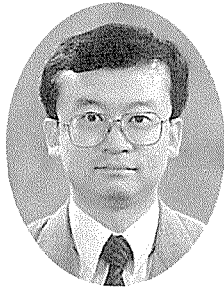


주행세 개념의 도입을 통한 자동차관련 세제 개편 방향



원 동 진

〈 통상산업부 자동차조선과 사무관 〉

년에 5명으로 변한 것만 보아도 이를 알 수 있다.

또한 산업측면에서도 자동차세제의 과중한 부담으로 인해 자동차 수요의 억제 요인으로 작용하고, 이것이 자동차산업의 발전을 저해하는 요인으로 작용해 왔던 점도 지적하고 싶다. 자동차산업의 특성상 소재, 기계, 전자 등 관련산업에 미치는 파급효과가 매우 크고 국내 제조업에서 차지하는 비중도 막대하여 생산액 기준으로 9.6%, 부가가치 기준으로 8.2%, 종업원수 기준으로 7.46%의 비중을 차지하고 있다는 사실을 고려할 때, 이것이 단순히 자동차산업 자체의 문제로 남지 않는다고 보여진다.

다음으로 통상마찰 문제를 짚고 넘어 가고자 한다. 대외적으로 국내 자동차세제의 배기량별 누진구조, *tax on tax system*에 대해 미국, EU 등 선진국의 불만이 지속적으로 제기됨에 따라 통상마찰의 소지를 제공하여 왔고, 급기야 96년에는 미국이 한국의 자동차시장 접근에 대해 우선협상 대상국관행(PFCP)으로 지정하기까지 이르렀으며, 국내 자동차관련 세제문제가 상당히 중요한 원인을 제공하였다고 평가된다.

이와같은 배경에서 지난 96년 3월 행정쇄신위원회에서도 자동차 관련 세제개편을 논의한 바 있으나, 관계 부처의 의견이 일치하지 않아 추진되지 못한 바 있다.

1. 자동차 세제개편 논의배경

그동안 자동차 관련 세제의 개편에 대한 많은 논의가 있었으나, 이에 대한 이해관계가 첨예하게 대립하여 왔기 때문에 문제가 있다는 것을 인식을 하면서도 좀처럼 개편안이 만들어져서 시행되지 못했다.

이와같이 자동차관련 세제가 불합리하다는 이유는 여러가지가 있겠으나, 근본적인 문제는 자동차 관련 세제가 지난 70년대말에 기본 틀이 만들어진 후 현재까지 유지되고 있으나, 자동차의 재화로서의 성격은 그동안 사치재에서 생활 필수품으로 크게 변화되었다는 데에 있다. 즉 70년에 자동차 1대당 인구가 72명이던 것이 97

한평

자동차 관련세제 구조는 취득및 보유 중심의 과세체제로 되어 있고 전반적으로 세부담이 과중하다.

2. 자동차 관련 세제의 현황 및 문제점

현행 자동차 관련 세제는 공채까지 포함하여 총 14종으로 구성되어 있다.

단계별로 보면 구입과정에 3종, 등록과정에 5종, 보유과정에 3종, 운행과정에 3종의 세금이 부과되고 있다. 징수주체별로는 국세에 해당하는 세제가 9개 지방세에 해당하는 세제가 5개에 해당된다.

이러한 자동차관련 14종의 세제는 1-4종으로 다중부과체제(*tax on tax system*)에 따라 복잡하게 중복 과세되는 체계로 되어있다. 즉, 단일구조가 5개, 2중구조가 4개, 3중구조가 3개, 4중구조가 2개 있다. 특히 교육세의 경우 서로 다른 명목으로 4단계에 걸쳐 부과되고 있다.

세금의 종류가 많아 외국과 비교하여 2-3배 수준에 이르고 있다. 예를 들면 세구조가 우리와 가장 유사한 일본도 7가지에 불과하고 서방 선진국인 미국, 독일 등은 4가지에 지나지 않는 세금을 부과하고 있다.

세부담에서도 우리의 경우가 과중하다. 자동차 관련 세액은 96년 기준으로 약 13조 5천억원에 달하는 것으로 추정되어 조세총액의 16.4%의 과도한 비중을 차지하고 있는 것으로 파악되고 있다.

특히 국세보다는 지방세에서 큰 비

중을 차지하고 있는 것으로 추정된다. 지방세 3조 7천억원중 자동차관련 세수가 1조 7천억원으로 22%를 차지하고 있기 때문이다.

한편, 외국과 비교하더라도 한국의 자동차 관련 세금액이 과다한 것으로 알려져 있다. 일본, 영국의 경우 전체 세수의 9%가 자동차관련 세제인 반면 독일, 미국 등은 4% 수준에 불과하다. 소형차 1대를 구입하여 1년간 운행할 경우 소비자가 부담하는 자동차관련 세금의 경우에도 한국이 296만원으로 주요 선진국의 2배 이상이다.

더구나 1인당 GNP를 기준으로 본 상대적인 세부담액으로 보면 격차가 더욱 확대됨을 알 수 있다. 최근의 급격한 환율상승을 비정상적인 것으로 보고 이를 감안하지 않더라도 이러한 기준으로 보면, 한국이 미국의 20배에 해당하는 세금을 부담하고 있다.

이와 같은 현행 자동차 세제하에서는 자동차 보유자가 납부하는 자동차 관련 세금 누계액이 중형 승용차를 구입한 후 3.8년이 지나면 세전 차량 가격을 초과하게되어 소형차 및 대형차의 경우 4.2년, 중소형차의 경우 4.9년이면 이러한 현상이 나타나게 되는 것이다.

다음으로는 우리 세제구조가 운행보다는 취득 및 보유 중심의 과세체계로 구성되어 있다는 특징이 있다.

자동차관련 세부담이 전반적으로 과중한 가운데 운행단계에서의 세부담 보다는 취득(구입, 등록) 및 보유단계에서의 세부담 비중이 높다. 한국의 경우 취득 및 보유단계에서의 세부담이 73%나 되는데 일본, 미국, 독일 등은 50% 수준에 머물고 있다.

이를 좀더 세분하여 보면 취득단계에서 가장 큰 부담을 하고 있다. 세금의 종류에 있어서 8가지로 선진국에 비해 4-8배에 달하고 있고, 절대금액에서도 선진국에 비해 2-9배 수준에 이르고 있다.

보유단계에서도 형평성이 문제가

자동차세제의
배기량별
누진구조에 대해
미국, EU 등
선진국의 불만이 높아
통상마찰의 소지를
제공하고 있다.

된다. 자동차 보유에 대한 세부담(자동차세, 교육세, 면허세)이 34만원으로 강남의 40평형 아파트(5억원 상당) 보유에 대한 세부담과 비슷하여 형평성이 크게 상실되는 것으로 볼 수 있다.

배기량별로 누진 구조로 되어 있다는 점도 빼 놓을 수 없는 중요한 점이다. tax on tax 체계하에서 과세의 기본이 되는 특소세, 면허세, 자동차세 등이 배기량별 누진과세체제로 구성되어 있기 때문에 단일 세율로 구성된 부가세, 교육세, 등록세, 취득세도 부분적으로 누진적인 효과를 보

유하고 있는 것이다.

외국의 경우에는 대체로 단일세율 구조로 되어 있으며, 일본의 자동차세, 자동차중량세, 미국의 연방이용세 등이 중량 또는 배기량에 따라 차등 과세되고 있다.

3. 자동차 관련 세제의 개편 방향

자동차 관련 세제의 개편은 위에서 언급된 불합리한 점을 해결하면서도 경제, 사회적 정책 목표에 부합하는 방향으로 이루어져야 한다. 즉, 인위적으로 자동차수요를 억제하지 않으면서도 환경오염을 줄이고, 교통혼잡을 완화하면서 에너지도 절약할 수 있는 방안이 되어야 할 것이다. 이와 함께 통상마찰도 해결할 수 있으면 금상첨화라고 할 수 있을 것이다.

자동차관련 세수는 단계적으로 감소시키는 것이 바람직하지만, IMF 여파로 인한 세수 확보가 필요할 뿐만 아니라, 각 부처의 세수도 확보해 주는 것도 고려되어야 할 것으로 본다. 즉 자동차관련 세액의 부담이 매우 크므로 문제가 되고 있으나, 정부의 세수결함을 방지하기 위하여 전체 자동차관련 세액을 현 수준으로 유지하고, 중앙 및 지방정부의 재정수입도 현 수준으로 유지해야 하며, 교육세 및 농어촌특별세의 경우도 현재 자동차와 관련하여 징수되는 현재 수

준의 수입을 유지하는 것이 필요하다.

이와같은 관점에서 볼 때 주행세 개념의 도입은 반드시 필요하다. 취득 및 보유단계의 제세 공과금을 대폭 인하 내지 폐지하고, 휘발유에 대한 교통세를 인상함으로써 이러한 목적을 달성할 수 있을 것으로 본다.

교통 혼잡, 에너지 소비, 환경오염 등은 자동차의 운행에 따라 부수적으로 발생하는 문제이므로 이와같은 외부불경제 문제를 해결하기 위해서는 유류세를 인상함으로써 해결 가능하다고 본다.

또한 자동차의 구입, 등록, 보유단계에서 부과되는 여러가지 세금을 인하할 경우의 자동차 수요 증가에 따른 부가가치세 등의 수입 증가효과 및 유류 소비량 감소에 따른 유류세 수입 감소효과 등의 대체효과가 예상되어 동 효과는 거의 대등할 것으로 본다.

마지막으로 중앙·지방정부의 세수, 교육세 및 농어촌특별세 부족분은 유류교통세에 반영하여 보전하는 방안이 있을 수 있다. 한편 경유 인상은 제조업 물류비용 상승에 부담이 되므로 휘발유에 부과되는 교통세만 인상하는 방안도 생각 가능하다. 이와같은 문제는 모두 기술적(technical) 사항으로서 주행세 개념의 도입에 의해 바람직한 방향으로 해결할 수 있을 것으로 본다. ☺

주행세는 인위적으로 자동차 수요를 억제하지 않으면서도 환경오염을 줄이고 교통혼잡을 완화하면서 에너지도 절약할 수 있는 방안이다.