

 전국렌터카사업 조합연합회		보도자료		변화하는 자동차문화, 소유에서 이용으로
		배포일시	2014. 12. 02	
담당 부서	기획팀	담당자	: 팀장 박상광, 과장 김진석, 과장 백종진 : ☎ (02) 525-9077, 9082, 4962	
보도일시		2014. 12. 02 조간 부터 보도 가능합니다.		

렌터카만 자동차세 최고 1,360% 인상

- 세금폭탄으로 '창조경제 실현 역행' -

□ 현 황

- 행정자치부에서 택시, 버스, 화물 등 영업용자동차에만 자동차세를 100% 인상하는 지방세법 일부개정법률안을 2014.09.15. 입법예고 후 국회에 제출(2014.11.04.)한데 이어 영업용자동차 중 렌터카에만 자동차세를 최고 1,360% 인상하는 지방세법시행령 일부개정령안을 입법예고(2014.11.18)
- 세 부담 완화를 위해 영업용자동차에 대해서는 2017년까지 3년에 걸쳐 단계적으로 100% 인상할 계획이나, 최고 1,360%까지 인상하는 대여사업용자동차에 대해서는 2015.1.1부터 즉시 시행할 계획임.

〈렌터카 자동차세 세율변동 현황〉

구 분	cc당 세율		차이	
	개정전	개정후	금액	증가율(%)
1,000cc	18원	104원	86원	557%
1,600cc	18원	182원	164원	1,010%
2,000cc	19원	260원	241원	1,360%
2,500cc	24원	260원	236원	1,080%

* 비영업용자동차에 부과되는 지방교육세(30%) 포함

- 지방세수가 부족하여 세수입증가를 위해 자동차세를 인상한다면 영업용, 비영업용 구분없이 전체차량에 자동차세 인상을 추진하여야 하나

증세추진 시 국민적 저항을 우려해 운수업종 등 특정업종에만 과도한 증세를 추진하는 것은 문제가 있음.

□ 생존권 위협!

- 렌터카산업은 2014.10월말 현재 930개사 42만여대의 차량이 등록되어 있으며 연간 매출액이 약 3조 5천억원, 순이익율은 약 4.5%정도로 약 1천 500억원 수준이나 자동차세가 증세될 경우 렌터카 업계에서 납부해야 할 세액이 현재의 10배인 약 2천 100억원으로 추산되고 있어 절대다수 사업자는 세부담에 따른 경쟁력상실 및 사업성악화로 심각한 경영난을 겪게 되어 심각한 생존문제에 직면하게 됨
- 렌터카산업 전체의 연간 당기순이익이 약 1,500여 억원 수준임을 고려하면 자동차세 인상은 렌터카산업 전체를 적자 구조로 만들어 고사시키는 결과 초래
- 전체 사업자 중 97%(약 900여개사)가 영세한 중소기업으로 구성되어 있어 현재 행정자치부 발의입법으로 국회에서 논의되고 있는 영업용 자동차세 100% 인상도 심각하게 부담이 되고 있는 상황임.
- 정부정책에 의한 가격경쟁력 상실과 불합리한 규제차이(차고, 자동차 검사, 번호판, 차종, 보험 등)로 자동차임대시장이 인위적으로 개편되어 중소기업 중심의 생계형사업인 렌터카업은 고사되고 대규모 금융 자본사업인 리스업은 모순되게도 활성화되는 결과 초래
- * 현재도 렌터카업의 시장규모는 3조 5천억 정도인데 반해 리스업은 시장 규모가 약 6조 4천여억원으로 약 두배에 달하고 있음

□ 특정업종에만 세금폭탄!

- 업계의 실태, 증세로 인해 미치는 영향, 법적용의 형평성 등을 무시하고 무리하게 렌터카에 대해서만 표적으로 증세를 추진하는 것에 업계는 분개하고 있음.
- 수요의 변화에 따라 점차 장기화된 영업형태를 보이는 전세버스, 화물 자동차 건설기계 등에 대해서는 렌터카와 동일한 과세변경을 하지 않음

- * 동일인 또는 동일법인에 장기간 차량을 제공하는 타 운수업종은 제외하고 렌터카만 적용한 것은 불합리하며 반드시 합당한 사유를 밝혀야 함
- 2014년부터 세법개정으로 연간 1천억 이상의 신규 세부담이 발생해 업계가 어려운 상태에서 연간 2천억 이상의 추가 세부담을 요구하는 것은 렌터카 산업 고사정책으로 간주할 수 밖에 없음
 - 특정업종에만 일시에 최고 세율 1,360%을 인상하는 것은 유래를 찾아 볼 수 없는 비상식적인 세금폭탄 정책
- 행정자치부는 입법예고문 등에 공표하지 않은 개정취지, 사유 등을 명백히 밝혀야 함
 - 본 개정령안은 2005.10.25에도 유사한 내용으로 입법예고 한 바 있었으나 추진과정에 여러 가지 문제점이 있어 철회된 바 있었고 특히, 경쟁업종인 리스업의 계획적 건의에 의해 추진된 것이 밝혀져 시위, 탄원 등 업계의 지탄을 받은 바 있었음
 - 2005.10.25에 입법예고한 내용에는 대여사업용자동차를 포괄하여 건설기계임대업(덤프트럭 등)도 포함하였으나, 본 개정령안에는 특별한 사유 없이 렌터카만을 특정함

□ 평등권 침해

- 렌터카를 1개월이상 대여할 경우 자가용자동차로 간주하려는 것은 사업의 직접수단인 영업용자동차와 일반 자가용자동차를 동일시 취급하겠다는 것인데 이는 헌법상 평등권을 침해하는 것임
- * 평등권은 ‘평등한 것은 평등하게’ ‘불평등한 것은 불평등하게’ 취급함을 말함
- 렌터카사업은 단순히 자동차만을 대여해 주는 것이 아니라 보험가입, 검사, 정비, 사고처리 등 차량운영에 대해서도 모든 서비스를 제공하는 고부가가치 창출 서비스사업으로 영업에 사용되는 자동차는 차종, 번호판, 검사, 보험 등에 있어 각종 규제를 받고 있으므로 결코 자가용자동차와는 동일하게 취급될 수 없음

□ 자동차대여사업 검토 부재

- 렌터카, 택시, 버스 등과 같은 영업용자동차는 여객의 안전확보의무를 이행하기 위해 차령 및 차종제한, 차고확보, 검사강화, 영업용 단체보험가입, 번호표기, 교통안전계획수립 등 각종 제도적 규제를 받고 있으며 이로 인한 비용부담이 높아 사업성을 고려하여 국세 및 지방세에 있어 차별적 취급 및 일정한 감면을 받고 있음
- 1967. 11.29 법률 제1977호로 지방세법 개정 당시 국회회의록을 보면 지방세법이 영업용과 비영업용 자동차를 구별하며 영업용자동차는 비영업용자동차 대비 다른 세금을 많이 납부하고 있으므로 이러한 점을 고려하여 세액을 낮게 규정함을 표명
- 영업용자동차의 사업영위와 관련해서는 별도의 법령이 존재하고 관련 법령에 사업범위 등을 세부적으로 규정하고 있고 렌터카사업 또한 법령에서 제한한 사업범위 내에서 사업을 영위하고 있음에도 불구하고 지방세법령에서 1개월이상 대여된 렌터카에 대해 자가용자동차로 간주하여 사업을 제한하는 것은 체계정당성의 원리를 위반하는 것임
- *. 체계정당성의 원리란 동일한 사안에 대해서는 각 법령에서 통일되게 규정되어야 함을 말함
- 영업용자동차의 사업범위 등 제도보완이 필요하다면 정부부처(국토교통부)의 판단과 그에 따른 관련 법령개정(여객자동차운수사업법)이 선행되어야 함에도, 세수확보를 위해 타 부처인 행정자치부에서 영업용자동차의 사업범위를 달리 해석하여 적용하는 것은 부적절함
- 중요한 것은 단기, 장기 등 계약기간과 상관없이 렌터카의 계약의 실질(임대차 임대차계약 관계)이 변하지 않음에도 불구하고 대여계약기간만을 기준으로 과세를 차별적으로 취급하는 것임.
- 렌터카사업은 자가용자동차 소유와는 달리 자동차를 수단으로 하여 부가가치를 창출하고 대여기간의 차이에 따라 영업의 실질이나 부가가치의 발생여부가 결정되지 않고 영업용자동차로서의 의무(법령에서 규정한 규

제) 또한 대여기간에 따라 변하지 않음에도 불구하고 자동차세를 적용함에 있어 대여기간에 따라 영업용으로 보지 않는 것은 정책추진 단계에서 사업의 본질, 특성, 시장규모 등 기본적인 검토가 부족해서 발생된 문제임.

- 이런 잘못된 판단으로 인해 자동차대여사업이 1개월이하 대여만 할 수 있는 업
으로 인식되게 되어 렌터가사업의 범위를 심각하게 침해할 수 있음을 간과

* 현재 국내법령상 렌터카 대여기간에 대한 제한규정은 없고, 이탈리아, 중국, 미국 등에서도 장기렌탈이 성업 중

□ 수요변화 이해부족

- 자동차대여사업은 도입 초창기 자동차소유문화로 인해 레저, 관광 등 단기렌탈 중심으로 시장이 제한적이었으나 자동차소유에서 이용문화로 변화되면서 관공서, 언론방송사, 기업 등에서 소유하던 자가용을 렌터카로 전환하게 되고 이로 인해 단기대여 외에 장기대여가 활성화됨
- 이용문화는 통상 선진국 문화이며 이는 국민의 의식이 변화하기 때문에 발생하는 현상으로 우리나라도 선진국으로 도약되면서 렌터카 산업뿐만 아니라 여러 분야에서 자연스럽게 선진국형 이용문화로 전환
되어 가고 있음
- **이용문화산업(예)** : 중장비, 사무기기, 주방기구(정수기 등), 주택, 자동차, 묘지 등
- 특히, 이용기간에 변화가 있는 산업 중 자동차 관련 산업에는 전세버스, 렌터카, 화물자동차가 있으며 각 업종은 이용기간이 단기간에서 장기간으로 변화하고 있음
- **전세버스** : 관광객 중심, 불특정 다수, 단기간 운송 → 학원(대학, 사설학원), 기업, 골프장 등 특정인과 1년이상 계약하여 특정인만을 운송하는 사업이 주업이 되고 부업이 관광객 운송으로 전환됨
- **화물자동차** : 특정물건에 대해 단기운송계약 → 건설, 물류회사 등 특정법인과 1년이상 계약하여 특정인의 물건만 운송

- 이런 이용수요의 변화는 사업자, 제도 등에 의해 인위적으로 변화한 것이 아니라 시대흐름과 문화의 변화에서 자연스럽게 수요가 변화한 것임

□ 고용창출 및 경제 활성화에 역행

- 자가용자동차 보유증가와는 달리 렌터카사업이 활성화 될수록 고용창출 효과, 매출에 따른 매출부가세, 인원고용에 따른 소득세, 이익에 따른 법인세 등 부가세수가 발생하여 상당한 세수를 기여하게 되고 경제 활성화 등 여러 측면을 고려해 볼 때 장려하여야 할 업종 중에 하나임에도 불구하고 지방세법시행령 개정안은 미시적으로 세수확보에만 초점이 맞추어져 있어 거시적으로는 경제활성화 저해를 통해 오히려 세수를 감소시키므로 정부정책 기조에 정면 배치.

* 고용창출 효과 : 직접고용 2만6,000천여명(2014.10월말 기준)

□ 형평성 있는 정책 필요

- 증세에 대한 국민적 저항을 우려하여 특정업종에만 과중하게 세부담을 시키려는 것은 형평성차원에 문제점이 있고 증세가 필요하면 모든 국민에게 이 사실을 고지하고 국민적 이해와 합의를 거쳐 해소방안을 마련하는 것이 타당함
- 현재 추세로 보아 세수는 계속 부족하여 지속적 증세가 필요할 것으로 보여 지는바 현재와 같이 임시방편적이고 독단적인 불안정한 정책은 시장에서 불안감만 가중될 뿐 경제활성화에 결코 도움이 되지 않으므로 국민의 의식과 성향, 각 산업의 특성, 현실 등에 대해 면밀히 연구하고 관련부처와의 협의를 통한 정책추진이 필요.

이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면
담당자에게 연락주시기 바랍니다.

박상광 팀장(☎ 02-525-9077), 김진석 과장(☎ 02-525-9082), 백종진 과장(☎ 02-525-4962)