



유럽의 자동차관련세 제도

이삼주 / 한국지방행정연구원 수석연구원
 이상범 / 전주공업대 강사

I. 서 론

자동차와 관련된 조세는 대부분의 국가에서 중요한 세입원으로 역할을 하고 있다. 이러한 자동차관련 조세에 대한 의존은 우리나라에서도 예외는 아니다. 또한 자동차가 보편화된 현 시점에서 우리나라의 자동차관련세는 그 동안 자동차에 부과되는 조세의 종류가 많고 과세단계별로 다양하게 구성되어 있어 세율체계 및 세목이 복잡하다는 논의가 꾸준히 제기되고 있다.

한편 한·미 자동차 협상 그리고 차령에 따른 자동차세의 감세 등 자동차를 둘러싼 조세환경 역시 대단히 급격하게 변화하고 있다. 이러한 상황속에서 외국의 자동차관련세 현황을 살펴보는 것은 우리나라 자동차관련세의 정책결정을 하는데 유용한

과정이 될 수 있을 것으로 판단된다.

이와 같은 인식 하에서 유럽공동체에 속한 국가들의 자동차관련세, 세목, 과세표준, 세율 등을 살펴보고자 한다. 그 이유는 유럽공동체에는 많은 국가들이 구성되어 있다는 점에서 보다 다양한 제도의 구성상태를 벤치마킹할 수 있는 장점이 있기 때문이다.

유럽연합의 국가들은 자동차관련세가 다양하게 구성되어 있지만, 이를 각 단계별로 유형화하면 첫째, 취득·구매·등록단계에 부과되는 세로 부가가치세, 등록세가 있으며, 둘째, 보유단계에서 부과되는 조세로 자동차세(Circulation taxes), 자동차보험세가 있고 그리고 셋째, 직·간접으로 자동차 사용과 관련된 세로서 연료세, 통행세 등이 있다. 따라서 여기에서는 각 과세단계별로

<표 1> 유럽연합의 자동차 관련조세

구 분	취득단계			보유단계		운영단계		
	자동차 구입의 VAT	등록세	등록 수수료	자동차세	자동차 보험세	유류소비세 와 VAT	통행료	유로비넷 시스템
벨기에	*	*	*	*	*	*	*	*
독일	*		*	*	*	*	*	*
덴마크	*	*	*	*	*	*	*	*
스페인	*	*	*	*	*	*	*	
그리스	*	*		*	*	*	*	
프랑스	*	*		*	*	*	*	
이태리	*	*	*	*	*	*	*	
아일랜드	*	*		*	*	*	*	
룩셈부르크	*		*	*	*	*		*
네델란드	*	*	*	*	*	*		*
오스트리아	*	*		*		*	*	
포르투갈	*	*	*	*		*	*	
핀란드	*	*		*	*	*	*	
스웨덴	*	*	*	*		*	*	
영국	*			*	*	*	*	

* 유로비넷시스템(Eurovignette system): 차중이 12t을 초과하는 차량에 대해서 징수하는 통행료.

구분하여 유럽 연합국가의 자동차관련세를 세목, 세율, 과세표준 그리고 국가별 특징 등을 살펴보고자 한다.

II. 유럽연합국가의 자동차 관련세 개관

1. 취득과정에서 부과되는 세

취득단계에서는 부가가치세와 등록세가 부과되고 있으며 부가가치세는 세전 자동

차가격의 15%~25% 수준을 부과하고 있다. 유럽에서는 신차(new car)를 구입할 경우에는 대부분 부가가치세가 부과되는데, 이때 일부의 국가에서 신차의 개념은 주행거리 6,000km 이하 및 차령 6개월 이하의 경우가 포함되고 있다. 또 일부국가에서는 차령의 감가상각을 인정하는 경우도 있으며 운행거리를 기준으로 상각하고 있는데 이 경우 50%까지를 감가상각하고 있다. 그리고 스웨덴, 핀란드, 오스트리아, 포르투갈 및 아일랜드 등의 등록세는 부가가치세의 일정부분을 과세표준으로 하고 있다.

<표 2> 승용차와 자동차 연료에 대한 VAT 비율

(단위: %)

구 분	VAT 비율			
	승용차	디젤차량	무연휘발유	유연휘발유
벨기에	21.0	21.0	21.0	21.0
독일	25.0	25.0	25.0	25.0
덴마크	15.0	15.0	15.0	15.0
스페인	16.0	16.0	16.0	16.0
그리스	20.6	20.6	20.6	20.6
프랑스	18.0	18.0	18.0	18.0
이태리	21.0	21.0	21.0	21.0
아일랜드	19.0	19.0	19.0	19.0
룩셈부르크	15.0	15.0	12.0	15.0
네델란드	17.5	17.5	17.5	17.5
오스트리아	20.0	20.0	20.0	20.0
포르투갈	17.0	17.0	17.0	17.0
핀란드	22.0	22.0	22.0	22.0
스웨덴	25.0	25.0	25.0	25.0
영국	17.5	17.5	17.5	17.5

한편 자동차의 등록과 관련해서는 등록세와 등록수수료가 있는 바, 이중 등록세는 재원조달을 위해 그리고 수수료는 등록비용을 조달하기 위해 징수하고 있다. 유럽연합국 중 12개 국가에서는 등록세를 부과하고 있으며, 독일은 등록수수료를 징수하고 있다. 등록세와 등록수수료 모두를 징수하고 있는 국가는 영국이 유일하다. 등록세는 차량등록시 또는 등록 이전에 부과되는데 일반적으로는 처음 등록할 때 한번만 부과되는 특징이 있다. 그러나 일부국가에서는 소유주가 변경될 때마다 등록세를 부과하는 경우도 있다.

자동차 번호판은 등록세를 완납한 후에

발급하고 있으며, 이러한 등록세의 과세표준은 자동차의 가격, 무게, 크기, 소비되는 연료의 종류 등 매우 다양하게 구성되어 있다. 이러한 과세표준은 국가별로 차이가 발생하고 있는데, 일례로 덴마크의 경우는 자동차 가격으로만 구성되어 있는데 반해, 핀란드는 여러 과세표준이 복합적으로 이루어져 있다. 오스트리아는 자동차가 소비하는 연료의 평균을 기준으로 하고 있다.

등록세의 과세주체와 관련하여, 대부분의 국가에서는 취득단계의 세가 국세위주로 구성되어 있는데 반해, 프랑스의 경우는 지방정부에서 과세하는 세율에 한하여 그 지역의 수입으로 이용하고 있으며, 또 이탈리아

<표 3> 각국의 차종별 등록세 과세 현황

구 분	승용차	오토바이	버스(9인승이상)	트럭(12t 이상)
벨기에	○	○	×	×
덴마크	○	○	○	×
스페인	○	○	×	×
그리스	○	○	○	○
프랑스	○	○	○	○
이태리	○	○	○	○
아일랜드	○	○	○	○
네델란드	○	○	×	×
오스트리아	○	○	×	×
포르투갈	○	○	×	×
핀란드	○	○	×	×
스웨덴	×	○	○	○

아 역시 일부를 지방세로 하고 있어 다른 유럽연합국가와 차별적인 정책을 수행하고 있는 것으로 보여진다.

한편 등록세는 승용차를 위주로 부과되며 버스나 수송용 차량은 감면되고 있다. 반면에 스웨덴만은 승용차를 제외한 모든 차량에 대하여 등록세를 부과하고 있어 다른 나라와 좋은 대조를 이루고 있다. 다음의 <표 3>은 차종에 따라 부과되는 등록세가 유럽연합 국가별로 차이가 발생하고 있음을 보여준다.

지금까지 유럽연합국가에 형성되어 있는 자동차관련세 중에서 취득단계에서 부과되는 세목들에 대하여 살펴보았다. 유럽연합국가에서 자동차 취득과정시 부과되는 세목의 특징은 자동차의 가격이 중요한 과세표준으로 되어 가고 있다는 점이며, 이외에도 세목 및 과세표준이 매우 다양하게 구

성되어 있다는 것이다. 그러나 이러한 다양성 가운데서도 과세표준과 세율면에서 몇 가지 유형화할 수 있는 특징이 발견된다.

먼저 과세표준과 관련하여, 승용차에 부과되는 과세표준이 1500cc와 2000cc를 기준으로 단계화되어 있다. 둘째로 세율측면에서 세전가격의 0%에서 200%까지 매우 편차가 크게 나타나고 있다. 가장 높은 세율을 부과하고 있는 나라는 덴마크, 그리스, 핀란드, 포르투갈 등이며¹⁾ 가장 낮은 세율을 부과하고 있는 나라의 경우 등록세는 없이 부가가치세만을 부과하고 있는 경우도 나타나고 있다.

<표 4>는 유럽연합국의 자동차관련세중 취득단계에서 부과되는 세목의 종류 및 과

1) 신차의 경우이며 중고차의 경우에는 그리스가 460%로 가장 높은 세율을 부과하고 있다.

<표 4> 유럽연합국의 승용차 취득단계에 부과되는 세목의 종류 및 과세표준

국가별	세목	과세표준	세율	비고
벨기에	등록세	마력	2,500에서 200,000 BFR	
덴마크	등록세	판매가격	최초 34,400 DKR의 105% 나머지의 180%	
그리스	특별소비세	가격과 배기량	1200cc이하: 8% 1201-1800cc: 12% 1800이상: 16%	
	등록세	과세가치	신 차: 과세가치의 75% 이하 중고차: 과세가치의 475% 이하	과세가치= FOB + 수입 커미션+운송료 + 보험료
스페인	등록특별세 (special tax on registration)	신차: 부가가치세의 일부 중고차:시장가격	· 휘발유(1600cc 미만) 또는 경 유(2000cc 미만): 7% · 휘발유(1600cc 이상) 또는 경 유(2000cc 이상): 12%	
프랑스	등록세	마력	마력당 95-195 FF	지방정부에서 징수
이일랜드	등록세	시장가격	· 2500cc까지: 23.2% · 2500cc 초과: 29.25%	
이태리	등록세	마력	· 신차: 270,000 또는 702,00 ITL · 중고차: 270,000-702,000 ITL	주정부와 지방정부 에서 징수
네델란드	등록세	순장부가격	· 휘발유: (가격×0.452)-3,393 · 경유: (가격×0.452)-1,278	
오스트리아	연료소비세	가격과 연료소비 량	휘발유소비량의 0에서 16%	
포르투갈	자동차세	배기량	CC당 626~2186 ESC	
핀란드	자동차세	가격	가격의 100%	

세표준 등을 요약한 것이다.

2. 보유과정에서 부과되는 세

보유단계에서 부과되는 자동차관련세는 크게 자동차세와 자동차보험세로 구분할 수 있다. 자동차세는 도로를 이용하는 권리를 부여하고 있기 때문이라는 근거하에 모든 유럽연합국가에서 채택하고 있는 세목

으로 승용차 및 영업용 차량에 대하여 부과하고 있다.

승용차에 부과되는 자동차세는 영국과 같이 단일과세표준²⁾을 설정하고 있는 나라가 있는 반면에, 대부분의 국가에서는 배기량, 차중, 크기, 차령 등 다양한 과세표준을 설정하고 있는 나라도 있다. 또 스웨덴, 벨기에, 덴마크, 핀란드 등은 휘발유차량에

2) 영국은 매년 145 파운드를 부과하고 있음

<표 5> 유럽연합의 승용차에 대한 자동차세

구분	세목	과세표준	비고
벨기에	자동차세	차량크기 - 누진세	
	보정세	차량크기 - 누진세	디젤차량에만 부과
독일	자동차세	차량크기	배기물질 초과차량 과징
덴마크	자동차세	차량무게 - 누진세	휘발유 이외의 차량에 부수적인 세금 부과
스페인	자동차세	차량크기와 등록지 - 누진세	지방정부 조세부과
	경제활동세		자동차세의 한 부분으로 부과
그리스	자동차세	차량크기 - 누진세	처음 5년동안 신차구입제도에 의해 구입된 차량 면제
프랑스	자동차세	마력, 차령, 연료의 종류, 등록지 - 누진세	디젤차량에 낮게 부과
이태리	자동차세	마력, 등록지 - 누진세	지역적으로 세율 결정
아일랜드	자동차세	차량크기 - 누진세	
룩셈부르크	자동차세	차량크기	
네델란드	자동차세	차량무게, 등록지, 사용연료	디젤차량에 높게 부과, 전기차량에 낮게 부과
오스트리아	자동차세	마력 - 누진세	
포르투갈	자동차세	사용연료, 차량크기, 전기차량일 경우 전압, 차령 - 누진세	등록지에 따라 독립적 세율, 그러나 세입은 자동차 소유주의 지역으로 할당
핀란드	자동차세	차량무게	디젤차량에만 부과
스웨덴	자동차세	차량크기	디젤차량에 높은 세율, 허용 기준 배기가스량 이하의 차량은 5년간 면제, 차령 30년 이상도 면제
영국	자동차세	일괄세(모든 승용차 세율동일)	

* 보정세(Compensatory tax)란 휘발유 차량보다 낮은 소비세를 지불하는 디젤차량에만 이를 보정하기 위해 부과하는 세입

비해 경유차량의 자동차세가 높고 프랑스는 그 반대의 현상이 나타나고 있다.

자동차세의 과세주체와 관련해서, 벨기에, 이태리, 포르투갈, 스페인 등은 자동차세가 지방세로 구성되어 있어 세수입은 물론 세율까지도 지방정부가 결정하고 있다. 반면에 프랑스, 스웨덴, 네델란드 등은 자동차등록지에 따라 세율이 달라지며 그 수입도 중앙정부의 예산으로 귀속되고 있다.

이러한 자동차세의 징수 여부확인에는 차창에 부착하고 있는 납세필영수증 또는 이와 유사한 표시 등으로 하고 있다.

한편 자동차보험세는 자동차보험액을 과세표준으로 하며 자동차보험에 부가하여 징수하되, 일반적인 조세의 형태를 취하고 있으나 자동차보험과 매우 유사한 특징을 갖고 있다. 대부분의 유럽국가에서는 자동차보험세를 부과하고 있는데 일부국가에서

<표 6> 유럽연합의 자동차보험세

구분	과세표준	세율	면제	비고
벨기에	보험료	모든 차량 보험의 9.25%	중장비는 1.4% 할인	
독일	보험료	15%		모든 보험에 적용
덴마크	보험료	일반 세율 50%, 버스 40%	상업용 차량 면제	제3자 자동차보험 정책에 의해서만 부과됨
그리스	보험료	10%	개인의 비영업용 차량에만 부과	
	보험료	2%인지세		
스페인	보험료	0.5%		생명보험과 수출신용보험을 제외한 모든 보험에 부과
프랑스	보험료	18%	상업용 차량 면제(화물무게 3.5t 이상)	
이태리	보험료	12.5%		
아일랜드	보험료	2%		생명보험을 제외한 모든 보험에 부과
룩셈부르크	보험료	4%		
네델란드	보험료	7%		
오스트리아	보험료	11%		모든 보험에 부과
포르투갈	보험료	5%		
핀란드	보험료	22%		
영국	보험료	2.5%		일반보험의 모든 유형에 부과

* 스웨덴은 자동차보험세를 징수하지 않음

는 보험에 부과되는 보통세의 형태를 나타내고 있고, 또 다른 국가에서는 다른 보험에는 부과하지 않고 자동차보험에만 부과하는 형태를 취하고 있다.

결론적으로 유럽연합국가의 자동차관련세 중에서 보유단계에서 부과하는 세목은 자동차세와 자동차보험세가 있으며 이중 절대적인 비중을 차지하고 있는 세목은 자동차세라고 할 수 있다. 이러한 자동차세는 국가별로 차이가 발생하고 있는데 승용차

에 대한 자동차세의 세율이 가장 높은 국가는 덴마크, 네델란드, 아일랜드 등으로 연간세액이 100에서 884 ECU이다. 그리고 대부분의 국가에서 승용차와 영업용차량간에는 다른 세율을 부과하고 있으며 중장비의 경우 최고세율과 최저세율간에 약 10배의 차이를 보이고 있는 곳도 있다. <표 5>와 <표 6>은 유럽연합의 자동차세와 자동차보험세에 대하여 요약한 것이다.

3. 사용과정에서 부과되는 세

자동차의 사용과정에서 부과하는 세목으로는 연료세와 통행세가 있으며 또 유럽연합의 특이한 제도로써 신차구입 촉진 제도(car scrapping schemes) 등이 있다.

가. 연료세

일반적으로 자동차연료는 부가가치세, 개별판매세, 저유세, 환경세 등 다양한 형태의 조세가 부과되고 있다. 즉, 연료는 부가가치세 및 개별소비세 외에도 다양한 조세가 부과되고 있는데 여기에는 탄소세(스웨덴, 덴마크, 네델란드, 핀란드), 유류저장세(핀란드, 네델란드, 독일) 등이 있다. 자동차에 사용되는 연료에 부과되는 부가가치세는 15%(독일)에서 25%(스웨덴, 덴마크) 사이에서 결정되고 있다. 그러나 포르투갈은 디젤에 5%를 감면하고 있으며 반면에 룩셈부르크는 무연휘발유에 12%를 감면하고 있다.

유럽공동체는 연료소비세의 최저율(minimum rates of excise duty)을 제한하고 있는데 각 국에서는 무연, 유연, 디젤 등에 하나의 최저율을 적용하도록 하고 있으며 이 경우 유연휘발유에는 무연보다 높은 비율을 적용하고 있다. 다시 말해 유럽공동법(Community law)은 무연휘발유보다 유연휘발유에 높은 세율을 부과토록 규정하고 있을 뿐만 아니라 디젤에 대한 세율을 휘발유보다 낮게 설정토록 하고 있다.

이에 따라 영업용 차량의 주요 연료는 일반적으로 디젤을 사용하는 경향이 나타나고 있다. 예외적으로 영국만이 디젤과 휘발유에 동일한 세율을 부과하고 있다. 반면에 스웨덴과 핀란드는 환경오염을 기준으로 두 개의 연료간에 차별적인 세율을 부과하고 있다.

결론적으로 유럽연합국들이 자동차연료에 부과하는 유형은 다양하게 나타나고 있는데 먼저 디젤, 무연, 유연 등 연료의 종류에 따라 부과되는 세율은 1000 리터당 220에서 250 ECU로 차별화되어 있다. 이러한 현상은 천연가스와 LPG간에는 더 크게 나타나고 있는데 그 차이는 톤당 776 EDU이다. 실제로 유연휘발유에 부과되는 세율이 높은 나라는 프랑스, 핀란드, 네델란드, 이태리 등이며 반면에 스페인, 룩셈부르크, 그리스 등은 낮은 세율을 부과하고 있다. 그러나 모든 국가에서 무연휘발유에 부과하는 세율은 유럽공동체 최저세율인 1000리터당 337EDU를 훨씬 상회하고 있다.

<표 7>은 유럽연합국들이 자동차연료에 부과하고 있는 모든 간접세가 표시되어 있다.

나. 통행세

자동차연료에 조세를 부과하는 것 외에도 대부분의 유럽연합국가에서는 자동차 사용에 따른 부담금을 징수하고 있다. 이러한 통행료는 도로 유지관리 명목으로 징수하고 있으며 그 형태는 사용료, 교량통행료 등 매우 다양한 형태로 구성되어 있고

<표 7> 자동차 연료에 대한 소비세

(단위: ECU)

구 분	유연휘발유	무연휘발유	디젤유	LPG	CNG/메탄
	1,000 리터	1,000 리터	1,000 리터	ton	ton
EC MINIMUM	337	287	245	100	100
오스트리아	482	416	291	262	64
벨기에	569	510	292	0	0
덴마크	530	447	308	353	89
핀란드	613	536	310	0	14
프랑스	617	576	358	123	143
독일	556	505	321	314	388
그리스	415	363	252	105	105
아일랜드	440	395	343	152	0
이태리	580	534	390	312	0
룩셈부르크	402	349	254	102	0
네델란드	597	531	320	51	57
포르투갈	503	469	327	103	103
스페인	396	363	264	776	776
스웨덴	566	503	298	300	404
영국	567	501	501	288	288
최저 세율	396	349	252	0	0
최고 세율	617	576	501	776	776

징수는 도로시설의 이용시에 부과하고 있다. 일부 국가에서는 중장비에 대해서도 사용자부담금을 징수하고 있으며 이러한 사용자부담금의 대표적인 사례는 유럽연합의 통합 통행료인 유로비넷(Eurovignette)으로 12톤을 초과하는 중장비에 대해서 통행료를 징수하는 제도이다. 통행료의 징수는 일정한 금액 또는 거리에 따라 부과하고 있으며 징수방법에 있어서 벨기에, 덴마크, 룩셈부르크 등은 오직 일년단위로 징수하는데 반해 독일, 네델란드 등은 일별, 주별,

월별로 징수하고 있다.

다. 신차구입 촉진 제도(car scrapping schemes)

이 제도는 차령이 오래된 차를 신차 또는 환경오염이 적은 차로 바꾸는 것을 촉진하는 제도로서 이태리, 아일랜드, 그리스, 프랑스, 스페인, 덴마크 등에서 제도화하고 있다. 다시 말해 신차구입 촉진 제도는 중고차를 새차로 변경 취득할 경우 조세감면

또는 조세지원을 함으로서 자동차로 인한 환경오염을 완화하고 자동차산업을 활성화 하기 위해서 시행하는 제도이다. 이 제도는 일반적으로 일시적인 정책수단으로 사용되는데 일례로 네델란드에서는 신차를 구입할 경우 중고차의 폐기비용이 감면되고 있다.

Ⅲ. 자동차 관련세의 정책목적

유럽연합국의 경우 자동차관련세의 부과 및 징수에는 조세수입의 증대 외에도 명확한 조세정책을 추구하고 있다. 이러한 자동차관련세의 조세정책은 환경, 지역, 산업, 사회, 에너지, 소득분배 그리고 교통정책 등 다양한 정책목적 들이 함유되어 이루어지고 있다. 이러한 목적을 달성하기 위하여 대부분의 국가에서는 세율을 결정할 때 조세목적에 고려하고 있다.

첫째, 환경오염과 관련하여, 모든 유럽연합국가들이 자동차관련세의 정책목적 중의 하나로 환경오염 완화정책을 추구하고 있다. 이러한 정책목적은 연료세의 차별화 정책으로 나타나게 되는데 대부분의 국가들이 무연휘발유에 비해 유연휘발유의 세율을 고율로 설정하고 있다. 뿐만 아니라 핀란드나 스웨덴의 경우는 환경오염을 기준으로 디젤과 휘발유의 세율을 차별화하고 있다. 심지어 스페인, 그리스, 오스트리아, 스웨덴의 경우는 환경오염과 관련된 정책이 등록세에도 반영되고 있다.

둘째, 교통정책과 관련하여, 대부분의 유럽 연합국가에서는 접근방법에서는 다소

차이가 있지만 자동차관련세를 설계할 때, 교통정책 목적을 고려하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이러한 예로는 유로비넷에 대한 사용자부담금의 부과에서 잘 나타나고 있다. 실제로 자동차세, 사용자부담금, 등록세의 경우는 이러한 정책목표가 두드러지게 나타나고 있는 세목이라고 할 수 있다. 다시 말해 원칙적으로는 이러한 세목의 세율을 결정할 때 차의 중량에 따른 도로 파손 등을 고려해야 하나, 결과적으로는 낮은 세율을 부과함으로써 교통정책을 실현하고자 하는 목적이 드러난다고 할 수 있다.

셋째, 소득재분배와 관련하여, 자동차관련세의 세율을 결정할 때, 소득재분배도 고려요인으로 작용하고 있다. 다시 말해 포르투갈의 경우 자동차세 및 등록세는 배기량을 기준으로 누진적으로 형성되어 있다. 그것은 고소득자가 보다 대형차량을 구입할 것이라는 가정 하에서 이루어진 것으로 볼 수 있다.

넷째, 지방정부의 재정지원과 관련하여, 일부 국가의 자동차관련세는 지방정부의 재원을 지원하기 위하여 설정된 경우도 있다. 즉, 일부 국가의 경우는 자동차가 등록된 지역에 조세수입의 일부를 배분하고 있으며, 특히 이태리의 경우는 자동차등록세를 아예 지방세로 편성하고 있다.

다섯째, 지역적 목적과 관련하여, 일부 국가에서는 지역균형발전 차원에서 낙후된 지역에서 등록된 차량에는 저율의 세율을 부과하는 정책을 형성하고 있다. 일례로 프랑스, 이태리, 스페인 등은 자동차의 등록지에 따라 차별적인 자동차 세율을 적용하

<표 8> 유럽연합국가들의 자동차관련세 정책목표

구 분	조세수입	환경오염	수송·산업	지역	사회	지방정부수입
벨기에	○	○	○		○	○
독일	○	○	○		○	
덴마크	○	○	○	○	○	○
스페인	○	○	○		○	
그리스	○	○	○	○	○	○
프랑스	○	○	○	○	○	○
이태리	○	○	○		○	
아일랜드	○	○	○		○	○
룩셈부르크	○	○	○		○	
네델란드	○	○	○	○	○	
오스트리아	○	○	○		○	
포르투갈	○	○	○	○	○	○
핀란드	○	○	○		○	
스웨덴	○	○	○	○	○	
영국	○	○	○		○	

고 있다.

이외에도 자동차관련세의 정책목적은 사회적 목적, 산업진흥 목적 등이 있다. 이중 사회적 목적은 장애인, 퇴직군인 등에게 조세경감을 하고 있으며, 산업진흥 목적은 연료의 차등과세를 통해 나타나고 있다.

이러한 자동차관련 조세정책은 <표 8>에 요약되어 있는 바, 결론적으로 대부분의 유럽연합국가들은 차이는 있지만 다양한 조세정책의 목표를 추구하고 있으며, 그 수단은 차별적인 세율로 이루어지고 있다. 그러나 이러한 조세정책은 단순히 자동차관련세 만을 통해 추구하는 것이 아니라 다른 재정정책과 병행하여 이루어지고 있다.

IV. 자동차 관련세의 조세수입 현황

유럽연합국가의 자동차관련세 중 세입이 가장 큰 세목은 연료세라는 점에서 결과적으로 자동차관련세 중 사용단계에서 부과하는 세수의 비중이 가장 높게 나타나고 있다. 이러한 자동차관련세를 국내총생산(GDP)과 비교해 보면, 유럽연합국가의 자동차관련세 수입은 대체로 국내총생산(GDP)의 2.0%에서 3.75%를 유지하고 있다. 그러나 이러한 상황은 국가별로 많은 차이가 나타나고 있는데, 그 주된 이유는 다양한 자동차관련세 중 등록세의 수입이 국가별로 가장 큰 차이가 발생하고 있기

<표 9> 유럽연합국가들의 GDP대비 자동차관련세의 비중

(단위: %)

구 분	등록세	자동차세	취발유세	디젤세	보험세	통행료	총계
오스트리아	0.07	0.20	1.03	0.43	0.34	0.45	2.52
벨기에	0.14	0.42	0.88	0.65	0.12	0.00	2.21
덴마크	1.43	0.46	0.66	0.31	0.10	0.02	2.99
핀란드	0.40	0.29	1.24	0.47	0.13	0.00	2.54
프랑스	0.10	0.22	1.04	0.73	0.33	0.00	2.42
독일	0.00	0.43	1.18	0.55	0.17	0.00	2.33
그리스	0.52	0.14	1.74	0.77	0.00	0.00	3.17
아일랜드	0.78	0.67	1.09	0.68	0.00	0.00	3.22
이태리	0.05	0.08	1.34	0.69	0.00	0.33	2.48
룩셈부르크	0.00	0.07	2.12	1.50	0.00	0.00	3.70
네델란드	0.60	0.82	0.95	0.58	0.00	0.00	2.95
포르투갈	0.87	0.11	1.53	1.14	0.00	0.24	3.88
스페인	0.22	0.22	1.02	0.73	0.01	0.20	2.18
스웨덴	0.11	0.27	1.44	0.31	0.00	0.00	2.13
영국	0.00	0.57	1.43	0.64	0.01	0.00	2.65

때문이다. 일례로 덴마크의 등록세는 GDP의 1.5%, 포르투갈은 GDP의 1.0%이며 일부 국가는 등록세가 전혀 징수되지 않은 경우도 있다.

그러나 일부국가의 경우를 살펴보면 GDP에 대한 비율이 높게 나타나는 이유가 단지 세율이 높기 때문에 나타나는 현상이라고는 볼 수 없다. 예를 들면 룩셈부르크의 경우 유럽연합 중 자동차관련세의 비율이 가장 낮은데도 불구하고, 자동차관련세의 수입은 GDP의 3.5%수준을 꾸준히 유지하고 있다. 이러한 현상이 발생하는 이유는 주변의 연료가격이 높은 국가에서 상대적으로 연료 가격이 저렴한 룩셈부르크의 연

료를 소비하고 있기 때문에 발생하고 있다.

한편 유럽연합국가들의 자동차관련세가 전체조세수입에서 차지하는 비중을 살펴보면, 전체적으로는 약 4%에서 10%수준을 보이고 있으나 일부 국가를 제외하고는 편차가 크지 않은 것으로 나타나고 있다. 이 중 그리스, 포르투갈 등은 10%정도의 비중을 차지하고 있어 자동차관련세의 수입이 대단히 중요한 수준을 점유하고 있다.

V. 맺음말

지금까지 유럽연합의 자동차관련세에 대해서 살펴 보았다. 유럽연합은 그 국가 구

<표 10> 유럽연합국가들의 총조세수입대비 자동차관련세의 비중

(단위: %)

구 분	등록세	자동차세	취발유세	디젤세	보험세	통행료	총계
오스트리아	0.15	0.46	2.34	0.98	0.76	1.03	5.73
벨기에	0.30	0.91	1.88	1.39	0.26	0.00	4.72
덴마크	2.77	0.89	1.27	0.61	0.19	0.05	5.77
핀란드	0.85	0.60	2.60	0.99	0.28	0.00	5.32
프랑스	0.22	0.50	2.36	1.67	0.74	0.00	5.49
독일	0.00	1.00	2.77	1.29	0.40	0.00	5.46
그리스	1.63	0.45	5.48	2.42	0.00	0.00	9.98
아일랜드	2.12	1.83	2.97	1.85	0.00	0.00	8.77
이태리	0.12	0.20	3.29	1.69	0.00	0.81	6.10
룩셈부르크	0.00	0.16	4.79	3.40	0.00	0.00	8.35
네델란드	1.28	1.76	2.04	1.25	0.00	0.00	6.33
포르투갈	2.45	0.32	4.31	3.22	0.00	0.67	10.96
스페인	0.59	0.61	2.79	2.02	0.02	0.54	5.98
스웨덴	0.22	0.53	2.89	0.62	0.00	0.00	4.27
영국	0.00	1.69	4.26	1.90	0.02	0.00	7.88

성만큼이나 다양한 자동차관련 조세를 가지고 있으나, 크게 취득과정에서 부과되는 세, 보유과정에서 부과되는 세 그리고 사용과정에서 부과되는 세로 구분할 수 있다. 이 중 사용단계에서 부과하는 세수의 비중이 가장 높게 나타나고 있다.

이러한 유럽연합의 자동차관련세는 조세 수입 증대 이외에도 각종 조세정책을 추구하고 있다. 즉, 자동차관련세는 환경, 교통, 소득재분배, 지방정부의 재원 보전, 지역균형발전, 사회적 목적, 그리고 산업진흥의 목적 등의 조세목적들을 위해 추구하고 있다.

이상과 같은 유럽 연합의 자동차관련세의 현황과 정책목적에 비추어 볼 때 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있다.

첫째, 우리 나라는 조세총액 대비 자동차관련세의 비중이 상대적으로 높다는 것이다. 유럽 연합의 자동차관련세의 비중은 포르투갈이 가장 높은 10.96%이다. 이에 반해 우리나라는 연평균 15%이상을 웃돌고 있어 자동차가 대중화된 현시점에서 자동차에 대한 조세부담이 큰 것으로 나타나고 있다.

둘째, <표 11>에서 볼 수 있는 바와 같이 우리나라의 자동차관련 조세체계는 무려 13가지로 국세와 지방세, 직접세와 간접세 그리고 공채, 환경개선부담금, 교통법칙금 등 조세와 같은 각종 조세적 성격의 공과금이 매우 복잡하게 얽혀있다. 그러므로 유럽연합에 비해 상대적으로 복잡하다고

<표 11> 우리 나라 자동차관련세의 부과내용

구 분	징수단계	과세대상	과 세 체 계	용 도	
국 세	특별소비세	구입	승용차량	배기량기준 5~20%	일반재원
	특소세교육세	구입	승용차량	특소세의 30%	교육재원
	부가가치세	구입	차 량	차량가격의 10%	일반재원
	유류특소세	이용	유 류	종량세로 변경	교통시설
	유류특소세교육세	이용	유 류	유류특소액의 15%	교육재원
	유류부가가치세	이용	유 류	기본가+특소세의 10%	일반재원
	농어촌특별세	등록	차 량	취득세의 10%	농어촌재원
	등록세교육세	등록	차 량	등록세의 20%	교육재원
자동차세교육세	보유	차 량	자동차세의 30%	교육재원	
지방세	취 득 세	등록	차 량	차량가격의 2%	일반재원
	등 록 세	등록	차 량	차량가격의 1~5%	일반재원
	자동차세	보유	차 량	배기량 및 용도 정액	일반재원
	면 허 세	보유	차 량	배기량 및 용도 정액	일반재원
기 타	공 채	등록	차 량	판매가 및 배기량 정율	지하철건설
	교통법칙금	이용	운 전 자	-	일반재원
	환경개선부담금	보유	경유차량	기본부과액·가중치	환경재원

볼 수 있다.

셋째, 자동차관련 조세가 가져야 할 본래의 정책목적과는 상이한 조세가 부과되고 있다. 특히 특소세교육세와 유류특소세교육세가 대표적이다. 자동차의 과다 보유로 인한 교통체증과 같은 외부효과를 내부화시키기 위해서는 자동차와 관련된 분야에 투자할 세목으로 정비해야할 것이다. <표 11>의 재원용도를 보면 유류특소세만이 교통시설투자에 쓰이고 있다.

넷째, 우리나라도 지역균형발전을 위한 자동차 관련 과세체계로의 개선을 고려해 볼 필요가 있다. 예를 들면 프랑스, 이태리, 스페인 등은 지역균형개발을 위해 자동차의 등록지에 따라 낙후된 지역에서 등록된

차량에는 저율의 세율을 부과하는 등의 지역별로 차등화된 자동차 세율을 적용하고 있다.

우리나라는 자동차 1,000만대 시대에 이미 돌입하였다. 따라서 과거 사치재 정도로 인식된 자동차는 더 이상 사치성 제품이 아닌 대중적인 보편화된 필수재로 그 성격과 인식이 바뀌어 있다. 그러므로 유럽연합의 자동차관련세와 관련하여 위에서 도출된 시사점들은 현행 자동차 정책에 대한 인식을 제고할 수 있는 유용한 방안이 될 것이다. 