

個別消費稅制의 政策課題와 改善方向

韓國租稅研究院

序 言

우리나라의 經濟는 그 동안 高度成長過程을 거치면서 國民들의 所得水準과 生活水準이 급속히 向上되고 國內外的인 經濟環境이 急激히 變化되면서 租稅의 資源配分 및 國家競爭力에 미치는 影響도 점차 커지고 있다. 이에 따라 보다 합리적인 租稅制度의 樹立을 위한 體系的인 研究는 물론이고 稅制, 稅政의 先進化를 위한 노력이 그 어느 때보다도 크게 요청되고 있다. 다행히도 작년에 本 研究院이 設立되면서, 租稅의 3大原則 — 效率性, 公平性, 簡便性 — 에 입각하여 時代的인 요구에 부응할 수 있는 租稅制度 및 稅務行政에 대한 體系的인 研究를 遂行할 수 있는 틀을 마련하게 되었음은 晚時之歎의 감이 없지 않다.

우리나라의 租稅體系는 所得稅나 法人稅와 같은 直接稅의 比重보다는 消費稅의 比重이 높은 특징을 지니고 있다. 從來의 우리나라 消費稅制는 營業稅, 物品稅, 織物類稅, 石油類稅, 電氣가스稅, 通行稅, 遊興飲食稅 등 매우 複雜多岐하여, 前述한 바와 같은 租稅의 3大原則을 만족시키지 못하는 경우가 많았다. 그러던 차에 租稅體系의 單純化와 租稅의 中立性 및 衡平性 提高, 脫稅의 防止 등을 목적으로 1977년에 附加價値稅와 特別消費稅를 중심으로 消費課稅制度를 대폭 개편하였고 이에 따라 現行 消費稅 體系의 基本骨格이 갖추어졌다. 그러나 그 내역을 자세히 들여다보면 一貫性이 결여되었을 뿐만 아니라 急變하는 經濟環境을 제대로 反映하지 못하고 있는 측면도 있다.

이에 따라 本 報告書에서는 現行 消費稅 중에서 特別消費稅, 酒稅, 담배消費稅에 대한 制度 및 行政의 一貫性 與否를 검증해 보고, 이들 消費稅가 안고 있는 問題點들에 대한 改善方案을 檢討하고 있다. 즉, 稅目別 그리고 品目別로 課稅要件을 면밀히 살펴보면서 稅率水準 및 課稅對象 選定の 適正與否를 考察하고 있다. 또한 消費稅의 所得再分配 效果 및 外部不經濟 效果 등을 分析하고 더 나아가서는 最近에 급격히 需要가 늘고 있는 社會間接資本 投資를 위한 財源調達方案에 대해서도 論議한다.

本 報告書는 成明宰 專門研究委員(第 I 篇, 第 II 篇, 第 III 篇 및 結論)과 金珍洙 專門研究委員(第 IV 篇)의 共同執筆로 完成되었다. 또한 本 報告書를 發刊하기까지 여러 關係者들의 수고가 많았는데, 저자들은 특히 資料提供에 적극 협조해 준 財務部 消費稅制課와 專賣企劃課, 그리고 本 研究院의 金建洙, 申基銑 研究員과 李賢暎, 尹惠順 研究助員의 勞苦에 진심으로 感謝하고 있다.

마지막으로 本 報告書에 담긴 내용은 著者들의 個人的인 見解이며, 本 研究院의 公式的인 立場과는 差異가 있을 수도 있음을 밝혀 두는 바이다.

1993年 12月

韓國租稅研究院

院長 朴宗淇

目 次

第 I 篇 消費稅의 機能과 우리나라 消費稅의 性格

I. 序：消費稅의 特性과 分類	17
1. 消費稅와 所得稅의 比較	18
2. 最適 混合租稅(Optimal Tax-Mix)	26
3. 消費稅의 分類	28
4. 外部效果의 內生化 問題	30
II. 消費稅의 轉嫁와 逆進性	34
1. 消費稅의 轉嫁	34
2. 稅負擔의 逆進性 問題	35
III. 우리나라 消費稅의 現況	38
1. 우리나라의 主要 消費稅	38
2. 主要 消費稅의 稅收入 現況	40
3. 景氣變動과 消費稅 稅入과의 關係	44

第 II 篇 特別消費稅의 問題點과 改善方向

I. 背景	49
II. 特別消費稅의 現況	52
1. 特別消費稅의 構造와 徵收實績	52
2. 現行 特別消費課稅制의 現況과 問題點	57

III. 우리나라 特別消費稅에 대한 實證研究	60
1. 所得階層別 稅負擔 分析	60
2. 主要品目の 所得再分配 效果	65
3. 消費支出의 所得彈力性 分析	68
IV. 消費稅의 國際比較	70
1. EC의 消費稅	70
2. 美國의 消費稅	75
3. 日本의 消費稅	77
4. 其他 主要國의 消費稅	78
V. 特別消費稅의 改善方案과 期待效果	79
1. 課稅對象의 選定 및 稅率體系의 單純化	79
2. 寶石(貴金屬 包含)	87
3. 石油類	97
4. 乘用車	151
5. 家電製品	190
6. 嗜好食品	193
7. 課稅場所·課稅遊興場所	195
8. 追加 課稅對象 品目	197
VI. 結 論	200

第 III 篇 酒稅의 問題點 및 向後 改善方向

I. 背景	205
II. 酒稅의 現況	208
1. 酒類의 出庫現況 및 構成比	208
2. 酒稅의 徵收實績	212

3. 酒類의 輸出入 및 輸入酒類의 稅收比重	216
4. 所得水準의 向上에 따른 酒類消費 變化 推移	219
III. 既存 研究結果	222
1. 所得階層別 酒稅 負擔分布	222
2. 主要 外國의 酒類 價格 및 所得彈力性	224
IV. 酒類의 需要分析：主要 酒類에 대한 需要彈力性	225
1. 資料	225
2. 需要分析模型	227
3. 需要分析의 推定結果	230
4. 需要彈力性의 國際比較	241
V. 酒稅의 國際比較	242
1. 酒稅率의 國際比較	242
2. 酒類 消費者價格의 國際比較	244
VI. 酒稅의 問題點 分析 및 改善方案과 期待效果	247
1. 現行 酒稅의 問題點 및 酒稅制度의 改善方向	247
2. 改善案 및 期待效果	253
3. 從量稅와 從價稅	257
VII. 酒類產業의 育成을 위한 政策方案	263
VIII. 結 論	266
〈附錄〉 酒稅率 變更에 따른 一般의 效果 및 出庫動向	268

第 IV 篇 담배消費稅의 問題點과 改善方向

I. 序論	279
1. 背景	279
2. 吸煙과 租稅	280

II. 담배消費稅制의 概要	282
1. 담배消費稅의 課稅要件	282
2. 담배消費稅法의 制定 過程	284
III. 담배消費稅 稅收 現況	287
1. 담배消費 現況	287
2. 담배消費稅 徵收現況	291
IV. 담배消費稅의 問題點	292
1. 從量稅率構造의 問題點	292
2. 담배人蔘公社의 過多한 담배販賣利益에 따른 問題點 ...	294
3. 無關稅에 따른 問題點	296
4. 韓美 담배諒解錄에 따른 問題點	297
5. 地方財政의 地域間·地方自治團體間 不均衡의 問題點 ...	299
V. 담배消費稅의 國際比較	301
1. 各國의 담배關聯 租稅制度	301
2. 各國의 담배價格 및 담배關聯稅額	302
VI. 담배消費稅의 改善方向	305
1. 基本方向	305
2. 具體的 代案	306
3. 向後 檢討課題	311
結論 및 改善方向	
I. 長期的인 改善方向	319
II. 向後 補完研究課題	323
〈參考文獻〉	325

表 目 次

〈表 1- 1〉	우리나라의 消費稅 收入	42
〈表 2- 1〉	特別消費稅의 國稅 占有率(徵收基準)	53
〈表 2- 2〉	1990~92 特別消費稅 稅收 增減率 및 構成比	54
〈表 2- 3〉	所得階層別 稅負擔分布 分析에 관한 既存의 研究 結果	62
〈表 2- 4〉	所得 1分位의 酒稅負擔率/所得 10分位의 酒稅負擔率 比率	65
〈表 2- 5〉	郭泰元(1987)의 主要支出項目에 대한 m係數 推移	67
〈表 2- 6〉	韓昇洙(1982)의 主要支出項目에 대한 所得彈性 推定結果	69
〈表 2- 7〉	EC 各國의 附加價值稅(1990年 現在)	71
〈表 2- 8〉	EC 各國의 消費稅 對比 特別消費稅의 稅收比重 (1989年 現在)	72
〈表 2- 9〉	EC 各國의 酒稅(1990年 現在)	73
〈表 2-10〉	EC 各國의 담배稅(1990年 現在)	74
〈表 2-11〉	EC 各國의 油類稅(1990年 現在)	75
〈表 2-12〉	美國의 販賣稅(sales tax)(1988年 現在)	76
〈表 2-13〉	日本의 消費稅	77
〈表 2-14〉	各國의 消費稅	78
〈表 2-15〉	特別消費稅의 加重平均稅率 變化 推移(賦課基準)	82
〈表 2-16〉	特別消費稅의 稅收(定率稅) 및 課稅標準 構成比(賦課基準)	82

〈表 2-17〉	特別消費稅의 稅收(定率稅) 및 課稅標準 構成比(石油類 除外, 賦課基準)	84
〈表 2-18〉	稅率體系의 單純化 方案(例示)	86
〈表 2-19〉	主要國別 寶石(貴金屬 包含) 關聯 稅率	87
〈表 2-20〉	東南아시아의 다이아몬드 市場規模 (1988年 現在)	88
〈表 2-21〉	崔洸(1987)의 貴金屬寶石의 年間 結婚禮物 去來 推定額	90
〈表 2-22〉	韓國의 寶石, 貴金屬 輸出比重	93
〈表 2-23〉	石油製品間 稅前 工場渡價格 構造 (1990年 7月 基準)	100
〈表 2-24〉	石油類 特別消費稅率의 變遷	101
〈表 2-25〉	國內 油價의 變動	102
〈表 2-26〉	油價의 國際比較	103
〈表 2-27〉	揮發油/輕油 消費者價格比率의 國際比較	106
〈表 2-28〉	國內 工場渡價格 構造와 現物市場 價格構造	106
〈表 2-29〉	石油 輸入 節減 可能額	109
〈表 2-30〉	業種別 에너지 原單位	110
〈表 2-31〉	石油類 部門別 消費	111
〈表 2-32〉	石油類 業種別 消費	112
〈表 2-33〉	石油類 製品別 消費	113
〈表 2-34〉	韓國의 CO ₂ 排出展望	121
〈表 2-35〉	國別 CO ₂ 排出量(1988)	121
〈表 2-36〉	EC의 1人當 CO ₂ 排出量	121
〈表 2-37〉	이산화탄소 排出增加에 따른 被害額	123
〈表 2-38〉	自動車와 油類 關聯 特別消費稅	125
〈表 2-39〉	社會間接資本 投資 推移	126
〈表 2-40〉	油價引上을 통한 社會間接資本 投資財源 造成 可能額	126

〈表 2-41〉	LPG의 部門別 消費	128
〈表 2-42〉	LNG의 部門別 消費	128
〈表 2-43〉	LNG 都市가스의 部門別 消費(1991年, 10,500 Kcal/m ³ 基準)	129
〈表 2-44〉	石油製品 價格自由化 推移	130
〈表 2-45〉	油價變動이 없을 때의 特別消費稅收 展望	134
〈表 2-46〉	揮發油 價格의 引上案	136
〈表 2-47〉	1994年 豫想 揮發油 特別消費稅收	138
〈表 2-48〉	輕油 價格의 引上案	139
〈表 2-49〉	1994年 豫想 輕油 特別消費稅收	140
〈表 2-50〉	改善案에 따른 揮發油/輕油의 相對價格	143
〈表 2-51〉	個別油價 10% 引上時 油種別 物價上昇 寄與率	144
〈表 2-52〉	輕油와 LPG의 部門別 消費比重(1991年)	145
〈表 2-53〉	輕油와 LPG의 基本稅率 還元時 버스와 택시의 料金引上效果	145
〈表 2-54〉	總量經濟指標의 變化	146
〈表 2-55〉	輸出入의 變動 推定	146
〈表 2-56〉	價格效果：産業別 價格水準에 미치는 影響	148
〈表 2-57〉	價格效果：部門別 雇用に 미치는 影響	149
〈表 2-58〉	各 稅率決定 基準의 問題點	152
〈表 2-59〉	主要國의 自動車 關聯 消費稅 適用基準	153
〈表 2-60〉	乘用車 取得時的 諸稅負擔	155
〈表 2-61〉	乘用車 新規取得時的 總租稅負擔率(1993年 現在, 出庫價格=100)	156
〈表 2-62〉	乘用車 保有時的 諸稅負擔	157
〈表 2-63〉	乘用車 保有時的 諸稅負擔(1年 基準)	158
〈表 2-64〉	美國과 日本의 自動車 關聯 稅制 (1991年 6月 現在)	161

〈表 2-65〉	英國과 獨逸의 自動車 關聯 稅制 (1991年 6月 現在)	162
〈表 2-66〉	프랑스의 自動車 關聯 稅制(1991年 6月 現在)	163
〈表 2-67〉	各 段階別 諸稅總額 比較(1,500cc 基準)	164
〈表 2-68〉	各 段階別 諸稅總額 比較(2,000cc 基準)	165
〈表 2-69〉	지프의 販賣臺數 變化 推移(1982~91年)	168
〈表 2-70〉	新車需要 增加率	172
〈表 2-71〉	新車需要 增加率 展望	172
〈表 2-72〉	自動車 普及率 比較(人口 千名當)	173
〈表 2-73〉	乘用自動車 排氣量別 臺數比重(1991年末 基準)	173
〈表 2-74〉	乘用車에 對한 改善案의 個別 構成要素에 對한 效果(增減率)	177
〈表 2-75〉	政策代案에 對한 期待效果(1994年 豫測值)	180
〈表 2-76〉	乘用車 價格의 變動이 物價에 미치는 影響	183
〈表 2-77〉	乘用車 價格 引下와 揮發油, 輕油 價格 引上에 對한 物價上昇 寄與率	184
〈表 2-78〉	小型 乘用車의 特別消費稅 稅率 引下의 效果 (輕乘用車와 지프는 除外)	185
〈表 2-79〉	中型 乘用車의 特別消費稅 稅率 引下의 效果	187
〈表 2-80〉	大型 乘用車의 特別消費稅 稅率 引下의 效果	189
〈表 2-81〉	主要 家電製品의 特別消費稅率 및 普及率	190
〈表 2-82〉	第3種과 課稅場所의 特別消費稅 占有比重	196
〈表 3- 1〉	主要 酒類別 出庫價額 및 構成比(出庫價額, 出庫量, 酒稅額 基準)	209
〈表 3- 2〉	酒稅의 稅收 및 國稅 對比 占有比	213
〈表 3- 3〉	各國의 內國稅 中 酒稅占有比(1989年)	213
〈表 3- 4〉	酒類生産額의 GNP占有比 推移	214
〈表 3- 5〉	年度別·酒類別 酒稅賦課 現況	215

〈表 3- 6〉	酒類의 輸出 入 推移	216
〈表 3- 7〉	酒類의 年度別 輸入 實績	217
〈表 3- 8〉	主要 酒類의 輸入 規模(1991年)	218
〈表 3- 9〉	輸入 酒類의 稅收 占有 比	218
〈表 3-10〉	所得 水準에 따른 酒類別 出庫量 推移	221
〈表 3-11〉	所得 階層別 酒稅 負擔 分布 分析에 관한 既存의 研究 結果	222
〈表 3-12〉	外國의 酒類 消費의 價格 및 所得 彈力性	223
〈表 3-13〉	模型 1-1 : 麥酒(標本數=15, 自由度=9)	231
〈表 3-14〉	模型 1-2 : 麥酒(濁酒 제외)(標本數=15, 自由度=10)	231
〈表 3-15〉	模型 1-3 : 麥酒(濁酒, 위스키 제외)(標本數=24, 自由度=20)	232
〈表 3-16〉	模型 2-1 : 위스키(標本數=15, 自由度=9)	233
〈表 3-17〉	模型 2-2 : 위스키(濁酒 제외)(標本數=15, 自由度=10)	234
〈表 3-18〉	模型 2-3 : 위스키(麥酒, 濁酒 제외)(標本數=15, 自由度=11)	236
〈表 3-19〉	模型 3-1 : 燒酒(標本數=15, 自由度=9)	237
〈表 3-20〉	模型 3-2 : 燒酒(위스키 제외)(標本數=20, 自由度=15)	237
〈表 3-21〉	模型 4-1 : 濁酒(標本數=15, 自由度=9)	238
〈表 3-22〉	模型 4-2 : 濁酒(위스키 제외)(標本數=20, 自由度=15)	239
〈表 3-23〉	模型 4-3 : 濁酒(麥酒 제외)(標本數=15, 自由度=10)	240
〈表 3-24〉	模型 4-4 : 濁酒(위스키, 麥酒 제외)(標本數=20, 自由度=16)	240

〈表 3-25〉	主要國의 酒稅率 比較	243
〈表 3-26〉	EC 各國의 酒稅	244
〈表 3-27〉	外國의 위스키·맥주 消費者價格의 比較	245
〈表 3-28〉	韓國과 日本의 酒類 消費者價格의 比較	246
〈表 3-29〉	韓·EC 酒稅 兩者協議에서의 合意內容	249
〈表 3-30〉	各案의 期待效果	255
〈表 3-31〉	改善案에 따른 例	261
〈附表 1〉	韓·EC 酒稅 兩者協議案에 따른 위스키에 대한 稅率引下效果(國產 基準)	268
〈附表 2〉	酒類別 租稅負擔 및 價格變動效果	269
〈附表 3〉	麥酒에 대한 酒稅率 引下의 效果	270
〈附表 4〉	燒酒에 대한 酒稅率 引下의 效果	271
〈表 4- 1〉	담배消費稅의 納稅義務者, 納稅義務의 成立時期 및 納稅地	282
〈表 4- 2〉	담배消費稅의 課稅對象, 課稅標準 및 稅率	284
〈表 4- 3〉	담배關聯稅制 改編의 概要	286
〈表 4- 4〉	世界 主要國의 담배消費 推移	287
〈表 4- 5〉	世界 主要國의 1人當 담배消費 推移	288
〈表 4- 6〉	담배販賣 現況	289
〈表 4- 7〉	輸入담배의 國家別 市場占有率 推移	290
〈表 4- 8〉	製品別 販賣順位(1992)	290
〈表 4- 9〉	담배消費稅의 稅收規模 및 比重	291
〈表 4-10〉	담배(國產)의 價格級別 販賣比重 및 平均販賣價格 推移	293
〈表 4-11〉	담배(國產)의 加重平均稅率 推移	293
〈表 4-12〉	담배消費稅의 地方稅入 中 比重 推移	294
〈表 4-13〉	販賣價格 對比 담배消費稅率	294
〈表 4-14〉	담배販賣利益 推移	295

〈表 4-15〉	담배인삼公社의 經營成果 現況	295
〈表 4-16〉	國產·輸入담배의 價格構造	296
〈表 4-17〉	輸入담배 市場占有率 推移	297
〈表 4-18〉	地方財政自立度の 比較 推移	300
〈表 4-19〉	담배關聯租稅制度的 國際比較	301
〈表 4-20〉	담배價格 및 담배關聯稅額의 國際比較	302
〈表 4-21〉	EC 各國의 담배稅率 比較	303
〈表 4-22〉	豫想稅收(第1案)	308
〈表 4-23〉	豫想稅收(第2案)	309
〈表 4-24〉	豫想稅收(第3案)	311

圖 目 次

[圖 1- 1]	外部經濟의 內生化 問題	31
[圖 1- 2]	外部不經濟의 內生化 問題	32
[圖 1- 3]	消費稅의 轉嫁	34
[圖 2- 1]	油類의 稅前 工場渡價格	99
[圖 2- 2]	揮發油 消費者價格 및 稅金比重의 國際比較	104
[圖 2- 3]	輕油 消費者價格 및 稅金比重의 國際比較	104
[圖 2- 4]	揮發油 稅前價格과 稅金額의 國際比較	105
[圖 2- 5]	輕油 稅前價格과 稅金額의 國際比較	105
[圖 2- 6]	部門別 石油需要	114
[圖 2- 7]	生產業種別 石油需要	114
[圖 2- 8]	石油製品別 需要	115
[圖 2- 9]	自動車와 油類關聯 特別消費稅의 用途	125
[圖 2-10]	乘用車 關聯 稅制體系	154
[附圖 1]	主要 酒類別 出庫現況(出庫價額 基準)	273
[附圖 2]	主要 酒類別 出庫現況(出庫量 基準)	274
[附圖 3]	主要 酒類別 酒稅額	275

第 I 篇

消費稅의 機能과 우리나라 消費稅의 性格

I. 序：消費稅의 特性和 分類

租稅는 흔히 效率性和 公平性(또는 衡平性) 그리고 簡便性의 세 가지 측면에서 평가하고 논의하게 된다. 效率性이란 조세가 부과됨에 따라 경제주체의 행동선택을 인위적으로 왜곡하지 않는 것, 다시 말해 자원배분을 인위적으로 왜곡하지 않는 것을 말한다. 公平性 또는 衡平性이란 조세부담이 수직적, 수평적으로 모두 공평해야 한다는 것을 뜻한다. 垂直的 衡平이란 다른 조건하에 있는 사람들을 다르게 취급하는 것, 즉 所得(또는 富)의 수준이 높아짐에 따라 세부담도 증가하여야 함을 말하며 水平的 衡平이란 동일한 여건하에 있는 經濟主體는 공히 稅負擔이 동일하여야 함을 말한다. 한편 簡便性이란 조세체계가 가능한 한 간편하고 단순하며 조세부과에 따른 부담비용이 적고 조세체계에 대한 이해도 용이하여 徵稅便宜와 납세자들의 納稅協力이 쉬워야 함을 말한다.

이러한 세 가지의 기준을 바탕으로 所得稅와 消費稅를 비교해 보면 先驗的으로 어느 것이 보다 우월한 稅目이라고 한 마디로 단정하기가 매우 어렵다. 租稅는 하나의 역사적인 산물로서 사회·경제적인 여건의 변화에 따라 最適 租稅는 변하는 것이므로 절대적으로 어느 하나의 조세가 모든 사회·경제를 통틀어 最適이라고 말하기는 어려우며 여러 가지의 조세를 적절히 조합하여 주어진 사회·경제적인 여건에 잘 부응하는 조세조합이 최적의 조세가 될 것이다.

이하에서는 이상의 세 가지 기준을 바탕으로 所得稅와 消費稅를 對比하여 이론적으로 고찰해 보기로 한다.

1. 消費稅와 所得稅의 比較¹⁾

가. 所得이 固定되어 있는 境遇

우선 결론적으로 말하면 소득이 고정되어 있을 경우에는 동일한 세액을 가져다 주는 단일세율의 소득세와 단일세율의 일반소비세는 효율성 측면에서 그 효과가 동일하다. 왜냐하면 단일세율의 소득세나 소비세의 부과는 競爭市場에서 경제주체의 行動選擇이나 資源配分을 歪曲하지 않기 때문이다. 왜냐하면 소득세와 소비세가 모두 단일세율일 경우에는 어떠한 경우든지 조세부과 전후의 財貨나 用役間의 相對價格은 동일하기 때문이다.

편의상 소비자에게 I만큼의 소득이 주어졌다고 하자. 먼저 소득세와 일반소비세가 부과될 경우에 소비자들의 예산제약조건을 보면 각각 式 (1), (2)와 같으며 소득세는 $t_1 \cdot I$, 일반소비세는 $t(P_X \cdot X + P_Y \cdot Y)$ 만큼의 租稅收入을 올리며 이 두 가지 稅收入은 서로 같다고 가정하자.

예산제약조건 :

$$\text{단일세율 소득세} \quad P_X \cdot X + P_Y \cdot Y = (1 - t_1)I \quad (1)$$

$$\text{단일세율 일반소비세} \quad (1 + t)P_X \cdot X + (1 + t)P_Y \cdot Y = I \quad (2)$$

$$\text{단, } t_1 \cdot I \equiv t(P_X \cdot X + P_Y \cdot Y)$$

$$\text{소득세} \quad MRS_{XY} = \frac{P_X}{P_Y} = MRT_{XY} \quad (3)$$

$$\text{일반소비세} \quad MRS_{XY} = \frac{(1+t)P_X}{(1+t)P_Y} = \frac{P_X}{P_Y} = MRT_{XY} \quad (4)$$

X, Y : 재화(또는 용역)

P_X, P_Y : 가격

I : 소득(고정)

1) Boadway and Wildasin(1984), pp. 228~243과 Musgrave and Musgrave (1989), pp. 290~291 참조.

t : 일반소비세 세율

t₁ : 소득세율

式 (1), (2)의 예산제약조건하에서는 소득세와 일반소비세가 모두 式 (3), (4)에서 보는 바와 같이 과세 후에도 상대가격의 변화가 없으므로 效率的인 資源配分이 왜곡되지 않는 것을 볼 수 있다.

그러나 이와는 달리 일반소비세가 복수세율구조를 지니거나 개별소비세가 부과될 경우에는 동일한 금액의 조세수입을 낸다고 하더라도 단일세율의 소득세보다는 효율성 측면에서 열악하다. 왜냐하면 복수세율의 일반소비세나 개별소비세는 財貨(用役)의 상대가격을 인위적으로 변화시켜 상대가격을 효율적인 상태에서부터 이탈시킴으로써 경쟁시장에서의 효율적인 자원배분을 왜곡하기 때문이다(式 (6) 참조).

예산제약조건 : 개별소비세 $(1+t_x)P_x \cdot X + P_y \cdot Y = 1$ (5)

소득세 $P_x \cdot X + P_y \cdot Y = (1-t_1)I$

단, $t_x \cdot P_x \cdot X \equiv t_1 \cdot I$

개별소비세 $MRS_{xy} = \frac{(1+t_x)P_x}{P_y} \neq \frac{P_x}{P_y} = MRT_{xy}$ (6)

t_x : X財에 대한 개별소비세율

따라서 소득이 일정하게 고정되어 있을 때에는 단일세율의 소득세와 일반소비세는 효율성 측면에서는 동일하나 複數稅率의 一般消費稅나 個別消費稅는 單一稅率의 所得稅보다 우월하지 못하다고 결론지을 수 있다.

나. 所得이 勞動供給時間에 따라 變化할 境遇

소득이 고정되어 있는 것이 아니라 노동공급시간에 비례하여 변화한다고 가정하자. 이와 같이 노동의 공급이 가변적이라는 것은 소비자가 재화나 용역뿐만 아니라 주어진 總可用時間(H) 중에서 勞動供給時間(H-L)을 제외한 나머지를 餘暇(L)로 구입한다고 해석할 수

있으며 여가에 대한 대가, 즉 여가의 가격은 노동공급을 포기함으로써 발생하는 機會費用(opportunity cost), 즉 시간당 임금률(w)이 된다. 이와 같은 상황 아래에서는 前節에서 도출된 결론은 상당한 수정이 필요하다. 왜냐하면 경제주체가 소비할 수 있는 재화에 소비세를 과세하는 것은 가능하지만 餘暇(leisure)의 소비에 대하여 과세하는 것은 현실적으로 거의 불가능하므로 재화와 여가간의 상대가격이 왜곡되기 때문이다.

前節에서와 마찬가지로 소득세, 일반소비세, 개별소비세가 동일한 금액의 조세수입을 올릴 때의 예산제약조건은 다음의 式 (7)~(9)와 같다.

예산제약조건 :

$$\text{소득세 } P_X \cdot X + P_Y \cdot Y + (1 - t_l)w \cdot L = w \cdot H(1 - t_l) \quad (7)$$

$$\text{일반소비세 } (1 + t)P_X \cdot X + (1 + t)P_Y \cdot Y + w \cdot L = w \cdot H \quad (8)$$

$$\text{개별소비세 } (1 + t_x)P_X \cdot X + P_Y \cdot Y + w \cdot L = w \cdot H \quad (9)$$

H : 총시간

L : 여가

$H - L$: 노동공급시간

w : 시간당임금률(고정)

前節에서와는 달리 소득세가 부과될 경우에는 재화나 용역간의 상대가격에 변화가 없으므로 재화나 용역간의 왜곡문제는 발생하지 않으나 여가에 대한 가격이 w 에서 $(1 - t_l)w$ 로 하락함에 따라 財貨(또는 用役)와 餘暇間의 相對價格이 변하게 되어 재화나 용역의 소비와 여가의 선택이 왜곡된다(式 (10) 참조). 일반소비세가 부과되는 경우에도 여가에 대해서는 현실적으로 과세가 불가능하므로 式 (10)과 유사한 결론을 얻게 된다. 따라서 所得이 勞動供給 또는 餘暇의 選擇에 따라 자유로이 변하게 될 때에는 소득세나 일반소비세를 부과하는 경우에도 資源配分이 非效率的으로 이루어져 왜곡이 발생하게 된다.

소득세

$$\begin{aligned} MRS_{XY} &= \frac{P_X}{P_Y} = MRT_{XY} \\ MRS_{XL} &= \frac{P_X}{(1-t_l)w} \neq \frac{P_X}{w} = MRT_{XL} \\ MRS_{LY} &= \frac{(1-t_l)w}{P_X} \neq \frac{P_X}{w} = MRT_{LY} \end{aligned} \quad (10)$$

일반소비세

$$\begin{aligned} MRS_{XY} &= \frac{(1+t)P_X}{(1+t)P_Y} = \frac{P_X}{P_Y} = MRT_{XY} \\ MRS_{XL} &= \frac{(1+t)P_X}{w} \neq \frac{P_X}{w} = MRT_{XL} \\ MRS_{LY} &= \frac{w}{(1+t)P_Y} \neq \frac{w}{P_Y} = MRT_{LY} \end{aligned} \quad (11)$$

특정 재화(또는 용역, 여기서는 X財)에 개별소비세가 부과되는 경우에는, 소득세 또는 일반소비세가 부과되는 경우와 비교하여 모두 資源配分이 非效率的으로 된다는 측면에서는 동일하나 내용상으로는 상당히 다르다. 즉, 과세가 되지 않는 Y財와 여가간에는 왜곡 문제가 발생하지 않으나 개별소비세가 과세되는 X財와 여타의 消費, 즉 Y財 또는 餘暇 사이에는 相對價格이 변하여 資源配分이 效率的인 것으로부터 이탈하게 된다.

개별소비세

$$\begin{aligned} MRS_{XY} &= \frac{(1+t_x)P_X}{P_Y} = \frac{P_X}{P_Y} = MRT_{XY} \\ MRS_{XL} &= \frac{(1+t_x)P_X}{w} \neq \frac{P_X}{w} = MRT_{XL} \\ MRS_{LY} &= \frac{w}{P_Y} = MRT_{LY} \end{aligned} \quad (12)$$

위에서 본 바와 같이 소득이 고정된 것이 아니라 勞動供給 또는 餘暇의 函數가 되면 단일세율의 소득세와 일반소비세, 그리고 개별소비세 모두가 동일한 금액의 租稅收入을 가져다 준다고 하더라도

資源配分을 歪曲시키는 것을 보았다. 여기에서 유추할 수 있는 중요한 점의 하나는, 소득이나 재화 또는 용역과 같이 손에 잡히는 것은 과세하기가 용이한 반면에 여가의 소비에 대해서는 현실적으로 과세하는 것이 불가능하기 때문에 필연적으로 상대가격의 왜곡문제가 발생한다는 것이다. 따라서 조세를 분석함에 있어서는 기본적으로 餘暇에 대한 課稅가 어렵다는 입장에서 소득세나 소비세를 막론하고 거의 모든 조세가 모든 부문에 걸쳐 효율적인 자원배분을 달성하기에는 역부족이라는 사실을 기억할 필요가 있다.

다. 時間的인 消費의 歪曲問題

흔히 所得稅는 시간의 경과에 따라 소비를 왜곡시키는 반면 消費稅는 시간적으로 소비를 왜곡하지 않는다고 한다. 本節에서는 이러한 점에 대하여 간략히 살펴본다.

논의의 단순화를 위해 기간을 두 기간으로 구분하도록 하자. 소비자는 재화(또는 용역)를 소비하는 주체임과 동시에 노동을 공급한다고 하자. 편의상 소비자는 1期에만 국한하여 노동을 공급하며 2期에서는 더 이상 노동공급을 하지 않는다고 하자. 소비자의 勞動供給時間은 1期の 총시간(H) 중에서 여가(L)를 선택한 후의 나머지(H-L)가 되며 따라서 노동의 공급을 통한 소득의 확보는 1期에만 국한되며 2期에서의 수입은 1期の 저축을 바탕으로 한 貯蓄元金과 利子收入의 합이 된다. 즉, 소비자는 貯蓄元金과 利子所得稅를 차감한 후의 利子收入의 합을 원천으로 소비행위를 한다고 하자. 편의상 X와 P_x 를 현재소비와 그 가격, 그리고 Y와 q_y 를 각각 미래소비와 미래소비에 대한 미래가격이라고 하자. 그리고 미래소비를 현재가치로 할인한 Y의 가격을 P_y 라고 하면 이자율(r)을 이용하여 미래가격을 현재가치로 할인하면 $P_y = \frac{q_y}{1+r}$ 의 관계가 성립한다. 그러면 이러한 상황하에서 조세가 없을 경우의 예산제약조건과 효율성 충족조건

은 각각 다음의 式 (13), (14)와 같다.

$$\text{예산제약조건} : P_x \cdot X + P_y \cdot Y + w \cdot L = w \cdot H$$

$$\Leftrightarrow P_x \cdot X + \frac{q_y}{(1+r)} Y + w \cdot L = w \cdot H \quad (13)$$

$$\text{효율성 충족조건} : MRS_{xy} = \frac{(1+r)P_x}{q_y} = MRT_{xy}$$

$$MRS_{xl} = \frac{P_x}{w} = MRT_{xl} \quad (14)$$

$$MRS_{ly} = \frac{w}{P_y} = \frac{w}{(1+r)P_y} = MRT_{ly}$$

여기에 소득세와 일반소비세가 부과되면 예산제약조건은 각각 式 (15)와 式 (16)이 된다.

예산제약조건 :

$$\text{소득세} \quad P_x \cdot X + \frac{q_y}{[1+r(1-t_i)]} Y + (1-t_l)w \cdot L = (1-t_l)w \cdot H \quad (15)$$

$$\text{일반소비세} \quad (1-t)P_x \cdot X + (1-t)\frac{q_y}{(1+r)} Y + w \cdot L = w \cdot H \quad (16)$$

앞에서도 본 바와 같이 소득세의 부과는 재화나 용역의 상대가격은 변화시키지 않는 것이 일반적이나, 所得稅는 시간적으로 저축으로부터 발생하는 미래의 소득, 즉 利子에 대하여 과세함으로써, 미래 소비(Y)의 가격을 현재가치로 할인함에 있어 적용되는 이자율 r을 $(1-t_i)r$ 로 감소시켜 현재 소비에 대한 미래 소비의 가격을 실질적으로 상승시킨다. 따라서 시간을 분석대상에 포함시키게 되면 소득세의 부과는, 정태분석에서 재화(또는 용역)간의 상대가격을 변화시키는 개별소비세와 본질적으로 유사한 역할을 수행하게 된다. 다시 말해 短期에 있어서 所得稅는 餘暇를 제외한 여타의 財貨나 用役의 相對價格을 인위적으로 왜곡시키지는 않으나, 시간적으로는 이자에 대해 과세함으로써 미래의 가치분소득에 영향을 주어 未來消費의 價

格을 변화시키므로 資源의 時間的인 配分을 왜곡한다. 그러나 단일 세율의 일반소비세가 부과되는 경우에는 餘暇와 財貨(또는 用役)間의 相對價格은 왜곡시키지만 가치분 소득의 흐름이나 또는 財貨와 用役間의 相對價格을 왜곡시키지는 않는다(式 (17)과 (18) 참조).

소득세

$$\begin{aligned} MRS_{XY} &= \frac{[1+(1-t_l)r]P_x}{q_Y} \neq \frac{P_x(1+r)}{q_Y} = MRT_{XY} \\ MRS_{XL} &= \frac{P_x}{(1-t_l)w} \neq \frac{P_x}{w} = MRT_{XL} \\ MRS_{LY} &= \frac{[1+r(1-t_l)](1-t_l)w}{q_Y} \neq \frac{(1+r)w}{q_Y} = MRT_{LY} \end{aligned} \quad (17)$$

일반소비세

$$\begin{aligned} MRS_{XY} &= \frac{(1-t)P_x(1+r)}{(1-t)q_Y} = \frac{P_x(1+r)}{q_Y} = MRT_{XY} \\ MRS_{XL} &= \frac{(1+t)P_x}{w} \neq \frac{P_x}{w} = MRT_{XL} \\ MRS_{LY} &= \frac{(1+r)w}{(1-t)q_Y} \neq \frac{(1+r)w}{q_Y} = MRT_{LY} \end{aligned} \quad (18)$$

上記의 분석에 따르면 所得稅와 一般消費稅 중, 그 어느 것도 모든 측면에서 效率性을 충족시키지는 않는다. 이러한 것의 원인으로는 전술한 바와 같이 所得이 일정하게 고정되어 있는 것이 아니라 勞動供給時間 또는 餘暇의 선택에 따라 변화하기 때문에 여가와 여타의 財貨 또는 用役間의 相對價格이 변하기 때문이다. 따라서 이러한 요소, 즉 여가를 위의 분석으로부터 제외하고 현재와 미래의 소비에 국한하여 논의를 전개해 보면 양자 사이에 效率性의 隔差는 매우 분명해진다. 式 (17)과 式 (18)의 첫번째 식에서 보는 바와 같이 消費稅는 현재와 미래간의 소비를 왜곡하지 않으나 所得稅는 미래 소비의 현재가치로 할인한 가격을 증대시킴으로써 資源配分을 왜곡한다.

所得稅의 경우에는 利子所得稅를 통하여 未來의 可處分所得을 상

대적으로 減少시키므로 未來의 消費을 抑制하고 現在의 消費을 促進시키는 결과를 초래한다. 반면에 일반소비세 또는 지출세(expenditure tax)는 현재소비와 미래소비의 상대가격을 변화시키지 않으므로 소비를 시간적으로 왜곡하지 않는다.

上記와 같은 상황은 현재의 소득이 일정하게 주어지고 소비자는 효용극대화를 목적으로 현재소득의 일정 부분을 미래의 소비를 위하여 저축하는 경우에 보다 잘 나타나는 것으로서 이러한 상황하에서는 여가의 선택문제가 존재하지 않으므로 일반소비세가 소득세보다 훨씬 효율적일 수 있다는 결론을 얻을 수 있다.

이상에서의 분석을 토대로 衡平性 측면에서의 일반적인 결론을 내려 보면, 동일 기간내의 과세에 있어서는 所得稅가 보다 우월할 수 있으나 두 기간 이상의 분석에 있어서는 (一般)消費稅가 보다 우월할 수도 있다. 따라서 이와 같은 논의에서는 所得稅와 消費稅 중에서 선택적으로 어느 것이 보다 효율적인가에 대해서는 일률적으로 결론을 내리는 것이 매우 어려우며 또한 바람직하지 않을 수도 있다.

라. 衡平性

일반적으로 所得稅는 소득의 크기에 따라 累進的인 課稅가 용이한 반면에 消費稅는 累進課稅하는 것이 용이하지 않다. 물론 고소득층이 주로 소비하는 사치성 소비재에 대하여 여타의 품목보다 높은 세율로 과세하여 消費稅의 逆進性을 緩和시킨다 하더라도 누진적인 구조로 이행하는 것은 현실적으로 매우 어려우므로 일반적으로 말해 衡平性 측면에서는 所得稅가 消費稅보다 우월하다. 그러나 일반적으로 衡平性 측면에서 所得稅가 消費稅보다 우월하다고 하여 항상 消費稅가 所得稅보다 열등하다고는 말할 수 없다. 왜냐하면 조세의 簡便性이나 效率性, 납세자들의 納稅協力費用, 租稅抵抗 등을 종합적으로 고려할 경우에는 어느 것 하나가 다른 것에 비해 항상 더 우월하다고 결론을 내리는 것이 어렵기 때문이다.

消費稅가 일반적으로 逆進的이라는 사실은 分析期間이 短期일 경우에 보다 분명하게 나타나지만 消費者들의 生涯(life-time)를 놓고 보면 소득의 축적을 통한 富의 相續이나 贈與(bequest)가 없으며 모든 所得이나 富가 그의 생애를 통해 모두 소진되는 상황에서는 消費稅가 반드시 역진적이라고 보기는 어렵다. 논의의 단순화를 위해 所得稅는 없으며 모든 조세수입을 單一稅率의 一般消費稅(또는 支出稅)를 통하여 조달된다고 하면 모든 경제주체는 所得(또는 富)의 일정비율만큼을 조세로 납부하게 되어 稅負擔의 相對比率은 모두 일정하게 된다. 그러나 현실적으로는 富의 相續이나 贈與가 존재하기 때문에 生涯에 걸친 所得과 消費支出 水準間에는 서로 차이를 보이게 되므로 생애에 걸친 所得이나 富를 놓고 보더라도 소비세가 어느 정도는 역진적이다. 이에 대한 보다 자세한 논의는 다음 章을 참조하기 바란다.

2. 最適 混合租稅(Optimal Tax-Mix)²⁾

前節에서 본 바와 같이 所得稅와 消費稅 모두는 財貨와 用役, 그리고 餘暇間의 相對價格을 왜곡시켜 非效率的인 資源配分을 초래한다. 그러면 과연 현실 경제에서 상대가격의 왜곡을 초래하지 않으면서 효율적인 자원의 배분을 보장해 주는 租稅體系가 존재하는가에 대한 의문이 자연스럽게 제기된다. 그에 대한 대답은 이론적으로는 매우 긍정적인 것으로, 단일세율의 일반소비세(지출세)와 보조금정책을 적절히 혼합하면 도달 가능하다. 이를 위해서는 모든 財貨나 用役에 대하여 세율 t 의 一般消費稅(支出稅)를 부과하는 동시에 노동의 공급에 대하여 시간당 임금을 w 의 t 비율만큼을 補助金으로 지급해 주면 된다. 이때의 예산제약조건은 式 (19)와 같다. 式 (19)의 예

2) Boadway and Wildasin(1984), pp. 228~243 참조.

산제약조건은 소득과 여가를 포함한 모든 재화(또는 용역)의 가격이 t 의 비율만큼 동일하게 증가한 것으로서 사실상 $P_X \cdot X + P_Y \cdot Y + w \cdot L = w \cdot H$ 와 동일하게 된다. 따라서 이런 경우에는 소득세의 부과 및 보조금의 지급은 實效性이 없게 된다.

예산제약 조건 :

$$(1+t)P_X \cdot X + (1+t)P_Y \cdot Y + (1+t)w \cdot L = (1+t)w \cdot H \quad (19)$$

소득세 부과로부터의 總稅收入에서 노동의 공급에 대한 總補助金 지급액을 차감하면 純租稅收入은 0이 된다. 즉, 자원배분의 효율성을 저해하지 않기 위해서는 모든 세수입을 보조금의 형태로 지출하게 되는 것이다(式 (20) 참조).

$$\text{租稅收入} = t \cdot P_X \cdot X + t \cdot P_Y \cdot Y = t \cdot w \cdot (H - L) = \text{總補助金} \quad (20)$$

$$\begin{aligned} \text{MRS}_{XY} &= \frac{(1+t)P_X}{(1+t)P_Y} = \frac{P_X}{P_Y} = \text{MRT}_{XY} \\ \text{MRS}_{XL} &= \frac{(1+t)P_X}{(1+t)w} = \frac{P_X}{w} = \text{MRT}_{XL} \\ \text{MRS}_{LY} &= \frac{(1+t)w}{(1+t)P_Y} = \frac{w}{P_Y} = \text{MRT}_{LY} \end{aligned} \quad (21)$$

이러한 상황하에서는 式 (21)에서 보는 바와 같이 소득세와 보조금이 없는 경우와 완전히 동일한 상황이 되어 효율성 측면에서는 아무런 개선이나 악화가 없다. 그러나 이러한 논의는 徵稅費用이나 補助金支給과 관련한 제비용이 없다는 가정하에서만 타당하므로 현실 경제에서처럼 徵稅費用과 補助金支給을 위해서는 費用이 수반된다고 하면, 上記의 분석에서는 相對價格의 變化라는 측면 이외에도 費用의 浪費라는 非效率性이 발생하게 된다.

위의 경우에서와 같은 상황하에서는 모든 조세수입을 보조금으로 지급하게 되어 정부의 純租稅收入이 零이 되므로, 따라서 純租稅收入이 陽이 되는 수준에서의 조세결합은 資源配分을 歪曲시킨다는 결론을 간접적으로 유추할 수 있다.

3. 消費稅의 分類³⁾

가. 消費稅의 類型

消費稅는 分類方法에 따라 輸入財에 과세하는 關稅와 內國消費財에 과세하는 內國消費稅의 두 가지로 구분할 수 있으며 이와는 달리 모든 소비재를 과세대상으로 하는 一般消費稅(general consumption tax 또는 general sales tax)와 특정한 품목에 대하여 과세하는 個別消費稅(special consumption tax 또는 excise tax)로 나눌 수도 있다.

우리나라의 일반소비세로는 10%의 稅率이 적용되는 附加價值稅가 있으며 개별소비세로는 特別消費稅, 酒稅, 電話稅, 印紙稅, 담배消費稅 등이 있다. 일반소비세라고 하여 반드시 모든 재화와 용역을 포괄적으로 과세대상으로 하는 것은 아니다. 또한 그렇게 하는 것이 반드시 바람직하지도 않을 뿐만 아니라 현실적·기술적으로 상당히 어렵기 때문에 완벽한 의미에서의 일반소비세를 시행하고 있는 나라는 거의 없으며 정도의 차이는 있지만 일반소비세를 시행하고 있는 대부분의 국가에서는 과세대상에 약간의 예외를 두고 있다. 우리나라의 부가가치세도 예외는 아니어서 일반소비세로서 원칙적으로 모든 재화와 용역을 과세대상으로 하고 있으나 금융보험서비스와 전문적인 용역서비스 등은 면세하고 있다.

個別消費稅는 기본적으로 재정수입의 확보에 그 목적을 두고 있으며, 그 이외에도 사치성 품목이나 사회적으로 바람직하지 못한 재화나 용역의 소비를 억제하기 위하여 부과하는 경우가 많다. 특히 특별소비세 등의 경우에는 擔稅力이 비교적 높은 中·高所得層이 주로 소비하는 사치성 소비재에 과세하여 부가가치세의 단일세율 적용에 따른 세부담의 역진성을 보완하는 기능을 하고 있다. 그러나 個別消

3) 崔洸(1987), pp. 1~5 참조.

費稅의 부과는 단일세율의 일반소비세와는 달리 財貨와 用役의 相對價格을 인위적으로 변화시켜 資源을 非效率的으로 배분할 가능성이 높다. 그러나 특정 재화나 용역의 생산이나 소비와 관련하여 外部效果(externalities), 즉 外部經濟(external economy, 또는 외부편익: external benefit)와 外部不經濟(external diseconomy, 또는 외부비용: external cost)가 발생한다면 경쟁시장에서의 자원배분은 사회·경제적으로 바람직한 수준보다 과소 또는 과다하게 이루어지게 되어 경쟁시장에서는 市場의 失敗(market failure)가 초래된다. 이러한 外部效果에 대한 대책으로는, 外部經濟의 경우 補助金을 지급하고 外部不經濟의 경우에는 一般消費稅 이외에 外部費用만큼을 個別消費稅로 추가하여 과세하면 왜곡된 상대가격 구조를 교정할 수 있어 시장실패의 문제를 해결할 수 있다.

소비세는 과세형태에 따라 多段階稅와 單段階稅로 구분된다. 우리나라의 경우 附加價値稅는 多段階稅의 일종으로 각 단계의 부가가치를 과세표준으로 하여 부가가치의 10%를 과세하고 있는 반면에, 個別消費稅는 모두 單段階稅로서 一回에 걸쳐 부과되고 있다. 예를 들어 특별소비세와 주세 등을 보면 과세대상의 대부분이 제조장 반출시에 한 번 부과되고 있는 것을 볼 수 있다.

單段階稅가 多段階稅에 비하여 징수비용이 저렴하고 관리대상의 수가 적으므로 보다 우월한 것으로 예측할 수 있다. 多段階稅는 각각의 이행단계마다 과세하므로 징수 및 납세협력비용이 커서 일반적으로 비용이 많이 들지만 과세자료가 여러 단계에 걸쳐 분산되어 있기 때문에 脫稅의 防止에 효과적이며 根據課稅의 구현과 二重課稅의 防止 등의 측면에서 매우 효과적이다.

EC 諸國과 우리나라의 附加價値稅는 多段階稅의 대표적인 예이며 州稅로 부과되는 미국의 販賣稅(sales tax)와 우리나라의 特別消費稅, 酒稅 등이 單段階稅의 대표적인 예이다.

나. 一般消費稅와 個別消費稅

우리나라와 같이 일반소비세의 세율이 단일세율인 경우에는 과세 전후의 상대가격을 변화시키지 않으므로 資源配分の 왜곡문제를 발생시키지 않으며⁴⁾ 또한 동일한 액수의 세수입을 가져다 줄 경우에는 대체로 일반소비세가 개별소비세보다 사회후생 측면에서 우월함은 前節에서 살펴본 바와 같다. 그러나 이러한 논의는 稅負擔의 逆進性이라는 형평의 문제를 논외로 하거나 또는 경쟁시장에서 소비 또는 생산에 외부효과가 존재하지 않는 경우에 타당한 것이므로 형평성 측면에서 稅負擔의 逆進性을 개선하려는 노력이나, 또는 경제에 外部效果가 존재하는 경우에는 단일세율의 일반소비세 하나만으로는 역진성의 완화나 외부효과에 의한 市場의 失敗를 矯正하는 것이 사실상 불가능하다. 개별소비세는 이러한 일반소비세를 보완하기 위하여 도입된 것으로서 우리나라의 경우에는 특별소비세가 財政收入의 確保라는 기능 이외에도 사치성 소비재에 대한 消費抑制 및 逆進性 緩和, 外部不經濟의 是正 등을 위해 도입되었으며, 주세와 담배소비세 등은 이른바 ‘罪惡稅’(sin tax)의 하나로서 外部不經濟를 축소하는 기능을 수행하고 있다.

4. 外部效果의 內生化 問題

가. 外部經濟

여기서는 租稅의 外部效果 문제를 이론적으로 살펴보기로 한다.

[圖 1-1]에서 수요곡선과 공급곡선을 각각 D와 S라 하자⁵⁾. 그리

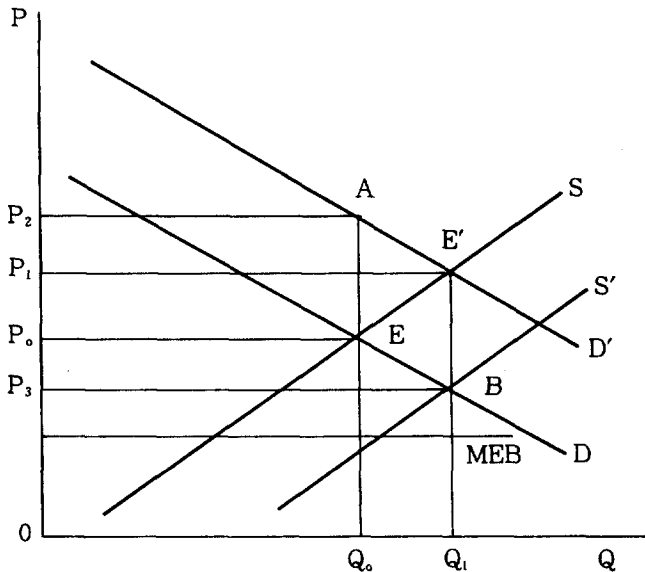
4) 물론 여가의 선택문제도 함께 고려하는 경우에는 여가에 대해 과세하는 것이 현실적으로 매우 어렵기 때문에 자원배분이 비효율적으로 된다는 것은 전술한 바와 같으며 여기에서는 여가를 분석대상에서 제외시켰을 경우의 결론을 말하는 것이다.

5) 논의의 단순화를 위해 D와 S를 각각 私的 限界效用(또는 限界便益: private marginal benefit)과 私的 限界費用(private marginal cost)이라고 하자.

고 MEB를 소비와 관련한 사회적인 外部經濟, 즉 限界外部便益 (marginal external benefit)이라 하자. 그러면 사회적인 관점에서 바람직한 수요곡선은 사적 수요곡선(D)에 MEB를 더한 것($D' = MB + MEB$)이 된다.

외부의 간섭이 없다면 경쟁시장에서는 E에서 均衡이 성립하고 均衡價格과 均衡量은 각각 P_0 와 Q_0 가 된다. 그러나 경쟁상태에서의 均衡(E)에서는 社會的 限界效用(AQ_0)이 社會的 限界費用(EQ_0)을 초과하므로 재화(또는 용역)의 생산(소비)은 사회·경제적으로 바람직한 수준 이하에서 과소하게 된다. 이런 경우에 생산과 소비를 인위적으로 증가시킬 경우에는 추가적인 사회적 한계비용보다 추가적인 사회적 한계효용이 더 크게 되므로 사회의 후생수준은 계속 증대되며 이러한 것은 생산이 OQ_1 에 이를 때까지 지속되고 그 이상의 수준에서는 후생수준이 오히려 감소하게 된다. 따라서 厚生水準이 極大化되는 수준의 均衡量을 달성하기 위해서는 政府의 인위적인 市場

[圖 1-1] 外部經濟의 內生化 問題

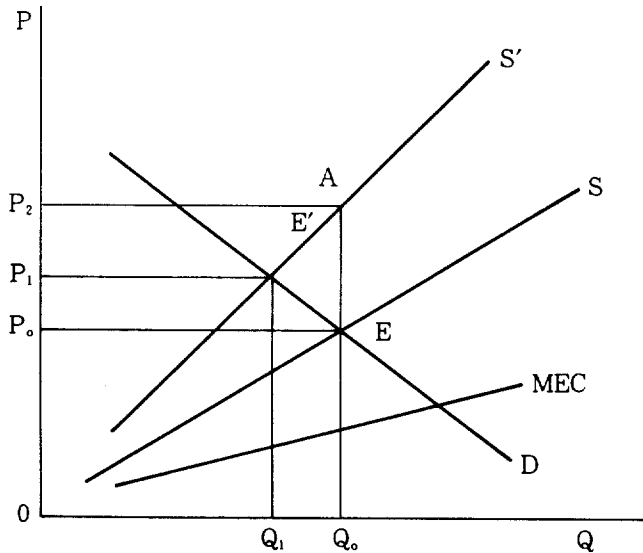


介入이 필요하다. 私的 限界便益⁶⁾을 초과하는 부분, 즉 MEB만큼을 補助金으로 지급하여 供給曲線을 S에서 S'로 우하방 이동시켜 B에서 균형이 이루어지도록 함으로써 사회·경제적으로 바람직한 수준의 균형량 OQ_1 에 도달할 수 있다. 그러므로 外部經濟를 內生化하여 競爭市場의 價格機能에 따라 효율적인 자원배분이 이루어질 수 있도록 해주기 위해서는 적절한 수준의 補助金을 지급하여야 한다.

나. 外部不經濟

외부경제와 대칭되는 개념으로서 외부불경제가 존재하면 경쟁시장에서의 균형 $E(P_0, Q_0)$ 에서는 社會的 限界費用(social marginal cost)이 생산자가 금전적으로 부담하는 私的 限界費用(private marginal cost)을 초과하게 된다. 따라서 경쟁시장에서의 균형에서는 사

[圖 1-2] 外部不經濟의 內生化 問題



6) 여기서는 가정상 수요곡선 D를 나타낸다.

회적인 비용 AQ_0 가 사적 비용 EQ_0 를 초과하게 됨에 따라 사회·경제적으로 바람직한 수준보다 과다한 생산과 소비가 이루어진다. 그러므로 사회적으로 바람직한 수준에서 생산과 소비를 억제하기 위해서는 생산자의 금전적인 사적 한계비용을 사회적 한계비용과 일치시켜 주는 것이 필요하다. 이를 위해서는 외부경제의 경우와는 반대로 외부불경제를 야기하는 재화 또는 용역의 공급자에게 外部費用만큼의 租稅(個別消費稅)를 부과함으로써 사적 한계비용에 포함되어 있지 않은 외부불경제를 인위적으로 공급자의 금전적인 비용에 반영해 줌으로써 해소할 수 있다. 즉, 각 단위별로 限界外部費用(marginal external cost; MEC)만큼의 消費稅(excise tax)를 부과함으로써 外部不經濟를 內生化할 수 있다.

그러므로 競爭市場에서 外部經濟나 外部不經濟 등의 외부효과가 발생하는 경우에는 競爭市場에서의 自律的인 價格機能으로는 效率的인 資源配分을 기대할 수 없다는 것은 前述한 바와 같다. 따라서 외부효과가 존재할 경우에는 사회·경제적으로 바람직한 수준의 생산과 소비를 유도하기 위하여 보조금 지급정책이나 소비세의 부과를 통하여 시장의 실패를 교정하여야 경쟁시장에서의 가격기능을 회복시켜 外部效果를 市場機構內로 內生化할 수 있다.

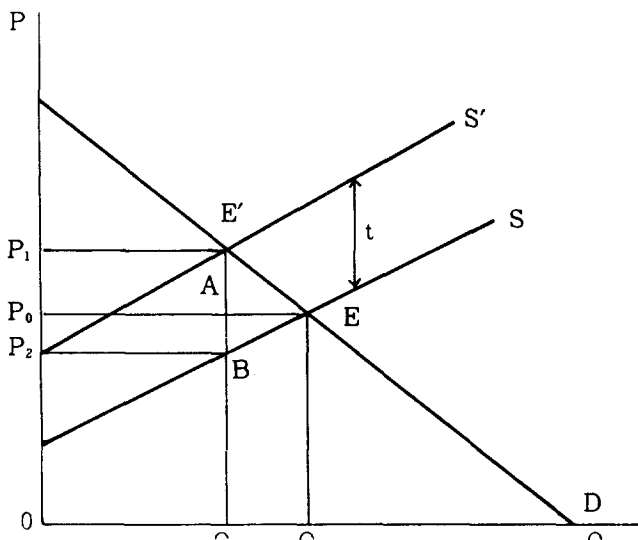
II. 消費稅의 轉嫁와 逆進性

1. 消費稅의 轉嫁

租稅가 부과되면 그 稅負擔이 궁극적으로 누구에게 귀착되느냐 하는 것은 衡平性의 측면에서 매우 중요한 문제가 된다. 여기서는 消費稅의 負擔과 逆進性 문제를 다루고 있다.

어떤 재화의 수요와 공급곡선이 [圖 1-3]의 D와 S로 각각 주어졌다고 하자. 경쟁시장하에서의 균형은 E점에서 결정되며 균형가격과 균형량은 각각 P_0 와 Q_0 가 된다. 이 재화에 消費稅(excise tax)가 재화 1단위당 t 만큼씩 부과된다고 하자. 그러면 새로운 공급곡선은 S에서 t 만큼 上方으로 수직 이동하게 되는 반면에 수요곡선에는 아무런 변화가 없다. 새로운 균형은 D와 S'가 교차하는 E'에서 결정되고 이에 따른 새로운 均衡價格과 均衡量은 $P_1(>P_0)$ 과 $Q_1(<Q_0)$

[圖 1-3] 消費稅의 轉嫁



이 된다. 이때 소비자는 OQ_1 만큼의 재화를 구입하고 $OP_1E'Q_1$ 만큼을 지불하며, 그 중에서 생산자는 OP_2BQ 를 공급의 대가로 수취하고 나머지 $P_2P_1E'B$ 는 정부의 조세수입이 된다.

부분균형분석에 의하면 消費稅가 부과되면 社會的인 厚生의 損失이 발생한다. 위의 그림에서는 $E'BE$ 로 표시되는 삼각형 부분이 이러한 社會的 厚生損失, 즉 사중손실(dead weight loss)을 나타낸다. 이 부분은 소비세가 부과되지 않았을 때 얻을 수 있었던 잠재적인 消費者剩餘(consumer's surplus)와 生産者剩餘(producer's surplus)의 減少分의 합과 일치한다. 재화 1단위당 t 만큼의 소비세가 부과되면 소비자는 종전보다 P_1P_0 만큼의 가격을 추가적으로 지불하게 되고 생산자는 AB (또는 P_0P_2)만큼을 적게 수취하게 되어 이들의 합은 t 로서 재화 한 단위당 세액과 동일하게 된다. 따라서 소비자와 생산자는 재화 1단위당 t 만큼의 세액이 부과될 때 각각 P_1P_0 와 P_0P_2 만큼의 실질적인 조세를 나누어 부담하게 되므로 消費稅는 양자 모두에게 轉嫁된다⁷⁾.

이와 같이 이론상으로는 소비세의 전가에 대한 분석이 용이하나 현실의 경제에서는 수요와 공급곡선에 대한 정보를 얻는 것이 매우 제한적이므로 上記의 분석에서와 같은 소비세의 轉嫁額을 추정하는 것은 매우 어렵다.

2. 稅負擔의 逆進性 問題

일반적으로 소득(또는 富)계층별로 소비성향이 다르므로 소비세는 소득세에 비해 稅負擔의 逆進性을 지닌다고 보고 있다. 이러한 命題는 특수한 상황하에서는 성립하지 않을 수도 있으나 현실적으로

7) 그러나 형식적으로 소비자가 소비세를 모두 부담하므로 대부분의 소비세에 관한 연구에서는 소비세가 전액 소비자에게 轉嫁된다고 假定한다.

는 상당히 긍정적으로 받아들여 지고 있다. 本節에서는 이 명제에 대하여 長·短期로 나누어 좀더 상세히 검토해 보고자 한다. 먼저 前章에서의 논의에서와 마찬가지로 논의의 단순화를 위해 소비세는 단일세율의 일반소비세만이 부과되며 단기적으로 限界消費性向(marginal propensity to consume)이 체감한다고 하자. 또한 불확실성은 없으며 상속이나 증여가 없고 소비자들은 생애 동안 모든 所得과 富를 처분한다. 그리고 우리나라의 경우에서와 같이 일반소비세는 단일세율구조를 가졌으며 따라서 세부담의 절대액은 소비지출수준에 정비례한다고 하자.

먼저 단기적으로 보면 가정에 의해 소득계층별로 소득수준이 증가함에 따라 限界消費性向과 平均消費性向(average propensity to consume)이 체감하며, 따라서 소득수준이 증가할수록 소비지출의 절대수준은 증가하지만 그 증가속도는 소득의 증가속도보다 늦으며, 이에 따라 소비세의 부담수준도 소득의 증가속도에 비해 느리게 증가하므로 소득에 대비한 소비세의 부담은 소득계층별로 역진적인 구조를 가지게 된다. 그러므로 단기적으로 소비세는 세부담이 역진적이라는 일반적인 결론에 도달하게 된다.

그러나 장기적으로는 이와 같은 결론이 타당하지 않게 된다. 왜냐 하면 上記의 가정에 따르면 장기적으로 모든 消費者는 生涯를 통해 贈與나 相續 없이 자신의 富와 所得을 모두 소비하게 되므로 생애에 걸친 消費支出水準은 모든 계층에서 富와 所得의 合計値와 일치하게 된다. 그리고 소비세의 부담수준은 消費支出水準에 정비례하므로 모든 계층에 있어서 소비세의 부담수준은 所得과 富의 합계의 일정 비율, 즉 소비세의 세율과 동일하게 되어 모든 계층의 消費稅負擔은 比例的이게 된다.

그러므로 단기적으로는 稅負擔이 역진적이라고 하더라도 生涯에 걸친 長期間에 있어서는 세부담이 더 이상 逆進的인 것이 아니라 比例的으로 된다는 결론을 얻을 수 있다.

이상에서 본 바로는 소비세의 부담이 반드시 역진적이지 않을 수 있다는 점을 이론적으로 보여 주고 있다. 그러나 이러한 결론은 상속이나 증여가 없으며 經濟主體(消費者)는 모든 所得과 富를 생애 동안 처분(소비)한다는 가정하에서만 타당한 것이므로 만약 富의 相續이나 贈與가 발생하여 생애를 통한 消費支出水準과, 所得과 富의 合計가 서로 일치하지 않게 된다면 長期에 걸친 上記와 같은 결론은 더 이상 타당하지 않게 된다. 왜냐하면 상속이나 증여는 주로 소비지출에 여력이 있는 고소득층에서 이루어지게 되므로 대체로 고소득층에서는 생애에 걸친 소득수준에 비해 소비지출수준이 상대적으로 작아지게 되어 고소득층의 유효세율은 중·저소득층에 비해 작아지기 때문이다. 따라서 상속이나 증여가 이루어진다면 소비세의 세부담은 短期에서 뿐만 아니라 長期에 걸쳐서도 역진적으로 된다. 그러므로 실제로 상속이나 증여가 존재하는 현실 경제에서는 소비세의 세부담이 역진적으로 된다는 것이 일반적인 현상이다.

장기적으로 세부담의 역진성은 相續이나 贈與의 크기에 의존하게 된다. 따라서 相續이나 贈與의 정도가 크면 클수록 稅負擔의 逆進性은 惡化되며, 그 정도가 작아질수록 逆進性은 完化된다. 그러나 短期에서의 稅負擔의 逆進度는 長期에 비해 다소간 작을 것으로 판단되는데 그 이유는 短期에서의 限界消費性向 遞減의 정도가 長期에서 보다 더 클 것이기 때문이다. 그러나 이보다 더 精緻한 분석을 위해서는 별도의 경험적인 연구가 필요할 것이며, 좋은 연구과제가 될 것이다.

III. 우리나라 消費稅의 現況

1. 우리나라의 主要 消費稅

가. 附加價值稅

우리나라에 附加價值稅가 최초로 도입된 것은 1977년 7월 1일로, 기존의 複雜多岐하였던 間接稅 體系를 單純化·簡素化하는 차원에서 종전의 營業稅, 物品稅, 織物類稅, 石油類稅, 電氣가스稅, 通行稅, 遊興飲食稅 등을 통폐합하여 개별소비세인 特別消費稅와 함께 일반소비세로 도입되었다. 附加價值稅는 이와 같은 間接稅 體系의 單純化·簡素化라는 목적 이외에도 根據課稅의 基盤을 확립하고, 二重課稅 및 脫稅를 방지하며, 종전의 營業稅 體系下에서는 거두기 어려웠던 輸出財貨에 대한 완전한 零稅率을 적용해 줌으로써 輸出促進 및 적정 수준의 稅收入을 確保하는 데 그 목적이 있다.

EC 諸國 등에서의 附加價值稅는 複數稅率을 채택하고 있는 반면에 우리나라의 附加價值稅는 導入 初期부터 현재까지 10%의 單一稅率을 유지하고 있다. 이와 같은 일반소비세가 단일세율을 채택하는 경우에는 前章에서 살펴본 바와 같이 과세에 따른 재화나 용역간의 상대가격을 인위적으로 왜곡하지 않음으로써 間接稅의 中立性 유지에 기여하는 바가 크다⁸⁾. 소비세의 한 형태로 去來稅(turnover tax)라는 것이 있다. 去來稅는 賣出價格을 課稅標準으로 하여 세금을 부과하고 買入稅額控除같은 것은 없는 것이 일반적으로서, 二重課稅 및 稅金 위에 稅金이 부과되는 效果(cascading effect) 등의

8) 우리나라와 같이 단일세율을 채택하고 있는 국가로는 일본과 태국, 남아프리카공화국 등이 있다.

특징을 지니고 있다. 반면에 附加價値稅의 경우에는 課稅標準이 賣出價格이 아니라 각 거래(또는 생산, 유통 등)단계에서 새로이 창출되는 附加價値(value-added)로서 일단 부가가치세가 부과된 부분에 대해서는 課稅의 重複을 피함으로써 去來稅에서 보는 바와 같은 二重課稅의 문제를 회피한다. 따라서 附加價値稅는 去來 또는 流通段階의 數에 관계없이 부가가치세의 총액은 총부가가치의 일정 비율이 되는 장점을 지니고 있다.

나. 個別消費稅

特別消費稅는 1977년 附加價値稅와 함께 도입된 것으로서 일반소비세인 부가가치세가 지니고 있는 단점을 보완하려는 취지에서 시행되었다. 즉, 特別消費稅의 주된 導入目的으로는 부가가치세가 지닌 역진성 문제를 보완 또는 완화하는 데 있으며, 일반적인 財政收入의 確保라는 機能 이외에도 사치성 소비재에 대하여 과세함으로써 稅負擔의 逆進性을 완화하고 사회·경제적으로 바람직하지 못한 재화나 용역에 과세함으로써 消費抑制를 유도하는 데 있다. 特別消費稅는 이와 같은 所得再分配 및 外部不經濟의 縮小 또는 歪曲된 資源配分の 是正이라는 측면 이외에도, 중요성은 상대적으로 작으나, 國際收支의 改善이나 景氣調節과 같은 기능도 부수적으로 수행하고 있다.

酒稅는 정부수립 후인 1949년에 酒稅法이 제정되면서 시행되었으며 個別消費稅의 하나로서, 財政收入의 確保라는 일차적인 기능과 함께 國民保健上 有害한 음료에 대하여 과세함으로써 消費抑制 및 주류소비와 관련한 外部不經濟를 축소하는 데 그 목적이 있는 이른바 ‘罪惡稅’(sin tax)의 一種이다. 현행의 주세체제는 사치성이 높거나 고소득층이 주로 소비하는 高級酒類에 대하여 높은 세율을 적용함으로써 부가가치세의 역진성을 보완하는 데 역점을 두고 있어 不분경제를 많이 유발하는 주류에 대한 消費抑制의 효과가 미흡한 측면이 있다.

담배에 대한 과세로는, 종전에 중앙정부의 일반회계 세입원의 하나로서 專賣益金の 형태를 취하고 있었으나 1985년에 담배販賣稅가 도입되면서 專賣益金の 일부가 地方稅로 수용되었다. 그리고 1988년 12월에 地方稅法으로 담배消費稅가 제정되어 1989년부터 도입·시행되기 시작하였으며 현재에는 地方稅의 하나로서 地方財政收入의 根幹을 이루고 있다.

현행의 담배消費稅의 특징의 하나로는 순수한 從量稅(unit tax) 체계를 들 수 있다. 담배消費稅는 담배의 가격에 상관없이 담배 20개비당 360원 定額의 세액이 부과되고 있으며 여타의 소비세는 담배에 대하여 전혀 과세되지 않고 있다. 이와 같이 담배消費稅의 세액이 일정 수준에 고정되어 있는 것은, 결과적으로 담배의 절대적인 가격수준의 차이나, 담배가격 또는 물가의 상승효과 등을 전혀 반영할 수 없는 결과를 초래하게 되어 담배消費稅가 도입된 후 4년 남짓밖에 지나지 않은 현 시점에서 벌써 地方財政財源 調達機能이 급속히 하락하는 양상을 보이고 있으며 이에 따라 地方稅 稅入源의 하나로서 담배消費稅의 위상이 급락하고 있다.

2. 主要 消費稅의 稅收入 現況

우리나라의 국세수입은 <表 1-1>에서 보는 바와 같이 직접세보다 간접세의 비중이 약간 더 큰 구조를 가지고 있다. 세목별로 보면 최근 附加價値稅의 세수입 규모는 단일 세목으로서 두번째로 세수입 규모가 큰 소득세보다도 그 비중이 더 높다. 1980년대 후반까지 부가가치세의 對國稅 점유비는 20~25% 정도에서 약간의 감소세를 시현하였으나 1990년대에 들어오면서부터 다시 그 비중이 증가하기 시작하여 국세의 25~30% 수준을 유지하고 있다.

부가가치세 이외의 재화나 용역에 대한 세목 중에서는 特別消費稅와 酒稅가 대표적인 세목으로서 이 두 가지 소비세는 부가가치세와

함께 내국세 중 간접세의 거의 대부분을 차지하고 있다.

特別消費稅는 부가가치세의 경우와 마찬가지로 1980년대 말까지는 국세 대비 세수비중이 지속적인 하락세를 보였으나 1990년대에 들어오면서 반전되어 최근의 세수입 규모는 매우 급속히 증가하고 있으며 또한 내국세 중 間接稅의 增加勢를 先導하고 있다. 특히 1992년에는 세수의 증가율이 30%를 상회할 정도로 매우 크게 증가하여 국세 전체의 8.7%를 차지하고 있다. 이러한 급증추세의 원인으로서는 소득수준이 증가하고 1980년대 말부터 과소비 풍조가 만연되면서 특별소비세의 과세대상이 되는 사치성 소비재와 유류에 대한 소비가 급증하였던 것을 들 수 있으며 향후에도 奢侈性 消費財와 油類에 대한 消費가 당분간 지속될 것으로 예상되어, 이러한 稅收의 급증추세는 당분간 계속될 것으로 예상된다.

國稅에 대비한 酒稅의 稅收比重은 약 4% 수준에서 대체로 안정세를 보이고 있으나 세수비중은 매우 완만하게 감소하는 추세를 보이고 있다. 이러한 안정세 또는 완만한 감소세의 원인으로서는 첫째, 주류의 소비가 매우 비탄력적이기 때문에 주류 소비의 증가율은 장기적으로 인구 성장률에 비례하며 따라서 제도적인 변화, 즉 과세대상이나 주세율에 변화가 없다고 하면 주세수입은 인구 성장률에 비례할 것이기 때문이다. 둘째 원인은 공급측면에서 찾을 수 있는데, 주류 산업의 성장은 장기적으로 주류에 대한 수요에 따라 제약을 받므로 여타의 부문에 비해 상대적으로 성장속도가 느려 國民總生産(GNP)에 對比한 주류 산업의 비중이 상대적으로 감소하고 이에 따라 전체 稅收에 對比한 酒稅比重도 감소하는 경향을 보이는 것이 일반적인 현상이기 때문이다.

前節에서 살펴본 바와 같이 1988년까지 담배로부터의 세수입은 국세의 하나인 전매수입금의 형태로 이루어졌으며 1988년에 제정된 담배소비세법에 따라 전매납부금은 폐지되고 담배소비세가 신설되면서 1989년부터는 국세에서 제외되고 지방세로 편입되면서 지방재정

〈表 1-1〉 우리나라의 消費稅 收入

(單位：億圓，%)

	1985	1986	1987	1988
國稅	118,763	136,063	163,437	194,842
內國稅	74,969	84,640	100,120	125,402
直接稅	26,714	30,464	39,244	53,535
所得稅	14,816	17,846	21,589	29,641
法人稅	11,267	11,914	16,824	22,474
間接稅	45,570	51,279	57,358	68,522
附加價值稅	29,012 (24.4)	32,012 (23.5)	36,505 (22.3)	42,052 (21.6)
特別消費稅	9,808 (8.3)	10,858 (8.0)	11,897 (7.3)	13,332 (6.8)
酒稅	5,102 (4.3)	5,558 (4.1)	5,815 (3.6)	7,805 (4.0)
電話稅	1,666	1,955	2,357	2,834
證券去來稅	73	189	784	2,499
過年度收入	1,929	2,062	2,520	2,138
印紙稅	757	835	998	1,207
關稅	15,661	19,425	26,965	25,736
防衛稅	16,632	18,434	23,195	29,111
教育稅	3,211	3,724	4,113	5,123
專賣納付金	8,290	9,840	9,043	9,470
地方稅	16,547	18,098	21,923	31,000
담배消費稅	— (—)	— (—)	— (—)	— (—)
登錄稅	3,611	3,959	5,503	7,945

〈表 1-1〉의 계속

(單位: 億원, %)

	1989	1990	1991	1992
國稅	212,341	268,475	303,198	352,184
內國稅	152,084	191,302	240,891	300,800
直接稅	68,974	83,404	116,273	145,734
所得稅	35,569	47,231	64,594	80,084
法人稅	31,079	32,261	45,855	59,410
間接稅	80,632	103,841	120,851	150,001
附加價值稅	52,602 (24.8)	69,644 (25.9)	82,526 (27.2)	100,763 (28.6)
特別消費稅	12,570 (5.9)	19,118 (7.1)	22,465 (7.4)	30,686 (8.7)
酒稅	8,931 (4.2)	10,244 (3.8)	11,453 (3.8)	13,290 (3.8)
電話稅	2,374	2,615	3,114	3,604
證券去來稅	4,155	2,240	1,293	1,658
過年度收入	855	2,126	1,525	2,915
印紙稅	1,623	1,931	2,242	2,150
關稅	21,176	27,654	34,355	31,532
防衛稅	34,832	44,306	12,631	1,629
教育稅	4,234	5,213	15,321	18,223
專賣納付金	15	-	-	-
地方稅	49,608	63,674	80,351	93,448
담배消費稅	14,130 (28.5)	15,718 (24.7)	16,469 (20.5)	17,244 (18.5)
登錄稅	10,911	13,776	18,950	20,720

註: 1. () 안은 主要 消費稅目의 國稅 對比 또는 地方稅 對比 占有率임.

2. 專賣納付金은 1986년까지 專賣益金이었음.

原資料: 國稅廳, 財務部 租稅政策課

資料: 財務部, 「財政金融統計」, 1993. 5.

國稅廳, 「國稅統計年報」, 1992.

內務部, 「地方稅政年鑑」, 1992.

經濟企劃院, 「財政」聯統計集」, 1992.

의 재원으로서 매우 높은 세수입을 가져다 주고 있어 지방세의 基幹稅가 되고 있다. 담배消費稅는 ‘罪惡稅’의 하나라는 특성을 지닌 측면에서 그와 유사한 국세의 하나인 주세보다 약간 더 큰 세수입 규모를 시현하고 있으며 여타의 세목들과는 달리 종량세의 체계를 가진 것이 특징적이다. 담배消費稅는 專賣納付金으로부터 담배消費稅로 전환된 이듬해인 1990년까지는 지방세 중에서 최고의 세수입을 올렸으나 그 체계가 종량세로 이루어져 있음으로 인하여 실질적인 세수입의 증대가 용이하지 않아 그 동안 세수입 규모가 꾸준히 증가하였음에도 불구하고 1991년부터는 등록세에 이어 두번째로 높은 지방세수입 규모를 시현하고 있다.

3. 景氣變動과 消費稅 稅入과의 關係

附加價值稅의 稅收는 크게 國內分과 輸入分으로 나누어지며 국내분은 다시 納付稅額과 還給稅額으로 나누어진다. 따라서 최종적인 부가가치세의 세수입은 국내분 중에서 납부세액에서 환급세액을 차감한 부분과 수입분의 합으로 구성된다. 부가가치세의 환급이란 대부분 수출이나 설비투자에 관련된 것으로서 세액의 환급규모는 대체로 수출이나 설비투자의 크기에 비례하며 또한 경기변동의 방향과 반대로 움직이는 경향이 있다. 예를 들어 景氣回復 初期에 수출이 증가하고 점차 경기가 회복국면으로 전환함에 따라 설비투자가 증가하면 환급세액의 규모는 확대된다. 그러나 경기회복 국면의 초기에는 소득의 증가가 미미하기 때문에 내수의 증가세가 미약한 것이 일반적이므로 납부세액의 크기는 별로 증가하지 않는다. 따라서 국내분 납부세액과 수입분에 대한 附加價值稅 納付額에는 큰 변화가 없다. 따라서 경기가 회복세를 나타내기 시작하면 초기에는 납부세액의 크기에는 별 차이가 없지만 환급세액의 증가로 인하여 부가가치세의 세수입 규모는 오히려 감소하는 경향을 보이는 것이 일반적이

다. 반면에 景氣下降局面의 初期에는 上記와 반대의 이유로 해서 부가가치세의 稅收入 規模는 소득증가율의 둔화에도 불구하고 수출 둔화와 설비투자의 감소로 인한 환급세액의 감소로 인하여 오히려 세수입은 크게 증가할 수도 있다. 이와 같이 부가가치세의 세수입은 경기변동에 대하여 비탄력적인 구조를 가지고 있다.

세율의 변동이나 과세대상의 조정과 같은 제도의 변화가 없다면 特別消費稅와 酒稅 등은 부가가치세와는 달리 세수입 규모의 변동방향이 경기변동방향과 대체로 일치한다. 왜냐하면 특별소비세와 주세 등의 경우에는 세수입 규모와 관련 과세대상의 出庫動向이 서로 비례적인 관계를 가지며 또한 경기변동 방향은 출고동향의 방향과 대체로 일치하기 때문이다.

證券去來稅의 세수입 규모는 거래의 발생빈도와 거래액에 비례하는 것이 일반적인 현상이며 따라서 증시의 활황 정도에 따라 세수입 규모의 등락이 결정된다. 一례로 증시가 매우 활성화된 1989년에는 <表 1-1>에서 보는 바와 같이 세수입이 4,155억원으로 최고수준에 도달하였다가 이후 증시의 침체를 맞아 그 규모가 급격히 감소하였던 것에서 알 수 있다.

教育稅는 1990년까지 세수입 규모가 수천억원에 불과하였으나 1991년부터 대폭 증가하였다. 이것은 1991년부터 방위세가 폐지되면서 방위세의 일부가 교육세로 전환되었기 때문이다.

專賣益金은 1989년 1월 1일부터 담배消費稅가 부과되기 시작하면서 없어진 것으로서 專賣益金の 後身인 담배消費稅가 지방세로 편입되면서 국세의 집계에서 제외되었다.

第 II 篇

特別消費稅의 問題點과 改善方向

I. 背 景

特別消費稅는 종전의 8개 間接稅체계를 일반소비세인 附加價値稅 중심으로 전면 개편하면서 1976년 12월 22일 特別消費稅法이 제정되어 1977년 7월 1일부터 도입·시행되었으며 그 동안 1978, 1981, 1982, 1986, 1988년의 5차례 법개정을 거쳐 현재에 이르고 있다. 이러한 잦은 법개정은 特別消費稅가 정책수단으로서 빈번히 활용되었다는 사실과 그만큼 논란의 대상이 되어왔음을 시사하는 것이다.

특별소비세 도입의 趣旨는 稅收確保라는 일반적인 기능 이외에도 부가가치세의 單一稅率 적용에 따른 과세의 逆進性을 보완함과 동시에 사치품이면서도 주로 고소득층이 소비하는 품목들에 대하여 별도 과세함으로써 所得再分配에 기여하는 측면도 있다. 또한 특별소비세는 外部不經濟를 발생시키는 재화나 용역에 대한 과세로써 資源配分の 歪曲 縮小 등 일반소비과세의 短點을 補完하고 稅收確保, 國際收支의 改善, 景氣調節 기능의 제고를 도모하려는 데에 있다.

이에 따라 우리나라에서는 현재 附加價値稅에 추가하여 몇 가지 개별품목에 대하여 차등적인 소비세율을 적용하여 과세하고 있다. 따라서 特別消費稅의 課稅對象을 살펴보면, 주로 고소득층이 소비하는 사치품이 많이 포함되어 있음을 알 수 있다. 그러나 그 내역을 좀더 자세히 살펴보면 과거에는 일부 계층, 즉 주로 고소득층이 소비하는 사치품이었으나 최근에 와서는 소비가 대중화됨에 따라 점차 生必需品化되어 버린 품목들도 포함되어 있음을 알 수 있다. 이러한 사실은 特別消費稅 도입의 본래 목적 중의 하나인 一般消費稅 課稅의 逆進性을 보완하는 기능이 일부 상실되고 있음을 보여 주고 있다. 즉 特別消費稅 課稅對象의 대부분은 여전히 고소득층이 주로 소비하는 사치품이지만 더러는 중·저소득층의 소득증대에 의한 구매력

상승에 따라 소비의 저변이 저소득층에까지 확대된 품목들이 있다. 따라서 이러한 소비품목에 대하여 세율의 조정 없이 종전과 같이 계속 과세하면 特別消費稅의 所得再分配 효과가 매우 미약해지거나 경우에 따라서는 오히려 보다 逆進的인 소득분배의 결과를 가져다 줄 수도 있음을 간과해서는 안 될 것이다.

따라서 현행의 特別消費稅의 체계는 개선되어야 할 여지를 안고 있으며 이에 따라 課稅對象 및 稅率 그리고 현재 寶石, 貴金屬 등 7개 품목에 대하여 적용되고 있는 課稅最低限에 대한 조정이 요청되고 있다. 이와 같은 特別消費稅의 조정에 있어서 간과되어서는 안 될 것은 國家財政目的 중의 하나인 稅收確保를 동한시해서는 안 된다는 것이다. 그러므로 適正한 稅收를 확보하는 수준에서의 稅率調整은 課稅對象의 범위를 동시에 고찰하면서 검토되어야 하며 또한 소비과세의 逆進性 및 지나치게 높은 세율의 적용에 따라 파생된 資源配分의 歪曲도 시정하는 방향으로 개선되어야 한다. 이와 함께 사치·향락·퇴폐·과소비를 조장하는 재화와 용역에 대한 消費抑制와 외부불경제의 축소 및 자원배분의 효율성 제고, 현실과 괴리된 제도의 보완을 통한 세무행정의 정상화 유도, 그리고 사회적 비용의 감소라는 측면에서 特別消費稅의 機能이 活性化되어야 한다.

따라서 本稿에서는 이러한 社會·經濟의 構造的인 변화에 따라 야기되는 現行 特別消費稅의 문제점들을 분석해 보고 所得分配의 효과 및 品目別 寄與度 등을 분석하고 改善方案을 강구한 후, 그 改善方案으로부터의 稅收效果 및 所得分配效果, 品目別 課稅의 妥當性 與否 등을 중점적으로 살펴본다.

本稿의 構成은 다음과 같다. 第II章에서는 特別消費稅의 現況을 살펴본다. 第1節에서는 特別消費稅의 징수실적을 살펴보고, 第2節에서는 特別消費稅의 문제점에 대하여 간략히 요약해 본다. 第III章에서는 既存의 관련 연구를 정리해 본다. 第1節에서는 既存의 각종 消費稅의 所得階層別 稅負擔分布 分析 結果를, 그리고 第2節에서는 주

요 품目の 所得再分配 效果를 살펴보고 第3節에서는 주요 支出項目에 대한 所得彈力性의 추정결과를 분석해 본다. 第Ⅳ章에서는 외국의 消費稅制를 살펴본다. 第1節에서는 EC, 第2節에서는 美國, 第3節에서는 日本, 第4節에서는 기타 주요국의 消費稅에 대하여 살펴본다. 第Ⅴ章에서는 현행 特別消費稅의 문제점을 課稅對象別로 나누어 分析하고 改善方案과 期待效果를 추정해 본다. 第1節에서는 課稅對象의 選定과 稅率體系의 單純化 問題, 第2節에서는 寶石·貴金屬, 第3節에서는 石油類, 第4節에서는 乘用車, 第5節에서는 家電製品, 第6節에서는 嗜好食品, 第7節에서는 課稅·遊興場所, 第8節에서는 追加 課稅對象品目에 대하여 고찰해 본다. 第Ⅵ章에서는 本稿의 結果를 요약·정리하고 이를 바탕으로 政府政策에 시사하는 바를 간략히 서술하면서 結論을 맺는다.

II. 特別消費稅의 現況

1. 特別消費稅의 構造와 徵收實績

현행 特別消費稅의 과세대상은 寶石, 貴金屬 등의 奢侈品과, 家電製品 및 乘用車, 嗜好食品, 石油類, 遊興場所 등의 課稅場所 등으로 大分類되고 있으며 8개의 定率稅(10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50%, 60%, 100%)와 4개의 定額稅(1,000원, 2,000원, 3,000원, 30,000원)를 기본으로 하고 그 밖에 彈力稅率制와 暫定稅率制度, 課稅最低限制度를 도입하고 있다. 彈力稅率은 기본세율의 $\pm 30\%$ 범위 내에서 결정되며 현재 휘발유, 경유, LPG에 적용되고 있다. 暫定稅率은 특정한 품목에 대하여 6년간 단계적으로 기본세율보다 낮은 세율을 적용하는 것으로서 현재 액정칼라TV와 캠코더, 레이저 디스크 플레이어, 콤팩트 디스크 플레이어 등에 적용되고 있다. 課稅最低限制度는 일정금액 이하의 물품에 대해서는 비과세하는 것으로 寶石, 貴金屬 등 7개 물품에 적용되고 있다.

特別消費稅의 稅收入은 1989~92년 기간에 國稅의 6~9%, 그리고 간접세의 15~21%를 점유하고 있다(<表 2-1> 참조).

최근 特別消費稅의 세수 증가율은 國稅의 세수 증가율보다 훨씬 높는데 이러한 큰 폭의 증가는 주로 家電製品과 乘用車 그리고 石油類의 稅收增加 寄與度가 매우 크기 때문이다(<表 2-1>과 <表 2-2> 참조). 1991년 현재 가전제품 및 승용차, 석유류로부터의 稅收入은 特別消費稅 전체 세수입의 90%를 차지하고 있고 기타 품목으로부터의 稅收比重은 10% 정도로 매우 낮아 특별소비세의 稅收入이 특정한 소수의 품목에 편중되어 있음을 알 수 있다.

〈表 2-1〉 特別消費稅의 國稅 占有率(徵收基準)

(單位：億圓，%)

	1989			1990		
	實 績	構成比	增加率	實 績	構成比	增加率
國 稅	212,341	100.0	9.0	268,474	100.0	26.4
內 國 稅	152,084	71.6	21.3	191,302	71.3	25.8
直 接 稅	68,974	32.5	28.8	83,404	31.1	20.9
間 接 稅	80,632	38.0	17.7	103,842	38.7	28.8
附加價值稅	52,602	24.8	25.1	69,644	25.9	32.4
特別消費稅	12,570	5.9	-5.7	19,118	7.1	52.1

	1991			1992		
	實 績	構成比	增加率	實 績	構成比	增加率
國 稅	303,198	100.0	12.9	352,184	100.0	16.2
內 國 稅	240,891	79.5	25.9	300,800	85.4	24.9
直 接 稅	116,273	38.3	22.9	145,734	41.4	25.3
間 接 稅	120,851	39.9	16.4	150,001	42.6	24.1
附加價值稅	82,526	27.2	18.5	100,763	28.6	22.1
特別消費稅	22,465	7.4	17.5	30,686	8.7	36.6

註：부가가치세와 특별소비세는 過年度 收入이 제외된 數值임.

資料：財務部 租稅政策課.

財務部, 『財政金融統計』, 1993. 3.

〈表 2-2〉 1990~92 特別消費稅 稅收 增減率 및 構成比

(單位：億圓，%)

	稅 率	1990			1991			1992		
		實 績	增減率	構成比	實 績	增減率	構成比	豫 算	增減率	構成比
第 1 種 計		371	22.0	2.1	379	2.2	1.6	431	13.7	1.5
寶 石 類	60	4	79.1	0.0	3	-37.4	0.0	3	11.9	0.0
貴 金 屬 製 品	20	6	-22.1	0.0	5	-8.5	0.0	4	-21.3	0.0
毛 皮 斗 同 製 品	60	42	37.2	0.2	32	-24.8	0.1	32	0.8	0.1
投 錢 機 등 娛 樂 用	60	41	-17.9	0.2	45	7.1	0.2	42	-5.7	0.1
撞 球 公 枱 狩 獵 用	60	104	22.1	0.6	99	-4.2	0.4	107	7.9	0.4
家 具	10	10	2.2	0.1	10	5.6	0.1	11	5.7	0.0
特 殊 化 粧 品	10	164	37.8	0.9	186	12.9	0.8	232	25.0	0.8
第 2 種 計		9,005	29.4	50.4	10,991	22.0	46.8	13,233	20.4	46.4
空 氣 調 節 機	25	876	44.1	4.9	1,293	47.6	5.5	2,197	69.9	7.7
冷 藏 庫	20, 15	710	13.9	4.0	971	36.7	4.1	1,311	35.1	4.6
電 氣 洗 濯 機	20	266	-13.1	1.5	150	-43.7	0.6	105	-29.9	0.4
칼 라 TV	20, 15	645	19.4	3.6	857	32.9	3.6	1,361	58.8	4.8
電 氣 音 響 機 器	15	656	59.9	3.7	818	24.7	3.5	1,229	50.2	4.3
電 氣 電 熱 器 具	15	280	31.0	1.6	301	7.4	1.3	448	49.0	1.6

〈表 2-2〉의 계속

(單位：億원, %)

	稅 率	1990			1991			1992		
		實 績	增減率	構成比	實 績	增減率	構成比	豫 算	增減率	構成比
乘用自動車	25,15,10	4,328	35.2	24.2	5,125	18.4	21.8	4,790	-6.5	16.8
모터보트, 요트	30	15	-5.4	0.1	13	-8.0	0.1	3	-77.6	0.0
과아노	20,10	174	21.8	1.0	208	20.0	0.9	252	20.9	0.9
高級時計	20	6	266.9	0.0	4	-31.5	0.0	4	3.4	0.0
V T R 등	25	1,002	14.5	5.6	1,206	20.3	5.1	1,467	21.7	5.1
映寫攝影機	25	13	238.6	0.1	5	-64.9	0.0	5	6.8	0.0
TV映像投射機	30	8	66.3	0.0	11	37.8	0.0	16	49.8	0.1
크리스탈 유리	10	8	8.1	0.0	8	1.2	0.0	9	9.4	0.0
雪上·水上스키	25	19	147.8	0.1	21	12.7	0.1	36	68.5	0.1
第 3 種 計		1,403	16.0	7.9	1,571	12.0	6.7	1,876	12.0	8.0
커피·코코아 등		358	26.1	2.0	395	10.4	1.7	466	18.1	1.6
설탕類	10	274	11.3	1.5	282	3.0	1.2	302	7.1	1.1
清涼飲料	10	442	9.3	2.5	489	10.6	2.1	583	19.3	2.0
嗜好飲料	10	70	62.9	0.4	121	71.7	0.5	202	67.1	0.7
滋養強壯品	10	259	18.0	1.5	284	9.6	1.2	323	13.6	1.1
第 4 種 計		6,664	24.7	37.3	10,087	51.4	42.9	12,468	23.6	43.7
絨 緞	20, 10	75	41.9	0.4	80	7.2	0.3	99	23.8	0.3

〈表 2-2〉의 계속

(單位：億원, %)

	稅 率	1990			1991			1992		
		實 績	增減率	構成比	實 績	增減率	構成比	豫 算	增減率	構成比
揮發油	130,109	4,574	20.8	25.6	7,800	70.5	33.2	10,070	29.1	35.3
輕油	9	1,610	24.3	9.0	1,774	10.2	7.6	1,680	-5.3	5.9
L P G	8	405	91.3	2.3	433	6.9	1.8	619	43.0	2.2
課稅場所計		412	5.4	2.3	467	13.5	2.0	519	11.1	1.8
課稅場所計		177	4.2	1.0	188	6.5	0.8	203	7.7	0.7
競馬場	50	3	14.2	0.0	3	10.1	0.0	3	5.6	0.0
터키탕	100	2	57.3	0.0	4	63.6	0.0	6	55.4	0.0
投錢機設置場所	1,000원	55	1.6	0.3	41	-25.6	0.2	36	-12.3	0.1
골프장	3,000원	102	2.6	0.6	122	19.5	0.5	135	10.4	0.5
카지노場	2천원,3만원	11	15.3	0.1	13	20.4	0.1	15	17.8	0.1
스키場	10	4	33.9	0.0	6	44.8	0.0	8	39.9	0.0
課稅遊興場所計		235	6.3	1.3	279	18.8	1.2	316	13.4	1.1
카바레	10	27	-7.5	0.2	31	12.7	0.1	31	1.0	0.1
나이트클럽	10	77	17.3	0.4	86	11.7	0.4	98	13.9	0.3
요정	10	61	1.0	0.3	64	3.4	0.3	65	2.4	0.2
外國人專用	10	0	-38.9	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
이와類似的場所	10	69	6.7	0.4	98	42.9	0.4	122	23.9	0.4
特別消費稅 總計		17,855	27.5	100.0	23,495	31.6	100.0	28,527	21.4	100.0
(徵收基準)		19,118	52.1		22,465	17.5		28,527	27.0	100.0

註：1. 實績은 國內分 및 輸入分의 合計임.

2. 構成比는 賦課基準에 대한 비율임.

資料：財務部 消費稅制課.

2. 現行 特別消費課稅制의 現況과 問題點

현행 特別消費稅制의 일반적인 문제점으로는 다음과 같은 사항을 지적할 수 있다. 첫째, 종래에는 特別消費稅의 목적이 稅收確保와 사치성 재화 또는 용역에 대한 소비세의 과세를 통한 所得分配의 改善 등에 있었으나 소득 및 생활수준의 향상에 따라 소비패턴이 고도화 되면서 사치성 품목에 대한 과세라는 본래의 의미가 점차 퇴색하고 있다. 반면에 최근에는 消費와 관련하여 外部不經濟의 발생이나 국민보건상 또는 사회적으로 바람직하지 못한 財貨와 用役에 대한 消費의 억제가 절실히 요청되고 있어 이에 대한 소비세 과세의 중요성이 급속히 증대되고 있다. 그러나 현행의 特別消費稅는 경제·사회적 구조변화에 뒤처져 이러한 원인에 의한 資源配分 歪曲의 시정에 별로 기여하지 못하고 있다. 향후에는 이러한 문제가 더욱 심각해질 것으로 예상되므로 이에 대한 對備策의 樹立이 시급하다. 또한 소비패턴의 변화에도 불구하고 생활필수품에 대한 과세가 계속 이루어지고 있다는 점도 소득재분배라는 관점에서 재검토되어야 한다.

둘째, 特別消費稅 제정 당시에는 없었거나 消費가 극히 미미하였던 신상품의 공급확대에 의해 새로이 수요가 창출되어 소비가 점차 늘고 있는 품목에 대한 特別消費稅의 課稅對象 편입에 대한 검토가 필요하다. 이러한 품목들은 주로 고소득층에서 수요가 급증하는 경우가 많으므로 소득분배의 개선이라는 차원에서 과세가 필요하다. 그러나 이러한 문제에 있어서는 산업정책적인 문제와 연계하여 幼稚産業의 發展 初期에는 그 산업을 보호해 주어야 하는 측면이 있으므로 단순히 담세력에 기초한 稅負擔의 新設에는 신중을 기해야 한다.

셋째, 몇 가지 高價의 사치품에 대한 높은 명목세율의 적용에 따른 부작용으로서 陰性的인 市場의 확대 및 資源配分의 왜곡을 들 수 있다.

넷째, 복잡한 세율구조 및 彈力稅率과 暫定稅率制度의 導入·運用에 따른 문제 등을 지적할 수 있다(稅率體系의 單純化 問題).

다섯째, 特別消費稅의 기능 중에서 所得再分配와 景氣調節, 貯蓄增大, 國際收支의 改善, 技術開發促進 등의 기능은 보조적인 것으로서 특별소비세의 시행과 더불어 부수적으로 그 목적을 달성하려는 것은 무방하나 이러한 목적을 주된 기능으로 삼아 근본적으로 特別消費稅 자체로써 해결하려는 시도는 상당한 무리가 따른다. 따라서 稅制의 발전 및 여타의 왜곡을 축소하기 위해서는 이와 같은 부수적인 기능을 지나치게 강조하는 시도는 포기되어야 한다.

本稿에서는 이러한 문제를 해결 또는 완화하기 위한 정책대안을 제시하고자 한다. 좀더 구체적으로 현행 特別消費稅의 문제점을 과세대상별로 요약하면 다음과 같다.

① 寶石, 貴金屬

- 高價의 사치품인 다이아몬드 등에는 高率의 消費稅率이 적용되어 과세대상의 대부분이 陰性的인 시장을 통해 유통·거래되어 불법적인 密輸 및 脫稅의 원인이 됨.
- 국내에서 생산되는 金은 生産價에도 못 미치는 가격으로 거의 전량이 수출되는 반면에 외국에서 생산된 다량의 金이 수입 또는 밀반입되고 있음.
 - 국내에서 생산된 金의 유통은 과세자료의 노출을 의미하므로 국내에서 생산된 金의 유통이 어려워 상당량이 밀반입되고 있는 것으로 추측됨.
- 陰性的인 유통의 盛行으로 정상적인 寶石加工產業이 쇠퇴하고 있음.

② 石油類

- 최근 油類消費가 急增하고 있음(油類의 消費節約이 요청됨).
 - 유류소비의 급증에 따른 原油輸入의 급증은 최근의 國際收支 赤字 反轉의 큰 원인이 됨.

- 國際油價에 비해 國內油價가 전반적으로 지나치게 낮음.
 - 특히 輕油의 가격이 지나치게 싸며 油種間의 상대가격 격차도 매우 큼.
- (환경측면) 유류소비의 급증으로 배기가스 배출이 급증하여 汚染物質의 過多 排出이라는 부작용이 심각함.

③ 乘用車

- 현행 排氣量 기준에 의한 세율체계의 적합성 문제.
- 자동차 보급의 급격한 확대로 교통체증 등 심각한 外部不經濟 (external diseconomy)가 발생.
- 현행 자동차 관련 취득, 보유 및 이용단계에서의 세부담 분배의 적정성 문제.

④ 家電製品

- 消費의 大衆化 정도에 따른 品目間 및 세율의 조정문제.

⑤ 嗜好食品

- 역진도가 심한 품목에 대한 과세대상 제외문제.
- 국민보건상 바람직하지 못한 재화의 소비에 대한 과세측면에서의 문제 접근 필요.

⑥ 課稅場所·課稅遊興場所

- 사치·향락·퇴폐·과소비 등과 관련된 품목에 대한 과세강화.

特別消費稅와 관련한 정책의 핵심과제는 課稅對象의 選定問題와 선정된 과세대상에 대한 適用稅率問題로 귀결된다. 따라서 특별소비세의 개편을 논의함에 있어서는 기본적으로 조세수입 중에서 얼마만큼의 비중으로 特別消費稅의 稅收를 결정하는가의 문제에 대한 고려가 선행되어야 한다.

III. 우리나라 特別消費稅에 대한 實證研究

1. 所得階層別 稅負擔 分析

階層別 消費稅 負擔 分布는 稅負擔의 逆進性을 고찰해보는 데 매우 유용하다. 우리나라의 소득계층별 간접세의 세부담 분포 분석에 관한 연구로는 車駟權(1966), Heller(1981), 韓昇洙(1982), 吳然天(1982), 徐遵鎬(1984), 李啓植·裴竣皓(1986), 財務部(1981), 羅城麟(1991) 등이 있으며 관련 연구로는 郭泰元(1987)이 있다. 羅城麟(1991)은 1987년 자료를 이용하여 사회부조모형을 개발하였으며 이로부터 所得階層別 附加價值稅 負擔分布를 추정하였고 郭泰元(1987)은 特別消費稅 課稅對象의 각 개별 품목에 대한 所得再分配 效果를 연구하였다. 郭泰元(1987)을 제외한 상기의 소득계층별 세부담 분포 분석의 연구는 공통적으로 所得階層을 10分位로 구분하여 계층 분류상의 비교연구는 용이하지만 소비세의 귀착이나 방법론 상에 있어서 상이한 가정을 하고 있어 직접적인 비교는 어렵다. 그러나 전반적인 추세를 논의하는 데는 별 무리가 없을 것으로 판단된다. <表 2-3>은 기존의 소득계층별 세부담 분포 분석의 결과를 정리해 놓은 것이다. <表 2-3> 안의 숫자는 租稅負擔率을 나타낸다.

附加價值稅에 대한 연구는 모두 여섯 편이 있는데, 정도의 차이는 있지만 부가가치세의 소득계층별 세부담 분포는 대체로 逆進的인 것으로 나타나고 있다.

特別消費稅의 경우에는 부가가치세와는 달리 연구자와 연구방법에 따라 매우 상이한 결과를 보여 주고 있다. Heller(1981)의 1976년 결과는 特別消費稅의 계층별 세부담이 대체로 比例的인 경향을 보여 주고 있으며 韓昇洙(1982)의 1978년 결과와 吳然天(1982)의 1978

년 결과, 그리고 徐遵鎬(1984)의 1982년 결과는 세부담이 逆進的임을 보여 주고 있다. 재무부의 1976년 결과는 累進的인 모습을 보여주는 반면에 1978년, 1980년 결과는 逆進的인 모습을 보여 주고 있다. 李啓植·裴竣皓(1986)의 1984년 자료를 이용한 연구는 總所得基準, 可處分所得基準, 消費支出基準의 세 가지 방법을 사용하여 세부담 분포를 분석하였다. 李啓植·裴竣皓의 연구 결과에 따르면 1984년도의 계층별 세부담 분포는 總(可處分)所得을 基準으로 하면 대체로 비례적인 결과를 보여 주며 소비지출을 기준으로 하면 그 결과가 逆轉되어 대체로 累進的인 경향을 보여 주고 있다.

여기서 유의해야 할 사항은 우리나라와 같이 單一稅率의 소비세 비중이 높고 差等稅率의 소비세 비중이 낮은 경우에는 消費支出를 基準으로 한 稅負擔 分布 分析의 결과가 所得基準의 경우보다 일반적으로 덜 逆進的인 경향을 나타낸다는 점이다. 따라서 李啓植·裴竣皓 연구의 消費支出 基準에 의한 세부담 분포 분석의 결과가 累進的으로 나타난 사실은 사전적으로 예측이 가능한 것이며 만약 우리의 관심대상이 소비가 아니라 소득기준에 의한 결과에 있다고 한다면 소비지출 기준에 의한 분석결과는 해석상 주의가 필요하다.

많은 연구에서 特別消費稅가 逆進的인 모습을 보이고 있으나 일반 소비세인 附加價値稅와 비교해서 보면 特別消費稅가 상대적으로 逆進性이 덜한 것으로 나타나고 있다.

1977년 7월 1일부터 도입·시행된 특별소비세가 개별소비세로서 정착된 초기, 즉 1978년과 1982년의 세부담 분포 분석의 결과를 보면 특별소비세가 대체로 逆進的인 결론을 도출하고 있다. 그러나 1984년 자료를 이용한 가장 최근의 特別消費稅 세부담 분포 분석에 관한 연구인 李啓植·裴竣皓(1986)에 따르면 계층별 세부담 분포가 상당히 개선되어 所得基準의 경우는 대체로 比例的이며 消費支出基準에 의하면 오히려 累進的인 모습을 보여 주고 있다. 이는 特別消費稅의 課稅對象이 상대적으로 고소득층이 많이 소비하던 사치품이

〈表 2-3〉 所得階層別 稅負擔 分布 分析에 관한 既存의 研究 結果

(單位：%)

	所得分位										平均	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
車 輛 權 1965 年												
物 品 稅	0.108	0.023	0.028	0.051	0.064	0.098	0.105	0.106	0.164	0.262		
酒 稅	0.083	—	0.043	0.054	0.067	0.058	0.072	0.061	0.101	0.044		
煙 草 專 賣 益 金	2.460	3.967	2.487	2.186	2.147	1.909	1.989	2.052	1.538	1.353		
小 計	2.651	3.990	2.558	2.291	2.278	2.065	2.166	2.219	1.803	1.659		
Heller 1976 年												
附 加 價 值 稅	5.55	5.19	4.19	5.00	4.67	4.84	4.79	4.04	4.11	3.19		
特 別 消 費 稅	1.02	1.19	0.86	0.98	1.03	1.05	1.01	0.89	0.86	1.67		
酒 稅	0.84	0.93	0.90	0.86	0.80	0.90	0.61	0.83	0.70	0.67		
專 賣 益 金	0.00	1.67	1.59	2.41	2.09	1.91	1.60	1.69	1.35	0.90		
小 計	7.41	8.98	7.54	9.25	8.59	8.70	8.01	7.45	7.02	7.15		
韓 昇 洙 1970 年 (非 農 家)												
營 業 稅	1.85	1.71	1.69	1.67	1.66	1.65	1.65	1.65	1.67	1.77	1.45	
物 品 稅	1.21	1.27	1.29	1.31	1.35	1.37	1.41	1.47	1.56	1.79	1.25	
石 油 類 稅	1.04	1.07	1.09	1.10	1.12	1.13	1.16	1.19	1.24	1.34	0.99	
電 氣 及 其 他 稅	0.43	0.39	0.38	0.37	0.37	0.36	0.36	0.36	0.36	0.36	0.33	
織 物 類 稅	0.46	0.48	0.49	0.50	0.51	0.52	0.53	0.54	0.56	0.59	0.48	
通 行 稅	0.61	0.67	0.69	0.71	0.73	0.74	0.76	0.78	0.82	0.89	0.63	
酒 稅	1.44	1.23	1.18	1.13	1.08	1.05	1.00	0.95	0.88	0.77	1.01	
入 場 稅	0.23	0.25	0.25	0.26	0.26	0.27	0.27	0.28	0.29	0.31	0.22	
小 計	7.27	7.07	7.06	7.05	7.08	7.09	6.87	7.22	7.38	7.82	6.36	
韓 昇 洙 1978 年 (非 農 家)												
附 加 價 值 稅	9.38	7.50	6.70	6.40	5.99	5.69	5.38	5.06	4.67	3.82	4.88	
特 別 消 費 稅	3.12	2.81	2.57	2.48	2.36	2.26	2.16	2.06	1.92	1.62	1.90	
酒 稅	2.34	1.83	1.60	1.52	1.41	1.32	1.23	1.14	1.02	0.78	1.12	
電 話 稅	0.25	0.21	0.19	0.18	0.17	0.16	0.15	0.14	0.13	0.11	0.13	
專 賣 益 金	5.33	3.45	2.73	2.49	2.16	1.93	1.71	1.49	1.23	0.75	1.62	
小 計	20.42	15.80	13.79	13.07	12.09	11.36	10.63	9.89	8.97	7.08	9.65	
財 務 部 1976 年												
特 別 消 費 稅	0.19	0.21	0.30	0.35	0.33	0.31	0.45	0.25	0.41	0.70	0.43	
酒 稅	0.26	0.27	0.26	0.25	0.26	0.24	0.24	0.26	0.25	0.22	0.25	
財 務 部 1978 年												
特 別 消 費 稅	0.82	0.48	0.42	0.58	0.78	0.58	0.77	0.60	0.87	0.93	0.75	
酒 稅	0.39	0.32	0.37	0.37	0.36	0.34	0.35	0.31	0.32	0.32	0.33	
財 務 部 1980 年												
特 別 消 費 稅	0.62	0.50	0.48	0.47	0.41	0.50	0.48	0.41	0.45	0.45	0.46	
酒 稅	0.61	0.41	0.46	0.42	0.42	0.46	0.45	0.44	0.45	0.37	0.42	

<表 2-3>의 계속

	所得分位										平均
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
吳然天 1978年											
附加價值稅	5.36	3.10	3.07	3.05	3.05	2.99	2.91	2.86	2.77	2.60	2.87
特別消費稅	2.15	1.88	1.90	1.91	1.88	1.85	1.85	1.82	1.85	1.74	1.84
徐遵鎬 1982年											
附加價值稅	5.74	4.40	4.30	3.95	3.82	3.71	3.75	3.60	3.58	2.63	3.72
李啓植·裴坡皓 1984											
— 總所得基準											
附加價值稅	4.31	2.46	2.30	2.27	2.16	2.10	2.05	2.02	1.97	1.88	2.10
特別消費稅	0.61	0.36	0.36	0.42	0.34	0.36	0.39	0.37	0.38	0.42	0.39
酒稅	0.25	0.13	0.12	0.11	0.12	0.10	0.10	0.09	0.08	0.07	0.10
電話稅	0.25	0.11	0.13	0.14	0.15	0.15	0.15	0.15	0.14	0.11	0.14
專賣益金	1.31	0.85	0.70	0.62	0.51	0.46	0.39	0.33	0.26	0.15	0.39
防衛稅	0.40	0.21	0.22	0.24	0.23	0.23	0.24	0.23	0.23	0.21	0.23
教育稅	0.21	0.14	0.11	0.10	0.09	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03	0.07
小計	7.34	4.27	3.95	3.89	3.59	3.47	3.37	3.25	3.10	2.85	3.41
— 假處分所得基準											
附加價值稅	4.70	2.59	2.39	2.35	2.40	2.19	2.13	2.10	2.05	1.96	2.19
特別消費稅	0.67	0.38	0.37	0.44	0.35	0.37	0.40	0.39	0.40	0.43	0.41
酒稅	0.27	0.14	0.13	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.10
電話稅	0.27	0.12	0.14	0.14	0.15	0.15	0.16	0.16	0.15	0.12	0.14
專賣益金	1.43	0.90	0.72	0.64	0.53	0.47	0.40	0.35	0.27	0.15	0.41
防衛稅	0.43	0.22	0.23	0.25	0.23	0.24	0.25	0.24	0.24	0.22	0.24
教育稅	0.23	0.15	0.12	0.11	0.09	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03	0.07
小計	8.00	4.48	4.10	4.03	3.72	3.60	3.51	3.38	3.23	2.97	3.56
— 消費支出基準											
附加價值稅	2.47	2.51	2.55	2.63	2.64	2.63	2.60	2.64	2.67	2.76	2.64
特別消費稅	0.35	0.37	0.40	0.49	0.42	0.45	0.49	0.49	0.52	0.61	0.49
酒稅	0.14	0.13	0.14	0.13	0.14	0.13	0.13	0.11	0.11	0.10	0.12
電話稅	0.14	0.11	0.15	0.16	0.18	0.19	0.19	0.20	0.19	0.16	0.17
專賣益金	0.75	0.87	0.77	0.72	0.63	0.57	0.49	0.44	0.35	0.21	0.49
防衛稅	0.23	0.21	0.25	0.28	0.27	0.28	0.30	0.30	0.31	0.31	0.29
教育稅	0.12	0.14	0.13	0.12	0.12	0.10	0.08	0.08	0.06	0.04	0.08
小計	4.20	4.33	4.38	4.52	4.38	4.34	4.27	4.25	4.23	4.18	4.28
羅城麟 1987年											
附加價值稅											
— 實質所得基準	9.34	7.08	6.27	6.02	5.87	5.02	4.28	3.37	2.51	1.90	3.57
— 서베이所得基準	15.58	8.03	7.29	6.71	6.92	6.43	6.42	5.93	5.65	5.07	6.36

나 보급률이 높지 않았던 高價의 所得彈力的인 物品(예 : 칼라 TV, VCR, 대형 냉장고 등)에 집중됨에 따라 소비세의 일반적인 특징인 세부담의 역진성이 다소 개선되고 있음을 간접적으로 보여 주고 있다. 물론 李啓植·裴垓皓의 연구 하나만을 보고 어떤 확정적인 결론을 내리기에는 상당한 무리가 따르지만 그들의 연구결과를 놓고 보면 1980년대 중반에 접어들면서 특별소비세가 稅收確保의 機能뿐만 아니라 所得再分配의 기능도 충실히 수행하고 있다는 결론을 내릴 수 있다¹⁾.

연구 방법론상의 문제나 차이에 의해 上記 연구들 간의 직접적인 비교는 매우 어려운 문제인 것이 사실이지만, 위에서 살펴본 研究의 결과를 종합해 보면, 전반적인 추세를 볼 때 特別消費稅의 도입 초기인 1970년대 말과 1980년대 초를 지나면서 1980년대 중반에는 逆進的이었던 特別消費稅의 階層別 稅負擔이 서서히 改善되고 있음을 시사해 주고 있다.

한국경제는 1980년대 후반에 막대한 國際收支의 黑字를 경험하는 호황기를 지나면서 소득수준이 지속적으로 향상되고 소비패턴도 고도화되면서 종래의 사치품으로 간주되던 소비재에 대한 소비가 저소득층으로 많이 확산되었다. 그러나 이에 발맞춘 특별소비세의 정비는 매우 미흡하였던 점을 고려하면 최근에는 特別消費稅의 소득재분배 기능이 상당히 약화되었을 것으로 추론할 수 있다. 그러나 李啓植·裴垓皓의 연구 이후에는 아직 特別消費稅의 소득계층별 세부담 분포에 관한 연구가 없어 그 추이를 알 수 없다. 여기에 대한 연구는 향후의 특별소비세 정비와 관련하여 매우 중요한 것으로서 반드시 필요하다.

酒稅에 대한 네 연구자의 분석결과를 분석해 보면 정도의 차이는 있지만 공통적으로 소득 대비 소득계층별 주세부담이 逆進的인 것으로

1) 그러나 特別消費稅의 비중이 附加價值稅와 비교하여 볼 때 그 크기가 상당히 작으므로 改善의 정도는 상대적으로 크지는 않을 것으로 생각된다.

로 나타나고 있다. 최고소득층인 소득 10분위에 대한 최저소득층인 소득 1분위의 酒稅負擔率 相對比는 1.25~2.50倍 정도로 나타나고 있으며 이 비율은 시간적인 경과에 따라 점차 증가하고 있어 低所得層의 酒稅負擔이 상대적으로 가중되고 있음을 암시해 주고 있다.

〈表 2-4〉 所得 1분위의 酒稅負擔率/所得 10분위의 酒稅負擔率 比率

(單位: 倍)

車駟權(1966)	韓昇洙(1970)	Heller(1976)	韓昇洙(1978)	李啓植·裴堉皓(1984)
1.88	1.43	1.25	2.09	2.50

이러한 결과를 놓고 볼 때 국민소득의 향상과 소비패턴의 고도화에 따라 주류의 소비패턴이 점차 주세부담이 높은 高級酒로 이행함에 따라 저소득층의 고급주류소비로의 전환이 고소득층에 비해 상대적으로 더 빨라 低所得層의 酒稅負擔率이 상대적으로 더 커지게 되는 것으로 유추할 수 있다.

所得基準 이외의 소비지출기준에 의한 연구결과(李啓植·裴堉皓, 1986)를 보면 계층별 주세부담이 약간 逆進的이긴 하지만 상당히 비례적인 모습을 보여 주고 있다. 이는 주세부담률의 변화가 消費支出에 대하여 單位彈力的임을 보여 준다.

2. 主要 品目の 所得再分配 效果

消費稅의 부과는 所得再分配와 깊은 관계에 있다. 消費稅 課稅에 따른 所得再分配 效果를 분석한 연구로는 郭泰元(1987)이 있다. 郭泰元은 주요 소비재를 대상으로 개별품목에 대한 특별소비세의 부과가 所得分配狀態의 개선에 얼마나 효과적인가를 m계수²⁾를 이용하여

2) m係數란 所得分配의 정도를 나타내는 Gini係數와 유사한 방법으로 유도되는 所得階層別 累積租稅負擔의 정도를 측정하는 지수이다. m계수

분석하였다.

〈表 2-5〉는 1978, 1984, 1985년 3개 연도의 자료를 이용하여 각 품목에 대하여 m 계수를 추정한 결과이다. * 표를 한 것은 m 계수의 값이 m^* 보다 작은 품목들을 나타낸 것이다. 먼저 m^* 를 보면 그 값이 점차 증가하는 趨勢를 보여 소득분배의 상태가 점차 改善되고 있음을 간접적으로 보여 주고 있다. 개별 품목별로 所得分配의 改善效果를 보면 침대와 응접세트, 장롱, 개인교통 유지수리비, 피아노 등의 m 계수 값이 m^* 보다 작게 나타나 소득분배의 개선효과가 큰 것을 알 수 있다. 따라서 1980년대 중반에 이들 품목에 대한 個別消費稅의 賦課는 所得分配의 改善에 效果的임을 알 수 있다.

〈表 2-5〉에서 * 표를 한 품목의 숫자가 1970년대보다 1980년대에 접어들면서 增加趨勢에 있다는 점은 매우 특이할 만한 것으로 1980년대에 들어오면서 과세에 따른 소득분배의 개선에 기여할 수 있는 품목의 수가 증가하고 있음을 시사하고 있다.

1980년대 후반에는 경제·사회구조의 급격한 변화에 뒤이은 消費構造의 변화에 따라 품목별 m 계수의 값 및 所得分配狀態, 階層別 稅負擔分布 등에 많은 변화가 있었을 것으로 추정된다. 따라서 향후

수의 값이 클수록 稅負擔이 저소득층에 집중되며 반대로 작으면 세부담이 고소득층에 집중되는 것을 나타낸다. m 계수의 유도방법과 이에 대한 좀더 상세한 논의는 郭泰元(1987), pp. 32~36을 참조하기 바란다. m 계수는 그 값이 작을수록 소득분배의 改善效果가 크며 그 값이 클수록 소득재분배의 효과가 작아지는 것을 나타낸다.

- * m^* : ① m 계수 자체로는 소득재분배의 효과가 현재의 분배상태에서 어느 방향으로 움직이는지 알 수 없기 때문에 소득분배상태의 개선과 악화를 구분해 주는 기준이 필요하다.
- ② m^* 는 현재의 소득분배상태를 기준으로 분배상태에 변화가 없게 하는 m 의 값임.
- ③ m^* 가 바로 개선과 악화를 구분해 주는 기준이 되며 所得分配의 상태가 好轉될수록 m^* 의 값은 커지는 경향이 있음.
- * 품목별 m 계수의 값이 m^* 보다 작으면 그 품목에 대한 消費稅의 賦課가 현재의 소득분배상태를 개선시키는 반면에 그보다 크면 오히려 소득분배상태가 악화된다.

에 이에 대한 구체적이고 체계적인 연구가 반드시 필요하다.

조세와 관련하여 소득분배를 논의할 때에는 한 가지 주의해야 할 점이 있다. 所得分配의 改善이라는 목적의 달성은 일반소비세의 역진성을 보완하기 위한 개별소비세의 확대 적용만으로는 달성할 수 없거나 매우 어려운 경우가 대부분이며 또한 만약 달성할 수 있다고 하더라도 效率性 측면에서 바람직하지 않은 경우가 많다. 따라서 窮極的인 所得分配의 改善을 위해서는 세입, 즉 조세측면에서 뿐만 아니라 세출측면에서의 접근도 병행하여야 효과를 달성할 수 있다. 그러므로 소득재분배를 논의할 때에는 歲入과 歲出의 어느 한 쪽에만 치우치지 않고 兩者를 적절히 調和시켜 동시에 고찰하는 것이 바람직하다.

3. 消費支出의 所得彈力性 分析

消費財에 대한 品目別 消費支出의 所得彈力性에 대한 分析은 消費行態를 분석함으로써 향후에 소득 수준에 변화가 있을 경우에 消費의 變化를 예측할 수 있다는 점에서 매우 유용하다. 韓昇洙(1982)의 연구에서는 개별 품목은 아니지만 상당히 세부적인 지출항목에 대하여 1965, 1970, 1975, 1978, 1980년의 5개 연도에 대하여 農家와 非農家로 區分하여 所得彈力性을 추정하였다³⁾. <表 2-6>에 의하면 많은 지출항목에서 非農家の 소득탄력성이 農家の 탄력성보다 높으며 또한 농가와 비농가의 구분 없이 거의 모든 항목에서 所得彈力性이 시간에 따라 점차 減少하는 추세를 보이고 있다. 과채와 육류·수산물·가공식품, 기호음료품, 연초비, 가구자재비 등의 항목에

3) 그는 세부 항목별로 독립변수(소득)와 종속변수(지출)를 각각 하나씩 설정하여 소비함수를 단순회귀법으로 추정하였는데 표본수와 독립변수의 수가 좀더 많다면 보다 신뢰성이 높은 추정치를 얻을 수 있을 것이다.

서는 彈力性的의 下落幅이 크며 반면에 주류와 교양오락비, 주거비 등의 항목에서는 그 하락폭이 작다. 交通通信에 대한 支出項目에서는 所得彈力性이 농가에서는 0.8, 비농가는 0.7을 중심으로 불규칙하게 움직이는 모습을 보이고 있어 일관된 모습을 찾기 어렵다.

〈表 2-6〉 韓昇洙(1982)의 主要支出項目에 대한 所得彈力性 推定結果

	農 家					非 農 家				
	1965	1970	1975	1978	1980	1965	1970	1975	1978	1980
主 食 物	0.55	0.53	0.41	0.40	0.46	0.50	0.29	0.32	0.27	0.31
果 菜	0.58	0.43	0.39	0.40	0.26	1.26	1.08	0.69	0.59	0.57
肉類·水産物·加工食品	0.84	0.66	0.55	0.56	0.51	1.69	1.20	0.80	0.64	0.62
光 熱 費	0.43	0.50	0.39	0.40	0.36	0.77	0.55	0.49	0.44	0.50
嗜好食料品	0.86	0.67	0.38	0.48	0.35	1.08	1.05	0.71	0.64	0.54
酒 類	0.54	0.59	0.32	0.30	0.44	0.60	1.74	0.50	0.63	0.62
煙 草 費	0.69	0.27	0.37	0.54	0.32	0.98	0.48	0.21	0.33	0.17
衣 類	1.07	0.82	0.70	0.68	0.66	1.57	1.12	0.90	0.84	0.88
裝 身 具	0.61	0.53	0.70	0.64	0.54	1.14	1.03	0.85	0.82	0.83
家具資材費	1.28	0.61	0.77	0.54	0.78	2.11	1.75	1.06	0.87	0.92
教養娛樂費	0.99	0.69	0.79	0.97	0.62	1.78	1.11	1.18	0.98	1.02
醫療品·化粧品	1.02	1.13	1.17	1.07	0.71	2.08	2.15	1.39	1.01	0.20
住 居 費	0.60	0.35	0.87	0.45	0.46	0.54	0.43	0.40	0.46	0.36
交 通 通 信	0.90	0.75	0.88	0.83	0.71	0.62	1.16	0.79	0.72	0.71
教 育 · 醫 療	1.46	1.03	1.13	1.22	1.15	2.05	1.44	1.16	0.89	0.98
美容衛生·外食	0.25	0.51	0.24	0.25	0.35	0.98	0.85	0.83	0.77	0.26

資料：韓昇洙, 「租稅負擔의 測定과 適正負擔率에 관한 研究」, 『韓國經濟研究院叢書』, 第5卷, 韓國經濟研究院, 1982.

IV. 消費稅의 國際比較

주요국의 消費稅의 현황(1988년 현재)은 <表 2-7>~<表 2-14>에서 보는 바와 같다. 우리나라의 附加價値稅率은 10%의 단일세율인 반면에 유럽 대부분의 국가에서는 附加價値稅의 基本稅率이 대략 12% 이상으로 우리나라보다 높으며 複數의 稅率體系를 가진 것이 일반적이다. 美國에서는 아직 附加價値稅가 도입되지 않고 있으며 휘발유, 타이어, 대형 트럭, 알코올, 담배 등에 대하여 聯邦政府가 消費稅를 賦課하고 있고 州別로 각각 課稅對象과 稅率이 상이한 販賣稅(sales tax)를 시행하고 있다. 日本은 종전의 物品稅를 폐지하고 附加價値稅인 세율 3%의 消費稅를 도입하고 있으며 이에 추가하여 몇 가지 품목에 대하여 個別消費稅를 부과하고 있다.

1. EC의 消費稅

우리나라의 부가가치세는 10%의 단일세율 구조를 가진 반면에 대부분의 EC 국가에서는 複數稅率을 가진 附加價値稅가 시행되고 있다. 세율은 각국마다 상이하나 대체로 표준세율은 12~23% 수준이며 표준세율을 중심으로 0~3가지의 할증세율과 할인세율 구조를 가지고 있다. 附加價値稅는 대체로 시행에 따른 行政·管理費用이 크므로 높은 세율을 적용하는 경우가 많다. 룩셈부르크와 스페인을 제외한 EC의 모든 나라에서 표준세율이 14.5% 이상으로 매우 높다는 사실은 이를 반증하고 있다.

스페인을 제외한 대부분의 EC 국가에서는 부가가치세 이외에 자동차나 난방 및 가전제품, 커피, 식물류 등 한정적인 수개의 품목에 대하여 特別消費稅(excise tax)를 시행하고 있다. 덴마크의 경우에

는 특별소비세의 對消費稅 비중이 약 42%로서 매우 높으며 벨기에와 독일, 영국 등은 10% 미만으로 비중이 낮다.

우리나라의 單一稅率의 附加價值稅에 비해 複數稅率 構造를 가진 EC의 附加價值稅는 과세대상의 범위에 따라 적용되는 세율이 다르므로 EC의 부가가치세와 특별소비세는 우리나라의 단일세율의 부가가치세와 특별소비세를 종합한 것과 본질적으로 동일하다.

영국과 벨기에를 제외한 대부분의 EC 국가에서는 부가가치세의 세율체계가 3~4가지로서 매우 단순하다. 반면에 우리나라의 消費稅 稅率體系가 열 가지 이상으로서 EC에 비해 稅率構造가 지나치게 복잡하다. 즉, 우리나라의 附加價值稅와 複數稅率 構造를 가진 特別消

〈表 2-7〉 EC 各國의 附加價值稅(1990年 現在)

(單位: %)

	導入時期	標準稅率	割增稅率	割引稅率	零稅率 對象品目
벨 기 에	1971	19	25, 33	1, 6, 17	신문류
덴 마 크	1967	22	—	—	신문류, 대형선박, 항공기
프 랑 스	1968	18.6	25	5.5	—
獨 逸	1968	14	—	7	—
그 리 스	1987	16	36	3, 6	—
아 일 랜 드	1972	23	—	5, 10	광범위한 품목
이 탈 리 아	1973	19	38	4, 9	신문류, 일부 소수품목
룩셈부르크	1970	12	—	3, 6	—
네 덜 란 드	1969	18.5	—	6	—
포르투갈	1986	17	30	8	신문류, 생필품 의료 및 농업기초자재
스 페 인	1986	12	33	6	—
英 國	1973	15	—	0	광범위한 품목

註: 프랑스에서는 신문과 의약품에 대해서는 2.1%, 건물, 토지의 거래나 양도에 대해서는 13%의 세율이 적용됨.

資料: George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

費稅 등을 종합한 諸消費稅는, 효과측면에서 EC의 附加價值稅와 동일하나 세율구조가 지나치게 복잡하여 納稅와 稅務行政의 非效率性이 매우 크다. 따라서 세수의 결손이 발생하지 않는 범위 내에서 복잡한 현재의 세율체계를 단순화하여 납세자들의 납세편의를 돕고 징세와 관련한 행정비용을 절감시킬 필요가 있다.

〈表 2-8〉 EC 各國의 消費稅 對比 特別消費稅의 稅收比重(1989年 現在)
(單位: %)

	自動車	暖房 및 家電 製品	커피	織物類	其他	特別消費稅의 稅收比重		
						消費稅 對比	總稅收 對比	GDP 對比
벨기에	—	—	0.6	—	3.7	4.3	0.2	0.1
덴마크	18.4	10.4	0.6	—	12.7	42.1	4.4	2.2
프랑스	—	4.8	—	—	6.1	10.9	0.7	0.3
獨逸	—	—	3.2	—	0.7	3.9	0.3	0.1
그리스	—	—	—	33.6	—	33.6	4.0	1.3
아일랜드	15.1	—	—	—	2.1	17.2	3.0	1.1
이탈리아	—	7.1	0.3	—	8.5	15.9	1.4	0.5
네델란드	20.7	—	—	—	6.8	27.5	1.5	0.7
포르투갈	15.3	—	0.8	—	1.6	17.7	2.5	0.9
스페인	—	—	—	—	—	—	—	—
英國	7.8	—	—	—	1.7	9.5	1.0	0.4

資料: George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

EC 국가에서는 酒類와 담배에 대하여 여타의 소비세에서 적용되는 從價稅(ad valorem tax)를 택하지 않고 從量稅(unit tax)를 도입하여 그 가격에 관계 없이 수량이나 중량 등에 따라 주세와 담배세를 부과하고 있다.

우리나라의 酒稅는 주로 高級酒類에 높은 세율을, 中·下級酒類에 대해서는 낮은 세율을 적용하고 있는 반면에 대부분의 EC 국가에서는 알콜도수가 높은 酒類에 대하여 대체로 높은 세율을 적용하고 있다. <表 2-9>를 보면 거의 모든 나라에서 알콜도수가 낮은 맥주나 와인보다 알콜도수가 높은 위스키에 대한 稅額이 훨씬 높음을 알 수 있다. 특히 그 중에서도 벨기에, 덴마크, 프랑스, 독일, 아일랜드, 네덜란드, 영국의 경우에 위스키에 대한 세율이 매우 높다.

<表 2-9> EC 各國의 酒稅(1990年 現在)

(單位: ECU/100리터, %)

	위스키類	와 인	맥 주	酒稅의 稅收比重(1989)		
				對消費稅	對總稅收	對GDP
벨 기 에	1,489.82	34.51	10.46	13.3	0.6	0.3
덴 마 크	1,814.52	159.88	76.41	16.2	1.7	0.8
프 랑 스	1,127.90	3.17	2.82	7.9	0.5	0.2
獨 逸	1,258.86	—	6.57	10.6	0.7	0.3
그 리 스	139.89	—	7.52	2.8	0.3	0.1
아 일 랜 드	2,612.07	265.30	112.62	26.5	4.6	1.7
이 탈 리 아	291.05	—	20.81	1.7	0.1	—
룩셈부르크	891.55	14.00	4.93	6.7	0.6	0.3
네 덜 란 드	1,388.97	36.17	19.58	13.7	0.8	0.3
포 르 투 갈	281.00	—	8.37	3.6	0.5	0.2
스 페 인	555.54	—	3.83	—	—	—
英 國	2,133.39	138.53	60.88	22.4	2.4	0.9

資料: George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

EC에서는 소비자가격에 對比한 담배稅額의 비중이 58~86%로 우리나라의 50~72%와 비교할 때 EC의 담배세의 비중이 대체로

4) 우리나라의 담배소비세는 20개비 한 갑당 360원으로 위의 비율은 국산담배 중 500원, 600원, 700원급을 대상으로 한 것이다. 수입담배의 경우에는 소비자가격이 그 이상이므로 輸入담배의 경우에는 위의 비율이 50% 미만인 경우가 대부분이다.

우리나라보다 높다(〈表 2-10〉 참조).

〈表 2-11〉에서는 油類와 관련한 稅額과 稅收比重을 보여 주고 있다. 그리스를 제외한 대부분의 EC 국가에서는 휘발유와 운송용 디젤유, 즉 輕油에 대한 소비세의 격차가 별로 크지 않아 대체로 두 배 이하임을 볼 수 있다. 그러나 우리나라에서는 휘발유와 경유의 상대적인 소비세액의 격차가 매우 커서 거의 20배에 이른다⁵⁾.

〈表 2-10〉 EC 各國의 담배稅(1990年 現在)

(單位: ECU/1,000개비, %)

	總稅額	담 배 稅 者 價 格	總稅額/ 消 費 者 價 格	담배稅의 稅收比重(1989)		
				對消費稅	對總稅收	對GDP
벨 기 에	56.73	78.83	72.0	27.1	1.3	0.6
덴 마 크	141.75	164.96	85.9	16.0	1.7	0.8
프 랑 스	53.37	74.38	71.8	12.9	0.8	0.3
독 일	76.01	103.93	73.1	27.3	1.8	0.7
그 리 스	25.13	35.73	70.3	26.1	3.1	1.0
아 일 랜 드	96.14	128.75	74.7	20.4	3.6	1.3
이 탈 리 아	40.19	62.56	64.2	15.5	1.3	0.5
룩셈부르크	38.93	58.19	66.9	2.6	0.2	0.1
네덜란드	52.36	74.38	70.4	17.0	0.9	0.4
포르투갈	14.04	20.94	67.0	17.7	2.5	0.9
스 페 인	12.80	22.12	57.9	—	—	—
영 국	78.40	104.17	75.3	25.6	2.8	1.0

資料: George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

5) 1993년 1월 1일 현재 휘발유의 1리터당 세액은 262.05원인 반면에 경유의 경우에는 13.95원으로 그 격차가 무려 20배 정도이다.

〈表 2-11〉 EC 各國의 油類稅(1990年 現在)

(單位 : ECU/1,000리터, %)

	有鉛 揮發油	無鉛 揮發油	運送用 디젤油	暖房用 가스오일	重油	LPG	油類消費稅의 稅收比重(1989)		
							消費稅 對比	總稅收 對比	GDP 對比
벨기에	324.95	290.93	190.04	-	-	-	55.3	2.6	1.2
덴마크	413.66	342.60	223.33	223.33	251.24	157.34	25.7	2.7	1.3
프랑스	448.30	396.87	231.14	58.91	17.76	294.25	68.3	4.2	1.8
독일	448.80	201.39	218.20	27.94	14.81	175.35	58.1	3.9	1.5
그리스	197.91	151.97	3.67	0.21 ~3.46	3.46 ~7.90	14.30	37.5	4.5	1.5
아일랜드	394.70	372.86	290.14	48.51	9.88	224.57	35.9	6.3	2.4
이탈리아	579.74	538.23	278.55	270.55	32.92	171.70	66.9	5.7	2.2
룩셈부르크	233.68	139.03	100.89	-	2.35	21.12	3.7	0.3	0.1
네덜란드	346.24	341.07	157.60	44.04	14.97	-	41.7	2.3	1.1
포르투갈	423.97	379.76	213.13	213.13	16.49	-	61.0	8.6	3.0
스페인	331.05	316.15	190.09	60.60	12.97	28.23	10.4	0.6	0.2
영국	276.52	239.72	233.90	14.00	10.42	138.26	42.5	4.6	1.7

資料 : George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

2. 美國의 消費稅

미국의 소비세는 휘발유와 타이어, 대형 트럭, 알코올, 담배 등에 부과하는 聯邦消費稅(federal excise tax)와 州政府에서 부과하는 地方販賣稅(sales tax)가 있다. 판매세의 세율은 1988년 현재 주별로 3.0~7.5%이며 과세대상은 州마다 큰 차이를 보이고 있다. 다만, 오레곤 州 등 다섯 州에서는 판매세를 시행하지 않고 있다.

〈表 2-12〉 美國의 販賣稅(sales tax) (1988年 現在)

(單位: %)

	政府收入 對比比重	法 定 稅率 ¹⁾		政府收入 對比比重	法 定 稅率 ¹⁾
United States ²⁾	19.0		Southeast	22.4	
			Alabama	14.7	4.0
New England	16.7		Arkansas	22.0	4.0
Connecticut	25.5	7.5	Florida	37.7	5.0
Maine	18.8	5.0	Georgia	20.4	3.0
Massachusetts	14.3	5.0	Kentucky	15.4	5.0
New Hampshire	—	—	Louisiana	16.1	4.0
Rhode Island	14.9	6.0	Mississippi	28.7	6.0
Vermont	9.4	4.0	North Carolina	15.5	3.0
			South Carolina	22.6	5.0
Mid-Atlantic	14.3		Tennessee	31.7	5.5
Delaware	—	—	Virginia	12.1	3.5
Maryland	15.3	5.0	West Virginia	25.6	6.0
New Jersey	18.0	6.0			
New York	11.6	4.0	Southwest	21.5	
Pennsylvania	18.1	6.0	Arizona	31.7	5.0
			New Mexico	18.5	4.75
Great Lakes	19.8		Oklahoma	13.0	4.0
Illinois	20.7	5.0	Texas	21.7	6.0
Indiana	28.4	5.0			
Michigan	16.2	4.0	Rocky Mountain	14.7	
Ohio	20.0	5.0	Colorado	16.2	3.0
Wisconsin	17.5	5.0	Idaho	18.5	5.0
			Montana	—	—
Plains	18.6		Utah	20.5	5.1
Iowa	17.7	4.0	Wyoming	10.6	3.0
Kansas	17.3	4.0			
Minnesota	16.8	6.0	Far West	21.9 ³⁾	
Missouri	24.3	4.2	California	20.7	4.75
Nebraska	16.2	4.0	Nevada	32.2	5.75
North Dakota	12.8	5.0	Oregon	—	—
South Dakota	19.2	4.0	Washington	38.9	6.5
			Alaska	—	—
			Hawaii	30.7	4.0

註: 1) 州정부 판매세의 세율임(下部지방정부의 세율은 제외함).

2) Washington D.C.는 제외함.

3) Alaska와 Hawaii는 제외함.

資料: George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

3. 日本의 消費稅

일본에서는 1989년 4월부터 거의 모든 財貨와 用役을 과세 대상으로 하는 一般消費稅로서 우리나라의 부가가치세에 해당하는 세율 3%의 消費稅를 도입·시행하고 있다. 우리나라의 부가가치세율이 10%이고 EC에서는 표준세율이 최소한 12% 이상인 점을 감안하면 일본의 消費稅率이 매우 낮음을 알 수 있다. 일본에서는 消費稅 이외에도 종량세를 기초로 증가세의 구조가 가미되어 있는 酒稅와 종량세인 담배稅가 부과되고 있다. 기타의 소비세로는 휘발유와 항공기 연료 등 석유류에 대하여 각종의 소비세, 즉 휘발유세와 지방도로세, 석유가스세, 항공기 연료세, 석유세가 부과되고 있으며 대체로 從量稅의 構造를 가지고 있다는 것이 특징이다.

〈表 2-13〉 日本의 消費稅

	課稅對象	備 考
消 費 稅	모든 재화와 용역	세율 3% ¹⁾
酒 稅	술	종량세
담 배 稅	담배	종량세
揮發油稅·地方道路稅	휘발유	휘발유세 ₩45,000/kl 지방도로세 ₩8,200/kl
石 油 가 스 稅	자동차용 석유가스	₩17.5/kg
航 空 機 燃 料 稅	항공기 연료	₩26,000/kg
石 油 稅	원유 및 수입석유제품	원유및수입석유제품 ₩2,040/kl 수입 LPG ₩670/t LNG ₩720/t

註：1) 보통 승용차에 대한 세율은 잠정적으로 1992년 4월 1일~1994년 3월 31일 4.5%, 1989년 4월 1일~1992년 3월 31일 6%임.

資料：財務部 稅制室, 『主要國의 租稅關聯統計』, 1992. 9.

4. 其他 主要國의 消費稅

1988년 현재의 기타 주요국의 소비세 체계는 다음의 <表 2-14>에서 보는 바와 같다.

臺灣은 종전에 세율 2~120%의 貨物稅가 있었으며 1986년부터는 세율 5%, 15%, 25%의 세율을 가진 附加價値稅를 시행하고 있으며 태국은 최근인 1992년 1월부터 세율 7%의 단일세율 구조를 가진 부가가치세를 시행하고 있다.

<表 2-14> 各國의 消費稅

	販賣稅, 附加價値稅 또는 個別消費稅
臺 灣	부가가치세(세율 5, 15, 25%)
캐 나 다 ¹⁾ (1988)	연방정부: 부가가치세(12%-대부분의 제조된 재화, 8%-건축용자재 등), 알코올, 담배, 보석, 휘발유 등에 대하여 소비세 부과 지방정부: 세율 0~12%에 이르는 판매세 부과
필 리 핀	부가가치세(10%)
싱가포르	음식물 및 음료에 대한 3%의 세금 이외에는 판매세 없음
스 웨 덴 ²⁾ (1988)	부가가치세(세포함 물품가격의 19%, 실제세율은 물품가격의 23.46%)
스 위 스	판매세(재화만 과세, 용역은 비과세): 도매수준-9.3% 소매수준-6.2%
泰 國	부가가치세(세율 7%)

註: 1) 1991년 1월부터 세율 7%의 부가가치세를 시행함.

2) 스웨덴의 부가가치세율은 1991년 12월 31일까지 잠정적으로 25%로 인상된 바 있음.

資料: Coopers & Librand, 1988 *International Tax Summaries: A Guide for Planning and Decisions*, 1988.

V. 特別消費稅의 改善方案과 期待效果

1. 課稅對象의 選定 및 稅率體系의 單純化

課稅對象의 選定問題는 현재의 稅收確保 측면에서 뿐만 아니라 徵收費用 및 向後的 稅收展望, 형평성 문제, 소득재분배, 消費 또는 生産 抑制, 外部不經濟 및 資源配分の 歪曲 시정, 脫稅의 可能性 등을 고려해서 결정되어야 한다. 즉, 조세는 公平성(또는 形평성), 효율성, 干渉성의 세 가지 원칙을 모두 만족시키면서 궁극적으로는 정부의 재정지출을 위한 財源의 마련이라는 命題下에 징수되어야 한다. 이러한 측면에서의 문제에 대하여 좀더 상세히 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 財政支出을 위한 財政收入의 確保問題는 國家財政 活動의 출발점이 되는 것으로 稅收의 안정적인 확보·유지는 경제·사회 的 발전에 따라 증대되는 公共財에 대한 需要를 충족시켜 주기 위해 반드시 만족되어야 한다.

둘째, 徵收費用이 稅收보다 같거나 크다면 징세행위와 관련하여 조세의 부과가 無稅의 경우보다 더 큰 社會的 費用을 초래하여 資源의 非效率的인 浪費가 발생하므로 효율성 측면에서 바람직하지 않다.

셋째, 수요가 계속 감소함에 따라 세수가 격감하여 國에는 세수가 거의 없게 될 품목에 대한 지속적인 소비세의 부과는 그 품목의 수요를 비정상적인 속도로 감퇴시키므로 源배분의 왜곡을 초래하고 세수확보의 기능도 상실하게 되며 國에는 세수보다 더 높은 徵收費用의 현상을 초래하게 되므로 과세대상으로부터 제외하는 것이 바람직하다.

넷째, 所得分配을 일정수준 이상으로 惡化시키는 품목에 대한 소

비세의 과세는 소득분배를 악화시키고 그에 따라 국민정서를 해치며, 근로의욕과 준법정신을 저해하고 擔稅力에 의한 租稅負擔의 原則에 위배되므로 바람직하지 않다.

다섯째, 사치, 향락, 퇴폐 및 과소비와 연관되어 있는 재화와 용역에 대한 소비는 국민경제적 입장에서 바람직하지 않으므로 소비억제 또는 생산억제를 유도할 필요가 있다. 따라서 이런 품목에 대해서는 소비세를 부과하여 소비 또는 생산을 억제하여야 한다. 이런 품목들은 주로 고소득층이 소비하는데 이들 계층은 價格彈力性이 매우 낮아 低率의 과세는 소비억제의 효과를 거두기 어렵기 때문에 高率로 과세하여야 소비억제의 효과를 제대로 얻을 수 있다.

여섯째, 교통체증과 같은 外部不經濟를 초래하거나 급속한 소비의 증가에 따라 국내의 공급만으로는 부족하여 급격한 輸入의 증가를 유발함으로써 國際收支 악화의 중요한 요인으로 작용하는 품목에 대해서는 外部不經濟의 축소 및 資源配分의 왜곡시정, 消費節約, 國際收支의 改善 등을 위하여 일반소비세 이외에 개별소비세를 부과하여야 한다.

일곱째, 지나치게 높은 고율의 소비세율은 脫稅 및 지하경제의 형성과 확대의 유인을 제공한다. 따라서 非正常的으로 이루어지는 경제활동을 極小化하고 地上經濟로 그 활동을 편입하면서 稅收을 늘릴 수 있는 방향으로의 개선이 필요한바, 이러한 경우에는 오히려 稅率을 인하하거나 극단적인 경우에는 비과세하여야 한다.

지나치게 복잡한 세율체계를 가진 조세는 행정비용의 증가와 함께 납세편의를 저해하므로 效率性과 簡便性 側面에서 문제가 발생할 여지가 크다. 즉, 세율체계가 지나치게 복잡하면 징수와 관련한 행정비용이 지나치게 증가하여 효율성 측면에서 문제가 커질 뿐 아니라 국민들의 납세에 대한 이해 부족을 초래하여 조세의 간편성 원칙에도 위배됨에 따라 관리·유지비용이 크게 증가할 수 있다.

현재 EC의 소비세 세율체계를 보면 대체로 標準稅率을 중심으로

割增稅率과 割引稅率의 세 가지로 구분할 수 있는데 그 체계가 매우 단순하여 조세의 효율성과 간편성의 원칙에 입각해 볼 때 매우 효과적일 뿐만 아니라 또한 사치성 소비재에 대해서는 고율의 세율(할증세율)로, 그리고 생활필수품에 대해서는 낮은 세율(할인세율)로 과세함으로써 공평성 또는 형평성의 원칙도 만족시키고 있다.

우리나라의 特別消費稅의 稅率構造는 종전에는 매우 복잡하였으나 그 동안 상당히 단순화되어 현재에는 8가지의 基本稅率 및 4가지의 定額稅로 구성되어 있다. 그럼에도 그 체계는 여전히 복잡하며 유명 무실한 세율도 많다. 前述한 바와 같이 복잡한 세율체계는 效率性과 公平性, 簡便性의 측면에서 볼 때, 稅務行政의 便宜 및 국민들의 조세제도 및 행정에 대한 이해를 매우 어렵게 하고 있다. 그러므로 소비세와 관련하여 납세의무자들의 장부정리·유지와 세액의 계산·예측을 가능하게 하기 위해서도 우리나라의 특별소비세의 세율구조는 반드시 단순화되어야 한다. 따라서 EC 諸國에서와 같이 세 가지의 稅率群을 바탕으로 특별소비세의 세율체계를 개편하는 것이 조세의 세 가지 대전제, 즉 효율성과 공평성, 간편성을 만족시킴과 동시에 세제의 발전을 위해서 바람직하다.

세율체계의 단순화를 위해서는 8가지 基本稅率을 현재의 稅收規模를 유지하는 수준에서 재분류하여 4~5가지로 통합하는 것이 바람직하다. 구체적으로는 中心稅率을 중심으로 높은 稅率(割增稅率)과 낮은 稅率(割引稅率) 등 基本稅率 3가지와 石油類에 대한 特殊稅率 2~3가지, 기본세율에 보완적인 역할을 위한 補完稅率 1~2가지 정도의 세율을 부과하는 것이 바람직하다. 각 과세대상에 대한 세율조정에 있어서는 稅收의 缺損問題가 야기될 수도 있으므로 本節에서는 稅收의 결손이 없는 범위 내에서 이와 같은 세 가지 세율체계를 중심으로 세율체계의 개편방안을 논의하고자 한다.

〈表 2-15〉를 보면 特別消費稅 定率稅 부분의 加重平均稅率은 1988년 16.95%에서 점차 증가하는 추세를 보여 1990년대에 들어

와서는 19~21%를 유지하고 있다. 따라서 中心稅率을 20% 정도로 하면 평균적으로 현재의 特別消費稅 稅收을 유지할 수 있을 것이며 中心稅率 20%를 중심으로 낮은 稅率은 10% 또는 15%로, 높은 稅率은 25% 정도를 유지하는 것이 좋고, 最高稅率은 현재 휘발유에 적용되고 있는 것과 같이 100% 이상의 稅率體系를 1~2가지 정도로 유지해야 할 것이다.

〈表 2-15〉 特別消費稅의 加重平均稅率 變化 推移(賦課基準)

(單位: 億원, %)

	1988	1989	1990	1991	1992豫算
賦課額	13,549	14,045	17,687	23,319	33,191
平均稅率:					
全體	16.95	17.48	21.10	19.00	20.97
石油類除外	13.93	14.54	19.49	14.47	15.02

註: 輸入分을 포함하며 定額稅는 제외된 加重平均稅率임.

〈表 2-16〉 特別消費稅의 稅收(定率稅) 및 課稅標準 構成比(賦課基準)

(單位: %)

稅率	1988		1989		1990		1991		1992豫算	
	稅收	課標	稅收	課標	稅收	課標	稅收	課標	稅收	課標
8	1.8	4.0	1.5	3.3	2.3	6.0	1.9	4.4	1.9	4.9
9	8.7	16.4	9.2	17.9	9.1	21.3	7.6	16.1	6.3	14.6
10	23.4	39.7	20.4	35.6	20.0	20.1	18.4	35.0	15.7	33.0
14	1.3	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15	18.0	20.3	21.5	25.1	19.5	27.4	17.2	21.8	14.7	20.5
20	9.1	7.7	5.8	5.0	6.3	6.7	6.5	6.2	7.0	7.4
25	9.2	6.2	12.4	8.7	15.8	13.3	14.0	10.6	14.3	12.0
30	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0
50	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
60	1.3	0.4	1.2	0.3	1.1	0.4	0.8	0.2	0.6	0.2
100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
109	5.0	0.8	11.0	1.8	15.7	3.0	24.9	4.3	33.8	6.5
130	22.0	2.9	15.9	2.1	10.1	1.6	8.6	1.3	5.7	0.9
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

註: 定額稅는 除外하고 定率稅만 포함.

현재의 8가지 기본세율은 暫定稅率과 彈力稅率을 포함하여 8%, 9%, 10%, 14%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50%, 60%, 100%, 109%, 130%의 13가지로 구성되어 있다⁶⁾. 각 세율에 대한 세수의 비중을 연도별로 살펴보면 <表 2-16>과 같다.

<表 2-16>에 따르면 14%와 30%, 50%, 60%, 100%의 5가지 세율로부터의 稅收 構成比는 매우 작은 것으로 나타나고 있으므로 다른 세율로 통합하더라도 큰 문제 없이 바람직한 稅率體系의 單純化를 이룰 수 있다. 반면에 1991년도 稅收實績을 보면 10%, 15%, 25%, 109% 4가지 세율로부터의 稅收가 전체의 약 75%를 차지하고 있다. 따라서 현행의 加重平均稅率 20% 정도를 유지하는 수준에서 위의 네 가지 세율을 중심으로 세율체계를 개선하는 것이 바람직하다.

그러나 여타의 특별소비세 과세대상과는 매우 상이한 세율체계를 가진 품목, 즉 石油類의 경우에는 세율이 100%가 넘을 뿐만 아니라 세수비중도 매우 크기 때문에 위의 단순한 분석으로부터 도출되는 결론에 대한 해석에는 상당한 주의가 필요하다. 왜냐하면 위의 고려대상으로부터 석유류를 제외하였을 때 그 결론이 매우 달라지기 때문이다. 석유류를 제외하였을 때 각 세율에 대한 세수구성비를 보면 <表 2-17>과 같다.

<表 2-15>에서 보듯이 특별소비세 과세대상 중에서 정액세 부분과 석유류 품목으로부터의 稅收入을 제외하면 가중평균세율이 1990년도의 19.5%를 제외하고는 대체로 14~15% 수준을 유지하고 있다. 평균세율을 현행대로 유지하는 수준에서 각 품목에 대한 개별세율의 조정은 현행 稅收의 규모에 영향을 미치지 않으므로 현행대로 평균세율을 15% 정도로 유지하면서 특별소비세의 세율체계를 단순화하면 稅收의 缺損問題는 심각하지 않다. 따라서 세율체계의 단순

6) 130%의 세율은 1992년 말 현재 유연휘발유에 부과되고 있는데 유연휘발유는 1993년 1월 1일부터 생산이 중단되었으므로 130%의 세율은 자연적으로 소멸하였다.

화를 위하여 중심세율을 중심으로 높은 세율과 낮은 세율의 3가지 基本稅率과 석유류에 대한 特殊稅率 2~3가지에 補完稅率을 추가하면 그 목적을 달성할 수 있다.

〈表 2-17〉 特別消費稅의 稅收(定率稅) 및 課稅標準 構成比
(石油類 除外, 賦課基準)

(單位: %)

稅率	1988		1989		1990		1991		1992豫算	
	稅收	課標	稅收	課標	稅收	課標	稅收	課標	稅收	課標
10	37.5	52.3	34.1	47.6	31.9	30.0	32.3	47.3	30.1	45.1
14	2.1	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
15	28.8	26.7	34.6	33.5	31.1	40.4	30.2	29.5	28.1	28.1
20	14.6	10.2	9.3	6.7	10.1	9.8	11.4	8.4	13.4	10.1
25	14.8	8.2	20.0	11.6	25.1	19.6	24.5	14.4	27.2	16.4
30	0.1	0.0	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
50	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
60	2.1	0.5	1.9	0.5	1.7	0.6	1.3	3.0	1.1	0.3
100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

註: 定額稅는 除外하고 定率稅만 포함.

우선 〈表 2-17〉을 이용하여 세율의 개편방안을 논의해 보자. 위의 〈表 2-17〉에 의하면 현행의 9가지 세율 중에서 10%, 15%, 25% 稅率群의 稅收比重이 제일 높다. 14% 稅率群은 15% 稅率群과 실질적인 차이가 없으므로 14%와 15% 稅率群을 통합하더라도 별 문제가 없다. 따라서 평균세율에 가장 가까우면서도 세수비중이 높은 稅率群이 15%이므로 중심세율을 15% 정도로 하면 현재의 세수를 유지·확보하면서도 현행 세율체계의 변경에 따른 혼란도 최소화할 수 있으므로 바람직하다⁷⁾. 높은 稅率群과 낮은 稅率群에 대한 세

7) 혼란을 최소화할 수 있는 이유로는 현재 15% 稅率群의 비중이 제일 높기 때문에 세율체계를 변경하더라도 중전과 같은 稅率群을 형성하게 되는 품목의 비중이 제일 크기 때문이다.

율은 중심세율 15%를 중심으로 $\pm 10\%p$ 정도의 범위 내에서 결정하는 것이 바람직하다. 그 이유는 15% $\pm 10\%p$ 범위에 있는 稅率群으로부터의 세수비중이 월등히 높을 뿐만 아니라 이에 따라 租稅抵抗도 작을 것으로 예상되기 때문이다. <表 2-17>에 의하면 10%와 25% 稅率群이 위의 범주 안에 들어갈 뿐만 아니라 세수비중도 매우 높고 15% 정도의 평균세율 유지를 위한 품목조정도 용이하므로 높은 세율은 25%, 낮은 세율은 10%로 하는 것이 바람직하다. 이를 정리하면 석유류에 대한 특수세율, 그리고 보완세율 및 정액세 부분을 제외한 품목에 대한 특별소비세의 세율체계는 10%, 15%, 25%로 단순화시키는 것이 바람직하다.

石油類는 여타의 재화나 용역과는 달리 그 용도가 매우 광범위하며 국민경제에 미치는 영향이 크므로 산업정책적인 측면이나 환경문제, 교통체증과 같은 외부불경제 문제, 서민생계 보호, 국제수지관리 등 다양한 측면에서의 고찰이 필요하므로 석유류에 대한 세율체계는 기본세율 이외의 特殊稅率을 적용하는 것이 바람직하다.

補完稅率은 經濟·社會構造의 變化에 효과적으로 대응하고 衡平性·效率性을 제대로 반영하기 위하여 기본세율 이외의 세율을 적용할 필요가 있을 경우에 적용한다⁸⁾. 기본적으로 補完稅率은 기본세율의 적용이 적절하지 못하여 세율의 조정이 필요할 경우에 세율을 一時에 조정함에 따른 충격을 완화시키기 위한 중간 단계적 성격을 띤 세율이 되어야 한다. 또한 특별소비세의 세율체계는 基本稅率과 特殊稅率 중심으로 再編되어야 하며 補完稅率의 적용은 불가피할 경우에 한하여 부분적으로 이루어져야만 세율체계 단순화의 효과가 제대로 나타날 수 있다. 예를 들면 다음과 같다.

- ① 特別消費稅의 새로운 과세대상으로의 편입대상이 되는 품목에 대하여서는 특별소비세 적용 초기에는 국내의 내수기반 확충이 필

8) 현재의 彈力稅率과 暫定稅率을 한정적으로 운용하는 것과 유사하다.

요하므로 전반적인 세율을 낮게 적용하기 시작하여 점차 稅率을 引上하는 것이 바람직함.

- 移動通信 등

- ② 세율을 인하할 필요가 있는 품목에 대하여 일시에 세율을 인하하는 것이 형평성 등의 측면에서 문제가 있을 것으로 예상되는 품목에 대하여 段階的·暫定的으로 稅率을 소폭 引下하는 것이 필요한 경우 등에 적용함.

- 嗜好食品, 대중화된 家電製品 등

補完稅率은 불가피한 경우에 한정되어 운용되어야만 세율구조 단 순화의 효과를 제대로 얻을 수 있다.

현행의 특별소비세 체제를 기준으로 다소간 수정하여 새로운 세율 체제에 따른 세율별 과세대상의 例를 정리해 보면 <表 2-18>과 같다.

<表 2-18> 稅率體系의 單純化 方案(例示)

(單位：%)

基本稅率	10%群	가구(10), 특수화장품(10), 소형 냉장고(15), 소형 칼라TV(15), 크리스탈 유리(10) 등
	15%群	소형 전기세탁기(20), 전기음향기기(15), 전기전열기구(15), 중형승용차(15) 등
	25%群	대형 승용차(25), 공기조절기(에어컨)(25), 대형 냉장고(20), 대형 전기세탁기(비과세), 대형칼라TV(20), 모터보트(30), 요트(30), 고급시계(20), VTR(25), TV 영상투사기(30), 영상촬영기(25), 설상·수상 스키(25), 당구 및 골프용품(60) 등
特殊稅率群	휘발유(109), 경유(9), LPG(8)	
補完稅率	稅率引下	소형 승용차(10), 기호식품(10), 대중화된 가전제품(10~30)
	新商品	이동통신

註：() 안은 현행 세율임.

2. 寶石(貴金屬 包含)

가. 現況 및 問題點

현재 다이아몬드⁹⁾에 대해서는 關稅(CIF 가격의 5%¹⁰⁾), 特別消費稅((CIF + 관세) 가격의 60%), 教育稅(특별소비세액의 30%), 附加價值稅((CIF + 관세 + 특별소비세) 가격의 10%)가 부과되고 있어 總租稅負擔率은 103.7%¹¹⁾이며 관세를 제외하면 95.8%이다. 다만 다이아몬드에 대한 特別消費稅의 課稅最低限이 50만원으로서 小賣價格이 그보다 낮은 물품에 대해서는 특별소비세가 비과세된다.

다이아몬드에 대한 消費稅率은 일본과 대만이 3~5%, 독일, 영국, 프랑스, 이탈리아 등 유럽 대부분의 국가와 미국이 10~38%로 우리나라보다 모두 낮다(〈表 2-19〉참조).

〈表 2-19〉 主要國別 寶石(貴金屬 包含) 關聯 稅率

(單位: %)

韓國	日本	臺灣 ¹⁾	獨逸	英國	프랑스	이탈리아	美 國 ²⁾
95.8	3	5	14	17.5	22	38	8이하(州販賣稅)
	(VAT)	(VAT)	(VAT)	(VAT)	(VAT)	(VAT)	10(聯邦消費稅)

註: 1) 관세와 소비세의 합계의 경우 서울은 寶石 12.5%, 貴金屬은 7.5%임.

2) 聯邦消費稅는 10,000달러 초과분에 대해서만 10%의 세율로 과세함.

資料: 財務部 消費稅制課.

商工部 生活用品課.

9) 工業用 다이아몬드는 除外한다.

10) 原石이나 선별하지 않은 것의 경우에는 關稅率이 1%이다.

11) 단순화를 위해 다이아몬드의 輸入價格을 100이라고 하면 關稅는 5, 特別消費稅는 63, 教育稅는 18.9, 附加價值稅는 16.8이어서 總間接稅額은 103.7이다. 참고로 1990年 12月 31日 防衛稅가 廢止되기 전에는 總租稅負擔率이 106.2%였다. 1991年 1月 1日 이후부터 特別消費稅額의 30%만큼 賦課되던 防衛稅는 教育稅로 전환되었고 輸入價格의 2.5%만큼 賦課되던 防衛稅는 廢止되었다.

세계 다이아몬드 原石市場의 90% 이상을 점유하고 있는 「드 비어」(De Beers)社의 중앙판매기구(Central Selling Organization)의 자료에 의하면 다이아몬드의 생산이 전혀 없는 한국의 1988년도 小賣市場의 규모는 미국, 일본, 이탈리아에 이어 세계 4위이며 그 規模도 약 4억 1,600만달러로 추정되고 있다.

〈表 2-20〉을 보면 동남아시아 각국의 다이아몬드 시장규모를 알 수 있는데 小賣價格을 기준으로 우리나라의 규모가 상대적으로 매우 크다. 그러나 1988년도 다이아몬드의 정식 수입액은 약 400만달러 정도에 불과하므로 나머지는 모두 密輸入에 의존한다고 추정된다¹²⁾. 중앙판매기구(C.S.O.)의 추정은 단지 推計일 뿐 정확한 규모는 검증이 어렵지만 우리나라의 다이아몬드 정식 수입액이 400만달러 정도에 머물고 있다는 사실은 정상적으로 거래되는 시장의 규모가 매우 작은 반면에 밀수를 포함한 음성적인 시장, 즉 지하경제의 규모는 매우 크다는 것을 간접적으로 보여 주고 있다.

〈表 2-20〉 東南아시아의 다이아몬드 市場規模(1988年 現在)

(平均單價: 달러, 小賣價, 原石價: 백만달러)

	數量(千個)	平均單價	小賣價	原石價	原石價/小賣價
韓 國	334	1,239	416	216	51%
臺 灣	280	1,193	334	174	51%
泰 國	289	543	157	97	60%
홍 콩	179	905	162	90	54%
필 리 핀	343	280	96	40	40%
말레이시아	167	385	157	29	43%
인도네시아	467	338	157	82	51%
싱 가 포 르	81	691	56	31	54%
동남아시아	2,138	674	1,442	759	51%

原資料: Research and Information Dept., C.S.O., De Beers.

資料: 圓光大學校 附設 產業經營研究所, 『裡里 寶石都市 育成에 관한 研究』, 1990. 9.

12) 商工部 生活用品課의 자료 및 圓光大學校 附設 產業經營研究所의 『裡里 寶石都市 育成에 관한 研究』(1990. 9)에 의거함.

한 가지 특기할 만한 사실은, 原石價/小賣價 비율의 세계평균이 18%이며, 미국은 20%, 일본은 16%, 유럽은 14%임에 비해 우리나라를 포함한 동남아시아의 原石價/小賣價 비율은 50% 정도의 높은 수준에 있다. 이와 같이 우리나라와 동남아시아의 原石價/小賣價의 비율이 높은 것은 첫째, 전세계 다이아몬드 원석의 대부분을 공급하고 있는 「드 비어」社가 회원제를 도입하여 회원들에게만 원석을 공급하고 있으며 이에 따라 대부분이 비회원인 동남아시아에서는 「드 비어」社로부터 직접 원석을 구입하지 못하고 여타의 회원으로부터 재매입함에 따라 原石價가 회원이 있는 여타 국가에 비해 비싸며 둘째, 都賣市場의 발달이 미약하여 선진국에 비해 유통구조가 상대적으로 짧을 뿐만 아니라 다수의 영세업자들로 구성되어 있는 소매시장이 과당경쟁으로 인해 상대적으로 낮은 소매가격이 형성되기 때문이다¹³⁾.

지나치게 높은 소비세율의 적용에 따라 발생한 커다란 국내외의 가격격차는 막대한 전매차익을 목적으로 密輸入을 초래하고 있으며 밀수된 보석, 귀금속은 자연스럽게 地下經濟로 편입되어 거대한 규모의 陰性的인 市場을 형성하고 있다. 최근의 연구에 의하면 우리나라의 음성적인 시장을 포함한 전체 다이아몬드 시장의 실제 규모는 연간 수천억원에 이르는 것으로 추정되고 있다. 崔洸(1987)에 따르면 貴金屬寶石의 연간 市場規模는 약 5,000억원에 이르며 그 중에서 결혼예물로 거래되는 규모는 약 3,500억원에 이를 것으로 추정하고 있다. 또한 최근에 貴金屬寶石商들의 추정에 의하면 매출액의 70%가 연간 45만쌍의 신혼예물 수요이고 나머지 30%는 중년층의 장식용 수요이며, 이를 금액으로 환산하면 약 1조 2,000억원에 이른다고 주장하고 있다.

13) 圓光大學校 附設 産業經營研究所, 「裡里 寶石都市 育成에 관한 研究」, pp. 105~106 참조.

〈表 2-21〉 崔洸(1987)의 貴金屬寶石의 年間 結婚禮物 去來 推定額

生活水準		比率 (%)	結婚數 (쌍)	禮物交換金額 (千원)	總金額 (百萬원)
生活級	等級				
上流級	上	1	4,000	10,000	40,000
	中	2	8,000	7,000	56,000
	下	2	8,000	5,000	40,000
中流級	上	10	40,000	2,000	80,000
	中	20	80,000	1,000	80,000
	下	20	80,000	500	40,000
下流級	上	10	40,000	100	4,000
	中	15	60,000	70	4,200
	下	15	60,000	50	3,000
極貧救護對象者		5	20,000	0	0
總計		100	400,000		347,200

註：1. 全國 結婚數：年間 40만쌍(韓國人口保健研究院).

2. 貴金屬寶石의 年間結婚禮物 去來額의 總去來額 對比：70%.

3. 貴金屬寶石의 年間 總去來額：약 5,000億원.

原資料：裡里 貴金屬 加工工團.

資料：崔洸, 『韓國의 地下經濟에 관한 研究』, 韓國經濟研究院, 1987. 4.

〈表 2-2〉의 1991년도 다이아몬드의 特別消費稅 徵收額은 2억원 정도에 불과한데 이는 연간 수천억원의 실제 시장규모를 고려할 때 매우 미미한 것으로 課稅對象의 대부분이 課稅가 되지 않고 있음을 보여 준다. 이에 대한 근본적인 원인으로서는 高價의 사치품인 다이아몬드에 90%가 넘는 高率의 消費稅率이 적용되는 것을 들 수 있다. 이는 국내의 시장에서 커다란 價格隔差를 야기하여 탈세를 통한 매매차익을 목적으로 불법적인 密輸入을 초래하며 陰性的인 시장의 확대 및 脫稅를 간접적으로 조장하게 된 결과이다. 이와 함께 다이아몬드는 그 특성상 몰래 휴대하기가 쉽기 때문에 밀수입의 적발이 매우 어려워 밀수입을 더욱 부채질하는 결과를 가져오고 있다. 더욱이

심각한 문제는 다량의 밀수입 단속 및 조세행정에 막대한 양의 불필요한 행정력 및 비용이 낭비되어 國家豫算을 허비하는 결과를 낳고 있다.

그러나 현실적으로는 반드시 높은 제세부담만이 다이아몬드의 밀반입의 원인이 되는 것만은 아니다. 국내의 시장에서의 가격격차를 살펴보면 그 차이가 제세부담의 크기만큼 차이가 나지 않는 경우도 많다. 일례로 색상이 G이며 선명도가 VVSI인 0.3캐럿(C/T)의 다이아몬드는 1992년 현재 國內 小賣價格이 86만원인 데 비해 國際 小賣價格은 73만 4천원으로 가격격차가 12만 6천원밖에 나지 않아 이론상으로 계산된 가격격차보다 그 폭이 작다¹⁴⁾. 이러한 사실은 關稅와 特別消費稅 등 다이아몬드에 대한 諸稅負擔率은 103.7%이며 제비용 및 판매이윤을 모두 합하면 이론상 소매가격이 수입가격의 269% 정도에서 형성되어야 하나 국내가격이 이보다 낮은 수준에서 거래가 이루어지는 것은 등급이 낮은 것을 높은 등급으로 감정하여 등급을 위장함으로써 실제의 작은 가격격차를 補填하기 때문이라고 추측된다. 그러므로 다이아몬드의 불법유통 이외의 또 다른 문제는 密輸入된 다이아몬드의 대부분은 품질이 낮음에도 불구하고 국내에서의 寶石鑑定 결과는 실제 등급보다 높게 평가되어 消費者들의 부담을 가중시키는 결과를 초래하는 데 있다. 따라서 이러한 밀수입을 근절시키고 정상적인 유통구조를 육성하면 국내로 유입되는 다이아몬드의 품질도 개선하여 消費者 厚生 增加에도 寄與할 수 있을 것이다.

다이아몬드를 포함한 보석, 귀금속의 밀수입 및 음성적인 유통과 관련한 문제의 또 다른 원인을 보면 귀금속보석상들의 상당수가 연간 매출액이 3,600만원 미만인 부가가치세의 課稅特例者로 분류되어 있으며 이러한 분류는 상당수의 보석상들이 세부담을 감소할 목적으로 공식적인 매출액의 축소를 꾀하기 때문에 이러한 물품의 밀수입

14) 關稅廳, 「금·다이아몬드 유통현황과 밀수동향」, 1992. 12.

에 일조하고 있다고 추정된다. 왜냐하면 課稅特例者는 연간 매출액이 3,600만원보다 작을 때 부가가치세의 세부담이 작게 될 뿐만 아니라 세금추적을 회피하여 所得稅도 정상적인 규모보다 작게 부담할 수 있으므로 근거가 남는 정상적인 제품의 취급보다는 매출의 증가를 숨기기 쉬운 密輸入된 製品을 選好하게 되기 때문이다. 이러한 사실은 비단 다이아몬드의 경우와 같이 높은 소비세율에 따른 국내외 가격격차의 존재뿐만 아니라 金과 같이 국내외의 가격격차가 별로 없는 경우에도 밀수입이 성행하고 있다는 사실에서 반증될 수 있다. 물론 이러한 문제는 특별소비세의 개선만으로는 문제를 해결하기는 어려우며 특별소비세의 개선 이외에도 여타 稅制 및 稅政의 개선, 예를 들면 課稅特例者 選定의 개선도 필요하다.

밀수에 따른 또 하나의 문제점으로 밀수가 관세 및 내국세 행정에 막대한 부작용을 끼치고 있음을 들 수 있다. 밀수는 필연적으로 脫稅 또는 節稅와 연계되어 직접적으로 國家財政收入의 확보를 곤란하게 할 뿐만 아니라 간접적으로 세무행정 당국을 정상적인 세무행정 업무 이외에도 밀수단속 등에 불필요한 노력을 소모하게 함으로써 본연의 세무행정에 막대한 지장을 초래하고 있다. 따라서 밀수단속과 밀수되어 불법으로 유통되고 있는 물품단속 등에 國家의 不必要한 財政支出이 이루어짐에 따라 국가예산이 낭비되고 있어 탈세에 따른 재정수입의 감소와 불필요한 재정지출이라는 직접적인 費用의 損失問題가 발생하고 있다.

密輸의 성행은 所得分配에도 惡影響을 미치고 있다. 밀수는 곧 탈세와 연결되는데 이는 정상적인 방법으로 소득을 얻는 사람들의 세부담을 상대적으로 가중시키는 반면에 밀수와 관련하여 부당이득을 올리는 사람들의 세부담은 매우 낮아지므로 국민정서를 해치고 건전한 勤勞意慾을 減退시키며 소득분배를 악화시켜 소득분배를 개선하려는 정부의 노력과 정부정책의 효과를 반감시킨다.

국내의 정상적인 寶石加工產業으로부터 생산된 보석제품은 보석

및 귀금속에 대한 높은 특별소비세율의 적용에 따라 그 가격이 매우 비싸지게 되어 밀수입된 제품에 비해 절대적인 價格競爭力의 상실을 가져와 內需基盤이 매우 취약하다. 따라서 음성적인 보석, 귀금속의 유통 및 거래의 성행은 국내 보석가공산업의 성장에 커다란 장애요인으로 작용하고 있어 현재 裡里 수출자유지역에 조성되어 있는 보석가공산업이 크게 쇠퇴하고 있다. 보석가공산업은 보통 附加價值가 높고 勞動集約的이며 無公害, 脫에너지産業으로서 우리나라의 기술 수준을 고려할 때 주요 수출산업으로 상당히 유리한 조건을 갖추었으나 보석, 귀금속에 대하여 奢侈性 消費財라는 사회적 통념이 강하고 세율이 매우 높은 소비세제의 불합리함 때문에 산업의 후진성과 영세성 및 유통질서의 문란, 품질저하 등의 부작용을 낳고 있어 공급자 및 소비자 모두에게 피해를 입히고 있다. 우리나라의 보석, 귀금속의 수출실적은 1988년 현재 6,500만달러(1991년 6,900만달러)로서 世界市場에서 겨우 0.21%를 차지하는 미미한 수준에 있으며 전체 수출비중 1.96%에도 미달할 뿐만 아니라 우리나라의 수출 잠재력을 고려하더라도 매우 낮은 수준이다. 우리와 비슷한 위치에 있는 臺灣의 경우에는 보석, 귀금속에 대한 소비세율이 매우 낮으며 튼튼한 내수기반을 바탕으로 보석가공산업이 매우 활성화되어 있다. 이웃 臺灣의 사례는, 우리에게 내수기반을 확충하면서 보석가공산업을 육성하면 산업의 성장과 함께 輸出 主導産業으로 키울 수 있음을 간접적으로 보여 준다.

〈表 2-22〉 韓國의 寶石, 貴金屬 輸出比重

(單位: 百萬달러, %)

	世 界(A)	韓 國(B)	比 重(B/A)
全體 輸出(1990)	3,310,500	65,016	1.96
貴金屬, 寶石 輸出(1988)	30,519	65	0.21

資料: 商工部 生活用品課.

寶石과 貴金屬은 일반 소비재와는 달리 장·단기에 소모되어 없어지는 단순 또는 내구성 소비재의 성격을 띠는 것이 아니므로 이러한 품목에 대한 消費稅의 適用에는 論難의 여지가 많다. 또한 이들 물품은 언제든지 시장에서 유통이 가능하고 現金化가 용이하여 價値貯藏財의 성격도 내포하므로 國富의 한 요소로서 인식하여 막연히 보석, 귀금속의 매입을 사치성 소비재의 소비라기보다는 國富의 蓄積이라는 측면에서 이해하는 것이 필요하다. 따라서 價値貯藏財의 성격을 지닌 다이아몬드와 같은 보석, 귀금속의 경우에는 높은 소비세율의 적용보다는 國富蓄積과 貯蓄手段의 하나로서 特別消費稅를 비과세해 주거나 낮은 세율로 과세할 필요가 있다.

나. 改善方案 및 期待效果

寶石의 總租稅負擔率은 103.7%로서 외국에 비해 월등히 높다. 이러한 高稅率은 막대한 전매차익을 목적으로 탈세와 지하경제의 팽창을 가져와 조세수입이 미미하게 되는 요인으로 작용하며 또한 정상적인 유통도 저해하여 정상적인 유통구조를 무너뜨린다. 더욱이 음성적으로 유통되어 諸稅負擔을 지지 않는 제품이 저가로 불법유통됨에 따라 국내 보석가공산업에서 생산된 제품은 제세의 부담에 따른 가격상승으로 경쟁력을 상실하고 결과적으로 產業이 衰退하는 副作用을 낳고 있다는 사실은 前述한 바와 같다. 그러므로 보석에 대하여 지나치게 높은 세율로 과세하는 것은 탈세를 간접적으로 조장하게 되므로 소비세의 적용에는 신중해야 한다.

寶石은 소비재가 아니라 價値貯藏財로서 장기 보전이 가능한 재화이므로 소비세를 과세하는 근거도 미약하다. 따라서 부작용을 축소하고 건전한 산업의 발전을 위해서 特別消費稅를 非課稅하거나¹⁵⁾ 稅

15) 비과세의 경우에는 총조세부담률이 관세와 부가가치세를 합하여 15.5%이다.

率을 대폭 引下함으로써 음성적인 보석시장을 양성화시킬 필요가 있다.

이에 따라 本節에서는 特別消費稅의 과세대상에서 제외시키거나 세율을 인하하는 두 가지의 방안에 대하여 논의해 보겠다.

먼저 特別消費稅를 非課稅하는 경우의 효과를 보자. 비과세의 부정적인 效果로는 稅收의 減少를 들 수 있다. 그러나 현실적으로는 대부분이 밀거래됨에 따라 특별소비세의 세수가 2억원 정도에 불과하므로 실질적인 감소효과는 미미하다. 이에 비해 肯定的인 效果는 매우 크다. 첫째, 비과세는 탈세의 유인을 대폭 감소시키므로 지하경제에서 유통되어 오던 상당량의 다이아몬드를 陽性化시켜 지상경제로 편입될 것으로 기대된다. 그리하여 음성적으로 유통되는 다이아몬드가 약 20~30억원 정도만 양성화된다고 하더라도 비과세에 따라 감소되는 特別消費稅의 稅收入이 附加價値稅 등 여타의 消費稅로 그 형태가 바뀌어 징수될 것이므로 稅收減少의 걱정은 크지 않다. 더욱이 현실적으로는 陽性化의 規模가 이보다는 훨씬 더 클 것이므로 增收의 규모는 이보다 더욱 크게 되어 국세 전체로는 오히려 세 수입이 증가할 수 있다. 둘째, 유통관행상 가격이 하방경직적이므로 매우 제한적이긴 하지만 비과세는 시장가격 인하에 일조하여 물가하락에 기여할 수 있다. 셋째, 비과세는 중·단기적으로 제세부담을 경감시켜 국내에서 생산된 제품의 價格競爭力을 回復시키고 양성화된 유통구조를 바탕으로 內需基盤을 擴充하여 수출산업으로서 고부가가치를 창출할 수 있는 기반을 강화할 수 있다.

그러면 稅率을 引下할 경우의 효과를 살펴보자. 세율을 대폭 인할 경우에는 그 정도는 비과세시보다는 작을 것이지만 상기와 비슷한 결과가 나타날 것이다. 그러나 稅率의 引下幅이 작다면 실질적인 탈세유인의 감소는 기대하기 어려우므로 실효성이 별로 없을 것이다. 따라서 위와 같은 세율인하에 따른 기대효과는 稅率 引下幅의 크기에 비례할 것으로 예상된다.

實效性 측면에서 위의 두 가지 방안을 비교해 보면 特別消費稅의

稅率을 인하하는 것보다는 非課稅하는 것이 더 바람직하다. 그 이유로는 첫째, 현재의 실상은 특별소비세와 부가가치세, 소득세 등 諸稅를 전혀 부담하지 않는 경우가 대부분이므로 세율의 인하로는 去來의 陽性化를 기대하기 어렵기 때문이며 둘째, 따라서 소폭의 세율인하로는 양성화에 따른 실익이 별로 크지 않으므로 세수를 포함하여 改善에 따른 效果를 기대하기 힘들기 때문이다. 셋째, 반면에 특별소비세의 비과세는 음성적인 시장의 존재 이유를 근원적으로 제거하므로 시장의 양성화와 산업의 경쟁력 확보 등의 波及效果가 매우 클 것이기 때문이다.

그러나 국민정서에 비추어 볼 때 非課稅하는 것은 現實性이 적으므로 稅率을 引下하는 것이 보다 現實性이 높을 것으로 판단된다.

세율의 인하나 비과세의 효과가 제대로 나타나기 위해서는 附加價値稅의 課稅特例者 분류문제에 대한 개선도 필요하다. 과세특례자는 세법상 연간 매출액이 3,600만원 이하의 零細事業者에게 適用되는 것으로 매출액의 2%에 해당되는 금액만을 부가가치세로 납부하면 납세의무가 완료될 뿐만 아니라 소득세도 이를 기준으로 납부하게 되므로 실행상에 과세특례자로 분류되면 여러 가지 혜택이 많다¹⁶⁾. 따라서 계속 과세특례자로 분류되기 위하여 매출에 따른 과표를 누락시킬 유인이 존재하는데 이는 無資料去來로써 가능하므로 비정상적인 시장으로부터의 제품구입을 선호하게 된다. 그러므로 課稅特例者 分類에 대한 整備가 이루어지지 않는다면 비록 비과세하거나 세율을 대폭 인하여 제세부담을 경감시켜 주더라도 과세특례자 잔류를 위한 과표누락의 가능성이 존재하므로 上記의 효과를 얻지 못할 가능성이 크다. 따라서 이러한 경우에 과세특례자에 대한 정비를 병행한다면 부가가치세의 增收 이외에도 유통구조의 양성화에 따라 귀

16) 현재 보석상들에 대한 과세특례자의 비율은 타업종보다 월등히 높은 것으로 알려져 있다.

금속·보석상들의 所得 課稅標準도 증대시킬 수 있으므로 所得稅의 增收效果도 매우 클 것으로 예상된다. 그러므로 과세특례자의 선정 및 관리가 보다 엄격히 이루어져야 하며 과표누락에 대한 조사가 강화되어야 한다.

이러한 것을 바탕으로 제세부담의 경감과 시장이 양성화되면 소비자들은 현재보다 낮은 가격수준에서 고품질의 다이아몬드를 구입할 수 있으므로 사회의 厚生水準 向上과 함께 보석가공업의 競爭力 增大는 물론 雇傭과 高附加價值 創出 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다.

3. 石油類

가. 現況 및 問題點

石油類와 관련된 문제를 살펴보면 다음과 같다. 첫째는 수요측면에서의 문제로서, 경제발전에 따른 소득수준의 증대와 자동차의 보급이 대중화되면서 油類消費가 急增하고 있으며 특히 폭증하는 교통량 때문에 교통체증과 같은 심각한 외부불경제를 초래하고 있다. 이에 따라 유류에 대한 需要의 抑制가 요청되며 또한 社會間接資本에 대한 投資의 확충도 필요하다. 문제는 재원을 어떻게 마련하는가로 귀결되는데 크게 다음의 두 가지를 생각할 수 있다.

- ① ‘受益者負擔原則’에 따른 유류소비자의 부담 - 油類에 대한 세율의 인상을 통한 增稅.
- ② 他稅源으로부터의 移轉支出 - 형평성의 문제가 발생할 수 있으므로 주의 요망.

둘째, 消費者들은 現行 油類의 소비자가격이 지나치게 높다고 하는 반면에 供給者들은 정책적으로 稅前價格이 낮게 책정되어 경영압박이 심하다는 서로 상반된 견해를 보이고 있어 모두가 불만족스러운 상태이다. 그러나 국제비교에 의하면 國內의 消費者價格이 외국

에 비해 싼 편임을 알 수 있다(〈表 2-26〉 참조).

셋째, 그 동안 산업의 國際競爭力을 육성한다는 의미에서 추진되어 온 低油價政策은 에너지 소비절감을 위한 기술개발 등 장기적인 산업경쟁력의 강화를 위한 노력의지를 약화시키는 결과를 초래하였으며 또한 에너지 多消費 産業의 지나친 肥大化를 초래하였다.

넷째는 환경 측면에서의 문제로서, EC에서는 化石燃料의 燃焼에 따른 이산화탄소(CO₂)의 발생이 地球 溫暖化 現狀의 전체 요인 중에서 61%를 차지하는 주범이라고 보고 에너지/탄소세의 도입을 추진중에 있으며 이것이 法制化되어 국제적으로 널리 시행되면 우리나라에도 큰 영향을 미칠 것으로 생각된다. 석유류 소비와 관련한 환경오염은 또 하나의 外部不經濟를 초래하는 요인이므로 교통체증과 같은 여타의 외부불경제 문제와도 연관하여 研究·檢討되어져야 한다.

다섯째, 세율인상을 통하여 特定 油種(揮發油, 輕油)의 價格을 引上할 때의 副作用을 들 수 있다. 예를 들어 휘발유의 消費者價格이 납사의 價格보다 현격히 높아지게 되면 납사를 이용한 가짜 휘발유가 발생하여 탈세 및 가짜 휘발유 제조에 따른 불필요한 비용이 발생한다. 과거의 경험에 의하면 1980년대초까지만 해도 두 유종간의 價格 隔差가 현격하여 이러한 문제가 심각하였다. 가격 격차가 축소된 최근에는 이런 問題가 심각하지 않으나 향후에도 유종간의 현격한 가격격차가 발생하게 되면 이러한 問題가 再現될 소지가 다분히 존재한다.

여섯째, 油價를 引上하게 되면 物價上昇을 유발시켜 산업에 미치는 영향이 크므로 주의하여야 한다.

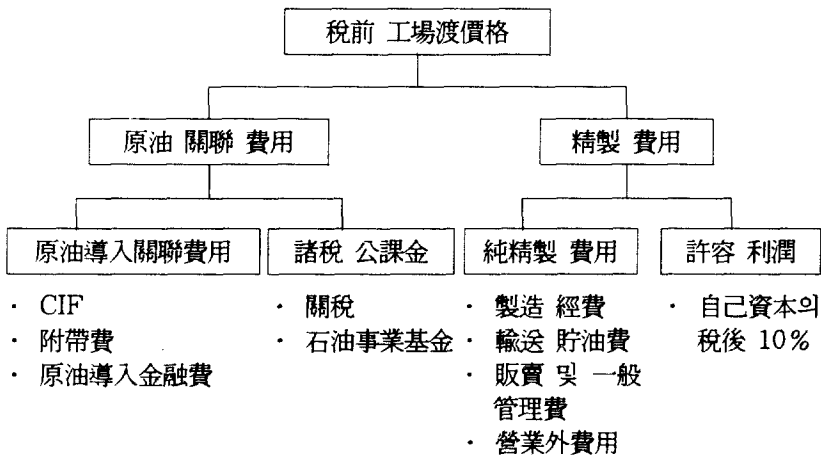
일곱째, 현재 추진되고 있는 油價의 自律化 문제로서 장기적으로 政府의 規制를 緩和하는 것이 요청된다.

여덟째, 유류의 소비와 관련한 自動車에 대한 各種 稅制의 조정이 필요한데 현재는 보유과세가 높고 이용과세가 상대적으로 낮아 綜合的인 稅制의 整備가 요청된다.

나. 現行 油價의 構造 및 價格決定方式

현재 石油은 전량을 輸入에 依存하고 있는데 原油의 수입시에 배럴당 1.70달러씩 石油事業基金을 부과하고 있다. 석유제품의 세전 공장도 가격은 크게 나누어 輸入에 따른 費用과 석유사업기금 등의 原油導入과 關聯된 費用과 製造經費, 정유사의 이윤 등의 精製費用 으로 구성되며 ([圖 2-1] 참조), 소비자가격은 이렇게 결정된 稅前 工場渡價格에 各種 租稅(부가가치세와 특별소비세)와 流通手數料 등이 더해져서 결정된다¹⁷⁾.

[圖 2-1] 油類의 稅前 工場渡價格



資料：動力資源部, 「국내유가의 적정수준 유지를 위한 유가관리제도 개편방안」, 1992. 9.

석유제품은 그 특성상 連產品으로서 개별 제품이 별개로 생산되는

17) 현재 특별소비세가 부과되는 유종으로는 보통휘발유(130%)와 무연 휘발유(109%), 경유(9%), LPG(8%)의 네 종류가 있다. 보통휘발유는 1993년 1월 1일부터 생산이 중지되었으므로 보통휘발유에 적용되고 있던 130%의 세율은 사실상 자연 소멸되었다.

것이 아니라 복합적으로 동시에 생산되므로 製品別로 原價를 配分하는 것이 기술적으로 상당히 어렵다. 따라서 石油製品에 대한 原價의 決定은 정책적으로 이루어지는 경우가 많다. 우리나라에서의 石油製品別 稅前 工場渡價格은 석유제품의 원가를 회수할 수 있는 수준에서 平均複合單價를 설정한 후, 제품간 수급균형의 유지와 전반적인 경제정책 등 政府의 政策的인 考慮에 의해 결정되고 있다.

〈表 2-23〉 石油製品間 稅前 工場渡價格 構造(1990年 7月 基準)
(單位：%, 원/배럴)

製 品 名	賣出額 構成比	物量 構成比	單 價	價格構造(複合單價=1)
無鉛揮發油	6.42	4.13	27,277	1.56
有鉛揮發油	6.64	4.50	25,856	1.47
燈 油	6.63	5.04	23,084	1.32
輕油(0.4%)	36.08	30.24	20,916	1.19
輕油(1.0%)	9.35	8.00	20,488	1.17
輕質重油(1.6%)	0.46	0.46	17,964	1.02
輕質重油(2.0%)	0.74	0.73	17,665	1.01
重油(1.6%)	0.28	0.32	15,177	0.87
重油(3.0%)	0.41	0.52	13,900	0.79
B-C油(1.6%)	16.69	23.02	12,717	0.72
B-C油(2.5%)	0.05	0.07	12,102	0.69
B-C油(4.0%)	11.37	18.00	11,076	0.63
프 로 관	1.46	1.62	15,752	0.90
부 탄	3.42	3.35	17,880	1.02
告 示 製 品 計	100.00	100.00	17,534	1.00(평균)

註：1) 1992년 6월 25일, 휘발유, 경유, 등유의 가격인상에 따라 이들 세 품목에 대한 單價比率는 증가하고 나머지는 하락하였음 : 유연(보통) 휘발유 1.78, 무연휘발유 1.92, 경유 1.24, 프로관 0.81, 부탄 0.95.

2) () 안의 숫자는 유황 성분의 함유도를 나타냄.

현재 국내 석유류의 세전 공장도가격은 原油導入價格(FOB)인 배럴당 18달러(1992년 6월 25일 이후 도입가격을 國際原油價의 인상에 따라 종전의 배럴당 16.90달러에서 인상하였음)를 기준으로 책정되고 있으며 현재 석유제품에 대해서는 10%의 附加價值稅가 부과되고, 揮發油, 輕油, LPG에 대해서는 特別消費稅가 부과되고 있으며, 教育稅는 부과되지 않고 있다. 현행의 유가체계에 의하면 세율이 인상되더라도 반드시 油類의 消費者價格이 인상되는 것은 아니다. 즉, 만약 複合單價를 구성하는 요소 중의 하나인 관세율이 조정되더라도 石油事業基金 등 여타 변수의 조정에 의하여 油類別 稅前價格은 동일하게 유지가 가능하여 관세율의 조정은 소비자가격에 직접적인 영향을 미치지 않는다. 그러나 特別消費稅率의 변화는 특별소비세 부과 이후의 가격에 영향을 주어 消費者價格에 직접 影響을 미치고 있다.

〈表 2-24〉 石油類 特別消費稅率의 變遷

(單位 : %)

	普通揮發油	無鉛揮發油	輕油	프로판	부탄
1977. 7. 1	160		10	—	—
1979. 3. 7	180		10	—	—
1980. 8.24	160		7	—	—
1980.11.29	130		7	—	—
1983. 2. 6	100		9	10	10
1987. 7. 1	100	85	9	8	8
1989. 3.27	85	70	9	8	8
1991. 7. 1	120	100	9	8	8
1992. 1. 1	130	109	9	8	8

資料 : 田圭正, 「석유가격체계 개선방안」, 『석유협회보』, 대한석유협회, 1992. 8.

다. 石油製品價格의 國際比較

1) 韓國의 小賣油價와 油價의 國際比較

1992년 6월 25일 휘발유, 경유, 등유의 消費者價格이 引上되었으며 그 가격은 <表 2-25>와 같다.

<表 2-25> 國內 油價의 變動

(單位: 원/ℓ)

	揮發油	輕油	燈油
1992. 6. 25 以前	497	182	216
1992. 6. 25 以後	610	214	254

註: 기타의 유가는 변동 없음.

資料: 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1992. 11.

<表 2-26>은 揮發油와 輕油의 稅前·稅後價格을 外國과 比較한 것으로 ★표를 한 것은 우리나라보다 가격이 싸거나 세금비중이 낮은 것을 표시한다. 石油製品의 消費者價格 및 稅金比重을 살펴보면 대체로 揮發油는 外國에 비해 세전가격은 비싸고 세후가격은 싼 편이며 輕油의 경우에는 外國에 비해 세전·세후가격 모두 싼 편이다.

揮發油의 소비자가격은 미국이나 호주, 캐나다, 그리스 등보다는 비싸고 일본이나 영국, 독일, 프랑스보다는 싸지만 전체적으로 볼 때에는 우리나라의 揮發油 消費者價格은 상당히 싼 편이다. 반면에 稅前價格은 일본과 핀란드에 비해서는 싸지만 거의 대부분의 나라보다는 비싼 편으로서 소비자가격과는 반대의 양상을 보인다.

輕油의 경우에는 消費者價格이 우리나라에서 가장 싸며 稅前價格도 소비자가격과 마찬가지로 미국, 호주, 그리스를 제외하고는 제일 싸다.

<表 2-26>의 결과를 놓고 볼 때 우리나라의 휘발유와 경유의 소비자가격이 국제적으로 매우 싼 편이며 세금비중은 상대적으로 상당히 낮은 수준이다. <表 2-26>에서 한 가지 特徵的인 事實을 찾다면 미국의 휘발유 가격이 세전, 세후 모두 제일 싸다는 것이다. 그 이유 중의 하나는 美國의 지리적인 요인에서 찾을 수 있는데 미국은 국토

의 면적이 매우 넓어 일상 생활에서 자동차를 이용한 長距離 旅行이 필수적이므로 유가를 높게 유지한다면 國民들의 厚生이 급격히 감소하므로 유가가 낮게 유지되어온 것이다. 따라서 유가의 국제비교에 있어서 미국과 같이 例外的인 境遇와 비교할 때에는 많은 주의가 필요하다.

〈表 2-26〉 油價의 國際比較

(單位: US\$/ℓ, %)

	揮 發 油				輸 送 用 輕 油			
	消費者價格	稅 金	稅 前 格	稅 金 重 比	消費者價格	稅 金	稅 前 格	稅 金 重 比
韓 國 (1992)	0.772	0.395	0.377	51.2	0.271	0.039	0.232	14.4
日 本	0.944	0.424	0.520	★44.9	0.572	0.201	0.371	35.1
美 國	★0.301	0.099	★0.202	★32.9	0.299	0.102	★0.197	34.1
濠 洲	★0.457	0.243	★0.214	53.1	0.447	0.245	★0.202	54.9
오스트리아	0.842	0.489	★0.353	58.1	0.609	0.283	0.326	46.5
벨기에	0.916	0.609	★0.307	66.5	0.568	0.257	0.311	45.2
캐나다	★0.505	0.213	★0.292	★42.2	0.490	0.170	0.320	34.7
덴마크	0.946	0.641	★0.305	67.8	0.414	0.087	0.327	20.9
핀란드	1.093	0.669	0.424	61.2	0.774	0.399	0.375	51.5
프랑스	0.905	0.679	★0.226	75.0	0.553	0.300	0.253	54.3
獨逸	0.866	0.585	★0.281	67.6	0.574	0.297	0.277	51.8
그리스	★0.755	0.510	★0.245	67.6	0.397	0.168	★0.229	42.2
에이레	1.006	0.666	★0.340	66.2	0.719	0.358	0.361	49.8
이탈리아	1.238	0.941	★0.297	76.0	0.769	0.491	0.278	63.9
룩셈부르크	★0.683	0.375	★0.308	54.9	0.394	0.126	0.268	31.9
네덜란드	0.958	0.671	★0.287	70.0	0.524	0.239	0.285	45.6
뉴질랜드	★0.574	0.261	★0.313	★45.4	0.275	0.032	0.243	★11.8
노르웨이	1.020	0.687	★0.333	67.4	0.438	0.106	0.332	24.3
포르투갈	0.961	0.694	★0.267	72.2	0.646	0.364	0.282	56.3
스페인	0.812	0.531	★0.281	65.4	0.608	0.311	0.297	51.1
스웨덴	1.093	0.740	★0.353	67.7	0.687	0.208	0.479	30.3
스위스	0.790	0.470	★0.320	59.5	0.762	0.447	0.315	58.6
터키	★0.621	0.348	★0.273	56.1	0.536	0.282	0.254	52.6
英 國	0.795	0.525	★0.270	66.0	0.568	0.321	0.247	56.5
OECD 平均	0.830	0.525	★0.305	61.0	0.549	0.252	0.297	43.6

註: 1. 韓國은 1992년 10월 現在價格, 餘他國은 1991년 平均價格.

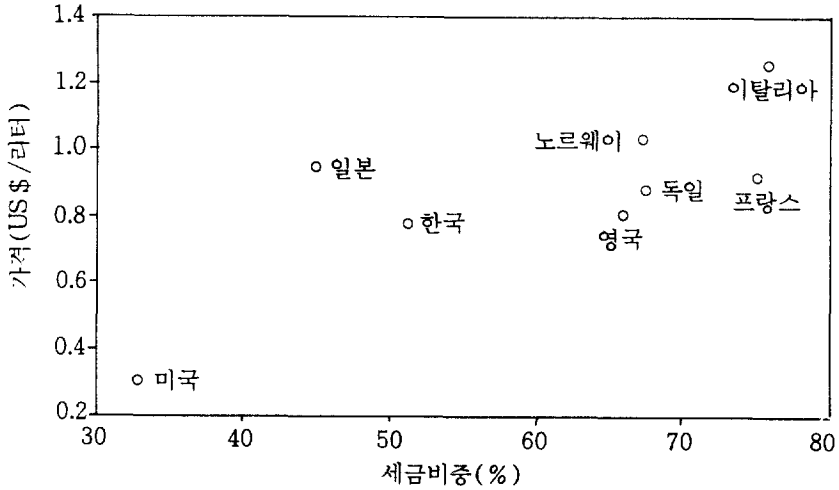
2. ★표는 우리나라보다 가격이 싸거나 세금비중이 낮은 것을 표시함.

3. 세금비중 = (부가가치세 + 특별소비세)/소비자가격.

原資料: IEA, *Energy Prices and Taxes*, First Quarter 1992.

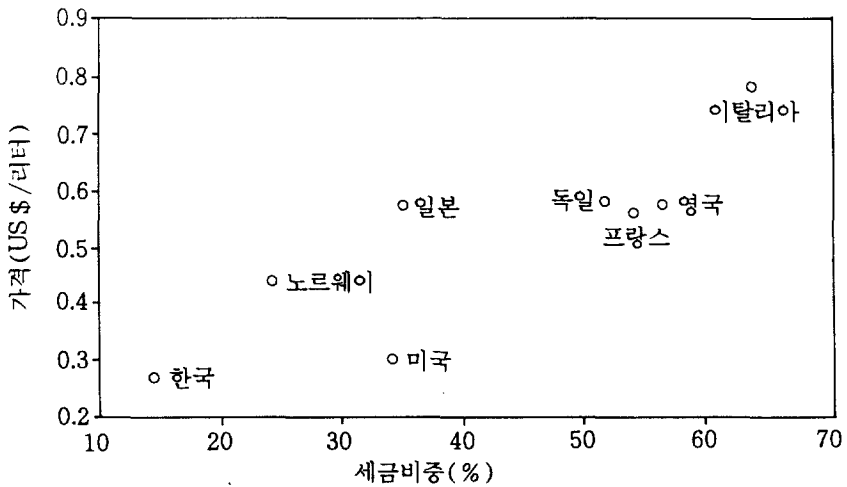
資料: 에너지經濟研究院, 「揮發油, 輸送用輕油 및 稅金比重的 國際比較」, 1992. 10.

[圖 2-2] 揮發油 消費者價格 및 稅金比重的 國際比較



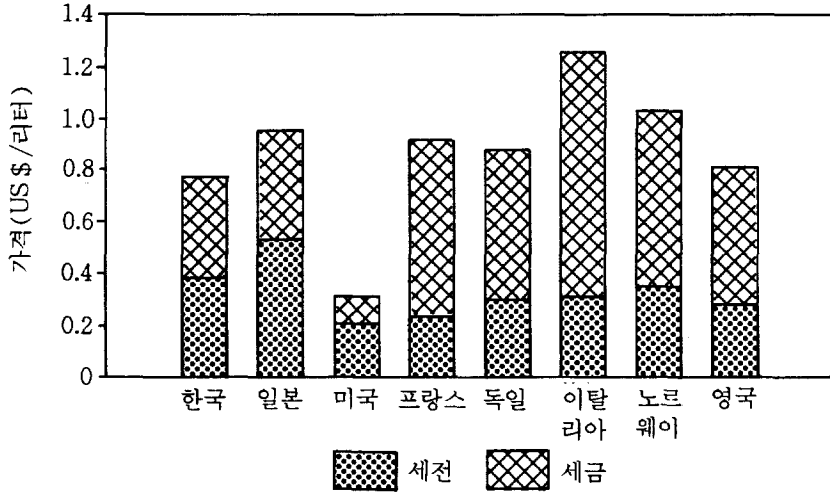
註 : 한국-1992년 10월 가격.
기타-1991년 평균가격.

[圖 2-3] 輕油 消費者價格 및 稅金比重的 國際比較



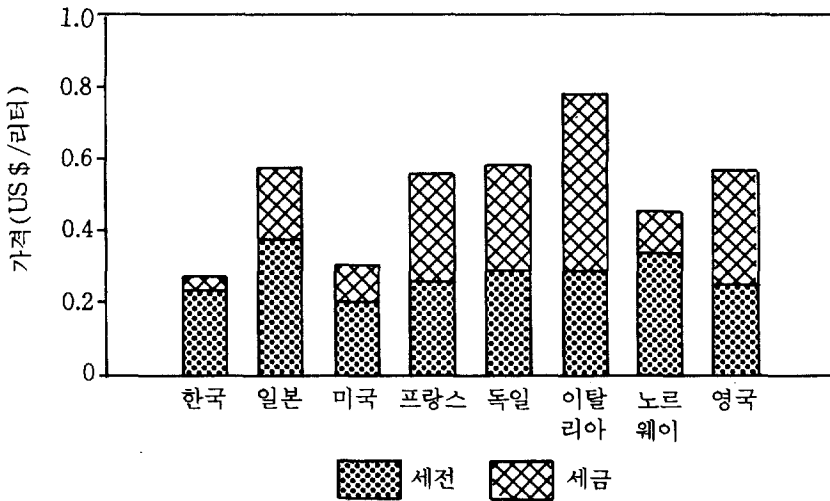
註 : 한국-1992년 10월 가격.
기타-1991년 평균가격.

[圖 2-4] 揮發油 稅前價格과 稅金額의 國際比較



註: 한국-1992년 6월 25일 가격.
기타-1991년 평균가격.

[圖 2-5] 輕油 稅前價格과 稅金額의 國際比較



註: 한국-1992년 6월 25일 가격.
기타-1991년 평균가격.

2) 油種間的 價格隔差

석유제품 가격의 적정 수준을 논의함에 있어서는 그 절대가격도 중요하지만 유종간의 相對價格도 중요하다.

〈表 2-27〉 揮發油/輕油 消費者價格比率의 國際比較

韓 國	美 國	英 國	캐 나 다	OECD平均
2.85	1.01	1.65	1.40	1.46

註：한국은 1992년 현재 가격이며 기타는 1991년 평균가격임.

〈表 2-27〉에 의하면 美國은 휘발유와 경유의 소비자가격의 비율이 1.01로서 두 유종간의 價格 隔差가 거의 없으며 OECD 國家들의 휘발유/경유의 소비자가격 비율 평균은 약 3:2 정도이다. 반면에 우리나라의 휘발유/경유의 소비자가격 비율은 2.85로 휘발유의 가격이 경유에 비해 거의 3배에 가까운데 이는 우리나라의 경유 가격이 매우 낮게 책정된 데 기인하는 것으로 우리나라의 揮發油/輕油의 相對價格 比率이 외국에 비해 매우 높음을 알 수 있다.

〈表 2-28〉 國內 工場渡價格 構造와 現物市場 價格構造

	韓 國	싱가포르	로테르담	걸 프
揮發油/輕油	1.55	1.18	1.21	1.13

註：1. 1991년 7월 가격 기준이며, 한국은 1992년 6월 고시가격임.

2. PMI, August 8, 1991에 의거하여 작성.

휘발유와 경유의 稅前價格을 비교해 보더라도 우리나라의 相對價格이 現物市場의 相對價格 비율에 비해 상당히 높다. 油種간의 相對價格 隔差는 消費者價格뿐만 아니라 국내의 稅前價格과 現物市場에서의 價格을 비교해 보더라도 동일한 결론을 얻을 수 있다.

〈表 2-28〉을 보면 現物市場에서의 揮發油/輕油의 相對價格 비율은 1.13~1.21인 데 비해 國內의 稅前 工場渡價格의 相對比率은 1.55이며, 이것은 국제 現物시장에서의 비율보다 28~37% 정도 높은 수준이다. 消費者價格과 세전가격의 상대가격 격차는 주로 세전 원가배분시에 정책적으로 경유의 가격이 낮게 책정된 점과 우리나라의 세금구조가 유종간에 큰 격차를 보임에 따른 稅金比重의 差異에 기인한다. 이렇게 커다란 相對價格의 隔差는 유종간 세부담의 형평성 측면과 국민경제의 효율성 측면에서 부작용이 크므로 조정이 불가피하다.

현재 경유의 소비는 産業, 家庭·商業部門이 각각 20.8%와 20.2%, 輸送部門이 52.0%를 차지하고 있어 경유가격의 인상은 서민생계의 걸림돌이 되고 産業競爭力을 弱화시킬 우려가 있으므로 정책적으로 원가가 저렴하게 책정되고 또한 여기에 낮은 세율이 적용되어 최종 소비자가격이 지나치게 싸게 책정되어 온 측면이 있다. 즉, 이렇게 커다란 相對價格 隔差의 요인은 휘발유 가격이 비싸다기보다는 경유의 가격이 지나치게 싸기 때문이므로 相對價格의 隔差解消를 위해서는 輕油의 價格引上問題가 신중히 검토되어야 한다.

揮發油와 輕油의 지나친 상대가격의 격차에 따라 유발되는 問題點 및 特性을 지적해 보면 다음과 같다. 첫째, 경유는 휘발유에 비해 공해물질 배출이 많아 公害發生에 대한 寄與度가 상당히 높으며 둘째, 용량이 큰 엔진을 제작하는 데에는 휘발유를 사용하는 엔진이 기술적으로 적합하지 않아 대개의 경우 큰 출력을 필요로 할 때에는 경유를 소비하는 엔진(diesel engine)이 사용되고 있는데, 휘발유에 비해 경유의 가격이 지나치게 싸므로 경유 엔진의 경유 消費增大뿐만 아니라 비싼 휘발유에서싼 경유로의 에너지간의 代替現象¹⁸⁾

18) 우리나라의 주된 농업은 논과 밭을 이용한 농사이며 이러한 농사를 위해서는 중량이 가벼운 농기구가 필수적인데 여기에는 휘발유를 사용하는 농기구가 중량이 가벼우므로 적합하다. 그러나 경유의 가격이

이 적정 수준 이상으로 이루어짐에 따라 첫째의 문제점에 추가하여 公害物質의 排出을 더욱 가중시키고 있다. 셋째, 동일한 출력을 낼 경우 輕油를 사용하는 엔진은 휘발유를 사용하는 엔진에 비해 더 무거운 특성을 가지고 있어 道路 破損의 主要 原因이 되고 있다.

라. 油類消費의 增加

소득 증대 및 소비패턴의 고도화에 따라 자동차의 보급이 대중화 되면서 輸送部門에서의 油類에 대한 수요가 급증하고 있으며 또한 1980년대 말부터 石油化學部門의 과잉중복투자에 따른 석유(납사)의 수요증대가 급격히 늘어나고 있다.

部門別로 石油需要의 增加 現況(〈表 2-31〉 참조)을 살펴보면, 일견 비슷한 추세로 부문별 소비가 증가하고 있으나 輸送部門의 增加率이 두드러진다. 수송부문은 1980년대 후반에 들면서 15% 이상의 유류소비 증가율을 보이고 있으며 이에 따라 구성비도 1981년 약 15%에서 1991년에는 약 27%로 急增稅를 보이고 있다.

業種別로 석유수요의 증가 현황(〈表 2-32〉 참조)을 살펴보면 최근 석유화학부문의 소비증가율이 30% 이상으로서 타부문보다 월등히 높으며 또한 구성비도 꾸준히 증가하고 있는데 이는 1980년대 말 石油化學部門의 過剩投資에 의한 油類의 消費가 急增하고 있는 것을 보여 주는 것이다.

製品別로 석유수요의 증가 현황(〈表 2-33〉 참조)을 보면 휘발유의 증가율이 최근 계속 30% 정도의 높은 수준을 유지하고 있으며, 경유도 16~18% 정도의 꾸준한 증가율을 보이고 있다. 뿐만 아니라 납사의 구성비도 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있어 납사의 유

지나치게 싸고 농업용으로 공급되는 면세된 휘발유의 공급량도 절대적으로 부족하므로 현재 우리나라 대부분의 농기구는 상대적으로 가격이 매우 저렴한 輕油를 사용하는 증량이 무거운 「디젤 엔진」(diesel engine)이 사용되고 있어 많은 副作用을 낳고 있다.

류소비증가에 대한 寄與度도 매우 높음을 알 수 있다. 이런 유종들은 대부분 수송부문이나 석유화학부문에서 수요되는 제품들로서 部門別, 業種別 消費增加에서 보는 결과와 대체로 일치되는 모습을 보여 주고 있다.

최근의 유류소비 증가추세를 보면 1981~85년 기간에는 소비의 연평균 증가율이 1.25%로 매우 안정적이었으나 1986~89년 기간에는 소비가 증가추세로 전환함에 따라 年平均 增加率이 약 11%로 상승하였으며 1990년 이후에는 21.6%로 급증 추세를 보이고 있다. 이렇게 급격한 유류의 소비증대는 최근 우리나라의 國際收支 赤字反轉에 큰 요인이 되고 있다. 만약 최근의 유류소비의 증가율이 20%를 넘지 않고 1986~89년 기간의 전년도 대비 11%의 증가율 수준을 유지하였다면 國際收支 改善效果가 상당히 컸을 것으로 추측된다. 예를 들면 1990년의 油類消費 增加率이 실적치인 24.1%보다 낮은 11% 수준 정도에 그쳤다면 1990년도에는 약 7억 5,233만달러의 수입절감이 가능하였을 것이며, 만약 1991년의 증가율이 실적치인 19.2%보다 낮은 11% 수준에 그쳤다면 약 5억 4,015만달러의 수입절감이 가능하였을 것으로 추정되므로 油類消費 節減 努力이 切實하다.

〈表 2-29〉 石油 輸入 節減 可能額

	消費節減量(1,000b)	原油導入單價	輸入節減 可能額
1990	37,616.9	\$ 20.00/b	7억 5,233만달러
1991	29,118.6	\$ 18.55/b	5억 4,015만달러

註 : 단순화를 위해 수입된 석유완제품도 포함하여 원유도입단가를 사용함.

정부가 산업의 경쟁력을 확보하기 위해 유지해 왔던 低油價政策은 그 동안의 경제성장에 기여해 온 바도 막대하나 산업의 에너지 소비

를 절약하기 위한 기술개발 노력을 약화시켜 에너지 절약적인 산업으로의 구조개편을 어렵게 만든 측면도 있다. <表 2-30>을 보면 거의 모든 제조업 분야에서 에너지 原單位가 증가추세를 보일 뿐만 아니라 대부분의 업종에서도 일본에 비해 에너지 원단위가 높다. 에너지 原單位란 附加價值額 100만원을 생산하기 위하여 투입된 총에너지를 열량을 기준으로 하여 석유로 환산하여 석유 소비량을 톤으로 표시한 것인데, 다른 조건이 같다면 에너지 原單位가 낮을수록 에너지 效率이 좋으며 따라서 보다 效率的으로 生産이 이루어진다고 할 수 있다. 이와 같이 우리나라 산업의 에너지 원단위가 높은 것은 산업구조의 고도화에 따른 자연적인 에너지 소비의 증가에 기인하기도 하지만 정부의 低油價政策이 기업들의 에너지 절약적인 기술개발 노력을 저해하고 오히려 방만한 에너지의 소비를 부추겨 적정수준 이상으로 에너지 다소비 산업의 성장을 초래하여 에너지 節約的인 産業으로의 構造改編을 沮害하였다는 점을 간접적으로 보여 주는 것이다.

〈表 2-30〉 業種別 에너지 原單位

(單位：石油換算톤/百萬원)

	韓 國			日本
	1989	1990	1991	1983
製 造 業 平 均	0.693	0.746	0.827	0.523
織 維	0.519	0.587	0.577	0.646
化 學	0.961	1.174	1.352	1.519
紙 製 品	0.662	0.677	0.660	0.699 ¹⁾
貴 金 屬 鑛 物	2.126	2.166	2.446	1.519
鐵 鑛	3.173	3.148	3.317	2.256 ²⁾
機 械 產 業	0.119	0.119	0.121	0.074

註：1)은 製紙, 펄프, 印刷임.

2)는 1次金屬임.

原資料：에너지經濟研究院.

資料：韓國租稅研究院, 「主要業務資料」, 1993. 2.

〈表 2-31〉 石油類 部門別 消費

(單位：千배럴, %)

	總消費量		部門別 構成比					部門別 增減率				
		增減率	輸送	發電	家庭·商業	公共·其他	產業	輸送	發電	家庭·商業	公共·其他	產業
1981	180,053	—	15.36	26.92	14.03	6.33	37.36	—	—	—	—	—
1982	178,893	-0.6	16.56	27.75	9.00	7.82	38.87	7.1	2.4	-36.2	22.8	3.4
1983	189,308	5.8	20.51	25.73	11.47	6.60	35.69	31.1	1.9	34.8	-10.7	-2.8
1984	191,049	0.9	22.34	19.89	12.99	6.45	38.32	9.9	-22.0	14.3	-1.4	8.4
1985	189,191	-1.0	25.20	15.04	13.64	6.31	39.80	11.7	-25.1	4.0	-3.1	2.9
1986	200,591	6.0	27.25	10.14	13.98	6.82	41.82	14.7	-28.5	8.7	14.5	11.4
1987	210,511	4.9	31.18	3.61	15.50	6.55	43.17	20.1	-62.7	16.3	0.8	8.3
1988	250,558	19.0	30.49	7.06	16.26	5.33	40.87	16.4	133.0	24.9	-3.2	12.7
1989	287,146	14.0	30.41	7.53	17.87	5.25	38.93	14.3	22.3	26.0	13.0	9.2
1990	356,349	24.1	28.38	8.34	18.95	4.51	39.82	15.8	37.4	31.6	6.6	27.0
1991	424,666	19.2	27.11	9.75	18.21	3.64	41.27	13.9	39.4	14.6	-3.7	23.5

資料：韓國石油開發公社，『石油需給統計』，1992.

〈表 2-32〉 石油類 業種別 消費

(單位：%)

	產業業種別構成比							產業業種別增減率							
	1次產業	食品	纖維	機械·金屬	化學	窯業	鐵鋼	1次產業	食品	纖維	機械·金屬	化學	窯業	鐵鋼	建設·其他
1981	5.49	5.66	10.81	2.88	48.77	3.79	8.13	—	—	—	—	—	—	—	—
1982	5.52	6.34	11.46	3.95	49.35	4.15	8.18	-0.2	16.4	10.3	42.6	5.2	13.8	4.7	-13.7
1983	2.76	6.40	10.89	4.83	49.74	6.52	6.88	-47.0	5.4	-0.8	27.8	9.0	64.1	-9.7	-7.0
1984	3.04	6.69	10.41	5.08	47.47	6.89	6.54	11.1	13.1	3.4	13.7	3.2	14.2	2.9	24.0
1985	3.27	6.90	9.95	4.68	47.42	7.03	5.93	6.4	5.7	-2.0	-5.4	2.4	4.7	-7.0	9.7
1986	4.08	6.49	9.86	4.88	48.36	6.62	5.70	32.5	3.1	8.5	14.1	11.7	3.0	5.3	9.5
1987	4.11	6.40	9.86	5.68	47.99	6.53	6.14	5.6	7.1	8.7	26.5	7.8	7.1	16.9	4.5
1988	3.95	6.11	9.30	5.67	47.86	6.61	5.97	14.4	7.5	6.2	12.3	12.2	14.0	9.5	19.3
1989	3.84	6.25	9.17	5.49	47.70	6.92	5.56	11.6	11.3	7.3	5.5	8.5	14.1	1.4	11.5
1990	3.48	5.32	7.95	4.51	50.95	6.29	5.78	12.3	9.6	11.4	5.6	37.3	16.8	33.4	30.6
1991	3.18	4.34	6.18	4.11	55.13	5.57	5.04	9.2	1.7	-2.8	13.7	35.1	10.5	9.0	26.8

資料：韓國石油開發公社，「石油需給統計」，1992。

〈表 2-33〉 石油類 製品別 消費

(單位：千噸，%)

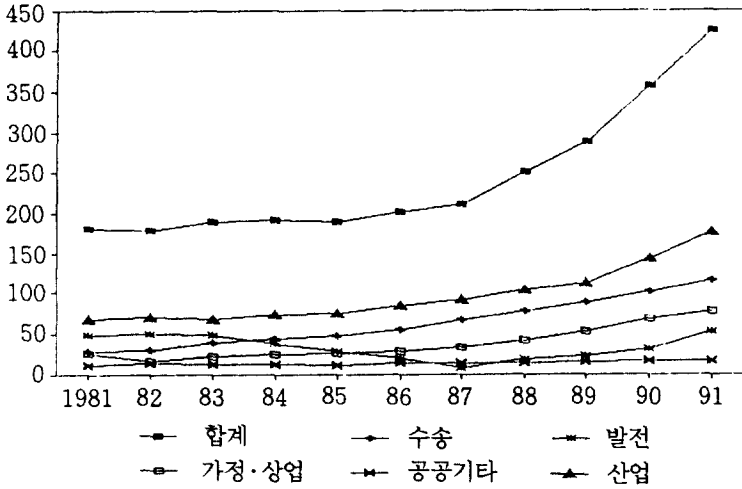
	總消費量		主要 製品別 構成比							主要 製品別 增減率					
	增減率	揮發油	燈油	輕油	B-C	납사	重質油	輕質油	揮發油	燈油	輕油	B-C	重質油	輕質油	
1981	180,053	—	3.33	4.36	21.65	50.48	11.50	53.50	43.74	—	—	—	—	—	—
1982	178,893	-0.6	2.58	4.28	21.43	49.34	11.26	52.14	43.82	-23.1	-2.6	3.0	-2.9	-3.2	-0.5
1983	189,308	5.8	2.44	4.13	23.56	45.98	12.29	48.48	46.28	0.2	2.3	11.2	-1.4	-1.6	11.7
1984	191,049	0.9	2.82	4.21	25.98	40.57	13.25	43.41	50.21	16.7	2.8	11.3	-10.9	-9.6	9.5
1985	189,191	-1.0	3.66	4.19	27.58	36.47	13.93	39.48	52.99	28.3	-1.4	5.1	-11.0	-9.9	4.5
1986	200,591	6.0	4.27	3.98	28.48	32.30	14.86	35.30	55.93	23.6	0.7	9.5	-6.1	-5.2	11.9
1987	210,511	4.9	4.92	3.87	30.18	28.30	15.09	31.37	58.55	21.0	2.1	11.2	-8.1	-6.7	9.8
1988	250,558	19.0	5.42	3.99	29.70	30.43	13.48	33.37	56.30	31.1	22.4	17.1	28.0	26.6	14.4
1989	287,146	14.0	6.37	5.01	29.22	30.38	11.90	32.92	56.51	34.7	44.0	12.8	14.4	13.1	15.0
1990	356,349	24.1	6.65	7.00	27.35	29.34	13.34	31.93	58.05	29.5	73.4	16.1	19.8	20.4	27.4
1991	424,666	19.2	6.76	6.03	26.97	28.88	15.46	31.54	58.30	21.2	2.6	17.5	17.3	17.7	19.7

資料：韓國石油開發公社，「石油需給統計」，1992。

예를 들면 <表 2-32>에서 보는 바와 같이 低油價政策은 석유화학 부문 등을 지나치게 비대하게 확대시켜 에너지 소비의 급증을 초래한 경우를 들 수 있다. 따라서 에너지 절약적인 산업으로의 구조개

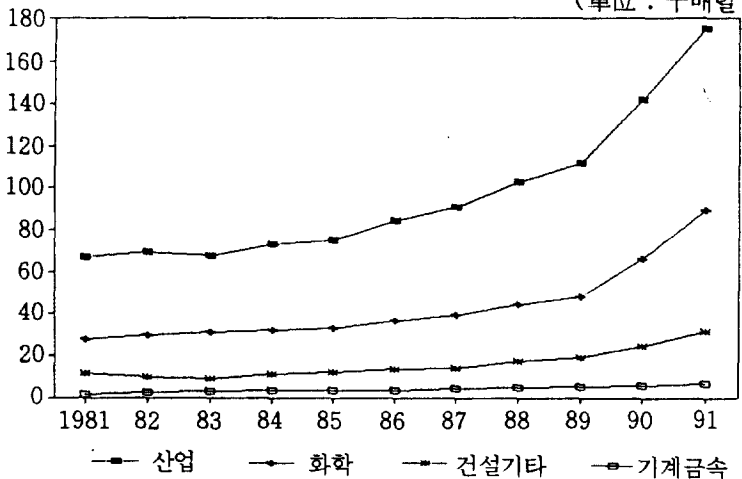
[圖 2-6] 部門別 石油需要

(單位：千배럴)



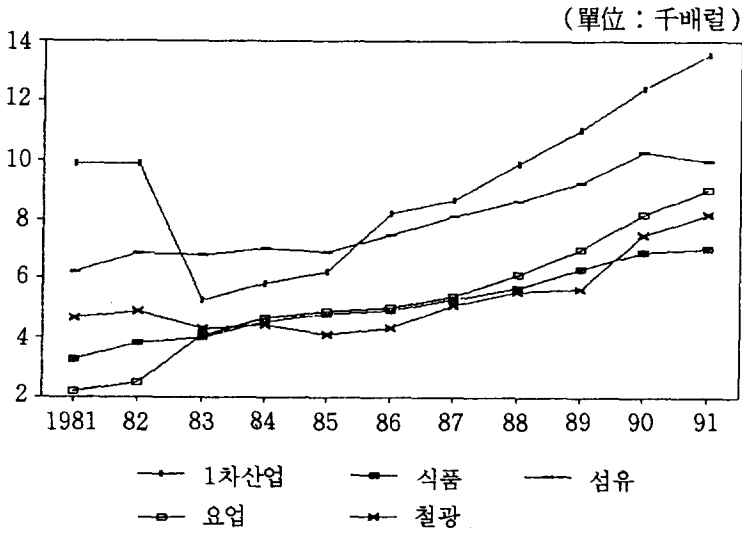
[圖 2-7] 生産業種別 石油需要

(單位：千배럴)

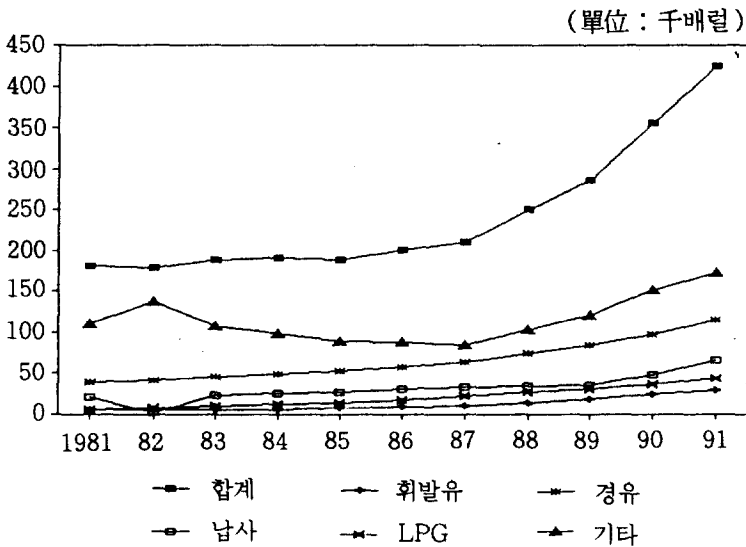


편과 함께 特定 産業의 지나친 肥大를 抑制하기 위해 노력하여야 하며 이를 위해서는 더 이상 適正水準 以下の 저유가정책은 止揚되어야 한다.

[圖 2-7]의 계속



[圖 2-8] 石油製品別 需要



마. 石油類 價格政策(油價引上)에 있어서의 考慮事項

1) 一般的인 考慮事項

揮發油와 輕油는 가격이 외국에 비해 상당히 싸고 또한 消費가 급격히 늘어나면서 여러 가지 副作用을 낳고 있는데 이에 대한 해결책으로 油價引上이 신중히 검토되어야 한다. 이러한 것은 경유의 소비와 관련하여 특히 문제가 심각한데 경유가 휘발유에 비해 절대적·상대적으로 外部不經濟의 심각성이 크에도 불구하고 그 가격이 지나치게 낮아 경유의 소비억제를 유도하는 데 실패하고 있다.

유류의 소비는 교통체증과 매연, 이산화탄소, 분진 등 각종 공해물질의 배출과 함께 도로과손 등의 외부불경제를 야기하여 競爭市場(competitive market)의 均衡(equilibrium)에서 外部不經濟 등의 諸費用을 포함한 社會的 費用(social cost)이 생산자의 금전적인 私的 費用(private cost)을 크게 초과하고 있다. 그럼에도 불구하고 경유는 특별소비세의 세율이 9%에 불과하여 조세를 통하여 私的 費用을 인위적으로 社會的 費用과 一致시키는 데 失敗하고 있으며 이에 따라 사회적 비용을 반영하는 사회적으로 바람직한 소비량 수준을 초과한 상태에서 균형을 이루게 되어 결과적으로 過多하게 油類가 消費되고 있다.

社會的 費用과 私的 費用을 일치시켜 주기 위해서는 현행보다 높은 세율로 보정해 주어야 하나 이것이 유가인상을 통하여 전반적인 물가상승으로 이어지게 되면 서민생계의 안정이나 산업경쟁력의 약화 등의 副作用을 수반하게 되므로 상당한 주의가 필요하다. 그러나 예를 들어 서울의 스모그 현상의 주범이 교통수단, 그 중에서도 특히 경유를 사용하는 디젤 엔진의 기여도가 매우 크다는 것을 생각할 때 이러한 외부불경제의 시정을 통한 장기적인 國民保健의 향상 및 사회적으로 바람직한 수준의 소비량 결정을 위해서는 社會的 費用과 私的 費用의 一致가 반드시 이루어져야 한다.

2) 環境 側面 (EC의 에너지/炭素稅)¹⁹⁾

化石燃料의 사용은 이산화탄소와 같은 공해물질의 배출과 밀접한 관계가 있어 사회적 비용을 증가시키는 外部不經濟를 유발하므로 경쟁시장에서는 사회적 비용이 사회적 편익을 초과하여 適正 消費量을 超過하는 수준에서 유류의 소비가 이루어지고 있다. 이러한 非效率的인 資源配分에 대한 시정은 경쟁시장에서의 自生的인 矯正만으로는 거의 불가능한 것으로 이러한 문제를 一掃하고 진정한 사회적 비용을 반영하기 위해서는 인위적인 가격의 조정이 필요하다. 이를 위해서는 정부의 시장개입이 절실히 요청되며 그 목적을 달성하는 수단으로서는 租稅政策을 사용할 수 있다. 시장에서 사회적으로 바람직한 수준의 均衡量(또는 消費量)을 얻기 위해서는 적정수준의 조세가 부과되어야 하는데, 생산과 관련하여 사회적 비용과 생산자의 사적 비용의 차이만큼이 適正한 水準의 租稅가 되며 두 가지 비용의 차이가 조세의 형태로 시장가격에 반영될 때, 조세를 포함한 사적 비용이 사회적 비용과 일치하게 되어 사회적으로 바람직한 均衡量(消費量)이 달성될 수 있다. 그러나 현실적으로는 非可視的인 社會的 費用의 추정이 곤란하기 때문에 적정수준의 조세를 추정하기란 용이하지 않다.

앞에서 언급한 바와 같이 석유제품이나 석탄과 같이 거의 모든 화석연료의 소비는 불가피하게 많은 汚染物質을 배출한다. 흔히 생각할 수 있는 휘발유나 경유의 경우에도 다량의 오염물질을 배출하고 있다. 버스나 기차 등의 대중교통수단에 쓰이는 연료는 경유가 대부분으로 경유는 휘발유에 비해 오염물질의 배출량이 더 많아 公害發生의 큰 요인으로 작용하고 있다. 1991년 현재 휘발유는 전체 석유제품 소비의 6.76%, 경유는 28.88%의 비중을 차지하고 있으며 (<表 2-33> 참조), 이에 따라 상대적으로 오염도가 적은 휘발유의

19) 權赫秀·朴正淳(1992) 참조.

비중이 낮고 오염도가 심한 경유의 소비비중이 매우 높아 공해를 더욱 심화시키는 요인이 되고 있다.

이와 관련하여 현재 EC에서는 공해물질 배출과 같은 環境問題에 깊은 관심을 표명하면서 상기의 문제를 축소 또는 현상유지하는 방안의 하나로서 환경세의 일종인 EC의 에너지/炭素稅의 도입을 추진하고 있다. 本節에서는 이에 대하여 간략히 살펴보도록 한다.

가) 要 旨

EC 委員會는 1991년 9월 에너지/탄소세의 도입을 골자로 하는 「CO₂ 排出 規制와 에너지 效率 改善을 위한 共同體 戰略」을 議案으로 채택하였다. 1992년 5월 리우의 '유엔環境開發會議'에서 EC는 汎世界的인 에너지/탄소세의 도입을 주장하였으나 미국과 OPEC의 반대로 무산되었다. 미국은 세계 제1위의 화석연료 사용국으로서 에너지/탄소세가 도입되면 부담이 막대하게 되므로 반대하였으며 OPEC는 석유사용량의 감소를 우려하여 반대하였다. 그러나 현재에도 EC에서는 미국과 OPEC의 반대에도 불구하고 에너지/炭素稅의 도입을 계속 추진하고 있다.

에너지/炭素稅의 도입은 기본적으로 이산화탄소의 배출량을 1990년 수준으로 동결하자는 것으로서 그 목적은 에너지 效率의 提高(에너지稅)와 二酸化炭素의 排出 規制(炭素稅)에 있다. 에너지/탄소세의 특징을 보면 에너지세와 탄소세가 혼합된 형태를 보이고 있는데 에너지세 부분은 新再生에너지²⁰⁾를 제외한 準에너지원에 대하여 과세하고 있는 부분이며 탄소세 부분은 각 에너지原의 탄소 함유량에 따라 차등 과세하는 것으로 되어 있으며 현재의 계획안에 따르면 에너지세와 탄소세의 비율이 각각 50%이다.

에너지/炭素稅의 도입 배경으로는 지구의 溫暖化 現狀의 위험성을 지적할 수 있는데 EC에서는 지구온난화 현상의 주요 원인으로서 이

20) 新再生에너지로는 水力, 風力, 太陽力, 潮力 등이 있다.

산화탄소가 61%의 기여를 한다고 추정하고 있으며 이것은 주로 화석 에너지의 燃燒에 기인하고 있다. 따라서 EC는 지구온난화를 방지하기 위하여 이산화탄소의 배출 안정화 목표를 달성하기 위한 구체적인 방안을 강구하기 시작하였는데 그 결과가 바로 에너지/탄소세이다. EC의 12개국은 國際的 位相과 영향력이 강화됨에 따라 향후 2000년까지 이산화탄소의 배출량을 1990년 수준으로 안정화할 것을 목표로 설정하고 있다.

에너지/炭素稅의 課稅對象으로는 거의 모든 에너지원이 해당되며 구체적으로는 化石燃料과 大規模 水力(5MW 이상), 原子力 등이 여기에 해당되며(原子力과 水力은 탄소 배출이 없으므로 탄소세 부분은 0임) 再生에너지(風力과 太陽에너지 등)와 5MW 미만의 소규모 수력은 제외된다.

EC의 에너지/炭素稅의 도입 및 적용 계획을 보면 1993년 1월 1일부터 화석연료에 대하여 석유로 환산하여 배럴당 3달러씩 에너지/탄소세를 부과하며 1994년부터는 매년 1달러씩 인상하여 최종적으로 2000년에는 석유로 환산하여 배럴당 10달러씩 부과할 예정이다.

그러나 현재 EC에서도 各國間의 이해가 엇갈리고 의견이 平衡하고 있어 에너지/탄소세의 도입을 위한 입법이 제대로 이루어지지 않아 1993년 1월 1일부터 시행하려던 당초의 계획이 시행되지 않고 있다²¹⁾. 독일과 벨기에, 덴마크, 룩셈부르크 등은 에너지/탄소세의 도입을 적극 지지하고 있으며 영국은 전세계의 일괄 적용 및 이산화탄소 배출량을 2005년까지 안정화할 것을 주장하는 반면에 프랑스는 原電의 의존도가 높기 때문에 원자력발전에 대한 에너지세 부과를 반대

21) 北歐의 스칸디나비아 3국에서는 1990년 핀란드를 필두로 이미 에너지/탄소세를 도입하여 시행 중인데 스웨덴은 에너지/탄소세의 도입·시행이 큰 효과를 거두고 있다고 판단하여 계속적인 시행을 할 것으로 추측이 되는 반면에 餘他國은 에너지/탄소세의 직·간접적인 부담이 크다고 판단하여 철회하려는 입장이다.

하고 화석연료에 대해서만 부과할 것을 주장하고 있다.

이 밖에도 오염물질의 排出抑制와 관련하여 EC에서는 稅制改革政策을 고려하고 있다. 財政中立의 原則에 입각하여 기업 및 개인에 대한 여타 조세의 감축을 통하여 擔稅額의 증가를 배제하며 일부 산업에 대한 特例를 인정하여 기업의 국제 경쟁력을 감안, 에너지를 多消費하고 貿易依存度가 큰 산업(예 : 철강, 화학, 비철금속, 시멘트, 유리, 펄프 및 제지)에 대한 免稅措置를 강구하고 있다. 또한 담세력이 취약한 EC 域內的 低開發國에 대하여 에너지/탄소세의 도입 시에 수반될 비용부담의 경감 또는 負擔의 按配를 위한 방안도 강구 중이다.

에너지/炭素稅의 도입이 汎世界的으로 받아들여지지 않고 특정 지역에만 局限될 경우에는 해당 지역의 세부담 증가 및 물가상승에 따라 국제경쟁력이 상대적으로 악화되며 여타의 지역은 無賃乘車者 (free rider)의 입장에서 이득을 보게 되므로 다른 지역보다 먼저 에너지/炭素稅를 도입하는 데에는 많은 어려움이 예상된다.

나) 에너지/炭素稅 導入에 따른 油價展望

현재 논의되고 있는 에너지/炭素稅가 導入이 되면 유가의 상승에 따라 전체적인 석유의 消費增加 趨勢가 상당히 鈍化되며 경우에 따라서는 소비량이 감소할 수도 있다. 일련의 추정에 의하면 에너지/탄소세가 시행되지 않으면 2005년에 원유의 가격은 1991년 불변가격으로 배럴당 17.08달러가 될 전망이며 OPEC과 非OPEC의 1일 생산량은 각각 3,570만배럴과 2,460만배럴이 되고 市場占有率은 각각 59.2%와 40.8%에 이를 전망이다.

반면에 에너지/탄소세가 전세계적으로 도입되면 2005년 OPEC는 290만배럴/1일의 減産과 시장점유율이 3.7% 하락할 것으로 예상된다. 또한 원유의 가격은 소비의 감소에 따른 수요의 감소에도 불구하고 오히려 인상될 것으로 전망이 되는데 2005년에는 1991년 不變價格으로 배럴당 18.34달러가 될 것으로 추정된다. 이러한 가격상승

은 수요측면에서의 원인 때문이 아니라 供給側面에서 起因하는 것으로, 상대적으로 생산비가 저렴한 OPEC의 생산비중이 감소할 것으로 예상되기 때문이다.

다) 韓國의 이산화탄소 排出現況 및 展望

동일 열량을 기준으로 할 때 석탄은 석유에 비해 이산화탄소의 배출량이 1.4배로서 매우 크기 때문에 에너지/탄소세의 도입은 에너지源間의 衡平性 문제를 초래할 가능성이 있다. 특히 石炭의 사용 비중이 매우 높은 우리나라에서는 에너지/炭素稅의 도입에 따른 타격이 매우 클 것으로 전망된다. 다음의 3개 <表>에서는 우리나라 및 주요국의 이산화탄소 배출량 및 전망을 보여 주고 있다.

향후 환경보호를 위한 재원의 조성은 선진국의 對開途國 援助 增

<表 2-34> 韓國의 CO₂ 排出 展望

	1990	2000	2010
總 排 出 量(백만톤)	67.1	121.8	158.0
1人當排出量(톤/인)	1.5	2.6	3.2

資料 : 에너지經濟研究院, 『지구환경 보호와 장기 에너지정책 방향』, 1992. 11.

<表 2-35> 國別 CO₂ 排出量(1988)

(單位 : 億噸)

美 國	舊蘇聯	日 本	英 國	폴란드	캐나다
13.1	10.9	2.7	1.5	1.3	1.2

資料 : 에너지經濟研究院, 『지구환경 보호와 장기 에너지정책 방향』, 1992. 11.

<表 2-36> EC의 1人當 CO₂ 排出量

(單位 : 噸)

1971	1982	1988
2.6	2.4	2.4

資料 : 에너지經濟研究院, 『지구환경 보호와 장기 에너지정책 방향』, 1992. 11.

額과 함께 의무화될 가능성에 주목할 필요가 있으며 특히 한국은 경제성장, OECD 가입 등으로 國際的 位相이 높아질 경우, 선진국에 준하는 對開途國 援助義務의 이행을 요구받을 수 있다.

현재 우리나라에서는 炭素稅와는 성격이 다르지만 휘발유에 대하여 개별소비세의 하나로 100% 이상의 特別消費稅가 부과되고 있으므로 현재의 특별소비세를 環境稅로 대체할 경우에는 휘발유에 대한 탄소세의 도입에 따른 문제는 크지 않을 것이다. 그러나 경유와 LPG는 특별소비세율이 매우 낮아 탄소세의 일종으로 간주하기에는 부족한 감이 있으며 더욱이 기타의 석유제품과 석탄 등 여타의 이산화탄소(CO₂) 배출 에너지源에 대해서는 附加價值稅 이외에 環境稅의 성격을 띤 세금이 없으므로 탄소세가 도입될 경우에는 타격이 매우 클 것으로 예상된다.

따라서 장기적으로 다가올 炭素稅의 導入 壓力을 완화시키기 위하여, 그리고 가격을 일시에 인상함에 따라 초래될 수 있는 혼란과 충격을 미연에 줄일 수 있다는 관점에서 漸進的인 稅率의 引上을 통하여 가격을 인상하는 것이 바람직하다.

최근 貿易協會가 鐵鋼協會, 自動車協會와 공동으로 미국의 연구기관에 의뢰한 연구²²⁾의 결과에서는 선진국에서 1994년부터 환경보호의 일환으로 탄소세를 도입하면 우리나라의 경제는 전반적으로 타격을 받을 것으로 전망하였다. 즉, 선진국에서 炭素稅를 도입하면 2005년까지 우리나라의 總輸出은 94억 8천만달러 감소하며, 輸入品의 價格과 國內의 消費者物價는 각각 5%와 0.7% 인상되고 고용은 총 9만 2천명 정도 감소될 것으로 전망하였다. 또한 2005년까지 自動車의 總輸出과 內需는 약 10만 7천대와 18만 5천대 정도 감소되는 반면, 石油化學과 鐵鋼部門의 輸出은 각각 56만톤과 32만톤이

22) 貿易協會·鐵鋼協會·自動車協會, 『先進國의 環境規制가 韓國經濟에 미치는 影響』, 1993.

증가한다고 전망하였다. 그러나 선진국의 炭素稅 導入과는 달리 우리나라에 탄소세가 도입되지 않는다면 선진국의 수요감소로 인하여 우리나라의 수출이 감소하는 영향도 있겠으나 우리나라의 價格競爭力이 상대적으로 강화되므로 수출 증가요인이 더욱 클 것으로 예상되는바, 위와 같은 비관적인 결론은 상당히 의문시된다.

라) 排氣가스 排出抑制의 效果

二酸化炭素의 濃縮度가 현재 수준의 두 배가 되면 지구의 평균기온은 1~5℃ 상승하며 평균기온의 상승은 國內總生産을 감소시킨다고 알려져 있다. 李弘求(1992)는 이러한 점에 착안하여 배기가스의 배출 증가가 國內總生産(GDP)의 감소에 미치는 직접적인 피해를 Nordhaus(1991)의 연구에서 상정한 세 가지의 시나리오를 바탕으로 推定하였다. 그의 推定에 따르면 1990년 이산화탄소의 배출이 증가하여 농축도가 두 배가 되었을 경우 1990년의 국민총생산의 감소분이 2%에 이른다는 가정하에서 피해액은 1985년 불변가격으로 7,642억원, 경상가격으로는 약 1조 5억원에 이른다고 추정하였다.

〈表 2-37〉 이산화탄소 排出 增加에 따른 被害額

(單位：원)

	名目 GNP	實質 GNP*	名目 被害額	實質 被害額*
1990	171조 4,881억	130조 6,851억	1조 51억	7,642억
2000	319조 6,147억	219조 6,718억	1조 8,733억	1조 2,846억
2010	520조 6,187억	357조 8,222억	3조 514억	2조 924억

註：1. * 實質値는 1985년도 不變價格임.

2. GNP 실질성장률은 1991년부터 年 6%에 이르며 명목성장률은 9%라고 가정함.

本稿에서는 李弘求의 연구를 바탕으로 이산화탄소의 농축도가 배증하여 평균기온이 3℃ 상승할 때 국내 또는 국민총생산이 2% 감소한다는 가정하에서 이산화탄소의 배출 증가가 2000년과 2005년 등

미래의 경제에 미치는 피해액을 추정하였다.

〈表 2-34〉에 의하면 특별한 규제가 없을 경우 향후의 이산화탄소의 배출량은 1990년의 6,700만톤에서 2000년에는 1억 2,180만톤으로 81.5%, 2010년에는 1억 5,800만톤으로 135.5% 정도 증가할 것으로 예상된다. 이를 토대로 推定한 被害額(經常價格)은 〈表 2-37〉에서 보는 바와 같이 2000년에는 1조 8,733억, 2010년에는 3조 514억원에 이를 전망이다. 이산화탄소의 배출 증가에 의한 피해의 규모는 엄청나게 크다. 이러한 분석의 결과를 놓고 볼 때 油類消費가 急増할수록 예상되는 피해의 정도는 더욱 심각할 것이므로 油類消費의 節減 努力이 切實하다. 따라서 이산화탄소의 배출량을 1990년 수준으로 동결할 경우에는 위와 같은 수준의 잠재적인 피해액을 감소시킴으로써 간접적인 수익을 얻을 수 있다. 그러므로 위와 같은 피해를 예방하기 위해서는 화석연료의 연소에 의한 二酸化炭素 排出量의 增加를 抑制하여야 한다.

3) 自動車와 油類 關聯 租稅

油類, 그 중에서도 특히 燃料油에 대한 효과적인 수요관리를 위해서는 연료유 자체에 국한된 정책만으로는 기대만큼의 효과를 얻기 어려우며 補完財의 관계에 있는 자동차에 대한 수요측면도 함께 고찰해야 한다. 현재 우리나라에서는 자동차의 취득시와 보유시의 제세부담이 높고 반면에 運用時의 諸稅負擔, 즉 연료유에 대한 제세부담은 國際比較를 통해 볼 때 매우 낮은 편이다. 연료유에 대한 소비 절약과 효율적인 사용을 유도하기 위해서는 자동차 운용에 대한 需要管理도 동시에 수행되어야 사회적으로 바람직한 수준으로의 수요 관리가 용이하다. 이에 대한 보다 구체적인 논의는 다음 節을 참조하기 바란다.

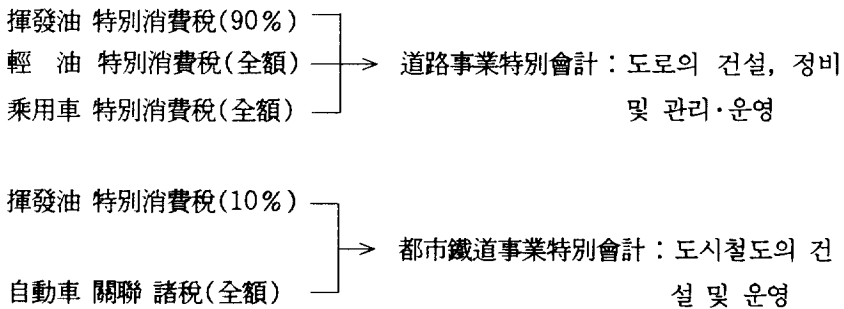
〈表 2-38〉 自動車와 油類 關聯 特別消費稅

(單位: 億원, %)

		稅 率	納 付 稅 額		
			1989	1990	1991
乘 用 車	1,500cc以下	10	1,515	1,819	2,357
	2,000cc以下	15	1,385	1,590	2,013
	2,000cc超過	25	227	780	674
	計	—	3,127	4,189	5,044
油 類	揮發油	보통130, 무연109	3,723	4,574	7,799
	輕 油	9	1,185	1,248	1,557
	L P G	8	146	148	170
	計	—	5,154	5,970	9,526
總 計			8,281	10,159	14,570

資料: 財務部 消費稅制課.

【圖 2-9】 自動車와 油類 關聯 特別消費稅의 用途



4) 社會間接資本 投資 部門

우리나라의 社會間接資本에 대한 投資의 推移를 보면 1989~91년 동안 22~38%의 높은 증가를 보여 1987년의 1조 6,330억원에서 1992년(豫算)에는 3조 9,190억원으로 약 2.5배로 증가하였다(〈表 2-39〉 참조). 향후의 社會間接資本에 대한 수요는 경제의 성장에 따

라 더욱 큰 규모로 늘어날 것으로 예상된다. 더욱이 소득수준의 증대에 따라 자동차의 보급이 대중화되면서 폭증하는 교통량 때문에 교통체증과 같은 매우 심각한 外部不經濟를 초래하고 있다. 이러한 外部不經濟를 해소하기 위해서는 도로의 확충 및 자가용 이외의 대중 교통수단 확충 등을 위한 社會間接資本의 投資가 필요하다.

〈表 2-39〉 社會間接資本 投資 推移

(單位：10億원, %)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992(豫算)
國民總生産(A)	106,024	126,231	141,794	171,488	206,026	227,230
社會間接資本(B)	1,633	1,755	2,422	3,009	3,694	3,919
道 路	538	515	1,237	1,285	1,947	1,758
鐵道및地下鐵	381	377	288	874	1,028	1,314
空 港 및 港 灣	234	278	327	323	408	499
其 他	480	585	570	527	311	350
增 加 率		7.47	38.01	24.24	22.77	6.09
比 重 (B / A)	1.54	1.39	1.71	1.75	1.7	1.72

資料：經濟企劃院 國民經濟教育研究所, 「사회간접자본 확충을 위해 정부는 무엇을 하고 있나」, 1992. 10.

〈表 2-40〉 油價引上을 통한 社會間接資本 投資財源 造成 可能額

	ℓ 當價格	日本(1991 平均價格)	都賣物價	小賣物價	財源造成額
揮發油	610원	약 744원(한국의 122%)	0.152%	0.185%	약 6,127억원
輕油	214원	약 452원(한국의 211%)	2.853%	0.200%	약 4조 3,254억원

註：財源造成額は 1991년도 유류소비량을 근거로 산출함. 장차 유류소비의 증가를 고려하면 財源造成額は 더욱 늘어날 것임.

추가적인 社會間接資本의 投資를 위해서는 재원을 마련하는 것이 중요한 문제로 대두되고 있다. 財源으로는 기본적으로 유류에 대한

稅率을 引上하여 추가되는 稅수를 利用하여 財源을 마련하는 方法, 즉 수익자가 財源을 부담하는 受益者負擔의 原則에 따른 수요측면에서 的 접근방법이 요청된다. 財源을 마련할 수 있는 한 가지 예를 들면 다음과 같다. 輸送用 油類의 價格을 세울인상을 통해 일본수준으로 인상한다고 하자. 그러면 휘발유는 22%, 경유는 111%의 인상요인이 발생한다. 이러한 수준의 가격인상을 세울인상을 통해 달성할 경우에 추가적으로 예상되는 稅수입을 社會間接資本 投資財源으로 전용한다는 가정 아래에서 마련될 수 있는 財源의 크기를 추정하면 휘발유로부터는 약 6천억원, 경유로부터는 약 4조 3천억원 정도가 조성될 전망이다. 그러나 경유의 價格을 일시에 111% 인상한다는 것은 현실적으로 어려우므로 충격을 완화하기 위하여 段階的인 引上이 필요하며 이에 따라 1차로 20%의 가격인상을 한다고 가정하자. 그러면 이에 따른 경유로부터의 財源造成額은 7,793억원이 된다.

5) 液化石油가스와 液化天然가스

本節에서는 석유제품의 하나인 液化石油가스(LPG)와 그와 유사한 液化天然가스(LNG)에 대하여 現行의 消費稅 適用에 대하여 논의해 본다.

LPG는 原油精製時에 연산품 中的 하나로서 생산이 되며 LNG는 천연가스로부터 석유와는 別개로 생산된다. LPG와 LNG는 대부분의 용도가 가정용 및 發電用, 산업용, 수송용 등 일반대중의 취사와 난방, 산업, 그리고 최근의 대형 건물의 난방용 수요가 급증하고 있어 LNG와 LPG에 대하여 高율의 소비세를 적용하는 것은 국민경제에 큰 부담을 주게 되므로 바람직하지 못하다.

〈表 2-41〉에 의하면 LPG는 주로 家庭·商業部門의 취사나 난방, 輸送部門의 영업용 택시의 燃料, 그리고 產業部門 등에서 소비된다. 그리고 LNG는 1991년 현재 約 3분의 2 가량이 전력을 생산하는 發電用으로 소비되며(〈表 2-42〉 참조) 나머지는 대부분 都市가스로

전환되어 家庭用 취사와 난방, 그리고 産業용으로 쓰이고 있다(〈表 2-43〉 참조).

〈表 2-41〉 LPG의 部門別 消費

(單位：千배럴, %)

	産業	輸送	家庭·商業	公共·其他	發電	都市가스	計
1989	1,848 (6.09)	10,241 (33.77)	16,941 (55.86)	71 (0.23)	2 (0.01)	1,225 (4.04)	30,329
1990	2,250 (6.30)	11,284 (31.60)	19,693 (55.14)	80 (0.22)	1 (0.00)	2,404 (6.73)	35,712
1991	4,281 (9.93)	11,719 (27.17)	22,462 (52.08)	79 (0.18)	— (—)	4,592 (10.65)	43,131

註：() 안은 구성비임.

資料：에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1992. 9.

〈表 2-42〉 LNG의 部門別 消費

(單位：千MT, %)

	發電	都市가스	自家消費, 損失	計
1987	1,537 (94.82)	75 (4.63)	9 (0.56)	1,621
1988	1,905 (90.97)	184 (8.79)	5 (0.24)	2,094
1989	1,670 (82.39)	349 (17.22)	8 (0.39)	2,027
1990	1,741 (74.75)	576 (24.73)	12 (0.52)	2,329
1991	1,800 (66.82)	879 (32.63)	15 (0.56)	2,694

註：() 안은 구성비임.

資料：에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1992. 9.

〈表 2-43〉 LNG 都市가스의 部門別 消費(1991年, 10,500Kcal/m³, 基準)
(單位: 100萬m³, %)

家庭用	營業用	業務用	産業用	計
565 (53.10)	45 (4.23)	304 (28.57)	150 (14.10)	1,064

註: 1. () 안은 구성비임.

2. LPG 도시가스는 제외함.

3. 家庭用은 취사 및 난방용임.

資料: 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1992. 9.

위에서 보듯이 LPG와 LNG는 주로 난방이나 취사, 대중교통수단인 택시와 發電用으로 소비되므로 상기의 소비세를 포함한 諸稅負擔이 현재보다 높아질 경우에는 LPG와 LNG 가격의 직접적인 상승뿐만 아니라 발전단가 상승에 의한 물가상승으로 인해 庶民生計 및 산업의 원가상승에 의한 競爭力 弱화로 그 부작용이 매우 클 것으로 예상된다.

뿐만 아니라 LPG와 LNG는 경유 등 기타의 석유제품에 비해 교통체증이나 공해물질 배출과 같은 外部不經濟의 문제가 매우 작으므로 조세를 통하여 외부불경제를 시정할 유인도 작다. 더욱이 최근에는 가정용 난방연료로서 많이 쓰이는 석탄이나 中·大型 建物 暖房燃料로서 많이 쓰이는 벙커C油 등은 일산화탄소와 황과 같은 공해물질의 배출이 심하므로 環境改善 次元에서 이러한 연료를 정부정책적으로 LPG 또는 LNG로 代替하려는 시도가 이루어지고 있다. 이러한 정책은 環境改善과 장기적인 社會的 費用의 減縮을 위해 반드시 필요한데 이러한 정책이 효과를 거두기 위해서는 그 부담을 輕減시킬 필요가 있다.

현재 LPG에는 附加價值稅와 8% 세율의 特別消費稅가 그리고 LNG에는 附加價值稅가 부과되고 있는데, 따라서 위와 같은 이유로 인해 LPG와 LNG에 대해서 高率의 消費稅를 適用하기보다는 현행의 체제를 그대로 유지하는 것이 바람직하다.

바. 石油價格 自律化 現況

石油產業의 競爭力 提高를 위해서는 종전과 같은 정부의 규제나 간섭은 곤란하며 또한 점차 규모가 확대되는 石油市場을 정부가 효율적으로 관리하는 데에도 한계가 있으므로 석유제품가격의 결정을 보이지 않는 손(invisible hand)에 맡겨 시장의 自律的인 機能이 제대로 發揮될 수 있도록 價格 自由化가 필요하다. 정부가 담당해야 할 역할은 장기적으로 석유시장이 원활하게 운영될 수 있도록 하기

〈表 2-44〉 石油製品 價格自由化 推移

(單位：%)

	製品名	消費比重	生産比重	自由化 日字	備 考
自由化	제 트 유	3.6	5.4	1983. 3. 6	
製 品	용 제	0.2	0.3	1983. 2. 6	
	아스팔트	1.4	1.7	1988.11. 2	
	고급·군용휘발유	0.2	0.2	1989. 3.27	
	납 사	13.3	11.6	1989. 3.27	연 동 가 격
	보통·무연휘발유	6.5	7.7	1991. 9. 1	행정지도가격
	등 유	7.5	4.4	1991. 9. 1	
小 計		32.7	31.3		
規 制	경 유	27.2	31.0		
	경질중유	0.6	0.9		
	중 유	0.5	0.5		
	벙커 C유	29.0	32.4		
	프로판	6.6	1.1		
	부 탄	3.4	2.8		
小 計		67.3	68.7		
合 計		100.0	100.0		

註：제품별 소비비중과 생산비중은 1990년 실적치임.

資料：田圭正, 「石油價格體系 改善方案」, 『石油協會報』, 大韓石油協會, 1991. 8, pp. 46~59.

위하여, 시장에 직접적으로 개입하는 것이 아니라 시장의 競爭體制가 원활히 움직일 수 있는 與件의 造成과 경쟁을 저해하는 활동을 제한하는 데 局限되어야 한다.

이에 발맞춰 우리나라에서는 石油價格의 自由化가 세 단계로 나누어 단계적으로 추진되고 있다. 1段階 價格 自由化 期間은 1989년 3월까지로 납사 등 非에너지유 7개 유종이 해당되었으며 2段階로서 1991년 9월 휘발유, 등유 등 消費性 油種이 가격 자유화되었다. 3段階는 1993년 이후로 나머지 유종, 즉 경유와 벙커C油, LPG 등 산업 및 민생용 유종에 대하여 최종적으로 가격을 자유화할 예정이다.

현재 항공유, 아스팔트, 납사, 한전이 소비하는 벙커C油 등은 수요자와 공급자 간의 계약으로 합리적인 가격이 형성되고 있으며 휘발유, 등유 등은 수요자가 다수의 소량구매자로서 공급자 우위의 가격형성 우려가 있어 價格安定을 위해 자유화 이후 행정지도를 하고 있다.

사. 油價引上을 위한 政策代案과 期待效果

자동차의 보급 확대에 따른 자동차의 운용증가는 가속적인 交通滯症을 유발하여 산업의 運送料 負擔의 급속한 증가를 가져와 競爭力 弱化的 한 요인으로 작용하고 있으며 또한 교통정체에 따른 불필요한 유류소비를 초래하여 국민경제적으로 막대한 손실을 가져오고 있으므로 適正水準 以上の 자동차 운용을 抑制할 필요가 있다. 이러한 문제는 자동차 운용시의 限界費用이 사회적 비용보다 낮기 때문에 초래되는 것으로서 이는 운용시의 한계비용을 인상하여 사회적 한계비용과 일치시킴으로써 완화시킬 수 있다.

自動車 運用時의 限界費用이라 함은 燃料油의 價格을 지칭하는데, 우리나라의 燃料油 消費者價格은 국제적으로 매우 낮은 수준으로서 OECD의 평균보다 매우 낮으며 우리와 사정이 비슷한 일본보다도 낮다. 자동차를 원활하게 운용하기 위한 한 지표로서의 國民 1人當 國土面積을 비교할 때 우리나라는 OECD 諸國에 비해 사정이 열악

하고 따라서 자동차 운용시에 정체로 인한 물류비용 증가 등 社會的 限界費用이 높기 때문에 自動車の 運用抑制, 즉 燃料油의 消費抑制가 더욱 절실함에도 불구하고 오히려 그 가격이 절대적으로 낮아 소비억제를 유도하는 데 실패하고 있다. 이러한 사정은 우리와 여러 면에서 與件이 비슷한 日本의 경우와 비교하더라도 비슷한 결론이 나온다. 日本은 국토면적이 작기 때문에 자동차의 운용에 따른 교통체증 문제가 심각하다. 그러나 日本만 하더라도 絶對的·相對的인 國土面積이 모두 우리나라보다는 넓으므로 자동차 운용의 여건이 상대적으로 훨씬 良好함에도 불구하고 日本에서의 燃料油에 대한 소비자 가격은 휘발유의 경우 20% 이상, 경유는 110% 정도 더 높아 자동차의 운용을 적절히 억제하여 교통체증이나 운송료 부담의 증가에 따른 경쟁력 약화 등 외부불경제의 발생에 따른 社會的인 費用의 超過負擔 問題를 克服해 나가고 있다. 반면에 우리나라에서는 외국에 비해 사정이 매우 열악함에도 불구하고 燃料油에 대한 소비자가격을 지나치게 낮게 책정함에 따라 오히려 제도적으로 교통체증과 같은 外部不經濟의 誘發을 부채질하고 있다.

따라서 현재의 심각한 外部不經濟의 발생을 최소화하기 위해서는 自動車の 運用抑制를 유도하는 방법과 함께 도로확충 등의 社會間接資本의 擴充과 같은 방법이 모색되어야 한다. 이러한 목표를 달성하기 위해서는 제도를 개선하여 燃料油에 대한 消費者價格을 현실화하여야 할 필요가 있으며 따라서 최소한 우리보다 여건이 다소간 양호한 일본의 연료유가격 수준으로의 인상이 요청된다.

油價를 引上하는 방법은 크게 세 가지로 분류할 수 있다. 첫째의 방법은 石油事業基金 賦課額을 인상하여 제조원가를 인상시키는 것이다. 1992년 6월 25일의 유가인상이 여기에 해당되는 것으로, 당시에 석유사업기금 부과액을 배럴당 0달러에서 1.70달러로 인상하였다. 둘째는 精油社의 이윤을 늘려주는 방법으로 정유사의 누적된 損失 補填 및 경영정상화를 위해 걸프(gulf)戰 이후의 油價 引上時

에 사용되었다. 셋째는 特別消費稅의 稅率을 인상하는 방법이다. 1992년 1월 1일 휘발유의 특별소비세율이 인상되어 보통휘발유는 120%에서 130%로, 무연휘발유는 100%에서 109%로 세율을 인상한 바 있다.

현재의 경제여건을 바탕으로 한 바람직한 油價 引上의 方法으로는 위의 세 가지 방법 중에서 社會間接資本의 확충과 環境改善을 위한 財源을 마련하는 것이 필요하므로 特別消費稅의 稅率을 引上하는 것이 적당하며 이를 위해서는 현재 도로사업특별회계와 도시철도사업 특별회계에 편입되는 油類와 關聯 稅收入의 比率에 대한 調整도 필요하다.

本節에서는 유가의 인상을 연료유인 휘발유와 경유에 국한하여 각각 세 가지의 경우로 나누어 稅收와 물가에 대하여 예측해 보고 기타의 효과를 논의한다.

1) 政策代案 및 期待效果

가) 現行 稅率下에서의 稅收展望

本節에서는 먼저 세율의 변동이 없을 경우의 特別消費稅 稅收를 추정해 보고 그 다음으로는 각 代案에 대한 稅收와 物價에 미치는 영향을 분석한다. 세율의 인상을 통한 유가의 인상은 수요가 크게 감소하지 않는다면 필연적으로 세수의 증대를 가져 온다. 油價引上 時에 한 가지 유의해야 할 점은 경유의 가격이 외국에 비해 지나치게 싸고 또한 국민경제에 미치는 영향이 막대하므로 그 충격을 줄이기 위하여 경유의 가격을 단번에 인상하기보다는 段階的으로 수 차에 걸쳐 나누어서 漸進的으로 引上하는 것이 요망된다.

우선 稅收를 예측하기 위하여 기존 연구에서의 彈力性 推定結果를 살펴보자. 金柱憲(1992)의 연구에 의하면 휘발유의 所得彈力性은 1976~91년 기간에는 0.99이며 최근 3년, 즉 1989~91년 기간에는 2.89로서 상당히 증가하고 있으며, 價格彈力性은 이보다 낮아 1976~91년 기간에는 0.88이고 최근 3년간(1989~91)에는 0.23으로 점

차 감소하는 추세를 보이고 있다. 田圭正(1992)의 연구결과에 의하면 揮發油의 價格彈力性은 0.17로서 휘발유 가격이 10% 인상되면 대략 휘발유 소비가 1.7% 정도 감소할 것으로 예상할 수 있다. 金柱憲의 연구에서 최근의 휘발유 가격탄력성이 감소하는 추세를 보이고는 있으나 所得 및 價格彈力性의 推定値가 지나치게 높아 현실을 설명하기에는 부적절할 것으로 판단되며 따라서 田圭正의 가격탄력성 추정치 0.17이 현실적으로 보다 타당한 가격탄력성을 반영한다고 생각된다. 그러므로 本稿에서는 0.17의 推定値를 사용하기로 한다. 이를 이용하여 1993년과 1994년의 세수를 예측해 보면 <表 2-45>와 같다.

油價의 변동이 없을 경우에 예상되는 1993년도의 特別消費稅 稅收는 휘발유로부터 1조 7,785억원, 경유로부터는 2,403억원에 이를 것으로 전망되며, 1994년의 특별소비세 세수는 휘발유와 경유가 각

<表 2-45> 油價變動이 없을 때의 特別消費稅收 展望

(單位: 원, %)

	1993		1994	
	豫想稅收	豫想物量增加率	豫想稅收(A)	豫想物量增加率
揮發油	1조 7,785억	24.0	2조 1,786억	22.5
輕油	2,403억	5.0	2,523억	5.0

註: 산출근거

- 1993(94)년 豫想稅收 = 1992(93)년 예상과세물량 × l 당 특별소비세액(휘발유: 262.02원, 경유: 13.95원)
- 1993(94)년 豫想課稅物量 = 1993(94)년 예상물량 - 예상 면세분(휘발유: 3.3%, 경유: 14.5%)
- 1993(94)년 豫想物量 = 1992(93)년 물량 × 1993(94) 예상물량증가율
- 1993년 豫想物量增加率 = 1992년 물량증가율 24%와 5%를 기준으로 1992년 물량과 동일하게 잡음.
- 1994년 豫想物量增加率은 경유는 동일한 5%를 기준으로 하고 휘발유는 燃料效率이 높은 경승용차의 보급이 확대될 것으로 보아 약간 하향조정하였음(그러나 보다 정확한 예상물량증가율을 구하기 위해서 추후에 별도의 연구가 필요함).
- 경유는 0.4% 저유황 경유를 기준으로 분석하였음.

각 2조 1,786억원과 2,523억원에 이를 것으로 전망된다. 稅率 變動이나 油價의 變動이 없을 경우에 1993년과 1994년의 특별소비세 세 수입 전망은 <表 2-45>에 정리된 것과 같다.

위의 분석에서는 경유로부터의 세수를 추정할 때 저유황 경유를 기준으로 사용하였다. 低硫黃 輕油는 高硫黃 輕油보다 稅前 工場渡 價格이 다소 높으며 따라서 단위당 특별소비세액도 높기 때문에 이를 고려하면 稅收 豫測值가 약간 감소할 것이다. 그러나 그 정도는 크지 않아 무시할 수 있을 정도이다. 이하의 분석에서도 저유황 경유를 사용하였으므로 같은 결론이 나온다.

아래에서는 1994년 1월 1일을 기해 세율의 인상이 있을 경우에 대하여 1994년의 稅收 및 物價에 미치는 影響을 분석하였다.

나) 揮發油

(1) 改善案

本節에서는 揮發油의 가격을 현행보다 20% 정도 인상하는 것을 최종적인 목표로 설정하고 그 수단적인 측면에서 가격을 一時에 引上하는 案과 유가인상에 따른 충격을 완화하기 위해서 2~3차례에 나누어 引上하는 案을 제시하고 各案에 대한 효과를 분석한다.

휘발유에 대한 특별소비세 체계 개선을 위한 방안을 다음의 세 가지 案으로 나누어 살펴보기로 하자. 稅前 工場渡價格에는 변화가 없다는 假定下에서 현행의 彈力稅率 109%²³⁾를 130%, 145%, 160%의 세 가지로 인상하는 방안을 검토한다. 각각의 개선안에 따른 효과를 개괄적으로 보면 稅率引上에 따른 최종 消費者價格의 인상률은 9.3~22.5%이며 리터당 特別消費稅額은 이보다 높은 19.3~46.8% 정도 증가한다. 稅率引上은 소비자가격의 인상을 통해 수요가 감소하므로 流通市場의 經營壓迫이 예상되어, 개선안에서는 현행의 유통

23) 보통휘발유는 1993년 1월 1일부터 시관이 중지됨에 따라 보통휘발유에 적용되던 130%의 세율은 自然消滅되어 휘발유에 대한 세율은 현행의 무연휘발유에 대한 109%만 남게 되었다.

수익을 보장해 주는 수준에서 유통마진을 조정하여 소폭 인상한다 (<表 2-46> 참조). 세 가지 개선안을 좀더 구체적으로 살펴보자.

첫째, 1案은 휘발유의 稅後 消費者價格을 9.3% 내외에서 인상하는 것으로 세율은 130%로 인상하는 案인데 이 세율은 1993년 보통 휘발유의 생산이 중지되기 전까지 보통휘발유에 적용되어 오던 彈力 稅率이다. 세율인상과 함께 유통마진도 조정하여 약 2.6% 인상한다.

둘째, 2案은 세율을 145%로 인상하는 것을 골자로 하며 이에 따른 消費者價格의 상승폭은 15.9%에 이른다. 위의 경우와 마찬가지로 가격인상은 약 3% 정도의 수요량을 감소시킬 것이므로 유통마진을 3.16% 인상한다.

<表 2-46> 揮發油 價格의 引上案

(單位: 원/ℓ, %)

	特消稅率	稅前價格	消費者價格	價格引上率	流通마진 ¹⁾	特消稅額	附加稅額 ²⁾
現行	109	240.41	610	-	52.08	262.05	55.46(50.25)
1案	130	240.41	667	9.34	53.43	312.53	60.63(55.29)
2案	145	240.41	707	15.9	53.73	348.59	64.27(62.51)
3案	160	240.41	747	22.5	54.02	384.66	67.91(58.90)

註: 1) 부가가치세 제외함.

2) () 안은 유통마진에 대한 부가가치세를 제외한 값임.

셋째, 3案은 消費者價格의 상승폭이 가장 높아 약 22.5%에 이르는 것으로, 인상된 세율은 160%가 된다. 3案은 유가인상의 최종 목표로서 만약 3案에 따른 충격이 지나치게 클 경우에는 1案 또는 2案에 따른 段階的인 引上이 필요하다.

3案에 따르면 稅率調整 後의 소비자가격이 거의 일본 수준과 비슷해지는 수준에서의 引上幅이다. 앞의 두 가지 이유와 마찬가지로의 이유로 유통마진에 대한 인상폭은 3.7%로 하였다.

(2) 稅收와 物價에 미치는 影響

〈表 2-45〉의 註에서 보는 바와 같이 1993년도의 揮發油 消費增加率は 1992년도와 동일한 24%라고 가정한다. 그리고 年度別 乘用車의 增加臺數는 일정하고 이에 따라 휘발유의 소비량도 이에 비례하여 매년 동일량만큼 증가한다고 하면 1994년도의 前年 對比 揮發油의 消費增加率は 22.5%가 된다. 만약 1994년에 가격이 인상된다면 가격효과로 인해 消費增加率は 다소 둔화되어 22.5% 이하로 내려갈 전망이다.

만약 油價引上이 이루어진다면 1994년의 揮發油 特別消費稅 稅收入은 2조 5천억~3조 1천억원에 이를 전망이다. 따라서 價格引上(稅率引上)에 의한 1993년 對比 1994년도의 稅收入은 매우 큰 폭의 증가를 보일 것으로 예상되는데 이는 유가인상이 없었을 경우에 예측된 증가액 4,000억원보다 훨씬 높은 7,800억~1조 3,200억원의 증가를 시현하는 것이다. 가격인상은 物價의 上昇을 유발하는데 都賣物價는 1~3案에 따라 0.06~0.16%의 상승률을, 그리고 消費者物價는 이보다 약간 높은 0.08~0.19%의 상승률을 보일 것으로 예측된다.

〈表 2-46〉을 토대로 세 가지 案이 가져올 것으로 기대되는 효과를 예측하여 요약하면 〈表 2-47〉과 같다. 〈表 2-47〉에서는 稅前 工場渡價格에는 변화가 없으며 다만 세율인상과 수요감소로 빚어지는 流通市場의 經營損失을 補填하여 현재의 수익을 유지하는 수준에서 유통마진을 조정해 주어 가격을 인상하였을 때의 효과를 분석한 것이다. 따라서 향후 油價의 引上이 稅率引上뿐 아니라 공장도가격 자체의 인상에도 의존하게 된다면 單位當 稅額이 減少할 것이므로 〈表 2-47〉의 1994년도 稅收豫測値는 다소간 감소할 것임에 유의하기 바란다.

〈表 2-47〉 1994年 豫想 揮發油 特別消費稅收

(單位：億원, %)

	豫想物量 增加率	豫想稅收 (A')	稅率引上에 따른 追加期待稅收 (A-A')	物價上昇寄與率	
				都賣物價	消費者物價
1 案	20.91	2조 5,646	3,860	0.064	0.078
2 案	19.80	2조 8,341	6,555	0.110	0.134
3 案	18.68	3조 982	9,196	0.155	0.189

註：A는 〈表 2-45〉의 A임.

산출근거：油價引上에 따른 휘발유의 가격탄력성은 0.17임(에너지경제 연구원 추정치).

- 1994년 豫想物量增加率 = 세율인상이 없을 경우의 1994년 예상물량 증가율 + 가격인상에 따른 소비감소율 차감
= 22.5% - 0.17 × 가격인상률(%)
- 豫想稅收 = 1993년 물량 × 1994년 예상물량증가율 × [1 - 면세율(3.3%)] × l 당 特消費稅額

위의 〈表 2-47〉에서 보는 바와 같이 추가적인 稅收는 社會間接資本 投資를 위한 財源形成에도 이용될 수 있는 것으로서 이러한 추가적인 세수입은 유류 사용자가 外部不經濟를 야기하는 데 따른 費用支拂의 성격이 강하므로 현행과 같은 세수입 전체가 특정한 두 개의 特別會計로 전액 전입되는 제도를 개선하여 社會간접자본의 형성을 위한 財源擴充이 필요하다.

다) 輕油

(1) 改善案

〈表 2-37〉에서 보듯이 外部不經濟를 축소하기 위한 조치가 없을 경우에 초래될 피해액은 2000년과 2010년에 각각 1조 8,700억원, 3조 500억원에 이를 것임을 볼 때 공해물질의 배출억제가 시급히 요청되며 따라서 공해물질 배출이 심한 輕油에 대한 소비억제가 절실히 요청된다. 더욱이 輕油는 前節에서 稅率引上(價格引上)을 고찰 하였던 휘발유보다도 위와 같은 外部不經濟의 심각성이 더욱 클 뿐

만 아니라 절대적인 輕油 自體의 消費者價格도 지나치게 낮으므로 바람직한 수준으로의 가격조정을 위해서는 대폭적인 가격의 인상이 불가피하다.

따라서 本節에서는 輕油의 消費者價格을 최소한 일본수준과 동일하게 되도록 현재보다 110% 인상하는 것을 最終的인 目標로 설정한다. 그러나 경유의 가격을 최종 목표 수준으로 일시에 대폭 인상한다면 경제에 미치는 충격과 부작용이 매우 심각하여 또 다른 부작용을 야기할 수 있으므로 일시에 대폭 인상하기보다는 수차에 걸쳐 漸進的으로 引上하는 것이 바람직하다. 그 첫단계로서 일차적인 경유가격의 인상안을 세 가지로 나누어 분석하기로 한다.

첫째, 1案은 세율을 35%로 인상하여 소비자가격을 21.0% 인상하는 것을 골자로 消費者價格은 현행의 리터당 214원에서 259원으로, 그리고 가격인상에 따른 수요량의 감소에 의한 유통단계에서의 경영압박을 해소하고 현재의 수익을 그대로 유지해 주기 위하여 유통마진은 2.3% 인상한다.

둘째, 2案은 세율을 45%로 인상하는 것으로서 유통마진의 인상폭 5.5%를 포함하여 消費者價格은 현재보다 29.4% 상승한다.

〈表 2-48〉 輕油 價格의 引上案

(單位: 원/ℓ, %)

	特別消費稅率	價格引上率	消費者價格	流通마진 ¹⁾	特別消費稅額	附加價值稅額 ²⁾
現行	9	—	214	25.57	13.95	19.46
1案	35	21.0	259	26.17	54.26	23.55
2案	45	29.4	277	27.04	69.76	25.18
3案	60	41.1	302	26.52	93.01	27.47

註: 1) 부가가치세는 제외.

2) 유통마진에 대한 부가가치세도 포함.

셋째, 3案은 本 研究에서 가장 높은 수준의 인상폭을 나타낸다.

세율을 현행의 9%에서 60%로 대폭 인상하며 유통마진의 인상률은 3.7%로 한다. 이에 따른 消費者價格의 인상률은 세율의 인상률보다 훨씬 작은 41.1%가 된다.

그렇지만 위와 같이 경유가격의 대폭적인 인상(20~40%)에도 불구하고 경유의 소비자가격은 절대적·상대적으로 모두 여전히 싼 편으로서 외부불경제에 따른 資源配分の 歪曲을 시정하기에는 力不足이며 따라서 왜곡을 시정하고 環境改善을 위한 財源을 마련하기 위해서는 向後에도 추가적인 價格(稅率)의 引上이 불가피하다.

(2) 稅收와 物價에 미치는 影響

경유의 가격을 인상하게 되면 그 인상폭에 따라 예상할 수 있는 1994년도의 세수입은 약 9,600억~1조 6,200억원에 이를 것으로

〈表 2-49〉 1994年 豫想 輕油 特別消費稅收

(單位：億圓，%)

	豫想物量 增加率	豫想稅收 (A')	稅率引上에 따른 追加期待稅收 (A-A')	物價上昇寄與率	
				都賣物價	消費者物價
1 案	2.90	9,675	7,152	0.540	0.038
2 案	2.06	1조 2,337	9,814	0.757	0.053
3 案	0.89	1조 6,261	1조 3,738	1.057	0.074

註：A는 〈表 2-45〉의 A임.

산출근거：경유의 가격탄력성은 휘발유보다 비탄력적일 것이므로 0.1로 假定함.

- 1994년 예상물량증가율 = 세율인상이 없을 경우의 1994년 예상물량 증가율 + 가격인상 따른 소비감소를 차감
= 5% - 0.1 × 가격인상률
- 예상세수 = 1993년 물량 × 1994년 물량증가율 × [1 - 면세율(14.5%)]
× ℓ 당 특별소비세액
- 경유는 0.4% 저유황 경유를 기준으로 분석함.

예측되어 稅收入의 增加幅이 輕油價格의 引上幅보다 매우 높다. 그 이유는 첫째, 가격인상의 대부분이 단위당 세수입의 증가로 되었으

며 둘째, 單位當 稅收入의 크기도 최소한 2.8배 이상 증가하였고 셋째, 경유의 소비가 非彈力的이므로 소비가 안정되어 현 수준을 유지할 것이기 때문이다.

경유소비의 안정은 경유의 燃燒時에 배출되는 환경오염물질의 양이 현 수준에서 동결되는 것을 의미하는 것이며 세율의 인상에 따른 세수입의 증대는 環境改善을 위한 投資財源을 마련할 수 있다는 의미에서 매우 중요한 의미를 지닌다.

라) 其他의 期待效果

(1) 에너지 消費節約效果

油價를 인상하게 되면 價格效果로서 장기적으로 에너지의 소비절약을 유도할 수 있다. 즉, 단기적으로는 유가인상에 따른 소비억제의 효과는 별로 크지 않지만 장기적으로는 에너지의 효율적인 소비 및 대체에너지 개발 등을 통해 에너지 消費를節約할 수 있다.

에너지의 효율적인 사용은 단순히 양적인 에너지의 소비절약에 그치는 것이 아니라 산업의 에너지 절약적인 생산기술의 개발을 통해 생산원가를 낮추어 장기적인 對外 競爭力의 強化에도 도움을 줄 수 있다. 一例로 1, 2차 오일 쇼크 때 일본은 과감하게 유가를 현실화 하면서 高油價政策을 펼침으로써 단기적으로는 많은 어려움을 겪었으나 長期的으로는 기업에게 위기의식을 유발시켜 생산성 향상에 주력하게 함으로써 오히려 장기적인 산업의 體質改善과 構造改編에 좋은 영향을 미쳐 현재의 강화된 경쟁력을 보여 주고 있다. 물론 체질 강화의 원인이 모두 高油價政策에 의해서만 달성되었다고 보기는 어려우나 中·長期的으로 경제에 肯定的인 影響을 미쳤다는 견해에 대해서는 별 무리가 없다.

(2) 中·低所得階層에 미치는 影響

石油類는 최종소비재이면서 동시에 광범위하게 산업의 원료 또는 연료로 사용되므로 유가의 인상은 석유제품 가격의 인상뿐만 아니라波及效果를 통해 거의 全產業의 價格水準을 상승시킨다.

揮發油는 消費者物價에 미치는 영향이 도매물가에 미치는 영향보다 더 큰데 이는 휘발유의 대부분이 승용차 등의 연료로서 最終消費되며 산업용 등 중간재로 투입되는 비중이 매우 작기 때문이다. 輕油는 輸送部門, 특히 대중교통수단에 사용되는 비중이 52.0%이며 나머지는 대부분이 産業用 또는 家庭·商業用으로 쓰임에 따라 최종 소비되는 비중이 상대적으로 낮으며 따라서 都賣物價에 미치는 영향이 消費者物價에 미치는 영향보다 더 크다.

揮發油는 과거에 주로 부유층의 수송수단에 쓰이는 연료의 성격이 지녔으나 최근에는 자동차 보급의 확대로 소비가 大衆化되어 도시 중산층의 생활필수품 또는 업무의 특성상 영세한 小賣業者(예: 문방구, 중소음식점, 세탁소, 편의점 등)들의 사업용 도구로서 자동차의 사용이 빈번하게 됨에 따라 揮發油의 消費增加가 매우 크다. 따라서 휘발유의 가격을 인상하게 되면 부유한 고소득층에 비해 擔稅力이 낮은 中·低所得層의 負擔이 상대적으로 크게 증가하여 그들의 生計에 큰 부담을 안겨 주는 副作用을 나타낼 수 있다.

輕油는 서민대중의 대중교통수단과 산업수송용, 그리고 기타의 산업용으로 소비되는 비중(1991년 현재 72.8%)이 매우 높아 輕油의 消費者價格 引上은 대중교통수단의 料金引上壓迫과 산업체의 原價引上要因을 유발함으로써 전반적인 물가상승을 통해 중·저소득계층, 그 중에서도 특히 庶民階層의 實質負擔을 增大시키는 부작용 문제를 안고 있다.

(3) 油種間 相對價格의 隔差問題

〈表 2-50〉에서는 휘발유가격의 引上案 세 가지와 경유가격의 引上案 세 가지의 가능한 모든 조합의 揮發油/輕油 相對價格 比率를 구해 보았다. 〈表 2-50〉에서 보듯이 경유가격의 인상률이 클수록, 그리고 휘발유가격의 인상률이 작을수록 油種間의 相對價格 隔差는 완화된다. 〈表 2-27〉을 보면 외국 선진국의 揮發油/輕油의 相對價格 比率가 1.01~1.65로서 그 比率가 3:2 정도가 바람직하다고 할

때, 현재의 相對價格 比率 2.85와 前節의 改善案에 따른 比率 2.21~2.88은 여전히 매우 높은 수준이다. 따라서 向後에 상대가격의 격차를 해소하기 위하여 추가적인 조정이 필요하다.

〈表 2-50〉 改善案에 따른 揮發油/輕油의 相對價格

(單位：倍)

		輕 油			
		現 行	1 案	2 案	3 案
揮發油	現行	2.850	2.355	2.202	2.020
	1 案	3.117	2.575	2.408	2.209
	2 案	3.304	2.730	2.552	2.341
	3 案	3.491	2.884	2.697	2.474

이러한 개선을 위해서는 현재의 相對價格 隔差가 매우 크므로 일시에 해소하는 방안은 현실적으로 어려우며 또한 바람직하지도 않기 때문에 漸進的으로 改善해 나가는 것이 바람직하다. 이를 위해서는 輕油의 價格을 揮發油보다 상대적으로 더 많이 引上하는 것이 바람직하며, 따라서 향후의 유가인상시에는 이 점을 반드시 고려하여 유가를 조정하여야 한다.

(4) 外部不經濟의 縮小問題

화석연료의 연소로부터 발생하는 排氣가스에 의한 環境汚染이나 자동차의 통행에 따른 道路破損과 같은 外部不經濟의 발생은 자동차의 보급과 유류소비의 증가에 따라 더욱 심각해지고 있다. 따라서 外部不經濟의 발생을 원천적인 면에서 줄이는 노력과 함께 사후적으로 環境改善이나 道路 확충, 社會間接資本의 投資 확대 등을 통해 外部不經濟를 축소하는 두 가지의 방법을 생각할 수 있다. 전자는 가격을 인상함으로써 소비량 또는 수요량을 감소시켜 오염물질을 배출하는 油類 등의 소비를 절감하는 효과를 가져다 준다. 이러한 가

격의 인상이 세율의 인상을 통해 달성될 경우에는 새로운 財源을 마련하는 것이 용이하게 되므로, 후자의 방법으로 事後的인 外部不經濟를 축소하기 위한 財源을 마련하는 데 기여할 수 있는 기틀을 마련할 수 있다.

〈表 2-37〉에서 살펴본 바와 같이 이산화탄소의 배출증가는 매년 수천억원에서 수조원에 이르는 피해를 낳을 것으로 추정되는데 그 피해는 대부분이 非可視的인 것이므로 실제의 심각성에 비해 일반인들이 체감하는 수준은 그 이하인 것이 보통이므로 소비억제 유도 실패에 따라 발생하는 피해액이 더욱 늘어날 여지가 많다. 이러한 非可視的인 潛在的 被害를 축소하기 위해서는 공해를 유발하는 ‘原因提供者負擔原則’과 비용인상을 통한 소비 절감, 마련된 재원을 이용한 環境改善과 社會間接資本 投資를 통한 외부불경제의 축소가 요청된다.

마) 油價引上이 物價 및 產業에 미치는 影響

本節에서는 前節에서의 改善案과는 별개로 주요 유종 또는 유류 전반에 걸친 가격인상이 경제의 總量指標에 미치는 영향을 분석하여 前節의 개선안과 상이한 油價政策을 수립할 경우에 도움이 될 수 있는 자료를 제공한다.

(1) 個別油價引上時의 油種別 物價上昇 寄與率

유가의 인상은 곧 물가의 상승과 직결되는데 그 영향을 추정해 보면 다음과 같다. 前述한 바와 같이 揮發油의 價格引上은 消費者物價에 미치는 영향이 都賣物價에 미치는 영향이 消費者物價에 미치는 영향보다 더 크다. 〈表 2-51〉에서 보는 바와 같이 휘발유의 소비자

〈表 2-51〉 個別油價 10% 引上時 油種別 物價上昇 寄與率

(單位: %)

	揮發油	輕油	其他石油製品	프로판	부탄
都賣物價	0.069	0.257	0.129	0.062	0.037
消費者物價	0.084	0.018	—	0.035	—

가격이 10% 인상되면 소비자물가는 0.084% 상승하고 도매물가는 0.069% 상승하는 데 그치며, 輕油의 경우에는 각각 0.018%와 0.257% 상승한다.

현재 彈力稅率이 적용되고 있는 輕油, LPG에 대한 세율이 기본세율인 10%로 환원되면 다음과 같은 효과를 나타낸다.

〈表 2-52〉 輕油와 LPG의 部門別 消費比重(1991年)

(單位: %)

	産業用	輸送用	家庭·商業用	其 他	計
輕 油	20.8	52.0	20.2	7.0	100.0
L P G	9.9	27.2	52.1	10.8	100.0

資料: 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1992. 9.

〈表 2-53〉 輕油와 LPG의 基本稅率 還元時 버스와 택시의 料金引上效果

(單位: %)

	座席버스	一般버스	市外버스	高速버스	小型택시	中型택시
引 上 率	0.107	0.088	0.097	0.086	0.127	0.131

資料: 財務部 消費稅制課, 『석유류 가격 결정구조』, 1992. 9.

경유와 LPG에 대하여 기본세율로의 환원 또는 세율조정을 통한 가격인상은 産業競爭力 弱化的 한 요인으로 작용하여 교통요금과 물가에 미치는 직접적인 영향이 크다. 〈表 2-52〉에서 보듯이 輸送部門은 경유와 LPG에 대한 依存도가 높는데 이들 油種에 대한 8% 또는 9%의 세율을 10%의 基本稅率로 환원할 경우에는 〈表 2-53〉에서 보는 바와 같은 요금인상을 가져오며 제조원가의 인상요인을 유발하여 도매물가는 0.0345%p, 소매물가는 0.0011%p 인상된다.

(2) 油類全般에 걸친 價格引上이 物價水準 및 産業에 미치는 影響

전반적인 國內 油價 인상시의 효과를 産業聯關表를 이용하여 분석

한 李元暎·安永奭(1991)의 연구²⁴⁾를 바탕으로 모형을 수정하여 國際原油價格의 변동 없이 정부가 油價를 인상하는 경우에 있어서의 유가인상이 경제에 미치는 영향을 분석해 보았다. 일단 국내의 유가는 10%, 수입되는 석유제품가격은 11.65% 인상된다는 가정하에서의 효과를 분석한다.

(가) 油價引上이 總量經濟指標에 미치는 影響

유가의 인상은 단기적으로 국내 경제에 악영향을 미친다. 국내의 유가가 전반적으로 10% 인상되면 實質 國內總生産은 0.35% 감소

〈表 2-54〉 總量經濟指標의 變化

(單位：%)

總量指標	國內油價 10% 引上時 影響
實質 國內總生産	-0.35
消費者物價	0.19
雇傭	-0.7184
輸出	-1.753
輸入	0.1275
原油輸入物量	-0.269

〈表 2-55〉 輸出入의 變動 推定

(單位：千달러)

	總輸出	總輸入	原油輸入額
1990	65,015,731	69,843,678	6,385,929
(增減)	(-1,139,726)	(95,410)	
1991	71,870,122	81,524,858	10,214,029
(增減)	(-1,259,883)	(103,942)	

24) 원래 李元暎·安永奭은 국제원유가격과 수입석유가격이 각각 10%와 6% 인상된다는 가정하에서 분석하였다.

하고 소비자물가는 0.19% 상승하며, 고용은 0.72% 감소, 그리고 원유수입물량은 0.269% 감소한다. 또한 수출은 1.753% 감소하며 수입은 0.1275% 증가한다. 이러한 결론 아래 1990년과 1991년의 수출입 동향을 추정해 보면 수출은 약 11~13억달러 정도가 줄어들며, 반대로 수입은 약 1억달러 정도 늘어 난다(〈表 2-55〉 참조).

(나) 油價引上이 産業別 價格水準에 미치는 影響

전반적인 유가의 인상은 각 산업의 國內財 價格을 인상시키는데 직접적으로 석유제품의 가격을 인상시키는 것 이외에도 운수·보관·통신, 비금속광물제품, 화학제품, 전기·가스·수도 부문에서의 가격 인상 효과가 크다(〈表 2-56〉 참조).

(다) 油價引上이 部門別 雇傭에 미치는 影響

유가의 인상은 전반적인 고용의 감소를 가져온다. 雇傭에 미치는 유가인상(10%)의 효과를 보면 석유제품이나 건축, 운수·보관·통신, 화학제품 등의 산업에서 雇傭彈力性이 他部門보다 크므로 고용의 상대적인 감소효과가 餘他的 산업에 비해 높다. 業種別로는 상업·음식·숙박, 농림수산업, 운수·보관·통신 부문에서 고용의 相對的인 減少效果가 크다. 고용감소의 絕對規模를 보면 상업·음식·숙박과 농림수산업, 운수·보관·통신 부문에서의 감소 규모가 매우 크다(〈表 2-57〉 참조).

〈表 2-56〉 價格效果：產業別 價格水準에 미치는 影響

(單位：%)

順位	產 業	國內財 價格引上
1	石 油 製 品	10.000
2	運 輸 · 保 管 · 通 信	1.113
3	非 金 屬 鑛 物 製 品	0.631
4	化 學 製 品	0.417
5	鑛 業	0.330
6	종 이 · 紙 製 品	0.305
7	建 築	0.285
8	電 氣 · 가 스 · 水 道	0.260
9	政 府 · 其 他 서 비 스	0.229
10	石 炭 製 品	0.210
11	고 무 製 品	0.181
12	印 刷 · 出 版	0.159
13	其 他 製 造 業	0.153
14	造 船	0.150
15	金 屬 製 品	0.150
16	織 維 · 織 物	0.150
17	非 鐵 金 屬 1 次 製 品	0.140
18	衣 服	0.134
19	一 般 機 械	0.103
20	皮 革 製 品	0.097
21	電 氣 機 械	0.097
22	精 密 機 械	0.093
23	木 製 品	0.085
24	輸 送 機 械	0.050
25	鐵 1 次 製 品	0.043
26	電 子 · 通 信 機 械	0.037
27	商 業 · 飲 食 · 宿 泊	0.037
28	飲 食 料 · 煙 草	0.035
29	農 林 水 產 業	-0.018
30	金 融 · 保 險 · 不 動 產	-0.093

註：李元暎·安永奭(1991)의 결과를 本節에 맞추어 재구성한 것임.

〈表 2-57〉 價格效果：部門別 雇傭에 미치는 影響

順位	產 業	雇傭彈性值	雇傭效果(名)	勞動比重(%)
1	石 油 製 品	-3.453	-604	0.08
2	建 築	-1.332	-1,138	0.13
3	運輸·保管·通信	-1.233	-14,705	0.43
4	化 學 製 品	-1.004	-4,408	0.36
5	종 이 · 紙 製 品	-0.543	-707	0.43
6	鐵 1 次 製 品	-0.538	-928	0.28
7	非金屬鑛物製品	-0.521	-1,254	0.44
8	非鐵金屬1次製品	-0.478	-241	0.40
9	纖 維 · 織 物	-0.450	-4,381	0.46
10	고 무 製 品	-0.402	-1,132	0.66
11	金 屬 製 品	-0.349	-854	0.53
12	皮 革 製 品	-0.345	-363	0.60
13	商業·飲食·宿泊	-0.337	-17,779	0.26
14	其 他 製 造 業	-0.316	-920	0.56
15	電 氣 機 械	-0.314	-596	0.41
16	石 炭 製 品	-0.311	-109	0.44
17	鑛 業	-0.296	-823	0.68
18	衣 服	-0.294	-1,592	0.56
19	輸 送 機 械	-0.290	-468	0.40
20	農 林 水 產 業	-0.251	-16,231	0.14
21	木 製 品	-0.250	-350	0.52
22	精 密 機 械	-0.244	-194	0.53
23	電氣·가스·水道	-0.234	-3,656	0.57
24	印 刷 · 出 版	-0.213	-278	0.66
25	一 般 機 械	-0.212	-633	0.48
26	金融·保險·不動產	-0.195	-1,732	0.29
27	電氣·通信機械	-0.190	-798	0.44
28	政府·其他서비스	-0.182	-7,031	0.74
29	飲 食 料 · 煙 草	-0.168	-1,155	0.25
30	造 船	-0.099	-167	2.21

註：李元瑛·安永爽(1991)의 결과를 本節의 가정에 맞추어 재구성한 것임.

아. 稅率引上을 통한 油價引上의 效果 綜合

油價引上은 긍정적인 효과와 부정적인 효과를 복합적으로 수반한다. 그 장·단점을 요약하면 다음과 같다. 長點으로는 첫째, 급증하고 있는 에너지 消費를 節約할 수 있으며 둘째, 에너지를 효율적으로 이용하기 위한 기술개발을 촉진하여 産業의 자생적인 비용절감 노력을 통한 長期的인 體質改善을 유도할 수 있다. 셋째, 석유류에 대한 수입 급증추세를 완화하여 國際收支의 改善에 도움이 되며 넷째, 稅收增大를 통하여 社會間接資本 投資 및 環境改善을 위한 財源을 마련할 수 있다. 또한 공해물질을 과다하게 배출하는 경유의 사용 비중의 지나친 비대를 억제하여 公害物質 排出量을 減少시켜 環境 개선에 도움이 될 수 있으며 이 밖에도 여러 가지 다른 긍정적인 효과를 기대할 수 있다.

반면에 短點으로는 첫째, 유가의 인상은 필연적으로 物價上昇을 초래하며 둘째, 단기적으로 제조원가를 상승시켜 價格競爭力을 弱화시킬 뿐만 아니라 國際競爭力 弱化의 한 원인이 될 수 있다. 셋째, 유가의 인상은 國內總生産을 減少시키며 넷째, 물가상승은 서민생계의 부담을 증가시킨다. 다섯째, 가격인상에 따라 租稅抵抗이 增加할 것으로 예상되며 여섯째, 각 산업의 생산감소에 따라 雇傭이 減少하고 일곱째, 수입이 증가하고 수출이 감소하여 國際收支를 惡化시킬 것으로 예상된다.

유가인상에 따라 예상되는 장·단점을 서로 비교하여 得失을 계산하는 것은 상당히 어려운 작업이지만 대개의 경우에는 短期的으로 長點보다는 短點이 더 큰 경우가 많다. 그러나 경제 전체의 체질을 개선하고 환경문제를 완화하여 長期的인 成長 潛在力을 提高시키기 위해서는 현재의 低油價政策은 止揚되어야 하며 高油價政策의 추진으로 장래에 기대할 수 있는 더 큰 장점을 염두에 두어야 한다. 다만 급격한 제도나 세율의 변경은 혼란만을 가중시킬 수 있으므로 점

진적이고 단계적인 개선이 요청된다.

4. 乘用車

가. 現況 및 一般적인 問題點

승용차에 대한 특별소비세의 정비는 특별소비세 단독으로 수행되어 질 문제가 아니라 취득시의 諸稅負擔과 保有課稅 및 運用課稅(또는 走行課稅)의 세 가지 기준에서 종합적으로 접근해야 한다. 우선 자동차 산업은 국민경제에 미치는 波及效果(spill-over effect)가 매우 크므로 國家基幹產業의 하나라는 측면과 국민의 후생복지 향상을 위해 普及擴大의 必要性이라는 측면에서 육성해야 한다. 그러나 자동차의 지나친 운용은 최근에 보는 바와 같이 에너지의 소비를 지나치게 증대시켜 국제수지 적자반전에 기여할 뿐만 아니라 교통체증과 오염물질 배출에 따른 공해유발과 같은 外部不經濟(external diseconomy)를 초래하므로 에너지 消費節約과 環境問題와 관련하여 공해의 방지 및 교통혼잡의 완화를 위하여 자동차 운용의 억제를 위한 정책대안을 강구할 필요성이 있다.

자동차가 奢侈品이었던 과거에는 자동차가 하나의 富의 상징으로서 높은 取得·保有課稅가 이루어져도 무방하였으나 자동차의 보급이 大衆化되고 또한 많은 영세한 사업자들의 사업도구로 사용되고 있는 현 시점에서 자동차에 대한 취득·보유과세가 지나치게 높다는 사실은 稅負擔의 衡平性 측면에서 문제가 아닐 수 없다. 따라서 特別消費稅뿐만 아니라 모든 자동차 관련 문제를 종합하여 체계적으로 재검토해 볼 필요가 있다.

현재 승용차에 대해서는 排氣量을 기준으로 소형·중형·대형으로 구분하고 있으며 각각에 대하여 취득단계에서 10%, 15%, 25%의 特別消費稅와 보유단계에서 분기별로 自動車稅를 부과하고 있다.

排氣量 基準에 의한 稅率의 差等適用은 자칫 외형은 크지만 작은

배기량의 엔진을 장착한 자동차의 출력은 상대적으로 약해 燃比의 惡化를 가져 올 수 있으며 이에 따라 에너지 소비를 필요 이상으로 증대시켜 資源의 浪費 및 資源配分의 歪曲을 초래할 수 있다. 따라서 현행의 배기량 기준 이외에 여타의 기준, 즉 燃比나 重量, 면적 등의 기준에 따라 연비가 나쁜 자동차에 대해서는 重課稅하는 방향으로 세율구조를 조정하는 것에 대한 검토가 필요하다. <表 2-58>에서는 각각의 기준에 대한 문제점들을 지적하고 있는데 어느 하나도 완벽한 기준은 아니므로 특정한 기준의 채택 문제는 어떤 원칙에 입각한다고 하기보다는 選擇의 問題로서의 성격이 강하다. 그러나 燃料 經濟性의 提高 및 자동차의 품질개선을 꾀할 수 있는 방향으로의 개선이 필요하다.

〈表 2-58〉 各 稅率決定 基準의 問題點

基 準	問 題 點
排 氣 量	중형차에 소형엔진 장착으로 배기량만 감소시켜 출력 및 燃比가 낮을 수 있음.
重 量	車體의 경량화에 치중하여 충돌시 안전도에 문제가 있을 수 있음. 출고 후 옵션 부착으로 연비의 악화를 초래할 수 있음.
軸間距離	짧은 軸間距離에 중·대형의 차체를 부착함에 따라 차량의 안전도 및 연비에 문제가 있을 수 있음.
燃 比	연비의 정확한 측정이 곤란함.

美國에서는 1978년 燃料效率에 따라 자동차에 개별소비세가 부과되었는데 결과적으로 자동차 제조회사들로 하여금 자동차의 燃比를 향상시킬 수 있는 기술개발을 촉진하게 하여 에너지 소비절약 및 資源의 效率的인 使用에 기여한 바가 크다. 이에 따라 점차 자동차의

燃比가 향상되면서 연비를 기준으로 징수되던 세수입이 감소하여 현재에는 徵收實績이 매우 작은 반면에 자원절약의 효과와 같이 눈에 보이지 않는 긍정적인 효과가 매우 크다.

이와 같이 자동차의 연비가 향상되면 전반적인 세수입은 감소하겠지만 국민경제 전체로 볼 때에는 국민경제 전체의 費用負擔을 줄여 준다는 긍정적인 측면이 클 경우 오히려 社會의 厚生이 증가할 수 있어 바람직하다는 결론을 도출할 수 있다.

〈表 2-59〉는 주요 국가들의 自動車 關聯 消費稅 適用 基準을 보여 주고 있는데 많은 나라에서 排氣量 基準을 사용하고 있다. 그렇지만 이러한 사실이 반드시 배기량 기준이 좋음을 증명하는 것은 아니라는 점을 상기할 필요가 있다.

〈表 2-59〉 主要國의 自動車 關聯 消費稅 適用基準

	韓國	日本	臺灣	이탈리아	英國	獨逸	美國
消費稅	배기량	배기량	배기량	배기량	-	-	연비
地方稅	측간거리 배기량 중량	측간거리 배기량	n.a.	n.a.	중량	배기량 중량	n.a.

註：美國은 자동차 취득시에 州別 販賣稅 및 燃比기준에 의한 세금을 징수하고 있음.

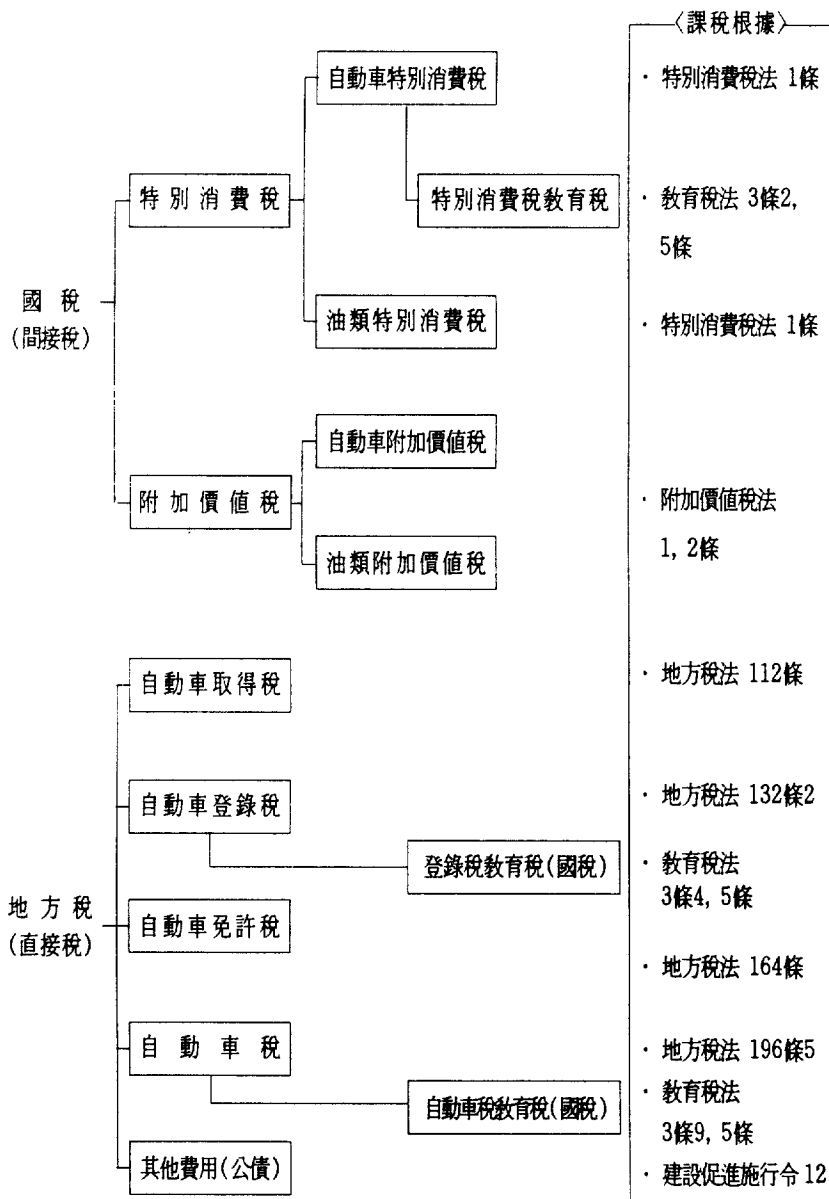
나. 現行 自動車 關聯 諸稅負擔 및 國際比較

우리나라의 자동차와 관련한 각종 조세의 稅率構造와 稅率體系는 [圖 2-10]과 같다.

1) 乘用車 取得時의 諸稅負擔

승용차의 취득단계에서의 各 稅目에 대한 세율 또는 세액은 〈表 2-60〉과 같다.

[圖 2-10] 乘用車 關聯 稅制體系



〈表 2-60〉 乘用車 取得時의 諸稅負擔

	區 分	稅 率(稅額)			備 考
特別 消費稅	1,500cc 이하 지프(4륜구 동) 2륜자동차	차량가격의 10%			○ 교육세 : 특별소 비세액의 30% ○ 부가가치세 : (차량가격 + 특 별소비세 + 교육 세)의 10% ○ 배기량 800cc 미 만의 승용차는 비 과세
	1,500cc 초과 2,000cc 이하	차량가격의 15%			
	2,000cc 초과 캠핑용 자동차	차량가격의 25%			
取得稅	일반 자동차	판매가격의 2%			
	고급 승용차 (7천만원 이상)	판매가격의 15%			
登錄稅	신규	5%	3%	2%	○ 교육세 : 등록세 액의 20% ① 자가용 승용차 ② 기타의 자가용 ③ 기타의 영업용
	소유권 이전	3%	2%	1%	
	저당권 설정	7,500원	7,500원	7,500원	
	기타	①	②	③	
地下鐵 公 債	2,000cc 초과	판매가격의 20% (995,000원)			공채 할인시 대략 50% 정도를 돌려 받음
	2,000cc 이하	판매가격의 12% (435,000원)			
	1,500cc 이하	판매가격의 9% (305,000원)			
	1,000cc 이하	판매가격의 4% (85,000원)			

註 : 1. 販賣價格은 特別消費稅, 教育稅, 附加價値稅를 포함한 車輛價格임.

2. () 안은 營業用的 地下鐵公債 買入額임.

資料 : 財務部 消費稅制課.

현재 우리나라에서는 승용차를 新規로 취득할 때 각종 조세의 부
담이 매우 높다. 먼저 자동차의 취득과 관련된 조세는 國稅로서 특

별소비세²⁵⁾와 특별소비세 교육세, 등록세 교육세, 부가가치세가 있으며 地方稅로는 취득세, 등록세, 그리고 準租稅의 성격을 띤 지하

〈表 2-61〉 乘用車 新規取得時의 總租稅負擔率
(1993年 現在, 出庫價格=100)

	2,000cc 超過		1,500cc 超過	1,500cc 以下	
	輸入車	國產車	2,000cc 以下		
出庫價格	100	100	100	100	
關稅 ¹⁾	15	—	—	—	
特別消費稅	28.75	25	15	10	0
教育稅	8.625	7.5	4.5	3	0
附加價值稅	14.375	13.25	11.95	11.3	10
國稅計	66.75	45.75	31.45	24.3	10
販賣價格	166.75	145.75	131.45	124.3	110
登錄稅	8.3375	7.2875	6.5725	6.215	5.5
教育稅	1.6675	1.4575	1.3145	1.243	1.1
取得稅	3.335	2.915	2.629	2.486	2.2
公債買入 ²⁾	33.35	29.15	15.774	11.187	(4.752)
〈公債割引時〉	〈16.675〉	〈15.575〉	〈7.887〉	〈5.5935〉	〈2.376〉
地方稅計	46.69	40.81	26.29	21.131	(13.552)
消費者價格	213.44	186.56	157.74	145.431	(123.552)
〈公債割引時〉	〈196.765〉	〈171.985〉	〈149.853〉	〈139.8375〉	〈121.176〉
總租稅負擔	113.44	86.56	57.74	45.431	(23.552)
〈公債割引時〉	〈96.765〉	〈71.985〉	〈49.853〉	〈39.8575〉	〈21.176〉

註: () 안은 800cc 이하의 경승용차에 해당하는 값임.

1) 관세율은 1991년 20%, 1992년 17%, 1993년 현재 15%이고 1994년 10% 예정임.

2) 公債割引은 편의상 50%로 잡았음.

25) 특별소비세는 배기량 800cc 이상의 승용차에 대해서만 과세된다.

〈表 2-62〉 乘用車 保有時의 諸稅負擔

(單位：원)

	區 分	稅 額			備 考
免許稅	1종：課稅標準 7,000만원 이상	45,000	30,000	18,000	○ 年間稅額 ① 인구 50만 이상 지역
	2종：1,600cc 이상 자가승용차	36,000	22,500	12,000	② 기타 시지역
	3종：1,400cc 이상 자가승용차	27,000	15,000	8,000	③ 군지역
	4종：1,400cc 미만 자가승용차, 자가용화물차, 승합차	18,000	10,000	6,000	
	5종：개인 택시, 개인 용달, 2륜 자동차： 125cc초과	12,000	5,000	3,000	
自動車 稅	3,000cc 초과	630		24	○ 6대 도시는 50% 초과 적용 가능
	3,000cc 이하	410		24	○ 교육세：자동 차세액의 30% (자가승용차)
	2,500cc 이하 (배기량 cc당 연간 세액)	250		19	○ 세액한도： 300만원
	2,000cc 이하	220		19	
	1,500cc 이하	160		18	
	1,000cc 이하	120		18	
	800cc 이하	100		18	
기타 소형 승용차 (지프)	100,000		20,000	① 비영업용 ② 영업용	

資料：財務部 消費稅制課.

철공채 매입이 있다. 이 밖에도 수입된 승용차의 경우에는 15%의 관세를 납부해야 한다. 이 외에도 안전협회비, 印紙代, 번호판대와 각종 검사비가 있으나 本 研究에서는 이런 비용이 소액이므로 논의

로 하기로 한다. 현재 강제 소화되고 있는 지하철공채는 거의 대부분이 자동차를 등록하는 현장에서 직접 할인되고 있으므로 자산으로서의 공채의 의미는 약하며 공채의 額面價格과 割引價格과의 차이는 소비자의 입장에서 볼 때 사실상 조세의 성격을 지니므로 本稿에서는 公債를 割引함에 따른 소비자의 부담을 조세의 일종으로 간주하여 분석하고자 한다.

〈表 2-60〉을 기초로 각종 승용차 취득단계의 諸稅負擔을 배기량, 소유형태별로 나누어 구해 보면 〈表 2-61〉과 같다.

승용차 취득시에 매입한 지하철공채를 할인한 후에 소비자 입장에서의 總實效稅率은 국산차의 경우에는 21~72%, 배기량 2,000cc 이상의 수입차의 경우에는 97% 정도에 이르고 있어 稅負擔이 매우 높다. 이러한 수준의 취득시 諸稅負擔率은 국제적으로 상당히 높은 수준으로서 다음 節에서 살펴볼 보유단계의 諸稅負擔과 連繫하여 自動車 關聯 諸稅의 세율조정 방안에 대하여 논의해 보겠다.

〈表 2-63〉 乘用車 保有時의 諸稅負擔(1年 基準)

(單位: 원)

	800cc	1,500cc	2,000cc	3,000cc
自動車 免許稅	18,000	27,000	36,000	36,000
自 動 車 稅	100×800 =80,000	160×1,500 =240,000	220×2,000 =440,000	410×3,000 =1,230,000
自動車稅 教育稅	24,000	72,000	132,000	369,000
計	122,000	339,000	508,000	1,635,000

2) 乘用車 保有時의 諸稅負擔

자동차의 사용자가 운용시에 부담하는 제세비용부담은 모두 지방세로서, 매년 납부하는 自動車 免許稅와 自動車稅의 두 종류가 있으며 여기에 추가하여 자동차세액의 30% 만큼 부과하는 自動車稅 教

育稅(국세)가 있다.

3) 自動車 運用時의 諸稅負擔

자동차 운용시의 제세부담은 유류의 소비와 관련하여 휘발유, 경유, LPG에 부과되는 特別消費稅와 附加價値稅가 있다. 운용시의 제세부담에 관해서는 前節의 석유류에 대한 논의시에 하였으므로 本節에서는 논의를 피하기로 한다.

4) 主要國의 自動車 關聯 租稅

먼저 美國의 경우를 살펴보자. 자동차의 취득단계에서의 조세로는 연방세인 聯邦消費稅와 지방세인 州別販賣稅가 있다. 연방소비세는 일반 승용차나 버스 등에는 부과되지 않으며 다만 33,000파운드(약 15톤) 이상의 대형 트럭이나 26,000파운드(약 11.8톤) 이상의 트레일러에 대하여 소매가격의 12%만큼 부과되고 있다. 보유단계에서의 과세로는 차량 總重量이 55,000파운드(약 25톤)를 초과하는 차량에 대하여 중량별로 연방세인 聯邦使用稅를 부과하고 있으며 연방 사용세의 최고 한도액은 연간 550달러로 정해져 있다. 聯邦使用稅는 연방소비세와 더불어 重量稅의 성격을 띤 것으로 무거운 중량으로 인한 도로파손에 대한 費用負擔의 성격이 강하다. 保有段階의 지방세로는 자동차 소유자의 등록비용으로서 주별로 자동차세를 매년 부과하고 있다. 運用段階에서의 과세로는 연료에 대하여 연방소비세가 휘발유에 14센트/갤런, 경유에는 15센트/갤런이 부과되고 있으며 지방세로는 연료세가 갤런당 평균 16센트 정도 부과되고 있다(〈表 2-64〉 참조).

日本에서는 취득단계에 승용차에 대하여 3% 또는 6%의 국세인 消費稅를 부과하며 지방세로는 自家用取得稅를 차량가격의 3% 또는 5%의 세율로 부과하고 있다. 보유단계에서는 차량중량에 따라 국세인 自動車 重量稅를 부과하고 있으며 지방세로는 배기량 기준에 따라 자동차세를 부과하고 있다. 운용단계에서의 과세로는 연료에 대하여 揮發油稅, 地方道路稅, 石油가스稅, 경유인취세, 消費稅(연료

구입가격의 3%)가 부과되고 있다(〈表 2-64〉 참조).

英國에서는 취득단계에서 소매가격의 15%만큼의 부가가치세가 부과되고 있으며 또한 도매가격의 10%만큼의 乘用車特別稅가 부과되고 있다. 보유단계에서는 매년 100~3,100파운드의 自動車稅가 부과되고 있으며 운용단계에서의 과세표준인 연료에 대해서는 燃料稅와 附加價值稅가 부과되고 있다(〈表 2-65〉 참조).

獨逸의 경우에는 취득단계에서 판매가격에 대하여 세율 14%의 부가가치세가 부과되고 있으며 보유단계에서는 排氣量에 따라 自動車稅가, 그리고 운용단계에서는 燃料에 대하여 鑛油稅와 附加價值稅가 부과되고 있다(〈表 2-65〉 참조).

프랑스에서는 취득단계에서 세율 22%의 부가가치세와 차량의 使用年數에 따라 등록세가 부과되고 있으며 보유단계에서는 운전면허세, 자동차세, 그리고 차량 총중량 16톤 이상의 대형 트럭에 대하여 車軸稅를 부과하고 있으며 연료에 대해서는 휘발유세와 경유에 燃料稅가 부과되고 있다(〈表 2-66〉 참조).

美國과 日本, 프랑스의 自動車 關聯 稅制 中에서 특징적인 점은 사치성이 농후한 고가의 차량에 대한 개별소비세의 부과보다는 車輛重量에 따라 各種 租稅를 부과한다는 점이다. 이러한 조세의 부과는 과도한 중량의 차량을 운용함에 따른 도로파손의 직접적인 비용을 조세의 형태로 간접적으로 징수하는 것으로서 도로파손의 주된 기여자에 대하여 과세함으로써 ‘受益者負擔의 原則’ 또는 ‘原因者負擔의 原則’의 한 형태를 취하고 있다.

美國의 연료에 대한 과세에 있어서 주목할 만한 점은 輕油가 오히려 휘발유보다 聯邦消費稅의 부담이 높다는 점이다. 이것은 경유가 휘발유보다 각종 공해물질의 배출문제가 더 심각한 것을 반영하는 것이며 또한 도로파손에 크게 기여하고 있는 대형 트럭 등이 주로 경유를 사용하는 디젤 엔진을 장착하고 있으므로 대형 차량의 道路破損 寄與度를 낮출 수 있다는 점에서 볼 때 상당히 外部不經濟에

〈表 2-64〉 美國과 日本의 自動車 關聯稅制(1991年 6月 現在)

	美 國	日 本
製 取 造 得 · 段 販 階 賣 課 · 稅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연방소비세(聯邦稅) 차량총중량 33,000lbs 이상의 트럭, 同 26,000lbs 이상의 트레일러에 대해 소매가격 의 12% ○ 판매세(州稅) 세율은 주에 따라 차이가 있음(판매가격에 대해 평균 4% 수준) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 소비세(國稅) - 승용차 : 보통-車價의 6.0% 소형-車價의 6.0% 경-車價의 3.0% ○ 자가용취득세(地方稅) - 자가용-車價의 5.0% - 영업용/경자동차-車價의 3.0%
保 有 · 利 用 에 대 한 課 稅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연방사용세(聯邦稅) 차량총중량 55,000lbs(약 25t)를 초과하는 일반도로용 차량 - 55,000~75,000lbs 차량 : \$ 100+55,000lbs를 초과하는 1,000lbs당 \$ 22/年 - 75,000lbs 초과차량 : \$ 550/年 ○ 자동차세(州稅) 자동차 소유자의 등록비용으로서 매년 지불 (세율은 州에 따라 차이가 있음) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자동차중량세(國稅) 예) 자가용승용차(차량중량1t) : ¥ 12,600/年 영업용승용차(차량중량1t) : ¥ 5,600/年 자가용트럭(차량총중량2t) : ¥ 8,800/年 영업용트럭(차량총중량2t) : ¥ 5,600/年 ○ 자동차세(地方稅) 예) 자가용승용차(1~1.5ℓ) : ¥ 34,000/年 영업용승용차(1~1.5ℓ) : ¥ 8,500/年 자가용트럭(4~5t적재) : ¥ 25,500/年 ○ 경자동차(地方稅) 자가용경사륜승용차 : ¥ 7,200/年 자가용경사륜트럭 : ¥ 4,000/年
燃 料 課 稅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연방소비세(聯邦稅) 휘발유 : 14¢/갤런(28.1원/ℓ) 경 유 : 15¢/갤런(30.1원/ℓ) ○ 연료세(州稅) 세율은 주에 따라 차이가 있음 평균 16¢/갤런 수준(32.1원/ℓ) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 휘발유세(國稅) ¥ 45.6 ○ 지방도로세(地方稅) ¥ 8.2 } ¥ 53.8/ℓ ○ 석유가스세(國稅) ¥ 17.5/kg ○ 경유인취세(地方稅) ¥ 24.3/ℓ ○ 소비세(國稅) 연료구입가격의 3%

註 : 1. 換率基準 : \$1=760원, ¥1=6.07원.

2. 度量衡基準 : 1갤런=3.785ℓ(美國).

資料 : 日產自, 『自動車産業 1991』, 1991.

〈表 2-65〉 英國과 獨逸의 自動車 關聯稅制(1991年 6月 現在)

	英 國	獨 逸
製造·販賣· 取得·階段·課稅	○ 부가가치세(國稅) : 소매가격의 15% ○ 승용차특별세(國稅) : 국산차 및 수입차에 대해 도매가격 (소매가격의 5/6)의 10%	○ 부가가치세(聯邦稅) : 판매가격의 14%
保有·利用·에	○ 자동차세(國稅) 예) 승용차 £100/年(142,000원/年) 상용차(GVW별) £100~3,100/年 (142,000~4,402,000원/年)	○ 자동차세(州稅) 예) 휘발유승용차 배기량 100cc에 대해 배기가스대척 13.2DM/年(6,600원) 기타차량 21.6DM/年(10,800원)
대·한· 燃·料· 課·稅	○ 연료세(國稅) 휘발유 : 22.5펜스/ℓ (319.5원/ℓ) 경유 : 19.0펜스/ℓ (269.8원/ℓ) ○ 부가가치세(國稅) 휘발유, 경유 : 소매가격의 17.5%	○ 광유세(聯邦稅) 휘발유 : 무연 0.60DM/ℓ (300.0원/ℓ) 유연 0.67DM/ℓ (335.0원/ℓ) 경유 : 0.44DM/ℓ (200원/ℓ) ○ 부가가치세(聯邦稅) 광유세 포함 판매가격의 14%

註 : 1. 換率基準 : £1=1,420원, DM1=500원.

2. 度量衡基準 : 1갤런=4.546ℓ (英國).

資料 : 日產自, 『自動車産業 1991』, 1991.

<表 2-66> 프랑스의 自動車 關聯稅制(1991年 6月 現在)

	프 랑 스
取 得 段 階 販 賣 課 稅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 附加價值稅(국) 예) 승용차(신차) 22.0% ○ 登錄稅(지) 예) 승용차 : 차령 10년 이하 114FFr/과세마력(16,758원, 전국평균) 차령 10년 초과 57.0FFr/과세마력(8,379원, 전국평균) ○ 運轉免許稅(지) 지역에 따라 차이가 있음. 전국평균은 229FFr(33,663원)
保 有 · 利 用 에 대 한 課 稅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車輛自動車稅(국) <ul style="list-style-type: none"> ① 차별세 : 승용차 및 차량 총중량 16t 미만인 트럭의 과세마력과 차령에 따라 과세 <ul style="list-style-type: none"> · 79~2,216FFr/年(11,613~325,752원, 차령 25년 이상은 영세율 적용, 과리의 경우임/지역에 따라 차이) ② 대형승용차 특별세 : 17과세마력 이상의 대형승용차에 대해서 차별세를 대체하여 과세 <ul style="list-style-type: none"> · 79~9,172FFr/年(11,613~1,348,284원, 차령 25년 이상은 영세율 적용, 과리의 경우임/지역에 따라 차이) ③ 법인 승용차 특별세 : 차령 10년 미만의 법인승용차에 대해 7과세마력 이하의 차량 4,800FFr/年(705,600원), 7과세마력 초과 10,500FFr/年(1,543,500원)을 ① 또는 ②에 가산 ○ 車輛稅(국) - 대형트럭(차량총중량 16t 이상)에 대해 분기당 50~3,600FFr(7,350~529,200원)
燃 料 課 稅	<ul style="list-style-type: none"> ○ 燃料稅(국) 국내소비세 : 휘발유 : 3.8FFr/ℓ (558.6원/ℓ) 경유 : 2.37FFr/ℓ (558.6원/ℓ)

註 : 환율기준 : 1FFr = 147원.

資料 : 日産自, 『自動車産業 1991』, 1991.

초점을 맞추어 租稅體系가 구성되어 있음을 보여 주고 있다.

5) 諸稅負擔의 國際比較

주요 외국과 각 단계별로 승용차 관련 제세부담을 비교해 보면 취득·보유단계에서의 諸稅費用負擔은 비교 대상국가 중에서 우리나라가 가장 높으며, 반대로 운용단계에서의 제세부담, 즉 연료에 대하여 부과되고 있는 제세부담은 미국을 제외하고는 우리나라가 제일 낮다 (<表 2-67>과 <表 2-68> 참조). 이러한 것의 原因으로는 첫째, 과거 소득수준과 생활수준이 낮았을 때에 그 동안 奢侈性 消費財로서의 성격을 지닌 승용차에 대하여 取得·保有段階에서의 高率의 課稅가 지속적으로 이루어져 왔으며 또한 이러한 고율의 과세가 소득증대 및 소비패턴의 변화에 따라 승용차가 生活必需品化되어 사치재로서의 의미가 상당히 퇴색한 현시점에서 계속되고 있기 때문이다. 둘째, 외국에 비해 燃料油에 대한 과세가 상대적으로 부족하였기 때문이다. 즉, 우리나라에서는 그 동안 環境保護라는 측면에서 조세를

<表 2-67> 各 段階別 諸稅總額 比較(1,500cc 基準)

(單位: 원)

	取得段階	保有段階	小 計	燃料課稅
韓 國	1,992,875	339,000	2,331,875	381,012
日 本	555,000	282,600	837,600	407,000
美 國	200,000 ~400,000	16,000 이상	216,000 ~416,000	76,090
獨 逸	700,000	99,000	799,000	561,600
英 國	1,375,000	142,000	1,517,000	504,000

註: 韓國의 취득단계 諸稅負擔은 지하철공채 할인 후의 값임.

공장도 차량가: 500만원, 연간유류소비량: 1,200리터, 차중량: 980Kg.
\$1=800원, ¥100=600원, 1DM=500원, 1£=1,420원.

위의 제세총액은 『自動車産業 1991』(日産自)의 주요 외국에 대한 승용차 관련 諸稅資料를 바탕으로 작성한 것임.

〈表 2-68〉 各 段階別 諸稅總額 比較(2,000cc 基準)

(單位: 원)

	取得段階	保有段階	小 計	燃料課稅
韓 國	4,985,300	508,000	5,493,300	476,265
日 本	1,110,000			508,800
美 國	400,000 ~800,000	16,000 이상	416,000 ~816,000	95,112
獨 逸	1,400,000	132,000	1,532,000	702,000
英 國	2,750,000	142,000	2,892,000	630,000

註: 韓國의 취득단계 諸稅負擔은 지하철공채 할인 후의 값임.

공장도 차량가: 1,000만원, 연간유류소비량: 1,500리터, 차중량: 980Kg.

\$1=800원, ¥100=600원, 1DM=500원, 1£=1,420원.

위의 제세총액은 『自動車産業 1991』(日産自)의 주요 외국에 대한 승용차 관련 諸稅資料를 바탕으로 작성한 것임.

이용한 유류의 수요관리가 매우 소홀하였고 따라서 유류에 대한 과세가 부족하였기 때문이다.

그러나 선진 외국에서는 연료에 대하여 公害物質의 排出과 道路破損 등의 外部不經濟의 발생 정도에 따라 각기 형태는 다르지만 수율을 감소시킴으로써 외부불경제를 축소하기 위하여 각종의 조세를 부과하여 왔다.

우리나라에서는 그 동안 고급소비재인 승용차에 대하여 사치성 소비재에 대한 消費抑制 및 所得分配의 改善을 목적으로 부가가치세와 세율 10~25%의 特別消費稅, 높은 수준의 登錄稅, 取得稅, 公債買入 등이 부과되어 왔으며 상당히 큰 효과를 거두어 온 것도 사실이다. 그러나 꾸준한 소득증가에 따라 생활수준이 향상되었으며 이에 따른 소비패턴의 변화는 승용차를 사치재에서 생활필수품으로 변화시켰으며 이에 따라 특별소비세를 포함한 고율의 諸稅賦課의 의미도 변질되기 시작하였다. 현재 특별소비세의 부과는 價格效果를 통해 승용차에 대한 수요를 억제하는 효과를 보여 波及效果가 매우 큰 자

동차 산업의 성장·발전을 저해하는 하나의 요인으로 작용하고 있으며 최근 소형 승용차를 중심으로 소비가 늘고 있는 中産階層의 負擔과 零細事業者들의 營業費用을 上昇시켜 수익률을 저하시키는 결과를 가져오고 있다.

소득수준이 상승할수록 國民厚生에 대한 기대수준이 증가하고 이에 따라 승용차에 대한 수요는 점점 증가하는 추세를 보이고 있으며 이에 따라 후생의 증대를 위하여 승용차의 보급을 확대할 필요가 있다. 그러나 取得段階와 保有段階에서의 높은 諸稅負擔은 이를 저해하므로 需要抑制에 따른 직접적인 厚生減少와 中·低所得層의 상대적으로 높은 諸稅負擔을 초래하여 사회적 비용이 증가하고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 취득단계와 보유단계에서 현행 제도 아래서의 높은 諸稅負擔을 축소하여야 한다. 만약 제세부담을 축소시키면 승용차의 보급이 급속히 진전될 것이며 이에 따라 교통혼잡과 공해물질의 배출문제는 더욱 심각해질 전망이다. 그러므로 취득단계와 보유단계에서의 제세부담을 축소할 때에는 外部不經濟를 억제하는 조치도 동시에 수반되어야 하며 이를 위해서는 自動車運行의 抑制이 필요하다. 자동차 운행의 억제를 위해서는 자동차 운용시의 과세를 상향조정함으로써 해결 또는 완화할 수 있다. 運用課稅라 하면 연료, 즉 휘발유와 경유, LPG에 대한 과세를 말하는 것으로 이들 유종에 대해서는 현행보다 높은 수준의 세율을 적용하여 유류가격의 인상을 통해 자동차 운행의 간접적으로 억제하여야 한다. 따라서 취득단계와 보유단계에서의 제세수입의 감소는 運用課稅의 強化로 補填될 수 있을 것이므로 稅收缺損의 문제는 심각하지 않을 것이다.

6) 지프(jeep)와 大型車輛의 諸稅負擔

현재 우리나라에서는 승용차와 지프, 2輪 自動車를 제외하고는 다른 차종에 대하여 부가가치세 이외의 개별소비세가 부과되지 않고 있다. 대형 트럭이나 대형 승합자동차(버스)는 무거운 중량으로 말

미암아 道路破損의 주범이 되고 있으며 또한 이들 차량에 장착된 디젤 엔진으로부터 배출되는 질소산화물, 탄소화합물, 분진, 매연 등 각종 공해물질은 환경오염과 스모그현상 등의 外部不經濟를 초래하고 있다.

이와 같은 외부불경제의 발생은 자동차의 운용에 따른 私的 費用, 즉 燃料費를 상회하는 社會的 費用을 야기하지만 자동차의 운용자는 사적 비용만을 부담하므로 사회적·경제적으로 바람직한 수준보다 더 높은 수준에서 자동차의 운용이 이루어지게 된다. 따라서 사회적·경제적인 관점에서 적절한 수준을 회복하기 위해서는 사적 비용과 사회적 비용의 격차를 해소시켜 주어야 하는데 이를 달성하기 위한 수단이 租稅이다. 적절한 조세의 크기는 위의 두 가지 비용의 차이로서 그 차이만큼을 조세로 운용자에게 부과하면 연료비와 조세를 합한 私的 費用이 社會的 費用과 일치하게 되어 사회적·경제적으로 바람직한 수준의 자동차 운용을 얻을 수 있다.

그러므로 장기적인 관점에서 조세를 통하여 위와 같은 외부불경제를 직접적으로 축소하고 각종 조세로부터의 稅收入을 바탕으로 社會間接資本에 대한 투자를 확대하여 간접적으로 외부불경제를 감소시키는 방향으로의 政策轉換이 필요하다. 그러나 대형 트럭이나 대형 버스에 대한 重量稅와 環境稅의 성격을 띤 조세의 도입은 원가상승을 야기하여 產業競爭力을 弱화시키며 또한 버스회사들의 경영을 압박하여 누적된 적자를 더욱 악화시키므로 장기적으로는 반드시 도입되어야 하나 성급한 도입에는 많은 주의가 요망되며 현재로서는 전면적인 실시가 어려운 상황이다.

현재 지프에 대해서는 배기량이나 크기에 관계없이 일률적으로 10%의 特別消費稅와 100,000원 定額의 自動車稅가 부과되고 있다. 이러한 수준의 세부담은 기타의 승용차에 비하여 매우 낮은 것으로서 매우 큰 격차를 보이고 있다. 지프는 과거에는 주로 군용이나 산업용으로 많이 사용되었으나 최근에는 레저용 자가용으로 수요가 급

격히 증가하고 있다. 현재 지프는 중형 승용차보다 高價이며 중·고 소득층에서의 수요가 급속히 확산되고 있어 奢侈財로서의 성격이 짙으며 이러한 추세는 당분간 계속될 전망이다. 따라서 지프에 대해서는 종전과 같은 저율의 특별소비세의 부과는 세부담의 형평성에 크게 어긋나므로 일정기준에 따라 중량이나 배기량, 탑승정원 등에 따라 현재의 세율을 인상하여 差等稅率로 課稅할 필요가 있다.

〈表 2-69〉 지프의 販賣臺數 變化 推移(1982~91年)

(單位:臺, %)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
販賣臺數	967	1,419	1,493	1,660	1,867	2,692	5,493	14,549	21,903	26,855
增加率		46.7	5.2	11.2	12.5	44.2	104.1	164.9	50.6	22.6

資料: 現代自動車, 『1992 自動車産業』, 1992.

지프와 관련한 現行 稅制의 現況을 좀더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 지프의 소비자 판매가격은 중형 승용차의 가격과 비슷하거나 또는 더 고가이며 최근 奢侈財로서의 수요가 폭증하고 있다. 종래에 지프는 軍用이나 産業用으로 많이 사용되었으므로 特別消費稅가 매우 낮게 책정되어 왔다²⁶⁾. 그러나 최근에는 지프의 용도가 産業用보다는 일반 高級 乘用車의 수요를 대체하여 레저용 차량으로 많이 소비되고 있어 사치재로서의 성격이 강화되고 있다. 이와 같은 지프의 판매량 폭증은 所得水準과 生活水準의 向上에 따라 국민들의 레저에 대한 수요가 증가함에 따른 것으로서 1980년 후반의 호황기에 소득수준이 급속히 상승한 것과 보조를 같이 한다는 점에서 이를 반증하고 있다고 하겠다. 〈表 2-69〉에서 보는 바와 같이 1987년부터 販賣增加率は 급속히 상승하기 시작하여 1988~89년 2년 동안에는 그 증가율이 무려 104~165%로 매우 높았던 것에서도

26) 軍用的 지프에는 특별소비세가 부과되지 않는다.

입증된다.

둘째, 차량가격이 매우 고가임에도 불구하고 수요가 폭증하는 원인으로서는 지프에 디젤 엔진이 장착되어 있을 뿐만 아니라 보유시의 자동차세도 매우 낮아 운용에 따른 維持費가 기타의 승용차에 비해 지나치게 적게 들기 때문이다. 디젤 엔진의 연료는 輕油인데 경유는 일반 승용차의 연료인 휘발유에 비해 그 가격이 3분의 1 수준에 불과하고 保有時의 諸稅負擔도 상당히 낮아 지프에 대한 자동차세는 크기에 관계없이 일률적으로 1년에 10만원으로 고정되어 있어 일반 승용차의 자동차세 부담에 비해 세부담이 비교가 안 될 정도로 매우 낮다.

이러한 지프에 대한 수요증가는 衡平性和 效率性, 外部不經濟와 관련된 環境問題 측면에서 많은 부작용을 파생시키고 있는데 問題點을 지적하면 다음과 같다.

첫째, 高價의 奢侈財로서의 성격이 농후하고 최근 판매가 폭증함에도 불구하고 低率의 소비세가 적용됨에 따라 지프의 수요자보다 상대적으로 저소득계층이 주로 소비하는 일반 소형승용차에 비해 절대적인 세부담이 매우 낮아 衡平性 측면에서 모순을 보여 주고 있다. 즉, 승용차를 대체하여 지프를 구입함으로써 高所得層의 상대적·절대적인 세부담을 경감시켜 주는 효과를 초래하여 소득분배의 개선을 위한 特別消費稅의 機能이 점차 弱화되고 있다. 따라서 이러한 문제를 개선하기 위해서는 차량 取得段階에서의 特別消費稅 및 保有段階에서의 自動車稅를 인상하여야 한다.

둘째, 지프는 운용단계에서의 제세부담과 유지비를 절약하기 위해 세율이 낮고 가격이 매우 저렴한 輕油를 사용하는 디젤 엔진을 장착하고 있다. 휘발유를 사용하는 가솔린 엔진은 엔진의 용량에 비해 고출력을 내며 진동이 작아 승차감도 좋고 공해물질의 배출량도 적지만 대형화하기에는 인화성이 높아 기술적으로 어렵기 때문에 대형 차량에 대해서는 디젤 엔진을 사용하고 있다. 그러나 지프는 반드시

디젤 엔진을 사용해야 할 만큼 대형이 아니므로 가솔린 엔진을 사용하는 것이 效率性和 外部不經濟 측면에서 바람직함에도 불구하고 위의 첫번째 문제점 때문에 디젤 엔진을 사용하고 있다.

셋째, 또한 지프는 많은 外部不經濟를 야기하고 있다. 우선 디젤 엔진의 경유 연소에 따른 공해물질의 배출량이 가솔린 엔진에 비해 매우 많으며, 또한 디젤 엔진의 장착은 차량의 중량을 증가시켜 道路의 破損을 더욱 가중시키고 있다. 뿐만 아니라 기술적으로는 지프에 가솔린 엔진을 장착하였을 경우에 얻을 수 있는 品質改善效果, 즉 소음과 진동의 감소에 의한 안락한 乘車感의 增大效果가 디젤 엔진을 장착함에 따라 死藏되어 버리고 있다. 이러한 문제의 근본적인 원인은 輕油의 消費者價格이 지나치게 싸기 때문에 效率性和 社會的 費用의 增大를 무시하고 金錢的인 費用만을 節約하기 위한 에너지간의 대체현상에서 찾을 수 있다.

위와 같은 문제점의 개선을 위해서는 취득시와 보유시의 제세부담을 증가시키는 동시에 차량의 크기(중량)에 따라 差等課稅하여야 하며 경유의 가격을 현실에 맞게 조정하여야 한다.

현재 지프에는 취득단계에서 特別消費稅의 세율이 단일세율로서 10%의 매우 낮은 수준에 있으므로 이를 인상할 필요가 있다. 현재 지프의 가격은 매우 높아 중·대형 승용차의 수준과 비슷하고 고소득층에서 레저용으로 그 수요가 폭증할 뿐만 아니라 기타의 승용차에 비해 外部不經濟의 문제도 더욱 심각하므로 稅率을 최소한 中·大型 乘用車 수준 또는 그 이상으로 引上하여야 한다. 세율의 인상은 소비자가격의 인상을 통해 소비를 억제하여 가솔린 엔진을 장착한 승용차로의 代替를 誘導하면서 경유의 과도한 소비에 따른 공해물질의 배출을 줄여야 한다. 또한 세율체계도 일률적인 단일세율체계보다는 크기, 즉 배기량이나 차량 중량, 燃比 등에 따라 차등적으로 과세함으로써 지프의 수요에 대한 내부적인 課稅의 衡平性도 제고하여야 한다.

또한 保有段階에서의 稅負擔도 매우 미약하므로 衡平性의 측면에서 중·대형 승용차 수준으로의 보유과세가 필요하다. 현재 1년에 10만원 정액인 自動車稅의 세부담을 현실화하기 위하여 세액을 인상하고 또한 차량의 크기에 따라 差等 課稅하는 것도 필요하다.

지프 이용시의 세부담, 즉 輕油에 대한 稅負擔이 매우 낮으므로 기형적인 輕油의 消費擴大를 축소하기 위하여 輕油의 消費者價格을 인상하여야 한다. 세율의 인상을 통한 경유가격의 인상은 價格效果를 통해 직접적으로 경유의 소비를 감소시켜 外部不經濟의 발생을 감소시킬 수 있을 뿐만 아니라 장기적으로는 가능한 범위 내에서 지프의 엔진을 외부불경제의 문제가 심각한 디젤 엔진에서 상대적으로 문제의 심각성이 작은 가솔린 엔진으로 대체하는 것을 유도하여 간접적으로 경유의 소비를 감소시켜 環境破壞와 道路破損을 감소시켜야 한다.

다. 乘用車의 價格變動에 따른 新車需要에 대한 展望

鄭在建(1992)의 승용차 新車需要에 대한 탄력성 추정 결과에 의하면 所得彈力性은 0.9984이며 價格彈力性은 0.8258이다²⁷⁾. 추정된 소득탄력성은 통계적으로 有意하나 가격탄력성의 추정치는 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다. 본고에서는 新車需要에 대한 탄력성의 추정치를 有意性은 다소간 떨어지나 수요예측을 위해서는 별 문제가 없으므로 그대로 사용하기로 하겠다.

鄭在建의 연구결과를 토대로 승용차의 공급에 제약이 없다는 가정 하에서 향후 승용차의 가격을 인하할 때의 신차수요 또는 신차판매 증가율을 예측하면 다음의 <表 2-70>, <表 2-71>과 같다.

27) 鄭在建(1992), pp. 30~32 참조.

〈表 2-70〉 新車需要 增加率

(單位：%)

	1人當 國民所得 增加率				乘用車價格 引下率	
	5%	8%	10%	12%	5%	10%
增加率	4.9920	7.9872	9.9840	11.9808	4.1290	8.2580

〈表 2-71〉 新車需要 增加率 展望

(單位：%)

		1人當 國民所得 增加率			
		5% 增加時	8% 增加時	10% 增加時	12% 增加時
乘用車	5% 引下時	9.1210	12.1162	14.1130	16.1098
價格引下率	10% 引下時	13.2500	16.2452	18.2420	20.2388

라. 改善方案 및 期待效果

本節에서는 前節에서의 분석결과를 토대로 승용차와 지프, 대형 차량에 대한 消費稅의 整備方案을 제시하고 각각의 方案에 대한 效果를 物價와 稅收入, 衡平性 등에 미치는 影響을 예측하여 期待效果와 기타의 效果를 分析한다.

1) 政策代案

우리나라의 自動車 普及率은 外國 先進國에 비해 여전히 낮은 편이다. 우리나라의 보급률은 1991년말 현재 인구 천명당 100대 정도인 데 비해 선진국은 대부분 400~750대 수준으로 우리나라의 4~8배 정도에 이른다. 대부분의 先進國은 人口 千名當 國土面積이 넓어 자동차의 보급 확대가 상대적으로 용이하므로 국토면적이 절대적으로 작은 우리나라와의 직접적인 비교는 어렵지만 우리와 사정이 비슷한 일본의 경우만 보더라도 자동차 보급률이 우리의 4배 이상임을 상기해 볼 때 우리나라의 自動車 普及率은 계속 增加할 것으로 예상된다. 물론 需要의 增加趨勢에도 한계가 있는 것이 사실이지만

최근 우리나라에서도 자동차에 대한 수요가 폭증하고 있고 또한 일본의 사례와 비교해 보면 아직은 자동차 보급의 증가추세가 지속될 것이란 추측이 가능하다(〈表 2-72〉 참조).

〈表 2-72〉 自動車 普及率 比較(人口 千名當)

(單位：臺)

韓 國	美 國	日 本	프랑스	브라질	濠 洲	체 코	이집트
98.3	744.8	427.8	494.3	86.9	564.5	203.3	26.4

註：한국은 1991년, 외국은 1989년 기준임.

資料：商工資源部 輸送機械課.

〈表 2-73〉 乘用自動車 排氣量別 臺數比重(1991年末 基準)

(單位：臺, %)

		1000cc 이하	1000~ 1500cc 이하	1500~ 2000cc 이하	2000~ 2500cc 이하	2500cc 초과	지프차 등 기타	합 計
自 家 用	國產	32,018	1,704,660	681,655	40,643	9,443	76,422	2,544,841
	外產	40	282	1,504	1,126	5,448		8,400
	小計	32,058	1,704,942	683,159	41,769	14,891	76,422	2,553,241
營 業 用	國產	72	62,419	111,602	102	29	128	174,352
	外產	-	-	162	18	72	7	259
	小計	72	62,419	111,764	120	101	135	174,611
合 計		32,130	1,767,361	794,923	41,889	14,992	76,557	2,727,852
構 成 比		1.18	64.79	29.14	1.54	0.55	2.81	100

資料：商工資源部 輸送機械課.

〈表 2-73〉의 우리나라 乘用車 排氣量別 保有現況을 보면 소형 승용차의 비중이 매우 높은 반면에 중·대형 승용차의 비중은 낮다. 小 型 乘用車의 보급은 최근에도 지속적으로 유지되고 있는 점을 보면 우리나라의 소형 승용차의 소비 또는 보급이 상당히 大衆化되었음을

추론할 수 있다.

中·大型 乘用車는 가격이 매우 높고 여전히 그 비중도 작으므로 고소득층이 주로 소비하는 奢侈性 耐久消費財로서의 성격이 강하다. 따라서 사치재로서의 중·대형 승용차에 대한 특별소비세의 세율을 인하하는 것은 現時點에서 시기상조이며 또한 최근에 증가일로에 있는 유류소비의 급증추세를 완화하여 에너지 消費節約을 유도하기 위해서는 연비가 낮은 中·大型 乘用車의 普及 및 運用을 계속 抑制할 필요가 있다. 뿐만 아니라 중·대형 승용차의 보급·운용의 확대는 자동차 단위당 도로점유율을 증대시켜 교통체증 및 주차난을 가중시키는 중요한 원인으로 작용하고 있는 반면에 小型 乘用車, 특히 輕乘用車는 燃比와 道路占有率, 交通滯症 및 서민들의 厚生福祉 향상 측면에서 우월하므로 세율의 조정을 통해 中·大型 乘用車의 需要는 계속 抑制하며 소형 승용차의 수요는 세부담을 경감시켜 중·대형 승용차의 대체 수요를 포함하여 보급을 확대할 필요가 있다. 물론 소형 승용차 보급의 확대도 교통체증을 증대시킬 수 있다. 그러나 승용차에 대한 稅率調整과 함께 燃料油에 대한 價格引上을 병행하면 이러한 문제는 운용의 억제와 함께 완화될 수 있다.

그러므로 本節에서는 小型 乘用車의 상대적 또는 절대적인 稅負擔의 輕減 문제를 검토하며 中·大型 乘用車에 대해서는 현행의 特別消費稅 稅率을 維持 또는 引上하는 방향에서의 정책대안을 제시하고 그 효과를 분석하는 것이 바람직하다.

前節에서 살펴본 바와 같이 우리나라의 승용차에 대한 취득시와 보유단계시의 세율이 매우 높고 소형 승용차의 경우에는 소비의 대중화 정도가 상당히 진척되어 개별 소비세의 소득분배 개선효과가 사라지고 있으므로 위의 두 단계에서의 세율을 조정할 필요가 있다. 따라서 本節에서는 위의 문제를 완화시키는 것의 일환으로 特別消費稅의 稅率體系의 改善案을 제시하고 그 기대효과를 분석해 본다.

승용차, 그 중에서도 특히 小型 乘用車에 대하여서는 석유류의 경

우와는 달리 고율의 소비세를 적용하는 것이 國民厚生の 증진이라는 측면에서는 바람직하지 않으므로 稅率을 引下하여 價格을 引下하는 것이 검토되어야 하며, 승용차 전반에 걸쳐서도 현행의 세율을 조정하는 것이 바람직하다. 長期的으로는 소형 승용차에 대한 特別消費稅의 稅率을 引下하여 비과세하는 것이 바람직하다. 그러나 일시에 소형승용차를 비과세하는 것은 급격한 승용차의 수요증대를 야기시켜 자동차와 관련한 諸問題, 즉 교통체증과 유해한 배기가스 배출 등을 통한 環境汚染 등 外部不經濟의 심각성을 더욱 악화시킬 수 있으므로 그 충격을 완화하기 위해서는 段階的으로 稅率을 引下하는 것이 요청된다.

따라서 本節에서는 소형 승용차에 대하여 特別消費稅를 引下하는 방안(1案)을 논의함과 함께 승용차의 보급을 외부불경제의 문제가 상대적으로 작은 소형승용차를 중심으로 확대하고 계층별 稅負擔의 衡平性을 증진시키기 위해 中·大型 乘用車와 지프에 대한 稅率을 引上하여 소형 승용차의 세부담을 상대적으로 輕減시키는 방안(2案)도 검토한다. 이에 입각한 改善案은 다음과 같다.

1案 : 1,500cc 이하 小型 乘用車 - 세율 5%로 引下함.

2,000cc 이하 中型 乘用車 - 현행과 동일함.

2,000cc 초과 大型 乘用車 - 현행과 동일함.

지프 - 大型 乘用車와 동일하게 취급함.

2案 : 1,500cc 이하 小型 乘用車 - 현행과 동일함.

2,000cc 이하 中型 乘用車 - 세율을 현행보다 5%p 인상함.

2,000cc 초과 大型 乘用車 - 세율을 현행보다 5%p 인상함.

지프 - 大型 乘用車와 동일하게 취급함.

上記의 代案에서는 대중화가 상당히 진전된 소형 승용차에 대해서는 세율을 引下하는 것을, 그리고 中·大型 승용차에 대해서는 현행 세율을 유지하거나 또는 인상하는 것을 전제로 한다. 현재 지프는

고급 대형 승용차와 가격이 비슷하며 高所得層에서 주로 수요될 뿐만 아니라 輕油 사용에 따른 汚染物質 排出의 增加에 따라 세율을 인상하여 대형 승용차에 준하여 과세하는 案을 검토한다.

현재 지프는 대부분이 디젤 엔진을 장착하고 있으며 최근에는 가솔린 엔진을 장착한 지프도 선보이고 있다. 디젤 엔진과 가솔린 엔진은 그 특성상 排氣量別로 직접적인 비교가 어려우므로 디젤 엔진을 장착한 지프에 대해서는 上記의 代案에서와 같이 세율을 중형 또는 대형 승용차 수준으로 인상하도록 하며 가솔린 엔진을 장착한 신제품에 대해서는 배기량별로 일반 승용차와 동일한 세율을 적용하는 것이 衡平의 原則에 적합할 뿐만 아니라 디젤 엔진을 가솔린 엔진으로 代替할 수 있는 可能性도 높여 공해를 줄이는 데 일조할 수 있다.

2) 各 政策代案의 期待效果

두 가지 대안에서 각각의 구성요소에 대한 特別消費稅의 稅收과 相關 消費稅의 總稅收 및 지하철 공채 매입액과 물가에 미치는 個別 增減率을 구하면 다음의 <表 2-74>와 같다. 대부분의 경우에는 特別消費稅의 稅率引下가 특별소비세의 稅收에는 감소를 보이나, 여타의 세목에 대해서는 대체로 稅收이 증가하는 효과를 보인다. 이러한 것의 원인으로는 특별소비세의 세율인하에 따라 과세표준이 감소하는 효과보다 소득의 증가에 따라 과세표준이 증가하는 효과가 더 크게 나타나고 있기 때문이다.

1992년의 승용차로부터의 特別消費稅 稅收은 5,281억원²⁸⁾으로 전년 대비 220억원 정도의 증가를 시현하였다. 이는 특별소비세의 세수가 전년 대비 4.3% 정도의 증가를 나타내는 것으로 實質國民所得이 5~6% 정도 증가하는 것으로 추정되는 것과 대체로 비슷한 모습을 보여 주고 있다.

本節에서는 1993년의 經濟成長率이 5% 정도에 머물고 1994년에

28) 잠정실적임.

〈表 2-74〉 乘用車에 대한 改善案의 個別 構成要素에 따른 效果 (增減率)
(單位: %)

1)	特別消費稅	教育稅	附加價值稅	登錄稅	教育稅	取得稅	地下鐵公債
	① 5	-45.13	-45.13	3.43	3.43	3.43	3.43
10	-42.63	-42.63	8.13	8.13	8.13	8.13	8.13
② 5	34.00	34.00	5.97	5.97	5.97	5.97	5.97
10	40.66	40.66	11.23	11.23	11.23	11.23	11.23
③ 5	21.13	21.13	5.89	5.89	5.89	5.89	5.89
10	27.12	27.12	11.13	11.13	11.13	11.13	11.13
④ 5	115.06	115.06	0.87	0.87	0.87	0.87	124.15
10	127.55	127.55	6.72	6.72	6.72	6.72	137.16
⑤ 5	143.08	143.08	-0.33	-0.33	-0.33	-0.33	-0.33
10	158.05	158.05	5.81	5.81	5.81	5.81	5.81

1)	總稅收變動		稅包含 消費者價格 變化率	需要增減	物 價	
	公債除外	公債包含			都賣物價	消費者物價
① 5	-15.00	-10.47	-5.75	9.74	-0.0122	-0.0734
10	-11.14	- 6.39	-5.75	14.73	-0.0122	-0.0734
② 5	18.99	15.43	5.44	0.50	0.0324	0.0647
10	24.90	21.17	5.44	5.49	0.0324	0.0647
③ 5	14.52	11.61	4.91	0.94	0.0054	-
10	20.18	17.13	4.91	5.93	0.0054	-
④ 5	44.22	63.90	28.28(22.97) ²⁾	-13.98	0.0047	0.0284
10	52.58	73.41	28.28(22.97) ²⁾	- 8.99	0.0047	0.0284
⑤ 5	54.11	70.70	34.57(29.02) ²⁾	-18.97	0.0063	0.0379
10	63.60	81.22	34.57(29.02) ²⁾	-13.98	0.0063	0.0379

註: 1) 5는 國民所得 增加率이 5%일 때이며, 10은 증가율이 10%일 때임.

2) () 안은 公債割引時의 變化率임.

- ① 1,500cc 이하 小型 乘用車: 세율을 5%로 인하함.
- ② 2,000cc 이하 中型 乘用車: 세율을 20%로 인상함.
- ③ 2,000cc 초과 大型 乘用車: 세율을 30%로 인상함.
- ④ 지프: 세율과 공채매입률을 각각 25%와 20%로 인상함.
- ⑤ 지프: 세율과 공채매입률을 각각 30%와 20%로 인상함.

는 5% 또는 10% 성장에 이를 것이라는 두 가지 시나리오에 입각하여 特別消費稅 稅率調整의 效果를 분석하였다. 먼저 특별소비세의 체계가 현행대로 유지되고 승용차의 가격이 변화하지 않으며 1993년의 경제성장률과 승용차 수요의 증가가 5%이면 1993년의 특별소비세 세수는 약 5,545억원, 지하철 공채를 제외한 자동차 관련 總稅收는 1조 6,766억원이 되며 1994년의 경제성장률과 수요의 증가율이 5% 또는 10%라면 特別消費稅의 세수는 각각 5,822억원과 6,100억원에 이르며 이에 따른 公債를 除外한 總稅收는 각각 1조 7,604억원과 1조 8,444억원에 이른다는 결론이 가능하다. 本節에서는 이러한 가정을 전제로 하여 논의를 전개하기로 한다. 그러면 上記의 假定下에서 前節에서의 네 가지 代案을 기초로 特別消費稅의 稅率調整의 效果를 세율조정이 없었을 때의 결과와 비교해 보기로 하자.

우선 분석의 단순화를 위해 승용차의 배기량별 수요의 비중에는 큰 변화가 없다고 하자²⁹⁾. 위의 대안에 따른 세수의 변화를 추정하기 위해서는 <表 2-74>에서 보는 바와 같은 稅收의 減少率 또는 增加率을 구해야 하는데 이는 현행 특별소비세 체계하에서의 排氣量別 세수의 加重值를 이용하여 加重平均을 구하면 된다. 편의상 가중치는 자료의 관계상 1991년도의 가중치를 사용하기로 하며 그 가중치는 <表 2-38>의 1991년도 稅收로부터 쉽게 구할 수 있다. 여기서 문제가 되는 것은 지프에 대한 가중치가 나타나지 않는다는 것이다. 따라서 지프에 대한 가중치를 구해야 한다. 지프의 경우에는 소비자 가격이 적어도 1,000만원 이상임을 감안할 때 해당 특별소비세액이 적어도 100만원 정도는 될 것이므로 <表 2-69>에서의 1991년도 지프의 販賣臺數를 바탕으로 逆算하면 추정이 가능하다. 이에 따른 지프의 가중치는 0.0534이다.

29) 위의 모든 代案에는 지프를 제외하고는 승용차의 稅包含 消費者價格이 같은 방향으로 움직이므로 배기량별 수요 비중의 변화는 크지 않을 것이며 따라서 이러한 가정은 큰 무리가 없다.

현행 특별소비세제하에서의 1994년 稅收로부터 대안의 적용에 따른 稅收增減率

=1991년 소형 승용차 가중치(0.4139) × (1+소형 승용차 특별소비세수 증감률)

+1991년 중형 승용차 가중치(0.3991) × (1+중형 승용차 특별소비세수 증감률)

+1991년 대형 승용차 가중치(0.1336) × (1+대형 승용차 특별소비세수 증감률)

+1991년 지프 가중치(0.0534) × (1+지프 특별소비세수 증감률).

각 대안에 따른 특별소비세 세율의 조정이 물가에 미치는 영향은 세수의 증감률을 구하는 것과는 달리 排氣量別 物價 變化率을 산술적으로 합산하면 된다. 이를 바탕으로 각 대안의 期待效果를 정리하면 다음의 <表 2-75>와 같다.

1994년도에 국민소득이 5% 증가할 경우에는 乘用車로부터의 特別消費稅 稅收는 각 대안에 따라 680억원 정도의 감소 또는 1,170억원 정도의 증가가 예상되며 지하철 공채 매입을 제외한 승용차 취득시의 특별소비세를 포함한 모든 國稅 및 地方稅의 합계는 이보다 약간 큰 1,040억원 정도의 감소와 1,600억원 정도의 증가가 예상된다. 국민소득이 10% 증가할 경우에도 特別消費稅의 稅收는 대안에 따라 860억원 정도의 감소와 1,250억원 정도의 증가가 예상되며 지하철 공채매입을 제외한 승용차 취득시의 모든 國稅 및 地方稅의 합계는 이보다 약간 큰 1,100억원 정도의 감소와 1,700억원 정도의 증가가 예상된다.

1案의 경우에는 稅收減少의 全體規模에 대하여 特別消費稅의 減少가 대부분을 차지하고 있는데 그 원인은 前述한 바와 마찬가지로 特別消費稅의 稅率引下에 따른 여타 稅目的 課稅標準의 減少效果보다 所得의 增加에 따른 課稅標準의 增加效果가 더 크기 때문이다. 2案의 경우에는 전체 관련 稅目的 總稅收에 대하여 特別消費稅의 稅收

增加의 기여도가 매우 높다. 즉, 總稅收의 增加規模와 特別消費稅의 增加規模가 서로 비슷하다.

각 대안에 따른 효과를 분석하면 다음과 같다. 1案의 경우에는 <表 2-75>에서 보는 바와 같이 乘用車에 대한 세율의 인하는 稅收의 缺損을 초래한다. 그러나 乘用車에 대한 稅率을 引下하여 乘用車 取得段階의 諸稅負擔을 경감시켜 주는 동시에 乘用車의 운용에 따른 외부불경제의 발생을 축소시키기 위한 燃料油에 대한 課稅를 增大시키면, 石油類로부터의 稅收入이 증대되어 乘用車로부터 발생하는 세수감소를 메워줄 수 있을 뿐만 아니라 그 이상의 추가적인 세원 확보를 통해 證證하는 社會間接資本에의 投資 및 外部不經濟를 縮小하

<表 2-75> 政策代案에 따른 期待效果(1994年 豫測值)

(單位: 億원, %)

所得增加率	5		10	
	1 案	2 案	1 案	2 案
特別消費稅收				
現行體制下	5,822	5,822	6,100	6,100
代案體制下	5,145	6,992	5,239	7,343
變化額	-677	1,170	-861	1,243
變化率	-11.63	20.10	-14.11	20.38
總消費稅收 ¹⁾				
現行體制下	17,604	17,604	18,444	18,444
代案體制下	16,566	19,193	17,355	20,147
變化額	-1,038	1,589	-1,089	1,703
變化率	-5.90	9.03	-5.90	9.23
都賣物價上昇率	-0.0048	0.0140	-0.0048	0.0140
消費者物價上昇率	-0.0288	0.0279	-0.0288	0.0279

註: 1) 乘用車 취득시의 모든 국세 및 지방세의 합계로 특별소비세는 포함하며 지하철 공채 매입은 제외함.

기 위한 財源造成이 가능하다.

뿐만 아니라 승용차에 대한 特別消費稅의 稅率引下는 승용차의 소비자가격을 인하함으로써 物價下落에 기여한다. 이는 油價上昇이 병행될 경우에 油價引上이 초래할 수 있는 인플레이션의 압력을 완화시킴으로써 물가상승이 국민경제에 미칠 수 있는 악영향을 축소시킬 수 있다는 장점이 있다.

또한 소형 승용차에 대한 취득단계에서의 諸稅負擔 輕減은 수요를 확대시켜 자동차 산업의 내수기반을 더욱 튼튼히 하여 連鎖效果가 매우 큰 자동차 産業의 성장에 도움이 될 뿐만 아니라 궁극적으로는 산업의 國際競爭力 強化에 도움을 준다. 뿐만 아니라 소형 승용차에 대한 세율의 인하는 자동차의 보급을 확대시켜 國民의 厚生水準을 增加시키고, 승용차의 보유를 대중화시킴에 따라 고율의 소비세가 초래할 수 있는 稅負擔의 逆進性도 緩和시킬 수 있으므로 바람직하다. 그러나 자동차의 보급확대는 자칫 자동차의 지나친 운용을 유발하여 交通滯症과 道路破損, 公害物質의 過多排出이라는 부작용을 낳게 되어 오히려 후생수준을 떨어뜨리므로 자동차의 세율인하에 있어서는 반드시 운용을 억제하여 外部不經濟를 축소할 수 있는 대안도 함께 고려해야 하며 따라서 승용차에 대한 稅率引下 問題는 油價의 引上問題와 結付하여 결정되어야 한다.

2案의 경우와 같이 中·大型 乘用車에 대한 稅率의 引上은 막대한 稅收의 増大를 가져 온다. 이러한 중·대형 승용차에 대한 세율인상은 중·대형 승용차의 운용에 따른 연료소비의 과다한 증가를 억제하여 외부불경제의 발생을 축소시킬 수 있으며 또한 추가적인 세원확보를 통해 점증하는 社會間接資本에의 投資 및 外部不經濟를 축소하기 위한 財源造成을 가능하게 해 준다. <表 2-75>에서 보는 바와 같이 중·대형 승용차에 대한 특별소비세의 세율인상은 중·대형 승용차의 소비자가격을 인상시킴으로써 物價上昇의 壓力을 증가시킬 수 있으나 그 정도는 크지 않을 것으로 예상된다. 뿐만 아니라 중·

대형 승용차에 대한 세율의 인상은 소형 승용차에 대한 세율의 인하와 비슷하게, 자동차의 보급 확대에 따른 승용차의 보유가 대중화됨에 따른 상대적인 稅負擔의 逆進性을 완화시킬 수 있다는 장점도 가진다. 아울러 중·대형 승용차의 가격인상을 통해 잠재적인 중·대형 승용차에 대한 수요를 부피와 중량이 작은 소형 승용차로 대체하여 수요하도록 유도함으로써 燃比向上을 꾀하면서 교통체증과 주차난의 완화와 같은 부수적인 효과를 거둘 수 있다³⁰⁾.

3) 稅率體系 變更에 따른 一般的인 效果

本節에서는 前節에서 논의된 개선안 이외의 대안을 마련할 경우에 고려할 수 있는 일반적인 基礎資料를 제공한다. 즉, 승용차의 가격 변화가 수요량이나 물가에 미치는 영향이나 승용차의 세율을 배기량 별로 차등하여 인하하였을 경우에 각각의 인하된 세율에 따라 예상할 수 있는 消費者價格 및 需要量, 總稅收, 物價 등의 변화율을 예측한다.

가) 乘用車 價格의 變動이 物價에 미치는 影響

本節에서는 승용차의 세포함 소비자가격의 변화가 물가에 미치는 영향을 계산하였다. 일반적으로 石油製品(특히 輕油 등)의 價格變動은 승용차 가격의 변동에 비해 物價에 미치는 영향이 더 크다. 이것은 경제에서 승용차가 점유하는 비중이 석유류에 비해 작기 때문이다. 石油製品과 乘用車의 價格變動이 都賣物價와 消費者物價에 미치는 영향은 서로 비대칭적으로, 前者의 변동은 도매물가에 미치는 영향이 소비자물가에 미치는 영향보다 더 큰 반면에 後者의 변동은 소비자물가에 미치는 영향이 도매물가에 미치는 영향보다 더 크다. 이것은 揮發油와 같은 특수한 소수의 石油製品을 제외한 대부분의 石油製品은 產業用 原料, 燃料로서 中間財로 투입되고 최종 소비되는

30) 물론 이러한 효과는 1案에서도 기대할 수는 있으나 상대적인 크기를 고려하면 2案에서 더 클 것이다.

비중은 매우 작은 반면에, 乘用車는 대부분이 中間財라기보다는 最終消費財로서 소비되기 때문에 이와 같은 현상이 나타난다.

乘用車의 價格引下가 물가에 미치는 영향을 排氣量別로 보면 消費者物價의 경우 中型 乘用車보다 小型 乘用車가 物價下落에 기여하는 바가 더 큰 반면에 都賣物價의 경우에는 中型 乘用車의 기여도가 더 크다(〈表 2-76〉 참조). 대형 승용차의 경우에는 소비비중이 매우 작기 때문에 가격이 인하되더라도 소비자물가에 미치는 영향은 무시할 수 있는 정도이며 도매물가에 미치는 영향도 매우 작다.

〈表 2-76〉 乘用車 價格의 變動이 物價에 미치는 影響

(單位：%)

	排 氣 量	5% 引下時		10% 引下時	
		都賣物價	消費者物價	都賣物價	消費者物價
小型	1,500cc 이하	-0.0120	-0.0720	-0.0240	-0.1440
中型	1,500cc 초과 2,000cc 이하	-0.0345	-0.0595	-0.0595	-0.1190
大型	2,000cc 초과	-0.0055	-	-0.0110	-
計		-0.0520	(-0.1315)	-0.1040	(-0.2630)

註：1. () 안의 수치는 소형과 중형승용차의 물가인하율을 더한 것임.

2. 物價加重指數에 의거하여 작성한 것임.

稅率引上을 통하여 석유류의 가격을 인상하게 되면 物價水準의上昇을 가져오는데 이와 동시에 승용차의 가격을 인하할 경우에는 물가상승의 압력이 미미한 수준으로 완화될 전망이다. 〈表 2-77〉에서는 油價의 引上과 乘用車 價格의 引下가 동시에 이루어졌을 때의 物價變動을 分析한 것으로 승용차 가격의 인하폭이 유가의 인상폭보다 현저하게 작지 않다면 도매물가는 소폭 상승하는 반면에 소비자물가는 하락한다.

나) 特別消費稅率 調整의 一般的인 效果

승용차의 세포함 소비자가격이 10% 인하되기 위해서는 1,500cc 이하의 소형 승용차의 경우에 취득시의 총세부담이 35% 정도 감소하여야 하며, 2,000cc 이하의 중형 승용차는 30%, 2,000cc를 초과하는 대형 승용차는 24% 정도 감소하여야 한다.

〈表 2-77〉 乘用車 價格 引下와 揮發油, 輕油 價格 引上에 따른 物價上昇 寄與率

(單位: %)

價格 引上率	乘用車 -5 휘발유, 경유 10	乘用車 -10 휘발유, 경유 10	乘用車 -5 휘발유, 경유 20	乘用車 -10 휘발유, 경유 20
都賣物價	0.2740	0.3240	0.6000	0.5480
消費者物價	-0.0295	-0.1610	0.0725	-0.0590

이와 같이 승용차의 消費者價格을 10% 정도 인하하기 위하여 세율이 조정된다면 승용차로부터 징수되는 1994년도의 總稅收은 1인당 국민소득이 매년 5% 정도 증가한다는 가정하에서 排氣量別로 각각 26.5%, 20.8%, 13.8%가 감소될 것이며 만약 국민소득이 10% 정도 증가한다면 각각 23.1%, 17.2%, 10.1% 정도 감소할 것으로 예상된다. 그리고 가격의 인하를 위하여 全稅目에 걸쳐 세율을 동일한 비율로 인하할 경우에는 각 稅目에 대한 稅收도 위의 수치에 비례하여 감소할 것이다. 그러면 분석의 초점을 특별소비세에 맞추어 特別消費稅의 稅率調整 效果를 분석하자.

(1) 排氣量 1,500cc 以下の 小型 乘用車

배기량 1,000~1,500cc의 승용차에 대한 特別消費稅를 免除하면 다음의 〈表 2-78〉에서 보는 바와 같이 稅包含 最終 消費者價格이 11.5% 인하되고 이에 따라 수요도 증가한다. 그러면 1人當 國民所得 水準이 5% 증가할 때에는 14.49%, 국민소득이 10% 증가할 때에는 19.48% 정도 소형 승용차에 대한 수요가 증가할 것이다. 그리

고 지하철공채를 포함한 정부의 總稅收은 각각 27.7%와 24.5% 정도 감소하며 도매물가와 소비자물가는 각각 0.276%와 0.1656% 정도 하락할 것이다.

〈表 2-78〉 小型 乘用車의 特別消費稅 稅率引下의 效果
(輕乘用車와 지프는 除外)

(單位: 원, %)

稅率 變化	10 → 0	10 → 5
出 庫 價 格 ¹⁾	100	100
特 別 消 費 稅	0	5
教 育 稅	0	1.5
附 加 價 值 稅	10	10.65
國 稅 計	10	17.15
販 賣 價 格	110	117.15
登 錄 稅	5.5	5.8575
教 育 稅	1.1	1.1715
取 得 稅	2.2	2.343
公 債 買 入	9.9	10.5435
〈公債割引時〉	〈4.95〉	〈5.27175〉
地 方 稅 計	18.7	19.9155
消 費 者 價 格	128.70	137.0655
〈公債割引時〉	〈123.75〉	〈131.79375〉
總 租 稅 負 擔	28.70	37.0655
〈公債割引時〉	〈23.75〉	〈31.79375〉
價 格 變 化 率	-11.5	-5.75
需 要 變 化 率	14.49 ³⁾ 19.48 ⁴⁾	9.74 ³⁾ 14.73 ⁴⁾
總 稅 收 變 化 率 ²⁾	-27.67 ³⁾ -24.50 ⁴⁾	-10.47 ³⁾ -6.39 ⁴⁾
都 賣 物 價 變 化 率	-0.0234	-0.0122
消 費 者 物 價 變 化 率	-0.1404	-0.0734

註: 1) 출고가격은 100원을 기준으로 함.

2) 총세수변화율은 공채가 포함된 값임.

3) 국민소득 5% 증가시의 수치임.

4) 국민소득 10% 증가시의 수치임.

小型 乘用車에 대한 특별소비세의 세율을 현행의 10%에서 5%로 5%p 인하하면 세포함 소비자가격은 5.75% 하락하고 수요와 총세수는 국민소득이 5% 증가할 때 각각 9.74%의 증가와 10.47%의 감소를 보이며 국민소득이 10% 증가할 때에는 각각 14.73% 증가와 6.39% 감소할 것으로 추정된다.

(2) 排氣量 1,500cc 超過 2,000cc 以下の 中型 乘用車

中型 乘用車에 대한 세율의 인하에 따른 효과는 세 가지의 경우로 나누어 분석하였다. 먼저 非課稅하는 경우의 효과를 살펴보자. 稅包含 消費者價格은 16.3% 하락하며, 국민소득이 5% 또는 10% 증가할 때 新車에 대한 需要는 각각 18.5%와 23.46% 증가하여 總稅收은 34.3%와 31.58% 정도 감소할 것이며 都賣物價와 消費者物價는 각각 0.1%와 0.2% 정도 下落될 것으로 예상된다.

현행 15%의 세율을 5% 정도로 10%p를 인하하였을 때의 효과를 보면, 稅包含 消費者價格은 10.9% 하락하고, 국민소득의 증가율에 따라 新車의 需要는 각각 14%와 19% 정도 증가할 것으로 예상되어 稅收入은 19.9%와 16.4% 정도 감소할 것이다. 물가에 대한 영향은 비과세하는 경우보다 다소 작아 都賣物價는 0.06%, 消費者物價는 0.13% 정도 下落할 것으로 전망된다.

마지막으로 세율을 10%로 5%p를 인하하였을 경우의 효과는 두 가지의 경우를 상정하여 분석하였다. 하나는 현행의 公債 買入比率(12%)을 그대로 유지하는 경우를 분석한 것이고 다른 하나는 매입비율을 소형 승용차와 같은 수준인 9%로 인하하였을 경우를 분석하였다. 먼저 현행의 공채 매입비율을 유지할 때, 稅包含 消費者價格은 5.4% 하락하며, 국민소득이 5% 또는 10% 증가할 때 新車에 대한 需要는 각각 9.5%와 14.5% 정도 증가하여 稅收入은 6.8%와 2.5% 감소하고, 都賣物價와 消費者物價는 0.03%, 0.065% 하락한다. 반면에 特別消費稅率의 引下와 동시에 公債 買入比率도 引下하였을 경우에는 위의 효과가 다소간 더 커져 공채할인 후의 가격 하락폭

〈表 2-79〉 中型 乘用車의 特別消費稅 稅率引下의 效果

(單位: 원, %)

稅率變化	15 → 0	15 → 5	15 → 10	
出庫價格 ¹⁾	100	100	100	
特別消費稅	0	5	10	
教育稅	0	1.5	3	
附加價值稅	10	10.65	11.3	
國稅計	10	17.15	24.3	
販賣價格	110	117.15	124.3	
登錄稅	5.5	5.8575	6.215	
教育稅	1.1	1.1715	1.243	
取得稅	2.2	2.343	2.486	
公債買入率	12	12	12	9
公債買入 〈公債割引時〉	13.2 〈6.6〉	14.058 〈7.029〉	14.916 〈7.458〉	11.187 〈5.5935〉
地方稅計	22.0	23.43	24.86	21.131
消費者價格	132.0	140.58	149.16	145.431
〈公債割引時〉	〈125.4〉	〈133.551〉	〈141.702〉	〈139.8375〉
總租稅負擔率	32.0	40.58	49.16	45.431
〈公債割引時〉	〈25.4〉	〈33.551〉	〈41.702〉	〈39.8375〉
價格變化率	-16.32	-10.88	-5.44	-7.80<-6.67>
需要變化率	18.47 [23.46]	13.98 [18.97]	9.48 [14.48]	10.50 [15.50]
總稅收變化率 ²⁾	-34.34[-31.58]	-19.90[-16.39]	-6.78[-2.53]	-13.06[-9.12]
都賣物價變化率	-0.0971	-0.0647	-0.0324	-0.0464
消費者物價變化率	-0.1942	-0.1295	-0.0647	-0.0928

註: [] 안은 국민소득 증가율이 10%일 때, [] 밖은 국민소득 증가율이 5%일 때의 값이고 < > 안은 공채할인시의 값임.

1) 출고가격은 100원을 기준으로 함.

2) 총세수변화율은 공채가 포함된 값임.

은 7.8% 정도이며, 소득증가율에 따라 新車에 대한 수요는 각각 10.5%와 15.5% 정도 증가될 전망이다. 稅收入의 減少는 다소 심화

되어 13.1% 또는 9.1% 감소하며 都賣物價는 0.46%, 消費者物價는 0.1% 정도 하락할 것으로 예상된다.

(3) 排氣量 2,000cc 超過의 大型 乘用車

排氣量 2,000cc 초과 大型 乘用車에 대한 현행 세율을 인하할 경우의 효과는 <表 2-80>에서 보는 바와 같다. 승용차에 대한 수요가 이미 상당히 대중화되어 자동차의 보급이 중·저소득층에까지 확대되었으나 大型 乘用車는 아직도 사치성이 크므로 大型 乘用車에 대한 稅率의 引下에는 상당한 注意가 필요하다.

<表 2-80>에서는 대형 승용차에 대한 特別消費稅의 稅率을 현행의 25%에서 0%, 10%, 15%의 세 가지 세율로 인하된 경우를 분석하였으나 0%, 즉 非課稅하는 것은 衡平性의 측면에서 바람직하지 않다.

위의 세 가지 경우 중에서 세율을 15%로 인하하는 경우의 효과를 보면 稅包含 消費者價格이 대략 10% 정도 하락하여 1인당 국민소득이 5% 증가할 때 新車에 대한 需要를 13% 정도 증가시켜 總稅收를 10.8% 정도 감소시킬 것이며, 국민소득이 10% 정도 증가할 때에는 需要가 18% 증가하여 總稅收는 6.9% 정도 소폭 감소할 것으로 예상된다. 大型 乘用車의 가격변동이 消費者物價에 미치는 영향의 비중은 상당히 미미하여 거의 무시할 수 있는 정도이며 다만 都賣物價에 미치는 영향도 0.01% 정도의 하락에 그쳐 매우 미미한 수준이다. 이 경우에 지하철공채의 매입비율을 현행의 20%에서 25%로 인상하게 되면 가격의 하락폭은 약간 작아지며 總稅收의 缺損도 작아지게 된다.

〈表 2-80〉 大型 乘用車의 特別消費稅 稅率引下의 效果

(單位：원, %)

	25 → 0	25 → 10	25 → 15	
出庫價格 ¹⁾	100	100	100	
特別消費稅	0	10	15	
教育稅	0	3	4.5	
附加價值稅	10	11.3	11.95	
國稅計	10	24.3	31.45	
販賣價格	110	124.3	131.45	
登錄稅	5.5	6.215	6.5725	
教育稅	1.1	1.2435	1.3145	
取得稅	2.2	2.486	2.629	
公債買入率	20	20	20	25
公債買入	22	24.86	26.29	32.8625
〈公債割引時〉	〈11〉	〈12.43〉	〈13.145〉	〈16.43125〉
地方稅計	30.8	34.8045	36.806	43.3785
消費者價格	140.8	159.1045	168.256	174.8285
〈公債割引是〉	〈129.8〉	〈146.6745〉	〈155.111〉	〈158.39725〉
總租稅負擔率	40.8	59.1045	68.256	74.8285
〈公債割引時〉	〈29.8〉	〈46.6745〉	〈55.111〉	〈58.39725〉
價格變化率	-24.53	-14.72	-9.81	-6.29<-7.90〉
需要變化率	25.25 [30.24]	17.15 [22.14]	13.09 [18.09]	11.52[16.51]
總稅收變化率 ²⁾	-40.96[-38.61]	-20.01[-16.60]	-10.82[-6.69]	-3.60 [0.72]
都賣物價變化率	-0.0270	-0.0162	-0.0108	-0.0069

註：[] 안은 국민소득 증가율이 10%일 때, [] 밖은 국민소득 증가율이 5%일 때의 값이고 < > 안은 공채할인시의 값임.

1) 출고가격은 100원을 기준으로 함.

2) 총세수변화율은 공채가 포함된 값임.

5. 家電製品

가. 現況 및 問題點

家電製品은 대부분이 耐久消費財로서 국민소득의 향상과 耐久消費財의 보급 확대 및 대중용 물품의 공급 확대에 따라 과거의 奢侈性品目에서 大衆消費品目으로 전환되는 빈도가 증가일로에 있어 지속적인 고율의 과세는 오히려 所得分配를 보다 逆進的으로 가져가는 현상을 초래하고 있다.

〈表 2-81〉 主要 家電製品의 特別消費稅率 및 普及率

(單位: %)

	칼라TV	VTR	電子레인지	冷蔵庫	洗濯機	에어컨
現行稅率(韓國)	20,15	25	15	20,15	20	25
韓 國 (1981)	16.4	1.0	0.1		15.2	1.7
韓 國 (1991)	99.9	57.5	25.5	99.9	72.6	9.0
日 本 (1990)		75.1	75.0			
美 國 (1990)	97.0					
유 럽 (1990)		45.0	45.0			

資料: 財務部 消費稅制課.

商工部 電子機器課.

〈表 2-82〉를 보면 普及率이 높은 품목 즉, 소비가 대중화된 품목들(例: 칼라TV, 냉장고 등)에 대한 세율이 보급률이 낮은 품목, 즉 대중화가 덜 된 품목(例: 전자레인지 등)에 비해 별로 낮지 않음을 알 수 있다. 家電製品에 대한 세율은 대개 15~25%로 상대적으로 더 사치품으로 여겨지는 승용차에 대한 세율과 거의 동일하다. 이러한 점에 대하여 일부에서는 가전제품에 대한 세율이 지나치게 높게 책정되었다는 견해가 있다. 特別消費稅 하나만 놓고 보면 이러한 논

의가 타당하겠지만 兩者의 직접비교에 있어서는 많은 주의가 요망된다. 왜냐하면 家電製品에 대해서는 附加價値稅와 特別消費稅, 教育稅만 고려하면 되지만 乘用車에 대해서는 이들 세 가지의 세목 이외에도 登錄稅, 取得稅, 公債買入, 責任保險料 등 諸稅 또는 準租稅의 성격을 지닌 費用負擔이 훨씬 크므로 兩者의 직접적인 비교는 곤란하기 때문이다.

洗濯機에 대한 특별소비세의 부과는 반드시 개선되어야 한다. 용량이 6kg 미만인 물품에 대해서는 20%의 세율로 과세가 되지만 그 이상에 대해서는 비과세되고 있기 때문이다. 이것은 과거에는 6kg 이상의 대형 세탁기는 주로 영업용으로 사용되었으므로 비과세된 데 반해 최근에 와서는 6kg 이상의 大型洗濯機에 대하여 家庭用으로서의 수요가 급증하여 대형 세탁기는 주로 營業用 또는 産業用으로 쓰인다는 종전의 의미가 퇴색되었기 때문이다. 이러한 消費構造의 變化에도 불구하고 종전의 분류기준을 그대로 유지하여 주로 저소득층이 소비하는 小型洗濯機에 대해서만 과세하는 것은 衡平의 原則에 정면으로 위배되기 때문이다. 이러한 문제는 稅收入 측면에서 실증적으로 확인할 수 있다. <表 2-2>에서 電氣洗濯機에 대한 稅收의 變化 推移를 보면 稅收이 1990년에 13.1%, 1991년에는 43.7%, 1992년(예산)에는 29.9% 감소³¹⁾하는 것으로 나타나고 있어 이러한 현상을 반증해 주고 있다. 보급이 확대되고 또한 고급세탁기의 소비가 확대되는 등 세탁기에 대한 수요가 점차 증가함에 따라 세수도 같이 증가할 것으로 예상됨에도 불구하고 오히려 세수가 감소하고 있는 것은 課稅의 分類基準에 상당한 문제가 있음을 시사해 주고 있다. 현재 세탁기의 大·小型 또는 家庭用·産業用的 분류기준이 6kg인데 이것의 시정을 위해서는 기준이 되는 용량 6kg을 상향조정

31) 1991년도의 실적에 對比한 1992년도의 잠정실적에 의하면 물량은 약 64.5%, 세액은 약 64.7% 정도 감소한 것으로 나타났다.

하는 것이 불가피하다.

칼라TV는 현재 보급이 거의 완료된 상태이며 추가적인 수요는 대체수요와 가구당 2대 이상의 칼라TV에 대한 수요 및 「프로젝션」(projection) TV 등과 같은 대형 칼라TV에 대한 수요로 요약될 수 있다. 칼라TV는 대형 및 프로젝션 TV 등을 제외하면 大衆消費品目이라 할 수 있으므로 奢侈性이 짙은 대형 및 프로젝션 TV에 대해서는 세율을 높게 유지할 필요가 있으며 大衆消費用인 小型 TV에 대해서는 稅率의 引下가 신중히 검토되어야 한다.

冷蔵庫의 경우에도 소득수준과 생활수준의 향상에 따라 소비패턴이 점차 大衆化, 高級化되어 대중소비용 냉장고의 용량이 점차 커져가는 경향을 보이고 있으며 이에 따라 고가의 사치성 냉장고의 의미도 바뀌어 그 구분은 명확하지 않으나 사치성 냉장고의 용량이 더 커지는 경향을 보이고 있다. 따라서 300리터를 기준으로 大·小型 冷蔵庫를 구분하던 기존의 기준을 上向調整하는 문제도 검토해 보아야 한다.

또한 생활필수품으로 정착된 餘他の 가전제품에 대해서도 세율조정에 대한 검토가 신중히 이루어져야 한다.

나. 改善方案 및 期待效果

洗濯機는 최근의 消費 大型化 추세를 반영하여 수요가 급감하는 小型 洗濯機에 대한 세율을 인하하고 중·고소득층에서 소비가 급증하고 있는 大型 洗濯機는 課稅對象으로 새로이 編入하여야 한다. 이에 대한 효과는 규격에 따라 차등과세함으로써 종전의 課稅의 不平等 문제를 해소하고 계층간의 衡平性을 提高하여 所得分配의 機能을 增進시킬 수 있으며 大型 洗濯機에 대하여 과세함으로써 所得分配을 改善하는 동시에 稅收確保도 용이할 것으로 기대된다.

冷蔵庫는 소비의 大衆化·大型化 趨勢가 뚜렷하여 실질적인 대·소형의 區分基準이 上向되었으므로 현재 300리터의 區分基準을 상향조

정(예 : 400리터)하여 중·저소득층의 상대적인 세부담을 경감시켜 계층간의 상대적인 稅負擔 隔差를 완화시켜야 한다.

칼라TV는 보급이 거의 완료되고 生活必需品化되었으므로 奢侈性 耐久消費財에 대한 消費抑制 및 所得分配의 改善이라는 특별소비세 본래의 목적이 상당히 頹落하였다. 따라서 세율을 인하할 경우에는 중·저소득층의 상대적인 세부담이 경감될 것으로 기대되며 약간의 세수부족도 예상된다. 그러나 최근에는 새로 개발된 高價이면서 사치성이 짙은 대형 TV나 프로젝션 TV 등에 대해서는 고소득층을 중심으로 수요가 급증하고 있으므로 이들 품목에 대해서는 현행 세율을 지속적으로 적용하여 相對的인 稅負擔의 衡平을 계속 유지할 필요가 있다.

VTR 등은 보급이 상당히 진척된 상황이며 향후에도 계속 보급이 확대될 전망이므로 장기적으로는 稅率의 調整이 필요할 것으로 예상되며, 에어컨이나 캠코더, 전자레인지 등은 아직 보급률이 낮은 단계로서 아직은 制限된 範圍 內에서 주로 소비되므로 당분간 현재의 체제를 유지하는 것이 좋을 것으로 판단된다.

前述한 바와 같이 特別消費稅 課稅의 目的 중의 하나가 奢侈性 消費財의 消費抑制 및 課稅를 통한 消費稅 課稅의 逆進性 緩和이므로 소비구조의 변화에 따라 이러한 기능을 수행하지 못하게 된 품목에 대해서는 과세의 근거가 약해지므로 이러한 기능이 약화된 품목에 대해서는 漸進的으로 稅率을 引下하면서 세수감소의 충격을 단계적으로 완화하는 것이 바람직하다. 이에 따른 세수의 감소는 고소득층이 주로 소비하고 수요가 급증하는 新製品과 같은 새로운 代替稅源을 발굴하여 추가과세대상 품목으로 충당하면 큰 문제가 없을 것이다.

6. 嗜好食品

特別消費稅의 과세대상 제3종으로 분류된 嗜好食品은 커피와 코코

아, 설탕, 청량음료, 기호음료, 자양강장품 등으로 구성되어 있다. 이들 품목에 대한 特別消費稅의 稅收比重은 점차 감소하고 있는 추세를 보여 1987년에는 18.1%이었던 것이 1991년에는 6.8%로 크게 감소하였으며 이에 따라 稅收의 規模도 1987년도의 2,105억원에서 크게 감소하였다.

嗜好食品에 대한 特別消費稅의 부과는 衡平性 및 徵稅의 效率性, 그리고 稅收確保의 측면에서 서로 相衝되고 있다. 첫째, 음료 및 설탕, 커피 등은 소비가 대중화되어 소득수준에 관계 없이 모든 계층에서 골고루 소비가 이루어지고 있으며 또한 가계의 소비구조를 고려할 때 그 수요는 가격에 대하여 매우 非彈力的이다. 따라서 기호식품에 대한 특별소비세의 과세는 消費稅의 逆進性 측면에서 그 타당성이 미약하다. 더욱이 대체재 관계에 있으며 보다 고급음료인 천연과실음료는 과세대상에서 제외되어 있어 衡平性의 原則에 위배되고 있다³²⁾. 뿐만 아니라 稅收의 規模도 경제상태에 머물거나 미미한 수준의 증가를 보이고 있으며 향후에도 이런 현상이 지속될 것으로 예상되어 徵稅의 效率性도 크지 않다. 둘째, 嗜好食品으로부터의 세수는 점차 그 비중이 낮아지고는 있지만 여전히 2,000억원 정도로서 財政收入의 確保에 크게 기여하고 있다. 따라서 財政支出을 위한 稅收確保라는 기능을 고려할 때 代替稅源의 발굴 없이 이들 품목을 비과세하는 것은 재정운영에 큰 부담을 주게 되므로 주의하여야 한다.

두 가지 문제는 서로 상충되므로 양자를 모두 수용할 수 있는 解決方案을 찾기란 매우 어려우므로 문제의 완화를 위해서는 두 가지 중에서 우선순위를 찾아야 한다.

비록 소비자들의 總消費支出에서 嗜好食品에 대한 지출이 차지하

32) 천연과실음료는 1982년 1월 1일~1987년 6월 9일 동안 特別消費稅가 부과되었으나, 농가소득의 증대(특히 제주도 농가의 소득증대)의 일환으로 1987년 7월 1일부터 조세감면법에 의해 비과세로 규정되면서 현재까지 非課稅되고 있다.

는 비중이 대체로 작으므로 特別消費稅의 부과에 따른 稅負擔의 정도는 크지 않지만 제층별 세부담의 불평등을 초래하고 또한 徵稅의 效率性 측면에서도 바람직하지 않으므로 嗜好食品을 特別消費稅의 課稅對象으로부터 제외하는 것을 고려해야 할 필요가 있다.

그러나 만약 기호음료를 과세대상으로부터 제외한다면 당장 2,000 억원 정도 세수의 감소가 발생한다. 이러한 稅收의 缺損은 代替稅源의 發掘을 통해 補填되어야 한다. 이는 前節에서 본 바와 같이 높은 소비세율의 적용에 따른 부작용으로 오히려 稅收가 극히 미미한 것을 세율의 개선을 통해 稅收 증대를 유도하거나 新規 稅源의 발굴을 통해 이루어져야 할 것이다.

그러나 불가피하게 기호식품에 대하여 현행의 특별소비세 체계를 유지해야 한다면 衡平性의 問題가 완화될 수 있는 방향에서 접근해 볼 필요가 있다. 이를 위해서는 현재 비과세되면서 기호음료와 代替財 關係에 있는 天然果實飲料에 대한 特別消費稅의 賦課는 비록 비중은 작지만 상대적으로 고소득층이 많이 소비하므로 제한적이거나 소득분배의 개선을 통해 형평성의 문제를 완화할 수 있으며 동시에 稅收增大를 가져올 수 있을 것으로 기대된다.

7. 課稅場所·課稅遊興場所

課稅場所·課稅遊興場所에 대해서는 골프장, 카지노, 투전기 설치 장소에 대하여 定額稅를 그리고 경마장, 터키탕, 스키장, 과세유홍 장소에 대해서는 定率稅의 특별소비세를 부과하고 있다(〈表 2-2〉 참조). 課稅場所·課稅遊興場所로부터의 稅收比重은 〈表 2-2〉에서 보면 1990년의 2.3%(412억원)에서 1991년에는 2.0%(467억원), 1992년(예산)에는 1.8%로 점차 감소하는 추세를 보이고 있다.

遊興場所에는 카바레, 나이트 클럽, 요정 등이 해당된다. 이들 장소는 사회적으로 문제가 되고 있는 사치, 향락, 퇴폐 및 過消費의 조

〈表 2-82〉 第3種과 課稅場所의 特別消費稅 占有比重

(單位：億원, %)

	1987		1989		1990		1991	
	稅收	構成比	稅收	構成比	稅收	構成比	稅收	構成比
特別消費稅	11,897	-	12,570	-	19,118	-	22,465	-
國內分	11,633	100.0	13,515	100.0	16,539	100.0	22,361	100.0
커피	453	3.9	265	2.0	332	2.0	355	1.6
설탕	627	5.4	241	1.8	274	1.7	282	1.3
清涼飲料	553	4.8	398	2.9	441	2.7	487	2.2
其他	472	4.0	263	1.9	299	1.7	401	1.8
第3種 合計	2,105	18.1	1,167	8.6	1,346	8.1	1,525	6.8
課稅場所	87	0.7	170	1.3	177	1.1	188	0.8
課稅遊興場所	185	1.6	221	1.6	235	1.4	279	1.2

註：특별소비세의 세수실적은 징수기준이며, 품목별 세수와 구성비는 부과기준에 의한 것임.

資料：財務部 消費稅制課.

장과 밀접한 연관이 있으며 또한 주류의 판매, 소비와도 깊은 관련이 있다.

이러한 장소에의 빈번한 출입은 過消費 風潮의 蔓延과 國民保健의 沮害 등의 외부불경제를 불러 일으킬 뿐만 아니라, 유흥장소는 일반 국민에 비해 과세표준의 포착이 어려워 地下經濟의 조장에 일조하므로 앞으로도 이런 장소에 대한 과세는 더욱 강화되어야 한다. 따라서 호텔(고급여관 포함), 고급사우나, 안마시술소, 헬스클럽 등의 업종을 중심으로 새로운 課稅對象을 선정하여 일정한 기준에 의해 特別消費稅를 부과해야 한다. 그 결과로서 기대할 수 있는 효과는 과소비 및 사치, 향락, 퇴폐를 줄일 수 있을 것이다. 그러나 이러한 과세의 강화는 업자들에게 稅負擔의 輕減을 위해 課標漏落과 같은 불법적인 행위를 더욱 만연하게 하는 유인을 제공하게 되는데 현재의 세무당국의 세무능력으로 볼 때에는 현실적으로 이러한 부작용에 대

한 단속이 어려워 稅政의 왜곡이 심화될 가능성이 존재한다. 따라서 課稅遊興場所에 대한 과세의 강화는 세무당국의 稅務行政能力의 強化가 선행되어야 효과를 얻을 수 있으므로 장기적인 관점에서의 대처가 필요하다.

골프장, 카지노, 투전기 설치장소 등의 課稅場所는 사치성 오락 및 스포츠로 주로 고소득층이 사용 또는 소비하는 것이므로 호화 또는 사치성 과소비를 조장하고 階層間의 違和感을 조장하기 쉬우므로 현행과 같은 특별소비세의 유지가 바람직하다. 그러나 골프장에는 3,000원 定額의 특별소비세가 부과되고 있는데 이는 이용자의 소득수준에 비추어 다소 낮은 듯하며 그 동안 세액에 대한 조정이 거의 없었으므로 세액의 인상이 필요하다.

課稅遊興場所와 課稅場所의 과세대상 중에서 50%와 100%의 세율이 적용되는 것은 각각 경마장과 토이기식탕³³⁾의 하나씩인데 이로 부터의 세수규모는 매우 미미하다. 따라서 이는 세율을 유지하는 데 소요되는 직·간접적인 비용과 노력에 비해 세수규모가 지나치게 작아 효율성 측면에서 바람직하지 않으므로 稅率體系 單純化의 일환으로 定額稅로 전환하는 것이 바람직하다.

8. 追加 課稅對象 品目

新製品에 대한 特別消費稅의 課稅對象으로의 추가적인 編入與否는 奢侈性 여부 및 産業의 成長에 미치는 영향, 技術開發 촉진에 미치는 영향, 稅收 寄與度, 所得分配에 미치는 영향 등을 종합적으로 검토하여 결정하여야 한다. 따라서 주로 고소득층에게 보급의 확대가 예상되는 신제품에 대해서는 특별소비세의 부과가 세수의 증대뿐만 아니라 所得分配의 改善에도 도움이 된다. 만약 신제품에 대한 특별

33) 일명 터키탕을 지칭한다.

소비세의 부과가 수요를 지나치게 억제하면서 새로운 산업의 성장이나 기술개발을 저해하여 국제경쟁력을 떨어뜨릴 우려가 있을 경우에는 특별소비세의 부과를 수요가 적정수준에 이를 때까지 연기할 필요가 있다. 그렇지만 이런 문제에는 항상 衡平性의 問題가 개입될 가능성이 크다. 왜냐하면 특별소비세의 부과를 지연시킬 경우에는, 신제품 보급 초기의 주된 수요자가 최고소득층임에도 불구하고 그들의 세부담은 매우 작아지는 반면에 수요가 어느 정도 확보된 이후에 세율을 현실화하여 인상하게 되면 그 이후의 수요자인 최고소득층보다 소득이 적은 계층들의 세부담은 오히려 증대되어 逆進性이 강화되는 부작용을 초래할 수 있기 때문이다.

上記의 고려사항에 따른 특별소비세의 새로운 과세대상으로는 신제품인 移動通信裝備과 최근 들어 私有的 需要가 늘고 있는 헬기를 포함한 航空機를 들 수 있다.

移動通信은 일반화된 전화와 같은 통신수단보다 한 차원 진보된 것으로 그 장비와 사용료가 상당히 고가이므로 당분간은 고소득 계층이 주로 소비할 것으로 예상되므로 이동통신장비에 대한 특별소비세의 부과는 특별소비세 도입의 목적 중의 하나인 일반소비과세의 逆進性 補完에도 상당히 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 移動通信은 국민소득이 증가하면서 그 수요는 계속 급속히 늘어날 것으로 전망되며 이에 따른 세수입도 상당할 것으로 전망된다. 물론 移動通信裝備는 고도의 기술을 요하고 수출경쟁력을 키워 국제경쟁력을 배양해야 된다는 관점에서 본다면 국내 內需基盤의 擴充이 선행되어야 하므로 세율결정에 있어서 세심한 주의가 있어야 하겠다.

航空機(헬기 포함)에 대한 수요는 최근 소득증대와 생활수준의 향상 및 소비패턴의 변화에 따라 증가추세에 있다. 교통수단으로서 私有的 항공기는 현재 특별소비세가 부과되고 있는 승용차나 요트 등보다 훨씬 고가의 사치품이면서 또한 거의 전량이 高所得層에서 需要되는 데에도 불구하고 특별소비세의 과세대상으로부터 제외되어

있다는 사실은 衡平性 측면에서 커다란 문제점이 있다. 물론 항공기의 수요는 장차 소득수준이 많이 증대되더라도 절대적인 수요규모가 작을 것이므로 이로부터의 세수입은 그렇게 크지 않을 전망이지만 稅負擔의 衡平上 특별소비세의 과세대상으로 편입하는 것이 요망된다.

따라서 신제품에 대한 특별소비세의 부과여부를 결정할 때에는 新産業 또는 幼稚産業(infant industry)의 성장 및 기술개발 촉진여부를 포함한 국제경쟁력과 계층간의 형평성 문제에 대한 충분한 검토가 선행되어야 한다. 즉, 과세대상으로의 편입에 따른 費用(cost)보다 便益(benefit)이 더 큰 방향에서 특별소비세의 과세대상 추가 여부가 결정되어야 한다.

VI. 結 論

현행의 特別消費稅法下에서 세율조정이 필요한 과세대상은 크게 나누어, 높은 名目稅率에도 불구하고 낮은 實效稅率을 보이고 있는 寶石類와 貴金屬類 그리고 石油類, 乘用車, 家電製品의 네 가지로 요약이 되며, 고소득층이 주로 소비할 것으로 예상되는 新製品과 衡平性에 문제가 있는 품목에 대한 追加課稅對象의 編入 문제를 검토할 필요가 있다.

특별소비세의 개편과 관련하여 최우선적으로 고려되어야 할 사항은 현재의 세수를 유지하는 수준에서 所得再分配와 資源配分の 歪曲縮小을 위한 조정이 필요하다. 이것은 개별소비세의 부수적인 기능과 목적을 달성하기 위한 해결수단으로서 특별소비세를 전적으로 사용하는 것에는 한계가 있으며 또한 바람직하지도 않기 때문에 財政收入 측면에서 뿐만 아니라 財政支出 측면에서의 효과도 종합적으로 고려해서 그 목적을 달성하는 것이 바람직하기 때문이다.

현행 特別消費稅에 대한 改善方向을 요약하면 다음과 같다.

먼저 지나치게 복잡한 稅率體系를 單純化하여야 한다. 세율체계가 지나치게 복잡하고 세수가 미미하여 유명무실하게 된 세율이 많으면 세무행정비용의 증가는 물론 납세에 대한 일반 대중의 이해를 곤란하게 하여 여러 가지의 폐단이 많다. 그러므로 기본이 되는 세율을 중심으로 3~4가지 정도의 세율구조로 稅率體系를 單純化하는 것이 바람직하다.

매우 높은 소비세율에 따른 密輸의 盛行과 稅務行政에 미치는 副作用을 해소하고 실효세율을 높여 세수를 증대시키기 위해서는 명목세율을 인하하여야 한다. 이는 명분에 지나치게 집착하여 실효성을 상실하느냐 또는 실질을 추구하여 부작용을 축소하고 자원배분의 왜

곡을 시정하느냐의 선택에 관한 문제로 귀결된다.

石油類의 경우에는 유가의 절대가격이 국제적으로 매우 싼 편이며 유종간의 상대가격도 심각한 불균형을 이루고 있으므로 油價의 상승과 相對價格의 調整이 절실히 요청된다. 물론 유가의 인상은 물가 및 국제경쟁력에 악영향을 미치므로 주의하여야 한다. 그러나 반면에 세율인상을 통한 유가인상은 세수증대를 통한 社會間接資本 投資를 위한 財源을 마련할 수 있다는 긍정적인 측면도 있다. 뿐만 아니라 유가의 인상은 油類消費의 節約效果를 기대할 수 있어 최근 국제수지 적자 반전의 한 요인으로 작용하고 있는 유류소비 및 수입의 급증을 완화시켜 國際收支의 改善에 도움이 된다. 또한 공해물질을 많이 배출하는 유종에 대한 증과세는 環境改善에도 일조를 할 것으로 예상된다.

自動車는 국민후생수준의 향상을 위해 普及의 擴大가 필요한 반면에 교통체증 등의 외부불경제를 초래하므로 보급의 확대와 더불어 利用의 抑制를 유도할 필요가 있다. 따라서 취득시의 諸稅負擔이나 保有課稅를 낮추고 利用課稅는 높이는 방향으로의 정책개선에 대한 검토가 필요하다. 뿐만 아니라 특별소비세의 정비는 자동차의 보급 확대와 관련하여 수출주도산업인 자동차 산업의 경쟁력 측면에서의 검토도 필요하다. 그러나 현재의 도로여건이나 교통여건을 놓고 볼 때 중·대형 승용차와 지프의 경우에는 연료의 과다소비와 높은 道路占有率, 과시성 소비의 증대, 소형 승용차와 비교하여 상대적·절대적으로 과다한 배기가스의 배출 등 외부불경제의 문제가 더 크므로 상대적인 세부담의 격차를 확대하여 상대적으로 小型 乘用車의 普及 擴大를 유도하는 것이 바람직하다.

家電製品은 소득수준의 향상과 소비패턴의 변화에 따라 소비가 대중화된 품목들이 많으므로 소득분배를 악화시키는 품목에 대한 과세를 축소하는 문제와 더불어 同一品目 내에서의 衡平性 문제도 검토해야 한다. 그러나 가전제품으로부터의 특별소비세의 비중은 매우

크므로 稅率調整 및 課稅對象의 調整에는 신중할 필요가 있다.

嗜好食品은 중·저소득층에서 소비비중이 상대적으로 매우 높기 때문에 稅負擔의 逆進性이 매우 크므로 장기적으로는 과세대상으로부터 제외하는 것이 고려되어야 한다. 그러나 기호식품은 다른 식품과는 달리 국민보건상 반드시 유익하거나 바람직한 것이 아니므로 소비억제를 유도할 필요가 있다. 따라서 현시점에서는 지속적으로 과세하는 것도 필요하다.

課稅遊興場所는 사치·향락·퇴폐·과소비를 조장하고 脫漏 所得의 비중이 매우 높은 반면에 이에 대한 적발이 어려운 課稅對象의 하나로서 이에 따른 社會的 費用이 이들 課稅遊興場所로부터 소비자가 얻는 私的 便益보다 큰 것이 일반적이다. 따라서 이러한 장소에 대한 이용의 억제를 유도하기 위해서는 보다 과세를 강화하여야 하며 이를 효과적으로 수행하기 위해서는 보다 장기간에 걸쳐 稅務行政 能力을 培養하는 것이 선행되어야 한다.

課稅場所는 대부분 고소득층들이 주로 이용하는 곳으로 奢侈性이 상당히 높으며 이에 대한 과세는 대부분이 定額稅의 형태로 이루어지고 있다. 그러나 세액의 크기가 오래 전에 결정된 이후 개정된 바가 없어 실질적인 과세의 의미가 사라졌으므로 稅額의 引上이 필요하다.

特別消費稅의 追加 課稅對象이 될 수 있는 품목으로는 移動通信裝備와 같이 새로운 수요가 급증할 것으로 예상되는 신제품을 생각할 수 있다. 이러한 신제품에 대한 과세는 稅收增大와 衡平性의 增進을 동시에 수행할 수 있어 매우 바람직하다. 그러나 특별소비세의 급격한 도입은 지나친 수요의 억제와 산업의 성장을 방해하여 국제경쟁력을 약화시키므로 산업정책적인 측면에서 暫定稅率制度和 같은 점진적인 특별소비세의 도입이 요청된다.

第 III 篇

酒稅의 問題點 및 向後 改善方向

I. 背 景

우리나라에 酒稅가 처음 도입된 것은 1909년으로, 정부수립 후 1949년 10월 21일 주세법이 制定되어 시행되기 시작하였으며 그 동안 모두 22차례의 法改正을 거쳐 현재에는 1990년 12월 31일에 개정된 酒稅法에 따라 1991년 7월 1일부터 개정된 주세법이 시행되고 있다. 주세는 종래에는 從量稅(unit tax)를 따랐으나 1967년의 주세법 개정에서는 從價稅(ad valorem tax)로 전환되어 현재에는 酒精을 제외한 모든 주류에 대하여 종가세로 課稅되고 있다.

먼저 酒稅制度에 대한 이해를 위해서는 酒類에 대한 개념을 定義할 필요가 있는데, 현행 주세법의 제1조 1항에서는 다음과 같이 주류를 정의하고 있다.

‘酒類’라 함은 酒精(稀釋하여 飲料로 할 수 있는 것을 말하며, 不純物이 함유되어 직접 飲料로 할 수는 없으나 精製하면 飲料로 할 수 있는 酒精을 포함한다)과 알콜分 1度 이상의 飲料(溶解하여 飲料로 할 수 있는 粉末狀의 것을 포함하되, 藥事法의 規程에 의한 醫藥品으로서 알콜分 6度 미만의 것을 제외한다)를 말한다.

酒稅는 과거 1970년대에는 國稅收入 전체의 6%를 상회하였으며 最近에는 그 比重이 상당히 감소하여 3~4% 수준이며 금액으로는 1조 수천억원에 달하는 중요한 財政收入源의 역할을 담당하고 있다. 주류에 대한 과세의 근거로는 財政收入의 확보라는 일반적인 목적과 함께, 국민보건상 해로운 음료이므로 주류의 消費抑制를 유도할 필요가 있으므로 높은 세율을 適用하여 과세하고 있다. 주류소비의 증대는 알콜 중독과 같은 개인적·사회적인 損失과 함께 음주운전에 따른 피해와 건전한 근로의욕의 저해 및 사회적 범죄의 증가 등 각종

의 社會·經濟的인 副作用을 惹起하기 때문에 특히 최근에는 이러한 주류소비에 따른 外部不經濟를 縮小하기 위한 목적에서의 과세의 중요성도 점차 증가하는 추세에 있다. 一例로 자동차의 普及이 擴大되면서 음주운전의 弊害는 매우 심각해지고 있는데, 이러한 문제는 음주운전의 피해가 그 當事者에게만 그치는 것이 아니라 타인들에게까지도 확대된다는 사실에 더욱 큰 문제가 있으므로 酒類消費의 抑制가 절실히 요청된다고 하겠다. 따라서 주류에 대한 酒稅의 賦課는 일반적인 財政收入의 確保 側面도 중요하지만 그 목적이 지나치게 강조되면 소비억제를 유도하는 데 실패할 수 있는 可能性도 따라서 커질 수 있으므로 일정 수준의 재정수입을 확보하는 수준에서 주류소비에 따른 외부불경제를 縮小하고 주류소비와 관련하여 階層間的 세부담 격차를 줄이고 형평성을 제고시킬 수 있는 방향에서의 考察이 필요하다.

현행 주류와 관련한 政策의 問題點으로는 첫째, 酒種間的 相對稅率의 隔差가 매우 크다는 점과 둘째, 주세수입이 특정 주종에 대해서 偏重되어 있고 셋째, 주세의 부과기준이 되는 從價稅와 從量稅의 문제 등을 지적할 수 있으며, 특히 현재 EC에서는 우리나라의 주세 구조를 현행의 증가세에서 증량세로 轉換할 것을 강력히 요청하고 있을 뿐만 아니라 위스키 등 EC에서 比較優位가 있는 주종에 대한 酒稅率 引下를 강력히 주장하고 있어 이에 대한 문제에 대해서도 면밀한 검토가 필요하다.

따라서 本稿에서는 현행 주세제도의 문제점에 대한 全般的인 分析과 함께 改善方案의 提示와 그 효과를 예측해 보며 漸增하는 외부의 壓力에 대한 對應方案과 競爭力을 提高시켜 產業政策的인 側面에서 장기적으로 주류산업을 發展的으로 育成할 수 있는 방안에 대해서도 검토해 보기로 한다.

이에 따른 本稿의 구성은 다음과 같다. 제 II장에서는 酒稅의 現況에 대하여 살펴본다. 제 1절에서는 酒類의 出庫現況 및 構成比를 연도별·주종별로 나누어 살펴보고, 제 2절에서는 酒稅의 徵收實績을 분

석해 본다. 제3절에서는 주류의 輸出入現況 및 수입 주류의 稅收比重을 고찰해 보며, 제4절에서는 所得水準의 변화에 따른 주류별 소비패턴의 變化推移를 분석한다. 제Ⅲ장에서는 주세와 관련한 既存의 研究結果를 再照明해 본다. 제1절에서는 所得階層別 酒稅 負擔 分布에 대한 기존 연구의 결과를 정리하고 제2절에서는 주요 외국의 주류에 대한 價格 및 所得彈力性的의 推定値를 살펴본다. 제Ⅳ장에서는 주요 주류에 대한 需要分析, 즉 주요 주류에 대한 수요의 탄력성을 추정해 본다. 제1절에서는 추정에 사용된 資料를 소개하고, 제2절에서는 彈力性 推定模型을 소개하며 제3절에서는 需要 또는 消費의 價格彈力性和 交叉價格彈力性, 所得彈力性的의 추정 결과를 보고하고 결과를 해석한다. 제4절에서는 탄력성 추정치에 대한 國際比較를 통해 우리나라의 酒類消費패턴을 외국과 비교한다. 제Ⅴ장에서는 主要外國의 酒稅制度를 간략히 살펴보고 우리나라와 비교해 봄으로써 상대적인 세부담을 분석하고 우리에게 주는 시사점을 요약한다. 제1절에서는 주요국의 주세율을 주요 주류별로 비교함으로써 酒稅負擔의 相對的인 크기를 분석해 보고, 제2절에서는 主要國에서의 주류의 消費者價格을 비교한다. 제Ⅵ장에서는 上記의 분석을 종합하여 政策改善方案을 提示하고 개선안에 따른 각각의 효과를 예측해 본다. 제1절에서는 현행 주세의 問題點을 分析하고 제2절에서는 주세율에 대한 개선안을 제시하고 그에 따라 기대되는 효과를 분석하며 제3절에서는 酒稅體系, 즉 從價稅와 從量稅의 문제를 논의한다. 제Ⅶ장에서는 酒類產業 育成을 위한 문제점 및 長期的인 改善方向을 概括的으로 간략히 살펴본다. 제Ⅷ장에서는 本稿의 論點을 정리하여 개선안과 期待效果를 재조명하며 本稿에서 불충분하거나 미흡한 연구 방법 및 결과를 지적하여 향후의 연구에 도움이 될 수 있는 提案點을 제시한다.

II. 酒稅의 現況

1. 酒類의 出庫現況 및 構成比

대체로 주류의 소비는 꾸준한 增加趨勢를 보이고 있다. <表 3-1>에서 1976년~91년 기간 동안 주류소비의 變化推移를 보면 稅前 總出庫價額은 1,726억원에서 1조 2,478억원으로 연평균 14.1%의 증가율을 시현하였으며 出庫量은 229만kl에서 298만 7천kl로 증가하여 연평균 1.8%의 增加率을, 그리고 주세액은 934억원에서 1조 1,663억원으로 연평균 18.3%의 증가율을 시현하여 주류소비의 증가가 꾸준하였음을 알 수 있다.

출고가액 기준으로는 대부분의 주류에서 증가추세를 보였으며 그 중에서도 특히 麥酒와 燒酒, 위스키, 其他 再製酒가 두드러진 증가추세를 시현하였다. 출고량 기준으로는 맥주와 위스키, 브랜디의 소비 증가 추세가 뚜렷하였으며 濁酒는 소비가 급격히 減少하는 경향을 보였다. 주세액을 기준으로 보면 매우 특징적인 점을 발견할 수 있는데 1976년에는 맥주로부터의 주세수입이 총주세수입의 50% 이상으로 매우 높았으며 점차 그 比重도 꾸준히 增加하여 1991년에는 국내분 주류에서 차지하는 稅收構成比가 73.4%(賦課基準)으로 상승하였다(수입분을 포함하면 징수기준으로 68.5%였음. <表 3-5> 참조). 그 외의 주종에 대해서는 燒酒와 위스키, 淸酒의 稅收寄與度가 상당히 높으며 나머지는 세수비중이 매우 微微하다.

〈表 3-1〉 主要 酒類別 出庫價額 吳 構成比(出庫價額, 出庫量, 酒稅額 基準)
(單位: 億圓, 1,000Kℓ, %)

		1976	1980	1984	1988	1989	1990	1991
國內分	出庫價額	1,726	4,477	6,339	8,788	10,020	11,244	12,478
國內分	出庫量	2,290	2,706	2,427	2,781	2,902	2,873	2,987
國內分	酒稅額	929	3,107	4,793	7,055	8,453	9,478	10,892
輸入分	酒稅額	5	108	153	328	553	738	771
濁酒	出庫價額	580 (33.6)	1,027 (22.9)	1,005 (15.9)	1,138 (12.9)	1,144 (11.4)	1,280 (11.4)	1,248 (10.0)
	出庫量	1,526 (66.7)	1,408 (52.0)	827 (34.1)	771 (27.7)	710 (24.5)	562 (19.6)	440 (14.7)
	酒稅額	58 (6.2)	103 (3.3)	101 (2.1)	114 (1.6)	114 (1.3)	128 (1.4)	98 (0.9)
藥酒	出庫價額	8 (0.5)	6 (0.1)	5 (0.1)	6 (0.1)	5 (0.0)	5 (0.0)	9 (0.1)
	出庫量	13 (0.6)	5 (0.0)	3 (0.0)	3 (0.0)	2 (0.0)	2 (0.0)	2 (0.0)
	酒稅額	5 (0.5)	3 (0.1)	3 (0.1)	3 (0.0)	3 (0.0)	3 (0.0)	4 (0.1)
麥酒	出庫價額	316 (18.3)	1,335 (29.8)	2,114 (33.3)	3,168 (36.0)	3,875 (38.7)	4,370 (38.9)	5,315 (42.6)
	出庫量	179 (7.8)	580 (21.4)	738 (30.4)	1,023 (36.8)	1,195 (41.2)	1,308 (45.5)	1,584 (53.0)
	酒稅額	475 (51.1)	2,020 (65.0)	3,171 (66.2)	4,753 (67.4)	5,812 (68.8)	6,552 (69.1)	7,992 (73.4)
清酒	出庫價額	62 (3.6)	129 (2.9)	134 (2.1)	185 (2.1)	224 (2.2)	303 (2.7)	415 (3.3)
	出庫量	20 (0.9)	28 (1.0)	20 (0.8)	24 (0.9)	27 (0.9)	35 (1.2)	40 (1.4)
	酒稅額	75 (8.1)	143 (4.6)	160 (3.3)	221 (3.1)	268 (3.2)	362 (3.8)	373 (3.4)
果實酒	出庫價額	12 (0.7)	35 (0.8)	69 (1.1)	183 (2.1)	196 (2.0)	187 (1.7)	178 (1.4)
	出庫量	2 (0.0)	3 (0.0)	4 (0.0)	9 (0.0)	9 (0.0)	9 (0.0)	9 (0.0)
	出庫價額	3 (0.3)	9 (0.3)	17 (0.4)	46 (0.7)	49 (0.6)	46 (0.5)	48 (0.4)

〈表 3-1〉의 계속

(單位：億원, 1,000Kℓ, %)

		1976	1980	1984	1988	1989	1990	1991
銘藥酒	出庫價額	7 (0.4)	24 (0.5)	26 (0.4)	39 (0.4)	47 (0.5)	52 (0.5)	20 (0.2)
	出庫量	1 (0.0)	2 (0.0)	1 (0.0)	2 (0.0)	2 (0.0)	2 (0.0)	1 (0.0)
	酒稅額	7 (0.8)	24 (0.8)	26 (0.5)	40 (0.6)	47 (0.6)	51 (0.5)	20 (0.2)
其他 釀造酒	出庫量	0.039 (0.0)	0.048 (0.0)	0.030 (0.0)				
蒸溜式 燒酒	出庫價額						1 (0.0)	12 (0.1)
	出庫量						0.026 (0.0)	0.194 (0.0)
	酒稅額							5 (0.0)
稀釋式 燒酒	出庫價額	680 (39.4)	1,585 (35.4)	2,504 (39.5)	3,219 (36.6)	3,446 (34.4)	3,802 (33.8)	3,937 (31.6)
	出庫量	425 (18.6)	495 (18.3)	623 (25.7)	706 (25.4)	709 (24.4)	702 (24.4)	678 (22.7)
	酒稅額	211 (22.7)	476 (15.3)	802 (16.7)	1,033 (14.6)	1,112 (13.2)	1,237 (13.1)	1,281 (11.8)
高粱酒	出庫價額	13 (0.8)	39 (0.9)	21 (0.3)	32 (0.4)	43 (0.4)	48 (0.4)	24 (0.2)
	出庫量	4 (0.0)	5 (0.0)	2 (0.0)	3 (0.0)	4 (0.0)	4 (0.0)	2 (0.0)
	酒稅額	15 (1.6)	41 (1.3)	24 (0.5)	35 (0.5)	47 (0.6)	53 (0.6)	26 (0.2)
酒 精	出庫量	118 (5.1)	138 (5.1)	178 (7.3)	202 (7.3)	201 (6.9)	204 (7.1)	194 (6.5)
	酒稅額	59 (6.4)	66 (2.1)	63 (1.3)	71 (1.0)	69 (0.8)	72 (0.8)	76 (0.7)

〈表 3-1〉의 계속

(單位: 億원, 1,000Kℓ, %)

		1976	1980	1984	1988	1989	1990	1991
리큐르	出庫價額							54 (0.4)
	出庫量							1 (0.0)
	酒稅額							27 (0.2)
其他酒類	出庫價額							4 (0.0)
	出庫量							0.139 (0.0)
	酒稅額							2 (0.0)
其他 隨時分	酒稅額		2 (0.1)	1 (0.0)	5 (0.1)	4 (0.0)	1 (0.0)	-1

註: 1. () 안은 구성비임.

2. 出庫價額 및 出庫量은 國內分 기준임.

資料: 國稅廳 消費稅課.

2. 酒稅의 徵收實績

주세의 稅收入은 1970년대에는 國稅收入의 6%를 상회하였으나 1980년대에 들어오면서부터는 서서히 그 비중이 감소하기 시작하여 최근에는 3~4%의 수준을 보이고 있어 1991년에는 國稅의 3.78%와 內國稅의 4.76%를 차지하였다. 주세의 徵收額을 보면 1991년 현재 1조 1,453억원으로서 1987년의 5,815억원에 비해 두 배 이상 증가하여 5년간에 걸쳐 年平均 增加率이 18.47%로 매우 높았다.

주요 외국에 대하여 酒稅收入이 내국세에서 차지하는 비중을 살펴보면 미국이나 서독, 프랑스는 0.9~1.3%로 매우 낮은 반면에 일

본과 영국은 그 비중이 각각 3.1%와 3.4%로 相對的으로 높은 편이나 우리나라보다는 낮은 수준이다. <表 3-3>을 보면 우리나라의 주세 수입 비중이 그 동안 꾸준히 감소하였지만 4~5% 정도의 內國稅 占有比 水準은 先進國의 내국세 점유비(1~3.5%)와 비교하면 여전히 높은 수준이다.

<表 3-2> 酒稅의 稅收 및 國稅 對比 占有比

(單位: 億원, %)

	1987	1988	1989	1990	1991
國稅	163,437(100)	194,842(100)	212,341(100)	268,474(100)	303,198(100)
內國稅	100,120(61.3)	125,402(64.4)	152,084(71.6)	191,302(71.3)	240,891(79.45)
間接稅	57,357(35.1)	68,523(35.2)	80,632(38.0)	103,842(38.7)	120,851(39.86)
酒稅	5,815 (3.6) <5.8>	7,805 (4.0) <6.2>	8,930 (4.3) <5.9>	10,224 (3.8) <5.3>	11,453 (3.78) <4.76>

- 註: 1. () 안은 國稅 對比 占有比率임.
 2. < > 안은 內國稅 對比 占有比率임.
 3. 稅額은 徵收基準임.

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

<表 3-3> 各國의 內國稅 中 酒稅 占有比(1989年)

(單位: %)

美 國	日本(1991)	西 獨	英 國	프 랑 스
0.9	3.1	1.3	3.4	1.3

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

국내의 주류 생산액이 國民總生産에서 차지하는 比重을 보면 1975년의 2.68%에서 1991년에는 0.56%로 감소하여 酒類産業이 산업 전체에서 차지하는 비중이 계속 감소하는 경향을 보이고 있으며, 이에 따라 주세 수입의 內國稅 對比 占有比重도 계속 감소하는 趨勢를 보이고 있다. 이러한 현상은 경제의 발전에 따라 所得水準의

지속적인 향상과 함께 酒類産業도 지속적으로 성장하였으나 여타 산업의 成長速度가 더욱 빨랐기 때문에 상대적인 비중이 감소하는 것으로 향후에도 이러한 추세가 계속되어 주류산업의 상대적인 비중이 지속적으로 감소하는 경우에는 內國稅 對比 酒稅의 比重도 계속 감소할 것으로 전망된다.

〈表 3-4〉 酒類生産額의 GNP占有比 推移

(單位: %)

1975	1980	1985	1989	1990	1991
2.68	1.65	1.29	0.6	0.6	0.56

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

주세수입을 세부 품목별로 좀더 구체적으로 살펴보면 1991년 현재 徵收實績을 기준으로 전체 주세수입에서 차지하는 稅收의 비중은 맥주가 68.5%, 소주가 약 11.1%, 위스키가 5.9%, 수입주류가 6.6%로 90%를 상회하며 기타의 주류로부터의 稅收는 모두 합쳐도 8% 정도의 미미한 水準에 머무르고 있다.

맥주와 위스키에 대한 酒稅率은 150%로 주류 중에서 최고 세율을 보여주고 있으며, 따라서 높은 諸稅負擔으로 인해 生産費보다 월등히 높은 消費者價格이 형성됨에도 불구하고, 국민소득수준과 생활수준의 향상, 주류 소비패턴의 변화에 따라 소비가 급속히 증가하여 최근에는 매년 20%에 가까운 급속한 성장을 하고 있으며 이들 품목의 稅收寄與度도 매우 높다. 그러나 맥주는 1992년 出庫量이 전년에 비해 소폭 감소하였는데 이는 景氣沈滯에 따라 소주나 탁주 등의 低價酒에 비해 상대적으로 高價인 주류에 대한 소비가 크게 감소한 것에 기인하는 것으로 판단된다.

소주는 주세율이 35%로서 맥주나 위스키에 비해 상당히 낮아 kl 당 주세액의 크기가 작음에도 불구하고 消費量의 絕對值가 높아

1991년 현재 소주로부터의 酒稅收入이 1,281억원으로 약 11.0%의 비중을 차지해 맥주 다음으로 세수비중이 높다.

〈表 3-5〉 年度別·酒類別 酒稅賦課 現況

(單位：%, 百萬원)

酒 類 別	稅 率	1987	1989	1991
濁 酒	5(10)	11,583	11,483	9,783 [0.8]
藥 酒	30(60)	315	314	357 [0.03]
麥 酒	150	391,101	581,241	799,175 [68.5]
清 酒	70(120)	20,433	26,823	37,280 [3.2]
果 實 酒	30(25)	3,967	4,881	4,776 [0.4]
銘 藥 酒	70(100)	3,281	4,689	1,956 [0.2]
其他釀造酒	-(110)	-	-	5
蒸溜式燒酒	50(35)	-	-	538 [0.05]
稀釋式燒酒	35	95,726	111,243	128,136 [11.0]
高 梁 酒	80(110)	2,970	4,687	2,625 [0.2]
酒 精	57,000원/kl (49,857원/kl)	7,108	6,894	7,623 [0.7]
위 스 키	150(200)	46,075	69,978	68,432 [5.9]
브 랜 디	150	514	1,057	716 [0.06]
其他蒸溜酒	-(80)	-	-	-
合成清酒	-(65)	-	-	-
人 參 酒	-(50)	482	601	283 [0.02]
其他再製酒	-(100)	13,809	21,059	15,448 [1.3]
一般蒸溜酒	80	-	-	9,259 [0.8]
리 큐 르	50	-	-	2,672 [0.2]
其他酒類	50~80	-	-	220 [0.02]
隨 時 分		129	444	-99
小 計		597,493	845,394	1,089,185 [93.4]
輸 入 分		21,170	55,323	77,075 [6.6]
合 計		618,663	900,717	1,166,260 [100]

註：1. () 안은 從前稅率이고, [] 안은 酒類別 構成比임.

2. 酒稅賦課額이 1991년에 전년 대비 14.2% 증가된 주된 요인은 酒稅稅收의 68.5%를 占有하고 있는 맥주의 出庫量과 酒稅額이 각각 21.1%, 22.0% 증가한 것에 기인함.

3. 1991년 7월 1일 이후 出庫分은 改正된 酒類區分에 의함.

資料：國稅廳, 「國稅行政概要」, 1992. 10.

탁주는 所得水準의 향상과 더불어 절대적인 소비량의 감소로 인하여 주세의 徵收實績이 감소하는 추세를 보이고 있으며 더욱이 탁주에 대한 酒稅率도 從前의 10%에서 1991년 7월 1일부터 施行된 주세법 개정에 따라 5%로 인하되어 탁주로부터의 稅收減少가 가속화되어 1991년에는 總酒稅收入의 0.8% 정도에 머물고 있다.

3. 酒類의 輸出入 및 輸入酒類의 稅收比重

우리나라의 주류 수출은 그 절대규모가 매우 작은 편이나 꾸준히 증가하여 1986년의 534만달러에서 1991년에는 1,758만달러로 3배 정도 증가하였다. 이에 비하여 주류의 輸入規模는 輸出規模보다 훨씬 커서 1990년과 1991년에는 연간 약 7천만달러에 이르고 있으며 점차 증가하는 추세를 보여 所得水準이 지속적으로 상승한다면 향후에도 주류의 수입규모는 계속 증가할 것으로 예상된다.

輸入酒類의 대부분은 위스키가 차지하고 있다. 위스키는 최고급주의 하나로서 他酒類에 비해 상당히 高價인데 1991년의 실적을 보면 物量基準으로는 전체 수입주류의 10% 미만에 불과하지만 金額基準으로는 거의 60%에 가깝다(〈表 3-7〉 참조). 따라서 수입주류에 대한 주세의 課稅標準에서 위스키가 占有하는 비중도 매우 클 뿐만 아니라 주세율도 매우 높아 輸入分 酒稅額의 대부분이 위스키로부터 徵收됨을 類推할 수 있다.

〈表 3-6〉 酒類의 輸出入 推移

(單位：千달러)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
輸 出	5,358	7,754	9,460	12,299	10,498	17,581
輸 入	29,293	21,976	19,931	33,053	70,387	69,953

資料：財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

〈表 3-7〉 酒類의 年度別 輸入實績

(單位 : CIF 千달러, K\$)

	1989		1990		1991	
	數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
麥 酒	2,356	1,471	3,484	1,118	1,727	239
葡 萄 酒	1,752	3,185	1,676	4,961	1,087	3,444
清 酒	4	11	5	10	—	—
위 스 키	8,675	27,141	6,718	34,438	6,428	39,030
브 랜 디	101	837	5	105	106	677
진	145	261	107	349	145	79
럼	6	23	3	16	5	22
보 드 카	49	124	100	245	56	110
其 他	—	—	371	1,040	630	1,223
合 計	13,089	33,053	12,469	42,282	10,184	44,824

註 : 1. 포도주-HS 세번 2204, 2205, 2206.001090 합계치(1989년 기준).
 2. 위스키-HS 세번 220830 합계치(1989년 기준).
 3. 브랜디-HS 세번 2208201000, 220809000, 2208901000합계치
 (1989년 기준).

資料 : 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

주요 주류별로 수입주류의 國內 市場占有率을 보면 맥주와 진, 럼, 보드카의 경우에는 국내분의 비중이 매우 높고 수입분의 비중은 1% 이하(物量基準)로서 극히 낮은 반면에 위스키와 브랜디와 같은 고급 주류에 대해서는 수입분의 비중이 각각 62.5%와 23.7%로 매우 높은 것으로 나타나고 있다. 특히 그 중에서도 수입 위스키의 경우에는 국산 위스키의 競爭力이 매우 떨어져 위스키 내수시장의 3분의 2 정도를 점유하고 있다는 사실은 우리나라 국민들의 외제 위스키에 대한 選好度가 상당히 높은 것을 反映하는 것으로 해석할 수 있다 (〈表 3-8〉 참조).

〈表 3-8〉 主要 酒類의 輸入規模(1991年)

(單位: Kℓ, %)

	麥 酒	위스키(원액제외)	브랜디(원액제외)	진·럼·보드카
國 內 (B)	1,618,890	3,864	342	20,540
輸 入 (C)	1,727	6,428	106	206
合 計 (A)	1,620,617	10,292	448	20,746
比率(C/A)	0.1	62.5	23.7	1.0

註: 1. 위스키 원액 수입(진로, OB씨그램, 베리나인): 5,298Kℓ.

2. 브랜디 원액 수입(해태): 36Kℓ.

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

〈表 3-6〉에서 보듯이 주류의 輸入額은 점차 증가하는 趨勢를 보이고 있으며, 이에 따라 수입주류의 稅收寄與度도 점차 증가하는 추세이다. 수입주류로부터의 稅收는 1981년에 약 91억원에서 1991년

〈表 3-9〉 輸入酒類의 稅收占有比

(單位: 億원, %)

	國內分	輸入分①	計 ②	比率(①/②)
1981	3,567	91	3,658	2.5
1982	3,874	73	3,947	1.8
1983	4,286	124	4,410	2.8
1984	4,781	153	4,934	3.1
1985	4,853	159	5,012	3.2
1986	5,355	203	5,558	3.7
1987	5,603	212	5,815	3.6
1988	7,477	328	7,805	4.2
1989	8,377	553	8,930	6.2
1990	9,486	738	10,224	7.2
1991	10,682	771	11,453	6.7

註: 稅收實績은 徵收基準임.

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

에는 771억원으로 증가하였으며 酒稅 對比 占有比도 점차 상승하는 추세를 보여 1981년의 2.5%에서 1991년에는 6.7%로 상당히 크게 증가하였다.

4. 所得水準의 向上에 따른 酒類消費 變化 推移

소득수준과 생활수준의 향상에 따른 주류소비의 패턴은 많은 변화를 보이고 있다. 1인당 국민소득이 약 500달러 수준이었던 1974년과 약 5,000달러 수준인 1989년을 出庫量 基準으로 비교해 보면 주류 전체의 소비량이 1974년의 188만kl에서 1989년에는 195만kl로 소폭 증가하는 데 그쳐 소비량에는 큰 차이가 없으나 酒種別로 微視的인 內譯을 살펴보면 各 酒類別 構成比에 상당한 변화가 있음을 알 수 있다.

소득수준이 증가하면 사치성이 짙은 고급주류에 대한 소비 증가추세가 크게 나타나며, 正常財(normal good)이지만 大衆的인 중급주류에 대해서는 소비가 상대적으로 완만한 증가세를 보인다. 반면에 하급주류의 경우에는 劣等財의 특성을 보여 오히려 소비가 감소하는 것이 일반적이다. 이러한 이론에 입각하여 주류소비의 構造變化를 예측해 보면 高級酒와 大衆酒의 경우에는 소득의 증가와 더불어 소비가 증가할 것이며 반대로 劣等財로서의 주류는 그 소비가 감소할 것이다. 이러한 이론에 입각하여 酒類의 消費패턴을 예측하면 우리나라의 酒類消費패턴의 변화와 일치함을 볼 수 있다. 우리나라에서는 주로 高價이며 高級酒로서 고소득층에서 많이 수요하는 맥주와 위스키, 브랜디의 경우에는 소득수준의 상승과 함께 소비가 급격히 증가하여 그 구성비도 상당히 커지고 있음을 <表 3-10>에서 볼 수 있다. 또한 가격이 비교적 싼 중급주류, 즉 大衆酒로서의 소주, 그리고 과실주, 청주, 재제주의 경우에는 소비가 소득수준의 증가와 함께 緩慢한 增加趨勢를 보이고 있다. 반면에 下級酒인 탁주의 경우에는

소비가 급격히 감소하고 있어 劣等財(inferior good)로서의 성격을 보이고 있다.

이와 같은 주류의 소비구조의 변화에 대한 理論的·計量的인 檢證은 다음의 第Ⅳ章을 참조하기 바란다.

〈表 3-10〉 所得水準에 따른 酒類別 出庫量 推移

(單位: kl, %)

	\$ 500水準 (1974)		\$ 1,000水準 (1977)		\$ 1,500水準 (1980)		\$ 2,000水準 (1984)		\$ 3,000水準 (1987)		\$ 4,000水準 (1988)		\$ 5,000水準 (1989)	
			增減率		增減率		增減率		增減率		增減率		增減率	
釀造酒 計	1,882,984	1,856,358	-1.4	2,045,314	10.2	1,593,426	-22.1	1,739,576	9.2	1,892,474	8.8	1,945,254	2.8	
濁酒	1,686,177	1,590,964	-5.6	1,428,258	-10.2	827,441	-42.1	853,112	3.1	771,455	-9.6	709,745	-8.0	
清酒	22,194	23,470	5.7	27,873	18.8	19,966	-28.4	23,001	15.2	24,334	5.8	27,345	12.4	
麥酒	154,434	225,386	45.9	579,601	157.2	737,635	27.3	851,198	15.4	1,023,088	20.2	1,194,617	16.8	
果實酒	863	3,452	300.0	2,867	-16.9	3,944	37.6	7,897	100.2	8,922	13.0	9,120	2.2	
其他	19,307	13,086	-32.2	6,715	-48.7	4,440	-33.9	4,368	-1.6	4,755	8.9	4,427	-6.9	
蒸溜酒 計	378,256	596,403	57.7	641,409	7.5	807,061	25.8	859,817	6.5	918,062	6.8	922,717	0.5	
燒酒	290,900	462,652	59.0	494,948	7.0	622,976	25.9	662,993	6.4	705,948	6.5	709,322	0.5	
위스키	-	385	-	3,382	778.4	3,867	14.3	5,372	38.9	6,762	25.9	8,221	21.6	
브랜드	-	37	-	247	567.6	33	-86.6	84	154.5	109	29.8	170	56.0	
其他	87,356	133,329	52.6	142,832	7.1	180,185	26.2	191,368	6.2	205,243	7.3	205,004	-0.1	
再製酒	9,354	11,926	27.5	19,737	65.5	26,479	34.2	28,582	7.9	30,289	6.0	33,981	12.2	
合計	2,270,594	2,464,687	8.5	2,706,406	9.8	2,426,966	-10.3	2,627,975	8.3	2,780,825	5.8	2,901,952	4.4	

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

III. 既存 研究結果

1. 所得階層別 酒稅 負擔分布

우리나라의 所得 階層別 酒稅負擔 分布에 대한 연구는 현재까지 모두 다섯 명의 研究者와 財務部에 의해 이루어져 왔다. 전반적인 實效酒稅率은 연구자와 연구방법에 따라 커다란 격차를 보이지만 대체로 主세부담이 所得階層別로 逆進的으로 나타나고 있다.

〈表 3-11〉 所得階層別 酒稅 負擔分布 分析에 관한 既存의 研究結果

(單位：%)

研究者	所得 分 位										平均
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
車耕權 1965	0.083	—	0.043	0.054	0.067	0.058	0.072	0.061	0.101	0.044	
Heller 1976	0.84	0.93	0.90	0.86	0.80	0.90	0.61	0.83	0.70	0.67	
韓昇洙 1970	1.44	1.23	1.18	1.13	1.08	1.05	1.00	0.95	0.88	0.77	1.01
韓昇洙 1978	2.34	1.83	1.83	1.52	1.41	1.32	1.23	1.14	1.02	0.78	1.12
財務部 1976	0.26	0.27	0.26	0.25	0.26	0.24	0.24	0.26	0.25	0.22	0.25
財務部 1978	0.39	0.32	0.37	0.37	0.36	0.34	0.35	0.31	0.32	0.32	0.33
財務部 1980	0.61	0.41	0.46	0.42	0.42	0.46	0.45	0.44	0.45	0.37	0.42
李啓植· 裴煥皓	1984 基準										
總所得	0.25	0.13	0.12	0.11	0.12	0.10	0.10	0.09	0.08	0.07	0.10
可處分所得	0.27	0.14	0.13	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.10
消費支出	0.14	0.13	0.14	0.13	0.14	0.13	0.13	0.11	0.11	0.10	0.12

註：韓昇洙의 1970년과 1978년의 연구결과는 非農家를 대상으로 한 것임.

資料：崔洸, 「租稅負擔에 관한 實證的 分析」, 『分配正義와 財政政策』, 經濟研究叢書 218, 大韓商工會議所 韓國經濟研究센터, 1991, pp. 159~206.

階層別 酒稅負擔의 變化推移는 일관된 모습을 찾기가 어렵고 대체로 불규칙한 움직임을 보여 주고 있다. 자세한 내용은 <表 3-11>과 같다. 韓昇洙의 1978년 자료를 이용한 연구와, 李啓植·裴竣皓의 1984년 자료를 이용한 연구 중 總所得과 可處分所得을 기준으로 한 연구결과에 의하면 最高所得層의 酒稅負擔率이 最低所得層의 주세부담률보다 약 3배 이상 높은 것으로 나타나는 데 반해 나머지의 연구에서는 1.5~2배 정도를 보여 약간의 차이를 보이고 있다.

<表 3-12> 外國의 酒類消費의 價格 및 所得彈性

	價格彈性			所得彈性		
	麥酒	葡萄酒	蒸溜酒	麥酒	葡萄酒	蒸溜酒
麥酒選好國						
英國	0.2~0.8	0.4~1.1	0.5~1.6	0.7	1.0~2.5	0.5~2.2
아일랜드	0.2	7.2	0.6	0.8	7.2	2.0
美國	0~0.9	0.4~1.6	0.2~2.0	0.0~0.4	0.4~2.4	0.2~1.8
캐나다	0~0.3	0.5~1.7	0.9~1.5	0.0~0.2	0.0~1.4	0.1~1.7
벨기에		1.1			1.8	
獨逸(西獨)		0.4			0.5	
濁酒選好國						
핀란드	0~0.5	0.8~1.0	0.1~1.1	0.2	0.4~1.0	0.3~1.3
스웨덴		0.9	0.4~3.2			0.3
葡萄酒選好國						
프랑스		0.0			1.3	
이탈리아		1.0			0.0	
포르투갈		0.7				
스페인		0.4			0.1	

原資料 : S. I. Ornstein, "Control of Alcohol Consumption through Price Increase," *Journal of Studies on Alcohol*, Vol. 41, 1980, pp. 807~818.

資料 : 崔洸, 『消費課稅의 政策課題와 改善方向』, 韓國開發研究院, 1987.

2. 主要 外國의 酒類價格 및 所得彈力性

〈表 3-12〉에서는 주요 외국의 주요 주류에 대한 價格 및 所得彈力性의 推定結果를 요약하였다. 맥주에 대한 가격 및 소득탄력성은 대부분의 국가에서 1보다 작은 것으로 推定되었으며 반면에 포도주와 증류주에 대해서는 1보다 약간 높게 나타났다. 포도주는 대체로 포도주 선호국에서의 가격 및 所得彈力性의 推定値가 여타의 국가보다 작게 나타나고 있는데 이는 이들 국가에 포도주의 소비가 廣範圍하게 大衆化되어 있는 것을 반영하는 것으로 추측된다. 증류주의 경우에는 탁주 선호국에서 가격 및 소득탄력성의 추정치가 맥주 선호국, 또는 발효주 선호국에 비해 작게 나타나고 있는데 이러한 현상도 위의 경우와 類似한 것으로 여겨진다.

IV. 酒類의 需要分析： 主要 酒類에 대한 需要彈力性

1. 資 料

本章에서는 주요 주류의 가격과 출고량, 국민소득에 자연 로그(natural logarithm)를 취하여 單純最小自乘法(OLS ; Ordinary Least Squares)으로 주요 주류에 대한 수요의 價格彈力性和 交叉價格彈力性, 所得彈力性を 추정하였다. 추정에 사용된 자료는 1968~91년 기간의 24년 동안의 年度別, 酒類別 出庫現況을 바탕으로 하였다. 濁酒의 경우에는 자료가 부족하여 1972년 이후의 자료만이 사용 가능하였고, 위스키의 경우에는 本格的인 보급이 시작된 1977년 이후의 자료만이 이용 가능하여 15년간의 자료를 사용하였다. 수입주류의 경우에는 주류별로 구분이 되어 있지 않고 비중도 크지 않아 국내분 주류에 대한 자료만 이용하였다. 우선 모든 주류에 대한 자료가 완비된 1977년 이후의 자료를 이용하여 주요 주류간의 代替彈力性, 즉 交叉價格彈力性を 추정한 후 모형의 수정을 거쳐 자료의 이용 가능한 範圍內에서 탄력성을 추정하였다.

주류별 소비자가격에 대한 자료는 통일된 것이 없어 稅前 出庫價格을 바탕으로 酒稅와 防衛稅, 教育稅, 附加價值稅를 포함한 稅後 出庫價格을 추정하고 適正 마진¹⁾을 합산하여 추정하였다. 분석의 정확도를 향상시키기 위해서는 標本數를 늘리는 것이 중요하나 자료의 제약상 표본의 수가 15~24로서 적은 편이지만 全般的인 趨勢를 把握하는 데에는 큰 무리가 없을 것이다.

1) 適正 마진은 稅後 出庫價格의 40%를 基準으로 하였다.

수요 또는 소비의 탄력성을 구하기 위해서는 각 주류별로 수요량(消費量)에 대한 統計資料가 있어야 하나 需要量(quantity demanded)에 대한 자료가 없어 出庫量에 대한 통계를 代理變數(proxy variable)로 사용하였다. 이러한 대리변수의 사용에 따른 문제는 심각하지 않을 것이다. 왜냐하면 우리나라의 주류 수출비중이 낮으며, 또한 장기적으로는 출고량이 需要量에 比例的인 關係를 가지기 때문이다.

주요 주류에 대한 수요의 탄력성을 추정하기 위해 선택된 주류는 麥酒와 위스키, 燒酒²⁾, 濁酒 등 네 종류이다. 네 가지 酒種을 선택한 이유로는 <表 3-1>에서 보는 바와 같이 네 가지 주종이 全體 酒類에 對比한 構成比의 합이 출고가액 기준과 출고량 기준, 그리고 주세액 기준 모두 90% 이상이 되어 그 비중이 매우 높으며 나머지 주종에 대해서는 그 비중이 10% 이하로 매우 미미하였기 때문이다.

분석 기간 동안의 稅制의 變化推移를 세율을 중심으로 살펴보자. 맥주에 대한 주세율은 1968~71년 기간에는 100%, 1972~73년 기간에는 120%, 1974년 이후에는 150%이며, 소주는 1968~71년 기간에는 30%에서 1972년부터는 35%로 인상되어 현재에 이르고 있다. 濁酒의 경우에는 1971년까지 從量稅의 체계가 유지되어 kℓ당 1,470원이 부과되었으며 1972년부터는 從價稅로 전환되어 10%의 세율을 유지하여 오다가 1991년 7월 1일부터 주세법 개정으로 인해 5%로 引下되어 부과되었다. 위스키는 1968~71년 기간에는 150%, 1973년까지는 160%, 1974년에는 250%, 그리고 1975년부터는 200%였으나 1991년 7월 1일부터는 150%로 인하되었다. 1991년 1월 1일에 폐지된 防衛稅는 그 施行 初期에, 주세율이 100% 미만인 주류에 대해서는 주세액의 10%, 100% 이상인 주류에 대해서

2) 분석 대상은 稀釋式 燒酒만 포함되며 蒸溜式 燒酒는 1990년부터 보급되기 시작하여 本稿의 분석에서는 제외하였다.

는 주세액의 20%만큼이 부과되었으며, 教育稅가 도입된 1980년 1월 1일부터는 주세율 80%를 기준으로 세율이 각각 10%와 30%로 조정되었으며 탁주에 대해서는 비과세되었다. 教育稅는 防衛稅가廢止된 1990년까지는 맥주와 위스키 등에 대하여 주세액의 10%, 그 이후에는 주세액의 30%가 부과되고 있으며, 소주와 탁주 등에 대해서는 非課稅하고 있다. 그리고 주세와 방위세, 교육세 이외의 주류에 대한 소비세로는 附加價値稅가 全酒種에 대하여 세율 10%로 과세되고 있다.

2. 需要分析模型

本節에서는 擴大回歸模型(long regression)과 短縮回歸模型(short regression)을 사용하여 모두 12개의 모형을 바탕으로 酒種別로 需要의 彈力性을 추정하였다³⁾. 탄력성의 추정 결과를 분석하기에 앞서 單純回歸分析과 관련된 일반적인 회귀분석의 특성을 간략히 살펴보기로 하자.

線型模型(linear models)에 대한 OLS에 의한 推定量(estimator)은 모형의 설정(specification)이 올바르다면 不偏推定量(unbiased estimator)일 뿐만 아니라 선형모형에서 여타의 추정방법에 의한 어떠한 불편추정량보다 더 效率的(efficient)이다⁴⁾. 즉 OLS에서의 추정량은 모든 불편추정량 중에서 가장 효율적인, 다시 말해 漸近的

3) Goldberger(1991) 참조.

4) 이러한 특성을 最適線型不偏推定量(BLUE: Best Linear Unbiased Estimator)이라고 한다.

5) 점근적 분산이 최소가 된다는 것을 행렬의 개념을 도입하여 일반화하여 설명하면 다음과 같다. OLS에 의한 불편추정량의 漸近的 分散行列(asymptotic variance matrix)을 여타의 불편추정량에 대한 점근적 분산행렬로부터 차감하였을 경우에 그 차감된 행렬이 半陽定行列(semi-positive definite matrix)이 된다는 것을 의미한다.

分散(asymptotic variance)이 최소⁵⁾가 되는 추정량으로서 간편성과 효율성 측면에서 매우 우수하다. 그러나 이러한 장점에도 불구하고 모형의 설정이 잘못 이루어지면 OLS에 의한 추정량은 본래의 의도했던 母數(parameter)와는 달리 일반적으로 偏倚性(unbiasedness)에서 뿐만 아니라 一致性(consistency)마저도 보장되지 않게 되며 분산도 커진다. 따라서 분석의 정확도, 즉 추정량의 편이성과 일치성, 효율성을 제고시키기 위해서는 모형의 설정이 매우 중요하다. 본고에서는 모형의 설정을 보다 정확히 하기 위해 擴大回歸分析을 먼저 수행한 후 事前檢定法(pretest method)⁶⁾을 이용하여 모형을 수정·보완한다. 수요 분석을 위하여 각 變數를 다음과 같이 정의한다.

- Y_b : 맥주 출고량(kl)
- Y_w : 위스키 출고량(kl)
- Y_s : 소주 출고량(kl)
- Y_t : 탁주 출고량(kl)
- P_b : 맥주의 kl당 소비자가격
- P_w : 위스키의 kl당 소비자가격
- P_s : 소주의 kl당 소비자가격
- P_t : 탁주의 kl당 소비자가격
- GNP : 국민소득

가. 麥 酒

模型 1-1 : 확대회귀모형 (long regression)

$$\ln(Y_b) = a_{b0} + a_{b1} \ln(P_b) + a_{b2} \ln(P_w) + a_{b3} \ln(P_s) \\ + a_{b4} \ln(P_t) + a_{b5} \ln(\text{GNP}) + u_b$$

模型 1-2 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\ln(Y_b) = b_{b0} + b_{b1} \ln(P_b) + b_{b2} \ln(P_w) + b_{b3} \ln(P_s)$$

6) Judge, et al. (1985) 참조

$$+b_{b5} \ln(\text{GNP}) + v_b$$

模型 1-3 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\ln(Y_b) = c_{b0} + c_{b1} \ln(P_b) + c_{b3} \ln(P_s) + c_{b5} \ln(\text{GNP}) + \varepsilon_b$$

나. 위스키

模型 2-1 : 확대회귀모형 (long regression)

$$\begin{aligned} \ln(Y_w) = & a_{w0} + a_{w1} \ln(P_b) + a_{w2} \ln(P_w) + a_{w3} \ln(P_s) \\ & + a_{w4} \ln(P_t) + a_{w5} \ln(\text{GNP}) + u_w \end{aligned}$$

模型 2-2 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\begin{aligned} \ln(Y_w) = & b_{w0} + b_{w1} \ln(P_b) + b_{w2} \ln(P_w) + b_{w3} \ln(P_s) \\ & + b_{w5} \ln(\text{GNP}) + v_w \end{aligned}$$

模型 2-3 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\ln(Y_w) = c_{w0} + c_{w2} \ln(P_w) + c_{w3} \ln(P_s) + c_{w5} \ln(\text{GNP}) + \varepsilon_w$$

다. 燒 酒

模型 3-1 : 확대회귀모형 (long regression)

$$\begin{aligned} \ln(Y_s) = & a_{s0} + a_{s1} \ln(P_b) + a_{s2} \ln(P_w) + a_{s3} \ln(P_s) \\ & + a_{s4} \ln(P_t) + a_{s5} \ln(\text{GNP}) + u_s \end{aligned}$$

模型 3-2 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\begin{aligned} \ln(Y_s) = & b_{s0} + b_{s1} \ln(P_b) + b_{s2} \ln(P_s) + b_{s4} \ln(P_t) \\ & + b_{s5} \ln(\text{GNP}) + v_s \end{aligned}$$

라. 濁 酒

模型 4-1 : 확대회귀모형 (long regression)

$$\begin{aligned} \ln(Y_t) = & a_{t0} + a_{t1} \ln(P_b) + a_{t2} \ln(P_w) + a_{t3} \ln(P_s) \\ & + a_{t4} \ln(P_t) + a_{t5} \ln(\text{GNP}) + u_t \end{aligned}$$

模型 4-2 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\ln(Y_t) = b_{t0} + b_{t1} \ln(P_b) + b_{t2} \ln(P_s) + b_{t4} \ln(P_t)$$

$$+b_{15} \ln(\text{GNP}) + v_t$$

模型 4-3 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\ln(Y_t) = c_{10} + c_{12} \ln(P_w) + c_{13} \ln(P_s) + c_{14} \ln(P_t) \\ + c_{15} \ln(\text{GNP}) + \varepsilon_t$$

模型 4-4 : 단축회귀모형 (short regression)

$$\ln(Y_t) = d_{10} + d_{12} \ln(P_s) + d_{14} \ln(P_t) + d_{15} \ln(\text{GNP}) + \varepsilon_t$$

3. 需要分析의 推定結果

本節에서는 상기 12개 모형의 誤差項의 분포가 평균이 0인 定規分布(normal distribution)를 따른다는 가정하에서 주요 주류에 대한 수요의 각종 탄력성을 분석한다⁷⁾.

가. 麥 酒

모형 1-1에 대한 擴大回歸分析의 결과에 의하면 交叉價格彈力性의 推定值가 모두 有意性이 낮은 것으로 나타나고 있다(〈表 3-13〉 참조).

먼저 맥주의 소비와 크게 관련이 없다고 여겨지는 탁주 가격의 계수에 대해서 事前檢定을 해 보면 $H_0: a_{b4}=0$ 의 歸無假說下에서 10% 有意水準으로 H_0 을 기각할 수 없다⁸⁾. 즉, 탁주의 가격변화는 맥주의

7) 誤差項의 분포를 定規分布로 가정하는 이유는 假說檢定(testing hypothesis)時에 검정 통계량의 분포를 t분포를 사용하기 위한 것으로 오차항의 분포에 대한 가정을 함으로써 분석의 정확성을 提高시키기 위한 것이다. 그러나 만약 오차항의 분포가 정규분포가 아니라면 檢定 統計量으로 t분포를 사용하는 것은 모두 부정확한 것으로 이럴 경우에는 중심극한정리를 이용하여 점근적인 정규분포를 사용하는 것보다 t분포를 사용하는 것이 보다 우월하다는 증거가 없어지게 되므로 그럴 경우에는 t분포보다는 정규분포에 近似시키는 것이 보다 정확한 분석이 된다.

8) 사전검정법에 의한 통계량은 $t^2 = (a_{b4}/s_{b4})^2$ 으로서 자유도(1,9)의 F분포를 따르며 이때 t^2 은 0.99로 유의수준 10%일 때의 기각역인 3.36보다 작으므로 歸無假說을 기각할 수 없다.

〈表 3-13〉 模型 1-1：麥酒(標本數 = 15, 自由度 = 9)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	22.84046	14.55566	1.56918
價 格 彈 力 性	-2.84420	2.86574	-1.00653
交叉價格彈力性(위스키)	0.77376	1.48139	0.52232
交叉價格彈力性(소주)	0.46474	0.54729	0.84917
交叉價格彈力性(탁주)	0.37909	0.38018	0.99713
所 得 彈 力 性	0.58036	0.25651	2.26250

註：가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.96133$, $D.W. = 1.94673$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.833$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.262$

유의 수준 1% : $|t-값| > 3.250$

〈表 3-14〉 模型 1-2：麥酒(濁酒 제외) (標本數 = 15, 自由度 = 10)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	26.50462	14.08012	1.88242
價 格 彈 力 性	-3.57361	2.72863	-1.30967
交叉價格彈力性(위스키)	0.99685	1.46398	0.68092
交叉價格彈力性(소주)	0.84249	0.39487	2.13360
所 得 彈 力 性	0.78146	0.15846	4.93145

註：가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.95706$, $D.W. = 1.76662$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.812$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.228$

유의 수준 1% : $|t-값| > 3.169$

소비에 별 영향을 미치지 못한다는 결론을 얻을 수 있다. 이에 따라 모형을 수정하여 탁주의 가격을 상기 모형의 독립변수로부터 제외하고 추정하면 〈表 3-14〉에서 보는 바와 같은 결론을 얻는다.

〈表 3-15〉 模型 1-3 : 麥酒(濁酒, 위스키 제외)
(標本數 = 24, 自由度 = 20)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	11.20972	2.90529	3.85838
價 格 彈 力 性	-0.86785	0.35273	-2.46038
交叉價格彈力性(소주)	0.43117	0.21176	2.03613
所 得 彈 力 性	0.77251	0.13042	5.92305

註 : 가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.98462$, $D.W. = 0.83700$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.725$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.086$

유의 수준 1% : $|t-값| > 2.845$

마찬가지로 위스키에 대해서도 事前檢定을 시행하면 위스키 가격의 계수가 0이라는 歸無假說을 기각하지 못하므로 위스키의 가격을 위의 모형에서 제외하면 〈表 3-15〉의 결과를 얻게 되며 이에 따른 각 독립변수에 대한 推定值는 모두 有意한 것으로 나타나고 있다.

위의 〈表 3-15〉의 결과, 즉 탁주와 위스키를 제외한 回歸分析의 결과에 의하면 맥주의 價格彈力性은 약 0.87로서 1보다는 약간 작으나 맥주의 소비가 그 價格變動에 상당히 敏感하게 반응하고 있는 것으로 나타나고 있다. 所得彈力性은 약 0.77로서 1보다 작아 사치성 주류로서의 성격이 퇴색하여 맥주의 소비가 상당히 대중화되었음을 보여 주고 있다. 맥주의 소주 가격에 대한 交叉彈力性의 추정치는 약 0.43으로 陽의 값을 가져 맥주가 소주와 代替財의 관계에 있음을 위의 결과로부터 類推할 수 있는데, 이는 소주 가격의 10% 상승이 있으면 맥주의 소비가 대략 4.3% 정도 증가할 것임을 보여 주는 것이다.

姜信逸(1988 b)은 1970~86년 기간의 자료를 이용하여 맥주의 탄력성을 추정하였는데 맥주의 價格 및 所得彈力性과 소주에 대한

交叉價格彈力性은 각각 1.41(t-값은 2.7)과 0.97(t-값은 3.6) 및 0.72(t-값은 1.6)로서 본 연구에서의 추정치보다 모두 크다. 姜信逸의 연구에서는 가격 및 소득탄력성에 대한 추정치가 유의한 것으로 나타나고 있으나 標本의 數가 제한된 관계로 본 연구에서의 추정치보다 다소 높게 나타난 것으로 추측된다.

나. 위스키

위스키에 대한 擴大回歸分析의 결과에 의하면 탁주의 가격에 대한 계수의 유의성이 상당히 낮으며 事前檢定法에 의해서도 그 係數의 값이 0이라는 가설을 기각하지 못한다. 따라서 탁주가격의 변동은 위스키의 소비에 영향을 미치지 못한다는 결론을 얻을 수 있다. 탁주의 가격을 제외시킨 模型 2-2의 분석 결과에 의하면 위스키의 所得彈力性은 1.08로서 매우 有意하며, 또한 그 값이 1보다 크게 나타나 사치성 주류로서의 성격이 강하며, 따라서 소득이 증가할 경우

〈表 3-16〉 模型 2-1 : 위스키(標本數 = 15, 自由度 = 9)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	37.47285	40.40679	0.92739
交叉價格彈力性(맥주)	-8.06016	7.84430	-1.02752
價 格 彈 力 性	2.29880	4.11238	0.55900
交叉價格彈力性(소주)	2.52932	1.51928	1.66482
交叉價格彈力性(탁주)	-0.27118	1.05538	-0.25695
所 得 彈 力 性	1.21955	0.71209	1.71264

註：가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.89374$, $D.W. = 1.91955$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.833$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.262$

유의 수준 1% : $|t-값| > 3.250$

에는 위스키의 소비도 계속 급속히 증가할 것이라는 결론을 얻을 수 있다. 반면에 價格彈力性은 약 -2.14 이나 별로 有意하지 않은 것으로 나타나고 있는데, 이는 위스키의 소비가 가격의 상승에 대하여 증가하는 것으로 나타나, 가격이 소비에 미치는 영향이 별로 크지 않다고 할 수 있다.

이러한 결과의 원인을 다른 측면에서 찾아 본다면 첫째, 위의 분석에서는 국내에서 출고된 위스키만을 分析對象으로 삼았기 때문에 위스키 시장의 약 3분의 2를 차지하는 수입 위스키가 分析對象에서 제외되었으므로 우리에게 상당히 制限的인 정보를 주고 있기 때문이며 둘째, 위스키의 소비가 一般小賣店이 아닌 遊興業所나 飲食店에서 판매되는 비중이 상당히 높아 소매점에서 판매되는 위스키의 소비자가격이 유흥업소나 음식점에서 판매되는 가격을 제대로 반영하지 못하기 때문이다. 따라서 상기의 분석을 위해 回歸分析에 앞서 추정된 위스키의 소매점 販賣價格은 실제의 판매가격과 비교하여 상당한 격차를 보이고 위스키의 일부만이 분석되었으므로, 일반적으로 기펜財(Giffen's good)에서 보이는 현상인 陰의 價格彈力性 推定值

〈表 3-17〉 模型 2-2 : 위스키(濁酒 제외) (標本數 = 15, 自由度 = 10)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	34.85170	37.22733	0.93619
交叉價格彈力性(맥주)	-7.53838	7.21440	-1.04491
價 格 彈 力 性	2.13921	3.87071	0.55267
交叉價格彈力性(소주)	2.25911	1.04401	2.16387
所 得 彈 力 性	1.07569	0.41897	2.56744

註 : 가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.89296$, $D.W. = 1.89374$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.812$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.228$

유의 수준 1% : $|t-값| > 3.169$

와 같은 例外的인 결과를 얻게 된 것은 어느 정도 예상할 수 있었던 결과이다. 그러므로 이러한 추정치에 대한 信賴度는 다소간 떨어지지만, 위스키의 시장이 國內分과 輸入分의 구분없이 대체로 하나의 위스키 시장을 형성하므로 위스키의 소비가 그 價格에 대하여 별로 敏感하지 않다는 결론을 얻는 데에는 큰 무리가 없을 것으로 판단된다.

위의 결과를 토대로 한 가지 흥미로운 사실을 지적해 보면 위스키가 소주와는 代替財의 관계에 있으나 맥주와는 補完財의 관계에 있다는 사실이다. 이러한 사실은 위스키의 소비시에는 비록 有意性은 크지 않으나 맥주의 소비도 같이 이루어지는 경우가 많은 반면에 위스키와 소주를 동시에 소비하는 경우는 드물다는 점을 고려해 볼 때 어느 정도 豫想할 수 있다. 그러나 주류간에는 서로 代替關係가 성립되는 일반적인 현상을 고려할 때 이러한 사실은 상당히 특이한 점이며 향후에 주종간의 稅率調整을 고려할 때에도 이러한 점을 감안하여 補完財 또는 代替財 關係에 있는 酒種들을 서로 연관시켜 종합적으로 고찰하여야 한다.

模型 2-2에서 맥주의 가격에 대하여 事前檢定을 실시해 보면 模型 2-2로부터 맥주의 가격을 제외시키는 것이 더 바람직하다는 결론을 얻을 수 있다. 따라서 模型 2-2로부터 맥주의 가격을 제외시키면 <表 3-18>에서와 같은 결과를 얻는데 常數項을 제외한 모든 변수의 추정치가 유의성이 높은 것으로 나타난다.

위스키에 대한 價格彈力性和 所得彈力性의 推定値는 맥주의 경우보다 높은 것으로 나타나고 있는데, 이는 위스키가 맥주보다는 相對的으로 보다 고급주임을 간접적으로 보여 주는 것이다. 그러나 위스키의 소득탄력성이 1보다 작게 추정된 점과, 위스키의 소비가 소주의 가격변동과 별 관계가 없을 것이라는 일반적인 통념에도 불구하고 소주가격에 대한 交叉價格彈力性의 추정치가 2.46 정도로 매우 클 뿐만 아니라 有意性도 상당히 높은 것으로 나타난 점은 前述한 바와 마찬가지로 위스키에 대한 분석의 대상이 전체의 3분의 1 정

〈表 3-18〉 模型 2-3 : 위스키(麥酒, 濁酒 제외)
(標本數 = 15, 自由度 = 11)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	-3.43371	6.53515	-0.52542
價 格 彈 力 性	-1.82223	0.77875	-2.33992
交叉價格彈力性(소주)	2.46063	1.02758	2.39458
所 得 彈 力 性	0.84177	0.35474	2.37295

註 : 가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.88141$, $D.W. = 1.74144$

기각역) 유의 수준 10% : $|t\text{-값}| > 1.796$

유의 수준 5% : $|t\text{-값}| > 2.201$

유의 수준 1% : $|t\text{-값}| > 3.106$

도로 매우 制限的이었기 때문인 것으로 추측되며, 따라서 全體的인 자료에의 접근이 용이해질 경우에는 이러한 문제가 사라질 것으로 기대된다.

다. 燒 酒

소주에 대한 擴大回歸分析의 결과에 의하면 위스키의 가격에 대한 교차탄력성이 매우 낮으며 그 有意性 또한 매우 낮아 0에 가까우며, 따라서 위스키 가격의 변동이 소주의 소비에 미치는 영향은 극히 미약하다는 결론을 얻을 수 있다(〈表 3-19〉 참조). 이러한 사실은 事前檢定法에 의해서도 뒷받침되고 있는 것으로 소주의 탄력성 분석시에 獨立變數로부터 위스키의 가격을 제외하면 〈表 3-20〉에서 보는 바와 같은 결과를 얻을 수 있다.

模型 3-2의 短縮回歸模型에 따르면 소주의 소득탄력성은 0.18 정도로 매우 낮고 t-값은 약 1.79로서 유의수준 10%에서 유의한 것으로 나타나고 있으며, 따라서 소득의 증가에 따라 소주의 소비도 증가한다고 추론할 수 있다. 그러나 그 추세는 매우 완만할 것으로

판단된다. 따라서 향후에 소득수준이 지속적으로 상승하더라도 급격한 소주의 소비증가는 기대하기 어려울 것으로 예상된다. 價格彈力性의 추정치도 -0.09로 그 절대값이 매우 낮으며 유의성도 낮아 소주의 가격상승이 있더라도 소주의 소비는 별로 영향을 받지 않을 것

〈表 3-19〉 模型 3-1：燒酒(標本數 = 15, 自由度 = 9)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	7.14457	3.86704	1.84756
交叉價格彈力性(맥주)	0.58196	0.75072	0.77520
交叉價格彈力性(위스키)	-0.06166	0.39357	-0.15667
價 格 彈 力 性	-0.12697	0.14540	-0.87328
交叉價格彈力性(탁주)	-0.17209	0.10100	-1.70387
所 得 彈 力 性	0.25436	0.06815	3.73240

註：가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.97651$, $D.W. = 2.74888$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.833$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.262$

유의 수준 1% : $|t-값| > 3.250$

〈表 3-20〉 模型 3-2：燒酒(위스키 제외) (標本數 = 20, 自由度 = 15)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	4.44437	1.54833	2.87043
交叉價格彈力性(맥주)	0.62833	0.21241	2.95816
價 格 彈 力 性	0.09472	0.15359	0.61673
交叉價格彈力性(탁주)	-0.26788	0.13433	-1.99425
所 得 彈 力 性	0.17798	0.09955	1.78777

註：가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.97621$, $D.W. = 1.08075$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.753$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.131$

유의 수준 1% : $|t-값| > 2.947$

으로 추측된다. 소주의 맥주 가격에 대한 交叉彈力性은 약 0.63으로 상당히 크며 유의성도 상당히 높은 것으로 나타나 맥주와는 대체재의 관계에 있음을 보여주고 있다. 반면에 소주는 탁주와 보완재 관계에 있음을 보여주고 있으며 그 유의성은 맥주에 대한 交叉價格彈力性의 推定值에 비해 별로 크지 않다.

姜信逸(1988 a,b)은 소주에 대하여서도 탄력성을 추정하였는데 소주의 가격 및 所得彈力性和 맥주에 대한 交叉價格彈力性은 각각 0.98(t-값은 2.1)과 0.5(t-값은 2.0), 0.87(t-값은 1.7)로서 本研究에서의 추정치보다 모두 크다. 그러나 姜信逸의 연구에서는 獨立變數로서 유의성이 높게 나온 탁주의 가격이 제외되어 있어 분석방법상의 차이가 있으므로 직접적인 비교는 어렵지만 시간이 지남에 따라 소주의 가격 및 소득탄력성이 점차 감소하고 있음을 알 수 있다.

라. 濁酒

上記의 세 가지 주종에 대한 분석결과의 공통적인 사실은 소득탄

〈表 3-21〉 模型 4-1 : 濁酒(標本數 = 15, 自由度 = 9)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	15.66735	11.41346	1.37271
交叉價格彈力性(맥주)	-0.45997	2.21573	-0.20759
交叉價格彈力性(위스키)	-0.08591	1.16160	-0.07396
交叉價格彈力性(소주)	1.54554	0.42914	3.60146
價 格 彈 力 性	-0.93648	0.29811	-3.14143
所 得 彈 力 性	-0.32460	0.20114	-1.61384

註 : 가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.96072$, $D.W. = 1.53686$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.833$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.262$

유의 수준 1% : $|t-값| > 3.250$

력성이 모두 陽數로서 定常財 또는 普通財(normal good)의 성격을 지니는 데 반하여 탁주에 대해서는 模型 4-1~模型 4-4의 네 가지 모두, 탁주의 소득탄력성에 대한 추정 결과가 陰數로 나타나 탁주가 劣等財(inferior good)임을 강력히 시사해 주고 있다.

上記의 경우와 마찬가지로, 먼저 擴大回歸模型에 대한 사전검정을 거쳐 맥주와 위스키의 價格變數를 제외한 模型 4-4를 추정한 결과를 보면, 각 독립변수에 대한 계수의 추정치들이 모두 유의하게 나타나고 있다.

模型 4-4에 의하면 탁주의 소득탄력성은 -0.45로서 탁주는 소득이 증가할 때에 소비가 급속히 감소하는 열등재임을 알 수 있다. 가격탄력성에 대한 추정결과를 보면 약 0.75로서 매우 유의한 결론을 얻을 수 있다. 그러나 탁주의 消費變化는 소주의 가격과 그 변화의 방향을 같이 하는 것으로 나타나 소주의 가격하락에 따라서는 탁주의 소비가 감소하므로 소주와 탁주의 소비는 어느 정도 경쟁관계에 있다는 결론을 내릴 수 있다.

〈表 3-22〉 模型 4-2 : 濁酒(위스키 제외) (標本數 = 20, 自由度 = 15)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	11.88552	2.28605	5.19915
交叉價格彈力性(맥주)	0.08654	0.31361	0.27595
交叉價格彈力性(소주)	1.06038	0.22677	4.67599
價 格 彈 力 性	-0.74235	0.19833	-3.74302
所 得 彈 力 性	-0.42657	0.14699	-2.90211

註：가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.95729$, $D.W. = 1.25245$

기각역) 유의 수준 10% : $|t-값| > 1.753$

유의 수준 5% : $|t-값| > 2.131$

유의 수준 1% : $|t-값| > 2.947$

〈表 3-23〉 模型 4-3 : 濁酒(麥酒 제외) (標本數 = 15, 自由度 = 10)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	13.33218	1.83695	7.25779
交叉價格彈力性(위스키)	-0.32092	0.24794	-1.29424
交叉價格彈力性(소주)	1.54122	0.40761	3.78108
價 格 彈 力 性	-0.92046	0.27382	-3.36154
所 得 彈 力 性	-0.34649	0.16289	-2.12720

註 : 가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.96053$, D.W. = 1.60925

기각역) 유의 수준 10% : $|t\text{-값}| > 1.812$

유의 수준 5% : $|t\text{-값}| > 2.228$

유의 수준 1% : $|t\text{-값}| > 3.169$

〈表 3-24〉 模型 4-4 : 濁酒(위스키, 麥酒 제외)
(標本數 = 20, 自由度 = 16)

	係數 推定值	標準誤差	t-값
常 數 項	12.43455	1.09284	11.37823
交叉價格彈力性(소주)	1.10842	0.14107	7.85752
價 格 彈 力 性	-0.75387	0.18821	-4.00551
所 得 彈 力 性	-0.41280	0.13421	-3.07572

註 : 가격탄력성은 계수 추정치와 절대값은 같으며 부호는 반대인 수치임.

$R^2 = 0.95708$, D.W. = 1.29194

기각역) 유의 수준 10% : $|t\text{-값}| > 1.753$

유의 수준 5% : $|t\text{-값}| > 2.131$

유의 수준 1% : $|t\text{-값}| > 2.947$

4. 需要彈力性的 國際比較

〈表 3-15〉에서 보는 바와 같이 우리나라의 맥주에 대한 가격 및 소득탄력성의 추정치는 각각 0.87과 0.77로서 〈表 3-12〉에서 보는 주요 외국의 탄력성 추정치와 비교할 때 價格彈力性和 所得彈力性 모두는 외국의 추정치 중에서 높은 수치와 비슷하다. 맥주의 가격탄력성이 외국에 비해 다소 높은 것은 우리나라의 주세율이 매우 높아 消費者價格이 높게 책정됨에 따라 맥주소비의 균형량이 수요곡선 중에서 탄력적인 부분에 가까운 곳에서 이루어지기 때문이며 소득탄력성이 높게 나타난 것은 맥주소비의 대중화가 외국에 비해 다소 덜 진전된 데 기인하는 것으로 해석할 수 있다.

포도주와 위스키에 대해서는 분석의 대상이 달라 직접적인 비교는 어려우나 우리나라에서 상대적으로 사치성이 높을 것으로 추측되므로 소득탄력성의 추정치는 우리나라에서 보다 높게 나타날 것으로 추측된다. 蒸溜酒에 대한 가격 및 소득탄력성의 경우에는 서로 선호하는 주류가 상이하나 대체적인 경향을 보면 우리나라에서 두 가지 모두 낮게 나타나고 있는데, 이는 우리나라에서 증류주의 하나인 알콜도수가 높은 소주의 소비가 대중화되어 있으며 상대적인 酒稅負擔도 적다는 사실을 감안할 때 이는 충분히 예상할 수 있는 결과이다.

V. 酒稅의 國際比較

1. 酒稅率의 國際比較

우리나라의 맥주에 대한 주세액은 調査對象國家 中 日本을 제외한 모든 나라보다 높은 것으로 나타나고 있으며 과실주의 경우에는 우리나라의 주세부담액이 중간 정도로 영국과 독일보다는 낮으며 일본이나 미국, 포도주의 종주국인 프랑스보다는 다소 높은 것으로 나타나고 있다. 위스키의 경우에는 우리나라의 單位當 酒稅額이 가장 높은 것으로 나타나고 있는데, 국가별로 비교하면 우리나라가 미국이나 프랑스, 독일에 비해서는 약 4~5배 정도, 일본에 비해서는 약 3배 정도, 그리고 영국에 비해서는 약 2배 정도의 높은 수준을 유지하고 있다. 청주와 소주는 우리나라와 일본이 주된 소비국으로 두 酒種間의 酒稅負擔은 양국간에 큰 격차를 보여 청주는 우리나라가 일본보다 酒稅負擔이 높은 반면에 소주에 대한 주세부담은 우리나라가 훨씬 낮아 일본의 3분의 1 수준에 불과하다. 알콜도수가 대체로 40도 정도로 매우 높은 스피릿은 우리나라의 주세부담이 일본이나 프랑스보다는 약간 높은 편이고, 미국보다는 약간 낮으며, 영국과 독일에 비해서는 상당히 낮은 수준이다(〈表 3-25〉 참조). 이상과 같이 우리나라의 주세부담은 외국에 비해 대체로 높은 편으로 나타나고 있다. 많은 나라에서는 알콜도수의 높고 낮음에 따라 주세를 差等賦課하여 알콜도수가 높은 주종들은 대체로 높은 주세부담을 지고 알콜도수가 낮은 주류는 주세부담이 상대적으로 작은 데 반해, 우리나라에서는 알콜도수보다는 주류의 高級度 여부에 더 큰 비중을 두고 있어 酒類別 單位當 酒稅負擔額의 절대치는 외국과 커다란 격차를 보이고 있는 것으로 판단된다.

〈表 3-25〉 主要國의 酒稅率 比較

	韓 國	日 本	美 國	英 國	프 랑 스	獨 逸
麥 酒	150% * OB 640ml 알콜 4° (737)	¥208,400/kℓ (1,089)	\$ 0.29/gallon+0.261 \$/gallon=0.1456 \$/ℓ * 연간 2백만배럴 이상 (105)	£ 8.46/absolute alcohol = £ 0.3384/ℓ·4° 기준 * Alc 3.7% 기준 (1.037° gravity기준) (367)	11 Fr/hl * 4.6°이하 (13)	14.29 DM/hl * 5° 평균 (57)
果實酒	25% * 마주양 700ml (829)	¥ 46,300/kℓ (242)	\$ 0.17/gallon+ \$ 0.566/ gallon= \$ 0.19445/ℓ (141)	£ 102.4/hl * 15° 이상 (1,201)	54.80 Fr/hl * 순수와인 (65)	266 DM/hl * 발포성와인 (1,064)
위스키	150% * 40° (15,643)	¥982,300/kℓ * 40° (5,134)	\$ 12.50/proof gallon + \$ 5.84/gallon = \$ 4.1436/ℓ·40° * 40° (2,996)	£ 1,577/hl of pure alcohol = £ 6.308/ℓ·40° 기준 * 40° (7,396)	7,810 Fr/hl of pure alcohol = 31.24 Fr/ℓ 40° 기준 (3,682)	2,550 DM/hl of pure alcohol * 40° (4,078)
清 酒	70% * 백화청하 300ml 16° (945)	¥133,700/kℓ * 15° (699)				
燒 酒	35% * 진로 360ml (204)	¥119,800/kℓ * 갑류 25° (626)				
스피릿 (40°)	80% * 해태 런던 드라이진 700ml (2,638)	(1,873)	(2,992)	(7,396)	(2,119)	(4,078)

註: 1. () 안은 1ℓ 당 세액을 원화로 환산한 금액임(한국의 경우 교육세 포함. 미국의 경우 주정부의 평균주세 포함).

2. 한국은 1992년 12월 17일 현재, 기타국은 1991년 7월 1일 현재임.

3. 1991년 7월 1일 한은 집준기준을 환산: 일본(¥): 5,2266원, 미국(\$): 723.1원, 영국(£): 1,172.51원, 프랑스(Fr): 117.85원, 서독(DM): 399.83원.

4. 단위: 영국 1 Barrel=36 Gallon, 영국 1 Gallon=4.546 ℓ, 미국 1 Gallon=3.785 ℓ, 영국 proof Gallon=알콜분 57.1의 영국 1 Gallon,
영국 proof Gallon=알콜분 50°의 미국 1 Gallon.

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

財務部 消費稅制課, 『주요 주류의 가격 현황』, 1992. 12.

Margo Sparrow, et al., *Alcoholic Beverage Taxation and Control Policies*, Seventh Edition, Brewers Association of Canada, 1989.

〈表 3-26〉 EC 各國의 酒稅

(單位: ECU/100리터, %)

	酒 種			酒稅의 稅收比重(1989)		
	위스키類	와 인	麥 酒	對消費稅	對總稅收	對GDP
벨 기 에	1,489.82	34.51	10.46	13.3	0.6	0.3
덴 마 크	1,814.52	159.88	76.41	16.2	1.7	0.8
프 랑 스	1,127.90	3.17	2.82	7.9	0.5	0.2
獨 逸	1,258.86	—	6.57	10.6	0.7	0.3
그 리 스	139.89	—	7.52	2.8	0.3	0.1
아 일 랜 드	2,612.07	265.30	112.62	26.5	4.6	1.7
이 탈 리 아	291.05	—	20.81	1.7	0.1	—
룩셈부르크	891.55	14.00	4.93	6.7	0.6	0.3
네덜란드	1,388.97	36.17	19.58	13.7	0.8	0.3
포르투갈	281.00	—	8.37	3.6	0.5	0.2
스 페 인	555.54	—	3.83	—	—	—
英 國	2,133.39	138.53	60.88	22.4	2.4	0.9

資料: George Kopits (ed.), *tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.

우리나라의 주세는 주로 주류의 고급도에 따라 差等的인 稅率을 적용하고 있는 반면에 EC에서는 알콜도수의 高低에 따라 차등적인 세율을 적용하고 있다. 〈表 3-26〉을 보면 EC 대부분의 나라에서 저알콜주인 맥주나 와인보다는 고알콜주인 위스키에 대한 세액이 월등히 높다. 특히 벨기에, 덴마크, 프랑스, 독일, 아일랜드, 네덜란드, 영국에서의 위스키에 대한 세율이 매우 높다.

2. 酒類 消費者價格의 國際比較

위스키의 消費者價格은 韓國과 日本, 美國, 獨逸의 순서로 낮고, 우리나라의 소비자가격이 외국에 비해 절대적으로 높다. 麥酒도 위

스키의 경우와 비슷하여 日本을 제외하고는 우리나라의 소비자가격이 가장 높은 것으로 나타나고 있다. 이는 우리나라에서 위스키와 맥주에 대한 주세부담이 외국(일본 제외)에 비해 매우 높은 것에 기인하기 때문이다. 위스키와 맥주의 國家別 消費者價格의 격차는 酒稅負擔額의 격차와 대체로 비슷한 양상을 보이고 있는데 대체로 맥주와 위스키에 대한 세부담의 격차에 따라 소비자가격의 격차가 발생하여 가격의 순서가 결정된다고 해도 큰 무리가 없다(〈表 3-27〉 참조).

〈表 4-27〉 外國의 위스키·麥酒 消費者價格의 比較

(單位：원)

		美 國		獨 逸 (프랑크푸르트)	日 本 (東京)	韓 國
		뉴 욕	시카고			
위스키 (700ml)	조니워커 블랙	15,050	16,480	14,120	27,960	66,000
	조니워커 레드	10,750	12,180	7,700	14,000	33,000
	커 티 삭 12	15,050	11,180	—	32,620	66,000
	시바스 리갈	—	—	14,550	37,280	72,000
	VIP, 패스푸드	—	—	—	—	29,000
麥 酒	병	—	—	—	1,468 (기린맥주 633ml)	700 (OB 500ml)
	캔	430 (밀러 355ml)	430 (밀러 355ml)	510 (레빈브로 이 355ml)	1,025 (기린맥주 350ml)	750 (OB 350ml)

註：1. () 안은 1991년 7월 1일 매매기준율에 의해 환산.

2. 슈퍼마켓에서 판매되는 가격임.

資料：財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

〈表 3-28〉에 의하면 맥주와 보통 소주, 청주의 경우에는 일본의 소비자가격 수준이 우리나라보다 상당히 높다. 그러나 위스키의 경우에는 일본에서의 소비자가격이 우리나라와 비슷하거나 약간 낮은 수준을 보이며 고급 소주(우리나라의 경우에는 비선이 여기에 해당됨)의 경우에는 양국가간에 價格隔差가 별로 없다.

〈表 3-28〉 韓國과 日本의 酒類 消費者價格의 比較

(單位: 원, ml)

	日 本			韓 國		
	製 品 名	規 格	小 賣 價 格	製 品 名	規 格	小 賣 價 格
麥酒		633 (병) 350 (캔)	1,468 1,025	OB	500	700
燒酒 甲類	우 락 까	360	1,515	진로	360	436.6
	골 드	360	1,165			
	히 또	640	1,934	비선	375	1,330.9
		500	1,771			
燒酒 乙類	쌀소주 북채	720 360	3,448 1,584	옛향	400	12,619.5
淸酒	부 귀	720	3,402	청하	300	1,003.1
		360	1,561			
		180	979			
위스키	그랑크로아	750(45°)	27,960	VIP 패스포드	360	13,120.2
	캐나다디안 O·F	750(43°)	16,310			
	넵튼	720(42°)	8,854			
	(마이브랜드)					

註: 1991년 7월 1일 매매기준율로 환산.

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

VI. 酒稅의 問題點 分析 및 改善方案과 期待效果

1. 現行 酒稅의 問題點 및 酒稅制度의 改善方向

從價稅 체계의 주세는 포장용기의 고급화에 따른 제세비용 부담이 매우 높아 포장용기의 고급화가 어려우며 이는 주류의 판매에도 상당한 영향을 미치고 있다. 주종간의 커다란 相對稅率 격차는 주종간의 소비패턴에 커다란 영향을 미쳐 주류 소비패턴의 왜곡과 함께 형평성 측면에서 부작용을 초래하고 있으며, 이러한 부작용을 완화하기 위해서는 상대세율의 조정이 필요하다. 一例로, 현재 위스키에 대해서는 맥주와 동일한 150%의 주세율이 적용되고 있는데⁹⁾ 韓·EC 酒稅 兩者協議의 결과¹⁰⁾로 1994년부터 위스키에 대한 세율이 인하될 예정으로 있어 상대적으로 低級酒인 맥주에 대한 세부담의 불평등 문제를 야기할 것으로 전망된다. 또한 주종간의 상대 세율조정시에는 현재의 증가세에 기초한 주세체계에 대하여 종량세 체계의 도입문제, 즉 알콜도수에 따라 차등하여 과세하는 문제에 대해서도 신중한 검토가 필요하다.

酒稅制度의 개선을 위한 세율조정시에는 현행 세수를 유지하는 수준에서 주종간의 대체효과도 고려하여 세수변동 추이를 주시하면서 주류소비에 따른 외부불경제를 축소하고 계층별 세부담의 불평등도

9) 韓·英 外務會談과 韓·EC 高位協議會 등에서 위스키에 대한 주세율 인하를 협의하던 중, 최근의 주세법 개정에서 세율이 200%에서 150%로 인하되어 1991년 7월 1일부터 적용되고 있다.

10) 1992년 4월과 5월, 두 차례에 걸친 한국과 EC 執行委員會간의 韓·EC 酒稅 兩者協議에 의해 동년 6월 29일 잠정적으로 원칙에 합의하였다.

확대되지 않도록 하여야 한다. 또한 주세율의 변경은 전체 주세수입의 70% 정도를 점유하는 맥주의 주세수입에 미치는 영향이 매우 크므로 세심한 주의가 요망된다.

현재 주세의 정비와 관련해서 논란의 대상이 되고 있는 酒種을 세가지로 요약하면 위스키와 맥주, 소주를 들 수 있다. 주세율의 조정 에 있어서는 급격한 세율조정에 따른 혼란을 회피하기 위하여 점진적으로 개선하는 것이 필요하며 국민보건 문제와 外部不經濟의 축소 문제를 고려하여 개선안을 마련하는 것이 필요하다.

우리나라의 주세율 구조는 대체로 고급주에는 높은 세율을 적용하고 하급주로 갈수록 점차 낮은 세율을 적용하고 있는데, 대부분의 외국에서는 국민보건 문제와 직결되는 알콜도수에 따라 주세율(액)을 결정하고 있어 많은 대조를 보인다. 현행의 酒稅構造下에서는 계층별 주세부담의 형평성 문제를 지나치게 강조함으로써 국민보건의 문제와 함께 음주운전이나 사회범죄 등 주류소비와 관련한 각종의 外部不經濟¹¹⁾의 문제를 소홀히 다루어 온 측면이 있다. 따라서 현행의 주세제도는 外部不經濟의 발생에 의해 해악의 정도가 높은 주류에 대한 소비억제의 효과가 미약하므로 향후의 주세 정비에 있어서는 해악의 정도에 따른 차등적인 주세의 부과, 즉 알콜도수가 높은 주류에 대해서는 중과세하고 도수가 낮은 주류에 대해서는 낮은 세율로 과세하여 高알콜酒에 대한 소비를 상대적으로 더욱 억제함으로써 外部不經濟의 문제를 완화시킬 수 있는 방안이 필요하다. 또한 이러한 문제의 검토시에는 계층별 세부담의 형평성 문제에 대한 검토도 병행되어 세부담의 형평성을 제고시키는 것도 필요하다. 本節에서는 이러한 관점에서 각종 주류에 대한 주세의 改善方向에 대하여 논의해 본다.

탁주의 출고량은 1991년 현재 44만kℓ로서 전체 주류 출고량의

11) 吳然天(1992), p.131 참조

14.7%를 점하고 있으며 출고가액의 비중은 이보다 약간 낮은 10.0%를 보이고 있다. 반면에 주세액은 9천만원 정도로 0.9%의 매우 낮은 비중을 보이고 있는데 이처럼 주세액의 비중이 낮은 것은 첫째, 탁주에 대한 주세율이 종전의 10%와 1991년 7월 1일부터 인하된 세율 5%에서 보는 바와 같이 매우 낮으며 둘째, 소득탄력성이 -0.45로서 탁주의 소비가 소득수준이 향상될수록 감소하는 劣等財인 것에 기인한다(〈表 3-24〉 참조). 그러므로 稅率引上을 통하여 가격을 인위적으로 인상하지 않더라도 탁주의 소비는 소득수준의 향상에 따라 자연 감소할 것이다. 따라서 탁주와 같은 열등재에 대하여 높은 세율로 과세하면 소비를 비정상적으로 지나치게 억제하게 되므로 자원배분의 왜곡을 초래하게 된다. 또한 같은 이유로 해서 세수증대를 목적으로 하여 탁주의 酒稅率을 인상하더라도 소비가 급감하여 세수증대의 효과를 기대하기 어렵다. 그러므로 탁주에 대해서는 현행의 세율을 그대로 유지하는 것이 여러 가지 측면에서 바람직할 것으로 예상된다.

〈表 3-29〉 韓·EC 酒稅 兩者協議에서의 合意內容

(單位: %)

	1993(現行)	1994	1996
酒稅率			
위스키·브랜디 (19.9% 위스키)	150 (80)	120 (100)	100 (100)
燒酒	35	35	35
教育稅率			
위스키·브랜디	주세액의 30	30	30
燒酒	—	10	10
關稅率			
위스키	30		20

資料: 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.

韓·EC 酒稅 兩者協議에서 양측의 합의에 의해 위스키 브랜드에 대한 주세율이 현재의 150%에서 1994년과 1996년에 각각 120%와 100%로 하향조정되며 이와 함께 관세율도 인하하고 그 동안 소주에 대하여 비과세하여 오던 교육세를 1994년부터 주세액의 10%씩 부과하기로 함에 따라 EC측에 比較優位가 있는 위스키의 입지를 상대적으로 격상시키는 동시에 국내의 대중주인 소주의 입지를 약화시키고 있다.

위스키는 <表 3-17>의 수요분석 결과에서 보듯이 所得彈力性이 1보다 큰 것으로 나타나¹²⁾ 사치성 주류로서의 성격이 매우 강하다. 價格彈力性 또한 陰의 수치를 보임에 따라 가격이 상승하면 오히려 소비가 증가하는 것으로 나타나 중·저급 위스키보다는 고급 위스키를 더 선호하는 것으로 나타나고 있다. 따라서 위스키에 대해서는 고율로 과세하더라도 별 문제는 없을 것으로 판단된다. 더욱이 위스키는 알콜도수가 40도 이상으로 매우 높아 국민보건상의 해악과 음주운전, 사회범죄 등 각종의 외부불경제와 같은 부작용을 낳는 데 기여하는 바가 크므로, 고율의 과세는 장기적으로 高알콜酒의 소비를 억제하고 고소득 계층의 상대적인 세부담을 증대시켜 수직적 형평성을 증진시키는 효과와 함께 세수도 확보할 수 있으므로 바람직하다. 그러나 韓·EC 酒稅 兩者協議의 합의안에서는 위스키에 대한 주세율을 인하하는 것으로 예정되어 있으므로 주세율의 인하가 불가

12) 본 연구에서의 위스키에 대한 수요분석은 자료의 제약상 전체 위스키 시장의 약 3분의 1 정도를 차지하는 국내분 위스키에 대해서만 이루어진 것이므로 수입된 최고급 위스키에 대한 정보가 제외되어 있어 대체적인 탄력성의 추정 결과의 유의성은 다소간 떨어져 추정치의 절대값에 대한 신뢰도는 상대적으로 약한 것이 사실이나 부호의 방향이나 계수 값의 大小에 대한 비교 등 질적인 측면에서의 해석을 위해서는 별 문제가 없다. <表 3-18>에 의하면 소득 탄력성의 추정치가 1보다 작은 것으로 나타나고 있는데 이는 분석의 대상이 국내분 위스키만을 대상으로 한 것이므로 유의성이 다소 떨어지는 것에 기인하는 것으로 판단된다.

피하며 따라서 서울변경의 폭이 매우 좁아 서울인상을 통한 위스키의 소비억제를 유도하는 것은 어려울 것으로 전망된다.

本節의 주된 논의에서는 양자협정의 합의안에 따른 조정안을 토대로 그 효과를 분석하며 이와는 별도로 향후의 위스키에 대한 주세정책의 방향에 대하여 토의하기로 한다.

맥주는 지속적인 소득수준의 향상과 酒類消費패턴의 변화에 따라 상당한 정도 소비의 대중화가 진척되었다. <表 3-15>의 수요분석 결과에 따르면 소득탄력성은 0.73으로 사치성 주류로서의 성격이 상당히 퇴색하였으며 價格彈力性은 0.87로서 消費者價格을 인하할 경우에는 수요량이 상당히 크게 증가할 것으로 예상된다.

일반적으로 소주와 맥주는 代替財의 관계에 있는 것으로 인식되고 있는데 맥주의 소주가격에 대한 交叉價格彈力性은 0.93으로 나타나 이러한 관계를 실증적으로 뒷받침해 주고 있다. 따라서 소주가격의 인상(인하)은 맥주의 소비를 증가(감소)시키는 효과를 보일 것으로 예상된다.

현재 맥주에 대한 주세율은 150%로 <表 3-25>에서 보는 바와 같이 일본을 제외하고는 우리나라의 주세부담이 국제적으로 제일 높다. 뿐만 아니라 대내적으로는 韓·EC 주세 양자협정의 합의내용이 발효되는 1994년이 되면 맥주는 위스키를 제치고 최고의 주세율을 가지게 되므로 위스키보다 알콜도수도 낮으며 또한 상대적으로 하급주임에도 불구하고 세율은 오히려 더 높게 적용되므로 衡平性의 문제를 야기할 것으로 전망된다.

麥酒은 알콜도수가 4도로서 소주의 25도보다 월등히 낮은 반면에 세액의 크기는 정반대로 동일량 기준으로 소주의 3.6배에 이른다. 日本의 경우에는 이 비율이 1.7 정도임을 놓고 볼 때 우리나라에서 소주에 대비한 맥주의 세부담이 매우 높은 것을 알 수 있다. 國民保健과 外部不經濟 측면에서 건전한 주류소비의 풍토를 구축하기 위하여 알콜도수가 높은 주류의 소비를 상대적으로 줄이고 도수가 낮은

주류의 소비를 증대시킬 필요가 있다. 따라서 해악이 큰 소주의 소비를 상대적으로 줄이는 것이 바람직하며 이를 위해서는 低알콜酒(예: 맥주)의 세율을 인하하고 高알콜酒(예: 소주)의 세율을 인상하는 것이 요청된다.

그러나 맥주의 단일 주류로부터의 주세수입은 전체 주세 수입에서 70% 정도를 차지하는 방대한 규모를 가지고 있으며 또한 급격히 세율을 변경할 경우에는 酒種間의 소비대체현상을 통하여 과급효과가 지나치게 증폭되어 주류 생산업체간에 급격한 시장점유율의 변화를 초래하여 형평성 측면에서 심각한 문제를 유발함으로써 주류생산업체의 경영에 커다란 혼란을 야기할 수 있으므로 그 충격이 매우 심각할 것으로 추측된다. 따라서 점진적이고 단계적인 세율의 조정을 통해 충격을 완화하면서 기업들에게 시간적인 여유를 주어 제도변화에 따른 경제여건의 변화에 장기적으로 적응할 수 있도록 해주어야 한다.

이상에서 본 바와 같이 麥酒에 대한 주세율은 稅負擔의 衡平性을 유지하기 위하여 韓·EC 酒稅 兩者協議案에 따라 세율이 인하되는 최고급주인 위스키의 세율만큼은 인하해야 한다. 따라서 본 연구에서는 맥주에 대한 주세율의 조정은 최종적으로는 현재의 150%에서 120%로 하향조정하는 것을 검토하기로 하며 이를 일시에 인하하는 안과 두 단계로 나누어 인하하는 안의 두 가지로 나누어 효과를 분석한다.

燒酒에 대한 세율을 인상하면 소비자가격의 인상을 통해 소비의 대체현상이 발생하여 알콜도수가 높은 주류의 소비억제에 도움이 되는 동시에 외부불경제의 완화에도 일조를 할 것으로 예상된다. 그러나 소주는 우리나라의 전형적인 大衆酒¹³⁾로서의 성격이 강하므로 지

13) 所得彈力性의 추정치가 0.26 정도의 매우 낮은 수치를 보이고 있다는 사실에서 大衆酒로서의 위치를 확인할 수 있다.

나치게 높은 수준으로 주세율을 인상하게 되면 자칫 저소득계층의 상대적인 세부담을 증가시킬 가능성이 존재하므로 주의하여야 한다. 소주의 알콜도수는 현재 25도 이상으로 매우 높아 각종의 외부불경제를 감안할 때 소주에 대한 사회적으로 적정한 수준의 주세율은 다른 주류들에 비해 상당히 높다. 따라서 外部不經濟를 고려할 경우에는 소주에 대한 세율의 인상요인이 크다. 그러나 세율의 인상은 계층별 세부담의 비형평적인 부담이나 주류 산업간의 불균형 심화 등과 같은 혼란을 야기할 수 있으므로 혼란을 최소화하는 방향에서 주세율 체계를 재정비하기 위해서는 점진적인 구조변화가 보장되어야 한다. 따라서 그 첫 단계로서는 소폭의 세율인상이 바람직하다.

이상의 논의를 바탕으로 주세율의 개선방향을 정리해 보면 위스키와 맥주에 대한 주세율은 인하하고 소주에 대한 주세율은 인상하는 개선안의 마련이 필요하다.

2. 改善案 및 期待效果

주세율의 조정에 따른 효과를 수량적으로 분석하기 위해서는 수량적인 대안이 필요한데 本節에서는 다음의 대안에 대하여 대안별로 주세수입과 물가 등에 미치는 효과를 분석한다.

1案 - 위스키, 맥주 : 150% → 120%

소 주 : 35% → 50%

2案 - 위스키, 맥주 : 150% → 120%

소 주 : 35% → 40%

3案 - 위스키 : 150% → 120%

맥 주 : 150% → 135%

소 주 : 35% → 40%

本節에서는 현행의 주세제도에 변화가 없다는 전제하에서 예측된

목표연도의 稅收豫測値와 목표연도의 1월 1일부터 상기의 개선안에 따라 稅率調整이 이루어진 경우의 稅收를 서로 비교한다. 즉, 개선안에 따른 목표연도의 豫想稅收를, 세율변경이 없이 현행체제가 그대로 유지되었을 경우에 예상되는 목표연도의 예상세수에 대비한 증감률로 표시하여 추정한다. 물론 목표연도의 稅收를 직접적으로 예측하는 것이 바람직하지만 현재의 자료 여건상 주세에 대한 세수추계는 현실적으로 어려운 점이 많아 부득이하게 이와 같이 분석하였다. 따라서 목표연도의 주세수입의 규모는 위의 분석을 통해 알 수 없으나 세율변화에 따른 세수규모의 변화율은 구할 수 있으므로 새로운 정책수립을 위한 하나의 기초자료가 되기에는 충분하다고 판단된다. 그리고 세율변화가 물가에 미치는 영향을 분석하기 위해서는 物價加重指數를 사용한다.

本節에서 사용할 각 주류별 탄력성의 추정치는 模型 1-3과 2-3, 3-2, 그리고 4-4의 추정치를 사용한다. 다만 模型 2-3의 경우에는 분석의 대상이 전체 시장의 3분의 1 정도에 불과하다는 점을 감안하여, 일반적으로 소주와 위스키의 소비 사이에 대체재의 관계는 별로 없다는 통념을 수용하여 소주가격이 위스키의 소비에 미치는 직접적인 영향은 매우 미약하다고 가정한다.

總酒稅收入의 變化率을 추정하기 위해서는 주류별 세수 구성비가 필요한데, 분석의 편의상 주류별 구성비는 시간에 따른 변화가 크지 않다는 가정하에 1991년도의 實績値를 사용하기로 한다.

上記의 세 가지 대안에 따른 효과를 살펴보면 주류에 따라 세율인하와 세율인상을 병행하여 알콜도수에 따라 주세율을 정비할 때, 물가에 미치는 영향은 모두 긍정적이어서 물가수준의 하락에 기여하고 있다. 주세율의 인하는 주세수입의 감소를 초래한다. 그러나 그 감소폭은 우려와는 반대로 작게 나타나 각 개선안에 따라 작게는 0.5%에서 많게는 4.9% 정도의 감소를 보일 전망이다.

〈表 3-30〉 各案의 期待效果

(單位：%)

		1案	2案	3案
價格變化率	위 스키	-13.22	-13.22	-13.22
	麥 酒	-13.22	-13.22	-6.61
	燒 酒	14.81	6.67	6.67
需要變化率	위 스키	24.09	24.09	24.09
	麥 酒	17.86	14.35	8.61
	燒 酒	-8.31	-8.31	-4.15
酒 稅 收 入 變 化 率	위 스키	-0.73	-0.73	-0.73
	麥 酒	-5.71	-8.52	-13.11
	燒 酒	30.99	30.99	36.92
總酒稅收入變化率		-0.51	-2.44	-4.93
物價變化率	消 費 者	-0.04	-0.06	-0.03
	都 賣	-0.05	-0.10	-0.03

註：1. 總酒稅收入變化率

= (각 주류의 가중치 × 해당 주류의 세수 변화율)의 합임.

2. 各 酒類의 가중치는 1991년의 주류별 주세수입의 구성비임.

3. 위스키：0.05868, 맥주：0.68525, 소주：0.10987.

주세율의 변경에 따라 예상되는 稅收入의 變化는 주세율의 변화가 없었을 경우에 예상되는 목표연도의 세수입보다는 감소하지만 後者의 세수입이 최소한 전년 대비 약 5% 이상의 증가¹⁴⁾를 시현한다면 위의 세 가지 개선안 모두에서 前者의 세수입은 전년도 실적에 비해서는 증가할 것으로 예상할 수 있다. 따라서 위스키와 맥주의 세율을 인하하게 되면 세수입이 감소하게 되지만 동시에 소폭이나마 소주의 주세율을 인상하는 경우에는 현재의 세수입 규모를 유지하는 문제는 별로 심각하지 않을 것으로 예상된다.

14) 좀더 정확히 말한다면 증가율은 최소한 $4.93/95.07 = 5.19(\%)$ 이상이 되어야 한다.

그러나 上記의 결론을 현실에 적용하였을 때에는 상당한 수정이 필요하다. 왜냐하면 첫째, 위스키와 관련한 주류의 수요 분석시에 사용된 資料의 수가 15가지로 매우 제한되어 있어 일반적인 결론을 유도하는 데에는 정보가 부족하여 해석에 무리가 있을 수 있으며 둘째, 수요 분석의 결과는 가격이 매우 신속적으로 움직인다는 암묵적인 가정을 바탕으로 한 것이지만 현실의 시장에서는 소비자가격이 下方硬直性을 보이는 경우가 많지만 수요분석시에는 이러한 점을 제대로 반영하지 못하고 있으므로 上記의 결론을 얻는 데에는 상당한 무리가 있다.

두번째의 문제를 좀더 상세히 서술해 보자. 현재 소매단계에서의 주류의 판매는 슈퍼·연쇄점이나 소규모의 영세 소매점에서 판매되는 주류의 비중이 매우 작은 반면에 유흥업소나 음식점에서 판매되는 비중이 매우 높다. 최종 소비 단계에서의 占有比重이 큰 後者의 경우에는 前者의 소비자 판매가격에 비해 판매가격이 월등히 높을 뿐만 아니라 일반적으로 소비자 판매가격이 하방경직되어 있어 소비자 단계의 주류 판매시장 전체로 볼 때에는 주세율이 인하되어 판매가격의 인하요인이 발생하더라도 실제적인 판매가격의 인하는 기대하기 어렵다. 이와 같이 소비 단계에서 판매가격이 하방경직적일 때에는, 세율인하에 따라 소비자가격 인하의 誘因이 발생하더라도 유흥업소나 대중음식점 등에서의 실제 판매가격에는 변동이 없으므로 주류간의 代替現象이 기대만큼 일어나지 않을 것이며 따라서 주류 가격인하에 따른 해당 주류의 수요량 증가도 기대하기 어려운 것이 일반적이다. 이러한 경우 상기의 분석 결과는 가격의 하방경직성으로 인하여 그 타당성을 잃어버리게 되므로 上記의 결과도 현실적으로 기대하기 어렵게 된다.

판매가격의 下方硬直性을 고려하여 酒種間의 相對稅率 隔差를 조정할 때에 현실적으로 기대할 수 있는 효과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 가격의 하방경직성이 존재한다면 주세율의 인하가 최종 소매 단계에서 價格引下로 연결되지 않으므로 상기의 분석에서와 같은 만큼의 위스키와 맥주에 대한 수요량 증대는 기대하기 어려우므로 이들 주류로부터의 세수 감소효과는 상대적으로 클 것이다. 둘째, 반면에 소주에 대한 세율의 인상은 소비자가격의 인상을 통해 수요량을 감소시킨다. 그러나 소주는 대중주로서 매우 非彈力的인 消費構造를 가지므로 수요량의 감소폭은 작을 것으로 예상된다. 그러므로 소주의 경우에는 세율인상에 따른 주세수입의 증가효과가 소비감소에 따른 주세수입 감소효과보다 클 것으로 예상되어 주세수입은 소폭 증가할 것으로 예상된다. 셋째, 전체 주세수입의 70% 정도를 차지하는 맥주로부터의 주세수입의 감소규모는 상당히 커서 소주로부터의 주세수입이 증가하더라도 總酒稅收入은 다소간 감소할 것으로 예상된다.

주세수입의 감소폭은 주세율 변경에 따른 가격의 하방경직성의 강도에 비례하여 커질 것으로 예상되는데, 만약 가격의 하방경직성이 작다면 세수입 감소효과는 크지 않을 것이며 반대로 그 강도가 크면 세수입의 감소효과도 커질 것으로 판단된다. 만약 稅收의 부족이 발생하였다면, 그 부족분을 주세 내부에서 보전할 경우 주류 소비구조의 왜곡을 초래할 수 있으므로 他稅源의 발굴을 통해 補填하는 것이 바람직할 것이다.

3. 從量稅와 從價稅

일정한 원칙에 의해 선정된 과세대상에 대해서는 일반적으로 從價稅와 從量稅의 두 가지 방법에 의하여 과세가 이루어진다. 從價稅는 과세대상의 價格이나 價値의 일정 비율을 과세하는 것이며 從量稅는 과세대상의 부피나 數量, 重量에 따라 세액을 결정하는 과세방식이다. 두 가지 방법 모두는 과세에 의해 과세대상의 시장가격을 인상

시키는 효과를 가져온다는 측면에서는 동일하나 실질적인 효과에 있어서는 상당한 차이를 보인다.

從價稅의 부과는 최종 소비자가격을 일정비율만큼 인상시키므로 稅前價格에 변동이 있더라도 세액도 가격 변화율만큼 변하므로 물가 또는 가격변동에 관계없이 세액의 실질가치는 그대로 유지된다는 장점을 지닌다. 반면에 從量稅는 가격에 관계없이 증량이나 부과, 수량에 대하여 과세하므로 물가변동에 따라 세액을 빈번히 변경해 주지 않으면 세액의 실질가치를 유지하기 힘들다. 또한 종량세는 과세표준이 수량 등에 의해 결정되기 때문에 物價變動時에는 財貨나 用役의 상대가격이 변화함에도 불구하고 세액은 일정한 수준을 유지하게 됨에 따라 상대적인 세부담의 불균형을 유발하는 동시에 재화간의 상대가격을 왜곡시켜 종국적으로는 생산과 소비의 왜곡을 초래할 수 있다.

시장개척이나 시장점유율의 증대를 목적으로 덤핑 등 低價攻勢를 취하여 시장원리를 무너뜨릴 염려가 있을 경우에는 종량세는 가격이 아닌 수량 등에 따라 과세하므로 不公正去來를 방지하는 데 효과적인 반면에 증가세의 부과는 인위적인 가격인하에 효과적으로 대응하지 못하는 경우가 많다.

세율이나 세액의 조정이 매우 신축적일 때에는 종량세와 증가세의 구분이 사실상 무의미해진다. 왜냐하면 새로운 환경변화에 따라 세율이나 세액을 신축적으로 변경하여 과세에 따른 가격변화의 효과를 서로 동일하게 유지한다면 課稅對象에 미치는 영향은 서로 동일하게 되기 때문이다. 그러나 현실적으로는 세율이나 세액의 조정이 신축성을 갖기 어려울 뿐더러, 만약 조정이 신축적이라 하더라도 정보부족과 세액조정에 있어서의 時差가 존재한다면 환경변화에 대하여 시기적절한 조정이 어려우므로 상기의 두 가지 방법은 서로 상이한 효과를 나타내는 것이 일반적이다.

현재 주류에 대해서는 우리나라와 콜롬비아, 뉴질랜드, 말레이시

아 등을 제외하고는 거의 모든 나라에서 從量稅의 형태로 과세하고 있다¹⁵⁾. 많은 나라에서 稅收의 實質價値 유지가 용이한 從價稅로 전환하지 못하고 從量稅 체제의 주세구조를 유지하는 것은 근세 이전부터 도입된 종량세 체제가 주류업계의 강력한 저항에 의해 계속 유지되고 있기 때문이다. 주류업계는 이처럼 종량세를 선호하는데 그 이유로는 前述한 바와 같이 종량세 체제하에서는 물가 또는 가격의 상승이 있더라도 세율이나 세액의 신축적인 조정이 어렵기 때문에 물가 인상시에 단위당 세액의 실질가치가 하락하여 실질적인 세부담이 경감되므로 주류판매의 확대가 용이하기 때문이다¹⁶⁾.

그렇지만 많은 장점에도 불구하고 從價稅가 從量稅보다 반드시 우월한 것만은 아니다. 첫째, 從價稅는 내용물인 술에 대해서만 과세하는 것이 아니라 포장용기까지 포함한 가격을 기준으로 주세가 부과됨에 따라 포장용기의 고급화에 따른 비용인상이 조금이라도 있을 경우에는 總費用負擔이 고급화에 따른 비용인상분보다 훨씬 커지는 단점을 지닌다. 이에 대해서는 從價稅 체제하에서 내용물에 대해서만 주세를 부과하는 방법도 고려할 수 있으나 內容物과 包裝用期間의 원가배분에 자의적인 조정이 개입할 가능성이 크므로 현실적이지 못하다. 둘째, 주류는 알콜도수가 높을수록 外部不經濟의 문제가 심각해지므로 알콜도수가 높은 주류에 대해서는 상대적인 소비의 억제가 요청됨에도 불구하고, 알콜도수는 높은 반면에 가격은 매우 낮은 주류에 대해서는 從價稅 체제하에서 높은 세율의 유지는 커다란 조세저항을 유발하여 실현성이 작아지므로 소비억제의 효과를 얻기 힘들다.

현재 EC에서는 從價稅인 우리나라의 주세체계를 從量稅로 전환할 것을 강력히 요청하고 있다. 그러나 課稅方法을 선택하는 것은 그

15) 崔洸(1992), p. 8 참조.

16) 崔洸(1992) 참조.

나라의 역사적인 배경과 사회·경제적인 여건을 고려하여 선택하는 것이므로 외부에서 주세체계를 변경하라는 것은 이해하기 어려우며, 또한 前述한 바와 같이 EC에서 종량세 체계를 유지하는 것은 어떠한 이론적인 근거에서가 아니라 주류업계의 강력한 요청에 바탕을 둔 것이므로 설득력이 약하다.

현재 우리나라에서는 酒精을 제외한 모든 주류에 대하여 從價稅를 적용하고 있는데 현행의 從價稅 체계하에서는 알콜성분이 동일한 경우라도 저가품일 경우에는 높은 세율을 적용하더라도 가격수준이 낮게 책정됨에 따라 소비억제의 효과가 작으므로 소비억제를 목적으로 알콜도수에 따라 차등과세하는 것에는 한계가 있다. 반면에 從量稅 체계하에서는 가격수준에 관계없이 알콜도수에 따라 동일한 알콜도수의 주류에 대하여 동일한 세액을 부과하면 低價의 高알콜酒에 대한 소비억제 효과를 얻는 것이 상대적으로 용이하다. 따라서 세수의 실질가치를 유지하기에 용이한 從價稅 체계를 유지하면서 여기에 從量稅的인 요소를 가미하면 알콜도수에 따라 高알콜酒의 소비억제 효과도 거둘 수 있으므로 從價稅와 從量稅를 적절히 병용하는 것이 바람직하다. 이에 따라 장기적으로는 從價稅와 從量稅를 접목시킨 주세체계가 바람직할 것으로 판단되며 이에 따른 개선안을 제시하면 다음과 같다.

- 改善案 : ① 현행과 같이 주류의 高級度에 따라 주류별로 종가세의 세율을 결정함.
- ② 알콜도수별로 주류를 구분한 후 알콜度數에 따라 從量稅의 세액을 결정한 후 포장단위별로 세액을 산출함.
- ③ 포장단위별로 從價稅와 從量稅의 세액을 合算함.

위와 같은 改善案에 기초하여 장래의 주세구조를 從價稅와 從量稅가 복합된 것으로 이행할 때의 한 예를 들면 다음의 <表 3-31>과 같다. <表 3-31>에서는 위스키와 맥주, 소주에 대한 從價稅의 세율

을 고급도에 따라 차등을 주어 각각 75%와 60%, 10%로 결정하였으며 從量稅額은 從價稅의 과세표준에서 제외하였다. 각각에 대한 從量稅額은 前節의 개선안 1~3案에 따른 總酒稅負擔額에서 上記의 從價稅額을 차감한 것과 비슷한 수준이 되도록 결정하였다. 이에 따라 맥주와 위스키에 대해서는 알콜 1도당 각각 60원/ℓ, 80원/ℓ, 소주는 알콜 1도당 10원/ℓ의 從量稅額을 결정하였다.

기본적으로는 酒種을 불문하고 주류별로 알콜도수 1도당/ℓ 從量稅額을 동일하게 결정하는 것이 기본 목표이나 필요한 경우에는 극히 제한된 범위내에서 예외를 인정하여 주류별로 차등적인 세액을 제한적으로 적용할 수도 있다. 따라서 <表 3-31>은 단편적인 예일 뿐이며 이와 다른 여러 가지의 종가세 세율과 종량세액의 조합도 가능하다.

<表 3-31>에서의 대체적인 경향을 보면 從價稅는 低價酒에, 그리고 從量稅는 低알콜酒에 유리하게 작용하고 있다. 따라서 이러한 체

<表 3-31> 改善案에 따른 例

(單位: 원)

	稅前出庫價格	從價稅額	從量稅額	酒稅額 合計
麥酒 500ml, 4도 (OB)	208.90 (1993.2.20 현재)	125.34 (세율 60%)	120 (알콜 1도당 60원/ℓ)	245.34 (현행 313.35) (例 1,2-250.68) (例 3-282.015)
稀釋式 燒酒 360ml, 25도 (진로)	210 (1992.12.17 현재)	21 (세율 10%)	90 (알콜 1도당 10원/ℓ)	111 (현행 73.5) (例 1-105) (例 2,3-84)
위스키 360ml, 40도 (패스포드)	2,888 (1992.12.17 현재)	2,166 (세율 75%)	1,152 (알콜 1도당 80원/ℓ)	3,318 (현행 4,332) (1994년-3,465.6) (1996년-2,888)

계하에서는 현행의 세율체계에서보다 高알콜酒에 대한 소비자가격의 인상효과가 더 크므로 高알콜酒에 대한 소비억제의 효과가 상대적으로 더 커 외부불경제의 축소에 상당히 기여할 것으로 기대된다.

위와 같은 체계하에서는 稅收維持(從價稅 부분)와 高알콜酒에 대한 消費抑制(從量稅 부분)가 용이하다. 그러나 이러한 체계로의 전환이 지나치게 급격히 이루어지게 되면 많은 혼란을 야기하므로 점진적이고 단계적인 조정이 필요하다. 따라서 그 첫 단계로는 현행의 종가세 체계하에서 주종간의 稅率隔差를 알콜도수에 따라 점진적으로 변경하고, 이러한 세율변경에 따라 어느 정도 주종간의 세율 격차가 완화된 후에는 두번째 단계로서 알콜도수별로 주류를 재분류하여 각 주류별로 세율의 범위를 결정하고 그 범위 내에서 각 주류별로 高級度에 따라 세율을 결정한다. 이러한 단계적인 조정을 통해 충분한 시간적인 여유를 두고 최종적으로는 주세체계 변경에 따른 충격을 완화한 후에 위의 개선안과 같은 주세체계로 전환하는 것이 바람직할 것이다.

VII. 酒類産業의 育成을 위한 政策方案

주류의 소비는 상당히 非彈力的이므로 장기적으로 주류소비의 증가속도는 所得 增加率보다는 人口 增加率에 비례하는 것이 일반적인 현상이다. 우리나라의 소득 증가율은 인구 증가율을 크게 상회하고 있는데, 이는 주류의 소비증가가 소득의 증가보다는 인구증가에 비례적이라는 점을 상기할 때 우리나라의 주류소비의 증가는 소득의 증가속도보다 작을 것이며, 따라서 국민경제에서 차지하는 주류산업의 비중도 점차 감소할 것으로 예상된다. 이러한 점은 <表 3-4>에서도 실증적으로 입증되고 있다.

그러므로 주류산업의 육성이라는 문제를 논의함에 있어서는 단순히 주류산업이 국민소득에서 차지하는 비중의 변화추이와 같은 양적인 측면에서의 논의보다는 질적인 측면에서 부가가치를 높여 대내외적인 경쟁력을 배양하는 방안이 검토되어야 한다.

종전에 우리나라의 주류산업은 각종의 免許制度和 新規參入 제한 등의 규제로 인하여 주류산업내의 건전한 경쟁풍토가 조성되어 있지 못할 뿐만 아니라 기업경영의 자율성을 저해하는 酒精配定과 같은 각종의 규제로 자율적인 경영이 어려웠다¹⁷⁾. 주류 생산시장에의 신규참입 제한은 주류생산에 대한 과잉투자와 과잉경쟁을 제거할 수 있다는 장점이 있다. 그러나 경우에 따라서는 경쟁을 인위적으로 제한함에 따른 準地代(quasi-rent)를 발생시키고 市場 既進入者들 간의 보이지 않는 과당경쟁을 유발하거나 카르텔(Cartel)과 같은 담합행위를 통해 인위적인 경쟁제한에 의한 이윤증대를 유발할 수 있다.

17) 「酒稅 事務處理規程」(1992)과 鄭憲培(1988), pp. 74~77; 「稅制發展研究報告書」(1990) 참조.

이러한 담합행위는 技術開發을 통한 제품의 품질개선에 의한 건전한 이윤증대의 노력을 포기하게 할 수도 있으며 장기적으로 소비자들의 후생수준을 감소시킬 여지가 다분하므로 지나친 규제를 통한 인위적인 경쟁제한은 기업의 자율성 확보 측면과 건전한 경쟁체제의 유지를 위해서 지양되는 것이 바람직하다.

이러한 규제나 제한은 현재 많이 완화되어 제조면허 개방과 주정배정제도의 철폐가 이루어져 주류산업의 경쟁력 제고에 기여할 것으로 기대된다. 제조면허는 단계적인 개방을 거쳐 1993년 3월 현재에는 소주업계에 맥주제조면허가 발급되었으며 맥주업계에서도 소주제조면허 취득을 위해 준비중인 것으로 알려지고 있다. 이와 같은 신규제조면허의 개방은 장차 주류산업의 경쟁을 촉진하여 品質改善과 價格競爭을 통한 競爭力 強化에 도움을 줄 것으로 기대된다. 그러나 면허취득 자격에 대한 선별이 제대로 이루어지지 않는다면 주류산업 내의 過剩·重複投資와 過剩競爭 등의 不公正去來 행위가 만연되어 오히려 산업경쟁력을 약화시킬 여지가 있으므로 新規免許 發給에는 신중한 자격심사가 뒤따라야 할 것이며 또한 면허발급 후에는 상호 건전한 경쟁을 촉진할 수 있는 여건을 마련하여 주류산업 발전의 기틀을 마련해야 한다.

종전에 지역산업정책적인 측면에서 소주의 自道酒 의무구매제도를 시행하여 일정 지역내에서는 他道酒의 판매를 제한하여 인위적으로 지역내 산업을 보호 육성하여 왔으나 최근에 이를 철폐하여 판매시장에서의 경쟁력 제고에 기여하고 있다.

그러나 주류판매시장 전체적으로는 아직도 전근대적인 유통구조를 가진 부분이 많아 개선이 요청된다. 슈퍼·연쇄점 등의 대형 도매 유통업체를 제외하고는 대부분의 도매업자들이 영세성을 벗어나지 못하고 있으며 또한 대형 주류제조회사에 종속적인 양상¹⁸⁾을 보이는

18) 끼워팔기 등의 폐해가 심하다.

경우가 많다. 그 밖에도 자금회전을 이유로 덤핑시장이나 담합에 의한 出庫制限을 통해 인위적으로 가격을 인상시키는 행위와 같은 각종의 불공정 행위도 이루어지고 있을 뿐만 아니라 탈세를 목적으로 한 무자료 거래시장이 형성되고 있다. 이러한 문제점들을 불식시키기 위해서는 도매시장의 대형화, 근대화를 추진하여 대형 주류제조회사로부터의 종속성을 탈피하여 자율성과 경쟁력을 강화하는 동시에 불공정 거래에 대한 관리·감독이 보다 강화되어 사후관리가 용이하도록 하여야 한다.

酒類産業의 競爭力 提高는 製造段階나 流通段階의 어느 하나만이 개선된다고 이루어지는 것이 아니라 두 단계 모두에서 경쟁력이 강화되어야 달성될 수 있는 것이므로 주류산업 전체적으로 자율적인 의사결정의 폭을 넓히고 각종 불필요한 규제를 완화하는 동시에 근대적인 유통구조를 바탕으로 불공정거래 행위를 보다 철저히 감독함으로써 건전한 산업발전이 이루어질 수 있는 여건조성에 힘써야 한다.

VIII. 結 論

우리나라는 韓·EC 酒稅兩者協議에 의해 최고급주인 위스키와 브랜디에 대한 세율을 현재보다 인하하게 되었다. 따라서 위스키보다 하급주이며 低알콜酒인 맥주에 대한 세율도 세부담의 형평상 下向調整이 불가피할 것이다. 만약 위스키와 브랜디의 세율인하와 함께 맥주의 세율도 인하한다면 주세수입 전체의 약 70%를 차지하는 맥주로부터의 세수입 감소와 함께 전체 주세수입도 다소간 감소할 것으로 예상된다.

현재 주요 주류에 대한 주세율의 체계는 알콜도수보다는 주류의 고급도에 따라 차등화되어 있으므로 이에 대한 조정이 요망된다. 高알콜酒일수록 外部不經濟의 문제가 심각하므로 高알콜酒의 세율은 높게 유지하고 低알콜酒에 대한 세율은 상대적으로 낮게 유지하여 酒類消費에 따른 外部不經濟의 문제를 완화시키는 방향으로의 전환이 필요하다.

酒稅의 부과형식에는 從量稅와 從價稅의 두 가지가 있으며 현재 대부분의 국가에서는 從量稅의 형태로 주세를 부과하고 있다. EC에서는 기존의 從價稅 체계를 從量稅 체계로 전환할 것을 우리에게 요청하고 있다. 그러나 주세의 부과형식은 그 나라의 역사적인 배경과 당면한 사회 경제적인 상황, 산업정책적인 측면 등을 모두 고려하여 선택해야 하는 것이므로 외부의 압력보다는 우리 스스로의 판단에 따라 결정해야 할 것이다.

현재의 주세율 체계를 알콜도수와 고급도의 두 가지 기준의 장점을 모두 살리는 방향에서 개편한다면 알콜도수에 따른 從量稅 체계와 고급도에 따른 從價稅의 체계를 혼합하는 것이 장기적으로 바람직할 것이다. 그러나 단기적으로 이러한 개편은 많은 혼란을 야기할

수도 있을 것이므로 점진적인 도입이 바람직하다.

주류산업의 경쟁력 제고를 위해서는 제조단계에서의 각종 면허제도와 규제를 완화하는 것이 필요하며 유통단계에서는 도매업을 근대화·대형화시키고 주류의 불법유통을 근절하여 건전한 주류산업의 발전을 위한 기틀을 마련해야 한다.

주류는 대중기호품인 동시에 外部不經濟를 유발하는 財貨이므로 산업 측면에서의 육성과 외부불경제 측면에서의 소비억제라는 상반된 목표를 동시에 추구해야 하는 어려움이 있다. 따라서 산업육성 측면에서 경쟁촉진을 통한 경쟁력 강화와 소비억제라는 측면에서 고알콜주에 대한 소비억제를 위한 노력이 절실히 필요하다.

〈附錄〉 酒稅率 變更에 따른 一般의 效果 및 出庫動向

本節(附錄)에서는 韓·EC 酒稅 兩者協議의 합의안에서의 위스키에 대한 세율인하에 따른 기대효과와 맥주와 소주의 세율을 변경하였을 경우에 예상되는 일반적인 효과를 요약함으로써 주세율 변경을 위한 개선안 마련의 기초자료를 제공한다.

〈附表 1〉 韓·EC 酒稅 兩者協議案에 따른 위스키에 대한
稅率引下效果(國產 基準)

(單位：원, %)

	1993現在	1994	1996
稅 前 出 庫 價 格	100	100	100
酒 稅	150	120	100
教 育 稅	45	36	30
附 加 價 值 稅	29.5	25.6	23
稅 包 含 出 庫 價 格	324.5	281.6	253
消 費 者 價 格	454.3	394.24	354.2
價 格 變 化 率		-13.22	-22.03 (-10.16)

註：1. 消費者價格은 稅包含出庫價格의 1.4배를 기준으로 산출함.

2. 稅前出庫價格은 100원을 기준으로 함.

3. () 안은 1994년을 기준으로 한 가격변화율임.

위스키는 韓·EC 酒稅 兩者協議에 의해 주세율이 하향조정된다는 것은 前述한 바와 같다. 이와 같은 주세율 인하의 효과를 요약하면 〈附表 1〉과 같으며 각각의 협의대상 주류에 대한 효과를 현재의 소비자가격에 비추어 산출한 효과를 정리하면 〈附表 2〉와 같다. 韓·EC 酒稅 兩者協議에 따라 위스키에 대한 주세율을 인하하면 국산품 기준으로 總租稅負擔率은 1993년 현재 224.5%에서 1994년에는 181.6%, 1996년에는 153%로 대폭 인하된다. 이에 따라 위스키의

소비자가격도 대폭적인 인하가 예상되어 1994년에는 13.2%, 1996년에는 10.2%의 인하가 예상된다. 그러나 수입원액의 비율이 20% 미만인 위스키에 대해서는 주세율이 현재의 80%에서 오히려 100%로 인상되어 소비자가격이 12.8% 정도 인상될 전망이다. 중·저급 위스키에서 고급 위스키로의 소비의 代替는 더욱 가속화될 전망이다.

〈附表 2〉 酒類別 租稅負擔 및 價格變動效果

(單位: 원, %)

	稅 前 出庫價格 (CIF)	稅 包 含 出 庫 價 格		
		現 行	1994(1段階)	1996(2段階)
輸入 위스키 (씨바스리갈, 375ml)	3,947	17,584	14,264	11,840
總租稅負擔率		348.0	261.4	119.0
價 格 效 果			-19.3	-16.9
위스키 (패스포드, 360ml)	2,888	9,372	8,133	7,306
總租稅負擔率		224.5	181.6	152.9
價 格 效 果			-13.2	-10.2
19.9% 위스키 (씨크리트, 360ml)	1,330	2,984	3,365	3,365
總租稅負擔率		124.4	153.0	153.0
價 格 效 果			12.8	0
燒 酒 (진로, 360ml)	210	312	320	320
總租稅負擔率		48.6	52.4	52.4
價 格 效 果			2.6	0

註 : 가격효과 : 1994(1단계) : 현행기준.
 1996(2단계) : 1994(1단계) 기준.

資料 : 財務部 消費稅制課, 「消費稅制基本統計」, 1992. 9.

소주의 경우에는 비과세되던 教育稅가 주세액의 10%만큼 부과됨에 따라 오히려 總租稅負擔率이 상승하여 소비자 가격이 2.6% 정도 인상될 것으로 예상된다.

맥주에 대한 세율을 위스키에 대한 세율과 동일한 수준으로 인하였을 경우(150% → 100%)와 또는 단계적으로 세율을 인하하는 것의 첫 단계로서 최종 목표수준(100%)의 중간 수준(135% 또는 120%)으로 세율을 인하하였을 때의 효과를 요약하면 <附表 3>과 같다. 맥주는 稅率引下를 통한 가격의 인하율에 비해 가격인하에 따른 수요증가의 폭이 매우 큰 것이 특징인데 이것은 맥주의 價格彈性이 1에 가까운 것에 기인한다. 즉, 맥주의 소비는 가격변화에 대하여 상당히 탄력적으로 반응을 보여 他酒種에 비해 상대적으로 더 민감한 소비의 변화를 보인다.

<附表 3> 麥酒에 대한 酒稅率 引下의 效果

(單位: 원, %)

		酒 稅 率			
		現 行	135	120	100
稅 前 出 庫 價 格		100	100	100	100
酒 稅		150	135	120	100
教 育 稅		45	40.5	36	30
附 加 價 值 稅		29.5	27.55	25.6	23
稅 包 含 出 庫 價 格		324.5	303.05	281.6	253
消 費 者 價 格		454.3	424.27	394.24	354.2
價 格 變 化 率			-6.61	-13.22	-22.03
需 要 變 化 率	價 格 效 果		5.74	11.47	19.12
	所 得 效 果	0.77251 × 所得增加率			
	代 替 效 果(소주)	0.43117 × 燒酒價格 變化率			

註: 1. 消費者價格은 稅包含出庫價格의 1.4배를 기준으로 산출함.

2. 稅前出庫價格은 100원을 기준으로 함.

所得과, 맥주와 대체재의 관계에 있는 소주의 價格에 변화가 없을 때 맥주에 대한 주세율을 현재의 150%에서 120% 수준으로 인하할 경우에는 소비자가격이 13.2% 정도 인하되어 稅收의 감소가 예상된다. 반면에 가격인하는 價格效果에 의해 새로운 수요량을 창출하여 수요량이 11.6% 정도 증가할 것으로 예상된다. 따라서 맥주에 대한 주세수입은 전체적으로 1.5% 정도의 소폭적인 감소에 그칠 전망이다. 물론 맥주가격이 인하되면 소주의 가격에 변화가 없다고 하더라도 酒類 상호간의 소비대체에 의해 소주의 소비가 소폭 감소할 것으로 예상되어 소주로부터의 稅收는 1.7% 정도 감소할 것으로 예상된다.

〈附表 4〉 燒酒에 대한 酒稅率 引下의 效果

(單位 : 원, %)

	1993	1994	酒稅率40	酒稅率45	酒稅率50
稅 前 出 庫 價 格	100	100	100	100	100
酒 稅	35	35	40	45	50
教 育 稅	0	3.5	4	4.5	5
附 加 價 值 稅	13.5	13.85	14.4	14.95	15.5
稅 包 含 出 庫 價 格	148.5	152.35	158.4	164.45	170.5
消 費 者 價 格	207.9	213.29	221.76	230.23	238.7
價 格 變 化 率		2.59	6.67	10.74	14.81
需 要 變 化 率	價 格 效 果		0	0	0
	所 得 效 果		0.17798 × 所得增加率		
	代 替 效 果 (麥 酒)		0.62833 × 麥酒價格 變化率		

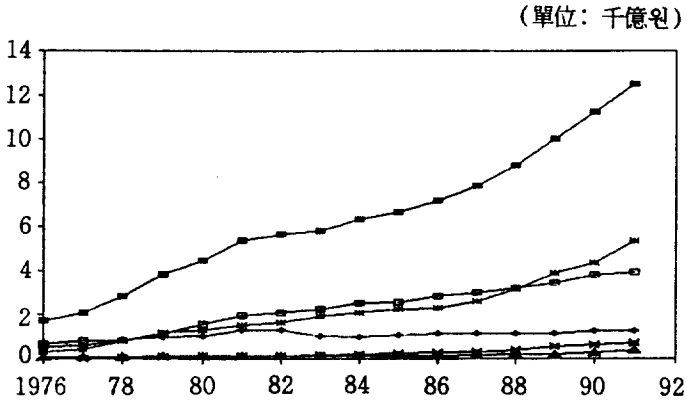
註 : 1. 韓·EC 酒稅 兩者協議에 의해 1994년부터 교육세가 주세액의 10%만
 큼 부과됨.

2. 消費者價格은 稅包含出庫價格의 1.4배를 기준으로 산출함.

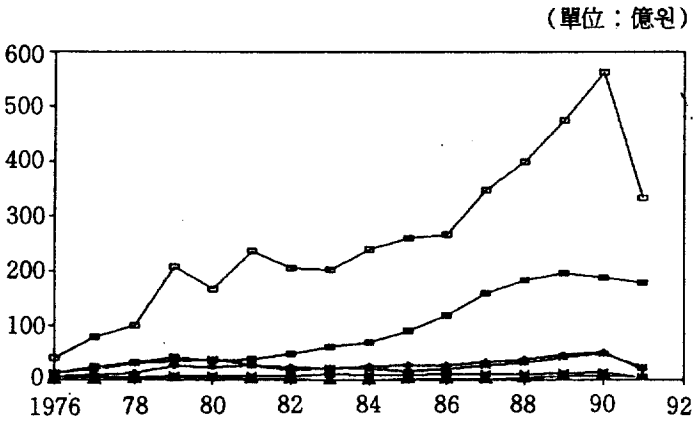
3. 稅前出庫價格은 100원을 기준으로 함.

소주의 경우에는 〈表 3-20〉에서 보는 바와 같이 가격탄력성이 거의 0이며 t -값도 0.6 정도로서 유의성이 매우 낮으므로 본 연구에서는 소주의 가격탄력성을 0이라고 가정한다. 소주는 韓·EC 주세 양자협약에 의해 1994년부터 종전에 비과세되어 오던 교육세가 주세액의 10%만큼 과세되기 시작하므로 주세율에 변화가 없더라도 교육세의 부과에 따라 消費者價格은 사실상 인상된다. 본 연구에서는 이러한 경우 이외에도 몇 가지 주세율 변경안에 대한 일반적인 가격효과를 산출하여 〈附表 4〉에 정리하였다. 주세율의 변경안에 따른 효과분석은 1994년부터 교육세가 새로이 부과되는 것을 반영하였다.

[附圖 1] 主要酒類別 出庫現況(出庫價額 基準)



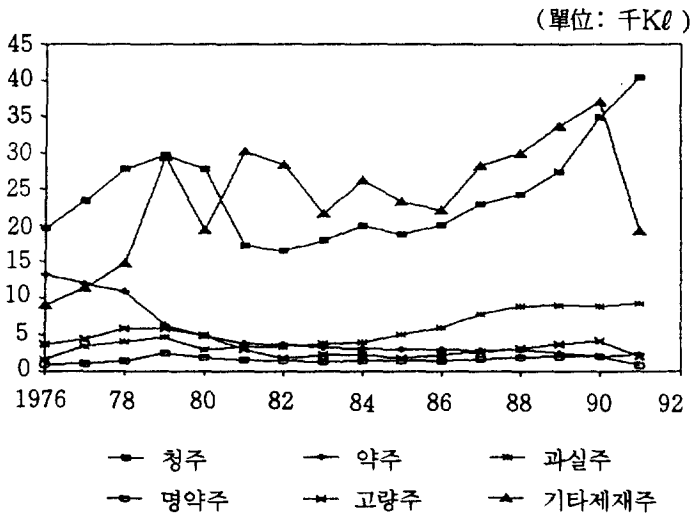
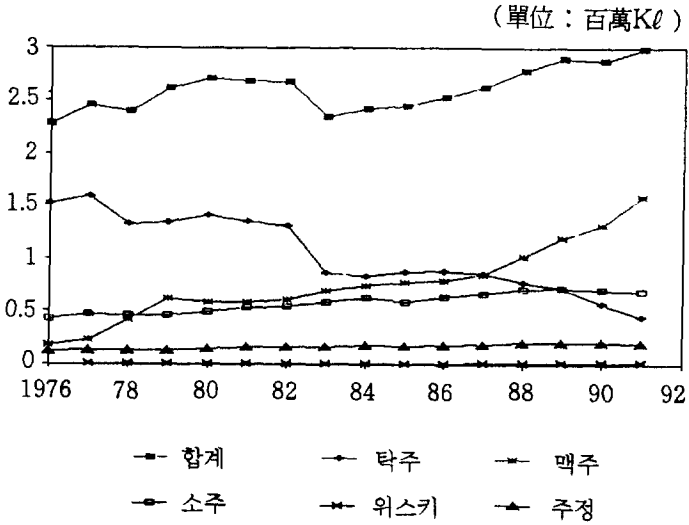
■ 합계 ◆ 탁주 ▬ 맥주
 ● 회석식소주 ✕ 위스키 ▲ 칭주



■ 과실주 ◆ 명약주 ▬ 고량주
 ● 기타제재주 ✕ 인삼주 ▲ 브랜드

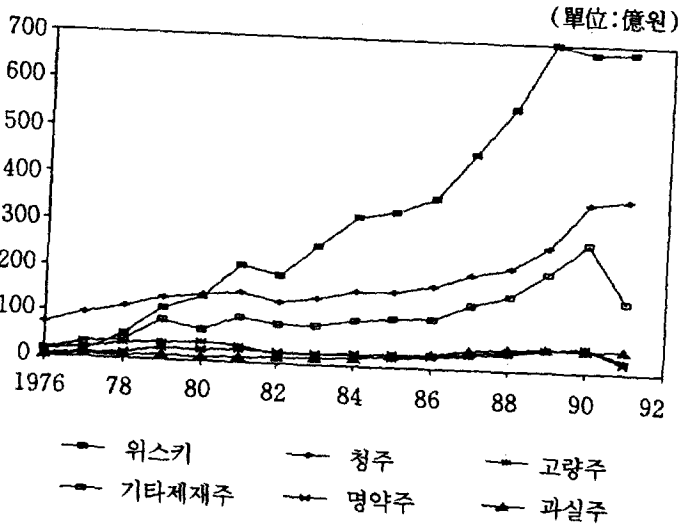
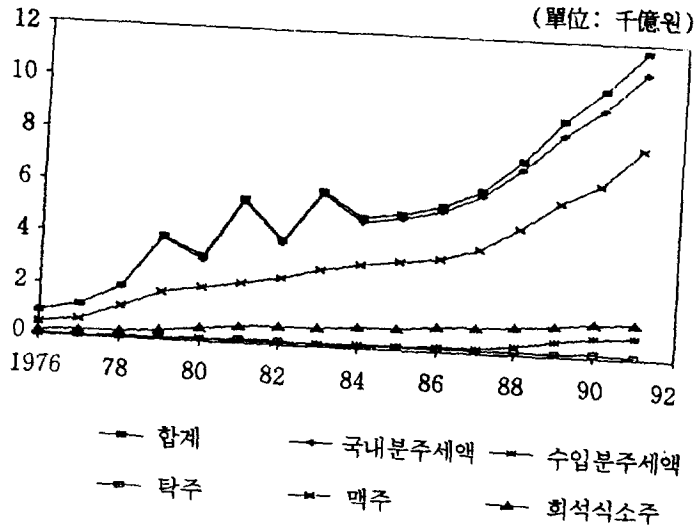
資料：國稅廳 消費稅課.

[附圖 2] 主要 酒類別 出庫現況 (出庫量 基準)



資料：國稅廳 消費稅課.

[附圖 3] 主要酒類別酒稅額



資料: 國稅廳 消費稅課.

第 IV 篇

담배消費稅의 問題點과 改善方向

I. 序 論

1. 背 景

담배에 대한 消費課稅가 우리나라에 처음 도입된 것은 1909년의 煙草稅였으며, 그 후 1921년 專賣制가 실시됨에 따라, 專賣益金の 형태로 중앙정부의 주요한 세입원을 이루어 왔다.

1984년의 農地稅 改編으로 인한 지방세 세수의 감소를 보전하기 위해 1985년 담배販賣稅가 도입되어, 專賣益金の 일부가 地方稅體系에 수용되면서 지방재정 확충의 전기를 마련하였고, 이후 담배消費稅가 도입되면서 담배消費稅는 지방세 수입의 주요한 세목으로 자리잡고 있다. 現行의 담배消費稅는 韓美담배협상 결과에 따라 종전의 담배판매세, 교육세 및 전매납부금과 輸入담배에만 부과되던 관세, 방위세, 부가가치세 등의 담배관련세제를 일원화하여 1988년 12월 26일 地方稅法(地方稅法 第5節)으로 제정되었다.

중량세율구조와 담배관련세원 전부의 지방세체계로의 수용을 골자로 하는 現行의 담배消費稅는 몇 가지 問題點을 내포하고 있는데, 그 問題點을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 從量稅率構造로 인해 소득 및 가격상승효과가 稅收에 적절히 반영되지 못하고 있고, 또한 부담능력에 대한 고려없이 무차별적으로 과세됨으로써 稅負擔의 逆進性을 보이고 있다.

둘째, 담배消費稅의 財政負擔率은 점점 하락하는 반면, 담배인삼공사의 利益金은 계속적으로 증가하여 사내유보됨에 따라 專賣事業에 의한 財政收入 確保機能에 역행하고 있다.

셋째, 輸入담배에 대해 關稅를 부과하지 않음에 따라, 輸入담배의 財政負擔率이 낮아지게 되고 國產담배에 대한 가격경쟁력이 생기게

되어, 輸入담배의 市場占有率이 현저히 증가하고 있다.

넷째, 갑당 360원의 종량소비세액은 韓美담배諒解錄에 규정되어 있기 때문에, 담배소비세 조정시에는 通商摩擦의 可能性이 높고, 韓美담배협상을 재개해야 하는 어려움이 있다.

다섯째, 담배소비관련세원의 지방세 편입은 세원의 도시 편중으로 인해 地方財政의 地域間·地方自治團體間 不均衡을 개선하지 못하고 있다.

따라서 本稿에서는 現行 담배消費稅의 問題點에 대한 분석과 함께 담배消費稅制 改編의 基本方向과 구체적인 改善方案을 모색해 보고자 한다. 本稿의 구성은 第II章 담배消費稅制의 概要, 第III章 담배消費稅 稅收現況, 第IV章 담배消費稅의 問題點, 第V章 담배消費稅의 國際比較, 第VI章 담배消費稅의 改善方案으로 되어 있다.

2. 吸煙과 租稅

담배에 대한 課稅는 일반적으로 理想的 租稅가 갖추어야 할 요건인 衡平性의 原則과 效率性의 原則에 다음과 같이 어긋난다.

첫째, 담배라는 특정 소비품목에 대해 차별적으로 과세를 함으로써 담배를 피우지 않는 사람보다 담배를 피우는 사람에게 더 많은 조세부담을 요구하게 되므로 水平的 衡平性(horizontal equity)의 原則에 어긋난다.

둘째, 소득이 높아질수록 담배에 대한 지출이 소득에서 차지하는 비중이 낮아지게 되고 이에 따라 稅額이 소득에서 차지하는 비중도 낮아지게 되므로 垂直的 衡平性(vertical equity)의 原則에 어긋난다.

셋째, 담배에 대한 課稅로 인해 담배價格이 生産費用을 초과하게 되어 자원의 효율적 배분이 왜곡됨에 따라 消費者의 厚生損失(dead-weight welfare loss)이 발생하게 되고, 따라서 담배에 대한 과세

는 政府에 의해 실제로 징수되는 稅額보다 많은 超過負擔(excess burden)을 消費者가 지불해야 하는 결과를 초래함으로써 效率性(efficiency)의 原則에 어긋난다.

衡平性の 原則과 效率性の 原則에 어긋남에도 불구하고 담배에 대해 課稅해야 하는 理由는 담배의 市場價格이 담배의 生産·소비에 따른 費用을 완전히 반영하고 있지 않기 때문이다. 즉, 담배의 消費는 外部不經濟(external diseconomy)를 발생시킴으로써 담배의 生産·소비에 따른 社會的 費用(social cost)¹⁾이 담배의 生産에 따른 私的 費用(private cost)보다 높아지게 된다. 이렇게 초래된 市場失敗를 해결하기 위해서 政府의 介入이 필요하게 되는데, 政府는 담배에 稅金을 부과함으로써 私的 費用이 社會的 費用과 같아지도록 하고, 過多生産量을 社會的으로 바람직한 水準으로 유도하고자 하는 것이다.

1) 담배의 消費로 인해 負擔하여야 하는 社會的 費用으로는 흡연과 관련된 肺癌 등의 병을 치료하기 위해서 투입되는 資源, 흡연자의 早期死亡과 병으로 인한 缺勤에 따른 生産의 減少, 흡연이 비흡연자에게 끼치는 身體的·精神的 苦痛 및 이로 인한 作業장에서의 生産性 低下, 그리고 環境오염에 따른 清掃費用의 增加 등이 있다.

II. 담배消費稅制의 概要

1. 담배消費稅의 課稅要件

가. 納稅義務者, 納稅義務의 成立時期 및 納稅地

담배消費稅의 과세대상은 국산담배와 수입담배로서 담배제조자와 수입담배 판매업자가 납세의무자가 된다. 납세의무가 성립되는 시점은 國產담배의 경우 담배를 제조장으로부터 반출하는 때이며, 輸入담배의 경우 담배가 보세구역으로부터 반출하는 때이다. 담배소비세의 납세지는 국산 및 수입담배가 매도된 소매인의 영업소재지 관할 시·군이다.

〈表 4-1〉 담배消費稅의 納稅義務者, 納稅義務의 成立時期 및 納稅地

納稅義務者	納稅義務의 成立時期	納稅地
製造者	제조장으로부터 반출하는 때	제조담배가 매도된 소매인의 영업소재지 관할 시·군
輸入販賣業者	보세구역으로부터 반출하는 때	
入國者, 託送品·別送品の 搬入者	국내로 반입하는 때	세관소재지 관할 시·군
其他의 方法으로 製造 담배를 製造한 者, 國內로 搬入한 者	제조담배를 제조하거나 국내로 반입하는 때	제조한 장소 관할 시·군, 반입한 장소 관할 시·군

資料：地方稅法 第5節.

나. 課稅對象, 課稅標準 및 稅率

담배消費稅의 세율구조는 수량(20개비)과 중량(50그램)을 과세 표준으로 한 定額稅率構造로 되어 있다. 담배소비의 주종을 이루고 있는 쾰련의 경우 內·外產의 구별없이 갑당 360원이 담배소비세로 부과되며^{2) 3)}, 稅率은 대통령령에 의해서 30% 범위 내에서의 조정이 가능하다.

다. 納稅節次

製造者는 매월 제조장에서 반출한 제조담배에 대한 세액을 각 市·郡別로 소매인에 매도된 제조담배에 대한 算出稅額에 비례하여 다음 달 末日까지 각 市·郡에 申告納付하도록 규정하고 있다.

輸入販賣業者는 매월 보세구역에서 반출한 제조담배에 대한 산출

-
- 2) 판매가격이 100원 초과 200원 이하의 담배(청자·백자 두 종류)에 대해서는 40원이 담배소비세로 부과되고, 판매가격이 100원 이하의 담배에 대해서는 영세율이 적용된다.
- 3) 課稅免除의 대상은 다음과 같다.
- ① 製造業者 또는 輸入販賣業者가 다음의 用途에 提供하는 경우.
 - 수출
 - 국군, 전투경찰, 교정시설 경비교도 및 주한외국군에의 판매
 - 보세구역에서의 판매
 - 의항선 및 원양어선의 선원에 대한 판매
 - 국제항로에 취항하는 항공기 또는 여객선의 승객에 대한 판매
 - 시험분석 및 연구용
 - 기타 大統領令이 정하는 것
 - 국가원수가 행사용으로 사용하는 제조담배
 - 해외 합상훈련에 참가하는 해군사관생도 및 승선장병에게 공급하는 제조담배
 - 해외에서 취업중인 근로자 및 주재공무원에게 공급하는 제조담배
 - 국립보훈원 및 보훈병원에 수용·입원중인 상이군경이나 전몰군경 유족에게 공급하는 제조담배
 - 주한외국군의 종사자에게 판매하는 제조담배
 - 기타 內務部令이 정하는 용도에 사용하는 제조담배
 - ② 외국으로부터 入國하는 者 등이 搬入하는 제조담배로서 쾰련 200개비 또는 엽쾰련 50개비 또는 기타 담배 250그램.

세액을 다음 달 말일까지 수입판매업자의 主事務所 소재지를 관할하는 市·郡에 申告納付하고, 市·郡은 징수한 담배소비세를 각 市·郡別로 소매인에게 매도된 제조담배(輸入담배 제외)에 대한 算出稅額에 비례하여 다음 달 10일까지 각 市·郡에 納入하도록 규정하고 있다.

〈表 4-2〉 담배消費稅의 課稅對象, 課稅標準 및 稅率

課稅對象	課稅標準 및 稅率
吸煙用 製造담배 필 련	20개비당 360원 [판매가격이 20개비당 200원 이하 : 40원 단, 판매가격이 20개비당 100원 이하 : 零稅率]
과 이 프 담 배 업 필 련	50그램당 700원
각 련	50그램당 2,000원
	50그램당 700원 (판매가격이 50그램당 100원 이하 : 零稅率)
씹는 製造 담 배	50그램당 800원
냄새맡는 製造담배	50그램당 500원

註 : 서울의 100분의 30의 범위 안에서 大統領令으로 조정가능함.

資料 : 地方稅法 第5節.

2. 담배消費稅法의 制定過程

가. 담배消費稅法의 制定經緯

美國이 우리나라에 대해 담배시장 개방, 합작투자과 라이선스 생산 등을 즐기치게 요구함에 따라 우리나라는 우선 담배시장을 1986년 9월 제한적으로 개방하고, 1987년 6월 韓美경제협의회에서 1987년 말까지 담배문제를 포괄 합의키로 합의하였다. 1987년 7월부터 12월까지 4차에 걸쳐 韓美담배협상 실무협의를 개최하였으나 이견을 좁히지 못하자, 미국담배수출협회는 미국통상대표부(U.S.

Trade Representative; USTR)에 301條 제소를 하였다⁴⁾. 1988년 2월 10일부터 15일까지의 제5차 한미담배협상 실무협약에서 합의도달에 실패함에 따라 USTR은 301條 조사 개시를 결정하였다⁵⁾.

이에 대한 대응책으로 우리나라는 미국담배수출협회 청원에 대한 의견서를 USTR에 제출하는 한편, 1988년 5월 3일부터 6일까지 제 6차 한미담배협상 실무협약을 개최하여 韓美 양국간 諒解錄에 합의하였다⁶⁾. 모든 담배에 대한 從量消費稅制의 도입, 외국담배제조업자의 활동권한 부여, 수입담배에 대한 무관세 등의 약정을 시행하는데 필요한 모든 법률안을 우리 정부가 1988년 가을 정기국회에 제출해야 한다는 韓美 諒解錄의 규정에 의해서 1988년 12월 26일 담배消費稅法을 제정하게 되었다.

4) 美國 담배輸出協會의 301條 提訴理由는 다음과 같다.

- 고관세, 차별적인 내국세, 과도한 전매수익의 계산을 통해 外産담배의 小賣價格을 높은 수준에서 결정
- 國內諸稅와 專賣收益金을 關稅에 포함하는 가격기준 위에서 증가로 계산함으로써 관세의 경제적 효과를 확대
- 수입외산담배에 대하여 연간 1%의 쿼터제 실시
- 수입시기, 수량, 품종별 구성 및 CIF가격을 專賣公社가 일방적으로 결정
- 전매공사의 외산담배통관 및 分配 獨占
- 수입외산담배에 대하여 부당하게 낮고 차별적인 小賣마진제 실시
- 광고·관촉 금지로 市場接近을 規制
- 합작투자 및 기술도입을 금지하고 製造獨占權을 維持

5) 韓美담배協商時 爭點事項을 요약하면 다음과 같다.

① 美國側 立場

- 내·외산 비차별적이어야 하고, 종량 Flat tax로 갑당 300원
- 소매이윤율의 上限 폐지
- TV, 일간지 등 廣告許容과 販促 後援行事 許容
- 방위세, 부가가치세는 면제하고, 合作投資가 허용되지 않는 한 關稅는 폐지

② 韓國側 立場

- 高級담배는 갑당 395원, 低級담배는 낮은 세율 적용
- 小賣利潤率 상한선 10%
- 신제품의 경우 內外産 모두 30일간만 광고허용, 관촉 후원행사 금지
- 技術導入만 허용하고 合作投資는 불허

6) 韓美담배協商의 結果를 요약하면 다음과 같다.

- 전매공사의 간섭이 없는 수입사의 직접 수입·판매 허용, 도매상 등 中間販賣組織을 허용함. \

나. 담배消費稅法의 制定

담배消費稅는 종전의 담배판매세, 교육세 및 전매납부금과 輸入담배에만 부과되던 관세, 방위세, 부가가치세 등의 담배관련세제를 일원화하여 1988년 12월 26일 地方稅法(地方稅法 第5節)으로 制定되었다.

〈表 4-3〉 담배關聯稅制 改編의 概要

(單位：%)

	담배消費稅 制定 以前		담배消費稅 制定 以後
	國產담배	輸入담배	國產·輸入담배
關稅	—	CIF의 50	
防衛稅	—	CIF의 2.5	담배소비세로
附加價値稅	—	(CIF + 관세)의 10	통합
教育稅	(매도가격-교육세)의 10	(매도가격-교육세)의 10	
담배販賣稅	(매도가격-교육세)의 市 22, 郡 55	(매도가격-교육세)의 市 22, 郡 55	
專賣納付金	판매가격의 43	판매가격의 33	

註：매도가격은 판매가격에서 소매이윤을 제외한 가격임.

- 수입담배의 수입가격, 소매가격은 外國담배製造者가 결정함.
- 소매마진, 거래조건 등의 조건은 外國담배제조자, 수입업자, 도매상, 분배상과 기타 대리점 등이 獨自的으로 決定함.
- 담배消費稅率은 1,000본당 18,000원(1갑당 360원)으로 하여 국산 및 수입담배에 모두 적용하기로 함(1987년도 국내시장의 64.8%를 점했던 '술'담배의 재정부담금 수준임).
- 수입상·소매인에 의한 販促許容, TV·라디오·신문광고 不許, 잡지광고는 年 12회에 한하여 許容함.
- 수입담배에 대한 關稅는 한국 정부가 투자행태에 대한 제한없이 담배제조분야에 대한 外國의 투자를 허용할 때까지 0% 稅率을 유지하기로 함.
- 1988년 가을 정기국회에 담배消費稅 法案을 제출하기로 함.
- 양측은 諒解錄과 관련된 모든 문제에 관하여 어느 일방의 요구가 있을 때에는 신속히 협의할 것을 합의함.

III. 담배消費稅 稅收現況

1. 담배消費 現況

우리나라 국민의 담배소비는 세계적인 금연추세와는 달리 꾸준한 증가추세를 보이고 있다. 先進國의 경우 政府나 保健·環境團體가 지속적으로 反吸煙運動을 펼침에 따라 담배消費의 증가율이 상당히 둔화되고 있으나, 우리나라는 다른 양상을 보이고 있다. <表 4-4>에서 보는 바와 같이 우리나라는 예를 든 주요 11개국 중에서 유일하게 매년 담배消費量이 증가하고 있음을 알 수 있다.

<表 4-4> 世界主要國의 담배消費 推移

(單位：億本，%)

年度 國別	1987	1988	1989	1990
韓 國	816(104.2)	874(107.1)	917(104.9)	957(104.4)
美 國	5,704(97.8)	5,581(97.9)	5,239(93.9)	5,160(98.5)
獨 逸	1,176(101.2)	1,170(99.5)	1,175(100.4)	1,215(103.4)
캐 나 다	526(94.9)	509(96.7)	476(93.5)	495(104.0)
아르헨티나	381(94.3)	343(90.0)	339(98.8)	335(98.8)
멕 시 코	513(109.1)	471(91.8)	520(110.4)	532(102.3)
홍 콩	70(105.0)	68(98.0)	72(104.7)	72(100.0)
日 本	3,083(100.6)	3,063(99.3)	3,128(102.1)	3,139(100.3)
브 라 질	1,619(95.9)	1,594(94.4)	1,622(101.8)	1,636(100.9)
프 랑 스	941(100.7)	932(99.0)	953(102.3)	958(100.5)
스 위 스	159(100.6)	159(100.0)	160(100.6)	159(99.4)

註：() 안은 전년 대비 비율임.

資料：財務部 專賣企劃課.

또한 우리나라의 1인당 담배消費량과 消費增加率도 <表 4-5>에 나타난 바와 같이 외국에 비해 높은 편이다. 우리나라의 1인당 담배 소비량은 1987년의 98갑에서 1990년 112갑으로 증가하였는데, 1987년 96갑으로 우리나라와 비슷한 수준을 보이던 독일이 1990년 96갑을 그대로 유지한 것과는 상당히 대조적이다. 우리나라보다 1인당 담배消費량이 많은 국가로는 日本과 스위스가 있지만, 우리나라와는 달리 1인당 消費량이 정채 내지 감소추세에 있음을 알 수 있다. 따라서 이런 추세가 계속된다면 우리나라의 1인당 담배소비량은 머지않아 日本과 스위스를 앞지를 것으로 예상된다.

〈表 4-5〉 世界主要國의 1인당 담배消費 推移

(單位: 갑, %)

國 別	1987	1988	1989	1990
韓 國	98	104 (106.1)	108 (103.9)	112 (103.2)
美 國	117	114 (97.3)	106 (93.0)	103 (97.5)
獨 逸	96	95 (99.0)	94.8(99.5)	96 (101.4)
캐 나 다	103	98 (95.7)	91 (92.3)	93 (102.6)
아르헨티나	61	54 (88.9)	53 (97.6)	52 (97.6)
멕 시 코	32	28 (90.0)	30.8(108.2)	30.9(100.3)
홍 콩	62	60 (95.9)	63 (104.4)	62 (99.3)
日 本	126	125 (98.9)	127 (101.7)	127 (100.0)
브 라 질	57	55.2(96.4)	55 (99.7)	54 (98.9)
프 랑 스	85	83 (98.6)	85 (101.7)	84 (99.5)
스 위 스	121.4	120.6(99.4)	120.3(99.7)	118 (98.5)

註: 1. 1인당 담배消費량은 年間 담배消費량을 해당 年度의 전체 人口數로 나누어 구함.

2. () 안은 전년 대비 백분율임.

資料: 財務部 專賣企劃課.

IMF, *International Financial Statistics*, 1987~1990.

國產담배와 輸入담배의 판매비중을 살펴보자. 담배消費稅 制定 이전인 1988년 輸入담배 販賣比重은 <表 4-6>에 나타난 바와 같이 數量基準 1.5%, 金額基準 2.6%였으나, 담배消費稅의 制定으로 1989년에는 數量基準 5.3%, 金額基準 7.4%로 급격한 증가를 보였고, 이후 최근까지 비슷한 점유율을 유지하고 있다.

輸入담배의 國家別 市場占有率 推移를 <表 4-7>에서 살펴보면, 輸入담배 중 日本담배의 판매증가가 두드러짐을 알 수 있다. 日本담배가 輸入담배에서 차지하는 비중은 1989년 2.8%에 불과하던 것이 1992년 23.2%로 급격히 증가하였다.

製品別 販賣順位를 <表 4-8>에서 살펴보면, 市場占有率 40.1%로 1위인 88라이트로부터 市場占有率 1.2%로 9위인 장미까지 국산담배가 점하고 있으나, 시장점유율 1% 이상인 輸入담배도 日本의 마일드세븐라이트와 美國의 버지니아슬림 두 제품이 있다.

<表 4-6> 담배販賣 現況

(單位：百萬갑, 億원, %)

		1988	1989	1990	1991	1992
國產담배	數 量	4,303	4,399	4,576	4,692	4,818
	(占有率)	(98.5)	(95.4)	(95.6)	(95.0)	(94.7)
	金 額	19,585	21,579	23,625	25,281	26,626
	(占有率)	(97.4)	(92.3)	(93.0)	(92.5)	(92.6)
輸入담배	數 量	64	210	209	249	267
	(占有率)	(1.5)	(4.6)	(4.4)	(5.0)	(5.3)
	金 額	518	1,813	1,775	2,037	2,141
	(占有率)	(2.6)	(7.7)	(7.0)	(7.5)	(7.4)
合 計	數 量	4,367	4,609	4,785	4,941	5,085
	金 額	20,103	23,392	25,400	27,318	28,767

資料：財務部, 「담배人蔘事業主要統計」, 1992.

〈表 4-7〉 輸入담배의 國家別 市場占有率 推移

(單位: %)

	1989	1990	1991	1992
美 國	85.6	76.2	74.3	72.4
日 本	2.8	8.8	15.5	23.2
英 國	9.2	7.6	6.0	3.5
스 위 스	1.9	3.9	2.0	0.2
獨 逸	0.4	2.0	0.8	0.2
其 他	0.1	1.5	1.4	0.5
計	100.0	100.0	100.0	100.0

註: 수량기준임.

資料: 財務部 專賣企劃課.

〈表 4-8〉 製品別 販賣順位(1992)

(單位: 원, %)

順位	製 品	價 格	製 造 者	占有率
1	8 8 라 이 트	600	담배인삼공사	40.1
2	8 8 디 렉 스	700	담배인삼공사	16.8
3	한 라 산	700	담배인삼공사	15.9
4	엑 스 포	700	담배인삼공사	3.5
5	솔	500	담배인삼공사	3.2
6	라 일 락	600	담배인삼공사	2.6
7	8 8 골 드	600	담배인삼공사	2.2
8	도 라 지	600	담배인삼공사	1.3
9	장 미	600	담배인삼공사	1.2
10	마일드세븐라이트	800	JTI(일본)	1.1
11	버지니아슬림	1,000	PM(미국)	1.1
12	하 나 로	800	담배인삼공사	0.9
13	8 8 멘 솔	600	담배인삼공사	0.7
14	말보로라이트	800	PM(미국)	0.6
15	말 보 로	800	PM(미국)	0.4

註: 수량기준임.

資料: 財務部 專賣企劃課.

2. 담배消費稅 徵收現況

담배消費稅의 地方稅 編入이 1989년에 이루어지면서 국세와 지방세의 상대적 배분비율은 <表 4-9>에 나타난 바와 같이 1988년의 86.3 對 13.7의 수준에서 1989년에는 81.1 對 18.9의 수준으로 변동하여 地方財源의 擴充이 상당히 이루어졌다.

담배消費稅가 地方稅에서 차지하는 比重은 1989년의 28.5%로 15개의 지방세 세목 중 가장 큰 비중을 차지하였으나, 이후 감소추세를 보임에 따라 1992년에는 18.5%에 그쳐 登錄稅의 22.2%보다 작은 비중을 차지하고 있다. 이는 다음 章에서 자세히 설명하는 바와 같이 담배消費稅가 從量稅率 構造로 되어 있어서 稅收가 所得 및 物價上昇의 효과를 적절히 반영하지 못하기 때문이다.

〈表 4-9〉 담배消費稅의 稅收規模 및 比重

(單位: 億원, %)

	1988	1989	1990	1991	1992
租稅總額(A)	225,842	261,949	332,149	383,549	445,354
國稅(B)	194,842	212,341	268,475	303,198	351,906
地方稅(C)	31,000	49,608	63,674	80,351	93,448
담배消費稅(D)	3,096	14,130	15,718	16,469	17,244
登錄稅(E)	7,945	10,911	13,776	18,950	20,720
C/A	13.7	18.9	19.2	20.9	21.0
D/A	1.4	5.4	4.7	4.3	3.9
D/C	10.0	28.5	24.7	20.5	18.5
E/C	25.6	22.0	21.6	23.6	22.2

註: 1988년은 담배판매세의 세수규모이고, 1989~92년은 담배소비세의 세수규모임.

資料: 國稅廳, 『國稅統計年報』, 1992.

內務部, 『地方稅政年鑑』, 1992.

IV. 담배消費稅의 問題點

현행 담배消費稅의 問題點은 크게 다섯 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫째가 종량세율구조의 문제점이고, 둘째, 담배인삼공사의 과도한 담배판매이익에 따른 문제점, 셋째, 무관세에 따른 문제점, 넷째, 韓美 담배양해록에 따른 문제점, 마지막으로 지방재정의 지역간·지방자치단체간 불균형의 문제점이다. 이 章에서는 각 問題點을 구체적으로 검토해 보기로 한다.

1. 從量稅率構造의 問題點

현행 담배消費稅가 안고 있는 가장 근본적인 問題點은 담배消費稅가 從量稅率構造로 되어 있어서 所得上昇의 效果가 稅收에 적절히 반영되지 못하고 있다는 사실이다. 또한 담배에 대한 從量稅는 가격에 관계없이 數量에 대하여 과세되므로 物價 또는 價格上昇이 있을 경우 稅額의 實質價値는 하락하게 되는 문제점이 있다. 稅額의 실질 가치를 유지하기 위해서는 稅率調整을 주기적으로 해야 하지만 현실적으로는 잦은 稅率調整이 容易하지 않기 때문에, 근본적인 해결책으로 從價稅率構造로의 전환을 검토할 필요가 있다.

〈表 4-10〉에서 보는 바와 같이 소득수준의 상승에 따라 高價담배의 판매비중이 크게 증가하여 國產담배의 尙當 平均 販賣價格은 1989년 552.7원에서 1992년 622.4원으로 크게 상승하였다. 그러나 담배소비세가 尙當 360원의 從量稅로 고정되어 있음에 따라 500원급 이상 국산담배의 加重平均稅率은 〈表 4-11〉에서 보는 바와 같이 1989년 61.2%에서 1992년 56.3%로 계속 하락하는 결과를 초래하였다. 이에 따라 담배消費稅가 地方稅에서 차지하는 比重은 〈表 4-

12)에 나타난 바와 같이 1989년의 28.5%에서 1992년 18.5%로 감소추세에 있어 地方財政財源으로서의 機能이 점점 弱화되고 있음을 알 수 있다.

〈表 4-10〉 담배(國產)의 價格級別 販賣比重 및 平均販賣價格 推移

(單位：%, 圓)

	1989	1990	1991	1992
800원급	—	—	—	1.0
700원급	6.6	21.3	34.3	39.4
600원급	65.3	59.9	53.2	50.8
500원급	17.1	9.8	5.9	3.6
200원급	9.0	6.6	4.5	3.5
100원급 以下	2.0	2.4	2.1	1.7
平均販賣價格	552.7	584.7	610.5	622.4

註：1. 판매비중은 수량기준임.

2. 평균판매가격은 100원 이하(P.X.)제품을 제외한 200원급 이상 담배의 갑당 평균판매가격임.

資料：財務部 專賣企劃課.

〈表 4-11〉 담배(國產)의 加重平均稅率 推移

(單位：圓, %)

	1989	1990	1991	1992
平均販賣價格	552.7	584.7	610.5	622.4
平均稅率 ¹⁾	59.8	57.9	56.5	55.8
平均稅率 ²⁾	61.2	58.8	57.1	56.3

註：1) 100원급 이하(P.X.)제품을 제외한 200원급 이상 담배의 가중평균세율임.

2) 200원급 이하 제품을 제외한 500원급 이상 담배의 가중평균세율임.

從量稅率構造로 인해 파생되는 또 다른 문제점은 200원급 담배를 제외하고 부담능력에 대한 고려없이 무차별적으로 과세됨으로써

〈表 4-13〉에 나타난 바와 같이 低價의 담배를 사는 低所得層이 오히려 더 높은 稅負擔을 하고 있다는 사실이다. 稅負擔의 逆進性을 해결하기 위해서도 從價稅率構造로의 전환을 검토할 필요가 있다.

〈表 4-12〉 담배消費稅의 地方稅入 中 比重 推移

(單位：億원, %)

	1989	1990	1991	1992
地方財政收入(A)	104,158	144,946	171,192	208,003 ¹⁾
地方稅(B)	49,608	63,674	80,351	93,448
담배消費稅(C)	14,130	15,718	16,469	17,244
C / B	28.5	24.7	20.5	18.5
C / A	13.6	10.8	9.6	8.3

註：1) 예산치임

資料：內務部, 『地方財政年鑑』, 各年度.

_____, 『地方稅政年鑑』, 各年度.

〈表 4-13〉 販賣價格 對比 담배消費稅率

(單位：원, %)

販賣價格	200	500	600	700	800	900	1,000
담배消費稅額	40	360	360	360	360	360	360
稅率	20	72	60	51	45	40	36

2. 담배人蔘公社의 過多한 담배販賣利益에 따른 問題點

제조원가의 상승에도 불구하고 담배소비세가 고정된 상태에서 새로운 高價담배가 발매되고 그 販賣比重이 增加함에 따라, 〈表 4-14〉에 나타난 바와 같이 담배인삼公社의 담배販賣利益이 1989년의 1,423억원에서 1991년에는 2,042억원으로 크게 增加하였다.

담배販賣利益이 큰 규모로 계속 발생하면서 〈表 4-15〉에서 보는

바와 같이 餘裕資金과 利子收入도 크게 증가하고 있다.

담배인삼공사의 利益金過多는 다음과 같은 問題點을 야기한다. 첫째, 담배消費稅의 財政負擔率은 점점 하락하는 반면, 담배인삼공사의 利益金은 계속적으로 증가하여 사내유보됨에 따라 專賣事業에 의한 財政收入確保機能에 역행하고 있다. 둘째, 經濟企劃院의 일시고 율배당요구 및 內務部의 담배소비세의 인상을 통한 이익금의 환수요구가 계속될 것이다. 셋째, 과다한 판매이익의 발생과 급속한 이자수입 증가에 따른 公社의 經營合理化 노력이 소홀해질 우려가 있다.

〈表 4-14〉 담배販賣利益 推移

(單位：億圓, %)

	1989	1990	1991
賣 出 額	22,126	23,942(8.2)	25,392(6.1)
製 造 原 價	4,989	5,860(17.5)	6,498(10.9)
販 賣 管 理 費	811	908(12.0)	1,028(13.2)
담 배 消 費 稅	14,109	14,939(5.9)	15,633(4.6)
담 배 販 賣 利 益	1,423	1,564(9.9)	2,042(30.6)

註：() 안은 전년 대비 증가율임.

資料：財務部 專賣企劃課.

〈表 4-15〉 담배人蔘公社의 經營成果 現況

(單位：億圓, %)

	1989	1990	1991
담 배 販 賣 利 益	1,423	1,564(9.9)	2,042(30.6)
稅前當期純利益	1,562	2,548(63.1)	3,519(38.1)
諸 預 金	4,809	5,776(20.1)	7,355(27.3)
利 子 收 入	562	874(55.5)	1,220(39.6)

註：() 안은 전년 대비 증가율임.

資料：財務部 專賣企劃課.

이러한 문제점을 해결하기 위해서는 담배消費稅의 引上이 불가피

하고, 高價담배에 대해 더 많은 세금을 부과할 수 있도록 從價稅率 構造로 전환하는 方案을 검토하여야 할 것이다.

3. 無關稅에 따른 問題點

韓美담배협상의 결과에 따라 수입담배에만 부과되던 關稅, 防衛稅와 附加價值稅를 폐지하고, 1987년도 국내시장의 64.8%를 점했던 '솔' 담배의 재정부담금 수준인 갑당 360원의 담배消費稅를 국산 및 수입담배에 모두 적용하게 되었다⁷⁾. 이에 따라 국산담배에 비해 2배 이상이던 輸入담배의 價格이 대폭 引下될 수 있어서 輸入담배는 국산담배에 대해 價格競爭力을 갖게 되었다.

〈表 4-16〉 國產·輸入담배의 價格構造

(單位: %, 원)

	솔		Marlboro	
	1987.7當時	1989以後	1987.7當時	1989以後
通關時稅額	—	—	264	—
關稅	—	—	207	—
防衛稅	—	—	7	—
附加價值稅	—	—	50	—
國稅 및 地方稅	360	360	641	360
教育稅	43	—	113	—
담배販賣(消費)稅	27	360	34	360
專賣納付金	290	—	494	—
總財政負擔金	360	360	905	360
財政負擔率	72	72	69	45
販賣價格	500	500	1,300	800

資料: 財務部 專賣企劃課.

7) 韓美 담배諒解錄 V-B규정에 의해 관세의 면세는 한국정부가 투자형태에 대한 제한없이 韓國內의 담배製造分野에 대한 外國의 投資를 허용할 때까지 유지된다. 0% 관세율은 담배제조업의 독점을 유지하기 위하여 한미담배협상에서 합의된 것으로, 수입담배에 대해 관세를 부과하려면 미국측으로부터 담배제조분야에 대한 市場開放壓力을 받게 될 것이다.

輸入담배의 20% 정도를 점하고 있는 Marlboro의 경우를 예로 들면 <表 4-16>에서 보는 바와 같이 財政負擔率이 69%에서 45%로 낮아지게 되고, 이로 인해 販賣價格이 1,300원에서 800원으로 대폭 引下되었다.

輸入담배의 販賣比重은 <表 4-17>에서 보는 바와 같이 1988년에는 수량에 있어서는 1.5%, 금액에 있어서는 2.5%에 불과하였으나, 輸入담배가 價格競爭力을 갖게 되면서 1989년에는 각각 4.6%, 7.7%로 급격히 증가하였다.

<表 4-17> 輸入담배 市場占有率 推移

(單位：%)

		1986.9~12	1987	1988	1989	1990	1991	1992
市場 占有率	數量	0.06	0.18	1.5	4.6	4.4	5.0	5.3
	金額	0.2	0.6	2.5	7.7	7.0	7.5	7.4

資料：財務部 專賣企劃課.

4. 韓美 담배諒解錄에 따른 問題點

현행 담배消費稅가 안고 있는 가장 근본적인 問題點은 從量稅率構造라고 할 수 있는데, 이를 시정하는 데 걸림돌이 되는 것이 韓美 담배諒解錄이다. 韓美 담배諒解錄의 IV-C規定은 담배消費稅의 종량세율을 규정하고 있고, VII-A規定은 우리나라의 독자적인 담배消費稅 改正을 제한하고 있는데, 각 規定을 자세히 살펴보기로 하자.

韓美 담배諒解錄의 IV-C規定에서는 다음과 같은 내용을 합의하고 있다. 첫째, 한국정부는 모든 담배에 대한 從量消費稅制 導入과 輸入關稅率을 零으로 하기 위한 필요한 모든 법안을 1988년 가을定期國會에 上程한다. 둘째, 從量消費稅額은 1,000분당 18,000원이고, 소매가격이 200원 이하인 담배에 대해서는 보다 낮은 세율의 소비세

를 적용할 수 있다. 셋째, 담배消費稅는 국세와 지방세를 포함한 모든 세금과 재정세입을 대체한다.

VII-A規定은 兩側이 諒解錄과 관련된 모든 문제에 관하여 어느 一方의 要求가 있을 때는 신속히 協議할 것을 합의한다는 내용이다.

이와 같은 내용의 規定을 근거로 하여 우리나라가 담배消費稅의 改正을 시도할 경우의 美國과의 통상마찰 가능성을 예상해 보기로 한다.

가. 從量稅를 維持하면서 稅額만을 引上할 경우의 通商摩察 可能性

從量稅를 유지하면서 담배消費稅額을 引上하는 경우에는 다음과 같은 理由로 통상마찰의 가능성이 크지 않을 것으로 예상된다. 첫째, 韓美담배諒解錄에 360원의 담배소비세액을 계속 유지한다는 條項은 없다. 둘째, 稅率의 30% 범위 안에서 大統領令으로 조정할 수 있다는 조항이 포함되어 있는 現行 地方稅法을 국회 상정전에 美國側에서 충분히 검토하였으나 아무런 異議를 제기하지 않았다. 셋째, 담배소비세액을 일률적으로 定額引上하면 低價인 國產담배는 高價인 美國담배에 비해 實質稅率 引上效果가 더 크게 되므로, 國產담배가 상대적으로 불리하게 된다. 넷째, 1988년 이후 美國 國內의 담배관련 세액은 지속적으로 인상되었으므로 美國이 韓國의 담배消費稅를 동결시켜야 한다고 주장할 명분은 미약하다.

그러나 담배소비세액의 인상폭이 크면 美國담배의 가격인상이 불가피할 것이므로, 美國側은 상대적으로 가격이 싼 國產담배에 비해 판매의 어려움이 있을 것으로 예상하여 不滿을 提起할 가능성도 있다.

나. 從量稅를 從價稅로 轉換할 경우의 通商摩察 可能性

從價稅로 전환할 경우에는 通商摩察의 發生 可能性이 매우 높아서 韓美 담배諒解錄에 의한 재협의를 하여야 할 것으로 예상된다. 從價

稅를 부과하면 高價인 美國담배의 實質稅率 引上效果가 低價인 國產담배에 비해 매우 클 것이기 때문이다. 또한 현재 美國담배가 갖고 있는 價格競爭力이 현행 담배消費稅에 기인한다고 볼 때, 從價稅로의 전환은 製造原價가 높은 미국담배의 價格競爭力 喪失을 유발할 가능성이 많기 때문이다.

다. 從量稅와 從價稅의 混合稅制를 採擇할 경우의 通商摩察 可能性

종량세와 증가세의 混合稅制를 채택할 경우에도 從價稅를 채택할 경우와 마찬가지로 美國과의 재협의를 거쳐야 할 것으로 예상된다.

從價稅를 어떤 비중으로 부과하든지 製造原價가 높은 美國담배에 불리하게 작용할 것이므로 通商摩察의 發生 可能性이 있다. 그러나 美國을 비롯한 대부분의 국가들이 종량세와 증가세의 混合稅制를 채택하고 있으므로, 混合稅制 자체에 대한 美國側의 불만제기의 명분은 미약할 것으로 판단된다.

5. 地方財政의 地域間·地方自治團體間 不均衡의 問題點

중앙재정의 지방이전을 통한 지방재정 확충방법으로 담배소비관련 세원을 지방세로 편입하게 되었으나, 세원의 都市 편중으로 地方財政의 地域間·地方自治團體間 不均衡을 개선하지 못하는 실정이다.

지방자치단체 전체의 결산기준 財政自立度는 <表 4-18>에서 보는 바와 같이 1988년 54.4%에서 1989년 55.9%로 1.5% 포인트 상승에 그쳐 담배소비관련세원의 지방세 편입에 의해 거의 영향을 받지 않았다. 자치단체별로 살펴보면 市의 경우에는 재정자립도가 59.3%에서 69.3%로 상당히 향상되고 있지만, 郡의 경우는 그 효과가 거의 없음을 알 수 있다.

〈表 4-18〉 地方財政自立度の比較推移

(單位：%)

	全 國	서울 ¹⁾	直轄市 ¹⁾	道	市	郡	自治區 ²⁾
1988	54.4	97.9	80.4	44.1	59.3	36.2	41.7
1989	55.9	97.7	81.9	37.7	69.3	33.1	43.5

註：결산기준자립도임.

1) 자치구를 제외함.

2) 서울 및 직할시의 자치구 합계임.

資料：內務部, 『地方財政年鑑』, 各 年度.

세원의 도시편중으로 인한 지방재정의 지역간·지방자치단체간 불균형의 문제점을 보완하는 하나의 방안으로, 국가와 지방자치단체간의 세원분리주의 방식에서 탈피하여 세원의 공동이용 방식을 통한 國稅·地方稅間의 相互調整方案을 검토해 볼 필요가 있다.

V. 담배消費稅의 國際比較

1. 各國의 담배關聯 租稅制度

우리나라는 순수한 從量稅를 채택하고 있는 반면, <表 4-19>에서 보는 바와 같이 대부분의 국가들은 증가세와 종량세의 混合稅制를

<表 4-19> 담배關聯 租稅制度의 國際比較

	담 배 關 聯 稅 制				關 稅
	從價稅	從量稅	附價稅	其 他	
韓 國		18,000원 /1,000본			무관세
臺 灣	원가의 185% (自國產)	NT\$ 830 /1,000본 (外產)			무관세
프 랑 스	49.68%	21.3957FR /1,000본	18.018%	농업부담금 0.62%	CIF의 90%
이탈리아	52.67%	3,703리라 /1,000본	15.97%		CIF의 90%
日 本	3%	국세 3,126 ¥ /1,000본 지방세 3,126 ¥ /1,000본			잠정무세 (기본세 90%)
美 國	8.0%	연방세 20C/갑 주 세 35C/갑 시 세 15C/갑		인지대 5C/갑 암퇴치기금 25C/갑	\$ 1.06/1b+ CIF의 5%)
英 國	21%	40.15 £ /1,000본	14.89%		CIF의 90%
獨 逸	24.8%	83 DM /1,000본	12.28%		CIF의 90%

註：1. 증가세, 부가세는 對판매가격 비율임.

2. 미국은 L.A. 기준임.

資料：財務部 專賣企劃課.

채택하고 있다. 다만 대만의 경우는 輸入담배에 한해서 從量稅를 채택하고 있다. 특히 유럽 각국들은 종가세와 종량세 외에 附加價值稅까지 부과하고 있고, 關稅도 CIF가격의 90%에 이르고 있다.

2. 各國의 담배價格 및 담배關聯稅額

가. 主宗品 價格 및 稅額의 國際比較

각국 담배의 主宗品 가격을 <表 4-20>에서 비교해 보면, 우리나라의 담배價格은 물가수준을 고려하더라도 外國과 비교하여 매우 저렴하다는 것을 알 수 있다. 또한 主宗品인 「88」에 대한 稅率은 60%로서 역시 국제적으로 낮은 수준이다.

<表 4-20> 담배價格 및 담배關聯稅額의 國際比較

(單位: 원, %)

	主宗品	販賣價格	담배關聯稅額	總稅率
韓國	88	600	360	60.0
대만	장수	22NT \$ (683)	16.6NT \$ (515)	74.45
프랑스	Gauloises	6.3998FR (900)	4.80005FR (675)	75.01
이탈리아	MS	2,050L (1,098)	1,481.68L (793)	72.0
日本	Mild Seven	220 ¥ (1,393)	131.64 ¥ (833)	59.8
美國	Marlboro	2.0 \$ (1,577)	1.16 \$ (915)	58.0
英國	Benson & Hedges	2.02 £ (2,406)	1.5280 £ (1,820)	76.0
獨逸	Marlboro	5.0DM (2,432)	3.514DM (1,710)	70.28

註: 1. 총세율은 對관매가격 비율임.

2. 미국은 L.A. 기준임.

3. () 안은 원貨가격이며, 환율은 1992년 12월말 기준임.

資料: 財務部 專賣企劃課.

우리나라와 같이 담배에 대해 低價格·低稅率政策을 유지하는 것은 재정수입 확보 및 국민건강의 보호측면에서 결코 바람직하지 않다.

나. EC 各國의 담배稅率 比較

稅制調整 以前(1989년 기준)의 담배에 대한 總稅率을 EC 各國間에 비교해 보면, <表 4-21>과 같이 덴마크가 85.9%로 가장 높고, 스페인이 57.9%로 가장 낮음을 알 수 있다.

<表 4-21> EC 各國의 담배稅率 比較

	EC 稅制調整 以前				EC稅制調整 以後 (1993.1.1 以後)
	담배稅額 (ECU/ 1,000개비)	담배價格 (ECU/ 1,000개비)	담배稅額/ 담배價格 (%)	終價稅額/ 담배價格 (%)	
벨 기 에	56.73	78.83	72.0	66.19	최저세율 : 판매가격의 67%
덴 마 크	141.75	164.96	85.9	39.25	
프 랑 스	53.37	74.38	71.8	68.17	
獨 逸	76.01	103.93	73.1	43.78	
그 리 스	25.13	35.73	70.3	67.45	
아일랜드	96.14	128.75	74.7	33.56	
이탈리아	40.19	62.56	64.2	60.63	
룩셈부르크	38.93	58.19	66.9	63.55	
네덜란드	52.36	74.38	70.4	34.67	
포르투갈	14.04	20.94	67.0	55.03	
스 페 인	12.80	22.12	57.9	52.71	
英 國	78.40	104.17	75.3	34.04	

註 : 1. 세제조정 以前은 1989년 기준임.

2. 종가세액은 부가가치세를 포함한 세액임.

資料 : George Kopits (ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C. : IMF, 1992. P. 35.

EC는 特別消費稅의 稅率 單一化에는 실패하였으나, 담배에 대해

서 販賣價格의 67%에 해당하는 最低稅率을 설정하는 데 합의하여 1993년 1월 1일부터 시행하고 있다. 이는 우리나라의 국산담배에 대한 평균가중세율 55.8%와 비교하여 볼 때 매우 높은 수준이다.

VI. 담배消費稅의 改善方向

1. 基本方向

담배소비세 개편의 基本方向으로 第Ⅳ章 담배消費稅의 問題點에서 검토한 바와 같이 稅率引上和 從價稅로의 轉換을 제시하고자 한다.

가. 稅率 引上

담배의 消費는 흡연자에게 어느 정도의 身體的·心理的 效用性을 주지만 담배의 濫用은 그에 못지않은 身體的·心理的 惡影響과 外部不經濟를 초래한다. 稅率을 너무 높게 책정하면, 담배의 소비를 지나치게 억제하게 되어 흡연자들이 담배의 소비로부터 얻는 효용을 떨어뜨리게 되겠지만, 반면 稅率을 너무 낮게 책정하면, 과다소비를 유도하여 담배의 惡影響 및 外部不經濟를 심화시키는 결과를 초래할 것이다⁸⁾.

담배消費稅 稅率의 引上은 불가피한 것으로 보여지는데, 그 理由를 간략하게 제시하면 다음과 같다.

첫째, 담배소비세가 갑당 360원의 從量稅로 고정되어 있어서 所得增加에 따른 平均價格引上 效果가 전혀 稅收에 반영되지 못함에 따라 地方財政財源으로서의 기능이 약화되고 있다. 따라서 일정한 財政負擔率 水準을 維持하기 위해서는 稅率引上이 불가피하다.

8) 效用性和 濫用에 의한 惡影響 측면에서 담배와 비슷한 성격을 술에 대한 稅率과 비교해 보면, 1992년 國產담배의 加重平均稅率은 55.8%로 1991년 酒稅收入의 68.5%를 차지한 맥주의 판매가격 대비 總稅率 52%에 비해 조금 높은 편이다. 그러나 일반적으로 담배가 술보다 건강에 더 해롭다는 사실을 고려해 볼 때, 담배에 대한 稅率이 결코 높은 수준이 아님을 알 수 있다.

둘째, 우리나라는 다른 나라와 비교해 볼 때 담배소비세율이 매우 낮고 담배가격이低廉할 뿐 아니라, 담배에 대한 公共政策이 미흡한 실정이어서 吸煙率과 1人當 담배消費量이 높은 편이다. 따라서 담배 소비세율을 引上하여 담배價格의 引上을 유도함으로써 담배소비의 外部性으로 인한 市場失敗를 보완하고 국민건강을 해치는 담배의 過多消費量을 適正消費量으로 유도하여야 한다.

나. 從價稅로의 轉換

담배에 대한 과세는 원래 증가세율구조로 이루어지던 것이 韓美담 배협상에 의해 1989년부터 從量稅率構造로 전환되었다. 대부분의 국가들은 從價稅를 채택하고 있는데, <表 4-19>에서 예를 들었던 國家 중에서도 從量稅 형태로만 과세되는 國家는 우리나라뿐이다.

담배소비세가 360원의 從量稅로 고정되어 있음에 따라 第4章에서 검토되었던 다음과 같은 問題點을 야기한다. 첫째, 소득수준의 향상에 의해 高價담배의 판매비중이 증가함에도 불구하고 稅收에 전혀 반영되지 못한다. 둘째, 물가상승시에 稅收의 實質價値 減少의 결과를 초래한다. 셋째, 부담능력에 대한 고려없이 무차별적으로 과세됨으로써 저가의 담배를 사는 저소득층의 稅負擔率이 더 높아지는 逆進性을 보인다. 넷째, 일정한 財政負擔率 수준을 유지하기 위해서는 從量稅의 稅率을 경제환경의 변화에 맞추어 週期的으로 調整해야 하는 어려움이 있다.

따라서 從量稅율구조를 從價稅率構造로 전환하여 소득증가 및 물가상승 등 경제환경의 변화를 적절히 반영하도록 하여야 할 것이다.

2. 具體的 代案

먼저 담배消費稅 改編의 基本方向으로 從量稅에서 從價稅로 轉換하는 方案을 모색해 본다. 또한 통상마찰의 가능성을 고려하여 從量稅

를 유지하면서 稅率만을 引上하는 方案과 대부분의 다른 국가들과 같이 종량세와 종가세의 混合稅制를 채택하는 方案도 검토해 보고자 한다.

가. 第1案

第1案은 從價稅로 전환하는 方案인데, 稅率을 烟葉판매가격의 55%, 60%, 그리고 65%로 하는 세 가지 방안을 검토해 보고자 한다. 稅率을 판매가격의 55%(A案)로 하는 것은 현재 國產烟葉의 平均稅率(55.8%) 수준을 따른 것이고, 판매가격의 60%(B案)로 하는 것은 현재 단일제품으로 國產烟葉판매의 40%를 차지하고 있는 88라이트의 財政負擔率 수준을 따른 것이고, 판매가격의 65%(C案)로 하는 것은 EC 12개국의 世世조정후의 稅率(67%) 수준을 따른 것이다.

현행 烟葉消費稅가 계속 유지된다는 전제하에 豫측된 1994년의 稅收와 1월 1일부터 改善案이 시행될 경우의 1994년의 豫想稅收를 비교해 본다.

稅收豫測을 위해 1994년의 전체 烟葉消費量은 1993년의 전체 烟葉消費量과 동일하다고 가정하였다⁹⁾. 다만 輸入烟葉의 1994년의 소비증가율은 1993년의 소비증가율과 같은 16.9%로 가정하고, 輸入烟葉의 소비증가량만큼 國產烟葉의 소비량이 감소한다고 가정하였다. 또한 國產烟葉의 價格引上은 새로운 高價烟葉의 發賣와 既存烟葉의 發賣中斷을 통해 이루어져 왔기 때문에, 回歸分析方法으로 價格彈力度를 구할 수 없어서 稅率引上에 의한 烟葉價格의 引上和 烟葉消費의 減少는 고려하지 않았다.

9) 1993년 1월부터 9월까지의 전체 烟葉消費量은 39억 94만갑으로 전년 동기의 39억 516만갑과 거의 비슷한 수준을 보여주고 있다. 여기서는 1994년의 精確한 稅收推計가 목적이 아니라 각 案간의 稅收增加分을 비교하려는 것이므로 이러한 가정이 큰 문제가 되지 않는다.

〈表 4-22〉 豫想稅收(第1案)

(單位：億圓)

	國產담배	外產담배	合 計	稅收增加
現 行 稅 率	16,171	1,310	17,481	—
A	16,257	1,580	17,837	356
B	17,735	1,723	19,458	1,977
C	19,213	1,867	21,080	3,599

B案과 C案은 장기적으로 所得增加效果를 반영할 수 있을 뿐 아니라, 단기적으로도 〈表 4-22〉에서 보는 바와 같이 稅收增加가 매우 크므로, 현행 담배消費稅보다 바람직한 方案이다. 단기적으로 현행 담배消費稅의 稅收水準과 비슷한 수준을 보이는 A案도, 장기적으로 B案과 C案에는 못 미치지만 所得增加效果를 어느 정도 반영할 수 있을 것이므로 현행 담배消費稅보다는 좋은 方案이다.

위의 세 가지 案의 期待效果는 첫째, 所得增加의 효과를 적절히 反影할 수 있고, 둘째, 담배價格의 引上時 稅收增大를 기대할 수 있고, 셋째, 稅負擔의 逆進性을 해결할 수 있다는 것이다.

이 案들의 問題點은 第IV章에서 이미 언급한 바와 같이 通商摩擦의 發生 可能性이 매우 높다는 것이다. A案보다 B案, B案보다 C案에 대해서 美國側의 불만이 더 클 것으로 예상된다. 그러나 A案, B案, 그리고 C案 모두 담배소비세 제정시 고려되었던 ‘술’ 수준의 財政負擔率 72%에 비하면 매우 낮은 수준이므로, 稅率 자체에 대한 美國側 불만의 명분은 미약하다.

EC 12개국을 비롯한 외국의 현행 담배세율과 담배소비세 제정시 세율결정의 기준이 되었던 ‘술’ 수준의 財政負擔率 72%를 종합적으로 고려해 볼 때, 從價稅의 稅率은 최소한 담배판매가격의 65% 정도는 되어야 할 것으로 판단된다.

나. 第2案

第2案은 從量稅를 그대로 유지하면서 稅率만을 인상하는 방안인데, 現행의 담배소비세 360원을 400원으로 인상하는 方案(D案)과 現행의 담배소비세 360원을 450원으로 인상하는 方案(E案)을 검토하고자 한다¹⁰⁾.

現행 담배消費稅가 계속 유지된다는 전제하에 豫측된 1994년의 稅收와 1월 1일부터 改善案이 시행될 경우의 1994년의 豫想稅收를 비교해 본다. 稅收豫測을 위한 가정은 第1案과 동일하다.

〈表 4-23〉에서 보는 바와 같이 D案과 E案 모두 短期的으로 稅收增加가 크지만, 長期的으로는 소득증가 및 가격인상 효과를 전혀 반영하지 못한다.

〈表 4-23〉 豫想稅收(第2案)

(單位：億圓)

	國產담배	外產담배	合 計	稅收增加
現 行 稅 率	16,171	1,310	17,481	—
D	17,961	1,456	19,417	1,936
E	20,200	1,638	21,838	4,357

위의 두 가지 案의 期待效果는 國產담배의 實質稅率 引上效果가 高價인 美國담배보다 더 크게 되어 미국측에 불리하지 않으므로 통상마찰의 소지가 적다는 것이다.

이 案들의 問題點은 첫째, 稅負擔의 逆進性을 전혀 해결하지 못한다는 것이고, 둘째, 소득수준 상승, 담배가격 인상 등 경제환경의 변화를 적절히 반영하지 못하므로 향후에도 경제환경의 변화에 맞추어 稅率을 週期的으로 調整해야 하나, 현실적으로 잦은 稅率變更이 어렵다는 것이다. 따라서 이 案들은 바람직하지 못한 것으로 판단된다.

10) 200원급 담배에 대해서는 40원의 稅額을 그대로 유지한다고 가정한다.

다. 第3案

第3案은 從量稅와 從價稅의 混合稅制를 채택하는 方案인데, 從價稅의 비중을 달리하는 다음과 같은 方案을 검토해 보고자 한다¹¹⁾.

- (F案) 현행 담배소비세와 판매가격 5%의 증가세의 혼합세제
- (G案) 현행 담배소비세와 판매가격 10%의 증가세의 혼합세제
- (H案) 갑당 200원의 종량세와 판매가격 25%의 증가세의 혼합세제
- (I案) 갑당 200원의 종량세와 판매가격 30%의 증가세의 혼합세제
- (J案) 갑당 200원의 종량세와 판매가격 35%의 증가세의 혼합세제
- (K案) 갑당 100원의 종량세와 판매가격 40%의 증가세의 혼합세제
- (L案) 갑당 100원의 종량세와 판매가격 45%의 증가세의 혼합세제
- (M案) 갑당 100원의 종량세와 판매가격 50%의 증가세의 혼합세제

현행 담배消費稅가 계속 유지된다는 전제하에 예측된 1994년의 稅收와 1월 1일부터 개선안이 시행될 경우의 1994년의 豫想稅收를 비교해 본다. 稅收豫測을 위한 가정은 第1案 및 第2案과 동일하다.

〈表 4-24〉에서 보는 바와 같이 F案은 B案과, G案은 C案과 短期的인 세수증가 효과가 비슷하나, F案과 G案은 B案과 C案에 비해 각각 長期的으로 소득증가 및 가격인상 효과의 반영이 未洽할 것이다. 나머지 여섯 가지 案들 중에서는 長期的으로 볼 때, 從價稅의 比重을 크게 한 K案, L案, M案이 H案, I案, J案에 비해 소득증가 및 가격인상 효과의 반영이 더 클 것이다.

아래 여덟 가지 案의 期待效果로 예상할 수 있는 것은 從量稅 단 價稅제보다는 소득증가 및 가격인상 효과의 반영이 더 클 것이라는 것이다. 그러나 從價稅의 稅收比重이 너무 작으면 長期的으로 소득

11) H案부터 M案까지 각 案은 200원급 이하의 담배에 대해서 從量稅는 부과하지 않고 從價稅만을 부과한다고 가정한다.

〈表 4-24〉 豫想稅收(第3案)

(單位：億圓)

	國產담배	外產담배	合 計	稅收增加
現行稅率	16,171	1,310	17,481	—
F	17,649	1,454	19,103	1,622
G	19,127	1,597	20,724	3,243
H	16,344	1,446	17,790	309
I	17,822	1,590	19,412	1,931
J	19,300	1,733	21,033	3,552
K	16,301	1,513	17,814	333
L	17,779	1,656	19,435	1,954
M	19,257	1,800	21,057	3,576

증가 및 가격인상 효과를 적절히 반영하지 못하고, 증가세를 어떤 비중으로 부과하든지 製造原價가 높은 미국담배에 상대적으로 불리하게 작용될 것이므로 통상마찰의 가능성이 있고, 長期的으로 從價稅 單一稅制보다는 소득증가 및 가격인상효과 반영이 未洽할 것이라는 問題點은 여전히 남아있게 된다.

混合稅制가 從量稅 單一稅制보다는 더 바람직한 것으로 판단되므로, 從價稅의 채택이 어려울 경우 종량세를 유지하면서 세율만을 인상하는 方案보다는 증가세와 종량세의 混合稅制의 채택을 고려해 볼 만하다.

3. 向後 檢討課題

가. 國民保健基金(假稱)의 設置

우리나라의 吸煙에 대한 公共政策은 선진국들과 비교해 볼 때 매우 미흡한 실정이다. 공공장소에서의 금연, 자판기 설치의 금지 또는 제한 등의 禁煙運動이 일부에서 일어나고 있지만, 아직 전국적으로

확산되지는 못하고 있다. 더구나 현행 담배소비세가 지방세로 되어 있어서 각 지방자치단체가 稅收確保를 위해 내 고장에서 담배를 사자는 運動(campaign)을 전개하고 있는데, 이로 인해 금연운동을 하여야 할 정부기관이 담배소비를 오히려 권장한다는 오해를 불러 일으킬 소지도 있다. 또한 外部不經濟를 초래하는 吸煙者로 하여금 私的 費用을 초과하는 社會的 費用을 부담하게 할 필요가 있다. 외부 불경제를 유발하는 행위를 억제하고, 외부불경제를 해결하려는 공공 부문의 費用으로 그 稅收를 사용해야 할 것이다.

이를 위해 미국의 암퇴치기금과 같은 형태의 國民保健基金(假稱)의 설치를 검토할 필요가 있다. 國民保健基金으로는 암을 전문으로 연구하고 암환자를 치료하는 癌研究센터와 癌病院 등의 設立 및 維持費用과 大學病院 및 研究機關의 癌研究 支援金 등으로 사용한다¹²⁾. 國民保健基金의 設置는 큰 어려움이 없을 것으로 예상된다. 吸煙이 건강에 해롭고 폐암, 심장혈관질환 등의 원인이 된다는 사실은 대부분의 국민들이 이미 인식하고 있으며, 健康에 대한 관심이 國民所得의 향상과 비례하여 높아가고 있으므로, 추가적인 세부담에 대한 拒否反應이 크지 않을 것이기 때문이다.

國民保健基金을 設置 運營하여 우리나라 국민의 사망원인 2위인 癌의 退治에 노력함으로써, 政府는 국민보건과 사회복지의 향상을 도모할 수 있을 것이며, 국민건강을 해치는 담배소비를 통해 막대한 稅收入을 올린다는 批判도 緩和할 수 있을 것이다.

12) 事業內容이 결정되고 이에 따라 造成規模가 결정되면 기금조성방법 및 기금운용 계획이 수립될 수 있다. 국민보건기금의 造成規模가 사업의 내용에 따라 크게 달라지게 될 것인데, 500원급 이상의 담배에 대하여 1갑당 20원씩 국민보건기금을 부과하면 1994년 기준으로 968억원, 1갑당 50원씩 부과하면 2,421억원이 조성될 것으로 예상된다.

나. 一部 地方財政 調整의 性格 加味

중앙세원의 지방이전을 통한 지방재정 확충방법은 지역별로 고른 세원분포를 전제로 하는데, 세원의 지역별 편재가 현저한 한 지방재정의 지역간·지방자치단체간 不均衡을 개선하지 못한다. 담배소비관련세원의 지방세 편입은 다른 세목에 비해서는 상대적으로 고른 세원분포를 보였음에도 불구하고, 稅源의 都市偏重으로 인해 地方財政의 不均衡이 개선되지 못하고 있다.

지역간·지방자치단체간 재정력의 불균형을 완화하기 위한 하나의 방안으로서 地方財政調整制度를 통한 중앙정부와 지방자치단체간 담배關聯 稅源配分의 調整을 검토해 봄직하다¹³⁾¹⁴⁾. 중앙정부와 지방자치단체간의 세원분리주의에서 탈피하여 稅源의 共同利用方式을 통한 국세·지방세간의 상호조정이 필요하다.

중앙정부와 지방자치단체간 담배관련세원배분의 調整方案으로 다음과 같은 세 가지 方案을 모색해 보고자 한다.

- 1) 담배관련 稅源 전부를 國稅로 하여 국가가 지방자치단체에 배분해 주는 方案

이 方案은 다음과 같은 이유로 바람직하지 않다고 판단된다. 첫째, 地方交付稅, 地方讓與金 및 國庫補助金의 비중이 너무 높아짐에 따

13) 地方自治의 실시와 함께 國稅·地方稅의 調整에 대한 논의가 활발히 이루어지고 있는데, 대체로 다음의 두 가지 見解로 나눌 수 있다.

첫째는 중앙정부의 간섭을 줄이고 지방정부의 역할을 증대하여 실질적인 지방자치를 실시하기 위해서는 과도하게 국세에 편중되어 있는 稅源을 地方稅로 移讓하여 地方政府의 財政自立水準을 높여야 한다는 見解이다. 둘째는 국세·지방세간 엄격한 세원분리를 고수한 상태에서 지방세 비중을 높이는 것보다 地方財政調整制度를 통한 中央政府와 地方自治團體間 稅源配分의 再調整이 지역간·지방자치단체간 균형발전을 도모하는 데 보다 합리적인 방법이라는 見解이다.

14) 현재 우리나라의 지방재정조정제도에는 地方交付稅, 地方讓與金, 그리고 國庫補助金의 세 가지 형태가 있다.

라 재원배분에 中央政府의 自意性이 介入될 여지가 많아진다. 둘째, 재원배분이 합리적인 기준에 의해 결정되기보다는 정치적인 고려나 지방자치단체의 로비에 의해 영향을 받을 가능성이 많아진다. 셋째, 지방자치의 실시에 따른 그 동안의 국세의 지방이양 노력에 역행하는 것으로서 內務部와 地方自治團體의 反對가 예상된다.

- 2) 담배관련세원 전부를 地方稅로 그대로 두고 세율인상에 의한 세수 증가분을 獨逸의 逆交付金 같은 형태로 지방자치단체간에 재정이전이 이루어지도록 하는 方案

세율인상에 의한 세수증가분을 逆交付金의 재원으로 하여 재정력이 풍부한 지방자치단체가 재정력이 빈약한 지방자치단체에 逆交付金を 부담하게 하는 方案이다. 역교부금의 부담 및 수취단체의 구분과 배분비율은 중앙정부와 지방자치단체 간의 合意하에 결정하면 된다. 이 제도는 현재 우리나라에 시행되고 있지 않으므로 關聯法の 整備 및 새로운 法の 制定이 필요한데, 아직 지방자치가 성숙되지 못한 우리나라에서 시행되기는 어려울 것으로 판단된다.

- 3) 현행의 담배소비세의 세수규모 수준은 地方稅로 두고 세율인상에 의한 세수 증가분을 國稅로 하여 지역간 경제력의 불균형을 해소하는 재원으로 활용하는 方案

담배세율 인상에 의한 세수증가분은 다음과 같은 이유로 地方交付稅와 國庫補助金의 재원으로 사용하는 것은 바람직하지 않은 것으로 판단된다. 地方交付稅는 내국세 稅收 전체의 13.27%가 재원으로 교부되는데, 세율인상에 의한 세수증가분만을 國稅로 하는 경우 지역간 불균형을 해소하는 재원으로 사용하기에는 지방교부세로 교부되는 규모가 너무 작다. 國庫補助金은 지방자치단체의 비용부담이 요구되는데, 재정력이 빈약한 地方自治團體가 비용을 부담하기는 어려울 것이므로, 지역간 경제력의 불균형을 해소하려는 본래의 목적에

부합하지 않는다.

따라서 담배세율 인상에 의한 세수증가분을 地方讓與金의 재원으로 하고, 지방양여금 대상사업 중 특히 세원과 관련이 있는 農漁村地域開發事業 및 靑少年育成事業에 많이 충당될 수 있도록 현행의 배분비율을 조정함으로써, 지역간 경제력의 불균형 해소에 도움이 될 수 있을 것으로 판단된다.

다. 輸入담배에 대한 關稅의 賦課

輸入담배에 대한 無關稅는 담배製造의 獨占을 유지하기 위해 韓美 담배協商에서 합의된 사항으로, 한국정부가 투자형태에 대한 제한없이 韓國內의 담배제조분야에 대해 外國의 投資를 허용할 때까지 유지하는 것으로 되어 있다.

그러나 第4章에서 본 바와 같이 輸入담배에 대한 無關稅로 인해 輸入담배의 販賣比重이 급격히 증가하고 있다는 사실과 대부분의 국가들이 輸入담배에 대해 關稅를 賦課하고 있다는 사실을 고려해 볼 때, 우리나라에서도 향후 輸入담배에 대해 關稅를 賦課할 필요가 있는 것으로 판단된다. 輸入담배에 대해 關稅를 賦課하려면 美國側으로부터 담배제조분야에 대한 市場開放壓力을 받을 것으로 예상되는데, 이에 대한 우리의 對應策이 마련되어야 할 것이다. 우선 市場開放을 하지 않고 關稅를 賦課할 수 있는 方案이 모색되어야 하고, 다음으로 부득이하게 市場開放을 해야 할 경우 關稅의 賦課에서 얻을 수 있는 利得과 市場開放에서 오는 損害間의 利害得失을 따져서 보다 合理的인 方案이 강구되어야 할 것이다.

라. 附加價值稅의 導入

附加價值稅制를 채택하고 있는 국가들의 대부분은 담배에 附加價值稅를 부과하고 있는데, 우리나라의 경우 현재 담배는 附加價值稅의 免稅對象이다. 향후 담배에 附加價值稅를 부과하는 두 가지 方案

을 고려해 볼 수 있다.

첫째, 從價稅 單一稅制나 從價稅의 상대적 비중이 큰 混合稅制의 채택이 불가능하여 從價稅의 비중이 작은 混合稅制를 채택할 경우, 담배에 附加價値稅를 부과하는 方案이다. 즉, 從量稅의 비중을 크게 하고 從價稅의 比重을 담배 판매가격의 10% 정도로 낮게 할 경우, 從價稅 대신 담배에 附加價値稅를 부과한다¹⁵⁾. 둘째, 담배에 대한 課稅로 從價稅, 從量稅, 그리고 混合稅制 중 어떤 형태의 稅制를 채택하든지 간에 담배를 附加價値稅의 免稅對象에서 제외하여 附加價値稅를 추가하여 부과하는 方案이다.

15) 從價稅의 비중을 담배판매가격의 10%로 할 경우 從量稅를 현행 담배소비세 수준 이상으로 인상하기는 어려울 것이므로, 이 案은 從量稅인 현행의 담배消費稅를 그대로 두고 판매가격의 10%에 달하는 從價稅를 추가한 G案과 비슷하다.

結論 및 改善方向

I. 長期的인 改善方向

우리나라 消費稅의 構造는 一般消費稅인 附加價値稅의 比重이 매우 크지만 個別消費稅인 特別消費稅의 比重 또한 매우 높아 附加價値稅의 약 3분의 1에 육박하고 있다. 따라서 個別消費稅의 役割과 比重이라는 측면에서 볼 때 特別消費稅의 비중이 지나치게 높은 것이 아닌가 라는 의문이 제기될 수 있다. 本章에서는 特別消費稅를 중심으로 하면서 附加價値稅 및 여타의 個別消費稅에 대한 補完點에 대하여 논의한다.

일반적으로 特別消費稅와 같은 個別消費稅의 課稅對象은, 個別消費稅를 부과하기 위한 특정한 課稅目的에 따라 선정되어야 한다. 個別消費稅의 課稅目的으로는 消費抑制나 所得再分配, 外部不經濟의 縮小, 또는 景氣調節, 貯蓄增大, 輸入抑制 등을 들 수 있는데 그 중에서도 현재 우리나라의 경제여건을 감안하면 所得再分配와 外部不經濟의 縮小問題가 가장 크게 부각되고 있다. 이러한 두 가지의 課稅目的에 발맞춰 消費稅의 體系를 정비하기 위해서는 個別消費稅 課稅對象의 範圍를 個別消費稅의 전통적인 課稅對象에 맞출 필요가 있다. 예를 들면 所得再分配의 效果가 큰 自動車와 大型 耐久性 消費財, 그리고 최근 交通混雜과 環境汚染 등의 外部不經濟의 발생문제 가 심각한 石油類 製品 등에 局限시킬 필요가 있다.

그러나 課稅對象 範圍의 縮小는 필연적으로 稅收入의 減少를 초래한다. 이에 따른 稅收減少의 問題는 附加價値稅의 稅率을 引上함으로써 解消하는 방안도 생각해 볼 수 있다. 아래에서는 이러한 문제에 特化하여 向後에 消費稅制를 개선할 때 참고가 될 수 있는 個別消費稅의 單純化 問題에 대하여 그 意義 및 長·短點을 考察하고자 한다.

먼저 意義 및 長點은 다음과 같다. 첫째, 앞에서 살펴본 바와 같이 單一稅率의 一般消費稅의 부과는 財貨나 用役의 稅前·稅後의 相對價格을 변화시키지 않으므로 資源配分의 中立性을 그대로 유지하면서 經濟主體의 經濟活動을 인위적으로 왜곡시키지 않는다. 그러므로 特別消費稅 등과 같은 個別消費稅의 機能과 範圍가 전통적인 수준의 範圍 이상으로 확대되어 있을 경우에는 個別消費稅의 機能을 조정하고 그 범위를 縮小하면서, 축소된 부분을 一般消費稅인 附加價値稅에 흡수시키면 上記와 같은 相對價格의 歪曲現狀을 완화할 수 있을 것이다.

둘째, 特別消費稅 負擔의 逆進性이 뚜렷한 課稅對象에 대해서는 그 범위를 축소함으로써 特別消費稅의 所得再分配 機能을 오히려 강화할 수 있다. 즉, 稅負擔의 逆進性이 두드러진 課稅對象에 대하여 特別消費稅를 非課稅함으로써 所得分配의 악화를 완화시킬 수 있다.

셋째, 特別消費稅 範圍의 縮小은 稅金 위에 稅金이 賦課되는 累積效果(cascading effect)를 축소할 수 있어 일종의 二重課稅의 防止에 效果的이다.

넷째, 特別消費稅가 單純化됨에 따라 特別消費稅의 外部不經濟 縮小機能을 보다 강화할 수 있을 뿐만 아니라, 特別消費稅의 課稅目的을 보다 선명하게 하여 국민들의 納稅에 대한 理解의 增進과 納稅協力意識을 提高할 수 있다.

다섯째, 特別消費稅는 所得再分配의 機能 및 外部不經濟의 縮小機能을 수행하는 것으로 단순화하면 기타의 個別消費稅, 즉 酒稅와의 統合可能性을 높여준다. 酒稅의 賦課는 財政收入의 確保機能 이외에도 飲酒運轉이나 알콜中毒, 숙취에 따른 生産性的 下落 등과 같은 外部不經濟의 縮小機能이 매우 큰데 이는 特別消費稅의 外部不經濟 縮小機能과도 부합되는 것이므로 稅制의 單純化에 입각하여 個別消費稅를 하나로 통합할 수 있는 여건을 조성하기가 용이해진다.

여섯째, 消費稅制 자체가 單純化됨에 따라 租稅의 3大原則 중에서

簡便性의 原則에 보다 충실할 수 있다.

그러나 一般消費稅인 附加價值稅와 個別消費稅인 特別消費稅의 정비는 다음과 같은 短點도 지닌다. 첫째, 特別消費稅의 課稅對象 縮小에 따른 稅收入 不足分을 補填하기 위해서는 附加價值稅의 稅率을 引上하는 案을 고려할 수 있는데, 만약 現行 附加價值稅의 稅率 10%를 11%로 1%p 인상하게 되면 종전의 稅率 10%와 비교하여 稅額의 계산이나 稅務管理 측면에서 비용이 커질 수 있다.

둘째, 특정한 품목에 대하여 정책적 또는 기타의 이유로 인하여 消費나 生産을 억제할 필요가 있더라도 外部不經濟와 관련이 없거나 또는 所得再分配의 機能이 매우 미약하여 特別消費稅를 부과할 根據가 부족할 경우에는 附加價值稅를 부과하는 것만으로는 소기의 목적을 달성하기 어려울 수 있다. 예를 들면, 1980년대 말에 경험한 것과 같이 不動產 價格의 急騰 등에 의해 막대한 資本利得(capital gain)이 발생할 경우에는 이것이 過消費로 연결되는 것이 보통인데 이러한 경우에는 過消費 등 社會·經濟的으로 바람직하지 못하거나 또는 적정 수준을 초과한 상태의 消費를 억제하기가 힘들 것이다.

셋째, 따라서 만약 위와 같이 광범위하게 消費가 觸發될 경우에는 附加價值稅의 逆進性이 더욱 강화되어 特別消費稅의 所得再分配 機能이 매우 미약해질 수도 있다.

넷째, 前述한 바와 같이 特別消費稅의 課稅對象 등을 乘用車와 지프, 石油類, 大型 家電製品, 그리고 遊興享樂業 등에 국한시킬 경우에는 1992년을 기준으로 할 때 약 1조원 또는 1조 수천억원 정도의 特別消費稅 收入의 減少가 예상된다. 그러나 이와 동시에 附加價值稅의 稅率을 현재의 10% 수준에서 1%p 정도 인상하게 되면 附加價值稅의 稅收入이 1조 수천억원 정도 증가하여 稅收入의 減少分을 완전히 補填할 수 있으므로 稅收의 缺損問題는 심각하지 않을 것이다. 이러한 경우에는 오히려 附加價值稅의 機能과 役割이 強化됨에 따라 相對價格의 歪曲問題 緩和와 함께 稅收缺損問題의 解消라는 장

점으로 작용할 수도 있다.

이상과 같이 特別消費稅의 範圍를 축소하면서 附加價値稅의 세율을 인상하는 것은 서로 長·短點이 엇갈려 있다. 따라서 어느 것이 보다 바람직한 것인가에 대한 판단을 내리는 것은 쉽지 않다. 그러나 장기적으로는 個別消費稅의 課稅目的을 再定立하고 그 目的에 따라 課稅하여야 할 것이다. 따라서 장기적으로는, 特別消費稅의 課稅對象을 傳統的인 부분에 국한시키면서 附加價値稅의 기능을 강화하는 것이 우리나라 消費稅制의 發展을 위해 필요할 것이다.

II. 向後 補完研究課題

본 연구에서는 現行 消費稅의 現況을 살펴보고 問題點을 지적하면서 改善方案을 제시하였으며 각 改善方案에 대한 期待效果를 분석하였다. 그러나 방대한 자료에 비하여 축적된 既存의 關聯 研究結果가 빈약하였을 뿐만 아니라 分析의 範圍도 매우 넓어 모든 분야를 다 다룰 수 없었기 때문에 다음과 같은 消費稅 體系의 연구에 관한 사항을 本 研究에서 마무리짓지 못하고 向後에 추가적인 研究를 통해 보완하기로 한다.

첫째, 본 연구에서는 所得再分配 效果나 外部不經濟의 縮小 可能的規模, 그리고 각 課稅對象別 需要分析 등에 대해서는 既存의 關聯研究로부터의 결과를 인용한 부분이 많다. 그러나 인용된 기존 연구의 결과는 1990년 이전을 分析對象으로 한 것이 상당수 포함되어 있어 본 연구에서 제시한 改善方案에 대한 效果分析의 신뢰도를 倍增하기 위해서는 그러한 것에 대한 추가적인 補完研究가 요청된다. 특히 所得階層別 稅負擔 分布와 逆進度 分析 등에 대한 실증분석을 통하여 品目別·稅目別 稅率 또는 課稅與否 등에 대한 分析의 補完이 필요하다.

둘째, 본 연구에서는 消費稅 體系 全般에 걸친 종합적인 분석이라기보다는 稅目別 또는 品目別 課稅對象, 稅率, 納稅와 관련된 副作用 등을 분석하였다. 따라서 향후의 研究에서는 個別的인 研究結果를 기초로 하여 品目間 課稅의 衡平性 問題와 所得再分配 效果, 外部不經濟의 縮小效果 등을 綜合적으로 검토하여야 한다. 보다 넓게는 稅目間의 比重이나 役割을 再定立하여 消費稅 體系를 合理的으로 개편하기 위한 研究의 수행이 필요하다.

셋째, 稅制의 單純化 原則에 입각하여 消費稅 體系의 基本 骨格을 再定立해 볼 필요가 있다. 前章에서 살펴본 바와 같은 消費稅 體系

의 單純化 問題를 보다 精緻하게 理論的 實證的으로 분석할 필요가 있다.

넷째, 위와 같은 課題를 보다 效果的으로 수행하기 위해서는 租稅 歸着(tax incidence)을 분석하기 위한 模型開發과 社會-扶助分析(tax-benefit analysis)과 같은 補助的인 研究도 선행되어야 할 것이다.

다섯째, 金融實名制의 實施에 따라 經濟環境 및 租稅環境에 커다란 변화가 있었다. 金融實名制가 特別消費稅와 酒稅 등과 같은 個別消費稅에 미치는 影響은 상대적으로 작은 편이나 附加價值稅에 미치는 影響은 매우 클 것으로 예상된다. 특히 金融實名制의 實施는 課標의 現實化率을 증대시키고 零細事業者들의 附加價值稅 負擔을 급격히 增加시킬 것으로 예상되는바, 이와 같은 새로운 經濟環境 아래서는 根本的으로 消費稅 體系를 整備하여야 할 것이다. 따라서 金融實名制의 實施와 관련하여 零細事業者의 稅負擔을 暫定的으로 緩和해주면서 長期的으로는 모두 正常課稅할 수 있는 方案에 대한 體系的이고 理論的인 研究가 필요하다.

向後의 追加的인 補完研究를 위해서는 여러 가지 다른 課題도 충분히 생각할 수 있겠으나 上記의 것만으로도 상당히 體系的인 研究가 될 수 있을 것이다. 이상과 같은 研究가 追後에 補完된다면 21世紀를 對備한 消費稅의 體系를 마련함에 손색이 없을 것이다. 좀더 長期的으로는 所得課稅나 財產課稅와 같은 直接稅와의 調和問題에 대해서도 研究가 필요할 것이다.

第 I 篇 參考文獻

- 經濟企劃院, 『財政關聯統計集』, 1992.
- 國稅廳, 『國稅統計年報』, 1992.
- 內務部, 『地方稅政年鑑』, 1992.
- 財務部, 『財政金融統計』, 1993. 5.
- 崔 洸, 『消費課稅의 政策課題와 改善方向』, 韓國開發研究院, 1987. 12.
- Boadway, W. Robin and David E. Wildasin, *Public Sector Economics*, Second Edition, Little, Brown and Company, 1984.
- Musgrave, Richard and Peggy B. Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice*, Fifth Edition, McGraw-Hill, 1989.

第 II 篇 參考文獻

- 經濟企劃院 國民經濟教育研究所, 「社會間接資本 擴充을 위해 政府는 무엇을 하고 있나」, 1992. 10.
- 郭泰元, 「우리나라 特別消費稅의 所得再分配 效果」, 『韓國開發研究』, 韓國開發研究院, 1987 가을號, pp. 27~43.
- 關稅廳, 「금·다이아몬드 流通現況과 密輸動向」, 1992. 12.
- 權赫秀·朴正淳, 「最近 유럽의 에너지/環境政策動向(II) - 'EC의 에너지/炭素稅 導入 推進'을 中心으로 -」, 에너지經濟研究院, 1992. 7.
- 金柱憲, 「石油製品 消費分析 및 豫測方案 研究」, 『石油協會報』, 大韓石油協會, 1992. 9, pp. 43~50.
- 羅城麟, 「韓國의 租稅/社會扶助 模型 I」, 韓國開發研究院 政策研究資料 91-41, 韓國開發研究院, 1991. 12.

- 動力資源部, 「國內油價의 適正水準 維持를 위한 油價管理制度 改編 方案」, 1992. 9.
- 貿易協會·鐵鋼協會·自動車協會, 「先進國의 環境規制가 韓國經濟에 미치는 影響」, 1993.
- 徐遵鎬, 「現行 附加價值稅가 所得分配에 미치는 效果」, 『經商論叢』, 8, 西江大學校 經濟經營問題研究所, 1984, pp. 125~126.
- 稅制發展審議委員會 消費課稅制度分科委員會, 『稅制發展研究報告書』, 1990. 6.
- 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1992. 9.
- , 「揮發油, 輸送用輕油 및 稅金比重의 國際比較」, 1992. 10.
- , 『지구환경 보호와 장기 에너지정책 방향』, 에너지·환경정책 세미나 자료, 1992. 11.
- 圓光大學校 附設 產業經營研究所, 『裡里 寶石都市 育成에 관한 研究』, 1990. 9.
- 李啓植·裴竣皓, 「우리나라의 間接稅 負擔分布 分析」, 郭泰元·李啓植 (編), 『租稅政策과 稅制發展』, 韓國開發研究院 研究報告 86-01, 韓國開發研究院, 1986, pp. 61~122.
- 李元暎·安永奭, 「油價引上의 產業部門別 效果分析: 一般均衡的 接近」, 『KDI 分期別 經濟展望 1991. 1/4』, 韓國開發研究院, 1991.
- 李弘求, 「排氣가스 排出抑制의 費用-收益 分析」, 『韓國開發研究』, 第14卷 第1號, 韓國開發研究院, 1992 봄, pp. 61~81.
- 日產自動車, 『自動車產業』, 1991.
- 財務部 稅制室, 『主要國의 租稅關聯統計』, 1992. 9.
- , 『財政金融統計』, 各號.
- 財務部 消費稅制課, 「石油類 價格 決定構造」, 1992. 9.
- , 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.
- 田圭正, 「石油價格體系 改善方案」, 『石油協會報』, 大韓石油協會,

1991. 8, pp. 46~59.
- , 『首都圈 乘用車 燃料消費 實態分析 및 節減對策 研究』, 研究報告 92-04, 에너지經濟研究院, 1992.
- 鄭在建, 『國內 自動車 需要分析과 展望』, 產業研究院 研究報告 256, 產業研究院, 1992. 10.
- 車駟權, 「우리나라의 租稅負擔에 관한 考察」, 『經濟論集』, 第5卷 第4號, 서울大學校 經濟研究所, 1966.
- 崔 洸, 『韓國의 地下經濟에 관한 研究』, 韓國經濟研究院 研究叢書 42, 韓國經濟研究院, 1987. 4.
- , 『消費課稅의 政策課題와 改善方向』, 韓國開發研究院, 1987. 12.
- , 「租稅負擔에 관한 實證的 分析」, 『分配正義와 財政政策』, 經濟研究叢書 218, 大韓商工會議所 韓國經濟研究센터, 1991, pp. 159~206.
- 韓國石油開發公社, 『石油需給統計』, 1992.
- 韓國租稅研究院, 『主要業務資料』, 1993. 2.
- 韓昇洙, 『租稅負擔의 測定과 適正負擔率에 관한 研究』, 韓國經濟研究院 研究叢書 5, 韓國經濟研究院, 1982.
- 現代自動車, 『1992 自動車產業』, 1992.
- Coopers & Librand, *1988 International Tax Summaries: A Guide for Planning and Decisions*, 1988.
- Heller, P. S., "The Incidence of Taxation in Korea," IMF Fiscal Affairs Department, October 1978(mimeographed).
- , "Testing the Impact of Value-Added and Global Income Tax Reforms on Korean Tax Incidence in 1976: An Input-Output and Sensitivity Analysis," IMF Staff Papers, Vol. 28, No. 2, June 1981, pp. 375~410.
- Kopits, George (ed.), *Tax Harmonization in the European Commu-*

- nity: *Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992. 7.
- Nordhaus, W. D., "To Slow or Not to Slow: The Economics of the Greenhouse Effect," *Economic Journal*, Vol. 101, 1991, pp. 920~937.
- Oh, Yeon Cheon, "An Evaluation of the Tax Reform for a Value-Added Tax in Korea with Special Reference to Distribution of Tax Burden, Administrative Efficiency and Export," an unpublished doctoral dissertation, New York University, February 1982.

第 III 篇 參考文獻

- 姜信逸a), 「酒類產業의 構造分析」, 政策研究資料 88-06, 韓國開發研究院, 1988.
- _____ b), 「酒類產業에 대한 政府規制의 問題點과 改善方向」, 『韓國開發研究』, 第10卷 第3號, 韓國開發研究院, 1988 가을.
- 國稅廳, 「國稅行政概要」, 1992. 10.
- _____, 『酒稅事務處理規程』, 1992. 1.
- 朴宗淇, 「韓國의 消費稅制: 酒稅制度를 中心으로」, 『研究論文集』, 仁荷大學校 產業經濟研究所, 1988.
- 稅制發展審議委員會 消費稅制度分科委員會, 『稅制發展研究報告書』, 1990. 6.
- 吳然天, 『韓國租稅論』, 博英社, 1992.
- 李啓植·裴垞皓, 「우리나라의 間接稅 負擔分布 分析」, 郭泰元·李啓植 (編), 『租稅政策과 稅制發展』, 韓國開發研究院 研究報告 86-01, 韓國開發研究院, 1986, pp. 61~122.

- 鄭憲培, 『우리나라 酒類產業의 發展的 改編 課題에 관한 研究』, 國際經營經濟研究所, 1988.
- 財務部 消費稅制課, 『消費稅制基本統計』, 1992. 9.
- _____, 「주요 주류의 가격 현황」, 1992. 12.
- 車軀權, 「우리나라의 租稅負擔에 관한 考察」, 『經濟論集』, 第5卷 第4號, 서울大學校 經濟研究所, 1966.
- 崔 洸, 『消費課稅의 政策課題와 改善方向』, 韓國開發研究院, 1987. 12.
- _____, 「租稅負擔에 관한 實證的 分析」, 『分配正義와 財政政策』, 經濟研究叢書 218, 大韓商工會議所 韓國經濟研究센터, 1991, pp. 159~206.
- _____, 「酒稅의 課稅論理와 政策課題」, 1992.
- 韓昇洙, 「租稅負擔의 測定과 適正負擔率에 관한 研究」, 韓國經濟研究院 研究叢書 5, 韓國經濟研究院, 1982.
- Goldberger, Arther S., *A Course in Econometrics*, Harvard University Press, 1991.
- Heller, P. S., "The Incidence of Taxation in Korea," IMF Fiscal Affairs Department, October 1978(mimeographed).
- _____, "Testing the Impact of Value-Added and Global Income Tax Reforms on Korean Tax Incidence in 1976: An Input-Output and Sensitivity Analysis," IMF Staff Papers, Vol. 28, No. 2, June 1981, pp. 375~410.
- Kopits, George(ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: International Monetary Fund, 1992. 7.
- Judge, George G., et al., *The Theory and Practice of Econometrics*, Second Edition, Wiley, 1985.
- Sparrow, Margo, et al., *Alcoholic Beverage Taxation and Control*

Policies, Seventh Edition, Brewers Association of Canada, 1989.

第 IV 篇 參考文獻

國稅廳, 『國稅統計年報』, 1992.

內務部, 『地方稅政年鑑』, 1992.

_____, 『地方財政年鑑』, 各年度.

吳然天, 『韓國租稅論』, 서울: 博英社, 1992.

財務部 專賣企劃課, 「담배·人蔘事業主要統計」, 1992. 9.

崔 洸, 『消費課稅의 政策課題와 改善方向』, 서울: 韓國開發研究院, 1988.

IMF, *International Financial Statistics*, 1987~1990.

Kopits, George(ed.), *Tax Harmonization in the European Community; Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington D.C.: IMF, 1992.

Tollison, Robert D. and Richard E. Wagner, *The Economics of Smoking*, Boston: Kluwer Academic Publishers, 1992.