

과태료 징수율 제고를 위한 부과징수 제도 개선방안

- 주정차위반 과태료 및 자동차 책임보험미가입 과태료를 중심으로 -

2016. 9.

연구책임 | 주운현 건양대학교

요약

□ 연구목적

- 본 과제는 자동차 관련 과태료 중 주정차위반 및 자동차책임보험미가입 과태료를 대상으로 징수율 제고를 연구목적으로 하고 있음
- 자동차 관련 과태료의 징수율이 낮은 큰 원인은 일부 항목을 제외 하고는 건당 부과액이 비교적 소액이고, 납부를 하지 않음에도 불구하고 일상생활에 불편함이 없는 등 심리적 부담이 덜하거나 제도적으로 국세와 지방세에 비해 체납징수가 어려움이 있기 때문임
- 따라서 자동차 관련 과태료의 징수율 제고를 위한 다각적인 방안을 고민할 필요가 있음
 - 이를 위해 본 연구는 문헌연구, 자치단체 사례 연구, 이론적·실증적 분석, 관련공무원 면담 등을 실시하였음
 - 특히 주정차위반 과태료, 자동차책임보험미가입 과태료를 담당하고 있는 실무자 및 전문가를 대상으로 인터뷰 조사를 실시하였으며, 이를 통해 현장에서 나타나고 있는 주정차위반 과태료, 자동차책임보험미가입 과태료 체납의 원인 파악과 더불어 제도의 개선방안에 대한 의견을 정리하였음
 - 또한, 체납의 방지를 위한 자치단체의 노력등을 경청하고, 우수 사례의 경우 벤치마킹 할 수 있도록 부과 및 징수 측면으로 개선방안을 제시하였음

□ 과태료의 유형별 부과·징수 현황

- 과태료의 부과 현황을 유형별로 살펴보면 전체 과태료의 부과건수는 2014년 기준 1,259만건이며, 그 중 주정차위반과태료부과건수가 940만건으로 전체 74.6%를 차지하고 있으며, 책임보험미가입과태료 12.9%, 기타 7.8%, 자동차

관리법위반과태료 2.7%의 순서로 자동차 관련 과태료부과가 90.2%로 대다수를 차지하고 있는 것으로 나타남

- 또한 미납건수에 있어서도 주정차위반과태료 37.7%, 책임보험미가입과태료 19.7%로 다른 과태료 보다 미납건수가 매우 높게 나타나고 있음

○ 그리고 과태료 징수 현황을 금액을 기준으로 살펴보면 다음과 같음. 전체 과태료의 징수율은 58.8%로 건수 대비 징수율(70.8%)보다 낮게 나타나고 있으며, 본 연구의 대상인 주정차위반과태료는 67.8%, 자동차책임보험미가입과태료는 건수 기준의 징수율 55.1%에도 훨씬 미치지 못하는 23.6%로 과태료 유형 중 가장 낮게 나타나고 있음

- 반면 주민등록위반과태료 99.3%, 건축법위반과태료 91.1%, 국토의계획및이용에관한 법률위반과태료 88.6%로 높게 나타나고 있음. 이는 상위 3대 과태료의 경우 일상생활 및 경제생활을 함에 있어 과태료의 납부가 필수사항이라는 인식과 더불어 다른 법률에서도 유사한 사항을 강하게 규제를 하고 있기 때문 것으로 판단됨

○ 또한, 자치단체별로는 전체 과태료에서는 구가 가장 높게 나타났으며, 주정차위반 과태료는 군이, 책임보험미가입과태료는 구가 가장 높은 징수율을 보이고 있음

- 주정차위반과태료의 경우 전체 과태료 징수율보다는 높게 나타났지만, 책임보험미가입과태료는 20%이내의 낮은 징수율을 보이고 있으며, 연도별로는 전체 또는 자동차 관련 과태료 모두 지속적으로 징수율이 증가하는 경향으로 나타났음

□ 자치단체 운영사례

- 자동차 관련 과태료의 부과·징수와 관련하여 현재 자치단체에서 운영하고 있는 제도를 중심으로 살펴보았음. 이는 다른 지방자치단체의 지방세외수입 부과·징수제도 운영사례에 대한 검토를 통해 지방세외수입 부과·징수제도의 효율적 운영을 위한 시사점을 도출하고자 하기 위함임

- 인천광역시의 경우 과태료 및 자동차세 체납차량의 영치정보 공유 및 협력체계 구축을 위해 제도, 시스템, 행정조직 측면의 개선을 추진하였음
 - 먼저 제도적으로는 통합영치와 과태료 체납차량 징수촉탁제를 실시하였으며, 시스템 측면에서는 맞춤형 통합영치 시스템 개발 및 구축을 실시하였음
 - 마지막으로 행정조직 측면에서 통합영치팀을 조직하고, 전담인력을 보강하여 효율적인 관리체계를 구축하였는데, 2013년 12월 통합영치 추진방안 마련을 시작으로 2015년 1월 통합영치 시행까지 인천광역시는 세외수입 체납징수를 위한 단계별 추진 전략을 시행하였음
 - 이러한 통합영치 시행의 성과로는 중복영치, 부서별 칸막이 민원처리, 통합가상계좌 납부 불가 등의 민원사항들의 불만이 감소하였음. 먼저 부서 간 정보 공유로 인해 중복민원을 사전에 예방하고, 영치관련 원스톱 서비스, 통합가상계좌 및 SNS 서비스가 가능해지면서 영치민원 만족도가 제고되었으며, 영치방식의 변화로 업무효율성이 증대되었을 뿐만 아니라, 통합전산시스템과 영치지도 등 시스템 개편을 통해 맞춤형 통합영치가 이루어지게 되었음, 그리고 조직 및 인력 보강을 통해 보다 전문화된 업무처리가 가능해졌음
- 해운대구는 세외수입 업무의 효율성을 극대화하기 위해 2012년 2월 21일부터 징수전담팀을 설치·운영하였음. 세외수입 조직을 세외수입 총괄·관리 조직(기존)과 체납액 징수전담 조직(신설)으로 분리하여 운영함으로써 체납징수 업무의 전문화를 추구하게 되었음
 - 또한, 해운대구는 창의적 아이디어를 통해 기존 세외수입 징수관련 법령체계의 미비점을 보완하고, 고질적인 체납문제를 해결하고자 노력하였음
 - 해운대구의 지방세외수입 체납징수 관련성과로는 전담팀 조기 설치 및 운영, 실효성 있는 강제징수 수단의 적용뿐만 아니라, 징수성과에 따른 적절한 보상으로 직원들의 징수의욕을 고취시킨 점도 중요한 요인으로 작용한 것으로 볼 수 있음
- 아산시는 장기적인 경기침체로 생활수준의 저하 및 가처분소득의 감소, 주거비의 상승 등으로 지방세 및 과태료 등 납부능력의 저하가 지속적으로 발생하고 있으며, 생활수준의 저하 및 빈부격차의 심화 등으로 범위반에 대한 긍정적인 법집행에 대한 반감이 심해져 체납액이 증가하는 상황이 발생되었음

- 이에 아산시는 자동차과태료 T/F팀, 의무보험과태료 부과 체계화 등의 제도개선을 실시하였으며, 그 결과 체납자료 정리 및 체납고지서 주기적 발송을 통해 체납액을 전년도에 비해 2배 이상 징수하는 효과를 가져왔음

□ 과태료 부과·징수의 문제점

○ 과도한 행정력의 소요

- 부과고지 건수가 많아 행정절차 이행에 따른 행정력의 소요가 많으나 담당인력 부족으로 체납처분이 미흡하며 행정자치부 세외수입정보시스템과 국토교통부 자동차 민원행정 종합정보시스템과의 연계미비로 효율적인 과태료 부과 등 어려움을 겪고 있음

○ 부과 자료의 부정확성

- 부과처분은 과태료 결정의 객관성과 납부자의 인적사항에 대한 정확한 파악이 요구되고 있으나 불법명의 자동차(일명 대포차)등으로 인해 정확한 자료 확보가 어려운 실정에 있음

○ 납부윤리의식의 부족

- 납부능력은 있으나 과태료 납부를 기피하거나 무조건적인 납부거부의식 때문에 체납되는 경우에 발생하고 있으며 이러한 윤리의식의 부족이 체납의 가장 큰 원인이라고 할 수 있음

○ 효과적인 간접제재 수단 미비

- 국세 및 지방세를 준용하여 체납자에 대한 체납처분 및 강력한 강제수단을 이행하고자 하더라도 준용범위의 모호성과 준용하기엔 비현실적인 부분이 많으며 전문 징수인력 또한 부족하여 적극적인 대응이 어려운 실정임

○ 부과·징수 담당공무원의 부족

- 현재 자치단체에서는 과태료 징수담당공무원이 지정되어 있는 경우라도 다른 업무와 함께 병행하고 있어 전문적이고 지속적인 업무를 함에 있어 어려움이 있음

- 이로 인해 민원인과의 업무적인 마찰 요인을 늘 안고 있음에도 불구하고 한정된 인력, 과다한 업무량으로 인해 체납 자료의 세밀한 분석이나 적절한 징수대책을 수행할 여력이 없는 실정임

○ 체납처분의 소홀

- 체납처분의 절차가 복잡하고 압류재산의 종류가 다양하며 매각 절차가 까다로울 뿐만 아니라 청산 등의 과정이 전문가가 아닌 일반 공무원으로서는 이해하기 어려워 복잡한 체계의 체납처분 절차가 형식화되고 있는 것이 현실임

○ 결손처분의 소홀

- 과태료의 경우(특히 자동차 관련 과태료)에는 부과건수가 많고 부과금액이 소액이기 때문에 개별적인 조사가 현실적으로 어려움이 있으며, 차량등록부서 담당자의 잦은 인사이동으로 인하여 업무의 지속성에 있어 어려움이 있음

○ 차령초과자진말소제도의 악용

- 일부 차량 소유자가 이 제도를 악용해 자동차세를 상습 체납하고 차령초과 기간이 지나면 폐차해 고철대금만 받아가는 사례가 발생하고 있어 징수율에 악영향을 미치고 있으며, 대포차량 양산 등으로 인한 문제로 사회적 비용까지 낳고 있는 실정임

☐ 징수율제고를 위한 개선방안

○ 체납관련 정보 연계

- 지방세외수입 부과·징수에 관한 통합시스템 미비로 인해 실시간 현황파악, 진단 및 평가 등을 할 수가 없어 종합적인 계획 수립이나 점검이 어려운 실정으로 현재 정부에서 추진 중인 지방세외수입 체납자에 대한 행정제재 강화를 위해서는 더욱이 정보 시스템 통합이 필요함

○ 자진납부율의 제고

- 납부자의 인식전환을 단기간에 해결한다는 것은 어렵지만 홍보물을 각 민원부서에 배부하여 민원인이 쉽게 접근할 수 있도록 하고, 관련부서의 협조를 통해 방송매체를 활용하는 것은 좋은 방법이 될 것임
- 또한 주정차위반 과태료 부과 시 사전통지서와 함께 통지된 감액된 과태료고지서에 의해 의견진술 기간(20일)이내에 납부하는 경우 20% 감액된 금액을 납부하실 수 있는데 감면율을 인상하는 등의 납부자의 자진납부를 위한 인센티브 방안도 필요할 것으로 보임

○ 간접제제의 강화

- 고액·상습 체납자 명단공개기준의 강화
 - 체납발생일로부터 1년이 경과하고 지방세 체납 3천만 원 이상 및 국세 3억 원 이상 체납자에 대하여는 체납세징수의 실효성을 높이고 조세징의를 실현하기 위해 체납자의 그 인적사항 및 체납액 등 체납정보를 공개하고 있음. 이러한 고액·상습 체납자 명단공개 대상에 지방세 체납자뿐만 아니라 지방세외수입체납자도 포함되도록 범위를 확대할 필요가 있음
- 출국금지제도 시행
 - 출국금지제도 시행은 외국인의 경우 출입국 현황 및 현재 거소지 파악이 되지 않고 국내법의 인식부재로 차량 취득 후 보험가입을 하지 않는 경우가 다수 발생하고 있는 문제를 해결하는데 하나의 방안이 될 수 있음
- 변호판 영치제도의 개선
 - 일부 자치단체의 경우 의무보험건으로 변호판을 영치한 후 과태료를 납부를 한 경우 직접 방문하여 변호판을 달아주고 있으나, 이는 입법적으로 자동차 관리법에서 예외조항을 추가해야 할 사항으로 보여짐
 - 그리고 영치된 변호판의 과태료를 납부할 경우 납부금에 대한 기준이 설정되어 있지 않음. 즉, 과태료의 전액을 납부하지 않고 일부만 납부를 하여도 영치된 변호판을 돌려주고 있음. 이에 일정기준이상의 과태료를 납부하거나 완납을 하는 경우 영치된 변호판을 돌려줘야 할 것임

- 징수 촉탁제도의 활성화

- 징수촉탁 대상이 되는 과태료에 대해서는 별도로 요건을 정하지 않고, 징수촉탁 받은 자동차세 체납액을 징수할 때 자동차 관련 과태료 체납이 있으면 이를 징수할 수 있도록 지방세법 관련 규정을 개정하도록 함. 즉 징수 촉탁을 받아 체납 자동차세를 징수하는 자치단체는 해당 자동차와 관련된 체납 과태료가 있을 경우 이를 체납 자동차세와 함께 징수하고 징수금에서 자동차세 체납에 준하는 비용을 공제한 금액을 촉탁을 의뢰한 자치단체에 송금하도록 함

- 관허사업제한 기준의 개정

- 자동차관련 위반 과태료의 경우 소액체납자인 경우가 많기 때문에 해당 조건 3가지(3회이상 체납, 체납금액의 합계가 500만원 이상, 체납발생일로부터 1년 경과) 모두를 충족하기에는 어려움이 있어 관허사업제한제도의 실효성을 위해서는 위의 기준을 강화시킬 필요가 있음

○ 전담인력의 확충 및 전문성 강화

- 지방세외수입 징수·관리업무는 그 업무 흐름에 따라 기능별로 인력을 배치하고 분업화·전문화를 도모함으로써 업무의 전문성과 지속성을 강화할 수 있을 것임

○ 불법명의 자동차(대포차)에 대한 실효성 확보

- 불법명의 자동차에 대해서는 기존 자동차세 체납이나 과태료 체납 자동차의 번호판 영치요건보다 강화된 요건을 적용하도록 함. 즉, 일반 차량의 경우 번호판 영치 대상은 과태료 3회 이상 체납으로 되어 있으나, 불법명의 자동차로 등록된 경우에는 2회 이상 체납된 경우로 번호판을 영치할 수 있도록 요건을 강화함

○ 차령초과자진말소제도의 개선

- 전국 지자체의 자동차 폐차보상금 압류 공조 필요
 - 자동차세나 과태료 등의 체납채권이 설정되어 있어도 환가가치가 없다고 인정되어 차령초과를 이유로 폐차가 진행되는 차량의 채권의 일부라도 회수하기 위해서는 차량의 폐차보상금을 압류하는 것이 필요하며, 이미 일부 지자체에서는 폐차보상금 압류를 시행하고 있음

- 하지만, 우리나라 차량 등록이 전국적으로 이루어지고 있어 일부 지자체의 시행만으로는 그 실효성을 거두기 어려우므로 전 지자체의 공조가 필수적임
- 차량 관련 제세공과금의 상습적인 체납 방지대책 마련
 - 차령초과차량을 자진말소등록하기 위해서는 차량의 차령뿐만 아니라 체납액 규모, 체납 횟수, 압류등록 횟수 등을 고려하여 일정한 기준 이상인 압류 차량은 차령이 오래 되어도 자진말소등록이 불가능하도록 조치를 할 필요가 있음
- 자동차 신규(이전)등록이나 자동차 검사 시 납세증명서 제출 의무화
 - 자동차는 신규등록 후 일정 기간마다 정기적으로 실시하는 정기검사를 받아야 하는데, 자동차의 정기검사 때에 일본처럼 자동차세 납세증명서를 제출하도록 의무화 하여 자동차세 납부를 간접적으로 강제하도록 함

주제어 : 세외수입, 체납, 주정차위반과태료, 자동차책임보험미가입과태료

목 차

✂ 요약

I. 서론	1
1. 연구의 필요성과 목적	3
2. 연구내용	4
3. 연구방법	5
II. 과태료 징수율 제고 관련 이론적 논의와 선행연구 검토	7
1. 과태료의 의의	9
가. 의무이행 확보수단으로서 과태료	9
나. 행정법 체계 속의 과태료	9
다. 세외수입으로서의 과태료	11
2. 과태료 부과와 징수절차	12
가. 주정차위반과태료	12
나. 자동차책임보험미가입 과태료	16
3. 선행연구의 검토	19
III. 자치단체별 과태료 현황과 문제점	23
1. 유형별 과태료 부과·징수현황	25
2. 자치단체별 과태료 부과·징수 현황	28
가. 시	28
나. 군	30
다. 구	32
라. 소결	34

3. 자치단체 운영사례	35
가. 인천광역시	35
나. 부산광역시 해운대구	38
다. 아산시	41
라. 시사점	44
4. 과태료 부과·징수의 문제점	45
가. 과다한 행정력 소요	45
나. 부과 자료의 부정확성	45
다. 납부윤리의식의 부족	46
라. 효과적인 간접제재 수단 미비	47
마. 인력 부족	49
바. 체납처분의 소홀	49
사. 결손처분의 소홀	50
아. 차령초과자진말소제도의 악용	50

IV. 과태료 징수율제고를 위한 개선방안 53

1. 체납관련 정보의 연계	55
2. 자진납부율의 제고	57
3. 간접제재의 강화	58
가. 고액·상습 체납자 명단공개기준의 강화	58
나. 출국금지제도 시행	59
다. 번호판 영치제도의 개선	60
라. 징수 촉탁제도의 활성화	61
마. 관허사업제한 기준의 개정	62
4. 전담인력의 확충 및 전문성 강화	63
5. 불법명의 자동차(대포차)에 대한 실효성 확보	64

6. 차량초과자진말소제도의 개선	65
가. 전국 지자체의 자동차 폐차보상금 압류 공조 필요	65
나. 차량 관련 제세공과금의 상습적인 체납 방지대책 마련	66
다. 자동차 신규(이전)등록이나 자동차 검사 시 납세증명서 제출 의무화	66
 V. 요약 및 정책적 제언	 69
1. 연구내용 요약	71
2. 정책적 제언	74
 참고문헌	 79

표 목 차

〈표 II-1〉 주정차위반 과태료 금액표	14
〈표 II-2〉 자동차보험미가입시 과태료 기준	18
〈표 III-1〉 유형별 과태료 부과·징수 현황(건수)	25
〈표 III-2〉 유형별 과태료 부과·징수 현황(금액)	27
〈표 III-4〉 시계별 과태료 징수 현황	29
〈표 III-6〉 군계별 과태료 징수 현황	31
〈표 III-7〉 과태료 징수 현황(구 전체)	32
〈표 III-8〉 구계별 과태료 징수 현황	33
〈표 III-9〉 과태료 징수율 비교(전체)	34
〈표 III-10〉 인천광역시 과태료 및 자동차세 영치실적 증대	37
〈표 III-11〉 2011년 이전 부산시 해운대구 세외수입 체납액 징수율	38
〈표 III-12〉 부산시 해운대구의 체납처분 해결을 위한 아이디어와 추진실적	39
〈표 III-13〉 체납액징수율 제고에 따른 연도별 증액현황(해운대구)	40
〈표 III-14〉 아산시 의무보험과태료 체납액 비율	41
〈표 III-15〉 아산시 체납액 징수실적	43
〈표 III-16〉 아산시 부동산 압류현황	43
〈표 III-17〉 시·도별 불법명의 자동차 현황	46
〈표 III-19〉 차종별 차량 말소등록 현황(2015년)	51
〈표 III-20〉 과태료 50회 이상 체납차량 현황('08~'10)	52
〈표 IV-1〉 대구광역시 지방세외수입 금액별 체납 현황 (2015. 5. 31. 일반회계 기준)	58

그림 목 차

〈그림 Ⅱ-1〉 주정차위반과태료의 부과 및 징수 절차	12
-------------------------------------	----

KOREA INSTITUTE OF LOCAL FINANCE

I. 서론

- 1. 연구의 필요성과 목적
- 2. 연구내용
- 3. 연구방법



I. 서론

1. 연구의 필요성과 목적

- 2013년 8월 6일 “지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률”이 제정되어 2014년 8월 7일부터 시행되고 있음. 동 법률은 지방세외수입의 징수에 관한 제반 사항을 규정하는 법으로 그동안 세외수입 징수율이 저조한 이유 중 하나로 관련 법령과 세외수입 정보시스템의 미비가 지적되었는데, “지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률”이 제정됨에 따라 지방세외수입 체납 징수를 위한 법적 기반이 마련되었다고 할 수 있겠음
- 하지만 체납 징수를 위한 법적기반에도 불구하고 지방세외수입의 징수율은 크게 개선되지 못하는 실정임
 - 2014년 지방세외수입의 징수율은 79.0%로 2013년 결산 기준으로 국세(91.1%)와 지방세(92.3%)의 징수율에 비해 상대적으로 낮은 수준임
- 이와 같은 낮은 징수율은 세외수입 항목 중 지방세외수입 평균 징수율(79%)에 미치지 못하는 과태료가 주요 원인이며(2014년기준 58.5%), 이 중 자동차 관련 과태료인 주정차위반 및 자동차책임보험미가입 과태료의 징수율이 평균 45.7%에 불과한 것으로 나타나고 있음
- 이러한 자동차 관련 과태료의 징수율이 낮은 큰 원인은 일부 항목을 제외 하고는 건당 부과액이 비교적 소액이고, 납부를 하지 않음에도 불구하고 일상생활에 불편함이 없는 등 심리적 부담이 덜하거나 제도적으로 국세와 지방세에 비해 체납징수 어려움이 있기 때문임

- 따라서 자동차 관련 과태료의 징수율 제고를 위한 다각적인 방안을 고민할 필요가 있음. 이를 위해 본 연구는 현행 자동차 관련 과태료의 문제점을 분석하고 개선방안을 제시함으로써 지방세외수입 확충에 기여하고자 함

2. 연구내용

- 본 연구는 주정차위반 과태료 및 자동차책임보험미가입 과태료를 대상으로 현황 분석, 문제점 파악, 개선방안 제시 등을 주요내용으로 함
- 현황 분석
 - 주정차위반 과태료, 자동차책임보험미가입 과태료 현황 분석
 - 과태료의 부과대상, 요율, 부과 징수 절차, 체납처분 절차 등을 검토
- 자치단체 사례 분석
 - 주정차위반 과태료 및 자동차책임보험미가입 과태료 체납의 원인을 자치단체에서 발생하고 있는 사례를 중심으로 분석
- 문제점 파악
 - 현황분석 및 선행연구, 사례분석을 통해 나타난 문제점을 부과 및 징수 측면으로 분석
- 개선방안 제시
 - 과태료의 징수율 제고를 위한 다각적인 방안 개선방안 모색
 - 사례분석을 통한 과태료의 징수율 제고를 위한 실현가능한 개선방안 도출

3. 연구방법

- 본 연구에서는 연구목적 달성을 위하여 문헌연구, 자치단체 사례 연구, 이론적·실증적 분석, 관련공무원 면담 등을 실시함
- 문헌 및 현황조사
 - 주정차위반 과태료, 자동차책임보험미가입 과태료 관련 통계분석을 통하여 과태료의 미납사유 등을 심층적으로 분석함
 - 또한 현황조사를 통해 부과와 징수 측면으로 원인을 분석한 후 각각의 정책적 시사점들을 정리함
- 사례조사 및 지방자치단체 담당자 면담
 - 실무자 및 전문가 대상의 인터뷰 조사로서 주정차위반 과태료, 자동차책임보험미가입 과태료를 담당하고 있는 실무자 및 전문가를 대상으로 인터뷰 조사를 실시하고자 함. 이를 통해 현장에서 나타나고 있는 주정차위반 과태료, 자동차책임보험미가입 과태료 체납의 원인 파악과 더불어 제도의 개선방안에 대한 의견을 정리함
 - 또한, 체납의 방지를 위한 자치단체의 노력등을 경청하고, 우수 사례의 경우 벤칭마킹 할 수 있도록 종합적으로 개선방안을 제시함

KOREA INSTITUTE OF LOCAL FINANCE

II. 과태료 징수율 제고 관련 이론적 논의와 선행연구 검토

- 1. 과태료의 의의
- 2. 과태료 부과와 징수절차
- 2. 과태료 관련 선행연구 검토



II. 과태료 징수율 제고 관련 이론적 논의와 선행연구 검토

1. 과태료의 의의

가. 의무이행 확보수단으로서 과태료

- 행정의 범위가 넓어지면서, 행정법규의 실효성을 확보하기 위한 여러 수단들이 늘어나는 추세임. 특히 행정에 대한 순응(compliance)을 확보하기 위한 강제와 제재규정도 증가되고 강화된다고 볼 수 있음(최무현·이중환, 2005)
- 특히 행정법학계 내에서는 정부의 법규를 집행하는 과정에서 의무를 부과하고 법규 위반 행위를 금지시키는 행정처분에 있어서, 의무위반 혹은 의무불이행을 방지하기 위해서 사후에 강제하는 수단을 ‘의무이행 확보수단’이라고 함(전재경·박상희, 박기석, 2000)
- 이러한 의무이행수단을 직접적인 수단과 간접적인 수단으로 구분할 수 있는데, 간접적으로 사후적 제재 혹은 처벌의 방식으로 의무이행을 확보하는 방법 중의 하나가 ‘행정벌’임

나. 행정법 체계 속의 과태료

- 행정의 실효성 확보를 위한 수단으로서 우리나라 행정법 체계에서는 행정벌을 두고 있음. 즉 행정벌이란 “행정의 상대방이 행정법상 의무를 위반한 경우에 국가 또는 지방자치단체가 행정의 상대방에 과하는 행정법상의 제재”로서의 처벌을 의미함(홍정선, 2011)
- 이러한 행정벌은 행정상 강제집행 혹은 즉시강제와는 달리 간접적으로 의무이행을 확보하는 수단임. 행정벌은 그 처벌 내용에 따라 행정형벌과 행정질서벌로 구분됨. 행정형벌은 사법작용의 일환으로써 행정처분주체인 행정기관의 행위에 대하여, 검사

법원의 판단의 맡겨져 행정기관의 행정판단을 관철하기 어렵고, 의무위반이 있어도 대부분 사건화되지 않는 문제점이 있음(김성돈, 2004)

- 특히 의무이행확보라는 행정벌의 기본취지에 어긋나고 전과자를 양산할 우려가 있어, 행정형벌을 행정질서벌로 전환시키는 노력이 있는 것이 한 추세이며, 형벌인 벌금형을 행정제재인 과태료로 전환시키는 연구와 제도개선의 노력이 계속적으로 있어왔음(한국형사정책연구원, 1996). 이로 인해 행정형벌의 과잉범죄화의 문제를 해결하기 위해 행정질서벌이 권장되는 추세임
 - 행정질서벌은 “일반사회의 법익에 직접 영향을 미치지 않으나 행정상 질서에 장애를 야기할 우려가 있는 의무위반에 대해 과태료가 가해지는 제재”를 말함
 - 즉 단순의무위반으로 행정질서에 장애를 줄 우려가 있는 정도의 경미한 범법행위에 과해지는 제재임(홍정선, 2011)
 - 행정형벌은 행정법상의 의무위반행위에 대한 제재로서 사형, 징역, 금고, 벌금, 구류, 과료, 몰수와 같은 형법상의 형을 과하는 벌이기에 형법의 규정에 따르고 형사법상의 범죄론, 형벌론, 책임론 등이 적용됨
 - 이에 비해, 행정질서벌은 행정법상의 의무위반에 대한 제재로서 형법에 형명이 없는 벌인 과태료 등을 과하는 행정벌을 말함
- 이러한 행정질서벌은 의무위반이 이미 종료된 사실관계를 규율대상으로 하여, 일정한 불이익 조치를 취하여 이후 의무불이행을 방지하는데 목적이 있음(최무현·이중환, 2005)
- 반면 과태료는 행정처분으로 형벌과 달리 부과대상자에게 전과기록을 남기지 않고, 행정형벌은 직접 행정목적에 침해하여 사회적 유해성을 갖는 행위로 부과대상을 한정함으로써 형벌이 갖는 위하효과를 보전함과 동시에 과태료 부과액의 강화와 부과절차 개선 등에 의하여 행정형벌의 공백을 충분히 해소할 수 있음
- 기존 행정형벌 역시 통고처분에 의한 비형벌적 처리나 공급거부, 공표, 관허사업제한, 수익적 행정행위의 철회, 행정조사, 이행강제금 등 금전적 제재 등 새로운 실효성확보 수단이 점차 도입된 점도 행정형벌의 기능부전에 주요 요인으로 들 수 있음(권창국, 2014)

- 과태료의 특징으로는 종래 죄형법정주의, 기타 형법총칙 규정의 적용이 없다는 점이며, 행정상 의무위반이라는 객관적 사실에 대하여 부과되는 제재로 고의, 과실 등 주관적 요건을 요하지 않고, 부과된 과태료는 형벌이나 국가 금전채권이 아니라 징수시 효도 없으며, 확정판결과 같은 효력(일사부재리효)도 인정되지 않음
- 그러나 2007년 제정된 현행 질서위반행위규제법은 과태료법정주의(동법 제6조)와 함께 주관적 요건으로 고의, 과실을 요함을 명시하고(동법 제7조) 형법총칙 상의 범죄체계론과 유사하게 책임능력(동법 제9조, 제10조) 및 위법성의 인식(동법 제8조), 공동질서위반행위(동법 제12조), 죄수판단에 준하는 수개의 질서행위(동법 제13조)에 관한 규정을 두고 있으며, 법인에 대한 과태료부과(동법 제11조)와 5년의 징수시효(동법 제15조)를 명시하고 있음

다. 세외수입으로서의 과태료

- 과태료는 세외수입에 속하는데, 세외수입은 일반적으로 지방재정수입 중 지방세이외의 자체수입을 말하는 것으로, 크게 경상적 세외수입과 임시적 세외수입으로 구분되며, 과태료는 임시적 세외수입의 기타수입으로 분류됨
- 기타수입에는 불용품 매각수입, 변상금 및 위약금, 과태료, 과징금 및 이행강제금, 체납처분수입 등이 있음
- 다른 세외수입과 같이 과태료는 예산과 결산의 대상이 되며, 지방자치단체가 걷어 들이는 과태료에는 주민등록법 등 법령위반으로 인한 과태료, 도로교통법, 주차장법 등의 위반으로 인한 과태료, 기타 질서위반행위규제법에 의한 과태료 등이 있음

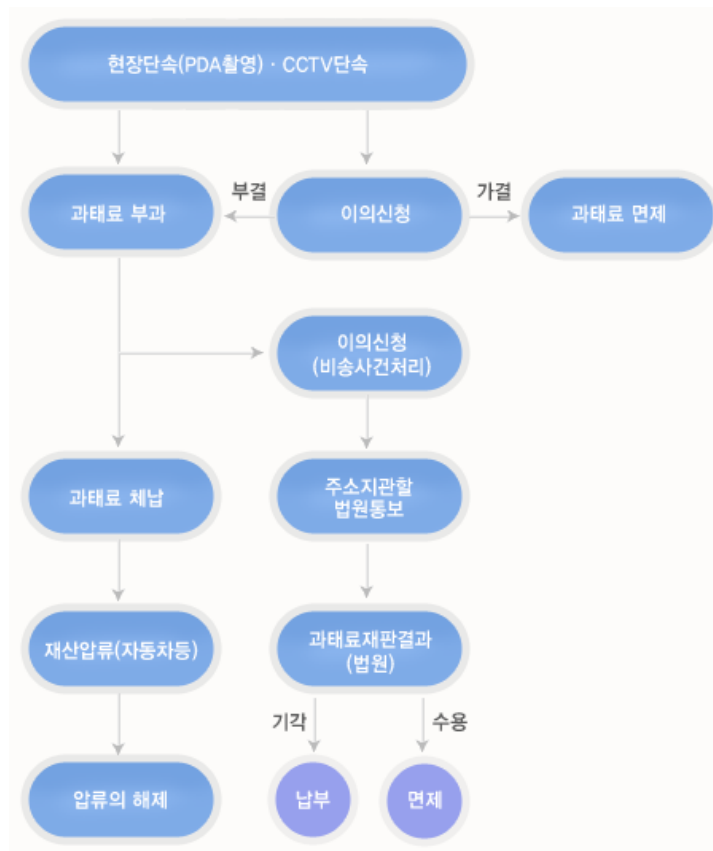
2. 과태료 부과와 징수절차

가. 주정차위반과태료

1) 부과 및 징수절차

○ 주정차위반과태료에 대한 부과 및 징수절차는 <그림 II-1>과 같음

<그림 II-1> 주정차위반과태료의 부과 및 징수 절차



○ 주정차 단속에 대한 의견진술/이의신청

- 의견진술

- 불법 주·정차로 단속된 후 1개월 이내에 과태료부와 사전통지서가 송달되며 사전 통지서 발부일로부터 20일 이내에 그 차의 사용자 또는 운전자는 구술 및 서면등의 방법으로 의견을 진술할 기회가 주어지며, 그 사유가 정당하다고 인정되는 때에는 과태료 부과처분이 취소됨(의견진술 기간 내 자진납부자 20% 감액)

- 이의신청

- 과태료 고지서를 받은날로부터 60일이내에 이의신청서 제출(제출방법은 의견진술과 같음)하면, 해당 구청에서 접수하여 법원 통보처리 됨
- 정당한 사유에 해당하는 사항은 그 차가 도난당하였거나 기타 부득이한 사유가 있는 경우, 운전자가 당해 위반행위로 제113조의 규정에 의하여 처벌된 경우(제118조의 규정에 의하여 범칙금의 통고처분을 받은 경우를 포함), 제5항의 규정에 의한 의견진술결과 위반행위를 한 운전자가 밝혀진 경우, 그 자동차가 자동차운수 사업법에 의한 자동차대여사업자가 대여한 자동차로서 자동차만을 임대한 것이 명백한 경우가 해당됨
- 그리고 기타부득이한사유로는 범죄의 예방·진압 기타 긴급한 사건·사고의 조사를 위한 경우, 도로공사 또는 교통지도단속을 위한 경우, 응급환자의 수송 또는 치료를 위한 경우, 화재·수해·재해등의 구난작업을 위한 경우, 장애인복지법의 규정에 의한 장애인의 승·하차를 돕는 경우, 기타 부득이한 사유라고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 경우임

○ 또한 과태료부와 사전통지서와 함께 통지된 감액된 과태료고지서에 의해 의견진술 기간(20일)이내에 납부하는 경우 20% 감액된 금액을 납부하실 수 있음 (일반승용차 8,000원 감액)

<표 II-1> 주정차위반 과태료 금액표

차 종	대상	과 태 료	자진납부 시 감경20% (의견진술기한 내)	가산 금(5%)최초 1월	중가산금 (매월 1.2% 가산)	과태료 최고액 (최대 60개월)
승용차, 화물차(4t 이하)	일반 지역	40,000원 (동일장소 2시간 이상-5만원)	32,000원	42,000원	매월 480원 가산	최대 70,800원
	단속 특별 구역	80,000원 (동일장소 2시간 이상-9만원)	64,000원	84,000원	매월 960원 가산	최대 141,600원
승용차, 화물차(4t 초과)	일반 지역	50,000원 (동일장소 2시간 이상-6만원)	40,000원	52,500원	매월 600원 가산	최대 88,500원
	단속 특별 구역	90,000원 (동일장소 2시간 이상-10만원)	72,000원	94,500원	매월 1,080원 가산	최대 159,300원

주 : 단속특별구역은 어린이 보호구역을 의미함

자료 : 질서위반행위규제법 제18조 및 제24조

- 하지만 과태료 부과통지서를 받고 60일 이내에 납부하지 않으면 최초 5% 가산금이 부과되고 매달 1.2%씩 가산금이 추가되어 최고 5년 동안 72%까지 가산금이 부과됨(<표 II-1>참조)

2) 주정차위반 과태료 부과 의 근거

○ 주차 및 정차의 정의

- 주차(도로교통법 제2조22) : 차가 승객을 기다리거나 화물을 싣거나 고장 그밖의 사유로 인하여 계속하여 정지하거나 또는 그 차의 운전자가 그 차로부터 떠나서 즉시 운전할 수 없는 상태를 말함
- 정차(도로교통법 제2조23) : 차가 5분을 초과하지 아니하고 정지하는 것으로서 주차 외의 정지상태를 말함

○ 주·정차위반 단속의 목적

- 교통소통을 원활하게 하며 범질서 및 주차질서의 확립과 보행자의 안전을 도모하고 도로에서의 위험을 방지하고자 함

○ 불법주·정차단속 근거

- 도로교통법 제32조(정차 및 주차의 금지)에 근거하여 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차 또는 주차시켜서는 아니됨. 다만, 이 법이나 이 법에 의한 명령 또는 경찰공무원의 지시에 의한 경우와 위험 방지를 위하여 일시정지하는 경우에는 그러하지 아니함
 - 교차로· 횡단보도· 건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도(「주차장법」에 의하여 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장을 제외한다.)
 - 교차로의 가장자리 또는 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내의 곳
 - 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로부터 각각 10미터 이내의 곳
 - 버스여객자동차의 정류를 표시하는 기둥이나 판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10미터이내의 곳. 다만, 버스여객자동차의 운전자가 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 운행노선에 따르는 정류장에서 승객을 태우거나 내리기위하여 차를 정차 또는 주차시키는 때에는 그러하지 아니함
 - 건널목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10미터 이내의 곳
 - 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳
- 또한 도로교통법 제33조에서는 주차금지장소를 예시하고 있는데, 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 차를 주차시켜서는 아니됨
 - 터널 안 및 다리 위
 - 화재경보기로부터 3미터 이내의 곳
 - 다음 각 목의 곳으로부터 5미터 이내의 곳
 - 소방용기계·기구가 설치된 곳(소방용방화물통, 소화전 또는 소화용방화물통의 흡수구나 흡수관을 넣는 구멍)
 - 도로공사를 하고 있는 경우에는 그 공사구역의 양쪽 가장자리
 - 지방경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳

- 도로교통법 제34조(정차, 주차의 방법 및 시간의 제한)
 - 도로 또는 노상주차장에 정차 또는 주차하고자 하는 차의 운전자는 차를 차도의 우측 가장자리에 정차하는 등 대통령령이 정하는 정차 또는 주차의 방법·시간과 금지사항등을 지켜야 함
- 주·정차위반에 대한 조치 : 근거법규 도로교통법 제35조

○ 과태료부과 근거

- 도로교통법 160조 및 도로교통법시행령 88조

나. 자동차책임보험미가입 과태료

1) 부과 및 징수절차

- 자동차(건설기계, 이륜자동차 포함)를 보유한 소유자는 자동차손해배상보장법 제5조 제1항 내지 제3항 규정에 의거 반드시 의무보험에 가입하여야 함
 - 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 “책임보험등”이라 한다)에 가입하여야 함
- 그러나 위의 규정에 따라 자동차를 보유 운행하고자 하는 자는 책임보험을 의무적으로 가입하고 운행하여야 하나, 이를 위반하여 가입하지 않거나 지연가입 함으로써 보험 미가입 기간이 발생한 사실에 대해서 자동차 손해배상보장법 제48조 동법시행령 제36조 규정에 따라 과태료를 부과하고 있음
 - 책임보험은 의무적 보험으로 피해자의 사망 및 부상시 보상, 차량이 말소등록이 되는 날까지 하루도 빠짐없이 연속하여 가입되어 있어야 함(납부만기일이 공휴일인 경우 전일까지 납부가능)

- 과태료 부과절차는 먼저 가입촉구서와 사전통지서 및 감경고지서를 발송한 후 납기기준일 월말일 기준으로 과태료가 계속적으로 미납인 경우 1회 독촉 후 매월 현년도 체납분을 전체 고지하고 있음
- 만약 독촉 후 체납이 된 경우 매월 10일 차량 및 부동산에 대한 압류를 시행 후 영치 예고문을 발송하고 있음

2) 의무보험 미가입 과태료 부과기준(자동차손해배상 보장법 시행령 제36조)

○ 일반기준

- 위반행위의 횟수에 따른 과태료 부과기준은 최근 1년간 같은 위반행위로 과태료처분을 받은 경우에 적용함. 이 경우 위반횟수별 부과기준의 적용일은 위반행위에 대한 과태료처분일과 그 처분 후 다시 적발된 날로 함

○ 개별기준

- 비사업용(자가용) 의무보험 과태료는 미가입 기간이 10일 이내라면 15,000원, 10일 초과 매 1일당 6,000원이 추가되어 최고 한도 900,000원이 부과됨
- 사업용(영업용) 의무보험 과태료는 미가입 기간이 10일 이내라면 65,000원, 10일 초과 매 1일당 18,000원이 추가되어 최고 한도 2,300,000원이 부과됨

< 표 II -2 > 자동차보험미가입시 과태료 기준

위반행위	근거 법조문	과태료 금액
가. 법 제5조제1항에 따른 의무보험에 가입하지 않은 경우 1) 이륜자동차 가) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 나) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	6천원 6천원에 11일째부터 계산하여 1일마다 1천200원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 이륜자동차 1대당 20만원을 넘지 못한다.
2) 비사업용 자동차 가) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 나) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	1만원 1만원에 11일째부터 계산하여 1일마다 4천원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 자동차 1대당 60만원을 넘지 못한다.
3) 사업용 자동차 가) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 나) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	3만원 3만원에 11일째부터 계산하여 1일마다 8천원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 자동차 1대당 100만원을 넘지 못한다.
나. 법 제5조제2항에 따른 의무보험에 가입하지 않은 경우 1) 이륜자동차 가) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 나) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	3천원 3천원에 11일째부터 계산하여 매 1일당 6백원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 이륜자동차 1대당 10만원을 넘지 못한다.
2) 비사업용 자동차 가) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 나) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	5천원 5천원에 11일째부터 계산하여 1일마다 2천원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 자동차 1대당 30만원을 넘지 못한다.
3) 사업용 자동차 가) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 나) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	5천원 5천원에 11일째부터 계산하여 1일마다 2천원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 자동차 1대당 30만원을 넘지 못한다.
다. 법 제5조제3항에 따른 의무보험에 가입하지 않은 경우 1) 가입하지 않은 기간이 10일 이내인 경우 2) 가입하지 않은 기간이 10일을 넘는 경우	법 제48조제3항제1호	3만원 3만원에 11일째부터 계산하여 매 1일당 8천원을 더한 금액. 다만, 과태료의 총액은 자동차 1대당 100만원을 넘지 못한다.

자료 : 자동차 손해배상보장법에서 재정리

3. 선행연구의 검토

- 과태료 부과·징수와 관련된 선행연구는 세외수입 관련 법령체계의 정비에 관한 연구 및 부과·징수체계와 관련된 연구 등으로 구분해 볼 수 있음
- 먼저, 지방세외수입 관련 법체계의 정비 방안을 제시한 대표적 논문으로는 정지선·여은정·최천규(2007), 여은정·최천규(2008), 마정화·유현정(2014) 등이 있음
 - 이들의 선행연구에서 주장한 지방세외수입 징수관련 법 제정 등 방안은 2013년 8월 6일 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」이 제정됨으로써 구체화가 되었다고 판단됨(김대영, 2014)
 - 정지선·여은정·최천규(2007)는 현재 각 법령에 구체적인 규정이 없거나, 국세의 체납처분의 예 또는 지방세 체납처분의 예에 의하여 징수하고 있는 세외수입의 징수 절차에 관하여 일관성을 확보하고 징수의 효율성을 높이기 위하여 세외수입 징수절차에 관한 통합법의 제정이 연구목적인
 - 이를 위하여 각 개별 법령상 부과근거만 규정되어 있고, 징수절차가 규정되어 있지 아니한 경우 구체적인 징수방안을 분석하고, 체납처분의 예에 의하여 징수한다는 규정의 경우에는 조세 체납처분 절차의 준용범위에 대하여 검토하였음
 - 또한 세외수입 징수 통합법과 세외수입 각 개별 법령과의 관계를 검토·분석하여 합리적이고 명확한 법(안)이 제정될 수 있는 방향을 수립하고, 세외수입 징수 통합법의 구체적인 내용을 제시하였음
 - 마정화·유현정(2014)은 지방세외수입 채권의 징수 실효성 제고와 징수법령의 일원화를 위해 지방세외수입법 적용대상의 확대방안 및 체납처분절차 개선방안을 제시하였음
 - 주요 개선방안으로는 첫째, 지방세외수입의 징수 실효성을 높이고 법적용 혼란에 따른 징수법령의 일원화를 추진하기 위해서는 지방세외수입법의 적용대상 확대하는 방안을 검토할 수 있으며, 지방세외수입의 징수 실효성을 높이기 위해 지방세외수입법상 적용대상 확대와 함께 현재 규정되어 있는 체납처분 관련 절차에 관한 조항이 함께 정비될 필요가 있다고 제시함

- 다음은 지방세외수입의 부과·징수체계와 관련된 연구로서 김태복·이효(2002), 이종필(2003), 강종규·김언호(2007), 김대영·강민구·김민정(2014), 홍근석(2015) 등이 있음
 - 김태복·이효(2002)는 세외수입을 전반적으로 관리, 감독할 수 있는 총괄부서의 설치를 제안하면서, 세외수입 부과징수 및 체납관리에 있어서 일반 행정부서와 총괄부서간 협조체제를 구축하는 방안과 체납징수에 있어서는 세외수입과 지방세를 연계하여 체납을 관리하는 방안을 제시하였음
 - 이종필(2003)은 세외수입 체납액 관리 전담기구의 설치 및 보강, 징수포상제도 확대 실시, 고지서 송달방법의 개선과 통합프로그램 도입, 신용정보등록제 실시, 재산압류 및 공매처분강화 등을 통해 세외수입 체납액 해소 방안을 제시하였으며, 세외수입의 징수, 부과, 체납관리를 담당 직원의 전문화를 위해 일정기간(2년 이상) 전보제한을 의무화 하여 업무의 연속성 및 전문화를 유지하는 방안을 제시하였음
 - 또한 세외수입 관련 자료의 전산화를 통한 DB화, 세외수입 관련 절차의 매뉴얼화, 자치구·군 세외수입업무 편람, 자치구·군 세외수입연감 등을 발간하여 업무에 적극적으로 활용할 것을 제안하였음
 - 강종규·김언호(2007)는 세외수입 사업부서와 총괄부서의 협조체제하에 통합적으로 감독하고 관리할 수 있는 업무처리 개선 방안을 제시하였음(김대영 외, 2014)
 - 김대영 외(2014)는 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」 제정에 따른 법령체계 정비를 계기로 지방세외수입 징수체계의 현황과 문제점을 파악하고 지방세외수입 징수체계 개선을 위해 지방세외수입 징수 절차, 세외수입 담당 조직, 담당 인력, 체납액 징수절차, 세입정보시스템 구축 등을 효율화하는 방안을 제시할 목적으로 연구를 진행하였음
 - 연구 대상으로는 지방세외수입 징수 체계는 지방세외수입 징수 조직, 징수 담당 인력, 징수 절차 및 세외수입 징수 관련 법적 제도이며, 세외수입 징수·관리 조직 개편, 세외수입 징수·관리 인력 및 운영의 효율화, 체납 징수 관련 법령 체계 정비, 세외수입 정보시스템 설치 및 운영, 자동차 과태료 징수 관련 제도 내실화 방안 등의 체납 세외수입징수금 징수·관리체계의 효율화 방안을 제시하였음
 - 홍근석(2015)은 지방세외수입 부과·징수제도의 문제점을 종합적으로 검토하고, 지방세외수입 부과·징수제도의 효율적 운영방안을 제시하는 것을 목적으로 대구광역시 및 경상북도를 대상으로 법적 측면, 조직적 측면, 시스템적 측면으로 분석하였음

- 정책제언으로는 첫째, 법적측면의 경우 체납처분 시 지방세외수입 채권의 우선권 규정의 신설, 지방세외수입 납부지연에 대한 가산금 및 증가산금 규정의 신설, 고액·상습 체납자 명단공개, 출국금지, 신용정보 제공, 관허사업 제한, 번호판 영치, 대금지급정지 등의 제도를 신설 또는 강화를 제시하였음
 - 둘째, 조직적 측면의 경우 지방세외수입 부과·징수업무를 한 부서로 모아 통합해야 하며, 지방세외수입 부과·징수업무를 전담할 조직의 설치를 제시하였으며, 이와 함께 세무분야에 대한 전문성을 가지고 있는 지방세무직 공무원을 지방세외수입 부과·징수업무 전담인력으로 충원하고, 이들에 대한 역량 강화교육을 지속적으로 실시해야 할 것을 제시함
 - 마지막으로 시스템 측면의 경우 통합된 지방세외수입정보시스템의 구축의 필요성을 제기하였음
- 지금까지 지방세외수입 과태료 부과 및 징수와 관련된 선행연구들을 살펴보았음. 본 연구와 관련된 자동차과태료 관련 부과 및 징수와 관련된 연구는 미비한 실정임
- 다만, 자동차책임보험과 관련하여 체납의 원인인 차령초과자진말소제도와 관련하여서는 이상훈(2016)이 있음
- 이상훈(2016)은 ‘환가가치 차령초과 자진말소등록’차량에 남아있는 자동차세나 각종 과태료 체납의 효율적인 관리방안 모색을 목적으로 문헌조사 및 해외사례를 중심으로 문제점을 파악하고 개선방안을 도출하였음
 - 또한 차령초과 자진말소등록 차량 체납의 효율적 관리방안으로 전국 지자체의 자동차 폐차보상금 압류 공조 필요, 차량 관련 제세공과금의 상습적인 체납 방지대책 마련, 차령초과 자진말소등록 신청 시 최우선 채권자의 동의 획득 필요, 자동차 신규(이전)등록이나 자동차 검사 시 납세증명서 제출 의무화를 제시하고 있음.

KOREA INSTITUTE OF LOCAL FINANCE

Ⅲ. 자치단체별 과태료 현황과 문제점

1. 유형별 과태료 부과·징수 현황
2. 자치단체별 과태료 부과·징수 현황
3. 자치단체 운영사례
4. 과태료 부과·징수의 문제점



Ⅲ. 과태료 부과·징수 현황과 문제점

1. 유형별 과태료 부과·징수현황

- 과태료의 부과 현황을 유형별로 살펴보면 전체 과태료의 부과건수는 2014년 기준 1,259만건이며, 그 중 주정차위반과태료부과건수가 940만건으로 전체 74.6%를 차지하고 있으며, 책임보험미가입과태료 12.9%, 기타 7.8%, 자동차관리법위반과태료 2.7%의 순서로 자동차 관련 과태료부과가 90.2%로 대다수를 차지하고 있는 것으로 나타남
- 또한 미납건수에 있어서도 주정차위반과태료 37.7%, 책임보험미가입과태료 19.7%로 다른 과태료 보다 미납건수가 매우 높게 나타나고 있음
- 결국 징수건수를 기준으로 징수율의 경우 주민등록법위반과태료 99.4%, 건축법위반과태료 99.3%, 국토의계획및이용에관한법률위반과태료 92.9%로 징수율이 높으며, 반면 자동차 관련 과태료의 경우 주정차위반과태료 72.9%, 책임보험미가입과태료 55.1%로 과태료의 징수율이 낮게 나타나고 있음

<표 Ⅲ-1> 유형별 과태료 부과·징수 현황(건수)

(단위 :건 , %)

구분	부과건수 (%)	징수건수 (%)	미납건수 (%)	징수율
전체	12,594,302 (100)	8,921,485 (100)	3,668,611 (100)	70.8
주정차위반	9,400,477 (74.6)	6,851,170 (76.8)	2,547,227 (37.7)	72.9
책임보험 미가입	1,621,691 (12.9)	892,973 (10.0)	723,571 (19.7)	55.1
자동차관리법위반	337,219 (2.7)	230,814 (2.6)	106,224 (2.9)	68.4
건설기계관리법위반	21,910 (0.2)	15,565 (0.2)	6,340 (0.2)	71.0

(표 계속)

구분	부과건수 (%)	징수건수 (%)	미납건수 (%)	징수율
특정경유자동차검사위반	3,361 (0.03)	2,283 (0.04)	1,078 (0.03)	67.9
국토의 계획 및 이용에 관한 법률 위반	14 (0)	4,964 (0)	1 (0)	92.9
주민등록법위반	115,285 (0.9)	114,632 (1.3)	649 (0)	99.4
부동산실권리자명의등기법위반	511 (0)	470 (0)	40 (0)	92
공인중개사의 업무 및 부동산거래신고에 관한 법률 위반	4,643 (0.04)	4,164 (0.05)	472 (0)	89.7
폐기물관리법위반	82,660 (0.7)	68,47 (0.8)	13,906 (0.4)	83.2
건축법위반	13,939 (0.1)	13,939 (0.2)	98	99.3
옥외광고물등 관리법 위반	8,794 (0.1)	6,551 (0.1)	2,243 (0.1)	74.5
석유 및 석유대체연료 사업법위반	497 (0)	403 (0)	92 (0)	81.1
소방관련법 위반	34,867 (0.3)	28,271 (0.3)	6,590 (0.2)	81.1
기타	948,434 (7.5)	691,588 (7.8)	260,080 (7.7)	72.9

주 : 결산기준

자료 : 행정자치부, 「지방세외수입통계연감」, 2015.

○ 그리고 과태료 징수 현황을 금액을 기준으로 살펴보면 다음과 같음. 전체 과태료의 징수율은 58.8%로 건수 대비 징수율(70.8%)보다 낮게 나타나고 있으며, 본 연구의 대상인 주정차위반과태료는 67.8%, 자동차책임보험미가입과태료는 건수 기준의 징수율 55.1%에도 훨씬 미치지 못하는 23.6%로 과태료 유형 중 가장 낮게 나타나고 있음

- 반면 주민등록위반과태료 99.3%, 건축법위반과태료 91.1%, 국토의계획및이용에관한법률위반과태료 88.6%로 높게 나타나고 있음. 이는 상위 3대 과태료의 경우 일상생활 및 경제생활을 함에 있어 과태료의 납부가 필수사항이라는 인식과 더불어 다른 법률에서도 유사한 사항을 강하게 규제를 하고 있기 때문 것으로 판단됨¹⁾

< 표 Ⅲ -2> 유형 별 과 태 료 부 과 징 수 현 황 (금 액)

(단위 : 백만원, %)

구분	부과건수 (%)	징수건수 (%)	미납건수 (%)	징수율
전체	749,900 (100)	438,674 (100)	308,320 (100)	58.5
주정차위반	360,010 (48.1)	244,384 (55.7)	116,123 (37.7)	67.8
책임보험 미가입	157,270 (21.0)	37,072 (8.5)	118,879 (38.6)	23.6
자동차관리법위반	38,412 (5.1)	18,133 (4.1)	20,232 (6.6)	47.2
건설기계관리법위반	3,568 (0.5)	1,743 (0.4)	1,822 (0.6)	48.8
특정경유자동차검사위반	309 (0.04)	128 (0.03)	181 (0.1)	41.5
국토의 계획 및 이용에 관한 법률 위반	4 (0)	4 (0)	0 (0)	88.6
주민등록법위반	4,148 (0.6)	4,120 (0.9)	27 (0)	99.3
부동산실권리자명의등기법위반	370 (0)	208 (0)	161 (0)	56.4
공인중개사의업무 및 부동산거래신고에 관한 법률 위반	13,570 (1.8)	10,429 (2.4)	3,040 (1.0)	76.9
폐기물관리법위반	9,146 (1.2)	7,641 (1.7)	1,503 (0.5)	83.5
건축법위반	21,331 (2.8)	21,138 (4.8)	192	99.1
옥외광고물등 관리법 위반	12,768 (1.7)	8,733 (2.0)	4,034 (1.3)	68.4
석유 및 석유대체연료 사업법위반	1,031 (0.1)	670 (0.2)	332 (0.1)	65.0
소방관련법위반	4,887 (0.7)	4,296 (1.0)	581 (0.2)	87.9
기타	122,470 (16.3)	79,969 (18.2)	41,207 (13.4)	65.3

- 1) 예를 들어 주민등록위반과태료의 경우 주민등록신고지에 거주하지 않거나 만 17세 이상이 됐지만 주민등록증을 발급 받지 않은 경우에 부과하고 있으며, 각종 선거 때 주민등록일제정리를 통해 주민등록주소 또는 거주불명등록된 자의 재등록, 거주지 변동 후 미신고자 및 부실신고자 등 조사, 거주불능장소에 대한 사실조사, 사망 의심자(복지부 HUB시스템)로 조회된 자 조사 및 정리등을 실시하여 주민들에게 적극적으로 홍보를 하거나 주민등록법 37조에 “누구든지 주민등록 또는 주민등록증에 관해 거짓의 사실을 신고 또는 신청해서는 안되며, 이를 어기면 3년 이하의 징역이나 1000만원 이하의 벌금을 부과할 수 있다.”라는 처벌 규정도 별도로 규정하고 있음

2. 자치단체별 과태료 부과·징수 현황²⁾

가. 시

- 시의 경우 과태료 관련 전체 징수율과 주정차위반 및 책임보험 미가입 징수율을 비교해보면 전체 과태료의 징수율은 3년 평균(2012~2014) 51.9%이며, 주정차위반과태료는 65.6%, 책임보험미가입과태료는 21.2%임

<표 Ⅲ-3> 과태료 징수 현황(시 전체)

(단위 : 백만원, %)

구분	년도	부과	징수	미납	징수율
전체 과태료	2012	286,696	137,214	146,314	47.9
	2013	308,316	160,797	145,476	52.2
	2014	315,243	175,183	138,376	55.6
	평균	303,418	157,731	143,389	51.9
주정차위반	2012	127,194	80,288	46,894	63.1
	2013	142,188	94,308	47,824	66.3
	2014	146,446	98,542	47,894	67.3
	평균	138,609	91,046	47,537	65.6
책임보험 미가입	2012	85,625	16,387	67,794	19.1
	2013	84,681	17,297	66,299	20.4
	2014	76,915	18,650	57,692	24.2
	평균	82,407	17,445	63,928	21.2

주 : 각년도 결산기준

자료 : 각년도 「지방세외수입통계연감」

2) 본 연구에서 자치단체별 과태료 현황을 분석하는 이유는 부과 및 징수 주체인 기초자치단체별로 어떤 차이가 있는지를 살펴보기 위함임. 이는 시군구별로 주정차위반과태료 및 책임보험미가입과태료의 징수율을 분석한 후 자치단체 사례를 통해 구체적인 문제점과 개선방안을 제시하기 위함임

- 이를 전 자치단체 평균에 미치지 못하는 것으로 나타났으며, 각 시계별 평균으로는 전체 과태료 징수율로는 충청북도 시계가 59.2%로 가장 높았으며, 주정차위반과태료의 경우도 충북이 71.9%, 책임보험미가입과태료는 전남시계가 28.7%로 가장 높은 것으로 나타남

<표 Ⅲ-4> 시 계 별 과 태 료 징 수 현 황

(단위 : %)

구분	년도	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남
전체 과태료	2012	44.8	48.4	57.3	49.8	49.9	54.0	47.0	52.3
	2013	52.1	50.1	60.1	45.1	50.6	50.8	52.2	56.1
	2014	55.3	55.5	60.1	54.8	55.6	53.7	52.5	58.1
	평균	50.7	51.3	59.2	49.9	52.0	52.8	50.6	55.5
주정차위반	2012	61.0	68.9	70.0	59.3	61.0	68.0	65.4	65.5
	2013	64.9	70.5	73.7	63.6	65.0	68.1	66.7	69.2
	2014	65.9	74.2	72.1	60.2	67.5	74.0	71.1	70.6
	평균	63.9	71.2	71.9	61.0	64.5	70.0	67.7	68.4
책임보험 미가입	2012	17.7	19.4	20.8	20.8	22.0	20.4	17.6	24.2
	2013	19.0	22.9	23.3	16.8	23.3	21.6	22.2	25.9
	2014	20.8	26.8	28.7	24.8	22.9	44.1	23.9	26.1
	평균	19.17	23.03	24.27	20.80	22.73	28.70	21.2	25.4

주 : 각년도 결산기준

자료 : 각년도 「지방세외수입통계연감」

나. 군

- 군의 경우 과태료 관련 전체 징수율과 주정차위반 및 책임보험 미가입 징수율을 비교해보면 전체 과태료의 징수율은 3년 평균(2012~2014)50.3%이며, 주정차위반과태료는 66.7%, 책임보험미가입과태료는 25.7%임

< 표 Ⅲ-5 > 과 태 료 징 수 현 황 (군 전 체)

(단위 : 백만원, %)

구분	년도	부과	징수	미납	징수율
전체 과태료	2012	41,598	19,846	21,410	47.7
	2013	41,683	20,995	20,485	50.4
	2014	40,233	21,218	18,533	52.7
	평균	41,171	20,686	20,143	50.3
주정차위반	2012	6,574	3,962	2,609	60.3
	2013	5,683	3,876	1,800	68.2
	2014	6,204	4,439	1,764	71.6
	평균	6,154	4,092	2,058	66.7
책임보험 미가입	2012	17,157	4,072	12,853	23.7
	2013	17,883	4,556	13,167	25.5
	2014	16,069	4,504	11,256	28
	평균	17,036	4,377	12,425	25.7

주 : 각년도 결산기준

자료 : 각년도 「지방세외수입통계연감」

- 전 자치단체 평균과 비교하면, 전체 과태료 징수율은 미치지 못하고 있으며, 주정차위반 및 책임보험미가입 과태료는 높게 나타났으며, 각 군계별 평균으로는 전체 과태료 징수율로는 울산광역시 및 경북군계가 56.8%로 가장 높았으며, 주정차위반과태료의 경우 울산광역시 군계가 76%, 책임보험미가입과태료는 강원도 군계가 28.9%로 가장 높은 것으로 나타남

<표 Ⅲ -6> 군 계 별 과 태 료 징 수 현 황

(단위 : %)

구분	년도	부산	대구	인천	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남
전체 과태료	2012	50.3	45.9	45.7	50.6	43.1	48.7	48.7	50.6	48.4	47.7	51.7	43.8
	2013	50.4	53.7	50.7	57.6	47.2	48.4	49.4	55.5	51.1	43.7	59.2	48.4
	2014	53.1	55.7	50.6	62.2	50.7	56.8	54.6	52.6	48.4	50.2	59.6	44.6
	평균	51.3	51.8	49.0	56.8	47.0	51.3	50.9	52.9	49.3	47.2	56.8	45.6
주정차위반	2012	65.2	65.4	67.3	73	53.8	65	64.3	65.4	66	61.6	64.2	39.3
	2013	68.2	70.9	75.4	77.7	60.4	62.8	65.8	67.4	65.2	69.6	69	63.9
	2014	65.1	82.8	71.2	77.3	70	71.4	64.1	69.1	70	72.8	71	72.7
	평균	66.2	73.0	71.3	76.0	61.4	66.4	64.7	67.3	67.1	68.0	68.1	58.6
책임보험 미가입	2012	18.8	19.5	23.4	19.5	18	25	23.7	21.5	27.2	27.6	25.8	25.2
	2013	25.5	23.7	24.3	24.5	20.2	28.6	21.7	27.5	31.1	24.6	26.3	28.9
	2014	20.2	23.9	28.5	27.5	18.8	33	23.6	27.1	26.7	30.8	27.5	32.1
	평균	21.5	22.4	25.4	23.8	19.0	28.9	23	25.4	28.3	27.7	26.5	28.7

주 : 각년도 결산기준

자료 : 각년도 「지방세외수입통계연감」

다. 구

- 구의 경우 과태료 관련 전체 징수율과 주정차위반 및 책임보험 미가입 징수율을 비교해보면 전체 과태료의 징수율은 3년 평균(2012~2014) 56.5%이며, 주정차위반과태료는 66.1%, 책임보험미가입과태료는 25.8%임

<표 Ⅲ-7> 과 태 료 징 수 현 황 (구 전 체)

(단위 : 백만원, %)

구분	년도	부과	징수	미납	징수율
전체 과태료	2012	327,112	174,187	151,746	53.2
	2013	333,458	186,457	145,749	55.9
	2014	361,993	219,056	142,247	60.5
	평균	340,854	193,233	146,581	56.5
주정차위반	2012	194,813	124,967	69,705	64.1
	2013	199,182	132,183	66,867	66.4
	2014	202,892	137,629	65,170	67.8
	평균	198,962	131,593	67,247	66.1
책임보험 미가입	2012	65,348	17,511	47,105	26.8
	2013	63,105	18,462	44,201	29.3
	2014	61,507	13,062	48,041	21.2
	평균	63,320	16,345	46,449	25.8

주 : 각년도 결산기준

자료 : 각년도 「지방세외수입통계연감」

- 이를 전 자치단체 평균과 비교하면, 전체 과태료 징수율 및 주정차위반 및 책임보험미가입 과태료 모두 높게 나타났으며, 각 구계별 평균으로는 전체 과태료 징수율로는 울산광역시 구계가 59.8%로 가장 높았으며, 주정차위반과태료의 경우 울산광역시 구계가 72.4%, 책임보험미가입과태료는 서울 구계가 28.2%로 가장 높은 것으로 나타남

<표 Ⅲ -8> 구 계 별 과 태 료 징 수 현 황

(단위 : %)

구분	년도	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
전체 과태료	2012	53.2	56	53.9	47.8	55.3	54	57.9
	2013	55.1	59	55.8	55.1	52.1	55.6	61.1
	2014	61.8	63.7	60.3	54.3	54.9	57.8	60.5
	평균	56.7	59.6	56.7	52.4	54.1	55.8	59.8
주정차위반	2012	64.1	63.3	66.9	67.1	70.9	64	72.3
	2013	64.3	66.3	69.4	73.2	64.7	67.7	72.1
	2014	65.6	69.6	73	69.8	66.8	69	72.8
	평균	64.7	66.4	69.8	70.0	67.5	66.9	72.4
책임보험 미가입	2012	26.8	23.9	19.4	15.7	18.2	18.6	25.3
	2013	39.6	26.1	21.4	20.3	19.3	20.1	25
	2014	18.3	27.4	23.8	22.5	18	20.1	28.2
	평균	28.2	25.8	21.5	19.5	18.5	19.6	26.2

주 : 각년도 결산기준

자료 : 각년도 「지방세외수입통계연감」

라. 소결

- 지금까지 유형별 및 자치단체별로 과태료 부과 및 징수율을 살펴보았음. 유형별로는 자동차 관련 3대 과태료의 징수율이 매우 낮게 나타나고 있으며, 자치단체별로는 전체 과태료에서는 구가 가장 높게 나타났으며, 주정차위반 과태료는 군이, 책임보험미가입과태료는 구가 가장 높은 징수율을 보이고 있음
- 또한 주정차위반과태료의 경우 전체 과태료 징수율보다는 높게 나타났지만, 책임보험미가입과태료는 20%이내의 낮은 징수율을 보이고 있지만, 연도별로는 전체 또는 자동차 관련 과태료 모두 지속적으로 징수율이 증가하는 경향으로 나타났음. 이는 자치단체가 지속적인 징수율 제고를 위한 노력을 시행하고 있다는 것으로 해석할 수 있음

<표 Ⅲ-9> 과태료 징수율 비교(전체)

(단위 : %)

구분	년도	전체	시	군	구
전체 과태료	2012	49.9	47.9	47.7	53.2
	2013	53.1	52.2	50.4	55.9
	2014	58.5	55.6	52.7	60.5
	평균	53.8	51.9	50.3	56.5
주정차위반	2012	63.8	63.1	60.3	64.1
	2013	66.5	66.3	68.2	66.4
	2014	67.8	67.3	71.6	67.8
	평균	66	65.6	66.7	66.1
책임보험 미가입	2012	22.6	19.1	23.7	26.8
	2013	24.7	20.4	25.5	29.3
	2014	23.6	24.2	28	21.2
	평균	23.6	21.2	25.7	25.8

3. 자치단체 운영사례

- 자동차 관련 과태료의 부과·징수와 관련하여 현재 자치단체에서 운영하고 있는 제도를 중심으로 살펴보았음. 이는 다른 지방자치단체의 지방세외수입 부과·징수제도 운영사례에 대한 검토를 통해 지방세외수입 부과·징수제도의 효율적 운영을 위한 시사점을 도출하고자 하기 위함임
- 주요 분석내용은 추진배경, 개선 내용, 추진성과의 순서이며, 구체적인 사례는 아래와 같음

가. 인천광역시³⁾

1) 추진 배경

- 인천광역시는 2013년 10월 말 기준으로 영치 대상 체납차량의 체납액이 597억 원(자동차세 358억 원, 과태료 239억 원)에 이르렀으며, 매년 증가 추세에 있어 특단의 체납액 징수대책이 필요한 상황이었음
- 체납의 원인으로는 과태료 체납차량의 영치업무가 질서법 개정으로 2011년 7월 6일 부과분부터 가능하게 되었고, 영치업무에 대한 관심부족과 영치인력 부족 등으로 영치활동이 부진하게 되면서 체납액이 급증하게 된 것임
- 또한 교통·세무부서의 부서별 영치로 인해 중복 영치민원의 문제도 발생하고 있었음. 즉, 영치차량은 과태료 및 자동차세 구분에 따라 부서별(교통부서, 세무부서)로 영치되지만 부서간 체납차량의 영치정보에 대한 정보 미공유로 인해 다수의 민원이 발생하고 있으며 징수 부서별 체계적인 관리도 미흡한 실정이었음

3) 홍근석(2015) 및 행정자치부(2015)의 『2015 지방세외수입 우수사례』를 바탕으로 작성되었음

- 뿐만 아니라, 체납차량의 이동성, 타 지역 운행이 빈번하기 때문에 영치업무에는 근본적인 한계가 존재하며, 이를 보완하기 위해서는 시·군·구 간 과태료 체납차량 영치업무의 협력이 중요할 것으로 판단되었음

2) 개선 내용

- 인천광역시는 과태료 및 자동차세 체납차량의 영치정보 공유 및 협력체계 구축을 위해 제도, 시스템, 행정조직 측면의 개선을 추진하였음
 - 먼저 제도적으로는 통합영치와 과태료 체납차량 징수촉탁제를 실시하였으며, 시스템 측면에서는 맞춤형 통합영치 시스템 개발 및 구축을 실시하였음
 - 마지막으로 행정조직 측면에서 통합영치팀을 조직하고, 전담인력을 보강하여 효율적인 관리체계를 구축하였는데, 2013년 12월 통합영치 추진방안 마련을 시작으로 2015년 1월 통합영치 시행까지 인천광역시는 세외수입 체납징수를 위한 단계별 추진 전략을 시행하였음
 - 1단계에서 시, 군·구 징수촉탁 협약을 체결('13. 12. 16)함으로써 통합영치 추진방안을 마련하였음. 이 협약은 11개 기관(시1, 군·구10)이 참여하며 협약기간은 3년임. 주요내용으로는 과태료 체납차량에 대한 변호판 영치, 견인, 공매처리 등을 시, 군·구 상호간 권한을 촉탁하여 처리하며, 징수 실적에 따른 인센티브(징수금의 30%) 부여 등이 있으며, 영치전담조직의 개편 및 인력보강의 추진, 징수촉탁에 대한 매뉴얼을 제정하였음
 - 2단계와 3단계에서는 통합영치 지원을 위한 맞춤형 통합영치시스템을 개발하고 구축하였음. 먼저 3개 시스템(자동차세, 세외수입과태료, 주정차위반과태료)에 분산된 영치자료의 통합영치 DB구축하였으며, 통합영치 앱(APP) 및 통합영치관리자시스템(WEB) 개발하고, 빅데이터를 활용한 체납차량 분석 통합영치전자지도 제작하였음. 이렇게 개발된 통합영치 전산시스템은 2014년 9월부터 보안적합성 검증을 거쳐 시범운영 후 2015년 1월부터 본격적으로 시행되게 되었음

3) 추진 성과

- 이러한 통합영치 시행⁴⁾의 성과로는 중복영치, 부서별 칸막이 민원처리, 통합 가상계좌 납부 불가 등의 민원사항들의 불만이 감소하였음. 먼저 부서 간 정보 공유로 인해 중복민원을 사전에 예방하고, 영치관련 원스톱 서비스, 통합 가상계좌 및 SNS 서비스가 가능해지면서 영치민원 만족도가 제고되었음
- 둘째, 영치방식의 변화로 업무효율성이 증대되었음. 부서·기관 간 칸막이가 존재하여 의사소통이나 공유가 부재하던 것과 달리, 통합영치 시행으로 인해 부서간·기관간의 정보 공유, 협업이 가능해져 영치업무 효율성이 향상되었음
- 셋째, 통합전산시스템과 영치지도 등 시스템 개편을 통해 맞춤형 통합영치가 이루어지게 되었으며, 담당자의 감과 경험에 의존하는 방식에서 벗어나 체계화된 영치지역 선정 및 관리가 가능해졌음
- 마지막으로 조직 및 인력 보강을 통해 보다 전문화된 업무처리가 가능해졌음. 통합영치팀 3개 기관이 신설되면서 영치업무 컨트롤타워 기능을 수행하고 있으며, 영치전담인력의 증원으로 영치업무의 상시운영 체계가 구축되어 영치실적이 증가하게 되고 민원을 사전에 예방하는 효과가 나타났음

<표 Ⅲ-10> 인천광역시 과태료 및 자동차세 영치실적 증대

(단위 : 대, 백만 원)

구 분	'14.8월		'15.8월		증감	
	단속대수	단속액	단속대수	단속액	단속대수	단속액
계	9,693	7,492	14,229	15,335	4,536	7,843
과태료	1,231	1,960	5,661	6,986	4,430	5,026
자동차세	8,462	5,532	8,568	8,349	106	2,817

자료 : 홍근석(2015)

4) 통합영치시스템은 최근에 다른 자치단체에서도 시행중에 있음. 서울시 관악구(2015년), 대전 중구(2015년), 경기도 광주시(2015년) 및 화성시(2016년, 파주시(2016년), 경북 창녕군(2016년) 등임

나. 부산광역시 해운대구⁵⁾

1) 추진 배경

- 부산광역시 해운대구는 2011년 이전까지 징수전담 조직 부재 및 징수관리 인력 부족으로 세외수입 체납징수에 어려움을 겪었음. 당시에는 세외수입 부과와 징수를 각 실·과 담당자들이 담당하고, 세무부서에서는 취합 및 관리업무만 담당하고 있었음
 - 실제로 각 실·과 담당자들은 세외수입 부과·징수 업무 외에 다른 업무도 병행함으로써 체납액 징수업무에 집중할 수 없었으며, 세외수입 업무기피 등에 따라 인사이동이 빈번했으며, 체납액 규모 대비 징수인력이 절대적으로 부족하여 업무의 효율성과 전문성이 부족하게 되었음. 그 결과 세외수입 체납액 관리가 전반적으로 부실하게 이루어졌음(행정자치부, 2015).
 - 또한 세외수입은 다양한 법령에 의해 부과·징수되는 등 징수관련 법령체계마저 미비하여 이를 극복하기 위한 자체적인 대안 마련이 시급했음
- 이러한 문제로 인하여 부산시 해운대구의 세외수입 체납액 징수율은 2011년 이전까지 지속적으로 저하했으며, 체납액은 자연스럽게 증가하게 되었음. 2011년 이전 5년 동안 세외수입 평균 체납 징수율은 4.7%에 불과하였으며, 이는 평균 지방세 징수율 26.4%와 비교하여 현격히 떨어지는 수준이었음
 - 낮은 체납 징수율은 체납액 누증 문제로 이어졌으며, 2011년 세외수입 누증 체납액은 217억 원으로 같은 시기 지방세 체납액(132억원)보다 많아 자치구의 재정 건전성을 저해하는 핵심요소로 작용하게 되었음. 이에 따라 해운대구는 2012년부터 체납징수전담 조직의 운영과 창의적 아이디어를 통해 체납징수율을 높이고, 체납액을 낮추고자 노력하였음

<표 Ⅲ-11> 2011년 이전 부산시 해운대구 세외수입 체납액 징수율 (단위 : 백만 원, %)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	평균
세외수입	부과액	21,692	20,862	22,625	24,818	24,538	22,907
	징수액	989	1,278	855	1,122	1,102	1,069
	징수율	4.6	6.1	3.8	4.5	4.5	4.7
지방세 징수율		19.6	20.5	23.4	32.4	36.0	26.4

자료 : 홍근석(2015)

5) 홍근석(2015) 및 행정자치부(2015)를 바탕으로 작성되었음

2) 개선 내용

- 해운대구는 세외수입 업무의 효율성을 극대화하기 위해 2012년 2월 21일부터 징수전담팀을 설치·운영하였음. 세외수입 조직을 세외수입 총괄·관리 조직(기존)과 체납액 징수전담 조직(신설)으로 분리하여 운영함으로써 체납징수 업무의 전문화를 추구하게 되었음
 - 신설된 세외수입 체납정리팀은 과년도 일반회계 체납액을 정리하고, 납부독촉 및 증가산금 부과업무를 수행하였으며, 타 부서에 흩어져 있는 체납액을 세무부서에서 이관 받아 통합 관리함으로써 공매, 채권압류 및 추심, 행정규제, 결손처분 등을 처리하게 되었음. 그 결과 각 실·과에서는 과중한 업무 부담에서 벗어나 체납액 정리에 집중하게 되어 상호 시너지 효과가 발생하였음
- 또한, 해운대구는 창의적 아이디어를 통해 기존 세외수입 징수관련 법령체계의 미비점을 보완하고, 고질적인 체납문제를 해결하고자 노력하였음
 - 장기, 고액체납 해결을 위한 다양한 체납처분 방안을 모색하여 세외수입 징수율을 제고하고, 결과적으로 체납액 감소의 성과를 창출하게 되었으며, 자세한 내용은 <표 II-12>와 같음

<표 III-12> 부산시 해운대구의 체납처분 해결을 위한 아이디어와 추진 실적

구분	내용	추진실적
신용정보를 활용한 효율적 체납정리	신용평가사의 체납자 신용정보를 활용하여 체납자의 납부능력을 파악	-도입 전 : 징수율 6.7%(14.7) -도입 후 : 징수율 9.1%(15.7)
자동차세 비과세 정보공유를 통한 고질체납액 정리	자동차세 비과세차량과 세외수입 체납으로 인한 압류차량 매칭을 통해 체납처분 중지 후 대체압류 및 결손처리	-대체압류 : 151백만 원 -결손처분 : 189백만 원
신용정보 제공으로 옥외광고관리법위반 과태료 체납법인 정리	공동주택 및 오피스텔 분양 대행사와 시행사의 납부의식 결여와 부동산식탁제도 악용에 대해 전국 은행연합회에 신용정보 제공	-자진납부 : 189백만 원 -정보제공 후 징수 : 81백만 원
사업자번호 부과법인 재산조사	사업자번호를 고유번호로 입력한 법인에 대해 법인등록번호 조사 후 재산추적	-대체압류 : 153백만 원 -결손처분 : 490백만 원
말소, 노후차량 전수조사 및 대체압류	말소 또는 차량노후화 등으로 압류실익이 저하된 차량 대체압류 및 결손처분 처리	-대체압류 : 1,850백만 원 -결손처분 : 1,193백만 원
전자예금 압류	예금압류 관련 수신처리를 전자송신으로 처리하는 정보중계서비스 도입, 지방세 예금압류 자료를 활용하여 체납처분	-압류실적 : 3,358백만 원

자료 : 홍근석(2015)

3) 추진 성과

- 2012년부터 해운대구는 세외수입 체납징수 강화를 목적으로 전담조직의 구성과 다양한 체납처분 방안을 도입·시행해왔음. 이로 인해 해운대구의 세외수입 체납액 징수율은 지속적으로 증가하였으며, 징수율 제고는 자주재원 확충에 크게 기여하였음
- 징수전담팀 조직 설치 이전인 2011년 징수액이 1,102백만 원이었던 것에 비해 2015년에는 징수액이 2,100백만 원에 달하며, 지난 4년 동안 증수된 체납액 규모만 36억 원에 이르렀으며, 체납액 규모 또한 2011년 21,743백만 원에서 2015년 13,000백만 원으로 감소함으로써 자치구의 재정건정성 강화에 큰 역할을 하였음
- 해운대구의 지방세외수입 체납징수 관련성과는 전담팀 조기 설치 및 운영, 실효성 있는 강제징수 수단의 적용뿐만 아니라, 징수성과에 따른 적절한 보상으로 직원들의 징수의욕을 고취⁶⁾시킨 점도 중요한 요인으로 작용한 것으로 볼 수 있음

<표 Ⅲ -13> 체납액 징수율 제고에 따른 연도별 증액현황(해운대구)

설치 전 (2011년)		설치 1년차 (2012년)		설치 2년차 (2013년)		설치 3년차 (2014년)		설치 4년차 (2015년 예상)	
징수액	징수율	징수액	징수율	징수액	징수율	징수액	징수율	징수액	징수율
1,102	4.5	1,764	8.1	2,159	12.1	2,064	12.7	2,100	14.2
증액		662		1,057		962		998	

자료 : 행정자치부(2015)

6) 징수포상금의 점진적 확대(2011년 16백만 원 → 2013년 19백만 원 → 2014년 21백만 원)를 추진하였음

다. 아산시7)

1) 추진 배경

- 아산시는 장기적인 경기침체로 생활수준의 저하 및 가처분소득의 감소, 주거비의 상승등으로 지방세 및 과태료등 납부능력의 저하가 지속적으로 발생하고 있으며, 생활수준의 저하 및 빈부격차의 심화등으로 범위반에 대한 공정한 법집행에 대한 반감이 심해져 체납액이 증가하는 상황이 발생되었음
- 특히, 국민의 의무인 납세의 의무가 아닌 차량의 보험관련 과태료의 경우 납부인식 부족 및 납부 태만 등으로 세외수입 이월체납액의 40% 이상 및 과태료의 60%이상을 차지하고 있을 정도로 도덕적 해이가 심해졌으며, 보험가입을 자신을 위한 경우로만 잘 못 알고 있어 보험가입에 대한 인식부족으로 인해 체납과태료가 증가하는 원인이 되었음.
- 또한 차량과태료의 경우 납부시점을 차량 이전이나 폐차하는 경우로 알고 있어 체납으로 인한 각종 처분시 저항이 심하여 공정한 법집행으로의 체납처분을 통행 체납자의 법 인식전환을 도모할 필요가 있다는 배경하에 2015년부터 제도개선을 추진 하였음

<표 Ⅲ-14> 아산시 의무보험과태료 체납액 비율

(단위 : 억원)

구 분	총체납액	과태료	의무보험	비 율(%)	
				총체납액	과태료
2012년	194	132	75	39	57
2013년	247	172	112	45	65
2014년	241	152	97	40	64

자료 : 아산시 내부자료(2015)

7) 아산시 담당공무원과의 인터뷰 내용을 정리하여 적성되었음

2) 개선 내용

○ 자동차 과태료 T/F팀 구성

- 매년 이월체납액의 약50%를 자동차 관련 과태료가 차지하고 있고 또한 자동차관련 과태료중 의무보험이 차지하는 비율이 90%에 이른다는 점에서 이에 대한 신속한정리가 필요하여 팀장1, 팀원3명으로 자동차 과태료 T/F팀을 2014.1월 조직하였음

○ 의무보험과태료 부과 체계화

- 기존의 의무보험과태료 부과 체계를 개선하였음. 특히 독촉단계에서 기존의 1회 독촉에서 1회독촉 후 매월 현년도 체납분 전체를 고지하였으며, 압류의 경우 기존의 차량에서 부동산까지 확대시켰으며, 영치예고문을 추가로 통보하였음

○ 번호판 영치시스템 구축운영

- 아산시는 교통행정과에 번호판영치 시스템을 새로 도입하는데 차량구입 및 영치시스템 설치에 5천만원 이상 예상되었으며, 신규 인력 충원은 어렵다는 답변에 의해 차선책을 강구하였음
- 즉, 세무과 협조아래 세무과 영치차량에 과태료부분의 시스템을 업그레이드하여 영치 시스템을 구축함으로써 비용부분과 인력부분을 동시에 충족하였으며, 자동차관련 주요 과태료인 의무보험과태료, 주정차과태료, 검사지연과태료를 대상으로 함
- 운영의 경우 1주일에 한번 검사지연 담당자와 번호판 영치 실시하여 단속된 번호판은 해당 부서에서 담당하여 처리하였음

○ 부동산 압류

- 압류대상은 의무보험과태료 체납자중 가산금포함 50만원이상자를 대상으로 하였으며, 압류절차는 첫째, 세입프로그램의 체납자별 내역출력화면추출, 둘째 토지관리과에 재산조회, 셋째, 전자압류등기(인터넷등기), 넷째, 압류통지 및 공시송달임

3) 추진성과

- 체납자료 정리 및 체납고지서 주기적 발송을 통해 체납액을 전년도에 비해 2배 이상 징수하는 효과를 가져왔음

<표 Ⅲ-15> 아산시 체납액 징수실적

(단위 : %, 백만원)

구 분	체납액	목표액	징수액	목표액대비징수율
2012년	8,207	1,641	207	12.6
2013년	7,843	1,568	276	17.6
2014년	11,848	2,370	554	23.4

자료 : 아산시 내부자료(2015)

- 또한 자동차관련 주요 과태료인 의무보험과태료, 주정차과태료, 검사지연과태료를 대상으로 번호판 영치시스템을 구축 및 운영하여, 1주일에 한번 검사지연 담당자와 번호판 영치 실시하여 단속된 번호판은 해당 부서에서 담당하여 처리하였음, 이로 인해 체납자에게 과태료에 대한 납부인식을 지방세처럼 인지시키는데 큰 역할을 하였음
- 그리고 의무보험과태료 체납자중 가산금포함 50만원이상자를 대상으로 부동산 압류를 시행하였으며, 이러한 부동산 압류는 완납을 하지 않는 경우 압류해제가 되지 않아 징수율 제고에 많은 도움이 되고 있음

<표 Ⅲ-16> 아산시 부동산 압류현황

(단위 : 건, 백만원)

2014.2분기		2014.3분기		2014.4분기		2015.1분기		계	
건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
58	87	71	158	86	152	89	167	304	564

※ 징수액 : 50건 / 7천만원

라. 시사점

- 지금까지 인천광역시와 부산광역시 해운대구, 아산시의 지방세외수입 부과·징수제도 운영사례를 살펴보았음
 - 인천광역시는 제도적인 측면에서 통합 영치시스템 구축을 통해 지방세외수입 부과·징수의 효율성을 제고하였음
 - 조직적인 측면에서 인력 및 조직의 통합·연계를 통해 부서간 칸막이를 없앴으로써 영치업무의 효율성 제고 및 전산시스템 개발을 통해 보다 계획적이고 과학적인 영치업무를 수행할 수 있게 되었음
 - 부산광역시 해운대구는 지방세외수입 관련 조직을 총괄·관리 조직과 체납액 징수전담 조직으로 분리하여 운영함으로써 체납징수 업무의 전문성을 제고하였음
 - 또한 지방세외수입 징수전담조직을 통해 체납자의 재산을 추적하여 재산을 압류하고 압류재산을 매각함으로써 징수율을 확보하였음
 - 그리고 아산시의 경우 다각적인 측면에서 과태료 징수율 제고를 위해 많은 노력을 기울이고 있음
 - 조직적인 측면에서 자동차 T/F팀을 구성하여 전문적으로 자동차 관련 과태료 징수율 제고를 위한 인력을 구성하였으며, 납부자의 인식 제고를 위해 체납자료 정리 및 체납고지서의 주기적 발송, 홍보물 작성 배부 및 상속안내문을 발송하였음
 - 뿐만 아니라 제도적인 측면에서도 의무보험과태료 부과 체계화, 번호판 영치시스템구축 등을 시행하여 과태료 징수율 제고에 노력하고 있음
 - 결국 과태료 징수율 제고를 하기 위해서는 선행연구에서 밝히고 있듯이 종합적인 측면에서 다양한 방안을 모색할 필요가 있으며, 이는 추후에 개선방안에서 구체적으로 제시하고자 함

4. 과태료 부과·징수의 문제점

- 주정차위반 과태료 및 자동차책임보험미가입 과태료의 문제점을 살펴보면 다음과 같음

가. 과다한 행정력 소요

- 부과고지 건수가 많아 행정절차 이행에 따른 행정력의 소요가 많으나 담당인력 부족으로 체납처분이 미흡하며 행정자치부 세외수입정보시스템과 국토교통부 자동차 민원행정 종합정보시스템과의 연계미비로 효율적인 과태료 부과 등 어려움을 겪고 있음(한국행정연구원, 2010)
- 또한 책임보험 미가입과 관련, 보험개발원의 각종 자료가 과태료결정에 객관성을 기할 수 있도록 모든 자료가 정확해야 하나 납세의무자의 차량관련자료, 인적사항, 보험가입기간 등이 부정확한 경우가 많아 과태료 과오납, 체납발생은 물론 납세자의 불편과 함께 관련 업무추진에도 많은 어려움을 겪고 있음
- 따라서 무조건적인 단속보다는 계도 단속으로 부과건수를 줄이고 일반적인 징수 방법 보다는 자진납부제를 활성화 할 필요가 있음. 현재에는 자진납부를 하는 경우 20%를 감경하고는 있지만, 이러한 자진납부율을 인상하는 것도 고려할 필요가 있을 것임

나. 부과 자료의 부정확성

- 부과처분은 과태료 결정의 객관성과 납부자의 인적사항에 대한 정확한 파악이 요구되고 있으나 불법명의 자동차(일명 대포차)등으로 인해 정확한 자료 확보가 어려운 실정에 있음
 - 정부에서 추정하고 있는 불법명의 자동차는 2015년 6월 현재 약 25,000대 정도로 추정하고 있음(김태호·정송이, 2015). 이로 인해 고지서 송달은 물론 체납처분 시 전산에 의한 거주, 재산, 직장조회등을 할 수 없어 효율적인 체납처분이 어려울 뿐만 아니라 행정력의 낭비를 초래하고 있음

<표 Ⅲ-17> 시·도 별 불법명의 자동차 현황

(단위 : 대)

구분	합계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종
신고	25,741	4,509	1,777	1,531	2,052	670	977	491	43
단속	1,696	352	1	1	244	28	16	83	0
구분	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
신고	6,209	853	867	890	667	814	4,478	1,573	340
단속	603	15	1	14	25	14	254	29	16

자료 : 새누리당 김희국 의원실, 해럴드경제(biz.heraldcorp.com) 2015.8.21.자 기사, 김태호·정송이(2015)에서 재인용

다. 납부윤리의식의 부족

- 납부자가 과태료를 납부하지 않는 유형은 다음의 4가지로 분류할 수 있으며, 이 중 납부능력은 있으나 과태료 납부를 기피하거나 무조건적인 납부거부의식 때문에 체납되는 경우가 가장 큰 문제라고 할 수 있음(한국행정연구원, 2010)
 - 유형 1: 납부능력이 있는 데도 자동차관련 과태료는 납부하지 않아도 된다는 잘못된 인식으로 인하여 고의로 납부하지 않는 경우
 - 유형 2: 체납처분이 위법 부당하여 억울하다고 주장하면서 불복을 제기하는 경우
 - 유형 3: 비록 체납처분은 정당할지라도 본인이 부담하여야 할 과태료가 아니라고 주장하는 경우
 - 유형 4: 행불 또는 주소 미확인으로 인하여 체납을 하는 경우가 있음
- 이러한 납부자의 납부윤리의 부족은 체납과 관련된 법적 또는 제도적 장치의 미흡 또는 소득수준, 실업수준 등의 환경적 여건이 영향을 미치고 있음
 - 즉, 법적 환경은 과태료 부과 공정성, 법 집행의 효율성 및 법적 의무에 대해 각 납부자의 수용 여부라 할 수 있으며, 납부윤리는 정부와의 관계에 대한 시민 개인의 행동적 규범으로서 법적 환경 및 상황적 요소와 교호적 관계를 가지고 있어 과태료 납부 호응도에 중요한 영향을 미치고 있음

라. 효과적인 간접제재 수단 미비

- 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」에서는 세외수입의 체납자에 대한 간접강제제도로 체납자 관련 자료 제공 제도와 대금지급정지 제도가 마련되어 있음
 - 체납자 관련 자료 제공 제도는 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」 제6조40)에 규정되어 있는데, 자치단체는 일정 요건에 해당하는 세외수입 체납자와 관련된 자료를 신용정보업자나 신용정보집중기관에 제공하여 체납자의 신용에 영향을 미침으로써 체납액의 납부를 간접적으로 강제할 수 있음(김대영 외, 2014)
 - 체납 또는 결손처분 자료를 제공할 수 있는 요건에 해당하는 체납자는 첫째, 체납일부터 1년이 지난 체납액의 총액이 500만원 이상인 체납자, 둘째, 1년에 3회 이상 체납하고 체납액의 총액이 500만원 이상인 체납자, 셋째, 결손처분액이 500만원 이상인 체납자이며, 지방자치단체의 장은 100만원 이상의 지방세외수입금을 체납한 체납자에 대해서는 그 체납액을 완납할 때까지 해당 지방자치단체가 체납자에게 지급하여야 하는 대금 중 체납액에 상당하는 금액의 지급을 정지할 수 있도록 대금지급 정지제도가 도입되어 있음
- 이와 같이 지방세외수입금의 체납액에 대한 비금전적 간접제재는 조세에 비해 제재정도가 약한 일부 장치만 도입되어 있는데, 조세의 경우 명단공개제도, 출국금지제도, 관허사업제한 등의 비금전적 간접제재가 이루어지고 있음(〈표 III-11〉 참조)

<표 Ⅲ-18> 조세 및 지방세외수입 간접제재 요건 비교

구 분	국 세	지방세	과태료 (질서위반행위규제법)	지방세외수입 (지방세외수입징수법)
신용정보 제공	○ (3회/각 500만 원)	○ (3회/각 500만 원)	○ (3회/각 500만 원)	○ (3회/각 500만 원)
관허사업제한	○ (3회/500만 원)	○ (3회/30만 원)	○ (3회/500만 원)	×
번호판영치	×	○ (제한 없음)	○ (30만 원)	×
감치	×	×	○ (3회/1천만 원)	×
대금지급 정지	×	×	×	○ (100만 원)
명단공개	○ (5억원)	○ (3천만 원)	×	×
출국금지	○ (5천만 원)	○ (5천만 원)	×	×
납세증명서	○	○	○	×
금융거래정보	○	○	×	×

자료 : 홍근석(2015).

- 그 결과 국세 및 지방세를 준용하여 체납자에 대한 체납처분 및 강력한 강제수단을 이행하고자 하더라도 준용범위의 모호성과 준용하기엔 비현실적인 부분이 많으며 전문 징수인력 또한 부족하여 적극적인 대응이 어려운 실정임

○ 또한 과태료 체납액은 대부분 소액이므로 부동산에 대한 체납처분보다는 금융 재산 또는 급여에 대한 체납처분이 효율적이지만 금융재산 압류를 위한 재산 조회는 금융기관에서, 급여압류를 위한 직장조회는 관련기관(국민연금관리공단)에서 개인정보보호를 이유로 자료협조에 소극적이어서 강력한 체납처분 실시가 어려움

- 체납금을 독촉하고 납부하지 않을 경우 지방세에 준하여 납부자의 재산을 압류 또는 공매 처분하여 체납된 세액에 충당할 수 있는 제도가 있으나 체납액이 소액이라 사실상 공매처분도 어려운 실정이며 복잡한 행정절차를 거칠 실익이 없어 공매처분이 제대로 시행되지 않고 있음

마. 인력 부족

- 현재 자치단체에서는 과태료 징수담당공무원이 지정되어 있는 경우라도 다른 업무와 함께 병행하고 있기 때문에 체납 건수와 다른 부과·징수 업무까지를 포함한다면, 실제로 많은 업무를 수행하고 있음
 - 이로 인해 민원인과의 업무적인 마찰 요인을 늘 안고 있음에도 불구하고 한정된 인력, 과다한 업무량으로 인해 체납 자료의 세밀한 분석이나 적절한 징수대책을 수행할 여력이 없는 실정임⁸⁾
 - 뿐만 아니라 담당 공무원의 주된 업무가 부과자료의 취합과 과태료 부과 누락, 중복, 과다, 과소 등의 예방에 치중되어 있으며, 체납처분의 행정절차에 있어서도 독촉(최고), 채권확보(압류) 등에만 치중하고 있어 체납 자료의 사후관리는 상대적으로 어려움이 있는 실정임
 - 이러한 원인으로 말미암아 맺고 끊음이 없는 과중한 업무가 일상적으로 반복되고 있다는 점에서 과태료 관련부서는 기피부서로 인식되어 과태료 징수의 효율성은 더욱 악화되고 있는 실정임

바. 체납처분의 소홀

- 체납처분의 절차가 복잡하고 압류재산의 종류가 다양하며 매각 절차가 까다로울 뿐만 아니라 청산 등의 과정이 전문가가 아닌 일반 공무원으로서는 이해하기 어려워 복잡한 체계의 체납처분 절차가 형식화되고 있는 것이 현실임
 - 반면 채권확보(압류)가 되어 있더라도 대상물건이 자동차 등이거나, 지방세가 우선하지 못한다는 규정에 의하여 선채권이 과다한 물건의 경우에는 공매처분 등의 환가조치를 하여도 사실상 실익이 없어 실질적인 채권확보로 보기가 어려운 실정임
 - 또한 체납자의 경우 대부분 소유권 이전, 선채권액의 과다, 물건의 비적정성 등의 사

8) 김대영 외(2014)는 16개 광역자치단체 세무부서의 지방세외수입 담당인력 현황을 조사한 결과 지방세외수입 관련 업무를 수행하는 인력은 총 65명인 것으로 나타났다. 이들 중 대부분이 지방세외수입 관리업무를 담당하고 있고, 지방세외수입의 체납징수 관련 업무를 전담하고 있는 인력은 서울특별시와 부산광역시에 각각 3명씩으로 총 6명에 불과한 것으로 조사되었음

유로 인하여 압류를 할 수 없거나, 압류를 하여도 압류의 실익이 없는 경우가 많아
체납처분에 소홀한 실정임

사. 결손처분의 소홀

- 과태료에 대한 체납의 결손처분이란 납부자에게 납부능력이 없거나 징수가 현저히 곤란한 경우에 지방자치단체가 해당 채권을 일방적으로 포기하는 행정처분을 말하며, 결손처분의 대상은 무재산, 행방불명, 소멸시효 완성 등임
- 지방세나 국세의 경우에는 체납담당공무원이 건수별로 담당하고 있어 철저히 추적하고 있으며, 가능성이 없는 체납에 대해서는 과감하게 결손처분을 하고 있으나, 과태료의 경우(특히 자동차 관련 과태료)에는 부과건수가 많고 부과금액이 소액이기 때문에 개별적인 조사가 현실적으로 어려우며, 차량등록부서 담당자의 잦은 인사이동으로 인하여 업무의 지속성에도 문제가 있음

아. 차령초과자진말소제도의 악용

- 책임보험미가입 과태료의 체납의 경우 행정적인 제재 방안이 있음에도 불구하고 좀 더 복잡한 원인으로 인해 징수율을 제고함에 있어 어려움이 있음
 - 예를 들어 세금이나 각종 과태료를 납부하지 않아 압류된 차량의 경우 자동차 관리법상 폐차를 할 수 없는데 이를 무단 방치해 환경오염 등의 문제가 발생하고 있음
- 이를 해소하기 위해 10~15년 경과된 차량의 경우 압류가 남아 있어도 말소등록을 할 수 있도록 2003년에 차령초과자진말소제도를 도입하였음
 - 동 제도는 「자동차관리법」 제14조에⁹⁾ 의해 압류된 차량에 설정되어 있는 조세나 과태료 등의 채권으로 인해 방치되어 있는 차량을 정리하기 위해 만들어진 제도임

9) 자동차관리법 제14조(압류등록) 시·도지사는 다음 각 호의 어느 하나의 경우에는 해당 자동차의 등록원부에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 압류등록을 하여야 한다. 1. 「민사집행법」에 따라 법원으로부터 압류등록의 촉탁이 있는 경우 2. 「국세징수법」 또는 「지방세기본법」에 따라 행정관청으로부터 압류등록의 촉탁이 있는 경우 3. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관(이하 “공공기관”이라 한다)으로부터 압류등록의 촉탁이 있는 경우

- 동 제도는 동법 제13조 제1항 제7호에 그 근거를 두고 있으며, 압류등록 된 차량 중 환가 절차 등 후속 강제집행 절차가 진행되고 있지 않은 차량 중 차령이 오래되어 환가가치가 없다고 인정되는 차량을 대상으로 하는 제도임¹⁰⁾

○ 차령초과자진말소 차량의 경우 말소등록 차량 통계에서 차령초과 차량 통계의 세분화는 2013년부터 시작됨(이상훈, 2016)

- 2013년에 65,131대부터 2015년에 108,355대까지 연 평균 29.0% 증가하는 것으로 나타남
- 동일한 기간에 자진말소등록 차량은 1,019,689대에서 966,745대, 그리고 전체 말소등록차량은 1,028,330대에서 975,246대로 각각 연평균 2.6%씩 감소하고 있는 추세와 정반대 현상을 보이고 있음
- 따라서 말소등록 차량이나 자진말소등록 차량에서 환가가치 차령초과 자진말소등록 차량이 차지하는 비중이 상대적으로 높고 확대되는 것을 감안할 때, 이로 인한 자동차세나 차량 관련 과태료 체납 징수에 문제가 있을 것으로 판단할 수 있음(이상훈, 2016)

<표 III-19> 차종별 차량 말소등록 현황(2015년)

(단위 : 대, %)

차종별	환가가치차령초과	자진말소	직권말소	말소등록	자진말소대비(%)	말소등록대비(%)
승용	76,809 (70.9)	723,639 (74.9)	6,481 (76.2)	730,120 (74.9)	10.61	10.52
승합	9,905 (9.1)	79,010 (8.2)	728 (8.6)	79,738 (8.2)	12.54	12.42
화물	21,545 (19.9)	161,993 (16.8)	1,280 (15.1)	163,273 (16.7)	13.3	13.2
특수	96 (0.1)	2,103 (0.2)	12 (0.1)	2,115 (0.2)	4.56	4.54
합계	108,355 (100)	966,745 (100)	8,501 (100)	975,246 (100)	11.21	11.11

주 : 자진말소대비 = 환가가치차령초과 / 자진말소, 말소등록대비 = 환가가치차령초과 / 말소등록(자진말소 + 직권말소)

자료 : 이상훈(2015)에서 재편집함

10) 자동차관리법 제13조 7항 : 제14조의 압류등록을 한 후에도 환가(換價) 절차 등 후속 강제집행 절차가 진행되고 있지 아니하는 차량 중 차령 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 환가가치가 남아 있지 아니하다고 인정되는 경우, 이 경우 시·도지사가 해당 자동차 소유자로부터 말소등록 신청을 접수하였을 때에는 즉시 그 사실을 압류등록을 촉탁(囑託)한 법원 또는 행정관청과 등록원부에 적힌 이해관계인에게 알려야 한다.

- 또한 일부 차량 소유자가 이 제도를 악용해 자동차세를 상습 체납하고 차령초과 기간이 지나면 폐차해 고철대금만 받아가는 사례가 발생하고 있어 징수율에 악영향을 미치고 있으며, 대포차량 양산 등으로 인한 문제로 사회적 비용까지 낳고 있는 실정임

<표 Ⅲ-20> 과태료 50회 이상 체납차량 현황('08~'10)

(단위 : 대)

지역	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기
체납차량	1,243	529	485	239	311	465	105	1,311
지역	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
체납차량	133	203	165	347	280	354	333	25

자료 : 국민권익위원회(2011)

- 과태료를 납부하지 않고 차령초과로 말소하였을 경우 다른 차량에 대체압류를 해도 대체 차량을 다시 차령초과 말소하는 악순환 반복되고 있으며, 자동차관리법 상 말소기준이 차령만으로 되어 있으므로 지자체에서는 체납자의 과태료 납부 능력에 대한 검토 없이 말소를 하고 있음
- 앞에서 살펴본바와 같이 최근 지방자치단체는 체납된 과태료 강제징수를 위해 통합영치시스템을 시행하고 있으나 그 차량마저도 차령초과로 말소처리가 되며, 질서위반행위규제법에 고액·상습 체납자에 대한 감치규정이 있으나 고발 자체가 어려움에 있음
- 전국 250여개 지자체의 각 관할부서 및 각 지역 경찰서 등 과태료 부과 주체가 다양하며, 자동차 등록업무가 전국화되어 고발주체가 불분명하고, 자동차등록원부 상의 과태료 금액을 정확히 알 수 없음

KOREA INSTITUTE OF LOCAL FINANCE

Ⅳ. 과태료 징수율제고를 위한 개선방안

1. 채납관련 정보 연계
2. 자진납부율의 제고
3. 간접제제의 강화
4. 전담인력의 확충 및 전문성 강화
5. 불법명의 자동차(대포차)에 대한 실효성 확보
6. 차령초과자진말소제도의 개선



Ⅳ. 과태료 징수율 제고를 위한 개선방안

1. 체납관련 정보의 연계

- 현재 지방세외수입의 부과·징수는 표준 지방세외수입 정보시스템, 서울행정시스템, 개별 정보시스템 등 다양한 형태의 정보시스템을 활용하고 있음
 - 그러나 분산된 세외수입 시스템으로 인하여 부과·징수관리에 있어 정확성 및 효율성이 떨어지고 있으며, 각 과목별 납부방법이 각기 달라 납부자 중심의 신속한 원스톱 서비스 제공이 이루어지지 않고 있음
- 특히 부과·징수 등에 대한 민원 접수 시 신속한 서비스 제공을 위해 분산된 정보시스템을 통합하기 위한 별도의 프로그램을 예산으로 구입해야 하는 등 예산이 낭비되고 있고, 여러 개의 시스템을 담당자가 사용해야 하므로 사용자 불편이 지속되고 있음
 - 또한 지방세외수입 부과·징수에 관한 통합시스템 미비로 인해 실시간 현황파악, 진단 및 평가 등을 할 수가 없어 종합적인 계획 수립이나 점검이 어려운 실정이다. 현재 정부에서 추진 중인 지방세외수입 체납자에 대한 행정제재 강화를 위해서는 더욱이 정보시스템 통합이 필요함(장상록·김태완, 2015)¹¹⁾

11) 2015년 행정자치부는 50여개의 중앙부처 공공기관이 제공한 129종의 과세자료를 한 곳에 모은 '과세자료 및체납정보 통합관리시스템'을 개통하였음. 그동안 자치단체가 지방세 세외수입을 부과하려면 국세청, 국토부등 과세자료 보유기관에 개별적으로 자료를 요청해야 했으며, 이로 인해 상당한 시간이 소요됐음. 앞으로는 이 시스템의 개통으로 지방의 주요 재원인 지방세와 세외수입을 신속하게 부과하고, 부과한 세금을 제대로 징수해 지방재정 확충에 기여할 뿐만 아니라 납세자 편의도 증진될 전망이며, 2015년 현재 「지방세 기본법」상 과세자료 제공이 의무화 되어 있는 기관은 65개 기관이며, 과세자료의 종류는 183종임(행정자치부 보도자료, 2015.3.2)

- 이와 같이 지방세외수입 정보시스템의 개선방안으로 다음과 같은 대안들을 고려할 수 있음(배인명 외, 2015)
 - 하나는, 차세대 통합 지방세외수입 정보시스템 구축방안으로 현재 사용 중인 서울행정시스템, 표준 지방세외수입 정보시스템, 기타 개별 정보시스템을 통합하여 새로운 차세대 통합 지방세외수입 정보시스템을 구축하는 방안임
 - 차세대 통합 지방세외수입 정보시스템은 지방세외수입 업무를 표준화하여 전국적인 단일 시스템을 사용하게 함으로써 데이터의 수집 및 분석체계를 일원화하여 지방세외수입 자료 관리에 상당한 변화를 가져올 수 있음
 - 또한 기술 환경 변화에 따른 신기술의 도입, 사용자 업무환경을 최적화하는 시스템 개발로 미래지향적인 시스템 환경을 구축할 수 있음. 그러나 차세대 통합 지방세외수입 정보시스템의 구축에는 많은 시간과 예산이 필요하여 이를 위해서는 상당기간의 준비 단계가 필요할 것임
 - 다른 하나는, 표준 지방세외수입 정보시스템으로 기존의 다양한 정보시스템들을 통합하는 방안임
 - 서울행정시스템에서 이루어지고 있는 주·정차위반과태료, 환경개선부담금, 교통유발부담금, 상하수도요금 등의 업무와 개별 정보시스템에서 이루어지고 있는 업무를 표준 지방세외수입 정보시스템으로 통합하여 구축하는 방안임
 - 이를 통해 지방세외수입 통계의 취합, 수집, 그리고 생성에 대한 성능을 개선할 수 있음. 하지만 표준 지방세외수입 정보시스템으로의 통합 시 장비의 증설 또는 추가 도입이 필요할 수 있으며 일부 프로세스의 개선 및 관련 기능의 개선이 요구됨
 - 이 방안으로의 통합의 경우 서울행정시스템부터 통합을 추진하는 등 순차적·단계적으로 실시하여 업무의 효율성 및 연속성을 고려해야 함
- 이와 같이 통합시스템의 운영을 통하여 중앙정부의 관련 부서와 지방자치단체가 공동으로 자동차 관련 과태료 체납 징수에 있어 지속적인 노력을 기울일 수 있을 것임

2. 자진납부율의 제고

- 자동차과태료는 세금이 아니라는 인식으로 납부자는 납부기한내에 납부해야 한다는 의식이 부족하고, 체납이 되어도 자동차 이전 시 처리한다는 의식을 가지고 있어 징수의 어려움이 있음
- 이러한 납부자의 인식전환을 단기간에 해결한다는 것은 어렵지만 홍보물을 각 민원점점부서에 배부하여 민원인이 쉽게 접근할 수 있도록 하고, 관련부서의 협조를 통해 방송매체를 활용하는 것은 좋은 방법이 될 것임
 - 현행 자동차정기검사의 경우 자동차검사기간 경과로 인한 과태료 방지를 위해 자동차 검사시 ‘검사기간안내 SMS 서비스’를 신청하도록 자동차검사 안내문에 공지를 하고 있어 납부자가 기간만료로 인한 과태료 방지에 노력하고 있음
 - 서비스 신청은 연중무휴로 받고 있으며, 신청 시 교통안전용품물 주머니로 증정하고 있음
- 또한 주정차위반 과태료 부과시 사전통지서와 함께 통지된 감액된 과태료고지서에 의해 의견진술 기간(20일)이내에 납부하는 경우 20% 감액된 금액을 납부하실 수 있는데 감면율을 인상하는 방안도 필요할 것으로 보임
 - 다만, 다른 과태료 또는 자동차 관련 세금과의 형평성을 고려할 필요가 있음. 즉, 자동차세의 경우 선납을 하는 경우 10% 할인을 해주고 있는데(1월에는 연세액의 10%, 3월에는 7.5%, 6월에는 5%, 9월에는 2.5%의 할인), 이것에 비하면 현재의 감면율도 높다고 할 수 있겠음
 - 그러나 납부자의 인식 제고를 위해서는 처벌 또는 규제의 강화도 필요하겠지만, 자발적인 자진납부율을 제고하기 위해서는 감면율을 개선하는 방안도 필요할 것임. 예를 든다면 현재 20일이내에 납부하는 경우 20% 감액기준을 기간 별로 감면액의 차이를 두는 방안임
 - 5일이내 20%, 10일이내 15%, 5일이내월에는 5% 등으로 세분화 시켜 빨리 납부할수록 감면율을 높게 받을 수 있게 함으로써 자진납부율을 조금이라도 높이는 것임
- 결국 납부자의 인식제고는 규제를 통한 납부 방식도 필요하지만 자진납부를 하는 납부자에게 인센티브를 줌으로써 체납관리에 드는 행정 비용을 줄일 수 있을 것임

3. 간접제제의 강화

가. 고액·상습 체납자 명단공개기준의 강화

- 체납발생일로부터 1년이 경과하고 지방세¹²⁾ 체납 3천만 원 이상¹³⁾ 및 국세 3억 원 이상 체납자에 대하여는 체납세징수의 실효성을 높이고 조세정의를 실현하기 위해 체납자의 그 인적사항 및 체납액 등 체납정보를 공개하고 있음. 이러한 고액·상습 체납자 명단공개 대상에 지방세 체납자뿐만 아니라 지방세외수입체납자도 포함되도록 범위를 확대할 필요가 있음(장상록·김태완, 2015)
- 지난 4월에 입법예고된 「지방세외수입금의 징수 등에 관한 법률」 개정안은 지방세외수입 1천만 원 이상 체납자에 대하여 명단공개를 할 수 있도록 규정하고 있음. 그러나 지방세외수입 체납액이 1천만 원 이상인 체납자는 전체 체납자의 일부이기 때문에 명단공개 대상금액을 500만 원 이상으로 하향조정할 필요성이 있음
 - 예를 들어 대구광역시의 경우 1천만원 이상의 고액 체납자는 전체 체납자의 0.3%에 불과함(<표 IV-1>참조)
 - 만약 500만원 이상으로 하향조정할 경우 90%이상 해당 될 수 있어 명단공개의 효용성을 제고할 수 있을 것임. 다만 지방세의 공개제외 대상 기준처럼 과태료도 일정 기준을 설정해서 합리적으로 운영할 필요가 있을 것임

<표 IV-1> 대구광역시 지방세외수입 금액별 체납 현황(2015. 5. 31. 일반회계 기준)
(단위 : 명, %)

구분	합 계	2백만 원 이하	2백만 원 초과 3백만 원 이하	3백만 원 초과 1천만 원 이하	1천만 원 초과 5천만 원 이하	5천만 원 초과 1억원 이하	1억원 초과
인원	104,634	96,574	4,465	3,245	276	29	45
	100.0	92.3	4.3	3.1	0.3	0.0	0.0

자료 : 홍근석(2015)

12) 「지방세기본법」 제140조 및 「국세기본법」 제85조의5에 고액·상습체납자에 대한 명단공개가 규정되어 있음

13) 2015년 5월 「지방세기본법」 개정으로 2016년 1월 1일부터는 1천만 원 이상 체납자에 대하여 공개하게 됨

나. 출국금지제도 시행

- 「국세징수법」 제7조의4와 「지방세기본법」 제65조의2 에 따르면 국세 및 지방세의 경우 5천만 원 이상 체납자에 대해서는 압류·공매 등으로 조세채권을 확보할 수 있으며, 체납처분을 회피할 우려가 있는 체납자는 법무부장관에게 「출입국관리법」 제4조 제3항에 따라 출국금지를 요청할 수 있음(홍근석, 2015)
- 따라서 지방세외수입 체납자에 대하여도 출국금지제도의 도입을 추진하되, 체납액의 규모를 조세보다 낮은 1천만 원 이상으로 조정할 필요가 있음
- 이러한 출국금지제도 시행은 외국인의 경우 출입국 현황 및 현재 거주지 파악이 되지 않고 국내법의 인식부재로 차량 취득 후 보험가입을 하지 않는 경우가 다수 발생하고 있는 문제를 해결하는데 하나의 방안이 될 수 있음
 - 즉, 외국인의 경우 국내 범위반 사항에 대해 출입국시 어떤 제재도 없어 출국시 본인 차량을 다른 외국인에게 이전등록 없이 이전하는 경우가 많고, 1명이 다수의 차량을 취득하여 다른 외국인에게 이전하는 등 악용의 사례도 있음
- 이를 해결하기 위하여 질서위반행위규제법제23조 자료제공과 관련하여 정보 제공 요청이 되지 않으므로 현실적으로 자료제공을 받을 수 있도록 보완이 필요함
 - 즉, 외국인이 현재도 국내에 거주하고 있는지 확인이 되지 않고 있고 출입국관리소에 문의를 해도 법적근거가 없어 확인해줄 수 없는 관계로 법적근거를 마련할 필요가 있으며, 이를 통하여 체납 과태료의 최종 납부처리를 통해 출국할 수 있도록 제재 조치가 필요하다고 봄

다. 번호판 영치제도의 개선

- 「지방세법」 제131조는 자동차세를 납부하지 아니한 경우에는 독촉기간이 끝나면 자동차등록번호판을 영치할 수 있도록 규정하고 있으며, 자동차세에 대한 체납처분 중 가장 실효성이 높은 제재수단임
- 과태료의 경우에는 「질서위반행위규제법」 제55조에서 체납액 30만 원 이상만 영치할 수 있도록 규정하고 있어 그 영치실적이 미미한 실정임
 - 또한 사전에 10일 이내의 번호판 영치예고를 하도록 규정되어 있어 추가로 불필요한 행정비용을 지불하고 있으므로 이에 대한 규정을 삭제하고, 체납액도 소액이 대부분 이므로 제한을 없애야 할 것임
- 그리고 번호판 영치시 운행정지와 관련하여, 자동차관리법시행규칙 제28조에서 ‘번호판이 보험미가입, 체납등의 사유로 영치된 경우 차량검사를 하는 경우에만 임시운행을 할 수 있다.’라고 규정하고 있는바 체납 또는 미가입 등으로 번호판을 영치한 경우 납부 등의 사유로 운행이 불가피한 경우에 대한 임시운행 규정이 없어 납부 또는 번호판 반환시 번호판을 직접 달아주어야 하는 문제점이 있음
 - 현재 관행적으로 영치증으로 1일을 운행할 수 있다고 지자체 훈령 등으로 규정하고 있으나, 만약 규정하고 있지 않은 경우 사고가 발생할 때 사고에 대한 책임 소재가 불분명해지는 문제점이 있음
- 이러한 문제점을 해결하기 위해 일부 자치단체에서는 현재 의무보험건으로 번호판을 영치한 경우 직접 방문하여 번호판을 달아주고 있으나, 이럴 경우 업무과다 및 체납자의 불필요한 행동을 인한 행정낭비가 예상됨에 따라 이를 입법적으로 자동차 관리법에서 예외조항으로 지정하여야 할 것임
- 그리고 영치된 번호판의 과태료를 납부할 경우 납부금에 대한 기준이 설정되어 있지 않음

- 즉, 과태료의 전액을 납부하지 않고 일부만 납부를 하여도 영치된 변호판을 돌려주고 있음. 이에 일정기준이상의 과태료를 납부하거나 완납을 하는 경우 영치된 변호판을 돌려줘야 할 것임
 - 그러나 일정기준의 설정은 각 지방자치단체별로 자율적으로 정하기 보다는 중앙정부 차원에서 통일된 기준안을 제시할 필요가 있음. 이는 지방자치단체별로 기준을 설정 하라고 하면 지역별 편차로 인한 형평성 문제가 발생할 수 있기 때문임
- 이와 같이 통일된 기준을 설정하게 되면 영치된 변호판으로 인한 민원 등을 합리적으로 해결할 수 있을 것임

라. 징수 촉탁제도의 활성화

- 자동차 관련 과태료 체납액에 대해 변호판 영치제도는 있는데, 징수촉탁제도는 없음. 그러므로 자동차 관련 과태료 체납에 대해서도 징수촉탁제도를 도입 하도록 함. 과태료 징수촉탁제도는 자동차세 체납 징수를 촉탁할 때, 자동차 관련 과태료도 동시에 징수할 수 있도록 촉탁하는 방식으로 도입하면 됨(김대영 외, 2014)
- 징수촉탁제도는 주로 자동차세 체납 징수에 활용되고 있음. 전국의 지방세 담당공무원이 다른 지역의 자동차 체납세를 징수할 수 있도록 허용하는 자동차세 징수촉탁제는 2009년 11월부터 시행되고 있음
 - 자동차세 징수촉탁제도는 상습 체납 차량에 대해 전국 어디에서나 체납세 추징이 가능하도록 한 것으로 이는 자동차세 체납액의 큰 비중을 차지하고 있는 불법명의 자동차의 정리를 위한 목적도 갖고 있음
 - 징수촉탁 대상이 되는 과태료에 대해서는 별도로 요건을 정하지 않고, 징수촉탁 받은 자동차세 체납액을 징수할 때 자동차 관련 과태료 체납이 있으면 이를 징수할 수 있도록 지방세법 관련 규정을 개정하도록 함
 - 즉 징수 촉탁을 받아 체납 자동차세를 징수하는 자치단체는 해당 자동차와 관련된 체납 과태료가 있을 경우 이를 체납 자동차세와 함께 징수하고 징수금에서 자동차세 체납에 준하는 비용을 공제한 금액을 촉탁을 의뢰한 자치단체에 송금하도록 함

마. 관허사업제한 기준의 개정

- 과태료 체납과 관련한 관허사업제한은 「질서위반행위규제법」 제52조에서 3회 이상 500만 원 이상 체납자에 대하여 관허사업을 제한 할 수 있도록 규정하고 있음
- 관허사업제한의 내용은 허가 등을 요하는 사업을 경영하는 자로서 일정한 요건에 해당하는 체납자에게 그 사업의 정지 또는 허가등의 취소를 가하는 것이므로, 반드시 과태료가 부과되는 질서위반행위가 해당 사업과 관련되어 있어야 한다고 하는 것은 행정법상 부당결부금지의 원칙에 따른 것임¹⁴⁾
- 따라서 해당 기관 외에 타 기관에서 부과된 과태료까지 포함하여, 3회이상(부과고지서 1통을 1회로 계산)체납, 체납금액의 합계가 500만원 이상, 체납발생일부터 각 1년 경과, 질서법 시행령 제11조 제3항 각호의 어느 하나의 사유가 없는 경우 관허사업이 제한될 수 있음
 - 질서법 제52조의 관허사업제한의 적용요건은“다음 각 호의 사유에 모두 해당하는 체납자”여야 하므로, 관허사업 관련성·체납자의 자격(허가등을 요하는 사업을 경영하는 자)·과태료 체납횟수(3회 이상)·체납금액의 합계(500만원 이상)·체납기간(각 1년 경과)·시행령 제11조 제3항 각 호의 사유에 해당하지 않을 것이 모두 충족되어야 함

14) 예를들어 택시회사의 사업과 관련된 질서위반행위에는 그 사업을 영위함에 있어서 필요한 각종 행정법규상 의무위반행위(회사소유의 택시에 대한 자배법상 책임보험, 자동차관리법상 정기검사, 「여객자동차운수사업법」 위반행위 등)뿐만 아니라, 택시기사가 일반택시운송사업자인 택시회사의 지시·감독을 받는 관계에 있거나 또는 종업원의 관계가 있는 경우에는 택시운행을 통한 영업행위에서 발생한 「도로교통법」상 각종 위반행위(전용차로 위반, 불법주정차 및 속도위반 등)를 포함할 것입니다.(일반택시운송사업자는 택시운행과 관련하여 이익을 얻을 뿐만 아니라<운송수입금의 전액 납부>, 특히 택시기사에 대한 지시·감독관계에 있거나 사용자 등의 관계에 있는 경우에는 영업행위에서 발생한 위반행위에 대해 택시회사의 본인책임이 인정될 수 있음). 만약 택시회사를 경영하는 자 개인의 자가용 차량의 「도로교통법」 위반행위나 택시기사의 담배꽂초투기 등은 그 위반자 개인의 질서위반행위일 뿐, 사업과 관련된 질서위반행위라고 보기는 곤란하므로, 이와 관련한 과태료를 포함하여 관허사업을 제한한다면 부당결부금지의 원칙 및 비례성원칙에 반할 수 있음

- 그러나 자동차관련 위반 과태료의 경우 소액체납자인 경우가 많기 때문에 위 조건 3가지 모두를 충족하기에는 어려움이 있어 관허사업제한제도의 실효성을 위해서는 기준을 강화시킬 필요가 있음
- 즉, 3가지 기준 중 하나에 해당하거나 각 기준을 강화시키는 방안임. 예를 들어 체납 횟수를 3회에서 2회로, 체납금액을 500만원 이상에서 300만원 이상으로, 체납기간을 1년 경과에서 6개월 경과 등으로 강화시키는 것임
- 이를 통하여 소액체납자들이 경각심을 가지고 체납된 과태료를 납부하도록 유인할 수 있을 것임

4. 전담인력의 확충 및 전문성 강화

- 지방세외수입 부과·징수 전담인력의 확충 및 전문성 강화를 위해서는 다음과 같은 점들이 고려되어야 할 것임(김대영 외, 2014)
- 첫째, 지방세외수입을 부과하는 업무는 그 부과근거가 개별 법령에 있으므로 그 업무를 담당하는 일반 행정직 공무원이 맡을 수밖에 없지만, 징수업무는 지방세무직 공무원이 담당하는 것이 바람직함. 특히 통합 세무부서의 지방세외수입 징수·관리 인력은 지방세무직 공무원으로 충원하여 전문성을 강화해 나가야 할 것임
- 둘째, 각 부서에 분산 배치되어 있는 지방세외수입 징수 인력은 기본적으로 통합 세무부서의 전담조직으로 통합하여 인력을 운영해야 할 것임. 지방세외수입의 징수·관리업무는 체납자의 재산을 추적하여 찾아낸 재산을 압류하고, 압류된 재산을 매각하는 등 일련의 체납처분업무가 핵심임
 - 이를 감안할 때 지방세외수입 징수·관리업무는 그 업무 흐름에 따라 기능별로 인력을 배치하고 분업화·전문화를 도모하는 것이 인력을 가장 효율적으로 활용하는 방안이라고 할 수 있음
- 마지막으로, 지방세외수입 부과·징수 담당인력에 대한 역량 강화교육이 필요함. 지방세외수입 징수업무는 각각의 법령에 따라 부과징수하고 있어 적용근거와 세액산출 방법이 복잡·다양하여 짧은 기간 안에 숙지하기 어려워 지방세외수입 담당업무를 기피하는 경우가 많아 기존의 담당자를 전문화하기에는 어려움이 따름

- 이러한 문제점을 해소하기 위해서는 지방세외수입의 부과·징수를 담당하는 직원도 지방세 업무를 담당하는 세무직과 같이 전문화하거나 또는 지방세외수입 업무 담당자는 일정기간(2년 이상) 전보제한을 의무화하여 업무의 연속성 및 전문성을 유지할 필요가 있음
- 또한 지방세외수입에 대한 전문적이고 체계적인 교육도 병행되어야 하는데 공무원 내부의 정형화된 교육에 의존하기보다는 필요한 교육은 외부에서 적극적으로 이수할 수 있도록 해야 할 것임(이종필, 2003)

- 이와 같이 지방세와 지방세외수입의 부과·징수를 담당하는 통합적인 세무부서로 조직개편이 이루어질 경우 지방세외수입 부과·징수업무의 효율적인 추진체계가 구축될 수 있을 것이다(김대영 외, 2014).

5. 불법명의 자동차(대포차)에 대한 실효성 확보

- 자동차관리법제24조의2에서 불법명의 자동차가 운행되는 경우 자동차의 운행정지 및 등록원부기재, 필요한 경우 공매를 규정하고 있음
- 초기 개정안에서는 자동차관리법시행규칙에 자동차의 운행정지를 할 수 있는 경우로 폐업법인 차량, 이전등록을 하지 않은 외국인차량, 상속이전을 하지 않은 차량, 폐업한 자동차매매업자의 차량등에 대해 구체적으로 규정을 하였으나, 현재 법에서는 해당 내용이 규정이 삭제되었으며, 최종 직권말소가 되려면 소유자의 동의 또는 요청, 통지 및 공고, 운행정지명령에도 자동차를 계속 운행하는 경우에는 일련의 절차가 필요하다고 규정하고 있음
- 따라서 대포차의 경우 운행정지명령에도 계속운행여부가 최종판단 요건이 되어 현실적으로 직권말소 처리의 경우 어려움이 있음
- 결국 대포차와 관련하여 직권말소 부분에 대해서는 계속 운행여부의 전제조건을 삭제해야 하며, 신고제도의 실효성 확보를 통해 불법명의자동차의 정리가 필요하다고 보여짐

- 이를 위해 불법명의 자동차에 대해서는 기존 자동차세 체납이나 과태료 체납 자동차의 번호판 영치요건보다 강화된 요건을 적용하도록 함. 즉, 일반 차량의 경우 번호판 영치 대상은 과태료 3회 이상 체납으로 되어 있으나, 불법명의 자동차로 등록 된 경우에는 2회 이상 체납된 경우로 번호판을 영치할 수 있도록 요건을 강화함

6. 차량초과자진말소제도의 개선¹⁵⁾

가. 전국 지자체의 자동차 폐차보상금 압류 공조 필요

- 차량초과자진말소제도의 폐해는 체납된 과태료 등을 납부하지 않고 법정 차량이 경과할 때까지 사용하다가 말소등록한 후 폐차보상금마저 가져 간다는 것임
- 폐차보상금은 고철 가격에 따라 매년 달라져 그 금액을 특정할 수 없지만, 환가가치가 없다고 인정되는 노후차량에 대한 체납액의 일부라도 회수하기 위해 폐차보상금을 압류하는 것이 필요함
- 따라서 자동차세나 과태료 등의 체납채권이 설정되어 있어도 환가가치가 없다고 인정 되어 차량초과를 이유로 폐차가 진행되는 차량의 채권의 일부라도 회수하기 위해서는 차량의 폐차보상금을 압류하는 것이 필요함
 - 이미 일부 지자체에서는 폐차보상금 압류를 시행하고 있지만, 우리나라 차량 등록이 전국적으로 이루어지고 있어 일부 지자체의 시행만으로는 그 실효성을 거두기 어려우므로 전 지자체의 공조가 필수적임

15) 이상훈(2015)의 내용을 바탕으로 정리하였음

나. 차량 관련 제세공과금의 상습적인 체납 방지대책 마련

- 현행 차령초과자진말소등록의 경우 차량의 기준을 차령만으로 규정하고 있어 상습적인 자동차세나 각종 과태료 등을 체납하는 행위를 방지할 수 없음
- 이러한 문제점을 방지하기 위해서는 차령초과차량에 대한 자진말소등록 기준을 차량의 차령뿐만 아니라 체납액 규모, 체납 횟수, 압류등록 횟수 등을 고려하여 일정한 기준 이상인 압류 차량의 경우 차령이 오래 되어도 자진말소등록이 불가능하도록 기준을 강화할 필요가 있음

다. 자동차 신규(이전)등록이나 자동차 검사 시 납세증명서 제출 의무화

- 자동차는 신규등록 후 일정 기간마다 정기적으로 실시하는 정기검사를 받아야 하는데, 자동차의 정기검사 때에 일본처럼 자동차세 납세증명서를 제출하도록 의무화 하여 자동차세 납부를 간접적으로 강제하도록 함(울산발전연구원, 2005; 장상록·김태완, 2012)
 - 일본의 경우에는 자동차의 사용자가 계속검사에 합격하여 자동차검사증의 반환을 받으려면 당해 자동차의 소유자가 그 자동차에 관련된 자동차세 또는 경자동차세의 체납(천재 기타 부득이한 사유에 의한 체납은 제외)이 없다는 것을 증명하는 서류를 제출하여야 하며, 자동차등록검사기관에서는 납세증명서의 제시 또는 전산시스템에 의한 자동차세 완납사실이 확인되지 않으면 자동차검사증을 교부하지 않음¹⁶⁾
 - 또한 미국에서는 매년 자동차를 재등록하면서 체납이 있는 경우에 이를 거부당하게 되고, 독일의 경우에도 자동차세 체납이 있는 경우에 새로운 신규자동차의 등록이 제한되고 보유차량에 대해서도 세무서에서 자동차말소등록을 자동차등록관청에 요청할 수 있음(차규현, 2014)

16) 일본 도로운송차량법 제97조의2.

- 이와 같이 체납차량 대해서도 단속의 방법을 다양할 필요가 있음. 현재 자동차세나 차량관련 과태료 체납 차량의 단속은 번호판 영치 등을 통해 이루어지고 있는데, 예를 들어, 음주단속 시 경찰은 운전자의 음주유무를, 세무공무원의 차량의 체납여부를 단속을 한다면 훨씬 강력한 효과를 나타낼 수 있을 것임
- 만약 이러한 합동 단속이 이루어진다면, 단순한 착오 등에 의한 체납의 경우에는 계도 효과가 있을 것이며, 상습적인 체납자 또는 대포차량은 즉시 번호판 영치 등을 통해 단속이 가능할 것으로 판단됨

KOREA INSTITUTE OF LOCAL FINANCE

V. 요약 및 정책적 제언

1. 연구내용 요약
2. 정책적 제언



V. 요약 및 정책적 제언

1. 연구내용 요약

- 체납 징수를 위한 법적기반에도 불구하고 지방세외수입의 징수율은 크게 개선되지 못하는 실정임
 - 2014년 지방세외수입의 징수율은 79.0%로 2013년 결산 기준으로 국세(91.1%)와 지방세(92.3%)의 징수율에 비해 상대적으로 낮은 수준임
 - 이와 같은 낮은 징수율은 세외수입 항목 중 지방세외수입 평균 징수율(79%)에 미치지 못하는 과태료가 주요 원인이며(2014년기준 58.5%), 이 중 자동차 관련 과태료인 주정차위반 및 자동차책임보험미가입 과태료의 징수율이 평균 45.7%에 불과한 것으로 나타나고 있음
- 이러한 자동차 관련 과태료의 징수율이 낮은 큰 원인은 일부 항목을 제외하고는 건당 부과액이 비교적 소액이고, 납부를 하지 않음에도 불구하고 일상생활에 불편함이 없는 등 심리적 부담이 덜하거나 제도적으로 국세와 지방세에 비해 체납징수 어려움이 있기 때문임
 - 따라서 자동차 관련 과태료의 징수율 제고를 위한 다각적인 방안을 고민할 필요가 있음. 이를 위해 본 연구는 현행 자동차 관련 과태료의 문제점을 분석하고 개선방안을 제시함으로써 지방세외수입 확충에 기여하고자 함
- 과태료의 부과 현황을 유형별로 살펴보면 전체 과태료의 부과건수는 2014년 기준 1,259만건이며, 그 중 주정차위반과태료부과건수가 940만건으로 전체 74.6%를 차지하고 있으며, 책임보험미가입과태료 12.9%, 기타 7.8%, 자동차관리법위반과태료 2.7%의 순서로 자동차 관련 과태료부과가 90.2%로 대다수를 차지하고 있는 것으로 나타남
 - 또한 미납건수에 있어서도 주정차위반과태료 37.7%, 책임보험미가입과태료 19.7%로 다른 과태료 보다 미납건수가 매우 높게 나타나고 있음

- 결국 징수전수를 기준으로 징수율의 경우 주민등록법위반과태료 99.4%, 건축법위반과태료 99.3%, 국토의계획및이용에관한법률위반과태료 92.9%로 징수율이 높지만, 자동차 관련 과태료의 경우 주정차위반과태료 72.9%, 책임보험미가입과태료 55.1%로 과태료의 징수율이 낮게 나타나고 있음
- 그리고 과태료 징수 현황을 금액을 기준으로 살펴보면 다음과 같음. 전체 과태료의 징수율은 58.8%로 건수 대비 징수율(70.8%)보다 낮게 나타나고 있으며, 본 연구의 대상인 주정차위반과태료는 67.8%, 자동차책임보험미가입과태료는 건수 기준의 징수율 55.1%에도 훨씬 미치지 못하는 23.6%로 과태료 유형 중 가장 낮게 나타나고 있음
- 반면 주민등록위반과태료 99.3%, 건축법위반과태료 91.1%, 국토의계획및이용에관한법률위반과태료 88.6%로 높게 나타나고 있음. 이는 상위 3대 과태료의 경우 일상생활 및 경제생활을 함에 있어 과태료의 납부가 필수사항이라는 인식과 더불어 다른 법률에서도 유사한 사항을 강하게 규제를 하고 있기 때문인 것으로 판단됨
- 인천광역시와 부산광역시 해운대구, 아산시의 지방세외수입 부과·징수제도 운영사례를 살펴보았음
- 인천광역시는 제도적인 측면에서 통합 영치시스템 구축을 통해 지방세외수입 부과·징수의 효율성을 제고하였으며, 조직적인 측면에서 인력 및 조직의 통합·연계를 통해 부서간 칸막이를 없앴으로써 영치업무의 효율성 제고 및 전산시스템 개발을 통해 보다 계획적이고 과학적인 영치업무를 수행할 수 있게 되었음
- 부산광역시 해운대구는 지방세외수입 관련 조직을 총괄·관리 조직과 체납액 징수전담 조직으로 분리하여 운영함으로써 체납징수 업무의 전문성을 제고하였고, 지방세외수입 징수전담조직을 통해 체납자의 재산을 추적하여 재산을 압류하고 압류재산을 매각함으로써 징수율을 확보하였음
- 그리고 아산시의 경우 다각적인 측면에서 과태료 징수율 제고를 위해 많은 노력을 기울이고 있음. 즉, 조직적인 측면에서 자동차 T/F팀을 구성하여 전문적으로 자동차 관련 과태료 징수율 제고를 위한 인력을 구성하였으며, 납부자의 인식 제고를 위해 체납자료 정리 및 체납고지서의 주기적 발송, 홍보물 작성 배부 및 상속안내문 발송 뿐만 아니라 제도적인 측면에서도 의무보험과태료 부과 체계화, 변호관 영치시스템 구축 등을 시행하여 과태료 징수율 제고에 노력하고 있음

○ 주정차위반 과태료 및 자동차책임보험미가입 과태료의 문제점을 살펴보면 다음과 같음

- 과다한 행정력 소요 및 부과 자료의 부정확성
 - 부과고지 건수가 많아 행정절차 이행에 따른 행정력의 소요가 많으나 담당인력 부족으로 체납처분이 미흡하며 행정자치부 세외수입정보시스템과 국토교통부 자동차민원행정 종합정보시스템과의 연계미비로 효율적인 과태료 부과 등 어려움을 겪고 있으며, 책임보험 미가입과 관련, 보험개발원의 각종 자료가 과태료결정에 객관성을 기할 수 있도록 모든 자료가 정확해야 하나 납세의무자의 차량관련자료, 인적사항, 보험가입기간 등이 부정확한 경우가 많아 과태료 과오납, 체납발생은 물론 납세자의 불편과 함께 관련 업무추진에도 많은 어려움을 겪고 있음
- 납부윤리의식의 부족
 - 납부능력은 있으나 과태료 납부를 기피하거나 무조건적인 납부거부의식 때문에 체납되는 경우가 가장 큰 문제라고 할 수 있음
 - 납부자의 납부윤리의 부족은 체납과 관련된 법적 또는 제도적 장치의 미흡 또는 소득수준, 실업수준 등의 환경적 여건이 영향을 미치고 있음
- 효과적인 간접제재 수단 미비
 - 국세 및 지방세를 준용하여 체납자에 대한 체납처분 및 강력한 강제수단을 이행하고자 하더라도 준용범위의 모호성과 준용하기엔 비현실적인 부분이 많으며 전문징수인력 또한 부족하여 적극적인 대응이 어려운 실정임
 - 체납금을 독촉하고 납부하지 않을 경우 지방세에 준하여 납부자의 재산을 압류 또는 공매 처분하여 체납된 세액에 충당할 수 있는 제도가 있으나 체납액이 소액이라 사실상 공매처분도 어려운 실정이며 복잡한 행정절차를 거칠 실익이 없어 공매처분이 제대로 시행되지 않고 있음
- 인력 부족
 - 현재 자치단체에서는 과태료 징수담당공무원이 지정되어 있는 경우라고 다른 업무와 함께 병행하고 있어 체납 건수와 다른 부과·징수 업무까지를 포함한다면, 실제로 많은 업무를 수행하고 있음
 - 이로 인해 민원인과의 업무적인 마찰 요인을 늘 안고 있음에도 불구하고 한정된 인력, 과다한 업무량으로 인해 체납 자료의 세밀한 분석이나 적절한 징수대책을 수행할 여력이 없는 실정임

- 체납처분의 소홀
 - 체납처분의 절차가 복잡하고 압류재산의 종류가 다양하며 매각 절차가 까다로울 뿐만 아니라 청산 등의 과정이 전문가가 아닌 일반 공무원으로서는 이해하기 어려워 복잡한 체계의 체납처분 절차가 형식화되고 있는 것이 현실임
 - 결손처분의 소홀
 - 지방세나 국세의 경우에는 체납담당공무원이 건수별로 담당하고 있어 철저히 추적하고 있으며, 가능성이 없는 체납에 대해서는 과감하게 결손처분을 하고 있으나, 과태료의 경우(특히 자동차 관련 과태료)에는 부과건수가 많고 부과금액이 소액이기 때문에 개별적인 조사가 현실적으로 어려움이 있으며, 차량등록부서 담당자의 잦은 인사이동으로 인하여 업무의 지속성에 있어 어려움이 있음
 - 차령초과자진말소제도의 악용
 - 동 제도는 「자동차관리법」 제14조에 의해 압류된 차량에 설정되어 있는 조세나 과태료 등의 채권으로 인해 방치되어 있는 차량을 정리하기 위해 만들어진 제도임
 - 일부 차량 소유자가 이 제도를 악용해 자동차세를 상습 체납하고 차령초과 기간이 지나면 폐차해 고철대금만 받아가는 사례가 발생하고 있어 징수율에 악영향을 미치고 있으며, 대포차량 양산 등으로 인한 문제로 사회적 비용까지 낳고 있는 실정임
- 이와 같은 주정차위반 및 책임보험미가입 과태료의 문제점을 해결하기 위한 정책적 제언은 제시하고자 함

2. 정책적 제언

- 체납관련 정보의 연계
- 지방세외수입 부과·징수에 관한 통합시스템 미비로 인해 실시간 현황파악, 진단 및 평가 등을 할 수가 없어 종합적인 계획 수립이나 점검이 어려운 실정임. 현재 정부에서 추진 중인 지방세외수입 체납자에 대한 행정제재 강화를 위해서는 더욱이 정보시스템 통합이 필요함

○ 자진납부율의 제고

- 납부자의 인식전환을 단기간에 해결한다는 것은 어렵지만 홍보물을 각 민원부서에 배부하여 민원인이 쉽게 접근할 수 있도록 하고, 관련부서의 협조를 통해 방송매체를 활용하는 것은 좋은 방법이 될 것임
 - 또한 납부자의 인식 제고를 위해서는 처벌 또는 규제의 강화도 필요하겠지만, 자발적인 자진납부율을 제고하기 위해서는 감면율을 개선하는 방안도 필요할 것임. 예를 든다면 현재 20일 이내에 납부하는 경우 20% 감액기준을 기간 별로 감면액의 차이를 두는 방안임

○ 간접제제의 강화

- 고액·상습 체납자 명단공개기준의 강화
 - 체납발생일로부터 1년이 경과하고 지방세 체납 3천만 원 이상 및 국세 3억 원 이상 체납자에 대하여는 체납세징수의 실효성을 높이고 조세정의를 실현하기 위해 체납자의 그 인적사항 및 체납액 등 체납정보를 공개하고 있음. 이러한 고액·상습 체납자 명단공개 대상에 지방세 체납자뿐만 아니라 지방세외수입체납자도 포함되도록 범위를 확대할 필요가 있음
- 출국금지제도 시행
 - 출국금지제도 시행은 외국인의 경우 출입국 현황 및 현재 거소지 파악이 되지 않고 국내법의 인식부재로 차량 취득후 보험가입을 하지 않는 경우가 다수 발생하고 있는 문제를 해결하는데 하나의 방안이 될 수 있음
- 변호판 영치제도의 개선
 - 영치된 변호판을 돌려 주는 경우 과태료를 납부하여야 하는데, 납부금에 대한 기준이 설정되어 있지 않아, 일정기준이상의 과태료를 납부하거나 완납을 하는 경우 영치된 변호판을 돌려줘야 할 것임
 - 이를 위하여 영치된 변호판을 돌려 줄 경우 체납된 과태료의 일부 또는 전부를 납부할 수 있다는 기준설정이 필요함
- 징수 촉탁제도의 활성화
 - 자동차 관련 과태료 체납에 대해서도 징수촉탁제도를 도입하도록 함. 과태료 징수 촉탁제도는 자동차세 체납 징수를 촉탁할 때, 자동차 관련 과태료도 동시에 징수할 수 있도록 촉탁하는 방식으로 도입하면 됨

- 관허사업제한 기준의 개정

- 자동차 관련 위반 과태료의 체납으로 인한 관허사업제한제도의 실효성을 위해서는 기준을 강화시킬 필요가 있음. 즉, 3가지 기준 중 하나에 해당하거나 각 기준을 강화시키는 방안임. 예를 들어 체납횟수를 3회에서 2회로, 체납금액을 500만원 이상에서 300만원 이상으로, 체납기간을 1년 경과에서 6개월 경과 등으로 강화시키는 것임

○ 전담인력의 확충 및 전문성 강화

- 통합 세무부서의 지방세외수입 징수·관리 인력은 지방세무직 공무원으로 충원하여 전문성을 강화해 나가야 할 것이며, 각 부서에 분산 배치되어 있는 지방세외수입 징수 인력은 기본적으로 통합 세무부서의 전담조직으로 통합하여 인력을 운영해야 할 것임
- 또한 지방세외수입의 부과·징수를 담당하는 직원도 지방세 업무를 담당하는 세무직과 같이 전문화하거나 또는 지방세외수입 업무 담당자는 일정기간(2년 이상) 전보제한을 의무화하여 업무의 연속성 및 전문성을 유지할 필요가 있음
- 그리고 지방세외수입에 대한 전문적이고 체계적인 교육도 병행되어야 하는데 공무원 내부의 정형화된 교육에 의존하기보다는 필요한 교육은 외부에서 적극적으로 이수할 수 있도록 해야 할 것임

○ 불법명의 자동차(대포차)에 대한 실효성 확보

- 대포차와 관련하여 직권말소 부분에 대해 계속운행여부의 전제조건을 삭제해야 하며, 신고제도의 실효성 확보를 통해 불법명의자동차의 정리가 필요하다고 보여짐
- 이를 위해 불법명의 자동차에 대해서는 기존 자동차세 체납이나 과태료 체납 자동차의 번호판 영치요건보다 강화된 요건을 적용하도록 함. 즉, 일반 차량의 경우 번호판 영치 대상은 과태료 3회 이상 체납으로 되어 있으나, 불법명의 자동차로 등록된 경우에는 2회 이상 체납된 경우로 번호판을 영치할 수 있도록 요건을 강화함

○ 차령초과자진말소제도의 개선

- 전국 지자체의 자동차 폐차보상금 압류 공조 필요
 - 자동차세나 과태료 등의 체납채권이 설정되어 있어도 환가가치가 없다고 인정되어 차령초과를 이유로 폐차가 진행되는 차량의 채권의 일부라도 회수하기 위해서는 차량의 폐차보상금을 압류하는 것이 필요하며, 이미 일부 지자체에서는 폐차보상금 압류를 시행하고 있지만, 우리나라 차량 등록이 전국적으로 이루어지고 있어 일부 지자체의 시행만으로는 그 실효성을 거두기 어려우므로 전 지자체의 공조가 필수적임
- 차량 관련 제세공과금의 상습적인 체납 방지대책 마련
 - 차령초과차량을 자진말소등록하기 위해서는 차량의 차령뿐만 아니라 체납액 규모, 체납 횟수, 압류등록 횟수 등을 고려하여 일정한 기준 이상인 압류 차량은 차령이 오래 되어도 자진말소등록이 불가능하도록 조치를 할 필요가 있음
- 자동차 신규(이전)등록이나 자동차 검사 시 납세증명서 제출 의무화
 - 자동차는 신규등록 후 일정 기간마다 정기적으로 실시하는 정기검사를 받아야 하는데, 자동차의 정기검사 때에 일본처럼 자동차세 납세증명서를 제출하도록 의무화 하여 자동차세 납부를 간접적으로 강제하도록 함

KOREA INSTITUTE OF LOCAL FINANCE

참고문헌



참고문헌

- 국민권익위원회(2011), “압류등록차량 폐차제도 개선방안”, 국민권익위원회 제도개선총괄담당관.
- 권창국(2014), “교통과태료 및 범칙금제도의 합리적 개선을 위한 비교고찰” 사회과학논총29(1), pp.89-130.
- 김대영·강민구·김민정(2014), 지방세외수입 징수체계 효율화 방안, 한국지방세연구원.
- 김태호·정송이(2015), 지방세 체납관리 효율화 방안, 한국지방세연구원.
- 마정화(2015), 지방세외수입금의 법적 지위와 징수 관련 법제 정비방안, 한국지방세연구원.
- 마정화·유현정(2016), 지방세외수입금법 적용대상 확대 및 체납절차 개선방안, 한국지방세연구원.
- 법제처(2009), 과태료·과징금 부과기준 개선방안 연구.
- 배인명·조임곤·박정수(2015), 세외수입 업무시스템의 개선방안, 한국지방세연구원.
- 오영식(2012), “조례에서 과태료를 규정하는 문제” 법제논단, pp.1-25.
- 이상훈·사명철(2016), 지방세외수입의 현황과 과제, 한국지방세연구원.
- 이상훈(2016), 차령초과 자진말소등록 차량의 효율적 체납 관리방안, 한국지방세연구원.
- 장상록, 정연식, 김영락(2014), “자동차세 체납에 관한 연구” 세무회계연구, 39권, pp.21-46.
- 장상록·김태완(2015), 자주재원 확충을 위한 세외수입 체납액 징수율 제고방안, 미발간보고서.
- 정지선·여은정·초천규(2007), 세외수입 징수 통합법의 제정방안에 관한 연구, 한국지방재정학회 특별세미나, pp.259-286.
- 진희원·김태호(2015), 세외수입 실무행정의 합리적 개선방안:서울시 세외수입 행정을 중심으로, 한국지방세연구원
- 최원구(2016), 일본의 지방세외수입 법제, 한국지방세연구원.
- 홍근석(2015), 지방세외수입 부과·징수제도 개선방안, 대구경북연구원
- 한국조세재정연구원(2011), 과태료, 과징금 등 지방세외수입 체납에 제재수단 강화, 재정포럼, pp.71-73.
- 한국행정연구원(2010), 과태료의 효율적 징수방안.
- 행정자치부, 「지방세 통계연감」, 각 연도.
- 행정자치부, 「지방세외수입 통계연감」, 각 연도.

과태료 징수율 제고를 위한 부과징수 제도 개선방안

2016년 10월 30일 발행

저 자 | 주운현

발 행 인 | 허동훈

발 행 처 | 한국지방세연구원

150-868 서울특별시 영등포구 국회대로 76가길 14

T. 02-2071-2728

<http://www.kilf.re.kr>

인 쇄 | 디자인 나경 T. 02-3472-2916~7

ISBN 979-11-5787-118-6

이 보고서의 무단 복제 및 전제는 삼가주시기 바랍니다.