

KERI Brief

자동차 개별소비세의 개편방향 검토

임동원

한국경제연구원 부연구위원
(dwlim@keri.org)

올 해 정부는 코로나19 대응책으로 승용차 개별 소비세의 한시적 인하 정책을 시행하고 있지만, 오락가락하는 개별소비세 인하 정책은 정상적인 소비행위를 막는 등 여러 가지 문제점을 가지고 있다. 첫 번째, 자동차 개별소비세 인하 정책은 최근 들어 그 주기가 짧아지고 인하 적용기간도 늘어나고 있어, 개별소비세 과세 여부에 대해 생산자와 소비자는 혼란스러울 수 밖에 없고, 정부 정책에 대한 신뢰도가 떨어질 것이다. 또한 일관성 없는 인하 정책 때문에 자동차 개별소비세를 제대로 낸 소비자의 입장에서는 형평성 문제를 제기할 수 있다. 두 번째, 우리나라에서 자동차는 생활필수품으로 인식되고 있으며 그 가격대도 다양해서 단순히 고가의 사치품으로 구분하기 어려운 상황인데, 2012년 세법개정을 통해 자동차 관련 개별소비세를 배기량에 상관없는 단일 비례세율구조로 변경하면서 역진성에 대한 입법목적도 상실했다. 마지막으로 국제적으로 볼 때, 자동차 구입(취득) 시 개별소비세를 부과하는 외국사례를 찾기 어려워 과도한 세금 부과로 보인다.

자동차가 국민생활필수품이 되어버린 상황과 개별소비세의 입법목적에 부합하도록 자동차 개별소비세는 폐지되는 것이 타당하다. 자동차산업은 광범위한

연관 산업과 높은 고용창출효과가 있어 국가경제에 미치는 영향이 크기 때문에, 코로나19 위기 대응을 위해 소비진작을 위한 경기부양이 목적이라면 개별 소비세 과세대상에서 자동차를 제외해서 그 효과를 높여야 한다. 인하 정책이 효과를 보였지만 이전 정책의 주기를 고려할 때 소비자들은 다음 인하 정책을 기다릴 것이고, 이럴 바에는 과감하게 자동차 개별소비세를 폐지해서 소비진작효과를 상시화해야 한다. 또한 인하를 적용받지 못한 소비자들의 형평성 문제가 발생하지 않도록 올해 1~2월에 자동차를 구입한 소비자들에게 개별소비세 인하분을 소급해서 환급해주는 것이 필요할 것이다. 특히, 높아진 소득수준 향상과 국민 정서 등을 반영해서 자동차 개별소비세 과세에 대한 근본적인 재검토가 필요한데, 현재 등록된 자동차는 약 2,400만 대에 달해 보급이 보편화되었기 때문에 사치성 물품으로 보기 어렵고, 이에 대한 소비 부담을 해소하기 위해서 자동차 개별소비세가 폐지되어야 한다. 다만, 단기적으로 자동차 개별소비세를 유지한다면, 사치성 물품인지에 중점을 두거나 교정세적인 목적을 달성할 수 있도록 연비 기준의 차등비례세율로 개정되어야 할 것이다.

I. 검토 배경

□ 정부는 2월 28일 ‘코로나19 파급영향 최소화와 조기극복을 위한 민생·경제대책’을 발표하면서 승용차 개별소비세의 한시 인하(3-6월)를 포함시켰고, 6월에는 인하 폭을 줄이면서(70% → 30%) 그 기간을 12월까지 6개월 연장했음

○ ‘개별소비세 인하’는 정부가 내수 부진을 타개하기 위해 시행하는 단골 경기부양책으로 지난 2015년 메르스 사태 때는 물론, 2018년 하반기부터 2019년 말까지 1년 반 동안 시행되었음

○ 개별소비세 인하 정책의 효과는 논란의 여지가 있지만,¹⁾ 자동차산업협회의 자료에 따르면 2018년 인하 전 11개월간 국산차 판매는 4.2% 감소한데 반해, 인하 후 11개월 동안에는 1.2% 증가해서 그 효과가 나타난 것으로 보임

□ 자동차 개별소비세는 부가가치세의 역진성을 보완하기 위해 도입되었지만 단일비례세율로 부과되면서 그 취지를 잃었고, 자동차가 사치성 물품이 아님에도 불구하고 부가가치세(10%)와 개별소비세(5%) 모두 부과되는 것은 과도한 과세일 것임

○ 현행 개별소비세는 1977년 도입된 특별소비세가 2008년 개명된 것으로, 그 입법목적은 부가가치세의 단일세율에서 오는 조세부담의 역진성을 보완하면서 사치성 물품의 소비를 억제하려는 데 있었음

○ 2020년 5월말 기준 국내에 등록된 자동차는 약 2,393만 대로 국민 중 절반이 차를 보유하고 있는 셈인데, 자동차가 사치성 물품인지 대중성 물품인지 어렵지 않게 판단할 수 있을 것임

○ 자동차에 대한 개별소비세를 폐지하는 게 입법목적에 부합하겠지만, 정부는 전기자동차를 과세대상에 추가하는 등 개별소비세를 유지하고 있음

- 2018년 기준 개별소비세수가 10조 4,510억 원으로 전체 세수 중 3.7%를 차지하고 있고, 개별소비세 품목 중에서 자동차에 대한 개별소비세수가 약 1조 원으로 담배에 이어 두 번째로 많은 상황이 그 이유일 것임

□ 오락가락하는 자동차 개별소비세 인하 정책이 계속 된다면 정상적인 소비행위가 일어날 수 없고, 소비진작을 통한 경기부양이라는 목적에 부합하려면 자동차 개별소비세에 대한 개선방안이 마련되어야 할 것임

○ 본 연구에서는 자동차 개별소비세의 현황과 문제점을 검토하고 이에 대한 개편방향을 제시하려 함

1) 승용차 내수 판매량을 연간으로 비교해보면 하반기에만 개별소비세 인하가 적용된 2018년 129만 7,917대, 일 년 내내 적용되었던 2019년은 129만 4,139대로 큰 차이가 없어 개별소비세 인하 효과가 크지 않았던 것으로 볼 수도 있는데, 국회 입법조사처는 개별소비세 인하로 인한 국산 차 판매 촉진 효과가 크지 않다며 개별소비세율 인하에 따른 효과성을 재평가해야 한다고 지적했음(조승래·송민경, “자동차 개별소비세 정책동향과 개선과제”, 국회입법조사처, 2019.9.10.)

II. 자동차 개별소비세 제도

□ 국내의 자동차 관련 세제는 크게 취득단계, 보유단계, 운행단계로 구분할 수 있으며 취득단계에서의 세제는 개별소비세, 교육세, 부가가치세, 취득세가 있고, 취득 관련 세제는 자동차 취득 시점인 구매 시에만 1회 과세됨

○ 보유단계에서는 자동차세와 지방교육세가 있으며 이는 재산의 보유에 의해 과세되는 세제이므로 자동차 보유기간 동안 지속적으로 과세됨

- 운행단계에서는 자동차 연료 구매시 과세되는 교통·에너지·환경세, 유류개별소비세, 교육세, 유류부가가치세, 주행세가 있음²⁾

1. 개별소비세 등 자동차 취득단계에서의 조세

□ [개별소비세] 부가가치세의 역진성*을 보완하고³⁾ 사치성물품의 소비 억제와 재정수입의 확대를 위해 개별소비세를 부과했고, 과거 자동차가 고가의 사치품으로 인식되어 개별소비세 과세대상에 포함되었음⁴⁾

* '역진성'이란 소득이 낮은 사람이 상대적으로 더 높은 세부담을 지는 것을 말함

○ 자동차에 대한 개별소비세는 과거에는 배기량에 따른 차등비례세율구조를 취하고 있었지만, 2011년 말 세법개정을 통해 다음 세율을 적용하여 과세하도록 하고 있음⁵⁾

- 배기량이 2,000cc를 초과하는 승용자동차와 캠핑용 자동차는 물품가격의 5%

- 배기량이 2,000cc 이하의 승용자동차(배기량이 1,000cc 이하의 것으로 일정한 규격⁶⁾의 것은 제외)와 이륜자동차는 물품가격의 5%

- 전기승용자동차⁷⁾는 물품가격의 5%의 세율을 적용하여 과세함

- 종전의 배기량에 따른 차등비례세율구조(2,000cc 초과 10%, 2,000cc 이하 5%)에서 배기량과 상관없는 단일비례세율구조로 변경된 것임

2) 보유단계와 운행단계의 세제는 본 연구의 주제인 개별소비세와 다른 단계의 세제이므로 자세한 내용은 생략함

3) 부가가치세는 원칙적으로 모든 재화와 용역을 과세대상으로 하고, 세율구조는 단일비례세율구조인 10%로 하고 있기 때문에 소득에 대하여 역진성을 가짐

4) 특별소비세 제정시(1977년)에는 2,000cc 초과하는 자동차의 경우 물품가격의 40%를 과세했음

5) 개별소비세법 제1조 제2항 제3호

6) 경차 중 정원 8명 이하, 길이 3.6미터 이하, 폭이 1.6미터 이하의 경우

7) 정원 8명 이하의 자동차 중 길이 3.6미터, 폭 1.6미터 이하의 경우(경형)는 제외

〈표 1〉 자동차 관련 세금

구 분	취득단계	보유단계	운행단계
국 세	개별소비세, 교육세, 부가가치세		교통에너지환경세, 유류개별소비세, 교육세, 유류부가가치세
지방세	취득세	자동차세, 지방교육세	주행세

○ 다만, 친환경자동차, 즉 전기·수소·하이브리드차에 대해서는 개별소비세를 한시적으로 감면하고 있음⁸⁾

- 전기차는 최대 300만 원, 수소차는 최대 400만 원, 하이브리드차는 최대 100만 원을 감면함

□ **[교육세] 자동차의 취득시 개별소비세에는 개별소비세액의 30%가 부가세(surtax)인 교육세로 부과되고 있음⁹⁾**

○ 교육세는 교육의 질적 향상을 도모하기 위하여 필요한 교육재정의 확충에 드는 재원 확보를 위한 목적세이고 대체로 부가세의 형식을 취하고 있는데 자동차 취득시(개별소비세)에도 적용됨

□ **[부가가치세] 일반소비세인 부가가치세는 모든 재화와 용역을 그 과세대상으로 하고 있고, 자동차도 부가가치세의 과세대상인 재화에 해당하기 때문에 자동차를 구입할 때에는 부가가치세가 부과됨**

○ 일반적으로 부가가치세의 과세표준은 부가가치세를 제외한 공급가액으로 하지만, 개별소비세가 부과되는 경우 공급가액에 해당 개별소비세와 교육세를 합한 금액을 과세표준으로 함

- 자동차의 취득시에는 개별소비세가 부과되기 때문에 해당 자동차의 공장도가격에 개별소비세와 개별소비세분 교육세를 합한 금액을 과세표준으로 하고, 해당 과세표준에 부가가치세의 세율인 10%를 곱한 금액을 부가가치세로 함

○ 이를 산식으로 표현하면 다음과 같음

$$\text{자동차의 부가가치세} = (\text{공장도가격} + \text{개별소비세액} + \text{관련 교육세액}) \times 10\%$$

□ **[취득세] 취득세는 동산이나 부동산 등의 자산을 취득한 자에게 부과되는 세금이므로 자동차 취득시에도 적용되어 과세됨**

○ 취득세의 세율구조는 종전에는 2%였지만, 과거의 등록세와 통합되면서 그 세율구조도 과세대상에 따라 차등비례세율구조를 취하고 있음

○ 지방세법 제7조에서 취득세는 차량을 취득한 자에게 부과한다고 규정하고,¹⁰⁾ 자동차 취득시 다음과 같이 차등비례세율을 적용하고 있음¹¹⁾

- 비영업용 승용자동차: 7%, 다만 경형자동차의 경우 4%
- 이륜자동차(배기량 125cc이하 or 정격출력 12킬로와트 이하): 2%
- 그 밖의 자동차¹²⁾: 비영업용(5%),¹³⁾ 영업용(4%)
- 열거되지 않은 차량: 2%

8) 미세먼지 저감 정책의 일환으로 저공해차 구매 혜택으로 개별소비세와 교육세에 대해 감면 혜택을 준 것임

9) 교육세법 제3조, 제5조.

10) 지방세법 제7조(납세의무자 등) ① 취득세는 부동산, 차량, 기계장비, 항공기, 선박, 입목, 광업권, 어업권, 골프회원권, 승마회원권, 콘도미니엄 회원권, 종합체육시설 이용회원권 또는 오토회원권(이하 이 장에서 "부동산등"이라 한다)을 취득한 자에게 부과한다.

11) 지방세법 제12조 제1항 제2호.

12) 승합자동차, 화물자동차, 특수자동차 등

13) 경형자동차의 경우 4%

〈표 2〉 자동차 취득단계의 세금 사례(1,600cc, 공장도가격 2천만 원)

구 분	개별소비세	교육세	부가가치세	취득세	총 세금
세액	1,000,000원	300,000원	2,130,000원	1,640,100원	5,070,100원
개별소비세액 30% 감면시	700,000원	210,000원	2,091,000원	1,610,070원	4,611,070원
산출방법	공장도가격×5%	개별소비세액×30%	(공장도가격+개별소비 세액+교육세액) ×10%	취득가액*×7%	-

주: 취득가액은 (공장도가격+개별소비세액+교육세액+부가가치세액)을 말함.

2. 자동차 개별소비세 현황

□ 개별소비세는 특정한 물품, 특정한 장소 입장행위, 특정한 장소에서의 유희음식행위 및 영업행위에 대해 부과됨

○ 과세물품과 적용세율은 다음과 같으며, 세율은 국민 경제의 효율적 운용을 위해 경기조절, 가격안정, 수급조정에 필요한 경우 탄력세율로 조정할 수 있음

- 투전기, 오락용 사행기구, 수렵용 총포류: 물품가격의 20%
- 500만 원 이상의 보석, 귀금속, 고급모피, 고급가구 등, 200만 원 이상 고급시계, 고급용단, 고급가방 등: 초과과세가격의 20%
- 자동차: 물품가격의 5%
- 연료: 휘발유 리터당 475원, 경유 리터당 340원 등
- 담배: 쥘련형 갑당 594원 등
- 과세장소 입장행위: 1명 1회 입장당 경마장 1천 원, 골프장 1만 2천 원, 카지노 5만 원 등
- 과세유희장소(유희주점 등): 음식요금의 10%
- 과세영업장소(카지노): 총매출액의 0~4%

○ 2010년대에 과세대상에서 추가되거나 제외된 주요 품목과 그 이유는 다음과 같은데, 추가한 경우 대부분 교정세적인 의미를 가지고, 제외한 경우에는 사치재로서의 성격을 고려한 것으로 보임

- 2010년 전력소비량이 높은 전자제품(냉방기, 냉장고, 세탁기, TV)¹⁴⁾에 대해서 과세대상으로 추가한 이유는 에너지 다소비 품목에 대한 과세로 에너지절약을 유도한다고 했고,¹⁵⁾ 이 규정은 2010년 4월부터 2012년 12월까지 한정적용이었지만 한차례 연장되어 2015년 12월까지 적용되었음¹⁶⁾
- 2012년 전기자동차를 과세대상으로 추가한 것은 내연기관 자동차와의 과세형평을 위해서라고 함¹⁷⁾
- 2015년 담배를 개별소비세 과세대상으로 추가한 이유는 흡연율을 감소시키고, 국민의 건강을 증진하기 위해서라고 함¹⁸⁾
- 2017년 로열젤리를 개별소비세 과세대상에서 제외한 이유는 국민의 소득수준이 향상되었고, 사치재로서의 성격이 약화되었음을 고려했다고 함¹⁹⁾

- 14) TV는 화면 크기가 42인치형 이상이고, 정격소비전력이 300W 이상인 제품, 냉장고는 월간소비전력량이 40kWh 이상인 제품 등에 부과되었음
- 15) 개별소비세법 제개정이유(시행 2014. 1. 1., 법률 제9909호, 2010. 1. 1., 일부개정)
- 16) 개별소비세법 부칙 제4조(법률 제9909호, 2010. 1. 1.),
- 17) 개별소비세법 제개정이유(시행 2012. 1. 1., 법률 제11120호, 2011. 12. 31., 일부개정)
- 18) 개별소비세법 제개정이유(시행 2015. 1. 1., 법률 제12846호, 2014. 12. 23., 일부개정)
- 19) 국세청, “2017년 개정세법 해설”, 2017.3, p.324.

□ 2018년 기준 개별소비세의 산출세액 중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것은 담배이며(40.8%), 다음으로 승용자동차가 22.4%, 부탄이 16.2%임

- 2015년 담배가 개별소비세 과세대상이 되기 전에는 승용자동차의 비중이 42.3%(2014년 기준)에 달해 가장 큰 비중을 차지하고 있었음
- 2015년 이후에도 승용자동차는 담배에 이어 계속 개별소비세 비중 2위이며, 세수도 약 1조 원을 넘는 과세품목임
 - 개별소비세수에서 승용자동차가 차지하는 비중이 줄곧 22%를 상회하고 있음
 - 2018년과 2019년에 승용자동차의 개별소비세수가 감소한 것은 2018년 하반기부터 2019년 말까지 관련 개별소비세를 30% 인하한데 기인함

○ 개별소비세에서 자동차는 세수 차원에서 중요한 품목이기 때문에 정부로서는 과세대상에서 제외할 수 없었을 것으로 보임

- 2017년 과세대상에 제외된 로열젤리의 경우, 2014~2016년 개별소비세 세수가 없었기 때문에 과세대상 판단에 대한 논의에서 객관적이었을 것임

〈표 3〉 자동차 개별소비세수 현황

(단위: 백만 원)

구 분		2014	2015	2016	2017	2018
자동차 개별소비세수 (A)	2,000cc 초과	436,617	392,923	411,389	435,714	435,932
	2,000cc 이하	662,601	664,143	633,784	676,110	552,056
	총 승용 자동차	1,099,218	1,057,066	1,045,173	1,111,824	987,988
총 개별소비세수 (B)		2,600,951	4,292,717*	4,742,703	4,504,219	4,408,509
A / B		42.3%	24.6%	22.0%	24.7%	22.4%

주: 2015년 개별소비세수가 크게 증가한 것은 2015년부터 담배에 개별소비세가 부과되기 시작했기 때문임. 2015년 담배 관련 개별소비세는 약 1조 8,301억 원이 부과되었음

자료: 국세통계연보

III. 자동차 개별소비세의 문제점 및 개선 방안

1. 문제점

□ 첫 번째, 정부는 침체된 경기를 활성화하기 위한 정책수단으로 '자동차 개별소비세율 인하'를 자주 활용했지만, 오락가락하는 인하 정책 때문에 소비자들의 정책에 대한 신뢰가 떨어져 정책효과가 반감할 수 있음

- 자동차 개별소비세 인하 정책은 최근 들어 그 주기가 짧아지고(3년 → 2년 → 2개월), 인하 적용기간도 늘어나고 있음(4~6개월 → 10~17개월)
- 경제상황에 따라 경기침체를 막기 위해 인하 정책을 사용한다고 하지만, 인하 주기가 짧아지고, 인하 적용기간도 길어지고 있어 개별소비세 과세 여부에 대해 생산자와 소비자는 혼란스러울 수 밖에 없고, 정부 정책에 대한 신뢰도가 떨어질 것임

- 조세는 법적안정성과 예측가능성을 중요시하는데, 이렇게 세금감면 정책이 오락가락한다면 소비자들은 정부의 조세 정책을 신뢰하지 않게 되고 소비를 진작시키려던 정책효과는 반감할 수도 있음
- 한시적인 개별소비세 인하가 끝나더라도 또 인하될 수 있다는 사회인식이 형성된다면 정상적인 소비행위가 일어나기 어려움
- 또한 일관성 없는 인하 정책 때문에 자동차 개별소비세를 제대로 낸 소비자의 입장에서는 형평성 문제를 제기할 수 있음
- 2019년 말 종료된 개별소비세 인하가 2020년 3월부터 다시 시행되어, 1~2월에 자동차를 구입한 소비자들만 개별소비세를 인하받지 못하게 되었으므로 인하를 적용받았거나 받을 소비자들과의 형평성, 즉 조세평등주의에 어긋날 수 있음
- 헌법 제11조에서 파생된 조세평등주의는 합리적인 이유 없이 특정한 납세의무자를 차별하거나 우대하는 행위를 금지하고 있기 때문에 짧은 인하 주기와 긴 인하 적용기간 때문에 발생한 형평성 문제를 해결할 필요가 있음

〈표 4〉 자동차 개별소비세율 인하 정책 현황

시기 (이전 정책과의 기간)	인하 기간	인하 정도	사유
2008.12.19.~2009.6.30.	약 6개월	30% 인하	글로벌금융위기 이후 경기침체
2012.9.11.~12.31. (3년 2개월)	약 4개월	19~30%* 인하	유럽발 글로벌금융위기 이후 경기침체
2015.8.27.~2016.6.30. (2년 8개월)	약 10개월	30% 인하	메르스 확산 이후 경기침체
2018.7.19.~2019.12.31. (2년 1개월)	약 17개월	30% 인하	글로벌경제 불확실성 확대에 따른 경기침체
2020.3.1.~12.31. (2개월)	10개월	70%(상반기), 30%(하반기)	코로나19 확대에 따른 경기침체

주: 개별소비세율이 5%로 통합되기 전 2,000cc 이하는 30% 인하(5%→3.5%), 2,000cc 초과는 19% 인하(8%→6.5%)

자료: 조승래·송민경, "자동차 개별소비세 정책동향과 개선과제", 국회입법조사처, 2019, p.3 표 보완 및 재구성

<ul style="list-style-type: none"> ○ 한편, 6~7월 국회에서는 여당·야당을 불문하고 개별소비세 인하 정도를 상반기와 같이 30%에서 70%로 인상하는 법안을 발의하고 있어²⁰⁾ 또 정책이 변경될 가능성도 있음 □ 두 번째, 우리나라에서 자동차는 생활필수품으로 인식되고 있으며, 그 가격대도 다양해서 단순히 고가의 사치품으로 구분하기 어려운 상황임 ○ 2020년 5월 기준으로 자동차 보유 현황은 23,926,078대로, 단순 비교하면 현재 인구 51,780,579명 중 46.2%가 보유하고 있는 것으로 볼 수 있음 ○ 개별소비세의 전신인 특별소비세는 사치성 소비재의 규제를 목적으로 만들어진 세금이므로, 일반인들의 삶과는 멀어야 하는데 국민 2.2명당 자동차 1대를 보유하고 있는 현실을 고려할 때 더 이상 고가의 사치품이 아니라 생활필수품으로 보아야 함 <ul style="list-style-type: none"> - 전체 승용자동차 1,943만 대 중 1,000cc 미만 191만 대를 제외하고 1,752만 대의 승용자동차가 개별소비세 과세대상임 - 1,000cc 이하의 자동차만이 사치재가 아닌 생활필수품인지는 의문이며, 배기량 기준과 금액 기준을 고려해서 사치재인지 여부를 판단해야 함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 또한 2012년 세법개정을 통해 자동차 관련 배기량에 상관없는 단일비례세율구조로 변경하면서 역진성에 대한 입법목적도 상실했음 □ 국제적으로 볼 때, 자동차 구입(취득) 시 개별소비세를 부과하는 외국사례를 찾기 어려움 ○ 유럽연합(EU) 회원국은 별도의 개별소비세 없이 자동차 취득단계(acquisition)에서 부가가치세(VAT) 및 등록세(Registration Tax)를 부과하고 있음 ○ 일본의 경우에도 별도의 개별소비세를 부과하고 있지 않고, 취득세도 폐지했음 <ul style="list-style-type: none"> - 다만, 2019년 10월 1일부터 취득세를 폐지하고 자동차 연비에 따라 세율(승용차 0~3%)을 차등화한 환경성능비율세(環境性能割)가 도입되었음²¹⁾
	<p>20) 미래통합당 추경호 의원(조세특례제한법 일부개정법률안 의안번호 1051, 2020.6.26.), 더불어민주당 이원욱 의원(조세특례제한법 일부개정법률안 의안번호 2093, 2020.7.17.)</p> <p>21) 취득세(승용차 3%)를 부과하고 있었는데, 소비세율이 인상(8% → 10%)되는 2019년 10월부터 취득세를 폐지했음</p>

〈표 5〉 일본 환경성능비율세 과세(승용차)

연비 성능 등	세율		
	자가용		영업용
	등록 차량	경차	
전기 자동차 등			
★★★★ ¹⁾ & 2020년도 연비 기준 ²⁾ + 20% 달성 차	비과세	비과세	비과세
★★★★ & 2020년도 연비 기준 + 10% 달성 차	1%		
★★★★ & 2020년도 연비 기준 달성 차	2%	1%	0.5%
★★★★ & 2015년도 연비 기준 ³⁾ + 10% 달성 차			1%
상기 이외	3%	2%	2%

주: 1) ★★★★★ : 2018년 배출가스규제기준(NOx 휘발유차 0.05, 경유차 0.15)에서 NOx(질소산화물) 50% 감소 달성 자동차임
 2) 2020년도 연비 기준은 휘발유 1리터당 20km 주행임
 3) 2015년도 연비 기준은 휘발유 1리터당 16.8km 주행임
 자료: 일본 총무성 홈페이지 참조(<https://www.soumu.go.jp>)

〈표 6〉 자동차 취득시 세금의 한·일 비교(공장도가격 2천만 원, 연비 15km/L, 경차 X)

구분	개별소비세	교육세	부가가치세 (소비세)	취득세 (환경성능비율세)	총 세금	
한국	세액	1,000,000원	300,000원	2,130,000원	1,640,100원	5,070,100원
	개별소비세액 30% 감면시	700,000원	210,000원	2,091,000원	1,610,070원	4,611,070원
일본	-	-	2,000,000원	660,000원	2,660,000원	

〈표 7〉 주요 산업의 취업유발 및 생산효과

구분	자동차	일반기계	선박	전기장비	반도체
취업유발계수 (명/10억 원)	8.4	8.0	8.3	7.6	2.4
생산유발계수	2.413	1.846	1.091	2.541	1.319

자료: 한국은행 산업연관표(2017)

- 자동차의 취득시 환경성능비율세(최대 3%)와 소비세(10%)만 부과하는 일본과 비교할 때, 우리나라는 개별소비세 5%, 교육세 1.5%, 부가가치세 10%, 취득세 7% 등이 부과되어 약 1.9배 이상 일본보다 세금이 부과될 수 있음
- * 자동차 개별소비세가 30% 감면된 현재 상황이라도 우리나라의 세금이 일본보다 약 1.7배 더 부과될 것임

2. 개선방안

□ 자동차산업은 광범위한 연관 산업과 높은 고용창출 효과가 있어 국가경제에 미치는 영향이 크기 때문에, 코로나19 위기 대응을 위해 소비진작을 위한 경기부양이 목적이라면 개별소비세 과세대상에서 자동차를 제외해서 그 효과를 높여야 함

- 국내 자동차산업의 직간접 고용인원²²⁾은 총 190만 명(2018년 기준)²³⁾으로 우리나라 총 고용인원(2,682만 명)의 7.1%를 차지하고 있어,²⁴⁾ 높은 취업유발 효과가 있고 고용 및 국가경제에 미치는 영향이 큼²⁵⁾

- 10년전(2008년)과 비교해 보면 우리나라 총 고용인원은 304만 명(12.8%) 증가(2,378만 명 → 2,682만 명)한 가운데, 자동차산업의 직간접 고용인원은 24만 명(14.4%) 늘어났음(166만 명 → 190만 명)

- 자동차산업은 국내생산 중 수출 비중이 60.7%(2019년 기준)로 해외시장 의존도가 높은 산업으로, 최근 코로나19의 전세계적 확산에 따른 수출 급감(5월, 57.6% 감소)과 함께 국내생산도 축소(5월, 36.9% 감소)되고 있음

- 특히 자금 상황이 취약한 자동차 부품업체들을 중심으로 경영난이 심화되고 있는 상황임

- 22) 국내 완성차, 부품제조업 뿐만 아니라 생산소재, 판매정비, 운수이용, 활용지원 등 연관산업에 대한 고용현황임
- 23) 직접고용인원은 36.3만명, 연관산업고용인원은 154만명임
- 24) 미국은 4.7%, 일본은 8.2%임
- 25) 한국자동차산업협회 보도자료, "KAMA, 국내 자동차산업 직간접 고용현황 분석", 2020.7.16.

○ 자동차 개별소비세 인하 정책은 대체로 긍정적인 효과를 보였으며, 코로나19 같은 경기침체 상황에서 경제회복에 기여를 한 것으로 보임

- 올해 자동차에 대한 개별소비세 70% 인하를 실시 (2020년 3~6월)한 결과 내수 판매실적이 전년 대비 9.1%까지 증가하였음

- 이전 인하 정책(2018.7.~2019년)의 경우, 자동차산업 협회의 자료에 따르면 2018년 인하 전 11개월간 국산차 판매는 4.2% 감소했지만, 인하 후 11개월 동안에는 1.2% 증가해서 그 효과가 나타난 것으로 보임

○ 인하 정책이 효과를 보였지만 이전 정책의 주기를 고려할 때 소비자들은 다음 인하 정책을 기다릴 것이고, 이럴 바에는 과감하게 자동차 개별소비세를 폐지해서 소비진작효과를 상시화해야 함

- 코로나19로 인한 경기침체 때문에 자동차산업이 2022년이나 이전 수준으로 회복될 것으로 예상²⁶⁾되는 상황에서 소비진작을 통한 경기부양효과를 유지하는 것이 필요할 것임

□ 또한 인하를 적용받지 못한 소비자들의 형평성 문제가 발생하지 않도록 올해 1~2월에 자동차를 구입한 소비자들에게 개별소비세 인하분을 소급해서 환급해주는 것이 필요할 것임

○ 2018년 7월부터 올해 말까지 기간(2년 6개월) 중 인하받지 못한 기간은 단 2개월에 불과하기 때문에 이를 구제해줄 필요가 있음

○ 일반적으로 세법의 소급적용은 위헌이지만, 세법 중 납세자의 권익을 증대시키는 내용을 가지는 것에 대해서는 소급입법이 가능함²⁷⁾

□ 소득수준 향상과 국민 정서 등을 반영해서 자동차 개별소비세 과세에 대한 근본적인 재검토가 필요함

○ 1977년 특별소비세 도입 당시 소수 부유층의 전유물이었던 자동차는 현재 국민의 생활필수품인 동시에 관련 산업은 고용과 국가경제를 지탱하는 큰 기둥이 되었음

○ 다른 국가들이 자동차를 개별소비세 부과 대상에 포함하지 않고 있는 점도 고려할 점임

- 외국의 경우에도 개별소비세의 주 과세대상은 주류, 담배, 석유류로 외부불경제의 교정을 위한 기능이 강조되고 있음

○ 1977년 1,000달러에서 2019년 3만 2천달러를 웃도는 국민소득의 증가와 이에 따른 소비 형태의 변화가 발생한 사정을 간과해서 안되는데, 특히 자동차는 보급이 보편화되었기 때문에 사치성 물품으로 보기 어렵고 소비 부담을 해소하기 위해서 개별소비세가 폐지되어야 함

- 자동차의 취득단계에 대한 세금이 부가가치세, 개별소비세, 교육세, 취득세 등으로 다른 자산과 비교할 때 과중한데, 이는 그간 자동차가 필수품이 되었음에도 불구하고 세수의 증대와 결손을 우려하여 정부가 자동차 세제의 변화에 소극적이었기 때문임

- 자동차라는 한가지 품목에 지나치게 많은 세금을 징수하는 것은 자동차산업의 경기에 따라 우리나라의 세수가 크게 영향을 받게 된다는 점에서도 바람직하지 않음²⁸⁾

27) 대법원 1983. 4. 26. 선고 81누423 판결

28) 최기호·오윤·유태현, "자동차관련세제의 합리적 개편방안 연구". 서울시립대학교 지방세연구소, 2006.10, p.70.

○ 단기적으로 자동차 개별소비세를 폐지하지 않고 유지한다면, 사치성 물품인지에 중점을 두거나 교정세적인 목적을 달성할 수 있도록 연비 기준으로 개정되어야 함

- 교정세적인 목적을 달성하려면 환경친화적으로 연비를 고려한 차등비례세율로 부과해야 함

* 예를 들어 1등급 연비 차량은 비과세하고, 2~5등급 차량은 차등적인 세율을 과세하는 방안임

IV. 요약 및 결론

□ 올해 정부는 코로나19 대응책으로 승용차 개별소비세의 한시적 인하 정책을 시행하고 있지만, 오락가락하는 개별소비세 인하 정책은 정상적인 소비행위를 막는 등 여러 가지 문제점을 가지고 있음

○ 자동차 개별소비세 인하 정책은 최근 들어 그 주기가 짧아지고(2~3년 → 2개월), 인하 적용기간도 늘어나고 있어(4~6개월 → 10~17개월) 개별소비세 과세 여부에 대해 생산자와 소비자는 혼란스러울 수 밖에 없고, 정부 정책에 대한 신뢰도가 떨어질 것임

- 또한 일관성 없는 인하 정책 때문에 자동차 개별소비세를 제대로 낸 소비자의 입장에서는 형평성 문제를 제기할 수 있음

○ 우리나라에서 자동차는 생활필수품으로 인식되고 있으며, 그 가격대도 다양해서 단순히 고가의 사치품으로 구분하기 어려운 상황임

- 2012년 세법개정을 통해 자동차 관련 배기량에 상관 없는 단일비례세율구조로 변경하면서 역진성에 대한 입법목적도 상실했음

○ 국제적으로 볼 때, 자동차 구입(취득) 시 개별소비세를 부과하는 외국사례를 찾기 어려워 과도한 세금 부과로 보임

- 자동차의 취득시 환경성능비율세(최대 3%)와 소비세(10%)만 부과하는 일본과 비교할 때, 우리나라는 개별소비세 5%, 교육세 1.5%, 부가가치세 10%, 취득세 7% 등이 부과되어 약 1.9배 이상 일본보다 세금이 부과될 수 있음

29) 현재 승용자동차(1,943만 대) 중 3,000cc 이상은 121만 대로 6.3%임

30) 기초연금법 시행규칙 및 기초연금 지급대상자 선정기준액, 기준연금액 및 소득인정액 산정 세부기준에 관한 고시(제11조)

□ 자동차가 국민생활필수품이 되어버린 상황과 개별 소비세의 입법목적에 부합하도록 자동차 개별소비세는 폐지되는 것이 타당함

- 자동차산업은 광범위한 연관 산업과 높은 고용창출 효과가 있어 국가경제에 미치는 영향이 크기 때문에, 코로나19 위기 대응을 위해 소비진작을 위한 경기부양이 목적이라면 개별소비세 과세대상에서 자동차를 제외해서 그 효과를 높여야 함
 - 인하 정책이 효과를 보였지만 이전 정책의 주기를 고려할 때 소비자들은 다음 인하 정책을 기다릴 것이고, 이럴 바에는 과감하게 자동차 개별소비세를 폐지해서 소비진작효과를 상시화해야 함
- 또한 인하를 적용받지 못한 소비자들의 형평성 문제가 발생하지 않도록 올해 1~2월에 자동차를 구입한 소비자들에게 개별소비세 인하분을 소급해서 환급해주는 것이 필요할 것임
- 높아진 소득수준 향상과 국민 정서 등을 반영해서 자동차 개별소비세 과세에 대한 근본적인 재검토가 필요함
 - 현재 등록된 자동차는 2,400만 대에 달해 보급이 보편화되었기 때문에 사치성 물품으로 보기 어렵고, 이에 대한 소비 부담을 해소하기 위해서 개별소비세가 폐지되어야 함
- 다만, 단기적으로 자동차 개별소비세를 유지한다면, 사치성 물품인지에 중점을 두거나 교정세적인 목적을 달성할 수 있도록 연비 기준의 차등비례세율로 개정되어야 함

[참고문헌]

- 국세청, 국세통계연보(2014~2019).
- 조승래·송민경, “자동차 개별소비세 정책동향과 개선과제”, 국회입법조사처, 2019.9.
- 최기호·오윤·유태현, “자동차관련세제의 합리적 개편방안 연구”. 서울시립대학교 지방세연구소, 2006.10.
- 한국자동차산업협회 보도자료, “KAMA, 국내 자동차산업 직간접 고용현황 분석”, 2020.7.16.
- 일본 총무성 홈페이지(<https://www.soumu.go.jp>).
- 한국은행 경제통계시스템 홈페이지(<http://ecos.bok.or.kr/>).