부에도 처벌규정을 추가하는 내용의 자동차관리법 개정안을 건의해 왔음
- 본 판결은 리스업체 전화인터뷰에 이어 울산시가 빼앗긴 세수를 되찾기 위해 지역개발공채 매입률 인하 정책을 펼칠 유인이 크지 않음을 보여줌
- 서울시에서 요구한 바와 마찬가지로 지방세법에 리스차량의 법인 소재지가 아닌 실제 사용자의 사용본거지를 납세지로 하는 내용을 더욱 명확하게 명

시하는 경우, 울산시에서 주변 시도로 그동안 유출되던 취득세의 과세권을 자동적으로 확보할 수 있음

- 울산시는 서울시와 공조하여 여신전문금융업법의 특례규정 제33조¹⁰⁾의 폐지 혹은 “법인의 리스 자동차도 이용자의 주소지에 등록”하도록 하는 조항을 명시하는 방향으로 자동차 관리법을 개정할 것을 요구할 필요가 있음

10) 제33조(등기·등록상의 특례) ① 시설대여업자가 건설기계나 차량(車輛)의 시설대여등을 하는 경우에는 「건설기계관리법」 또는 「자동차관리법」에도 불구하고 대여시설이용자(연불판매의 경우 특정물건의 소유권을 취득한 자는 제외한다. 이하 같다)의 명의로 등록할 수 있다.

제5장 결론



제5장

결론

1. 연구내용 요약

- 지역개발공채는 강제 참가 매출방식으로 판매되고 있음
 - 지역개발채권은 특별시, 광역시, 도 및 특별자치도 또는 특별시와 광역시가 아닌 인구 100만 이상 대도시가 지방직영기업 및 지방공사·공단의 사업을 위한 투자재원을 확보하거나 지역개발을 위한 기금을 조성하기 위하여 지방의회의 승인을 받아 발행할 수 있고, 발행대상은 지방자치단체로부터 면허·허가·인가를 받는 자, 지방자치단체에 등록을 신청하거나 신고하는 자, 지방자치단체 등과 계약을 체결하는 자 등임(지방공기업법 제19조)
 - 2016년 현재 지역개발기금을 운영하고 있는 자치단체는 총 18개로, 연구 요청 기관인 울산광역시를 포함하는 광역 17개 시도와 인구 100만 이상 대도시에 해당하는 창원시임
 - 2016년 현재 지역개발공채는 자동차 신규 등록¹¹⁾, 자동차 이전 등록¹²⁾, 기타 허가등록¹³⁾, 각종 계약 체결¹⁴⁾을 위한 4가지 종류임
 - 이 중에서 지역개발공채의 대부분을 차지하는 것은 자동차 신규 등록 및 이전 등록 시 매입하게 되는 공채임
 - 강제 참가 매출방식이므로 지역개발공채의 매입률이 높은 경우, 자치단체가 거두어들이는 지역개발기금도 같이 늘어나게 됨
 - 현행 개인의 자동차 신규 등록이나 이전 등록은 소유주이자 이용자의 주소지에서 시행하도록 강제되어 있으나, 법인의 리스 자동차는 소유주와 이용

11) 비사업용/사업용, 승용/승합/특수로 구분하여 공채매입의무 부과

12) 비사업용/사업용, 승용/승합/특수로 구분하여 공채매입의무 부과

13) 도로하천구거부지 점용허가/토지형질 변경허가/토석사력의 채취허가/골프장등록으로 구분하여 공채매입의무 부과

14) 건설공사, 용역/물품구매 등으로 구분하여 공채매입의무 부과

자가 분리되어 있으므로 이용자의 주소지가 아니라 소유주인 법인의 지사에 등록이 가능함(여신전문금융업법의 특례규정 제33조)

- 따라서 소유주인 법인은 지역개발공채 매입률이 낮은 지방자치단체에 지사를 개설하고 그곳에 차량을 등록함으로써 지역개발공채 환매 비용을 절약할 유인이 생기게 됨

○ 자동차 신규등록 및 이전등록은 지역개발공채 외에도 지방세입에 영향을 미치게 됨

- 자동차에 관련된 지방세는 취득세, 등록세, 소유분 자동차세, 운행분 자동차세, 지방교육세 등임
- 취득세는 차량에 대한 과표 기준에 따라 다르며, 서울은 비영업용 승용자동차에 대해서는 1천분의 70(다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 40), 영업용은 1천분의 40 등으로 규정(지방세법 시행령 제4조)
- 등록세는 비영업용 승용자동차는 1천분의 50, 경자동차의 경우에는 1천분의 20이며, 그 밖의 차량 중에서 영업용 차량은 1천분의 20, 비영업용은 1천분의 30, 경자동차의 경우에는 1천분의 20임(지방세법 제28조)
- 소유분 자동차세는 지방자치단체 관할구역에 등록되어 있거나 신고되어 있는 자동차를 소유하는 자에게 부과하고 있음(지방세법 제125조)
- 주행분 자동차세는 비영업용 승용자동차에 대해서 자동차 소유에 대한 자동차세의 납세지를 관할하는 지방자치단체에서 휘발유, 경유 및 이와 유사한 대체유류에 대한 교통·에너지·환경세의 납세의무가 있는 자에게 부과함(지방세법 135조)
- 지방교육세는 취득세에 대한 부가세로서 자동차 취득세 서울에서 1천분의 20을 뺀 금액의 20%로 규정되어 있으므로 비영업용 승용자동차는 취득세 과세표준의 1%(경자동차 0.4%), 그 밖의 비영업용 자동차는 0.6%, 영업용은 0.4% 등이 부과(지방세법 제150조)
- 법인이 지역개발공채 매입률이 낮은 지방자치단체에 지사를 개설하고 그곳에 차량을 등록한다면, 상기한 지방세들도 모두 실 이용자가 차량을 이용하고

있는 자치단체가 아니라 차량이 등록된 자치단체로 납부하게 됨

- 울산광역시 1997년 광역시로 승격한 이후 2015년 현재까지 약 1.1조 원 규모의 지역개발공채를 발행하였으며, 이 중 0.6조를 상환하였음
 - 2015년에는 1,200억 규모의 지역개발공채를 발행하였으며 공채매출액은 용자자금(1,100억)으로 적극적인 활용을 하고 있음
 - 미상환액이 0.5조 있으나, 용자금 회수잔액이 0.5조이므로 양호한 기금 운용실적을 보이고 있음
- 지역개발공채 매입률은 18개 자치단체 간의 조세경쟁이 발생하고 있는 영역이라고 볼 수 있음
 - 지역개발채권의 매입 절차, 매입 대상별 금액, 채권등록 방법, 이율 및 상환, 그 밖에 필요한 사항은 시도 또는 대도시의 조례로 정하도록 하고 있음 (지방공기업법 제19조)
 - 이에 따라 지역개발공채의 대부분을 차지하는 자동차 신규 등록 및 이전 등록 시 공채매입률이 조례에 따라 다름
 - 상기한 법인의 지역개발공채 환매 비용 절약 유인으로 인해 법인들은 지역개발공채 매입률이 보다 낮은 지방자치단체에 지사를 개설하고 그곳에 차량을 등록하고자 함
 - 이 경우, 취득세, 등록세, 소유분 자동차세, 운행분 자동차세, 지방교육세 역시 해당 자치단체에 납부함
 - 이에 따라 자치단체들은 경쟁적으로 공채매입률을 낮추는 조세경쟁이 벌어지고 있음
- 울산시의 자동차등록 공채매입률¹⁵⁾은 전국 9개 시도와는 비슷하나, 인접한 4개시도(부산, 대구, 경남, 창원)에 비해서는 높은 수준임
 - 리스자동차의 경우 특히 공채매입률 경쟁에 따른 영향을 크게 받게 됨
 - 리스자동차는 여신전문금융업법의 특례규정(제33조)에 따라 시설대여업자 소재지에 등록할 수 있도록 하고 있으므로, 공채매입률이 낮은 자치단체로

15) 비영업용, 신규등록 기준

등록이 몰릴 수 있음

- 이에 따라 지역개발기금재원의 축소는 물론 지방세입에도 영향을 미치게 될 우려가 있음
 - 그렇다고 지나치게 공채매입률을 낮추게 되면 재원확보에 차질을 빚게 될 것이므로 적정 수준의 공채매입률 산정이 필요함
 - 더구나 일부 시도(인천, 경기도, 부산, 대구)에서는 조례 제정을 통하여 2016년 1년간 한시적으로 지역개발채권 매입의무를 면제하고 있어 이에 대한 울산시의 대응책 마련이 시급함
- 이에 따라 본 보고서에서는 다음의 연구문제를 해결하고자 함
- 울산시 지역개발기금의 미래수요가 얼마나 될 것인가
 - 조세경쟁과 관련하여 울산시 자동차등록 공채매입률을 변경하였을 경우 지역개발기금에 어떤 영향을 미칠 것인가
 - 울산시 자동차등록 공채매입률의 변경이 울산시의 지방세수에 어떤 영향을 미칠 것인가
 - 미래수요 및 지방세수의 영향을 고려하였을 때, 울산시 자동차 공채매입률은 어느 수준이 적당할 것인가
- 울산시 지역개발기금의 미래수요가 얼마나 될 것인가와 관련하여 계산 결과 지역개발기금의 미래수요가 지속적으로 증가할 것으로 예측되어 현재 지역개발채권 발행액만으로는 그 금액을 모두 충당할 수 없고, 추가적인 재원이 필요할 것으로 예측되었음
- 이는 주변 지역의 조세경쟁에 휘말려 지역개발공채율을 낮추어 지역개발기금 재원을 축소하는 것이 장기적으로 울산시에 바람직하지 않음을 의미함
- 조세경쟁과 관련하여 울산시 자동차등록 공채매입률을 변경하였을 경우 지역개발기금에 어떤 영향을 미칠 것인가와 관련하여 모형을 구성하여 계산 해본 결과 공채매입률이 1% 낮추어 지는 경우 지역개발기금은 0.614% 감소하는 것으로 나타났음
- 울산시 자동차등록 공채매입률의 변경이 울산시의 지방세수에 어떤 영향을

미칠 것인가와 관련하여 모형을 구성하여 계산해 본 결과 공채매입률이 1% 낮추어 지는 경우 취득세액은 1.02% 증가하는 것으로 나타났음

- 상기 두 가지 결과를 조합하는 경우, 울산시가 공채매입률을 1% 낮추는 경우 지역개발기금의 감소비율보다 취득세액의 증가비율이 훨씬 큰 것으로 나타남
 - 지역개발기금액과 취득세액의 절대액을 고려하면, 공채매입률을 낮출수록 울산시가 추가로 얻게 될 소득은 큰 것으로 분석됨
 - 지역개발기금의 미래수요는 지속적으로 증가할 것으로 분석되었으므로 이 경우, 추가로 얻게 될 취득세액의 일정 비율은 지역개발기금의 미래수요를 충족시키는 데 사용할 것을 조려 등으로 명시해주고 공채매입률을 낮출 필요가 있음
- 이론상으로는 공채매입률을 낮출수록 유리한 것으로 나타났으나, 미래수요 및 지방세수의 영향을 고려하였을 때, 울산시 자동차 공채매입률은 어느 수준이 적당할 것인가를 산정할 필요가 있음
- 이를 위해 실제 리스 업체들에게 울산시에서 지역개발공채 매입률을 낮출 경우, 실제로 울산시에 지점을 개설할 용의가 있는지에 대해 의견을 청취하였음
- 전화 인터뷰를 통해서 울산시의 지역개발공채 매입률 인하 정책은 실제로 세수증대 효과를 보기 어려울 것으로 전망됨
 - 비록 이론상으로는 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추는 경우, 그동안 타 지역에 빼앗겨 왔던 취득세 등 지방세수를 되가져옴에 따라 이득을 볼 수 있는 것으로 보이지만, 실제 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추더라도 리스업체들이 울산시에 지점을 개설하지 않아 지방세수를 되찾아 올 수 없을 가능성이 높은 것으로 나타남
- 더구나 2016년 5월 20일, 서울행정법원은 취득세는 본사 소재지가 가져가야 한다고 서울시의 주장을 받아들이는 판결을 내렸음
 - 롯데캐피탈, 하나캐피탈, 오릭스캐피탈코리아, RCI파이낸셜서비스 코리아

의 4개 리스차 업체가 서울시와 부산시 등을 상대로 낸 취득세 및 가산세 부과처분 취소소송에서 취득세 등은 “지점이 있는 지역이 아니라 본사가 있는 서울에 내는 게 맞다.”고 판시함

- 본 판결은 그동안 자치단체들의 취득세 확보 경쟁을 종결시키는 판결로서 이에 따라 울산시는 향후 행정자치부 및 국토교통부의 관련법 개정 추이를 지켜볼 필요가 있음
 - 서울시는 2013년부터 당시 안전행정부에 지방세법에 리스차량의 사용본거지를 납세지로 하는 내용을 더욱 명확하게 명시해달라고 요청하였으며, 국토교통부에도 처벌규정을 추가하는 내용의 자동차관리법 개정안을 건의해 왔음
- 본 판결은 리스업체 전화인터뷰에 이어 울산시가 빼앗긴 세수를 되찾기 위해 지역개발공채 매입률 인하 정책을 펼칠 유인이 크지 않음을 보여줌
 - 울산시는 서울시와 공조하여 여신전문금융업법의 특례규정 제33조¹⁶⁾의 폐지 혹은 “법인의 리스 자동차도 이용자의 주소지에 등록”하도록 하는 조항을 명시하는 방향으로 자동차 관리법을 개정할 것을 요구할 필요가 있음

2. 정책제언

- 울산시의 지역개발공채 매입률 인하 정책은 실제로 세수 증대 효과를 보기 어려울 것으로 전망되므로 현행 요율을 유지하는 것이 좋을 것이라 판단됨
 - 비록 이론상으로는 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추는 경우, 그동안 타 지역에 빼앗겨 왔던 취득세 등 지방세수를 되가져옴에 따라 이득을 볼 수 있는 것으로 보이지만, 실제 울산시가 지역개발공채 매입률을 낮추더라도 리스업체들이 울산시에 지점을 개설하지 않아 지방세수를 되찾아 올 수

16) 제33조(등기·등록상의 특례) ① 시설대여업자가 건설기계나 차량(車輛)의 시설대여등을 하는 경우에는 「건설기계관리법」 또는 「자동차관리법」에도 불구하고 대여시설이용자(연불판매의 경우 특정물건의 소유권을 취득한 자는 제외한다. 이하 같다)의 명의로 등록할 수 있다.

없을 가능성이 높은 것으로 나타남

- 서울행정법원의 2016년 5월 판결문 취지에 따라 울산시는 향후 행정자치부 및 국토교통부의 관련법 개정 추이를 지켜볼 필요가 있음
- 종합적으로 울산시의 입장에서 최선의 전략은 현행 요율을 유지하되, 서울시와 연계하여 행정자치부 및 국토교통부에서 관련법을 개정하도록 요구하는 것으로 판단됨
 - 자치단체들의 지역개발공채 요율인하 경쟁은 주민의 이득이 아니라 리스업체들의 이득으로 돌아가게 됨을 역설하고 개정을 요구할 필요가 있음

3. 토론

- 본 보고서는 “취득세 확보를 위해 지역개발공채 매입률의 인하를 검토해 달라”는 울산시 차량등록사업소의 건의안을 재평가할 목적으로 연구가 수행되었음
 - 이에 따른 정책적 제언은 전 절에 밝힌 바와 같이 “현행 요율의 유지” 및 중앙정부(행정자치부 및 국토교통부)에 “법인의 리스 자동차도 이용자의 주소지에 등록하도록 하는 조항을 명시하는 방향으로 자동차 관리법을 개정할 것을 요구하는 것”이 될 것임
- 그러나 “울산시 주변 광역자치단체들의 지역개발공채 매입률 인하에 따른 울산시 주민의 상대적 박탈감 및 울산시 주민의 효용 관점에서 지역개발공채 매입률의 조정을 검토”하는 것으로 연구의 목적을 변경할 경우에는 다른 정책 제언이 나올 가능성이 있음
 - 자치단체들의 정책은 주변 자치단체들의 동일 정책 채택으로 인하여 동형화(isomorphism) 현상을 겪게 된다는 것을 많은 학자들이 주장하고 있음
- DiMaggio and Powell(1983)에 의해 구체화된 동형화 이론은 규범적, 억압적, 모방적 동형화로 구분됨(DiMaggio and Powell, 1991)

- 규범적(normative) 동형화는 전문가 직업사회에서 전문화 과정을 통하여 나타나고, 전문직의 작업조건과 방법을 정의하고, 생산자들의 생산을 통제하고, 직업적 자율성을 취득하기 위한 인지적 기초와 정당화를 확립하기 위한 집합적 노력의 일환으로 동형화 되는 것을 의미함
 - 억압적(coercive) 동형화는 초점조직이 자신의 자원을 통제하는 다른 조직들 또는 자신의 조직 사회로부터 가해지는 공식·비공식 압력에 순응하는 과정으로 동형화 되는 것을 의미함
 - 모방적(mimetic) 동형화는 초점조직이 자발적으로 성공사례를 벤치마킹하여 모방하는 과정에서 동형화 하는 것을 의미함
- 지방자치단체의 정책 역시 이와 같은 규범적, 억압적, 모방적인 과정을 거쳐 동형화되는 과정을 거치게 됨
- 울산시의 입장에서는 자동차 왕국으로서 자치단체가 갖는 상징성의 대외적인 위상과 이에 따른 주민들의 혜택의 관점에서 주변 자치단체와 마찬가지로 지역개발공채의 매입률을 인하하게 되는 규범적 동형화를 겪을 수 있음
 - 또한 지역 주민 혹은 지역 의회의 압력을 통해 주변 단체와 마찬가지로 지역개발공채의 매입률을 인하하게 되는 억압적 동형화를 겪을 수 있음
 - 한편으로는 행정자치부(전 안전행정부)의 경상남도 세수확보 표창 사건을 통해, 경상남도의 사례를 따르는 모방적 동형화를 겪을 수도 있음
- 이들 다양한 동형화의 경로에 따라, 울산시의 입장에서 경제적인 관점의 최적화가 아닌, “정치적 관점(울산시의 상징성, 지역 의회와의 관계, 지역 주민의 이익 등)을 포함한 전체적인 최적화”를 고려한 정책 결정은 “지역개발공채의 매입률 인하”로 이어질 수 있을 것임

【참고문헌】

- 김정훈(1998). 조세경쟁, 유형 및 쟁점. 한국조세연구원 《재정포럼》, 19(1): 18-29.
- 권오상(2007). 낙후지역개발기금 설치를 통한 낙후지역 개발방안 : EU 구조기금 사례를 중심으로 「지역사회연구」, 15(3): 71-89.
- 권혁수(2013). 폐광지역개발기금 운영구조 개선 및 법령 재정비. 에너지경제연구원 연구 보고서, 2013(0): 1-179.
- 남황우(2005). 지방세에 있어 조세경쟁에 관한 연구 -항공기를 과세객체로 하는 재산세를 중심으로 「도시행정학보」, 18(3): 73-95.
- 문병근최병호(1996). 지역간 조세경쟁과 중앙정부; 개입할 것인가 또는 방임할 것인가?. 「재정논집」, 11(2): 77-105.
- 서정섭김태영(2002a). 지역개발기금제도의 합리적 운영방안. 「한국지방재정논집」, 7(1): 99-123.
- 서정섭김태영(2002b). 저금리시대에 부응한 지역개발기금의 효율적 운영방안. 한국지방재정공제회 《지방재정》, 2002(3): 76-92.
- 유영성(2001). 팔당상류지역의 환경 친화적 청정산업 - 한강수계관리기금의 효과적 이용 모색 -. 경기개발연구원 연구보고서, 2001(2): 1-194.
- 이태원(2014). 강원도 폐광지역 개발사업 분석 : 국가 지방정부 그리고 전문가집단의 역할을 중심으로 「사회과학연구」, 53(1): 37-75.
- 조성제(2015). 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법의 개선방안 : 체계 정당성 및 지원방안을 중심으로 「법학연구」, 43(0): 267-297.
- 지해명(2003). 조세경쟁이 지역경제의 성장과 분배에 미치는 효과분석. 「산학경영연구」, 16(0): 77-97.
- 최병호(2006). 지방정부간 재정적 이질성과 재산세율 경쟁 : 정치적 조세경쟁 모형을 이용한 분석. 「지방정부연구」, 9(4): 47-69.
- DiMaggio, Paul J. and Walter W. Powell. (1991). "Introduction". in Walter W. Powell

and Paul J. DiMaggio (eds.), *The New Institutionalism in Organizational Analysis*. Chicago: University of Chicago Press.

【부 록】

【관련법령】

1. 지방공기업법 제19조

제19조(지방채 등) ① 지방자치단체는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 해당 지방직영기업의 특별회계의 부담으로 지방채를 발행할 수 있다.

1. 정상적(經常的)인 운전자금(運轉資金)에 충당하기 위하여 필요한 경우
2. 회전기금(回轉基金)의 재원(財源)에 충당하기 위하여 필요한 경우
3. 건설비 또는 개량비에 충당하거나 유사사업의 매수 자금으로 필요한 경우

② 특별시, 광역시, 특별자치시, 도 및 특별자치도(이하 "시·도"라 한다) 또는 특별시, 광역시, 특별자치시가 아닌 인구 100만 이상의 대도시(이하 "대도시"라 한다)는 제1항에도 불구하고 제2조에 따른 사업을 위한 투자재원을 확보하거나 지역개발을 위한 기금을 조성하기 위하여 의회의 승인을 받아 지역개발채권을 발행할 수 있다. <개정 2013.6.4.>

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자 중 조례로 정하는 자는 지역개발채권을 매입하여야 한다.

1. 지방자치단체로부터 면허·허가 인가를 받는 자 또는 지방자치단체에 등록을 신청하거나 신고하는 자
2. 지방자치단체 또는 지방자치단체가 자본금 전액을 출자·출연(出捐)한 법인과 건설공사 도급계약을 체결하는 자
3. 지방자치단체 또는 지방자치단체가 자본금 전액을 출자·출연한 법인과 용역 계약 또는 물품 구매·수리·제조 계약을 체결하는 자

④ 지역개발채권의 매입 절차, 매입 대상별 금액, 채권등록 방법, 이율 및 상환, 그 밖에 필요한 사항은 시·도 또는 대도시의 조례로 정한다.

2. 지방세법 시행령 제4조

제4조(건축물 등의 시가표준액 결정 등) ① 법 제4조제2항에서 “대통령령으로 정하는 기준”이란 과세대상별 구체적 특성을 고려하여 다음 각 호의 방식에 따라 행정자치부장관이 정하는 기준을 말한다. <개정 2013.3.23., 2014.3.14., 2014.11.19.>

3. 차량: 차량의 종류별·승차정원별·최대적재량별·제조연도별 제조가격(수입하는 경우에는 수입가격을 말한다) 및 거래가격 등을 고려하여 정한 기준가격에 차량의 경과연수별 잔존가치율을 적용한다.

③ 법 제4조제2항에 따른 건축물, 선박, 항공기 및 그 밖의 과세대상에 대한 시가표준액은 매년 1월 1일 현재 시장·군수 또는 구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 “시장·군수”라 한다)이 제1항의 행정자치부장관이 정하는 기준에 따라 산정하여 특별시장·광역시장 또는 도지사(이하 “도지사”라 한다)의 승인을 받아 결정한다. 다만, 시가의 변동 또는 그 밖의 사유로 이미 결정한 시가표준액을 그대로 적용하는 것이 불합리하다고 인정되는 경우에는 도지사는 행정자치부장관의 승인을 받아 해당 시가표준액을 변경·결정할 수 있다. <개정 2013.3.23., 2014.11.19.>

3. 지방세법 제28조

제28조(세율) ① 등록면허세는 등록에 대하여 제27조의 과세표준에 다음 각 호에서 정하는 세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. 다만, 제1호부터 제5호까지 및 제5호의2의 규정에 따라 산출한 세액이 해당 각 호의 그 밖의 등기 또는 등록 세율보다 적을 때에는 그 밖의 등기 또는 등록 세율을 적용한다. <개정 2010.12.27., 2011.3.29., 2011.12.2., 2011.12.31., 2013.1.1., 2013.3.23., 2014.1.1., 2014.11.19., 2015.7.24., 2015.12.29., 2016.2.29.>

3. 차량의 등록

가. 소유권의 등록

1) 비영업용 승용자동차: 1천분의 50. 다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 20으로 한다.

2) 그 밖의 차량

가) 비영업용: 1천분의 30. 다만, 경자동차의 경우에는 1천분의 20으로 한다.

나) 영업용: 1천분의 20

나. 저당권 설정 등록 또는 이전 등록: 채권금액의 1천분의 2

다. 제7조제10항에 따른 취득대금을 지급한 자 또는 운수업체의 등록

1) 운수업체의 명의를 다른 운수업체의 명의로 변경하는 경우: 건당 1만5천 원

2) 운수업체의 명의를 취득대금을 지급한 자의 명의로 변경하는 경우: 건당 1만5천 원

3) 취득대금을 지급한 자의 명의를 운수업체의 명의로 변경하는 경우: 건당 1만5천 원

라. 그 밖의 등록: 건당 1만5천 원

⑥ 지방자치단체의 장은 조례로 정하는 바에 따라 등록면허세의 세율을 제1항제1호에 따른 표준세율의 100분의 50의 범위에서 가감할 수 있다.

<개정 2010.12.27.>

[시행일 : 2016.9.1.] 제28조

4. 지방세법 제125조

제125조(납세의무자) ① 자동차 소유에 대한 자동차세(이하 이 절에서 “자동차세”라 한다)는 지방자치단체 관할구역에 등록되어 있거나 신고되어 있는 자동차를 소유하는 자에게 부과한다.

5. 지방세법 시행령 제133조

제133조(안분기준 및 방법) ① 법 제137조제3항 전단에 따른 자동차세 징수액의 안분은 다음 각 호에 따른 금액을 기준으로 한다. <개정 2013.3.23., 2014.11.19.>

1. 법 제10장제1절에 따른 시·군별 비영업용 승용자동차의 자동차세 징수세액. 이 경우 1월부터 6월까지의 전전연도 결산세액으로 하고, 7월부터 12월까지의 직전

연도 결산세액으로 한다.

2. 유류에 대한 세금의 인상에 따라 운송업에 지급되는 유류세 보조금. 이 경우 그 총액은 국토교통부장관이 행정자치부장관과 협의하여 정하는 지급연도의 액수로 한다.

② 제1항의 기준에 따른 자동차세액의 시·군별 안분액은 다음 각 호의 금액을 합계한 금액으로 한다. <개정 2011.12.31., 2013.3.23., 2014.11.19.>

(9,830억 원/12)* (해당시군의 전전연도 또는 직전연도의 법 제10장제1절에 따른 자동차세 징수세액/전국의 전전연도 또는 직전연도의 법 제10장제1절에 따른 자동차세 징수세액)

2. 해당 월의 자동차세 징수총액에서 (9,830억 원/12)을 뺀 금액을 국토교통부장관이 행정자치부장관과 협의하여 정한 해당 월분의 시·군별 유류세 보조금

6. 자동차관리법 제5조

제5조(등록) 자동차(이륜자동차는 제외한다. 이하 이 조부터 제47조까지의 규정에서 같다)는 자동차등록원부(이하 “등록원부”라 한다)에 등록한 후가 아니면 이를 운행할 수 없다. 다만, 제27조제1항에 따른 임시운행허가를 받아 허가 기간 내에 운행하는 경우에는 그러하지 아니하다.

[전문개정 2009.2.6.]

7. 자동차 등록규칙 제3조

제3조(자동차의 사용본거지) ① 등록령 제2조제2호에서 “국토교통부령으로 정하는 일정한 장소”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 장소를 말한다. <개정 2013.3.23.>

1. 자동차 소유자가 개인인 경우: 그 소유자의 주민등록지
2. 자동차 소유자가 법인 또는 법인이 아닌 사단 또는 재단(이하 “법인등”이라 한다)인 경우: 그 법인등의 주사무소 소재지

② 제1항제2호의 장소 외의 다른 장소를 등록령 제2조제2호에 따른 자동차의 사용본거지(이하 “사용본거지”라 한다)로 인정받으려는 자동차 소유자는 그 사유를 증명하는 서류를 등록령 제5조에 따른 등록관청(이하 “등록관청”이라 한다)에 제출하여야 한다.

③ 등록관청은 자동차운수사업용 자동차에 대해서는 제1항 및 제2항에도 불구하고 등록관청이 지정하는 장소를 사용본거지로 정할 수 있다.

[전문개정 2010.4.7.]

8. 여신금융업법

제33조(등기·등록상의 특례) ① 시설대여업자가 건설기계나 차량(車輛)의 시설대여등을 하는 경우에는 「건설기계관리법」 또는 「자동차관리법」에도 불구하고 대여시설이용자(연불판매의 경우 특정물건의 소유권을 취득한 자는 제외한다. 이하 같다)의 명의로 등록할 수 있다.

9. 각 시도별 면제 조례 현황

1) 인천광역시 지역개발채권 일부 매입면제 고시(2015-12-31)

○ 고시내용 : 「인천광역시 지역개발기금 설치 조례」별표 1의 매입대상 란의 자동차 신규 등록 중 비영업용 승용자동차 2,000cc 이상을 제외한 그 밖의 매입대상에 대해서 채권 매입의무 면제

○ 적용시기 : 2016. 1. 1 ~ 2016. 12. 31일(한시 적용)

2) 경기도 지역개발기금 설치 조례(조례안 의원발의, 2015-12-31)

○ 개정조례 : 2,000cc초과 비영업용 승용자동차에 대해서는 매입기준을 50% 감면하고, 그 밖의 모든 매입대상에 대하여는 매입의무를 면제

○ 적용시기 : 2016. 1. 1 ~ 2016. 12. 31일(한시 적용)

3) 부산광역시 도시철도채권 조례 개정(조례안 의원발의, 2016-1-17)

- 개정조례 : 배기량 1,000cc 이상 2,000cc 미만 승차정원 6명 이하인 비사업용 승용자동차 신규등록
- 적용시기 : 2016. 2. 17(공포일) ~ 2016. 12. 31일(한시 적용)

4) 대구광역시 도시철도채권 조례 개정 추진 중(조례안 의원발의, 공포예정일 2016-3-2)

- 개정조례안 : 2,000cc 이상의 비사업용 승용자동차 신규등록의 경우(매입률 5%)를 제외한 모든 차량의 자동차 신규 및 이전등록 시 도시철도채권 및 지역개발공채 매입의무 면제
- 적용시기 : 2016. 3. 2(공포예정일) ~ 2016. 12. 31일(한시 적용)