



글로벌 환경변화에 따른 자동차세 개편방향¹⁾

김승래
한림대학교 경제학과 교수

I. 서론

최근 우리나라는 미래성장 전략인 저탄소 녹색성장의 구현을 위하여 핵심 정책 수단으로 환경세제 강화의 필요성이 매우 커지고 있다. 환경세 및 환경관련 부담금은 오염물질 배출의 단위당 환경피해 비용에 따라 부과될 수 있으며, 이는 또한 환경자원 사용에 대한 가격이라고 할 수 있다. 하지만 환경 자원 사용에 따른 가치는 시장기능에 의해 가격이 결정되기 어려우므로 정부에서 환경세 부과를 통해 통제하게 된다.

이상적인 환경세의 적정수준은 한계저감비용과 한계피해비용이 일치하는 수준, 소위 피구비안 수준(Pigouvian level)에서 결정된다. 환경세 부과가 경제 전체적으로 볼 때 총 저감비용을 최소화 할 수

1) 본고의 주요 내용은 김승래(2009, 2010)를 발췌 및 수정·보완하였다.

있다고 할지라도 오염원인자 개개인도 환경세에 대한 부담감을 갖게 될 것이다. 이런 이유로 산업계에서는 환경세와 환경관련 부담금에 대한 반대를 강하게 표현하기도 한다.

환경규제의 목표가 단지 ‘오염저감목표 달성’ 이라면 환경기준 설정이나 직접 규제방식 보다 더 큰 유익은 없을 것이다. 그러나 환경세 부과에 따른 장점은 총 저감비용의 최소화하고, 오염을 저감할 수 있도록 지속적인 유인의 제공유인을 제공할 뿐만 아니라 세수활용의 원천을 제공한다. 단순 배출허용 기준은 오염원인자에게 오염물질을 배출허용기준 이하로 배출할 만한 유인을 제공하지 못하는 반면, 환경세는 오염물질을 저감의 지속적 유인을 제공한다. 즉 환경세 부과는 오염원인자에게 기술진보의 유인을 제공하며, 이러한 기술진보는 오염 저감비용을 더욱 절약할 수 있게 한다. 그리고 환경관련 세제는 보통세나 환경관련 목적세로서의 정부에 세수를 제공한다. 이 같은 환경세수는 소득재분배 기능의 강화 및 친환경 신기술 개발지원 등 각종 정부 사업의 재원마련으로 활용에 되는 등 중요한 역할을 담당할 수 있다.

환경세의 현실적인 이행을 위해서는 구체적 세율 결정, 배출량 구간에 따른 연계, 각종 불확실성 및 정보의 문제, 소득재분배, 국제경쟁력의 보완 문제와 정책의 정치적 수용성 등을 고려해야 한다. 최근에 각국의 정부는 환경 질 개선과 관련하여 효율성을 제고하고 재정상의 문제해결 등을 위해 전통적인 직접규제 방식보다는 대체로 OECD의 주요 선진국에서 성공사례를 보이고 있는 탄소세 등 시장기반의 원리가 도입된 환경세제에 더욱 주목하고 있다.

환경세 부과 방법은 명시적으로 신규 환경세를 개발하여 도입하거나 아니면 기존에 과세되고 있는 세금 중에 친환경적 과세방식으로 전환을 고려해 볼 수 있다. 가령 독일, 핀란드, 노르웨이, 네덜란드, 스웨덴, 스위스, 영국 등 OECD의 여러 국가들은 휘발유의 경우 무연휘발유와 유연휘발유의 과세에 차이를 두고 있다. 이와 같은 방법은 여러 개발도상국들의 관심이 되고 있으며 이미 독일, 노르웨이, 네덜란드, 스웨덴 스위스 등은 자동차세 부과시 차량의 오염물질 배출수준과 관련하여 차등적으로 과세하고 있다. 이와 같이 기존세금의 재구성을 통해 친환경적인 과세방안도 고려해 볼 수 있다.

대표적인 친환경 세제의 초기 단계로는 친환경 자동차의 기술개발 및 산업육성을 위한 세제혜택이나 보조금지원의 강화가 있다. 가령 한시적으로 하이브리드카, 그린카 등 에너지효율적 차량에 취·등

특집

글로벌 경제환경변화와 지방세 정책

특세 감면이나 면세·보조금 등 세제혜택을 부여할 수 있다. 나아가 외부비용(혼잡비용, 도로파손 등)을 자동차 소비행위에 보다 엄격하게 반영하기 위해 중장기적으로 비승용차 부문으로 과세대상을 확대하거나, 과세방법의 다양화를 고려하고, 근본적으로 자동차관련 세제의 과세 기준을 현행 배기량이 아닌 CO2 배출량 등급 및 연비 등에 기초하여 세제개편을 추진하는 방안이 있다.

이와 같이 환경친화적 방향으로의 세제개편은 전 세계적으로 경제성장에 따른 인구집중과 급속한 산업화로 인해 환경용량 압력이 심각하게 증대되고 있는 현실에서 매우 중요하게 부각되고 있다. 나아가 각국 정부는 전반적 세제개편 차원에서 환경보호 목표와 고용촉진, 성장잠재력 확충 등 일반 경제정책적 목표의 조화를 함께 고려하고 있다.

〈표 1〉 환경친화적 세제개편의 주요 범주 및 예시

주요 범주	대상 및 예시
1. 환경유해 조세지원 및 보조금 철폐	- 환경에 유해한 조세지원 및 보조금은 광범위하게 정의될 수 있는데, OECD국가에서 농업, 에너지, 전력, 도로운송, 물공급, 산업 및 농업용수, 수산업 등 분야에서 자원 낭비와 비효율을 유발(에너지과소비를 부추기고 수요관리효과를 상쇄) - 석탄, 특정용도 석유류, 전력, 물, 비료, 폐기물, 농업투입물, 일부 오염산업, 수송, 수산업 등에 대한 조세감면 및 보조금 폐지
2. 신규 환경세 도입	- 기후변화협약에 대비한 탄소세 도입, 탄소저감형 세제 강화 등
3. 기존 환경세제 강화 및 세입비중 조정	- 배출부과금(수질, 대기), 환경 및 수질개선 부담금, 교통세, 유류특소세, 석유류 수입/판매부과금, 자동차관련 세제, 석탄판매부과금, 광물수입/판매부과금, 혼잡통행료, 교통유발부담금, 과밀부담금, 물이용부담금, 환경오염방지사업 부담금, 쓰레기종량제, 폐기물 예치금/부담금/수수료, 유독물질 부담금, 항공기소음부담금, 자원채취 사용료, 농지 및 산림 조성비, 지역개발세, 공동시설세 등의 합리화
4. 환경관련 정부지출 및 투자 확대	- 그린카 등 친환경 자동차 보급 및 기술개발, 에너지절약형 산업, 친환경 제품 및 청정기술(R&D), 환경보전 산업, 신재생에너지, 재활용 산업, 수소에너지 보급 등에 대한 세제 및 재정지원, 인력 및 자본투자 촉진, 가속감가상각 적용

자료 : 김승래 외(2008)

이러한 환경친화적 세제개편에 있어서 중요한 조세원칙은 환경보호를 위한 각종 정책수단을 기타 일반 경제정책 목표와 조화시키고, 환경관련 세수의 효율적 재활용의 중요성을 감안하며, 동시에 여러 가지 목표 설정 및 재정부용방식과 관련하여 사회적으로 바람직한 수준에서의 세율 설정 및 예산지원 규모의 적정화를 동시에 요구하고 있다. 과거에는 에너지, 자동차, 기타 오염 물질이나 환경유해 행위

등에 부과되는 환경관련세제(부담금 포함)는 특정의 환경정책목표를 달성하기 위한 수단으로서만 단순히 인식되어 왔으나, 1990년대 이후 유럽의 여러 국가에서는 이미 이러한 환경관련세제를 여러 가지 조세정책의 목표를 동시에 달성하기 위한 '일반적' 경제정책 수단으로 인식하기 시작했다.

본고에서는 이러한 글로벌 환경변화에 따른 우리나라 자동차 부문의 세제개편 방향을 제시한다. 이를 위하여 제II장에서 해외의 주요 정책사례와 시사점을 간략하게 살펴본다. 그리고 제III장에서 우리나라의 친환경 자동차세제의 주요 쟁점 및 개편방향을 알아본다.

II. 해외 정책사례와 평가

1. 주요국의 해외사례

환경에 대한 중요성이 날로 부각되어지면서, 대부분의 선진국은 자동차 운행으로 인한 환경오염비용을 세금에 반영시키기 위해 자동차 관련세제를 환경친화적으로 개편하고 있다. 대부분의 선진국은 저공해 차량에 대한 세금감면을 통해 환경오염 경감을 도모하고 환경친화적 기술개발을 적극 지원하는 조세체계를 지향하고 있다. 이는 기존세제에 저공해차량에 대한 세제혜택을 도입하거나, 현행 세제에 오염물질 배출량을 기존의 과세표준에 추가하거나 혹은 오염물질 배출량을 과세표준으로 설정하는 방향으로 추진되고 있다. 기존의 과세표준에 오염물질 배출량을 추가할 경우에는 연비와 CO₂ 배출량을 고려하는데, 이것은 연료효율 향상은 물론 CO₂ 배출량 감축을 목표하는 것으로 주요국들은 자동차의 취득과 보유단계로 구분하여 CO₂나 연비에 따라 차등과세하고 있다.

EU는 2015년까지는 신규로 제작되는 비업무용차량(passenger cars)에 대해 CO₂ 배출량을 현재의 175.9g/km에서 130g/km로 감축시킬 것을 목표로 하고 있다. 그리고 오는 2020년까지는 새로 출고되는 자동차의 CO₂ 배출량 한도를 1km 주행에 95g으로 낮춘다는 데도 합의하였다. CO₂ 배출량(또는 연료 효율성)을 기준으로 하는 자동차관련 세제를 도입하는 EU회원국은 점점 증가할 것으로 전망된다. 그리고 미국과 일본의 경우도, 온실가스 배출을 제한하고 연비를 크게 향상시키도록 하는 법안을 발표하는 등 연료효율 향상과 CO₂ 배출량 감축을 위해 동시에 노력하고 있다.

〈표 2〉 EU국가의 자동차관련 과세방법(연비 또는 CO₂ 기준)

구 분	세목	과세횟수 ¹⁾	CO ₂ 또는 연비	비고
오스트리아	자동차연료소비세	1회	연비, CO ₂	- 구매시 CO ₂ 배출량에 따른 Bonus-Malus 체계(휘발유차와 디젤차에 대해 차등 지급)
벨기에	자동차소비세	1회	CO ₂	- Bonus-Malus 체계
사이프러스	자동차등록세	1회	실린더, CO ₂	- 하이브리드차나 대체연료차에 대해 장려금 지원
	자동차세	순환	실린더, CO ₂	- 150g/km 이하인 경우 배기량 기준 세액 외 15% 감면
덴마크	자동차연료소비세	순환	연비	- 연료형태(휘발유와 디젤)에 따라 차등·누진과세
핀란드	자동차세등록세	1회	CO ₂	- 소매가격의 일정 비율: 12.2%(60g/km), 48.8%(360 g/km)
	자동차세	순환	CO ₂	- 2010년부터 적용(이전에는 차량 무게에 근거하여 과세)
프랑스	자동차등록세 (CO ₂ 고배출차)	1회	CO ₂	- Bonus-Malus 체계
독일	자동차세	순환	CO ₂	- 120g/km 이상일 경우 CO ₂ g/km마다 2유로(2011년까지)
아일랜드	자동차등록세	1회	CO ₂	- 모든 차종에 대해 동일·누진세율
	자동차세	순환	CO ₂	- 모든 차종에 대해 동일·누진세율
이탈리아	자동차소비세	1회	CO ₂	- 대체연료차(CNG, LPG, 전기, 수소 등에 대해 인센티브 지급)
룩셈부르크	자동차세	순환	CO ₂	- 연료형태(휘발유와 디젤)에 따라 차등·누진과세
말타	자동차등록세	1회	CO ₂	- 차량 등록가와 차량 길이도 동시 고려
	자동차세	순환	CO ₂	- 첫째 5년동안 CO ₂ 만 기준, 그 외 차령 고려 과세
네덜란드	자동차등록세	1회	CO ₂ ²⁾	- CO ₂ 배출량에 따라 휘발유와 디젤차, 하이브리드차에 차등
	자동차세	순환	CO ₂	- 휘발유와 디젤차에 대해 차등
포르투갈	자동차소비세	1회	CO ₂	- 휘발유차, 디젤차, LPG, 하이브리드차에 대해 차등·누진과세
	자동차순환세	순환	CO ₂	- 모든 차종에 대해 동일과세·누진세율 적용
루마니아	자동차등록세	1회	CO ₂	- 하이브리드차 등 면제
스페인	자동차등록세	1회	CO ₂	- 모든 차종에 대해 누진세율적용
스웨덴	자동차세	순환	CO ₂	- 휘발유차와 디젤차에 대해 차등, 고정세율 적용
영국	자동차세	순환	CO ₂	- 휘발유차와 디젤차에 대해 차등 ³⁾ ·누진세율 적용

주 : 1) 순환은 보유에 따른 과세로 매년 부과하는 과세 형태를 의미

2) 가격에 근거하여 등록세를 부과하나, CO₂ 기준으로 연료형태별로 Bonus-Malus 체계

3) 2010년부터 휘발유와 디젤차에 대해 통합

자료 : ACEA(2009)와 OECD(2009)에서 각국별 자료를 종합하여 정리; 김승래(2010)

가. 유럽

영국은 자동차 보유세를 연료형태와 CO₂ 배출량에 따라 부과하는 대표적인 국가이다. 현재 자동차 보유세인 Vehicle Excise Duty(VED)는 2001년 3월 이후 신규차량에 대하여 CO₂ 배출량과 연료형태에 따라 부과하고, 그 이전의 차량에 대해서는 정액으로 부과하고 있다. 이는 친환경차의 보급을 조장하기 위해, 1998년까지 단일세율로 부과되던 자동차세(VED)를 차등과세로 전환하였다.

1998년에 엔진크기, CO₂ 배출량 및 연료형태를 고려하여 세율을 조정하기로 하였다. 노동당에 의해 도입된 자동차세제는 2001년 3월 이후 신차에 대해 CO₂ 배출량에 근거하여 4구간 누진적으로 설계되었으며, 세수중립적으로 추진하였다. 이후 신차에 대한 과세구간은 2002년 5구간, 2003년 6구간으로 확대 변경하였다. 이 때 CO₂ 배출량에 대한 과세기준으로 2001년 3월부터 Y-registration제도 시행으로 이에 대한 정보가 신차에 대해서만 제공 가능하므로, 기존의 차량에 대해서는 엔진크기와 차령을 과세기준으로 부과하였다. 이후 신차에 대한 과세구간을 좀 더 세분화하여 2006년 3월부터 7구간 적용하고 기존차량에 대한 배기량 기준세율을 약간 상향조정하였다. 또한 최근 2008년 11월 Pre-Budget Report에서 자동차세의 환경효율성 제고를 위하여 7단계의 과세구간을 13구간으로 더욱 확대하여 적용하였다.

최근 프랑스는 자동차에 대해서는 이미 CO₂ 배출량에 근거한 보조금-부담금제도(Bonus-Malus system)를 도입하여 EU 회원국 간에 기존 등록된 차량을 포함하여, 국내에서 처음 1회 등록된 승용차에 대해서 2008년 1월 1일부터 적용하고 있다. 이 제도는 CO₂ 배출량에 근거하여 저배출차 구입자에 대해서 인센티브를 제공하는 반면, 고배출차에 대해서는 중과세한다. 현 CO₂ 배출량 평균 176g/km을 2012년까지 130g/km를 목표로 하여 신차 구매 시 프리미엄 제공(최고 60g/km 이하 5,000유로)하고 최소 15년 이상된 차량 폐차 시 300유로의 'super-bonus' 지급한다. 또한 160g/km이상의 차량구매시 세금부과(250g/km이상 배출시 최고 2,600유로). 또한 매 2년마다 부과 기준은 5g/km씩 강화해 나갈 예정이다.

또한 2009년 1월 1일부터 자동차 보유단계에서는 마력, CO₂ 배출량 및 차량 중량에 따라, 프랑스 내에서 첫 1회 등록되는 승용차에 대해 CO₂ 배출량에 따라 차등과세한다. 그리고 2006년 1월 1일 이후에 법인 구입 차량과 2006년 7월 이후 판매 차량의 경우에, CO₂ 배출량에 근거하여 법인승용차(Company Car)에 대해서도 차등과세한다.

〈표 3〉 영국의 자동차세(VED)

(단위 : 파운드)

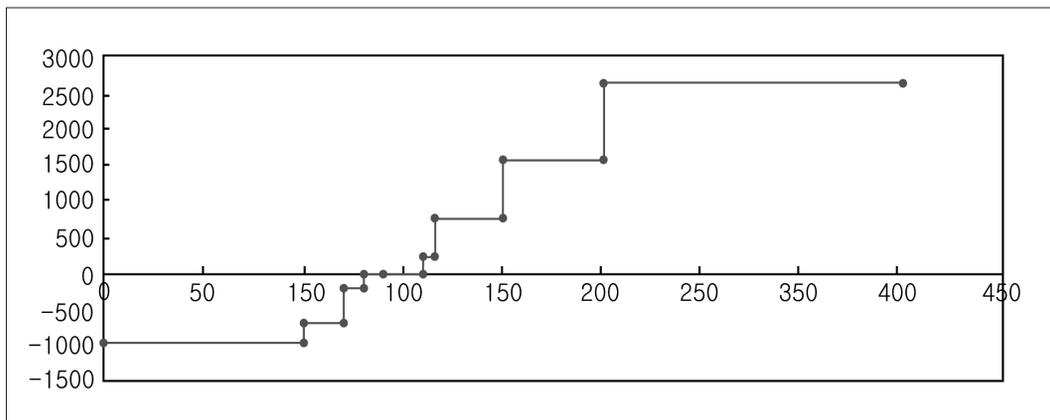
구간	CO ₂ 배출량 (g/km)	디젤, 휘발유		대체연료	
		(2010 첫 해 세율)	표준세율	(2010 첫 해 세율)	표준세율
A	~100	0	0	0	0
B	101~110	0	20	0	10
C	111~120	0	30	0	20
D	121~130	0	90	0	80
E	131~140	110	110	100	100
F	141~150	125	125	115	115
G	151~165	155	155	145	145
H	166~175	250	180	240	170
I	176~185	300	200	290	190
J	186~200	425	235	415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

주 : 위 자동차세는 2010년 4월 1일부터 적용되며 이전에 등록된 차량은 적용되지 않음
 자료 : <http://www.hm-treasury.gov.uk>

(단위 : 파운드)

구 분	엔진크기	2009-10	2010-11
2011년 3월 이전에 등록	1,549cc 미만	125	125
	1,549cc 이상	190	205

〔그림 1〕 프랑스의 자동차 등록세 : CO₂ 배출량 기준 Bonus-Malus 체계 (2008년 1월 이후)



EU회원국 중에서 드물게 연비 기준으로 자동차세(Annual Circulation Tax)를 부과하는 덴마크는 24여개의 구간으로 세분하여 구간별 정액세를 부과하고 있다. 유종별로 구분하여 휘발유차와 디젤차에 대해 차등과세한다. 즉, 동일 연비면 디젤차가 기타 연료 차량 대비 상대적으로 중과세하고 있다. 휘발유차는 리터당 최소 20km를 주행하는 차량의 520 덴마크 크로노에서부터 4.5km를 주행하는 차량의 18,460 덴마크 크로노를 부과하는 반면, 디젤차는 리터당 최소 32.1km를 주행하는 차량의 160 덴마크 크로노에서부터 5.1km를 주행하는 차량의 25,060 덴마크 크로노로 과세한다. 동일 연비의 경우라도 휘발유차 대비 디젤차의 세액의 크기나 차등이 매우 크다.

오스트리아는 자동차의 구매단계에 연료소비세(fuel consumption tax) 또는 오염세(일명 NoVA)를 부과한다. 오스트리아의 자동차 Registration Tax는 연료효율 기준에 따라 세율이 달라지는 대표적인 취득단계의 조세로, 휘발유 차량에 대해서는 차량구입가의 2% × (fuel consumption in litres - 3리터), 경유 차량은 차량구입가의 2% × (fuel consumption in litres - 2리터)를 부과한다. 이는 새로 등록하는 신차에 부과되는 세금으로 과표는 총구입가격에서 비용을 제외한 순구입가격이며 승용차에만 적용된다. 그리고 세율은 일차적으로 연비에 따라 정해지나, 연비가 동일하더라도 휘발유, 경유 등 사용하는 유류에 따라 달라진다. 이러한 자동차 연료소비세에 CO₂ 배출량 기준의 보조금-부담금제도(Bonus-Malus system)를 2008년 7월 1일부터 신설하여, 120g/km 이하의 차량에 대해서는 최고 300유로의 장려금 제공, 그러나 180g/km를 초과하는 차량에 대해서는 각 g당 25유로 벌금 부과(2010년부터는 160g/km)하고 있으며, 대체연료 차량에 대해서는 최고 500유로 장려금 제공한다.

벨기에는 CO₂ 배출량을 기준으로 105g/km 이하 차량을 구매할 경우에는 구매가의 15%, 최대 4,540 유로까지 세금 인센티브를 제공하고 105~115g/km 차량을 구매하는 경우에는 구매가의 3%, 최대 850 유로까지 공제한다. 또한 Diesel Particle Filter(DPF)를 부착하고 CO₂ 배출량이 130g/km이하인 경유 신차는 구매가격에서 210 유로의 세액을 경감해준다. CO₂ 보조금-부담금제도(Bonus-Malus system, 물론 지역 적용)도 운영하고 있다. 차량의 첫 취득단계에서 Bonus 또는 Malus는 차량의 CO₂에 의존하여 결정되며, 145g/km이하 차량에 대해서 장려금 제공(105g/km 이하의 경우 최대 1,000유로)한다.

반면, 195g/km이상 배출하는 차량의 경우 벌금 부과(255g/km 이상의 경우 최대 1,000유로)하고 146~195g/km구간은 다음 표와 같이 Bonus-Malus의 중립적 구간(neutral zone)으로 설정하고 있다. 또

특집

한 차량의 교체시(신차 또는 중고차) 다음 표와 같이 보조금과 부담금은 구입차량과 교체차량의 CO₂ 배출량의 차이에 따라 결정된다.

2)기타

미국은 자동차에 대해서 취득·보유·운행단계로 구분하여 과세하고 있다. 연방정부의 경우 취득 단계에서 개별소비세(Gas Guzzler Tax)를, 보유단계에서는 도로사용세를, 운행단계에서는 유류세를 부과한다. 미국은 저연비 자동차의 구입에 대해 연방정부차원에서 유류과소비세(Gas Guzzler Tax)를 부과한다. Gas Guzzler Tax는 1970년대 오일쇼크의 영향으로 연비가 낮은 승용차에 대해 연료 절약을 장려할 목적으로 창설된 것으로, 미국 환경보호국(U.S. Environmental Protection Agency: EPA)에서 정한 연비기준을 충족하지 못하는 자동차의 생산자 또는 수입업자에게 부과되는 제조업자세이다.

이는 제작사의 최저연비를 끌어올리기 위한 것으로 연비가 12.5마일/갤런 미만일 경우, 최고 7,700 달러의 세금이 부과한다. 또한 주(州) 또는 지방정부의 경우 취득단계에서는 일반판매세를, 보유단계에서는 재산세를, 운행단계에서는 유류세 및 일반판매세를 부과한다.

일찍이 미국은 “에너지정책 및 보전법”에 근거하여 특정자동차 제조업체에서 신규생산되는 승용차의 평균 연비를 규제하는 방식인 기업평균연비(CAFE; corporate Average Fuel Economy) 프로그램을 1970년 대 중반에 도입했다. 하지만 30년 이상 유지되어온 이 제도는 2007년 12월 에너지 독립 및 안보법의 통과로 인해, 자동차전체에 일률적으로 적용되어온 기업평균연비기준에 차량별 특성을 감안하여 연비기준을 2020년까지 35mpg로 강화하기로 하였다. 또한 2009년 1월 오바마대통령의 지구온난화 대응을 위해 자동차 연비기준 강화에 대한 강한 의지 표명에 따라 2009년 5월 19일에 “연비기준 상향 조정 및 온실가스 감축계획”에 따라 새로운 연비기준을 발표하여, 2016년에 35.5mpg(15.1km/l)로 상향 규제하기로 하였다.

이후 2010년 4월 1일에 미국 환경청(EPA)과 교통부(DOT)는 미국 내에서 판매되는 모든 신규 승용차와 소형 트럭을 대상으로 온실가스 배출을 제한하고 연비를 크게 향상시키도록 하는 법안을 발표하였다. 이 법안에 따르면 2012년 생산차량부터 자동차 생산업체 차량 모델 전체의 연비를 매년 약 5%씩

향상하고 온실가스 배출량을 매년 5%씩 감축할 것을 요구하고 있다. 매년 연비기준을 강화하여 2016년 차량모델부터는 34.1mpg(14.5km/l)를 기준으로 적용하기로 하였다. 이러한 연비 및 온실가스 기준을 준수하지 않을 때에는 법칙을 부과할 수 있도록 하고 있다.

일본에서는 자동차세제와 국토교통성의 배출가스 등급분류를 상호 연계하여 자동차세제를 개편하거나 환경적으로 우수한 차량에 대한 세제혜택을 실시하여 저공해차량의 보급을 촉진하고 있다. 2004년도의 세제개편에서는 2004~2005년의 2년간 자동차세의 그린화 및 자동차 취득세의 특별조치를 실시하였다. 그리고 2001~2005년도에 신차 신규 등록 시점으로부터 11년을 초과한 경유차(휘발유차·LPG차는 13년을 초과한 차)는 자동차세를 10% 중과세(하이브리드차는 제외됨)하였다. 한편, 일본에서는 '자동차 NOx·PM법'에 의해 특별대책지역내에서 질소산화물에 적합하지 않은 자동차를 폐차하거나 기준적합차로 대체하는 경우에 자동차 취득세의 세율을 추가로 경감하는 조치를 병행한다.

그리고 2006년 4월부터 친환경 자동차 관련 세제혜택을 개정하여, 2006~2007년 2년간 자동차세의 그린화 및 자동차 취득세의 특별조치대상이 되는 저배출가스차 중 연비기준 +20% 달성차 또는 연비기준 10% 달성차 및 하이브리드자동차를 대상으로 세제지원을 하였다. 이때 전기자동차, 천연가스자동차 및 메탄올자동차에 대해서 자동차세는 50%를 감면하고 자동차취득세도 경감하였다.

그리고 2007년 세제개정에서 저공해차에 대한 자동차취득세 경감조치를 연장하였다. 천연가스자동차, 전기자동차 및 하이브리드자동차(버스, 트럭)에 대한 자동차 취득세를 연장한 반면, 하이브리드승용차는 기존의 2.2% 경감하던 것을 2008년 이후 1.8%로 축소하였다. 또한 저공해차량의 연료공급시설에 대한 고정자산세의 특별조치는 2년 더 연장하였다. 2008년 세제개정에서는 2년간 (2008~2009년) 2009년도 자동차배출 가스규제에 적합한 경유승용차에 대해서는 자동차취득세의 1%를 경감해주는 자동차취득세의 특별조치를 신설하였다.

다만, 2009년 10월 1일 이후부터 0.5%로 축소하여 경감하고 11년 이상 된 경유차(휘발유, LPG는 13년)는 자동차세를 10% 중과세한다. 버스·트럭에 CNG도입을 위해 2008년도 예산액 2,233백만엔을 배정하고 신규 CNG차량 구입시 국가와 지자체가 통상 50% 보조하며, 운행차량의 개조시에는 비용의 3분의 1을 보조한다.

〈표 4〉 일본의 친환경차 세제혜택 : 연비 + 배출가스 기준

구 분	2005년 배출가스기준 75% 저감차 (신☆☆☆☆저배출가스차)
2010년 연비기준 +10% 달성차	자동차세 : 25% 경감 자동차취득세 : 15만엔 공제
2010년 연비기준 +20% 달성차	자동차세 : 50% 경감 자동차취득세 : 30만엔 공제

주 : 경자동차는 자동차취득세 경감조치만 있음
자료 : 일본 국토교통성

2. 정책 효과와 시사점

오염발생에 따른 사회적 추가비용을 고려하는 오염재의 사회적 한계비용(SMC)는 사적 한계비용(PMC)보다 높게 되므로, 정부는 현행 오염 배출수준 에서 사회적으로 바람직한 수준으로 그 크기를 줄여야 한다.

이러한 경우 환경세, 배출권거래제, 강제와 규제(Command and Control), 코어스 접근 등 여러 가지의 환경정책적 정책수단별로 특정의 환경목표의 달성과정에서 모두 동일한 사회적인 순편익(효율기준)의 증가분을 가져온다고 할지라도 소비자, 기업, 정부, 피해자 등 경제주체별로 그 정책의 분배효과와 고통분담은 다소 상이하게 나타날 수 있다.

한편, 영국이 CO₂ 기준으로 자동차세제 개혁을 단행한 주된 목적은 환경친화적이고 연료효율이 높은 환경친화적 자동차 보급을 촉진하기 위한 것이다.

실제로 자동차세제의 과세기준을 배기량 기준에서 CO₂ 배출량 기준으로 변경함에 따라, 신규 차량의 CO₂ 배출량이 점차 감소하였을 뿐만 아니라, 연료 소비도 감소하였다.

[그림 2]에서도 알 수 있듯이, 신차의 평균 CO₂ 배출량이 2008년에 1997년의 189.8g/km에 비해 16.8%가 감소한 158g/km에 이른다. 영국 에너지연구소(ERC)의 보고서(2008)에 의하면, 1997~2005년 신차의 평균 CO₂ 배출량이 10% 감소하였다고 발표하였다.

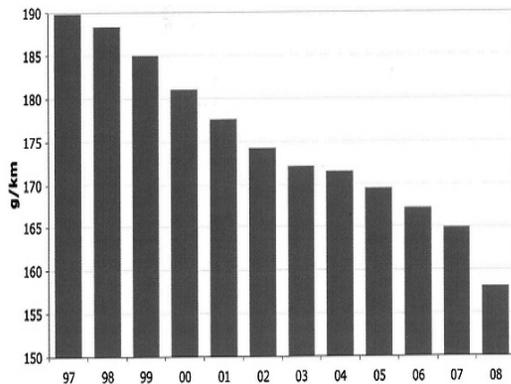
〈표 5〉 EU국가의 친환경 자동차세제의 오염저감 효과

Country/region	Period evaluated	Impact
Europe	No date	Taxes mean European vehicle fuel price three times that of US and European emissions half what they would be at US fuel price European vehicle fuel efficiency 25-50 per cent better than US
UK – Fuel Duty Escalator	1993-1999	Increases in fuel duty are estimated to have produced annual carbon savings of between 1 and 2.5 MtC by 2010. Average fuel efficiency of lorries over 33 tonnes increased 13 per cent between 1993 and 1998
Sweden – sulphur content of vehicle fuels	1980-1998 tax introduced in 1991	Sulphur content of fuels fell 80 per cent between 1980 and 1998
Switzerland – commercial vehicles tax – weight and distance based	2001-2002	5 per cent reduction in commercial traffic in first year, compared with 7 per cent increase in previous year
London – congestion charge	2003-2004	Congestion reduced by 30 per cent and vehicle volume by 15 per cent
UK – company car tax	1999-2005	Average CO ₂ emissions of new company cars decreased from 196 g/km in 1999 to 182 g/km in 2002 Business mileage reduced by over 300 million miles per year Overall effect has been estimated to have reduced by 2005 the emissions of carbon from the company car fleet by 0.7-1.8 MtCO ₂ , or up to 1.5 per cent of all CO ₂ emissions from road transport in 2005 in the UK
Netherlands – graduation of purchase tax by fuel efficiency	Pilot trial, 2002	Compared to 2001, the market share of the most fuel-efficient category of cars in 2002 increased from 0.3 per cent to 3.2 per cent, while that of the second most fuel efficient rose from 9.5 per cent to 16.1 per cent

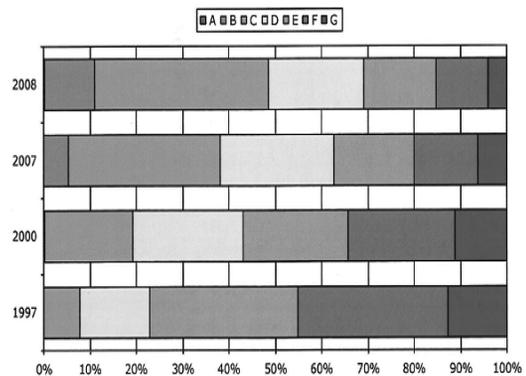
자료 : Green Fiscal Commission(2009)

〔그림 2〕 영국의 자동차세제 개편 효과

(a) UK 신차 평균 CO2 배출량



(b) VED 구간별 신차 분포



자료 : SMMT, DTI; 김승래(2010) 재인용

또한 신규 제도의 도입으로 신차의 95%가 기존 세율하에서 보다 연간 5~70파운드 절감효과²⁾가 발생함에 따라, 소비자들의 소비행태 변화를 초래하였다. 기존 차량보다는 신차 구매가 증대되었고 연료 고효율성과 이산화탄소 저배출차 선호가 증진되었다. 또한 대기오염 유발이 적은 연료와 기술차량이 확대되었다. 제도 도입 당시, 자동차 생산업자와 공업협회(SMMT) 등 관련기관들이 신규 제도 시행에 따른 기술개발 등의 시간적인 요구에 대해, 당시 정부는 시행시기를 2000년 9월에서 2001년 3월로 연기된 것이다. 동시에 신규 세제에 대한 홍보와 친환경자동차 구매에 따른 환경 및 금융혜택 뿐만 아니라 이산화탄소 배출저감으로 인한 대기오염 정화에 대해 국민적 공감대가 형성되도록 대대적인 홍보가 이루어졌다. 한편 올해 2010년부터 새로 적용되는 영국의 자동차세는 디젤, 휘발유보다 대체연료의 자동차세 부담이 더 낮아서, 신차 구입시 환경요소를 더욱 고려한 대체연료를 사용하는 자동차 구입을 유도하고 있다. 또한 신차 구입예정자는 자동차등록청(Vehicle Certification Agency) 웹사이트에서 신차의 CO2 배출량 및 연료소비량과 해당차량의 납부해야 할 자동차세에 대해서 알아볼 수 있다. 또한 King Review(2007)에 의하면, 영국에서 자동차의 동일한 차급별로 최저 CO2 배출량 차량을 선택할 경우, 전체 평균 CO2 배출량이 25% 정도 감축될 수 있음을 알 수 있다.

III. 향후 자동차세 개편 방향

1. 추진 방향

현행 우리나라의 자동차 관련 조세체계는 에너지 효율성 개선을 위한 경제적 인센티브 미약하다. 우리나라도 환경오염을 야기하는 원인자에게 자동차에 대한 조세부담을 강화하여 자동차의 친환경적 이용을 유도하고, 또한 미래의 성장동력인 녹색성장의 주력으로 국내 자동차산업의 국제경쟁력을 강화할 필요가 있다.

다시 말하면 세계적으로 환경에 대한 중요성이 부각되고 있음에도 불구하고, 우리나라는 다른 선진국들에 비해 대기오염 억제를 위한 정책추진이 그동안 미진한 수준이다. 앞 절에서 살펴보았듯이 주요

2) Ford Focus · Fiesta모델(40파운드), Vauxhall Astra · Rover 400(20파운드)

선진국들은 이미 배기가스 규제강화, CO₂ 배출량 삭감 등을 목표로 자동차세제 전반에 환경관련 세제를 강화하고 있다. 또한 최근 EU는 지역 내에 반입되는 차량에 대하여 CO₂ 배출량에 대한 규제할 계획이라고 발표됨에 따라, 우리나라 주요 수출품목 중 하나인 자동차의 수출증대에 장애요인으로 작용할 수 있다. 따라서 우리나라도 에너지부문의 적절한 규제와 녹색산업의 활성화를 통하여 저탄소 녹색성장 지원을 위한 에너지 및 자동차 부문을 포함하는 각종 정책대안의 개발이 시급하다.

이에 우리나라는 국가발전의 새로운 패러다임으로서 저탄소 녹색성장을 선도하고 자동차업계의 국제경쟁력 강화를 위하여 배기량 중심의 현행 자동차 세제를 CO₂ 배출량 등 친환경 세제로 개편하는 세부 방안을 모색하여야 한다.

대부분의 선진국은 자동차 운행으로 인한 환경오염비용을 세금에 반영시키기 위해 자동차 관련세제를 환경친화적으로 개편하고 있는 추세이다. 이러한 세제개편은 기존세제에 저공해차량에 대한 세제혜택을 도입하거나, 현행 세제에 오염물질 배출량을 기존의 과세표준에 추가하거나 혹은 오염물질 배출량을 과세표준으로 설정하는 방향으로 추진되고 있음을 알 수 있다. 그리고 기존의 과세표준에 오염물질 배출량을 추가할 경우에는 CO₂ 배출량과 연비를 고려하는데, 이것은 연료효율 향상은 물론 CO₂ 배출량 감축을 목표로 한다.

우리나라의 경우에 자동차 관련 세제, 친환경 상품 및 녹색투자 활성화를 위한 각종 세제지원을 강화하고 또한 각종 부담금 및 보조금 등을 보다 기후변화 대응적으로 보완·개편하여야 한다.

현재 자동차 관련 개별소비세는 승용차에 한정하여 과세되고 있으나, 자동차 수요의 각종 외부비용(혼잡비용, 도로파손 등)을 엄격하게 반영하기 위해 중장기적으로 비승용차 부문으로 과세대상을 확대하고 과세방법 다양화(중량, 연비 등)하는 것을 고려하여야 한다. 동시에 친환경자동차 기술개발, 산업육성을 위한 세제혜택, 보조금지원 강화할 필요가 있다. 그리고 이러한 세제개편의 경우 친환경 수송장비로서의 자동차세제와 오염배출합유량 저감의 에너지세제 간의 세부담의 적절한 배분이 필요하다.

이를 위하여 한시적으로 그린카 등 에너지효율적 차량에 취득등록세 감면이나 면세·보조금 등 세제혜택을 부여하되, 보다 근본적으로는 자동차 세제를 배기량이 아닌 CO₂ 배출량 배출가스 등급 및 연비

효율기준에 기초하여 세제개편을 추진해 나가야 한다. 최근 국내 판매 자동차(2008년)의 CO₂ 배출량(190.5 g/km)은 유럽차량(153.5 g/km) 대비 평균 24.1% 정도 높은 수준이다.

2. 과세 대상 및 체계

EU회원국들은 CO₂ 배출량과 연료효율성 기준으로 하는 자동차관련 세제를 도입할 뿐만 아니라, 자동차 생산 및 구매단계에서 각종 세제 혜택과 보조금 지급을 통해 친환경차 개발 및 수요촉진을 장려하고 있는 추세이다.

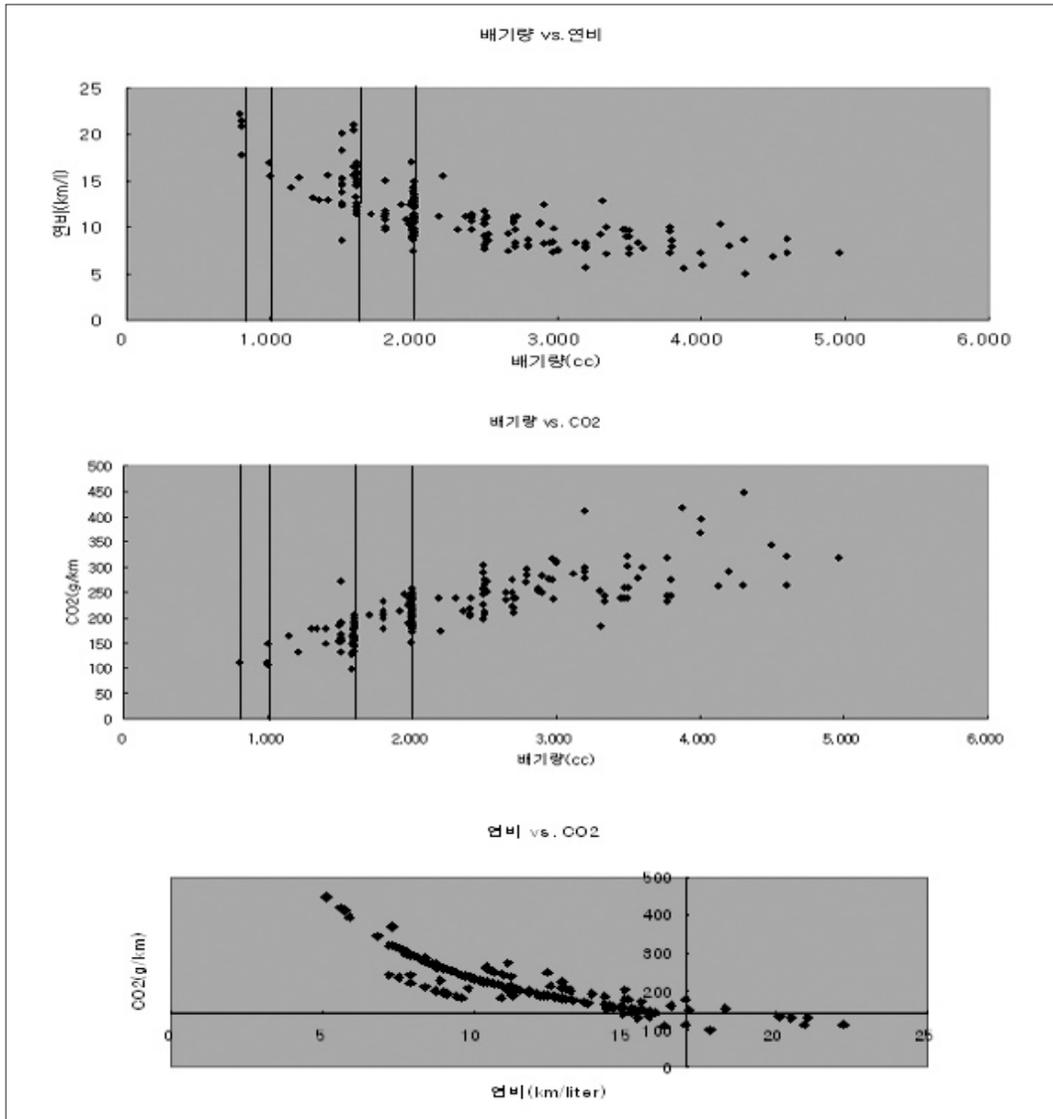
국가별 자동차관련 세제 과세방식을 살펴보면, 덴마크 등 일부국가는 연비기준과 연료형태에 따라 세액을 차등적용 중이나, 대부분 EU 국가는 CO₂ 배출량에 따라 세액을 산정하여 부과하고 있다. 이러한 과세 방식은 국가별로 다양하게 운영되나, 크게 2가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째, CO₂ 배출량(연비)에 따라 구간을 구분하여 세액(세율)을 차등 설정하는 방식과 둘째, 배기량기준에 추가하여 CO₂ 배출량(연비)에 따라 자동차 세액을 조정하는 방식이다. 첫 번째 방식은 덴마크, 영국, 프랑스, 핀란드, 룩셈부르크, 스웨덴 등이 시행하고 있으며, 사이프러스와 네덜란드 등은 두 번째 방식을 선택하고 있다.

우리나라도 최근 자동차관련 제도를 환경친화적으로 개편할 필요성이 대두됨에 따라, 소비자의 합리적인 자동차선택을 유도하기 위한 “자동차에너지소비효율 및 등급표시에 관한 규정”이 2008년 3월 개정되어, 2008년 8월부터 본격적으로 운영되고 있다. 우리나라의 경우 연비는 1989년 4월부터 측정관리하고 있으며 2003년부터 측정방법을 변경하여 시행, 그리고 CO₂ 배출량은 2005년부터 측정하기 시작하여 2008년 8월부터 연비·등급 라벨에 병행하여 표시하기 시작하였다. 자동차 연비(km/l)는 정해진 양의 연료로 자동차가 달릴 수 있는 거리를 표시한 것하며, 주로 1리터의 연료로 달릴 수 있는 km를 단위로 사용한다. 이는 연료소비의 에너지효율성을 논의할 때 사용하는 기준으로, 1리터의 연료로 주행할 수 있는 거리로서 숫자가 높을수록 에너지효율이 우수한 자동차를 의미한다. 그리고 자동차의 CO₂ 배출량(g/km)이란 1km를 주행할 때 배출하는 CO₂의 양(g)으로서 자동차의 환경효율성을 의미하며 숫자가 낮을수록 친환경 자동차를 의미한다.

우리나라의 2009년 신규 등록 차량의 CO₂ 배출량과 연비의 상관관계를 차량연료별로 살펴보면, 가

령, 휘발유 차량을 기준으로 하여 2015년 국가 환경목표치로 설정된 CO₂ 배출량 140g/km, 연비 17km/l의 기준 축으로 좌표로 하여, 경유 차량은 휘발유 차량의 분포선보다 상단측에, LPG 차량은 하단측에 분포하여, 동일연비의 경우 환경효율성 측면에서 큰 차이를 보이고 있다.

[그림 3] 우리나라 승용자동차의 특성 분포 (2009년)



전 세계적으로 자동차 관련 세제는 단순히 세수확보 뿐만 아니라 자동차 자체가 가지는 도로이용, 교통혼잡, 소음, 대기오염에 대한 외부효과의 효과적 억제라는 정책요소들이 가미되어 있다.³⁾ 현행 배기량 기준 세제의 기준 변경 및 개선이 필요할 경우, 유류 과소비 억제 및 자동차의 환경친화성 강화를 위해 연료의 환경 및 에너지효율 측면에서 CO₂ 배출량이나 연비에 따라 차등과세 도입 등을 세수중립적 차원에서 점진적으로 반영할 필요가 있다. 중장기적으로는 지속적인 소득향상과 기술진보로 인하여 자동차 개별소비세의 사치억제 과세기능은 점차로 약화되어 갈 것으로 예상되며, 교통혼잡이나 환경오염이라는 새로운 형태의 사회적 비용(외부불경제)을 줄이기 위해 교정적(corrective) 물품세 기능이 점차로 부각되어 갈 것으로 보인다.

〈표 6〉 자동차세제의 연비와 CO₂ 배출량 기준의 비교

기준	장 점	단 점
연비	<ul style="list-style-type: none"> ● 에너지소비절약을 주요 정책 목표 ● 자동차업계의 규제 순응이 용이 ● CO₂ 배출량에 비해 자료 누적량이 풍부 ● 최대 수출 시장인 미국이 연비 규제 중 	<ul style="list-style-type: none"> ● 연료별 에너지소비효율만을 고려하여 각종 오염물질 배출의 특성의 감안이 부족 ● 근본적으로 연비를 통한 CO₂ 배출량 통제라는 간접 규제 방식으로 환경관리의 부분지표(partial index) 관리에 불과 ● EU중심의 온실가스 배출 규제 확산 추세와는 거리가 있음 ● 연료별 오염물질 특성의 감안이 부족 ● 보통 에너지소비절약은 주요 목표로 설정하나, 이는 사적이득에 포함되어 소비자로서 하여금 오히려 주행 거리를 높여 에너지소비를 증가시킬 우려(rebound effect) 존재
CO ₂ 배출량	<ul style="list-style-type: none"> ● CO₂ 저감을 주요 정책 목표 ● 녹색성장 정책 구현 및 외부성 교정세적 개념에 근거한 직접적 수단 ● 생활소비재 등에 CO₂ 배출량 적용이 확산 되는 추세로서 향후 국민적 이해와 친환경 정책과의 연계가 용이 ● 많은 국가들이 CO₂ 배출량 기준의 세제를 적용 중 	<ul style="list-style-type: none"> ● 자동차 업계는 연비 규제에 보다 익숙 ● 도입 초기 연비에 비해 국민의 이해 곤란 ● '08년 8월부터 표시, 기존 차량에 대한 누적 자료가 부족

자료 : 김승래(2010)

3) 가령, 현행의 자동차 개별소비세의 누진적 성격은 조세의 형평성(소득재분배) 기능과 에너지 절약 및 경형 및 중소형 차량 보급 확대를 통한 교통난 및 주차난 해소 등의 정책적 목적을 가지고 있음에 유의할 필요가 있다.

이러한 자동차관련 세제의 친환경적 전환하기 위해서, 우리나라도 과세기준으로 연비 또는 CO₂ 배출량을 도입하는 방안에 대한 검토가 필요하다. CO₂ 배출량을 줄이기 위해서는 반드시 연비를 향상시켜야 하므로 CO₂ 저감 기술과 연비 향상 기술은 차이가 없으나, 과세 기준으로서 연비는 자동차 업계의 규제 순응이 용이하고, CO₂ 배출량은 저탄소 녹색성장 정책 구현의 직접적인 수단이 된다. 다만 우리나라는 CO₂ 배출량에 대한 자료를 2008년 8월부터 의무적으로 표시하였기 때문에 기존 차량에 대한 누적 자료가 부족한 실정이다. 반면, 연비 기준은 유종별로 세율구간을 달리 설정해야 환경효과적이므로⁴⁾ 세율체계가 복잡해지고, 간접적인 CO₂ 배출량 통제 수단이며, 단기적으로 연비 기준 채택 후 추후 CO₂ 배출량으로의 변경은 잦은 과세 체계 변경으로 인한 조세행정의 불안정성을 초래할 수 있다.

현행 자동차세제의 과세표준(tax base)을 배기량기준(cc)에서 CO₂ 배출량으로 변경할 때, 기본적으로 보너스-멀러스 체계에(Bonus-Malus System) 입각하여 세율을 세수중립적으로 설계할 필요가 있다.⁵⁾ 가령 영국은 CO₂ 배출량 기준의 자동차 세제 도입 당시, 대체로 CO₂ 배출량이 낮은 소형차 이하는 세율이 인하되고, 준중형 이상은 인상되는 방식을 채택하였다. 그리고 앞에서 살펴본 바와 같이 연비 기준의 경우는 세율구조를 연료별(유종별)로도 차등화하면, CO₂ 배출량 절감목표를 보다 잘 반영하게 된다. 따라서 동일 연비를 가지는 차량의 경우에도, 유종별로 CO₂ 배출량이 다르므로, 유종별로 차등화해야 한다. 또한 연비 기준으로 과세할 경우에는 환경목표로서 CO₂ 배출량 목표치(140g/km)에 준하여 휘발유, 경유, LPG 등 차량의 연료별로 연비 목표치, 과세구간 및 세율체계 등을 다르게 설정해야 효과적이다. 한편, 자동차관련 세제를 과세표준으로서 연비나 CO₂ 배출량을 기준으로 점진적으로 개편해 나갈 경우, 이러한 과정에서 차종별 과세 형평성 확보, 조세 역진성 최소화, 지방세수의 안정성 등을 위해 적절한 세율 체계를 검토할 필요가 있다.

현행 배기량 기준으로 과세되고 있는 자동차세제를 연비나 CO₂ 배출량 기준으로 전환하여 국내 온실가스 배출을 억제하고자 할 경우에는, 탄소 배출량이 높은 차(낮은 차)는 현재 세액 보다 가중(경감) 되도록 설계하여야 한다. 연비나 CO₂ 배출량 기준 미충족 차량에 대해 현행대비 증과하여 교정과세 기

4) 단일연비 기준으로 자동차세제를 설계하면 휘발유, 경유, LPG 등 연료별 CO₂ 배출량의 차이를 세율체계에 반영하지 못하므로, 연비 기준 채택 시 연료간 과세 형평성을 위해서는 유종별로 세액을 달리 설정해야 효과적이다. 가령, 덴마크의 자동차세제의 경우, 연비기준 과세방식으로 부과되 유종별로 구분하여 휘발유와 디젤차량에 대해 차등과세하여 친환경경제적 특성을 보완하고 있다.

5) 세율체계의 설계에 대한 보다 자세한 내용은 김승래(2010) 참조.

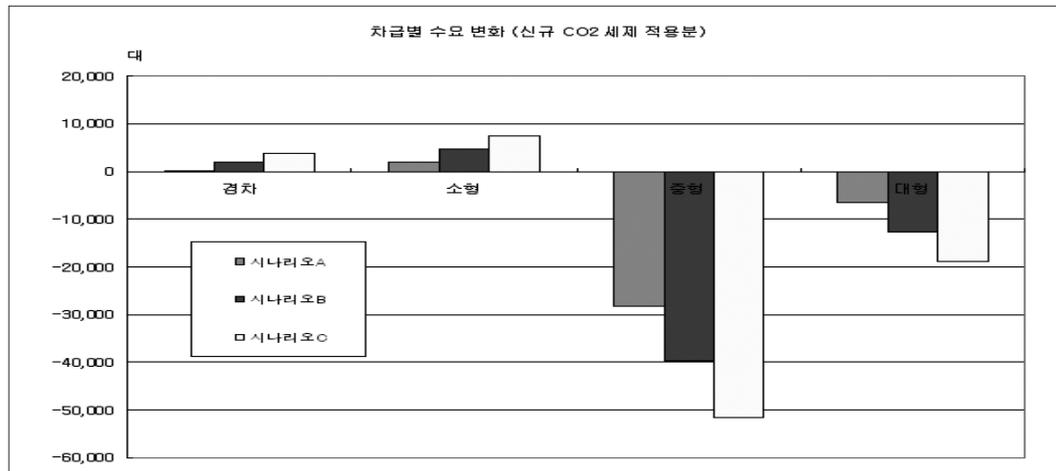
특집

글로벌 경제환경변화와 지방세 정책

능을 강화함과 동시에 국가 목표 및 기술 여건을 반영한 연차별 세액 구조의 조정도 필요하다. 즉 2015년까지 140g/km라는 CO₂ 배출량 규제의 국가 목표의 단계적 달성과 국내 자동차 업계의 기술 향상을 감안하여 가령 2년 단위로 세액 구조를 마련할 필요가 있다. 또한 자동차 수요측면에서 소비자의 구매 패턴 변화를 촉진하기 위하여 CO₂ 배출량이 낮은 차량 구매자는 지속적인 세액 절감 혜택을 부여하고, CO₂ 배출량이 높은 차량 구매자는 단계적으로 세액 가중하여야 한다.

이와 같이 자동차세제를 환경친화적으로 개편함에 있어서, 세제의 개편범위는 우선적으로 현행 배기량(cc) 기준의 비영업용 승용차에 대하여 연비나 CO₂ 배출량 등 친환경세제로의 전환을 고려할 필요가 있다.⁶⁾ 우리나라의 현행 배기량 기준의 자동차세를 친환경 자동차 보급 촉진을 위하여 CO₂ 배출량 기준으로 개편할 경우, 소비자 수요 행태가 변할 것으로 예측된다. 가령 김승래(2010)의 모의실험 분석에 따르면 신규 승용자동차의 수요에 대하여 현행 자동차세의 과세기준을 엔진 배기량 기준에서 CO₂ 배출량 기준으로 4단계, 7단계, 11단계 등으로 변경하면 신규 차량의 평균 CO₂ 배출량이 점차 감소할 것으로 나타났다.

[그림 4] 친환경 자동차세 개편의 승용차 수요 변화



자료 : 김승래(2010)

6) 화물차, 특수차 등 기타 차량들은 향후 측정 기술여건 및 제도적 기반 마련에 따라 중장기적으로 친환경세제로 전환하는 것이 바람직하다.

이에 따르면 현행 평균구간(180-200g/km) 미만의 승용차 수요가 늘고, 그 이상 구간의 승용차 수요는 감소한다. 또한 소형차 이하의 세부담 감소 및 중형 이상은 세부담이 상대적으로 증가하여 경차, 소형차의 수요가 진작되고, 중형, 대형차의 수요는 억제가 되는 효과가 있다. 결국 상대적으로 CO₂ 배출량이 작은 차량들의 시장 비중이 점진적으로 증가하게 된다.

한편, 하이브리드 자동차는 현재 취득단계 등에서 보조금 지급 등 세제혜택을 부여하고 있을 뿐만 아니라, 대부분의 하이브리드 자동차의 CO₂ 배출량이 낮고 또는 연비는 높기 때문에 일반차량과 동일한 세율체계를 적용하는 것이 타당하다. 그리고 전기차는 초기시장 형성 지원, 운행단계에서 CO₂ 배출이 없는 특성을 고려하여 신규 기준의 일반 승용자동차세 세율체계(안)이 마련되면 전기차는 최저 수준(8만원~10만원)에 상응하는 세액 부과할 수 있다.

전기차는 배터리가격 인하, 충전소 설치 등 인프라 구축에 많은 비용과 시간 소요되므로, 시장 성숙 여건을 고려하여 전기차에 대한 별도 세율체계 마련할 필요가 있다. 2015년 이후 자동차 에너지효율 제도를 보완하여 전기차는 전력사용량(kWh)에 대한 주행거리(km)로 연비(km/kWh)를 표시할 계획으므로, 전력사용량에 기초한 과세 체계로 전환을 검토하는 것이 바람직하다. 기타 친환경자동차로 대체연료 사용차량은 영국 등 해외사례와 같이 과세구간별로 기존연료차량 대비 일정액을 경감한 저세율 구조 적용하는 방안을 강구할 수 있다.

마지막으로 자동차의 친환경경제 개편시 환경기준에 따라 과세구간을 세분화 할수록 고 CO₂ 배출(또는 저연비) 차량들의 세부담이 더욱 증가하므로, 세제개편 초기에는 조세제도 복잡성과 행정비용, 일부 대형차량 세부담 급증, 한미 FTA 등 수입차 통상문제 등을 피하는 범위 내에서 세부담 상한제 등을 적용할 필요가 있다. 또한 국가 환경목표의 최대 달성을 위한 과세구간의 세분화 정도도 초기에는 현실성 있게 조정하여 정책수용성을 제고할 필요가 있다. ☺

< 참고 문헌 >

- 국세청, 「국세통계연보」, 1998-2009
- 기획재정부, 「조세개요」, 2009. 9.
- 김승래, 「녹색성장을 위한 탄소세 도입방안」, 『재정포럼』 5월호, 한국조세연구원, 2009. 5.
- _____, 「녹색성장과 조세」, 『한국경제연구』 제28권 제1호, 한국경제연구학회, 2010. 3.
- _____, 『친환경 자동차세제 개편방안: 자동차세를 중심으로』, 한국조세연구원, 2009. 12.
- _____, 『친환경 자동차세제 개편방안』, 한국조세연구원-행정안전부 공청회 자료(한국거래소, 2010. 5. 4), 2010. 5.
- _____, 『친환경 자동차세제의 정책사례와 시사점』, 『재정포럼』 6월호, 한국조세연구원, 2010. 6.
- 김승래 · 박상원, 『자동차 분야 세제개편 영향 분석: 한미 FTA 통상 관련 세제개편의 효과분석을 중심으로』, 한국조세연구원, 2006.
- 나성린, 「환경세 도입가능성과 그 경제적 효과: 선진국의 환경세」, 국제무역경영연구원, 1998.
- 녹색성장위원회, 『녹색성장 국가전략 및 5개년계획(2009~2013)』, 2009.7.
- 수입자동차협회 홈페이지 통계자료(<http://www.kaida.co.kr>).
- 이영희 외, 「환경친화적 자동차 관련세제의 구축방안」, 한국지방행정연구원, 2002.
- 일본 환경성, “주요국 기후변화대응 및 환경세 국제동향”, 2009.
- 외교통상부, 「한미 자동차 통상현안」, 통상교섭본부, 2006.3.
- 한국자동차공업협회, 「자동차등록 통계월보」, 각 연도
- 행정안전부, 「지방세정연감」, 1998-2008 및 2009 내부자료
- ACEA, Motor Vehicle Taxation in Europe, 2009.
- Federal Highway Administration 홈페이지 (<http://www.fhwa.gov>).
- Fershtman et al., “Estimating the effect of tax reform in differentiated product oligopolistic markets”, Journal of Public Economics, 1999.
- Fischer, C. and R. Newell, “Environmental and Technology Policies for Climate Mitigation”, Journal of Environmental Economics and Management, Vol. 55, No. 2, 2007.
- HM Treasury, “Building a low-carbon economy: implementing the Climate Change Act 2008”, 2009. 4.
- Stern, N., “The Economics of Climate Change”, American Economic Review 98(2), 2008.