Ⅱ. 우리나라 자동차세의 성격과 현황 및 선행연구

1. 자동차세의 성격
2. 자동차세의 현황
3. 자동차세의 세수현황
4. 자동차 관련 FTA조항 분석
5. 자동차세 과세표준 산정방법의 개선방안에 관한 선행연구

Ⅱ. 우리나라 자동차세의 성격과 현황 및 선행연구

1. 자동차세의 성격

자동차에 대하여는 그 구매와 보유 그리고 운행단계에 걸쳐 여러 종류의 국세 및 지방세가 부과되고 있는데, 이러한 자동차 관련 조세 중에서 가장 대표적인 세목이 자동차세라고 할 수 있다.

그런데, 자동차세는 소득세·법인세·부가가치세·취득세 및 재산세 등과 같은 소득세제와 소비세 및 재산세 등과는 그 성격이 약간 상이하다. 즉, 자동차세는 다른 조세와는 달리 재산과세의 성격과 사용자부담금적인 성격 및 규제적인 성격을 아울러 가지고 있는 것이다.[1] 부연하면, 소득세와 법인세의 경우에는 소득과세의 성격을 가지고 있고, 부가가치세의 경우에는 소비과세의 성격을 지니고 있으며, 재산세 등의 경우에는 재산과세의 성격을 가지고 있지만, 자동차세의 경우에는 어느 하나의 성격을 가지고 있는 것이 아니라 여러 가지 성격을 복합적으로 지니고 있는 것이다.

이하에서는 이러한 자동차세의 성격에 대하여 구체적으로 살펴보기로 한다.

가. 재산과세의 성격

조세는 그 기준에 따라 다양하게 분류할 수 있지만, 담세력의 존재를 표상하는 과세물건을 기준으로 하면 조세는 강학상 소득세와 재산세 및 소비세로 분류할 수 있다. 소득세는 사람이 소득을 얻고 있다는 사실에 착안하여 부과하는 조세이고, 재산세는 재산을 소유한다는 사실에 착안하여 부과하는 조세이며(과세대상이 되는 재산의 범위에 따라 일반재산세와 개별재산세가 있다), 소비세는 사람이 재화 또는 용역을 구입 및 소비하는 사실에 간접적으로 담세력을 인정하여 부과하는 조세라고 할 수 있다.

이 경우, 지방세법상의 조세 중에서 강학상 재산세에 해당하는 조세를 보면, 재산세와 자동차세가 있다. 그 중에서 재산세는 일정한 지역 내에 소재하는 토지·건축물·선박 및 항공

1) 헌법재판소 2002.8.29선고, 2001헌가24결정.

기의 소유 그 자체를 과세대상으로 하여 과세기준일 현재 원칙적으로 그 재산의 사실상 소유자에게 부과하는 조세이고, 자동차세는 당해 자동차의 소유 그 자체를 과세대상으로 하여 공부상에 등재되어 있는 소유자에게 부과하는 조세이다.[2)]

대법원도 자동차세는 자동차의 소유사실을 과세요건으로 하여 부과되는 재산세의 성질을 가진 조세라고 판시하고 있다.[3)] 즉, 자동차세는 기본적으로 자동차의 소유사실을 과세요건으로 하여 부과되는 재산세의 성질을 가진 조세라고 할 것이다.

나. 사용자(원인자)부담금적인 성격

자동차세는 지방세법의 체계상 일반적으로 재산세의 성격이 강하다고 평가되고 있지만, 그 자동차를 운행함에 따라 발생하는 도로의 손상에 대한 책임을 일정 수준 분담하는 도로사용자부담금적인 성격을 가지고 있다[4)].

즉, 자동차세가 순수한 재산세로서의 성격을 가지고 있다면 반드시 모든 차량을 과세대상으로 하여야 하지만, 현행법상 자동차세는 도로를 운행할 수 있도록 등록된 차량에 대하여만 과세되고 있어 재산적 가치를 가지고 있는 차량임에도 등록되지 아니한 차량, 예컨대 자동차운전학원의 기능교육용 차량, 임시운행허가 차량, 생산 직후의 출고차량 등은 과세대상에 포함되지 아니한다. 또한, 자동차세의 경우에는 납세의무자를 판단함에 있어서 사실상 소유자 여부를 가리지 않고 납기가 있는 달의 1일 현재 자동차등록원부상의 명의자 과세원칙이 적용되고 있으며, 이러한 운행·사용세적인 성격 때문에 기간과세제도, 승계취득시의 납세의무제도, 신규등록 차량이나 말소등록 차량에 대한 일할계산제도를 도입하고 있는 것이다.

다. 규제적인 성격

자동차세는 자동차의 소유와 운행에 의해 초래되는 공해와 도심교통의 혼잡 등 외부불경제에 대한 사회적인 비용을 자동차의 소유자에게 부담시키는 규제적인 과세의 성격을 가지고 있다. 즉, 자동차는 그 운행과정에서 교통혼잡 및 대기오염의 문제를 발생시키기 때문에 이에 대한 원인자부담금이라고도 이해할 수 있다.

---

2) 헌법재판소 1994.8.31선고, 91헌가1결정.
3) 대법원 1999.3.23선고, 98도3278판결.
4) 헌법재판소 2002.8.29선고, 2001헌가24결정.

유럽에서도 도로세, 자동차소비세, 보험세 등 자동차의 이용에 대하여 과세하는 나라가 다수이며, EU의 조세분류에서는 재산세가 아닌 재화·용역세 항목의 재화사용 또는 사용허가에 대한 세금으로 분류하고 있다. 또한, 1997년에 EU 집행위원회에서 발간된 자료에 의하면, "자동차 관련 세금은 회원국에 따라 엔진출력, 연료의 종류, 등록지역, 차령 등의 기준이 사용되고 있는데, 이들 세금은 도로인프라를 구축·재건할 필요에 영향을 받기 때문에 차체중량, 차축의 수나 현가장치의 유형, 운행거리와도 관계가 있다."고 설명하고 있다.

요컨대, 자동차세는 종전에는 자동차의 소유로 인한 사용수익에 대하여 자동차의 소유자에게 그 소유 또는 사용하는 사실에 대하여 과세하는 물세로 보았지만, 자동차가 일반 대중의 일상생활용품화 됨에 따라 재산세적인 성격보다는 자동차의 운행으로 인한 환경오염부담금적인 성격이 강하게 대두되고 있다고 하겠다.[5)]

라. 결어

자동차세는 당해 자동차의 소유 그 자체를 과세대상으로 하여 공부상에 등재되어 있는 소유자에게 부과하는 조세로서, 일반적으로 재산세의 성격이 강하다고 평가되고 있지만, 그밖에 도로이용 및 파손에 대한 사용자부담금적인 성격, 교통혼잡과 대기오염을 발생시키는 행위에 대한 부담금으로서의 성격도 아울러 가지고 있다. 유럽에서도 도로세, 자동차소비세, 보험세 등 자동차의 이용에 대하여 과세하는 나라가 다수이다.

이와 같이 자동차는 그 자체로서 가치가 있는 순수한 재산세라기 보다는 오히려 사용에 가치가 있으며, 자동차에 대한 과세는 재산세적인 측면뿐만 아니라 도로를 운행하고 대기를 오염시키는 수익자부담금적·원인자부담금적인 성격도 아울러 가지고 있고, 이에 대하여 무엇을 기준으로 어떤 형태로 과세할 것인지는 입법자의 광범한 입법형성의 범위 내에 있다고 할 것이다.

실제로 우리나라와 주요 국가의 입법례를 보면 동일한 자동차라고 하더라도 화물차·버스·승용차 및 오토바이 등 그 종류나 용도에 따라 각각 과세기준이 상이하다.

결론적으로, 자동차세는 재산세적인 성격과 부담금적인 성격 및 규제적인 성격이 혼재되어 있는 조세이다.

---

5) 헌법재판소 2002.8.29선고, 2001헌가24결정.

2. 자동차세의 현황

자동차는 경제적인 가치가 있는 재산으로서 당해 자동차의 취득자 또는 소유자의 조세부담능력을 보여준다. 이 뿐만 아니라 자동차는 교통혼잡이나 도로파손 또는 환경오염 등 다양한 사회적인 비용을 유발하고 있다. 이러한 점을 고려하여 우리나라에서는 자동차의 취득과 보유 및 운행에 따라 다양한 유형의 세금을 부과하고 있다.

자동차의 취득단계에서는 일반소비세인 부가가치세와 개별소비세인 개별소비세 및 그 부가세(surtax)인 교육세가 부과되며, 지방세인 취득세와 등록면허세가 부과된다. 보유단계에서는 재산세의 한 유형인 자동차세 및 그 부가세인 지방교육세가 부과된다. 마지막으로 자동차의 운행단계에서는 다양한 소비세를 중복적으로 과세하고 있다. 즉 기본적으로 자동차의 운행에 대하여는 교통세와 부가가치세를 부과하고 있으며, 보유단계의 세목인 자동차세의 세율 인하로 인한 세수의 보충을 위하여 지방세인 주행세를 부과하고 있다. 이를 표로 정리하면 아래 〈표 Ⅱ-1〉과 같다.

<표 Ⅱ-1> 자동차 관련 세금 유형

	취득단계	보유단계	운행단계
국세	자동차 부가가치세 개별소비세(교육세)		유류 부가가치세 유류 개별소비세(교육세) 교통에너지환경세(교육세)
지방세	취득세 등록면허세	자동차세(지방교육세)	주행세
준조세		환경개선부담금	혼잡통행료

위의 〈표 Ⅱ-1〉에서 볼 수 있듯이 우리나라에서 자동차의 취득, 보유 그리고 운행단계에서 부과되는 조세 및 준조세는 모두 11개에 이른다.[6] 또한, 자동차의 취득 등에 대하여는 조세뿐만 아니라 다양한 형태의 준조세도 부과되고 있다. 즉, 자동차의 취득시에는 도시철도채권 또는 지역개발공채를 구입하여야 하며, 교통유발부담금이나 환경개선비용 부담금을 부담하여야 한다.

6) 부가세(surtax)인 교육세는 개별소비세액과 교통에너지환경세에 부가되어 과세되고 있으며 지방교육세는 자동차세에 부가되어 과세되고 있는데, 이를 포함하면 14개가 된다.

이하에서는 우리나라의 자동차 관련 세제들 중 보유단계에서 부과되는 자동차세와 지방교육세에 대하여 살펴보기로 하며, 추가적으로 보유단계에서의 준조세에 해당하는 환경개선부담금에 대해서 살펴보기로 한다.

가. 자동차세(자동차 소유에 대한 자동차세)

자동차세는 1921년 지방세법에 "차량세"가 도세(道稅)로 신설되면서 제정되었고, 대한민국 정부수립 후 1949년 개정법의 차량세는 자가용 승용차의 경우 승차정원을 기준으로 소형차는 연세액이 8,100환, 3인승이하는 16,200환, 4인승이상은 24,300환이었고, 1957. 2. 12. 개정법에서는 국산차 및 소형차는 3만환, 4인승이하는 6만환, 5인승이상은 9만환으로 인상되었다. 한편 1958. 12. 29. 개정법에서는 지방세로서의 차량세가 폐지되고 국세(國稅)로서 "자동차세"가 규정되었는데, 보통소형승용차는 40만환, 보통승용자동차와 고급소형승용자동차는 65만환, 고급승용자동차는 100만환으로 대폭 인상되었다. 그 이유는 국민생활의 소비를 억제하고 유류도입에 따르는 외화를 절감하기 위함이었다. 1961. 12. 8. 법률 제827호로 전문개정된 지방세법에서는 자동차세가 다시 지방세(도세)로 이양되었으며, 비영업용 승용자동차의 경우 3등급으로 나누어 1등급(고급승용자동차)은 1대당 연세액이 100만환, 2등급(보통승용자동차·고급소형승용자동차)은 65만환, 3등급(보통소형승용자동차)은 40만환으로 하는 정액제였다. 1963. 12. 14. 법률 제1514호 개정법에서는 비영업용 승용자동차의 경우 4개 등급으로 나누어 16만원부터 4만원까지 역시 정액제로 하였다.

1967. 11. 29. 법률 제1977호 개정법에서는 승용자동차의 경우 4기통초과 자동차는 "축간거리(275cm)"를 기준으로 4단계, 4기통이하의 소형승용차는 "배기량"을 기준으로 6단계로 하였다. 1976. 12. 31. 법률 제2945호로 개정하면서 세목조정시 시·군세로 통합되어 조문의 위치가 제196조의5로 바뀌었으며, 1979. 4. 16. 법률 제3160호 개정법에서는 승용자동차의 경우 4기통초과는 축간거리를 기준으로 2단계, 4기통이하 소형승용차는 배기량을 기준으로 3단계로 하였다.

1990. 12. 31. 법률 제4269호 개정법에서는 기통수와 축간거리 기준으로 부과하던 방식에서 비영업용 승용자동차의 경우 "배기량"을 기준으로 7단계로 나누었고, 1991. 12. 14. 법률 제4415호 개정법에서는 서울 등 6대 도시에 한하여 표준세율의 50%까지 초과하여 세율을 적용할 수 있도록 하였다가, 1998. 12. 28. 법률 제5598호 개정법에서는 승용자동차의 세율을 배기량별로 7단계로 과세하던 세율체계를 한미통상협상의 결과에 따라 5단계로 하면서 그 세율도 전체적으로 하향조정하였다. 2012년 이후에는 한미통상협상에 따른

「대한민국과 미합중국 간의 자유무역협정에 관한 서한교환」의 상호 합의 결과에 따라 승용자동차에 대한 자동차세의 세율 구간을 5단계에서 3단계로 축소하였으며 세율도 하향조정 되었다.

결국, 우리나라 승용자동차세의 경우 과세의 기준은 처음에는 "등급별"로 나누어 정액제로 하였다가 "축간거리(4기통초과) 및 배기량(4기통이하)"으로 나눈 때도 있으며, 1990. 12. 31. 개정법 이래로 "배기량"만을 기준으로 하였다가, 2000. 12. 29. 법률 제6312호 개정법에서는 "배기량 및 차령"을 함께 고려하고 있다. 그밖에 승합자동차·화물자동차·특수자동차 등 차종에 따라 별도의 기준이 적용되고 있다.

이처럼 자동차세는 자동차의 보유사실에 대하여 부과하기 때문에 재산세적 성격을 가짐과 동시에 대기오염이나 도로손상 등에 대한 비용 부담적 성격을 가지고 있다. 또한 자동차세는 재산세의 경우와는 달리 배기량이나 승차정원 또는 적재정량을 과세표준으로 하는 종량세이며, 세율이 금액으로 정해져 있기 때문에 정액세에 해당한다.

현행 지방세법상 자동차세의 납세의무자는 납기가 있는 달의 1일 현재(6.1/12.1)의 자동차 소유자이다. 과세대상은 자동차관리법의 규정에 의하여 등록 또는 신고 된 차량과 건설기계관리법의 규정에 의하여 등록된 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭으로 한다. 과세표준은 자동차의 배기량, 승차정원, 적재정량으로 한다. 세율은 다음과 같다.[7)]

1) 승용자동차

승용자동차란 일반적으로「자동차관리법」제3조에 따르면 10인 이하를 운송하기에 적합하게 제작된 자동차를 말한다.「자동차관리법시행규칙」별표1에서는 다시 승용자동차를 규모에 따라 경형, 소형, 중형, 대형으로 나누며, 유형별로는 일반형, 승용화물형, 다목적형, 기타 형으로 분류한다. 자동차세에서 말하는 승용자동차란「자동차관리법」제3조를 준용한다.

현행 자동차세는 이러한 다음 표의 구분에 따라 해당 자동차의 배기량을 과세표준으로 하여 배기량에 cc당 세액을 곱하여 산정한 세액을 자동차 1대당 연세액(年稅額)으로 한다. 세율의 경우 배기량에 따라 초과누진세율 구조가 아닌 단순누진세율로 적용한다. 또한, 배기량의 경우 사실상의 배기량이 아닌 자동차등록부상의 배기량을 기준으로 한다. 해당 차량의 배기량만을 기준으로 하며,「자동차관리법시행규칙」별표1에서 구분한 규모별, 유형별 분류기준은 과세표준 산정에 있어 별도로 고려하지 않는다.

---

7)「지방세법」제127조.

즉, 우리나라 승용자동차의 경우에는 과세기준을 처음에는 등급별로 나누어서 정액제로 하였다가 축간거리 및 배기량으로 나눈 때도 있었으며, 1990년 12월 31일 개정법 이래로 배기량만을 기준으로 하였다가, 2000년 12월 29일 법률 제6312호 개정법에서는 배기량 및 차령을 함께 고려하고 있다.

<표 Ⅱ-2> 승용자동차 과세표준과 세율

영업용		비영업용	
배기량	cc당 세액	배기량	cc당 세액
1,000cc 이하	18원	1,000cc 이하	80원
1,600cc 이하	18원	1,600cc 이하	140원
2,000cc 이하	19원	1,600cc 초과	200원
2,500cc 이하	19원		
2,500cc 초과	24원		

자동차세의 세율은 표준세율이며 해당 지방자치단체의 조례에 따라 표준세율의 50%까지 가산할 수 있다. '영업용'이란 「여객자동차운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따라 면허(등록을 포함한다)를 받거나, 「건설기계관리법」에 따라 건설기계대여업의 등록을 하고 일반의 수요에 제공되는 것을 말한다. '비영업용'이란 개인 또는 법인이 영업용 외의 용도에 제공하거나 국가 또는 지방공공단체가 공용으로 제공하는 것을 말한다.[8)]

비영업용 승용자동차 중 차령이 3년 이상인 자동차에 대해서는 〈표 Ⅱ-2〉의 세율이 아닌 별도의 세율을 적용한다. 산식은 이하 〈표 Ⅱ-3〉과 같으며 해당 산식에 의해 산출된 당해 자동차에 대한 제1기분(1.1~6.30) 및 제2기분(7.1~12.31) 자동차세액을 합한 금액을 당해 연도의 해당차량에 대한 자동차세로 한다.

<표 Ⅱ-3> 차령3년 이상 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세

산식	차령
자동차 1대의 각 기분세액 =A/2−(A/2 x 5%)(n−2) A : 〈표 Ⅱ-2〉에 따라 산출된 연 세액 n : 차령	기산일이 1.1. 부터 6.30. 사이인 자동차의 차량 = 과세연도 - 기산일이 속하는 연도+1
	기산일이 7.1.부터 12.31. 사이인 자동차의 차령 (가) 제1기분 차령 = 과세연도 - 기산일이 속하는 연도 (나) 제2기분 차령 = 과세연도 - 기산일이 속하는 연도+1

8) 「지방세법시행령」 제122조 제1항.

차령 기산일은「자동차관리법시행령」제3조에 따른 자동차의 차령기산일을 준용하며, 제작연도에 등록된 차량의 경우 최초신규등록일이 되며, 제작연도에 등록되지 아니한 차량의 경우 해당차량의 제작연도의 말일이 된다. 또한 해당차량의 차령이 12년을 초과하는 경우 그 자동차의 차령은 12년으로 본다.

2) 그 밖의 승용자동차

「자동차관리법」에 따라 승용자동차로 분류되었다 하더라도 사용연료가 전기, 태양열 및 알코올인 자동차의 경우 별도의 세율을 적용한다.[9] 전기, 태양열 및 알코올을 연료로 사용하는 영업용 승용자동차의 경우 연 20,000원의 단일 세율을 적용하며, 영업용 외의 비영업용의 경우 연 100,000원의 단일 세율을 적용한다.

3) 승합자동차

「자동차관리법」에서는 승합자동차를 11인 이상을 운송하기에 적합하게 제작된 자동차로 규정하고 있으며 규모면에서 승용자동차처럼 경형~대형으로 분류하며, 유형별로 여객운송업을 주목적으로 사용하는 일반형과 장의, 헌혈 등을 주목적으로 하는 특수형으로 구분한다. 동법에 따르면 차량 내부의 특수설비로 인해 승차인원이 10인 이하로 된 자동차, 경형자동차로서 승차인원이 10인 이하인 전방조종자동차 및 캠핑용 자동차, 캠핑용 트레일러의 경우 승차인원에 관계없이 승합자동차로 본다.

「지방세법」에 따른 자동차세 과세대상 승합자동차는 고속버스, 대형 및 소형전세버스 대형 및 소형일반버스로 구분 할 수 있다. 고속버스란「여객자동차운수사업법시행령」제3조에 따른 시외버스 운송사업용 고속운행버스를 말하며, 대형전세버스란 동 시행령에 따른 전세버스 운송사업용 버스로「자동차관리법」에 따른 대형승합차를 말하며, 소형전세버스란 대형전세버스외의 버스를 말한다. 대형일반버스는 동 시행령에 따른 시내, 농어촌, 마을버스운송사업용 버스 및 시외버스운송사업용 버스로 고속버스에 해당하지 않는 비영업용 버스로「자동차관리법」에 따른 대형승합자동차를 말하며, 소형일반버스란 대형일반버스 외의 일반버스를 말한다.[10]

위의 승합자동차에 대해서는 이하 〈표 Ⅱ-4〉의 세액을 자동차 1대당 연 세액으로 한다.

9)「지방세법시행령」제123조 제2호.
10)「지방세법시행령」제123조 제3호.

<표 Ⅱ-4> 승합자동차 과세표준과 세율

구분	영업용	비영업용
고속버스	100,000원	
대형전세버스	70,000원	
소형전세버스	50,000원	
대형일반버스	42,000원	115,000원
소형일반버스	25,000원	65,000원

4) 화물자동차

화물자동차란「자동차관리법」제3조에서는 화물을 운송하기에 적합한 화물적재공간을 갖추고, 화물적재공간의 총적재화물의 무게가 운전자를 제외한 승객이 승차공간에 모두 탑승했을 때의 승객의 무게보다 많은 자동차로 정의한다. 자동차세가 부과되는 화물자동차란「자동차관리법」에 따른 화물자동차의 개념을 차용하나 적재정량 8톤을 초과하는 피견인자동차는 제외하며「건설기계관리법」에 따라 등록된 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭을 포함한다.[11)]

자동차세가 부과되는 화물자동차에 대해서는 해당 화물자동차의 적재정량을 과세표준으로 하며, 〈표 Ⅱ-5〉에 따른 세액을 자동차 1대당 연 세액으로 한다. 다만, 적재정량 1만kg 초과 자동차에 대하여는 적재정량 1만kg 이하의 세액에 1만kg을 초과할 때마다 영업용은 1만원, 비영업용은 3만원을 가산한 금액을 1대당 연 세액으로 한다.

<표 Ⅱ-5> 화물자동차 과세표준과 세율

구분	영업용	비영업용
1,000kg 이하	6,600원	28,500원
2,000kg 이하	9,600원	34,500원
3,000kg 이하	13,500원	48,000원
4,000kg 이하	18,000원	63,000원
5,000kg 이하	22,500원	79,500원
8,000kg 이하	36,000원	130,500원
10,000kg 이하	45,000원	157,500원

11)「지방세법시행령」제123조 제4호.

5) 특수자동차

자동차세에서는 특수자동차를 대형특수자동차와 소형특수자동차로 구분하여 과세한다.

대형특수자동차란 최대 적재량이 8톤을 초과하는 피견인차, 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차 중 총중량이 10톤 이상이거나 최대적재량이 4톤을 초과하는 자동차, 「여객자동차운수사업법시행령」 제3조에 따른 특수여객자동차운송사업용 자동차 중 배기량 4,000cc를 초과하는 자동차 및 최대적재량이 4톤을 초과하거나 배기량이 4,000cc를 초과하는 자동차로 승용자동차, 승합자동차, 화물자동차에 해당하지 않는 자동차를 말한다.

소형특수자동차란 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차와 「여객자동차운수사업법시행령」 제3조에 따른 특수여객자동차운송사업용 자동차 중 대형특수자동차에 해당하지 않는 자동차 및 최대적재량이 4톤 이하이고 배기량이 4,000cc 이하인 자동차로 승용자동차 , 승합자동차 및 화물자동차 그리고 3륜 이하 소형자동차에 해당하지 않는 자동차를 말한다.[12)]

특수자동차의 경우 과세표준은 위의 구분기준에 따른 대형 및 소형특수자동차 여부가 되며 〈표 Ⅱ-6〉의 세액을 해당 자동차에 대한 연 세액으로 본다.

<표 Ⅱ-6> 특수자동차 과세표준과 세율

구분	영업용	비영업용
대형특수자동차	36,000원	157,500원
소형특수자동차	13,500원	58,500원

6) 3륜 이하 소형자동차

3륜 이하 자동차란 3륜의 자동차로 사람 또는 화물을 운송하는 구조로 되어 있는 소형자동차 및 2륜자동차로 총배기량이 125cc초과하는 자동차로 등록되거나 신고된 자동차를 말한다. 3륜 이하 소형자동차는 대·소형이 아닌 영업의 유무에 따라 영업용의 경우 3,300원이고, 비영업용의 경우에는 18,000원이다.

12) 「지방세법시행령」 제123조 제5호.

나. 지방교육세

한시적인 세목인 교육세로 출발하였으며, 지방교육의 질적 향상에 필요한 지방교육재정의 확충에 소요되는 재원을 확보하기 위하여 2001년 교육세의 지방세분이 지방교육세로 분리되었다. 현재 교육세는 국세인 교육세와 지방세인 지방교육세로 이원화되어 있다.

자동차의 보유 시 자동차세에는 자동차세액의 30%가 부가세(surtax)인 지방교육세로 부과된다.[13] 따라서 지방자치단체의 장이 자동차세를 부과·징수하는 때에 자동차세에 대한 지방교육세가 함께 부과·징수된다.[14] 지방자치단체의 장은 지방교육세를 부과·징수하는 때, 지방세 납세고지서에 그 과세표준이 되는 자동차세와 지방교육세액을 나란히 기재하고 그 합계액을 기재하여 고지한다.

지방교육세 부과대상 보유 자동차는 비영업용 승용자동차 및 비영업용 그 밖의 승용자동차를 말한다. 단, 국가, 지방자치단체 및 초·중등 교육법에 의하여 학교를 경영하는 학교법인으로 목적사업에 직접 사용하는 자동차에 대해서는 자동차세분 지방교육세를 부과하지 않는다.[15]

자동차세에 대한 지방교육세에 대하여 지방자치단체의 장은 지방교육투자재원의 조달을 위하여 필요하다고 인정되는 경우, 당해 지방자치단체의 조례가 정하는 바에 의하여 지방교육세의 표준세율의 50% 범위 내에서 이를 가감조정 할 수 있다.[16]

다. 환경개선부담금(자동차 관련 준조세)

자동차에 대해서는 세법에 따른 세금뿐만 아니라 보유단계에서는 여러 가지 부담금이 부과된다. 이는 형식적인 조세는 아니지만 사실상 조세의 역할을 하게 된다. 기타 자동차 관련 부담금은 환경개선부담금 및 혼잡통행료가 있다. 그 중 환경개선부담금의 경우 보유단계에서 부과되는 준조세에 해당한다.

환경개선부담금은 환경오염물질을 다량으로 배출하여 환경오염의 직접적인 원인이 되는 건물이나 그 밖의 시설물(이하 “시설물”이라 한다)의 소유자 또는 점유자와 경유를 연료로 사용하는 자동차의 소유자로부터 부과·징수하는 것을 말한다.

---

13) 「지방세법」 제151조 제1항 제7호.
14) 「지방세법」 제152조 제2항.
15) 「지방세법」 제150조.
16) 「지방세법」 제151조 제2항.

1) 환경개선부담금 부과대상 자동차

환경개선부담금 부과대상 자동차란 경유를 연료로 사용하며, 「자동차관리법」에 따라 등록된 차량을 말하며, 「환경개선비용 부담법」에서 면제대상으로 규정하지 아니한 차량이어야 한다.[17] 해당 자동차에 대한 환경개선부담금의 부과 대상자는 부과 기준일 현재 해당 자동차를 소유하고 있는 자로 한다. 다만, 부과 기간 중 자동차의 소유자가 변경되었을 때에는 개선부담금의 부과 대상자를 소유기간별로 구분한다. 또한, 부과 기간 중 자동차의 사용 폐지 등으로 부과 기준일 현재 부과 대상자가 없을 경우에는 그 부과 기간 중 최종 소유자를 부과 대상자로 한다.[18]

2) 환경개선부담금 산정방법

'대당기본부과금액×오염유발계수×차령계수×지역계수'를 환경개선부담금으로 납부하여야 한다.[19] 대당 기본 부과금액은 기준 부과금액[20]에 환경부장관이 고시하는 부과금산정지수를 곱한 금액을 말한다. 부과금 산정지수는 매년 전년도의 부과금산정지수에 전년도의 물가상승률을 고려한 가격변동지수를 곱한 것으로 한다.[21] 2015년도 현재 고시된 환경개선부담금 부과금 산정지수는 1.996이며 2015년 12월 31일까지 그 효력을 가진다.

다음으로 오염유발계수란 엔진 총배기량을 기준으로 산정한 수치를 말한다. 엔진 총 배기량이 클수록 더 높은 계수를 적용한다. 배기량의 크기에 따라 2,000cc 이하의 차량에는 최소 1.00의 계수를 적용하며 10,000cc 초과 차량에는 최고 5.00의 계수까지 적용한다. 이를 정리하면 다음의 〈표 Ⅱ-7〉과 같다.

---

17) 「환경개선비용 부담법」 제9조 제1항.
18) 「환경개선비용 부담법 시행령」 제5조.
19) 「환경개선비용 부담법」 제10조.
20) 기준 부과금액이란 「환경개선비용 부담법 시행령」 별표6의2에 따라, 1997년 1월 1일 이후에는 반기별로 20,250원으로 한다. 단, 「자동차관리법」 제3조에 따른 배기량 3,000cc 이하의 일반형 화물자동차 중 최대 적재량이 800kg 이상인 화물자동차에 대한 기준 부과금액은 2008년 1월 1일부터 15,190원으로 한다. 단 이하의 자동차는 제외한다.
    1. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제3호에 따른 화물자동차 운송사업에 사용되는 자동차
    2. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 화물자동차 운송가맹사업에 사용되는 자동차 중 같은 조 제6호에 따른 화물자동차 운송가맹사업자가 소유하고 있는 자동차
    3. 국가, 지방자치단체 또는 법인사업자가 소유하고 있는 자동차
    4. 「대기환경보전법」 제46조제1항에 따라 2006년 1월 1일 이후부터 적용되는 경유 사용 자동차의 제작차배출허용기준에 맞게 제작되어 신규 자동차 등록일부터 3년이 지나지 않은 자동차
21) 「환경개선비용 부담법 시행령」 제14조 제3항.

<표 Ⅱ-7> 오염유발계수

엔진 총 배기량(cc)	오염유발계수
2,000 이하	1.00
2,000 초과 2,500 이하	1.25
2,500 초과 3,500 이하	1.75
3,500 초과 6,500 이하	2.64
6,500 초과 10,000 이하	4.50
10,000 초과	5.00

자료: 「환경개선 부담법 시행령」 별표7

지역계수란 인구수를 기준으로 산정한 수치이며 인구수가 많을수록 지역계수는 커진다. 인구수가 적은 지역의 경우 최소 0.40의 계수를 적용하며, 인구수가 많은 지역의 경우 지역별 인구수가 500만명 이상인 경우 최고 1.53의 지역계수를 적용한다. 인구수가 많은 지역일수록 교통혼잡 등 환경부담이 더 크기 때문에 인구수에 따라서도 이러한 차이를 둔다. 이를 정리하면 다음의 〈표 Ⅱ-8〉과 같다.

<표 Ⅱ-8> 지역계수

지역별 인구수	지역계수
10만 미만	0.40
10만 이상 50만 미만	0.85
50만 이상 100만 미만	0.87
100만 이상 500만 미만	1.00
500만 이상	1.53

1. 인구의 적용은 특별시, 광역시, 특별자치시, 시·군 단위로 하고, 「주민등록법」에 따라 해당 지역에 등록된 인구를 기준으로 한다. 다만, 「지방자치법」 제4조제1항에 따라 시·군이 통합된 경우에는 종전의 관할구역별 거주 인구를 기준으로 지역계수를 적용한다.
2. 광역시, 특별자치시 및 도농 복합형태 시의 읍·면·동(시의 동으로서 해당 시의 시청 소재지가 읍·면에 있는 경우만 해당한다) 지역은 “인구 10만 미만” 지역의 지역계수를 적용한다.
3. 군 지역(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제15조제2항에 따라 읍·면으로 구분된 지역을 포함한다)은 “인구 10만 미만” 지역의 지역계수를 적용한다.
4. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자동차로서 인구 50만 이상인 지역을 사용 본거지로 하여 등록한 자동차의 지역계수는 “인구 10만 이상 50만 미만” 지역의 지역계수를 적용한다.
   가. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제3호에 따른 화물자동차 운송사업에 사용되는 자동차
   나. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 화물자동차 운송가맹사업에 사용되는 자동차 중 같은 조 제6호에 따른 화물자동차 운송가맹사업자가 소유하고 있는 자동차

5. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제3조제1호라목에 따른 시외버스운송사업, 같은 조 제2호가목에 따른 전세버스운송사업 및 같은 호 나목에 따른 특수여객자동차운송사업에 사용되는 자동차로서 인구 50만 이상인 지역을 사용 본거지로 하여 등록한 자동차의 지역계수는 “인구 10만 이상 인구 50만 미만” 지역의 지역계수를 적용한다.
6. 「수도권 대기환경개선에 관한 특별법」 제2조제2호에 따른 대기관리권역에 해당하는 지역 중 인구 50만 미만의 시 지역은 “인구 50만 이상 100만 미만” 지역의 지역계수를 적용한다.

자료: 「환경개선 부담법 시행령」 별표7

마지막으로 차령계수란 해당 차량의 최초 등록일을 기준으로 기산한 차령에 따라 산정한 수치를 말한다. 차령이 오래될수록 차령계수는 높아진다. 즉, 오래된 차량에 대해서 더 많은 환경개선부담금을 부과한다. 차령에 따라 3년 미만의 경우 최저 0.50부터 10년이상의 고령 차량에는 최고 1.16의 차령계수를 적용한다. 이를 정리하면 다음의 〈표 Ⅱ-9〉와 같다.

<표 Ⅱ-9> 차령계수

차령	지역계수
3년 미만	0.50
3년 이상 4년 미만	1.00
4년 이상 6년 미만	1.04
6년 이상 8년 미만	1.08
8년 이상 10년 미만	1.12
10년 이상	1.16

차령계수를 적용하는 경우 차령은 자동차의 최초 등록일을 기준으로 날 수에 비례하여 계산하되, 차령이 3년 미만인 경유 사용 자동차의 차령계수는 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 「대기환경보전법」 제46조제1항에 따라 2006년 1월 1일 이후부터 적용되는 경유 사용 자동차의 제작차배출허용기준에 맞게 제작된 경유 사용 자동차: 0.50
2. 그 밖의 경유 사용 자동차: 1.00

자료: 「환경개선 부담법 시행령」 별표7

환경개선부담금 징수의 주관은 환경부이며 부과 및 징수는 시군구의 환경담당부서에서 시행하고 있다. 또한 그 배분은 국가의 환경개선특별회계에 100% 귀속된다.

3. 자동차세의 세수현황

우리나라의 자동차 관련 지방세 중에는 자동차세가 차지하는 비중이 가장 높다. 이하에서 제시된 표는 자동차세에 대한 다양한 세수 현황을 볼 수 있다. 우선 영업용, 비영업용 자동차를 기준으로 산정한 최근 5년간 자동차별 세수현황은 아래의 〈표 Ⅱ-10〉과 같다.

이를, 자세히 살펴보면 비영업용의 세수비중이 5년간 지속적으로 99%에 달하는 것으로 보아 상당한 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 이러한 차이는 비영업용의 부과건수가 한 해 120만~130만건 가량을 부과하는 영업용에 비해 약 2,500만건~2,700만건이나 많다는 점과 함께 건당 부과세액이 영업용의 경우 평균적으로 약 29,000원임에 반하여 비영업용의 건당 평균 부과세액이 약 120,000원으로 4배가량 높다는 것에 기인한다.

자동차세의 연 부과금액은 2009년 이래로 지속적으로 증가하고 있다. 2011년과 2012년 사이에 비영업용 차량에 대한 부과금액이 소폭 감수함에 따라 전체적인 자동차세 세수가 소폭 감소한 것을 제외하고는 점진적으로 세수가 증가하는 모양을 띈다. 최근 5년간 총 부과금액이 약 4,612억원 증가하였으며, 비중으로 보면 2013년에는 자동차세 부과실적이 2009년 대비 약 14.5%나 증가하였다. 부과건수 또한 최근 5년간 꾸준히 증가하고 있다.

<표 Ⅱ-10> 최근 5년간 용도별 자동차세 세수현황

(단위: 천원)

구분		2013년	2012년	2011년	2010년	2009년
총 부과 금액	영업용	40,586,060	38,469,364	37,367,439	36,182,721	34,618,192
	비영업용	3,598,141,775	3,541,617,834	3,554,714,949	3,431,452,573	3,142,816,909
	합계	3,638,727,835	3,580,087,198	3,592,082,388	3,467,635,294	3,177,435,101
총 부과 건수	영업용	1,374,043	1,308,854	1,268,693	1,236,678	1,176,359
	비영업용	28,851,783	28,364,722	27,552,039	27,000,412	26,396,052
	합계	30,225,826	29,673,576	28,820,732	28,237,090	27,572,411
금액 비중	영업용	1.11%	1.06%	1.04%	1.04%	1.09%
	비영업용	98.89%	98.94%	98.96%	98.96%	98.91%
	합계	100%	100%	100%	100%	100%
건당 부과 세액	영업용	29.53	29.39	29.45	29.26	29.43
	비영업용	120.38	124.86	129.02	127.09	119.06
	합계	–	–	–	–	–

자료: 행정안전부(2009~2014), 「지방세통계연감」

아래 〈표 Ⅱ-11〉에서는 자동차 종류별 세수현황을 보여주고 있다. 자동차 종류는 승용자동차, 승합자동차, 화물 및 특수자동차 등으로 구분되어 있으며 각 구분 종류별로 연간 부과금액, 부과건수, 금액비중, 건당 부과세액을 나타내고 있다.

세수규모면에서 승용차가 전체 자동차세 세수 중 약 96% 수준으로 압도적으로 높다. 부과 건수도 가장 많으며, 건당 부과세액도 평균적으로 135,000원 수준으로 다른 차종보다 약 2배에서 최고 13배 수준까지 높다. 이를 보면, 자동차세에서 승용차에 대하여 상당히 부과세액이 높아 다른 차종에 비해서 승용차 차주의 자동차세부담이 높다는 것을 알 수 있다.

<표 Ⅱ-11> 최근 5년간 자동차 종류별 자동차세 세수현황

(단위: 천원)

구분		2013년	2012년	2011년	2010년	2009년
총부과금액	승용차	3,498,146,362	3,442,265,321	3,447,058,212	3,333,763,541	3,045,655,338
	기타승용차	31,434	17,139	8,302,530	5	-536
	승합자동차	40,432,652	38,593,975	37,571,995	36,120,872	34,772,493
	화물자동차	94,557,700	96,006,822	96,031,379	94,769,389	93,491,292
	특수자동차	4,319,429	2,211,965	2,167,043	2,078,795	2,639,842
	3륜이하소형차	1,240,258	991,976	951,229	902,692	876,672
	합계	3,638,727,835	3,580,087,198	3,592,082,388	3,467,635,294	3,177,435,101
총부과건수	승용차	25,591,476	25,103,810	24,260,957	23,805,992	23,195,174
	기타승용차	426	327	48,634	1	3
	승합자동차	812,892	776,262	751,337	723,442	694,782
	화물자동차	3,572,985	3,632,245	3,602,910	3,559,065	3,525,228
	특수자동차	132,167	71,937	69,353	64,998	75,011
	3륜이하소형차	115,880	88,995	87,541	83,592	82,213
	합계	30,225,826	29,673,576	28,820,732	28,237,090	27,572,411
금액별비중	승용차	96.14%	96.15%	95.96%	96.14%	95.85%
	기타승용차	0.01%	0.01%	0.23%	0.01%	0.00%
	승합자동차	1.11%	1.07%	1.05%	1.04%	1.09%
	화물자동차	2.59%	2.68%	2.67%	2.73%	2.94%
	특수자동차	0.12%	0.06%	0.06%	0.06%	0.09%
	3륜이하소형차	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%	0.03%
	합계	100%	100%	100%	100%	100%

(계속)

구분		2013년	2012년	2011년	2010년	2009년
건당 부과 세액	승용차	136.69	137.12	142.08	140.04	131.31
	기타승용차	73.78	52.41	170.71	5	-178.67
	승합자동차	49.73	49.72	50.01	49.93	50.05
	화물자동차	26.46	26.43	26.65	26.63	26.52
	특수자동차	32.68	30.75	31.25	31.98	35.19
	3륜이하소형차	10.70	11.15	10.87	10.8	10.66
	합계	-	-	-	-	-

자료: 행정안전부(2009~2014), 「지방세통계연감」

부과세액의 상당수를 차지하는 승용차를 영업용 및 비영업용으로 구분하면 아래 〈표 Ⅱ-12〉와 같다. 자동차세가 부과되는 승용차의 대부분이 비영업용 승용차로 나타난다. 금액 비중도 승용차로 부과되는 항목의 99%로 승용차에 부과되는 자동차세의 대부분을 차지한다. 또한, 건당 부과세액도 비영업용이 평균 140,000원 수준으로 건당 부과세액이 32,500원 수준인 영업용 승용차에 비하여 4배가량 차이가 난다.

<표 Ⅱ-12> 최근 5년간 승용차 용도별 과세현황

(단위: 천원)

구분		2013년	2012년	2011년	2010년	2009년
총 부과 금액	영업용	22,754,205	21,145,925	20,181,329	19,243,457	18,141,363
	비영업용	3,475,392,157	3,421,119,396	3,426,876,883	3,314,520,084	3,027,513,975
	합계	3,498,146,362	3,442,265,321	3,447,058,212	3,333,763,541	3,045,655,338
총 부과 건수	영업용	698,372	648,108	613,930	592,149	547,684
	비영업용	24,893,104	24,455,702	23,647,027	23,213,843	22,647,490
	합계	25,591,476	25,103,810	24,260,957	23,805,992	23,195,174
금액 비중	영업용	0.65%	0.61%	0.59%	0.58%	0.6%
	비영업용	99.35%	99.39%	99.41%	99.42%	99.4%
	합계	100%	100%	100%	100%	100%
건당 부과 세액	영업용	32.58	32.63	32.87	32.5	33.12
	비영업용	139.61	139.89	144.92	142.78	133.68
	합계	-	-	-	-	-

자료: 행정안전부(2009~2014), 「지방세통계연감」

승용자동차를 다시 배기량을 기준으로 나누어 자동차세 부과현황을 살펴보면 아래 〈표 Ⅱ-13〉과 같다. 1,600CC초과 2,000CC이하의 승용차량이 대해 승용차 전체에 부과되는 자동차세의 거의 절반에 해당하는 43% 정도를 부담하고 있다. 경차에 해당하는 1,000CC이하의 차량은 2.28%를 부담하고 있다.

<표 Ⅱ-13> 최근 5년간 배기량별 승용차 과세현황

(단위: 천원)

구분		2013년	2012년	2011년	2010년	2009년
총부과금액	800CC 이하	19,516,522	22,703,795	25,817,870	28,687,132	31,691,078
	1,000CC 이하	60,135,285	51,748,064	45,946,214	31,563,683	19,326,603
	1,600CC 이하	487,851,240	489,575,085	494,166,693	483,277,031	474,885,694
	2,000CC 이하	1,488,637,853	1,432,051,084	1,384,991,949	1,340,529,989	1,217,826,730
	2,500CC 이하	446,654,711	445,460,331	467,726,482	470,308,122	437,285,853
	3,000CC 이하	615,891,485	632,186,485	666,195,893	656,400,730	589,111,649
	3,000CC 초과	379,459,266	368,540,477	362,213,111	322,996,854	275,527,731
	합계	3,498,146,362	3,442,265,321	3,447,058,212	3,333,763,541	3,045,655,338
총부과건수	800CC 이하	652,367	738,833	799,282	849,344	892,739
	1,000CC 이하	1,087,770	899,760	676,317	472,045	299,593
	1,600CC 이하	6,019,804	6,141,804	6,266,754	6,354,668	6,481,969
	2,000CC 이하	10,689,629	10,359,603	9,868,038	9,695,872	9,312,895
	2,500CC 이하	2,690,363	2,617,033	2,525,670	2,488,052	2,495,801
	3,000CC 이하	3,144,822	3,125,532	3,023,339	2,967,888	2,864,192
	3,000CC 초과	1,306,721	1,221,245	1,101,557	978,123	847,985
	합계	25,591,476	25,103,810	24,260,957	23,805,992	23,195,174
금액별비중	800CC 이하	0.56%	0.66%	0.75%	0.86%	1.04%
	1,000CC 이하	1.72%	1.50%	1.33%	0.95%	0.63%
	1,600CC 이하	13.95%	14.23%	14.34%	14.5%	15.59%
	2,000CC 이하	42.55%	41.60%	40.18%	40.21%	39.99%
	2,500CC 이하	12.77%	12.94%	13.57%	14.10%	14.36%
	3,000CC 이하	17.60%	18.37%	19.33%	19.69%	19.34%
	3,000CC 초과	10.85%	10.70%	10.50%	9.69%	9.05%
	합계	100%	100%	100%	100%	100%

(계속)

구분		2013년	2012년	2011년	2010년	2009년
건당부과세액	800CC 이하	29.92	30.73	32.30	33.78	35.5
	1,000CC 이하	55.28	57.51	67.94	66.87	64.51
	1,600CC 이하	81.04	79.71	78.86	76.05	73.26
	2,000CC 이하	139.26	138.23	140.35	138.26	130.77
	2,500CC 이하	166.02	170.22	185.19	189.03	175.21
	3,000CC 이하	195.84	202.27	220.35	221.17	205.68
	3,000CC 초과	290.39	301.77	328.82	330.22	324.92
	합계	–	–	–	–	–

자료: 행정안전부(2009~2014), 「지방세통계연감」

4. 자동차 관련 FTA조항 분석

가. 한-미 FTA[22)]

2007년 4월 타결된 한-미 FTA는 그 협상과정에서 자동차 분과를 따로 둘 정도로 자동차 관련 관세 및 통상압력이 문제가 되고 있었다. 결국 한-미 FTA 체결은 양국 간의 무역불균형이 심각한 상황에서 장기간 통상마찰 발생의 요인이었던 세제, 안전기준 및 환경기준이라는 주요현안을 원만히 해결하여 우리의 안정적인 대미 수출 기반을 마련하였다는 평가를 받고 있다. 이하에서 자동차 산업과 관련된 주요 쟁점별로 타결내용과 그 효과를 간략히 분석하여 본다.

22) 이하, 한-미 FTA와 관련된 조문 및 자료는 한미 FTA 홈페이지에서 인용함. (http://www.fta.go.kr/korus/main/index.asp)

1) 배기량 기준 조세[23)]

먼저, 자동차에 대한 개별소비세(구「특별소비세법」) 부과에 있어서 세율 적용 단계를 기존의 3단계에서 배기량 1,000CC를 기준으로 5%세율로 과세 혹은 면제 방식의 2단계로 개편하였다. 즉, FTA 발효 전에는 800CC 이하 면제, 801~2,000CC는 5%, 2,000CC 초과는 10%로 과세하던 개별소비세가 FTA 발효 후에는 1,000CC 이하 면제, 1,001~2,000CC는 5%, 2,000CC 초과는 8%로 인하되었다. 2,000CC 초과하는 차량의 경우 협정 발표 후 3년간 균등하게 세율을 인하하여 2015년 1월 1일 이후로는 5%의 세율을 적용받게 된다. 이를 간략히 나타내면 다음의 〈표 Ⅱ-14〉와 같다.

<표 Ⅱ-14> FTA 발효로 인한 개별소비세율 변화

<table>
<tr><th colspan="2">(07.6.30 서명 당시)</th><th colspan="5">협정 발효(2012.3.15.)이후</th></tr>
<tr><td>800CC
이하</td><td>면제</td><td>1,000CC
이하</td><td colspan="4">면제</td></tr>
<tr><td>801~
2,000CC</td><td>5%</td><td>1,001~
2,000CC</td><td colspan="4">5%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2,000CC
초과</td><td rowspan="2">10%</td><td rowspan="2">2,000CC
초과</td><td>2012.3.15</td><td>2013.1.1</td><td>2014.1.1</td><td>2015.1.1</td></tr>
<tr><td>8%</td><td>7%</td><td>6%</td><td>5%</td></tr>
</table>

자료: 외교통상부,「한미 FTA 주요내용」, 2012. 6, p.74

또한, FTA 협정문에서는 자동차에 대한 개별소비세 외에도 지방세법에 따라 부과되던 자동차세도 개편하도록 하였다. 이에 따라, 지방세법에 따른 자동차세는 비영업용 승용차에 대하여 배기량(CC) 기준으로 부과하던 5단계를 3단계로 개편하게 되었다. 기존 법령에 따라 경차, 801~1,000CC의 소형차, 1,001~1,600CC의 소형차, 중형차, 대형차로 구분한 5단계 구조였으나, 경차와 801~1,00CC 소형차 구간을 통합하고 중형차와 대형차 구간을 통합한 3단계 부과구조로 개편되었다. 이를 정리하면 다음 〈표 Ⅱ-15〉와 같다.

23) 한-미 FTA협정문 제2.12조.

<표 Ⅱ-15> FTA 발효로 인한 자동차세율 변화

구분	경차 (800CC이하)	소형차 (801~1,000CC)	소형차 (1,001~1,600CC)	중형차 (1,601~2,000CC)	대형차 (2,000CC초과)
기존	80원	100원	140원	200원	220원
개편	80원		140원	200원	

자료: 외교통상부, 「한미 FTA 주요내용」, 2012.6, p.75

한편, 차종간 세율의 차이를 확대하기 위한 배기량에 기초한 새로운 조세의 도입 또는 기존 조세의 수정을 하지 않기로 합의하였으며, 대한민국 내의 소비자들이 자동차를 구매할 때 의무적으로 매입해야하는 도시철도공채와 지역개발공채를 자동차 구매 즉시 매각하여 공채 액면 가액의 약 80%를 환매할 수 있음을 양측이 인정하였다. 환매비율의 경우 채권에 대한 현행 시장 이자율에 따라 변경 된다. 또한, 우리 정부는 환매 방식, 절차 등에 관한 정보를 인터넷 등을 통해 일반에게 알려 이러한 환매프로그램에 대한 대중의 인식을 증진시키기 위하도록 조치하였다.[24)]

2) 환경기준[25)]

우리 대기환경보전법 시행규칙 별표 20(대한민국 초저배출차량기준)에 포함된 초저배출차량기준(K-ULEV : Korea-Ultra Low Emissions Vehicle)적용에 관한 합의를 협정에 반영하기로 하였으며, 대한민국내 제작사별 휘발유 동력 자동차 판매량 및 총판매차량의 비메탄유기가스 평균 배출량을 계산하기 위해 캘리포니아 규정집(California LEV II Regulations, Cal. Code Regs. tit. 13, § 1961) 및 그 적용 방법을 사용하도록 하였다. 즉, 4,500대 이하 휘발유동력 자동차는 저배출차량 기준, 4,501대~1만대로 판매하는 휘발유동력 차량에 대해서는 저배출차량기준/초저배출차량기준, 1만대 초과 휘발유동력 차량은 초저배출차량기준을 평균배출량 기준으로 적용하도록 한 것이다[26)].

협정으로 인해 제작사에 의해 생산된 휘발유동력 자동차가 위와 같은 기준을 준수하는지 여부를 결정하는 기준을 정리하면 이하 〈표 Ⅱ-16〉과 같다.

---

24) 한-미 FTA협정문 제2.12조4.

25) 한-미 FTA협정문 부속서한, '대한민국 초저배출차량기준'.

26) ※ 평균 배출량 제도(FAS : Fleet Average System)
- 제작사에게 다양한 배출허용기준(캘리포니아의 배출가스 기준인 LEV, ULEV, SULEV)을 허용하여 유연성을 부여하되, 제작사는 전체 자사 판매차량의 배출량 평균이 평균배출량 기준을 충족해야 함.

<표 Ⅱ-16> 초저배출차량기준 준수여부 기준

구분	총판매차량의 비메탄유기가스 평균 배출량 (비메탄유기가스의 마일당 그램, 50,000마일 / 5년)		
모델연도	2009	2010	2011이후
저배출차량기준	0.075	0.075	캘리포니아 규정집 제13편 제1961(b)(1)(C)에 따른 관련 모델연도의 차종에 대한 비메탄유기가스의 배출량
저배출차량기준/ 초저배출차량기준	0.060	0.060	캘리포니아 규정집 제13편 제1961(b)(1)(D)에 따른 관련 모델연도의 차종에 대한 비메탄유기가스의 배출량
초저배출차량기준	0.040	0.038	캘리포니아 규정집 제13편 제1961(b)(1)(A)에 따른 관련 모델연도의 차종에 대한 비메탄유기가스의 배출량 보다 엄격하지 아니함.

3) 안전기준[27)]

전년도에 한국에 25,000대 이하(2007년 협정당시 6,500대)로 미국 원산지 차량을 판매한 제작사가 생산한 미국 원산지 자동차는, 그 제작사가 미 연방 자동차 안전기준을 준수한다고 인정하는 경우, 우리 안전기준을 준수한 것으로 간주한다. 다만, 상용차(맞춤형이 아닌 4.5톤 이하의 픽업트럭 제외)는 위와 별도로 최대길이, 중량 등 협정문에 규정된 16개 안전기준을 만족시켜야 한다. 다만, 우리 국민의 건강, 안전, 그리고 환경에 중대한 위험을 초래할 경우, 위에도 불구하고 필요한 조치가 가능하다고 규정하고 있다.

또한 25,000대 초과의 경우에는 양국간 협의하여 결정하도록 하며, 우리 자동차 안전기준의 자기인증 관련 규정 제정 또는 개정시 수입 자동차에 대해서는 상기 규정 발표 후 최소 2년간 적용을 유예하고 있다.

4) 자동차 표준 작업반[28)]

자동차 작업반의 조정자 역할은 외교통상부와 미 무역대표부가 수행하는데, 동 작업반은 미국의 교통부, 환경보호청, 우리 산업통상자원부(구 지식경제부), 환경부, 국토교통부 (구 국토해양부) 및 그 밖의 관련 규제 기관을 포함한다. 또한 동 작업반은 양 당사국이 필요하고 적절하다고 판단하면, 다른 전문가 및 이해당사자를 포함할 수 있다. 통상적으로 국제연합 유럽경제이사회의 자동차 규제 조화를 위한 세계총회(WP-29) 또는 양당사국 모두가 참

27) 한-미 FTA협정문 부속서한, '자기인증'.
28) 한-미 FTA협정문 부속서 9-나.

여하고 자동차 규제 문제를 다루는 그 밖의 양자 또는 다자간 포럼의 회의와 연계하여 매년 최소 1회는 개최하도록 규정한다.

작업반은 다음의 4가지 기능을 수행하게 된다.[29]

① 관련 표준, 기술규정 또는 적합성 평가절차의 개발·이행 및 집행과 관련하여 당사국이 제기하는 문제를 해결하기 위해 협의

② 양 당사국과 이해당사자간의 협력 증대

③ 자동차 규제 문제를 다루는 다자간 국제포럼에서 양 당사국 간의 협력을 증진하기 위하여 노력

④ 자동차 규제와 관련, 우수규제관행의 개발을 촉진하기 위해 관련 표준, 기술규정 및 적합성 평가절차의 개발·이행 및 집행을 점검

이를 위하여 당사국은 개발 중인 관련 표준, 기술규정 및 적합성 평가 절차와 관련 규제 영향 분석과 같은 가용한 정보를 작업반에 제공하여야 하며, 작업반은 당사국이 제공하는 정보를 평가하고, 정보를 제공한 당사국에게 견해를 제공하게 된다. 또한, 당사국이 채택한 표준, 기술규정 또는 적합성 평가절차에 대해 당사국이 사후이행검토를 수행하는 경우, 그 당사국은 검토 결과를 작업반에 제출하게 된다. 당사국의 요청이 있는 경우, 작업반은 검토의 결과와 검토에 사용된 방법 및 가정을 분석한다.

5) 표준 협력[30]

양 당사국은 국제연합 유럽경제이사회의 자동차 규제 조화를 위한 세계총회(WP-29) 등에서 자동차의 환경 및 안전기준의 조화를 위하여 양자적으로 협력할 것이며, 자동차와 관련된 기술규정은 정당한 목적 달성에 필요한 것 이상으로 무역 제한적일 수 없다고 규정하고 있다. 이러한 정당한 목적은 특히 국가안보상의 요건, 인간의 건강 또는 안전, 동물 또는 식물의 생명 또는 건강, 또는 환경의 보호를 의미하는 것이다.

6) 자동차에 관한 대체적 분쟁 절차[31]

협정 내 자동차 관련 내용에 대한 분쟁해결 신청시 양국 모두 협정 내 일반 분쟁해결 절

29) 한-미 FTA협정문 부속서 9-나2.
30) 한-미 FTA 협정문 제9.7조.
31) 한-미 FTA 협정문 부속서 22-가.

차보다 신속한 절차를 적용할 수 있도록 다음과 같이 정하고 있다.

① 공동위원회 회부전 양자간 협의 생략

② 공동위원회 협의 60일→30일

③ 패널 설치후 최초보고서 제출 180일→120일

④ 최종보고서 제출 45일→21일

서면통보 전달 후 7일내 양국이 회합하여 패널후보자 명부에서 추첨으로 패널을 구성하고, 패널이 피소국의 특정조치에 대해, ① 피소국이 협정 의무를 위반하였거나, 관련 이익의 무효화·침해를 야기하였으며 ② 그러한 불합치 또는 무효화·침해가 자동차의 판매, 판매를 위한 제의, 구매, 운송, 유통 또는 사용에 실질적으로 영향을 미치는 것으로 최종 판정하는 경우에는 승용차(HS 제8703호의 원산지 상품)에 한정하여 그 상품에 대하여 당시 적용하고 있는 실행관세율을 초과하지 않는 수준까지 관세율을 인상할 수 있도록 정하고 있다. 또한, 피소 당사국이 불합치나 무효화 또는 침해를 제거하였다고 패널이 판정하는 경우, 제소 당사국의 인상된 관세는 신속하게 철회된다.

한편, 협정 발효 후 10년간(2022.3.14까지) 자동차 신속 분쟁해결 부속서에 따라 설치된 패널이 당사국의 협정 위반 또는 이익의 무효화·침해가 있다고 판정하지 않을 경우, 동 부속서상 절차의 운영은 실효(失效)된다.

7) 자동차 긴급수입제한조치(자동차 세이프가드)[32]

양국은 자동차 품목(HS 8703 또는 8704 : 승용차 및 화물자동차)에 대해서만 적용가능한 자동차 긴급수입제한조치를 도입하고 있는데, 이는 한·EU FTA 일반 긴급수입제한조치에서 다음의 6가지 요소를 차용하였다.

① 발동기간은 최대 4년(2년+2년)

② 발동 횟수 미제한

③ 잠정조치 절차 요건 간소화

④ 점진적 자유화의무 미규정

⑤ 최소 2년간 보복금지(긴급수입제한조치 종료시 보상의무 및 보복권리 소멸규정 삭제)

⑥ 관세철폐 종료후 10년간 적용가능

32) 한-미 FTA 추가협상 서한교환 제4절.

이상에서 살펴본 한-미 FTA의 자동차 관련 협상결과를 요약하면, 다음의 〈표 Ⅱ-17〉과 같다.

<표 Ⅱ-17> 한·미 FTA 자동차 협상결과 요약

<table>
<tr><th>구 분</th><th colspan="2">협정 내용</th></tr>
<tr><td>관세 양허
(추가협상
결과)</td><td>(한국)
► 승용차(8%) : 발효시 4%로 인하후 4년후 한꺼번에 철폐
► 전기자동차(8%)
: 발효시 4%로 인하후 4년간 균등철폐
► 화물자동차(10%) : 즉시철폐</td><td>(미국)
► 승용차(2.5%)
: 발효 4년후 한꺼번에 철폐
► 전기자동차(2.5%) : 4년간 균등철폐
► 화물자동차(25%)
: 7년간 현행유지후 2년간 균등철폐</td></tr>
<tr><td>세 제</td><td colspan="2">► 자동차 배기량기준 세제 변경
· 특별소비세(현행 개별소비세) : 현행 3단계→2단계
<table>
<tr><td rowspan="2">현행</td><td>800CC 이하</td><td>801CC~2,000CC</td><td>2,000CC 초과</td><td rowspan="2">개편</td><td>1,000CC 이하</td><td>1,000CC 초과</td><td>2,000CC 초과</td></tr>
<tr><td>면제</td><td>5%</td><td>10%</td><td>면제</td><td>5%</td><td>발효시8%
3년후 5%</td></tr>
</table>
· 자동차세 : 5단계→3단계
<table>
<tr><td>차종</td><td>800CC이하</td><td>801~1,000</td><td>1,001~1,600</td><td>1,601~2,000</td><td>2,000초과</td></tr>
<tr><td>현행</td><td>80원</td><td>100원</td><td>140원</td><td>200원</td><td>220원</td></tr>
<tr><td>개편</td><td colspan="2">80원</td><td>140원</td><td colspan="2">200원</td></tr>
</table>
► 차종별 세율의 차이를 확대하기 위하여 배기량 기준에 기초한 새로운 조세를 채택하거나 기존의 조세를 수정할 수 없음.</td></tr>
<tr><td>표 준</td><td colspan="2">► 배출가스허용기준(K-ULEV)
· 1만대 이하(4,500대 이하 LEV, 4,501~1만대 LEV/ULEV) 판매 제작사의 경우, 우리 현행 기준 (ULEV) 보다 다소 완화된 평균배출량 기준(FAS) 적용
► 배출가스자기진단장치(OBD)
· 1만대 이하 판매 제작사의 경우 2008년 말까지 의무부착 면제
► 안전기준(추가협상 결과)
· 한국시장내 연간 자동차 판매량이 2만5천대(2007년 합의: 6,500대) 이하인 미국자동차 제작사의 경우, 미국 안전기준 준수시 우리 기준을 준수한 것으로 인정</td></tr>
<tr><td>자동차
세이프가드
(추가협상
결과)</td><td colspan="2">► 자동차(HS 8703 또는 8704 : 승용차 및 화물자동차)에 한정하여 적용
① 발동기간 최대 4년, ② 발동 횟수 미제한, ③ 잠정조치 절차요건 간소화, ④ 점진적 자유화의무 미규정, ⑤ 2년간 보복 금지, ⑥ 관세철폐후 10년간 적용가능</td></tr>
<tr><td>자동차
신속분쟁
해결절차</td><td colspan="2">► 자동차 신속 분쟁해결절차 도입
· 자동차 관련 일반 분쟁해결절차보다 신속한 절차(1/2 수준) 적용
· 협정위반으로 실질적 교역장애 초래시, 승용차 특혜관세 철회(snap-back) 가능 (단, 픽업트럭은 대상에서 제외)</td></tr>
</table>

자료: 한미 FTA 홈페이지 (http://www.fta.go.kr/korus/)

나. 한-EU FTA[33)]

유럽통합의 심화와 확대에 따라 EU의 정치경제적 영향력이 확대되면서 한국의 경제성장을 위한 전략적 기반을 마련하고자 세계최대 규모의 단일경제권인 EU와 2011년 7월 잠정적으로 FTA를 체결하였다. 이는 동아시아 국가로는 최초로 EU와 FTA를 체결함으로서 EU 시장에 대한 선제적 진출효과를 기대할 수 있게 된 것으로 평가되고 있다. 이하에서 자동차 산업과 관련된 주요 쟁점별로 타결내용과 그 효과를 간략히 분석하여 본다.

1) 관세철폐 및 최혜국 대우

한 EU 양측은 공산품 및 임산물 전 품목에 대해 관세를 철폐키로 하는 등 높은 수준의 시장 개방에 합의하였다. 이는 수입액 기준으로, EU측은 모든 대한국 수입에 부과되는 관세를 5년 내에 철폐하고, 우리는 對EU 수입 97.0%에 부과되는 관세를 5년 이내 철폐하는 것이 그 주요 내용이다. 품목 수 기준으로는 EU측은 쌀을 제외한 나머지 99.6%에 해당하는 품목에 부과되는 관세를 5년 이내 철폐, 우리는 93.6%를 5년 이내 철폐하도록 합의하였다. 한편, EU측은 수입액 기준으로 모든 관세를 5년 이내에 철폐키로 한 반면, 우리는 다수의 농·수산물에 대해 현행관세유지, 장기철폐 등의 예외적 취급을 확보하였다.

자동차의 경우, 양방이 모두 동일하게 승용차는 중·대형(1,500CC초과)은 협정 발효 후 3년 이내, 소형(1,500CC이하)은 5년 내에 과세를 철폐하게 되었다. 상용차의 경우 양측 모두 5년 이내에 화물차 관세를 철폐하나 한국은 중량이 클수록, EU는 소형 상용차일수록 더 디게 개방하고 버스는 양국 모두 즉시 철폐하기로 하였다.

특히, 對EU 자동차 수출의 70% 이상(對EU 수출의 13.2%)을 차지하는(2004-2006년 평균 기준) 중·대형 승용차 관세(10%)를 EU측이 3년 내에 철폐키로 한 것은 미국이 승용차 관세(2.5%)를 즉시 철폐키로 한 것보다 더 큰 개방 효과 기대 가능하며, 아울러, 가솔린 자동차용 엔진, 기어박스 등 주요 자동차 부품에 대한 관세를 양측이 즉시 철폐하기로 하였다.

한편, 부속서 제5조에 의한 최혜국 대우조항에 따르면, 국내조세 및 배출기준에 대해서는 FTA 체결국을 포함한 제3국에 부여한 최혜국 대우(MFN)를 부여하도록 되어 있는데, 이는 한·미 FTA 발효시 국내조세 및 배출기준 관련 한·미 FTA 합의내용을 EU에도 적용한다는 의미인 것이다.[34)]

---

33) 이하, 한-EU FTA와 관련된 조문 및 자료는 한EU FTA 홈페이지에서 인용하였다. (http://www.fta.go.kr/eu/main/index.asp)

34) 한-EU FTA 협정문 부속서 제5조.

2) 환경기준

국내에 수입되는 EU 차량에 대한 배출가스 기준은 2009.1월부터 시행중인 평균배출량 관리제도(FAS: Fleet Average System)가 적용되나, 연간 1만대 이하를 판매하는 소량 판매 제작사에 대해서는 별도의 평균 배출량 기준 적용하도록 한다. 동 과도조치는 한·미 FTA가 발효되어 1만대 이하 판매 제작자에 대한 배출기준이 도입될 때까지 적용되며, 과도조치상의 배출기준은 한·미 FTA 합의내용 보다는 강화된 기준이라 할 수 있다.

배출가스자기진단장치(OBD: On-Board Diagnostics) 기준은 우리기준과 유사한 Euro 6 OBD 기준(2014년 도입)을 인정하되, 동 기준 도입 이전인 2013년 말까지 일정 대수에 대해 Euro 5 OBD 기준(2009.9월 도입)을 인정한다.

3) 안전기준

한·EU 양측은 각각의 국내기준과 유사한 UN ECE(United Nations Economic Council for Europe) 규정과 GTR(Global Technical Regulations) 규정에 따라 제작된 자동차에 대하여 해당 국내기준을 준수한 것으로 인정한다. 상응하는 UN ECE 규정 또는 GTR 규정이 있는 국내기준은 협정 발효 후 5년 이내 해당 UN ECE 또는 GTR 규정과 조화되도록 조정하도록 하였다. 유럽의 거의 모든 국가들은 현재 UN ECE기준을 채택하고 있다.

한편, 여타 UN ECE 또는 GTR 규정과 유사한 기준이 없는 경우는 국내 기준을 준수하기로 하며, 인정기준과 조화기준 이외의 “여타 국내기준”과 관련하여 통상문제가 발생하는 경우, 협의(consultation)를 통해 해결방안을 모색하게 되었다.(부속서 제3조)

“여타 국내기준”과 관련하여 규제당국이 리콜 등의 조치를 취하는 경우, 타방 당사자에게 상세한 설명을 제공하며, 협정 발효 후 매 3년마다 국제적 또는 각 당사자 내에서 진행된 규정의 발전을 고려하여 인정기준과 조화대상기준 리스트를 검토한다.(부속서 제3조)

인정기준 또는 조화대상기준 리스트의 변경은 무역위원회에서 결정하며, 추후 조화가 완료된 기준은 해당 국제기준 채택과 동일한 효과를 가지게 되므로, 동 조화기준에 따라 제작된 차량은 해당 국내기준을 준수한 것으로 간주한다.

4) 자동차 표준 작업반[35)]

자동차 국제표준 제정기구에서의 협력과 자동차 비관세 합의 내용의 이행을 감독하기 위하여 자동차 표준 작업반을 두게 된다. 구체적으로, 자동차 부속서 적용에 관한 문제를 협의하고, 자동차와 부품 교역을 용이하게 하고, 시장접근 문제를 발생 이전에 검토하기 위해 협력하고 협의하는 역할을 하는 것이다.

양 당사자는 동 부속서의 적용을 받는 제품의 교역에 영향을 미칠 수 있는 조치에 대해서는 다른쪽 당사자에게 정보를 제공하고 당사자의 요구에 따라, 교역에 영향을 미치는 조치에 대한 문의에 대해서는 문서로 답변하게 되어 있다.

작업반은 다음의 6가지 기능을 수행하게 된다.

① WP.29에서의 협력 준비

② 조화작업의 이행 논의, 통상문제 발생시 협의(consultation)를 위한 forum 제공, 인정기준 및 조화대상 기준 리스트의 변경을 위한 무역위원회(Trade Committee)의 결정 준비

③ 각 당사자의 고유기준 유지 필요성에 대한 검토 논의

④ 신기술·신개념 도입 및 예외적인 경우의 시장접근 거부 및 리콜 통보 논의

⑤ 병행수입 차량에 대한 기술규정의 적용 문제 협의하고 적절한 경우에 권고

⑥ 배출가스자기진단장치와 배출가스 관련 과도조치의 이행

5) 자동차에 관한 대체적 분쟁 절차[36)]

자동차 관련 분쟁해결 신청에 대하여 일반적인 분쟁해결절차보다 신속한 절차를 도입하였는데, 협의 개최시부터 중재패널의 최종보고서 제출시까지의 소요기간을 160일(일반절차)에서 100일로 단축한 것이다. 그 내용을 간략히 요약하면 다음과 같다.

① 협의 기간 : 협의 요청후 30일 → 15일

② 중간보고서 제출 기간 : 패널 설치후 90일 → 60일

③ 최종보고서 제출 : 패널 설치후 120일 → 75일

패널판정 결과 자동차 관련 협정 위반조치의 시정에 국회의 입법조치(법률개폐)가 필요

35) 한-EU FTA 협정문 부속서 제9조.
36) 한-EU FTA 협정문 부속서 제10조.

하지 않은 경우, 합리적인 이행 기간을 명시함으로써 분쟁해결절차의 신속한 완료를 도모하였는데, 보통 90일을 초과해서는 안되며, 어떠한 경우에도 150일을 초과할 수 없다. 합리적인 이행 기간을 거치지 아니하고 특혜관세 이전 관세로의 복귀가 불가능하도록 규정하였으며, 신속분쟁해결절차의 특정 규정의 적용 배제를 합의할 수는 있다.

6) 무역제한 조치의 금지[37)]

협정문에서는 자동차 부속서에 따른 시장접근 혜택을 무효화하거나 손상하는 조치를 자제하도록 하고 있다. 단, 도로교통, 공중건강 혹은 환경보호와 기망행위 방지를 위해 필요하다고 인정되는 경우, 과학적 혹은 기술적 정보에 근거하여 필요한 경우 관련 조치를 할 수 있도록 한다.

7) 규정의 적용[38)]

동등성을 인정한 UN ECE 기준 및 UN ECE 기준과의 조화가 완료된 기준에 대한 EU의 형식승인서는 동 기준에 해당하는 국내기준 적합성을 추정한다. 단, 적합성이 추정되더라도 당사국이 자기인증제 또는 형식승인제에 따른 적합성 검사와 검사결과에 따른 형식승인 취소, 리콜 등 적절한 조치를 취하는 것은 가능하도록 하고 있다. 적합성의 여부는 각 당사국의 권한 있는 기관에서 최종적으로 판단하도록 하고 있다.[39)]

또한, 권한 있는 행정당국은 국내법에 따라 무작위로 제품을 선정하여 국내 기준 혹은 자동차 부속서상의 인정기준 또는 조화가 완료된 기준의 준수 여부를 검증할 수 있으며, 위반한 경우 해당 제품을 리콜하도록 할 수 있다. 형식승인제의 경우 제출서류 미비 등의 사유가 발생한 경우 형식승인 취소가 가능하며[40)], 모든 규정을 준수하였더라도 도로안전, 공중건강 또는 환경에 대한 급박하고 불가피한 위험이 있는 예외적인 경우 시장접근 거부, 리콜이 가능하다. 단, 이러한 경우 타방 당사자와 관련된 공급자에게 그 목적과 이유 등을 상세하게 기술한 정보를 사전에 통보해야 한다.[41)]

이상에서 살펴본 한-EU FTA를 한-미 FTA와 간략히 비교하면 다음의 〈표 Ⅱ-18〉처럼 요약된다.

---

37) 한-EU FTA 협정문 부속서 제7조.
38) 한-EU FTA 협정문 부속서 제8조.
39) 한-EU FTA 협정문 부속서 제8조1.
40) 한-EU FTA 협정문 부속서 제8조3.
41) 한-EU FTA 협정문 부속서 제8조4.

<표 Ⅱ-18> 한·미 FTA와 한·EU FTA 자동차 협상결과 비교

	한·미 FTA	한·EU FTA
관세	(한국) ► 승용차(8%) : 발효시 4%로 인하후 4년후 한꺼번에 철폐 ► 전기자동차(8%) : 발효시 4%로 인하후 4년간 균등철폐 ► 화물자동차(10%) : 즉시철폐 (미국) ► 승용차(2.5%) : 발효 4년후 한꺼번에 철폐 ► 전기자동차(2.5%) : 4년간 균등철폐 ► 화물자동차(25%) : 7년간 현행유지후 2년간 균등철폐	ㅇ 대형/중형 자동차 : 3년 철폐 ㅇ 소형 자동차 : 5년 철폐 ※ 자동차 관세 – 우리나라 : 8% – EU : 10%
안전 기준	ㅇ 25,000대 이하 판매 제작자 – 우리기준과 미국기준을 선택하여 사용 ㅇ 25,000대 초과 판매 제작자, 상용차 – 우리기준 적용	ㅇ 기준적용 관련 threshold는 없음 ㅇ 안전기준 – 42개 주요 안전기준 : 32개 기준과 유사한 UN ECE 기준 인정 – 80여개 기준 : 상응하는 UN ECE 또는 GTR 기준이 있는 기준은 협정 발효후 5년내 해당 UN ECE 또는 GTR 기준과 조화 – 인정 및 조화대상 기준 이외의 기준 : 통상문제 발생시 협의
환경 기준	ㅇ 1만대 이하 판매 제작자에 대한 배출기준 – 4,500대 이하 : LEV 기준 – 4,501–1만대 이하 : LEV/ULEV 중간 기준 ㅇ 배출가스자기진단장치 – 1만대 이하 판매 제작자에 대해 08년말까지 의무부착 면제	ㅇ 1만대 이하 판매 제작자에 대한 배출기준 – 한·미 FTA 합의내용을 EU에도 적용(MFN) – 한·미 FTA 발효시까지 잠정방안 적용 ㅇ 배출가스자기진단장치 – EOBD–6에 충족시 ULEV OBD 기준 충족 인정 – EOBD–6 도입시까지 매년 6,000대 EOBD–6 차량 인정(개별제작자 상한은 1,000대)
세제	ㅇ 배기량 기준 세제의 조정내용을 규정 – 개별소비세 : 3단계 → 2단계 – 자동차세 : 5단계 → 3단계 ㅇ 배기량기준 새로운 세제의 미도입 약속	ㅇ 자동차 세제 변경내용의 MFN 적용한다는 내용을 규정
분쟁 해결	ㅇ 신속분쟁해결절차 – snap–back	ㅇ 신속분쟁해결절차 – snap–back 요소는 배제

자료: 한미 FTA 홈페이지 (http://www.fta.go.kr/korus/)

5. 자동차세 과세표준 산정방법의 개선방안에 관한 선행연구

앞의 자동차세 성격에서도 살펴보았듯이, 현행 자동차세는 자동차의 보유사실에 대하여 부과하기 때문에 재산세적인 성격과 함께 대기오염 또는 도로손상 등에 대한 비용 부담적인 성격도 가지고 있다. 또한, 자동차세는 토지나 건축물 등에 대하여 부과하는 재산세의 경우와는 달리 배기량이나 승차정원 또는 적재정량을 과세표준으로 하는 종량세이며, 세율이 금액으로 정해져 있기 때문에 정액세에 해당한다. 자동차세의 납세의무자는 납기가 있는 달의 1일 현재(6.1/12.1)의 자동차 소유자이다. 과세대상은 자동차관리법의 규정에 의하여 등록 또는 신고 된 차량과 건설기계관리법의 규정에 의하여 등록된 덤프트럭 및 콘크리트믹서트럭으로 한다. 과세표준은 자동차의 배기량, 승차정원, 적재정량으로 하고 있는 실정이다.

이러한 자동차세를 개편하는 방법에는 자동차세 자체를 폐지하자는 견해와 현재의 배기량 기준을 변경하여야 한다는 견해로 나누어져 있다.

먼저, 자동차세를 폐지하자는 주장은 현재의 자동차세는 자동차를 사치품에 대한 과세라고 보는 과거의 인식에 터잡고 있음을 부인할 수 없는데, 이제는 자동차를 재산가치가 있는 자산으로 인식하지 않는 국민들이 대다수이기 때문에 자동차세를 소비과세로 전환하는 발상의 전환이 필요하다는데서 시작하고 있다. 즉, 현재 지방세법상 주행에 대한 자동차세는 유류에 대한 교통·에너지·환경세에 연동되어 있어 주행량이라는 나름의 합리적인 과세기준과 소비과세로서의 성격을 지니고 있다. 따라서 가장 강력하고 친환경적인 자동차세의 개선방안은 합리적인 과세기준이라고 볼 수 없는 자동차의 소유에 대한 자동차세를 폐지하고, 자동차의 연로에 부과되는 주행에 대한 자동차세만 남기되, 그 세율을 인상하는 방법이 타당하다는 것이다.[42] 또한, 우리나라의 자동차세는 전통적으로 자동차가 사치재로 인식될 당시에 능력원칙의 하나로 과세되는 정책세제였지만, 경제 및 사회가 발달하고 국민의 생활양식이 변화되어 과거 사치재인 자동차가 생활필수품으로 바뀌었다. 이러한 생활필수품의 하나인 자동차에 대한 과도한 세금의 부과는 공평과세를 침해하게 되고 조세부담의 역진성을 띄게 한다. 이처럼 단점이 큰 자동차세는 폐지하는 것이 납세자의 조세 전체 세부담의 공평성을 증대시킬 수 있다는 견해도 있다.[43]

---

42) 김두형, "환경친화적인 자동차세제 도입방안", 「조세법연구」 XⅧ-2, 한국세법학회, 2011.8, p.235.
43) 김홍권·심석무, "우리나라 자동차세의 개선방안", 「세무학연구」 제27권 제4호, 한국세무학회, 2010.12, pp.251-252.

그러나 이처럼 극단적으로 자동차세 자체를 폐지하는 경우에는 그 세수를 어떻게 충당할 것이며, 자동차세 자체의 의미를 부인하는 것이 되기 때문에 바람직하지 않다고 할 것이다. 즉, 현재에도 각 지방자치단체는 세수 부족으로 인하여 여러 가지 문제점이 발생하고 있는데, 세수 보전 문제는 전혀 해결하지 못한 채 자동차세를 폐지하는 것은 그 타당성을 인정할 수 없다고 할 것이다. 또한, 자동차세는 다른 세목과는 달리 어느 하나만의 성격을 가지고 있는 것이 아니라 재산세적인 성격과 부담금적인 성격을 동시에 가지고 있는 세목인데, 이러한 성격을 무시한 채 세목 자체를 폐지하는 것은 그 타당성을 인정할 수 없다고 할 것이다.

물론, 폐지론자들의 경우에는 소비세의 세율을 인상하여 자동차세의 폐지로 인한 세수 부족분을 보충하면 된다는 입장이지만, 소비세의 세율을 너무 많이 인상하는 것은 세부담의 역진성 때문에 신중하게 접근하여야 할 것이다.

다음으로, 자동차세의 과세기준을 현재의 배기량(cc) 기준에서 가액 기준으로 변경하는 것이 타당하다는 견해가 있다.[44] 가액 기준으로 변경하자는 주장에 대한 장점과 단점에 대하여는 바로 뒤의 자동차세 과세표준 산정방법의 개선방안에서 구체적으로 살펴보고자 한다.

마지막으로 많은 학자들이 주장하고 있는 자동차세의 과세기준을 연비 또는 CO2 기준으로 변경하자는 견해가 있다.[45] 이러한 견해의 장점과 단점에 대하여도 자동차세 과세표준 산정방법의 개선방안에서 구체적으로 살펴보기로 한다.

---

44) 임병인, "자동차 관련세제 개편방안 연구", 「경제연구」 제28권 제2호, 한국경제통상학회, 2010.6, p.50.
45) 김승래·전병목, "녹색성장 전략과 수송부문 친환경 에너지 가격체계 구축방향", 한국조세연구원, 2011.11.