

- 이재명의 ‘합시다. 소확행’ 공약 시리즈 64 -

“옆집 외제차보다 비싼 내 국산차 세금? 공정하게 바꿉니다!”

‘자동차세 부과 체계 개선’ 공약 발표

- 배기량 기준 자동차세에 ‘불공정’ 목소리, 경우 따라 차량가액 4배 차량이 더 적은 세금 내기도
- ‘탄소 절감’ 내세운 유럽 자동차세, 이산화탄소 배출량 기준 부과
- 이재명 후보 ‘차량 가격 비례 부과’ 및 ‘CO2 배출 기준 부과’ 체계로 변경 방안 제시, 배출량 측정은 설비 신뢰성 확보 이후 시행 등 밝혀

이재명 더불어민주당 대통령 후보는 6일 페이스북을 통해 64번째 소확행 공약이자 국민제안 5호로 ‘자동차세 부과 체계 개선’ 공약을 발표했다. 자동차세 부과 기준을 현행 배기량에서 가격, CO2 배출량 등으로 바꿔 과세 공정성 확보 및 탄소 절감 동참 등 보다 합리적 방향으로 개선하겠다는 내용이다.

현재 자동차세는 배기량을 기준으로 세금을 부과하다 보니, 경우에 따라 세금 역전 현상도 발생한다. 상대적으로 가격이 더 낮은 차량임에도 불구하고, 더 비싼 세금이 부과되는 경우다. 판매 가격이 3,500만 원인 G자동차에 연 87만 원의 세금이 부과된 반면, 1억 4400만 원에 판매되는 P자동차 세금은 75만 원이 나왔다는 사례에 일각에서는 ‘불공정’이라는 지적도 나왔다.

이 후보는 이 같은 사례에 이산화탄소 배출량을 기준으로 자동차세를 부과하는 유럽의 부과 체계 소개를 덧붙이고, 자동차세 공정성 확보를 위한 개선안을 공약했다.

먼저, 가격에 비례해 자동차세를 부과하겠다고 밝혔다. 소형차나 전기차, 수소차의 세금은 현행보다 늘지 않도록 설계하겠다고 덧붙였다.

또한 CO2 배출량도 부과 기준으로 하되, 배출량 측정설비가 신뢰성을 갖추는 대로 시행하겠다고 밝혔다.

이 후보는 “국민이 명령한 대로 공정하면서 탄소 절감을 위한 자동차세 부과 체계를 제대로 만들겠다”고 강조했다.

※문의 : 정책본부 02-786-2741

# 공정한 자동차세 구현

배기량 ⇨ 가격 + CO2 배출량으로 개선



## [참고자료] 소유분 자동차세

### (1) 주요공약

- 소유분 자동차세 과세표준 기준 : 배기량 ⇒ 자동차가격 + CO2 배출량\*
  - \* 일정 수준을 넘으면 추가과세. 단, CO2 배출량 검사시설의 완비가 선행될 필요
- 현재 낮은 세율이 적용되는 전기, 수소차에 대해서는 비슷한 수준 유지
- 세율 등은 세수 중립적으로 설계(2020년 5.8조원)

### (2) 근거

- ① 배기량이 낮으면서도 성능이 좋은 고가 자동차 다수 출시. 주로 EU 수입차 유리  
 ※ 공시가격 13억원(시가 20억원) 1주택자 종합부동산세액 : 86만원(부가세 포함)

#### < 공약에 따른 자동차세 변화 >

	국내 G자동차 3,342cc / 3,593만원	유럽 P자동차 2,894cc / 1억 4,400만원
현행(배기량 기준)	87만원 (20원/cc)	75만원 (20원/cc)
개정(가격 기준*)	46만원	242만원
개정 효과	41만원 감소	167만원 증가

주: \* 2021.2.17.에 발의된 이용우 의원안(0.5~1.5% 세율) 기준. 자동차가액을 기준으로 누진초과 세율 적용. 지방소비세(자동차세의 30%) 포함. 당해연도 구입한 새차를 기준

### ② 탄소저감을 위해 CO2 배출량에 대한 과세 필요

- 유럽의 자동차세는 CO2 배출량 기준으로 이미 전환

### ③ 사고, 수리 등으로 인해 자동차 가치가 하락하더라도 세금이 감소하지 않음

- \* 제작연도를 기준으로 한 현재 사용연도 말(12.31.) 시점에서 차량의 사용연수. 비영업용 승용차는 12년 이상 보유하면 초기의 절반만 과세

### (3) 쟁점

- 한미FTA 자동차세 배기량 규정<sup>1)</sup> 때문에 유럽차가 주로 혜택을 보는 상황
  - 2006년 협상 당시, 미국은 자국 차량이 대형차 중심인 점을 들어 과세표준을 가격

1) “대한민국은 차종 간 세율의 차이를 확대하기 위하여 배기량에 기초한 새로운 조세를 채택하거나 기존의 조세를 수정할 수 없다”

이나 연비 기준으로 바꾸기를 요청했으나, 우리나라에서 배기량 기준으로 함

- 자동차세 과표기준 변경은 우리나라와 미국 모두 유리하게 작용할 것으로 기대

#### (4) 과세표준 및 세율

- 자동차세 소유분
  - (현행) 배기량 × cc당 세액 × (1 - 경과연수별 감면율)

#### 〈 현행 자동차세(승용차) 과세표준 · 세율 〉

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

#### 〈 현행 자동차세 경과연수별 감면율 〉

	1년 미만	1년	2년	3년	4년	5년	...	12년	11년	12년 이상
비영업용	-	-	-	5	10	15	...	40	45	50
영업용	-	-	-	-	-	-	...	-	-	-

주: 경과연수란 제작연도를 기준으로 한 현재 사용연도 말(12.31.) 시점에서 차량의 사용연수

- (공약) 자동차가액 × (초과누진세율\* + 추가세율\*\*) × (1 - 경과연수별 감면율)
  - \* 영업용 : 자동차가액별 0.1~0.5% (탄력세율)
  - 비영업용 : 자동차가액별 0.5~2.5% (탄력세율)
  - 소형 및 친환경 자동차 : 자동차가액별 0.2~1.0% (탄력세율)
  - \*\* CO2 배출량이 일정 규모(190g/1km)를 초과하는 승용차는 0~1% 추가세율 적용

#### (5) 자동차세 과세현황

- 2020년 자동차 2천만대에 대해 약 3천만건\* 과세

\* 연납 921만대(1회납부, 1월 연납이 725만대), 분납 1,099만대(2회 납부)

○ 총 소유분 자동차세액은 5.8조원(자동차세 4.43조원, 지방교육세 1.34조원) 과세

〈 소유분 자동차세(승용차) 과세현황: 2020년 〉

배기량	승용차수 (만대)	과세건수(만건)			자동차세(억원)		
		영업용	비영업용	합계	영업용	비영업용	합계
1,000cc 미만	199	8	220	228	14	1,305	1,319
1,000~1,600cc	445	23	677	700	61	7,586	7,647
1,600~2,000cc	743	56	1,160	1,217	216	22,879	23,096
2,000~2,500cc	309	23	428	451	89	10,658	10,747
2,500cc 초과	304	15	285	300	177	14,598	14,774
기 타	20	2	12	14	4	113	117
<b>합 계</b>	<b>2,020</b>	<b>136</b>	<b>2,983</b>	<b>3,120</b>	<b>561</b>	<b>57,139</b>	<b>57,700</b>

주: 자동차세는 연납(921만대)과 분납(2회, 1,099만대, 과세건수 2,199만건)으로 선택가능하며, 세액은 지방교육세(자동차세액의 30%) 포함

자료: 행정안전부, 「지방세통계연감」, 2021, 국토교통부 승용차 등록대수

(6) 수입 자동차 국가별 등록 현황

(단위 : 대, %)

국가	1~12월 누적				증감율	
	2021년	점유율	2020년	점유율		
일 본	20,548	7.4%	20,564	7.5%	-0.1%	
미 국	30,759	11.1%	33,154	12.1%	-7.2%	
유럽	독일	190,231	68.9%	186,179	67.7%	2.2%
	스웨덴	15,053	5.5%	12,798	4.7%	17.6%
	영국	15,437	5.6%	17,388	6.3%	-11.2%
	프랑스	2,923	1.1%	3,541	1.3%	-17.5%
	이탈리아	1,195	0.4%	1,235	0.4%	-3.2%
유럽-합계	224,839	81.4%	221,141	80.5%	1.7%	
합계	276,146	100.0%	274,859	100.0%	0.5%	