

## 탈세수단이 된 법인명의 차량에 대한 합리적 과세와 재원활용 방안

김진영 부연구위원(법학 박사)

1억 이상 수입차의 경우 약 83.92%, 2억 원 이상의 경우에는 무려 87.4%에 해당하는 고급 수입차가 업무용으로 개인사업자나 법인에 의하여 구매되었으나 상당수가 사적인 용도로 활용되고 있음. 실제로 인하여 연간 약 2.5조원의 탈루세액이 발생하는 것으로 추정됨. 이처럼 법인명의 고가차량이 증가하는 이유는 실제 소득세법과 법인세법에 따라 차량에 대한 구입비와 유지비 전액이 경비처리 되기 때문이며 고가의 차량을 구입할수록 사업자가 받는 세제혜택이 커지기 때문. 이는 법률에 따라 이루어지는 절세를 넘어 탈세로 악용되기에 이에 대한 조정이 필요.

과거 법인명의 차량에 대한 과세법안은 차량의 배기량별, 가격별로 필요경비 산입한도를 조정하였는데 미국산 차량은 대부분 고가의 차가 수입되기 때문에 형평성상 한미-FTA위배소지가 있음. 또한 해외사례 검토결과 유의미한 것은 법인명의 차량에 대한 필요경비 한도를 설정하고 실제 차량주행거리에 대해서도 사적 이용가능성을 인정하여 현실적인 주행비율한도 설정한다는 점. 따라서 법인명의 고가차량에 대하여 차량가격 및 배기량에 상관없이 법인차량의 사적용도를 고려하여 필요경비 및 주행비율한도를 설정하는 것이 타당. 실제 소득세법 제35조 상 법인의 접대비의 경우에도 사적이용가능성을 인정하여 한도가 설정되어 있음. (이 경우 필요경비 80%, 주행비율한도 85%가 타당할 것으로 보임)

한편, 지난해 교통안전예산은 오히려 삭감됨. 국민안전처는 ‘교통사고 잦은 곳 개선’, ‘어린이 보호구역 개선’, ‘안전과 보행환경 조성’에 관련한 사업비 총 394억 원 가운데 197억 원을 예산부족으로 지급받지 못하여 교통안전의 위험성이 증가된 상황. 법인명의 차량에 합리적으로 과세하는 경우 연간 약 9,266억 원의 세수확보가 가능(경실련 보도, 2015. 7)할 것으로 보이며 이러한 재원은 교통안전에 의하여 전적으로 사용되어야 할 것임.

### I 탈세수단이 된 법인명의 고가(高價)차량과 조세정의

#### □ 탈세수단이 된 법인명의 고가(高價) 차량

##### ○ 급격히 증가하는 법인명의 고가(高價) 차량

- 2014년 개인사업자와 법인은 전체 판매량의 약 43%에 해당하는 105,720대의 자동차를 업무용으로 구매하였으며 구매가격은 총 7.4조원에 이릅니다
- 더욱이 1억 이상 수입차의 경우 2014년에 총 14,979대가 판매되었는데, 이중 83.92%에 해당하는 12,458대 사업자가 업무용으로 구매했고, 2억 원 이상의 경우에는 무려 87.4%에 해당하는 고급 수입차가 업무용으로 개인사업자나 법인이 구매 (경실련 보도자료, 2015)
- 이로 인하여 연간 약 2.5조원의 탈루세액이 발생하는 것으로 추정 (경실련 보도자료, 2015)
- 실제로 올 상반기 수입차 판매량은 11만 9천여 대로 BMW, 재규어, 랜드로버 등 일부 브랜드의 차량은 일본 판매량보다 많고 이 중 상당수가 법인명의 차량 (한국경제, 2015.07.08)

#### ○ 법인명의 차량에 대한 세제혜택

- 이처럼 고가 차량의 판매가 급증하는 까닭은 주로 개인보다는 개인사업자와 법인사업자가 업무용으로 구매하는 차량이 많기 때문
- 실제 현행 소득세법과 법인세법에 따라 구매 차량에 대한 구입비와 관련된 유지비가 모두 경비처리 됨
- 차량을 구입할 때 들어가는 차량가격(연 20% 감가상각)에서부터 취득세(7%), 등록면허세(5%), 개별소비세(5%)는 등 구입비 일체는 물론이고,
- 자동차세와 보험료, 유류비, 수리비 등 차량 유지를 위하여 사용되는 유지비 전액에 대한 소득공제가 이루어짐
- 결국 법인명의 차량 가격이 고가이면 고가일수록 사업자가 받는 세제혜택이 커지기 때문에 업무와의 관련성이 없는 최고가(最高價) 차량의 구매가 급증하는 실정

### □ 법인명의 고가(高價) 차량과 조세정의 실현

#### ○ 조세정의는 증세의 선결조건

- 조세정의란 모든 국민이 자신의 소득과 형편에 맞게 법률을 준수하여 공평하게 세금을 납부하도록 하는 것이며 이는 곧 정의로운 사회구조가 이루어지는 것을 의미
- 따라서 탈세와 비리를 예방하고 조세정의를 실현하는 것이 복지를 위한 증세에 앞서 선결적으로 이루어져야 할 국민적 합의
- 조세정의 구현 없이는 그 누구도 복지를 위한 증세에 동의하지 않을 것

#### ○ 차량구매에 따른 개인의 세금부담과 법인명의 차량소유자와의 차별

- 개인의 경우 차량구매 가격에서부터 관련 제반 구입비와 유지비 등을 온전히 개인이 부담하며 별다른 세제혜택을 받고 있지 않음
- 반면, 법인 명의로 차량을 구매한 자는 개인용도로 차량을 사용하더라도 사용 용도에 대한 명확한 증빙을 하지 않고 법인 필요경비로 100% 세제혜택을 받고 있기 때문에 동일한 차량을 구매하더라도 개인소유자와의 차별
- 더욱이 법인명의 차량에 대한 세제혜택은 소득세법과 법인세법에 따른 것으로 절세로 활용되기 때문에 탈세로 악용하는 일부 개인에 대한 과세방안이 마련되어야 조세정의 실현

## II 법인명의 차량에 대한 과세방안 검토

### □ 법인명의 차량에 대한 기존의 과세입법안

#### ○ 민홍철 의원 대표발의 안 (2013년)

- 현행 업무용 승용차에 대하여 감가상각 및 리스비용 전액을 필요경비에 산입하고 있는데 이를 배기량 및 차량가액에 따라 차등하여 필요경비 산입한도 조정

#### <배기량 및 차량가액 한도에 따른 허용한도 조정>

구분	필요경비산입 허용한도
2,000CC 미만	취득(리스) 가액 전액
2,000CC 이상, 5천만원 이하	취득(리스) 가액의 50%
2,000CC 이상, 5천만원 이하~1억원	취득(리스) 가액의 20%
2,000CC 이상, 1억 원 초과	취득(리스) 가액의 0%

#### ○ 이상일 의원 대표발의 안 (2015년)

- 일정가액 이상의 승용자동차의 취득, 임차비용은 원칙적으로 필요경비에 산입 하지 않음
- 또한 차량 운행의 업무관련성이 입증된 경우 그 입증된 운행거리의 비율만큼 필요경비 산입
- 기준이 되는 차량가액과 필요경비 등을 산정하는 운행기록 등은 대통령령으로 정함

#### ○ 김동철 의원 대표발의 안 (2015년)

- 영업용 및 친환경 자동차에 대해서는 기존과 동일하게 전액 비용처리
- 상기 이외에 법인이 구입, 리스, 렌트한 승용차에 대하여 비용처리를 하는 경우 3천 만원 한도에서 필요경비 인정

#### ○ 법률안 검토사항

- 상기 법안들은 형평성상 한-미 FTA 협정에 반할 소지가 있으며 과거 민홍철 의원 법안은 이와 같은 이유로 2013년 이후 법안통과가 지속적으로 미루어지고 있음<sup>1)</sup>
- 또한 온전히 업무용으로 사용하고 있는 차량의 해당 비용이 모두 수익창출과 관련이 있음에도 불구하고 필요경비 산입이 제한되는 경우, 필요경비 산입 규정을 둔 취지와 맞지 않는다는 비판

### □ 법인명의 차량에 대한 각국의 과세방안

#### ○ 영국, 싱가포르, 일본의 경우

1) 한-미 FTA 협정문에 따라 우리나라는 배기량이 2,000CC를 초과하는 차량과 그 이하의 차량에 동일한 개별소비세율을 적용하고 향후 차종간 세율차이를 확대하기 위하여 배기량에 기초한 조세를 새롭게 채택하거나 개정할 수 없음. 이를 기초로 과거 자동차에 대한 개별소비세율이 2,000CC초과 차량에 대해서는 10%이고 2,000CC이하 차량에 대해서는 5%의 세율이었는데 한미FTA에 따라 2,000CC초과 차량에 대한 개별소비세율을 점진적으로 5%까지 낮추도록 개별소비세법을 개정하였음

- 영국의 경우 12,000파운드(약 2,000만원)을 초과하는 차량의 감가상각비를 연간 3,000파운드로 제한하는 제도를 2009년까지 두었고(2014년 확대적용)<sup>2)</sup>, 친환경 차량을 제외한 리스 차량에 대하여 일괄적으로 리스비의 85%만 세금공제 혜택부여
- 싱가포르의 경우 싱가포르 외 지역의 사용하는 업무용 차량이 35,000싱가포르 달러(약 3,000만 원)를 초과하는 경우 차량가격에서 35,000싱가포르 달러가 차지하는 비중까지만 비용으로 인정함
- 일본은 300만엔 (약 2,760만원)까지만 손비처리를 인정하고 있음

#### ○ 미국의 경우

- 미국의 경우 표준공제 방식과 실제공제비율 방식 중 한 가지를 선택하여 업무용차량 경비처리 신청하고, 총 주행거리의 업무용 사용분에 대해서만 비용처리가 가능
- 특히 업무용 차량이 손비 인정을 받을 수 있는 운행거리를 정해두고 운행기록부 등을 작성하도록 해 업무용 차량의 사적 이용을 엄격히 제한
- 예를 들어, 출퇴근으로 사용하는 차량은 업무용으로 인정하지 않으며, 종업원이 아닌 사장 등 실질적인 사업주체가 업무용 차량을 사용하면 사적 이용으로 추정

#### ○ 캐나다의 경우

- 캐나다는 업무용 차량의 구입과 유지에 강력한 규제를 시행하고 있음
- 업무용에 굳이 고가 차량이 필요하지 않고, 세금혜택을 받고 사적으로 활용되는 사례를 막는 것이 업무용차량에 대한 세제혜택의 기본방향
- 고가의 차량을 구입하여도 연간 CAD \$30,000(약 2,680만원)을 초과하는 차량 가격에 대한 경비처리가 불가능
- CAD \$30,000(약 2,680만원)이하의 차량에 대해서는 자본비용 공제방식에 따라 차등적으로 필요경비를 인정하고 있음
- 예를 들어, 감가상각비와 유지비 등에 업무 사용비율을 엄격하게 적용하여 비용처리를 인정하고 있으며, 월 처리비용의 상한액도 800달러(약 70만원)한도로 제한하고 있음

### Ⅲ 합리적인 법인명의 차량 과세방안과 재원활용 방안

#### □ 합리적인 법인명의 차량 과세방안

##### ○ 배기량 및 차량가액에 따른 차등적 손비처리 여부

- 배기량 및 차량가액에 대한 손비처리는 한-미 FTA에 위배될 소지가 있기 때문에 통상마찰을 우려하여 현실적으로 한계
- 더욱이 업무의 필요성에 따라 차량에 대한 손비처리를 인정하는 것이 타당하지 배기량 및 차량의 가액에 따라 구분하는 것은 타당하지 않음 (배기량이나 가격이 큰 차량도 업무연관성이 인정될 수 있음)

2) 12,000파운드 미만의 차량에 대해서는 전액 손비처리를 인정함

○ 차량이 업무에 사용된다는 증빙의 필요와 한계

- 법인명의로 모든 차량을 업무용으로 사용한다고 볼 수 없기 때문에 실제 업무사용비율을 고려하여 공제한도를 설정하는 방안과 운행기록부를 엄격하게 적용하는 방안을 생각해 볼 수 있음
- 하지만 각각의 회사가 차량을 어느 정도 업무용을 사용하였는지 일일이 확인하는 것은 현실적으로 어렵고 운행기록부적용에 대한 추가적 관리감독이 필요하기 때문에 일정수준의 업무사용비율을 적용하는 것이 타당

○ 법인명의 차량에 대하여 필요경비를 100%인정하는 것이 타당한가?

- 법인명의로 차량에 대하여 구입비를 포함한 유지비 전액에 대하여 필요경비를 인정하는 것은 타당하지 않음
- 실제 소득세법 제35조는 접대비의 경우 업무관련 비용인지 여부와 무관하게 필요경비 산입한도를 설정하고 있음
- 이처럼 접대비에 필요경비 한도를 설정하는 것은 실무상 접대비가 개인적인 용도로 사용하는 경우가 다수 있기 때문에 이에 대한 조정을 사전적으로 하는 것임
- 따라서 법인명의 차량에 대하여 필요경비를 100%인정하는 것은 여타 관련 법률과의 비교 및 실무상으로 보았을 때 타당하지 않음

○ 합리적인 법인명의 차량에 대한 과세방안

- 법인명의 차량에 대하여 차량가격 및 배기량에 상관없이 필요경비 인정 한도를 설정
- 법인명의 차량의 사적용도를 고려하여 80%한도에서 필요경비를 인정하여야 할 것임
- 또한 실제 업무사용비율을 고려하여 공적사용에 따른 주행비율한도 약 85% 설정이 타당

□ 법인명의 차량 과세로 마련된 재원활용 방안

○ 증가하는 범칙금과 삭감된 교통안전 예산

- 2014년 교통 범칙금은 787억원(총 7165억 원)이 늘었으나 교통안전 예산은 오히려 삭감
- 실제로 국민안전처는 ‘교통사고 잦은 곳 개선’, ‘어린이 보호구역 개선’, ‘안전과 보행환경 조성’등 관련 사업비 총 394억원 가운데 197억 원을 세수부족으로 기획재정부로부터 지급받지 못하는 등 교통안전의 위험성 증가 (박남춘 의원실, 2015)
- 결국 정부의 교통단속강화는 교통안전보다는 서민증세라는 비난을 면하기 어려움

○ 교통안전예산의 확충

- 무늬만 회사차를 이용한 탈루 세액이 연간 약 2.5조원에 이르며 법인명의 차량에 합리적으로 과세하는 경우 연간 약 9,266억 원의 세수확보 가능할 것으로 추정(경실련 보도자료, 2015)
- 따라서 재원이 없다는 이유로 안전예산을 삭감할 것이 아니라 우리사회의 탈세현장을 포착하고 조세정의를 바로 세워 교통안전 재원으로 활용하는 것이 타당