

법인차량의 사적 사용에 관한 주요국의 과세제도 연구

2013. 9

세 법 연 구 센 터

 한국조세재정연구원

연구진

연구책임자

이 상 엽 부연구위원

공동연구원

김 태 훈 공인회계사

홍 성 열 공인회계사

목 차

I. 서론	7
II. 법인차량의 현황과 비용처리 관련 세제	9
1. 법인차량의 제공 이유	9
2. 법인차량의 등록 현황	10
가. 우리나라의 자동차 등록 현황	10
나. EU 회원국의 자동차 등록 현황	10
3. 우리나라의 법인차량 관련 세제	12
가. 개관	12
나. 법인차량의 업무관련성	12
다. 운용리스한 법인차량 관련 비용의 세무처리	16
라. 구입한 법인차량 관련 비용 세무처리	18
III. 법인차량의 사적 사용에 관한 세제	23
1. 미국	23
가. 개관	23
나. 법인차량의 업무관련성	23
다. 법인차량 관련 비용의 세무처리	24
라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리	33
2. 영국	34
가. 개관	34
나. 법인차량의 업무관련성	34
다. 법인차량 관련 비용의 세무처리	35

라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리	41
3. 일본	42
가. 개관	42
나. 법인차량의 업무관련성	42
다. 법인차량 관련 비용의 세무처리	43
라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리	45
4. 독일	46
가. 개관	46
나. 법인차량의 업무관련성	47
다. 법인차량 관련 비용의 세무처리	48
라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리	50
IV. 국제비교 및 시사점	52
1. 국제비교	52
가. 법인차량의 업무관련 범위	52
나. 운용리스한 업무용 차량 관련 비용	53
다. 구입한 업무용 차량 관련 비용	54
라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리	55
2. 시사점	57
가. 법인차량 사적 사용분에 대한 소득세 과세 현실화	57
나. 법인차량의 업무무관 사용분 산정방법 추가	60
다. 고가차량 관련 리스비용 손금제한규정 도입의 재고 필요성	62
라. 차량 업무사용에 대한 판단기준의 명확화	63
마. 차량 손금산입 관련제도 변경 시 무역분쟁의 발생 가능성 여부	63
V. 결 론	65
참고문헌	67

표 목 차

〈표 I -1〉 민홍철 의원 소득세법 법률개정안 핵심 요약.....	8
〈표 II -1〉 등록자별 자동차 등록 현황.....	10
〈표 II -2〉 EU 회원국별 등록자별 차량 등록 현황.....	11
〈표 II -3〉 손비 관련 판례.....	13
〈표 II -4〉 업무무관 차량 유권해석.....	15
〈표 II -5〉 기업회계상 금융리스 분류.....	17
〈표 II -6〉 차량 취득세 세율.....	20
〈표 II -7〉 차량 관련 등록면허세 세율.....	20
〈표 II -8〉 소득처분.....	21
〈표 III -1〉 특별부가급표(2012).....	25
〈표 III -2〉 일반적인 차에 대한 감가상각비 한도.....	32
〈표 III -3〉 트럭과 밴에 대한 감가상각비 한도.....	32
〈표 III -4〉 Section 280F 규정에 의한 일반적인 차에 대한 감가상각비 한도.....	32
〈표 III -5〉 Section 280F 규정에 의한 트럭과 밴에 대한 감가상각비 한도.....	33
〈표 III -6〉 2009년 4월 1일 이전 자동차의 자본공제방법.....	40
〈표 III -7〉 2009년 4월 1일 이후 자동차의 자본공제방법.....	40
〈표 IV -1〉 주요국의 법인차량의 업무사용 범위.....	53
〈표 IV -2〉 주요국의 차량 리스비용 손금산입 제도.....	54
〈표 IV -3〉 주요국의 차량 감가상각비 손금산입 제도.....	55
〈표 IV -4〉 주요국의 법인차량 사용자의 과세방법.....	57
〈표 IV -5〉 리스 또는 구입하는 차량에 대한 부담액 비교.....	59

I. 서론

- 우리나라에서는 고소득자들이 법인 명의로 고가의 차량을 리스하거나 구입한 후 사적 용도(자녀 통학, 배우자 자가용 등)로 사용하여 법인세를 탈루하고 있음
 - 2012년에 판매된 수입차(고급승용차, 스포츠카 포함) 중 약 40%가 법인명의로 등록되어 있으며 상당수가 사적 용도로 추정되고 있으며 세무조사를 통해 적발되기도 함¹⁾
- 법인명의로 차량이 업무와 무관하게 사적으로 이용되어 세수손실이 발생하는 문제를 개선하기 위한 국회의원 법안 발의가 2007년과 2013년에 있었음
 - 2007년에는 민주당 이계안 의원이 3천만원 이상의 승용자동차에 대하여 손금산입을 제한하는 법안을 발의하였으나 국회 통과는 이루어지지 않았음
 - － 제23조의2(승용자동차 감가상각비의 손금불산입) ① 자동차관리법상의 승용자동차(이하 ‘승용자동차’라 한다)의 취득가액 또는 리스(렌탈을 포함한다)대상 승용자동차 가격이 3천만원을 초과하는 경우에는 3천만원을 상한으로 하여 각 사업연도의 소득금액계산에 있어서 대통령령으로 정하는 바에 따라 계산한 금액의 범위 안에서 이를 손금에 산입한다.
 - 2013년 3월에는 민주당 민홍철 의원이 고가의 업무용 승용차에 대한 감가상각비와 리스비용 필요경비산입 한도설정에 관한 「소득세법 법률개정안」을 발의하여 관련된 국회 상임위원회에 계류 중임

1) http://news.heraldcorp.com/view.php?ud=20110512000558&md=20120422142000_AT

〈표 I -1〉 민홍철 의원 소득세법 법률개정안 핵심 요약

구분	필요경비 산입한도
2,000CC 미만	취득(리스)가액 전액
2,000CC 이상, 5천만원 이하	취득(리스)가액 50%
2,000CC 이상, 5천만~1억원	취득(리스)가액 20%
2,000CC 이상, 1억원 초과	취득(리스)가액 0%

- 업무에 직접 사용하지 않은 차량의 유지·관리비용을 손금에 산입하는 것은 법인세의 과세소득이 감소될 뿐만 아니라 차량을 제공받는 자에 대한 근로소득도 신고되지 않는 문제가 발생함
 - 현행 법인세법상 업무에 직접 사용하지 않은 차량의 유지·관리비용은 손금으로 인정되지 않으나 실무상에서는 차량이 업무에 직접 사용되었는지 여부를 확인하기 어려움
- 따라서 업무와 관련하여 제공받은 차량의 업무관련성을 현재보다 쉽고 명확하게 파악하여 과세할 수 있는 제도의 개선이 시급한 실정임
- 이를 위하여 본 보고서에서는 업무용 차량을 업무에 관련 없이 사적으로 사용하는 것과 관련한 주요국의 사례를 조사하여 시사점을 도출하고자 함
- 본 보고서는 총 5개의 장으로 이루어짐
 - 제Ⅱ장에서는 법인차량의 사적 사용에 대한 현황과 관련 세제를 살펴보았음
 - 제Ⅲ장에서는 미국·일본·영국·독일의 법인차량 사적 사용 관련 세제를 상세히 정리함
 - 제Ⅳ장에서는 우리나라와 주요국의 법인차량 사적 사용 관련 세제를 비교하여 시사점을 도출함
 - 마지막으로 제Ⅴ장에서는 결론을 도출함

Ⅱ. 법인차량의 현황과 비용처리 관련 세제

1. 법인차량의 제공 이유

- ☐ EU 집행위원회에서 발간한 “Company Car Taxation”에 따르면 회사가 법인차량을 종업원에게 제공하는 사유를 제시하고 있음
- ☐ 첫째, 법인이 차량을 구매하거나 유지하는 데에 부담하는 비용이 종업원이 직접 차량을 구매하거나 유지하는 데 부담하는 비용보다 낮을 수 있음
 - 법인은 개인보다 신용도나 협상력 면에서 유리한 측면이 있으므로 개인보다 낮은 구매가격으로 차량을 구매할 수 있고 낮은 보험료와 낮은 유지비용을 부담할 수 있음
 - 법인은 개인보다 신용도가 높으므로 낮은 리스비용이나 낮은 이자율을 적용받을 수 있음
- ☐ 둘째, 법인은 직원의 고용을 위한 유인책으로 차량을 제공할 수 있음
 - 종업원의 통근비용을 감소시키는 유인책으로 사용할 수 있음
 - 종업원의 지위에 대한 상징으로서 차량을 제공할 수 있음
 - 종업원의 매출 상승이나 생산성 향상을 독려하기 위하여 제공할 수 있음
- ☐ 셋째, 조세제도 자체가 급여와 같은 보상에 비하여 법인차량을 사적 용도로 사용하게 하는 것이 종업원에게 유리할 수 있음
- ☐ 법인차량을 사적 용도로 사용할 때에는 이를 이용하는 종업원 등은 자동차 구입비나 리스료, 유류비, 보험료, 자동차 관련 세금 등을 부담하지 않으면서 자동차를 사용하는 것이므로 종업원은 실질적으로 현물로 보상을 받는 것임

2. 법인차량의 등록 현황

가. 우리나라의 자동차 등록 현황

- 우리나라는 업무에 사용되는 것으로 추정되는 법인 및 사업자 소유의 자동차가 총등록 차량에서 차지하는 비율이 2011년 11.9%와 2012년 12.2%이었음
- <표 II-2>의 EU 회원국별 등록자별 차량 등록 현황과 우리나라를 비교하면 우리나라의 법인등록 차량비율은 12.2%로써 EU의 49.3%에 비하면 낮은 수준임
- 한편 법인 및 사업자의 소유로 등록된 차량은 2011년에 비해 2012년에 10.44만대가량 증가함

〈표 II-1〉 등록자별 자동차 등록 현황

(단위: 대, %)

구분	2011년		2012년	
	대수	비중	대수	비중
일반 개인	16,247,655	88.1	16,576,344	87.8
법인 및 사업자	2,189,718	11.9	2,294,189	12.2
총계	18,437,373	100.0	18,870,533	100.0

자료: 국토교통부, 자동차등록현황

나. EU 회원국의 자동차 등록 현황

- EU 회원국들의 통계에 따르면 법인소유로 등록한 차량과 개인소유로 등록한 차량이 거의 유사한 비율을 보임
- <표 II-2>에 따르면 EU의 19개 회원국에서 2008년에 신규등록한 차량의 절반에 해당하는 49.5%가량이 법인소유로 등록되었음
- 신규 차량의 법인등록 비율이 가장 높은 EU 회원국은 독일과 스웨덴으로 신규등록 차량의 60%가 법인소유로 등록됨
- 신규 차량의 법인등록 비율이 가장 낮은 EU 회원국은 그리스로 신규등록 차량의

24%가 법인소유로 등록됨

– 이탈리아와 슬로바키아가 그 뒤를 따름

○ 신규등록 차량은 독일이 가장 많았으며 이탈리아, 영국이 그 뒤를 따름

〈표 II-2〉 EU 회원국별 등록자별 차량 등록 현황

(2008년 말 현재, 단위: 백만대, %)

구분	등록 대수			법인등록비율
	개인	법인	합계	
Austria	0.14	0.15	0.29	52
Belgium	0.28	0.26	0.54	48
Czech Republic	0.08	0.05	0.14	40
Denmark	0.09	0.06	0.15	38
Finland	0.08	0.06	0.14	44
France	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Germany	1.23	1.83	3.06	60
Greece	0.20	0.06	0.27	24
Hungary	0.09	0.06	0.15	39
Italy	1.47	0.70	2.17	32
Luxembourg	0.03	0.02	0.05	45
Netherlands	0.23	0.27	0.50	54
Poland	0.15	0.13	0.29	47
Portugal	0.07	0.09	0.16	55
Slovakia	0.05	0.02	0.07	34
Slovenia	0.03	0.04	0.07	54
Spain	0.63	0.53	1.16	46
Sweden	0.10	0.15	0.25	60
United Kingdom	0.89	1.24	2.13	58
합계	5.85	5.74	11.59	49.5

자료: Polk(2009) and Copenhagen Economics

3. 우리나라의 법인차량 관련 세제

가. 개관

- 법인차량에 관한 비용은 원칙적으로 사업관련성 및 통상성이나 수익관련성을 결여하는 경우에는 원칙적으로 손금에 산입하지 않음
 - 특히 업무와 관련 없이 사용될 가능성이 있는 차량의 경우 업무무관자산에 해당될 때에는 취득·유지와 관련된 비용을 손금불산입함
 - 무관자산 해당 여부의 판단은 사업목적, 자산취득 경위, 자산의 용도 및 사용실태 등을 종합적으로 고찰하여 내려짐
- 업무무관자산에 해당하지 아니한 차량의 리스비용이나 감가상각비는 전액 손금인정되므로 그 차량이 고액이라 하더라도 관련 리스비용이나 감가상각비 등은 모두 손금대상이 됨
- 업무무관자산에 해당하는 차량의 취득·유지와 관련된 비용은 손금불산입하고 그 사용자에 따라 소득처분을 함
 - 예를 들어, 사용자가 종업원인 경우 이익처분에 의한 상여로 처분되며 주주인 경우 배당으로 처분됨
 - 다만 업무무관자산에 해당되지 않는 차량의 경우에는 전액 손금으로 인정되고 관련한 소득처분도 발생하지 않음

나. 법인차량의 업무관련성

- 법인세법에 따르면 손금은 원칙적으로 해당 법인의 순자산을 감소시키는 거래로 인하여 발생하는 손비(損費)의 금액이어야 함²⁾
 - 해당 법인의 순자산을 감소시키는 거래가 자본 또는 출자의 환급, 잉여금의 처분으

2) 「법인세법」 제19조제1항

로 인한 것과 세법에서 손금으로 인정하지 않는 것은 손금에서 제외함

- 여기서 손비(損費)는 i) 사업과 관련하여서 발생하거나 지출된 손실이나 비용으로
서 일반적으로 인정되는 통상적인 것이거나 ii) 수익과 직접적으로 관련 있는 것임³⁾

□ 손금의 원칙에 따르면 자동차 관련 비용이 손금으로 용인되기 위해서는 ① 발생하거나 지출된 비용의 사업관련성이나 통상성과 ② 수익관련성이 확보되어야 함

〈표 II-3〉 손비 관련 판례

판례: 서울고법2011누1421, 2011.07.14	
사업관련성	먼저 원고가 1차 소송과 관련하여 지출한 소송비용이 원고의 사업과 관련하여 지출된 비용인지 여부에 관하여 보건대, ... 원고는 ... 토지의 지상에 업무용 빌딩 및 호텔을 신축하는 것을 그 내용으로 하는 부동산개발계획을 세웠고, 위 부동산 개발을 위하여 ... 토지를 매입하기도 한 사실, 원고는 ... 정관상 '재개발 사업 및 건축사업'을 목적사업에 추가하였고, ...도심재개발사업이 추진되자 원고도 도심 재개발사업의 추진 및 시행에 주력하여, ...에게 위 재개발사업의 시행대행용역을 발주한 사실, ... 위와 같은 사실관계 의하면 원고가 1차 소송을 하게 된 것은 주로 이 사건 각 토지 위에 업무용 빌딩을 신축하여 '재개발 사업 및 건축사업, 부동산임대업' 등 원고의 목적사업을 위한 것이므로, 1차 소송과 관련하여 원고가 지출한 비용은 원고의 사업과 관련하여 발생한 비용으로 봄이 상당하다 할 것임
통상성	... "일반적으로 용인되는 통상적인 비용"이라 함은 납세의무자와 같은 종류의 사업을 영위하는 다른 법인도 동일한 상황 아래에서는 지출하였을 것으로 인정되는 비용을 의미하고, 그러한 비용에 해당하는지는 지출의 경위와 목적, 형태, 액수, 효과 등을 고려하여 객관적으로 판단하여야 할 것인바(대법원 2009. 11. 12. 선고, 2007두12422 판결 등 참조), ... 원고가 이 사건 보유지분을 초과하여 1차 소송비용을 모두 부담한 것은 실질적으로 원고와 특수관계에 있던 ...가 지출해야 할 비용까지를 원고가 대신 지급한 것으로 봄이 상당하고, 비록 사업관련성이 인정된다고 하더라도 "일반적으로 용인되는 통상적인 비용"에 해당한다고는 볼 수 없음
수익관련성	사업관련성 및 통상성의 요건을 모두 결여하거나 일부를 결여한 경우에도 법인의 수익과 직접 관련이 있는 것은 손금에 해당한다고 할 것이므로, 원고가 1차 소송과 관련하여 이 사건 보유지분을 초과하여 지출한 소송비용이 「법인세법」 제19조 제2항에서 규정하고 있는 "수익과 직접 관련된 것"인지 여부에 관하여 보건대, ... 도시환경 정비사업의 사업시행인가를 받고, 현재 도시환경 정비사업을 진행 중에 있는 점은 앞서 본 바와 같으므로, 원고가 이 사건 보유지분을 초과하여 1차 소송비용을 모두 부담한 것을 「법인세법」 제19조 제2항에서 규정하고 있는 "수익과 직접 관련된 것"에 해당한다고 볼 수 없음

3) 「법인세법」 제19조제2항

- 여기서 사업관련성이나 통상성 모두 결여하거나 일부를 결여한 경우에도 법인의 수익관련성이 있는 것은 손금으로 인정됨
- 법인차량 관련 비용·지출의 손금산입 요건을 구체적으로 제시한 「법인세법」 제27조(업무와 관련 없는 비용의 손금불산입)에 따르면 업무에 직접 사용하지 아니하는 차량을 취득·관리함으로써 생기는 비용, 유지비, 수선비 및 이에 관련되는 비용은 손금불산입 함⁴⁾
 - 따라서 업무에 직접 사용되지 아니하는 차량의 취득 후 유지하는 과정에서 발생하는 감가상각비도 손금부인됨
 - 하지만 저당권의 실행 기타 채권을 변제받기 위하여 취득한 자동차로서 취득일로부터 3년이 경과되지 아니한 것은 업무에 직접 사용되지 아니하는 차량에서 제외함⁵⁾
- 한편 우리나라에는 업무관련성을 판단하는 명확한 기준이 없기 때문에 정관에 정하여진 법인의 사업목적, 자산을 취득하게 된 경위, 자산의 용도 및 사용실태 등을 종합적으로 고려하여 결정할 수밖에 없음⁶⁾
- 명확한 기준의 부재로 인하여 법인차량의 업무 관련성 판단에 논란이 생기게 되며 이에 따라 업무관련성 판단이 법원까지 가는 경우가 생김
- 조세심판례 및 판례들은, 법인차량의 업무관련성 판단이 명확한 기준에 따라서 간결하게 이루어지고 있지 않고 업무에 투입되는 여부를 종합적으로 고려하여 이루어지고 있기 때문에 판단에 비용과 시간이 많이 필요한 현실을 나타내고 있음
 - 업무관련성의 종합적인 판단에 대한 구체적인 사례는 <표 Ⅲ-2>에서 제시됨
- 따라서 현재 복잡하게 이루어지는 업무관련성에 대한 판단과정을 객관적이고 간결하

4) 「법인세법」 제27조제1호, 「법인세법 시행령」 제49조제3항나목, 제3항

5) 「법인세법 시행령」 제49조제1항제2호나목 단서

6) 대법93누10675, 1993.12.28

게 개선할 필요성이 있는 것임

〈표 II-4〉 업무무관 차량 유권해석

구분	사건번호	내용
업무와 관련 없는 지출	조심2012전3801, 2013.04.15	부동산임대업을 영위하는 법인의 최대주주이며 공동대표이사가 주로 사용하는 승용차의 감가상각비, 운전기사에 대한 급여, 차량유지비(자동차세, 보험료, 유류대)를 업무무관비용으로 봄
업무무관경비	국심2005부1298, 2006.05.12	고급 외제승용차의 국내보급이 보편화되어 의사 등 자유직업가들의 경우 이러한 고급 외제승용차를 업무용으로 사용하고 있는 경우가 많이 있으며, 청구인의 경우 병원에 업무용으로 사용하고 있는 △△△ 승용차 등 3대가 있기는 하나, 청구인이 출퇴근용으로 사용하고 있다면 이는 업무용으로 사용한 것으로 보아야 하므로 단순히 고급 외제승용차라 하여 업무용으로 사용하지 아니한 것으로 보아 쟁점리스료를 필요경비에 불산입한 처분은 잘못된 것으로 판단함
감가상각대상 자산	국심2003중919, 2003.09.29	쟁점 차량이 승용차이기는 하나, 청구인이 ○○학원을 인수한 후 그 자신과 처, ☆☆☆이 직접 강의를 맡고 운영함에 있어서 출퇴근 등 학원업무와 관련하여 승용차 1대 정도는 필요하고 그 차량으로 학원생들을 운송할 수도 있는 것으로 인정되는바, 그렇다면 승용차인 ○○○○는 청구인이 학원을 운영하는 사업에 공한 차량으로 보이고 따라서 쟁점 금액(쟁점 차량에 대한 감가상각비)는 필요경비에 산입함이 타당함
업무와 관련 없는 지출	조심2009서1728, 2009.12.21	최○○이 지분을 34.6%의 대주주로서 회사의 경영에 참여할 위치에 있을 뿐 아니라 실제로 회사경영에 참여한 사실을 결재서류, 주주총회 및 이사회회의록에 의하여 확인하고 있는바, 최○○이 사용자로 되어 있는 링컨타운카의 운용리스비용 44,390,000원은 손금에 산입하는 것이 타당하다고 판단
업무와 관련 없는 지출	국심2003서1816, 2003.09.26	처분청은 청구법인이 부동산임대업만 영위하는 법인으로 부동산임대업의 특성상 대표이사에게 승용차가 필요치 않다고 보아 그 차량유지비를 업무와 관련 없는 비용이라고 판단한 것으로 보이나, 청구법인은 1999사업연도 중 부동산임대업 외에 건물을 신축하여 일부 분양한 사실이 청구법인이 제출한 부가가치세 신고서 등에 의하여 확인되고 있고, 설령 청구법인이 부동산임대업만을 영위하는 법인이라고 하더라도 그 사업수행을 위하여 업무용 차량이 적어도 1대는 필요하다고 보는 것이 합리적인 것으로 판단됨. 따라서 처분청이 청구법인의 대표이사가 사용하는 승용차의 차량유지비를 업무무관비용으로 보아 손금불산입 하고 대표이사에게 상여처분하여 과세한 것은 부당하다고 판단됨

다. 운용리스한 법인차량 관련 비용의 세무처리

- 운용리스한 법인차량에서 발생한 리스비용은 자산의 임차에 관한 비용에 해당되며 자산의 임차료는 법인세법 시행령에서 손금의 범위에 명시적으로 포함하고 있음⁷⁾
 - 다만, 이 경우에도 자동차 리스비용(운용리스)이 세법상 손금에 해당하기 위해서는 원칙적으로 세법에서 정한 손금요건을 충족하여야 함
 - － 즉 자동차 리스비용이 손금에 해당되기 위한 요건은 ① 발생하거나 지출된 비용의 사업관련성이나 통상성 또는 ② 수익관련성이 확보되어야 함
- 세법상 운용리스는 금융리스에 해당하지 않는 리스계약을 말하는데, 금융리스는 기업회계기준의 분류를 그대로 준용함⁸⁾
 - 「기업회계기준서」 제107호는 리스가 금융리스로 분류되는 경우와 금융리스로 분류될 가능성이 있는 경우를 명시하고 있으며 법인세법은 당해 분류를 준용하여 금융리스에 대한 세무처리를 함
 - － 「기업회계기준서」 제107호는 리스가 계약의 형식보다는 거래의 실질에 따라서 금융리스와 운용리스로 분류된다는 것을 나타내는 규정임
 - 운용리스는 금융리스에 해당되지 않는 리스계약임

7) 「법인세법 시행령」 제19조제6호

8) 「법인세법 시행령」 제24조제5항

〈표 II-5〉 기업회계상 금융리스 분류

「기업회계기준」 제107호상 금융리스 분류	
일반적으로 금융리스로 분류하는 경우	금융리스로 분류될 가능성이 있는 경우
<ul style="list-style-type: none"> • 리스기간 종료시점까지 리스자산의 소유권이 리스이용자에게 이전되는 경우 • 리스이용자가 선택권을 행사할 수 있는 시점의 공정가치보다 충분히 낮을 것으로 예상되는 가격으로 리스자산을 매수할 수 있는 선택권을 가지고 있으며, 그 선택권을 행사할 것이 리스약정일 현재 거의 확실한 경우 • 리스자산의 소유권이 이전되지 않더라도 리스기간이 리스자산의 경제적 내용연수의 상당부분을 차지하는 경우 • 리스약정일 현재 최소리스료의 현재가치가 적어도 리스자산 공정가치의 대부분에 상당하는 경우 • 리스이용자만이 중요한 변경 없이 사용할 수 있는 특수한 성격의 리스자산인 경우 	<ul style="list-style-type: none"> • 리스이용자가 리스를 해지할 경우 해지로 인한 리스제공자의 손실을 리스이용자가 부담하는 경우 • 잔존자산의 공정가치 변동에 따른 손익이 리스이용자에게 귀속되는 경우(예를 들어, 리스종료시점에 리스자산 매각 대가의 거의 대부분에 해당하는 금액이 리스료 환급의 형태로 리스이용자에게 귀속되는 경우) • 리스이용자가 시장가격보다 현저하게 낮은 가격으로 리스를 갱신할 능력이 있는 경우

□ 손금에 포함될 법인차량의 리스비용(운영리스)은 대금결제조건에 따라 지급할 최소리스료와 조정리스료임⁹⁾

○ 최소리스료: 리스실행일 현재의 리스계약과 관련하여 리스이용자가 리스회사에 지급해야 하는 금액¹⁰⁾

○ 조정리스료: 금액이 확정되지는 않았지만 기간경과 외의 요소의 미래발생분을 기초로 결정되는 리스료 부분¹¹⁾

9) 「법인세법 집행기준」 집행기준23-24-3 【리스의회계처리】 제2항제2호

10) 「소득세법 기본통칙」 27-55…19 【리스이용자의회계처리】 제2항제2호 전단

11) 「소득세법 기본통칙」 27-55…19 【리스이용자의회계처리】 제2항제2호 후단

라. 구입한 법인차량 관련 비용 세무처리

1) 취득가액

- ☐ 자동차를 매입한 경우에는 매입가액에 부대비용을 더한 금액을 취득가액으로 함
 - 부대비용에는 취득세, 등록면허세, 그 밖의 부대비용이 포함됨
- ☐ 자동차를 제조하여 취득한 경우에는 제작원가에 부대비용을 더한 금액을 취득가액으로 함
 - 제조하여 취득한 경우 취득가액에는 원재료비 · 노무비 · 운임 · 하역비 · 보험료 · 수수료 · 공과금(취득세와 등록세를 포함) · 설치비 · 기타 부대비용의 합계액이 포함됨
- ☐ 한편 합병 · 분할 또는 현물출자에 따라 취득한 자산은 적격합병이나 적격분할에 해당할 경우 그 장부가액을 취득가액으로 하지만 적격합병이나 적격분할에 해당하지 않을 경우 해당 자산의 시가를 취득가액으로 함

2) 감가상각비

- ☐ 차량은 감가상각자산으로 차량의 감가상각비는 원칙적으로 손금에 산입함¹²⁾
 - 금융리스로 취득하는 차량은 감가상각자산임¹³⁾
- ☐ 다만 차량이 사업에 사용되지 않은 경우에는 감가상각을 인정하지 않음
- ☐ 세법에서 인정하는 차량의 기준내용연수는 5년으로 4~6년의 범위 이내에서 선택할 수 있음¹⁴⁾

12) 「법인세법 시행령」 제19조제5호

13) 「법인세법 집행기준」 23-24-1

14) 「법인세법 시행규칙」 별표5

- 다만 운수업, 기계장비 및 소비용품임대업에서 사용하는 차량의 경우 「법인세법 시행규칙」 별표6의 업종별 자산의 기준내용연수를 적용할 수 있음
 - － 운수업의 경우 기준내용연수는 세부업종에 따라 5, 8, 12년을 적용할 수 있음
- 다만 모든 차량은 같은 내용연수를 적용하여야 함¹⁵⁾

- 차량에 대해 세법에서 인정하는 감가상각방법은 정률법과 정액법임
 - 다만 감가상각방법을 신고하지 않을 경우에는 정률법을 적용함

3) 취득세 · 등록면허세

- 자동차를 취득하는 때에는 취득세와 등록면허세를 부담함
- 차량의 취득세는 취득세의 과세표준에 세율을 곱하여 산출됨
 - 취득세 과세표준은 취득 당시의 가액으로 함
 - 취득세의 세율은 <표 Ⅲ-4>에서 보는 바와 같이 비영업용 소형승용차, 비영업용 차량의 경우 5%, 영업용 차량과 이륜자동차의 경우 2%이며 경자동차는 경감된 세율을 적용함¹⁶⁾
 - － 다만 비영업용 소형승용차는 개인 또는 법인이 영업용 외의 용도로 제공하거나 국가 또는 지방공공단체가 공용으로 제공하는 것으로서 승용자동차인 것을 말함¹⁷⁾
 - － 영업용이란 「여객자동차 운수사업법」 또는 「화물자동차 운수사업법」에 따라 면허 · 등록을 받거나 「건설기계관리법」에 따라 건설기계대여업의 등록을 하고 일반의 수요에 제공하는 것을 말함¹⁸⁾

15) 「법인세법 집행기준」 23-28-2

16) 「지방세법」 제12조

17) 「지방세법 시행령」 제23조제1항, 제122조제1항 후단

18) 「지방세법 시행령」 제122조제1항 전단

〈표 II-6〉 차량 취득세 세율

구분		세율	비고
① 비영업용 소형승용차		5%	경자동차는 4%
② 그 밖의 차량	비영업용	5%	경자동차는 4%
	영업용	2%	2%
	이륜자동차	2%	배기량이 125CC 이하인 경형자동차
③ ①, ② 이외의 차량		2%	

□ 차량의 등록면허세는 등록면허세의 과세표준에 세율을 곱하여 산출됨

○ 등록면허세 과세표준은 등록 당시에 신고한 가액으로 함¹⁹⁾

－ 다만 신고가액이 없거나 신고가액이 시가표준액보다 적은 경우에는 시가표준액을 과세표준으로 함

○ 등록면허세의 세율은 〈표 II-7〉에서와 같이 비영업용 소형승용차의 경우 5%, 비영업용 차량의 경우 3%, 영업용 차량의 경우 2%임²⁰⁾

－ 저당권 설정등록의 경우에는 채권금액의 2%를 적용하며 그 밖의 등록일 경우에는 건당 7,500원을 적용함

－ 다만 비영업용 소형승용차, 비영업용 차량, 영업용 차량의 범위는 취득세를 적용할 때와 같음

〈표 II-7〉 차량 관련 등록면허세 세율

구분			세율
소유권의 등록	비영업용 소형승용차		5%(경자동차는 2%)
	그 밖의 차량	비영업용	3%(경자동차는 2%)
		영업용	2%
저당권 설정 등록			채권금액의 2%
그 밖의 등록			건당 7,500원

19) 「지방세법」 제27조제1항, 제2항

20) 「지방세법」 제12조

4) 수선비 등

- ☐ 차량을 유지하고 수선하는 데 사용되는 수선비는 손금에 산입함²¹⁾
- 다만 손금용인되는 수선비는 i) 사업과 관련하여서 발생하거나 지출된 손실이나 비용으로서 일반적으로 인정되는 통상적인 것이거나 ii) 수익과 직접적으로 관련 있는 것에 한함

5) 법인차량을 제공받는 자의 세무처리

- ☐ 업무와 관련 없는 지출에 대하여 익금산입한 금액²²⁾은 원칙적으로 기타사외유출로 하지만 업무와 관련 없는 자산을 사용하는 자가 따로 있을 경우에는 사용하는 자에 따라 달리 처분함²³⁾
- 업무무관자산의 사용자가 출자자인 경우 배당으로, 사용자인 경우 상여로, 법인인 경우 기타사외유출로 처분함

〈표 II-8〉 소득처분

업무무관자산의 사용자	소득처분
출자자(출자임원 제외)	배당
사용인(임원 포함)	상여
법인 또는 사업을 영위하는 개인	기타사외유출
이외의 개인	기타소득

- ☐ 결과적으로 법인차량을 제공받는 자가 업무에 직접적으로 사용하지 않을 때에는 그 사용하는 자에 따라 소득처분함

21) 「법인세법 시행령」 제194조제4호

22) 「법인세법 시행령」 제49조, 제50조

23) 「법인세법 집행기준」 집행기준67-106-12 【업무와관련없는지출에대한소득처분】

6) 현행 제도의 문제점

- 업무무관자산으로 판정이 된 후에는 일부 업무관련 사용분도 모두 손금부인되어 필요 이상으로 세금이 부과되고 있음
 - 법인차량이 업무무관자산에 해당하는 경우나 법인차량의 리스비용이 업무와 관련 없는 지출금액인 경우에 해당 여부에 따라 관련 비용을 전액 손금산입하거나 전액 손금부인하므로 일부 업무와 관련하여 사용하는 경우 그 일부 금액에 대한 손금산입을 받을 수 없는 문제가 있음
 - 차량은 사적 용도로서의 전용이 쉽게 일어날 수 있으므로 법인차량이라도 전부 업무 목적을 위해서 사용하거나 전부 사적 용무를 위해 사용한다고 볼 수 없음
- 반면 법인차량이 사적으로 이용되고 있지만 차량을 업무무관자산으로 분류하지 않는 경우에는 전액 손금산입이 허용되므로 필요 이상 고가 차량의 구매나 리스를 막기 어려운 문제가 있음
- 법인차량이 업무무관자산에 해당되는 경우에는 관련 비용을 그 사용자에게 대한 상여·배당 등으로 취급하지만 법인차량을 자발적으로 업무무관자산으로 분류하는 사례가 거의 없다는 것을 고려할 때, 관련 비용의 소득처분이 해당 사업연도의 과세신고 시 이루어지지 않는 것이 현실임
- 이에 따라 현행 제도에서 법인은 법인명의로 차를 제공받는 자의 사적 사용분에 대해서 과세소득을 자발적으로 계산하지 않게 됨

Ⅲ. 법인차량의 사적 사용에 관한 세제

1. 미국²⁴⁾

가. 개관

- ☐ 미국은 법인차량에 대하여 감가상각비 한도 규정과 리스비용에 대한 특별부가금제도를 운영하고 있으나 고가자동차에 대한 규제를 하고 있지는 않으며 차량의 사적인 이용에 대하여는 소득세만 과세하는 세제를 운영 중임

나. 법인차량의 업무관련성

- ☐ 법인차량의 운행과 유지로 인해 발생하는 비용을 손금에 산입하기 위해서는 원칙적으로 업무와 관련성이 있어야 하며 사적으로 사용된 비율은 급여로 처리되어 소득을 지급 시마다 가산함
- 업무에 사용된 비율은 차량의 운행일지에 작성해야 하며 IRS(Internal Revenue Service, 미국 국세청)에서 요구 시 언제든지 제출해야 함

〈첨부하는 양식의 부분 예시〉

	행선지 (Destination Purpose of Trip)	주행기록계 시작시점 (Odometer Beginning)	주행기록계 종료시점 (Odometer End)	사업용 주행거리 (Business Miles)	사적 주행거리 (Personal Miles)	통근 주행거리 (Commuting Miles)
Date						

24) IRS, 「Travel, Entertainment, Gift, and Car Expense For us in preparing 2012 returns」

- IRS에서 명시하고 있는 차량에 대한 사적인 사용의 예시로는 통근, 사적 용무, 휴가 시 사용, 주말에 사적인 용무로의 사용, 업무시간 중에 사적 용무를 위한 사용, 배우자에 의한 사용 등이 있음
- 사적인 사용에 의한 부가급여를 산출하는 방법은 운행거리법(Cents-Per-Mile Rule)과 리스자산가치법(Lease Value Rule)이 있으며 법인은 두 가지 방법 중 선택을 하여 부가급여를 산출할 수 있음
 - 운행거리법은 사적인 사용으로 인한 거리에 2013년 기준으로 56.5센트를 곱한 금액을 부가급여로 산출하는 것임
 - 리스자산가치법은 차량의 공정시장가치(Fair Market Value, FMV)에 따라서 IRS에서 정한 연간 리스가치표(Annual Lease Value Table)가 규정하는 금액에 사적 사용 비율을 곱하여 부가급여를 산출함

다. 법인차량 관련 비용의 세무처리

1) 운용리스한 법인차량 관련 비용의 세무처리

- 자동차를 운용리스로 도입하여 업무에 사용할 때에는 사적인 용도를 제외하고 객관적으로 업무에 사용한 비율은 특별부가급(Inclusion Amounts)을 제외하고 모두 비용처리가 인정됨
 - 승용차, 트럭, 밴을 30일 이상 리스했다면 법인은 'Inclusion Amount'에 의하여 비용으로 산입할 리스금액을 감소시켜야 함
 - 특별부가급(Inclusion Amounts)은 공정시장가치에 사업용으로 사용한 비율을 곱한 후 사업에 사용한 날짜를 곱하여 산출함
- 자동차를 운용리스로 도입하여 업무에 사용할 경우에도 비용의 산정방법은 기준거리비율법(Standard Mileage Rate, SMR)과 실제차량비용법(Actual Car Expense, ACE) 중에 선택이 가능함

○ 각 방법에 대한 기준은 법인이 차량의 소유했을 때 적용하는 기준과 동일함

□ 특별부가급은 차량을 30일 넘게 리스할 경우 해당 특별부가급을 리스를 실행한 해의 세무신고에 포함시켜서 과세표준을 산출해야 하여 차량 소유와 리스의 세무적인 차이를 상쇄하는 역할을 함

○ 이런 방식은 법인이 차량을 소유했을 때 감가상각비에 한도가 적용되어 유보가 생기는 것과 같은 효과를 가지게 하여 리스를 하는 것과 차를 구입하는 것과의 세금상의 차이를 상쇄시키기 위하여 사용하는 것임

○ 정확한 특별부가급의 계산을 위하여 차량 사용자는 주행거리를 모두 기록해야 하며 사적인 사용과 회의장소 이동, 고객사 순회, 물건운송 등에 사용한 거리 등이 필수 기재 사항임

□ 실제차량비용법을 선택하여 특별부가급을 적용하는 것은 세무상 영구적인 차이를 발생시키기 때문에 차량을 처분 시 부인하였던 감가상각액이 손금산입되는 것과는 다른 특징을 가지며 이에 따라 시간가치를 상쇄하는 효과를 가짐

○ 감가상각 한도초과액은 차량의 처분 시 한도초과액이 손금으로 산입되는 일시적인 차이를 발생시키지만 특별부가급은 영구적인 차이를 발생시켜 비용산입의 시간차에 의한 이자만큼을 상쇄하는 효과를 가짐

〈표 Ⅲ-1〉 특별부가급표(2012)

(단위: 달러)

차량의 공정시장가액		리스 기간				
이상	미만	1년도	2년도	3년도	4년도	5년도 이상
18,500	19,000	2	4	5	6	8
19,000	19,500	2	4	7	7	9
19,500	20,000	2	5	8	8	10
...	...					
95,000	100,000	48	105	155	187	215

자료: IRS, 「Internal revenue bulletin No.2012-2014」

- 예를 들어 1만 9천달러의 공정가치를 가진 차량을 리스하고 365일간 100% 사업용으로만 사용한 경우 1년도에 3천달러의 리스료가 발생했다면 실제 법인세 비용으로 손금산입되는 비용은 <표 Ⅲ-1>에 의해 2달러를 제외한 2,998달러가 됨
- 리스를 한 경우에도 차량 구입 시와 마찬가지로 비영업용으로 사용된 비율은 손금으로 산입되지 않고 사용한 사람의 소득으로 처리함
 - 이런 복지혜택을 받은 사람은 소득세가 과세되는 것이므로 법인에서는 급여를 계산할 때마다 해당 부분을 급여에 더하여 원천징수 처리함
 - IRS에서 리스 차량의 제공 시에 사적 사용을 구분하여 신고하게 하는 것은, 부적절한 방법으로 부가급여(Fringe benefit)를 제공받는 것을 근절하여 합당한 세금을 징수하기 위한 것임²⁵⁾
- 즉, 미국은 고가자동차에 대한 리스료를 일괄적으로 손금불산입하는 제도는 운영하고 있지 않음
 - 회사명의 리스 차량의 업무무관 사용분에 대하여만 사용자의 부가급여로 과세하고 있으며, 차량 구입과 리스의 세무적인 차이를 상쇄하기 위한 특별부가급 제도를 운영하고 있는 상황임

2) 구입한 법인차량 관련 비용 세무처리

가) 기준거리비율법(Standard Mileage Rate, SMR)

- 기준거리비율법은 2012년 세무신고 기준으로는 1마일당 55.5센트의 비율을 적용하여 운행거리에 곱하여 총비용을 산정하고 실제 지출비용은 고려하지 않음
 - 감가상각비, 리스료, 유지비, 수리비, 유류비(세금 포함), 보험료, 등록비, 오일 교체 비용이 손금으로 산입할 수 없는 비용들임

25) http://www.irs.gov/publications/p15b/ar02.html#en_US_2013_publink1000193786

- 기준거리비율법을 법인이 소유한 차량에 대해서 사용하려면 차량 구입 첫해에는 반드시 기준거리비율법 기준으로 하고 그 다음 해부터는 실제차량비용법과 기준거리비율법 중 선택하여 비용처리를 하면 됨
 - 기준의 선택 여부는 신고기한까지만 선택하면 되고, 한 번 선택하면 선택한 당해 연도는 기준을 바꿀 수 없고 다음 해부터 새로운 신고를 통하여 다른 기준으로 전환이 가능함
 - 단, 리스의 경우 기준거리비율법으로 비용처리를 시작하면 리스기간 전체 연도 동안 기준거리비율법만 적용되며 실제차량비용법으로 변경이 불가능함

- 기준거리비율법은 다음과 같은 경우 차량의 비용산정 방법으로 사용할 수 없음
 - 동시에 5대 이상의 차를 사용한 경우
 - 5대 이상의 차를 사업목적으로 운용할 경우 실제차량비용법만 사용가능
 - 정액법 이외의 방법으로 감가상각을 해온 차
 - Section 179의 비용공제가 청구된 차
 - 특별 감가상각의 방법이 청구된 차
 - 1997년 이후에 리스한 차가 실비로 공제를 청구한 경우
 - 지방 우편배달차량으로서 적격한 환급을 받은 차

- 기준거리비율법을 사용할지라도 이자비용, 개인재산세, 주차료와 톨게이트 비용, 차량 처분에 따른 손익 등은 비용처리 및 이익으로 처리할 수 있음
 - 이자비용은 종업원의 경우 자기 소유의 차량이 100% 법인의 사업에 쓰여도 해당 이자비용을 공제받지 못하지만, 법인이 자기 소유의 차를 가진 경우 차량 관련 이자비용은 사업에 사용된 비율만큼 공제됨
 - 개인 재산세는 Schedule A의 Form 1040을 작성하면 기준거리비율법을 사용하더라도 환급이 가능함
 - 외부에서 발생한 주차료와 톨게이트 비용은 사업관련된 것은 공제 가능하지만 법인의 본사에 내는 주차비용은 공제가 안 됨
 - 차량의 판매 교환 또는 기타 처분에서 생긴 이익이나 비용은 익금이나 손금 산입이

가능하며 새로운 차의 장부가액으로 조정도 가능함

나) 실제차량비용법(Actual Car Expenses, ACE)

- ☐ 실제차량비용법은 법인소유 차량의 운행 및 유지에 실제로 발생한 비용을 산출하여 비용으로 처리하는 방법임
- ☐ 실제차량비용법에 포함되어 비용으로 처리할 수 있는 것은 감가상각비, 리스료, 등록비, 라이선스비, 지급, 수수료, 가스, 보험, 수리, 오일, 차고 대여료, 타이어, 통행료, 주차료 등이 있음
 - 세무상 감가상각 내용연수가 종료했으나 여전히 차량을 사용할 경우 법인은 자동차 관련 다른 실비용의 손금산입은 계속할 수 있음
- ☐ 사업용과 개인용을 혼합사용할 때에는 주행거리 비율로 사업용과 개인용을 나누어서 차량 관련 손금에 산입할 비용과 급여로 처리할 비용을 계산함
 - 차량을 총 2만마일 운행하고 그 중에서 1만 2천마일은 사업용, 8천마일은 개인용으로 사용하면 총비용의 60%만 차량비용으로 손금산입됨
- ☐ 자동차 할부에 대한 이자는 기준거리비율법과 동일하게 종업원 소유이며 법인을 위해 사용하는 차량인 경우엔 손금산입이 불가능하지만 법인소유인 경우에는 기준거리비율법과 마찬가지로 손금산입 가능
- ☐ 차량에 대한 일반적인 벌과금과 교통위반에 대한 벌과금 모두 비용처리가 불가능함
- ☐ 차량 손상 또는 도난에 의한 손실 중 보험으로 보상되지 않는 차에 대한 손상, 재난, 도난에 의한 손실 등은 손금산입 가능
- ☐ 차량의 범위: 일반적인 공도, 거리, 고속도로를 다니는 4바퀴를 가진 차들이 대상이며

트럭이나 밴도 포함됨. 단, 공차 중량이 6,000파운드²⁶⁾를 초과하면 안됨

- 차량 구매 시 선택하는 세부 옵션들은 모두 구매 가격에 포함됨
- 다음과 같은 차량들은 실비 정산 시 적용되는 감가상각의 차량 범위에서 제외되고 특수한 차량에 대한 감가상각이 적용됨
 - － 직접적으로 사업에 사용되는 앰블런스, 영구차
 - － 대중교통이나 유료운송을 위해 직접 투입되는 차량
 - － 사적 용도로 사용되지 않는 것이 증명된 트럭이나 밴
- 사적 용도로 사용되지 않는 것이 증명된 트럭이나 밴: 차량 제작 시부터 사적인 용도로 사용할 수 없게 만들어진 차량들을 지칭함
 - － 트럭, 밴 등이 속하며 운행을 위한 최소의 인원만 탑승이 가능하게 제작된 것
 - － 고정선반이 있거나 회사의 로고, 차량의 사용 목적 등이 페인팅되어 있는 것
 - － 밴은 운전자 좌석 있거나 조수석은 접이식 좌석으로 되어 있는 것만 가능함

다) 특별감가상각(Special Depreciation Allowance)

- ☐ 특별감가상각은 일반적인 차, 밴, 트럭에 적용될 수 있으며 통상적인 감가상각에 50%를 더하여 상각범위를 늘릴 수 있게 하는 것임
- ☐ 특별감가상각은 도입 첫해에만 적용되며 대상차량은 사용 거리의 50% 이상이 적격 사업에 사용되어야 함
 - 특별감가상각의 대상이 되는 차량
 - － 대상차량은 2008년 1월 이후에 취득된 것이어야 함
 - － 대상차량을 2014년 1월 전에 법인의 업무용으로 사용해야 함
 - － 대상차량을 적격한 업무용으로 50% 이상 사용해야 함
- ☐ 특별감가상각 적용은 법인의 선택에 따라 선택하지 않을 수 있으며 일반적인 차, 트럭, 밴에 대하여 적용을 배제할 수 있음

26) 6,000파운드는 2,723kg으로서, 시중 판매되는 승용차와 SUV 중에는 해당 무게를 초과하는 차량이 거의 없음. 시중에 있는 대형 승용차들과 대형 SUV들의 공차 중량은 2,000kg 내외의 무게임

- 적용 배제를 선택 시 선택 배제를 신청한 연도에 동시에 존재하는 내용연수 5년의 다른 차량들에도 특별감가상각 적용 배제는 자동으로 적용이 됨

라) 감가상각 손금산입(Depreciation Deduction)

- 감가상각 손금산입은 실제차량비용법을 사용 시 사업에 사용되는 차량에 대하여 적용할 수 있는 방법임
 - 감가상각 손금산입은 통상적인 감가상각으로서 내용연수 동안 자본화된 차량의 구입비용과 기타 부대비용을 손금처리할 수 있게 해 주는 제도임
 - 감가상각 손금산입을 적용할 차는 다음과 같은 요건을 충족해야 함
 - － 차량이 법인소유이어야 함: 법인소유의 차량에 대한 감가상각 기초가액은 보통 차량에 투입한 비용을 근거로 발생하며 매입에 투입했던 단순한 현금뿐 아니라 교환 등에 의해 취득할 경우 교환에 투입된 자산, 용역 등도 차에 대한 기여도를 구성하여 감가상각의 기초가 됨
 - － 차량을 용역에 투입한 날짜가 정확해야 함: 차량을 사업에 투입한 날은 차가 사업에 사용되는 것이 모두 준비가 된 날로 정하며, 개인용 차량을 사업용 차량으로 전환할 경우에는 전환이 이루어진 날이 사업에 투입된 날임(단, 사업에 투입된 날과 처분의 날이 같은 세무연도에 속하는 때에는 해당 차량은 감가상각을 할 수 없음)
 - － 법인이 사용할 감가상각방법과 내용연수를 정해야 함: 감가상각의 방법으로는 일반적으로 수정가속상각방법(Modified Accelerated Cost Recovery system, MACRs)을 사용함
- 미국은 차량에 대하여 가속상각을 적용해 주기 위하여 수정가속상각방법을 적용하며 이 방법하에서는 차량은 5년의 내용연수를 가진 자산으로 취급됨
- 수정가속상각방법은 세 가지 방법으로 상각이 가능하며 상각방법은 다음과 같음
 - 200% 가속상각법: 기본적인 정액법보다 200%의 상각 속도를 내며 정액법보다 절세 효과가 있는 것으로 판정될 때 사용 가능(초기에는 상각액이 크지만 후기에 줄어듦)

- 150% 가속상각법: 기본적인 정액법보다 150%의 상각 속도를 내며 정액법보다 절세 효과가 있는 것으로 판정될 때 사용 가능(초기에는 상각액이 크지만 후기에 줄어듦)
- 5년 정액법: 기본적인 정액법보다 내용연수가 줄어든 정액법임
- 수정가속상각방법을 적용하려면 수정가속상각방법을 적용하는 시기에는 차량을 업무용으로 사용하는 비율이 50%를 초과해야 하며, 추후에 업무관련 사용 비율이 50% 이하가 되는 때부터는 일반적인 정액법으로 상각하여야 함
 - 한 가지 목적 이상으로 차량을 사용할 때에는 운행한 거리의 비율에 따라 운행 비중을 배분하여 수정가속상각방법을 적용해야 함
- 단, IRS에서 규정하고 있는 고급차(Luxury car)는 수정가속상각방법을 적용받지 않으며 일반적인 감가상각 한도를 적용받음
 - IRS에서 적시하는 고급차의 기준은 차량의 금액 기준이 아니라 IRC 280F조(Section 280F)에서 규정하고 있는 차량의 사용 목적에 따라서 정해진 것임
 - Section 280F는 소위 고급차의 혜택 제한으로, 일반적인 차, 트럭, 밴 중 공공도로, 일반적인 거리, 고속도로를 운행하며 차량의 목적이 단순한 승용의 경우 고급차로 분류하여 감가상각 혜택에서 배제함
- 고가의 자동차에 대한 감가상각을 제한하기 위하여 특별감가상각과 수정가속상각방법을 포함한 총감가상각의 범위를 규정해 놓았으나 본 규정은 일시적인 세금 차이만 발생시키는 규정임
 - 고가의 차량에 대한 감가상각비 규제를 위하여 상각 한도액을 정해 놓은 것이지만 감가상각 한도초과액은 차량의 처분 시에 일시에 손금으로 처리되므로 고가자동차에 대한 영구적인 세금 차이를 발생시키는 규정은 아님

〈표 Ⅲ-2〉 일반적인 차에 대한 감가상각비 한도

(단위: 달러)

사업에 투입된 해	1번째 연도	2번째 연도	3번째 연도	4번째 연도 이후
2012	11,160	5,100	3,050	1,875
2010~2011	11,060	4,900	2,950	1,775
2008~2009	10,960	4,800	2,850	1,775
2007	3,060	4,900	2,850	1,775
2006	2,960	4,800	2,850	1,775

자료: IRS, 「Travle, Entertainment, Gift, and Car Expense For us in preparing 2012 returns」

〈표 Ⅲ-3〉 트럭과 밴에 대한 감가상각비 한도

(단위: 달러)

사업에 투입된 해	1번째 연도	2번째 연도	3번째 연도	4번째 연도 이후
2012	11,360	5,300	3,150	1,875
2011	11,260	5,200	3,150	1,875
2010	11,060	5,100	3,050	1,875
2009	11,060	4,900	2,950	1,775
2008	11,160	5,100	3,050	1,875
2007	3,260	5,200	3,050	1,875
2006	3,260	5,200	3,050	1,875

자료: IRS, 「Travle, Entertainment, Gift, and Car Expense For us in preparing 2012 returns」

〈표 Ⅲ-4〉 Section 280F 규정에 의한 일반적인 차에 대한 감가상각비 한도

(단위: 달러)

사업에 투입된 해	1번째 연도	2번째 연도	3번째 연도	4번째 연도 이후
2012	3,160	5,100	3,050	1,875
2010~2011	3,060	4,900	2,950	1,775
2008~2009	2,960	4,800	2,850	1,775
2007	3,060	4,900	2,850	1,775
2006	2,960	4,800	2,850	1,775

자료: IRS, 「Travle, Entertainment, Gift, and Car Expense For us in preparing 2012 returns」

〈표 Ⅲ-5〉 Section 280F 규정에 의한 트럭과 밴에 대한 감가상각비 한도

(단위: 달러)

사업에 투입된 해	1번째 연도	2번째 연도	3번째 연도	4번째 연도 이후
2012	3,360	5,300	3,150	1,875
2011	3,260	5,200	3,150	1,875
2010	3,160	5,100	3,050	1,875
2009	3,060	4,900	2,950	1,775
2008	3,160	5,100	3,050	1,875
2007	3,260	5,200	3,050	1,875
2006	3,260	5,200	3,050	1,875

자료: IRS, 「Travel, Entertainment, Gift, and Car Expense For us in preparing 2012 returns」

라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리

- 자동차를 사적으로 사용하는 것에 대한 세무처리는 해당 이용자에게 소득으로 계상되기 때문에 소득세가 과세되며 세무신고 시 사업용과 개인용 사용에 대한 안분근거를 국세청(IRS)에 제공하지 않을 경우 사적인 사용비율을 100%로 간주하여 소득세가 과세됨
 - 이러한 규정에 따라 차량 사용자가 급여의 산출 전에 차량 운행일지를 제출하지 못하는 경우 법인은 실제 주행거리의 비중과 상관없이 100% 사적인 사용비율로 간주하여 월 급여나 주급 지급 시 소득세를 원천징수함으로써 원천징수의무 미준수에 따른 제재를 회피함
 - 차량 운행에 대한 입증은 차량 사용자에게 넘기는 것은 차량 사용자가 성실하게 일지를 작성하게 하는 유인이 될 수 있으며 법인 또한 추가적인 세무적 부담 없이 원천징수의무를 성실하게 이행하는 기초를 제공함

2. 영국

가. 개관

- 영국은 법인차량을 ① 고용의무 수행을 위하여나 ② 일시적 근무지로의 출근을 위해 사용할 경우에만 업무관련성을 인정함
- 영국은 법인차량을 사적으로 사용하면서 탈세하는 것을 방지하기 위하여 과도한 법인차량의 리스비용에 대해서는 그 비용의 일부만을 손금으로 인정하는 제도를 운영 중임
 - 고가의 법인차량의 사용을 줄이기 위하여 신품 소매가격이 12,000파운드 이상인 법인차량에 대한 리스비용에 대해서는 일부만을 손금불산입함
 - 고가의 법인차량의 사적 사용을 막기 위하여 고액 리스비용에 대한 손금산입에 제한을 두는 제도는 회사를 이용한 탈세를 억제하는 효과가 있음
- 한편 다른 자산과는 달리 법인차량에 대해서는 사적인 사용의 가능성이 높음을 고려하여 사적인 사용분을 법인차량을 제공받는 자의 소득으로 과세함
 - 법인차량의 사적인 사용분은 세법에서 정한 차량의 기준가격에 사용대가비율을 곱하여 추정함
 - 법인차량을 사적으로 사용하는 경우 법인차량의 제공을 현물보상으로 보아 과세소득에 포함시키므로 탈루되는 세수를 확보하는 장점이 있음
 - 반면에 법인차량의 사적 사용분의 측정은 세법에서 정한 방법에 따라 추정하므로 정확성이 낮을 수 있는 문제가 있음

나. 법인차량의 업무관련성

- 법인차량의 운행과 유지로 인해 발생하는 비용을 손금에 산입하기 위해서는 원칙적으로 수익과 관련하여 발생하여야 하고(수익성), 그 거래의 목적을 위해서 전적으로 그리고 독점적으로 발생하여야 함²⁷⁾

- 다만 세법에서 비용으로 인정되지 않는 것은 과세소득에서 공제되지 않음
- 업무를 위해서 전적으로 또한 독점적으로 발생되지 않은 비용과 업무로부터 발생하거나 업무와 관련 있는 손실은 손금으로 용인되지 않음²⁸⁾
- 한편 종업원이 차량을 업무와 관련하여 사용하기 위해서는 ① 고용의무 수행과 ② 일시적 근무지로의 출근을 위해 사용하여야 함²⁹⁾
 - 고용의무 수행을 위한 사용: 고용의무(employment duty)의 일부를 형성하는 이동에 사용
 - － 예를 들어, 서비스사원이 서비스를 수행하기 위한 이동에 사용하는 경우를 말함
 - 일시적 근무지로 출근: 고용의무를 수행하기 위한 일시적 근무지로의 출근과 관련된 이동에 사용
 - － 따라서 일상적인 근무지로의 출근이나 사적인 용무를 위한 이동에 사용하는 경우는 제외됨

다. 법인차량 관련 비용의 세무처리

1) 운용리스한 법인차량 관련 비용의 세무처리

- 자동차나 모터사이클의 임차(hire)로 인해 발생한 비용은 원칙적으로 손금에 산입할 수 있음³⁰⁾
 - 자동차·모터사이클은 기계적으로 추진되어 도로를 주행하는 운반기기를 말함³¹⁾
 - － 다만 일차적으로 상품이나 화물을 운송하는 데 적합하게 제조된 것이 아니어야 하고 통상적으로 사적인 운반기기로 사용되지 않고 사적인 용도로는 사용할 수

27) IBFD, Country Surveys, UK

28) Corporation Tax Act 2009, section 54

29) ITEPA 2003, section 337, 338

30) Corporation Tax Act 2009, section 56

31) CTA 2009, sec. 57(1)

있는 것을 의미함³²⁾

- 2009년 4월 이전에는 1만 2천파운드를 초과하는 임차비용에 대해서는 법에서 정한 비율만큼은 손금산입을 제한했으나 개정으로 인하여 2009년 4월 이후에는 가격으로 인한 손금산입 제한은 폐지되었음
- 현재는 폐지된 2009년 4월 이전의 1만 2천파운드를 초과하는 임차비용에 대해서 손금산입을 제한하는 방법은 다음과 같음
- ① 자동차·모터사이클을 적격임차계약으로 구매하지 않거나 ② 자동차·모터사이클 신문의 소매가격이 1만 2천파운드를 초과할 때에는 임차비용에 아래 손금산입비율을 곱한 금액만을 손금에 산입함

$$\text{손금산입비율} = \frac{\pounds 12,000 + \text{RP}^{1)}}{2 \times \text{RP}^{1)}}$$

주: 1) RP는 새로 구입할 경우의 소매가격

- ‘적격임차계약으로 구매하지 않는 경우’란 다음의 어느 하나를 말함³³⁾
 - 구매선택권이 없는 임차계약에 따라 임차되지 않는 경우
 - 자동차·모터사이클의 신문 소매가격의 1% 이하로 구매할 수 있는 임차계약에 따라 임차되지 않는 경우
 - 차량이 사업의 통상적인 과정 중에서 직원(members of the public)을 운송하기 위하여 임차되어 제공되어야 하는 등의 요건(CAA 2001 sec. 82)을 충족하지 않는 경우

- 2009년 4월 이후에는 CO₂ 배출량 130g/km 이하의 차량은 리스비용이 전액 손금처리가 되지만 130g/km를 초과하는 차량은 리스비용의 15%를 손금으로 인정하지 않는 규정을 운용 중임

32) CTA 2009, sec. 57(1)(a), (b)

33) CTA 2009, sec. 57(2)

- 기존 가격을 기준으로 한 손금불산입 방식을 환경에 대한 기준으로 변화시킨 것임
- 모터사이클은 2009년 4월 이후에는 자동차에 관한 손금산입규정이나 감가상각규정을 적용받지 않는 일반적인 자산으로 변경되었음
- 손금제한 규정이 변경된 이유는 기존의 1만 2천파운드 초과에 대한 손금불산입 규정이 적용하기가 까다롭고 운용에 많은 비용이 필요했기 때문이었으며 2006년부터 개정이 논의되어 개정되었음³⁴⁾
 - 기존의 차량가액 방법은 차량의 취득가액이 1만 2천파운드를 초과하는지에 대한 여부를 국가에서 관리해야 했기 때문에 연간 천만파운드 정도의 세원 관리비용이 필요했었음
 - － 법인 보유차량의 취득가액에 대한 전수조사 관리에 필요한 비용임
 - 그러나 새로 개정된 CO₂ 배출량에 따른 손금제한 기준은 차량의 제원만 확인하면 되고 그 제원은 자동차 회사에서 객관적인 수치로 공표하고 있으므로 기준의 적용이 쉽고 비용이 거의 들지 않음
- CO₂ 배출량에 따른 손금제한 규정은 친환경 차의 사용을 유도하는 기능도 하기 때문에 영국의 온실가스 감축에도 효과적인 규정으로 작용할 것으로 예측하고 도입한 측면도 있음
- 한편 2013년 4월 1일 이전의 저탄소배출 차량 등의 임차비용에 대해서는 손금산입한도 규정을 적용하지 않음³⁵⁾
 - 저탄소배출 차량 등이란 저탄소차량과 전기차량을 말함
 - 2013년 4월 1일 이전에 임차기간이 시작되는 저탄소배출 차량 등에 적용됨

34) <http://www.hmrc.gov.uk/ria/12-cars-capital-allowances.pdf>

35) CTA 2009, sec. 58

2) 구입한 법인차량 관련 비용 세무처리

- 영국은 2001년에 세법상 감가상각을 위한 제도로 회계상 감가상각법과는 다른 자본공제법을 도입하여 운영 중임
 - 자본공제법(Capital Allowance Act 2001)에 따르면 회계상 감가상각법을 세법상 인정하지 않고 자본공제법에 따라 계상된 자본공제금액을 과세소득 계산 시 손금으로 인정함
 - 자본공제금액은 오직 신청에 의해서만 공제될 수 있음
 - － 이는 우리나라의 신고조정과 유사한 제도임
- 자동차는 ‘시설과 기계장치’로 분류되므로 표준공제를 적용할 수 있음
 - 자본공제법은 자산의 종류별로 자본공제방법을 규정함
 - 표준공제는 시설과 기계장치, 산업용 건물 등을 적용대상 자산으로 함
 - 표준공제 시 자산군별로 공제율이 다름
 - － 시설과 기계장치의 경우 18%
 - － 일부 시설과 기계장치는 특별공제율 8%를 적용받을 수 있음
- 시설이나 기계장치를 업무와 관련 없이 일부 사용하는 경우에는 업무와 관련한 자산의 자본지출에 대해서만 자본공제를 허용함³⁶⁾
 - 즉, 업무와 관련 없는 사용으로 인해 발생한 자본지출 비율만큼을 총자본지출액에서 제외함
- 자본공제 대상이 되는 자동차는 기계적으로 추진되어 도로를 주행하는 운반기기를 말함
 - 다만 일차적으로 상품이나 화물을 운송하는 데 적합하게 제조된 것이 아니어야 하고 통상적으로 사적인 운반기기로 사용되지 않고 사적인 용도로는 사용하기 적합하지 않아야 함³⁷⁾

36) HMRC, <http://www.hmrc.gov.uk/capital-allowances/plant.htm>

- 따라서 소형트럭(van)이나 대형트럭(lorry)은 자본공제 대상이 되는 차량에서 제외됨
- 자동차의 자본공제방법은 2009년 4월 1일 이전에 취득하는 경우에는 취득가격에 따라, 2009년 4월 1일 이후에 취득하는 경우에는 배출량에 따라 달리 적용됨
 - 2009년 4월 1일 이전에 취득하는 경우에는 취득가액이 1만 2천파운드 이상인 자동차의 공제금액은 3천파운드를 초과할 수 없음
 - 2009년 4월 1일 이후에 취득하는 경우에는 CO₂ 배출량이 클수록 낮은 공제율이 적용됨
 - － 다만 업무와 무관하게 사용할 경우에 대한 특칙이 있음
- 2009년 4월 1일 이전에 취득하는 자동차에 대해서는 취득가액과 업무관련 사용 여부에 따라 공제방법이 다름
 - 취득가액이 0~12,000파운드에 해당할 경우 일반공제율 적용대상 자산군(main pool)으로 분류되어 표준공제함
 - － 다만 업무에 관련 없이 사용하는 경우 단일자산군(single asset pool)으로 분류하여 업무무관사용을 반영하여 자본공제금액을 설정함
 - 취득가액이 12,000파운드 이상인 경우 단일자산군으로 분류되어 표준공제함
 - － 다만 이 경우에도 업무에 관련 없이 사용하는 부분에 대해서는 이를 반영하여 자본공제금액을 설정함

37) CTA 2009, sec. 57(1)(a), (b)

〈표 Ⅲ-6〉 2009년 4월 1일 이전 자동차의 자본공제방법

취득가액		자본공제방법
0~12,000 파운드	업무관련 사용	일반공제율 적용대상 자산군으로 분류되어 표준공제됨
	업무무관 사용	단일자산군 적용대상으로 분류되어 표준공제됨 업무에 관련 없이 사용되는 경우 이를 반영하여 공제액을 결정
12,000파운드 이상		단일자산군 적용대상으로 분류되어 표준공제됨 표준공제금액은 매년 3,000파운드를 한도로 함 업무에 관련 없이 사용되는 경우 이를 반영하여 공제액을 결정

자료: HMRC, <http://www.hmrc.gov.uk/capital-allowances/plant.htm>

□ 2009년 4월 1일 이후에 취득하는 자동차에 대해서는 CO₂ 배출량에 따라 공제방법이
다름

- CO₂ 배출량이 130g/km을 초과하는 경우 특별공제율 적용대상 자산군으로 분류되
어 표준공제됨
 - － 특별공제율은 8%임
- CO₂ 배출량이 130g/km에 미달하는 경우 일반공제율 적용대상 자산군으로 분류되
어 표준공제됨
 - － 일반공제율은 25%임
- 다만 CO₂ 배출량이 95g/km에 미달하고 미사용된 새 자동차를 구입한 경우 초년도
공제 적용 가능
 - － 초년도공제율은 100%임

〈표 Ⅲ-7〉 2009년 4월 1일 이후 자동차의 자본공제방법

CO ₂ 배출량	자본공제방법
130g/km 초과	특별공제율 적용대상 자산군으로 분류되어 표준공제됨 특별공제율 8%가 적용됨
130g/km 이하	일반공제율 적용대상 자산군으로 분류되어 표준공제됨 표준공제율 25%가 적용됨
95g/km 이하	미사용된 새 자동차를 구입한 경우 초년도공제 적용 가능 초년도공제율 100%가 적용됨

자료: HMRC, <http://www.hmrc.gov.uk/capital-allowances/plant.htm>

- 개인사업자나 파트너십의 파트너가 2009년 4월 1일 이후에 취득하는 자동차를 업무와 무관한 목적으로 사용하는 경우 각각의 자동차를 별도로 자본공제액을 계산함
 - 이 경우 자본공제액은 업무무관사용의 비율만큼 감소시켜 계산함
- 한편 회사가 2009년 4월 1일 이후에 취득한 차량을 직원에게 제공한 경우 그 직원이 사적으로 사용하더라도 100% 업무와 관련 있다고 간주함
 - 하지만 자동차를 제공받은 종업원은 제공받은 자동차의 사용료를 계산하여 과세소득에 포함시킴

라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리³⁸⁾

- 자동차를 사적으로 사용하는 때의 세무처리는 해당 자동차 이용자의 연간 소득과 임원 여부에 따라 달리 처리함
- 회사의 임원이나 연간 소득이 8,500파운드 이상인 종업원의 경우에는 자동차의 사적 사용에 대한 대가를 과세소득에 포함시키고 국민연금부담금(NIC)도 납부하여야 함
 - 또한 자동차의 사적 사용에 관한 사항이 담긴 신고서식(P11D)을 제출하여야 함
 - 법인은 사적인 사용이 가능한 차를 제공하였거나 회수하였을 경우, 또는 제공받은 종업원의 소득이 8,500파운드를 초과한 경우에 자동차 사적 사용에 관한 신고서식(P11D)을 제출하여야 함
 - 자동차의 사용에 대한 대가는 다음의 단계로 산정함³⁹⁾
 - － 1단계: ITEPA 2003 sec. 122~124에 따라 차량의 가격을 산정함
 - － 2단계: ITEPA 2003 sec. 125~131에 따라 차량 옵션(accessory)의 가격을 산정함
 - － 3단계: 종업원이 제공한 대가를 차량의 가격과 옵션의 가격에서 차감함
 - － 4단계: 3단계에서 산정된 가격이 8만파운드를 초과하면 8만파운드로 함
 - － 5단계: ITEPA 2003 sec. 133~142에 따라 사용대가비율을 결정함

38) HMRC, <http://www.hmrc.gov.uk/payerti/exb/a-z/c/cars.htm#3>

39) Income Tax(Earnings and Pensions) Act 2003 sec. 121

- 사용대가비율은 CO₂ 배출량에 따라 결정됨
- 예를 들어, CO₂ 배출량이 1~75g/km인 경우에는 5%가 적용되고 CO₂ 배출량이 120g/km 이하인 경우에는 10%가 적용됨⁴⁰⁾
- 6단계: 5단계의 사용대가비율을 4단계에서 산정된 가격에 곱함
- 7단계: 종업원이 사적 사용을 위해 추가적으로 지급한 비용을 일부 공제함

□ 반면 연간 소득이 8,500파운드에 미달하는 종업원의 경우에는 자동차의 사적 사용에 대한 대가를 과세소득에 포함시키지 않으며 국민연금부담금도 납부할 필요가 없음

3. 일본⁴¹⁾

가. 개관

□ 일본은 법인차량에 대하여 300만엔 이상의 차량을 리스 시 금융리스로 처리하게 하고 있으나 이는 고가자동차에 대한 규제의 성격은 아니며, 차량의 사적인 이용에 대하여는 해당 비율에 대하여 인정상여로 처분하여 과세하는 우리나라와 유사한 세제를 운영 중임

나. 법인차량의 업무관련성

- 법인차량의 운행과 유지로 인해 발생하는 비용을 손금에 산입하기 위해서는 원칙적으로 업무와 관련성이 있어야 하며 업무와 관련이 없는 곳에 사용된 비율은 손금불산입으로 처리하고 있음
- 업무에 사용된 비율은 차량의 운행일지 등 세무조사 시 객관적으로 세무서에 제출할 수 있는 증빙을 마련하고 차량의 사용 거리에 따라서 안분하는 방법이나 사용 빈도

40) <http://www.hmrc.gov.uk/manuals/eimanual/EIM24605.htm>

41) 일본 국세청, www.nta.go.jp

수 기록 등 합리적으로 사업관련성을 입증할 수 있어야 함

- 다만 법인세법에서 비용으로 인정되지 않는 과태료 등은 발생 업무관련성과는 관계 없이 손금불산입으로 처리함

□ 법인의 업무와 무관하게 사용된 차량의 비용에 대해서는 회계상 비용으로 처리하였더라도 손금불산입으로 처리하며 차량을 사용한 사람에게 ‘상여’로 처리하여 법인세와 소득세가 동시에 발생함

- 우리나라와 같은 방식으로 업무무관자산의 사용 대가에 대하여 이익의 처분이라는 논리를 가지고 이중으로 손금불산입 처리하는 것임

□ 법인이 소유하거나 리스를 한 경우 경비로 처리되어 세무상 손금산입이 되려면 차량 사용자의 신분은 법인의 임직원이어야 함

- 대표이사의 자녀 또는 배우자가 사용하는 경우가 세무조사 결과 밝혀질 경우 손금불산입으로 처리되어 법인세와 소득세를 동시에 추징당함

다. 법인차량 관련 비용의 세무처리

1) 운용리스한 법인차량 관련 비용의 세무처리

□ 자동차를 운용리스로 도입하여 업무에 사용할 경우 객관적으로 업무에 사용한 운용리스 비용은 전액 손금처리함으로써 우리나라와 같음

□ 다만 2008년 4월 1일 이후부터는 300만엔 이상의 리스 차량의 경우 운용리스로 처리할 수 없고 금융리스로 처리하고 있음⁴²⁾

- 금융리스로 처리된 리스 차량은 리스 차량을 도입한 법인이 금융리스 규정에 따라서 리스자산의 내용연수에 따라서 감가상각비를 손금처리하고 있으며 당해 감가상각비에 대해서는 고가자동차에 대한 제한 규정은 없음

42) <http://www.smauto.co.jp/useful/revision/index.html>

- 300만엔 이상의 차량을 금융리스로 처리하게 하는 것은 고액자동차의 리스료를 손금불산입하는 목적이 아니라, 자산을 운용리스로만 도입하여 부외부채를 만들어내서 재무제표의 부채비율을 실질보다 낮추는 것을 방지하기 위한 것임
 - 300만엔 이상의 리스 자산을 운용리스로 처리할 수 없게 하는 것은 자동차뿐 아니라 모든 종류의 리스자산이 포함되는 것임
 - 300만엔 이상의 리스자산을 운용리스로 처리할 수 없게 하는 것은 일본이 2007년 초에 리스에 대한 회계규정과 세제를 개정하면서 새로 도입된 규정임
 - 리스를 금융리스로 처리하면 부채계정에 금융리스부채가 계상되기 때문에 부채비율이 상승하지만 운용리스로 처리하면 자산의 도입에 따른 자산과 부채가 계상이 되지 않기 때문에 재무제표의 건전성을 높일 수 있음
- 즉, 일본은 고가자동차에 대한 리스료를 일괄적으로 손금불산입하는 제도는 운영하고 있지 않고 리스 차량 사용의 업무관련성만 조사하여 업무무관 사용분에 대하여만 손금불산입 처리하여 법인세와 소득세를 이중으로 과세하고 있음

2) 구입한 법인차량 관련 비용 세무처리

- 일본은 세법상 자동차에 대하여는 기준내용연수를 6년으로 적용하고 있으며 차량에 대해서 고가차량의 손금불산입을 위하여 다른 자산과 달리 규정하는 제도는 없음
- 법인이 구입한 차량이 통근용으로 사용되거나 업무와 관련하여 사용되는 때에는 구입한 차량에 대한 감가상각비, 유류비, 수리비 등 일반 유지비와 기타 손금불산입대상이 아닌 공과금은 비용이 인정되어 손금산입으로 처리됨
- 손금불산입되는 경우는 업무와 무관하게 사적으로만 사용되거나 업무관련 사용 비율을 하위로 제출할 때이며 해당 부분에 대해서는 일반적으로 법인세법상으로는 손금불산입 '상여'로 처분하며 관련자는 소득세를 추징당하게 됨

- 법인이 구입한 차량이 업무와 관련성이 있게 사용되었는지 여부는 차종에 관계없이 세무조사 시에 차량사용에 대한 실질을 파악하여 판단하게 되며 일본 세법상으로 명확하게 규정된 것은 없음
 - 차량의 실질적인 사용에 대한 판단을 하기 때문에 2도어 스포츠카 또는 고가의 스포츠유틸리티차량(SUV) 등은 차량의 특성 때문에 세무조사 시에 사업 연관성을 부인당하여 세금을 추징당하는 경우가 많음
 - 그러나 고가의 스포츠카나 스포츠유틸리티차량도 업무관련성을 입증하면 일반적인 통념을 넘어서 회사의 손금으로 처리가 가능함
 - － 일본의 국세불복심판소는 1995년 10월 12일 재결 사례에서 세무관청이 세무조사 시에 필요경비 불산입 처분하였던 스포츠카에 대한 불복 심판에서 스포츠카의 차주가 업무관련 사용을 입증함에 따라 납세자의 불복신청을 받아들이고 세무관청이 처분한 손금불산입을 취소하였음
 - － 이때 심판소는 대표자에 대한 별도의 교통 통근수당이 지급되지 않았고 차량이 통근이나 지점 순회 등에 사용된 것이 명백하며 보유하고 있는 다른 외제승용차는 법인 자산으로 계상하고 있지 않았기 때문에 개인의 취향이 반영된 스포츠카 이더라도 사업에 사용된 경우 필요경비를 손금처리하는 것이 부적절하지 않다고 심판을 하였음

라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리

- 법인차량을 사적으로 사용하는 경우 세무처리는 해당 이용자에게 소득으로 계상되기 때문에 소득세가 과세되며 세무조사로 인하여 적발될 시에는 적절한 신고를 하지 않았기 때문에 관련 가산세도 같이 추징됨
- 일본은 소득세법 제28조 제1항에서 “급여 소득은 봉급, 급여, 임금, 세비 및 상여금 및 이들의 성질을 가지는 급여(이하 “급여 등”이라 한다)에 따른 소득을 말한다.”라고 규정하고 있음
 - 현물 급여를 지급하는 경우에는 소득세법 제183조 제1항의 규정에 의하여 원천징수

해야 하는 것으로 되어 있음

- 소득세법 시행령 제84조의 2는 법인의 사업용으로 보유하는 자산을 독점적으로 이용하여 개인이 받는 경제적 이익의 금액은 그 자산의 이용에 대해 일반적으로 지불해야 하는 임대료 및 기타 이용 대가에 상당하는 금액(그 이용자가 그 이용의 대가로 지출하는 금액이 있는 경우 이를 공제한 금액)으로 규정하고 있음
 - 일본 법인세법에서는 차량의 필요경비에 대한 안분계산을 명시적으로 나타내고 있지 않지만 당해 조항으로 인하여 실무상에서 합리적인 안분 기준으로 경비를 배분하여 소득세를 과세함
- 현물 급여로 원천징수의 대상이 되는 것은 사적 사용 및 휴일 사용 등에 해당하는 경우 경제적 이익이 발생하기 때문이며, 차량 관련 비용(감가상각, 세금, 보험료, 기름값 등)을 합리적인 기준 등(예를 들어, 주행 거리)에 안분하여 적정한 현물 급여의 금액을 산출하고 있음
 - 단, 통근의 경우 업무관련성을 인정하고 있기 때문에 해당 부분에 대해서는 손금불산입처리를 하고 있지 않으며 현물 급여의 성격에 해당하더라도 일본은 업무관련성을 인정하기 때문에 소득세를 과세하지는 않음

4. 독일

가. 개관

- 업무사용 정도에 따라 업무용 자산을 분류하고 그 분류에 따라 법인차량 사적 사용분 계산방법이 결정됨
- 독일은 법인차량 리스비용의 과도한 발생을 막기 위하여 고액의 리스비용에 대하여 손금을 제한하는 제도를 가지고 있지 않음

- 즉 리스비용이나 감가상각비는 전액 손금에 산입됨
- 대신 사적으로 사용할 수 있는 법인차량을 현물 급여의 성격으로 보아 법인차량을 제공 받는 자의 과세소득에 사적 사용분을 포함시킴
 - 이는 법인차량의 일부 사적 사용에 대해서도 과세하는 효과가 있음
- 법인차량의 사적 사용분의 측정은 추정하는 방법과 실제비용을 측정하는 방법을 모두 선택할 수 있음
 - 1% 원칙에 의해서 추정하는 방법은 사적인 사용을 별도로 구분하여 기록하지 않으므로 납세자 협력비용을 낮출 수 있는 장점이 있음
 - － 반면에 추정에 의한 방법으로 정확한 실제사용분을 측정하기 어려운 단점이 있음
 - 주행일지를 기록하여 실제비용을 측정하는 방법은 실제 사적 사용분을 세부적으로 기록하므로 실제 사적 사용으로 인한 비용을 정확히 측정할 수 있는 장점이 있음
 - － 반면에 사적 사용분을 세부적으로 기록하여야 하므로 납세자 협력비용이 높아질 수 있음
 - － 따라서 이 방법의 적용은 개인사업자에 대해서 제한적으로 허용되는 방법임

나. 법인차량의 업무관련성

- 사업을 목적으로 하지 않는 비용이나 지출은 자산의 사용이나 판매로 인한 이익에 관한 세법규정의 적용에서 배제됨⁴³⁾
 - 즉 손금에 산입하지 아니함을 의미함
- 회사의 종업원이나 유한회사의 경영자에게 제공되는 회사명의로 차량은 100% 업무용 자산(Betriebsvermögen)으로 분류됨⁴⁴⁾

43) EStG §4(1) satz 3

44) Handelskammer Hamburg,

http://www.hk24.de/recht_und_steuern/steuerrecht/ertrag_lohnsteuer/einkommen_koerper_steuern

- 인적회사(Personengesellschaft)의 사원에게 제공되는 회사명의 차량은 차량의 사용 정도에 따라 사업용 자산 해당 여부가 결정됨⁴⁵⁾
 - 필수적 업무용 자산: 회사명의 차량을 업무에 50% 이상 사용할 경우 업무용 자산으로 자동적으로 분류됨
 - 임의적 업무용 자산: 회사명의 차량을 업무에 10~50% 사용할 경우 업무용 자산으로 분류할 수 있음
 - 필수적 비업무용 자산: 회사명의 차량을 업무에 10% 미만 사용할 경우 비업무용 자산으로 자동적으로 분류됨

다. 법인차량 관련 비용의 세무처리

1) 운용리스한 법인차량 관련 비용의 세무처리

- 법인명의 차량이 업무용 자산으로 분류되는 때에는 이 차량의 운행과 유지와 관련하여 발생하는 비용은 손금으로 처리됨⁴⁶⁾
 - 차량의 운행과 유지에 관계있는 비용에는 차량의 리스비용, 연료비, 수선비, 주차비, 도로사용료 등이 포함됨
- 따라서 법인의 종업원이나 유한회사의 경영자가 법인명으로 리스한 차량을 사용하면 이로 인해 발생한 리스비용은 차량의 사적인 사용과 무관하게 모두 손금으로 인정됨
 - 회사의 종업원이나 유한회사의 경영자에게 제공되는 회사명의로의 차량의 업무관련성은 100% 인정됨
- 또한 인적회사의 사원이나 개인사업자가 회사명의로 리스한 차량을 사용하는 경우 이로 인해 발생한 리스비용은 해당 차량을 업무에 사용하는 비중에 따라 손금여부가 달

45) 상동

46) Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg,
http://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Recht_und_Steuern/Lohn_und_Einkommensteuer

라집

- 즉 차량을 업무에 50% 이상 사용하는 경우에는 해당 차량의 리스비용을 손금산입함
- 차량을 업무에 10% 이상 사용하여 해당 차량을 업무용 자산으로 분류하도록 선택한 경우에는 해당 차량의 리스비용을 손금산입함
- 차량을 업무에 10% 미만 사용하는 경우에는 해당 차량의 리스비용을 손금에 산입하지 않음

2) 구입한 법인차량 관련 비용 세무처리

- ☐ 법인소유 차량이 업무용 자산으로 분류되는 때에는 이 차량의 운행과 유지 등과 관련하여 발생하는 비용은 손금으로 처리됨⁴⁷⁾
 - 차량의 운행과 유지에 관계있는 비용에는 차량의 감가상각비, 연료비, 수선비, 자동차세, 보험료, 주차비, 도로사용료, 차입으로 구입할 경우 관련 이자비용이 포함됨
- ☐ 법인소유의 차량을 제공한 경우라도 그 차량은 법인의 소유이므로 제공한 회사에서 세무상 감가상각을 할 수 있음⁴⁸⁾
 - 차량은 정률법을 적용하여 감가상각하여야 함
 - 법인소유 차량의 취득원가는 매입가액에 부대비용을 가산하여 산정함
 - 감가상각의 법정 내용연수는 6년임
- ☐ 법인의 종업원이나 유한회사의 경영자가 회사명의 차량을 사용하는 경우 이로 인해 발생한 감가상각비용은 모두 손금산입됨
- ☐ 인적회사의 사원이나 개인사업자가 법인명의 차량을 사용하는 경우 이로 인해 발생한 감가상각비용은 해당 차량을 업무에 사용하는 비중에 따라 손금여부가 달라짐

47) Industrie-und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg,
http://www.ihk-bonn.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Recht_und_Steuern/Lohn_und_Einkommensteuer

48) EStG §6(1)

- 즉 차량을 업무에 50% 이상 사용하는 경우에는 해당 차량의 감가상각비용을 손금산입함
- 차량을 업무에 10% 이상 사용하여 해당 차량을 업무용 자산으로 분류하도록 선택한 경우에는 해당 차량의 감가상각비용을 손금산입함
- 차량을 업무에 10% 미만 사용하는 경우에는 해당 차량의 감가상각비용을 손금에 산입하지 않음

라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리

- 법인차량을 사적인 용도로 사용하면 그 사용분에 대한 가치를 평가하여 법인차량을 제공받는 자의 소득으로 봄
- 법인차량의 사적인 용도 사용분은 ① 1% 원칙이나 ② 주행일지(log book) 기록법에 의해서 계산한 금액임
 - 1% 원칙이나 주행일지 기록법에 의해서 계산한 사적인 용도 사용분은 과세소득에 포함됨
 - 1% 원칙법에 의할 경우 매달 근로소득세 과세소득에 포함하여야 하고 주행일지법에 의하여 계산할 경우에는 1년 동안 집계하여 과세소득에 포함시킴
- 1% 원칙: 동종 신종차량의 시세조건표 상 가액의 1% 등 다음의 3가지를 합산한 금액을 매월 근로소득세 과세소득에 포함시킴
 - 동종 신규차량 등록을 위한 시세조건표 가액 총액 \times 1%
 - － 시세조건표 가액 총액은 시세조건표상 가액에 부가가치세를 가산한 금액
 - 동종 신규차량 등록을 위한 시세조건표 가액 총액 \times 0.03% \times 집과 사무실까지의 편도 통근거리
 - 동종 신규차량 등록을 위한 시세조건표 가액 총액 \times 0.002% \times 다른 가족구성원이 있는 집이 있는 경우 그 집까지의 거리(double household commutings)

- 주행일지(logbook) 기록법: 사적인 용도로 사용한 실제비용(logbook에 기록함)을 근로소득세 과세소득에 포함시킴
 - 실제비용에는 연료비, 수선비, 자동차세, 차고비, 보험료, 감가상각비(다만 특별상각액 제외), 차입으로 취득한 경우 관련 이자비용, 리스비용 등이 포함됨
 - － 차량의 감가상각비는 법정 내용연수 6년과는 달리 8년으로 하여 계산된 금액을 적용함
 - 이 방법에 따르면 총운행거리에 대한 사적인 용무를 위한 차량운행 거리의 비율을 법인차량 관련 실제비용에 곱하여 계산함
 - 따라서 전체 주행거리를 업무관련 운행과 개인용무 관련 운행으로 구분하여 기록함⁴⁹⁾
 - 업무관련 운행으로 인정받기 위한 기록으로는 ① 일시 및 업무주행의 시작 및 종료시의 주행계기표, ② 여행목적지 및 여행경로, ③ 여행목적 및 방문상담자 등의 내용이 반드시 기록되어야 함

- 회사의 종업원(employee)이나 경영자가 법인차량을 사용하는 경우 업무무관 사용분에 대해서는 근로소득으로 과세함
 - 업무무관 사용분은 1% 원칙과 주행일지 기록법 중 하나를 선택하여 계산함

- 인적회사의 사원이나 개인사업자가 법인차량을 사용하는 경우 업무무관 사용분에 대해서는 사업소득상 필요경비를 감소시킴
 - 업무무관 사용분에 대한 계산방법은 자산의 분류에 따라 차이가 발생함
 - － 즉 1% 원칙은 법인차량이 필수적 업무용 자산인 경우에만 적용됨
 - － 따라서 법인차량을 업무에 50% 미달하게 사용하는 경우에는 주행일지 기록법에 의해서 계산함

49) EStG §6(1)4.

IV. 국제비교 및 시사점

1. 국제비교

가. 법인차량의 업무관련 범위

- 우리나라는 업무관련 범위에 대해 명확한 기준이 없으므로 정관상 사업목적 등을 종합적으로 고려하여 업무관련성을 판단하지만 영국, 일본, 독일 등의 판단기준은 우리나라 보다는 구체적임
 - 영국은 고용의무 수행, 일시적 근무지 출근에 사용하는 것을 업무에 사용하는 것으로 봄
 - 일본은 통근, 기타 사업상 관련 운행을 업무에 사용하는 것으로 봄
 - 독일은 법인차량의 업무사용비율에 따라 경제재 여부를 구분함
 - － 법인차량이 업무에 50% 이상 사용될 경우에 필수적 업무용 자산으로 분류함

- 우리나라는 사적으로 사용하는 법인차량이 업무무관자산에 해당되거나 지급한 리스비용이 업무무관지출에 해당할 때에만 사용자에게 과세되지만 주요국은 사적 사용분에 대하여 사용 비율대로 소득세를 과세함
 - 미국, 영국, 독일은 사용자의 사적 사용분을 계산하여 매년 소득세를 과세함
 - 일본은 개인사업자의 경우도 업무상의 차량사용에 있어서 법인과 같은 규정을 적용하며 차량의 일부 업무사용분에 대해서도 인정하고 있으나 법인의 경우 업무무관 사용분에 대해서는 손금불산입 처리를 하는 동시에 사용자에게 ‘상여’로 처분하여 이중으로 과세를 하는 점은 우리나라와 같음

〈표 Ⅳ-1〉 주요국의 법인차량의 업무사용 범위

구분	우리나라	미국	영국	일본	독일
업무사용 범위	정관, 사실관계 등을 종합적으로 고려	사업상 관련 운행	고용의무 수행, 일시적 근무지 출근	통근, 기타 사업상 관련 운행	업무사용비율에 따라 경제재를 구분하며 경제재에 해당할 경우 업무관련성이 있다고 봄
사용자에 따른 업무사용 여부	사업자에 대한 별도규정 없음	종업원에게 제공되는 차량은 업무관련성이 있다고 보며 개인사업자의 경우도 업무상 사용 인정	종업원에게 제공되는 차량은 100% 업무관련성이 있다고 보나 개인사업자의 경우 사용비율	개인사업자의 경우도 주행거리에 따라서 업무상 사용 인정	종업원에게 제공되는 차량은 100% 업무관련성이 인정되나 사업자에 대한 별도규정 존재
업무무관 사용분 소득구분	주로 세무조사 시 사후적으로 소득처분	개인소득세 과세	개인소득세 과세	필요경비 처분이 안 되며 차량 사용자에게 소득 처분	개인소득세 과세

나. 운용리스한 업무용 차량 관련 비용

- 우리나라 및 미국, 독일, 일본은 업무용 차량의 리스비용에 대한 손금을 제한하는 제도가 없으며 영국은 고가 차량에 대한 제한이 아닌 CO₂ 배출량에 따른 손금제한 규정이 있음
- 미국, 독일도 우리나라와 마찬가지로 리스비용의 손금을 제한하지 않음
 - － 미국은 리스비용에 대하여 비용으로 처리하지 않는 금액이 자동차의 공정시장가액에 따라서 매년 고시되고 있으나 당해 제도는 차량의 구입과 리스와의 세금차이를 조정하기 위한 방편으로써 고가 자동차에 대한 손금처리 제한 규정은 아님
 - 영국의 경우 CO₂ 배출량이 130g/km를 초과하는 리스차량에 대하여 일괄적으로 리스비용의 15%를 손금불산입함
 - 일본의 경우 차량 리스비용의 손금을 제한하지 않음

- 리스자산에 대하여 리스 가격이 300만엔을 초과할 시 금융리스로 처리하게 하는 규정을 시행하고 있으나 본 제도의 취지는 부외부채를 재무제표에 적정하게 표시하게 하는 목적으로써 고가 자동차에 대한 손금처리 제한 규정은 아님

〈표 IV-2〉 주요국의 차량 리스비용 손금산입 제도

구분	우리나라	미국	영국	일본	독일
차량 리스비용 손금제한	없음	없음 ¹⁾	있음 ²⁾	없음 ³⁾	없음
손금제한 대상 차량	없음	없음	승용차 등	없음	없음
손금제한 방법	없음	없음 ⁴⁾	리스비용의 일부를 손금부인	없음	없음
손금산입 금액(비율)	없음	IRS에서 매년 발표함	리스비용의 15%	없음	없음

주: 1) 일부 있으나 취지가 다른 별도의 제도이기 때문에 없는 것과 같음

2) 영국은 CO₂ 배출량이 130g/km를 초과하는 리스차량에 대하여 일괄적으로 리스비용의 15%를 손금불산입함

3) 3백만엔 이상의 리스자산을 금융리스로 처리하게 함

4) 다만 리스비용의 일부를 특별부가금으로 손금불산입함. 특별부가금제도는 리스와 구입의 이용 형태의 차이에서 발생하는 세금 차이를 상쇄시키는 제도임

다. 구입한 업무용 차량 관련 비용

- ☐ 미국은 모든 차량에 대해서 연간 감가상각비 한도를 규정하고 매년 고시하고 있으며 승용자동차의 경우에는 감가상각비에 대한 특례를 배제함으로써 감가상각 한도를 엄격히 적용함

○ 다만 부인된 감가상각비는 처분 시 모두 손금으로 처리되므로 고가자동차에 대한 실질적인 손금제한 규정이라고 하기엔 부족함

- ☐ 반면에 우리나라, 영국, 일본, 독일은 고가차량에 대한 감가상각비의 손금을 제하지 않음

〈표 IV-3〉 주요국의 차량 감가상각비 손금산입 제도

구분	우리나라	미국	영국	일본	독일
차량 감가상각비 손금제한	없음	있음	없음	없음	없음
손금제한 대상차량	없음	일반자동차와 승용자동차 모두	없음	없음	없음
손금제한 방법	없음	매년 IRS에서 고시하는 표를 기준으로 함	없음	없음	없음

라. 법인차량을 제공받은 자의 세무처리

- ☐ 우리나라는 업무무관 사용분을 일부 인정하여 소득세를 과세하지 않지만 주요국의 경우에는 업무무관 사용 비율 등으로 일부 사용분에 대하여 소득세를 과세함
- ☐ 우리나라는 업무무관자산에 해당되지 않은 법인소유차량이나 업무와 관련하여 사용하는 것이 인정된 운용리스 차량의 일부 업무무관 사용분을 별도로 구분하여 소득처분하는 사례는 없음
 - 우리나라는 법인차량의 업무관련성 여부를 먼저 고려하는데 해당 차량이 업무와 직접 관련 없는 차량에 해당될 경우 그 차량의 취득·유지와 관련된 모든 비용을 손금 불산입하고 사용자에 따라 소득처분함
- ☐ 미국은 법인차량을 제공받고 업무와 관련성이 없는 부분에 사용하면 해당 비율만큼은 종업원에 대한 급여로 계산하여 소득세를 원천징수하며 측정 방법은 업무관련 주행거리와 업무무관 주행거리가 실제 주행거리에서 차지하는 비율로 함
- ☐ 영국은 업무에 무관하게 사용하는 부분을 현물 급여로 보아 법인차량 사용자의 소득세로 과세함

- 사용자가 종업원인 경우에는 근로소득으로, 사용자가 사업자인 경우에는 사업소득으로 봄
 - 업무에 무관하게 사용하는 부분에 대한 측정은 세법에서 정한 추계의 방법에 따름
 - 추계금액은 세법에 따른 차량의 기준가격에 CO₂ 배출량에 따른 비율(5%, 10% 등)을 곱하여 계산함
- 일본은 법인차량을 제공받고 업무와 관련성이 없는 부분에 사용하면 해당 비율만큼은 종업원에 대한 상여로 계산하여 소득세를 원천징수하며 측정 방법은 업무관련 주행거리와 업무무관 주행거리가 실제 주행거리에서 차지하는 비율로 함
- 단, 이때 회사는 상여로 처리되는 부분에 대하여 손금이 인정되지 않게 되어 결과적으로 법인세와 소득세가 이중으로 발생하게 되는 우리나라와 같은 제도를 운영 중임
- 독일은 업무에 무관하게 사용하는 부분을 현물 급여로 보아 법인차량 사용자의 소득세로 과세함
- 사용자가 종업원인 경우에는 근로소득으로, 사용자가 사업자인 경우에는 사업소득으로 봄
 - 업무에 무관하게 사용하는 부분에 대한 측정은 추계의 방법이나 실제측정에 의한 방법을 선택할 수 있음
 - － 추계의 방법: 1% 원칙
 - － 실제측정에 의한 방법: 주행일지 기록법
 - 1% 원칙은 동종 신종차량의 시세조건표상 가액에 매달 1%를 곱한 금액에 통근거리 등에 따라 계산되는 가액을 가산하여 결정됨
 - 주행일지 기록법은 사적인 용도로 사용한 실제운행거리에 기초하여 사적 용도와 관련 있는 실제비용(logbook에 기록함)을 계산하는 방법임

〈표 Ⅳ-4〉 주요국의 법인차량 사용자의 과세방법

구분	우리나라	미국	영국	일본	독일
사적 사용분 일부 인정 여부	없음	인정	인정	부인	인정
비업무용 사용분 세무처리	업무무관자산 에 해당할 경 우에 소득처분	종업원의 경우 근로소득, 사 업자의 경우 사업소득으로 과세	종업원의 경우 근로소득, 사 업자의 경우 사업소득으로 과세	업무무관 비율 에 따라서 업 무무관 비중은 소득처분	종업원의 경우 근로소득, 사 업자의 경우 사업소득으로 과세
비업무용 사용분 측정방법	없음	실제 주행거리 비중으로 측정	추계	실제 주행거리 비중 등 합리 적인 방법으로 측정	추계, 실제측정
측정산식	없음	업무관련 주행 거리와 비업무 주행거리를 비 율로 나눔	세법에 따른 차량의 기준가 격에 CO ₂ 배 출량에 따른 비율(5%, 10% 등)을 곱함	업무관련 주행 거리와 비업무 주행거리를 비 율로 나눔	추계: 1% 원칙 실제측정: 주행일지 기록 법

2. 시사점

가. 법인차량 사적 사용분에 대한 소득세 과세 현실화

- ☐ 법인차량은 차량의 용도가 범용인 승용자동차의 경우 사적 용도와 업무적 용도로 추가적인 전환비용 없이 쉽게 사용할 수 있는 특성이 있음
 - 즉 범용성이 부족한 다른 업무무관자산과는 달리 사적인 용도와 업무적인 용도 모두 사용될 가능성이 매우 큰 자산임
- ☐ 우리나라는 이런 특성에도 불구하고 다른 업무무관자산과 동일한 방법으로 과세하기 때문에 범용으로 사용가능한 승용자동차에 대해 실무상으로 사용 용도를 구별하기가

어렵다는 문제가 있음

- 또한 우리나라는 제공한 차량이 사후적으로 업무무관자산으로 판정되면 징벌적으로 법인세와 소득세가 과세되어 이중으로 과세되는 문제가 발생함
 - 이러한 세제로 인하여 회사가 제공한 차량이 업무무관자산임을 자발적으로 드러내어 인정상여로 처분하는 경우가 거의 없음
- 우리나라와 달리 미국, 영국, 독일 등은 법인차량을 업무무관으로 사용된 부분에 대해서는 급여의 성격을 부여하여 법인의 입장에서는 비용으로 처리하면서, 혜택을 받는 개인에게 소득세를 부과하여 과세표준 양성화의 효과도 누리고 있음
 - 이들 국가는 법인차량의 제공을 근로에 대한 보상으로 보아 사적 사용분에 대해서 개인소득세를 부과하는 세제를 운영하고 있음
 - 급여로 처리하는 방법은 법인 입장에서는 차량의 제공에 대하여 모두 경비가 인정되므로 세무상으로 불리할 것이 없기 때문에 제도를 자발적으로 준수하게 하는 효과가 있음
 - 차량에 대해서는 다른 업무무관자산과는 달리 감가상각비나 리스비용에 대해 전액 손금인정을 하는 것이 특징임
- 따라서 회사가 제공하는 차량의 사적 이용에 대한 이중과세가 개선되지 않으면 납세자들의 협조를 이끌어 내기 어려우므로 법인차량에 대해서는 여타의 업무무관자산과는 별도의 기준을 적용하는 규정을 도입할 필요가 있음
 - 인정상여로 처분하는 세제는 우리나라와 같이 회사의 소유와 경영이 분리되지 않는 회사가 많은 상황에서 납세협력을 이끌어 내는 것을 더욱 어렵게 함
- 업무와 관련있는 법인차량에 대한 사적 사용분은 사용 비율을 구하여 차량 사용자의 과세소득에 포함시키는 제도의 도입이 필요함
 - 다만 법인차량이 업무에 직접 사용되지 않는 자산에 해당되거나 법인차량의 리스비용이 업무와 전혀 무관한 지출에 해당되는 경우에는 현행 제도와 같은 손금부인과

소득처분이 필요함

- 차량구입 및 리스에 대한 각각의 경우 분석을 통하여(〈표 IV-5〉) 사적 사용분에 대한 주요국의 과세 결과와 우리나라의 현재 제도를 비교해 보면 주요국의 제도의 합리성을 인지할 수 있음
- 비교 결과 현재 우리나라는 일반 소비자가 부담한 고가차량 관련 세금이 법인명의 이용 또는 사업자로서 비용처리를 통하여 고소득자의 고가차량 이용을 보조하는 데에 사용되고 있는 것으로 추정할 수 있음
 - 비교표의 대상 차량은 법인 또는 사업자 명의로 리스되거나 구입되었지만 100% 사적인 사용만 있었으며 차량가액은 1억원으로 가정함

〈표 IV-5〉 리스 또는 구입하는 차량에 대한 부담액 비교

구분		차량 가액	세율	(가) 비용처리로 인한 법인 또는 사업자의 절세액	(나) 급여(또는 사업소득)처리로 인한 세수 증가액	세수 ³⁾
1. 법인	1억 손금산입	1억원	24.2%	0.242억원	적발 전까지는 사실상 0원임	-0.242억원
	1억 손금산입(상여처분)	1억원	24.2%	0원	0.418억원(소득세율 41.8% 가정)	0.418억원
2. 개인 사업자	비용처리	1억원	41.8%	0.418억원	적발 전까지는 사실상 0원임	-0.418억원
	필요경비 불산입	1억원	41.8%	0원	0원	0원
3. 일반적인 소비자(법인소속 근로자) ^{1),2)}		1억원	24.2%	0.416억원	0.72억원(소득세율 41.8% 가정)	0.304억원
4. 주요국의 사적 사용분에 대한 급여 처리		1억원	24.2%	0.242억원	0.418억원(소득세율 41.8% 가정)	0.176억원

주: 1) 일반적인 소비자의 경우는 근로소득을 받아서 차량을 사적으로 구입한 것이며 주요국은 법인이거나 사업자 명의로 된 차량을 100% 비율로 사적인 용도로 사용한 경우임
 2) 일반적인 소비자의 경우 1억원의 차량을 사기 위해서는 세전 급여가 최고세율(41.8%)의 소득구간에서 1.72억이 발생해야 하며 그에 따라서 법인세 절세액과 소득세 납부액을 구하면 법인세 절세액 0.416억원과 소득세 납부액 0.72억원이 발생함
 3) 세수는 (나)-(가)임

- 우리나라의 세율은 법인세, 소득세율 모두 최고세율을 가정하며 주민세를 포함하였고 주요국은 비교의 편의를 위하여 법인세율은 24.2%, 소득세율은 41.8%로 가정하였음
- 미국·영국·독일의 제도는 개인이 차량을 구입하여 사용하는 것과 법인이 차량을 리스 구입한 후 사적 사용분에 대하여 과세하는 방법으로 세수차이를 적게 발생시킴
- 현행 소득세법에서는 종업원이 출·퇴근을 위하여 차량을 제공받는 경우 운임에 상당하는 금액은 근로소득에서 제외되지만 차량 제공 대신 출·퇴근보조금을 받는 금액은 근로소득에 해당함⁵⁰⁾
 - 당해 규정은 종업원에게 통근버스를 제공하는 형태의 차량 제공에 대해 근로소득 과세를 하지 않기 위한 규정임
- 그러나 현행 소득세법은 통근버스를 제공받는 종업원에 대한 근로소득 배제와 고급 승용차를 통근용으로 사용하는 임원, 대주주 등에 대한 사항을 동일하게 취급함으로써 과세정의를 저해하고 있으므로 이에 대한 개선이 필요함

나. 법인차량의 업무무관 사용분 산정방법 추가

- 법인차량의 업무무관 사용분을 측정하는 방법으로 업무무관 사용분을 추계하는 방법과 실제발생비용을 측정하는 방법이 있음
 - 법인차량 업무무관 사용분을 산정하는 방법은 조사대상 국가마다 차이가 있음
 - － 영국은 차량의 기준가격을 기초로 추계하는 방법만 사용
 - － 독일은 차량의 기준가격을 기초로 추계하는 방법과 실제주행거리를 기초로 실제발생비용을 측정하는 방법을 선택할 수 있음
 - － 미국은 실제주행거리를 기초로 하나 법에서 정한 법정비용을 실제주행거리에 곱하여 측정하는 방법을 사용함

50) 국세청, 『근로소득 연말정산 안내 및 상담사례 2012』

- 업무무관 사용분을 추계하는 방법의 경우 업무무관 사용분의 계산이 표준화되어 있어 효과적이므로 납세협력을 위한 부담이 낮음
 - 반면에 추계에 의한 방법으로 정확성이 낮은 문제가 있음
 - 추계의 방법으로서 업종별 업무관련 사용비율 및 차량 사용자의 개인소유 차량 보유 대수 등을 고려하여 추계 기준을 세울 수 있음
- 업무무관 사용분을 실제발생비용으로 측정하는 경우 업무무관 사용분을 정확히 계산할 수 있으므로 정확성이 높은 방법임
 - 반면에 발생비용, 주행거리, 주행목적 등을 자세히 기록하여야 하므로 납세협력비용이 증가할 수 있음
- 법인차량의 업무무관 사용분을 측정하는 방법은 사용자의 지위에 따라서도 달리할 수 있음
 - 독일에서는 원칙적으로 추계하는 방법과 실제발생비용으로 측정하는 방법을 모두 사용할 수 있으나 사업자의 경우 업무에 사용하는 비율이 50%에 미달하면 실제발생비용으로 측정하는 방법만을 사용함
 - 이는 사업자가 실제발생비용을 기록할 능력이 개인보다 좋다는 점을 고려한 것임
 - 반면에 영국, 미국의 경우 법인차량 사용자에 따라 측정방법을 달리 적용하는 사례는 없음
- 법인차량의 업무무관 사용분 측정방법은 납세자의 협력의무 부담능력과 납세협력의 효율성을 동시에 고려하여 결정할 필요가 있음
 - 즉 납세협력의무를 수행하는 능력이 높을 것으로 예상되는 사업자는 실제발생비용을 기록하는 방법으로 업무무관 사용분을 측정할 수 있음
 - 또한 납세협력의무를 수행하는 능력이 낮을 것으로 예상되는 일반 직원은 추계의 방법으로 업무무관 사용분을 측정할 수 있음

다. 고가차량 관련 리스비용 손금제한규정 도입의 재고 필요성

- 우리나라는 차량의 리스비용(운영리스)은 자산의 임차료에 해당되므로 전액을 손금으로 인정하고 있음
 - 해당 리스비용이 세무조사로 인하여 업무무관지출로 판명되기 전까지는 별도의 소득처분을 수행하지 아니하고 전액을 법인 경비로 처리하여 손금인정을 받고 있음
- 따라서 고가의 승용차를 실제로 사적인 용무에 사용면서 법인차량으로 등록하거나 리스를 하여 탈세를 하고 있지만, 업무무관자산 판정에 의한 인정상여처분 이외에 다른 규정은 없음
 - 미국, 일본, 독일도 고가의 리스비용에 대하여 손금을 제한하는 제도는 발견되지 않았으며 영국도 2009년 4월에 폐지함
 - － 미국은 차량의 가격에 따라서 고가의 자동차일수록 리스료를 감소시키는 특별부가금이 증가하는 규정이 있으나 당해 특별부가금은 차량을 리스하는 경우와 구매하는 경우의 세금 차이를 없애기 위한 시간가치에 대한 조정분임
 - － 일본은 리스 차량이 300만엔을 초과할 경우 운용리스로 할 수 없고 금융리스로만 적용하는 규정이 있으나 이는 재무적 목적에서 부외부채 생성의 방지를 위한 제도임
 - － 그리스는 1만 7천유로를 초과하는 자동차에 대한 유지 관리비 일부를 사용자에게 대한 소득으로 처분하는 규정이 있으나 이는 부가급여(Fringe benefit)를 근절하고 정당한 세금을 징수하는 규정임
 - － 2009년 4월 이전의 영국에서는 차량 리스에 대해 법인차량과 동종 차량의 신품 소매가격이 1만 2천파운드를 초과하는 경우에는 리스비용 \times (12,000 + 소매가격)/(2 \times 소매가격)에 해당하는 금액만을 손금산입하였으나 현재는 폐지됨
- 다만 영국에서는 고가 차량에 대한 손금불산입 규정이 아닌 CO₂ 배출량에 따른 손금불산입 규정은 운용하고 있음

- 미국·영국·독일은고가 차량의 업무관련성을 먼저 고려하여 실제 업무에 관련하여 사용된 때에는 관련비용의 손금산입의 정당성을 인정하므로 금액을 기준으로 손금 여부를 결정하는 방안보다는 사적 사용분을 측정하여 과세하는 방안을 채택함

라. 차량 업무사용에 대한 판단기준의 명확화

- 우리나라는 차량을 업무에 사용하는 것에 대하여 별도의 판단기준규정이 존재하지 않기 때문에 실제 차량이 업무와 무관한 곳에 사용되고 있는지에 대한 객관적인 판단이 어려움
- 영국의 경우 업무에 사용하는 차량에 대한 구체적인 범위규정이 존재하며 미국의 경우 업무와 무관한 사용에 대한 대표적인 예시를 적시하고 있어 차량 사용의 업무관련성 여부를 파악하는 데에 도움을 주고 있음
- 따라서 우리나라의 현행 세법을 크게 개정하지 않는 범위에서 차량의 사용에 대한 정당한 과세가 가능하려면 업무와 관련된 차량의 사용처를 명시하거나 업무와 무관한 사용이 어떤 것인지를 고시나 기본통칙으로 명시하여 업무관련성을 판단하여야 할 것임

마. 차량 손금산입 관련제도 변경 시 무역분쟁의 발생 가능성 여부

- 관세 이외의 모든 무역 제한 조치를 비관세 장벽이라고 보는 견해에서는 국내보건위생 규정이나 내국세제도가 무역을 제한시키는 경우도 비관세 장벽의 범위에 해당되는 것으로 보고 있음
- 그러나 조사 대상국인 미국·영국·독일·일본 모두 차량의 사적 사용분을 측정하여 과세하는 방안을 운용하고 있으므로 우리나라에서 사적 사용분에 대한 과세제도를 정비 및 강화하는 것은 무역분쟁의 소지가 되지 않을 것으로 보임

- 오히려 법인세와 소득세의 이중적인 과세제도를 개선함으로써 주요국과 같이 명확하고 논리적인 제도를 확립하는 것은 무역분쟁의 단초를 없앨 수 있는 기회임

- 본 보고서에서 시사점으로 도출한 방안 이외에 리스가액이나 배기량을 기준으로 손금 산입을 제안하는 방안은 주요국 중 현재 시행하는 국가가 없으므로 우리나라만 도입 시 무역 분쟁의 여지도 존재함
 - 차량가액을 기준으로 손금산입 한도를 제한할 경우 국내 브랜드의 차량보다 가격이 상대적으로 높은 외국산 차량이 주된 규제 대상이 될 가능성이 크기 때문임

V. 결 론

- 본 보고서는 우리나라 법인차량의 사적 사용에 대한 과세체계의 문제점을 분석하고 주요국의 사례를 연구하여 향후 개선을 위한 시사점을 도출하였음
- 우리나라는 법인차량에 대하여 업무무관 여부를 판단함에 있어서 주요국과는 달리 사적인 사용과 업무관련 사용의 비율을 고려하여 과세를 하지는 않음
- 만약 법인차량이 업무무관성이 더 많다고 판정하는 때에는 미국, 영국, 독일과는 다르게 일부 업무관련성은 배제한 채 인정상여로 처분하여 법인세와 소득세를 이중으로 부과하고 있음
 - 이러한 이중적인 조세부담이 있는 과세제도는 자발적인 신고에 대한 의도를 저하시키는 동시에 탈세를 부추기게 됨
- 따라서 승용차인 법인차량의 관련 비용에 대해서는 손금으로 인정하는 대신에 사적 사용분에 대해서는 제공받은 자에게 소득세를 과세하는 방향이 바람직함
 - 미국, 영국, 독일의 경우 다른 사업용 자산과 달리 법인차량에 대해서는 별도의 특례를 두어 제공받은 자의 소득세과세를 강화하는 세제를 운영 중임
 - 현행 소득세에서 종업원에 대한 출·퇴근용 차량 제공과 임원이나 대주주 등에 대한 출·퇴근용 고가 승용차 제공이 같이 취급되는 것도 개선 대상임
- 업무관련성 판단에 있어서 우리나라는 법인차량의 사적 사용에 대한 명확한 기준의 부재로 인해 업무관련성을 판단함에 있어 유권해석·조세심판 및 판례에 의존하고 있는 실정임

- 따라서 차량의 업무관련성을 보다 명확하고 간결하게 판단하기 위해서는 구체적인 판단기준을 기본통칙이나 고시 등으로 규정할 필요가 있음
- 법인차량의 사적 사용에 대한 측정방법은 우리나라에서는 명확한 규정이 없는 상황이므로 미국, 영국, 독일의 규정을 참조하여 신설해야 할 것임
- 측정방법은 신고에 대하여 과세당국의 정확한 검증이 어려운 현실을 반영한 추계의 방식과 업무관련 사용분을 실제로 기록하는 방법을 병행할 수 있음
 - 업무무관 사용분을 추계하는 경우는 납세협력비용을 줄일 수 있고 과세당국이 신고에 대한 검증을 쉽게 할 수 있다는 장점이 있음
 - － 단점은 추계의 경우에는 납세자가 실제 사용과 무관하게 세금을 과납하게 되는 경우가 발생할 수 있다는 것임
 - 업무무관 사용분을 기록하는 경우는 정확한 측정이 가능하여 추계로 인한 세금 과납의 가능성을 제거할 수 있다는 장점이 있음
 - － 단점은 납세협력비용이 증가할 가능성과 과세당국의 검증 비용도 추가로 필요하다는 것임

참고문헌

- 장근호, 『주요국의 조세제도 - 미국편』, 한국조세연구원, 2009. 10.
국중호, 『주요국의 조세제도 - 일본편』, 한국조세연구원, 2009.10
김유찬 · 이유향, 『주요국의 조세제도 - 독일편』, 한국조세연구원, 2009. 10.
박정수, 『주요국의 조세제도 - 영국편』, 한국조세연구원, 2009. 10.

- CCH, United States Master Tax Guide 2012, CCH, 2012
CCH, Japan Master Tax Guide 2010/11, CCH, 2010
Sarah Laing, British Master Tax Guide 2011-12, CCH, 2011
Keith M Gordon, Tiley & Collison's UK tax guide 2012-13, Tolley, 2012
Robert Amann, German tax guide, Kluwer Law International, 2001.
Marco Ardizzoni, German tax and business law, Sweet & Maxwell, 2005.

- 미국 국세청, <http://www.irs.gov/>
영국 국세청, <http://hmrc.gov.uk/>
일본 국세청, <http://www.nta.go.jp/>
일본 스미모토미츠이 오토서비스, <http://www.smauto.co.jp/useful/revision/index.html>
독일 국세청, <http://www.fa-ravensburg.de/>
IBFD, <http://www.ibfd.org/>

세법연구 13-06
법인차량의 사적 사용에 관한 주요국의 과세제도 연구

2013년 9월 23일 인쇄
2013년 9월 30일 발행

저 자 이상엽 · 김태훈 · 홍성열

발행인 옥동석

발행처 한국조세재정연구원

138-774 서울특별시 송파구 송파대로 28길 28

TEL: 2186-2114(대) www.kipf.re.kr

등 록 1993년 7월 15일 제21-466호

조판및
인쇄 고려씨엔피

© 한국조세재정연구원 2013

ISBN 978-89-8191-656-5

* 잘못 만들어진 책은 바꾸어 드립니다.