

자동차 시가표준액의 합리적 산정방안

정연식 (계명대학교 세무학과 교수)

1. 들어가며

자동차 시가표준액은 개인 간 중고차 거래에 대한 취득세 과세표준의 하한선 역할을 한다. 즉, 개인 간 거래로 중고차를 취득하는 경우의 취득세 과세표준은 취득자의 신고가액과 시가표준액 중 큰 금액으로 한다. 따라서 시가표준액이 실거래가액보다 낮다면 취득세 회피를 위한 취득가액 허위 과소신고가 발생할 가능성이 크고, 반대로 시가표준액이 실거래가액보다 높다면 취득세 과세표준이 실거래가액보다도 높은 가액으로 결정되는 문제가 발생하게 된다.

그러므로 자동차 시가표준액은 시세에 어느 정도 근접하는 수준에서 결정되는 것이 합리적이라고 할 것이다. 그런데 현행 자동차 시가표준액은 많은 경우 중고차 시세보다 크게 낮은 수준으로 고시되고 있고, 그 결과 중고차 취득자들의 취득가액 허위과소신고행위가 우리 사회에 만연해 있는 것으로 여겨지고 있다. 이에 본 고에서는 시세보다 낮은 수준으로 고시되고 있는 현행 자동차 시가표준액의 문제점을 고찰해 보고 그 개선방안을 모색해 보고자 한다.

2. 현행 자동차 시가표준액 계산구조

자동차에 대한 시가표준액은 매년 1월 1일 현재 시장·군수가 안전행정부장관이 정하는 기준에 따라 산정하여 도지사의 승인을 받아 결정한다. 시장·군수가 결정하도록 되어 있지만 현실적으로는 각 시장·군수가 안전행정부장관이 정하는 기준을 그대로 수용함으로써 전국적으로 동일한 시가표준액을 고시하고 있다.

현행 자동차 시가표준액은 다음과 같이 기준가격에 경과년수별 잔존가치율을 곱하여 계산한다.

자동차 시가표준액

=

기준가격

×

경과년수별 잔존가치율

위 공식에서 ‘기준가격’이라 함은 자동차 출고 당시의 가액 기준으로서 자동차 형식별 또는 기종별로 고시하고 있다. 한편, ‘경과년수별 잔존가치율(이하 ‘잔가율’이라고도 함)’은 다음 표와 같다.

● <표 1> 비영업용 승용차의 경과년수별 잔가율

구분	내용 년수	경과년수															
		1년 미만	1년	2년	3년	4년	5년	6년	7년	8년	9년	10년	11년	12년	13년	14년	15년
국산 (‘12 이전)	12년	.768	.650	.563	.422	.316	.236	.178	.133	.100	.090	.080	.070	.060			
국산 (‘13 이후)	15년	0.739	0.681	0.577	0.489	0.414	0.351	0.298	0.252	0.214	0.181	0.153	0.130	0.110	0.093	0.079	0.067
외산	15년	0.753	0.685	0.569	0.472	0.391	0.324	0.269	0.223	0.185	0.154	0.127	0.106	0.088	0.073	0.060	0.050

● <표 2> 비영업용 승용차 이외 차량의 경과년수별 잔가율

차 종	용도	내용 년수	경과년수												
			1년 미만	1년	2년	3년	4년	5년	6년	7년	8년	9년	10년	11년	12년
승용차	영업용	4년	0.708	0.562	0.316	0.178	0.100	—	—	—	—	—	—	—	—
승합차	영업용	6년	0.703	0.562	0.464	0.316	0.215	0.147	0.100	—	—	—	—	—	—
	비영업용	12년	0.768	0.650	0.563	0.422	0.316	0.236	0.178	0.133	0.100	0.090	0.080	0.070	0.060
화물차	영업용	6년	0.703	0.562	0.464	0.316	0.215	0.147	0.100	—	—	—	—	—	—
	비영업용	12년	0.768	0.650	0.563	0.422	0.316	0.236	0.178	0.133	0.100	0.090	0.080	0.070	0.060
이륜차	공통	6년	0.703	0.562	0.464	0.316	0.215	0.147	0.100	—	—	—	—	—	—

위의 표에서 ‘경과년수’라 함은 제작년도를 기준으로 한 현재 사용년도 말(12월 31일 기준) 시점에서 차량의 사용년수를 말한다. 예를 들면, 2014년도의 경우 2014년에 제작한 자동차는 경과년수 ‘1년 미만’, 2013년에 제작한 자동차는 ‘1년’, 2012년에 제작한 자동차는 ‘2년’을 각각 적용한다. 따라서 2013년 12월에 제작하고 등록한 자동차를 2014년 1월에 중고자동차로 취득할 경우 경과년수 ‘1년’을 적용하는데 비하여, 2013년 1월에 제작하고 등록한 자동차를 2013년 12월에 중고자동차로 취득할 경우에는 경과년수 ‘1년 미만’을 적용한다.

이러한 경과년수별 잔가율은 등록기록이 있는 중고차, 말소등록 부활로 신규등록을 하는 경우에만 적용하고, 자동차를 제작·조립 또는 수입하는 자가 공급하는 신규등록대상(신조차) 차량의 경우에는 적용하지 않는다.

3. 현행 자동차 시가표준액의 문제점

지나치게 낮은 잔가율

현행 자동차 시가표준액 계산 시에 가장 큰 문제는 잔가율이 지나치게 낮다는 것이다. 앞의 <표 1>에서 보는 바와 같이 비영업용 국산 승용차의 경과년수에 따른 잔가율은 1년 미만이 0.739, 1년은 0.681, 2년은 0.577, 3년은 0.489, 4년은 0.414, 5년은 0.351로서, 출고 초반에 급격하게 감소하고 있다. 특히 승합차나 화물차의 경우에는 <표 2>에서 보는 바와 같이 경과년수 1년 미만이 0.768, 1년은 0.650, 2년은 0.563, 3년은 0.422, 4년은 0.316, 5년은 0.236으로서, 승용차의 경우보다 더욱 빠른 속도로 감소하고 있다. 승합차와 화물차의 잔가율이 승용차의 잔가율 보다 더 급격하게 감소하는 것은 내용년수의 차이에 기인하는 것으로 여겨진다. 즉, 승용차의 경우 2013년부터 내용년수를 15년으로 가정하고 잔가율을 산정하고 있으나, 승합차와 화물차는 내용년수를 12년으로 가정하여 잔가율을 산정하고 있기 때문이다.

이렇게 급격하게 감소하고 있는 현행 잔가율이 실제 시세율과 비교하여 어느 정도 수준인지를 확인하기 위하여 본 고에서는 A광역시의 2013년 5월 중고차 취득신고자료를 분석해 보았다. 총 3,451건의 비영업용 중고차 취득신고자료에 의하여 실제 중고차 시세율(=시세/기준가격)을 계산하고, 이를 현행 잔가율, 정율법 상각률, 정액법 상각률 등과 비교하였는 바, 그 결과는 다음과 같다.

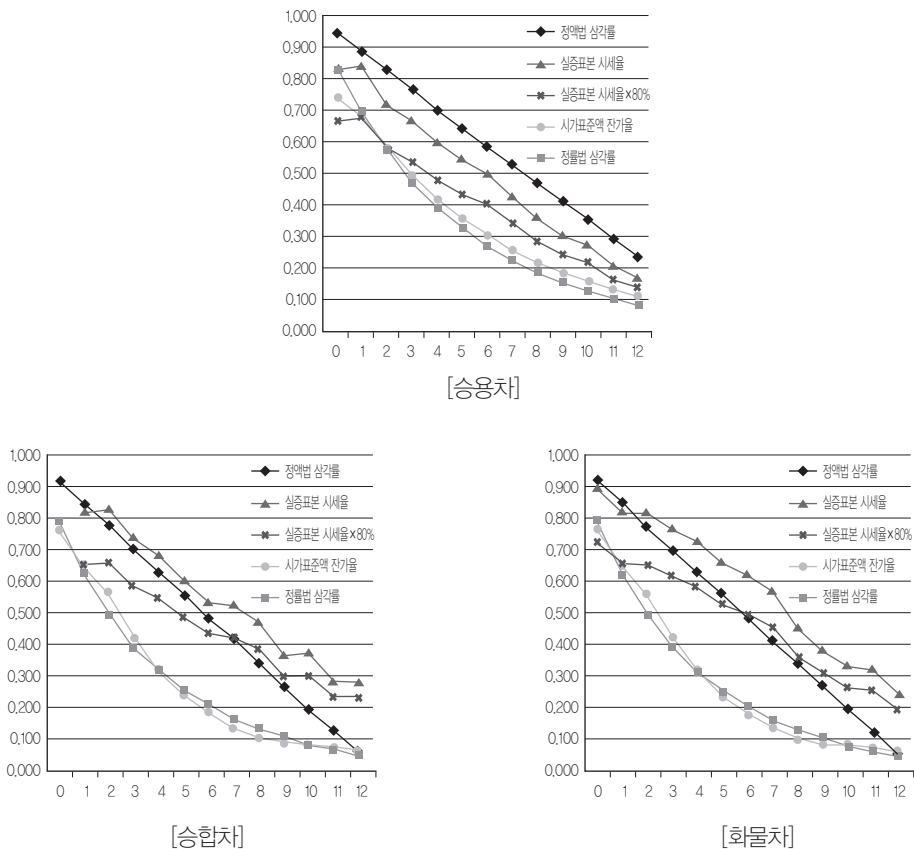
● <표 3> 현행 잔가율과 시세율 등의 비교(비영업용 자동차)

경과년수		1년 미만	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
승용차	시가표준액 잔가율	.739	.681	.577	.489	.414	.351	.298	.252	.214	.181	.153	.130	.110	.093	.079	.067
	정률법 상각률 ¹⁾	.829	.687	.570	.472	.392	.325	.269	.223	.185	.153	.127	.105	.087	.072	.060	.050
	정액법 상각률 ¹⁾	.941	.881	.822	.763	.703	.644	.584	.525	.466	.406	.347	.288	.228	.169	.109	.050
	실증표본 시세율 ⁵⁾	.828	.840	.715	.664	.594	.541	.499	.423	.355	.298	.271	.200	.161	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾
	실증표본 시세율의 80%	.662	.672	.572	.531	.475	.433	.399	.339	.284	.239	.217	.160	.129	— ³⁾	— ³⁾	— ³⁾
승합차	시가표준액 잔가율	.768	.650	.563	.422	.316	.236	.178	.133	.100	.090	.080	.070	.060			
	정률법 상각률 ²⁾	.794	.630	.501	.397	.316	.251	.199	.158	.125	.100	.079	.063	.050			
	정액법 상각률 ²⁾	.927	.854	.781	.708	.635	.562	.488	.415	.342	.269	.196	.123	.050			
	실증표본 시세율 ⁵⁾	— ⁴⁾	.826	.836	.738	.690	.608	.543	.531	.474	.368	.378	.285	.286			
	실증표본 시세율의 80%	— ⁴⁾	.661	.669	.591	.552	.486	.434	.425	.379	.294	.302	.228	.229			

경과년수		1년 미만	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
화물차	시가표준액 잔가율	.768	.650	.563	.422	.316	.236	.178	.133	.100	.090	.080	.070	.060			
	정률법 상각률 ²⁾	.794	.630	.501	.397	.316	.251	.199	.158	.125	.100	.079	.063	.050			
	정액법 상각률 ²⁾	.927	.854	.781	.708	.635	.562	.488	.415	.342	.269	.196	.123	.050			
	실증표본 시세율 ⁵⁾	.909	.823	.821	.776	.734	.671	.624	.574	.455	.386	.332	.324	.248			
	실증표본 시세율의 80%	.727	.659	.657	.621	.587	.537	.499	.459	.364	.308	.266	.259	.198			

주 1) 잔존가액을 5%로 하는 내용년수 16년에 대한 정률법 상각률 0.171과 정액법 상각률을 사용하였으며, 1년 미만의 경우 1년간 상각율을 적용하였음
 2) 잔존가액을 5%로 하는 내용년수 13년에 대한 정률법 상각률 0.206과 정액법 상각률을 사용하였으며, 1년 미만의 경우 1년간 상각율을 적용하였음.
 3) A광역시 사례에 대한 실증분석에서 분석대상을 2001년 이후 연식에 한정된 관계로 시세율 또한 2001년 이후 연식에 대해서만 산정가능함.
 4) A광역시 사례에서 2013년식 승합차 거래가 없었던 관계로 승합차의 '1년 미만'에 대한 시세율은 산정하지 못하였음.
 5) 시세율이라 함은 A광역시 사례에서 시세/기준가액 비율의 평균을 말하며, 각 연식별 잔가율을 '시가표준액/시세 비율'로 나누어서 계산함.

● 〈그림 1〉 현행 잔가율과 시세율 등의 비교(비영업용 자동차)



〈표 3〉 및 〈그림 1〉에서 시세율(=시세/기준가액 비율)을 보면 승용차의 경우 정액법 상각률 보다는 다소 낮지만 잔가율이나 정률법 상각률 보다는 크게 높게 나타나고 있고, 승합차와 화물차는 정액법 상각률 보다는 더 높게 나타나고 있다. 특히 〈그림 1〉에서 시세율의 모양을 보면 거의 우하향 직선에 가까운 모습을 보이고 있다.

이러한 시세율에 비하여 현행 잔가율은 정률법 상각률과 거의 비슷한 수준을 나타내고 있는데, 신차가 출고된 처음 수년간 지나친 가속상각을 하여 경과연수 3, 4년이면 잔가율이 30~40%대로 떨어지고 5, 6년이면 잔가율이 10~20%대로 떨어지게 됨으로써 시세와의 차이를 크게 하고 있다. 특히 경과연수 2, 3년 이후부터는 잔가율이 시세율의 80%보다도 더 낮게 고시되고 있는 모습을 볼 수 있다.

이렇게 낮은 잔가율, 특히 출고 초기 수년간의 지나친 가속상각으로 인해 내용연수 전체에 걸쳐서 지나치게 낮은 수준으로 고시되고 있는 현행 잔가율은 결국 중고차 시가표준액을 시세에 비하여 큰 폭으로 저평가하게 되고, 이는 곧 취득자들의 취득가액 허위과소신고행위로 이어진다고 볼 수 있을 것이다.

낮은 기준가격

자동차 시가표준액 계산 공식에서 '기준가격'은 자동차를 형식별 또는 기종별로 세분화하여 신차 구입 당시의 가격을 반영하고 있다. 그런데 이러한 기준가격에는 각종 옵션가격 등이 제대로 반영되지 못하는 문제점이 있다. 예를 들어 쏘나타 하이브리드 Smart의 경우 2013.6월 현재 현대자동차 홈페이지 신차가격은 3,018만 원이고 풀옵션가 330만 원을 적용하면 3,348원으로서 부가가치세를 제외하면 3,043만 원이 되지만, 차량시가표준액 책자에는 2,604만 원으로 되어 있어서 최고 439만 원에서 최저 139만 원(옵션 미적용시)이 적게 산출되고 있다. 이렇게 기준가격이 신차가격을 제대로 반영하지 못할 경우 여기에 잔가율을 곱한 시가표준액 역시 시세보다 낮게 산정된다고 할 것이다.

차종 및 개별 차량 간 차이의 미반영

현행 자동차 시가표준액은 기준가격에 경과연수별 잔가율을 곱하여 산정하는데, 이 때 잔가율은 경과연수만 같으면 동일한 율을 적용한다. 따라서 중고차 시세율이 차종이나 제조회사 등에 따라 크게 차이가 나는 현실임에도 불구하고 현행 시가표준액은 이를 전혀 반영하지 못하고 있다.

또한 현행 자동차 시가표준액 산정방식으로는 차종 간의 시세 차이는 물론 개별 차량의 상태에

다른 가격 차이는 더욱 더 반영할 수 없다. 중고차의 경우 같은 차종에 같은 연식이라 하더라도 개별 차량의 상태에 따라 큰 폭의 가격 차이가 발생할 수 있다. 그러나 현행 시가표준액 제도 하에서는 이러한 개별 차량의 상태에 따른 차이는 반영할 방법이 없는 실정이다.

연 단위 계산

한편, 현행 자동차 시가표준액 산정방식에서 경과년수는 최초 제작년도를 기준으로 해당 연도 말 시점에서 차량의 사용연수를 말한다. 따라서 2014년에 제작된 자동차는 1월에 제작된 차량이든, 12월에 제작된 차량이든 구분 없이 2014년에 중고차로 취득하면 경과년수를 '1년 미만'을 적용하고, 2015년에 중고차로 취득하면 '1년'을 적용하며, 2016년에 중고차로 취득하면 '2년'을 적용한다. 차량이 출고된 후 처음 1~2년 동안은 몇 개월의 기간도 중고차 시세에 상당한 영향을 미칠 수 있음에도 불구하고 첫 해부터 연단위로만 경과년수를 적용하는 것은 불합리한 것으로 여겨진다.

시가표준액 보다 낮은 실거래가액의 부인

앞에서 보았듯이 현행 시가표준액은 대부분 시세보다 낮게 산정되고 있다. 그러나 경우에 따라서는 시가표준액이 시세보다 높은 경우도 있을 수 있다. 특히 대형사고로 차량이 크게 파손되었다든지, 잦은 고장 등 성능에 결정적인 문제가 있는 자동차의 경우 일반적인 시세는 물론 시가표준액보다도 더 낮은 가액으로 거래가 될 수 있다. 그러나 현행 지방세법상 개인 간 거래에 있어서는 아무리 실거래가액이 낮다고 하더라도 시가표준액보다 더 낮을 경우에는 시가표준액이 취득세 과세표준이 된다.

예를 들어 어느 개인이 1,000만 원에 구입한 승용차 신차를 운전하다가 출고한 달에 대형사고가 발생하여 수리비로 3백만 원을 지출하고서도 중고차로 5백만 원밖에 받지 못하고 다른 개인에게 팔게 되었을 때, 이 중고차를 취득한 개인의 취득세 과세표준은 실거래가액 5백만 원이 아닌 시가표준액 739만 원($=1,000\text{만 원} \times 0.739$)이 되는 문제가 발생한다. 그러나 현행 제도상으로는 이러한 문제를 해결할 방법이 없는 실정이다.

4. 자동차 시가표준액의 합리적 산정방안

앞에서 현행 자동차 시가표준액의 문제점으로 낮은 잔가율과 기준가격, 차종 및 개별 차량 간 차이의 미반영, 연 단위 계산, 시가표준액보다 낮은 실거래가액의 부인 등을 살펴보았다. 이러한 현행 자동차 시가표준액의 문제점을 개선하고 보다 합리적인 시가표준액을 산정하기 위하여 본 고에서는 다음과 같은 개선방안을 제안하고자 한다.

잔가율의 상향조정

먼저 잔가율을 시세에 근접하도록 대폭 상향조정한다. 다만, 잔가율이 시세율과 같을 경우에는 개별 차량의 특성상 시가표준액이 실거래가액보다 높아지는 경우가 발생할 수 있으므로, 이러한 문제를 최소화하기 위하여 잔가율을 시세율의 약 80% 수준이 되도록 상향조정한다.

본 연구의 A광역시 사례에서는 평균적으로 잔가율이 시세율의 약 54%에 불과하였다. 따라서 잔가율을 시세율의 80%까지 상향조정할 경우 현재보다 취득세 과세표준이 크게 상승하게 되고 결과적으로 취득세수 역시 크게 증가할 것이다.

잔가율을 상향조정하기 위해서는 당연히 비영업용 승합차와 화물차의 내용년수를 연장하여야 한다. 앞의 <표 3>에서 보는 바와 같이 비영업용 승합차와 화물차의 경우 경과년수 12년의 시세율이 각각 0.286, 0.248로서, 잔가율 0.060에 비하여 크게 높은 수준이다. 따라서 승합차와 화물차의 내용연수도 승용차의 경우와 마찬가지로 12년에서 15년 정도로 연장하여야만 잔가율이 시세율을 어느 정도 반영하게 될 것으로 여겨진다.

한편, 잔가율이 시세율을 제대로 반영하기 위해서는 광범위하고 정교한 전국 단위의 시세율 분석이 실시되어야 한다. 현행 잔가율은 정률법 상각률 구조에 맞추어서 기계적으로 계산한 것으로 볼 수 있다. 그러나 잔가율이 시세율을 제대로 반영하기 위해서는 당연히 실제 중고차 시세에 관한 자료가 있어야 하고, 이를 위해서는 전국적인 중고차 시세 조사가 이루어져야 할 것이다.

최초 출고가격을 기준가격으로 사용

현행 자동차 시가표준액 계산 시에 적용하는 ‘기준가격’에는 개별 차량의 옵션품목 등이 제대로 반영되지 않고 있다. 또한 현행 기준가격은 매년 1월 1일을 기준으로 고시하는 것이며, 이를 위해 실무적으로는 전년도 10월부터 연말까지 조사작업을 하고 있기 때문에 1월 1일 이후부터 연말까지 새

로 형식승인을 받아 출고되는 차량에 대하여는 기준가격이 없는 문제가 있다. 이러한 문제들로 인해 현행 기준가격은 중고차가 출고되던 당시의 실제 취득가액을 반영하지 못할 수 있다. 만약 신차로 출고될 당시의 실제 취득가액을 확인하여 사용할 수 있다면 이는 가장 정확한 기준가격이 되는 셈이다.

다행히 2003년부터 차량의 출고가격(부가가치세 제외)이 자동차등록증에 기재되고 있다. 일단 이 가액을 기준가격으로 사용하고, 2003년 이전에 등록되어 출고가격이 자동차등록증에 기재되지 않은 차량의 경우에는 현행 기준가격을 잠정적으로 사용한다면, 수년이 지나면 실제 출고가격이 모두 기준가격이 되어 현행 기준가격이 가지는 문제점은 자동적으로 모두 해소될 것이다.

경과년수의 만(滿) 계산 및 출고 초기의 경과년수 세분화

앞에서 문제점으로 살펴본 바와 같이 현행 시가표준액 산정시에는 경과년수를 년 단위로 계산한다. 즉, 2013년에 제작된 차량을 2013년에 중고차로 취득하면 '1년 미만', 2014년에 취득하면 '1년', 2015년에 취득하면 '2년'과 같은 방식이다. 따라서 2013년 1월초에 제작한 차량을 2013년 12월 말에 중고차로 취득한 경우에는 경과년수를 '1년 미만'을 적용하는데 비하여 2013년 12월 말에 제작한 차량을 2014년 초에 중고차로 취득한 경우에는 경과년수를 '1년'을 적용하는 불합리한 결과가 초래된다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 경과년수를 년 단위가 아닌 만(滿)으로 계산할 필요가 있다. 특히 출고한 지 수년 이내의 중고차의 경우에는 경과년수를 만(滿)으로 계산하되 반기 또는 분기 단위로 세분화하여 계산할 경우 지금과 같은 년 단위 계산의 문제를 최소화 할 수 있을 것으로 여겨진다.

차종별 잔가율 차등 적용

현행 잔가율은 자동차의 종류를 승용차와 승합차 및 화물차의 세 유형으로 구분하고 있다. 그러나 같은 승용차라 하더라도 제조회사 또는 구체적인 차종(예: 소나타, 마티즈 등)에 따라 중고차 시세율이 차이가 나는 경우가 많다. 그러나 현행 잔가율은 이렇게 세분화된 차종별 중고차 시세 차이는 전혀 반영하지 못하고 있다. 따라서 승용차, 승합차, 화물차의 각 유형 안에서 차종을 더욱 세분화하여 차종별로 잔가율을 별도로 고시한다면 잔가율이 시세를 보다 정확하게 반영하게 될 것이다.

시가표준액 보다 낮은 실거래가액 인정제도의 도입

앞에서 문제점으로 살펴본 바와 같이 중고차의 경우 개별 차량의 특성에 따라 시세의 차이가 크

게 날 수 있으며, 특히 대형사고로 차량이 크게 파손되었다든지, 잦은 고장 등 성능에 결정적인 문제가 있는 자동차의 경우에는 일반적인 시세는 물론 시가표준액보다도 더 낮은 가격으로 거래가 될 수 있음에도 불구하고 현행 취득세 과세표준 결정제도 하에서는 개인 간 거래의 경우 어떤 경우에도 시가표준액보다 낮은 실거래가액은 인정받을 수 없다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 미국에서 시행하고 있는 전문가 감정제도와 같은 제도를 우리도 도입할 필요가 있을 것으로 여겨진다. 즉, 공인된 자동차 전문가의 감정가액이 있을 경우 시가표준액보다 낮은 실거래가액을 과세표준으로 인정하는 것이다. 여기서 공인된 자동차 전문가는 자동차 정비 또는 매매 법인 등으로서 그 신뢰성을 인정받아 지방자치단체장으로부터 지정받는 기관으로 한정하고, 감정가액은 거래일로부터 20일 등과 같이 짧은 기간 이내에 발급받은 경우에만 인정하도록 하며, 실거래가액이 시가표준액보다 일정 수준 이상 낮은 경우에만 허용하도록 한다면 제도의 무분별한 남용으로 인한 부작용도 어느 정도 방지할 수 있을 것으로 여겨진다.

5. 맺음말

현행 자동차 시가표준액은 개인 간 거래로 중고차를 취득하는 경우 취득세 과세표준의 하한선 역할을 함에도 불구하고 지나치게 낮은 잔가율 등으로 인해 중고차 시세에 비하여 크게 낮게 산정됨으로써 많은 중고차 취득자들이 취득세를 탈루하기 위하여 취득가액을 허위과소신고하는 행위가 만연하고 있다.

이에 본 고에서는 이러한 현행 자동차 시가표준액의 문제점을 살펴보고 그 개선방안을 모색해 본 결과, 잔가율을 시세의 약 80% 수준까지 대폭 상향조정하고, 최초 출고가격을 기준가격으로 사용하며, 경과년수를 만(滿) 단위로 계산하고 출고 초기에는 경과년수를 분기 또는 반기 단위로 세분화하며, 차종을 보다 세분화하여 잔가율을 차등 적용하고, 파손 등의 경우 시가표준액보다 낮은 실거래가액을 인정하는 제도를 도입하는 등의 개선방안을 제안하였다.

이러한 방안들이 제대로 시행된다면 현재 우리 사회에 만연해 있는 중고차 취득자들의 취득가액 허위과소신고행위가 크게 감소하고 나아가 취득세 세수까지 증대되는 효과가 있을 것으로 기대된다.