

목 차

I. 서론	1
II. 자동차세에 관한 이론적 고찰	4
1. 자동차세 현황 및 최근 이슈	4
가. 자동차세 연혁 및 현황	4
나. 자동차세 최근 이슈	8
다. 한·미 FTA와 자동차세	9
2. 자동차세 개편 논의와 변천	11
가. 자동차 과세에 관한 이론적 논의	11
나. 자동차세 변천	17
다. 자동차세 개편 대안들	19
III. 외국의 자동차세	22
1. 취득 시 자동차세	22
가. 세계의 판매세	22
나. 미국	25
다. 유럽 국가 자동차 취득단계 과세	28
2. 보유 자동차세	35
가. 미국	35
나. 영국	47
다. 덴마크	51
라. 프랑스	56
마. 일본	58
3. 소결	60
IV. 우리나라 자동차세 형평성 분석	62
1. 가격 기준 자동차세 개편	62

가. 가격 기준 자동차 개편 주장	62
나. 자동차 가격을 과세 기준으로 할 경우	64
다. 가구 연간 총소득에 따른 자동차세 형평성 분석	69
라. 시도별 자동차세 형평성 변화	74
2. 환경 기준 자동차세 개편	75
가. 환경 기준 자동차세 개편	75
나. 시도별 자동차세 형평성 변화	80
V. 결론	81
참고문헌	83
부록	87

표목차

〈표 II-1〉 우리나라 자동차 과세표준 및 세율	6
〈표 II-2〉 배기량별 자동차세액	7
〈표 II-3〉 화물자동차의 적재정량 과세액	8
〈표 II-4〉 비영업용 승용자동차 세율 변천	11
〈표 II-5〉 소유분 자동차세 주요 개편	17
〈표 III-1〉 세계의 판매세	22
〈표 III-2〉 미국 주정부 차량소비세	26
〈표 III-3〉 유럽의 취득단계 자동차세(2017년과 2018년 비교)	29
〈표 III-4〉 유럽의 취득단계 자동차세(2017, 2018, 2020년 비교)	30
〈표 III-5〉 오스트리아 자동차세(2020년 10월 1일 이전 등록)	31
〈표 III-6〉 오스트리아 자동차세(2020년 9월 30일 이후 등록 CO ₂ 기준이 있는 경우) ..	32
〈표 III-7〉 오스트리아 자동차세(2020년 9월 30일 이후 등록 CO ₂ 기준이 없는 경우) ..	33
〈표 III-8〉 유럽의 취득단계 자동차세(2017, 2018, 2020, 2022년 비교)	33
〈표 III-9〉 캘리포니아 주 자동차세	36
〈표 III-10〉 뉴욕 주 등록 수수료	38
〈표 III-11〉 앨라배마 주 자동차세	41
〈표 III-12〉 콜로라도 주 자동차세	41
〈표 III-13〉 워싱턴 D.C. 자동차세(2014년)	42
〈표 III-14〉 워싱턴 D.C. 자동차세(2022년)	42
〈표 III-15〉 미시시피 주 자동차세	43
〈표 III-16〉 텍사스 주 자동차세	44
〈표 III-17〉 유타 주 자동차세	45
〈표 III-18〉 영국의 최초 등록 시 자동차세 과세	48
〈표 III-19〉 가격 4만파운드 이하 영국의 자동차세 연세액	48
〈표 III-20〉 가격 4만파운드 초과 영국의 자동차세 연세액	49
〈표 III-21〉 영국 자동차세	49
〈표 III-22〉 덴마크 현행 자동차세	51
〈표 III-23〉 독일 자동차세	53

〈표 Ⅲ-24〉 프랑스의 보너스 말러스 제도	57
〈표 Ⅲ-25〉 2019년 일본 자동차세 변화	59
〈표 Ⅳ-1〉 차종별 배기량과 자동차세	62
〈표 Ⅳ-2〉 국산 및 외산 비영업용 승용자동차의 내용연수 및 잔가율	68
〈표 Ⅳ-3〉 소득 구분	69
〈표 Ⅳ-4〉 소득 구분별 자동차세 개편 요약	70
〈표 Ⅳ-5〉 소득 구분별 자동차세 개편 효과	72
〈표 Ⅳ-6〉 소득 구분별 자동차세 불평등도 변화	73
〈표 Ⅳ-7〉 시도별 자동차세 개편 효과	75
〈표 Ⅳ-8〉 소득 구분별 자동차세 개편 요약	77
〈표 Ⅳ-9〉 소득 구분별 환경 기준 자동차세 개편 효과	78
〈표 Ⅳ-10〉 소득 구분별 불평등도 변화	78
〈표 Ⅳ-11〉 시도별 환경 기준 자동차세 개편 효과	80

그림목차

[그림 IV-1] 자동차 가격과 차령과의 관계	65
[그림 IV-2] 자동차 가격과 차령 관계 파악	66
[그림 IV-3] 자동차 가격과 배기량 및 차령과의 관계	67
[그림 IV-4] 자동차 가격의 추정을 위한 회귀분석 결과	68
[그림 IV-5] 소득구간별 가격 자동차세 변화	71
[그림 IV-6] 가격 기준 자동차세 변화에 따른 로렌츠 곡선 변화	73
[그림 IV-7] 자동차 가격의 추정을 위한 차령, 가격, 연비 플롯	76
[그림 IV-8] 자동차 연비 추정을 위한 회귀분석 결과	76
[그림 IV-9] 소득구간별 환경 기준 자동차세 변화	77
[그림 IV-10] 가격 기준 자동차세 변화에 따른 로렌츠 곡선 변화	79

I. 서론

보통의 경우 자동차는 개인이 소유하는 자산 가운데 주택을 제외하고는 가장 비싼 자산이다. 먼 거리를 빠르고 편하게 이동을 할 수 있고, 많은 짐을 싣고 움직일 수도 있다. 자동차가 여타의 재화와 구분되는 큰 특징은 자동차가 그 기능과 성능을 충분히 발휘하기 위해서는 공공재인 도로가 필요하다는 점이다. 도로는 사람과 물자의 이동을 위해 필요한 것인데, 현대에는 자동차가 사람과 물자의 이동의 중심이므로 당연히 도로는 자동차가 이용하기 편한 형태로 만들어져 관리되고 있다. 이는 공공의 이익을 위해서도 필요하기 때문이다. 그런데 자동차는 재화와 서비스의 이동이라는 플러스의 외부효과와 동시에 운행을 하는 동안 환경을 저해하는 물질을 다량 배출하는 등 외부불경제 효과도 지니고 있다.

이렇듯 자동차는 매우 다양한 속성을 지니고 있는 재화인 만큼 과세도 다양하게 이루어지고 있다. 우선 재산으로서 자동차에 대해 취득세와 등록세가 부과되며, 고가의 자산이므로 소유에 대해서도 과세된다. 아울러 운행에 있어서는 연료에 과세를 함으로써 도로 이용에 따른 과세를 하고 있으며, 환경에 미치는 악영향에 대한 징벌적인 부담금까지도 포함하고 있다.

환경 변화에 따라 세제는 개편되어야 한다. 최근 수소나 전기와 같은 배출가스가 없는 자동차의 등장 및 운행과 관련한 새로운 기술의 변화로 자동차를 둘러싼 환경은 크게 변하고 있다. 이에 따라 세계 각국의 자동차 관련 세제는 크게 변화하고 있는데, 최근 각국의 자동차세 관련 개편을 보면, 환경과 관련된 세제개편이 주된 개편으로 어느 한 종류의 세제에 국한되는 것이 아니라 개별소비세, 교통·에너지·환경세 부가가치세 등 다양한 세제에 걸쳐 개편이 진행되고 있다. 환경과 관련된 세제 개편이 주된 변화이나 자동차 과세와 관련한 각국의 자동차세 개편은 자동차가 지니는 복합적인 속성을 감안하면서 간편성을 추구하고 있다.

우리나라에서는 자동차 소유에 대한 과세 기준으로 1968년 배기량이 추가되었으며, 1991년 이후로는 배기량에 의해서만 자동차세가 결정되고 있다. 배기량을 기

준으로 자동차에 대한 세금을 부과하는 것은 자동차의 가치를 비교적 정확히 측정할 수 있다는 이점이 있다. 자동차의 가격을 결정하는 요인에는 성능, 크기, 디자인, 승차감 등 여러 가지가 있다. 아울러 자동차는 이동 수단으로 사용하므로 사용도중에 사고가 나기도 하고 여러 사정으로 인해 감가가 다르게 진행된다. 따라서 자동차의 가격은 동일한 모형이라고 하더라도 일정 시간이 지나면 가격이 다양하게 형성될 수 있으므로 가격을 과세 기준으로 하기에는 측정의 어려움이 있다.

따라서 시간이나 사정에 따라 변하지 않는 요소로 자동차의 가치를 측정할 필요가 있는데 이러한 요소로는 자동차의 크기, 무게(공차중량), 배기량 등을 생각할 수 있다. 실제로 세계 각국의 과세 기준으로 앞의 세 요인이 사용되는 사례는 적지 않다. 이 가운데서도 배기량은 자동차의 성능을 반영하는 엔진의 크기를 나타내는 대리변수이므로 많은 나라에서 오랫동안 자동차 과세 기준으로 사용되어 왔다.

우리나라도 배기량이 오랫동안 과세 기준으로 사용되고 있으나, 최근 배기량을 기준으로 자동차세를 과세하는 것에 이의를 제기하는 경우가 증가하고 있다. 배기량에 대해 이의를 제기하는 대표적인 이유로는, 새로운 기술의 등장으로 배기량이 더 이상 자동차의 가치를 대표하는 지표가 되고 있지 않다는 점, 배터리 전기차와 같이 전혀 배기량이 없는 자동차의 출현, 배기량은 차량에 고정되어 있는 요소로 연도에 따른 감가를 충분히 반영할 수 없다는 점 등을 들 수 있다. 이 외에도 최근 환경에 대한 관심이 높아짐에 따라 자동차가 배출하는 배기가스에 대한 규제 논의 등도 자동차세의 개편에 적지 않은 영향을 미치고 있다고 여겨진다. 실제로 유럽의 많은 나라에서는 기존의 배기량에서 이산화탄소(CO₂) 배출량을 기준으로 과세 기준이 바뀌고 있다.

친환경에 대한 관심이 제고되고 있으며, 기술 발전으로 인해 자동차를 둘러싼 환경이 급격히 변화하고 있는 최근의 상황을 고려할 때 배기량은 더 이상 적절한 과세 기준이라고 하기는 어렵다고 할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 배기량을 대신한 새로운 과세 기준을 모색하고 대안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

보다 구체적으로는 첫째, 하이브리드 자동차와 전기 수소차 등 소위 그린카의 등장에 따른 각국의 자동차세 과세의 변화를 살펴보고 우리나라 자동차세의 개편 필요성과 방향을 제시하고자 한다. 기존의 배기량 기준의 자동차세 과세는 현재의 자동차 기술에 부합하지 못하고, 온실가스를 줄여야 하는 저탄소 시대에 역행하고

있다. 이러한 문제들을 각국에서는 어떻게 해결하고 있는지를 살펴보아 우리에게 주는 시사점이 무엇인지를 파악하는 것이 첫 번째 연구목적이다.

둘째, 자동차세는 지방세이기 때문에 세제 개편이 지방자치단체의 세수 변동을 초래하고 이에 따른 지방자치단체 간 형평성 문제를 야기하기 때문에 과세표준을 변경하는 경우 지방자치단체의 세수 형평성이 어떻게 변화하는지를 살펴보고자 한다. 자동차세가 지방세수에서 차지하는 비중이 적지 않으므로 과세 기준의 변경은 기존의 지방세수를 고려한 형태로 이루어져야 한다. 따라서 새로운 과세 기준이 세수 중립적이기 위해서는 지자체별 자동차세수의 분포 등에 대한 검토를 비롯하여 자동차세가 지방재정에 미치는 영향 및 과세 기준의 변화에 따른 분포의 변화 등에 대해서도 면밀한 고찰이 필요하다.

끝으로, 이러한 논의를 토대로 우리나라 자동차세 개편방안을 제시하고자 한다. 자동차세에서 국세와 지방세 간의 관계, 저탄소협력금과 자동차세의 관계 등 환경부와 행정안전부와의 관계, 교통·에너지·환경세와 자동차 이용과 관련된 문제 등을 종합적으로 살펴보아 자동차세 개편방안을 논의한다.

이를 위하여 본 연구에서는 문헌고찰과 OECD 데이터베이스를 활용하고, 유럽의 자동차세에 대해서는 인터넷 검색을 활용한다. OECD 통계는 조임곤(2014)과의 일관성을 위해 활용하였는데, 데이터에 대한 검토를 통해 최근 8년간 자동차세의 추세에 대한 시사점을 도출하고자 한다.

II. 자동차세에 관한 이론적 고찰

1. 자동차세 현황 및 최근 이슈

가. 자동차세 연혁 및 현황

1) 연혁

소유하고 있는 재산에 대해 부과하는 세금을 재산세라고 하는데, 우리나라 「지방세법¹⁾」에서는 재산세의 대상을 토지, 건축물, 주택, 항공기, 선박에 한정하고 있으며 자동차는 자동차세로 별도로 규정하고 있다. 토지, 건축물, 주택은 부동산이며, 항공기, 선박은 동산이나 개별 상품의 금액이 보통의 부동산을 훨씬 뛰어넘는 고가의 재화이므로, 재산세는 부동산과 통상의 부동산을 뛰어넘는 고가의 재화에 대해 부과되는 세금이라고 할 수 있다²⁾. 동산인 자동차에 대해 재산세를 부과하는 이유는 명확하지 않으나, 아마도 현재의 항공기, 선박과 마찬가지로 과거에는 자동차 역시 매우 고가의 재화였기 때문에 재산세의 대상이 되었으리라 생각된다.

자동차세를 처음으로 제안한 사람은 영국의 ‘로이드 조지’로 알려져 있다³⁾. 그 당시 길거리에는 마차 대신 자동차가 막 등장하던 때였고, 자동차를 타는 사람이야 기껏 왕족과 귀족들뿐이었다. 그러나 ‘로이드 조지’는 앞으로 자동차의 수요는 차츰 평민에게까지 확대될 것이고, 그렇게 되면 영국에는 자동차가 폭발적으로 늘어날 것으로 내다봤다. 따라서 자동차에 세금을 부과하면 국가의 재정에 큰 보탬이 될 것이고, 도로를 확장하는 예산을 조달할 수 있을 것으로 생각했다. 예상대

1) 재산세는 지방세이므로 「지방세법」에서 규정하고 있다.

2) 부동산에 재산세를 부과하는 이유로는 해당 지방자치단체가 제공하는 여러 행정서비스에 대한 대가로서 부과하는 것이 주된 설명이므로, 동산이 재산세의 대상이 되는 것에 대해서는 여러 이론이 제기되고 있기도 하다. 하지만 동산을 재산세의 대상으로 할 것인가에 하지 말아야 할 것인가에 대한 논의는 본 과제의 영역을 벗어나므로 본 연구에서는 다루지 않기로 한다.

3) 이재규, 「수입세·자동차세·산소세」, 『한국경제신문』, 2000. 5. 10., p. 10; 김상호, 『알기쉬운 세금이야기』, 조세통람사, 2001, p. 349에서 재인용

로 처음에는 자동차에 세금을 부과하는 데 왕족과 귀족들이 맹렬히 반대했으나 자동차세 부과는 계속되었다.

우리나라의 자동차세 역사를 보면, 자동차세는 조선말기 세목은 있었으나 실시하지 않고 1909년에 폐지하였다가 1921년 도세로 차량세가 신설되고, 1923년에 읍면에서 부가세로 설치한 것이 시초였다. 해방 이후 1946년 「지방세의개정」 제7조(「군정법령」 제109호)에 의거하여 차량세가 부과되었고, 1949년 12월 「지방세법」(법률 제84호, 1949. 12. 22., 제정)에 의거하여 도에서 자동차, 자동자전거에 독립세인 차량세를 부과하였다. 「지방세법」(법률 제205호, 1951. 6. 2., 일부개정) 제38조에서는 시, 읍, 면이 도세부가세로 차량세부가세를 부과할 수 있도록 하였다. 1958년에는 국세에 자동차세가 설치되었으나, 1959년 지방세에 자동차부가세가 신설되면서 자동차세는 국세에서 지방세로 전환되었다. 도입 초기에는 차종에 따른 정액부과를 원칙으로 하였으나 이후 차량 등급이 추가되었으며, 1968년에는 차종, 등급에 더하여 배기량이 과세 기준으로 추가되었다. 이후 1979년에는 승용자동차의 등급 구분이 폐지되었으며, 1991년에는 승용자동차의 유형도 폐지되었다. 차종과 등급 구분이 폐지됨에 따라 1991년 이후로는 자동차세는 배기량에 의해서만 결정되고 있다.

2) 현황

자동차는 고가의 자산일 뿐 아니라 자동차로부터의 효용을 높이기 위해서는 공공재인 도로가 필요하며, 외부환경에 미치는 영향이 매우 큰 재화이므로 세금과 관련하여 볼 때 소유에 더하여 사용에 대해서도 과세를 하는 매우 특수한 재화이다. 자동차와 관련한 세제를 구분하면 취득단계, 보유단계, 운행단계로 나누어 볼 수 있다. 취득단계에서 부과되는 세금으로는 개별소비세, 개별소비세 교육세, 부가가치세, 취득세가 있으며, 보유단계는 소유분 자동차세, 자동차세 교육세, 운행단계에서는 유류개별소비세(교통·에너지·환경세), 교통·에너지·환경세 교육세, 부가가치세, 주행분 자동차세가 부과되고 있다. 이 가운데 취득단계에서의 취득세, 보유단계의 자동차세와 교육세, 운행단계의 주행분 자동차세는 지방세이다.

현행 「지방세법」 제10장에서는 자동차세를 자동차 소유와 주행으로 구분하고 있

다⁴⁾. 현재의 자동차세 과세표준은 소유에 대해서는 자동차 배기량, 승차 정원, 적재중량이며, 주행과 관련된 과세표준은 휘발유, 경유 및 이와 유사한 대체유류이다. 자동차 소유에 대해서는 재산세적인 성격에 따른 과세와 도로이용, 도로손상, 환경오염에 대한 부담금 등의 성격을 가지는 것이며, 주행에 대해서는 소비 연료량으로 인한 도로 이용, 도로 손상, 환경오염에 대한 부담금적인 성격을 가지는 것으로 해석할 수 있다.

자동차세 가운데 주행과 관련한 과세는 자동차 운행에 따라 발생하는 배출가스가 환경에 악영향을 미치므로, 이를 사용하는 분만큼 과세를 하는 것은 당연하다고 하겠다. 아울러 자동차 운영을 위해서는 도로가 필요하나 도로를 건설하고 유지하기 위해서는 비용이 필요하므로, 이 비용을 도로 이용자인 자동차가 사용한 양에 비례하여 지불하도록 하는 것은 당연하다고 하겠다. 문제가 되는 것은 자동차를 소유하고 있는 것에 대해 과세를 하는 소유분 자동차세이다. 소유분 자동차세는 자동차를 소유하는 사람 혹은 법인을 대상으로 하는 세금으로, 실제로 운영을 하지 않더라도 부과된다.

2022년 현재 우리나라의 자동차 과세표준과 세율을 설명하면 다음과 같다⁵⁾. 우선 승용자동차의 경우 영업용과 비영업용으로 나누고 각각 배기량에 시시(cc)당 세액을 곱하여 자동차 1대당 연세액(年稅額)을 산정한다. 구체적인 세액은 <표 II-1>과 같다⁶⁾.

<표 II-1> 우리나라 자동차 과세표준 및 세율

영업용		비영업용	
배기량	시시(cc)당 세액	배기량	시시(cc)당 세액
1,000시시 이하	18원	1,000 시시 이하	80원
1,600시시 이하	18원	1,600시시 이하	140원
2,000시시 이하	19원	1,600시시 초과	200원
2,500시시 이하	19원		
2,500시시 초과	24원		

주: 2022년 기준
 자료: 「지방세법」 제127조 제1항 제1호

4) 「지방세법」 제9장은 재산세를 규정하고 있는데, 재산세의 과세대상으로 토지, 건축물, 주택, 항공기 및 선박(「지방세법」 105조)임을 열거하고 있으며, 자동차에 대해서는 별도의 항목을 두어 자동차세로서 규정하고 있다.

5) 「지방세법」 제127조

6) 실제 납부세액은 배기량으로 계산된 값에 지방교육세 30%를 더한 값을 지불한다.

단, 비영업용 승용자동차 중 대통령령으로 정하는 차령이 3년 이상인 자동차에 대해서는 다음의 계산식에 따라 산출한 해당 자동차에 대한 제1기분(1월부터 6월 까지) 및 제2기분(7월부터 12월까지) 자동차세액을 합산한 금액을 해당 연도의 그 자동차의 연세액으로 한다. 이 경우 차령이 12년을 초과하는 자동차에 대하여서는 그 차령을 12년으로 본다).

$$\text{자동차 1대의 각 기분세액} = A/2 - (A/2 \times 5/100)(n - 2)$$

A: 연세액
n: 차령(2 ≤ n ≤ 12)

「지방세법」에 한 연도에 따른 경감을 배기량별로 예를 들어 제시하면 <표 II-2>와 같다. 연도는 12년까지 제시되어 있는데, 이는 12년 이후는 동일금액이 적용되기 때문이다. 배기량이 없는 기타 승용차⁸⁾의 1대당 연세액은 영업용이 2만원, 비영업용이 10만원이다.

<표 II-2> 배기량별 자동차세액

(단위: cc, 원)

연도 \ 배기량	1,000	1,300	1,500	1,600	2,000	2,500	3,000	3,500
1~2	104,000	236,600	273,000	291,200	520,000	650,000	780,000	910,000
3	98,800	224,770	259,350	276,640	494,000	617,500	741,000	864,500
4	93,600	212,940	245,700	262,080	468,000	585,000	702,000	819,000
5	88,400	201,110	232,050	247,520	442,000	552,500	663,000	773,500
6	83,200	189,280	218,400	232,960	416,000	520,000	624,000	728,000
7	78,000	177,450	204,750	218,400	390,000	487,500	585,000	682,500
8	72,800	165,620	191,100	203,840	364,000	455,000	546,000	637,000
9	67,600	153,790	177,450	189,280	338,000	422,500	507,000	591,500
10	62,400	141,960	163,800	174,720	312,000	390,000	468,000	546,000
11	57,200	130,130	150,150	160,160	286,000	357,500	429,000	500,500
12	52,000	118,300	136,500	145,600	260,000	325,000	390,000	455,000

주: 제시된 금액은 지방교육세 30%가 포함된 금액임
자료: 「지방세법」에 근거하여 저자 작성

7) 「지방세법」 제127조 제1항 제2호

8) 「지방세법」에서는 '그 밖의 승용차'로 정의하고 있는데, 앞의 내용이 배기량을 기준으로 하고 있으므로 배기량이 없는 자동차, 즉 연료전기자동차 및 수소전기자동차를 의미한다. 배기량이 없는 경우도 지방교육세는 납부해야 하므로 실납부액은 2만 6천원, 13만원을 납부한다.

승합자동차에는 고속버스, 대형전세버스, 소형전세버스, 대형일반버스, 소형일반버스가 포함되는데 정의상 고속버스, 대형전세버스, 소형전세버스는 영업용이므로 영업용 세액이 적용되며, 각각 연세액이 10만원, 7만원, 5만원이다. 일반버스의 경우 영업용일 경우는 대형이 4만 2천원, 소형이 2만 5천원이며, 비영업용일 경우 대형일반버스가 11만 5천원, 소형일반버스는 6만 5천원이다.

화물자동차는 적재정량을 과세단위로 하고 있다. 적재정량 1만킬로그램 초과 자동차에 대하여는 적재정량 1만킬로그램 이하의 세액에 1만킬로그램을 초과할 때마다 영업용은 1만원, 비영업용은 3만원을 가산한 금액을 1대당 연세액으로 한다.

〈표 11-3〉 화물자동차의 적재정량 과세액

구분	영업용	비영업용
1,000킬로그램 이하	6,600원	28,500원
2,000킬로그램 이하	9,600원	34,500원
3,000킬로그램 이하	13,500원	48,000원
4,000킬로그램 이하	18,000원	63,000원
5,000킬로그램 이하	22,500원	79,500원
8,000킬로그램 이하	36,000원	130,500원
1만킬로그램 이하	45,000원	157,500원

자료: 「지방세법」 제127조 제1항 제5호

특수 자동차는 대형과 소형, 영업용과 비영업용으로 구분하여 대형 영업용은 3만 6천원, 소형 영업용은 1만 3,500원이며, 비영업용의 경우 각각 15만 7,500원, 5만 8,500원이다. 3륜 이하 소형자동차는 영업용은 3,300원, 비영업용은 1만 8천원이다.

나. 자동차세 최근 이슈

최근 자동차와 관련하여서는 그동안의 내연기관을 대체하는 연료전기자동차의 등장을 비롯하여, 자동차를 둘러싼 환경의 근본적인 변화를 야기하는 기술의 등장 등으로 자동차의 정의 및 시장 자체가 급격히 변화하고 있다. 이에 따라 자동차와 관련한 많은 제도가 변화할 것으로 예상되는바, 세제도 이에 맞추어 변화해야 한다.

앞 절에서 살펴본 바와 같이 현재의 자동차세는 세액이 배기량에 따라 일정하게 고정되어 배기량이 적은 고가의 자동차에 대해서는 재산세적인 성격을 유지할 수 없을뿐더러, 화물차 등에 대한 낮은 과세로 도로 파괴에 대한 부담금적 성격도 약

하다는 문제를 지니고 있다. 도로 건설과 유지비용은 매년 상승하지만, 자동차세 세율은 인상되지 않기 때문에 도로 건설, 유지 재원 마련이 어려운 실정이다. 지금까지는 자동차 등록대수 증가로 자동차 세수가 늘어났지만, 인구 정체 등으로 인하여 자동차 등록대수 증가가 크게 기대되지 않아, 이제는 자동차세의 증가가 기대될 수 없기 때문에 도로의 건설, 유지, 보수를 위한 재원 마련도 필요하다.

자동차세와 관련한 최근의 세계적인 추세는 자동차세를 환경과 결부시키고 있다는 점이다. 이미 많은 나라에서 취득과 관련하여서도 CO₂ 배출량 기준이 활용되고 있고, 보유와 관련하여서도 CO₂ 배출량 기준이 활용되고 있다.

네덜란드에서는 주행 거리에 따른 과세 도입을 고려한 적이 있었는데, 세율은 차량에 있는 GPS장치에서 측정한 이동 거리, 시간 및 이동 과정에 의해 결정된다. 2009년에 네덜란드 정부가 주행 거리에 따른 과세를 결정했지만 2012년 정권 교체로 도입은 연기되었다. OECD 자료(OECD, 2022)에 의하면, 2022년 현재 네덜란드에서는 과거와 마찬가지로 중량, 차축, 환경 기준에 의한 과세가 이루어지고 있다. 한때 미국 오리건 주에서도 GPS장치를 활용한 유사한 방안이 검토되었지만, OECD 자료에 의하면 2022년 현재에도 화석연료의 갤런당 부과가 이루어지고 있다⁹⁾.

우리의 경우도 한시제인 교통·에너지·환경세가 2024년 12월 31일로 연장되었지만, 지속적으로 교통·에너지·환경세를 탄소세, 에너지세 또는 환경세로 전환하는 논의와 함께 개별소비세로 통합하는 방안, 교통세 영구화 등의 대안이 논의되고 있다. 한편 환경부가 한때 추진하였던 저탄소차협력금제도는 자동차의 CO₂ 배출량 감축을 목적으로 CO₂ 배출량에 따른 보조금 지급 또는 부담금 납부가 이루어지는 제도로, 차종 간 세율 확대가 목적도 아니고, 부과 기준이 CO₂ 배출량으로 배기량 기준도 아니며, 자동차 제작사를 규제하는 정책이 아니어서, 결국 한·미 FTA 협정 합의사항에 저촉되지 않는 제도로 알려져 있었다. 그러나 이러한 프랑스 방식의 보너스 말러스 제도는 자동차에 대한 과세 차원으로 이루어져야 할 것이다.

다. 한·미 FTA와 자동차세

1998년 10월 21일 미국은 한국산 자동차는 미국에 60~70만대 수입되면서도 미국

9) 2022년 10월 일본에서도 자동차의 주행거리에 따라 세금을 부과하는 '주행거리세' 도입을 검토해야 한다는 주장이 제기되었다.

산 자동차는 연간 1천대도 한국에 수입되지 않는 상황을 무역장벽으로 규정하여 한국과 협상을 벌이고, 한미 자동차협정 MOU를 체결하였다. 그 결과, 한국에서 외국자동차의 시장접근이 대폭 확대되고, 외국자동차의 시장접근이 용이하도록 한국의 조세를 단순화하고 외국차 형식승인절차가 간소화되었는데, 정부는 직접적으로나 간접적으로 외국자동차에 대한 부정적 시장 접근 조치를 하지 않은 것에 동의하였다¹⁰⁾.

자동차세에 대해서는 첫째, 1999년 3월 이후에 배기량이 2천cc 이상 자동차 세율을 cc당 220원까지 인하하고, 자동차세 배기량 기준 세율 구간의 차이를 증가시키지 않고, 1998년 7월까지 특별소비세를 30% 낮추고 2005년 7월까지 이를 유지하여야 하며, 장기적으로 한국에서의 자동차 소유자의 조세부담을 감소시키도록 하였다.

2001년 한미 연례 자동차협의회에서 미국 측은 관세 인하와 배기량 기준 5단계의 누진제를 폐지하고 배기량 cc에 세율을 일률적으로 곱하는 방식을 주장하기도 하였다. 2006년 6월 미국은 한미 FTA 협정 초안에서 배기량 기준 세 가지 세제(특별소비세, 지하철공채, 자동차세) 폐지를 요구하였는데, 독일과 일본 자동차에 비해 차 값은 훨씬 싼데 배기량 기준으로 세율이 결정되기 때문에 세금을 동일하게 내야 하는 것이 불합리하다고 생각하였기 때문이었다.

미국은 자동차세 개편으로 자동차 가격에 따른 과세로 재산적 성격을 강화하고, 연비 기준 반영을 주장하였다. 한국의 반대로 협상이 지지부진하다가, 한국에 최대로 자동차를 수출하는 제너럴모터스(GM)가 가격 기준에 의한 자동차세 세율로 변경하고, 기존의 자동차세 수입과 동일하게 하려면 오히려 자신에게 불리함을 알게 되어, 우리의 배기량 기준을 지지하여 배기량 기준의 자동차세가 유지되었다. 미국은 한국의 배기량 기준을 유지시켜 준 대가로 2007년 4월 자동차세 세율 구간을 5단계에서 3단계로 간소화하고 세율도 인하하도록 하였다. 한미 자동차 협정 등을 반영한 우리나라의 비영업용 승용자동차 세율 변화는 <표 II-4>와 같다.

10) Government of the Republic of Korea(ROK) also agrees that it will not take any other measures that, directly or indirectly, adversely affect market access for foreign motor vehicles(한미 FTA 협정문, <https://fta.go.kr/us/doc/1>).

〈표 II-4〉 비영업용 승용자동차 세율 변천

구분	800cc 이하	1,000cc 이하	1,500cc 이하 → 1,600cc 이하 (05년)	2,000cc 이하 (1,600cc 초과)	2,500cc 이하	3,000cc 이하	3,000cc 초과
	1	2	3	4	5	6	7
1991. 1. 1. ~ (7단계)	100원	120원	160원	220원	250원	410원	630원
	1	2	3	4	5	6	7
1996. 1. 1. ~ (7단계)	100원	120원	160원	220원	250원	310원	370원
	1	2	3	4	5		
1999. 1. 1. ~ (5단계) ¹⁾	80원	100원	140원	200원	220원		
	1		2		3		
2012. 3. 15. ~ (3단계) ²⁾	80원		140원		200원		

주: 1) 한미 자동차협정

2) 한미 FTA

자료: 조임근, 2014, p. 5.

2. 자동차세 개편 논의와 변천

가. 자동차 과세에 관한 이론적 논의

우리나라에서 자동차에 대한 과세는 배기량을 과세 기준으로 하고 있기 때문에 배기량으로 인한 기준이 타당한지, 과세 기준에 대한 대안으로 어떤 것이 있는지 등에 대해 많은 연구가 있었다. 주요 선행연구를 살펴보면 다음과 같다.

김홍권·심석무(2010)는 현행 자동차세가 자동차의 실질적인 가치를 반영하고 있지 못하고, 원인자 부담과 관련이 없는 세율을 가지고 있기 때문에 공평과세원칙인 능력원칙과 편익원칙을 무시하고 있음을 지적하였는데, 이러한 문제는 1990년 「지방세법」 개정 후부터 지속적으로 제기되어 왔었다.

우리나라 자동차세의 문제에 관해 일찍이 이상돈(1989)은 자동차 과세가 가격을 고려하지 않은 점과 도로 파손의 책임이 반영되지 않음을 지적하였다. 강병주·손희준·이삼주(1990) 역시 자동차세가 환경과 도로 파손에 책임을 반영해야 한다고 보았다. 김원진·이삼주(1993)는 자동차세가 재산적 측면을 고려하고, 도로 파손에 책임을 반영하고, 환경에 대한 책임도 반영해야 한다고 보았다. 또한 자동차세가 도로

이용에 대한 부담도 반영해야 한다는 연구(손희준, 1995; 오희환, 1995)도 있었고, 영업용 자동차에 대한 낮은 과세 문제를 지적한 연구도 있었다(김정훈, 1996).

김정훈(1996)은 자동차세 성격을 재산과세적 성격, 도로 사용과 관련된 부담금적 성격, 교통혼잡·대기오염을 규제하는 규제과세 성격, 영업용자동차의 수익과세적 성격으로 분류하면서, 대형 배기량 차량의 과세가 제대로 이루어지고 있지 못함을 지적하였다. 그러나 앞 절에서 설명한 바와 같이 우리나라는 한미 자동차 협정으로 대형 배기량 차량에 대한 추가 과세가 실현될 수 없다.

손희준(2000)은 자동차세 개편방안으로 재산과세와 부담금 측면을 강화해야 함을 지적하고, 재산과세의 측면을 강조하기 위해 차량가격을 과세표준으로 하고, 부담금 측면을 강화하기 위하여 화물자동차에 중량세를 도입하거나 자동차세액을 인상해야 한다고 주장하였다.

자동차세가 이용에 관한 부담과 환경에 미치는 부담을 반영하고 있지 못한 문제는 더욱 심각하다. 우리나라의 경우 에너지 관련 세입액 중 약 2/3 이상을 자동차 이용자가 부담하고 있는데(송민경, 2018), 교통·에너지·환경세의 상당 부분이 자동차가 이용하는 도로의 건설과 유지관리에 사용되고 있지 않다. 2022년 현재 「교통시설특별회계법」 제8조에서는 정부가 “「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 680에 해당하는 금액”을 회계연도마다 교통시설특별회계에 전입하여야 한다고 규정하고 있지만, 「교통시설특별회계법 시행규칙」에서는 교통시설특별회계에 전입된 재원을 도로, 철도, 공항, 항만, 교통체계관리계정에 배분하도록 하고 있고, 도로계정에는 1천분의 430 이상 490 이하, 교통체계관리계정에는 1천분의 100 이하만 배분하고 있다.

최근 자동차세 연구에서는 자동차에 대한 과세에서 환경을 고려해야 한다는 연구가 주종을 이루고 있다. 자동차세가 오염유발정도에 따라 과세되어야 한다는 연구(김두형, 2011; 장기용, 2008), 자동차세가 연비를 고려한 과세가 되어야 한다는 연구(이재훈·양정선, 2008), 자동차세를 7단계 구간의 CO₂ 배출량 기준에 의한 과세가 되어야 한다는 연구(김승래·임병인, 2012; 황상규·김규옥, 2010) 등이 있다. 이러한 연구에서는 환경 부문에 초점을 두고 있지만, 지방세 수입의 감소를 초래할 가능성이 언급되고 있지 못한 단점이 있다(구교준·최진욱, 2009).

김두형(2011)은 자동차 취득 및 보유와 관련된 현재의 취득세 및 자동차세의 과

세표준에서 차량가액 또는 배기량을 활용하지 않고 연료구입량, 유류의 종류, 연비 등 환경오염을 유발하는 정도를 기준으로 차등 과세하는 방식을 주장하고 있다. 장기용(2008)도 자동차세의 과세표준을 오염유발정도 또는 공해배출정도로 하고, 이에 기초하여 차등과세하는 방식을 주장하고 있다. 이재훈·양정선(2008)은 자동차세 과세표준으로 연비를 활용할 것을 주장하면서, 배기량 기준의 현재 과세 기준을 연비로 완전 전환하는 방법, 배기량당 정액을 기초로 하고 차량별로 연비에 따른 세액을 합산하고, 일정 연비에 미달하는 차량은 추가부담금을 부과하고, 일정 연비를 초과하는 차량에 인센티브 형태로 세를 감면해 주는 방안을 제시하였는데, 배기량당 정액에다가 차량별로 연비에 따른 세액을 더하는 방식이 가장 현실적이라고 주장하였다.

미국이 과거 한미 자동차협정에서 연비를 주장했던 점과 최근의 워싱턴 D.C 자동차세제 개편이 연비를 고려했다는 점에서 한미 자동차협정을 염두해 둔다면, 연비를 활용한 자동차세 변화는 우리나라 자동차세 개편의 유력한 대안이 될 수 있다.

환경에 대한 고려는 자동차세의 장기적 개편 과제로 남아 있다. 일본의 경우, 10년이 넘는 논의를 토대로 하여 2019년 소비세를 인상하면서 자동차 취득세를 폐지하고, 환경과 관련된 새로운 형태의 취득세 제도를 도입하였다.

자동차세 과세표준 변경에 대한 연구도 다양하다. 먼저 자동차세에서 재산과세의 기능을 하기 위해서 자동차세의 과세표준을 가격으로 해야 한다는 주장도 있다(김필현, 2016; 2021). 윤상호·김필현·허원제·오경수(2019)는 현재의 배기량별 과세표준을 유지하면서도 환경오염을 감안한 새로운 세액을 제시하고 있다. 신기술을 반영하여 친환경자동차에 대한 과세로 전기차·수소차는 주행거리 1km당 세율이 필요하다는 주장도 있고(최재성, 2019), 자동차세를 판매가격 또는 최대출력을 기준으로 한 세율 체계로 개편하자는 주장도 있고(조임곤, 2014), 모터용량, 배터리 용량, 전기차 연비 등이 자동차세 세율에 반영되어야 한다는 주장도 있다(황상규·김규욱, 2010).

하이브리드자동차와 더불어 전기자동차의 보급확산은 기존의 내연기관 자동차에 비해 연료를 적게 사용하므로 연료에 부과된 세금이 줄어들게 되고, 이는 결국 교통·에너지·환경세의 재원을 축소시키고 있다. 특히 전기자동차는 환경에 크게 기여하지만, 도로 이용에 따른 부담이 부과되지 않기 때문에 도로 건설 및 유지에

기여하고 있지 못하다. 비교적 고소득층이 하이브리드자동차와 전기자동차를 이용하고 있기 때문에 고소득자가 도로 건설 및 유지에 대한 부담을 적게 하는 역진성이 존재한다. 이러한 문제의 해결을 위해 김재경(2018)은 전기자동차에 사치세의 일종인 도로교통이용세가 부과되어야 한다고 주장하고 있다.

외국에서의 자동차에 대한 과세논의를 살펴보면 다음과 같다. 자동차세 과세 논의의 시작은 19세기에 교량, 철도, 수로 건설의 자금 조달을 위한 통행료 부과에서 비롯한다(Leontyeva & Mayburov, 2016). Pigou(1920)는 자동차 과세에서 자동차 사용 과정 중 발생하는 부정적인 외부 효과를 내재화하여야 하는 사용자 부담 원칙의 구현을 주장하였다. 자동차 과세에서 지적되는 외부성은 배기가스로 인한 대기 오염, 교통 체증으로 인한 시간 손실 및 교통 체증 시 추가적으로 배출되는 대기 오염물질, 도로 사고와 관련된 사회적·의료적 비용, 주차와 관련된 토지 사용 기회비용 및 주차장 건설로 인한 미관 손상, 도시의 추가적인 도로 사용 비용, 차량소음비용, 도로 유지보수 비용 등이다(Leontyeva & Mayburov, 2016). Vickrey(1963)는 자동차 과세가 외부 효과뿐만 아니라, 자동차 도로 망 전체의 건설 및 유지 비용에 기반해야 한다는 주장을 하였는데, 이는 오늘날 자동차 과세의 이론적 근거를 제공하고 있다.

2000년대 초반부터 자동차 과세에 대한 관심이 크게 일기 시작하였는데(Messere et al., 2003), 증세의 어려움에 따른 도로재원의 부족이라는 현실적인 이유와 함께, 유럽에서는 유럽 단일 시장 이후, 다양한 제도를 가진 유럽국가들의 자동차세를 일관성 있게 유지하려는 유럽연합의 정책적 방향 결정과 관련이 깊다. David(2012)는 자동차에 대한 과세를 취득, 보유, 운영으로 구분한 다음 자동차세 관련 세수의 상당 부분이 일반 소비세이든 특정 소비세이든 소비세에서 나올 수 있음을 지적한 뒤, 유럽에서의 자동차에 대한 소비세 과세가 Directive 83/183/EEC 및 Council Directive Council Directive 83/182/EEC로 인하여 제약됨은 물론, 당시 유럽의 과세가 지침 COM/2005/261에 근거하여 차량 등록 수수료 폐지와 연간 도로세의 과세 기준에 CO₂ 배출 요소를 적용하는 것으로 되어 있음을 지적하고 있다. OECD에서는 자동차세를 소비세로 분류하지만 체코에서는 재산세로 분류하듯이(David, 2012) 자동차세는 일반적인 재산세로 간주되지 않는 것이 일반적이다. 일반적으로 재산적인 측면이 강조되는 경우, 과거의 체코와 같이 환경적인 측면이 약화되는데, 우리의

경우도 이와 유사한 체제이다.

이상적으로는 우리는 자동차세 부과 요건을 명확히 하고 자동차세가 수행해야 할 기능을 정의하여야 한다. 그러나 아쉽게도 자동차세는 자동차 취득, 보유, 이용과 관련된 모든 요구와 기능을 다 충족시킬 수 없다. 이론적으로는 자동차세는 도로 건설 및 유지, 혼잡비용, 자동차 충돌로 인한 부상, 사망 및 손상, 공기 및 소음 공해로 인한 건강 및 기타 피해, 탄소 배출 비용 등의 비용을 부담해야 할 것이다.¹¹⁾ 자동차세의 부과를 가격 기준으로 하는 것은 자동차세의 재산과세 성격을 강조하고 조세의 응능원칙 강화를 유지하는 것이다. 도로 건설 및 유지, 혼잡비용, 자동차 충돌로 인한 부상, 사망 및 손상 등의 비용을 응능의 원칙에 따라 부담하는 것이 바람직하기 때문이다. 자동차세의 과세를 환경 기준으로 하는 것은 자동차의 이용에 대한 과세 및 외부효과의 내재화를 도모하는 것으로, 공기 및 소음 공해로 인한 건강 및 기타 피해, 탄소 배출 비용 등은 원인을 야기한 자에게 부담하게 하는 것이다.

경제 이론은 이상적인 자동차 과세 제도가 어떤 것인지를 설명하고 있지만, 현실적으로는 여러 가지 문제가 발생함에 따라 현대의 자동차 과세에서는 차선책을 생각해야 하고, 자동차세 과세를 경제 이론에 맞게 점진적으로 개혁하는 것이 바람직하다고 생각할 수 있다. 그러나 이러한 차선책 역시 상황을 악화시킬 수 있다.

David(2012)는 기존 연구에서 바람직한 자동차세 요건으로 효율성, 행정간소성, 유연성, 공정성이라는 네 가지 기본원칙으로 요약하고 특히 효율성과 공정성의 원칙을 강조하고 있는 점에 주목하여, 자동차세는 자동차세의 부정적 효과는 최소화하고 긍정적인 효과는 극대화하면서 모든 이해관계자의 이해를 가능하면 최대한 충족시켜야 한다고 보았다. 자동차세는 Harberger(1963)가 법인세 과세에서 주장한 바와 같이 비효율성을 최소화하고 정부 재정지출을 위한 일정 금액의 세수를 확보해야 한다.

자동차 과세는 소유자에 대해서는 도로만 사용에 대한 조세가 부과되어야 하고, 자동차 사용의 부정적인 외부 효과에 대한 과세도 이루어져야 한다. 도로의 건설 및 유지와 관련된 비용을 충당하기 위해서는 연료의 소비세에 대한 과세가 이루어

11) The University of Queensland, "Victoria's Electric Vehicle Tax and the Theory of the Second-best," <https://economics.uq.edu.au/article/2020/12/victoria-electric-vehicle-tax-and-second-best-theory>(accessed 2022. 8. 10.)

져야 하며, 부정적 효과에 대한 과세 역시 이루어져야 한다. 그러나 외부불경제의 크기 산정도 어려울뿐더러 여기에 근거한 과세 역시 쉬운 문제는 아니지만 부정적인 외부효과를 고려한 Pigovian 과세가 이루어져야 한다. Pigou(1920)는 사적 효용과 사회적 효용을 구별하여 외부성 문제를 지적하였는데, 이에 따르면 차량 운행으로 인한 외부불경제는 자동차세 부과로 해결되어야 한다. 경제학적 이론에 의거한다면 현행 자동차세 과세액이 자동차의 사회적 비용을 반영하지 않는다면, 이러한 사회적 비용을 반영한 추가적인 과세가 필요하다. 환경 기준에 의한 자동차세 부과가 설득력을 갖는 이유가 바로 여기에 있다.

환경 기준에 의한 자동차세 부과의 약점도 있다. EURO에 따른 클래스는 단위 시간당 실제로 생성된 배출량에 근거하지만, 차량 사용 정도에 따른 실제 배출량을 반영하지 않기 때문이다. EURO 기준의 하한에 속하지만 주행거리가 적은 경우는 이용량이 많은 고급 EURO 배출 등급보다 총배출량이 훨씬 적을 수 있다. 게다가 환경 기준 과세는 이용에 대한 과세 및 외부효과의 내재화와 응익의 원칙에 부합하지는 않지만, 조세의 응능원칙을 약화시킬 우려가 있다. 또한 환경 기준을 위한 과세 논리는 전기자동차와 수소전기자동차의 등장으로 논리적 타당성이 약화되고 있다. 일부 전력 생산에서 화석연료가 사용되어 전기차가 환경 오염을 오히려 더 유발하고, 수소전기자동차의 경우도 생산 중에 환경 오염을 유발한다는 주장도 있으나, 이는 충전요금에 반영하여 해결될 수 있다.

이러한 상황에서 일부 국가에서는 전기자동차의 주행에 과세하는 방안을 현재 검토하고 있다.¹²⁾ 실제 호주에서는 플러그인 하이브리드 차량과 무공해 및 저공해 차량에 대해서는 km당 2.0~2.5센트를 부과하려는 계획을 세웠던 적이 있다. 이는 화석연료를 사용하는 자동차가 연료소비세를 납부하지만, 무공해 및 저공해 차량 소유자는 연료 소비세를 거의 납부하지 않고 이용하기 때문에 만들어진 계획이다. 호주의 경우 연료소비세가 2001년 이후 동결된 이후 도로 건설 및 유지비용 조달에 어려움이 있고, 재래식 자동차는 연료소비세를 통해 킬로미터당 약 2.1센트에서 4.2센트를 지불하고 있기 때문에 형평적 차원에서 차선책으로 계획된 것이다.

12) The University of Queensland, "Victoria's Electric Vehicle Tax and the Theory of the Second-best," <https://economics.uq.edu.au/article/2020/12/victoria-electric-vehicle-tax-and-second-best-theory>(accessed 2022. 8. 10.)

나. 자동차세 변천

〈표 11-5〉는 우리나라의 소유분 자동차세 변천내용을 요약한 것이다. 해방 이후 자동차세는 도세(道稅)로 출발하였는데, 이때에는 재산과세 성격이 강하였다. 이후 잠시 국세로 전환되면서 자동차세율의 급격한 인상이 있었다. 세제 개편 이후 농지세 감소로 시군의 재정이 어려워지자 자동차세는 시군세로 전환되었다. 이후 비영업용 승용자동차에 대한 세율 인상이 지속적으로 이루어지면서 오늘날과 같은 자동차세 구조가 확립되었다가, 한미 자동차 협정 및 한미 FTA를 거치면서 자동차세율의 인하가 이루어진 것이다.

현재의 우리나라 자동차세는 1991년에 배기량 기준으로 세율이 책정된 이후, 30년이 지나도록 과세표준이 배기량으로 고정되어 있는데, 이미 설명한 바와 같이 배기량은 기술적·환경적 상황의 변화에 따라 변동하는 자동차가 지니고 있는 재산적 측면, 이용적 측면, 환경적 측면을 충분히 고려하고 있지 못하는 단점이 있다.

주행분 자동차세는 한·미 FTA로 자동차세의 감소가 이루어지고, 이에 대한 재원증립을 실현하기 위하여, 2000년 교통세 일부를 세원(교통세액의 1천분의 32)으로 하는 지방주행세가 신설된 이래, 2001년의 주행세율 인상(교통세액의 1천분의 115), 2003년의 주행세율 인상(교통세액의 1천분의 175), 2007년의 주행세율 인상(교통·에너지·환경세액의 1천분의 320), 2008년의 주행세율 인상(교통·에너지·환경세액의 1천분의 360)이 있었고 이 세율이 현재에도 유지되고 있다. 그러나 현재 상당 부분의 주행분 자동차세가 버스, 화물, 택시사업자 유가보조금으로 활용되고 있다.

〈표 11-5〉 소유분 자동차세 주요 개편

요약	주요 내용
1949년 도에서 차량세 부과	<ul style="list-style-type: none"> - 제2장 보통세 제1절 도세 제2관 제22조에서는 도가 차량세를 부과 - 당시에는 자동차 1대에 대하여 영업용과 자가용 구분에 의한 자동차의 크기(인승)에 따른 정액세 부과
1959년 자동차세 국세화	<ul style="list-style-type: none"> - 1958년 재무부는 차년도에 자동차세를 신설하기로 결정 - 영업용 승용자동차와 비영업용 승용자동차의 세율을 크게 인상 - 차량세에서 자동차가 빠지게 됨 - 자동차세의 국세에 대한 논란은 여전히 많았음

〈표 II-5〉의 계속

요약	주요 내용
1962년 자동차세의 지방세화	<ul style="list-style-type: none"> - 「지방세법」 제1장 제1절 제5조 제3항 제2호로 다시 부활 - 영업용 승용자동차와 비영업용 승용자동차의 세율은 「자동차세법」의 세율을 그대로 승계
1968년 자동차 정의	<ul style="list-style-type: none"> - 자동차의 정의를 “「도로운송거방법」의 규정에 의하여 등록 또는 신고된 거량과 대통령령으로 지정하는 거량”으로 정의 - 4기통을 초과하는 승용자동차의 과세표준을 차량 등급별(당시 2구분)로 축간거리로 하고, 4기통을 초과하는 소형승용자동차의 과세표준을 차량 등급별(당시 2구분)로 배기량을 기준으로 함 - 여기에서는 영업용과 자가용의 구분이 있었는데, 여기에 해당하지 않은 기타 소형승용자동차의 경우는 축간거리, 배기량과는 상관없는 연세액을 부과
1977년 자동차세 시군세 이관	<ul style="list-style-type: none"> - 「지방세법」 제1장 제1절 제6조 제2항 제3호에서는 자동차세를 시군세로 이관 - 4기통을 초과하는 승용자동차의 과세표준을 차량 등급별(당시 2구분)로 축간거리로 하고 비영업용의 구분에 8기통 이상과 8기통 이하의 구분을 추가하였으며, 4기통을 초과하는 소형승용자동차의 과세표준을 차량 등급별(당시 2구분)로 배기량을 기준으로 하되, 최고 배기량은 1,400cc에서 1,500cc로 인상 - 여기에 해당하지 않은 기타 소형승용자동차의 경우는 축간거리, 배기량과는 상관없는 연세액을 부과하되, 여기에서 영업용과 비영업용의 구분
1979년 차량 등급 폐지 및 세율 인상	<ul style="list-style-type: none"> - 2구분의 차량 등급 폐지 - 비영업용 승용자동차 증가를 억제하기 위하여 비영업용 승용자동차 세율을 급격히 인상
1991년 오늘날 형태의 세율구조	<ul style="list-style-type: none"> - 장기간 고정된 면허세정액세율의 자동차세율을 물가상승률 등을 감안하여 조정하기 위하여 오늘날과 같은 형식의 cc당 세액이 배기량별로 정해짐
1994년 연납 할인 제도 신설	<ul style="list-style-type: none"> - 자동차세의 연세액을 일시에 자진신고납부하거나 부과징수하는 경우에는 연세액의 100분의 10을 공제하도록 하는 공제제도를 신설함
1995년 납부회수 조정	<ul style="list-style-type: none"> - 자동차세의 연세액 상한(300만원)을 폐지 - 자동차세 납부회수를 연 4회에서 연 2회(3월, 9월)
1996년 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 배기량이 큰 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세의 세율을 인하 조정 - 7단계 세율은 유지
1999년 한미 자동차 협정으로 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 7단계에서 5단계로 축소 - 2,500cc 이상은 250~370원에서 220원으로 세율 인하 - 2,000cc 이하에서 4단계에서는 각각 세율 20원 인하
2001년 차령할인 도입	<ul style="list-style-type: none"> - 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세를 최초 등록 후 3년이 되는 해부터 1년당 그 감률을 5퍼센트로 하여 50퍼센트를 상한으로 그 경과된 연수만큼 경감 - 시행령에서는 감면율의 결정 기준이 되는 차령의 기산일 및 계산방법을 정하고, 자가용 자동차의 등록에 따른 면허세를 폐지하는 등 면허세제도를 정비함
자동차세와 주행세의 통합	<ul style="list-style-type: none"> - 주행세와 자동차세가 자동차세로 세목이 통합됨
2012년 한·미 FTA로 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 대한민국과 미합중국 간의 자유무역협정 및 대한민국과 미합중국 간의 자유무역협정에 관한 서한교환의 합의사항에 따라 승용자동차에 대한 자동차세의 세율구간을 5단계에서 3단계로 축소, 1,000cc 이하 80원, 1,600cc 이하 140원, 1,600cc 초과 200원 - 시행령에서는 한·미 FTA 발효 시 비영업용승용차 세율이 인하되어 감소가 예상되는 지방자치단체 세수 감소분 1,388억원을 자동차 주행에 대한 자동차세로 지급되는 지방자치단체 지원금에 증액 반영함

자료: 조임권(2020), 「지방세법」 중 자동차세 관련 개정 내용을 저자 정리

다. 자동차세 개편 대안들

자동차 기술의 발전, 환경에 대한 고려를 배경으로 자동차를 개편해야 한다는 논의는 지속적으로 제기되고 있으며, 실제로 여러 대안이 제시되고 있다.

우리나라 자동차세 개편 대안 중 대표적인 것으로는 배기량 기준을 유지하면서 자동차세율을 시대에 맞게 인상하여 도로의 건설 및 유지 관리 재원을 충당하는 것이다. 그러나 우리의 경우 자동차세 세율 인상에 대한 조세저항이 매우 높았다. 가장 최근의 자동차세 개편 입법 예고는 2014년에 있었는데, 강력한 저항으로 실현되지 못하였다.

2014년 11월 4일 안전행정부는 영업용 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차, 특수자동차의 표준세율을 100분의 200으로 인상하고, 승합자동차에 소형승합자동차의 표준세율을 추가하며, 3륜 이하 소형자동차의 경우 배기량에 따라 표준세율을 세분화하는 「지방세법」 개정안을 제출하는 입법예고를 실시하였다.

이러한 입법예고는 1992년 이후 자동차세의 인상은 이루어지지 않았으나, GDP는 382%, 소비자물가지수는 105%로 인상되고, 교통요금, 유류세 등은 2~8배 상승한 결과에 대한 합리적인 조정으로 볼 수 있었다. 2012년 12월 자동차세 총부과액은 3조 5,801억원으로, 1992년 885억원과 비교할 때 40배 이상 증가하였지만, 소유분 자동차세율은 1992년 이후 인상되지 않고 오히려 인하되어 왔다. 소유분 자동차세 중 승합차·화물차·특수차·3륜 이하의 소형차 등 정액분 자동차세는 20년이 넘도록 조정되지 않았고, 영업용 자동차는 비영업용과 비교할 때 5.7배 정도 도로를 많이 이용하여 더 많이 파손시키고 있었지만, 비영업용 차량에 대한 자동차세는 지나치게 낮았다. 입법 예고에서는 이를 조정하고자 물가상승(택시기본료) 등을 고려하여 인상하는 내용이 포함되어 있었는데, 국민에게 미치는 영향(택시요금 인상 등)을 최소화하기 위하여 영업용 100% 인상이 제안되었다.

승합자동차도 물가상승(버스요금) 등을 고려하여 영업용은 200% 인상(서민생계형 영업용은 100% 인상)하고, 비영업용은 100% 인상(서민생계형 비영업용은 50%)하도록 하였다. 화물자동차에 대해서는 물가지표(유류세) 등을 반영하고, 영업용과의 불형평을 고려하여 영업용은 200% 인상(서민생계형 영업용은 100%)하고 비영업용의 경우도 100% 인상(서민생계형 비영업용은 50%)하도록 하였다. 특수자동차

의 경우도 영업용과의 불형평을 고려하여 차등 조정하여 영업용은 200% 인상하고 비영업용은 100% 인상하였다.

3륜 이하 소형자동차는 취득가액 및 재산상의 가치를 반영하여 세율을 단계별로 설정하였는데, 승용자동차 부담의 1/2 수준으로 설정하였다. 125cc 초과 이륜자동차의 경우 실질적으로 고가이지만 정액·단일세율(1만 8천원)로 과세되고 있는 문제를 보이고 있다. 당시 가격 기준으로 기아 998cc(890만원) 승용차의 자동차세는 8만원인데, 혼다 999cc(1천 990만원)의 이륜차 자동차세는 1.8만원에 불과하여 부자가 세금을 덜 내는 역진성을 보이고 있었다.

이상과 같은 자동차세 세율 인상에 관한 입법예고는 배기량 기준에 의한 자동차세 개편에 대한 방향성으로는 충분하지만, 자동차 산업의 기술과 환경적 요인을 감안한 자동차세 개편을 포괄하지 못하는 단점이 있다.

한편, 환경과 관련하여 우리나라에서도 저탄소차협력금제도 논의가 일다가 2020년까지 실시 시기를 연기한 제도가 있으나, 현재는 폐기된 상태이다. 그러나 이는 자동차세와 직접 관련되기 때문에 그 내용에 대해서는 향후 행정자치부가 주도적으로 제도를 설계하여 자동차세의 개선에 반영하여야 할 것이다. 저탄소차협력금 제도란 CO₂ 저(低)배출 자동차 구매 시 보조금을 지급, 고(高)배출차는 부담금을 부과함으로써 수요 이전을 통하여 CO₂ 배출량을 저감하는 제도로, 중대형차를 좋아하는 자동차 소비문화로 온실가스를 과다 배출하고 에너지 낭비를 초래하는 것으로 개선하기 위하여 도입될 예정이었다. 적용대상은 승용차 및 10인승 이하 승합차(총중량 3.5톤 미만)에 대해 신차 구매 시 구매자에게 1회 적용된다.

정부는 2009년 7월, 2010년 12월, 2012년 5월 계속하여 저탄소차협력금제도 도입 정책을 발표한 바 있으며, 2010년 1월에는 「저탄소 녹색성장 기본법」에 온실가스 배출량이 적은 자동차 구매 시 재정적 지원을 하고 배출량이 많은 경우 부담금을 부과하는 근거를 마련하였다. 특히 2010년 12월과 2013년 4월에는 이해관계자 의견수렴 및 입법화 과정을 거쳤는데, 2013년 3월 「대기환경보전법」의 국회 의결과 2013년 4월 공포가 이루어져, 저탄소차협력금제도 시행시기를 당초 2013년 하반기에서 산업계 등에서의 준비기간을 고려하여 2015년 1월 1일로 조정한 바 있다.

다음은 교통세 개편 논의이다. 2013년까지 기획재정부는 교통세 개편방향에 대해 첫째, 탄소세나 에너지세 혹은 환경세로 전환, 둘째, 개별소비세로 통폐합, 교통

세 영구화 등의 시나리오를 검토하였고 앞으로도 이는 계속될 것이다. 현행 에너지 관련 소비세의 세목, 과세대상 및 세율 체계는 교통·에너지·환경세, 개별소비세, 자동차세(주행분), 교육세 등이 있는데 2011년 기준으로 약 67.5%가 교통·에너지·환경세이며, 자동차세(주행분)는 16.8%, 교육세가 약 10.8%를 차지하고 있다. 교통·에너지·환경세는 휘발유와 경유를 대상으로 과세되는 세목으로 2024년까지 한시적으로 과세되며, 재원이 특정한 용도에 충당되는 목적세이다. 개별소비세는 중유와 등유, LPG, 천연가스를 대상으로 과세되며, 자동차세(주행분)와 교육세는 부가세(surtaxes)로서 상기 세목들의 세액에 부가하여 과세된다. 그 밖에 세율 10%의 부가가치세가 과세되며, 수입물품의 경우 관세가 과세된다.

자동차세의 또 하나의 개편 대안으로 자동차세에서 도로 이용과 손상 여부 등을 반영한 과세제도의 개편을 생각할 수 있다. 이는 우리나라에서는 논의가 되지 않았지만, 외국에서는 심도 있는 개편 노력이 있어 왔다. 이 제도의 특징으로는 자동차가 가지고 있는 외부효과에 대한 과세에 중점을 둔 점이다. 즉 공공재적 성격인 도로의 이용에 대한 비용 부과와 환경적 측면을 동시에 고려할 수 있다는 점을 장점으로 들 수 있다.

네덜란드에서는 기존의 자동차세 과세를 폐지하고 주행 거리에 따른 새로운 과세 방식 도입을 검토한 바 있다. 대상 도로는 네덜란드 전역의 도로이며, 대상 차량은 승용차, 버스 및 대형 화물 차량(이륜차는 대상 외)으로, 세율은 차량에 탑재한 GPS장치에 의해 이동 거리, 시간 및 이동 과정을 기초로 하여 산정한다. 2009년에 네덜란드 정부가 주행 거리에 따른 과세 도입을 결정했지만 2012년의 정권 교체로 본 제도의 도입은 연기되었다.

미국의 오리건 주는 도로 이용에 대한 비용을 요구하는 주행 거리 과금 제도의 도입을 검토하였는데, 과세 방법은 차량에 탑재한 GPS장치에 의해 주 내의 주행 마일(mile) 등에 따라서 요금을 지불하고, 주행 거리 요금을 지불한 자는 현행 주 휘발유세를 면제받는 방식이다. 영국에서도 이미 도입된 런던 시내의 로드 프라이싱 제도를 확대하는 영국 전역을 대상으로 한 거리 과금 제도를 검토한 바 있지만 현재의 기술수준으로는 이를 활용하여 징세하는 비용이 너무 높아 실행가능성은 적다.

Ⅲ. 외국의 자동차세

자동차세의 과세는 나라마다 다양하다. 취득의 단계에서는 자동차 판매 가격에 일정한 세율이 적용되고 있으나, 가격 이외에도 중량, 정액 등 가격 이외의 기준에 의해서 부과되고 있다. 보유 단계에서는 과거 배기량 또는 무게에 의한 과세가 이루어졌지만, 최근에는 CO₂ 배출량 과세 기준으로 변경되는 것이 일반적인 추세이다. 과세 기준이 재산세적 성격이 강한 경우로는 미국의 일부 주와 브라질이 실시하고 있는 자동차 가격을 과세 기준으로 하는 것을 들 수 있다.

1. 취득 시 자동차세

가. 세계의 판매세

세계의 판매세를 살펴보면 다음의 <표 Ⅲ-1>과 같으며, 괄호가 있는 경우는 2018년에 접속하였을 당시의 수치이다. 유럽 국가의 부가가치세는 거의 대부분 20%를 넘고 있다. 우리나라의 경우 국세인 개별소비세, 교육세, 부가가치세, 농어촌특별세와 지방세인 취득세 그리고 차량 구입 시 필요한 채권 구입 등을 고려한다면 취득 시 부과되는 세율은 약 26% 정도가 된다. 2022년 기준으로 판매세는 헝가리가 가장 높은 27%이며, 크로아티아, 덴마크, 노르웨이, 스웨덴이 25%이다.

<표 Ⅲ-1> 세계의 판매세

(단위: %)

국가명	종류	세율	감면세율
헝가리	부가가치세	27	5/18(0/5/18)
크로아티아	부가가치세	25	5/13
덴마크	부가가치세	25	0
노르웨이	부가가치세	25	0/5/12(0/12/15)
스웨덴	부가가치세	25	0/6/12

〈표 III-1〉의 계속

(단위: %)

국가명	종류	세율	감면세율
핀란드	부가가치세	24	0/10/14
아이슬란드	부가가치세	24	0/11
아일랜드	부가가치세	23	0/4.8/5.5/9/13.5(0/4.8/9/13.5)
폴란드	부가가치세	23	0/5/8
포르투갈	부가가치세	23	0/6/13
이탈리아	부가가치세	22	0/4/5/10
슬로베니아	부가가치세	22	0/5/9.5
우루과이	부가가치세	22	0/10(10)
아르헨티나	부가가치세	21	0/10.5
벨기에	부가가치세	21	0/6/12
체코	부가가치세	21	0/10/15
라트비아	부가가치세	21	0/5/12
리투아니아	부가가치세	21	0/5/9
네덜란드	부가가치세	21	0/9
스페인	부가가치세	21	0/4/10
오스트리아	부가가치세	20	0/10/13
불가리아	부가가치세	20	0/9
에스토니아	부가가치세	20	0/9
프랑스	부가가치세	20	0/2.1/5.5/10
세르비아	부가가치세	20	0/10
슬로바키아	부가가치세	20	0/10
우크라이나	부가가치세	20	0/7/14(0/7)
영국	부가가치세	20	0/5
칠레	부가가치세	19	0
콜롬비아	부가가치세	19	0/5
키프로스	부가가치세	19	0/5/9
독일	부가가치세	19	0/7
루마니아	부가가치세	19	5/9(0/5/9)
몰타	부가가치세	18	(0/5/7)
페루	부가가치세	18	0

〈표 III-1〉의 계속

(단위: %)

국가명	종류	세율	감면세율
터키	부가가치세	18	0/1/8
이스라엘	부가가치세	17	0
룩셈부르크	부가가치세	17	0/3/8/14
케냐	부가가치세	16	0/8(0)
멕시코	부가가치세	16	0/8(0)
모리셔스	부가가치세	15	0
뉴질랜드	일반판매세	15	0
사우디아라비아	부가가치세	15	0
남아프리카공화국	부가가치세	15	0
이집트	부가가치세	14	다양함
중국	부가가치세	13(6/11/17)	0/3/5/6/9(0/3/5)
에콰도르	부가가치세	12	0
카자흐스탄	부가가치세	12	0
필리핀	부가가치세	12	0
인도네시아	부가가치세	11(11)	0
호주	일반판매세	10	-
일본	소비세	10	0/8
한국(한국)	부가가치세	10	0
스위스	부가가치세	7.7	0/2.5/3.7
싱가포르	일반판매세	7	0
태국	부가가치세	7(7/10)	0
캐나다	일반판매세	5	0
대만	부가가치세	5	0/1/2(0)
아랍에미리트	부가가치세	5	0
브라질	부가가치세	변동	-
미국	소비세	다양함	-
말레이시아	소비세	6/10	0/5
그리스	부가가치세	17/24(24)	4/6/9/13(6/13)
베트남	부가가치세	10/5-150(0/5)	0/5
인도	일반판매세	0/5/12/18/28	-

자료: Deloitte, "Domestic rates," <https://www.dits.deloitte.com/#DomesticRatesSubMenu>, 검색일자: 2022. 7. 1.; 괄호 안 수치는 2018. 4. 7. 검색

나. 미국

미국의 연방정부는 가격이 3만 8천달러 이상(여기에 개조비용 추가)을 초과하는 청정 연료 승용차의 첫 소매 판매 시 판매가격과 개조비용의 5%를 사치세로 부과하고 있으며, 가격이 5만 7천달러를 초과하는 전기 승용차의 첫 소매 판매 시 판매가격의 5%를 사치세로 부과하고 있다. 가격이 3만 8천달러 이상을 초과하는 일반승용차도 첫 소매 판매 시 판매가격의 5%를 사치세로 부과하고 있다. 이는 2014년 접속 시의 OECD 데이터베이스 자료와 2022년 접속 시의 OECD 데이터베이스 자료에는 변동이 없다.

미국 주정부에서도 자동차 판매가격의 0~10%를 판매세로 부과하고 있는 것이 보편적이다. 미국 주정부는 자동차 구입 시 판매세(Sales Tax)를 부과하는데,¹³⁾ 워싱턴 D.C.에서는 자동차의 무게와 연비에 따라 시장가의 1.0~10.1%의 자동차 소비세(Excise Tax)가 부과되고 있는데 무게가 무거울수록 증가되고 있다. 그러나 몬태나 주에서는 차량소비세가 부과되지 않으며, 알래스카 주의 경우 주정부에서 부과하지 않고, 시정부에서만 차량소비세를 부과하고 있다.

미국 주정부 차량소비세의 특징으로 보면, 아칸소 주의 경우 자동차 가격 4천달러 이하인 경우는 차량소비세를 면제하고 있고, 코네티컷 주는 5만달러를 기준으로 차량가격에 따른 세율의 차등을 두고 있으며, 워싱턴 D.C.의 경우는 무게에 따른 세율의 차등을 두고 있다. 캘리포니아 주에서 차량을 등록할 때에는 이용세로 구입비용의 7.5%에서 10.25%가 부과되고 있는데,¹⁴⁾ 이용세 이외에도 재산세와 유사한 차량면허세(Vehicle License Fee, VLF)가 있는데, 2020년 현재 세율은 시장가격의 0.65%이다. 미국 주정부 차량소비세는 <표 III-2>와 같으며, 괄호 안의 내용은 2020년도에 변화된 기준이다. 워싱턴 D.C.의 경우는 무게와 연비에 따른 세율을 더욱 세분화하고 있다.

플로리다 주에서는 자동차 구입에 따라 구매가의 6%의 소비세가 부과되고 있고, 아이오와 주에서는 판매 또는 리스가격의 5%의 1회 등록세를 부과하고 있으며, 루이지애나 주에서는 주정부가 세전 가격의 4%, 지방정부가 세전가격의 1.0~5.5%를

13) <https://www.factorywarrantylist.com/car-tax-by-state.html>, 검색일자: 2022. 7. 20.

14) 2018년도에 10.00%에서 인상되었다(https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/pubs/brochures/fast_facts/ffvr34, 검색일자: 2022. 7. 20.).

추가적으로 부과하고 있다. 노스캐롤라이나 주에서는 차량 구분 없이 구입가의 3%의 고속도로 이용세를 부과하고 있고, 노스다코타 주에서도 차량의 구분 없이 구입가격의 5%를 자동차 소비세로 부과하고 있다. 오클라호마 주에서도 신차 구입시 차량의 구분 없이 구입가의 3.25%를 판매세로 부과하고, 여기에 1.25%의 소비세가 부과된다. 텍사스 주에서는 차량의 구분 없이 판매가의 6.25%를 차량판매세로 부과하고 있으며, 중량이 1만 4천파운드(약 6.4톤)를 초과하는 디젤의 경우 부가세를 부과하고 있으며, 차량이 오래되면 여기에 또 부가세를 부과하고 있다.

〈표 III-2〉 미국 주정부 차량소비세

주	차량소비세율																								
앨라배마	2% + 카운티 소비세율 + 시 소비세율(주정부 차량 렌탈세 1.5%)																								
알래스카	0% + 시 소비세																								
애리조나	5.6% + 카운티소비세율 + 시소비세율																								
아칸소	6.5% + 카운티 소비세율 + 시 소비세율을 처음의 2,500달러에 적용하고 나머지 금액에 대해서는 6.5%세율, 4천달러 이하는 면제																								
캘리포니아	7.5~10.25% + 지방 소비세율																								
	7.5% + 지방 소비세율																								
콜로라도	2.9% + 카운티 소비세율 + 시 소비세율 + 디스트릭트 세율																								
코네티컷	6.35%(5만달러 이하, 2018년 6.3%), 7.75%(5만달러 이상)																								
델라웨어	4.25%																								
워싱턴 D.C.	3,500파운드 미만 6%, 3,500~4,999파운드 7%, 5천파운드 이상 8%, 연비 40mpg 하이브리드 0																								
	무게와 연비에 따라 상이한 세율, 전기차는 0% (단위: 파운드, %)																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>구분</th> <th>20mpg</th> <th>21~25mpg</th> <th>26~30mpg</th> <th>31~35mpg</th> <th>40mpg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,499 이하</td> <td>8.1</td> <td>4.4</td> <td>3.1</td> <td>2.2</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>3,500~4,999</td> <td>9.1</td> <td>5.4</td> <td>4.1</td> <td>3.2</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>5천 이상</td> <td>10.1</td> <td>6.4</td> <td>5.1</td> <td>4.2</td> <td>3.0</td> </tr> </tbody> </table>	구분	20mpg	21~25mpg	26~30mpg	31~35mpg	40mpg	3,499 이하	8.1	4.4	3.1	2.2	1.0	3,500~4,999	9.1	5.4	4.1	3.2	2.0	5천 이상	10.1	6.4	5.1	4.2	3.0
	구분	20mpg	21~25mpg	26~30mpg	31~35mpg	40mpg																			
3,499 이하	8.1	4.4	3.1	2.2	1.0																				
3,500~4,999	9.1	5.4	4.1	3.2	2.0																				
5천 이상	10.1	6.4	5.1	4.2	3.0																				
플로리다	6% + 지방세를 처음의 5천달러에 적용하고, 나머지는 6% 세율 적용																								
조지아	6.6%(2018년 4% + 카운티 소비세율)																								
하와이	마우이 카운티 4.166%, 호놀룰루와 카우아이 카운티 4.712%, 하와이 카운티 4.4386%																								
아이다오	6%																								
일리노이	6.25% + 지방(+ 1.25% 시카고)																								
인디애나	7%																								
아이오와	5%(등록세)																								

〈표 III-2〉의 계속

주	차량소비세율
캔자스	6.5% + 지방소비세율
켄터키	6%
루이지애나	4.45%(2018년 5%) + 지방소비세율
메인	5.5%
메릴랜드	6% 타이틀세
매사추세츠	6.25%
미시간	6.0%
미네소타	6.5%
미시시피	5%
미주리	4.225% + 지방소비세율
몬태나	없음
네브래스카	5.5% + 시 또는 카운티 소비세율(시세가 없는 경우 카운티세)
네바다	6.85% + 지방소비세율
뉴햄프셔	없음
뉴저지	6.625%(2018년 6.875%)
뉴멕시코	4%(2018년 3%)
뉴욕	4% + 지방소비세율
노스캐롤라이나	3%
노스다코다	5%
오하이오	5.75% + 지방소비세율
오클라호마	5.5%(2018년 3.25% 신차), 20달러 + 1,500 이상은 가격의 3.25% + 총판매가의 1.25%(중고차) (2018년에는 총판매가의 1.25%가 없었음)
오리건	중고차는 0% 신차 0.5%(2018년에는 없었음)
펜실베이니아	6%, 7% 알레게니 카운티, 8% 필라델피아시
로드아일랜드	7%
사우스캐롤라이나	5%(500달러 상한)
사우스다코다	4%
테네시	7% + 지방(1,600 이하 2.25% + 두 번째 등록 1,600 2.75%: 지방세율은 카운티마다 다름)
텍사스	6.25%

〈표 Ⅲ-2〉의 계속

주	차량소비세율
유타	4.85(2018년 4.70%) + 지방소비세율
버몬트	6%
버지니아	4.15%(최소 75)
워싱턴 D.C.	6.5% + 지방소비세율 + 0.3(자동차리스세율)
웨스트 버지니아	6%
위스콘신	5% + 카운티 소비세율
와이오밍	4% + 카운티 소비세율

자료: <https://www.factorywarrantylist.com/car-tax-by-state.html>, 검색일자: 2022. 7. 23.

다. 유럽 국가 자동차 취득단계 과세

2017년과 2018년 유럽국가별 취득단계에서의 자동차세는 〈표 Ⅲ-3〉과 같다. 유럽국가에서 보는 바와 같이 자동차는 구입단계에서 소비세 이외에도 다양한 취득등록세가 부과되고 있는 것을 알 수 있다. 〈표 Ⅲ-3〉은 2018년 5월에 발표된 ACEA의 *ACEA Tax Guide*에 소개된 유럽국가별 자동차의 취득단계에서 부과되는 부가가치세와 취득등록세를 요약한 것으로, 2017년과 2018년에 제도의 변화가 있는 경우 고딕으로 표시되어 있다.

유럽의 부가가치세는 매우 높은 수준이며, 취득 관련 세제에서도 별도의 높은 세율이 적용되고 있는 것을 알 수 있다. 아일랜드는 23%의 부가가치세를 자동차 구입 시에 적용하고 있는 이외에 판매가격의 14~36%의 취득세가 부과되고 있는 것처럼, 많은 국가가 취득단계에서 높은 세율을 적용하고 있다. 오스트리아는 20% 부가가치세에 최고 32%의 취득세, 핀란드는 24% 부가가치세에 최대 50%의 취득세가 부과되고 있다.

취득단계에서의 높은 자동차세의 부담은 자동차세의 재산과세 측면을 강화하는 것으로 해석할 수 있다. 또한 취득단계에서 CO₂를 기준으로 취득등록세를 적용하는 것은 자동차세의 환경성 강화를 초기에 적용함으로써 운행 중의 환경성 적용 논란을 불식시킬 수 있는 방안이 된다.

〈표 III-3〉 유럽의 취득단계 자동차세(2017년과 2018년 비교)

(단위: %)

국가	취득단계	
	VAT	취등록세
오스트리아	20(영업용, 전문용 할인 전기차 수소차 할인)	환경세로 CO ₂ (최고 32%+보너스 말러스), 승용차는 191.1유로 등록세
벨기에	21	배기량, 연식, 연료 종류, 유로 기준, CO ₂ (지역별 차등)
불가리아	20	취득가격, 번호판, 환경세
크로아티아	25	판매가격, CO ₂
키프로스	19	배기량, CO ₂
체코	21	차종, 유로 기준
덴마크	25	안전장비, 평가가격(가격 및 세율 변동 있었음)
에스토니아	20	등록증 및 등록세
핀란드	24	가격, CO ₂ (최소 3.3%(2017년 3.8%에서 인하), 최대 50%)
프랑스	20	CO ₂ 보너스 말러스
독일	19	구입가격 + 등록수수료
그리스	24	소매가격, CO ₂
헝가리	27	배기량, 연식
아일랜드	23	CO ₂ (14~36%)
이탈리아	22	마력, 중량, 좌석
라트비아	21	중량, 연료
리투아니아	21	차종
룩셈부르크	17	구입가격 + 등록수수료 + 등록인장세(2018년 추가)
몰타	18	가격, 차 길이, CO ₂
네덜란드	21	CO ₂ , 연비
폴란드	23	배기량(3.1~18.6%) 전기차 및 플러그인 하이브리드는 2018년 0%
포르투갈	23	배기량, CO ₂
루마니아	19	구입가격 + 등록수수료(9유로에서 8.6유로로 인하)
슬로바키아	20	마력, 연식
슬로베니아	22	구입가격, CO ₂
스페인	21	CO ₂ (4.75%, 14.75%)
스웨덴	25	구입가격, 차종
영국	20	인보이스가격, 중고차가격

자료: ACEA, ACEA Tax Guide, 2017; 2018; 2020; 2022.

2020년도를 기준으로 변화된 유럽의 취득단계 자동차세 과세를 보면 부가가치세 이외에 다양한 기준이 활용되고 있으며, 재산과세 성격을 고려한 차량가격뿐만 아니라 환경을 고려하기 위하여 CO₂ 배출량이 사용되고 있으며, 최근에는 질소산화물(NO_x)까지 활용되고 있는 것을 알 수 있다. 〈표 III-4〉에서 밑줄 친 굵은 글씨체

는 2017년과 2018년 사이의 변화이고, 이탤릭체의 굵은 글씨체는 2020년도의 변화 사항이며, 삭제된 제도는 가운데 취소선으로 표시하였다.

자동차세가 비싼 아일랜드에서는 자동차 취득 시 23%의 부가가치세와 CO₂ 기준에 따른 등록세(14~36%)가 부과되었으며, 2020년 1월부터는 질소산화물(NO_x)의 배출에 따라 최대 600유로(약 84만원), 디젤은 최대 4,850유로(약 680만원)의 등록세가 부과된다. 보유단계에서는 2008년 7월 1일 이전에 등록한 차량은 CO₂ 기준에 따라 120유로(약 17만원)에서 2,350유로(약 330만원)의 도로세가 부과되며, 2008년 7월 1일 이후에 등록한 차량은 배기량에 따라 1천cc 이하는 199유로(약 28만원), 3천cc 이상은 1,809유로(약 254만원)의 도로세가 부과된다. 배기량에 따른 도로세는 계단식으로 세율이 올라가면 최대와 최소의 차이는 약 2.5배이다.

〈표 III-4〉 유럽의 취득단계 자동차세(2017, 2018, 2020년 비교)

(단위: %)

국가	취득단계	
	VAT	취등록세
오스트리아	20(영업용, 전문용 할인 전기차 수소차 할인)	환경세로 CO ₂ (최고 32% + 보너스 말러스), 승용차는 191.1유로 등록세,
벨기에	21	배기량과 연식(Brussels-Capital), 연료, 차령, 배출 기준, CO ₂ (Flanders), CO ₂ (Wallonia), 배기량, 차령, CO ₂ 보너스 말러스(Wallonia)
불가리아	20	취득가격 , 번호판(25 BGN), 환경세(160 BGN), 2020년 취득가격 삭제
크로아티아	25	판매가격, CO ₂ , 연료 종류
키프로스	19	배기량, CO ₂
체코	21	차종, 유로 기준, 등록세(최고 800CZK)
덴마크	25	안전장비, 평가가격(2018년 가격 및 세율 변동), 197,700 아래는 가격의 85%, 197,700 이상의 초과분은 150%
에스토니아	20	등록증(62유로) 및 등록카드(130유로)
핀란드	24	가격, CO ₂ (최소 3.3%(2017년 3.8%에서 인하) , 최대 50%), 최소 2.7%
프랑스	20	CO ₂ 보너스 말러스, 등록세(지역별 차등)
독일	19	구입가격 + 등록수수료(26.3유로), 구입가격 삭제
그리스	24	소매가격, CO ₂ , 배출 기술
헝가리	27	배기량, 연식, 배출 기준
아일랜드	23	CO ₂ (14~36%), 판매가격과 NO_x와 CO₂ 배출
이탈리아	22	마력, 종량, 좌석수, 차종, 마력, 등록세(145유로), CO₂ 보너스 말러스
라트비아	21	종량, 연료 종류, 등록세(43.93유로), 국가자원세(55유로)

〈표 III-4〉의 계속

(단위: %)

국가	취득단계	
	VAT	취등록세
리투아니아	21	차종에 다른 등록세
룩셈부르크	17	구입가격, 등록수수료 + 등록인장세(2018년 추가)
몰타	18	가격, 차 길이, CO ₂
네덜란드	21	CO ₂ , 연비
폴란드	23	배기량(3.1~18.6%) 전기차 및 플러그인 하이브리드는 2018년 0%, 배기량에 비례한 소비세(최고 18.6%), 등록세(180.50PLN), 등록증(75PLN)
포르투갈	23	배기량, CO ₂ , 등록세(55유로), 번호판(45유로)
루마니아	19	구입가격 + 등록수수료(9유로에서 8.6유로로 인하), 2020년 구입가격 삭제
슬로바키아	20	마력, 연식, 차량가치, 마력, 차량에 근거한 등록세, 번호판(16.5유로)
슬로베니아	22	구입가격, CO ₂ 연료 종류
스페인	21	CO ₂ (4.75%, 14.75%)
스웨덴	25	구입가격, 차종, 구입 후 등록세 없음
영국	20	인보이스가격, 중고차가격

자료: ACEA(2017; 2018; 2020)

1) 오스트리아

2020년 10월 1일을 기준으로 등록된 차량에 대해서 자동차 세율이 다르다. 2020년 10월 1일 이전에 등록된 자동차 세율은〈표 III-5〉와 같다. 이는 2020년의 제도와 변함이 없다.

〈표 III-5〉 오스트리아 자동차세(2020년 10월 1일 이전 등록)

(단위: %)

차종	월세율	최소세율	최대세율
이륜차	cc당 0.025	-	-
3.5톤 이하 차량	66kw까지 0.62×(kw-24) 86kw까지 0.66×(kw-24) 86kw 이상 0.75×(kw-24)	6.2	72
12톤 이하 차량	톤당 1.55	15	-
18톤 이하 차량	톤당 1.7	-	-
18톤 이상 차량	톤당 1.9	-	80

〈표 III-5〉의 계속

(단위: %)

차종	월세율	최소세율	최대세율
트럭 12톤 이하 18톤 이하 18톤 이상	톤당 1.55 톤당 1.7 톤당 1.9	15	66

자료: ACEA(2020)

2020년 9월 30일 이후에 등록된 자동차 중에서 CO₂ 배출량이 있는 경우의 세율은 〈표 III-6〉과 같다. 이륜차의 경우는 배기량과 CO₂ 배출량의 비중이 0.014 대 0.2로 CO₂ 배출량에 더 많은 비중을 두고 있으며, 3.5톤 이하 차량은 비중이 같다. 그 이외의 차량은 변함이 없다.

〈표 III-6〉 오스트리아 자동차세(2020년 9월 30일 이후 등록 CO₂ 기준이 있는 경우)

(단위: %)

차종	월세율	최소세율	최대세율
이륜차	$0.014 \times (cc - 52) + 0.2 \times (CO_2 - 52)$ (CO ₂ - 52)의 최소는 10g	-	-
3.5톤 이하 차량	$0.72 \times (kw - 64) + 0.72 \times (CO_2 - 112)$ (kw - 64)의 최소는 5kw (CO ₂ - 112)의 최소는 5g	6.2	72
12톤 이하 차량	톤당 1.55	15	-
18톤 이하 차량	톤당 1.7	-	-
18톤 이상 차량	톤당 1.9	-	80
트럭 12톤 이하 18톤 이하 18톤 이상	톤당 1.55 톤당 1.7 톤당 1.9	15	66

자료: ACEA(2020)

2020년 9월 30일 이후에 등록된 자동차 중에서 CO₂ 배출량이 없는 경우 세율은 〈표 III-7〉과 같다. 2020년 10월 1일 이전에 등록된 자동차 세율과 비교할 때 이륜차는 동일하며, 3.5톤 이하 차량의 경우는 세율을 0.03p, 0.04p, 0.04p 인상하여 적용한다. 그 이외의 차량은 변함이 없다.

〈표 III-7〉 오스트리아 자동차세(2020년 9월 30일 이후 등록 CO₂ 기준이 없는 경우)

(단위: %)

차종	월세율	최소세율	최대세율
이륜차	cc당 0.025	-	-
3.5톤 이하 차량	66kw까지 0.65×(kw-24) 86kw까지 0.70×(kw-24) 86kw 이상 0.79×(kw-24)	6.5	76
12톤 이하 차량	톤당 1.55	15	-
18톤 이하 차량	톤당 1.7	-	-
18톤 이상 차량	톤당 1.9	-	80
트럭		15	66
12톤 이하	톤당 1.55		
18톤 이하	톤당 1.7		
18톤 이상	톤당 1.9		

자료: ACEA(2020)

2022년의 주요 특징을 보면 오스트리아는 환경세로 CO₂ 기준 세율 인상이 있었고, 보너스 말러스 제도의 변화와 등록세의 인상, 연료소비·오염세 산식의 변화가 있었다. 체코의 경우 차량 종류에 의한 취득 단계 세율을 폐지하였고, 핀란드는 CO₂ 관련 세율을 최소 0%로 인하하였다. 이탈리아에서는 등록세를 150유로로 인상하였으며, 라트비아는 중량과 연료 종류에 의한 취득 관련 세금을 폐지하였다. 룩셈부르크는 등록수수료를 세분화하였고, 슬로바키아는 차량가치, 마력, 차령에 근거한 등록세를 최소 33유로로 변경하였다. 슬로베니아는 엔진마력에 근거한 취득 관련 과세를 시작하였다.

〈표 III-8〉 유럽의 취득단계 자동차세(2017, 2018, 2020, 2022년 비교)

(단위: %)

국가	취득단계	
	VAT	취등록세
오스트리아	20(영업용, 전문용 할인 전기차 수소차 할인)	환경세로 CO ₂ (최고 32%(50%로 인상) + 보너스 말러스(보너스 말러스 공식 변화), 승용차는 191.1유로 등록세, 등록세 195.5 유로로 인상, 연료소비·오염세 산식 변화
벨기에	21	배기량과 연식(Brussels-Capital), 연료, 차령, 배출 기준, CO ₂ (Flanders), CO ₂ (Wallonia), 배기량, 차령, CO ₂ 보너스 말러스(Wallonia)
불가리아	20	취득가격, 번호판(25BGN), 환경세(160BGN), 2020년 취득가격 삭제
크로아티아	25	판매가격, CO ₂ , 연료 종류
키프로스	19	배기량, CO ₂

〈표 III-8〉의 계속

(단위: %)

국가	취득단계	
	VAT	취등록세
체코	21	차종, 유로 기준, 등록세(최고 800CZK)
덴마크	25	안전장비, 평가가격(2018년 가격 및 세율 변동), 19만 7,700 아래는 가격의 85%, 197,700 이상의 초과분은 150%
에스토니아	20	등록증(62유로) 및 등록카드(130유로)
핀란드	24	가격, CO ₂ (최소 0%, 3.3%(2017년 3.8에서 인하), 최대 50%)
프랑스	20	CO ₂ 보너스 말리스, 등록세(지역별 차등)
독일	19	등록수수료(26.3유로), 구입가격 삭제
그리스	24	소매가격, CO ₂ , 배출 기술
헝가리	27	배기량, 연식, 배출 기준
아일랜드	23	CO ₂ (14%-36%), 판매가격과 NO _x 와 CO ₂ 배출
이탈리아	22	마력, 중량, 좌석 수, 차종, 마력, 등록세(150유로), CO ₂ 보너스 말리스
라트비아	21	중량, 연료종류, 등록세(43.93유로), 국가자원세(55유로)
리투아니아	21	차종에 다른 등록세
룩셈부르크	17	구입가격, 등록수수료(24유로 또는 50유로) + 등록인장세(2018년 추가 50유로)
몰타	18	가격, 차 길이, CO ₂
네덜란드	21	CO ₂ , 연비
폴란드	23	전기차 및 플러그인 하이브리드는 2018년 0%, 배기량에 비례한 소비세(최고 18.6%), 등록세(180,50PLN), 등록증(75PLN)
포르투갈	23	배기량, CO ₂ , 등록세(55유로), 번호판(45유로)
루마니아	19	구입가격 + 등록수수료(9유로에서 8.6유로로 인하), 2020년 구입가격 삭제
슬로바키아	20	마력, 연식, 차량가치, 마력, 차령에 근거한 등록세(최소33유로), 번호판(16.5유로)
슬로베니아	22	구입가격, CO ₂ , 엔진마력, 연료 종류
스페인	21	CO ₂ (4.75%, 14.75%)
스웨덴	25	구입가격, 차종, 구입 후 등록세 없음
영국	20	인보이스가격, 중고차가격

자료: ACEA(2022; 2020; 2018; 2017)

2. 보유 자동차세

가. 미국

미국의 거의 모든 주가 등록수수료(Registration Fees)를 부과하고 있다. 등록수수료 유형은 정액·중량 비례하거나, 차령에 따른 감면, 재산 가치에 따른 차등과세, 연비에 따른 차등과세로 구분된다. 등록수수료는 매년 부과되며, 체납 시 과태료가 부과되고 기한을 넘기는 경우에도 과태료를 내야 한다. 일부 주에서는 매년 안전검사를 요구하고 있으며, 일부 주는 자동차 중고시장 매매 또는 이전되는 경우 안전검사를 받도록 하고 있다. 카운티나 시정부도 자동차에 과세할 수 있는데, 일리노이 주는 카운티와 시정부가 연간 등록수수료를 부과하고 있다. 매사추세츠 주에서는 등록수수료와는 별개로 판매세가 시 또는 카운티에서 부과되는데 1980년 Proposition 2½법에 의하여 주 전체에 2.5%로 고정되어 있다. 일부 주에서는 카운티의 초과 수수료 때문에 카운티별로 등록수수료가 다른 경우가 있다. 뉴욕 주는 무게에 따른 과세가 이루어지고 있으며, 캘리포니아와 뉴햄프셔는 등록세가 자동차 가격에 의하여 부과되고 있다. 미국 연방정부와 주정부의 자동차세는 최근 변동된 곳이 있다.

1) 캘리포니아 주

캘리포니아에서는 차량을 우선 영업용과 비영업용으로 나누고, 여기에 도로에 미치는 영향을 고려하여 차량의 중량을 기준으로 자동차세가 부과되고 있다. 트럭의 경우 영업용은 비영업용에 비하여 낮은 세율이 부과되고 있다. 영업용에 대한 과세가 낮은 것은 생산수단으로서의 역할을 고려할 때 정당하다고 여겨지며 중량이 무거운 경우 도로에 대한 파손 등을 야기하므로, 이에 근거한 합리적인 과세가 이루어지고 있다.

캘리포니아 주 등록수수료는 2014년 말 첫 등록과 갱신 모두 46달러였는데, 현재에도 이는 변함이 없다. 차량등록세와 차량 중량세는 2014년과 2022년 사이에 변화가 없다. 트럭의 경우 2축인 경우와 3축인 경우가 세액이 다르며 3축인 경우는 세액이 많다. 3축의 경우 2천파운드(약 0.9톤)¹⁵⁾ 미만의 트럭은 연간 세액이 없

지만 2천파운드부터는 연간세액이 43달러로 시작한다. 트럭에 대한 3축 과세는 우리의 경우도 도입이 필요하다. 1만파운드(약 4.5톤) 이상의 영업용 차량에 대하여 중량에 따라 332달러에서 2,064달러의 등록수수료를 부과하고 있다. 이는 영업용이라도 도로에 대한 영향이 큰 경우에는 도로 유지 보수비에 상응하는 과세가 이루어지고 있는 것으로 해석할 수 있으며, 우리의 경우는 과다 중량인 경우에 낮게 과세되고 있는 문제가 해결되어야 할 것이다.

차량을 등록할 때에는 이용세로 구입비용의 7.5%에서 10.25%가 부과된다.¹⁶⁾ 재산세 대신 매년 납부하는 차량면허세(Vehicle License Fee, VLF)가 시장가격의 2%에서 2014년에 1.15%로 인하되었다가, 2017년에는 0.65%로 인하여 2018년 4월 현재에도 0.65%이다.¹⁷⁾ 이는 캘리포니아 주의 특별한 경우로, 재산세에 상한이 있기 때문에 차량에 대한 과세의 변화가 있는 것이다. 이 외에도 카운티별로 등록세가 별도로 부과되고 있다. 캘리포니아 주 차량 중량세는 <표 III-9>와 같이 도로에 미치는 영향을 고려하여 자동차세가 부과되고 있으며, 트럭의 경우 영업용은 비영업용에 비하여 낮게 부과되고 있다. 영업용의 낮은 과세가 정당화될 수 있으나 중량이 무거운 경우 도로에 대한 파손 등을 야기하므로, 이에 근거한 합리적인 과세가 이루어지고 있다. 2022년 현재 캘리포니아의 차량면허세(연세액)는 2%에서 1.15%로 하락하였다. 차량등록세와 차량 중량세는 2014년과 2022년 사이에 변화가 없다.

중량에 따른 연세액의 변화는 우리가 이와 유사한 구조로 자동차세를 개편할 때 참고할 사항이며, 2축과 3축의 과세 기준 변화도 우리나라 자동차세 개편이 있는 경우에 참고하여야 한다.

〈표 III-9〉 캘리포니아 주 자동차세

구분	연세액(달러)
차량면허(Vehicle License Fee)	2014년 시장가치의 2%(연세액) 2022년 2009년 5월 19일 이전 차량은 0.65%, 나머지는 1.15%

15) 1파운드는 약 0.45kg이다.

16) 2018년도에 10.0%에서 인상되었음 https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/pubs/brochures/fast_facts/ffvr34

17) OECD 통계는 이를 반영하지 못하였다.

〈표 III-9〉의 계속

구분	연세액(달러)
차량등록	46.00
영업용 3축 이상 공차 중량 1,999파운드 이하	0.0000
영업용 3축 이상 공차 중량 2,000~3,000파운드	43.00
영업용 3축 이상 공차 중량 3,001~4,000파운드	77.00
영업용 3축 이상 공차 중량 4,001~5,000파운드	154.0
영업용 3축 이상 공차 중량 5,001~6,000파운드	231.0
영업용 3축 이상 공차 중량 6,001~7,000파운드	308.0
영업용 3축 이상 공차 중량 7,001~8,000파운드	385.0
영업용 3축 이상 공차 중량 8,001~9,000파운드	462.0
영업용 3축 이상 공차 중량 9,001~10,000파운드	539.0
영업용 2축 이하 공차 중량 1,999파운드 이하	8.00
영업용 2축 이하 공차 중량 2,000~3,000파운드	8.00
영업용 2축 이하 공차 중량 3,001~4,000파운드	24.00
영업용 2축 이하 공차 중량 4,001~5,000파운드	80.00
영업용 2축 이하 공차 중량 5,001~6,000파운드	154.0
영업용 2축 이하 공차 중량 6,001~7,000파운드	204.0
영업용 2축 이하 공차 중량 7,001~8,000파운드	257.0
영업용 2축 이하 공차 중량 8,001~9,000파운드	308.0
영업용 2축 이하 공차 중량 9,001~10,000파운드	360.0
전기영업용 5,999파운드 이하	87.00
전기영업용 6,000~9,999파운드	266.0
전기영업용 10,000파운드 이상	358.0
트럭 중량 10,001~15,000파운드	332.0
트럭 중량 15,001~20,000파운드	447.0
트럭 중량 20,001~26,000파운드	546.0
트럭 중량 26,001~30,000파운드	586.0
트럭 중량 30,001~35,000파운드	801.0
트럭 중량 35,001~40,000파운드	937.0
트럭 중량 40,001~45,000파운드	1,028.0
트럭 중량 45,001~50,000파운드	1,161.0
트럭 중량 50,001~54,999파운드	1,270.0
트럭 중량 55,000~60,000파운드	1,431.0
트럭 중량 60,001~65,000파운드	1,562.0
트럭 중량 65,001~70,000파운드	1,701.0
트럭 중량 70,001~75,000파운드	2,004.0
트럭 중량 75,001~80,000파운드	2,064.0

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

2) 일리노이 주

일리노이 주에서는 자동차 구매 시 구매하는 장소와 구매자가 거주하는 장소에 따라 다양한 종류의 세금이 부과되고 있다. 먼저 모든 신규차량은 6.25%의 주, 카운티, 시 소비세가 부과된다. 또한 Cook 카운티에서는 이용세로 0.75%가 추가로 부과되며, Cook 카운티 소비세가 1.00% 부과된다. Chicago에서도 이용세로서 1.25%가 부과된다. 이 외 Cook 카운티와 Collar 카운티에서는 지역교통국세(Regional Transportation Authority Tax, RTA)로 0.75% 부과되며, Dupage 카운티에서는 Dupage 카운티 수도세(Dupage County Water Commission Tax)로 0.25%를 부과하고 있다.

3) 뉴욕 주

뉴욕 주에서 승용차를 구입하는 경우에는 영업용, 비영업용 구분 없이 25달러의 번호판, 50달러의 자동차증명서, 거주지별로 별도의 소비세가 부과된다.¹⁸⁾ 뉴욕주의 승용자동차세는 등록세와 카운티이용세로 구분된다. 등록수수료는 무게에 따라 달라지는데, 영업용은 조금 낮게 부과되나 9,500파운드(약 4.3톤)가 넘어가면 오히려 영업용에 높은 등록세가 부과되고 있다.¹⁹⁾ 영업용이 할인되는 것은 맞지만, 과다한 중량으로 도로에 대한 파괴가 많은 경우에는 더 많은 과세가 이루어지고 있는 시사점을 얻을 수 있다. 뉴욕시를 포함하여 뉴욕 주의 자동차세는 최근 변화가 거의 없다.

〈표 III-10〉 뉴욕 주 등록 수수료

(단위: 파운드, 달러)

비영업용		영업용	
중량	수수료	중량	수수료
0000~1,650	26.00	000~500	7.00
1,651~1,750	27.50	501~1,000	14.50
1,751~1,850	29.00	1,001~1,500	21.50
1,851~1,950	31.00	1,501~2,000	29.00
1,951~2,050	32.50	2,001~2,500	36.00

18) <http://dmv.ny.gov/registration/registration-fees-use-taxes-and-supplemental-fees-passenger-vehicles>, 검색일자: 2018. 4. 5.

19) <https://dmv.ny.gov/registration/registration-fees-use-taxes-and-supplemental-fees-passenger-vehicles>, 검색일자: 2018. 4. 5.

〈표 III-10〉의 계속

(단위: 파운드, 달러)

비영업용		영업용	
중량	수수료	중량	수수료
2,051~2,150	34.00	2,501~3,000	43.00
2,151~2,250	35.50	3,001~3,500	50.50
2,251~2,350	37.50	3,501~4,000	57.50
2,351~2,450	39.00	4,001~4,500	65.00
2,451~2,550	40.50	4,501~5,000	72.00
2,551~2,650	42.00	5,001~5,500	79.00
2,651~2,750	43.50	5,501~6,000	86.50
2,751~2,850	45.50	6,001~6,500	93.50
2,851~2,950	47.00	6,501~7,000	101.00
2,951~3,050	48.50	7,001~7,500	108.00
3,051~3,150	50.00	7,501~8,000	115.00
3,151~3,250	52.00	8,001~8,500	122.50
3,251~3,350	53.50	8,501~9,000	129.50
3,351~3,450	55.00	9,001~9,500	137.00
3,451~3,550	56.50	9,501~10,000	144.00
3,551~3,650	59.00	10,001~10,500	151.00
3,651~3,750	61.50	10,501~11,000	158.50
3,751~3,850	64.00	11,001~11,500	165.50
3,851~3,950	66.50	11,501~12,000	173.00
3,951~4,050	69.00	12,001~12,500	180.00
4,051~4,150	71.00	12,501~13,000	187.00
4,151~4,250	73.50	13,001~13,500	194.50
4,251~4,350	76.00	13,501~14,000	201.50
4,351~4,450	78.50	14,001~14,500	209.00
4,451~4,550	81.00	14,501~15,000	216.00
4,551~4,650	83.50	15,001~15,500	223.00
4,651~4,750	85.50	15,501~16,000	230.50
4,751~4,850	88.00	16,001~16,500	237.50
4,851~4,950	90.50	16,501~17,000	245.00
4,951~5,050	93.00	17,001~17,500	252.00
5,051~5,150	95.50	17,501~18,000	259.00
5,151~5,250	98.00	-	-
5,251~5,350	100.50	-	-

〈표 III-10〉의 계속

(단위: 파운드, 달러)

비영업용		영업용	
중량	수수료	중량	수수료
5,351~5,450	102.50	-	-
5,451~5,550	105.00	-	-
5,551~5,650	107.50	-	-
5,651~5,750	110.00	-	-
5,751~5,850	112.50	-	-
5,851~5,950	115.00	-	-
5,951~6,050	117.00	-	-
6,051~6,150	119.50	-	-
6,151~6,250	122.00	-	-
6,251~6,350	124.50	-	-
6,351~6,450	127.00	-	-
6,451~6,550	129.50	-	-
6,551~6,650	131.50	-	-
6,651~6,750	134.00	-	-
6,751~6,850	136.50	-	-
6,851~6,950	139.00	-	-
6,951 lbs 이상	140.00	-	-

자료: <https://dmv.ny.gov/registration/commercial-vehicle-registration-fees-vehicle-use-taxes-and-supplemental-fees>, 검색일자: 2018. 4. 5.; <https://dmv.ny.gov/registration/registration-fees-use-taxes-and-supplemental-fees-passenger-vehicles>, 검색일자: 2022. 7. 20. 변동 없음

4) 앨라배마 주

앨라배마 주에서는 영업용과 비영업용 자동차세의 구분은 없으며, 승용차와 버스의 자동차세 구분 또한 없고, 승용차와 화물차 자동차세를 보면 중량이 많은 트럭의 경우 매우 높게 과세되고 있다. 자동차세에서 영업용과 비영업용의 구분이 없으나, 중량이 많은 트럭에 대한 높은 과세의 시사점이 있다. 8천파운드(약3.6톤) 아래인 승용차와 트럭은 연간세액이 23달러인 반면, 8,001파운드 트럭은 35달러이며, 8만파운드 트럭은 890달러가 부과되고 있다. 오토바이는 15달러가 부과되어 승용차보다 8달러 낮게 과세되고 있다. 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다.

〈표 III-11〉 앨라배마 주 자동차세

(단위: 파운드, 달러)

구분	연간 세액
오토바이	15.00
총중량 8천파운드 이하 차량(승용차, 트럭)	23.00
트럭 총중량 8,001~10,000	35.00
트럭 총중량 10,001~12,000	105.0
트럭 총중량 12,001~18,000	170.0
트럭 총중량 18,001~26,000	235.0
트럭 총중량 26,001~33,000	300.0
트럭 총중량 33,001~42,000	520.0
트럭 총중량 42,001~55,000	585.0
트럭 총중량 55,001~64,000	650.0
트럭 총중량 64,001~73,280	715.0
트럭 총중량 73,280~80,000	815.0
트럭 총중량 8만파운드 초과	890.0

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

5) 콜로라도 주

콜로라도 주에서는 승용차, 앰블런스, 장의사 차량 기본 등록세가 2천파운드 이하, 2,001~4,500파운드 이하, 4,501(약 2톤)파운드 초과로 구분되어 과세되고 있는데, 중량이 무거울수록 중과세가 이루어지고 있다. 중량에 대한 과세는 도로 유지 보수비용의 부담이라는 성격이다. 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다.

〈표 III-12〉 콜로라도 주 자동차세

구분	연간 세액(달러)
2천파운드 이하 승용차, 앰블런스, 장의사 차량 기본등록세	6달러
2,001~4,500파운드 이하 승용차, 앰블런스, 장의사 차량 기본등록세	6달러 + 2천파운드 초과 시 100파운드당 0.2달러
4,501파운드 초과 승용차, 앰블런스, 장의사 차량 기본등록세	12.5달러 + 4,500파운드 초과 시 100파운드당 0.6달러

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

6) 워싱턴 D.C.

워싱턴 D.C.의 소비세(Excise Tax)는 크게 인상되고 세분화되었다.²⁰⁾ 소비세는 공정시장가치(Fair Market Value, FMV)에 세율을 곱하여 산출되는데, 과거에는 3,500파운드(약 1.6톤) 미만 6%, 3,500~4,999 7%, 5천 이상 8%, 연비 40mpg 하이브리드 0%이었지만, 2021년 2월 2일부터는 <표 III-4>와 같이 무게와 연비에 따라 상이한 세율이 적용된다. 단 전기차는 0%이다. 이외 타이틀 요금이 26달러가 추가된다.

<표 III-13> 워싱턴 D.C. 자동차세(2014년)

구분	연간 세액
3,499파운드 이하 등록(일회성 수입 또는 판매세)	시장가격의 6%
3,500~4,999파운드 등록(일회성 수입 또는 판매세)	시장가격의 7%
5천파운드 초과 등록(일회성 수입 또는 판매세)	시장가격의 8%

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

이러한 변화는 2018년 「청정 에너지 DC 옴니버스 수정법」(Clean Energy DC Act)에 의한 것인데, 이는 DC의 차량 소비세가 연료 효율성에 따라 달라지도록 수정하여 지구에서 연료 효율적인 자동차 구매를 장려하기 위함이다.²¹⁾ 기본 구조는 연비 효율성이 벤치마크 미만이면 소비세가 증가하고 초과이면 소비세가 감소한다. 또한 이 제도의 시행으로 재원 중립의 원칙이 실현되어, 고배출 차량에 대한 차량 소비세의 증가된 수익은 보다 연비가 좋은 차량을 구매하는 소비자의 지불 감소로 상쇄된다.

이러한 내용 이외에도 2045년까지 DC에서 운행하도록 인증된 상업용 자동차 운송업체, 리무진 서비스 차량 및 택시의 100%를 배출 제로 차량으로 전환할 계획이 포함되어 있다.²²⁾

<표 III-14> 워싱턴 D.C. 자동차세(2022년)

(단위: %)

무게 \ 연비	20mpg	21~25mpg	26~30mpg	31~35mpg	40mpg
3,499 이하	8.1	4.4	3.1	2.2	1.0
3,500~4,999	9.1	5.4	4.1	3.2	2.0
5천 이상	10.1	6.4	5.1	4.2	3.0

자료: <https://dmv.dc.gov/node/155502>

20) <https://dmv.dc.gov/node/155502>

21) <https://www.dccclimate.org/wp-content/uploads/2018/08/Clean-Energy-DC-Act-Summary.pdf>, 검색일자: 2022. 7. 20.

22) <https://www.dccclimate.org/wp-content/uploads/2018/12/DC-Climate-Omnibus-Bill-Fact-Sheet.pdf>, 검색일자: 2022. 7. 20.

7) 인디애나 주

인디애나 주에서는 승용차, 버스, 트럭의 구분 없이 가격에 따라 차량을 구분하고 차령에 따른 과세를 하고 있다. 신차의 경우에는 재산세 성격을 강화하고 있으며, 시간이 지날수록 재산세적인 성격을 완화시키고 있다. 예를 들어 1만~1만 2,499달러 사이 차량 등록 1년에는 150달러가 부과되나 1만~1만 2,499달러 사이 차량 등록 9년에는 40달러가 부과되고 있다. 또한 3만~3만 4,999달러 사이 차량 등록 1년에는 406달러가 부과되고 있으나, 3만~3만 4,999달러 사이 차량 등록 9년에는 50달러가 부과되고 있다. 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다(〈부표 1〉 참조)²³⁾.

인디애나 주의 경우는 가격대별로 차령 할인 연도가 다른 점과 연식의 구분이 다른 점이 특징이며(〈부표 2〉 참조), 차령할인액과 비율 등도 달라진다는 것이 특징이다. 인디애나 주의 사례는 차령 할인에 대한 개선이 필요한 경우에 대해 매우 유용한 시사점을 주고 있다. 가격이 1만 5천달러 이하인 경우는 최소 세율이 12달러에 불과하지만 고가의 경우에는 50달러이며, 고가의 자동차의 경우 1년 마다 경감되는 할인액이 상대적으로 커지고 있다.

8) 미시시피 주

미시시피 주에서는 자동차세액은 적으나 차량에 대한 등록세를 부과할 때, 처음에는 10달러를 부과하며, 2년째부터는 8.75달러를 부과한다. 이용이 많은 차량에 대해서는 중과를 하고 있는데, 승용차는 15달러, 픽업트럭은 7.2달러, 교회 및 학교차량은 10달러, 오토바이는 8달러를 부과하고 있지만, 택시에 대해서는 35달러를 부과하고 있다. 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다.

〈표 III-15〉 미시시피 주 자동차세

구분	연세액(달러)	연세액(달러)
최초 차량 등록	10.00	7.53(1년)
등록갱신	8.75	6.59

23) 인디애나 주의 가격별, 차량 등록연수별 자동차세 및 가격대별 차령 경감에 대한 자세한 자료는 〈부표 1〉, 〈부표 2〉로 별도로 제시하였다.

〈표 III-15〉의 계속

구분	연세액(달러)	연세액(유로)
도로세(교회, 학교차량)	10.00	7.53
도로세(장의차, 구급차)	25.00	18.83
도로세(오토바이)	8.00	6.02
도로세(승용차)	15.00	11.30
도로세(픽업트럭)	7.20	5.42
도로세(택시)	35.00	26.36
도로세(트레일러)	10.00	7.53

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryClx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

9) 텍사스 주

텍사스 주는 자동차 소매판매세로 판매가의 6.25%를 부과하고 있으며, 1996년식 또는 이전 모델 중 총 차량 등록 중량이 1만 4천파운드를 초과하는 디젤 구동차량은 차량에 대해 지불된 총가격의 2.5%를 부과하며, 1997년식 또는 이후 모델 중 총 차량 등록 중량이 1만 4천파운드(약 6.4톤)를 초과하는 디젤 구동차량에 대해서는 지불된 총가격의 1%를 부과하고 있다. 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다.

〈표 III-16〉 텍사스 주 자동차세

(단위: %)

텍사스	세액
차량판매세	판매가의 6.25
1996년 이전 총중량 1만 4천파운드 이상 디젤차량 구입	판매가의 2.5
1997년 이후 총중량 1만 4천파운드 이상 디젤차량 구입	판매가의 1

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryClx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

10) 유타 주

유타 주에서는 등록 시에 무게 구분에 따른 중과를 하고 있다. 총중량 1만 2천 파운드(약 5.4톤) 이하 차량 등록세는 21달러, 총중량 1만 2천~1만 4천파운드 차량 등록세는 49.5달러, 총중량 1만 4천파운드(약 6.4톤) 초과 차량 등록세는 1만 4천 파운드 초과 시 2천파운드당 연간 18.50달러가 추가적으로 부과된다. 약 10톤에 해당하는 2만 2천파운드의 경우는 연간 세액이 123.5달러에 해당한다. 농업용 차

량에 대해서는 할인을 적용해 주고 있으며 번호판도 처음은 6달러, 두 번째 번호판은 4달러가 연간 부과된다.

또한 차량을 다양하게 구분하여 차량재산세를 부과하고 있는데 승용자동차의 차량재산세는 차령 3년 미만인 150달러이다. 오토바이의 경우도 차령에 따른 재산세가 부과되고 있는데 3년 미만인 경우 재산세는 배기량에 관계없이 95달러이다. 유타 주에서는 공차중량 750파운드 이하 트레일러를 제외하고는 영업용과 비영업용의 구분이 없다. 차령 경감제도도 인디애나 주와 함께 우리에게 시사점을 주고 있는데, 연식의 구간별 구분, 연식에서의 자동차 가격을 고려하지 않는다는 게 차이점이다. 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다.

〈표 III-17〉 유타 주 자동차세

(단위: 달러)

구분	연세액
오토바이 등록	22.50
영업용 트레일러 등록세 공차중량 750파운드 이하	8.50
영업용 트레일러 등록세 공차중량 750파운드 초과	11.00
농업용트럭 등록세 총중량 1만 2천~1만 4천파운드	33.00
농업용트럭 등록세 총중량 1만 4천파운드 이상	1만 4천파운드 이상은 2천파운드당 연간 9
총중량 1만 2천파운드 이하 차량등록세	21.00
총중량 1만 2천~1만 4천파운드 차량등록세	49.50
총중량 1만 4천파운드 초과 차량등록세	1만 4천파운드 초과 시 2천파운드당 연간 18.50
빈티지자동차등록세	20.00
차량재산세 캠퍼 3년 미만	70.00
차량재산세 캠퍼 3~5년	50.00
차량재산세 캠퍼 6~8년	35.00
차량재산세 캠퍼 9~11년	25.00
차량재산세 캠퍼 12년 초과	10.00
차량재산세 캠퍼 카누 등	10.00
차량재산세 접히는 배길이 15~18피트	15.00
차량재산세 접히는 배길이 19~22피트	25.00
차량재산세 접히는 배길이 13~26피트	40.00
차량재산세 접히는 배길이 27~30피트	75.00
고속도로 미이용차량재산세 3년 미만	45.00
고속도로 미이용차량재산세 3~5년	35.00
고속도로 미이용차량재산세 6~8년	30.00
고속도로 미이용차량재산세 9~11년	20.00

〈표 III-17〉의 계속

(단위: 달러)

구분	연세액
고속도로 미이용차량재산세 12년 이상	10.00
기타 트레일러 차량재산세 3년 미만	30.00
기타 트레일러 차량재산세 3~5년	25.00
기타 트레일러 차량재산세 6~8년	20.00
기타 트레일러 차량재산세 9~11년	15.00
기타 트레일러 차량재산세 12년 이상	10.00
승용자동차 차량재산세 3년 미만	150.0
승용자동차 차량재산세 3~5년	110.0
승용자동차 차량재산세 6~8년	80.00
승용자동차 차량재산세 9~11년	50.00
승용자동차 차량재산세 12년 이상	10.00
개인수상기기 차량재산세 3년 미만	55.00
개인수상기기 차량재산세 3~5년	45.00
개인수상기기 차량재산세 6~8년	35.00
개인수상기기 차량재산세 9~11년	25.00
개인수상기기 차량재산세 12년 이상	10.00
소형차 차량재산세 3년 미만	25.00
소형차 차량재산세 3~5년	15.00
소형차 차량재산세 6년 이상	10.00
오토바이 차량재산세 3년 미만	95.00
오토바이 차량재산세 3~5년	70.00
오토바이 차량재산세 6~8년	50.00
오토바이 차량재산세 9~11년	35.00
오토바이 차량재산세 12년 이상	10.00
여행트레일러 차량재산세 3년 미만	175.0
여행트레일러 차량재산세 3~5년	135.0
여행트레일러 차량재산세 6~8년	90.00
여행트레일러 차량재산세 9~11년	65.00
여행트레일러 차량재산세 12년 이상	20.00
15피트 미만 선박 차량재산세	10.00
15~18피트 선박 차량재산세 3년 미만	150.0
15~18피트 선박 차량재산세 3~5년	110.0
15~18피트 선박 차량재산세 6~8년	80.00
15~18피트 선박 차량재산세 9~11년	65.00
15~18피트 선박 차량재산세 12년 이상	25.00
19~22피트 선박 차량재산세 3년 미만	275.0
19~22피트 선박 차량재산세 3~5년	220.0
19~22피트 선박 차량재산세 6~8년	175.0

〈표 III-17〉의 계속

(단위: 달러)

구분	연세액
19~22피트 선박 차량재산세 9~11년	120.0
19~22피트 선박 차량재산세 12년 이상	50.00
23~26피트 선박 차량재산세 3년 미만	400.0
23~26피트 선박 차량재산세 3~5년	310.0
23~26피트 선박 차량재산세 6~8년	240.0
23~26피트 선박 차량재산세 9~11년	180.0
23~26피트 선박 차량재산세 12년 이상	100.0
27~30피트 선박 차량재산세 3년 미만	700.0
27~30피트 선박 차량재산세 3~5년	500.0
27~30피트 선박 차량재산세 6~8년	350.0
27~30피트 선박 차량재산세 9~11년	250.0
27~30피트 선박 차량재산세 12년 이상	120.0
차량타이틀 중복	4.00
최초 차량타이틀	6.00

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

나. 영국

영국에서는 취득단계에서 부가가치세가 판매가격의 20%가 부과된다. 보유단계에서는 매년 자동차세를 납부해야 하는데, 첫해에는 CO₂ 배출량에 따른 자동차세 부과가 이루어지고 있으며, 2년차에는 연료의 종류 및 가격 기준에 따른 자동차세가 부과되고 있다. 영국에서는 2017년 4월 1일부터 최초 차량 등록 시 CO₂ 배출량에 따른 자동차세가 부과되는데, 여기에서는 환경적 요인을 고려하고 있다. 2017년부터 현재까지의 부과액 변화를 보면 2017년에는 휘발유차와 디젤차를 구분하지 않았으나 2018년부터 구분을 하여 디젤차의 자동차세액을 대폭 인상하였고, 2018년과 2020년 사이에는 휘발유차, 휘발유차 기준 충족 디젤차, 대체연료차보다 디젤차에 자동차세를 더 많이 부과하여 환경적 요인을 강화하고 있다.

두 번째 해부터 내는 자동차세 연세액은 차량가격이 4만파운드 이하인 경우와 4만파운드를 초과하는 경우로 차이가 있는데 약 360파운드, 즉 약 57만원의 사치세가 부과되고 있는 것으로 볼 수 있다. 영국의 자동차세 인상은 지속적으로 이루어지고 있는데 왼쪽이 2018년 세액, 오른쪽이 2022년 세액이다. 이외 2년차부터는

휘발유, 디젤, 전기차, 대체연료차 등 사용 연료에 따른 구분과 차량 가격 구분에 의한 자동차세 부과가 이루어지고 있다. 최근 제도 변화에서는 고가의 전기자동차에 대한 비과세가 이루어지고 있으며, 기타 사용연료 차량은 소폭적이거나 부과액이 증가하고 있다.

〈표 III-18〉 영국의 최초 등록 시 자동차세 과세

(단위: 파운드)

CO ₂ 배출량 (g/km)	2017	2018		2020		2022		대체연료차			
	휘발유와 디젤차	휘발유, 기준 중족 디젤차	디젤차	휘발유, 기준 중족 디젤차	디젤차	휘발유, 기준 중족 디젤차	디젤차	2017	2018	2020	2022
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1~50	10	10	25	10	25	10	25	0	0	0	15
51~75	25	25	105	25	110	25	120	15	15	15	110
76~90	100	105	125	110	135	120	150	90	95	100	140
91~100	120	125	145	135	155	150	170	110	115	125	160
101~110	140	145	165	155	175	170	190	130	135	145	180
111~130	160	165	205	175	215	190	230	150	155	165	220
131~150	200	205	515	215	540	230	585	190	195	205	575
151~170	500	515	830	540	870	585	945	490	505	530	935
171~190	800	830	1,240	870	1,305	945	1,420	790	820	860	1,410
191~225	1,200	1,240	1,760	1,305	1,850	1,420	2,015	1,190	1,230	1,295	2,005
226~255	1,700	1,760	2,070	1,850	2,175	2,015	2,365	1,690	1,750	1,840	2,355
255 초과	2,000	2,070	2,070	2,175	2,175	2,365	2,365	1,990	2,060	2,165	2,355

자료: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables> 검색일자: 2017. 5. 8.; 2018. 4. 7.; 2020. 7. 28.; 2022. 7. 20.

〈표 III-19〉 가격 4만파운드 이하 영국의 자동차세 연세액

(단위: 파운드)

구분	12개월 세율	12개월 체크카드 세율	12개월 할부 세율	6개월 세율	12개월 체크카드 세율
휘발유 또는 디젤	140/150/165	140/150/165	147/157.5/173.25	77/82.5/90.75	73.5/78.75/86.63
전기차	0	-	-	0	-
대체연료	130/140/155	130/140/155	136.5/147/162.75	71.5/77/85.25	68.25/73.5/81.38

자료: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables>, 검색일자: 2018. 4. 7.; 2020. 7. 28.; 2022. 7. 20.

〈표 III-20〉 가격 4만파운드 초과 영국의 자동차세 연세액

(단위: 파운드)

구분	12개월 세율	12개월 체크카드 세율	12개월 할부 세율	6개월 세율	12개월 체크카드 세율
휘발유 또는 디젤	450/475/520	450/475/520	472.5/498.75/546	247.5/261.25/286	236.25/249.38/273
전기차	310/0	310/0	325.5/0	170.5/0	162.75/0
대체연료	440/465/510	440/465/510	462/488.25/535.50	242/255.75/280.50	231/244.13/267.75

자료: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables>, 검색일자: 2018. 4. 7.; 2020. 7. 28.; 2022. 7. 20.

영국의 경우, 2014년과 2022년 OECD 데이터베이스에 변동사항은 없다. 〈표 III-21〉은 OECD 데이터베이스의 자료가 오류라고 생각되는 부분을 수정한 것이다

〈표 III-21〉 영국 자동차세

(단위: 파운드)

구분	연세액
세미트레일러 2축 중량 12,000~16,000kg	460.0
세미트레일러 2축 중량 16,000~20,000kg	520.0
세미트레일러 2축 중량 20,000~23,000kg	810.0
세미트레일러 2축 중량 23,000~28,000kg	1,190.0
세미트레일러 2축 중량 28,000~31,000kg	1,740.0
세미트레일러 2축 중량 31,000~33,000kg	2,530.0
세미트레일러 2축 중량 33,000~38,000kg	5,170.0
세미트레일러 2축 중량 38,000~44,000kg	5,170.0
2001년 3월 이전 등록 개인차 배기량 1,549cc 이하	110.0
2001년 3월 이전 등록 개인차 배기량 1,550cc 이상	175.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 100g 이하	0.0000
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 101~110	20.00
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 111~120	30.00
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 121~130	90.00
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 131~140	110.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 141~150	125.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 151~165	155.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 166~175	180.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 176~185	200.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 186~200	235.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 201~225	245.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 226~255	425.0
2001년 3월 이후 등록 승용차 CO ₂ 배출 255 초과	435.0

〈표 III-21〉의 계속

(단위: 파운드)

구분	연세액
트레일러 중량 4,000~12,000kg	150.0
트레일러 중량 12,000kg 초과	410.0
농업용기계 사용	40.00
버스 9~16인승	160.0(6개월, 88)
버스 17~35인승	210.0(6개월, 115)
버스 36~60인승	320.0(6개월, 176)
버스 61인승 이상	480.0(6개월, 264)
전기오토바이/삼륜차	15.00
전기차	40.00
오토바이 배기량 150cc 이하	15.00
오토바이 배기량 150~250cc	40.00
오토바이 배기량 250cc 초과	60.00(6개월, 33)
트럭 중량 3,500~7,500kg	160.0
트럭 중량 7,500~12,000kg	300.0
2축 트럭 중량 12,000~13,000kg	470.0
2축 트럭 중량 13,000~14,000kg	650.0
2축 트럭 중량 14,000~15,000kg	840.0
2축 트럭 중량 15,000~17,000kg	2,320.0
2축 트럭 중량 17,000~44,000kg	1,320.0
3축 트럭 중량 12,000~17,000kg	490.0
3축 트럭 중량 17,000~19,000kg	850.0
3축 트럭 중량 19,000~21,000kg	1,020.0
3축 트럭 중량 21,000~23,000kg	1,470.0
3축 트럭 중량 23,000~25,000kg	2,230.0 ¹⁾
3축 트럭 중량 25,000~27,000kg	2,340.0
3축 트럭 중량 27,000~44,000kg	2,340.0
4축 트럭 중량 12,000~21,000kg	350.0
4축 트럭 중량 21,000~23,000kg	510.0
4축 트럭 중량 23,000~25,000kg	830.0
4축 트럭 중량 25,000~27,000kg	1,700.0 ²⁾
4축 트럭 중량 27,000~29,000kg	2,320.0
4축 트럭 중량 29,000~31,000kg	3,360.0
4축 트럭 중량 31,000~32,000kg	4,400.0
4축 트럭 중량 32,000~44,000kg	4,400.0
삼륜차 배기량 150cc 이하	15.00
삼륜차 배기량 150cc 초과	60.00(6개월, 33)

주: 1) OECD 자료는 2,230으로 되어 있으나, 오타자로 생각됨

2) OECD 자료는 1,170으로 되어 있으나, 오타자로 생각됨

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

다. 덴마크

2018년 OECD 데이터베이스에 의거한 덴마크 자동차세는 <부표 3>에 제시된 바와 같이 다양한 차종에 대해 무게별로 세액을 정하고 있었으나 현재에는 큰 변화를 보이고 있다.

현재의 자동차 등록세는 자동차나 오토바이를 처음 등록할 때 납부하는데, 외국에서 자동차나 오토바이를 수입하는 경우에도 자동차 등록세를 내야 하며, 덴마크에서 새 차나 오토바이를 구입하면 일반적으로 딜러가 차량 등록세와 번호판을 처리한다. 모든 자동차 및 오토바이에 대해 차량 등록세는 과세가치, 즉 VAT를 포함하지만 차량 등록세는 제외된 가치를 기준으로 계산된다. 2022년 차량 등록세는 <표 Ⅲ-22>와 같다.²⁴⁾

<표 Ⅲ-22> 덴마크 현행 자동차세

차량	등록세
차량	25% of 덴마크크로네 65,800 85% of 덴마크크로네 65,800~204,600 나머지 150%
오토바이	25% of 덴마크크로네 20,300 85% of 덴마크크로네 20,300~68,800 나머지 150%
밴 및 트럭(4톤 이하)	등록세 없음
버스	12,100 덴마크크로네 이상부터 60%
무공해 차량(전기차 등)	<ul style="list-style-type: none"> • 무공해 차량은 무공해 자동차(km당 0g의 CO₂를 배출하는 자동차, 일반적으로 전기 자동차) 또는 전기 또는 연료 전지 구동 오토바이 • 전기 자동차의 경우 추진에 사용되는 배터리 용량의 kWh당 DKK 1,300의 과세가치에서 최대 45kWh까지 특별 공제가 허용. 공제액은 매년 기록되며 2023년에는 DKK 900, 2024년에는 DKK 500이며, 그 이후에는 2025년부터 소멸됨 • 무공해 차량의 경우 세금은 먼저 자가용, 오토바이, 밴 및 버스에 적용되는 일반 규칙에 따라 계산됨 • 2026년 이전에 차량을 등록한 경우 계산된 세금의 40%만 지불됨. 세금은 2035년에 완전히 단계적으로 없어짐 • 무공해 차량으로 계산된 세금에 대해 특별 기본 공제가 부여됨 • 2022년 등록 시 무공해 자가용 차량은 차량 등록세에서 DKK 167,500의 기본 공제 대상이 되며, 무공해 승합차는 2022년 등록 시 DKK 78,750의 기본 공제 대상이 되는 반면, 전기 및 연료 전지 구동 오토바이에 대한 공제는 2022년 등록 시 DKK 105,200임. 공제 금액은 매년 지정됨

24) <https://skat.dk/data.aspx?oid=2244599&vid=0>

〈표 III-22〉의 계속

차량	등록세
저공해 자동차 (일반적으로 플러그인 하이브리드 자동차)	<ul style="list-style-type: none"> • 저공해 자동차는 킬로미터당 0 이상 50g 미만의 CO₂를 배출하는 자동차로, 오토바이는 이 규칙의 적용을 받지 않음 • 저공해 자동차의 경우 추진에 사용되는 배터리 용량의 kWh당 DKK 1,300의 과세가 차에서 최대 45kWh까지 특별 공제가 허용됨. 공제액은 매년 기록되며 2023년에는 DKK 900, 2024년에는 DKK 500이며, 그 이후에는 2025년부터 소멸됨 • 저공해 차량의 경우 먼저 자가용, 오토바이, 밴 및 버스에 적용되는 일반 규칙에 따라 세금이 계산됨 • 단 2022년 차량 등록 시 계산된 세금의 50%, 2023년 55%, 2024년 60%, 2025년 65%만 납부하면 되고, 2030년 이후에는 2035년까지 매년 4%씩 단계적으로 인상됨 • 2022년 등록 시, 저공해 자동차는 차량 등록세에서 DKK 48,750의 기본 공제 대상임. 공제 금액은 매년 지정됨
캠핑카	<ul style="list-style-type: none"> • 차량 등록세 계산은 승용차에 대한 규칙을 기반으로 함 • DKK 65,800의 25% • DKK 65,800~204,600의 85% • 나머지 150%. • 최소 2명을 위한 적절한 수면 시설을 구성할 수 있도록 설계된 최소 허용 중량이 2톤 이상인 캠핑카의 경우 주거 설계 비용은 과세 금액에 포함되지 않음 • 차량 등록세는 주거용 설계 비용을 포함하되, 차량 등록세를 제외한 DKK 12,100 이상에 대해서는 최소 차량 가치의 45% 이상 부과됨

자료: <https://skat.dk/data.aspx?oid=2244599&vid=0>, 검색일자: 2022. 7. 1.

자가용 자동차는 자동차가 킬로미터당 배출하는 CO₂의 그램 수를 기준으로 계산되는 차량 등록세에 추가 요금이 부과된다. 0~121g CO₂에서는 CO₂ 1g당 DKK 253(약 4만 6천원, 121g이면 552만원), 121~155g CO₂ 구간에서는 CO₂ 1g당 DKK 506(9만 1천원, 155g이면 1,414만원), 155g CO₂ 이상인 구간에서는 CO₂ 1g당 DKK 961(약 17만원, 최소 155g이면 2,686만원)이 부과된다.

밴, 트럭, 캠핑카의 경우 CO₂ 배출량에 대한 할증료는 자동차가 배출하는 CO₂ 그램 수와 관계없이 CO₂ 1그램당 최저 DKK 253으로 계산된다. 자가용의 경우 DKK 21,900(2022년 수준, 약 395만원)의 차량 등록세(CO₂ 배출량에 대한 추가 요금 후) 공제가 부여되며, 기본 공제액은 DKK 30,300(2022년 수준, 약 546만원)이다.

신차 등록세 과세표준은 차량의 시장가격에서 차량등록세를 뺀 가격으로 ① 덴마크 크로네로 환산한 차량가격 ② 옵션가격 ③ 9% 마진 ④ 25% 부가가치세를 모두 더한 가격이다. 신차란 차량이 4년이 경과하거나 2천km를 주행했거나 마모 또는 손상에 노출되어 새 차량으로 판매할 수 없을 때까지를 의미한다.²⁵⁾

25) 신차 과세표준은 차량의 시장가격에서 차량등록세를 뺀 가격으로 1) 덴마크 크로네로 환산한 차량가격 2) 옵션가격 3) 9% 마진 4) 25% 부가가치세를 모두 더한 가격임. 신차란 차량이 4년이 경과하거나 2천km를 주행했거나 마모 또는 손상에 노출되어 새 차량으로 판매할 수 없을 때까지를 의미함

중고차 등록세를 계산할 때는 차량의 초기 가격과 시장 가격이 필요한데, 시장 가격은 자동차 딜러에게 지불할 예상 가격이다. 차량의 초기 가격은 자동차 딜러의 가격 목록이나 인터넷의 자동차 사이트에서 찾을 수 있다. 시장 가격은 자동차를 판매하는 다양한 사이트에서 시세를 검색할 수 있고, 오토바이를 판매하는 웹 사이트에서 오토바이의 시장 가격을 검색할 수 있다²⁶⁾.

1) 독일

독일에서는 취득단계에서 판매가격의 19%가 부가가치세로 부과되고 있으며, 2020년 2월 19일부터는 4만유로 이하의 전기자동차에 대한 보너스가 50% 인상되어 4,500~6천유로로 되었으며, 6만 5천유로 이하의 전기자동차에 대해서는 3,750~5천유로로 되었다. 독일은 2021년부터 새로운 자동차세를 계획하고 있다. 현재의 승용자동차 자동차세는 CO₂ 배출량과 배기량에 의한 부과를 하고 있다. CO₂ 배출량의 면제 기준은 2009년 120g/km, 2012년 110g/km, 2014년 95g/km 등으로 강화하여 왔고, 이후부터는 g/km당 2유로의 자동차세를 부과하고 있다. 배기량의 경우 휘발유차는 100cc당 2유로, 디젤차는 100cc당 9.5유로를 부과하고 있다. 전기자동차에 대해서는 2020년까지는 자동차세는 면제하여 주고 있다.

2018년 OECD 데이터베이스에 의거한 독일은 자동차세는 <표 III-23>과 같았으나, 현재에는 변화를 보이고 있다. 독일의 경우 소음 등급이 과세표준에 포함된 특징이 있다.

<표 III-23> 독일 자동차세

구분	세액
2009년 6월 30일까지 등록된 디젤승용차 Euro1	27.35유로 100cc당(연세액)
2009년 6월 30일까지 등록된 디젤승용차 Euro2	16.05유로 100cc당(연세액)
2009년 6월 30일까지 등록된 디젤승용차 Euro3, Euro4, 3리터차	15.44유로 100cc당(연세액)
2009년 6월 30일까지 등록된 디젤승용차(오존경보 때 운행 가능)	33.29유로 100cc당(연세액)
2009년 6월 30일까지 등록된 디젤승용차(오존경보 때 운행 불가능)	37.58유로 100cc당(연세액)
2009년 6월 30일까지 등록된 기타디젤승용차	37.58유로 100cc당(연세액)
2009년 7월 1일 이후 등록된 디젤승용차	9.50유로 cc당+2.00유로 CO ₂ 120그램 초과 그램당(2011년 12월 31일까지 등록된 경우)
2009년 6월 30일까지 등록된 휘발유 승용차 Euro 1	15.13유로 100cc당(연세액)

26) *Bil-revyyen* 및 *MC-revyyen* 잡지에서 가격을 조회할 수도 있다(www.statsbiblioteket.dk).

〈표 III-23〉의 계속

구분	세액	
2009년 6월 30일까지 등록된 휘발유 승용차 Euro 2	7.36유로 100cc당(연세액)	
2009년 6월 30일까지 등록된 휘발유 승용차 Euro 3, Euro 4, 3리터차	6.75유로 100cc당(연세액)	
2009년 6월 30일까지 등록된 휘발유 승용차(오존경보 때 운행 가능)	21.07유로 100cc당(연세액)	
2009년 6월 30일까지 등록된 휘발유 승용차(오존경보 때 운행 불가능)	25.36유로 100cc당(연세액)	
2009년 6월 30일까지 등록된 기타 휘발유 승용차	25.36유로 100cc당(연세액)	
2009년 7월 1일 이후 등록된 휘발유 승용차	2.00유로 cc당+2.00유로 CO ₂ 120그램 초과 그램당(2011년 12월 31일까지 등록된 경우)	
휘발유 승용차 2021년 1월 1일부터 등록된 CO ₂ 배출량이 115g/km 이상 ~ 135g/km	ccm당 2.00유로 및 115g을 초과하는 CO ₂ 배출량 1g당 최대 135g까지 2.20유로	
휘발유 승용차 2021년 1월 1일부터 등록된 CO ₂ 배출량 135g/km 이상 ~ 155g/km	ccm당 2.00유로 및 115g을 초과하는 CO ₂ 배출량 1g당 최대 135g까지 2.50유로	
휘발유 승용차 2021년 1월 1일부터 등록된 CO ₂ 배출량 155g/km 이상 ~ 175g/km	ccm당 2.00유로 및 155g을 초과하는 CO ₂ 배출량 1g당 최대 175g에 대해 2.90유로	
휘발유 승용차 2021년 1월 1일부터 등록된 CO ₂ 배출량 175g/km 이상 ~ 195g/km	ccm당 2.00유로 및 175g을 초과하는 CO ₂ 배출량 1g당 최대 195g에 대해 3.40유로	
휘발유 승용차 2021년 1월 1일부터 등록된 CO ₂ 배출량 195g/km 이상	ccm당 9.50유로 및 195g을 초과하는 CO ₂ 배출량 1g당 4.00유로	
휘발유 승용차 2021년 1월 1일부터 등록된 CO ₂ 배출량 95g/km 이상 ~ 115g/km.	ccm당 2.00유로 및 95g을 초과하는 CO ₂ 배출량 1g당 최대 115g당 2.00유로	
전기승용차 중량 2,000kg 미만	11.25유로 200kg당(연세액)	
전기승용차 중량 2,000~3,000kg	12.02유로 200kg당(연세액)	
전기승용차 중량 3,000~3,500kg	12.78유로 200kg당(연세액)	
오토바이	1.84유로 25cm ³ (연세액)	
3.5톤 이하 트럭 2,000kg 이하	11.25유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 이하 트럭 2,000kg 초과 3,000kg 이하	12.02유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 이하 트럭 3,000kg 초과 3,500kg 이하	12.78유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 2,000kg 이하	6.42유로 200kg당(연세액)	전면 개편 소음 등급이 추가됨
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 2,000kg 초과 3,000kg 이하	6.88유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 3,000kg 초과 to 4,000kg 이하	7.31유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 4,000kg 초과 to 5,000kg 이하	7.75유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 5,000kg 초과 to 6,000kg 이하	8.18유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 6,000kg 초과 to 7,000kg 이하	8.62유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 7,000kg 초과 to 8,000kg 이하	9.36유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 8,000kg 초과 to 9,000kg 이하	10.07유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 9,000kg 초과 to 10,000kg 이하	10.97유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 10,000kg 초과 to 11,000kg 이하	11.84유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 11,000kg 초과 to 12,000kg 이하	13.01유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 12,000kg 초과 to 13,000kg 이하	14.32유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 13,000kg 초과 to 14,000kg 이하	15.77유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 14,000kg 초과 to 15,000kg 이하	26.00유로 200kg당(연세액)	

〈표 III-23〉의 계속

구분	세액	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S1 15,000kg 초과	36.23유로 200kg당(연세액)	전면 개편 소음 등급이 추가됨
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 2,000kg 이하	6.42유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 2,000kg 초과 3,000kg 이하	6.88유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 3,000kg 초과 to 4,000kg 이하	7.31유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 4,000kg 초과 to 5,000kg 이하	7.75유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 5,000kg 초과 to 6,000kg 이하	8.18유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 6,000kg 초과 to 7,000kg 이하	8.62유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 7,000kg 초과 to 8,000kg 이하	9.36유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 8,000kg 초과 to 9,000kg 이하	10.07유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 9,000kg 초과 to 10,000kg 이하	10.97유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 10,000kg 초과 to 11,000kg 이하	11.84유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 11,000kg 초과 to 12,000kg 이하	13.01유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 12,000kg 초과 to 13,000kg 이하	14.32유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 오염등급 S2/S3/S4/S5/EEV 13,000kg 초과	15.77유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 2,000kg 이하	9.64유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 2,000~3,000kg	10.30유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 3,000~4,000kg	10.97유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급 G1 4,000~5,000kg	11.61유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 5,000~6,000kg	12.27유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 6,000~7,000kg	12.94유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 7,000~8,000kg	14.03유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 8,000~9,000kg	15.11유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 9,000~10,000kg	16.44유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 10,000~11,000kg	17.74유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 11,000~12,000kg	19.51유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 12,000~13,000kg	21.47유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 13,000~14,000kg	23.67유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 14,000~15,000kg	39.01유로 200kg당(연세액)	
3.5톤 초과 트럭 소음등급G1 15,000kg 초과	54.35유로 200kg당(연세액)	
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV&G1) 2,000kg 이하	11.25유로 200kg당(연세액)	
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV&G1) 2,000~3,000kg	12.02유로 200kg당(연세액)	

〈표 III-23〉의 계속

구분	세액
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 3,000~4,000kg	12.78유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 4,000~5,000kg	13.55유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 5,000~6,000kg	14.32유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 6,000~7,000kg	15.08유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 7,000~8,000kg	16.36유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 8,000~9,000kg	17.64유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 9,000~10,000kg	19.17유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 10,000~11,000kg	19.17유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 11,000~12,000kg	22.75유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 12,000~13,000kg	25.05유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 13,000~14,000kg	27.61유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV & G1) 14,000~15,000kg	45.50유로 200kg당(연세액)
기타 3.5톤 초과 트럭(S1/S2/S3/S4/S5/EEV&G1) 15,000kg 초과	63.40유로 200kg당(연세액)

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

라. 프랑스

프랑스에서는 취득단계에서 판매가격의 20%가 부가가치세로 부과되고 있으며, CO₂ 배출량에 따른 보너스 말리스 제도가 별도로 운영되고 있다. 보너스 말리스 제도는 당초 일정 기준보다 CO₂를 적게 배출하는 차량에 대해서는 보너스를 지급하고, 많이 배출하는 차량에 대해서는 부담금을 부과하는 제도인데, 현재에는 전기차에 대해서만 보너스 제도를 유지하고 있다. 프랑스는 2020년부터 전기차에 대한 보너스를 줄이고 있는데, 4만유로 이상의 고가 차량 보너스를 50% 삭감하였으며, 6만유로 이상의 전기자동차에 대해서는 보너스 제도를 폐지하였다. 말리스가 적용되는 CO₂ 배출 기준은 2021년 133g CO₂/km, 2022년 128g CO₂/km이다.

〈표 III-24〉 프랑스의 보너스 말러스 제도

(단위: 유로)

구분	2008/ 2009	2010	2011	2012	2013	2014~ 2016	2017	2018	2019	2020	2020.3	2021	2022												
110 이하	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0												
111~115										170															
116~120										35				260											
121~125										50				75	400										
126~130										50				300	140	818									
131~135										150				200	613	353	1,276	50	210						
136~140										100				250	473	1,050	690	1,901	50	210	310				
141~145										300				500	860	1,613	1,101	2,726	210	310	540				
146~150										400				900	1,373	2,300	1,613	3,784	310	540	983				
151~155										200				500	1,000	1,600	2,010	3,113	2,300	5,105	540	983	1,504		
156~160										200				750	750	750	1,500	2,200	2,773	4,050	3,113	6,724	983	1,504	2,205
161~165										200									3,660	5,113	3,853	8,671	1,504	2,205	3,119
166~170										4,673									6,300	4,890	10,980	2,205	3,119	4,279	
171~175	5,810	7,613	6,053	13,682	3,119	4,279	5,715																		
176~180	2,000	3,000	7,073	9,050	7,340	16,810	4,279	5,715	7,462																
181~185	750	2,600	3,600	8,460	10,500	8,753	20,000	5,715	7,462	9,550															
186~190	3,000	4,000	9,973	10,290	7,462	9,550	12,012																		
191~195	9,550	12,012	14,881																						
196~200	10,011	14,881	18,188																						
201~230	1,600	1,600	1,600	2,300	5,000	6,500	10,000	10,500	10,500	20,000	20,000	30,000 (224 초과 시)	40,000 (224 초과 시)												
231~240																									
241~245																									
246~250																									
250 초과																									

자료: <https://www.carte-grise.org/ecotaxe.htm>, 검색일자: 2020. 7. 28., 2022. 7. 20., 2017년부터는 근사치로 작성

마. 일본

과거 일본에는 자동차 취득 단계에서 부과되는 자동차 취득세(도부현세), 자동차 보유단계에서 부과되는 자동차세(도부현세), 경자동차세(시정촌세), 자동차 중량세(차량 검사 시 국가에 납부)가 있으며, 자동차 이용 시 부과되는 세금으로는 휘발유세, 지방휘발유세, 경유거래세, 석유가스세 등 네 종류가 있다. 2016년 세제 개정으로 소비세율을 10%로 인상할 때, 자동차 취득세를 폐지하고, 연비 성능 등에 따라 취득 시에 과세하는 '환경성능할(環境性能割)'을 자동차세 및 경자동차세에 도입하였다.

도도부현세인 자동차세는 내구재인 자동차에 대한 재산세로서의 성격과 자동차의 운행에 의한 도로 손상부담금으로서의 성격을 가지고 있으며, 승용차의 경우 총배기량, 트럭의 경우 최대 적재량에 따라 1대당 연액이 설정된다. 또한 자동차세에서는 배출가스 성능 및 연비성능이 우수하여 환경부하가 작은 자동차에는 경과하고, 신차의 신규 등록 등으로부터 일정 연수를 경과한 환경부하가 큰 자동차에는 중과하고 있다.

시정촌세인 경자동차세는 경차를 보유함에 따른 재산세로서의 성격과 도로 손상에 대한 부담금 성격을 가진다. 자동차세와 마찬가지로 배출가스 성능 및 연비성능이 우수하여 환경부하가 작은 자동차에는 경과하고, 신차의 신규 등록 등으로부터 일정 연수를 경과한 환경부하가 큰 자동차에는 중과하고 있다.

자동차 검사 후에 주행이 가능하게 되는 법적 지위에 대한 권리창설세의 성격을 가진 자동차중량세는 자동차 주행에 따른 도로 손상, CO₂ 배출 등의 사회적 비용을 고려하여 자동차 사용자가 도로 정비 등에 의해 수익하고 있는 것을 근거로 과세되는 부담금으로서의 성격도 가진다. 일본 재무부 장관은 자동차 중량세 신설에서 도로 건설 재원 마련을 도로의 혜택을 보면서도 도로를 손상하는 자동차 이용자에게 부담할 필요성을 언급하고, 자동차중량세가 목적세는 아니지만 제도 창설의 취지 및 경위에서 도로 건설과 유지해야 한다는 점을 밝혔다.²⁷⁾ 자동차에 대한 과세는 도로의 건설과 유지에 활용되어야 하는 점을 시사하고 있다.

일본의 지배적 생각은 소비세가 인상되면, 취득세는 폐지하고, 이용단계에서의

27) <http://www.jama.or.jp/lib/jamareport/091/03.html>, 검색일자: 2014. 4. 29. 현재 2022년 7월 19일에는 접속이 안 된다.

자동차중량세는 폐지하고, 보유단계에서는 자동차세와 경자동차세를 통합하고, 주행단계에서는 휘발유세, 지방도로세, 경유거래세, 석유가스세를 연료세로 통합하는 것이다.

또한, 일본의 자동차세 개편에서는 환경성을 고려하면서도 소비세의 인상과 결부되어 생각해 왔는데, 소비세가 5%에서 8%로 인상되면서 취득세율의 1~2%p 인하, 소비세가 8%에서 10%로 인상되는 경우 취득세 폐지의 근본적인 방향이 2013년 정해졌다. 그러나 소비세의 인상이 계획대로 되지 않자 2017년 5월부터 환경관련 감세가 이루어졌다. 2019년 10월 1일부터는 자동차 취득세가 폐지되고, 취득시에 자동차세의 환경 성능 비율이 도입되었는데 모든 차량에 대하여 비과세, 취득가격의 1%, 2%, 3% 등 4단계 세율이 도입되었다.²⁸⁾ 2019년 변화된 일본 자가용 자동차세는 <표 III-25>와 같으며, 현재에도 이러한 세율이 유지되고 있다.²⁹⁾

<표 III-25> 2019년 일본 자동차세 변화

(단위: 엔)

배기량	자가용	자가용 변화
1.0리터 이하	29,500	25,000
1.0초~1.5리터 이하	34,500	30,500
1.5초~2.0리터 이하	39,500	36,000
2.0초~2.5리터 이하	45,000	43,500
2.5초~3.0리터 이하	51,000	50,000
3.0초~3.5리터 이하	58,000	57,000
3.5초~4.0리터 이하	66,500	65,500
4.0초~4.5리터 이하	76,500	75,500
4.5초~6.0리터 이하	88,000	87,000
6.0리터 이상	111,000	110,000

자료: <https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/kazei/kyoudoukikou.pdf>, 검색일자: 2020. 8. 18.

일본은 취득세를 폐지하는 대신 자동차의 연비성능 등에 따라 자동차를 취득했을 때에 자동차세 환경성능할을 부과한다. 개인·법인을 불문하고, 삼륜 이상의 소형 자동차, 보통 자동차(특수 자동차를 제외)를 취득하는 경우에 부과되는데, 이는 자동차의 통상 취득가격(과세표준액)에 세율을 곱한다. 전기자동차(연료전기자동차)

28) https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/kazei/car_kankyuu.html, 검색일자: 2020. 8. 18.

29) https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/kazei/car_shubetsu.html#j_7, 검색일자: 2022. 7. 19.

차 포함), 천연가스자동차(2018년 배출가스 기준 적합 또는 2009년 배출가스 기준 NOx 10% 저감), 플러그인 하이브리드 자동차는 비과세되나, 연비 기준 충족 여부에 따라 1~3% 세율이 부과된다.³⁰⁾

3. 소결

본 장에서는 취득과 보유에 따른 세금이 나라별로는 어떠한 특징이 있으며, 최근의 경향은 어떠한지를 중심으로 살펴보았다. 주된 결과를 요약하면 다음과 같다.

우선 취득 시에 부과되는 세금으로는 판매세(excise tax)라 할 수 있는 부가가치세, 소비세, 일반판매세, 소비세가 있었으며 세율은 조사 대상 65개국 가운데 28개국이 20% 이상인 것으로 나타났다. 유럽 국가의 부가가치세는 거의 20%를 넘고 있으며, 우리나라의 경우 부가가치세는 10%로 부가가치세로만 평가하면 높은 편은 아니다. 그러나 우리나라의 경우 취득 시 부가가치세 외에도 개별소비세, 교육세, 농어촌특별세와 지방세인 취득세, 그리고 차량 구입 시 필요한 채권 구입 등을 고려한다면 취득 시 부과되는 세율은 약 26%가 된다.

취득 시 판매세 외에 취득과 등록에 따른 세금이 부과되는 것은 대부분의 유럽 국가들도 마찬가지여서 오스트리아는 20% 부가가치세에 최고 32%의 취득세, 핀란드는 24% 부가가치세에 최대 50%의 취득세가 부과되고 있다. 취득등록세의 기준으로는 배기량, 연식, 취득가격, 번호판 등 나라별로 다양한 기준을 사용하고 있으나, 최근 유럽 국가에서는 환경을 고려한 CO₂ 배출량, 나라에 따라서는 NO_x까지 활용되고 있는 것을 알 수 있었다.

자동차 보유에 따른 과세를 국가별로 살펴본 결과를 요약하면 다음과 같다. 우선 미국은 거의 모든 주에서 등록수수료(Registration Fees)를 부과하고 있는데, 부과 기준은 주에 따라 정액, 중량, 가격 등 다양하며 차령에 따른 감면, 연비 및 재산 가치에 따른 차등과세 등 매우 다양한 형태로 이루어지고 있다. 보유와 관련한 미국의 자동차세의 특징으로는 주에 따라 매우 다양한 기준과 형태로 존재한다는 것이며, 이는 자동차세가 지방세이므로 지방의 특성을 반영하여 부과되고 있다는

30) https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/kazei/car_kankyou.html#gaiyo_04, 검색일자: 2022. 7. 19.

것을 보여주는 것이라 하겠다.

유럽국가의 특징은 환경적 요인을 강화한 자동차세로 변화하고 있다는 점이다. 영국은 2018년 이후 휘발유차와 디젤차를 구분하여 자동차세를 부과하고 있다. 영국 자동차세의 다른 특징으로는 차량의 가격에 따라 보유세를 차등과세하고 있다는 점인데, 일종의 사치세를 부과한다고도 할 수 있다. 덴마크에서는 자동차가 킬로미터당 배출하는 CO₂의 그램 수를 기준으로 차량 등록세에 추가 요금을 부과하고 있으며, 독일은 CO₂ 배출량과 배기량에 따라 부과를 하고 있다. 프랑스에서는 CO₂ 배출량에 따른 보너스 말러스 제도가 운영되고 있다.

일본 자동차세는 내구재인 자동차에 대한 재산세로서의 성격과 자동차의 운행에 의한 도로 손상부담금으로서의 성격을 가지고 있으며, 승용차의 경우 총배기량, 트럭의 경우 최대 적재량에 따라 1대당 연액이 설정된다. 유럽 국가들과 마찬가지로 일본도 환경적 요소를 고려하여 환경부하가 작은 자동차에는 경과하고, 신차의 신규 등록 등으로부터 일정 연수를 경과한 환경부하가 큰 자동차에는 중과하고 있음을 알 수 있었다.

IV. 우리나라 자동차세 형평성 분석

1. 가격 기준 자동차세 개편

가. 가격 기준 자동차세 개편 주장

제 II 장에서 배기량에 의한 과세가 자동차와 관련하여 변화하고 있는 환경에 적합하지 않는 과세 기준임을 설명하였다. 제 IV 장에서는 과세 기준으로서의 배기량을 대체하는 기준으로서 차량가격과 이산화탄소(CO₂) 배출량을 들어 각각의 장단점과 현실성에 대해 살펴보기로 한다.

자동차세 개편에 대한 대안 중에서 배기량 대신 가격을 기준으로 하자는 주장은 현재의 자동차세가 자동차의 재산적 가치를 반영하지 않은 것에 근거하고 있다. <표 IV-1>은 대표적인 국산차와 수입차의 배기량과 기타 차량 속성, 가격, 배기량 기준 자동차세 등을 나타낸 것이다.

<표 IV-1> 차종별 배기량과 자동차세

구분	배기량(cc)	공차중량(kg)	co ₂ (g/km)	가격(만원)	배기량 기준 세금	
					(1)	(2)
모닝	998	910	106	1,205~1,520	103,792	-
아반떼	1,598	1,205	106	1,570~2,499	290,836	-
소나타	1,598~1,999	1,420~1,500	120~133	2,547~3,380	290,836	519,740
그랜저	2,497~3,342	1,575~1,700	142~180	3,303~4,210	649,220	868,920
제네시스	2,497~3,470	1,785~1,900	157~190	4,110~16,700	649,220	902,200
Benz E350	1,991	1,830	172	8,380~8,880	517,660	-
Benz S580	3,982	2,295	227	21,860~26,060	1,035,320	-
BMW 520i	1,998	1,640	153	6,330~6,610	519,480	-
Porsche 911	2,981	1,525	216	14,990~19,230	775,060	-

주: 차량가격은 2022년 상반기 기준이며, 배기량 기준 세금(1)은 최소 배기량을 기준으로, (2)는 최대배기량을 기준으로 계산함
자료: 현대자동차, 기아자동차, 벤츠, BMW, Porsche의 홈페이지에 게재되어 있는 자료를 참고로 하여 저자 작성(검색일자: 2022. 2. 20.)

경차인 모닝의 경우 가격은 1,200~1,500만원 수준이며, 배기량이 998cc이므로 자동차세는 연간 10만원 정도가 부과된다. 중소형인 아반떼와 중형인 소나타의 경우 가격에는 차이가 있으나 배기량이 같으면 같은 액수의 자동차세가 부과되며, 이러한 현상은 그랜저와 제네시스 사이에서도 발견된다. 즉 차량이 고급화되어 가격에서는 차이를 보이더라도 배기량만 같다면 자동차세는 동일한 금액이 부과된다.

가격과 자동차세와의 괴리감은 고급 수입차와 비교할 때 더욱 현저하게 드러난다. 예컨대 국산 고급브랜드인 그랜저는 등급 및 옵션에 따라 가격이 3,500만~4천만원에 형성되어 있으나, 배기량에 따라 자동차세는 연간 약 65~87만원 수준에서 결정된다. 이에 반해 가격이 8,380만~8,880만원인 메르세데스-벤츠 E350, 가격이 6,330~6,610만원 중반인 BMW 520i는 엔진 다운사이징 기술로 배기량이 2천cc 이하여서 자동차세 연세액은 약 52만원 수준으로, 그랜저보다 13~35만원이 낮다.

최고급 세단인 벤츠 S580은 배기량이 크므로 자동차세도 많이 부과되고 있으나, 가격이 2억을 초과하는 것을 감안할 때 그랜저의 1.5배 정도로 자동차세가 과중하다고 하기는 어렵다. 아울러, 가격이 그랜저의 3~5배인 고성능 스포츠카 포르쉐 911의 자동차세가 그랜저와 비슷하거나 낮다는 것은 과세 형평성에 부합한다고 하기는 어렵다. 마지막으로, 표에는 제시하지 않았으나 전기자동차 테슬라는 가격이 약 7,900만~1억 7천만원이지만 배기량이 없는 자동차로 분류되므로, 자동차세는 연간 13만원이 부과되어 경차인 모닝보다는 많지만 중소형차인 아반떼의 절반에도 못 미치는 수준이다.

소유분 자동차세는 재산세적 성격이 강하다고 할 수 있으므로, 가격이 높은 자동차에 더 많은 세금이 부과되는 것이 형평성을 고려할 때 적절하다고 생각되나, 현재의 자동차세는 배기량만을 과세 기준으로 하고 있어 자동차 가격과 자동차세의 역진 현상이 나타나고 있다. 자동차 가격과 자동차세의 역진이 수입차에서 특히 현저하다는 것에 대해서는 김필현(2021)의 연구에서도 지적하고 있다. 김필현(2021)은 2019년 차량 기준으로 연간 판매되는 자동차의 약 10%를 차지하고 있는 수입차는 국산차에 비해 약 1.82배 비쌌으나, 수입차 배기량은 1.06배에 그치고 있다고 분석하였다.

소비자권익보호 시민단체인 소비자주권시민회의 역시 현행 불합리한 자동차세 세제가 개편되어야 함을 주장하고, 배기량 기준이 아니라 차량 가격을 차등 적용

한 자동차세 개편을 제안하였다.³¹⁾ 엔진 다운사이징으로 인해 국산차의 자동차세와 수입차 자동차세가 역전된 예로서, 가격이 4배 이상 비싼 벤츠 S클래스 차량이 카니발보다 적은 자동차세를 내는 것을 지적하였다. 또한 중형차인 쉐보레 말리부도 현대차의 소형차 엑센트보다 크기, 성능, 가격이 높지만, 1,341cc의 낮은 배기량으로 인해 자동차세 부과액은 엑센트와 비슷하다. 더욱 큰 문제는 전기차의 경우는 배기량이 없기 때문에 차량 가격과 관계없이 전 차종 13만원의 자동차세가 부과되고 있다. 이를 근거로 소비자주권시민회의는 자동차가 생활의 중요한 부분이기 때문에 자동차세의 과세 기준이 현실에 맞게 개정되어야 한다고 촉구했다.

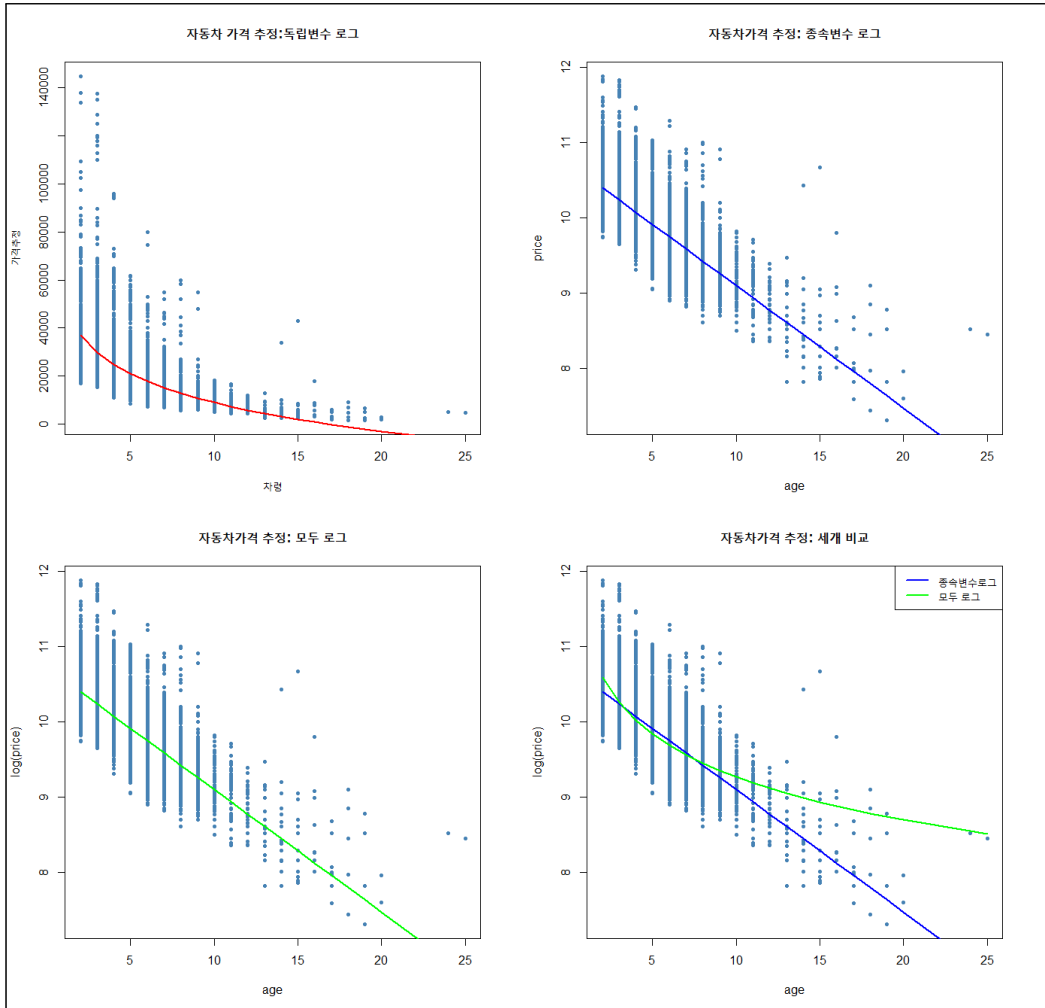
나. 자동차 가격을 과세 기준으로 할 경우

이 절에서는 소유분 자동차세 과세 기준을 배기량에서 자동차 가격 기준으로 변경했을 때, 형평성 변화가 어떻게 변화하는지를 먼저 살펴본다. 자동차세를 가격 기준으로 개편하려면 우선 자동차 가격을 결정해야 한다. 신차의 경우는 매입가로 확정이 되나 시간이 경과한 자동차, 즉 중고차에 대해서는 합리적인 가격 공시가 필수적이다. 이를 위하여 중고 자동차 가격을 추정하여야 하는데, 본 연구에서는 자동차 현재가격을 추정하기 위하여 영국의 자동차데이터를 이용하였다.³²⁾ 중고 자동차 가격에서 가장 중요한 요인은 연식 또는 차령이 될 것이다. 차령과 중고차 가격의 관계를 추정하기 위한 적합한 함수식을 사용하기 위하여 차령과 중고차 가격의 관계를 그려보면 [그림 IV-1]과 같다.

31) <http://www.shinmoongo.net/149255>, 검색일자: 2022. 10. 21.

32) <https://www.kaggle.com/datasets/adityadesai13/used-car-dataset-ford-and-mercedes>. 영국의 데이터를 사용한 이유는 자동차의 연식 및 차령에 따른 중고차 가격에 관한 이용 가능한 데이터가 영국의 데이터였기 때문이다. 본 연구의 최종보고회에서 우리나라의 보험개발원에 연식 및 차령에 따른 데이터가 있다는 충북대 임병인 교수의 지적이 있었다. 보험개발원의 데이터를 이용하여 분석하는 것이 보다 적절한 분석이라는 것은 이론의 여지가 없으나, 보고서 작성의 시간적 제약으로 본 보고서에는 이를 충분히 반영하지 못하였다. 보험개발원의 데이터를 이용한 분석은 향후의 과제로 남겨둔다.

[그림 IV-1] 자동차 가격과 차령과의 관계



자료: 주 34)의 자료를 이용하여 저자 작성

위에서 왼쪽 첫 번째 그림은 차령에 로그를 취하고 중고차 가격과 차령의 관계를 곡선으로 보인 것이다. 점은 차령에 따른 중고차 가격의 실제값을 보인 것이다. 차령과 가격의 관계를 평균적으로 예측할 수는 있어도 중고차 가격을 정확히 예측하는 것은 문제가 있음을 보여주고 있다. 위에서 오른쪽 두 번째 그림은 중고차 가격에 로그를 취한 후에 중고차 가격과 차령의 관계를 보인 것이다. 우하향의 관계를 보이고 있지만, 여전히 중고차 가격을 정확히 예측하는 것이 어려운 것을 보여주고 있다.

[그림 IV-1] 아래에서 왼쪽 그래프는 중고차 가격과 차령에 모두 로그를 취한 값의 결과를 그린 것이다. 아래에서 오른쪽 그래프는 이 둘의 비교를 한 것이다. 자동차 가격에 로그가 없는 것은 그림으로 보일 수 없기에 생략하였다.

[그림 IV-2] 자동차 가격과 차령 관계 파악

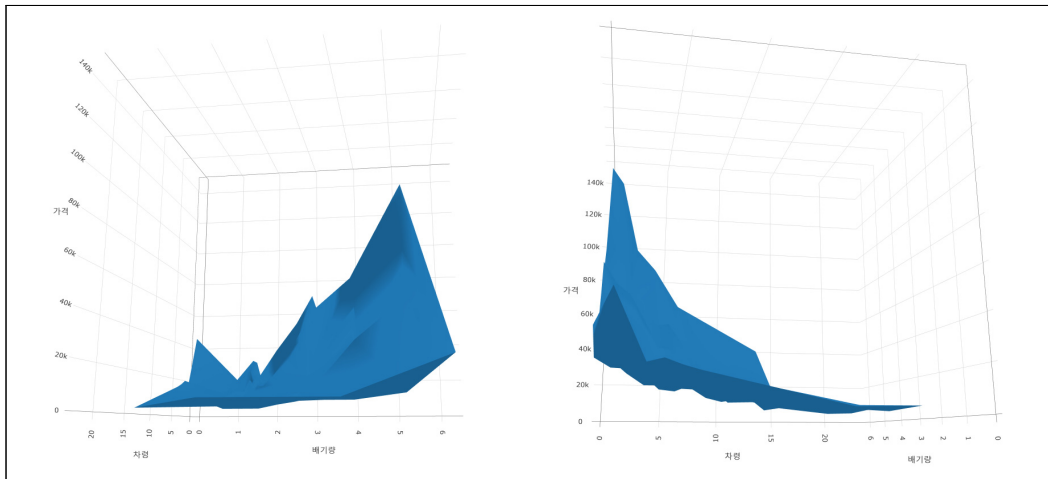
	종속변수:							
	price OLS		log(price) OLS			price OLS		GAM (continuous)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
차령	-6,182.303*** (115.659)			-0.163*** (0.001)				
l(차령2)	230.055*** (8.358)							
poly(차령, degree = 3, raw = TRUE)1		-8,923.750*** (293.574)						
poly(차령, degree = 3, raw = TRUE)2		614.683*** (38.793)						
poly(차령, degree = 3, raw = TRUE)3		-14,291*** (1,408)						
log(차령)			-17,338.810*** (206.951)		-0.823*** (0.007)		6,763.885 (4,242.198)	
bs(차령, knots = knots)1						-7,106.419*** (1,109.881)		
bs(차령, knots = knots)2						-2,195.282** (1,004.790)		
bs(차령, knots = knots)3						-16,342.120*** (456.933)		
bs(차령, knots = knots)4						-31,007.410*** (1,279.096)		
bs(차령, knots = knots)5						-34,494.400*** (3,948.671)		
bs(차령, knots = knots)6						-30,443.750*** (6,225.897)		
l(log(차령)2)							-17,442.640*** (2,721.612)	
l(log(차령)3)							3,919.236*** (557.525)	
s(차령).1								
s(차령).2								
s(차령).3								
s(차령).4								
s(차령).5								
s(차령).6								
s(차령).7								
s(차령).8								
s(차령).9								
Constant	46,582.990*** (363.306)	51,854.110*** (632.756)	48,881.220*** (322.410)	10,725*** (0.007)	11,162*** (0.011)	35,967.070*** (338.221)	38,700.760*** (2,087.612)	22,896.690*** (87.703)
관측지수	10.668	10.668	10.668	10.668	10.668	10.668	10.668	10.668
R ²	0.394	0.400	0.397	0.560	0.554	0.404	0.400	
Adjusted R ²	0.394	0.400	0.397	0.560	0.554	0.403	0.400	0.402
Log Likelihood								-112,343.100
UBRE								82,115,373.000
Residual Std. Error	9,118.973 (df = 10665)	9,075.658 (df = 10664)	9,098.067 (df = 10666)	0.312 (df = 10666)	0.315 (df = 10666)	9,050.174 (df = 10661)	9,072.001 (df = 10664)	
F 통계량	3,469.742*** (df = 2; 10665)	2,369.642*** (df = 3; 10664)	7,019.480*** (df = 1; 10666)	13,595.020*** (df = 1; 10666)	13,245.980*** (df = 1; 10666)	1,202.026*** (df = 6; 10661)	2,374.419*** (df = 3; 10664)	

좀 더 구체적으로 중고차 가격과 차령의 비선형 관계를 살펴보기 위해, 2차함수 모형, 3차함수 모형, 선형로그(독립변수만 로그) 모형, 로그선형(종속변수만 로그) 모형, 더블로그 모형, 폴리로그(3차제곱로그까지포함) 모형, 스플라인 모형, GAM (Generalized Additive Models) 모형을 사용한 후 최적 모형의 선택은 adj-R²를 기준으로 선택한 결과 로그선형 모형이 선택되었다.

[그림 IV-2]에서 adj-R² 값만 살펴보면 2차함수 모형은 0.3941, 3차함수 모형은 0.3998, 선형로그(독립변수만 로그) 모형은 0.3968, 로그선형(종속변수만 로그) 모형은 0.5603, 더블로그 모형은 0.5539, 폴리로그(3차제곱로그까지포함) 모형은 0.4003, 스플라인 모형은 0.4032, GAM(Generalized Additive Models) 모형은 0.4025로 로그선형 모형이 가장 우수하고, 다음으로 더블로그 모형이 우수한 것으로 나타났다.

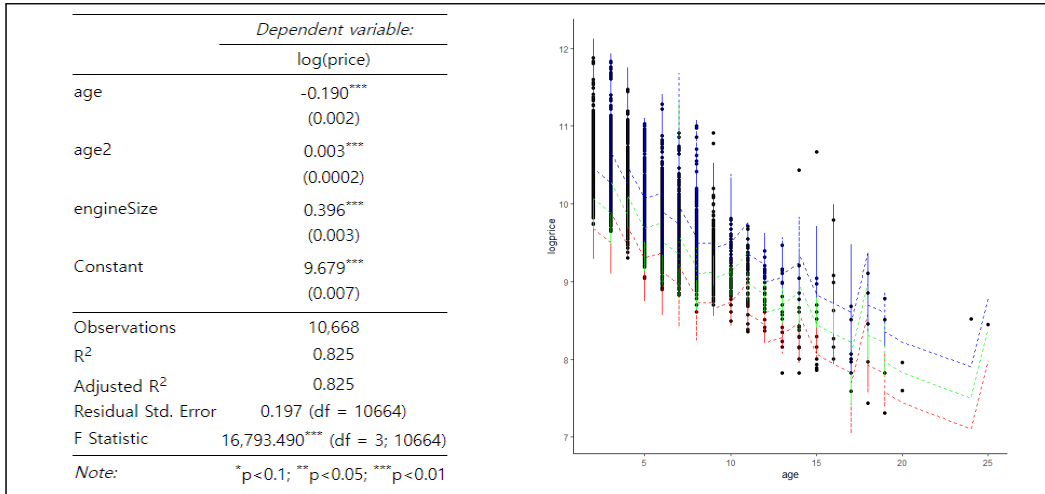
자동차 가격과 배기량 및 차령과의 관계를 3D로 그려보면, [그림 IV-3]의 왼쪽에서 보는 바와 같이 배기량이 증가할수록 자동차 가격이 증가하고, 차령이 증가할 때 자동차 가격이 급속히 하락하고 있다. 로그선형 모형을 이용한 추정결과는 [그림 IV-4]의 왼쪽과 같으며, 차령과 자동차 가격의 관계를 그려보면 [그림 IV-4]의 오른쪽과 같다.

[그림 IV-3] 자동차 가격과 배기량 및 차령과의 관계



자료: 저자 작성

[그림 IV-4] 자동차 가격의 추정을 위한 회귀분석 결과



자료: 저자 작성

마지막으로 본 연구에서는 내용연수에 의한 단순 자동차 가격의 추정도 같이 사용하였다. 이를 위하여 <표 IV-2>와 같은 성남시에서 사용하고 있는 국산 및 외산 비영업용 승용자동차의 내용연수 및 잔가율 중 국산 비영업용 잔가율을 활용하여 자동차 가격을 추정하였다. 자동차의 잔존가치 추이를 보면, 비록 차이는 크지 않으나 국산에 비해 외산이 상대적으로 빠르게 감가되고 있으며, 생산으로부터 20년이 지나면 국산, 외산 모두 잔존가치는 5% 이하로 줄어들고 있음을 확인할 수 있다.

<표 IV-2> 국산 및 외산 비영업용 승용자동차의 내용연수 및 잔가율

내용연수	국산	외산
1년 미만	0.826	0.842
1년	0.725	0.729
2년	0.614	0.605
3년	0.518	0.5
4년	0.437	0.412
5년	0.368	0.34
6년	0.311	0.281
7년	0.262	0.232
8년	0.221	0.172
9년	0.186	0.142
10년	0.157	0.117
11년	0.132	0.097

〈표 IV-2〉의 계속

내용연수	국산	외산
12년	0.112	0.08
13년	0.094	0.066
14년	0.079	0.054
15년	0.067	0.05
16년	0.063	0.048
17년	0.06	0.046
18년	0.057	0.044
19년	0.053	0.042
20년	0.05	0.04

자료: <https://www.seongnam.go.kr/city/1000907/10670/contents.do>, 검색일자: 2022. 10. 1.

다. 가구 연간 총소득에 따른 자동차세 형평성 분석

분석대상 자동차는 재정패널 데이터에 나타난 자가영업용 차량을 대상으로 하고 배기량은 300cc 미만인 경우는 입력 오류로 판단하여 제외하고, 연식의 값이 없는 자동차와 구입가격이 0원인 차량은 제외하였다. 재정패널 데이터에는 총소득, 자동차 구입연도, 영업용 및 비영업용 구분, 자동차 가격에 관한 정보가 있기 때문에 자동차세 부과액 및 차령할인액을 추정할 수 있다. 소득은 10분위로 구분하였으며, 본 연구에 포함된 가구의 분위별 총소득은 〈표 IV-3〉과 같다. 가장 적은 소득은 0원이며, 가장 많은 소득은 13억 119만원이었다.

〈표 IV-3〉 소득 구분

(단위: 만원, 개)

구분	최저소득	최고소득	샘플 수
1	-	2,396	403
2	2,400	3,288	401
3	3,290	4,025	400
4	4,026	4,800	435
5	4,802	5,506	368
6	5,516	6,344	401
7	6,349	7,319	402
8	7,320	8,723	401
9	8,731	11,020	401
10	11,026	130,119	402
	합계		4,014

자료: 한국조세재정연구원, 「재정패널」, 2022.

총소득에 따른 자동차세 부과 현황을 정리한 것이 <표 IV-4>이다. 현행 자동차세의 분포를 보면 1분위가 약 22.3만원, 10분위는 39.2만원으로 소득이 증가함에 따라 자동차세도 증가하고 있다. 소득구간이 증가할수록 납부하는 자동차세도 증가하나, 소득 4분위와 소득 5분위, 소득 7분위와 소득 8분위 사이에서는 역전되는 것으로 나타났다.

과세 기준을 배기량에서 가격으로 변경할 경우, 자동차세 세수 중립을 유지하면서 잔존가치로 추정한 자동차 가격으로 자동차세가 부과되는 경우도 현행과 마찬가지로 소득이 올라갈수록 자동차세도 증가하나, 현행과 마찬가지로 소득 4~5분위, 7~8분위에서는 역전 현상이 나타나고 있다.

차량가격과 자동차세액 간의 관계를 회귀방정식을 이용하여 추정한 후 분위별로 계산한 결과도 소득의 증가에 따라 자동차세는 증가하는 것으로 추정되며, 이 경우 분위 간 역전은 소득 4~5분위 사이에서만 나타났다. [그림 IV-5]는 <표 IV-4>를 그래프로 그린 것이다.

<표 IV-4> 소득 구분별 자동차세 개편 요약

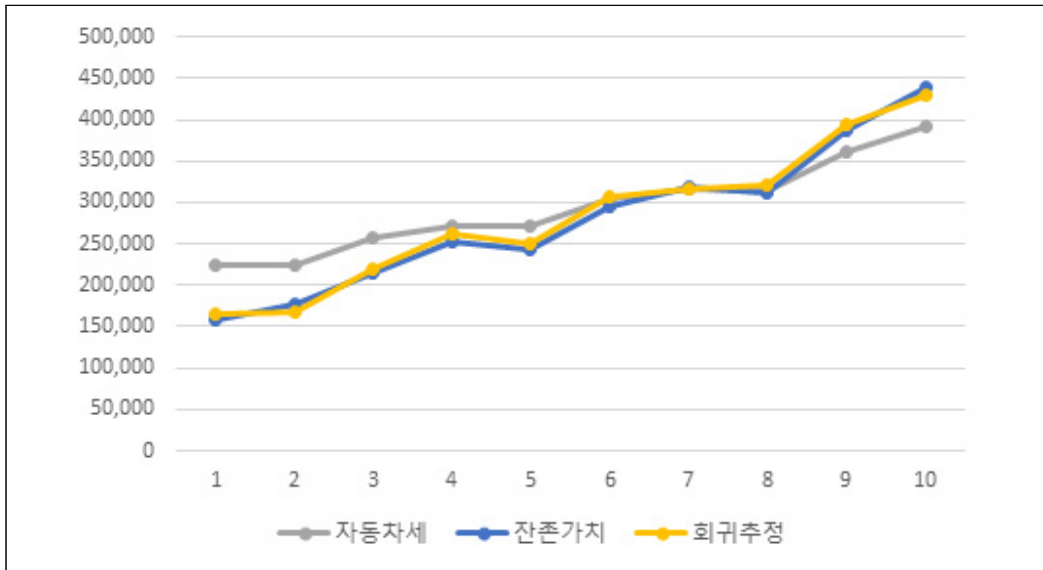
(단위: 원)

소득	현행 자동차세		잔존가치 추정		회귀추정	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
1	223,710	126,573	158,450	209,065	165,348	265,314
2	223,819	118,057	176,156	213,924	168,331	245,709
3	256,193	125,906	215,467	245,957	219,466	284,970
4	272,584	139,103	253,591	255,940	261,391	322,249
5	270,421	126,287	243,985	216,469	250,582	295,361
6	303,532	153,081	294,429	274,074	306,268	347,917
7	316,421	144,145	319,226	431,260	316,971	363,095
8	314,863	153,554	312,149	279,730	320,528	351,237
9	361,532	172,055	386,547	351,007	394,503	429,105
10	392,290	200,607	438,651	410,148	429,468	473,573

자료: 저자 작성

[그림 IV-5] 소득구간별 가격 자동차세 변화

(단위: 원)



자료: 저자 작성

〈표 IV-5〉는 소득 구분별 자동차세 효과를 보이고 있는데 효과 1에서 보는 바와 같이 잔존가치 추정에 의한 자동차 가격 추정으로 자동차세를 개편하는 경우 소득 7분위, 소득 9분위, 소득 10분위를 제외한 분위에서 평균 자동차세가 감소하는 것으로 나타났다. 즉 현행의 세수를 유지하면서 자동차세 기준을 배기량에서 차량가격으로 변화시키는 경우 소득구간이 낮을수록 납부하는 평균 자동차세가 더 많이 감소하며, 고소득 분위에서는 현행보다 더 많은 자동차세를 납부해야 한다.

이러한 경향은 자동차 가격을 회귀방정식을 이용하여 추정한 결과(효과 2)에 근거하는 경우 더욱 명확하게 나타난다. 회귀추정을 한 경우 소득 1분위~소득 5분위는 자동차세가 감소하고, 소득 6분위~소득 10분위는 증가하는 것으로 나타났다. 보다 구체적으로 보면, 소득분위 간 자동차세의 역전 현상이 일어났던 4분위와 5분위 사이를 제외하고는 저소득층일수록 평균자동차세 감소액은 큰 것으로 나타났다. 소득 6분위~소득 10분위에서는 소득이 증가할수록 자동차세 금액도 증가하고 있다. 특히 소득 8분위에서 소득 9분위 사이의 증가폭은 매우 크게 나타나고 있다.

〈표 IV-5〉 소득 구분별 자동차세 개편 효과

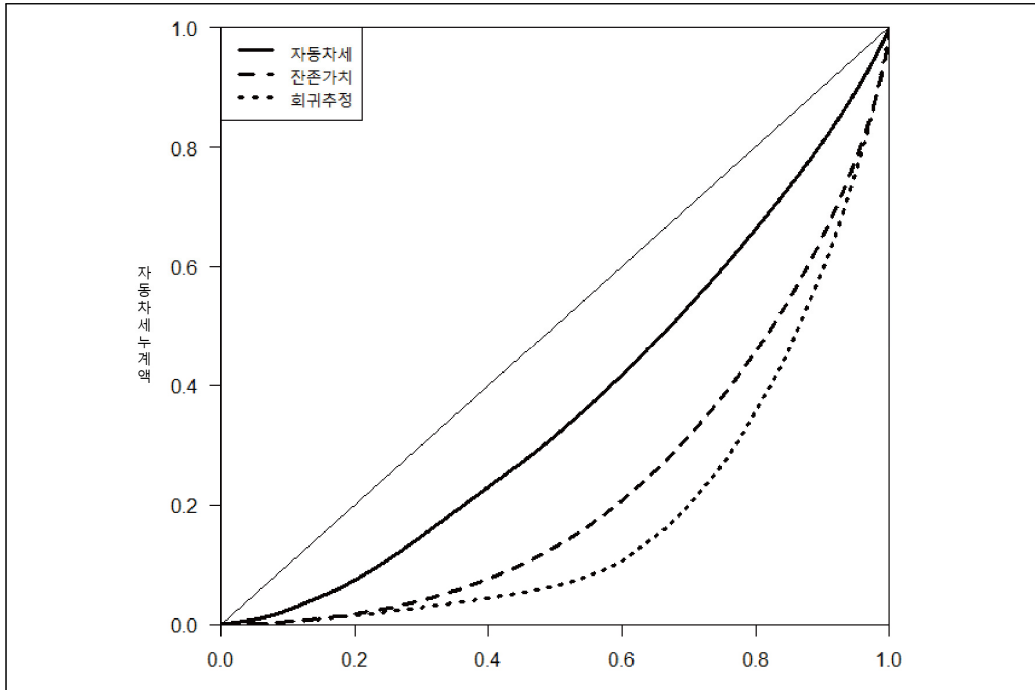
(단위: 원)

소득	현행 자동차세	잔존가치 추정	효과 1	회귀추정	효과 2
1	223,710	158,450	-65,260	165,348	-58,362
2	223,819	176,156	-47,663	168,331	-55,488
3	256,193	215,467	-40,726	219,466	-36,727
4	272,584	253,591	-18,993	261,391	-11,193
5	270,421	243,985	-26,436	250,582	-19,839
6	303,532	294,429	-9,103	306,268	2,736
7	316,421	319,226	2,805	316,971	550
8	314,863	312,149	-2,714	320,528	5,665
9	361,532	386,547	25,015	394,503	32,971
10	392,290	438,651	46,361	429,468	37,178

자료: 저자 작성

과세 기준을 차량가격으로 변경할 경우 저소득층일수록 자동차세가 줄어들고 소득분위가 높아질수록 자동차세가 증가하여 과세 기준의 변화로 소득불평등도가 개선될 가능성이 있다. 이러한 변화를 알아보려고 여기에서는 자동차세 변화에 따른 자동차세 분포 변화를 먼저 지니계수 변화로 살펴본다. 지니계수는 로렌츠 곡선과 45°선과의 사이의 면적을 0.5로 나누어 준 값인데, [그림 IV-6]에서 보는 바와 같이 현행 자동차세보다 잔존가치 가격에 의한 자동차세 부과 방식이 자동차세 분포의 불공평성을 가져오는 것을 나타내고 있으며, 회귀추정 가격에 의한 자동차세 부과 방식이 자동차세 분포의 불공평성을 더 가져오는 것을 보여 준다. 이는 직관적으로 우리가 알 수 있는데, 현행 자동차세 부과는 배기량에 근거하고 있기 때문에 큰 차이가 발생하지 않지만, 자동차의 가격은 배기량보다는 큰 차이를 보이고 있기 때문에 가격을 기준으로 한 자동차세 부과 방식이 자동차세 부과액에 큰 차이를 가져오게 하는 것이다. 소득구분별 지니계수를 구해보면 〈표 IV-6〉과 같다.

[그림 IV-6] 가격 기준 자동차세 변화에 따른 로렌츠 곡선 변화



자료: 저자 작성

<표 IV-6> 소득 구분별 자동차세 불평등도 변화

소득	현행 자동차세	가격자동차세_잔존가치	가격자동차세_회귀추정
1	0.2951	0.5835	0.6740
2	0.2873	0.5608	0.6543
3	0.2693	0.5238	0.6287
4	0.2704	0.4914	0.5982
5	0.2578	0.4675	0.5875
6	0.2686	0.4780	0.5797
7	0.2491	0.5055	0.5867
8	0.2637	0.4674	0.5662
9	0.2618	0.4781	0.5617
10	0.2812	0.4789	0.5665

자료: 저자 작성

이러한 현상이 발생한 이유는 현재의 자동차세는 그 부담이 높지 않지만, 과세 기준을 가격으로 하는 경우에는 부담의 정도가 커지고 있는 것과 자동차세의 개편이 가격에 의한다면 상당수의 사람은 매우 저렴한 자동차세를 납부하게 되기 때문

이다. 이러한 현상은 특히 소득이 1억원 이하인 경우에 두드러지게 나타난다.

그러면 이러한 자동차세의 변화에 따른 불균등도 심화는 자동차세의 누진적 성격에 어떠한 영향을 주는 것일까라는 의문이 생긴다. 현행 자동차세의 Reynolds - Smolensky지수는 0.762인데, Reynolds - Smolensky지수는 누진적 조세의 경우 양(+)의 값을 취하며, 그 수치가 커질수록 더욱 누진적 조세임을 의미한다(Reynolds&Smolensky, 1977). 잔존가치 가격에 의한 자동차세 부과 방식의 Reynolds - Smolensky 지수는 1.039이며, 회귀추정 가격에 의한 자동차세 부과 방식의 Reynolds - Smolensky 지수는 1.139로 나타나, 자동차세가 더욱 더 누진적이 됨을 알 수 있다.

결국 자동차세 부과를 가격 기준으로 하는 경우 자동차세의 누진성은 강화되고, 자동차세의 분포는 더욱 불균등해지는 것을 알 수 있다.

라. 시도별 자동차세 형평성 변화

과세 기준을 변경할 경우 문제가 되는 것은 세수에 변동이 있는가, 기준의 변경으로 자원배분 기능이 향상되는가가 큰 문제가 된다. 여기에 더하여 대상이 되는 세금이 지방세인 경우는 기준 변경으로 인한 지방 간 세수 차이가 어떻게 변하는지도 매우 중요한 요소가 된다.

앞 절의 분석에서 세수 중립 전제하에 배기량 기준을 가격 기준으로 변경할 경우 불평등이 줄어드는 것을 알 수 있었다. 이 절에서는 자동차세를 배기량 대신 자동차 가격으로 부과하는 경우의 시도별 자동차세 개편 효과를 살펴보았다. 그 결과를 요약한 것이 <표 IV-7>이다.

분석은 소득분위별 분석과 유사하게 잔존가치와 회귀추정을 통해 얻어진 가격을 바탕으로 광역자치별로 세수의 변동이 어떻게 발생하는가를 계산하였다. 분석 결과를 보면 서울, 부산, 인천, 대전, 세종, 경기 등 현재 재정수입이 많고 재정자립도가 높은 지역에서는 세수가 증가하고, 상대적으로 재정이 열악한 광역자치단체에서는 세수가 줄어드는 것으로 나타났다. 특히 전남, 경북, 경남의 세수 감소가 큰 것으로 나타나고 있다. 아울러 분위별 자원배분에서는 회귀추정에 의한 가격 기준이 불평등도를 더 개선하는 것으로 나타났으나, 지역별 세수의 변화에서는 잔존가치에 의한 과세보다 지자체 간 불평등도를 더 심화시키는 것으로 나타났다.³³⁾

〈표 IV-7〉 시도별 자동차세 개편 효과

(단위: 원)

구분	현행 자동차세	가격자동차세_잔존가치	가격자동차세_회귀추정	변화 1	변화 2
서울	140,758,873	151,372,825	163,457,032	10,613,952	22,698,159
부산	84,409,391	85,411,520	89,316,161	1,002,129	4,906,770
대구	91,233,328	82,671,840	76,444,942	-8,561,488	-14,788,386
인천	36,631,992	39,756,472	44,587,650	3,124,480	7,955,658
광주	61,207,217	59,552,178	54,399,482	-1,655,039	-6,807,735
대전	72,297,649	75,067,867	73,116,819	2,770,218	819,170
울산	30,804,472	29,312,332	31,398,305	-1,492,140	593,833
경기	167,905,998	176,939,794	178,544,176	9,033,796	10,638,178
강원	22,047,710	21,125,402	20,722,138	-922,308	-1,325,572
충북	66,392,080	61,441,474	63,935,800	-4,950,606	-2,456,280
충남	72,902,721	67,125,763	64,331,059	-5,776,958	-8,571,662
전북	72,046,014	64,930,252	69,705,491	-7,115,762	-2,340,523
전남	62,502,452	44,152,070	45,220,196	-18,350,382	-17,282,256
경북	88,427,222	69,383,204	72,119,418	-19,044,018	-16,307,804
경남	87,992,578	77,677,173	73,957,186	-10,315,405	-14,035,392
세종	295,162	349,018	508,225	53,856	213,063
제주	20,469,942	17,419,923	15,686,824	-3,050,019	-4,783,118

자료: 저자 작성

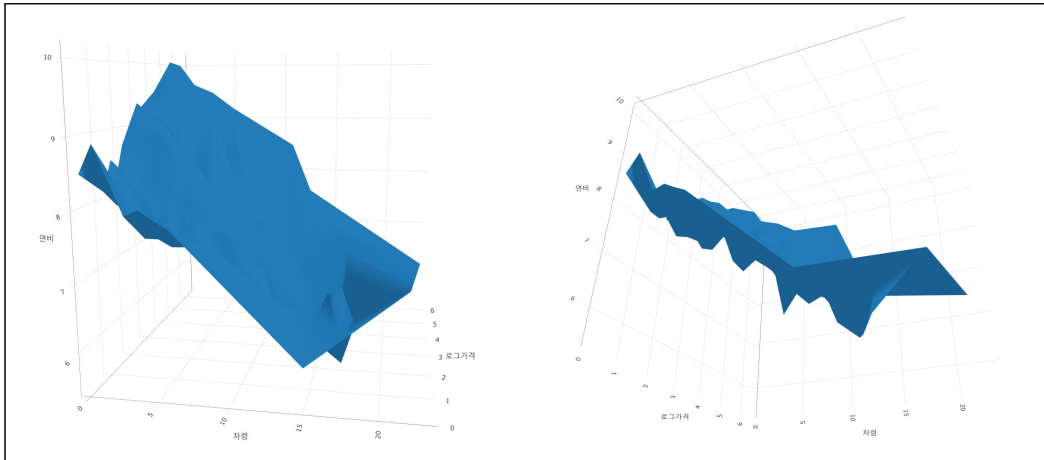
2. 환경 기준 자동차세 개편

가. 환경 기준 자동차세 개편

자동차세 개편에 대한 대안 중에서 배기량 대신 환경을 기준으로 하는 경우에는 연비자료가 필요하다. 가격 추정과 마찬가지로 연비를 추정하기 위해서 영국의 자동차데이터를 이용하였다. [그림 IV-7]에서 왼쪽은 차령에 따른 연비의 감소, 오른쪽은(로그를 취한) 가격이 올라갈수록 연비가 감소하는 경향이 있음을 보이고 있다.

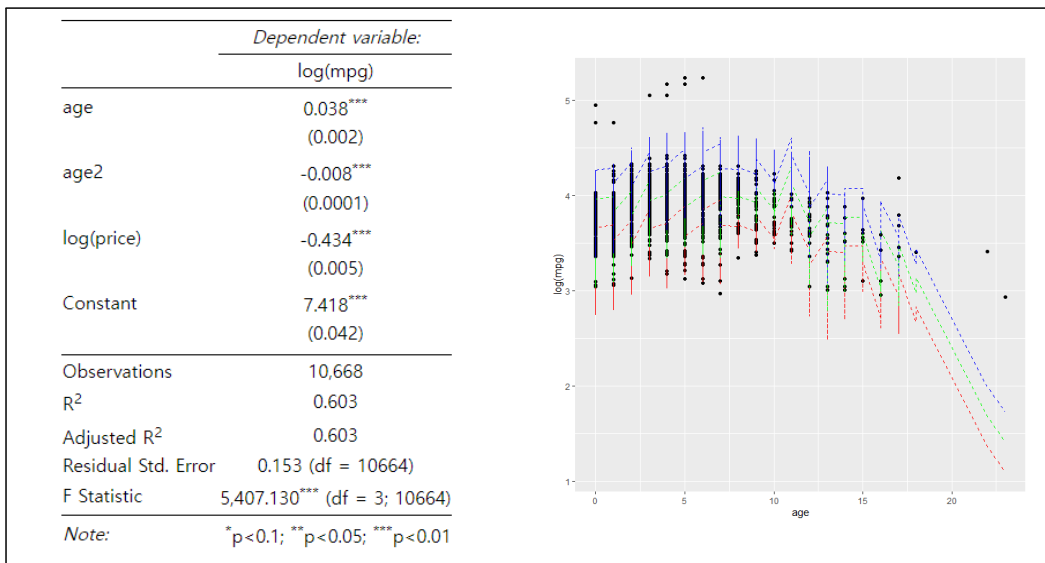
33) 재정패널에서의 횡단면가중치를 고려할 수 있으나, 이를 사용하게 되는 경우 2020년에는 6,786개 중 4,278개의 손실이 있게 되어 여기에서는 분석 결과를 생략한다.

[그림 IV-7] 자동차 가격의 추정을 위한 차령, 가격, 연비 플롯



자료: 저자 작성

[그림 IV-8] 자동차 연비 추정을 위한 회귀분석 결과



자료: 저자 작성

연비를 추정한 후 이를 바탕으로 1km당 CO₂배출량을 환산한 후에,³⁴⁾ 이를 기준으로 환경 배출 등급을 10개로 구분하고, 자동차세 세수 중립을 유지하는 CO₂배출량 비례 자동차세 부과와 영국 사례와 같은 누진적 CO₂배출량 부과를 하는 두 가지 방식을 비교한다.

34) <https://www.carbonindependent.org/17.html>에서는 1갤론당 14.3kg CO₂가 배출되는 것으로 나왔다.

〈표 IV-8〉에서 보는 바와 같이 자동차세 세수 중립을 유지하면서 환경 기준으로 CO₂배출량에 비례한 세율로 자동차세가 부과되는 경우에도 소득 2와 소득 8에서 역전이 보이고 있으며, 누진적 CO₂배출량 부과를 하는 경우에도 소득 2와 소득 8에서 자동차세의 역전이 보이고 있다. [그림 IV-9]는 〈표 IV-8〉을 그래프로 그린 것이다.

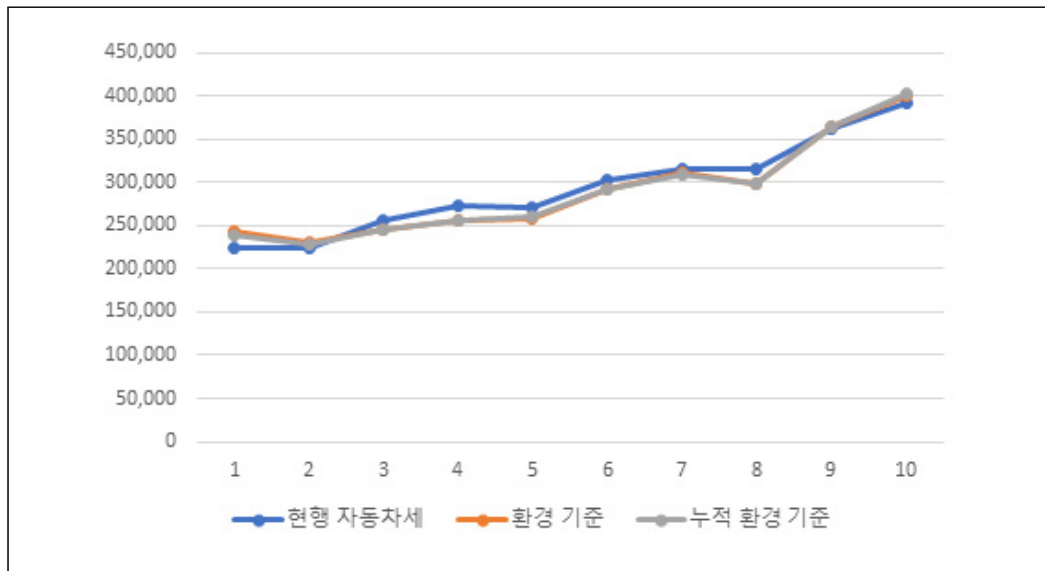
〈표 IV-8〉 소득 구분별 자동차세 개편 요약

(단위: 원)

소득	현행 자동차세		환경 기준		누적 환경 기준	
	평균	표준편차	평균	표준편차	평균	표준편차
1	223,710	126,573	243,045	155,079	239,682	157,199
2	223,819	118,057	231,540	153,936	227,591	156,785
3	256,193	125,906	245,637	152,621	244,473	154,609
4	272,584	139,103	255,383	151,602	255,023	155,360
5	270,421	126,287	258,873	146,443	259,625	147,473
6	303,532	153,081	292,275	164,980	292,658	167,725
7	316,421	144,145	310,795	165,309	310,017	166,754
8	314,863	153,554	298,962	166,621	297,570	169,825
9	361,532	172,055	364,521	184,939	363,437	184,773
10	392,290	200,607	400,250	215,878	402,852	217,024

자료: 저자 작성

[그림 IV-9] 소득구간별 환경 기준 자동차세 변화



자료: 저자 작성

〈표 IV-9〉는 소득 구분별 자동차세 효과를 보이고 있는데 효과 1에서 보는 바와 같이 환경 기준으로 자동차세를 개편하는 경우 소득이 낮은 그룹과 높은 그룹에서 자동차세 인상이 예상되며, 누적 환경 기준으로 자동차세를 부과하는 경우에도 유사한 변화가 생긴다.

〈표 IV-9〉 소득 구분별 환경 기준 자동차세 개편 효과

(단위: 원)

소득	현행 자동차세	비례 환경 기준	효과 1	누진 환경 기준	효과 2
1	223,710	243,045	19,335	239,682	15,972
2	223,819	231,540	7,721	227,591	3,772
3	256,193	245,637	-10,556	244,473	-11,720
4	272,584	255,383	-17,201	255,023	-17,561
5	270,421	258,873	-11,548	259,625	-10,796
6	303,532	292,275	-11,257	292,658	-10,874
7	316,421	310,795	-5,626	310,017	-6,404
8	314,863	298,962	-15,901	297,570	-17,293
9	361,532	364,521	2,989	363,437	1,905
10	392,290	400,250	7,960	402,852	10,562

자료: 저자 작성

소득에 따른 자동차세 부과액의 로렌츠 곡선을 그려보면 현행 자동차세보다 비례 환경 기준에 의한 자동차세 부과가 형평성이 약간 낮아지고, 누진 환경 기준의 자동차세 부과가 형평성이 약간 더 낮아지는 것으로 나타났다.

〈표 IV-10〉 소득 구분별 불평등도 변화

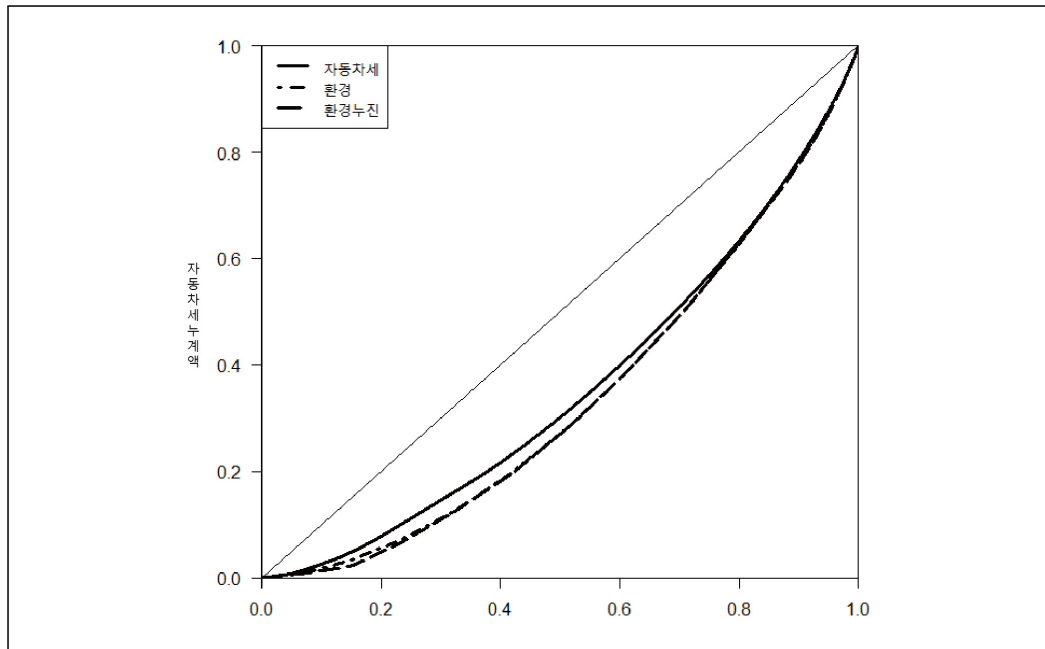
소득	현행 자동차세	가격자동차세_ 잔존가치	가격자동차세_ 회귀추정	비례 환경 기준	누진 환경 기준
1	0.2951	0.5835	0.6740	0.35370	0.36438
2	0.2873	0.5608	0.6543	0.36498	0.37998
3	0.2693	0.5238	0.6287	0.33620	0.34331
4	0.2704	0.4914	0.5982	0.32555	0.33420
5	0.2578	0.4675	0.5875	0.31179	0.31287
6	0.2686	0.4780	0.5797	0.30697	0.31116
7	0.2491	0.5055	0.5867	0.29355	0.29613
8	0.2637	0.4674	0.5662	0.30783	0.31522
9	0.2618	0.4781	0.5617	0.28004	0.27929
10	0.2812	0.4789	0.5665	0.29732	0.29671

자료: 저자 작성

로렌츠 곡선의 변화가 크게 발생하지 않은 이유는 환경 기준으로 한 자동차세 개편은 이전과 큰 차이가 없는 것으로 나타났기 때문이다. 이는 본 연구에서의 가정이 세수 중립을 전제로 하여 배출량의 10개 그룹으로 구분하여 자동차세 변동이 그리 크지 않기 때문이다. 환경 기준에 누진을 하는 경우는 당연히 자동차세의 변동이 많기 때문에 로렌츠 곡선의 변화가 나타난 것이다.

그러면 이러한 자동차세의 변화가 자동차세의 누진적 성격에 어떠한 영향을 주는지를 살펴보기 위해 Reynolds - Smolensky지수를 계산해 보면, 현재의 자동차세 Reynolds - Smolensky지수는 0.762이고, 환경 기준 비례 세율 적용에 의한 자동차세 부과 방식의 Reynolds - Smolensky지수는 0.793이며, 환경 기준 누진 세율 적용에 의한 자동차세 부과 방식의 Reynolds - Smolensky지수는 0.798로 나타나 자동차세가 더욱더 누진적이 됨을 알 수 있다. 본 연구에서의 CO₂배출량(1g/km) 누진도는 영국의 예를 참고하였다.

[그림 IV-10] 가격 기준 자동차세 변화에 따른 로렌츠 곡선 변화



자료: 저자 작성

나. 시도별 자동차세 형평성 변화

자동차세를 배기량 대신 CO₂배출량 기준으로 부과하는 경우의 시도별 자동차세 개편 효과를 요약하면 <표 IV-11>과 같다. 재정이 열악한 시도에서는 자동차세가 높아지고, 재정이 좋은 시도에서는 자동차세가 감소하는 경향이 나타나고 있다.

<표 IV-11> 시도별 환경 기준 자동차세 개편 효과

(단위: 원)

구분	현행 자동차세	비례 환경 기준	누진 환경 기준	변화 1	변화 2
서울	140,758,873	134,479,249	134,805,063	-6,279,624	-5,953,810
부산	84,409,391	83,527,484	83,316,054	-881,907	-1,093,337
대구	91,233,328	91,836,270	90,882,352	602,942	-350,976
인천	36,631,992	34,993,620	34,681,761	-1,638,372	-1,950,231
광주	61,207,217	61,370,720	61,406,760	163,503	199,543
대전	72,297,649	67,613,300	67,810,348	-4,684,349	-4,487,301
울산	30,804,472	30,597,436	30,629,626	-207,036	-174,846
경기	167,905,998	165,560,265	165,694,997	-2,345,733	-2,211,001
강원	22,047,710	23,475,619	22,950,527	1,427,909	902,817
충북	66,392,080	64,711,819	64,730,031	-1,680,261	-1,662,049
충남	72,902,721	80,406,194	80,851,801	7,503,473	7,949,080
전북	72,046,014	66,909,911	66,925,299	-5,136,103	-5,120,715
전남	62,502,452	57,633,964	56,825,332	-4,868,488	-5,677,120
경북	88,427,222	91,264,767	90,092,750	2,837,545	1,665,528
경남	87,992,578	87,967,629	87,281,419	-24,949	-711,159
세종	295,162	659,428	642,094	364,266	346,932
제주	20,469,942	21,497,337	21,588,246	1,027,395	1,118,304

자료: 저자 작성

V. 결론

자동차가 일반화된 오늘날에도 개인이 소유하는 재산 가운데 자동차는 토지나 주택을 제외하고는 가장 고가의 자산이다. 자동차가 마차를 대신하여 새로이 보급 되기 시작한 19세기 초에는 지금보다 더욱 고가의 자산이었음은 어렵지 않게 짐작할 수 있다. 그런데 자동차는 순수하게 개인이 소장하고 이용함으로써 효용을 누리는 일반 재화와는 달리 이용에 외부성이 존재한다. 자동차가 원활히 그 기능을 발휘하기 위해서는 도로가 필요하며, 도로를 건설하고 유지하기 위해서는 막대한 비용이 든다. 21세기에 들어서 환경문제가 전 지구적 차원에서 해결해야 할 주요 문제로 등장하고, 자동차에서 배출되는 배기가스는 환경오염의 주범 가운데 하나로 지적되고 있다.

고가의 자산, 공공재 유지를 위한 자원, 환경 개선을 위한 자원 마련 등 다양한 이유에 의해 자동차에는 많은 세금과 부담금 등이 부과되고 있다. 자동차의 이용에 따른 사회적 비용에 대해서는 도로 이용료, 연료에 부과하는 세금 등을 통해 이용한 만큼을 징수할 수 있으며, 이용한 만큼에 대해 징수를 하는 것이므로 합리적이다.

문제는 자산으로서의 자동차에 대한 과세를 할 때 무엇을 기준으로 할 것인가이다. 재산세의 과세 기준은 가격이 일반적이다. 그런데 고가이기는 하나 토지나 주택과 같은 부동산과 달리 자동차는 사용기한에 따라 그 가격이 하락한다. 문제는 그 감가 정도가 개개 자동차의 이용 정도, 사고 유무 등 여러 환경에 따라 매우 다양하다는 것이다. 즉 일정 시간이 지난 후의 자동차에 대한 과세를 가격으로 하려 할 때 기준 자체가 모호해지는 문제점이 있다. 이러한 모호성을 배제하고 과세하기 위해서는 개별적으로 처한 상황이 아닌 자동차로서의 변하지 않는 속성을 기준으로 과세하려고 하는 것은 당연한 흐름이었다. 공차중량, 축거거리, 배기량, 마력 등 여러 속성이 나라에 따라 자동차세 기준으로 채택되어 사용되어 왔다. 자동차 속성 가운데 과세 기준으로 가장 널리 사용된 것은 배기량이었다.

자동차는 내연기관을 사용하여 동력을 얻고 있으므로, 배기량은 엔진의 크기를

직접적으로 반영하므로 자동차의 성능, 크기, 가격 등을 골고루 대표할 수 있는 좋은 대리변수이며, 아울러 환경적 요인도 동시에 고려할 수 있는 속성이었으므로 대부분의 나라에서 배기량을 기준으로 자동차세를 부과하여 왔다. 그러나 최근 엔진 기술의 발달로 인해 낮은 배기량으로도 높은 성능을 발휘하는 고가의 자동차가 등장하였을 뿐 아니라, 배기량 자체가 없는 연료자동차도 등장하였다. 이에 따라 배기량 기준에 의한 자동차세 부과가 자동차의 재산적 가치를 반영하지 못하여 불합리적이라는 생각이 많이 있다. 자동차 가격 기준에 의한 자동차세 부과를 주장하는 의견이 많아지고 있는 것이 그 증거이다.

본 연구에서는 재산으로서의 자동차세 기준으로서 배기량 기준이 더 이상 적절한 기준이 아님을 보이고, 배기량을 대신하는 새로운 과세 기준으로서 자동차 가격을 고려한 이산화탄소(CO₂) 배출량을 검토하였다.

자동차 가격을 검토한 이유는 우선 재산세로의 부과 기준으로서는 가격이 가장 적절하기 때문이며, 그동안 사용에 따른 자동차의 감가 정도를 파악하기 어려워 가격을 과세 기준으로 사용하지 못했으나, 자동차 가격에 대한 데이터가 축적됨에 따라 이를 합리적인 방법으로 추정하기 위한 기반이 마련되었기 때문이다.

과세 기준의 변화에 따른 변화로는 소득 분위별 세부담의 변화와 자동차세가 지방세이므로 지방세수의 변화를 살펴보았다. 과세 기준을 변경할 때의 세율에 대해서는 현행의 세수와 동일한 수준을 유지하는 형태로 세율을 조정하였다. 가격을 기준으로 한 결과, 자동차세와 소득과의 관계가 더욱 불평등해지는 것으로 나타났다. 아울러 지역별 세수 변동을 보면 서울, 경기 등 재정 여건이 좋은 자치단체의 세수는 증가하고 상대적으로 재정여건이 좋지 않은 자치단체의 세수가 감소하는 것으로 나타났다. 한편 환경 기준인 이산화탄소 배출량을 기준으로 자동차세를 개편하는 경우 소득과의 관계에서 큰 변화가 없었으며, 자치단체 간 형평성도 큰 문제가 없는 것으로 분석되었다.

현재 기후대응문제는 전 인류가 직면하는 가장 큰 문제로 대두되고 있으며, 차량이 배출하는 배기가스를 줄이려고 하는 많은 노력이 행해지고 있다. 이런 환경적 변화와 기술의 발달을 고려할 때 배기량보다는 환경과 직접적으로 더 연관이 있는 이산화탄소 배출량과 같은 환경 기준에 의한 자동차세로의 과세 기준을 변경하는 것이 합리적이라고 판단된다.

참고문헌

- 강병주 · 손희준 · 이삼주, 『자동차세의 합리적 조정 및 징수율 제고방안』, 한국지방행정연구원, 1990.
- 구교준 · 최진욱, 「친환경자동차세 도입에 따른 지방세수 변화 분석」, 『정부학연구』, 15(3), 2009, pp. 177~304.
- 김두형, 「환경친화적인 자동차세제 도입방안」, 『조세법연구』, 17(2), 2011, pp. 207~249.
- 김승래 · 임병인, 「친환경 자동차세제 개편의 소득재분배효과 분석」, 『한국경제연구』, 30(1), 2012, pp. 121~150.
- 김원진 · 이삼주, 「자동차세의 성격구명을 통한 발전방향」, 『지방행정연구』, 8(1), 1993, pp. 81~99.
- 김재경, 『자동차의 전력화(electrification) 확산에 대비한 수송용 에너지 가격 및 세제 개편 방향 연구』, 에너지경제연구원, 2018.
- 김정훈, 『자동차세의 합리적 조정방안』, 한국지방행정연구원, 1996.
- 김필현, 『자동차 관련 지방세제의 합리적 개편방향』, 한국지방세연구원, 2016.
- _____, 「차량가액 기준 자동차세 과세표준 산정방식 도입효과 분석」, 『지방세논집』, 8(1), 2021.
- 김홍권 · 심석무, 「우리나라 자동차세의 개선방안」, 『세무학연구』, 27(4), 2010, pp. 227~260.
- 나성린, 원윤희, 「바람직한 지방자치발전을 위한 지방세 개선방안」, 『한국지방재정논집』, 제12권 제3호, 2007, pp. 59~84.
- 손광락, 「대도시 자치구 세원재조정 방안」, 『한국지방재정논집』, 제6권 제1호, 2001, pp. 195~222.
- 손희준, 「자동차세제 개편에 대한 평가와 개선방향」, 『한국지방학회보』, 12(2), 2000.

- _____, 「지방자치시대의 자동차세제 개편논리와 실제」, 『지방행정연구』, 10(1), 1995, pp. 27~51.
- 송민경, 「에너지 과세체계 개편의 쟁점과 과제」, 『NARS 현안분석』, 11, 2018.
- 오경수, 『친환경차 소유분 자동차세의 합리적 개선방안』, 지방세연구원, 2020.
- 오희환, 『지방재정확충을 위한 자동차세제도의 합리적 개선방안』, 한국지방행정연구원, 1995.
- 윤상호 · 김필현 · 허원제 · 오경수, 『대기환경 오염비용을 고려한 소유분 자동차세 개선방안』, 한국지방세연구원, 2019.
- 이상돈, 「환경보호와 자원관리의 측면에서 본 자동차세 체계」, 『환경보전』, 11(14), 1989, pp. 2~4.
- 이상만, 「조세평등주의에 부합하는 자동차세제의 합리적 개선방안에 관한 고찰」, 『법학논총』, 제38권 제4호, 한양대학교 법학연구소, 2021, pp. 225~252.
- 이재훈 · 양정선, 「연비를 고려한 자동차세 개편방안」, 『재정학연구』, 1(4), 2008, pp. 227~248.
- 장기용, 「자동차관련 세제의 환경친화적 세제로의 개편방안」, 『경영건설탐연구』, 8(1), 2008, pp. 1~22.
- 조임곤, 『전기자동차에 대한 합리적 과세방안 연구』, 한국지방세연구원, 2014.
- _____, 「자동차세의 국제비교와 형평성 분석」, 『지방세논집』, 7(2), 2020, pp. 187~216.
- 최병호, 「자동차세의 변천」, 『한국지방세 60년사-제2권 주제사』, 한국지방세연구원, 2017, pp. 327~371.
- 최재성, 『친환경차 보급 확대에 따른 교통 분야 세입감소 대응방안』, 국토정책 Brief 제734호, pp. 1~8.
- 한국조세재정연구원, 「재정패널조사」, 2022.
- 황상규 · 김규옥, 『온실가스 저감을 위한 자동차세제 개편방안』, 한국교통연구원, 2010.
- David, Petr, “Principles of Taxation of Road Motor Vehicles and their Possibilities of Spplcation,” *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 60, 2021, pp. 483~492.

Harberger, A. C., “The incidence of the corporation income tax,” *Journal of Political Economy*, 70(3), 1963, pp. 215~240.

Leontyeva, Yulia V.&Mayburov, Igor A., “Theoretical Framework for Building Optimal Transport Taxation System,” *Journal of Tax Reform*, 2(3), 2016, pp. 193~207.

Messere, K. et al., *Tax policy: theory and practice in OECD countries*, New York: Oxford University Press, 2003.

Pigou, A. C., *The Economics of Welfare*, London: Macmillan and Co. Publ., 1920.

Reynolds, M.&E. Smolensky, *Public Expenditures, Taxes and the Distribution of Income: The United States, 1950, 1961, 1970*, Academic Press: NY, 1977.

Vickrey, W., “Pricing in Urban and Suburban Transport,” *American Economic Review*, 52(2), 1963, pp. 452~465.

기아자동차, www.kia.com^kr, 검색일자: 2022. 2. 20.

메르세데스벤츠코리아, www.mercedes-benz.co.kr, 검색일자: 2022. 2. 20.

포르쉐코리아, www.porsche.com^korea, 검색일자: 2022. 2. 20.

한미 FTA 협정문, <https://fta.go.kr/us/doc/1>

현대자동차, www.hyundai.com, 검색일자: 2022. 2. 20.

BMW코리아, www.bmw.co.kr, 검색일자: 2022. 2. 20.

Delotte, “Demestic rates,” <https://www.dits.deloitte.com/#DomesticRatesSubMenu>, 검색일자: 2022. 7. 1.

The University of Queensland, “Victoria’s Electric Vehicle Tax and the Theory of the Second-best,” <https://economics.uq.edu.au/article/2020/12/victoria-electric-vehicle-tax-and-second-best-theory>, 검색일자: 2022. 8. 10.

부록

〈부표 1〉 인디애나 주 자동차세

(단위: 달러)

구분	연세액
\$50~\$1,499, 차량등록 1~10년	12.00
\$1,500~\$2,249, 차량등록 1년	36.00
\$1,500~\$2,249, 차량등록 2년	30.00
\$1,500~\$2,249, 차량등록 3년	27.00
\$1,500~\$2,249, 차량등록 4년	24.00
\$1,500~\$2,249, 차량등록 5년	18.00
\$1,500~\$2,249, 차량등록 6년~10년	12.00
\$2,250~\$2,299, 차량등록 1~2년	50.00
\$2,250~\$2,299, 차량등록 3년	42.00
\$2,250~\$2,299, 차량등록 4년	33.00
\$2,250~\$2,299, 차량등록 5년	24.00
\$2,250~\$2,299, 차량등록 6년	18.00
\$2,250~\$2,299, 차량등록 7년~10년	12.00
\$3,000~\$3,999, 차량등록 1년~4년	50.00
\$3,000~\$3,999, 차량등록 5년	48.00
\$3,000~\$3,999, 차량등록 6년	36.00
\$3,000~\$3,999, 차량등록 7년	24.00
\$3,000~\$3,999, 차량등록 8년	18.00
\$3,000~\$3,999, 차량등록 9년~10년	12.00
\$4,000~\$5,499, 차량등록 1년	66.00
\$4,000~\$5,499, 차량등록 2년	57.00
\$4,000~\$5,499, 차량등록 3년~6년	50.00
\$4,000~\$5,499, 차량등록 7년	42.00
\$4,000~\$5,499, 차량등록 8년	24.00
\$4,000~\$5,499, 차량등록 9년~10년	12.00

〈부표 1〉의 계속

(단위: 달러)

구분	연세액
\$5,500~\$6,999, 차량등록 1년	84.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 2년	74.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 3년	63.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 4년	52.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 5년~6년	50.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 7년	49.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 8년	30.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 9년	18.00
\$5,500~\$6,999, 차량등록 10년	12.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 1년	103.0
\$7,000~\$8,499, 차량등록 2년	92.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 3년	77.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 4년	64.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 5년	52.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 6년~7년	50.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 8년	40.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 9년	21.00
\$7,000~\$8,499, 차량등록 10년	12.00
\$8,500~\$9,999, 차량등록 1년	123.0
\$8,500~\$9,999, 차량등록 2년	110.0
\$8,500~\$9,999, 차량등록 3년	93.00
\$8,500~\$9,999, 차량등록 4년	78.00
\$8,500~\$9,999, 차량등록 5년	64.00
\$8,500~\$9,999, 차량등록 6년~8년	50.00
\$8,500~\$9,999, 차량등록 9년	34.00
\$8,500~\$9,999, 차량등록 10년	12.00
\$10,000~\$12,499, 차량등록 1년	150.0
\$10,000~\$12,499, 차량등록 2년	134.0
\$10,000~\$12,499, 차량등록 3년	115.0
\$10,000~\$12,499, 차량등록 4년	98.00

〈부표 1〉의 계속

(단위: 달러)

구분	연세액(달러)
\$10,000~\$12,499, 차량등록 5년	82.00
\$10,000~\$12,499, 차량등록 6년	65.00
\$10,000~\$12,499, 차량등록 7년	52.00
\$10,000~\$12,499, 차량등록 8년	50.00
\$10,000~\$12,499, 차량등록 9년	40.00
\$10,000~\$12,499, 차량등록 10년	12.00
\$12,500~\$14,999, 차량등록 1년	172.0
\$12,500~\$14,999, 차량등록 2년	149.0
\$12,500~\$14,999, 차량등록 3년	130.0
\$12,500~\$14,999, 차량등록 4년	112.0
\$12,500~\$14,999, 차량등록 5년	96.00
\$12,500~\$14,999, 차량등록 6년	79.00
\$12,500~\$14,999, 차량등록 7년	65.00
\$12,500~\$14,999, 차량등록 8년	53.00
\$12,500~\$14,999, 차량등록 9년	50.00
\$12,500~\$14,999, 차량등록 10년	12.00
\$15,000~\$17,999, 차량등록 1년	207.0
\$15,000~\$17,999, 차량등록 2년	179.0
\$15,000~\$17,999, 차량등록 3년	156.0
\$15,000~\$17,999, 차량등록 4년	135.0
\$15,000~\$17,999, 차량등록 5년	115.0
\$15,000~\$17,999, 차량등록 6년	94.00
\$15,000~\$17,999, 차량등록 7년	78.00
\$15,000~\$17,999, 차량등록 8년	64.00
\$15,000~\$17,999, 차량등록 9년	50.00
\$15,000~\$17,999, 차량등록 10년	21.00
\$18,000~\$21,999, 차량등록 1년	250.0
\$18,000~\$21,999, 차량등록 2년	217.0
\$18,000~\$21,999, 차량등록 3년	189.0
\$18,000~\$21,999, 차량등록 4년	163.0

〈부표 1〉의 계속

(단위: 달러)

구분	연세액(달러)
\$18,000~\$21,999, 차량등록 5년	139.0
\$18,000~\$21,999, 차량등록 6년	114.0
\$18,000~\$21,999, 차량등록 7년	94.00
\$18,000~\$21,999, 차량등록 8년	65.00
\$18,000~\$21,999, 차량등록 9년	50.00
\$18,000~\$21,999, 차량등록 10년	26.00
\$22,000~\$24,999, 차량등록 1년	300.0
\$22,000~\$24,999, 차량등록 2년	260.0
\$22,000~\$24,999, 차량등록 3년	225.0
\$22,000~\$24,999, 차량등록 4년	184.0
\$22,000~\$24,999, 차량등록 5년	150.0
\$22,000~\$24,999, 차량등록 6년	121.0
\$22,000~\$24,999, 차량등록 7년	96.00
\$22,000~\$24,999, 차량등록 8년	65.00
\$22,000~\$24,999, 차량등록 9년	50.00
\$22,000~\$24,999, 차량등록 10년	30.00
\$25,000~\$29,999, 차량등록 1년	350.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 2년	304.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 3년	265.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 4년	228.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 5년	195.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 6년	160.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 7년	132.0
\$25,000~\$29,999, 차량등록 8년	91.00
\$25,000~\$29,999, 차량등록 9년	50.00
\$25,000~\$29,999, 차량등록 10년	36.00
\$30,000~\$34,999, 차량등록 1년	406.0
\$30,000~\$34,999, 차량등록 2년	353.0
\$30,000~\$34,999, 차량등록 3년	307.0
\$30,000~\$34,999, 차량등록 4년	257.0

〈부표 1〉의 계속

(단위: 달러)

구분	연세액(달러)
\$30,000~\$34,999, 차량등록 5년	210.0
\$30,000~\$34,999, 차량등록 6년	169.0
\$30,000~\$34,999, 차량등록 7년	134.0
\$30,000~\$34,999, 차량등록 8년	91.00
\$30,000~\$34,999, 차량등록 9년	50.00
\$30,000~\$34,999, 차량등록 10년	42.00
\$35,000~\$42,499, 차량등록 1년	469.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 2년	407.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 3년	355.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 4년	306.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 5년	261.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 6년	214.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 7년	177.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 8년	129.0
\$35,000~\$42,499, 차량등록 9년	63.00
\$35,000~\$42,499, 차량등록 10년	49.00
\$42,500 초과 차량등록 1년	532.0
\$42,500 초과 차량등록 2년	461.0
\$42,500 초과 차량등록 3년	398.0
\$42,500 초과 차량등록 4년	347.0
\$42,500 초과 차량등록 5년	296.0
\$42,500 초과 차량등록 6년	242.0
\$42,500 초과 차량등록 7년	192.0
\$42,500 초과 차량등록 8년	129.0
\$42,500 초과 차량등록 9년	63.00
\$42,500 초과 차량등록 10년	50.00

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2cf6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

〈부표 2〉 인디애나 주 가격대별 차령 경감

(단위: %, 달러)

구분	1년 할인비율	1년할인액
가격\$1,500~\$2,249, 연식:3년	10	3
가격\$1,500~\$2,249, 연식:4년	11	3
가격\$1,500~\$2,249, 연식:5년	25	6
가격\$1,500~\$2,249, 연식:6~10년	33	6
가격\$2,250~\$2,299, 연식:3년	16	8
가격\$2,250~\$2,299, 연식:4년	21	9
가격\$2,250~\$2,299, 연식:5년	27	9
가격\$2,250~\$2,299, 연식:6년	25	6
가격\$2,250~\$2,299, 연식: 7~10년	33	6
가격\$3,000~\$3,999, 연식:5년	4	2
가격\$3,000~\$3,999, 연식:6년	25	12
가격\$3,000~\$3,999, 연식:7년	33	12
가격\$3,000~\$3,999, 연식:8년	25	6
가격\$3,000~\$3,999, 연식:9~10년	33	6
가격\$4,000~\$5,499, 연식:2년	14	9
가격\$4,000~\$5,499, 연식:3~6년	12	7
가격\$4,000~\$5,499, 연식:7년	16	8
가격\$4,000~\$5,499, 연식:8년	43	18
가격\$5,500~\$6,999, 연식:2년	12	10
가격\$5,500~\$6,999, 연식:3년	15	11
가격\$5,500~\$6,999, 연식:4년	17	11
가격\$5,500~\$6,999, 연식:5~6년	4	2
가격\$5,500~\$6,999, 연식:7년	2	1
가격\$5,500~\$6,999, 연식:8년	39	19
가격\$5,500~\$6,999, 연식:9년	40	12
가격\$5,500~\$6,999, 연식:10년	33	6
가격\$7,000~\$8,499, 연식:2년	11	11
가격\$7,000~\$8,499, 연식:3년	16	15
가격\$7,000~\$8,499, 연식:4년	17	13

〈부표 2〉의 계속

(단위: %, 달러)

구분	1년 할인비율	1년할인액
가격\$7,000~\$8,499, 연식:5년	19	12
가격\$7,000~\$8,499, 연식:6~7년	4	2
가격\$7,000~\$8,499, 연식:8년	20	10
가격\$7,000~\$8,499, 연식:9년	48	19
가격\$7,000~\$8,499, 연식:10년	43	9
가격\$8,500~\$9,999, 연식:2년	11	13
가격\$8,500~\$9,999, 연식:3년	15	17
가격\$8,500~\$9,999, 연식:4년	16	15
가격\$8,500~\$9,999, 연식:5년	18	14
가격\$8,500~\$9,999, 연식:6~8년	22	14
가격\$8,500~\$9,999, 연식:10년	76	38
가격\$10,000~\$12,499, 연식:2년	11	16
가격\$10,000~\$12,499, 연식:3년	14	19
가격\$10,000~\$12,499, 연식:4년	15	17
가격\$10,000~\$12,499, 연식:5년	16	16
가격\$10,000~\$12,499, 연식:6년	21	17
가격\$10,000~\$12,499, 연식:7년	20	13
가격\$10,000~\$12,499, 연식:8년	4	2
가격\$10,000~\$12,499, 연식:9년	20	10
가격\$10,000~\$12,499, 연식:10년	70	28
가격\$12,500~\$14,999, 연식:2년	13	23
가격\$12,500~\$14,999, 연식:3년	13	19
가격\$12,500~\$14,999, 연식:4년	14	18
가격\$12,500~\$14,999, 연식:5년	14	16
가격\$12,500~\$14,999, 연식:6년	18	17
가격\$12,500~\$14,999, 연식:7년	18	14
가격\$12,500~\$14,999, 연식:8년	18	12
가격\$12,500~\$14,999, 연식:9년	6	3
가격\$12,500~\$14,999, 연식:10년	76	38
가격\$15,000~\$17,999, 연식:2년	14	28

〈부표 2〉의 계속

(단위: %, 달러)

구분	1년 할인비율	1년할인액
가격\$15,000~\$17,999, 연식:3년	13	23
가격\$15,000~\$17,999, 연식:4년	13	21
가격\$15,000~\$17,999, 연식:5년	15	20
가격\$15,000~\$17,999, 연식:6년	18	21
가격\$15,000~\$17,999, 연식:7년	17	16
가격\$15,000~\$17,999, 연식:8년	18	14
가격\$15,000~\$17,999, 연식:9년	22	14
가격\$15,000~\$17,999, 연식:10년	58	29
가격\$18,000~\$21,999, 연식:2년	13	33
가격\$18,000~\$21,999, 연식:3년	13	28
가격\$18,000~\$21,999, 연식:4년	14	26
가격\$18,000~\$21,999, 연식:5년	15	24
가격\$18,000~\$21,999, 연식:6년	18	25
가격\$18,000~\$21,999, 연식:7년	18	20
가격\$18,000~\$21,999, 연식:8년	31	29
가격\$18,000~\$21,999, 연식:9년	23	15
가격\$18,000~\$21,999, 연식:10년	48	24
가격\$22,000~\$24,999, 연식:2년	13	40
가격\$22,000~\$24,999, 연식:3년	13	35
가격\$22,000~\$24,999, 연식:4년	18	41
가격\$22,000~\$24,999, 연식:5년	18	34
가격\$22,000~\$24,999, 연식:6년	19	29
가격\$22,000~\$24,999, 연식:7년	21	25
가격\$22,000~\$24,999, 연식:8년	32	31
가격\$22,000~\$24,999, 연식:9년	23	15
가격\$22,000~\$24,999, 연식:10년	40	20
가격\$25,000~\$29,999, 연식:2년	13	46
가격\$25,000~\$29,999, 연식:3년	13	39
가격\$25,000~\$29,999, 연식:4년	14	37
가격\$25,000~\$29,999, 연식:5년	14	33
가격\$25,000~\$29,999, 연식:6년	18	35

〈부표 2〉의 계속

(단위: %, 달러)

구분	1년 할인비율	1년할인액
가격\$25,000~\$29,999, 연식:7년	18	28
가격\$25,000~\$29,999, 연식:8년	31	41
가격\$25,000~\$29,999, 연식:9년	45	41
가격\$25,000~\$29,999, 연식:10년	28	14
가격\$30,000~\$34,999, 연식:2년	13	53
가격\$30,000~\$34,999, 연식:3년	13	46
가격\$30,000~\$34,999, 연식:4년	16	50
가격\$30,000~\$34,999, 연식:5년	18	47
가격\$30,000~\$34,999, 연식:6년	20	41
가격\$30,000~\$34,999, 연식:7년	21	35
가격\$30,000~\$34,999, 연식:8년	32	43
가격\$30,000~\$34,999, 연식:9년	45	41
가격\$30,000~\$34,999, 연식:10년	16	8
가격\$35,000~\$42,499, 연식:2년	13	62
가격\$35,000~\$42,499, 연식:3년	13	52
가격\$35,000~\$42,499, 연식:4년	14	49
가격\$35,000~\$42,499, 연식:5년	15	45
가격\$35,000~\$42,499, 연식:6년	18	47
가격\$35,000~\$42,499, 연식:7년	17	37
가격\$35,000~\$42,499, 연식:8년	27	48
가격\$35,000~\$42,499, 연식:9년	51	66
가격\$35,000~\$42,499, 연식:10년	22	14
가격\$42,500~over, 연식:2년	13	71
가격\$42,500~over, 연식:3년	14	63
가격\$42,500~over, 연식:4년	13	51
가격\$42,500~over, 연식:5년	15	51
가격\$42,500~over, 연식:6년	18	54
가격\$42,500~over, 연식:7년	21	50
가격\$42,500~over, 연식:8년	33	63
가격\$42,500~over, 연식:9년	51	66
가격\$42,500~over, 연식:10년	21	13

자료: 〈부표 1〉에서 재작성

〈부표 3〉 덴마크 과거 자동차세

구분		세액	
자동차 중량세			
캠핑카 최초등록		1,626유로 초과 시 과세표준의 60%	
		신규 승용차와 동일, 12,100 이상 가격분에 대해서 최소 45% 세율	
비영업버스 최초등록		1,626유로 초과 시 과세표준의 60%	
		12,100 이상 가격분에 대해서 최소 45% 세율	
소형영업용차량 최초등록		2,271유로 초과 시 과세표준의 50%	
소형비영업승용차 등록		과세표준의 105%	
대형비영업승용차 등록		11,118.1유로+10,615.5유로 초과 시 과세표준의 180%	
택시 최초등록		30,906유로 초과 금액의 70%	
과거	오토바이 사용	85.78유로(연세액)	
	소형오토바이 최초등록	0.0000	
	중형오토바이 최초등록	1,196유로 초과 시 과세표준의 105%	
	대형오토바이 최초등록	과세표준의 105%, 1,196유로부터 3346유로까지는 초과금액의 105%, 3346유로 초과 시 초과금액의 180%	
현재	덴마크 가격 20,000 이하 오토바이(약 360만원)	25%	
	덴마크 가격 20,000~68,000 ¹⁾	20,000과 68,000 사이에는 85%	
	덴마크 가격 68,000 이상(약 1,226만원) ²⁾	초과분은 150%	
디젤승용차(입자여과기 없음)		134.4유로(차량당)	대폭 변화
3.5톤 이하 디젤(입자여과기 없음) 2009년 3월 18일 이후 등록		134.4유로(차량당)	
2축 이하 버스 무게 1,300kg 미만		211.8유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 1,300~1,500kg		233.9유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 1,500~2,000kg		273.4유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 2,000~3,000kg		285.5유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 3,000~4,000kg		357.9유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 4,000~5,000kg		422.2유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 5,000~6,000kg		486.5유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 6,000~7,000kg		583.0유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 7,000~8,000kg		652.7유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 8,000~9,000kg		722.4유로(연세액)	
2축 이하 버스 무게 9,000kg 초과		100kg당 8.58유로(연세액)	
2축 초과 디젤버스		100kg당 6.17유로(연세액)	
2축 초과 디젤버스 무게 18,000~19,000kg		565.5유로(연세액)	
2축 초과 디젤버스 무게 19,000~20,000kg		600.7유로(연세액)	

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 종량세	
2축 초과 디젤버스 무게 20,000kg 초과	200kg당 6.57유로(연세액)
디젤승용차 600kg 이하	447.7유로(연세액)
디젤 승용차 601~800kg	554.9유로(연세액)
디젤 승용차 801~1,100kg	742.5유로(연세액)
디젤 승용차 1,101~1,300kg	967.7유로(연세액)
디젤 승용차 1,301~1,500kg	1,259.9유로(연세액)
디젤 승용차 1,501~2,000kg	1,704.9유로(연세액)
디젤 승용차 2,000kg 초과	100kg당 95.97
디젤 택시구급차 800kg 이하	316.3유로(연세액)
디젤택시구급차 1,100~1,300kg	463.8유로(연세액)
디젤택시구급차 1,300~1,500kg	508.0유로(연세액)
디젤택시구급차 1,500~2,000kg	560.3유로(연세액)
디젤택시구급차 800~1,100kg	391.4유로(연세액)
디젤택시구급차 2,000kg 초과	672.8유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 1,300kg 미만	60.32유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 1,300~1,500kg	78.41유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 1,500~2,000kg	108.6유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 2,000~3,000kg	120.6유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 3,000~4,000kg	193.0유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 4,000~5,000kg	257.3유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 5,000~6,000kg	321.7유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 6,000~7,000kg	418.2유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 7,000~8,000kg	487.9유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 8,000~9,000kg	557.6유로(연세액)
2축 이하 휘발유 버스 9,000kg 초과	6.70유로(연세액)100kg당
2축 초과 휘발유 버스	4.83유로(연세액)100kg당
휘발유 승용차 600kg 이하	249.3유로(연세액)
휘발유 승용차 601~800kg	305.6유로(연세액)
휘발유 승용차 801~1,100kg	415.5유로(연세액)
휘발유 승용차 1,101~1,300kg	552.2유로(연세액)
휘발유 승용차 1,301~1,500kg	729.1유로(연세액)
휘발유 승용차 1,501~2,000kg	994.5유로(연세액)
휘발유 승용차 2,000kg 초과	56.29유로(연세액)100kg당

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 중량세	
2축 이하 에어서스펜션 중량차 13,000~14,000kg.	30,29유로(연세액)
2축 이하 에어서스펜션 중량차 14,000~15,000kg	84,04유로(연세액)
2축 이하 에어서스펜션 중량차 15,000kg 초과	118,2유로(연세액)
3축 에어서스펜션 중량차 17,000kg 미만	30,29유로(연세액)
3축 에어서스펜션 중량차 17,000~19,000kg	52,81유로(연세액)
3축 에어서스펜션 중량차 19,000~21,000kg	108,4유로(연세액)
3축 에어서스펜션 중량차 21,000~23,000kg	140,7유로(연세액)
3축 에어서스펜션 중량차 23,000kg 초과	222,6유로(연세액)
3축 초과 에어서스펜션 중량차 25,000kg 미만	140,7유로(연세액)
3축 초과 에어서스펜션 중량차 25,000~26,000kg	142,7유로(연세액)
3축 초과 에어서스펜션 중량차 26,000~29,000kg	228,7유로(연세액)
3축 초과 에어서스펜션 중량차 29,000kg 초과	363,1유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 1축트레일러) 18,000~20,000kg	13,67유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 1축트레일러) 20,000~22,000kg	31,23유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 1축트레일러) 22,000~23,000kg	73,32유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 1축트레일러) 23,000~25,000kg	94,76유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 1축트레일러) 25,000kg	171,0유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 25,000kg미만	29,35유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 25,000~26,000kg	68,36유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 26,000~28,000kg	112,5유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 28,000~29,000kg	165,1유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 29,000~31,000kg	204,5유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 31,000~33,000kg	336,0유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 2축트레일러) 33,000kg 초과	466,4유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 25,000kg 미만	29,35유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 25,000 and 26,000kg	68,36유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 26,000 and 28,000kg	112,5유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 28,000 and 29,000kg	165,1유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 29,000 and 31,000kg	204,5유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 31,000 and 33,000kg	336,0유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 중량세	
에어서스펜션 트럭(3축이상차 1축트레일러) 33,000kg 초과	466.4유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축차 3축이상트레일러) 38,000kg 미만	371.1유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축이상차 3축이상트레일러) 38,000kg 초과	516.6유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(2축이상차 2축트레일러) 38,000kg 미만	328.0유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 2축트레일러) 38,000~40,000kg	455.4유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 2축트레일러) 40,000kg 초과	630.0유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 3축이상트레일러) 38,000kg 미만	181.7유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 3축이상트레일러) 38,000~40,000kg	225.7유로(연세액)
에어서스펜션 트럭(3축이상차 3축이상트레일러) 40,000kg 초과	337.0유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 4,000 and 10,000kg	429.2유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 10,000~11,000kg	459.6유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 11,000 and 12,000kg	504.0유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 12,000 and 13,000kg	567.9유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 13,000 and 14,000kg	637.2유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 14,000 and 15,000kg	711.9유로(연세액)
2축 이하 디젤중량차 15,000kg 초과	10.19유로(연세액)200kg당
2축 초과 디젤중량차 18,000kg 초과	5.76유로(연세액)200kg당
2007년 4월 25일 이후 등록 영업용디젤밴 500kg 이하	569.0유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 영업용디젤밴 501~1,000kg	636.0유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 영업용디젤밴 1,001~2,000kg	782.1유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 영업용디젤밴 2,001~2,500kg	1012.6유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 영업용디젤밴 2,501~3,000kg	1129.2유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 영업용디젤밴 3,001~4,000kg	1885.9유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 개인용 디젤밴 500kg 이하	938.2유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 개인용디젤밴 501~1,000kg	1005.3유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 개인용디젤밴 1,001~2,000kg	1151.3유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 개인용디젤밴 2,001~2,500kg	1381.9유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 개인용디젤밴 2,501~3,000kg	1498.5유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록 개인용디젤밴 3,001~4,000kg	2983.6유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된 영업용디젤밴 500kg 이하	266.1유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된 영업용디젤밴 501~1,000kg	333.1유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 중량세	
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된영업용 디젤벤 1,001~2,000kg	479.2유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된영업용 디젤벤 2,001~2,500kg	1012.6유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된영업용 디젤벤 2,501~3,000kg	1129.2유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된영업용 디젤벤 3,001~4,000kg	1157.4유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된개인용 디젤벤 500kg 이하	332.4유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된개인용 디젤벤 501~1000kg	399.4유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된개인용 디젤벤 1,001~2,000kg	545.5유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된개인용 디젤벤 2,001~2,500kg	1381.9유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된개인용 디젤벤 2,501~3,000kg	1498.5유로(연세액)
1998년 6월 3일과 2007년 4월 24일 사이 등록된개인용 디젤벤 3,001~4,000kg	1526.6유로(연세액)
1998년 6월 2일 이전 등록된 영업용 디젤벤 500kg 이하	199.7유로(연세액)
1998년 6월 2일 이전 등록된 영업용 디젤벤 501~1000kg	266.7유로(연세액)
1998년 6월 2일 이전 등록된 영업용 디젤벤 1,001~2,000kg	412.8유로(연세액)
1998년 6월 2일 이전 등록된 영업용 디젤벤 2,001~2,500kg	643.4유로(연세액)
1998년 6월 2일 이전 등록된 영업용 디젤벤 2,501~3,000kg	760.0유로(연세액)
1998년 6월 2일 이전 등록된 영업용 디젤벤 3,001~4,000kg	788.1유로(연세액)
2축 이하 중량차 13,000kg 미만	30.29유로(연세액)
2축 이하 중량차 13,000~14,000kg	84.04유로(연세액)
2축 이하 중량차 14,000~15,000kg	118.2유로(연세액)
2축 이하 중량차 15,000kg 초과	274.8유로(연세액)
3축 중량차 17,000kg 미만	52.81유로(연세액)
3축 중량차 17,000~19,000kg	108.4유로(연세액)
3축 중량차 19,000~21,000kg	140.7유로(연세액)
3축 중량차 21,000~23,000kg	222.6유로(연세액)
3축 중량차 23,000kg 초과	346.1유로(연세액)
4축 이상 중량차 25,000kg 미만	142.7유로(연세액)
4축 이상 중량차 25,000~26,000kg	228.7유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 중량세	
4축 이상 중량차 26,000~29,000kg	363.1유로(연세액)
4축 이상 중량차 29,000kg 초과	538.7유로(연세액)
트럭(2축차 1축트레일러) 16,000~18,000kg	13.67유로(연세액)
트럭(2축차 1축트레일러) 18,000~20,000kg	31.23유로(연세액)
트럭(2축차 1축트레일러) 20,000~22,000kg	73.32유로(연세액)
트럭(2축차 1축트레일러) 22,000~23,000kg	94.76유로(연세액)
트럭(2축차 1축트레일러) 23,000~25,000kg	171.0유로(연세액)
트럭(2축차 1축트레일러) 25,000kg 초과	307.9유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 25,000kg 미만	68.36유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 25,000~26,000kg	112.5유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 26,000~28,000kg	165.1유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 28,000~29,000kg	204.5유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 29,000~31,000kg	336.0유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 31,000~33,000kg	466.4유로(연세액)
트럭(2축차 2축트레일러) 33,000kg 초과	708.2유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 25,000kg 미만	68.36유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 25,000~26,000kg	112.5유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 26,000~28,000kg	165.1유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 28,000~29,000kg	204.5유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 29,000~31,000kg	336.0유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 31,000~33,000kg	466.4유로(연세액)
트럭(3축이상차 1축트레일러) 33,000kg 초과	708.2유로(연세액)
트럭(2축이상차 3축이상트레일러) 38,000kg 미만	516.6유로(연세액)
트럭(2축이상차 3축이상트레일러) 38,000kg 초과	702.2유로(연세액)
트럭(3축이상차 2축트레일러) 38,000kg 미만	455.4유로(연세액)
트럭(3축이상차 2축트레일러) 38,000~40,000kg	630.0유로(연세액)
트럭(3축이상차 2축트레일러) 40,000kg 초과	925.5유로(연세액)
트럭(3축이상차 3축이상트레일러) 38,000kg 미만	225.7유로(연세액)
트럭(3축이상차 3축이상트레일러) 38,000~40,000kg	337.0유로(연세액)
트럭(3축이상차 3축이상트레일러) 40,000kg 초과	536.7유로(연세액)
2축 이하 휘발유 중량차 4,000~10,000kg	275.0유로(연세액)
2축 이하 휘발유 중량차 10,000~11,000kg	305.5유로(연세액)
2축 이하 휘발유 중량차 11,000~12,000kg	349.8유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 중량세	
2축 이하 휘발유 중량차 12,000~13,000kg	413.8유로(연세액)
2축 이하 휘발유 중량차 13,000~14,000kg	483.1유로(연세액)
2축 이하 휘발유 중량차 14,000~15,000kg	557.7유로(연세액)
2축 이하 휘발유 중량차 15,000kg 초과	8.04유로(연세액)200kg당
3축 이상 휘발유 중량차 18,000kg 미만	4.29유로(연세액)200kg당
3축 이상 휘발유 중량차 18,000~19,000kg	411.3유로(연세액)
3축 이상 휘발유 중량차 19,000~20,000kg	446.6유로(연세액)
3축 이상 휘발유 중량차 20,000kg 초과	4.83유로(연세액)200kg당
1998년 이전 등록된 휘발유밴, 영업용밴 500kg 이하	124.7유로(연세액)
1998년 이전 등록된 휘발유밴, 영업용밴 501~1,000kg	159.5유로(연세액)
1998년 이전 등록된 휘발유밴, 영업용밴 1,001~2,000kg	265.4유로(연세액)
1998년 이전 등록된 휘발유밴, 영업용밴 2,001~2,500kg	459.7유로(연세액)
1998년 이전 등록된 휘발유밴, 영업용밴 2,501~3,000kg	550.9유로(연세액)
1998년 이전 등록된 휘발유밴, 영업용밴 3,001~4,000kg	550.9유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 영업용밴 500kg 이하	191.0유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 영업용밴 501~1,000kg	225.8유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 영업용밴 1,001~2,000kg	331.7유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 영업용밴 2,001~2,500kg	829.0유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 영업용밴 2,501~3,000kg	920.1유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 영업용밴 3,001~4,000kg	920.1유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 개인용밴 500kg 이하	257.3유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 개인용밴 501~1,000kg	292.2유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 개인용밴 1,001~2,000kg	398.1유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 개인용밴 2,001~2,500kg	1198.3유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 개인용밴 2,501~3,000kg	1289.4유로(연세액)
1998년 6월 3일부터 2007년 4월 24일 등록된 휘발유밴, 개인용밴 3,001~4,000kg	1289.4유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 종량세	
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 영업용밴 500kg 이하	493.9유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 영업용밴 501~1,000kg	528.8유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 영업용밴 1,001~2,000kg	634.6유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 영업용밴 2,001~2,500kg	829.0유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 영업용밴 2,501~3,000kg	920.1유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 영업용밴 3,001~4,000kg	1648.6유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 개인용밴 500kg 이하	863.2유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 개인용밴 501~1,000kg	898.0유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 개인용밴 1,001~2,000kg	1003.9유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 개인용밴 2,001~2,500kg	1198.3유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 개인용밴 2,501~3,000kg	1289.4유로(연세액)
2007년 4월 25일 이후 등록된 휘발유밴, 개인용밴 3,001~4,000kg	2746.3유로(연세액)
입자여과기 없는 디젤승용차	134.0유로
2009년 3월 18일 이후 등록된 3,500kg 이하 입자여과기 없는 디젤승용차	134.0유로
디젤승용자동차 1리터 연비 5.1km 미만	4045.1유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 5.1~5.4 km	3838.7유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 5.4~5.6km	3618.9유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 5.6~5.9km	3415.2유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 5.9~6.2km	3206.1유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 6.2~6.6km	3002.4유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 6.6~7.0km	2806.7유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 7.0~7.5km	2594.9유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 7.5~8.1km	2391.2유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 8.1~8.7km	2200.8유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 8.7~9.4km	1991.7유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 9.4~10.2km	1793.4유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 10.2~11.3km	1587.0유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 종량세	
디젤승용자동차 1리터 연비 11.3~11.9km	1383.2유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 11.9~12.5km	1284.0유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 12.5~13.2km	1184.9유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 13.2~14.1km	1080.3유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 14.1~15.0km	978.4유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 15.0~16.1km	873.9유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 16.1~17.3km	772.0유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 17.3~18.8km	672.8유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 18.8~20.5km	568.3유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 20.5~22.5km	471.8유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 22.5~25.0km	369.9유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 25.0~28.1km	268.1유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 28.1~32.1km	150.1유로(연세액)
디젤승용자동차 1리터 연비 32.1km 이상	32.17유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 4.5km 미만	2702.1유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 4.5~4.8km	2554.7유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 4.8~5.0km	2409.9유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 5.0~5.3km	2265.2유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 5.3~5.6km	2120.4유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 5.6~5.9km	1970.3유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 5.9~6.3km	1825.5유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 6.3~6.7km	1680.8유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 6.7~7.1km	1533.3유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 7.1~7.7km	1388.6유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 7.7~8.3km	1243.8유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 8.3~9.1km	1099.1유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 9.1~10.0km	949.0유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 10.0~10.5km	806.9유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 10.5~11.1km	731.8유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 11.1~11.8km	659.4유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 11.8~12.5km	587.1유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 12.5~13.3km	514.7유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 13.3~14.3km	442.3유로(연세액)

〈부표 3〉의 계속

구분	세액
자동차 중량세	
휘발유 승용자동차 1리터 연비 14.3~15.4km	369.9유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 15.4~16.7km	297.6유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 16.7~18.2km	222.5유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 18.2~20.0km	150.1유로(연세액)
휘발유 승용자동차 1리터 연비 20.0km 초과	77.74유로(연세액)
Euro I 기준 3축이하 중량차	849.2유로(연세액)
Euro II 기준 이상 3축이하 중량차	749.4유로(연세액)
Euro 기준 이외 3축이하 중량차	959.1유로(연세액)
EuroI 기준 4축이상 중량차	1398.9유로(연세액)
EuroII 기준 이상 4축이상 중량차	1248.9유로(연세액)
Euro 기준 이외 4축이상 중량차	1548.8유로(연세액)

주: 1) OECD 자료 오타를 수정함

2) OECD 자료 오타를 수정함

자료: https://pinedatabase.oecd.org/Query_2.aspx?QryCtx=3&isid=c1507b3a-017b-4c68-929e-ea0bd2c6eded, 검색일자: 2022. 7. 1.

■ 저자약력

원종학

연세대학교 경제학과 졸업
일본 一橋大學 經濟學研究科 박사
현, 한국조세재정연구원 선임연구위원

조임곤

서울대학교 경제학과 졸업
미국 Ohio State University 행정학 박사
현, 경기대학교 행정학과 교수

소유분 자동차세 개편방안

2022년 12월 27일 인쇄

2022년 12월 30일 발행

발행인 김재진

발행처 한국조세재정연구원

세종특별자치시 시청대로 336

TEL: (044)414-2114(대) www.kipf.re.kr

등록 2022. 7. 15. 제2014-24호

조판 및
인쇄 (주)다원기획 (044)865-8115

I S B N 979-11-6655-201-4



소유분 자동차세 개편방안

kipf 한국조세재정연구원

30147 세종특별자치시 시청대로 336
TEL : 044-414-2114 www.kipf.re.kr



ISBN 979-11-6655-201-4