

차량 구조변경 시가표준액 개선방안

김보영(한국지방세연구원 부연구위원)

- I. 검토배경
- II. 캠핑용자동차 구조변경 현황
- III. 차량 구조변경 취득세 현황과 문제점
- IV. 개선방안

<요약>

■ 검토배경

- 「지방세법」 제7조제4항에서 차량의 종류를 변경함으로써 그 가액이 증가한 경우에는 취득으로 본다고 규정하고 있으므로, 차량 구조변경은 취득세 과세대상임
- 「지방세법」 제10조제3항에 따라 구조변경 시 취득세 과세표준은 증가한 가액으로 하되, 신고 또는 신고가액의 표시가 없거나 신고가액이 대통령령으로 정하는 시가표준액보다 적을 때는 그 시가표준액으로 하도록 함
- 하지만, 캠핑용 자동차의 구조변경과 관련하여 대통령령으로 정하는 시가표준액이 없기 때문에 취득세 과세 대상임에도 불구하고 납세자가 자진신고를 하지 않을 경우 과세관청에서 취득세를 과세하기 어려움
- 캠핑용 자동차는 구조변경의 대표적인 사례로 볼 수 있으므로, 이에 대한 연구를 통해 차량 구조변경에 대한 현황과 취득세 과세표준의 문제점을 검토하고, 개선방안을 마련하는 것이 연구의 목적임

■ 캠핑용 자동차 구조변경 시가표준액 신설 방안

- 2020년 2월, 국토교통부의 규정이 변경되어 승용차, 화물차, 특수차 등 다양한 차종들도 캠핑용자동차로 튜닝할 수 있게 되었고, 관련 규제도 완화됨
- 이에 따라 캠핑용 자동차, 캠퍼 등 차량의 구조변경 종류와 건수가 늘어나게 되었는데, 이에 대한 시가표준액이 조정기준에 없으므로 신설할 필요가 있음
- 한국교통안전공단에 의하면 캠핑용자동차 튜닝의 평균 작업비용은 1,050만 원이며, 차종에 따라 차이가 있는데, 이러한 가격정보를 반영하여 시가표준액 조정기준을 개정하는 방안을 제시함

■ 차량 구조변경 관련 시가표준액 재정비 방안

- 현재 「기타물건 시가표준액 조정기준」에는 구조변경과 관련하여 소수의 항목만 포함되어 있음
- 앞으로 국토부는 캠핑용 자동차뿐 아니라 여러 가지 튜닝에 대한 규제를 풀 것으로 보이며, 이에 따라 구조변경 시가표준액을 대대적으로 재정비하는 것이 바람직하다고 여겨짐
- 구조변경 항목 전체에 대한 시가표준액 조정기준을 마련하는 방법과 구조변경 과세표준에 대하여 계산 방식을 도입하는 방안을 제안함
- 재정비 시, 한국교통안전공단과 튜닝작업에 대한 정보 공유를 통해 실제 튜닝 승인받은 항목에 대한 코드화할 수 있으면 세무행정의 정확성과 효율성을 높일 수 있음

■ 신고가액과 실제 가액의 검증 시스템 구비 방안

- 원칙적으로 납세자가 실제 튜닝 금액을 신고하게끔 유도하는 것이 바람직함
 - 현실에서 성실신고가 이루어지고 있지 않아 신고가액과 실제 가액과의 괴리가 발생함
- 취득세를 신고할 때, 한국교통안전공단이나 국세청의 정보를 이용하여 실제 가액과 검증할 수 있도록 시스템을 구비하는 것이 장기적인 해법이 될 수 있음

I. 검토배경

- 2020년 2월, 국토교통부의 규정이 변경되어 승용차, 화물차, 특수차 등 다양한 차종들도 캠핑용자동차로 튜닝할 수 있게 되었고, 관련 규제도 완화됨
 - 캠핑용자동차는 「자동차관리법」 제29조제3항에서 안전기준을 준수하도록 하고 있으며, 「자동차관리법 시행규칙」 제30조의2에서 시설을 갖추고 캠핑에 사용하기 위해 제작된 자동차를 의미함
 - 「자동차관리법」 상 자동차의 구조·장치의 일부를 변경하거나 자동차에 부착물을 추가하는 것을 “자동차의 튜닝”이라 하고(「자동차관리법」 제2조제11호), 시장·군수·구청장의 승인을 받아야 함(「자동차관리법」 제34조)
 - 「자동차관리법 시행규칙」 제55조에서 튜닝의 승인대상 및 승인기준 등을 정하고 있으며, 튜닝은 튜닝승인에 관한 세부기준(자동차 튜닝에 관한 규정)에 따름
- 이에 따라 캠핑용 자동차, 캠퍼 등 차량의 구조변경 종류와 건수가 늘어나게 되었으나, 이에 대한 시가표준액 기준이 미비한 상황임
 - “캠퍼”란 야외 캠핑에 사용하기 위하여 화물자동차의 물품적재장치에 설치하는 분리형 부착물을 말하며, 캠핑용자동차의 기준과 안전기준에 적합해야 함(「자동차관리법」 제2조제9호)
 - 취침시설 등 캠핑이 가능한 설비를 갖추고 필요시 화물차의 적재함에 싣고 이동할 수 있으며, 별도로 분리하여 보관이 가능한 구조물
 - 자동차에 캠퍼를 추가로 설치하는 경우 자동차관리법령을 준수하여야 하고 설치 결과는 자동차등록증에 기재됨(「자동차관리법」 제7조제6항)
- 「지방세법」 제7조제4항에서 차량의 종류를 변경함으로써 그 가액이 증가한 경우에는 취득으로 본다고 규정하고 있으므로, 차량 구조변경은 취득세 과세대상임
- 「지방세법」 제10조제3항에 따라 구조변경 시 취득세 과세표준은 증가한 가액으로 하되, 신고 또는 신고 가액의 표시가 없거나 신고가액이 대통령령으로 정하는 시가표준액보다 적을 때는 그 시가표준액으로 하도록 함
- 하지만, 캠핑용 자동차나 캠퍼의 구조변경과 관련하여 대통령령으로 정하는 시가표준액이 없으므로 취득세 과세 대상임에도 불구하고 납세자가 자진신고를 하지 않으면 과세관청에서 취득세를 과세하기 어려움
 - 납세자는 신고금액을 적지 않거나 낮은 금액을 기재하고 증빙을 제출하지 않는 경우가 대부분임
- 캠핑용 자동차는 구조변경의 대표적인 사례로 볼 수 있으므로, 캠핑용 자동차에 대한 현황과 취득세 과세표준의 문제점 검토를 통해, 차량 구조변경 시가표준액에 대한 개선방안을 마련하는 것이 연구의 목적임

II. 캠핑용자동차 구조변경 현황

1. 캠핑용자동차 구조변경 규제완화

- 캠핑용자동차 차종 제한을 폐지하는 취지의 「자동차관리법」이 개정되고 ('19.8.27) 캠핑용 자동차 활성화를 위한 규제 완화 조치 등을 주요 내용으로 하는 관련 법령이 개정되어 시행됨 ('20.2.28)
 - 기존에는 캠핑용 자동차가 승합자동차로만 분류되어 있어 승합자동차가 아닌 승용·화물차 등은 캠핑용 자동차로 튜닝이 어려웠음
 - 승용·승합·화물·특수 모든 차종을 활용하여 캠핑용 자동차 튜닝이 가능하게 됨
 - '자동차 튜닝 활성화 대책' ('19.8.8 국정현안점검조정회의)의 일환

〈그림 II-1〉 캠핑용자동차 종류

캠핑용 승용차	캠핑용 승합차	캠핑용 특수차(화물차 기반)	캠핑용 특수차
A black minivan with a pop-up roof, representing a campervan conversion.	A white van with its rear door open, showing an interior setup, representing a campervan conversion.	A white van with a slide-out section extended, representing a campervan conversion.	A large, modern motorhome with a dark brown exterior and decorative stripes, representing a specialized campervan.

출처: 국토교통부, “28일부터 승용·화물·특수차도 캠핑카로 제작·튜닝 가능” (보도자료), 2020.2.27.일자.

- 수요자의 목적에 따라 다양한 캠핑용 자동차를 개발할 수 있도록 관련 기준 완화하여 적용
 - 기존에 캠핑용 자동차는 취침시설(제작 시 승차정원만큼, 튜닝 시 2인 이상 필요), 취사, 세면 등의 시설을 일률적으로 갖추도록 하였음
 - 개정된 규정에 의하면 취침시설(승차정원의 1/3 이상, 변환형 소파도 가능) 외 캠핑에 필요한 1개 이상의 시설*만 갖추면 캠핑용 자동차로 인정됨
 - *취사시설, 세면시설, 개수대, 탁자(탈부착이 가능한 경우 포함), 화장실(이동용 변기를 설치할 수 있는 독립공간이 있는 경우 포함) 중 1개 이상의 시설
- 특수자동차인 캠핑용 자동차를 대여사업용으로 사용할 수 있도록 규정하는 등, 앞으로도 관련 산업 활성화를 펼칠 것이라고 예고함
 - 캠핑용 자동차로 가장 많이 사용되는 소형(1톤 화물차 튜닝) 및 경형까지 포함, 사고 위험성 등을 감안 중형 및 대형은 제외

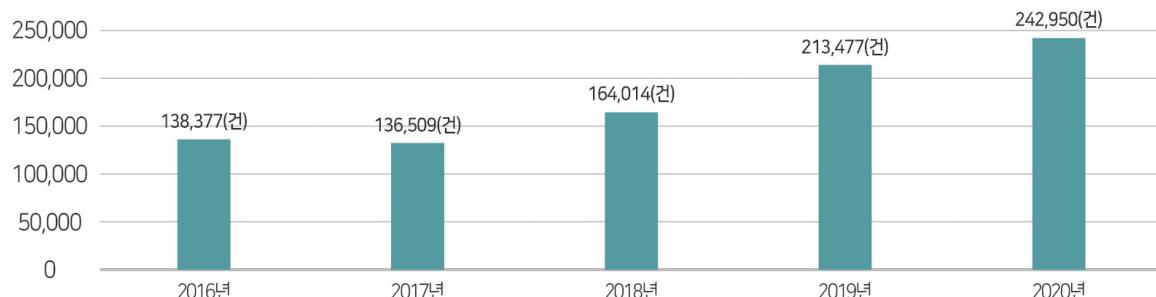
- 이에 따라 자동차 튜닝 승인 건수는 매년 증가하고 있으며, 2020년에는 특히 전년 대비 13.8%(29,473건) 증가한 것으로 나타남

〈표 II-1〉 최근 5년간 자동차 튜닝 승인 현황

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
건수	138,377	136,509	164,014	213,477	242,950
증가율	-	-1.35%	20.15%	30.16%	13.81%

자료: 한국교통안전공단, “자동차 튜닝 승인 건수 전년대비 13.8% 증가(보도자료)”, 2021.4.16. 일자.

〈그림 II-2〉 최근 5년간 자동차 튜닝 승인 건수 추이



자료: 한국교통안전공단, “자동차 튜닝 승인 건수 전년대비 13.8% 증가(보도자료)”, 2021.4.16. 일자.

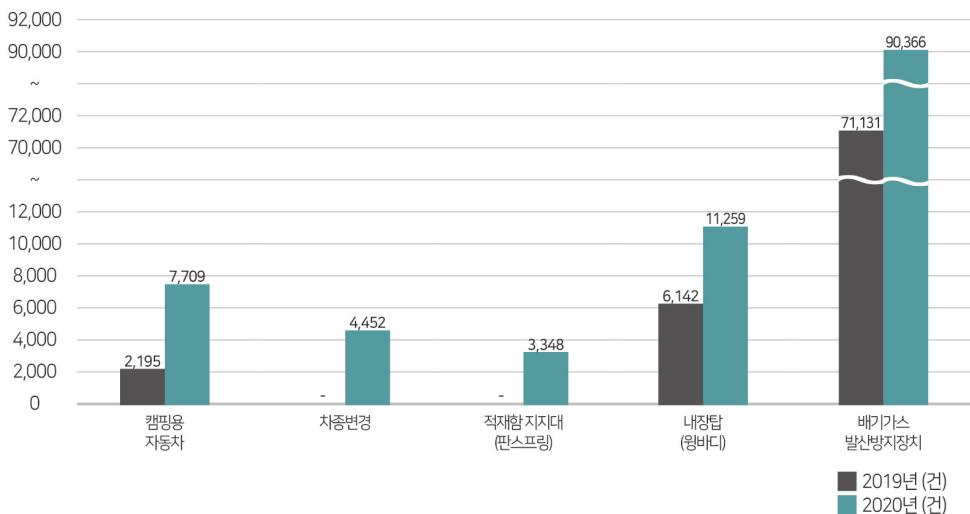
- 2020년 자동차 튜닝항목 중 캠핑용자동차 차종변경, 적재함 보조 지지대, 내장탑(윙바디), 배기ガス 발산방지 장치 등의 튜닝 건수가 전년 대비 대폭 증가
 - 캠핑용자동차 튜닝 건수는 7,709건으로 전년 대비 5,514건(251%)이 증가

〈표 II-2〉 자동차 튜닝 항목별 승인 건수(2019년~2020년)

구 분	캠핑용 자동차	차종 변경	적재함 지지대 (판스프링)	내장탑 (윙바디)	배기ガス발산 방지장치	기타	합 계
2019년	2,195	-	-	6,142	71,131	134,009	213,477
2020년	7,709	4,452	3,348	11,259	90,366	125,816	242,950

자료: 한국교통안전공단, “자동차 튜닝 승인 건수 전년대비 13.8% 증가(보도자료)”, 2021.4.16. 일자.

〈그림 II-3〉 튜닝항목별 자동차 튜닝 승인 현황



자료: 한국교통안전공단, “자동차 튜닝 승인 건수 전년대비 13.8% 증가(보도자료)”, 2021.4.16. 일자.

● 튜닝 캠핑용 자동차 수 증가 추세는 ‘14년 튜닝 허용 이후부터 지속되었고, 승용차 외의 차종의 튜닝 수 요도 높음

- 19년말 기준 전체 캠핑용 자동차는 24,869대로, 14년말 대비(4,131대) 약 6배 수준으로 증가하였으며, 이중 튜닝 캠핑용 자동차는 7,921대(32%)로 지속 증가 추세
- 승합차(3,813건) 외에 화물차(3,312건)와 승용차(541건)의 캠핑용자동차 튜닝 수요도 높음

〈표 II-3〉 2020년 캠핑용 자동차 튜닝 승인 현황

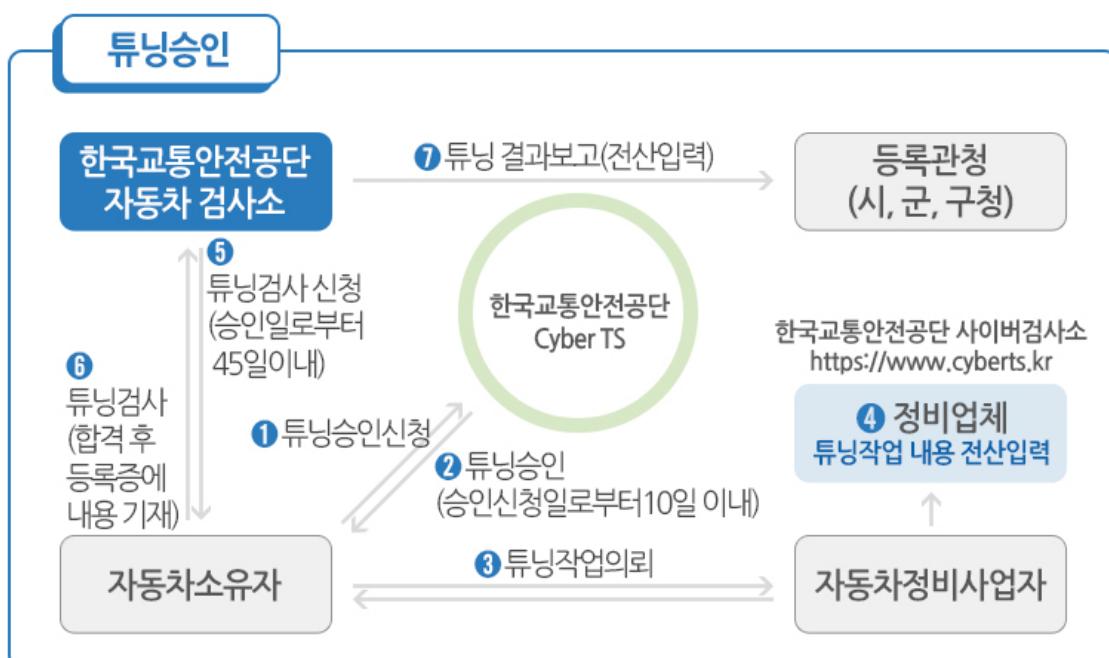
(단위: 건)					
구 분	승용차	승합차	화물차	특수차	합 계
건수	541	3,813	3,312	43	7,709
비율	7.0%	49.5%	43.0%	0.6%	100%

자료: 한국교통안전공단, “자동차 튜닝 승인 건수 전년대비 13.8% 증가(보도자료)”, 2021.4.16. 일자.

2. 튜닝(구조변경)제도

- 튜닝제도는 구조변경 차량에 대한 안전도 점검을 통해 교통사고와 환경오염을 예방하기 위한 제도
 - 「자동차관리법」 법률 제12217호에 의거 '구조 및 장치변경'을 '튜닝'으로 명명함
 - 「자동차관리법」 제34조에 규정된 자동차의 구조 및 장치 변경은 기 등록되어 운행 중인 자동차에 적용되는 제도로서 구조 및 장치를 사전에 한국교통안전공단으로부터 승인을 얻어서 변경 토록 규정하여 자동차의 안전도를 확보토록 하는 제도
 - 안전기준에 적합하여야 승인이 가능한 일련의 행정절차를 갖추고 있음

〈그림 II-4〉 튜닝 승인절차



자료: 국토교통부 · 한국교통안전공단, TS 자동차 튜닝 업무 매뉴얼

- 튜닝 승인을 받아야 하는 항목, 자유롭게 튜닝(자율)이 가능한 항목(경미한 튜닝), 튜닝 승인이 불가한 항목이 정해져 있음
 - 튜닝 승인을 받아야 하는 항목은 원동기, 동력전달장치, 주행장치, 연료장치, 길이·너비 및 높이, 차체 및 차대, 연결 및 견인장치, 승차장치, 물품적재장치, 소음방지장치, 배기가스발산 방지 장치, 등화장치임

III. 차량 구조변경 취득세 현황과 문제점

1. 차량 구조변경 취득세 제도

- 차량 구조변경에 대하여는 「지방세법」 제7조제4항에서 차량의 종류를 변경함으로써 그 가액이 증가한 경우에는 취득으로 본다고 규정
 - 선박 · 차량 및 기계장비의 종류 변경은 선박의 선질(船質) · 용도 · 기관 · 정원 또는 최대적재량의 변경이나 차량 및 기계장비의 원동기 · 승차정원 · 최대적재량 또는 차체의 변경으로 함 (「지방세법 시행령」 제15조)
- 차량 취득세 세율의 경우 취득가액에 2~7%의 차등 세율을 적용하고 있으며 구조변경시에는 2%의 세율이 적용됨(「지방세법」 제12조제1항제2호)
- 구조변경 시 취득세 과세표준은 증가한 가액으로 하되, 신고 또는 신고가액의 표시가 없거나 신고가액이 대통령령으로 정하는 시가표준액보다 적을 때는 그 시가표준액으로 하도록 함 (「지방세법」 제10조제3항)
- 차량의 종류 변경으로 가격이 증가한 경우, 「기타물건 시가표준액 조정기준」 상에 제시된 '원동기·차체변경' 항목에 해당하는 가격을 시가표준액으로 적용함!
 - 원칙적으로 차량의 시가표준액은 차량종류별 기준가격에 당해 차량의 경과연수별 잔가율을 곱하여 산출하게 되어 있음
 - 기준가격이란 「기타물건 시가표준액 조정기준」 상에 제시된 기준가격을 의미함
 - 경과연수는 제작연도를 기준으로 적용하며, 내용연수가 경과된 차량을 취득한 때에는 최종 내용연수의 잔가율을 적용하고 있음

〈그림 III-1〉 차량 시가표준액 산정

$$\boxed{\text{기준가격}} \times \boxed{\text{잔가율}} = \boxed{\text{차량 시가표준액}}$$

- '원동기·차체변경' 시가표준액에는 다음과 같은 항목이 포함되어 있음
 - 가. 원동기변경
 - (1) 동일형식변경(노후 및 파손 등 사유로 원동기 전체교환), (2) 상이형식변경(연료절감 등 목적)
 - (3) 국산품으로 변경(두산인프라코어 > 대우종합기계 > 구한국기계)

1) 정승영 · 이창로, 「자동차 취득세의 정상가격 기준 범위 구체화 방안」, 한국지방세연구원, 2019.

- 나. 차체변경
 - (1) 탑설치, (2) 팽크로리 설치, (3) 유압식크레인 설치, (4) 픽업덮개 설치, (5) 파워 게이트(리프트 게이트), (6) 윙바디 설치
- 구조변경과 관련한 시가표준액 항목이 현실의 구조변경 항목에 비하여 소수에 불과하며, 캠핑용자동차 관련 내용은 없음

2. 차량 취득세 부과 현황

- 차량 취득세의 경우 2019년 총 4.48조 원이 부과되었으며, 이는 2012년 2.83조 원 대비 약 58% 증가한 것임
 - 차량 취득세는 2012년부터 2019년의 기간 동안 연평균 6.86%의 성장률을 보이며 꾸준히 증가하고 있음
 - 거래 원인별로 살펴보면 신규, 이전, 상속, 기타 취득세 모두 증가하는 추세를 보이고 있음
 - 연평균 증가율은 신규 취득이 6.02%, 이전 9.9%, 상속 8.43%, 기타 9.69% 임
 - 2019년 결산 기준 신규 취득이 3.2조 원으로 전체 차량 취득세 중 72%를 차지하였고 뒤를 이어 이전 취득 1.25조 원(27.9%), 상속 151억 원(0.34%), 기타 86억 원(0.19%) 순임

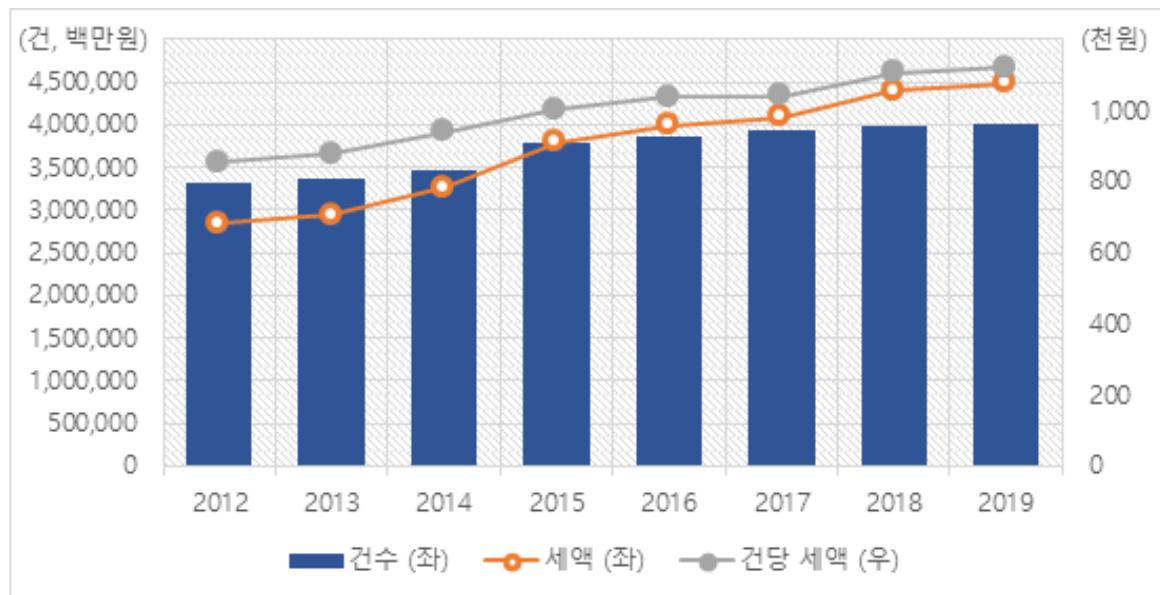
〈표 III-1〉 거래원인별 차량 취득세 추이

시점	신규	이전	상속	기타	(단위: 백만 원, %)
					소계
2012	2,164,226 (76.34)	656,096 (23.14)	8,775 (0.31)	5,749 (0.20)	2,834,846 (100)
2013	2,098,416 (71.42)	821,547 (27.96)	10,952 (0.37)	7,030 (0.24)	2,937,946 (100)
2014	2,410,679 (74.07)	825,949 (25.38)	10,590 (0.33)	7,181 (0.22)	3,254,399 (100)
2015	2,864,301 (75.51)	909,692 (23.98)	12,109 (0.32)	7,280 (0.19)	3,793,382 (100)
2016	2,962,673 (74.24)	1,001,666 (25.10)	13,140 (0.33)	12,937 (0.32)	3,990,416 (100)
2017	2,963,788 (72.45)	1,102,030 (26.94)	13,124 (0.32)	11,955 (0.29)	4,090,897 (100)
2018	3,123,786 (71.16)	1,242,380 (28.30)	14,640 (0.33)	8,783 (0.20)	4,389,588 (100)
2019	3,206,223 (71.58)	1,248,977 (27.89)	15,112 (0.34)	8,648 (0.19)	4,478,961 (100)

주: 1) 괄호 안은 비중을 의미
자료: 행정안전부, 「지방세통계」

- 차량 취득세 부과 건수의 경우, 2012년 기준 총 332만 건이 부과되었고, 뒤이어 지속적인 성장세를 보이면서 2019년에는 총 400만 건이 부과되었음
 - 2012년부터 2019년의 기간 동안 연평균 2.72%의 성장률을 보임
 - 건당 세액은 2012년 85.3만 원에서 2019년 112만 원으로 약 31.2% 증가함

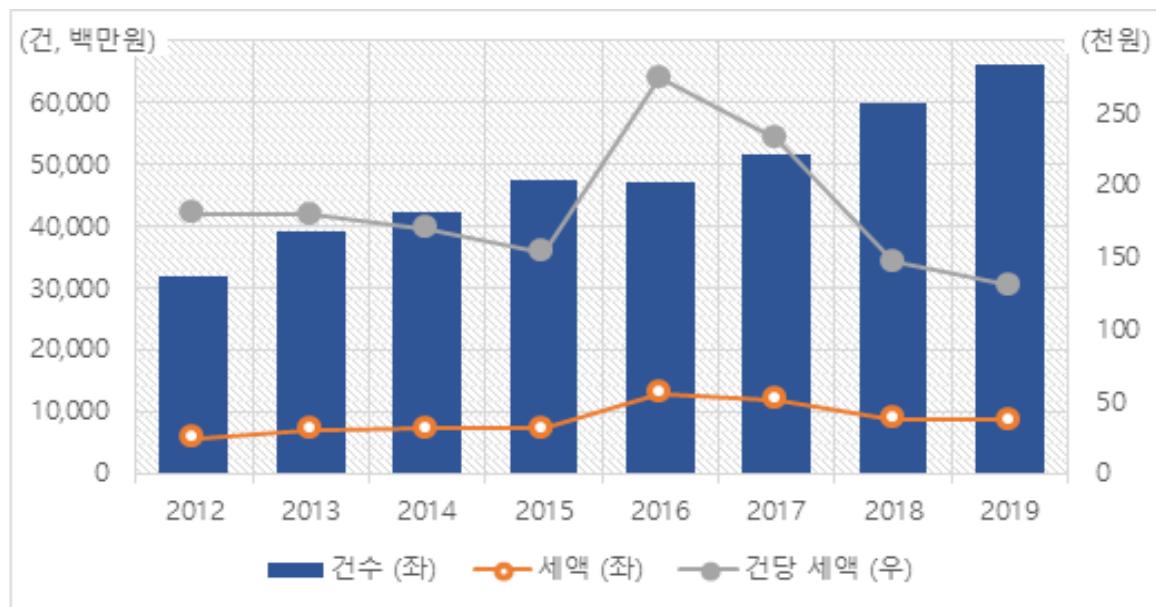
〈그림 III-2〉 최근 5개년 전국 차량 취득세 부과 추이(결산 기준)



자료: 행정안전부, 「지방세통계」

- 구조변경은 기타취득에 해당되며, 기타취득에 의한 취득세 부과 추이는 아래 〈그림 II-3〉과 같은데, 건수는 증가하지만, 건당 세액은 오히려 감소하고 있음
 - 기타취득의 부과 건수는 2019년 6.6만 건이 부과되었고, 이는 2012년 3.2만 건 대비 약 107.3% 상승한 수치임
 - 마찬가지로 기타취득 또한 총 차량 취득세 부과 추이와 마찬가지로 지속적 신장 추이를 보임
 - 2012년부터 2019년의 기간 동안 연평균 11.2%의 성장률을 보임
- 건당 세액이 감소하고 있다는 것은 시가표준액의 정비가 필요하다는 것을 간접적으로 시사
 - 구조변경에 대하여 기준이 없어서 일괄적인 금액을 적용하고 있을 가능성성이 있음
 - 기타취득에는 구조변경 외의 원인도 포함되어 있으므로, 구체적 자료를 입수하여 추가 검토할 필요가 있음

〈그림 III-3〉 최근 5개년 전국 기타 차량 취득세 부과 추이(결산 기준)



자료: 행정안전부, 「지방세통계」

- 아래 〈표 III-2〉는 차량 취득세 부과 건수 현황을 나타낸 것임

- 2019년 결산 기준 차량 취득세 부과 건수 400만 건 중 경기도가 98.3만 건으로 가장 큰 비중 (24.6%)을 차지하고 있으며, 뒤를 이어 서울이 13.1%(52.4만 건)를 차지함
- 이중 기타취득은 전국적으로 6.6만 건이 부과되었으며, 이중 경기도가 30%(1.98만 건), 서울이 10.6%(7,012)를 차지함
- 인천의 경우 전체 차량 취득세 부과 건수는 33.8만 건으로, 경기도와 서울에 이어 세 번째로 높은 비율(8.4%)을 보이고 있으며, 마찬가지로 기타취득 또한 6.8%(4,533건)로 경기도와 서울 다음으로 높은 비중을 차지하고 있음

〈표 III-2〉 차량 취득세 부과 건수 현황(2019년 결산) (전국 대비 비중)

구분	전체	신규	이전	상속	기타
총계	4,001,910 (100)	1,788,060 (100)	2,108,255 (100)	39,417 (100)	66,178 (100)
서울	524,315 (13.1)	236,064 (13.2)	275,515 (13.1)	5,724 (14.5)	7,012 (10.6)
부산	235,611 (5.9)	113,727 (6.4)	117,173 (5.6)	2,147 (5.4)	2,564 (3.9)
대구	200,215 (5.0)	82,933 (4.6)	112,951 (5.4)	2,094 (5.3)	2,237 (3.4)
인천	338,108 (8.4)	212,866 (11.9)	118,805 (5.6)	1,904 (4.8)	4,533 (6.8)
광주	113,340 (2.8)	41,807 (2.3)	68,646 (3.3)	1,075 (2.7)	1,812 (2.7)
대전	107,844 (2.7)	41,826 (2.3)	62,916 (3.0)	1,047 (2.7)	2,055 (3.1)
울산	89,234 (2.2)	39,446 (2.2)	47,841 (2.3)	979 (2.5)	968 (1.5)
세종	24,016 (0.6)	10,508 (0.6)	12,867 (0.6)	213 (0.5)	428 (0.6)
경기	983,216 (24.6)	418,389 (23.4)	535,215 (25.4)	9,786 (24.8)	19,826 (30.0)
강원	123,489 (3.1)	50,853 (2.8)	67,798 (3.2)	1,404 (3.6)	3,434 (5.2)
충북	137,673 (3.4)	53,459 (3.0)	80,197 (3.8)	1,376 (3.5)	2,641 (4.0)
충남	183,001 (4.6)	71,628 (4.0)	105,443 (5.0)	1,957 (5.0)	3,973 (6.0)
전북	150,710 (3.8)	54,512 (3.0)	91,562 (4.3)	1,748 (4.4)	2,888 (4.4)
전남	175,949 (4.4)	76,762 (4.3)	94,600 (4.5)	1,614 (4.1)	2,973 (4.5)
경북	214,604 (5.4)	73,045 (4.1)	135,309 (6.4)	2,818 (7.1)	3,432 (5.2)
경남	268,124 (6.7)	114,508 (6.4)	147,279 (7.0)	2,909 (7.4)	3,428 (5.2)
제주	132,461 (3.3)	95,727 (5.4)	34,138 (1.6)	622 (1.6)	1,974 (3.0)

주: 1) 괄호 안은 비중을 의미

자료: 행정안전부, 「지방세통계」

● 지역별 차량 취득세 부과 세액 현황은 아래 〈표 III-3〉과 같음

- 2019년 결산 기준 차량 취득세 부과 세액은 총 4.48조 원이 부과되었으며, 이중 경기도가 1.08조 원으로 많은 부과 실적을 보이고, 뒤를 이어 서울 6,276억 원, 인천 4,696억 원, 부산 3,448억 원 순임
- 기타 취득세는 2019년 총 86억 원이 부과되었고 경기도 21억 원, 부산 7.8억 원, 전남 6.7억 원 순임
- 인천의 경우 5.65억 원의 기타 취득세가 부과되었음

〈표 III-3〉 차량 취득세 부과 세액 현황(2019년 결산)

(단위: 백만 원)

구분	전체	신규	이전	상속	기타
총계	4,478,961 (1.119)	3,206,223 (1.793)	1,248,977 (0.592)	15,112 (0.383)	8,648 (0.131)
서울	627,609 (1.197)	432,310 (1.831)	192,108 (0.697)	2,524 (0.441)	666 (0.95)
부산	344,815 (1.463)	275,198 (2.420)	67,958 (0.58)	875 (0.408)	783 (0.305)
대구	260,759 (1.302)	190,109 (2.292)	69,663 (0.617)	744 (0.355)	244 (0.109)
인천	469,626 (1.389)	395,101 (1.856)	73,170 (0.616)	790 (0.415)	565 (0.125)
광주	116,612 (1.029)	75,294 (1.801)	40,697 (0.593)	420 (0.391)	201 (0.111)
대전	108,505 (1.006)	71,730 (1.715)	36,181 (0.575)	407 (0.389)	187 (0.091)
울산	91,146 (1.021)	64,711 (1.021)	25,789 (0.539)	406 (0.415)	241 (0.249)
세종	26,957 (1.122)	18,664 (1.776)	8,090 (0.629)	90 (0.423)	112 (0.262)
경기	1,085,977 (1.105)	743,376 (1.777)	336,596 (0.629)	3,891 (0.398)	2,115 (0.107)
강원	117,321 (0.95)	82,108 (1.615)	34,248 (0.505)	525 (0.374)	440 (0.505)
충북	131,623 (0.956)	89,007 (1.665)	41,819 (0.521)	481 (0.35)	316 (0.12)
충남	177,620 (0.971)	121,245 (1.693)	55,208 (0.524)	711 (0.363)	457 (0.115)
전북	138,941 (0.922)	90,436 (1.659)	47,610 (0.52)	580 (0.332)	315 (0.109)
전남	155,083 (0.881)	106,007 (1.381)	47,834 (0.506)	568 (0.352)	673 (0.226)
경북	188,010 (0.876)	118,263 (1.619)	68,352 (0.505)	888 (0.315)	507 (0.148)
경남	295,565 (1.102)	211,512 (1.847)	82,543 (0.560)	1,012 (0.348)	498 (0.145)
제주	142,792 (1.078)	121,154 (1.266)	21,110 (0.618)	200 (0.322)	328 (0.166)

주: 괄호 안은 건당 세액을 의미
자료: 행정안전부, 「지방세통계」

3. 문제점

- 구조변경 현황에서 알 수 있듯이, 캠핑용 자동차 외에도 차량 구조변경에 대한 수요는 계속 늘어나고 있고, 정책적으로도 구조변경을 장려하고 있음
- 차량 취득세 건수와 건당 세액은 계속 증가하는 추세인데, 구조변경 관련 취득세의 건당 세액은 오히려 감소하고 있는 것으로 보아 구조변경 관련 과세표준에 대해 검토가 필요하다는 것을 알 수 있음
- 「지방세법」 제10조제3항에 따라 구조변경 시 취득세 과세표준은 증가한 가액으로 하되, 신고 또는 신고 가액의 표시가 없거나 신고가액이 시가표준액보다 적을 때는 그 시가표준액으로 하도록 함
- 캠핑용 자동차의 구조변경과 관련하여 납세자가 자진신고를 하지 않을 경우가 대부분임
 - 납세자는 신고금액을 적지 않거나 50만 원 이하의 적은 금액을 기재하고 증빙을 제출하지 않는 경우가 대부분임
- 캠핑용 자동차의 시가표준액이 없기 때문에 취득세 과세 대상임에도 불구하고 과세관청에서 취득세를 과세하기 어려움
- 비단, 캠핑용 자동차 뿐만 아니라 시가표준액 조정기준에 구조변경에 대한 항목이 적기 때문에 실제적인 여러 구조변경 방식에 모두 대처할 수 없다는 한계가 존재함
 - 자동차 구조변경에 있어 가장 많은 유형이 물품적재장치, 소음방지장치, 연결 및 견인장치, 승차 장치, 배기가스발산 방지장치인데 이런 유형이 시가표준액 조정기준에 따로 기재되어 있지 않음

IV. 개선방안

1. 캠핑용 자동차 구조변경 시가표준액 신설

- 캠핑용 자동차의 구조변경은 일률적이지 않기 때문에 개조가격이 다양함
 - 캠핑용 자동차로 인정받기 위해서는 취침시설 외 취사시설, 세면시설, 개수대, 탁자, 독립공간 중 1개 이상 시설을 구비하면 됨
- 한국교통안전공단에 의하면 캠핑용 자동차 튜닝의 평균 작업비용은 1,050만 원²⁾임
 - 승용·승합(스타렉스 등) 200~1,000만 원(평균 600만 원),
 - 중형 승합(카운티 이상) 400~3,000만 원(평균 1,700만 원),
 - 화물(특수) 200~1,500만 원(평균 850만 원)
 - 자동차 종류에 따른 평균값으로 산출, 부대시설(에어컨, 태양전지판 등) 비용은 제외
- 하지만, 개조내용에 따라 편차가 크므로 일률적으로 가격을 적용하기에 어려운 면이 있음
 - 한 경적 사이트에 의하면 2021.11.16. 기준, 캠핑용 자동차 제작 경적 평균 비용은 건당 5,000,000원, 최저 비용은 3,000,000원이고 최고 비용은 15,000,000원이며 경우에 따라 달라질 수 있음³⁾
- 가격정보를 반영하여 다음과 같이 승용·승합·화물 자동차에 맞추어 캠핑자동차 시가표준액을 신설하는 방안을 생각해 볼 수 있음
 - 가격은 예시이며, 추후 시가표준액 사업에서 검토할 수 있음

〈표 VI-1〉 기타물건 시가표준액 조정기준 개정안

현 행	개 정 안																		
나. 차체변경 (1)~(6) (생략)	나. 차체변경 (1)~(6) (생략)																		
<p>(7) (신설) 캠핑용 자동차</p> <p>(단위: 천 원)</p> <table border="1"><thead><tr><th>차종 분류</th><th>가 격</th><th>비 고</th></tr></thead><tbody><tr><td>승용자동차</td><td>3,000</td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">승합자동차</td><td>소형</td><td>3,000</td></tr><tr><td>중형</td><td>4,000</td></tr><tr><td rowspan="3">화물자동차</td><td>소형</td><td>3,000</td></tr><tr><td>중형</td><td>4,000</td></tr><tr><td>대형</td><td>5,000</td></tr></tbody></table>		차종 분류	가 격	비 고	승용자동차	3,000		승합자동차	소형	3,000	중형	4,000	화물자동차	소형	3,000	중형	4,000	대형	5,000
차종 분류	가 격	비 고																	
승용자동차	3,000																		
승합자동차	소형	3,000																	
	중형	4,000																	
화물자동차	소형	3,000																	
	중형	4,000																	
	대형	5,000																	

2) 한국교통안전공단 보도자료, “튜닝 규제 완화하자 튜닝 캠핑카 267% 증가- 건전한 튜닝 문화 조성을 통한 튜닝산업 활성화 등 기대 -” 2020. 11. 17.

3) <https://soomgo.com/prices/%EC%BA%A0%ED%95%91%EC%B9%B4-%EC%A0%9C%EC%9E%91>

2. 차량 구조변경 관련 시가표준액 재정비

- 앞으로 국토부는 캠핑용 자동차뿐 아니라 여러 가지 튜닝에 대한 규제를 풀 것으로 보이며, 이에 따라 적시성있게 시가표준액을 정하는 것이 힘들 것으로 생각됨
 - 한 사례로 국토부가 ‘하이브리드’ 튜닝(내연기관→하이브리드)에 대한 근거를 마련하여 노후 경유 화물자동차를 저공해자동차로 개조하는 사례가 활성화될 것으로 예고됨⁴⁾
- 앞으로 튜닝의 종류와 수요가 계속 늘어날 것이라고 예고되어 있는 상황 하에, 구조변경 시가표준액을 근본적으로 재정비하는 것이 바람직하다고 여겨짐
 - 문제가 되는 구조변경 항목이 있을 때마다 그때그때 시가표준액에 항목을 더해 나가는 방식은 적시성과 효율성 측면에서 한계가 있음
 - 이에 구조변경 항목과 가격에 대하여 연구를 수행하여 구조변경 항목 전체에 대한 시가표준액 조정기준을 마련하는 방법과 구조변경 과세표준에 대하여 계산 방식을 도입하는 방안을 제안함

1) 구조변경 항목 전체에 대하여 기준 마련

- 현재 차량에 대한 시가표준액 기준가격을 정할 때 관련 업체나 기관과 자료 공유를 통하여 차종에 따른 가격정보를 확인하듯이, 구조변경에 대하여도 절차를 수립하여 조정기준을 마련
 - 현재 구조변경 항목 중 6가지만 ‘원동기·차체변경’ 부분에 포함되어 있음
 - 튜닝 승인을 받아야 하는 항목 전체에 대하여 차종별 구조변경 시가표준액 마련할 필요 있음
- 튜닝 승인절차를 보면, 한국교통안전공단은 정비업체로부터 튜닝작업 내용을 전산입력 받을 수 있으며, 튜닝 비용에 대한 정보도 확보할 수 있음
- 캠핑용 자동차 외에도 구조변경과 관련하여 시가표준액이 부족한 부분이 많기 때문에, 공단과의 자료 공유를 통해 실제 튜닝 승인을 받는 항목들을 정리하고 이에 대한 정보를 반영하여 구조변경 관련 시가표준액을 대대적으로 정비할 필요가 있음

2) 구조변경 과세표준을 계산하는 방식 제시

- 튜닝 관련 시가표준액이 완비되어 있지 않은 현실을 고려할 때, 적시성을 위해서는 다른 방식을 검토해 볼 필요성이 있으며, 하단에는 예시를 제시함
 - 구조변경의 과세표준은 ‘증가한 가액’ 이므로 튜닝 후 자동차와 가장 비슷한 시가표준액과 튜닝 전 차량가액의 시가표준액을 차감하여 계산하는 방식 검토
 - 담당 세무공무원의 판단이 개입되어 자의성 문제가 있을 수 있으므로, 비슷한 유형을 판단하는 것

4) 뉴시스, “화물차 캠핑용 부착물 ‘캠퍼’ 허용…캠핑카 활성화 기대”, 2020.5.27.일자.

에 대하여 명확한 지침이 필요함

- 재정비 시, 한국교통안전공단으로부터 튜닝작업에 대한 정보를 공유받아 실제 튜닝 승인받은 항목에 대한 코드화할 수 있으면 세무행정의 정확성과 효율성을 높일 수 있음
 - 튜닝 승인시 가격이 많이 소요되는 항목만이라도 코드화하여 자자체에 자료가 제공될 수 있도록 하는 방안을 고려해볼 수 있음
 - 등록원부에 코드화된 내용을 필수기재 사항으로 등록할 수 있도록 공단의 협조가 필요
 - 실제 튜닝승인 자료들에 대한 구조변경 내용을 바탕으로 매년 실시하는 시가표준액 조사사업에서 튜닝 품목에 대한 시가표준액을 지속해서 추가할 수 있도록 연구원에서 지속적 관심 필요

3. 신고가액과 실제 가액의 검증 시스템 구비

- 원칙적으로 납세자가 실제 튜닝 금액을 신고하게끔 유도하는 것이 바람직함
 - 개별적인 실제 튜닝 금액이 신고가액이 되면 문제가 발생하지 않지만, 현실에서는 성실신고가 이루어지고 있지 않아서 신고가액과 실제 가액과의 괴리가 발생함
 - 구매자는 취득세액의 감소를 위해 실제 비용보다 낮은 가격으로 신고할 유인이 존재함
 - 윤상호(2018)에 의하면 중고자동 매매에 따른 현금영수증 발급의 의무화 후에도 구매자가 여전히 거래 가격보다 낮은 금액으로 현금영수증 발급을 요구할 유인이 여전히 존재
 - 현금영수증에 반영된 가격정보에 대한 지방자치단체의 접근성 개선, 판매자 실거래 가격 보증 제도 등을 해외 사례에 근거한 정책적 개선방안으로 제시
- 앞의 개선방안들은 시가표준액 조정기준의 보완에 초점을 맞추는 것이지만, 취득세를 신고할 때, 한국교통안전공단이나 국세청의 정보를 이용하여 실제 가액과 검증할 수 있도록 시스템을 구비하는 것이 장기적인 해법이 될 수 있음
 - 앞에서 살펴보았듯이 한국교통안전공단은 튜닝 승인에 대하여 정보를 가지고 있음
 - 국세청은 개별소비세 신고를 통해 승용차를 캠핑카로 개조 시 위탁공임과 추가 원재료가격을 알 수 있음 (「개별소비세법 시행령」 제9조제3항)
 - 캠핑용 자동차를 「자동차관리법」 제34조에 따라 튜닝한 경우 1) 판매자 또는 소비자가 제공한 원재료만으로 제조·가공 또는 수리한 경우: 그 위탁공임에 상당하는 금액, 2) 판매자 또는 소비자가 제공한 것 외의 원재료를 제조자 또는 판매자가 보충·첨가한 경우: 원재료의 가격과 위탁공임을 합산한 금액을 과세표준으로 함

참고문헌

■ 국내문헌

윤상호, 「현금영수증 발행과 중고자동차 취득세 과세표준의 현실화」, 한국지방세연구원, 2018.
정승영 · 이창로, 「자동차 취득세의 정상가격 기준 범위 구체화 방안」, 한국지방세연구원, 2019.

■ 자료

국토교통부, “28일부터 승용·화물·특수차도 캠핑카로 제작·튜닝 가능”(보도자료), 2020.2.27.일자.
국토교통부 · 한국교통안전공단, 「TS 자동차 튜닝 업무 매뉴얼」, 2021.
뉴시스, “화물차 캠핑용 부착물 ‘캠퍼’ 허용…캠핑카 활성화 기대”, 2020.5.27.일자.
한국교통안전공단, “튜닝 규제 완화하자 튜닝 캠핑카 267% 증가(보도자료)”, 2020.11.17.일자.
_____, “자동차 튜닝 승인 건수 전년대비 13.8% 증가(보도자료)”, 2021.4.16.일자.

■ 기타

국가법령정보센터(www.law.go.kr)
국가통계포털 (<http://kosis.kr>)
한국교통안전공단 (www.kotsa.or.kr)