

# 외국의 환경친화적 자동차세제 개혁 동향 및 시사점

김재진 · 기은선 · 정경화

2009. 8

세 법 연 구 센 터

 한국조세연구원

# 목 차

I. 서론	9
II. 우리나라의 자동차세제 및 친환경차 보급지원정책	11
1. 자동차세제 현황	11
2. 친환경차의 보급을 위한 지원제도	13
가. 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 인센티브	13
나. 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브	22
III. 주요국의 자동차세제 및 친환경차 보급지원정책	24
1. 미 국	24
가. 자동차세제 현황	24
나. 친환경차 보급 현황	34
다. 친환경차의 보급을 위한 지원제도	36
2. 일 본	62
가. 자동차세제 현황	62
나. 친환경차 보급 현황	69
다. 친환경차의 보급을 위한 지원제도	69
3. 영 국	80
가. 자동차세제 현황	80
나. 친환경차의 보급을 위한 지원제도	86
4. 독 일	89
가. 자동차세제 현황	89
나. 친환경차의 보급을 위한 지원제도	95
5. 중 국	98

가. 자동차세제 현황	98
나. 친환경차의 보급을 위한 지원제도	104
IV. 국제비교	110
1. 지원대상의 범위 확대	110
2. 친환경차의 구입에 대한 지원	111
가. 지원방법	111
나. 지원기준	112
3. 친환경차의 보유에 대한 지원	114
4. 친환경차의 이용에 대한 지원	116
5. 친환경차 관련 설비에 대한 지원	117
6. 노후 차량의 교체에 대한 지원	117
참고문헌	120
부    록	122
〈부록 1〉 친환경차의 유형	122
〈부록 2〉 미국의 배기가스기준	125
〈부록 3〉 일본의 저배출가스차인정제도 및 연비기준	127
〈부록 4〉 EU의 승용자동차 배기가스 배출기준	129
〈부록 5〉 EU의 CO <sub>2</sub> 배출량·연료효율성 기준 자동차세 적용국가	130
〈부록 6〉 EU의 자동차 CO <sub>2</sub> 배출규정	133

## 표 목 차

〈표 II - 1〉 우리나라의 자동차세제 현황 .....	11
〈표 II - 2〉 우리나라의 친환경차 보급지원제도 .....	13
〈표 II - 3〉 2009년 시·도별 저공해 경유자동차 보급사업 예산 .....	15
〈표 II - 4〉 천연가스자동차 보급 현황(2008년 10월 현재) .....	17
〈표 II - 5〉 2009년 천연가스자동차 보급사업 보조금 예산 및 보조내용 .....	18
〈표 II - 6〉 하이브리드자동차 증기보급 및 지원계획 .....	19
〈표 II - 7〉 하이브리드 자동차 구입에 대한 세제혜택 .....	20
〈표 II - 8〉 노후자동차 교체에 관한 세제혜택 .....	23
〈표 III - 1〉 미국의 자동차세제 현황 .....	25
〈표 III - 2〉 타이어에 대한 제조업자세율(2009) .....	26
〈표 III - 3〉 미국의 주별 일반판매세율(2009년 7월 1일 기준) .....	27
〈표 III - 4〉 Gas Guzzler Tax 세율(2009) .....	28
〈표 III - 5〉 도로사용세율(2009) .....	30
〈표 III - 6〉 자동차 연료에 대한 제조업자세율(2009) .....	31
〈표 III - 7〉 자동차 연료에 대한 소매세율(2009) .....	32
〈표 III - 8〉 미국의 지방정부 유류세율(2009년 6월 기준) .....	33
〈표 III - 9〉 사용 중인 대체연료자동차 대수(하이브리드 전기자동차 제외) .....	34
〈표 III - 10〉 모델별 하이브리드전기자동차 판매대수(1999~2008) .....	35
〈표 III - 11〉 미국의 친환경차 지원제도 요약 .....	36
〈표 III - 12〉 친환경차의 보급을 위한 미국 지방정부의 보조금제도 .....	39
〈표 III - 13〉 친환경차의 보급을 위한 미국 연방정부의 세제상 우대조치 .....	42
〈표 III - 14〉 미국 연방정부의 친환경차 구입에 대한 세액공제 .....	43
〈표 III - 15〉 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 자동차에 대한 공제금액 .....	44

〈표 Ⅲ-16〉 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 자동차의 공제요건	45
〈표 Ⅲ-17〉 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 자동차에 대한 세액공제 현황	46
〈표 Ⅲ-18〉 대형HEV에 대한 공제금액	47
〈표 Ⅲ-19〉 연료전지자동차에 대한 공제금액	49
〈표 Ⅲ-20〉 연료전지자동차에 대한 세액공제 현황	49
〈표 Ⅲ-21〉 대체연료자동차에 대한 공제금액	50
〈표 Ⅲ-22〉 대체연료자동차 및 대형HEV의 제조업체(또는 판매업체)	52
〈표 Ⅲ-23〉 친환경차의 보급을 위한 미국 지방정부의 세제상 우대조치	57
〈표 Ⅲ-24〉 일본의 자동차세제 현황	62
〈표 Ⅲ-25〉 자동차중량세 세율	64
〈표 Ⅲ-26〉 자동차세 세율	66
〈표 Ⅲ-27〉 경자동차 세율	67
〈표 Ⅲ-28〉 저공해차 보유대수	69
〈표 Ⅲ-29〉 저공해차 등의 도입과 관련된 일본의 지원제도 요약(2009)	70
〈표 Ⅲ-30〉 저공해차 보급사업	71
〈표 Ⅲ-31〉 저공해차 보급 촉진 대책비용 보조	72
〈표 Ⅲ-32〉 클린에너지자동차 등 도입촉진사업	72
〈표 Ⅲ-33〉 환경대응차 보급촉진 대책비용 보조	74
〈표 Ⅲ-34〉 자동차저공해화추진사업비 보조	75
〈표 Ⅲ-35〉 자동차그린세제의 경감내용(2009)	76
〈표 Ⅲ-36〉 자동차중량세 및 자동차취득세 감면대상(2009)	77
〈표 Ⅲ-37〉 자동차중량세 및 자동차취득세의 감면내용(2009)	78
〈표 Ⅲ-38〉 영국의 자동차세제 현황	80
〈표 Ⅲ-39〉 영국의 자동차 보유단계 세금의 부과기준	81
〈표 Ⅲ-40〉 영국의 개인용/경차(private or light goods vehicles)의 자동차세	82
〈표 Ⅲ-41〉 2010년부터 적용되는 영국의 자동차세	84
〈표 Ⅲ-42〉 영국의 버스, 화물차량(heavy goods vehicle)의 자동차세	84
〈표 Ⅲ-43〉 영국의 자동차 유류세 부과사례	86

〈표 Ⅲ-44〉 영국의 자동차세 경감세율(버스).....	88
〈표 Ⅲ-45〉 독일의 자동차세제 현황 .....	89
〈표 Ⅲ-46〉 독일의 자동차세 1(승용차).....	91
〈표 Ⅲ-47〉 독일의 자동차세 2(승용차).....	91
〈표 Ⅲ-48〉 독일의 자동차세 1(영업용) .....	92
〈표 Ⅲ-49〉 독일의 자동차세 2(영업용) .....	93
〈표 Ⅲ-50〉 독일의 자동차세(트레일러) .....	93
〈표 Ⅲ-51〉 독일의 자동차세(기타 차량) .....	94
〈표 Ⅲ-52〉 독일의 유류세 .....	95
〈표 Ⅲ-53〉 독일의 전기자동차 세율.....	96
〈표 Ⅲ-54〉 중국의 자동차세제 현황 .....	98
〈표 Ⅲ-55〉 배기량에 따른 자동차 소비세율.....	100
〈표 Ⅲ-56〉 차량구치세 징수범위표.....	101
〈표 Ⅲ-57〉 차량 세액표 .....	103
〈표 Ⅲ-58〉 유류의 소비세 세율.....	104
〈표 Ⅲ-59〉 10대산업 진흥 계획 세부사항(자동차 분야) .....	105
〈표 Ⅲ-60〉 중국의 자동차 이구환신 보조금 지원기준.....	109
〈표 Ⅳ-1〉 친환경차의 보급을 위한 지원제도의 적용대상 .....	111
〈표 Ⅳ-2〉 친환경차의 구입에 대한 지원(국제비교) .....	113
〈표 Ⅳ-3〉 친환경차의 보유에 대한 세제지원(국제비교) .....	116
〈표 Ⅳ-4〉 친환경차 기반시설에 대한 지원(국제비교) .....	117
〈표 Ⅳ-5〉 폐차보조금의 자격요건(국제비교).....	119

## I. 서론

- 국제적 경기침체 속에서도 각국은 위기에 빠진 자국업체들의 지원수단으로 친환경차 지원을 강화하고 있음.
  - 여기에 미국, 일본은 ‘녹색성장’이라는 새로운 경제발전의 패러다임으로 장기적인 안목에서 친환경차 지원을 확대하고 있음.
  
- 글로벌 경기가 본격적으로 회복되고 고유가가 재연될 경우, 고연비 자동차에 대한 수요 증가로 친환경차의 경제성은 크게 개선될 것으로 예상됨.
  - 미국, EU를 비롯한 세계 각국이 연비규제를 강화하고 있는 것 역시 자동차 제조업체들이 친환경차 개발에 매달리게 된 주요 원인이 됨.
    - 미국은 2016년까지 자동차의 평균 연비를 갤런당 35.5마일(15.1km/ℓ) 이상으로 끌어올리고, 배기가스 배출량을 지금의 1/3 수준으로 감축하는 것을 의무화하기로 함.
    - EU 역시 2015년까지 신차의 CO<sub>2</sub> 배출량을 120g/km 이하로 낮추고, 이를 위반한 자동차 제조업체에는 벌금을 물리기로 함.
  - 친환경차의 개발은 이제 글로벌 자동차 산업의 새로운 패러다임이 되었을 뿐만 아니라 글로벌 자동차 시장에서 생존을 결정짓는 중요한 요인이 되고 있음.
  
- 친환경차 개발에 있어 가장 선두에 있는 업체는 일본의 도요타 자동차임.
  - 도요타 자동차는 1997년 최초의 하이브리드 양산 모델인 프리우스를 출시한 이래 2009년 3월까지 125만대를 판매함.
  - 우리나라에서도 국내 최초 양산형 하이브리드카인 ‘아반떼LPI 하이브리드’가 2009년 7월부터 본격적인 판매에 들어감.

- 세계 각국이 단기적인 지원정책과 더불어 친환경차 기술 개발을 위한 연구개발 지원 방안을 내놓는 목적은 경제위기 극복 이후 회복될 자동차시장의 기회를 선점하는 한편, 갈수록 확대되고 있는 고연비의 친환경 차량에 대한 기술력을 확보하기 위함임.
  - 그러나 우리나라의 친환경차 개발은 아직 초기단계로 이에 대한 지원 역시 다른 국가에 비해 부족하다는 지적이 많음.
  - 따라서 본 보고서에서는 미국, 일본, EU 등 우리나라보다 앞서 친환경차 보급이 시작된 국가들과 우리와 경쟁관계에 있는 중국을 중심으로 환경친화적 자동차의 보급을 위해 각국이 실시하고 있는 지원제도를 살펴보고, 이로부터 시사점을 도출하고자 함.
  
- 본 보고서에서는 친환경차의 보급을 위한 지원제도에 초점을 맞추어, 친환경차의 개발 및 생산을 위한 지원제도와 에너지세제는 조사의 범위에서 제외함.
  - 친환경차의 보급 지원은 일반적으로 소량생산 단계에서는 보조금 지급을 통하여, 양산단계에서는 세제지원을 통하여 이루어짐.
  - 따라서 본 보고서에서는 세제지원뿐만 아니라 非세제지원 역시 조사의 범위에 포함하되, 보조금제도로 그 범위를 제한함.
  
- 본 보고서의 구성은 다음과 같음.
  - 먼저 제2장에서는 우리나라의 자동차세제 현황 및 친환경차의 보급을 위한 지원제도에 대해 살펴봄.
  - 제3장은 주요국의 사례 분석으로 미국, 일본, 영국, 독일, 중국의 자동차세제 현황 및 친환경차의 보급지원제도에 대해 살펴봄.
  - 제4장에서는 제3장에서 다루어진 주요국의 사례를 바탕으로 국제비교 및 시사점을 도출함.

## II. 우리나라의 자동차세제 및 친환경차 보급지원정책

### 1. 자동차세제 현황

□ 우리나라의 자동차세제 현황을 취득·보유·운행단계로 나누어 살펴보면 아래의 표와 같음.

- 자동차의 취득단계에서는 자동차 구입가액에 따라 개별소비세와 그에 부가되는 교육세, 부가가치세, 취·등록세가 부과됨.
- 자동차의 보유단계에서는 자동차 배기량에 따라 자동차세와 그에 부가되는 지방교육세가 부과됨.
  - 자동차세의 경우 CO<sub>2</sub> 배출량이 아니라 배기량을 기준으로 하기 때문에 친환경차에 불리하게 설계되어 있음.
- 자동차의 운행단계에서는 교통·에너지·환경세와 그에 부가되는 교육세 및 주행세 그리고 부가가치세가 부과됨.

〈표 II - 1〉 우리나라의 자동차세제 현황

단계	세 목	과세주체	과세대상	세 율
취득 단계	개별소비세 <sup>1)</sup>	국세	배기량이 2천cc를 초과하는 승용자동차	물품가격의 10/100
			배기량이 2천cc 이하인 승용자동차(단, 배기량이 1,000cc 이하의 것으로서 길이가 3.6미터 이하이고 폭이 1.6미터 이하인 것 제외)	물품가격의 5/100
	교육세 <sup>2)</sup>	국세	개별소비세법의 규정에 의하여 납부하여야 할 개별소비세액	30/100
	부가가치세 <sup>3)</sup>	국세	자동차 판매가격+개별소비세+교육세	10/100
	취득세 <sup>4)</sup>	지방세	차량의 취득가액 또는 연부금액	20/1,000 (경차 제외)
등록세 <sup>5)</sup>	지방세	비영업용 승용자동차	신규 등록 및 소유권 이전등록	자동차가액의 50/1,000 (경차 제외)
			저당권 설정등록	채권금액의 2/1,000

단계	세 목	과세주체	과세대상	세 율	
			이 외의 등록	매 1건당 7,500원	
			기타의 자동차	신규 등록 및 소유권 이전등록	가. 비영업용 : 자동차가액의 30/1,000 나. 영업용 : 자동차가액의 20/1,000
				저당권 설정등록	채권금액의 2/1,000
				그 외의 등록	매 1건당 7,500원
보유 단계	자동차세 <sup>6)</sup>	지방세	승용자동차	가. 영업용 : cc당 18~24원 나. 비영업용 : cc당 80~220원	
	지방교육세 <sup>7)</sup>	지방세	비영업용 승용자동차(비영업용 기타 승용자동차 포함)에 대한 자동차세	30/100	
운행 단계	교통·에너지·환경세 <sup>8)</sup>	국세	휘발유와 이와 유사한 대체유류	리터당 529원(탄력세율)	
			경유 및 이와 유사한 대체유류	리터당 375원(탄력세율)	
	교육세 <sup>9)</sup>	국세	교통·에너지·환경세법에 따라 납부하여야 할 교통·에너지·환경세액	15/100	
	부가가치세	국세	휘발유, 경유, 부탄	10/100	
	주행세 <sup>10)</sup>	지방세	교통·에너지·환경세액	260/1,000	

주: 1. 국내생산 승용차 기준

- 1) 개별소비세법 제1조 제2항 제3호 및 제7항, 동법 시행령 제2조의 2 제6호, 개별소비세법 시행령 [별표 1]
- 2) 교육세법 제5조 제1항
- 3) 부가가치세법 제14조, 재부가-47, 2006.09.01.
- 4) 지방세법 제105조 제1항 및 제112조 제1항  
자동차에 대한 취득세에 대하여는 농어촌특별세법 제4조 제10의 2호에 따라 농어촌특별세가 부과되지 않음.
- 5) 지방세법 제132조의 2  
자동차의 등록에 대한 등록세에 대해서는 지방세법 제260조의 2에 따라 지방교육세가 부과되지 않음.
- 6) 지방세법 제196조의 5  
A. 승용자동차 1대당 연세액=배기량×cc당 세액

영업용		비영업용	
배기량	cc당 세액	배기량	cc당 세액
1,000cc 이하	18원	800cc 이하	80원
1,600cc 이하	18원	1,000cc 이하	100원
2,000cc 이하	19원	1,600cc 이하	140원
2,500cc 이하	19원	2,000cc 이하	200원
2,500cc 초과	24원	2,000cc 초과	220원

- B. 차령이 3년 이상인 비영업용 승용자동차 1대당 연세액  
: 다음의 산식에 의하여 산출한 당해 자동차에 대한 제1기분(1월부터 6월까지) 및 제2기분(7월부터 12월까지) 자동차세액을 합산한 금액을 당해연도의 그 자동차의 연세액으로 함. 이 경우 차령이 12년을 초과하는 자동차에 대하여는 그 차령을 12년으로 봄.  
자동차 1대의 각 기본세액=A/2-(A/2×5/100)(차령-2)
- 7) 지방세법 제260조의 2, 제260조의 3 제1항
- 8) 교통·에너지·환경세법 제2조 제1항
- 9) 교육세법 제5조 제1항
- 10) 지방세법 시행령 제146조의 14

## 2. 친환경차의 보급을 위한 지원제도

### 가. 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 인센티브

□ 우리나라의 경우 국내 제조사의 양산 여부가 해당 차종의 지원 여부를 결정짓는 중요한 기준점이 되고 있는바, 우리나라의 친환경차 보급지원제도를 요약하여 살펴보면 아래의 표와 같음.

- 지원 차종 : 저공해경유자동차와 천연가스자동차, 하이브리드자동차를 지원 대상으로 함.
- 지원 방법 : 초기에는 보조금 지급을 통하여, 대량생산 단계에서는 세금감면을 통하여 친환경차의 구입을 지원함.
  - 현재 저공해경유자동차와 천연가스자동차에 대해서는 보조금 지급을 통해, 하이브리드자동차에 대해서는 세금감면을 통해 보급을 지원하고 있음.
- 보급 대상 : 초기에는 행정·공공기관의 친환경차 구입을 지원 대상으로 하나, 대량생산 단계에서는 일반소비자의 친환경차 구입으로 그 범위가 확대됨.
- 보급 지역 : 초기에는 수도권 및 5대 광역시를 지원 대상으로 하나, 대량생산 단계에서는 전국으로 그 범위가 확대됨.

〈표 II - 2〉 우리나라의 친환경차 보급지원제도

구분	지원 방법	지원 내역(단위: 만원)	보급 대상	보급 지역
저공해경유자동차	보조금	소형 : 200 대형화물·버스 : 650	일반 소비자	수도권 및 5대 광역시
천연가스자동차	보조금	버스 : 1,850(대형)/1,600(중형) 청소차 : 4,200(11톤급), 2,700(5톤급)	운수사업자 등	15개 시·도
하이브리드자동차	세제지원	개별소비세, 교육세, 취·등록세 감면 (최대 323만원 감면)	일반 소비자	전국

## 1) 보조금제도

### 가) 저공해경유자동차 보급사업

#### (1) 근거법령

- 「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」 제24조 제3항에 따르면 국가나 지방자치단체는 저공해자동차를 구매하는 자에게 저공해자동차의 구매에 필요한 재정적 지원을 할 수 있음.
  - “저공해자동차”란 대기오염물질의 배출이 없는 자동차 또는 「대기환경보전법」 제 46조에 따른 제작자의 배출허용기준보다 오염물질을 적게 배출하는 자동차로서 대통령령으로 정하는 것을 말함<sup>1)</sup>.
  - 저공해자동차는 오염물질의 배출정도에 따라 다음의 세 가지 종류로 구분됨<sup>2)</sup>.
    - 제1종 저공해자동차 : 전기자동차, 연료전지자동차, 태양광자동차 등 해당 자동차에서 배출되는 대기오염물질이 환경부령으로 정하는 기준에 맞는 자동차
    - 제2종 저공해자동차 : 압축천연가스(CNG), 액화석유가스(LPG), 액화천연가스(LNG)를 연료로 사용하는 자동차 또는 하이브리드자동차로서 해당 자동차에서 배출되는 대기오염물질이 환경부령으로 정하는 기준에 맞는 자동차
    - 제3종 저공해자동차 : 경유·휘발유 또는 압축천연가스(CNG), 액화석유가스(LPG), 액화천연가스(LNG)를 연료로 사용하는 자동차 중 해당 자동차에서 배출되는 대기오염물질이 환경부령으로 정하는 기준에 맞는 자동차

#### (2) 경유자동차 보급사업

- 수도권 및 수도권 외 5대 광역시(부산, 대구, 광주, 울산, 대전)에서 저공해경유자동차를 구입하는 자에게 저공해경유자동차를 판매하는 자동차 제작자 또는 판매사는 소형 자동차 한 대당 200만원, 대형화물·버스 한 대당 650만원의 보조금(국고 50%, 지방비

1) 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 제2조 제6호

2) 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 시행령 제3조

50%)을 받을 수 있음<sup>3)</sup>.

- 보조금 지급대상이 되는 차종은 환경부 홈페이지에서 확인이 가능함.
- 보조금은 용도 외 사용을 방지하기 위하여 자동차 제작자 또는 판매사에 직접 지급함.

□ 보조금 지급은 아래의 표에 의한 시·도별 예산 범위 내에서 이루어짐.

〈표 II-3〉 2009년 시·도별 저공해 경유자동차 보급사업 예산

(단위: 천원)

구 분		합계	소형	대형화물·버스
합 계		7,566,400	3,292,000	4,274,400
수도권	소계	4,730,000	2,195,000	2,535,000
	서울	2,487,000	1,317,000	1,170,000
	인천	980,000	200,000	780,000
	경기	1,263,000	678,000	585,000
수도권 외	소계	2,836,400	1,097,000	1,739,400
	부산	547,400	212,000	335,400
	대구	547,000	235,000	312,000
	광주	547,000	235,000	312,000
	울산	547,000	235,000	312,000
	대전	648,000	180,000	468,000

자료: '09 저공해 경유자동차 보급사업 보조금 업무처리지침 개정(2009. 03), 환경부

### 나) 천연가스자동차 보급사업

#### (1) 근거법령

□ 「대기환경보전법」 제58조 제2항에 따르면 국가나 지방자치단체는 저공해자동차의 보급, 배출가스저감장치의 부착과 저공해엔진으로 개조하거나 교체하도록 촉진하기 위하여 다음에 해당하는 자에 대하여 예산의 범위에서 필요한 자금을 보조하거나 융자할 수 있음.

- 저공해자동차를 구입하는 자

3) '09 저공해 경유자동차 보급사업 보조금 업무처리지침 개정(2009. 03), 환경부

- 저공해자동차에 연료(전기, 태양광, 수소연료, 천연가스 등 포함)를 공급하기 위한 시설 중 환경부장관이 정하는 시설을 설치하는 자
- 경유사용자동차에 배출가스저감장치를 부착하거나 경유자동차를 저공해엔진으로 개조하거나 교체하는 자
- 경유사용자동차를 조기에 폐차하는 자
- 그 밖에 배출가스가 매우 적게 배출되는 것으로서 환경부장관이 정하여 고시하는 자동차를 구입하는 자

## (2) 천연가스자동차 보급사업<sup>4)</sup>

□ 천연가스자동차 보급 대상지역의 지방자치단체의 장(15개 시·도)<sup>5)</sup>은 아래의 요건을 충족하는 천연가스자동차의 구입자 및 천연가스 공급자에 대하여 재정적 지원을 할 수 있음.

- 여객자동차운수사업법에 의한 시내·시외버스 운송사업자, 마을버스 운송사업자, 공항출입 버스 또는 공항 내 운행버스 등 여객 운송을 목적으로 천연가스버스를 구입하는 자
- 여객자동차운수사업법에 의한 전세버스운송사업자로서 통근·통학 등 운송사업을 목적으로 천연가스버스를 구입하는 자
- 교육관련법(유아교육법, 초·중등교육법, 고등교육법 등)에 의한 학교의 통근·통학을 목적으로 천연가스버스를 구입하는 자
- 지방자치단체의 장 또는 청소대행사업자 등이 청소업무 수행을 목적으로 천연가스 청소차를 구입하는 경우
- 공공기관 및 비영리사회단체 등이 공익을 위한 특수용도(헌혈버스 등)로 천연가스 버스를 구입하는 경우
- 대기환경보전법 제58조, 환경부고시 제2007-57호의 규정에 의하여 천연가스자동차에 천연가스를 공급하는 자

4) 천연가스자동차 보급사업 보조금 업무처리지침(2009. 07. 03), 환경부

5) 서울특별시, 부산·대구·인천·광주·대전·울산광역시, 경기도·강원도·충청북도·충청남도·전라북도·전라남도·경상북도·경상남도지사

□ 천연가스자동차 보급계획

- 2012년까지 전국 도시지역의 경유 시내버스 등 26,000대의 교체를 목표로 함.
- 2008년 10월까지 천연가스버스 17,780대와 충전소 261기 보급

〈표 II -4〉 천연가스자동차 보급 현황(2008년 10월 현재)

구 분	계	실 적		계 획		
		~2006	2007	2008	2009	2010~12
버 스(대)	26,100	11,988	3,109	3,981	4,100	
청소차(대)	1,000	106	183	140	330	
충전소(기)	440	226	21	14	20	159

주: 천연가스자동차 보급 현황(08. 10. 30. 기준), 환경부 홈페이지(<http://www.me.go.kr>)

□ 천연가스자동차 구입보조금

- 천연가스자동차를 구입하고자 하는 자에게 지급하는 보조금은 다음과 같음.
  - 천연가스버스를 구입하고자 하는 자
    - 대형버스(배기량 11,000cc 이상) : 1대당 1,850만원
    - 중형버스(배기량 11,000cc 미만) : 1대당 1,600만원
  - 11톤급 천연가스청소차를 구입하고자 하는 자 : 1대당 4,200만원
  - 5톤급 천연가스청소차를 구입하고자 하는 자 : 1대당 2,700만원

□ 연료비 보조금

- 천연가스공급자는 아래에 언급한 지급사유가 발생한 때 매월 운송사업자에게 공급한 천연가스 사용요금을 청구하기 전에 운송사업자별로 일정한 산식에 따라 보조금액을 산출하여 해당 지방자치단체의 장에게 보조금 지급을 청구하여야 하며, 운송사업자에게는 해당 보조금 지급 청구금액을 차감한 금액을 천연가스 사용요금으로 청구하여야 함.
  - 경유와 천연가스 간 연료가격 차이가 최소연료가격차(경유 1ℓ와 천연가스 1m<sup>3</sup> 간 「최소연료가격차」는 69원으로 함) 미만인 때
  - 고정식 충전소와 이동식 충전차량 간의 천연가스 공급가격의 차이가 발생된 때

- 충전소 시설용량이 100대/일 이하인 고정식 충전소에서 충전하는 천연가스버스 대수가 기준대수 이하일 경우
- 공동배차제 및 충전소 확충 지연 등으로 충전을 위한 공차운행거리가 왕복 4km 이상일 경우

□ 보조금 지급은 아래의 표에 의한 시·도별 예산 범위 내에서 이루어짐.

〈표 II-5〉 2009년 천연가스자동차 보급사업 보조금 예산 및 보조내용

(단위: 천원)

구 분	천연가스버스 구입 보조금			천연가스청소차 구입 보조금			천연가스버스 연료비 보조금	
	보급 대수	국 비 보조금	지방비 보조금	보급 대수	국 비 보조금	지방비 보조금	국 비 보조금	지방비 보조금
계	4,748	43,989,300	43,989,300	330	4,530,000	4,530,000	11,523,000	11,523,000
서울시	1,888	17,464,000	17,464,000	170	2,295,000	2,295,000	3,306,000	3,306,000
부산시	410	3,792,500	3,792,500	19	271,500	271,500	751,000	751,000
대구시	200	1,850,000	1,850,000	25	337,500	337,500	750,000	750,000
인천시	362	3,348,500	3,348,500	8	108,000	108,000	1,200,000	1,200,000
광주시	200	1,850,000	1,850,000	2	27,000	27,000	400,000	400,000
대전시	90	832,500	832,500	0	0	0	1,000,000	1,000,000
울산시	30	277,500	277,500	11	148,500	148,500	30,000	30,000
경기도	985	9,181,550	9,181,550	23	355,500	355,500	2,752,000	2,752,000
강원도	57	527,250	527,250	4	54,000	54,000	47,000	47,000
충북도	50	462,500	462,500	3	40,500	40,500	0	0
충남도	60	555,000	555,000	2	27,000	27,000	0	0
전북도	60	555,000	555,000	22	297,000	297,000	270,000	270,000
전남도	60	555,000	555,000	13	175,500	175,500	220,000	220,000
경북도	150	1,387,500	1,387,500	14	196,500	196,500	97,000	97,000
경남도	146	1,350,500	1,350,500	14	196,500	196,500	700,000	700,000

주: 천연가스자동차 보급사업 보조금 업무처리지침(2009. 07. 03), 환경부

2) 세제상 우대조치

가) 하이브리드 자동차에 대한 세금 감면

(1) 근거법령

- 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률」 제10조에 따르면 국가 또는 지방자치단체는 환경친화적 자동차의 구매자 및 소유자에 대하여 필요한 지원을 할 수 있음<sup>6)</sup>.
- 환경부장관은 환경친화적 자동차의 보급을 촉진하기 위하여 관계중앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 매년 환경친화적 자동차의 보급에 관한 시행계획을 수립·고시하고 있음.
- 2009년도 환경친화적 자동차 보급시행계획(환경부고시 제2008-226호)에 따르면 2004년부터 2008년까지 국고보조금 지원을 통해 총 2,458대의 하이브리드자동차가 보급됨.
  - 2004년부터 2006년까지는 국고에서 전액 지원(1대당 28백만원)
  - 2007년부터 2008년까지는 1대당 14백만원 지원(행정·공공기관은 국고 100%, 지자체는 국고 50%, 지방비 50%)
- 2009년부터는 하이브리드 자동차가 양산체제를 갖추어 본격 생산되므로 국고보조금 지원 대신 취·등록세 등 세제지원을 통해 보급을 활성화하기로 함.

〈표 II -6〉 하이브리드자동차 중기보급 및 지원계획

구분	1단계(시범운영)	2단계(소량생산)	3단계(다량생산)
지원방법	국고보조	국고보조	세제지원
해당연도	2004~2006	2007~2008	2009~2012
지원규모	730대, 204억원	1,728대, 230억원	-
지원방법내역	국고보조(대당 28백만원)	국고보조(대당 14백만원)	세제지원(취·등록세)
보급대상	행정·공공기관	행정·공공기관	일반소비자까지 확대
보급지역	수도권 및 수도권 외 광역시(2006)	수도권 및 수도권 외 광역시	전국

자료: 2009년도 환경친화적 자동차 보급시행계획(환경부고시 제2008-226호)

6) 2009년도 환경친화적 자동차 보급시행계획(환경부고시 제2008-226호)

## (2) 세금 감면

## □ 감면대상

- 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급에 관한 법률」 제2조 제5호에 따른 하이브리드 자동차(휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 지식경제부령이 정하는 연료와 전기에너지(전기공급원으로부터 충전받은 전기에너지 포함)를 조합하여 동력원으로 사용하는 자동차)로서 아래의 요건을 갖춘 자동차를 구입하는 경우
  - 에너지소비효율이 지식경제부령이 정하는 기준에 적합할 것
  - 「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」 제2조 제6호에 따라 환경부령으로 정하는 저공해자동차의 기준에 적합할 것
  - 자동차의 성능 등 기술적 세부사항에 대하여 지식경제부령으로 정하는 기준에 적합할 것

〈표 II -7〉 하이브리드 자동차 구입에 대한 세제혜택

세 목	최대 감면금액	적용기한
(1) 개별소비세	100만원	2009. 07. 01~2012. 12. 31.
(2) 취득세	40만원	
(3) 등록세	100만원	
(4) 기타(개별소비세 감면으로 자동감면되는 부분)		
4-1) 교육세 <sup>1)</sup>	30만원	
4-2) 부가가치세 <sup>2)</sup>	13만원	
4-3) 취득등록세	9만원	
(5) 도시철도구입금액 <sup>3)</sup>	40만원	
	최대 332만원	

주: 1) 개별소비세 감면액의 30%

2) 개별소비세 및 교육세 감면액 합계의 10%

3) 200만원×20%(배기량 2,000cc 이상 비사업용 승용자동차의 등록)

□ 개별소비세 및 그에 부가되는 교육세의 감면<sup>7)</sup>

- 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조 제5호에 따른 하이브

7) 조세특례제한법 제109조

리드자동차로서 동조 제2호 각목의 요건을 갖춘 자동차에 대한 개별소비세 및 그에 부과되는 교육세<sup>8)</sup> 감면액의 합계는 다음과 같음.

- 개별소비세액이 100만원 이하인 경우에는 개별소비세액의 130%
- 개별소비세액이 100만원을 초과하는 경우에는 130만원

○ 동 규정은 2009년 7월 1일부터 2012년 12월 31일까지 제조장 또는 보세구역으로부터 반출되는 자동차에 한해 적용됨.

□ 취득세 및 등록세의 감면<sup>9)</sup>

○ 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조 제5호에 따른 하이브리드자동차로서 동조 제2호 각목의 요건을 갖춘 자동차를 취득하여 등록하는 경우에는 다음과 같이 취득세와 등록세를 감면함.

- 취득세액이 40만원 이하이고 등록세액이 100만원 이하인 경우는 취득세 및 등록세를 전액 면제함.
- 취득세액이 40만원을 초과하고 등록세액이 100만원을 초과하는 경우는 산출한 세액에서 취득세 40만원 및 등록세 100만원을 각각 공제함.

○ 동 규정은 2009년 12월 31일까지 적용됨<sup>10)</sup>.

□ 도시철도채권 구입금액<sup>11)</sup>

○ 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조 제5호에 따른 하이브리드자동차로서 동조 제2호 각목의 요건을 모두 갖춘 자동차를 등록하는 자가 다음 중 어느 하나에 해당하여 도시철도채권을 매입하여야 하는 경우에는 2백만원(매입하여야 하는 도시철도채권의 매입금액이 2백만원 이하인 경우에는 해당 도시철도채권의 매입금액 전액을 말한다)에 해당하는 도시철도채권의 매입의무를 면제함.

- 배기량 1,000cc 이상 1,600cc 미만 비사업용 승용자동차의 등록 : 등록세과세표준

---

8) 개별소비세액의 30%

9) 지방세법 제268조의 3

10) 지방세법 제9302호 부칙 제2조, 2008. 12. 31.

11) 도시철도법 시행령 별표 2

의 9%

- 배기량 1,600cc 이상 2,000cc 미만 비사업용 승용자동차의 등록 : 등록세과세표준의 12%

- 배기량 2,000cc 이상 비사업용 승용자동차의 등록 : 등록세과세표준의 20%

○ 동 규정은 2009년 12월 31일까지 적용됨.

## 나. 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브

### □ 주요 내용

○ 노후 차량의 교체를 유도하기 위해 1999년 12월 31일 이전에 신규 등록된 노후자동차를 폐차 또는 양도하고 전후 2개월 이내에 신차를 본인 명의로 신규 등록한 경우에는 개별소비세, 취득세, 등록세의 70%를 감면함<sup>12)</sup>.

### □ 지원 대상

○ 1999년 12월 31일 이전에 신규 등록된 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차 또는 특수자동차(자동차매매업으로 등록한 자가 매매용으로 취득한 중고자동차 제외)를 2009년 4월 12일 현재 소유(등록일 기준)하고 있는 자(법인 포함)가 2009년 4월 13일 이후 노후자동차를 폐차 또는 양도하고 노후자동차의 말소등록일 또는 이전등록일로부터 전후 2개월 이내에 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차 또는 특수자동차(제조장에서 반출되거나 수입 신고된 것으로서 신규 등록되지 아니한 신조차에 한함)를 본인의 명의로 신규 등록하는 경우

### □ 지원내역

○ 개별소비세, 취득세, 등록세의 70%를 감면함.

- 개별소비세 감면액이 100만원을 초과하면 100만원, 취득세 감면액이 28만원을 초과하면 28만원, 등록세 감면액이 70만원을 초과하면 70만원을 감면함.

○ 노후자동차 1대당 신규 등록하는 자동차 1대에 한정하여 개별소비세, 취득세, 등록

12) 조세특례제한법 제109조의 2 및 제120조의 2

세를 감면하며, 개별소비세 탄력세율제도(30% 인하)에 따라 세금감면 혜택을 받은 승용자동차는 제외함.

□ 적용기간

○ 동 규정은 2009년 5월 1일부터 2009년 12월 31일까지 한시적으로 시행<sup>13)</sup>

〈표 II -8〉 노후자동차 교체에 관한 세제혜택

세 목	최대 감면금액	적용기한
(1) 개별소비세	100만원	2009년 12월 31일까지
(2) 취득세	28만원	
(3) 등록세	70만원	
(4) 기타(개별소비세 감면으로 자동감면되는 부분)		
4-1) 교육세 <sup>1)</sup>	30만원	
4-2) 부가가치세 <sup>2)</sup>	13만원	
4-3) 취득세, 등록세	9만원	
	최대 250만원	

주: 1) 개별소비세 감면액의 30%  
 2) 개별소비세 및 교육세 감면액 합계의 10%

13) 조세특례제한법 부칙(2009. 05. 21.) 제19조

### Ⅲ. 주요국의 자동차세제 및 친환경차 보급지원정책

#### 1. 미 국

##### 가. 자동차세제 현황

##### 1) 개요

□ 미국의 자동차세제 현황을 취득·보유·운영단계로 나누어 살펴보면 아래의 표와 같음.

○ 연방정부의 경우 취득단계에서는 개별소비세(타이어에 대한 제조업자세, 중형 트럭 및 트레일러에 대한 소매세, Gas Guzzler Tax)를, 보유단계에서는 도로사용세를, 운영단계에서는 유류세를 부과하고 있음.

– 미국은 저연비 자동차의 구입에 대해 Gas Guzzler Tax를 부과하고 있음.

- 이는 최저연비를 끌어올리기 위한 것으로 연비가 12.5마일/갤런 미만일 경우, 최고 \$7,700의 세금이 부과됨.

○ 주(州) 또는 지방정부의 경우 취득단계에서는 일반판매세를, 보유단계에서는 재산세를, 운영단계에서는 유류세 및 일반판매세를 부과하고 있음.

〈표 Ⅲ -1〉 미국의 자동차세제 현황

단계	세 목		과세주체	과세대상
취득 단계	타이어에 대한 제조업자세 <sup>1)</sup>		연방정부	전부 또는 일부가 고무로 만들어진 도로용 자동차에 사용되는 타이어
	중형 트럭 및 트레일러에 대한 소매세 <sup>1)</sup>		연방정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>차량총중량 33,000파운드 초과 트럭</li> <li>차량총중량 26,000파운드 초과 트레일러</li> <li>차량총중량 19,500파운드 초과 트랙터</li> </ul>
	일반판매세		주 또는 지방정부	소매단계에서 자동차의 구입
	Gas Guzzler Tax <sup>1)</sup>		연방정부	연비가 22.5 이하이고, 차량총중량이 6,000파운드 이하인 도로용 휘발유 또는 경유 사륜차
보유 단계	재산세 <sup>2)</sup>		주 또는 지방정부	자동차가액
	도로사용세		연방정부	중량이 55,000파운드 이상인 도로용 자동차
운행 단계	연방 유류세	제조업자세 <sup>3)</sup>	연방정부	등유·경유(혼합물 포함)·휘발유(혼합물 및 휘발유 첨가제 포함)와 같이 일반적으로 사용되는 유류
		소매세 <sup>4)</sup>	연방정부	특수연료, 대체연료 등과 같이 일반적으로 사용되는 유류가 아닌 것으로 제조업자세가 과세되지 않은 것
	지방정부 유류세		주 또는 지방정부	휘발유, 경유, 가솔, 프로판, LNG, CNG, 에탄올, 메탄올, E-85, M-85, A55, 바이오디젤 등 <sup>5)</sup>
	일반판매세		주 또는 지방정부	소매단계에서 유류의 구입

- 주: 1) 개별소비세  
 2) 20개 주에서는 자동차에 대해 재산세를 과세하고 있지 않으며, 16개 주는 재산세는 아니지만 이와 유사한 형태의 세금을 부과하고 있음.  
 3) 정제공장이나 비축 터미널에서 반출할 때 또는 미국으로 수입할 때 제조업자 또는 수입업자에게 과세  
 4) 물품 구입시 소비자 또는 판매자에게 과세  
 5) 각 주별로 과세대상 유류의 범위가 다름.

## 2) 취득단계에서 부과되는 세금

### 가) 타이어에 대한 제조업자세(Manufacturers Excise Tax)<sup>14)</sup>

- 전부 또는 일부가 고무로 만들어진 도로용 자동차에 사용되는 타이어에 대해서는 제조업자 또는 수입업자에게 제조업자세가 부과됨(2011년 9월 30일까지 적용되는 한시규정).
- 납세의무는 제조업자 또는 수입업자가 타이어를 소매점 또는 소매 아울렛에 배달

14) IRC(Internal Revenue Code, 이하 동일) §4071

할 때 발생함.

○ 세율은 타이어 중량에 따라 누진과세 되는바, 아래 표와 같음.

〈표 III -2〉 타이어에 대한 제조업자세율(2009)

구 분	세 율
일반 타이어	최대적재량이 3,500파운드를 초과할 경우, 10파운드당 9.45센트
바이어스플라이타이어 <sup>1)</sup> 또는 고강도타이어	최대적재량이 3,500파운드를 초과할 경우, 10파운드당 4.725센트

주: 1) 접지면의 중심선에 비스듬한 섬유층으로 강화한 타이어

#### 나) 중형 트럭 및 트레일러에 대한 소매세(Retail Excise Tax)

□ 아래의 품목을 최초로 판매하는 때에는 그 품목의 판매가격의 12%에 해당하는 소비세가 부과됨(2011년 9월 30일까지 적용되는 한시규정)<sup>15)</sup>.

- 자동차트럭(automobile truck)의 새시(chassis)
- 자동차트럭의 본체
- 트럭 트레일러(truck trailer) 및 세미트레일러(semitrailer)의 새시
- 트럭 트레일러 및 세미트레일러의 본체
- 트레일러 또는 세미트레일러와 결합돼 주로 도로 운송을 위해 사용되는 트랙터

□ 다만, 차량총중량이 33,000파운드 이하인 트럭, 26,000파운드 이하인 트레일러, 19,500파운드 이하인 트랙터는 과세가 면제됨<sup>16)</sup>.

- 즉, 아래의 품목에 대해서는 중형 트럭 및 트레일러에 대한 소매세가 면제됨.
  - 차량총중량이 33,000파운드 이하인 차량에 사용되는 자동차트럭의 새시 및 본체
  - 차량총중량이 26,000파운드 이하인 트레일러 또는 세미트레일러에 사용되는 트럭 트레일러 및 세미트레일러의 새시 및 본체

15) IRC §4051 (a)(1)

16) IRC §4051 (a)(2)~(4)

- 트레일러 또는 세미트레일러와 결합돼 주로 도로 운송을 위해 사용되는 트랙터로서 아래의 요건을 충족하는 것
  - 트랙터의 차량총중량이 19,500파운드 이하인 트랙터
  - 트레일러 또는 세미트레일러와 결합시 총중량이 33,000파운드 이하인 트랙터

다) 일반판매세(sales tax)

□ 주로 주정부 차원에서 부과되는 일반판매세는 소매단계에서 재화 및 특정 서비스를 구입 또는 사용하는 데 대하여 일률과세하는 것을 원칙으로 함<sup>17)</sup>.

- 일반판매세는 주에 따라 0~8.25%까지 부과되지만, 대개 5% 또는 6%가 일반적임.
  - Alaska, Montana, Oregon, New Hampshire 4개 주에서는 일반판매세를 부과하지 않고 있음.
- 한편 지방정부에서도 일반판매세를 부과하는 경우가 있는데, 이를 합치면 평균세율은 7.2%가 됨.

〈표 III - 3〉 미국의 주별 일반판매세율(2009년 7월 1일 기준)

주	판매세	주	판매세	주	판매세
Alabama	4%	Louisiana	4%	Ohio	5.5%
Alaska	none	Maine	5%	Oklahoma	4.5%
Arizona	5.6%	Maryland	6%	Oregon	none
Arkansas	6%	Massachusetts	6.25%	Pennsylvania	6%
California	8.25%	Michigan	6%	Rhode Island	7%
Colorado	2.9%	Minnesota	6.875%	S. Carolina	6%
Connecticut	6%	Mississippi	7%	S. Dakota	4%
Delaware	2.07%	Missouri	4.225%	Tennessee	7%
Florida	6%	Montana	none	Texas	6.25%
Georgia	4%	Nebraska	5.5%	Utah	5.95%
Hawaii	4%	Nevada	6.85%	Vermont	6%
Idaho	6%	New Hampshire	none	Virginia	5%
Illinois	6.25%	New Jersey	7%	Washington	6.5%
Indiana	7%	New Mexico	5.375%	West Virginia	6%
Iowa	6%	New York	4%	Wisconsin	5%
Kansas	5.3%	N. Carolina	4.5%	Wyoming	4%
Kentucky	6%	N. Dakota	5%	D.C.	5.75%

자료: 미국 납세재단(<http://www.taxfoundation.org/publications/show/245.html>)

17) 장근호(2004)

### 라) Gas Guzzler Tax<sup>18)</sup>

□ Gas Guzzler Tax는 1970년대 오일쇼크의 영향으로 연비가 낮은 승용차에 대해 연료 절약을 장려할 목적으로 창설됨.

○ Gas Guzzler Tax는 美 환경보호국(U.S. Environmental Protection Agency: 이하 “EPA”)에서 정한 연비기준을 충족하지 못하는 자동차의 생산자 또는 수입업자에게 부과되는 제조업자세임.

– 여기서 “자동차(automobile)”란 아무 것도 적재하지 않은 상태에서 차량총중량이 6,000파운드 이하인 도로용 휘발유 또는 경유 사륜차를 말함.

〈표 III -4〉 Gas Guzzler Tax 세율(2009)

연비(마일/갤런)	세율(\$)	연비(마일/갤런)	세율(\$)
22.5 이상	0	16.5 이상 17.5 미만	3,000
21.5 이상 22.5 미만	1,000	15.5 이상 16.5 미만	3,700
20.5 이상 21.5 미만	1,300	14.5 이상 15.5 미만	4,500
19.5 이상 20.5 미만	1,700	13.5 이상 14.5 미만	5,400
18.5 이상 19.5 미만	2,100	12.5 이상 13.5 미만	6,400
17.5 이상 18.5 미만	2,600	12.5 미만	7,700

### 3) 보유단계에서 부과되는 세금

#### 가) 재산세<sup>19)</sup>

□ 전체 51개 주 중에서 31개 주에서 재산세 또는 이와 유사한 형태의 세금을 부과하고 있음.

○ 20개 주에서는 재산세 또는 이와 유사한 형태의 세금을 부과하고 있지 않음.

– 그 대신 균일의 등록수수료 또는 자동차 중량에 기초하여 세금 부과

○ 12개 주에서는 지방정부가 개인용 자동차에 대해 재산세를 부과하고 있음.

18) IRC §4064

19) 미국 주의회의원연맹 홈페이지(<http://ecom.ncsl.org/programs/fiscal/autotaxs.htm>)

- 자동차는 부동산 및 다른 과세대상 개인용 자산과 동일한 재산세율을 적용하여 과세됨.
- 세율은 county별로 다름.
  - 단, 캔자스 주는 모든 county에 동일한 세율이 적용됨.
- 16개 주에서는 재산세 대신 자동차가액에 기초해 영업세(privilege tax)를 부과하고 있음.
  - 전체 주에 동일한 세율이 적용되나, 9개 주에서는 주정부가, 7개 주에서는 지방정부 세금을 징수함.
    - 주정부가 세금을 징수하는 경우에는 공식에 의해 각 지방정부에 귀속될 금액이 결정됨.
- Alaska, Rhode Island, Texas 3개 주는 지방정부에 과세방식 선택권을 부여하고 있음.
  - Alaska는 개인재산세, 지방등록세, 비과세 중 하나를 선택할 수 있는 권한을 지방자치단체에 부여하고 있음.
  - Rhode Island는 부동산보다 자동차에 더 높은 세율을 부과할 수 있는 선택권을 자치체(municipalities)에 부여하고 있음.
  - Texas는 자동차에 대해 과세 또는 비과세할 수 있는 권한을 지방자치단체에 부여하고 있음.

#### 나) 도로사용세<sup>20)</sup>

- 중량이 55,000파운드 이상인 도로용 자동차(highway motor vehicle)에는 매년 도로사용세가 부과됨(2011년 9월 30일까지 적용되는 한시규정).
- 도로사용세는 과세대상 용도로 처음 자동차를 사용할 당시 그 이름을 등록한 자에게 납세의무가 있음.

---

20) IRC §4481-§4482

〈표 III - 5〉 도로사용세율(2009)

과세대상 총중량	세 율
55,000파운드 이상 75,000파운드 이하	\$100+55,000파운드를 초과하는 1,000파운드당 \$22
75,000파운드 초과	\$550

#### 4) 운행단계에서 부과되는 세금

##### 가) 유류세

##### (1) 연방 유류세

□ 연방정부 유류세에는 제조업자세와 소매세 두 가지 종류가 있음<sup>21)</sup>.

- 등유, 경유, 휘발유 등과 같이 일반적으로 사용되는 유류는 IRC §4081에 따라 제조업자세가 과세됨.
- 그러나 특수연료, 대체연료 등과 같이 일반적으로 사용되는 유류가 아닌 경우에는 IRC §4041에 따라 소매세가 과세됨.

##### ① 자동차 연료에 대한 제조업자세<sup>22)</sup>

□ ‘자동차 연료에 대한 제조업자세’는 등유(kerosene), 경유(diesel fuel)와 그 혼합물, 휘발유(gasoline)와 그 혼합물 및 휘발유 첨가제를 정제공장이나 비축 터미널에서 반출할 때 또는 미국으로 수입할 때 부과됨.

- 제조업자세가 부과되지 않는 연료(휘발유 제외)는 IRC §4081에 따라 소매세가 부과됨.

21) 장근호(2004)

22) IRC §4081, §4083

〈표 III -6〉 자동차 연료에 대한 제조업자세율(2009)

(단위: \$/갤런)

구 분		제조업자세	LUST tax <sup>1)</sup>	합계
휘발유		0.183	0.01	0.184
경유	일반	0.243	0.01	0.244
	희석경유	0.197	—	0.197
등유		0.243	0.01	0.244

주: 1) 지하저장탱크 누출기금(Leaking Underground Storage Tank), 2001년 9월 30일까지 적용됨.

② 자동차 연료에 대한 소매세<sup>23)</sup>

□ ‘자동차 연료에 대한 소매세’는 IRC §4041에 따라 과세되지 않은 경유 및 특수한 자동차 연료에 부과됨.

○ 자동차 연료에 대한 소매세의 구체적인 과세대상은 다음과 같음.

- 경유 및 등유: 도로용 경유자동차의 연료로 자동차의 소유주·임차인·기타의 운전자에게 판매된 휘발유 이외의 액체
  - 단, IRC §4081에 따라 과세된 액체의 판매 또는 이용은 제외함.
- 대체연료: 자동차의 연료로 자동차의 소유주·임차인·기타의 운전자에게 판매된 기타의 액체
  - 단, IRC §4081에 따라 과세된 경유, 연료유 또는 기타의 제품은 제외함.
- 압축천연가스(Compressed Natural Gas: 이하 “CNG”): 자동차의 연료로 자동차의 소유주·임차인·기타의 운전자에게 판매된 CNG

23) IRC §4041

〈표 III -7〉 자동차 연료에 대한 소매세율(2009)

(단위: \$/갤런)

구 분		제조업자세	LUST tax	합계
휘발유		0,183	0,01	0,184
경유	일반	0,243	0,01	0,244
	희석경유	0,197	—	0,197
	특정 버스	0,073	—	0,073
	스쿨버스, 시내버스	—	0,01	—
등유		0,243	0,01	0,244
대체연료	일반	0,183	—	0,183
	LNG, 석탄에서 추출한 기타의 액화 연료(에탄올 및 메탄올 제외), 바이오매스에서 추출한 액화탄화수소	0,243	—	0,243
CNG	일반	0,183	—	0,183
	스쿨버스 및 시내버스	—	—	—

## (2) 지방정부 유류세

□ 미국의 주별 유류세 부과현황을 살펴보면 아래의 표와 같음.

○ 각 주별로 세부담의 편차나 비과세의 범위에 있어 차이가 큼.

〈표 III-8〉 미국의 지방정부 유류세율(2009년 6월 기준)

	Gasoline	Special Diesel	Gasohol	Propane	LNG	CNG	Ethanol	Methanol	E-85	M-85	A55	Biodiesel
ALABAMA	\$ 0,1600	\$ 0,1900	\$ 0,1600	\$ 0,1900	\$ 0,1900	\$ 0,1900	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1900
ARIZONA	\$ -	\$ 0,2600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,2600
ARKANSAS	\$ 0,2150	\$ 0,2250	\$ 0,2150	\$ 0,1650	\$ -	\$ 0,0500	\$ 0,2150	\$ 0,2150	\$ 0,2150	\$ 0,2150	\$ -	\$ 0,2250
CALIFORNIA	\$ -	\$ 0,4370	\$ -	\$ 0,0600	\$ 0,0600	\$ 0,0700	\$ 0,0900	\$ 0,0900	\$ 0,0900	\$ 0,0900	\$ 0,3496	\$ 0,4370
COLORADO	\$ 0,2200	\$ 0,2050	\$ 0,2200	\$ 0,2050	\$ 0,2050	\$ 0,2050	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2050
CONNECTICU	\$ 0,2500	\$ 0,4340	\$ 0,2500	\$ 0,2600	\$ 0,2600	\$ 0,2600	\$ 0,2500	\$ 0,2500	\$ 0,2500	\$ 0,2500	\$ 0,2500	\$ 0,4340
DELAWARE	\$ 0,2300	\$ 0,2200	\$ 0,2300	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2200	\$ 0,2200
FLORIDA	\$ 0,2117	\$ 0,3187	\$ 0,2117	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,3187
GEORGIA	\$ 0,1140	\$ 0,1320	\$ 0,1140	\$ 0,1470	\$ 0,1130	\$ 0,1130	\$ 0,1130	\$ 0,1130	\$ 0,1140	\$ 0,1130	\$ 0,1130	\$ 0,1320
IDAHO	\$ -	\$ 0,2500	\$ -	\$ 0,1810	\$ -	\$ 0,1970	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,2500	\$ -
ILLINOIS	\$ 0,3730	\$ 0,4340	\$ 0,3730	\$ 0,3350	\$ 0,3350	\$ 0,3350	\$ 0,3730	\$ 0,3730	\$ 0,3730	\$ 0,3730	\$ 0,3730	\$ 0,4340
INDIANA	\$ 0,1800	\$ 0,1600	\$ 0,1800	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1600
INDIANA SurChg	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100	\$ 0,1100
IOWA	\$ 0,2100	\$ 0,2250	\$ 0,1900	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,1600	\$ 0,1900	\$ 0,2000	\$ 0,1900	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2250
KANSAS	\$ 0,2400	\$ 0,2600	\$ 0,2400	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ 0,2400	\$ 0,2600	\$ 0,1700	\$ 0,2400	\$ 0,2600	\$ 0,2600
KENTUCKY	\$ 0,2110	\$ 0,1810	\$ 0,2110	\$ 0,2110	\$ 0,1810	\$ 0,1810	\$ 0,2110	\$ 0,2110	\$ 0,2110	\$ 0,2110	\$ 0,1810	\$ -
KENTUCKY SurChg	\$ 0,0360	\$ 0,0840	\$ 0,0360	\$ 0,0360	\$ 0,0840	\$ 0,0840	\$ 0,0360	\$ 0,0360	\$ 0,0360	\$ 0,0360	\$ 0,0840	\$ -
LOUISIANA	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000
MAINE	\$ -	\$ 0,2960	\$ -	\$ 0,2060	\$ 0,2390	\$ 0,2390	\$ 0,1960	\$ 0,1570	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,2960
MARYLAND	\$ 0,2350	\$ 0,2425	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2350	\$ 0,2425	\$ 0,2425
MASSACHUSETTS	\$ 0,2100	\$ 0,2100	\$ 0,2100	\$ 0,2220	\$ 0,2220	\$ 0,2220	\$ 0,2100	\$ 0,2100	\$ 0,2100	\$ 0,2100	\$ 0,2100	\$ 0,2100
MICHIGAN	\$ -	\$ 0,2620	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,2620
MINNESOTA	\$ 0,2550	\$ 0,2550	\$ 0,2550	\$ 0,1913	\$ 0,1530	\$ 0,2550	\$ 0,2550	\$ 0,2550	\$ 0,1811	\$ 0,1439	\$ 0,2550	\$ 0,2550
MISSISSIPPI	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1700	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800	\$ 0,1800
MISSOURI	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ 0,1700	\$ -
MONTANA	\$ -	\$ 0,2775	\$ -	\$ 0,0518	\$ -	\$ 0,0700	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
NEBRASKA	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640	\$ 0,2640
NEVADA	\$ 0,2300	\$ 0,2700	\$ 0,2300	\$ 0,2200	\$ 0,2700	\$ 0,2100	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ -	\$ 0,1900	\$ 0,2700
NEW HAMPSHIRE	\$ -	\$ 0,1800	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,1800
NEW JERSEY	\$ 0,1450	\$ 0,1750	\$ 0,1450	\$ 0,0925	\$ 0,0925	\$ 0,0925	\$ 0,1450	\$ 0,1450	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
NEW MEXICO	\$ -	\$ 0,2100	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
NEW YORK	\$ 0,3790	\$ 0,3875	\$ 0,3790	\$ 0,2080	\$ 0,3790	\$ -	\$ 0,3790	\$ 0,3790	\$ -	\$ 0,3790	\$ 0,3790	\$ -
NORTH CAROLINA	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990	\$ 0,2990
NORTH DAKOTA	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ 0,2300	\$ -	\$ 0,2300	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,2300
OHIO	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ -	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800	\$ 0,2800
OKLAHOMA	\$ 0,1600	\$ 0,1300	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
OREGON	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
PENNSYLVANIA	\$ 0,3120	\$ 0,3810	\$ 0,3120	\$ 0,2280	\$ 0,1820	\$ 0,0790	\$ 0,2080	\$ 0,1540	\$ 0,2190	\$ 0,1780	\$ 0,3810	\$ 0,3810
RHODE ISLAND	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ -	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000	\$ 0,3000
SOUTH CAROLINA	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ 0,1600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
SOUTH DAKOTA	\$ -	\$ 0,2200	\$ -	\$ 0,2000	\$ -	\$ 0,1000	\$ -	\$ -	\$ 0,1000	\$ 0,1000	\$ -	\$ 0,2200
TENNESSEE	\$ 0,2000	\$ 0,1700	\$ -	\$ 0,1400	\$ -	\$ 0,1300	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
TEXAS	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,1500	\$ 0,1500	\$ 0,1500	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000	\$ 0,2000
UTAH	\$ 0,2450	\$ 0,2450	\$ 0,2450	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,2450	\$ 0,2450	\$ 0,2450	\$ 0,2450	\$ 0,2450	\$ 0,2450
VERMONT	\$ -	\$ 0,2600	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
VIRGINIA	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750	\$ 0,1750
VIRGINIA SurChg	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350	\$ 0,0350
WASHINGTON #12	\$ 0,3750	\$ 0,3750	\$ 0,3750	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 0,3750	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
WEST VIRGINIA	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220	\$ 0,3220
WISCONSIN	\$ 0,3290	\$ 0,3290	\$ 0,3290	\$ 0,2260	\$ 0,2470	\$ 0,2470	\$ 0,3290	\$ 0,3290	\$ 0,3290	\$ 0,3290	\$ 0,3290	\$ -
WYOMING	\$ 0,1400	\$ 0,1400	\$ 0,1400	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

자료: 국제유류세연합(International Fuel Tax Association, Inc.) 홈페이지(http://www.iftach.org)

## 나) 소비세

□ 소매단계에서 연료의 구입에 대해서는 자동차와 마찬가지로 주 또는 지방정부 차원에서 일반판매세가 과세됨.

○ 유류에 적용되는 일반판매세 세율은 자동차와 동일함(〈표 Ⅲ-3〉 참조).

## 나. 친환경차 보급 현황

□ 미국의 친환경차 보급 현황을 살펴보면 아래 표와 같음.

○ 미국은 석유대체 연료로 1990년대부터 바이오연료를 도입함<sup>24)</sup>.

– 특히, 옥수수 농업 진흥과 화석 휘발유 첨가제(Methyl Tertiary Butyl Ether: MTB E)<sup>25)</sup>의 대체를 위해 바이오에탄올의 보급을 적극 추진 중에 있음.

– 바이오에탄올의 보급은 2000년 617만kl에서 2007년에는 2,460만kl로 4배 가량 증가함.

〈표 Ⅲ-9〉 사용 중인 대체연료자동차 대수(하이브리드 전기자동차 제외)

(단위: 대)

연도	LPG	CNG	LNG	85% 메탄올 (M85)	순순 메탄올 (M100)	85% 에탄올 (E85)	95% 에탄올 (E95)	전기	수소	합계
1992	NA	23,191	90	4,850	404	172	38	1,607	0	NA
1993	NA	32,714	299	10,263	414	441	27	1,690	0	NA
1994	NA	41,227	484	15,484	415	605	33	2,224	0	NA
1995	172,806	50,218	603	18,319	386	1,527	136	2,860	0	246,855
1996	175,585	60,144	663	20,265	172	4,536	361	3,280	0	265,006
1997	175,679	68,571	813	21,040	172	9,130	347	4,453	0	280,205
1998	177,183	78,782	1,172	19,648	200	12,788	14	5,243	0	295,030
1999	178,610	91,267	1,681	18,964	198	24,604	14	6,964	0	322,302
2000	181,994	100,750	2,090	10,426	0	87,570	4	11,830	0	394,664
2001	185,053	111,851	2,576	7,827	0	100,303	0	17,847	0	425,457
2002	187,680	120,839	2,708	5,873	0	120,951	0	33,047	0	471,098
2003	190,369	114,406	2,640	0	0	179,090	0	47,485	9	533,999
2004	182,864	118,532	2,717	0	0	211,800	0	49,536	43	565,492
2005	173,795	117,699	2,748	0	0	246,363	0	51,398	119	592,122
2006	164,846	116,131	2,798	0	0	297,099	0	53,526	159	634,559

주: 1. 매년 말 누적 취득대수에서 회수대수를 뺀 수치임.

자료: 미국 에너지부 산하 대체연료 및 첨단자동차 데이터센터 홈페이지(<http://www.afdc.energy.gov>)

24) 녹색성장 해외정책연구(2009. 07), 지식경제부

25) 가솔린 옥탄가 향상을 위해 사용되는 첨가제로서 수질 오염의 원인이 됨.

□ 한편 미국은 세계 최대의 하이브리드자동차 시장으로 하이브리드전기자동차의 미국 내 연간 판매대수는 2004년 84,199대에서 2008년 312,386대로, 불과 3년 만에 3.7배 이상 성장함.

- 2000년 이후 지속적인 성장을 계속해 왔으나, 지난해에는 금융위기의 여파로 처음으로 (-)성장을 기록함.
- 제조사별로는 도요타가 미국 하이브리드전기자동차 시장의 74% 이상을 차지하고 있고, 혼다가 17%로 그 뒤를 잇고 있음.
- 도요타, 혼다, 닛산을 포함한 일본 자동차제조사들의 시장점유율은 무려 92%로 미국 하이브리드차 시장에서 절대적 우위를 차지하고 있음.
  - 이에 반해 미국 자동차제조사들의 시장점유율은 7% 정도에 불과함.
- 모델별로는 도요타의 Prius가 2000년 미국시장 출시 후 무려 674,491대를 판매해 미국 내 전체 하이브리드전기자동차 판매대수의 절반 이상을 차지함.

〈표 III - 10〉 모델별 하이브리드전기자동차 판매대수(1999~2008)

(단위: 대)

자동차	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	합계
Honda Insight	17	3,788	4,726	2,216	1200	583	666	722	0	0	13,918
Toyota Prius		5,562	15,556	20,119	24,600	53,991	107,897	106,971	181,221	158,574	674,491
Honda Civic				13,700	21,800	25,571	25,864	31,251	32,575	31,297	182,058
Ford Escape						2,993	18,797	20,149	21,386	17,173	80,498
Honda Accord						1,061	16,826	5,598	3,405	196	27,086
Lexus RX400h							20,674	20,161	17,291	15,200	73,326
Toyota Highlander							17,989	31,485	22,052	19,441	90,967
Mercury Mariner							998	3,174	3,722	2,329	10,223
Lexus GS 450h								1,784	1,645	678	4,107
Toyota Camry								31,341	54,477	46,272	132,090
Nissan Altima									8,388	8,819	17,207
Saturn Vue									4,403	2,920	7,323
Lexus LS600hL									937	907	1,844
Saturn Aura									772	285	1,057
Chevy Tahoe										3,745	3,745
GMC Yukon										1,610	1,610
Chevy Malibu										2,093	2,093
Cadillac Escalade										801	801
Chrysler Aspen										46	46
합계	17	9,350	20,282	36,035	47,600	84,199	209,711	252,636	352,274	312,386	1,288,764

자료: 미국 에너지부 산하 대체연료 및 첨단자동차 데이터센터 홈페이지  
 ([http://www.afdc.energy.gov/afdc/data/docs/hev\\_sales.xls](http://www.afdc.energy.gov/afdc/data/docs/hev_sales.xls))

## 다. 친환경차의 보급을 위한 지원제도

### 1) 개요

□ 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 미국의 지원제도 현황은 아래의 표와 같음.

○ 연방정부 49개, 지방정부 384개, 모두 433개의 지원제도가 존재함.

〈표 III - 11〉 미국의 친환경차 지원제도 요약

주	보조금	세제 혜택	자금 대여	보상금	다인승 차량의 차선접근	요건 완화	연료 할인	기술적 지원	합계
연방정부	20	17	6	2	0	1	0	3	49
Alabama	2	1	0	0	0	0	0	1	4
Alaska	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arizona	1	2	0	0	1	2	0	0	6
Arkansas	1	0	1	0	0	1	0	0	3
California	13	0	2	6	1	6	5	1	34
Colorado	1	3	0	1	1	2	1	1	10
Connecticut	3	0	0	0	0	1	0	2	6
Delaware	0	1	0	0	0	0	2	1	4
Dist. of Columbia	0	0	0	0	1	2	0	1	4
Florida	2	1	0	0	1	3	0	0	7
Georgia	1	5	0	0	2	0	0	3	11
Hawaii	1	2	0	0	0	0	0	0	3
Idaho	0	2	0	0	0	1	0	1	4
Illinois	5	0	0	1	0	3	0	3	12
Indiana	5	7	0	2	0	1	1	0	16
Iowa	3	4	2	0	0	0	0	1	10
Kansas	0	6	0	1	0	0	0	0	7
Kentucky	1	4	0	0	0	1	0	2	8
Louisiana	1	2	0	0	0	0	0	0	3
Maine	1	1	2	0	0	0	0	0	4
Maryland	0	3	0	0	0	1	0	0	4
Massachusetts	0	1	0	0	0	1	0	1	3
Michigan	3	5	0	1	0	2	0	0	11
Minnesota	3	1	1	0	0	0	0	1	6
Mississippi	2	0	0	1	0	1	1	0	5
Missouri	3	1	0	1	0	2	0	2	9
Montana	0	8	0	0	0	0	0	0	8
Nebraska	0	2	1	0	0	2	0	0	5
Nevada	1	0	0	0	0	1	0	0	2
New Hampshire	1	0	0	0	0	0	0	0	1
New Jersey	1	2	0	3	1	1	0	1	9

〈표 Ⅲ-11〉의 계속

주	보조금	세계 혜택	자금 대여	보상금	다인승 차량의 차선접근	요건 완화	연료 할인	기술적 지원	합계
New Mexico	1	3	2	0	0	1	1	1	9
New York	6	3	0	1	1	0	0	3	14
North Carolina	5	5	1	0	0	2	0	0	13
North Dakota	3	6	1	0	0	0	0	0	10
Ohio	6	1	2	0	0	0	0	0	9
Oklahoma	0	5	2	0	0	1	0	0	8
Oregon	0	4	2	0	0	2	0	0	8
Pennsylvania	4	2	2	1	0	0	0	1	10
Puerto Rico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rhode Island	0	3	1	0	0	0	0	0	4
South Carolina	0	6	0	1	0	2	0	0	9
South Dakota	0	3	0	1	0	0	0	0	4
Tennessee	3	0	1	1	1	1	0	1	8
Texas	6	1	0	2	0	0	1	5	15
Utah	1	1	1	0	1	4	0	1	9
Vermont	0	1	0	0	0	0	0	2	3
Virgin Islands	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virginia	1	3	1	0	1	1	1	2	10
Washington	2	6	1	0	0	3	0	1	13
West Virginia	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Wisconsin	2	2	0	1	0	1	0	1	7
Wyoming	0	0	0	0	0	0	0	1	1
합 계	115	136	32	28	12	53	13	44	

자료: 미국 에너지부 산하 대체연료 및 첨단자동차 데이터센터 홈페이지  
 ([http://www.afdc.energy.gov/afdc/progs/in\\_matrx.php](http://www.afdc.energy.gov/afdc/progs/in_matrx.php))

□ 미국의 교통·환경정책에서 연방정부의 주된 역할은 6가지 오염물질(일산화탄소, 질소산화물, 미세먼지, 이산화황, 오존, 납)에 대한 허용기준치를 제시하는 것임<sup>26)</sup>.

○ 주정부는 이 기준치를 근거로 주내의 대기환경을 자체적으로 관리함.

– 6가지 오염물질 중 하나라도 연방정부의 기준치를 초과한 지역은 대기환경관리 지역으로 지정되며, 기준치 달성을 위한 환경개선 계획을 수립하여 연방정부로부터 승인을 받아야 함.

○ 즉, 미국의 경우 주정부가 주도적으로 대기환경 개선을 위한 계획을 수립할 수 있는 바, 각 주별로 그 지역의 특성과 교통상황 등을 고려하여 독자적인 보조금 제도 및

26) 김운수(2005), pp. 70~71

세제지원제도를 갖고 있는 것이 특징임.

## 2) 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 인센티브

### 가) 보조금제도

- 앞서 언급한 바와 같이 미국의 경우에는 연방정부에 의한 보조금제도보다 주정부에 의한 보조금제도가 보다 일반적임.
  - 연방정부의 보조금은 주로 대기오염 문제의 해결을 위해 공공부문(주정부 및 지방정부)에서 실시하고 있는 프로그램을 대상으로 함.
  - 일반 소비자의 친환경차 구입에 대해서는 주로 주정부 차원에서 보조금 지급이 이뤄지고 있음.
  
- 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 지방정부의 보조금제도로는 다음과 같은 것이 있음.
  - 주마다 차이는 있으나, 친환경차의 신규구입 및 개조, 충전소 등의 인프라 확충을 위해 자금을 지원함.

〈표 III -12〉 친환경차의 보급을 위한 미국 지방정부의 보조금제도

주	보조금제도
California	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 고용주의 배출량감축기금(Employer Invested Emission Reduction Funding) – South Coast South Coast 대기환경관리지역에서는 고용주가 허용기준치 달성(예: 저공해·대체연료자동차의 구입, 노후차량의 폐차)을 위해 운영하는 펀드에 자금을 지원함.</li> <li>○ 저공해스쿨버스보조금(Lower-Emission School Bus Grants) 저공해스쿨버스 보조금제도에서는 노후한 스쿨버스의 교체 및 대기오염방지장치의 구입을 위한 자금을 교육청에 지원함.</li> <li>○ 저공해택시인센티브(Low-Emission Taxi Incentives) – San Francisco 샌프란시스코county 교통청은 경량 하이브리드전기택시 및 CNG택시의 구입을 위한 자금(대당 \$2,000 이내)을 지원함.</li> <li>○ 자동차배출량감축보조금(Vehicle Emission Reduction Grants) – Sacramento Sacramento 긴급청정대기·교통프로그램에서는 Sacramento 내 대기환경관리지역의 NOx 배출량을 줄이기 위해 중형 디젤차의 개조 및 교체 등을 위한 자금을 지원함.</li> <li>○ 배출량감축보조금(Emissions Reductions Grants) Carl Moyer 대기환경관리 프로그램에서는 중형 대중교통수단의 현대화, 경자동차 교체 및 구형장치의 개조, 공회전 감소, 청정오프로드 자동차 및 장비의 구입을 위한 자금을 지원함.</li> <li>○ 대체연료자동차 및 주유소 보조금(Alternative Fuel Vehicle and Fueling Infrastructure Grants) 의회법 2766 자동차등록수수료 프로그램에서는 온·오프로드 자동차의 대기오염을 줄이기 위해 대체연료자동차의 구입, 대체연료 주유소의 확충 등을 위한 자금을 지원함.</li> <li>○ 저공해차량인센티브 및 기술훈련(Low-Emission Vehicle Incentives and Technical Training) – San Joaquin Valley – San Joaquin Valley 대기환경관리지역에서는 저공해승용차, 경트럭, 소규모 버스, 차량총중량이 14,000파운드 이하인 트럭의 구입을 위한 자금을 지원함. – 대체연료, 전기 또는 하이브리드전기엔진·모터로 작동되는 차량에 한함. – 지원금은 대당 \$1,000~\$3,000로, 배기가스 규제기준 달성 수준 및 차량의 크기에 따라 달라짐.</li> <li>○ 중형차배출량감축보조금(Heavy-Duty Vehicle Emissions Reduction Grants) 화물운송배출량감축프로그램에서는 중형 트럭의 교체, 구형장치의 갱신, 신규엔진의 장착 등을 위한 자금을 지원함.</li> </ul>
Hawaii	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전기자동차 및 인프라 보조금(Electric Vehicle and Infrastructure Grants) 하와이 기업·경제개발·관광부에서는 전기자동차의 구입 및 전기자동차 충전소의 설치를 위한 자금을 지원함.</li> </ul>
Iowa	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오연료 인프라 보조금(Biofuels Infrastructure Grants) 재생연료 인프라 프로그램에서는 소매업자가 바이오연료(E85, 바이오디젤, B2~100) 주유소를 개조하거나 신규로 설치하는 데 필요한 자금을 지원함.</li> </ul>
Illinois	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 클린디젤장치교체 및 공회전감소보조금(Clean Diesel Retrofit and Idle Reduction Grants) Illinois 클린디젤 보조금제도에서는 디젤산화촉매장치·폐쇄형 크랭크케이스 환기시스템·PM정화장치·공회전 방지장치의 설치 및 전기하이브리드자동차의 구입을 위한 자금을 지원함.</li> <li>○ E85 주유소 보조금(E85 Fueling Infrastructure Grants) – Illinois 통상경제부는 E85 주유소의 신규 설치를 위한 자금을 지원함. – 보조금은 기존 설비를 E85 판매설비로 개조하는 데 드는 비용의 50%(주유소당 \$3,000 이내) 또는 E85 주유소를 새롭게 건설하는 데 드는 비용의 30%(주유소당 \$30,000 이내) 이내임.</li> <li>○ 클린스쿨버스프로그램(Clean School Bus Program) 클린스쿨버스프로그램에서는 스쿨버스의 배기가스 통제장치 개조, 스쿨버스의 교체, 청정연료의 사용 등을 위한 자금을 지원함.</li> </ul>

주	보조금제도
Indiana	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료주유소 보조금(Alternative Fueling Station Grant Program) Indiana 에너지개발청은 대체연료 주유소의 신규 설치 또는 기존 주유소의 개조를 위한 자금(\$20,000 이내)을 지원함.</li> <li>○ 대체연료자동차보조프로그램(Alternative Fuel Vehicle Grant Program) Indiana 에너지개발청은 OEM 대체연료자동차의 구입 및 대체연료자동차로의 개조에 대해 county, 도시, 군, 학교법인 등에 자금(\$2,000 이내)을 지원함.</li> </ul>
Michigan	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ E85 주유소 보조금(E85 Fueling Infrastructure Grant Program) E85 주유소 전환프로젝트에서는 E85에 적합한 자재 및 장비의 구입 및 설치, 탱크청소, 판매 장비 구입에 필요한 자금(원가의 50%와 \$5,000 중 적은 금액)을 지원함.</li> <li>○ 대체연료 인프라 보조금(Alternative Fueling Infrastructure Grants) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Michigan 전략기금에서는 E85 및 바이오디젤혼합물의 판매를 위한 연료공급시스템의 신규설치 및 개조를 위한 자금을 지원함.</li> <li>- 보조금은 기존 주유소의 개조비용의 75%(\$3,000 한도), 신규 주유소의 건설비용의 50%(E85 주유소의 경우 \$12,000, 바이오디젤혼합물 주유소의 경우 \$4,000 한도) 이내임.</li> </ul> </li> </ul>
Minnesota	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오디젤주유소보조금(Biodiesel Fueling Infrastructure Grants) 10~20%의 바이오디젤혼합물 판매장비의 설치 및 개조를 위한 자금을 지원함.</li> <li>○ E85주유소보조금(E85 Fueling Infrastructure Grants) E85 및 에탄올혼합물 판매장비의 설치 및 개조를 위한 자금(원가의 75%와 \$15,000 중 적은 금액)을 지원함.</li> </ul>
North Carolina	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 및 하이브리드전기자동차 보조금(Alternative Fuel Vehicle and Hybrid Electric Vehicle Grants) North Carolina 교통부, 주정부 에너지청 및 대기환경과는 대체연료자동차, 주유소, 공회전 감소기술, 중형 하이브리드전기자동차, 중형 버스 및 디젤 구형장치의 교체에 대한 자금을 지원함.</li> <li>○ 대체연료자동차보조금(Alternative Fuel Vehicle Grants) North Carolina 환경 및 천연자원부 대기환경과는 OEM 대체연료자동차의 구입, 자동차의 개조, 공회전 감소 프로그램의 도입, 대체연료 주유소의 건설 또는 설치를 위한 자금을 지원함.</li> <li>○ 대체연료 및 대체연료자동차기금(Alternative Fuel and Alternative Fuel Vehicle Fund) <ul style="list-style-type: none"> <li>- North Carolina 에너지청은 Energy Credit의 판매에 따른 수입을 대체연료의 구입, 주유소의 확충, 대체연료자동차의 구입 등에 사용하고 있음.</li> <li>- 이 목적상 "대체연료"란 바이오디젤(20% 이상의 바이오디젤), 에탄올(85% 이상의 에탄올), CNG, 프로판, 전기 등을 말하며, 하이브리드전기자동차를 포함함.</li> </ul> </li> </ul>
North Dakota	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오연료 주유소 보조금(Biofuels Infrastructure Grants) 적격 바이오연료 혼합펌프 관련 장비의 설치에 대해 자동차 연료 소매상에 자금(주유 펌프당 \$50,000 한도)을 지원함.</li> </ul>
New York	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오연료 주유소 기금(Biofuel Fueling Infrastructure Funding) New York 에너지연구개발청은 바이오연료판매장비, 저장탱크 및 관련 파이핑 설비의 설치를 위한 자금(원가의 50% 이내, 주유소당 \$50,000 이내)을 지원함.</li> <li>○ 대체연료버스 및 주유소 기금(Alternative Fuel Bus and Infrastructure Funding) <ul style="list-style-type: none"> <li>- New York 에너지연구개발청은 주 및 지방의 운수단체, 자치체에 대체연료버스의 구입 및 주유소의 설치를 위한 자금(중분원가의 100% 이내)을 지원함.</li> <li>- 이 목적상 "대체연료자동차"란 CNG, 프로판, 메탄올, 수소, 바이오디젤 또는 에탄올, 전기를 주요 동력원으로 사용하는 자동차를 말함.</li> </ul> </li> <li>○ 대체연료 및 첨단자동차 기금(Alternative Fuel and Advanced Technology Vehicle Funding) - New York City</li> </ul>

주	보조금제도
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- New York 에너지연구개발청은 뉴욕시 교통부와 공동으로 뉴욕시에서 자동차를 운행 중인 민간기업 및 비영리단체에 대체연료 및 첨단자동차의 구입을 위한 자금을 지원함.</li> <li>- 지원금은 신규 경량 천연가스자동차 또는 전기자동차의 구입을 위한 증분원가의 50%까지, 중형 및 대형 천연가스자동차 및 하이브리드전기자동차의 구입을 위한 증분원가 또는 개조비용의 80%까지 가능함.</li> <li>○ CNG 택시기금(Compressed Natural Gas Taxi Funding) - New York City 뉴욕시 청정연료택시 프로그램에서는 CNG택시의 구입 또는 CNG택시로의 개조를 위한 자금(\$8,500 이내)을 지원함.</li> </ul>
Tennessee	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오디젤 주유소 보조금(Biodiesel Infrastructure Grants) Tennessee 에너지청 경제및지역개발부 에너지과는 county 정부에 바이오디젤 주유소의 설치(예: 바이오디젤 탱크, 펌프, 카드리더기)를 위한 자금(원가의 50%와 \$12,000 중 적은 금액)을 지원함.</li> <li>○ 바이오연료 주유소 보조금(Biofuels Fueling Infrastructure Grants) Tennessee 교통부는 민간 운송연료공급자(농업협동조합에 한함)에게 바이오연료용 연료저장탱크와 연료펌프의 구입 및 설치를 위한 자금을 지원함.</li> </ul>
Texas	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중형천연가스자동차보조금(Heavy-Duty Natural Gas Vehicle Grants) 텍사스 토지청은 공공부문 파트너가 디젤도로청소차, 포크리프트, 버스, 쓰레기청소차 등을 천연가스자동차로 개조하는 데 필요한 자금을 지원함.</li> <li>○ 대체연료스쿨버스보조금(Alternative Fuel School Bus Grants) 美 환경보호국과 주정부, 지방정부, 기업 후원자가 공동으로 지방교육청의 노후한 디젤스쿨버스를 청정연료버스로 교체하는 데 필요한 자금을 지원함.</li> <li>○ 청정자동차 및 장비 보조금(Clean Vehicle and Equipment Grants) 텍사스배출량감축계획에서는 텍사스주 내 대기환경관리지역의 대기품질 향상을 위해 41개 county의 다양한 종류의 청정대기사업(예: 온오프로드 자동차 및 장비의 구입, 개조 또는 엔진교체)에 자금을 지원함.</li> <li>○ 대체연료자동차보조금(Alternative Fuel Vehicle Grants) - Houston-Galveston Houston-Galveston 지역위원회는 Houston-Galveston 지역 내 8개 대기환경관리지역의 대기품질 향상을 위하여 이 지역의 정부 및 민간기업에 OEM청정연료자동차의 구입, 청정연료자동차로의 개조 또는 대체연료 주유소의 설치를 위한 자금(원가의 75%)을 지원함.</li> </ul>
Utah	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 및 주유소 보조금(Alternative Fuel Vehicle and Fueling Infrastructure Grants and Loans) Utah 청정연료 및 자동차기술 보조금제도에서는 청정연료자동차로의 개조, OEM 청정연료자동차의 구입, 디젤자동차의 크랭크케이스 여과장치, 디젤 산화촉매장치, 매연저감장치의 개조를 위한 자금을 지원함.</li> </ul>

주: 1. 전체 보조금제도 중 친환경차의 보급과 직접적으로 관련 있는 것만을 정리함. 즉, 친환경차의 연구개발 및 생산을 위한 지원제도, 연료 관련 지원제도는 제외함.

자료: 미국 에너지부 산하 대체연료 및 첨단자동차 데이터센터 홈페이지  
(<http://www.afdc.energy.gov/afdc/>)

나) 세제상 우대조치<sup>27)</sup>

□ 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 세제상 우대조치로는 유류세 감면과 세액공제, 크게 두 가지 형태가 있음.

- 세액공제는 다시 그 적용대상에 따라 ① 친환경차의 구입에 대한 세액공제와 ② 주유소 등 인프라 설치에 대한 세액공제, 그리고 ③ 대체연료의 생산 및 판매에 대한 세액공제 등 세 가지 유형으로 나눌 수 있음.

□ 미국의 경우 자동차의 취득 및 보유단계에서 조세부담이 상당히 낮은 편이기 때문에 주로 자동차의 구입가격 또는 인프라 설치비용의 일부를 법인세 또는 소득세에서 공제해 주는 방식으로 세제상 혜택을 부여하고 있는 것이 특징임.

## (1) 연방정부의 세제상 우대조치

□ 친환경차의 보급을 위한 미국 연방정부의 세제상 우대조치로는 다음과 같은 것이 있음.

〈표 III -13〉 친환경차의 보급을 위한 미국 연방정부의 세제상 우대조치

유형	적 용 대 상
I. 유류세 감면	① 대체연료 <sup>1)</sup> 의 판매 또는 사용에 대한 유류세 감면 ② 에탄올혼합물의 생산을 위해 사용되는 에탄올에 대한 유류세 감면 ③ 대체연료혼합물의 생산을 위해 사용되는 대체연료에 대한 유류세 감면 ④ 바이오디젤혼합물의 생산을 위해 사용되는 재생디젤, 순수한 바이오디젤, 농업바이오디젤에 대한 유류세 감면
II. 세액공제	① 친환경차의 구입에 대한 세액공제: 하이브리드전기자동차, Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차, 연료전지자동차, 대체연료자동차, 플러그인 전기자동차 ② 주유소 등 인프라 설치에 대한 세액공제 ③ 대체연료 <sup>2)</sup> 의 생산 및 판매에 대한 세액공제

주: 1) CNG, LNG, LPG, 액화수소, P-시리즈 연료, Fischer-Tropsch 공정을 통해 석탄에서 얻은 액체연료, 바이오매스에서 얻은 압축가스 또는 액화가스

2) 에탄올, 바이오디젤, 목질계 바이오연료, 농업바이오디젤

27) [http://www.afdc.energy.gov/afdc/progs/view\\_ind\\_mtx.php/in/TAX/US/0](http://www.afdc.energy.gov/afdc/progs/view_ind_mtx.php/in/TAX/US/0)

① 친환경차의 구입에 대한 세액공제

□ 친환경차의 구입에 대한 세액공제는 하이브리드자동차, Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차, 연료전지자동차, 대체연료자동차, 플러그인 하이브리드자동차를 대상으로 함.

- 하이브리드자동차, Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차, 연료전지자동차, 대체연료자동차에 대한 세액공제는 내국세법(Internal Revenue Code: “IRC”) 30B에서, 플러그인 하이브리드자동차에 대한 세액공제는 내국세법 30D에서 규정하고 있음.
  - 세액공제를 위해서는 해당 차종의 제조사가 국세청으로부터 요건충족 여부 및 공제금액에 관해 사전에 확인을 받아야 하는바, 이와 관련된 구체적인 절차에 대해서는 IRS Notice에서 규정하고 있음.

〈표 III-14〉 미국 연방정부의 친환경차 구입에 대한 세액공제

자동차의 유형		시행기간		근거규정		시행근거(법률)
		개시	만료	내국세법	유권해석	
하이브리드차	대형	2006-01-01	2009-12-31	IRC 30B	Notice 2007-46	Energy Policy Act of 2005
	소형	2006-01-01	2010-12-31		Notice 2006-9	
연료전지차		2006-01-01	2014-12-31		Notice 2008-33	
대체연료차		2006-01-01	2010-12-31		Notice 2006-54	
Advanced Lean burn 테크놀로지차		2006-01-01	2010-12-31		Notice 2006-9	
플러그인전기자동차		2009-01-01	2012-12-31	IRC 30D	Notice 2009-54	American Recovery and Reinvestment Act of 2009

㉞ 소형 하이브리드전기자동차(Light-duty Hybrid Electric Vehicle: 이하 “소형HEV”) 및 Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차에 대한 세액공제

□ 주요내용

- 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차를 구입하는 경우에는 최대 \$3,400까지 소득세에서 공제가 가능함(2010년 12월 31일까지 적용되는 한시규정).
  - 이 목적상 “소형HEV”란 차량총중량이 8,500파운드 이하인 승용차(passenger

automobile) 또는 경트럭(light truck)을 말함<sup>28)</sup>.

□ 공제금액<sup>29)</sup>

- 공제금액은 연비공제(fuel economy credit)와 에너지절약공제(conservation credit)의 합계로 계산되는바, 연비 달성 수준 및 평생에 걸친 연료절감량(lifetime fuel savings)에 따라 공제금액이 달라짐.

〈표 III - 15〉 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 자동차에 대한 공제금액

구 분		기 준	공제금액(\$)	
공제금액 (=a)+b)	㉑ 연비공제	연비 달성 수준 (2002 모델연도 도시연비 <sup>1)</sup> 의 %로 표시)	125~150%	400
			150~175%	800
			175~200%	1,200
			200~225%	1,600
			225~250%	2,000
			250%~	2,400
	㉒ 에너지절약공제	평생에 걸친 연료절감량 <sup>2)</sup> (가솔린 gallon으로 표시)	1,200~1,800	250
			1,800~2,400	500
			2,400~3,000	750
			3,000~	1,000

주: 1) 2002 모델연도 도시연비(2002 model year city fuel economy)

- 승용차: 1,500 or 1,750 lbs 45.2 mpg; 2,000 lbs 39.6 mpg; 2,250 lbs 35.2 mpg; 2,500 lbs 31.7 mpg; 2,750 lbs 28.8 mpg; 3,000 lbs 26.4 mpg; 3,500 lbs 22.6 mpg; 4,000 lbs 19.8 mpg; 4,500 lbs 17.6 mpg; 5,000 lbs 15.9 mpg; 5,500 lbs 14.4 mpg; 6,000 lbs 13.2 mpg; 6,500 lbs 12.2 mpg; 7,000 to 8,500 lbs 11.3 mpg.
- 경트럭: 1,500 or 1,750 lbs 39.4 mpg; 2,000 lbs 35.2 mpg; 2,250 lbs 31.8 mpg; 2,500 lbs 29.0 mpg; 2,750 lbs 26.8 mpg; 3,000 lbs 24.9 mpg; 3,500 lbs 21.8 mpg; 4,000 lbs 19.4 mpg; 4,500 lbs 17.6 mpg; 5,000 lbs 16.1 mpg; 5,500 lbs 14.8 mpg; 6,000 lbs 13.7 mpg; 6,500 lbs 12.8 mpg; 7,000 to 8,500 lbs 12.1 mpg.

2) 평생에 걸친 연료절감량(Lifetime fuel savings)=  
(120,000÷2002 모델연도 도시연비) - (120,000÷해당 자동차의 도시연비)

28) IRC 30B(d)(2)(A)

29) IRC 30B(c)(2), IRC 30B(c)(4), IRC 30B(d)(2)(A)

□ 공제요건<sup>30)</sup>

○ 소형HEV와 Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.

〈표 III - 16〉 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 자동차의 공제요건

	소형HEV	Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차
개별요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 소모성 연료(consumable fuel)를 사용하는 내열기관 또는 내연엔진과 전기자동차의 배터리 엔진을 동시에 장착한 차량이어야 함.</li> <li>○ 청정대기법의 준수에 관해 인증을 받아야 함.</li> <li>○ 캘리포니아 저공해자동차기준<sup>1)</sup> 및 Bin 5 Tier II 배기가스기준<sup>1)</sup>을 충족해야 함.</li> <li>○ 최대출력이 4% 이상이어야 함.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 아래의 요건을 충족하는 내연기관을 가져야 함.</li> <li>- 주로 연료의 완전연소를 위해 필요한 것보다 더 많은 공기를 사용하여 작동되도록 설계된 것이어야 함.</li> <li>- 직접분사방식(direct injection)을 채택해야 함.</li> <li>- 2002 모델연도 도시연비의 125% 이상을 달성해야 함.</li> <li>- 2004년과 그 이후의 모델자동차의 경우 차량 총중량이 6,000파운드 이하인 경우에는 Bin 5 Tier II 배기가스기준<sup>1)</sup>을, 차량총중량이 6,000~8,500파운드인 경우에는 Bin 8 Tier II 배기가스기준<sup>1)</sup>을 충족해야 함.</li> </ul>
공통요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2005년 12월 31일 이후에 사용되는 차량으로 2010년 12월 31일 이전에 구입한 것이어야 함.</li> <li>○ 신차의 최초 소유자만이 공제가 가능하며, 중고차에는 적용되지 않음.</li> <li>○ 사용자가 사용 또는 리스를 위해 구입하는 차량으로 재판매를 위한 것이 아니어야 함<sup>2)</sup>.</li> <li>○ 제조사가 만든 자동차여야 함.</li> <li>○ 주로 미국 국내에서 사용되는 자동차여야 함.</li> </ul>	

주: 1) 미국의 배기가스기준에 대해서는 〈부록 2〉 참조(이하 동일)

2) 리스 차량의 경우에는 리스회사가 공제를 받음. 한편 면세단체가 사용하는 차량은 해당 차량의 판매자가 공제를 받을 수 있음. 단, 이 경우에는 판매자가 면세단체에 주는 서류에 공제금액이 명확하게 표시되어야 함(이하 동일).

□ 공제금액 삭감규정(phase-out)<sup>31)</sup>

○ 해당 제조사가 2005년 12월 31일 이후에 미국 내 사용을 위해 판매한 소형HEV와 Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차의 수량이 6만대가 된 분기의 다음 두 번째 분기부터 공제금액 삭감이 시작됨.

30) IRC 30B(c)(3), IRC 30B(d)(3), IRS Notice 2006-9

31) IRC 30B(f)

- 자동차 판매량이 6만대를 기록한 분기의 다음 첫 번째 분기까지는 공제가능 금액을 전부 공제받을 수 있음.
- 그러나 두 번째와 세 번째 분기에는 공제가능 금액의 50%만을, 네 번째와 다섯 번째 분기에는 25%만을 공제받을 수 있음.
- 그 이후에는 공제가 허용되지 않음.

#### □ 인증절차<sup>32)</sup> 및 보고의무

- 자동차 제조사는 해당 차종의 공제요건 충족 여부 및 공제금액 확인을 위해 IRS Notice 2006-9에 따라 국세청에 인증서 발급을 신청해야 함.
- 일반적으로 납세자는 자동차 제조사가 국세청으로부터 받은 인증서에 기초해 공제를 신청함.
- 인증업체는 당해 분기 동안 소매상에게 판매한 하이브리드 승용차 및 경트럭, Advanced Lean Burn 테크놀로지 자동차 수량에 대해 국세청에 보고해야 할 의무가 있음.

〈표 III -17〉 소형HEV 및 Advanced Lean Burn 자동차에 대한 세액공제 현황

모델연도	제조사	모 델	공제금액(\$)
2009	Audi	Audi Q7 3.0L TDI	1,150
2009	BMW	335d Sedan	900
2009	BMW	x5xDrive35dSports Activity Vehicle	1,800
2009	Mercedes	GL 320 BLUE TEC	1,800
2009	Mercedes	R 320 Blue TEC	1,550
2009	Mercedes	ML 320 Blue TEC	900
2009	Volkswagen	2009 Jetta 2.0L TDI Sedan manual or automatic	1,300
2009	Volkswagen	2009 Jetta 2.0L TDI SportWagen manual or automatic	1,300
2009	Volkswagen	Volkswagen Touareg 3.0L TDI	1,150

주: 도요타와 렉서스, 혼다자동차는 공제금액 삭감규정 적용으로 인해 현재는 공제대상에서 빠져 있음. 도요타와 렉서스자동차에 대한 공제금액 삭감스케줄은 IRS Notice 2006-78에서, 혼다자동차에 대한 공제금액 삭감스케줄은 IRS Notice 2007-98에서 확인이 가능함.

자료: <http://www.irs.gov/businesses/corporations/article/0,,id=203912,00.html>

32) IRS Notice 2006-9

④ 대형 하이브리드전기자동차(Heavy-duty Hybrid Electric Vehicle: 이하 “대형HEV”)에 대한 세액공제

□ 주요내용

- 대형HEV를 구입하는 경우에는 최대 \$12,000까지 소득세에서 공제가 가능함(2009년 12월 31일까지 적용되는 한시규정).
  - 이 목적상 “대형HEV”란 차량총중량이 8,500파운드를 초과하는 하이브리드자동차를 말함.

□ 공제금액<sup>33)</sup>

- 공제금액은 비교대상 차량(comparable vehicle)과의 가격차(qualified incremental hybrid cost)에 적용비율(applicable rate)을 곱하여 계산됨.
  - 적용비율은 연비개선 효과에 따라 달라짐.
  - 이 목적상 “비교대상 차량(comparable vehicle)”이란 오로지 가솔린 또는 디젤 내연기관으로 추진되며, 해당 HEV와 중량, 크기, 용도가 비슷한 자동차를 말함.

〈표 III - 18〉 대형HEV에 대한 공제금액

대형HEV에 대한 공제금액 = 비교대상 차량과의 가격차(㉗) × 적용비율(㉘)	
㉗비교대상 차량과의 가격차	㉘적용비율
‘HEV에 대한 제조사의 견적 소매가’에서 ‘비교대상 차량에 대한 제조사의 견적 소매가’를 차감하여 계산되며, 다음을 한도로 함. ○ 차량총중량이 14,000파운드 이하이면 \$7,500 ○ 차량총중량이 14,000~26,000파운드이면 \$15,000 ○ 차량총중량이 26,000파운드를 초과하면 \$30,000	○ 비교대상 차량에 비해 30~40% 연비가 향상된 경우: 20% ○ 비교대상 차량에 비해 40~50% 연비가 향상된 경우: 30% ○ 비교대상 차량에 비해 50% 이상 연비가 향상된 경우: 40%

□ 공제요건<sup>34)</sup>

- 대형HEV의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.

33) IRC 30B(d)(2)(B)

34) IRC 30B(d)(3), IRS Notice 2007-23

- 소모성 연료(consumable fuel)를 사용하는 내열기관 또는 내연엔진과 전기자동차의 배터리 엔진을 동시에 장착한 차량이어야 함.
- 2004~2007 모델연도의 디젤대형엔진 또는 오토사이클대형엔진에 대한 환경보호국의 배기가스기준을 충족하는 것으로 청정대기법의 준수에 관해 인증을 받은 내연기관 또는 내열기관을 가진 차량이어야 함.
- 차량총중량이 8,500~14,000파운드이면 최대출력이 10% 이상, 차량총중량이 14,000파운드를 초과하면 최대출력이 15% 이상이어야 함.
- 2005년 12월 31일 이후에 사용되는 차량으로 2009년 12월 31일 이전에 구입한 것 이어야 함.
- 신차의 최초 소유자만이 공제가 가능하며, 중고차에는 적용되지 않음.
- 사용자가 사용 또는 리스를 위해 구입하는 차량으로 재판매를 위한 것이 아니어야 함.
- 제조사가 만든 자동차여야 함.
- 주로 미국 국내에서 사용되는 자동차여야 함.

㊤ 연료전지자동차(Fuel Cell Motor Vehicle)에 대한 세액공제

□ 주요내용

- 연료전지자동차를 구입하는 경우에는 최대 \$44,000까지 소득세에서 공제가 가능함 (2014년 12월 31일까지 적용되는 한시규정).

□ 공제금액<sup>35)</sup>

- 공제금액은 차량총중량에 따른 기본공제에 연비개선 효과에 따른 추가공제를 합쳐서 계산됨.

---

35) IRC 30B(b)(1)&(2)

〈표 III - 19〉 연료전지자동차에 대한 공제금액

구 분		기 준		공제금액(\$)
공제금액 (=a+b)	㉠ 기본공제	차량총중량 (파운드로 표시)	~8,500	8,000 (2010년부터 4,000)
			8,500~14,000	10,000
			14,000~26,000	20,000
			26,000~	40,000
	㉡ 추가공제	해당 자동차의 연비 달성 수준(2002 모델연도 도시 연비의 %로 표시)	150~175	1,000
			175~200	1,500
			200~225	2,000
			225~250	2,500
			150~275	3,000
			275~300	3,500
			300~	4,000

□ 공제요건<sup>36)</sup>

○ 연료전지자동차의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.

- 어떤 형태로든 차 안에 저장된 수소연료와 산소를 혼합하여 화학에너지를 직접 전기로 변환하는, 하나 이상의 전지로부터 얻은 전기로 추진되는 자동차여야 함.
- 승용차 또는 경트럭의 경우, Bin 5 Tier II 배기가스기준을 충족해야 함.
- 2005년 12월 31일 이후에 사용되는 차량으로 2014년 12월 31일 이전에 구입한 것이어야 함.
- 신차의 최초 소유자만이 공제가 가능하며, 중고차에는 적용되지 않음.
- 사용자가 사용 또는 리스를 위해 구입하는 차량으로 재판매를 위한 것이 아니어야 함.
- 제조사가 만든 자동차여야 함.
- 주로 미국 국내에서 사용되는 자동차여야 함.

〈표 III - 20〉 연료전지자동차에 대한 세액공제 현황

제조사	모 델	공제금액(\$)
Honda	2009 Civic GX	4,000
Honda	FCX Clarity Fuel Cell Model Year 2009	12,000

자료: <http://www.irs.ustreas.gov/businesses/corporations/article/0,,id=203908,00.html>

36) IRS Notice 2008-33, IRC 30B(b)(3)

㉞ 대체연료자동차(Alternative Fuel Vehicle)에 대한 세액공제

□ 주요내용

- 대체연료자동차를 구입하는 경우에는 최대 \$32,000까지 소득세에서 공제가 가능함 (2010년 12월 31일까지 적용되는 한시규정).

□ 공제금액<sup>37)</sup>

- 공제금액은 비교대상 차량과의 가격차(incremental cost of new qualified alternative fuel motor vehicle)에 적용비율(applicable rate)을 곱하여 계산됨.
  - 적용비율은 배기가스기준 충족 여부에 따라 달라짐.
  - 이 목적상 “비교대상 차량(comparable vehicle)”이란 대체연료자동차와 동일한 모델의 가솔린 또는 디젤 연료 자동차를 말함.

〈표 III - 21〉 대체연료자동차에 대한 공제금액

대체연료자동차에 대한 공제금액 = 비교대상 차량과의 가격차(㉞) × 적용비율(㉞)	
㉞ 비교대상 차량과의 가격차	㉞ 적용비율
‘대체연료자동차에 대한 제조사의 견적 소매가’에서 ‘비교대상 차량에 대한 제조사의 견적 소매가’를 차감하여 계산되며, 다음을 한도로 함. ○ 차량총중량이 8,500파운드 이하이면 \$5,000 ○ 차량총중량이 8,500~14,000파운드이면 \$10,000 ○ 차량총중량이 14,000~26,000파운드이면 \$25,000 ○ 차량총중량이 26,000파운드를 초과하면 \$40,000	○ 일반적인 경우: 50% ○ 다음 중 하나에 해당하는 경우에는 80% <ul style="list-style-type: none"> <li>- 청정대기법의 준수에 관해 인증을 받았으며, 청정대기법에 따른 인증기준 중 가장 엄격한 기준(무공해자동차 제외)을 충족하는 차량</li> <li>- 캘리포니아에서 판매 또는 리스 가능한 자동차 요건을 충족하는 것으로 캘리포니아 주법에 따른 인증기준 중 가장 엄격한 기준(무공해자동차 제외)을 충족하는 차량</li> </ul>

□ 공제요건<sup>38)</sup>

- 대체연료자동차의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.

37) IRC 30B(e)(2)&(3)

38) IRC 30B(e)(4), Internal Revenue Bulletin: 2006-26

- 대체연료로만 작동이 가능한 것이어야 함.
  - 이 목적상 “대체연료”란 압축천연가스, 액화천연가스, 액화석유가스, 수소 및 85% 이상의 메탄올로 구성된 액체를 말함.
- 2005년 12월 31일 이후에 사용되는 차량으로 2010년 12월 31일 이전에 구입한 것 이어야 함.
- 신차의 최초 소유자만이 공제가 가능하며, 중고차에는 적용되지 않음.
- 사용자가 사용 또는 리스를 위해 구입하는 차량으로 재판매를 위한 것이 아니어야 함.
- 제조사가 만든 자동차여야 함.
- 주로 미국 국내에서 사용되는 자동차여야 함.

㉞ 혼합연료자동차(Mixed Fuel Vehicle)에 대한 세액공제

□ 주요내용

- 75/25 혼합연료자동차 또는 90/10 혼합연료자동차를 구입하는 경우에는 대체연료 자동차와 유사한 방식으로 공제가 가능함.
  - 이 목적상 “75/25 혼합연료자동차”란 75% 이상의 대체연료와 25% 이하의 석유기반연료를 이용하여 작동되는 차량을, “90/10 혼합연료자동차”란 90% 이상의 대체연료와 10% 이하의 석유기반연료를 이용하여 작동되는 차량을 말함.

□ 공제금액<sup>39)</sup>

- 75/25 혼합연료자동차의 경우에는 해당 차량이 대체연료자동차였다면 공제받았을 금액의 70%를, 90/10 혼합연료자동차의 경우에는 해당 차량이 대체연료자동차였다면 공제받았을 금액의 90%를 공제받을 수 있음.

□ 공제요건<sup>40)</sup>

- 혼합연료자동차의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.

---

39) IRC 30B(e)(5)(A)

40) IRC 30B(e)(5)(B)

- 정상적인 운행과정에서 대체연료와 석유기반연료의 혼합이 효과적으로 가능하다고 제조사가 인증한 것
- 다음 중 하나를 충족하는 것
  - 청정대기법의 준수에 관해 인증을 받은 경우
  - 캘리포니아에서 판매 또는 리스가 가능한 자동차 요건을 충족하거나 저공해자동차기준을 충족하는 것
- 2005년 12월 31일 이후에 사용되는 차량으로 2010년 12월 31일 이전에 구입한 것 이어야 함.
- 신차의 최초 소유자만이 공제가 가능하며, 중고차에는 적용되지 않음.
- 사용자가 사용 또는 리스를 위해 구입하는 차량으로 재판매를 위한 것이 아니어야 함.
- 제조사가 만든 자동차여야 함.
- 주로 미국 국내에서 사용되는 자동차여야 함.

〈표 III -22〉 대체연료자동차 및 대형HEV의 제조업체(또는 판매업체)

적격대체연료자동차(QAFMV)	적격 대형 하이브리드자동차
<ul style="list-style-type: none"> <li>• American Honda Motor Company, Inc.</li> <li>• American LaFrance, LLC</li> <li>• Autocar</li> <li>• BAF Technologies, Inc.</li> <li>• Baytech Corporation</li> <li>• Clean Fuel USA</li> <li>• Cummins Westport, Inc.</li> <li>• Daimler Trucks North America</li> <li>• Emissions Solutions, Inc</li> <li>• Freightliner Custom Chassis Corp.</li> <li>• Natural Drive</li> <li>• New Flyer</li> <li>• Roush Enterprises, Inc</li> <li>• Schwarze Industries</li> <li>• Thomas Buses, Inc.</li> <li>• Tymco</li> <li>• Westport Fuel Systems, Inc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Azure Dynamics (AZD)</li> <li>• Daimler trucks - Freightliner</li> <li>• Freightliner Custom Chassis Corporation/Eaton Corporation</li> <li>• International Truck &amp;Engine Corporation/Eaton Corporation</li> <li>•Kenworth Truck/Eaton Corp.</li> <li>•Navistar/Eaton</li> <li>•Navistar/IC Bus LLC</li> <li>•Peterbilt Motors Co./Eaton Corp.</li> <li>•Workhorse Custom Chassis/Eaton Corporation</li> </ul>

자료: <http://www.irs.gov/businesses/article/0,,id=175456,00.html>

㉮ 플러그인전기자동차(Plug-in Electric Drive Motor Vehicle)에 대한 세액공제<sup>41)</sup>

□ 개요

- 플러그인전기자동차에 대한 세액공제는 IRC §30D에서 규정하고 있음.
- IRC §30D는 2008년 에너지향상및확대법(Energy Improvement and Extension Act of, 2008)을 통해 처음 제정되었으며, 2009년 경기회복및재투자법(American Recovery and Reinvestment Act)에 따라 일부 개정이 이루어짐.
  - 개정내용은 2009년 12월 31일 이후에 구입하는 차량부터 적용됨.

A. 2008년 에너지향상및확대법(Energy Improvement and Extension Act of, 2008)에 따른 플러그인자동차공제<sup>42)</sup>

□ 주요내용

- 플러그인전기구동자동차(저속차량 포함)를 구입하는 경우에는 최대 \$15,000까지 소득세에서 공제가 가능함.

□ 공제금액

- 공제금액은 \$2,500의 기본공제에 트랙션 배터리 용량에 따른 추가공제를 합쳐서 계산되며, 차량총중량에 따른 공제상한(\$7,500~\$15,000)이 존재함.

□ 공제요건

- 플러그인전기구동자동차의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.
  - 4KwH 이상의 용량을 가진 트랙션 배터리를 장착한 차량이어야 함.
  - 배터리 충전을 위해 외부의 에너지를 이용해야 함.
  - 청정대기법의 준수에 관해 인증을 받아야 함.
  - 차량총중량이 8,500파운드 이하인 승용차 또는 경트럭의 경우에는 다음과 같은 요건을 충족해야 함.
    - 캘리포니아 저공해자동차기준을 충족해야 함.

41) IRS Notice 2009-54

42) IRS Notice 2009-54

- 차량총중량이 6,000파운드 이하인 경우에는 Bin 5 Tier II 배기가스기준을, 차량총중량이 6,000~8,500파운드이면 Bin 8 Tier II 배기가스기준을 충족해야 함.
- 저속차량(low speed vehicle)의 경우 다음과 같은 요건을 충족해야 함.
  - 네 개 이상의 바퀴를 가져야 함.
  - 주로 공공거리, 도로 및 고속도로에서 사용하기 위해 만들어진 것이어야 함(레일에서만 작동되는 차량은 제외함).
  - 주로 일반 도로 밖에서 사용하기 위해 만들어진 것이어서는 안 됨(예를 들면 주로 골프 코스에서 사용되는 차량).
  - 포장도로에서 차량의 속도가 시간당 20마일 이상이어야 하나, 시간당 25마일을 초과해서는 안 됨.
  - 차량총중량이 3,000파운드 이하여야 함.
- 2008년 12월 31일 이후에 사용되는 차량으로 2009년 12월 31일 이전에 구입한 것이어야 함.
- 신차의 최초 소유자만이 공제가 가능하며, 중고차에는 적용되지 않음.
- 사용자가 사용 또는 리스를 위해 구입하는 차량으로 재판매를 위한 것이 아니어야 함.
- 제조사가 만든 자동차여야 함.
- 주로 미국 국내에서 사용되는 자동차여야 함.

#### □ 공제금액 삭감규정(phase-out)

- 해당 제조사가 2008년 12월 31일 이후에 미국 내 사용을 위해 판매한 플러그인전기 구동자동차의 수량이 25만대가 된 분기의 다음 두 번째 분기부터 공제금액 삭감이 시작됨.
  - 자동차 판매량이 25만대를 기록한 분기의 다음 첫 번째 분기까지는 공제가능 금액을 전부 공제받을 수 있음.
  - 그러나 두 번째와 세 번째 분기에는 공제가능 금액의 50%만을, 네 번째와 다섯 번째 분기에는 25%만을 공제받을 수 있음.

- 그 이후에는 공제가 허용되지 않음.

B. 2009년 경기회복및재투자법(American Recovery and Reinvestment Act)에 따른 플러그인자동차공제<sup>43)</sup>

□ 플러그인전기구동자동차공제(Plug-in Electric Drive Vehicle Credit: Section 1141)

- 동 규정은 2009년 12월 31일 이후에 구입하는 플러그인전기구동자동차에 적용됨.
- 플러그인전기구동자동차의 공제요건을 살펴보면 다음과 같음.
  - 신규로 구입한 차량이어야 함.
  - 바퀴가 4개 이상이어야 함.
  - 차량총중량이 14,000파운드 이하여야 함.
  - 4KWh 이상의 배터리를 사용하여 추진되어야 함.
  - 외부의 전기 공급원으로부터 배터리 충전이 가능해야 함.
- 공제금액은 배터리 용량에 따라 \$2,500~\$7,500 사이에서 결정됨.
- 해당 제조사의 판매대수가 200,000대를 초과하면 공제금액 삭감규정이 적용됨.

□ 플러그인전기자동차공제(Plug-In Electric Vehicle Credit: Section 1142)

- 새로운 법률에서는 두 가지 종류의 플러그인자동차(저속 전기자동차/이륜 또는 삼륜차)에 대해 특별공제 규정을 신설함.
  - 2009년 2월 17일 이후에 구입하는 차량부터 적용되며, 2011년 12월 31일까지 적용되는 한시규정
- 공제금액은 취득원가의 10%로, 구입차량 한 대당 \$2,500까지 가능함.
- 자격요건은 4KWh 이상의 용량을 가진 배터리로부터 전기를 뽑아내는 전기모터에 의해 추진되는 저속차량이거나 2.5KWh 이상의 용량을 가진 배터리로부터 전기를 뽑아내는 전기모터에 의해 추진되는 이륜 또는 삼륜차에 해당해야 함.
- 플러그인전기구동자동차공제를 받은 경우에는 중복 적용되지 않음.

□ 개조비용공제(Conversion Kits: Section 1143)

43) <http://www.irs.gov/newsroom/article/0,,id=206871,00.html>

- 신차 또는 중고차를 플러그인전기구동자동차로 개조하는 경우에는 개조비용의 10%(\$4,000 한도)를 소득세에서 공제받을 수 있음.
- 2009년 2월 17일 이후에 사용되는 차량부터 적용되며, 2011년 12월 31일까지 적용됨.

② 주유소 등 인프라 설치에 대한 세액공제(Alternative fuel vehicle refueling property credit)

□ 주요내용

- 대체연료자동차용 주유장비(alternative fuel vehicle refueling property)를 구입하는 경우에는 원가의 50%에 상당하는 금액을 소득세에서 공제받을 수 있음.
  - 이 목적상 “대체연료”란 천연가스, LPG, 수소, 전기, E85 또는 20% 이상의 바이오 디젤을 함유하고 있는 경유혼합연료를 말함.

□ 공제금액

- 수소 관련 자산의 경우 취득원가의 30%를 공제 가능함.
  - 사업장당 \$200,000을 한도로 함.
- 기타 자산의 경우 취득원가의 50%를 공제 가능함.
  - 사업용 자산의 경우에는 \$50,000을, 기타 자산의 경우에는 \$2,000을 한도로 함.

(2) 지방정부의 세제상 우대조치

□ 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 지방정부의 세제상 우대조치로는 다음과 같은 것이 있음.

- 주별로 감면대상, 감면방식, 감면금액 등에 있어 차이를 보임.
- 가장 일반적인 세제상 우대조치는 자동차의 구입가격 또는 인프라 설치비용의 일부를 법인세 또는 소득세에서 공제해 주는 방식임.
  - 이 외에도 일부 지방정부에서는 친환경차에 대해 판매세, 이용세<sup>44)</sup>, 소비세, 재산세 등의 감면혜택을 제공하고 있음.

44) 다른 주에서 사가지고 들어오는 물품에 대한 주세(州稅)

〈표 Ⅲ -23〉 친환경차의 보급을 위한 미국 지방정부의 세제상 우대조치

주	세제상 우대조치														
Arizona	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전기자동차설비세액공제(Electric Vehicle Equipment Tax Credit) 개인이 주택에 전기자동차 충전설비를 설치하는 경우, \$75까지 세액공제가 가능함.</li> <li>○ 대체연료자동차세금면제(Alternative Fuel and Alternative Fuel Vehicle Tax Exemption) 디젤연료자동차에서 대체연료자동차로 개조된 차량, 디젤연료자동차를 대체연료자동차로 개조하기 위해 설치한 장비에 대해서는 이용세(use tax)가 면제됨.</li> </ul>														
Colorado	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 및 하이브리드전기자동차세액공제(Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Hybrid Electric Vehicle Tax Credit) <table border="1" data-bbox="371 666 1201 884" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th data-bbox="371 666 809 714" rowspan="2">차종</th> <th colspan="2" data-bbox="809 666 1201 714">공제율(차령 10년 이상의 자동차를 교체·개조하는 경우에는 2배 적용)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="809 714 972 749">2009년까지</th> <th data-bbox="972 714 1201 749">2010년부터 2012년까지</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="371 749 809 778">Low Emission Vehicle (LEV)</td> <td data-bbox="809 749 972 778">50%</td> <td data-bbox="972 749 1201 778">25%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 778 809 832">Ultra Low or Inherently Low Emission Vehicle (ULEV or ILEV)</td> <td data-bbox="809 778 972 832">75%</td> <td data-bbox="972 778 1201 832">50%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 832 809 884">Super Ultra Low or Zero Emission Vehicle (SULEV or ZEV)</td> <td data-bbox="809 832 972 884">85%</td> <td data-bbox="972 832 1201 884">75%</td> </tr> </tbody> </table> </li> <li>하이브리드전기자동차를 포함한 대체연료자동차의 구입 또는 대체연료자동차로의 개조에 대해서는 증분원가 또는 개조비용의 25~85%를 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>○ 대체연료인프라세액공제(Alternative Fuel Infrastructure Tax Credit) 대체연료를 자동차에 직접 저장·압축·충전하거나 판매하는 데 필요한 대체연료 인프라의 건축·재건축·구입에 대해서는 원가의 20%를 소득세에서 공제 가능함.</li> </ul>	차종	공제율(차령 10년 이상의 자동차를 교체·개조하는 경우에는 2배 적용)		2009년까지	2010년부터 2012년까지	Low Emission Vehicle (LEV)	50%	25%	Ultra Low or Inherently Low Emission Vehicle (ULEV or ILEV)	75%	50%	Super Ultra Low or Zero Emission Vehicle (SULEV or ZEV)	85%	75%
차종	공제율(차령 10년 이상의 자동차를 교체·개조하는 경우에는 2배 적용)														
	2009년까지	2010년부터 2012년까지													
Low Emission Vehicle (LEV)	50%	25%													
Ultra Low or Inherently Low Emission Vehicle (ULEV or ILEV)	75%	50%													
Super Ultra Low or Zero Emission Vehicle (SULEV or ZEV)	85%	75%													
Georgia	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 배출량 감축 세액공제(Emissions Reduction Tax Credit) 개인이 디젤PM배출량감축기술장치를 트럭스탑·차고 또는 기타 시설에 설치할 경우, 장비 및 설치원가의 10%를 공제 가능함.</li> <li>○ 무공해자동차 세액공제(Zero Emission Vehicle Tax Credit) 무공해자동차(전기자동차 및 수소전기자동차 포함)의 구입 또는 임차비용의 20%와 \$5,000 중 적은 금액을 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>○ 대체연료자동차 세액공제(Alternative Fuel Vehicle Tax Credit) 대체연료로만 작동되며, 美 환경보호국으로부터 저공해차량으로 인증받은 자동차의 구입·리스 또는 개조에 대해서는 구입비용 또는 개조비용의 10%와 \$2,500 중 적은 금액을 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>○ 전기자동차 충전기 세액공제(Electric Vehicle Charger Tax Credit) 적격 기업이 전기자동차 충전기를 구입 또는 리스하는 경우에는 원가의 10%와 \$2,500 중 적은 금액을 소득세에서 공제 가능함.</li> </ul>														
Idaho	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오연료 인프라 세액공제(Biofuel Fueling Infrastructure Tax Credit) 적격바이오연료(예: 에탄올, 에탄올혼합물, 바이오디젤, 바이오디젤혼합물) 인프라에 대해서는 적격투자금액의 6%까지 법인세에서 공제 가능함.</li> </ul>														
Kansas	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 세액공제(Alternative Fuel Vehicle Tax Credit) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 적격 대체연료자동차의 구입을 위한 증분원가 또는 개조비용의 40%를 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>- 단, 차량중중량이 10,000파운드 이하이면 \$2,400, 10,000~26,000파운드이면 \$4,000,</li> </ul> </li> </ul>														

주	세제상 우대조치
	<p>26,000파운드를 초과하면 \$4,000을 한도로 함.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 이 목적상 “적격 대체연료자동차”란 곡물의 전분·지방종자·동물성 지방 또는 기타의 바이오매스로부터 추출되거나 바이오가스 원료로부터 생산된 가연성 액체로 작동되는 차량을 말함.</li> </ul> <p>○ 대체연료 인프라 세액공제(Alternative Fueling Infrastructure Tax Credit)  대체연료인프라에 대해서는 전체 원가의 40%와 \$100,000 중 적은 금액을 소득세에서 공제 가능함.</p>
Louisiana	<p>○ 대체연료자동차 및 인프라 세액공제(Alternative Fuel Vehicle and Fueling Infrastructure Tax Credit)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료자동차로의 개조비용의 20%, OEM 대체연료자동차 또는 하이브리드전기자동차의 구입을 위한 증분원가의 20% 또는 대체연료 인프라의 건설원가의 20%를 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>- 이 목적상 “대체연료”란 CNG, LPG, 메탄올, 에탄올, 전기 또는 연방 배기가스 기준을 충족하는 기타의 연료를 말함.</li> </ul>
Maryland	<p>○ 하이브리드전기자동차 및 전기자동차세액공제(Hybrid Electric Vehicle and Electric Vehicle Tax Credit)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 적격 하이브리드전기자동차 및 전기자동차의 구입에 대해서는 소비세(excise tax)에서 공제가 가능함.</li> <li>- 전기자동차는 \$2,000 범위 내에서, 적격 하이브리드전기자동차는 차량의 배터리가 최대동력의 5~10%를 제공하면 \$250, 10~20%이면 \$500, 20~30%이면 \$750, 30%를 초과하면 \$1,000 범위 내에서 공제가 가능함.</li> <li>- 이 목적상 “적격 전기자동차”란 내국세법상 전기자동차의 정의를 준용하며, “적격 하이브리드전기자동차”는 승용차에 대한 연방 Tier II 프로그램에 따른 배기가스기준을 충족해야 함.</li> </ul>
Missouri	<p>○ 대체연료 인프라 세액공제(Alternative Fueling Infrastructure Tax Credit)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료의 저장 및 판매장비의 구입·설치와 직접적으로 관련 있는 비용의 20%와 \$20,000 중 적은 금액을 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>- 공제총액은 2009년에는 \$3백만, 2010년에는 \$2백만, 2011년에는 \$1백만을 초과할 수 없음.</li> <li>- 이 목적상 “적격연료”란 에탄올, CNG, LNG, LPG, 바이오디젤혼합물, 바이오디젤연료, 수소와 같은 대체연료를 70% 이상 함유하고 있는 연료를 말함.</li> </ul>
Montana	<p>○ 대체연료자동차 개조 세액공제(Alternative Fuel Vehicle Conversion Tax Credit)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료자동차로의 개조를 위한 장비 및 인건비의 50%까지 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>- 이 목적상 “대체연료”란 CNG, LNG, LPG, 수소, 전기 및 85% 이상의 에탄올 또는 메탄올을 함유하고 있는 연료를 말함.</li> <li>- 차량총중량이 10,000파운드 이하인 차량은 \$500까지, 10,000파운드를 초과하는 차량은 \$1,000까지 공제가 가능함.</li> </ul>
North Carolina	<p>○ 대체연료 인프라 세액공제(Alternative Fueling Infrastructure Tax Credit)</p> <p>바이오디젤, 100% 에탄올, 70% 이상의 에탄올을 함유하고 있는 에탄올/휘발유 혼합물을 판매하는 적격 주유시설에 대해서는 판매시설의 건설 및 설치원가의 15%를 공제 가능함.</p>

주	세제상 우대조치
North Dakota	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 바이오디젤판매장비세액공제(Biodiesel Sales Equipment Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 바이오디젤판매장비의 도입 또는 추가를 위한 직접원가의 10%를 5년간 법인세에서 공제 가능함.</li> <li>- 전체 과세연도의 누적공제금액이 납세자당 \$50,000을 초과할 수 없음.</li> </ul> </li> <li>○ 바이오디젤장비세금면제(Biodiesel Equipment Tax Exemption)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 바이오디젤연료 판매장비에 대해서는 판매세(sale tax)가 면제됨.</li> </ul> </li> </ul>
New Jersey	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 무공해자동차세금면제(Zero Emissions Vehicle Tax Exemption)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 무공해자동차의 판매·임차 또는 리스에 대해서는 주정부의 판매 및 이용세(sales and use tax)가 면제됨.</li> <li>- 무공해자동차는 New Jersey 재무부 웹사이트에서 확인이 가능하며, 하이브리드전기자동차를 포함한 부분적 무공해자동차는 적용대상에서 제외됨.</li> </ul> </li> </ul>
New York	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료 인프라 세액공제(Alternative Fueling Infrastructure Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료자동차 인프라의 설치에 대해서는 원가의 50%까지 공제가 가능함.</li> <li>- 이 목적상 “대체연료”란 천연가스, LPG, 수소, 전기, 그리고 85% 이상의 에탄올 또는 기타의 알코올을 말함.</li> </ul> </li> </ul>
Oklahoma	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 세액공제(Alternative Fuel Vehicle Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료자동차로의 개조비용의 50% 또는 OEM 대체연료자동차의 구입을 위한 증분원가의 50%를 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>- 대체연료자동차의 증분원가를 계산할 수 없는 경우에는 전체 차량원가의 10%(\$1,500 이내)를 소득세에서 공제 가능함.</li> <li>- 이 목적상 “대체연료”란 CNG, LNG, LPG, 수소연료전지, 전기를 말함.</li> <li>- 전기로만 작동되는 전기자동차는 차량 전체의 구입가격에 대해 공제가 가능하나, 하이브리드전기자동차는 전기로 추진되는 비율에 기초하여 공제금액이 계산됨.</li> </ul> </li> <li>○ 대체연료 인프라 공제(Alternative Fueling Infrastructure Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료 인프라의 설치원가의 75%까지 공제가 가능함.</li> <li>- 이 목적상 “대체연료”란 CNG, LNG, LPG, 수소, 전기를 말함.</li> <li>- 2010년부터는 주택용 CNG주유시스템 설치원가의 50%와 \$2,500 중 적은 금액까지 공제가 가능함.</li> </ul> </li> </ul>
Oregon	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 및 하이브리드전기자동차 세액공제(Alternative Fuel Vehicle and Hybrid Electric Vehicle Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 적격 대체연료자동차 및 하이브리드전기자동차의 구입에 대해서는 \$15,000까지, 대체연료자동차로의 개조비용에 대해서는 \$750까지 소득세에서 공제 가능함.</li> </ul> </li> <li>○ 대체연료 인프라 세액공제(Alternative Fuel Infrastructure Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료 인프라에 대해서는 원가의 50%(단, 프로판, CNG, LNG의 경우에는 35%)까지 공제가 가능함.</li> </ul> </li> </ul>
Rhode Island	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전기자동차세액공제(Electric Vehicle Tax Credit)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 연방정부로부터 전기자동차세액공제를 받은 납세자는 세액공제금액의 25%를 주정부로부터 다시 세액공제받을 수 있음.</li> </ul> </li> <li>○ 대체연료자동차 세금면제(Alternative Fuel Vehicle Tax Exemption) - Warren                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료자동차에 대해서는 \$100까지 소비세(excise tax)가 면제됨.</li> </ul> </li> </ul>

주	세제상 우대조치
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이 목적상 “대체연료자동차”란 전기자동차 또는 바이오매스로부터 생산된 가스 중 하나를 주된 연료로 하는 자동차를 말함.</li> </ul>
Utah	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 청정연료자동차 세액공제(Clean Fuel Vehicle Tax Credit)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- OEM CNG자동차의 구입에 대해서는 증분원가의 35%와 \$2,500 중 적은 금액까지, 기타의 청정연료자동차의 구입에 대해서는 \$750까지 소득세에서 공제가 가능함.</li> <li>- 대체연료자동차로의 개조에 대해서는 개조비용의 50%와 \$2,500 중 적은 금액까지 소득세에서 공제가 가능함.</li> <li>- 배기가스기준 및 연비기준을 충족하는 하이브리드전기자동차 포함</li> </ul> </li> </ul>
Virginia	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 세금감면(Alternative Fuel Vehicle Tax Reduction) 지방정부는 천연가스, LPG, 수소 또는 전기로 작동되는 대체연료자동차에 대해 재산세(personal property tax)를 감면해 줄 수 있는 옵션을 가짐.</li> </ul>
Washington	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체연료자동차 및 하이브리드전기자동차 세금면제(Alternative Fuel Vehicle and Hybrid Electric Vehicle Tax Exemption)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대체연료자동차(신규 승용차·경량 트럭·중형자동차에 한함)에 대해서는 주정부 판매세(sales tax)가 면제됨.                   <ul style="list-style-type: none"> <li>• 이 목적상 “대체연료자동차”란 천연가스·프로판·수소 또는 전기로 작동되며, 2005년 7월 1일의 캘리포니아 자동차배기가스기준을 충족하는 차량을 말함.</li> </ul> </li> <li>- 하이브리드전기기술을 이용하고, 美 환경보호국이 측정한 고속도로 연비가 갤런당 40마일 이상인 승용차, 경량 트럭, 중형 승용차에 대해서는 0.5%의 자동차 판매세가 면제됨.</li> </ul> </li> <li>○ 전기자동차 배터리 및 인프라 세금면제(Electric Vehicle Battery and Infrastructure Tax Exemptions)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전기자동차 인프라의 설치·유지·운영을 위해 이용되는 공유지에 대해서는 임차소비세(leasehold excise tax)가 면제됨.</li> <li>- 전기자동차 배터리, 전기자동차 배터리 및 전기자동차 인프라의 설치·수선·개량을 위한 서비스, 전기자동차 기반시설로 이용되는 토지 위의 재산의 판매에 대해서는 주정부의 판매및이용세(sales and use tax)가 면제됨.</li> </ul> </li> </ul>
Wisconsin	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 에탄올 및 바이오디젤 주유소 세액공제(Ethanol and Biodiesel Fueling Station Tax Credit) 85% 이상의 에탄올 또는 20% 이상의 바이오디젤연료를 판매하는 주유소의 설치 또는 개조비용의 25%(주유소당 \$5,000 이내)를 공제 가능함.</li> </ul>

주: 증분원가란 일반차량과의 가격차를 말함.

자료: 미국 에너지부 산하 대체연료 및 첨단자동차 데이터센터 홈페이지  
(<http://www.afdc.energy.gov/afdc/>)

### 3) 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브

#### 가) 보조금제도<sup>45)</sup>

##### (1) 자동차보상판매제도(Car Allowance Rebate System)

###### □ 주요내용

- 오바마 대통령이 제정한 「2009년 소비자지원법(Consumer Assistance to Recycle and Save Act of 2009)」에 따라 노후화되고 연비가 낮은 자동차 및 트럭을 연비가 좋은 신규 자동차로 교체하는 소비자에 대한 지원 프로그램이 창설됨.
- 교통부 국가도로교통안전청(National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA)은 「자발적 자동차보상판매제도(voluntary Car Allowance Rebate System; CARS)」를 시행 중에 있음.
- 소비자가 이 프로그램에 참여하고 있는 딜러로부터 신규 차량을 구입 또는 리스할 경우, \$3,500 내지 \$4,500의 보상금을 받을 수 있음.
  - 인센티브 금액은 신차의 유형 및 신차의 연비개선 효과에 따라 달라짐.
  - 신차 구입대금의 일부로 내놓은 중고차는 연비가 1 갤런당 18마일 이하이고, 운행이 가능한 상태여야 하며, 차량이 25년 이하이고, 보상판매 직전 1년 내내 등록 및 보험에 가입되어 있는 상태여야 함.
  - 신차가 신차 구입대금의 일부로 내놓은 중고차보다 승용차의 경우에는 4mpg 이상, 밴·SUV·무개소형트럭의 경우에는 2mpg 이상 연비가 높아야 함.

###### □ 적용기한

- 2009년 11월 1일과 교통부가 해당 프로그램에 배정한 예산이 소진된 날 중 빠른 날 까지 적용됨.

---

45) [http://www.afdc.energy.gov/afdc/progs/view\\_ind\\_mtx.php/in/RBATE/US/0](http://www.afdc.energy.gov/afdc/progs/view_ind_mtx.php/in/RBATE/US/0)

## 2. 일 본

### 가. 자동차세제 현황

#### 1) 개요

□ 일본의 자동차세제 현황을 취득·보유·운행단계로 나누어 살펴보면 아래의 표와 같음.

○ 일본의 자동차세제는 우리나라와 마찬가지로 세목의 종류가 많고, 주행단계에 비해 취득 및 보유단계의 조세부담이 높은 것이 특징임<sup>46)</sup>.

○ 일본의 자동차 관련 세수는 연간 약 49조로 일본 조세총수입의 약 10%에 달함<sup>47)</sup>.

〈표 III - 24〉 일본의 자동차세제 현황

단계	세목	과세주체	납세의무자
취득 단계	소비세	국세, 지방세 <sup>2)</sup>	국내에서 자동차를 양도하는 사업자 및 외국 자동차를 보세지역에서 인수한 자
	자동차취득세 <sup>1)</sup>	지방세	삼륜 이상의 경자동차와 소형자동차, 보통자동차(특수 자동차제외)의 취득자
보유 단계	자동차증량세 <sup>1)</sup>	국세	자동차검사증을 교부받는 자 및 차량번호를 지정받는 자
	자동차세	지방세	매년 4월 1일 현재 보통자동차와 삼륜 이상의 소형자동차의 소유자
	경자동차세	지방세	매년 4월 1일 현재 원동기부 자전거, 경자동차, 소형 특수자동차 및 이륜의 소형자동차의 소유자
운행 단계	휘발유세 <sup>1)</sup>	국세, 지방세 <sup>3)</sup>	휘발유 제조자 또는 휘발유를 보세지역에서 인수한 자
	석유가스세	국세	석유가스를 자동차용 석유가스용기에 충전하는 자 또는 과세석유가스를 보세지역에서 인수한 자
	경유거래세 <sup>1)</sup>	지방세	특약업자 또는 원매업자로부터 경유를 구입한 자

주: 1) 도로특정재원 마련을 위해 부과되는 목적세로 본래세율 대신 잠정세율이 적용됨.

2) 5%의 세율 중 1%는 지방소비세임.

3) 48,600엔의 휘발유세(국세)와 5,200엔의 지방휘발유세(지방세)로 구성됨.

46) 「자동차관련세제의 합리적 개편방안 연구」 p. 55, 서울시립대학교 지방세연구소, 2006. 10.

47) 「자동차관련세제의 합리적 개편방안 연구」 p. 47, 서울시립대학교 지방세연구소, 2006. 10.

## 2) 취득단계에서 부과되는 세금

### 가) 소비세

- 국내에서 자동차를 양도하는 사업자 및 외국 자동차를 보세지역에서 인수한 자는 소비세를 납부해야 할 의무가 있음.
  - 소비세는 생산 및 유통과정의 각 단계에서 창출되는 부가가치에 대하여 부과되는 조세로 일본에서는 부가가치세 대신 소비세(消費稅)로 부르고 있음.
  - 소비세는 자동차의 양도대가에 5%(이 중 1%는 지방소비세)의 세율을 곱하여 계산됨.

### 나) 자동차취득세<sup>48)</sup>

- 자동차취득세는 도부현세로 삼륜 이상의 경자동차와 소형 자동차, 보통 자동차(특수 자동차 제외)의 취득에 대해 부과되는 세금임.
  - 자동차의 취득이란 자동차 소유권의 취득을 말하지만, 자동차 제조업자의 제조에 의한 자동차의 취득이나 판매업자의 판매를 위한 자동차의 취득 등은 제외됨.
  - 한편 자동차의 취득가액이 50만엔 이하인 경우에는 2019년 3월 31일까지 자동차취득세가 과세되지 않음.
- 자동차취득세는 자동차의 취득가액에 세율을 곱하여 계산됨.
  - 자가용자동차(경자동차 제외)의 취득에 대해서는 도로특정재원 마련을 위해 2018년 3월 31일까지 5%의 잠정세율이 적용되며, 영업용자동차 및 경자동차의 취득에 대해서는 3%의 본래세율이 적용됨.
    - 잠정세율이란 도로특정재원 마련을 위해 본래의 세율에 잠시 추가하여 부과되는 세율을 말함.
    - 잠정세율은 문자 그대로 임시적인 세율이기 때문에 법률에 적용기한이 명시되어 있음.

48) 지방세법 제113조, 제114조, 제118호, 제119조, 제120조, 제122조, 지방세법 부칙 제12조의 2의 2

## 2) 보유단계에서 부과되는 세금

## 가) 자동차중량세

- 자동차중량세는 국세로 검사 자동차 및 신고 경자동차를 과세물건으로 함<sup>49)</sup>.
- 자동차검사증을 교부받는 자 및 차량번호를 지정받는 자는 해당 검사 자동차 및 신고 경자동차에 관하여 자동차중량세를 납부해야 할 의무가 있음<sup>50)</sup>.
  - 자동차중량세의 과세표준은 검사 자동차 및 신고 경자동차의 수량으로 하며, 세율(임시검사와 관계된 자동차는 아래의 금액에 0.5를 곱해야 함)은 아래 표와 같음<sup>51)</sup>.
    - 경자동차와 이륜의 소형자동차는 중량에 관계없이 동일한 세금이 부과되나, 그 외의 경우에는 검사기간 및 차량 중량에 비례하여 정액의 세금이 부과됨.
    - 도로특정재원 마련을 위해 2018년 4월 30일까지 본래세율 대신 조세특별조치법 제90조의 제11에 의한 잠정세율이 적용됨.

〈표 III - 25〉 자동차중량세 세율

(단위: 엔)

구 분		잠정세율			
영업용	검사 자동차	(1) 자동차검사증의 유효기간이 3년으로 정해져 있는 이륜의 소형자동차	5,100		
		(2) 자동차검사증의 유효기간이 2년으로 정해져 있는 것	① 경자동차	5,600	
			② 이륜의 소형자동차	3,400	
			③ 기타	차량총중량 1톤 이하	5,600
				차량총중량 1톤 초과	1톤당 5,600
		(3) (1)과 (2) 이외의 검사자동차	① 경자동차	2,800	
			② 이륜의 소형자동차	1,700	
			③ 승용차	차량총중량 0.5톤 이하	2,800
				차량총중량 0.5톤 초과	0.5톤당 2,800
			④ 기타	차량총중량 1톤 이하	2,800
차량총중량 1톤 초과	1톤당 2,800				
신고	(1) 이륜의 경자동차	4,500			

49) 자동차중량세법 제3조

50) 자동차중량세법 제4조

51) 조세특별조치법 제90조의 11

		구 분	잠정세율		
	경자동차	(2) 기타의 경자동차	8,400		
자가용	검사 자동차	(1) 자동차검사증의 유효기간이 3년으로 정해져 있는 것	① 경자동차	13,200	
			② 이륜의 소형자동차	7,500	
			③ 승용차	차량총중량 0.5톤 이하	18,900
				차량총중량 0.5톤 초과	0.5톤당 18,900
			(2) 자동차검사증의 유효기간이 2년으로 정해져 있는 것	① 경자동차	8,800
		② 이륜의 소형자동차		5,000	
		③ 2.5톤 이하 트럭		차량총중량 1톤 이하	8,800
				차량총중량 1톤 초과	1톤당 8,800
		④ 승용차		차량총중량 0.5톤 이하	12,600
			차량총중량 0.5톤 초과	0.5톤당 12,600	
		⑤ 기타	차량총중량 1톤 이하	12,600	
			차량총중량 1톤 초과	1톤당 12,600	
		(3) (1)과 (2) 이외의 검사자동차	① 경자동차	4,400	
			② 이륜의 소형자동차	2,500	
			③ 2.5톤 이하 트럭	차량총중량 1톤 이하	4,400
	차량총중량 1톤 초과			1톤당 4,400	
	④ 승용차		차량총중량 0.5톤 이하	6,300	
			차량총중량 0.5톤 초과	0.5톤당 6,300	
⑤ 기타	차량총중량 1톤 이하		6,300		
	차량총중량 1톤 초과	1톤당 6,300			
신고 경자동차	(1) 이륜의 경자동차	6,300			
	(2) 기타의 경자동차	13,200			

나) 자동차세<sup>52)</sup>

- 자동차세는 도부현세로 매년 4월 1일 현재 자동차 소유자에게 부과되는 세금임.
  - 과세대상 자동차는 도로운송차량법의 적용을 받는 자동차 중 보통 자동차와 삼륜 이상의 소형자동차임.
  
- 자동차세의 세율은 차종이나 용도 등에 따라 아래의 표와 같이 결정됨.

52) 지방세법 제145조, 제147조~제151조

〈표 III - 26〉 자동차세 세율

(단위: 엔)

차종		자가용	영업용	
승용차	총배기량 1리터 이하	29,500	7,500	
	총배기량 1리터 초과 1.5리터 이하	34,500	8,500	
	총배기량 1.5리터 초과 2리터 이하	39,500	9,500	
	총배기량 2리터 초과 2.5리터 이하	45,000	13,800	
	총배기량 2.5리터 초과 3리터 이하	51,000	15,700	
	총배기량 3리터 초과 3.5리터 이하	58,000	17,900	
	총배기량 3.5리터 초과 4리터 이하	66,500	20,500	
	총배기량 4리터 초과 4.5리터 이하	76,500	23,600	
	총배기량 4.5리터 초과 6리터 이하	88,000	27,200	
	총배기량 6리터 초과	111,000	40,700	
트럭 <sup>1)</sup>	최대적재량 1톤 이하	8,000	6,500	
	최대적재량 1톤 초과 2톤 이하	11,500	9,000	
	최대적재량 2톤 초과 3톤 이하	16,000	12,000	
	최대적재량 3톤 초과 4톤 이하	20,500	15,000	
	최대적재량 4톤 초과 5톤 이하	25,500	18,500	
	최대적재량 5톤 초과 6톤 이하	30,000	22,000	
	최대적재량 6톤 초과 7톤 이하	35,000	25,500	
	최대적재량 7톤 초과 8톤 이하	40,500	29,500	
	최대 적재량 8톤 초과	40,500+8톤을 초과한 1톤당 6,300	29,500+8톤을 초과한 1톤당 4,700	
	견인 자동차	소형자동차 보통자동차	10,200 20,600	7,500 15,100
피견인 자동차	소형자동차	5,300	3,900	
	보통자동차	8톤 이하 8톤 초과	10,200 10,200+8톤을 초과한 1톤당 5,100	7,500 7,500+8톤을 초과한 1톤당 3,800
버스	일반 합승용	승차정원 30인 이하	33,000	12,000
		승차정원 30인 초과 40인 이하	41,000	14,500
		승차정원 40인 초과 50인 이하	49,000	17,500
		승차정원 50인 초과 60인 이하	57,000	20,000
		승차정원 60인 초과 70인 이하	65,500	22,500
		승차정원 70인 초과 80인 이하	74,000	25,500
		승차정원 80인 초과	83,000	29,000
	기타	승차정원 30인 이하	33,000	26,500
		승차정원 30인 초과 40인 이하	41,000	32,000
		승차정원 40인 초과 50인 이하	49,000	38,000
		승차정원 50인 초과 60인 이하	57,000	44,000
		승차정원 60인 초과 70인 이하	65,500	50,500
		승차정원 70인 초과 80인 이하	74,000	57,000
		승차정원 80인 초과	83,000	64,000
삼륜 소형자동차		6,000	4,500	

주: 1) 최대 승차정원이 4인 이상인 경우에는 본래세액에 다음을 가산하여야 함

	자가용	영업용
총배기량 1리터 이하	5,200	3,700
총배기량 1리터 초과 1.5리터 이하	6,300	4,700
총배기량 1.5리터 초과	8,000	6,300

다) 경자동차세<sup>53)</sup>

□ 경자동차세는 시정촌세로 매년 4월 1일 현재 경자동차 등의 소유자에게 부과되는 세금임.

○ 과세대상 경자동차는 원동기부 자전거, 경자동차, 소형 특수자동차 및 이륜의 소형 자동차임.

□ 경자동차세의 세율은 차종이나 용도 등에 따라 아래의 표와 같이 결정됨.

〈표 III -27〉 경자동차 세율

구 분			세 율	
(1) 원동기부 자전거	총배기량 0.05ℓ 이하 또는 정격출력 0.6kw 이하		1,000	
	이륜으로 총배기량 0.05ℓ 초과 0.09ℓ 이하 또는 정격출력 0.6kw 초과 0.8kw 이하		1,200	
	이륜으로 총배기량 0.09ℓ 초과 또는 정격출력 0.8kw 초과		1,600	
	3륜 이상으로 총배기량 0.02ℓ 또는 정격출력 0.6kw 초과 0.25kw 이하		2,500	
(2) 경자동차 및 소형특수자 동차	이륜		2,400	
	삼륜		3,100	
	사륜 이상	승용차	영업용	5,500
			자가용	7,200
	사륜 이상	화물차	영업용	3,000
자가용			4,000	
(3) 이륜의 소형자동차			4,000	

4) 운행단계에서 부과되는 세금

가) 휘발유세 및 지방휘발유세

□ 휘발유 제조자 또는 휘발유를 보세지역에서 인수한 자는 제조장으로부터 인출한 휘발

53) 지방세법 제442조, 제442조의 2, 제444조

유 또는 보세지역에서 인수한 휘발유에 관하여 휘발유 1kl당 48,600엔의 휘발유세(국세)와 5,200엔의 지방휘발유세를 납부해야 함<sup>54)</sup>.

○ 도로특정재원 마련을 위해 2018년 3월 31일까지 본래세율 대신 조세특별조치법 제 89조에 의한 잠정세율이 적용됨.

#### 나) 석유가스세<sup>55)</sup>

□ 석유가스를 자동차용 석유가스용기에 충전하는 자 또는 과세석유가스를 보세지역에서 인수한 자는 석유가스의 충전장소에서 인출된 과세석유가스 또는 보세지역에서 인수한 과세석유가스에 관하여 과세석유가스 1kg당 17엔 50전의 석유가스세(국세)를 납부해야 함.

#### 다) 경유거래세<sup>56)</sup>

□ 특약업자 또는 원매업자로부터 경유를 구입하는 자는 경유 1kl당 32,100엔의 경유거래세(도부현세)를 납부해야 함.

○ 도로특정재원 마련을 위해 2018년 3월 31일까지 본래세율 대신 지방세법 부칙 제12조의 2의 5에 의한 잠정세율이 적용됨.

－ 원매업자란 경유를 제조·수입 또는 판매하는 것을 사업으로 하는 자로서 총무장관이 지정한 자를 말함.

－ 특약업자란 원매업자와 체결한 판매계약에 기초하여 원매업자로부터 지속적으로 경유를 공급받아 판매하는 것을 사업으로 하는 자로서 부현지사가 지정한 자를 말함.

54) 조세특별조치법 제89조 제1항

55) 석유가스세법 제4조, 제10조

56) 지방세법 제144조, 제144조의 2, 지방세법 부칙 제12조의 2의 5

## 나. 친환경차 보급 현황

- 일본의 저공해차 보유대수는 2000년 이후 크게 증가하여 2007년 기준으로 16백만 대에 달함.

〈표 Ⅲ-28〉 저공해차 보유대수

(단위: 대)

연도	전기	천연가스	메탄올	하이브리드	저연비· 저배출가스차	합계
2000	3,830	7,811	157	50,282	569,170	631,250
2001	4,725	12,012	135	75,216	2,081,379	2,173,467
2002	5,600	16,561	114	91,200	4,472,323	4,585,798
2003	7,677	20,638	62	132,516	6,962,491	7,123,384
2004	8,468	24,263	60	196,770	9,466,721	9,696,282
2007	9,928	27,605	26	256,644	11,916,351	12,210,554
2006	9,421	31,462	26	342,379	14,032,865	14,416,153
2007	9,358	34,203	20	427,912	16,018,282	16,489,775

자료: 일본 환경성 홈페이지(<http://www.env.go.jp/doc/toukei/contents/index.html>)

## 다. 친환경차의 보급을 위한 지원제도

### 1) 개요

- 친환경차의 보급과 관련된 일본의 지원제도를 요약하면 아래의 표와 같음.
  - 일본은 지원 대상 친환경차의 범위가 상당히 넓은 편으로, 차종에 관계없이 일정한 연비기준 및 배기가스기준을 충족하면 보조금 또는 세제상 혜택을 제공함.
    - 즉, 디젤차나 가솔린차의 경우에도 국토교통성으로부터 저배출가스차로 인증을 받았고, 에너지절약법에 따른 연비기준을 15% 이상 초과 달성하였다면 지원을 받을 수 있음.

〈표 III -29〉 저공해차 등의 도입과 관련된 일본의 지원제도 요약(2009)

	번호	보조제도	대상차종 <sup>1)</sup>					대상자/보조내용	
			FCV	EV	CNG	HB	기타		설비
보조금제도	1	저공해차 보급사업		●	●	●		지방공공단체/저공해차(전기·천연가스·하이브리드자동차)의 도입(구입 및 리스)	
			●				●	지방공공단체/차세대 저공해차(연료전지·수소·DME자동차)의 도입(리스)	
	2	저공해차 보급 촉진 대책비용 보조		●	●	●	●	트럭·버스·택시사업자/저공해 버스·트럭(CNG, 하이브리드, 클린디젤, 전기자동차, 디젤저연비), LPG저연비택시의 도입, CNG차로의 개조	
	3	클린에너지자동차 등 도입촉진사업		●	●	●		●	민간사업자 등/클린에너지자동차의 도입, 연료 등 공급설비의 설치
	4	자동차환경배려추진사업					●		민간사업자 등/연비기준 및 배출가스기준 적합차
	5	환경대응차 보급촉진 대책비용 보조					●		일반 소비자/연비기준 및 배출가스기준 적합차
	6	자동차저공해화추진사업비 보조			●	●		지방공공단체, 폐기물 수집차/진개차, 쓰레기운반차 등을 하이브리드자동차 등으로 도입하는 경우	
세계상의 우대조치	1	저공해차에 대한 자동차세 경감(자동차 그린세제)	●	●	●		●	2008·2009년 중에 저공해차를 신규 등록한 자/다음 1년간의 자동차세 경감	
	2	저공해차에 대한 자동차중량세 및 자동차취득세 경감	●	●	●	●	●	○ 대상자 - 전기·연료전지·플러그인 하이브리드 자동차를 취득한 자 - 배출가스 및 연비 기준을 충족하는 천연가스·디젤·하이브리드자동차를 취득한 자 - 저연비·저배출가스인정차를 취득한 자 ○ 보조내용 - 자동차중량세: 비과세 또는 세액경감 - 자동차취득세: 비과세 또는 세율경감(신차), 세율경감 또는 과세표준에서 공제(중고차)	
	3	에너지수급구조개혁추진설비의 취득에 대한 소득세 및 법인세 우대조치	●	●	●	●	●	●	청색신고서를 제출하는 개인 또는 법인으로 저공해차 및 저공해차용 연료공급설비를 취득한 자/취득 연도에 즉시상각 또는 7%의 투자세액공제 중 하나 선택
	4	저공해용 연료공급설비에 대한 고정자산세 경감						●	전기 또는 수소, 가연성 천연가스 충전설비를 취득한 자/고정자산세의 과세표준 경감(원래의 2/3 적용)

주: 1) FCV - 연료전지자동차, EV - 전기자동차, CNG - 천연가스자동차, HB - 하이브리드자동차, 그 외 - 저연비·저배출가스인정차, 신장기규제적합차, 포스트신장기규제적합차 등

자료: 일본 환경성 “저공해차가이드북(2008)” 재구성

2) 친환경차 보급을 촉진하기 위한 인센티브

가) 친환경차 등의 도입에 관한 보조금제도<sup>57)</sup>

(1) 저공해차 보급사업

□ 목적

- 지방공공단체 등에 의한 저공해차(천연가스, 하이브리드, 전기자동차)의 도입을 지원해 지방공공단체 등이 솔선해 도입함으로써 에너지절약·대체에너지대책을 추진함.
- 지방공공단체 등에 의한 차대세 저공해차(연료전지자동차, DME자동차, 수소자동차)의 도입을 지원해 지방공공단체 등이 솔선해 도입함으로써 연료전지자동차 등 차세대 저공해차의 조기 보급을 도모함.

□ 지방공공단체 등을 대상으로 하며, 보조대상 및 보조율은 아래 표와 같음.

〈표 III-30〉 저공해차 보급사업

보조대상	보조율
(1) 차량총중량이 3.5톤을 초과하는 저공해차(공영버스 제외)의 도입(구입 및 리스)	통상차량과의 가격차 또는 개조비용의 1/2
(2) 차량총중량 3.5톤 이하의 전기자동차를 리스에 의해 도입하는 사업	리스비용의 1/2(초년분에 한정함)
(3) 차세대 저공해차의 도입(리스)	리스비용의 1/2

(2) 저공해차 보급 촉진 대책비용 보조

□ 목적

- 트럭·버스·택시사업자를 중심으로 CNG버스·트럭 등의 도입을 지원함으로써 저공해차 등의 보급을 촉진해 대기환경 등의 개선을 도모함.

57) <http://www.env.go.jp/air/car/mado/gaiyo.pdf>

□ 트럭·버스·택시사업자 등을 대상으로 하며, 보조대상 및 보조율은 아래 표와 같음.

〈표 III-31〉 저공해차 보급 촉진 대책비용 보조

보조대상	보 조 율
(1) 저공해차의 구입 - CNG 트럭·버스 등, 하이브리드 트럭·버스 등 <sup>1)</sup> - 클린디젤 트럭·버스 등 <sup>2)</sup> - 전기자동차, 디젤저연비 트럭·버스 등 <sup>3)</sup> - LPG저연비택시 <sup>4)</sup>	차량 본체가격의 1/4 또는 통상차량과의 차액의 1/2
(2) 사용 중인 차의 CNG차로의 개조	CNG차로의 개조비용의 1/3

주: 1) 신장기기준보다 NOx10%·PM50% 이상 저감한 차량  
2) 포스트신장기기규제에 적합한 차량  
3) 2015년 연비기준에 적합한 차량  
4) 2010년 연비기준에 적합한 차량

### (3) 클린에너지자동차 등 도입촉진사업

□ 목적

○ 운수분야에 있어서 신에너지의 이용 촉진, 에너지절약의 추진 및 CO<sub>2</sub>, NOx 등 유해 물질의 배출을 억제함.

□ 민간사업자 등을 대상으로 하며, 보조대상 및 보조율은 아래 표와 같음.

〈표 III-32〉 클린에너지자동차 등 도입촉진사업

보조대상	보 조 율
(1) 클린에너지자동차(전기·천연가스·하이브리드 자동차·플러그인 하이브리드자동차)의 도입 (단, 천연가스·하이브리드자동차는 승용차를 제외함)	통상차량과의 차액의 1/2 이내
(2) 연료 등 공급설비의 설치 - 자가용천연가스연료공급설비(표준형, 물류거점형) - 급속충전설비	설치비의 1/2 이내(주요 노선버스 및 진개차의 공급설비는 설치비의 2/3 이내) 설치비의 1/2 이내

(4) 자동차환경배려추진사업

□ 목적

○ 연비기준을 달성하는 한편 배출가스 최신규제에 적합한 트럭·버스의 도입과 관련된 비용의 일부를 보조함으로써 CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> 등의 배출 삭감을 도모함.

□ 민간사업자 등이 연비기준을 달성하는 한편 배출가스 최신규제에 적합한 트럭·버스를 도입하는 경우, 통상차량가격과의 차액의 1/2 범위 내에서 보조금을 지급함.

(5) 환경대응차 보급촉진 대책비용 보조

□ 목적

○ 환경 성능이 좋은 신차 구입을 촉진함으로써 환경대책과 경기대책을 효과적으로 실현함.

－ 환경 성능이 좋은 신차에 대한 수요 감소와 자동차사용자의 보유기간 장기화에 효과적으로 대응하는 것은 환경대책의 관점에서 중요함.

－ 경제적 파급효과가 큰 자동차산업의 활성화는 경기의 조기 회복을 위해서도 불가결함.

□ 승용차(등록차·경자동차) 또는 중량차(트럭·버스 등)의 신차 구입에 대해 아래 표에 의한 보조금을 지급함.

○ 2009년 4월 10일(정부·여당의 경제위기대책 발표일)부터 소급하여 적용함.

○ 노후차량의 폐차 여부에 따라 보조금 지급액에 차등을 두는 방식으로 노후차량의 교체를 유도하고 있는 것이 특징임.

〈표 III - 33〉 환경대응차 보급촉진 대책비용 보조

## A. 노후 차량의 폐차를 수반하는 신차구입

구분	요 건	보 조 금
승용차	○ 차령 13년 초과 그리고 ○ 2010년도연비기준 달성	○ 등록차 : 25만엔 ○ 경자동차 : 12.5만엔
중량차 (트럭·버스 등)	○ 차령 13년 초과 그리고 ○ 신장기규제적합차	○ 소형(차량총중량 3.5톤 클래스) : 40만엔 ○ 중형(차량총중량 8톤 클래스) : 80만엔 ○ 대형(차량총중량 12톤 클래스) : 180만엔

## B. 노후 차량의 폐차를 수반하지 않는 신차구입

구분	요 건	보 조 금
승용차	○ 배출가스성능 4☆ 그리고 ○ 2010년도연비기준+15% 이상	○ 등록차 : 10만엔 ○ 경자동차 : 5만엔
중량차 (트럭·버스 등)	○ 2015년도연비기준 달성 그리고 ○ NOx·PM+10% 저감	○ 소형(차량총중량 3.5톤 클래스) : 20만엔 ○ 중형(차량총중량 8톤 클래스) : 40만엔 ○ 대형(차량총중량 12톤 클래스) : 90만엔

## (6) 자동차저공해화추진사업비 보조

## □ 목적

- 차세대 자동차의 보급을 촉진함으로써 지구 환경의 보전에 이바지하는 것을 목적으로 함.

## □ 지방공공단체, 일반폐기물·산업폐기물의 수집위탁업자·수집허가사업자가 진개차, 쓰레기운반차 등을 하이브리드자동차 등으로 도입(구입 또는 리스)하는 경우 그 비용의 일부를 보조함.

- 2009년 4월 10일(정부·여당의 경제위기대책 발표일)부터 소급하여 적용함.

〈표 III - 34〉 자동차저공해화추진사업비 보조

교부대상자	도입하는 차세대자동차		보조금 교부금액
	차종	최대적재량	
지방공공단체 자동차리스사업자(지방공공단체에 차세대자동차를 리스하는 경우에 한함)	하이브리드자동차	4톤 미만	980천엔
		4톤 이상	2,750천엔
	천연가스자동차	4톤 미만	980천엔
		4톤 이상	3,200천엔
지방공공단체 이외의 자(지방공공단체 이외의 자에게 차세대자동차를 리스하는 경우에 한함)	하이브리드자동차	4톤 미만	490천엔
		4톤 이상	1,375천엔
	천연가스자동차	4톤 미만	490천엔
		4톤 이상	1,600천엔

나) 친환경차 등의 도입에 관한 세제상 우대조치

(1) 저공해차에 대한 자동차세 감면(자동차 그린세제)<sup>58)</sup>

□ 일본 역시 우리나라와 마찬가지로 기본적으로는 배기량을 기준으로 자동차세를 부과하나, 친환경차의 보급을 촉진하기 위하여 2001년부터 자동차 그린세제를 시행하고 있음.

○ 즉, 환경 부하가 작은 자동차에 대해서는 자동차세를 경감하는 한편, 환경 부하가 큰 10년 이상의 노후차량에 대해서는 자동차세를 10% 증과함.

① 환경 부하가 작은 자동차에 대한 자동차세 경감

□ 전기자동차(연료전지자동차 포함) 및 천연가스자동차, 배출가스 및 연비기준을 충족하는 보통자동차 및 소형자동차에 대해서는 신차 신규 등록 연도의 다음연도분 자동차세가 경감됨.

○ 저공해차에 대한 자동차세 감면은 2010년 3월 31일까지 적용됨.

- 2008년·2009년 중에 저공해차를 신규 등록한 경우, 다음 1년간의 자동차세가 경감됨.

58) <http://www.mlit.go.jp/common/000036541.pdf>

- 저공해차에 대한 자동차세 감면액은 다음 표와 같음.
  - 전기자동차, 연료전지자동차, 천연가스자동차는 배기가스기준만 충족하면 되나, 그 밖의 자동차는 배기가스기준과 연비기준을 모두 충족해야 세금감면 혜택을 받을 수 있음.
  - 감면액은 연비성능이 좋을수록 증가함.

〈표 III -35〉 자동차그린세제의 경감내용(2009)

적용대상	경 감 내 용							
1. 배출가스성능 및 연비성능을 충족하는 보통자동차 및 소형자동차	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 것으로서 연비기준을 15%, 20%, 25% 이상 달성한 자동차</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center;">☆☆☆☆</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">연비기준+15%</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">대체로 25% 경감</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">연비기준+20%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">연비기준+25%</td> <td style="text-align: center;">대체로 50% 경감</td> </tr> </table>		☆☆☆☆	연비기준+15%	대체로 25% 경감	연비기준+20%	연비기준+25%	대체로 50% 경감
	☆☆☆☆							
연비기준+15%	대체로 25% 경감							
연비기준+20%								
연비기준+25%		대체로 50% 경감						
2. 전기자동차(연료전지자동차 포함) 및 천연가스자동차	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대체로 50% 경감                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 총중량 3.5톤 이하...저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 것</li> <li>- 총중량 3.5톤 초과...저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 NOx10% 저감레벨(중량차☆(NOx))」을 받은 자동차</li> </ul> </li> </ul>							

주: 저배출가스차인정제도 및 연비기준에 대해서는 〈부록 3〉의 내용 참조  
 자료: 일본 국토교통성(<http://www.mlit.go.jp>)

② 환경 부하가 큰 자동차에 대한 자동차세 증가

- 신차 등록 후 일정 연수를 경과한 디젤차 및 가솔린차에 대해서는 자동차세를 증가함.
  - 4월 1일 현재 신차 등록 후 10년을 초과한 디젤차, 13년을 초과한 가솔린차 및 LPG차에 대해서는 자동차세를 10% 증가함.
    - 단, 일반 승합버스, 피견인차, 전기·천연가스·메탄올차, 스쿨버스는 제외함.

(2) 저공해차에 대한 자동차증량세 및 자동차취득세 감면<sup>59)</sup>

□ 전기자동차(연료전지자동차 포함), 플러그인 하이브리드자동차, 배출가스 및 연비기준을 충족하는 천연가스자동차·디젤자동차·하이브리드자동차, 저연비·저배출가스차의 취득에 대해서는 자동차증량세 및 자동차취득세를 경감함.

○ 자동차증량세의 감면은 2009년 4월 1일부터 2012년 4월 30일까지의 기간 내에 검사에 의해 자동차등록증을 최초로 교부 또는 반부(返附)받는 자동차에 적용됨.

○ 자동차취득세의 감면기간은 2009년 4월 1일(2009년 4월 1일 등록·신고분부터 적용)부터 2012년 3월 31일까지임.

〈표 Ⅲ-36〉 자동차증량세 및 자동차취득세 감면대상(2009)

<p>1. 전기자동차(연료전지자동차 포함)</p> <p>2. 천연가스자동차</p> <p>(1) 차량총중량 3.5톤 이하 : 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 자동차</p> <p>(2) 차량총중량 3.5톤 초과 : 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 NOx10% 저감레벨(중량차☆☆(NOx))」을 받은 자동차</p> <p>3. 플러그인 하이브리드자동차</p> <p>4. 디젤자동차</p> <p>(1) 차량총중량 3.5톤 이하 : 2009년 자동차배출가스규제에 적합한 자동차(클린디젤승용차)</p> <p>(2) 차량총중량 3.5톤 초과 :</p> <p>① 2009년 자동차배출가스규제에 적합한 것으로서 중량차연비기준을 달성한 자동차</p> <p>② 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 NOx 또는 PM 10% 저감레벨(중량차☆☆(NOx또는PM))」을 받은 것으로서 중량차연비기준을 달성한 자동차</p> <p>5. 하이브리드자동차</p> <p>(1) 차량총중량 3.5톤 이하 : 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 것으로서 연비기준을 +25% 이상 달성한 자동차</p> <p>(2) 차량총중량 3.5톤 초과 : 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 NOx 또는 PM 10% 저감레벨(중량차☆☆(NOx 또는 PM))」을 받은 것으로서 중량차연비기준을 달성한 자동차</p> <p>6. 저연비·저배출가스차</p> <p>(1) 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 것으로서 연비기준을 +25% 이상 달성한 자동차</p> <p>(2) 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 것으로서 연비기준을 +20% 이상 달성한 자동차</p> <p>(3) 저배출가스차인정제도(2005년 기준)에 의해 「저배출가스차 75% 저감레벨(☆☆☆☆)」을 받은 것으로서 연비기준을 +15% 이상 달성한 자동차</p> <p>※ 연비기준…가솔린자동차·LPG자동차 : 2010년, 디젤자동차 : 2005년 중량차연비기준 : 2015년</p>
---

59) <http://www.mlit.go.jp/common/000036541.pdf>

## □ 감면내용

〈표 III - 37〉 자동차중량세 및 자동차취득세의 감면내용(2009)

대상차량	자동차 중량세 <sup>1)</sup>	취득세 <sup>2)</sup>	
		신차	중고차
1. 전기자동차(연료전지자동차 포함)	면세	면세	2.7% 경감
2. 천연가스자동차 (1) 차량총중량 3.5톤 이하 : ☆☆☆☆ (2) 차량총중량 3.5톤 초과 : 중량차☆(NOx)	면세	면세	2.7% 경감
3. 플러그인 하이브리드자동차	면세	면세	2.4% 경감
4. 디젤자동차			
(1) 차량총중량 3.5톤 이하 : 2009년 배기가스규제적합 (클린디젤승용차)	면세	면세	1.0% 경감 <sup>4)</sup> (09년 10월 1일부터 0.5% 경감)
(2) 차량총중량 3.5톤 초과 : 중량차☆(NOx)			
① 2009년 배기가스규제적합&중량차연비 기준 달성	75% 경감	75% 경감	- 3.5~12톤 : 2.0% 경감 <sup>3)</sup> - 12톤 초과 : 2.0% 경 감 <sup>3)</sup> (2009년 10월 1일 부터 1.0% 경감)
② 중량차☆(NOx 또는 PM)&중량차연비 기준 달성	50% 경감	50% 경감	경감조치 없음
5. 하이브리드자동차 (1) 차량총중량 3.5톤 이하 : ☆☆☆☆&연비기 준+25% (2) 차량총중량 3.5톤 초과 : 중량차☆(NOx)&중량차연비기준 달성	면세	면세	1.6% 경감(승용차 등) 2.7% 경감(버스, 트럭)
6. 저연비·저배출가스인정차			
(1) ☆☆☆☆ & 연비기준+25%	75% 경감	75% 경감	30만엔 공제 <sup>3)4)</sup>
(2) ☆☆☆☆ & 연비기준+20%	50% 경감	50% 경감	15만엔 공제 <sup>3)4)</sup>
(3) ☆☆☆☆ & 연비기준+15%			

주: 1) 자동차중량세: 비과세 또는 세액의 경감

2) 감면내용

① 자동차취득세(신차): 비과세 또는 세율의 경감

② 자동차취득세(중고차): 세율의 경감, 과세표준에서 공제

3) 과세표준에서 공제

4) 2010년 3월 31일까지 적용

자료: 일본 국토교통성(<http://www.mlit.go.jp>)

(3) 에너지수급구조개혁추진설비의 취득에 대한 소득세 및 법인세 우대조치

□ 청색신고서를 제출하는 개인 또는 법인이 2009년 4월 1일부터 2012년 3월 31일까지의 기간 내에 저공해차(연료전지자동차, 전기자동차, 천연가스자동차, 하이브리드자동차(승용차 제외), 천연가스 포크리프트) 및 저공해차용 연료공급설비(천연가스·수소)를 취득한 경우에는 신규 취득 연도에 취득원가를 전액 손금으로 인정받거나 취득원가의 7%에 상당하는 세액공제를 받을 수 있음<sup>60)</sup>.

○ 이전에는 취득원가의 30%까지만 특별상각이 가능하였으나, 2009년 세법개정으로 신규 취득 연도에 취득원가 전액을 비용화할 수 있게 됨.

(4) 저공해용 연료공급설비에 대한 고정자산세 감면

□ 전기를 동력원으로 하는 자동차에 충전하거나 수소를 충전하기 위한 설비, 오로지 가연성 천연가스를 내연기관의 연료로 이용하는 자동차에 충전하기 위한 설비를 2003년 4월 1일부터 2011년 3월 31일까지의 사이에 신규 취득한 경우에는 최초 3년간 고정자산세 과세표준을 본래의 3분의 2로 경감함<sup>61)</sup>.

3) 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브

가) 노후차량의 교체에 관한 세제상 우대조치

(1) 자동차 NO<sub>x</sub>·PM법에 기초한 배출기준적합차로의 교체에 대한 자동차취득세의 경감조치

□ 자동차 NO<sub>x</sub>·PM법에 기초한 배출기준에 적합하지 않는 자동차(트럭, 버스 등)를 폐차하고 배출기준적합차(트럭, 버스 등)를 취득하는 때에는 자동차취득세를 경감받을 수 있음.

○ 자동차 NO<sub>x</sub>·PM법에 의한 대책지역 내에서 배출기준부적합차를 2005년 배출가스

60) 조세특별조치법 제10조의 2의 2, 제42조의 5

61) 지방세법 부칙 제15조 제24항

기준적합차(가솔린, LPG, 디젤차)로 교체하는 경우, 2007년 4월 1일부터 2009년 3월 31일까지 자동차취득세를 1.2% 경감함.

### 3. 영국<sup>62)</sup>

#### 가. 자동차세제 현황

□ 영국의 자동차세제 현황을 취득·보유·운영단계로 나누어 살펴보면 다음과 같음.

〈표 III-38〉 영국의 자동차세제 현황

단계	세목	과세주체	납세의무자
취득단계	부가가치세	중앙정부	국내에서 자동차를 양도하는 사업자
보유단계	자동차세	중앙정부	자동차 등록시 운행허가를 얻고, 영국에서 사용·소유하는 자
운영단계	유류세	중앙정부	유류 판매업자 및 제조업자

#### 1) 취득단계에서 부과되는 세금 등

##### 가) 부가가치세

□ 승용자동차(최대 정원 12인승 이하)와 캠핑용 자동차(motorized caravan) 신차 구입시 공급가액(invoice value)에 15%의 세율로 부가가치세가 부과됨<sup>63)</sup>.

○ 상업용 자동차의 경우 판매마진(net invoice value)의 15%의 세율로 부가가치세를 과세함.

62) Motor Vehicle Taxation in Europe, ACEA, 2009

63) 부가가치세 기준세율은 17.5%이나, 2008년 12월 1일부터 2009년 12월 31일까지 한시적으로 인하여 15%를 적용함. 2010년 1월 1일부터 다시 17.5%를 적용함

- 중고차(second hand vehicles)의 경우 판매자의 취득가격과 판매가격의 차이에 15%의 세율로 과세하며, 만약 신차 구입시 부가가치세를 공제받았다면 중고차 매각금액에 15%의 세율로 과세함
  - 개인간의 중고차 거래에는 과세하지 않으며, 상업용 차량의 경우 재판매가격에 15%의 세율로 과세함.

나) 차량등록비(Vehicle first registration fee)

- 운전면허청(Driver and Vehicle Licensing Agency)은 2008년 4월 1일부터 £55<sup>64)</sup>를 차량의 첫 등록비(first registration fee)로 부과하고 있음.

2) 보유단계에서 부과되는 세금-자동차세(Vehicle Excise Duty)

- 영국은 자동차 보유세를 유류와 배기가스 배출량에 따라 부과하는 대표적인 국가임.
  - 1992년까지 자동차 보유세인 Vehicle Excise Duty(VED)는 모든 차에 정액으로 부과되었으나, 이 후 점차 개정되어 2001년 3월부터는 완전히 배기가스(CO<sub>2</sub>) 배출량과 유류 종류에 따라 부과되고 있음.
  - 배기가스 배출량은 연료소비량과 대응관계를 가지므로, 배기가스 배출량기준에 따른 보유세는 연비기준에 따른 보유세와 동일하다고 할 수 있음.

〈표 III -39〉 영국의 자동차 보유단계 세금의 부과기준

구 분	부과기준
개인용 자동차	배기가스 배출량과 유류타입(휘발유, 디젤, 대체연료)에 따라 부과 <sup>1)</sup>
영업용 버스	정원수와 환경적 특징(environmental characteristics)
영업용 자동차	차량중량 구조와 환경적 특징

주: 1) 2001년 3월부터 적용

64) 2009년 8월 평균환율 1£=2055.49원(매매기준율)

□ 차량중량 3,500kg 이하의 개인용 자동차의 경우 1999년 6월 이전에는 1년에 150£를 부과하였으며, 1999년 6월 1일부터 엔진 1,000cc 이상일 경우에는 155£, 이하일 경우에는 100£를 부과하였음.

○ 이후 2001년 3월부터 엔진크기, CO<sub>2</sub> 배출량과 유류타입(휘발유, 디젤, 대체연료)에 따라 부과하고 있음.

〈표 III-40〉 영국의 개인용/경차(private or light goods vehicles)의 자동차세

자동차, 밴		엔진크기		6개월, £		12개월, £	
2001년 3월 이전에 등록		1,549cc 미만		68.75		125.00	
		1,549cc 이상		104.50		190.00	
2001년 3월 이후에 등록		디젤 자동차		휘발유 자동차		대체연료 <sup>2)</sup> 자동차	
구간	CO <sub>2</sub> 배출량(g/km)	6개월, £	12개월, £	6개월, £	12개월, £	6개월, £	12개월, £
A	~100	—	0	—	0	—	0
B	101~110	—	35	—	35	—	15
C	111~120	—	35	—	35	—	15
D	121~130	66	120	66	120	55	100
E	131~140	66	120	66	120	55	100
F	141~150	68.75	125	68.75	125	57.75	105
G	151~165	82.50	150	82.50	150	71.50	130
H	166~175	96.25	175	96.25	175	85.25	155
I	176~185	96.25	175	96.25	175	85.25	155
J	186~200	118.25	215	118.25	215	110	200
K <sup>1)</sup>	201~225	118.25	215	118.25	215	110	200
L	226~255	222.75	405	222.75	405	214.50	390
M	255~	222.75	405	222.75	405	214.50	390

주: 1) 구간 K는 CO<sub>2</sub>배출량이 225g/km을 초과하는 것도 포함하지만, 2001년 3월 1일부터 2006년 3월 23일 사이에 등록된 차량만 해당됨

2) 대체연료는 전기, 가스를 말함

3) 위의 자동차세는 2009년 5월 1일부터 2010년 3월 31일까지 적용됨

자료: Rates of Vehicle Tax, Driver and Vehicle Licensing Agency, 2009

- 2001년 3월 이후에 등록된 차량의 자동차세를 살펴보면 다음과 같음.
  - CO<sub>2</sub> 배출량이 많을수록 자동차세 부담이 높음.
  - 디젤 자동차와 휘발유 자동차의 자동차세 부담은 동일하지만 대체연료 자동차의 자동차세 부담은 디젤 자동차와 휘발유 자동차보다 낮음.
  
- 2010년 4월부터 자동차세는 CO<sub>2</sub> 배출량이 적은 A구간~E구간의 자동차세는 낮아지고 CO<sub>2</sub> 배출량이 많은 F구간~M구간의 자동차세 부담은 높아짐<sup>65)</sup>.
  - 2010년 4월부터 신차를 구입하는 사람은 첫 번째 자동차세 납부시 첫째 적용률 (first-year rate)로 적용받게 됨. 두 번째 자동차세 납부시에는 기준율(standard rate)을 적용함.
  - 이것은 신차 구입시(기존에 등록된 차량은 제외) 환경적 요소를 고려하게 만드는 요인이 될 것임.
  
- 아래의 <표 Ⅲ-41>은 2010년부터 적용되는 영국의 자동차세로 디젤, 휘발유보다 대체연료의 자동차세 부담이 더 낮아서, 신차 구입시 환경요소를 고려한 대체연료를 사용하는 자동차 구입을 유도하고 있음.
  - 신차 구입예정자는 자동차보증위원회(Vehicle Certification Agency) 웹사이트에서 신차의 CO<sub>2</sub> 배출량 및 연료소비량과 해당 차량의 납부해야 할 자동차세에 대해서 알아볼 수 있음<sup>66)</sup>.

---

65) 영국 전자정부([http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/OwningAVehicle/HowToTaxYourVehicle/DG\\_172916](http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/OwningAVehicle/HowToTaxYourVehicle/DG_172916), 2009년 8월 12일 접속)

66) 영국 자동차보증위원회(<http://www.vcacarfueldata.org.uk/index.asp>, 2009년 8월 12일 접속)

〈표 III -41〉 2010년부터 적용되는 영국의 자동차세

구간	CO <sub>2</sub> 배출량 (g/km)	디젤, 휘발유		대체연료	
		2010 first-year rate, £	standard rate, £	2010 first-year rate, £	standard rate, £
A	~100	0	0	0	0
B	101~110	0	20	0	10
C	111~120	0	30	0	20
D	121~130	0	90	0	80
E	131~140	110	110	100	100
F	141~150	125	125	115	115
G	151~165	155	155	145	145
H	166~175	250	180	240	170
I	176~185	300	200	290	190
J	186~200	425	235	415	225
K <sup>1)</sup>	201~225	550	245	540	235
L	226~255	750	425	740	415
M	255~	950	435	940	425

주: 1) 위의 자동차세는 2010년 4월 1일부터 적용되며 이전에 등록된 차량은 적용되지 않음  
 자료: Rates of Vehicle Tax, Driver and Vehicle Licensing Agency, 2009

□ 영국의 개인용 승용차 이외의 영업용 버스, 화물차량 등에 대한 자동차세를 살펴보면 다음과 같음.

〈표 III -42〉 영국의 버스, 화물차량(heavy goods vehicle)의 자동차세

구 분		기본차량		저감용(reduced pollution)차량	
		6개월, £	12개월, £	6개월, £	12개월, £
버스	10~17 <sup>1)</sup>	90.75	165.00	90.75	165.00
	18~36	121.00	220.00	90.75	165.00
	37~61	181.00	330.00	90.75	165.00
	62~	275.00	500.00	90.75	165.00
중대형 화물차량 <sup>2)</sup> (heavy goods vehicle)	A	90.75	165.00	88.00	160.00
	B	110.00	200.00	88.00	160.00
	C	247.50	450.00	115.50	210.00
	D	357.50	650.00	154.00	280.00

구 분	기본차량		저감용(reduced pollution)차량		
	6개월, £	12개월, £	6개월, £	12개월, £	
	E	660.00	1,200.00	385.00	700.00
	F	825.00	1,500.00	550.00	1,000.00
	G	1,017.50	1,850.00	742.50	1,350.00
화물차량 (rigid vehicles)		2액슬(axle)	3액슬(axle)	4액슬(axle) 이상	
	7,500kg 미만	A	A	A	
	15,000kg 미만	B	B	B	
	21,000kg 미만	D	B	B	
	23,000kg 미만	D	C	B	
	25,000kg 미만	D	D	C	
	27,000kg 미만	D	D	D	
	44,000kg 미만	D	D	E	

- 주: 1) 운전자 제외한 좌석 수  
 2) 차량중량 3,500kg초과~  
 3) 위의 자동차세는 2009년 5월 1일부터 적용되고 있음

자료: The cost of vehicle tax for buses and larger vehicles, 2009

□ 위의 <표 Ⅲ-42>에서도 영국은 버스와 화물차량 등에 대한 자동차세에도 환경오염 요소를 적용하여, CO<sub>2</sub> 저감용 차량은 일반 차량에 비해 적은 자동차세를 납부함.

### 3) 운행단계에서 부과되는 세금-유류세(Fuel taxes)

□ 영국은 2009년 4월 1일부터 휘발유(petrol)와 디젤(diesel)에 연료소비세를 £0.5419/ℓ 로 동일하게 부과하고 있음. 이는 2008년에 비해 약 £0.0184/ℓ 인상한 것임<sup>67)</sup>.

○ 2009년 9월 1일부터 £0.02/ℓ 인상하여 각각£0.5619/ℓ를 적용할 것임.

□ 이에 반해 CO<sub>2</sub> 배출량이 적은 연료의 소비세는 다음과 같음.

○ 바이오디젤, 바이오에탄올 £0.3419/ℓ (2009년 9월 1일부터는 £0.3619/ℓ)

○ 주행용 천연가스(바이오가스 포함) £0.1926/ℓ(2009년 9월 1일부터는 £0.2216/ℓ)

67) 영국 국세청(<http://www.hmrc.gov.uk/budget2009/bn66.pdf>, 2009년 8월 17일 접속)

- 초저황 무연휘발유(Ultra Low Sulphur Unleaded Petrol)와 초저황 디젤(Ultra Low Sulphur diesel)의 유류세 부과사례는 다음과 같음.

〈표 III - 43〉 영국의 자동차 유류세 부과사례

(단위: pence/l)

	초저황 무연휘발유	초저황 디젤
세전가격	37.14	41.56
부가가치세	6.50	7.27
유류세	50.35	50.35
유류세의 부가가치세	8.81	8.81
총세금	65.66	66.44
소비자가격	102.80	108.00

주: 1) 부가가치세 기준세율은 17.5% 적용

## 나. 친환경차의 보급을 위한 지원제도

### 1) 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 인센티브<sup>68)</sup>

#### 가) 전기자동차 구입보조금(Electric Vehicle Consumer Incentive)

- 영국 정부는 2009년 4월 22일 2009-2010 회계연도 예산안을 발표하면서 ‘탄소예산안(carbon budgets)’을 발표함<sup>69)</sup>.

○ 탄소예산안의 일환으로 저탄소 산업에 £14억의 정부 자금이 지원되고, 또 향후 3년간(2010-2012) 저탄소 및 에너지 부문에 모두 £104억을 투입할 계획임<sup>70)</sup>.

68) 영국 교통부(<http://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/technology/lowcarbonelecvehicles/>, 2009년 8월 17일 접속)

69) 영국 재무부([http://www.hm-treasury.gov.uk/d/Budget2009/bud09\\_chapter7\\_193.pdf](http://www.hm-treasury.gov.uk/d/Budget2009/bud09_chapter7_193.pdf), 2009년 8월 18일 접속). 영국 정부는 2050년까지 1990년도 대비 80% 이산화탄소 감축을 선언하였으며, 2020년까지는 34% 감축 목표를 설정한 바 있음, 이번에 발표한 ‘탄소예산’이란, 위의 기후변화법에 따라 5년마다 영국내 온실가스 배출 상한선을 정하고 이를 달성해 나가는 것을 의미함. 2050년까지 1990년에 비해 이산화탄소 배출량을 80% 감축하는 것을 목표로 저탄소산업을 육성하기 위한 계획을 발표함. 영국은 5년 단위로 1기(2008-2012), 2기(2013-2017), 3기(2018-2022)로 나눠 탄소예산을 책정해 추진키로 했으며, 이산화탄소 배출량을 1990년 배출량을 기준으로 1기(2012년)에 22% 감축하고, 2기(2017년)에 28%, 3기(2022년)에 34%까지 줄이는 것이 목표임. 탄소예산은 경제의 모든 부문에 적용되기 때문에 영국의 모든 정부부처는 탄소배출에 대한 예측과 영향을 고려해 정책을 입안해야 함.

- 저탄소 지원책의 하나로 영국 정부는 £25,000만 규모의 자금을 자동차에 지원함.
- 영국의 교통부(Department of Transport)와 산업담당부처 BERR(Department for Business Enterprise & Regulatory Reform)는 2009년 4월 16일부터 향후 5년 동안의 초저탄소 교통정책(ultra low carbon transport)을 발표함.
  - 이에 따라 2011년 이후에 출시 예정인 전기자동차, 플러그인 하이브리드 차량 등의 저탄소 자동차를 신규 구입하는 소비자에게 £2,000~5,000의 보조금을 지급하기로 결정함(Electric Vehicle Consumer Incentive).
- 전기자동차 전용충전소(Elektrobay) 시설이 60개 지역 내 약 180개 이상이 설치되어 운영되고 있음(2008년 기준)<sup>71)</sup>.
  - 전용충전소도 계속해서 추가설비를 지원할 계획임.

#### 나) 친환경차 자동차세 경감세율 적용

- 2009년 1월 1일부터 Euro 5 배출기준을 충족하는 디젤밴(diesel vans)을 구입하고 2009년 1월 1일부터 2010년 12월 31일까지 등록시 자동차세 경감세율을 적용받을 수 있음.
  - 2008~2009년 회계연도에는 £120를 자동차세로 부담하였으나, 2009년 4월부터 £5 인상되어 2011년 3월 31일까지 £125를 자동차세로 부담함.
- Euro 5 배출기준을 충족하는 영업용 버스의 경우 2009년 9월 30일 이전에 등록시 자동차세 경감세율을 적용받을 수 있음.

70) <http://interactive.bis.gov.uk/lowcarbon/>(2009년 8월 12일 접속)

71) 웨스트민스터 구청의 경우 지역내 거주 운전자가 일정 금액(1년 기준 약 £75)을 납부하고 해당 차량을 등록하면, 이후 1년 동안 무료로 충전소를 자유롭게 이용할 수 있도록 제도적으로 지원하고 있음.

〈표 III -44〉 영국의 자동차세 경감세율(버스)

좌석 수(운전자 제외)	기본차량		저감용(reduced pollution)차량	
	6개월, £	12개월, £	6개월, £	12개월, £
10~17	90.75	165.00	90.75	165.00
18~36	121.00	220.00	90.75	165.00
37~61	181.00	330.00	90.75	165.00
62~	275.00	500.00	90.75	165.00

## 2) 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브

- 영국 정부는 신차 구입을 유도하여 경기침체로 어려움에 빠진 자동차 업계를 지원하기 위해 약 £3억 규모의 '신차 구입 지원제도(Vehicle Scrappage Scheme)'를 도입했음<sup>72)</sup>.
- 2009년 5월 18일부터 2010년 2월까지 10년 이상된 차를 폐차하고 새 차를 구입하는 소비자에게 £2,000 지급하고 있음.
    - 노후차량은 1999년 8월 31일 이전에 영국에 등록된 차량이어야 하며, 현재의 소유자가 적어도 신차 구입날짜 이전 1년 이상 보유하여 자동차보증위원회(Vehicle Certification Agency) 등에 등록된 차량만 지원됨.
  - 신차 구입 보조금 지원차량은 다음의 조건을 충족하여야 함<sup>73)</sup>.
    - 3.5톤 이하 승용차 또는 작은 밴(영업용 차량도 지원에 포함)
  - 영국 정부가 £1,000 를 지급하고 동시에 자동차 회사가 최소 £1,000 를 추가 할인하여 지원하는 제도임<sup>74)</sup>.

72) 영국 무역상무부(<http://www.berr.gov.uk/whatwedo/sectors/automotive/scrappage/page51068.html>, 2009년 8월 12일 접속)

73) 영국 신차구입지원제도(<http://www.ukcarscrappagescheme.co.uk/2009/05/16/uk-car-scrappage-scheme-how-it-works/>, 2009년 8월 13일 접속)

74) 2009년 8월 9일 현재 Allied Vehicles, Audi, Bentley, BMW, Chevrolet, Chrysler, Citroen, Daihatsu, FIAT, Ford, Honda, Hyundai, Isuzu, Iveco, Jaguar, Kia, Land Rover, London Taxis International, Mazda, Mercedes Benz, MG Motor, Mitsubishi, Nissan, Perodua, Peugeot, Porsche, Proton, Renault, Renault Trucks, Rolls Royce, SAAB, SEAT, SECMA UK, Skoda, Ssangyong, Subaru, Suzuki, Toyota, Vauxhall, Volkswagen, Volvo가 신차구입시 최소 £1,000를 할인해 주고 있음.

- 구입 가능한 신차는 3.5톤 이하 승용차 또는 작은 밴으로 2009년 5월 18일 이후에 노후차량 소유자가 신차 등록을 마쳐야 함.

## 4. 독일

### 가. 자동차세제 현황

□ 독일의 자동차세제 현황을 취득·보유·운영단계로 나누어 살펴보면 아래의 표와 같음.

〈표 III - 45〉 독일의 자동차세제 현황

단계	세목	과세주체	납세의무자
취득단계	부가가치세	공동세 (연방, 주, 기초자치단체)	국내에서 자동차를 양도하는 사업자
보유단계	자동차세	주세 (헌법 제106조 2항 3호)	자동차 등록시 운행허가를 얻은 자(자동차세법 제7조) <sup>75)</sup>
운영단계	유류세	연방 (헌법 제106조 1항 2호)	저장소의 소유자(납세의무는 에너지원을 에너지원 저장소에서 유출할 때 발생함)

#### 1) 취득단계에서 부과되는 세금 등

##### 가) 부가가치세

□ 부가가치세의 납세의무자는 기본적으로 사업자임(부가가치세법 제1조 1항 1호 이하 및 제15조).

○ 사업자에 대한 정의는 부가가치세법 제2조에서 볼 수 있는바, 제2조 1항에 의해 사

75) 시운전이나 양도운전용 번호판을 받은 경우에는 번호판을 부여받은 사람이 납세의무자임. 등록이 되지 않은 자동차를 이용하거나 외국에서 운행허가를 받은 자동차의 경우는 자동차의 이용자가 납세의무자임.

업자는 영업이나 직업을 독자적으로 수행하는 자임.

- 신차 취득에 대해 부가가치세가 19%의 세율로 적용됨.
  - 중고차의 상업용 판매시에도 판매마진에 19%로 부가가치세가 부과되지만, 개인간의 거래에는 부가가치세가 부과되지 않음.

#### 나) 차량등록비(registration charges)

- 차량 등록시에 EUR26.30를 부과함<sup>76)</sup>

### 2) 보유단계에서 부과되는 세금 - 자동차세(Kraftfahrzeugsteuer)

- 독일의 자동차세는 특별소비세로서 1906년 도입되었으며 1999년 이후 자동차세법을 개정하여 유해물질 배출량에 따라 세율을 차등화함으로써 유해물질 배출량이 적고 연비가 높은 차량에 대해 조세부담을 경감시키는 조세로 바뀌었음.
  - 2007년 3월에도 자동차세 개정을 통하여 분진배출억제장치가 없는 경유승용차량에 대하여 한시적으로 2007년 4월 1일부터 2011년 3월 31일까지 실린더용량 100cc 당 EUR1.20를 추가 부과하여 환경오염차량 운전자에게 불이익을 주는 정책을 병행하였음.
  - 최근 2009년 1월 26일 결의되고, 2009년 7월 발효된 자동차세는 환경보존에 초점을 두고 개정되었음<sup>77)</sup>.
    - 자동차세의 구성을 단순화하여 실린더용량(cylinder capacity)과 CO<sub>2</sub> 배출량 기준에 따라 과세하도록 하여 저공해 차량에 대한 세제효과가 더욱 강화되었음.

- 2009년 7월 발효된 자동차세는 실린더용량에 따라 기본적으로 계산되는 기본세액과

76) 2009년 8월 평균환율 1EUR=1759.24원(매매기준율)

77) 독일 재정경제부([http://www.bundesfinanzministerium.de/nrnn\\_53848/DE/Buergerinnen\\_und\\_Buerger/Mobilitaet\\_und\\_Reisen/Rund\\_ums\\_Auto/Kfz\\_Steuer/Neuregelung\\_Kfz\\_Steuer.html?\\_nnn=true](http://www.bundesfinanzministerium.de/nrnn_53848/DE/Buergerinnen_und_Buerger/Mobilitaet_und_Reisen/Rund_ums_Auto/Kfz_Steuer/Neuregelung_Kfz_Steuer.html?_nnn=true), 2009년 8월 13일 접속)

CO<sub>2</sub> 배출량에 따라 정해지는 부가적인 세액으로 이루어짐<sup>78)</sup>.

- 승용차(passenger cars)의 자동차세 과세기준은 실린더용량과 CO<sub>2</sub> 배출량임.
- 트럭, 버스 등의 자동차세 과세기준은 차량의 무게(kg)와 유해물질배출량 (pollution)과 소음량(noise)임.
- 트레일러(trailer)의 자동차세 과세기준은 차량의 무게(kg)임.

□ 독일의 승용차 자동차세 세율은 다음과 같음.

〈표 III - 46〉 독일의 자동차세 1(승용차)

(단위: EUR/100cc)

CO <sub>2</sub> 배출기준 <sup>1)</sup>	가솔린엔진(Petrol engines)	디젤엔진(Diesel engines)
Euro 3 이상	6,75	15,44
Euro 2	7,36	16,05
Euro 1	15,13	27,05
무공해, 저공해 차량 (오존경보시 운행가능차량)	21,07	33,29
무공해, 저공해 차량 (오존경보시 운행불가능차량)	25,36	37,58
기타 차량	25,36	37,58

주: 1) 2009년 6월 30일 이전 최초 등록된 차량의 경우(자동차세법 제9조 1항 2a호)

□ 2009년 7월 1일 이후 최초 등록된 차량의 경우(자동차세법 제9조 1항 2b호) 자동차세는 다음과 같음.

〈표 III - 47〉 독일의 자동차세 2(승용차)

과세기준 <sup>1)</sup>	가솔린엔진(Petrol engines)	디젤엔진(Diesel engines)
실린더 용량에 따른 기본세 (단위: EUR/100cc)	2	9,5
CO <sub>2</sub> 배출량에 따른 추가세 (단위: g/km)	비과세 120g 비과세한도 초과시 g/km당 EUR2	

주: 1) 2009년 7월 1일 이후 최초 등록된 차량의 경우(자동차세법 제9조 1항 2b호)

78) 자동차세법 제8조 1호

□ 위의 표를 살펴보면 디젤엔진 자동차의 세율은 각각의 등급에서 가솔린엔진 자동차에 비해 높음(자동차세법 제9조 1항 2호).

○ CO<sub>2</sub> 배출량에 따른 추가세는 km당 120g까지 비과세함. 이 한도는 2012년부터는 110g으로, 2014년부터는 95g까지 낮아짐.

○ CO<sub>2</sub> 배출량에 따른 추가세제부담을 부과함으로써 친환경차량과 같이 CO<sub>2</sub> 배출량이 적은 차량은 혜택을 보게 하도록 자동차세를 2009년 7월에 개정하였음.

□ 영업용 자동차세는 차량의 무게(kg)와 유해물질배출량(pollution)과 소음량(noise)으로 과세기준을 구분하여 다음과 같이 과세하고 있음.

□ 총중량 3,500kg을 초과하지 않는 영업용 차량은 차량의 무게(kg)만으로 자동차세를 부과함.

〈표 III - 48〉 독일의 자동차세 1(영업용)

(단위: EUR/200kg)

차량 중량	세 율
2,000kg 미만	11.25
2,000kg 이상 ~ 3,000kg 미만	12.02
3,000kg 이상 ~ 3,500kg 미만	12.78

□ 총 중량 3,500kg을 초과하는 영업용 차량은 차량의 무게와 유해물질배출량과 소음량으로 과세기준을 정하여 다음과 같이 과세하고 있음.

〈표 III - 49〉 독일의 자동차세 2(영업용)

(단위: EUR/200kg)

차량 중량	유해물질배출량(pollution)	소음량(noise)
2,000kg 미만	6.42	9.64
2,000kg 이상 ~ 3,000kg 미만	6.88	10.30
3,000kg 이상 ~ 4,000kg 미만	7.31	10.97
4,000kg 이상 ~ 5,000kg 미만	7.75	11.61
5,000kg 이상 ~ 6,000kg 미만	8.18	12.27
6,000kg 이상 ~ 7,000kg 미만	8.62	12.94
7,000kg 이상 ~ 8,000kg 미만	9.36	14.03
8,000kg 이상 ~ 9,000kg 미만	10.07	15.11
9,000kg 이상 ~ 10,000kg 미만	10.97	16.44
10,000kg 이상 ~ 11,000kg 미만	11.84	17.74
11,000kg 이상 ~ 12,000kg 미만	13.01	19.51
12,000kg 이상 ~ 13,000kg 미만	14.32	21.47
13,000kg 이상 ~ 14,000kg 미만	15.77	23.67
14,000kg 이상 ~ 15,000kg 미만	26.00	39.01
15,000kg 이상	36.23	54.35

□ 트레일러의 자동차세 과세기준은 차량의 무게로 다음과 같이 과세하고 있음.

〈표 III - 50〉 독일의 자동차세(트레일러)

200kg당	EUR7.46
최대 부과 상한선(10,000kg)	EUR373.24

□ 이외의 기타 차량의 자동차세 과세기준은 차량의 무게로 다음과 같이 과세하고 있음.

〈표 III - 51〉 독일의 자동차세(기타 차량)

(단위: EUR/200kg)

차량 중량	세율
2,000kg 미만	11.25
2,000kg 이상 ~ 3,000kg 미만	12.02
3,000kg 이상 ~ 4,000kg 미만	12.78
4,000kg 이상 ~ 5,000kg 미만	13.55
5,000kg 이상 ~ 6,000kg 미만	14.32
6,000kg 이상 ~ 7,000kg 미만	15.08
7,000kg 이상 ~ 8,000kg 미만	16.36
8,000kg 이상 ~ 9,000kg 미만	17.64
9,000kg 이상 ~ 10,000kg 미만	19.17
10,000kg 이상 ~ 11,000kg 미만	20.71
11,000kg 이상 ~ 12,000kg 미만	22.75
12,000kg 이상 ~ 13,000kg 미만	25.05
13,000kg 이상 ~ 14,000kg 미만	27.61
14,000kg 이상 ~ 15,000kg 미만	45.50
15,000kg 이상	63.40

### 3) 운행단계에서 부과되는 세금

#### 가) 유류세(Fuel taxes)

□ 독일의 자동차 연료에 대한 과세대상은 휘발유와 디젤이며 유황의 함유량에 따라 세율이 결정되는 구조임.

- 유류에 대한 소비세 형식은 종량세이며, 추가적으로 부가가치세(19%)가 적용되고 있음.
- 기후변화 완화와 에너지 공급 안정을 위해서 2007년 1월 1일 이후부터 유류에 최소한의 친환경연료(biofuels)가 포함되도록 법으로 규정하고 있음<sup>79)</sup>.
  - 2007년부터 2009년까지 디젤의 경우 친환경디젤(biodiesel)이 최소한 4.4%가 포함되어야 하고, 가솔린의 경우 친환경에탄올(bioethanol)이 1.2%가 포함되어야 함.

79) 조명환·조진권·정경화, 『주요국의 유류세 제도 및 세율 비교 분석』, 한국조세연구원, 2008. 12. p. 23

〈표 III -52〉 독일의 유류세

(단위: EUR/l)

에너지원별	세전가격	유류세	부가세	세금합계	세합가격
상업용 자동차 경유 (Automotive for commercial use)	0.410	0.470	-	0.470	0.880
비상업용 자동차 경유 (Automotive for non-commercial use)	0.410	0.470	0.167	0.637	1,047
고급무연휘발유 Premium Unleaded Gasoline	0.340	0.655	0.189	0.844	1,184
일반무연휘발유 Regular Unleaded Gasoline	0.340	0.655	0.189	0.844	1,184

자료: IEA, Energy Prices & Taxes, 2rd Quarter 2009

## 나. 친환경차의 보급을 위한 지원제도

### 1) 친환경차 보급을 촉진하기 위한 인센티브

#### 가) 신차 구입 자동차세 면제

□ 독일은 신차(가솔린 승용차량) 구입시 자동차세를 2010년 12월 31일까지 한시적으로 면제함.

○ 2008년 11월 5일~2009년 6월 30일 사이에 구입한 신차를 등록한 경우 최대 1년간 면제함.

○ Euro 5, 6 기준을 충족하는 신차를 구매시 최대 2년간 면제함.

#### 나) 저공해 장치(분진배출 억제장치) 부착시 자동차세 면제

□ 2006년 말까지 등록된 자동차가 2006년~2009년도에 저공해 장치(분진배출 억제장치)<sup>80)</sup>를 보완함으로써 현재의 CO<sub>2</sub> 배출기준을 준수하는 경우 자동차세를 면제함.

80) 도로교통 허가 규정(Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)의 부칙 XXVI에 따라 분진배출 억제등급 PM1~PM4 중 한 등급에 해당해야 함.

- 승용차에 한하여 적용되며 한도는 총액기준 EUR330<sup>81)</sup>임.
- 2007년 4월 1일부터 효력을 발휘하여 개인 과세 기반에서 330유로가 감세되는 시점에서 종결됨.
- 저공해 장치가 없는 디젤승용차에 대하여 제한적으로 2007년 4월 1일부터 2011년 3월 31까지 실린더용량 100cc당 EUR1.20를 추가 부과함.

#### 다) 저공해 자동차 구입시 자동차세 면제

- 특별 저공해 자동차에 대한 과세감면(자동차세법 3b 및 3c조 및 10a조)을 시행함.
  - 2009년 7월 1일 발효된 개정 자동차세법 3b조에 따르면 디젤차량으로 최초 차량 등록시 Euro 6 차량에 대해서는 2011년부터 2013년까지 연 EUR150까지 과세가 면제됨.

#### 라) 전기자동차 구입시 자동차세 면제

- 전기자동차에 대한 과세면제(자동차세법 3d조)는 다음과 같음.
  - 2009년 7월 1일부터 2011년 12월 31일까지 최초 차량 등록을 한 승용차를 지원대상으로 최초 등록일로부터 5년간 자동차세를 면제함.
  - 그 이후에는 다음과 같이 자동차 세율을 적용함.

〈표 III - 53〉 독일의 전기자동차 세율

(단위: EUR/200kg)

차량 중량	세율
2,000kg 미만	11.25
2,000kg 이상 ~ 3,000kg 미만	12.02
3,000kg 이상 ~ 3,500kg 미만	12.78

81) 분진배출 억제장치장착비용의 절반에 해당함.

## 2) 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브

- 독일 정부는 2009년 1월 14일 9년 이상된 자동차를 보유한 개인이 차량을 폐차한 후 Euro 4 이상의 기준을 충족하는 친환경 신차 구매시 EUR2,500를 지원함<sup>82)</sup>.
  - 총예산<sup>83)</sup>은 행정운영비를 포함 EUR15억임.
  
- 폐차 인센티브제도 실시 목적은 다음과 같음.
  - 독일의 중요 기간사업인 자동차 업계 원조
  - 자동차 구입 장려를 통한 소비 촉진
  - 고용(독일 고용의 7분의 1은 자동차 산업과 관련) 안정 도모
  - 다량의 유해 물질을 배출하는 자동차 폐기와 환경친화적 자동차 구입 촉진을 통한 대기 오염물질 감소
  
- 친환경 신차구입 보조금 수령 대상 및 요건은 다음과 같음<sup>84)</sup>.
  - 독일에서 본인 명의로 적어도 1년 이상 자동차를 등록하였고, 새로 구매한 차 역시 본인 명의로 최초 차량 등록을 한 개인에 한정
  - 보유한 자동차는 반드시 9년 이상 된 승용차로서, 최초 차량 등록을 2000년 1월 14일 이전에 완료
  - 새로 구매한 자동차는 독일에서 최초 차량등록이 되어야 하며, 최소한 유럽의 배기 가스 기준인 Euro 4를 충족하는 친환경 자동차이어야 함.
  - 기존의 자동차는 2009년 1월 14일부터 2009년 12월 31일 이내에 공인된 자동차 폐차장에서 폐차되어야 함.

82) 독일 연방 경제·기술부 홈페이지(<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Presse/pressemitteilungen,did=286520.html>, 2009년 8월 13일 접속)

83) 신차 구입 보조금 재정자금 증액 결정. 독일 정부는 원래 총 60만대의 자동차에 대한 지원을 예상하고 15억유로를 지원금으로 편성하였으나 2009년 4월 초까지 접수된 보조금 신청 건수가 백만건을 돌파하는 등 기대 이상의 보조금 신청으로 인해 기존에 편성된 예산은 2009년 3월 말 이미 소진된 상황임. 이에 따라 신차 구입 보조금을 위한 재정자금으로 EUR35억을 증가시켜 총 EUR50억으로 확충한 상태임.

84) 독일 연방 경제·기술부 홈페이지(<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Presse/pressemitteilungen,did=286520.html>, 2009년 8월 13일 접속)

- 폐차 및 보유차량의 차량등록증 말소, 구매한 새로운 자동차 차량등록 등은 모두 2009년 1월 14일부터 12월 31일까지 완료하여야 함.
- 차량 구입 및 등록기간(시행기간)은 2009년 1월 14일~2009년 12월 31일임.
- 기타 요건 및 보조금 신청 등 행정업무는 연방 경제·수출감독청(Bundesamt fuer Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle)에서 담당함<sup>85)</sup>.

## 5. 중국

### 가. 자동차세제 현황

- 중국의 자동차세제 현황을 취득·보유·운행단계로 나누어 살펴보면 아래의 표와 같음.

〈표 III - 54〉 중국의 자동차세제 현황

단계	세목	과세주체	납세의무자
취득단계	증치세 (부가가치세)	공향세 <sup>1)</sup> (共享稅)	중국 국경 내에서 화물을 매출하거나 가공 및 수리 용역을 제공하거나 화물을 수입하는 기관, 단체 및 개인
	소비세	국세	자동차를 생산, 위탁가공, 수입하는 기관, 단체 및 개인
	차량구치세 (차량구입세)	국세	중국 국경 내에서 차량을 취득하는 단위와 개인
보유단계	차선세	지방세	중국 내에서 차량 및 선박의 소유자 또는 관리하는 자
운행단계	유류세	국세	중국 국경 내에서 유류를 소비하는 자

주: 1) 공향세란 과세주체가 국세와 지방세의 공동세원인 조세임.

85) 독일 연방 경제·수출감독청([http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/umweltpraemie/dokumente/foederrichtlinie\\_umweltpraemie.pdf](http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/umweltpraemie/dokumente/foederrichtlinie_umweltpraemie.pdf) 2009년 8월 13일 접속)

## 1) 취득단계에서 부과되는 세금

### 가) 증치세(부가가치세)

□ 중국 증치세의 세율은 일반납세자의 경우 기본세율 17%와 저세율 13%(식량, 상수도, 냉난방, 도서, 신문, 사료, 농기계 등에는 저세율 부과)가 있으며, 소규모납세자<sup>86)</sup>는 별도의 세율 3%를 적용함.

○ 수입 자동차를 포함한 모든 자동차의 증치세는 17%의 기본세율로 적용됨(중화인민공화국증치세잠행조례 제2조).

### 나) 소비세

□ 소비세는 특정물품에 대한 소비세의 징수와 납부에 대한 권리와 의무를 규정한 법으로서 유통세류에 속함.

○ 소비세는 가내세(價內稅)<sup>87)</sup>이기 때문에 과세표준에 이미 소비세가 포함되어 있는 것으로 보고 세금을 계산하여야 함.

□ 중국 재정부와 국가세무총국은 2008년 8월 31일자로 새롭게 조정된 자동차 소비세 정책을 발표하고 2009년 9월 1일부터 시행함<sup>88)</sup>.

○ 중국 정부는 고유가에 따른 부담을 완화하고 대기오염 악화 문제를 해결하기 위해 자동차 소비세율을 배기량에 따라 조정함.

○ 자동차 소비세 정책의 개정내용은 다음과 같음.

86) 중국은 납세자의 수준에 따라 동일하게 증치세를 징수할 경우 문제가 있을 수 있으므로, 납세자를 일반 납세자와 소규모납세자 둘로 나누어 증치세를 징수함. 소규모 납세자는 연간 매출액이 표준 규정 이하이며, 회계계산이 온전하지 않고, 규정에 따라 세무에 관련된 자료를 보고할 수 없는 증치세 납세자임.

87) 과세표준에 이미 그 가격이 포함된 세금

88) 중국국가세무총국(<http://202.108.90.130/n8136506/n8136548/n8136748/9241242.html>, 2009년 8월 31일 접속)

〈표 III -55〉 배기량에 따른 자동차 소비세율

	배기량	소비세율	비 고
1	배기량 ≤ 1,000cc	1%	기존 3%(인하)
2	1,000cc < 배기량 ≤ 1,500cc	3%	-
3	1,500cc < 배기량 ≤ 2,000cc	5%	-
4	2,000cc < 배기량 ≤ 2,500cc	9%	-
5	2,500cc < 배기량 ≤ 3,000cc	12%	-
6	3,000cc < 배기량 ≤ 4,000cc	25%	기존 15%(인상)
7	4,000cc < 배기량	40%	기존 20%(인상)

#### 다) 차량구치세(차량구입세)

□ 차량구치세의 납세의무자는 중국국경 내에서 차량을 취득하는 단위<sup>89)</sup>와 개인임.

- 여기서 취득이란 구매, 수입, 생산, 수증, 상품으로 받은 것, 기타방식으로 취득한 경우를 말함<sup>90)</sup>.

□ 과세대상에 포함되는 차량은 승용차, 모터사이클, 전차, 농업용 운수차, 견인차 등이 있음.

- 차량구치세는 1차 징수제도를 채용하므로 이미 차량구치세를 납부한 차량을 재구입했을 경우에는 차량구치세를 징수하지 아니함.
- 차량구치세 징수범위의 상세 내용은 다음과 같음.

89) 단위란 국유기업, 집체기업, 사영기업, 외상투자기업, 외국기업 및 기타 기업과 사업단위, 사회단체, 국가기관 및 기타 단위를 포함하며 개인은 개인사업체와 기타 개인을 포함함.

90) 고권석, 『중국세법해설』, 삼일회계법인, 2009, p. 449

〈표 Ⅲ -56〉 차량구치세 징수범위표

과세차량	구체범위	설 명
자동차	각종 자동차	-
오토바이	스쿠터	최고 시속≤50km/h, 엔진배기량≤50cm <sup>3</sup> 인 2륜, 3륜 동력차량
	2륜오토바이	최고 시속>50km/h, 또는 엔진배기량>50cm <sup>3</sup> 인 2륜 동력차량
	3륜오토바이	최고설계시속>50km/h, 또는 엔진배기량>50cm <sup>3</sup> 이며, 빈차량무게가 400kg 이하인 3륜 동력차량
전차	무궤도전차	전기를 동력으로 전용 전력수송케이블로 전기를 공급받아 운행되는 차량
	궤도전차	전기를 동력으로 궤도에서 달리는 대중교통차량
트레일러	전장 트레일러	무동력설비로 독립적인 화물 적재가 가능하고 견인차량에 의하여 운행되는 차량
	반장 트레일러	무동력설비로 견인차량과 공동으로 적재하고 견인차량에 의하여 운행되는 차량
농업용 수송차량	3륜 농업용 수송차	디젤유엔진, 출력≤7.4kw, 적재량≤500kg, 최고속도≤40km/h인 3륜 동력차량(2004년 10월 1일부터 차량구치세 면제)
	4륜 농업용 수송차	디젤유엔진, 출력≤28kw, 적재량≤1500kg, 최고속도≤50km/h인 4륜 동력차량

□ 납세자가 구입한 자가사용 과세차량의 경우에는 납세자가 취득시 판매자에게 지급한 차량대금과 부대비용을 과세표준으로 함.

□ 차량 구치세 세율은 일괄적으로 10%를 적용하며, 감면 조항은 다음과 같음.

- 외국 주재대사관, 영사관과 국제조직의 중국기구 및 외교관이 자기가 사용한 차량에 대해서는 면세함.
- 중국인민해방국 및 중국인민무장경찰부대가 무기로 사용하는 차량에 대해서는 면세함.
- 고정장치가 되어 운수차량으로 사용하지 않는 차량에 대해서는 면세함.
- 국무원이 별도로 정한 면세감면한 차량에 대해서는 면세함.

## 2) 보유단계에서 부과되는 세금-차선세

- 차선세는 국가가 국경 내에서 공공도로를 통행하는 차량과 국경 내의 하류, 호수, 영해를 향해하는 선박에 대하여 법에 의해 징수하는 세금임.
- 차선세의 과세차량은 기동(機動)차량으로 승용차, 화물차, 오토바이, 삼륜차, 저속화물차 등이 해당함.
  - 다음과 같은 경우는 차선사용세를 면제함.
    - 비기동차량은 인력, 축력에 의지하여 운행하는 차량(자전거, 삼륜차, 축력차량 등)
    - 트랙터 및 인양, 양식어업용 어선
    - 군인, 무장경찰전용 차량
    - 중국 관련 법률과 중국이 체결하거나 참여한 국제조약의 규정에 따라 반드시 면세해야 하는 주중외국대사관 및 영사관과 국제조직의 중국내 기구 및 관련인사의 차량
    - 특정 차량(소방차량, 경찰차량, 구급차량 등 특수한 기능과 역할을 갖춘 차량) 및 선박
    - 재정부가 비준하여 면세하는 기타 차량 및 선박
  - 성, 자치구 및 직할시의 인민정부는 당해 지역의 실제 상황에 따라 도시 및 농촌의 공공교통용 차량 및 선박에 대해서 정기적인 감면 또는 면세할 수 있음.
- 차선세법은 각종 차량에 대해 최저에서 최고한도까지의 연 세액을 각각 규정하고, 규정된 세액의 폭 내에서 현지 실제 상황에 근거하여 동일한 과세표준의 차량에 대해서는 적용 세액을 구체적으로 확정함.
  - 차량 세액표는 아래의 표와 같음.

〈표 Ⅲ-57〉 차량 세액표

종 류	항목	과세표준	연간세액	비 고
기동차	승용차	차량 수	60위안 <sup>91)</sup> ~ 660위안	전기자동차 포함
	화물차	차량 톤수	16위안 ~ 120위안	반 트레일러 등 포함
	오토바이	차량 수	36위안 ~ 180위안	-
	삼륜차, 저속화물차	차량 톤수	24위안 ~ 120위안	-

자료: 국가세무총국편저, 『중화인민공화국세수기본법규(中華人民共和國稅收基本法規)』, 2009, pp. 237~238

- 차선세의 과세근거는 차량 및 선박의 종류와 성능에 따라 차량 수, 차량 톤수에 따라 확정함.
  - 승용차, 전차, 오토바이, 자전거, 인력거와 축력차량은 “차량 수”를 과세근거로 함.
  - 화물차는 “차량 톤수”를 과세근거로 함<sup>92)</sup>.
  - 차선세의 납부할 세액은 과세단위(차량 수, 톤수)에 연간세액을 곱하여 계산함.
    - 차선세의 구체적인 납부기한은 각 성, 자치구, 직할시 인민정부가 정하며, 보통 1년 단위로 징수하며, 분기마다 납부할 수 있음.

### 3) 운행단계에서 부과되는 세금-유류세

- 1994년 1월 1일부터 시행된 중화인민공화국 소비세법<sup>93)</sup>에 따라 유류세를 부과 징수함.
- 유류 등에 대한 소비세의 형식은 종량세이고, 종가세인 부가가치세는 석유와 가스의 경우 13%, 그 외 원유상품에 대해서는 17%가 적용됨.

91) 2009년 8월 평균환율 1CNY=182.49원(매매기준율)

92) 차량 톤수 단위 끝자릿수가 0.5톤 이하인 경우는 0.5톤에 따라 계산하고, 0.5톤을 초과하는 경우는 1톤에 따라 계산함.

93) 중국국가세무총국(<http://202.108.90.130/n8136506/n8136563/n8136874/n8137351/9232588.html>, 2009년 8월 27일 접속)

□ 유류의 소비세 세율은 다음과 같음<sup>94)</sup>.

〈표 III - 58〉 유류의 소비세 세율

과세품목	과세단위		세율(세액)
유류	휘발유	무연휘발유	1.0 위안/ℓ
		유연휘발유	1.4 위안/ℓ
	디젤유		0.8 위안/ℓ

### 나. 친환경차의 보급을 위한 지원제도

□ 중국정부는 2007년 11월 1일부터 ‘신에너지 자동차 생산 허가 관리 규칙’<sup>95)</sup>을 실시했으며, 신에너지 자동차 생산 허가 조건을 명확히 하였음.

○ 이와 같은 일환으로 2009년 7월 1일 중국 국가공업신식화부가 “신에너지생산기업 및 제품 진입관리규칙”을 발표함.

– 이 규칙은 하이브리드 자동차, 순전기자동차, 연료전지 전기자동차의 안전, 기술 조건, 표준 등과 전기차량용 리튬이온전지 표준 등을 규정하고 있음.

○ 신에너지 자동차 생산기업은 적어도 탑재 에너지시스템, 구동시스템, 제어시스템 중 하나의 시스템 핵심기술을 보유하고 있을 것을 요구함<sup>96)</sup>.

□ 중국정부는 2009년 중국경제 운영방안으로 “九字方針(구자방침)”을 설정하고, 1월과 2월 각 산업의 안정적 성장과 내수확대, 기술개발, 구조조정을 핵심내용으로 하는 10대 산업 진흥계획을 발표함<sup>97)</sup>.

94) 중국국가세무총국(<http://202.108.90.178/guoshui/action/GetArticleView1.do?id=4732&flag=1>, 2009년 8월 27일 접속)

95) 중화인민공화국공업화신식화부(<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293832/n11294057/n11302390/12427300.html>, 2009년 8월 28일 접속)

96) 현재(2009년 8월) 신에너지 자동차 생산에 관한 중국 정부의 정식인가를 받은 차량은 모두 10개 임. BYD의 F3M, F6DM, E6, 화천준즈 하이브리드, 창안의 지에션 하이브리드, 치루이의 A516 하이브리드, 이치의 Besturn 하이브리드, 상하이 VW의 Golf Touran 하이브리드 및 Passat 링위 전기 자동차, 상하이 GM의 Buick Regal 하이브리드임.

97) 한국기계산업진흥회([http://www.koami.or.kr/data/sub1\\_view.php?BUNCOD=01&SEQNO=1292](http://www.koami.or.kr/data/sub1_view.php?BUNCOD=01&SEQNO=1292))

- 10대산업에는 자동차, 철강, 조선, 석유화학, 경공업, 방직, 장비제조, 비철금속, 전자정보, 물류업 등이 포함됨.
- 10대산업 진흥계획 중 자동차에 대한 세부 내용은 다음과 같음.

〈표 Ⅲ-59〉 10대산업 진흥 계획 세부사항(자동차 분야)

	주요 조치	주요 내용
자동차	국내소비 부양	- 2009년 1년간 1,600cc 이하 승용차 구입세율 인하 : 10%→5% - 2009. 3.1~12.31까지 농촌의 차량 전환 지원 : 50억위안 ※ 삼륜차와 저속화물차를 경차화물차 또는 1300cc 이하 소형 버스 전환시
	구조조정	- 기업 인수 합병, 중점 부품기업의 인수 합병을 통한 규모 확대 지원
	기술개발 지원	- 기술개발, 신형 에너지 차량 및 부품 개발, 독자브랜드 개발 등에 필요한 자금지원을 위해 향후 3년간 100억위안 중앙정부 재원 지원
	신에너지 차량	- 핵심부품 산업화 추진, 중대형 도시에서의 시범 운영 확대 추진
	기타	- 독자모델 개발, 자동차 및 부품 수출기지 건설, 자동차소비신용대출 정비 등

- 중국의 10대산업 진흥계획의 일환으로 수립된 ‘자동차산업진흥계획’에서 전기자동차 등 신에너지자동차의 연구개발을 위해 3년간 100억위안을 연구개발자금으로 투입함.
  - 순전기자동차와 플러그인 하이브리드 자동차 및 관련 부품 등의 산업화에 초점을 맞춰 개발을 지원함.
- 중국 국무원은 2009년 3월 20일 당 중앙의 경제성장 유지, 내수 확대, 산업구조조정의 총체적인 요구를 바탕으로 안정적인 자동차 소비, 산업구조조정 가속화, 산업 업그레이드 추진을 내용으로 2009~11년까지 3년 기간의 ‘자동차 산업 조정 및 진흥 계획(汽车产业调整和振兴规划)’을 발표함<sup>98)</sup>.
  - 이 계획에서 중국은 2009년 자동차 생산 및 판매대수 1,000만대 돌파와 3년간 매년 10% 이상 증가를 목표로 함.

98) 중화인민공화국공업화신식화부(<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293832/n11294282/n11304198/12203034.html>, 2009년 8월 28일 접속)

- 또한, 신에너지 자동차의 생산규모를 2011년까지 50만대 규모(순수 전동차 및 보통 하이브리드 자동차, 충전식 하이브리드 차량 포함)로 확대하고 신에너지 자동차의 판매목표를 일반 승용차 판매량의 5%로 정함.

### 1) 친환경차의 보급을 촉진하기 위한 인센티브

- 중국 차량 구치세의 세율은 일률적으로 10%로 적용하였으나, 중국정부는 2009년 1월 발표한 ‘중국 10대산업 진흥계획’ 중 자동차 산업 조정 및 진흥 계획의 일환으로 자동차 배기량별 차량구치세를 차등 부과하기로 함.
  - 2009년 1월 20일부터 2009년 12월 31일까지 배기량 1,600cc 이하의 차량구치세는 기존의 10%에서 5%로 인하함. 배기량 1,000cc 이하의 자동차의 경우 차량구치세를 면제함<sup>99)</sup>.
- 2009년 2월 중국 재정부와 과기부는 ‘에너지 절감 및 신에너지 자동차 시범 확대지역 사업 전개에 관한 통지’를 발표함<sup>100)</sup>.
  - 이에 따라 전기자동차의 시범사업에 대해 정식으로 지원을 실시하고 있음.
  - 2009년 1월 23일, ‘베이징, 상하이, 충칭, 창춘, 따롰, 항저우, 지난, 우한, 쑤전, 허페이, 창사, 쿤밍, 난창’ 등 13개 도시를 시범지역으로 정하고 우선 ‘버스, 택시, 공무, 환경위생 및 우정 등’ 공공 서비스 영역에서 솔선해 신에너지 자동차<sup>101)</sup>를 적극 사용하도록 하고 신에너지 자동차를 구매하는 기관 및 회사에 보조금을 지급하는 방안을 발표함.
  - 전기자동차의 에너지절약표준에 따라 재정보조금을 책정하였으며, 구체적인 보조금 지원은 다음과 같음.

99) 중국국가세무총국(<http://202.108.90.178/guoshui/action/GetArticleView1.do?id=5142&flag=1>, 2009년 8월 31일 접속)

100) 중화인민공화국과학기술부([http://www.most.gov.cn/fggw/zfwj/zfwj2009/200902/t20090224\\_67588.htm#](http://www.most.gov.cn/fggw/zfwj/zfwj2009/200902/t20090224_67588.htm#), 8월 31일 접속)

101) 하이브리드 자동차, 순전기자동차, 연료전기자동차로 사실상 전기자동차만이 지원대상이 되고 있음.

- 하이브리드 자동차 구매시 4,000~50,000위안, 순전기자동차는 60,000위안, 연료 전지 자동차는 25만위안까지 보조금 지급함(다만, 노선버스, 택시, 공무용차량, 청소차 및 우편차량 등 공공서비스부문에 지원을 한정).
  - 공공서비스용 승용차 등에는 최저 4,000위안에서 25만위안까지 지원하며, 10m 이상 버스의 경우에는 50,000~60,000위안까지 보조금을 지급해 신에너지 자동차 보급 사업을 적극 지원하고 있음.
  - 중국 정부는 앞으로 2009년 10월에 연비가 낮은 자동차의 경우 세금부담을 증대할 계획이며, 12월에는 ‘신에너지 자동차 기초시설 건설 계획’을 발표하고 전동 자동차의 충전 네트워크를 구축할 예정임<sup>102)</sup>.
- 중국 광저우는 2009년 6월 26일, 2010~15년 중 규정조건에 부합하는 신에너지 자동차 구입시 보조금을 지원하는 정책을 잠정적으로 결정함.
- 차량당 보조금액은 에너지효율과 배기가스 감축량에 따라 책정되나 정확한 비율과 금액은 명시되지 않았으며, 보조금 총액에 상한선을 둘 것으로 보임.
  - 보조금 지급 외에도 시내교량 통행차량의 연간 통행료를 면제하고 자동차 구치세 감면에 자동차 사용세 50% 감면까지 고려하는 등 관련 세수상의 지원도 언급됨.
  - 이 외에는 정부사업기관 및 국유기업의 신에너지 자동차 구입에 관한 격려와 동시에 자금 방면에서도 우선적으로 안배할 것임을 밝힘.
- 중국 충칭시 정부는 2009년 6월 15일 에너지 고효율 자동차 및 신에너지 자동차에 관한 실시계획안을 승인함.
- 실시계획에 의하면 2011년까지 창안(长安)의 신에너지 자동차를 1,100대까지 늘리고 국내 지방정부 최초로 신에너지 자동차를 구입하는 개인에게 보조금을 지급할 예정임.
  - 1,100대 중 700대는 창안의 즈샹(志翔) LPI 하이브리드 차종을 택시로 보급하고 300대는 안제순(按杰勋)과 즈샹 하이브리드 차종을 공무용으로, 100대는 디젤 하이브리드 차종을 자가용으로 보급할 예정임.

102) 중국 내 일반 소비자의 전기자동차 구입보조지원금 지급은 2012년 이후로 예상하고 있음.

- 하이브리드 자동차 구입시 4,000~36,000위안까지 보조금을 지급하고 매년 도로 및 교량 통행세를 3년간 총 6,900위안 면제함.

□ 중국 정부는 2009년 7월부터 Euro 3 기준을 전국에 시행하였음.

- 이는 자동차의 에너지 절약관리를 강화하는 정책으로 자동차 구입자에게 연료소모량 정보를 제공하여 에너지 절약 자동차 구입을 유도하기 위함임.
- 8월에는 ‘경형자동차 연료소비량표시기준(輕刑汽車燃料消費量表示管理規定)’을 통해 3,500kg 이하 승용차와 경형 상용차의 연료소비량을 반드시 표시하도록 규정했음.
  - 이에 따라 2010년 1월 1일부터 모든 차량은 차량 뒷부분에 자동차 연료소모량 표지를 하여야 함.

## 2) 노후차량의 교체를 유도하기 위한 인센티브

□ 중국 재정부와 상무부는 2009년 8월 10일부터 2010년 5월 31일까지 소비자들이 노후 자동차를 폐기하고 신규교체할 때 보조금을 지급하는 자동차 ‘이구환신(以舊換新)’을 실시함<sup>103)</sup>.

- 관련 예산은 2009년 5월에 10억위안을 책정하였으나 50억위안으로 확대하면서 100만~150만대의 차량이 혜택을 받을 것으로 예상함<sup>104)</sup>.
- 일정 사용기간 8년 미만인 소형 화물차와 임대용 중형버스, 사용기간 12년 미만인 노후 중화물차와 경화물차, 중형버스<sup>105)</sup>를 폐차하고 새차를 구입하는 경우에 3,000~6,000위안의 자동차 보조금을 지원받을 수 있음.
- 또한 황표차(黃標車; 배기기준 EURO 1기준 미달 차량) 폐차시에도 3,000~6,000위안의 보조금을 지급함.
- 각 지역에 있는 자동차 구매서비스 창구에 폐차증명과 자동차 말소증명, 새차 구입

103) 중국 재정부([http://www.mof.gov.cn/mof/zhengwuxinxi/bulinggonggao/czbgg/200904/t20090422\\_135388.htm#](http://www.mof.gov.cn/mof/zhengwuxinxi/bulinggonggao/czbgg/200904/t20090422_135388.htm#), 2009년 9월 1일 접속)

104) 중국 사회과학원 공업경제연구소(<http://www.cass.net.cn/>, 2009년 9월 1일 접속)

105) 임대용 차량은 불포함.

영수증 등을 제시하면 보조금을 받을 수 있음.

〈표 III-60〉 중국의 자동차 이구환신 보조금 지원기준

(단위: 위안)

노후차량 폐차	분류	중화물차	경화물차	소형화물차	중형버스	-		
	보조금	6,000	5,000	4,000	5,000			
황표차 폐차	분류	중화물차	경화물차	소형화물차	중형버스	경버스	소형버스	세단, 대형화물차, 대형버스, 특장차
	보조금	6,000	5,000	4,000	5,000	4,000	3,000	6,000

□ 농민이 자동차를 구매할 시 혜택을 제공함.

- 중국은 2009년 3월 1일부터 12월 31일까지 50억위안을 투자해 농민이 기존의 오토 삼륜차나 저속 화물차량을 폐차하고, 소형화물차로 교체하거나 배기량 1,300cc 이하의 자동차를 구입하는 경우 일회성 보조금을 지급함.
  - 차량당 보조금은 구매 금액의 10~13%를 지급(2009년 50억위안 지원)
- 농민이 1,300cc 이하의 자동차를 구매할 경우 5%의 차량구치세 경감 혜택에, 정부 보조금 지원 혜택까지 누릴 수 있음.

## IV. 국제비교

### 1. 지원대상의 범위 확대

- 각국 정부는 글로벌 경제위기 속에서 자동차업체를 지원하는 차원에서, 다른 한편으로는 녹색성장이라는 성장 패러다임 전환의 일환으로 친환경차 지원을 강화하고 있음.
  - 녹색성장 패러다임 아래서 세계의 친환경차정책은 정책의 지속성과 지원 규모의 확대를 보이고 있는 상황임.
  
- 우리나라의 경우에는 지원대상이 저공해경유자동차와 천연가스자동차, 하이브리드 자동차로 한정되어 있는 반면 미국, 일본, 독일, 영국과 같은 선진국들은 다양한 유형의 친환경차를 지원 대상으로 함.
  - 우리나라의 경우 시범운행 및 소량생산 단계에서는 국고보조금 지원을 통해, 대량생산 단계에서는 취·등록세 등의 세제지원을 통해 친환경차의 보급을 독려하고 있음.
    - 현재 양산 단계에 접어든 저공해경유차와 천연가스자동차(보조금), 하이브리드 자동차(세제지원)에 대해서는 지원제도가 존재하나, 그 외의 차종에 대해서는 별도의 지원제도가 마련되어 있지 않음.
  
- 미국과 일본은 대체연료자동차와 하이브리드자동차, 전기자동차, 연료전지자동차, 클린 디젤자동차 등 전 종류의 친환경차에 대하여 보조금 지급과 세제지원을 병행하고 있음.
  - 특히, 미국은 바이오디젤, 바이오에탄올을 비롯한 대체연료를 사용하는 자동차에 대해 다양한 종류의 지원제도를 두고 있는 것이 특징임<sup>106)</sup>.

106) 우리나라 또는 일본과 같이 대체연료의 대부분을 해외 수입에 의존하는 국가의 경우 석유보다 원가가 비싸고 실질적인 지구온난화 대책으로는 한계가 있기 때문에 CNG와 LPG 이외의 대체연료에 대해 별도의 지원제도를 두고 있지 않음.

〈표 IV-1〉 친환경차의 보급을 위한 지원제도의 적용대상

국가	대체연료 자동차	하이브리드 자동차	전기 자동차	연료전지 자동차	클린디젤	설비
우리나라	G	T	n.a.	n.a.	G	n.a.
미국	G, T	G, T	G, T	G, T	G, T	G, T
일본	G, T	G, T	G, T	G, T	G, T	T
영국	n.a.	G	G	G	T	G
독일	n.a.	..	T	T	T	..
중국	n.a.	G	G	G	n.a.	G

주: G-보조금, T-세제지원, n.a.(해당사항 없음), ..(자료 없음)

## 2. 친환경차의 구입에 대한 지원

### 가. 지원방법

□ 영국과 독일은 자동차의 취득단계에서 부과되는 세금이 거의 없기 때문에<sup>107)</sup> 보조금 지급을 통해 친환경차의 구입을 지원하고 있음.

○ 미국 역시 자동차의 취득단계에서 부과되는 세금이 거의 없지만, 자동차 구입가격 중 일부를 소득세에서 공제해 주는 방식으로 친환경차의 구입자에게 세금감면 혜택을 주고 있는 것이 특징임.

- 반면 연비가 낮은 자동차를 구입하는 경우에는 Gas Guzzler Tax를 부과함.

□ 일본은 세제지원과 보조금지급방식을 혼용하여 사용하고 있음.

○ 일본은 자동차 취득 단계에서 조세부담이 상대적으로 높은 편인바, 친환경차의 구입에 대해 자동차취득세를 비과세 또는 감면해 주는 과세특례를 두고 있음.

○ 또한 청색신고서를 제출하는 개인 또는 법인이 저공해차를 구입할 경우, 즉시상각 또는 7%의 세액공제 혜택을 주고 있음.

107) 부가가치세를 제외하고 자동차의 취득에 대해 별도의 세금을 부과하고 있지 않음.

○ 한편 2009년 4월 10일 이후 환경대응차 구입에 대해서는 세제혜택과 더불어 최대 25만엔의 보조금을 지급하고 있음.

□ 우리나라의 경우 천연가스자동차 및 저공해경유자동차의 구입에 대해서는 보조금 지급을 통해, 하이브리드자동차의 구입에 대해서는 세제지원을 통해 친환경차의 구입을 지원하고 있음.

○ 우리나라의 경우 일본과 마찬가지로 자동차 취득단계에서 조세부담이 높기 때문에 자동차 취·등록세 등을 경감해 주는 방식으로 조세지원혜택을 제공하고 있음.

## 나. 지원기준

□ 우리나라의 경우 「환경 친화적 자동차의 개발 및 보급에 관한 법률」 제2조 제5호에 따른 하이브리드자동차로서 연비기준 및 배출가스 기준을 충족하는 것에 한하여 조세지원혜택을 제공함.

○ 그러나 일본은 차종에 관계없이 일정한 연비기준 및 배출가스기준을 충족하는 모든 차량에 대해 보조금 및 조세지원혜택을 제공함.

－ 즉, 디젤차나 가솔린차의 경우에도 국토교통성으로부터 저배출가스차로 인증받았고, 에너지절약법에 따른 연비기준을 15% 이상 초과 달성했다면 자동차취득세 감면혜택을 받을 수 있음.

□ 한편, 우리나라의 경우에는 지원액에 상한을 두고 있을 뿐 모든 종류의 하이브리드자동차 구입에 동일한 기준이 적용됨.

○ 반면 미국과 일본, 영국은 차종과 차량중량, 배출가스성능, 연비성능 등에 따라 지원액에 차등을 두고 있음.

○ 미국의 경우 차종(대체연료자동차/하이브리드전기자동차 및 첨단 Lean Burn 자동차/플러그인전기자동차/연료전지자동차)별로 별도의 세법 규정이 적용되며, 동일 차종 내에서도 연비성능, 배출가스성능, 일생에 걸친 연료절감효과, 차량중량, 연료의 종류 등에 따라 공제액이 달라짐.

- Maryland 주의 경우 하이브리드전기자동차의 배터리가 최대동력의 몇 %를 제공하는지에 따라 공제액에 차등을 두고 있음.
- 일본의 경우 차종(전기자동차/천연가스자동차/플러그인하이브리드자동차/디젤자동차/하이브리드자동차)별로 감면방식(비과세 또는 세액공제), 감면액 등에 차등을 두고 있음.
  - 또한 중고차 구입에 비해 신차 구입에 더 많은 혜택을 제공함.
  - 전기자동차와 플러그인 하이브리드자동차는 무조건 자동차취득세 감면혜택을 받을 수 있지만, 이보다 배기가스 배출량이 많은 천연가스자동차, 디젤자동차, 하이브리드자동차, 저연비·저배출가스인정차는 일정한 연비기준 또는 배출가스기준을 충족해야지만 자동차취득세 감면혜택을 받을 수 있으며, 차량중량(3.5톤 이하/3.5톤 초과)에 따라서도 감면기준이 달라짐.
- 따라서 우리나라의 경우에도 동일한 하이브리드자동차라 하더라도 차량중량, 배출가스성능, 연비성능 등에 따라 지원액에 차등을 두어야 할 필요가 있는 것으로 판단됨.

〈표 IV-2〉 친환경차의 구입에 대한 지원(국제비교)

국가	지원방식	지 원 내 용
우리나라	보조금	○ 일반 소비자의 저공해경유자동차 구입에 대해 보조금 지급 ○ 운송사업자 등의 천연가스자동차 구입에 대해 보조금 지급
	세제지원	○ 일반 소비자의 하이브리드자동차 구입에 대해 개별소비세 및 취득·등록세 감면 - 단일 기준 적용, 상한 설정
미국	보조금	○ 지방공공단체 및 운송사업자 등의 친환경차 구입에 대해 보조금 지급
	세제지원	○ 일반 소비자의 친환경차 구입비용 중 일부를 소득세에서 공제 - 차종별로 별도의 세법 규정 적용 - 동일 차종 내에서도 연비성능, 배출가스성능, 일생에 걸친 연료절감 효과, 차량중량, 연료의 종류 등에 따라 공제액에 차등 ○ 일부 주 또는 지방정부에서는 친환경차 구입에 대해 일반 판매세 및 소비세 면제 ○ 연비가 낮은 자동차를 구입하는 경우에는 Gas Guzzler Tax 부과
일본	보조금	○ 지방공공단체 및 운송사업자 등의 친환경차 구입에 대해 보조금 지급 ○ 일반 소비자의 환경대응차 구입에 대해 보조금 지급
	세제지원	○ 일반 소비자의 친환경차 구입에 대해 자동차 취득세 감면

국가	지원방식	지 원 내 용
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중고차에 비해 신차 구입에 더 많은 혜택</li> <li>- 차종, 연비기준 달성 여부, 배출가스기준 달성 여부, 차량중량 등에 따라 차등</li> <li>○ 녹색신고서를 제출하는 개인 또는 법인이 저공해차를 구입할 경우, 즉시 상각 또는 7%의 세액공제 인정</li> </ul>
영국	보조금	○ 일반 소비자의 전기자동차 구입에 대해 보조금 지급
독일	보조금	○ 일반 소비자의 친환경차(Euro 4 기준 충족 차량) 구입에 대해 보조금 지급
중국	보조금	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공공서비스부문(노선버스, 택시, 공무용차량, 청소차, 우편차량 등)의 친환경차 구입에 대해 보조금 지급</li> <li>○ 일부 지방정부에서는 일반 소비자의 친환경차 구입에 대해 보조금 지급</li> </ul>
	세제지원	○ 자동차 배기량 1,600cc 이하의 차량구치세 10%→5%로 인하

### 3. 친환경차의 보유에 대한 지원

□ 우리나라의 경우 친환경차의 구입에 대해서는 세제상 지원제도를 두고 있지만, 보유에 대해서는 별도의 세제상 지원제도를 두고 있지 않음.

○ 우리나라는 배기량이 높을수록 자동차세를 더 많이 부담하는 구조로 돼 있음.

□ 일본 역시 우리나라와 마찬가지로 배기량을 기준으로 자동차세를 부과하나, 친환경차의 보급을 확대하기 위하여 2001년부터 자동차 그린세제를 시행하고 있음.

○ 조세특례를 통해 환경 부하가 작은 친환경차(즉, 배출가스기준 및 연비기준을 충족하는 차량)에 대해서는 자동차세를 경감하는 한편 환경 부하가 큰 노후 차량에 대해서는 자동차세를 중과함.

○ 일본은 자동차세제와 국토교통성의 배출가스등급분류, 에너지절약법에 따른 연비기준을 상호 연계하여 친환경차의 보유에 대해 세제상 혜택을 주고 있는 것이 특징임.

- 자동차세 감면을 위해서는 국토교통성으로부터 저배출가스차로 인증을 받아야 함.

- 전기·연료전지·천연가스자동차는 배출가스기준만 충족하면 되나, 그 밖의 자동차는 배출가스기준과 연비기준을 모두 충족해야 자동차세 감면 혜택을 받을 수 있음.
- 자동차세 경감 이외에 친환경차의 보유에 대한 또 다른 조세지원혜택으로는 자동차중량세 감면이 있음.
  - 차종(전기자동차/천연가스자동차/플러그인 하이브리드자동차/디젤자동차/하이브리드자동차)별로 감면방식(비과세 또는 세액공제), 감면액 등에 차이를 두고 있음.
- 영국과 독일은 배기가스 배출량을 기준으로 자동차세를 부과하는 대표적인 국가로, 자동차세의 부과기준 자체가 친환경차에 유리한 구조로 되어 있음.
  - CO<sub>2</sub> 배출량에 비례하여 자동차세 부담이 증가하되, 연료의 종류에 따라 조세부담이 달라짐.
    - 영국의 경우 디젤자동차와 가솔린자동차의 자동차세율은 동일하나, 대체연료자동차는 이보다 낮은 세율을 적용받음.
    - 독일의 경우 디젤자동차가 가솔린자동차에 비해 높은 자동차세율을 적용받음.
  - 이 외에도 영국과 독일은 친환경차의 구입을 독려하기 위하여 다음과 같은 과세특례를 별도로 두고 있음.
    - 영국은 Euro 5 기준을 충족하는 차량 및 디젤 밴에 대해 경감세율로 자동차세를 부과함.
    - 독일은 Euro 5, 6(디젤) 기준을 충족하는 차량에 대해 자동차세를 최대 2년간 면제하며, 전기자동차에 대해서는 최초 등록일로부터 5년간 자동차세를 면제함.
- 이러한 국제적 추세에 맞춰 우리나라 역시 자동차세 부과기준을 배기량에서 연비 및 온실가스 배출량 기준으로 전환할 계획임.
  - 정부는 2009년 7월 6일 발표한 ‘녹색성장 국가전략 및 5개년 계획’에서 자동차 세제를 현행 ‘배기량’ 기준에서 ‘연비 및 온실가스 배출량’ 기준으로 전환하는 작업을 추진하겠다고 밝혔으나, 구체적인 시행시기 등은 아직까지 미정임.

〈표 IV-3〉 친환경차의 보유에 대한 세제지원(국제비교)

국가	세목	지 원 내 용
우리나라	자동차세	n.a.
미국	재산세	○ 일부 주(예. Virginia)에서는 친환경차에 대해 재산세 면제
일본	자동차세	○ 환경 부하가 큰 자동차에 대해서는 자동차세 경감, 노후 차량에 대해서는 자동차세 증가(자동차 그린세제) - 국토교통성의 배출가스등급분류, 에너지절약법에 따른 연비기준을 상호 연계하여 조세지원 제공
	자동차 증량세	○ 친환경차에 대해 자동차증량세 경감 - 중고차에 비해 신차 구입에 더 많은 혜택 - 차종, 연비기준 달성 여부, 배출가스기준 달성 여부, 차량증량 등에 따라 차등
영국, 독일	자동차세	○ CO <sub>2</sub> 배출량을 기준으로 자동차세 부과 ○ 환경오염이 적은 연료를 사용하는 자동차일수록 자동차세 경감 ○ 독일은 Euro 5, 6(디젤) 기준을 충족하는 차량에 대해 자동차세를 최대 2년간 면제하며, 전기자동차에 대해서는 최초 등록일로부터 5년간 자동차세를 면제함. ○ 영국은 Euro 5 기준을 충족하는 차량 및 디젤 밴에 대해 자동차세를 경감함.

#### 4. 친환경차의 이용에 대한 지원

□ 구입 및 보유단계에서의 경제적 부담이 친환경차의 경제성을 결정짓는 중요한 요인이기는 하나, 장기적인 관점에서는 운행단계에서의 경제적 부담이 친환경차의 경제성을 결정짓는 보다 중요한 요인일 수 있음.

- 이 보고서에서 다루지는 않았지만, 미국의 경우 대체연료 또는 전기자동차 배터리의 구입이나 판매, 대체연료의 생산에 대해 다양한 조세지원혜택을 제공함으로써 이용단계에서 친환경차 보유자의 경제적 부담을 줄여주고 있음.

## 5. 친환경차 관련 설비에 대한 지원

□ 하이브리드 차량은 기존의 휘발유와 충전된 전기를 사용하기 때문에 별도의 시설이 필요하지 않으나, 전기자동차, 연료전지자동차는 기본적으로 충전소를 필요로 함.

- 현재는 전기자동차나 연료전지자동차가 보급단계에 있는 것은 아니기 때문에 설비 관련 지원을 논하기에는 아직 이른 감이 없지 않지만, 미국이나 일본은 현재 설비와 관련된 지원제도를 운영중에 있으므로 우리나라의 경우에도 친환경차 보급시기 등을 감안하여 미국, 일본과 같이 친환경차 관련 설비 투자금액 중 일정 금액을 법인세 또는 소득세에서 공제해 주는 방안을 생각해 볼 수 있을 것임.

〈표 IV-4〉 친환경차 기반시설에 대한 지원(국제비교)

국가	지 원 내 용
미 국	○ 대체연료 기반시설 설치비용 중 일정 금액을 소득세에서 세액공제
일 본	○ 청색신고서를 제출하는 개인 또는 법인이 저공해차용 연료공급설비를 구입할 경우, 즉시상각 또는 7%의 세액공제 인정 ○ 전기, 수소 및 가연성 천연가스 충전설비를 구입할 경우, 3년간 고정자산세 감면
영 국	○ 2010~2012년 저탄소 및 에너지 부문에 모두 £104억을 투입할 계획 - 전기자동차 전용충전소(Elektrobay) 시설이 60개 지역 내 약 180개 이상이 설치되어 운영되고 있으며(2008년 기준), 전용충전소로 계속해서 추가설비를 지원할 계획
중 국	○ 2009년 12월에 '신에너지 자동차 기초시설 건설 계획'을 발표하고 전동자동차의 충전네트워크를 구축할 예정

## 6. 노후 차량의 교체에 대한 지원

□ 우리나라의 경우에는 세금감면을 통해 노후 차량의 교체를 지원하고 있는 반면 미국, 일본, 영국, 독일은 보조금 지급을 통해 노후 차량의 교체를 지원하고 있음.

- 한편 일본의 경우 2007년 4월 1일부터 2009년 3월 31일까지 2년간 노후 차량의 교체에 관해 자동차취득세 경감조치를 시행한 바 있음.

- 우리나라, 미국, 영국, 독일은 별도의 독립적인 지원제도를 두고 있는 반면, 일본은 노후 차량의 폐차 여부에 따라 보조금 지급금액에 차등을 두는 방식으로 노후 차량의 교체를 유도하고 있음.
  - 노후 차량의 폐차를 수반하는 신차구입에 대해서는 최대 25만엔까지 보조금을 지급하나, 그렇지 않은 경우에는 보조금 교부금액이 10만엔으로 줄어듦.
  - 미국 역시 일부 주(예: 콜로라도)에서 노후 차량의 교체를 동반하는 친환경차 구입에 대해 그렇지 않은 경우에 비해 더 높은 세액공제율을 적용하고 있음.
  
- 우리나라의 경우 2000년 1월 1일 이후 배출가스 기준이 대폭 강화된 점을 감안하여 2000년 이전에 구입한 자동차를 폐차 또는 양도하고 전후 2개월 이내에 신차를 구매할 경우 세제혜택을 주어 친환경성을 강화하고 있음
  - 독일 · 프랑스 · 이탈리아 · 스페인 · 슬로바키아 같은 유럽 국가들은 친환경차 구입에 한해 보조금을 지급하고 있음.
    - 독일은 9년 이상 된 승용차를 폐차하고, 유럽의 배기가스 기준인 Euro 4를 충족하는 친환경차를 구입하는 경우에 보조금을 지급함.
  - 미국은 신차가 기존 차량에 비해 4mpg(벤 · SUV · 무개소형트럭은 2mpg) 이상 연비개선 효과가 있는 경우에 보조금을 지급하고 있으며, 신차의 유형 및 연비개선효과에 따라 보조금을 차등 지급하고 있음.
  - 일본 역시 환경대응차 구입에 보조금을 지급하고 있음.
    - 기존에 운영되던 자동차취득세 경감조치 역시 배출기준 부적합차를 배출기준 적합차로 대체하는 경우로 한정하여 세제지원 혜택을 제공했음.

〈표 IV-5〉 폐차보조금의 자격요건(국제비교)

국가	지원내용	노후차의 자격요건	신차의 자격요건
우리나라	세금감면	1999년 12월 31일 이전에 신규 등록	n.a.
미국	보조금 (최대 \$4,500)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연비가 18마일/갤런 이하</li> <li>○ 운행 가능한 상태</li> <li>○ 차량 25년 이하</li> <li>○ 직전 1년 이상 등록 및 보험가입</li> </ul>	기존 차량보다 승용차의 경우에는 4mpg, 밴·SUV·무개소형트럭의 경우에는 2mpg 이상 연비가 높아야 함
일본	보조금 (최대 180만엔)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 최초 등록일로부터 13년 이상 경과한 버스·택시·트럭</li> <li>○ 직전 1년 이상 보유</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 환경대응차 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 차량총중량 3.5톤 초과: 2005년 배출가스기준을 달성한 차량</li> <li>- 차량총중량 3.5톤 이하: 10·15모드연비치가 승용차 또는 화물차판단기준고시에서 규정한 기준에너지소비효율을 달성한 차량</li> <li>- CNG 버스·트럭, 전기자동차 버스·택시·트럭</li> </ul> </li> </ul>
영국	보조금 (£2,000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 3.5톤 이하 승용차 또는 작은 밴(영업용 차량도 지원에 포함)으로 1999년 8월 31일 이전에 영국에 등록된 차량 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 현재의 소유자가 적어도 신차 구입날짜 이전 1년 이상 보유하여 운행중인 차량</li> </ul> </li> </ul>	○ 신차
독일	보조금 (EUR2,500)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 9년 이상 된 승용차로서, 최초 차량 등록을 2000년 1월 14일 이전에 완료한 차량</li> </ul>	○ 유럽의 배기가스 기준인 Euro 4를 충족하는 친환경 자동차
중국	보조금 (3,000~6,000 위안)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사용기간 8년 미만인 노후 소형 화물차와 임대용 중형버스</li> <li>○ 사용기간 12년 미만인 노후 중 화물차와 경화물차 등</li> <li>○ 황표차(黃標車; 배기기준 EURO 1기준 미달 차량)</li> </ul>	○ 신차

## 참고문헌

- 고권석, 『중국세법해설』, 삼일회계법인, 2009.
- 조명환 · 조진권 · 정경화, 『주요국의 유류세 제도 및 세율 비교 분석』, 한국조세연구원, 2008.
- 장근호, 『주요국의 조세제도 - 미국』, 한국조세연구원, 2004.
- \_\_\_\_\_, 「녹색성장 해외정책연구」, 지식경제부, 2009.
- \_\_\_\_\_, 중화인민공화국세수기본법규(中華人民共和國稅收基本法規), 국가세무총국편저, 2009.
- \_\_\_\_\_, Motor Vehicle Taxation in Europe, ACEA, 2009.
- \_\_\_\_\_, Energy Prices & Taxes, IEA, 2rd Quater 2009
- \_\_\_\_\_, Rates of Vehicle Tax, Driver and Vehicle Licensing Agency, 2009
- 국제유류세연합(<http://www.iftach.org>)
- 독일 재정경제부(<http://www.bundesfinanzministerium.de>)
- 독일 연방 경제 · 수출감독청(<http://www.bafa.de>)
- 미국 에너지부 산하 대체연료 및 첨단자동차 데이터센터  
(<http://www.afdc.energy.gov/afdc/>)
- 미국 국세청(<http://www.irs.gov>)
- 미국 주의회의원연맹(<http://ecom.ncsl.org/programs/fiscal/autotaxs.htm>)
- 영국 교통부(<http://www.dft.gov.uk>)
- 영국 무역상무부(<http://www.berr.gov.uk>)
- 영국 신차구입지원제도(<http://www.ukcarscrappagescheme.co.uk>)
- 영국 재무부(<http://www.hm-treasury.gov.uk/>)
- 영국 자동차보증위원회(<http://www.vcacarfueldata.org.uk>)

영국 전자정부(<http://www.direct.gov.uk>)

일본 국토교통성(<http://www.mlit.go.jp>)

일본 환경성(<http://www.env.go.jp>)

중화인민공화국과학기술부(<http://www.most.gov.cn/>)

중국국가세무총국(<http://www.chinatax.gov.cn/>)

중화인민공화국공업화신식화부 (<http://www.miit.gov.cn/>)

한국기계산업진흥회(<http://www.koami.or.kr/>)

환경부 홈페이지(<http://www.me.go.kr>)

## 〈부록 1〉 친환경차의 유형<sup>108)</sup>

### 1. 대체연료자동차

- 대체연료자동차는 바이오디젤 및 바이오에탄올을 연료로 활용하는바, 전 세계 생산량 중 90% 이상이 북미와 남미에서 생산되고 있어 수입에 의존하는 국가들은 석유보다 원가가 비싼 단점이 있음.
  - 또한 환경측면에서도 HC, CO, PM은 10% 정도 감소시키지만, NOx는 10% 증가되며, CO<sub>2</sub> 배출량은 거의 차이가 없음.

### 2. 하이브리드자동차

- 하이브리드자동차는 내연엔진과 배터리엔진을 동시에 사용하는 차량으로 기존 자동차에 사용되던 내연기관엔진에 전기모터를 결합한 형태를 말함.
  - 하이브리드 자동차는 가솔린 자동차 대비 평균 30%의 연비 상승과 20% 이상의 배기가스 저감 효과를 가짐.
  - 하이브리드 자동차의 한 단계 진보된 단계인 플러그인 하이브리드자동차는 가정에서 충전한 전기로 구동되다가 전기가 부족하면 자체발전기를 사용해 전기를 재충전해 가면서 사용함.
- 현재 전 세계에서 운행되고 있는 하이브리드 자동차는 대략 100만대로 점차 그 수가 증가하고 있는 추세임.

### 3. 전기자동차

- 전기자동차는 전기를 동력원으로 하는 차량으로 배기가스 배출이 전혀 없고 기존 차량

108) 아래의 내용은 한국교통연구원의 “친환경·에너지절감형 자동차의 이용활성화 방안(2008)” pp. 34~47을 발췌·요약한 것임.

보다 소음이 적은 친환경차임.

- 전기자동차는 연료비가 기존 차량의 1/10 정도밖에 되지 않지만, 기존 차량에 비해 가격이 비싸고, 배터리 중량이 많이 나가며, 충전에 시간이 많이 걸린다는 문제점이 있음.

#### 4. 연료전지자동차

- 연료전지자동차는 연료전지로부터 생산된 전기로 구동되는 전기자동차의 일종으로 기존의 전기자동차와 달리 저장된 전기를 사용하는 것이 아니라 전기를 만들면서 모터를 돌려 차량을 달리게 함.
- 연료전지자동차는 에너지효율이 높고 배출가스가 전혀 없어 가장 친환경적인 차량이나, 연료전지자동차의 실용화에는 막대한 연구개발비가 들어가며, 수소충전소와 연료전지자동차의 안전 문제에 관해 대책 마련이 필요함.

#### 5. 클린디젤

- 클린디젤차란 2009년 10월 도입 예정인 포스트신장기규제에 대응한 디젤차를 말함.
- 배기가스 저감성능과 고연비를 양립하고 있는 점이 특징이며, 가솔린차와 비교해 약 20% 정도 CO<sub>2</sub> 배출량이 적음.

[표 1] 친환경차의 특징 및 비교

구분	장 점	단 점	상용화
하이브리드 자동차	<ul style="list-style-type: none"> <li>전기모터만으로 40~60km 주행 가능</li> <li>현재 내연기관 차량과 전기차의 단점 보완</li> <li>연비가 우수(약 30% 상향)</li> <li>배출가스 저감</li> <li>단기간 내 상용화 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>석유연료의 한계</li> <li>엔진+모터장착으로 구조가 복잡</li> <li>구매와 수리가 어려움</li> <li>차체에 비해 엔진용량이 작아 힘이 부족</li> <li>차체가 무거움</li> <li>배터리의 소형화 필요</li> </ul>	2010년 ~ 2015년
전기 자동차	<ul style="list-style-type: none"> <li>모터동력을 이용한 100% 무공해</li> <li>배출가스 배출이 없음</li> <li>기존 연료비의 1/10</li> <li>가솔린 차량보다 소음이 적음</li> <li>폭발의 위험이 적음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>배터리의 소형화 필요</li> <li>배터리의 중량감소 및 충전시간 단축</li> <li>단기간 내 완전 상용화 어려움</li> <li>시장진출을 위한 법규, 충전시설 미비</li> <li>가격이 비쌈</li> <li>전기를 만드는 데 동력이 필요하기 때문에 전체적인 에너지 효율이 떨어짐</li> </ul>	2015년 ~ 2020년
수소연료 전지자동차	<ul style="list-style-type: none"> <li>배출가스 없이 물만 배출</li> <li>연료사용으로 별도 충전이 필요 없음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>수소충전소 인프라 부족</li> <li>수소 생산에 석유 필요</li> <li>수소 폭발위험성이 크며, 대량적 재 불가</li> <li>안전기준 및 대책 마련 필요</li> <li>수소촉매를 위한 백금촉매 등의 고가로 인한 상용 생산 불가</li> <li>수소 만드는 데 동력이 필요해 전기자동차보다는 덜하지만 에너지 낭비가 큼</li> </ul>	2020년 ~ 2025년
고효율 디젤차량	<ul style="list-style-type: none"> <li>배출가스 배출이 거의 없음</li> <li>연비가 높음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>석유연료 사용의 한계</li> <li>우리나라의 경우 핵심 부품을 수입에 의존</li> </ul>	현재 상용화

## 〈부록 2〉 미국의 배기가스기준<sup>109)</sup>

- 자동차 배기가스에 대해 대기청정법과 자동차 기업평균연비로 규제하고 있으며, 미 환경보호국(EPA)이 배기가스 규정을 제정하고 있음
  - 연방정부 차원에서 1970년에 제정된 청정대기법을 통해 처음으로 자동차 배기가스 기준을 규정했으며, 주 차원에서는 캘리포니아 주가 1960년 자동차오염방지법을 제정하고 1966년부터 엔진의 배기가스 규제를 실시하고 있음
  - 지금까지 미국에서 판매되는 모든 자동차는 각 주마다 조금씩 차이가 있지만 미 환경보호국의 연방 기준 또는 캘리포니아 주의 배기가스 기준 중 둘 중 하나 이상을 충족시켜야 함
    - 대개 캘리포니아 기준은 캘리포니아 및 북동부 지역에서 채택하고 있으며, 나머지 주들은 연방법을 따르고 있음
  
- 청정대기법에서는 탄화수소, 질소산화물, 일산화탄소, 입자상 물질, 포름알데히드 등의 배기가스를 규제하고 있으며 대기오염이 심각한 캘리포니아 주에 대해 별도로 자동차 배기가스규제기준을 제정할 수 있는 권한을 부여한 것이 특징임
  - Tier 2 bin 1 : 가장 청정한 배기가스 자동차, 거의 제로 수준의 배기가스(ZEV; Zero-Emission Vehicle)
  - Tier 2 bin 2~4 : 평균 기준보다 청정한 자동차
  - Tier 2 bin 5 : 평균 기준 자동차
  - Tier 2 bin 6~9 : 평균에 미달하는 자동차
  - Tier 2 bin 10 : 배기가스 기준을 통과한 자동차
  - Tier 1 : 예전 연방 기준
  
- 캘리포니아주는 1960년 자동차 오염방지법을 제정하고 1966년부터 자동차 배기가스 배출규제를 실시함
  - 각 차량의 배기가스는 실시연도에 따라 잠정저공해차량(TLEV), 저공해차량(LEV),

109) <http://www.ten-info.com/> 자료 발췌

초저공해차(ULEV), 유해물질 0인 무공해차(ZEV) 등으로 구분하고 있음

- ZEV : 유해물질 0인 차량
- ULEV II : 초저공해자동차, 탄화수소 및 일산화탄소 배출 수준이 거의 LEV II 의 절반 수준
- ULEV I : 초저공해차량, 저탄화수소 배출을 강조한 기준
- LEV II : 저공해차량, 대기청정법의 Tier 2 bin 5에 해당하는 수준, NOx 배출량이 LEV I 의 25%인 차량
- LEV I : 저공해차량, Tier 1의 2배 정도 엄격한 기준

## 〈부록 3〉 일본의 저배출가스차인정제도 및 연비기준

### 1. 저배출가스차인정제도

□ 2002년부터 환경성이 정한 지침에 따라 국토교통성이 운영하고 있는 저배출가스차 인증제도로 배기관으로부터 대기 중에 배출되는 배출물에 포함된 일산화탄소·비메탄 탄화수소·NO<sub>x</sub>·PM·포름알데히드가 2005년 배출가스 기준치 대비 일정 수준 이상 저감효과가 있는 자동차에 대해 인증을 부여함.

○ 국토교통성에서는 저배출가스차로 인증한 자동차를 경·중량차와 중량차로 나누어 각 메이커마다 매월 공표하고 있음<sup>110)</sup>.

[표 2] 2005년 배출가스기준 대비 저배출가스인정차의 차체표시

차종	배출가스인정기준	차체표시
<ul style="list-style-type: none"> <li>승용차</li> <li>트럭·버스(차량총중량 3.5톤 이하)</li> <li>경자동차</li> </ul>	50% 저감레벨	
	75% 저감레벨	
<ul style="list-style-type: none"> <li>트럭·버스(차량총중량 3.5톤 초과)</li> </ul>	NO <sub>x</sub> 10% 저감레벨	
	PM 10% 저감레벨	
	NO <sub>x</sub> ·PM 10% 저감레벨	

110) [http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk10\\_000014.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk10_000014.html)

## 2. 연비기준

□ 연비기준이란 에너지절약법에 근거해 정해져 있는 연비기준을 말함.

- 국토교통성에서는 승용자동차와 화물자동차로 나누어 연비기준치, 연비기준치 +15%치, 연비기준+20%치, 연비기준+25%치를 게재하고 있음.
  - 전기자동차(연료전지자동차 포함), 천연가스자동차, 플러그인 하이브리드자동차, 디젤자동차, 하이브리드자동차(중량차버스·트럭)에 대해서는 각 메이커를 각각의 차종마다 일괄 게재하고 있음.
  - 하이브리드자동차(보통·소형자동차, 경승용차, 소형화물차, 경화물차)에 대해서는 메이커마다 게재하고 있음.
  - 저연비·저배출가스인정차에 대해서는 메이커마다, 등록차와 경자동차로 나누어 게재하고 있음.
- 「저연비+15%」는 연비기준+15% 이상 달성하고 있는 자동차를, 「저연비+20%」는 연비기준+20% 이상 달성하고 있는 자동차를, 「저연비+25%」는 연비기준+25% 이상 달성하고 있는 자동차를 말함.

[표 3] 연비기준치 및 연비기준+15%치, 연비기준+20%치,  
연비기준+25%치(승용자동차-가솔린자동차)

(단위: km/ℓ)

구 분	연비 기준치	연비기준 +15%치	연비기준 +20%치	연비기준 +25%치
1. 차량총중량 703kg 미만	21.2	24.4	25.4	26.5
2. 차량총중량 703kg 이상 828kg 미만	18.8	21.6	22.6	23.5
3. 차량총중량 828kg 이상 1,016kg 미만	17.9	20.6	21.5	22.4
4. 차량총중량 1,016kg 이상 1,266kg 미만	16.0	18.4	19.2	20.0
5. 차량총중량 1,266kg 이상 1,516kg 미만	13.0	15.0	15.6	16.3
6. 차량총중량 1,516kg 이상 1,766kg 미만	10.5	12.1	12.6	13.1
7. 차량총중량 1,766kg 이상 2,016kg 미만	8.9	10.2	10.7	11.1
8. 차량총중량 2,016kg 이상 2,266kg 미만	7.8	9.0	9.4	9.8
9. 차량총중량 2,266kg 이상	6.4	7.4	7.7	8.0

## 〈부록 4〉 EU의 승용자동차 배기가스 배출기준

EU의 승용자동차 배기가스 배출기준

(단위: g/km)

구분	시행시기	CO	HC	HC+NO <sub>x</sub>	NO <sub>x</sub>	PM
<b>디젤</b>						
EURO 1	1992. 07	2.72(3.16)	—	0.97(1.13)	—	0.14(0.18)
EURO 2	1996. 01	1.0	—	0.7	—	0.08
EURO 3	2000. 01	1.0	—	0.56	0.50	0.05
EURO 4	2005. 01	0.64	—	0.30	0.25	0.025
EURO 5	2009. 09	0.50	—	0.23	0.18	0.005
EURO 6	2014. 09	0.50	—	0.17	0.08	0.005
<b>휘발유</b>						
EURO 1	1992. 07	2.72(3.16)	—	0.97(1.13)	—	—
EURO 2	1996. 01	2.2	—	0.5	—	—
EURO 3	2000. 01	2.30	0.20	—	0.15	—
EURO 4	2005. 01	1.0	0.10	—	0.08	—
EURO 5	2009. 09	1.0	0.10	—	0.06	0.005
EURO 6	2014. 09	1.0	0.10	—	0.06	0.005

- EURO 1에서 EURO 6 기준으로 진행하면서 각 기준별로 일산화탄소, 탄화수소, 질소산화물(NO<sub>x</sub>; Nitrogen Oxide), 미세먼지(PM; Particulate Matter) 등의 배출량을 단계적으로 줄이도록 하고 있음.

## 〈부록 5〉 EU의 CO<sub>2</sub> 배출량 · 연료효율성 기준 자동차세 적용국가

### EU의 CO<sub>2</sub> 배출량 · 연료효율성 기준 자동차세 적용국가

(2008년 기준)

국가	자동차세 내용
오스트리아	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 연료소비세(A Fuel Consumption Tax: Normverbrauchsabsage): 자동차 등록세에 부과 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 휘발유 차량 : 구입가의 2%×(fuel consumption in litres-3리터)</li> <li>- 디젤 차량 : 구입가의 2%×(fuel consumption in litres-2리터)</li> </ul> </li> <li>2. 정부장려금-추가부담금제도(BMS: Bonus-Malus system) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2008년 6월 1일부터 시행되는 BMS에 따라 120g/km 이하의 차량에 대해서는 최고 €300의 장려금 제공, 그러나 180g/km를 초과하는 차량에 대해서는 각 g당 €25 벌금 부과(2010년부터는 160g/km)</li> <li>- 대체연료 차량에 대해서는 최고 €500 장려금 제공</li> </ul> </li> </ol>
벨기에	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 세금인센티브: CO<sub>2</sub> 배출량 115g/km 이하의 차를 구매하는 고객 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 105g/km 이하 차량 구매: 구매가의 15%와 최대 €4,350</li> <li>- 105g/km ~ 115g/km 차량 구매: 구매가의 3%와 최대 €810</li> </ul> </li> <li>2. CO<sub>2</sub> 배출량 근거한 Company Car Tax</li> <li>3. 정부장려금-추가부담금제도(Bonus-Malus system 알룬지역 적용) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 145g/km 이하 차량에 대해서 장려금 제공(105g/km 이하의 경우 최대 €1,000)</li> <li>- 195g/km 이상 배출하는 차량의 경우 벌금 부과(255g/km 이상의 경우 최대 €1,000)</li> </ul> </li> </ol>
덴마크	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 연비에 근거한 연간운행세(Annual Circulation Tax) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 휘발유차 : 리터당 최소 20km를 주행하는 차량의 520덴마크크로노에서부터 4.5km를 주행하는 차량의 18,460덴마크크로노</li> <li>- 디젤차 : 리터당 최소 32.1km를 주행하는 차량의 160덴마크크로노에서부터 5.1km를 주행하는 차량의 25,060덴마크크로노</li> </ul> </li> <li>2. 가격에 근거한 등록세 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 연료 1리터당 휘발유는 16km, 디젤은 18km 이상 운행할 수 있는 경우 초과 km당 4,000덴마크크로노를 공제</li> <li>- 연료 1리터당 휘발유는 16km, 디젤은 18km를 운행할 수 없는 경우 미만 km당 1,000덴마크크로노를 추가 부담</li> </ul> </li> </ol>
핀란드	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. CO<sub>2</sub> 배출량에 근거한 등록세 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세율은 60g/km 이하 CO<sub>2</sub>를 배출하는 차량의 경우 10%에서 360g/km 이상 배출하는 차량의 경우 40%</li> </ul> </li> <li>2. (차 무게에 따른) 연간운행세(Annual Circulation Tax) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2010년부터 CO<sub>2</sub> 배출량에 근거하여 연 €20에서 €605</li> </ul> </li> </ol>

국가	자동차세 내용
프랑스	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 정부장려금-추가부담금(Bonus-Malus system) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 130g/km 이하 신차 구매시 premium 제공(최고 60g/km 이하 €5,000)</li> <li>- 최소 15년 이상 된 차량 폐차시 €300의 'super-bonus' 지급</li> <li>- 160g/km 이상의 차량 구매시 세금 부과(250g/km 이상 배출시 최고 €2,600)</li> <li>- 매 2년마다 부과 기준은 5g/km씩 강화</li> </ul> </li> <li>2. 등록증(registration certificates)에 부과되는 지방세 <ul style="list-style-type: none"> <li>- CO<sub>2</sub> 배출량 포함하는 차량의 마력(horsepower)에 부과</li> <li>- 세율은 지역에 따라 €25~€46</li> </ul> </li> <li>3. CO<sub>2</sub> 배출량에 근거한 Company Car Tax: g당 €2에서 €19 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100g/km 이하 : €2/g</li> <li>- 100g/km 이상 120g/km 이하: €4/g</li> <li>- 120g/km 이상 140g/km 이하: €5/g</li> <li>- 140g/km 이상 160g/km 이하: €10/g</li> <li>- 160g/km 이상 200g/km 이하: €15/g</li> <li>- 200g/km 이상 250g/km 이하: €17/g</li> <li>- 250g/km 이상 : €19/g</li> </ul> </li> </ol>
아일랜드	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. CO<sub>2</sub> 배출량에 근거한 등록세 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2008년 6월 1일부터 120g/km 이하 14%에서 225g/km 이상 36% 세율이 적용</li> <li>- 하이브리드나 FFV는 추가적으로 €2,500 세금 면제</li> </ul> </li> <li>2. CO<sub>2</sub> 배출량에 근거한 연간운행세(Annual Circulation Tax) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 120g/km까지 €100에서 225g/km 이상 €2,000</li> </ul> </li> </ol>
이탈리아	<p>세금인센티브: 최대 €800와 2년간 Circulation Tax 면제</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Euro 4와 5의 기준에 부합하고 CO<sub>2</sub> 배출량이 140g/km 이하인 차량 구매시</li> <li>- Circulation Tax 면제는 배기량 1,300cc 이하의 차량의 경우 3년간 추가 연장</li> </ul>
룩셈부르크	<p>CO<sub>2</sub> 배출량에 근거한 Annual Circulation Tax</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세율은 디젤의 경우 g/km CO<sub>2</sub> 배출량×0.9, 기타 연료의 경우 g/km CO<sub>2</sub> 배출량×0.6</li> <li>- 단 90g/km 이하인 경우×0.5이며, 10g/km당 0.1씩 증가</li> </ul>
네덜란드	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. (가격에 따른) 등록세 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 연비에 근거하여 동종규모(same size) 차량 평균 CO<sub>2</sub> 배출량보다 20% 이상 적은 차량의 경우 최대 €1,400까지 특별장려금 지급</li> <li>- 동종규모 차량 평균 CO<sub>2</sub> 배출량보다 30% 이상 많은 차량은 최대 €1,600 벌금부과</li> <li>- 하이브리드 차량의 경우 €6,400까지 장려금 지급</li> <li>- 232g/km 이상 CO<sub>2</sub> 배출하는 휘발유 차량과 192g/km 이상 배출하는 디젤 차량은 추가로 g당 €110 추가 세금부과</li> </ul> </li> <li>2. 연간운행세(Annual Circulation Tax) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 휘발유 차량과 디젤 차량 각각 110g/km, 95g/km 이하 배출하는 차량의 경우 50%까지 감면</li> </ul> </li> </ol>

국가	자동차세 내용
포르투갈	엔진용량과 CO <sub>2</sub> 배출량에 근거한 등록세 - 120g/km 이하 배출하는 휘발유 차량 = [(€5 × g/km) - 475] - 100g/km 이하 배출하는 디젤 차량 = [(€15 × g/km) - 1,100] - 210g/km 이하 배출하는 휘발유 차량 = [(€115 × g/km) - 19,285] - 180g/km 이상 배출하는 디젤 차량 = [(€1605 × g/km) - 21,190]
스페인	CO <sub>2</sub> 배출량에 근거한 등록세 - 세율은 (120g/km 이하 배출하는 차량) 0%~(200g/km 이상 배출하는 차량) 14.75%
스웨덴	1. (Euro 4 기준 차량) 연간운행세(Annual Circulation Tax) - 100g/km 이상 = 360스웨덴크로노 + 15스웨덴크로노/추가 배출 g - 2008년 처음으로 등록되는 디젤 차량은 세금이 휘발유차의 3.15배, 기타 디젤 차량은 3.3배 - 기타 연료 차량: 100g/km 이상의 경우 10스웨덴크로노/g 2. 친환경차량 구매시 10,000스웨덴크로노 premium - 210g/km 이하의 휘발유/디젤/하이브리드 차량 - 대체 연료 차량/FFV - 최대 37kwh/100km를 소비하는 전기 차량

자료: 오테현, 『EU의기후변화대응정책과시사점』, 대외경제정책연구원, 2008, pp. 99~101 발췌요약

## 〈부록 6〉 EU의 자동차 CO<sub>2</sub> 배출규정

### □ EU 자동차 CO<sub>2</sub> 배출규정<sup>111)</sup>

○ 동 규정은 자동차에서 배출되는 CO<sub>2</sub>를 감소시키기 위해 승용차 제조업체에 배출목표를 준수하도록 강제하는 조치임

- 근거법률 : Regulation (EC) No 443/2009 [OJ L 140, 2009]
- 대상지역 : EU
- 대상업종 : 자동차
- 발효시점 : 2009년 4월 23일
- 주무기관 : EU 집행위원회

### □ 적용대상 : 제3조

○ 승용차(passenger cars) 대상 : Directive 2007/46/EC 부속서2 M1

### □ 제조자별 배출목표(specific emissions targets) : 제4조

○ 2012년 1월 1일 이후 제조사는 부속서 I에 규정된 공식에 따른 배출목표(fleet average)를 준수해야 함

- 2012~2015년간 : 배출목표 =  $130g + a(M - Mo)$

M = 차량중량(kg)

Mo = 1372.0

a = 0.0457

- 2016년 이후 : 배출목표 =  $130g + a(M - Mo)$

M = 차량중량(kg)

Mo = 동 규정 제13조 제2항에 따른 조사결과에 의한 평균 차량중량

a = 0.0457

○ 시기별 적용범위(phase-in approach)

---

111) REGULATION (EC) No 443/2009 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009

- 2012년 : 신규 판매차량의 65%
- 2013년 : 신규 판매차량의 75%
- 2014년 : 신규 판매차량의 80%
- 2015년 이후 : 신규 판매차량의 100%

□ 이산화탄소 저배출 자동차 우대(super-credit) : 제5조

- 이산화탄소를 50g/km 미만으로 배출하는 자동차에 대하여 회사 전체의 평균배출량 산정시 아래의 우대조치 부여
  - 2012/13년 : 대당 3.5대로 산정
  - 2014년 : 대당 2.5대로 산정
  - 2015년 : 대당 1.5대로 산정
  - 2016년 이후 : 대당 1대로 산정

□ 대체연료 사용자자동차에 대한 배출량 적용 : 제6조

- E85(에탄올 85%, 가솔린15% 혼합연료)를 사용하는 자동차에 대하여는 2015년 12월 31일까지 배출량 산정시 아래 조건을 충족하는 경우 당해 자동차의 이산화탄소 배출량에서 5%를 감하여 적용
  - 회원국 내 30% 이상의 주유소에서 대체연료 공급이 가능할 것과
  - 사용 바이오연료가 '지속가능성 기준(sustainability criteria)'을 충족할 것

□ 업체간 제휴(pooling) : 제7조

- 자동차 제조자들은 EU의 관련 규정이 허용하는 한 제휴를 통하여 감축목표 등을 적용받을 수 있음(목표 달성 과부족 회사간 제휴를 통한 유연성 확보제도)

□ 벌금(excess emissions premium) : 제9조

- 2012~2018년간
  - 초과배출량(g/km)이 배출목표량 대비 1g/km 이내인 경우 : 초과배출량 × 5유로(g/km; 이하 생략) × 신규차량대수

- 초과배출량이 배출목표량 대비 2g/km 이내인 경우 :  $((\text{초과배출량} - 1\text{g}) \times 15\text{유로} + 1\text{g} \times 5\text{유로}) \times \text{신규차량대수}$
  - 초과배출량이 배출목표량 대비 3g/km 이내인 경우 :  $((\text{초과배출량} - 2\text{g}) \times 25\text{유로} + 1\text{g} \times 15\text{유로} + 1\text{g} \times 5\text{유로}) \times \text{신규차량대수}$
  - 초과배출량이 배출목표량 대비 3g/km 초과인 경우 :  $((\text{초과배출량} - 3\text{g}) \times 95\text{유로} + 1\text{g} \times 25\text{유로} + 1\text{g} \times 15\text{유로} + 1\text{g} \times 5\text{유로}) \times \text{신규차량대수}$
- 2019년 이후
- 초과배출량  $\times$  95유로  $\times$  신규차량대수

□ 소규모 생산자 적용예외 : 제11조

- 연간 1만대 미만 등록 자동차 제조자
  - 생산자의 신청에 의하여 EU 집행위에서 별도의 감축목표 인정 가능
  - 동 별도의 감축목표는 경제적, 기술적 요인과 당해 생산자동차 시장특성 등을 고려한 이산화탄소 감축 잠재력을 반영하여야 하며, 최장 5년간 적용함
- 연간 1만~30만대 등록 자동차 제조자
  - 2007년의 평균배출량 기준 25%를 감축한 목표치를 제시, EU 집행위에서 수용 가능

□ 기술혁신(eco-innovation) : 제12조

- 자동차 제조자의 신청에 의하여 혁신적인 기술 적용을 통한 온실가스 배출감축을 최대 7g/km까지 인정 가능

세법연구 09-05

## 외국의 환경친화적 자동차세제 개혁 동향 및 시사점

---

2009년 8월 24일 인쇄

2009년 8월 27일 발행

저 자 김재진 · 기은선 · 정경화

발행인 원 윤 희

발행처 한국조세연구원

138-774 서울특별시 송파구 방죽말길 28

TEL: 2186-2114(대) www.kipf.re.kr

등 록 1993년 7월 15일 제21-466호

주관 및  
인쇄 고려문화사

© 한국조세연구원 2009

ISBN 978-89-8191-460-8

---

\* 잘못 만들어진 책은 바꾸어 드립니다.