

환경친화적 자동차 관련세제의 구축방안

A Study on the Motor Vehicle Tax in Relation to
Environmental Issues

2002. 12.



연구진

이영희 (연구위원)

김대영 (수석연구원)

라희문 (수석연구원)

이 보고서의 내용은 본 연구진의 견해로서
한국지방행정연구원의 공식 견해와는 다를 수도 있습니다.

서 문

환경오염문제는 우리 나라 뿐만 아니라 전 세계가 공통적으로 관심을 가지고 있는 사항이다. 여러 가지 원인에 의하여 대기, 수질 그리고 토양 등이 오염되고 있으며, 이는 생물 뿐만 아니라 인체에도 심각한 영향을 미치기 때문에 이를 방지하기 위하여 국가별 또는 국가들의 연합체에 의하여 다양한 노력들을 추진하고 있다.

우리 나라 역시 환경에 대한 관심의 증대와 함께 다양한 예방책들을 마련하고 있다. 본 연구는 특히 대기오염을 억제하기 위한 하나의 대안으로서 자동차관련세제를 환경친화적으로 개편하고자 하는 목적을 가지고 수행되었다. 대기오염을 발생시키는 오염원에는 자동차, 난방, 산업, 발전 그리고 선박 및 기타 등이 있으나 이 중에서 가장 많은 오염물질을 배출하고 있는 것은 자동차의 연료에 의한 것으로 볼 수 있다. 자동차의 연료로는 휘발유, 경유 등이 사용되고 있는 바, 특히 경유에 의한 오염물질배출량이 휘발유에 의한 오염물질배출량에 비하여 높은 것으로 나타났다. 그럼에도 불구하고 우리 나라의 조세체계는 경유사용을 억제하기에는 어려움이 있는 것으로 나타났다. 따라서 경유와 관련된 조세체계의 개편필요성이 제기된다고 볼 수 있을 것이다.

이러한 문제의식하에서 본 연구는 환경친화적인 자동차관련세제의 개편을 위한 심도있는 연구결과를 제시하고 있다. 바라 건데 본 연구의 결과가 환경문제와 조세에 관심을 가지고 있는 학자와 실무자들에게 널리 읽혀 활용될 수 있기를 희망한다. 아울러 어려운 여건 속에서도 본 연구에 힘써주신 이영희박사, 김대영박사 그리고 라휘문박사에게 심심한 격려를 보낸다.

2002년 12월

한국지방행정연구원 원장 김 흥 래

요 약

본 연구는 환경친화적인 자동차 관련세제를 구축하고자 하는 목적을 가지고 수행되었다. 이러한 연구목적의 충족을 위하여 연구를 수행한 결과를 요약하면 다음과 같다.

먼저 대기오염의 방지필요성에 대하여 검토한 결과 오염정도가 심할 경우 식물뿐만 아니라 인체에도 심각한 영향을 미치게 되는 것으로 나타나 이를 방지하여야 하는 것으로 분석되었다. 이 경우 주요오염원에 대한 분석을 통하여 오염원에 대한 규제가 필요한 바, 이에 대한 분석결과 대기오염의 주요 원인은 자동차인 것으로 나타났다. 자동차 중에서도 특히 경유차량이 발생시키는 오염물질의 배출량이 많은 것으로 나타나 이에 대한 규제의 필요성이 대두되었다. 이러한 현상이 발생한 이유는 우리 나라의 경우 전체 차량중에서 경유차량의 점유비중이 여타 선진국가에 비하여 매우 높기 때문이며, 그 이유는 휘발유가격에 비하여 경유가격이 저렴하기 때문이다. 이러한 현상을 좀더 명확히 살펴보기 위하여 우리 나라 자동차 관련세제를 검토한 결과 세전 공장도가격에서는 휘발유와 경유의 가격차이가 거의 없음에도 불구하고 소비자가격을 보면 제세부담금으로 인하여 경유가격이 휘발유 가격의 절반수준에 지나지 않는다. 이러한 이유 때문에 차량가격이 고가임에도 경유차량을 구매하고 있는 것으로 보인다.

지금까지 살펴본 내용을 토대로 우리 나라 자동차관련세제의 개략적인 개편방향은 이용과세를 강화하되 환경오염물질을 배출하는 유류를 선별하여 이의 이용에 대하여 조세부담을 보다 가중시키고, 이로 인해 증가하는 자동차관련 세의 부담은 보유과세를 완화함으로써 전체적인 조세부담을 현

재와 동일한 수준으로 유지하는 것이다. 이러한 기본방향에 대한 납세자들의 의견을 조사한 결과 자동차 이용과세를 강화하고 보유과세를 완화하여야 한다는 의견에 대해서는 찬성하지 않는 것으로 나타났다. 이는 자동차 관련 세제의 개편으로 세부담이 증가될 것이라는 납세자의 인식에 기인한다고 볼 수 있을 것이다. 따라서 향후 조세체계를 개편하고자 한다면 이용과세를 강화하는 만큼 보유과세를 완화하여야 할 것이다. 또한 공해물질의 배출정도에 따라 유류관련 세를 차등 부과하여야 한다는 주장에 대해서는 휘발유를 사용하는 차량의 소유자와 경유를 사용하는 차량의 소유자 모두 찬성하는 것으로 나타났다. 따라서 유류별 공해물질의 배출정도를 반영한 조세체계를 구축할 수 있도록 하여야 할 것이다. 마지막으로 배기량이 큰 자동차에 대한 누진세율체계를 완화하여야 한다는 주장에 대해서는 납세자들이 찬성하지 않는다고 볼 수 있다. 다만, 중소형차를 소유한 사람의 경우 누진세율체계 완화에 부정적 시각을 가지고 있지만, 배기량이 큰 자동차를 소유한 사람의 경우는 이에 대하여 긍정적 시각을 가지고 있는 것으로 나타났다. 따라서 향후 정책방향을 설계할 때 이러한 점들이 반영되어야 할 것이다.

지금까지 살펴본 내용들을 토대로 하여 환경친화적인 자동차세를 구축할 수 있는 대안을 강구하였다. 대안의 기본방향은 첫째, 환경을 고려한 세제로 개편한다. 자동차의 이용은 대기오염, 교통혼잡, 도로파손 등 환경오염을 야기하고 있다. 따라서 이러한 환경오염을 야기하는 원인자에게 자동차 이용에 대한 조세부담을 강화하여 자동차의 불요불급한 이용을 억제함으로써 환경오염을 완화하도록 한다. 또한 자동차 이용에 따른 조세부담은 환경오염정도를 반영할 수 있도록 차등화 한다. 그리고 지방세인 주행세에 대한 지방자치단체의 과세권을 강화하여 지방자치단체의 환경관리 능력을 제고시키도록 한다. 둘째, 재산과세에 있어서 과세물건간 보유과세 부담의 형평

성을 제고한다. 그 동안 자동차의 보유에 대해서는 사치재적 성격을 고려하여 여타 재산의 보유에 비해 상대적으로 고율의 세금이 부과되고 있었다. 그러나 경제성장, 소득향상으로 인해 더 이상 자동차는 사치재로 평가하기는 어려우며, 오히려 이제 생활필수품으로 인식되고 있다. 이러한 상황에서 현재와 같이 자동차 보유에 대한 상대적 고부담은 과세물건간 보유과세 부담의 불형평을 야기하고 있으므로 이를 개선하여 보유과세 부담의 형평성을 제고하여야 한다. 셋째, 자동차 이용과세 강화로 인하여 증가되는 조세부담을 보유과세 완화로 경감시켜 자동차 소유자의 평균적인 조세부담은 세계개편이전과 동일한 수준을 유지하도록 한다. 또한 이렇게 되면 자동차 관련 세제 개편으로 세수구조는 변화하지만 전체적으로 자동차 관련 지방세로부터 징수되는 지방세수 규모는 유지될 수 있을 것이다. 아직 지방세수 기반이 취약하여 이의 확충이 필요한 지방재정실정을 감안할 때 세수의 감소가 초래될 수 있는 대안을 채택하기는 어렵다.

이러한 기본방향하에서 이용과세를 강화하는 방안과 보유과세를 완화하는 대안을 제시하였다. 먼저 이용과세를 강화하기 위해서는 대상세목의 결정이 있어야 하는 바, 지방세중 주행세를 대상으로 하였다. 그러나 주행세를 지방자치단체의 환경 정책수단으로서 활용하기에는 많은 어려움이 있다. 그 이유는 현행 주행세는 국세인 교통세의 일정율을 재원으로 이양 받아 일정한 기준 하에 기초자치단체에 배분하고 있기 때문이다. 그러므로 지방자치단체는 전체적인 주행세 규모에 거의 영향을 미치지 못하고 있다. 따라서 우선적으로는 지방자치단체의 과세자주권 확충차원에서 지방자치단체에서도 유류소비에 과세를 할 수 있도록 주행세제를 개편하여야 한다는 대안을 제시하였다. 대안으로 모색한 것은 첫째, 세원배분체계를 현행 공동세방식에서 중복과세방식으로 전환하는 것이며, 둘째, 주행세율구조를 교통세와

같은 ℓ 당 세액으로 전환하고 휘발유와 경유에 부과되는 세율을 일치시킨다. 이 경우 환산하면 현재 휘발유에 부과되는 주행세율은 70.56원/ ℓ 이 될 것이며 경유에 부과되는 주행세율은 28.08원/ ℓ 이 된다. 이러한 세율구조 하에서 경유소비를 억제하기 위해서는 적어도 경유에 부과되는 28.08원/ ℓ 의 주행세율을 휘발유와 동일한 70.56원/ ℓ 으로 인상하여야 한다. 이 경우 경유에는 ℓ 당 42.48원의 추가부담이 발생할 것이다. 이러한 경우 경유차량에 대한 급격한 세부담 증가로 조세부담이 예상될 수 있을 것이다. 이를 위하여 본 연구에서는 3단계와 4단계로 구분하여 인상하는 방안을 제시하였다. 셋째, 현행 주행세의 안분기준인 자동차세 징수액을 해당 지방자치단체에서 자동차 운행으로 소비된 휘발유나 경유의 양에 비례하는 것으로 전환하는 대안을 제시하였다. 다만, 정확하게 해당 지방자치단체에서 소비된 휘발유나 경유의 양을 파악하기 어려우므로 대용변수로 판매량을 사용하는 대안을 제시하였다. 이 경우 배분기준은 전년도 자동차세 징수액에서 수송용 휘발유 및 경유 판매량으로 변경될 것이다. 다만 주행세가 특별징수제도를 두고 있고 징수에서 배분까지 2개월 이상이 소요되는 점을 감안하여 1분기의 시차를 둘 필요가 있다. 즉, 1월의 판매량이 4월 주행세 배분의 기준이 되는 것이다. 또는 1분기 전 6개월간 판매량 합계액에 비례하여 배분하는 방식도 대안으로 제시하였다.

다음으로는 보유과세인 자동차세의 세율인하방안을 강구하였다. 이용과세 강화를 통한 자동차소유자의 부담증가를 보유과세인 자동차세의 세율을 하향 조정함으로써 전체적인 부담을 세제 개편전과 유사하게 한다는 기본방향 하에서 대안을 모색하였다. 이러한 자동차 세율 하향조정 방안은 다양하지만 그 중에서 본 연구는 세 가지 방안을 검토하였다. 첫째 방안은 전반적인 세율을 비례적으로 경감하는 방안이며 둘째 방안은 과세구간을 단순화하

면서 동시에 구간별 세율을 낮추는 방안이다. 그리고 셋째 방안은 단일세율 구조로의 전환하는 방안이다. 이러한 방안 중 첫째 방안인 비례적 경감방안을 대안으로 선택하였다.

마지막으로 자동차세제의 개편에 따라 지방세체계내에 발생하는 효과에 대하여 분석하였다. 첫째는 재산보유과세 부담의 변화효과이다. 주행세가 강화되고 자동차세가 완화될 경우 자동차에 대한 과세물건별 비율이 낮아지는 효과를 보았다. 이는 결국 재산보유과세 물건간 공평한 세부담을 지우는 효과를 보인다고 판단할 수 있을 것이다. 둘째는 지방세 세수구조의 변화효과이다. 취득단계, 보유단계, 이용단계로 구분하여 살펴볼 때 주행세를 강화하고 자동차세를 완화하면 이용단계의 비중이 확대되고 보유단계의 비중이 축소되는 효과를 볼 수 있었다. 이는 결국 불요불급한 자동차이용을 억제함으로써 대기오염을 방지할 수 있는 효과를 의미한다고 볼 수 있을 것이다. 셋째는 지방자치단체간 세수형평화 효과를 분석하였다. 자동차세를 완화하고 주행세를 강화할 경우 분석결과에 의하면 지역간 세수격차가 완화되는 것으로 나타나 형평화효과를 보이고 있다.

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구목적 및 배경	1
제2절 연구의 범위와 방법	3
제2장 환경과 자동차과세에 대한 이론적 논의	5
제1절 환경오염에 대한 논의	5
1. 환경의 중요성	5
2. 환경오염과 정부개입	6
3. 환경오염과 조세	18
제2절 자동차과세에 대한 논의	24
1. 자동차과세의 근거	24
2. 자동차의 보유 및 이용과세	30
제3장 환경 및 자동차 관련세제의 현황과 문제점	35
제1절 대기오염과 자동차	35
1. 대기오염현황	35
2. 대기오염의 주요 원인	38
3. 대기오염의 규제수단별 현황	47

제2절 자동차 관련세제의 법·제도적 현황과 세수규모	52
1. 법·제도적 현황	52
2. 세수규모	69
제3절 자동차 관련세제의 문제점	75
제4장 주요 국가의 자동차 관련세제	87
제1절 유럽	87
1. 개요	87
2. 유럽연합국가의 자동차 관련세 개관	89
3. 자동차 관련세의 정책목적	98
4. 자동차 관련세의 조세수입 현황	101
5. 자동차 과세단계별 비중	103
제2절 일본	104
1. 개요	104
2. 일본의 자동차관련세 개관	107
제3절 시사점	118
제5장 환경친화적 자동차 관련 세제의 구축을 위한	
설문조사 결과	120
제1절 조사설계	120
제2절 인구통계학적 분석결과	122
제3절 설문분석결과	124
1. 자동차의 기본여건	124

2. 자동차세 개편대안에 대한 의견조사결과	128
제4절 분석결과의 종합과 함의	135
제6장 환경친화적 자동차 관련세제의 구축방안	136
제1절 기본방향	136
제2절 환경친화적 자동차관련 세제의 구축방안	138
1. 이용과세 강화	138
2. 보유과세 완화	155
제3절 효과분석	163
1. 재산과세부담 변화효과	163
2. 세수구조 변화효과	175
3. 지역간 세수형평화효과	190
제7장 요약 및 정책건의	194
제1절 연구의 요약	194
제2절 정책건의	202
【참고문헌】	205
【Abstract】	208
【부 록】 미국의 州연료세 세율	210

표 목 차

<표 3-1> 주요 도시의 대기오염현황	63
<표 3-2> 자동차에 의한 지역별 대기오염현황	63
<표 3-3> 대기오염물질이 인체에 미치는 영향	73
<표 3-4> 배출원별 오염물질 배출현황	93
<표 3-5> 최근 8년간 대기 및 자동차 오염물질 배출량	94
<표 3-6> 자동차 등록대수 증가추이	114
<표 3-7> 연료별 오염물질 배출 비율(1999)	124
<표 3-8> 차종별 등록대수 배출량 추이	131
<표 3-9> 경유차량 보급비율	144
<표 3-10> 휘발유가격대비 경유가격 비율	151
<표 3-11> 휘발유와 경유의 세금비율에 대한 국제비교	151
<표 3-12> 휘발유가격과 경유가격의 국제비교	161
<표 3-13> 연도별 배출부과금 부과실적	165
<표 3-14> 환경개선부담금 부과·징수실적	172
<표 3-15> 과세주체별 자동차관련 세목현황	173
<표 3-16> 과세단계별 자동차관련 세목현황	173
<표 3-17> 자동차 관련 취득단계 세목별 법·제도적 현황	155
<표 3-18> 취득의 구분	166
<표 3-19> 지방교육세의 과세표준과 세율	185
<표 3-20> 승용자동차의 세율	195

<표 3-21> 승합자동차의 세율 6

<표 3-22> 화물자동차의 세율 6

<표 3-23> 특수자동차의 세율 6

<표 3-24> 지방교육세(자동차세분)의 법·제도적 현황 62

<표 3-25> 자동차 관련 이용단계 세목별 법·제도적 현황 64

<표 3-26> 자동차연료 세금 구성비율 현황 66

<표 3-27> 연도별 차량연료 소비자가격간의 비율 68

<표 3-28> 휘발유와 경유의 공장도 가격 및 수송용 판매량 70

<표 3-29> 과세주체별 세수규모 추이 72

<표 3-30> 과세단계별 세수규모 추이 74

<표 3-31> 경유 RV차량의 비율 76

<표 3-32> 에너지세제개편계획 77

<표 3-33> 에너지세제 개편에 따른 에너지관련 소비자가격변화 78

<표 3-34> 차종별 제작차 배출허용기준 추이 79

<표 3-35> 국내외 경유승용차 배출허용기준 비교 79

<표 3-36> 유형자산의 형태별 자산규모 81

<표 3-37> 재산유형별 재산과세 부과징수 현황 82

<표 3-38> 과세대상별 순자산 규모 83

<표 3-39> 재산과세의 세목별 과세물건별 세수규모 84

<표 3-40> 재산보유과세의 과세대상별 세수규모 85

<표 3-41> 과세물건별 순자산 규모 및 재산과세 규모 86

<표 4-1> 유럽연합의 자동차 관련 조세 88

<표 4-2> 승용차와 자동차 연료에 대한 VAT 비율 89

<표 4-3> 각국의 차종별 등록세 과세 현황 90

<표 4-4> 유럽연합국의 승용차 취득단계에 부과되는 세목의 종류 및 과세표준	92
<표 4-5> 유럽연합의 승용차에 대한 자동차세	94
<표 4-6> 유럽연합의 자동차보험세	99
<표 4-7> 자동차 연료에 대한 소비세	79
<표 4-8> 유럽연합 국가들의 자동차관련세 정책목표	10
<표 4-9> 유럽연합국가들의 GDP대비 자동차관련세의 비중	102
<표 4-10> 유럽연합국가들의 총조세수입대비 자동차관련세의 비중	13
<표 4-11> 자동차 과세단계별 비중	14
<표 4-12> 일본의 자동차 관련 세제	15
<표 4-13> 일본의 자동차 관련 세의 단계별 세수구조	15
<표 4-14> 자동차 중량세의 세율구조	18
<표 4-15> 자동차 취득세 경감세율	19
<표 4-16> 자동차세 세율구조(승용차)	11
<표 4-17> 자동차세 세율구조(화물겸승용차)	12
<표 4-18> 자동차세 세율구조(버스)	12
<표 4-19> 자동차세 세율구조(트럭)	13
<표 4-20> 자동차세 세율구조(특종 용도차)	14
<표 4-21> 경자동차세 세율구조	15
<표 5-1> 자동차세 관련 설문지 주요 내용	11
<표 5-2> 성별 응답자 비율	12
<표 5-3> 연령별 응답자비율	13
<표 5-4> 배기량별 응답자비율	15
<표 5-5> 사용연료별 응답자 비율	17

<표 5-6> 이용과세를 강화하고 보유과세를 완화해야 한다는
 주장에 대한 의견 129

<표 5-7> 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대한 의견 130

<표 5-8> 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대한 의견
 (사용유류별) 132

<표 5-9> 현행 누진세율 완화에 대한 의견 133

<표 5-10> 소유자동차의 배기량과 누진세완화에 대한 의견과의
 상관관계분석결과 134

<표 6-1> 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세율조정 내역 139

<표 6-2> 주행세 세원재배분 방식에 대한 장단점 분석 141

<표 6-3> 단계별 주행세율 상향 조정을 : 3단계 151

<표 6-4> 단계별 주행세율 상향 조정을 : 4단계 152

<표 6-5> 자동차 세수구조 157

<표 6-6> 승용자동차의 세율구조(안) I 158

<표 6-7> 단계별 주행세율 상향 조정에 따른 자동차세 평균인하율 158

<표 6-8> 승용자동차의 세율구조(안)II 160

<표 6-9> 승용자동차의 세율구조(안)III 161

<표 6-10> 과세물건별 세수 비중변화 : 취득·보유과세 164

<표 6-11> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 취득·보유과세 165

<표 6-12> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 취득·보유과세 168

<표 6-13> 과세물건별 세수 비중변화 : 보유과세 170

<표 6-14> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 보유과세 171

<표 6-15> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 보유과세 173

<표 6-16> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과: 지방세 부문 176

<표 6-17> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편)	
: 지방세 부문	177
<표 6-18> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편)	
: 지방세 부문	180
<표 6-19> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과: 조세부문	184
<표 6-20> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편)	
: 조세 부문	185
<표 6-21> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편)	
: 조세 부문	188
<표 6-22> 자동차관련세제 개편의 세수 형평화 효과 I	190
<표 6-23> 자동차관련세제 개편의 세수 형평화 효과 II	191

그림 목차

<그림 2-1> 환경규제수단의 기능별 분류 9

<그림 2-2> 자동차의 이용으로 인한 외부불경제와 초과부담 12

<그림 2-3> 조세부과가 자동차 이용에 미치는 효과 22

<그림 3-1> 우리 나라에서 활용하고 있는 환경규제수단 24

<그림 5-1> 성별 응답자의 구성 123

<그림 5-2> 응답자의 연령별 분포 124

<그림 5-3> 응답자의 배기량 분포 126

<그림 5-4> 응답자의 사용연료별 분포 127

<그림 5-5> 이용과세 강화와 보유과세 완화에 대한 응답자 분포 129

<그림 5-6> 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대한 응답자 분포 131

<그림 5-7> 현행 누진세율 완화에 대한 응답자 분포 133

<그림 6-1> 자동차세제의 개선을 위한 대안모색의 틀 137

<그림 6-2> 세원배분유형 144

<그림 6-3> 주행세 안분방식 개편(안) 144

<그림 6-4> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 취득·보유과세 166

<그림 6-5> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 취득·보유과세 169

<그림 6-6> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 보유과세 172

<그림 6-7> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 보유과세 174

<그림 6-8> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편)

: 지방세부문 179

<그림 6-9> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편)	
: 지방세부문	182
<그림 6-10> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편)	
: 조세부문	186
<그림 6-11> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편)	
: 조세부문	189

제1장 서론

제1절 연구목적 및 배경

세계적으로 환경에 대한 중요성이 부각되고 있음에도 불구하고, 대도시의 대기오염이 심한 우리 나라는 다른 선진국가들에 비하여 대기오염 억제를 위한 정책추진이 미진한 수준이라고 할 수 있다. 우리 나라 전국 대기오염 배출량의 대부분이 자동차에서 발생되고 있으며, 특히 서울은 총 대기오염 배출량의 85%가 자동차로부터 배출되고 있는 실정이다.¹⁾ 서울시의 대기오염 중 미세먼지가 차지하는 비중은 런던과 파리의 3.6배, 또는 도쿄의 1.8배로 오염도가 심각한 수준이다.²⁾ 이와 같이 자동차의 증가와 더불어 발생하는 대기오염은 심각한 사회문제로 대두되기 시작하였으며, 이의 억제를 위해 많은 선진국가들에서는 자동차 대기오염에 대한 허용기준을 강화하거나 환경친화적인 차종의 운행을 적극적으로 권장하는 정책 등을 도입하고 있다.

환경부 발표에 의하면 자동차에서 배출되는 매연은 경유를 사용하는 차가 휘발유를 사용하는 차보다 10~20배 많고, 질소산화물은 8배 더 많이 배출되는데, 우리 나라의 경유사용 자동차의 비율은 매해 증가하고 있는 실정이다. 특히, 레저에 대한 관심과 저렴한 경유가격이 경유차의 생산을 촉진하기 때문에 최근 RV와 같은 경유사용차량의 비율이 급상승하고 있는 실정이다. 그럼에도 불구하고 우리 나라의 경유가격은 휘발유가격의 50% 수준으로 독일 80%, 일본 80%, 프랑스 79% 등의 선진국에 비하여 상당히

1) 조선일보 2002. 6. 14.

2) 안문수, "경유승용차로 인한 환경영향예측과 기준조정의 전제조건," 환경부 공청회 발표 자료. 2002. 5. 17

났다. 반면에 미국과 영국의 경유가격은 휘발유가격의 111%와 106%로 경유가 휘발유보다 오히려 더 비싸게 공급되고 있다. 이러한 경우는 주로 대기환경오염의 억제를 위해 국가가 정책적으로 경유사용을 억제하기 위해 경유가격을 조정하고 있기 때문인 것으로 나타났다. 우리 나라도 선진외국과 같이 대기오염의 심각성을 고려하여 다각적인 측면에서 정책적인 지원이 이루어지도록 해야 할 것이다.

현행 자동차와 관련한 조세부담이 다양하기는 하나 주로 자동차의 보유에 대한 부담으로 자동차의 이용에 따라 발생하는 대기오염과 밀접하게 연계되어 부과되고 있지 못하다. 현행 우리 나라 자동차에 대한 과세는 취득, 보유 이용단계의 국세 및 지방세를 포함하여 모두 10종 정도 되므로 자동차 소유자는 다양한 조세부담을 지고 있다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 대기오염과 관련된 조세부담은 국세의 교통세와 경유차에 부과되고 있는 환경오염배출부과금, 환경개선부담금 정도이며, 지방세의 주행세라고 할 수 있다. 유류에 대한 교통세의 부담은 비교적 높다고 할 수 있으나 교통세수의 대부분이 경유가 아닌 휘발유로부터 징수되기 때문에 조세부담자와 대기오염유발자간의 연계가 미흡하다고 할 수 있다. 지방세의 주행세도 교통세수의 일부를 지방으로 이양하는 공동세 형식으로 배분되기 때문에 교통세와 동일한 문제를 지니고 있다.

따라서 본 연구는 자동차로 인한 대기오염자와 조세부담자간의 연계성을 고려하여 조세부담이 효율적이며 공평할 수 있도록 함으로써 기존의 연구와 차별화하여 환경친화적인 자동차세제가 될 수 있는 방향에서 개선안을 모색하고자 한다. 이의 연구수행을 위해 본 연구는 경유와 휘발유간의 대기오염 원인에 대한 분석을 통해 조세부담비율을 조정하고자 하며, 더불어 자동차 보유자의 조세부담이 증가하지 않도록 이용과세의 결과에 따라 보유과세의 부담을 조정하고자 한다.

제2절 연구의 범위와 방법

본 연구는 자동차관련세 중 지방세를 대상으로 하되 대기오염과 밀접한 관련이 있는 이용과세와 조세부담 조정의 필요성이 있는 보유과세를 중심으로 한다. 자동차관련세는 국세의 특별소비세, 교통세, 교육세, 부가가치세, 농어촌특별세와 지방세의 취득세, 등록세, 자동차세, 주행세, 지방교육세가 있다.

이용과세로는 주행세가 대상이 되며, 이의 분석을 위해 교통세에서 부과하고 있는 휘발유와 경유의 조세부담에 대한 국제 비교를 통해 대기오염을 고려한 효율적인 휘발유와 경유의 조세부담이 될 수 있도록 조정하고자 한다. 본 연구의 수행과정에서 개선안을 모색할 때 에너지세제개편 계획에 따른 휘발유와 경유의 가격은 참고하였으나 직접적으로 반영하지는 않았다. 그 이유는 본 연구의 목적이 자동차의 조세부담에 대한 조정이기 때문에 에너지계획과 일치할 필요가 없을 뿐만 아니라 에너지세제개편 계획은 유동적이기 때문이다.

보유과세로는 자동차세가 연구의 대상이 된다. 그 동안 자동차세는 재산의 성격이 강하였기 때문에 자동차세부담을 건물분 재산세와 비교하면서 조세부담이 너무 높다는 것이 일반적인 지적이었다. 따라서 본 연구는 자동차세의 성격을 재규명하고자 하며, 그 결과를 이용과세와 보유과세에 대한 부담조정에 활용하고자 한다. 조세부담은 OECD 국가들이 환경관련세 도입 시 소득관련세의 부담을 인하여 총조세부담이 증가하지 않는 범위에서 조정하듯이, 본 연구에서도 이용과세의 부담을 강화하는 만큼 보유과세의 부담을 완화하는 차원에서 대안을 모색하고자 한다.

본 연구는 이론적인 측면에서 접근하였으나 대안을 모색하는 과정에서

자동차보유자의 조세부담에 대한 의견을 참고하기 위하여 설문조사도 실시하였다. 설문에서 조사된 내용은 주로 이용과세의 강화에 대한 의견, 경유차량과 휘발유차량의 조세부담조정에 대한 의견, 배기량에 따른 누진과세 완화에 대한 의견 등이다. 따라서 본 연구의 대안은 설문조사된 의견과 크게 다르지 않는 범위에서 모색하였다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 제2장에서 환경오염과 자동차과세에 대한 이론적 논의를 통해 환경오염이 사회에 미치는 비용부담을 살펴보았으며, 이의 억제를 위한 방법을 검토하였다. 또한 자동차의 성격을 재규명함에 따라 조정되어야 할 보유과세와 이용과세에 대하여 논의하였다. 제3장에서는 현행 자동차관련세제의 현황과 자동차로 인해 유발되는 대기오염에 대한 문제 등을 살펴보았다. 제4장은 주요국가의 자동차이용관련 세제를 통해 우리 나라에 도입가능한 부분에 대한 시사점을 도출하였으며, 제5장은 환경친화적인 자동차관련세제의 구축을 위한 대안의 모색을 위하여 납세자들의 의견을 조사한 결과를 제시하였다. 이러한 설문조사결과들은 다음의 제6장에서 논의될 대안의 참고자료로 활용하였다. 제6장은 앞에서 논의한 자동차이용과 관련한 대기오염에 대한 사회적비용을 공정하게 부담하기 위한 개선방안으로 자동차의 이용과세인 주행세와 보유과세인 자동차세의 부담조정 등에 대하여 논의하였다. 마지막 장은 본 연구의 결론에 대한 요약과 정책건의에 대하여 기술하였다.

제2장 환경과 자동차과세에 대한 이론적 논의

제1절 환경오염에 대한 논의

1. 환경의 중요성

환경의 중요성에 대한 인식은 지구의 온난화문제와 이에 따른 기후변화 협약에 의해 강조되었다고 볼 수 있다. 환경문제에 대한 인식은 대부분 서구의 선진국가들 중심으로 논의되기 시작하였다. OECD에서는 이미 1980년대부터 환경정책관련 경제적 유인수단에 대하여 논의를 시작하였으며, 1990년대에 와서는 환경세 등 환경친화적인 세제개혁을 위해 회원국들에게 강력한 요구를 하는 등 심도있는 논의가 계속되었다. 특히 1997년에 기후변화협약에 따른 교토의정서가 채택됨에 따라, OECD 회원국의 대부분은 이산화탄소 배출 저감이 현실적인 문제로 대두되었다. 따라서 최근에는 유럽을 중심으로 이산화탄소 배출 저감을 위해 환경친화적인 세제개편이 이루어지고 있는 실정이다.³⁾

그럼에도 불구하고 우리 나라에서는 아직 환경의 중요성에 대한 인식이 세제개편으로 이어지지 않고 있다고 할 수 있다. 환경오염에는 대기오염, 수질오염, 토양오염 등 다양하나 이 중에서 가장 심각한 것은 대기오염이라 할 수 있다. 우리 나라 대기오염 배출량의 42.2%가 자동차에서 배출되고 있는 데, 이의 억제를 위한 정책적인 고려는 미흡한 수준이다. 현재 자동차

3) OECD, *Environmentally Related Taxes in OECD Countries: Issues and Strategies*, Paris, 2001.

와 관련한 조세부담은 비교적 과중하다고 할 수 있으나 대기오염억제를 위한 경제적인 부담으로는 교통세(주행세), 환경개선부담금 정도라고 할 수 있다. 따라서 자동차의 이용과 밀접한 연관이 있는 대기오염억제를 위해서는 자동차관련세제의 개편이 시급한 과제라고 할 수 있다.

우리 나라에서도 환경세의 도입에 대한 논의는 계속되고 있으나 새로운 조세의 도입은 곧 국민의 부담으로 연결되기 때문에 아직 실현되지 못하고 있다. 그러나 OECD 국가들이 채택한 환경관련세제개편을 통해 우리 나라도 교훈을 얻을 수 있다고 본다. 환경친화적인 세제의 개편은 대부분 유럽을 중심으로 한 OECD 국가들에서 이루어졌는데, 이들 국가들의 특징은 조세부담을 늘리지 않기 위해 환경관련세의 도입시 다른 세부담을 완화시키는 방식으로 하였다. 즉 세입의 중립성을 유지하면서 환경의 중요성을 부각시키는 세제개혁을 단행하였다. 이러한 교훈은 특히 우리 나라 이용과세인 주행세와 보유과세인 자동차세의 부담을 조정하는 데 좋은 방향을 제시할 수 있다고 본다.

2. 환경오염과 정부개입

환경오염은 경제학적 표현으로 외부효과라 하는데, 외부효과는 경제주체의 생산이나 소비가 다른 경제주체들에게 시장기능을 통하지 않고 직접적으로 영향을 미칠 때 발생한다. 외부효과에는 긍정적 외부효과인 외부경제와 부정적 외부효과인 외부불경제가 있는데, 외부불경제는 환경오염과 같이 추가적인 사회적 비용이 요구되기 때문에 정부의 개입이 필요하다.⁴⁾ 정부의

4) 이하에서는 환경오염 또는 대기오염을 외부불경제와 동일한 의미로 사용하기로 한다.

개입없이 추가적인 비용이 고려되지 않은 상태에서 생산이나 소비가 결정되기 때문에 개인의 만족도와 사회전체의 만족도가 서로 다르게 된다. 이와 같은 추가적인 사회적 비용의 지출을 위해 정부는 외부불경제가 발생할 경우 해당 원인자에게 부수적인 비용을 부담하도록 해야 한다. 자원은 시장의 기능에 따라 배분되는 것이 가장 효율적이거나 외부효과의 경우에는 시장의 기능 밖에서 발생되기 때문에 정부가 개입하여 조절을 하지 않는 경우 자원이 비효율적으로 배분된다. 이하에서는 정부가 개입하여 조절하는 방법에 대하여 살펴보고자 한다.

환경오염은 대기오염, 수질오염, 폐기물오염 등으로 구분할 수 있을 것이다. 본 연구에서 살펴보고자 하는 대기오염은 환경오염의 범주에 포함되고 볼 수 있을 것이다. 따라서 대기오염의 규제수단은 환경오염의 규제수단을 준용한다고 하더라도 무리는 아닐 것으로 보여진다.

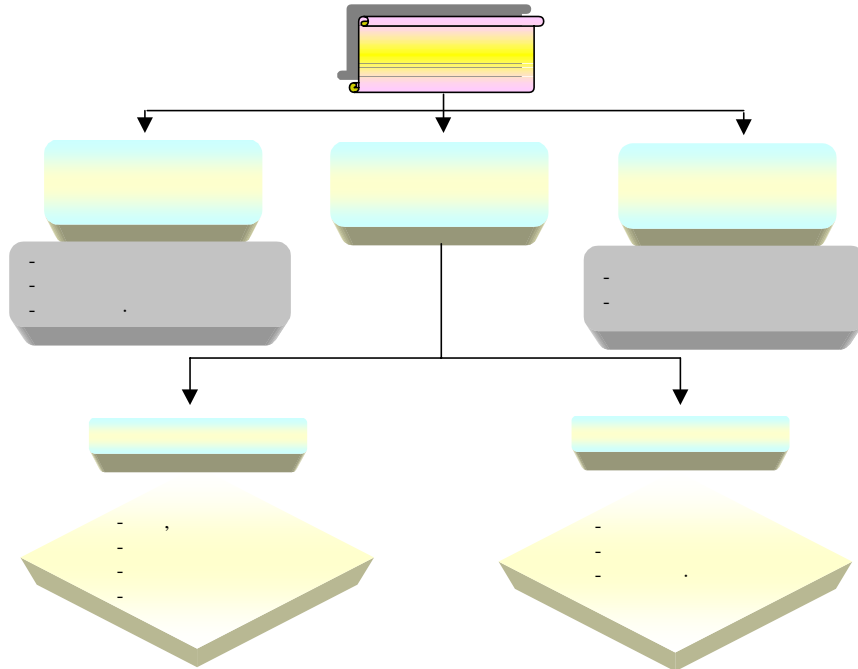
환경오염의 규제수단은 <그림 2-1>과 같다. <그림 2-1>에서 보는 바와 같이 환경규제수단은 정부가 통제와 명령 등을 통해 직접 규제에 나서는 방법,⁵⁾ 배출부과금이나 보조금 등의 방법으로 시장기구를 보완하도록 간접적 유인정책을 쓰는 방법, 그리고 정부가 직접 개입하여 환경재의 생산 및 오

5) 환경규제는 환경오염으로 인한 질병, 재난 등을 예방하고 쾌적한 생활환경 유지를 위해 오염물질을 배출하는 시설과 행위를 제한하는 사회적 규제로서 1999년 3월 말 현재 환경정책기본법 및 대기환경보전법등 22개 법령에 643개 규제가 있다. 이를 분야별로 살펴보면 수질분야가 6개 법 255개 규제로 전체의 40%를 차지하고 있으며, 폐기물분야가 5개 법 138개 규제, 대기분야가 3개 법 131개 규제, 자연환경보전분야가 4개 법 85개 규제, 기타 4개 법 34개 규제가 있다. 이를 성격별로 구분하여 보면 인·허가, 승인, 지정, 인증, 기준, 검사, 확인 등 사전적 규제가 211개이고, 규제 허가취소, 영업정지, 시정명령, 과태료 부과 등 사후적 규제가 395개 규제이며, 환경개선비용부담금, 배출부과금, 폐기물예치금·부담금 등 37개 규제이다. 이를 규제대상으로 구분하여 보면 기업활동과 직접 관련된 규제는 전체의 75%인 479개 규제가 있으며, 일반국민과 각종 단체 등과 연관되는 규제는 164개가 있다.

염을 억제하고 연구와 교육에 나서는 정부투자방법 등이 있다.

본 연구에서는 여러 가지 환경규제수단중 경제적 유인제도를 중심으로 살펴보고자 한다. 그 이유는 첫째, 본 연구의 목적이 환경친화적인 자동차 세제의 구축에 있기 때문이다. 이는 조세를 통하여 환경오염을 규제하자는 의미이며, 조세를 통한 환경오염의 규제는 <그림 2-1>에서 보는바와 같이 경제적 유인제도에 포함되기 때문이다. 둘째, 경제적 접근방식이 규제방식에 비하여 오염감축비용을 좀더 효과적으로 배분할 수 있기 때문이다. 정부가 직접규제방식을 통하여 오염감축량을 개별오염자들간에 효과적으로 배분하기 위해서는 개별적 비용과 여건에 대한 광범위한 정보가 있어야 한다. 그러나 시장경제체제하에서는 오염자가 오염부담금이나 세제의 요구에 반응하여 스스로 선택하게 된다. 셋째, 기술혁신을 위한 오염유발자의 동기유발효과가 있다. 즉 오염자들은 그들이 배출하는 오염물질에 비례하여 비용을 부담하여야 하므로 오염행위를 줄이기 위한 기술혁신노력을 기울이게 된다. 이러한 장점 때문에 많은 국가에서는 경제적 유인제도를 사용하고 있다. 따라서 본 연구에서도 경제적 유인제도를 중심으로 살펴보고자 한다.

<그림 2-1> 환경규제수단의 기능별 분류



가. 조세제도

환경관련 조세제도는 정부가 오염물질 방출행위에 대해 조세를 부과하여 오염물질의 생산자가 인식하는 개인적 생산비용을 사회적 생산비용과 일치 시킴으로서 환경오염문제를 해결하려는 정부개입의 한 유형이다.

환경오염문제가 발생하는 원인은 시장가격이 사회적 비용을 정확하게 반영하지 못하기 때문이다. 즉 오염물질을 방출하는 생산자가 이에 대해 어떤 대가를 지불해야 하는 것이 아니기 때문에 그가 인식하고 있는 개인적 생산

비용은 사회적 생산비용보다 더 낮게 된다는데 문제의 핵심이 있다. 따라서 정부가 개입하여 개인적 생산비용과 사회적 생산비용을 일치시켜 문제를 해결하여야 한다.

이러한 논의는 피구(Pigou)가 제시한 조세를 말하는 것으로서 그의 이름을 따서 피구세(Pigouvian tax)라 불리운다. 조세에 의한 환경오염문제의 해결방식은 기본적으로 시장기구에 의존하여 문제를 해결하고자 한다. 즉 정부가 개입은 하되 단지 가격이 올바른 정보를 제공해줄 수 있도록 수정하는 일에 한정하고 나머지는 시장이 알아서 처리하도록 맡겨 놓는다는 접근 방법이다.

환경오염문제를 조세로서 해결한다는 제도가 실효성을 거두기 위해서는 최적세율을 찾아내야 한다. 최적세율을 찾아내기 위해서는 이론적으로 최적 배분상태가 무엇인지를 찾아내고 그 다음에 이 가상적 배분상태에서 초래되는 한계피해액을 계산하는 과정을 거쳐야 한다. 이와 같은 정확한 최적세율의 도출이 어렵기 때문에 환경세를 통한 환경오염문제의 해결방식에 회의가 가질 수 있다. 그러나 Baumol & Oates⁶⁾ 몇번의 시행착오(trial and error)과정을 거침으로서 최적배분에 근접한 결과를 얻을 수 있다고 주장한다. 또한 환경관련 조세를 어떻게 부과하여야 하는가를 신중히 고려하여야 한다. 누가 얼마나 환경오염을 유발시키고 있으며, 이로 인한 후생상의 손실은 어느 정도인가를 계산하여야 한다. 환경관련 조세제도는 이상과 같은 문제점을 가지고 있는 제도이지만 기본적으로 시장기구에 의해 문제를 해결하도록 유도하고 있다는 측면에서 매우 유용한 제도로 인식되고 있다.⁷⁾ 이 제도는 OECD국가들 중심으로 그 유용성이 검증되고 있다.

6) Baumol, William J, and Oates, Wallace E, *The Theory of Environment Policy*, Englewood Cliffs, N.J. Prentice-Hall, 1975.

7) 이준구, 「재정학」, 서울 : 다산출판사, 1995. pp. 171-175.

나. 보조금제도

보조금제도는 오염물질유발기업에 경제적 부담을 주는 여타의 환경규제수단과는 달리 오염물질방출기업에 오염방지시설비용, 오염물질처리시설비용, 오염물질처리비용 등을 지원하여 환경오염문제를 해결하려는 제도를 말한다. 이 제도는 오염물질방출기업이 자체정화시설을 구비하려고 하나 많은 초기투자비용이 필요해 투자하지 못하고 있을때 보조금을 통하여 자체정화시설의 설치를 유도할 뿐만 아니라 오염물질의 방출을 자발적으로 억제할 경우 그 노력에 상응하는 보조금을 지급함으로써 오염문제를 해결하고자 한다.⁸⁾

그러나 보조금에 의한 환경오염문제의 해결방법은 환경오염이 사회악이기 때문에 사회악을 조장한 원인자가 그 비용을 부담하여야 한다는 것으로 이는 사회통념에 비추어 볼때 불합리하고 불공평한 규제방식이다. 또한 오염물질방출기업이 생산방법의 개선을 도모하기 보다는 보조금의 지원만 많이 받으려는 잘못된 유인을 피할 수 있다. 그리고 보조금을 어떠한 기준으로 지출하는가 하는 기술상의 문제도 나타난다. 원리상 보조금은 오염배출량을 기준으로 하는 것이 아니라 그 삭감량을 기준으로 지불되어야 하는 것이다. 그러나 오염삭감량이 현실적으로 오염대책이 되려면 어느 정도의 배출량이 적정인가 하는 가정에 기초한 기준치와 비교하는데 실제로 그 산정은 곤란하다. 마지막으로 보조금제도하에서는 오염방출기업이 능히 생존할 수 있기 때문에 오히려 오염물질방출기업의 증가를 조장할 수 있다는 문제점이 있다. 이러한 보조금제도의 단점에도 불구하고 현실적으로 많은 국가에서 사용하고 있는데 그 이유는 실용적인 관점에서 찾을 수 있다. 즉 기업은 오염을 줄이기 위하여 사용한 비용을 가격을 통하여 소비자에게 전가시키기 때문에 납세자의 부담에 의한 보조금지원방법이 그리 불합리한 것은

8) 이준구, 상계서. p. 175.

아니라는 것이다. 이 제도는 OECD국가들 중 캐나다, 덴마크, 핀란드, 독일, 프랑스, 미국 등에서 사용되고 있다.

다. 오염권시장제도

오염권시장제도(marketable pollution rights)는 일정량의 오염물질을 배출할 수 있는 권리를 정부가 증서의 형태로 발행하고 오염을 유발시키는 기업으로 하여금 이것을 구입하게 하는 제도를 말한다.⁹⁾ 기업 등에 의하여 구입된 오염권은 시장을 통해 자유로이 거래될 수 있도록 한다는 제도이다.

오염물질배출기업의 입장에서는 오염권을 구입하였으나 그 기업이 구입한 오염권보다 적은 양의 오염물질을 배출하는 경우 오염권을 다른 기업에 판매할 수 있으며, 생산량의 확대 등으로 오염물질배출량이 증가할 경우 다른 기업으로 부터 오염권을 구입한 후 오염물질을 배출하면 된다.

오염권이 유통되는 시장이 완전경쟁하에 있고 기업들이 이윤극대화를 추구한다면 의도한 최적오염배출수준이 자동적으로 달성될 수 있다는 경제논리에 입각한 제도이다.

그러나 이 제도는 오염권을 거래하는 시장이 형성되어야 한다는 전제가 충족되어야 그 효과를 볼 수 있다. 즉 시장에 유통되는 오염권의 총량이 신속적으로 조절되고 시장기능이 원활할 때 비로서 사회적으로 바람직한 수준까지 오염물질을 제거할 수 있기 때문에 시장이 잘 형성되어 있지 않고 가격이 적절하게 반응하지 않는다면 많은 문제를 야기시킬 수 있다. 또한 시행의 초기단계에 어떤 기준에 의하여 오염권을 분배하여야 하는가의 문제가 있을 수 있다. 즉 시장에서 거래될 수 있는 오염권은 이권과 같은 성격을 가

9) 이필우, 「조세론」, 서울 : 법문사, 1995. p. 651.

지고 있기 때문에 명확하고 공평한 기준에 입각하여 분배되어야 한다.

이러한 오염권시장제도의 단점에도 불구하고 이 제도는 기업에 대하여 신속성과 선택의 여지를 부여함으로써 경제적 효율성이 높을 경우 국고수입이 증대된다는 장점과 환경세제도와 보조금제도가 가지고 있는 가장 커다란 맹점¹⁰⁾ 극복할 수 있다는 장점을 가지고 있어 미국등 선진국에서 많이 이용되고 있다. 현재 우리 나라에서는 활용되고 있지 않은 제도이다.

라. 부담금(부과금)제도

부담금(부과금; 이하 부담금)제도란 일정한 환경기준을 초과하는 오염물질배출량에 대하여 일정한 단위당 부담금을 곱하여 산정되는 부담금을 오염물질배출기업에 부과하는 제도를 말한다.¹¹⁾

부담금제도는 배출하는 오염량에 일정한 단위 부담금을 곱하여 배출부담금을 부과하는 것이기 때문에, 과세표준을 정하고 여기에 일정한 세율을 곱하여 세금액을 결정하는 조세체계와 유사한 형태를 띠고 있다.¹²⁾

그러나 이러한 부담금제도는 첫째, 배출부담금의 수준을 결정하기가 어렵다는 문제점을 가지고 있다. 즉 환경문제와 관련한 공익단체는 한계편익을 높게 보는 한편 한계비용을 낮추어 계산함으로써 배출부담금의 수준을

10) 환경세제도와 보조금제도는 유인구조만을 개선할 뿐 나머지는 시장에 의해서 해결하도록 하는 접근법을 쓰고 있기 때문에 결과로서 나타날 오염물질의 방출수준은 직접 통제할 수 없다. 그러나 오염권제도는 이들과 같이 시장기능을 활용하고 있으면서도 주변여건의 변화에 따른 불확실성을 수반하지 않는다. 즉 정해진 양 이내의 오염물질만을 방출할 수 있도록 오염권을 발행하고 있기 때문에 언제나 확실하게 환경기준을 달성할 수 있다.

11) 최병선, 「정부규제론」, 서울 : 법문사, 1992. p. 470.

12) 환경세를 단위세로 부과할때 배출부과금이라 한다. 따라서 배출부과금은 특수한 조세정책의 하나로 간주할 수 있다(이필우, 전게서. p. 647).

높게 책정하려 할 것이고, 기업은 한계비용을 높게 책정하는 한편 한계편익은 낮추어 계산함으로써 배출부담금의 수준을 낮게 책정하려 할 것이다. 이러한 논란속에서 규제기관인 정부가 객관적인 입장을 취하기 위해서는 스스로 복잡한 계측작업을 수행하여야 할 것이나 이것이 기술적으로 용이하지 않을 뿐더러 여기에 관련되는 많은 기술적 정보를 기업이 제공하는 정보에 의존하여 얻을 수 밖에 없으므로 실행에 옮기기 위해서는 많은 문제점이 있다. 또한 부담금제도가 실제로 기능하기 위해서는 오염배출기업의 배출량에 대한 지속적인 감시와 배출량에 대한 계측이 필요하나 정부가 행정적인 측면이나 기술적인 측면에서 이러한 업무를 수행하기는 매우 어렵다.

이러한 부담금제도의 단점에도 불구하고 오염배출기업의 합리적 선택을 허용하고 있으므로 높은 경제적 효율성을 가지고 있기 때문에 매우 유용하다. 이 제도하에서는 오염제거 한계비용이 낮은 기업은 자기의 노력으로 많은 오염을 제거할 것이고, 한계비용이 높은 기업은 자기노력에 의한 공해제거보다는 부담금의 납부를 통해 기업이 배출하는 오염에 대한 사회적인 책임을 지게 된다. 이는 다시 윤리성의 문제와도 연계된다. 즉 오염물질을 처리하지 못하는 기업은 부담금을 납부함으로써 일부나마 오염제거노력을 한 것으로 볼 수 있기 때문이다. 또한 오염물질배출기업은 부담금을 납부하지 않기 위하여 오염물질을 제거하려고 지속적인 노력을 할 것이기 때문에 부담금은 유인기능이 있다고 볼 수 있다. 이러한 장점때문에 부담금제도를 사용하고 있는 국가도 많이 있다. 이 제도를 운용하고 있는 국가로는 호주, 벨기에, 캐나다, 핀란드, 프랑스, 독일, 일본, 영국, 미국 등이 있다.

마. 예치금·환불제도

예치금환불(deposit-refund system)제도는 오염물질이 유발하는 외부

불경제로 인한 사회적 비용을 오염주체로 하여금 부담하게 하는 피구세와 오염물질을 감소시킴으로써 외부경제를 창출할 수 있도록 유도하기 위해 지급하는 피구보조금의 의미를 동시에 지니는 제도라고 볼 수 있다. 즉 오염물질발생에 대한 책임을 원인자에게 예치금이라는 형태로 부과함과 동시에 발생된 오염물질을 적절히 처리하여 사회가 부담하여야 할 환경비용을 감소시켰을 경우에는 적립된 예치금을 반환하는 제도를 말한다.¹³⁾

예치금제도는 첫째, 적절한 방법으로 회수하지 않으면 심각한 환경오염을 유발하는 제품, 둘째, 재생과 재이용이 가능한 제품에 사용할 경우 유용한 경제수단이다. 이 제도는 오래전부터 맥주병 등의 병류에서 가장 일반적으로 사용되어 왔으며 민간부문에서 먼저 소개되었다. 이 제도는 환경의 질뿐만 아니라 에너지와 원료의 희소성에 대한 인식의 증가에 따라 도입된 것으로 병을 재사용하는 것이 제품의 가격을 낮출 수 있다는 점과 같은 경제적 동기를 가지고 있다.¹⁴⁾ 이 제도는 덴마크, 핀란드, 노르웨이 등에서 사용되고 있다. 현재 우리 나라에서는 폐기물과 관련하여 예치금제도를 활용하고 있으며, 본 연구와 관련되어 있는 대기와 관련해서는 운영되고 있지 않은 제도이다.¹⁵⁾

13) 이창균, 「지방자치단체의 환경투자재원 확충에 관한 연구」, 한국지방행정연구원, 1996, p. 21.

14) 박일호, 「환경제도입방안에 관한 연구」, 서울대학교 행정대학원 석사학위논문, 1995, p. 24.

15) 폐기물예치금제도는 다량으로 발생하는 제품·용기 중 사용한 후 회수·재활용이 용이한 제품의 제조·수입업자에게 폐기물 회수·처리비용을 예치하게 하고, 적정하게 회수·처리한 경우에는 회수·처리실적에 따라 예치비용을 반환해 줌으로써 폐기물의 재활용을 촉진하는 제도이다. 현재 폐기물예치금은 6개 품목 12종을 대상으로 단위당 예치비용을 부과하고 있으며 회수·재활용 정도에 따라 예치요율을 차등화하고 있다. 음식료류·주류 의약품·부탄가스제품과 세제류는 용량규격에 따라 각각 개당 0.3원~7원, 4원~7원, 전지류에서 수은전지에는 개당 120원, 산화은전지는 개당 75원, 타이어는 크기에 따라 개당 50원~450원, 윤활유는 ℓ 당

바. 종합적 평가

환경규제를 위한 정부규제의 유형을 조세, 보조금, 오염권, 부담금, 예치금환불제도 등으로 구분하여 살펴보았다. 살펴본 바와 같이 각 제도는 각각 장단점을 가지고 있다.

조세와 각종 부담금을 비교한다면, 오염억제효과, 오염감소를 위한 신기술의 유도라는 효율성과 오염자부담원칙, 경제적 능력부담원칙, 부담주체의 중복·누락 배제라는 형평성 측면에서는 부담금이 환경세보다 우월한 반면, 재원의 규모, 재원의 안정성, 재원조달비용, 투자와의 연계가능성 등의 효과성 측면에서는 조세가 다른 어떤 방법보다 우월한 것으로 나타난다.¹⁶⁾

조세와 보조금을 비교하면 이론적인 측면에서는 유사한 효과를 가지고 있다. 보조금제도는 오염인자에게 오염을 정화처리하게 하고 그 비용을 정부가 보조해주는 방법을 말한다. 오염을 적정처리했을 경우 보조금액수는 조세와 일치하며 단기적으로 동일한 효과를 나타낸다. 그러나 이 두가지 수단은 기업의 단기적 이윤에서 차이를 드러낸다. 보조금은 오염배출업소의 이윤을 증가시키나 조세는 이윤을 감소시킨다. 조세는 계속적으로 오염량을 줄이려는 유인을 가지고 있는 반면에 보조금제도는 오염물질을 정화하는 양에 따라 보조금을 주거나 특정오염방지 기구를 도입하도록 그 비용을 보조해 주는 방법을 취함으로써 오염유발을 줄이는 기술을 도입하는데 소극적이거나 방해가 될 수 있다. 또한 조세제도는 소득분배면에서도 보조금제도보

25원이 예치된다. 그리고 텔레비전, 세탁기, 에어컨디셔너, 냉장고 등 가전제품은 kg당 38원이 예치된다. 예치금제도의 기본목표는 재활용 활성화이므로 그 정도에 따라 예치요율을 차등 부과함으로써 폐기물감량과 재활용활성화를 유도하고 있다. 예를 들어 뚜껑부착형 금속캔(2원/개)과 뚜껑분리형 금속캔(5원/개)에 차등 예치요율을 적용하여 상당한 성과를 거두고 있다.

16) 박일호, 전게서. p. 44.

다 우월하다. 조세는 오염을 유발하는 자로부터 비용을 받아 여러 가지 환경정화사업의 재원으로 사용할 수 있으나 보조금은 오염의 피해자라고 할 수 있는 일반국민으로부터 거둔 세금에서 지출되기 때문에 소득분배를 왜곡시킨다.¹⁷⁾

조세제도는 직접규제방식과 비교할 때 다음과 같은 세가지 장점을 가질 수 있다.

첫째, 조세를 통하여 환경오염을 억제하고자 하는 정책을 수립·집행하는 것은 직접규제방식에 비하여 정보비용의 측면에서 우월하다. 일반적으로 시장경제하에서 가계나 기업에 관한 정보는 매우 한정되어 있다. 따라서 규제자인 정부는 이러한 정보를 획득하기가 어려우므로 한정된 정보하에서 오염방지대책을 수립하여 집행할 수밖에 없다. 그러나 일반적으로 오염삭감의 능력, 비용은 오염자마다 다르기 때문에 일률적인 규제에 의하여 삭감량을 할당하는 것은 비효율성을 발생시킬 가능성이 크다. 뿐만 아니라 정보수집의 비용은 시장메카니즘을 이용하는 것보다 훨씬 많은 비용이 소요될 것이다.

둘째, 조세를 통하여 환경오염을 억제하는 정책을 수립 및 집행하는 것은 오염자에 대하여 오염량을 삭감시키는 인센티브를 준다. 직접규제의 경우 오염자는 규칙으로 정해진 필요한 최저한의 개선밖에 하지 않는다. 그러나 시장메카니즘의 활용을 도모하는 조세는 비용최소화가 목표인 기업에게 지속적으로 오염량 삭감에 대한 인센티브를 준다.

셋째, 조세는 직접규제와 달리 정부에 수입을 가져다준다. 정부는 이것을 환경대책의 재원으로 충당할 수 있다. 따라서 직접규제방식보다 환경세제에 의한 방식이 더 우월함을 알 수 있다.¹⁸⁾

17) 오호성, 「환경과 경제의 조화」, 조선일보사, 1995. pp. 86-88.

18) 라휘문, 「지방환경세의 도입에 관한 연구」, 서울: 한국지방행정연구원, 1997.

이러한 점들을 고려할 때 어떠한 정책수단을 채택하느냐 하는 것은 그때 그때의 경제적 상황, 정치적 여건, 정책목표 등에 달린 문제라고 볼 수는 있으나 이론적으로는 조세제도가 살펴본 바와 같이 다소 우월하다고 볼 수 있다. 이러한 점들을 토대로 할 때 대기오염을 규제하는 수단중에 하나는 환경친화적인 자동차관련세제를 구축하는 것임을 알 수 있다.

3. 환경오염과 조세

자동차와 관련된 대표적인 외부불경제는 대기오염, 도로파손, 교통혼잡 등을 들 수 있다. 예전에는 자동차가 많지 않았기 때문에 도로의 필요성도 크지 않았을 뿐만 아니라 자동차의 이용으로 인해 파생되는 대기오염, 도로파손, 교통혼잡 등이 거의 무시될 수 있는 수준이었다. 그러나 지금은 이러한 문제들이 심각한 사회문제로 대두되고 있기 때문에 이를 교정하지 않으면 자동차에 대한 과세는 불공평하고 비효율적인 과세가 된다. 자동차의 이용으로 인해 발생하는 사회문제 중 대기오염에 대한 문제는 심각한 세계적인 환경문제 중의 하나로 대두되고 있다. 교통혼잡 또는 도로파손 등의 문제는 대부분의 대도시가 지니고 있는 공통적인 문제로 대기오염에 비하여 사회적 비용의 산정이 비교적 용이하기 때문에 그 동안 많은 투자가 이루어져 왔다. 그러나 대기오염은 자동차이용으로 인한 오염이외에도 난방, 산업, 발전 등 다양한 오염원이 있기 때문에 다른 환경오염에 비하여 억제가 어렵다고 할 수 있다.

우리 나라는 국가차원에서 환경오염억제를 위해 소극적이기는 하지만 꾸준히 노력하여 왔다고 볼 수 있는데, 그 성과는 크지 않았다고 할 수 있다.

한 예로 대기오염을 들 수 있는데, 환경부에서는 1983년 환경오염물질 배출부과금제도를 도입하여 대기오염유발물질 뿐만 아니라 다른 유해물질까지 억제해왔지만 서울과 같은 대도시지역의 대기오염은 심각한 수준이라고 할 수 있다. 뿐만 아니라 환경부는 1991년부터 환경개선부담금제도를 도입하여 시행하고 있으나, 이 제도 역시 현실화되지 못했으며, 특별회계처리되는 재원과 사용목적간의 괴리 등으로 인해 큰 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다. 이러한 문제는 기본적으로 정책결정을 하는 국가와 집행하는 지방간 대기오염의 심각성에 대한 차이로 인해 적절한 재정지원이 이루어지지 않고 있기 때문이라고 할 수 있다. 환경오염은 주로 국가차원에서 해결해야 하는 부분들이 많기는 하지만, 대기오염과 같은 부분은 지역에 따라 차이가 크기 때문에 지방에서 해결하는 것이 보다 효율적인데, 환경오염 억제와 관련된 재원은 모두 국가에서 관장하고 있기 때문에 지방자치단체의 역할은 상당히 제한적이다. 보다 효율적인 환경오염억제를 위해서는 국가 뿐만 아니라 지방에서도 역할을 담당할 수 있는 제도적인 보완장치가 요구된다. 대기오염과 같은 지역적인 문제를 지방자치단체에서 담당하게 된다면 재원과 용도를 연계시키는 면에서 국가보다는 효율적으로 운영할 수 있다고 본다. 지금까지 시행되어 온 환경오염억제정책의 실효성이 미미한 것은 목적재원과 용도간의 연계에 문제가 있는 것도 하나의 요인으로 지적할 수 있다.

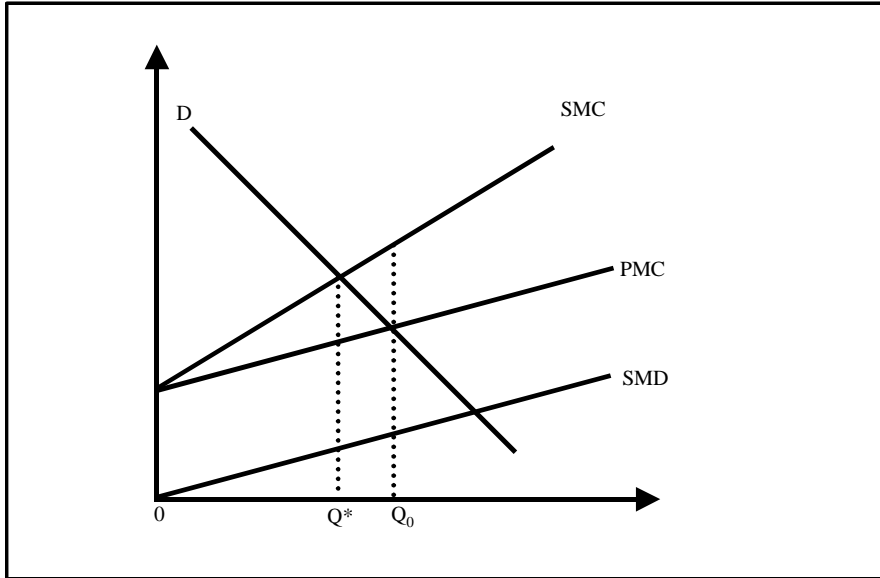
자동차의 이용과 밀접한 관련이 있는 대기오염은 국세뿐만이 아니라 지방세의 부과를 통해서도 해결하는 것이 보다 효율적이라 할 수 있다. 재정경제부는 1994년 교통세를 도입하여 자동차의 이용으로 인한 도로파손, 대기오염, 교통혼잡 등 외부불경제를 해결하고자 하였다. 그러나 도입이후 특히 대기오염억제에 대한 성과가 가시적이라고 보기는 어렵다고 할 수 있다.

물론 유류에 부과하는 교통세만으로 대기오염을 억제한다는 전제는 지나

치다고 할 수 있지만, 서울과 같은 대도시의 대기오염 상태는 도입이전에 비하여 더 심각해졌기 때문에 새로운 정책이 필요하다고 할 수 있다. 기존 정책을 보완하는 차원에서 지역에 따라 큰 차이가 나는 대기오염과 같은 문제는 국가차원에서 뿐만 아니라 지방자치단체에서도 해결할 수 있는 제도적인 보완이 필요하다고 본다. 즉 현행 자동차와 밀접한 관련이 있는 지방세의 자동차관련세를 중심으로 해결방안을 모색하는 것도 바람직하다고 볼 수 있다.

대기오염 등의 외부불경제가 발생될 경우에는 앞에서 자세히 논의했듯이 정부가 조세나 부담금 등을 부과하여 경제적 불이익을 주어 대기오염을 억제시키거나 또는 보조금 등의 경제적 유인을 주어 대기오염을 억제하고 있다고 했다. 만약 대기오염과 같은 외부불경제가 발생하였음에도 불구하고 정부가 개입하지 않으면, 자동차의 이용자는 자동차로 인해 발생하는 외부불경제에 대한 사회적 비용을 추가적으로 부담하려고 하지 않기 때문에 결국 자동차이용은 감소 하지 않을 뿐만 아니라 사회구성원이 느끼는 대기오염에 대한 불만족은 더욱 커질 것이다. 이에 대한 설명은 <그림 2-2>를 통해 보다 명확해 질 수 있다.

<그림 2-2> 자동차의 이용으로 인한 외부불경제와 초과부담



<그림 2-2>는 자동차로 인한 대기오염에 대한 추가적인 비용을 고려하지 않은 상태와 사회적 비용을 고려한 수요와 공급곡선에 의한 자동차 이용도의 차이를 나타낸 것이다. 그림에 나타난 PMC는 개인적 한계비용을 의미하며, SMC는 사회적 한계비용, 그리고 SMD 사회적 한계피해액을 의미한다. 자동차의 이용자는 개인적 한계비용만을 생각하기 때문에 자동차의 이용은 수요곡선과 PMC가 교차하는 Q_0 에서 형성될 것이다. 그러나 자동차로 인한 대기오염에 대한 비용은 개인적 한계비용과는 별도로 자동차의 이용에 따라 SMD도 더불어 증가한다. 따라서 사회 전체적으로 고려해야 하는 비용은 PMC에 SMD를 더한 SMC로 나타난다. 결국 자동차의 이용

은 사회적 한계비용선과 수요곡선이 만나는 Q^* 에서 형성되어야 사회구성원이 느끼는 불만족이 덜 할 것이다. 자동차의 이용으로 인해 발생하는 대기오염에 대한 비용부담은 시장 외부에 존재하기 때문에 자동차를 이용하는 사람이 추가적으로 부담하는 비용은 없다. 그렇기 때문에 자동차소유자는 자동차의 이용을 억제하고자 하지 않을 것이며, 이러한 현상은 결국 사회구성원 모두에게 불만족스런 대기오염을 증가시키는 결과를 낳게 된다. 자동차의 이용을 Q^* 로 하기 위해서 정부는 자동차 이용자들에게 세금을 부과하여 그들의 이용을 억제함으로써 대기오염을 줄이도록 해야 할 것이다.

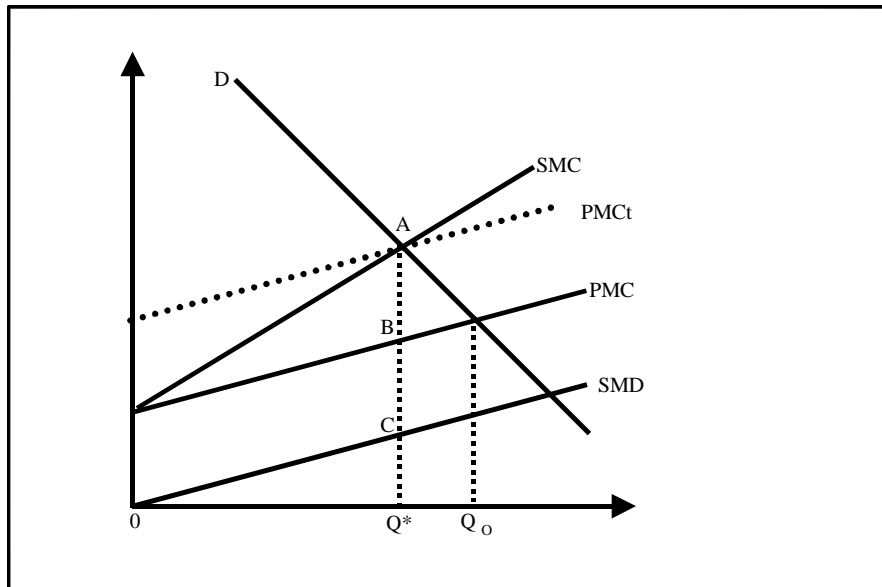
자동차의 이용으로 인한 대기오염, 도로파손 등의 외부불경제는 자동차가 많지 않던 시절에는 크게 문제되지 않았다. 그러나 지금은 계속적으로 증가하고 있는 자동차로 인해 심각한 사회문제로 대두되고 있기 때문에 정부의 개입에 의해 사회적 비용에 대한 부담을 자동차이용과 관련하여 부과함으로써 해결해야 하는 것이다.

<그림 2-3>은 정부가 자동차를 이용하는 사람에게 외부불경제에 대한 사회적 비용을 부담시키기 때문에 자동차의 수요가 줄어들면서 자동차의 이용이 감소되는 효과를 나타낸 것이다. 자동차의 이용에 조세가 부과되면 자동차를 보유하고 있는 사람은 이용을 자제하게 될 것이다. 문제는 자동차 이용과 관련한 조세부담 수준을 어느 정도로 설정해야 사회적으로 가장 바람직한 상태를 실현할 수 있느냐에 있다. 이론적으로는 대기오염으로 인한 사회적 피해에 해당하는 비용을 자동차 이용자에게 부담시키면 된다고 본다.

<그림 2-3>의 PMC_t 는 조세부담을 반영한 개인적 한계비용이다. Q^* 는 사회적으로 바람직한 자동차의 이용을 나타낸 것인데, 바로 이 수준에서 자동차 이용으로 인한 대기오염의 한계피해액을 설정하면 될 것이다. 즉 자동차 대기오염으로 인한 한계피해액은 SMD 곡선의 높이인 선분 CQ^* 의 길이

가 되는데,¹⁹⁾ 단위당 대기오염에 대한 조세를 이 수준으로 설정하면 선분 AB의 길이가 된다. 따라서 PMC_t 는 SMD를 반영한 개인적 조세부담을 포함한 한계비용이 될 것이다. 만약 자동차 이용에 대한 조세부담으로 인해 수요곡선 D와 SMC와 교차되는 지점이 점 A가 되면 사회적으로 바람직한 상태가 될 것이다. 즉 자동차의 이용이 Q_0 에서 Q^* 로 감소되기 때문에 자동차로 인한 대기오염은 사회적으로 최적 상태가 될 것이다.

<그림 2-3> 조세부과가 자동차 이용에 미치는 효과



대기오염억제를 위한 자동차에 대한 조세부담은 자동차의 보유보다는 이용과세를 강화하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 자동차의 보유에 대한 조세

19) 자세한 논의는 이준구, 전게서를 참고하기 바람.

부담을 높일 경우, 자동차를 보유하려고 하는 경향이 감소하기 때문에 간접적으로 자동차의 이용이 감소할 수 있지만, 자동차의 이용에 대한 조세부담을 높일 경우에는 자동차를 보유하고 있어도 직접적으로 이용을 자제하려고 할 것이기 때문이다. 뿐만 아니라 자동차를 보유하고 있어도 주말에만 자동차를 이용하는 값이라는 사람과 자동차를 매일 이용하는 을이라는 사람간에 대기오염을 유발하는 정도에 차이가 있으므로 이를 고려할 수 있는 자동차의 이용과세를 강화하는 것이 바람직하다. 또한 자동차의 이용과세는 사용연료에 따라 대기오염 정도가 다른 점을 고려하여 대기오염 배출량이 많은 연료에 보다 높은 세금을 부과할 수 있기 때문에 보유과세에 비하여 대기오염억제를 위해서는 효율적이라 할 수 있다.

제2절 자동차과세에 대한 논의

1. 자동차과세의 근거

정부는 국민의 후생향상을 위한 재화와 서비스를 구입하기 위해 재정수입을 필요로 하게 된다. 재정수입은 크게 개인 및 법인으로부터 소득 또는 부에 비례하여 걸거나 소비의 양에 따라 강제적으로 징수하는 조세와 정부 재산에 대한 임대 또는 매각 등을 통하거나 국채발행, 사용자부담금 등 여러 가지 방법에 의한 세외수입으로 충당되고 있다. 그러나 그 중에서 무엇보다도 국민으로부터 걷는 조세수입이 재정수입의 가장 중요한 역할을 담당하고 있다. 이와 같이 국민의 후생향상을 위해 필요한 경비의 조달이 조세를 통해 징수되는 것은 비단 우리 나라만의 경우가 아니라 대부분 국가들의

공통적인 현상이다.

조세가 재정에서 차지하는 비중이 높은 만큼 국민들의 조세부담은 공평하게 분배되어야 한다. 조세부담을 어떻게 분배하는 것이 공평한가에 대해서는 기본적으로 두 가지의 접근법이 있다. 첫 번째 방법은 능력원칙(ability to pay principle)에 의한 것으로 납세자의 경제적 능력에 따라 조세를 부담시키는 것이 공평하다는 것이고, 두 번째 방법은 편익원칙(benefit principle)에 의한 것으로 정부로부터 받은 혜택의 크기에 따라 조세를 부담시키는 것이 공평하다는 것이다. 지금까지 자동차에 부과되고 있는 조세부담은 두 기준 중 전자인 능력원칙에 의해 주로 과세되고 있었기 때문에 자동차를 보유한다는 자체가 중요한 과세기준이 되었었다. 그러나 자동차의 보유가 보편화되면서 이제는 자동차의 보유보다는 자동차의 이용에 대한 과세의 필요성이 대두되었다. 결국 도로사용 등 자동차를 이용함으로써 편익을 많이 얻는 사람이 편익을 덜 얻는 사람에 비하여 보다 많은 조세부담을 하는 것이 공평하다고 볼 수 있다. 뿐만 아니라 자동차의 이용은 대기오염과 밀접한 관련이 있으므로 자동차이용이 많을수록 이에 상응한 이용과세의 부담도 높여야 할 것이다. 그럼에도 불구하고 현행 자동차에 부과되고 있는 조세부담은 주로 재산과세위주로 과세되고 있기 때문에 현실을 제대로 반영하고 있지 못하므로 납세자간에 비효율적이며 공평하지 못한 과세기준체계를 지니고 있다고 볼 수 있다.

과세기준으로 두 원칙을 적용하여 조세를 부담시킬 경우, 능력과 편익을 어떻게 측정할 것인가에 대한 문제는 항상 존재하고 있다. 능력원칙에 입각할 경우, 능력의 측정을 자동차의 가격으로 할 것인지 또는 소득이 많은 사람으로 정할 것인지, 그렇지 않으면 물품소비를 많이 하는 사람을 능력이 있는 사람으로 할 것인지에 대한 의문은 항상 존재한다. 대부분의 국가에서

능력의 측정은 소득에 의해 과세하고 있지만 이는 소득이 능력을 대표하기 보다는 소득이 비교적 다른 것들에 비하여 측정이 용이하다는 것에 있는 것이다.

편익원칙의 경우에는 그 측정이 더 어려워진다. 일반적으로 지불용의(willingness to pay)에 의해 편익의 가치를 측정하는 것이 바람직하다고 할 수 있는데, 정부에서 제공하는 공공재인 도로의 경우에는 공공재의 특수성으로 인해, 지불용의가 분명하지 않다. 따라서 공공재 소비는 사적재와 달리 편익원칙을 엄격히 적용하는 것 또한 어려운 일이다.

현실적으로 조세부담측정에 문제가 있기는 하나 학자에 따라 공평의 개념에 대하여 서로 다른 의견을 제시하고 있다. 이하에서는 능력과 편익의 일반원칙에 대하여 보다 자세히 살펴보기로 한다.

가. 능력의 원칙(ability to pay principle)

능력의 원칙에 의한 조세의 부담은 납세자의 경제적인 능력을 고려하여 부담능력이 있는 납세자에게는 능력이 부족한 납세자에게 보다 더 많은 조세부담을 주어야 공평하다는 입장을 취하는 것이다. 이와 같은 논리는 Smith의 「국부론」이나 Mill의 「정치경제학원리」 같은 고전경제학서에서 이미 언급되어 있는 내용들이다. 즉 경제적 능력이 동일한 납세자간에는 조세의 부담이 동일해야 공평하지만, 경제적 능력이 다른 납세자에게는 조세부담을 경제적 능력과 비례하여 부담시키는 것이 공평하다는 논리이다.

예컨대, 만약 고가의 자동차를 소유하는 소유자와 저가의 자동차를 소유하는 소유자가 있을 경우, 정부는 그들이 소비하는 공공재의 양이 같다고 하더라도 고가의 자동차를 소유한 소유자에게 저가의 자동차를 소유한 사람보다 더 많은 조세부담을 주는 것이 더 공평하다고 보는 것이다. Feldstein

에 의한 수평적 공평성은 조세부담이전의 효용과 조세를 부담한 이후의 효용이 동일할 경우 공평하다고 보고 있다.²⁰⁾ 즉 조세를 납부하고 난 이후에 사람들이 얻고 있는 효용수준의 순서가 바뀌면 안된다는 것이다. 그러나 그의 이론 역시 효용을 정확하게 측정하기 어렵기 때문에 현실성이 결여되어 있다는 지적이 있다.

일반적으로 능력원칙에 입각한 조세의 활용은 국가차원에서 주로 적용하고 있다. 왜냐하면 국가에서 제공하는 서비스는 대부분 순수공공재로 편익의 범위가 광범위 할 뿐만 아니라 이를 수혜자별로 구분하기가 어려우므로 서비스에 대한 비용부담을 산출하기 어렵기 때문이다. 따라서 국가는 서비스에 대한 비용을 조세를 통해 조달하고 있는데, 이때 부담의 기준은 조세 부담능력에 따라 능력이 많은 사람에게 보다 많은 조세를 부담시키고 있다.

능력원칙에 입각할 경우, 과세표준을 무엇으로 할 것인지에 대한 문제가 여전히 존재하게 된다. 즉 능력의 기준을 어떻게 할 것인지의 문제이다. 일반적으로 능력은 넓은 의미에서 개인이 지니고 있는 인적, 물적 능력을 포함하는 포괄적인 개념이지만 개인의 모든 능력을 파악한다는 것은 현실적으로 어렵다. 만약 능력이 부(wealth)만으로 측정이 가능하였다면 과세종류를 소득, 소비, 재산으로 나눌 필요가 없었을 것이다.²¹⁾ 그러나 현실적으로 하나 만으로는 능력의 측정이 완전하지 않기 때문에 과세의 종류를 나누어서 서로 상호보완 역할을 담당하도록 하고 있다.

20) Martin Feldstein, "On the Theory of Tax Reform," *Journal of Public Economics*, 1976, pp. 77-104.

21) Neil Bruce, *Public Finance*, Addison-Wesley, 1998

나. 편익의 원칙(benefit principle)

편익의 원칙은 공공재의 소비에 따라 조세부담을 달리 적용하는 것이 공평하다고 보는 접근법이다. 이에 대표적인 학자로는 Wicksell과 Lindahl 등을 들 수 있는데, Wicksell의 저서 「자발적 교환」에서는 우리가 물건을 살 때 그것으로부터 나오는 편익에 상응하는 가격을 지불하듯이 공공부문에서 공급하는 재화나 서비스로부터 나오는 편익에 대한 대가로서 조세를 납부해야 한다는 것이다. 즉 정부로부터 제공하는 서비스에 대한 편익의 정도에 따라 조세가 부담되어야 공평하다고 보는 시각인데, 이것은 개인의 능력을 전혀 고려하지 않기 때문에 능력원칙에서 보면 불공평함에 틀림이 없다.

국세의 과세기준은 대부분 능력의 원칙에 기초하고 있는데 비하여 지방세는 편익의 원칙에 입각하여 조세부담이 이루어지고 있다. 그 이유는 지방에서 제공하는 서비스가 국가에서 제공하는 것에 비하여 편익의 범위가 제한적이기 때문이다. 앞에서 설명하였듯이 조세부담은 개인인 납세자가 사용한 공공재에 대한 대가를 조세로서 지불하는 것인데, 국가에서 제공하는 국방, 치안 등의 공공재는 범위가 너무 넓기 때문에 편익의 여부를 구별하기 어려우나, 지방에서 제공하는 도로, 청소 등의 지방공공재는 해당 지역에 국한하는 경우가 대부분이기 때문에 국가공공재보다는 편익의 여부를 판별하는데 덜 어렵다고 할 수 있다.

또한 지방세가 편익의 원칙에 입각하여 부과하는 것이 바람직한 이유는 지방세의 대부분이 토지에 과세기반을 두고 있는데, 지방정부에서 제공하는 지방공공재에 대한 가격이 토지에 내재화되어 토지의 가격형성에 기여하기 때문이다. 그러나 편익의 원칙에 의한 재산세도 문제가 없는 것은 아니다. 왜냐하면 주택의 크기가 공공서비스의 양과 완전히 비례하는 것은 아니므로 편익의 정도를 정확하게 파악할 수 있는 것은 아니기 때문이다. 한 예로 2

배의 재산을 소유하고 있는 납세자가 2배의 공공서비스를 받는다고 말할 수 없고 고가의 자동차를 소유하는 사람이 저가의 자동차를 소유하는 사람보다 보다 많은 편익을 누린다고 볼 수 없기 때문이다. 뿐만 아니라 편익의 원칙이 잘 설명되는 재산세의 경우에도 걷어들인 세수는 도로, 경찰, 소방 등 직접 또는 간접적으로 납세자가 보유하는 재산의 가치를 높히는 공공지출에만 충당되는 것이 아니고, 교육과 같은 재산의 가치와는 상관이 없는 공공지출에도 충당되기 때문에 재산의 가치만으로 편익을 논하는 데는 한계가 있다고 할 수 있다.

일반적으로 정부에서 제공하는 서비스는 공공재의 특성 때문에 민간에서 제공하는 서비스의 거래와 같이 효율적일 수가 없다. 그러나 정부에서 제공하는 서비스 중에서 부분적이긴 하지만 편익의 원칙이 잘 적용될 수 있는 경우들이 있다. 지역공공재와 같이 부분적인 배제성이 존재하는 경우 간접적으로 편익원칙을 사용함으로써 공평과 효율을 동시에 도모할 수 있다.²²⁾ 자동차이용에 대한 조세부담이 좋은 예라고 할 수 있는데, 대기오염이 심각하거나 도로의 사용이 혼잡할 경우, 자동차의 이용정도에 준하여 유류세율을 올림으로써 자동차를 많이 이용하여 대기를 오염시키거나 도로를 혼잡하게 하는 사람들이 더 많은 세금을 부담하게 되면 원인자가 세금을 부담하는 결과가 되어 공평할 뿐만 아니라 대기오염이나 도로 혼잡도도 조정되는 결과가 되어 효율적이 될 것이다.

22) 콕테원, 「조세론」, 법문사, 2000, pp. 185-209.

2. 자동차의 보유 및 이용과세

가. 자동차에 대한 보유과세

보유과세는 개인이 보유하고 있는 재산에 대하여 주로 능력의 원칙에 따라 부담하는 것이다. 재산은 개인이 갖고 있는 모든 능력을 의미하는 것으로 경제적 능력뿐만 아니라 인적 능력까지를 포함하는 개념이다. 그렇기 때문에 개인이 갖고 있는 “능력”만 정확하게 파악할 수 있으면 개인의 소득 또는 소비에 대하여 조세를 부담시킬 필요가 없다. 그러나 현실적으로 개인의 능력을 파악하는 것도 어려울 뿐만 아니라 측정한다는 것도 매우 어렵기 때문에 재산과세는 일반적으로 실물자산을 중심으로 과세하고 있다. 따라서 소득이나 소비과세로 포착되지 않는 개인의 능력을 재산과세가 역할을 수행함으로써 서로 상호보완될 수 있도록 하고 있는 것이 일반적이다. 소득에 대한 과세는 일정한 기간에 얼마만큼의 경제적 가치를 벌어들였는가를 기준으로 조세를 부과하고 있으며, 소비과세는 같은 기간 동안에 얼마나 많은 재화나 용역을 구입하여 그것을 누렸는가에 조세를 부과하고 있다.

그렇다면 자동차는 소득, 소비 그리고 재산과세 중 어디에 포함시키는 것이 바람직한가에 대한 논의가 필요하다. 이에 대한 답을 얻기 위해서는 자동차의 성격과 환경의 변화에 대한 이해가 선행되어야 한다고 본다.

자동차는 하나의 실물자산이기 때문에 재산과세의 성격을 지니고 있음에 틀림이 없다. 따라서 자동차는 재산과세의 일종이라 볼 수 있을 것이며, 거래과세와 보유과세로 구분할 경우 보유과세의 일종이라고 할 수 있다. 그러나 재산의 가치는 시대의 흐름과 양에 따라 변화될 수 있다. 재산가치에 대한 평가는 토지와 같이 한정된 자원일 경우에는 절대적으로 평가되나 그 이외에 한정되지 않은 자원일 경우에는 상대적으로 평가하는 것이 일반적인

현상이다. 자동차라는 실물자산에 대한 평가가 후자의 대표적인 예라고 할 수 있다.

자동차가 희귀하던 시절 자동차는 귀중한 물건이었기 때문에 하나의 사치재로서 재산가치를 높게 평가하였다. 따라서 자동차는 당연히 재산과세로 분류되었고, 지금도 많은 국가에서 자동차세를 재산세의 일부로 취급하고 있다. 미국이나 일본에서도 자동차세는 개별세목으로 재산세의 역할을 일부 담당하고 있다. 그러나 자동차가 보편화되면서 자동차에 대한 재산으로서의 가치가 예전에 비하여 많이 약화되었다.²³⁾ 이러한 현상은 아마 일부 후진국을 제외하고는 유사하다고 할 수 있다. 우리 나라의 경우에도 자동차의 보유가 부를 상징한다고 볼 수 없으며, 그 보다는 자동차는 이제 하나의 교통수단에 불과하다는 편이 더 설득력이 있다고 할 수 있다. 선진국들의 경우에는 자동차를 하나의 이동을 위한 소비재로써 취급하는 경향이 더 강하다. 이러한 결과 때문에 자동차의 보유만으로 어느 한 개인의 재산을 측정한다는 것은 불가능하다고 할 수 있다. 결국 자동차에 대한 과세를 보유과세만의 성격으로 부담시킨다는 것은 현실성이 떨어지기 때문에 자동차의 이

23) 헌법재판소 전원재판부(주심 주선희 재판관)는 지난달 29일 서울행정법원이 “승용차 배기량에 따라 자동차세를 일률적으로 부과토록 한 옛 지방세법 조항은 헌법에 위반된다”며 제기한 위헌 제청사건에서 재판관 전원일치 의견으로 합헌 결정을 내렸다. 재판부는 결정문에서 “자동차는 그 자체로서 가치가 있는 순수 재산이기 보다 사용에 가치가 있으며, 자동차세는 재산세적 측면 뿐 아니라 도로유행과 대기오염에 대한 수익자 부담금적 성격도 가지고 있는 만큼 배기량을 기준으로 자동차세를 과세한 것이 위헌이라고 볼 수 없다”고 밝혔다. 이에 따라 지난해 한국납세자연맹이 헌차와 새차를 구분하지 않고 세금을 매기는 것은 평등원칙에 어긋난다며 세금환급운동을 벌이면서 지방자치단체에 이의 신청을 제기한 1백 3만여명의 납세자들은 자동차세 환급을 받지 못하게 되었다. 한편 지방세법은 지난 2000년 12월 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세를 최초 등록 후 3년이 되는 해부터 1년당 경감률을 5% 적용, 10년간 최고 50%까지 경감토록 개정했다(한국조세신문, 2002. 9. 4).

용을 과세표준으로 하는 이용과세인 소비세로 보완해야 된다고 본다.

뿐만 아니라 자동차의 보유과세에 대한 부담이 자동차의 구입여부에는 영향을 미치지 않지만, 자동차의 이용에는 영향을 미치지 않기 때문에 대기오염의 억제를 위해서는 이용과세를 강화하는 것이 효율적이다.²⁴⁾

나. 자동차에 대한 이용과세

자동차의 이용에 대하여 조세를 부담해야 된다는 논리는 자동차의 보편화로 인한 도로 및 환경관련 비용이 증가하는 데서 찾을 수 있다. 자동차의 이용이 많아질수록 자동차로부터 배출되는 매연은 심각한 사회문제로 대두되고 있다. 이러한 현상은 지구의 온난화와도 밀접한 연관이 있기 때문에 OECD는 각국에 환경친화적인 세계의 개편을 권고하고 있다. 뿐만 아니라 자동차의 보편화는 특히 대도시의 심각한 교통혼잡을 야기하고 있기 때문에 이의 해결을 위한 도로확장 등 많은 시설 투자비가 요구되고 있다.

그렇다면 자동차로 인한 대기오염 또는 교통혼잡 등의 억제를 위해 수반되는 비용을 어떻게 부담시키는 것이 공평한 배분이 되는가 하는 것이다. 대기오염 또는 교통혼잡 등은 외부불경제이기 때문에 이들을 어떠한 방식으로 내부화시키는가가 매우 중요하다. 외부불경제는 시장에서 거래될 수 없는 재화 및 서비스가 정당한 비용을 지불하지 않고 사용되는 경우에 발생한다. 따라서 외부불경제를 내부화하는 수단으로 이러한 재화 및 서비스의 사용비용을 올리는 방법이 사용된다. 자동차의 보유과세는 자동차의 구입여부에는 영향을 미치지 않지만, 외부불경제를 제거하기에는 미약하다. 일반적으로 앞절에서 설명한 교정세인 피구세라 불리는 세금이 이러한 외부불경제를 발

24) 이에 대한 자세한 내용은 이영희 외(1996)를 참고하기 바람, pp. 6-20.

생하는 이용행위에 부담을 주므로써 외부불경제를 억제하도록 유도하고 있다. 따라서 자동차의 이용으로 인한 외부불경제에 대한 추가적인 사회적 비용은 자동차의 이용자에게 부담시켜서 충당하는 것이 가장 공평하다.

결국 자동차에 대한 과세는 자동차의 보편화와 더불어 과생되는 사회적 비용 때문에 과세의 성격도 변화되었다고 볼 수 있다. 이와 같은 현상은 외국의 자동차세가 흔히 목적세로 부과되고 있는 경우에서 이해할 수 있다.²⁵⁾ 목적세는 특정한 사업으로 인해 편익을 보거나 또는 오염 등과 같이 추가적인 사회적 비용을 유발하는 경우 특정인을 대상으로 조세를 부과하여 그 재원으로 오염 억제 등의 특정사업을 위해 사용하는 것이다. 따라서 자동차이용과 관련한 대기오염의 억제를 위해서 부과되는 경제적인 부담은 목적세가 많이 활용되고 있다.²⁶⁾ 자동차관련 목적세는 주로 자동차의 이용과 밀접한 관련이 있는 연료에 부과하고 있다.

자동차의 이용에 대한 역할이 강조되면서 주행과 관련하여 휘발유 등에 부과되는 세금의 종류가 다양해지고 있다. 미국의 경우에는 주에 따라 다른 하지만 대부분이 연료세(gasolin tax)를 부과하고 있으며,²⁷⁾ 일본은

25) 이영희·라휘문, 「지방목적세제의 평가와 효율적 운용방안」, 1999, 한국지방행정연구원.

26) 목적세는 부담금과 같이 특정한 사업의 경비를 충당하기 위하여 부과되고 있기 때문에 목적세와 부담금의 성격은 상당히 유사하다고 할 수 있다. 목적세와 부담금간에 차이점이 있다면, 부담금은 공공지출의 혜택을 받거나 공공에 손해를 끼치는 사람을 정확하게 파악하여 부담시키는 것을 원칙으로 하고 있기 때문에 수혜자 또는 원인자만을 구별하여 부담금을 부과하기에는 정보비용이 너무 많이 들 수 있다는 점이 있다. 그러나 목적세는 부담금과 같이 공공지출의 편익여부 또는 유해여부에 따라 세금을 부과하고 있으나 그의 범위를 정확하게 정하기가 불가능한 경우, 또는 수혜자나 원인자만을 구별하여 세금을 부과하기에는 행정비용 및 징수비용이 너무 많이 들 경우 사용할 수 있다. 따라서 환경오염 등의 억제를 위한 부담방법으로 목적세가 부담금에 비하여 일반적으로 많이 활용되고 있는 것이 현실이다.

27) 부록 1을 참조바람.

휘발유세, 지방도로세, 석유가스세, 경유거래세를 부과하고 있다.²⁸⁾ 유럽은 대부분이 자동차보유에 대한 부담을 과중하게 부과하고 있을 뿐만 아니라 연료와 관련된 소비세의 비중도 높다. 우리 나라의 경우는 유류에 대한 세금이 특별소비세 속에 포함되어 있었으나 도로관련재원의 확보를 위해 1994년부터 2003년까지 한시적으로 교통세로 신설되었으며, 2000년에는 지방세로 주행세가 도입되었다.

28) 제4장 주요 국가의 자동차 관련세제 제2절 일본의 자동차세 현황에 자세히 설명되어 있음.

제3장 환경 및 자동차 관련세제의 현황과 문제점

제1절 대기오염과 자동차

1. 대기오염현황

우리 나라의 대기는 오염으로 인하여 많은 문제가 야기되고 있다. 이러한 대기오염의 주요원인은 자동차이며, 특히 경유차량에 기인한다고 볼 수 있을 것이다. 경유차량이 대기오염의 주요원인 중에 하나임에도 불구하고 우리 나라의 경유차량 점유비율은 세계 주요 국가에 비하여 높은 것으로 나타나고 있다. 이는 여러 가지 원인이 있겠지만 우리 나라의 조세체계상 문제점으로 인하여 야기되었다고 볼 수 있을 것이다. 즉, 휘발유에 비하여 경유에 대한 세금이 낮기 때문에 발생하였다고 볼 수 있을 것이다. 따라서 조세체계의 개선을 통한 환경억제노력이 있어야 할 것으로 보인다.

본 절에서는 위에서 살펴본 내용들에 대한 실제 현황과 문제점을 보다 구체적으로 살펴봄으로써 향후 정책방향을 설계할 수 있도록 하고자 한다.

우리 나라의 환경문제가 선진국에 비하여 매우 열악한 수준이라는 것은 주지의 사실이다. 특히 본 연구와 관련되어 있는 대기오염은 <표 3-1>에서 보는 바와 같이 매우 심각한 수준이다.²⁹⁾ <표 3-1>에서 보면 미세먼지의 경우 도쿄를 제외한 여타 도시에 비하여 3배 이상인 것으로 나타났으며, 이산화질소(NO₂) 역시 훨씬 높은 것으로 나타난다.

29) 이러한 현상이 발생한 이유는 우리 나라의 지형적인 특성이 산악분지형으로 유럽의 평지형에 비해 대기오염의 영향이 크기 때문이기도 하다.

<표 3-1> 주요 도시의 대기오염현황

오염물질	서울	런던	파리	도쿄	뉴욕
미세먼지($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	71	20	20	40	28
NO ₂ (ppb)	37	25	22	28	30

자료: 안문수, “경유승용차로 인한 환경영향예측과 기준조정의 전제조건,” 환경부 자료, 2002.

이를 좀더 구체적으로 살펴보기 위하여 오염물질별·지역별 현황을 살펴보면 <표 3-2>와 같다. <표 3-2>에 의하면 오염물질별로는 일산화탄소(CO)가 전체 오염물질의 58.8%로 가장 많은 것으로 나타났으며, 그 다음은 질소산화물(NO_x)의 28.4%이다. 이를 지역별로 살펴보면 경기도의 오염물질배출량이 가장 높은 것으로 나타났으며, 그 다음은 서울시이다.

<표 3-2> 자동차에 의한 지역별 대기오염현황

(단위: 톤)

구분	합계	CO	HC	NO _x	PM	Sox
합계	1,567,021 (100.0%)	920,975 (58.8%)	124,249 (7.9%)	445,235 (28.4%)	67,757 (4.3%)	8,806 (0.6%)
서울	277,349	177,585	24,501	65,276	8,798	1,190
부산	120,575	70,078	9,317	35,295	5,310	575
대구	84,471	51,826	7,003	22,006	3,217	420
인천	86,491	50,700	6,837	24,805	3,744	406
광주	44,239	26,846	3,596	11,887	1,755	155
대전	45,382	28,166	3,817	11,546	1,646	208
울산	37,142	21,722	2,959	10,620	1,562	280
경기	295,201	171,686	23,639	85,082	13,135	1,658
강원	59,562	33,722	4,468	18,017	2,864	491
충북	56,554	31,747	4,193	17,451	2,777	385
충남	70,672	39,056	5,150	22,276	3,613	577
전북	71,626	41,027	5,381	21,367	3,377	475
전남	79,367	42,868	5,574	26,241	4,288	397
경북	104,247	58,026	7,702	32,538	5,225	757
경남	111,715	62,949	8,416	34,262	5,385	704
제주	22,427	12,972	1,698	6,566	1,061	130

주: 1999년 기준

자료: <http://www.me.go.kr>

앞에서 살펴본 바와 같은 대기오염물질들은 식물 뿐만 아니라 인체에도 심각한 영향을 미치게 된다. 예를 들면 이산화질소는 코와 인후를 자극하며 호흡기에 나쁜 영향을 미치고, 오존은 눈을 자극할 뿐만 아니라 농작물에도 피해를 미친다.

<표 3-3> 대기오염물질이 인체에 미치는 영향

항 목	발 생 원	피 해	환경기준
이황산가스(SO ₂)	B-C유 또는 석탄의 연소과정	-인체 호흡기 질환 -식물의 성장피해	-연 간: 0.03ppm -24시간: 0.14ppm -1시간: 0.25ppm
먼지(TSP)	연료연소, 시멘트공장, 도로 등에서 비산	-이황산가스와 결합하여 호흡기질환 유발	-연 간: 150 μ g/m ³ -24시간: 300 μ g/m ³
일산화탄소(CO)	산소가 부족한 상태에서 연료가 연소할 때 발생	-혈중의 헤모글로빈과 결합하여 산소공급저해, 두통, 현기증 유발	-1개월: 8ppm -8시간: 20ppm
이산화질소(NO ₂)	자동차 배기가스, 질산을 사용하는 표면처리 공정	-코와 인후자극 -호흡기에 나쁜 영향 -HC와 함께 광화학 스모그 생성	-연간: 0.05ppm -24시간: 0.08ppm -1시간: 0.15ppm
탄화수소(HC)	휘발유가 연소되지 않은 상태에서 배출되거나 연소에 의하여 크래킹을 일으킬 때 주로 발생	-NO ₂ 와 혼합될 경우 강렬한 햇빛에 의하여 광화학 스모그 생성	
오존(O ₃)	자동차배출가스중 이산화질소와 탄화수소가 햇빛과 반응하여 생성	-눈 자극, 농작물 피해	-8시간: 0.06ppm -1시간: 0.1ppm
납(Pb)	자동차 배기가스(유연 휘발유 사용) 및 납사용 용해시설 등	-중독시 신경염 및 두통, 현기증 등	-3개월: 1.5 μ g/m ³

자료: www.kiss2000.co.kr/environment/endb/kyung/air-effect.htm

2. 대기오염의 주요 원인

앞에서 살펴본 바와 같이 인체에 심각한 영향을 미치고 있는 대기오염문제를 해소하기 위해서는 발생원인을 사전에 차단하는 것이 효과적일 것으로 보인다. 대기오염문제를 사전에 차단하기 위해서는 발생원인에 대한 억제장치를 마련하는 것이 타당한 대안이 될 것이다.

대기오염의 억제방안을 마련하기 위하여 대기오염의 발생원인을 배출원별로 살펴보면 <표 3-4>와 같다. 배출원별 오염물질 배출현황을 전체적으로 보면 자동차가 156만 7,000톤으로 전체의 42.2%를 차지하고 있어 가장 높은 것으로 나타났으며,³⁰⁾ 그 다음은 산업용이 26.2% 그리고 선박 및 기타가 13.6%로 나타났다. 서울시의 경우에는 자동차에 의한 오염물질배출량이 전체의 85.2%로 전체에 비하여 매우 높은 수준임을 알 수 있다.

30) 주로 경유를 사용하는 건설용 기계(덤프트럭 등)의 배출가스량은 자동차 총배출량의 6%정도로 추정되며 선박의 경우는 자동차 총배출량의 13% 정도를 차지하고 있다.

구 분	건설기계	농기계	철도	자동차
연간배출량 (천톤/년)	128	66	30	1,567
(비율)	(3.5%)	(1.8%)	(0.8%)	(42.2%)

자료: 국립환경연구원 조사자료('00)

<표 3-4> 배출원별 오염물질 배출현황

(단위: 천톤, %)

구 분	전 국	서 울
합 계	3,709(100%)	325(100%)
자 동 차	1,567(42.2%)	277(85.2%)
난 방	228(6.2%)	41(12.6%)
산 업	972(26.2%)	5(1.6%)
발 전	438(11.8%)	1(0.3%)
선박 및 기타	504(13.6%)	1(0.3%)

주: 1999년 기준

자료: <http://www.me.go.kr>

이러한 사실은 최근 8년간의 대기오염물질배출현황과 자동차에 의한 오염물질배출량을 비교할 경우 더욱 확실하게 알 수 있다(<표 3-5> 참조). 먼저 1992년의 경우 대기전체에서 자동차에 의한 오염물질배출량이 차지하는 비중은 37.8%였으나 점차적으로 증가하여 1999년의 경우에는 42.2%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 서울시의 경우에는 이러한 현상이 더욱 심화된 것으로 나타난다. 이는 1992년 60.8%에서 1999년 85.2%로 증가하였다는 사실로부터 알 수 있다.

<표 3-5> 최근 8년간 대기 및 자동차 오염물질 배출량

(단위 : 천톤, %)

구 분		'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99
전국	대기전체	4,868	4,584	4,526	4,350	4,425	4,365	3,768	3,709
	자 동 차	1,839 (37.8)	1,664 (36.3)	1,645 (36.3)	1,710 (39.3)	1,702 (38.5)	1,795 (41.1)	1,552 (41.2)	1,567 (42.2)
서울	대기전체	760	534	455	422	396	388	334	325
	자 동 차	462 (60.8)	383 (71.6)	351 (77.1)	341 (80.6)	326 (82.3)	331 (85.3)	280 (83.8)	277 (85.2)

자료: <http://www.me.go.kr>

또한 이러한 사실은 지역별 자동차등록대수와 지역별 대기오염현황을 비교할 경우에도 나타날 수 있다(<표 3-6> 참조). 먼저 자동차등록대수를 보면 2000년을 기준으로 할 때 경기도, 서울시, 부산시, 경상남도, 경상북도의 순이다. 그리고 앞의 <표 3-2>에서 살펴본 바와 같이 대기오염현황을 보면 경기도, 서울시, 부산시, 경상남도, 경상북도의 순이다.

<표 3-6> 자동차 등록대수 증가추이

(단위: 천대)

구 분	'96	'97	'98	'99	2000
전 국	9,553	10,413	10,469	11,164	12,059
서 울	2,169	2,245	2,199	2,297	2,441
부 산	672	721	720	761	812
대 구	580	621	615	648	691
인 천	504	555	558	593	648
광 주	259	286	288	311	337
대 전	294	325	327	351	383
울 산	-	-	261	275	295
경 기	1,810	2,022	2,062	2,246	2,487
강 원	324	360	367	393	422
충 북	299	334	338	361	393
충 남	353	404	415	449	489
전 북	367	409	415	444	476
전 남	345	390	402	433	466
경 북	592	654	663	704	752
경 남	862	950	699	746	803
제 주	123	137	140	152	164

자료: <http://www.me.go.kr>

지금까지 살펴본 내용을 토대로 할 때 결국 대기오염의 주요 원인은 자동차에 의한 것임을 알 수 있다. 이러한 현상은 최근 자동차대수가 급증함에 따라 대기오염의 주요 요인이 산업·난방부문에서 자동차로 전환되고 있는 추세를 의미하는 것으로 이에 대한 대책이 대기오염대책의 중요한 부분을

차지하여야 함을 알 수 있다.

이하에서는 자동차 연료별 오염물질 배출량을 살펴봄으로써 자동차 중에서도 가장 핵심적인 오염원인을 발굴하고자 한다.

이를 위하여 연료별 오염물질 배출현황을 살펴본 결과는 <표 3-7>과 같다. <표 3-7>에 의하면 휘발유차량과 LPG차량에 의한 오염물질배출량이 전체의 48.2%로 경유차량의 51.8%에 비하여 더 적음을 알 수 있다. 특히 경유차량중에서는 버스, 트럭 등과 같은 대형차량에 의한 오염물질배출량이 매우 많은 것으로 나타났다.

<표 3-7> 연료별 오염물질 배출 비율(1999)

(단위 : 천톤)

구 분	총 계	연료별 비율		
		휘발유차 (LPG포함)	경 유 차	
			전 체	대형(버스,트럭등)
전 국	1,567	755(48.2%)	812(51.8%)	558(35.8%)
서 울	277	176(63.5%)	101(44.5%)	61(22.2%)

주: 서울/전국자동차 오염물질 = 17.7%

자료: <http://www.me.go.kr>

앞의 표에서 살펴본 바와 같이 경유차량에 의한 오염물질배출량이 휘발유차량에 의한 것보다 더 많은 것으로 분석결과 나타났다. 분석결과 정도의 차이가 심하지 않은 것으로 나타났으나 이는 휘발유차량과 경유차량의 등록대수의 차이에 기인한다고 볼 수 있다. 이를 구체적으로 살펴본 결과는 <표 3-8>과 같다.

1997년 자동차의 등록대수는 1,041만 3,000대에서 1999년 1,116만 4,000대로 증가하였다. 이 중에서 휘발유와 LPG차량이 전체의 70%를 넘는 것으로 나타났으며, 나머지는 경유차량인 것으로 나타났다. 이러한 사실을 토대로 할 때 전체 자동차의 70%이상을 차지하고 있는 휘발유차량이 30%내외를 차지하고 있는 경유차량보다 오염물질배출량면에서는 더 적은 48.2%를 배출하고 있는 것으로 나타났다. 이를 좀더 명확히 하기 위하여 차량 1대당 오염물질배출량을 비교하면, 경유차량이 휘발유차량에 비하여 4.3배 이상을 더 배출하고 있는 것으로 나타난다.³¹⁾

이러한 사실을 토대로 할 때 대기오염의 주요 원인은 경유차량이라는 것을 알 수 있다.

<표 3-8> 차종별 등록대수 배출량 추이

(단위: 천대(%), 천톤(%))

구 분	1997		1998		1999	
	등록대수	배출량	등록대수	배출량	등록대수	배출량
계	10,413(100)	1,795(100)	10,469(100)	1,552(100)	11,164(100)	1,567(100)
휘발유차	7,094(68.1)	497(27.7)	6,980(66.7)	411(26.5)	7,139(63.9)	409(26.1)
LPG 차	234(2.3)	153(8.5)	424(4.1)	230(14.8)	745(6.7)	346(22.1)
경 유 차	3,085(29.6)	1,145(63.8)	3,065(29.3)	911(58.7)	3,280(29.4)	812(51.8)
-대형경유차	449(4.3)	837(46.7)	393(3.8)	665(42.9)	360(3.2)	558(35.6)
-중소형경유차	2,636(25.3)	308(17.1)	2,672(25.5)	245(15.8)	2,920(26.2)	254(16.2)

자료: 강광규, “교통부문의 대기오염물질 배출현황과 저감대책,” 「월간교통」, 국토개발연구원, 2002. 2. p.29

31) 차량 1대당 오염물질배출량은 배출량/등록대수로 계산하였다. 이 경우 휘발유차량은 $409/7,139 = 0.0573$ 이고 경유차량은 $812/3,280 = 0.2475$ 이다. 이를 배수로 환산하면 $0.2475/0.0573 = 4.32$ 가 된다.

경유차량이 대기오염의 주요 원인임은 앞에서 살펴본 바와 같다. 이러한 현상은 우리 나라가 다른 나라에 비하여 특히 경유차량의 보급비율이 높기 때문인 것으로 보여진다. 이러한 사실을 살펴보기 위하여 주요 국가의 경유차량 보급비율을 살펴보면 <표 3-9>와 같다.

<표 3-9>에 의하면 경유차량의 보급비율이 우리 나라의 경우 전체 자동차대수의 30.7%를 차지하고 있으며, 그 다음은 일본과 독일의 18.6% 그리고 영국의 17.8%와 미국의 3.0%이다.

<표 3-9> 경유차량 보급비율

(단위 : 천대)

구 분	한국('00)	일본('97)	독일('97)	영국('97)	미국('95)
전체자동차대수	12,059	70,200	44,400	24,490	200,450
경유차대수	3,700	13,040	8,250	4,360	6,010
비 율(%)	30.7	18.6	18.6	17.8	3.0

자료: <http://www.me.go.kr>

살펴본 바와 같이 우리 나라의 경유차량 보급비율이 주요 선진국가에 비하여 높은 이유 중에 하나는 경유에 대한 조세체계에 기인한다고 볼 수 있을 것이다. 우리 나라의 경우 경유가격은 휘발유가격의 약 50% 지나지 않는 반면 미국은 111%, 영국은 106%, 독일과 일본 80% 그리고 프랑스는 79%이다(<표 3-10> 참조).

<표 3-10> 휘발유가격대비 경유가격 비율

(단위: %)

구 분	한국	미국	영국	독일	프랑스
비 율	50	111	106	80	79

자료: <http://www.me.go.kr>

이를 좀더 구체적으로 살펴보면 <표 3-11>과 같다. <표 3-11>에 의하면 휘발유 가격의 경우 세금부담 비율이 타 선진국과 비슷한 수준이나, 경유의 경우 가격의 상승에도 불구하고 저렴한 세금 부담 등의 이유로 타 선진국에 비하여 여전히 낮은 수준에 있다.

<표 3-11> 휘발유와 경유의 세금비율에 대한 국제비교

휘발유	달러화(센트)		세금비율 (%)	환 율	비 고
	소비자가격(지수)	정부부과금(세금)			
일 본	151.05 (90.0)	90.12	59.7	103.15	¥/\$
프랑스	169.99 (101.3)	123.71	72.8	6.5	FF/\$
독 일	151.53 (90.3)	106.13	70.0	1.94	DM/\$
영 국	196.96 (117.4)	152.99	77.7	0.607	£/\$
한 국	167.68 (100.0)	117.64	70.2	1,156.2	₩/\$

경 유	달러화(센트)		세금비율(%)	환율
	소비자가격(지수)	정부부과금(세금)		
일 본	121.76 (152.1)	52.91	43.5	103.15
프랑스	131.35 (164.1)	83.72	63.7	6.5
독 일	119.57 (149.4)	72.20	60.4	1.94
영 국	202.46 (253.0)	153.80	76.0	0.607
한 국	80.03 (100.0)	32.47	40.6	1,156.2

주: 한국 2000년 1월 기준, 일본, 대만, 미국 '99년 12월, 기타 국가 '99년 11월 기준
 자료: 에너지경제연구원, 「석유가격 구조개편을 위한 연구」, 2000.

따라서 휘발유와 경유의 가격비는 선진국의 평균 80%에 비하여 한국은 48% 수준으로 유종별 가격의 불균형이 매우 심화되어, 경유의 사용과다와 환경오염, 중산층 이상이 이용하는 경유 사용 지프 및 승합차의 저렴한 연료비 및 세금 부담 등 사회적 비용 측면에서의 왜곡을 초래하고 있는 실정이다(<표 3-12> 참조).

<표 3-12> 휘발유가격과 경유가격의 국제비교

(단위: 달러)

구 분	휘 발 유	경 유	비 율
일 본	151.05	121.76	80.6
프 랑 스	169.99	131.35	77.3
독 일	151.53	119.57	78.9
영 국	196.96	202.46	102.8
대 만	82.64	64.00	77.4
미 국	55.02	58.38	106.1
이 태 리	159.56	128.89	80.8
네덜란드	172.11	126.60	73.6
한 국	167.68	80.03	47.7

주: 한국 2000년 1월 기준, 일본, 대만, 미국 '99년 12월, 기타 국가 '99년 11월 기준
 자료: 에너지경제연구원, 「석유가격 구조개편을 위한 연구」, 2000.

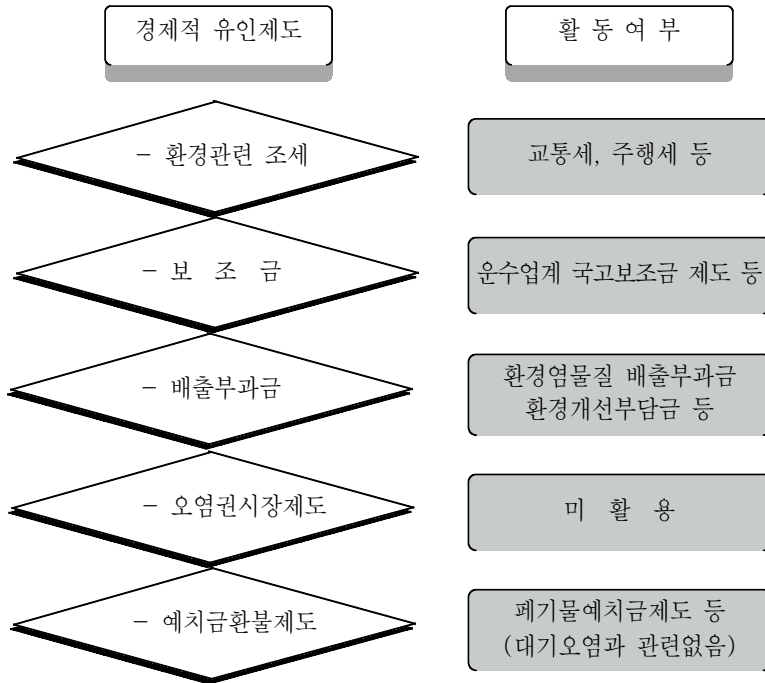
3. 대기오염의 규제수단별 현황

대기오염의 규제수단은 앞의 이론적 부분에서 살펴본 바와 같이 매우 다양하다. 이러한 다양한 대기오염 규제수단중 본 연구에서 다루고자 하는 경제적 유인제도와 관련하여 우리 나라에서 현재 활용하고 있는 것은 환경관련조세, 보조금제도, 부담금제도 등이다(<그림 3-1> 참조). 이를 좀더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

가. 환경관련 조세

환경관련 조세중 자동차의 이용단계에서 부과하고 있는 것은 교통세, 교육세(교통세분), 부가가치세(유류분) 그리고 주행세 등을 들 수 있을 것이다. 교통세, 교육세 그리고 부가가치세(유류분)는 국세이며, 주행세는 지방세이다. 환경관련 조세로서 분류될 수 있는 교통세, 교육세(교통세분), 부가가치세(유류분) 그리고 주행세는 제2절 자동차관련세제의 법제도적 현황 및 세수규모에서 상세히 다루고 있으므로 여기에서는 생략하고자 한다.

<그림 3-1> 우리 나라에서 활용하고 있는 환경규제수단



나. 보조금제도

본 연구와 관련하여 우리 나라에서 활용하고 있는 보조금제도는 “운수업계 국고보조금 지급방안”에 대한 사례를 들 수 있을 것이다. 이는 에너지세계개편에 따른 운수업계의 추가 연료비 부담액중 50%를 국고로 보조하고 나머지 50%는 운임인상으로 보전토록 한다는 내용이다. 운수업계 국고보조금 지급방안은 2002년 7월 1일부터 시행하기로 했다. 구체적으로는 향후 유류세 인상에 따른 2001년 6월 대비 연료비 추가부담액의 50%를 2006년 6월까지 국고보조금으로 지급하고 운수업계가 2004년 7월 1일과 2006년 7월

1일 두 차례 운임을 인상, 나머지 50%를 충당토록 한다는 것이다.

정부는 이를 위해 2002년 하반기에만 242억원이 소요될 것으로 보고 지방주행세율 조정과 LPG 판매부과금 인상 등을 통해 확보하기로 하였다. 특히 에너지세계개편에 따른 운임인상이 적기에 이루어질 수 있도록 운임인상을 거부하는 사도에 대해서는 보조금 지급을 중단하기로 하였다. 보조금 지급대상은 여객자동차운수사업법에 의해 면허를 받은 업종 중 시내·시외·고속·농어촌·마을 버스와 법인 개인택시, 화물자동차운송사업에 등록된 자이며 지입제 경영차량은 대상에서 제외된다.

정부는 국고보조금 지급에 맞춰 택시회사, 버스회사, 연안화물선의 대형화와 영세업체에 대한 통·폐합을 유도하는 한편 교통카드, 신용카드 지불제도를 도입하기로 했다. 한편 주행세율 인상폭만큼 휘발유·경유에 대한 교통세율을 내리고 LPG판매부과금 인상폭 만큼 LPG특소세율을 인하할 예정이어서 소비자가격 인상은 없을 것으로 보인다.

운수업계 국고보조는 정부가 지난 2000년 환경오염 축소, 에너지소비 절약 및 국제수지 개선을 위해 휘발유 대비 차량용 경유, LPG 가격비율을 2006년 6월까지 국제적인 수준에 맞추기로 하면서 운수업계의 급격한 원가부담을 줄여주려는 목적에서 시작됐다.³²⁾

다. 부담금제도

우리 나라에서 활용하고 있는 부담금제도에는 두 가지가 있다. 첫째는 대기 및 수질오염 물질을 배출할 경우 부과하는 환경오염물질 배출부과금이며, 둘째는 경유차량 등에 부과되고 있는 환경개선부담금 등이다.³³⁾

32) 한국에너지신문, 2002. 6. 10.

33) 본 연구와 관련되어 있지 않은 것으로는 폐기물부담금, 수질개선부담금 등이 있다.

폐기물부담금제도는 제품에 유해물질을 함유하고 있거나 회수·재활용이 곤란한 제품·재료·용기에 대해 폐기물의 처리비용에 상당하는 비용을 부과하여 제품의 가격에 환경비용을 내재화시킴으로써 환경비용을 합리적으로 배분하고 제품의 환경친화성을 제고하기 위해 도입되었다. 폐기물부담금 부과대상 및 요율은 살충제·유독물용기, 화장품 용기 등 10개 품목 29종이고 껌, 합성수지를 제외한 모든 품목은 종량제적인 성격을 가지고 있다. 구체적으로 껌과 합성수지에는 각각 판매가의 0.27%, 0.35%~0.7%의 증가세적인 성격의 부담금이 부과되고 있고, 이 외에는 살충제용기에 개당 7원~16원, 유독물용기에 6원~11원, 화장품용기에 0.7원~8원 등 종량제적인 성격의 부담금이 부과되고 있다. 수질개선부담금은 공공의 지하수자원을 보호하고 먹는물의 수질개선에 기여하게 하기 위해 샘물을 개발하여 이를 원료로 사용해서 제품을 판매한 자와 먹는샘물 수입 판매업자에게 부담금을 부과하는 제도이다. 또한 이 제도는 대다수의 국민이 마시는 수도물을 안전하게 공급한다는 정부의 수도물 우선 정책을 차질없이 추진하고, 수도물을 마시는 계층과 먹는샘물을 마시는 계층간 위화감을 완화하기 위해 먹는 샘물의 소비를 억제하는 한편, 공공식수의 수질개선에 소요되는 재원을 확보하기 위한 목적도 있다. 이러한 수질개선부담금은 먹는물의 수질개선시책사업비의 지원, 먹는물의 수질검사비용의 지원, 지하수 자원의 개발·이용 및 보전·관리를 위한 기초조사와 복구사업의 실시비용 등의 용도에 사용된다. 1996년에 23,435백만원, 1997년에 21,768백만원이었는데 1998년에는 IMF체제의 어려운 경제여건으로 인해 17,347백만원으로 전년대비 20%나 줄어 들었다.

1) 환경오염물질 배출부과금제도

환경오염물질 배출부과금은 1983년 9월 1일부터 시행되어 오다가 1996년에 전면 개정되면서 배출허용기준을 초과하여 배출되는 오염물질의 처리비용에 상당하는 금액을 부과하는 처리부과금과 사업장 규모별로 부과하는 종별 부과금으로 이루어지는 초과부과금 그리고 배출허용기준 이내로 배출하는 오염물질량에 부과하는 기본부과금으로 구성되어 있다.

기본부과금 부과대상은 수질에 2종(BOD 또는 COD, SS)이고 대기에 2종(황산화물, 먼지)이며, 초과부과금 부과대상은 수질에 BOD 또는 COD, SS, 카드뮴 및 그 화합물 등 17종, 대기에 황산화물, 암모니아, 황화수소 등 10종이다.

1997년 기본부과금의 도입으로 배출부과금의 부과실적은 전년에 비해 대폭 증가한 34,051백만원 이었다. 1998년에는 전년대비 35% 증가하여 45,810백만원이 부과되었다. 이 중에서 기본부과금은 34%인 15,512백만원, 초과부과금은 66%인 30,298백만원이다.

<표 3-13> 연도별 배출부과금 부과실적

(단위 : 백만원)

구 분	계		초과부과금		기본부과금('97 도입)	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액
'96	3,190	11,928	3,190	11,928	-	-
'97	4,506	34,051	2,872	13,327	1,634	20,724
'98	4,955	45,810	2,230	15,512	2,705	30,298

자료: 환경부, 「환경백서」, 1999.

2) 환경개선부담금제도

1991년 12월 31일에 제정하여 시행중인 환경개선비용부담법을 근거로 한 환경개선부담금제도는 오염원인자부담원칙에 따라 오염원인자에게 오염물질처리비용을 부담토록 하여 오염저감을 유도하고 환경개선을 위한 투자재원을 합리적으로 조달하는데 그 목적이 있다. 징수된 환경개선부담금은 환경개선중기종합계획에 의해 시행되는 환경개선사업비의 지원·용자, 저공해기술개발 연구비의 지원 및 자연환경보전사업 등에 사용된다. 환경개선부담금의 부과징수시기는 매 반기별로 산정·부과하고 있다. 부과기준일은 6월 30일과 12월 31일이며 부과·징수업무는 관할 시·도지사에게 위임되어 있다.

환경개선부담금은 오염자부담원칙에 근거하여 당해 시설물에서 배출되는 수질 및 대기 오염물질의 배출총량을 감안하여 산정되고 있으며 자동차에 대한 환경개선부담금은 경유자동차의 소유주에게 부과되고 있다.

환경개선부담금은 1997년 6,417천건에 2,189억원을 징수하였고 1998년은 전년도에 비해 22% 증가한 2,673억원이다.

<표 3-14> 환경개선부담금 부과·징수실적

(단위 : 천건, 백만원, %)

구 분	부과건수	부과금액	징수금액	징 수 율
'96	5,527	178,380	157,724	88.4
'97	6,417	250,333	218,895	87.4
'98	6,756	320,566	267,280	83.4

자료: 환경부, 「환경백서」, 1999.

제2절 자동차 관련세제의 법·제도적 현황과 세수규모

1. 법·제도적 현황

가. 개요

자동차는 국가와 지방자치단체가 모두 부과하는 세원이다. 자동차와 관련한 조세는 다음의 표에서 보는 바와 같이 국세와 지방세 모두 각각 5개 세목으로 구성되어 있다. 또한 조세의 형태는 아니지만 공채와 환경개선부담금 등의 형태로 2가지가 존재한다.

<표 3-15> 과세주체별 자동차관련 세목현황

국 세	지 방 세	기 타
특별소비세, 교통세, 교육세(교통세분, 특소세분), 부가가치세(자동차분, 유류분), 농어촌특별세	취득세, 등록세, 자동차세, 주행세, 지방교육세 (등록세분, 자동차세분)	공채, 환경개선부담금

또한 자동차와 관련된 조세는 취득단계, 보유단계, 이용단계로 구분이 가능하다. 이와 같이 과세단계별로 자동차세의 부과현황을 살펴보면 다음의 표와 같다. 다음의 표에서 보는 바와 같이 취득단계에서 7개 세목, 보유단계에서 2개 세목 그리고 이용단계에서 4개 세목 등 13개 세목이 있다.

<표 3-16> 과세단계별 자동차관련 세목현황

취득단계	보유단계	이용단계	기 타
특별소비세, 교육세(특소세분), 부가가치세, 농어촌특별세, 취득세, 등록세, 지방교육세(등록세분)	자동차세, 지방교육세 (자동차세분)	교통세, 교육세(교통세분), 부가가치세(유류분), 주행세	공채, 환경개선부담금

나. 세목별 법·제도적 현황

자동차와 관련한 10개 세목에 대한 법·제도적 현황을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 취득단계에서는 살펴본 바와 같이 7개 세목이 부과되고 있다. 이 중에서 특별소비세, 교육세(특소세분), 부가가치세(자동차세), 농어촌특

별세 등 4개 세목은 국가에서 부과하고 있는 국세이며, 취득세, 등록세, 지방교육세(등록세분)는 지방자치단체에서 부과하고 있는 지방세이다. 각 세목별로 좀더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

특별소비세는 1977년 7월 1일 부가가치세의 보완세로서 신설되었다. 즉 부가가치세는 일반소비세로서 단일세율을 적용하고 있는 바 한계소비성향이 소득의 증진에 따라 낮아지게 되는 역진적인 성격을 보이기 때문에 이러한 역진성을 보완하고자 개별소비세인 특별소비세를 도입한 것이다. 특별소비세는 사치성소비재, 고가내구성소비재 및 소비억제대상 소비재를 기준으로 하여 4종으로 구분하고 있다. 이 중에서 자동차는 제2종 내구소비재에 해당된다. 자동차와 관련한 특별소비세는 배기량에 따라 다른 세율을 적용하고 있다. 배기량 2000cc를 초과하는 자동차와 캠핑용자동차는 물품가격의 14/100의 세율을 적용하고 있으며, 배기량이 1500cc초과 2000cc이하인 자동차는 물품가격의 10/100 그리고 배기량이 1500cc이하인 자동차와 이륜자동차는 7/100의 세율을 적용하고 있다.

부가가치세는 생산 및 분배과정의 각 단계에서 재화 및 용역에 부가되어지는 가치에 국한하여 과세되어지는 조세를 의미한다. 이러한 부가가치세는 가산법, 거래세액공제법, 세액공제법 등의 과세방법을 가지고 있다. 우리나라의 자동차와 관련한 부가가치세는 자동차의 판매가격+특소세+교육세(특소세분)에 10/100의 세율을 적용하고 있다.

교육세는 교육의 질적 향상을 도모하기 위하여 필요한 교육재정의 확충에 소요되는 재원을 확보함을 목적으로 삼고 있는 목적세의 한 형태이다. 일반조세재원에 입각하여 비용을 충당하는 것이 바람직하다고 간주되는 기초적 공공서비스에 속한다고 할 수 있는 기초교육에 대한 비용의 상당부분을 교육세라고 하는 별도의 목적세에 의존하게 된 것은 전반적인 자원조달

전략 또는 우리 나라 국민의 납세의식구조에 연유한다고 할 수 있다.³⁴⁾ 이러한 교육세는 지방자치단체가 교육자치의 주체적인 역할을 담당하도록 지방세에 부가되는 교육세를 지방교육세로 전환함에 따라 이원적인 체제를 유지하게 되었다. 자동차와 관련된 교육세는 특별소비세법의 규정에 의하여 납부하여야 할 특별소비세액의 10/100이다. 그리고 자동차와 관련한 농어촌특별세는 자동차관련 취득세액의 10/100이다.

<표 3-17> 자동차 관련 취득단계 세목별 법·제도적 현황

세 목	과세 주체	과세대상	세 율	
특별소비세	국 가	배기량 2,000cc초과, 캠핑용자동차	물품가격의 14/100	
		배기량 1,500cc초과 2,000cc이하	물품가격의 10/100	
		배기량 1,500cc이하, 이륜자동차	물품가격의 7/100	
교육세 (특소세분)	국 가	특별소비세법의 규정에 의하여 납부하여야 할 특별소비세액	30/100	
부가가치세 (자동차분)	국 가	자동차의 판매가격+특소세+교육세 (특소세분)	10/100	
농어촌특별세	국 가	자동차관련 취득세액	10/100	
취 득 세	지자체	자동차의 취득가액 또는 연부금	20/1,000	
등 록 세	지자체	비영업용승용자동차	신규등록 및 소유권이전등록	-자동차가액의 50/1,000 -경자동차 20/1,000
			저당권설정등록	채권금액의 2/1,000
			그외	1건당 7,500원
		비영업용승용자동차 외	신규등록 및 소유권이전등록	비영업용 30/1,000 경자동차 20/1,000 영업용 20/1,000
			저당권설정등록	채권금액의 2/1,000
			그외	1건당 7,500원
지방교육세 (등록세분)	지자체	자동차 관련 등록세액	20/100	

34) 오연천, 「한국조세론」, 서울: 박영사, 1992, p.192.

자동차의 취득단계와 관련된 지방세목에는 취득세, 등록세, 지방교육세의 3개 세목이 있다. 먼저 취득세는 매매·교환·상속·증여·기부·법인에 대한 현물출자·건축·공유수면의 매립·간척에 의한 토지의 조성 등과 기타 이와 유사한 취득으로서 원시취득, 승계취득 또는 유상·무상을 불문한 일체의 취득에 대하여 과세한다. 또한 소유권의 이전이나 건축 등에 의하여 취득하는 것이 아니라 하더라도 토지의 지목변경, 차량·기계·장비·선박의 종류변경, 과점주주의 주식취득 등도 취득으로 간주하여 취득세를 부과하고 있다. 이 중에서 자동차와 관련된 취득세는 차량과 관련된 부분이다. 차량이라함은 원동기에 의하여 육상을 이동할 목적으로 제작된 용구와 피견인차 및 궤도나 삭도에 의하여 승객 또는 화물을 반송하는 모든 기구를 의미한다. 그리고 차량에 부수된 원동기, 정원, 적재정량 또는 차체 중 1종 이상이 변경되는 것을 차량의 종류변경이라 하고 이러한 변경으로 인하여 증가한 가액도 취득세의 과세대상으로 한다. 자동차와 관련한 취득세의 세율은 자동차의 취득가액 또는 연부금의 20/1000이다.

<표 3-18> 취득의 구분

구	분	세부내용
승계취득	유상승계취득	매매, 교환, 현물출자
	무상승계취득	상속, 증여, 기부
	토 지	공유수면매립, 간척
원시취득	건 축 물	신축, 증축, 이전, 대수선
	선 박	건 조
	차량·기계·장비·항공기	제조, 조립
	광업권·어업권	출 원
	민법상 시효취득	
간주취득	토 지	지목변경
	차량·기계·장비·선박	종류변경
	과점주주의 주식취득	

등록세는 재산권이나 기타 권리의 취득·이전·변경 또는 소멸 등 이동 사항을 공부에 등기 또는 등록하는 경우에 그 등기 또는 등록을 받는자에게 과세하는 유통세의 일종이라 할 수 있다. 자동차와 관련된 등록세는 비영업용승용자동차와 비영업용승용자동차외로 구분할 때 신규등록 및 소유권이전 등록, 저당권설정등록 등에 따라 각기 별도의 세율이 적용되고 있다. 먼저 비영업용승용자동차의 경우 신규등록 및 소유권이전등록시 경자동차는 20/1,000, 그 이상은 50/1,000의 세율이 적용된다. 그리고 저당권설정등록은 채권금액의 2/1,000이고, 그 외는 건당 7,500이다. 비영업용승용자동차외의 경우 신규등록 및 소유권이전등록시 비영업용 30/1,000, 경자동차 20/1,000, 영업용 20/1,000이다. 그리고 저당권설정등록은 채권금액의 2/1,000이고, 그 외는 건당 7,500이다.

지방교육세는 지방자치단체장의 교육재원확보 및 교육서비스 향상에 대한 역할과 책임강화, 교육자치의 실현을 위하여 지방자치와 교육자치의 연계성을 높이며, 지방교육재정의 일부를 지방세로 부담함으로써 자치단체의 교육자치에 대한 주체적인 역할을 담당할 수 있도록 하기 위하여 지방세에 부가되는 교육세를 지방교육세로 전환하여 신설되었다. 지방교육세는 특별·광역시세, 도세의 목적세로 신설되었으며, 자동차와 관련된 지방교육세는 비영업용승용자동차(비영업용 기타 승용자동차 포함)에 대한 자동차세를 들 수 있으며, 세율은 자동차 관련 등록세액의 20/100이다.

<표 3-19> 지방교육세의 과세표준과 세율

과세표준	표준세율	지방교육세	비 고
등록세액	20%	20%	
경주·마권세액	60%	50%	2006. 1. 1.부터: 20%
주민세균등할 세액	10-25%	10-25%	
재산세액	20%	20%	
자동차세액	30%	30%	
담배소비세액	50%	40%	2005년까지 한시과세
종합토지세액	20%	20%	

보유단계에서는 자동차세, 지방교육세(자동차세분) 등 2개 세목이 부과되고 있다. 자동차세는 자동차의 소유자에 대해 그 자동차의 등록지를 관할하는 시·군에서 과세하는 세이다. 자동차세는 일반적으로 자동차의 소유라는 사실에 담세력을 찾아 과세하는 것이라고 하고 있지만³⁵⁾ 그 이외에도 도로손상부담금적 성격과³⁶⁾ 사치성재산에 대한 규제라는 성격이³⁷⁾ 동시에

35) 현재 재산세가 건축물, 선박, 항공기 등의 재산에 대해 과세하고 있는 것과 같이 자동차세는 자동차라는 재산에 대해 재산세 대신에 과세하는 재산과세의 일종으로서 재산세는 과세되지 않고 있는 것이다(권강웅, 「지방세강론」, 서울: 조세통람사, 2001).

36) 자동차가 도로를 운행하게 되면 필연적으로 도로가 손상되기 때문에 이에 대해서는 원인자부담원칙에 의거 응분의 부담금을 자동차의 소유자에게 징수하는 것이 타당하다(권강웅, 상계서).

37) 자동차세를 도입할 당시에는 자동차를 소유할 수 있는 계층이 일부의 부유층에 한정되어 있었고 그 당시에는 자동차의 소유가 사치적 행위에 가까운 것이 사실이었으므로 자동차세도 그것에 대해 과세하는 것이라는 성격을 가지고 있었다. 최근에 와서는 개인 승용차의 수요증가에 따라 자동차의 소유는 대중소비행위적인 성격을 띠게 되었으므로 사치성에 대한 과세라는 성격이 맞지 않는 것으로 생각되나 사회정의 측면에서 보면 대형 승용자동차나 외국산 승용자동차 등은 일반적으로 그 가격이 일반상품에 비해 고가이기 때문에 기본적으로는 사치성에 대한 과세라는 성격이 남아있다고 볼 수 있다(권강웅, 상계서).

감안된 세라고 볼 수 있을 것이다. 이러한 자동차세는 승용자동차, 기타승용자동차, 승합자동차, 화물자동차, 특수자동차, 3륜이하 소형자동차로 구분하여 각기 다른 세율을 적용하고 있다. 먼저 승용자동차는 배기량에 cc당 세액을 곱하여 산정한 세액을 자동차 1대당 연세액으로 하고 있다.

<표 3-20> 승용자동차의 세율

영 업 용		비영업용	
배 기 량	cc당세액	배 기 량	cc당세액
1000cc이하	18	800cc이하	80
1500cc이하	18	1000cc이하	100
2000cc이하	19	1500cc이하	140
2500cc이하	19	2000cc이하	200
2500cc초과	24	2000cc초과	220

주: 배기량 × cc당세액 = 연세액

이 경우 승용자동차를 자동차관리법 제3조의 규정에 의한 승용차로 통일하여 1994년 4월 1일부터 시행되므로 종전에 기타 승용차로 분류되어 오던 싼형 승용자동차도 일반 승용자동차로 분류하여 과세하여야 하는데 그동안 급격한 세부담의 증가를 염려하여 1997년 12월 31일까지 조례로 일정비율을 감면하여 왔으나 1998년부터는 일반승용차와 동일한 세율을 적용받게 되었으며 비영업용 승용자동차의 세율을 5단계로 축소하고 세율도 대폭 완화하여 1999년부터 시행되었다. 그리고 자동차관리법의 개정으로 2001년부터 7인승이상 10인승이하의 승합자동차를 승용자동차로 분류하게 됨에 따라 이에 대한 자동차세율을 2004년말까지는 현재의 승합자동차세율을 적용하고 2005년에는 승용자동차세율의 33%, 2006년에는 66%를 적용하고 2007년부터는 승용차의 세율을 적용하도록 1999년말에 지방

세법을 개정하였다. 2000년말 지방세법의 개정으로 2001년 7월 1일부터 비영업용 승용자동차의 자동차세 세율이 차령에 따라 차등적용하게 되었다. 비영업용 승용자동차 중 차령이 3년이상인 자동차에 대하여는 다음 산식에 의하여 산출한 당해 자동차세액을 합산한 금액을 당해 연도의 연세액으로 한다. 이 경우 차령이 12년을 초과하는 자동차에 대하여는 그 차령을 12년으로 한다.

$$\begin{aligned} & \text{비영업용승용자동차중 차령이 3년이상인 자동차} \\ & \text{자동차1대의 각 기본세액} = A/2 - (A/2 \times 5/100)(n-2) \\ & A: \text{당해 자동차의 연세액. } n: \text{차령}(2 \leq n \leq 12) \end{aligned}$$

기타 승용자동차는 영업용의 경우 20,000원, 비영업용의 경우 100,000원을 적용한다. 이 규정의 적용을 받던 싼형자동차가 앞에서 살펴본 바와 같이 1994년 4월 1일부터 승용자동차로 분류되므로 기타 승용자동차의 세율을 적용받는 자동차는 자동차관리법 제3조의 규정에 의한 승용자동차중 전기·태양열 및 알콜을 이용하는 자동차가 여기에 해당된다.

승합자동차의 세율은 아래의 표에서 보는 바와 같이 영업용의 경우 25,000원에서 100,000원 그리고 비영업용은 65,000원에서 115,000원이다.

<표 3-21> 승합자동차의 세율

구 분	영업용	비영업용
고속버스	100,000원	-
대형전세버스	70,000원	-
소형전세버스	50,000원	-
대형일반버스	42,000원	115,000원
소형일반버스	25,000원	65,000원

화물자동차는 자동차관리법 제3조의 규정에 의한 화물자동차(특수용도형은 제외)와 건설기계관리법에 의하여 등록된 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭 운반차 등을 의미한다. 이러한 화물자동차는 적재적량을 기준으로 영업용의 경우 6,600원에서 45,000원 그리고 비영업용의 경우 28,500원에서 157,500원이다.

<표 3-22> 화물자동차의 세율

적재정량	영업용	비영업용
1,000kg이하	6,600원	28,500원
2,000kg이하	9,600원	34,500원
3,000kg이하	13,500원	48,000원
4,000kg이하	18,000원	63,000원
5,000kg이하	22,500원	79,500원
8,000kg이하	36,000원	130,500원
10,000kg이하	45,000원	157,500원

특수자동차는 영업용의 경우 대형 36,000원, 소형 13,500원이 적용되고 비영업용은 대형 157,500원 그리고 소형은 58,500원이 적용된다.

<표 3-23> 특수자동차의 세율

구 분	영 업 용	비영업용
대형특수자동차	36,000원	157,500원
소형특수자동차	13,500원	58,500원

3톤이하 소형자동차는 영업용의 경우 3,300원 그리고 비영업용은 18,000원이 적용된다.

지방교육세는 앞에서 살펴본 바와 같이 지방자치단체가 교육자치의 주체적인 역할을 담당하도록 지방세에 부가되는 교육세를 지방교육세로 전환하여 신설되었다. 지방교육세 중 자동차의 보유와 관련된 것은 자동차세분 교육세이다. 현재 비영업용승용자동차세액의 30/100을 자동차관련 지방교육세의 세율로 적용하고 있다.

<표 3-24> 지방교육세(자동차세분)의 법·제도적 현황

세목	과세주체	과세대상	세율
지방교육세 (자동차세분)	지자체	비영업용승용자동차세액	30/100

자동차의 이용단계에서는 살펴본 바와 같이 4개 세목이 부과되고 있다. 교통세는 휘발유와 경유의 소비에 대하여 과세하는 한시적인 목적세(1994년-2003년)이다. 본래 휘발유와 경유는 특별소비세의 과세대상이었으나 목적세인 교통세를 신설하여 교통시설투자재원을 마련하고자 하였다. 세율

체계는 종가세 방식으로 과세되는 대부분의 물품소비세와는 달리 종량세(수량×세액)로 과세하고 있다. 서울도 법에서 정해지는 기본세율이 있는가 하면 법의 위임을 받은 대통령령(시행령)으로 기본세율의 100분의 30범위 안에서 탄력세율을 우선하여 적용할 수 있는 탄력세율제도가 있다. 현재 휘발유와 경유에 대한 교통세는 l 당 588원과 185원이다.

교육세 중 자동차 이용과 관련된 것은 교통세분 교육세를 의미하며 세액의 계산은 교통세액의 15/100와 같이 한다. 부가가치세중 유류와 관련된 것이 자동차 이용단계에서 과세되는 것으로 유류가의 10/100이다.

자동차 이용과 관련된 지방세는 주행세가 있다. 주행세는 1998년도 한미자동차통상협상결과에 따라 자동차세율을 인하함에 따라 지방재정이 크게 감소되어 이를 보전할 필요성이 제기되었는 바, 2000년부터 교통세액의 일정률을 지방으로 이전하여 신설하였다. 주행세는 비현실적인 자동차세율의 조정과 자동차에 대한 이용과세강화, 취득·보유과세 완화의 정책과제를 실현하기 위해 국민에게 별도의 부담증가없이 기존의 교통세의 세율을 낮추고 그에 상응한 부가세를 과세하여 주행세재원으로 하도록 하였다.³⁸⁾ 2000년말 지방세법 개정시에 새차·현차에 대한 자동차세 차등과세에 따른 지방자치단체의 세수감소분을 보전하고 에너지세계 개편에 따른 버스·택시·화물자동차 등 대중교통수단인 운수업에 대한 보조금을 지방자치단체에서 지급키로함에 따라 이에 소요되는 재원을 확보하기 위하여 주행세의 세율을 종전의 교통세의 1000분의 32에서 1000분의 115로 인상하여 2001. 7. 1부터 시행키로 하였다. 이와 함께 주행세의 세율을 교통세율의

38) 교통세는 특별소비세원인 휘발유·경유 및 이와 유사한 대체유류를 세원으로 하여 2003년 12월 31일까지 한시적으로 시행되는 것으로서 이 기간동안에는 특별소비세법의 적용을 유보하고 있는 것이므로 교통세의 시한이 끝나게 되면 주행세의 교통세에 관한 규정은 여기에 맞게 개정되어야 할 것이다.

변동 등으로 조정이 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30의 범위안에서 지방세법 시행령으로 이를 가감조정할 수 있는 탄력세율제도를 도입하였다.³⁹⁾

<표 3-25> 자동차 관련 이용단계 세목별 법·제도적 현황

세목	과세주체	과세대상	세율
교통세	국가	휘발유와 이와 유사한 대체유류	리터당 588원
		경유 및 이와 유사한 대체유류	리터당 185원
교육세 (교통세분)	국가	교통세액	15/100
부가가치세 (유류분)	국가	유류	10/100
주행세	지자체	교통세액	115/1000

다. 자동차 연료의 과세단계별 구성

본 연구와 관련하여 살펴볼 수 있는 에너지는 휘발유와 경유이다. 여기에서는 휘발유와 경유의 소비자판매가격이 형성되기까지의 과정을 살펴봄으로써 자동차관련 연료과세에 대한 정확한 이해를 구하고자 한다.

먼저 휘발유에 대한 과세체계를 살펴보면 다음의 표와 같다. 다음의 표에 의할 경우 휘발유와 경유의 세전공장도가격은 247.28원과 243.40원으로 거의 차이가 없는 것으로 나타난다. 그러나 교통세, 교육세, 부가세 등 관련 세금이 부과됨으로써 정유사 판매가격에서 1,112.39원과 470.14원으로 큰 차이를 보인다.

39) 권강웅, 전계서

<표 3-26> 자동차연료 세금 구성비율 현황

(단위: 원/ℓ, 부탄은 원/kg)

구 분	휘발유		경 유(0.05%)		B-C유(0.5%)		부 탄		비 고
	가 격	구성비	가 격	구성비	가 격	구성비	가 격	구성비	
세전공장도 가격	247.28	20.75%	243.40	46.64%	215.03	88.76%	328.96	68.07%	
-관세	6.40	0.54%	6.40	1.23%	6.40	2.64%	3.91	0.81%	원유 IF의 5%
-수입부과금	12.87	1.08%	12.87	2.47%	12.87	5.31%			원유 배럴당 1.7\$
-품질수수료	0.12	0.01%	0.12	0.02%	0.12	0.05%			리터당 0.12원
-배출부과금	-		-		10.00	4.13%			B-C유만 적용
-가스안전관리부담금	-		-				4.50	0.93%	부탄만 적용
(제세공과금 계)	19.39	1.63%	19.39	3.72%	29.39	12.13%	8.41	1.74%	
정유사 판매가격	1,112.39	93.33%	470.14	90.10%	236.53	97.63%	405.85	83.98%	
-교통세(특소세)	503.28	42.22%	121.21	23.23%			40.00	8.28%	
-주행세	161.05	13.51%	38.79	7.43%					
-교육세	99.65	8.36%	24.00	4.60%			-		교통세의 15%
-부가세	101.12	8.48%	42.74	8.19%	21.51	8.88%	-		세후공장도의 10%
(세금 계)	865.10	72.58%	226.74	43.45%	21.51	8.88%	40.00	8.28%	
대리점 가격	1,128.73	94.70%	478.42	91.68%	242.27	100%	483.25	100%	
-대리점 마진	14.86	1.25%	7.53	1.44%	5.22	2.15%	70.36	14.56%	
-부가세	1.49	0.13%	0.75	0.14%	0.52	0.21%	7.04	1.46%	대리점마진의 10%
소비자 가격	1,191.91	100%	521.82	100%					
-주유소 마진	57.44	4.82%	39.45	7.56%					
-부가세	5.74	0.48%	3.95	0.76%					주유소마진의 10%
제세부담금 총계	891.72	74.81%	250.83	48.07%	51.42	21.22%	55.45	11.47%	
제세부담금 비중	74.81%		48.07%						

주: 1. 원유 CIF 16.91\$/B('99), 부탄 CIF 216.84\$/MT ('99), 환율 1,203.33원 (99 TTS)

- 관세 : 석유제품 (LPG제외) = 원유 CIF × 5%, 부탄 = 부탄 CIF × 1.5%
- 수입부과금 : 석유제품 (LPG제외) = 1.7\$/B, 부탄 = 0
- 배출부과금 : 중유 = 약10원/ℓ
- 가스안전관리부담금 : 부탄 = 4.5원/kg

2. 휘발유, 경유, 중유는 KNOC(한국석유공사)가 집계한 '99년 국내시장 평균가격
3. 부탄은 산자부가 고시한 국내최고판매가격 기준임.
4. 교통세수의 3.2%는 주행세

자료: 에너지경제연구원, 「석유가격구조개편을 위한 연구」, 2000.

이러한 점들을 토대로 하면 휘발유와 경유가격의 차이는 제세부담금에서 비롯되었음을 알 수 있다. 휘발유의 경우 891.72원의 제세부담금을 부담하고 있으며, 이는 휘발유가격의 74.81%를 차지하는 것이다. 반면 경유는 250.83원의 제세부담금을 부담하고 있으며, 이는 경유가격의 48.07%에 지나지 않는다.

이러한 이유 때문에 우리 나라의 휘발유와 경유의 소비자 가격은 많은 차이가 나고 있다. 이를 연도별로 살펴보면 다음의 표와 같다. 아래의 표에 의하면 1981-2000년 초까지 국내 휘발유 소비자가격은 수송용 LPG의 소비자 가격보다 평균적으로 2.73배가 비쌌던 것으로 나타나고 있다. 이러한 휘발유와 LPG의 가격비는 1981년 1.57로 제일 작았던데 비하여 1999년 4월에는 4.63배로까지 커졌다. 이는 1981년 LPG 가격의 경우 휘발유 가격의 63%였던 반면 1999년 4월에는 LPG 가격이 휘발유 가격의 단지 22%밖에는 되지 않는, 상대적으로 매우 저렴한 현상을 의미한다. 이 결과, 1999년 하절기에는 수송용 부탄 소비가 작년 동기에 비하여 많이 증가하는 면을 보였다. 이러한 휘발유에 대한 LPG의 상대가격은 국제 LPG 가격상승으로 2000년 1월에는 휘발유가격의 29%로 상승하였다.

한편, 경유와 LPG의 가격비는 1981년 0.61로 제일 작았는데 1996년 말에는 1.78배를 보이기도 하였다. 이는 1981년 LPG 가격이 경유가격의 164%나 되었던 반면 1996년 12월에는 LPG 가격이 경유 가격의 단지 56%밖에는 되지 않는 상대적으로 매우 저렴한 현상을 보였음을 뜻하는 것이다. 이러한 경유에 대한 LPG의 상대가격은 2000년 1월 경유가격의 62.5%로 상승하였다.

이와 같이 차량연료의 소비자 가격의 상대비는 국제 원유나 LPG 가격의 변동요인에도 많은 영향을 받지만 그 보다는 앞에서 언급한 바와 같이 국내

수송용 연료 가격정책에 훨씬 많은 영향을 받는다. 현재 차량 연료에 부과되는 세금 중 주로 차이가 많이 나는 것은 특별소비세(교통세)와 교육세이다.

휘발유에 부과되는 특별소비세(교통세)는 경유에 부과되는 특별소비세보다 훨씬 많고 경유에 부과되는 특별소비세(교통세)는 LPG에 부과되는 세금보다 많다. 휘발유에 부과되는 세금은 경유에 부과되는 세금의 3.6배 그리고 LPG에 부과되는 세금의 약 20배에 달한다. 이는 최근 휘발유사용 일반 자가용 승용차의 연료공급장치의 개조로 불법적으로 LPG 사용을 하는 주요 요인으로 사회적인 문제가 되고 있다.

또, 저가의 경형 승용차에는 LPG 사용을 불허하면서 고가의 중형 레저용 승합차에는 LPG 사용을 허용하여 사회적인 형평성에 위배된다는 시민단체들의 주장을 불러일으키고 있다.⁴⁰⁾

40) 에너지 경제연구원, 「석유가격 구조개편을 위한 연구」, 2000.

<표 3-27> 연도별 차량연료 소비자가격간의 비율

(단위: 원/ℓ)

구 분	가 격			비 율		
	휘발유	경 유	LPG	휘발유/LPG	경유/LPG	휘발유/경유
1981.11.29.	740	286	470.4	1.57	0.61	2.59
1982. 3.11.	740	286	420.5	1.76	0.68	2.59
1983. 4.19.	660	281	373.8	1.77	0.75	2.35
1984. 3. 8.	660	281	373.8	1.77	0.75	2.35
1985.	660	277	373.8	1.77	0.74	2.38
1986. 3.30.	570	233	278.0	2.05	0.84	2.45
1987.10.16.	515	210	250.0	2.06	0.84	2.45
1988.11. 2.	402	182	171.0	2.35	1.06	2.21
1989. 3.27.	373	182	171.0	2.18	1.06	2.05
1990.11.25.	477	182	171.0	2.79	1.06	2.62
1991.11. 7.	507	182	165.3	3.07	1.10	2.79
1992. 6.25.	610	214	177.5	3.44	1.21	2.85
1993.	610	214	177.5	3.44	1.21	2.85
1994.12. 1.	564	237	177.5	3.18	1.33	2.38
1995.12. 1.	606	247	192.7	3.14	1.28	2.45
1996.12. 1.	727	347	192.7	3.77	1.80	2.10
1997.12.	983.9	521.3	330.0	2.98	1.58	1.89
1998.12.	1,192.1	495.5	362.1	3.29	1.37	2.41
1999 .4.	1,198.4	459.8	258.7	4.63	1.78	2.61
2000. 1. 20.	1,156.8	539.0	337.0	3.43	1.60	2.15
평균치				2.73	1.14	2.42

주 : 1) 휘발유는 보통 휘발유임. 단, 1987년 이후는 무연휘발유. 경유는 저유황경유임.

2) 1996년 이전은 정부의 고시가격. 1997년부터는 자유화 가격임. 단, LPG는 제외
 자료: 에너지 경제연구원, 「석유가격 구조개편을 위한 연구」, 2000.

2. 세수규모

가. 과세주체별 세수규모

1) 세수규모추계방법

과세주체별로 세수규모를 파악하기 위해서는 각 세목별 전체 세수로부터 자동차세분에 대한 분리작업이 있어야 할 것이다. 이를 위하여 본 연구에서는 다음과 같은 방법을 활용하였다.

먼저 교육세는 교통세분과 특별소비세분으로 구분되는 바, 교통세분은 교통세액에 15%의 세율을 적용하여 산정하였다. 그리고 교육세 특별소비세분은 자동차분 특별소비세액에 30%의 세율을 적용하여 산정하였다.

부가가치세(자동차분)는 $\{(자동차가격+특별소비세+교육세(특별소비세분)) \times 0.1\}$ 이다. 따라서 특별소비세수를 기준으로 자동차가격을 산정한 후 특별소비세액을 합산하고 거기에 교육세분을 합산하여 부가가치세의 과세표준을 설정하였다. 그 후 부가가치세의 세율인 10%를 적용하여 산출하였다. 부가가치세(유류분)는 $\{공장도가 + 교통세\} \times 0.1$ 이다. 따라서 각각에 대한 매년도 자료가 있어야 계산이 가능하다. 본 고에서는 휘발유와 경유의 연도별 ℓ 당 공장도가의 평균을 각 연도별 수송용 자동차 판매량에 곱한 후 휘발유와 경유에 대한 연도별 교통세수를 합산하여 부가가치세의 세율인 10%를 적용하여 산출하였다.

<표 3-28> 휘발유와 경유의 공장도 가격 및 수송용 판매량

구 분	세전 공장도가(단위: ℓ)		수송용 판매량(단위: 천bbl)	
	휘발유	경 유	휘발유	경 유
1998	288.33	319.38	57,729	71,580
1999	247.28	243.40	61,155	80,162
2000	330.26	336.19	59,744	90,819

주: 1bbl = 158.99 ℓ

자료: <http://www.keei.re.kr/keei/main.html>

지방교육세 등록세분은 자동차관련 등록세액에 20%의 세율을 적용하여 산정하였다. 지방교육세 자동차세분은 비영업용 자동차의 세수규모에 30%의 세율을 적용하여 산정하였다. 지방교육세의 경우 2001년 1월 1일에 신설되었으나 자동차관련 세수규모의 파악을 위하여 소급하여 계산하였다.

2) 세수규모

위에서 살펴본 추계과정을 통하여 도출된 자동차 관련 세수규모를 과세주체인 국가와 지방자치단체로 구분하여 살펴보면 다음과 같다. 살펴본 바와 같이 자동차 관련 국세에는 특별소비세, 교통세, 교육세, 부가가치세, 농어촌특별세의 5개 세목이 있으며, 지방세에는 취득세, 등록세, 지방교육세, 자동차세, 주행세 등 5개 세목이 있다.

먼저 자동차 관련 국세의 규모는 1998년 9조 6,999억 7,800만원이며, 지방세의 규모는 4조 758억 5,100만원이다. 1999년에는 자동차관련 국세 규모가 1998년에 비하여 1.32% 증가한 12조 7,732억 7,300만원이며, 지방세는 1998년보다 감소한 4조 662억 200만원이다. 2000년에는 자동차 관련 국세가 12조 8,608억 2,900만원으로 증가하였으며 지방세는 4조

7,154억 2,300만원으로 증가하였다. 증가속도를 기준으로 하면 자동차 관련 국세의 세수규모 증가율이 지방세의 증가율보다 빠른 것으로 나타났다.

전체 자동차 관련 세수에서 자동차 관련 국세와 지방세가 차지하는 비중의 변화를 보면 1998년 70.41%:29.59%에서 1999년 75.85%:24.15%, 2000년에는 73.17%:26.83%로 변화하였다. 이러한 사실은 자동차 관련 세수의 경우 지방세보다 국세의 비중이 훨씬 큼을 알 수 있게 한다.

국세와 지방세에서 자동차 관련세가 차지하는 비중을 보면 국세의 경우 1998년 15.28%에서 2000년 14.85%, 지방세의 경우 23.77%에서 22.89%로 약간 감소하였다.

이러한 현상은 국세와 지방세의 증가율이 자동차 관련 국세와 지방세의 증가율보다 빠르기 때문에 발생하였다고 볼 수 있다. 즉, 국세의 증가율은 1998년을 100으로 하였을 때 2000년의 경우 136.31로 나타난 반면 자동차 관련 국세의 증가율은 132.59로 나타났기 때문이다. 그리고 지방세의 증가율은 120.12로 증가한 반면 자동차 관련 지방세의 증가율은 115.69에 지나지 않기 때문에 이러한 현상이 발생하였다고 볼 수 있다.

<표 3-29> 과세주체별 세수규모 추이

(단위: 백만원, %)

구 분	1998	1999	2000
특별소비세	260,565	367,484	664,809
교통세	6,737,311	9,048,617	8,358,722
교육세	1,088,766	1,467,538	1,453,251
부가가치세	1,585,243	1,849,435	2,334,086
농어촌특별세	28,093	40,199	49,961
자동차관련 국세 소계(a)	9,699,978	12,773,273	12,860,829
취득세	280,932	401,987	499,614
등록세	505,119	694,831	861,170
지방교육세	830,694	786,080	842,194
자동차세	2,459,106	2,183,304	2,258,609
주행세	-	-	253,836
자동차 관련 지방세 소계(b)	4,075,851	4,066,202	4,715,423
계(c)	13,775,829	16,839,476	17,576,252
국세계(d)	63,531,496	70,476,911	86,601,302
지방세계(e)	17,149,712	18,586,101	20,600,603
총계(f)	80,681,208	89,063,012	107,201,905
a/c × 100	70.41	75.85	73.17
a/d × 100	15.27	18.12	14.85
a/f × 100	12.02	14.34	12.00
b/c × 100	29.59	24.15	26.83
b/e × 100	23.77	21.88	22.89
b/f × 100	5.05	4.57	4.40
a의 증가율	100.00	131.68	132.59
b의 증가율	100.00	99.76	115.69
c의 증가율	100.00	122.24	127.59
d의 증가율	100.00	110.93	136.31
e의 증가율	100.00	108.38	120.12
f의 증가율	100.00	110.39	132.87

주: 교육세는 교통세분과 특별소비세분의 합, 부가가치세는 자동차분과 유류분의 합,
지방교육세는 등록세분과 자동차세분의 합임
자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 각 연도. 국세청, 「국세통계연보」, 각 연도.

나. 과세단계별 세수규모

자동차 관련 세수규모를 과세단계인 취득단계, 보유단계, 이용단계로 구분하여 살펴보면 다음의 표와 같다.

먼저 취득단계는 1998년의 경우 전체의 11.16%를 차지하고 있었으며 이러한 현상은 1999년 12.75%, 2000년 17.90%로 변화하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 사실은 점차적으로 취득단계가 강화되고 있음을 보여준다고 볼 수 있다. 반면 보유단계는 1998년 전체의 23.15%에서 1999년 16.81%, 2000년 16.66%로 나타났다. 이러한 사실은 보유단계에 대한 세부과가 약화되고 있음을 알 수 있게 한다. 이용단계에 대한 세수는 1998년 전체의 65.69%에서 1999년 70.44%, 2000년 65.44%로 변화하였다. 이는 1999년 일시적으로 강화되었다가 2000년에 다시 약화되었음을 의미한다.

<표 3-30> 과세단계별 세수규모 추이

(단위: 백만원, %)

구 분	1998	1999	2000
취 득 단 계			
특별소비세	260,565	367,484	664,809
교육세(특소세분)	78,170	110,245	199,443
부가가치세(자동차분)	283,402	393,930	699,075
농어촌특별세	28,093	40,199	49,961
취득세	280,932	401,987	499,614
등록세	505,119	694,831	861,170
지방교육세(등록세분)	101,024	138,966	172,234
계	1,537,304 (11.16)	2,147,643 (12.75)	3,146,306 (17.90)
보 유 단 계			
자동차세	2,459,106	2,183,304	2,258,609
지방교육세(자동차세분)	729,670	647,114	669,960
계	3,188,776 (23.15)	2,830,418 (16.81)	2,928,569 (16.66)
이 용 단 계			
교통세	6,737,311	9,048,617	8,358,722
교육세(교통세분)	1,010,597	1,357,293	1,253,808
부가가치세(유류분)	1,301,841	1,455,505	1,635,011
주행세	-	-	253,836
계	9,049,749 (65.69)	11,861,415 (70.44)	11,501,377 (65.44)
총 계	13,775,829 (100.00)	16,839,476 (100.00)	17,576,252 (100.00)

자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 각 연도. 국세청, 「국세통계연보」, 각 연도.

제3절 자동차 관련세제의 문제점

우리 나라의 대기오염은 살펴본 바와 같이 여타 선진국가에 비하여 높은 수준이다. 이러한 대기오염의 원인은 다양할 것이나 분석한 바에 의하면 자동차가 주요한 원인인 것으로 나타났다. 자동차 중에서도 특히 경유를 사용하는 차량이 대기오염물질을 많이 배출하는 것으로 나타났다.

휘발유에 비하여 대기오염물질을 많이 배출함에도 불구하고 경유를 사용하는 차량이 여타 선진국가에 비하여 많은 이유는 환경에 대한 인식저하로 인하여 경유차량에 대한 규제가 많지 않기 때문이다.

이러한 현상을 보다 구체적으로 살펴보기 위하여 우리 나라 자동차관련세제를 검토한 결과를 보면 이용과세가 전체의 65.44%로 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 그 다음은 취득과세의 17.90% 그리고 보유과세의 16.66%이다. 동 분석결과를 볼 경우 환경친화적인 자동차 관련세제를 구축하고 있는 것으로 보인다. 그러나 좀더 구체적으로 살펴보면 오염물질을 다량으로 배출하는 경유차량에 비하여 휘발유차량의 제세부담금이 훨씬 높다는 사실로부터 환경친화적인 조세체계라고는 볼 수 없다는 결론을 도출할 수 있을 것이다. 즉, 세전 공장도가격에서는 휘발유와 경유의 가격차이가 거의 없음에도 불구하고 소비자가격을 보면 제세부담금으로 인하여 경유가격이 휘발유 가격의 50%에 지나지 않는다. 이러한 이유 때문에 차량가격이 고가임에도 경유차량을 구매하고 있는 것으로 보인다. 특히 최근에 들어와서는 경유승용차에 비하여 오염물질을 20~30%이상 더 배출하는 경유 RV차량의 증가율이 높아지고 있다.

<표 3-31> 경유 RV차량의 비율

(단위: %)

구 분	1994	1999	2000	2001	2002. 3
전체 승용차중 RV비율	7.8	29.5	41.0	38.3	42.2
RV중 경유차 비율	-	60.6	40.1	69.3	74.4

자료: 안문수, “경유승용차로 인한 환경영향예측과 기준조정의 전제조건,” 환경부 자료, 2002.

살펴본 바와 같이 경유차량이 대기오염의 주요 원인임에도 이에 대한 규제가 약하기 때문에 경유차량을 구입하고자 하는 소비자들의 구매욕구를 억제하기가 곤란하다. 결국 경유차량으로 인한 대기오염은 더욱 심각해질 수밖에 없을 것이다.

이러한 문제의식하에 환경부와 시민단체가 구성한 “경유차문제 해결을 위한 공동대책위원회”는 경유차 전반의 배출가스 기준강화, 운행되고 있는 경유차의 배출가스 시스템 강화, 왜곡된 유류가격 체계의 합리적 개선, 경유 품질개선 그리고 매연 후처리 장치 부착 등의 경유차량 배출가스 저감 기술 개발 등을 촉구하고 있는 실정이다. 이러한 움직임에 대하여 정부는 에너지세제 개편계획을 수립하여 시행중에 있으며, 또한 경유차 수요를 억제하기 위한 다양한 정책을 시행하고 있다. 먼저 에너지세제 개편계획의 주요 내용을 보면 다음과 같다. 과거 에너지세제는 물가안정, 산업지원 등을 위해 저에너지 가격정책에 기본을 두고 운영해온 결과 에너지 소비절약, 환경오염, 국제수지 등의 측면에서 많은 문제점을 노출하고 있다. 1991-1997년중 에너지소비 증가율이 OECD회원국(1.5%)의 8배수준(11.4%)에 이르고 자동차 공해의 약 50%를 차지하는 경유는 지나치게 낮은 세율로 과세되고 있

다. 또한 수송용 유류간 세율격차가 커 최근 LPG차량이 급증하는 등 에너지 소비구조가 크게 왜곡되고 있다.

이러한 배경하에서 에너지원에 대한 세율 및 가격체계를 국제기준에 맞게 합리적으로 조정하여 휘발유 및 가정용 LPG·LNG는 현행 수준을 유지하되 경유·수송용LPG는 휘발유와의 형평을, 등유는 경유와의 대체관계를 고려하여 상향조정하고 중유는 산업용 LNG와의 형평을 고려하여 신규과세하기로 하였다. 다만 향후 6년에 걸쳐 매년 균등하게 상향조정함으로써 각 경제주체가 사전에 충분히 대비해 나갈 수 있는 시간적인 여유를 주고, 가격조정이 산업활동이나 국민생활에 미치는 영향이 최소화될 수 있도록 하였다.

<표 3-32> 에너지세제개편계획

(단위: 원/ℓ)

구 분	현행	2001.7	2002.7	2003.7	2004.7	2005.7	2006.7
경 유	155	199	234	288	332	377	421
수송용LPG	23	88	152	217	282	346	411
등 유	60	84	107	131	154	178	201
중 유	-	3	7	10	13	17	20

이러한 에너지세제 개편결과에 의할 경우 에너지가격은 다음과 같이 변화할 것이다. 즉, 2006년이 되면 휘발유가격은 1,279원이고 경유가격은 959원이 되어 거의 차이가 없게 될 것이다. 가격의 상대 구성비를 보면 휘발유를 100으로 할 때 75%에 해당된다고 볼 수 있을 것이다.

<표 3-33> 에너지세제 개편에 따른 에너지관련 소비자가격변화

(단위 : 원/ℓ)

구분	회발유	경유	수송용 LPG	등유	중유	물가 효과	
현행 (2000.7)	상대가격비	100	47	26	40	22	
	소비자가격	1,279	604	337	517	276	
	특소·교통세	630	155	23	60	-	
2001.7	상대가격비		52	32	43	22	0.31
	소비자가격		663	409	548	280	
	특소·교통세	-	199	88	84	3	
	인상율(%)		9.8	21.3	6.0	1.3	
2002.7	상대가격비		56	38	45	22	0.31
	소비자가격		722	480	579	283	
	특소·교통세	-	244	152	107	7	
	인상율(%)		8.9	17.5	5.7	1.3	
2003.7	상대가격비		61	43	48	22	0.31
	소비자가격		782	552	610	287	
	특소·교통세	-	288	217	131	10	
	인상율(%)		8.2	14.9	5.4	1.3	
2004.7	상대가격비		66	49	50	22	0.31
	소비자가격		841	624	641	291	
	특소·교통세	-	332	282	154	13	
	인상율(%)		7.6	13.0	5.1	1.3	
2005.7	상대가격비		70	54	53	23	0.31
	소비자가격		900	695	672	294	
	특소·교통세	-	377	346	178	17	
	인상율(%)		7.0	11.5	4.8	1.3	
2006.7	상대가격비		75	60	55	23	0.31
	소비자가격		959	767	703	298	
	특소·교통세	-	421	411	201	20	
	인상율(%)		6.6	10.3	4.6	1.3	

자료: 산업자원부, 내부자료. 2000.

또한 차종별 제작차에 대한 배출허용기준을 강화하고 있다. 특히 경유차량에 대해서는 다른 차량에 비하여 더욱 많은 규제를 가하고 있는 실정이다.

<표 3-34> 차종별 제작차 배출허용기준 추이

차 종	대상 물질	1996년	1997년	1998년	2000년	2001년	2002년
휘발유승용차	질소산화물	-	0.62g/km	0.40g/km	0.25g/km	0.25g/km	0.25g/km
대형경유차	입자상물질	-	0.9g/kWh	0.5g/kWh	0.2g/kWh	0.2g/km	0.1g/km
	매 연	40%('92)	-	25%	20%	20%	15%
소형화물차	PM 기준	0.31g/km	-	0.25g/km	0.14g/km	0.11g/km	0.10g/km
이륜자동차	HC(50cc이하)	0.70%	-	-	8.0g/km	4.0g/km	4.0g/km

주: 종전의 농도기준에서 2000년부터는 중량기준으로 전환함.

자료: www.me.go.kr

이러한 사실은 경유승용차의 배출허용기준을 비교하면 보다 명확히 드러날 수 있을 것이다. 아래의 표에서 보는 바와 같이 우리 나라는 유럽과 일본에 비하여 훨씬 강화된 형태를 보이고 있다.

<표 3-35> 국내의 경유승용차 배출허용기준 비교

구 분	CO	HC	NO _x	PM
한 국	0.5	0.01	0.02	0.01
유 럽	0.64	0.56	0.50	0.05
일 본	0.63	0.12	0.30	0.056

자료: www.me.go.kr

지금까지 살펴본 바와 같이 대기오염을 억제하기 위해서는 다양한 제도적인 장치를 통한 규제가 있어야 할 것으로 보인다. 현재 우리 나라의 경우

많은 노력을 기울이고 있으나 정책목표에 대한 효과를 보기 위해서는 환경친화적인 조세체계의 구축을 위한 노력이 수반되어야 할 것이다.

자동차관련 세제의 또 다른 문제점은 재산과세부담의 불형평성이다. 이를 보다 구체적으로 살펴보기 위하여 재산과세가 부과되고 있는 과세대상의 대부분을 차지하고 있는 고정자산의 유형별 순자산규모를 보면 다음과 같다.

1997년말 현재 우리나라의 가계, 법인 및 개인기업, 중앙 및 지방정부, 민간비영리단체 등에서 보유하고 있는 유형자산 및 재고자산의 총자산액은 3,129조 5,780억원이며, 감가상각을 고려한 순자산액은 1,786조 2,364억원이다. 이 중 유형자산 순자산액 1,528조 7,028억원의 구성내역을 살펴보면, 건물 589조 3,048억원(38.55%), 구축물 278조 734억원(18.19%), 가계 자산 203조 4,002억원(13.31%), 기계 및 장치 174억 715억원(11.39%), 건설중인 자산 112조 3,206억원(7.35%), 공구·기구·비품 92조 8,354억원(6.07%), 자동차 36조 9,669억원(2.42%) 그리고 선박등 기타 자산이 41조 7,300억원(2.73%)으로 되어 있다.

<표 3-36> 유형자산의 형태별 자산규모

(단위: 억원, %)

자산분류	총자산(G)			순자산(N)		
	금액	구성비		금액	구성비	
총액	31,285,780	100.00		17,862,364	100.00	
-유형자산	28,710,445	91.77	100.00	15,287,028	85.58	100.00
건물	9,523,546	30.44	33.17	5,893,048	32.99	38.55
건축물	4,642,683	14.84	16.17	2,780,734	15.57	18.19
기계 및 장치	5,164,305	16.51	17.99	1,740,715	9.75	11.39
선박	450,494	1.44	1.57	171,311	0.96	1.12
자동차	832,557	2.66	2.90	369,669	2.07	2.42
항공기	141,875	0.45	0.49	90,471	0.51	0.59
기타 차량운반구	144,364	0.46	0.50	41,429	0.23	0.27
공구 및 기구·비품	2,531,107	8.09	8.82	928,354	5.20	6.07
건설중인자산	1,123,206	3.59	3.91	1,123,206	6.29	7.35
대동식물	114,089	0.36	0.40	114,089	0.64	0.75
가채자산	4,042,217	12.92	14.08	2,034,002	11.39	13.31
-재고자산	2,575,336	8.23	100.0	2,575,336	14.42	100.00

자료: 통계청, 「1997 국부통계조사보고서」, 1999.

다음으로 재산유형별 지방세 재산과세 부과·징수 현황을 살펴보면 다음과 같다. 토지에는 거래과세인 취득세, 등록세와 거래과세인 종합토지세, 도시계획세가 부과된다. 그리고 유형자산 중 건물과 건축물(일부)에는 취득세, 등록세, 재산세, 도시계획세, 공동시설세가 부과되며, 자동차에는 취득세, 등록세, 자동차세가 부과된다. 선박, 항공기에는 취득세, 등록세, 재산세가 부과된다. 기계 및 장치에는 일부 기계장비에 대해서만 취득세가 부과된다. 그리고 유형자산이 아닌 콘도회원권취득 등에 취득세가 부과되며, 법인등기 등에 등록세가 부과된다.

<표 3-37> 재산유형별 재산과세 부과·징수 현황

구 분		거래과세	보유과세	비 고
토 지		취득세, 등록세	종합토지세, 도시계획세,	
건 물		취득세, 등록세	재산세, 도시계획세, 공동시설세	
구 축 물		취득세, 등록세	재산세, 도시계획세, 공동시설세	일부
기계 및 장치		취득세	-	일부
선 박		취득세, 등록세	재산세	
차량 운반구	궤도차량	-	-	
	자 동 차	취득세, 등록세	자동차세	
	항 공 기	취득세, 등록세	재산세	
	기 타	-	-	
공구 및 기구·비품		-	-	
건설가계정		-	-	
대동식물		-	-	
가재자산		-	-	
기타 취득		취득세	-	
기타 등록		등록세	-	

주: 1) 구축물에 대한 재산과세는 일부 구축물에 대하여 재산세, 취득세, 도시계획세, 공동시설세가 부과되는데 재산세와 취득세는 과세대상이 동일하나 도시계획세 등은 각각의 과세대상이 서로 상이하다.

2) 2000년 결산기준으로 기계 및 장치에 대한 취득세 징수액은 253억 11백만원으로 전체 취득세 징수액 3조 3,811억 92백만의 0.75%에 해당한다.

이렇게 취득세 등 재산과세가 부과되는 재산의 유형별 규모를 보면 다음과 같다. 즉 과세대상 재산의 총 규모 2,354조 7,837억원은 토지 1,694조 3,000억원(71.95%), 건축물 600조 9,773억원(25.52%), 자동차 36조 9,669억원(1.57%), 기타 22조 5,395억원(0.96%)로 구성되어 있다.

<표 3-38> 과세대상별 순자산 규모

(단위: 억원, %)

구 분		토지	건축물 ¹⁾	자동차	기타 ²⁾	합 계
규 모	세수	16,943,000	6,009,773	369,669	225,395	23,547,837
	비중	71.95	25.52	1.57	0.96	100.00

주: 1) 과세대상 건축물의 순자산 규모는 건물 순자산액과 건축물 순자산액(건축물 과표에 건물순자산액/건물과표를 곱하여 산출한 금액 : 11조 6,725억원)을 합산한 금액임

2) 기타 과세물건의 순자산규모는 선박, 항공기, 기계장비(기계장비 과세표준액 1조 2,655억원)를 합산한 금액임

자료: 감정평가연구소, 부동산리서치, 2000년 가을호, 통계청, 「1997 국부통계조사보고서」, 1999. 행정자치부, 「지방세정연감」, 1998.

재산의 취득과 관련하여 부과되고 있는 지방세는 취득세, 등록세가 있으며 보유와 관련하여 부과되는 지방세는 종합토지세와 재산세, 자동차세, 사업소세(재산할), 도시계획세 그리고 공동시설세가 있다. 그리고 이들 지방세 중 등록세, 재산세, 자동차세 등에는 지방교육세가 부가되고 있다. 과세대상별로 취득, 보유관련 재산과세 부과현황을 살펴보면 다음과 같다. 재산과세 총액은 15조 6,089억 3백만원인데, 토지가 6조 712억 34백만원(38.92%), 건축물이 4조 6,735억 89백만원(29.94%), 자동차가 4조 4,615억 87백만원(28.58%), 기타가 4,024억 93백만원(2.58%)을 차지하고 있다(<표 3-39> 참조).

<표 3-39> 재산과세의 세목별 과세물건별 세수규모

(단위: 백만원)

대상	세목	지방세수	교육세수	세수합계	대상	구분	지방세수	교육세수	세수합계
토지	도시계획세	467,995		467,995	선박	재산세	1,507	301	1,808
	종합토지세	1,364,909	272,982	1,673,891		공동시설세	940		940
	취득세	1,605,541		1,605,541		취득세	8,862		8,862
	등록세(등기)	1,966,506	393,301	2,359,807		등록세(등기)	2,976	595	3,571
	계	5,404,951	666,283	6,071,234		등록세(20t미만)	5	1	6
				계		14,289	898	15,187	
건축물	재산세	757,079	151,416	908,495	기타	재산세	6,586	1,317	7,903
	도시계획세	384,722		384,722		취득세	841		841
	공동시설세	359,809		359,809		등록세(등록)	219	44	263
	사업소세(재산할)	80,465		80,465		계	7,646	1,361	9,007
	취득세	1,190,425		1,190,425		기계장비	취득세	25,311	
	등록세(건축물)	1,458,061	291,612	1,749,674	등록세(등록)		16,196	3,239	19,435
	계	4,230,561	443,028	4,673,589	계		41,506	3,239	44,745
자동차	자동차세	2,258,609	669,960	2,928,569	기타	취득세	50,600		50,600
	취득세	499,614		499,614	기타	등록세	235,795	47,159	282,954
	등록세(등록)	861,170	172,234	1,033,405	기타계		349,836	52,657	402,493
	계	3,619,393	842,194	4,461,587	총계		13,604,741	2,004,162	15,608,903

자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

그리고 과세대상별로 보유관련 재산과세 부과현황을 살펴보면 다음과 같다. 재산보유과세 총액은 6조 7,785억 97백만원인데, 토지가 2조 1,058억 86백만원(31.07%), 건축물이 1조 7,334억 91백만원(25.57%), 자동차가 2조 9,285억 69백만원(43.20%) 그리고 기타가 106억 51백만원(0.16%)을 차지하고 있다(<표 3-40> 참조).

<표 3-40> 재산보유과세의 과세대상별 세수규모

(단위: 백만원)

과세대상	세 목	지방세수	교육세수	세수합계	세수비중	
토 지	도시계획세	467,995		467,995		
	종합토지세	1,364,909	272,982	1,673,891		
	소 계	1,832,904	272,982	2,105,886	31.07	
건축물	재산세	757,079	151,416	908,495		
	도시계획세	384,722		384,722		
	공동시설세	359,809		359,809		
	사업소세(재산할)	80,465		80,465		
	소 계	1,582,075	151,416	1,773,491	25.57	
자동차	자동차세	2,258,609	669,960	2,928,569	43.20	
기 타	선 박	재산세	1,507	301	1,808	
		공동시설세	940		940	
		소 계	2,447	301	2,748	
	항공기	재산세	6,586	1,317	7,903	
	기 타 계	9,033	1,618	10,651	0.16	
합 계		5,682,621	1,095,976	6,778,597	100.00	

자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

지금까지 살펴본 과세대상별 자산규모, 세수규모를 종합하여 살펴보면 <표 3-41>과 같다. 즉, 토지가 과세대상 자산에서 차지하는 비중은 71.95%인데, 토지로부터 부과·징수되는 재산과세 비중은 38.90%, 재산보유과세 비중은 31.07%이다. 그리고 건축물이 과세대상 자산에서 차지하는 비중은 25.52%인데, 건축물로부터 부과·징수되는 재산과세 비중은 29.94%, 재

산보유과세비중은 25.57%이다. 이에 비하여 자동차는 과세대상 자산에서 차지하는 비중이 1.57%인데, 자동차로부터 부과징수되는 재산과세 비중은 28.58%, 재산보유과세비중은 43.20%이다. 이는 재산과세의 주요 대상인 토지, 건축물, 자동차 중에서 상대적으로 자동차의 취득과 보유에 대하여 과도한 조세를 부담하도록 있으며, 특히 재산보유과세의 40%이상을 자동차 소유자가 부담하고 있음을 의미한다. 이러한 자동차소유자에 대한 상대적으로 과도한 조세부담은 자동차가 희귀하여 자동차를 사치재로 취급하고 경제능력의 척도로 판단하였던 과거의 산물이다. 자동차가 생활필수품화되어 버린 현재에도 자동차 소유자에게 과도한 재산과세를 부과하는 것은 불합리하다. 자동차의 취득과 보유에 대하여 상대적으로 과중한 조세를 부과하는 것은 재산과세대상간 조세부담의 형평성을 침해한다.

<표 3-41> 과세물건별 순자산 규모 및 재산과세 규모

(단위: 억원, 백만원%)

구 분		토 지	건축물	자동차	기 타	합 계
규모	세수	16,943,000	6,009,773	369,669	225,395	23,547,837
	비중	71.95	25.52	1.57	0.96	100.00
재산과세	세수	6,071,234	4,673,589	4,461,587	402,493	15,608,903
	비중	38.90	29.94	28.58	2.58	100.00
재산보유과세	세수	2,105,886	1,733,491	2,928,569	10,651	6,778,597
	비중	31.07	25.57	43.20	0.16	100.00

주: 1) 기타 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비 등이 있음.

2) 순자산규모는 억원단위, 재산과세, 재산보유과세 세수는 백만원 단위임.

자료: 감정평가연구소, 부동산리서치, 2000년 가을호, 통계청, 「1997 국부통계조사보고서」, 1999. 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001

제4장 주요 국가의 자동차 관련세제

제1절 유럽

1. 개요

자동차와 관련된 조세는 대부분의 국가에서 중요한 세입원으로 역할을 하고 있다. 이러한 자동차관련 조세에 대한 의존은 우리 나라에서도 예외는 아니다. 또한 자동차가 보편화된 현 시점에서 우리 나라의 자동차관련세는 그 동안 자동차에 부과되는 조세의 종류가 많고 과세단계별로 다양하게 구성되어 있어 세율체계 및 세목이 복잡하다는 논의가 꾸준히 제기되고 있다.

한편 한·미 자동차 협상 그리고 차령에 따른 자동차세의 감세 등 자동차를 둘러싼 조세환경 역시 대단히 급격하게 변화하고 있다. 이러한 상황속에서 외국의 자동차관련세 현황을 살펴보는 것은 우리 나라 자동차관련세의 정책결정을 하는데 유용한 과정이 될 수 있을 것으로 판단된다.

이와 같은 인식 하에서 유럽공동체에 속한 국가들의 자동차관련세, 세목, 과세표준, 세율 등을 살펴보고자 한다. 그 이유는 유럽공동체에는 많은 국가들이 구성되어 있다는 점에서 보다 다양한 제도의 구성상태를 벤치마킹할 수 있는 장점이 있기 때문이다.

유럽연합의 국가들은 자동차관련세가 다양하게 구성되어 있지만, 이를 각 단계별로 유형화하면 다음과 같다.

첫째, 취득·구매·등록단계에 부과되는 세로는 부가가치세, 등록세가 있다. 둘째, 보유단계에서 부과되는 조세로 자동차세(Circulation taxes),

자동차보험세가 있다. 셋째, 직·간접으로 자동차 이용과 관련된 세로서 연료세, 통행세 등이 있다.

이제 각 과세단계별로 구분하여 유럽 연합국가의 자동차관련세를 세목, 세율, 과세표준 그리고 국가별 특징 등을 살펴보고자 한다.⁴¹⁾

<표 4-1> 유럽연합의 자동차 관련 조세

구 분	취득단계			보유단계		운행단계		
	자동차 구입의 VAT	등록세	등록 수수료	자동차세	자동차 보험세	유류소 비세와 VAT	통행료	유로비넷 시스템
벨기에	*	*	*	*	*	*	*	*
독 일	*		*	*	*	*	*	*
덴마크	*	*	*	*	*	*	*	*
스페인	*	*	*	*	*	*	*	
그리스	*	*		*	*	*	*	
프랑스	*	*		*	*	*	*	
이태리	*	*	*	*	*	*	*	
아일랜드	*	*		*	*	*	*	
룩셈부르크	*		*	*	*	*		*
네델란드	*	*	*	*	*	*		*
오스트리아	*	*		*		*	*	
포르투갈	*	*	*	*		*	*	
핀란드	*	*		*	*	*	*	
스웨덴	*	*	*	*		*	*	
영 국	*			*	*	*	*	

주: 유로비넷시스템(Eurovignette system): 차중이 12t을 초과하는 차량에 대해서 징수하는 통행료.

41) European Commission, *Vehicle Taxation in the European Union 1997*.

2. 유럽연합국가의 자동차 관련세 개관

가. 취득단계에서 부과되는 세

취득단계에서는 부가가치세와 등록세가 부과되고 있으며 부가가치세는 세전 자동차가격의 15%~25% 수준을 부과하고 있다. 유럽에서는 신차(new car)를 구입할 경우 대부분 부가가치세가 부과되는데, 이때 일부 국가의 신차 개념에는 주행거리 6,000km 이하 및 차령 6개월 이하의 경우가 포함되고 있다. 또한 일부 국가에서는 차령의 감가상각을 인정하는 경우도 있으며 운행거리를 기준으로 상각하고 있는데 이 경우 50%까지를 감가상각하고 있다. 그리고 스웨덴, 핀란드, 오스트리아, 포르투갈 및 아일랜드 등의 등록세는 부가가치세의 일정부분을 과세표준으로 하고 있다.

<표 4-2> 승용차와 자동차 연료에 대한 VAT 비율(단위: %)

구 분	VAT 비율			
	승용차	경유차량	무연휘발유	유연휘발유
벨기에	21.0	21.0	21.0	21.0
독 일	25.0	25.0	25.0	25.0
덴마크	15.0	15.0	15.0	15.0
스페인	16.0	16.0	16.0	16.0
그리스	20.6	20.6	20.6	20.6
프랑스	18.0	18.0	18.0	18.0
이태리	21.0	21.0	21.0	21.0
아일랜드	19.0	19.0	19.0	19.0
룩셈부르크	15.0	15.0	12.0	15.0
네델란드	17.5	17.5	17.5	17.5
오스트리아	20.0	20.0	20.0	20.0
포르투갈	17.0	17.0	17.0	17.0
핀란드	22.0	22.0	22.0	22.0
스웨덴	25.0	25.0	25.0	25.0
영 국	17.5	17.5	17.5	17.5

한편 자동차의 등록과 관련해서는 등록세와 등록수수료가 있는 바, 이중 등록세는 재원조달을 위해 그리고 수수료는 등록비용을 조달하기 위해 징수하고 있다. 유럽연합국 중 12개 국가에서는 등록세를 징수하고 있으며, 독일, 룩셈부르크는 등록수수료만을 징수하고 있다. 등록세와 등록수수료 모두를 징수하지 않고 있는 국가는 영국이 유일하다. 등록세는 차량등록 시 또는 등록 이전에 부과되는데 일반적으로는 처음 등록할 때 한번만 부과되는 특징이 있다. 그러나 일부국가에서는 소유주가 변경될 때마다 등록세를 부과하는 경우도 있다.

자동차 번호판은 등록세를 완납한 후에 발급하고 있으며, 이러한 등록세의 과세표준은 자동차의 가격, 무게, 크기, 소비되는 연료의 종류 등 매우 다양하게 구성되어 있다. 이러한 과세표준은 국가별로 차이가 발생하고 있는데, 한예로 덴마크의 경우는 자동차 가격으로만 구성되어 있는데 반해, 핀란드는 여러 과세표준이 복합적으로 이루어져 있다. 오스트리아는 자동차가 소비하는 연료의 평균을 기준으로 하고 있다.

등록세의 과세주체와 관련하여, 대부분의 국가에서는 취득단계의 세가 국세위주로 구성되어 있는데 반해, 프랑스의 경우는 지방정부에서 과세하는 세율에 한하여 그 지역의 수입으로 이용하고 있으며, 또 이탈리아 역시 일부를 지방세로 하고 있어 다른 유럽연합국가와 차별적인 정책을 수행하고 있는 것으로 보여진다.

한편 등록세는 승용차를 위주로 부과되며 버스나 수송용 차량은 감면되고 있다. 반면에 스웨덴만은 승용차를 제외한 모든 차량에 대하여 등록세를 부과하고 있어 다른 나라와 좋은 대조를 이루고 있다. 다음의 표는 차종에 따라 부과되는 등록세가 유럽연합 국가별로 차이가 발생하고 있음을 보여준다.

<표 4-3> 각국의 차종별 등록세 과세 현황

구 분	승용차	오토바이	버스(9인승이상)	트럭(12t 이상)
벨기에	○	○	×	×
덴마크	○	○	○	×
스페인	○	○	×	×
그리스	○	○	○	○
프랑스	○	○	○	○
이태리	○	○	○	○
아일랜드	○	○	○	○
네델란드	○	○	×	×
오스트리아	○	○	×	×
포르투갈	○	○	×	×
핀란드	○	○	×	×
스웨덴	×	○	○	○

지금까지 유럽연합국가에 형성되어 있는 자동차관련세 중에서 취득단계에서 부과되는 세목들에 대하여 살펴보았다. 유럽연합 국가에서 자동차 취득과정시 부과되는 세목의 특징은 자동차의 가격이 중요한 과세표준으로 되어 가고 있다는 점이며, 이외에도 세목 및 과세표준이 매우 다양하게 구성되어 있다는 것이다. 그러나 이러한 다양성 가운데서도 과세표준과 세율면에서 몇가지 유형화할 수 있는 특징이 발견된다.

첫째, 과세표준과 관련하여 살펴보면, 승용차에 부과되는 과세표준이 1500cc와 2000cc를 기준으로 단계화 되어있다. 둘째로 세율측면에서 세전가격의 0%에서 200%까지 매우 편차가 크게 나타나고 있다. 가장 높은 세율로 부과하고 있는 나라는 덴마크이며, 그리스, 핀란드, 포르투갈 등도 높은 세율로 부과하고 있다.⁴²⁾ 가장 낮은 세율을 부과하고 있는 나라의 경

42) 신차의 경우이며 중고차의 경우에는 그리스가 460%로 가장 높은 세율을 부과하고 있다.

우 등록세는 없이 부가가치세만을 부과하고 있는 경우도 나타나고 있다.

아래의 표는 유럽연합국의 자동차관련세중 취득단계에서 부과되는 세목의 종류 및 과세표준 등을 요약한 것이다.

<표 4-4> 유럽연합국의 승용차 취득단계에 부과되는 세목의 종류 및 과세표준

국가별	세 목	과세표준	세 율	비 고
벨기에	등록세	마력	2,500에서 200,000 BFR	
덴마크	등록세	판매가격	최초 34,400 DKR의 105% 나머지의 180%	
그리스	특별소비세	가격과 배기량	1200cc이하: 8% 1201-1800cc: 12% 1800이상: 16%	
	등록세	과세가치	신 차: 과세가치의 75% 이하 중고차: 과세가치의 475% 이하	과세가치= FOB + 수입커 미션 + 운송료 + 보험료
스페인	등록특별세 (special tax on registrat ion)	신차: 부가가치세의 일부 중고차: 시장가격	·휘발유(1600cc 미만) 또는 경유(2000cc 미만): 7% ·휘발유(1600cc 이상) 또는 경유(2000cc 이상): 12%	
프랑스	등록세	마력	마력당 95-195 FF	지방정부에서 징수
이일랜드	등록세	시장가격	·2500cc까지: 23.2% ·2500cc 초과: 29.25%	
이태리	등록세	마력	·신차: 270,000 또는 702,00 ITL ·중고차: 270,000-702,000 ITL	주정부와 지방 정부에서 징수
네델란드	등록세	순장부가격	·휘발유: (가격×0.452)-3,393 ·경유: (가격×0.452)-1,278	
오스트리아	연료소비세	가격과 연료소비량	휘발유소비량의 0에서 16%	
포르투갈	자동차세	배기량	CC당 626~2186 ESC	
핀란드	자동차세	가격	가격의 100%	

나. 보유단계에서 부과되는 세

보유단계에서 부과되는 자동차관련세는 크게 자동차세와 자동차보험세로 구분할 수 있다. 자동차세는 도로를 이용하는 권리를 부여하고 있기 때문이라는 근거하에 모든 유럽연합국가에서 채택하고 있는 세목으로 승용차 및 영업용 차량에 대하여 부과하고 있다.

승용차에 부과되는 자동차세는 영국과 같이 단일과세표준을⁴³⁾ 설정하고 있는 나라가 있는 반면에, 대부분의 국가에서는 배기량, 차중, 크기, 차령 등 다양한 과세표준을 설정하고 있다. 또한 스웨덴, 벨기에, 덴마크, 핀란드 등은 휘발유차량에 비해 경유차량의 자동차세가 높고 프랑스에서는 그 반대의 현상이 나타나고 있다.

자동차세의 과세주체와 관련해서, 벨기에, 이태리, 포르투갈, 스페인 등은 자동차세가 지방세로 구성되어 있어 세수입은 물론 세율까지도 지방정부가 결정하고 있다. 반면에 프랑스, 스웨덴, 네델란드 등은 자동차등록지에 따라 세율이 달라지며 그 수입도 중앙정부의 예산으로 귀속되고 있다. 이러한 자동차세의 징수 여부확인인 차창에 부착하고 있는 납세필영수증 또는 이와 유사한 표시 등으로 하고 있다.

한편 자동차보험세는 자동차보험액을 과세표준으로 하며 자동차보험에 부가하여 징수하되, 일반적인 조세의 형태를 취하고 있으나 자동차보험과 매우 유사한 특징을 갖고 있다. 대부분의 유럽국가에서는 자동차보험세를 부과하고 있는데 일부국가에서는 보험에 부과되는 보통세의 형태를 나타내고 있고, 또 다른 국가에서는 다른 보험에는 부과하지 않고 자동차보험에만 부과하는 형태를 취하고 있다.

결론적으로 유럽연합국가의 자동차관련세 중에서 보유단계에서 부과하는

43) 영국은 매년 145 파운드를 부과하고 있다.

세목은 자동차세와 자동차보험세가 있으며 이중 절대적인 비중을 차지하고 있는 세목은 자동차세라고 할 수 있다. 이러한 자동차세는 국가별로 차이가 발생하고 있는데 승용차에 대한 자동차세의 세율이 높은 국가는 덴마크, 네델란드, 아일랜드 등으로 연간세액이 100에서 884 ECU이다. 그리고 대부분의 국가에서 승용차와 영업용 차량 간에는 다른 세율을 부과하고 있으며 중장비의 경우 최고세율과 최저세율간에 약 10배의 차이를 보이고 있는 곳도 있다. 다음의 표는 유럽연합의 자동차세와 자동차보험세에 대하여 요약한 것이다.

<표 4-5> 유럽연합의 승용차에 대한 자동차세

구 분	세 목	과 세 표 준	비 고
벨기에	자동차세	차량크기 - 누진세	
	보정세	차량크기 - 누진세	경유차량에만 부과
독 일	자동차세	차량크기	배기물질 초과차량 과징
덴마크	자동차세	차량무게 - 누진세	휘발유 이외의 차량에 부수적인 세금 부과
스페인	자동차세	차량크기와 등록지 - 누진세	지방정부 조세부과
	경제활동세		자동차세의 한 부분으로 부과
그리스	자동차세	차량크기 - 누진세	처음 5년동안 신차구입제도에 의해 구입된 차량 면제
프랑스	자동차세	마력, 차령, 연료의 종류, 등록지 - 누진세	경유차량에 낮게 부과
이태리	자동차세	마력, 등록지 - 누진세	지역적으로 세율 결정
아일랜드	자동차세	차량크기 - 누진세	
룩셈부르크	자동차세	차량크기	
네델란드	자동차세	차량무게, 등록지, 사용연료	경유차량에 높게 부과, 전기차량에 낮게 부과
오스트리아	자동차세	마력 - 누진세	
포르투갈	자동차세	사용연료, 차량크기, 전기차량일 경우 전압, 차령 - 누진세	등록지에 따라 독립적 세율, 그러나 세입은 자동차소유주의 지역으로 할당
핀란드	자동차세	차량무게	경유차량에만 부과
스웨덴	자동차세	차량크기	경유차량에 높은 세율, 허용 기준 배기가스량 이하의 차량은 5년간 면제, 차령 30년 이상도 면제
영 국	자동차세	일괄세(모든 승용차 세율동일)	

주: 보정세(Compensatory tax)란 휘발유 차량보다 낮은 소비세를 지불하는 경유차량에만 이를 보정하기 위해 부과하는 세입

<표 4-6> 유럽연합의 자동차보험세

구 분	과세표준	세 율	면 제	비 고
벨기에	보험료	모든 차량 보험의 9.25%	중장비는 1.4% 할인	
독 일	보험료	15%		모든 보험에 적용
덴마크	보험료	일반 세율 50%, 버스 40%	상업용 차량 면제	제3자 자동차보험 정책에 의해서만 부과됨
그리스	보험료	10%	개인의 비영업용 차량에만 부과	
	보험료	2%인지세		
스페인	보험료	0.5%		생명보험과 수출신용보험을 제외한 모든 보험에 부과
프랑스	보험료	18%	상업용 차량 면제(화물무게 3.5t 이상)	
이태리	보험료	12.5%		
아일랜드	보험료	2%		생명보험을 제외한 모든 보험에 부과
룩셈부르크	보험료	4%		
네델란드	보험료	7%		
오스트리아	보험료	11%		모든 보험에 부과
포르투갈	보험료	5%		
핀란드	보험료	22%		
영 국	보험료	2.5%		일반보험의 모든 유형에 부과

주: 스웨덴은 자동차보험세를 징수하지 않음

다. 이용단계에서 부과되는 세

자동차의 이용단계에서 부과하는 세목으로는 연료세와 통행세가 있으며 또 유럽연합의 특이한 제도로서 신차구입 촉진 제도(car scrapping schemes) 등이 있다.

1) 연료세

일반적으로 자동차연료는 부가가치세, 개별판매세, 저유세, 환경세 등 다

양한 형태의 조세가 부과되고 있다. 즉, 연료는 부가가치세 및 개별소비세 외에도 다양한 조세가 부과되고 있는데 여기에는 탄소세(스웨덴, 덴마크, 네델란드, 핀란드), 유류저장세(핀란드, 네델란드, 독일) 등이 있다. 자동차에 사용되는 연료에 부과되는 부가가치세는 15%(독일)에서 25%(스웨덴, 덴마크) 사이에서 결정되고 있다. 그러나 포르투갈은 경유에 5%를 감면하고 있으며, 반면에 룩셈부르크는 무연휘발유에 12%를 감면하고 있다.

유럽공동체는 연료소비세의 최저율(minimum rates of excise duty)을 제한하고 있다. 각 국에서는 무연, 유연, 경유 등에 하나의 최저율을 적용하도록 하고 있으며, 이 경우 유연휘발유에는 무연보다 높은 비율을 적용하고 있다. 다시 말해 유럽공동법(Community law)은 무연휘발유보다 유연휘발유에 높은 세율을 부과토록 규정하고 있을 뿐만 아니라 경유에 대한 세율을 휘발유보다 낮게 설정토록 하고 있다. 이에 따라 영업용 차량의 주요 연료는 일반적으로 경유를 사용하는 경향이 나타나고 있다. 예외적으로 영국만이 경유와 휘발유에 동일한 세율을 부과하고 있다. 반면에 스웨덴과 핀란드는 환경오염을 기준으로 두 개의 연료간에 차별적인 세율을 부과하고 있다.

결론적으로 유럽연합국들이 자동차연료에 부과하는 유형은 다양하게 나타나고 있는데 먼저 경유, 무연, 유연 등 연료의 종류에 따라 부과되는 세율은 1000 ℓ당 220에서 250 ECU로 차별화되어 있다. 이러한 현상은 천연가스와 LPG간에는 더 크게 나타나고 있는데 그 차이는 톤당 776 ECU이다. 실제로 유연휘발유에 부과되는 세율이 높은 나라는 프랑스, 핀란드, 네델란드, 이태리 등이며, 반면에 스페인, 룩셈부르크, 그리스 등은 낮은 세율을 부과하고 있다. 그러나 모든 국가에서 무연휘발유에 부과하는 세율은 유럽공동체 최저세율인 1000 ℓ당 337EDU를 훨씬 상회하고 있다.

아래의 표는 유럽연합국들이 자동차연료에 부과하고 있는 모든 간접세가 표시되어 있다.

<표 4-7> 자동차 연료에 대한 소비세

(단위: ECU)

구 분	유연휘발유	무연휘발유	경유	LPG	CNG/메탄
	1,000 ℓ	1,000 ℓ	1,000 ℓ	ton	ton
EC MINIMUM	337	287	245	100	100
오스트리아	482	416	291	262	64
벨기에	569	510	292	0	0
덴마크	530	447	308	353	89
핀란드	613	536	310	0	14
프랑스	617	576	358	123	143
독 일	556	505	321	314	388
그리스	415	363	252	105	105
아일랜드	440	395	343	152	0
이태리	580	534	390	312	0
룩셈부르크	402	349	254	102	0
네델란드	597	531	320	51	57
포르투갈	503	469	327	103	103
스페인	396	363	264	776	776
스웨덴	566	503	298	300	404
영 국	567	501	501	288	288
최저 세율	396	349	252	0	0
최고 세율	617	576	501	776	776

2) 통행세

자동차연료에 조세를 부과하는 것 외에도 대부분의 유럽연합 국가에서는 자동차 사용에 따른 부담금을 징수하고 있다. 이러한 부담금은 도로 유지관리 명목으로 징수하고 있으며 그 형태는 사용료, 교량통행료 등 매우 다양한 형태로 구성되어 있고, 징수는 도로시설의 이용시에 부과하고 있다. 일

부 국가에서는 중장비에 대해서도 사용자부담금을 징수하고 있으며 이러한 사용자부담금의 대표적인 사례는 유럽연합의 통합 통행료인 유로비넷(Eurovignette)으로 12ton을 초과하는 중장비에 대해서 통행료를 징수하는 제도이다. 통행료의 징수는 일정한 금액 또는 거리에 따라 부과하고 있으며 징수방법에 있어서 벨기에, 덴마크, 룩셈부르크 등은 오직 일년단위로 징수하는데 반해 독일, 네델란드 등은 일별, 주별, 월별로 징수하고 있다.

3) 신차구입 촉진 제도(car scrapping schemes)

이 제도는 차량이 오래된 차를 신차 또는 환경오염이 적은 차로 바꾸는 것을 촉진하는 제도로서 이태리, 아일랜드, 그리스, 프랑스, 스페인, 덴마크 등에서 제도화하고 있다. 다시 말해 신차구입 촉진 제도는 중고차를 새차로 변경 취득할 경우 조세감면 또는 조세지원을 함으로써 자동차로 인한 환경오염을 완화하고 자동차산업을 활성화하기 위해서 시행하는 제도이다. 이 제도는 일반적으로 일시적인 정책수단으로 사용되는데 일례로 네델란드에서는 신차를 구입할 경우 중고차의 폐기비용을 감면해주고 있다.

3. 자동차 관련세의 정책목적

유럽연합 국가의 경우 자동차관련세의 부과 및 징수에는 조세수입의 증대 외에도 명확한 조세정책을 추구하고 있다. 이러한 자동차관련세의 조세정책은 환경, 지역, 산업, 사회, 에너지, 소득분배 그리고 교통정책 등 다양한 정책목적들이 함유되어 이루어지고 있다. 이러한 목적을 달성하기 위하여 대부분의 국가에서는 세율을 결정할 때 조세목적에 고려하고 있다.

첫째, 환경오염과 관련하여, 모든 유럽연합국가들이 자동차관련세의 정책목적 중의 하나로 환경오염 완화정책을 추구하고 있다. 이러한 정책목적은 연료세의 차별화 정책으로 나타나게 되는데 대부분의 국가들이 무연휘발유에 비해 유연휘발유의 세율을 고율로 설정하고 있다. 뿐만 아니라 핀란드나 스웨덴의 경우는 환경오염을 기준으로 경유와 휘발유의 세율을 차별화하고 있다. 심지어 스페인, 그리스, 오스트리아, 스웨덴의 경우는 환경오염과 관련된 정책이 등록세에도 반영되고 있다.

둘째, 교통정책과 관련하여, 대부분의 유럽 연합국가에서는 접근방법에서 다소 차이가 있지만 자동차관련세를 설계할 때, 교통정책 목적을 고려하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이러한 예로는 유로비넷에 대한 사용자부담금의 부과에서 잘 나타나고 있다. 실제로 자동차세, 사용자부담금, 등록세의 경우는 이러한 정책목표가 두드러지게 나타나고 있는 세목이라고 할 수 있다. 다시 말해 원칙적으로는 이러한 세목의 세율을 결정할 때 차의 중량에 따른 도로 파손 등을 고려해야 하나, 결과적으로는 낮은 세율을 부과함으로써 교통정책을 실현하고자 하는 목적이 드러난다고 할 수 있다.

셋째, 소득재분배와 관련하여, 자동차관련세의 세율을 결정할 때, 소득재분배도 고려요인으로 작용하고 있다. 다시 말해 포르투갈의 경우 자동차세 및 등록세는 배기량을 기준으로 누진적으로 형성되어 있다. 그것은 고소득자가 보다 대형차량을 구입할 것이라는 가정 하에서 이루어진 것으로 볼 수 있다.

넷째, 지방정부의 재정지원과 관련하여, 일부 국가의 자동차관련세는 지방정부의 재원을 지원하기 위하여 설정된 경우도 있다. 즉, 일부 국가의 경우는 자동차가 등록된 지역에 조세수입의 일부를 배분하고 있으며, 특히 이태리의 경우는 자동차등록세를 아예 지방세로 편성하고 있다.

다섯째, 지역적 목적과 관련하여, 일부 국가에서는 지역균형발전 차원에

서 낙후된 지역에서 등록된 차량에는 저율의 세율을 부과하는 정책을 형성하고 있다. 일례로 프랑스, 이태리, 스페인 등은 자동차의 등록지에 따라 차별적인 자동차 세율을 적용하고 있다.

이외에도 자동차관련세의 정책목적은 사회적 목적, 산업진흥 목적 등이 있다. 이중 사회적 목적은 장애인, 퇴직군인 등에게 조세경감을 하고 있으며, 산업진흥 목적은 연료의 차등과세를 통해 나타나고 있다.

이러한 자동차관련 조세정책은 아래의 표에 요약되어 있는 바, 결론적으로 대부분의 유럽연합국가들은 차이는 있지만 다양한 조세정책의 목표를 추구하고 있으며, 그 수단은 차별적인 세율로 이루어지고 있다. 그러나 이러한 조세정책은 단순히 자동차관련세 만을 통해 추구하는 것이 아니라 다른 재정정책과 병행하여 이루어지고 있다.

<표 4-8> 유럽연합 국가들의 자동차관련세 정책목표

구 분	조세수입	환경오염	수송산업	지 역	사 회	지방정부수입
벨기에	○	○	○		○	○
독 일	○	○	○		○	
덴마크	○	○	○	○	○	○
스페인	○	○	○		○	
그리스	○	○	○	○	○	○
프랑스	○	○	○	○	○	○
이태리	○	○	○		○	
아일랜드	○	○	○		○	○
룩셈부르크	○	○	○		○	
네델란드	○	○	○	○	○	
오스트리아	○	○	○		○	
포르투갈	○	○	○	○	○	○
핀란드	○	○	○		○	
스웨덴	○	○	○	○	○	
영 국	○	○	○		○	

4. 자동차 관련세의 조세수입 현황

유럽연합국가의 자동차관련세 중 세수가 가장 큰 세목은 연료세라는 점에서 결과적으로 자동차관련세 중 이용단계에서 부과하는 세수의 비중이 가장 높게 나타나고 있다. 이러한 자동차관련세를 국내총생산(GDP)과 비교해 보면, 유럽연합국가의 자동차관련세 수입은 대체로 국내총생산(GDP)의 2.0%에서 3.75%를 유지하고 있다. 그러나 이러한 상황은 국가별로 많은 차이가 나타나고 있는데, 그 주된 이유는 다양한 자동차관련세 중 등록세의 수입이 국가별로 큰 차이가 발생하고 있기 때문이다. 일례로 덴마크의 등록세는 GDP의 1.5%, 포르투갈은 GDP의 1.0%이며 일부 국가는 등록세가 전혀 징수되지 않은 경우도 있다.

그러나 일부국가의 경우를 살펴보면 GDP에 대한 비율이 높게 나타나는 이유가 단지 세율이 높기 때문에 나타나는 현상이라고는 볼 수 없다. 예를 들면 룩셈부르크의 경우 유럽연합 중 자동차관련세의 비율이 가장 낮은데도 불구하고, 자동차관련세의 수입은 GDP의 3.5%수준을 꾸준히 유지하고 있다. 이러한 현상이 발생하는 이유는 주변의 연료가격이 높은 국가에서 상대적으로 연료 가격이 저렴한 룩셈부르크의 연료를 소비하고 있기 때문에 발생하고 있다.

<표 4-9> 유럽연합국가들의 GDP대비 자동차관련세의 비중

(단위: %)

구 분	등록세	자동차세	취발유세	경유세	보험세	통행료	총 계
오스트리아	0.07	0.20	1.03	0.43	0.34	0.45	2.52
벨기에	0.14	0.42	0.88	0.65	0.12	0.00	2.21
덴마크	1.43	0.46	0.66	0.31	0.10	0.02	2.99
핀란드	0.40	0.29	1.24	0.47	0.13	0.00	2.54
프랑스	0.10	0.22	1.04	0.73	0.33	0.00	2.42
독 일	0.00	0.43	1.18	0.55	0.17	0.00	2.33
그리스	0.52	0.14	1.74	0.77	0.00	0.00	3.17
아일랜드	0.78	0.67	1.09	0.68	0.00	0.00	3.22
이태리	0.05	0.08	1.34	0.69	0.00	0.33	2.48
룩셈부르크	0.00	0.07	2.12	1.50	0.00	0.00	3.70
네델란드	0.60	0.82	0.95	0.58	0.00	0.00	2.95
포르투갈	0.87	0.11	1.53	1.14	0.00	0.24	3.88
스페인	0.22	0.22	1.02	0.73	0.01	0.20	2.18
스웨덴	0.11	0.27	1.44	0.31	0.00	0.00	2.13
영 국	0.00	0.57	1.43	0.64	0.01	0.00	2.65

한편 유럽연합국가들의 자동차관련세가 전체조세수입에서 차지하는 비중을 살펴보면, 전체적으로는 약 4%에서 10%수준을 보이고 있으나 일부 국가를 제외하고는 편차가 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 이중 그리스, 포르투갈 등은 10%정도의 비중을 차지하고 있어 자동차관련세의 수입이 대단히 높은 수준을 유지하고 있다.

<표 4-10> 유럽연합국가들의 총조세수입대비 자동차관련세의 비중

(단위: %)

구 분	등록세	자동차세	취발유세	경유세	보험세	통행료	총 계
오스트리아	0.15	0.46	2.34	0.98	0.76	1.03	5.73
벨기에	0.30	0.91	1.88	1.39	0.26	0.00	4.72
덴마크	2.77	0.89	1.27	0.61	0.19	0.05	5.77
핀란드	0.85	0.60	2.60	0.99	0.28	0.00	5.32
프랑스	0.22	0.50	2.36	1.67	0.74	0.00	5.49
독 일	0.00	1.00	2.77	1.29	0.40	0.00	5.46
그리스	1.63	0.45	5.48	2.42	0.00	0.00	9.98
아일랜드	2.12	1.83	2.97	1.85	0.00	0.00	8.77
이태리	0.12	0.20	3.29	1.69	0.00	0.81	6.10
룩셈부르크	0.00	0.16	4.79	3.40	0.00	0.00	8.35
네델란드	1.28	1.76	2.04	1.25	0.00	0.00	6.33
포르투갈	2.45	0.32	4.31	3.22	0.00	0.67	10.96
스페인	0.59	0.61	2.79	2.02	0.02	0.54	5.98
스웨덴	0.22	0.53	2.89	0.62	0.00	0.00	4.27
영 국	0.00	1.69	4.26	1.90	0.02	0.00	7.88

5. 자동차 과세단계별 비중

자동차 관련세의 과세단계별 비중을 살펴보면 다음의 표와 같다. 먼저 15개 국가의 전체 평균을 기준으로 보면 취득단계가 전체의 33.08%, 보유단계가 13.00% 그리고 이용단계가 51.89%인 것으로 나타났다.

프랑스, 그리스, 스웨덴 등은 취득단계와 보유단계의 과세를 낮게 하는 반면, 이용과세를 강화하고 있음을 알 수 있다. 반면 덴마크, 오스트리아 등은 이용단계의 과세를 낮게 하는 반면, 취득단계와 보유단계에서의 과세를 강화하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-11> 자동차 과세단계별 비중

(단위: %)

구 분		취 득	보 유	이 용	기 타
벨기에	1999	32.38	16.56	48.68	2.38
덴마크	1998	58.74	21.77	19.49	0.00
독일	1999	34.30	14.08	51.26	0.36
스페인	2000	24.34	10.41	63.82	1.43
프랑스	1999	22.48	11.27	64.93	1.32
그리스	1995	17.76	7.47	74.77	0.00
아일랜드	2000	42.82	12.97	41.62	2.59
이탈리아	1999	33.58	14.15	52.27	0.00
네델란드	1999	34.93	16.21	48.07	0.80
오스트리아	2000	40.64	16.13	37.01	6.21
포르투갈	2000	47.54	3.97	48.49	0.00
핀란드	2000	42.45	9.90	47.65	0.00
스웨덴	2000	22.80	11.09	58.51	7.60
영국	1999	23.57	12.38	56.38	7.66
평 균		34.16	12.74	50.92	-

자료: ACEA, TAX GUIDE. 2001.

제2절 일본

1. 개요

일본의 자동차 관련세로는 국세로 자동차 중량세, 휘발유세, 지방도로세, 석유가스세, 소비세(지방소비세)가 있고 도부현세로는 자동차취득세, 자동차세, 경유인취세가 있다. 그리고 시정촌세로는 경자동차세가 있다. 이중

취득에 관련한 세로는 자동차 중량세, 자동차취득세 및 소비세, 지방소비세가 있고, 소유에 대하여 부과되는 세로는 자동차세, 경자동차세 및 자동차 중량세(자동차 검사 시에 부과되는 경우)가 있다. 또한 자동차 연료에 부과되는 세로 국세인 휘발유세, 지방도로세, 석유가스세와 도부현세인 경유인 취세가 있다.

<표 4-12> 일본의 자동차 관련 세제

구 분	취득단계	보유단계	이용단계		
			휘발유	경유	LPG
국 세	자동차중량세 소비세	자동차중량세 (국세, 자동차검사 시 부과)	휘발유세 지방도로세		석유가스세
지방세	자동차취득세 지방소비세 자동차세1)	자동차세 경자동차세2) (시정촌세)		경유거래세	

주: 1) 취득시기에 따라 월할로 부과된다.

2) 지방세는 경자동차세(시정촌세)를 제외하고 모두 도부현세이다.

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

<표 4-13> 일본의 자동차 관련 세의 단계별 세수구조

(단위: 억엔, %)

구 분	취득단계	보유단계	이용단계	자동차관련세
국 세	8,320 (25.83)	--	23,895 (74.17)	32,215 (100.00)
지방세	4,556 (12.43)	19,105 (52.13)	12,989 (35.44)	36,650 (100.00)
합 계	12,876 (18.67)	19,105 (27.70)	36,884 (53.48)	68,965 (100.00)

주: 2000년 예산기준, 자동차 및 유류에 부과되는 소비세(지방소비세)는 제외하였음.

자료 : 지방재무협회, 지방재정개요, 2000. 12

일본의 자동차 관련 세의 세수구조를 살펴보면 다음과 같다. 국세, 지방세를 망라한 조세의 경우 자동차 관련 세수 6조 8,965억엔 중 취득단계에서 1조 2,876억엔(18.67%), 보유단계에서 1조 9,105억엔(27.70%), 이용단계에서 3조 6,884억엔(53.48%)이 징수된다. 국세의 경우에는 자동차 관련세수 3조 2,215억엔 중 취득단계에서 8,320억엔(25.83%), 이용단계에서 2조 3,895억엔(74.17%)이 징수되며, 보유단계에서 부과되는 국세는 없다. 지방세의 경우 자동차 관련 세수 3조 6,650억엔 중 취득단계에서 4,556억엔(12.43%), 보유단계에서 1조 9,105억엔(52.13%), 이용단계에서 1조 2,989억엔(35.44%)이 징수된다. 즉, 자동차 관련세수구조를 살펴보면, 주로 이용단계에서 징수되는 세수의 비중이 높으며 다음으로 보유단계, 취득단계 순이다. 그러나 국세의 경우 보유단계에서는 자동차 관련 세가 징수되지 않으며, 이용단계에서 징수되는 세수가 75%정도를 차지한다. 지방세의 경우에는 보유단계에서 징수되는 세수가 50%이상을 차지하며, 다음으로 이용단계, 취득단계 순으로 되어 있다.

최근 일본은 자동차 관련세제에서 환경을 고려하는 조치를 취하고 있다. 환경을 고려한 전기자동차, 천연가스자동차 등 저공해차나 저연료차에게는 자동차 취득세(부세)를 경감하는 제도가 있다. 일정한 연비기준을 만족하는 저연료차의 과세표준액에 대해서는 신고에 의해 취득가액에서 30만엔을 공제한 액으로하는 특례조치를 1999년 4월 1일부터 2년간에 한해 시행하고 있다. 또한 최근 일본운수성은 저공해 차에 대한 세금우대를 골자로 하는 「자동차 그린세제」안을 확정하였다. 연료효율이 높거나 배기가스에 질소산화물(NOx)이 적은 휘발유 차량에 대해서는 자동차세를 경감하는 한편, 구입 후 11년 이상인 경우에는 자동차세를 무겁게 과세함으로써 환경친화적 차량으로 교체하도록 유도한다. 또한 자동차 NOx법이 주로 적용되는 경유차

량에 대해서도 세금우대 조항을 신설한다. 그린세제는 관련부처와 자동차 업계와의 협의를 거쳐 향후 세제개정시 반영시킬 예정이다. 휘발유차량 대책에는 저공해 차(연료가 휘발유, 전기하이브리드, 전기, 메탄올, 천연가스), 고효율차, 저배기가스차 가운데서 요건을 만족시키면 자동차세를 경감한다. 경감기간은 구입후 일정기간 동안이다. 또한 차량 구입시 부담하는 취득세 경감조치도 시한이 끝나는 2001년 이후에도 계속 유지할 계획이다.

2. 일본의 자동차관련세 개관

가. 취득단계에서 부과되는 세

자동차 취득단계에서 부과되는 자동차 중량세, 자동차 취득세 등을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 자동차 중량세는 국세로 납세의무자는 신규 또는 계속 사용을 위해 자동차 검사증의 교부나 자동차 차량번호의 지정을 받은 자이다. 납기 및 방법을 살펴보면, 신규 또는 계속 사용을 위해 자동차 검사증의 교부나 차량번호의 지정을 받을 때까지 동경육운지국 혹은 자동차 검사등록사무소나 경자동차검사협회에서 자동차중량인지를 구입하여 이를 서류에 붙이는 방법으로 납부한다. 세율은 승용차의 경우 자동차 검사기간에 따라 자동차중량(0.5톤 당)에 비례하여 정액으로 납부하는 정액세율체제로 되어 있다. 소형2륜차와 검사자동차는 자동차검사기간에 따라 중량에 관계없이 동일한 세액을 부과한다. 그리고 검사대상외 경자동차는 2륜차와 기타 자동차로 구분하여 동일한 세액을 정액으로 부과한다. 또한 모든 종류의 영업용 자동차는 자가용에 비해 경감세율을 적용한다.

<표 4-14> 자동차 중량세의 세율구조

차종구분	차검기간	자가용(백색번호)	영업용(녹색번호)
승용자동차	3년	자중 0.5 t당 18,900엔	-
	2년	자중 0.5 t당 12,600엔	-
	1년	자중 0.5 t당 6,300엔	자중 0.5 t당 2,800엔
소형이륜차	2년	5,000엔	-
	1년	2,500엔	1,700엔
검사대상 경자동차	3년	13,200엔	-
	2년	8,800엔	5,600엔
	1년	4,400엔	2,800엔
검사대상의 경자동차	이륜차	6,300엔	4,500엔
	기타	13,200엔	8,400엔

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

자동차 취득세는 도부현세로 자동차의 취득에 대해 과세되는 것으로 도로의 정비에 충당하기 위한 목적세이다. 납세자는 자동차를 취득한 자 또는 국외에서 취득한 자동차를 일본 국내로 가지고 들어와서 사용하는 자이다. 세율은 자가용 자동차의 경우 취득가액의⁴⁴⁾ 5%이며(단, 전기자동차, 천연가스자동차 및 메탄올 자동차에 대한 세율은 3%), 영업용자동차와 경자동차는 취득가액의 3%이다(단, 전기자동차, 천연가스자동차 및 메탄올 자동차에 대한 세율은 1%). 그리고 자동차 배출가스규제에 적합한 자동차로 일정한 요건에 해당하는 것에 대해서는 경감조치가 마련되어 있다. 납세기한이나 납세방법에 대하여 살펴보면, 자동차의 신규등록, 이전등록 등을 지방자치단체나 자동차검사등록사무소에 하는 경우 같은 부지내에 있는 자동차세 사무소에 신고하고 납부한다. 단, 경자동차의 경우에는 경자동차의 신규

44) 취득가액은 자동차의 구입가격 등을 말한다. 국외에서 취득한 자동차를 일본 국내에 가지고 들어와서 사용하는 경우에는 통상의 거래가격으로 산정한다.

검사 및 사용, 이전 등의 신고시에 경자동차 검사협회의 구내에 있는 전국 경자동차 협회에 납부한다. 자동차 취득세 과세대상이 되는 자동차는 특수 자동차를 제외한 삼륜이상의 경자동차, 소형자동차, 보통자동차이다.

최근 환경을 고려한 전기자동차, 천연가스자동차 등이 주목을 받고 있다. 이러한 저공해차나 저연료차는 자동차 취득세(부세)를 경감하는 제도가 있다. 일정한 연비기준을 만족하는 저연료차의 과세표준액에 대해서는 신고에 의해 취득가액에서 30만엔을 공제한 액으로하는 특례조치를 1999년 4월 1일부터 2년간에 한해 시행하였다. 도도부현에 납부한 자동차 취득세의 66.5% 상당액은 시정촌 도로의 연장 등에 따라서 도도부현내의 각 시정촌에 교부되고 있다.

<표 4-15> 자동차 취득세 경감세율

구 분		취 득 일	영업용 자동차 경자동차	자가용 승용차
전기자동차		1999. 4. 1~2001. 3.31	0.3	2.3
천연가스자동차				
메탄올 자동차				
하이브리드 자동차	버스·트럭	1999. 4. 1~2001. 3.31	0.3	2.3
	기 타		0.8	2.8
특정자동차배출기준적합차1)		1999. 4. 1~2001. 3.31	1.8	3.8
2000년배출가스규제적합차		2000. 4. 1~2000. 9.30	2.0	4.0
		2000.10. 1~2001. 2.28	2.9	4.9
2001년배출가스규제적합차		2000. 4. 1~2001. 9.30	2.0	4.0
		2001.10. 1~2002. 2.28	2.9	4.9

주: 1) 1969년이후 배출가스규제에 적합한 일정 조건의 트럭, 버스 등을 폐차하고 이것에 대신한 것으로서 NOx법에서 규정하는 특정지역내에서 일정기간내에 특정자동차배출기준 적합차를 취득한 경우에 적용된다.

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

일본의 소비세는 우리나라의 부가가치세와 마찬가지로 일반소비세이다. 따라서 자동차 취득시에는 다른 물품의 구입시와 마찬가지로 소비세가 부과된다. 소비세는 자동차가액을 과세표준으로 하여 4%세율로 부과징수한다. 지방소비세는 1996년 11월 세계개혁의 일환으로서 지방분권의 추진, 지역복지의 충실 등을 위해 지방세원의 충실을 도모할 관점에서, 소비양여세를 대신하여 지방소비세를 창설하였다. 즉, 국세인 소비세의 20%를 지방단체에 양여하는 과거의 소비양여세를 폐지하고, 지방소비세를 도부현세로 하여 신설하였다. 지방소비세는 납세의무자의 범위, 비과세, 면세 등은 납세자의 편의 등을 고려하여 소비세와 동일하게 되어 있다. 또한 제도의 간소화를 위해 소비세액을 과세표준으로 하고 세율은 25%이기 때문에 소비세율(1997년 4월 1일 이후 4%)로 환산하면 1%가 되고 소비세와 지방소비세를 합한 부담세율은 5%로 되어 있다. 지방소비세는 국가(세무서)에서 소비세 징수시 동시에 징수하여 지방에 이양하고 있다. 또한 세수의 귀속지와 소비지를 일치시키기 위해 지방소비세의 세수를 소비기준에 기초하여 각 도도부현간에서 거시적으로 조정하는 청산이라는 세제상의 구조를 채택하고 있다. 게다가 재정상의 조치로서 청산후 지방소비세수의 2분의 1을 도도부현에서 역내의 시정촌에 교부하는 것으로 되어 있다.

나. 보유단계에서 부과되는 세

도부현세인 자동차세의 납세의무자는 보통자동차 및 2륜이외의 소형자동차 소유자이다. 세율은 승용차와 화객겸용차의 경우 배기량을 기준으로 한 구간별 차등 정액세율로 되어 있으며, 트럭은 중량을 기준으로한 구간별 차등 정액세율로 되어 있다. 납세시기 및 방법은 자동차세 종합사무소가 송부하는 납세통지서에 의해 매년 5월에 납부한다. 그리고 자동차세는 4월 1일

현재의 소유자에게 과세된다. 연도중에 소유권이 이전된 경우에는 다음과 같은 방식에 의하여 월할 계산한다. 즉, 신규등록이나 전입의 경우에는 등록된 달의 다음달부터 연도말까지의 달수에 의해 월할 계산하여 과세되며, 폐차나 전출 등의 경우에는 등록된 다음달 이후의 부분은 월할 계산하여 감액한다. 익년도에 변경하는 경우에는 4월 1일 현재 소유자에게 그해 연도분을 전액과세한다.

<표 4-16> 자동차세 세율구조(승용차)

	종 별	자 가 용	영 업 용
총배기량	1ℓ 이하	29,500	7,500
	1.0ℓ 초과~1.5ℓ 이하	34,500	8,500
	1.5ℓ 초과~2.0ℓ 이하	39,500	9,500
	2.0ℓ 초과~2.5ℓ 이하	45,000	13,800
	2.5ℓ 초과~3.0ℓ 이하	51,000	15,700
	3.0ℓ 초과~3.5ℓ 이하	58,000	17,900
	3.5ℓ 초과~4.0ℓ 이하	66,500	20,500
	4.0ℓ 초과~4.5ℓ 이하	76,500	23,600
	4.5ℓ 초과~6.0ℓ 이하	88,000	27,200
	6.0ℓ 초과	111,000	40,700
	전기자동차	29,500	7,500
	소형3륜차	6,000	4,000

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

<표 4-17> 자동차세 세율구조(화물겸승용차)

차	종	자가용	영업용
최대적재량1t이하	총배기량1ℓ이하	13,200	10,200
	1ℓ초과 1.5ℓ이하	14,300	11,200
	1.5ℓ초과	16,000	12,800
	전기자동차	13,200	10,200
최대적재량1t초과 2t이하	총배기량 1ℓ이하	16,700	12,700
	1ℓ초과 1.5ℓ이하	17,800	13,700
	1.5ℓ초과이하	19,500	15,300
	전기자동차	16,700	12,700

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

<표 4-18> 자동차세 세율구조(버스)

차	종	세 율		
		영업용		자가용
		일반승합용	기 타	
승차정원	30인 이하	12,000	26,500	33,000
	30인 초과 40인이하	14,500	32,000	41,000
	40인 초과 50인이하	17,500	38,000	49,000
	50인 초과 60인이하	20,000	44,000	57,000
	60인 초과 70인이하	22,500	50,500	65,500
	70인 초과 80인이하	25,500	57,000	74,000
	80인 초과	29,000	64,000	83,000

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

<표 4-19> 자동차세 세율구조(트럭)

종별	세율		종별	세율		종별	세율					
	영업용	자가용		영업용	자가용		영업용	자가용				
최대적재량	1t이하	6,500	8,000	최대적재량	11t초과 ~12t이하	48,300	65,700	견인차	보통자동차	15,100	20,600	
	1t초과 ~2t이하	9,000	11,500		12t초과 ~13t이하	53,000	72,000		소형자동차	7,500	10,200	
	2t초과 ~3t이하	12,000	16,000		13t초과 ~14t이하	57,700	78,300		소형삼륜차	3,900	5,300	
	3t초과 ~4t이하	15,000	20,500		14t초과 ~15t이하	62,400	84,600	피견인차	보통자동차8t이하20t초과(14단계)	7,500 ~ 56,900	10,200 ~ 76,500	
	4t초과 ~5t이하	18,500	25,500		15t초과 ~16t이하	67,100	90,900		소형자동차(3륜 포함)	3,900	5,300	
	5t초과 ~6t이하	22,000	30,000		16t초과 ~17t이하	71,800	97,200		소형삼륜차	최대적재량 1t이하	4,500	6,000
	6t초과 ~7t이하	25,500	35,000		17t초과 ~18t이하	76,500	103,500			최대적재량 1t초과	6,800	9,000
	7t초과 ~8t이하	29,500	40,500		18t초과 ~19t이하	81,200	109,800					
	8t초과 ~9t이하	34,200	46,800		19t초과 ~20t이하	85,900	116,100					
	9t초과 ~10t이하	38,900	53,100		20t초과	90,600	122,400					
	10t초과 ~11t이하	43,600	59,400									

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

<표 4-20> 자동차세 세율구조(특종 용도차)

(단위: 엔)

종 별		영업용	자가용	종 별		영업용	자가용
보통 자 평 차	영 구 차	10,100	-	보 평 자 평 차	총배기량 1.0ℓ 이하		12,200
	총배기량 1.0ℓ 이하	---	29,600		1.0ℓ 초과~2.0ℓ 이하	---	12,900
	1.0ℓ 초과~2.0ℓ 이하	---	31,400		2.0ℓ 초과~3.0ℓ 이하	---	14,500
	2.0ℓ 초과~3.0ℓ 이하	---	35,200		3.0ℓ 초과~4.0ℓ 이하	---	16,400
	3.0ℓ 초과~4.0ℓ 이하	---	39,900		4.0ℓ 초과~6.0ℓ 이하	---	19,200
	4.0ℓ 초과~6.0ℓ 이하	---	46,600		6.0ℓ 초과	---	24,400
	6.0ℓ 초과	---	59,200		기타 특종용도차	9,000	12,200
	기타 특종용도차	21,700	29,600				

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

경자동차세는 시정촌세로 납세의무자는 4월 1일 현재 원동기를 장착한 자전거, 경자동차, 2륜의 소형자동차, 소형특수자동차를 소유하는 자이다. 납기는 구·시·역소, 정촌역장(町村役場)이 송부하는 납세통지서로 시정촌이 조례에서 정하는 납기(대개 4월 또는 5월)까지 납부한다. 세율은 원동기 장착자전거는 배기량과 정격출력을 과세표준으로 한 정액세율로 되어 있으며, 경자동차는 승용차와 화물용차를 구분하여 정액으로 부과하는 정액세율로 되어 있다.

<표 4-21> 경자동차세 세율구조

(단위: 엔)

종 별			세 율	
원동기장착 자전거	총배기량 : 0.05 ℓ 이하 정격출력 : 0.6kW이하		1,000	
	소형차(3륜이상으로 일정한 것)		2,500	
	이 른	총배기량 : 0.05 ℓ 초과 0.09 ℓ 이하 정격출력 : 0.6kW초과 0.8kW 이하	1,200	
		총배기량 : 0.09 ℓ 초과 정격출력 : 0.8kW초과	1,600	
이륜의 소형자동차			4,000	
경자동차 및 소형 특수자동차	이 른(측차부를포함)		2,400	
	삼 른		3,100	
	사륜이상	승 용	영업용	5,500
			자가용	7,200
		화 물 용	영업용	3,000
			자가용	4,000

자료: 府税のしおり, 大阪府, 2000.

경자동차세와 자동차세의 차이점을 보면 자동차세는 승용차, 버스, 트럭 등에 부과되는 도부현세이며 경자동차세는 경자동차나 자전거에 부과되는 시정촌세이다. 이러한 세금은 각각 자동차의 종류, 용도, 총배기량 등의 구분에 의해서 년세액이 정해져 있다.

다. 이용단계에서 부과되는 세

자동차 이용단계에서는 국세인 휘발유세, 지방도로세, 석유가스세와 도부현세인 경유거래세가 부과된다.

국세인 휘발유세와 지방도로세는 휘발유에 대하여 부과되며, 납세의무자

는 휘발유 제조자와 휘발유를 보세구역으로부터 인수한 자이다. 과세표준은 제조장으로부터 인출한 휘발유, 또는 보세지역으로부터 인수하는 휘발유의 수량으로부터 소비자에게 판매할 때까지, 저장 및 수송에 의해 감소되어야 하는 수량(1.35%)을 공제한 것이다. 세율은 휘발유 1kl에 대해 휘발유세 48,600엔 지방도로세 5,200엔으로 되어 있다. 휘발유세 및 지방도로세의 징수는 신고납부방식에 의한다. 휘발유의 제조자는, 그 제조장마다 매월 인출한 휘발유의 수량, 휘발유세액 등을 기재한 납세신고서를 익월말일까지 그 제조장 소재지의 관할 세무서장에게 제출하고 동일까지 납부하여야 한다. 그리고 휘발유를 보세지역으로부터 인수하려는 자는 휘발유세를 면제받은 경우를 제외하고, 관세법상의 수입신고, 인수할 휘발유수량, 휘발유세액 등을 기재한 납세신고서를 보세지역의 관할세관장에 제출하고 당해 휘발유를 인수할 때까지 납부하여야 한다. 다만, 입국자가 휴대하고 수입하는 경우, 면세조건위반의 경우, 기타 일정한 경우에는 부과과세방식에 의해 휘발유세 및 지방도로세가 징수된다.

석유가스세는 자동차용의 석유가스용기에 충전되어 있는 석유가스(과세석유가스)에 대하여 과세된다. 납세의무자는 석유가스 충전자, 과세석유가스를 보세지역으로부터 인수하는 자이다. 과세표준은 석유가스의 충전장으로부터 인출, 또는 보세지역으로부터 인수한 과세석유가스의 중량이 과세표준이다. 또한, 과세 석유가스가 용량으로 계산될 때는, 통상 1ℓ를 0.56kg으로 환산한다. 세율은 과세석유가스 1Kg 당 17.5엔이다. 징수방법은 신고납부방식에 의한다. 석유가스의 충전자는 그 석유가스의 충전장마다 매월 인출한 과세석유가스의 중량, 그것에 대한 석유가스세액 등을 기재한 납세신고서를 익월 말일까지 관할세무서장에 제출하고, 그 신고한 석유가스세를 익월 말일까지 납부하여야 한다. 보세지역으로부터 과세석유가스를 인수

하려는 자는, 휴대수입하는 경우 등을 제외하고, 입수하려는 과세석유가스의 중량, 그것에 대한 석유가스세액 등을 기재한 납세신고서를 관할 관세장에게 제출하고 또 당해 과세석유가스세를 납부해야 한다. 다만, 과세석유가스를 입국자가 휴대하고 수입하는 경우, 그 외 보세지역으로부터 입수한 과세석유가스에 관련된 과세가 부과과세방식에 의한 것으로 되어 있는 경우에 있어서 당해 과세석유가스를 입수하려는 자는, 그 중량 등을 기재한 과세표준신고서를 제출하여야 하고, 그 입수된 과세석유가스에 관련된 석유가스세는 관세장이 부과과세방식에 의하여 인수시에 징수한다.

도부현세인 경유거래세는 도로의 신설, 유지관리 등의 비용에 충당하기 위해 징수하는 목적세이다. 납세의무자는 특약업자 혹은 원매업자에게서 직접 버스, 트럭 등 디젤엔진에 사용하기 위하여 경유를 구입하는 자이다. 세율은 인도한 경유를 과세표준으로 kl 당 32,100엔을 부과한다. 다만, ① 선박·철도·궤도용 차량의 동력원, ② 항로표시 등의 공공시설의 전원 또는 동력원, ③ 농업·임업용 기계의 동력원, ④ 전기공급업·광물굴채사업·토목공사업 등을 위한 용도, ⑤ 기타 정령에서 정하는 사업의 주체·용도 등에 의한 것에 경유를 사용하는 경우로 면세증을 교부받은 경우에는 경유거래세가 면제된다. 납기 및 납부방법을 살펴보면, 특별징수의무자로서 지정되어 있는 원매업자 또는 특약업자가 소매업자나 소비자에게 경유를 현실적으로 인도했을 때 대금과 함께 세금을 수취하여 1개월 분을 다음달 말일까지 도세사무소·지청에 신고하고 납부한다.⁴⁵⁾ 도도부현에 납부된 경유거래세의 일정 부분은 도도부현내의 국도, 부도에서 점하는 시정촌내의 국도,

45) 원매업자는 경유의 제조, 수입 혹은 판매를 업으로 하는 자로서 총무성장관이 지정하는 자를 말하며, 특약업자는 원매업자에게 경유의 공급을 받아 판매하는 자(仮特約業者) 중 경유인취세 징수의 확보에 지장이 없다고 인정되어 자치단체의 조례로 지정된자를 말한다.

부도 면적 부분을 곱한 액에 비례하여 시정촌에 교부된다(大阪府의 경우 90% 상당액을 재원으로 大阪市에 교부된다). 자동차 연료에 부과되는 휘발유세, 지방도로세, 경유거래세, 석유가스세는 도로의 정비를 위한 재원으로 사용된다. 이들 휘발유세 등 외에도 유류의 구입시에는 소비세 및 지방 소비세가 부과된다.

제3절 시사점

지금까지 유럽연합과 일본의 자동차관련세에 대해서 살펴보았다. 각 국가들은 그 국가 구성만큼이나 다양한 자동차관련 조세를 가지고 있으나, 크게 취득과정에서 부과되는 세, 보유과정에서 부과되는 세 그리고 사용과정에서 부과되는 세로 구분할 수 있다. 이 중 사용단계에서 부과하는 세수의 비중이 가장 높게 나타나고 있다.

이러한 각 국가의 자동차관련세는 조세수입 증대 이외에도 각종 조세정책을 추구하고 있다. 즉, 자동차관련세는 환경, 교통, 소득재분배, 지방정부의 재원 보전, 지역균형발전, 사회적 목적, 그리고 산업진흥의 목적 등의 조세목적에 의해 추구하고 있다.

이상과 같은 각 국가의 자동차관련세의 현황과 정책목적에 비추어 볼 때 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있다.

첫째, 우리 나라는 조세총액대비 자동차관련세의 비중이 상대적으로 높다는 것이다. 유럽 연합의 자동차관련세의 비중은 포르투갈이 가장 높은 10.96%이다. 이에 반해 우리 나라는 연평균 15%이상을 웃돌고 있어 자동차가 대중화된 현시점에서 자동차에 대한 조세부담이 큰 것으로 나타나고 있다.

둘째, 우리 나라의 자동차 관련 조세체계는 국세와 지방세, 직접세와 간접세 그리고 공채, 환경개선부담금 등 조세와 같은 각종 조세적 성격의 공과금이 매우 복잡하게 얽혀있다. 그러므로 다른 국가에 비해 상대적으로 복잡하다고 볼 수 있다.

셋째, 자동차관련 조세가 가져야할 본래의 정책목적과는 상이한 조세가 부과되고 있다. 특히 특소세교육세와 유류특소세교육세가 대표적이다. 자동차의 과다 보유로 인한 교통체증과 같은 외부효과를 내부화시키기 위해서는 자동차와 관련된 분야에 투자할 세목으로 정비해야할 것이다.

넷째, 우리 나라도 지역균형발전을 위한 자동차 관련 과세체계로의 개선을 고려해볼 필요가 있다. 예를 들면 프랑스, 이태리, 스페인 등은 지역균형개발을 위해 자동차의 등록지에 따라 낙후된 지역에서 등록된 차량에는 저율의 세율을 부과하는 등의 지역별로 차등화된 자동차 세율을 적용하고 있다.

제5장 환경친화적 자동차 관련 세제의 구축을 위한 설문조사 결과

제1절 조사설계

본 연구는 환경친화적인 자동차 관련세제를 구축하고자 하는 방안을 강구하기 위하여 수행되었다. 본 연구의 목적을 달성하기 위하여 이론적인 측면과 실제적인 측면(국내외 사례 등)에 대한 사전검토를 통하여 대안의 개략적인 틀을 구성할 수 있었다. 개략적인 틀은 이용과세를 강화하되 환경오염물질을 배출하는 유류를 선별하여 이의 이용에 대하여 조세부담을 보다 가중시키고, 이로 인해 증가하는 자동차관련 세의 부담을 보유과세를 완화함으로써 전체적인 조세부담은 동일한 수준을 유지하는 것이다.

본 연구에서 구성한 개략적인 틀은 이론과 실제적인 측면을 고려하여 설계되기는 하였으나, 실제 자동차를 이용하면서 자동차 관련세를 납부하고 있는 납세자들에게 영향을 미칠 수 있을 것이다. 이러한 문제의식 하에 본 연구에서는 자동차를 소유하면서 자동차 관련세를 납부하고 있는 납세자들의 의견을 조사하였다.

조사의 주요 내용은 크게 세 가지로 구분되어 있다. 첫째는 인구통계학적 분포를 파악하기 위한 것으로서 성별, 연령, 지역 등이다. 둘째는 자동차와 관련된 기본적인 여건에 대한 것으로 배기량과 사용연료 등이다. 마지막 세 번째는 본 연구에서 개략적으로 강구한 대안에 대한 납세자들의 의견이다. 먼저 자동차 관련 이용과세의 강화와 보유과세의 완화에 대하여 어떻게 생각하고 있는지를 질문하였다. 다음으로는 자동차의 사용연료별 공해물질의

배출정도에 따른 차등적 조세부과에 대하여 어떻게 생각하고 있는지를 질문하였다. 마지막으로는 보유과세중 하나인 자동차세의 세율체계에 대한 조정, 즉 배기량이 높은 자동차에 대한 누진세율체계의 완화에 대하여 어떻게 생각하고 있는지를 질문하였다.

위에서 살펴본 주요 내용들을 중심으로 표본조사를 수행하였다. 조사를 위한 모집단은 전국의 자동차 소유자이다. 다만 모집단에 대한 자료의 수집에 어려움이 있는 바, 전화번호부를 대상으로 하였으며, 표본추출방법은 지역별로 모집단을 구분한 후 각 지역별로 계통적 표본추출방법(systematic sampling)을 활용하였다.

<표 5-1> 자동차세 관련 설문 의 주요 내용

구 분	주 요 내 용
인구통계학적 특성	성별, 연령, 지역 등
자동차의 기본 여건	배기량, 소유 자동차의 사용 연료
대안에 대한 의견	-이용과세 강화와 보유과세 완화에 대한 의견 -자동차의 사용연료별 공해물질의 배출정도에 따른 차등적 조세부과에 대한 의견 -자동차세 누진세율체계 완화에 대한 의견 등

조사의 방법은 설문의 수가 많지 않을 뿐만 아니라 비용과 시간상의 제약을 고려하여 전화면접조사를 실시하였다. 조사는 2002년 7월 1일부터 2002년 7월 31일까지 31일간 진행되었다. 표본수는 300명이었으며, 이는 지역별 자동차 보유대수를 근거로 하여 배분하였다. 조사결과 유효표본은 203표본이었다.

제2절 인구통계학적 분석결과

본 연구의 유효표본인 203명에 대한 인구통계학적 특성을 살펴보면 다음의 표와 같다. 먼저 성별 응답자의 비율을 보면 남자가 154명으로 전체의 75.9%를 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 여자는 49명에 지나지 않았다. 이러한 현상은 전화번호부를 통하여 표본을 추출하였기 때문에 나타난 현상이라고 보여진다.⁴⁶⁾

성별 분석결과를 토대로 할 때 본 연구의 분석결과는 남성에 편중되어 있다는 한계를 지닌다.

<표 5-2> 성별 응답자 비율

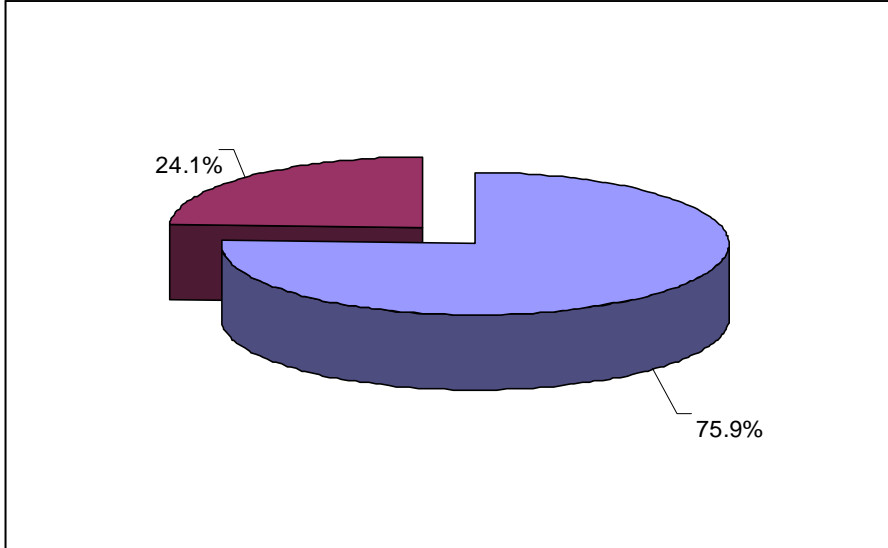
(단위: 수, %)

성 별	응답자수	비 율(%)
남 자	154	75.9
여 자	49	24.1
합 계	203	100.0

46) 전화번호부에는 남성의 수가 여성의 수보다 많은 것으로 나타난다.

<그림 5-1> 성별 응답자의 구성

(단위: %)



응답자의 분포를 연령별로 살펴보면 다음의 표와 같다. 20대가 86명으로 전체의 42.2%를 차지하고 있으며, 그 다음은 30대로서 46명(22.7%)이다.

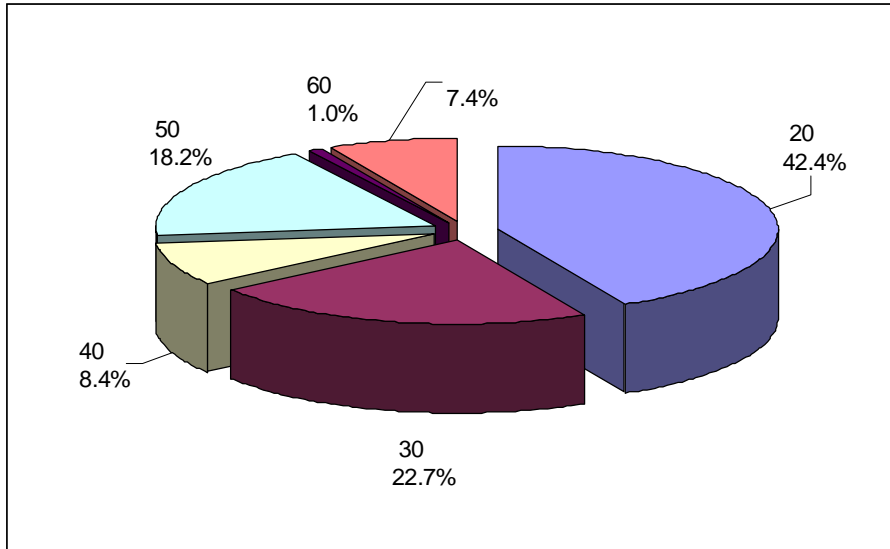
<표 5-3> 연령별 응답자비율

(단위: 수, %)

연령	응답자수	비율(%)
20대	86	42.4
30대	46	22.7
40대	17	8.4
50대	37	18.2
60대	2	1.0
기타	15	7.4
합계	203	100.0

<그림 5-2> 응답자의 연령별 분포

(단위: %)



결국 본 연구의 설문에 대한 의견은 20대와 30대에 편중되어 있다(약 65%이상)는 한계를 지닌다.

제3절 설문분석결과

1. 자동차의 기본여건

본 연구의 목적을 달성하기 위하여 설문조사를 실시한 결과를 보면 다음과 같다. 먼저 응답자가 소유한 자동차의 배기량을 보면 1500cc초과 2000

cc이하가 82명으로 전체의 40.4%를 차지하고 있다. 그 다음은 1000cc초과 1500cc이하로 71명(전체의 35.0%)이다. 보다 가시적으로 드러내기 위하여 이를 도표화하면 다음과 같다.

지금까지 살펴본 자동차의 배기량에 대한 설문조사를 토대로 할 때 중·소형차를 소유한 사람들의 의견이 지배적임을 알 수 있다.

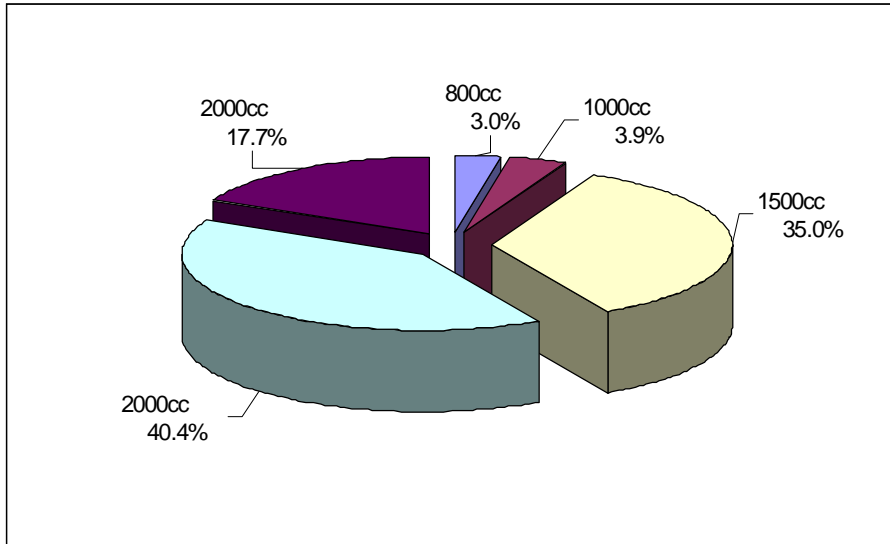
<표 5-4> 배기량별 응답자비율

(단위: 수, %)

배 기 량	응답자수	비 율(%)
800cc이하	6	3.0
1000cc이하	8	3.9
1500cc이하	71	35.0
2000cc이하	82	40.4
2000cc초과	36	17.7
합 계	203	100.0

<그림 5-3> 응답자의 배기량 분포

(단위: %)



본 연구의 설문조사에 응답한 응답자가 소유한 자동차의 사용연료를 보면 다음의 표와 같다. 전체 응답자중 159명이 휘발유를 사용하고 있는 것으로 나타났으며, 이는 전체의 78.3%이다. 그 다음은 경유로 27명, 전체의 13.3%를 차지하고 있다. 이를 그림으로 가시화하면 다음과 같다.

지금까지 살펴본 자동차의 사용연료에 대한 응답자의 비율을 고려할 때 본 조사에서 도출된 결론들은 휘발유를 사용하는 차량의 소유자가 지배적임을 알 수 있다.

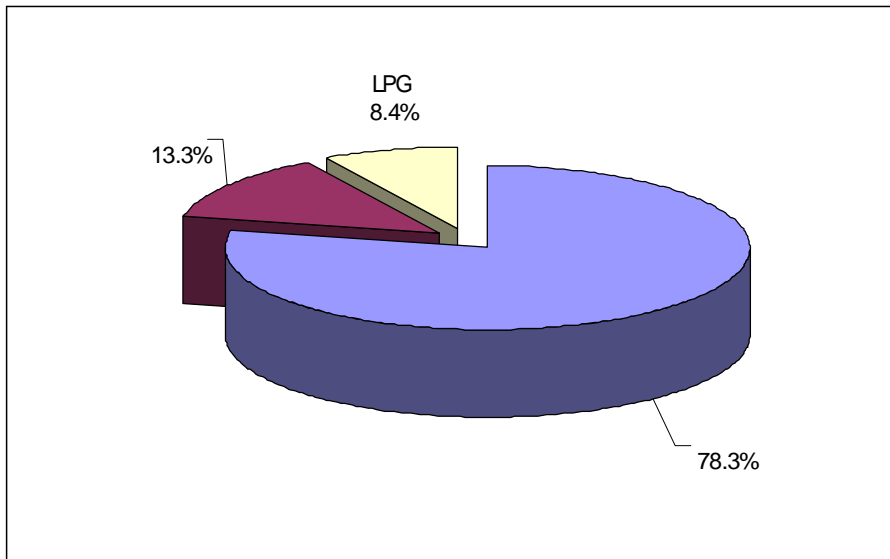
<표 5-5> 사용연료별 응답자 비율

(단위: 수, %)

연 료	응답자수	비 율(%)
휘발유	159	78.3
경 유	27	13.3
LPG	17	8.4
합 계	203	100.0

<그림 5-4> 응답자의 사용연료별 분포

(단위: %)



2. 자동차세 개편대안에 대한 의견조사결과

앞에서 살펴본 인구통계학적 특성과 자동차에 대한 기본여건을 종합할 때 남성이면서 연령은 20~30대에 속하고 중소형차량을 소유하되 휘발유를 이용하는 차량의 소유자의 의견이 지배적이라고 볼 수 있을 것이다.

이러한 제한된 여건속에서 자동차세 개편대안에 대한 의견조사결과를 살펴보면 다음과 같다.

첫 번째 질문은 “자동차 운행에 사용되는 유류에 대한 과세부담을 높이고 자동차의 보유에 대해 부과하고 있는 자동차세 부담을 낮추어야 한다는 주장에 대해 어떻게 생각하십니까?”이다. 본 질문에 대한 응답자수의 분포를 보면 적극적으로 지지한다는 의견은 7.4%에 지나지 않은 반면 지지한다는 의견이 21.7%인 것으로 나타났다. 반면 반대한다는 의견이 40.9%이며 적극 반대한다는 의견 역시 12.3%로 나타났다. 이를 좀더 가시적으로 그래프화 하면 다음의 그림과 같다.

이러한 의견을 종합할 때 이용과세를 강화하고 보유과세를 완화한다는 대안에 대해서는 납세자들이 찬성하지 않는다고 볼 수 있을 것이다. 이러한 현상은 납세자들의 경우 세제개편이 조세부담의 증가로 이어질 것이라는 부정적인 시각을 가지고 있기 때문에 발생하였다고 볼 수 있을 것이다. 즉, 이용과세를 강화할 때 이에 상응하는 보유과세 부담 완화가 이루어지기 어려울 것이므로 자동차관련 세제개편으로 전체적인 조세 부담이 증가할 것이라는 납세자들의 우려를 반영한 것이라고 볼 수 있다.

결국 이러한 분석결과를 이용과세를 강화하고자 할 때 그에 상응하는 만큼의 보유과세를 완화하여야 할 것이라는 사실을 의미한다고 볼 수 있을 것이다.

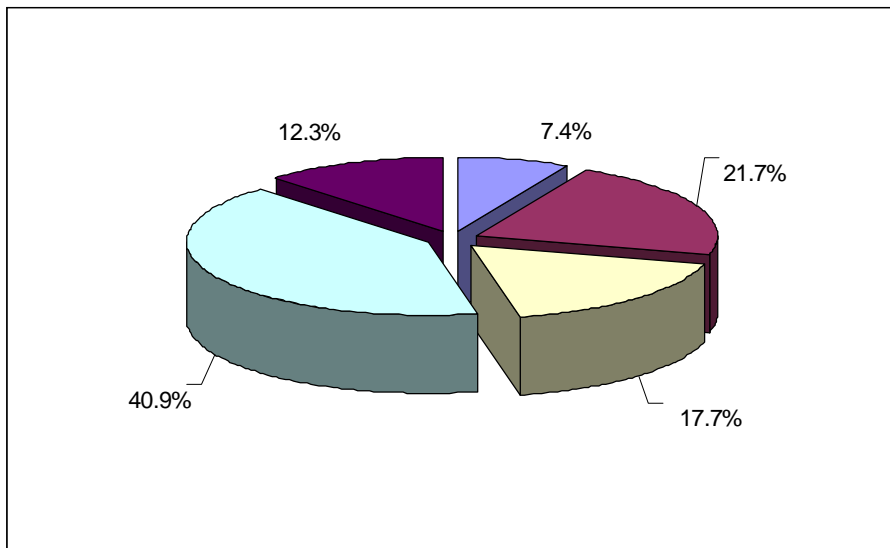
<표 5-6> 이용과세를 강화하고 보유과세를 완화해야 한다는 주장에 대한 의견

(단위: 수, %)

의견	응답자수	비율(%)
적극지지	15	7.4
지지	44	21.7
현행유지	36	17.7
반대	83	40.9
적극반대	25	12.3
합계	203	100.0

<그림 5-5> 이용과세 강화와 보유과세 완화에 대한 응답자 분포

(단위: %)



두 번째 질문은 “자동차는 휘발유, 경유, LPG, LNG 등으로 운행되고 있습니다. 각각의 유류는 공해물질의 배출정도에 차이가 있습니다. 공해를 더 많이 유발하는 유류의 사용에 대하여 더 많은 세금을 부과한다는 주장에 대하여 어떻게 생각하십니까?”이다. 본 질문에 대한 응답자수의 분포를 보면 적극 지지한다와 지지한다는 의견으로 분류되는 긍정적인 답변이 각각 24.1%와 45.8%인 것으로 나타났다. 반면 부정적인 의견을 가지고 있는 응답자는 17.2%에 지나지 않는다. 이러한 분석결과를 가시화하기 위하여 그래프로 제시하면 다음의 그림과 같다.

이러한 의견을 종합할 때 환경친화적으로 자동차세를 개편하여야 한다는 의견에 대해서는 찬성한다고 볼 수 있을 것이다. 결국 이러한 분석결과를 종합하면 유류별 오염물질배출량을 고려하여 차등적인 조세부과체계를 구축하여야 한다는 해석이 가능해진다.

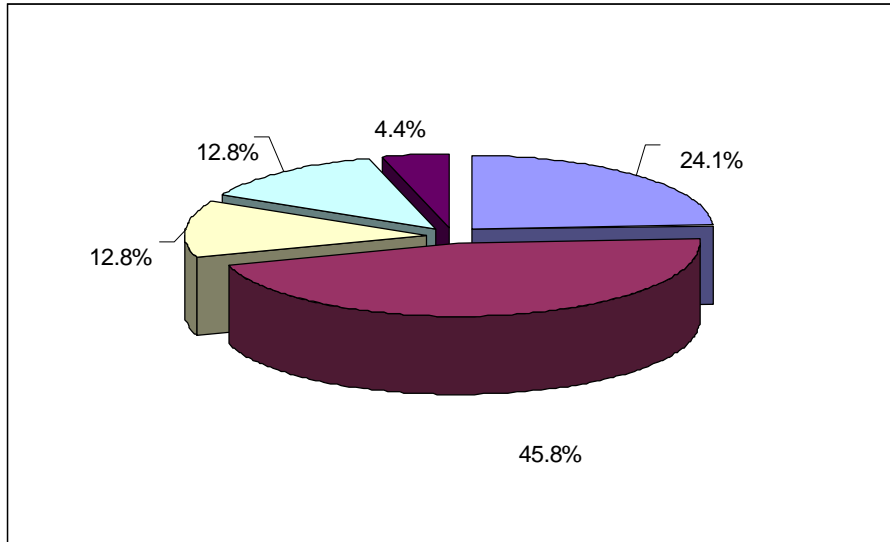
<표 5-7> 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대한 의견

(단위: 수, %)

의견	응답자수	비율(%)
적극지지	49	24.1
지지	93	45.8
현행유지	26	12.8
반대	26	12.8
적극반대	9	4.4
합계	203	100.0

<그림 5-6> 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대한 응답자 분포

(단위: %)



특히 이러한 의견은 사용유류별 응답자를 기준으로 구분하여 살펴볼 때 더욱 극명하게 드러난다. 아래의 표에서 보는 바와 같이 휘발유를 사용하는 차량을 소유하고 있는 응답자의 경우 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대하여 긍정적인 답변을 한 사람이 전체의 69.8%이고 경유차량을 소유한 응답자는 전체의 66.7%인 것으로 나타난다. 앞의 현황과 문제점분석에서 살펴본 바와 같이 경유차량이 휘발유차량에 비하여 더 많은 공해물질을 배출함으로 결국 세금의 부과는 경유차량을 중심으로 이루어짐에도 불구하고 경유차량을 소유한 응답자 역시 이러한 방향에 대하여 긍정적인 답변을 하고 있다.

<표 5-8> 유류의 공해유발정도에 따른 세금부과에 대한 의견(사용유류별)

(단위: 수, %)

	적극 지지	지 지	현행 유지	반 대	적극 반대	합 계
휘발유	42(26.4)	69(43.4)	17(10.7)	23(14.5)	8(5.0)	159(100.0)
경 유	3(11.1)	15(55.6)	6(22.2)	2(7.4)	1(3.7)	27(100.0)
LPG	4(23.5)	9(52.9)	3(17.6)	1(5.9)	0(0.0)	17(100.0)
전 체	49(24.1)	93(45.8)	26(12.8)	26(12.8)	9(4.4)	203(100.0)

세 번째 질문은 “현행 자동차세는 배기량이 높을수록 누진세율을 부과하여 상대적으로 더 많은 세금을 부과하고 있습니다. 그러나 자동차가 생활수단의 일부라는 점을 고려하여 누진세율체계를 완화할 필요가 있다는 주장이 제기되고 있는 바, 이 주장대로 배기량이 높은 자동차에 대하여 누진세율체계를 완화할 필요가 있다고 생각하십니까?”이다. 본 질문에 대한 응답자수의 분포를 보면 적극적으로 지지한다는 의견은 7.4%에 지나지 않은 반면 지지한다는 의견이 25.1%인 것으로 나타났다. 반면 반대한다는 의견이 31.0%이며 적극 반대한다는 의견 역시 13.3%로 나타났다. 이를 좀더 가시적으로 그래프화 하면 다음의 그림과 같다.

이러한 의견을 종합할 때 자동차세 누진세율체계를 완화하여야 한다는 주장에 대해서는 납세자들이 찬성하지 않는다고 볼 수 있을 것이다. 이러한 현상은 앞에서 분석한 배기량별 응답자의 분포가 중소형차에 한정되어 있기 때문이라 볼 수 있을 것이다. 결국 이러한 분석결과는 현행 누진세율체계를 완화시키지 않아야 한다고 볼 수 있을 것이다.

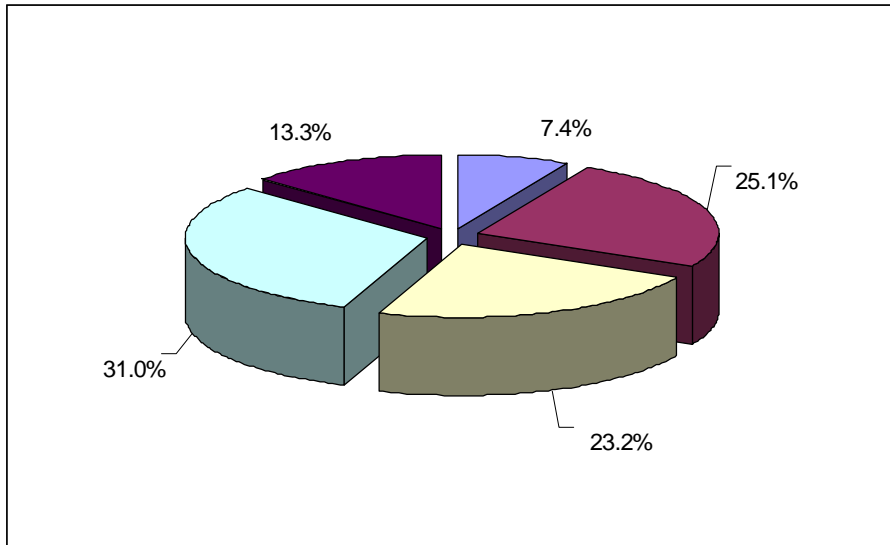
<표 5-9> 현행 누진세율 완화에 대한 의견

(단위: 수, %)

의견	응답자수	비율(%)
적극지지	15	7.4
지지	51	25.1
현행유지	47	23.2
반대	63	31.0
적극반대	27	13.3
합계	203	100.0

<그림 5-7> 현행 누진세율 완화에 대한 응답자 분포

(단위: %)



이를 보다 정확히 살펴보기 위하여 소유자동차의 배기량과 누진세 완화에 대한 의견과의 상관관계를 분석한 결과를 보면 다음의 표와 같다. 아래의 표에서 보는 바와 같이 유의수준 0.05에서 유의미한 결론이 도출되었다. 분석결과 정의 상관관계가 있는 것으로 나타났다. 결국 이는 소유자동차의 배기량이 클수록 누진세완화에 대하여 찬성한다고 해석할 수 있을 것이다.

지금까지의 사실을 토대로 한다면, 종합적으로 자동차세 누진세율체계를 완화하여야 한다는 주장에 대해서는 납세자들이 찬성하지 않는다고 볼 수 있을 것이다. 다만, 배기량이 작은 자동차소유자는 누진세율체계를 완화하는 것에 반대하지만 배기량이 큰 자동차를 소유한 사람은 누진세율체계를 완화하는 것에 대하여 찬성한다고 볼 수 있을 것이다.

<표 5-10> 소유자동차의 배기량과 누진세완화에 대한 의견과의 상관관계분석결과

구 분		소유자동차의 배기량	누진세완화에 대한 의견
소유자동차의 배기량	상관계수	1.000	0.156(*)
	Sig. (2-tailed)	.	0.026
누진세완화에 대한 의견	상관계수	0.156(*)	1.000
	Sig. (2-tailed)	0.026	.
* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).			

제4절 분석결과의 종합과 함의

본 연구의 설문조사결과는 먼저 남성이면서 연령은 20~30대에 속하고 중소형차량을 소유하되 휘발유를 이용하는 차량의 소유자의 의견이 지배적으로 반영되었다는 한계를 가지고 있다. 이러한 제약조건하에서 지금까지의 분석결과를 종합하면 자동차 이용과세를 강화하고 보유과세를 완화하여야 한다는 의견에 대해서는 찬성하지 않는 것으로 나타났다. 이는 이용과세 강화로 세부담은 증가할 것이지만 이에 상응하는 보유과세인하는 이루어지기 어렵기 때문에 전반적인 조세부담이 증가될 것이라는 납세자의 우려에 기인한다고 볼 수 있을 것이다. 따라서 향후 조세체계를 개편하고자 한다면 이용과세를 강화하는 만큼 보유과세를 완화하여야 할 것이다.

또한 공해물질의 배출정도에 따라 유류관련 세를 차등 부과하여야 한다는 주장에 대해서는 휘발유를 사용하는 차량의 소유자와 경유를 사용하는 차량의 소유자 모두 찬성하는 것으로 나타났다. 따라서 유류별 공해물질의 배출정도를 반영한 조세체계를 구축할 수 있도록 하여야 할 것이다. 마지막으로 배기량이 큰 자동차에 대한 누진세율체계를 완화하여야 한다는 주장에 대해서는 납세자들이 찬성하지 않는다고 볼 수 있다. 다만, 중소형차를 소유한 사람의 경우 누진세율체계 완화에 부정적 시각을 가지고 있지만, 배기량이 큰 자동차를 소유한 사람의 경우는 이에 대하여 긍정적 시각을 가지고 있는 것으로 나타났다. 따라서 향후 정책방향을 설계할 때 이러한 점들이 반영되어야 할 것이다.

제6장 환경친화적 자동차 관련세제의 구축방안

제1절 기본방향

본 장에서는 자동차 관련세제 전반의 현황분석과정에서 파악된 문제점과 납세자의 의견을 반영하여 자동차관련 세제 개편방안을 도출하고자 한다. 자동차관련 세제 개편의 기본방향은 다음과 같다.

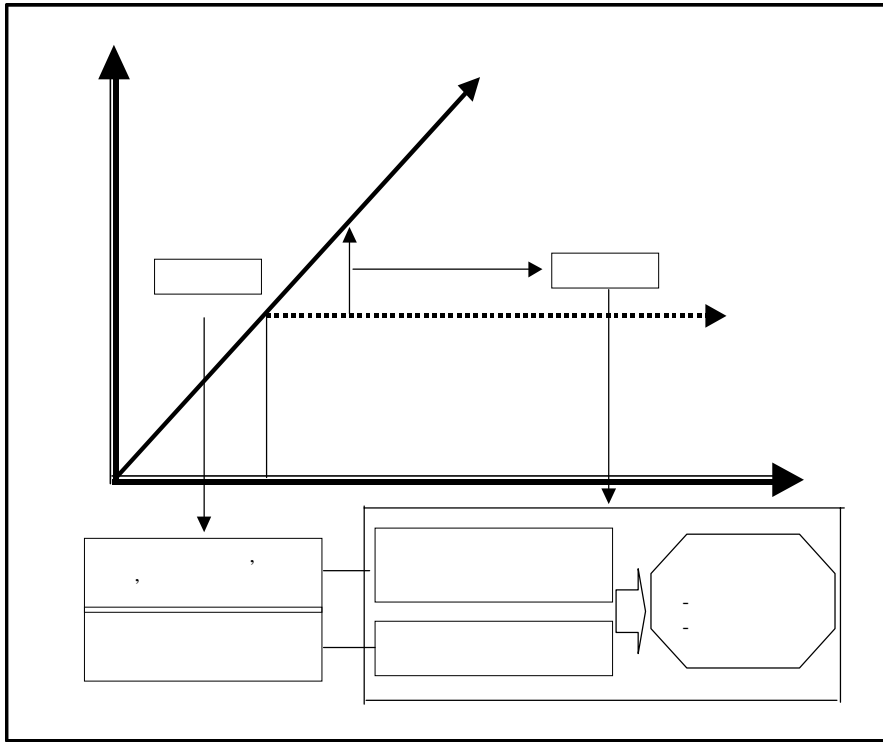
첫째, 환경을 고려한 세제로 개편한다. 자동차의 이용은 대기오염, 교통혼잡, 도로파손 등 환경오염을 야기하고 있다. 따라서 이러한 환경오염을 야기하는 원인자에게 자동차이용에 대한 조세부담을 강화하여 자동차의 불요불급한 이용을 억제함으로써 환경오염을 완화하도록 한다. 또한 자동차 이용에 따른 조세부담은 환경오염정도를 반영할 수 있도록 차등화 한다. 그리고 지방세인 주행세에 대한 지방자치단체의 과세권을 강화하여 지방자치단체의 환경관리 능력을 제고시키도록 한다.

둘째, 재산과세에 있어서 과세물건간 보유과세 부담의 형평성을 제고한다. 그동안 자동차의 보유에 대해서는 사치재적 성격을 고려하여 여타 자산의 보유에 비해 상대적으로 고율의 세금이 부과되고 있었다. 그러나 경제성장, 소득향상으로 인해 더 이상 자동차는 사치재로 평가하기는 어려우며, 오히려 이제 생활필수품으로 인식되고 있다. 이러한 상황에서 현재와 같이 자동차 보유에 대한 상대적 고부담은 과세물건간 보유과세 부담의 불형평을 야기하고 있으므로 이를 개선하여 보유과세 부담의 형평성을 제고하여야 한다.

셋째, 자동차 이용과세 강화로 인하여 증가되는 조세부담을 보유과세 완

화로 경감시켜 자동차 소유자의 평균적인 조세부담은 세제개편이전과 동일한 수준을 유지하도록 한다. 이렇게 되면 자동차 관련 세제 개편으로 세수 구조는 변화하지만 전체적으로 자동차 관련 지방세로부터 징수되는 지방세 수 규모는 유지될 수 있을 것이다. 아직 지방세수 기반이 취약하여 이의 확충이 필요한 지방재정실정을 감안할 때 세수의 감소가 초래될 수 있는 대안을 채택하기는 어렵다.

<그림 6-1> 자동차세제의 개선을 위한 대안모색의 틀



제2절 환경친화적 자동차관련 세제의 구축방안

1. 이용과세 강화

가. 이용과세 강화방향

대기오염을 유발하는 자동차 이용을 억제하기 위해서 지방자치단체가 사용할 수 있는 정책은 여러 가지가 있을 수 있다. 예를 들어 경유 자동차 생산·판매 및 수입억제나 5부제·10부제를 통한 자동차 이용억제 등 직접적이고도 다양한 정책이 있을 수 있다. 그러나 이러한 직접적인 정책은 효과는 클지 몰라도 그 부작용 역시 크므로 항구적으로 사용하기에는 부적합하다. 따라서 본 연구에서는 지방자치단체의 대기오염관련 환경관리능력을 제고하되 자동차관련 지방세제를 개선함으로써 대기오염을 억제하는 방안을 검토하고자 한다. 자동차관련 지방세목으로는 자동차 취득단계에서 부과되는 취득세, 등록세와 지방교육세(등록세분), 보유단계에서 부과되는 자동차세와 지방교육세(자동차세분), 그리고 이용단계에서 부과되는 주행세가 있다. 현재 지방자치단체가 지방세를 정책수단으로 하여 대기오염 억제라는 정책목표를 달성하고자 한다면, 이들 세목들이 대상이 될 것이다. 대기오염은 자동차의 이용에서 유발되므로 자동차이용을 억제할 필요가 있다. 따라서 대기오염 억제를 위해서는 자동차 이용과세를 강화하여야 한다. 그리고 자동차 이용과세를 강화하려면 지방세목 중 자동차 이용단계에서 부과되는 주행세가 그 대상이 될 것이다.

그런데 현행 주행세는 국세인 교통세와 공동세 형태로 되어 세율결정권을 비롯한 과세자주권이 심하게 제약을 받고 있다. 현행 주행세는 1998년도 한·미 자동차 통상협상 결과 자동차세율을 인하하게 됨에 따라 발생하

는 지방재정 손실을 보전하기 위하여, 교통세액의 일정률을 지방으로 이전하는 공동세 형태로 2000년부터 신설되었다. 주행세는 비현실적인 자동차세율의 조정과 자동차에 대한 이용과세강화, 취득·보유과세의 완화라는 정책과제를 실현하기 위해 국민에게 별도의 부담증가없이 기존 교통세의 세율을 낮추고 그에 상응한 부가세를 과세하여 주행세재원으로 하도록 하였다.

1998년 한·미 자동차협상이 타결됨에 따라 1998년 12월 31일 지방세법이 개정되어 자동차 세율이 인하되었다(<표 6-1> 참조). 이러한 자동차세율구조 개편으로 2,900억원 정도의 지방세수손실이 발생하게 되고 이에 대해서는 1999년도 증액교부금으로 보전하도록 하였다. 그러나 지방세수손실을 불안정한 증액교부금으로 보전하는 것은 불합리하다는 문제인식에 이를 안정적으로 보전할 수 있도록 하는 방안으로 마련된 것이 주행세이다. 주행세는 1999년 12월 28일 법률 제6060호로 공포되어 2000년 1월 1일부터 시행되었다. 주행세는 교통세징수액을 과표로 하며 3.2% 세율로 징수된다.

<표 6-1> 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세율조정 내역

변경전		변경후			
배기량	cc당세액	배기량	cc당세액		
			세액	감소액	감소율
800cc이하	100	800cc이하	80	20	△20%
1000cc이하	120	1000cc이하	100	20	△17%
1500cc이하	160	1500cc이하	140	20	△13%
2000cc이하	220	2000cc이하	200	20	△ 9%
2500cc이하	250	2000cc초과	220	30	△12%
3000cc이하	310			90	△29%
3000cc초과	370			150	△40%

주: 배기량 × cc당세액 = 연세액

현행 주행세는 납세의무자인 정유사와 수입업자가 정유제조장 또는 세관 소재지 관할 시장·군수(특별징수의무자)에게 다음달 말일까지 납부하도록 하고 있고, 특별징수의무자인 관할 시장·군수는 징수한 다음달 10일까지 울산시(주된 특별징수의무자)에게 송금하도록 하고 있다. 그리고 징수된 주행세수를 울산광역시장이 매달 25일까지 전국 시·군에 배분하고 있다. 배분기준은 전년도 자가용 승용차분 자동차세 징수액 비율로 계산하여 이를 자치단체별로 안분토록 하고 있다. 배분방식상 배분비율의 결정을 전년도 자가용 승용차분 자동차세 징수액 비율을 기준으로 하고 있는 것은 주행세 도입이 자동차세 세율구조 조정으로 인한 세수손실을 보전하기 위한 목적으로 이루어 졌기 때문이다.

이후 주행세율은 2001년 7월 1일부터 새차·현차 차등과세보전과 운수업에 대한 보조금 지급을 반영하여 3.2%에서 11.5%로 인상되었으며, 다시 2002년 7월 1일부터 12.0%로 추가 인상되었다. 그러나 주행세율 인상과 달리 배분방식은 주행세 도입시 적용되던 전년도 자가용 승용차분 자동차세 징수액 비율을 기준으로 안분하는 방식을 고수하고 있다.⁴⁷⁾

살펴본 바와 같이 현행 주행세제는 지방세로의 성격이 취약하여 지방자치단체의 환경관리능력을 제고하는데 있어 다음과 같은 제약을 갖고 있다.

첫째, 현행 주행세제는 자동차세수 감소 보전을 목적으로 도입되어 세율 결정이 감소되는 자동차세수의 보전규모에 따라 이루어진다. 따라서 현행 주행세제하에서는 지방자치단체가 이용과세 강화의 수단으로 주행세수를 인상하려 하여도 불가능하다.

47) 지방자치단체간 배분기준에 대한 이의제기 등을 방지하기 위하여 지방의회의 결산 승인을 받아 확정된 자동차세수를 기준으로 배분한다. 주행세의 배분기준이 되는 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세액은 1월~6월의 경우 전전년도 결산세액으로 하고, 7월~12월은 직전년도 결산세액으로 하고 있다.

둘째, 현행 주행세수 안분기준은 자동차세수 감소분 등을 반영하기 위하여 전년도 자가용 승용차분 자동차세 징수액 비율을 기준으로 안분하도록 하고 있다. 이렇게 자동차 이용과 무관한 배분기준 하에서는 주행세강화로 인하여 증가되는 세수가 자동차 이용으로 인한 대기오염의 피해에 비례적으로 배분되지 못한다.

최근 정부에서 경유소비 억제를 위하여 2002년 7월 1일부터 신타페, 트라제XG, 카렌스 등 경유사용 승용차 중 신타페는 계속 생산판매를 허용하나 트라제XG는 전면 생산을 중단토록 하였다. 그리고 카렌스는 연말까지 생산을 허용하되 강화된 경유승용차 배출가스 기준(현행 유럽연합 경유차 배출가스 기준인 율로-3 : 질소산화물 0.39 kg/km, 미세먼지 0.03 g/km이하)에 도달하지 못할 경우 생산을 중단시킬 방침이다. 또한 「경유차 문제해결을 위한 정부, 시민단체, 기업 공동위원회」는 경유차량에 의한 대기오염물질의 배출량을 줄이기 위해 구형 기계식 엔진을 탑재했거나 저공해 엔진을 장착하지 않은 기아의 스포티지와 레토나, 현대의 깰로퍼 등 3종의 차량을 2003년 초까지 조기에 단종시켜 대기오염을 감소시키기 위한 조치를 취하기로 했다. 환경부는 이번에 고시할 시행규칙에서 차종분류기준을⁴⁸⁾ 일부 개정, 다목적 자동차의 규정을 프레임이나 4륜구동 및 자동장치가 있는 차로 고시해 자동장치를 갖춘 신타페만 승용차 I에서 다목적 차로 재분류되어 배출가스기준을 충족할 수 있게 되었다. 그러나 이같은 장치가 없는 카

48) 환경부(안)에 따르면 배출가스 허용치와 관련해 환경부의 차종분류기준을 일부개정, 다목적 자동차의 규정을 “프레임이나 4륜 구동장치나 차동제한장치(LSD)를 갖춘 차”로 바꾸기로 했다. 이에 따라 LSD를 장착한 신타페만 승용 I에서 다목적 차로 분류가 바뀌면서 배출가스 허용기준을 맞출 수 있게 되었다. 하지만 이러한 장치가 없는 카렌스II와 트라제XG는 현재 기술로는 배출가스 허용기준을 맞출수 없는 승용 I로 그대로 분류되어 7월이후 내수판매가 불가능해 진다(경향신문, 6월 24일자).

렌스, 트라제 등은 승용차 I로 남게 되었다.

이러한 조치는 경유승용차 운행으로 인해 발생하는 대기오염을 방지하기 위한 직접적인 조치이다. 그러나 이러한 직접규제는 기존 승용차의 차량소유자, 생산자의 반발을 야기한다. 따라서 이러한 직접적 조치외에 경유승용차 이용을 억제할 수 있도록 하는 간접적 규제 조치의 일환으로 경유소비에 대한 소비세율을 강화하는 정책을 시행할 필요가 있다.

현재 지방자치단체에서 이러한 환경정책을 수행할 수 있는 정책수단으로는 지방세인 주행세가 있다. 그러나 현행 주행세는 지방자치단체가 환경 정책수단으로서의 활용하기에는 많은 어려움이 있다. 따라서 지방자치단체의 대기오염 억제 등 환경관리능력을 제고하기 위해서는 주행세제를 개편할 필요가 있다.

주행세제의 개편은 다음과 같은 방향으로 추진되어야 한다.

첫째, 주행세가 명실상부한 지방세로서의 역할을 수행할 수 있도록 주행세제를 개편한다. 현재 주행세는 국세인 교통세의 일정율을 재원으로 이를 이양 받아 일정한 기준 하에 기초자치단체에 배분하고 있다. 그러므로 지방자치단체는 전체적인 주행세 규모에 거의 영향을 미치지 못하고 있다. 따라서 우선적으로는 지방자치단체의 과세자주권 확충차원에서 지방자치단체에서도 유류소비에 과세를 할 수 있도록 주행세제를 개편하여야 한다. 또한 지방자치단체의 환경관리능력을 제고시키기 위해서도 자동차 유류사용을 억제하여 자동차 이용을 통제할 수 있는 권한이 자치단체에 부여되어야 한다.

둘째, 이용과세인 주행세의 부담을 강화한다. 자동차의 이용에 관련하여 부과되는 조세로는 국세인 교통세와 지방세인 주행세가 있다. 자동차 이용으로 인한 대기오염 등 외부불경제를 시정하고 이를 원인자에게 부담시키기 위해서는 자동차 이용에 대한 과세인 주행세의 부담을 강화하여야 한다.

셋째, 자동차 유류 소비에 대하여 대기오염 유발 정도에 비례하여 과세하

도록 한다. 현행 교통세 및 주행세는 상대적으로 대기오염의 유발정도가 낮은 휘발유에 대해서는 고세율을 적용하며 유발정도가 높은 경유소비에 대해서는 저세율을 적용하고 있다. 이러한 세율구조는 장기적으로 대기오염을 심화시키고 있다. 따라서 대기오염을 억제하기 위해서는 이러한 세율구조를 개선하여야 한다.

나. 주행세제 개선방안

1) 배분방식의 개선

가) 배분방식에 대한 대안

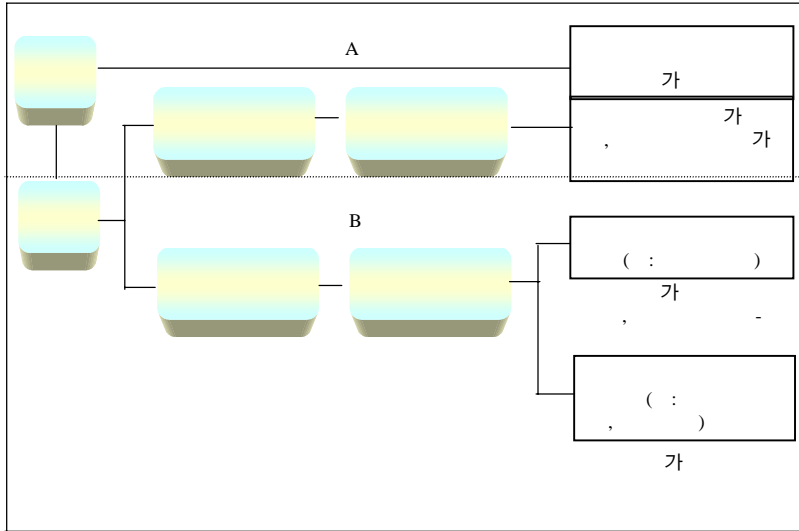
배분방식에는 분리방식과 공동이용방식이 있다. 공동이용방식은 다시 세원의 공동이용방식과 재원의 공동이용방식으로 구분할 수 있다. 세원의 공동이용방식은 중복과세방식을 의미하며, 재원의 공동이용방식은 공동세방식을 의미한다. 공동세방식은 다시 순수한 의미의 공동세방식과 포괄적인 의미의 공동세방식으로 구분할 수 있다.

순수한 공동세는 징세지주의 원칙(origin of collection of the tax)에 의하여 배분하는 경우를 의미하며,⁴⁹⁾ 보다 포괄적인 의미의 공동세는 배분

49) 징세지주의 원칙이란 중앙정부가 징수한 세입을 각 지방정부의 부담액에 따라 해당 지방정부에 되돌려주는 방식을 의미한다. 징세지원칙에 의한 배분은 가장 순수한 배분방법이다. 지방정부로서는 징세비용을 절감하면서 일정액을 확보할 수 있다는 점에서 이점을 가진다. 그러나 이러한 체계하에서의 지방정부는 세율과 과표를 결정할 권한이 주어져 있지 않다. 따라서 이는 지방세라기 보다는 정부간 이전재원이라 볼 수 있다. 지방세목화 하지 않고 이러한 방식을 사용하는 이유는 첫째, 지방정부가 안정적으로 세입을 확보할 수 있다. 둘째, 지방정부의 징세능력이 뒤떨어지기 때문에 중앙정부가 이를 담당하여 배분한다. 셋째, 중앙정부와 지방정부가 수직적 불형평성에 대한 불만을 해소하고 지방정부의 재정에 영향을 미치지 위한 수단으로 활용하기 위해서이다. 이러한 방식의 장점은 다음과 같은 3가지로 요약

공식에 의하여 배분하는 경우를 포함한다(<그림 6-2> 참조).⁵⁰⁾

<그림 6-2> 세원배분유형



주 : 영역A는 지방세원화방안의 모색영역이고 영역B는 지방재원화방안의 모색영역임.

할 수 있다. 첫째는 공식에 의한 배분이나 임의적 배분에 비하여 지방정부에 대한 이전재원의 양이 확실하기 때문에 지방정부가 재정계획을 수립하는데 있어서 많은 이점을 가질 수 있다. 둘째는 지방정부에 의하여 증가된 소득이나 소비가 세수와 밀접히 연계될 수 있다는 장점이 있다. 셋째는 만약 이전재원의 용도가 지정되어 있지 않다면 지방정부의 과세자주권이 확보될 수 있다. 이러한 방법의 가장 큰 문제는 지방정부간 수평적 형평성을 저해할 수 있다는 것이다.

50) Bahl & Linn의 배분방식

구 분	수직적 관계(재원의 이양방식)		
	일 정 액	임의적 결정	승인된 지출의 상환
수 평 적 관 계 (재 원 의 배 분 방 식)	정 세 지 주의 공식에 의한 이전	전 체	프로젝트별 무상한 재 량 권
	비 용 상 환		특 별 목 적 형
	임 의 적 이 전	부 분	

자료 : Bahl, Roy W. & Linn, Johannes F., *Urban Public Finance in Developing Countries*. Oxford University Press, 1992. p.432..

그러나 Bahl & Linn은 순수한 공동세라 할지라도 이는 세원배분의 문제가 아니라 재원배분의 문제임을 분명히 밝히고 있다.⁵¹⁾ 현행 주행세의 세원배분유형은 교통세와 세원을 공유하는 공동세 방식이며, 징세지주의 원칙에 의해 배분하는 순수한 의미의 공동세 방식이 아닌 배분공식에 의해 배분하는 포괄적 의미의 공동세 방식에 속한다고 할 수 있다.

나) 세원배분유형의 결정

많은 세원배분유형 중에서 주행세의 지방세 역할을 강화하고자 할 경우에 사용할 수 있는 방식을 선택하여야 한다. 이를 위해서는 세원배분 유형의 장단점을 비교 검토할 필요가 있다.

<표 6-2>의 세 가지 방안은 각각의 장점과 단점을 가지고 있다. 우선 현행 주행세가 채택하고 있는 공동세 방식은 지방자치단체의 입장에서 본다면 세입의 징수비용이나 지역주민의 조세저항을 야기시키지 않은 채 지방재정을 확충할 수 있기 때문에 선호할 수 있다. 특히 현행 주행세는 보통세로서 지출용도를 지정하지 않고 있는 자주재원으로서 선호의 강도가 커질 수 있다. 그러나 공동세방식은 세율결정권 등과 같은 과세자주권을 제약하고 세목의 정책수단으로서의 역할을 약화시킨다. 또한 공동세방식에서는 지방자치단체의 재정자율성이나 재정책임의 확보가 어렵다. 따라서 현행 공동세 방식의 주행세제를 개선하기 위해서는 세원배분방식을 분리과세방식이나

51) 공동세로서 재원을 배분하는 이유는 크게 3가지로 요약할 수 있다. 첫째, 중앙정부는 재정분권화를 위한 선의의 프로그램으로서 활용하는 것일 수 있으며, 또한 지역에서 발생한 수입에 대하여 일정한 몫을 지방정부에 보장하기 위한 의도를 가지고 있다. 둘째, 중앙정부는 지방정부에 더 많은 세원을 이동시키고자 하나 세무능력이 없거나 정치적으로 그것을 수행하지 않으려 하기 때문이다. 셋째, 중앙정부는 지방정부의 재정을 통제하기 위한 수단을 보유하기를 원할 수 있다(Bahl & Linn, 1992: 434).

중복과세방식으로 개편하여야 한다.

그런데 분리과세방식은 세원을 분리하는 방식으로 주행세, 교통세를 포함한 유류소비에 대한 과세의 지방세화를 의미한다. 이는 과세자주권확충, 지방재원확보가 용이하다는 장점이 있는 반면 행정자치부와 재정경제부 등 부처간 조정에 어려움이 발생하며, 현행 중앙으로부터 지방으로 재원이 이전되는 공동세방식과 반대로 지방으로부터 중앙으로의 재원이 이전되는 중앙-지방간 재원흐름의 역행이 발생한다. 따라서 대안으로서의 실현가능성이 희박하다.

중복과세방식은 주행세를 교통세의 부가세로 전환하는 것으로 과세자주권확충, 지방자치단체 정책수행 용이, 중앙-지방간 재원흐름 유지라는 장점이 있다. 중복과세방식의 단점이라면 현행 공동세방식보다 징세비가 증가할 우려가 있다. 그러나 중복과세방식을 채택하되 현행과 같은 특별징수제도의 골격을 유지한다면 징세비 증가요인은 크지 않을 것이다. 이러한 제 측면들을 고려할 경우 주행세의 세원배분방식은 현행 재원의 공동이용방식 중 하나인 포괄적인 의미의 공동세방식에서 세원의 공동이용방식인 중복과세방식으로 전환하는 것이 타당할 것으로 보인다.

<표 6-2> 주행세 세원재배분 방식에 대한 장단점 분석

명 칭	세원의 공동이용방식		분리방식
	공 동 세	중복과세	
세 원 배분방식	교통세수의 일정부분을 지방자치단체 로 이양	교통세의 부가세	교통세 전체의 지방세이양
세 수 의 용 도	·지방자치단체의 일반재원	·지방자치단체의 일반재원	·지방자치단체의 일반재원 ·일부재원의 중앙 정부이양(역교부)
장 점	·부처간 조정용이 ·중앙-지방간 재원흐름 유지	·과세자주권확충 (세율 등 자율적 결정) ·정책수행용이(자동차의 이용과세 강화 등) ·중앙-지방간재원흐름 유지	·과세자주권 확충 ·지방재원의 확보용이
단 점	·지방자치단체 과세자주권 제약 ·지방재원의확보 곤란 ·재정자율성과 재정 책임성의 미확보	·징세비 증가	·지방세 이양에 따른 중앙재정 보전 방안 모색필요 ·부처간 조정 어려움 발생 ·중앙-지방간 재원 흐름의 역행

현행 주행세제를 세원의 공동이용방식 중 중복과세방식으로 전환할 경우, 국세와지방세의조정등에관한법률 제4조 중복과세금지규정에 위배되지 않을 것으로 판단된다. 왜냐하면 현행 주행세는 이미 교통세와 유류소비에 대하여 공동세방식으로 중복과세하고 있기 때문이다.⁵²⁾

52) 국세와지방세의 조정등에관한법률은 1961년 12월 2일 법률 제780호로 제정되어 18차례나 개정되어 현재에 이르고 있다. 이 법을 제정한 목적은 첫째, 특정세원에 세부담이 집중되는 것을 막고 세원별로 적정한 세부담구조를 유지하며, 중앙정부의 조세정책이 지방재정에 직접적으로 영향을 주는 것을 회피하기 위한 것이라고

2) 서울구조 개편

지방자치단체의 환경관리능력을 제고시키기 위해서는 자동차사용억제를 통해 유류사용을 통제할 수 있는 권한이 필요하다. 주행세는 자동차세 감소분 보전이라는 정책목적의 달성을 위해 도입되었기 때문에 지방세로서의 기능이 거의 없고, 조정재원으로서의 역할을 수행하고 있다. 즉, 지방자치단체가 주행세의 과표나 세율 등을 결정할 권한이 제약되어 있다. 따라서 단기적으로는 지방자치단체에 주행세율결정권을 부여할 필요가 있고, 장기적으로는 배분기준을 변경할 필요가 있다.

지방자치단체에게 세율의 결정권을 부여하려면, 서울구조를 결정할 수 있도록 하여야 한다. 현행 주행세는 교통세와 공동세 형태로 되어 있기 때문에 교통세율의 변화와 밀접히 관련되어 있다. 따라서 지방자치단체가 세율결정권을 가지려면 교통세의 일정율로 되어 있는 현행 주행세 세율구조를 교통세와 무관하게 지방자치단체가 결정할 수 있는 형태로 개편하여야 한다.

서울구조는 종가세와 종량세 형태로 구분할 수 있는데, 종가세·종량세의 두가지 과세표준유형이 다 의미가 있다. 현재 교통세는 종량세 형태의 정액세율구조를 가지고 있으며, 주행세는 종가세 형태의 정율세율 구조를 가지고 있다. 현재 교통세는 휘발유가 ℓ당 588원, 경유가 ℓ당 234원의 종량세 형태의 정액세율구조를 가지고 있으며, 주행세는 교통세 총액의

할 수 있다(원윤희, “지방세 및 세외수입제도의 개편방안,” 「지방재정개혁론」. 서울 : 박영사, 1998년, p. 47.) 둘째, 우리 나라가 추구하고 있는 경제개발 5개년 계획의 추진을 위하여, 즉 국가주도형 경제개발정책을 위하여 많은 재원이 필요했을 것이며 따라서 이를 뒷받침할 수 있는 조세제도를 확립하기 위함이다(김정훈, 「지방소비과세의 확충방안」, 한국지방행정연구원, 1997a, pp. 57.) 그러나 이와 같은 법은 상대적으로 경제성장 등에 따른 세수의 탄력성이 높은 소득이나 소비 등의 세원에 대해 지방자치단체가 과세할 수 없게 함으로써 그 재정적 신축성을 저해하는 결과를 초래하였다(원윤희, 상게서, p. 47.)

120/1000으로 주행세 총액이 결정되므로 세율구조를 판단하기 어려우나 증가세 형태의 정액세율구조와 유사하다고 할 수 있다. 이러한 세율구조는 주행세액이 교통세의 세율결정에 종속되도록 되어 있어 지방자치단체의 세율결정권이 심하게 제약받고 있다. 따라서 지방자치단체가 주행세율 결정권을 가지려면 우선 주행세율구조를 교통세와 같은 l 당 정액인 종량세 형태의 정액세율구조로 개편한 후, 이 세율의 결정을 지방세법에 의하도록 하는 것이다. 이럴 경우 교통세율은 휘발유의 경우 588원/ l , 경유의 경우 234원/ l 가 되며, 주행세율은 휘발유가 70.56원/ l , 경유가 28.08원/ l 가 될 것이다.⁵³⁾

이렇게 주행세율구조가 종량세 형태의 정액세율구조로 개편되면, 다음에는 주행세율의 개편을 검토하여야 한다.⁵⁴⁾ 현행 교통세제 및 주행세제는 대기오염 유발정도가 높은 경유에 대하여 오히려 우대를 하는 문제점이 있다. 즉, 휘발유에 대한 교통세율 588원/ l 은 경유에 대한 교통세율 234원/ l 에 비해서 2.5배 이상 높다. 따라서 교통세액의 120/1000으로 되어 있는 주행세부담도 휘발유가 경유보다 2.5배이상 높다. 이러한 세제는 상대적으로 대기오염 유발정도가 높은 경유소비를 휘발유 소비보다 우대하는 것이다. 따라서 유류소비에 대한 조세부담이 대기오염 유발정도를 반영할 수 있도록 교통세제 및 주행세제를 개편하여야 한다. 대기오염 유발정도를 반영

53) 주행세율의 계산은 다음과 같다. 588원/ l (휘발유 교통세율) \times 120/1000(주행세율) = 70.56원/ l (휘발유 주행세율), 234원/ l (경유 교통세율) \times 120/1000(주행세율) = 28.08원/ l (경유 주행세율).

54) 휘발유, 경유소비를 포함한 에너지 문제는 산업자원부, 환경부, 재정부, 행정자치부 등 다양한 부처가 관련되어 있고 각 부처마다 에너지 관련 장기정책을 입안하고 있다. 장기 에너지 수급계획등이 수립되어 있어 미래에 유류에 부과될 조세 등이 예정되어 있다. 그러나 이러한 계획은 향후 변경될 가능성이 높으므로 본 논문의 분석과 논의에서는 미래의 계획을 참고로 하더라도 현재의 제도를 중심으로 논의를 전개하고자 한다.

하여 교통세제 및 주행세제를 개편한다면 경유에 부과되는 교통세율 및 주행세율이 휘발유에 부과되는 것보다 오히려 높아야 한다.⁵⁵⁾ 이러한 적정세율의 검토는 대기오염 정도 뿐만 아니라 유류수급정책, 산업정책등 다양한 정책의 일환으로 이루어지므로 이를 결정하기는 어렵다. 우선적으로 경유소비에 대해서는 적어도 휘발유와 동일한 조세를 부담시켜야 한다고 본다. 그러나 교통세는 국세이므로 본 연구에서는 지방세에 국한하여 적어도 경유에 부과되는 주행세율을 휘발유 주행세율과 일치시키는 방안을 대안으로 제시하고자 한다. 즉, 대기오염을 유발하는 경유소비를 억제하기 위해서는 현재 휘발유에 비해 우대하고 있는 경유에 대한 주행세율을 휘발유와 동일하게 일치시켜야 한다.

주행세율구조를 교통세와 같은 l 당 정액인 종량세 형태의 정액세율구조로 개편한다고 가정한다면, 현재 휘발유에 부과되는 주행세율은 70.56원/ l 이 될 것이다. 그리고 경유에 부과되는 주행세율은 28.08원/ l 이 될 것이다. 이러한 세율구조 하에서 경유소비를 억제하기 위해서는 적어도 경유에 부과되는 28.08원/ l 의 주행세율을 휘발유와 동일한 70.56원/ l 으로 인상하여야 한다. 이 경우 경유에는 l 당 42.48원의 추가부담이 발생할 것이다. 이러한 추가부담으로 인해 증가되는 주행세수는 2000년 소비량 기준으로 7,707억 56백만원이 될 것이다. 그리고 2001년 소비량 기준으로는 7,533억 6백만원, 그리고 2002년 소비량 기준으로는 9,855억 35백만원이 될 것이다.

이러한 주행세율 증가분의 예측은 다음과 같은 계산근거에 바탕을 두고 있다.

55) 라휘문은 지방환경경제관련 논문에서 유류에 부과하는 지방환경세를 대기오염물질 배출량에 비례하여 부과한다면, 휘발유와 등유 15원/ l , 경유 20원/ l , 중유 43원/ l 로 경유에 대한 세율이 휘발유에 대한 세율보다 1.33배 이상 높아야 한다고 분석하였다(라휘문, 전계서).

- 2000년 경유소비량 × 주행세율 인상분 = 18,143,971kl × 42.48원/ℓ
= 7,707억 56백만원
- 2001년 경유소비량 × 주행세율 인상분 = 17,780,283kl × 42.48원/ℓ
= 7,553억 6백만원
- 2002년 경유소비량 × 주행세율 인상분 = 23,199,983kl × 42.48원/ℓ
= 9,855억 35백만원

이러한 주행세 부담증가는 상당히 급격한 것으로 이를 단계적으로 시행할 필요가 있다. 즉, 현행 경유에 대한 주행세 28.08원/ℓ을 휘발유에 대한 주행세율 70.56원/ℓ까지 상향조정하되 자동차 이용자의 충격을 완화하기 위하여 3단계나 4단계로 나누어 조정하도록 한다. 3단계로 나누어 조정할 경우 현행 경유 주행세율 28.08원/ℓ는 1차로 42.24원/ℓ로 상향조정하며, 2차로 56.40원/ℓ, 최종적으로 휘발유 주행세율과 동일한 70.56원/ℓ로 상향조정한다(<표 6-3> 참조).

<표 6-3> 단계별 주행세율 상향 조정율 : 3단계

(단위 : 원/ℓ)

구 분	현 행	1단계	2단계	3단계(최종)
단계별 세율	28.08	42.24	56.40	70.56

4단계로 나누어 조정할 경우에는 현행 주행세율을 1차로 38.70원/ℓ로 상향조정하며, 2차로 49.32원/ℓ, 3차로 59.94원/ℓ로 상향조정하고, 최

종적으로는 휘발유와 동일한 70.56원/ℓ로 상향조정한다(<표 6-4> 참조). 그리고 이렇게 경유와 휘발유 대하여 동일한 주행세율로 일치시킨 후에는 유류정책이 변화하더라도 휘발유, 경유를 차별하지 않고 동일한 주행세율을 적용하도록 한다.

<표 6-4> 단계별 주행세율 상향 조정율 : 4단계

(단위 : 원/ℓ)

구 분	현 행	1단계	2단계	3단계	최 종
단계별 세율	28.08	38.70	49.32	59.94	70.56

물론, 이러한 주행세율의 상향조정은 그 전제인 주행세율체계의 변경(교통세액의 일정율 ⇒ ℓ당 정액세율)이 없이 현행 주행세제도를 유지한 채 휘발유와 경유에 동일하게 적용되는 주행세율을 차등 적용하는 방식을 적용함으로써 달성할 수도 있다. 즉, 현재 휘발유와 경유를 구분하지 않고 교통세액의 120/1000으로 되어 있는 주행세율을 휘발유 주행세율은 현행대로 120/1000으로 유지하고 경유 주행세율을 301.5/1000으로 변경한다. 이럴 경우에는 현행 주행세제를 크게 개편하지 않고 경유에 대한 주행세 부담을 휘발유와 동일하게 만들 수 있다. 그러나 이러한 방식은 단기적으로는 본 연구에서 제시한 대안과 유사한 효과를 얻을 지 모르지만, 주행세가 교통세에 종속되어 있어 발생하는 과세자주권제약, 자치단체 환경관리능력 제약 등의 문제점은 그대로 존속하게 된다.

3) 안분기준의 개선

주행세는 현재 교통세와 공동세 형태로 교통세의 일정율을 지방에 이양받아 이를 재원으로 자동차 세수 등 별도의 기준으로 지방자치단체에 안분한다. 이러한 체제하에서는 이용과세 강화와 보유과세 완화를 위한 정책이 자동차 이용자의 이용과세부담을 증가시키고 보유과세부담은 완화시키는 효과는 있지만, 주행세 배분방식의 특성으로 인하여 이러한 효과가 지방자치단체에 반영되지 않는다. 즉, 그 지역의 자동차 이용증가가 당해 지역의 주행세수 증대로 이어지지 않는다. 이는 주행세가 공동세 형태로 교통세와 연계되어 있기 때문이다. 따라서 지방자치단체는 거의 과세주체로서의 역할을 수행하지 못하고 있다. 또한 주행세와 연계되어 있는 교통세는 휘발유와 경유의 소비에 대하여 과세하는 한시적인 목적세(1994년-2003년)이므로 향후 특별소비세로 환원될 것이다. 따라서 조세체계의 간소화를 위해서도 주행세의 독립은 필요하다. 이러한 점들을 고려할 때 주행세가 지방세로 독립되는 시점은 교통세가 특별소비세로 환원되는 시점으로 할 필요가 있을 것이다.

현행 배분방식은 자동차세 세율 인하로 인한 세수손실을 주행세로 보전함으로써 재산보유과세 비중은 낮아지고 이용과세의 비중이 높아졌으나 이는 전체적인 의미에서 그렇다는 것이지, 지방자치단체 입장에서는 자동차세의 일부가 주행세형태로 보전된 것일 뿐이다. 즉, 자동차 이용율의 증가로 환경오염으로 인한 피해가 큰 자치단체에 더 많은 주행세액이 교부되는 것이 아니다. 이러한 배분방식은 자동차 이용으로 인한 대기오염, 도로과손 등 환경오염의 피해정도가 반영되지 않았다. 따라서 해당 자치단체에서 발생하는 환경오염에 비례하여 자치단체에 세수가 배분될 수 있도록 배분방식을 변경해야 한다.

즉, 해당 지방자치단체에서 자동차 운행으로 소비된 휘발유나 경유의 양에 비례하여 주행세가 배분되어야 한다. 다만, 정확하게 해당 지방자치단체에서 소비된 휘발유나 경유의 양을 파악하기 어려우므로 대응변수로 판매량을 사용할 수 있을 것이다.

이 경우 배분기준은 전년도 자동차세 징수액에서 수송용 휘발유 및 경유 판매량으로 변경될 것이다. 다만 주행세가 특별징수제도를 두고 있고 징수에서 배분까지 2개월 이상이 소요되는 점을 감안하여 1분기의 시차를 둘 필요가 있다. 즉, 1월의 판매량이 4월 주행세 배분의 기준이 되는 것이다. 또는 1분기 전 6개월간 판매량 합계액에 비례하여 배분하는 방식도 가능하다고 본다.

<그림 6-3> 주행세 안분방식 개편(안)

현 행
각 시군별 세액 = 당해월 주행세 징수총액 × 당해 시군의 전전년도 또는 직전년도의 자동차세 징수액/전국의 전전년도 또는 직전년도의 자동차세 징수액의 합계액
제 1 안
각 시군별 세액 = 당해월 주행세 징수총액(휘발유분) × 당해 시군의 1분기 전 월 휘발유 판매량/전국의 1분기전 월 휘발유 판매량 + 당해월 주행세 징수총액(경유분) × 당해 시군의 1분기 전 월 경유 판매량/전국의 1분기전 월 경유 판매량
제 2 안
각 시군별 세액 = 당해월 주행세 징수총액(휘발유분) × 당해 시군의 1분기 전 6개월 휘발유 판매량 / 전국의 1분기 전 6개월 휘발유 판매량 + 당해월 주행세 징수총액(경유분) × 당해 시군의 1분기 전 6개월 경유 판매량/전국의 1분기 전 6개월 경유 판매량

2. 보유과세 완화

가. 자동차세 세율구조의 하향조정

주행세율 인상으로 인한 세수증가는 승용차 운행자에게 커다란 부담으로 작용할 것이다. 따라서 이러한 자동차 이용으로 증가되는 부담은 자동차 보유로 인한 부담을 감소시킴으로써 상쇄시켜야 한다. 현재 자동차 보유단계에서 부과되는 지방세목으로는 자동차세와 지방교육세(자동차세분)가 있다. 지방자치단체가 사용할 수 있는 정책수단은 이들 두 세목이다. 이중 지방교육세(자동차세분)는 자동차세액을 과세표준으로 하여 30%세율로 부가되는 부가세형태의 세목이다. 따라서 자동차 보유과세를 완화한다면 자동차세가 검토대상이 될 것이다. 즉, 이용과세 강화를 통한 자동차소유자의 부담증가는 보유과세인 자동차세율을 하향 조정함으로써 완화시켜 전체적인 부담을 세제 개편전과 유사하게 한다. 이러한 자동차 세율 하향조정 방안에는 현행 세율구조를 유지한 채 구간별 세율을 인하하는 방안과 세율구조를 조정하여 전반적인 보유과세 비중을 낮추는 방안 또는 세율구조조정과 구간별 세율인하를 동시에 추진하는 방안 등이 있을 수 있다.

승용자동차세율을⁵⁶⁾ 인하시킬 경우 인하 폭은 증가된 주행세액과 경감되는 자동차세액 및 지방교육세액(자동차세분)의 합계액을 동일하게 만들어 주는 비율이 될 것이다. 경유주행세율을 휘발유주행세율과 동일하게 인상함으로써 증가되는 주행세수는 7,707억 56백만원이다. 이러한 주행세수

56) 비영업용 승용자동차의 세율은 1998년말 한미통상협상결과에 따라 7단계세율체계를 5단계로 축소조정하면서 종전의 2500CC이하(250원), 3,000CC이하(310원), 3,000CC초과(370원)의 3단계를 2,000CC초과에 통합하여 220원으로 하고 배기량이 적은 자동차의 세율도 하향조정하였다.

증가규모는 비영업용 승용자동차 세액 2조 983억원과 지방교육세(자동차세분) 6,294억 90백만원을 합친 2조 7,277억 90백만원의 28.26%에 해당되며, 영업용까지 포함한 승용자동차 세액 2조 1,078억 27백만원과 지방교육세(자동차세분) 6,323억 48백만원을 합친 2조 7,401억 75백만원의 28.13%에 해당된다. 따라서 승용자동차 세율의 평균 인하폭은 28%내외에서 결정될 것이다.

이러한 방안은 주행세 세율체계 전반을 상향조정함으로써 불요불급한 자동차 이용을 억제하며, 또한 자동차 보유자의 자동차 보유로 인한 부담을 완화함으로써 재산과세물건간 불형평성을 완화시킨다. 상향조정된 주행세수로 인한 세수 증가분은 보유과세인 자동차세의 부담을 완화함으로써 전체적인 자동차 관련 지방세부담을 유사하게 하여 자동차 세제 개편으로 인한 조세부담의 중립성을 추구한다.

자동차세율 체계 개편방안은 다양한 방안이 있을 수 있으나 본 연구에서는 세 가지 방안을 검토해 보고자 한다. 첫째 방안은 전반적인 세율을 비례적으로 경감하는 방안이며, 둘째 방안은 과세구간을 단순화하면서 동시에 구간별 세율을 낮추는 방안이다. 그리고 셋째 방안은 단일세율구조로 전환하는 방안이다.

먼저 첫 번째 방안을 구체적으로 검토한 결과를 보면 다음과 같다. 2000년 결산기준으로 승용자동차에 대한 자동차세수는 2조 1,078억 27백만원으로 전체 자동차세수 2조 2,586억 9백만원의 93.32%에 해당한다. 따라서 승용자동차에 대한 세율인하의 혜택은 거의 대부분의 자동차세 소유자의 보유과세부담을 경감시켜 줄 것이다. 또한 2000년 결산기준으로 비영업용 승용자동차에 대한 지방세수는 2조 983억원으로 전체 자동차세수 2조 2,586억 9백만원의 92.90%에 해당한다.

<표 6-5> 자동차 세수구조

(단위 : 백만원/%)

구분	승용자동차			승 합 자동차	화 물 자동차	특 수 자동차	소형자동차 (3륜이하)	합 계
	영업용	비영업용	소 계					
세액	9,527	2,098,300	2,107,827	71,972	76,116	2,419	275	2,258,609
비중	0.42	92.90	93.34	3.19	3.37	0.11	0.01	100.00

따라서 이 경우에도 비영업용 승용자동차에 대한 세율인하의 혜택은 승용자동차에 대한 세율인하와 유사하게 대부분의 자동차 소유자의 보유과세 부담을 경감시켜 줄 것이다. 이러한 사실은 비영업용 승용자동차의 소유자가 대부분의 자동차세를 부담하고 있음을 말해준다. 다시 말하면 영업용 승용자동차나 화물자동차, 특수자동차 등은 숫자도 적지만, 자동차세부담도 상대적으로 낮았다는 것이다. 따라서 그 동안 상대적으로 과다하게 자동차세를 부담하고 있던 비영업용 승용자동차 소유자의 부담을 완화시켜줄 필요가 있다.

첫째는 영업용, 비영업용을 불문하고 승용자동차 소유자의 부담을 경감시키기 위해 일률적으로 자동차세 전 과세구간의 정액세율을 동일하게 하향 조정하는 방안이다. 둘째는 그동안 상대적으로 우대받던 영업용 승용자동차를 제외한 비영업용 승용자동차의 부담을 경감시키기 위해 일률적으로 비영업용 승용자동차에 대한 정액세율을 전 과세구간에 걸쳐 동일하게 하향 조정하는 방안이다. 첫 번째의 경우 자동차관련 세제개편후의 조세부담을 개편전과 완전히 동일하게 하기 위해서는 승용자동차 세율구조를 일률적으로 28.13% 하향조정하여야 한다. 그러나 이렇게 하면 자동차 세율구조상 정

액세율이 너무 세분화되어 비현실적이며 그 효과를 분석하기도 용이하지 않으므로 세율구조의 평균 하향 조정율을 28%로 결정하기로 한다.⁵⁷⁾

이 경우의 자동차세 세율구조는 다음과 같다.

<표 6-6> 승용자동차의 세율구조(안) I

비영업용			영업용		
배기량	cc당세액		배기량	cc당세액	
	현행	변경후		현행	변경후
800cc이하	80	57.6	--	--	--
1000cc이하	100	72.0	1000cc이하	18	12.96
1500cc이하	140	100.8	1500cc이하	18	12.96
2000cc이하	200	144.0	2000cc이하	19	13.68
2000cc초과	220	158.4	2500cc이하	19	13.68
--	--	--	2500cc초과	24	17.28

주: 배기량 × cc당세액 = 연세액

<표 6-7> 단계별 주행세율 상향 조정에 따른 자동차세 평균인하율

구분		현행	1단계	2단계	최종	
3단계 조정	주행세율	28.08원/ℓ	42.24원/ℓ	56.40원/ℓ	70.56원/ℓ	
	자동차세율 평균인하율	--	9.3%	18.7%	28%	
구분		현행	1단계	2단계	3단계	최종
4단계 조정	주행세율	28.08원/ℓ	38.70원/ℓ	49.32원/ℓ	59.94원/ℓ	70.56원/ℓ
	자동차세율 평균인하율	--	7.0%	14.0%	21.0%	28.0%

57) 이러한 자동차세 세율구조를 채택하고 세수변화를 분석하면 그 분석결과에는 주행세 세수증가분과 자동차세, 지방교육세(자동차세분)이 세수감소분이 완전히 일치하지는 않는다. 이렇게 완전히 일치시키려면 자동차세율구조상 정책세율구조를 소수점 4자리이하까지로 세밀하게 결정하여야 한다. 그러나 이러한 세율구조를 채택하는 것은 현실적으로 불가능하다.

나. 구간으로 통합

현재 배기량에 따라 5개 구간으로 나누어 누진세율을 적용하는 세율구조를 3개구간으로 단순화하고 구간별 세율을 결정하는 방안이다. 현행 자동차세의 세율구간은 비영업용 승용자동차가 800cc이하, 1000cc이하, 1500cc이하, 2000cc이하, 2000cc초과의 5단계로 되어 있으며 영업용 승용자동차는 1000cc이하, 1500cc이하, 2000cc이하, 2500cc이하, 2500cc초과의 5단계로 되어 있다. 이러한 세율구간을 1000cc이하, 2000cc이하, 2000cc초과의 3단계로 단순화한 후 적합한 각 구간별 정액세율을 적용하도록 한다. 이 경우 단계 축소로 인하여 상위구간에서 하위구간으로 하향조정되어 발생하는 세액감소분은 10%정도이며 구간내에서 세율하향조정으로 인해 발생하는 세액감소분은 18%정도 된다. 이러한 과정을 통하여 산출한 세율구조는 <표 5-18>과 같다.⁵⁸⁾

58) <표 6-8>에 나타난 자동차세율구조는 다음과 같은 방식에 의하여 도출되었다. 우선 5단계로 되어 있는 세율구간을 1000cc이하, 2000cc이하, 2000cc초과로 일치시킨 후 1000cc에는 80원(영업용은 18원), 2000cc구간에는 140원(영업용은 19원), 2000cc초과구간에는 220원(영업용은 24원)의 세율을 적용한다. 그리고 이렇게 하위구간의 세율을 적용함으로써 감소되는 자동차세액은 3,338억원이다. 경유 주행세율인상으로 발생하는 7,707억 56백만원에서 3,338억원을 제외한 4,369억 56백만원은 구간통합 후 자동차 세액 1조 9,588억 49백만원의 18%에 해당되므로 이를 적용하여 <표 6-8>에 나타난 3단계 자동차세율 구조를 도출하였다.

<표 6-8> 승용자동차의 세율구조(안)Ⅱ

비영업용			영업용		
배기량	cc당세액		배기량	cc당세액	
	현행	변경후		현행	변경후
		65.60			
800cc이하	80	"	--	--	--
1000cc이하	100	114.8	1000cc이하	18	14.76
1500cc이하	140	"	1500cc이하	18	15.58
2000cc이하	200	"	2000cc이하	19	"
2000cc초과	220	180.4	2500cc이하	19	19.68
--	--	"	2500cc초과	24	"
		--			

주: 배기량 × cc당세액 = 연세액

그러나 이러한 세율구조는 세율구간이 5단계에서 3단계로 축소되고 비영업용 승용자동차에 적용되던 세율구간과 영업용 승용자동차에 적용되는 세율구간을 일치시켜주어 종전 보다 단순화된 세율구조로 전환된 것이다. 그러나 세율구간별 정액세율이 소수점 단위로 세분화된 복잡한 형태로 되어 있고 전반적인 자동차세 부담 경감에도 불구하고 영업용 승용자동차의 2500cc이하에서는 종전보다 오히려 조세부담이 증가하는 단점이 있다. 따라서 이러한 단점을 개선하기 위하여 세율구조를 좀더 단순화한 방안을 제시하면 다음의 표와 같다.

이 경우 적정 정액세율은 비영업용 승용자동차의 경우 배기량 1000cc이하는 cc당 65원, 2000cc이하는 cc당 115원, 그리고 2000 cc초과는 cc당 180원을 적용한다. 그리고 영업용 승용자동차의 경우 적정 정액세율은 배기량 1000cc이하는 cc당 15원, 2000cc이하는 cc당 16원, 그리고 2000 cc초과는 cc당 19원을 적용한다.

<표 6-9> 승용자동차의 세율구조(안)Ⅲ

비영업용			영 업 용		
배 기 량	cc당세액		배 기 량	cc당세액	
	현 행	변경후		현 행	변경후
800cc이하 1000cc이하	80 100	65 "	-- 1000cc이하	-- 18	-- 15
1500cc이하 2000cc이하	140 200	115 "	1500cc이하 2000cc이하	18 19	16 "
2000cc초과 --	220 --	180 --	2500cc이하 2500cc초과	19 24	19 "

주: 배기량 × cc당세액 = 연세액

다. 단일세율로 통합

현재 배기량에 따라 5개 구간으로 나누어 누진세율을 적용하는 세율구조의 구간을 없애고 모두 동일한 세율을 적용하는 단일세율구조로 전환한다. 이 경우 배기량에 관계없이 cc당 일정액의 세율로 자동차세를 부과한다. 다만 이 경우 전체적인 자동차세 부담은 28%이상 완화되도록 세율을 결정한다. 이럴 경우 자동차 소유자의 전체적인 자동차세 부담은 경감되지만 배기량이 적은 차량의 소유자는 오히려 현행보다 자동차세 부담이 증가하는 문제가 발생할 수 있다. 즉 이 경우 영업용의 경우 세율구간간 차이가 크지 않으므로 모든 구간에서 cc당 18원으로 단일세율을 정한다면, 비업무용 승용차의 경우 정액세율은 cc당 121.80원의 단일세율이 된다. 이와 같은 과정을 거치면 비업무용 승용차 소유자의 경우 1000cc를 초과하는 구간에서는 현행보다 자동차세부담이 감소하지만 800cc이하 구간과 1000cc이하 구간의 차량 소유자는 현행보다 조세부담이 증가한다. 즉, 800cc이하 구간과

1000cc이하 구간에서 현행 cc당 80원, cc당 100원에서 cc당 121.80원으로 세율이 인상되는 것이다. 따라서 이렇게 조세부담이 누진적인 현재 자동차세 세율체계를 역진적으로 개편하는 방안은 채택하기 어렵다.

라. 대안의 선택

주행세율 인상으로 야기되는 조세부담을 자동차 보유로 인한 부담의 감소로 상쇄시켜야 한다. 즉, 이용과세 강화를 통한 자동차소유자의 부담증가를 보유과세인 자동차세율을 하향 조정함으로써 완화시켜 전체적인 부담을 세제 개편전과 유사하게 한다. 이러한 방안은 주행세 세율체계 전반을 상향 조정함으로써 불요불급한 자동차 이용을 억제하며, 또한 자동차 보유자의 자동차 보유로 인한 부담을 완화함으로써 재산과세물건간 불형평성을 완화시킨다. 상향조정된 주행세수로 인한 세수증가분은 보유과세인 자동차세의 부담을 완화함으로써 전체적인 자동차 관련 지방세부담은 유사하게 하여 자동차 세제 개편으로 인한 조세부담의 중립성을 추구한다. 이러한 자동차 세율 하향조정 방안으로 자동차세율 체계 개편방안을 3가지로 검토하였다. 첫째는 전반적인 세율을 비례적으로 경감하는 방안이며, 둘째는 과세구간을 단순화하면서 동시에 구간별 세율을 낮추는 방안이고, 셋째는 단일세율구조로의 전환하는 방안이다. 이러한 세가지 방안 중 설문조사 결과 수렴된 의견을 반영한 누진구조를 유지한 채 자동차세부담을 경감하는 첫 번째 대안이 적합하다고 생각한다. 즉, 영업용, 비영업용을 불문하고 승용자동차 소유자의 부담을 경감시키기 위해 일률적으로 자동차세 전 과세구간의 정액세율을 28% 하향 조정하는 방안을 대안으로 선택하고자 한다.

제3절 효과분석

1. 재산과세부담 변화효과

이용과세인 주행세 강화로 인한 세수증대를 보유과세인 자동차세를 완화 시킴으로써 상쇄시킬 경우, 자동차세 완화는 취득과 보유에 대하여 부과되는 지방세 재산과세에서 차지하는 자동차세 비중을 축소시킨다. 지방세 재산과세 총 15조 6,089억 3백만원 중에서 과세대상 물건별 비중을 살펴보면 토지가 38.90%, 건축물이 29.94%, 자동차가 28.58%를 차지한다. 그리고 이들을 제외한 기타 재산은 2.58%를 차지한다.⁵⁹⁾ 그러나 자동차 관련 세제 개편으로 자동차세의 부담이 28% 경감되어 자동차세수가 7,694억 32백만원이 감소하면, 과세대상물건별 비중은 변화된다. 지방세 재산과세 총 14조 8,394억 71백만원 중에서 차지하는 과세대상 물건별 비중을 살펴보면 토지가 40.91%, 건축물이 31.49%, 자동차가 24.88%를 차지한다. 그리고 이들을 제외한 기타 재산은 2.71%를 차지한다. 자동차의 취득과 보유에 대하여 부과되는 지방세 재산과세의 비중은 28.58%에서 24.88%로 3.70% 낮아진다.

59) 2000년 결산기준으로 재산의 취득과 보유에 대하여 부과하는 지방세는 13조 6,047억 41백만원이다. 그리고 재산의 취득과 보유에 대하여 부과되는 교육세(지방세분)는 2조 41억 62백만원이다(지방교육세는 2001년 1월 1일부터 국세인 교육세 중 지방세 부가징수분을 지방에 이양받아 신설되었다). 본 연구에서 의도하는 세제개편 결과의 정확한 효과분석을 위해서 지방교육세가 2000년 이전에 이양된 것으로 가정하고 재산의 취득과 보유에 부과되는 지방세에 교육세(지방세분)를 포함하여 분석을 하였다.

<표 6-10> 과세물건별 세수 비중변화 : 취득·보유과세

(단위: 백만원, %)

구 분		토 지	건축물	자동차	기 타	합 계
개편전	세수	6,071,234	4,673,589	4,461,587	402,493	15,608,903
	비중	38.90	29.94	28.58	2.58	100.00
개편후	세수	6,071,234	4,673,589	3,692,155	402,493	14,839,471
	비중	40.91	31.49	24.88	2.71	100.00

주: 기타에 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비, 기타 취득, 기타 등록이 있음.
 자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

그리고 자동차 관련 세제 개편의 충격을 완화하기 위하여 3단계로 나누어 추진할 경우의 과세대상물건별 비중의 변화를 살펴보면 다음과 같다. 즉 토지, 건축물, 자동차, 기타 재산의 비중은 세제 개편전 38.90%, 29.94%, 28.58%, 2.58%에서 1단계 개편 후 자동차의 비중은 27.39%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 39.54%, 30.44%, 2.62%로 높아진다. 그리고 2단계 개편 후 자동차의 비중은 26.15%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 40.22%, 30.96%, 2.67%로 높아진다. 최종적으로 자동차의 비중은 24.88%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 40.91%, 31.49%, 2.71%로 높아진다. 즉, 3단계 자동차관련세제 개편으로 자동차가 취득·보유관련 재산재산과세에서 차지하는 비중은 현행 28.58%에서 1단계 개편후 27.39%, 2단계 개편 후 26.15%로 낮아지고 최종적으로는 24.88%로 낮아진다.

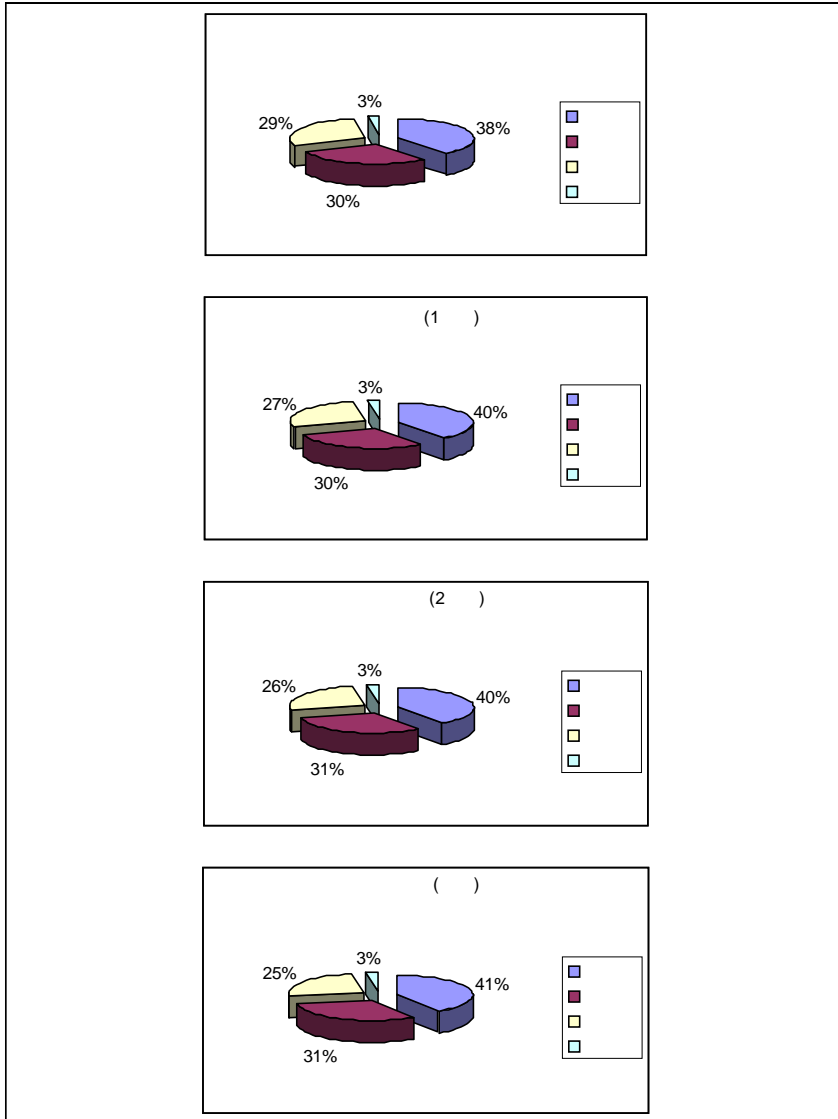
<표 6-11> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 취득·보유과세

(단위: 백만원, %)

구 분		토 지	건축물	자동차	기 타	합 계
개편전	세수	6,071,234	4,673,589	4,461,587	402,493	15,608,903
	비중	38.90	29.94	28.58	2.58	100.00
1단계 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	4,206,026	402,493	15,353,342
	비중	39.54	30.44	27.39	2.62	100.00
2단계 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	3,947,716	402,493	15,095,032
	비중	40.22	30.96	26.15	2.67	100.00
최 종 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	3,692,155	402,493	14,839,471
	비중	40.91	31.49	24.88	2.71	100.00

주: 기타에 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비, 기타 취득, 기타 등록이 있음.
 자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

<그림 6-4> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 취득·보유과세



또한 4단계로 나누어 추진할 경우의 과세대상물건별 비중의 변화를 살펴 보면 다음과 같다. 즉 토지, 건축물, 자동차, 기타 재산의 비중은 세제 개편 전 38.90%, 29.94%, 28.58%, 2.58%에서 1단계 개편 후 자동차의 비중은 27.69%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 39.38%, 30.32%, 2.61%로 높아진다. 그리고 2단계 개편 후 자동차의 비중은 26.78%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 39.88%, 30.70%, 2.64%로 높아진다. 3단계 개편 후 자동차의 비중은 25.84%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 40.39%, 31.09%, 2.68%로 높아진다. 그리고 최종적으로 자동차의 비중은 24.88%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 40.91%, 31.49%, 2.71%로 높아진다. 즉, 4단계 자동차관련세제 개편으로 자동차가 취득·보유관련 재산재산과세에서 차지하는 비중은 현행 28.58%에서 1단계 개편후 27.69%, 2단계 개편후 26.78%, 3단계 개편후 25.84%로 낮아지고 최종적으로는 24.88%로 낮아진다.

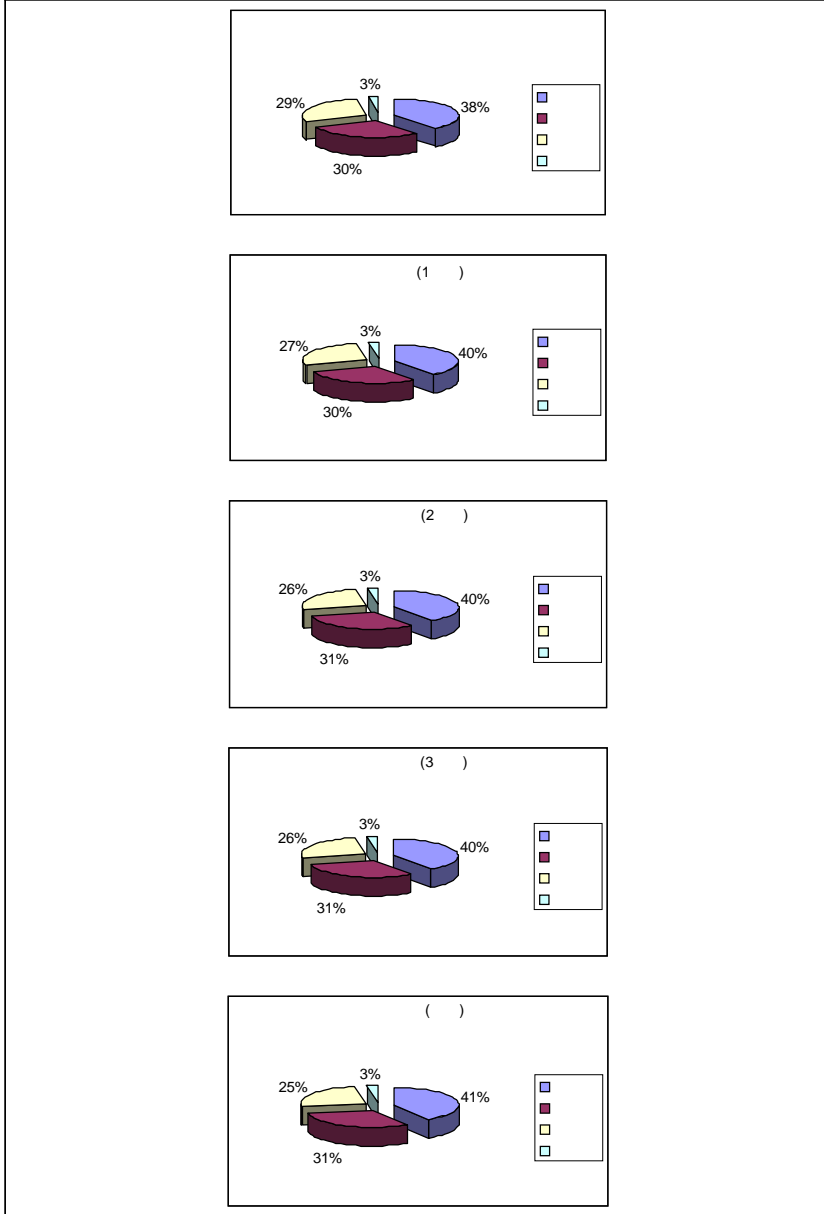
<표 6-12> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 취득·보유과세

(단위: 백만원, %)

구 분		토 지	건축물	자동차	기 타	합 계
개편전	세수	6,071,234	4,673,589	4,461,587	402,493	15,608,903
	비중	38.90	29.94	28.58	2.58	100.00
1단계 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	4,269,229	402,493	15,416,545
	비중	39.38	30.32	27.69	2.61	100.00
2단계 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	4,076,871	402,493	15,224,187
	비중	39.88	30.70	26.78	2.64	100.00
3단계 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	3,884,513	402,493	15,031,829
	비중	40.39	31.09	25.84	2.68	100.00
최 종 개편후	세수	6,071,234	4,673,589	3,692,155	402,493	14,839,471
	비중	40.91	31.49	24.88	2.71	100.00

주: 기타에 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비, 기타 취득, 기타 등록이 있음.
 자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

<그림 6-5> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 취득·보유과세



또한 보유에 대하여 부과되는 지방세 재산과세에서 차지하는 자동차세 비중도 축소시킨다. 재산의 보유와 관련하여 부과되는 지방세 재산과세 총액 6조 7,785억 97백만원 중에서 차지하는 과세대상 물건별 비중을 살펴보면 토지가 31.07%, 건축물이 25.57%, 자동차가 43.20%를 차지한다. 그리고 이들을 제외한 기타 재산은 0.16%를 차지한다. 그러나 자동차 관련 세제 개편으로 자동차세의 부담이 28%경감되면 과세대상물건별 비중은 변화된다. 보유관련 재산과세 총액 6조 91억 65백만원 중에서 과세대상 물건별 비중을 살펴보면 토지가 35.04%, 건축물이 28.84%, 자동차가 35.93%를 차지한다. 그리고 이들을 제외한 기타 재산은 0.18%를 차지한다. 자동차의 보유에 대하여 부과되는 지방세 재산과세의 비중은 43.20%에서 35.93%로 7.27%p 낮아진다.

<표 6-13> 과세물건별 세수 비중변화 : 보유과세

(단위: 백만원, %)

구 분		토 지	건축물	자동차	기 타	합 계
개편전	세수	2,105,886	1,733,491	2,928,569	10,651	6,778,597
	비중	31.07	25.57	43.20	0.16	100.00
개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,159,137	10,651	6,009,165
	비중	35.04	28.85	35.93	0.18	100.00

주: 기타에 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비, 기타 취득, 기타 등록이 있음.
 자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

그리고 자동차 관련 세제 개편의 충격을 완화하기 위하여 3단계로 나누어 추진할 경우의 과세대상물건별 비중의 변화를 살펴보면 다음과 같다. 즉 토지, 건축물, 자동차, 기타 재산의 비중은 세제 개편전 31.07%,

25.57%, 43.20%, 0.16%에서 1단계 개편 후 자동차의 비중은 40.98%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 32.28%, 26.57%, 0.16%로 높아진다. 그리고 2단계 개편 후 자동차의 비중은 38.54%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 33.61%, 27.67%, 0.17%로 높아진다. 최종적으로 자동차의 비중은 35.93%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 35.04%, 28.85%, 0.18%로 높아진다. 즉, 3단계 자동차관련세제 개편으로 자동차가 보유관련 재산과세에서 차지하는 비중은 현행 43.20%에서 1단계 개편후 40.98%, 2단계 개편후 38.54%로 낮아지고 최종적으로는 35.93%로 낮아진다.

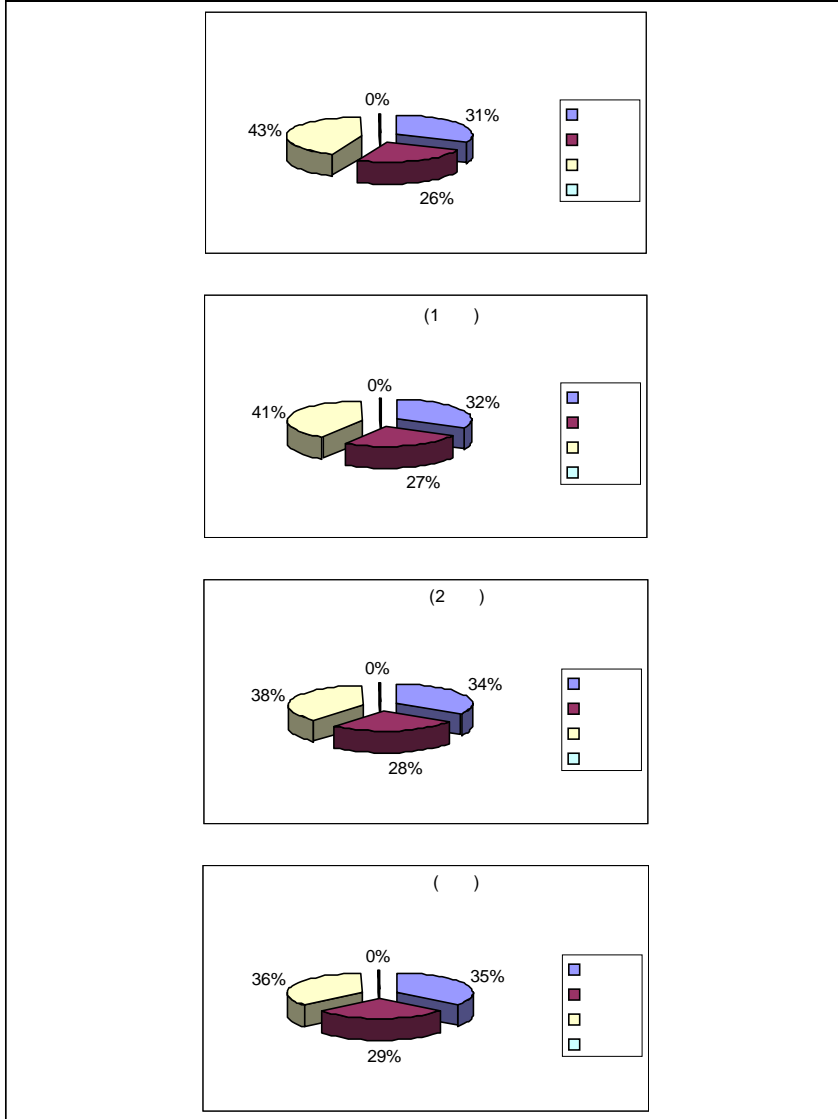
<표 6-14> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 보유과세

(단위: 백만원, %)

구 분		토 지	건축물	자동차	기 타	합 계
개편전	세수	2,105,886	1,733,491	2,928,569	10,651	6,778,597
	비중	31.07	25.57	43.20	0.16	100.00
1단계 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,673,008	10,651	6,523,036
	비중	32.28	26.57	40.98	0.16	100.00
2단계 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,414,698	10,651	6,264,726
	비중	33.61	27.67	38.54	0.17	100.00
최 종 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,159,137	10,651	6,009,165
	비중	35.04	28.85	35.93	0.18	100.00

주: 기타에 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비, 기타 취득, 기타 등록이 있음.
 자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

<그림 6-6> 과세물건별 세수 비중변화(3단계 개편) : 보유과세



또한 4단계로 나누어 추진할 경우의 과세대상물건별 비중의 변화를 살펴 보면 다음과 같다. 즉 토지, 건축물, 자동차, 기타 재산의 비중은 세제 개편 전 31.07%, 25.57%, 43.20%, 0.16%에서 1단계 개편 후 자동차의 비중은 41.54%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 31.97%, 26.32%, 0.16%로 높아진다. 그리고 2단계 개편 후 자동차의 비중은 39.79%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 32.94%, 27.11%, 0.17%로 높아진다. 3단계 개편 후 자동차의 비중은 37.92%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 33.96%, 27.95%, 0.17%로 높아진다. 그리고 최종적으로 자동차의 비중은 35.93%로 낮아지며, 토지와 건물, 기타재산의 비중은 각각 35.04%, 28.85%, 0.18%로 높아진다. 즉, 4단계 자동차관련세제 개편으로 자동차가 취득·보유관련 재산재산과세에서 차지하는 비중은 현행 43.20%에서 1단계 개편후 41.54%, 2단계 개편후 39.79%, 3단계 개편후 37.92%로 낮아지고 최종적으로는 35.93%로 낮아진다.

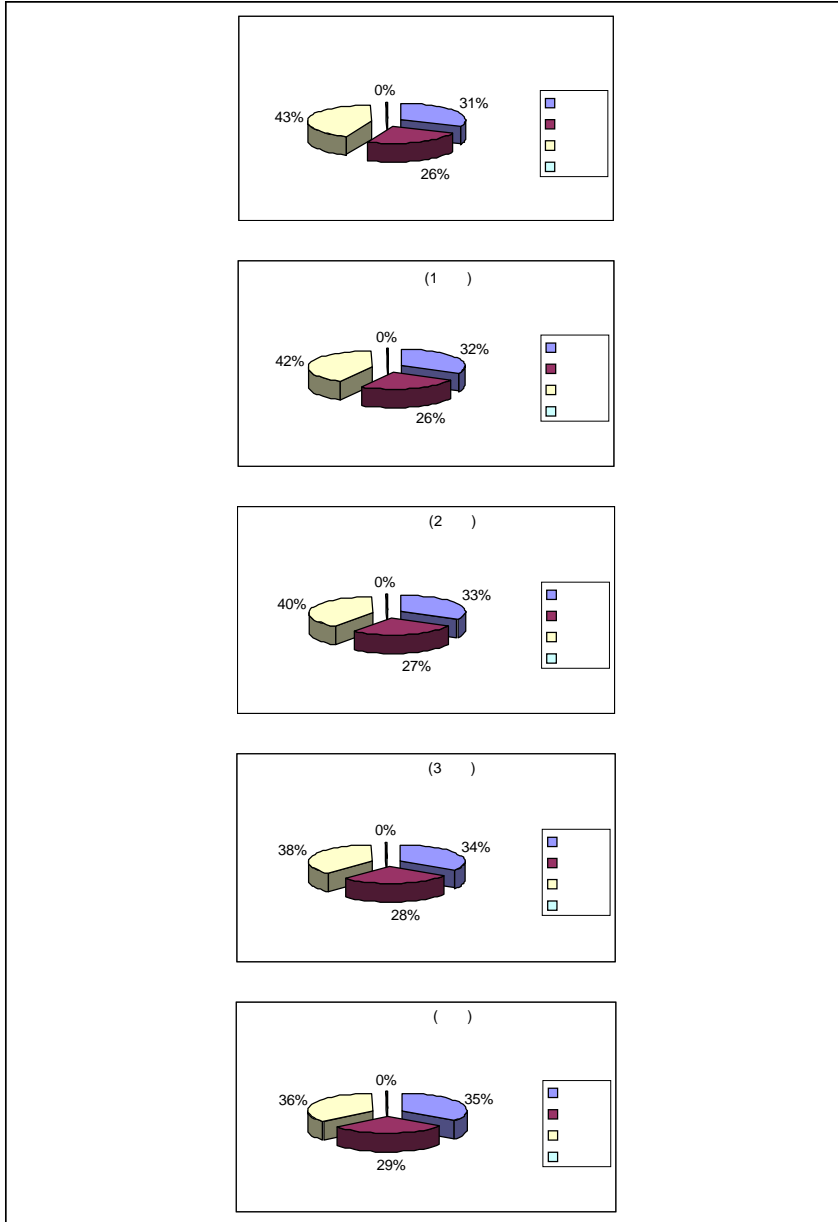
<표 6-15> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 보유과세

(단위: 백만원, %)

구 분	토 지	건축물	자동차	기 타	합 계	
개편전	세수	2,105,886	1,733,491	2,928,569	10,651	6,778,597
	비중	31.07	25.57	43.20	0.16	100.00
1단계 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,736,211	10,651	6,586,239
	비중	31.97	26.32	41.54	0.16	100.00
2단계 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,543,853	10,651	6,393,881
	비중	32.94	27.11	39.79	0.17	100.00
3단계 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,351,495	10,651	6,201,523
	비중	33.96	27.95	37.92	0.17	100.00
최 종 개편후	세수	2,105,886	1,733,491	2,159,137	10,651	6,009,165
	비중	35.04	28.85	35.93	0.18	100.00

주: 기타 속하는 과세물건은 선박, 항공기, 기계장비, 기타 취득, 기타 등록이 있음.
 자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 2001.

<그림 6-7> 과세물건별 세수 비중변화(4단계 개편) : 보유과세



2. 세수구조 변화효과

세수증대효과는 거의 동일하다. 왜냐하면 이용과세인 주행세 강화로 인한 세수증대를 보유과세인 자동차세를 완화시킴으로써 상쇄시키기 때문이다. 물론 경유에 대한 주행세율을 상향조정 한 후 이에 상응하는 자동차세율 하향조정을 하지 않을 경우에는 세수가 증대한다. 그러나 본 연구는 전체적인 자동차관련 세수부담수준은 유지하되 이용과세를 강화하여 불요불급한 자동차 이용을 억제하여 나아가서는 대기오염악화를 방지하는 방안을 마련하는 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 경유에 대한 주행세율의 상향조정은 이에 상응하는 자동차세율 하향조정을 전제로 하는 것이다. 결국 자동차관련세율 개편으로 인한 전체적인 지방세수증가는 없는 것이다.

따라서 분석효과는 전체 자동차 관련 세수에서 차지하는 세수구조의 변화와 지방자치단체간 자동차관련 세수의 변화에 따른 형평화 효과이다.

세수구조의 변화는 자동차관련 지방세의 취득단계, 보유단계, 이용단계에서 세수의 비중 변화와 재산과세, 소비과세의 비중변화 등을 분석해 볼 수 있다.

먼저 지방세 내에서 세수비중 변화를 중심으로 살펴보면 다음과 같다.

<표 6-16> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과: 지방세 부문

(단위: 백만원, %)

구분	취득단계		이용단계		보유단계		합 계
개편 전	취득세	499,614	주행세	253,836	자동차세	2,258,609	
	등록세	861,170			지방교육세 ²⁾	669,960	
	지방교육세 ¹⁾	172,234					
	소 계	1,533,018 (32.51)	소 계	253,836 (5.38)	소 계	2,928,569 (62.11)	4,715,423 (100.00)
개편 후	취득세	499,614	주행세	1,024,592	자동차세	1,666,738	
	등록세	861,170			지방교육세 ²⁾	492,399	
	지방교육세 ¹⁾	172,234					
	소 계	1,533,018 (32.50)	소 계	1,024,592 (21.72)	소 계	2,159,137 (45.78)	4,716,747 (100.00)

주: 지방교육세¹⁾은 자동차등록세분이며, 지방교육세²⁾는 자동차세분임

자동차 관련 지방세는 주행세 등 모두 5개 세목이다. 즉, 취득단계에서는 취득세, 등록세, 지방교육세(자동차 등록세분)가 부과되고 있으며, 이용단계에서는 주행세가 부과되고 있다. 그리고 보유단계에서는 자동차세, 지방교육세(자동차세분)가 부과되고 있다. 이들 5개 세목 중 이용과세강화와 보유과세완화라는 정책목표를 달성하기 위해 사용되는 정책수단은 이용과세인 주행세와 보유과세인 자동차세, 지방교육세(자동차세분)의 3개 세목이다. 즉, 이용과세강화를 위해 경유주행세율을 인상하고, 이로 인한 조세부담을 경감하기 위하여 자동차세 세율을 인하하도록 한다. 이렇게 할 경우 자동차 관련 지방세의 취득단계, 이용단계, 보유단계에서의 세수구조가 변화하게 된다. 즉, 현재 자동차 관련 지방세의 취득단계, 이용단계, 보유단계에서의 세수구조는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중

이 32.51 : 5.38 : 62.11로 되어 있다. 그러나 경유 주행세율을 휘발유와 동일하게 인상하여 이용과세부담을 증가시키고, 이에 상응하게 자동차세율을 하향 조정하여 자동차세와 지방교육세(자동차세분) 부담을 경감을 시키면 세수구조는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 32.50 : 21.72 : 45.78로 변화된다. 이용과세비중이 5.38%에서 21.72%로 높아지고 보유과세비중은 62.11%에서 45.78%로 낮아진다.⁶⁰⁾ 즉 이용과세인 주행세로 부터의 세수는 개편전 2,538억 36백만에서 개편후 1조 245억 92백만원으로 증가하고 보유과세인 자동차세와 지방교육세(자동차세분)로 부터의 세수는 개편 전 각각 2조 2,586억 9백만원, 6,699억 60백만원에서 개편 후 1조 6,667억 38백만원, 4,923억 99백만원으로 감소한다.

<표 6-17> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편) : 지방세 부문

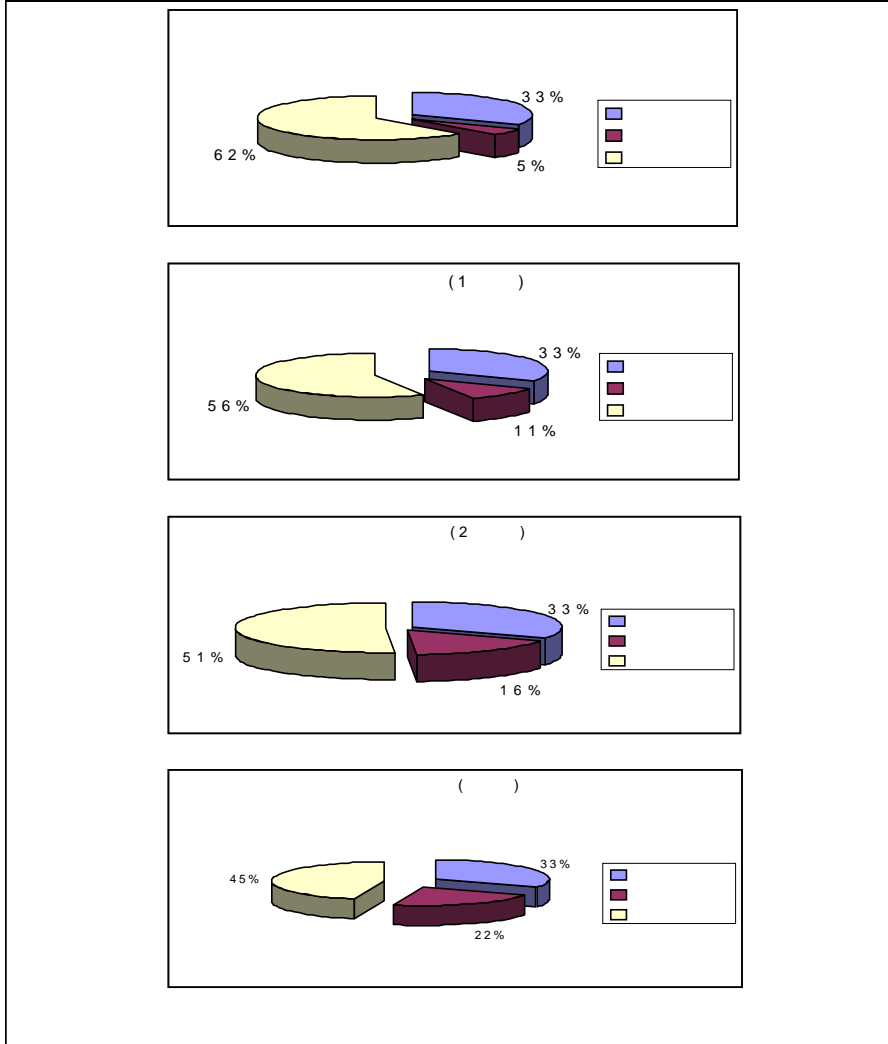
(단위: 백만원, %)

구 분	취득단계	이용단계	보유단계	합 계
개편전	1,533,018 (32.51)	253,836 (5.38)	2,928,569 (62.11)	4,715,423 (100.00)
개편후 (1단계)	1,533,018 (32.50)	510,755 (10.83)	2,673,008 (56.67)	4,716,780 (100.00)
개편후 (2단계)	1,533,018 (32.51)	767,673 (16.28)	2,414,698 (51.21)	4,715,390 (100.00)
개편후 (최 종)	1,533,018 (32.50)	1,024,592 (21.72)	2,159,137 (45.78)	4,716,747 (100.00)

60) 이러한 분석결과는 2000년 결산자료를 이용하여 분석한 것으로 주행세의 개편전 비중이 낮게 나타나 있다. 주행세율은 2000년 32/1000에서 2001년 7월 1일부터 115/1000으로 대폭 인상되었는데 2000년 결산자료에는 이러한 세수증대분이 반영되어 있지 않다.

이러한 세제개편을 충격을 완화하기 위하여 단계별로 추진하는 경우에 세수 구조 변화를 살펴보면 다음과 같다. 우선 3단계로 추진하는 경우에 세수구조 변화를 살펴보면 개편전에는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 32.51 : 5.38 : 62.11에서 1단계에서 32:50 : 10.83: 56.67로, 2단계에서 32.51 : 16.28 : 51.21 그리고 최종단계에서 32.50 : 21.72 : 45.78로 변화된다. 개편 전에 5.38%이었던 이용과세비중이 1단계에서 10.83%, 2단계에서 16.28%, 그리고 최종적으로 21.72%까지 높아진다. 그리고 개편전에 62.11%이었던 보유과세비중은 1단계에서 56.67%, 2단계에서 51.21%, 그리고 최종적으로 45.78%까지 낮아진다. 즉 이용과세인 주행세로 부터의 세수는 개편전 2,538억 36백만에서 1단계 개편 후 5,107억 55백만원, 2단계 개편 후 7,676억 73백만원으로 증가하며 최종적으로는 1조 245억 92백만원으로 증가한다. 그리고 보유과세인 자동차세와 지방교육세(자동차세분)로 부터의 세수는 개편 전 각각 2조 9,285억 69백만원에서 1단계 개편 후 2조 6,730억 8백만원, 2단계 개편 후 2조 4,146억 98백만원으로 감소하며, 최종적으로는 2조 1,591억 37백만원으로 감소한다. 이러한 자동차세 세수구조 변화를 도표화하면 <그림 6-8>과 같다.

<그림 6-8> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편) : 지방세부문



그리고 4단계로 추진하는 경우에 세수구조 변화를 살펴보면 개편전에는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 32.51 : 5.38 : 62.11에서 1단계에서 32:51 : 9.47 : 58.02로, 2단계에서 32.51 : 13.55 : 53.94, 3단계에서 32.50 : 17.64 : 49.86 그리고 최종단계에서 32.50 : 21.72 : 45.78로 변화된다. 개편 전에 5.38%이었던 이용과세비중이 1단계에서 9.47%, 2단계에서 13.55%, 3단계에서 17.64%, 그리고 최종적으로 21.72%까지 높아진다. 그리고 개편전에 62.11%이었던 보유과세비중은 1단계에서 58.02%, 2단계에서 53.94%, 3단계에서 49.86% 그리고 최종적으로 45.78%까지 낮아진다. 즉 이용과세인 주행세로 부터의 세수는 개편전 2,538억 36백만에서 1단계 개편 후 4,465억 25백만원, 2단계 개편 후 6,392억 14백만원, 3단계 개편후 8,319억 3백만원으로 증가하며, 최종적으로는 1조 245억 92백만원으로 증가한다.

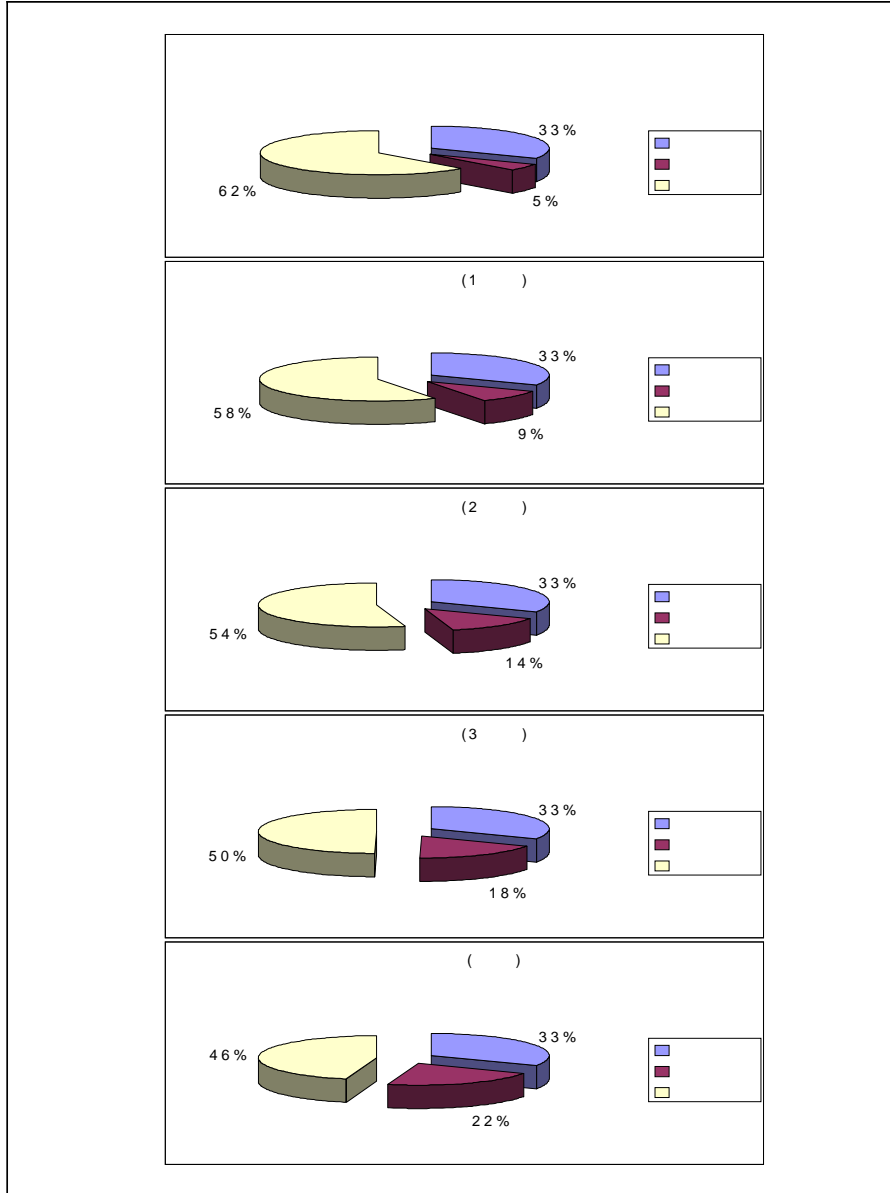
<표 6-18> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편) : 지방세 부문

(단위: 백만원, %)

구 분	취득단계	이용단계	보유단계	합 계
개편전	1,533,018 (32.51)	253,836 (5.38)	2,928,569 (62.11)	4,715,423 (100.00)
개편후 (1단계)	1,533,018 (32.51)	446,525 (9.47)	2,736,211 (58.02)	4,715,754 (100.00)
개편후 (2단계)	1,533,018 (32.51)	639,214 (13.55)	2,543,853 (53.94)	4,716,085 (100.00)
개편후 (3단계)	1,533,018 (32.50)	831,903 (17.64)	2,351,495 (49.86)	4,716,416 (100.00)
개편후 (최 종)	1,533,018 (32.50)	1,024,592 (21.72)	2,159,137 (45.78)	4,716,747 (100.00)

그리고 보유과세인 자동차세와 지방교육세(자동차세분)로 부터의 세수는 개편 전 각각 2조 9,285억 69백만원에서 1단계 개편 후 2조 7,362억 11백만원, 2단계 개편 후 2조 5,438억 53백만원, 3단계 개편 후 2조 3,514억 95백만원으로 감소하며, 최종적으로는 2조 1,591억 37백만원으로 감소한다. 이러한 세수구조 변화를 도표화하면 <그림 6-9>와 같다.

<그림 6-9> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편) : 지방세부문



또한 국세를 포함한 자동차 관련 조세의 취득단계, 이용단계, 보유단계에서의 세수구조 역시 변화하게 된다. 즉, 현재 자동차 관련 조세의 취득단계, 이용단계, 보유단계에서의 세수구조는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 17.90 : 65.44 : 16.66으로 되어 있다. 그러나 경유 주행세율을 휘발유와 동일하게 인상하여 이용과세부담을 증가시키고, 이에 상응하게 자동차세율을 하향 조정하여 자동차세와 지방교육세(자동차세분) 부담을 경감시키면 세수구조는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 17.90 : 69.82 : 12.28로 변화된다. 이용과세비중이 65.44%에서 69.82%로 높아지고 보유과세비중은 16.66%에서 12.28%로 낮아진다. 즉 이용과세인 교통세, 주행세 등으로 부터의 세수는 개편전 11조 5,013억 77백만에서 개편후 12조 2,721억 33백만원으로 증가하고 보유과세인 자동차세와 지방교육세(자동차세분)로 부터의 세수는 개편 전 각각 2조 2,586억 9백만원, 6,699억 60백만원에서 개편 후 1조 6,667억 38백만원, 4,923억 99백만원으로 감소한다.

<표 6-19> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과: 조세부문

(단위: 백만원, %)

구 분	개편전	개편후
취 득 단 계		
특별소비세	664,809	664,809
교육세(특소세분)	199,443	199,443
부가가치세(자동차분)	699,075	699,075
농어촌특별세	49,961	49,961
취 득 세	499,614	499,614
등 록 세	861,170	861,170
지방교육세(등록세분)	172,234	172,234
소 계	3,146,306 (17.90)	3,146,306 (17.90)
이 용 단 계		
교 통 세	8,358,722	8,358,722
교육세(교통세분)	1,253,808	1,253,808
부가가치세(유류분)	1,635,011	1,635,011
주 행 세	253,836	1,024,592
소 계	11,501,377 (65.44)	12,272,133 (69.82)
보 유 단 계		
자동차세	2,258,609	1,666,738
지방교육세(자동차세분)	669,960	492,399
소 계	2,928,569 (16.66)	2,159,137 (12.28)
총 계	17,576,252 (100.00)	17,577,576 (100.00)

자료: 행정자치부, 「지방세정연감」, 각 연도. 국세청, 「국세통계연보」, 2000.

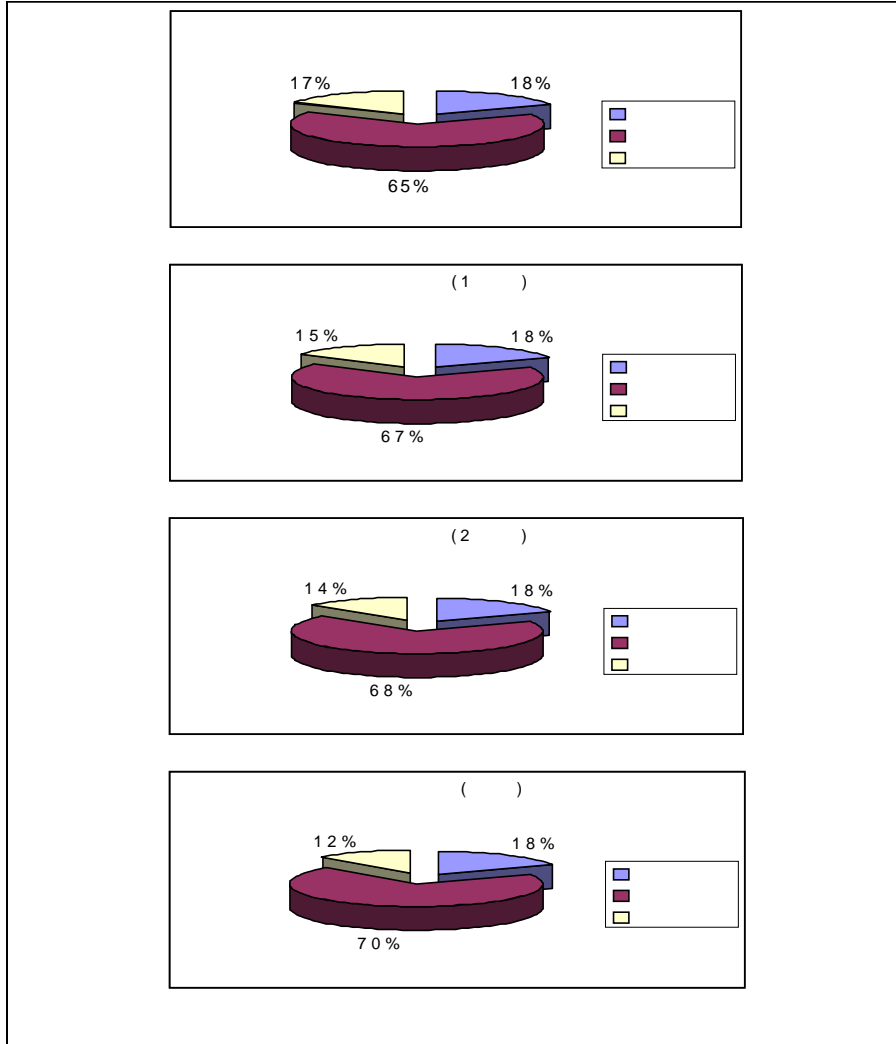
또한 3단계로 추진하는 경우에 세수구조 변화를 살펴보면 다음과 같다. 개편전에는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 17.90 : 65.44 : 16.66에서 1단계에서 17.90 : 66.89 : 15.21로, 2단계에서 17.90 : 68.36 : 13.74 그리고 최종단계에서 17.90 : 69.82 : 12.28로 변화된다. 개편 전에 65.44%이었던 이용과세비중이 1단계에서 66.89%, 2단계에서 68.36% 그리고 최종적으로 69.82%까지 높아진다. 그리고 개편 전에 16.66%이었던 보유과세비중은 1단계에서 15.21%, 2단계에서 13.74%, 그리고 최종적으로 12.28%까지 낮아진다. 즉 이용과세인 교통세, 주행세등으로 부터의 세수는 개편 전 11조 5,013억 77백만에서 1단계 개편 후 11조 7,582억 96백만원, 2단계 개편 후 12조 152억 14백만원으로 증가하며 최종적으로는 12조 2,721억 33백만원으로 증가한다. 그리고 보유과세인 자동차세와 지방교육세(자동차세분)로 부터의 세수는 개편 전 각각 2조 9,285억 69백만원에서 1단계 개편 후 2조 6,730억 8백만원, 2단계 개편 후 2조 4,146억 98백만원으로 감소하며, 최종적으로는 2조 1,591억 37백만원으로 감소한다.

<표 6-20> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편) : 조세 부문

(단위: 백만원, %)

구 분	취득단계	이용단계	보유단계	합 계
개편전	3,146,306 (17.90)	11,501,377 (65.44)	2,928,569 (16.66)	17,576,252 (100.00)
개편후 (1단계)	3,146,306 (17.90)	11,758,296 (66.89)	2,673,008 (15.21)	17,577,610 (100.00)
개편후 (2단계)	3,146,306 (17.90)	12,015,214 (68.36)	2,414,698 (13.74)	17,576,218 (100.00)
개편후 (최 중)	3,146,306 (17.90)	12,272,133 (69.82)	2,159,137 (12.28)	17,577,576 (100.00)

<그림 6-10> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(3단계 개편) : 조세부문



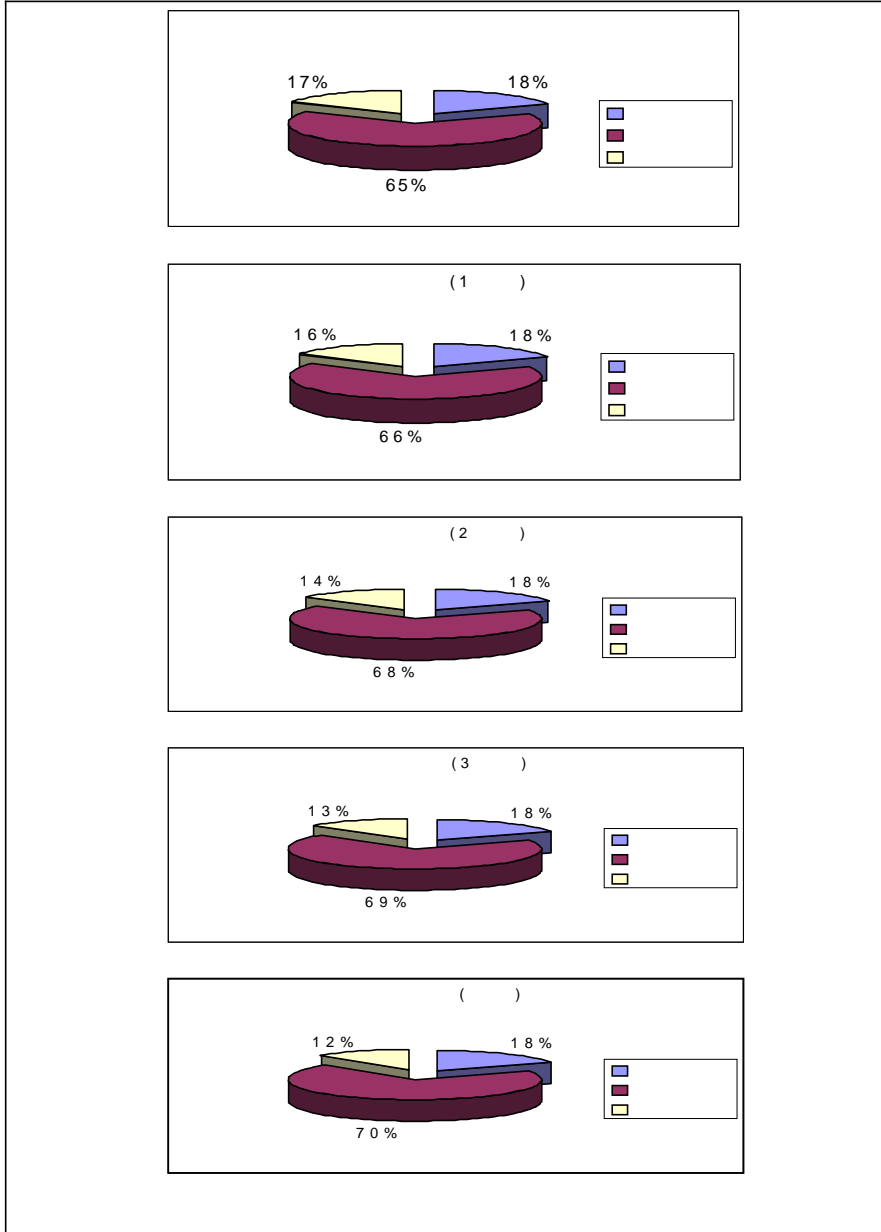
그리고 4단계로 추진하는 경우에 세수구조 변화를 살펴보면 개편전에는 취득단계 : 이용단계 : 보유단계에 있어서의 세수 비중이 17.90 : 65.44 : 16.66에서 1단계에서 17.90 : 66.53 : 15.57로, 2단계에서 17.90 : 67.63 : 14.47, 3단계에서 17.90 : 68.72 : 13.38 그리고 최종단계에서 17.90 : 69.82 : 12.28로 변화된다. 개편 전에 65.44%이었던 이용과세비중이 1단계에서 66.53%, 2단계에서 67.63%, 3단계에서 68.72% 그리고 최종적으로 69.82%까지 높아진다. 그리고 개편 전에 16.66%이었던 보유과세비중은 1단계에서 15.57%, 2단계에서 14.47%, 3단계에서 13.38% 그리고 최종적으로 12.28%까지 낮아진다. 즉 이용과세인 교통세, 주행세 등으로부터의 세수는 개편 전 11조 5,013억 77백만에서 1단계 개편 후 11조 6,940억 66백만원, 2단계 개편 후 11조 8,867억 55백만원, 3단계 개편 후 12조 794억 44백만원으로 증가하며, 최종적으로는 12조 2,721억 33백만원으로 증가한다. 그리고 보유과세인 자동차세와 지방교육세(자동차세분)로 부터의 세수는 개편 전 각각 2조 9,285억 69백만원에서 1단계 개편 후 2조 7,362억 11백만원, 2단계 개편 후 2조 5,438억 53백만원, 3단계 개편 후 2조 3,514억 95백만원으로 감소하며, 최종적으로는 2조 1,591억 37백만원으로 감소한다.

<표 6-21> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편) : 조세 부문

(단위: 백만원, %)

구 분	취득단계	이용단계	보유단계	합 계
개편전	3,146,306 (17.90)	11,501,377 (65.44)	2,928,569 (16.66)	17,576,252 (100.00)
개편후 (1단계)	3,146,306 (17.90)	11,694,066 (66.53)	2,736,211 (15.57)	17,576,583 (100.00)
개편후 (2단계)	3,146,306 (17.90)	11,886,755 (67.63)	2,543,853 (14.47)	17,576,914 (100.00)
개편후 (3단계)	3,146,306 (17.90)	12,079,444 (68.72)	2,351,495 (13.38)	17,577,245 (100.00)
개편후 (최 중)	3,146,306 (17.90)	12,272,133 (69.82)	2,159,137 (12.28)	17,577,576 (100.00)

<그림 6-11> 자동차관련세제 개편의 세수구조변화효과(4단계 개편) : 조세부문



3. 지역간 세수형평화효과

주행세의 징수는 이용에 비례하여 증가하지만 배분은 직접적인 유류사용과 무관하게 되어 있는 현행 주행세제하에서 이용과세 강화, 보유과세 완화를 위한 세제개편대안의 지역간 형평화효과가 미약할 것이다. 왜냐하면 현행 주행세제는 자동차세 감소를 주행세 증가로 보전할 수 있도록 비영업용 승용자동차의 자동차세 징수액에 비례하여 주행세를 배분하기 때문이다.

그러나 본 연구에서 제시한 대안은 경유에 대한 주행세율 28.08원/ℓ를 휘발유와 동일하게 70.56원/ℓ로 상향조정하고 이로 인한 자동차관련 세수 부담을 경감시키기 위해 자동차세율을 28%씩 경감하는 방안이다. 이 경우 자동차 소유자의 전체적인 조세부담은 동일할 지라도 자동차 이용으로 인한 부담, 특히 경유자동차 이용으로 인한 부담은 증가하고, 자동차 보유로 인한 부담은 감소한다. 또한 마찬가지로 이러한 조세구조의 변화는 지방자치단체 전체의 조세수입에는 변화가 없지만, 지방자치단체의 세수구조가 바뀌어 지방자치단체간 자동차관련 세수 분포에 영향을 미친다. 이러한 세수분포 변화를 대상으로 변이계수를 이용하여 지방자치단체간 형평화 효과를 분석해 보면 다음과 같다.

<표 6-22> 자동차관련세제 개편의 세수 형평화 효과 I

구 분	주행세+자동차세 +지방교육세 (자동차세분)	지 방 세	1인당 자동차세+주행세 +지방교육세 (자동차세분)	1인당 지방세
개편전	1.006566	1.244867	0.117574	0.216621
개편후	0.883005	1.225831	0.098610	0.203639

자동차세와 주행세를 합친 자동차관련세의 경우 변이계수는 개편전 1.006566에서 개편후 0.883005로 낮아져 세수불균형이 다소 완화되는 것으로 나타났다. 그리고 지방세의 경우에도 변이계수는 개편전 1.244867에서 개편후 1.225831으로 낮아져 세수불균형이 다소 완화되는 것으로 나타났다.

또한 1인당 세수를 기준으로 할 경우, 자동차세와 주행세를 합친 자동차관련세의 경우 변이계수는 개편전 0.117574에서 개편후 0.098610으로 낮아져 세수불균형이 다소 완화되는 것으로 나타났다. 또한 지방세의 경우에도 변이계수가 개편전 0.216621에서 개편후 0.203639로 낮아져 세수불균형이 다소 완화되는 것으로 나타났다.

<표 6-23> 자동차관련세제 개편의 세수 형평화 효과Ⅱ

구 분	주행세+자동차세 +지방교육세 (자동차세분)		지 방 세		1인당 자동차세+주행세 +지방교육세 (자동차세분)		1인당 지방세	
	3단계	4단계	3단계	4단계	3단계	4단계	3단계	4단계
개편전	1.006566	1.006566	1.244867	1.244867	0.117574	0.117574	0.216621	0.216621
개편후 (1단계)	0.964427	0.974865	1.238500	1.240098	0.097448	0.101371	0.212151	0.213260
개편후 (2단계)	0.923151	0.943672	1.232174	1.235336	0.090734	0.092200	0.207834	0.209975
개편후 (3단계)	--	0.913033	--	1.230580	--	0.091429	--	0.206767
개편후 (최종)	0.883005	0.883005	1.225831	1.225831	0.098610	0.098610	0.203639	0.203639

세제 개편을 단계별로 추진할 경우의 세수형평화 효과를 살펴보면 다음과 같다. 먼저 3단계로 추진할 경우를 살펴보면, 자동차세, 지방교육세(자동차세분)와 주행세를 합친 자동차 관련세의 변이계수는 개편 전 1.006566에서 1단계 개편후 0.964427, 2단계 개편후 0.923151 그리고 최종적으로 0.883005로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다. 그리고 지방세의 경우에도 변이계수는 개편 전 1.244867에서 1단계 개편후 1.238500, 2단계 개편후 1.232174 그리고 최종적으로 1.225831로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다. 다음으로 1인당의 경우를 살펴보면, 자동차세와 주행세를 합친 1인당 자동차 관련세의 경우 변이계수는 개편 전 0.117574에서 1단계 개편후 0.097448, 2단계 개편후 0.090734 그리고 최종적으로 0.098610으로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다. 반면 1인당 지방세의 경우에도 변이계수가 개편 전 0.216621에서 1단계 개편후 0.212151, 2단계 개편후 0.207834 그리고 최종적으로 0.203639로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다.

다음으로 4단계로 추진할 경우를 살펴보면, 자동차세, 지방교육세(자동차세분)과 주행세를 합친 자동차 관련세의 변이계수는 개편 전 1.006566에서 1단계 개편후 0.974865, 2단계 개편 후 0.943672, 3단계 개편 후 0.913033 그리고 최종적으로 0.883005로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다. 그리고 지방세의 경우에도 변이계수는 개편 전 1.244867에서 1단계 개편후 1.240098, 2단계 개편 후 1.235336, 3단계 개편 후 1.230580 그리고 최종적으로 1.225831로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로

나타났다. 다음으로 1인당의 경우를 살펴보면, 자동차세와 주행세를 합친 1인당 자동차 관련세의 변이계수는 개편 전 0.117574에서 1단계 개편후 0.101371, 2단계 개편후 0.092200, 3단계 개편 후 0.091429 그리고 최종적으로 0.098610으로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다. 그리고 1인당 지방세의 경우에도 변이계수가 개편전 0.216621에서 1단계 개편후 0.213260, 2단계 개편 후 0.209975, 3단계 개편 후 0.206767 그리고 최종적으로 0.203639로 낮아져 개편 폭이 커질수록 자치단체간 세수불균형이 완화되는 것으로 나타났다.

이러한 분석결과는 세제개편이 자치단체간 세수불균형을 완화하며 3단계로 추진할 경우의 1인당 자동차관련세를 제외하고는 개편 폭이 클수록 세수형평화효과가 커지는 것을 의미한다.

제7장 요약 및 정책건의

제1절 연구의 요약

본 연구는 환경친화적인 자동차 관련세제를 구축하고자 하는 목적을 가지고 수행되었다. 이러한 연구목적 설정하게 된 이유는 우리 나라의 대기 오염이 다른 선진국가에 비해 그 정도가 심한 것으로 나타나 사회문제화 되고 있기 때문이다.

본 연구의 목적을 충족시키기 위하여 다음과 같은 범위를 설정하였다. 먼저 대상세목은 자동차관련세가 될 것이며, 이는 국세의 특별소비세, 교통세, 교육세, 부가가치세, 농어촌특별세와 지방세의 취득세, 등록세, 자동차세, 주행세, 지방교육세이다. 이러한 세목 중 주행세, 자동차세 그리고 지방교육세(자동차세분)를 중심으로 연구를 진행하였다. 현황 및 세제에 대한 분석은 동태성의 파악이 무엇보다 중요한 바, 종단적인 자료를 활용하였다. 본 연구의 방법은 이론적인 측면에서 접근하였으나 대안을 모색하는 과정에서 자동차보유자에 대한 의견을 참고하기 위하여 설문조사도 실시하였다. 설문에서 조사된 내용은 주로 이용과세의 강화에 대한 의견, 경유차량과 휘발유차량의 조세부담조정에 대한 의견, 배기량에 따른 누진과세 완화에 대한 의견 등이다.

본 연구의 구성을 보면 제1장은 서론으로 연구의 목적, 연구의 범위와 방법 등을 살펴보았다. 제2장에서는 환경오염과 자동차과세에 대한 이론적 논의를 통해 환경오염이 사회에 미치는 비용부담을 살펴보았으며, 이의 억제를 위한 방법을 검토하였다. 또한 자동차의 성격을 재규명함에 따라 조정되

어야 할 보유과세와 이용과세에 대하여 논의하였다. 제3장에서는 대기오염과 자동차의 관련성, 자동차관련세제의 현황과 자동차로 인해 유발되는 대기오염에 대한 문제 등을 살펴보았다. 제4장은 주요국가의 자동차이용관련세제를 통해 우리 나라에 도입가능한 부분에 대한 시사점을 도출하였다. 제5장은 환경친화적 자동차관련 세제의 구축을 위한 납세자들의 의견을 조사한 결과를 제시하였다. 설문조사결과는 환경친화적 자동차관련 세제의 구축방안을 강구할 때 참고자료로 활용하였다. 제6장은 앞에서 논의한 자동차이용과 관련한 대기오염에 대한 사회적비용을 공평하게 부담하기 위한 개선방안으로 자동차의 이용과세인 주행세와 보유과세인 자동차세의 부담조정 등에 대하여 논의하였다. 또한 이러한 세제개편으로 인한 효과를 재산과세부담변화, 세수구조변화 그리고 지역간 세수형평화효과를 중심으로 살펴보았다. 마지막 장은 본 연구의 결론으로 요약과 정책건의에 대하여 기술하였다.

위에서 살펴본 구성체계에 의하여 지금까지의 연구결과를 요약하면 다음과 같다. 먼저 대기오염은 정도가 심할 경우 식물뿐만 아니라 인체에도 심각한 영향을 미치게 되는 것으로 검토결과 나타났다. 예를 들면 아황산가스는 인체호흡기질환을 유발하고 이산화질소는 코와 인후를 자극하며, 호흡기에 나쁜 영향을 미치게 된다는 것이다. 따라서 각 국가들은 대기오염을 방지하기 위하여 많은 노력을 기울이고 있다.

대기오염을 방지하기 위해서는 오염원에 대한 규제가 필요하며, 이를 위해서는 오염원이 무엇인지에 대한 검토가 있어야 할 것이다. 본 연구의 분석결과 대기오염의 주요 원인은 자동차인 것으로 나타났다. 자동차 중에서도 특히 경유차량이 발생시키는 오염물질의 배출량이 많은 것으로 나타나 이에 대한 규제의 필요성이 대두되었다. 살펴본 바와 같이 경유차량이 휘발유차량에 비하여 다량의 대기오염물질을 배출하고 있음에도 불구하고 우리

나라의 경우에는 전체 차량중에서 경유차량의 점유비중이 여타 선진국가에 비하여 매우 높은 것으로 나타났다. 이러한 현상이 발생한 주요 원인을 살펴본 결과 휘발유가격에 비하여 경유가격이 저렴하기 때문인 것으로 나타났다. 선진국가의 경우 휘발유가격과 경유가격이 차이가 없거나 일부 국가의 경우 경유가격이 더 높음에도 불구하고 우리 나라의 경우에는 경유가격이 휘발유가격의 절반수준에 지나지 않는 것으로 나타났다.

이러한 현상을 좀더 명확히 살펴보기 위하여 우리 나라 자동차 관련세제를 검토하였다. 검토결과를 보면 이용과세가 전체의 65.44%로 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 그 다음은 취득과세의 17.90% 그리고 보유과세의 16.66%이다. 동 분석결과를 볼 경우 환경친화적인 자동차관련세제를 구축하고 있는 것으로 보인다. 그러나 좀더 구체적으로 살펴보면 오염물질을 다량으로 배출하는 경유차량에 비하여 휘발유차량의 제세부담금이 훨씬 높다는 사실로부터 환경친화적인 조세체계라고는 볼 수 없다는 결론을 도출할 수 있을 것이다. 즉, 세전 공장도가격에서는 휘발유와 경유의 가격차이가 거의 없음에도 불구하고 소비자가격을 보면 제세부담금으로 인하여 경유가격이 휘발유 가격의 절반수준에 지나지 않는다. 이러한 이유 때문에 차량가격이 고가임에도 경유차량을 구매하고 있는 것으로 보인다. 특히 최근에 들어와서는 경유승용차에 비하여 오염물질을 20~30%이상 더 배출하는 경유 RV차량의 증가율이 높아지고 있다.

이러한 문제의식하에 환경부와 시민단체가 구성한 “경유차문제 해결을 위한 공동대책위원회”는 경유차 전반의 배출가스 기준강화, 운행되고 있는 경유차의 배출가스 시스템 강화, 왜곡된 유류가격 체계의 합리적 개선, 경유 품질개선 그리고 매연 후처리 장치 부착 등의 경유차량 배출가스 저감 기술 개발 등을 촉구하고 있는 실정이다. 이러한 움직임에 대하여 정부는 에너지

세제 개편계획을 수립하여 시행중에 있으며, 또한 경유차 수요를 억제하기 위한 다양한 정책을 시행하고 있다.

다음으로는 환경친화적인 자동차관련 세제를 구축하고자 하는 본 연구의 목적을 충족시키기 위해서 현행 자동차 관련세제를 개편하여야 하는 바, 이에 시사점을 제공할 수 있는 유럽국가들과 일본의 자동차관련세제를 살펴보았다. 살펴본 결과 각 국가들은 그 국가 구성만큼이나 다양한 자동차관련 조세를 가지고 있으나, 크게 취득과정에서 부과되는 세, 보유과정에서 부과되는 세 그리고 사용과정에서 부과되는 세로 구분할 경우 사용단계에서 부과하는 세수의 비중이 가장 높게 나타나고 있다는 사실을 도출할 수 있었다. 이러한 각 국가의 자동차관련세는 조세수입 증대 이외에도 각종 조세정책을 추구하고 있다. 즉, 자동차관련세는 환경, 교통, 소득재분배, 지방정부의 재원 보전, 지역균형발전, 사회적 목적, 그리고 산업진흥의 목적 등의 조세목적에 의해 추구하고 있다. 이상과 같은 각 국가의 자동차관련세의 현황과 정책목적에 비추어 볼 때 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있다.

첫째, 우리 나라의 경우 조세총액대비 자동차관련세의 비중이 상대적으로 높다는 사실을 알 수 있었다. 유럽 연합의 자동차관련세의 비중은 포르투갈이 가장 높은 10.96%이다. 이에 반해 우리 나라는 연평균 15%이상을 웃돌고 있어 자동차가 대중화된 현시점에서 자동차에 대한 조세부담이 큰 것으로 나타나고 있다.

둘째, 우리 나라의 자동차 관련 조세체계는 국세와 지방세, 직접세와 간접세 그리고 공채, 환경개선부담금 등 조세와 같은 각종 조세적 성격의 공과금이 매우 복잡하게 얽혀있다. 그러므로 다른 국가에 비해 상대적으로 복잡하다고 볼 수 있다.

셋째, 자동차관련 조세가 가져야할 본래의 정책목적과는 상이한 조세가

부과되고 있다. 특히 특소세교육세와 유류특소세교육세가 대표적이다. 자동차의 과다 보유로 인한 교통체증과 같은 외부효과를 내부화시키기 위해서는 자동차와 관련된 분야에 투자할 세목으로 정비해야할 것이다.

넷째, 우리 나라도 지역균형발전을 위한 자동차 관련 과세체계로의 개선을 고려해볼 필요가 있다. 예를 들면 프랑스, 이태리, 스페인 등은 지역균형개발을 위해 자동차의 등록지에 따라 낙후된 지역에서 등록된 차량에는 저율의 세율을 부과하는 등의 지역별로 차등화된 자동차 세율을 적용하고 있다.

다음으로는 본 연구의 목적을 달성하기 위하여 이론적인 측면과 실제적인 측면(국내외 사례 등)에 대한 사전검토를 통하여 대안의 개략적인 틀을 구성할 수 있었다. 개략적인 틀은 이용과세를 강화하되 환경오염물질을 배출하는 유류를 선별하여 이의 이용에 대하여 조세부담을 보다 가중시키고, 이로 인해 증가하는 자동차관련 세의 부담을 보유과세를 완화함으로써 전체적인 조세부담은 동일한 수준을 유지하는 것이다. 본 연구에서 구성한 개략적인 틀은 이론과 실제적인 측면을 고려하여 설계되기는 하였으나, 실제 자동차를 이용하면서 자동차 관련세를 납부하고 있는 납세자들에게 영향을 미칠 수 있을 것이다. 이러한 문제의식 하에 본 연구에서는 자동차를 소유하면서 자동차 관련세를 납부하고 있는 납세자들의 의견을 조사하였다.

설문조사결과 자동차 이용과세를 강화하고 보유과세를 완화하여야 한다는 의견에 대해서는 찬성하지 않는 것으로 나타났다. 이는 자동차 관련 세제의 개편으로 세부담이 증가될 것이라는 납세자의 인식에 기인한다고 볼 수 있을 것이다. 따라서 향후 조세체계를 개편하고자 한다면 이용과세를 강화하는 만큼 보유과세를 완화하여야 할 것이다. 또한 공해물질의 배출정도에 따라 유류관련 세를 차등 부과하여야 한다는 주장에 대해서는 휘발유를 사용하는 차량의 소유자와 경유를 사용하는 차량의 소유자 모두 찬성하는

것으로 나타났다. 따라서 유류별 공해물질의 배출정도를 반영한 조세체계를 구축할 수 있도록 하여야 할 것이다. 마지막으로 배기량이 큰 자동차에 대한 누진세율체계를 완화하여야 한다는 주장에 대해서는 납세자들이 찬성하지 않는다고 볼 수 있다. 다만, 중소형차를 소유한 사람의 경우 누진세율체계 완화에 부정적 시각을 가지고 있지만, 배기량이 큰 자동차를 소유한 사람의 경우는 이에 대하여 긍정적 시각을 가지고 있는 것으로 나타났다. 따라서 향후 정책방향을 설계할 때 이러한 점들이 반영되어야 할 것이다.

지금까지 살펴본 내용들을 토대로 하여 환경친화적인 자동차세를 구축할 수 있는 대안을 강구하였다. 대안의 기본방향은 첫째, 환경을 고려한 세제로 개편한다. 자동차의 이용은 대기오염, 교통혼잡, 도로파손 등 환경오염을 야기하고 있다. 따라서 이러한 환경오염을 야기하는 원인자에게 자동차 이용에 대한 조세부담을 강화하여 자동차의 불요불급한 이용을 억제함으로써 환경오염을 완화하도록 한다. 또한 자동차 이용에 따른 조세부담은 환경오염정도를 반영할 수 있도록 차등화 한다. 그리고 지방세인 주행세에 대한 지방자치단체의 과세권을 강화하여 지방자치단체의 환경관리 능력을 제고시키도록 한다. 둘째, 재산과세에 있어서 과세물건간 보유과세 부담의 형평성을 제고한다. 그 동안 자동차의 보유에 대해서는 사치재적 성격을 고려하여 여타 재산의 보유에 비해 상대적으로 고율의 세금이 부과되고 있었다. 그러나 경제성장, 소득향상으로 인해 더 이상 자동차는 사치재로 평가하기는 어려우며, 오히려 이제 생활필수품으로 인식되고 있다. 이러한 상황에서 현재와 같이 자동차 보유에 대한 상대적 고부담은 과세물건간 보유과세 부담의 불형평을 야기하고 있으므로 이를 개선하여 보유과세 부담의 형평성을 제고하여야 한다. 셋째, 자동차 이용과세 강화로 인하여 증가되는 조세부담을 보유과세 완화로 경감시켜 자동차 소유자의 평균적인 조세부담은 세제개

편이전과 동일한 수준을 유지하도록 한다. 또한 이렇게 되면 자동차 관련 세제 개편으로 세수구조는 변화하지만 전체적으로 자동차 관련 지방세로부터 징수되는 지방세수 규모는 유지될 수 있을 것이다. 아직 지방세수 기반이 취약하여 이의 확충이 필요한 지방재정실정을 감안할 때 세수의 감소가 초래될 수 있는 대안을 채택하기는 어렵다.

이러한 기본방향하에서 이용과세를 강화하는 방안과 보유과세를 완화하는 대안을 제시하였다. 먼저 이용과세를 강화하기 위해서는 대상세목의 결정이 있어야 하는 바, 지방세중 주행세를 대상으로 하였다. 그러나 주행세를 지방자치단체의 환경 정책수단으로서 활용하기에는 많은 어려움이 있다. 그 이유는 현행 주행세는 국세인 교통세의 일정율을 재원으로 이양 받아 일정한 기준 하에 기초자치단체에 배분하고 있기 때문이다. 그러므로 지방자치단체는 전체적인 주행세 규모에 거의 영향을 미치지 못하고 있다. 따라서 우선적으로는 지방자치단체의 과세자주권 확충차원에서 지방자치단체에서도 유류소비에 과세를 할 수 있도록 주행세제를 개편하여야 한다는 대안을 제시하였다. 대안으로 모색한 것은 첫째, 세원배분체계를 현행 공동세방식에서 중복과세방식으로 전환하는 것이며, 둘째, 주행세율구조를 교통세와 같은 l 당 세액으로 전환하고 휘발유와 경유에 부과되는 세율을 일치시킨다. 이 경우 환산하면 현재 휘발유에 부과되는 주행세율은 70.56원/ l 이 될 것이며 경유에 부과되는 주행세율은 28.08원/ l 이 된다. 이러한 세율구조 하에서 경유소비를 억제하기 위해서는 적어도 경유에 부과되는 28.08원/ l 의 주행세율을 휘발유와 동일한 70.56원/ l 으로 인상하여야 한다. 이 경우 경유에는 l 당 42.48원의 추가부담이 발생할 것이다. 이러한 경우 경유차량에 대한 급격한 세부담 증가로 조세부담이 예상될 수 있을 것이다. 이를 위하여 본 연구에서는 3단계와 4단계로 구분하여 인상하는 방안을 제

시하였다. 셋째, 현행 주행세의 안분기준인 자동차세 징수액을 해당 지방자치단체에서 자동차 운행으로 소비된 휘발유나 경유의 양에 비례하는 것으로 전환하는 대안을 제시하였다. 다만, 정확하게 해당 지방자치단체에서 소비된 휘발유나 경유의 양을 파악하기 어려우므로 대용변수로 판매량을 사용하는 대안을 제시하였다. 이 경우 배분기준은 전년도 자동차세 징수액에서 수송용 휘발유 및 경유 판매량으로 변경될 것이다. 다만 주행세가 특별징수제도를 두고 있고 징수에서 배분까지 2개월 이상이 소요되는 점을 감안하여 1분기의 시차를 둘 필요가 있다. 즉, 1월의 판매량이 4월 주행세 배분의 기준이 되는 것이다. 또는 1분기 전 6개월간 판매량 합계액에 비례하여 배분하는 방식도 대안으로 제시하였다.

다음으로는 보유과세인 자동차세의 세율인하방안을 강구하였다. 이용과세 강화를 통한 자동차소유자의 부담증가를 보유과세인 자동차세의 세율을 하향 조정함으로써 전체적인 부담을 세제 개편전과 유사하게 한다는 기본방향 하에서 대안을 모색하였다. 이러한 자동차 세율 하향조정 방안은 다양하지만 그 중에서 본 연구는 세 가지 방안을 검토하였다. 첫째 방안은 전반적인 세율을 비례적으로 경감하는 방안이며 둘째 방안은 과세구간을 단순화하면서 동시에 구간별 세율을 낮추는 방안이다. 그리고 셋째 방안은 단일세율 구조로의 전환하는 방안이다. 이러한 방안 중 첫째 방안인 비례적 경감방안을 대안으로 선택하였다.

마지막으로 자동차세제의 개편에 따라 지방세체계내에 발생하는 효과에 대하여 분석하였다. 첫째는 재산보유과세 부담의 변화효과이다. 주행세가 강화되고 자동차세가 완화될 경우 자동차에 대한 과세물건별 비율이 낮아지는 효과를 보았다. 이는 결국 재산보유과세 물건간 공평한 세부담을 지우는 효과를 보인다고 판단할 수 있을 것이다. 둘째는 지방세 세수구조의 변화효

과이다. 취득단계, 보유단계, 이용단계로 구분하여 살펴볼 때 주행세를 강화하고 자동차세를 완화하면 이용단계의 비중이 확대되고 보유단계의 비중이 축소되는 효과를 볼 수 있었다. 이는 결국 불요불급한 자동차이용을 억제함으로써 대기오염을 방지할 수 있는 효과를 의미한다고 볼 수 있을 것이다. 셋째는 지방자치단체간 세수형평화 효과를 분석하였다. 자동차세를 완화하고 주행세를 강화할 경우 분석결과에 의하면 지역간 세수격차가 완화되는 것으로 나타나 형평화효과를 보이고 있다.

제2절 정책건의

지금까지 본 연구의 목적인 환경친화적인 자동차관련 세제의 구축을 위한 대안을 모색하여 그 효과를 분석하였다. 본 연구의 대안이 실효성을 거두기 위해서는 다음과 같은 내용들에 대한 정책적인 추진노력이 있어야 할 것이다.

- i) 본 연구에서 제시한 이용과세강화방안은 공동세방식으로 운영되고 있는 현행 주행세를 명실상부한 지방세로서의 역할을 다할 수 있도록 중복과세방식으로 전환한다는 가정하에 강구되었다. 따라서 주행세에 대한 개편작업이 선행되어야 본 연구에서 제시한 대안이 실효성을 거둘 수 있을 것이다. 이를 위해서는 공동세방식에서 중복과세방식으로의 전환이 있어야 할 것이며, 주행세율구조를 교통세와 같은 l 당 정액세율 구조로 전환하여야 할 것이다. 아울러 안분기준 역시 휘발유와 경유의 소비량에 따라 배분하는 징세지주의를 채택하여야 할 것이다.
- ii) 대기오염의 주요원인은 자동차이며, 자동차 중에서도 경유를 이용하

는 차량인 것으로 나타나 환경친화적인 자동차세의 구축을 위해서는 경유차량의 부담을 강화하는 대안을 강구하여야 할 것이다. 이러한 문제의식하에서 본 연구는 경유의 세부담을 강화하는 방안을 제시하였다. 이러한 대안에 의할 경우 휘발유차량을 소유하고 있는 소유자는 세부담이 완화되는 반면 경유차량을 소유하고 있는 소유자의 세부담은 증가되는 결과를 초래한다. 그러나 경유를 이용하는 차량 중 일부는 산업용으로 활용되고 있는 것이 주지의 사실이다. 따라서 본 연구에서 제시한 대안이 정책적으로 집행된다면 산업에 영향을 미칠 수 있을 것으로 판단된다. 이러한 문제점을 해소하기 위해서는 현재 시행되고 있는 “운수업계 국고보조금 지급방안”을 조정하여 추가 연료비 부담액에 대하여 지원하는 방안에 대한 검토가 있어야 할 것이다. 현재는 에너지세제개편에 따른 운수업계의 추가 연료비 부담액중 50%를 국고로 보조하고 나머지 50%는 운임인상으로 보전토록 하고 있다. 그러나 본 연구의 대안은 경유에 부과되는 주행세 부담을 휘발유와 동일하게 하는 것으로 운수업계의 추가부담이 발생한다. 따라서 이에 대한 국고보조금 지급방안의 마련이 있어야 할 것이다.

- iii) 본 연구에서 제시한 대안에 의할 경우 경유차량을 소유하고 있는 소유자의 세부담이 급격하게 증가하게 된다. 세수의 중립성을 고려하여 이용과세인 주행세의 인상분만큼 보유과세인 자동차세를 완화하기는 하나 자동차이용에 따른 세부담이 급격하게 증가할 경우 조세저항이 야기될 가능성이 상존한다. 이러한 문제점을 해소하기 위하여 본 연구에서는 단계별로 인상하는 대안을 제시하였다. 즉, 3단계를 통하여 인상하거나 4단계를 통하여 인상하는 대안을 제시하였다. 급격한 세부담의 증가로 인하여 야기될 수 있는 조세저항의 문제점을 해소하

기 위해서는 단기간에 세부담을 증가시키기 보다는 장기적으로 단계별로 접근하는 방안을 선택할 필요가 있을 것이다.

- iv) 자동차이용자의 전체적인 조세부담수준을 개편전과 유사하게 유지할 필요가 있다. 이를 위하여 본 연구에서 제시한 주행세율 인상으로 인한 조세부담증가분은 그에 상응하는 만큼 자동차세 부담을 완화하는 방식으로 조세부담수준을 개편전과 같이 유지할 필요가 있다. 다만, 그 동안 상대적으로 높은 자동차세를 부담하였던 승용자동차에 부과되는 자동차세율을 인하할 필요가 있다. 또한 현행 누진세율구조를 유지할 수 있도록 세율을 비례적으로 인하할 필요가 있다.
- v) 본 연구에서 제시한 대안이 현실로 집행될 경우 장기적으로는 주행세의 전부 또는 일정 부분을 중심으로 하는 특별회계를 운영하여 대기오염저감대책을 위한 재원으로 활용할 수 있도록 하는 방안도 강구할 수 있을 것이다. 그러나 이 방안이 실효성을 거두기 위해서는 충분한 규모의 재원이 확보되어야 할 것이다. 따라서 장기적으로 접근하여야 할 과제라 판단된다.

【참고문헌】

- 감정평가연구소, 「부동산리서치」, 2000.
- 강광규, “교통부문의 대기오염물질 배출현황과 저감대책,” 「월간교통」, 국토개발연구원, 2002. 2.
- 곽태원, 「조세론」, 법문사, 2000.
- 국립환경연구원 조사자료, 2000.
- 국세청, 「국세통계연보」, 1999-2001.
- 권강웅, 「지방세강론」, 서울: 조세통람사, 2001.
- 김정훈, 「지방소비과세의 확충방안」, 한국지방행정연구원, 1997.
- 라휘문, 「지방환경세의 도입에 관한 연구」, 서울: 한국지방행정연구원, 1997.
- 박일호, 「환경세도입방안에 관한 연구」, 서울대학교 행정대학원 석사학위논문, 1995.
- 안문수, “경유승용차로 인한 환경영향예측과 기준조정의 전제조건,” 환경부 자료. 2002.
- 에너지 경제연구원, 「석유가격 구조개편을 위한 연구」, 2000.
- 오연천, 「한국조세론」, 서울: 박영사, 1992.
- 오호성, 「환경과 경제의 조화」, 조선일보사, 1995.
- 원윤희, “지방세 및 세외수입제도의 개편방안,” 「지방재정개혁론」. 서울 : 박영사, 1998.
- 이상희, 「지방재정론」, 개명사, 1992.
- 이영희 외, □자동차 관련세제의 합리적 개편방안□, 한국개발연구원, 1996.
- 이영희·라휘문, 「지방목적세제의 평가와 효율적 운용방안」, 한국지방행정연구원, 1999.

- 이준구, 「재정학」, 서울 : 다산출판사, 1995.
- 이창균, 「지방자치단체의 환경투자재원 확충에 관한 연구」, 한국지방행정연구원, 1996.
- 이필우, 「조세론」, 서울 : 법문사, 1995.
- 조선일보, 2002. 6. 14.
- 최병선, 「정부규제론」, 서울 : 법문사, 1992.
- 최준욱, 『환경친화적 세제개편에 관한 연구』, 조세연구원, 2001.
- 통계청, 「1997 국부통계조사보고서」, 1999.
- 한국에너지신문, 2002. 6. 10.
- 행정자치부, 「지방세정연감」, 1999-2001.
- 환경부, 「환경백서」, 1999.
- ACEA, *TAX GUIDE*, 2001.
- Bahl, Roy W. & Linn, Johannes F., *Urban Public Finance in Developing Countries*, Oxford University Press. 1992.
- Baumol, William J, and Oates, Wallace E, *The Theory of Environment Policy*, Englewood Cliffs, N.J. Prentice-Hall, 1975.
- Bird, R., “Treading the Fiscal Labyrinth: Some Issues in Fiscal Decentralization,” *National Tax Journal*, 46.
- Bruce, Neil, *Public Finance*, Addison-Wesley, 1998.
- European Commission, *Vehicle Taxation in the Europe Union* 1997.
- Feldstein, Martin, “On the Theory of Tax Reform,” *Journal of Public Economics*, 1976.

Internal Revenue Code Sec. 4083. *Definitions; Special Rule; Administrative Authority.*

Mikesell, J., *Fiscal Administration*, Wadsworth Publishing Co: Belmont, 1994.

Musgrave. R. and Musgrave, P., *Public Finance in Theory and Practice*, 1989.

OECD/IEA, *Energy Prices and Taxes*, 1999. 3/4.

OECD, *Environmentally Related Taxes in OECD Countries: Issues and Strategies*, Paris, 2001.

<http://www.me.go.kr>

<http://www.keei.re.kr/keei/main.html>

<http://www.kiss2000.co.kr/environment/endb/kyung/air-effect.html>

<http://www.taxadmin.org/fta/rate>, "Motor_fl.html.

<http://www.iftach.org/first> Quarter 2000 Tax Rate Changes, 1999.2.29.

<http://www.fourmilab.ch/ustax/www/t26-D-38-A-4611.html>

府税のしおり, 「大阪府」, 2000.

地方財務協會, 「地方財政概要」, 2000.

【Abstract】

A Study on the Motor Vehicle Tax in Relation to Environmental Issues

An importance of environment has been recognized by the growing awareness of global warming, which is the gradual warming of the atmosphere surrounding the Earth as a result of heat being trapped by pollution. Developed Western countries have begun to pay attention to the importance of this environmental issue. OECD has emphasized the control mechanism on reducing the greenhouse effect since the 1980s and has strongly demanded either tax reforms in relation to environmental consideration or implementation of a green tax system since 1990s. Thus, most European countries have adopted environment related taxes.

Nevertheless, Korea has somewhat neglected environmental issues among its policies. A green tax or coal tax were discussed but have not yet been implemented. In that respect, the proposal in this report aims to contribute to the current environmental policies in Korea. Among environmental contamination of air, water and land, air pollution would be the most formidable to the peoples live. The cause of air pollution is various but recently it has been due to the motor vehicle. In Korea, the 42.2% of the air

pollution is counted to be from the motor vehicle.

In this report, we proposed a higher rate for the fuel tax while alleviating the motor vehicle tax. In Korea, the motor vehicle tax rate is relatively high compared to other developed countries which has been disputing among scholars. The reason for the high tax rate perpetuate the consideration that automobiles are a valuable property. When the motor vehicles were scarce, they were treated as “luxury” goods and tax rates were high. However, the motor vehicle is no longer a luxury good, it is rather a “consumption” good. Thus, the tax rate of the motor vehicle should decrease if it is now considered as a consumption good. On the other hand, driving motor vehicles cause air pollution and increase social costs. The damage and loss accrued should be paid by the motor vehicle owner and the fuel tax is the appropriate tax base for it.

Among the variety of fuel, diesel oil is a suitable target for a higher tax rate especially because it creates the most pollution. The number of diesel engine automobiles has increased rapidly but the tax rate is almost half of the petrol oil in Korea. In this report, we propose the incremental increase of the diesel tax rate until its rate is comparable to the petrol oil tax rate. Also, we propose the tax cut of the motor vehicle tax in reciprocation to the tax revenue of the fuel tax increment.

【부 록】 미국의 州연료세 세율

(2000년 1월 1일 현재)

(단위: 센트/갤런)

구 분	휘 발 유			디 젤 유			개 스 홀 ⁷⁾			비 고
	연료세	부가세	계	연료세	부가세	계	연료세	부가세	계	
앨라바마	16.0	2.0	18.0	17.0	2.0	19.0	16.0	2.0	18.0	검사비
알래스카	8.0	0	8.0	8.0	0	8.0	0	0	0.0	
애리조나 ³⁾	18.0	0	18.0	18.0	0	18.0	18.0	0	18.0	
아칸소	19.5	0.2	19	20	0.2	20	19.5	0.2	19.7	환경부담금
캘리포니아	25.0	0	25.0	25.0	0	25.0	9.0	0	9.0	州관매세
콜로라도	22.0	0	22.0	20.5	0	20.5	22.0	0	22.0	
코네티컷	32.0	0	32.0	18.0	0	18.0	31.0	0	31.0	
델라웨어 ⁵⁾	23.0	0	23.0	22.0	0	22.0	23.0	0	23.0	GRT(0.5%)
플로리다 ²⁾	15.37	9.3	24.67	27.47	9.3	36.77	15.37	9.3	24.67	州관매세
조지아	10.67	0	10.67	10.67	0	10.67	10.67	0	10.67	州관매세 (3%)
하와이 ¹⁾	16.0	0	16.0	16.0	0	16.0	16.0	0	16.0	州관매세
아이다호 ⁷⁾	25.0	1.0	26.0	25.0	1.0	26.0	22.5	1.0	23.5	淸淨水稅
일리노이	24.5	0.3	24.8	27.3	0	27.3	24.5	0	24.5	州관매세 & 환경부담금
인디애나 ³⁾	16.0	0	16.0	16.0	0	16.0	16.0	0.0	16.0	州관매세
아이오와	20.0	0	20.0	22.5	0	22.5	19.0	0	19.0	
캔자스 ⁸⁾	20.0	0	20.0	22.0	0	22.0	20.0	0	20.0	
켄터키 ³⁾⁴⁾	15.0	1.4	16.4	12.0	1.4	13.4	15.0	1.4	16.4	환경부담금
루이지애나	20.0	0	20.0	20.0	0	20.0	20.0	0	20.0	
메인	22.0	0	22.0	23.0	0	23.0	22.0	0	22.0	
메릴랜드	23.5	0	23.5	24.25	0.05	24.3	23.5	0	23.5	
매사추세츠	21.0	0	21.0	21.0	0	21.0	21.0	0	21.0	
미시간	19.0	0	19.0	15.0	0	15.0	19.0	0	19.0	州관매세
미네소타	20.0	0	20.0	20.0	0	20.0	20.0	0	20.0	
미시시피	18.0	0.4	18.4	18.0	0.4	18.4	18.0	0.4	18.4	환경부담금

구 분	휘 발 유			디 젤 유			개스홀 ⁷⁾			비 고
	연료세	부가세	계	연료세	부가세	계	연료세	부가세	계	
미주리	17.0	0.05	17.05	17.0	0.05	17.05	15.0	0.05	15.05	검사비
몬태나	27.0	0	27.0	27.75	0	27.75	27.0	0	27.0	
네브래스카	23.9	0.9	24.8	23.9	0.9	24.8	23.9	0.9	24.8	석유부담금
네바다 ¹⁾	24.0	0	24.0	27.0	0	27.0	4.0	0	24.0	환경부담금
뉴햄프셔	18.0	0.7	18.7	18.0	0.7	18.7	18.0	0.7	18.7	석유처리비
뉴저지	10.5	0	10.5	13.5	0	13.5	10.5	0	10.5	GRT (2.75%)
뉴멕시코	17.0	1.0	18.0	18.0	1.0	19.0	17.0	1.0	18.0	石油荷役費
뉴욕 ³⁾⁴⁾	29.7	0	29.7	28.05	0	28.05	29.70	0	29.70	州관매세 & 석유영업세

- 주: 1) 세율은 小地方政府의 세금을 포함하지 않은 것임.(앨라바마: 1~3센트, 하와이: 8~11.5센트, 일리노이: 시카고市-5센트, Cook郡-6센트(휘발유만 적용), 네바다: 1.75~7.75센트, 오리곤: 1~2센트, 사우스다코다 & 테네시: 1센트, 버지니아: 2%)
- 2) 휘발유와 개스홀의 경우, 小地方稅로 5.5~17센트가 부과되며, 여기에 1갤론당 2.07센트의 석유연료오염세가 추가된다.
- 3) 운반차량에 대한 부가세가 과세됨. 세율은 아리조나: 8센트, 일리노이: 6.6센트(휘발유), 6.0센트(경유), 인디애나: 11센트, 켄터키: 2%(휘발유), 4.7%(경유), 뉴욕: 22.1센트(휘발유), 23.21센트(경유)
- 4) 세율은 평균도매가격기준이며, 분기별로 조정됨. 실질세율은 켄터키:9%, 매사추세츠:19.1%, 노스캐롤라이나: 7.5센트 + 7%.
- 5) 세율은 접대비, 판매량, 주정부의 연료비용을 기준으로 조정됨.
- 6) 대형트럭의 경우에는 더 높은 세율 적용(버몬트: 1갤론당 25센트, 버지니아: 3.5센트 추가)
- 7) 개스홀의 세율은 에탄올 함량에 따라 차이가 나며, 위의 수치는 에탄올의 함량이 최대 10%인 경우에 대한 것임.
- 8) 아칸소의 휘발유, 개스홀 세율은 2000년 7월1일부터 20.5센트로, 경유 세율은 2000년 4월1일부터 22.5센트 증가하게 된다. 캔자스 역시 2000년 7월1일부터 1센트씩 증가하게 된다.
- 9) 일반적으로 휘발유와 디젤유에 대한 연방연료세라 하면, 각각 갤런당 18.3센트와 24.3센트에 0.1센트를 추가적으로 합산한 18.4센트와 24.4센트를 의미한다.

자료 : Internet, <http://www.taxadmin.org/fta/rate>, "Motor_fl.html".
 Internet, <http://www.iftach.org/first> Quarter 2000 Tax Rate Changes, 1999.2.29.
 Internet, <http://www.fourmilab.ch/ustax/www/t26-D-38-A-4611.html>

환경친화적 자동차 관련세제의 구축방안

발행일 : 2002년 12월 31일

발행인 : 김 홍 래

발행처 : **한국지방행정연구원**

서울특별시 서초구 서초동 1552-13

Tel. 02)3488-7300

판매처 : 한국 행정 DB 센터

Tel. 02)2269-7206

<http://www.admindb.co.kr>

인쇄처 : 현대에드.컴

Tel. 02)2272-8125

E-mail: hprint@unitel.co.kr

* 출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수는 있으나 무단전제나 복제는 금합니다.
ISBN 89-7865-248-4 93350

