

자동차해체재활용업에 적용되는 의제매입세액공제제도의 문제점 및 개선방안

김대봉* · 김한수**

<요 약>

본 연구는 자동차해체재활용업에 적용되는 의제매입세액공제제도의 문제점을 파악하고 이에 대한 법률개선방안 도출을 목적으로 한다. 이를 위해 조세특례제한법 규정의 미비점을 살펴보고, 자동차해체재활용업을 영위하고 있는 I업체를 사례연구 대상으로 자동차매매업과의 공제세액의 차이를 살펴보았다. 본 연구의 결과는 다음과 같다.

첫째, 자동차해체재활용업은 자동차매매업과 동일한 자동차관리사업자의 지위에 있으며, 자동차의 분해 및 해체과정이 있다는 점을 제외하고는 업무내용이 거의 유사하다. 본 연구에서는 조세특례제한법상 자동차해체재활용업자가 인수한 자동차를 재활용폐자원이 아닌 중고자동차로 분류할 때 세액차이를 추산하였다. 전국 부가가치세 납부세액의 차이금액은 141억 1,711만원이고, 개별기업 당 차이금액은 2,736만원으로 나타났다.

둘째, 조세특례제한법에서는 재활용폐자원의 범위를 규정하고 있는데, 자동차해체재활용업은 비사업자와의 취득거래 관련 자료를 국세청에 제출하므로 다른 재활용폐자원업과 구분하여 폐차 요청된 자동차의 취득단계에서 의제매입세액을 적용받을 수 있도록 해야 한다.

셋째, 의제매입세액공제 특례제도의 입법취지에 부합하기 위해서는 환수효과와 누적효과도 제거되어야 한다. 이를 위해 2018년 12월 31일로 일몰되는 조세특례제한법 제108조 제1항을 명확하게 개정하고 그 기간을 연장해야 한다.

넷째, 매입형태가 유사한 자동차매매업과 동일하게 자동차해체재활용업도 의제매입세액공제율을 110분의 10으로 상향해야 한다.

본 연구는 실제 자동차해체재활용업을 영위하고 있는 I업체의 자료를 이용하여 자동차해체재활용업계 전체의 의제매입세액 공제대상을 추산하였고, 업무흐름이 유사한 자동차매매업에 비해 의제매입세액 공제율을 다르게 적용받아 발생하는 세액차이를 제시하여 업계에 미치는 영향을 파악하였다는 점에서 공헌점이 있다.

<주제어> 자동차해체재활용, 부가가치세, 환수효과, 누적효과, 의제매입세액공제

* 중앙대학교 법학전문대학원 박사과정, 경영학박사, garagara1306@naver.com, 주저자

** 경기대학교 경영학과 부교수, kimhansoo@kgu.ac.kr, 교신저자

논문접수일 2018년 4월 23일

1차수정일 2018년 5월 26일

게재확정일 2018년 5월 31일

I. 서 론

자동차해체재활용업은 자동차 폐기뿐만 아니라 해체부품의 국내유통 및 수출, 중고자동차 수출, 중고부품 재제조 등 자동차산업의 다방면에 관련한 선진국형 유망산업이다. 2017년 말 기준 국내 자동차 등록대수는 2,253만대에 이르고, 폐자동차 발생대수도 지속적으로 증가하여 연간 약 88만대의 폐자동차가 발생하고 있다. 이희선 외 3인(2015)은 자동차의 대량생산 및 폐기는 다량의 폐기물을 발생시켜 환경오염을 지속적으로 심화시키는 주요 요인으로 작용한다고 보고하였다. 폐차 요청된 자동차는 다량의 유해물질을 포함하고는 있으나 2만 5,000개가 넘는 부품이 사용된 자원순환의 보고이다. 폐자동차의 고효율적인 자원재활용은 환경오염을 예방하고, 국가적으로 부족자원을 보충해주는 매우 중요한 역할을 한다.

자동차관리법 제2조 제9호에 따르면 자동차해체재활용업은 폐차 요청된 자동차(이륜자동차 제외)의 인수, 재사용 가능한 부품의 회수, 폐차 및 그 말소등록신청의 대행업으로 하는 것을 말하고, 동법 제2조 제7호의 자동차매매업은 자동차(신조 차와 이륜자동차는 제외)의 매매 또는 매매 알선 및 그 등록 신청의 대행업으로 하는 것을 의미한다(자동차관리법 제2조 제9호와 제2호).

자동차해체재활용업과 자동차매매업은 모두 의제매입세액공제를 적용받는다. 자동차해체재활용업은 2018년 말까지 취득가액의 103분의 3을 매입세액으로 공제받고, 자동차매매업은 과세사업을 영위하지 않거나 간이과세자로부터 취득한 차량에 대해 2018년부터 취득가액의 110분의 10을 매입세액으로 공제를 받는다.

자동차해체재활용업과 자동차매매업은 모두 자동차관리법에 따라 자동차 등록원부에 등록된 차량을 취득하여 사업을 영위하는 형태는 동일하다. 자동차해체재활용업과 자동차매매업은 의제매입세액공제 대상이 되는 부가가치세법상 재화의 공급(취득)시기는 재화를 인도(인수)하여 자동차 등록원부에 등록된 차량을 취득한 시점이다(제15조 제1항 제1호). 자동차해체재활용업은 자동차관리사업자로서 인수 후 등록말소 과정을 거쳐 자원순환사업을 수행하고, 자동차매매업은 등록말소 과정을 거치지 않고 제3자에게 재판매한다는 차이만 있다. 자동차해체재활용업에 적용하는 현행 의제매입세액공제 대상 자산은 재화의 공급(취득)시기에 취득한 자동차를 대상으로 하지 않고, 취득 후 분해·해체과정을 거쳐 또 다른 부가가치가 생성되어 제3자에게 판매하는 제조·가공한 생산품(폐기 완료된 자동차의 고철, 폐비철금속류, 폐유리, 폐타이어 등)을 공제대상으로 한다. 이에 따라 의제매입세액공제제도의 입법취지와 부가가치세법상 재화의 공급시기, 납부세액을 계산할 때 법률상 전단계세액공제방식에 부합되지 않는 문제점이 존재한다.

따라서 조세특례제한법 제108조 제1항의 일몰기한 연장과 함께 중고자동차에 “자동차관리법 제13조 제1항 제1호에 따라 자동차해체재활용업자가 인수한 자동차를 포함한다.”를 추가하고, 같은 법 시행령 제110조 제3항에 규정되어 있는 사업자의 범위에 “자동차관리법에 따라 자동차해

채활용업 등록을 한 자”를 추가하는 법률개정이 필요하다.

본 연구에서는 자동차해체재활용업에 적용되는 의제매입세액공제제도의 문제점을 살펴보고 이에 대한 개선된 대안을 제시하고자 한다.

본 연구에서는 제Ⅱ장에서 자동차해체재활용 산업 및 의제매입세액공제 특례제도의 개념과 현황 등 이론적 배경을 고찰한다. 제Ⅲ장에서는 현행 자동차해체재활용업에 적용되는 의제매입세액공제 특례제도의 문제점을 제시하고, 제Ⅳ장에서는 이에 대한 개선방안 및 효과를 제시한다. 마지막 제Ⅴ장에서는 본 연구의 결론으로 연구결과를 종합하여 정리하고, 시사점을 제시한다.

Ⅱ. 이론적 고찰

1. 자동차해체재활용 산업

가. 사업영위와 관련된 법률

폐차란 국토교통부령으로 정하는 자동차의 장치를 해체하여 그 성능이 유지될 수 없도록 압축·파쇄 또는 절단하거나, 자동차를 해체하지 않고 바로 압축·파쇄 하는 것을 말한다(자동차관리법 제2조 제5호). 자동차해체재활용업은 폐차 요청된 자동차(이륜자동차는 제외)를 인수하여 말소등록 신청의 대행, 재사용이 가능한 부품의 회수, 폐차 등을 업으로 하는 것을 의미한다. 자동차 소유자가 차량을 폐기하고자 할 경우 자동차관리법에 따라 자동차해체재활용업을 등록한 자에게 차량 폐기를 요청해야 한다(자동차관리법 제13조 제1항 제1호).

자동차해체재활용 사업자는 국토교통부, 환경부 및 산업통상자원부의 관리를 받는다. 국토교통부는 자동차관리법을 제정하여 자동차해체재활용업의 등록 및 차량의 말소 등 폐차를 요청받은 자동차의 전반을 관리하도록 하고 있다. 환경부는 자원의 효율적인 이용과 폐기물의 발생억제 및 환경보존을 위해 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률, 폐기물관리법, 수도권 대기환경에 관한 특별법을 제정하여 자동차해체 및 재활용 실적관리, 폐기물관리, 자동차 파쇄 잔재물의 소각 등을 관리하고 있다. 산업통상자원부는 환경 친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률과 품질경영 및 공산품안전관리법을 통해 재제조 부품을 포함한 자동차 부품의 품질 및 안전 인증 등을 관리하고 있다. 자동차해체재활용 사업영위와 관련된 법률을 정리하면 <표 1>과 같다.

〈표 1〉 자동차해체재활용 사업영위와 관련된 법률

관련법률	주요내용	주무부처
자동차관리법	자동차폐차업 전반에 관한 사항	국토교통부
전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률	- 폐자동차는 자원순환법에 근거한 환경성보장제에 따라 운영 - 자동차 해체 및 재활용에 관한 사항	환경부
폐기물관리법	사업장폐기물 및 폐유 등의 처리에 관한 사항	
수도권 대기환경 개선에 관한 특별법	사업장 오염물질 총량관리	
환경 친화적 산업구조로의 전환촉진에 관한 법률	중고부품, 재제조부품의 품질 및 안전 인증에 관한 사항	산업통상자원부
품질경영 및 공산품안전관리법	자동차 부품 일부(어린이 보호 장치, 타이어 등) 안전에 관한 사항	

나. 자동차해체재활용업과 자동차매매업의 업무흐름

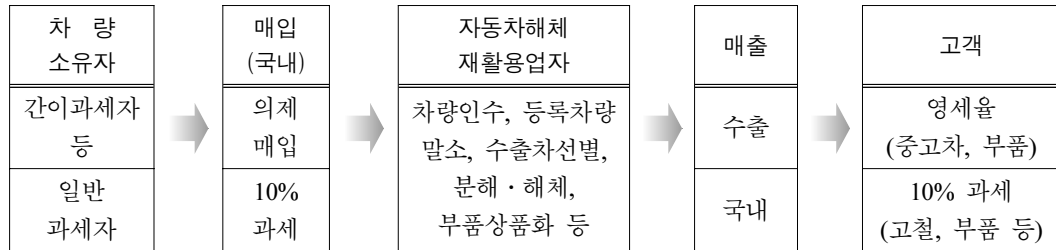
자동차해체재활용업의 업무흐름(business flow)은 <그림 1>과 같다. 자동차해체재활용업자는 차량 소유자인 개인 및 사업자로부터 폐차 요청된 자동차를 인수하고, 등록말소를 대행한다. 등록말소를 완료하면 해당 차량 중 상태와 성능이 양호한 차량을 선별하여 수출한다.¹⁾ 해체재활용 대상 차량은 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률에 따라 환경부에서 정하는 기본 분리품(액상류, 냉매, 타이어, 에어컨, 플라스틱 연료통, 범퍼, 촉매, 배터리 등)을 포함한 제반 분리품을 해체하여 재활용(수출 및 국내유통)한다. 해체재활용 대상이 아닌 잔여부분은 압축하여 자동차 파쇄재활용업자에게 위탁하여 처리한다. 해체재활용 및 위탁 처리를 받은 모든 정보는 폐자동차 운영관리 정보체계인 전기·전자제품 및 자동차 재활용시스템(EcoAS : Eco Assurance System for electric & electronic equipment and vehicle)에 보고한다.²⁾

1) 한국중고자동차수출조합에서 보고한 연도별 중고차 수출금액과 수량은 다음과 같다(단위 : 천불/대).

연도	수출금액	수출수량
2015	993,377	211,698
2016	953,023	231,298
2017	990,178	288,242

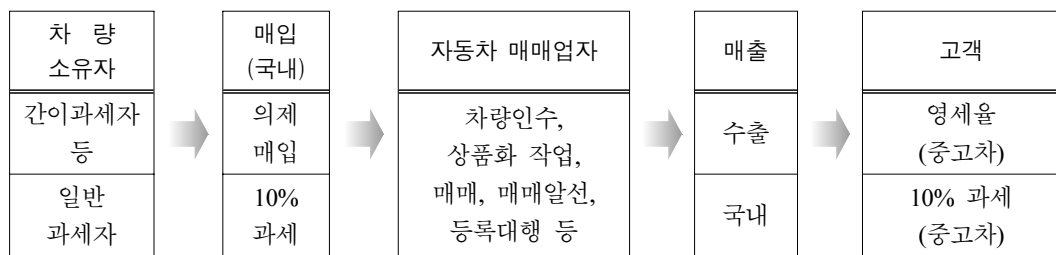
2) 국민 건강과 환경을 보호하고, 국내 산업의 환경경쟁력을 강화하기 위해 제품(전기·전자제품, 자동차)의 설계단계에서 폐기단계까지 모든 과정을 통합관리 할 수 있는 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률을 2008년 1월 1일부터 도입하여 시행하고 있다. 환경성보장제(EcoAS)는 사전예방과 사후관리로 구분할 수 있는데, 사후관리 규정에 따라 해체재활용 및 위탁 처리를 받은 모든 정보를 보고해야 한다.

〈그림 1〉 자동차해체재활용업의 업무흐름



자동차관리법상 자동차해체재활용업과 동일한 자동차관리사업자의 지위에 있고, 사업형태가 유사한 자동차매매업의 업무흐름은 <그림 2>와 같다. <그림 1>의 자동차해체재활용업의 업무흐름과 비교하면, 자동차의 분해 및 해체과정이 없다는 점을 제외하고는 업무내용은 거의 유사하다.

〈그림 2〉 자동차매매업의 업무흐름



2. 의제매입세액공제제도의 개념 및 현황

가. 의제매입세액공제제도의 개념

부가가치세(Value Added Tax)는 재화나 용역의 생산 및 유통 등 모든 거래단계에서 새롭게 창출되는 부가가치에 대해 과세하는 조세이다. 즉 부가가치란 생산 또는 거래단계에서 새롭게 창출되는 가치 증가분으로 정의할 수 있다(최명길·나성길 2007). 부가가치세 납부세액 계산은 사업자가 원료 및 재료 등을 구입할 때 부담한 매입세액을 매출세액에서 공제하여 계산하는 방식인 전단계세액공제방식(invoice method)의 적용을 원칙으로 한다.

부가가치세가 면제되는 농산물·축산물·임산물·수산물 등의 원재료를 구입하여 이를 제조·가공하고 부가가치세가 과세되는 재화 또는 용역으로 공급하는 사업자가 해당 원재료를 구입할 때 직접 부담하는 부가가치세는 없다. 의제매입세액공제제도는 그 구입가액에 일정률을 곱하여 계산한 금액을 매입세액으로 간주하여 매출세액에서 공제받을 수 있도록 한다. 박병형·정

남기(2011)는 의제매입세액공제제도를 운영하는 목적은 면세효과를 최종소비자의 부담까지 그대로 유지시키고, 중복과세는 배제하기 위한 조치로 면세물품 등에 포함된 매입 부가가치 세액을 공제하기 위해서라고 주장하였다.

의제매입세액공제는 환수효과와 누적효과를 완화하기 위한 규정이다. 환수효과(redemption effect)와 누적효과(accumulation effect)는 면세사업자가 과세사업자에게 재화를 공급하는 경우에 발생 한다.³⁾ 특정 거래단계에서 면세, 영세율, 간이과세가 적용되어 재화를 공급하였으나, 공급받은 자에게 일반과세를 적용하면 전단계세액공제방식으로 발생했던 세액의 감면부분이 소멸되거나 중복되어 환수효과 또는 누적효과가 발생할 수 있다. 김인식·김종민(2010)은 세액 감면이 특정 거래단계에 적용된 이후 다음 거래에서 징수가 이루어지면 앞서 감면되었던 세액이 환수되어 세액 경감이 취소되는 환수효과가 발생한다고 주장하였다. 과세금액은 해당 거래로 창출된 부가가치를 기초로 결정되므로 전 단계에서 면세 또는 영세율을 적용한 이후의 거래에서 과세를 하면 세액이 과다하게 반영된다. 이들은 직전 거래단계에서 이미 징수되었던 세액이 당해 거래단계에서는 면세 등의 적용으로 공제되어 공급이 이루어졌지만, 그 이후 거래단계에서 과세가 발생하면 해당 징수액이 다시 생성되어 중복과세가 이루어지는 누적효과와 환수효과가 함께 발생한다고 보고하였다.

환수효과가 발생하면 면세 또는 영세율 등을 적용하는 의미를 퇴색시키는데 현행 부가가치세법에는 이를 제거하기 위한 규정은 없다. 반면 특정 거래단계의 부가가치 생성분에 대한 중복과세를 야기하는 누적효과는 부가가치세법 제28조 및 동법 시행령 제57조에 따라 면세 포기를 신고하면 제거할 수 있다.

나. 재활용폐자원 및 중고자동차의 의제매입세액공제제도

“EU 부가가치세 지침”을 채택하고 있는 대다수 유럽국가와 싱가포르의 중고품 거래에 대해 마진과세제도를 운영하고 있다. 마진과세제도는 마진에 ‘부가가치세율/(1+부가가치세율)’을 곱해 부가가치세를 계산하는 방식인데, EU국가들은 마진과세를 활용하여 부당한 이득이나 손실계상을 방지하기 위해 엄격한 거래증빙을 요구하고 있다(전병목·류덕현 2016). 이들은 중고자동차에 대한 마진과세 도입은 우리나라 상황에 적합하지 않고, 전환과정의 비용을 고려했을 때 시기상조라고 주장하였다. 특히 거래 투명성이 낮은 상태에서 마진과세로 전환해도 사회적 편익은 작고, 현재 영세율을 적용하는 수출에 대해 매입세액공제를 허용하지 않음으로써 야기되는 문제를 해소할 필요가 있다고 주장하였다. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 현행 부가가치세 매입

3) 환수효과(또는 취소효과)란 중간거래단계에서 면세되었으나 최종거래단계에서 부가가치세가 과세되는 것을 말한다. 누적효과는 중간거래단계에 면세가 적용되었으나 최종거래단계에 다시 부가가치세가 과세되어 면세로 인해 경감되었던 세액을 포함한 그 전단계의 부가가치세에 대한 세액도 추가로 과세되어 중복 과세되는 현상을 의미한다.

세액 특례제도를 유지해야 한다는 의견을 제시하였다.

스위스, 호주 및 뉴질랜드는 중고품거래에 대해 우리나라와 같이 의제매입세액공제제도를 운영하고 있다. 의제매입세액공제제도를 도입하고 있는 주요국들은 매입가액에 일정률을 곱하여 계산한 금액을 의제매입세액으로 하여 공제하고 있다.

자동차해체재활용업자는 조세특례제한법에서 규정하고 있는 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례를 적용받고 있다. 재활용폐자원이란 고철, 폐유리, 폐지, 폐합성고무, 폐합성수지, 폐건전지, 폐금속캔, 폐타이어, 폐비철금속류, 폐유, 폐섬유 등을 말한다(조세특례제한법 시행령 제110조 제4항 제1호). 중고자동차는 자동차의 제작·조립 또는 수입을 한 자로부터 자동차를 취득한 때부터 사실상 그 성능을 유지할 수 없을 때까지의 자동차를 의미한다(조세특례제한법 통칙 108-110-3). 재활용폐자원 등을 수집하는 사업자가 세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자(부가가치세 과세사업을 영위하지 아니하는 자 또는 간이과세자) 등으로부터 재활용폐자원 등을 취득하여 제조·가공 및 판매할 때 부가가치세 매입세액 공제특례를 적용한다(조세특례제한법 제108조). 부가가치세 간주매입세액 공제제도는 재활용폐자원이나 중고자동차를 수집하여 재생업체에 판매하는 사업자의 세금부담을 경감시켜 수집활동이 보다 원활하게 이루어 질수 있도록 지원한다.

의제매입세액공제제도는 1976년 부가가치세법 제17조 및 동법 시행령 제62조에 처음 도입되었다. 의제매입세액공제는 매입세액공제 특례제도로 부가가치세 매입세액공제의 조건인 세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자로부터 재활용폐자원을 구입할 경우 일정범위 내에서 매입세액을 공제하는 제도이다. 매입세액공제를 위한 거래금액의 근거가 존재하지 않기 때문에 세액공제율은 정상적인 매입세액공제율보다 수준이 낮다. 재활용폐자원 등에 대한 의제매입세액공제 우대제도는 1993년에 도입되었는데 부가가치세 탄력세율 10%를 고려하여 10/110을 적용하였다. 중고품은 2005년 과세특례 제도가 도입된 이후부터 의제매입세액을 공제하였으나 2010년부터는 중고자동차에 대해서만 적용하는 것으로 축소되었다. 2005년 제도도입 이후 2010년까지 6년간 10/110을 적용하다가 2011년부터 9/109로 하향 조정되어 2017년 말까지 7년간 적용되었다. 2018년부터는 다시 10/110으로 우대 조정되어 제도도입 당시 적용되었던 공제율로 회귀하였다. 재활용폐자원은 제도도입 이후부터 2001년까지 9년간 10/110을 적용하였고, 2002년부터 8/108로 하향 조정되어 2006년까지 5년간 적용되었다. 2007년부터는 다시 6/106으로 하향 조정되어 2013년까지 7년간 적용되었다. 그 이후에도 재활용폐자원의 공제율은 지속적으로 하락(2014년~2015년 : 5/105, 2016년~2018년 : 3/103)하였다.

재활용폐자원의 공제율이 지속적으로 하락 조정된 것은 면세 받은 원재료를 이용하여 생산한 최종생산물에 대한 부가가치세의 환수효과 및 누적효과를 정확하게 산정할 수 없었기 때문이다. 정지선(2008), 안창남(2002)은 재활용폐자원 등에 대한 매입세액공제제도의 공제율을 검토·분석하였다. 이들은 환수 및 누적효과보다 의제매입세액 공제율이 낮아 오히려 정부가 부가가치세

를 이중으로 과세하는 것이므로 공제율을 10/110으로 상향 조정해야 한다고 주장하였다. 정지선(2008)은 매출가액의 80%까지를 한도로 매입세액공제를 하는데, 매입세액공제 한도는 위법적인 제도로 조세법률주의와 조세평등주의에 어긋난다는 의견을 제시하였다.

재활용폐자원 및 중고자동차(중고품)에 대한 과세특례제도가 도입된 이후 현재에 이르기까지 의제매입세액 공제율의 변화를 정리하면 <표 2>와 같다.

<표 2> 재활용폐자원 및 중고자동차에 대한 의제매입세액공제율의 변화

재활용폐자원		중고자동차(중고품)	
적용기간	공제율	적용기간	공제율
93년 ~ 01년	10/110	05년 ~ 10년	10/110
02년 ~ 06년	8/108	11년 ~ 17년	9/109
07년 ~ 13년	6/106	18년 ~	10/110
14년 ~ 15년	5/105		
16년 ~ 18년	3/103		

다. 자동차해체재활용업의 현황

2017년 2월 기준 전국 자동차 재활용업체는 총 549개로 <표 3>과 같다. 해체재활용 업체가 516개로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 파쇄재활용 업체가 13개, 파쇄잔재물재활용 업체와 폐가스류 처리업체는 각각 16개와 4개로 나타났다.

<표 3> 폐자동차 관련 재활용업자 현황(2017년 2월 기준)⁴⁾

구 분	업 체 수
해체재활용	516
파쇄재활용	13
파쇄잔재물재활용	16
폐가스류처리	4
계	549

재활용폐자원업과 중고자동차매매업에 적용하는 의제매입세액공제율은 2017년 각각 3/103과 9/109이다. 이러한 공제율 차이로 부담하는 세액을 살펴보기 위해 자동차해체재활용업을 영위하

4) 한국환경공단에서 2017년에 발표한 “연도별 폐자동차 재활용 실적”에서 발췌하였다.

는 I업체⁵⁾의 자료를 이용하여 추론하고자 한다. I업체는 자동차해체재활용업을 영위하여 의제매입세액공제율로 5/105 또는 3/103을 적용받았는데, 중고자동차매매업의 의제매입세액공제율(9/109)을 적용하여 양자의 의제매입세액공제액의 차이를 계산한다. 이를 위하여 I업체의 4년간 평균 경험률(세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자로부터 취득한 폐차 요청된 중고차 비율, 해당 평균 취득금액)과 전국 폐차대수를 이용하여 자동차해체재활용업계 전체에 미치는 의제매입세액공제금액을 추산한다.

경기도 고양시에 소재한 I업체는 연간 3만대 이상의 차량을 해체할 수 있는 옥내화 해체시설(면적 23,303.92㎡)을 갖춘 전국 최대 규모의 자동차해체재활용업체이다. <표 4>를 살펴보면 I업체는 2014년부터 2017년까지 4년간 총 95,028대의 폐차 요청된 자동차를 취득하여 해체·재활용하였다. 이중 약 72%에 해당하는 68,358대(매입금액 28,414백만원, 해당 평균 매입단가 416천원)는 간이과세자와 개인 등 세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자로부터 취득하였다. I업체는 재활용폐자원 의제매입세액 공제율(5/105 또는 3/103)을 적용하여 총 10억 9,000만원의 세액공제를 받았다. I업체가 중고자동차에 적용되는 의제매입세액 공제율(9/109)을 적용받았다면 매입세액 공제대상 금액은 23억 4,600만원이고, 그 차이는 12억 5,600만원이다.

<표 4> 재활용폐자원 의제매입세액공제 실적의 중고자동차 공제율 적용시 차이⁶⁾

(단위 : 백만원)

사업연도	폐차대수	① 재활용폐자원				② 중고자동차		③차이 (②-①)
		취득대수	취득금액	세율	세액공제	세율	세액공제	
2014	11,267	7,070	4,749	5/105	226	9/109	392	166
2015	29,452	21,870	9,447	5/105	450	9/109	780	330
2016	26,799	19,375	7,704	3/103	224	9/109	636	412
2017	27,510	20,043	6,514	3/103	190	9/109	538	348
계	95,028	68,358	28,414		1,090		2,346	1,256

한국자동차해체재활용업협회의 2017년 폐차통계 자료에 따르면 연간 883,865대 차량이 폐차되었다. 전국 폐차대수와 I업체의 4년간 평균 경험률을 적용하여 2017년 1년 동안 세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자로부터 폐차 요청된 자동차를 취득한 자동차해체재활용업계 전체의 의제매입세액공제 대상 매입금액을 계산한다. 즉, 2017년 전국 폐차대수에 I업체 경험률(세금계산서를 교부할 수 없는 자로부터 폐차 요청된 자동차 취득 비율)과 I업체의 해당 평균 취득금액

5) 자료를 제공한 업체의 요청에 따라 회사 이름은 익명으로 처리하였다.

6) I업체가 국세청에 보고한 2014년부터 2017년까지의 부가가치세신고서 및 차량등록사업소에 등록 말소한 폐차실적을 입수하여 정리하였다.

을 곱하여 의제매입세액공제 대상금액을 구한다. 2017년 전국 폐차대수는 883,865대이고, I업체가 세금계산서를 교부할 수 없는 자로부터 폐차 요청된 자동차를 취득한 비율은 71.9%, I업체의 해당평균 취득금액은 415,665원으로 나타났다. 이러한 과정을 통해 계산한 자동차해체재활용업체 전체의 의제매입세액 공제대상 매입금액은 2,642억원으로 추산된다.

$$(883,865\text{대}^A \times 71.9\%^B) \times 415,665\text{원}^C = 264,154,664,817\text{원}^D$$

여기서, A : 2017년 전국 폐차대수

B : I 업체 경험률(세금계산서를 교부할 수 없는 자로부터 폐차 요청된 자동차 취득 비율)

C : I 업체 경험률(대당평균 취득금액)

D : 2017년 전국규모 자동차해체재활용 의제매입세액 공제대상 매입금액 추산액

폐차된 자동차의 전국 매입금액 추산액 2,642억원에 재활용폐자원 공제율(3/103)을 적용하면 의제매입세액 공제대상 금액은 76억 9,383만원이고, 중고자동차의 공제율(9/109)을 적용하면 공제대상 금액은 218억 1,094만원이다. 조세특례제한법상 자동차해체재활용업자가 인수한 자동차를 재활용폐자원이 아닌 중고자동차로 분류하면 전국 부가가치세 납부세액의 차이금액은 141억 1,711만원이고, 개별기업 당 차이금액은 2,736만원이다. 즉, 자동차해체재활용업을 영위하는 기업은 중고자동차 사업자와 업무흐름의 차이가 거의 없는데도, 개별기업 당 2,736만원을 추가적으로 부담하고 있다.

Ⅲ. 의제매입세액공제 과세특례제도의 적용상 문제점

1. 전단계세액공제방식의 적용여부

부가가치세법 제2조의 1에 따르면 재화란 재산 가치가 있는 물건 및 권리를 말하고, 사업자가 공급하는 재화 또는 용역, 재화의 수입거래에 대하여 부가가치세를 과세한다(부가가치세법 제4조). 부가가치세법 제9조에 따르면 재화의 공급이란 법률상 또는 계약상의 모든 원인에 따라 재화를 인도하거나 양도하는 것을 말한다. 부가가치세법 제15조에서는 재화의 공급시기를 규정하고 있는데, 재화 이동이 필요하면 재화가 인도된 때, 재화 이동이 필요하지 않으면 재화가 이용 가능하게 된 때, 두 경우 모두 해당하지 않으면 재화 공급이 확정된 때를 재화의 공급시기로 본다. 개인과 사업자가 자동차해체재활용업자에게 말소예정 중고자동차를 인도하고 등록말소가 이루어지는 시점이 재화의 공급시기에 해당하고, 자동차해체재활용업자에게는 재화의 취득시기가 된다(<그림 1> 참조).

자동차해체재활용업을 영위하는 자는 <그림 1>과 같이 간이과세자 및 개인 등 세금계산서를 교부할 수 없는 자와 사업자로부터 해체대상 자동차를 취득한다. 세금계산서를 교부할 수 없는

간이과세자 및 개인 등은 과거 자동차를 취득할 때 부가가치세를 이미 부담하였으므로 해당 거래에서는 면세를 적용받는다. 자동차해체재활용업자는 폐차 요청된 자동차를 취득하여 분해·해체과정을 거쳐 재활용품인 중고부품을 공급하는데, 판매단계에 과세가 되므로 누적효과와 환수효과가 발생한다. 조세특례제한법 시행령에서는 매입세액으로 의제하여 공제받을 수 있는 재활용폐자원 범위를 폐차 요청된 자동차의 분해·해체과정에서 발생하는 재활용품(폐기 완료된 자동차의 고철, 폐비철금속류, 폐타이어, 폐유 등)으로 규정하고 있다(제110조 제4항). 자동차해체재활용업의 주된 영업활동은 폐차 요청된 자동차를 매입하여 법에서 규정한 재활용폐자원을 공급하는 사업이 주된 영업활동이며, 법에서 정한 재활용폐자원을 매입하여 제조·가공·판매하는 사업에 해당하지 않는다. 즉 현행 법률에서는 부가가치세 납부세액을 계산할 때 전단계세액공제방식이 정상적으로 적용되지 않고 있다. 따라서 법률을 개정하여 생산 활동의 주된 원재료인 폐차 요청된 자동차를 취득하는 단계에서 의제매입세액공제를 적용받을 수 있도록 해야 한다.

자동차해체재활용업자는 부가가치세 신고를 할 때 폐차 요청된 자동차의 모든 매입내역을 국세청에 보고하고 있다. 자동차해체재활용업자는 사업자와의 취득거래는 세금계산서 수수를 통해 보고하고, 간이과세자와 개인 등 비사업자와의 취득거래는 재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서(차주명, 주민등록번호, 차량번호, 매입금액 등)를 제출하여 보고한다. 국세청은 보고받는 자료로 차량등록사업소의 차량말소정보와 대사가 가능하므로 다른 재활용폐자원업과는 달리 거래증빙의 확보가 가능하다. 따라서 자동차해체재활용업을 다른 재활용폐자원업과 구분하여 폐차 요청된 자동차의 취득단계에서 의제매입세액을 공제하는 전단계세액공제방식을 적용하는 것이 가능하다.

2. 매입세액공제 대상 사업자의 범위 포함여부

조세특례제한법에서는 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례를 규정하고 있어 사업자는 세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자 등으로부터 재활용폐자원 등을 취득하여 제조 또는 가공하거나 공급하면 재활용폐자원은 103분의 3, 중고자동차는 110분의 10을 적용하여 매입세액으로 공제받는다(제108조 제1항). 같은 법 시행령 제110조 제3항에서는 매입세액공제를 받을 수 있는 사업자 범위를 다음과 같이 규정하고 있다.

〈조세특례제한법 시행령 제110조 : 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례〉

③ 법 제108조의 규정에 의하여 매입세액공제를 받을 수 있는 사업자의 범위는 다음과 같다.
(98.12.31. 개정)

1. 「폐기물관리법」에 의하여 폐기물중간처리업 허가를 받은 자(폐기물을 재활용하는 경우에 한한다) 또는 폐기물재활용 신고를 한 자(2005.2.19. 법령개정)

2. 「자동차관리법」에 따라 자동차매매업 등록을 한 자(2010.2.18. 개정)
3. 「한국환경공단법」에 따른 한국환경공단(2009.12.24. 개정)
4. 제4항 제2호의 중고자동차를 수출하는 자(2010.2.18. 개정)
5. 기타 재활용폐자원을 수집하는 사업자로서 기획재정부령이 정하는 자(2006.2.9. 개정 ; 2008. 2.29. 직제개정)

조세특례제한법 시행령 제110조 제3항 각호의 사업자 범위에서는 자동차해체재활용업이 열거되어 있지 않다. 제5호 규정에 따라 기획재정부령이 정하는 자를 규정한 같은 법 시행규칙 제50조 제1항의 “재생재료의 수집 및 판매를 주된 사업으로 하는 자”로 간주하여 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례를 적용받고 있다. 자동차해체재활용업은 자동차 등록원부에 등록된 차량 중 폐차 요청된 자동차를 매입대상으로 하는데, 자동차해체재활용업자는 요청 받은 자동차에서 재사용 가능한 부품의 회수 및 폐차를 수행하므로 재생재료(재생차량)에 해당하지 않는다. 따라서 현행 조세특례제한법 시행령 제110조에서 규정하고 있는 사업자 범위에서 제외된 것이다. 동 시행령 제3항을 개정하여 “「자동차관리법」에 따라 자동차해체재활용업 등록을 한 자”를 추가하여 부가가치세 매입세액 공제특례를 적용받을 수 있는 법률 근거를 명확하게 해야 한다.

3. 폐차 요청된 자동차의 재활용폐자원 등 해당여부

조세특례제한법 시행령 제110조 제4항에서는 의제매입세액공제를 받을 수 있는 재활용폐자원과 중고자동차의 범위를 열거하고 있다. 재활용폐자원으로는 고철, 폐유리, 폐지, 폐합성고무, 폐합성수지, 폐건전지, 폐금속캔, 폐타이어, 폐비철금속류, 폐유, 폐섬유 등을 열거하고 있고, 중고자동차는 자동차관리법에 따른 자동차 중 중고자동차로 규정하고 있다.

- 〈조세특례제한법 시행령 제110조 : 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례〉
- 법 제108조의 규정에 따라 매입세액공제를 받을 수 있는 재활용폐자원 및 중고자동차(이하 이 조에서 “재활용폐자원 등”이라 한다)의 범위는 다음과 같다. (2010.2.19. 개정)
1. 재활용폐자원 : 고철, 폐유리, 폐지, 폐합성고무, 폐합성수지, 폐건전지, 폐금속캔, 폐타이어, 폐비철금속류, 폐유, 폐섬유
 2. 자동차관리법에 따른 자동차 중 중고자동차 (이하 생략)

조세특례제한법 기본통칙 108-110...3에서는 자동차관리법에 따른 자동차 중 중고자동차의 범위를 자동차의 제작 조립 또는 수입을 한 자로부터 자동차를 취득한 때부터 사실상 그 성능을

유지할 수 없을 때까지의 자동차라고 규정하고 있다. 여기에서 “사실상 그 성능을 유지할 수 없을 때까지의 자동차”란 자동차해체재활용업자가 폐차 요청된 자동차를 인수하여 등록말소를 한 이후 자동차관리법 제2조 제5호에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차의 장치를 해체하여 자동차로서의 성능을 유지할 수 없도록 압축·파쇄 또는 절단할 때까지의 자동차, 즉 폐차의 실행 직전까지 자동차를 중고자동차의 범위로 정하고 있다.

〈조세특례제한법 기본통칙 108-110…3 재활용폐자원 매입세액공제대상 중고자동차 범위〉

영 제110조 제4항 제2호에서 규정하는 「자동차관리법」에 따른 중고자동차란 자동차의 제작 조립 또는 수입을 한 자로부터 자동차를 취득한 때부터 사실상 그 성능을 유지할 수 없을 때까지의 자동차를 말한다. (2011.2.1. 개정)

조세특례제한법 기본통칙 108-110…2 및 집행기준에서는 재활용폐자원으로 규정되어 있는 품목 중 부가가치세 매입세액으로 공제가 가능한 고철·폐비철금속류의 범위를 파손, 절단 그 밖의 사유로 원래의 용도대로 사용할 수 없는 것으로 정하고 있다.

〈조세특례제한법 기본통칙 108-110…2 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액공제 특례 적용대상 고철·폐비철금속류의 범위〉

재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액이 공제되는 고철·폐비철금속류란 파손, 절단 그 밖의 사유로 원래의 용도대로 사용할 수 없는 것을 의미하므로 물품이 본래 용도대로 재사용이 가능한 것이라면 법 제108조에 따른 매입세액 공제를 받을 수 있는 재활용폐자원에 해당되지 아니한다. (2011.2.1. 개정)

이상을 종합하면, 조세특례제한법 시행령 제110조 제4항에서 재활용폐자원 및 중고자동차의 범위를 규정하고 기본통칙 및 집행기준으로 세부사항을 정하고 있다. 자동차해체재활용업은 폐차 요청된 자동차를 매입하여 재활용폐자원(폐기 완료된 자동차의 고철, 폐비철금속류, 폐유리, 폐타이어 등)을 생산·공급하는 사업이 주된 영업활동이다. “폐차 요청된 자동차”는 조세특례제한법 시행령 제110조 제4항 제1호에 규정한 재활용폐자원 범위에 해당하지 않으며, 차량소유자가 폐차 요청을 철회하면 중고자동차 본래 용도로 사용할 수 있으므로 재활용폐자원에 해당하지 않는다. 반면 자동차해체재활용업자가 매입대상으로 하는 “폐차 요청된 자동차”는 자동차 등록원부에 등록된 운행 중인 차량에 해당하여 조세특례제한법 통칙 108-110…3 에서 정하고 있는 “자동차를 취득한 때부터 사실상 그 성능을 유지할 수 없을 때까지의 자동차”인 중고자동차의 범위에 포함된다. 즉, 폐차 요청된 자동차는 같은 법 시행령 제110조 제4항 제2호에서 정하고

있는 중고자동차에 해당한다.

국세청은 예규를 통해 자동차폐차업을 영위하는 사업자가 폐차를 폐비철금속류와 고철로 분리하여 판매하면 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액공제 특례를 적용받을 수 있다고 해석하고 있다(부가 46015-1039, 1999.4.10.). 자동차관리법 제2조 제5호에 “폐차란 국토교통부령으로 정하는 자동차의 장치를 해체하여 그 성능이 유지될 수 없도록 압축·파쇄 또는 절단하거나, 자동차를 해체하지 아니하고 바로 압축·파쇄 하는 것을 말한다.”라고 규정하고 있다. 같은 법 제2조 제9호에는 “자동차해체재활용업은 폐차 요청된 자동차의 인수, 재사용 가능한 부품의 회수, 폐차 및 그 말소등록신청의 대행을 업으로 한다.”라고 기술하고 있다. 즉 국세청은 “자동차를 취득한 때부터 사실상 그 성능을 유지할 수 없을 때까지의 자동차”인 중고자동차 여부를 판단할 때 ‘폐차 요청된 자동차’와 ‘폐차’를 구분하지 못하여 자동차해체재활용업을 자동차폐차업으로 혼동하고 있다.

자동차해체재활용업자가 간이과세자와 개인 등으로부터 폐차 요청을 받아 자동차를 취득할 때 법률상 미비점으로 의제매입세액공제 특례제도를 적용받지 못하고 있다. 즉, 국세청 예규(부가 46015-1039, 1999.4.10.)로 자동차폐차업은 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액공제 특례를 적용받을 수 있다고만 해석하여 적용하고 있다. <그림 1>과 <그림 2>에서 살펴보면 듯이 자동차해체재활용업은 폐차 요청된 중고자동차를 취득하여 자원순환사업을 영위하고, 자동차매매업은 중고자동차를 취득하여 매매사업을 수행한다는 차이만 있다. 자동차해체재활용업과 자동차매매업은 모두 세금계산서를 발급할 수 없는 자로부터 중고자동차를 취득하므로 경제 적 실질은 동일하다. 따라서 국세청 예규는 잘못된 해석이라 할 수 있다.

IV. 개선방안 및 효과

1. 조세특례제한법 개선방안

조세특례제한법은 조세의 감면 또는 중과 등 조세특례와 이의 제한에 관한 사항을 규정하여 과세의 공평을 기하고 조세정책의 효율적인 수행을 목적으로 한다. 자동차해체재활용업에 대한 매입세액공제 특례제도는 부가가치세의 원리인 전단계매입세액공제를 허용하는 것은 논리적으로 문제는 없으나, 거래 불투명성으로 인한 거래 왜곡유인에 대해서는 적절한 관리대책이 필요하다. 부가적으로 재활용 활성화라는 목적에서 부가가치세제상 매입세액공제 특례를 이용하는 방식이 적절하다. 즉, 재활용 활성화라는 목적에서 정부 개입이 타당한데, 폐자동차의 부품을 재활용하므로 적극적으로 매립·소각되는 폐자원의 양을 줄이고 자원소비를 감소시키는 긍정적인 효과가 있기 때문이다. 그럼에도 불구하고 현행 조세특례법이 미비하므로 이에 대한 개선방안이

필요하다.

첫째, 조세특례제한법 시행령 제110조 제4항에서는 재활용폐자원 범위를 규정하고 있는데, 자동차해체재활용업을 다른 재활용폐자원업과 구분하여 폐차 요청된 자동차의 취득단계에서 의제매입세액을 적용받을 수 있도록 해야 한다. 자동차해체재활용업자는 부가가치세 신고를 할 때 폐차 요청된 자동차의 모든 매입내역을 국세청에 보고해야 한다. 즉, 사업자와의 취득거래는 세금계산서 수수를 통해 보고하고, 비사업자와의 취득거래는 재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제신고서를 제출하여 보고한다. 국세청은 이렇게 보고받은 자료로 차량등록사업소의 차량 말소정보와 대사할 수 있으므로 다른 재활용폐자원업과는 달리 거래증빙의 확보가 가능하다. 따라서 자동차해체재활용업을 다른 재활용폐자원업과 구분하여 폐차 요청된 자동차의 취득단계에서 의제매입세액을 공제받는 전단계세액공제방식을 적용받을 수 있도록 해야 한다. 조세특례제한법 시행령 제110조 제3항 제2호에 규정되어 있는 사업자의 범위를 “자동차관리법에 따라 자동차매매업 등록을 한 자”에서 “자동차관리법에 따라 자동차매매업 및 자동차해체재활용업 등록을 한 자”로 하여 <표 5>와 같이 명확하게 개정하여야 한다.

<표 5> 조세특례제한법 시행령 개정(안)

현 행	개 정 안
제110조(재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례) ①~② (생략) ③ 법 제108조의 규정에 의하여 매입세액공제를 받을 수 있는 사업자의 범위는 다음과 같다. 1. 폐기물관리법에 의하여 폐기물중간처리업허가를 받은 자(폐기물을 재활용하는 경우에 한한다) 또는 폐기물재활용신고를 한 자. 2. <u>자동차관리법에 따라 자동차매매업등록을 한 자.</u> 3. 한국환경공단법에 따른 한국환경공단 4. 제4항 제2호의 중고자동차를 수출하는 자 5. 기타 재활용폐자원을 수집하는 사업자로서 기획재정부령이 정한 자.	제110조(재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례) ①~② (생략) ③ 법 제108조의 규정에 의하여 매입세액공제를 받을 수 있는 사업자의 범위는 다음과 같다. 1. (현행과 같음) 2. <u>자동차관리법에 따라 자동차매매업 및 자동차해체재활용업 등록을 한자.</u> 3.~5. (현행과 같음)

둘째, 부가가치세 납부세액을 계산할 때 적용하는 전단계세액공제방식이 법률에 따라 정상적으로 작동할 수 있고, 의제매입세액공제 특례제도의 입법취지에 부합하기 위해서는 환수효과와 누적효과도 제거되어야 한다. 즉, 해당 산업의 경제적 실질을 제대로 반영하기 위해서는 2018년 12월 31일로 일몰되는 조세특례제한법 제108조 제1항을 <표 6>과 같이 중고자동차에 “자동차

관리법 제13조 제1항 제1호에 따라 자동차해체재활용사업자가 인수한 자동차를 포함한다.”를 추가하여 보다 명확하게 개정하고 그 기간을 연장해야한다.

〈표 6〉 조세특례제한법 제108조 개정(안)

현 행	개 정 안
제108조(재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례)	제108조(재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제특례)
① 재활용폐자원 및 중고자동차를 수집하는 사업자가 세금계산서를 발급할 수 없는 자 등 대통령령으로 정하는 자로부터 <u>재활용폐자원을 2018년 12월 31일까지, 중고자동차를 2018년 12월 31일까지</u> 취득하여 제조 또는 가공하거나 이를 공급하는 경우에는 취득가액에 다음 각 호의 값을 곱하여 계산한 금액을 「부가가치세법」 제37조 제1항 및 같은 법 제38조에 따라 매출세액에서 매입세액으로 공제할 수 있다.	① ----- ----- -----재활용폐자원을 <u>2020년 12월 31일까지, 중고자동차(자동차관리법 제13조 제1항 제1호에 따라 자동차해체재활용사업자가 인수한 자동차를 포함한다.)를 2020년 12월 31일까지</u> ----- -----.
1. 재활용폐자원 : 103분의 3. 다만, 2014년 1월 1일부터 2015년 12월 31일까지 취득하는 경우에는 105분의 5로 한다.	1. (현행과 같음)
2. 중고자동차 : 110분의 10	2. (현행과 같음)
②~③ (생략)	②~③ (현행과 같음)

셋째, 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률에 따르면 자동차 재활용업자(자동차해체재활용업, 자동차파쇄재활용업, 자동차파쇄잔재물재활용업, 폐가스류 처리업)는 폐자동차의 95% 이상을 의무재활용해야 한다. 자동차해체재활용업은 자동차 재활용 흐름의 가장 상위에 위치한 업종으로 폐차 요청된 자동차의 정밀한 분해·해체 작업은 의무재활용률 달성에 핵심적이다. 이를 위하여 자동차해체재활용업자의 재활용처리를 위한 경제적 부담을 경감시켜 주어야 한다. 또한 자동차해체재활용업자는 자동차등록원부에 등록된 폐차 요청된 자동차를 매입대상으로 하기 때문에 매입처를 분명히 하도록 하는 의제매입세액공제의 입법취지에도 부합한다. 이에 폐차 요청된 자동차를 다른 재활용폐자원과 분리하여 매입형태가 유사한 자동차매매업과 동일하게 매입세액공제율을 110분의 10으로 상향해야 한다. 매입세액공제율을 인상하면 국내 자동차해체재활용업자의 경제적 부담을 완화할 수 있고 자동차 자원의 선순환체계를 구축할 수 있다.

2. 업계에 미치는 영향

유럽연합(EU)은 2002년부터 폐자동차의 재활용 규정 및 자동차 내 유해물질 사용규제 등을 포함한 ‘폐자동차 처리지침’(ELV : End of Life Vehicles)에 근거하여 회원국마다 자동차 재활용에 대한 자국법의 제정을 촉구하였다. 일본, 중국 등 주요 국가들도 유사한 법률을 제정·운영하고 있다. 우리나라도 세계적인 추세에 따라 2007년 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률을 제정하고, 폐자동차의 효과적인 재활용을 위해 환경정보장제를 통한 사전예방규정과 사후관리규정으로 규제·관리하고 있다.

자동차 재활용은 환경정보장제의 사후관리규정에 해당되어 우리나라는 2009년부터 2014년까지 폐차 대당 중량기준 85% 이상, 2015년부터는 95%까지 재활용의무비율을 높였다. 한국환경공단의 자동차 재활용실적에 따르면 재활용률은 2014년 88.7%, 2015년 89%, 2016년 88.8%로 2015년부터 적용되는 재활용의무비율인 재활용률 95%에 미치지 못하는 것으로 나타났다(한국환경공단 2017).

폐자동차의 재활용에 대한 경제성을 분석한 이희선 외 3인(2015)의 연구에 따르면 폐차 요청된 자동차를 취득하는 단계에서 소비자에게 지불하는 매집비용이 높아 해체재활용 단계에서 인력 및 작업시간을 최소화하고 있다. 즉, 높은 매집비용 때문에 생산한 탈거부품의 재사용 및 단순 물질재활용만으로는 경제성이 높지 않아 국가적 재활용의무비율인 95%를 달성하는데 큰 장애요인으로 작용한다고 주장하였다.

본 연구에서 제안한 조세특례제한법 개정안은 폐차 요청된 자동차의 취득원가를 낮추는 효과가 있고, 해체재활용 단계에서 인력 및 작업시간을 더 투입할 수 있는 유인으로 작용하여 국가적 재활용의무비율인 재활용률 95% 달성에 기여할 것으로 판단한다.

V. 결 론

유럽연합은 2002년부터 폐자동차 처리지침에 근거하여 회원국이 자동차 재활용법을 제정하도록 촉구하고 있으며, 일본, 중국 등 주요 국가들도 유사한 법률을 제정·운영하고 있다. 우리나라도 이러한 세계적인 추세에 따라 2007년부터 폐자동차의 효과적인 재활용을 위해 환경정보장제를 통한 규정으로 규제·관리하고 있고, 의제매입세액공제를 적용하고 있다. 그러나 조세특례제한법의 미비로 세액감면이 소멸되거나 중복되어 환수효과 또는 누적효과가 발생하여 자동차해체재활용업의 활성화를 위한 충분한 지원을 하지 못하고 있다.

본 연구는 자동차해체재활용업에 적용되는 의제매입세액공제제도의 문제점을 파악하고 이에 대한 법률개선방안 도출을 목적으로 한다. 이를 위하여 조세특례제한법 규정의 미비점을 살펴보

았으며, 자동차해체재활용업을 영위하고 있는 I업체를 사례연구의 대상으로 자동차매매업과의 공제세액의 차이를 살펴보았다. 본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 자동차해체재활용업은 자동차매매업과 동일한 자동차관리사업자의 지위에 있으며, 자동차의 분해 및 해체과정이 있다는 점을 제외하고는 업무내용이 거의 유사하다. 그럼에도 불구하고 자동차해체재활용업과 중고자동차매매업에 적용되는 의제매입세액공제율은 각각 3/103과 10/110으로 달리 적용하고 있다. 본 연구에서는 자동차해체재활용업을 영위하는 I업체의 세금계산서를 발급하여 교부할 수 없는 자로부터 폐차 요청된 자동차 취득 비율과 대당 평균 취득금액, 2017년 전국 폐차대수를 이용하여 전국규모 자동차해체재활용 의제매입세액 공제대상 매입금액을 추산하여 의제매입세액 공제효과를 추산하였다. 분석한 결과에 따르면, 조세특례제한법상 자동차해체재활용업자가 인수한 자동차를 재활용폐자원이 아닌 중고자동차로 분류하면 전국 부가가치세 납부세액의 차이금액은 141억 1,711만원이고, 개별기업 당 차이금액은 2,736만원으로 나타났다.

둘째, 조세특례제한법 시행령 제110조 제4항에서는 재활용폐자원 범위를 규정하고 있는데, 자동차해체재활용업을 다른 재활용폐자원업과 구분하여 폐차 요청된 자동차의 취득단계에서 의제매입세액을 적용받을 수 있도록 해야 한다. 자동차해체재활용업자는 사업자와의 취득거래는 세금계산서 수수를 통해, 비사업자와의 취득거래는 재활용폐자원 및 중고자동차 매입세액 공제 신고서의 제출을 통해 국세청에 보고한다. 국세청은 이러한 자료로 차량등록사업소의 차량말소 정보와 대사할 수 있으므로 자동차해체재활용업을 다른 재활용폐자원업과 구분하여 폐차 요청된 자동차의 취득단계에서 의제매입세액을 공제받을 수 있도록 해야 한다.

셋째, 의제매입세액공제 특례제도의 입법취지에 부합하기 위해서는 환수효과와 누적효과도 제거되어야 한다. 이를 위하여 2018년 12월 31일로 일몰되는 조세특례제한법 제108조 제1항을 명확하게 개정하고 그 기간을 연장해야한다.

넷째, 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률에 따르면 자동차 재활용업자(자동차해체재활용업, 자동차파쇄재활용업, 자동차파쇄잔재물재활용업, 폐가스류 처리업)는 폐자동차의 95% 이상을 의무재활용해야 한다. 이러한 의무재활용률을 달성하기 위해서는 자동차해체재활용업자의 재활용처리를 위한 경제적 부담을 경감시켜 주어야 하므로, 매입형태가 유사한 자동차매매업과 동일하게 매입세액공제율을 110분의 10으로 상향해야 한다. 매입세액공제율을 인상하면 국내 자동차해체재활용업자의 경제적 부담을 완화할 수 있고 자동차 자원의 선순환체계를 구축할 수 있다.

본 연구에서는 실제 자동차해체재활용업을 영위하고 있는 I업체의 자료를 이용하여 자동차해체재활용업계 전체의 의제매입세액 공제대상을 추산하였고, 업무흐름이 유사한 자동차매매업에 비해 의제매입세액 공제율을 다르게 적용받아 발생하는 세액차이를 제시하여 업계에 미치는 영향을 파악하였다는 점에서 공헌점이 있다.

참고문헌

- 김인식·김종민. 2010. “부가가치세 환수효과와 누적효과 개선에 관한 연구”. 세무회계연구 제 27권 : 25-50.
- 박병형·정남기. 2011. “음식업자에 대한 의제매입세액공제제도의 적정성에 관한 연구”. 질서경제저널 제14권 제4호 : 39-54.
- 부가가치세법
- 안창남. 2002. “재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액 공제방법 개선방안 연구”. 조세학술논집 제18권 : 41-60.
- 이희선·주현수·조지혜·이정민. 2015. “폐자동차의 자원순환 고도화 방안을 위한 폐자원 및 잔재물 흐름분석”. 한국환경정책·평가연구원 연구보고서.
- 전병목·류덕현. 2016. “2016 조세특례 심층평가(V) : 재활용폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액공제 특례”. 기획재정부·한국조세재정연구원 : 1-166.
- 자동차관리법
- 전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률.
- 정지선·여은정·최천규. 2008. “재활용관련 조세지원제도에 관한 연구 : 의제매입세액공제와 마진과세 제도를 중심으로”. 세무와회계저널 제9권 제1호 : 145-173.
- 조세특례제한법
- 최명근·나성길. 2007. “부가가치세법론”. 세경사.
- 한국자동차해체재활용업협회. 2018. “2017년 폐차통계자료”.
- 한국환경공단. 2017. “연도별 폐자동차 재활용 실적”.
- I 업체. 2014, 2015, 2016, 2017. “부가가치세신고서 및 폐차실적”.

Problems and Improvement of Deemed Input Tax for Automobile Dismantlement Recycling Business

Kim, Dae Bong* · Kim, Han Soo**

〈Abstract〉

This study investigates the problems of deemed input tax applied to automobile dismantlement recycling business and suggests legal amendments. This study examines the deficiencies of the Tax Exemption Restriction Act and examines the differences in the amount of tax deductions from the automobile dealers as a case study of the company I operating the automobile dismantlement recycling business. The results of this study are as follows.

First, in this study, we estimate the difference in the amount of tax when a used automobile acquired by an automobile dismantlement recycling business is classified as the used automobile sales business. The difference amount of the VAT is 14,117,111 thousand won, and the amount per company is 27,360 thousand won.

Second, Tax Reduction and Exemption Control Act stipulates the scope of recycled waste resources. The automobile dismantlement recycling business submits data on acquisition transactions with non-entrepreneurs to the National Tax Service. Therefore, differentiated from other recycling businesses, the purchase tax amount of the agenda should be applied at the acquisition stage of the used automobile.

Third, in order to eliminate the effects of redemption and accumulation effects, the provisions of deemed input tax dated December 31, 2018 shall be specifically revised and extended.

Fourth, the automobile dismantlement recycling industry should raise the deduction rate of deemed input tax to 10/110, the same as the automobile sales business.

This study has contributed in that it estimated the target deemed input tax target of automobile dismantlement recycling industry as a whole by using the data of company I.

〈Key words〉 Automobile Dismantlement Recycling Business, Value Added Tax, Redemption Effect, Accumulation Effect, Deemed Input Tax.

* Ph.D in Business Administration, SJD Student, Law School, Chung Ang University, garagara1306@naver.com, First Author

** Associate Professor, Dept. of Business Administration, Kyonggi University, kimhansoo@kgu.ac.kr, Corresponding Author