



친환경 녹색성장 지원을 위한 소비과세 개편 방향

유 태 현
남서울대학교

I. 들어가는 글

1760년 경 영국에서 시작된 산업혁명은 인류의 오랜 숙제였던 물질적 궁핍으로부터 보다 자유로워질 수 있는 계기를 마련해주었다. 지난 19세기와 20세기를 거치면서 산업화의 속도는 더욱 빨라졌고, 이는 생산의 비약적 증대를 통해 인류의 생활수준을 크게 향상시키는 결과를 가져왔다.

반면 산업화의 진전은 그 반대급부로 급속한 환경 파괴를 수반하였다. 산업화의 초기에는 지구의 자체적인 자정 능력으로 환경파괴와 그에 따른 오염문제를 감당할 수 있었다. 하지만 선진국과 개발도상국은 물론 후진국들도 산업화 대열에 본격적으로 합류하면서 지구는 더 이상 환경파괴를 견뎌내기 어려운 상황에 처해 있다.

공장에서 배출되는 막대한 이산화탄소(CO2)와 각종 공해물질은 지구 온난화의 주범으로 지목 받고 있으며, 이는 오존층 파괴를 통해 과거에 경험 못한 기후변화를 초래하고 있다.¹⁾ 한편 공장



의 산업용 폐수와 가정의 생활 폐수는 토양 오염과 더불어 토질의 산성화를 심화시키고 있으며, 그 찌꺼기가 하천과 대양으로 유입되면서 심각한 오염문제를 야기하고 있다. 그 이외 개발을 명분으로 자행되고 있는 열대림의 무분별한 파괴는 지구의 자정능력을 더욱 약화시키는 부정적인 영향을 미치고 있으며, 이는 토지의 사막화를 부채질하는 등 인류 삶의 공간을 빠르게 황폐화시키고 있다.

환경파괴와 그에 따른 환경오염은 발생 지역이나 국가에 한정하여 피해를 미치는 것이 아니라 무관한 다른 국가에도 영향을 끼치기 마련이다. 최근 우리나라에 큰 피해를 주고 있는 중국의 황사는 몽골 사막뿐만 아니라 중국 북부 지역의 개발에 따라 초원과 농경지가 황무지로 변화되면서 더욱 악화되고 있다는 지적이 제기되고 있다. 이는 대표적인 환경오염 사례에 해당하는 중국에서 발원하는 황사현상이 인위적인 환경파괴와 깊이 연관되어 있음을 시사한다. 문제는 그 영향이 당사국인 중국에 국한되지 않고 우리나라, 일본 등으로까지 파급되고 있다는 점이다. 따라서 환경문제는 지구촌의 모든 국가들이 함께 힘을 모아 대응해야 할 인류 공통의 숙제가 아닐 수 없다.

환경파괴를 방지하고, 환경오염을 줄이기 위한 환경대책은 다른 국가들과 공조하면서 우리의 실정을 고려한 방식으로 추진해야 소기의 성과를 담보할 수 있을 것이다. 환경대책은 범주적으로 대기오염, 토양오염, 수질오염 등 일체 오염을 관리대상으로 포함해야 하며, 총체적인 체계를 수립하여 꾸준히 시행해야 한다. 특히 국제협약 등 국제흐름을 정확히 파악하여 그 파급효과에 능동적으로 대처할 수 있어야 한다.

성장지향적 개발은 더 이상 지속되기 어려운 상황이 전개되고 있다. 성장을 앞세운 개발은 환경파괴와 그 부산물인 오염을 심화시킴으로써 오히려 우리 삶의 질을 떨어뜨리는 부작용을 발생시키고 있다. 이런 까닭에 오늘날 각국이 안고 있는 가장 큰 당면과제의 하나로 성장과 환경보존을 양립시킬 수 있는 환경적으로 건전하고 지속가능한 개발(environmentally sound and sustainable development: ESSD)의 구현이 강조되고 있다. 환경적으로 건전하고 지속가능한 개발을 실현할 수 있는 실천 대안으로 친환경 녹색성장(저탄소 녹색성장)이 부각되고 있다.²⁾ 친환경 녹색성장은 환

1) 지구온난화는 사람의 활동에 수반하여 발생하는 온실가스가 대기 중에 축적되어 온실가스 농도를 증가시킴으로써 지구 전체적으로 지표 및 대기의 온도가 추가적으로 상승하는 현상을 말한다. 기후변화는 사람의 활동으로 인하여 온실가스의 농도가 변함으로써 상당 기간 관찰되어 온 자연적인 기후변동에 추가적으로 일어나는 기후체계의 변화를 말한다(저탄소녹색성장기본법 제2조).



특집주제

경을 보존하면서 경제성장을 도모하는 새로운 경제성장 전략을 말한다.

친환경 녹색성장이 순조롭게 추진될 수 있기 위해서는 다양하고 실효성 있는 대책이 강구되어야 함은 물론이다. 본고는 지방세제 가운데 소비과세에 한정하여 친환경 녹색성장의 실현을 뒷받침할 수 있기 위해서는 어떤 방향의 개편이 필요한가를 제안하는 것을 목적으로 하고 있다. 이런 목적에 따라 제2장에서는 친환경 녹색성장의 개념과 그 내용에 대해 알아보려고 한다. 제3장에서는 현행 지방세목 가운데 핵심적인 소비과세의 역할을 하고 있는 자동차세를 대상으로 그 운영 실태와 특징을 파악하고자 한다. 제4장에서는 친환경 녹색성장의 구현을 뒷받침하기 위한 자동차세 개편방향을 제안하고자 한다. 마지막으로 제5장에서는 앞의 언급에 근거하여 결론을 맺고자 한다.

II. 친환경 녹색성장의 개념과 실천과제

1. 친환경 녹색성장의 개념

친환경 녹색성장을 규율하는 법적 근거에 해당하는 [저탄소녹색성장기본법](제정 2010.1.13 법률 제9931호) 제1조에 따르면 동 법은 경제와 환경의 조화로운 발전을 위하여 저탄소(低炭素) 녹색성장에 필요한 기반을 조성하고 녹색기술과 녹색산업을 새로운 성장 동력으로 활용하여 국민경제의 발전을 도모하며 저탄소 사회 구현을 통하여 국민의 삶의 질을 높이고 국제사회에서 책임을 다하는 성숙한 선진 일류국가로 도약하는 데 이바지함을 목적으로 하고 있다.³⁾

[저탄소녹색성장기본법] 제2조에서는 저탄소 녹색성장과 관련 기본용어를 다음과 같이 정의하고 있다. 저탄소는 화석연료(化石燃料)에 대한 의존도를 낮추고 청정에너지의 사용 및 보급을 확대하

2) 친환경 녹색성장과 저탄소 녹색성장은 대체로 유사한 의미로 사용되는 경향이 있다. 저탄소의 실현이 친환경을 위한 주요한 조치는 분명하지만 진정한 친환경의 구현을 위해서는 그 밖의 방안도 함께 모색되어야 할 것이다. 이런 관점에서 보면 전자가 후자보다 좀 더 포괄적인 의미를 담고 있다고 하겠다. 본고에서는 친환경 녹색성장과 저탄소 녹색성장을 엄격하게 구분하지 않고 혼용해 표현하고자 한다. 한편 친환경 녹색성장(저탄소 녹색성장)은 줄여서 녹색성장이라고도 부른다. 이는 에너지와 자원을 절약하고 효율적으로 사용하여 기후변화와 환경훼손을 줄이고 에너지 자립을 이루며, 청정에너지와 녹색기술의 연구개발을 통하여 경제위기를 타개하고 신성장 동력과 일자리를 창출한다는 개념을 말한다. 녹색성장이라는 개념은 2000년 1월 (이코노미스트)지가 최초로 언급하였고, 다보스포럼(Davos Forum, 세계경제포럼)을 통하여 널리 사용되기 시작하였다. <http://100.naver.com/100.nhn?docid=922585>
3) 저탄소녹색성장기본법은 2010년 1월 13일에 제정되었고, 그 시행령은 2010년 4월 14일부터 시행되고 있다.



며 녹색기술 연구개발, 탄소 흡수원 확충 등을 통하여 온실가스를 적정수준 이하로 줄이는 것을 말한다. 한편 녹색성장은 에너지와 자원을 절약하고 효율적으로 사용하여 기후변화와 환경훼손을 줄이고 청정에너지와 녹색기술의 연구개발을 통하여 새로운 성장동력을 확보하며 새로운 일자리를 창출해 나가는 등 경제와 환경이 조화를 이루는 성장을 말한다. 녹색기술은 온실가스 감축기술, 에너지 이용 효율화 기술, 청정생산기술, 청정에너지 기술, 자원순환 및 친환경 기술(관련 융합기술을 포함한다) 등 사회·경제 활동의 전 과정에 걸쳐 에너지와 자원을 절약하고 효율적으로 사용하여 온실가스 및 오염물질의 배출을 최소화하는 기술을 말한다. 녹색산업은 경제·금융·건설·교통물류·농림수산·관광 등 경제활동 전반에 걸쳐 에너지와 자원의 효율을 높이고 환경을 개선할 수 있는 재화(財貨)의 생산 및 서비스의 제공 등을 통하여 저탄소 녹색성장을 이루기 위한 모든 산업을 말한다. 녹색제품은 에너지·자원의 투입과 온실가스 및 오염물질의 발생을 최소화하는 제품을 말한다. 녹색생활은 기후변화의 심각성을 인식하고 일상생활에서 에너지를 절약하여 온실가스와 오염물질의 발생을 최소화하는 생활을 말한다. 녹색경영은 기업이 경영활동에서 자원과 에너지를 절약하고 효율적으로 이용하며 온실가스 배출 및 환경오염의 발생을 최소화하면서 사회적, 윤리적 책임을 다하는 경영을 말한다.⁴⁾

[저탄소녹색성장기본법]의 관련 조항 등에 근거해 볼 때 친환경 녹색성장은 경제와 환경의 조화로운 발전을 위하여 저탄소 기반을 구축하고, 녹색기술과 녹색산업을 새로운 성장동력으로 삼아 국민의 삶의 질 향상을 도모하는 한편 국제사회와 협력하는 새로운 경제성장전략을 의미한다고 할 수 있다. 덧붙여 말하면 친환경 녹색성장은 청정에너지와 녹색기술을 통하여 에너지 자립을 이룩하고, 신성장 동력과 일자리를 창출하는 것을 목표로 하는 환경과 성장의 조화를 모색하는 새로운 성장전략을 말한다. 하지만 친환경 녹색성장은 그 의미가 획일적이지 않으며, 관점에 따라 다양한 개념이 존재할 수 있음은 물론이다.

2. 친환경 녹색성장의 실천과제

이명박 정부는 2008년 8월 15일 대한민국 건국 60년 경축사를 통하여 저탄소 녹색성장(친환경 녹

4) 온실가스는 이산화탄소(CO₂), 메탄(CH₄), 아산화질소(N₂O), 수소불화탄소(HFCs), 과불화탄소(PFCs), 육불화황(SF₆) 및 그 밖에 대통령령으로 정하는 것으로 적외선 복사열을 흡수하거나 재방출하여 온실효과를 유발하는 대기 중의 가스 상태의 물질을 말한다. 온실가스 배출은 사람의 활동에 수반하여 발생하는 온실가스를 대기 중에 배출·방출 또는 누출시키는 직접배출과 다른 사람으로부터 공급된 전기 또는 열(연료 또는 전기를 열원으로 하는 것만 해당한다)을 사용함으로써 온실가스가 배출되도록 하는 간접배출을 말한다.



특집주제

색성장)을 새로운 국가 비전(국가 발전 패러다임)으로 제시하였고, 그 추진 주체로 2009년 2월 16일 대통령 직속기구인 녹색성장위원회를 출범시켰다.⁵⁾

저탄소 녹색성장의 실효성 있는 추진을 위해 다음과 같은 기본원칙을 준수하도록 하고 있다(저탄소녹색성장기본법 제3조) ①정부는 기후변화·에너지·자원 문제의 해결, 성장동력 확충, 기업의 경쟁력 강화, 국토의 효율적 활용 및 쾌적한 환경 조성 등을 포함하는 종합적인 국가 발전전략을 추진한다. ②정부는 시장기능을 최대한 활성화하여 민간이 주도하는 저탄소 녹색성장을 추진한다. ③정부는 녹색기술과 녹색산업을 경제성장의 핵심 동력으로 삼고 새로운 일자리를 창출·확대할 수 있는 새로운 경제체제를 구축한다. ④정부는 국가의 자원을 효율적으로 사용하기 위하여 성장잠재력과 경쟁력이 높은 녹색기술 및 녹색산업 분야에 대한 중점 투자 및 지원을 강화한다. ⑤정부는 사회·경제 활동에서 에너지와 자원 이용의 효율성을 높이고 자원순환을 촉진한다. ⑥정부는 자연자원과 환경의 가치를 보존하면서 국토와 도시, 건물과 교통, 도로·항만·상하수도 등 기반시설을 저탄소 녹색성장에 적합하게 개편한다. ⑦정부는 환경오염이나 온실가스 배출로 인한 경제적 비용이 재화 또는 서비스의 시장가격에 합리적으로 반영되도록 조세(租稅)체제와 금융체제를 개편하여 자원을 효율적으로 배분하고 국민의 소비 및 생활 방식이 저탄소 녹색성장에 기여하도록 적극 유도한다. 이 경우 국내산업의 국제경쟁력이 약화되지 않도록 고려하여야 한다. ⑧정부는 국민 모두가 참여하고 국가기관, 지방자치단체, 기업, 경제단체 및 시민단체가 협력하여 저탄소 녹색성장을 구현하도록 노력한다. ⑨정부는 저탄소 녹색성장에 관한 새로운 국제적 동향(動向)을 조기에 파악·분석하여 국가 정책에 합리적으로 반영하고, 국제사회의 구성원으로서 책임과 역할을 성실히 이행하여 국가의 위상과 품격을 높인다.

이명박 정부는 2020년까지 세계 7대, 2050년까지 세계 5대 녹색강국에 진입한다는 비전을 제시하면서 그 실천 방안으로 3대 전략과 10대 정책 방향을 설정하였다. 3대 전략은 기후변화 적응 및 에너지 자립, 신성장 동력 창출, 삶의 질 개선과 국가 위상 강화이다. 그리고 10대 정책 방향은 ① 효율적 온실가스 감축, ②탈석유 및 에너지자립 강화, ③기후변화 적응역량 강화(기후변화 적응 및 에너지 자립), ④녹색기술 개발 및 성장동력화, ⑤기존 산업의 녹색화 및 신규 녹색산업 육성, ⑥산업구조의 고도화, ⑦녹색경제 기반 조성(신성장 동력 창출), ⑧녹색국토 및 녹색교통 조성, ⑨생활

5) 저탄소 녹색성장을 위한 정책목표·추진전략·중점추진과제 등을 포함한 녹색성장국가전략은 대통령 소속으로 설치되는 녹색성장위원회 등의 심의를 거쳐 수립·시행하도록 하였다(저탄소녹색성장기본법 제9조).



의 녹색혁명, ⑩세계적인 녹색성장 모범국가 구현(삶의 질 개선과 국가위상 강화)이다.⁶⁾

저탄소녹색성장기본법은 저탄소 녹색성장의 구현을 위해 다음과 같은 과제를 실천하도록 규정하고 있다. 첫째, 정부는 녹색경제·녹색산업의 창출, 녹색경제·녹색산업으로의 단계적 전환 촉진 등을 위하여 녹색경제·녹색산업의 육성·지원 정책을 마련해야 한다(법 제22조 및 제23조). 둘째, 녹색산업과 관련된 기술개발 및 사업을 활성화하기 위하여 녹색산업 등에 자산을 투자하여 그 수익을 투자자에게 배분하는 것을 목적으로 하는 녹색산업투자회사를 설립할 수 있다(법 제29조). 셋째, 정부는 온실가스를 획기적으로 감축하기 위하여 온실가스 배출 중장기 감축목표 설정 및 부문별·단계별 대책, 에너지 수요관리 및 안정적 확보대책 등을 포함한 ‘기후변화대응 기본계획’과 ‘에너지기본계획’을 수립·시행해야 한다(법 제40조 및 제41조). 넷째, 정부는 온실가스 감축, 에너지 절약과 에너지 이용효율 향상 및 신·재생에너지 보급 확대를 위하여 중장기 및 단계별 목표를 설정하고, 일정수준 이상의 온실가스 다배출업체 및 에너지 다소비업체로 하여금 매년 온실가스 배출량 및 에너지 사용량을 정부에 보고하도록 하며, 정부는 온실가스 종합정보관리체계를 구축·운영해야 한다(법 제42조, 제44조 및 제45조). 다섯째, 정부는 시장기능을 활용하여 효율적으로 국가의 온실가스 감축목표를 달성하기 위하여 온실가스 배출권을 거래하는 제도를 운영하되, 배출허용량의 할당방법, 등록·관리방법 및 거래소 설치·운영 등은 따로 법률로 정할 수 있다(법 제46조). 여섯째, 정부는 건강하고 쾌적한 환경과 사회·경제개발이 조화를 이루는 녹색국토를 조성하고, 저탄소 교통체계를 구축하며, 녹색성장을 위한 생산·소비문화를 확산시키고 녹색생활 실천을 위한 교육·홍보 등을 강화함으로써 지속가능발전을 실현해야 한다(법 제51조, 제53조, 제57조 및 제59조).

이상을 요약하면 저탄소 녹색성장을 위한 국가적 실천과제는 크게 ①녹색경제 체제의 구현, ②녹색기술·녹색산업의 육성, ③기후변화대응 정책, 에너지(신·재생 에너지) 정책 및 지속가능발전 정책⁷⁾, ④녹색생활, 녹색국토, 저탄소 교통체계의 구축, ⑤기후변화 등 저탄소 녹색성장과 관련된 국제협상 및 국제협력의 추진, ⑥그 밖의 재원조달, 조세·금융, 인력양성, 교육·홍보 등 저탄소 녹색성장 지원을 위하여 필요한 사업의 시행으로 구분된다고 할 수 있다(저탄소녹색성장기본법 제9조).

6) 녹색성장위원회, 『녹색성장과 국가전략 및 5개년 계획』 (녹색성장위원회 제4차 회의 자료), 2009.7.6.

7) 에너지 정책은 에너지 자립도의 제고를 핵심 목표로 하고 있다. 에너지 자립도는 국내 총소비에너지량에 대하여 신·재생에너지 등 국내 생산에너지량 및 우리나라가 국외에서 개발(지분 취득을 포함한다)한 에너지량을 합한 양이 차지하는 비율을 말한다.



특집주제

III. 우리나라 자동차세제의 현황과 문제점

1. 자동차 관련 세제의 현황

2009년 말 지방세법 개정을 통해 2010년부터 소득할 주민세와 종업원할 재산세를 묶어 지방소득세를 신설하였고, 균등할 주민세와 재산할 사업소세는 통합하여 주민세로 조정하였다. 이에 따라 2010년 이후 사업소세는 폐지되었고, 주민세는 주민세 균등분(관할구역 안에 주소를 둔 개인과 법인에 대하여 규정에 따라 정해진 금액을 부과하는 주민세)과 주민세 재산분(사업소 연면적을 과세 표준으로 하여 부과하는 주민세)으로 구분하여 과세하고 있다.

한편 지방소득세는 소득분(과거 소득할 주민세)과 종업원분(과거 종업원할 사업소세)의 두 부분으로 구성되며, 이때 전자는 지방소득세 소득분이고 후자는 지방소득세 종업원분이다. 주민세(균등분+재산분)와 지방소득세(소득분+종업원분)의 도입은 자치구세인 사업소세의 폐지를 가져옴으로써 자치구는 세수 결손을 겪을 수밖에 없는 상황에 처하게 되었다. 이런 문제를 해소하기 위해 주민세와 지방소득세로 통합된 종전의 사업소세분 세수는 그대로 자치구세로 하고 있다. 이에 더하여 2010년부터 지방소비세를 도입하였고, 기존의 농업소득세는 영세농가 지원 및 농업의 국가경쟁력 강화를 위하여 폐지하였다.

이러한 일련의 개편 결과 2010년 5월 현재 우리나라의 지방세 세목은 취득세, 등록세, 레저세, 주민세, 재산세, 자동차세, 주행세, 담배소비세, 도축세, 면허세, 지방소득세, 지방소비세(이상 보통세), 도시계획세, 공동시설세, 지역개발세, 지방교육세(이상 목적세)의 16개 세목으로 구성되어 있다.⁸⁾

현행 16개 지방세 세목 가운데 소득과세에 해당하는 세목은 지방소득세 하나뿐이며, 소비과세에 속하는 세목(6개)은 지방소비세, 담배소비세, 레저세, 도축세, 자동차세, 주행세이다. 재산과세(5개

8) 지방세법 개정안이 국회를 통과(2010년 2월 26일)함에 따라 현행 16개의 지방세목은 2011년부터는 11개로 대폭 간소화될 예정이다. 그 내용을 살펴보면 취득세와 취득 관련 등록세는 '취득세'로 통합되며, 재산세와 도시계획세는 '재산세'로 통합·폐합된다. 저당권, 전세권, 상호등기, 법인설립등기 등 취득과 무관한 등록세와 면허세는 '등록면허세'로 개편되며, 공동시설세와 지역개발세는 '지역자원시설세'로 개편된다. 자동차세와 주행세는 '자동차세'로 통합되고, 도축세는 농·축산업의 경쟁력 강화와 세수의 영세성 등을 고려하여 폐지하도록 하였다. 그 이외 주민세(균등분, 재산분), 담배소비세, 레저세, 지방소비세, 지방소득세(소득분, 종업원분), 지방교육세는 현행과 같이 유지하도록 하였다.



)에 해당하는 세목은 재산세(특별시분재산세 포함), 도시계획세, 공동시설세, 취득세, 등록세이다. 주민세, 면허세, 지역개발세, 지방교육세는 기타 세목(4개)으로 분류할 수 있다. 학자에 따라서는 이와 같은 구분과 다르게 지역개발세를 소비과세에 포함시키고, 자동차세를 재산과세 또는 기타 세목으로 분류하기도 한다. 이는 지방세 세목을 과세유형별로 구분함에 있어 통일적인 공통기준은 마련되어 있지 않음을 시사한다.⁹⁾

지방세제의 과세유형은 소득과세, 소비과세, 재산과세로 나눌 수 있다. 이때 소비과세에 한정하여 친환경 녹색성장 지원을 위한 새로운 대책을 모색할 경우 그 주된 대상은 자동차세가 될 수밖에 없다. 그 이유는 도축세는 2011년부터 폐지될 예정이며, 담배소비세와 레저세는 그 과세대상을 전면적으로 개편하지 않는 한 친환경 녹색성장 지원을 위한 별도의 고려가 쉽지 않기 때문이다. 마찬가지로 지방소비세는 국세인 부가가치세 세수의 일부(5%)를 세원(재원)으로 하고 있으며, 주행세 역시 국세인 교통·에너지·환경세 세수의 일부(36%)를 재원으로 하고 있기 때문에 동 세목을 활용하여 독자적으로 친환경 녹색성장 지원을 위한 조치를 강구하는 것은 어려운 상황이다.

우리나라는 <표 1>에 제시되어 있는 것처럼 자동차에 대해 취득, 보유, 운행단계를 구분하여 각각의 단계에 여러 조세를 과세하고 있다. 자동차의 취득 단계에는 자동차 구입가액에 따라 개별소비세와 그에 부가되는 교육세, 부가가치세, 취득세, 등록세가 부과되고 있다. 이들 조세 가운데 개별소비세, 교육세, 부가가치세는 국세에 해당하고, 취득세와 등록세는 지방세이다. 자동차의 보유 단계에는 자동차 배기량에 따라 자동차세와 그에 부가되는 지방교육세가 부과되고 있다. 자동차세와 지방교육세는 지방세이며, 자동차세의 경우 CO2 배출량이 아니라 배기량을 기준으로 과세하고 있기 때문에 친환경차에 불리하게 설계되어 있다. 한편 자동차의 운행 단계에는 교통·에너지·환경세와 그에 부가되는 교육세, 부가가치세, 주행세가 부과되고 있다.¹⁰⁾



9) 본고에서는 자동차세를 소비과세로 분류하고자 한다.
10) 각 세목별 세율 등에 관한 내용은 관련 세법을 참조하기 바란다.



특집주제

〈표 1〉 우리나라의 자동차세제 현황

(2010년 5월 현재)

단 계	세 목	과세주체	과세대상	
취득 단계	과세대상	국세	배기량이 2천cc기준으로 그 이상과 이하 승용자동차에 대해 차등세율 적용	
	교육세	국세	개별소비세법의 규정에 의하여 납부하여야 할 개별소비세액	
	부가가치세	국세	자동차 판매가격+개별소비세+교육세	
	취득세	지방세	차량의 취득가액 또는 연부금액	
	등록세	지방세	비영업용 승용자동차	신규 등록 및 소유권 이전등록
				저당권 설정등록 그 이외의 등록
기타의 자동차			신규 등록 및 소유권 이전등록	
			저당권 설정등록 그 이외의 등록	
보유 단계	자동차세	지방세	승용자동차	
	지방교육세	지방세	비영업용 승용자동차(비영업용 기타 승용자동차 포함)에 대한 자동차세	
운행 단계	교통·에너지·환경세	국세	휘발유 및 유사 대체유류	
			경유 및 유사 대체유류	
	교육세	국세	교통·에너지·환경세법에 따라 납부하여야 할 교통·에너지·환경세액	
	부가가치세	국세	휘발유, 경유, 부탄가스	
주행세	지방세	교통·에너지·환경세액		

자동차세는 이용자의 생활 편리를 증진시키는 역할을 하며, 그 이용수준을 유류사용량 등으로 측정할 수 있는 특징이 있기 때문에 그 과세유형을 소비과세로 분류할 수 있다. 이에 더하여 자동차세는 법률적으로 자동차의 보유사실에 대해 과세하고 있기 때문에 실물자산의 보유에 대한 재산세적 성격과 도로손상에 대한 부담금(목적세)의 성격을 함께 내포하고 있다. 이는 자동차세의 과세유형을 구분함에 있어 소비과세, 재산과세, 목적세로 분류할 수 있음을 의미한다.

우리나라의 자동차세는 재산세와 소비세의 성격이 혼합된 방식으로 과세체계가 형성되어 있다. 구체적으로 현행 자동차세는 핵심 과세대상인 승용자동차에 과세함에 있어 배기량을 기준으로 과세하면서 추가하여 재산세적 성격을 좀 더 적절히 반영하기 위해 신차와 중고차의 세부담을 다르



게 책정하고 있다. 동일한 배기량의 차량일지라도 사용연수가 늘수록 그 세부담을 경감시켜주고 있다. 이와 같이 차량(車齡)에 따라 자동차세 부담을 차등적으로 적용하는 것은 자동차세의 재산세적 성격을 강조하는 조치에 해당한다고 할 수 있다.

2. 자동차세의 문제점

지방세목 가운데 소비과세에 한정하여 친환경 녹색성장 지원을 위한 실효성 있는 조치를 강구할 경우 그 대상은 자동차세로 한정될 수밖에 없다. 이는 소비과세로 분류될 수 있는 지방소비세, 주행세, 담배소비세, 레저세, 도축세는 현행 틀이 그대로 유지되는 한 친환경 녹색성장 지원을 위한 별도의 대책을 수립하여 추진하는 것이 현실적으로 곤란하거나 어렵기 때문이다.

현행 자동차세는 차량에 따라 상이한 물리적 기준(배기량, 차중, 크기, 연비 등)을 적용하여 차등적인 세부담을 부과하고 있다. 이는 자동차세가 도로나 에너지 이용으로부터의 외부효과가 차량별로 다른 것을 감안하여 그 과세표준을 다르게 설정하고 있기 때문이다. 자동차의 보유단계에 과세함에 있어 재산세적 성격과 도로손상 또는 대기오염에 대한 부담금적 성격 가운데 어느 쪽을 강조할 것인가는 그 나라 세제의 전통과 국가정책 목적 등이 고려되어 결정되는 것이 일반적이다. 따라서 각국 자동차세의 과세체계와 기능은 서로 다를 수밖에 없다.

우리나라 자동차세가 안고 있는 주요한 문제점으로 다음을 지적할 수 있다. 첫째, 자동차세를 과세함에 있어 차량별로 상이한 과세표준과 세율을 설정하고 있다. 이는 차량의 특성 등을 감안한 조치이다. 하지만 현행 방식은 친환경 녹색성장의 시대흐름을 뒷받침하기에는 미흡하다는 지적을 받고 있다. 현재 승용자동차에 자동차세액 산정은 배기량을 기준으로 하되 추가하여 차량을 고려하고 있다. 이는 자동차의 재산적 성격을 중시하는 과세방식이라고 할 수 있다. 환경의 중요성이 날로 증대되고 있고, 소득수준이 높아짐에 따라 자동차 소유가 보편화되면서 자동차의 재산적 성격이 크게 약화되고 있는 현실을 고려할 때 배기량보다는 CO2 배출량을 기준으로 과세하는 자동차세의 도입을 적극적으로 검토할 시점이 아닐 수 없다. 둘째, 현실적으로 동일한 배기량을 갖는 차량도 그 성능에 따라 연비차이가 크게 발생할 수 있다. 이러한 연비차이를 고려하지 않고 동일한 배기량의 차량에 대해서 똑같은 금액의 자동차세가 부과되고 있기 때문에 현행 자동차세는 친환경에 역행하는 문제점을 나타내고 있다. 셋째, 동일한 배기량의 차량 간에도 CO2 배출량이 서로 다를 수



특집주제

있다. 그럼에도 불구하고 동일한 배기량의 자동차는 CO2 배출량과는 관계없이 같은 금액의 세금을 부담하도록 되어 있어 친환경을 실천하는 자동차에 대한 배려가 부족한 실정이다.

IV. 친환경 녹색성장 지원을 위한 자동차세 개편 방향

1. 친환경 자동차 보급 지원제도의 현황

우리나라는 친환경 녹색성장의 실효성 있는 추진을 위해 다양한 대책을 강구하고 있다. 그 가운데 조세제도를 통한 지원도 포함되어 있다. 구체적으로 저탄소녹색성장기본법 제30조는 조세제도를 통한 지원을 규정하고 있다. 동 조문에 따르면 정부는 에너지·자원의 위기 및 기후변화 문제에 효과적으로 대응하고 저탄소 녹색성장을 촉진하기 위하여 온실가스과 오염물질을 발생시키거나 에너지·자원 이용효율이 낮은 재화와 서비스를 줄이고 환경친화적인 재화와 서비스를 촉진하는 방향으로 국가의 조세 제도를 운영하여야 한다고 규정하고 있다. 이는 친환경 녹색성장을 뒷받침하는 조세제도 운영을 명시한 법적 근거에 해당한다고 할 수 있다.

저탄소녹색성장기본법 제30조에 근거하여 정부는 하이브리드 자동차, 수소연료전지 자동차 등 저탄소·고효율 교통수단의 제작·보급을 촉진하기 위하여 재정·세제 지원, 연구개발 및 관련 제도 개선 등의 방안을 강구할 수 있다.

정부는 저공해경유자동차와 천연가스자동차, 하이브리드자동차를 대상으로 우선 초기단계에는 그 구입에 대해 보조금을 지급하고, 이들 차량이 대량생산되는 단계에 이르면 세금감면을 통해 친환경차의 구입을 촉진하는 친환경차 보급 지원제도를 시행하고 있다.¹¹⁾ 현재 저공해경유자동차와 천연가스자동차에 대해서는 그 구입에 대해 보조금을 지급하고 있으며, 하이브리드자동차에 대해서는 세금감면을 통해 보급을 지원하고 있다. 정부는 하이브리드 자동차에 대해 2004년부터 2008년까지 국고보조금 지원을 통해 그 보급을 촉진하였으나 하이브리드 자동차의 양산체제가 갖추어짐에

11) 친환경차 보급 지원제도 운영과 관련하여 동 제도 시행 초기에는 행정·공공기관의 친환경차 구입에 대해 보조금을 지원하는 방식을 근간으로 하고 있으며, 대량생산 단계에 이르면 그 수혜대상자를 일반소비자까지 확대하는 한편 보조금과 세제지원을 병행하도록 하고 있다. 동 제도는 시행 초기에는 지역적으로 수도권 및 5대 광역시를 지원 대상으로 하고, 대량생산 단계에서는 전국으로 그 범위를 확대하도록 되어 있다.



따라 국고보조금 지원 대신 취·등록세 등 세제지원을 통해 보급을 활성화하도록 개선하였다.¹²⁾ 그 내용을 살펴보면 「환경 친화적 자동차의 개발 및 보급에 관한 법률」 제2조 제5호에 부합하는 하이브리드자동차(휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 지식경제부령이 정하는 연료와 전기에너지(전기공급원으로부터 충전 받은 전기에너지 포함)를 조합하여 동력원으로 사용하는 자동차)에 대해 조세감면을 시행하도록 되어 있다.

이때 하이브리드자동차는 첫째, 에너지소비효율이 지식경제부령이 정하는 기준에 적합해야 하며, 둘째, 「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」 제2조 제6호에 따라 환경부령으로 정하는 저공해자동차의 기준을 충족해야 하고, 셋째, 자동차의 성능 등 기술적 세부사항에 대하여 지식경제부령으로 정하는 기준에 적합해야 한다. 한편 하이브리드 자동차에 대해서는 개별소비세와 그에 대해 부가되는 교육세를 감면하고 있으며¹³⁾, 아울러 취득세와 등록세의 감면¹⁴⁾을 시행하고 있다.

2. 주요국의 사례와 시사점

OECD 회원국을 비롯한 대부분의 선진국은 자동차세를 운영함에 있어 저공해 차량에 대해 세금 감면 등의 조치를 통해 환경오염 저감을 유도하고 있다. 더불어 환경친화적 기술개발을 적극 지원하고 있다. 그 방식을 살펴보면 기존세제의 틀을 유지하면서 저공해 차량에 대한 세제혜택을 새롭게 신설하거나, 과세표준을 개편하여 오염물질(CO2 등) 배출량을 추가하고 있다. 더 나아가 신규로 제작되는 차량의 km당 CO2 배출량을 감축시키도록 강제하고 있다.

이하에서는 EU국가와 일본의 친환경 녹색성장 지원을 위한 자동차세 운영사례와 그 시사점에 대해 알아보도록 하겠다.

1) EU

EU 국가들의 자동차세는 자동차의 취득, 보유, 운행(이용) 단계에 걸쳐 부과되고 있으며, 그 과

12) 자세한 내용은 환경부, 『2009년도 환경친화적자동차 보급시행계획』 (환경부고시 제2008-226호), 2009.1를 참조하기 바란다.

13) 조세특례제한법 제109조

14) 지방세법 제268조의 3



특집주제

세표준은 자동차 가격, 동력(마력), 배기량, 차령, 연비, 무게 등 매우 다양하다. 친환경을 강조하는 흐름을 반영하여 자동차의 구입(취득) 단계부터 CO2 배출량이나 연비에 따라 차등적인 세부담을 지우고 있다.¹⁵⁾

EU 국가들은 자동차의 CO2 배출량에 대한 규제를 강화하고 있다. 자동차의 CO2 배출량 감축 목표를 설정하고, 그것을 달성하지 못할 경우 벌금을 부과하는 방식이 확산되고 있다. 프랑스는 2008년부터 자동차의 CO2 배출량에 따라 그 구매에 대해 보조금(bonus, 보너스)을 지급하거나 부과금(벌과금)을 부담지우는 Bonus-Malus제도를 시행하고 있다. 동 제도의 시행에 따라 CO2 과소 배출 차량의 구입이 들어나는 등 차량 구입 패턴의 변화가 나타나고 있다. 영국은 자동차의 연간 CO2 배출량에 기초하여 자동차세를 부과하고 있다. 그 이외 네덜란드, 스페인, 아일랜드 등 대부분의 EU 국가들이 CO2 배출량이 낮은 차량에 대해 등록세를 감면하고 있으며, 운행세를 줄여주는 조치를 취하고 있다.

2) 일본¹⁶⁾

일본은 자동차가 발생시키는 오염의 심각성을 해소하고자 자동차관계(관련)세의 그린(green)화에 많은 노력을 기울이고 있다.¹⁷⁾ 이는 자동차에 의해 초래되는 환경오염을 줄이는 것을 핵심 목표로 하고 있다. 그 실천방안으로 환경오염을 크게 유발하는 자동차에 대해서는 높은 자동차관계세를

15) 자동차의 구입단계에 부과되는 세금의 핵심은 부가가치세이며, 자동차를 등록할 때 등록세(registration fee or registration tax)를 추가적으로 부담하는 것이 일반적이다.

16) 본 항의 내용은 木村陽子, 「日本の親環境的な地方税制の改編の動向 - 自動車税を中心として」(2009년 추계 지방세 세미나 발표논문집), 한국지방재정학회, 2009.9를 인용하였다.

17) 일본은 2001년도 세제개정에서 친환경 자동차에 대해 처음 세제상 특례를 부여하였다. 그 이후 이루어진 자동차세 특례와 관련한 여러 조치의 시행을 자동차세의 그린화라고 한다. 한편 자동차관계세의 그린화를 둘러싼 주요한 쟁점으로 다음을 지적할 수 있다. 첫째, 그린화의 심화는 환경오염을 줄임으로써 환경보호정책을 충실하게 수행할 수 있지만 동시에 세수확보를 저해하게 된다. 이는 자동차관계세의 그린화 강화는 세수확보와 환경보호정책 간에 trade-off를 발생시킬 수밖에 없음을 의미한다. 자동차에 의한 환경오염을 저감시키기 위해 자동차관계세의 과세표준을 CO2 배출량 중심으로 개편하고, CO2 배출량이 낮은 차량에 대한 세제혜택을 강화하는 등 환경보호적인 요소의 가미를 늘리게 되면 환경관련 분야의 기술진보와 소비자의 높은 환경지향성에 의해 자동차관계세의 세수는 크게 감소될 수밖에 없다. 이것은 세수확보의 관점에서 보면 커다란 문제가 아닐 수 없다. 그간 일본의 자동차관계세 그린화에 의해 중앙정부뿐만 아니라 지방자치단체 역시 상당한 세수 감소를 겪은 것으로 평가되고 있다. 둘째, 자동차관계세의 그린화는 국가의 정책목적 실현을 뒷받침하기 위한 조치의 성격에 띠고 있다. 따라서 이와 관련하여 발생하는 지방세인 자동차취득세와 자동차세 세수 감소에 대해서는 국가가 지방자치단체의 세수감소액을 보전해 주는 대책이 마련되어야 할 것이다. 셋째, 일본의 경우 자동차 구입에 대해 국세인 소비세가 부과되고 있으며, 그 취득단계에 지방세인 자동차취득세(자동차에 대한 등록세의 성격)가 추가하여 부과되고 있다. 이는 자동차의 유통을 저해하고 그 역할이 유사한 두 가지 세목(소비세와 자동차취득세)이 거듭 과세되는 이중과세의 문제를 발생하기 때문에 자동차취득세는 폐지해야 한다는 것이다.



부과하고, 그렇지 않은 자동차에 대해서는 자동차관계세 부담을 줄여주는 방식을 따르고 있다. 이에 따라 자동차관계세제가 이산화탄소 배출량을 삭감시킴으로써 온실가스 효과를 줄이는 환경세의 역할을 담당하고 있다.

일본은 <표 2>에 제시되어 있는 것처럼 차체나 연료 혹은 취득, 보유, 주행(사용)의 각 단계에 걸쳐 여러 유형의 자동차관계세를 부과하고 있다. 그 내용을 살펴보면 취득단계에는 국가가 소비세(소비세율 5% 가운데 1%는 지방소비세)를 부과하고 있으며, 지방은 자동차취득세(도도부현세, 세수의 일부를 시정촌에 교부)를 과세하고 있다. 보유단계에는 국가가 자동차중량세를 부과하고 있으며, 지방은 자동차세(도도부현세)와 경자동차세(시정촌세)를 과세하고 있다. 한편 주행단계에는 가솔린소비에 대해 국가가 휘발유세(국세인 지방휘발유세도 포함하여 과세)를 부과하고 있으며, 지방은 경유거래세(도도부현세)를 과세한다.

<표 2> 일본 자동차세제의 현황

단 계	세 목	과세주체	납세의무자
취득 단계	소비세	국세, 지방세 ²⁾	국내에서 자동차를 양도하는 사업자 및 외국 자동차를 보세지역에서 인수한자
	자동차취득세	지방세	삼륜이상의 경자동차와 소형자동차, 보통자동차(특수 자동차제외)의 취득자
보유 단계	자동차중량세 ¹⁾	국세	자동차검사증을 교부받는 자 및 차량번호를 지정받는 자
	자동차세	지방세	비영업용 승용자동차(비영업용 기타 승용자동차 포함)에 대한 자동차세
	경자동차세	지방세	매년 4월1일 현재 원동기부 자전거, 경자동차, 소형 특수자동차 및 이륜의 소형자동차의 소유자
운행 단계	휘발유세 ¹⁾	국세, 지방세 ³⁾	휘발유 제조자 또는 휘발유를 보세지역에서 인수한 자
	석유가스세	국세	석유가스를 자동차용 석유가스용기에 충전하는 자 또는 과세석유가스를 보세지역에서 인수한 자
	경유거래세 ¹⁾	지방세	특약업자 또는 원매업자로부터 경유를 구입한 자

주 : 1) 도로특정재원 마련을 위해 부과되는 목적세로 본래세율 대신 점정세율이 적용됨
 2) 5%의 세율 중 1%는 지방소비세임
 3) 48,000엔의 휘발유세(국세)와 5,200엔의 지방휘발유세(지방세)로 구성됨

일본은 1997년 경도의정서가 체결된 이후인 1999년부터 자동차관계세의 그린화를 실시하고 있다. 자동차관계세의 그린화는 자동차세의 그린화와 자동차취득세의 저연비특례를 말한다. 자동차



특집주제

세의 그린화는 구체적으로 연비성과 배출가스성능이 우수한 자동차에 대한 세부담을 경감하고 그렇지 않은 자동차는 중과세하는 조치를 일컫는다. 자동차취득세의 저연비특례는 1999년에 도입되었고, 자동차세의 그린화는 2001년에 시작되었다.¹⁸⁾ 특별히 자동차취득세의 환경 배려 조치는 저공해차의 구입특례(1975년), 특정 자동차배출기준적합차의 구입에 대한 세율 특례조치(1992년), 매년 자동차배출가스규제적합차에 대한 경감조치(1998년), 저연비특례(1999년) 등을 거치면서 변화되어 왔다.

문제는 기술진보와 소비자의 높은 환경지향성이 나타남에 따라 자동차취득세나 자동차세의 세수가 세제개정 당시의 예상수준 이상으로 감소하고 있다는 점이다. 이들 세목은 지방자치단체의 중요한 경상수입원임에도 불구하고 그린화의 영향으로 조세 본래의 목적이 크게 훼손되는 문제가 나타나고 있다.

3) 시사점

EU 국가뿐만 아니라 일본은 자동차의 취득, 보유, 운행(이용) 단계에 국세와 지방세에 걸쳐 여러 조세를 과세하고 있다. 이와 같은 자동차관련세의 과세표준은 자동차 가격, 동력(마력), 배기량, 차령, 연비, 무게 등 매우 다양하며, 그에 대한 세율도 복잡한 구조로 되어 있다. EU 국가와 일본의 자동차관련세제 운영사례를 통해 다음과 같은 시사점을 도출할 수 있다.

첫째, EU 국가와 일본은 자동차의 취득은 물론 보유, 운행단계를 대상으로 저공해 차량에 대한 세제혜택을 강화함으로써 환경오염 저감을 유도하고 있다. 특히 과세표준을 개편하여 오염물질(CO2 등) 배출량을 추가하고 있으며, 신규 차량이 CO2 배출량을 줄이거나 연비효율을 높일 경우 세제 감면 등의 조치를 제공하고 있다. 이런 성향은 향후 더욱 강화될 것으로 예상된다. 따라서 우리나라의 자동차관련세제도 이런 흐름을 고려한 개편이 요구된다.

둘째, 일본의 자동차관계세 그린화는 환경오염 저감효과와 더불어 관련한 세수의 감소를 초래

18) 일본의 자동차관계세는 현재 만큼 규모가 크지는 않지만 일본은 이미 35년 전부터 환경을 배려하는 감세 조치를 시행하였다. 예를 들어 자동차취득세의 경우 전기자동차(1975년), 메타놀자동차(1986년), 천연가스자동차(1993년), 하이브리드자동차(1998년)에 대해 특례 규정을 창설하였다. 특히 1979년에는 보통승용차에 대한 자동차세 과세표준을 차축에서 배기량으로 변경하였다.



하고 있다. 자동차관계세의 그린화는 기술진보와 소비자의 높은 환경보호지향성 향상에 따라 관련 세수의 감소를 발생시키고 있다. 이는 친환경 지원을 위한 자동차관계세 개편이 환경세의 역할을 충실하게 담당하고 있지만 뜻하지 않게 세수의 안정적인 확보라고 하는 자동차관계세 본래의 목적을 저해하는 문제를 발생시키고 있음을 의미한다. 따라서 환경보호와 세수안정성 간의 trade-off 관계를 시정할 수 있는 대책이 함께 모색되어야 할 것이다.¹⁹⁾

셋째, EU 국가와 일본에서 이루어지고 있는 친환경 자동차 보급 확대를 위한 세제지원은 궁극적으로 친환경 녹색성장 구현과 관련이 있다. 이런 세제지원은 국가정책 목적의 실현을 뒷받침하기 위한 것이다. 하지만 이 과정에서 지방자치단체의 세수 감소가 발생하게 되고 이는 열악한 지방재정 여건을 더욱 어렵게 만드는 부정적인 영향을 미칠 수밖에 없다. 따라서 지방자치단체 세수 감소를 보전할 수 있는 대책을 함께 강구해야 할 것이다.²⁰⁾

3. 환경친화적 자동차세 구축 방안

우리나라 자동차관련세의 근간은 자동차세이다. 그 기본체계를 살펴보면 EU 국가나 일본의 수준에 준하는 친환경적 운영 틀을 구축하지 못하고 있다.

정부는 2009년 녹색성장위원회의 출범을 계기로 관련 부처, 지방자치단체 등과 협력하는 방식으로 친환경 녹색성장(저탄소 녹색성장)의 구현을 위한 다양한 대책을 마련하여 시행하고 있다. 그 가운데 국가 목표를 설정하여 단계적으로 신규 자동차의 CO2 배출량을 줄여나가는 한편 평균연비를 강화하는 방안도 포함되어 있다²¹⁾. 이는 환경오염의 주범으로 지목되고 있는 자동차의 오염배출을 규제함으로써 환경오염의 저감을 유도하기 위한 조치에 해당한다. 이와 같은 강제 규정의 시행은 친환경 자동차의 생산을 촉진하는 효과와 더불어 그와 관련한 기술발전을 이룩함으로써 녹색

19) 이러한 문제점에 대한 대책으로 자동차세의 세율을 인상시키거나 총배기량의 구분을 보다 세분화하는 방안이 제안되고 있다. 또한 향후 기술진보 등을 고려하여 환경배려형 자동차의 보급 목표수를 명확하게 설정함으로써 자동차세 경감대상 대수의 상한을 설정하는 등의 대안이 제안되고 있다.
20) 일본의 경우 지방교부세에 의한 보전이 이루어지고 있으며, 더하여 기초자치단체인 시정촌을 대상으로 [2009년도 세수감소 보전 특례교부금]을 창설하여 지원하는 등 별도의 보완대책을 강구하여 시행하고 있다.
21) 자동차 연비(km/l)는 일정한 양의 연료로 자동차가 달릴 수 있는 거리를 말한다. 통상 1리터의 연료로 달릴 수 있는 거리를 km 단위로 표시한다. CO2 배출량(g/km)은 자동차가 1km를 주행할 때 배출하는 CO2의 양을 g 단위로 표시하며, 그 수치가 낮을수록 자동차의 친환경성이 높은 것으로 평가한다.



특집주제

성장을 견인하는 역할을 하게 될 것으로 예상된다.

연비와 CO2 배출량 간의 관계를 살펴보면, 동일한 유종(油種)을 사용하는 똑같은 자동차는 연비와 CO2 배출량이 대체로 1:1의 비례관계를 나타내는 경향이 있다²²⁾. 이는 CO2 배출량을 줄이기 위해서는 연비를 향상시켜야 함을 시사한다.

문제는 연비를 자동차세의 과세표준으로 설정할 경우 환경오염의 주범에 해당하는 CO2 배출량을 간접적으로 통제하는 방식이 되며, 이는 EU 등 선진국이 채택하고 있는 온실가스 배출 규제조치와는 다소 거리가 있다²³⁾. 또한 연료별 오염물질 특성을 고려하는 것이 쉽지 않은 단점이 있다.

반면 CO2 배출량을 자동차세의 과세표준으로 할 경우 친환경(저탄소) 녹색성장 정책을 직접적으로 구현하는 수단의 역할을 할 수 있으며, 국제동향에 부응하는 장점이 있다.

이런 점들과 외국의 사례 등을 종합적으로 고려할 때 우리나라 자동차세는 다음과 같은 방향으로 개선이 요구된다.

첫째, 자동차세의 친환경 세제 역할이 강조되고 있는 국제흐름을 고려할 때 과세표준을 배기량 기준에서 CO2 배출량 기준으로 전환하는 방안을 적극적으로 검토할 필요가 있다²⁴⁾.

둘째, 자동차세가 명실상부한 환경친화적 틀을 구축할 수 있기 위해서는 전기자동차 등 CO2를 배출하지 않는 자동차에 대해서도 적절한 과세방안이 마련되어야 한다. 현행 지방세법은 전기·태

22) 그러나 자동차의 배기량, 공차중량, 변속 방식 등과는 무관하게 CO2 배출량이 동일할지라도 유종에 따라 연비가 다를 수 있다. 자동차의 연비가 동일한 경우에도 배기량, 공차중량, 변속 방식 등과는 관계없이 CO2 배출량이 다를 수 있다.

23) 현재의 기술력을 고려할 때 동일한 연비일 때 LPG 사용 차량이 휘발유 또는 경유 사용 차량에 비해 CO2 배출량이 적은 것으로 알려져 있다. 따라서 자동차세의 과세표준을 연비 기준으로 바꿀 경우 CO2 배출량이 많지만 연비가 뛰어난 경유 사용 차량은 세액이 경감되고, CO2 배출량은 적지만 연비가 뒤떨어지는 LPG 사용 차량은 세액이 가중되는 문제점을 드러낼 수 있다. 이는 자동차세의 과세표준을 연비기준으로 전환할 경우 환경세제로의 개편 취지를 제대로 살릴 수 없음을 의미한다. 이런 현실을 감안할 때 굳이 자동차세의 과세표준을 연비 기준으로 바꾸고자 한다면 과세형평성을 위해 유종별로 세율을 다르게 책정하는 방안이 합리적인 것으로 판단된다.

24) 이와 관련하여 자동차세의 과세표준을 급격하게 개편할 때 발생할 수 있는 혼란을 줄여주기 위해 단계적으로 연비 기준을 채택하고, 중장기적으로 CO2 배출량 기준으로 개편하는 방안이 제안될 수 있다. 하지만 이 방법은 종국적으로 과세체계 변경을 수반할 수밖에 없고, 이는 과세행정의 불안정성을 초래할 뿐만 아니라 친환경 세제의 역할이 반감되는 단점이 있다.



양열 및 알콜을 사용하는 승용자동차를 ‘기타 승용차’로 분류하고 있다. 이들 자동차는 운행 과정에 CO₂를 배출하지 않기 때문에 자동차세의 과세표준을 CO₂ 배출량 기준으로 개편할 경우 정액세를 부과하는 방안이 적절할 것이다. 이때 그 세액은 충분한 의견 수렴 등을 거쳐 합리적으로 결정되어야 한다. 나아가 전기자동차의 보급이 크게 확산될 가능성을 고려하여 별도의 세율체계 마련을 추진해야 할 것이다.

셋째, 자동차세의 과세표준을 배기량 기준에서 CO₂ 배출량 기준으로 개편할 경우 관련 기술의 발전과 소비자(자동차 구입자)의 환경의식이 향상됨으로써 자동차세 세수의 감소가 발생할 수 있다. 이러한 문제점을 충분히 검토하여 현실적으로 받아들일 수 있는 과세표준을 설계할 수 있어야 한다.

넷째, 친환경적 자동차세의 구축은 지방자치단체의 주요한 세입(수입)원에 해당하는 자동차 세수를 감소시킴으로써 열악한 지방재정 여건을 더욱 어렵게 만드는 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 따라서 지방자치단체 세수 감소를 보전할 수 있는 실질적인 대책을 마련해야 함은 물론이다.

V. 맺는 글

경제를 우선하는 성장전략의 추진은 인류가 예상치 못한 재앙을 발생시키고 있다. 경제개발 과정에 동반되는 오염물질 배출은 지구의 평균기온을 상승시키는 온난화를 부채질하고 있으며, 그 영향으로 지구촌 곳곳은 엄청난 기상이변의 재난을 겪고 있다.

경제개발에 따른 지구환경 파괴는 이미 더 이상 수용하기 어려운 단계에 이르렀으며, 이에 대한 적절한 대응조치를 늦출 경우 돌이킬 수 없는 결과를 맞이할 수밖에 없는 상황이다. 선후진국을 막론하고 각국은 환경보존과 성장(개발)의 조화를 모색하는 환경적으로 건전하고 지속가능한 개발(environmentally sound and sustainable development: ESSD)의 구현을 주요한 당면과제로 안고 있다고 해도 과언이 아니다.

이와 관련하여 최근 친환경(저탄소) 녹색성장의 흐름이 강조되는 분위기가 확산되고 있으며, 이



특집주제

를 지원하기 위한 다양한 대책이 제안되고 있다.

본고는 지방세 세목 가운데 소비과세를 대상으로 친환경 녹색성장 지원을 위해 어떤 개편이 필요한가에 대해 알아보는 것을 목적으로 하고 있다. 좀 더 구체적으로 소비과세 성격이 강한 자동차세에 한정하여 보다 나은 틀의 구축을 위해 어떤 방향으로 개선을 모색해야 하는가를 제안하였다.

본고는 외국의 사례와 현실적 여건 등을 고려하여 우리나라의 자동차세를 다음과 같은 방향으로 개선할 것을 제안하였다.

첫째, 친환경 세제의 강화를 위해 자동차세의 과세표준을 배기량 기준에서 CO2 배출량 기준으로 전환하는 방안을 적극적으로 추진할 필요가 있다.

둘째, 전기·태양열 및 알콜을 사용하는 ‘기타 승용차’에 대해서도 적절한 과세방안이 마련되어야 한다.

셋째, 자동차세의 과세표준을 CO2 배출량 기준으로 개편할 경우 발생할 수 있는 자동차세 세수 감소 문제를 해결할 수 있는 방안이 마련되어야 한다. 관련하여 자동차세의 과세표준을 설계함에 있어 이런 문제를 충분히 고려할 수 있어야 할 것이다.

넷째, 친환경적 자동차세의 구축에 따라 야기될 수 있는 지방자치단체의 세입(수입) 감소를 보전할 수 있는 실질적인 대책이 모색되어야 한다.

그 이외 이러한 방향의 자동차세 개편이 성공적으로 이루어질 수 있기 위해서는 관련 법제도의 정비와 더불어 추가적인 행정의 수요를 파악하여 그에 대한 대책도 함께 강구되어야 할 것이다. ☺



< 참고 문헌 >

김승래 · 송호신 · 김지영, 『저탄소 · 환경친화적 산업을 위한 재정정책 방향』, 한국조세연구원, 2009.12.

김승래 · 박상원 · 김형준, 『세계의 환경친화적 개편에 관한 연구』, 한국조세연구원, 2008.12.

김승래, 「자동차 관련 세제정책의 방향-미래형 자동차 보급 활성화 방안을 중심으로」, 『재정포럼』 (제143호), 한국조세연구원, 2008.5.

녹색성장위원회, 『녹색성장과 국가전략 및 5개년 계획』 (녹색성장위원회 제4차 회의 자료), 2009.7.6.

환경부, 『2009년도 환경친화적자동차 보급시행계획』 (환경부고시 제2008-226호), 2009.1.

木村陽子, 「日本の親環境的な地方税制の改編の動向 - 自動車税を中心として」, 『2009년 추계 지방세 세미나 발표논문집』, 한국지방재정학회, 2009.9.

<http://100.naver.com/100.nhn?docid=922585>

