

유럽연합의 자동차 관련세 구조

이삼주/한국지방행정연구원 수석연구원

이상범/한국지방행정연구원 연구원

I. 들어가는 글

최근의 자동차 관련세에 대한 논의는 크게 두 가지로 구분할 수 있는데 첫째, 현재의 복잡한 자동차 관련 세목의 수를 대폭 줄이고 둘째, 보유단계의 세금 비중은 낮추고 반면에 이용단계의 세제를 강화하고자 논의가 그것이다. 이러한 상황 속에서 유럽연합의 자동차 관련 조세 시스템을 살펴보는 것은 우리나라 자동차 관련 조세 시스템의 정책 지향점을 조타하는데 유용한 과정이 될 수 있을 것으로 판단된다.

그 이유는 대체로 조세의 기본골격이 우리나라의 그것과 유사한 구조로 되어 있으며 또 다양한 국가들로 구성되어 있다는 점에서 다양한 조세체제를 비교할 수 있다는 장점이 있기 때문이다.

유럽연합의 자동차 관련 조세는 조세와 부담금(charge)으로 광범위하게 이루어져 있으며 각 나라의 정치적 그리고 경제적 선

택에 따라 조세시스템을 달리하고 있다. 그러므로 유럽연합국가들의 자동차 관련 조세는 기초가격수준, 소매가격과 조세부담 수준 등에서 분명한 차이점들이 있으며, 이러한 차이점들이 각 국의 조세와 부담금에 대한 내부적 차원의 실체를 결정하게 되는 것이다.

따라서 본고는 유럽연합에서 1997년과 2002년에 발간된 자동차 관련세의 보고서¹⁾를 기초로 유럽 연합 국가의 다양한 자동차 관련 조세와 구성 상태 및 현황을 살펴보고 사례국가의 자동차 관련 조세 시스템을 기술함으로써 현재 유럽국가들이 취하고 있는 자동차 관련 조세의 지향점에 대하여 살펴

1) 1997년과 2002년에 발간된 보고서는 각각 다음과 같음. European Commission, Study on Vehicle Taxation in the Member States of the European Union, EU Report, 2002; European Commission, Vehicle Taxation in the European Union 1997, EU Report, 1997.

보고자 한다.

II. 자동차 관련세의 개관

1. 자동차 관련세 구조

〈표 1〉은 유럽연합이 자동차에 대하여 적용하는 조세의 종류를 취득단계, 보유단계, 그리고 운영단계 등 3가지의 범주로 나누어 보여주고 있다. 우선 취득관련 조세로는 부가가치세와 등록세, 등록수수료가 있으며, 소유관련 조세는 자동차세가 있다. 자동차의 운행과 관련된 조세는 연료소비세와 부가가치세, 통행료 그리고 유로비넷시스템이 있다. 유로비넷시스템(Eurovignette sys-

tem)은 1995년 1월 1일 몇몇 유럽연합국가에 의해 통합된 통행료 시스템으로서 최대 차량 무게가 12t을 초과하는 차량에 대해서 징수한다. 자동차세가 차량등록국가에서 부과되는 것에 비하여 유로비넷은 비용이 발생하는 나라에서 부과된다.

2. 단계별 자동차 관련세의 구조

가. 취득단계의 조세

1) VAT

유럽연합의 모든 국가들은 유럽공동체 부가가치세 제도(European Community VAT regime)에 따라 새로운 자동차의 취득에 대하여 부가가치세를 부과하고 있다. 부가가치세는 세전 자동차가격의 16%~25% 수준을

〈표 1〉 유럽연합의 자동차 관련조세

구 분		덴마크	핀란드	그리스	아일랜드	네덜란드	오스트리아	독일	이태리	영국
취득 단계	부가가치세 (%)	25.0	22.0	18.0	21.0	19.0	20.0	16.0	20.0	17.5
	등록세	○	○	○	○	○	○		○	
	등록수수료	○						○	○	○
소유 단계	자동차세	○	○	○	○	○	○	○	○	○
운행 단계	연료소비세와 부가가치세	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	도로와 다리 통행료			○			○	○	○	○
	유로비넷 시스템	○					○	○		

주: 부가가치세는 세율을 의미하며, ○는 현재 부과하고 있는 경우를 나타냄.

부과하고 있다. 가장 높은 비율로 부가가치세를 과세하는 국가는 덴마크, 핀란드 그리고 아일랜드 등이며 이는 등록세와 타협대상이 되고 있다.

2) 등록세

등록세는 유럽 연합 중 10개의 국가에서 징수하고 있다. 영국과 독일과 같이 등록세를 부과하지 않은 나라들은 약간의 등록 수수료(registration fee)만 부과하고 있다. 등록세는 자동차의 기본 가격, 엔진 배기량, 엔진 마력, 중량, 연료 특별 소비, 배기가스 기준 등에 따라 부과된다. 덴마크는 단순히 차량의 기본가격(종가세)에 등록세를 부하고 있으며, 이에 반하여 오스트리아는 자동차의 가치뿐만 아니라 평균 연료 소비 즉 배기량에 대해서도 등록세의 과표를 달리하고 있다. 이러한 차이점은 자동차 사용에 따른 환경적 영향과 관련이 있다. 일례로 배기가스를 적게 배출하는 자동차는 등록세의 감면(reduction)대상이 되는 것이 그 예이다.

유럽연합 대부분의 국가들은 엔진의 배기량에 따라 등록세를 징수하고 있다. 이러한 조세는 일반적으로 종량세로 적용되는 것이며 엔진 배기량의 증가에 따라 조세도 증가하게 된다. 즉, 이러한 조세의 근본적인 이유는 조세 세입 증가 이외에도 엔진 크기(배기량)가 연료소비에 직접적으로 관련이 있기 때문에 환경적 관계에서 찾아볼 수 있으며, 또한 전체 연료 소비량과 같은 거시경제적 변수의 통제 등에 대해서도 찾을 수 있다.

등록세는 최초로 자동차에 대한 등록이 국가 자동차 등록부에 기입될 때 징수되며, 자동차 소유주가 바뀔 때마다 등록세가 부과된다. <표 2>는 유럽연합국가에 있어서 승용차에 대하여 적용하는 등록세의 과세표준이다.

<표 2> 유럽연합의 등록세 사항

구 분	과 세 표 준
덴마크	최초 50,800 DKr의 105%, 나머지의 180%
핀란드	자동차의 가격
그리스	엔진배기량과 자동차 가격 혼합
	자동차 가격
아일랜드	소매가격과 엔진배기량
네덜란드	순 장부가격
오스트리아	가격과 연료소비량
독일	
이태리	엔진 마력
영국	

등록세는 승용차에 대하여 집중하는 경향을 나타내며, 이러한 경향을 나타내는 유럽연합국가들은 일반적으로 버스나 화물차 같이 상업용 목적의 자동차에 대해서는 낮은 세율 또는 면제를 적용하고 있다.

결과적으로 유럽연합에 있어서 등록세의 세율의 높은 국가는 덴마크, 핀란드 그리고 아일랜드 등이며, 등록세가 상대적으로 낮거나 아예 부과하지 않는 나라는 이태리, 독일 그리고 영국과 같이 거대한 자동차 생산 기업을 가진 나라들이다. 부가가치세를 제외하고는 세입증대를 위하여 이태리, 독일 그

리고 영국은 자동차 취득세를 징수하지 않으며, 상대적으로 유럽연합국가 간에 자동차 소유가 낮은 수준의 나라는 신차에 대하여 높은 수준의 취득세를 과세하고 있다.

나. 소유단계에 대한 조세

소유단계에 대한 조세는 자동차세와 같이 자동차의 소유사실 또는 소유물과 관련하여 부과하는 조세로 승용차와 상업용 자동차 모두에 대하여 유럽국가 전체에서 징수하고 있다. 승용차의 경우 자동차세의 과세표준은 엔진의 마력, 차량의 중량, 차령, 연료소비, 연료유형 등으로 이루어져 있다.

이러한 유럽연합의 소유단계 자동차 관련 세에서 나타나는 특징은 다음과 같다.

첫째, 자동차세가 상대적으로 높은 국가는 덴마크, 아일랜드 그리고 네덜란드이나 대체로 소유단계의 조세는 자동차의 사용과 자

동차 소유주의 연간 전체 비용(감가상각, 보험, 유지와 운행 비용 등)과 관련해서 그 부담정도는 작게 이루어지고 있다. 이 외에도 1인 2차를 방지하는 등의 자동차 소유에 대하여 영향을 미치기 위한 정책수단도 고려되고 있다.

둘째, 환경적인 요인을 고려하고 있다. 일례로 핀란드의 경우 모든 자동차에 대하여 자동차세를 1994년 이전에 등록되었다면 500FIM을 부과하고 그 이후에 등록되었다면 700FIM을 부과하고 있다. 다만 경유 차량에 대해서는 휘발유 차량에 비해 보다 높은 세율을 적용하고 있다. 이 외에도 독일의 경우 자동차세는 유럽연합의 배기가스 표준에 따라 배기가스량이 낮은 차량에 대하여 인센티브를 제공하고 있어 명백히 환경적 관계에 근거를 두고 있다.

다만 몇몇 유럽국가에서는 경유 차량에

〈표 3〉 유럽연합의 자동차세

구분	세목	과세표준	비고
덴마크	자동차세	연료소비량	
핀란드	자동차세	차령(누진과세)	디젤차량에만 부과
그리스	자동차세	차량체적(누진과세)	폐차에 대한 공제
아일랜드	자동차세	차량체적(누진과세)	
네덜란드	자동차세	자동차의 무게와 사용되는 연료의 종류	
오스트리아	자동차세	마력	버스 면제
독일	자동차세	엔진배기량	EU 배기가스 규정을 이행하지 않는 차에 대한 증가된 세율적용
이태리	자동차세	엔진마력과	지역적으로 조세결정
영국	자동차세	연료, 배기량, CO ₂ 배출량	

대하여 휘발유 차량보다 높은 자동차세를 부과하고는 있지만, 이는 휘발유차량보다 낮은 소비세를 지불하는 경유차량에 대한 보정(compensate)세의 성격을 가지고 있다.

다. 운행단계에 대한 조세

운행단계의 조세는 연료세와 통행료 등 자동차의 이용과 직접적 또는 간접적인 관련이 있다. 자동차 이용에 대한 조세는 몇몇 유럽국가에서 통행료시스템을 통하여 부과하기도 하지만 주로 연료와 부가가치세 등의 소비세의 형태로 부과되고 있다.

모든 유럽연합 국가들은 연료에 대한 부가가치세를 표준세율로 징수하고 있다. 즉, 유럽연합은 유럽연합법에서 규정한 바와 같이 무연휘발유보다 유연휘발유에 대하여 높은 소비세를 부과하고 있다.

〈표 4〉는 유럽연합국가의 무연 휘발유와 경유에 대한 소비세 부과 수준을 나타내고 있다.

〈표 4〉에서 보는 바와 같이 무연 휘발유에 대하여 높은 소비세를 부과하는 국가는 영국과 핀란드이며, 반면 무연 휘발유에

낮은 소비세를 부과하는 국가는 그리스와 아일랜드이다. 한편, 경유에 대하여 높은 소비세를 부과하는 국가는 영국과 이탈리아며, 낮은 소비세를 부과하는 국가는 그리스와 오스트리아이다.

유류 제품과 그에 대한 조세의 소비자 가격은 유럽연합에서 공통적으로 균일하다고 할 수 있으며 단지 영국만이 평균을 넘고 있다.

유럽연합은 연료소비세의 최저율을 제한하고 있지만, 대부분의 국가에서 최저율 보다 높은 연료소비세를 부과하고 있다. 이를 살펴보면 다음과 같다.

- 유연 휘발유: 리터당 0.337 유로
- 무연 휘발유: 리터당 0.287 유로
- 경유: 리터당 0.245 유로

이러한 유럽연합의 사용단계에서 나타나는 자동차 관련세의 특징은 다음과 같다.

첫째, 경유에 대하여 상대적으로 낮은 소비세를 부과하고 있다. 경유에 낮은 소비세가 부과되는 이유는 상업용 차량이 주로 경

〈표 4〉 무연휘발유와 경유에 대한 소비세와 기준 가격(base price): 1999

(단위: ECU/리터당)

구 분		덴마크	핀란드	그리스	아일랜드	네덜란드	오스트리아	독일	이탈리	영국
무 연 휘발유	소비세	0.61	0.73	0.44	0.51	0.71	0.54	0.63	0.68	0.81
	기준가격	0.21	0.2	0.22	0.2	0.25	0.24	0.19	0.24	0.19
경유	소비세	0.44	0.42	0.32	0.45	0.44	0.38	0.40	0.50	0.83
	기준가격	0.20	0.22	0.18	0.22	0.23	0.22	0.20	0.22	0.18

유를 소비하고 있기 때문이다. 이러한 이유로 인해 영국을 제외하고는 최근 유럽연합에 있어 경유의 소비세가 낮기 때문에 경유 승용차의 이용이 뚜렷한 증가추세를 보이고 있다.

둘째, 일반적으로 연료소비량이 절대적으로 높은 국가, 즉 자동차 소유주가 많은 나라에서 전체 세입에 대한 연료소비세의 비중이 높다고 할 수 있다. 덴마크나 핀란드 같은 나라에서 연료소비세를 부과하지만, 취득세가 연료소비세 세입보다 높은 비중을 차지하고 있다. 따라서 이러한 국가에서는 연료관련 조세의 세입이 상대적으로 덜 중요하다고 할 수 있다.

III. 자동차 관련세의 용도 및 세입현황

1. 재원의 용도

유럽연합 국가에 있어서 자동차 관련 조세와 부담금에 의한 세입은 사회기반시설이나 서비스를 위해 사용되기 보다는 일반재정에 편입이 되고 있다. 그러나 연료세의 세입을 부분적으로 특정용도에 지정하는 경우가 있는데, 이는 조세부담의 증가에 대한 시민들과의 협상의 결과 또는 도시공공교통과 같이 공공서비스의 만성적 적자해소 그리고 환경오염의 완화를 위한 안정적 재정 조달 등의 이유에서 나타난 결과라고 할 수 있다.

그리스의 경우 연료세 세입의 50%를 환

경기금(ETERPS, the Special Fund for the Implementation of City Master Plans and Town Plans)으로 충당하고 1,000리터당 15유로를 환경부 및 도시계획과 공공업무의 재정에 부분적으로 지정하고 있으며, 나머지 세입은 환경오염의 완화를 위한 재정에 충당하고 있다.

독일의 경우는 1994년 연료세의 세율이 인상됨에 따라 20억 유로의 세입이 추가적으로 발생하였다. 이에 따라 증가된 세입은 도시교통과 관련해서 리터당 6 DPf를 충당하고 사회기반시설에 대하여 리터당 1 DPf를 지정하고 있다. 그리고 나머지 세입에 대하여 50%를 연방도로의 건설과 복구 등에 사용하고 있다.

〈표 5〉는 유럽연합의 자동차 관련 조세의 세입의 용도에 대하여 기술한 것이다.

2. 자동차 관련세의 세입현황

가. 자동차 관련 전체 세입

〈표 6〉은 등록세, 자동차세 그리고 연료세를 중심으로 1999년도 유럽연합(9개국)의 전체 세입에 대하여 나타나 있다. 자동차 관련 조세 세입은 독일이 약 40백만 유로로 가장 많은 조세수입을 올리고 있으며, 다음으로 영국이 33백만 유로, 그리고 이탈리아가 21백만 유로의 세입을 징수하였다.

한편, 자동차 관련 조세 세입이 가장 낮은 국가는 약 2.7백만 유로의 아일랜드로 나타났으며, 다음으로 그리스가 3.5백만 유로, 핀란드가 3.8백만 유로로 각각 낮은 세

〈표 5〉 유럽연합의 자동차세 관련 세입의 용도

구 분		등록세	자동차세	연료세
덴마크	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산	일반예산	일반예산
	용도	-	-	-
핀란드	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산	일반예산	일반예산
	용도	-	-	-
그리스	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산	일반예산	일반예산
	용도	-	-	세입의 50%는 환경기금 ETERPS에 조달. 환경부, 도시계획과 공공업무에 부분적으로 지정(1,000리터당 15유로)하고 나머지는 환경오염 완화를 위한 재정 충당
아일랜드	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산	일반예산	일반예산
	용도	-	-	-
네덜란드	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산	일반예산	일반예산
	용도	-	약간의 재원이 지방정부로 이양됨	-
오스트리아	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산	일반예산	일반예산
	용도	-	부분적으로 지정(58%)	PT 투자에 간접지원(4.88%)
독일	입법권한	-	연방	연방
	재정	-	연방의 주	연방과 주
	용도	-	-	1999년 4월 세율 증가에 따라 지정됨 - 도시교통에 6DPf/liter 사회기반시설 - 1DPf/liter 연방도로에 대하여 나머지 세액의 50%
이태리	입법권한	중앙정부	중앙정부	중앙정부
	재정	일반예산과 지방예산간 분배	일반예산	일반예산
	용도	-	-	-
영국	입법권한	-	중앙정부	중앙정부
	재정	-	일반예산	일반예산
	용도	-	-	-

〈표 6〉 자동차 관련 전체 세입: 1999

(단위: 백만 유로)

구 분	덴마크	핀란드	그리스	아일랜드	네덜란드	오스트리아	독일	이태리	영국
등 록 세	2.251	1.023	0.698	0.771	2.828	0.436	0.000	0.627	0.000
자동차세	0.866	0.394	0.356	0.414	1.978	0.850	7.881	0.952	7.538
연 료 세	휘발유	1.340	1.850	1.535	0.924	3.149	2.690	22.796	13.010
	경유	0.281	0.555	0.992	0.591	2.067	0.000 ¹⁾	10.226	6.581
합 계	4.738	3.822	3.581	2.700	10.022	3.976	40.903	21.170	33.584

*주: 경유는 휘발유세에 포함되어, 전체 연료세에서 차감하여 산정함.

입을 보이고 있다.

나. GDP 대비 자동차세

〈표 7〉은 유럽연합의 국내총생산(GDP) 대비 자동차 관련 조세의 비중을 나타낸 것이다. 전체적으로 유럽연합의 자동차 관련 조세 수입은 대체로 GDP의 2.0%에서 3.3%를 유지하고 있다. 이 중 그리스, 아일랜드 및 핀란드가 각각 3.29%, 3.25%, 3.18%로 가장 높은 비중을 나타내고 있다.

유럽연합 주요 국가들의 등록세와 자동차세는 서로 다양한 형태를 보이는 반면 연료세는 공통적인 패턴을 보이고 있다. 덴마크의 경우 등록세의 비중(1.41%)이 유럽국가 중 가장 크게 나타나 취득단계에 많은 조세를 부과하는 것으로 나타났다. 아일랜드와 네덜란드는 등록세와 자동차세의 세액이 가장 높은데 이는 1999년 GDP의 약 1.5%에 달한다. 반면 이태리는 등록세와 자동차세의 합계가 1999년 GDP의 0.15%를 차지하고

있으며 연료세가 높은 비중을 차지하고 있어 가장 중요한 세입원이 되고 있다. 다음으로 등록세와 자동차세의 합계가 낮은 수준을 보이는 국가는 독일, 영국 그리고 그리스이다.

한편 유럽연합의 자동차 관련세 중 운영단계에서 부과하는 연료세의 비중이 가장 높게 나타나고 있다. 〈표 7〉에 열거된 국가 중 덴마크를 제외한 모든 국가에서 연료세의 비중이 가장 높게 나타났으며, 연료세 중에서도 휘발유에 부과되는 조세가 대부분을 차지하고 있다.

다. 전체 조세 세입과 자동차 관련세의 비중

〈표 8〉은 전체 세입 대비 자동차 관련 조세의 비중을 나타내고 있다. 〈표 8〉에서 보는 바와 같이 유럽연합의 자동차 관련 조세가 전체 조세수입에서 차지하는 비중은 전체적으로 4.5%에서 10.2%의 수준을 보이

〈표 7〉 GDP대비 자동차 관련세: 1999

(단위: %)

구 분		덴마크	핀란드	그리스	아일랜드	네덜란드	오스트리아	독일	이태리	영국
연료세	경유	0.18	0.46	0.91	0.71	0.57	0.001	0.52	0.61	0.34
	휘발유	0.84	1.54	1.41	1.11	0.86	1.38	1.16	1.20	1.55
자동차세		0.54	0.33	0.33	0.50	0.54	0.44	0.40	0.09	0.55
등록세		1.41	0.85	0.64	0.93	0.77	0.22	0.00	0.06	0.00
전 체		2.98	3.18	3.29	3.25	2.74	2.04	2.08	1.95	2.44

*주: 경유는 휘발유세에 포함되어 산정 됨

고 있다.

이 중 그리스와 아일랜드는 전체 세입 대비 자동차 관련 조세의 비중이 각각 10%와 10.2%를 차지하고 있어 전체 세입에 대하여 자동차 관련 조세에 많은 부분을 의존하고 있음을 알 수 있다. 한편 전체 세입 대비 자동차 관련 조세의 비중이 가장 낮은 국가는 이태리로 4.5%의 수준을 보이고 있으며, 다음으로 오스트리아가 4.6%, 독일이 5.6%를 각각 나타내고 있다.

IV. 주요국가의 자동차 관련세 구조

1. 덴마크

가. 취득단계의 조세

1) 등록세와 부가가치세

덴마크의 등록세는 다른 유럽국가에 비하여 높은 등록세를 부과하고 있으며, 다음과 같은 두 가지 특징이 있다. 첫째, 차량 가치

〈표 8〉 전체 세입 대비 자동차관련 조세의 비중: 1999

(단위: %)

구분		덴마크	핀란드	그리스	아일랜드	네덜란드	오스트리아	독일	이태리	영국
연료세	경유	0.35	1.13	3.04	2.23	1.40	0.00	1.43	1.41	0.94
	휘발유	1.66	3.31	4.13	3.48	2.14	3.11	3.08	2.79	4.22
자동차세		1.07	0.70	0.96	1.56	1.34	0.98	1.06	0.20	1.49
등록세		2.79	1.83	1.88	2.91	1.92	0.50	0.00	0.13	0.00
전 체		5.9	7.0	10.0	10.2	6.8	4.6	5.6	4.5	6.7

에 부과하는 등록세는 종가세이며, 일반 영업세로서 VAT 25%가 포함된다(등록세가 VAT의 과세표준은 아니다). 한편 에어백, ABS 등과 같은 추가적 장치는 총 가치에서 공제되기 때문에 과세되지 않는다.

둘째, 덴마크에서 최초로 등록되는 중고차에 대한 취득세는 신차와 같은 기준으로 부과된다. 단, 중고차는 실제 시장가격으로 평가하며, 가격에 영향을 주는 모든 요소를 고려하여 시장에서 유사한 차량과 비교하여 적용된다.

〈표 9〉 덴마크의 등록세율(1999)

자동차 범 주	표 준 세 율	누진세율
자동차	최초 50,800DDK (6,820유로)의 105%	나머지의 180%

2) 등록 수수료

덴마크의 등록수수료는 번호판과 등록 증명서 교부에 대하여 800DKr의 부과된다.

나. 보유단계의 조세

자동차 소유주에게 매년 부과되는 자동차세는 덴마크에 있어서 두가지로 나뉘어진다.

첫째, 1997년 7월 이전에 등록된 승용차에 부과되는 자동차세로서 차량 무게를 기준으로 부과된다. 차량의 무게를 과세표준으로 하는 자동차세는 승용차의 경우 연간 1,420 DKK(190유로)에서 5,660 DKK(760유로)가 부과된다.

둘째, 1997년 7월 1일 이후 등록된 차량은 환경세(green tax)로서 자동차세가 부과된다.

이는 1997년 의무화된 “연료소비측정을 위한 EU 표준”에 따르는 조세로서 휘발유차량과 경유차량으로 나누어 공식적 연료소비(official fuel consumption)에 근거하여 과세된다.

휘발유 차량의 경우, 환경기준 자동차세는 리터당 20km 이상 운행할 수 있는 차량에 대하여 연간 420 DKK(56유로)에서 리터당 4.5km 이하로 운행하는 차량에 대하여 15,440 DKK(2,073유로)까지 부과된다.

〈표 10〉 휘발유 자동차의 연료소비
기준 및 세액

리터당 km 연료소비 범주		세액(1998)	
리터당 최대 km	리터당 최소 km	연간 DKK	연간 유로
	20.0	420	56
20.0	18.2	840	113
18.2	16.7	1,260	169
16.7	15.4	1,680	226
15.4	14.3	2,100	282
14.3	13.3	2,520	338
13.3	12.5	2,920	392
12.5	11.8	3,340	448
11.8	11.1	3,760	505
11.1	10.5	4,180	561
10.5	10.0	4,600	618
10.0	9.1	5,420	728
9.1	8.3	6,260	840
8.3	7.7	7,100	953
7.7	7.1	7,920	1,063
7.1	6.7	8,760	1,176
6.7	6.3	9,600	1,289
6.3	5.9	10,420	1,399
5.9	5.6	11,260	1,512
5.6	5.3	12,100	1,624
5.3	5.0	12,940	1,737
5.0	4.8	13,760	1,847
4.8	4.5	14,600	1,960
4.5		15,440	2,073

〈표 11〉 덴마크의 연료세(1998)

연료 유형	리터당 에너지세	리터당 CO ₂ 세	합 계
무연 휘발유	3.77 DDK(0.5 유로)	-	3.77 DDK(0.5 유로)
유연 휘발유	4.42 DDK(0.6 유로)	-	4.42 DDK(0.6 유로)
일반 경유	2.12 DDK(0.28 유로)	0.27 DDK(0.04 유로)	2.39 DDK(0.32 유로)
점화용 경유	2.02 DDK(0.27 유로)	0.27 DDK(0.04 유로)	2.29 DDK(0.31 유로)

다. 운행 단계의 조세

덴마크의 연료세는 휘발유와 경유에 대하여 징수되며, CO₂ 함유관련 조세와 황(sulfur) 함유 관련 조세가 있다. 이러한 조세는 유류에 함유되는 납의 유무, 배기가스의 유독성·발암성 등에 대한 환경 표준을 기반으로 하고 있다.

덴마크의 환경세 개혁은 현재 환경과 배기가스 표준에 따라 탄소, 에너지, 그리고 황 함유 관련 조세로 이루어져 있다. 1992년에 도입된 CO₂ 세와 에너지세는 1988년에서 2005년까지 덴마크의 CO₂ 배기량의 20%를 감소시킬 목적으로 운영되고 있다.

휘발유에 대한 조세는 다음의 3가지 유형이 있다.

① 휘발유와 경유에 따른 리터당 0.65 DDK(0.087유로)의 차이

② 주유소의 유독가스 정화시스템의 유무에 따른 리터당 0.03DDK(0.004유로)의 차이

③ 벤젠함유에 따른 차이

한편, 1998년 휘발유에 대한 평균 세액은 리터당 3.35 DDK(유연 휘발유, 2002년에 4.05 DDK로 증가), 리터당 4.00 DDK(무연

휘발유, 2002년에 4.70 DKK로 증가) 등 두 가지가 있으며 경유에 대한 평균세액은 리터당 2.12 DKK(일반 경유), 리터당 2.02 DKK(경유)

경유는 일반 경유와 점화용 경유(light diesel)로 구분하며, 황함유가 일반 경유보다 0.05% 낮은 점화용 경유에 0.1 DKK(0.13유로)를 차감하여 징수하고 있다.

덴마크는 재무부의 책임하에 1988년에서 2005년까지 교통부문에서 CO₂ 배기량을 감소시키기 위해 연간 CO₂세(tax)로 2,000 DKK(270 유로)를 시민들에게 부담시키려 하고 있다. 그러나 이러한 노력이 목표에 도달하기에는 정치적인 상황 등 때문에 이루어지기 힘들어 보이지만, 다른 연료관련 조세에 비추어 환경적 목표를 가진 이러한 조세를 계속 유지하고자 노력하고 있다. 덴마크의 높은 등록세와 자동차세는 자동차의 소유를 저조하게 하더라도 자동차에 대한 초과 이용은 예방하지 못할 것이라는 판단하에 자동차 운행을 보다 감소시키는 위해서 연료세를 증가시키고자 노력하고 있다.

2. 네덜란드

나타낸다.

가. 취득단계의 조세

네덜란드의 자동차 관련 조세시스템은 기본적으로 자동차 취득세(BPM), 자동차 소유세(MRB) 그리고 연료세 등의 3가지 요소로 이루어졌다. 이중 취득세는 자동차의 세전 가격(공장가격)에 대하여 45.2%를 징수한다. 세액은 휘발유차와 LPG 차량에 대하여 3,394 NLG를 경감하고 경유차에 대해서는 722 NLG를 증감하여 결정한다. 그밖에 19%의 일반 VAT가 세전 가격에 부과된다. VAT는 2001년 이전에는 17.5% 였으나, 소득 과세를 줄이고 소비과세를 늘리는 네덜란드 조세시스템의 개혁으로 2001년 이후부터 19%로 증가하였다.

예를 들어 네덜란드에서 소비자 가격이 42,000 NLG 인 신차에 대한 취득단계의 조세는 다음의 <표 12> 로 살펴볼 수 있다.

<표 12> 네덜란드의 자동차 취득관련 조세
(단위: NLG)

세전 자동차 가격	
+ BPM(세전 가격의 45.2% - 휘발유차와 LPG차량에 대하여 3,394)	27,646 +9,102 +5,253
+ VAT(세전 가격의 19%)	
소비자 가격	42,000

BPM은 수입된 차량에도 부과된다. 단, 세액은 네덜란드의 신차 가치에 따라 부과되며 차량에 따른 경감율을 적용한다. 다음의 <표 13> 은 감가상각에 따른 경감율을

<표 13> 차량에 의한 BPM 경감율

최초 사용일과 등록일간의 기간	경감율 (reduction percentage)
1개월 이하	4
1개월에서 2개월	7
2개월에서 3개월	10
3개월에서 6개월	15
6개월에서 1년	24
1년에서 2년	37
2년에서 3년	47
3년에서 4년	57
4년에서 5년	66
5년에서 6년	72
6년에서 7년	77
7년에서 8년	82
8년에서 9년	86
9년에서 25년	90
25년 이상	100

나. 소유단계의 조세

자동차보유세(MRB)는 자동차의 중량, 사용연료의 유형 그리고 소유자의 거주지역에 따라 부과된다. 또한 오토바이나 무거운 화물차도 유사한 세액을 적용받는다. 다음의 <표 14> 은 네덜란드 MRB의 세액에 대한 것이다.

다. 운행단계의 조세

네덜란드의 연료세는 휘발유와 LPG 그리고 경유에 대하여 각각 부과하고 있다. 연

〈표 14〉 네덜란드 MRB의 세액

(단위: 길더)

자동차 중량(kg)	휘발유	경유	천연가스와 G3 시스템 LPG	일반 LPG
550 이하	146-184	548-568	146-184	624-640
551-650	220-244	672-	220-	768-792
651-750	280-304	800-828	280-304	920-944
751-850	372-408	964-996	372-408	1,104-1,140
851-950	496-540	1,184-1,228	584-628	1,296-1,336
951-1050	648-704	1,404-1,464	824-880	1,528-1,588
1051-1150	796-868	1,628-1,700	1,060-1,132	1,764-1,836
1151-1250	948-1,036	1,848-1,936	1,300-1,388	2,000-2,088
1251-1350	1,096-1,200	2,068-2,172	1,536-1,640	2,236-2,336
1351-1450	1,248-1,364	2,292-2,408	1,176-1,892	2,468-2,588
1451-1550	1,400-1,532	2,512-2,644	2,016-2,148	2,704-2,836
1551-1650	1,548-1,696	2,736-2,880	2,252-2,400	2,940-3,088
1651-1750	1,700-1,860	2,956-3,116	2,492-2,651	3,176-3,336
1751-1850	1,852-2,028	3,176-3,356	2,732-2,908	3,412-3,588
1851-1950	2,000-2,129	3,400-3,592	2,968-3,160	3,644-3,836
1951-2050	2,152-2,356	3,620-3,828	3,208-3,412	3,880-4,088
2051-2150	2,304-2,524	3,844-4,064	3,448-3,668	4,116-4,336
2151-2250	2,452-2,688	4,064-4,300	3,684-3,920	4,352-4,588
2251-2350	2,604-2,856	4,284-4,536	3,924-4,176	4,584-4,836
2351-2450	2,752-3,020	4,508-4,772	4,160-4,428	4,820-5,088
2451-2550	2,904-3,184	4,728-5,008	4,400-4,680	5,056-5,336

료세는 1991년에 중앙정부의 재정적자를 만회할 목적으로 휘발유세를 리터당 0.18길더, 경유세 리터당 0.07길더씩 증가시켰으며, 이러한 세액 증가로 1999년 약 140억 길더(guilders)의 세입증대가 이루어졌다.

네덜란드의 자동차세의 일반적인 정책 목표는 자동차의 이용에 보다 많은 자동차세를 부과하는 것으로 자동차 소유에 대한 과세보다는 자동차 이용에 대한 과세로 강화

하려는 목적을 가진다. 그러나 연료세는 국경 접경지역에서 벨기에나 독일로 연료를 재충전하려는 운전자의 조세회피행태가 일어나고 있어 이에 대한 대안이 연구되고 있다.

3. 영국

가. 취득단계의 조세

영국에서는 취득시 자동차 취득세 또는

〈표 15〉 네덜란드의 자동차세입

(단위: 백만 NLG)

구분	BPM	MRB	연료세 (휘발유 · LPG)	연료세 (경유)
1999	6,232	4,359	6,940	4,566
1998	5,278	3,996	6,625	4,266
1997	4,551	4,004	6,403	4,088
1996	4,370	5,001	6,118	3,669
1995	3,942	4,662	5,896	3,512
1994	3,629	4,688	5,667	3,356
1993	3,300	4,751	5,224	2,910
1992	3,212	3,983	4,600	2,182
1991	2,861	3,733	4,028	1,964
1990	2,615	3,660	3,706	1,782

등록세를 부과하지 않는다. 다만, 자동차 소유주는 신차에 대하여 VAT를 납부하고 있다. 영국의 VAT는 모든 차에 17.5%를 징수하고 있다. 한편 자동차 취득시 자동차 등록 원부에 등록할 때 행정 수수료로 25파운드를 부과한다. 이러한 수수료는 1998년 4월 처음 도입되었다.

나. 보유단계의 조세

영국에 있어서 자동차 소유자들은 매년 자동차 소비세(vehicle excise duty: VED)를 납부한다. VED의 목표는 도로 건설과 복구비용을 위한 재원 충당과 교통혼잡과 주차문제로 인한 1인 2차를 방지하기 위하여 등록된 자동차의 수를 감소시키는 것이다. 1985년부터 1992년까지 VED는 모든 자동차에 대하여 100파운드(160유로)의 세율(flat rate)을 적용하였다. 이후 세액은

1992년에 110 파운드(176 유로) 그리고 1998년에 155파운드(249유로)로 각각 상향되었다.

1999년 VED는 1,100CC 이하의 경차에 대하여 차량당 55파운드(88유로)를 경감해 주고 있으며, 이러한 경감을 시행하는 이유는 경차가 연료를 적게 소비하고, 연료 효율이 좋으며, 큰차보다 배기가스의 배출이 적기 때문이다. 이후 2000년 경차 기준을 1,200CC로 상향조정했으며, 이로 인해 약 3백만대 가량의 차량이 편익을 받았다.

2001년 3월 1일로 효력이 발생하는 새로운 VED는 자동차 배기가스와 엔진 용량을 기준으로 부과하게 된다. 이 기준에 의하면 1,200CC이상의 자동차는 연간 160파운드(257유로)를 납부하게 되며, 1,200CC 이하의 자동차는 배기가스를 기준으로 1,200CC 이상 차량의 1/4 수준의 세금을 납부하게 된다.

〈표 16〉 영국의 자동차관련 조세 현황: 1999

		도로과세(Road Taxes) (단위: 백만유로)		
자동차 유형	자동차 대수 (단위: 천대)	연료세	자동차소비세	합 계
자동차, 화물차 그리고 택시	25,549	26,260	7,030	33,290
오토바이	724	112	56	168

다. 운행단계의 조세

영국에 있어서 자동차 이용과 관련한 조세 중 연료세가 가장 중요한 세원이며, 모든 차량에 대하여 1998년에 약 3,410억 유로의 세입을 산출하였다. 세율은 휘발유와 경유로 나누어 부과하고 다시 휘발유는 무연휘발유와 유연휘발유로 나누어 부과한다. VAT는 연료가격에 추가적으로 17.5%가 부과되며 현재 리터당 약 0.12파운드(0.19유로)가 부과된다.

2001년 영국은 연료세를 동결하였는데, 이는 휘발유 가격에 대하여 리터당 0.015의 경감 효과가 있으며, 초저유황 무연휘발유에 대해서는 추가적으로 리터당 0.02 파운드를 경감하고 초저유황 경유에 대해서는 리터당 0.03 파운드를 경감하고 있다.

V. 맺음 글: 유럽연합의 자동차 관련세 경향

본 고는 지금까지 유럽연합의 자동차 관련 조세에 대하여 취득단계에서 부과되는

조세, 보유단계에서 부과되는 조세 그리고 운영단계에서 부과되는 조세로 구분하여 살펴보았다. 또한 이를 중심으로 유럽연합국가의 자동차 관련 세입의 특정재원 현황과 재정적 효과 그리고 덴마크, 네덜란드, 영국을 사례국가로 살펴보았다. 이러한 분석결과 유럽연합의 자동차 관련세가 지니고 있는 특징 및 경향은 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 유럽연합 국가들의 자동차 관련 조세는 2000년대를 기점으로 환경을 중심으로 한 과세로 정책 지향점을 집중하고 있다는 점이다.

즉, 유럽연합국가들은 자동차 관련 조세의 정책목적 중 환경오염 완화정책을 중점으로 추구하고 있다. 이러한 정책목적은 자동차 보유세와 연료세의 차별화 정책으로 나타나게 되는데 자동차 보유세의 경우 연료 유형에 따른 차별화된 세율을 설정하고 있으며, 연료세는 대부분의 국가들이 무연휘발유에 비해 유연휘발유의 세율을 고율로 설정하고 있고 경유에 있어서도 휘발유의 세율과 차별화하고 있다.

이러한 정책 경향은 사례 국가에서도 찾아 볼 수 있다. 덴마크의 경우 자동차 보유

세에 있어서 1997년 이후 연료소비량에 따른 차등과세를 하고 있으며, 연료세의 경우에도 오염물질이 덜 함유된 유류에 대하여 조세를 경감해 주고 있다.

네덜란드의 경우 자동차 등록세에 있어서 경유차에 비하여 오염물질을 덜 배출하는 휘발유차와 LPG 차량에 대하여 3,392NLG를 경감해주고 있으며, 보유단계 역시 자동차의 중량에 따라 연료유형이 환경친화적인 천연가스에 보다 적은 세액을 부과하고 있다.

영국의 경우 보유단계의 조세에 있어서 연료효율이 높고 배기가스 배출이 적은 경차(1,200cc이하)에 대하여 2001년부터 일반 자동차세의 1/4수준으로 세금 부담을 줄여주고 있다. 또한 운행단계의 연료세의 경우 역시 2001년 부터 환경오염물질이 적게 든 유류에 대하여 리터당 0.02-0.03파운드씩 경감해주고 있다.

둘째, 유럽의 자동차 관련 조세 체계는

연료세를 중심으로 운영되고 있다는 점이다. 즉, 유럽연합 국가 중 덴마크를 제외한 대부분의 국가에서 등록세 및 보유세의 비중은 낮고 운행단계에 부과되는 연료세의 비중이 높다는 것이다. 이러한 조세 체계는 자동차세와 관련된 조세논리와도 일치하며, 우리나라의 주행세 논의에도 많은 시사점을 제공해주고 있다.

우리나라는 자동차의 보급이 급격히 진행되면서 자동차 관련 조세에 대한 각계 각층의 다양한 요구와 개선방안이 제시되어 왔고, 그러한 요구와 함께 조세로서의 원칙과 자동차 관련 조세가 가지는 특성을 반영하기 위하여 지금까지 자동차세제는 개편되어 왔으며 계속 논의되고 있다. 따라서 유럽연합의 자동차 관련 조세체계의 현황과 환경 지향적인 정책목적은 우리나라의 자동차 관련 조세의 논의에 바람직한 방향을 설정하는데 일조할 수 있을 것이다. ☺

