



일본의 「환경자동차세(가칭)」 도입 동향

심영택
행정안전부 분권과 과장

세계적으로 환경에 대한 중요성이 부각되면서 온실가스가 초래하는 지구온난화 등 환경문제를 해결하기 위해서 이산화탄소 배출량 감소를 위한 제도적 장치를 마련하고 있다, 일본의 경우도 이런 필요성에 따라 내각총리대신이 세계조사회에 지문을 구하여 헤세이 22년(2010) 11월 2일 「환경자동차세(가칭)에 관한 기본적인 방향」이라는 총무성 보도자료¹⁾를 통하여 발표한 바 있다.

본고에서는 그 발표내용을 정리해 봄으로써 우리나라에서의 환경과 관련한 자동차세 검토에 참고가 되도록 하고자 한다.

I. 일본의 「환경자동차세(가칭)」 검토 개요

일본 총무성에서는 가칭 「환경자동차세」를 검토하기 위하여 2010년 3월부터 9월까지 ‘자동차 관련

1) <http://www.soumu.go.jp> 보도자료(헤세이 22년 11월 2일) 참조



세제에 관한 연구회(단장 神野 直彦 동경대학교 명예교수) 를 개최해 지구 온난화대책으로서의 CO2 배출억제를 위한 과세정책과 복잡한 자동차 관련세제의 간소화 등에 대하여 검토를 실시하도록 하고, 동 연구회로부터 보고 받은 개선내용을 관계부처 협의 등을 거쳐 검토한 후 정리해서 2010.11.2 공표하였다.

일본 총무성의 발표내용의 대강은 다음과 같다

▣ 환경 자동차세(가칭)에 관한 기본적인 방향

이하의 내용은 환경자동차세(가칭)에 대한 총무성의 현시점에서의 검토방향을 정리한 것으로 향후 더 검토 후 구체적인 안을 제시할 예정이다.

1. 목적과 효과

- 자동차중량세와 자동차세를 일원화하여 복잡한 자동차관련세의 간소화를 도모한다.
- CO2 배출량과 세액을 연동하는 구조로 개선해 지구온난화대책에 이바지한다.
- 지역별 편재성이 적은 지방세체계를 구축한다.

2. 대상 자동차별 과세구조

환경자동차세 도입이후에 신차 신규 등록되는 자동차를 대상으로 아래의 구분에 의하여 환경자동차세를 과세한다.

- (1) 신차 신규등록 승용차로 최신의 연비측정모드(JC08 모드)에 의한 연비치를 가지는 승용차

현재	일원화	환경자동차세(지방세)
자동차중량세(국세) 차량중량에 따라 과세 자동차세(지방세) 배기량에 따라 과세		「CO2배출량할」 + 「배기량할」 = 환경자동차세 세액 ※ CO2배출량할 과세표준 : CO2배출량 배기량할 과세표준 : 배기량

(2) 신차신규 등록되는 그 외의 승용차, 버스·트럭

- JC08 모드에 의한 연비치를 갖지 않는 승용차 등에 대해서는, 현재의 자동차세와 자동차중량세를 합한 세액을 부담하는 세율로 한다.

※ 제도 도입 시점에서 등록을 마친 자동차

→ 환경 자동차세의 대상으로 하지 않고, 계속 구제도에 의한 자동차세 자동차중량세가 과세된다.

3. 부담 수준

자동차세의 세수입과 자동차중량세의 세수입*을 합친 세수입과의 중립을 전제로 제도 설계를 실시한다.

4. 용도

보통세(일반 재원)로 한다.

5. 특례

자동차의 기술개발을 촉진하고 동시에 환경성능이 뛰어난 자동차로의 대체구입을 확대시키기 위하여 일정한 배출 가스 성능 및 연비 성능을 갖춘 신차에 대해서는 기한부로 세부담의 경감 조치를 강구하는 방향으로 검토한다.

6. 영업용 자동차에 대한 배려

기본적으로 현행의 영업용 자동차와 자가용 자동차의 격차를 유지하는 방향으로 검토한다.

7. 징수 방법

현행 자동차세의 징수 방법에 의해 1년에 1회 징수하는 것으로 한다.



8. 경자동차

자동차세제의 간소화라는 관점에서 환경자동차세와 함께 경자동차와 관련되는 자동차중량세의 일원화를 실시한다. 소형자동차와의 세부담의 격차를 어느 정도 축소하도록 경자동차의 세부담 인상을 실시한다.

9. 도입 시기

헤세이 24년(2012년) 4월의 도입을 목표로 한다. 따라서 납세자에게 홍보하고 과세의 준비를 위하여 도입시기 1년전에 방침을 결정할 필요가 있다.

10. 그 외의 검토 사항

- 구체적인 세율
- 특례의 구체적인 내용 등

II. '자동차 관련 세제에 관한 연구회' 보고서 개요

일본 총무성의 「환경 자동차세(가칭)에 관한 기본적인 방향」의 바탕이 된것으로 '자동차 관련 세제에 관한 연구회' 에서 2010년 9월에 일본 총무성에 제출한 보고서의 개요를 참고로 살펴보면 다음과 같다.

▣ 자동차관계세제에 관한 연구회 보고서의 개요²⁾

「자동차 관계 세제에 관한 연구회」는 「환경자동차세」의 기본방향 즉, CO2 배출량과 세액이 연동하고 「자동차세를 자동차중량세와 일원화」한다고 하는 명제를 실현하기 위한 구체적인 방안을 검토하

2) 헤세이 22년(2010) 9월 15일 일본 총무성 보도자료 「자동차 관계 세제에 관한 연구회」 보고서의 공표 참조

는 것을 주된 목적으로 하면서 지구 온난화 대책 등을 위한 CO2 배출억제에 기여하고 복잡한 자동차 관계제세의 간소화 등에 대하여 검토하고 자료를 정리하였다.

또한, 이번의 검토에서는 현행의 자동차세, 경자동차세, 자동차증량세 및 자동차취득세에 대해서, 개별 재산에 대한 과세로서 자동차의 보유에 관한 과세 및 자동차 소유권 이전(취득)에 관한 과세에 대하여 정리하였다.

또, CO2 배출 억제라는 사회적 요청이 높아져 여러 가지 지구 온난화 대책의 검토되고 있는 현재의 상황을 근거로 조세 원칙 중 「공평의 원칙」에 환경과세라는 측면을 고려하여 환경자동차세의 구조를 설계할 수 있도록 검토를 진행시켰다.

1. 보유 단계의 과세

○ 환경자동차세의 성격

「환경자동차세」는 개별 재산세적인 것과 동시에 「공평의 원칙」을 고려한 환경 손상 부담금적 성격을 갖는 것으로 한다.

○ 보유 단계에 있어서의 자동차에의 과세의 간소화

- 자동차의 보유 단계에 있어서의 과세로서 1대의 자동차에 대해서 자동차세와 자동차증량세가 과세되고 있음
- 자동차세와 자동차증량세를 일원화하여 보유 단계의 과세로서 지방세인 환경자동차세와 하여 자동차 관계세의 간소화 실현
- 환경자동차세는 지방자치단체의 여러 가지 행정 서비스와의 응익 관계를 반영하고 편재성의 낮고 안정성의 높은 점 등에서 지방세 적합
- 과세의 근거의 관점에서는 자동차세와 경자동차세를 구분하는 논거는 부족하지만 환경자동차세를 신설하면서 그 과세객체에 경자동차 등을 포함하는 것은 향후 더욱 신중한 검토 필요가 있음



○ 환경자동차세의 부담 수준

- CO2 배출 억제에 대한 사회적인 요청의 높아지고 어려운 재정 상황 및 자동차 관계세 전체의 부담 수준의 국제 비교 등을 고려 할 때 환경자동차세는 적어도 세수입 중립을 전제로 하여 제도 설계를 실시해야 하므로 자동차증량세의 추가분도 포함한 규모로 일원화해야 함

○ 경자동차와 소형자동차의 세부담 수준의 대폭적인 격차를 합리적으로 설명하는 것은 어려우므로 만일 세율을 인상하는 경우에는 단계적으로 실시하는 일도 생각할 수 있다.

○ 환경자동차세의 과세표준

- 과세의 성격별 과세표준을 설정해 함께 사용하는 것이 적당함

환경손상부담금적 성격	⇒	과세표준을 CO2 배출량으로 하는 「CO2 배출량할」
재산세적성격		과세표준을 배기량으로 하는 「배기량할」

○ 영업용 자동차와 자가용 자동차의 세율 격차 등

- 자동차의 종류에 의한 세율 격차

- 과세표준 논의에서는 격차가 없도록 설계 하여야 한다는 방향
- 버스·트럭의 공공 수송기관으로서의 공공성의 관점 등으로부터, 승용차와는 별체계의 구조를 설정하는 일도 생각할 수 있다.

- 동일 차종내의 영업용과 자가용 자동차의 세율 격차

- 과세 근거의 논의에서는 자가용·영업용의 세율 격차를 두는 것에 논적 필연성은 없다.
- 승용차와 버스·트럭에 세율 격차를 둘 경우 버스·트럭에 있어서 자가용·영업용까지 격차를 마련할 필요는 없다고 생각할 수 있다.
- 한편, 버스·트럭에 대해서는, 공공 수송기관으로서의 공공성 등에 비추어 영업용으로 한정해 승용차와 별개의 구조를 설정하는 일도 생각할 수 있다.

○ 환경자동차세의 용도

- 자동차세, 자동차중량세는 현재 모두 일반 재원이며, 일원화 후도 계속해 일반 재원으로 해야 함
- 자동차중량세의 일부로 하는 공해건강피해에 대한 보상은 별도 확실히 행해져야 한다.

○ 차량검사시 징수

- 차량검사시 징수문제는 납세자의 조세저항, 신고·납부 장소, 복수 연도 분의 징수, 납세의무자 등에 대해 수많은 실무적 과제가 있어 곤란한 면이 있다.
- 그러나 사무효율화와 징수비용의 절감 측면에서 매우 중요하므로 계속 검토해 가야 할 것이다.

2. 취득 단계의 과세

○ 자동차취득세의 성격

- 자동차취득세는 자동차의 취득에 대하여 그 취득의 사실을 담세능력으로 하여 그 취득자에 대해서 부과하는 유통세
- 따라서 소비에 담세 능력을 인정해 과세하는 소비세와는 과세 근거가 다른 것임
- CO2 배출 삭감을 위한 여러 가지 지구 온난화 대책으로 보유 단계 및 취득 단계 간 균형 있는 과세를 실시할 수 있도록 취득 단계의 과세로서 자동차취득세는 적어도 현행을 유지해야 함

○ 자동차취득세의 환경면에서의 고려

- CO2 배출억제에 기여하는 자동차세의 기본적인 입장에서는 취득 단계에 있어서의 과세에 대해서 환경측면으로부터 바람직한 자동차의 도입 유도 정책으로서의 관점을 고려해야 함
- 정책 세제로서 새롭게 제도 설계를 실시하는데 있어서는 과도하게 복잡한 구분의 설정이나 신차·중고차로의 다른 취급 등은 가능한 한 피하고 납세자에게 알기 쉽고 불공평성이 없도록 하는 것이 타당



○ 자동차취득세의 세율 수준

- 자동차취득세에 의해서 지금까지 확보해 온 지방세수분에 대해서는 적어도 확보할 필요 당분간의 세율을 항구적인 조치로서 원칙화 해야 함

Ⅲ. 시사점

친 환경 자동차세 도입을 세계적인 경향이라는 것은 주지의 사실이다. 일본의 경우³⁾도 2010년 도입을 목표로 「환경 자동차세(가칭)」를 도입하기 위하여 검토를 진행하고 있다. 우리나라도 환경자동차세적인 성격을 가지고 있는 주행세 등이 있기는 하지만, 배기량 기준으로 되어 있는 현행의 자동차세에 대하여 환경적인 측면에서의 제도개선 방안은 없는지 검토해 볼 시점에 와 있다고 보여 진다.

3) 유럽의 친환경 자동차세제의 정책사례는 한국조세연구원 재정포럼(2010년 6월호)에 게재된 '친환경 자동차세제의 정책사례와 시사점' 참조

< 참고자료 >

< 일본의 국 · 지방 자동차관련 제세내역 >

(단위 : 억엔)

세 목	세 율	2010년도	2010년도		
			본칙(기본)세율상당	인상분상당	
국	휘발유세	(당분간세율) 48.6¥/l (본칙세율) 24.3¥/l	25,760	12,880	12,880
	석유가스세	(본칙세율) 17.5¥/kg	120	120	-
	자동차증량세	<자가용승용> (당분간세율) 5,000¥/0.5년 (본칙세율) 2,500¥/0.5년	4,470	2,744	1,726
	계		30,350	15,744	14,606
지	지방휘발유양여세	<지방휘발유세> (당분간세율) 5.2¥/l (본칙세율) 4.4¥/l	2,777	2,350	427
	석유가스양여세	<석유가스세> (본칙세율) 17.5¥/kg	123	123	-
	자동차증량양여세	<자동차증량세-자가용승용> (당분간세율) 5,000¥/0.5년 (본칙세율) 2,500¥/0.5년	3,090	1,379	1,711
	자동차취득세	(당분간세율) 자가용취득가액의 5% (본칙세율) 취득가액의 3%	2,286	1,557	729
방	경유인취세	(당분간세율) 32.1¥/l (본칙세율) 15.0¥/l	8,432	3,940	4,492
	자동차세	(예) 승용차(2,000cc 구간) (자가용) 39,500¥	16,272	16,272	-
	경자동차세	(예) 경승용차 (자가용) 7,200¥	1,792	1,792	-
	계		34,772	27,413	7,359
합 계			65,122	43,157	21,965