

오락가락하는 자동차 개별소비세 이제는 폐지할 때다

임동원 한국경제연구원 부연구위원

정부는 2월 28일 ‘코로나19 파급영향 최소화와 조기극복을 위한 민생·경제대책’을 발표하면서 승용차 개별소비세의 한시 인하(3~6월)를 포함시켰다. 2019년말 종료했던 개별소비세 인하 정책을 2개월 만에 또 내놓은 것이다. ‘개별소비세 인하’는 정부가 내수 부진을 타개하기 위해 시행하는 단골 경기부양책으로 지난 2015년 메르스 사태 때는 물론, 2018년 하반기부터 2019년말까지 1년 반 동안 시행되었다. 개별소비세 인하 정책의 효과는 논란의 여지가 있다. 자동차산업협회의 자료에 따르면 2018년 인하 전 11개월간 국산차 판매는 4.2% 감소했지만, 인하 후 11개월 동안에는 1.2% 증가해서 그 효과가 나타난 것으로 보인다. 그러나 승용차 내수 판매량을 연간으로 비교해보면 하반기에만 개별소비세 인하가 적용된 2018년 129만 7917대, 일 년 내내 적용되었던 2019년은 129만 4139대로 큰 차이가 없었다. 개별소비세 인하 효과가 크지 않았던 것으로 볼 수 있는데, 국회 입법조사처의 관련 보고서에서도 개별소비세 인하로 인한 국산차 판매 촉진 효과가 크지 않다고 하며 개별소비세율 인하에 따른 효과성을 재평가해야 한다고 지적했다.

현행 개별소비세는 1977년 도입된 특별소비세가 2008년 개명된 것으로, 그 입법 목적은 부가가치세의 단일세율에서 오는 조세부담의 역진성을 보완하면서 사치성 물품의 소비를 억제하려는 데 있었다. 이런 도입 목적 때문에 에어컨, TV 등 대중화된 물품에 대해 개별소비세 과세대상에서 제외하는 개정이 여러 번 이뤄져 왔다. 2019년말 기준 국내에 등록된 자동차 누적 등록대수는 약 2368만대로 국민 5명 중 2명이 차를 보유하고 있는 셈인데, 자동차가 사치성 물품인지 대중성 물품인지 어렵지 않게 판단할 수 있을 것이다. 자동차에 대한 개별소비세를 폐지하는 게 입법 목적에 부합하겠지만, 정부는 전기자동차를 과세대상에 추가하는 등 개별소비세를 유지하고 있다. 2018년 기준 개별소비세수가 10조 4510억원으로 전체 세수 중 3.7%를 차지하고 있고, 개별소비세 품목 중에서 자동차에 대한 개별소비세수가 약 1조원으로 가장 많은 상황이 그 이유일 지도 모른다.

올해 개별소비세 인하 정책에서 중요한 점은 1월과 2월에 자동차를 구입한 소비자에 대한 형평성 문제이다. 지난해말 종료된 개별소비세 인하가 1~2월만 적용되지 않고 다시 시행되어, 1월과 2월에 자동차를 구입한 소비자들만 개별소비세를 인하받지 못했으므로 인하를 적용받았거나 받을 소비자들과의 형평성, 즉 조세평등주의에 어긋난다. 헌법 제11조에서 과생된 조세평등주의는 합리적인 이유 없이 특정한 납세의무자를 차별하거나 우대하는 행위를 금지하고 있기 때문이다. 조세평등주의에 부합하기 위해서는 1, 2월 자동차 구입자들에 대한 개별소비세 인하 소급적용이 필요할 것이다.

또한 오락가락하는 자동차의 개별소비세 인하 정책 때문에 소비자들이 정부를 믿지 않게 될 수도 있다. 조세는 법적안정성과 예측가능성을 중요시하는데, 이렇게 세금 감면 정책이 오락가락한다면 소비자들은 정부의 조세 정책을 신뢰하지 않게 되고 소비를 진작시키려던 정책효과는 반감할 수도 있다. 한시적인 개별소비세 인하가 끝나더라도 또 인하될 수 있다는 사회인식이 형성된다면 정상적인 소비행위가 일어날 수 없다. 이럴 바에는 과감하게 자동차에 대한 개별소비세를 폐지해서 소비를 진작하는 것이 나을 것이다.

우선 형평성 측면에서 1, 2월에 자동차를 구입한 소비자들에게 개별소비세 인하분을 소급적용하여 환급해주는 것이 타당할 것이다. 일반적으로 세법의 소급적용은 위헌이지만, 세법 중 납세자의 권익을 증대시키는 내용을 가지는 것에 대해서는 소급입법이 가능하다. 그리고 자동차에 대한 개별소비세 과세를 근본적으로 재고할 필요가 있다. 1977년 특별소비세 도입 당시 소수 부유층의 전유물이었던 자동차는 현재 국민의 생활필수품인 동시에 우리 제조업을 지탱하는 큰 기둥이 되었기 때문이다. 미국, 영국 등 선진국이 자동차를 개별소비세 부과 대상에 포함하지 않고 있는 점도 고려할 만 하다. 1977년 1,000달러에서 2018년 3만 달러를 웃도는 국민소득의 증가와 이에 따른 소비형태의 변화가 발생한 사정을 간과해서도 안되며, 소비 진작을 통한 경기 부양이 목적이려면 개별소비세의 과세대상에서 자동차를 제외해서 그 효과를 높여야 한다.