

초호화자동차 소비세 과세범위 확대 —해설 및 대응

2025.07
Issue 7

개요

합리적인 소비를 유도하고 에너지 절약 및 배출 감소를 장려하기 위해, 2016년 재정부, 국가세무총국은 《재정부, 국가세무총국의 초호화자동차 소비세 추가 징수 관련 사항에 관한 통지》¹(재세[2016]129호)(이하 “129호 문건”이라 함)를 발표하여, 2016년 12월 1일부터 소비세의 “자동차” 세목하에 “초호화자동차” 하위 세목을 새로 추가하고 소매가격 130만 위안 이상인 승용차와 중형·경형 상용객차에 대해서는 초호화자동차로 보아 생산(수입) 단계와 소매 단계 모두에 대해서 소비세를 부과하였습니다. 다만, 전기자동차는 제외됩니다. 올해 7월, 재정부와 국가세무총국은 《초호화자동차 소비세 조정 정책에 관한 공고》²(재정부, 세무총국 공고[2025]3호)(이하 “3호 공고”라 함)를 공동으로 발표하여, 초호화자동차에 대한 소매가 과세점을 90만 위안으로 낮추는 한편, 공평과세를 촉진하고 산업의 지속 가능한 발전을 도모한다는 목적에 따라 순수전기·연료전지 등 배기량이 없는 초호화자동차도 소매 단계 소비세 과세 범위에 포함시키도록 조정하였습니다. 3호 공고는 2025년 7월 20일부터 시행됩니다.

이번 뉴스플래시에서 PwC는 초호화자동차 소비세 신규 정책의 주요 내용 및 영향을 살펴보고 우리의 관찰을 공유하고자 합니다.

상세 내용

3호 공고의 주요 내용 및 변화

3호 공고는 현행 초호화자동차 소비세 정책에 대해서 대폭 수정을 가하였는데, 초호화자동차의 소매가 과세점, 과세범위, 납세단계, 과세표준 등 방면에서 두루 조정이 이루어졌고, 전반적인 자동차 산업 및 관련 소비자에 대해서 모두 영향을 미칠 것입니다. 구체적인 내용은 다음과 같으며, 주요 변화는 **빨간색**으로 표시하였습니다:

정책 내용		129 호 문건(기존 정책)	3 호 공고(신규 정책)
소매가 과세점		130 만 위안(증치세 제외)	90 만 위안(증치세 제외)
과세범위 및 납세단계	승용차와 중형·경형 상용 객차(즉, 전통적인 연료 차량)	생산(수입)단계 + 소매단계에 10% 소비세 추가 징수	생산(수입)단계 + 소매단계에 10% 소비세 추가 징수
	순수전기·연료전지 등 실린더 용량(배기량)이 없는 승용차와 중형·경형 상용객차	비과세	소매단계에 10% 소비세 부과
	중고 초호화자동차 판매	명확한 규정 없음	소비세 비과세
과세표준		소매단계 매출액, 구체적인 내용 명확하지 않았음	소매단계 매출액이란 납세자가 구매자로부터 수취한 자동차 구매 행위 관련 모든 대금 + 가격외 비용(순정품, 액세서리 및 서비스 등의 명목으로 청구된 금액 포함)을 말한다고 명확히 함.
시행일		문건은 2016 년 11 월 30 일에 발표되었고, 2016 년 12 월 1 일 시행됨. 11 월 30 일(포함) 이전에 자동차 매매계약서를 이미 체결했으나 초호화자동차가 인도되지 않은 경우, 12 월 1 일(포함)부터 5 영업일 이내에 관할 세무기관에 비안하면 소매단계의 소비세가 부과되지 않음.	문건은 2025 년 7 월 17 일에 발표되었고, 문건 제 1 조(과세점) 및 제 2 조(과세범위, 단계)는 2025 년 7 월 20 일부터 시행됨. 시행일 이전에 매매계약서를 체결했으나 초호화자동차가 인도되지 않은 경우에 대한 세무처리는 언급되지 않았음 (별다른 규정이 없으면 소비세 납세의무 발생시점에 따라 처리하며, 구체적인 분석은 다음 "PwC 관찰" 참고).

PwC 관찰

소매가 과세점 인하

신규 정책은 초호화자동차의 소비세 과세점을 낮춤으로써 과세범위에 포함된 차종과 수량이 한층더 증가하게 되었습니다. 이는 세수 조절 효과를 발휘하고 재정수입의 안정성을 보장하는 데 도움이 됩니다.

과세범위 확대

현재 신에너지 자동차 시장은 급속히 발전하고 있는데, 이번 신규 정책은 순수전기·연료전지 등 동력 유형의 신에너지 자동차의 고급 차종을 소비세 과세 범위에 포함시켰습니다. 이는 한편으로 사치스러운 소비를 억제하는 역할을 발휘하여 소득분배를 보다 정교하게 조절하게 되며, 다른 한편으로는 "기름차와 전기차의 동등한 권리"를 초보적으로나마 실현하게 됩니다. 이는 전통적인 기름차와 신에너지 자동차 간의 공정한 경쟁을 촉진하는 데 도움이 될 수 있을 뿐만 아니라, 어느 정도 과세 공정성을 구현할 수 있습니다. 한편, 신에너지 자동차에 대해서는 생산 단계에서 여전히 소비세 비과세 규정이 유지되었는데, 이는 친환경 에너지 산업에 대한 국가의 지속적인 지원을 반영한 것입니다.

신에너지 자동차 기업이든 전통적인 기름차 기업이든 관계없이 "비용전가"와 "가격경쟁력" 사이에서 균형을 잡아야 합니다: 모든 소비세 비용을 전가하면 자동차 가격이 급등할 수 있어 가격에 민감한 고객들은 중고차 또는 90 만 위안 이하의 "준호화" 차종으로 눈을 돌릴 수 있으며, 이로 인해 판매량 감소와 시장경쟁력에 영향을 끼칠 수 있습니다. 일부 비용만 전가하거나 전가하지 않게 되면(예: 자동차 구매 보조금, 보험 보조금, 차량 교체 지원 프로그램 또는 자동차 금융 혜택 등 추가 제공), 자동차 기업의 이익 마진은 추가로 압박을 받게 될 것입니다. 물론, CPCA(승용차시장정보연석회)가 소개한

바에 따르면, 해당 정책으로 인해 영향을 받는 시장 규모는 비교적 작아 시장 전체의 0.1%-0.2%를 차지할 뿐이므로 전반적인 자동차 시장에 대한 영향은 제한적이라 할 수 있습니다.

명확한 과세표준

순정품, 액세서리와 서비스 등 명목으로 수취한 대금이 소매 단계 매출액에 포함됨을 명확히 함으로써 기업이 자동차 판매 가격을 쪼개어 납세의무를 회피하는 행위를 효과적으로 방지할 수 있습니다. 이와 더불어, 과세표준을 명확히 하는 것은 자동차 산업의 규범화, 투명화 발전을 한층더 추진할 수 있으며, 세무기관의 효율적인 징수관리 실행에도 도움이 될 수 있습니다. 또한, 실질적인 인도와 가격의 합리성을 구비한, “단지 명목상으로만 수취한 것이 아닌” 순정품, 액세서리와 서비스의 경우, 만약 그 자체가 차량과 별도로 가격이 책정되었다면 소비세 과세표준으로 삼지 않을 가능성이 있을지 여부에 대해서는 아직 이견이 많습니다. PwC의 관찰에 따르면, 실무에서는 통상적으로 비교적 엄격한 기준을 채택합니다. 즉, 순정품, 액세서리, 서비스를 실제로 인도하든 말든, 해당 내용의 대금은 모두 소매 단계 매출액으로 포함시키게 됩니다.

시행일

3 호 공고에서의 소비세 소매가 과세점, 과세범위, 납세단계에 대한 조정 및 중고 초호화자동차 판매에 대한 소비세 비과세 규정은 2025년 7월 20일부터 시행됩니다. 우리는 최근 몇 년간 자동차 및 정제유 등에 대한 소비세 정책 조정이 일반적으로 문서 발표 후 매우 짧은 시간 내에 시행되어, 관련 기업들이 조정할 수 있는 시간적 여유가 극히 제한적이었다는 점에 주목합니다. 이는 기업들의 시간차를 이용한 탈세를 방지하는 데 효과적입니다. 전에 129 호 문건에서는 문서 시행일 전에 자동차 매매계약서를 체결했으나 초호화자동차를 실질적으로 인도하지 않은 경우에 대해서 비안 후 소매 단계의 소비세 비과세를 허락하여, 이미 이루어진 거래에 대한 과도적 세무처리의 적용을 허용했습니다. 하지만 3 호 공고에는 이와 비슷한 조항이 없습니다. 이는 자동차 매매계약서가 7월 20일 전에 체결되었음에도 불구하고 신규 정책의 규정에 따라 소매 단계 소비세를 납부해야 함을 의미할 수 있습니다. 자동차 매매계약서 체결 시 소비세를 납부할 것을 예상하지 않았으므로 해당 소비세가 가격에 포함되어 있지 않았기 때문에, 이는 과세 대상 차량의 판매자에게 불리한 영향을 초래할 수 있습니다. 자동차 기업은 정책이 가격에 미치는 영향을 충분히 고려하여 고객과의 계약서 조항을 보충하거나 정정할 수 있을지에 대해서 검토해 보실 것을 권장드립니다.

3 호 공고에서는 과세표준 조정에 대해서 시행 기간을 명확히 하지 않았습니다. 그러나 해당 조항은 129 호 문건 제 3 조에 대한 보충 설명이므로, 소급 적용의 가능성이 있습니다. 납세자는 과거 실무에 유사한 소비세 분쟁 사항이 있었는지 여부를 살펴보고 적시에 조정을 진행해야 주관 세무기관의 질의를 받지 않을 수 있습니다.

핵심 요약

전체적으로 말하자면, 이번 소비세 신규 정책은 그 조정의 폭이 크며, 여러 방면에서 소비자, 자동차 기업, 자동차 판매 주체, 심지어 전반적인 자동차 산업에 다양한 영향을 미칠 수 있습니다. 신규 정책은 세수 레버리지를 통해 합리적인 소비를 유도하고 자동차 산업의 친환경 분야에서의 지속적인 발전을 촉진하는 데 그 목적을 둡니다. 이와 더불어 과세 공정성을 추진하고 재정적 수입을 보장합니다. 그러나 3 호 공고는 문서 발표 시점부터 시행 시점까지 3 일에 불과하므로, 신규 정책의 시간 압박과 비용 압력에 직면하여 각 당사자들이 어떻게 조정하고 대응할 것인지는 정책 변화에 대한 적응과 장기적인 발전에 있어서도 매우 중요합니다.

자동차 판매 주체(4S 점, 직영점, 대리점 등 포함)의 경우, 시행일 전과 후의 거래를 명확히 구분하고 관련 지원 증빙서류를 보충함으로써 정책 조정 이후 최초 소비세 신고 기간 내 정확한 신고를 실현하여야 합니다. 경영 사업이 신에너지 자동차에 국한되는 판매 주체의 경우, 기존에 소비세 세무처리 경험이 비교적 적지만, 신에너지 자동차가 소비세 과세 범위에 포함됨에 따라 관련 자동차 판매 주체는 후속 세무처리의 컴플라이언스를 보장하기 위해 되도록 빨리 소비세 정책 법규의 내용을 숙지해야 합니다. 그리고 새로 추가된 소비세 비용은 소비자와 자동차 판매 주체 간 분담되어 자동차 판매 주체의 이익이 쪼그러들 수도 있습니다. 그러므로, 장기적으로 볼 때, 세부담 증가는 전반적인 자동차 산업의 가격 체계 구성, 판매 전략 수립 등 방면에 대해서 연쇄 반응을 일으킬 수 있습니다.

병행수입자 업체의 경우, “중국산 표준차”에 비해 병행수입차의 가격 책정은 기본적으로 제조사의 제한을 받지 않으며, 총판사, 지역 대리점, 4S 점과 같은 유통망을 거치지 않으므로 가격 수준이 상대적으로 유연합니다. 이론적으로는 더 낮은 가격을 통해 소매 단계의 소비세를 회피할 수 있으나, 가격 결정은 중국 해관의 수입 관세, 증치세 및 이전가격 합리성

규정을 동시에 준수해야 한다는 점에 유의해야 합니다. 병행수입차 업체는 수입 관세, 증치세 및 이전가격 합리성을 뒷받침할 수 있도록 충분한 문서를 준비하여 낮은 가격으로 신고한 후 발생할 수 있는 세금 보충 납부, 연체료 부과 및 행정적 처벌 위험을 방지해야 합니다.

중고차 거래 플랫폼의 경우, 과거 실무에서 일부 지역은 130 만 이상 중고 초호화 자동차에 대해서 소비세를 부과한 바 있으나, 이번 3 호 공고에서는 중고 초호화자동차 판매에 대해서 소비세를 부과하지 않는다는 점을 명확히 했습니다. 이는 소비자가 중고 거래 시장을 통해 고급 자동차를 구매할 때 발생할 수 있는 이중과세 문제를 일거에 해결함으로써, 판매자에게는 차량의 시장 출시 의향을 높이고 구매자에게는 구매 의향을 높여 중고차 거래를 촉진시키고 시장 활성화를 이끌 수 있으며, 간접적으로는 중고 초호화자동차의 가치 유지율을 높이게 될 것입니다.

한편, 《2025 년 정부업무보고》³에서는 일부 품목의 소비세 징수단계를 후단으로 옮기는 작업을 추진하고 이를 점차 지방에서 시행하도록 하여 지방의 자체 재력을 증대시킬 것을 언급한 바 있습니다. 신에너지 고급 차종에 대한 소매 단계 과세의 신규 정책은 소비세 징수단계를 후단으로 옮기는 범위를 한층더 확대시켰습니다. 《국무원 2025 년도 입법업무 계획》⁴에 따르면, 소비세법 초안은 전국인민대표대회 상무위원회 심의에 제출되었습니다. 이번 소비세 정책 조정을 통해 소비세 개혁과 입법에 대한 더 풍부한 실무 경험이 제공될 수 있을 것으로 기대됩니다.

주석

1. 《재정부, 국가세무총국의 초호화자동차 소비세 추가 징수 관련 사항에 관한 통지》(재세[2016]129 호)
<https://fgk.chinatax.gov.cn/zcfgk/c102416/c5203630/content.html>
2. 《재정부, 세무총국의 초호화자동차 소비세 조정 정책에 관한 공고》(재정부, 세무총국 공고[2025]3 호)
<https://fgk.chinatax.gov.cn/zcfgk/c102416/c5241889/content.html>
3. 《2025 년 정부업무보고》
https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202503/content_7013163.htm
4. 《국무원 2025 년도 입법업무 계획》
https://www.gov.cn/zhengce/content/202505/content_7023697.htm

자세한 문의는 PwC China KBD (Korean Business Desk)에 문의주시면 성실하게 답변해 드리겠습니다.

PwC China KBD CONTACT LIST

대표 김도현 **Partner** (86) (21) 2323-3350, dh.kim@cn.pwc.com
북경 (회계감사 & Tax) 윤석 **Director** (86) (10) 6533-3219, dan.s.yoon@cn.pwc.com
(회계감사 & Tax) 유지영 **Director** (86) (10) 8553-1114, jiyoung.j.yu@cn.pwc.com
(회계감사 & Tax) 김원택 (86) (10) 6533-6416, won-taek.w.kim@cn.pwc.com
상해 (회계감사 & Tax) 신영직 **Partner** (86) (21) 2323-1080, jake.shin@cn.pwc.com
(회계감사 & Tax) 최영기 (86) (21) 2323-8174, younggi.y.choi@cn.pwc.com
(TP) 최영선 (86) (21) 2323-1331, chris.choi@cn.pwc.com
홍콩 우종욱 **Director** (852) 2289-1243, jongwook.woo@hk.pwc.com

참고로, 저희의 지난호 뉴스플래시(영문/중문/국문)는 아래 링크된 사이트에서 확인해 보실 수 있습니다.

<https://www.pwccn.com/en/services/tax/publications/taxlibrary-chinatax-kr.html>



全维度中国税务资讯平台“税界”3.0全新上线

不止于随身知识导航，更是你的专属税务智囊



苹果手机下载
(iOS 10以上)



安卓手机下载
(Android 6.0以上)



- 安卓手机也可以在腾讯应用宝中搜索“税界”进行下载
- “税界”网页版链接：<https://shuijie.pwcconsultantssz.com>



文中所称的中国指中国内地，不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾地区。

本刊物中的信息仅供一般参考之用，而不可视为详尽的说明。相关法律的适用和影响可能因个案所涉的具体事实而有所不同。在有所举措前，请确保向您的普华永道客户服务团队或其他税务顾问获取针对您具体情况的专业意见。本刊物中的内容是根据当日有效的法律及可获得的资料于 2025 年 7 月 25 日编制而成的。

这份中国税务/商务新知由普华永道中国税收政策服务编制。**普华永道中国税收政策服务**是由富经验的税务专家所组成的团队。团队致力搜集、研究并分析中国内地、香港地区和新加坡现有和演变中的税务及相关商务政策，目的是协助普华永道税务部专业人员提供更优质的服务，并通过与有关的税务和其它政策机关、学院、工商业界、专业团体、及对我们的专业知识感兴趣的人士分享交流，以保持我们在税务专业知识领域的领导地位。

如欲了解更多信息请联系：

马龙
电话: +86 (10) 6533 3103
long.ma@cn.pwc.com

有关最新商业问题的解决方案，欢迎浏览普华永道 / 罗兵咸永道之网页：<http://www.pwccn.com> 或 <http://www.pwchk.com>

www.pwccn.com

© 2025 普华永道。版权所有，未经普华永道允许不得分发。普华永道系指普华永道网络中国成员机构，有时也指普华永道网络。详情请进入 www.pwc.com/structure。每家成员机构各自独立，并不就其他成员机构的作为或不作为负责。