

지방세특례제한법 일부개정법률안 심사보고서

2024. 12. .

행정안전위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2024년 8월 23일, 윤준병의원 등 14인

나. 회부일자: 2024년 8월 26일

다. 상정 및 의결일자:

제418회 국회(정기회)

제12차 행정안전위원회(2024. 11. 20.) 상정, 제안설명, 검토보고, 대체
토론, 소위원회

제419회 국회(임시회)

제1차 법안심사 제1소위원회(2024. 12. 17.) 상정, 축조심사

제420회 국회(임시회)

제1차 법안심사 제1소위원회(2024. 12. 18.) 상정, 축조심사

제2차 법안심사 제1소위원회(2024. 12. 19.) 상정, 축조심사, 의결(대
안반영폐기)

제1차 행정안전위원회(2024. 12. 23.) 상정, 소위심사보고, 축조심사,
찬반토론, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(윤준병의원)

현행법은 환경친화적 자동차의 보급을 확대하기 위해 하이브리드자동차, 전기자동차, 수소전기자동차와 함께 여객자동차운송사업에 직접 사용하기 위하여 취득한 전기버스 또는 수소전기버스에 대하여 취득세를 감면하는 특례를 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 지방세 특례를 2029년 12월 31일까지 5년간 연장함으로써 미래차로의 산업 전환을 지속적으로 촉진하려는 것임(안 제66조제3항 등).

3. 전문위원 검토보고의 요지

(수석전문위원 유상조)

(1) 하이브리드자동차의 취득세 감면 연장(개정안 제66조제3항)

개정안은 하이브리드자동차에 대한 취득세 감면의 일몰기한을 2027년까지 3년 연장하려는 것임.

정부가 2021년 2월에 발표한 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)에서는 자동차의 총 수명(연료생산, 배터리제조, 주행)을 고려하면 하이브리드자동차도 전기자동차와 유사한 수준의 온실가스 감축효과를 실현 가능한 것을 근거로 하이브리드자동차를 병행보급 필요성을 제시함. 동 계획에서는 정부는 하이브리드 차량의 보급 목표를 2025년 283만대(신차 판매 51%), 2030년 785만대(신차판매 83%)로 설정함.

국토교통부의 자동차등록현황에 따르면, 2024년 9월 기준 하이브리드자동차는 약 188만대가 등록되었음. 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)의 2025년 목표가 150만대를 이미 달성함.

개정안을 통해 하이브리드자동차에 대한 취득세 감면을 연장함으로써 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)에서 2030년 목표로 설정한 400만대를 달성하고, 자동차로 인한 대기오염을 줄이며, 온실가스 배출을 감소시켜 기후변화를 완화하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 감면규모가 지방재정에 미치는 영향을 고려할 필요가 있어 보임.

국회 예산정책처에 따르면, 윤준병(Ⅱ)의원안에 따라 하이브리드 자동차에 대한 취득세 감면의 적용기한을 5년 연장하는 경우 지방세는 2025년에서 2029년까지 5년간 총 2조 2,132억원(연평균 4,426억원) 감소할 것으로 추계됨.

(2) 전기자동차, 수소전기자동차 취득세 감면 연장(개정안 제66조제4항)

개정안은 전기자동차, 수소전기자동차에 대한 취득세 감면의 일몰기한을 2027년까지 3년 연장하려는 것임.

정부가 2021년 2월에 발표한 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)에서는 전기차의 보급 목표를 2025년 113만대, 2030년 300만대로 정하고 있고, 수소차의 보급 목표를 2025년 20만대, 2030년 85만대로 정하고 있음.

국토교통부의 자동차등록현황에 따르면, 2024년 9월 기준 전기차는 약 65만대이고, 수소차는 약 4만대임. 전기차와 수소차는 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)의 2025년 목표인 113만대와 20만대를 2024년 9월 기준으로 달성하지는 못함.

개정안을 통해 전기자동차 및 수소전기자동차에 대한 취득세 감면을 연장함으로써 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)의 2025년 및 2030년 목표로 설정한 대수를 달성하고, 자동차로 인한 대기오염을 줄

이며, 온실가스 배출을 감소시켜 기후변화를 완화하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 감면규모가 지방재정에 미치는 영향을 고려할 필요가 있어 보임.

한편, 개정안에 따른 전기자동차 및 수소전기자동차의 취득세 감면 연장과 관련해서는 지방자치단체가 전기차 및 수소차의 구매보조금을 지급하고 있다는 점도 함께 고려할 필요가 있어 보임. 2024년 기준 지방자치단체가 보조금 지급을 공고한 대수는 전기자동차 134,490대(전기승용차 95,592대, 전기화물차 37,000대, 전기승합차 1,898대)와 수소자동차 6,849대임. 전기자동차 대당 지방자치단체에 따라 150만원에서 1,140만원의 보조금을 지급할 예정이고, 수소자동차에 대해서는 1,000만원에서 1,500만원의 보조금을 지급할 예정임.

국회 예산정책처에 따르면, 윤준병의원안에 따라 전기·수소전기 자동차에 대한 취득세 감면의 적용기한을 5년 연장하는 경우 지방세는 2025년에서 2029년까지 5년간 총 2조 8,859억원(연평균 5,772억원) 감소할 것으로 추계됨.

(3) 여객자동차에 대한 취득세 감면의 일몰기한 연장(개정안 제70조제1항)

개정안은 여객자동차운수사업자가 여객자동차운송사업에 직접 사용하기 위해 취득하는 자동차에 대한 취득세 50% 감면의 일몰기한을 2029년까지 5년 연장하려는 것임(개정안 제70조제1항).

현행 「지방세특례제한법」 제70조제1항은 서민대중교통 지원을 위해 시내버스 등 대중교통운송사업자에 대한 세제지원임¹⁾.

전국버스운송사업조합연합회의 버스통계편람(2023)에 따르면, 2023년 기준 버스운송사업자는 544개가 있으며, 버스 44,284대를 보유하고 있음. 이 중 시내버스는 379개사, 농어촌버스 88개사, 시외버스 66개사, 고속버스 11개사가 있음.

다음으로, 전국개인택시운송사업조합연합회에 따르면, 2024년 5월 기준 전국에 개인택시는 95,416대가 등록되어 있고, 일반택시는 35,426대가 등록되어 총 13만대가 등록되어 있음.

개정안을 통해 여객자동차운송사업자가 시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 시외버스, 일반택시, 개인택시 운송사업에 직접 사용하기 위하여 취득하는 자동차에 대한 취득세 감면의 일몰기한을 연장함으로써 버스 및 택시 업계가 새로운 자동차를 도입할 때 경제적 부담을 완화하여 경영상 비용을 줄이는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 일몰기한과 관련하여서는 「지방세특례제한법」에서 통상적으

1) 구본풍, 현기수, 이광영, 「지방세특례제한법 이론과 실무」(2022년판) 1090면, 삼일인포마인, 2022

로 3년 이내의 기간을 정해왔음을 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

국회 예산정책처에 따르면, 윤준병(Ⅱ)의원안에 따라 여객자동차에 대한 재산세 감면의 적용기한을 5년 연장하는 경우 지방세는 2025년에서 2029년까지 5년간 총 467억원(연평균 93억원) 감소할 것으로 추계됨.

(4) 천연가스 버스에 대한 취득세 감면(개정안 제70조제3항)

개정안은 여객자동차운송사업자가 여객자동차운송사업에 직접 사용하기 위하여 취득한 천연가스 버스에 대한 취득세 75% 감면의 일몰기한을 5년 연장하려는 것임(개정안 제70조제3항).

천연가스 버스는 압축된 천연가스 또는 액화 천연가스 등을 연료로 사용하는 버스로, 기초 상태인 압축 천연가스(CNG)를 원료로 하기 때문에 기존의 차량과 비교했을 때 매연이나 미세먼지가 없고, 소음 발생도 적으며, 일반 경유버스와 비교해서 대기오염물질 발생량이 10% 수준임²⁾.

천연가스 버스는 도심의 대기오염 저감을 위해 2002년부터 보급이 시작되었고, 이후 대기개선 효과를 거두면서 활발하게 보급되었으나³⁾, 2018년 이후 전기버스의 보급이 증가하면서 천연가스 버스의 보급대수는 감소하고 있음⁴⁾.

2) 일진사, 「자동차 용어사전」, 2012

3) 서울특별시의 경우 천연가스 버스 1대당 1,850만 원까지 지원함 (출처: 서울정책아카이브)

개정안을 통해 천연가스 버스에 대한 취득세 75% 감면의 일몰기한을 연장함으로써 버스운송사업자들이 천연가스 버스 도입을 지속적으로 추진하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

일몰기한과 관련하여서는 「지방세특례제한법」에서 통상적으로 3년 이내의 기간을 정해왔음을 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

국회 예산정책처에 따르면, 개정안에 따라 천연가스 버스에 대한 지방세 감면의 적용기한을 5년 연장하는 경우 지방세는 2025년에서 2029년까지 5년간 총 173억원(연평균 35억원) 감소할 것으로 추계됨.

(5) 전기버스, 수소전기버스 취득 시 취득세 감면 연장(개정안 제70조제4항)

개정안은 여객자동차운송사업자가 여객자동차운송사업에 직접 사용하기 위하여 취득한 전기버스, 수소전기버스에 대한 취득세 면제의 일몰기한을 5년 연장하려는 것임(개정안 제70조제4항).

전기버스는 버스 형태의 전기 자동차로 대기오염의 주범인 배기가스가 발생되지 않고⁵⁾, 수소버스는 버스 형태의 수소 자동차로 운전시 오염물질을 배출하지 않음.

개정안을 통해 여객자동차운송사업자가 여객자동차운송사업에 직접

4) 가스신문 2024년 1월 4일 기사 “대기환경 개선 1등 공신 ‘천연가스車’ 토사구팽되나”
동 기사에서는 전기·수소차 일변도인 정부 정책방향 전환하고, 경유버스 대체차가 우선이며, 외국산 저가 전기버스, 보조금 지원 재검토 시급하다는 의견을 제시함.

5) pmg 지식엔진연구소, “시사상식사전”, 박문각

사용하기 위하여 취득한 전기버스, 수소전기버스에 대한 취득세를 감면함으로써 전기버스와 수소전기버스의 도입을 촉진하는데 도움을 줄 수 있을 것으로 보임.

한편, 정부는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제10조⁶⁾ 등에 따라 전기버스 및 수소전기버스 도입 등을 위한 보조금을 지원하고 있는데, 이와 관련해서 지방세 특례를 중복적으로 지원하는 것의 효과성을 검토할 필요가 있어 보임⁷⁾.

일몰기한과 관련하여서는 「지방세특례제한법」에서 통상적으로 3년이내의 기간을 정해왔음을 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

국회 예산정책처에 따르면 개정안에 따라 전기·수소전기버스에 대한 지방세 감면의 적용기한을 5년 연장하는 경우 지방세는 2025년에서 2029년까지 5년간 총 5,821억원(연평균 1,164억원) 감소할 것으로 추계됨.

4. 대체토론의 요지

없 음.

6) 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제10조(환경친화적 자동차의 구매자 및 소유자에 대한 지원) 국가나 지방자치단체는 환경친화적 자동차의 구매자 및 소유자에게 필요한 지원을 할 수 있다.

7) 「지방세특례제한법」 제2조의2(지방세 특례의 원칙) 행정안전부장관 및 지방자치단체는 지방세 특례를 정하려는 경우에는 다음 각 호의 사항 등을 종합적으로 고려하여야 한다.

7. 국가 및 지방자치단체의 보조금 등 예산 지원과 지방세 특례의 중복 최소화

5. 소위원회 심사내용

(소위원장 윤건영)

개정안의 취지를 위원회 대안에 반영하고, 개정안은 본회의에 부의하지 아니하기로 함.

6. 찬반토론의 요지

없 음.

7. 심사결과

대안반영폐기