

自動車稅의 性格糾明을 통한 發展方向

Improvement of Automobile Tax focused on the Analysis of its Characteristics

金 元 鎮

(인하대학교 강사)

李 三 周

(한국지방행정연구원 연구원)

<目 次>

I. 序 論

II. 自動車稅의 基本性格

III. 現行 自動車稅의 性格分析

IV. 分析結果 및 發展方向

V. 結 論

1. 序 論

우리나라의 自動車 등록대수는 현재 약 500만대를 기록하고 있으며, 인구 8.6명당 1대, 2가구당 1대꼴로 自動車를 보유하게 되어, 우리사회도 自動車 大衆化의 시대에 접어들었다고 할 수 있다. 이렇게 自動車의 보유가 보편화됨에 따라 自動車의 保有事實에 부과하는 對物課稅인 自動車稅도 새로운 성격을 가져야 할 당위성에 직면하게 되었고, 自動車稅가 基礎自治團體의 一般財源이며 전체 地方稅 徵收額의 약8%를 점유하고 있는 주요재원으로 인식됨에 따라, 이를 납부하는 自動車所有者 뿐만 아니라 賦課·徵收하는 自治團體도 自動車稅에 대한 관심이 지대해지고 있다.

自動車稅에 대한 관심의 증대속에 나타나는 自動車稅의 構造改善에 대한 의견도 다양하게 제시되고 있는 바, 그것은 첫째가 現行 自動車稅의 稅率構造 및 課稅基準 뿐만 아니라 부과·징수방법까지 全體的인 改善을 하자는 것이며, 둘째는 現行의 方法을 그대로 유지하지만, 課稅基準만을 대폭 수정하자는 것으로 대별되고 있다. 이 중 前者의 경우는 現行 自動車稅가 使用段階別로 구분할때 保有段階에서 과세하고 있는데 이를 走行段階의

휘발유나 경유등 연료에 부과하는 走行稅로 전환하자는 것이다. 後者는 現行 自動車稅의 課稅基準이 차종별로 배기량, 승차정원, 중량 등 單一基準으로 구분되어 있는 것을 배기량과 중량 등 複數의 課稅基準으로 전환하여 道路毀損의 정도가 큰 車輛이나 대기오염의 발생이 상대적으로 더 많은 차종에 대하여 原因者負擔의 原則에 의거 道路費用이나 環境負擔金을 重課하자는 것이다. 그리고 또하나의 의견은 所得水準 뿐만 아니라 自動車의 普及程度 그리고 所得階層에 따른 自動車의 利用類型이 변화하였으므로, 이에 따라 現行 稅率을 조정할 필요가 있다는 것 등으로 요약할 수 있다.

이렇게 自動車稅에 대한 관심이 증대하고, 이에 따라 새로운 요구도 다양하게 표출되고 있지만, 이러한 관심과 요구에 따른 自動車稅의 構造改善을 위해서는 自動車稅가 갖추어야 할 基本性格에 대한 分析이 선행되어야 한다는 인식하에, 본 연구는 우선 自動車稅의 一般的 性格을 살펴보고, 이러한 性格이 우리의 現行 自動車稅 구조에 어떻게 반영되어 있는지를 비교·분석한 후, 마지막으로 향후 우리나라 自動車稅의 改善方向을 제시하고자 한다.

II. 自動車稅의 基本性格

自動車稅는 課稅客體가 自動車의 所有事實이므로 다른 稅目에 비해 自動車가 갖고있는 특징에서 그 性格이 도출된다. 이때 自動車가 갖는 특징이란, 관점에 따라 약간의 차이가 있기는 하지만 대체로 ① 自動車가 耐久財로서 財産的 價値가 있다는 점, ② 道路를 사용하고 있다는 점, ③ 一部 自動車는 이를 사용하여 營業活動을 영위하고 있다는 것으로, 이러한 自動車稅 課稅對象이 갖는 특징 때문에 自動車稅는 財産課稅的 性格을 가진 收益稅이며, 여기에 道路損傷負擔金的 性格을 가미한 것으로 이해되는 것이 일반적이다.¹⁾ 이외에도 自動車稅의 性格에는 自動車의 사용과정에서 交通혼잡과 대기오염의 문제를 발생시키기 때문에 交通混雜과 大氣汚染에 대한 負擔金 즉 規制的 性格이 있으며,²⁾ 또 自動車を 소유할 수 있는 사람이 일부의 부유계층에 한정되어 있으므로 自動車의 소유자체를 사치적인 행위로 인식하여 奢侈品課稅的 性格을 추가하기도 한다.³⁾ 이러한 自動車稅의 性格중 奢侈品課稅는 財産稅의 일종이므로 여기에서는 自動車稅의 一般적 性格중 財産課稅的 性格, 使用者 負擔金的 性格, 收益課稅的 性格, 그리고 規制課稅的 性格에 대해서만 고찰하기로 한다.

1) 矢野浩一郎, 「地方稅財政制度」, 地方公務員新研修選書 13, 學陽書房, 1989, p. 93.

2) 韓國地方行政研究院, 「自動車稅의 合理的 調整 및 徵收率 提高方案」, 1990. 10, pp. 56-58.

3) 前川尚美 등 共著, 「地方稅(各論)」, きよらせい, 1987, pp. 629-630.

1. 財産課稅的 性格

自動車는 일반적으로 高價의 耐久財이며, 自動車稅는 이를 보유하고 있다는 사실을 기초로 과세되고 있다는 점에서 財産課稅的 性格을 띠고 있다. 즉 토지·가옥·선박 등의 재산에 대하여 財産稅가 과세되고 있는데 반하여 自動車稅는 自動車라는 재산에 대하여 과세되어야 할 財産稅를 대신하여 과하는 재산세의 일종이라고 할 수 있다.⁴⁾ 이에 반해 토지나 건물, 선박, 중기, 항공기 등의 보유에 대한 과세를 一般財産稅라 한다면, 自動車の 보유에 대한 과세는 自動車라는 특정의 유체물에 대한 과세로 特別財産稅로 분리하기도 한다.⁵⁾ 이렇게 自動車稅의 財産課稅的 性格은 自動車を 財産稅의 일종으로 파악하고, 이에 대한 세의 부과는 재산의 소유에 대하여 財産稅를 부과하는 것과 동일한 차원에서 이해되어야 한다는 점에서 일치하고 있다.

2. 使用者負擔金의 性格

自動車稅는 自動車を 운행하는데 따라 나타나는 도로손상에 대한 책임을 일정수준 분담하는 道路毀損負擔金의 性格을 가지고 있으며, 이는 自動車が 도로의 주된 이용자라는 점에서 道路使用者負擔金의 한 형태로 구분된다. 즉 自動車を 사용하면 道路의 新設 및 維持·管理가 필요하게 되므로 이에 대한 응분의 負擔金을 自動車所有者에게 부담시키는 것이 타당하다는 관점에서 自動車稅가 설치되었다.⁶⁾

일반적으로 公共財는 非競合性(non-rivalness)과 非排除性(non-exclusion)을 특징으로 하지만, 公共財중에서도 일정한 수용한도까지는 불가분적이고 많은 사람이 동시에 소비할 수 있으나, 그 한도를 넘어서면 停滯現狀이 발생하는 재화가 있고 그러한 재화에 대하여는 個別價格을 부과할 수 있는 여지가 있는 바, 道路가 이러한 公共財에 속한다고 할 수 있다. 즉 도로는 自動車の 所有有無를 기준으로 공공서비스의 편익을 自動車の 이용집단과 이용하지 않는 집단으로 구분이 가능하며, 이에 따라 도로의 신설 및 유지·관리비용을 자동차의 소유자를 대상으로 使用者負擔의 價格原理에 의해 부과하게 되는 것이다.

이러한 使用者負擔의 價格原理가 적용되는 것은 고속도로의 통행료 및 도로와 관련된 目的稅가 대표적인 경우이지만 自動車稅와 같이 도로사용과 밀접한 관계가 있는 一般稅源도 이 원리가 적용될 수 있다.

4) 前川尚美 등 共著, 「前掲書」, p. 629.

5) 吳然天, 「韓國租稅論」, 博英社, 1992, p. 351.

6) 前川尚美 등 共著, 「前掲書」, p. 630.

3. 收益課稅的 性格

自動車稅속에는 營業活動에 따른 收益을 전제로 과세하는 性格이 있는데 이를 自動車稅의 收益課稅的 性格이라고 한다.⁷⁾ 즉 營業用自動車는 차를 사용하여 영리를 추구하고 있으며, 自動車稅는 이러한 營業活動의 結果인 收益에 과세하는 속성도 갖고 있는 것이다. 이러한 自動車稅의 收益課稅的 性格은 自動車を 운행하므로써 얻게 되는 營業收益, 勞動收益 등 개개의 收益을 전제로 한다는 점에서 收益稅(profit tax)로 분류되는 반면, 도시계획이나 도로공사등 공공사업의 실시에 의하여 특별한 이익을 얻은 사람에게 그 사업에 소요되는 경비의 전부 또는 일부를 부담시키는 收益者 負擔과 구별된다. 또 直接的으로 自動車を 收益을 얻기 위한 도구로 사용하고 있다는 점에서 間接적으로 영리를 위한 수단에 사용되는 非營業用 自動車와 구별되기 때문에, 自動車稅의 一般的 性格중 收益課稅的 性格은 營業用自動車에만 해당되는 性格이라고 할 수 있다.

4. 規制課稅的 性格

自動車는 使用過程에서 交通混雜과 大氣汚染의 문제를 발생시키기 때문에 自動車稅는 이에 대한 負擔金의 형태로 이해될 수 있다.⁸⁾ 즉 自動車稅는 自動車の 소유와 운행에 의해 초래되는 공해와 도심교통의 혼잡등 外部不經濟에 대한 社會的 費用을 自動車 보유계층에게 부담시키는 規制的 課稅的 性格을 갖고 있다. 이러한 自動車稅의 規制課稅的 性格과 앞에서 살펴본 使用者負擔金的 性格은 두가지 모두 自動車を 사용하므로 인하여 야기되는 문제에 대한 原因者負擔金이라는 점에서는 일치하지만, 使用者負擔金은 도로에 국한하여 도로의 손상에 대한 負擔金이며, 規制課稅的 性格은 도로 이외의 外部不經濟에 대한 負擔金으로 이해된다.

지금까지 自動車稅의 一般的 性格을 ① 財産課稅的 性格, ② 使用者負擔金的 性格, ③ 收益課稅的 性格, ④ 規制課稅的 性格 등으로 구분하여 살펴 보았다.

다음에서는 이러한 自動車稅의 一般的 性格이 우리나라의 경우 어떻게 現行 自動車稅의 構造에 반영되어 있는가 하는 점을 분석해 보기로 한다.

7) 吳然天, 「前掲書」, p. 351.

8) 韓國地方行政研究院, 「前掲報告書」, p. 577.

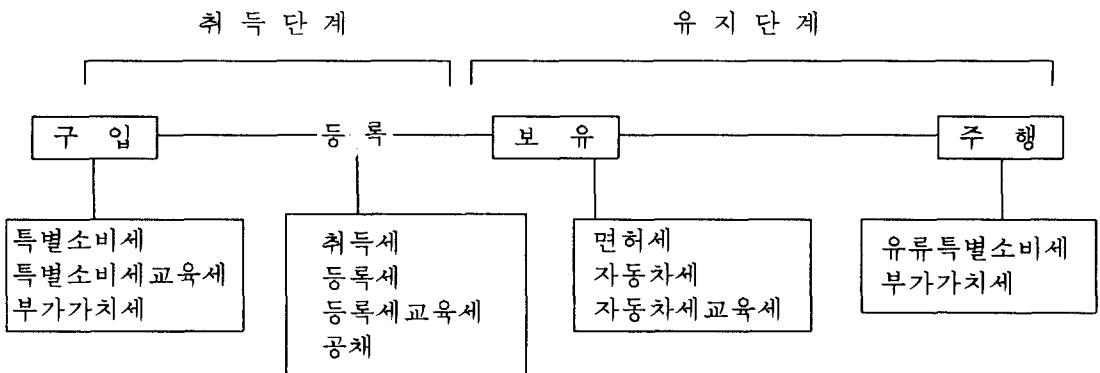
Ⅲ. 現行 自動車稅의 性格分析

1. 分析方法

1) 財産課稅의 性格

우리나라의 現行 自動車稅가 財産課稅의인 性格을 구비하고 있는지를 알아보기 위해서 먼저 財産課稅의 概念을 살펴보면, 개인 또는 법인이 재산 및 소득을 획득하여 이를 사용하거나 이전에 이르는 전과정 중에서 어느과정에 과세하는가를 기준으로 所得課稅, 財産課稅, 流通課稅, 消費課稅로 구분할 때, 財産課稅는 擔稅力을 所得이 아닌 資産(stock)으로 간주하고, 蓄積된 資産 또는 富(wealth)에 課稅하는 것으로, 所得 및 支出의 흐름(flow)에 과세하는 所得課稅, 消費課稅, 流通課稅와 구별된다. 또 財産課稅는 일반적으로 財産稅(property tax)와 동의어로 사용되기도 하지만 이들간에는 약간의 차이가 있다.⁹⁾ 즉 財産課稅는 財産의 保有와 移轉에 대한 과세를 총칭하는 것이며, 財産稅는 財産課稅의 賦課對象을 資産所有事實에 대한 과세와 資産移轉事實에 대한 과세로 분류할 때, 前者의 경우에 해당하는 세이다. 이와같은 기준에 의할 경우, 앞에서 이미 살펴본 바 있는 自動車稅의 一般的 性格중의 하나인 財産課稅의 性格은 財産課稅라기 보다는 오히려 財産稅의 性格으로 하는 것이 더욱 정확할 것이다. 그 이유는 아래의 <그림 1>에 나타난 바와같이 自動車의 구입에서 사용하기까지의 전 과정중에서, 自動車稅는 自動車를 보유하고있는 단계에서 부과한다는 사실로 더욱 명백해진다.

<그림 1> 使用過程別 自動車關聯稅 體系



9) 이재기, 「우리나라 재산세제의 실태와 문제점」, 일해연구소, 1987. pp. 1~2.

이러한 財産稅가 가지고 있는 一般的 性格과 우리나라의 現行 財産稅의 특징은 財産의 用途에 따라 差等稅率을 적용하고 있으며, 財産을 평가할 때 時價標準額의 반영을 원칙으로 財産의 價値가 클수록 증가하고 있는 것으로 특징지을 수 있다.¹⁰⁾ 따라서 이러한 財産稅의 性格이 現行 自動車稅에 어떻게 반영되고 있는지를 분석하기 위한 방법을 제시하여 보면, 自動車稅는 自動車의 用途에 따라 差等稅率을 적용하고 있기 때문에 自動車稅 전체를 단일 기준에 의해 비교하기 보다는 차종별로 비교해야 하며, 또한 財産의 價値가 클수록 증가하고 있는지를 분석해야 할 것이다. 이때 財産의 가치에 대하여는 다음과 같은 몇가지 가정이 필요한바 그것은

첫째, 車輛의 購入價格이 높을수록 財産의 價値가 크다.

둘째, 같은 차종일 경우 自動車의 배기량 및 중량이 클수록 車輛의 가격이 비싸다.

셋째, 營業用 車輛보다 非營業用 車輛의 財産價値가 크다.

이러한 세가지 가정중 첫째는 車輛의 減價償却을 배제하면, 그리고 둘째는 선택사양품목(option)을 배제하고 基本型(standard)을 기준으로 한다면 별무리가 없는 것으로 인식된다. 그러나 마지막 가정의 경우는 車輛의 구입시 非營業用 車輛보다는 營業用 車輛의 구입가격이 비싸고 또 개인택시의 경우는 그 정도가 다른 차종에 비해 훨씬 크기 때문에 가정 자체에 무리가 있기는 하지만, 營業用 車輛은 財産의 保有보다는 收益을 위한 도구이며, 車輛自體의 가격에는 차이가 없으므로 이를 自動車의 財産課稅의 性格의 評價基準으로 선택할 수도 있다.

그러므로 現行 自動車稅가 財産課稅的인 性格을 구비하고 있는지의 분석기준은 다시 두가지로 설명할 수 있다. 즉 배기량 및 중량에 따른 自動車稅의 비교와 營業用 車輛과 非營業用 車輛의 세액 비교가 그것이다.

2) 使用者負擔金의 性格

使用者負擔金은 정부가 특정한 서비스나 권리를 제공하고자, 당해 서비스의 향유자에게 공공재의 사용에 따른 공급비용의 일부나 전부를 부담시키는 가격결정원리이므로¹¹⁾ 現行 自動車稅가 使用者負擔金의 性格을 구비하고 있는지의 여부를 살펴보기 위해서는 收入側面인 自動車稅의 課稅基準과 支出側面인 使用用途로 구분하여 양 측면을 모두 분석해야

10) 이외의 재산세의 성격 및 특징은 외형상으로 나타나는 것으로서, 본연구의 목적과는 관계가 적다고 판단하여 여기서는 생략하기로 하였다. 자세한 것은 이재기, 「상계보고서」, pp. 7~12. 및 김명숙, “재산보유세의 개편방향과 정책효과”, 「국가예산과 정책목표」, 한국개발연구원, 1989, pp. 155-156참조.

11) Ronald, C. Fisher, State and Local Public Finance, Scott, Fore man and Company, 1989. pp. 323~326.

하지만, 우리나라의 自動車稅는 地方自治團體의 一般財源으로 이의 징수액이 어느 부분에 사용되었는지를 파악하는 것은 현실여건상 불가능하기 때문에 여기서는 自動車稅의 課稅基準을 중심으로 분석하기로 한다.

自動車가 운행되므로 인해 정부가 지출하게되는 道路關聯 總費用은 도로의 신설 및 유지·관리비용으로 여기에는 도로건설비, 유지보수비, 행정비, 교통안전시설비 등으로 구성되며 이는 차중에 따른 道路使用量과 自動車의 重量에 크게 영향을 받는다.¹²⁾ 즉 道路使用量이 많은 車輛일수록, 또 重量이 큰 車輛일수록 도로의 훼손을 더 많이 하게되므로 使用者負擔金을 더 많이 부과해야 하는 것이다. 따라서 現行 自動車稅가 使用者負擔金의 性格을 구비하고 있다면 運行時間과 重量에 따라 差等稅率을 부과하고 있어야 하므로 이를 課稅基準別로 비교해 보기로 한다.

3) 收益課稅的 性格

收益課稅的 性格은 영업활동에 따른 收益에 대한 課稅를 전제로 한다는 점에서, 現行 自動車稅가 收益課稅的 性格을 구비하고 있는지의 여부를 분석하기 위해서는 營業用自動車를 대상으로, 각 車種別, 課稅基準別로 營業收益의 判斷과 이에따른 課稅額의 비교가 있어야 한다. 그러나 課稅基準別 營業收益에 대한 자료는 현실적으로 구득이 곤란하므로 여기서는 車種別 營業收益으로 自動車稅의 性格을 판단하고자 하며, 이때 營業收益의 判斷基準으로는 當期純利益(net income)을 기준으로 하여야 하지만, 이 역시 자료구득의 곤란으로 營業用自動車의 代表的 수입인 運輸收入을 사용하고자 한다. 이러한 營業用 自動車의 收益에 대한 判斷基準을 운수수입으로 바꿈으로써 車輛의 取得價額, 勤勞時間, 固定資產 등에 의해 나타나는 차이가 산정되지 않게 되나 이러한 문제점에 대하여는 전체 運輸收入을 從業員數로 환산하므로써 어느 정도 줄이고자 하였다. 自動車稅의 收益課稅的 性格의 判斷準據로서 또 하나의 기준은 非營業用과 營業用自動車간 課稅額의 비교가 일반적으로 사용되지만 이는 앞의 財産課稅的 性格과 使用者負擔金의 性格에서 이미 논의되었기 때문에 여기서는 따로 구분하여 분석하지는 않겠다.

4) 規制課稅的 性格

자동차세의 規制課稅的 性格이란 자동차의 운행과정에서 야기되는 교통혼잡, 대기오염 등에 대한 規制的 性格의 負擔金이므로, 現行 自動車稅가 規制課稅的 性格을 보유하고 있다면 교통혼잡과 대기오염을 상대적으로 많이 발생하는 車種에 대하여 高率課稅하고

12) 김동건, "재정동원을 위한 사용자 부담에 관한 연구", 서울대 행정대학원, 「행정논총」, 제23권 제2호, 1985, p. 95.

있어야 한다. 따라서 교통혼잡과 대기오염의 발생에 대한 분석이 선행되어야 하는데, 이중 교통혼잡의 근본원인은 交通供給과 交通需要로 대변되는 道路率과 自動車增加臺數와의 격차에 의해 발생하지만,¹³⁾ 도로율과 자동차증가대수와의 관계는 全體車種을 기준으로 하는 것이고 車輛 1臺當 交通混雜度는 乘用車換算係數(pcu, km)에 의한 도로점용도 및 도로사용량이 일반적으로 이용될 수 있다. 그러나 이 부분에 대해선 앞의 使用者負擔金的性格과 일치하는 부분이므로 여기서는 대기오염의 발생량을 단일 기준으로 現行 自動車稅의 性格을 살펴보기로 한다. 環境汚染費用은 직접적으로는 연료사용과 관련이 있으며, 이외에도 풍향 및 강우량등 기상상태와도 관계가 있지만¹⁴⁾ 여기서는 자동차가 사용하고 있는 연료만을 기준으로 하고자 한다.

2. 分析節次 및 內容

1) 財産課稅的 性格

먼저 배기량 및 중량에 따른 自動車稅의 차이를 비교해 보면, 우리나라의 自動車稅는 차종별로 배기량(乘用車), 승차정원(버스), 중량(화물차)에 따라 과세액을 달리하고 있다. 이러한 과세액의 차이를 아래의 표에서와 같이 非營業用 乘用車를 기준으로 차량가격

〈표 1〉 乘用車의 價格과 自動車稅額의 比較

(단위 : 원, %)

배기량(A)	차량가격(B)	세액(C)	(A×C) = (D)	(D/B) × 100
800cc이하	3, 190, 000	cc당100	80, 000	2. 5
1, 000cc이하	-	cc당120	120, 000	-
1, 500cc이하	5, 195, 000	cc당160	240, 000	4. 6
2, 000cc이하	9, 600, 000	cc당220	440, 000	4. 6
2, 500cc이하	14, 000, 000	cc당250	625, 000	4. 5
3, 000cc이하	29, 800, 000	cc당410	1, 230, 000	4. 1
3, 000cc이상	-	cc당630	1, 890, 000	-

주) ① 차량의 가격은 기본형을 기준으로, 800cc이하는 티코, 1, 500cc이하는 르망, 2, 000cc이하는 에스페로, 2, 500cc이하는 소나타2.4, 3, 000cc이하는 임페리얼을 기준으로 하였으며, 1, 000cc이하와 3, 000cc이상은 현재 국산차종에는 해당차량이 없음

② (D)는 해당 배기량보다 실제의 배기량이 적은 것이 일반적이거나 그 차이는 5cc미만이므로 여기서는 자동차세법상의 배기량을 기준으로 산출하였음.

13) 모창환 “교통혼잡에 따른 사회·경제적 비용대책”, 「교통정보」, 1988. 12, pp. 38~39.

14) Roy, W. Bahl, Johannes, F. Linn, *Urban Public Finance in Developing Countries*, Oxford University Press, 1992, pp. 195~196.

과 비교해 보면, 세액의 반영비율은 차량가격에 비례하는 것은 아니지만 車輛의 가격이 고가일수록 고액의 세액을 부과하고 있으며, 그 액수는 購入價格의 4.6%에서 2.5%에 이르는 것으로 나타났다.

둘째로 營業用 車輛과 非營業用 車輛의 세액을 비교해보면, 아래의 표에서 나타난 것과 같이, 營業用 車輛보다는 非營業用 車輛의 세액이 월등히 높으며, 그 차이는 차종 전체에서 7.3배의 차이가 발생하고, 차종별로는 乘用車가 11.5배, 乘合自動車가 2.7배, 貨物自動車가 3.7배, 그리고 特殊自動車가 7.3배의 차이가 발생하는 것으로 나타났다.

따라서 현행 自動車稅의 課稅基準상에는 營業用車輛에 비해 財產價値가 큰 非營業用自動車에 대하여 고액의 세금을 부과하고 있음을 알 수 있다.

〈표 2〉 營業用과 非營業用的 自動車稅額 比較

차종	과세기준	營業用(A)	非營業用(B)	(B/A)
승용차	1,000cc이하	cc당 18원	cc당 120원	6.7
	1,500cc이하	cc당 18원	cc당 160원	8.9
	2,000cc이하	cc당 19원	cc당 220원	11.6
	2,500cc이하	cc당 19원	cc당 250원	13.2
	3,000cc이하	cc당 24원	cc당 410원	17.1
	평 균			11.5
버스	대형일반버스	42,000원	115,000원	2.7
	소형일반버스	25,000원	65,000원	2.6
	평 균			2.7
화물차	1,000kg이하	6,600원	28,500원	4.3
	2,000kg이하	9,600원	34,500원	3.6
	3,000kg이하	13,500원	48,000원	3.6
	4,000kg이하	18,000원	63,000원	3.5
	5,000kg이하	22,000원	79,000원	3.5
	8,000kg이하	36,000원	130,500원	3.6
	10,000kg이하	45,000원	157,500원	3.5
	평 균			3.7
특수자동차	대형특수자동차	36,000원	157,500원	4.4
	소형특수자동차	13,500원	58,500원	4.3
	평 균			4.4
기타 승용자동차		20,000원	100,000원	5.0
3륜이하 소형자동차		3,300원	18,000원	5.5
평 균				7.3

이상의 두가지 分析基準 즉 車輛價格과 自動車稅額의 比較 및 營業用과 非營業用 自動車稅額의 比較를 통해 볼때, 우리나라의 現行 自動車稅는 車輛의 價格에 精確히 비례하는 것은 아니지만, 自動車의 財產價値가 클수록 高額課稅하는 體制를 유지하고 있다는 점에서 財產課稅的 性格을 유지하고 있다고 할 수 있다.

2) 使用者負擔金의 性格

먼저 非營業用乘用車와 營業用乘用車 그리고 버스를 기준으로 1일 道路空間 總使用量을 보면, 非營業用乘用車가 66.9pcu.km(乘用車換算係數)이고 營業用乘用車는 407.7, 그리고 버스는 654.2로, 이를 非營業用乘用車를 기준으로 하면 營業用乘用車는 609.4%, 버스는 977.9%로 나타났다.

〈표 3〉 도시교통수단별 1일 총 도로공간 사용량

	단 위	非營業用乘用車	營業用乘用車	버 스
대당1일도로	pcu. km	66.9	407.7	654.2
공간사용량		(100)	(609.4)	(977.9)
가 동 율	%	87	81.1	97.0

자료 : 고승영, "교통비용 분담구조에 관한 연구", 「교통연구」, 1990. p107에서 발췌작성

따라서 도로의 사용량을 기준으로 할때는 非營業用乘用車보다는 營業用乘用車의 세액이 높아야하며, 이보다 버스의 세액은 더욱 높아야 하지만 앞의 〈표 2〉 營業用과 非營業用的 自動車稅額 比較에서 이미 살펴본 바와 같이 非營業用的의 세액이 월등히 높고, 乘用車의 버스는 뒤의 〈표 6〉 自動車 使用燃料別 1臺當 實際納付額에서 비교되고 있는 바와같이, 乘用車가 높은 것으로 나타나 現行 自動車稅는 도로의 使用量에 따라 差等稅率을 부과하고 있지 않고 있음을 알 수 있다.

두번째로, 차의 중량에 따른 自動車稅額의 構造를 아래의 〈표 4〉를 통해보면, 自動車의 중량에 따른 使用者負擔金의 性格을 갖추지 않고 있는 것으로 나타났다. 즉 차중 100kg당 세액을 기준으로 할때, 車輛의 중량이 무거운 버스나 화물차보다 중량이 가벼운 乘用車의 세액이 버스에 비해서 28배 그리고 화물차에 비해서는 22배 높다는 사실로 미루어 現行 自動車稅는 차중에 따른 車輛의 중량과는 무관하게 규정되어 있음을 알 수 있다. 다음은 각 차종별 自動車의 중량과 세액을 비교해보면, 乘用車의 경우 차의 무게가 커질수록 自動車稅額도 높아지는 구조로 편성되어 使用者負擔金의 性格을 유지하고 있는 반면에 버스의 경우는 세액과 차중이 반비례하고 있으며, 화물차의 경우 4,000kg까지는 차의 무게가 가벼울수록 고액의 세가 부과되다가 그 이상의 중량부터는 불규칙적인 현상을

보이고 있다.

〈표 4〉 차량의 중량에 대한 자동차세액 비교

(단위 : 원, kg)

차종	과세기준	세액 (A)	차중 (B)	차중 100kg당세액 (A/B)×100
승용차	800cc이하	80,000	640	12,500.0
	1,000cc이하	120,000	-	-
	1,500cc이하	240,000	960	25,000.0
	2,000cc이하	440,000	1,265	34,782.0
	2,500cc이하	625,000	1,449	43,133.2
	3,000cc이하	1,230,000	1,520	80,921.1
	3,000cc이상	1,890,000	-	-
	평균			39,267.4
버스	대형일반버스	115,000원	11,100	1,036.0
	소형일반버스	65,000원	3,685원	1,763.9
	평균			1,400.0
화물차	1,000kg이하	28,500원	1톤	2,850.0
	2,000kg이하	34,500원	2톤	1,725.0
	3,000kg이하	48,000원	3톤	1,600.0
	4,000kg이하	63,000원	4톤	1,575.0
	5,000kg이하	79,000원	5톤	1,580.0
	8,000kg이하	130,500원	8톤	1,631.3
	10,000kg이하	157,500원	10톤	1,575.0
	평균			1,790.9

주) 해당차량은 乘用車의 경우 2,500cc이하는 그랜저 2.4이며 나머지는 〈표 1〉과 같고, 버스는 대형일반버스는 Aero City, 소형일반버스는 코러스임.

이상의 두가지 비교분석을 통해볼때, 現行 自動車稅의 構造는 自動車의 道路 使用量 및 車의 重量과는 무관하게 규정되어 있는 것으로 나타났다. 다만 乘用車의 경우는 車의 重量이 클수록 高額의 稅額이 부과되고 있지만, 다른 車種에서는 이러한 경향이 보이지 않고 있다. 따라서 現行 自動車稅는 使用者負擔金의 性格이 乘用自動車의 경우에만 부분적으로 나타날 뿐 다른 차종에서는 이러한 性格이 없다고 할 수 있다.

3) 收益課稅的 性格

먼저 車種別 從業員 1人當 運輸收入의 현황을 아래표를 통해 보면, 營業用乘用車가 종업원 1인당 1,160만원의 운수수입이 있는 반면 버스는 1,504만원, 화물自動車는 2,473만

원으로 나타났고, 이를 營業用乘用車를 기준으로 할 때, 버스는 1.3배, 화물차는 2.1배로 영업수입이 많게 도출되었다.

〈표 5〉 차량별 종업원 1인당 운수수입현황

차종별		종업원수(명) (A)	운수수입(백만원) (B)	(B/A)
營業用乘用車		246,466	2,859,220	11.60(100)
버 스	고속버스	8,023	79,510	
	시외버스	24,453	545,584	
	시내버스	81,846	1,067,453	
	전세버스	11,548	201,088	
	소 계	125,870	1,893,555	15.04(129.7)
화 물 차 동 차	노선화물	2,958	60,203	
	특수화물	14,782	539,366	
	일반구역화물	80,963	2,114,480	
	용달화물	23,113	298,465	
	소 계	121,816	3,012,518	24.73(213.2)

자료 : 통계청, 운수업통계조사보고서, 1991.

그리고 같은 車種을 기준으로 平均課稅基準을 보면, 營業用乘用車가 40,500원, 버스가 57,400원, 화물차가 21,600원으로, 이를 營業用乘用車를 기준으로 했을때 버스는 1.4배, 화물차는 0.5배로 나타났다. 이를 收益課稅의 性格의 判斷基準인 從業員 1人當 運輸收入과 비교해 보면, 영업용 승용차, 버스, 화물차의 종업원 1인당 운수수입은 1,160만원, 1,504만원, 2,473만원으로, 영업용 승용차가 100일 때 130 및 210인데 반하여, 자동차세의 평균과세기준은 40,500원, 57,400원, 21,600원으로, 이를 영업용 승용차를 기준으로 환산하면, 100, 140, 50으로 나타나 차종별 비교에서 버스의 경우는 收益課稅의 性格이 나타나는데 반하여 화물차는 오히려 課稅額이 줄어드는 현상으로 미루어 이러한 性格이 나타나지 않고 있음을 알 수 있다. 그러나 같은 車種이라도 배기량, 수송인원, 중량의 차이로 인해 차이가 많으므로 平均 課稅基準에 의한 車種別 比較만으로 自動車稅의 收益課稅의 性格을 판별하는데에는 무리가 따를 것이라는 예상하에 이를 다시 車種別 1臺當 實際納稅額을 산출하여 이를 車種別 平均課稅基準 및 從業員 1人當 運輸收入과 비교해 보면, 營業用乘用車가 100일때 버스는 140.3, 그리고 화물차는 98.5로 비율의 크기에서는 다소 차이가 있으나 결과적으로 앞의 결과와 같은 것으로 나타났다.

〈표 6〉 차종별 평균과세기준과 자동차 1대당 실제납세액

	평균과세기준(원)	자동차대수(대) (A)	세액(천원) (B)	(B/A)
營業用乘用車	40,500 (100)	166,073	5,290,915	31.86 (100)
버 스	57,400 (141.7)	50,416	2,254,252	44.71 (140.3)
貨物自動車	21,600 (53.3)	136,546	4,286,677	31.39 (98.5)

자료 : 지방세법 및 내무부, 지방세정연감, 1992.

이같은 결과와 앞에서 본 〈표 2〉의 營業用과 非營業用간의 課稅差異에 대한 분석결과를 보았을때 現行 自動車稅에는 收益課稅的 性格은 부분적으로 나타날뿐 전체를 대상으로 볼때는 이같은 성격이 없음을 알 수 있다.

4) 規制課稅的 性格

먼저, 우리나라의 車輛이 사용하고 있는 연료는, 휘발유(非營業用乘用車), LPG(營業用乘用車), 경유(그외 대부분의 자동차) 등 3종류가 있으며 이 연료들이 배출하는 공해물질에 대해서 경유를 기준으로 비교해 보면, 아래 표에 나타난 것처럼 매연, 소음, 악취, 질소산화물, 일산화수소, 일산화탄소, 아황산가스 등의 공해물질이, 휘발유차와 LPG차는 공해의 종류에 따라 다소 차이는 있지만 대체로 비슷한 반면, 경유를 사용하는 車輛의 경우는 휘발유와 LPG차에 비해 모든 종류에서 더 많은 공해를 발생시키는 것으로 나타났다. 따라서 現行 自動車稅가 規制課稅的 性格을 보유하고 있다면 휘발유나 LPG차에 비해 경유차에 더 많은 自動車稅를 부과해야 한다는 결론이 도출된다.

〈표 7〉 자동차 사용연료별 공해물질 배출비교

구 분	매 연	소 음	악 취	Nox	Ho	Co	Sox
경 유 차	100	100	극심함	100	100	100	100
휘발유차	3	50	약 간	8	71	80	미 량
LPG차	미량	50	약 간	9	81	71	극미량

자료 : 신부용, “우리나라 자동차산업 및 관련분야 정책에 관한 고찰”, 「교통연구」, '90. 12. p. 23. 에서 발췌.

다음으로 이러한 공해물질의 발생량과 비교할 수 있는 自動車稅의 課稅基準을 산정하는 문제가 남게 되는데, 여기에는 車種別 課稅基準의 平均에 의하는 방법과 自動車登錄臺數를 기준으로 한 代表車種간의 比較, 自動車登錄臺數를 加重值로 한 課稅基準의 平均, 그리고 自動車 1臺當 實際納稅額에 의하는 방법등이 있을 수 있다. 이 중 車種別 課稅基準의 平均에 의하는 방법은 單一車種간에도 課稅基準이 다수로 분할되어 있을 뿐만 아니라

경유를 사용하는 자동차는 여러종류의 車種으로 구성되어 있기 때문에 대표값으로는 부적당하며, 自動車登錄臺數를 기준으로 한 代表車種간의 比較는 대표차종이 아닌 車輛이 비교대상에서 제외되는 문제점이 있다. 또 自動車登錄臺數를 加重值로 한 課稅基準의 平均은 單一車種내에서 課稅基準의 차이로 인한 比較困難性이나 比較對象車輛의 누락은 없게되지만 車種간의 비교가 어려운 단점이 있다. 그리고 自動車 1臺當 實際納稅額을 기준으로 하는 방법은 징수율을 100%로 가정할 경우 등록대수에 의한 가중이 이미 되어 있기 때문에 세번째 기준과 같은 효과와 문제점이 나타난다. 그러나 여기서 나타내고자 하는 것은 自動車의 使用燃料別 課稅基準간의 차이이므로 車種이 다른 것은 연료를 기준으로 할 경우 車種간의 비교가 가능해지므로 공해물질의 발생량과의 비교대상으로 自動車의 使用燃料 種類別 自動車 1臺當 實際納稅額을 기준으로 하여도 별 무리가 없을 것으로 판단되어 이를 사용하고자 한다.

〈표 8〉 자동차 연료종류별 1대당 실제납세액

사용연료		대수(대) (A)	세액(천원) (B)	(B/C)
휘발유(非營業用乘用車)		2,219,762	609,129,084	274.4 (167.9)
LPG(營業用乘用車)		166,073	5,290,915	31.9 (19.5)
경	其他乘用車	52,335	4,896,198	
	승합차	405,339	25,657,476	
	화물	1,028,448	38,205,462	
유	특수	25,520	1,646,221	163.4 (100)
	소계	430,859	70,405,357	

자료 : 내무부, 지방세정연감, 1992.

위의 〈표 8〉에서는 자동차의 사용연료에 따른 車種別 1臺當 納稅額이 요약되어 있는데, 이 중 경유차량은 其他乘用車(쫓형), 승합자동차(버스), 화물자동차, 특수자동차등으로 구성되며 1대당 납세액은 163.4천원이고, 휘발유를 사용하는 자동차는 274.4천원, LPG를 사용하는 자동차는 31.9천원으로, 이를 경유를 기준으로 환산했을 때 휘발유는 167.9, LPG는 19.5로 나타났다. 따라서 이러한 결과를 연료별 公害物質 排出量과 비교해 보면, 공해물질의 배출량은 휘발유차나 LPG차에 비해 경유사용 자동차가 월등히 높은데도 불구하고 1臺當 自動車稅의 納稅額은 휘발유차가 274.4천원, LPG차가 31.9천원, 경유차가 163.4천원이다. 이를 環境汚染과의 관계에서만 파악한다면, LPG사용 자동차에 대한 低率 課稅의 근거는 대기오염의 발생요인 적다는 면에서 찾을 수 있으므로 이점에서는 現行

自動車稅가 規制的 性格을 유지하고 있다고 할 수 있지만, 휘발유사용 자동차는 이와같은 性格이 보이지 않고 있다. 따라서 現行 自動車稅의 構造에는 自動車稅의 規制課稅의 性格이 부분적으로 나타날 뿐 課稅基準 全體의인 면에서는 環境汚染의 發生과는 무관하게 構成되어 있다고 할 수 있다.

IV. 分析結果 및 發展方向

1. 分析結果

이상에서 우리나라 自動車稅의 分析을 위해 自動車稅의 一般的 性格 즉 財産課稅의 性格, 使用者負擔金의 性格, 收益課稅의 性格 그리고 規制課稅의 性格의 概念을 알아보고, 우리나라의 現行 自動車稅 構造에 이러한 성격들이 어떻게 반영되어 있는지를 각 性格에서 도출된 指標를 통해 分析하였다. 즉 財産課稅의 性格은 車輛의 購入價格에 따른 自動車稅의 差等與否를 分析하기 위해 배기량 및 구입가격에 따른 自動車稅의 賦課基準간의 차이와 收益道具인 營業用 車輛과 財産保有에 상대적인 比重이 큰 非營業用 車輛간의 稅額比較를 통해 이를 分析하고자 하였으며, 使用者負擔金의 性格은 정부의 서비스제공과 이에 대한 負擔間의 關係를 分析하기 위해, 자동차가 운행되므로 인해 정부가 지출하게 되는 비용을 道路關聯 支出費用으로 간주하고 이때 道路關聯 支出費用은 道路使用量과 重量이 큰 차량일수록 보다 많은 비용이 소요되므로 道路使用量 및 自動車의 重量에 따른 自動車稅額의 差等賦課 여부를 分析하였다. 또 收益課稅의 性格은 自動車를 道具로 한 營業活動에 따른 課稅이므로 營業活動의 結果인 運輸收入과 自動車稅의 課稅基準 및 實際納稅額간의 比較를 통해, 그리고 規制課稅의 性格은 大氣汚染에 대한 規制的 性格의 負擔金이므로 자동차가 사용하고 있는 연료별 대기오염의 발생정도와 自動車稅의 實際納稅額을 기준으로 分析하였다.

분석 결과 財産課稅의 性格은 乘用車 價格指標 및 營業用車輛대 非營業用車輛 指標 모두에서 나타나는 반면 그외의 性格은 각 指標에서 부분적으로 나타났다. 따라서 現行 自動車稅는 財産課稅의 性格이 주를 이루고 있다고 할 수 있으며, 그 결과가 아래표에 요약되어 있다.

〈표 9〉 分析結果 要約

자동차세의 성격	분 석 자 료	현행 세에 반영여부
재산과세적 성격	차량의 가격과 세액비교	전체적
	영업용과 비영업용의 세액비교	전체적
사용자부담금적 성격	차량의 증량과 세액비교	부분적
	영업용과 비영업용의 세액비교	반영안됨
수익과세적 성격	차종별 평균과세기준	부분적
	자동차 1대당 납세액	부분적
규제과세적 성격	연료종류별 납세액	부분적

그러나 우리나라의 自動車稅를 財産課稅의 性格으로 이해하는데는 몇가지 문제점이 발견되는데, 그것은 첫째, 非營業用 乘用車의 경우 3,000cc를 최고 課稅基準으로 함으로써 그 이상의 배기량을 가진 乘用車에 대해서는 3,000cc와 동일한 財産價値로 인정되어 3,000cc이상의 승용자동차는 실제적으로 自動車稅를 경감해주는 결과를 초래하여 課稅의 衡平이 이루어지지 않고 있으며, 둘째, 차량의 가격이 커질수록 부과세액은 증대하고 있지만 財産의 감소분, 특히 減價償却되는 부분에 대하여는 差等稅率을 적용하지 않고 있어 自動車稅의 財産課稅의 性格 자체도 불안정하며, 셋째, 其他乘用車의 경우는 다양한 車輛이 생산되는데도 불구하고 단일의 척도에 의해 課稅하고 있어 自動車稅의 課稅基準이 현실여건을 반영하지 못하고 있다.

使用者負擔金의 性格과 관련해서 외국의 경우, 일본은 자동차증량세, 미국은 자동차증량세, 타이어세, 여객 및 화물마일세, 프랑스의 차축세, 도로운송세 등이 있으며, 規制課稅의 性格과 관련해서는 일본의 低公害 自動車에 대한 취득세, 자동차세, 경자동차세 등의 輕減措置등이 있어 自動車稅 만으로 달성할 수 없는 政策目標을 자동차와 관련된 여러 세목으로서 보완하고 있는데도 불구하고 우리나라의 경우에는 아직 이러한 補完措置들이 마련되지 않고 있다.

2. 自動車稅의 發展方向

自動車稅는 일제시대인 1921년에 道稅인 車輛稅의 신설을 시초로, 1958년 및 1961년 그리고 1976년의 稅制改革을 통해 현재와 같은 市·郡의 一般財源으로 정착되었으며, 1979년과 1990년에는 부분적인 稅率調整이 이루어졌다.

1990년에 이루어진 自動車稅의 주요 조정내용은 그동안 배기량, 축간거리, 기통수에 의해 분리과세되던 승용차의 課稅基準을 배기량만의 단일기준에 cc당 세액을 곱하여

자동차 1대당 연세액을 산출하도록 하였으며, 화물차의 경우는 10톤 초과차량에 대해 증가할 수 있는 규정을 신설하는등 몇가지 課稅基準上의 조정이 이루어졌으나 이때의 조정내용중 가장 두드러진 특징은 부과세액의 대폭적인 인상으로 규정할 수 있다. 즉 종전의 自動車稅의 성격은 그대로 유지하면서 승용차는 최고 97.4%, 그리고 그 외의 차량은 약 50%의 세율인상이 단행되어 1979년 이후 약 10여년간 잠자고 있던 세액의 인상이 단행되었다.

그러나 1979년 당시와 지금의 자동차와 관련된 여건이 크게 변하였음에도 불구하고 아직도 自動車의 基本性格이 과거와 달라진 것이 없는 것이 현실이다. 즉 자동차의 수는 1979년의 498,878대에서 1991년의 4,247,816대로 8.6배나 증가하여 자동차 1대당 인구수가 75.5명에서 10.3명으로 변화하였으며, 또 도로 1km당 자동차대수인 道路混雜度는 1979년의 10.7에서 1991년의 73.1로, 자동차의 증가대수에서나 도로혼잡의 문제에서 과거에 비해 크게 변화하였으며, 게다가 환경오염 및 교통혼잡 등이 사회적 문제로 제기되고 있는데도 불구하고 自動車關聯稅를 대표하고 있는 自動車稅의 課稅基準에 이를 반영하지 않고 있다는 비난을 면하기 어려운 상황에 있다.

다시 말해 현행 自動車稅의 性格이 財産課稅的 性格을 위주로 구성되어 있으며, 그 외의 성격은 반영되지 않고 있거나 반영되었다 하더라도 미미한 수준에 머물러 있다고 해서 그것이 잘못되었다는 것은 아니지만, 財産課稅的 性格의 기본인식이 자동차를 사치품으로 인식하는 데서 출발한 것이며, 또 현재 자동차와 관련된 주변환경이 현행 自動車稅의 골격을 구성할 때에 비하여 크게 변하였으며, 자동차를 생활필수품으로 인식하는 단계에 와있으므로 현행 自動車稅를 조정하는 것이 바람직하다는 것이다.

이러한 自動車稅의 조정과 관련해서 현재 제기되고 있는 의견은, 첫째 부과방식 및 징수체제는 현행체제를 유지하면서 부분적으로 使用者負擔金的 性格과 規制課稅的 性格을 가미하자는 것으로, 여기에는 交通稅의 新設 및 自動車重量稅의 新設 그리고 低公害 自動車에 대한 稅制支援 방안 등이 있으며, 둘째는 현행체제를 전면 개정하여 使用者負擔金的 性格과 規制課稅的 性格을 부각시키기 위한 것으로, 自動車走行稅의 신설 및 油類附加稅로의 흡수 내지는 통합 방안 등이 그것이다.

그러나 현행 自動車稅는 1979년의 세액을 1991년에 개정하여 세액을 크게 인상한 바 있으므로 현시점에서 다시 自動車稅에 대한 전면적인 개정을 한다면 비록 실제납세액에서는 큰 차이가 없더라도 納稅義務者들의 커다란 租稅抵抗이 예상되므로, 長期的으로는 一般自動車에 비해 재산가치가 매우 큰 高級自動車(課稅時價標準額이 7,000만원이상의 승용차 및 기타자동차)에 대해서는 財産課稅的 성격에 따라 과세하고, 一般自動車の 경우는 使用者負擔金的 性格 및 規制課稅的 性格을 위주로한 구성체제를 유지하도록

하는 것이 바람직하며, 短期的으로는 현행 自動車稅의 課稅基準上에 이러한 성격들을 보완할 수 있는 制度的 裝置를 마련하는 것이 바람직하겠다.

V. 結 論

現行 自動車稅의 構造가 財産課稅的인 性格을 중심으로 구성됨으로 인해, 乘用自動車에 대해서는 상대적으로 고액의 세금을 부과하고, 營業用乘用車 및 경유자동차 등에 대해서는 低率課稅하고 있는 것은 自動車稅의 어느 특정한 性格을 부각시키기 위한 것이라기 보다는 대중교통수단이나 산업과 관련한 정책적 의도가 自動車稅의 課稅基準상에 나타나는 것으로 이해할 수 있고 또 어느 性格이 좋다 나쁘다의 문제는 그 社會의 價値觀에 따라 다를 수도 있다.

그러나 현재 각 關聯分野에서 제시되고 있는 의견은 自動車稅의 財産課稅的 性格에서 使用者負擔金의 性格 및 規制課稅的 性格으로의 전환에 대한 것이 대부분을 점하고 있다. 다시 말해 自動車稅와 관련된 의견은 크게 4가지로 분류가 가능한데, 그것은 ① 自動車走行稅의 導入 및 自動車稅를 油類消費稅에 附加하는 方案, ② 道路 및 自動車關聯 目的稅로서 交通稅의 新設方案, ③ 自動車重量稅의 導入方案, ④ 低公害 自動車에 대한 稅制支援方案 등으로 구분되며, 이 모든 방안은 현행 自動車稅가 갖고있는 문제점에 대한 補完 및 自動車稅의 性格轉換에 초점을 맞추고 있다. 즉 自動車走行稅 및 油類附加稅는 自動車稅를 각 자동차가 사용하는 연료에 부가하여 징수하고자 하는 것으로, 연료는 자동차의 사용과 밀접한 관계가 있다는 점에서 使用者負擔金의인 性格이 강하게 부각되며, 交通稅의 新設은 징수액 전체를 도로와 자동차 관련시설에 투자하는 目的稅이므로 自動車稅의 使用者負擔金의 性格을 보완하는 稅目으로 간주할 수 있으며, 自動車重量稅의 도입은 차량의 중량에 따라 중과하게 된다는 점에서 이 역시 使用者負擔金의 性格을 보완하는 稅目으로 간주된다. 그리고 低公害 자동차에 대한 稅制支援方案은 自動車稅의 구조내에 規制課稅的 性格을 유지하게 하기 위한 장치이다.

이렇게 自動車稅가 財産課稅的인 性格에서 使用者負擔金의 性格 및 規制課稅的인 성격으로 전환하고자 하는 의견이 다양하게 제시되고 있고 또 자동차의 소유를 奢侈品으로서 보다는 生活必需品으로 인식되고 있다는 점에서, 그리고 自動車稅가 地方稅이고 다른 地方稅目에 비해 大氣汚染, 道路破損등의 外部不經濟的 要素를 많이 발생하고 있다는 점에서 볼 때 앞으로 自動車稅는 應益的인 要素를 가미한 使用者負擔金의 性格과 規制課稅的 性格을 보완할 필요성이 있다고 본다.

〈參 考 文 獻〉

- 고승영, “교통비용 부담구조에 관한 연구”, 「교통연구」, 1990.
- 김동건, “재정동원을 위한 사용자부담에 관한 연구”, 서울대 행정대학원, 「행정논총」, 제23권 제2호, 1985.
- 김명숙, “재산보유세의 개편방향과 정책효과”, 「국가예산과 정책목표」, 한국개발 연구원, 1989.
- 모창환, “교통혼잡에 따른 사회·경제적 비용 및 대책”, 「교통정보」, 1988.12
- 신부용, “우리나라 자동차산업 및 관련분야 정책에 관한 고찰”, 「교통연구」, '90.12
- 오연천, 「한국조세론」, 박영사, 1992.
- 이상희, 「지방재정론」, 계명사, 1992.
- 이재기, 「우리나라 재산세제의 실태와 문제점」, 일해연구소, 1987.
- 내무부, 「지방세정연감」, 1992.
- 통계청, 「운수업통계조사보고서」, 1991.
- 한국지방행정연구원, 「자동차세의 합리적 조정 및 징수율 제고방안」, 1990.
- 矢野浩一郎, 「地方稅財政制度」, 地方公務員新研修選書 13, 學陽書房, 1989.
- 前川尚美 등 共著, 「地方稅(各論I)」, きょうせい, 1987.
- 日本自動車工業協會, 「自動車關係 諸稅並びに 道路財源等に 關する 基礎資料」, 平成元年.
- Fisher, Ronald C, *State and Local Public Finance*, Scotte, Foreman and Company, 1987.
- Bahl, Roy W and Linn, Johannes F, *Urban Public Finance in Developing Countries*, Oxford University Press, 1992.