제418회국회(정기회)
제7차기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

▣ 윤준병의원 대표발의(의안번호 제3126호)

2024. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 이정은

목 차

Ⅰ. 개요 ····· 1

Ⅱ. 주요 내용별 검토 ····· 2

1. 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면특례의 적용기한 연장 및 하이브리드자동차에 대한 감면한도 축소(윤준병의원안) ····· 2

Ⅰ. 개요

1. 윤준병의원 대표발의안(의안번호 제3126호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 윤준병의원 등 14인

(2) 제 안 일 : 2024. 8. 23.

(3) 회 부 일 : 2024. 8. 26.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 환경친화적 자동차의 보급을 확대하기 위해 하이브리드자동차, 전기자동차, 수소전기자동차에 대하여 개별소비세를 감면하도록 한 조세 특례 규정을 두고 있으나, 모두 2024년 12월 31일자로 일몰이 예정되어 있음.

하지만 환경친화적 자동차의 누적등록률이 2024년 상반기 기준 전체 자동차 대비 9.2%에 불과한 수준이고, 수소자동차의 2023년 등록대수는 전년 대비 54.64% 감소한 4,635대에 그침. 이런 상황에서 관련 세제 혜택이 일몰될 경우, 환경친화적 자동차의 보급 확산이 지연되고 관련 산업이 위축될 우려가 있음.

이에 환경친화적 자동차 등에 대한 개별소비세 감면 특례를 2029년 12월 31일까지 5년간 연장함으로써 미래차로의 산업 전환을 지속적으로 촉진하려는 것임(안 제109조제3항 등).

Ⅱ. 주요 내용별 검토

1. 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면특례의 적용기한 연장 및 하이브리드자동차에 대한 감면한도 축소(엄태영의원안, 조지연의원안, 조인철의원안, 윤준병의원안, 김주영의원안, 정태호의원안, 정부안)

현 행	개정안
□ 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면(제109조)	□ 적용기한 연장 및 하이브리드차 감면한도 축소
○ 적용대상 - 하이브리드자동차, 전기자동차, 수소전기자동차	○ (현행과 같음)
○ 감면한도 - 하이브리드자동차: 대당 100만원 - 전기자동차: 대당 300만원 - 수소전기자동차: 대당 400만원	○ 감면한도 축소(정태호의원안, 정부안) - 하이브리드자동차: 대당 70만원 - 전기자동차: (현행과 같음) - 수소전기자동차: (현행과 같음)
○ 적용기한 - 2024년 12월 31일	○ 적용기한 - 2026년 12월 31일(엄태영·정태호의원안, 정부안) - 2027년 12월 31일(김주영의원안) - 2028년 12월 31일(조지연·조인철의원안) - 2029년 12월 31일(윤준병의원안)

* 엄태영의원안 2024. 6. 14. 발의(의안번호 476), 조지연의원안 2024. 7. 18. 발의(의안번호 1911), 조인철의원안 2024. 7. 18. 발의(의안번호 1932), 윤준병의원안 2024. 8. 23. 발의(의안번호 3126), 김주영의원안 2024. 10. 22. 발의(의안번호 4815), 정태호의원안 2024. 10. 28. 발의(의안번호 4975), 정부안 2024. 9. 2. 제출(의안번호 3522)

□ 7건의 개정안은 ① 하이브리드자동차, 전기자동차 및 수소자동차(이하 “환경친화적 자동차”라 함)에 대한 개별소비세 감면특례의

적용기한을 연장하고, ② 하이브리드자동차에 대한 감면특례의 한도를 축소하려는 것으로,

구체적으로는, 엄태영의원안·정태호의원안과 정부안은 동 특례의 적용기한을 2024년 12월 31일에서 2026년 12월 31일까지 2년 연장, 김주영의원안은 2024년 12월 31일에서 2027년 12월 31일까지 3년 연장, 조지연의원안과 조인철의원안은 2024년 12월 31일에서 2028년 12월 31일까지 4년 연장, 윤준병의원안은 2024년 12월 31일에서 2029년 12월 31일까지 5년 연장하는 한편,

정태호의원안과 정부안은 하이브리드자동차에 대한 감면한도를 대당 100만원에서 대당 70만원으로 축소하려는 것임.

□ 「조세특례제한법」 제109조에 따른 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면특례 제도는 환경친화적 자동차의 보급을 활성화하기 위하여 2009년 하이브리드자동차를 대상으로 신설되었고, 2012년에는 전기자동차, 2017년에는 수소자동차가 동 제도에 포함됨.

개별소비세의 감면한도는 하이브리드자동차와 수소자동차의 경우 신설 당시부터 현재까지 각각 100만원과 400만원으로 유지되고 있고, 전기자동차는 도입 당시 200만원이었으나 2018년부터 300만원으로 상향되었음.

[환경친화적 자동차 개별소비세 감면 제도]

구 분	하이브리드차	전기차	수소전기차
현행 개별소비세 감면한도 (교육세, 부가가치세 포함 시)	100만원 (143만원)	300만원 (429만원)	400만원 (527만원)
적용기간	2009. 1. 1. ~ 2024. 12. 31.	2012. 1. 1. ~ 2024. 12. 31.	2017. 1. 1. ~ 2024. 12. 31.

주) 개별소비세액의 30%만큼 교육세 부과(surtax)

가. 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면특례의 적용기한 연장(엄태영의원안, 조지연의원안, 조인철의원안, 윤준병의원안, 김주영의원안, 정태호의원안, 정부안)

□ 7건의 개정안은 하이브리드자동차, 전기자동차 및 수소자동차(이하 "환경친화적 자동차"라 함)에 대한 개별소비세 감면특례의 적용기한을 연장하려는 것으로,

엄태영의원안·정태호의원안 및 정부안은 2년 연장, 김주영의원안은 3년 연장, 조지연의원안과 조인철의원안은 4년 연장, 윤준병의원안은 5년 연장하려는 내용임.

□ 7건의 개정안을 통해 환경친화적 자동차의 보급을 확대함으로써 탄소중립[1] 달성에 기여할 수 있다는 점에서는 긍정적인 취지가 있는 것으로 보임.

우리나라는 2050년까지 탄소중립 달성을 목표로 설정하고 화석연료 중심의 에너지 공급체계를 재생에너지로 전환하려고 노력하고 있는데, 2023년 12월말 기준 환경친화적 자동차의 보급현황은 총 198만 6,422대로 전체 승용차 대비 9.3% 수준이나 매년 그 비중이 꾸준히 증가하고 있는 추세임.

1) 인간 활동에 의한 온실가스 배출을 최대한 줄이고, 남은 온실가스는 산림 등을 통한 흡수 또는 이산화탄소의 포집 등을 통한 제거를 실시하여 실질적인 배출량이 0(Zero)가 되도록 하는 것으로서, 배출되는 탄소와 흡수되는 탄소량을 같게 하여 탄소의 순배출이 0이 되게 하는 것으로, 이에 탄소 중립을 넷-제로(Net-Zero)라 부름.(출처: 대한민국 정책브리핑, 2020.12.22.)

[환경친화적 자동차 누적 등록 현황(승용차 기준)]

(단위: 대, %)

연도	하이브리드차 (A)	전기차 (B)	수소전기차 (C)	환경친화적 자동차 (A+B+C)		전체 승용차
					비중	
2016	232,996	10,771	87	243,854	1.4	17,338,160
2017	313,578	24,907	170	338,655	1.9	18,034,540
2018	404,759	55,417	891	461,067	2.5	18,676,924
2019	505,711	87,926	5,068	598,705	3.1	19,177,517
2020	674,115	117,616	10,831	802,562	4.0	19,860,955
2021	907,853	185,256	19,270	1,112,379	5.4	20,410,648
2022	1,170,112	303,261	29,337	1,502,710	7.2	20,952,759
2023	1,541,747	411,084	33,591	1,986,422	9.3	21,390,202

주 1) 해당 연도 12월 기준
2) 비중은 전체 승용차 대비 친환경자동차 등록대수임.
자료: 국토교통부, 「자동차 등록현황 보고」(각 연도)

또한, 환경친화적 자동차는 내연기관 자동차에 비해 상대적으로 가격이 높아 소비자 입장에서는 개별소비세 감면과 같은 조세 감면 혜택이 없는 경우 환경친화적 자동차를 선택하기 쉽지 않다는 점에서 동 정책의 필요성이 인정되는 측면이 있음.

참고로 조세특례 심층평가[2]에 따르면, 수송부문의 탄소중립 추진 방안이 환경친화적 자동차의 보급 확대에 의존하고 있는 만큼 내연기관차 대비 환경친화적 자동차의 경쟁력이 확보되는 시점가지는 일정 수준의 지원이 필요하다는 점에서 세 가지 유형의 차량에 대한 개별소비세 감면 제도의 일몰을 연장할 필요가 있다는 점을 언급하고 있음.

2) 2024 조세특례 심층평가, 하이브리드자동차, 전기자동차, 수소전기자동차에 대한 개별소비세 감면, 2024. 9. p.207

□ 다만, 동 감면제도에 따른 2023년도 감면세액은 하이브리드차는 2,740억원, 전기차는 2,580억원, 수소전기차는 178억원으로 총 5,498억원이며, 조세지출의 규모가 매년 증가 추세에 있다는 점을 함께 고려할 필요가 있음.

[친환경자동차에 대한 개별소비세 감면 조세지출 규모]

(단위: 억원)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (전망)	2025 (전망)
하이브리드차	883	750	1,085	1,470	2,740	3,436	3,008
전기차	572	490	700	1,613	2,580	3,622	3,822
수소전기차	69	142	167	208	178	67	70
계	1,524	1,382	1,952	3,291	5,498	7,125	6,900

주) 교육세, 부가가치세를 제외한 개별소비세 감면액임.
자료: 각 연도별 조세지출예산서(기획재정부)

□ 한편, 적용기한의 적정 수준에 대해서는, ① 적용기한을 길게 연장하는 경우 조세특례에 대한 법적 안정성을 제고하고 국민의 기대이익을 보호할 수 있다는 점과, ② 적용기한을 짧게 연장하는 경우 조세특례에 대한 주기적·지속적 점검이 가능하다는 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5160

나. 하이브리드자동차에 대한 감면한도의 축소(정태호의원안, 정부안)

□ 2건의 개정안은 하이브리드자동차에 대한 감면한도를 대당 100만원에서 70만원으로 축소하고, 전기차와 수소차는 대당 300만원과 400만원의 감면한도를 현행과 동일하게 유지하려는 것임.

2022년 2월에 발표된 「저공해차 분류체계 개편 및 세제지원 조정방안」[3]에 따르면 정부는 하이브리드차의 온실가스 저감효과, 가격경쟁력 등을 고려해 2025년부터 하이브리드 자동차를 친환경차의 범위에서 제외할 계획임.

또한, 2023년 4월에 발표된 「탄소중립 녹색성장 국가전략 및 제1차 국가 기본계획」[4]에 따르면 무공해차 보급 가속화 및 모빌리티 전반에 대한 친환경화 추진을 위해 수소·전기차의 보급률을 2022년 1.7%(43만대)에서 2030년 16.7%(450만대), 2050년 85%~97%까지 확대하겠다는 계획임.

□ 2건의 개정안은 이러한 계획을 반영하여 하이브리드차에 대한 개별소비세 감면한도를 축소하려는 것으로 보이며, 다음과 같은 정책효과가 기대될 수 있음.

첫째, 수소·전기차에 비하여 친환경성이 상대적으로 낮은 하이브리드차에 대한 지원을 축소하고, 전기차와 수소차에 대한 지원은 동

3) 혁신성장 BIG3 추진회의, 관계부처 합동 (2022. 2.24.)

4) 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제7조에 따른 기본계획, 해당 기본계획 p.198

일하게 유지하여 온실가스 배출량의 상대적 차이에 보다 상응하는 조세유인 체계를 설정함으로써 상대적으로 친환경적인 자동차의 보급을 확대하는 데 기여할 수 있을 것으로 보임.

참고로, 환경부에 따르면 연료공급 단계부터 자동차운행 단계까지의 전(全) 과정에서 자동차 온실가스 배출량을 평가한 결과 전기차 94g/km, 하이브리드차 141g/km, 경유차 189g/km, 휘발유차 192g/km 순으로 나타났음[5].

둘째, 하이브리드차를 환경친화적 자동차에서 제외하거나, 무공해차와 저공해차로 세분하여 세금 감면을 차등하는 등의 국제사례가 증가함을 고려할 필요가 있음.

최근 벨기에, 아일랜드, 오스트리아, 슬로바키아 등은 하이브리드차를 환경친화적 자동차의 지원 대상에서 제외하였고, 덴마크 및 핀란드는 환경친화적 자동차를 무공해차와 저공해차로 세분하여 세금 감면을 차등 적용하고 있음[6].

□ 다만, 2건의 개정안에 대하여 하이브리드차에 대한 개별소비세 감면한도를 축소할 경우, 하이브리드차 구매를 고려했던 소비자들이 전기차 또는 수소차보다는 내연기관차 구매를 선택할 가능성도 배제하기 어렵다는 점을 함께 고려할 필요가 있음.

---

5) 환경부 보도자료(연료별 운행까지 온실가스 전과정 측정 결과, 친환경차 배출량 내연차 절반 수준). 2015. 6.24.
 * 전과정평가(LCA) : 연료공급단계(원유추출, 원유수입, 석유정제, 국내분배) + 자동차운행단계
 * 온실가스 산정기준 : 전력원 기준(석탄 39%, 천연가스 23%, 원자력 29%, 기타 9%)과 자동차 등록대수(2014년 기준) 비율을 적용하여 계산

6) 2024 조세특례 심층평가, 하이브리자동차, 전기자동차, 수소전기자동차에 대한 개별소비세 감면(2024. 9.) p.136

특히, 가격요인 이외에 전기차·수소차의 이용편의성 및 안전성 등이 크게 개선되지 않은 상태에서는 조세유인 변경에 따른 대체효과가 전기차·수소차와 하이브리드차간 보다는 하이브리드차와 내연기관차 간에 발생할 여지도 있을 것으로 보임.

[국내판매용 환경친화적 자동차 및 내연기관차 가격 비교]

(단위: 만원)

구 분	대표 차종	가격
내연기관차	현대 아반떼 가솔린	1,994~2,826
	현대 소나타 가솔린	2,808~3,917
	기아 K5 가솔린	2,784~3,526
	기아 K8 가솔린	3,736~5,055
	제네시스 G80 가솔린	5,890~6,830
하이브리드차	현대 아반떼 하이브리드	2,485~3,161
	현대 소나타 하이브리드	3,187~3,921
	기아 니로 하이브리드	2,757~3,468
	기아 K5 하이브리드	3,183~3,811
	기아 K8 하이브리드	4,372~5,167
	도요타 프리우스 하이브리드	4,630~4,990
전기차	현대 코나 일렉트릭	4,142~5,086
	현대 아이오닉	4,140~4,440
	기아 니로 EV	4,855~5,120
	기아 EV6	5,260~6,242
	기아 EV9	7,337~8,397
	테슬라 모델3	5,199~6,939
수소차	현대 넥소	6,950
	도요타 미라이	가격정보 없음

주: 2024년 9월 자동차 판매가격 기준

문 의 처
02)6788-5160