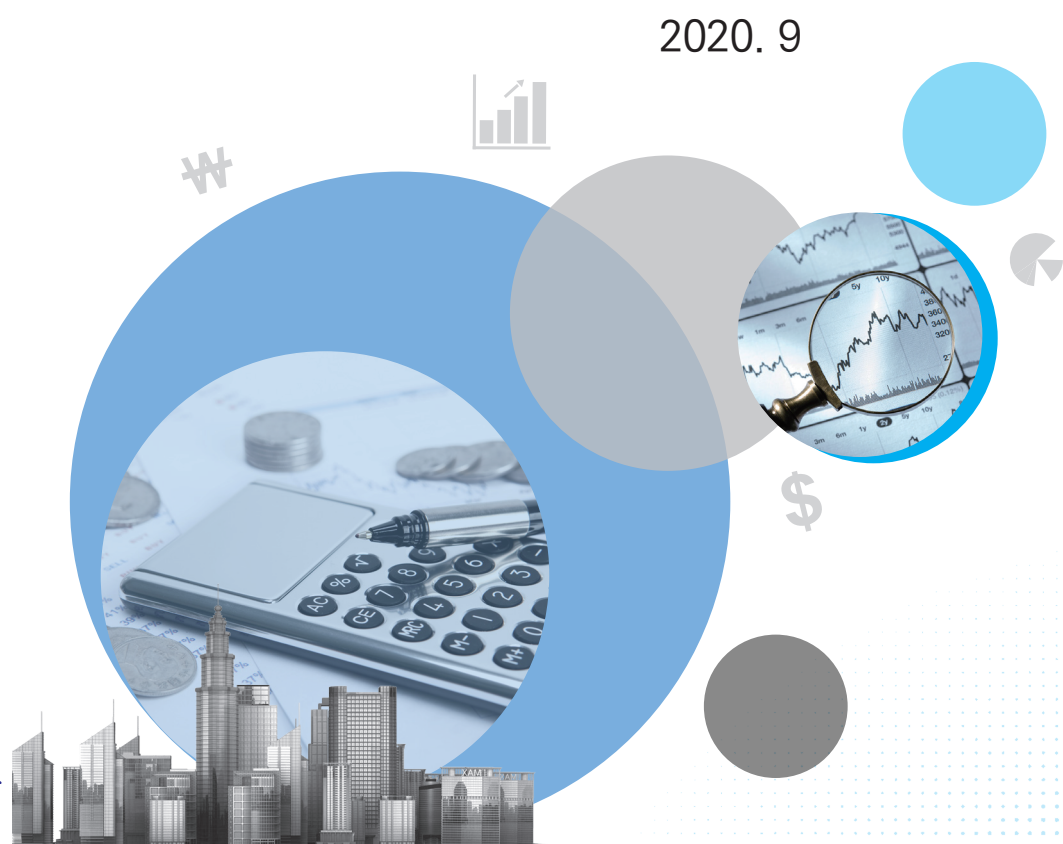


2020 조세특례 심층평가(XII)  
중고자동차 의제매입세액  
공제특례

중고자동차 의제매입세액 공제특례

2020 조세특례 심층평가(XII)  
중고자동차 의제매입세액  
공제특례

2020.9



2020 조세특례 심층평가(XII)  
중고자동차 의제매입세액  
공제특례

2020. 9

# 제 출 문

기획재정부 장관 귀하

본 보고서를 『중고자동차 의제매입세액 공제특례』 연구용역에 관한 최종보고서로 제출합니다.

연구책임자: 하세정 한국조세재정연구원 연구위원

공동연구자: 정재호 한국조세재정연구원 선임연구위원

송헌재 서울시립대학교 경제학부 교수

2020년 9월

한국조세재정연구원

원 장 김 유 찬



# 요 약

## 1. 특례제도 운영 현황

### 가. 제도 개요

- 중고자동차에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례는 판매자가 세금계산서를 발급할 수 없는 거래에 대해서도 매입자의 매입세액을 의제하여 매출세액에서 차감해주는 특례
  - 우리나라 부가가치세 산정 방식은 전단계 매입세액공제 방식으로, 세금계산서를 발행받지 못하는 거래에 대해서 매입세액을 인정해주지 않는 것이 원칙
  - 세금계산서를 발행받지 못하여 발생하는 사업자의 세부담 증가 등의 문제를 해결하기 위해 동 특례는 「조세특례제한법」 제108조에 의거, 중고자동차의 매입세액을 의제하여 공제해주고 있음

〈표 1〉 재활용폐자원 등 매입세액공제 특례제도 연혁

연월일	주요 변경사항
1993. 12. 31.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「(구)조세감면규제법」 제102조에 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례 신설</li> <li>- 재활용폐자원 및 중고품을 수집하는 사업자가 부가가치세 과세사업을 영위하지 아니하는 자로부터 재활용폐자원 및 중고품을 취득하여 제조 또는 가공하거나 이를 공급하는 경우 일정금액을 매입세액으로 공제</li> </ul>
1994. 3. 29.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「(구)조세감면규제법 시행령」 제97조에 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례 신설</li> <li>○ 공제율: 10/110(적용시기: 1994. 4. 1. 이후)</li> </ul>
1998. 12. 28.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 법 전면 개정 시 구법 제102조를 「조세특례제한법」 제108조로 이관</li> </ul>
2001. 12. 31.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공제율 축소 조정</li> <li>- (재활용폐자원 및 중고품) 110분의 10 → 108분의 8</li> </ul>
2004. 10. 15.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공제율 차등 조정</li> <li>- (중고자동차) 108분의 8 → 110분의 10(2005. 6. 30.까지 취득)</li> <li>- (재활용폐자원) 108분의 8</li> </ul>

<표 1>의 계속

연월일	주요 변경사항
2006. 12. 30.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 재활용폐자원에 대한 공제율 축소 조정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- (재활용폐자원) 108분의 8 → 106분의 6</li> <li>- (중고자동차) 110분의 10</li> </ul> </li> <li>○ 재활용폐자원 공제한도 설정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 재활용폐자원 매출액의 100분의 80 범위 내에서 매입세액공제 특례 허용</li> <li>- 재활용폐자원과 관련한 과세표준의 80%(2007. 12. 31.까지는 90%)에서 세금계산서를 교부받고 매입한 재활용폐자원 매입가액을 차감한 금액한도 내에서 매입세액 공제특례 허용</li> </ul> </li> </ul>
2010. 1. 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중고자동차에 대한 매입세액공제율 축소 조정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 110분의 10 → 109분의 9(2011. 1. 1. ~ 2013. 12. 31.)</li> <li>- 일몰기한 연장(2009. 12. 31. → 2013. 12. 31.)</li> </ul> </li> </ul>
2014. 1. 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 일몰기한 연장(중고자동차는 2014년까지, 재활용폐자원은 2016년까지)</li> <li>○ 재활용폐자원 매입세액공제율 축소 조정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 105분의 5: 2014. 1. 1. ~ 2015. 12. 31.</li> <li>- 103분의 3: 2016. 1. 1. ~ 2016. 12. 31.</li> </ul> </li> </ul>
2014. 12. 23.	○ 중고자동차에 대한 공제특례 일몰기한 2016년까지 연장
2016. 12. 20.	○ 일몰기한 연장(2016. 12. 31. → 2018. 12. 31.)
2017. 12. 19.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중고자동차에 대한 매입세액공제율 확대               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 109분의 9 → 110분의 10</li> </ul> </li> </ul>
2018. 12. 24.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 일몰기한 연장               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 재활용폐자원(2018. 12. 31. → 2021. 12. 31.)</li> <li>- 중고자동차(2018. 12. 31. → 2019. 12. 31.)</li> </ul> </li> </ul>
2019. 12. 31.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 일몰기한 연장               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중고자동차(2019. 12. 31. → 2020. 12. 31.)</li> </ul> </li> </ul>

자료: 국가법령정보시스템, <http://www.law.go.kr/법령/조세특례제한법>, 검색일자: 2020. 2. 11.

- 중고자동차 매매사업자의 매입세액 산정 시 적용되는 공제율은 수차례 변경되어 왔음
- 제도 도입 시에는 재활용폐자원 및 중고품에 대한 공제율도 차별 없이 10/110을 적용함
  - 2002년 공제율 최초 변경 시 10/110에서 8/108로 인하함
  - 2004년 10월 이후 중고품(중고자동차)의 공제율만 10/110으로 인상하면서, 재활용폐자원과 공제율을 다르게 적용하기 시작하였음

- 이후 2010년에 9/109로 하향 조정(2011년부터 적용)하고, 2017년에 다시 10/110으로 상향 조정(2018년부터 적용)한 뒤 현재까지 유지되고 있음
- 2017년 7월부터 중고자동차 거래가 현금영수증 의무발급 대상으로 지정되면서 부가가치세 의제매입세액 공제율이 10/110으로 상향 조정됨

<표 2> 중고자동차 부가가치세 매입세액 공제특례 요율 변화

연도	공제율
1994	10/110
2002	8/108
2004	10/110(2004. 10.~)
2007	10/110
2010	9/109
2018	10/110

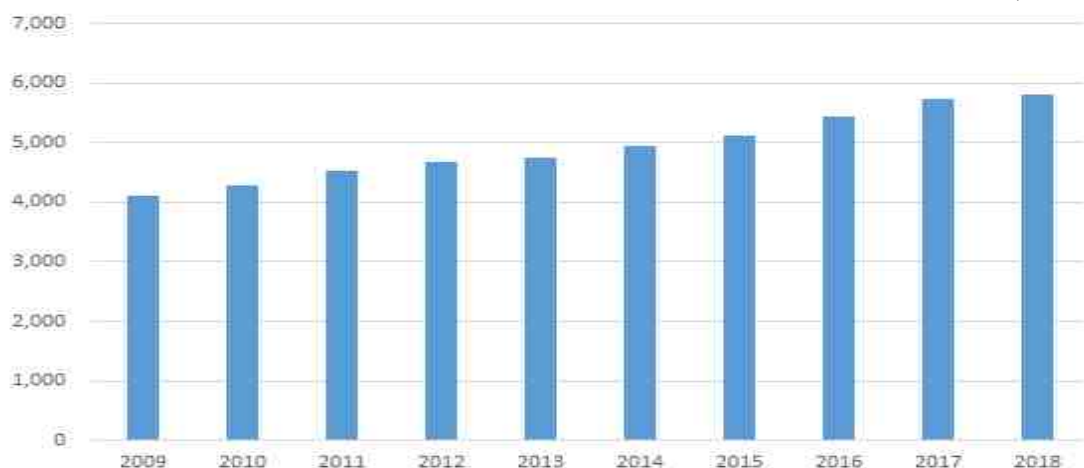
자료: 국가법령정보시스템, <http://www.law.go.kr/법령/조세특례제한법>, 검색일자: 2020. 2. 11.

#### 나. 제도 운영 현황

- 국토교통부에 의하면 중고자동차 매매사업자는 2018년 약 5,800여 명임
  - 중고자동차 매매사업자 수는 2008년 이전 약 4천명 수준에서 점진적으로 증가하여 2018년에는 약 5,800명으로 증가함

[그림 1] 중고자동차 매매사업자 수

(단위: 명)



자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRslId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

- 중고자동차 매매사업자들의 재활용폐자원 매입세액은 증가하는 추세를 보이고 있음
  - 중고자동차 매매사업자 전체 재활용폐자원 매입세액은 2015년 약 2,901억원에서 2018년에는 약 5,222억원으로 증가하였음
  - 중고자동차 매매사업자의 평균 재활용폐자원 매입세액은 2015년 약 5,700만원에서 2018년에는 약 9,300만원으로 증가하였음
  
- 중고자동차 매매사업자들의 매출액에서 매입액을 차감한 금액인 영업마진은 지속해서 적자(-)로 나타나 재활용폐자원 매입세액이 영업 유지의 역할을 하고 있는 것으로 여겨짐
  - 중고자동차 매매사업자 전체 영업마진은 2015년 약 -1,107억원에서 2018년에는 약 -420억원으로 적자가 감소한 것으로 나타남
  - 중고자동차 매매사업자 평균 영업마진은 2015년 약 -22백만원에서 2018년에는 약 -7백만원으로 적자가 감소한 것으로 나타남
  - 재활용폐자원 매입세액을 감안해서 영업을 한다는 것은 즉, 재활용폐자원 매입세액을 중고자동차 매매사업자와 중고자동차 구매자가 공유한다고 볼 수 있음
  
- 중고자동차 매매사업자들의 실효매입세액 공제율은 의제매입세액 공제율의 변화에 따라 2017년까지는 8.1% 수준이었고, 2018년에는 9.0%로 상승하였음

〈표 3〉 중고자동차 전체 사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	5,067	5,363	5,607	5,632
매출액	5,314,965	5,825,646	7,222,237	8,803,038
매입액	5,425,694	5,971,181	7,542,978	8,845,009
재활용폐자원금	3,558,143	3,811,755	4,978,067	5,833,895
재활용폐자원세액	290,121	310,286	405,372	522,229
실효매입세액공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.1	8.1	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-110,729	-145,535	-320,740	-41,971
중고자동차 매입건수	757,726	788,120	833,888	922,719

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

〈표 4〉 중고자동차 전체 사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	5,067	5,363	5,607	5,632
매출액	1,049	1,086	1,288	1,563
매입액	1,071	1,113	1,345	1,570
재활용폐자원금	702	711	888	1,036
재활용폐자원세액	57	58	72	93
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.1	8.1	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-22	-27	-57	-7
중고자동차 매입건수	150	147	149	164

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

## 2. 타당성 분석

### 가. 이중과세 해소 필요성

- 중고자동차는 수송수단인 ‘자동차’라는 본래의 수송기능을 여전히 가지고 있어 부가가치세가 잔존하므로, 이에 대한 매입세액 공제특례가 필요하다고 판단함
  - 중고자동차는 최초 자동차(신차) 구매 시 구매자가 부가가치세를 납부하였고, 그 이후 중고자동차로 판매할 때 그 가치만큼의 부가가치세 부담액(=매입세액과 동일한 금액)도 잔존함
  - 중고자동차 매매사업자는 판매 목적으로 자동차를 구매하였기 때문에 판매가에서 매입가를 차감한 금액만큼 부가가치가 발생하였으므로, 이에 대해 부가가치세를 납부하는 것이 타당
    - 중개수수료, 유통마진 등 중개과정에서 새롭게 창출된 부가가치에 대해서만 부가가치세를 과세하는 것이 적절
  - 그런데 매입세액 공제특례를 하지 않으면, 중고자동차의 잔존가치(통상 중고자동차 중개인의 매입원가)에 다시 부가가치세를 과세하여 이중과세가 되고, 결국 소비자에게 전가되는 문제점이 발생함

- 재활용폐자원과 달리 중고자동차에는 최초 자동차 구매 시 기납부된 부가가치세 부담액(=매입세액과 동일한 금액)이 존재하기 때문에 이러한 부담액을 중복으로 납부하는 문제점이 발생함

- 따라서 중고자동차 의제매입세액 공제율 수준은 현행과 같이 10/110을 유지할 필요가 있음
  - 그동안 중고자동차 시장의 불투명성으로 인해 중고자동차 의제매입세액 공제율을 8/108 혹은 9/109로 낮춰서 적용한 적도 있음
  - 그러나 부가가치세율이 10%인데도 불구하고 의제매입세액 공제율을 8/108 혹은 9/109로 낮춰서 적용하는 것은 성실하게 신고하는 사업자에게 불이익을 주는 제도로 오히려 사업자들에게 탈세를 통해 손해를 만회하라는 신호로 작용할 수 있음
  - 부가가치세 원리에 맞게 공제율은 10/110을 적용하면서 탈세로 인한 문제는 공제율이 아닌 다른 제도를 통해 보완하는 것이 타당

#### 나. 중고자동차 재활용 활성화 필요성

- 중고자동차 시장에는 정보의 비대칭으로 인해 시장실패가 존재하고 있어 이를 교정할 필요가 있음
  - 해당 중고자동차를 운행한 기존의 사용자는 자신의 자동차에 대해 상대적으로 많은 정보를 가지고 있음
  - 이에 비해 해당 중고자동차를 구매하는 소비자는 상대적으로 불완전한 정보를 가질 수밖에 없음
  - 이러한 정보의 불완전성과 비대칭으로 인해 시장실패가 발생하여 사회적으로 최적의 거래에 미치지 못함
- 중고자동차 매입세액 공제특례를 허용하는 주요 목적과 경제적 효과는 중고자동차의 가격 인하를 실질적으로 유도하는 것임
  - 가격 인하를 통한 중고자동차 시장의 거래 양성화·활성화를 통해 관련 산업의 시장실패 교정, 국민경제의 자원절감, 자연 자원 및 환경 보호 등을 지향함으로써 관련 시장의 정상화·원활화에 기여

- 중고자동차 시장의 활성화는 그 자체로서 경제적 부가가치를 증대시킴
- 중고자동차 시장이 활성화되지 않으면 기보유 자동차의 처분·교환이 어려워져서 신차 대체 수요가 발생하더라도 신차 대체를 어렵게 하는 시장실패 현상을 초래
  - 따라서 중고자동차 시장의 활성화는 신차수요 시장 및 국내 자동차 산업의 활성화에 있어 매우 밀접하게 관련되어 있으며, 중고자동차 거래 활성화를 통해 상기의 시장실패 해소 가능
  - 중고자동차 시장 활성화를 통해 넓은 의미에서 자원재활용 촉진을 통한 자원 절약으로 국가 자원 및 환경 보호에 기여 가능

### 3. 효과성 평가

- 중고자동차 매입세액 공제특례제도를 도입하며 목표하였던 효과를 나타내고 있는지 분석하기 위하여 중고자동차 소비자 및 판매자를 대상으로 설문조사 진행
  - 최근 3년 이내에 중고자동차를 현금으로 구매한 경험이 있는 소비자 362명과 중고자동차를 판매하고 있는 딜러 및 판매업체 운영자 100명을 대상으로 설문
- 중고자동차 매매사업자 설문에서 본 제도가 매입가격 및 판매가격에 영향을 미친다고 응답한 만큼 본 제도가 비용구조에서 상당한 역할을 하고 있음을 알 수 있음
  - 본 제도가 중고자동차 매입가격에 영향을 미쳤다고 응답한 비율은 전체 응답자 중 86%였으며, 77%의 판매자들이 본 제도가 중고자동차 판매가격에도 영향을 미친다고 응답
  - 본 제도 폐지 시 판매가격을 평균 10% 인상할 것이라고 응답하여 특례가 당초 의도한대로 거래가격을 상당히 낮추고 있다고 해석할 수 있음
- 대다수의 중고자동차 매매사업자들이 본 제도가 판매가격에 영향을 미친다고 응답하였는데, 중고자동차의 판매가격이 낮아져 해당시장이 활성화되었다고 볼 수 있음
  - 판매가격이 낮아지면 중고자동차에 지불하고자 하는 가격이 낮은 소비자들도 중고자동차를 구매하게 되므로 시장이 활성화되며, 그 정도는 중고자동차 수요의 가격탄력성에 따라 달라짐

- 순위로짓모형을 이용하여 추정한 중고자동차 수요의 가격탄력성을 추정한 결과, 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1로 나타남
  - 회귀계수가 -0.9이므로 가격이 1% 상승하면 구매의사가 1% 감소한다고 해석할 수 있음
  - 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1로 추정되었으므로, 본 제도가 활성화시킨 중고자동차 시장 규모는 현재의 약 10%로 계산할 수 있음
  
- 중고자동차의 가격 및 주행거리는 소득구간별로 차이가 없는 것으로 나타남
  - 중고자동차 구매가격의 평균이 가장 낮은 2구간과 가장 높은 10구간을 비교해도 그 차이가 통계적으로 유의하지 않았음
  - 선형회귀분석(OLS)을 이용하여 소득구간이 중고자동차 구매가격에 미치는 영향을 분석한 결과에서도 아무런 영향을 미치지 못한 것으로 나타남
    - 특례로 인해 중고자동차 가격이 낮아져 구매력이 낮은 소비자도 중고자동차 시장에 진입하여 원하는 자동차를 구매할 수 있도록 하는 재분배 효과가 나타난 것으로 해석됨
  
- B/C ratio가 1을 넘는 것으로 나타나 본 제도가 효율적으로 운영되고 있다는 것을 알 수 있음
  - B/C ratio는 최소 1.83에서 최대 2.56으로, 편익이 비용의 2배 가량으로 나타나 본 제도가 당초 목적을 달성할 만큼 효율적으로 운영되고 있다고 볼 수 있음

## 4. 결론

### 가. 평가 결과 종합

- 이중과세 해소와 중고자동차 재활용 활성화 측면에서 특례의 타당성이 존재함
  - 중고자동차는 본래의 수송기능을 유지하고 있기 때문에 부가가치세 역시 잔존하는 것으로 보고, 매입세액을 공제할 필요가 있다고 판단됨
    - 공제를 해주지 않을 경우 중고자동차의 잔존가치에 포함된 부가가치세에 과세하는 이중과세가 발생하고, 소비자에게 전가되는 문제점 발생

- 특례를 통해 매입세액을 공제해주면, 중고자동차의 가격이 인하되는 효과가 발생
  - 이를 통해 중고자동차 시장의 거래가 양성화·활성화되어, 관련 산업의 시장 실패 교정, 국민경제의 자원 절감, 자연 자원 및 환경 보호 등의 효과가 발생할 것으로 기대
- 매입세액 공제특례로 인한 중고자동차 시장 활성화 및 재분배 효과는 상당한 것으로 나타나 제도의 취지를 달성하고 있는 것으로 평가됨
  - 의제매입세액 공제특례제도로 인해 활성화된 중고자동차 시장 규모는 현재의 약 10%로 추정할 수 있음
  - 또한 동 제도로 인해 중고자동차 가격이 낮아져 구매력이 낮은 소비자도 중고자동차 시장에 진입하여 원하는 자동차를 구매할 수 있도록 하는 일종의 재분배 효과가 나타남

#### 나. 정책제언

- 중고자동차 의제매입세액 공제율 수준은 일단 현행과 같이 유지하는 것이 적절하다고 판단됨
  - 2017년 7월 공제율을 10/110으로 상향하는 동시에 자동차매매업을 현금영수증 의무발급 업종으로 지정함으로써 매출 측면의 거래투명성이 부분적으로나마 제고될 것으로 예상
    - 다만 매출 축소 신고의 관행은 상당히 소멸할 것으로 예상되는 반면, 위장당사자 거래 등에 직접적인 개선효과가 있을지는 의문임
- 2017년 7월부터 시작된 현금영수증 제도로 인해 거래의 투명성이 제고되면서 매출액과 함께 매입액도 이전보다 투명해진 것으로 평가
  - 중고자동차 매매사업자 명의로 현금영수증을 발급하기 때문에 중고자동차 딜러들의 매출액이 파악되고 있음
  - 중고자동차 매출이 투명해지면서 매입액도 부수적으로 투명해짐
    - 매입액을 낮출 경우 세부담이 커지게 되어 탈세 유인 감소

- 현금영수증 제도 전후 중고자동차 취득세 신고액을 비교해 보면, 전반적으로 신고가액이 증가한 것으로 나타남
  - 윤상호 외(2019)에 의하면, 평균 신고가액이 증가했고(590만원 → 720만원), 시가표준액보다 신고가액이 큰 경우도 27.7%에서 41.4%로 증가함
  
- 현금영수증 제도하에서도 위장당사자 거래를 통한 탈세 가능성은 존재
  - 관련해서 거래대금 지급을 증명하는 서류를 첨부하는 법안이 발의되기도 하였지만 국회 회기 종료로 자동 폐기됨
    - 소수의 위장 거래를 방지하기 위해 개인 간 자유로운 거래를 제약하면서 상당한 행정비용을 발생시키는 문제점
  - 증빙제출을 의무화하지 않고 사전에 과세관청에서 거래대금 증빙을 요청할 경우 제출해야 한다는 규정으로 완화
  
- 중고자동차 매매사업자와 중고자동차 딜러의 관계를 명확하게 해서 중고자동차 딜러들이 제도권 안에서 사업하도록 하는 방안이 필요
  - 중고자동차 거래의 실질과 거래 명목이 다른 이중 구조로 이루어져 있어 거래 투명성이 저해되고 있음
    - 중고자동차 딜러는 실제 중고자동차 매매를 하지만 중고자동차 매매사업자로 등록을 할 수 없음
  - 중고자동차 딜러를 중고자동차 매매사업자와 연계된 알선사업자 등으로 등록해서 사업자로서 사업자용 계좌 사용 등을 통해 과세 제도권 안으로 유도하여 거래 투명성을 제고할 필요가 있음

# 목 차

I. 서론	17
1. 연구 필요성 및 목적	19
2. 보고서 내용 및 구성	20
II. 특례제도 현황 및 해외사례	21
1. 특례제도 변천	23
가. 부가가치세 매입세액 공제특례제도	23
나. 특례제도 및 공제율 변천	24
2. 공제제도 수혜자 현황	27
가. 공제특례제도 사업자 현황	27
나. 중고자동차 거래 규모	40
3. 주요 해외국의 중고자동차 관련 부가가치세제	46
가. 의제매입세액공제제도	46
나. 마진과세제도	49
III. 타당성 분석	55
1. 부가가치세 매입세액 공제특례제도 개념	57
가. 개념	57
나. 중고자동차 부가가치세에 대한 다른 견해: 현금주의와 발생주의	58
다. 중고자동차 부가가치세 과세 문제점	61
라. 중고자동차 의제매입세액공제 제도	63
2. 정부 개입 방식의 타당성	64
가. 시장실패 이론	64
나. 개입방식으로서 특례제도의 타당성	66
3. 중고자동차 매매 방식 및 특징	67

4. 중고자동차 거래 관련 탈세 유형 .....	69
5. 제도개선 .....	71
가. 현금영수증 의무발급 도입 .....	71
나. 위장 당사자 거래 방지 .....	77
다. 중고자동차 시장의 사업 방식 .....	79
<b>IV. 효과성 분석 .....</b>	<b>81</b>
1. 분석자료 및 분석방법 .....	84
가. 분석자료 .....	84
나. 분석방법 .....	84
다. 기초통계 .....	86
2. 중고자동차 매입세액 공제특례의 중고자동차 시장 활성화 정도 .....	90
가. 비용구조에서 제도 역할 가능성 .....	90
나. 중고자동차 수요의 가격탄력성 분석을 통한 중고자동차 시장 활성화 정도 추정 .....	91
3. 재분배 효과 .....	95
4. 정부재정에 미치는 영향 .....	98
가. 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황 .....	98
나. 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례로 인한 편익 .....	101
다. 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 경제성 분석 .....	103
5. 소결 .....	104
<b>V. 결론 .....</b>	<b>107</b>
1. 평가 결과 종합 .....	109
2. 정책 제언 .....	111
<b>참고문헌 .....</b>	<b>113</b>
<b>부 록 .....</b>	<b>115</b>

## 표 목 차

<표 II-1> 「조세특례제한법」 제108조 .....	24
<표 II-2> 재활용폐자원 등 매입세액 공제특례제도 연혁 .....	25
<표 II-3> 연도별 조세지출 규모 .....	26
<표 II-4> 중고자동차 부가가치세 매입세액 공제특례 요율 변화 .....	27
<표 II-5> 재활용폐자원 등 부가가치세 매입세액 공제특례 신고 사업자 수 .....	28
<표 II-6> 중고자동차 매매사업자 수 .....	29
<표 II-7> 중고자동차 전체 사업자 현황(총액) .....	31
<표 II-8> 중고자동차 전체 사업자 현황(평균) .....	32
<표 II-9> 중고자동차 매출액 분위별 사업자 현황(총액) .....	34
<표 II-10> 중고자동차 매출액 분위별 사업자 현황(평균) .....	35
<표 II-11> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 평균 .....	36
<표 II-12> 중고자동차 법인·개인별 사업자 비중 .....	37
<표 II-13> 중고자동차 법인사업자 현황(총액) .....	38
<표 II-14> 중고자동차 개인사업자 현황(총액) .....	38
<표 II-15> 중고자동차 법인사업자 현황(평균) .....	39
<표 II-16> 중고자동차 개인사업자 현황(평균) .....	39
<표 II-17> 유형별 자동차 이전등록 건수 추이 .....	41
<표 II-18> 유형별 자동차 이전등록 대수 추이 .....	43
<표 II-19> 자동차 신규등록 건수 추이 .....	45
<표 II-20> 자동차 취득세 납부 건수 추이 .....	45
<표 II-21> 국가별 의제매입세액 공제율 및 부가가치세 분수(VAT fraction) 현황 ..	46
<표 II-22> 의제매입세액공제제도를 도입하고 있는 국가의 제도 비교 .....	48
<표 II-23> 국가별 부가가치세율 및 분수(VAT fraction) 현황 .....	50
<표 II-24> 중고품 등의 매입 시 매입계산서·재고장부에 기재되어야 할 사항(영국) ..	51
<표 II-25> 중고품 등의 매출 시 매입계산서·재고장부에 기재되어야 할 사항 .....	52
<표 II-26> 마진과세제도를 도입하고 있는 국가의 제도 비교 .....	52

<표 III-1> 음식업 등에서의 환수효과와 누적효과 동시 발생 사례 .....	58
<표 III-2> 중고자동차 매입 시 개인과 사업자 간의 매입가격 차이 존재 여부 .....	60
<표 III-3> 중고자동차 거래(사례 1과 사례 2) .....	63
<표 III-4> 중고자동차 거래(사례 3) .....	64
<표 III-5> 서울특별시 자동차매매업의 등록 기준 .....	67
<표 III-6> 자동차 취득세 납부 건수 및 세액 추이 .....	72
<표 III-7> 현금영수증 의무화 전후 중고자동차 취득세 신고가액 비교 .....	73
<표 III-8> 현금영수증 의무화 전후 중고자동차 신고가액과 시가표준액 비교 .....	73
<표 III-9> 현금영수증 발급 여부 .....	74
<표 III-10> 현금영수증 발급에 대한 판매자 협조 여부 .....	74
<표 III-11> 현금영수증 미발급 사유 .....	74
<표 III-12> 판매자의 현금영수증 발급의무 인지 여부 .....	75
<표 III-13> 구매금액의 현금영수증 반영 정도 .....	75
<표 III-14> 구매금액의 일부에 대해 발급받은 이유 .....	75
<표 III-15> 개인 당사자 간 자동차 이전등록 대수 .....	77
<표 IV-1> 중고자동차 소비자 설문 기초통계량 .....	87
<표 IV-2> 중고자동차 매매사업자 설문 기초통계량 .....	89
<표 IV-3> 순위로짓모형으로 추정된 중고자동차 수요의 가격탄력성 .....	94
<표 IV-4> 소득구간별 구매 자동차 특성 및 가격 상승 시 구매 여부 요약통계량 ..	97
<표 IV-5> OLS를 이용한 소득구간이 중고자동차 구매가격에 미치는 영향 분석 ..	97
<표 IV-6> 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황 .....	99
<표 IV-7> 사업자 종류별 사업자당 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황 ..	100
<표 IV-8> 평균 취득세율 추정과정 .....	102
<표 IV-9> 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례로 인한 편익 .....	103
<표 IV-10> 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 경제성 분석 .....	104

## 그림 목 차

[그림 II-1] 중고자동차 매매사업자 수 .....	29
[그림 II-2] 자동차 이전등록 건수 변화 .....	40
[그림 II-3] 자동차 이전등록 대수 변화 .....	42
[그림 II-4] 자동차 이전등록의 유형별 변화(건수 기준) .....	43
[그림 II-5] 자동차 이전등록의 유형별 변화(대수 기준) .....	44
[그림 III-1] 중고자동차 사업형태 .....	68
[그림 IV-1] 중고자동차 소비자들의 구매가격 누적분포 .....	88



# I. 서론





# I. 서론

## 1. 연구 필요성 및 목적

- 중고자동차에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례는 판매자가 세금계산서를 발급할 수 없는 거래에 대해서도 매입자의 매입세액을 의제하여 매출세액에서 차감해주는 특례
  - 우리나라 부가가치세 산정 방식은 세금계산서에 기재된 매입세액을 매출세액으로부터 공제해주는 전단계 매입세액공제 방식임
  - 따라서 세금계산서를 발행받지 못하는 거래에 대해서 매입세액을 인정해주지 않는 것이 원칙이며, 매입자는 매입세액을 공제받지 못함
  - 이로 인해 발생하는 사업자의 세부담 증가 등의 문제를 해결하기 위해 동 특례는 세금계산서가 발행되지 않아 매입세액을 공제할 수 없는 거래에 대해 매입세액을 의제하여 공제해주도록 규정하고 있음
  
- 본 특례는 우리나라 부가가치세 운용 원칙에 예외를 두는 제도이므로 「조세특례제한법」에서 규정하고 있으며, 주기적으로 일몰기한을 설정하고 있음
  - 다만 일몰 도래 전, 제도에 대한 심층평가를 실시하여 일몰시점의 연장 여부를 판단하는 데 필요한 정보 및 자료를 확보하고, 제도개선 방안을 도출해야 함
    - 2015년부터 일몰이 도래하는 특례 중 연평균 조세지출이 300억원 이상인 특례에 대해 심층평가를 하여, 그 결과를 국회에 제출하도록 되어 있음
    - 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 특례제도는 2019년 기준 조세지출 규모가 9,682억원으로 추정됨
    - 규모 측면에서 중고자동차의 한정된 조세지출 규모가 상대적으로 큰 비중을 차지할 것으로 추측됨
  
- 본 연구는 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례제도를 평가하여 특례의 일몰 연장 필요성을 논의하고, 제도의 개선방안을 제시하고자 함

## 2. 보고서 내용 및 구성

- 제Ⅱ장에서는 특례제도의 현황과 해외사례를 소개함
  - 특례제도 현황에서는 제도의 변천사와 주요 특징, 제도 이용자 현황 등을 소개함
  - 해외사례에서는 중고품에 대한 주요 해외국의 부가가치세제도로 마진과세제도와 의제매입세액 공제특례제도 소개함
  
- 제Ⅲ장에서는 특례제도의 타당성을 분석함
  - 특례제도의 정책적 필요성을 논의함
  - 현행 공제율 수준의 적절성을 논의함
  
- 제Ⅳ장에서는 특례제도의 효과성을 평가함
  - 특례제도의 도입이 중고자동차의 재활용을 활성화하는지, 소득계층 간 재분배 효과를 가지는지 등을 실증적으로 분석함
  
- 제Ⅴ장에서는 평가 결과를 종합하고, 시사점 및 제도개선 방안을 제시함
  - 타당성과 효과성 평가에 대한 종합적인 결론 도출
  - 공제율 수준 등 향후 제도 운영 방향 제시
  - 제도의 효과성 제고를 위한 중장기적인 개선방안 논의

## Ⅱ. 특례제도 현황 및 해외사례





## II. 특례제도 현황 및 해외사례

### 1. 특례제도 변천

#### 가. 부가가치세 매입세액 공제특례제도

- 부가가치세 매입세액 공제특례제도는 세금계산서 발행이 불가능한 판매자와 거래한 매입자의 매입세액을 의제하여 매출세액으로부터 공제해주는 제도
  - 우리나라는 매출세액에서 매입세액을 공제하여 부가가치세 납부세액을 산정하는 전단계 세액공제방식을 부가가치세의 기본 원리로 채택하고 있음
  - 공제될 매입세액은 세금계산서에 기반하여 산정되므로 세금계산서를 발급하지 못하는 판매자와 거래 시에는 원칙적으로 매입자가 매입세액공제를 받을 수 없음
    - 구체적으로, 세금계산서를 발급하지 못하는 사례로는 부가가치세 과세사업을 영위하지 않는 개인, 면세사업자, 비영리단체 등과 세금계산서를 발급할 수 없는 간이과세자 등을 꼽을 수 있음
  - 이 경우 세금계산서를 발급받지 못한 매입자는 정상적으로 공제를 받은 사업자와 비교하여 세 부담 수준이 높고, 이러한 부담이 최종소비자에게 전가될 경우, 소비가 위축되어 경제에도 부정적인 효과가 있을 수 있음
  - 이에 매입세액 공제특례를 도입하여 세금계산서를 발급받지 못하는 매입자의 매입세액을 예외적으로 인정해주고 있음
  
- 재활용폐자원과 중고자동차를 매입하여 판매하는 과세사업자에게도 부가가치세 매입세액 공제특례제도가 적용되고 있음
  - 재활용폐자원의 일선 수집인이나 중고자동차를 판매하는 판매자의 상당수는 세금계산서를 발행할 수 없는 개인으로서, 이들로부터 매입하는 과세사업자는 원칙적으로 매입세액을 공제받을 수 없음

- 예외적으로 매입세액 공제특례를 통해 재활용폐자원과 중고자동차를 매입하여 판매하는 사업자의 세부담을 경감함으로써, 재활용을 활성화하여 관련 산업의 성장과 환경 보호를 도모하고 있음
- 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례제도는 「조세특례제한법」 제108조에서 규정하고 있음

<표 II -1> 「조세특례제한법」 제108조

제108조(재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례)

① 재활용폐자원 및 중고자동차를 수집하는 사업자가 세금계산서를 발급할 수 없는 자 등 대통령령으로 정하는 자로부터 재활용폐자원을 2021년 12월 31일까지, 중고자동차를 2020년 12월 31일까지 취득하여 제조 또는 가공하거나 이를 공급하는 경우에는 취득가액에 다음 각 호의 값을 곱하여 계산한 금액을 「부가가치세법」 제37조 제1항 및 같은 법 제38조에 따라 매출세액에서 매입세액으로 공제할 수 있다. <개정 2013. 6. 7., 2014. 1. 1., 2014. 12. 23., 2016. 12. 20., 2017. 12. 19., 2018. 12. 24., 2019. 12. 31.>

1. 재활용폐자원: 103분의 3. 다만, 2014년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 취득하는 경우에는 105분의 5로 한다.
2. 중고자동차: 110분의 10

② 제1항에 따라 재활용폐자원을 수집하는 사업자가 재활용폐자원에 대한 부가가치세 매입세액공제 특례를 적용받는 경우에는 부가가치세 확정 신고를 할 때 해당 과세기간에 해당 사업자가 공급한 재활용폐자원과 관련한 부가가치세 과세표준에 100분의 80(2007년 12월 31일까지 취득한 재활용폐자원에 대해서는 100분의 90을 적용한다)을 곱하여 계산한 금액에서 세금계산서를 발급받고 매입한 재활용폐자원 매입가액(해당 사업자의 사업용 고정자산 매입가액은 제외한다)을 뺀 금액을 한도로 하여 계산한 매입세액을 매출세액에서 공제할 수 있다. 이 경우 「부가가치세법」 제48조에 따른 예정신고 및 같은 법 제59조 제2항에 따른 환급신고를 할 때 이미 재활용폐자원 매입세액 공제를 받은 경우에는 같은 법 제49조에 따른 확정 신고를 할 때 정산하여야 한다. <개정 2013. 6. 7.>

③ 제1항 및 제2항을 적용하는 경우 재활용폐자원 및 중고자동차를 수집하는 사업자의 범위, 재활용폐자원 및 중고자동차의 범위, 매입세액 공제방법, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

자료: 국가법령정보시스템, <http://www.law.go.kr/법령/조세특례제한법>, 검색일자: 2020. 2. 11.

## 나. 특례제도 및 공제율 변천

### 1) 제도 도입 목적과 변천

- 본 특례제도는 1994년에 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례 제도를 시행하면서 시작되었음(「(구)조세감면규제법」 제102조)

- 제도 도입 당시 공제 대상은 재활용폐자원과 중고품으로, 재활용폐자원 시장과 중고자동차 시장 활성화를 통한 자원 재활용 촉진이 제도 도입의 주된 목적으로 판단됨
- 도입 초기에 중고품을 대상으로 설정하였으나 구체적인 대상으로는 중고자동차만을 언급하였는데, 2010년 법 개정을 통해 중고품 대신 중고자동차로 대상을 특정하여 현재까지 이르고 있음

<표 II -2> 재활용폐자원 등 매입세액 공제특례제도 연혁

연월일	주요 변경사항
1993. 12. 31.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「(구)조세감면규제법」 제102조에 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례 신설</li> <li>- 재활용폐자원 및 중고품을 수집하는 사업자가 부가가치세 과세사업을 영위하지 아니하는 자로부터 재활용폐자원 및 중고품을 취득하여 제조 또는 가공하거나 이를 공급하는 경우 일정금액을 매입세액으로 공제</li> </ul>
1994. 3. 29.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「(구)조세감면규제법 시행령」 제97조에 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례 신설</li> <li>○ 공제율: 10/110(적용시기: 1994. 4. 1. 이후)</li> </ul>
1998. 12. 28.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 법 전면 개정 시 구법 제102조를 「조세특례제한법」 제108조로 이관</li> </ul>
2001. 12. 31.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공제율 축소 조정</li> <li>- (재활용폐자원 및 중고품) 110분의 10 → 108분의 8</li> </ul>
2004. 10. 15.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공제율 차등조정:</li> <li>- (중고자동차) 108분의 8 → 110분의 10(2005년 6월 30일까지 취득)</li> <li>- (재활용폐자원) 108분의 8</li> </ul>
2006. 12. 30.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 재활용폐자원에 대한 공제율 축소 조정</li> <li>- (재활용폐자원) 108분의 8 → 106분의 6</li> <li>- (중고자동차) 110분의 10</li> <li>○ 재활용폐자원 공제한도 설정</li> <li>- 재활용폐자원 매출액의 100분의 80 범위 내에서 매입세액 공제특례 허용</li> <li>- 재활용폐자원과 관련한 과세표준의 80%(2007. 12. 31.까지는 90%)에서 세금계산서를 교부받고 매입한 재활용폐자원 매입가액을 차감한 금액한도 내에서 매입세액 공제특례 허용</li> </ul>
2010. 1. 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중고자동차에 대한 매입세액 공제율 축소 조정</li> <li>- 110분의 10 → 109분의 9(2011. 1. 1. ~ 2013. 12. 31.)</li> <li>- 일몰기한 연장(2009. 12. 31. → 2013. 12. 31.)</li> </ul>
2014. 1. 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 일몰기한 연장(중고자동차는 2014년까지, 재활용폐자원은 2016년까지)</li> <li>○ 재활용폐자원 매입세액 공제율 축소 조정</li> <li>- 105분의 5: 2014. 1. 1. ~ 2015. 12. 31.</li> <li>- 103분의 3: 2016. 1. 1. ~ 2016. 12. 31.</li> </ul>

<표 II -2>의 계속

연월일	주요 변경사항
2014. 12. 23.	○ 중고자동차에 대한 공제특례 일몰기한을 2016년까지 연장
2016. 12. 20.	○ 일몰기한 연장(2016. 12. 31. → 2018. 12. 31.)
2017. 12. 19.	○ 중고자동차에 대한 매입세액 공제율 확대 - 109분의 9 → 110분의 10
2018. 12. 24.	○ 일몰기한 연장 - 재활용폐자원(2018. 12. 31. → 2021. 12. 31.) - 중고자동차(2018. 12. 31. → 2019. 12. 31.)
2019. 12. 31.	○ 일몰기한 연장 - 중고자동차(2019. 12. 31. → 2020. 12. 31.)

자료: 국가법령정보시스템, 「조세특례제한법」 및 「조세특례제한법 시행령」, 각 연도

- 재활용폐자원 등의 부가가치세 매입세액 공제특례에 대한 과세연도별 감면액은 약 6천억원 내외 수준임

<표 II -3> 연도별 조세지출 규모

(단위: 억원)

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 (전망)	2020년 (전망)
부가가치세	6,547	6,135	5,704	6,163	8,888	9,682	10,055

자료: 기획재정부, 『조세지출예산서』, 각 연도

## 2) 공제율 변천

- 중고자동차 매매사업자의 매입세액 산정 시 적용되는 공제율은 수차례 변경되어 왔음
- 제도 도입 시에는 공제율도 재활용폐자원 및 중고품에 대해 차별 없이 10/110을 적용함
  - 2002년 공제율 최초 변경 시 10/110에서 8/108로 인하함
  - 2004년 10월 이후 중고품(중고자동차)의 공제율만 10/110으로 인상하면서, 재활용폐자원과 공제율을 다르게 적용하기 시작하였음

- 이후 2010년에 9/109로 하향 조정(2011년부터 적용), 2017년에 다시 10/110로 상향 조정(2018년부터 적용)하여 현재까지 유지되고 있음
- 2017년 7월부터 중고자동차 거래가 현금영수증 의무발급 대상으로 지정되면서 부가가치세 매입세액 공제율이 10/110으로 상향 조정됨

<표 II -4> 중고자동차 부가가치세 매입세액 공제특례 요율 변화

연도	공제율
1994	10/110
2002	8/108
2004	10/110(2004. 10.~)
2007	10/110
2010	9/109
2018	10/110

자료: 국가법령정보시스템, <http://www.law.go.kr/법령/조세특례제한법>, 검색일자: 2020. 2. 11.

## 2. 공제제도 수혜자 현황

### 가. 공제특례제도 사업자 현황

- 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례제도를 이용하고 있는 사업자 수는 2018년 기준으로 약 2만 4천여 명 수준
  - 이 중 일반사업자가 약 20,500여 명으로 거의 대부분을 차지하고 있으며, 법인사업자 수는 약 4천여 명 수준임
    - 재활용폐자원 등에 대한 특례제도를 이용하고 있는 전체 사업자 중 일반사업자가 약 83%를 차지하고 있고, 법인사업자가 나머지인 17%를 차지하고 있음
  - 재활용폐자원 사업자와 중고자동차 매매사업자가 혼재되어 있는데, 국세청 『국세통계연보』에서는 이를 구분하고 있지 않음

<표 II -5> 재활용폐자원 등 부가가치세 매입세액 공제특례 신고 사업자 수

(단위: 명)

구분	법인사업자	일반사업자	합계
2006년 1기	2,070	16,042	18,112
2006년 2기	2,111	16,789	18,900
2007년 1기	2,156	17,668	19,824
2007년 2기	2,196	17,894	20,090
2008년 1기	2,305	18,869	21,174
2008년 2기	2,417	19,423	21,840
2009년 1기	2,432	19,741	22,173
2009년 2기	2,529	20,198	22,727
2010년 1기	2,536	20,655	23,191
2010년 2기	2,574	21,296	23,870
2011년 1기	2,653	22,393	25,046
2011년 2기	2,853	23,301	26,154
2012년 1기	2,991	23,968	26,959
2012년 2기	3,104	23,909	27,013
2013년 1기	3,201	23,976	27,177
2013년 2기	3,251	23,926	27,177
2014년 1기	3,409	23,673	27,082
2014년 2기	3,459	23,090	26,549
2015년 1기	3,346	22,393	25,739
2015년 2기	3,356	21,964	25,320
2016년 1기	3,313	21,230	24,543
2016년 2기	3,432	20,935	24,367
2017년 1기	3,560	20,498	24,058
2017년 2기	3,758	20,600	24,358
2018년 1기	3,825	20,341	24,166
2018년 2기	3,959	20,481	24,440

자료: 국세청, 『국세통계연보』, 각 연도

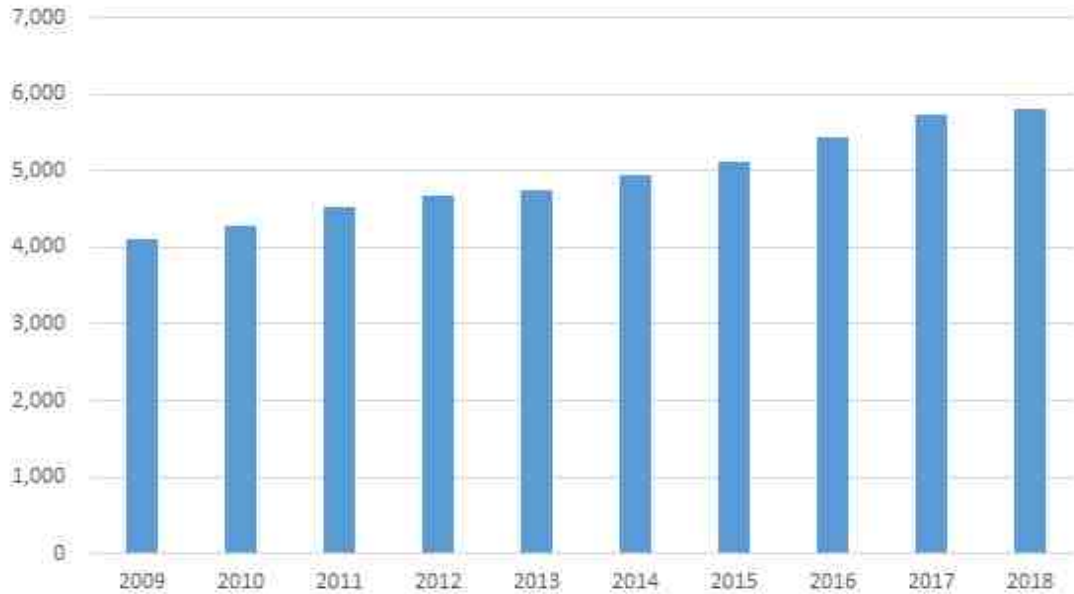
### 1) 전체 중고자동차 매매사업자

□ 이렇게 혼재된 자료를 보완하기 위해 국토교통부 자료를 찾아보면, 중고자동차 매매사업자는 2018년에 약 5,800여 명임

○ 중고자동차 매매사업자 수는 2008년 이전 약 4천명 수준에서 점진적으로 증가하여 2018년에는 약 5,800명으로 증가함

[그림 II -1] 중고자동차 매매사업자 수

(단위: 명)



자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

<표 II -6> 중고자동차 매매사업자 수

(단위: 명)

연도	2009	2010	2011	2012	2013
사업자 수	4,116	4,286	4,524	4,664	4,760
연도	2014	2015	2016	2017	2018
사업자 수	4,946	5,126	5,430	5,722	5,811

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

- 따라서 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례제도를 이용하고 있는 사업자 중 대다수가 재활용폐자원 사업자임을 알 수 있음
  - 2018년 기준으로 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례제도를 이용하고 있는 사업자는 약 2만 4천명임
  - 이 중에서 중고자동차 매매사업자가 약 5,800여 명을 차지하고 있어 재활용폐자원 수거 사업자가 약 1만 8천여 명으로 대다수임을 알 수 있음

- 국세청 내부 자료에서 중고자동차 매매사업자는 약 5,600여 명 수준이었음
  - 2018년 기준으로 중고자동차 매매사업자는 5,632명임
    - 2015년 5,067명에서 점진적으로 증가하고 있음
    - 국세청 자료로는 중고자동차 사업만을 운영하는 사업자만을 구분할 수는 없었음
    - 중고자동차 이외의 다른 사업 매출도 포함된 경우가 있어서, 중고자동차 매입 건당 매출액이 2억원 이상인 사업자는 제외하였음
  - 국토교통부에서 제시하는 중고자동차 매매사업자 약 5,800여명과 거의 유사한 수준임
  
- 중고자동차 매매사업자들의 총 매출액과 매입액, 그리고 사업자 평균 매출액과 매입액이 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타남
  - 중고자동차 매매사업자 전체 총 매출액은 2015년 약 5.3조원에서 2018년에는 약 8.8조원으로 증가
  - 중고자동차 매매사업자 전체 총 매입액도 2015년 약 5.4조원에서 2018년에는 약 8.8조원으로 증가
    - 매출 및 매입 증가는 중고자동차 매입건수와도 관계가 있는데, 중고자동차 매입건수도 2015년 약 76만 건에서 2018년에는 약 92만 건으로 증가하였음
  - 중고자동차 매매사업자 평균 매출액도 2015년 약 10억원에서 2018년에는 약 16억원으로 증가
  - 중고자동차 매매사업자 평균 총 매입액도 2015년 약 11억원에서 2018년에는 약 16억원으로 증가
    - 이와 함께 중고자동차 매입건수도 2015년 약 150대에서 2018년에는 약 164대로 증가하였음
  
- 중고자동차 매매사업자들의 재활용폐자원 매입세액도 증가하는 추세를 보이고 있음
  - 중고자동차 매매사업자 전체 재활용폐자원 매입세액은 2015년 약 2,901억원에서 2018년에는 약 5,222억원으로 증가하였음
  - 중고자동차 매매사업자의 평균 재활용폐자원 매입세액은 2015년 약 5,700만원에서 2018년에는 약 9,300만원으로 증가하였음

- 그리고 중고자동차 매매사업자들의 매출액에서 매입액을 차감한 금액인 영업마진은 지속해서 적자(-)로 나타나 재활용폐자원 매입세액이 영업 유지의 역할을 하고 있는 것으로 여겨짐
  - 중고자동차 매매사업자 전체 영업마진은 2015년 약 -1,107억원에서 2018년에는 약 -420억원으로 적자가 감소한 것으로 나타남
  - 중고자동차 매매사업자 평균 영업마진은 2015년 약 -2,200만원에서 2018년에는 약 -700만원으로 적자가 감소한 것으로 나타남
  - 재활용폐자원 매입세액을 감안해서 영업을 한다는 것은 즉, 재활용폐자원 매입세액을 중고자동차 매매사업자와 중고자동차 구매자가 공유한다고 볼 수 있음
  
- 중고자동차 매매사업자들의 실효매입세액 공제율은 의제매입세액 공제율의 변화에 따라 2017년까지는 8.1% 수준이었고, 2018년에는 9.0%로 상승하였음

〈표 II -7〉 중고자동차 전체 사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	5,067	5,363	5,607	5,632
매출액	5,314,965	5,825,646	7,222,237	8,803,038
매입액	5,425,694	5,971,181	7,542,978	8,845,009
재활용폐자원금	3,558,143	3,811,755	4,978,067	5,833,895
재활용폐자원세액	290,121	310,286	405,372	522,229
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.1	8.1	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-110,729	-145,535	-320,740	-41,971
중고자동차 매입건수	757,726	788,120	833,888	922,719

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

〈표 II -8〉 중고자동차 전체 사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	5,067	5,363	5,607	5,632
매출액	1,049	1,086	1,288	1,563
매입액	1,071	1,113	1,345	1,570
재활용폐자원금	702	711	888	1,036
재활용폐자원세액	57	58	72	93
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.1	8.1	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-22	-27	-57	-7
중고자동차 매입건수	150	147	149	164

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

## 2) 분위별 중고자동차 매매사업자

□ 중고자동차 매매사업자들을 매출 규모를 기준으로 크게 3분위(상·중·하)로 구분해서 매출액, 매입액, 재활용폐자원 매입세액 등의 변화를 살펴보았음

○ 중고자동차 매매사업자 매출액을 기준으로 하위 30%, 중위 40%, 상위 30%로 구분

○ 2015년 기준으로 하위 30% 사업자 수는 1,521개이고 중위 40% 사업자 수는 2,026개이며, 상위 30% 사업자 수는 1,520개임

○ 2018년에는 전체 사업자 수가 증가하여 하위 30% 사업자 수는 1,690개이고 중위 40% 사업자 수는 2,253개이며, 상위 30% 사업자 수는 1,690개임

□ 상·중·하 3분위 사업자 모두 매출액과 매입액이 증가하였으며, 중고자동차 매입대수도 지속적으로 증가하고 있는 것으로 나타남

- 상위 사업자의 매출액과 매입액은 하위 사업자의 매출액과 매입액에 비해 약 25배 정도 차이가 나고 있음
  - 상위 사업자 매출액이 전체 중고자동차 매매사업자 매출액의 약 77% 정도(2018년 기준)를 차지하고 있음
  - 매출액과 매입액의 차이가 크게 나고 재활용폐자원 매입세액에서도 약 22배 정도의 차이를 보이고 있음
    - 상위 사업자가 재활용폐자원 매입세액의 약 75% 정도(2018년 기준)를 차지하고 있음
  
- 중고자동차 매매사업자들의 평균 매출액 등을 보면, 상·중·하 사업자들의 차이를 잘 구분할 수 있음
  - 2018년 기준으로 상위 중고자동차 매매사업자의 평균 매출액은 약 40억원이고, 중위 사업자들의 평균 매출액은 약 7.9억원으로 크게 감소하고 있고, 하위 사업자들의 평균 매출액은 이보다 훨씬 적은 수준인 약 1.6억원으로 감소하고 있음
  - 평균 중고자동차 거래 건수도 상위 중고자동차 매매사업자는 351대인데, 하위 중고자동차 매매사업자의 평균 중고자동차 거래 건수는 33대로 그 차이가 약 11배 정도임
  
- 앞서 보았듯이, 중고자동차 매매사업자들의 매출액에서 매입액을 차감한 금액인 영업마진은 지속해서 적자(-)로 나타났음. 다만 2018년에는 중위 및 상위 사업자들은 영업마진이 흑자(+)로 전환된 것으로 나타남
  - 중고자동차 매매사업자 전체 영업마진은 2018년에는 약 -420억원으로 적자이고, 중고자동차 매매사업자 평균 영업마진은 2018년에는 약 -700만원이었음
  - 이 중에서 하위 사업자들의 영업마진은 -4천만원이었지만, 중위 사업자들의 영업마진은 100만원이며, 상위 사업자들의 영업마진은 1,400만원으로 흑자 전환되었음
  - 중고자동차 매매사업자들의 매출액이 현금영수증 발급 등으로 증가하면서 나타난 현상으로 볼 여지도 있음

<표 II -9> 중고자동차 매출액 분위별 사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015			2016		
	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
매출액 분위						
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,521	2,026	1,520	1,609	2,146	1,608
매출액	154,588	1,047,280	4,113,097	171,239	1,116,804	4,537,604
매입액	176,051	1,063,748	4,185,894	203,890	1,145,503	4,621,788
재활용 폐자원세액	9,480	61,526	219,116	10,817	64,717	234,751
실효 매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.2	8.2	8.1	8.1	8.1
영업마진 <sup>3)</sup>	-21,464	-16,468	-72,798	-32,651	-28,700	-84,184
중고자동차 매입건수	43,654	208,721	505,351	46,051	217,616	524,453
연도	2017			2018		
매출액 분위	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,683	2,242	1,682	1,690	2,253	1,689
매출액	219,400	1,428,487	5,574,351	267,130	1,782,802	6,753,106
매입액	252,845	1,497,341	5,792,791	334,769	1,780,794	6,729,446
재활용 폐자원세액	13,156	83,362	308,854	17,708	108,196	396,325
실효 매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9	8.9	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-33,446	-68,855	-218,440	-67,639	2,008	23,660
중고자동차 매입건수	45,364	237,606	550,918	55,410	274,880	592,429

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<표 II -10> 중고자동차 매출액 분위별 사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015			2016		
	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
매출액 분위						
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,521	2,026	1,520	1,609	2,146	1,608
매출액	102	517	2,706	106	520	2,822
매입액	116	525	2,754	127	534	2,874
재활용 폐자원세액	6	30	144	7	30	146
실효 매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.2	8.2	8.1	8.1	8.1
영업마진 <sup>3)</sup>	-14	-8	-48	-20	-13	-52
중고자동차 매입건수	29	103	332	29	101	326
연도	2017			2018		
매출액 분위	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,683	2,242	1,682	1,690	2,253	1,689
매출액	130	637	3,314	158	791	3,998
매입액	150	668	3,444	198	790	3,984
재활용 폐자원세액	8	37	184	10	48	235
실효 매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9	8.9	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-20	-31	-130	-40	1	14
중고자동차 매입건수	27	106	328	33	122	351

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

### 3) 지역별 중고자동차 매매사업자

□ 지역별로 살펴보면, 중고자동차 매매사업자들은 경기, 인천, 서울에 거의 절반에 가까운 사업자들이 있는 것으로 나타남

○ 중고자동차 매매사업자 수는 경기도가 1,065개로 가장 많고, 인천 1,041개, 대구 623개, 서울 470개임

- 평균 중고자동차 매매사업자들의 매출액은 서울이 2,777억원으로 가장 크고, 그다음으로 경기도 2,413억원, 광주 2,238억원으로 나타남
- 영업마진이 적자인 지역은 모두 5개 지역으로 서울이 -252억으로 적자가 가장 컸고, 그다음으로 광주가 -58억원, 울산 -35억원, 전라북도 -27억원, 대구 -16억원 등이었음
- 이들 5개 지역을 제외한 나머지 지역들의 영업마진은 흑자인 것으로 나타났고, 흑자가 가장 큰 지역은 경기도로 61억원의 영업마진이 있었음
- 실효매입세액 공제율은 거의 9% 수준이었지만, 강원도 사업자들의 실효매입세액 공제율은 8.6%로 가장 낮았고, 세종시를 포함하고 있는 충청남도가 8.7%로 그다음이었음

<표 II -11> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 평균

(단위: 개, %, 백만원, 건)

지역	사업자 수	매출액	매입액	재활용 폐자원세액	실효매입 세액 공제율	영업 마진	중고자동차 매입건수
경기도	1,065	241,273	235,211	13,731	8.9	6,062	26,996
인천광역시	1,041	112,100	109,603	5,827	9.0	2,497	12,655
대구광역시	623	154,682	156,235	8,393	9.0	-1,553	11,864
서울특별시	470	277,765	302,964	17,998	9.1	-25,199	16,780
경상남도	402	89,529	89,213	5,735	8.9	317	13,431
경상북도	292	64,534	62,313	3,794	8.9	2,222	9,852
부산광역시	287	185,408	183,891	12,378	9.0	1,517	16,168
전라북도	226	116,365	119,083	7,975	9.0	-2,718	15,005
충청남도	224	111,274	111,136	6,267	8.7	138	17,087
광주광역시	200	223,782	229,621	13,912	9.1	-5,839	14,878
충청북도	190	100,132	99,145	6,422	8.9	988	15,721
전라남도	153	62,055	61,506	3,727	8.7	549	13,662
강원도	147	47,359	46,706	3,081	8.6	653	11,755
대전광역시	135	194,150	193,049	11,690	8.9	1,101	22,205
울산광역시	128	89,155	92,703	6,865	8.9	-3,548	13,187
제주 특별자치도	49	53,162	52,410	3,913	9.1	752	9,565

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함  
자료: 국세청 내부 자료

#### 4) 중고자동차 법인사업자와 개인사업자

- 중고자동차 매매사업자들을 법인사업자와 개인사업자로 구분해 보면, 개인사업자가 약 75% 정도를 차지하고 있고, 매출액은 거의 절반 정도를 차지하고 있었음
  - 법인사업자 비중은 2015년에는 21.9%에서 2018년에는 26.6%로 법인사업자가 증가하는 추세를 보이고 있음
  - 매출액 비중은 법인사업자가 개인사업자보다 약간 더 많은 것으로 보여 거의 절반 정도씩을 차지하고 있음
  - 재활용폐자원 매입세액의 비중도 거의 절반씩 차지하고 있음

〈표 II -12〉 중고자동차 법인·개인별 사업자 비중

(단위: %)

구분	2015		2016		2017		2018	
	법인	개인	법인	개인	법인	개인	법인	개인
사업자 수	21.9	78.1	22.2	77.8	24.5	75.5	26.6	73.4
매출액	51.0	49.0	51.1	48.9	49.7	50.3	51.6	48.4
매입액	50.8	49.2	50.6	49.4	49.2	50.8	51.2	48.8
재활용폐자원 세액	50.9	49.1	50.5	49.5	48.3	51.7	49.8	50.2
중고자동차 매입건수	43.7	56.3	44.4	55.6	45.0	55.0	45.8	54.2

자료: 국세청 내부 자료

- 중고자동차 법인사업자와 개인사업자의 총 매출액과 매입액, 재활용폐자원 매입세액 등에서 큰 차이가 없음
  - 법인사업자나 개인사업자 모두 2015년 이후 매출액과 매입액이 지속적으로 증가하고 있음
  - 2018년 법인사업자의 매출액은 약 4.6조원이고, 개인사업자의 매출액은 약 4.3조원임
  - 다만 영업마진에서 2018년 법인사업자들의 경우에는 흑자(+)였지만, 개인사업자들은 규모는 감소하였으나 여전히 적자(-)인 것으로 나타났음

〈표 II -13〉 중고자동차 법인사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,109	1,188	1,372	1,498
매출액	2,713,113	2,975,089	3,588,352	4,546,752
매입액	2,756,623	3,023,748	3,707,720	4,531,964
재활용폐자원세액	147,552	156,583	195,921	260,276
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9
영업마진 <sup>3)</sup>	-43,509	-48,659	-119,368	14,788
중고자동차 매입건수	331,078	349,850	375,369	422,648

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

〈표 II -14〉 중고자동차 개인사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	3,958	4,175	4,235	4,134
매출액	2,601,851	2,850,557	3,633,886	4,256,286
매입액	2,669,071	2,947,434	3,835,258	4,313,045
재활용폐자원세액	142,569	153,702	209,451	261,953
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.2	8.2	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-67,220	-96,876	-201,372	-56,759
중고자동차 매입건수	426,648	438,270	458,519	500,071

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

□ 그러나 중고자동차 법인사업자와 개인사업자의 평균 매출액과 매입액, 재활용폐자원 매입세액 등에서 큰 차이를 보이고 있고, 이는 기본적으로 법인사업자들이 개인사업자들보다 더 많은 중고자동차를 거래하고 있는 이유에 기인한 것으로 여겨짐

○ 2018년 법인사업자의 평균 매출액은 약 30억원이나 개인사업자의 평균 매출액은 약 10억원임

- 2018년 법인사업자의 평균 재활용폐자원 매입세액은 약 1.7억원이나 개인사업자의 평균 매출액은 약 0.6억원임
- 2018년 법인사업자의 영업마진은 약 1천만원이지만, 개인사업자의 평균 영업마진은 약 -1,400만원임
- 2018년 법인사업자의 평균 중고자동차 매입건수는 282대이고, 개인사업자의 평균 중고자동차 매입건수는 121대임

〈표 II -15〉 중고자동차 법인사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,109	1,188	1,372	1,498
매출액	2,446	2,504	2,615	3,035
매입액	2,486	2,545	2,702	3,025
재활용폐자원세액	133	132	143	174
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9
영업마진 <sup>3)</sup>	-39	-41	-87	10
중고자동차 매입건수	299	294	274	282

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

〈표 II -16〉 중고자동차 개인사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	3,958	4,175	4,235	4,134
매출액	657	683	858	1,030
매입액	674	706	906	1,043
재활용폐자원세액	36	37	49	63
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.2	8.2	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-17	-23	-48	-14
중고자동차 매입건수	108	105	108	121

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

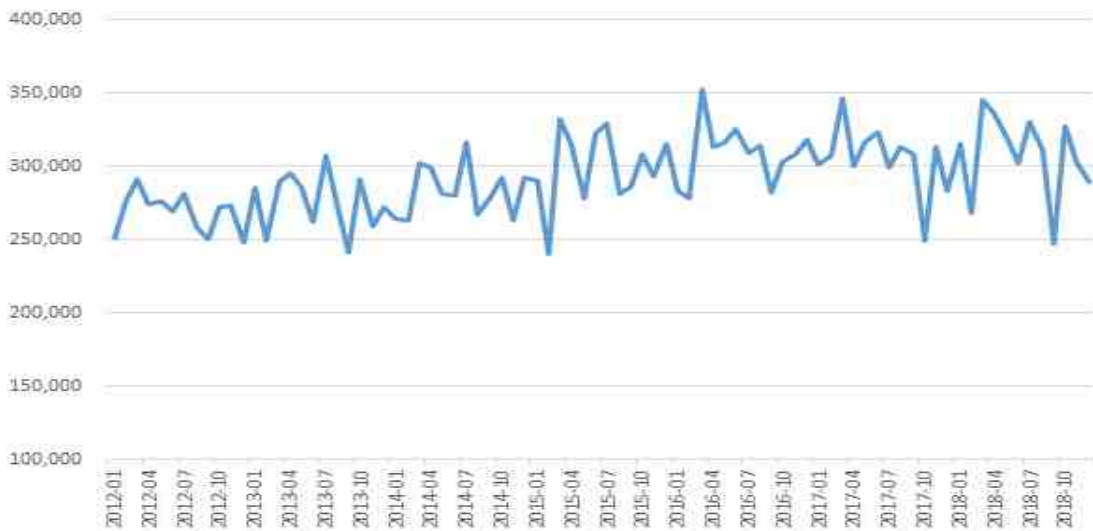
## 나. 중고자동차 거래 규모

### 1) 국내 중고자동차 거래 규모

- 우리나라 중고자동차 거래 규모는 평균적으로 매달 약 30만 건 수준을 기준으로 움직이는 것으로 나타남
  - 중고자동차 거래 규모는 자동차 이전등록 통계를 활용함
  - 매달 약 30만 건의 자동차 이전등록이 발생하고 있으며, 이를 연간으로 보면 약 350만 건 내외로 움직임
    - 증여·상속 등에 의한 자동차 이전등록 건수는 제외함

[그림 II -2] 자동차 이전등록 건수 변화

(단위: 건)



주: 당사자거래와 사업자거래에 의한 이전등록 건수만 포함(증여·상속 등에 의한 이전등록 건수는 제외)

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRslD=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

- 중고자동차 이전등록 건수를 기준으로 보면, 사업자를 통해 중고자동차가 이전되는 비중은 점점 증가하는 추세이고 이로 인해 당사자인 개인 간 거래 비중은 감소하는 추세를 보이고 있음
  - 2004년에는 개인 당사자 간 거래와 중고자동차 매매사업자를 통한 거래가 거의 유사한 수준이었음

- 이후부터 점점 격차가 커지면서 2018년 기준으로는 중고자동차 매매사업자를 통한 이전등록은 전체의 약 60% 정도, 개인 간 이전등록은 약 40% 정도를 차지하고 있음
- 2018년 기준으로 당사자 간 이전등록 건수는 약 136만 건이고, 사업자에 의한 이전등록 건수는 약 234만 건임

<표 II -17> 유형별 자동차 이전등록 건수 추이

(단위: 건, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
당사자 거래	1,348,524 (42)	1,331,478 (40)	1,259,750 (37)	1,329,022 (37)	1,374,418 (37)	1,389,461 (38)	1,357,753 (37)
사업자 거래	1,872,332 (58)	1,976,643 (60)	2,141,356 (63)	2,262,373 (63)	2,327,737 (63)	2,269,426 (62)	2,335,818 (63)
합계	3,220,856	3,308,121	3,401,106	3,591,395	3,702,155	3,658,887	3,693,571

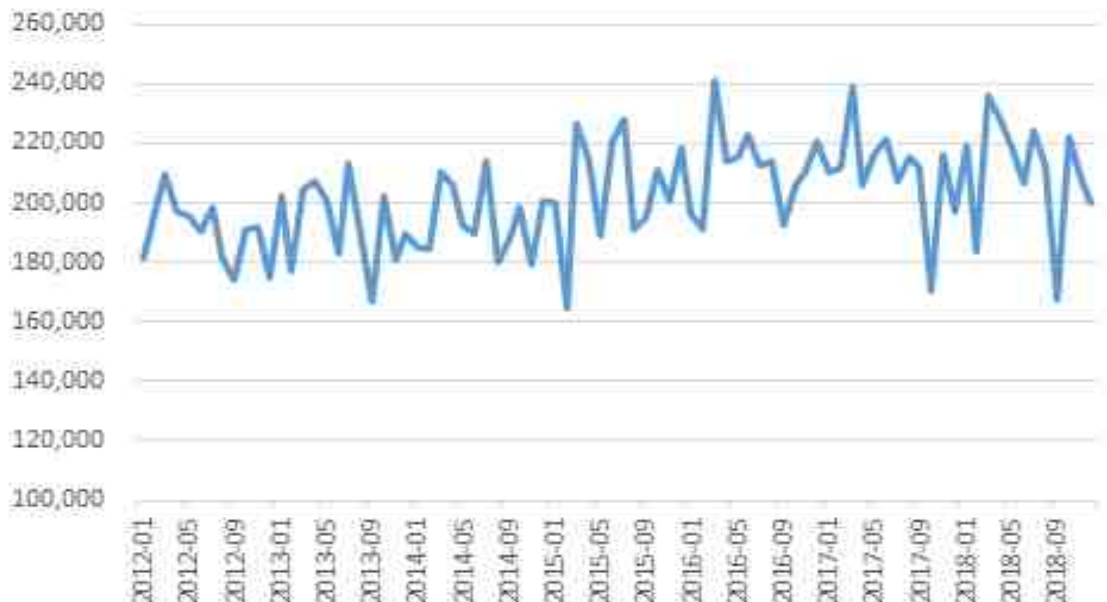
주: 증여·상속 등에 의한 이전등록 건수는 제외한 수치임  
 자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

- 그러나 여기서 사업자 거래에서는 동일한 중고자동차가 두 번의 이전등록이 필요하다는 점에 주목할 필요가 있음
  - 당사자 간 중고자동차 거래에서 A의 중고자동차를 B가 구매해서 이전등록을 하면, 한 대의 중고자동차가 한 번의 이전등록 과정을 거치게 되지만,
  - 사업자를 통한 중고자동차 거래에서는 A가 자신의 중고자동차를 중고자동차 거래 사업자에게 판매하고(A의 중고자동차가 사업자한테로 이전등록), 사업자는 이 중고자동차를 B에게 판매하면서 다시 이전등록을 하게 됨(사업자에서 B한테로 이전등록)
- 따라서 사업자 거래에서 중고자동차 이전등록 건수가 200만 건이라면, 거래 대상인 중고자동차 대수는 100만 대임

- 이런 점을 감안해서 중고자동차 거래 대수를 살펴보면, 월 평균 약 20만 대의 중고자동차가 거래되고 있으며, 무엇보다 당사자인 개인 간 거래되는 중고자동차 수가 사업자를 통해 거래되는 중고자동차 수보다 많다는 특징이 있음
  - 2018년 기준으로 사업자를 통해 거래된 중고자동차는 약 117만 대인데, 개인 당사자 간 거래는 이보다 약간 더 많은 약 136만 대임
    - 2018년 이전등록 건수는 당사자 간 이전등록은 약 136만 건이고, 사업자에 의한 이전등록 건수는 약 234만 건임
    - 당사자 간 이전등록은 중고자동차 1대에 대해 한 번 이루어지기 때문에, 당사자 간 이전등록 건수가 약 136만건이라는 것은 곧 136만대의 중고자동차가 개인 간 거래되었다는 것을 의미함
    - 이와 달리 사업자에 의한 이전등록은 중고자동차 1대에 대해 두 번(매입 시, 매출 시) 이루어지기 때문에 사업자에 의한 이전등록 건수가 약 234만건이라는 것은 곧 117만대의 중고자동차가 사업자를 통해 거래되었다는 의미임
  - 결과적으로 거래 대상이 된 중고자동차 수는 개인 당사자 간 거래가 더 많음

[그림 II -3] 자동차 이전등록 대수 변화

(단위: 대)



주: 이전등록 대수는 당사자거래 이전등록 건수와 사업자거래 이전등록 건수의 절반 값을 합쳐서 산출

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

<표 II -18> 유형별 자동차 이전등록 대수 추이

(단위: 대, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
당사자 거래	1,348,524 (59)	1,331,478 (57)	1,259,750 (54)	1,329,022 (54)	1,374,418 (54)	1,389,461 (55)	1,357,753 (54)
사업자 거래	936,166 (41)	988,322 (43)	1,070,678 (46)	1,131,187 (46)	1,163,869 (46)	1,134,713 (45%)	1,167,909 (46)
합계	2,284,690	2,319,800	2,330,428	2,460,209	2,538,287	2,524,174	2,525,662

주: 1. ( ) 안은 거래유형별 비중을 나타냄

2. 이전등록 대수는 당사자거래 이전등록 건수와 사업자거래 이전등록 건수의 절반 값을 합쳐서 산출

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&styleTypeNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

- 개인 당사자 간 중고자동차 거래는 중개수수료 등을 절감할 수 있다는 장점이 있지만, 매수자와 매매자 연결, 중고자동차 이전등록에 대한 법률 지식 등의 어려움도 있음
- 업계에서는 개인 간 중고자동차 거래 중 상당수는 중고자동차 매매사업자들이 탈세를 목적으로 개인 간 거래로 위장하는 것으로 보고 있음
  - 업계에서는 당사자거래 중 다수가 위장거래인 것으로 보고 있음
  - 통상적으로 개인들은 자동차 이전등록에 대한 법률 지식이 없다는 점과 매수자의 인적사항이 기재된 인감증명서만 있으면 쉽게 탈세를 할 수 있다는 것을 이용

[그림 II -4] 자동차 이전등록의 유형별 변화(건수 기준)

(단위: %)



주: 증여·상속 등에 의한 이전등록 건수는 제외하고 비율 산출

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&styleTypeNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

[그림 II -5] 자동차 이전등록의 유형별 변화(대수 기준)

(단위: %)



주: 당사자거래 이전등록 건수와 사업자거래 이전등록 건수의 절반 값을 합쳐서 산출한 이전등록 대수를 기준으로 비율 계산

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRslId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

## 2) 신차 거래 규모

- 신차는 연간 약 180만여 대, 월 평균 15만 대가 거래되고 있음
  - 국산 신차 거래는 약 150만여 대로 2012년 약 140만여 대에서 2015년 약 155만여 대로 증가한 이후 거의 정체되어 있음
  - 반면 수입차는 2012년 약 14만 대에서 2018년 거의 30만 대에 육박하면서 빠르게 증가하고 있음
    - 전체 신차 중에서 수입차가 차지하는 비중은 2018년 기준으로 16.2%임
    - 참고로 국산 신차는 83.5%, 부활차는 0.4%임
  - 국산 신차와 수입차 등을 합한 우리나라 전체 신차 거래 규모는 2018년 기준으로 약 184만 대로 2015년 이후 거의 정체된 상태임
    - 수입차는 빠르게 증가하고 있지만 국산 신차 거래 규모가 정체되어 있어, 전체적인 신차 거래 규모는 2015년 이후 큰 변화가 없음

<표 II -19> 자동차 신규등록 건수 추이

(단위: 건, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
신조차	1,403,656	1,386,889	1,448,127	1,553,647	1,562,136	1,569,063	1,538,325 (83.5)
수입차	139,181	166,209	223,174	288,272	268,934	268,694	297,640 (16.2)
부활차	5,652	5,310	4,746	5,183	4,779	7,572	6,620 (0.4)
합계	1,548,489	1,558,408	1,676,047	1,847,102	1,835,849	1,845,329	1,842,585 (100.0)

주: 1. 부활차는 택시, 렌터카 등 특수목적 차량을 정비해 되파는 차량

2. ( )는 비중

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=1244&hSelectId=1244&sStyleNum=562&sStart=2020&sEnd=2020&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 5. 26.

- 신차는 연간 약 180만여 대가 거래되는 데 비해 중고자동차는 연간 약 250만여 대 거래되고 있어, 신차보다 중고자동차 시장이 더 크다는 것을 알 수 있음
- 자동차 취득세 납부 자료로 비교해 보아도 2018년 기준으로 신차는 약 172만 대, 중고자동차는 약 215만 대가 등록된 것으로 나타남
  - 국토교통부 자료보다 등록대수가 적은 것은 취득세가 면제되는 경차 등에서 차이가 나는 것으로 추측됨

<표 II -20> 자동차 취득세 납부 건수 추이

(단위: 건)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
신규 (신차)	1,409,177	1,377,081	1,482,508	1,671,804	1,675,030	1,701,742	1,721,859
이전 (중고자동차)	1,848,626	1,898,958	1,900,530	2,029,939	2,086,242	2,144,141	2,148,590

주: 상속, 기타 건수 및 세액은 제외

자료: 행정안전부, 『지방세통계연감』, 2012~2018년의 각 연도

### 3. 주요 해외국의 중고자동차 관련 부가가치세제1)

- 주요 해외국에서는 중고자동차를 중고품의 하나로 인식하여, 세금계산서가 없는 거래의 매입세액 산정 시 우리나라와 마찬가지로 의제매입세액공제 방식이나 마진과세제도를 적용하고 있음
  - 의제매입세액공제는 호주, 뉴질랜드, 스위스에서 적용되고 있음
  - 마진과세제도는 대표적으로 EU 회원국, 싱가포르, 호주(부동산 한정)에서 도입하고 있음
    - EU는 회원국에 전단계 매입세액공제의 예외가 필요한 중고품 등에 대해 별도의 과세방안을 도입할 것을 1978년부터 권고하였고, 1995년에 마진과세제도를 도입
    - 다만 보통 전단계 매입세액공제 방식의 부가가치세제와 마진과세제도 중에 선택할 수 있도록 하고 있음

#### 가. 의제매입세액공제제도

- 우리나라 외에 호주, 뉴질랜드, 스위스에서 중고품 거래에 대해 의제매입세액공제 제도를 채택하고 있음
  - 스위스는 2010년 전에는 마진과세제도를 운용하였으나, 이후 의제매입세액공제 제도로 전환하였음
  - 호주는 중고품에 대해 의제매입세액공제를 적용하고 있으나, 부동산에 대해서는 마진과세제도를 적용하고 있음
- 의제매입세액공제제도를 도입한 국가들은 공통적으로 매입가격에 부가가치 분수(부가가치세율/(1+부가가치세율))를 곱하여 의제매입세액공제금액을 산정
  - 해당 국가들의 매입세액 공제율은 정상부가가치세율과 동일한 것으로 조사됨

<표 II -21> 국가별 의제매입세액 공제율 및 부가가치세 분수(VAT fraction) 현황

구분	한국	스위스	호주	뉴질랜드
공제율 (부가세율)	10/110 (10%)	8/108 (8%)	10/110 (10%)	15/115 (15%)

주: 한국의 공제율은 2020년도 기준 중고자동차 적용 공제율  
 자료: 박명호 외(2012)의 자료를 일부 수정

1) 제3절은 박명호 외(2012)의 내용을 요약, 오류 수정, 최신화하여 작성함

- 우리나라와 마찬가지로 호주 등에서는 전단계 매입세액공제를 통해 매입세액을 공제받지 못한 경우, 매입세액을 의제하여 공제해주고 있음
  - 호주에서는 중고품의 최초 가격에 공제받지 못한 부가가치세를 포함한 상태로 중고품을 공급받은 사업자가 사업의 일환으로 재판매할 때 동 제도를 적용
  - 뉴질랜드에서는 부가가치세 등록사업자가 재판매를 목적으로 중고품을 구입하는 경우, 매입세액 산정에 의제매입세액공제 방식 적용
    - 원칙적으로 중고품의 공급자가 과세사업자가 아니어야 적용 가능하나 과세사업자가 사적으로 이용한 중고품은 적용 대상
  - 스위스도 중고품의 매입세액 산정에 의제매입세액공제를 적용하나, 다음의 경우에는 제외
    - 중고품을 수입한 경우, 공급받은 재화가 면세재화인 경우, 중고품을 면세로 수입한 자로부터 공급받은 경우, 재화의 매입가액이 매입시점 재화의 실제 가치를 초과하는 경우
    - 과세사업자인 공급자가 신고·납부할 부가가치세액이 1만스위스프랑을 초과하거나 특수관계인을 상대로 재화 등을 공급한 경우 당해 공급자는 일반적인 부가가치세 신고·납부절차 외에 별도의 보고절차를 거쳐야 함
  
- 국가별로 중고품을 다음과 같이 정의하고 있으며, 개념상 중고자동차가 포함된 것으로 해석할 수 있음
  - 호주에서는 ‘예전에 사용된’ 또는 ‘새로운 것이 아닌’의 개념이며, 소유 유무는 무관함
  - 뉴질랜드에서는 중고품이 누군가에 의해 사용되어지고 지불된 것을 의미함
  - 스위스에서는 단독으로 이용이 가능하고 현 상태 또는 수리 후 재사용이 가능한 중고재화
  
- 의제매입세액공제는 세금계산서가 없는 상황에서 매입자의 매입세액을 의제하여 공제해주는 제도인 만큼, 이를 도입한 국가에서는 각종 기록 의무를 부과하고 있음
  - 호주에서는 매입자가 중고품 공급자의 정확한 신원을 확인할 수 있는 정보를 기록하고 보관해야 함
    - 공급자의 성명, 주소, 중고품의 수량 등의 상세 명세, 구입일, 구입가격 등의 기록 필요(단, 중고품 매입가격이 75호주달러 미만일 경우 기록 의무 면제)

○ 뉴질랜드에서도 의제매입세액공제를 신청하기 위해서는 구입 관련 세부사항을 기록해 두어야 함

- 공급자 및 수취자의 이름, 주소, 구입일, 제품 및 서비스의 상세, 제품 및 서비스의 수량, 가격 등이 표준기록사항으로 지정되어 있으며, 영수증과 같은 거래금액 증빙자료도 보관해야 함

□ 일부 해외국의 의제매입세액공제제도 도입 현황은 <표 II-22>와 같이 요약할 수 있음

<표 II -22> 의제매입세액공제제도를 도입하고 있는 국가의 제도 비교

구분	우리나라	스위스	호주	뉴질랜드
근거 규정	「조세특례제한법」 제106조	「부가가치세법」 제28.2조 및 동법 시행령 제62조~제63조	「부가가치세법」 제66조	「부가가치세법」 제2조 및 제20조 제3항
중고품의 정의	재활용폐자원 및 중고자동차	단독으로 이용이 가능하고 현 상태 또는 수리 후 재사용이 가능한 중고재화	‘예전에 사용된’ 또는 ‘새로운 것이 아닌’의 개념이며, 소유 유무는 무관함	누군가에 의해 사용되어지고 지불된 것을 의미함
의제매입세액 계산방법	매입가액×부가가치세율/(1+부가가치세율)	매입가액× 부가가치세율/(1+부가가치세율)	매입가액× 부가가치세율/(1+부가가치세율)	매입가액× 부가가치세율/(1+부가가치세율)
공제율	10/110 <sup>4)</sup>	8/108	10/110	15/115
공제한도	있음 <sup>1)</sup>	없음	있음 <sup>2)</sup>	없음
공제시기	취득시점	취득시점	취득시점 <sup>3)</sup>	취득시점

주: 1) 해당 과세기간별 재활용폐자원 과세표준의 80%에서 세금계산서를 수취하고 매입한 재활용 폐자원 매입가액을 차감한 금액을 공제한도로 하며, 중고자동차의 공제한도는 없음

2) 일반적으로 한도가 없음. 다만, 300호주달러 이상의 중고품을 취득하여 포괄계산방법을 적용 받는 경우 해당 과세기간의 중고품 취득가액 전체에 대한 의제매입세액을 계산하여 이를 동일한 과세기간의 중고품 처분으로 발생하는 부가가치세 납부세액 범위 내에서 공제해주는 한도 규정이 존재함

3) 다만 300호주달러 이상의 중고품 취득 시 판매시점에서 공제됨

4) 2020년 기준 중고자동차 공제율

자료: 박명호 외(2012)의 자료를 일부 수정

## 나. 마진과세제도

- 마진과세제도에서는 중고품을 판매하는 과세대상 중개업자(taxable dealer)의 마진(margin)에 대하여 부가가치세를 과세함
  - 과세대상 중개업자는 수익을 위해 중고품 등을 구매하거나 수입하여 재판매하는 과세사업자를 지칭
  - 마진은 중개업자가 매입한 중고품의 매입가액에서 판매가액을 차감한 금액
  - 납부세액은 마진에 부가가치세 분수(VAT fraction)를 곱하여 산정
    - 납부세액 = (판매가액-매입가액) × 세율/(1+세율)
    - 판매가격이 매입가격을 초과하는 경우에만 적용하며, 전자가 후자보다 클 경우 마진과 납부세액을 모두 '0'으로 간주
  - 거래마다 적용해야 하는 마진과세제도의 납세자 행정 부담을 줄이기 위해 과세기간 내의 총마진에 과세하는 포괄적 마진과세제도(global margin scheme)를 운영하는 것이 일반적임
  
- EU의 마진과세제도는 세금계산서를 발행할 수 없는 공급자로부터 중고품 등을 구매하는 중개업자의 부가가치세를 산정 시 적용
  - 구체적으로 과세할 수 없는 개인, 면세사업자, 마진과세제도를 통해 중고품을 공급한 과세대상 중개업자 등으로부터 구매한 경우에 한해 적용
  
- 과세대상 중개업자가 마진과세제도의 적용을 선택할 수 있는 품목은 중고품, 예술품, 골동품, 수집가 물품 등으로, 중고자동차는 중고품에 속함
  - 영국은 현 상태 그대로 또는 수리 후에 본래 쓰임새대로 사용하기에 적절한 물품을 중고품으로 정의함
  - 프랑스는 6개월 이상 사용하고, 주행거리가 6천km 이상인 자동차를 마진과세제도를 적용할 수 있는 중고자동차로 정의함
  - 독일은 마진과세제도 적용이 가능한 중고품을 이동가능한 유형재화(movable tangible goods)로 명시하고 있음
  - 싱가포르에서는 중고품의 범위에 중고자동차를 포함하고 있음

- EU 회원국은 공통적으로 마진을 판매가격과 매입가격의 차이로 정의함
  - 판매가격은 과세대상 중개업자가 판매한 중고품에 대해 지급받은 모든 금전적 대가로서 구매자가 부담한 수수료, 포장비, 운송비, 보험료와 같은 부대비용을 포함함
  - 매입가격은 중고품을 취득하기 위해 과세대상 중개업자가 부담한 모든 금전적 대가로서 매입 시 부담한 부대비용도 매입가격에 포함
    - 중고품 취득 후, 중개업자가 지출한 비용(유지보수비, 보관비, 부품비 등)은 매입가격에 포함시키지 아니하며, 이들 비용에 부과된 부가가치세 매입세액은 별도로 공제함
  
- 마진과세제도를 도입한 국가에서 마진과세에 적용하는 부가가치세율은 정상 부가가치세율과 동일한 것으로 조사됨

〈표 II -23〉 국가별 부가가치세율 및 분수(VAT fraction) 현황

구분	영국	독일	프랑스	싱가포르	호주(부동산)
공제비율 (부가세율)	1/6 (20%)	19/119 (19%)	19.6/119.6 (19.6%)	7/107 (7%)	1/11 (10%)

자료: 박명호 외, 『주요국의 의제매입세액공제제도 및 마진과세제도 운영현황』, 2012에서 재인용

- EU 회원국은 공통적으로 포괄적 마진과세제도를 허용하고 있으나 적용대상의 한정으로 인해 중고자동차 판매업자에게 적용될 가능성은 낮아 보임
  - 포괄적 마진과세제도는 저가의 중고품을 자주 거래하는 중개업자의 납세순응 부담을 낮춰주는 제도로서, 개별거래의 마진이 아닌 과세기간 동안의 총마진에 대해 과세하는 제도임
  - EU 회원국에서는 중고자동차의 경우 매입가격이 기준보다 높거나 적용대상에서 제외되고 있어, 일반적으로 포괄적 마진과세제도 대상은 아닌 것으로 판단
    - 영국에서는 포괄적 마진과세제도를 자동차에는 적용할 수 없는 것으로 규정
    - 독일에서는 500유로를 초과하지 않는 물품에 대해서만 포괄적 마진과세제도 적용

- 마진과세제도는 통상적인 부가가치세 산정방식인 전단계 매입세액공제를 적용할 수 없는 거래에 적용하는 대안적인 방식이므로, 엄격한 자료 기록 및 보관의무를 요구함
  - 마진과세제도하에서 매입가격과 판매가격이 투명하게 신고될 경우, 전단계 매입세액공제 방식과 결과상의 차이는 없기 때문에, 투명한 신고를 위한 자료의 정확성·엄밀성을 강조하는 것으로 판단됨
  - 영국에서는 마진과세제도를 적용받는 사업자에게 「부가가치세법」에서 요구하는 자료 이외에도 추가적인 자료를 기록·보관할 의무를 부과하며, 정확한 마진금액을 확인할 수 없을 경우 판매가액 전체를 과세표준으로 삼아 과세하고 있음
    - 영국에서 마진과세제도를 선택한 사업자는 중고품 등의 매입 시 판매자로부터 매입영수증(purchase invoice)을 수취하고, 매입한 재화에 대한 상세내역을 재고장부(stock book)에 기재해야 함
    - 중고품 등을 판매할 때 판매자는 매출영수증(sales invoice)을 발급해야 하고, 판매한 재화에 대한 상세내역을 재고장부에 기재

<표 II -24> 중고품 등의 매입 시 매입계산서·재고장부에 기재되어야 할 사항(영국)

구분	기재사항
매입계산서 (purchase invoice)	① 판매자의 성명 및 주소 ② 구매자(사업자 본인)의 성명 및 주소 ③ 재고장부와 매입계산서 간 상호참조 방식(예: 재고장부 번호 등) ④ 매입계산서 번호(사업자 본인이 직접 작성하는 경우에는 생략) ⑤ 거래일자 ⑥ 구매재화 내역 ⑦ 총 매입가격 ⑧ 사업자로부터 재화 등을 매입한 경우 다음의 문구 중 해당 문구 기재 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 마진과세제도 - 중고품 또는</li> <li>• 마진과세제도 - 예술품 또는</li> <li>• 마진과세제도 - 수집품 및 골동품</li> </ul>
재고장부 (stock book)	① 재고번호 ② 매입일 ③ 매입계산서 번호 ④ 매입가격 ⑤ 판매자 성명 ⑥ 매입재고 내역

자료: HMRC, "Notice 718 The VAT Margin Scheme and global accounting," March, 2011, 박명호 외 (2012)에서 재인용

<표 II -25> 중고품 등의 매출 시 매출계산서·재고장부에 기재되어야 할 사항

구분	기재사항
매출계산서 (sales invoice)	① 판매자(사업자 본인)의 성명 및 주소 ② 구매자의 성명 및 주소 ③ 재고장부와 매출계산서 간 상호참조 방식(예: 재고장부 번호 등) ④ 매출계산서 번호 ⑤ 거래일자 ⑥ 구매재화 내역 ⑦ 부가가치세가 포함된 총 판매가격(부가가치세를 별도로 기재할 수 없음)
재고장부 (stock book)	① 판매일 ② 매출계산서 번호 ③ 판매가격 또는 처분방법 ④ 매입자 성명 ⑤ 마진(판매가격-매입가격) ⑥ 부가가치세(마진×1/6) <ul style="list-style-type: none"> <li>• 만약 매입가격이 판매가격보다 낮거나 판매가격과 같을 경우, 부가가치세는 '0'으로 기재</li> </ul> ⑦ 다음의 문구 중 해당 문구 기재 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 마진과세제도 - 중고품 또는</li> <li>• 마진과세제도 - 예술품 또는</li> <li>• 마진과세제도 - 수집품 및 골동품</li> </ul>

주: 만약 매입가격이 판매가격보다 낮거나 판매가격과 같다면 부가가치세는 '0'으로 기재함.  
 포괄적 마진과세제도(global accounting)를 적용하지 않는 이상 손실이 발생한 재화의 손실금액과 이익이 발생한 재화의 마진금액은 상쇄할 수 없음.

자료: HMRC, "Notice 718 The VAT Margin Scheme and global accounting," March 2011, 박명호 외 (2012)에서 재인용

□ 일부 해외국의 마진과세제도 도입 현황은 아래 표와 같이 요약할 수 있음

<표 II -26> 마진과세제도를 도입하고 있는 국가의 제도 비교

구분	영국	독일	프랑스	싱가포르	호주(부동산)
근거 규정	「부가가치세법」 제50A조	「부가가치세법」 제25a조	「조세일반법」 제297A조~ 제297F조	「부가가치세법」 제23조	「부가가치세법」 제75장
적용대상 재화	중고품·예술품·수집품·골동품			중고품	과세대상 부동산
부가가치세 계산방식	부가가치세 = 마진 × 부가가치세율 / (1+부가가치세율) 마진 = 판매가격 - 취득가격 (호주의 경우 마진= 부동산의 처분가액 - 취득가액)				

<표 II -26>의 계속

구분	영국	독일	프랑스	싱가포르	호주(부동산)
공제비율 (부가세율)	1/6 (20%)	19/119 (19%)	19.6/119.6 (19.6%)	7/107 (7%)	1/11 (10%)
개별자산에 대한 손실상계	불가				
포괄적 마진과세제도	허용 (재화당 평균매입가격이 500파운드 이하인 경우)	허용 (매입가격이 500유로 이하인 물품)	허용	허용	규정 없음
포괄적마진 과세제도하에서 손실이월	이월 가능 (환급은 불가능)			규정 없음	규정 없음
계산서에 부가가치세액 별도 기재	불가				

주: 1. 호주는 부동산 거래에 대해 마진과세제도를 도입하고 있으므로, 중고품 등에 대해 마진과세 제도를 도입하고 있는 영국, 독일, 프랑스 및 싱가포르와의 비교가 적절하지 아니하나, 참고 목적으로 추가함

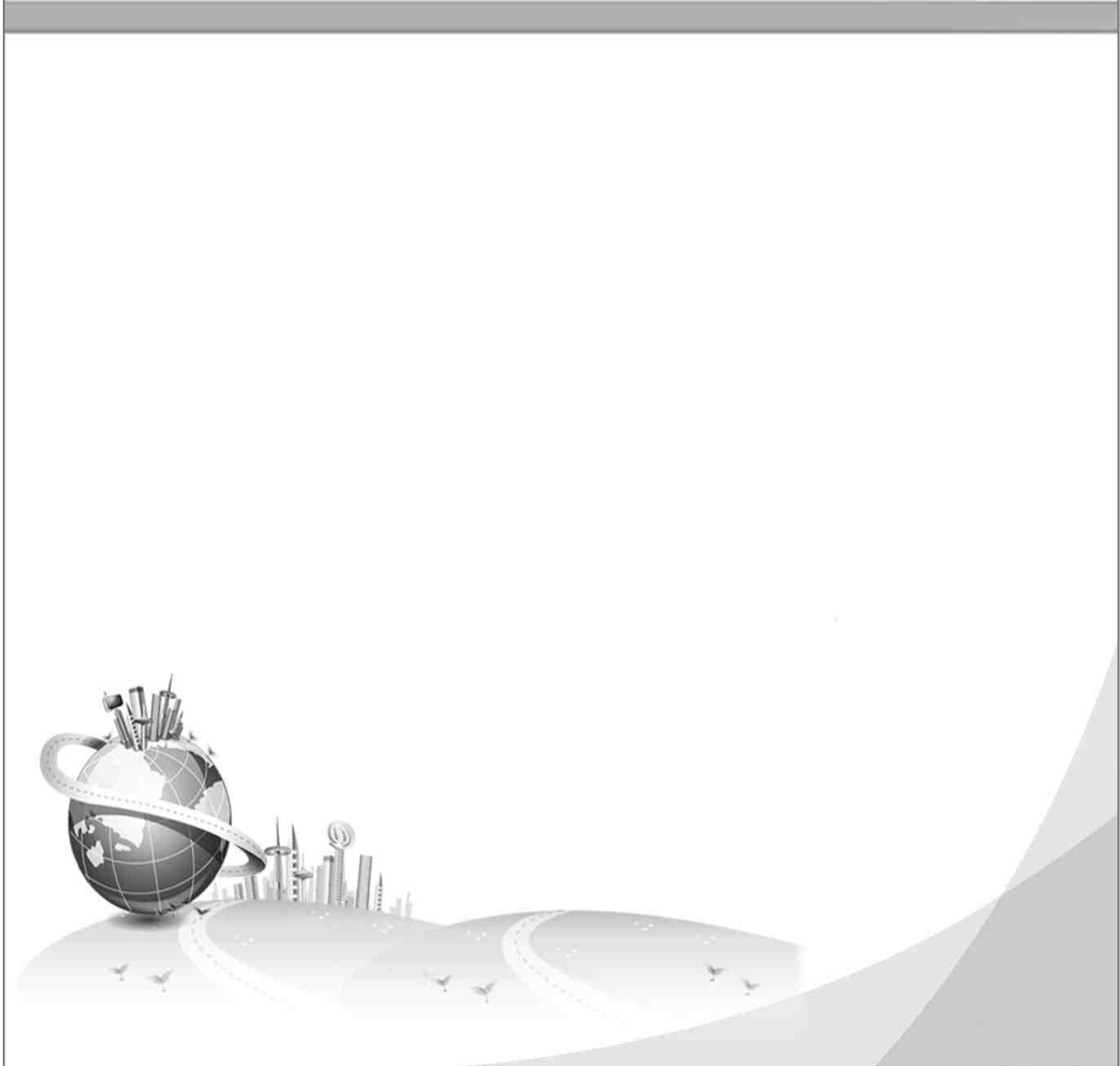
2. 영국, 독일 및 프랑스의 마진과세제도 규정은 모두 EU 부가가치세 지침을 근간으로 하므로 제도의 내용이 대체로 유사함

자료: 박명호 외(2012)





### Ⅲ. 타당성 분석





### Ⅲ. 타당성 분석

#### 1. 부가가치세 매입세액 공제특례제도 개념

##### 가. 개념

##### 1) 환수효과와 누적효과

- 우리나라는 부가가치세를 도입할 때부터 세액산정방식으로 세금계산서를 활용한 전단계 세액공제방식을 사용하고 있음
  - 부가가치세를 도입한 대부분의 국가들은 우리나라처럼 세금계산서를 활용한 전단계 세액공제방식을 채택하고 있음
  
- 세금계산서를 활용하는 전단계 세액공제방식은 개인이나 면세사업자 등 세금계산서를 발급할 수 없는 자로부터 물품을 구입하는 거래방식에는 작동할 수 없다는 한계 존재
  
- 매입세액 공제특례제도는 부가가치세 세금계산서 발행이 불가능함으로 인해 전단계 매입세액공제를 받지 못하는 것을 전부 또는 일부 보전해주는 제도임
  - 전단계 매입세액공제 방식을 채택한 부가가치세제를 운용함으로써 발생하는 문제를 보정하기 위한 조치
  - 부가가치세 과세사업을 영위하지 않는 개인 등으로부터 중고자동차를 공급받아 세금계산서를 발급할 수 없는 경우
  
- 전단계 매입세액공제 방식을 채택한 부가가치세제는 이전 거래단계에 대해 부가가치세 세금계산서를 발행하지 못함으로 인해 환수효과 및 누적효과가 발생함
  - 전단계 세액공제방식을 통해 부가가치세제를 운용할 경우, 이전 거래단계에서 영세율, 경감세율, 면세 등이 적용되어 그다음 거래단계에서는 이들의 효과가 없어지는 것을 ‘환수효과’라고 함

- 이처럼 중간 거래단계에서의 부가가치세 영세율, 경감세율, 면세 등을 적용함으로써 인해 더 많은 부가가치세액이 국고로 귀속되는 현상을 ‘누적효과’라고 함
- 환수효과와 누적효과를 제거 또는 완화하기 위한 제도가 부가가치세 의제매입세액공제제도임
  - 음식점업 등에 대해 의제매입세액공제제도를 적용하는 것은 중간 거래단계에서 부가가치세가 면세되는 농산물로 인해 결과적으로 음식점 등에서 환수효과와 누적효과가 발생하기 때문임
  - 이러한 환수효과와 누적효과를 조정하기 위한 제도가 면세농산물에 대한 의제매입세액공제제도임

〈표 III-1〉 음식점 등에서의 환수효과와 누적효과 동시 발생 사례

(단위: 원)

구분	매입액	부가가치	매출액	세율	매출세액	납부세액
농민	0	20,000	20,000	10%	2,000	2,000
농산물 판매자	22,000	3,000	25,000	면세	-	-
음식점	25,000	4,000	29,000	10%	2,900	2,900
계	-	27,000	-	-	-	4,900

자료: 최명근·나성길(2006, p. 103)의 예시를 바탕으로 저자가 재구성

- 이처럼 이전 거래단계에서 부가가치세 세금계산서를 발행하지 못함으로 인해 발생하는 환수효과 및 누적효과를 제거하기 위해 매입세액 공제특례제도를 운영하고 있음

#### 나. 중고자동차 부가가치세에 대한 다른 견해: 현금주의와 발생주의

- 소비자가 자동차(신차)를 구매하면 신차 구매금액과 함께 10%의 부가가치세를 납부하게 됨
  - 신차를 취득할 때 최종 소비자는 신차 구매금액의 10%에 해당하는 부가가치세를 전액 납부하게 됨
  - 부가가치세는 최종 소비자가 전액 부담하는 제도임

- 경제적 관점(발생주의)에서 볼 때 실질 세부담은 내구연한을 통틀어 자동차 가치 하락분(즉, 감가상각분)만큼 소비기간에 따라 안분하여 귀착된다고 볼 수 있음
  - 중고자동차에는 최초 자동차 구매에 따른 기납부된 부가가치세 부담액(=매입세액과 동일한 금액)이 존재한다고 봄
  - 다시 말해 신차가격 대비 자동차 잔존가치(즉, 중고자동차 가격)의 비율만큼 전단계 부가가치세 매입세액(중고자동차 구입자의 관점에서 볼 때)에 해당하는 부가가치세 미소모분이 존재한다고 봄
  
- 또한 중고자동차가 ‘자동차’라는 본래의 수송기능을 유지하고 있어 잔존하는 부가가치세 부분이 있기 때문에 이에 대한 매입세액공제가 없을 경우 최종 소비자에게 그 부담이 전가되는 문제가 있음
  - 중고자동차는 최초 자동차(신차) 구매 시 구매자가 부가가치세를 납부하였음
  - 그 이후 중고자동차로 판매할 때 중고자동차 판매액에 비례해 부가가치세 부담액도 잔존하기 때문에, 이를 매입세액으로 공제하지 않을 경우 최종 소비자에게 그 부담이 전가됨
    - 재활용폐자원과 달리, 중고자동차에는 최초 자동차 구매 시 기납부된 부가가치세 부담액(=매입세액과 동일한 금액)이 존재하기 때문에 이러한 부담액을 중복으로 납부하는 문제점이 발생함
  - 이런 현상은 모든 중고품 거래에 동일하게 적용됨에도 불구하고, 중고자동차에 대해서만 부가가치세 특례제도를 운영하는 이유는 ① 중고품 중에서 가격이 비싸면서도 빈번하게 거래가 되고 ② 자동차는 소유권 변경 정보를 국가에서 기록·관리하고 있으며 ③ 자동차 소유권이 변경될 경우에는 취득세를 납부하도록 되어 있어 ④ 다른 중고품들과는 성격상 큰 차이가 있기 때문인 것으로 사료됨
  
- 현금주의 관점에서는 신차의 최종 소비자가 신차를 구매하면서 부가가치세를 100% 지불하였기 때문에 거래와 관련된 부가가치세 납부는 여기서 종료되었다고 봄
  - 신차를 구매한 최종 소비자가 부가가치세를 전액 부담하면서 거래는 종료되었음
  
- 이처럼 현금주의 관점으로 보면, 중고자동차 매매는 새로운 거래의 시작으로 중고자동차 판매액에 비례해 부가가치세 부담액이 잔존하지 않는다고 보는 것임

- 이는 마치 중고자동차라는 새로운 재화가 다시 시장에 등장하는 것으로 여김
- 소비세(부가가치세) 지출 부담(현금주의)과 실질 세부담 귀착(발생주의) 사이에 일정한 괴리와 간극이 존재하는데, 내구재의 중고시장에서 매입액 중 일정비율을 의제매입세액공제하는 경우 양자 사이의 괴리·간극을 축소하는 효과 기대 가능
- 동 특례제도는 세금계산서 수수료가 없는 거래를 세금계산서 수수 거래처럼 보고 의제매입세액공제를 해주겠다는 도입 취지를 가지고 있음
  - 즉 세금계산서를 발급하지 못하고, 부가가치세 과세 영역에 들어오지 않는 개인의 중고자동차 판매가격과 법인사업자의 판매가격 간에 차이가 없다고 보고, 개인의 판매가격에 포함된 매입 부가가치세를 공제해 주겠다는 의미임

<표 III-2> 중고자동차 매입 시 개인과 사업자 간의 매입가격 차이 존재 여부

(단위: %)

구분	차이가 없다	개인에게 더 비싸게 매입한다	사업자에게 더 비싸게 매입한다	계
<b>전체</b>	81.4	12.8	5.8	100.0
<b>연평균 매출액</b>				
10억 미만	82.8	10.3	6.9	100.0
10억 이상 20억 미만	79.2	12.5	8.3	100.0
20억 이상 50억 미만	78.3	21.7	0.0	100.0
50억 이상	90.0	0.0	10.0	100.0
<b>연평균 판매 대수</b>				
100대 미만	90.5	4.8	4.8	100.0
100대 이상 200대 미만	83.3	16.7	0.0	100.0
200대 이상 400대 미만	60.9	21.7	17.4	100.0
400대 이상	94.4	5.6	0.0	100.0
<b>중고자동차 매매업 시작연도</b>				
5년 미만	77.3	18.2	4.5	100.0
5년 이상 10년 미만	71.4	7.1	21.4	100.0
10년 이상 20년 미만	84.8	12.1	3.0	100.0
20년 이상	88.2	11.8	0.0	100.0
<b>소재 지역</b>				
서울	83.3	12.5	4.2	100.0
인천/경기	78.9	13.2	7.9	100.0
수도권 외	83.3	12.5	4.2	100.0

주: 중고자동차 매매업자 대상 설문 결과로, 전체 응답자 수는 86명임  
 자료: 저자 작성

- 그런데 중고자동차 매매업자 대상 설문조사 결과에 나타나듯이, 개인의 중고 자동차 판매가격과 법인사업자의 판매가격에는 별로 차이가 없는 것으로 판단됨
- 따라서 특례제도가 상정하는 상황과 실제로 거래가 발생하는 방식이 일치함에 따라, 본 특례제도의 도입 취지가 타당하다고 판단됨

#### 다. 중고자동차 부가가치세 과세 문제점

- 중고자동차의 경우에도 개인인 소비자가 자신이 구매한 자동차(신차)를 일정 기간 사용하다가 해당 자동차를 판매하기 때문에 부가가치세 세금계산서를 발행하지 못한다는 문제점이 발생함
- 예를 들어, A라는 소비자가 신차를 구매해서 중고자동차로 판매하는 과정을 살펴 보자
  - A라는 소비자는 새 자동차를 구입하면서 구입가격인 1천만원과 부가가치세(세율 10%) 100만원을 함께 지불하였음
  - A는 일정 기간 동안 자동차를 사용한 후 110만원에 B라는 중고자동차 중개업자에게 매각하였음
    - 신차의 90%를 사용(감가상각)하고 판매해서, 차량 잔존가격 100만원과 부가가치세 10만원이 포함되었다고 볼 수 있음
  - B는 동 자동차를 수리하여 200만원의 부가가치를 창출한 후 C라는 최종 소비자에게 재판매하였음
- 여기서 부가가치세 세금계산서를 정상적으로 발행할 수 있는 경우와 그렇지 못한 경우를 비교해 보자
- 먼저, A라는 소비자가 세금계산서를 발행할 수 있다고 가정하여 중개업자 B가 매입세액공제를 받을 수 있는 경우(사례 1)를 살펴보자
  - 중개업자 B의 매입액은 매입세액 공제를 받을 수 있기 때문에 100만원이고,
  - 중개업자가 창출한 부가가치는 앞선 가정에 따라 자동차 수리를 통해 창출한 200만원이며,

- 중개업자의 매입액과 부가가치의 합인 매출액은 300만원이 됨
  - 이 경우 중개업자 B의 납부세액은 매출세액 30만원에서 매입세액 10만원을 공제한 20만원이 됨
  - 그리고 최종 소비자 C가 지불하는 가격은 부가가치세 30만원을 포함한 330만원임
  - 한편 국가가 징수하는 세금은 총 120만원으로 신차 구입 시 거둬들인 100만원과 중고자동차 판매 시 거둬들인 20만원의 합이 됨
- 두 번째, A는 개인 소비자로서 세금계산서를 발행할 수 없고, 이에 따라 중개업자 B도 매입세액공제를 받을 수 없는 경우(사례 2)를 살펴보자
- 이런 상황에서 중개업자 B의 매입액은 110만원이 됨
  - 따라서 중개업자 B의 매출액은 310만원이고
  - 최종 소비자 C가 지불하는 가격은 부가가치세 31만원을 포함한 341만원이 됨
  - 여기서 중요한 것은 사례 2의 경우 최종 소비자 C가 부담하는 부가가치세액에는 과거 신차를 구매했던 A에게 과세되었던 세금(부가가치세) 10만원과 이에 대한 부가가치세 1만원이 포함되어 있음
  - 그 결과 국가가 징수하는 세금은 신차 구입 시 거둬들인 100만원과 중고자동차 판매 시 거둬들인 31만원을 합하여 총 131만원이 됨
- 부가가치세 세금계산서를 정상적으로 발행할 수 있는 사례 1과 그렇지 못한 사례 2를 비교해 보면, 결과적으로 A라는 소비자가 신차를 구매할 때 납부한 세금에 대해 다시 과세되는 문제점이 발생하고 있음
- 그 결과, 국가가 징수한 세수는 사례 1의 경우 120만원이었지만
  - 사례 2에서는 131만원으로 기존의 중고자동차에 남아 있던 납부한 부가가치세에 다시 과세되어 11만원이 증가하게 되었음
- 현재 가정한 가상의 상황에서 총 경제적 부가가치는 새 자동차 매매에 따른 부가가치 1천만원과 중개업자 B의 자동차 수리에 따른 부가가치 200만원의 합인 1,200만원으로, 이에 따른 국가의 부가가치세 세수는 120만원이 정상임
- 원칙적으로 부가가치세는 재화나 용역의 최종 거래단계까지 창출된 경제적 부가가치를 과세표준으로 하여 과세하는 조세임

- 따라서 통상적인 경우 국가가 부가가치세로 징수하는 세금은 120만원이어야 함
- 그러나 부가가치세의 과세방식으로 전단계 세액공제방식을 취함에 따라 재판 매가 가능한 중고품을 비사업자로부터 구입하는 경우 총 131만원의 세금을 징수하여 이중과세의 문제를 야기시키고 있음

<표 III-3> 중고자동차 거래(사례 1과 사례 2)

(단위: 만원)

거래 단계	매입액	부가가치	매출액	매출세액	매입세액	납부세액	공급대가	세부담 및 세수
사례 1. 만약 A가 세금계산서를 발행할 수 있어서 B가 매입세액 공제를 받는 경우								
A	-	100	-	10	-	-	110	A = 90
B	100	200	300	30	10	20	330	B = 0
계	-	300	-	-	-	20	-	C = 30 국= 120
사례 2. A가 세금계산서를 발행할 수 없고, 의제매입세액공제 등이 없는 경우								
A	-	-	-	-	-	-	110	A = 90
B	110	200	310	31	-	31	341	B = 0
계	-	300	-	-	-	31	-	C = 41 국= 131

주: 세부담 및 세수 비교에서 ‘국’은 국세청을 의미하며, 수치는 국가의 세수입을 나타냄. 국가의 세수입은 A가 처음 자동차를 살 때 부담한 세금인 100만원을 포함함

자료: 박명호(2010)의 표를 저자가 재구성

## 라. 중고자동차 의제매입세액공제 제도

- 앞서 가상의 상황에서 중고자동차에 대한 의제매입세액공제 제도를 도입한 경우 (사례 3)를 살펴보면,
  - 현재 개인 소비자인 A가 세금계산서를 발행하지 못하기에 중개업자 B의 매입액은 110만원이고, 매출액은 310만원이 됨
  - 최종 소비자 C가 지불하는 공급대가는 310만원과 부가가치세 31만원을 포함해서 총 341만원으로, 최종 소비자 C가 최종적으로 부담하는 부가가치세액은 41만원이 되어 앞의 사례 2와 동일함
  - 여기서 의제매입세액공제 방식이 도입되면, 중개업자 B는 간주매입세액으로 10만원( $=110\text{만원} \times \frac{10}{110}$ )을 공제받게 됨
  - 그 결과, 국가가 징수한 총 세금은 121만원이 됨

<표 III-4> 중고자동차 거래(사례 3)

(단위: 만원)

사례 3: 간주매입세액공제방식(적용비율 10/110 가정)을 도입한 경우

거래 단계	매입액	부가가치	매출액	매출세액	매입세액	납부세액	공급대가	세부담 및 세수
A	-	-	-	-	-	-	110	A = 90 B = -10 C = 41 국 = 121
B	110	200	310	31	10	21	341	
계	-	300	-	-	-	21	-	

주: 세부담 및 세수 비교에서 ‘국’은 국세청을 의미하며, 수치는 국가의 세수입을 나타냄. 국가의 세수입은 A가 처음 자동차를 살 때 부담한 세금인 100만원을 포함함  
 자료: 박명호(2010)의 표를 저자가 재구성

## 2. 정부 개입 방식의 타당성

### 가. 시장실패 이론

- 현재 부가가치세 매입세액 공제특례제도 대상은 중고자동차와 재활용폐자원임
- 이 중에서 재활용폐자원의 경우에는 현재 우리나라의 폐자원 재활용도가 사회적 으로 최적인 수준보다 낮다고 판단할 수 있어 이런 시장실패를 교정하기 위해 조세지원을 통해 재활용도를 제고할 필요성이 존재한다고 볼 수 있음
  - 폐자원의 재활용률이 저조한 근본원인은 시장실패(market failure)에 기인함
  - 폐자원은 본래의 잔존가치는 없지만, 재활용을 통해 시장성(즉,  $MB \geq MC$ 인 상태)이 충분히 확보된 상태에서 새로운 가치 창출이 가능함에도 불구하고
  - 제반 환경 미흡으로 인해 사회적 후생 극대화 수준에 미달하는 시장실패 상황이 발생하고 있음
    - 폐자원 재활용의 필요성에 대한 국민들의 인식 부족
    - 재활용 폐기물의 수거 및 재활용 체계 또는 인프라의 부족 및 구축이 미흡
    - 시장이 미성숙하여 재활용품에 대한 유통경로나 판로가 충분하지 않은 경우

- 그러나 상대적으로 중고자동차는 재활용 폐기물과는 달리 재활용이 보다 잘 이루어지고 있음
  - 신차를 구매하면서 기존의 자동차를 손쉽게 중고자동차로 판매하고 있어서, 중고자동차로의 재활용이 용이하게 이루어지고 있음
  - 중고자동차 수출이 증가하면서 중고자동차로서의 재활용이 잘 이루어지고 있음
  
- 중고자동차 시장에는 정보의 비대칭으로 인해 시장실패가 존재하고 있어 이를 교정할 필요가 있음
  - 해당 중고자동차를 운행한 기존의 사용자는 자신의 자동차에 대해 상대적으로 많은 정보를 가지고 있음
  - 이에 비해 상대적으로 해당 중고자동차를 구매하는 소비자는 불완전한 정보를 가질 수밖에 없음
  - 이처럼 정보의 불완전성과 비대칭으로 인해 시장실패가 발생해서 사회적으로 최적의 거래에 미치지 못하게 됨
  
- 중고자동차 ‘매입세액 공제특례’ 허용을 하는 주된 목적과 경제적 효과는 중고자동차의 실질적인 가격 인하를 유도하는 것임
  
- 가격 인하를 통해 중고자동차 시장의 거래를 양성화·활성화하여 관련 산업의 시장실패 교정, 국민경제의 자원 절감, 자연 자원 및 환경 보호 등을 지향함으로써 관련 시장의 정상화·원활화에 기여
  - 중고자동차 시장의 활성화는 그 자체로서 경제적 부가가치를 증대시킴
  
- 중고자동차 시장이 활성화되지 않으면 기보유 자동차의 처분·교환이 어려워져서 신차 대체 수요가 발생하더라도 신차 대체를 어렵게 하는 시장실패 현상을 초래
  
- 따라서 중고자동차 시장의 활성화는 신차 수요 시장 및 국내 자동차 산업의 활성화에 있어 매우 밀접하게 관련되어 있으며, 중고자동차 거래 활성화를 통해 상기의 시장실패 해소 가능
  - 중고자동차 시장 활성화를 통해, 넓은 의미에서 자원 재활용 촉진을 통한 자원절약으로 국가 자원 및 환경 보호에 기여 가능

## 나. 개입방식으로서 특례제도의 타당성

- 시장실패를 보완하는 과도기적 정책방안으로서 간접적이지만 보조금 지원정책 등을 포함한 경제적 유인제도를 도입하는 것이 바람직
  - 즉 시장실패를 야기하는 근원적 요인을 제거하지는 못하지만, 가격기구(price mechanism)의 기능 활성화(예: 부가가치세 환급, 보조금 지급 등)를 통해 간접적으로나마 시장실패를 보완·보정하는 것이 바람직
  
- 경제적 유인제도는 직접보조방식과 가격보조방식으로 분류할 수 있음
  - 직접보조방식은 규모 등과 무관하게 일정액을 보조하는 방식(lump sum transfers)
    - 가격보조방식은 재활용 보조금(종량 또는 종가 비례방식의 보조금 지원)
    - 간접세(소비세) 지원방식(예: 부가가치세 의제매입세액공제 방식 등) 등이 있음
  
- 보조금 지급정책 등 직접보조방식인 경우 관리·감독비용(monoring cost)이 크고, 가격과 연동되지 않은 보조금 정책의 경우 상대가격구조에 영향을 미치지 않기 때문에 비용에 비해 효과가 제한적
  - 일반적으로 관리·감독비용이 크기 때문에 비용이 비효율적임
  - 아울러 감독이 제대로 되지 않는 경우 부정수급의 문제가 클 수 있음
  
- 가격보조 또는 부가가치세 환급 등 가격기능의 활성화를 통한 정부개입을 통해, 시장참여자들(주로 재활용 폐기물 수거업자)의 화폐적 수익률을 제고하여 이들의 자발적 시장참여 활성화를 유도함으로써 국민경제의 배분적 효율성(allocational efficiency)을 높일 수 있다는 것이 대표적인 장점 중 하나
  - 가격보조방식은 비교적 단순하고, 상대가격구조를 개편함으로써 균형량을 조정할 수 있음
  - 형태적으로는 부가가치세 전단계 매입세액 중 일부를 환급 또는 공제해주는 방식

### 3. 중고자동차 매매 방식 및 특징

- 중고자동차 사업을 운영하기 위해서는 일정 요건을 갖춰야 하는데, 전시 시설 면적 등의 요건을 갖추는 것이 시장 진입의 큰 제약 조건으로 작용하고 있음
  - 예를 들어 서울특별시에서 (중고)자동차매매업을 등록하려면, 매매업자 1인당 전시 시설은 660㎡ 이상 있어야 하고, 12m 이상의 도로에 붙어 있어야 하는 등의 조건을 충족해야 함
    - 참고로 우리나라에서는 신차는 매매할 수 없어서, 자동차매매업은 모두 중고자동차 매매업을 의미함
  - 중고자동차 매매사업자 등록을 위한 요건은 「자동차관리법」 제53조에 의해 각 특별시·광역시·특별자치시·도 조례에 위임되어 있음

<표 III-5> 서울특별시 자동차매매업의 등록 기준

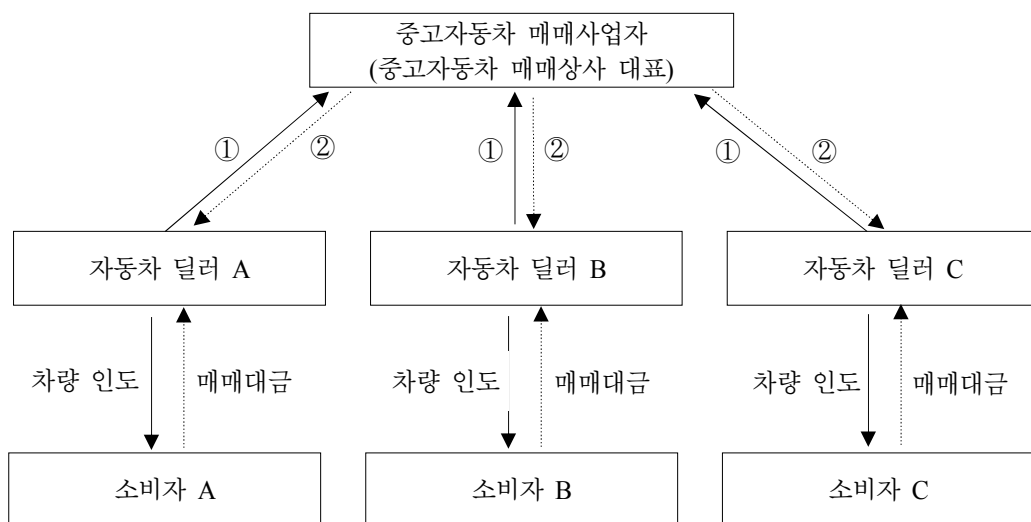
구분	기준
전시 시설 연면적	660㎡ 이상으로 하되, 매매업자 5명 이상이 같은 장소에서 공동으로 사업장을 사용하는 경우에는 매매업자 각 1명에게 적용하는 면적기준(660㎡)의 30% 범위에서 완화할 수 있음
전시 시설 구조 (인구 50만 이상의 자치구에 한정)	전시 시설 외부에서 차량이 보이지 않도록 시설을 갖추되, 주거 및 도시 미관과 조화되도록 설치
사무실	사무실은 전시 시설과 붙어 있거나 같은 건물에 위치
정비·성능 점검 시설	사업장에는 정비·성능 점검 시설을 설치
출구 및 입구	전시 시설이 12m 이상의 도로에 붙어 있어야 함

자료: 국가법령정보시스템, <http://www.law.go.kr/ordinInfoP.do?ordinSeq=1214433#AJAX>, 검색일자: 2020. 6. 11.

- 이런 중고자동차 매매업 등록 기준으로 인해 일정 요건을 충족하는 소수 중고자동차 매매상사를 중심으로 다수의 중고자동차 딜러가 참여하는 형태로 중고자동차 사업이 운영되고 있음
  - 중고자동차 매매상사는 상사 대표의 개인사업자 회사로 이 상사 대표가 중고자동차 매매업을 등록하여 중고자동차 매매사업을 함
    - 대부분 개인회사이고 일부 법인사업자도 있지만 대부분 100% 개인지분 혹은 가족 명의 지분으로 이루어져 실질적으로는 개인 사업체임
    - 수도권에 위치한 일부 대형 법인사업자들이 있음

- 중고자동차 매매상사의 상사 대표가 직접 중고자동차를 매매하기도 하지만, 중고자동차 딜러(매매사원)와 제휴하여 그들과 공동으로 영업을 하는 경우가 더 보편적임
  - 상사 대표와 중고자동차 딜러의 관계는 고용관계가 아니어서 고정적인 급여 등을 지불하지 않으며, 4대보험에 가입하지도 않음
  - 단지 상사 대표가 제휴 중고자동차 딜러들에게 매매상사(대표)의 명의로 중고자동차를 사고팔 수 있는 권한을 부여함
  - 또한 매매사업장 전시장과 사무실을 이용할 수 있도록 허용하면서 소정의 비용을 받음
  - 개별 중고자동차 딜러들은 독립적으로 중고자동차를 거래하면서 매매상사 대표에게 중고자동차 매입자금 융통(상사 대표 보증)에 따른 이자 및 원금 상환, 사무실 관리비 등을 지불하고 있음
  - 매매상사 대표만이 중고자동차 매매사업자이기에 매매상사 대표가 캐피탈 등으로부터 중고자동차 매입자금을 대출받아 중고자동차 딜러에게 이를 융통해 주면서 이에 대한 이자 및 원금 상환을 받음
  - 그러나 K카, 엔카, 유카 등 기업형 사업자들은 매매딜러가 아닌 정식 직원을 고용하여 이들을 통해 중고자동차 영업을 하는 곳도 있음

[그림 Ⅲ-1] 중고자동차 사업형태



————▶ ① 원금 및 이자, 사무실 관리비  
 .....▶ ② 자금 대여

자료: 전병목·류덕현(2016, p. 81)의 [그림 Ⅲ-5] 재구성

- 현재 중고자동차 거래는 이러한 요건을 갖춘 중고자동차사업자(매매상사) 중심이 아닌 중고자동차 딜러(매매사원)들의 영업을 통해 거래가 이루어짐으로 인해 거래 투명성이 저해되고 있음
  - 중고자동차 거래의 실질과 거래의 명목이 다른 이중 구조로 인해 중고자동차 시장의 투명성이 저해되고 있음
  - 실질적으로 중고자동차 딜러가 독립적으로 직접 중고자동차 매입과 매출을 하고 있지만, 중고자동차 딜러는 중고자동차 사업자가 아니기 때문에 거래 명목은 중고자동차 사업자인 소속 매매상사 대표로 이루어지는 이중 구조임
    - 중고자동차 딜러들은 일정 요건을 갖춘 중고자동차 사업자가 아니기 때문에 중고자동차를 자신의 명의로 매매를 할 수 없음
  - 예전에는 극단적으로 중고자동차 사업자인 매매상사 대표는 중고자동차 딜러들이 중고자동차를 얼마만큼 판매하는지 전혀 알지 못하면서 단순히 사무실 사용료 등의 일정 비용만 받는 경우도 있었음
    - 이럴 경우 중고자동차 거래는 이루어졌지만 중고자동차 딜러의 소득은 전혀 파악되지 않으면서, 거래 명의자인 중고자동차 매매상사 대표의 소득으로도 포착되지 않는 문제가 발생함
    - 현재는 중고자동차 매매상사 대표 명의로 현금영수증이 의무발급되기 때문에 중고자동차 딜러의 매출이 드러나고 있고, 중고자동차 매매상사 대표가 원천징수 의무도 부여하고 있음

#### 4. 중고자동차 거래 관련 탈세 유형

- 다른 거래도 마찬가지지만, 중고자동차 거래에서도 가장 흔한 탈세 방법은 실제 거래가격보다 낮은 가격으로 매입액과 매출액을 축소해서 신고하는 것임
  - 이러한 탈세는 중고자동차 딜러와 소비자 모두에게 이익이 되기 때문에 흔히 발생할 가능성이 높음
    - 첫째, 매출을 축소 신고함으로써 중고자동차 상사 대표 혹은 중고자동차 딜러들은 부가가치세와 종합소득세를 줄일 수 있음
    - 둘째, 소비자들도 취득세 납부액을 줄일 수 있음
    - 소비자 입장에서 현금영수증 수취에 따른 연말정산 혜택을 받을 수도 있지

만, 그보다 7%인 취득세 절감 효과가 더 크기 때문에 중고자동차 매매사업자의 요구에 따라 탈세에 공모하게 됨

- 따라서 저가 신고를 하면, 중고자동차 매매상사 대표, 중고자동차 딜러, 소비자 모두가 탈세를 통해 이익을 보는 구조임
- 여기에 추가적으로 과표(시가표준액) 이상으로만 중고자동차 거래가격을 신고하면, 지자체에서 아무런 증빙 없이 중고자동차 이전등록을 해주고 있음
  - 지자체 입장에서는 개인(당사자) 간 중고자동차 거래 시 증빙할 자료가 없기 때문에 일정 기준(적정 과표)만 넘기면 이에 해당하는 취득세를 부과하고 있어서, 사업자 거래와 당사자 거래 간 차별을 안 두는 것으로 여겨짐

□ 또 하나, 중고자동차 거래에서만 발생하는 탈세 사례로 중고자동차 매매사업자를 통한 중고자동차 거래임에도 불구하고 중고자동차 매매사업자들이 탈세를 목적으로 개인 당사자 간 거래로 위장해서 사업자 매출을 누락시키는 경우가 있음

- 앞서 보았듯이, 여전히 개인 당사자 간 거래가 사업자를 통한 중고자동차 거래보다 여전히 많은 수준임
  - 2018년 기준으로 사업자를 통해 거래된 중고자동차는 약 117만 대인데, 개인 당사자 간 거래는 이보다 더 많은 약 136만 대임
- 업계에서는 당사자 거래의 상당수가 위장거래인 것으로 보고 있음
  - 그 이유는 통상적으로 개인들은 자동차 이전등록에 대한 법률 지식이 없고, 금액이 고가이며 품질 차이가 큰 중고자동차를 개인 간 쉽게 거래하기가 용이하지 않기 때문임
  - 위장 당사자 거래를 방지하기 위해 중고자동차 매도자는 중고자동차 매수자의 이름, 주소가 명기된 인감증명서를 제출하는 제도를 시행하고 있지만, 이 제도가 유명무실해진 것으로 보고 있음
  - 매매업자가 중고자동차를 매입하면서 중고자동차 거래에 대해 지식이 없는 일반인에게 이전등록을 하기 위해서는 중고자동차 매수자의 이름, 주소가 명기된 인감증명서가 필요하니 나중에 요청하겠다고 말해 놓고 추후에 매수자가 결정되면 매도자에게 요청하는 방법
  - 또는 중고자동차 딜러가 매도자에게 이렇게 해야 중고자동차를 더 비싸게 팔수 있다고 설득해서 추후 중고자동차 매수자의 이름, 주소가 명기된 인감증명서를 받는 경우 등

- 중고자동차 딜러가 매수자의 인적사항이 기재된 인감증명서만 받으면 원차주와 매수자가 직접 거래한 것처럼 신고하여 손쉽게 탈세할 수 있는 가장 용이하고 흔한 방법임
- 이 밖에 경차 등 이전등록 시 취득세가 100% 감면되는 차량의 경우에는 중고자동차 딜러가 자신의 이름으로 경차를 이전등록을 해 놓은 후 구매자에게 판매하면서, 이전등록을 통해 개인 간 거래로 위장해서 부가가치세를 탈세하는 사례도 있음
- 다만 개인 간 위장거래는 소비자와의 공모가 필요하기 때문에 현실적으로 항상 손쉽게 이루지는 것은 아님

## 5. 제도개선

### 가. 현금영수증 의무발급 도입

- 2017년부터 중고자동차매매업이 현금영수증 의무발급 업종으로 지정되었음
  - 10만원 이상의 거래에 대해 고객의 발급 요청이 없어도 현금영수증을 의무적으로 발급해야 함
    - 10만원 미만인 중고자동차가 없기 때문에 모든 중고자동차 거래에 대해 의무적으로 현금영수증을 발급해야 함
    - 현금영수증 미발급 후 적발 시에는 미발급 금액에 대한 20%의 과태료가 부과됨
- 현금영수증 제도로 인해 거래 금액의 투명성이 높아지면서 매출액과 함께 매입액도 이전보다 투명해진 것으로 평가할 수 있음
  - 중고자동차 매출에 대해 중고자동차매매 사업자 명의로 현금영수증이 발급되기 때문에, 예전과 달리 중고자동차매매 사업자들은 매매상사 소속 중고자동차 딜러들의 매출액을 파악할 수 있게 됨

- 또한 현금영수증 제도 시행으로 중고자동차 매출액이 이전에 비해 투명하게 드러나고 있고, 현금영수증 발행과 관련된 과태료 등의 제재 수단이 있어 저가 신고를 줄이는 효과가 있음
  - 중고자동차 매출액이 투명해지면서 중고자동차 매입과 관련한 비용도 부수적으로 투명해지고 있음
    - 중고자동차 거래 관련 각종 증빙서류 수수, 현금의 송금방법 개선 등으로 매입 거래 금액을 관리하게 되었음
    - 그리고 매입액을 낮출 경우 오히려 세부담이 높아지기 때문에 매입가격 저가 신고에 따른 탈세 유인도 감소함
- 중고자동차 취득세 납부자료를 보면, 2018년의 경우 중고자동차 취득세 납부 건수가 2017년에 비해 거의 변화가 없음에도 불구하고 중고자동차 1대당 취득세 납부액은 증가한 것으로 나타나 업계에서는 현금영수증 제도로 인해 저가 신고가 감소한 효과로 보고 있음
- 2018년의 중고자동차 취득세 납부 건수는 2017년에 비해 약간 증가하였음에도 불구하고 해당 세액은 12.5% 증가함
    - 2012년 이후 자동차 취득세율은 변화가 없었음

<표 III-6> 자동차 취득세 납부 건수 및 세액 추이

(단위: 건, 백만원, 천원, %)

구분		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
신규	건수	1,409,177	1,377,081	1,482,508	1,671,804	1,675,030	1,701,742	1,721,859
	세액	2,164,226	2,098,416	2,410,679	2,864,301	2,962,673	2,963,788	3,123,786
	대당 세액	1,536	1,524	1,626	1,713	1,769	1,742	1,814
	(증감률)	(-)	(-0.8)	(6.7)	(5.4)	(3.2)	(-1.5)	(4.2)
이전	건수	1,848,626	1,898,958	1,900,530	2,029,939	2,086,242	2,144,141	2,148,590
	세액	656,096	821,547	825,949	909,692	1,001,666	1,102,030	1,242,380
	대당 세액	355	433	435	448	480	514	578
	(증감률)	(-)	(21.9)	(0.5)	(3.1)	(7.1)	(7.0)	(12.5)

주: 상속, 기타 건수 및 세액은 제외

자료: 행정안전부, 『지방세통계연감』, 2012~2018년의 각 연도

- 윤상호 외(2019)에 의하면, 현금영수증 제도 시행 전후를 비교한 결과, 현금영수증 제도 시행 이후 평균 취득세 신고가액이 상승했고, 시가표준액보다 신고가액이 높은 경우도 증가했다고 언급함
  - 2016년 5월부터 2018년 4월까지의 중고자동차 취득세 납부 관련 지자체 자료를 이용
  - 현금영수증 제도 시행 전후 중고자동차 취득세 신고가액의 평균값 및 중위값 모두 상승
  - 신고가액이 시가표준액보다 높은 경우는 전체 27.7%에서 41.4%로 상승

〈표 III-7〉 현금영수증 의무화 전후 중고자동차 취득세 신고가액 비교

(단위: 건, 원)

구분	표본 수	평균	중위수	최솟값	최댓값
시행 전	1,227,579	5,941,046	2,700,000	0	518,181,824
시행 후	1,018,306	7,178,103	3,700,000	0	550,000,000

자료: 윤상호 외(2019, p. 56), <표 III-7>을 이용해서 저자가 재구성

〈표 III-8〉 현금영수증 의무화 전후 중고자동차 신고가액과 시가표준액 비교

(단위: 건, 원, %)

구분	표본 수	신고가액 = 0	신고가액 < 시가표준액	신고가액 = 시가표준액	신고가액 > 시가표준액
시행 전	1,227,579	164,929	881,121	7,035	339,423
	100.0	18.7	71.8	0.6	27.7
시행 후	1,018,306	133,333	591,255	5,793	421,258
	100.0	22.6	58.1	0.6	41.4

자료: 윤상호 외(2019, p. 58), <표 III-7>을 이용해서 저자가 재구성

- 최근 3년 사이에 중고자동차를 구매한 소비자를 대상으로 설문조사한 결과 현금영수증 의무발급이 정착되고 있는 것으로 판단됨
  - 현금영수증 발급 여부에 대해 기억하는 구매자의 57.1%가 현금영수증을 발급 받았고, 42.9%가 발급받지 않은 것으로 나타났음

<표 III-9> 현금영수증 발급 여부

현금영수증 발급 여부	현금영수증을 발급받았다	현금영수증을 발급받지 않았다	기억나지 않는다	계
명(%)	116(48.7%)	87(36.6%)	35(14.7%)	238(100.0%)

자료: 저자 작성

- 현금영수증을 발급받은 구매자는 판매자의 협조 수준을 긍정적으로 평가하고 있음
  - 판매자가 일단 발급하기로 하면, 구매자와 큰 마찰 없이 발급해주는 것으로 판단됨

<표 III-10> 현금영수증 발급에 대한 판매자 협조 여부

판매자의 현금영수증 발급의 협조 여부	협조적이지 않았다	보통이다	협조적이었다	계
명(%)	2(1.7%)	16(13.8%)	98(84.5%)	116(100.0%)

자료: 저자 작성

- 현금영수증을 발급받지 못한 이유로, 구매자는 주로 현금영수증 제도에 대한 인지가 낮은 점을 꼽았음
  - 판매업자가 적극적으로 발급을 거부하거나 구매자와 담합하려는 비중은 상대적으로 높지 않음
  - 판매업자의 소극적인 불순응(고객이 모르거나 요구하지 않을 경우 미발급)이 주된 미발급 사유로 판단되므로, 제도에 대한 홍보를 통해 구매자들이 적극적으로 요구하도록 하여 제도의 정착을 유도할 필요가 있음

<표 III-11> 현금영수증 미발급 사유

현금영수증 미발급 사유	현금영수증 제도에 대해 잘 몰랐고, 판매업자도 설명해주지 않았다	현금영수증 제도를 알고 있었으나, 일부러 또는 실수로 요청하지 않았다	현금영수증을 요구했으나, 판매업자가 발급을 거부했다	판매업자가 가격 할인 등을 제시하여, 현금영수증 발급 요구를 스스로 철회했다	계
명(%)	47(54.0%)	24(27.6%)	5(5.7%)	11(12.6%)	87(100.0%)

자료: 저자 작성

- 현금영수증 의무발급 제도를 인지하고 있는 응답자가 다수이기는 하나, 인지하지 못한 구매자의 비율도 낮지 않은 것으로 파악됨
  - 중고자동차 매매사업자가 현금영수증을 의무적으로 발급해야 함을 인지한 구매자는 약 60%로 나타남
  - 중고자동차 구매 시 현금영수증 발급의무에 대한 인지도를 높일 필요가 있음

〈표 III-12〉 판매자의 현금영수증 발급의무 인지 여부

중고자동차 매매사업자의 현금영수증 발급의무 인지 여부	그렇다	아니다	계
명(%)	123(60.6%)	80(39.4%)	203(100.0%)

자료: 저자 작성

- 현금영수증을 발급받은 구매자의 상당수는 구매금액 전액에 대해서 발급받은 것으로 나타났으나, 일부는 판매업자의 요구로 낮춰서 발급받은 것으로 조사됨
  - 현금영수증을 발급받은 구매자의 73.3%가 구매금액 전액에 대해, 26.7%는 일부 금액에 대해서만 발급받음

〈표 III-13〉 구매금액의 현금영수증 반영 정도

구매금액의 현금영수증 반영 정도	구매금액의 전액에 대해 발급	구매금액 일부에 대해 발급	계
명(%)	85(73.3%)	31(26.7%)	116(100.0%)

자료: 저자 작성

- 구매금액의 일부에 대해서만 현금영수증을 발급받았다고 밝힌 구매자의 절반 이상은 판매업자가 제시한 인센티브(가격 할인 등) 때문인 것으로 조사됨

〈표 III-14〉 구매금액의 일부에 대해 발급받은 이유

구매금액의 현금영수증 반영 정도	아무 대가 없이 판매업자의 요청을 받아들였다	판매업자가 가격 할인이나 다른 인센티브를 제시하여 일부 금액에 대해서만 발급받았다	계
명(%)	14(45.2%)	17(54.8%)	31(100.0%)

자료: 저자 작성

- 전반적으로 현금영수증 의무발급 제도가 정착됐다고 보기 어려우나, 정부의 정책적 개입(제도 홍보, 판매자 대상 제도 및 단속 등)이 있을 경우 제도의 정착이 가능할 것으로 예상
  - 현재 중고자동차 구매자의 60% 가까이가 현금영수증을 발급받고 있으나, 제도의 정착으로 판단하기는 어려움
  - 일부 판매업자들의 불법 행위(미고지, 미발행, 담합 등)가 감지되고 있으나, 적극적인 유형의 비중은 높지 않은 것으로 판단됨
  - 잠재적인 중고자동차 구매자에게는 제도 홍보를 강화하고, 판매자는 제도와 단속을 통해 제도의 정착을 유도할 수 있을 것으로 예상됨
  
- 다만 현금영수증을 의무적으로 발급한다고 해도 소비자와의 공모를 전제로 매출액을 낮춰서 탈세할 가능성은 여전히 존재함
  - 중고자동차 구매자 입장에서 현금영수증을 받아 연말정산에서 세금 혜택을 받을 수도 있지만 연말정산 혜택보다는 취득세 절감이 더 크기 때문에 중고자동차 매매사업자의 요구에 따라 탈세를 공모할 수도 있음
  - 다만 소비자와의 공모가 필요하고,
  - 예전과 달리 실제 입금 기록과 현금영수증상의 금액이 일치하지 않을 경우 현금영수증 미발급 금액의 20%가 과태료로 부과되므로, 다운계약서의 관행에 제동을 거는 효과도 존재함
  - 또한 취득세를 신고할 때 현금영수증을 첨부할 의무가 없기 때문에 지자체에서는 중고자동차 실제 구매가격을 알 수 없으며, 그런 이유로 지자체에서는 시가표준액을 기준으로 과세하는 데 치중하고 있어 중고자동차 구매자들이 실제 구매가격으로 신고할 유인이 낮음
  - 지자체 입장에서는 당사자 거래가 절반 이상이고, 이들 거래에서는 현금영수증을 받을 수 없는 상황
  - 신고금액이 시가표준액보다 낮은 경우가 절반을 훨씬 상회하고 신고금액이 0원이 경우도 약 20% 정도
  
- 사업자가 매출액을 낮춰 신고할 유인이 존재하기 때문에 이를 보완하기 위해서는 자동차 딜러들도 사업자 통장을 통해 거래가 이루어지도록 유도해서 매입금액 및 매출금액이 확인되어 거래 투명성을 제고할 필요성이 있음

- 중고자동차는 주택 다음으로 고가로 거래되기 때문에 직접적인 현금으로 거래하기보다는 대부분 통장을 통해 거래되는 경우가 많음
- 우선 중고자동차 딜러들을 과세 제도권에서 사업하도록 유도해서 사업자 통장을 통해 거래대금 지급이 이루어지면, 언제든지 세무조사가 가능해져 거래 투명성이 제고될 수 있음

### 나. 위장 당사자 거래 방지

- 현금영수증을 의무적으로 발급한다고 해도 위장 당사자 거래를 통한 탈세 가능성이 낮아지기는 했지만 여전히 존재하고 있음
  - 또한 사업자 통장을 통해 거래를 하더라도, 위장 당사자 거래 자체는 사업자 통장을 사용하지 않을 것이기에 예방에 한계가 있음
  - 2018년에도 당사자 간 거래 건수에는 큰 변화가 없었음
- 이미 위장 당사자 거래를 방지하기 위해 인감증명서 제도를 시행 중이지만, 당사자 간 이전등록 자료를 보면 큰 효과가 있는 것으로 여겨지지 않음
  - 위장 당사자 거래를 방지하기 위해 중고자동차 매도자는 중고자동차 매수자의 이름, 주소가 명기된 인감증명서를 제출하는 제도(인감증명서 제도<sup>2)</sup>)를 시행하고 있음
    - 인감증명서 제도는 중고자동차 구입 후 이전등록을 하지 않는 대포차를 막기 위한 목적도 있음
    - 인감증명서 제도가 시행된 2014년에만 당사자 간 중고자동차 거래가 감소한 것으로 나타남

<표 III-14> 개인 당사자 간 자동차 이전등록 대수

(단위: 대)

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1,348,524	1,331,478	1,259,750	1,329,022	1,374,418	1,389,461	1,357,753

자료: 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=1244&hSelectId=1244&sStyleNum=562&sStart=2020&sEnd=2020&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.

2) 국토교통부는 관련 부처와 협의하여 2014년 1월부터 위장 당사자 거래를 차단하기 위하여 중고자동차 거래 시 인감증명서 제도를 도입하였음

- 그 이후로는 여전히 당사자 간 중고자동차 거래는 증가 추세를 보이고 있어,
- 인감증명서 제도의 실효성이 높지 않은 것으로 보이며, 업계에서는 단지 인감증명서 발급이라는 거래비용만 증가시킨 것으로 보고 있음

□ 위장 당사자 거래를 방지하기 위해 국회에 이와 관련된 「자동차관리법」 일부 개정안이 제출된 적이 있었음

- 첫 번째 법안은 자동차매매업자가 양수한 중고자동차를 자신의 명의로 이전하지 않고 제3자에게 양도하는 경우 영업정지 등 행정처분을 도입해서 위장 당사자 거래를 방지하려는 법안이 있음
- 두 번째 법안은 자동차를 양수받는 자와 양도하는 자가 직접 매매를 한 경우 거래대금 지급을 증명하는 서류를 첨부하도록 하는 법안이 있음
- 이 두 법안 모두 국회 회기 종료로 자동 폐기되었음

□ 첫 번째 법안에는 실제 중고자동차 딜러가 위장 당사자 거래를 한 경우에도 사업자인 중고자동차 매매상사 대표가 영업정지 등의 행정처분을 받게 된다는 문제가 있음

- 위법한 행위를 한 중고자동차 딜러는 처벌하지 못하는 문제가 있음

□ 두 번째 법안은 개인 당사자 간 거래에서 은행 입금 내역서 등을 통해 사업자의 위장 거래를 방지하려는 방안으로 소수의 위장 거래를 방지하기 위해 다수의 개인 간 자유로운 거래를 제약하면서 상당한 행정비용을 발생시킬 수 있음

- 중고자동차 딜러의 위장 당사자 거래에서 딜러 자신이 거래대금을 받지 못하기 때문에 위장 당사자 거래를 억제하는 효과가 있을 것으로 생각됨
- 모든 개인 간 거래가 위장 당사자 거래가 아닌데도 불구하고 거래대금 지급 서류를 첨부해야 하는 불편함과 함께 상당한 행정비용이 발생함
- 거래대금을 통해 실제 거래가격이 노출될 가능성도 있지만, 분리해서 거래대금을 주고받으면 실제 거래가격 노출이 기대만큼 발생하지 않을 수 있음
- 중고자동차 취득세는 과표(시가표준액)로만 신고하면 지자체에서 아무런 이의를 제기하지 않기 때문에, 과표보다 높은 거래금액을 신고할 유인이 없음

- 두 번째 방안을 완화해서 당사자 거래로 신고할 경우 당사자 간 직접 거래대금 지불 증빙을 제출할 필요는 없지만, 일정 기간 동안에 과세관청이 일정 기간의 거래대금 지불 증빙을 요구하면 제출해야 한다고 규정하는 방안도 생각해 볼 수 있음
  - 당사자 거래에 대한 거래 자율성과 자료 제출에 따른 행정비용을 절감
  - 사전에 거래대금 증빙자료를 제출할 수도 있음을 규정함으로써 넛지효과를 통해 위장 거래를 방지하는 효과를 기대할 수 있음

#### 다. 중고자동차 시장의 사업 방식

- 무엇보다 탈세 발생 등 중고자동차 시장의 투명성을 저해하는 근본적인 요인은 중고자동차 거래의 실질과 명의가 다른 이중 구조로 이루어지는 것으로, 이에 대한 제도 개선이 필요함
  - 중고자동차 딜러는 사업자등록을 할 수 없어서, 자신이 직접 매입과 매출을 하면서도 그 거래 명의를 소속 매매상사(대표)로 할 수밖에 없는 이중 구조 문제 발생
  - 중고자동차 사업자등록 기준을 완화하는 방안도 있을 수 있지만, 모든 자동차 딜러를 포함할 수 있는 방안이 가능한지 모호함
  - 국토교통부에서 중고자동차 시장의 이러한 거래 구조를 개선하는 게 필요함
- 중고자동차 딜러를 중고자동차 매매사업자와 연계된 사업자로서 알선 사업자등록 등과 같은 방안이 가능한지 검토할 필요가 있음
  - 중고자동차 딜러는 중고자동차 매매사업자가 아니면서 사업자와 동일한 사업을 하고 있음
    - 「민법」 상 위임에 해당되는 것으로 생각됨
  - 중고자동차 딜러는 특수고용직과는 차이가 있음
    - 특수고용직은 근로자처럼 일하지만 사업주와 개인 간 도급계약으로 일하고 있는데 예를 들어, 보험모집인, 학습지 강사, 택배기사, 판매원 등이 있음
    - 그러나 이들의 경우 대부분 본사가 이들의 실적을 파악하는 것이 가능함
  - 중고자동차 매매사업자와 연계된 사업자로서 알선 사업자등록 등을 하고, 사업자로서 사업자용 계좌를 사용하도록 하여 제도권 안에서 중고자동차 거래가 이루어지도록 제도 개선 검토



## IV. 효과성 분석





## IV. 효과성 분석

- 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례는 중고자동차를 수집하는 사업자가 비사업자로부터 구입하는 경우 세금계산서가 없더라도 법정률에 해당하는 금액을 매입세액으로 간주하여 공제할 수 있도록 하는 제도임
  - 중고자동차를 수집하여 판매하는 사업자와 소비자의 세부담을 경감함으로써 중고자동차의 거래를 촉진하고 재활용산업의 지속가능한 발전 도모 및 환경 보전 등을 지원하는 것을 목적으로 하고 있음
  - 중고자동차 거래 부담 완화를 통해 중·저소득층의 부담을 완화하여 분배 선순환 구조 활성화에 기여
  
- 본 장에서는 중고자동차에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례제도의 정책목표 달성도, 경제적 효과, 재정에 미치는 영향 등을 다각적으로 분석하였음
  - 본 제도를 통한 구입비용 완화에 따른 중고자동차 시장 활성화 효과 및 재분배 효과 추정
    - 자동차에 지불하고자 하는 가격이 낮은 구매자가 중고자동차를 구매함으로써 시장이 활성화되는 정도를 추정할 수 있음
    - 상대적으로 구매력이 낮은 중·저소득층이 가격이 높은 신차 대신 중고자동차를 매입하는지 살펴보고 소득분위별 자동차 구매가격의 차이를 분석하여 재분배 효과 추정
  - 더불어 매입세액 공제를 통해 발생하는 부가세 감면금액을 추정하고 시장 활성화 정도와 비교하여 비용편익분석(B/C ratio analysis)을 시도
    - 조세지출 규모가 추가적인 시장 활성화 정도보다 적은 경우 본 제도가 효율적으로 이루어진다고 해석할 수 있음
  - 중고자동차의 잔존가치(신차 구매자가 중고자동차로 판매할 때의 가격)의 비율만큼 부가가치세 매입세액에 해당하는 부가가치세 미소모분이 존재하기 때문에 매입세액 공제가 이루어지지 않았다면 이중부담이 발생할 수 있음
    - 본 제도의 도입에 따라 해당 이중부담이 일부 경감될 수 있으며, 해당 경감 정도는 의제매입세액 총액에 반영되어 있음

## 1. 분석자료 및 분석방법

### 가. 분석자료

- 중고자동차 매입세액 공제특례제도를 도입하며 목표하였던 경제적 효과를 나타내고 있는지 분석하기 위하여 중고자동차 소비자 및 판매자를 대상으로 설문조사 진행
  - 최근 3년 이내에 중고자동차를 현금으로 구매한 경험이 있는 소비자 362명을 설문 완료하였음
    - 신용카드 등으로 구매한 경우를 제외한 이유는 중고자동차 거래의 경우 대부분 현금으로 이루어지며, 중고자동차 매매사업자들이 현금거래를 선호하기 때문
    - 3년 이내에 중고자동차를 최대 3대까지 구매한 경험이 있는 소비자가 있어 총 거래건수는 385건임
  - 현재 중고자동차를 판매하고 있는 딜러 및 판매업체 운영자 100명 설문 완료
- 소비자의 경우 웹 기반으로 구조화된 설문지를 활용한 온라인 조사를, 판매자의 경우 구조화된 설문지를 활용한 전화조사를 진행하였음
  - 설문지는 부록에 수록하였음

### 나. 분석방법

- 설문 문항을 이용하여 중고자동차 매입세액 공제특례로 인한 시장 활성화 정도 추정
  - 본 제도가 실제로 중고자동차 매매사업자와 소비자의 세부담을 경감하는 작용을 하고 있다면, 본 제도의 일몰이 도래하게 될 경우 중고자동차의 가격이 상승할 것으로 예상됨
  - 중고자동차 가격 상승에 따른 시장거래 규모의 변동은 중고자동차 소비의 가격탄력성에 의해 결정됨
  - 중고자동차 매매사업자에게는 본 제도 폐지 시 중고자동차 판매가격의 상승 정도를, 소비자에게는 중고자동차 가격이 3%, 5%, 8%, 10%, 15% 상승 시 구매 여부를 설문하였음

- 해당 문항을 이용하여 판매가격 상승에 따른 수요 감소를 추정할 수 있음
- 소비자 설문 결과를 이용하여 재분배 효과 추정
  - 소비자 설문 시 개인소득 및 가구소득, 구매한 자동차의 가격, 브랜드 등을 상세히 설문하였음
  - 이를 이용하여 소득구간별 구매 자동차의 가격 및 주행거리 등을 분석하여 재분배 효과 추정
  - 만일 본 제도가 세부담을 경감하여 중고자동차의 가격을 낮추는 작용을 했다면 상대적으로 구매력이 낮은 소득의 구매자들이 중고자동차를 구매하였을 것으로 추정할 수 있음
  - 따라서 본 제도는 소득구간 사이에 중고자동차 구매가격을 유사하게 만드는 작용을 하였을 것으로 추론할 수 있음
  - 다시 말해, 본 제도에 일몰이 도래하며 예상되는 가격상승으로 인해 어느 소득구간의 구매자들이 중고자동차 구매를 포기하는지 살펴봄으로써 거래부담 경감 효과로 인한 재분배 효과 추정 가능
- 재정(부담)소요는 본 제도가 도입되지 않았을 때의 시장 규모를 추정하고, 그에 부과되는 부가가치세와 소득세, 법인세 등을 산출하여 현재 납부하고 있는 조세 수준을 비교하여 산정할 수 있음
  - 중고자동차 수요의 가격탄력성 추정분을 이용하여 시장 규모 산출 가능
  - 이를 기반으로 각종 조세납부액을 계산하고, 현재 수준과 비교하여 재정(부담)소요분 산출
  - 재정(부담)소요분을 산출한 뒤 시장 활성화 정도와 비교하여 비용편익분석(B/C ratio analysis)을 시도해볼 수 있음
- 부가가치세 이중부담 완화 효과는 매입세액공제액에 반영되어 있음
  - 개인 및 면세사업자 등이 중고자동차 매매사업자에게 중고자동차를 판매하는 가격에 초기의 부가가치세 납부분이 포함되어 있음
  - 따라서 매입세액공제분을 중고자동차 매매사업자에게 중고자동차를 판매한 개인 및 면세사업자, 그리고 중고자동차 매매사업자의 부가가치세 이중부담 완화 효과로 볼 수 있음

## 다. 기초통계

- 설문 문항 중 응답값이 구간으로 나타나는 경우 기초통계 산출을 위하여 최소범위는 구간 중 가장 큰 값으로, 최대범위는 구간 중 가장 작은 값으로 환산하였으며, 중간구간의 경우 구간 평균값으로 환산하였음
  - 예를 들어 개인소득이 월평균 100만원 이하라고 응답한 경우 100만원으로, 1천만원 이상이라고 응답한 경우 1천만원으로 환산하였음
  - 더불어 200만원 초과 300만원 이하를 선택한 경우에는 250만원으로 환산하였음
  - 이 방법으로 환산한 변수는 월평균 개인소득, 월평균 가구소득, 의제매입세액공제 제도 폐지 시 판매가격 상승률, 의제매입세액공제 제도 폐지 시 판매 감소율 4개 변수임
  
- <표 IV-1>에는 분석에 사용된 중고자동차 소비자 설문자료의 기초통계량을 제시하였음
  - 설문에 참여한 소비자들은 3년 사이 평균 1.3대의 중고자동차를 구매하였으며, 구매가격은 평균 1,100만원, 주행거리는 9만km 정도
  - 이 중 영업용 자동차의 비율은 약 1.3%였으며, 구매 시 현금영수증을 발급받은 비율은 30%
  - 중고자동차 소비자의 평균 나이는 약 44세이고, 소비자 중 48%는 여성이었으며, 78%는 기혼자이고, 가구원 수는 3.3명
  - 월평균 개인소득은 373만원, 가구소득은 568만원으로 나타남
  
- <표 IV-1>의 결과를 기반으로 추정된 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 10으로 나타남
  - 가격이 상승하는 정도에 따라 탄력성은 달라질 수 있어 가격 상승폭을 다양화하여 설문하였음
  - 가격이 3% 상승하는 경우 약 34.5%가 구매하지 않는다고 답하여 탄력성은 약 12로 계산할 수 있음
  - 또한 가격이 5% 상승하는 경우 60.3%가 구매하지 않는다고 답하였으므로 탄력성은 12

- 중고자동차 가격이 8% 상승 시 78.7%가 구매하지 않는다고 응답하였으므로 탄력성은 약 10
- 또한 가격이 10% 상승하게 되면 86.2%가 구매하지 않겠다고 응답하여 탄력성은 약 9가 됨
- 마지막으로 15% 상승하는 경우 92.5%가 구매하지 않겠다고 답하여 탄력성은 6이 됨
- 이를 이용하여 평균적인 탄력성을 산출하면 약 10임을 알 수 있음
- 그러나 이 결과는 구매자의 특성 및 자동차의 특성 등을 고려하지 않은 평균적인 결과이므로 편이가 발생하였을 가능성이 있음

<표 IV-1> 중고자동차 소비자 설문 기초통계량

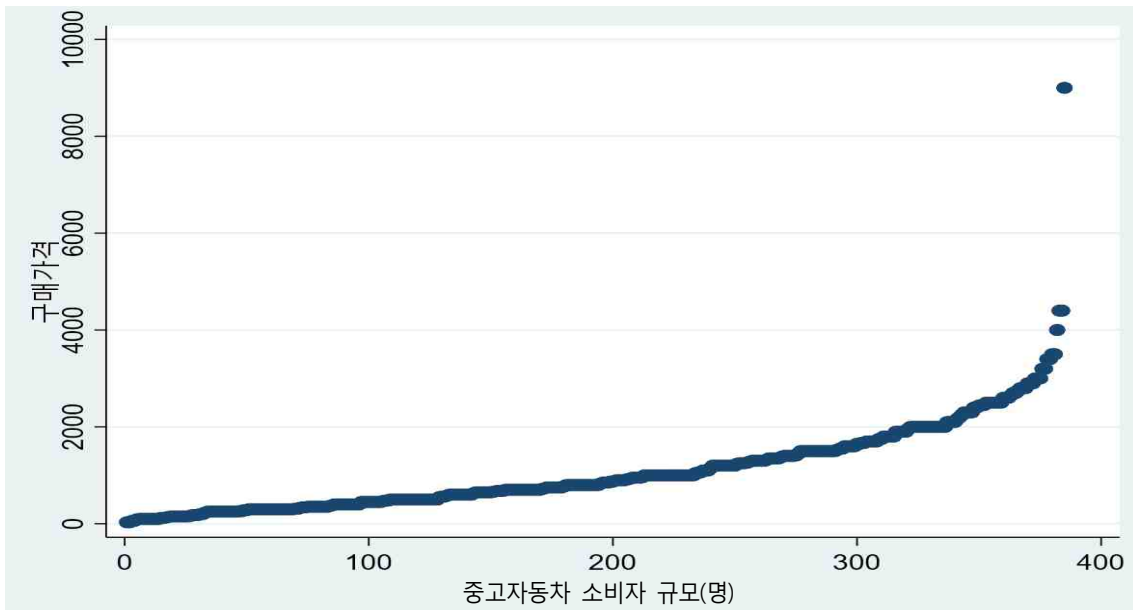
(단위: 만원, 대, km, %, 세, 명, 개)

구분	평균	표준편차
구매가격	1,096	924.6
주행거리	88,416	48,791
구매대수	1.327	0.532
영업용 차량 비율	1.04	-
가격 3% 상승 시 구매 여부	65.5	-
가격 5% 상승 시 구매 여부	39.7	-
가격 8% 상승 시 구매 여부	21.3	-
가격 10% 상승 시 구매 여부	13.8	-
가격 15% 상승 시 구매 여부	7.53	-
현금영수증 발급비율	30.1	-
만 나이	44.04	9.551
여성 비율	48.3	-
기혼자 비율	78.4	-
가구원 수	3.286	1.109
월평균 개인소득	372.5	201.1
월평균 가구소득	567.5	301.1
관측치 수	385	

자료: 저자 작성

- [그림 IV-1]은 중고자동차 소비자들의 구매가격 누적분포를 나타낸 것임
  - 각 소비자들에게 구입한 중고자동차의 가격을 설문하였으므로 이 문항의 응답 값을 기준으로 가장 낮은 가격에서 가장 높은 가격으로 정렬한 뒤 누적분포로 표현하였음
  - 만원 단위로 설문하였고, 구매자 기준이 아니라 구매건수를 기준으로 분석하였기 때문에 분석대상은 385건의 중고자동차 거래 건수가 됨
  - 최소 구매가격은 30만원, 최대 구매가격은 9천만원으로 나타남

[그림 IV-1] 중고자동차 소비자들의 구매가격 누적분포



자료: 저자 작성

- <표 IV-2>는 중고자동차 매매사업자에 대한 설문의 기초통계량을 요약한 것임
  - 중고자동차 매매사업자의 연평균 매출액은 25억 6천만원이며, 연평균 약 255대를 판매하는 것으로 나타남
    - <표 IV-1>에서 중고자동차 구매자가 한 대에 약 1,100만원을 지불하고 있는 것으로 나타난 것을 기반으로 판매 대수와 결합하여 계산한 것과 연평균 매출액 수준이 일치
    - 즉  $1,100\text{만원} \times 255\text{대} = \text{약 } 28\text{억원}$
    - 이로 미루어 보아 설문 대상의 선정이 적절하였음을 알 수 있음
  - 평균적으로 사업체는 12년 동안 운영하였음

- 중고자동차 매매사업자들은 현금으로 구매한 고객의 97% 이상에게 현금영수증을 발급하였다고 답하였음
  - <표 IV-1>에서 소비자들 중 30%만이 현금영수증을 발급받았다고 응답한 것과 큰 차이가 있음
- 설문을 통해 본 제도가 중고자동차 시장을 상당히 활성화하였다는 결과를 얻었음
  - 중고자동차 매매사업자들은 본 제도가 중고자동차 매입가격과 판매가격 모두에 영향을 미친다고 응답하였음
    - 본 제도로 인해 판매자의 조세부담이 경감될 것으로 기대되므로 매입가격은 비싸게 책정하고, 구매원가가 낮아지므로 판매가격은 상대적으로 낮게 책정할 유인이 발생할 것으로 예상할 수 있음
  - 판매가격의 하락은 지불 의사가 있는 구매자를 시장으로 진입하도록 만들기 때문에 본 제도는 시장 활성화 효과를 가지고 있을 것임을 예상할 수 있음
  - 세금계산서 발급가능 여부에 따라 매입가격에 차이가 있다고 응답한 판매자가 30%에 달하는 것 또한 이러한 예상을 뒷받침하고 있음

<표 IV-2> 중고자동차 매매사업자 설문 기초통계량

(단위: 만원, 대, 년, %, 개)

구분	평균	표준편차
연평균 매출액	255,520	554,604
판매 대수	255.4	259.2
사업체 운영기간	12.02	8.567
의제매입세액공제 제도 매입가격 영향 여부	86.0	-
세금계산서 발급가능 여부에 따른 매입가격 차이 여부	30.0	-
의제매입세액공제 제도 판매가격 영향 여부	77.0	-
의제매입세액공제 제도 폐지 시 판매가격 상승률	10	3.777
의제매입세액공제 제도 폐지 시 판매 감소율	10.85	4.341
현금영수증 발급율	97.39	9.385
관측치 수	100	

자료: 저자 작성

- <표 IV-2>를 기반으로 한 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1로 추정되었음
  - 만일 본 제도에 일몰이 도래한다고 하면 중고자동차 매매사업자들은 가격을 평균 10%가량 상승하며, 판매 감소율 또한 11% 정도로 예상하고 있음
  - 그러나 <표 IV-1>에서 85% 이상의 소비자가 10%의 가격 상승 시 중고자동차를 구매하지 않겠다고 답하여, 판매자들의 예상과는 상당한 차이가 있음을 알 수 있음

## 2. 중고자동차 매입세액 공제특례의 중고자동차 시장 활성화 정도

### 가. 비용구조에서 제도 역할 가능성

- 본 제도로 중고자동차 매매사업자들은 세금계산서를 발급하지 않는 개인에게 중고자동차를 구매하여 부가가치세 매입세액공제를 받을 수 있어 세부담이 감소하고 구매비용을 절감할 수 있음
  - 「부가가치세법」상 세금계산서나 신용카드매출전표 등 수령명세서가 없는 경우 매입세액공제가 이루어질 수 없어 세금계산서를 발급하지 않는 개인에게 중고자동차를 구매하는 경우 부가가치세 매입세액공제를 받을 수 없음
  - 그러나 본 제도는 해당 자료가 없다고 하더라도 매입세액공제를 받을 수 있으므로 부가가치세 부담이 경감됨
  - 따라서 중고자동차 매매사업자들은 부가가치세 부담이 감소하는 만큼 매입가격이 높더라도 구매할 여지가 있음
- 중고자동차 매매사업자 설문에서도 본 제도가 매입가격에 영향을 미치고 있음이 나타남
  - <표 IV-2>에서 언급하였듯이 본 제도가 중고자동차 매입가격에 영향을 미쳤다고 응답한 비율은 86%였으며, 전체 응답자의 51%는 매우 영향이 있다고 응답하였음
  - 이뿐만 아니라 세금계산서를 발급하지 않는 개인과 세금계산서를 발급할 수 있는 사업자에게서 중고자동차를 매입하더라도 가격차이가 없다고 응답한 비율이 약 81.4%에 이룸
    - 개인에게 더 비싸게 매입하는 비율은 12.8%, 사업자에게 더 비싸게 매입하는 비율은 5.8%

- 사업자에게 더 비싸게 매입하는 경우에는 대략 10% 정도 가격을 올리지만, 개인에게 더 비싸게 매입하는 경우에는 절반 이상이 가격을 5% 미만으로 올려서 매입한다고 응답하였음

□ 대다수의 중고자동차 매매사업자들이 본 제도가 중고자동차 판매가격에도 영향을 미친다고 응답한 만큼 본 제도가 비용구조에서 상당한 역할을 하고 있음을 알 수 있음

- <표 IV-2>에서 나타난 것처럼 77%의 판매자들이 본 제도가 중고자동차 판매 가격에도 영향을 미친다고 응답하였으며, 전체 설문대상의 42%가 매우 영향이 있다는 문항을 선택하였음
- 중고자동차 매매사업자들이 판매가격을 산정하는 과정에서 원가, 인건비, 이윤 등을 반영하게 되는데, 이 과정에서 본 제도가 매우 영향을 미치고 있다는 것은 비용구조에서 일정한 역할을 하고 있음을 나타냄
- 또한 본 제도 폐지 시 판매가격을 평균 10% 인상할 것이라고 응답한 만큼 현재 중고자동차 매입세액 공제특례가 당초 의도한대로 거래가격을 상당히 낮추고 있다고 해석할 수 있음

#### 나. 중고자동차 수요의 가격탄력성 분석을 통한 중고자동차 시장 활성화 정도 추정

□ <표 IV-2>에서 대다수의 중고자동차 매매사업자들이 본 제도가 판매가격에 영향을 미친다고 응답하였는데, 이로 인해 본 제도의 도입으로 중고자동차의 판매가격이 낮아져 중고자동차 시장이 활성화되었다고 볼 수 있음

- 판매가격이 낮아지면 중고자동차에 지불하고자하는 가격이 낮은 소비자들도 중고자동차를 구매하게 되므로, 시장이 활성화됨
- 시장 활성화 정도는 중고자동차 수요의 가격탄력성에 따라 달라짐
  - 수요의 가격탄력성이 높을수록 가격 변화에 민감하게 반응하는 것이므로 본 제도의 영향이 더욱 크게 나타남
- 따라서 수요의 가격탄력성을 추정하면, 본 제도가 중고자동차 시장을 얼마나 활성화하였는지 산출할 수 있음

- <표 IV-1>에서 산출한 중고자동차 수요의 가격탄력성에는 편의가 포함되었을 가능성이 있음
  - 설문조사 대상 전체의 단순평균을 산출하였기 때문에 구매자 및 구매한 자동차의 특성 등이 고려되지 않았음
  - 정확한 가격탄력성을 추정하기 위해서는 좀 더 엄밀한 분석이 필요하다고 판단하여 추가적인 분석 시행
  
- 중고자동차 수요의 가격탄력성을 추정하기 위해 순위로짓모형을 이용하였음
  - 순위로짓모형은 신용등급이나 개인의 건강상태 등 나타난 숫자보다는 순위에 의미가 있는 경우에 이용
    - 1등급의 신용이 2등급의 신용보다 2배 좋다거나 매우 건강한 사람이 평균적으로 건강한 사람보다 건강상태가 3배 양호하다고 말하기 어려움
    - 이 경우 1, 2, 3과 같은 숫자보다는 그 순위에 유의할 필요가 있음
  - 순위로짓모형은 이항선택모형인 로짓모형을 확장한 형태이며, 다음의 회귀식을 추정하게 됨
    - $y_i^* = \beta x_i + \epsilon_i, \epsilon_i | x_i \sim N(0, 1)$
    - 이때  $y_i^*$ 는 관측할 수 없는 잠재변수를 의미함
  - 종속변수  $y$ 가 1, 2, 3, ...과 같은 순위를 값으로 가지며, 미지의 절단점(cut points) 또는 경계모수(threshold parameters)  $\alpha$ 를 기준으로 순위가 나뉨
    - 이를 수식으로 표현하면 다음과 같음
    - $y = 0$  if  $y^* \leq \alpha_1$
    - $y = 1$  if  $\alpha_1 < y^* \leq \alpha_2$
    - $\vdots$
    - $y = J$  if  $y^* > \alpha_J$
    - 추정식에 상수항이 포함되어 있지 않는데, 이는 각 순위를 결정하는 경계모수가 상수항의 역할을 하기 때문임
  - 순위로짓모형은 순위에 따라 절편만 다르고 기울기 계수벡터가 모두 같다는 평행회귀가정(parallel regression assumption)을 기반으로 하고 있음
    - 이 때문에 순위로짓모형을 비례승산모형(proportional odd model)이라고도 부름

- 종속변수가 순위이기 때문에 회귀계수를 독립변수가 한 단위 변화하게 되면 순위가  $\hat{\beta}$ 만큼 변한다고 해석하는 것이 올바름
- 분석에 사용된 종속변수는 0~15로 구성된 순위변수
- 구매하지 않겠다고 응답한 가격 상승폭을 기준으로 순위를 산정하였음
    - 가격이 오르는 경우 구매하지 않는 소비자는 0,
    - 가격이 3% 상승하더라도 구매하는 소비자는 3
    - 가격이 5% 상승해도 구매하겠다고 응답한 소비자는 5
    - 가격이 8% 상승하더라도 구매를 선택한 소비자는 8
    - 가격이 10% 상승한다고 하더라도 구매하는 소비자는 10
    - 마지막으로 가격이 15% 상승하더라도 구매한다고 응답한 소비자는 15
  - 가격 상승폭이 높더라도 중고자동차를 구매하는 소비자는 해당 중고자동차를 상당히 선호하며, 중고자동차와 신차 간의 가격차이 또한 크다는 것을 알 수 있음
  - 그러나 그 선호의 정도는 가격이 15% 상승하는 경우 구매한다고 응답한 소비자가 가격이 3% 상승하더라도 구매한다고 응답한 소비자보다 5배 더 강하다고 할 수는 없음
  - 이에 따라 가격 상승폭보다는 선호의 순위가 더 중요하다고 판단하여 순위로 짓모형을 이용하여 분석 진행
- <표 IV-3>에는 순위로짓모형을 이용하여 추정한 중고자동차 수요의 가격탄력성을 나타냈으며, 그 값은 약 -0.9로 나타나 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1임을 알 수 있음
- 회귀계수가 -0.9라는 것은 가격이 1% 상승하면 구매의사가 1% 감소한다는 것을 의미함
    - 현재 수요를 추정하기 위한 충분한 자료가 없어 탄력성을 구하기 위해 필수적으로 수집해야 하는 정보인 구매 수량이 관찰 불가능함
    - 이를 해결하기 위해 순위로 구성하여 분석하였고, 그 과정에서 가격 상승폭을 순위로 설정하였음
    - 해당 순위는 각 순위만큼 가격이 상승하였을 때 구매자가 구매 의사가 있는 경우 값을 갖게 되므로 회귀계수를 탄력성으로 이해할 수 있음

- <표 IV-1>의 기초통계량을 기반으로 산출한 탄력성보다 그 크기가 매우 작지만 구매의사에 영향을 미치는 여러 요인들을 통제한 뒤 얻은 결과이므로 사실에 근접하였을 것임
- 게다가 판매자들은 <표 IV-2>에서 <표 IV-3>의 결과와 유사하게 중고자동차 수요의 가격탄력성을 약 1로 받아들이고 있었음

<표 IV-3> 순위로짓모형으로 추정된 중고자동차 수요의 가격탄력성

구분	순위로짓모형
로그 중고자동차 구매가격	-0.922*** (0.273)
중고자동차 판매처 구입 여부	-0.551** (0.226)
구매한 중고자동차 연식	-0.0213 (0.0459)
구매 당시 주행거리	-1.90e-06 (3.13e-06)
만 나이	-0.0237** (0.0119)
여성더미	-0.482** (0.233)
기혼더미	0.454 (0.333)
가구소득	-0.000380 (0.000362)
가구원 수	0.152 (0.110)
관측치 수	385

주: 1. \*, \*\*, \*\*\*는 각각 10%, 5%, 1% 수준에서 유의함

2. 구매한 자동차의 브랜드, 자동차 종류, 자동차 연료 종류 및 영업을 목적으로 구매하였는지를 통제하였으나 보고는 생략함

자료: 저자 작성

- <표 IV-1>에서 <표 IV-3>까지의 결과를 종합하면, 본 제도로 인해 활성화된 중고자동차 시장 규모는 약 10%로 짐작할 수 있음
  - <표 IV-3>에서 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1로 추정되었으므로, 본 제도가 활성화시킨 중고자동차 시장 규모는 현재의 약 10%로 계산할 수 있음

- <표 IV-2>에서 본 제도가 폐지될 경우 판매자들이 가격을 10% 올릴 것이라고 대답하였음
- 따라서 본 제도가 폐지될 경우 중고자동차 시장이 10% 줄어들 것임을 알 수 있음

### 3. 재분배 효과

- 본 제도가 중고자동차 가격을 하락시키는 작용을 하여 상대적으로 구매력이 낮은 소득구간의 구매자들도 자동차를 구매할 수 있도록 하는 효과를 가져왔을 것으로 예상됨
  - 소득수준이 낮은 구매자는 구매하고자 하는 자동차가 있다고 하더라도 가격이 높으면 구매를 포기하거나 다른 자동차를 구매
  - 그러나 본 제도가 중고자동차 가격을 하락시키는 작용을 하고 있으므로 구매력이 낮은 구매자들이 원하는 종류의 자동차를 중고로 구매하였을 가능성이 있음
  - 따라서 소득구간 사이에서 중고자동차 구매가격의 차이가 줄어들었을 것으로 예상됨
  - 이를 확인하기 위하여 구매자의 가구소득을 10구간으로 나누어 각 소득구간별 중고자동차 평균 구매가격과 그 차이를 살펴보았음
- 총 385개의 구매에 대하여 구매자의 가구소득을 10구간으로 나누었음
  - 설문조사 당시 구매자의 월평균 가구소득을 설문하였으며, 이 가구소득을 오름차순 정렬하여 구간을 10개로 나누어 분석을 시행하였음
  - 소득에는 부동산, 금융 등 기타소득이 모두 포함되어 있으며, 세전소득 기준
  - 가구소득을 기준으로 한 것은 중고자동차 구매의 경우 가구원 개인의 의사결정이 아니라 가구 전체의 효용을 복합적으로 고려하여 결정하는 경우가 대다수이기 때문임
- 소득구간별 구매 자동차 특성 및 가격 상승 시 구매 여부를 요약한 <표 IV-4>에서 구매한 중고자동차의 가격 및 주행거리는 소득구간별로 차이가 없는 것으로 나타남

- 중고자동차 구매가격의 평균이 가장 낮은 2구간과 가장 높은 10구간의 평균을 비교해도 그 차이가 통계적으로 유의하지 않았으며, 주행거리 또한 소득구간 별로 큰 차이를 보이지 않았음
  - 2구간, 3구간, 5구간, 6구간, 8구간에서 가구소득의 표준편차가 0으로 나타난 것은 중고자동차 구매자 설문 당시 200만원을 간격으로 해당 구간을 선택하도록 설계되었기 때문임
    - 동일한 구간을 선택한 구매자들의 수가 많아 표준편차가 0으로 나타난 것
  - 흥미로운 것은 1구간의 중고자동차 평균 구매가격이 2구간과 3구간보다 높은 것임
    - 이는 1구간의 경우 중고자동차 구매 예산에 거의 근접한 가격의 자동차를 구매하였기 때문으로 보임
    - 3구간의 경우 중고자동차 가격이 15% 상승한다고 하더라도 약 18%의 구매자가 해당 중고자동차를 구매하였다고 응답하였음
    - 다시 말해 당초 생각하였던 중고자동차 구매 예산보다 낮은 수준의 중고자동차를 구매하였다고 볼 수 있음
  - 8구간에서도 평균 중고자동차 구매가격이 하락하는 것을 볼 수 있는데, 8구간의 구매자들도 자신의 예산보다 적은 가격으로 중고자동차를 구매하였기 때문에 나타난 현상으로 보임
    - 3구간과 마찬가지로 구매한 중고자동차의 가격이 15% 상승한다고 하더라도 약 11%의 구매자가 동일한 중고자동차를 구매하겠다고 응답하였음
- 선형회귀분석(OLS)을 이용하여 소득구간이 중고자동차 구매가격에 미치는 영향을 분석한 <표 IV-5>의 결과에서도 소득구간은 중고자동차 구매가격에 아무런 영향을 미치지 못하였음을 알 수 있음
- <표 IV-5>의 1열의 결과를 보면, 소득구간에 해당하는 회귀계수가 통계적으로 유의미하지 않음을 알 수 있음
    - 즉 소득구간별로 중고자동차 구매가격이 유의미하게 다르지 않음을 의미함
    - 각 소득구간을 더미변수로 설정한 뒤 분석하여도 동일한 결과를 얻었음
  - 이 외에 구매 자동차의 연식이 최근일수록 구매가격이 높고, 주행거리가 길수록 구매가격이 낮은 것으로 미루어 보아 모형 설정은 올바른 것으로 여겨짐

<표 IV-4> 소득구간별 구매 자동차 특성 및 가격 상승 시 구매 여부 요약통계량

(단위: 만원, km, %, 개)

구분	1구간	2구간	3구간	4구간	5구간	6구간	7구간	8구간	9구간	10구간
월평균 가구소득	262	300	300	474	500	500	608	700	854	1,187
	(49)	(0)	(0)	(69)	(0)	(0)	(101)	(0)	(85)	(387)
구매가격	807	694	771	1,168	1,119	1,160	1,173	824	1,511	1,734
	(615)	(510)	(620)	(784)	(881)	(758)	(896)	(655)	(983)	(1,593)
주행거리	92,692	103,684	102,308	89,474	77,692	78,816	85,769	99,737	71,538	82,763
	(55,010)	(48,151)	(51,026)	(48,376)	(50,522)	(43,191)	(50,178)	(44,675)	(40,687)	(48,431)
판매자 구입 여부	41.0	57.9	59.0	71.1	71.8	55.3	66.7	60.5	74.4	60.5
3% 상승 시 구매	66.7	60.5	71.8	78.9	53.8	65.8	64.1	68.4	61.5	63.2
5% 상승 시 구매	41.0	39.5	51.3	44.7	28.2	34.2	30.8	52.6	38.5	36.8
8% 상승 시 구매	25.6	26.3	25.6	23.7	10.3	23.7	12.8	23.7	20.5	21.1
10% 상승 시 구매	12.8	15.8	20.5	10.5	7.7	13.2	10.3	21.1	12.8	13.2
15% 상승 시 구매	5.1	2.6	17.9	10.5	2.6	10.5	2.6	10.5	7.7	5.3
관측치 수	39	38	39	38	39	38	39	38	39	38

주: ( ) 안의 숫자는 표준편차를 의미함  
 자료: 저자 작성

<표 IV-5> OLS를 이용한 소득구간이 중고자동차 구매가격에 미치는 영향 분석

구분	중고자동차 구매가격
소득구간	-13.84
	(32.33)
중고자동차 판매처 구매	136.4**
	(56.04)
구매 자동차 연식	82.77***
	(8.234)
구매 당시 주행거리	-0.00506***
	(0.000747)
만 나이	0.116
	(2.796)
여성터미	25.98
	(56.88)
기혼터미	-87.86
	(71.12)
가구소득	0.436
	(0.391)
가구원 수	3.917
	(28.43)
상수항	-165,955***
	(16,594)
관측치 수	385

주: 1. \*, \*\*, \*\*\*는 각각 10%, 5%, 1% 수준에서 유의함  
 2. 구매한 자동차의 브랜드, 자동차 종류, 자동차 연료 종류를 통제하였으나 보고는 생략함  
 자료: 저자 작성

- <표 IV-4>와 <표 IV-5>의 결과로 미루어 보아 본 제도가 상당 부분 재분배 효과를 가지고 있다고 여겨짐
  - 낮은 소득구간에 속하여 구매력이 낮다고 하더라도 더 높은 소득구간에 속한 구매자와 비슷한 가격의 중고자동차를 구매하거나 심지어는 더 높은 가격의 중고자동차를 구매하는 결과를 보임
  - 이는 본 제도가 중고자동차 가격을 낮추어 다양한 소비자가 중고자동차 시장에 진입하여 원하는 자동차를 구매할 수 있도록 하는 일종의 재분배 효과가 있다는 것을 암시함

#### 4. 정부재정에 미치는 영향

- 본 제도는 세금계산서가 없다고 하더라도 매입세액공제를 받을 수 있도록 하고 있어, 정부 입장에서는 추가적인 조세지출이 발생함
  - 매입세액공제가 이루어지므로 부가가치세 결정세액이 줄어들고, 이로 인해 부가가치세 납부세액이 줄어들게 됨
  - 조세수입의 측면에서는 매입세액공제로 인한 조세지출이 발생하는 것으로 볼 수 있음

##### 가. 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황

- <표 IV-6>에 중고자동차 관련 매입액, 매출액 및 매입세액공제 등의 현황을 수록하였음
  - 사업자들이 중고자동차만을 사업내용으로 하는 경우는 많지 않은 데다가 부가가치세 신고서류 중 중고자동차에 대한 매입세액공제에 관련한 부분은 부속서류이기 때문에 모든 사업자들이 제출하는 것은 아님
    - 중고자동차로 인한 매출액만을 구분하기 어려움
  - 매입액의 경우 중고자동차에 대한 매입세액공제액을 산출하기 위하여 과세표준을 기입하게 되므로 중고자동차 관련 매입액은 쉽게 알 수 있음
  - 이에 중고자동차 관련 매출액을 두 가지 방법으로 추정하였음
    - 방법 1: 총 매출액의 65.4%를 중고자동차 매출액으로 보는 방법이며, 전체

매입액 대비 중고자동차 관련 매입액의 비율을 이용하여 전체 매출액 중 중고자동차 매출액 추정

- 방법 2: 총 매출액의 83.0%를 중고자동차 매출액으로 보는 방법이며, 부가가치세 신고서류 중 부속서류인 재활용폐자원 및 중고자동차 의제매입세액 관련 자료를 작성한 업체의 전체 매출액 대비 중고자동차 관련 매출액 비율을 이용하였음

- 매입세액과 매출세액은 매입액과 매출액에 10/110을 단순 적용하여 산출하였음
  - 실효세율을 적용하는 것이 바람직하나 자료를 이용하여 이를 계산하는 것이 불가능하여 일괄 적용하였음

□ 중고자동차에 대한 매입세액공제액 규모는 계속해서 증가하여 2018년 약 5천억원을 넘어섰음

- 매입세액의 대부분을 본 제도로 공제받고 있다는 것을 알 수 있음
- 매출액과 총 거래건수 또한 상승하였음
- 연도별 개인사업자 비율은 75% 내외이나 점차 감소하는 추세임
- 매입세액공제액보다 매출세액이 더 많은 것으로 추정됨

<표 IV-6> 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황

(단위: 억원, %)

구분	2015	2016	2017	2018
매입세액공제액	2,901	3,103	4,054	5,222
매입액	35,581	38,118	49,781	58,339
매출액(65.4%) <sup>1)</sup>	34,855	37,189	47,664	58,062
매출액(83.0%) <sup>2)</sup>	44,114	48,353	59,945	73,065
매입세액 <sup>3)</sup>	3,235	3,465	4,526	5,304
매출세액(65.4%) <sup>4)</sup>	3,169	3,381	4,333	5,278
매출세액(83.0%) <sup>5)</sup>	4,010	4,396	5,450	6,642
총 거래건수	757,726	788,120	833,888	922,719
개인사업자 비율	78.1	77.8	75.5	73.4

주: 1. ( ) 안은 비율임

- 1) 전체 매입액 대비 중고자동차 관련 매입액의 비율을 이용하여 전체 매출액 중 중고자동차 매출액 추정
- 2) 부가가치세 신고서류 중 부속서류인 재활용폐자원 및 중고자동차 의제매입세액관련자료를 작성한 업체의 전체 매출액 대비 중고자동차 관련 매출액 비율을 이용하였음
- 3) 매입액에 10/110을 곱하여 산출하였음
- 4) 매출액(65.4%)에 10/110을 곱하여 산출하였음
- 5) 매출액(83.0%)에 10/110을 곱하여 산출하였음

자료: 국세청 내부 자료

□ <표 IV-7>에 사업자 종류별 사업자당 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황을 정리하였음

- 법인사업자의 경우 연간 중고자동차에 대한 매입세액공제액이 1억 3천만원에서 1억 7천만원으로 증가하였으나 개인사업자의 경우 3,600만원에서 6,300만원으로 증가하였음

<표 IV-7> 사업자 종류별 사업자당 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 현황

(단위: 백만원, 개)

A. 전체 관측치의 사업자당 중고자동차에 대한 매입세액공제 현황				
구분	2015	2016	2017	2018
매입세액공제	57.3	57.9	72.3	92.7
매입액	702	711	888	1040
매출액(65.4%) <sup>1)</sup>	688.58	695.81	851.35	1,028.93
매출액(83.0%) <sup>2)</sup>	871.5	904.7	1070.7	1294.8
매입세액 <sup>3)</sup>	63.82	64.64	80.73	94.55
매출세액(65.4%) <sup>4)</sup>	62.60	63.26	77.40	93.54
매출세액(83.0%) <sup>5)</sup>	79.23	82.25	97.34	117.71
사업자당 평균건수	149.5	147	148.7	168.8
사업자 수	5,067	5,363	5,607	5,632
B. 법인사업자의 사업자당 중고자동차에 대한 매입세액공제 현황				
	2015	2016	2017	2018
매입세액공제	133	132	143	174
매입액	1,640	1,630	1,760	1,950
매출액(65.4%) <sup>1)</sup>	1,612.74	1,596.50	1,707.34	1,959.60
매출액(83.0%) <sup>2)</sup>	2,033.5	2,075	2,174.6	2,523.2
매입세액 <sup>3)</sup>	149.09	148.18	160.00	177.27
매출세액(65.4%) <sup>4)</sup>	146.61	145.14	155.21	178.15
매출세액(83.0%) <sup>5)</sup>	184.86	188.64	197.69	229.38
사업자당 평균건수	298.5	294.5	273.6	282.1
사업자 수	1,109	1,188	1,372	1,498
C. 개인사업자의 사업자당 중고자동차에 대한 매입세액공제 현황				
	2015	2016	2017	2018
매입세액공제	36	36.8	49.5	63.4
매입액	441	450	605	705
매출액(65.4%) <sup>1)</sup>	429.18	435.83	573.14	695.55
매출액(83.0%) <sup>2)</sup>	545.31	566.89	712.14	854.9
매입세액 <sup>3)</sup>	40.09	40.91	55.00	64.09
매출세액(65.4%) <sup>4)</sup>	39.02	39.62	52.10	63.23
매출세액(83.0%) <sup>5)</sup>	49.57	51.54	64.74	77.72
사업자당 평균건수	107.8	105	108.3	121
사업자 수	3,958	4,175	4,235	4,134

주: 1) 전체 매입액 대비 중고자동차 관련 매입액의 비율을 이용하여 전체 매출액 중 중고자동차 매출액 추정

2) 부가가치세 신고서류 중 부속서류인 재활용폐자원 및 중고자동차 의제매입세액 관련 자료를 작성한 업체의 전체 매출액 대비 중고자동차 관련 매출액 비율을 이용하였음

3) 매입액에 10/110을 곱하여 산출하였음

4) 매출액(65.4%)에 10/110을 곱하여 산출하였음

5) 매출액(83.0%)에 10/110을 곱하여 산출하였음

자료: 국세청 내부 자료

- 법인사업자의 사업자당 평균 거래건수와 거래건당 금액이 많아 매입세액공제액이 많은 것으로 보임
- 납부해야 할 매입세액의 대부분을 본 제도로 공제받고 있다는 것이 <표 IV-7>에서도 나타남
- 두 가지 방법으로 추정한 매출액에 따라 중고자동차 판매를 영위하는 사업자의 순이익이 달라짐
  - 방법 1의 경우 순손실, 방법 2의 경우 순이익으로 나타남
  - 이로 미루어 보아 중고자동차 매매사업자의 대부분은 순손실을, 일부는 순이익을 영위하고 있음을 추론할 수 있음
  - 또한 방법 2의 경우 부가가치세 신고서류 중 부속서류를 제출한 사업자의 자료를 이용하여 산출한 결과이므로 사업성이 좋은 사업자들이 부속서류를 제출하는 경향이 있단 것을 알 수 있음

#### 나. 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례로 인한 편익

- 본 제도가 불러온 중고자동차 시장 활성화는 시장 규모의 증가뿐만 아니라 취득세, 소득세, 법인세 등 연관 조세수입의 증가와 고용창출 등 다양한 편익을 가져올 것으로 예상됨
- 수요의 가격탄력성 추정 및 중고자동차 매매사업자 설문조사 결과, 본 제도로 활성화된 중고자동차 시장 규모는 현재 시장 규모의 약 10%로 나타남
- 중고자동차 수요가 늘어난 만큼 취득세가 늘어났을 것임
  - 취득세는 차량의 종류 및 용도별로 세율이 달라 평균 취득세율을 계산하려면 차량 종류 및 용도별 차량 구성비율을 알아야 함
  - 이를 계산하기 위하여 <표 IV-8>에 구성비율과 평균 취득세율을 제시하였음
- 이 시장 규모는 중고자동차 매매사업자의 매출액으로 볼 수 있으며, 이에 따라 소득세와 법인세 수입 또한 늘어났을 것으로 추론할 수 있음
  - 본 제도로 인한 소득세와 법인세 수입 증가분을 계산하려면 중고자동차 매매사업자의 수익 중 중고자동차 판매로 인한 수익을 구분할 수 있어야 함
  - 더불어 중고자동차 매매사업자의 평균 소득세율과 법인세율을 적용해야 함
  - 그러나 현재의 자료에서 중고자동차 판매로 인한 수익을 구분할 수 없을뿐

더러 대부분의 판매자가 손실을 보고 있는 것으로 나타나 소득세와 법인세 수입 증가분은 미미할 것으로 예상됨

- 게다가 수요의 증가는 고용의 증가로 이어졌을 가능성이 높음

<표 IV-8> 평균 취득세율 추정과정

(단위: %)

A. 차량 종류 및 용도별 차량 구성비율

구분	승용		승합		화물		특수		계
	관·자가용	영업용	관·자가용	영업용	관·자가용	영업용	관·자가용	영업용	
2015	75.4	3.5	3.8	0.6	14.5	1.8	0.1	0.3	100.0
2016	75.8	3.7	3.5	0.6	14.2	1.8	0.1	0.3	100.0
2017	76.1	3.9	3.3	0.6	14.0	1.7	0.1	0.3	100.0
2018	76.3	4.2	3.1	0.5	13.7	1.8	0.1	0.3	100.0

B. 차량 종류 및 용도별 차량 구성비율에 따른 평균 취득세율 추정

구분	승용		승합		화물		특수		계(평균)
	관·자가용	영업용	관·자가용	영업용	관·자가용	영업용	관·자가용	영업용	
세율 <sup>1)</sup>	7	4	5	4	5	4	5	4	
2015	5.281	0.139	0.189	0.024	0.727	0.073	0.005	0.010	6.447
2016	5.308	0.148	0.176	0.023	0.712	0.071	0.005	0.011	6.453
2017	5.330	0.157	0.165	0.022	0.699	0.069	0.006	0.011	6.458
2018	5.339	0.169	0.155	0.021	0.686	0.070	0.006	0.010	6.458

주: 1) 각 차량 종류 및 용도별로 부가되는 취득세 법정세율을 의미함  
 자료: 행정안전부

□ 본 제도로 인한 편익을 <표 IV-9>에 정리하였으며, 그 규모는 매년 최소 6천억원, 최대 1조 2천억원으로 나타남

- 중고자동차 매매사업자들의 중고자동차로 인한 매출액 비율을 추정한 두 가지 방법에 따라 소비자 편익과 부가가치세 증가분, 그리고 취득세수가 달라져 각각의 편익을 따로 산출하였음
  - 부가가치세 증가분은 본 제도로 인해 활성화된 시장 규모 중 10/110으로 정의하였음
  - 소비자 편익은 본 제도로 인해 활성화된 시장 규모 중 부가가치세 증가분을 제외한 부분으로 정의하였음

- 따라서 부가가치세 증가분과 취득세수를 합하면 정부의 편익 증가로 이해할 수 있음
- 편익은 매년 증가하고 있으며, 2018년의 편익은 2015년에 비해 약 2배 증가하였음
- 중고자동차 시장 규모가 성장함에 따라 편익도 급격하게 증가한 것으로 보임
- 2018년의 경우 중고자동차로 인한 매출액 비율을 어떤 방법으로 설정한다고 하더라도 편익이 1조원 내외로 나타남
- 본 제도가 가져올 편익의 일부만을 계산하였음에도 상당한 수준이란 것을 알 수 있음

<표 IV-9> 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례로 인한 편익

(단위: 억원)

A. 방법 1(중고자동차 매매사업자들의 매출액 중 65.4%를 중고자동차로 인한 판매로 간주하는 방법)					
	소비자 편익 <sup>1)</sup>	정부 편익			계
		부가세 <sup>2)</sup>	취득세 <sup>3)</sup>	계	
2015	3,168	317	2,247	2,564	5,733
2016	3,381	338	2,400	2,738	6,119
2017	4,333	433	3,078	3,511	7,845
2018	5,278	528	3,750	4,278	9,556

B. 방법 2(중고자동차 매매사업자들의 매출액 중 83.0%를 중고자동차로 인한 판매로 간주하는 방법)					
	소비자 편익 <sup>1)</sup>	정부 편익			계
		부가세 <sup>2)</sup>	취득세 <sup>3)</sup>	계	
2015	4,010	401	2,844	3,245	7,255
2016	4,395	440	3,120	3,560	7,955
2017	5,449	545	3,871	4,416	9,866
2018	6,643	664	4,719	5,383	12,025

주: 1) 소비자 편익을 의미하며, <표 IV-6>의 매출액의 10% 중 100/110

2) 부가가치세수를 의미하며, <표 IV-6>의 매출액의 10% 중 10/110

3) <표 IV-6>의 매출액과 <표 IV-8>의 평균 취득세율을 이용하여 산출하였음

자료: 국세청 내부 자료, 행정안전부 자료를 이용하여 직접 계산

#### 다. 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 경제성 분석

□ 본 제도의 경제성을 분석하기 위하여 B/C ratio를 구하였음

○ B/C ratio는 경제성 분석방법 중 가장 직관적이며 이해하기 쉬운 방법 중 하나임

- 명칭에서도 알 수 있듯이, 비용 대비 편익의 비율을 구하여 그 값이 1을 넘어서면 경제성이 있는 것으로 판단
  - 비용 대비 편익이 1을 넘는다는 것은 비용보다 편익이 더 크다는 것을 의미하기 때문임
  
- 본 제도의 경제성을 요약한 <표 IV-10>에 따르면, B/C ratio가 1을 넘는 것으로 나타나 본 제도가 효율적으로 운영되고 있다는 것을 알 수 있음
  - B/C ratio는 최소 1.83에서 최대 2.56으로, 편익이 비용의 2배 가량을 알 수 있음
    - 편익 중 일부만을 이용하여 계산하였음에도 상당한 값을 보이고 있음
  - 따라서 본 제도가 당초 목적을 달성할 만큼 효율적으로 운영되고 있다고 볼 수 있음

<표 IV-10> 중고자동차에 대한 매입세액 공제특례 경제성 분석

	방법 1 <sup>1)</sup>			방법 2 <sup>2)</sup>		
	비용 <sup>3)</sup>	편익 <sup>4)</sup>	B/C ratio	비용 <sup>3)</sup>	편익 <sup>4)</sup>	B/C ratio
2015	2,901	5,733	1.98	2,901	7,255	2.50
2016	3,103	6,119	1.97	3,103	7,955	2.56
2017	4,054	7,845	1.94	4,054	9,866	2.43
2018	5,222	9,556	1.83	5,222	12,025	2.30

- 주: 1) 중고자동차 매매사업자들의 매출액 중 65.4%를 중고자동차로 인한 판매로 간주하는 방법  
 2) 중고자동차 매매사업자들의 매출액 중 83.0%를 중고자동차로 인한 판매로 간주하는 방법  
 3) <표 IV-6>의 매입세액공제  
 4) <표 IV-9>의 편익 계

자료: 국세청 내부 자료, 행정안전부 자료를 이용하여 직접 계산

## 5. 소결

- 본 장에서는 중고자동차에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례제도의 정책목표 달성도, 경제적 효과, 재정에 미치는 영향 등을 다각적으로 분석
  - 구입비용 완화에 따른 중고자동차시장 활성화 효과 및 재분배 효과 추정
  - 매입세액 공제를 통해 발생하는 부가가치세 감면금액을 추정하고 시장 활성화 정도와 비교하여 비용편익분석(B/C ratio analysis)을 시도

- 중고자동차 매입세액 공제특례제도를 도입하며 목표하였던 효과를 나타내고 있는지 분석하기 위하여 중고자동차 소비자 및 판매자를 대상으로 설문조사 진행
  - 최근 3년 이내에 중고자동차를 현금으로 구매한 경험이 있는 소비자 362명과 중고자동차를 판매하고 있는 딜러 및 판매업체 운영자 100명 설문 완료
  
- 중고자동차 매매사업자 설문에서 본 제도가 매입가격 및 판매가격에 영향을 미친다고 응답한 만큼 본 제도가 비용구조에서 상당한 역할을 하고 있음을 알 수 있음
  - 본 제도가 중고자동차 매입가격에 영향을 미쳤다고 응답한 비율은 86%였으며, 77%의 판매자들이 본 제도가 중고자동차 판매가격에도 영향을 미친다고 응답하였음
  - 또한 본 제도 폐지 시 판매가격을 평균 10% 인상할 것이라고 응답한 만큼 현재 중고자동차 매입세액 공제특례가 당초 의도한대로 거래가격을 상당히 낮추고 있다고 해석할 수 있음
  
- 대다수의 중고자동차 매매사업자들이 본 제도가 판매가격에 영향을 미친다고 응답하였는데, 이로 인해 본 제도의 도입으로 중고자동차의 판매가격이 낮아져 중고자동차 시장이 활성화되었다고 볼 수 있음
  - 판매가격이 낮아지면 중고자동차에 지불하고자 하는 가격이 낮은 소비자들도 중고자동차를 구매하게 되므로 시장이 활성화되며, 그 정도는 중고자동차 수요의 가격탄력성에 따라 달라짐
  
- 순위로짓모형을 이용하여 추정한 중고자동차 수요의 가격탄력성을 추정한 결과, 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1로 나타남
  - 회귀계수가 -0.9이므로 가격이 1% 상승하면 구매의사가 1% 감소한다고 해석할 수 있음
  - 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1로 추정되었으므로, 본 제도가 활성화시킨 중고자동차 시장 규모는 현재의 약 10%로 계산할 수 있음
  
- 중고자동차의 가격 및 주행거리는 소득구간별로 차이가 없는 것으로 나타남

- 중고자동차 구매가격의 평균이 가장 낮은 2구간과 가장 높은 10구간의 평균을 비교해도 그 차이가 통계적으로 유의하지 않았으며, 주행거리 또한 소득구간 별로 큰 차이를 보이지 않았음
  - 선형회귀분석(OLS)을 이용하여 소득구간이 중고자동차 구매가격에 미치는 영향을 분석한 결과에서도 소득구간은 중고자동차 구매가격에 아무런 영향을 미치지 못하였음
- B/C ratio가 1을 넘는 것으로 나타나 본 제도가 효율적으로 운영되고 있다는 것을 알 수 있음
- B/C ratio는 최소 1.83에서 최대 2.56으로, 편익이 비용의 2배 가량으로 나타나 본 제도가 당초 목적을 달성할 만큼 효율적으로 운영되고 있다고 볼 수 있음

## V. 결론





## V. 결론

### 1. 평가 결과 종합

- 중고자동차는 수송수단인 ‘자동차’라는 본래의 수송기능을 여전히 가지고 있어 부가가치세가 잔존하므로, 이에 대한 매입세액공제가 필요하다고 판단함
  - 중고자동차는 최초 자동차(신차) 구매 시 구매자가 부가가치세를 납부하였고, 그 이후 중고자동차로 판매할 때 중고자동차 가치만큼의 부가가치세 부담액 (=매입세액과 동일한 금액)도 잔존함
  - 중고자동차 매매사업자는 판매 목적으로 자동차를 구매하였기 때문에 판매가에서 매입가를 차감한 금액만큼 부가가치가 발생하였으므로 이에 대해 부가가치세를 납부하는 것이 타당
    - 중개수수료, 유통마진 등 중개과정에서 새롭게 창출된 부가가치에 대해서만 부가가치세를 과세하는 것이 적절
  - 그런데 매입세액공제를 하지 않으면, 중고자동차의 잔존가치(통상 중고자동차 중개인의 매입원가)에 다시 부가가치세를 과세하여 이중과세가 되고, 결국 소비자에게 전가되는 문제점이 발생함
    - 재활용폐자원과 달리, 중고자동차에는 최초 자동차 구매 시 기납부된 부가가치세 부담액(=매입세액과 동일한 금액)이 존재하기 때문에 이러한 부담액을 중복으로 납부하는 문제점이 발생함
  
- 따라서 중고자동차 의제매입세액 공제율 수준은 현행과 같이 10/110을 유지하는 것이 적절할 것으로 여겨짐
  - 그동안 중고자동차 시장의 불투명성으로 인해 중고자동차 의제매입세액 공제율을 8/108 혹은 9/109로 낮춰서 적용한 적도 있음
  - 그러나 부가가치세율이 10%인데도 불구하고 의제매입세액 공제율을 8/108 혹은 9/109로 낮춰서 적용하는 것은 성실하게 신고하는 사업자에게 불이익을 주는 제도로 오히려 사업자들에게 탈세를 통해 손해를 만회하라는 신호로 작용할 수 있음

- 부가가치세 원리에 맞게 공제율은 10/110을 적용하면서 탈세로 인한 문제는 공제율이 아닌 다른 제도를 통해 보완하는 것이 타당
  - 또한, 중고자동차 매매사업자들은 매입세액 공제특례가 폐지될 경우 판매가격을 10% 인상하겠다고 답하였는데, 이 결과를 공제율 수준에 적용하면, 10/110보다 낮은 공제율 적용 시에도 판매가격을 인상하겠다는 것으로 해석할 수 있음
  - 따라서 공제율을 정상 부가가치세율보다 낮게 설정할 경우, 중고자동차 거래 활성화를 저해할 수 있음
- 설문조사 자료를 이용해 추정한 결과, 매입세액 공제특례로 인한 중고자동차 시장 활성화 및 재분배 효과는 상당한 것으로 나타나 제도의 취지를 달성하고 있는 것으로 평가됨
- 효과성 평가를 위하여 최근 3년 이내에 중고자동차를 구매한 경험이 있는 소비자 385명과 중고자동차 매매사업자 100명을 대상으로 설문조사 진행
  - 의제매입세액 공제특례제도로 인해 활성화된 중고자동차 시장규모는 현재의 약 10%로 추정할 수 있음
    - 중고자동차 소비자 설문자료를 기반으로 순위로짓모형을 이용하여 추정한 중고자동차 수요의 가격탄력성은 약 1의 값을 가짐
    - 중고자동차 매매사업자들의 경우에도 매입세액 공제특례가 폐지될 경우 판매가격을 10% 인상하겠다고 답하였음
  - 의제매입세액 공제특례로 인해 중고자동차 가격이 낮아져 구매력이 낮은 소비자도 중고자동차 시장에 진입하여 원하는 자동차를 구매할 수 있도록 하는 일종의 재분배 효과가 나타남
    - 낮은 소득구간의 구매자가 더 높은 소득구간에 속한 구매자와 비슷한 가격의 중고자동차를 구매하거나 심지어는 더 높은 가격의 중고자동차를 구매하는 결과를 보임
    - 중고자동차 구매자 설문조사를 기반으로 선형회귀분석(OLS)을 이용하여 분석한 결과, 소득구간이 중고자동차 구매가격에 아무런 영향을 미치지 못하였음

## 2. 정책 제언

- 중고자동차 의제매입세액 공제율 수준은 일단 현행과 같이 유지하는 것이 적절하다고 판단됨
  - 2017년 7월 공제율을 10/110으로 상향하는 동시에 자동차매매업을 현금영수증 의무발급 업종으로 지정함으로써 매출 측면의 거래투명성이 부분적으로나마 제고될 것으로 예상
    - 다만 매출 축소 신고의 관행은 상당히 소멸할 것으로 예상되는 반면, 위장당사자 거래 등에 직접적인 개선효과가 있을지는 의문임
  
- 2017년 7월부터 시작된 현금영수증 제도로 인해 거래의 투명성이 제고되면서 매출액과 함께 매입액도 이전보다 투명해진 것으로 평가
  - 중고자동차 매매사업자 명의로 현금영수증을 발급하기 때문에 중고자동차 딜러들의 매출액이 파악되고 있음
  - 중고자동차 매출이 투명해지면서 매입액도 부수적으로 투명해짐
    - 매입액을 낮출 경우 세부담이 커지게 되어 탈세 유인 감소
  - 현금영수증제도 전후 중고자동차 취득세 신고액을 비교해보면, 전반적으로 신고금액이 증가한 것으로 나타남
    - 윤상호 외(2019)에 의하면, 평균 신고금액이 증가했고(590만원 → 720만원), 시가표준액보다 신고금액이 큰 경우도 27.7%에서 41.4%로 증가함
  
- 현금영수증 제도하에서도 위장 당사자 거래를 통한 탈세 가능성은 존재
  - 관련해서 거래대금 지급을 증명하는 서류를 첨부하는 법안이 발의되기도 하였지만 국회 회기 종료로 자동 폐기됨
    - 소수의 위장 거래를 방지하기 위해 개인 간 자유로운 거래를 제약하면서 상당한 행정비용을 발생시키는 문제점이 있음
  - 증빙제출을 의무화하지 않고 사전에 과세관청에서 거래대금 증빙을 요청할 경우 제출해야 한다는 규정으로 완화
  
- 중고자동차 매매사업자와 중고자동차 딜러의 관계를 명확하게 해서 중고자동차 딜러들이 제도권 안에서 사업하도록 하는 방안이 필요

- 중고자동차 거래의 실질과 거래 명목이 다른 이중 구조로 이루어져 있어 거래 투명성이 저해되고 있음
  - 중고자동차 딜러는 실제 중고자동차 매매를 하지만 중고자동차 매매사업자로 등록을 할 수 없음
- 중고자동차 딜러를 중고자동차 매매사업자와 연계된 알선사업자 등으로 등록해서 사업자로서 사업자용 계좌 사용 등을 통해 과세 제도권 안으로 유도하여 거래 투명성을 제고할 필요가 있음

## 참고문헌

- 국세청, 『국세통계연보』, 2006~2018년의 각 연도.
- 기획재정부, 『조세지출예산서』, 2014~2019년 각 연도.
- 박명호, 「중고품등에 대한 부가가치세 과세방식에 대한 소고」, 『재정포럼』, 제171권, 한국조세연구원, 2010. 9., pp. 28~41.
- 박명호·유지선·이형민, 『주요국의 의제매입세액공제제도 및 마진과세제도 운영현황』, 한국조세재정연구원, 2012.
- 윤상호·신미정, 『현금영수증 발행과 중고자동차 취득세 과세표준 현실화』, 한국지방세연구원, 2019.
- 전병목·류덕현, 『재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액공제특례』, 기획재정부·한국조세재정연구원, 2016.
- 최명근·나성길, 『부가가치세법론』, 2006.
- 행정안전부, 『지방세통계연감』, 2012~2018년의 각 연도.
- HMRC, “Notice 718 The VAT Margin Scheme and global accounting,” March, 2011.
- 국가법령정보시스템, <http://www.law.go.kr/ordinInfoP.do?ordinSeq=1214433#AJAX>, 검색일자: 2020. 6. 11.
- \_\_\_\_\_, <http://www.law.go.kr/법령/조세특례제한법>, 검색일자: 2020. 2. 11.
- 국토교통부, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=437&hFormId=4392&hSelectId=4392&sStyleNum=855&sStart=201903&sEnd=201903&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.
- \_\_\_\_\_, <http://stat.molit.go.kr/portal/cate/statFileView.do?hRsId=58&hFormId=1244&hSelectId=1244&sStyleNum=562&sStart=2020&sEnd=2020&hPoint=00&hAppr=1>, 검색일자: 2020. 2. 10.





# 부 록





## <부록 1> 국세청 자료 분석

### <부표 1> 중고자동차 전체 사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	5,067	5,363	5,607	5,632
매출액	5,314,965	5,825,646	7,222,237	8,803,038
매출세액	457,530	509,284	653,440	810,269
매입액	5,425,694	5,971,181	7,542,978	8,845,009
매입세액	472,168	521,759	656,917	818,919
경감공제세액	1,025	543	3,782	4,755
재활용폐자원금	3,558,143	3,811,755	4,978,067	5,833,895
재활용폐자원세액	290,121	310,286	405,372	522,229
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.1	8.1	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-110,729	-145,535	-320,740	-41,971
공제대상액	84,821	69,864	93,579	117,026
공제대상세액	4,349	2,105	2,752	3,433
중고자동차 매입건수	757,726	788,120	833,888	922,719

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

### <부표 2> 중고자동차 전체 사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	5,067	5,363	5,607	5,632
매출액	1,049	1,086	1,288	1,563
매출세액	90	95	117	144
매입액	1,071	1,113	1,345	1,570
매입세액	93	97	117	145
경감공제세액	0.2	0.1	0.7	0.8
재활용폐자원금	702	711	888	1,036
재활용폐자원세액	57	58	72	93
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.1	8.1	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-22	-27	-57	-7
공제대상액	17	13	17	21
공제대상세액	1	0	0	1
중고자동차 매입건수	150	147	149	164

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 3> 중고자동차 법인 사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,109	1,188	1,372	1,498
매출액	2,713,113	2,975,089	3,588,352	4,546,752
매출세액	245,926	272,347	334,904	430,997
매입액	2,756,623	3,023,748	3,707,720	4,531,964
매입세액	238,980	263,245	322,388	419,135
경감공제세액	0.99	0.93	1.03	1.44
재활용폐자원금	1,814,578	1,930,963	2,416,153	2,921,324
재활용폐자원세액	147,552	156,583	195,921	260,276
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9
영업마진 <sup>3)</sup>	-43,509	-48,659	-119,368	14,788
공제대상액	55,709	49,597	65,836	82,392
공제대상세액	2,777	1,454	1,919	2,400
중고자동차 매입건수	331,078	349,850	375,369	422,648

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 4> 중고자동차 법인 사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,109	1,188	1,372	1,498
매출액	2,446	2,504	2,615	3,035
매출세액	222	229	244	288
매입액	2,486	2,545	2,702	3,025
매입세액	215	222	235	280
경감공제세액	0.001	0.001	0.001	0.001
재활용폐자원금	1,636	1,625	1,761	1,950
재활용폐자원세액	133	132	143	174
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9
영업마진 <sup>3)</sup>	-39	-41	-87	10
공제대상액	50	42	48	55
공제대상세액	3	1	1	2
중고자동차 매입건수	299	294	274	282

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 5> 중고자동차 개인 사업자 현황(총액)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	3,958	4,175	4,235	4,134
매출액	2,601,851	2,850,557	3,633,886	4,256,286
매출세액	211,605	236,937	318,536	379,273
매입액	2,669,071	2,947,434	3,835,258	4,313,045
매입세액	233,188	258,514	334,530	399,784
경감공제세액	1,024	542	3,781	4,753
재활용폐자원금	1,743,565	1,880,792	2,561,914	2,912,570
재활용폐자원세액	142,569	153,702	209,451	261,953
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.2	8.2	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-67,220	-96,876	-201,372	-56,759
공제대상액	29,111	20,267	27,743	34,634
공제대상세액	1,572	651	833	1,034
중고자동차 매입건수	426,648	438,270	458,519	500,071

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 6> 중고자동차 개인 사업자 현황(평균)

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015	2016	2017	2018
사업자 수 <sup>1)</sup>	3,958	4,175	4,235	4,134
매출액	657	683	858	1,030
매출세액	53	57	75	92
매입액	674	706	906	1,043
매입세액	59	62	79	97
경감공제세액	0.3	0.1	0.9	1.1
재활용폐자원금	441	450	605	705
재활용폐자원세액	36	37	49	63
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.2	8.2	8.2	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-17	-23	-48	-14
공제대상액	7	5	7	8
공제대상세액	0	0	0	0
중고자동차 매입건수	108	105	108	121

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 7> 중고자동차 법인·개인별 사업자 비중

(단위: 개, 백만원, %, 건)

구분	2015		2016		2017		2018	
	법인	개인	법인	개인	법인	개인	법인	개인
사업자 수	21.9	78.1	22.2	77.8	24.5	75.5	26.6	73.4
매출액	51.0	49.0	51.1	48.9	49.7	50.3	51.6	48.4
매출세액	53.8	46.2	53.5	46.5	51.3	48.7	53.2	46.8
매입액	50.8	49.2	50.6	49.4	49.2	50.8	51.2	48.8
매입세액	50.6	49.4	50.5	49.5	49.1	50.9	51.2	48.8
경감공제세액	0.1	99.9	0.2	99.8	0.0	100.0	0.0	100.0
재활용폐자원금	51.0	49.0	50.7	49.3	48.5	51.5	50.1	49.9
재활용폐자원세액	50.9	49.1	50.5	49.5	48.3	51.7	49.8	50.2
영업마진	39.3	60.7	33.4	66.6	37.2	62.8	-35.2	135.2
공제대상액	65.7	34.3	71.0	29.0	70.4	29.6	70.4	29.6
공제대상세액	63.9	36.1	69.1	30.9	69.7	30.3	69.9	30.1
중고자동차 매입건수	43.7	56.3	44.4	55.6	45.0	55.0	45.8	54.2

자료: 국세청 내부 자료

<부표 8> 중고자동차 매출액분위별 사업자 현황(총액)-2015년, 2016년

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도	2015			2016		
	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,521	2,026	1,520	1,609	2,146	1,608
매출액	154,588	1,047,280	4,113,097	171,239	1,116,804	4,537,604
매출세액	9,317	73,706	374,507	10,883	79,010	419,391
매입액	176,051	1,063,748	4,185,894	203,890	1,145,503	4,621,788
매입세액	14,984	91,332	365,853	17,390	98,737	405,632
경감공제 세액	44	348	632	56	310	176
재활용폐자원금	116,863	754,600	2,686,679	134,092	794,869	2,882,794
재활용폐자원세액	9,480	61,526	219,116	10,817	64,717	234,751
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.2	8.2	8.1	8.1	8.1
영업마진 <sup>3)</sup>	-21,464	-16,468	-72,798	-32,651	-28,700	-84,184
공제대상액	2,876	17,923	64,022	4,291	14,581	50,992
공제대상세액	155	1,005	3,189	126	450	1,529
중고자동차 매입건수	43,654	208,721	505,351	46,051	217,616	524,453

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 9> 중고자동차 매출액분위별 사업자 현황(총액)-2017년, 2018년

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도 매출액 분위	2017			2018		
	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,683	2,242	1,682	1,690	2,253	1,689
매출액	219,400	1,428,487	5,574,351	267,130	1,782,802	6,753,106
매출세액	14,625	108,798	530,018	18,458	140,009	651,802
매입액	252,845	1,497,341	5,792,791	334,769	1,780,794	6,729,446
매입세액	21,623	128,926	506,369	30,870	162,989	625,060
경감공제세액	325	2,322	1,134	778	3,094	883
재활용폐자원금	162,132	1,025,325	3,790,611	197,990	1,210,173	4,425,732
재활용폐자원세액	13,156	83,362	308,854	17,708	108,196	396,325
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9	8.9	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-33,446	-68,855	-218,440	-67,639	2,008	23,660
공제대상액	3,406	19,016	71,157	4,322	24,507	88,197
공제대상세액	104	557	2,090	133	732	2,569
총 건수	45,364	237,606	550,918	55,410	274,880	592,429

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 10> 중고자동차 매출액분위별 사업자 현황(평균)-2015년, 2016년

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도 매출액 분위	2015			2016		
	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,521	2,026	1,520	1,609	2,146	1,608
매출액	102	517	2,706	106	520	2,822
매출세액	6	36	246	7	37	261
매입액	116	525	2,754	127	534	2,874
매입세액	10	45	241	11	46	252
경감공제세액	0	0	0	0	0	0
재활용폐자원금	77	372	1,768	83	370	1,793
재활용폐자원세액	6	30	144	7	30	146
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.2	8.2	8.1	8.1	8.1
영업마진 <sup>3)</sup>	-14	-8	-48	-20	-13	-52
공제대상액	2	9	42	3	7	32
공제대상세액	0	0	2	0	0	1
총 건수	29	103	332	29	101	326

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 11> 중고자동차 매출액분위별 사업자 현황(평균)-2017년, 2018년

(단위: 개, 백만원, %, 건)

연도 매출액 분위	2017			2018		
	하위 30%	중위 40%	상위 30%	하위 30%	중위 40%	상위 30%
사업자 수 <sup>1)</sup>	1,683	2,242	1,682	1,690	2,253	1,689
매출액	130	637	3,314	158	791	3,998
매출세액	9	49	315	11	62	386
매입액	150	668	3,444	198	790	3,984
매입세액	13	58	301	18	72	370
경감공제세액	0	1	1	0	1	1
재활용폐자원금	96	457	2,254	117	537	2,620
재활용폐자원세액	8	37	184	10	48	235
실효매입세액 공제율 <sup>2)</sup>	8.1	8.1	8.1	8.9	8.9	9.0
영업마진 <sup>3)</sup>	-20	-31	-130	-40	1	14
공제대상액	2	8	42	3	11	52
공제대상세액	0	0	1	0	0	2
총 건수	27	106	328	33	122	351

주: 1) 중고자동차 매매사업자는 “재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서”의 중고자동차 매입 건수가 1건 이상 있는 사업자를 의미하며, 이들 중 중고자동차 매입건당 매출액이 2억 원을 초과하는 사업자는 제외

2) 실효매입세액 공제율은 재활용폐자원금 총액 대비 재활용폐자원세액 총액의 비율임

3) 영업마진 총액은 매출액 총액에서 매입액 총액을 차감한 금액임

자료: 국세청 내부 자료

<부표 12> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 총액-1

(단위: 개, 백만원)

지역	사업자 수	매출액	매출세액	매입액	매입세액
경기도	1,065	2,569,553	242,501	2,504,998	230,767
인천광역시	1,041	1,166,961	82,584	1,140,970	105,003
대구광역시	623	963,669	93,940	973,347	91,473
서울특별시	470	1,305,496	123,954	1,423,931	133,282
경상남도	402	359,908	31,603	358,634	32,846
경상북도	292	188,441	18,018	181,953	16,678
부산광역시	287	532,122	51,481	527,768	48,943
전라북도	226	262,984	26,078	269,127	24,916
충청남도	224	249,254	22,333	248,945	22,672
광주광역시	200	447,564	44,423	459,241	43,096
충청북도	190	190,252	18,401	188,375	17,324
전라남도	153	94,944	9,401	94,104	8,522
강원도	147	69,618	6,507	68,658	6,093
대전광역시	135	262,103	25,308	260,616	24,139
울산광역시	128	114,119	11,251	118,660	10,799
제주 특별자치도	49	26,049	2,488	25,681	2,364

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함

자료: 국세청 내부 자료

<부표 13> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 총액-2

(단위: 백만원, %)

지역	경감공제세액	재활용 폐자원금액	재활용폐자원 세액	실효매입세액 공제율	영업마진
경기도	646	1,651,370	146,232	8.9	64,555
인천광역시	343	672,226	60,655	9.0	25,991
대구광역시	942	579,325	52,289	9.0	-9,678
서울특별시	37	931,389	84,592	9.1	-118,435
경상남도	569	260,283	23,053	8.9	1,274
경상북도	430	125,054	11,078	8.9	6,488
부산광역시	218	393,305	35,526	9.0	4,355
전라북도	276	200,771	18,025	9.0	-6,142
충청남도	219	161,462	14,039	8.7	309
광주광역시	10	306,445	27,824	9.1	-11,678
충청북도	248	137,208	12,203	8.9	1,876
전라남도	251	65,892	5,702	8.7	840
강원도	256	52,569	4,528	8.6	960
대전광역시	76	176,930	15,782	8.9	1,487
울산광역시	161	98,490	8,787	8.9	-4,541
제주 특별자치도	71	21,176	1,917	9.1	368

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함  
 자료: 국세청 내부 자료

<부표 14> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 총액-3

(단위: 건, 백만원)

지역	중고자동차 매입건수	공제대상액	공제대상세액
경기도	287,507	58,286	1,716
인천광역시	131,740	4,988	145
대구광역시	73,910	5,530	161
서울특별시	78,864	2,163	63
경상남도	53,991	7,407	216
경상북도	28,768	5,146	150
부산광역시	46,403	3,017	95
전라북도	33,911	2,863	83
충청남도	38,274	8,970	261
광주광역시	29,756	41	1
충청북도	29,869	3,944	115
전라남도	20,903	3,868	113
강원도	17,280	3,673	107
대전광역시	29,977	4,806	140
울산광역시	16,879	2,199	64
제주 특별자치도	4,687	125	4

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함  
 자료: 국세청 내부 자료

<부표 15> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 평균-1

(단위: 개, 백만원)

지역	사업자 수	매출액	매출세액	매입액	매입세액
경기도	1,065	241,273	22,770	235,211	21,668
인천광역시	1,041	112,100	7,933	109,603	10,087
대구광역시	623	154,682	15,079	156,235	14,683
서울특별시	470	277,765	26,373	302,964	28,358
경상남도	402	89,529	7,861	89,213	8,171
경상북도	292	64,534	6,170	62,313	5,712
부산광역시	287	185,408	17,938	183,891	17,053
전라북도	226	116,365	11,539	119,083	11,025
충청남도	224	111,274	9,970	111,136	10,121
광주광역시	200	223,782	22,212	229,621	21,548
충청북도	190	100,132	9,685	99,145	9,118
전라남도	153	62,055	6,144	61,506	5,570
강원도	147	47,359	4,426	46,706	4,145
대전광역시	135	194,150	18,746	193,049	17,881
울산광역시	128	89,155	8,790	92,703	8,437
제주 특별자치도	49	53,162	5,078	52,410	4,825

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함  
 자료: 국세청 내부 자료

<부표 16> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 평균-2

(단위: 백만원, %)

지역	경감공제세액	재활용 폐자원금액	재활용폐자원 세액	실효매입세액 공제율	영업마진
경기도	61	155,058	13,731	8.9	6,062
인천광역시	33	64,575	5,827	9.0	2,497
대구광역시	151	92,990	8,393	9.0	-1,553
서울특별시	8	198,168	17,998	9.1	-25,199
경상남도	142	64,747	5,735	8.9	317
경상북도	147	42,827	3,794	8.9	2,222
부산광역시	76	137,040	12,378	9.0	1,517
전라북도	122	88,837	7,975	9.0	-2,718
충청남도	98	72,081	6,267	8.7	138
광주광역시	5	153,222	13,912	9.1	-5,839
충청북도	131	72,215	6,422	8.9	988
전라남도	164	43,067	3,727	8.7	549
강원도	174	35,761	3,081	8.6	653
대전광역시	57	131,059	11,690	8.9	1,101
울산광역시	126	76,945	6,865	8.9	-3,548
제주 특별자치도	144	43,215	3,913	9.1	752

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함  
 자료: 국세청 내부 자료

<부표 17> 2018년 중고자동차 매매사업자 지역별 평균-3

(단위: 건, 백만원)

지역	중고자동차 매입건수	공제대상액	공제대상세액
경기도	26,996	5,473	161
인천광역시	12,655	479	14
대구광역시	11,864	888	26
서울특별시	16,780	460	13
경상남도	13,431	1,843	54
경상북도	9,852	1,762	51
부산광역시	16,168	1,051	33
전라북도	15,005	1,267	37
충청남도	17,087	4,004	117
광주광역시	14,878	21	1
충청북도	15,721	2,076	60
전라남도	13,662	2,528	74
강원도	11,755	2,499	73
대전광역시	22,205	3,560	104
울산광역시	13,187	1,718	50
제주 특별자치도	9,565	254	7

주: 세종특별자치시는 충청남도에 포함  
 자료: 국세청 내부 자료

## <부록 2> 중고자동차 구매자 대상 설문지

### 중고자동차 조세특례 관련 인식 조사 (중고자동차 소비자)



안녕하세요. 조사전문기관 한국리서치입니다.

저희는 **한국조세재정연구원**과 함께 자동차 거래 과정의 과세 제도 관련 조사를 진행하고 있습니다.

본 조사의 결과는 관련 제도 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다. 바쁘시겠지만, 잠시만 시간을 내시어 조사에 협조해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

귀하께서 응답하신 내용은 모두 통계 수치로 처리되어, 오직 연구목적으로만 활용됩니다. 또한, 「통계법」 제33조에 의해 귀하께서 응답하신 내용은 철저히 비밀이 보장됩니다.

2020년 5월



#### 응답자 확인 문항

SQ1. 귀하의 출생년도는 어떻게 되시나요?

(        )년 → [만 20세 이하 조사종료, 80세 이상 알림창으로 재확인]

SQ2. 귀하께서는 최근 3년 이내에 자동차를 구매하신 경험이 있으십니까?

- ① 구매한적 있다
- ② 구매한적 없다 → [조사종료]

SQ3. 귀하께서 최근 3년 이내에 직접 구매하신 자동차의 유형을 모두 응답해주세요 (복수응답)

- ① 신차
- ② 중고자동차 → [미선택시 조사종료]

SQ4. 귀하께서 최근 3년 이내에 직접 구매하신 중고자동차를 어떤 방법으로 지불했습니까?

- ① 모두 계좌이체 등 현금
- ② 모두 신용카드 → [조사종료]
- ③ 계좌이체 등 현금 + 신용카드 → [조사종료]



### 본설문

A1. 귀하께서 최근 3년 이내에 직접 구매하신 중고자동차는 모두 몇 대 입니까?

- ① 1대
- ② 2대
- ③ 3대
- ④ 4대
- ⑤ 5대 이상

[로직: A2~A23는 A1의 응답값 만큼 반복설문, 최대 5대까지]

A2. 최근 3년 이내에 직접 구매하신 [n]번째 중고자동차의 브랜드를 응답해주세요

- ① 현대
- ② 한국GM(쉐보레)
- ③ 기아
- ④ 쌍용
- ⑤ 르노삼성
- ⑥ 혼다
- ⑦ 닛산(인피니티)
- ⑧ 토요타(렉서스)
- ⑨ 포드
- ⑩ 크라이슬러
- ⑪ BMW(미니)
- ⑫ 벤츠
- ⑬ 폭스바겐
- ⑭ 아우디
- ⑮ 푸조
- ⑯ 기타(\_\_\_\_\_)

A3. 구매하신 **[A2의 응답브랜드]**의 모델명을 응답해주세요

- ① [브랜드별 자동차 모델명]
- ② [브랜드별 자동차 모델명]
- ③ [브랜드별 자동차 모델명]
- ④ [브랜드별 자동차 모델명]
- ..... 기타(\_\_\_\_\_)

**[로직: A2의 응답 브랜드에 해당하는 자동차 모델명 보기로 제시]**

A4. 구매하신 **[A2의 응답브랜드]** **[A3의 응답모델명]**의 구매경로를 응답해주세요

- ① 중고자동차 판매처
- ② 판매사업자가 아닌 개인

A5. 구매하신 **[A2의 응답브랜드]** **[A3의 응답모델명]**의 구매연도를 응답해주세요

- ① 2017년도
- ② 2018년도
- ③ 2019년도
- ④ 2020년도

A6. 구매하신 **[A2의 응답브랜드]** **[A3의 응답모델명]**의 연식을 응답해주세요

( \_\_\_\_\_ )년도

**[로직: 응답값 범위, 1950년도 ~ 2020년도]**

A7. 구매하신 **[A2의 응답브랜드]** **[A3의 응답모델명]**의 차량 유형을 응답해주세요

- ① 경소형(1600CC 미만)
- ② 준중형(1600CC 이상~2000CC미만)
- ③ 중형(2000CC 이상~2500CC미만)
- ④ 대형(2500CC 이상)
- ⑤ SUV
- ⑥ 승합차/미니밴
- ⑦ 트럭/화물차
- ⑧ 기타(\_\_\_\_\_)

A8. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 연료 유형을 응답해주세요

- ① 휘발유
- ② 경유(디젤)
- ③ LPG
- ④ 하이브리드
- ⑤ 전기
- ⑥ CNG(압축천연가스)
- ⑦ 기타(\_\_\_\_\_)

A9. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 구매당시 주행거리를 응답해주세요

- ① 2만km 미만
- ② 2만km~5만km 미만
- ③ 5만km~8만km 미만
- ④ 8만km~11만km 미만
- ⑤ 11만km~14만km 미만
- ⑥ 14만km~17만km 미만
- ⑦ 17만km 이상

A10. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 구매 가격을 응답해주세요

( \_\_\_\_\_ )만원 [로직: 응답값 한글 단위로 출력]

[로직: 응답값 범위, 30만원~2억원]

A11. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 구매 용도를 응답해주세요

- ① 자가용
- ② 영업용

A12. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 3%, 약 [A10의 응답값 \* 0.03]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A12=1 응답자만]

A13. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 5%, 약 [A10의 응답값 \* 0.05]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A13=1 응답자만]

A14. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 8%, 약 [A10의 응답값 \* 0.08]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A14=1 응답자만]

A15. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 10%, 약 [A10의 응답값 \* 0.10]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A15=1 응답자만]

A16. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 15%, 약 [A10의 응답값 \* 0.15]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A4=1 응답자만]

A17. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자로부터 현금영수증을 발급 받았습니까? 구매내역서가 아닌 국세청에 등록 가능한 현금영수증 발급여부를 응답해 주세요.

- ① 현금영수증을 발급받았다
- ② 현금영수증을 발급받지 않았다
- ③ 기억나지 않는다

[로직: A17=1,2 응답자만]

A18. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자가 귀하에게 현금영수증을 의무적으로 발급해 주어야 한다는 사실을 알고 계셨습니까?

- ① 그렇다
- ② 아니다

[로직: A17=1,2 응답자만]

A19. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자가 자신의 현금영수증 발급 의무에 대해 설명해주었습니까?

- ① 그렇다
- ② 아니다

[로직: A17=1 응답자만]

A20. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자는 현금영수증 발급에 협조적이었습니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇다
- ⑤ 매우 그렇다

[로직: A17=1 응답자만]

A21. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 구매금액 전액에 대해서 현금영수증을 발급받았습니까?

- ① 그렇다
- ② 일부금액에 대해서만 발급받았다

[로직: A21=2 응답자만]

A22. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 일부금액에 대해서만 현금영수증을 발급받은 이유는 무엇입니까?

- ① 아무 대가없이 판매업자의 요청을 받아들였다
- ② 판매업자가 가격할인이나 다른 인센티브를 제시하여 일부금액에 대해서만 발급받았다

[로직: A17=2 응답자만]

A23. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 현금영수증을 발급받지 못한 이유는 무엇입니까?

- ① 현금영수증 제도에 대해 잘 몰랐고, 판매업자도 설명해주지 않았다
- ② 현금영수증 제도를 알고 있었으나, 일부러 또는 실수로 요청하지 않았다
- ③ 현금영수증을 요구했으나, 판매업자가 발급을 거부했다
- ④ 판매업자가 가격할인 등을 제시하여, 현금영수증 발급 요구를 스스로 철회했다
- ⑤ 기타( )

[로직: (A18=1) OR (A19=1) 응답자는 A23의 1번 응답 불가능]



### 응답자 정보

DQ1. 귀하의 성별은 어떻게 되시나요?

- ① 남성
- ② 여성

DQ2. 귀하의 현재 결혼 상태는 어떻게 되시나요?

- ① 미혼
- ② 기혼

DQ3. 귀하의 최종학력은 어떻게 되십니까?

- ① 초졸
- ② 중졸
- ③ 고졸
- ④ 대졸
- ⑤ 대학원 졸업 이상

DQ4. 귀하를 포함한 귀택의 가구원의 수는 어떻게 되시나요?

- ① 1명(1인 가구)
- ② 2명
- ③ 3명
- ④ 4명
- ⑤ 5명 이상(기타: \_\_\_\_\_명)

DQ5. 귀하의 현재 직업은 어떻게 되시나요?

- ① 전문직(의사, 간호사, 변호사, 회계사, 예술가, 종교인, 엔지니어, 프로그래머, 기술사 등)
- ② 교직(교사, 유치원 교사, 학원 강사 등)
- ③ 관리직(중소기업 사장, 대기업 부장 이상, 공무원 및 공공기관의 고위 관리자급 이상)
- ④ 사무직(중소기업 직원, 대기업 차장 이하, 공무원 및 공공기관의 중간 관리자급 이하)
- ⑤ 자영업(상업, 종업원 9인 이하의 소규모 장사 및 개인 택시 운전 등)
- ⑥ 판매직(보험판매, 세일즈맨, 도/소매업 직원, 부동산판매, 행사노점상 등)
- ⑦ 서비스직(미용, 통신, 안내, 요식업 직원 등)
- ⑧ 생산/노무직(생산감독, 현장직, 생산직 등)
- ⑨ 기능직(차량운전자, 기술직, 제빵업, 목수, 전기공, 보석세공, 정비사, 배관공 등)
- ⑩ 농/축/광/수산업(축산, 낙농업, 수산, 임업, 광업 등)
- ⑪ 학생(초중고 학생, 대학생, 대학원생)
- ⑫ 주부(전업주부, 파트타임 근무 주부)
- ⑬ 무직
- ⑭ 퇴직/연금생활자
- ⑮ 기타( )

[로직: DQ5=1~10 응답자만]

[로직: DQ5=5 응답자는 DQ6=1,2 선택 불가능]

DQ6. 귀하의 종사상 지위는 어떻게 되시나요?

- ① 상용직(정규직)
- ② 임시직(기간제, 계약직)
- ③ 고용주/자영업
- ④ 무급가족 종사자

DQ7. 귀하의 거주지역은 어떻게 되시나요?

- ① 서울
- ② 부산
- ③ 대구
- ④ 광주
- ⑤ 인천
- ⑥ 대전
- ⑦ 울산
- ⑧ 세종
- ⑨ 경기
- ⑩ 강원
- ⑪ 충북
- ⑫ 충남(세종)
- ⑬ 전북
- ⑭ 전남
- ⑮ 경북
- ⑯ 경남
- ⑰ 제주

DQ8. 귀하의 월 평균 개인소득을 응답해주세요. (부동산, 금융 등 기타 소득을 모두 포함하여 세전을 기준으로 응답바랍니다.)

- ① 100만원 미만
- ② 100만원 이상~200만원 미만
- ③ 200만원 이상~300만원 미만
- ④ 300만원 이상~400만원 미만
- ⑤ 400만원 이상~500만원 미만
- ⑥ 500만원 이상~600만원 미만
- ⑦ 600만원 이상~700만원 미만
- ⑧ 700만원 이상~800만원 미만
- ⑨ 800만원 이상~900만원 미만
- ⑩ 1,000만원 이상

DQ9. 귀하의 월 평균 가구소득을 응답해주세요.

(부동산, 금융 등 기타 소득을 모두 포함하여 세전을 기준으로 응답바랍니다.)

- ① 200만원 미만
- ② 200만원 이상~400만원 미만
- ③ 400만원 이상~600만원 미만
- ④ 600만원 이상~800만원 미만
- ⑤ 800만원 이상~1,000만원 미만
- ⑥ 1,000만원 이상~1,200만원 미만
- ⑦ 1,200만원 이상~1,400만원 미만
- ⑧ 1,400만원 이상~1,600만원 미만
- ⑨ 1,600만원 이상~1,800만원 미만
- ⑩ 1,800만원 이상~2,000만원 미만
- ⑪ 2,000만원

## <부록 3> 중고자동차 매매사업자 대상 설문지

### 중고자동차 조세특례 관련 인식 조사 (자동차 판매업자)



안녕하세요. 조사전문기관 한국리서치입니다.

저희는 **한국조세재정연구원**과 함께 중고자동차 거래에 적용되는 의제매입세액공제 관련 조사를 진행하고 있습니다.

본 조사의 결과는 관련 제도 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다. 업무로 바쁘시겠지만, 잠시만 시간을 내시어 조사에 협조 부탁드립니다.

귀하께서 응답하신 내용은 모두 통계 수치로 처리되어, 오직 연구목적으로만 활용됩니다. 또한, 「통계법」 제33조에 의해 응답하신 내용은 철저히 비밀이 보장됩니다.

2020년 5월



#### SQ. 응답자 확인

SQ1. 귀하께서는 중고자동차판매사에 소속되거나 운영하시고 계십니까?

- ① 예
- ② 아니오→[조사종료]

SQ2. 귀하께서는 다음 중에 어디서 속하십니까?

- ① 중고자동차 딜러
- ② 중고자동차판매사 운영자
- ③ 그 외 직원 → [조사종료]



A4. 작년(2019년) 기준으로 중고자동차 판매 매출액 중 국산차와 외제차의 비율을 말씀해주세요

	국산 중고자동차	외국산 중고자동차	합계
매출액 비율	(            )%	(            )%	100%

A5. 작년(2019년) 기준으로 중고자동차 유형별 판매대수 비율을 말씀해주세요. 유형을 불러드리겠습니다

승용차 (세단)	SUV	승합차 (미니밴)	트럭 및 화물차	기타	합계
(            )%	(            )%	(            )%	(            )%	(            )%	100%



## B. 본설문

※ 다음부터 드리는 질문은 중고자동차를 매입하실 때에 대한 내용입니다.

B1. 중고자동차에 적용되는 의제매입세액공제 제도가 중고자동차 매입가격에 영향을 미치고 있습니까?

- ① 매우 영향 있다
- ② 어느 정도 영향이 있다
- ③ 별로 영향 없다 → B3로 이동
- ④ 전혀 영향 없다 → B3로 이동

[로직: B1=1,2 응답자만]

B2. 중고자동차를 매입하실 때, 세금계산서를 발급할 수 없는 개인과 세금계산서를 발급하는 사업자 간에 매입가격에 차이가 있습니까?

- ① 차이가 없다 → B3로 이동
- ② 개인에게 더 비싸게 매입한다
- ③ 사업자에게 더 비싸게 매입한다

[로직: B2=2 응답자만]

B2\_1. 그렇다면 평균적으로 개인에게 얼마만큼 더 비싸게 매입하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

[로직: B2=3 응답자만]

B2\_2. 그렇다면 평균적으로 사업자로부터 얼마만큼 더 비싸게 매입하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10%미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

※ 다음부터 드리는 질문은 중고자동차를 다시 판매하실 때에 대한 내용입니다.

B3. 중고자동차에 적용되는 의제매입세액공제 제도가 중고자동차 판매가격에 영향을 미치고 있습니까?

- ① 매우 영향 있다
- ② 어느 정도 영향이 있다
- ③ 별로 영향 없다
- ④ 전혀 영향 없다

B4. 만약 중고자동차에 적용되는 의제매입세액공제 제도가 폐지된다면 중고자동차 판매가격이 평균적으로 얼마나 상승할 것이라고 생각하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

B5. 만약 [B4의 응답값] 만큼 중고자동차 판매가격이 상승하면 판매는 평균적으로 얼마나 감소할 것이라고 생각하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

B6. 중고자동차를 구매하는 고객들은 현금영수증 의무발급제도에 대해 잘 알고 있는 편입니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다 → B8로 이동
- ④ 그렇다 → B8로 이동
- ⑤ 매우 그렇다 → B8로 이동



B12. 현금영수증 발급으로 인해 매출신고 축소사례가 줄어드는 등 거래 관행이 투명해졌다고 생각하십니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇다
- ⑤ 매우 그렇다

**[로직: B12=1,2,3 응답자만]**

B13. 아니라면, 적어도 향후 2년 내에 거래 관행이 투명해질 것으로 예상하십니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇다
- ⑤ 매우 그렇다

## 중고자동차 조세특례 관련 인식 조사 (중고자동차 소비자)



안녕하세요. 조사전문기관 한국리서치입니다.

저희는 **한국조세재정연구원**과 함께 자동차 거래 과정의 과세 제도 관련 조사를 진행하고 있습니다.

본 조사의 결과는 관련 제도 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다. 바쁘시겠지만, 잠시만 시간을 내시어 조사에 협조해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

귀하께서 응답하신 내용은 모두 통계 수치로 처리되어, 오직 연구목적으로만 활용됩니다. 또한, 「통계법」 제33조에 의해 귀하께서 응답하신 내용은 철저히 비밀이 보장됩니다.

2020년 5월



### 응답자 확인 문항

SQ1. 귀하의 출생년도는 어떻게 되시나요?

(        )년 → [만 20세 이하 조사종료, 80세 이상 알림창으로 재확인]

SQ2. 귀하께서는 최근 3년 이내에 자동차를 구매하신 경험이 있으십니까?

- ① 구매한적 있다
- ② 구매한적 없다 → [조사종료]

SQ3. 귀하께서 최근 3년 이내에 직접 구매하신 자동차의 유형을 모두 응답해주세요 (복수응답)

- ① 신차
- ② 중고자동차 → [미선택시 조사종료]

SQ4. 귀하께서 최근 3년 이내에 직접 구매하신 중고자동차를 어떤 방법으로 지불했습니까?

- ① 모두 계좌이체 등 현금
- ② 모두 신용카드 → [조사종료]
- ③ 계좌이체 등 현금 + 신용카드 → [조사종료]



## 본 설문

A1. 귀하께서 최근 3년 이내에 직접 구매하신 중고자동차는 모두 몇 대 입니까?

- ① 1대
- ② 2대
- ③ 3대
- ④ 4대
- ⑤ 5대 이상

[로직: A2~A23는 A1의 응답값 만큼 반복설문, 최대 5대까지]

A2. 최근 3년 이내에 직접 구매하신 [n]번째 중고자동차의 브랜드를 응답해주세요

- ① 현대
- ② 한국GM(쉐보레)
- ③ 기아
- ④ 쌍용
- ⑤ 르노삼성
- ⑥ 혼다
- ⑦ 닛산(인피니티)
- ⑧ 토요타(렉서스)
- ⑨ 포드
- ⑩ 크라이슬러
- ⑪ BMW(미니)
- ⑫ 벤츠
- ⑬ 폭스바겐
- ⑭ 아우디
- ⑮ 푸조
- ⑯ 기타(\_\_\_\_\_)

A3. 구매하신 [A2의 응답브랜드]의 모델명을 응답해주세요

- ① [브랜드별 자동차 모델명]
- ② [브랜드별 자동차 모델명]
- ③ [브랜드별 자동차 모델명]
- ④ [브랜드별 자동차 모델명]
- ..... 기타(\_\_\_\_\_)

[로직: A2의 응답 브랜드에 해당하는 자동차 모델명 보기로 제시]

A4. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 구매경로를 응답해주세요

- ① 중고자동차 판매처
- ② 판매사업자가 아닌 개인

A5. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 구매연도를 응답해주세요

- ① 2017년도
- ② 2018년도
- ③ 2019년도
- ④ 2020년도

A6. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 연식을 응답해주세요

( )년도

[로직: 응답값 범위, 1950~2020년도]

A7. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 차량 유형을 응답해주세요

- ① 경소형(1600CC 미만)
- ② 준중형(1600CC 이상~2000CC 미만)
- ③ 중형(2000CC 이상~2500CC 미만)
- ④ 대형(2500CC 이상)
- ⑤ SUV
- ⑥ 승합차/미니밴
- ⑦ 트럭/화물차
- ⑧ 기타(\_\_\_\_\_)

A8. 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명]의 연료 유형을 응답해주세요

- ① 휘발유
- ② 경유(디젤)
- ③ LPG
- ④ 하이브리드
- ⑤ 전기
- ⑥ CNG(압축천연가스)
- ⑦ 기타(\_\_\_\_\_)



[로직: A14=1 응답자만]

A15. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 10% 약 [A10의 응답값 \* 0.10]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A15=1 응답자만]

A16. 만약 구매하신 [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 자동차의 구매당시의 가격이 15% 약 [A10의 응답값 \* 0.15]만원 더 높았다고 하더라도 해당 중고자동차를 구매하실 용의가 있으셨겠습니까?

- ① 예
- ② 아니오 → A17으로 이동

[로직: A4=1 응답자만]

A17. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자로부터 현금영수증을 발급 받았습니까? 구매내역서가 아닌 국세청에 등록 가능한 현금영수증 발급여부를 응답해 주세요.

- ① 현금영수증을 발급받았다
- ② 현금영수증을 발급받지 않았다
- ③ 기억나지 않는다

[로직: A17=1,2 응답자만]

A18. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자가 귀하에게 현금영수증을 의무적으로 발급해 주어야 한다는 사실을 알고 계셨습니까?

- ① 그렇다
- ② 아니다

[로직: A17=1,2 응답자만]

A19. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자가 자신의 현금영수증 발급 의무에 대해 설명해주었습니까?

- ① 그렇다
- ② 아니다

[로직: A17=1 응답자만]

A20. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 중고자동차 판매업자는 현금영수증 발급에 협조적이었습니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇다
- ⑤ 매우 그렇다

[로직: A17=1 응답자만]

A21. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 구매금액 전액에 대해서 현금영수증을 발급받았습니까?

- ① 그렇다
- ② 일부금액에 대해서만 발급받았다

[로직: A21=2 응답자만]

A22. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 일부금액에 대해서만 현금영수증을 발급받은 이유는 무엇입니까?

- ① 아무 대가없이 판매업자의 요청을 받아들였다
- ② 판매업자가 가격할인이나 다른 인센티브를 제시하여 일부금액에 대해서만 발급받았다

[로직: A17=2 응답자만]

A23. [A2의 응답브랜드] [A3의 응답모델명] 구매 당시 현금영수증을 발급받지 못한 이유는 무엇입니까?

- ① 현금영수증 제도에 대해 잘 몰랐고, 판매업자도 설명해주지 않았다
- ② 현금영수증 제도를 알고 있었으나, 일부러 또는 실수로 요청하지 않았다
- ③ 현금영수증을 요구했으나, 판매업자가 발급을 거부했다
- ④ 판매업자가 가격할인 등을 제시하여, 현금영수증 발급 요구를 스스로 철회했다
- ⑤ 기타( )

[로직: (A18=1) OR (A19=1) 응답자는 A23의 1번 응답 불가능]



### 응답자 정보

DQ1. 귀하의 성별은 어떻게 되시나요?

- ① 남성
- ② 여성

DQ2. 귀하의 현재 결혼 상태는 어떻게 되시나요?

- ① 미혼
- ② 기혼

DQ3. 귀하의 최종학력은 어떻게 되십니까?

- ① 초졸
- ② 중졸
- ③ 고졸
- ④ 대졸
- ⑤ 대학원 졸업 이상

DQ4. 귀하를 포함한 귀택의 가구원의 수는 어떻게 되시나요?

- ① 1명(1인 가구)
- ② 2명
- ③ 3명
- ④ 4명
- ⑤ 5명 이상(기타: \_\_\_\_\_명)

DQ5. 귀하의 현재 직업은 어떻게 되시나요?

- ① 전문직(의사, 간호사, 변호사, 회계사, 예술가, 종교인, 엔지니어, 프로그래머, 기술사 등)
- ② 교직(교사, 유치원 교사, 학원 강사 등)
- ③ 관리직(중소기업 사장, 대기업 부장 이상, 공무원 및 공공기관의 고위 관리자급 이상)
- ④ 사무직(중소기업 직원, 대기업 차장 이하, 공무원 및 공공기관의 중간 관리자급 이하)
- ⑤ 자영업(상업, 종업원 9인 이하의 소규모 장사 및 개인 택시 운전 등)
- ⑥ 판매직(보험판매, 세일즈맨, 도/소매업 직원, 부동산판매, 행사, 노점상 등)
- ⑦ 서비스직(미용, 통신, 안내, 요식업 직원 등)
- ⑧ 생산/노무직(생산감독, 현장직, 생산직 등)
- ⑨ 기능직(차량운전자, 기술직, 제빵업, 목수, 전기공, 보석세공, 정비사, 배관공 등)
- ⑩ 농/축/광/수산업(축산, 낙농업, 수산, 임업, 광업 등)
- ⑪ 학생(초중고 학생, 대학생, 대학원생)
- ⑫ 주부(전업주부, 파트타임 근무 주부)
- ⑬ 무직
- ⑭ 퇴직/연금생활자
- ⑮ 기타( )

[로직: DQ5=1~10 응답자만]

[로직: DQ5=5 응답자는 DQ6=1,2 선택 불가능]

DQ6. 귀하의 종사상 지위는 어떻게 되시나요?

- ① 상용직(정규직)
- ② 임시직(기간제, 계약직)
- ③ 고용주/자영업
- ④ 무급가족 종사자

DQ7. 귀하의 거주지역은 어떻게 되시나요?

- ① 서울
- ② 부산
- ③ 대구
- ④ 광주
- ⑤ 인천
- ⑥ 대전
- ⑦ 울산
- ⑧ 세종
- ⑨ 경기
- ⑩ 강원
- ⑪ 충북
- ⑫ 충남(세종)
- ⑬ 전북
- ⑭ 전남
- ⑮ 경북
- ⑯ 경남
- ⑰ 제주

DQ8. 귀하의 월 평균 개인소득을 응답해주세요. (부동산, 금융 등 기타 소득을 모두 포함하여 세전을 기준으로 응답바랍니다.)

- ① 100만원 미만
- ② 100만원 이상~200만원 미만
- ③ 200만원 이상~300만원 미만
- ④ 300만원 이상~400만원 미만
- ⑤ 400만원 이상~500만원 미만
- ⑥ 500만원 이상~600만원 미만
- ⑦ 600만원 이상~700만원 미만
- ⑧ 700만원 이상~800만원 미만
- ⑨ 800만원 이상~900만원 미만
- ⑩ 1,000만원 이상

DQ9. 귀댁의 월 평균 가구소득을 응답해주세요. (부동산, 금융 등 기타 소득을 모두 포함하여 세전을 기준으로 응답바랍니다.)

- ① 200만원 미만
- ② 200만원 이상~400만원 미만
- ③ 400만원 이상~600만원 미만
- ④ 600만원 이상~800만원 미만
- ⑤ 800만원 이상~1,000만원 미만
- ⑥ 1,000만원 이상~1,200만원 미만
- ⑦ 1,200만원 이상~1,400만원 미만
- ⑧ 1,400만원 이상~1,600만원 미만
- ⑨ 1,600만원 이상~1,800만원 미만
- ⑩ 1,800만원 이상~2,000만원 미만
- ⑪ 2,000만원

## 중고자동차 조세특례 관련 인식 조사 (자동차 판매업자)



안녕하세요. 조사전문기관 한국리서치입니다.

저희는 **한국조세재정연구원**과 함께 중고자동차 거래에 적용되는 의제매입세액공제 관련 조사를 진행하고 있습니다.

본 조사의 결과는 관련 제도 개선을 위한 소중한 자료로 활용될 것입니다. 업무로 바쁘시겠지만, 잠시만 시간을 내시어 조사에 협조 부탁드립니다.

귀하께서 응답하신 내용은 모두 통계 수치로 처리되어, 오직 연구목적으로만 활용됩니다. 또한, 「통계법」 제33조에 의해 응답하신 내용은 철저히 비밀이 보장됩니다.

2020년 5월



### SQ. 응답자 확인

SQ1. 귀하께서는 중고자동차판매사에 소속되거나 운영하시고 계십니까?

- ① 예
- ② 아니오 → [조사종료]

SQ2. 귀하께서는 다음 중에 어디서 속하십니까?

- ① 중고자동차 딜러
- ② 중고자동차판매사 운영자
- ③ 그 외 직원 → [조사종료]

SQ3. 귀하께서는 중고자동차 거래에 적용되는 부가세 의제매입세액공제에 대해 알고 계십니까? 이 제도는 중고자동차 매매업자들이 개인에게 중고자동차를 매입할 때 세금계산서를 발행 받는 것이 어려운 실정을 고려하여, 해당차 판매시 세금계산서 없이도 부가세를 일정 금액 공제해주는 제도입니다.

- ① 잘 알고 있다
- ② 어느 정도 알고 있다
- ③ 모른다 → [조사종료]



## A. 판매업체 현황

A1. 귀하가 소속된 중고자동차판매사는 몇 년도 부터 중고자동차 매매업을 시작했는지 말씀해주세요

( )년도

[로직: 응답값 범위, 1970~2020년도]

A2. 귀하가 소속된 중고자동차판매사의 소재지역을 말씀해주세요.

- ① 서울
- ② 인천/경기/강원(수도권)
- ③ 충청/대전/세종(충청권)
- ④ 대구/경북(대경권)
- ⑤ 부산/울산/경남(경남권)
- ⑥ 광주/전북/전남/제주(영남권)

A3-1. 귀하가 소속된 중고자동차판매사의 지난 3년간 연평균 매출액을 말씀해주세요

지난 3년간 평균	
매출액	약 ( )만원 [로직: 응답값 한글 단위로 출력]

A3-2. 그렇다면 지난 3년간 연평균 판매대수는 몇 대 정도 되는지 말씀해주세요

지난 3년간 평균	
판매대수	약 ( )대 [로직: 응답값 한글 단위로 출력]

A4. 작년(2019년) 기준으로 중고자동차 판매 매출액 중 국산차와 외제차의 비율을 말씀해주세요

	국산 중고자동차	외국산 중고자동차	합계
매출액 비율	( )%	( )%	100%

A5. 작년(2019년) 기준으로 중고자동차 유형별 판매대수 비율을 말씀해주세요. 유형을 불러드리겠습니다

승용차 (세단)	SUV	승합차 (미니밴)	트럭 및 화물차	기타	합계
( )%	( )%	( )%	( )%	( )%	100%



## B. 본설문

※ 다음부터 드리는 질문은 중고자동차를 매입하실 때에 대한 내용입니다.

B1. 중고자동차에 적용되는 의제매입세액공제 제도가 중고자동차 매입가격에 영향을 미치고 있습니까?

- ① 매우 영향 있다
- ② 어느 정도 영향이 있다
- ③ 별로 영향 없다 →B3로 이동
- ④ 전혀 영향 없다 →B3로 이동

[로직: B1=1,2 응답자만]

B2. 중고자동차를 매입하실 때, 세금계산서를 발급할 수 없는 개인과 세금계산서를 발급하는 사업자 간에 매입가격에 차이가 있습니까?

- ① 차이가 없다 → B3로 이동
- ② 개인에게 더 비싸게 매입한다
- ③ 사업자에게 더 비싸게 매입한다

[로직: B2=2 응답자만]

B2\_1. 그렇다면 평균적으로 개인에게 얼마만큼 더 비싸게 매입하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

[로직: B2=3 응답자만]

B2\_2. 그렇다면 평균적으로 사업자로 부터 얼마만큼 더 비싸게 매입하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

※ 다음부터 드리는 질문은 중고자동차를 다시 판매하실 때에 대한 내용입니다.

B3. 중고자동차에 적용되는 의제매입세액공제 제도가 중고자동차 판매가격에 영향을 미치고 있습니까?

- ① 매우 영향 있다
- ② 어느 정도 영향이 있다
- ③ 별로 영향 없다
- ④ 전혀 영향 없다

B4. 만약 중고자동차에 적용되는 의제매입세액공제 제도가 폐지된다면 중고자동차 판매가격이 평균적으로 얼마나 상승할 것이라고 생각하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

B5. 만약 [B4의 응답값] 만큼 중고자동차 판매가격이 상승하면 판매는 평균적으로 얼마나 감소할 것이라고 생각하십니까?

- ① 5% 미만
- ② 5% 이상~10% 미만
- ③ 10%
- ④ 10% 초과

B6. 중고자동차를 구매하는 고객들은 현금영수증 의무발급제도에 대해 잘 알고 있는 편입니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다 → B8로 이동
- ④ 그렇다 → B8로 이동
- ⑤ 매우 그렇다 → B8로 이동

[로직: B6=1,2 응답자만]

B7. 고객들이 현금영수증 의무발급제도에 대해 잘 모를 때, 제도에 대해 설명해주십니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇다
- ⑤ 매우 그렇다



[로직: B12=1,2,3 응답자만]

B13. 아니라면, 적어도 향후 2년 내에 거래 관행이 투명해질 것으로 예상하십니까?

- ① 전혀 아니다
- ② 아니다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇다
- ⑤ 매우 그렇다



C. 답례품 지급정보

C1. 답례품으로 모바일 문화상품권 5천원을 발송해 드리기 위해 응답자분의 이름과 휴대전화 번호를 여쭙고자합니다. 다음 안내사항을 잘 들어주세요.

■ 개인정보 수집 및 이용 안내

- 개인정보 수집 목적 및 범위: 답례품 발송 및 재확인이 필요한 문항에 대한 확인
- 수집 내용: 이름 및 휴대전화 번호
- 개인정보 보유기간: 답례품 지급 및 분석 완료 후 파기

귀하께서는 답례품 지급을 위한 개인 정보 제공에 동의하십니까?

- 1. 동의함
- 2. 동의하지 않음(답례품 미수령) → 조사완료

[로직: C1=1 응답자만]

C2. 이름과 핸드폰 번호를 말씀해주세요.

C2-1. 이름	
C2-2. 휴대전화 번호	(            ) - (            ) - (            )

