

세무회계저널
제6권 제2호 2005년 6월 pp.87~107
한국세무학회

자동차세 체납율 감소방안에 대한 연구

전형준* · 박용일** · 이용호***

〈요 약〉

본격적인 지방자치제의 실시에 발맞추어 지방재정의 자립기반과 재정운영의 자율성을 제고시키기 위해서는 체납세 문제점에 대하여 개선할 필요가 있는데 특히 자동차세의 경우 재정수입 측면을 보면 6위의 수입원이나 징수율 측면에서 보면 전 세목 중 최하위이며, 연도별 체납액이 어느 세목보다 높게 증가하고 있어 타 세목에 비하여 우선적으로 부과징수 체계를 개선할 필요가 있다고 보여 진다. 이러한 자동차세 부과징수에 대한 문제의식에 입각하여 본 연구는 자동차세 체납율 감소를 위한 부과징수 관리체계 개선 및 자동차세제 개편방안을 중심으로 분석하였다. 그 결과 자동차등록제도와 자동차검사제도 등 관련제도와와의 유기적인 연계 방안, 자동차세의 부담을 이용과세 강화와 보유과세 완화 방향에 맞게 개편하되 세수감소분은 주행세율 인상을 통해 보전하는 방안, 배기량기준으로 차등 과세하는 것을 차량중량을 고려한 차량가격 기준으로 전환, 부과·징수체계로 되어 있는 자동차세를 차량 구입 시 원천징수하는 방안 등을 제시하였다.

<주제어> 자동차세, 체납, 원천징수, 지방세

* 창원대학교 세무학과 전임강사, 제1저자(055-279-7343, jeon266@changwon.ac.kr)

** 창원대학교 세무학과 부교수

*** 창원대학교 세무학과 부교수

I. 서 론

국가 세수(稅收) 중 자동차 관련 세수 비중이 크게 높아져 전체의 20%선에 근접한 것으로 나타났다. 정부의 연간 세수는 지난 93년 50조2천867억 원에서 지난 2002년 128조1천423억 원으로 154.8% 늘어난 반면 자동차 관련 세수는 93년 6조9천439억 원에서 2002년 23조3천279억 원으로 235.9% 늘어 전체 세수 증가율을 크게 웃돌았다. 이에 따라 국가 세수 중 자동차 관련 세수가 차지하는 비중도 93년 13.8%에서 2002년 18.2 %로 4.4%포인트(32%) 높아졌다.

반면 같은 기간 자동차 등록대수는 627만4천대에서 1천394만9천대로 122.3% 늘어나, 자동차 세수 증가율의 절반 수준에 그쳤다. 또 자동차 1대당 하루 평균 주행거리가 93년 76.2km에서 2002년 61.2 km로 20% 가까이 줄어든 데 비해 1대당 연평균 세 부담은 110만7천 원에서 167만2천 원으로 51% 늘어나 대조적이었다.¹⁾

이와 같이 자동차 관련 세수가 크게 늘어난 반면 자동차 관련 세제가 너무 복잡하고 소비자 부담이 과중하여 자동차세 체납액이 증가하고 있는 실정이다.

2002년도 지방세 징수실적²⁾에 따르면 우리나라 지방세 17개 세목 중 1조원 이상의 징수실적을 올린 세목은 총 9개 세목으로 등록세, 취득세, 지방교육세, 주민세, 담배소비세, 자동차세, 종합토지세, 레저세, 주행세 순으로 징수액이 크다. 그런데 이들 9개 세목 중 자동차세와 주민세를 제외한 나머지 세목은 징수율이 96%를 상회하고 있으나 자동차세와 주민세는 징수율이 각각 89.4%와 91.3%에 불과한 실정이다. 자동차세와 주민세의 징수율이 낮은 이유는 각 개별 세목이 갖고 있는 부과징수 특성으로부터 발생하는 것으로 볼 수 있으나 세무 행정상의 미흡함도 여전히 많다고 판단된다. 즉, 제조자 및 사업자가 납부하는 것으로 징수율이 100%인 담배소비세, 레저세, 주행세는 논외로 하더라도 신고납부 세목인 등록세, 취득세는 물론 같은 부과·징수 세목인 종합토지세에 비해서도 징수율이 낮은 실정이다.

이제 본격적인 지방자치제의 실시에 발맞추어 지방재정의 자립기반과 재정운영의 자율성을 제고시키기 위해서는 체납세 문제점에 대하여 개선할 필요가 있다고 본다. 특히 자동차세는 지방세 17세목 중 재정수입 측면을 보면 6위의 수입원이나 징수율 측면에서 보면 전 세목 중 최하위이며, 9개 세목 징수율 평균 97.2%에서도 7.8%정도 낮다. 또한 연도별 체납액이 어느 세목보다 높게 증가하고 있으며, 9개 세목의 체납액 중 22.3%를 차지하고 있어 주민세와 함께 타 세목에 비하여 우선적으로 부과징수 체계를 개선할 필요가 있다고 보여 진다.

이러한 자동차세 부과징수에 대한 문제의식에 입각하여 본 연구는 자동차세 체납을 감소를 위한 부과징수 관리체계 개선 및 자동차세제 개편방안을 검토·분석하고 그에 대한 바람직한 대안을 제시하고자 한다.

1) 조세일보, “전체 세수 중 '자동차 관련 세금' 비중 급상승”, 2004. 7.27.

2) 행정자치부 지방재정연감, 2003

II. 체납에 대한 이론적 분석

1. 체납의 정의

체납(delinquent tax)은 광의의 조세회피라 할 수 있지만 과세발생시점이 부과전이나 후이냐에 따라 조세회피와 구별된다. 조세회피는 과세가 부과되기 전에 행동을 취해 부과가 되지 않도록 하는 행위인 반면 체납은 과세되어 고지서가 발송된 연후에 이에 책임지지 않는 것이다.

체납에 대한 법률상의 정의는 유효하게 부과된 지방세 또는 납세의무가 확정된 지방세가 납기 한까지 완납되지 아니한 것을 일컫는다고 정의하고 있다. 체납이 발생하면 관련 부서에서는 원칙적으로 우선 독촉을 하고 독촉장을 발부한 날부터 일정기간이 경과한 날까지 완납되지 아니한 때 또는 법률이 정하는 일정한 요건에 해당하는 때는 재산을 압류하여 환가 내지 이들에 대신하는 교부 청구 또는 참가압류를 거쳐 배당이라는 법적인 절차를 거치게 된다.³⁾

2. 체납의 종류⁴⁾

체납의 종류는 성질에 따라 크게 다섯 가지로 분류해 볼 수 있다.

① 행방불명에 따른 체납

주소지 등이 확인되지 못해 고지서의 전달이 불가능한 경우

② 재산이 없는 경우

세금부과고지서에 대한 대처능력이 없는 경우 방치하여 자동으로 체납이 되는 경우

③ 소송계류로 인한 체납

법적으로 문제가 되는 부분이 있어 소송계류중인 경우 판결될 때까지 기다려야하므로 이에 따른 체납이 발생한 경우

④ 고의적 납세기피에 의한 체납

고의적으로 납세하지 않기 위해 주소지 등을 자주 옮겨 추적이 곤란하게 하는 등의 행위에 의한 고질적인 체납

⑤ 납세태만에 의한 체납

재산도 있고 주소지도 파악되고 있으나 체납자의 부주의로 인한 단순한 체납

3) 이영희, 박종현, “체납세의 징세관리 개선방안, 한국지방행정연구원, 1995.02., pp12,

4) 이영희, 박종현, 前掲書, pp12-13.

3. 체납행위에 대한 설명이론

가. 합리적 접근

체납행위를 도박의 특수한 형태로 취급하는 경제학적 접근방법으로 납세자는 체납의 규모를 발각될 확률과 발각되었을 때 부담해야할 벌금을 고려하여 가장 합리적이라고 생각하는 수준을 택한다고 한다. 이 접근방법에 따르면 체납행위를 사전에 억제할 수 있는 방법으로 법적 제재에 대한 두려움을 들고 있다(Srinivasan(1973), Allingham and Sandmo(1972)). 납세의 성실도와 세무감사 횟수 간에 긍정적인 상관관계가 있음을 보여주는 실증분석 결과도 있다(Witte and Woodbury(1985)).

그러나 체납행위를 단순한 도박행위로 보는 시각은 너무 단순하다는 비판이 있다. Spicer and Becker(1980)는 순수한 경제적 합리모형에 수정을 가해 체납행위(납세기피행위)를 납세자와 정부사이의 교환관계 속에서 파악하고자 했다. 즉 정부로부터 혜택을 받는 쪽은 체납규모를 감소시킬 것이지만 혜택을 받지 못하는 쪽은 체납 규모를 증가시킨다는 것이다. 또한 이 분석방법은 체납행위를 분석했다기보다는 일반적인 조세회피행위를 분석대상으로 하고 있다는 점에서 이를 체납행위 분석에 그대로 적용시키기에는 무리가 있다.

나. 비합리적 접근

이 접근 방법은 체납행위를 순수한 경제모형에 입각한 설명으로는 불가능하다고 보고 체납행위에 영향을 미칠 수 있는 요인들에 의한 경험적 연구에 토대를 둔 것이다. Deboer and Conrad(1988)는 이자율이 체납에 대한 벌금보다 높을 때 체납의 유인이 높아짐을 증명하였다. Benjamini and Maital(1985)는 납세자의 순응도가 과거에 세무감사를 받아본 경험이 있는 납세자가 그렇지 않은 납세자보다 높게 나왔다. 또한 Friedland(1982)는 실험을 통해 세무감사에 대한 정보가 불확실할 때 납세기피행위가 감소될 수 있다는 결과를 도출했다. 이와 같은 행태는 결국 경제이론에서 제시하는 합리적 모형만으로는 설명이 불가능한 부분들로 납세자들은 이론에서처럼 이성적이기보다는 경험에 의한 주먹구구식의 판단 또는 그와 유사한 직관 등의 형태인 비합리적 모형에 의해 행동한다는 것이다.

다. 사회 규범적 접근

이 접근방법은 납세자가 윤리적으로 사회의 규범에 얼마나 구속받고 있느냐의 정도에 따라 납세행태가 결정된다고 본다. Benjamini and Maital(1985)은 주위의 친구나 안면 있는 사람들이 성실한 납세자들일 경우는 체납행위가 줄어들 것이고 주위사람들이 체납행위자들일 경우는 체납행위가 늘어난다고 설명한다. 즉 사회적으로 내재되어 있는 규범이나 규칙이 체납행위의 기준으로 작용한다는 것이다.

한편 납세에 대한 사회규범은 현행 사용되고 있는 조세제도의 형평성이나 공정성의 여부에 따라 영향 받을 수 있다. 이에 대한 연구결과는 학자에 따라 서로 다른 견해를 갖고 있다. Mason(1976)과 Calvin(1984)은 조세제도의 형평성과 체납행위간에 상관관계수가 매우 낮다고 하는 반면 Spicer and

Lundstedt(1976)는 설문조사를 해본 결과 체납행위가 조세제도의 공정성에 대한 인식에 따라 많은 차이를 보인다고 했다.

Ⅲ. 자동차세 체납현황

1. 총체납액 대비 자동차세 체납현황 분석

<표 1>에서 보듯이 2000년도 자동차세 체납액이 116,395백만 원으로 총 체납액 대비 27.4% 이었으나 2001년도 자동차세 체납액이 113,203백만 원으로 총 체납액 대비 21.7%로 금액 면에서나 비중 면에서 약간 감소하였으나 2002년도 체납액이 204,931백만 원으로 91,728백만 원이나 증가했고 체납세 비중도 22.4%로 0.7%p 증가했다.

<표 1> 연도별 자동차세 체납현황

단위 : 백만 원, %

년도	자동차세				전체 세목 합계		
	체납건수	체납세액	비중	증가율	체납건수	체납세액	증가율
1998	490,154	100,486	25.3	-	1,996,770	397,683	-
1999	591,161	100,413	26.0	-0.08	2,416,731	386,763	-2.75
2000	750,241	116,395	27.5	15.92	2,964,686	424,080	9.65
2001	1,058,320	113,202	21.7	-2.70	6,069,019	522,716	23.26
2002	2,243,853	204,931	22.4	-	11,531,033	915,894	-
총괄	6,125,187	781,432	%,	-	27,377,602	3,261,203	-

자료 : 행정자치부 지방재정연감, 1999-2003

또한 <표 2>에서와 같이 지방자치단체별 자동차세 체납액 추이를 살펴보면 2001년 자동차세 체납액 비중이 최고 35.1%인 대전과 최저 16.2%인 인천과 2배정도 차이가 있다. 특히 대전의 경우 1999년 전체 체납액에서 자동차세 체납액이 차지하는 비중이 50%를 상회하다가 2001년에 30%대로 하락하였으나 여전히 전국 최고 수준을 보이고 있다. 또한 서울의 경우 자동차세 체납액 규모가 가장 크지만 총 체납액에서 차지하는 비중은 전체 평균보다 낮게 나타나고 있다. 경상남도의 경우에는 이웃한 부산의 자동차세 체납액 비중이 1999년과 2000년에 40%대를 보이다가 2002년에 26.7%를 기록한데 비해 22%에서 23%대를 유지하고 있어 전국 평균보다 낮은 수준이다. 다만 그 비중이 타 시도와 달리 계속 증가하고 있다.

〈표 2〉 지방자치단체별 자동차세 체납현황

(단위 : 백만 원, %)

연도별 시도별	1999			2000			2001			2002		
	총체납액	자동차세 체납액	비중	체납액	자동차세 체납액	비중	총체납액	자동차세 체납액	비중	총체납액	자동차세 체납액	비중
계	386,763	100,413	26.0	424,080	116,395	27.4	522,716	113,203	21.7	915,894	204,931	22.4
서울	118,121	25,823	21.9	117,703	26,162	22.2	141,926	26,230	18.5	222,841	47,224	21.2
부산	22,983	9,226	40.1	27,276	10,981	40.2	34,180	9,118	26.7	57,637	15,406	26.7
인천	40,238	8,374	20.8	39,980	9,189	23.0	50,660	8,192	16.2	78,753	13,637	17.3
대전	4,269	2,243	52.5	6,118	2,994	48.9	9,057	3,180	35.1	20,842	6,466	31.0
경남	23,298	5,133	22.0	26,003	5,925	22.8	27,079	6,248	23.1	45,118	10,497	23.3

자료 : 행정자치부 지방재정연감, 2000~20032. 자동차세 체납 요인별 분석

2. 자동차세 체납 요인별 분석

경상남도 김해시의 자동차세 체납대수와 체납세액을 체납요인별로 파악하면 다음과 같다. 즉 단순체납 요인이 가장 많고, 그 다음이 고질적인 체납, 소재불명, 무재산, 사실상 폐차 등으로 나타났다. 이는 무엇보다도 납세자의 의식전환이 절실하며, 자동차 소유주의 빈번한 주소 이전으로 자동차세 고지서가 제대로 송부되지 않기 때문이라고 할 수 있다.

〈표 3〉 자동차세 체납요인별 현황(김해시)

(단위 : 백만 원)

구분 \ 요인별		계	소재 불명	사실상 폐차	고질 체납	무재산	단순체납
계	대수	19,934	1,764	492	6,398	1,438	9,842
	세액	1,727	204	61	535	151	779
2002년	대수	7,334	780	121	2,668	406	3,359
	세액	638	98	13	113	54	360
2003년	대수	12,600	984	371	3,730	1,032	6,483
	세액	1,089	106	48	422	97	419

자료 : 경상남도 김해시 지방세과 (내부자료 2004년).

3. 차종별 자동차세 체납현황

김해시의 차종별 자동차세 체납현황은 다음과 같으며, 차의 대수로 보면 승용차와 화물자동차가 91.5% 대부분이며, 체납액으로 보면 승용차가 94.6%로 가장 많다.³

〈표 4〉 자동차세 차종별 체납현황

(단위: 천 원, %)

합 계		승용차		승합차		화물차		특수차	
대수	금액	대수	체납액	대수	체납액	대수	체납액	대수	체납액
42,207	5,579,346	29,380 (69.6)	5,278,061 (94.6)	3,460 (8.2)	111,586 (2.0)	9,243 (21.9)	184,118 (3.3)	124 (0.3)	5,581 (0.1)

주: ()는 총체납액에 대한 비율임.

자료: 경상남도 김해시 (2003년 현재).

IV. 자동차세 체납 발생요인 분석

자동차는 이동이 가능하다는 특수성 때문에 세원의 추적이 용이하지 않고 또한 소유자와 실 사용자가 다른 경우가 많아 세금 징수가 가장 어려운 세원 중의 하나라고 볼 수 있다. 또한 타 물건에 비해 조세 부담률이 매우 높은 편이며, 일반 토지와 달리 세월이 지나면 그 가치가 급격히 하락하여 압류 및 체납처분을 하여도 체납세를 충당하기가 어렵다. 또한 대다수의 국민들이 본인은 물론 연대 보증인까지 피해가 돌아가는 은행 대출금 등의 연체에 대하여는 걱정을 하지만, 체납세는 경제적 여유가 있을 때 천천히 납부해도 된다는 안이한 사고방식을 가지고 있어 체납세 징수를 더욱 어렵게 하고 있는 것이 현실이다. 이와 같이 체납이 증대되고 있는 자동차세의 문제점을 살펴보기로 한다.

1. 자동차세 부과·징수방법과 관련된 문제점

가. 자동차 이전등록 규정의 문제점

자동차세의 경우 세원의 특성상 소유권 변동이 잦고 도난·무단 폐차·사고 등으로 인한 변동형태도 다양해 실질과세의 원칙을 적용하기는 무리가 있으므로 대장과세가 불가피한 점이 있다. 그 결과 양도인은 자동차이전등록서류를 준비하여 양수인에게 위임하고 차를 인도하였으나, 양수인이 이전등록을 해 가지 않아 소유권은 그대로 남아있고 자동차는 없는 상태에서 대부분 세금체납이 발생되는 실정이다. 또한 지인이나 기타관계에 있는 사람에게 아무런 계약서도 없이 자동차를 내주어 행불이 된 경우도 많이 있다. 이런 경우도 역시 자동차세는 체납으로 남는다.

나. 법인의 부도, 자동차소유자 사망에 따른 문제점

자동차세 체납이 집단적으로 발생하는 것 중의 하나가 법인의 부도로 인한 채권관계자들에 의하여 자동차가 행방불명되고, 최악의 대포차⁵⁾로 둔갑하는 사실이다.

또 하나는 자동차등록원부상 소유자인 사망자에게 자동차세 및 각종 과태료 등을 부과 고지하게 될 경우 주된 상속자를 추적하기 어렵고 또한 주된 상속자가 있다 하더라도 자동차에 각종 채무와 관련된 압류나 저당이 잡혀 있을 경우에는 상속을 회피하여 방치되는 차량으로 강제로 이전등록을 하기란 현실적으로 불가능한 상태이다.

다. 도난·멸실 차량의 문제점

자동차를 도난당하여 관할경찰서 등에 도난신고만 하고 도난말소등록의 인식 부족 등의 이유로 말소등록을 하지 않아 자동차를 소유하고 있지도 않은 등록원부상의 소유자에게 지방세 등 각종과태료 부과 및 도난당한 자동차에 대한 모든 책임을 자동차등록원부상 소유자가 지도록 하는 모순을 낳고 있다.

라. 번호판 영치에 따른 문제점

각 구·군 또는 시·도간의 자동차번호판 영치 활동은 타 구 또는 타 시·도에서 부과된 체납차량에 대하여는 실시되지 않고 있다. 이는 체납 자료의 전산네트워크 미구축으로 타 시·도간의 체납 사항 조회가 되지 않을 뿐 아니라 자기지역 차량에 대하여만 단속을 시행함으로써 단속 효과가 반감된다.(김해시-창원시-부산시 ⇔ 장유)

또한 현행 지방세법 제196조의12 및 동법 시행령 제146조의12는 자동차세의 체납차량에 대해 시·장·군수가 자동차의 번호판을 영치했을 경우에도 자동차세를 부과토록 돼 있다. 번호판을 영치해 차량이 운행되지 않는 경우에도 자동차세는 계속적으로 부과되고 있기 때문에 이 또한 고질적인 문제점으로 나타나고 있다.

또한 대부분의 장기 체납차량은 차체 연령이 오래돼 소유자의 납부능력이 부족한 경우, 번호판 회수를 포기하는 경우로 이어져 번호판 없이 거리의 흉물로 남게 되며, 번호판 영치차량의 사후 관리에도 문제점이 제기된다.

마. 자동차압류에 대한 문제점

자동차세가 체납되면 지방세법 제65조 및 국세징수법 제24조의 규정에 의하여 납세자의 재산을 압류할 수 있는데 대부분 당해 물건인 자동차를 압류하게 된다. 그런데 자동차를 압류하더라도 체납

5) '대포차'란 자동차를 매매할 때 명의이전 절차를 제대로 밟지 않아 자동차등록원부상의 소유자와 실제 차량운행자가 다른 불법차량을 일컫는 속어이다. 대포차는 그 특성상 적법한 매매절차 없이 헐값으로 거래되는 것이 보통이다(출처 : naver 지식검색)

자는 차량 이전을 할 때, 그리고 말소등록을 할 때에 가서야 체납세를 납부하거나, 아니면 영원한 무재산의 고질체납으로 남을 수 있기 때문에 실효성이 매우 떨어진다.

또한 자동차관리법 제13조를 보면 자동차등록원부상 압류에도 불구하고 기준 차령을 경과한 자동차에 대해 말소등록 신청을 받아 1개월 이내에 이해관계인의 권리행사 등의 절차가 진행되지 않는 경우 말소할 수 있게 하여 말소등록시 누적된 자동차세 체납세액을 징수할 수 있는 제도가 사실상 소멸됨으로써 거기에 대한 제도적 보완점이 필요하다.

〈표 5〉 자동차 압류 건 수

연도별	압 류		징 수		징수율 (%)
	건 수	체납액	건 수	체납액	
계	41,921	6,388,947	27,986	3,619,180	56.6
2001	7,047	1,118,769	4,807	760,302	67.9
2002	9,802	1,324,047	6,730	797,693	60.2
2003	25,072	3,946,131	16,449	2,061,185	52.2

자료 : 경상남도 김해시(2004년)

바. 자동차세 납세증명서 활용 저조

현행 지방세법 196조의3에서는 사용본거지 변경등록, 이전등록을 할 때만 자동차세납세증명서를 제출하거나 확인하고 있어, 다른 자동차세의 체납이 있어도 신규 등록할 때 아무런 규제 없이 등록이 가능하다. 또한 납기가 있는 달에 변경·이전시 제출서류인 자동차납세증명서는 해당분기 자동차세의 납부기한이 경과하지 않았으므로 완납 여부를 확인할 수 있는 강제 규정이 없다.

사. 성실납세자에 대한 인센티브제도 미비의 문제점

납부기한내에 성실하게 납부하는 납세자는 체납자가 많이 발생할수록 상대적으로 납세의 형평성을 따지게 되며, 나아가 조세저항의 원인이 될 수 있다. 그러므로 매년 성실납세자를 선정하여 인센티브를 제공함으로써 건전한 납세풍토를 만들어 갈 수 있다고 본다.

2. 자동차 관련 세제상의 문제점

가. 자동차 관련세 체계상의 복잡성

자동차관련세는 자동차세를 중심으로 국세와 지방세, 직접세와 간접세, 독립세와 부가세 및 공채구입 등 복잡하게 얽혀있어 자동차관련세와 체계 및 구조를 일목요연하게 파악하기 힘들다. 따라서 자동차관련세의 속성 및 특징도 확실하게 설명할 수 없다.

나. 자동차 관련세의 과다성

자동차를 취득하여 운행하는 경우 지불하여야 하는 모든 자동차관련세의 단계별 종류를 보면 구입과정 3종, 등록과정 3종, 보유과정 2종, 운행과정 4종 등 12종이며, 수입차의 경우 여기에다 관세와 관련 교육세가 첨부되어 총14가지에 달한다. 그리고 경유 차량에 부과되는 환경개선부담금과 보험료, 검사비, 협의회 회비, 번호판대, 증지, 인지 등 동일한 과세대상에 너무나 많은 세가 집중되어 있는 셈이다.

또한 지방세 중 자동차관련 세목 5종(취득세, 등록세, 자동차세, 주행세, 지방교육세)으로 2001년도 지방세 총액의 18.1%를 차지하고 있고 금액으로는 42,441억 원이며, 국세의 경우도 5개 세목(특별소비세, 부가가치세, 교통세, 유류부가가치세, 교육세) 및 관세 과세 포함하여 161,332억 원으로 국세의 총액의 16.8%로 자동차 관련 세제가 타 과세객체 보다 편중되어 있다.

다. 자가 승용자동차에 대한 지나친 편중성

자동차관련세 중에서 자가 승용자동차의 경우에만 부과되는 세목은 국세 중에서 자동차 특별소비세와 이에 따른 교육세가 있고, 자가용과 영업용 차등 부과되는 세목은 자동차세와 이에 따른 교육세, 공채가 있다. 따라서 용도별 자동차세액을 보면 전체 세수중의 98.8%를 자가용이 차지함으로써 그 비중이 매우 높음을 알 수 있다.

라. 자동차세액의 비현실성

자동차는 당초 사치성 물품에 분류되어 자동차세가 과다하게 부과되어 왔으나, 국민소득 증대에 따라 생활필수품이 되었음에도 불구하고 대체세원 발굴에 애로가 있다는 사유로 현재까지 지속되고 있다.

<표 6>에서와 같이 자동차를 일반 토지와 같은 시가 표준액인 물건과 비교했을 때 12년간 소유를 기준으로 1500CC승용차의 경우는 26배, 2500CC의 경우는 약 30배까지 차이가 발생했다. 또한 12년 후 잔 가액을 비교한다면 자동차의 조세 부담률이 얼마나 높은지 잘 나타난다.

〈표 6〉 조세 부담률 비교(12년간 소유시)

(단위: 백만 원)

구분	시 가 표준액	실거래 예상가	과 표	조세 부담액(천원)			12년 후 잔가액	비 고
				합계	본세	종세		
자동차	1500cc	9,500	9,500	2,525	1,942	583	0	
	2500cc	22,000	22,000	6,614	5,088	1,526	0	
일반토지	9,500	28,500	3,325	96	80	16	28,500+α	과세표준율
	22,000	66,000	7,700	222	185	37	66,000+α	35%적용

자료: 산청군, 체납물건의 효율적인 추적방안, 2003

V. 자동차세의 징수율제고 방안

위 체납행위에 이론적 분석에서 살펴보았듯이 체납행위는 감사횟수가 증가할수록, 체납에 따른 벌금이 높을수록 감소하고 조세제도의 공정성에 대한 인식에 따라 체납행위에 많은 차이를 보인다고 했다. 따라서 자동차세의 체납액을 줄이기 위해서는 보다 많은 조사 및 단속이 필요하고 체납에 따른 벌금률(연체율)을 대폭 인상함으로써 법적제제에 대한 두려움을 높여 체납행위를 억제해야 한다. 또한 자동차세제를 형평성을 제고하는 방향으로 개편해야 한다. 이러한 인식 하에 자동차세의 징수율을 제고하는 방안을 자동차세 부과·징수체계 개선측면과 자동차세제 개편 측면으로 나누어 살펴보기로 한다.

1. 자동차세 부과·징수체계

가. 자동차 이전등록 제도개선

(1) 이전등록사항 반드시 확인 홍보

『양도인이 직접 방문하여 이전등록을 하지 않고 양수인에게 위임 한 경우에는 반드시 소유권 이전등록이 되었는지 확인하시기 바라며, 양도증명서 부분은 꼭 챙겨 두셔서 만일에 법정기일(15일)내에 이전등록이 되지 않았을 시에는 즉시 양도계약서 부분을 가지고 이전등록을 하시기 바랍니다.』라는 홍보문안을 양도증명서와 자동차세고지서에 인쇄하여 홍보한다.

(2) 양도계약서 부분이 없을 때

이때는 법원에서 강제이전 확정판결을 받아야만 이전등록이 가능하지만 절차가 너무 까다로워 대부분 포기하는 경우가 많다. 그러므로 차량등록사업소에서 양도증명서를 내 줄때 지급대장에 차량번호와 양도인·양수인의 인적사항을 기재하므로, 양도증명서 지급대장을 근거로 하여 강제이전 등록을 할 수 있도록 법적 근거를 마련한다(이때 양도인의 인감증명서와 강제이전에 대한 확인서 징구).

나. 법인의 부도·자동차 소유자 사망에 따른 제도개선

법인의 부도를 사전에 인지하기 위해서는 세무담당 전 직원의 정보를 수시로 수집하고 부과, 징수, 세무조사, 관할세무서 등 여러 부서와 정보를 항상 교환하며 특별히 『세무정보망』을 구축하여 활동하도록 한다. 또한 체납된 자동차 소유자 사망에 따른 주된 상속자가 상속을 포기할 시에는 대위등기를 하고, 지체 없이 인도명령을 하여 등록변경절차를 거쳐 체납처분을 할 수 있도록 행정기관에서 선행하여 처리하도록 한다.

다. 말소 차량에 대한 직권말소제도 보완

현행법에서는 도난, 멸실 차량을 관할경찰서에 신고하면 신고접수증 제출만으로 신고일 이후의 자동차세 비과세가 가능하기 때문에 민원이 다시 차량등록사업소에 말소등록 하는 것과는 별도로 경찰관서에 접수된 도난·멸실 신고를 통보 받음으로써 신속한 자동차세 비과세 처리를 해야 한다. 또한 도난, 멸실 차량을 관할 경찰서에 신고하면 신고일 이후부터는 자동차세가 비과세됨을 자동차세 고지서에 홍보한다.

라. 번호판 영치제도 개선

전국체납조회 전산망을 구축함으로써 체납차량단속을 더욱 강화 할 수 있으며, 또한 대포차도 단속이 가능하다. 또한 번호판영치 후에도 자동차세가 부과되는 것은 문제점이 제기되므로 번호판영치 후 찾아가지 않고 1개월을 초과할 경우에는 차량 인도와 동시에 번호판영치기간 만큼 자동차세를 감면 할 수 있는 법제도 보완이 필요하다

마. 자동차압류방법 개선

체납자의 압류차량에 대해서는 일정기간 경과 후에 바로 체납처분(공매)실시하고 자동차관리법 제13조에 의한 자동차등록 원부상 압류에도 불구하고 기준차량을 초과한 자동차에 대해 말소를 할 경우 말소차량과 관련된 세금을 결손처분 하여 체납액을 정리한다.

바. 자동차세 납세증명서 활용 방안

현행법을 개정하여 신규차량등록을 할 때도 본인에게 과세된 자동차에 관련된 세금완납을 강제하는 규정을 두어야하며, 납세확인경유와 관허사업제한의 대상범위를 확대하여 실시하여야 한다. 또한 납기가 있는 달의 소유권 변경·이전 시에도 이미 부과된 자동차세는 완납을 한 후 이전이 가능하도록 법의 강제규정을 두는 것이 체납세를 줄일 수 있는 방법이다.

사. 성실납세자에 대한 인센티브제도 실시

정기분 자동차세(1기, 2기분), 재산세, 종합토지세, 주민세에 한하여 납부기한 내에 완납을 하였을 때 성실납세자로 선정하여 각 자치단체 산하에 있는 시설관리공단에서 관리·운영하는 시민문화복지시설에 대해 일정비율을 할인하여 사용할 수 있는 인센티브를 제공한다.

아. 주민등록 등·초본 발급 정지조치 등 체납처분 대상 확대

그동안 체납세 일소를 위해 고액체납자는 부동산 압류, 자동차 압류, 전화기 압류, 예금통장 압류, 관허사업제한 등의 조치를 하고 있으나 소액체납자에게 아무런 조치를 취하지 못한 채 방치 내지 체납고지서 송달만 할 수밖에 없는 실정이다.

전체 체납자의 90%이상을 차지하는 소액체납자를 획기적으로 줄이기 위해서는 다소 어려움이 있더라도 우리나라 국민이 보편적으로 가장 많이 사용하고 있는 주민등록 등·초본증명발급, 인감증명발급, 전출입신고 등을 자치단체에서 발급정지 처분을 하거나 특히 자동차세에는 운전면허사용정지가처분신청 등의 조항을 지방세법이나 조례에 신설하여야 할 것이다. 그래서 지역주민의 납세의식이 확산되어 자치단체의 진정한 주인이 되는 획기적인 근본조치가 필요한 것으로 본다.

자. 고질체납자 자동차 등록 제한

자동차세 고질체납자의 경우 사실상 폐차(화재, 사고, 노후차량) 번호판영치, 도난, 소유권 미이전, 관의운행 차량으로 이루어져 있다. 차량 대다수가 운행이 불가능한 차량으로 부득이 현 생활에서 자동차를 구입하지 않을 수 없다. 새로운 차량구입에 앞서 차량이 사실상 폐차되었으므로 등록말소를 해야 하나 세금 체납으로 등록말소가 불가하여 무단 방치하는 사례가 발생되고 있고, 또한 체납이 있는데도 불구하고 새로운 차를 구입하여 운행해도 아무런 지장이 없다.

자동차의 경우 당해 차량에 대한 체납세가 아니면 대체 압류는 가능하나 번호판 영치는 불가하다는 게 문제이다. 그런 사유로 체납세를 내지 않고 새로운 차를 구입하여 운행하고 있다.

이제는 자동차가 생활필수품으로 자리 잡고 있는 이 시점에서 행정서류 간소화, 규제완화 측면에서 볼 때 역행한다고 여겨지나 의무를 이행하지 않는 사항에 대하여는 권리를 제한하는 것이 바람직하다고 사료되므로 자동차 신규등록시 자동차세 완납증명서를 첨부함으로 인하여 체납세 일소는 물론 무단방치로 인한 혐오감 해소 및 방치차량 견인으로 인한 행정비용 절감이 예상된다.

차. 가산금 상향조정 및 증가산금 적용 금액 하향조정

가산금이란 자동차세를 납부기한까지 납부하지 않았을 때 자동적으로 가산되는 벌과금 성격의 금액으로 현재 자동차세를 납기 한까지 납부하지 않으면 체납된 세액의 5%의 가산금을 추가하여 납부하여야 하며 납기 1월경과 때마다 1.2%씩 가산하여 6개월간 72%까지 증가산하여 총 77%까지 가산금을 징수하되 고지서 매당 30만원 미만은 증가산금을 적용하지 아니한다(징수유예 기간은 가산금 불가산, 단 납기경과 후 유예결정시는 가산금을 징수)(지방세법 제27조)

그러나 가산금이 벌과금 성격이라는 것을 감안할 때 년 15.4%(가산금과 증가산금 포함)는 지나치게 낮은 수준이다. 이는 현재 각 신용카드사에서 적용하고 있는 연체율 연 29.9% (삼성카드, 2004년 3월 1일 이후)는 물론 3개월 이상 할부수수료율보다 낮은 수준이어서 체납자가 큰 부담을 느끼는 수준이 아닌 것으로 보인다. 특히 체납액이 30만원 미만인 경우에는 증가산금마저 없어 일단 납기일이 경과되면 체납자의 입장에서는 언제 납부하더라도 추가 부담이 없는 실정이다. 이는 자동차세의 경우 소액 체납자의 비중이 크다는 점을 고려할 때 체납증가의 한 원인으로 작용하고 있다.

자동차세를 체납하면 납세자들의 부담이 커진다는 점을 주지시켜 납기내 납부를 유도하기 위해서는 현행 가산금을 카드사 연체율 수준으로 상향조정하고 특히 30만 원 미만의 소액 체납에 대하여도 증가산금을 적용할 수 있도록 증가산금 적용 하한을 없애거나 대폭 낮추어야 한다.

〈표 7〉 카드사 할부수수료율

(단위: %)

할부개월	2개월	3개월	4~5개월	6~9개월	10~12개월
수수료율	년10.0~14.0	년15.0~19.0	년16.0~20.0	년16.5~20.5	년17.0~21.0
월리 환산시	월0.83~1.17	월1.25~1.58	월1.33~1.67	월1.38~1.71	월1.42~1.75

자료: 삼성카드 홈페이지, 2004년 10월

카. 자동차 등록시 채권 구입하던 것을 예치금제도로 전환

차량의 수명이 다하여 운행이 불가하여 폐차를 하고 있으나 운행당시 세금체납으로 폐차는커녕 아무 곳에도 방치하고 있고, 체납세 징수를 위하여 행정력이 낭비되고 있다. 이를 개선하기 위해 자동차 등록시 채권을 구입하던 것을 그 금액만큼 예치금제도로 전환하는 것을 고려할 필요가 있다. 즉 채권구입 금액만큼 자동차 구입시 자치단체 금고에 예치하고 자동차 폐차시 찾아갈 수 있도록 한다. 이렇게 하면 납세자는 예치금을 찾기 위해서 필히 폐차도 할 것이고 체납세도 성실히 납부할 것이다. 체납시 그 예치금으로 체납세 충당이 가능하므로 체납으로 인한 폐차 불가 사항은 자동 해소가 가능하다. 차량구입자는 채권할인 판매로 제3자가 이득을 취하는 것을 막고, 본인에게 직접 이익이 돌아가게 되고, 행정적으로는 자동차 평균 수명이 7년 정도로 채권의 경우 5년 후 상환보다 안정적으로 자치단체의 시책 자금을 조달할 수 있어 보다 효율적인 제도라고 사료된다. 체납세가 줄고 무단방치 차량의 감소가 예상됨으로 행정비용 절감이 기대 된다.

다. 행정자치부 체납세운영 프로그램 보완

지방세납세증명서 발급시 전국체납조회를 하여 타시군의 체납세가 있으면, 각 시군의 전화를 조회하여 체납액을 송금하고 확인한 후 납세증명을 발급하고 있는데, 징수담당부서 담당자에게 까지 전화를 연결하려면 전화번호가 정확하지 않아 몇 단계를 거쳐야 연결되는 어려움이 있다. 또한 민원 발급 담당자가 바쁠 때에는 민원인(체납자)에게 직접 전화하여 처리하게 하면 아예 짜증을 내거나 포기하는 사례가 있다. 이를 개선하기 위해 체납내역서 출력 시에 징수담당부서 담당자 전화번호와 체납세 입금계좌번호가 출력될 수 있도록 하면, 단 한 번의 전화로 쉽게 업무를 처리하여 민원업무에 많은 효율성과 경제적 효과가 있다고 보여진다.

2. 자동차세제 측면

자동차세는 아직도 재산세에 비해 비싸다는 여론이 상존하고 있고 이것이 자동차세 체납증가의 중요한 원인으로 지적되고 있다. 최근 재산세의 인상으로 점차 그 격차가 축소될 것으로 전망되지만 아직까지 시가 3·4억 원 하는 아파트 소유자에 부과되는 재산세액 보다 1500·2000만 원하는 승용자동차에 부과되는 자동차세가 더 많을 뿐만 아니라, 2000년도까지만 하여도 노후차량에게도 동일한

자동차세액을 부과하는 등 납세자의 불만을 사고 있다. 특히 유경문(2001. 2.)⁶⁾의 연구결과에 따르면 억울하게 세금을 납부한 경험이 있는 응답자들에게 어떠한 세금이 그에 해당되었는지를 물어 본 결과 자동차세가 39.8%로 가장 높게 나타나고 있다. 이와 같은 결과는 국민들이 자동차세를 보유과세인 재산세적 성격으로 인식하고 있는데 기인한다. 즉 동일한 재산세적 성격임에도 불구하고 재산세가 부과되고 있는 건축물 등에 비해 자동차세의 부담이 과중하다고 느끼고 있으며 이것이 조세저항을 가져와 체납액이 점증하고 있는 한 원인으로 작용하고 있는 것이다.

실제로 자동차세는 시·군 자치단체에서 자동차의 소유자에 대해 부과하는 지방세로서, 도로손상 부담금적 성격과 환경오염 규제라는 성격을 합쳐 과세하는 것이지만 자동차세는 일반적으로 자동차 소유(등록)라는 사실에 담세력을 찾아 과세하는 것으로 현재 재산세는 건축물, 선박, 항공기 등의 재산에 대해 과세되고 있는 것과는 달리 자동차라는 재산에 대해 재산세 대신에 과세하는 재산과세의 일종이라는 것을 부인하기 어렵다.

그러나 오늘날 일부 값비싼 고급승용차를 제외한다면 일반 서민들이 사용하고 있는 2000cc급에 1500~2000만 원대 이하의 승용 자동차는 국민소득의 증가와 시대의 변화에 따라 사치품이라기보다는 경제활동을 원활히 하기 위한 필수품에 가깝다고 할 수 있다. 따라서 승용 자동차에 부과되는 재산세적 성격의 자동차세 부담은 앞으로도 대폭 낮추는 방향으로의 세제개편이 요구된다. 다만 자동차세를 더욱 낮춤에 따른 지방세수입의 감소로 지방자치단체의 재정적 어려움이 없도록 이미 도입된 주행세를 인상하여 지방자치단체의 자동차세 수입 감소분을 보전하도록 함이 바람직하다.

주행세는 원천징수가 가능하므로 지방자치단체의 징세비용을 대폭 줄일 수 있고 자동차세 체납액 감소에도 크게 도움이 될 수 있다. 또한 주행세의 인상은 지방자치단체의 세수입 충당을 위해서만이 아니라 환경오염 및 교통난 유발 등 외부불경제를 줄이고 에너지 소비를 줄이기 위해서도 필요하다. 대부분 선진국의 경우는 자동차 관련세금이 보유단계보다는 운행단계에서 더 많은 세금을 낸다. 취득·보유단계의 세금과 이용단계의 세금비율이 독일은 26% 대 74%, 영국은 39% 대 61%이다. 미국도 유사하다. 반면 우리나라는 80% 대 20% 수준이다.⁷⁾ 즉, 우리의 자동차관련 세제는 취득·보유단계의 세 부담이 과중하고 이용단계의 세 부담은 선진국보다 낮아 교통난 및 대기오염축소에 효율적인 대처가 어려운 실정이다.

따라서 앞으로 일부 사치성 고급승용차를 제외하고는 자동차의 취득·보유단계에서의 세 부담을 대폭 낮추는 대신에 운행·이용단계에 더 많은 부담이 이루어지는 방향으로 환경오염 및 교통난 유발 등 외부불경제를 줄이고 에너지 소비를 줄이도록 자동차세의 개편이 이루어져야 한다. 이에 대한 구체적인 방안을 살펴보면 다음과 같다.

6) 유경문, “납세자 의식구조 조사에 따른 세제·세정개혁의 기본방향에 관한 연구”, 2001. 2.

7) 임주영, 「1998년 세제개편 방향」, 한국조세연구원, 1998. 7. pp.25~27쪽.

가. 자동차세의 계층 간 조세부담의 형평성 확보

자동차세를 통한 조세부담의 계층 간 형평성을 확보할 수 있는 방향으로 세제개편이 이루어져야 한다. 이를 위해서는 가장 먼저 지방세인 자동차세의 성격이 어떠해야 하는지를 판단하여 자동차세 제 개편의 방향으로 설정해야 한다.

현행 자동차세는 건축물 등 다른 재산에 비해 그 부담이 과중하므로 재산과세 성격의 자동차세 부담을 대폭 낮추어야 한다. 보다 구체적인 연구결과가 뒤따라야 하겠지만 현행 배기량별 기준을 그대로 적용한다고 가정할 경우 비영업용 승용 자동차의 세 부담을 영업용 승용차 수준으로 인하하는 것이 바람직하다고 보인다.(2000cc 이하 승용차의 경우 영업용은 CC당 19원, 비영업용은 200원, 부록 참조) 이와 같이 세 부담을 대폭 낮추게 되면 납세자들의 조세저항을 줄일 수 있어 체납액이 대폭 줄어들 것으로 전망되며 현재 년2회 부과하는 자동차세를 년1회 부과가 가능하게 되어 징세비용도 대폭 낮출 수 있다.

또한 현행 배기량에 따라 과세하게 되어 있는 승용 자동차에 대한 자동차세는 자동차세의 재산세적 성격을 완전히 반영하지 못하고 있다는 비판이 제기되고 있다. 그리고 현행 배기량 기준에 따르면 국산자동차에 비해 외국산 자동차의 가격이 2-3배 높다하더라도 배기량이 같다는 이유만으로 동일한 세 부담을 하는 것은 형평성에 어긋난다는 지적도 있다. 따라서 승용자동차는 배기량별 기준에서 차량가격 기준으로 전환하여 정률세를 적용하면, 자연스럽게 누진세율이 적용될 것이며, 이는 여타의 지방세가 가지고 있는 재산과세적 성격과도 일치한다.

또한 자동차세의 도로손상부담금적 성격을 강화하기 위해 현재 화물자동차에 대해서만 중량에 따라 차등과세하고 있는 것을 전 차종으로 확대하여 도로훼손에 따른 사회적 비용이 증가를 억제할 필요가 있다. 그리고 경유를 사용하는 자동차에 대해서는 기존의 환경오염부담금을 자동차세에서 흡수하여 환경세적인 성격을 반영하여 중과하는 방안도 고려해야 한다.

나. 외부효과의 내부화 기능 확대

이미 주행세가 도입되었으나 현행의 주행세제는 보완해야 할 점이 많다. 왜냐하면 주행세가 비영업용 승용 자동차의 세수감소를 보전하기 위해 도입되었기 때문에 주행세 도입의 장점이 나타나기 보다는 부분적인 수준에서 그칠 가능성이 높다. 단적인 예로 주행세의 배분기준을 보면 시·군별 전전년도 또는 직전 년도의 비영업용 승용 자동차세의 징수액 규모에 의하기 때문에 여타의 자동차주행과는 관계가 없다. 또한 앞서 언급한 재산세적 성격의 자동차세 부담을 대폭 낮춤에 따른 지방세 수입의 감소로 지방자치단체의 재정적 어려움이 없도록 주행세를 인상하여 지방자치단체의 자동차세 수입 감소분을 보전하도록 함이 바람직하다. 주행세는 원천징수가 가능하므로 지방자치단체의 징세비용을 대폭 줄일 수 있고 자동차세 체납액 감소에도 크게 도움이 될 수 있다. 또한 주행세의 인상은 지방자치단체의 세수입 충당을 위해서만이 아니라 환경오염 및 교통난 유발 등 외부불경제를 줄이고 에너지 소비를 줄이기 위해서도 필요하다. 따라서 앞으로는 자동차의 보유와 주행을 엄격히 구분하여 보유는 자동차세로, 그리고 주행은 주행세로 징수하는 방안을 강구해야 한다.

다. 차종별 자동차세 부담 격차 축소

현재의 자동차세의 표준 세율은 자동차의 종류, 배기량, 용도 등에 따라 일정액으로 규정하고 있다. 또한 전체 자동차세수의 98% 이상이 비영업용 자동차로부터 징수되고 이 가운데 대부분이 승용차로부터 징수되고 있는 실정이다. 비영업용 승용 자동차로부터 징수되는 세수 구성비가 차령 감면을 적용으로 어느 정도 조정이 되었다고 볼 수 있으나 아직도 그 격차는 상당하다. 즉 가격이 동일한 차라 하더라도 승용 자동차로 분류되느냐 화물자동차로 분류되느냐에 따라 세 부담이 크게 달라진다.(뉴그랜저 XG 3.0과 테라칸 2.9는 배기량과 가격이 비슷함에도 자동차세는 8배 이상 차이가 남⁸⁾) 또한 동일한 배기량이라 하더라도 영업용과 비영업용의 세 부담이 크게 다르다.(2000CC 이하 승용차의 경우 영업용은 CC당 19원, 비영업용은 200원) 따라서 자동차세의 형평성을 확보하고 자동차세의 재산과세적 성격과 부담금적 성격을 명확히 하기 위해서는 차종구분을 폐지하고 도로손상부담금적 성격과 환경세적인 성격을 종합적으로 반영한 단일기준에 따라 과세하는 방안을 마련해야 한다. 즉 자동차의 보유와 주행을 엄격히 구분하여 보유는 자동차세로, 그리고 주행은 주행세로 징수하되 주행세에서 미진한 부분인 도로손상부담금적 성격과 환경세적인 성격을 자동차세에 반영하는 개편이 이루어져야 한다.

한편 영업용과 비영업용 모두 동일한 과세구간으로 폭넓게 확대하는 방안으로 개편되어야 자동차의 용도간·차종간 형평성을 확보할 수 있다⁹⁾는 주장이 있으나 차종간 구분을 폐지함에 따른 영업용 승합자동차와 화물자동차 소유자의 세 부담이 급격히 증가하는 것을 방지하기 위해서는 영업용과 비영업용의 구분은 유지하는 것이 바람직하다. 또한 영업용자동차에 부과되는 세금은 실제적으로는 이용자에게 전가되며 이것은 공공요금의 상승을 가져와 인플레이션과 직접적인 연관을 가지고 있기 때문에 영업용 자동차는 비영업용 자동차보다 낮은 세율을 적용해야 한다. 그러나 영업용과 비영업용 자동차간의 차이는 지금보다 축소 조정하는 것이 바람직하다.

라. 자동차세의 원천징수화

앞으로 주행세를 인상하고 재산세적 성격의 자동차세의 부담을 낮추면 자동차세의 체납액은 크게 줄어들 것으로 전망된다. 그러나 현재와 같이 자동차세가 부과·징수 체계를 유지하는 한 세 부담이 낮아지고 조세형평성이 개선되었다고 해서 체납액이 일소될 것으로 보이지는 않는다. 따라서 자동차세를 주행세와 같이 원천징수화 하는 방안을 강구할 필요가 있다. 위 <표 1>에서 보듯이 주행세의 경우 원천징수하고 있어 체납률이 0이다. 따라서 자동차세도 원천징수 방법을 택하면 체납률을 일소 할 수 있음은 물론 납세·징세비용을 대폭 축소할 수 있는 장점이 있다.

원천 징수의 구체적인 방법으로는 자동차 주행에 따르는 환경오염 및 교통난 유발, 도로파손과 관련된 비용은 현재와 같이 주행세를 인상하여 원천징수하고 자동차 보유에 따른 재산세적 성격과 주

8) 최근 관련법 개정으로 두 차종 간의 세 부담 격차는 점차 축소될 예정이다.

9) 일본의 자동차세는 영업용과 비영업용 승용차 모두 배기량 1ℓ 이하부터 6ℓ 이상까지 500cc단위로 부과하고 있다. 자세한 내용은 교통개발연구원, 「월간교통」, 1998년 1월호를 참조할 것.

행세에서 부족한 자동차의 중량에 따라 도로과손 정도가 달라지는데 따르는 추가비용은 자동차 구입 시 원천징수하는 방법을 고려할 수 있다. 즉 자동차 구입 시 자동차 가격에 따라 자동차세를 원천징수 하되 자동차의 중량이 무거울수록 중과세 하는 방안이다. 물론 이때 영업용이나 비영업용이냐에 따라 차등 과세하여야 한다.

VI. 결 론

정부는 1996년 자동차 구입 시 부과되는 특별소비세율을 인하하였고 2001년부터는 최초 자동차 등록 3년 이후부터는 매년 5%식 자동차세를 감하여 최고 12년 이후에는 현행 자동차세의 50%를 납부하도록 자동차세 부담을 경감시키는 조치를 취하고 납세자들의 불만사항을 줄이기 위해 자동차세 부과·징수 관련한 법령 및 행정제도 개선을 지속적으로 수행해 왔다. 그리고 국내외 어려운 경제여건속에서도 각 지방자치단체들은 최근 몇 년간 강력한 자동차세 체납정리 계획을 추진해 상당한 성과를 거둔 것도 사실이다.

그러나 아직도 자동차세는 재산세에 비해 비싸다는 여론이 상존하고 있고 부과·징수상의 여러 문제점으로 인하여 시민들의 불만사항도 줄어들지 않아 자동차세 체납이 줄어들지 않고 있는 실정이다. 그 결과 지방세 17세목 중 자동차세의 경우 재정수입 측면을 보면 6위의 수입원이나 징수율 측면에서 보면 전 세목 중 최하위이며, 9개 주요 세목 징수율 평균 97.2%에서도 7.8%p정도 낮다. 또한 연도별 체납액이 어느 세목보다 높게 증가하고 있으며, 9개 주요 세목의 체납액 중 22.3%를 차지하고 있다. 따라서 자동차세에 대해서는 타 세목에 비하여 우선적으로 부과·징수 체계를 개선할 필요가 있다고 보여 진다. 따라서 납세자의 입장에서 충분히 납득할만한 과세표준의 설정과 편리한 납부방법으로의 개선이 필요하다. 물론 자동차는 이동성이 강해 체납시 강제징수와 적발이 용이하지 않지만, 자동차등록제도와 자동차검사제도 등 관련제도와 유기적인 연계를 통해 징수율을 높일 수 있는 방안이 함께 고려되면 자동차세의 높은 체납율을 감소시킬 수 있을 것이다.

한편 자동차세제 측면에서는 자동차세는 아직도 다른 재산세에 비해 비싸다는 여론이 상존하고 있고 이것이 자동차세 체납증가의 중요한 원인으로 지적되고 있다. 따라서 자동차 세제를 조세부담의 공평성 확보와 납세자인 국민들이 납득할 수 있는 부과기준의 설정에 중점을 두고 개편해야 한다. 이를 위해 자동차세의 부담을 이용과세 강화와 보유과세 완화 방향에 맞게 개편하되 세수감소분은 주행세율 인상을 통해 보전방안 강구가 바람직하다.

또한 자동차 주행에 따른 사회·경제적 비용의 징수는 사용자부담원칙에 입각하여 주행세를 통해 해결하고 자동차세는 재산세적 성격과 일부 주행세에서 해결할 수 없는 부담금 성격을 가미하는 것으로 구분하여 자동차세의 성격규정을 명확히 하여야 한다. 이를 위해 현행 차종, 배기량, 용도 등에 따라 달리 과세하고 있는 것을 영업용과 비영업용의 구분을 제외하고는 단일기준을 적용하고, 재산과세적 성격의 자동차세 부담을 대폭 낮춤은 물론 현재 배기량기준으로 차등 과세하는 것을 차량

중량을 고려한 차량가격기준으로 전환하며 환경오염부담금을 자동차세에 흡수하는 방안을 고려할 필요가 있다. 또한 자동차세 체납액을 일소하고 자동차세 관련 납세·징세비용을 대폭 줄이기 위해서는 현재 부과·징수체계로 되어 있는 자동차세를 차량 구입 시 원천 징수하는 방안도 고려할 필요가 있다.

참고문헌

- 박광일(2000), 「지방세 체납액 사전예방 및 효율적 징수방안」, 국가전문행정연수원.
- 백성수(2000), 「자동차세 부과징수제도 개선방안」, 광주광역시지방공무원교육원.
- 손희준·이삼주(1995), “지방자치시대의 자동차세제 개편논리와 실제”, 한국지방행정연구원, 지방행정 연구, 제10권 제1호.
- 유경문(2001) “납세자 의식구조 조사에 따른 세제·세정개혁의 기본방향에 관한 연구”, 한국경제학회 학술대회 발표 논문.
- 이영희외 3인(1996), 「자동차관련세제의 합리적 개편방안」, 한국지방행정연구원.
- 이영희·박종현(1995), 「체납세의 징세관리 개선방안」, 한국지방행정연구원.
- 임주영(1998), 「1998년 세제개편 방향」, 한국조세연구원
- 이수영(1999), 「지방세정의 발전적 개선방안에 관한연구」, 울산대학교지역개발대학원.
- 정진섭(1998), 「지방세 체납발생 사전예방에 관한 연구」, 국가전문행정연수원.
- 조세일보(2004), “전체 세수중 '자동차 관련 세금' 비중 급상승”.
- 통계청, 「한국통계연감」, 매년도.
- 동아일보, 조선일보, 중앙일보
- 황상규(1998), “주행세 도입: 자동차 이용정도에 따라 세금부과 차등”, 교통개발연구원, 「월간교통」.
- 행정자치부, 「지방세정연감」, 매년도.
- 한국조세연구원(1999), 「경기도 세정세제 발전방안」.
- Allingham, MG and Sandmo, A(1972), “Income Tax Evasion : A Theoretical Analysis”, Journal of Public economics, Vol 1, pp.323-338
- Benjamini, Yael and Shlomo Maital(1985), “Optimal Tax Evasion and Optimal Tax Evasion Policy: Behavioral Aspects”, in the Economics of the Shadow economy, edited by W. Gaertner and A. Wenig, Berlin : Springer-Verlag, pp. 245-264
- DeBoer, Larry and Conrad, James(1988), “Do High Interest Rates encourage Property Tax Delinquency?”, National Tax Journal, Vol. 41, No. 4, pp. 555-560
- Friedland, N.(1982), “A note of Tax Evasion as a Function of the Quality of Information About the Magnitude and Credibility of Threatened Fines : Some Preliminary Research”, Journal of Applied Social Psychology, Vol. 12, pp. 56-59
- Mason, R. and Calvin, L.(1984), “Public Confidence in the Tax System and Admitted Income Tax Evasion”, National Tax Journal, Vol. 37, pp. 489-496
- Spicer, MW and LA Becker(1980), “Fiscal Inequality and Tax Evasion : An Experimental Approach”, National Tax Journal Vol. 33, No. 2, pp. 171-175

The Study on the reducing scheme of Automobile Tax's delinquency rate

Jeon Hyung Joon* · Park yong Il** · Lee Yong Ho***

—〈Abstract〉—

The levy and collection methods of Automobile Tax should be modified because it is the 6th important source of income for the local government but the delinquency rate of it is the highest among the 17 local taxes. In this paper we suggest the improved levy and collection system such as the link method of automobile inspection , changing it to mileage tax, etc.

<Key Words> Automobile tax, delinquency rate, withholding tax, local tax

* Full-time lecturer, Dept. of Tax Management, Changwon National University, jeon266@changwon.ac.kr

** Associate professor, Dept. of Tax Management, Changwon National University, yipark@changwon.ac.kr

*** Associate professor, Dept. of Tax Management, Changwon National University, ydhlee@changwon.ac.kr