

特別消費稅와 交通稅 體系  
整備를 위한  
政策課題와 改善方向

## 序 言

우리나라는 1960년대 이후 본격적으로 經濟가 成長·發展하면서 社會·經濟的 環境이 크게 변화하고 있다. 이에 따라 對內的으로 與件變化에 발맞춰 關聯 制度 및 慣行의 改編 必要性이 커지고 있다. 뿐만 아니라 對外的으로도 WTO 體制의 確立과 地球氣候變化協約 및 國際的 環境稅 導入 論難 高潮 등과 같이 世界貿易秩序가 크게 개편되고 있고, 環境 關聯 規制 측면에서도 커다란 變革期를 맞이하고 있으므로 이에 적절히 대응하여야 할 必要性이 더욱 증폭되고 있다.

對內的인 諸般與件 變化 가운데 대표적인 것의 하나는, 消費패턴이 高度化·大衆化되면서 消費者 行態가 크게 변화하고 있고, 이에 따라 關聯 租稅體系도 機能과 役割의 點檢 및 再編의 필요성이 증대되고 있다. 더욱이 自動車 普及의 급속한 擴大와 化石燃料 燃燒 增加에 따른 각종 大氣環境 汚染物質의 排出 增加 등으로 인해 交通與件 및 生活環境이 劣惡해지면서 이에 대한 對策 樹立의 必要性 또한 증폭되고 있다. 더욱이 後者의 경우에는 人類의 生存次元에서 國際的으로 環境問題에 대한 심층적인 논의가 진행되면서, 외국으로부터 環境稅 導入에 대한 靑寫眞을 제시하라는 요구 등과 같은 구체적인 對外的 壓力이 점증하고 있다. 그러므로 현 시점에서 對內外的인 與件變化 및 生活環境 改善이라는 현실적 필요에 의해 關聯 制度, 특히 그 가운데 消費稅를 중심으로 한 關聯 租稅體系에 대한 정비의 必要性이 한층 더 강조되고 있다.

1977년 7월에 附加價値稅와 特別消費稅가 도입되면서 현재의 消費稅體系의 根幹이 형성된 이후, 우리나라의 消費稅體系는 수차례의 改正過程을 거쳐 問題點을 보완하면서 현재에 이르고 있다. 그러나 이와 같이 부분적 稅法改正을 통해서도 消費패턴이 급속히 變化함에 따라 派生되

고 있는 諸般 問題에 대해 근본적인 解決策을 제시해 주지 못하고 있다. 뿐만 아니라 產業發展에 따라 배출되고 있는 環境汚染物質의 量이 幾何級數的으로 增加함에 따라 環境問題가 日常生活의 不便加重이라는 차원을 넘어 生存을 위협하는 단계로까지 확대되어 가고 있음에도 불구하고 우리나라의 環境汚染 低減을 위한 대책은 상당히 初步的인 水準에 머물고 있다.

이에 따라 本 報告書는, 이상과 같은 現實與件의 變化가 급속히 진행됨에 따라 빚어지고 있는 現實과 關聯 制度間的 乖離를 축소하여야 한다는 점에 주목하여 관련 租稅體系의 整備方案에 대해 現況과 問題點을 살펴보고, 改善方案을 모색하려는 취지에서 작성되었다. 특히 그 가운데 現行 特別消費稅를 중심으로 한 課稅對象 및 稅率體系에 대한 改編方向과, 環境汚染 問題 가운데 大氣環境과 깊은 관련이 있는 石油類에 대한 課稅問題를 중심으로, 變化된 經濟與件에 부응할 수 있는 消費稅 體系를 확립하기 위한 기초적 對應方案을 모색하고자 하였다.

本 報告書는 本 研究院의 成明宰 專門研究委員이 執筆하여 완성하였으며, 本 報告書가 발간되기까지 여러 關係者들의 도움과 資料協助, 유익한 論評이 많았다. 이에 대해 著者는 院內세미나에서 유익한 助言을 해준 本院의 朴釘洙, 朴宗奎, 裴竣晧, 安鍾錫, 全瑛俊 博士께 고마움을 표시하고 있으며, 또한 익명의 두 審査者께도 진심으로 감사하고 있다.

本 報告書의 分析內容이나 結論은 著者의 個人的 見解이며 本 研究院의 公式見解가 아님을 밝혀둔다.

1996年 11月

韓國租稅研究院

院長 崔 洸

# 目 次

I. 序 論(背景)	13
II. 特別消費稅(交通稅)의 現況 및 政策課題	18
1. 特別消費稅의 課稅對象과 稅率, 歲入構造	18
가. 課稅對象과 稅率	18
나. 歲入構造	20
2. 石油製品 및 天然가스, 石炭의 消費 推移와 稅收現況	24
가. 消費 推移	24
나. 主要 石油 關聯 製品에 대한 個別消費稅의 稅率과 稅收 現況	31
3. 消費稅 負擔의 逆進性 補完 問題	35
4. 環境稅·走行稅의 性格을 지닌 特別消費稅 課稅體系의 整備 問題	42
가. 環境稅 및 走行稅의 概念과 種類	42
나. 環境稅 및 走行稅 關聯 課稅體系의 整備 必要性	44
다. 環境稅(또는 에너지/炭素稅) 導入 論難에 대한 國際的인 흐름	46
라. 環境稅 導入의 制約 要因 및 必要性	48
III. 主要國의 特別消費稅와 環境稅 및 走行稅 制度	51
1. 主要 外國의 消費稅 體系 概要	51
2. 主要 外國의 特別消費稅 現況	53
가. 美 國	53

나. 獨逸	58
다. 日本	58
라. 臺灣	59
마. 其他	61
바. 國際比較	61
3. 主要外國의 石油類 關聯 消費稅 制度	62
가. 美國	62
나. 英國	66
다. 獨逸	66
라. 프랑스	67
마. 日本	68
바. 臺灣	70
4. 主要外國의 環境稅	71
가. 環境稅에 대한 國際的 論難	71
나. 美國	72
다. 스웨덴	73
라. 핀란드	74
5. 走行稅 側面에서 살펴본 石油類 關聯 課稅體系의 國際比較	75
가. 走行稅의 課稅體系에 대한 一考	75
나. 製造·取得, 保有, 運用段階別 自動車 關聯 稅負擔 比重的 國際比較	79
다. 示唆點	83
IV. 大氣汚染 現況과 關聯 制度	86
1. 大氣汚染 物質 排出現況	86
가. 우리나라의 大氣汚染 物質 排出現況	86

나. 主要 에너지源別 大氣汚染 物質 排出係數 .....	89
2. 우리나라의 環境稅 現況 .....	91
가. 排出賦課金制度 .....	91
나. 環境改善負擔金制度 .....	93
다. 廢棄物預置金 및 廢棄物負擔金制度 .....	95
V. 特別消費稅 改編 綜合 .....	97
1. 稅負擔의 逆進性 補完을 위한 改編方案 .....	99
가. 主要 課稅對象別 考慮事項 .....	99
나. 課稅對象 및 稅率 調整方案 .....	102
다. 期待效果 .....	104
2. 環境稅·走行稅 側面에서의 改編方案 .....	109
가. 主要 對象品目別 考慮事項 .....	109
나. 改善方案 .....	117
다. 期待效果 .....	127
3. 改編方案別 期待效果의 評價 .....	139
가. 稅負擔의 衡平性 提高 關聯 改善方案에 대한 評價 .....	139
나. 走行稅·環境稅 關聯 改善方案에 대한 評價 .....	147
다. 特別消費稅 改善方案에 대한 評價 綜合 .....	151
4. 其他 課稅對象에 대한 特別消費稅의 持續的 課稅問題 .....	153
가. 高價의 裝身具와 寶石·貴金屬 製品類 .....	153
나. 射倖性 娛樂機具 .....	154
다. 奢侈性 娛樂·스포츠 用品 .....	155
라. 高級 家具, 高級 毛皮製品, 高級 寫眞機, 映像投射機 ...	155
마. 自動車 .....	156
바. 課稅遊興場所 .....	157

사. 特別消費稅 代替稅源 및 課稅對象 追加的 發掘 問題	157
VI. 要約 및 結論	159
1. 特別消費稅 改編의 必要性	159
2. 改善方案과 期待效果	161
參考文獻	167
〈附錄 I〉 主要國의 自動車 關聯 租稅制度	171
〈附錄 II〉 우리나라의 自動車 種類別 登錄推移	177

# 表 目 次

〈表 2- 1〉 特別消費稅와 交通稅의 種別 · 課稅對象別 稅收現況 및 占有比(1994年) .....	22
〈表 2- 2〉 主要 石油製品과 天然가스, 石炭의 消費 推移 .....	25
〈表 2- 3〉 製品別 · 部門別 消費(1994年) .....	31
〈表 2- 4〉 石油類 關聯 製品의 個別消費稅率 變遷 推移 .....	33
〈表 2- 5〉 石油類 關聯 製品의 特別消費稅(交通稅) 稅收 推移 ...	35
〈表 2- 6〉 階層別 消費性向과 消費稅目別 稅負擔率 .....	37
〈表 2- 7〉 主要 品目에 대한 特別消費稅 · 交通稅의 階層別 總所得 對比 稅負擔率 .....	38
〈表 2- 8〉 主要 消費品目的 特別消費稅 · 交通稅 負擔에 대한 逆進度 指數 .....	39
〈表 3- 1〉 美國의 奢侈稅의 課稅對象과 稅率 및 基準價格 (1996年 現在) .....	54
〈表 3- 2〉 美國의 自動車重量稅(1995年 現在) .....	55
〈表 3- 3〉 美國의 燃料浪費稅(1995年 現在) .....	56
〈表 3- 4〉 美國의 타이어稅(1994年 現在) .....	56
〈表 3- 5〉 美國의 백신稅의 稅率(1994年 現在) .....	57
〈表 3- 6〉 臺灣의 貨物稅의 課稅對象과 稅率(1995年 現在) .....	60
〈表 3- 7〉 美國의 特殊燃料稅(聯邦小賣稅, 1996年 現在) .....	62
〈表 3- 8〉 美國의 石油稅(聯邦製造者稅, 1996年 現在) .....	62
〈表 3- 9〉 美國의 州燃料稅 稅率(1996年 1月 1日 現在) .....	64
〈表 3-10〉 英國의 炭化水素稅(1995年 現在) .....	66
〈表 3-11〉 獨逸의 鑛油稅(1995年 現在) .....	67

〈表 3-12〉 프랑스의 石油產品 內國消費稅(1995年 現在) .....	67
〈表 3-13〉 日本의 石油類 및 電氣 關聯 個別消費稅(1995年 現在) ...	69
〈表 3-14〉 臺灣의 石油類 關聯 貨物稅(1995年 現在) .....	70
〈表 3-15〉 스웨덴의 炭素稅 및 硫黃稅의 稅率(1994年 現在) .....	73
〈表 3-16〉 新規 自家用 小型乘用車 取得後 1年間 稅負擔의 國際比較 (1996年 基準) .....	81
〈表 3-17〉 油價 및 稅金比重的 國際比較(1995年 4/4分期 現在) ...	82
〈表 4- 1〉 우리나라의 年間 燃料別 汚染物質 排出量(1994年 基準) ...	87
〈表 4- 2〉 우리나라의 年間 發生源別 大氣汚染 物質 排出量 (1994年 基準) .....	88
〈表 4- 3〉 主要 에너지源別 大氣汚染 物質 排出係數 .....	89
〈表 4- 4〉 車種別 汚染物質 排出係數 .....	91
〈表 5- 1〉 特別消費稅 課稅對象別 改善方案 .....	103
〈表 5- 2〉 課稅對象別 特別消費稅 稅收效果와 稅包含 出庫價格 效果 .....	105
〈表 5- 3〉 主要 家電製品 및 食飲料品에 대한 物價 加重值 (1990年 價格 基準) .....	106
〈表 5- 4〉 主要 家電製品과 食飲料品 非課稅時의 物價效果 .....	106
〈表 5- 5〉 揮發油/輕油 消費者 價格의 相對比 (1995年 4/4分期 現在) .....	116
〈表 5- 6〉 主要 石油製品의 價格構成 .....	122
〈表 5- 7〉 改善方案에 따른 石油類 關聯 製品의 豫想 價格變化 ...	124
〈表 5- 8〉 石油類 關聯 製品에 대한 特別消費稅率 調整에 관한 改善方案 .....	125
〈表 5- 9〉 石油製品別 物價 加重值(1990年 價格 基準) .....	128
〈表 5-10〉 石油類 關聯 製品에 대한 物價效果 .....	129

〈表 5-11〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 需要展望	131
〈表 5-12〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 特別消費稅(交通稅) 稅收展望	134
〈表 5-13〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 教育稅 稅收展望	136
〈表 5-14〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 附加價値稅 稅收展望	138
〈附表 1-1〉 우리나라의 乘用車 取得時 諸稅負擔	171
〈附表 1-2〉 우리나라의 乘用車 保有時 諸稅負擔	172
〈附表 1-3〉 美國의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)	173
〈附表 1-4〉 日本의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)	174
〈附表 1-5〉 英國과 獨逸의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)	175
〈附表 1-6〉 프랑스의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)	176
〈附表 2-1〉 우리나라의 自動車 種類別 登錄推移	177

# 圖 目 次

[圖 2-1] 主要 石油製品의 消費 推移 .....	27
[圖 3-1] 美國의 消費稅의 種類 및 體系 .....	52

## I. 序 論(背景)

特別消費稅는 우리나라의 대표적인 個別消費稅의 하나로 1977년 7월에 附加價値稅와 함께 도입되었다. 특별소비세 도입 당시에는 제한된 과세여건하에서 일정 규모의 稅收를 確保하는 것이 특별소비세 과세의 일차적인 목표였으며, 奢侈品에 과세함으로써 消費稅 負擔, 그 중에서도 특히 附加價値稅 負擔의 逆進性을 補完하고자 하였다. 그 외에도 消費抑制, 輸入代替 및 國內産業 育成, 景氣 安定化 機能 등을 수행하는 것도 특별소비세가 추구하였던 부수적인 과세목적이었다. 그러나 경제규모가 지속적으로 확대되면서 이러한 부수적인 과세목적은 사실상 실효성이 상실되고 있다. 뿐만 아니라 소득증대에 따라 消費패턴의 高度化·大衆化 傾向이 진전되면서, 종전에는 奢侈品으로 간주되었으나 상당수의 품목들에 대한 소비가 中·低所得層까지 확산되면서 奢侈品의 범위도 대폭 縮小되었고 이에 따라 消費稅 負擔의 逆進性 補完機能도 크게 弱화되고 있다.

최근에는 산업화가 지속적으로 진전되면서 대도시 및 공업단지를 중심으로 環境汚染 문제가 매우 심각해지고 있으며, 또한 乘用車의 보급이 빠르게 增加하면서 대도시 및 주요 간선도로를 중심으로 交通混雜 문제가 크게 부각되고 있다. 이에 따라 특별소비세의 과세목적도, 소비행위와 직·간접적으로 관련하여 環境汚染 및 交通混雜 문제를 야기하는 품목에 대해 특별소비세를 과세하여 소비를 억제함으로써, 이상과 같은 外部不經濟를 축소하는 데 課稅의 焦點이 모아지고 있다.

따라서 현행 특별소비세의 과세목적은 크게 稅收確保, 稅負擔의 逆進性 補完, 外部不經濟 縮小라는 세 가지로 집약된다고 하겠다.

최근 특별소비세의 수입은 상당히 높은 증가율을 보이면서 증가하고

있는 것을 볼 수 있는데 이는 上記의 세 가지 課稅目的 가운데 稅收 確保의 機能이 충실히 이행되고 있는 것을 보여주는 것이다. 그러나 현행 특별소비세 과세체계하에서는, 일부 과세대상의 경우 消費패턴의 高度化와 消費의 大衆化에 따라 特別消費稅의 課稅目的 중 하나인 消費稅 負擔의 逆進性 補完機能이 상당히 미약해지고 있는 실정이다.

1995년에는 우리나라의 1인당 國民總生産이 1만달러를 초과하였다. 이러한 시점에서 특별소비세의 과세목적과 과세대상의 범위, 세율체계 및 수준 등을 선진화할 필요성과 당위성이 크게 증대되고 있다. 따라서 財政與件이 허락하는 범위 내에서 생활필수품 또는 소비 대중화 품목 등에 대해서는 특별소비세의 세율을 인하하거나 비과세하여야 한다는 논의가 활발히 전개되고 있다.

또한 범세계적으로 環境汚染 問題가 심각해지면서 環境保護를 위한 국내외적인 움직임이 매우 활성화되고 있다. 그렇지만 국내적으로는, 産業化의 進展과 自動車 普及의 급속한 增加에 따라 外部不經濟 縮小에 대한 필요성이 크게 증대되고 있음에도 불구하고, 현행 특별소비세의 체계가 급변하는 환경변화에 제대로 부응하지 못하여 '市場의 失敗(market failure)'를 교정하는 기능을 제대로 수행하지 못하고 있다. 종전에도 국지적으로 논의가 이루어지기는 하였으나, 특히 리우회담으로부터 본격화되기 시작한 범세계적인 炭素稅 導入 논란과 함께 최근에는 環境保護 運動의 強度가 한층 강화된 그린라운드가 거센 파고를 몰고올 것으로 예상된다. 따라서 우리나라는 이러한 국제적 움직임에 대비하기 위하여 石油類 등에 대한 特別消費稅 課稅體系를 改編할 필요성이 더욱 증대되고 있다. 더욱이 최근에는 産業構造가 고도화되는 과정에서 에너지 多消費 産業과 燃料油 등으로서 石油類에 대한 수요가 급증하면서 (大氣)環境汚染 및 氣候變化 誘發物質의 排出量이 급격히 증가하고 있어 석유류 관련 과세체계의 개편의 필요성은 더욱 커지고 있다. 이를 위해, 소극적으로는 관련 품목에 대한 과세를 통해 소비를 억제하여 환경개선 효과를 얻을 뿐 아니라, 보다 적극적으로는 환경오염 축소를 위해 社會基盤施設

에 대한 投資를 擴充할 필요가 있으며 이에 대한 投資財源을 효과적으로 確保할 수 있는 방안도 함께 모색할 필요가 있다. 뿐만 아니라 자동차 수요 급증에 따른 交通混雜 問題를 解消하기 위해서도 特別消費稅의 課稅機能을 走行稅의인 성격이 강화되도록 개편할 필요가 있다.

이에 따라 소비패턴의 변화에 따른 特別消費稅 負擔의 逆進性 問題, 外部不經濟로 인한 市場의 失敗 問題를 해소한다는 차원에서 特別消費稅의 課稅目的과 體系를 개편해야 할 필요성이 더욱 커지고 있다.

本 研究에서는 特別消費稅의 課稅體系를 변화된 현실에 맞추어 개편할 필요가 있는 만큼, 21세기를 대비하여 特別消費稅 課稅體系를 새로이 정비하기 위한 방안을 모색해보고자 한다. 이를 위해 일차적으로 現行 特別消費稅 課稅對象의 範圍와 課稅의 適正性 與否, 稅率水準 등에 대해 종합적으로 검토한다. 이차적으로는 한 걸음 더 나아가, 21세기에 特別消費稅가 지녀야 할 새로운 課稅目的을 정립하기 위해 현 시점에서 개선이 필요한 사항에 대해 논의한다.

本 研究에서는 논의를 간편하게 하고 독자들의 이해를 돕기 위해 특별 소비세 과세체계의 정비를 위한 정책과제를 논함에 있어 크게 다음의 두 가지 주제로 구분하여 문제를 접근하도록 한다. 첫번째 주제는 消費稅 負擔의 逆進性 補完問題와 관련한 것으로 特別消費稅의 傳統의인 逆進性 補完機能을 보다 충실하게 할 수 있는 방안에 대해 논의한다. 두번째 주제는 外部不經濟 縮小問題, 즉 環境稅 및 走行稅와 관련하여 特別消費稅가 추구해야 할 미래지향적인 과세체계에 대해 논의해본다. 다만 두번째 주제와 관련하여 논의의 대상이 되는 環境稅의 範圍가 매우 넓기 때문에, 本 研究에서 環境稅 전반에 걸친 논의를 모두 포괄하기에는 적절하지 않은 측면이 있다. 따라서 本 研究에서는 주요 분석대상이 特別消費稅 또는 交通稅라는 消費稅에 국한하고 있다. 그러므로 消費稅 課稅體系의 범주 안에서 논의할 수 있는 環境稅로는 間接環境稅가 대상이 되는 것으로, 直接規制나 直接環境稅 등은 本 研究의 分析對象과는 거리가 있다. 따라서 環境稅라 함은 間接環境稅를 지칭하도록 하며, 특히 그 가운데

데에서도 다음의 第Ⅱ章에서 논의하게 될 大氣環境汚染 關聯 間接環境稅에 특화하여 논의하도록 하며, 이와 함께 走行稅로서의 기능도 확충하는 측면에 분석의 초점을 맞추기로 한다<sup>1)</sup>.

本 研究의 構成은 다음과 같다.

第Ⅱ章에서는 特別消費稅와 交通稅 및 石油類 관련 제품에 대한 現況 및 政策課題를 살펴본다. 먼저 現행 特別消費稅와 交通稅의 特別消費稅와 交通稅의 課稅對象의 範圍와 세율수준을 살펴보고, 種類別·品目別 歲入構造를 살펴본다. 이와 함께 本 研究의 주요 연구대상의 하나인 石油製品 및 天然가스, 그리고 石炭에 대해 消費推移와 該當 個別消費稅의 稅率, 稅收 現況 등에 대해서도 살펴본다. 또한 特別消費稅 또는 交通稅의 消費稅 負擔의 逆進性 補完 問題와, 環境稅 및 走行稅의 측면에서 特別消費稅 및 交通稅 課稅體系의 特徵과 整備問題에 대해 살펴보면서 政策課題를 논의한다.

第Ⅲ章에서는, 우리나라의 特別消費稅(交通稅 包含)에 대응되는 個別消費稅制에 대해 主要 外國의 制度와 運用 現況 등을 살펴본다. 또한 環境稅와 관련한 外國의 制度와 動向에 대해서도 함께 살펴봄으로써 本 研究에서의 分析의 基礎를 마련하면서 改善方案을 제안하는 데 기초자료를 제공해준다.

第Ⅳ章에서는 우리나라의 環境汚染에 관한 現況과 環境稅 關聯 制度의 現況 및 問題點을 살펴본다.

第Ⅴ章에서는 消費稅 負擔의 逆進性 補完 問題와 環境稅 및 走行稅의 性格의 擴充問題라는 두 가지 측면을 중심으로 特別消費稅의 改編方案

---

1) 走行稅와는 직접적인 관련은 없지만, 外部不經濟 次元에서 논의할 수 있는 것으로는 重量稅도 해당된다. 重量稅의 경우 차량중량이 큰 차량이 도로파손 등의 外部費用을 많이 야기하고 있다는 점에 주목하여 美國과 日本 등에서 과세하고 있다. 다만 重量稅의 문제는, 本 研究가 稅負擔의 衡平性 提高와 環境稅 및 走行稅 차원에서 特別消費稅 및 交通稅 體系 整備方案을 모색한다는 점에 초점을 두고 있는 만큼, 상당한 거리가 있어 本 研究에서는 논의하지 않기로 한다.

을 모색해보고 이에 따른 期待效果를 예측해본다. 이를 위해 第Ⅱ章에서 논의한 政策課題를 중심으로 第Ⅲ章과 第Ⅳ章에서 살펴본 主要外國의 事例와 우리나라의 環境汚染源의 실태 및 전망을 참고한다. 다만, 本 研究의 分析範圍를 고려할 때, 環境汚染을 유발하는 物質의 種類와 數가 매우 많아 모든 것을 포괄하여 논의하는 것이 매우 어려운 만큼, 環境問題에 대한 改善方案을 논의함에 있어서는 그 가운데 가장 비중이 크고 경제에 미치는 영향이 지대한 石油類 關聯 製品을 중심으로 논의하기로 한다. 이와 더불어 개선방안을 종합한 適正 政策組合에 대해 논의하면서 우리나라의 개별소비세로서의 특별소비세가 장기적으로 지향해야 할 방향에 대해 간략히 논의한다. 또한 第Ⅴ章에서는 特別消費稅 課稅對象 가운데 분석의 대상에서 제외된 나머지 課稅對象에 대한 特別消費稅 課稅體系 整備를 위한 長期的인 改善方向에 대해서도 간략히 논의한다.

마지막으로 第Ⅵ章에서는 本 研究의 주요 내용을 요약하면서 정책수립 측면에서 시사해주는 바에 대해 간략히 서술한다.

## II. 特別消費稅(交通稅)의 現況 및 政策課題

本章에서는 特別消費稅(交通稅)에 대한 現況과 정책과제에 대해 논의한다. 第1節과 第2節에서는 特別消費稅 및 石油類 關聯 製品에 대한 課稅 現況을 살펴보고, 第3節과 第4節에서는 稅負擔의 逆進性 補完 問題와 環境稅 및 走行稅 觀點에서의 特別消費稅(交通稅) 課稅體系의 整備 問題에 대해 논의한다.

### 1. 特別消費稅의 課稅對象과 稅率, 歲入構造

#### 가. 課稅對象과 稅率

現行 特別消費稅의 課稅對象은 크게 第1種~第5種과 課稅場所 및 課稅遊興場所의 여섯 가지로 구분되고 있다. 特別消費稅 課稅對象의 種을 구분함에 있어, 1994년까지는 대체로 해당 품목의 물리적 특성이나 품목의 종류를 중심으로 구분하였으나, 1995년부터는 種의 구분이, 적용되는 세율수준이나 과세체계의 특성에 따라 구분하는 체계로 개편되어 현재에 이르고 있다.

特別消費稅의 第1種에는 투전기·오락용 사행기구와 기타 오락용품, 골프용품과 수렵용 총포류, 모터보트·요트, 설상 및 수상스키용품, 공기조절기(에어컨), 영사기와 촬영기, 프로젝션 TV 등이 課稅對象이며 1996년 현재 20%의 세율이 적용되고 있다<sup>2)</sup>.

2) 일부의 예외적인 경우를 제외하고는, 1993년 말의 세법개정에 따라 1994~95년 기간

第2種에는 냉장고, 세탁기, 칼라TV, VTR, 전기음향기기, 전기·전열·가스 및 액체연료 이용기구 등과 같은 주요 가전제품과, 그랜드형 피아노, 크리스탈 유리제품, 커피, 코코아 등이 과세대상이 되고 있으며 15%의 세율이 적용되고 있다.

第3種에는 청량음료, 기호음료, 자양강장품, 사탕(설탕) 등의 食飲料品과, 특수화장품, 一般型 피아노가 속해 있으며 세율은 10%이다.

第4種은 물품의 특성에 따라 第1類와 第2類로 구분된다. 第1類에는 寶石·貴金屬 製品이 속해 있고 第2類에는 고급사진기와 동 관련 제품, 고급모피, 고급용단, 고급가구가 속해 있다. 第4種에 대한 세율은, 고급가구에만 15%의 세율이 적용되고, 나머지 과세대상에 대해서는 20%의 세율이 적용되고 있다. 다만 第4種의 경우에는 다른 種과는 달리 超過金額 課稅制度라는 새로운 제도가 적용되고 있다. 즉, 해당 課稅對象에 대한 課稅標準이 大統領令에서 정한 基準價格을 초과하는 부분으로서 판매가격이 기준가격에 미달하는 경우에는 과세대상에 포함되는 물품이라고 하더라도 특별소비세가 비과세된다<sup>3)</sup>. 품목별 基準價格은, 寶石·貴金屬 製品, 고급사진기, 고급모피, 고급용단은 과세물품 1개당 100만원, 고급가구는 1組當 500만원 또는 1개당 300만원이다. 다만 고급사진기 관련 제품에 대해서는 1개당 50만원이다<sup>4)</sup>.

동안에 대부분의 특별소비세 과세대상에 대한 세율체계가 10%, 15%, 25%의 세 가지로 단순화되었다. 그 가운데 1995년 말에는 최고세율이 25%에서 20%로 인하되었다. 1993년 이전의 특별소비세 체계에 대해서는 崔 洸(1987)과 成明宰·金珍珠(1993)를 참조하기 바란다.

3) 超過金額 課稅制度는 1994년에 신설된 제도이다. 超過金額 課稅制度가 도입되기 이전에는 課稅最低限이라는 制度가 있었다. 과세최저한 제도란 해당 물품의 가격이 일정 금액을 초과하는 경우에 대해서만 과세하고 그 이하인 물품에 대해서는 비과세하는 제도로서, 과세표준은 총가격이 된다. 따라서 이 제도는 초과금액 과세제도에 비해 가격의 차이에 따른 왜곡현상이 많은 제도였기 때문에 폐지되면서 초과금액 과세제도로 개편되었다.

4) 特別消費稅法施行令 第4條 참조.

第5種도 第4種과 마찬가지로 第1類와 第2類의 두 가지로 과세대상이 구분되어 있다. 第1類는 승용자동차로 구성되어 있으며, 승용자동차에 대한 세율은 배기량에 따라 10%, 15%, 20%의 세 가지 세율이 적용되고 있다<sup>5)</sup>. 第2類는 일부의 석유제품이 과세대상으로서 揮發油, 輕油, 燈油, 石油가스, 天然가스의 다섯 가지 석유류 관련 제품이 속해 있다. 1995년 말까지만 해도 석유제품에 대한 과세체계는 從價稅 체계로 과세되어 왔으나 1996년부터는 從量稅 體系로 개편되었다. 유종별 리터당(基本)稅額은 휘발유, 경유, 등유, 석유가스, 천연가스가 각각 345원, 48원, 25원, 18원, 14원이 과세되고 있다. 그러나 경유와 등유에 대해서는 상기의 기본세율을 적용하지 않고 탄력세율을 적용하여 1996년 3월 현재 각각 40원과 18원의 세액이 적용되고 있다. 석유류에 대한 특별소비세와 관련해서 특기할 만한 사항은, 휘발유와 경유에 대해 1994년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 交通稅가 과세되면서 특별소비세는 징수하지 않는다는 점이다. 그렇지만 교통세의 체계가 특별소비세의 체계와 동일한 구조를 가지고 있으므로, 과세측면에서는 양자간에 실질적인 차이가 없다고 할 수 있다.

마지막으로 課稅場所 및 課稅遊興場所에는, 경마장 입장료(50%), 증기식湯 입장(1만원), 투전기 설치장소(2천원), 골프장 입장(3천원), 카지노 입장(내국인 5만원, 외국인 2천원), 스키장 입장료(10%), 遊興場所(15%) 등이 과세대상에 포함된다.

#### 나. 歲入構造

1994년 현재 特別消費稅와 交通稅 收入은 각각 2조 3,891억원과 2조 9,288억원으로 1994년에 신설된 交通稅의 稅收入이 特別消費稅보다 더

---

5) 排氣量 800cc 이하인 自動車에 대해서는 特別消費稅를 비과세하고 있다.

크게 나타나고 있다. 이들 두 세목의 稅收入의 合은 5조 3,179억원으로 國稅收入 47조 2,618억원의 약 11.3% 정도에 이르는 상당히 높은 비중을 보이고 있다(〈表 2-1〉 참조).

먼저 揮發油와 輕油의 두 가지 油種을 과세대상으로 하는 交通稅(1993년에 출고되었으나 納期日이 1994년에 해당되어 1994년에 징수된 휘발유와 경유에 대한 特別消費稅分 包含)의 경우에는 휘발유로부터 징수되는 세수가 경유로부터 징수되는 세수보다 약 4배 정도로 많다. 소비량으로 볼 때에는 輕油가 揮發油보다 더 많지만, 1994년 당시의 揮發油에 대한 交通稅(또는 特別消費稅)의 稅率(基本稅率 150%)이 輕油에 대한 稅率(基本稅率 20%)보다 월등히 높을 뿐만 아니라, 單位當 稅前 出庫價格도 揮發油가 輕油보다 12~13% 정도 더 높으며, 따라서 揮發油의 單位當 稅負擔額이 輕油의 單位當 稅負擔額보다 월등히 높기 때문에 揮發油의 稅收가 輕油보다 훨씬 더 크게 나타나고 있다<sup>6)</sup>.

휘발유와 경유를 제외한 나머지 과세대상에 대한 특별소비세의 歲入 構造를 種別로 살펴보면 다음과 같다. 1994년의 특별소비세 수입 2조 3,891억원 가운데 乘用自動車와 石油類를 과세대상으로 하는 第5種이 가장 세수비중이 높아 특별소비세 수입의 절반(50.8%)을 차지하고 있으며, 第2種과 第3種, 第1種이 각각 28.0%와 9.0%, 7.8%의 비중을 차지하면서 그 다음을 차지하고 있다. 따라서 이들 네 가지 種의 稅收占有 比의 合은 95.6%에 이르러, 특별소비세 수입의 거의 대부분이 이들 네 種에서 징수되고 있음을 알 수 있다.

特別消費稅의 歲入構造를 品目別로 살펴보면, 단일품목으로 가장 세수비중이 높은 과세대상은 乘用自動車(9,580억원)로 特別消費稅 收入 전체의 40.1%의 점유비를 보이고 있다. 그 다음으로는 冷藏庫, 空氣調節機, 컬러TV, 燈油, 電氣音響器機 등이 단일품목으로 모두 1,000억원

6) 成明宰(1995A) 참조.

〈表 2-1〉 特別消費稅와 交通稅의 種別 · 課稅對象別 稅收現況 및 占有比(1994年)

(單位: 億圓, %)

課稅對象	稅收	占有比	課稅對象	稅收	占有比	課稅對象	稅收	占有比
第1種 計	1,863	7.8	第4種 計	318	1.3	課稅場所 및 課稅遊興場所 計	711	3.0
投錢機·長案用 削作機具 골프用品·狩獵用 氣砲類 雪上·水上스키 空氣調節機 映寫攝影機 TV映像投射機			第1類 小計	47	0.2	課稅場所 計	247	1.0
			寶石類 貴金屬製品			競馬場 증기식湯 投錢機設置場所 골프場 카지노 스키場		
第2種 計	6,692	28.0	第2類 小計	217	1.1			
冷藏庫 電氣洗濯機 컬러TV VTR 등 電氣音響器機 電氣·電熱器機 그랜드型 피아노 크리스탈 유리製品 커피 · 코코아			高級寫眞機 高級時計 高級毛皮製品 高級絨緞 高級家具			課稅遊興場所 計	464	1.9
			第5種 計(交通)	29,288	100	카바레 나이트클럽 料亭 外國人專用 類似 場所		
			(特消)	12,148	50.8			
			第1類 小計	9,580	40.1			
			乘用自動車					
第3種 計	2,159	9.0	第2類 (交通)	29,288	100	交通稅 計	29,288	
清涼飲料 嗜好飲料 滋養強壯品 설탕 特殊化粧品 一般型 피아노			(特消)	2,568	10.7	特別消費稅 計	23,891	
			揮發油 輕油 燈油 石油가스(LPG) 天然가스(LNG)			總計	53,179	

註: ( )안은 揮發油와 輕油에 대한 交通稅 및 特別消費稅의 合에 대한 占有比임.  
資料: 財政經濟院

을 상회하는 세수입 규모를 나타내고 있다. VTR, 天然가스, 清涼飲料, 커피 · 코코아, 電氣 · 電熱 · 가스 및 液體燃料 利用機具, 電氣洗濯機 등도 단일품목으로 상당히 세수비중이 높은 품목들이다.

特別消費稅의 歲入構造를 課稅對象의 特性別 分類基準을 중심으로 살펴보면, 역시 乘用自動車(9,580억원, 特別消費稅의 40.1%)가 수위를 차지하고 있다. 다음으로는 家電製品(冷藏庫, 電氣洗濯機, 컬러TV, VTR, 電氣音響器機, 電氣·電熱·가스 및 液體燃料 利用機具, 空氣調節機, TV映像投射機 등)과 石油類 製品(燈油, 石油가스, 天然가스), 食飲料品(清涼飲料, 嗜好飲料, 滋養強壯品, 설탕, 커피·코코아 등)의 세수가 각각 7,701억원, 2,568억원, 2,098억원으로 특별소비세의 32.2%, 10.8%, 8.8%의 높은 비중을 보이고 있다. 이들 네 가지 품目に 대한 세수의 합은 2조 1,947억원으로 특별소비세 수입 전체의 91.9%라는 매우 높은 점유비를 시현하고 있다.

그 외에 射倖性 娛樂機具나 모터보트, 寶石類, 貴金屬製品, 고급사진기, 고급가구, 과세장소 및 과세유형장소 등으로부터 징수되는 세수는 상당히 미미하고 세수비중 또한 상당히 낮은 편이다.

그 가운데 寶石類와 貴金屬製品으로부터 징수되는 세수는 47억원에 불과하다. 寶石類와 貴金屬製品은 성질상 사치품으로 분류되기 때문에, 특별소비세의 주요 과세목적 중의 하나인 消費稅 負擔의 逆進性 補完이라는 차원에서 과세되고 있다. 그러나 寶石類와 貴金屬製品 등의 경우에는 우리나라의 寶石·貴金屬製品의 年間 市場規模가 수조원에 이르는 것으로 추정됨에도 불구하고 이들 품목으로부터 징수되는 세수 실적이 매우 저조한 것은 상식적으로 이해가 되지 않는 점이다. 이러한 것은, 寶石類와 貴金屬製品의 대부분이 비정상적인 경로를 통해 거래되고 있기 때문인 것으로 판단된다<sup>7)</sup>. 즉, 소매단계에서의 實去來 價格이 기준가격을 초과하여 과세대상에 포함된다고 하더라도 이들 물품의 대부분이 탈세되고 있기 때문인 것으로 사료된다.

7) 非正常的인 經路를 통해 거래된다는 의미는 곧 地下經濟를 의미한다고 볼 수 있다(成明宰(1993) 참조).

## 2. 石油製品 및 天然가스, 石炭의 消費 推移와 稅收現況

本節에서는 現行 特別消費稅(交通稅 포함)의 과세대상 가운데 가장 稅收比重이 높을 뿐만 아니라 環境稅·走行稅 관련 세제의 주요 과세대상이 되는 石油製品과 天然가스, 그리고 에너지원으로서 상당한 중요성을 가지고 있는 石炭에 대하여 消費 推移를 살펴본다. 또한 그 가운데 特別消費稅 또는 交通稅의 課稅對象에 포함되는 揮發油, 輕油, 燈油, 石油가스, 天然가스의 다섯 가지 과세대상에 대해서는 稅率 및 稅收 現況에 대해서도 살펴본다.

### 가. 消費 推移

本節에서는 에너지원으로서 주요 석유제품과 천연가스, 그리고 석탄에 대한 소비추이를 살펴본다.

우리나라의 석유류에 대한 소비는 經濟發展과 産業化의 進展과 더불어 燃料油 및 非燃料油 전반에 걸친 需要의 增大에 따라 1980년대 초에 일시적으로 소비량이 감소한 것을 제외하고는 매우 빠른 속도로 증가하고 있을 뿐만 아니라 소비 증가율도 인구 증가율을 크게 상회하여 1인당 석유 소비량 수준도 증가하는 추세에 있다. 특히 1974년에는 제1차 석유 파동에 따라 油價가 대폭적으로 인상되었음에도 불구하고 지속적인 산업발전에 따른 석유수요의 폭증으로 인한 수요증가가 가격인상으로 인한 수요량 감소를 크게 상회하여 석유 소비량이 계속 증가한 것이 특기할 만하다.

최근에는 자동차의 보급이 급증하고 석유화학 부문에 대한 투자가 매우 활발하였던 1988년 이후부터 석유류에 대한 소비가 매우 빠른 속도로 증가하여 매년 두 자리수 이상의 증가율을 보이고 있다. 石油類 이외에도 1980년대 후반부터는 淸淨燃料에 대한 수요가 크게 증가하면서 天然가스의 소비도 매우 빠른 속도로 증가하고 있다(〈表 2-2〉와 [圖 2-1] 참조).

〈表 2-2〉 主要 石油製品과 天然가스, 石炭의 消費 推移

(單位: 千배럴, 千톤[LNG], 千톤[石炭])

	石 油 類								
	에 너 지 油								
	揮發油	燈油	輕油	B-A油	B-B油	B-C油	Jet油	LPG	計
1970	5,170	3,015	10,999	774	2,408	30,618	4,599	446	57,583
1971	5,873	3,353	12,882	1,030	2,430	36,563	3,421	586	65,552
1972	5,740	2,789	13,894	1,244	2,062	38,417	3,814	669	67,960
1973	6,196	2,890	16,055	1,442	2,358	48,823	3,010	966	80,774
1974	4,011	2,202	16,424	1,534	2,698	53,057	2,724	1,290	82,650
1975	3,747	3,340	19,050	1,811	2,551	58,840	2,562	1,689	91,901
1976	4,272	3,666	22,542	2,975	2,020	65,668	3,408	1,598	104,551
1977	6,077	4,469	27,907	2,560	2,862	76,028	4,239	1,693	124,142
1978	7,518	6,735	34,753	2,758	2,992	82,582	4,620	2,345	141,959
1979	8,633	9,011	37,117	3,662	3,634	92,158	4,678	3,331	158,893
1980	7,019	8,350	37,789	2,753	1,837	92,409	3,791	4,500	153,948
1981	6,003	7,853	38,983	2,221	1,317	90,890	5,039	4,962	152,306
1982	4,615	7,648	40,133	2,140	875	88,259	5,607	7,224	149,276
1983	4,622	7,823	44,609	1,926	826	87,035	6,742	9,930	153,582
1984	5,394	8,044	49,639	1,935	926	77,516	6,937	12,201	150,389
1985	6,922	7,932	52,188	1,845	1,007	68,990	6,604	14,247	145,488
1986	8,557	7,985	57,137	2,009	1,093	64,796	8,424	17,585	149,999
1987	10,354	8,156	63,536	2,381	1,278	59,579	9,085	21,216	154,368
1988	13,578	9,987	74,408	2,461	1,451	76,246	8,925	25,904	187,057
1989	18,295	14,382	83,901	2,268	1,577	87,235	11,108	30,329	218,766
1990	23,693	24,942	97,449	2,384	1,744	104,547	12,755	35,712	267,514
1991	28,713	25,599	114,521	2,472	1,829	122,632	12,723	43,132	308,488
1992	35,248	34,249	127,434	2,621	1,760	140,104	11,410	53,917	352,828
1993	42,508	43,259	138,021	2,741	1,742	145,548	12,879	59,437	386,698
1994	51,089	47,835	147,269	2,818	1,597	159,742	14,327	63,452	424,674

〈表 2-2〉의 계속

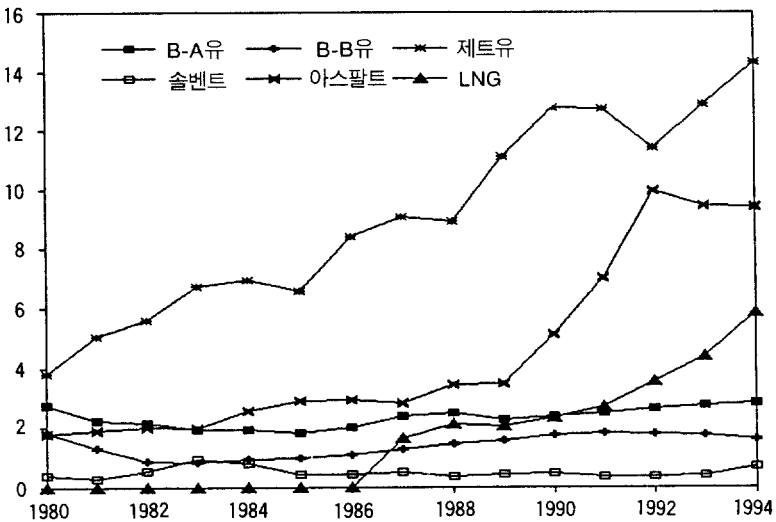
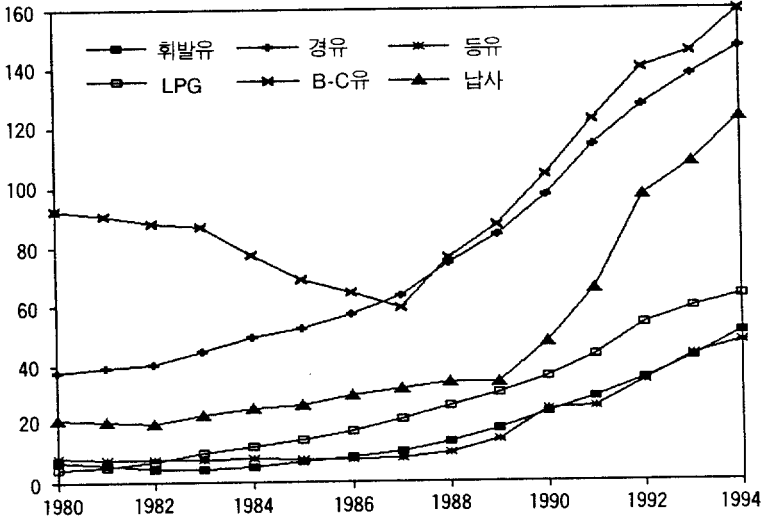
(單位: 千배럴, 千톤[LNG], 千톤[石炭])

	石 油 類					LNG	石 炭	
	非 에 너 지 油				計		無煙炭	有煉炭
	납사	溶劑	아스팔트	計				
1970	3,516	202	955	4,673	62,702	0	11,831	80
1971	3,632	252	990	4,874	71,012	0	11,991	56
1972	3,666	288	798	4,752	73,381	0	12,324	33
1973	7,118	390	1,334	8,842	90,583	0	14,736	649
1974	8,621	636	805	10,062	94,002	0	14,959	839
1975	10,065	306	1,158	11,529	105,119	0	15,944	786
1976	11,371	411	1,035	12,817	118,966	0	16,782	1,586
1977	14,385	435	1,462	16,282	142,117	0	17,804	2,100
1978	16,474	439	1,930	18,843	163,147	0	17,953	2,169
1979	19,229	447	1,971	21,647	183,871	0	18,820	4,349
1980	21,497	377	1,783	23,657	182,105	0	20,830	5,032
1981	20,601	284	1,901	22,785	180,053	0	21,413	7,434
1982	19,871	522	2,001	22,394	178,893	0	20,865	8,504
1983	22,858	953	1,985	25,796	189,308	0	21,670	9,633
1984	25,105	800	2,555	28,460	191,049	0	24,154	12,745
1985	26,164	434	2,858	29,456	189,191	0	25,339	14,697
1986	29,671	425	2,910	33,007	200,591	0	26,928	15,290
1987	31,613	504	2,810	34,927	210,511	1,621	26,327	16,218
1988	33,779	374	3,443	37,596	250,558	2,094	25,641	19,274
1989	34,167	424	3,460	38,051	287,146	2,026	22,798	20,468
1990	47,553	458	5,113	53,123	356,349	2,329	20,979	21,876
1991	65,671	362	7,015	73,048	424,666	2,694	17,181	24,835
1992	97,158	349	9,972	107,479	514,224	3,524	13,077	26,217
1993	108,577	410	9,453	118,440	564,575	4,402	10,073	31,551
1994	123,276	680	9,416	133,372	621,498	5,860	6,925	35,111

資料: 通商産業部·에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1995.

[圖 2-1] 主要 石油製品의 消費 推移

(單位 : 千배럴, 千톤[LNG])



資料 : 通商産業部 · 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1995.

揮發油는 대부분이 승용차의 연료로서 소비되는 연료이며 따라서 승용차 보급이 크게 확산되기 시작한 1980년대 중반 이후 1990년대에 접어들면서부터는 본격적인 ‘마이카 시대’에 돌입하게 되면서 연간 20~35% 정도의 증가율을 보이고 있다(〈附表 2-1〉 참조). 더욱이 小型乘用車에 비해 燃比가 낮은 中·大型乘用車의 보유비중도 점차 상승하면서 휘발유 소비증가를 더욱 촉진시키고 있다. 휘발유는 물량 측면에서도 전체 석유류 소비량의 상당 부분을 차지하고 있기 때문에 전체 석유류 소비의 증가를 선도하고 있는 유종의 하나라고 할 수 있다.

燈油는 주로 일반 주택이나 상업용 난방연료로서 많이 소비되는 제품이다. 燈油는 1970년대 말 이후 소비가 다소 감소하였으며 이후 1980년대 중반까지 소비가 정체상태를 보였다. 그러나 1980년대 후반에 접어들면서부터는 소득수준의 증가에 따른 난방용 연료의 고급화 추세에 따라 연탄 등의 연료를 대체하면서 1980년대 말부터 다시 소비가 크게 증가하고 있다.

輕油는 수송부문에서 경유 차량(버스, 트럭 등)의 燃料油로서 약 절반 정도가 소비되며 나머지는 산업용 연료 등으로 대부분 소비되고 있다. 輕油 역시 경유 차량의 보유 증가와 산업용 수요의 증가로 인해 별다른 기복 없이 소비의 증가율이 상당히 높게 나타나고 있다. 輕油는 지속적으로 소비가 크게 증가하고 있을 뿐만 아니라 소비물량의 비중도 매우 높아 휘발유와 함께 석유류 소비증가를 선도하고 있다.

병커-A油, 병커-B油, 병커-C油 등의 병커-油는 대부분이 산업용으로 소비되고 있으며 發電과 공동주택의 난방용 연료 등으로 상당 부분이 소비되고 있다. 병커-A油와 병커-B油는 병커-C油에 비해 소비량 수준이 1994년 현재 두 유종의 소비량 합계가 병커-C油의 소비량의 3% 정도에 불과하다.

경제발전에 따라 산업화가 꾸준히 진전되면서 병커-C油의 소비량도 꾸준히 증가하고 있으며 특히 1980년대 후반부터는 소비가 매우 급속히

증가하고 있다. 다만 1980년대 중반에는 벵커-C油의 소비량이 대폭 감소하였던 것을 볼 수 있다. 이는 산업부문에서 벵커-C油에 대한 수요가 꾸준히 증가하고 있음에도 불구하고 發電部門에서 원자력 발전의 비중 확대 및 發電用 燃料로서 天然가스의 이용도가 높아지면서 점차 벵커-C油를 사용하는 火力發電의 比重이 격감하면서 수요가 대폭 감소하였던 것에 기인한다. 따라서 發電部門에서 소비되는 벵커-C油를 제외하고 產業部門만을 고려할 경우에는 벵커-C油의 수요는 지속적으로 증가하는 추세에 있다고 할 수 있다. 다만 최근에는 大氣汚染 防止對策의 일환으로 수도권 일대에 일정 규모 이상의 대형 건물의 난방연료를 벵커-C油에서 天然가스로 대체하도록 하는 정책에 따라 소비의 증가율이 다소 둔화되고 있지만 전체적으로는 여전히 증가율이 높은 편이다.

제트油의 경우에도 항공수요의 증대로 인해 소비가 증가하는 추세에 있지만 전반적으로는 다소 불규칙한 모습을 보이면서 증가와 감소를 반복하고 있다.

石油가스는 크게 부탄과 프로판으로 구분된다. 부탄은 주로 택시 연료로서 수송부문과 산업부문에서 대부분이 소비되고 있으며 프로판은 家庭·商業部門의 炊事·暖房燃料로서, 그리고 도시가스, 일반 산업용 연료로서 대부분이 소비되고 있다. 天然가스는 石油가스와 성질과 용도가 상당히 유사한 측면이 많은 연료로서 대부분이 發電 및 도시가스 제조를 위해 소비되고 있다. 石油가스와 天然가스 모두 청정연료의 하나로서 소비가 빠르게 증가하는 추세에 있다.

이상의 에너지油 이외에 납사와 솔벤트, 아스팔트로 대표되는 非에너지의 경우도 최근 증가율이 매우 높게 나타나고 있다.

그 가운데 석유화학 부문의 원료로서 주로 소비되는 납사는 소비량이 지속적으로 증가하는 추세에 있으며 특히 1980년대 말 이래 관련 부문의 투자가 급속히 확대됨에 따라 1990년 이후 납사에 대한 수요가 폭발적으로 증가하고 있다.

아스팔트 역시 1993~94년에 소비가 다소 감소하기는 하였지만, 특히 도로건설 등에 대한 투자가 확대되는 것과 케를 같이 하면서 이를 중심으로 한 사회간접자본에 대한 투자가 확대되기 시작하면서 1990년 이래 소비 증가율이 매우 높게 나타나고 있다.

대부분이 都市가스용 원료로 소비되는 天然가스도 최근 淸淨燃料에 대한 수요가 크게 증가하면서 1990년대 이래 연간 30% 내외의 매우 높은 증가율을 보이고 있다.

無煙炭은 한동안 소비량이 크게 증가하였으나 煖房·炊事燃料로서의 연탄에 대한 수요가 다른 연료로 대체되면서 최근에는 소비량이 급속히 감소하고 있다.

有煉炭은, 發電, 製鐵, 시멘트 産業에서의 수요증가에 따라 소비량이 계속 증가하는 추세에 있다.

揮發油는 대부분이 輸送部門에서 소비되고 있으며 産業部門에서도 일부 소비되고 있다. 휘발유는 대형차량용 연료로는 부적합하므로 승용차의 연료로서 소비비중이 높다. 제트油는 주로 항공기 연료로 소비되어 수송부문의 소비비중이 높다. 이 밖에 대형 차량과 택시의 연료로 많이 소비되는 輕油와 石油가스의 경우에도 輸送部門의 소비비중이 매우 높다. 이 외에도 輕油는 産業用, 家庭·商業用 煖房燃料로, 石油가스는 産業用·가정상업용 프로판 가스, 都市가스의 원료로 많이 소비되고 있다.

燈油는 대부분이 家庭·商業用 煖房燃料로서 대부분이 소비되고 있으며 일부는 산업용으로 소비되고 있다. 벵커-C油는 대부분이 産業用 煖房燃料로 소비되고 있으며, 벵커-A油, 벵커-B油도 산업용으로서의 소비비중이 높은 편이다.

이 밖에 납사와 솔벤트, 아스팔트 등의 非에너지는 석유화학산업과 사회간접자본투자 증대에 따른 원료 또는 도로건설 부문 등에 많이 소비되고 있다.

天然가스는 대부분이 都市가스용 원료로 소비되고 있다.

〈表 2-3〉 製品別·部門別 消費(1994年)

(單位: 千배럴, 千톤[LNG])

	產 業	輸 送	家庭商業	公共·其他	發 電	地域煖房	都市가스	計
揮 發 油	1,378	48,893	446	371	-	-	-	51,088
輕 油	27,892	76,741	34,797	4,945	2,881	3	9	147,269
燈 油	5,564	219	41,458	580	7	6	2	47,835
L P G	11,484	15,350	26,387	76	-	-	10,155	63,452
병 커-A油	1,770	740	276	31	-	-	-	2,818
병 커-B油	998	263	290	45	2	-	-	1,598
병 커-C油	76,135	16,583	11,741	1,771	53,082	425	5	159,742
제 트 油	1	11,602	-	2,723	-	-	-	14,325
其 他 油	133,371	-	-	-	-	-	-	133,371
石 油 計	258,593	170,391	115,395	10,544	55,972	434	10,170	621,498
L N G	-	-	-	-	3,187	142	2,531	5,860

註: 其他油는 非에너지油로서 납사(Naphtha), 솔벤트(Solvent), 아스팔트임.

資料: 通商産業部·에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1995.

### 나. 主要 石油 關聯 製品에 대한 個別消費稅의 稅率과 稅收 現況

#### 1) 稅率

우리나라에서는 석유류 및 천연가스와 관련하여 이들 제품 가운데 揮發油와 輕油, 燈油, 石油가스, 天然가스의 다섯 가지에 대해서만 특별소비세(또는 교통세)를 과세하고 있으며 나머지 油種에 대해서는 개별소비세를 과세하지 않고 있다. 주요 선진국에서는 위의 油種 이외에도 병 커-A油, 병 커-B油, 병 커-C油 등 기타의 에너지油에도 개별소비세를 과세하고 있는 것을 볼 때, 우리나라에서 特別消費稅(交通稅)가 과세되는 석유류 관련 제품의 범위가 협소함을 알 수 있다.

이들 다섯 가지 석유류 관련 제품에 대한 特別消費稅(또는 交通稅)의 과세체계는 전통적으로 從價稅의 構造를 지니고 있었다. 대부분의 외국에서는 석유류에 대한 과세체계가 從量稅 체계로 되어 있고 대만의 경우

에만 우리나라와 같은 從價稅 체계로 되어 있어 우리나라의 석유류 관련 과세체계가 상당히 예외적인 모습을 보였다. 그러나 1996년 1월 1일부터는 從量稅 체계로 전환되어 새로이 과세되고 있다<sup>8)</sup>.

휘발유의 경우에 개별소비세의 세율은 1970년대 중반까지 200% 또는 300%라는 매우 높은 세율이 적용되었으며, 1980년대 중반부터는 100% 내외의 수준으로 크게 인하되었다가 다시 1990년대에 접어들면서 1994년 이후에는 150~200%의 수준을 보이고 있다. 경유의 경우에도 1970년대 중반까지는 40%의 세율이 적용되어 오다가 1977년 이후 기본세율 10% 내외의 수준을 유지하여 왔다. 이후 교통세가 과세되기 시작한 1994년부터는 기본세율이 20%로 인상되었다. 기타 유종의 경우에는 대체로 10% 내외의 세율이 적용되어 왔다.

1996년 5월 현재 석유류에 대한 특별소비세의 세율은 油種에 따라 리터당 최저 14원(天然가스)에서 최고 345원(揮發油)에 이르고 있다.

## 2) 稅收 現況

揮發油에 대한 特別消費稅 收入은 1980년대 초에 일시적으로 감소하였던 것을 제외하고는 계속 증가하고 있다. 1980년대 초에 稅收가 일시적으로 감소한 것은 消費量의 減少<sup>9)</sup>와 두 차례에 걸친 稅率 引下에 기인한다. 최근에는 稅收가 매우 빠르게 증가하고 있다. 이는 1980년대 말 이후 乘用車의 보급이 급속히 확산되면서 揮發油에 대한 需要가 急增하였기 때문이며, 稅率의 引上도 稅收 增加의 중요한 要因이 되었다. 다만

8) 石油類와 관련한 特別消費稅(交通稅)의 課稅體系 改編에 대한 이론적·현실적 배경에 대한 보다 자세한 내용은 成明宰(1995A)를 참조하기 바란다.

9) 1980년대 초에 휘발유의 소비량이 감소한 것에는 여러 가지 요인이 있지만 그 가운데 가장 중요한 요인의 하나는, LPG를 연료로 사용하는 택시가 등장하면서 점차 택시의 연료가 LPG로 대체됨에 따라 휘발유 소비량이 감소한 것을 들 수 있다.

〈表 2-4〉 石油類 關聯 製品의 個別消費稅率 變遷 推移

(單位 : %, 원/리터[1996년부터])

		70.1.1	74.1.14	77.7.1	79.3.7	80.8.24	80.11.14	83.3.26	87.6.9
揮發油	有鉛	200	300	160	160(180)	160	160(130)	100	100
	無鉛	-	-	-	-	-	-	-	100(85)
輕 油		40		10		10(7)		10(9)	
石油 가스		15		非 課 稅				10	10(9)
燈油, LNG, B-A, B-B, B-C 其他油		非 課 稅							
		89.3.27	91.7.1	92.1.1	94.1.1	94.2.15	94.7.15	95.8.12	96.1.1
揮發油	有鉛	100(85)	100(120)	100(130)	-	-	-	-	345
	無鉛	100(70)	100(100)	100(109)	150	150(190)	150(170)	150(195)	
輕 油		10(9)			20	20(25)	20	20(26)	48(40)
石油 가스		10(9)	10(8)		10				18
燈 油		非 課 稅			10	10(13)	10		25(17)
天然 가스		非 課 稅			10				14
重油, 其他油		非 課 稅							

- 註 : 1. 1977년 7월 1일을 전후하여 物品稅와 特別消費稅로 구분되며, 揮發油와 輕油는 1994년 1월 1일부터 特別消費稅를 대신하여 交通稅가 과세되고 있음.  
 2. 有鉛揮發油는 1993년 1월 1일부터 생산중지되었음.  
 3. ( )안은 彈力稅率임.  
 4. 1996년 1월 1일부터 課稅體系가 從量稅 構造로 개편되었음.  
 5. 其他油는 非에너지油로 납사, 솔벤트, 아스팔트임.

국제유가의 안정에 따라 揮發油 價格이 引下되었던 점을 고려하면, 稅收 增加率이 消費 增加와 稅率 引上의 稅收效果보다는 상대적으로 작은 것에 유의해야 한다. 揮發油에 대한 特別消費稅 收入은 전통적으로 매우 높은 비중을 차지하고 있으며 최근에는 그 비중이 더욱 증가하는 추세에

있다. 휘발유는 특별소비세 과세대상 가운데 단일품목으로는 가장 稅收寄與度가 높다. 交通稅가 도입된 1994년의 경우, 特別消費稅와 交通稅收入 5조 3,743억원 가운데 揮發油로부터 2조 3,444억원이 징수되어 占有比가 43.6%로 수위를 차지하고 있다.

輕油는 揮發油와 달리 交通稅가 도입되기 이전에는 稅率의 변화가 작았으며 消費量도 起伏 없이 꾸준히 증가하여 왔으며, 이에 따라 稅收入도 꾸준히 증가하였다. 輕油는 揮發油에 비해 소비량이 더 많지만, 稅前價格과 稅率 모두 휘발유보다 낮기 때문에 稅收 占有比는 상당히 작은 편이다. 경유는 交通稅가 도입되면서 (基本)稅率이 20%로 인상되어 稅收가 종전에 비해 약 2배 정도 증가하게 되는 여건이 마련되었고, 消費量도 꾸준히 증가하여 1994년의 稅收入은 5,844억원으로 126% 증가하였다.

LPG는 特別消費稅의 稅率이 10% 내외에서 안정적이고 消費量도 작은 편이어서 稅收가 작은 편이다. LPG의 消費量은 대체로 증가하고 있지만 이와 달리 稅收는 1980년대 말에 감소하였다. 이는 소비량이 증가하고 있다는 점을 고려할 때 의외의 결과이지만 稅率의 引下(10%→8%)가 세수감소의 주된 요인으로 볼 수 있다.

전체 特別消費稅 收入 가운데 揮發油와 輕油, LPG의 세 가지 品目들로부터 징수되는 特別消費稅 收入의 比重은 매년 증가하고 있으며 1992년에는 최초로 50%를 초과함으로써 세 가지 油種이 特別消費稅 收入의 根幹을 이루고 있다고 할 수 있다.

1994년부터 揮發油와 輕油가 交通稅로 이관되고 이와 함께 稅率도 인상이면서 燈油와 LNG가 課稅對象에 추가되었다. 燈油에 대한 稅收는 輕油에 비해 상당히 작은 편인데 이는 燈油의 消費量과 세율이 輕油에 비해 모두 낮기 때문이다. LNG의 경우에는 LPG에 비해 消費量이 적지만 稅收入은 오히려 더 많은데 이는 LNG가 LPG에 비해 高價이기 때문이다.

〈表 2-5〉 石油類 關聯 製品의 特別消費稅(交通稅) 稅收 推移

(單位: 億圓)

	揮發油	輕油	燈油	L P G	L N G	計
1978	347	67	-	-	-	414
1979	1,844	290	-	-	-	2,134
1980	3,105	560	-	-	-	3,665
1981	2,902	647	-	-	-	3,549
1982	2,242	770	-	-	-	3,012
1983	1,836	1,094	-	385	-	3,315
1984	2,075	1,268	-	394	-	3,737
1985	2,712	1,310	-	427	-	4,449
1986	3,053	1,209	-	416	-	4,678
1987	3,584	1,228	-	379	-	5,191
1988	3,657	1,182	-	254	-	5,093
1989	3,787	1,295	-	212	-	5,294
1990	4,574	1,610	-	405	-	6,589
1991	7,800	1,774	-	433	-	10,007
1992	12,606	2,112	-	559	-	15,277
1993	17,279	2,585	-	504	-	20,368
1994	23,444	5,844	1,334	447	787	31,856

註: 1. 揮發油와 輕油의 1994年 稅收實績은 特別消費稅와 交通稅의 合計임.

2. 揮發油와 輕油에 대한 1994年度分 稅收는 1994년 1월에 징수된 1993년 歸屬分 特別消費稅와 交通稅의 合計임.

資料: 財政經濟院 消費稅制課.

### 3. 消費稅 負擔의 逆進性 補完 問題

消費稅 負擔의 逆進性 補完機能은 特別消費稅의 여러 課稅目的 가운데 가장 중요한 것의 하나이다. 즉, 奢侈品을 중심으로 과세대상을 선정하여 특별소비세를 과세함으로써 고소득층이나 부유층에 대한 소비세 부담을 상대적으로 가중시키는 한편 저소득층의 세부담은 상대적으로 완화시키고, 그 결과로서 자칫 부가가치세를 비롯한 소비세 부담이 역진적으로 되는 것을 완화하고자 함을 목적으로 하였다.

이러한 취지 아래 특별소비세는 도입 당시부터 보석·귀금속 제품 등을 포함하여 乘用自動車와 主要 家電製品 등을 과세대상으로 선정하여 과세하여 왔다. 이들 과세대상은 대부분 특별소비세 도입 당시에는 고소득층의 소비지출 비중이 매우 높아 奢侈品으로 간주되었다. 이에 따라 고소득층으로 올라갈수록 상대적인 세부담 비중이 증대되어 稅負擔의 逆進性 緩和에 상당히 기여한 것으로 평가되고 있다. 그렇지만 지속적인 경제성장에 힘입어 소득이 증대됨에 따라 소비패턴이 고도화·대중화되면서 그러한 품목들 가운데 상당수의 과세대상의 경우, 종전에는 사치품으로 여겨졌지만 소득증대에 따라 점차 소비의 저변이 확산되면서 生活 必需品化되고 있는 品目の 數가 증가하고 있다. 이와 같은 소비패턴의 변화에 따라 오히려 消費稅 負擔의 逆進性이 가중되는 현상이 발생하고 있어 消費稅 負擔의 逆進性 補完이라는 본래의 과세목적과는 배치되는 결과를 초래하고 있다.

成明宰(1993, 1996A)의 研究에 의하면 상당수의 特別消費稅 課稅對象에 대한 階層別 稅負擔 分布가 逆進性을 보이는 것으로 나타났다. 설탕, 초코렛, 커피, 탄산음료 등의 食飲料品과 특수화장품, 가전제품 가운데 電氣洗濯機, 電蓄(音響器機), 그리고 冷藏庫와 컬러TV의 경우에는 小型 製品를 중심으로 稅負擔의 逆進性이 상당히 강하게 나타나고 있다. 즉, 이들 품목의 경우에는 所得階層別 總所得 對比 稅負擔率이, 所得分位에 반비례하여 하락하는 모습을 보여주고 있다(成明宰(1996A)와 <表 2-7> 참조). 이러한 결과는 分配的 逆進度 指數를 보더라도 마찬가지로의 결과를 보여주고 있다. <表 2-8>을 보면, 지니係數의 경우 이들 품목에 대해 특별소비세를 과세함에 따라 지니계수의 값이 증가되어 이들 품목에 대한 特別消費稅 後의 소득분배가 악화된 것으로 나타났다. 더욱이 租稅負擔 指數를 나타내는 KPS 指數<sup>10)</sup>와 KU 指數<sup>11)</sup>의 값을

10) 李啓植·裴埈皓(1986), Khetan and Poddar(1976), Suits(1977) 참조.

11) 成明宰(1993)와 成明宰(1996A) 참조.

〈表 2-6〉 階層別 消費性向과 消費稅目別 稅負擔率

(單位: %)

所得分位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
平均 消費性向											
總所得基準	134.7	102.9	96.6	93.2	90.7	88.5	85.5	83.1	81.4	76.6	87.3
可處分所得 基準	138.5	103.6	98.0	95.6	92.1	90.7	86.6	84.5	85.3	78.3	89.4
總所得 基準											
附加價值稅	4.037	3.399	3.241	3.260	3.219	3.127	3.040	2.957	3.012	2.854	3.091
特別消費稅	0.657	0.430	0.452	0.499	0.501	0.522	0.577	0.577	0.724	0.636	0.580
(乘用車 除外)	0.432	0.356	0.331	0.322	0.328	0.367	0.314	0.308	0.337	0.359	0.340
酒 稅	0.343	0.342	0.329	0.315	0.300	0.299	0.260	0.240	0.247	0.221	0.270
電話稅	0.239	0.169	0.149	0.133	0.123	0.107	0.100	0.090	0.088	0.069	0.107
交通稅	0.492	0.720	0.632	0.819	0.922	0.937	0.927	1.134	1.147	1.130	0.976
教育稅	0.214	0.157	0.166	0.182	0.182	0.244	0.201	0.243	0.253	0.227	0.216
(乘用車 除外)	0.146	0.135	0.130	0.129	0.130	0.197	0.122	0.162	0.137	0.144	0.144
特消稅教育稅	0.150	0.093	0.104	0.121	0.123	0.182	0.150	0.192	0.199	0.177	0.161
(乘用車 除外)	0.083	0.071	0.068	0.068	0.071	0.136	0.071	0.112	0.083	0.094	0.089
酒稅教育稅	0.064	0.064	0.063	0.061	0.058	0.062	0.051	0.050	0.054	0.051	0.056
담배消費稅	0.543	0.455	0.429	0.380	0.332	0.341	0.301	0.254	0.225	0.187	0.297
消費稅 計	6.524	5.673	5.399	5.588	5.578	5.576	5.406	5.495	5.695	5.324	5.537
可處分所得 基準											
附加價值稅	4.195	3.367	3.329	3.360	3.255	3.172	3.126	2.972	3.150	2.932	3.165
特別消費稅	0.677	0.417	0.504	0.490	0.510	0.581	0.601	0.537	0.777	0.635	0.594
(乘用車 除外)	0.450	0.345	0.347	0.324	0.328	0.371	0.329	0.315	0.354	0.367	0.348
酒 稅	0.359	0.337	0.327	0.320	0.317	0.293	0.262	0.260	0.246	0.232	0.277
電話稅	0.244	0.169	0.152	0.135	0.124	0.108	0.102	0.096	0.088	0.072	0.110
交通稅	0.652	0.695	0.680	0.845	0.947	0.970	0.988	1.100	1.169	1.153	0.999
教育稅	0.222	0.150	0.182	0.180	0.188	0.259	0.208	0.236	0.267	0.230	0.221
(乘用車 除外)	0.154	0.129	0.135	0.130	0.134	0.197	0.127	0.169	0.140	0.149	0.148
特消稅教育稅	0.156	0.088	0.119	0.118	0.126	0.199	0.157	0.181	0.214	0.176	0.164
(乘用車 除外)	0.088	0.066	0.072	0.068	0.072	0.137	0.075	0.115	0.087	0.095	0.091
酒稅教育稅	0.066	0.063	0.063	0.062	0.062	0.060	0.051	0.055	0.053	0.054	0.057
담배消費稅	0.555	0.462	0.432	0.379	0.347	0.326	0.312	0.261	0.240	0.192	0.304
消費稅 計	6.903	5.598	5.605	5.710	5.689	5.708	5.598	5.462	5.938	5.445	5.669

資料: 成明宰, 「우리나라 都市家口의 階層別·年齡別 消費稅 負擔 分布에 관한 研究」, 『財政金融研究』, 第3卷 第1號, 韓國租稅研究院, 1996. 6.

〈表 2-7〉 主要 品目에 대한 特別消費稅 · 交通稅의 階層別  
總所得 對比 稅負擔率

(單位: %)

所得分位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
설탕	0.040	0.026	0.024	0.021	0.020	0.017	0.016	0.014	0.013	0.010	0.017
초코렛	0.002	0.002	0.002	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001	0.001
커피	0.212	0.138	0.125	0.118	0.117	0.105	0.092	0.082	0.072	0.058	0.094
炭酸飲料	0.148	0.103	0.092	0.079	0.083	0.074	0.062	0.054	0.047	0.031	0.063
飲酒代(特)	0.185	0.208	0.194	0.220	0.312	0.454	0.264	0.382	0.625	0.700	0.433
등유	1.139	0.905	0.747	0.648	0.570	0.475	0.463	0.451	0.362	0.245	0.489
都市가스	0.255	0.164	0.209	0.200	0.251	0.273	0.236	0.259	0.205	0.188	0.221
LPG	0.168	0.121	0.103	0.101	0.080	0.074	0.069	0.047	0.049	0.038	0.069
冷藏庫	0.319	0.401	0.313	0.294	0.402	0.415	0.307	0.255	0.198	0.440	0.336
小型	0.019	0.046	0.038	0.038	0.022	0.015	0.030	0.013	0.016	0.011	0.021
大型	0.300	0.355	0.275	0.256	0.381	0.400	0.277	0.243	0.181	0.429	0.315
電氣洗濯機	0.426	0.183	0.089	0.223	0.204	0.352	0.226	0.193	0.221	0.175	0.216
컬러TV	0.263	0.272	0.183	0.227	0.262	0.216	0.275	0.194	0.298	0.275	0.251
小型	0.132	0.059	0.060	0.049	0.051	0.064	0.038	0.029	0.041	0.042	0.048
大型	0.131	0.213	0.123	0.178	0.212	0.153	0.236	0.165	0.257	0.233	0.203
電蓄	0.027	0.101	0.103	0.105	0.032	0.133	0.117	0.084	0.090	0.051	0.084
錄音器	0.043	0.046	0.025	0.047	0.029	0.025	0.036	0.039	0.036	0.041	0.037
카메라	0.196	0.047	0.042	0.078	0.013	0.050	0.008	0.058	0.018	0.047	0.044
피아노	0.000	0.003	0.024	0.000	0.074	0.116	0.026	0.113	0.044	0.035	0.050
一般型	0.000	0.003	0.024	0.000	0.074	0.056	0.026	0.062	0.044	0.035	0.038
그랜드型	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.060	0.000	0.050	0.000	0.000	0.012
化粧品	0.512	0.383	0.363	0.334	0.341	0.314	0.285	0.272	0.255	0.221	0.294
乘用車	2.245	0.738	1.208	1.766	1.735	1.547	2.633	2.691	3.861	2.769	2.397
小型	0.161	0.555	0.660	0.394	0.554	0.645	0.725	0.733	0.489	0.512	0.567
中型	0.000	0.183	0.547	0.892	0.720	0.501	1.584	1.162	1.998	1.041	1.054
大型	2.084	0.000	0.000	0.480	0.461	0.400	0.324	0.796	1.374	1.216	0.776
輕油	0.291	0.230	0.222	0.174	0.184	0.182	0.161	0.115	0.111	0.121	0.156
揮發油	4.624	6.967	6.102	8.014	9.032	9.189	9.114	11.227	11.358	11.175	9.604

註: 1994년 都市家計年報 資料를 분석한 結果임.

資料: 成明宰, 「우리나라 都市家口의 階層別 · 年齡別 消費稅 負擔 分布에 관한 研究」,

『財政金融研究』, 第3卷 第1號, 韓國租稅研究院, 1996. 6.

〈表 2-8〉 主要 消費品目的 特別消費稅 · 交通稅 負擔에  
대한 逆進度 指數

(單位:  $\times 10^{-2}$ )

	總 所 得	可 處 分 所 得	消 費 支 出
지니係數			
消費稅前	27.2481	26.7737	27.4761
설탕	27.2485 (-0.0003)	26.7740 (-0.0003)	27.4765 (-0.0003)
초코렛	27.2482 (-0.0000)	26.7737 (-0.0000)	27.4762 (-0.0000)
커피	27.2498 (-0.0017)	26.7753 (-0.0017)	27.4781 (-0.0019)
炭酸飲料	27.2495 (-0.0014)	26.7751 (-0.0014)	27.4776 (-0.0015)
飲酒代(特消稅)	27.2389 (0.0092)	26.7639 (0.0097)	27.4659 (0.0103)
등유	27.2594 (-0.0113)	26.7850 (-0.0113)	27.4888 (-0.0126)
都市가스	27.2485 (-0.0004)	26.7740 (-0.0004)	27.4740 (0.0022)
LPG	27.2498 (-0.0016)	26.7753 (-0.0016)	27.4781 (-0.0020)
冷藏庫	27.2485 (-0.0003)	26.7737 (0.0000)	27.4725 (0.0036)
小型冷藏庫	27.2486 (-0.0005)	26.7741 (-0.0005)	27.4765 (-0.0004)
大型冷藏庫	27.2480 (0.0002)	26.7732 (0.0005)	27.4721 (0.0040)
電氣洗濯機	27.2491 (-0.0010)	26.7745 (-0.0008)	27.4742 (0.0020)
컬러TV	27.2476 (0.0006)	26.7730 (0.0007)	27.4720 (0.0041)
小型컬러TV	27.2488 (-0.0007)	26.7743 (-0.0007)	27.4766 (-0.0005)
大型컬러TV	27.2469 (0.0012)	26.7723 (0.0014)	27.4716 (0.0046)
電蓄	27.2486 (-0.0004)	26.7740 (-0.0003)	27.4751 (0.0011)
錄音器	27.2481 (0.0000)	26.7736 (0.0000)	27.4761 (0.0001)
카메라	27.2490 (-0.0008)	26.7745 (-0.0008)	27.4764 (-0.0002)
피아노	27.2477 (0.0005)	26.7732 (0.0005)	27.4746 (0.0016)
一般型	27.2477 (0.0005)	26.7731 (0.0005)	27.4749 (0.0013)
그랜드型	27.2482 (-0.0000)	26.7737 (-0.0000)	27.4759 (0.0003)
化粧品	27.2515 (-0.0033)	26.7769 (-0.0033)	27.4798 (-0.0037)
乘用車	27.2227 (0.0254)	26.7534 (0.0203)	27.3328 (0.1434)
小型乘用車	27.2478 (0.0003)	26.7740 (-0.0004)	27.4602 (0.0159)
中型乘用車	27.2309 (0.0172)	26.7580 (0.0157)	27.4088 (0.0673)
大型乘用車	27.2406 (0.0076)	26.7690 (0.0047)	27.4164 (0.0597)
輕油	27.2504 (-0.0023)	26.7760 (-0.0023)	27.4786 (-0.0025)
揮發油	27.1597 (0.0884)	26.6929 (0.0807)	27.3048 (0.1714)

〈表 2-8〉의 계속

(單位:  $\times 10^{-2}$ )

	KPS 指數			KU 指數		
	總所得	可處分所得	消費支出	總所得	可處分所得	消費支出
설탕	120.5554	119.9809	116.7672	-0.2851	-0.0002	-0.0002
초코렛	109.7227	109.6315	107.2936	-0.2849	-0.0000	-0.0000
커피	118.4948	117.8043	118.4803	-0.2861	-0.0012	-0.0014
炭酸飲料	122.9560	122.1688	120.9094	-0.2859	-0.0010	-0.0010
飲酒代(特)	75.7483	75.0670	78.4007	-0.2792	0.0059	0.0085
등유	123.4546	122.8777	124.1233	-0.2932	-0.0080	-0.0098
都市가스	102.8531	102.6959	93.6619	-0.2849	-0.0002	0.0018
LPG	124.3421	123.6229	126.0354	-0.2861	-0.0012	-0.0014
冷藏庫	99.3445	98.2666	89.2277	-0.2859	-0.0007	0.0022
小型冷藏庫	123.1006	122.1287	116.3484	-0.2852	-0.0003	-0.0005
大型冷藏庫	97.7340	96.6489	87.3890	-0.2856	-0.0004	0.0027
電氣洗濯機	105.0946	103.8753	90.7236	-0.2854	-0.0009	0.0018
컬러TV	97.1695	96.6428	83.5741	-0.2841	0.0009	0.0029
小型컬러TV	113.3391	112.9095	107.0151	-0.2853	-0.0005	-0.0003
大型컬러TV	93.3291	92.7794	78.0068	-0.2836	0.0014	0.0033
電蓄	107.4107	106.2028	89.6206	-0.2848	0.0002	0.0010
錄音器	98.2791	97.9320	97.9169	-0.2848	0.0001	0.0001
카메라	117.1272	116.8711	102.4781	-0.2855	-0.0005	0.0000
피아노	93.5193	92.7570	74.6594	-0.2848	0.0001	0.0018
一般型	88.4785	87.2308	71.0182	-0.2847	0.0002	0.0013
그랜드型	109.3683	110.1323	86.1079	-0.2850	-0.0001	0.0006
化粧品	111.7671	111.1753	111.6440	-0.2874	-0.0023	-0.0026
乘用車	83.8788	85.9127	37.1295	-0.2589	0.0222	0.0983
小型乘用車	100.0760	101.2066	75.8441	-0.2842	0.0009	0.0133
中型乘用車	80.4231	81.8831	34.3083	-0.2679	0.0153	0.0487
大型乘用車	76.7271	80.2016	12.6470	-0.2767	0.0060	0.0362
輕油	114.7189	114.4576	114.3931	-0.2869	-0.0018	-0.0022
揮發油	89.7166	90.6876	83.4879	-0.2212	0.0607	0.1254

註: 1. 1994년 都市家計年報 資料를 분석한 結果임.

2. ( )안은 消費稅前 지니係數로부터 各 消費品目別 特別消費稅 또는 交通稅를 차감한 후의 지니係數를 차감한 것으로 그 값이 陰數이면 消費稅 負擔이 逆進의이고 陽數이면 累進의인 것을 나타냄.

3. KPS指數와 KU指數는 각각 그 값이 1보다 크거나 陰數이면 消費稅 負擔이 逆進의이고, 1보다 작거나 陽數이면 累進의인 것을 나타냄.

資料: 成明宰, 「우리나라 都市家口의 階層別·年齡別 消費稅 負擔 分布에 관한 研究」, 『財政金融研究』, 第3卷 第1號, 韓國租稅研究院, 1996. 6.

보더라도 이들 품목에 대한 特別消費稅 負擔 構造가 逆進的임을 알 수 있다.

이러한 결과는 특별소비세의 중요한 과세목적 중의 하나인 消費稅 負擔의 逆進性 補完機能이 이들 품목에 대해서는 제대로 기능을 하지 못하고 있는 것을 보여주는 것이다. 따라서 이들 품목에 대해 특별소비세를 과세하게 되면 消費稅 負擔의 逆進性을 緩和시키는 것이 아니라 오히려 逆進性을 加重시키는 결과를 초래하게 된다고 할 수 있다. 그러므로 세부담의 역진성이 심화된 품목에 대해서는 特別消費稅의 稅率을 引下하거나 非課稅하여 저소득층의 세부담을 상대적으로 더 크게 완화시켜줌으로써 稅負擔의 逆進性을 緩和하는 것이 필요하다고 하겠다. 다만 이와 같이 세율을 인하하거나 비과세하는 경우에는 해당 품목으로부터 징수되는 세수입이 크게 감소할 수 있으므로 特別消費稅의 財政收入 確保機能 측면을 감안하여 代替稅源을 확보하는 문제도 신중히 검토되어야 한다.

반면에 冷藏庫, 空氣調節機, 컬러TV 중 大型 製品과, 乘用自動車, 승용자동차의 연료로 소비되는 揮發油 등은 소비의 소득탄력성이 매우 높은 소비재로서 稅負擔 分布가 상당히 累進的이다. 이들 품목의 경우에는 소득분위가 상승하면서 소득계층별 세부담률이 증가하고 있어 저소득층보다는 고소득층의 세부담이 훨씬 크다는 것을 보여주고 있다. 또한 지니계수와 KPS 指數, KU 指數 모두에서 稅負擔이 累進的이라는 것에 거의 일치된 결과를 보여주고 있다. 물론 이들 품목 가운데에서도 소비패턴이 좀더 고도화·대중화되면서 소비의 저변이 더욱 확산되어 저소득층의 상대적인 세부담이 고소득층에 비해 더 높아지게 됨으로써 稅負擔의 逆進性이 나타나게 될 가능성이 큰 품목도 상당수 있다. 長期的으로는 階層別 稅負擔 分布가 역진적인 모습을 보이게 되는 일부의 품목에 대해서도 稅率을 引下하거나 非課稅하는 것이 바람직할 것이다. 그러나 현재의 시점에서 볼 때, 이들 품목에 대해서는 과세를 강화하는 것이 消費稅 負擔의 逆進性을 완화하는 데 도움이 될 수도 있으며, 경우에 따라서는 세부담의 역진성이 관찰되더라도 외부불경제 축소 차원에서 지속적인 과세가 필요할 수도 있다.

#### 4. 環境稅 · 走行稅의 性格을 지닌 特別消費稅 課稅體系의 整備問題

##### 가. 環境稅 및 走行稅의 概念과 種類

최근 경제발전에 따라 산업화가 진전되면서 環境汚染 및 氣候變化 誘發物質의 排出量이 급속히 증가하고 있으며 이에 따라 環境惡化가 매우 심각해지면서 이로 인한 환경문제에 대한 관심이 크게 고조되고 있다. 이에 대응하여 環境汚染 防止를 위한 방안의 하나로 環境汚染 및 氣候變化 誘發物質 排出에 대한 직접규제가 강화되고 있고 그 외에도 環境稅라는 政策道具를 함께 사용하여 환경문제에 접근하고 있다.

環境汚染 및 氣候變化 誘發物質 排出에 대한 직접규제라 함은 오염유발자에게 환경오염 및 기후변화 유발물질의 배출허용량을 할당하거나 또는 해당 물질의 濃度, 總量 등을 기준으로 하여 排出量을 강제적으로 규제하는 것을 말한다. 이에 반해 環境稅는 환경오염 및 기후변화 유발물질의 배출량이나 濃度, 또는 環境汚染을 유발하는 商品 등에 租稅 또는 이와 유사한 負擔金이나 預置金 등을 부과하여 直 · 間接적으로 價格을 인상함으로써 환경저해 물질의 배출량을 규제하는 것을 말한다.

일반적으로 環境稅라 함은 環境汚染源에 대해 租稅를 부과하여 환경오염물질의 배출량을 사회 · 경제적으로 적정한 수준 이하로 억제하는데 목적이 있다. 環境稅는 흔히 오염유발자에게 환경오염물질의 배출량에 따라 環境稅를 부과하는 直接環境稅<sup>12)</sup>와 環境汚染을 유발하는 商品에 부과하는 間接環境稅<sup>13)</sup>로 분류되고 있다. 이러한 環境稅는 市場의 價格機構의 機能을 십분 활용한다는 의미에서, 相對價格 體系를 왜곡하

12) 金一中(1995) 참조.

13) 柳鍾權(1995) 참조.

는 등 經濟的 資源配分の 效率性을 무시하고 直接的·物理的인 統制方法을 통해 規制하는 直接規制보다 資源配分 측면에서 效率的인 手段인 것으로 평가되고 있다.

현재 우리나라에서 도입·시행하고 있는 環境稅의 種類로는 排出賦課金, 環境改善負擔金, 廢棄物預置金, 廢棄物負擔金, 쓰레기 從量制 등이 있다. 이 외에도 우리나라에서는 아직 도입하고 있지는 않지만 국제적으로 크게 논란이 되고 있는 炭素稅와, 汚染排出 去來權制度 등 環境稅의 종류는 매우 많다<sup>14)</sup>.

우리나라에서는 1980년대 말부터 자동차의 보급이 급속히 증대되고 경제규모의 확대와 輸出 增大 등에 따라 物動量이 크게 증가함에도 불구하고 道路·港灣·空港 등을 비롯한 社會間接施設에 대한 투자가 需要에 크게 미달하면서, 대도시 지역과 주요 간선도로 등을 중심으로 교통혼잡 문제가 매우 심각해지고 있다. 이러한 교통혼잡 문제는 단순히 시간적인 낭비만을 초래하는 것이 아니라, 직접적으로는 燃料浪費에 의한 經濟的 損失과 油類輸入 增大로 인한 國際收支 惡化의 한 요인이 되고 있고, 간접적으로는 시간적 낭비로 인한 生産性 減少, 交通遲滯에 따른 物流費用 增大와 그로 인한 價格競爭力 弱化, 交通混雜에 따른 心理的 非效用 增大 등과 같이 社會적으로 많은 外部費用(또는 外部不經濟)을 낳고 있다.

이와 같은 교통혼잡 문제의 원인을 분석해보면, 需要側面에서는 自動車 保有의 急増과 함께 自動車 運用需要도 대폭 증가하고 있으며, 반면에 供給側面에서는 道路 擴充이나 其他 交通 關聯 施設의 擴充速度가 폭발적으로 증가하고 있는 交通需要에 크게 미달하고 있기 때문이다. 도로 확충이나 교통 관련 시설에 대한 투자는 시일이 오래 걸릴 뿐더러 상당히 많은 財源이 소요되는 만큼 장기적으로는 물론이고 단기적으로도 교

14) 羅城麟(1995)과 洪鍾豪(1995) 참조.

통혼잡 문제를 개선할 수 있는 방안을 모색해 보기 위해서는 需要側面에서 交通需要를 적절히 조절할 수 있는 방안을 마련하기 위한 접근이 필요하다.

이러한 측면에서 가장 용이하게 문제를 접근할 수 있는 것은 기본적으로 자동차의 운용을 적정 수준 이하로 억제하는 방안이 필요하다. 이를 위해서는, 환경세의 경우와 마찬가지로, 크게 두 가지의 방안을 고려해 볼 수 있다. 첫째는 직접적인 규제를 통해 車輛 通行量을 조절하는 것이고, 둘째는 市場의 價格機構를 이용하는 방안으로 自動車 運行의 限界費用을 증대시켜 運行量을 조절하는 방안으로서 走行稅를 도입하거나 또는 기존의 유사한 세목의 課稅機能을 강화하는 방안이다. 즉, 走行稅란 自動車의 運用量 또는 運行距離와 직접적으로 관계된 費用, 즉 燃料費 또는 특정한 교통정체지역의 도로에 대한 通過費用을 증대시킴으로써 교통량을 抑制 또는 分散시키는 것을 말한다. 이 중에서 흔히 후자의 경우에는 混雜通行料 徵收라고 하여 走行稅와는 별개의 것으로 분류하는 경우도 많으나 이 제도 역시 自動車 運行의 限界費用에 직접적으로 영향을 미친다는 의미에서 廣義의 走行稅 概念에 포함되는 방안이라고 하겠다. 현재 우리나라에서는 일부 도로의 경우 通行料를 징수하고 있으며, 자동차의 연료로 사용되는 揮發油와 輕油에 대해 特別消費稅 또는 交通稅를 과세하고 있는바, 이들 세목이 走行稅의 기능을 일부 수행하고 있는 것으로 평가되고 있다.

### 나. 環境稅 및 走行稅 關聯 課稅體系의 整備 必要性

우리나라의 環境稅制度는 종합적이지 못하고 국제적인 흐름에도 적절히 부응하지 못하는 등 많은 개선이 필요하다. 環境汚染의 深刻性を 縮小하거나 防止하기 위해서는 環境汚染物質 排出을 효과적으로 抑制할 수 있는 規制 또는 市場에서의 價格機能을 심분 발휘할 수 있는 제도적 장치가 효과적으로 마련되어 운용되어야 하지만 국내의 실정을 볼 때 이러한 것이 완비되어 있지 못하다. 더욱이 그러한 제도적인 장치가 마련

되어 있다고 하더라도 실제의 시행에 있어서는 과세기준 등이 환경오염 축소 또는 방지 차원에서 實效性이 적게 책정되어 있어 그러한 것도 문제점으로 지적되고 있다. 뿐만 아니라 間接環境稅 制度의 경우에는, 국제적으로 많이 논의되고 있는 炭素稅에 대해서도 우리나라는 에너지 多消費 國家, 그 중에서도 化石燃料에 대한 의존도가 매우 높은 국가로서 이에 대한 대비가 상대적으로 소홀하고 이에 대한 인식도도 상당히 낮은 수준에 머물고 있을 뿐만 아니라 현행 관련 조세체계하에서도 일부의 관련 제품에 대해서만 消費稅<sup>15)</sup>를 과세하고 있기 때문에 본격적으로 탄소세를 도입하게 될 경우에 당면하게 될 충격에 대한 대비가 충분히 되어 있지 않다.

따라서 環境稅 導入 및 改善에 관한 종합적인 연구의 필요성이 제기되고 있다. 더욱이 환경문제는 어느 한 국가만의 노력으로 해결될 수 있는 문제가 아니라 세계 모든 나라가 총체적으로 협력하여야만 효과를 거둘 수 있을 뿐더러, 환경오염의 심화에 따른 피해가 기하급수적으로 증가하고 있는 상황에서 그 피해를 극소화하기 위한 방안의 일환으로 범세계적으로 추진되고 있는 환경보호정책 강화 추세에 발맞춰 環境稅 導入의 必要性이 더욱 커지고 있다.

우리나라에 적합한 環境稅 體系를 논할 때, 첫째, 環境汚染 排出源이 製品의 生産過程 또는 最終 廢棄過程 등에서 발생하는 경우와 둘째, 消費段階에서 발생하는 경우를 구분하여 環境汚染物質의 배출을 규제하는 것이 바람직하다. 첫째의 경우에는 汚染排出源에 대한 直接規制와 각종의 負擔金이나 預置금을 부과하는 등의 방법을 택할 수 있는 반면, 特別消費稅나 交通稅 등과 같은 消費稅를 부과하기에는 적절하지 않다. 반면에 둘째의 경우에는 環境汚染을 유발하는 商品을 消費하는 過程에서 汚染源이 배출되는 만큼 環境汚染物質 排出과 租稅를 연계하여 과세하

---

15) 여기서는 特別消費稅와 交通稅를 지칭한다.

는 것이 용이하므로 해당 상품에 消費稅를 과세하는 것이 가능하고 또한 매우 간편할 뿐더러 消費稅 부과에 따라 상품의 가격이 인상되어 消費抑制 效果를 얻을 수 있으며 이에 따라 環境汚染 또는 氣候變化 誘發物質의 排出量을 감축할 수 있다.

둘째의 경우에 속하는 環境汚染源의 대표적인 예라고 할 수 있는 石油類의 경우를 보면, 이 문제가 交通混雜 問題 및 物流費用 增大 問題 등 走行稅 問題와도 밀접하게 관련되어 있으므로, 環境稅 측면과 走行稅 측면을 함께 고려하여야 하는 만큼 消費稅 課稅를 통해 문제를 접근해보는 방법이 적절한 것으로 사료된다. 따라서, 앞에서도 언급하였듯이 特別消費稅 體系(또는 交通稅)의 개편을 주요 연구대상으로 하는 本 研究의 분석범위를 고려할 때, 本 研究에서는, 環境稅 중에서 環境汚染을 유발하는 商品에 과세하는 間接環境稅와 기존의 燃料油에 대한 課稅에 있어 走行稅의 性格을 확충하는 방안에 대해 검토하기로 한다.

#### 다. 環境稅(또는 에너지/炭素稅) 導入 論難에 대한 國際的인 흐름

최근 環境汚染이 심해지면서 이에 따른 피해가 커지고 있으며 향후에는 환경오염의 정도가 더욱 가속화되어 인류의 생존이 위협받게 될 것으로 전망된다. 이에 따라 인류의 생존 차원에서 環境汚染의 深刻性 및 인류에 미치는 弊害에 대한 관심이 고조되면서 범세계적으로 環境稅 導入에 대한 논의가 활발해지고 있다. 특히 1992년 리우環境會談에서는 氣候變化協約을 체결하고 地球溫暖化 防止를 위한 一般義務事項(先進國, 開發途國 共通)과 特別義務事項(先進國)을 규정하였다. 이 협약은 1994년 3월 21일부터 발효하였으며 先進國의 경우 2000년까지 溫室가스 排出量을 1990년 수준으로 감축할 것을 제안하였다. 우리나라의 경우에는 현재 開發途上國으로 분류되어 의무사항의 이행이 1997년까지 유예되고 있다. 그러나 OECD 가입을 목전에 두고 있는 상황에서 더 이상 開發途上國으로서의 특혜를 기대하기가 어려운 상황으로 전개될 가능성이 더욱 커지

고 있다.

이미 北유럽을 중심으로 에너지/炭素稅를 도입한 바 있으며 미국에서도 에너지稅(BTU tax)에 대한 도입논의가 심층적으로 이루어지고 있다. 이에 따라 조만간 環境稅 導入의 움직임이 법체계적으로 전개될 것으로 예상된다. OECD 가입과 선진국으로 진입을 눈앞에 두고 있는 우리나라의 경우 環境稅 導入에 대한 先進國의 壓力이 더욱 거세질 전망이므로 조만간 이에 대응한 적절한 조치를 취해야 한다. 이에 따라 향후 선진국으로부터 炭素稅 등과 같은 環境稅 導入에 대한 壓力이 強化될 것에 대비하여 環境問題와 직·간접적으로 관련된 國內 租稅體系를 개편할 필요가 있다. 더욱이 環境汚染問題는 우리 세대 및 후손들의 생존과 직결된 문제인 만큼 반드시 외국의 압력에 의해서만이 아니라 우리나라 자체의 生存과 生活의 質 改善을 위해서라도 적극적으로 대처하여야 한다. 그러나 環境稅를 導入하게 되면 그만큼 세금 인상에 따른 物價上昇을 수반하게 되므로 物價水準의 引上和 產業競爭力의 弱화 가능성이 예상되므로 環境稅 導入 및 稅率 決定에 있어서는 그만큼 신중해야 한다.

국내적으로 보더라도 환경오염이 심각해지면서 생활의 질이 크게 저하되고 있음에도 불구하고 우리나라의 환경세 체계는 초보적인 수준에 머물고 있다. 이에 따라 선진국의 압력에 따라 일시에 전면적으로 환경세를 도입할 경우 경제에 미치는 충격이 매우 클 것으로 예상되므로 충분한 사전준비가 필요하다. 더욱이 외국과 비교하여 우리나라의 제반 여건이 상이한 점을 고려할 때 우리나라의 현실에 맞는 환경세 체계 및 적정 환경세 세율 수준을 검토하여 우리나라의 현실에 부합되는 환경세 체계를 마련하기 위해 심층적인 연구가 필요하다. 이에 따라 현재 부담금, 예치금 등의 형태를 띠고 있는 환경세 체계를 조세로 편입하는 문제는 물론이고 기존의 조세 중에서도 과세목적은 환경세의 성격을 갖도록 개편하는 것도 하나의 과제가 되고 있다.

環境稅의 대표적인 課稅對象의 하나가 石油類를 중심으로 한 에너지源에 집중되어 있는 만큼, 이에 대한 연구도 交通混雜 問題 등과 연계하

여 체계적인 연구가 필요하다. 따라서, 예를 들어 特別消費稅나 交通稅 등의 課稅目的도 環境稅 등의 차원에서 재정립할 필요가 있다.

이상의 과제를 종합적으로 연구함으로써 국내적 문제의 해결은 물론이고 국제적으로도 향후에 예상되는 그린 라운드와 OECD 가입 등에 대비해야 한다.

#### 라. 環境稅 導入의 制約 要因 및 必要性

국내외적으로 환경세 도입에 대한 논란이 매우 크게 일고 있을 뿐만 아니라 環境稅 導入에 대한 當爲性 및 妥當性이 널리 알려져 있지만, 실제로 환경세를 도입할 경우 막대한 경제적 손실이 우려되기 때문에 이를 염려하여 실질적으로 실효성이 있는 炭素稅와 같은 環境稅를 도입하여 시행중인 국가는 거의 없는 형편이다. 이러한 상황하에서 한 국가가 독립적으로 환경세를 도입하여 시행할 경우 상대적인 세부담의 격차로 인한 원가 상승 요인이 크게 확대되어 경제적 손실이 매우 크다. 따라서 선진국을 포함한 외국에서 실질적인 환경세를 도입하고 있지 않고 다만 실시계획만 수립하고 있는 상황에서 선불리 우리나라가 먼저 도입하는 것은 매우 불리하다. 그러나 범세계적인 환경오염은 차치하고 국내적인 환경오염 실태만을 고려한다고 하더라도 産業化에 따른 環境汚染이 우리의 생존을 크게 위협하고 있는 상황하에서 환경세 도입에 대한 논의와 준비는 매우 시급한 문제이다. 다만 國際氣候變化協約 등에서 義務條項은 규정하였지만 아직 다른 외국들이 실시하지 않고 있는 사항들에 대해 현 시점에서 우리나라가 이행을 위해 일정 수준 이상의 조치를 취하는 경우 우리나라가 감수해야 할 경제적 비용이 지나치게 증폭될 가능성이 있으므로 신중해야 할 것이다.

특히 OECD 가입과 관련하여 주의해야 할 점은 현재 炭素稅 導入을 위해 의무사항을 준수할 국가들을 분류한 國家群이 1997년에 재분류될 예정이다. 현재 우리나라는 다른 개발도상국과 함께 Annex II 國家

群에 분류되어 있으나 OECD 가입과 함께 先進國이 주축이 된 Annex I 國家群 또는 Annex I 과 Annex II의 중간 國家群을 신설하여 거기에 편입될 가능성이 매우 높은 만큼 이에 대한 대비가 필요한 실정이다. 이는 우리나라가 독자적으로 환경세를 도입하느냐 마느냐와 관계없이 우리나라에 미치는 경제적 효과가 매우 큰 만큼 신중하게 대처해야 할 것이다. 특히 우리나라는 에너지 소비구조가 환경오염 및 기후변화 유발 물질을 많이 배출하는 에너지원에 대해 매우 비탄력적인 구조를 가지고 있는바 國際氣候變化協約에서 규정한 義務條項을 그대로 적용할 경우 외국에 비해 더 큰 타격을 받게 될 것임에 유의해야 한다.

그럼에도 불구하고 우리나라의 국내적인 여건을 볼 때 환경세 도입은 매우 시급한 과제이다. 석유류 등에 국한해 볼 경우, 벙커-C油에 대해서는 附加價値稅 이외에 별도의 消費課稅는 없는 형편이다. 그러나 벙커-C油는 燃燒時 二酸化炭素 이외에도 黃酸化物(SO<sub>x</sub>), 窒素酸化物(NO<sub>x</sub>) 등과 같은 環境汚染物質이 대량으로 발생하느바, 환경오염 축소를 위해서도 벙커-C油에 대한 소비를 억제할 필요성이 매우 높다. 이는 국제적으로 논의되고 있는 탄소세 도입 논란을 차치하고라도 우리의 생존과 직결된 문제인 만큼 대책이 필요하다. 현재 벙커-C油의 경우 대부분이 産業用 暖房燃料로 사용되고 있으며 소비량도 매우 많다. 벙커-C油의 소비를 대체할 수 있는 방안은 天然가스(LNG)를 들 수 있다. 천연가스의 경우 난방용뿐만 아니라 熱併合發電을 동시에 함으로써 一石二鳥의 효과를 거둘 수 있다. 이를 통해 열효율이 30% 정도에 불과한 벙커-C油로부터 난방과 발전을 합해 열효율이 약 70~80% 정도에 이르는 LNG로 에너지원을 대체함으로써 에너지를 보다 효율적으로 사용할 수 있을 것이다. 다만 천연가스의 자체생산이 없는 우리나라에서는 천연가스의 공급을 전적으로 외국에 의존해야 하는 어려움이 있고, 또한 천연가스의 공급은 국제적으로 장기계약에 의존하므로 물량확보가 쉽지 않은 형편일 뿐더러 천연가스의 가격이 벙커-C油의 가격에 비해 상당히 높은 수준이므로 에너지원의 대체가 쉽지 않은 형편이다.

이상의 논의를 바탕으로 볼 때 벙커-C油에 대해 특별소비세를 과세하는 문제를 신중히 검토하여야 한다. 이 문제는 비단 環境稅 측면에서만 고찰할 것이 아니라 물가문제 등과도 함께 고려해야 하며, 적정 규모의 재원을 마련하여 環境汚染 및 氣候變化 誘發物質의 排出量을 縮小할 수 있는 施設投資에 대한 검토도 필요하다. 그러나 이 문제는 本研究의 범위를 벗어나는 사항이므로 더 이상 논의하지 않기로 한다.

결론적으로 말하여 우리나라의 특별소비세와 관련하여 환경세 측면에서의 과세문제를 논한다면 국제적인 환경세 도입에 관한 협약에 있어서는 우리나라의 에너지 소비구조와 관련 산업구조 등을 충분히 감안하여 충격을 최소화할 수 있도록 노력해야 할 것이고, 국내적 현안에 대해서는 環境汚染 및 氣候變化 誘發物質 排出減縮을 위해 관련된 과세체계를 정비하여 환경오염원 배출량이 많은 에너지원에서 배출량이 적은 에너지원으로의 대체를 유도하며, 적정 수준의 관련 施設投資 財源도 確保해야 한다.

이상의 환경세 논의와 관련하여 주행세 과세문제에 대해서도 함께 논의해야 할 것이다.

### Ⅲ. 主要國의 特別消費稅와 環境稅 및 走行稅 制度

本章에서는 世界 主要國에서의 주요 소비세 체계 및 環境稅·走行稅 관련 租稅體系를 소개한다. 第1節~第3節에서는 美國, 英國, 獨逸, 프랑스, 日本, 臺灣의 6개국을 대상으로 消費稅 體系를 살펴본다. 第1節에서는 각국의 소비세 체계의 구조를 간략히 설명한다. 第2節에서는 우리나라의 特別消費稅에 대응되는 각국의 소비세 제도를 살펴본다. 다만 石油類에 관계된 세목은 本 研究의 논의의 전개상 일관성 유지와 분석의 편의를 위해 第3節에서 논의한다. 第3節에서는 石油類와 관련하여 각국의 소비세 체계를 살펴본다. 第4節에서는 국제적인 환경세 도입 논란의 배경과, 에너지/炭素稅를 중심으로 環境稅 및 走行稅와 관련한 각국의 消費稅 制度를 살펴본다.

#### 1. 主要 外國의 消費稅 體系 概要

美國의 소비세 체계는 크게 聯邦稅와 地方稅(또는 州稅)로 구분된다. 미국에는, 다른 나라와는 달리 부가가치세는 과세하지 않고 있다. 다만 附加價値稅 대신 일반소비세로서 주별로 최종소매단계에서 과세하는 販賣稅를 과세하고 있다. 販賣稅는 州別로 서로 다른 세율로 과세하는 세목으로 최종소매단계에서 과세되고 있으며 세율은 州에 따라 0(非課稅)~7%에 이르고 있고, 과세대상 가운데 기초식료품이나 의약품의 경우에는 州에 따라 비과세하는 경우도 있다. 이 외의 미국의 소비세로는, 聯邦稅 가운데 聯邦消費稅, 聯邦담배消費稅, 聯邦酒稅, 聯邦銃砲類稅 등이 있고, 州稅 가운데에는 州담배消費稅, 州酒稅, 州燃料稅 등이 있다. 聯邦

消費稅는 여러 가지 세목으로 세분화되는데 그 중 비중이 높은 세목은 크게 聯邦小賣稅, 聯邦製造者稅, 施設利用稅, 環境稅, 기타의 聯邦消費稅 등으로 구분된다<sup>16)</sup>.

美國의 개별소비세로서 가장 비중이 큰 것은 역시 석유류에 대한 것으로 州燃料稅, 연방소매세 가운데 석유류 관련세 및 聯邦製造者稅 가운데 석유류 관련세의 구조로 구성되어 있다. 연방소매세 가운데 석유류 관련세와 연방제조자세 가운데 석유류 관련세의 과세대상 중에는 서로 중복되는 것이 있지만 이중과세를 피하기 위해 聯邦製造者稅가 과세된 경우에는 해당 품목에 대한 연방소매세 가운데 석유류 관련세를 비과세하고 있다.

[圖 3-1] 美國 消費稅의 種類 및 體系



16) 美國의 消費稅 體系, 그 중에서 특히 聯邦消費稅의 경우에는 세부적인 세목이 매우 많다. 이에 대해서는 [圖 3-1]을 참조하기 바란다.

英國에는 일반소비세로서 세율 17.5%의 附加價値稅가 있으며, 개별 소비세로는 담배消費稅, 酒稅, 석유류에 과세하는 炭化水素稅(석유세), 賭博·遊藝稅, 自動車特別稅(乘用車特別稅라고도 함) 등이 있다.

獨逸에는 일반소비세로서 세율 15%의 附加價値稅가 있으며, 개별 소비세로 담배消費稅, 酒稅, 석유류에 과세하는 鑛油稅(석유세), 커피稅, 競馬福券稅 등이 있다.

프랑스에는 일반소비세로서 기본세율 20.6%의 附加價値稅가 있고, 個別消費稅로 담배消費稅, 酒稅, 석유류에 과세하는 石油產品內國消費稅(석유세) 등이 있다.

日本에는 消費稅(세율 3%)라는 부가가치세가 있고, 個別消費稅로 國 담배稅 및 地方담배稅, 酒稅, 石油가스稅, 揮發油稅, 地方道路稅, 自動車 重量稅 등이 있다.

臺灣에는 一般消費稅로 附加價値稅型 營業稅(一般稅率 5%)가 있고, 우리나라의 특별소비세와 유사한 貨物稅가 있다.

## 2. 主要 外國의 特別消費稅 現況

### 가. 美 國

#### 1) 聯邦小賣稅(Federal Retail Excise Taxes)

聯邦小賣稅는 해당 과세대상 물품의 小賣販賣段階에 부과되는 연방 소비세의 하나로서 納稅義務者는 소매단계의 販賣業者이다. 聯邦小賣稅는 크게 奢侈稅와 特殊燃料稅<sup>17)</sup>, 自動車重量稅의 세 가지가 있으며 주요 稅對象은 일정 기준금액을 초과하는 일부의 奢侈品과 主要 燃料油이다.

17) 特殊燃料稅는 第3節에서 논의한다.

### 가) 奢侈稅(Luxury Tax)

奢侈稅의 과세대상은 乘用車, 보트, 航空機, 寶石, 毛皮이고, 課稅標準은 해당 과세대상 품목에 대해 설정된 基準金額 超過分이며 적용되는 稅率은 10%이다. 즉, 해당 과세대상의 소매가격이 기준금액을 초과하는 경우에만 과세되며, 기준금액은 과세대상에 따라 최소 1만달러에서 최고 25만달러에 이른다. 다만 승용차, 보트, 항공기의 경우에는 용도의 80% 이상이 사업용인 것은 비과세된다.

〈表 3-1〉 美國의 奢侈稅의 課稅對象과 稅率 및 基準價格  
(1996年 現在)

(單位: %, 달러)

課稅對象	稅率	基準價格	備 考
乘用車, 밴, 輕트럭	10	34,000	重量 6천파운드 초과 및 事業用 非課稅
보트	10	100,000	事業用 非課稅
航空機	10	250,000	이용량의 80% 이상이 事業用이면 非課稅
寶石	10	10,000	
毛皮	10	10,000	

資料: Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

Internal Revenue Service, *Excise Taxes for 1996*, Publication 510, US Department of Treasury, December, 1995.

### 나) 自動車重量稅

自動車重量稅는 중량이 일정 기준을 초과하는 트럭과 트레일러 및 관련부속품에 대해 과세하는 세목이다. 사치세의 경우와 마찬가지로 자동차중량세 역시 소매단계에서 과세하는 만큼 소매판매가격이 과세표준이 된다. 다만 자동차중량세의 과세대상에 포함되는 트럭 또는 트레일러라고 하더라도 부분품 가운데 다음 節에서 기술할 聯邦製造者稅 중의 하나인 타이어稅의 과세대상이 되는 타이어를 장착한 경우에는 타이어에 대

한 二重課稅를 回避하기 위해 타이어에 대한 적정 가격을 과세표준에서 제외한 금액을 자동차중량세의 과세표준으로 한다.

〈表 3-2〉 美國의 自動車重量稅(1995年 現在)

(單位: %)

課 稅 對 象	稅 率	備 考
重量 33,000파운드 超過 트럭	12	製造者稅를 납부한 타이어에 해당하는 가격은 과세표준에서 제외함.
重量 26,000파운드 超過 트레일러	12	

資料 : Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

## 2) 聯邦製造者稅(Federal Manufacturers Excise Taxes)

聯邦製造者稅는 특정 과세대상 물품의 제조 또는 생산 및 수입판매단에 부과되는 연방소비세로서 납세의무자는 해당 과세대상 물품의 제조자, 생산자, 또는 수입업자이다. 聯邦製造者稅에는 燃料浪費稅, 타이어稅, 石油稅, 石炭稅, 백신(Vaccine)稅, 娛樂器具稅 등이 있다<sup>18)</sup>.

### 가) 燃料浪費稅(Gas Guzzlers Tax)

燃料浪費稅는 燃比가 낮은 자동차를 과세대상으로 하는 세목으로 자동차의 연비 개선을 목적으로 과세하고 있다. 연료낭비세의 납세의무자는 과세대상 차량의 제조자, 생산자 또는 수입업자이며, 과세대상은 바퀴가 네 개 장착된 차량으로 중량 6천파운드 이하의 차량이다.

18) 石油稅와 石炭稅는 第3節에서 논의한다.

〈表 3-3〉 美國의 燃料浪費稅(1995年 現在)

(單位: 달러/대)

課稅對象	(燃比基準)	稅 率
22.5 ~	(9.565 ~ )	0
21.5 ~ 22.5	(9.140 ~ 9.565)	1,000
20.5 ~ 21.5	(8.715 ~ 9.140)	1,300
19.5 ~ 20.5	(8.289 ~ 8.715)	1,700
18.5 ~ 19.5	(7.864 ~ 8.289)	2,100
17.5 ~ 18.5	(7.439 ~ 7.864)	2,600
16.5 ~ 17.5	(7.014 ~ 7.439)	3,000
15.5 ~ 16.5	(6.589 ~ 7.014)	3,700
14.5 ~ 15.5	(6.164 ~ 6.589)	4,100
13.5 ~ 14.5	(5.739 ~ 6.164)	5,400
12.5 ~ 13.5	(5.314 ~ 5.739)	6,400
~ 12.5	( ~ 5.314)	7,700

註: ( )밖은 MPG(Miles Per Gallon)이고 ( )안은 km/리터임.

資料: Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

## 나) 타이어稅

타이어稅는 重量이 일정 기준을 초과하는 타이어를 과세대상으로 하며 납세의무자는 해당 과세대상 물품의 제조자, 생산자 또는 수입업자이다. 과세체계는 從量稅 구조로 되어 있으며 세율체계는 重量에 따라 누진세율을 적용하는 超過累進稅率 구조로 되어 있다.

〈表 3-4〉 美國의 타이어稅(1994年 現在)

(單位: 파운드, 달러)

課稅對象 (重量基準)	稅 率
~ 40	0
40 ~ 70	$0.15 \times (40 \text{파운드 초과 파운드 數})$
70 ~ 90	$4.50 + 0.30 \times (70 \text{파운드 초과 파운드 數})$
90 ~	$10.50 + 0.50 \times (90 \text{파운드 초과 파운드 數})$

資料: Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

다) 백신(Vaccine)稅, 娛樂器具稅

백신(Vaccine)稅와 娛樂器具稅 모두 納稅義務者는 해당 과세대상의 제조자, 생산자 또는 수입업자이다.

백신稅의 과세대상은 DPT, DT, MMR, Polio(소아마비)의 네 가지이며 1회 注射分을 과세표준으로 하여 일정액의 종량세를 과세하고 있다.

娛樂器具稅는 낚시기구와 활 및 화살, 小火器(총포류)를 주요 과세대상으로 하며 세율은 낚시기구와 활 및 화살의 경우 10%, 小火器<sup>19)</sup>(총포류)의 경우 10~11%이다.

〈表 3-5〉 美國의 백신稅의 稅率(1994年 現在)

(單位: 달러/1回分)

	DPT	DT	MMR	Polio
稅 率	4.56	0.06	4.44	0.29

資料: Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

3) 施設利用稅(Facilities and Services Taxes)

施設利用稅는 通信稅와 航空運送稅로 구분된다. 통신세는 전화서비스료가 과세대상이며 세율은 3%이고 사용자가 부담한다. 항공운송세는 항공여객, 세관이용 등의 사용자에게 부과되는 것으로 세율은 이용요금의 10%이다.

19) 聯邦銃砲稅의 과세대상보다 작은 火器가 과세대상이다.

#### 4) 環境稅(Environmental Tax)

環境稅는 精油會社에 입고되는 原油 및 美國으로 반입되는 石油製品, 일부의 化學物質, 수입품 가운데 일부의 품목(주로 化學물질임)을 과세 대상으로 하며 납세의무자는 해당 과세대상 물품의 精油業者, 製造者, 生産者 또는 輸入業者이다. 정유회사에 입고되는 원유 및 미국으로 반입되는 석유제품에 대한 세율은 14.7%이고, 化學物質에 대해 적용되는 稅率은 化學물질의 종류에 따라 톤당 최저 0.22달러에서 최고 4.87달러에 이른다.

##### 나. 獨逸

獨逸의 個別消費稅는 鑛油稅<sup>20)</sup>와 커피稅, 競馬福券稅 등이 있다.

커피세의 과세대상은 볶은 커피와 인스턴트 커피이고 납세의무자는 생산자 및 수입업자이다. 커피稅는 從量稅 구조로 되어 있으며 稅率은 볶은 커피의 경우 1kg당 4.30마르크이고 인스턴트 커피의 경우 1kg당 9.35마르크이다.

競馬福券稅는 행사주관자가 납세의무자이며 과세표준은 馬券 및 福券 매입액이다. 세율은 과세표준, 즉 마권 및 복권 매입액의 16%이다.

##### 다. 日本

일본에는 一般消費稅인 消費稅 이외에 휘발유세 및 지방도로세, 석유가스세, 자동차중량세, 항공기연료세, 電源개발촉진세, 석유세 등의 개별소비세가 있다. 本節에서는 自動車重量稅에 대해서만 살펴보고 나머지 세목에 대해서는 第3節에서 살펴보기로 한다.

---

20) 鑛油稅는 第3節에서 논의한다.

自動車重量稅는 자동차검사를 받는 자동차와 사용신청을 한 輕自動車를 과세대상으로 하며, 세율은 자동차검사 유효기간이나 자동차중량 등에 의해 결정된다<sup>21)</sup>. 自動車重量稅는 目的稅의 하나로 세수입의 4분의 3은 국가의 일반재원에 귀속되고, 나머지 4분의 1은 市町村의 도로특정 재원으로 양여된다.

## 라. 臺 灣<sup>22)</sup>

대만의 개별소비세 가운데 貨物稅(commodity tax)는 우리나라의 특별소비세와 체계와 과세대상의 범위가 상당한 정도 유사하다. 貨物稅의 課稅標準 역시 우리나라의 특별소비세와 마찬가지로 製造·生産場 出庫價格이다. 貨物稅의 納稅義務者는 국내에서 과세대상 물품을 생산·제조하는 경우 해당 생산·제조업자이고, 과세대상 물품을 위탁·제조하는 경우에는 위탁받은 생산·제조업자이며, 과세대상 물품을 수입하는 경우에는 수입품의 수하인 또는 소지인이다. 貨物稅의 과세체계는 대부분 從價稅 구조로 되어 있는 것이 우리나라의 특별소비세와 매우 유사하다. 貨物稅의 課稅價格, 즉 課稅標準은 대만 국내에서 생산된 제품의 경우에는 生産·製造場 出庫價格을 ‘1+貨物稅의 稅率+12%’로 나눈 금액 즉, ‘出庫價格 ÷ (1+貨物稅의 稅率+12%)’이고, 輸入品의 경우에는 關稅課稅價格과 關稅額 및 港口建設費를 합산한 금액을 ‘1+稅率+10%’로 나눈 금액 즉, (關稅課稅價格+關稅額+港口建設費) ÷ (1+稅率+10%)’이다. 이러한 방식을 통해 세액을 산출하는바 납부세액은 과세가격에 세율을 곱하여 산출한다.

21) 예를 들면, 자동차검사 유효기간인 1년의 自家乘用 自動車의 경우 세액은 중량 0.5톤 당 연간 6,300엔이다.

22) 韓相國(1995) 참조.

貨物稅의 과세대상은 타이어, 시멘트, 청량음료, 주요 석유제품, 주요 가전제품, 그리고 자동차이며 세율은 2~60% 정도의 수준이다(〈表 3-6〉 참조).

〈表 3-6〉 臺灣의 貨物稅의 課稅對象과 稅率(1995年 現在)

(單位: %)

課稅對象	稅率	課稅對象	稅率
킬런	徵收停止	電氣類:	
잎담배	徵收停止	冷藏庫	13
洋酒, 麥酒(火酒 제외)	徵收停止	天然色 T.V.	13
고무 타이어	15	冷暖房機	20
고무 타이어(大型車輛用)	10	冷暖房機(中央供給式)	15
시멘트	20	除濕機	15
清涼飲料水	15	VTR	13
稀釋한 과일 및 야채주스	8	電蓄(電唱機: record players)	10
板琉璃 및 琉璃막대	10	錄音器	10
石油類		音響器機	10
揮發油	60	(音響組合: audio recorders)	
輕油	50	電氣 오븐	15
石油(燈油)	50	車輛類	
燃料油(重油)	3	小型車(9人乘 이하)	
航空油	8	2,000cc 이하	25
天然가스(LNG)	2	2,000~3,600cc 이하	35
솔벤트油	10	3,601cc 이상	60
石油가스(LPG)	7.5	貨物車, 大型버스, 其他車輛	15
		모터사이클	17
		電動車輛	半額

註: 酒類에 대해서는 종전에 貨物稅를 부과하였으나 專賣收入項目으로 財政收入에 기여하므로 폐지되었음.

資料: 韓相國(1995).

다만, 貨物稅의 과세대상이라고 하더라도, 다른 과세대상 물품 제조·생산을 위한 원재료로 사용되는 경우, 국외로 운송·판매되는 경우, 전람회 에 출품하지만 판매하지 않는 경우, 軍慰問品으로 기증되는 경우, 국방부의 査定을 거쳐 직접 군용으로 제공되는 물품 등은 貨物稅가 非課稅된다.

## 마. 其 他

英國에는 석유류에 과세하는 炭化水素稅와, 賭博·遊藝稅, 自動車特別稅(乘用車特別稅라고도 함) 등의 개별소비세가 있고, 프랑스에는 石油產品內國消費稅라 하여 석유제품을 과세대상으로 과세하는 個別消費稅가 있으며, 우리나라의 특별소비세와 같이 광범위한 과세대상을 가진 개별소비세는 없다. 英國의 炭化水素稅와 프랑스의 石油產品內國消費稅는 다음의 第3節에서 소개한다.

## 바. 國際比較

美國, 英國, 獨逸, 프랑스, 日本에서는 우리나라의 특별소비세와 같이 매우 광범위한 과세대상을 가진 개별소비세는 없으며 다만 미국의 경우에는 다른 나라와는 달리 총포류에 대해 과세하는 것이 특징적인 사항 중의 하나이다. 美國의 경우에는 일정 기준금액을 초과하는 승용차와 보트, 항공기(주로 비사업용), 보석, 모피 등을 과세대상으로 하는 奢侈稅가 있는 것이 우리나라의 특별소비세의 과세목적과 매우 유사한 점이다. 사치세의 경우 기준금액 초과분에 대해 과세하고 있는 점은 우리나라의 特別消費稅 課稅對象 가운데 寶石·貴金屬 製品, 高級家具, 高級時計, 카메라, 毛皮製品 등에서 일정금액 초과분을 과세표준으로 과세하는 超過金額課稅制度和 매우 유사하게 되어 있다.

다른 나라와는 달리 美國과 日本에서는, 비록 과세대상에 다소 차이가 있기는 하지만, 自動車重量稅를 과세하고 있는 것이 특징적이다.

臺灣의 경우에는 우리나라의 特別消費稅처럼 家電製品 및 乘用車, 石油製品 등 광범위한 품목에 대해 貨物稅를 과세하고 있어 우리나라의 개별소비세 체계와 가장 유사한 형태를 가지고 있다.

### 3. 主要外國의 石油類 關聯 消費稅 制度

#### 가. 美 國

##### 1) 特殊燃料稅

特殊燃料稅는 聯邦小賣稅의 일종으로 輕油와 특수모터연료, 항공연료(aviation fuel)와 내륙수로를 항해하는 선박에 사용되는 액체연료를 과세한다. 이 가운데 특히 내륙수로를 통해 항해하는 (비사업용) 선박이 소비하는 연료에 과세하는 세목은 內陸水路燃料稅라고 한다. 특수연료세의 과세체계는 과세대상의 量을 과세표준으로 하는 從量稅 構造로 되어 있다.

〈表 3-7〉 美國의 特殊燃料稅(聯邦小賣稅, 1996年 現在)

(單位: 센트/갤런)

	輕 油	特殊모터燃料	航空機資料	內陸水路船舶燃料
稅 率	24.4	18.4	21.9	20.1

註: 위의 課稅對象 중 聯邦製造者稅 중 石油稅가 非課稅되는 경우에 대해서만 特殊燃料稅가 과세됨.

資料: Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

##### 2) 石油稅

石油稅는 製造·生産 또는 輸入段階에서 과세되는 聯邦製造者稅로서 납세의무자는 해당 과세대상의 製造者, 生産者 또는 輸入業者이다.

〈表 3-8〉 美國의 石油稅(聯邦製造者稅, 1996年 現在)

(單位: 센트/갤런)

	揮 發 油	輕 油	航 空 機 燃 料
稅 率	18.4	24.4	21.9

資料: Internet, www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode.

### 3) 石炭稅

石炭稅도 石油稅와 마찬가지로 聯邦製造者稅의 하나로 美國 內에 위치한 石炭鑛山에서 채굴된 石炭이 課稅對象이며 납세의무자는 해당 鑛山採掘者이다. 석탄세의 세율은 地下鑛山으로부터 채굴한 석탄의 경우 톤당 1.1달러이고 地上鑛山으로부터 채굴한 석탄의 경우에는 톤당 55센트가 과세된다. 다만 이상의 세율로 산출한 톤당 세액이 톤당 석탄가격의 4.4%를 초과하는 경우에는 석탄가격의 4.4%를 톤당 稅額의 上限으로 한다.

### 4) 州燃料稅

州燃料稅의 과세대상은 揮發油와 輕油, 휘발유와 알콜을 혼합한 연료인 개스홀의 세 가지이다. 州燃料稅의 과세체계는 다른 석유제품의 경우와 같이 從量稅 구조로 되어 있다. 유종별 세율의 특징은 輕油에 대한 세율이 휘발유에 대한 세율보다 대체로 더 높다는 점이다. 우리나라의 경우에는 휘발유의 세율이 경유에 대한 세율보다 훨씬 더 높다는 점과 비교해 볼 때 매우 대조적이다.

州에 따라서는 州燃料稅 이외에도 각종 명칭의 附加金(surcharge) 또는 附加稅(surtax)가 과세되고 있으며, 또한 販賣稅를 추가적으로 과세하고 있는 州도 상당수 있다.

〈表 3-9〉 美國의 州燃料稅 稅率(1996年 1月 1日 現在)

(單位: 센트/갤런)

	揮 發 油			輕 油			개 스 홀		
	燃料稅	附加稅	計	燃料稅	附加稅	計	燃料稅	附加稅	計
알라바마	16.0	2.0	18.0	17.0	2.0	19.0	16.0	2.0	18.0
알라스카	8.0		8.0	8.0		8.0	0.0		0.0
아리조나	18.0		18.0	18.0		18.0	18.0		18.0
아칸소	18.5	0.2	18.7	18.5	0.2	18.7	18.5	0.2	18.7
캘리포니아	18.0		18.0	18.0		18.0	18.0		18.0
콜로라도	22.0		22.0	20.5		20.5	22.0		22.0
코네티컷	36.0		36.0	18.0		18.0	35.0		35.0
델라웨어	23.0		23.0	22.0		22.0	23.0		23.0
플로리다	4.0	8.3	12.3	4.0	8.3	12.3	4.0	8.3	12.3
조지아	7.5		7.5	7.5		7.5	7.5		7.5
하와이	16.0		16.0	16.0		16.0	16.0		16.0
아이다호	25.0	1.0	26.0	25.0	1.0	26.0	22.9	1.0	23.9
일리노이	19.0		19.0	21.5		21.5	19.0		19.0
인디애나	15.0		15.0	16.0		16.0	15.0		15.0
아이오와	20.0		20.0	22.5		22.5	19.0		19.0
캔사스	18.0		18.0	20.0		20.0	18.0		18.0
켄터키	15.0	1.4	16.4	12.0	1.4	13.4	15.0	1.4	16.4
루이지애나	20.0		20.0	20.0		20.0	20.0		20.0
메인	19.0		19.0	20.0		20.0	19.0		19.0
매릴랜드	23.5		23.5	24.25		24.25	23.5		23.5
매사추세츠	21.0		21.0	21.0		21.0	21.0		21.0
미시간	15.0		15.0	15.0		15.0	15.0		15.0
미네소타	20.0		20.0	20.0		20.0	20.0		20.0
미시시피	18.0	0.4	18.4	18.0	0.4	18.4	18.0	0.4	18.4
미조리	17.0	0.05	17.05	17.0	0.05	17.05	15.0	0.05	15.05
몬타나	27.0		27.0	27.75		27.75	27.0		27.0
네브라스카	25.7	0.3	26.0	25.7	0.3	26.0	25.7	0.3	26.0
네바다	24.0		24.0	27.0		27.0	24.0		24.0
뉴햄프셔	18.0	0.7	18.7	18.0	0.7	18.7	18.0	0.7	18.7
뉴저지	10.5		10.5	13.5		13.5	10.5		10.5
뉴멕시코	17.0	1.0	18.0	18.0	1.0	19.0	17.0	1.0	18.0
뉴욕	8.0		8.0	8.0		8.0	8.0		8.0

〈表 3-9〉의 계속

(單位: 센트/갤런)

	揮 發 油			輕 油			개 스 홀		
	燃料稅	附加稅	計	燃料稅	附加稅	計	燃料稅	附加稅	計
노스캐롤라이나	22.0		22.0	22.0		22.0	22.0		22.0
노스다코타	20.0		20.0	20.0		20.0	20.0		20.0
오하이오	22.0		22.0	22.0		22.0	22.0		22.0
오클라호마	16.0	1.0	17.0	13.0	1.0	14.0	16.0	1.0	17.0
오레곤	24.0		24.0	24.0		24.0	24.0		24.0
펜실베이니아	12.0	10.35	22.35	12.0	10.35	22.35	12.0	10.35	22.35
로드아일랜드	28.0	1.0	29.0	28.0	1.0	29.0	28.0	1.0	29.0
사우스캐롤라이나	16.0		16.0	16.0		16.0	16.0		16.0
사우스다코타	18.0		18.0	18.0		18.0	16.0		16.0
테네시	20.0	1.0	21.0	17.0	1.0	18.0	20.0	1.0	21.0
텍사스	20.0		20.0	20.0		20.0	20.0		20.0
유타	19.0	0.5	19.5	19.0	0.5	19.5	19.0	0.5	19.5
버몬트	15.0	1.0	16.0	16.0	1.0	17.0	15.0	1.0	16.0
버지니아	17.5		17.5	16.0		16.0	17.5		17.5
와싱턴	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0
웨스트버지니아	20.5	4.85	25.35	20.5	4.85	25.35	20.5	4.85	25.35
위스콘신	23.7		23.7	23.7		23.7	23.7		23.7
와이오밍	8.0	1.0	9.0	8.0	1.0	9.0	8.0	1.0	9.0
와싱턴 DC	20.0		20.0	20.0		20.0	20.0		20.0
聯邦石油稅	18.4		18.4	24.4		24.4	13.0		13.0

註: 1. 개스홀은 가솔린과 알콜의 混合燃料임.

2. 附加稅의 경우, 알라바마와 미조리는 檢査費, 아칸소·유타는 環境附加金(Environmental surcharge), 아이다호는 淸淨水稅, 켄터키와 미시시피·오클라호마는 環境費(Environmental fee), 네브라스카는 石油費(petroleum fee), 뉴햄프셔는 石油淸掃費(Oil discharge cleanup fee), 뉴멕시코는 石油負荷費(petroleum loading fee), 펜실베이니아는 石油免許稅(Oil franchise tax), 로드아일랜드와 와이오밍은 慾望稅(LUST tax), 테네시는 特別石油稅(Special petroleum tax), 버몬트는 石油淸掃費(petroleum cleanup fee)임.
3. 販賣稅가 과세되는 州는 캘리포니아, 플로리다, 조지아, 하와이, 일리노이, 인디애나, 미시간, 뉴욕, 웨스트버지니아 등임.

資料: Internet, www. tns. lcs. mit. edu:80/uscode.

## 나. 英國

英國에서는 석유제품에 대해 炭化水素稅(Hydrocarbon Tax)를 과세하고 있다. 炭化水素稅의 과세대상은 揮發油, 輕油 및 기타 석유제품이며 課稅體系는 從量稅 구조로 되어 있다. 세율은 유종에 따라 서로 다르지만 대체로 연료유에 대한 세율은 높고 기타의 석유제품에 대해서는 상대적으로 세율수준이 낮게 되어 있다(〈表 3-10〉 참조). 유럽에서는 北歐를 중심으로 에너지/炭素稅와 같은 環境稅를 도입하여 과세하고 있지만 같은 EU 국가이면서도 英國에서는 아직 炭素稅 등과 같은 環境稅는 도입하지 않고 있다. 이는 다음에 살펴볼 獨逸이나 프랑스의 경우에도 마찬가지이다.

〈表 3-10〉 英國의 炭化水素稅(1995年 現在)

(單位: £/리터, £/톤[重質油])

課稅對象	稅率	課稅對象	稅率
揮發油 有鉛(高級)	0.3912	産業用 輕質油	0.0214
無鉛(高級)	0.3430	家庭用 輕質油	0.03147
輕油	0.3130	産業用 重質油	16.7
		發電用 重質油	23.3

資料: International Energy Agency, *Energy Prices and Taxes*, Third Quarter, OECD, 1995.

## 다. 獨逸

獨逸에서는 揮發油와 輕油 등의 主要 石油製品에 대해 鑛油稅를 과세하고 있으며 과세체계는 종량세 구조로 되어 있다. 獨逸에서는 揮發油와 輕油 등에 대해서는 鑛油稅 이외에도 緊急貯藏基金(Emergency Storage Fund)에 대한 기여금을 부담하여야 하며 이 기금에 대한 기여금 역시 從量稅의 구조로 되어 있다(〈表 3-11〉 참조).

〈表 3-11〉 獨逸의 鑛油稅(1995年 現在)

(單位: DM/리터, DM/천리터[輕質油], DM/톤[重質油])

課稅對象	稅 率	課稅對象	稅 率
揮發油 (有鉛-高級)	1.08	輕質油 (産業用)	80.00
(無鉛)	0.98	(家庭用)	133.30
	(0.0072)		(7.81)
輸送用 輕油	0.62	重質油 (産業用)	30.00
	(0.0066)	(家庭用)	55.00
			7.30

註: ( )안의 數値는 緊急貯藏基金에 대한 寄與金임.

資料: International Energy Agency, *Energy Prices and Taxes*, Third Quarter, OECD, 1995.

### 라. 프랑스

프랑스에서 석유류와 관련된 개별소비세로는 다른 나라에서와 마찬가지로 從量稅 構造로 된 石油產品內國消費稅가 있으며 기타 炭化水素基金(Hydrocarbon Fund)과 IFP에 대한 기여금 등이 있다. 프랑스에서는 원칙적으로 모든 석유제품에 대해 附加價値稅를 과세하고 있지만, 그 중에서도 산업용, 상업용, 국제교통수단으로 소비되는 석유류에 대해서는 부가가치세를 100% 환급해 주고 있어, 그러한 석유제품의 경우에는 사실상 石油產品內國消費稅와 같은 개별소비세만이 과세되고 있다고 할 수 있다.

〈表 3-12〉 프랑스의 石油產品 內國消費稅(1995年 現在)

(單位: FF/리터, FF/톤[重質油])

課稅對象	稅 率	課稅對象	稅 率
揮發油 有鉛	3.8645	輕質油 (産業用)	0.494
無鉛	3.6030	(家庭用)	0.1554
輕油	2.158	重質油(産業用 및 家庭用)	0.1147

資料: International Energy Agency, *Energy Prices and Taxes*, Third Quarter, OECD, 1995.

## 마. 日 本

日本에는 석유류에 대한 개별소비세의 종류가 상당히 많은 편이다. 휘발유에 대해서는 揮發油稅 및 地方道路稅가 있고, 石油가스에 대한 石油가스稅, 航空機燃料稅, 전력과 관련한 電源開發促進稅, 原油와 輸入石油製品 및 가스상(가스상태를 말함) 炭化水素에 과세하는 石油稅가 있다. 이들 세목은 모두 目的稅로서 징수되는 세수입은 모두 또는 일부가 특정 목적을 가진 사업이나 기금 등에 충당된다.

### 1) 揮發油稅 및 地方道路稅

揮發油稅와 地方道路稅는 揮發油를 課稅對象으로 과세하며 과세체계는 종량세 구조로 되어 있다. 서울은 휘발유 1ℓ당 揮發油稅 4만 8,600엔, 地方道路稅가 5,200엔으로 두 세목의 합계는 5만 3,800엔이다. 揮發油稅의 稅收는 中央政府의 도로정비재원으로 충당되며, 地方道路稅는 지방정부의 도로정비재원으로 충당된다.

### 2) 石油가스稅

石油가스稅는 자동차용 石油가스容器에 충전되는 石油가스를 과세대상으로 과세하는 세목으로서, 石油가스 1kg 당 17엔 50전의 세율로 과세되고 있다. 石油가스稅의 세수는 中央 및 地方政府의 도로정비재원으로 사용된다.

### 3) 航空機燃料稅

航空機燃料稅는 항공기에 적재하는 항공기연료에 과세되며, 航空機所有者 또는 使用者가 납세의무를 진다. 航空機燃料稅는 1ℓ당 2만 6,000

엔의 종량세율로 과세되며, 財源은 中央政府의 공항정비비 및 공항관계 지방공공단체의 공항대책비로 사용된다.

#### 4) 電源開發促進稅

電源開發促進稅는 一般電氣事業者(즉, 電力會社)가 판매하는 電氣에 대해 과세하는 것으로 세율은 전기 1천kwh당 445엔이 과세된다. 電源開發促進稅의 세수는 전원입지대책 및 전원다양화대책에 사용된다.

#### 5) 石油稅

石油稅는 原油, 輸入石油製品, 가스상 炭化水素에 과세되는 것으로 세율은 原油와 輸入石油製品의 경우 1kl당 2,040엔, 天然가스는 1톤당 720엔, 輸入石油가스(LPG)는 1톤당 670엔이다. 石油稅의 稅收는 石油 및 에너지 需給構造高度化 對策 관련 사업에 사용된다.

〈表 3-13〉 日本의 石油類 및 電氣 關聯 個別消費稅(1995年 現在)

(單位: 엔/kl, 엔/천kwh[電氣], 엔/톤[天然가스, 輸入石油가스])

	課稅對象	稅率
揮發油稅	揮發油	48,600
地方道路稅	揮發油	5,200
石油가스稅	自動車用 石油가스	17.50
航空機燃料稅	航空機 燃料	26,000
電源開發促進稅	一般電氣事業者가 販賣하는 電氣	445
石油稅	原油, 輸入石油製品	2,040
	天然가스	720
	輸入石油가스	670

資料: 藤原 隆(編), 『日本の稅制』, 財經詳報社, 1995.

## 바. 臺 灣

臺灣에서의 石油類 관련 個別消費稅는 貨物稅가 있다. 위에서 살펴본 국가에서의 석유류 관련 소비세는 대부분 별도의 세목으로 과세되고 있는 경우가 대부분이지만 臺灣의 경우에는 다른 종류의 물품도 과세대상으로 포함하는 화물세로 과세하고 있는 것이 우리나라의 경우와 매우 유사하다. 휘발유와 경유에 대한 貨物稅의 세율은 각각 60%와 50%로 그 차이가 매우 작는데, 우리나라의 경우 휘발유에 대한 세율이 경유의 세율보다 훨씬 높아 양자간의 차이가 매우 큰 것과는 상당한 차이를 보여준다.

臺灣에서의 石油類에 대한 貨物稅의 課稅體系는 從價稅 構造로 되어 있는바 대부분의 국가에서 從量稅 구조로 과세하고 있는 것과 대조를 이룬다<sup>23)</sup>. 1995년까지만 해도 우리나라의 석유류 관련 특별소비세(또는 교통세)의 과세체계가 증가세 구조로 되어 있어 臺灣의 경우와 매우 유사했지만 1996년부터 特別消費稅와 交通稅의 課稅體系가 從量稅 體系로 개편됨에 따라, 석유류에 대해 증가세의 체계로 과세하는 국가는 대만이 대표적인 나라로 남게 되었다.

〈表 3-14〉 臺灣의 石油類 關聯 貨物稅 (1995年 現在)

(單位: %)

課 稅 對 象	稅 率
揮發油	60
輕油	50
石油(燈油)	50
燃料油(重油)	3
航空油	8
天然가스(LNG)	2
솔벤트油	10
石油가스(LPG)	7.5

資料: 韓相國 (1995).

23) 成明宰(1995A) 참조.

## 4. 主要外國의 環境稅

本章에서는 주요국에서 시행하고 있는 環境稅 및 炭素稅 導入 現況에 대해 美國과 스웨덴, 핀란드를 중심으로 간략히 살펴본다.

### 가. 環境稅에 대한 國際的 論難

環境稅, 특히 그 가운데 최근들어 국제적으로 많이 논의되고 있는 에너지/炭素稅의 과세를 위한 기본적인 원칙은, 1972년에 OECD 각료이사회가 가맹국에 권고한 汚染誘發者 負擔原則(Polluter-Pays-Principle; PPP)과 環境保護에 관계된 外部費用의 內部化 原則에 근거하고 있다. 경우에 따라 상당한 정도 차이가 있기는 하지만 汚染誘發者 負擔原則은 오염원 배출에 대한 책임의 소재가 분명한 경우에 환경오염 유발에 대해 책임이 있는 자가 환경오염에 대한 비용을 대가로 지불하는 원칙을 말한다<sup>24)</sup>. 이러한 관점에서 볼 때 外部費用의 內部化라 함은 使用者

---

24) 費用은 크게 私的費用과 社會的 費用의 두 가지로 구분할 수 있다. 私的費用이란 일반적으로 經濟主體가 經濟行爲의 결과로 부담하게 되는 金錢的 費用을 일컫는다. 社會的 費用이란 사적인 金錢的 費用과, 사적비용 이외에 사회적으로 초래되는 外部效果를 합산한 비용을 말한다. 여기서 外部效果란, 경제주체가 금전적으로 부담하는 사적비용 이외에 자신 또는 기타의 경제주체나 사회 등에 추가적으로 초과편익이나 초과비용을 발생시키는 경우에 이러한 便益이나 費用을 일컫는다. 便益은 負(-)의 費用을 의미하므로 外部便益이 발생하는 경우에는 社會的 費用이 私的費用보다 작아지게 되고, 반면에 正(+)의 外部費用이 발생하는 경우에는 사적비용과 외부비용의 합으로 정의되는 社會的 費用은 私的費用을 초과하게 된다. 일반적으로 政府의 개입이 없는 競爭市場에서는 사적비용과 편익이 일치하는 수준에서 균형이 성립된다. 따라서 경쟁시장에서 외부편익이 발생하면 균형에서 사회적 편익이 사회적 비용을 초과함으로써 균형량이 적정 수준에 미달하게 된다. 외부비용이 발생하는 경우에는 반대의 결과가 초래되어 균형량이 적정 수준보다 과다하게 되는 결과가 초래된다. 이러한 경우 모두를 통칭하여 '市場의 失敗(market failure)'라 한다. 本節의 주요 연구대상인 環境汚染 문제와 관련해서는 사회적으로 사적비용에 추가하여 외부비용이 발생하므로, 아무런 규제나 개입이 없는 상황하에서는 環境汚染源에 대한 생산 또는 소비가 사회적으로 바람직한 수준을 초과하고 있다는 데 기초하여 市場의 失敗를 교정해준다는 차원, 즉 사적비용을 사회적 비용과 일치시켜 준다는 관점에서 논의를 전개하고 있다.

또는 生産者가 금전적으로 직접 부담하는 私的費用 이외에 사회적으로 초래되는 외부비용, 즉 환경오염에 따른 비용을 조세 또는 기타의 방법을 동원하여 오염유발자가 사적비용에 추가하여 부담하게 함으로써 외부비용을 가격에 반영시켜 競爭市場에서의 價格機構의 機能을 통해 資源配分을 효율화하고자 하는 방법이다. 이 방법은 흔히 조세를 통해 외부비용을 내생화하는 경우가 많으며 에너지/炭素稅도 이러한 방법에 따라 과세함으로써 環境汚染源을 축소하자는 데 그 의의가 있다고 할 수 있다.

현재 국제적으로 논의되고 있는 에너지/炭素稅의 과세구조의 기본 구조는 에너지가 함유하고 있는 에너지量(또는 에너지源別 熱量)에 따른 課稅分과, 炭素含有量에 따른 課稅分의 두 가지를 합산한 구조로 되어 있으며 石油類의 경우에는 두 가지 과세분의 비중이 50對 50으로 되어 있다<sup>25)</sup>.

흔히 이산화탄소는 직접적으로 환경에 미치는 악영향은 크지 않지만 간접적으로 溫室效果(green-house effect)를 통해 범세계적인 氣候變化를 야기하기 때문에 환경세의 일환으로 에너지/炭素稅를 과세하자는 논의가 일고 있다. 반면에 황산화물이나 질소산화물 등의 물질은 직접적으로 산성비 등을 통해 인체 및 자연에 직·간접적으로 해를 미침으로써 환경오염을 유발하는 오염물질로 알려져 있다. 따라서 국제적으로는 에너지/탄소세 이외에도 황산화물과 질소산화물 등에 대해서도 환경세를 부과하자는 논의가 활발히 진행되고 있다.

## 나. 美 國<sup>26)</sup>

미국에서는 原油 및 美國으로 반입되는 石油製品, 일부의 化學物質, 수입품 가운데 일부의 化學물질을 주요 대상으로 聯邦消費稅 중의 하나

25) 韓國電力公社 電源計劃處(1994), p. 3 참조.

26) 第Ⅲ章 第2節과 第3節 참조.

인 環境稅(Environmental Tax)를 과세하고 있다. 이 외에도 연방소매세로서 自動車重量稅와 聯邦製造者稅로서 타이어稅 등이 상당 부분 광의의 環境稅로서의 역할을 담당하고 있다고 할 수 있다. 또한 聯邦小賣稅 가운데 特殊燃料稅, 聯邦製造者稅 가운데 燃料浪費稅, 石油類稅, 石炭稅, 그리고 州石油稅 등도 에너지원에 과세되는 환경세의 성격을 일부 지니고 있다고 할 수 있다.

### 다. 스웨덴

스웨덴에서는 환경보호의 일환으로 에너지源에 대해 에너지/炭素稅를 과세하고 있다. 그 외에도 원칙적으로 모든 에너지원을 대상으로 세율 25%의 부가가치세를 과세하고 있으며 다만 산업용으로 소비되는 경유의 경우에는 부가가치세가 환급되므로 사실상 결과적으로는 輕油에 대해 부가가치세를 과세되지 않는 경우와 비교하여 별다른 차이가 없다.

〈表 3-15〉 스웨덴의 炭素稅 및 硫黃稅의 稅率(1994年 現在)

(單位: Skr)

課稅對象	課稅單位	炭素稅		硫黃稅
		產業用	非產業用	
揮發油	리터	0.77	0.77	-
輕油(硫黃 0.4%)	m <sup>3</sup>	239	957	108
石炭(硫黃 0.5%)	톤	208	832	150
天然가스(LNG)	톤	177	707	-
石油가스(LPG)	톤	250	998	-
重油(硫黃 0.4%)	m <sup>3</sup>	239	957	108

註: 1. ( )안은 占有比임.

2. 輕油와 重油, 그리고 石炭에 대한 硫黃稅의 稅率은 中량기준으로 각각 硫黃含量 0.1%당 27Skr 및 30Skr임.

資料: 柳鍾權(1995).

International Energy Agency(1995).

Environment Policy Committee and Committee on Fiscal Affairs (1995).

산업용으로 소비되는 에너지源의 경우에는 외국과의 경쟁력 확보를 위해 1993년 이래 에너지稅를 非課稅하고 있으며, 炭素稅의 경우에도 여타 부문에 적용되는 炭素稅 稅率보다 약 4분의 1 수준의 할인된 세율을 과세하고 있다. 또한 전력생산을 위한 연료에 대해서도 에너지稅를 면제해 주고 있으며 다만 電氣에 대해서는 소비단계에서 에너지稅를 과세하고 있다.

## 라. 핀란드

핀란드에서의 에너지에 대한 과세는 기본적인 個別消費稅와, 二酸化炭素 및 에너지 함량에 따라 과세하는 環境稅( 즉, 에너지/炭素稅), 그리고 세율 22%의 附加價値稅가 있다. 그 밖에도 조세는 아니지만 豫備的貯藏費(precautionary stock fee)와 石油公害費(oil pollution fee) 등도 함께 부과되고 있다.

個別消費稅는 주로 정부의 財政收入 確保를 目的으로 과세되는 세목으로, 揮發油, 輕油, 輕質油, 重質油, 原子力, 輸入된 電氣를 과세대상으로 과세하고 있으며 消費者價格<sup>27)</sup>에서 차지하는 개별소비세의 비중은 輕質油, 重質油 등의 경우에는 약 3%, 揮發油의 경우에는 약 54% 수준에 이르고 있다. 이 가운데 有鉛 및 無鉛揮發油와 輕油에 대한 개별소비세의 세율(1994년 1월 1일 현재)은 각각 리터당 2.81Mk, 2.36Mk, 1.10Mk이다. 그러나 석탄, 泥炭(peat), 천연가스, 수력전기에 대해서는 개별소비세를 비과세하고 있다.

環境稅의 기본 골격은 1994년 1월 1일에 대폭적으로 개편되어 현재에 이르고 있다. 環境稅는 기본적으로 再生可能한 에너지에 대해서는 비과

---

27) 핀란드의 경우 석유제품에 대한 가격결정은 과점화된 소수의 정유회사가 결정하도록 되어 있어 전적으로 민간에 의해 이루어지며 정부의 간섭은 전혀 없다.

세하고 있으며, 휘발유와 경유 등 고갈 자원을 대상으로 과세하는 것으로 에너지 및 탄소 함량을 기준으로 세율이 책정되고 있다. 環境稅의 稅率<sup>28)</sup>은 揮發油의 경우 無鉛과 有鉛의 구분없이 리터당 0.071Mk이고 輕油의 경우에는 0.078Mk이다. 消費者價格에 대비한 환경세의 비중은 최저 2%(揮發油와 輕油)에서 최고 27%(石炭; 단, 석탄의 경우에는 附加價值稅前 消費者價格 대비 세율임) 정도에 이르고 있다.

이 밖에 豫備의 貯藏費와 石油公害費(oil pollution fee)의 세율은 휘발유의 경우 각각 리터당 0.043Mk, 0.0017Mk이고 경유의 경우에는 각각 0.023Mk, 0.018Mk이다.

## 5. 走行稅 側面에서 살펴본 石油類 關聯 課稅體系의 國際比較

### 가. 走行稅的 課稅體系에 대한 一考

자동차와 관련한 제세 부담을 논함에 있어 製造·取得 및 保有, 運用의 세 단계로 구분하여 논의하는 것이 논리전개상 매우 편리하다. 製造·取得段階의 稅負擔은 製造 또는 出庫時에 과세되는 個別消費稅와, 附加價值稅 등의 일반소비세의 부담, 그리고 취득 또는 등록시에 과세되는 取得稅, 登錄稅 등의 세부담을 말한다. 保有段階의 세부담은 자동차를 보유함에 따라 부담하게 되는 自動車稅, 免許稅 또는 登錄更新稅(費) 등을 말하며, 運用段階의 세부담은 주로 燃料油에 과세되는 稅金을 말한다.

자동차와 관련한 각 단계별 세금의 비중과 절대 수준은 국가별로 상당한 차이를 보인다. 이와 같은 차이는 대체로 각 국가가 당면하고 있는 經

28) 1995년에는 일반적인 환경세(즉, 탄소세와 에너지세)의 세율이 크게 인상되었다. 이에 따라 에너지/炭素稅의 세율은 탄소배출 톤당 종전의 22.10Mk에서 38.30Mk로 73.3% 정도로 대폭 인상되었으며 에너지세의 세율도 2.10Mk에서 3.50Mk로 대폭 인상되었다.

濟·社會的 與件의 差異로써 설명되는 경우가 많다. 예를 들어 국토면적이 상대적으로 협소하고 자동차 운행수요에 대응한 도로여건이 열악하여 교통혼잡 문제가 심각한 경우에는 상대적으로 교통수요를 억제하는 방향에서 운용단계의 세부담 비중이 높은 경우가 많다. 반면에 소비세부담의 역진성 문제가 심각하거나 기타의 정책적 필요에 의해 자동차의 취득 보유를 억제할 필요가 있는 경우에는 제조·취득 또는 보유단계의 세부담 비중이 높은 경우가 많다.

자동차 관련 세제의 단계별 세부담 비중은 자동차 보급이 대중화되기 이전 시기, 즉 소득수준이 낮은 經濟發展 初期에는 대체로 製造·取得 및 保有段階의 稅負擔 比重이 높은 반면 運用段階의 稅負擔 比重이 낮은 경우가 많다. 그러나 점차 경제가 발전하여 所得水準이 增大되고 자동차에 대한 수요가 크게 증가되어 자동차의 보급이 大衆化되면, 자동차와 관련한 稅負擔의 累進度가 상당히 緩和되고, 반면에 交通量 增大로 인해 交通混雜 問題가 점차 중요한 社會·經濟的 問題로 부각된다. 이러한 과정 속에서 經濟的 衡平性의 惡化를 緩和하고 각종 社會·經濟的 費用을 縮小하기 위해 製造·取得 및 保有段階의 稅負擔 比重은 낮아지는 반면 運用段階의 稅負擔 比重은 오히려 增加하는 것이 보통이다.

흔히 자동차 보급이 대중화되면서 도로확충 속도보다 자동차 보급이 더 빠른 속도로 증가하여 교통수요가 대폭 증가하게 되면 교통혼잡 문제가 심각해지면서 혼잡비용과 같은 社會的 外部費用이 급속히 증대된다. 즉, 교통정체에 따라 연료낭비에 의한 비용, 물류비 증대 등과 같은 直接費用과, 시간낭비에 따른 효용감소 및 잠재적인 생산성 하락 등과 같은 間接費用 등이 遞增的으로 증대된다. 종국적으로 이러한 외부비용은 직접적으로 일반 경제주체들의 후생수준을 열악하게 할 뿐만 아니라 총체적 비용 증대를 초래하여 국가 경쟁력을 약화시키는 요인이 된다. 우리나라에서는 1980년대 말부터 자동차의 보급이 급속히 확대되면서 交通混雜 問題가 매우 심각한 社會·經濟的 問題로 부각되기 시작하여 이러한 문제들을 경험하고 있다.

이러한 문제의 근본적인 원인은, 도로여건 등 제반 교통여건의 확충속도가 자동차 보급 증가속도에 크게 미달하는 것을 지적할 수 있다. 이러한 것을 경제학적인 시각에서 해석한다면, 교통수요가 도로확충이나 각종 교통 관련 시설의 공급을 크게 초과하면서 교통혼잡 비용이라는 외부비용이 초래되어 총체적인 사회적 비용이 사회적 효용을 초과하는 데 기인하는 것이라 할 수 있다.

따라서 交通混雜 問題는 기본적으로 超過需要에 기인하므로 이러한 문제를 해결하기 위해서는 供給과 需要라는 두 가지 측면에서의 접근이 가능하다. 먼저 供給側面에서는, 道路의 擴充 등과 같은 社會基盤施設을 擴充함으로써 증대되는 交通需要를 效果的으로 수용하여 문제를 해소하는 방법을 생각해 볼 수 있다. 공급측면의 해결방안의 예로는 道路擴充을 들 수 있다. 需要側面에서는, 상대적으로 부족한 도로여건을 감안하여 交通需要를 效果的으로 적정 수준으로 抑制함으로써 교통혼잡 문제에 접근하는 방법을 생각해 볼 수 있다. 수요측면에서의 해결방안으로는 교통량 증대에 따라 초래되는 혼잡비용과 같은 사회적 외부비용을 내부화하는 것으로서 예컨대 自動車 運行의 限界費用을 引上하는 것, 또는 強制的으로 自動車의 運行을 抑制하는 直接規制 등을 예로 들 수 있다<sup>29)</sup>.

일반적으로 우리나라와 같이 국토의 면적이 좁아 물리적으로 도로를 확충할 수 있는 면적이 제약되어 있고, 地價 또한 매우 높으며, 資源의 稀少性이 상대적으로 크고 投資財源이 한정되어 있는 경우에는 폭발적으로 증대되는 자동차 보유 증대속도에 맞추어 관련된 제반 사회기반시설을 확충하는 것은 물리적·경제적으로 한계가 있다. 따라서 이러한 경우에는 공급측면에서의 문제해결이 현실적으로 매우 어려우므로 공급측면보다는 수요측면에서 문제를 접근하는 것이 필요하다.

29) 직접규제는 경제적 효율성과 경제주체별로 상이한 비용부담 능력의 차이를 무시하고 일률적으로 교통수요를 통제하는 수단이므로 경제적 관점에서 반드시 바람직한 것이라고 하기 어렵다. 따라서 本 研究에서는 이와 같은 직접규제는 논의하지 않기로 한다.

최근 많이 논의되고 있는 주행세의 개념은 바로 이러한 관점에서 수요 측면에서 교통문제를 완화하기 위한 방편의 일환으로 발생하였다.

주행세라 함은 크게 두 가지 관점에서 정의할 수 있다. 하나는 狹義의 개념으로서, 固有名詞로서의 走行稅, 즉 附加價値稅, 特別消費稅, 酒稅 등과 같이 특정 명칭의 세목을 일컫는다. 다른 하나는 廣義의 개념으로서, 普通名詞로서의 走行稅, 즉 교통혼잡 문제를 해소하기 위해 조세 측면에서 접근하는 제반 조세정책 또는 정책조합을 일컫는다.

前者는 특정 세목의 명칭에 불과하므로 社會的 外部費用의 內部化를 통한 交通混雜 問題 解消라는 목적과 별개로 운용될 수도 있으므로 本節의 논의에서 말하는 주행세의 개념과는 별개라고 할 수 있다. 따라서 이후의 논의에 있어서 주행세라 함은 後者의 개념을 지칭하는 것이다.

이와 같은 논의를 배경으로 自動車 關聯 稅制의 走行稅의 課稅體系를 넓게 정의한다면, 自動車 關聯 稅制가 運用段階 과세 위주로 되어 있는 것이라 할 수 있다. 즉, 운용단계 위주의 과세라 함은 燃料油에 대한 課稅의 強化, 또는 특정 도로나 시간대에 통행하는 차량에 대해 부과하는 混雜通行料의 徵收 등을 일컫는다. 이는 자동차의 限界運行費用을 직접적으로 상승시켜 가격효과에 따라 교통수요를 조절하는 데 목적이 있는 것으로 전통적인 경제학적 접근방법의 하나이다. 물론 製造·取得 및 保有段階의 과세를 강화함으로써 자동차의 취득이나 보유를 원천적인 단계에서 억제함으로써 교통수요를 간접적으로 조절할 수도 있겠으나, 이미 자동차의 보급이 일정 수준 이상으로 확대된 시점에서는 당면하고 있는 초과 교통수요를 억제하기에는 적절하지 않기 때문에 보다 직접적으로는 운행단계의 과세를 강화하는 것이 주행세적 과세체계의 기본이라 하겠다.

## 나. 製造·取得, 保有, 運用段階別 自動車 關聯 稅負擔 比重的 國際比較

우리나라와 日本, 美國, 英國, 獨逸, 프랑스 등 주요 선진국의 자동차 관련 세제를 製造·取得, 保有, 運用段階別로 구분하여 살펴보면 다음과 같다.

자동차의 製造·取得段階에서는 제조 또는 출고시에 일반소비세와 개별소비세가 과세되고 취득·등록시에 취득세와 등록세 등이 과세된다. 일반소비세로는 附加價值稅(韓國: 10%, 日本: 3%, 英國, 獨逸: 15%)와 販賣稅(美國: 0~7.5% 수준)가 과세되고 있다. 국가에 따라서는 販賣價格 또는 車輛 重量, 燃比 등을 課稅標準으로 개별소비세를 과세하는 경우도 있다. 우리나라에서는 배기량이 800cc를 초과하는 승용자동차에 대해 배기량에 따라 세율 10%, 15%, 20%의 특별소비세를 과세하고 있다. 또한 미국에서는 소매가격이 3만 4천달러를 초과하는 차량을 과세 대상으로 3만 4천달러 초과분에 대해 세율 10%를 적용하여 과세하는(聯邦)奢侈稅가 있고, 트럭과 트레일러의 경우 車輛 重量이 각각 3만 3천파운드 또는 2만 6천파운드를 초과하는 경우에 이들 차량을 대상으로 自動車 重量稅를 과세하며, 또한 연비를 기준으로 1갤런당 주행거리가 22.5마일 미만인 低燃比 乘用車를 대상으로 燃料浪費稅(Gas Guzzler Tax)를 과세하고 있다. 영국에서는 우리나라의 특별소비세와 상당히 유사한 세율 10%(도매가격 기준)의 乘用車 特別稅를 과세하고 있다. 다만 일본과 프랑스, 獨逸에서는 자동차에 대해 별도의 개별소비세를 과세하지 않고 있다. 일본과 프랑스에서는 자동차 취득·등록시에 取得稅 또는 登錄稅를 과세하고 있다.

자동차의 保有段階에서는 排氣量 또는 기타의 기준을 바탕으로 自動車稅(예: 일본의 1,500cc 승용차-3만 4,500엔/년)를 과세하고 있다. 다만 미국에서는 자동차세 대신 등록갱신을 위한 수수료의 성격을 띤 登錄費를 부과하고 있다. 또한 차량 중량에 비례하여 과세하는 聯邦利用稅

(美國)와 自動車 重量稅(日本)도 과세하고 있다.

自動車 運用段階의 세금이란 주로 연료유에 대해 과세하는 것을 일컫는 것으로 휘발유와 경유 등의 연료유에 대한 과세를 들 수 있다. 우리나라에서는 揮發油와 輕油에 대해 특별소비세(또는 交通稅)를 과세하고, 추가적으로 부가가치세가 과세되는바, 두 가지 모두 여기에 해당된다. 주요 선진국은 물론이고 거의 대부분의 국가에서도 연료유에 대해 과세하고 있다. 외국의 경우 燃料稅(美國, 英國, 프랑스 등), 鑛油稅(독일), 揮發油稅, 地方道路稅, 輕油引取稅, 가솔린稅, 石油가스稅(日本) 등과 附加價値稅 또는 販賣稅가 여기에 해당된다.

우리와 제반 교통여건이 상당히 유사한 日本의 경우에는 제조·취득(36.8%), 보유(25.9%), 운용단계(37.4%)의 세부담 비중이 서로 비슷하다. 국토면적이 좁고 상대적으로 인구밀도가 높은 영국에서도 제조·취득단계의 세부담 비중이 72.2%로 우리(72.6%)와 비슷하다. 반면에 英國은 비교대상 국가 가운데 보유단계의 과세비중(5.7%)이 가장 낮다.

美國에서도 제조·취득단계의 과세비중(64.1%)이 상당히 높은 편이다. 다만 미국의 경우에는 자동차가 생활필수품의 수준을 넘어 생존차원에서 필요하고 또한 국토가 넓고 도로여건이 상당히 양호하므로 모든 단계에서 자동차 관련 제세부담의 절대 수준이 지극히 낮아 매우 예외적이라 하겠다.

獨逸에서는 운용단계의 과세비중이 38.0%로 나타나 비교대상 국가 가운데 운용단계의 과세비중이 가장 높게 나타났다.

이상의 논의를 바탕으로 주요 선진국의 자동차 관련 세제의 부담비중을 우리나라와 비교해 보면, 우리나라의 경우 자동차 관련 세부담액 총액이 다른 국가에 비해 월등히 높음을 알 수 있다. 우리나라의 제조·취득단계의 세부담 비중은, 영국을 제외하고는 다른 선진국에 비해 월등히 높은 반면, 운행단계의 세부담 비중은 매우 낮은 특징을 가지고 있다. 우리나라의 제세부담 총액과 제조·취득단계의 세부담 비중이 높은 것은 선진국에 비해 상대적으로 자동차가 사치품으로 분류되고 있고 국토면

적 및 도로여건도 이들 국가에 비해 열악한 것을 그 요인으로 지적할 수 있다.

〈表 3-16〉에서 보는 바와 같이 製造·取得, 保有, 運用段階別 세부담의 절대액 및 점유비 측면에서 볼 때 우리나라의 자동차 운행의 한계 비용이 다른 나라에 비해 절대적·상대적으로 모두 낮다는 사실은, 휘발유와 수송용 경유에 대한 가격 및 세금구조에 대한 국제비교를 보더라도 부분적으로 쉽게 이해된다.

〈表 3-16〉 新規 自家用 小型乘用車 取得後 1年間 稅負擔의 國際比較  
(1996年 基準)

(單位: 원, %)

	製造·取得段階	保有段階	運用段階	計
韓國	2,173,968(72.6)	339,000(11.3)	482,388(16.1)	2,995,356
日本	489,000(36.8)	343,830(25.9)	497,568(37.4)	1,330,398
美國	240,000(64.1)	39,000(10.4)	95,207(25.4)	374,207
英國	1,500,000(72.2)	118,000( 5.7)	460,736(22.2)	2,078,736
獨逸	900,000(55.1)	112,320( 6.9)	619,680(38.0)	1,632,000

註: 1. 排氣量 1,500cc, 重量 1천kg, 稅前價格 600만원, 年間 揮發油 消費量 1,200리터 基準.

2. ( )안은 稅負擔 比重임.

3. 換率: 100엔=730원, \$1=780원, 1파운드=1180원, 1마르크=520원

4. 韓國: 公債買入率 4% 適用(割引前 9%), 美國: 4%의 販賣稅率 適用.

〈表 3-17〉에 의하면, 휘발유에 대한 세전가격을 국제적으로 비교해 볼 때 우리나라의 세전가격 수준이 외국에 비해 낮은 편은 아니다. 그러나 제세부담 총액은 외국에 비해 상당히 낮은 수준이기 때문에 이에 따라 消費者價格 또한 외국에 비해 상당히 낮은 편이다. 이러한 현상은 輸送用 輕油의 경우에 더욱 뚜렷하게 나타난다.

도로여건이나 자동차 보유대수 증가추세 등 제반 교통여건이 우리나라가 외국에 비해 결코 좋지 않다는 점을 감안할 때 우리나라의 한계운

〈表 3-17〉 油價 및 稅金比重의 國際比較 (1995年 4/4分期 現在)

(單位: 달러/ℓ, %)

	揮 發 油				輕 油 (輸 送 用)			
	稅 前 價 格	消 費 者 價 格	稅 金	稅 金 比 重	稅 前 價 格	消 費 者 價 格	稅 金	稅 金 比 重
韓國								
1995. 12. 31	0.289	0.782	0.493	63.0	0.239	0.319	0.080	25.2
(1996. 4. 30)	(0.289)	(0.805)	(0.516)	(64.1)	(0.267)	(0.351)	(0.083)	(23.7)
臺灣	0.320	☆0.592	☆0.273	☆46.0	0.241	0.404	0.163	40.3
日本 #	0.499	1.105	0.606	☆54.8	0.436	0.680	0.244	35.9
그리스* #	☆0.252	0.827	0.575	73.9	☆0.207	0.518	0.311	60.1
네덜란드	0.297	1.168	0.872	74.6	0.399	0.963	0.564	58.5
노르웨이*	0.434	1.285	0.851	66.2	0.394	1.122	0.728	64.9
뉴질랜드	0.303	☆0.584	☆0.281	☆48.1	0.266	☆0.302	☆0.036	☆11.9
독일	☆0.228	1.049	0.821	78.2	0.248	0.783	0.535	68.3
덴마크	0.297	1.045	0.748	71.6	0.257	0.806	0.548	68.0
룩셈부르크	☆0.276	0.841	0.565	67.2	0.251	0.686	0.435	63.4
미국 #	☆0.196	☆0.297	☆0.101	☆34.0	☆0.187	☆0.303	0.116	38.3
벨기에*	☆0.285	1.051	0.765	72.8	0.278	0.674	0.397	58.8
스위스*	☆0.274	0.953	0.679	71.3	0.288	0.998	0.710	71.1
스웨덴*	0.363	☆0.707	☆0.344	☆48.7	0.363	0.884	0.521	58.9
스페인* #	☆0.272	0.850	0.578	68.0	☆0.231	0.566	0.334	59.1
아일랜드*	0.306	0.905	0.599	66.2	0.338	0.865	0.527	60.9
영국*	☆0.216	0.852	0.636	74.6	☆0.219	0.856	0.637	74.4
오스트리아	0.339	1.085	0.746	68.7	0.340	0.883	0.543	61.5
이탈리아* #	☆0.282	1.068	0.786	73.6	0.249	0.708	0.459	64.8
캐나다 #	☆0.221	☆0.408	☆0.187	☆45.9	☆0.219	0.374	0.154	41.3
터키* #	☆0.220	☆0.659	☆0.439	66.7	☆0.167	0.427	0.260	60.9
포르투갈* #	0.296	1.023	0.727	71.1	0.259	0.670	0.412	61.4
프랑스* #	☆0.219	1.134	0.915	80.7	☆0.210	0.643	0.432	67.3
핀란드*	☆0.272	1.095	0.823	75.1	0.241	0.799	0.558	69.8
호주 #	☆0.224	☆0.520	☆0.296	☆57.0	☆0.194	0.510	0.316	62.0
러시아** #	☆0.060	☆0.087	☆0.027	☆31.0	☆0.059	☆0.074	☆0.015	☆20.0
멕시코	☆0.285	☆0.327	☆0.043	☆13.0	☆0.218	☆0.251	☆0.033	☆13.0
베네수엘라* #	☆0.021	☆0.035	☆0.014	☆40.0	☆0.021	☆0.030	☆0.009	30.9
슬로바키아 #	☆0.245	☆0.621	☆0.376	☆60.5	☆0.207	0.577	0.370	64.1
인도** #	0.416	☆0.594	☆0.178	☆30.0	☆0.183	☆0.242	☆0.059	☆24.5
폴란드*	☆0.217	☆0.521	☆0.304	☆58.3	☆0.226	0.446	0.220	49.3
헝가리 #	☆0.272	0.799	0.527	65.9	0.271	0.710	0.439	61.8

註: 1. 揮發油는 普通 無鉛揮發油 基準임. 단, \*표한 것과 \*\*표한 것은 각각 高級 無鉛揮發油와 普通 有鉛揮發油 基準임.

2. 稅金比重은 消費者價格 對比 占有比임.

3. 輕油는 非商業用 基準임. 단, #표한 것은 商業用(commercial) 輕油에 대한 것으로 附加價値稅를 除外한 것임.

4. 日本, 네덜란드, 뉴질랜드, 캐나다, 터키는 1995年 3/4分期, 베네수엘라는 1994年, 러시아는 1993年 資料임.

5. 1995年 12月末과 1996年 4月末의 1달러當 基準換率은 각각 774.70원과 778.70원임.

6. ☆표는 1995年 4/4分期 現在 우리나라보다 消費者價格, 稅金 또는 稅金比重이 낮은 것을 표시함.

資料: IEA, OECD, *Energy Prices and Taxes*, First Quarter 1996, Paris, 1996.

용비용, 즉 燃料油의 가격이 외국에 비해 더 높게 유지되어야 한다는 (잠정적인) 결론을 도출할 수 있다<sup>30)</sup>. 이러한 관점에서 볼 때 우리나라의 유가수준은 주행세적 측면에서 인상이 필요하다고 할 수 있으며 더욱이 환경측면에서 본다면 가격인상의 당위성은 한층 더 강화된다고 볼 수 있다. 따라서 당면 교통혼잡 문제를 완화·해소하기 위해서는 자동차 관련 세제에 대해 주행세적 측면이 강조되는 방향으로의 종합적인 개편이 필요하다. 이에 대해서는 주요 선진국의 자동차 관련 세제의 국제비교로부터 도출되는 결론이 우리에게 시사해주는 점을 논의한 다음 절에서 보다 자세히 논의하기로 한다.

#### 다. 示唆點

우리나라에서는 전통적으로 自動車는 일부 고소득 계층의 전유물로 여겨져 왔으며 보급률도 상당히 낮았다. 이에 따라 자동차 관련 조세체계도 消費稅 負擔의 逆進性 補完 차원에서 자동차의 취득·보유에 대해 중과세하는 데 치중하였고, 교통혼잡 문제도 심각하지 않아 주행세 성격의 운용과세 비중도 작았다.

그러나 최근에는 소득증대와 더불어 자동차가 필수품으로 인식되기 시작하면서 자동차 보급이 급속히 증대되고 있으며 이에 따라 대도시를 중심으로 교통혼잡 문제가 매우 심각해지고 있다. 이와 같이 우리나라의 교통여건이 상당히 크게 변화하면서 자동차 관련 세제의 과세환경이 급속히 변화하고 있다. 그러나 현행 조세체계는 변화된 과세환경에 제대로 부응하지 못하고 있다. 우리나라의 자동차 관련 세제는 제조·취득단계에서 특별소비세, 교육세, 부가가치세, 취득세, 등록세, 농어촌특별세, 공채 등이 있고, 보유단계에서는 면허세, 자동차세, 자동차세 교육세, 운

30) 成明宰 (1995A) 참조.

행단계에서는 특별소비세, 교통세, 부가가치세 등 모두 10개 이상의 세목이 과세되고 있다. 이와 같이 매우 많은 세목이 과세되고 있어 과세체계도 상당히 복잡하게 되어 있다.

자동차 관련 세목이 많이 있음에도 불구하고 이들 세목은 당면 교통혼잡 및 물류비용 증대 등과 같은 문제의 해소에 별로 기여하지 못하고 있다. 즉, 제조·취득 및 보유단계의 세부담 비중이 지나치게 높은 반면 운행단계의 과세비중이 상당히 낮아 교통수요 조절에 실패하고 있다.

이러한 점을 종합해 볼 때 우리나라의 자동차 관련 세제는 상당히 후진적인 모습을 보이고 있다고 할 수 있다. 이에 따라 당면한 교통문제를 해결하고, 선진국으로 진입하는 21세기를 대비하여 교통 관련 정책을 체계적으로 정비한다는 차원에서 자동차 관련 세제에 대한 개편문제가 커다란 현안으로 부각되고 있고 또한 이에 대한 종합적 개편에 대한 요구와 논의도 뜨겁게 달아오르고 있다.

반면에 前節에서 살펴보았듯이 주요 선진국의 자동차 관련 세제는, 조세체계가 매우 단순할 뿐더러 세목별로도 과세목적이 명확하고 기능이 잘 분화되어 있다. 또한 대부분의 선진국에서는 자동차 관련 세제가 취득·보유보다는 운행단계의 세부담 비중을 높임으로써 자동차의 限界運行費用을 높게 하고 또한 도로파손 요인 등을 감안하여 조세체계가 형성되어 있다. 즉, 선진국에서는 주행억제를 목적으로 운용과세의 절대액과 비중을 높게 함으로써 교통혼잡을 완화하고, 또한 차량의 중량 등을 기준으로 과세함으로써 도로파손에 따른 비용을 자동차 소유자 또는 이용자에게 부담지우는 체계를 가지고 있다.

이 가운데 특히 교통수요를 조절하는 데 결정적인 역할을 하는 자동차 운행단계의 과세비중과 관련하여서는, 우리나라가 그 비중이 매우 낮은 반면, 선진국에서는 운용단계의 세부담 비중을 상당히 높게 유지하여 교통수요 조절에 더욱 특화되어 있다는 점을 볼 때 우리에게 시사해주는 바가 크다고 하겠다.

이상과 같이 선진국의 자동차 관련 세제에 대한 논의를 종합해 볼 때

우리나라가 당면하고 있는 교통문제의 해결을 위해서는 자동차 관련 세제의 제조·취득 및 보유단계의 세부담 비중을 상대적으로 완화하는 대신 운용단계의 과세비중을 높임으로써 교통수요를 효과적으로 조절할 수 있도록 하여야 할 것이다<sup>31)</sup>.

---

31) 이상과 같은 단계별 세부담 비중 조정 문제 이외에도, 우리나라의 경우 自動車 關聯 租稅의 體系 改編에 있어 財源配分 調整問題도 매우 중요한 고려사항이다. 왜냐하면 현행 자동차 관련 조세체계의 상당 부분이 目的稅 또는 地方稅이기 때문에 조세체계를 개편하더라도 財源配分에 대한 自律性 確保가 쉽지 않을 것으로 전망되기 때문이다. 그렇지만 이러한 문제도 自動車 文化 및 交通混雜 問題 解消를 위한 百年大計를 꾀한다는 측면에서 전향적인 입장으로 검토해야 할 것이다. 다만 이러한 논의는 本 研究의 범위를 벗어나므로 분석의 초점을 特別消費稅 등에 한정하고 그 밖의 논의는 분석에서 제외하기로 한다.

## IV. 大氣汚染 現況과 關聯 制度

本章에서는 우리나라의 大氣 環境汚染 物質의 排出 現況과 우리나라의 環境稅 現況에 대해 간략히 살펴본다. 다만 우리나라의 環境汚染 物質과 관련하여 環境稅의 導入에 대한 妥當性 分析은, 特別消費稅 課稅體系를 주요 연구대상으로 하는 本研究의 분석 범위를 벗어나므로 추후에 별도의 연구를 통해 분석하기로 한다. 따라서 本章에서는 現況만을 파악하기로 한다.

### 1. 大氣汚染 物質 排出 現況

大氣汚染 物質이라 함은 주로 亞黃酸가스( $\text{SO}_2$ )와 二酸化窒素( $\text{NO}_2$ )로 대표되는 黃酸化物( $\text{SO}_x$ )과 窒素酸化物( $\text{NO}_x$ )을 비롯하여 먼지, 一酸化炭素(CO), 炭化水素(HC) 등을 일컫는다. 本節에서는 우리나라에서 大氣汚染 物質의 排出量 現況과 主要 에너지源에 대한 大氣汚染 排出係數 등을 살펴본다.

#### 가. 우리나라의 大氣汚染 物質 排出 現況

우리나라에서 大氣環境을 오염시키는 물질로서 규제대상이 되고 있는 것은 亞黃酸가스, 二酸化窒素, 一酸化炭素, 粉塵, 炭化水素 등이다. 이 가운데 黃酸化物과 窒素酸化物은 산성비(酸性雨)<sup>32)</sup>의 주된 원인이 되

---

32) 산성비는 토양의 산성화를 초래하여 산림 황폐화의 원인이 되고 있을 뿐만 아니라 호수 등의 생태계에도 매우 심각한 영향을 미치는 것으로 알려져 있다.

고 있는 오염원으로 공업화의 진전에 따라 각종 化石燃料(fossil fuel)에 대한 소비량이 급속히 증가하면서 배출량이 매우 빠른 속도로 증가하고 있다. 그러나 최근에는 低硫黃燃料에 대한 소비비중이 점차 높아지면서 단위당 배출량이 다소 감소하는 추세에 있다. 또한 炭化水素는 窒素化合物과 함께 햇빛과 반응하여 오존을 발생시킴으로써 호흡기 또는 눈에 자극을 주는 등 인체에 직접적으로 피해를 끼친다.

이들 大氣污染 物質은 거의 대부분이 연료를 연소함에 따라 발생하고 있다. 그 가운데에서도 특히 최근 소비의 증가율이 매우 높은 油類의 경우에는 대기오염 물질 배출원으로서 전체의 약 72% 정도를 차지하고 있으며 기타 有煉炭과 無煙炭의 연소과정에서도 상당 부분이 발생하고 있다(〈表 4-1〉 참조).

〈表 4-1〉 우리나라의 年間 燃料別 汚染物質 排出量(1994年 基準)

(單位: 噸, %)

	亞黃酸가스 (SO <sub>2</sub> )	二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	먼지 (TSP)	一酸化炭素 (CO)	炭化水素 (HC)	計
油 類	1,097,782	849,068	165,042	986,123	144,395	3,242,410(71.6)
無煙炭	79,616	11,784	59,993	151,716	225	303,334(6.7)
有煉炭	425,169	293,748	204,061	15,668	1,116	939,762(20.8)
가 스	197	36,933	302	2,957	355	40,744(0.9)
計	1,602,764	1,191,533	429,398	1,156,464	146,091	4,526,250(100)

註: ( )안은 占有比임.

資料: 金一中, 「우리나라 直接環境稅 制度 改善方案」, 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 政策討議 資料集 KETRI/1995/PR-02, 韓國環境技術開發院·韓國公共經濟學會, 1995. 12.

郭泰元·金鴻均(編), 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 研究報告書 KETRI/1995/RE-03, 韓國環境技術開發院, 1995. 12.

原資料: 環境部, 『環境白書』, 1995.

대기오염 물질 배출 현황을 부문별로 나누어 살펴보면, 汚染物質의 대부분은 化石燃料 소비의 절대량 및 비중이 높은 輸送部門과 産業部門으로부터 배출되고 있다. 아황산가스의 경우에는 다른 부문에 비해 硫黃의 含有率이 높은 연료<sup>33)</sup>를 많이 사용하는 산업부문으로부터 절반 이상이 배출되고 있다. 二酸化窒素의 경우에는 輸送部門에서 배출비중이 56.5%로 절반 이상을 차지하고 있는데, 이는 경유엔진(특히 대형차량에

〈表 4-2〉 우리나라의 年間 發生源別 大氣汚染 物質 排出量  
(1994年 基準)

(單位: 톤, %)

	亞黃酸가스 (SO <sub>2</sub> )	二酸化窒素 (NO <sub>2</sub> )	먼지 (TSP)	一酸化炭素 (CO)	炭化水素 (HC)
煖房部門	164,001 (10.2)	58,996 (5.0)	12,558 (2.9)	161,141 (13.9)	1,570 (1.0)
輸送部門	275,390 (17.2)	673,718 (56.5)	100,206 (23.3)	961,016 (83.2)	141,353 (96.8)
産業部門	833,428 (52.0)	329,733 (27.2)	151,383 (35.3)	16,737 (1.4)	1,816 (1.2)
發電部門	329,945 (20.6)	129,086 (10.8)	165,251 (38.5)	17,569 (1.5)	1,352 (1.0)
計	1,602,764	1,191,533	429,398	1,156,463	4,526,249

註: ( )안은 占有比임.

資料: 金一中, 「우리나라 直接環境稅 制度 改善方案」, 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 政策討議 資料集 KETRI/1995/PR-02, 韓國環境技術開發院·韓國公共經濟學會, 1995. 12.

郭泰元·金鴻均(編), 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 研究報告書 KETRI/1995/RE-03, 韓國環境技術開發院, 1995. 12.

原資料: 環境部, 『環境白書』, 1995.

33) 硫黃 含有率이 상대적으로 낮은 연료로는 휘발유, 등유, 저유황경유, LPG, LNG 등을 들 수 있다. 반면에 硫黃 含有率이 상대적으로 높은 연료로는 벙커-A油, 벙커-B油, 벙커-C油, 石炭 등을 들 수 있다.

장착된 대용량의 경유엔진)의 특성상 고열에서 경유를 연소함에 따라 질소화합물이 많이 생성되는 데에서 기인한다. 一酸化炭素와 炭化水素의 경우에도 차량의 연료 연소과정에서 不完全燃焼 또는 기타의 원인으로 인해 거의 대부분이 輸送部門에서 발생하고 있다. 그러나 먼지의 경우에는 거의 모든 부문에서의 배출기여도가 비슷한데 이는 연료의 특성상 연료를 연소함에 따라 먼지가 발생하기 때문이다. 다만 그 중에서도 다른 연료에 비해 먼지의 발생률이 더 높은 유연탄 등을 연료로 많이 사용하는 發電(그 중에서도 특히 火力發電)部門의 경우에 먼지 배출 기여도가 상당히 높은 편이다.

나. 主要 에너지源別 大氣汚染 物質 排出係數

本節에서는 주요 에너지원별로 대기오염 물질 배출계수를 비교해 본다.

먼저 아황산가스의 경우에는, 揮發油와 天然가스, 石油가스 등의 배출계수가 낮은 대신 燈油, 輕油, 병커油, 石炭 등은 배출계수의 값이 상당

<表 4-3> 主要 에너지源別 大氣汚染 物質 排出係數

(單位: 천톤[排出量]/千kl 또는 千톤[燃料消費量])

	揮發油	燈油	輕油				B-A油	B-B油	B-C油		
	輸送	媛房	産業	發電	輸送	媛房	産業	産業	産業	發電	媛房
亞黃酸 가스	6.6S	17S	17S	17S	16.5S	17S	19S	19S	19S	19S	19S
一酸化炭素	113.3	0.6	0.6	1.85	37.3	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
炭化水素	12.9	0.085	0.024	0.66	10.8	0.085	0.09	0.09	0.034	0.09	0.14
二酸化窒素	10.2	2.2	2.4	8.13	120.4	2.2	8.0	8.0	6.6	8.0	6.6
먼지	2.0	0.3	0.24	0.60	3.4	0.3	0.88	1.25	1.25S +0.38	1.25S +0.38	1.25S +0.38

〈表 4-3〉의 계속

(單位: 톤톤[排出量]/千kl 또는 톤톤[燃料消費量])

	無 煉 炭			有 煉 炭		天 然 가 스			石 油 가 스	
	産業	發電	煖房	産業	發電	發電	産業	煖房	産業	煖房
亞 黃 酸 가 스	19.5S	19S	10.3S	19.5S	19S	0.02	0.02	0.02	0.02S	0.02S
一 酸 化 炭 素	0.3	0.4	32.2	0.3	0.535	0.792	0.693	0.396	0.74	0.45
炭 化 水 素	0.04	0.015	—	0.04	0.015	0.034	0.114	0.157	0.12	0.18
二 酸 化 炭 素	9	9	1.3	10.5	9	10.894	2.773	1.980	3.08	2.18
먼 지	1A (1×40 ×0.1)	6.5A (6.5× 40× 0.1)	0.6	5A (5×10 ×0.1)	6.5A (6.5× 10× 0.1)	0.035	0.035	0.035	0.07	0.07

註: S는 硫黃含有量(%)임. 단, 石油가스의 S는 0.05%(12.5)를 나타냄.  
 資料: 環境部, 美國 Environmental Protection Agency.

히 크다. 이는 연료별로 硫黃을 함유한 비율에 비례하는 것에 기인하는 것으로 사료된다.

一酸化炭素와 炭化水素의 경우에는, 燃料의 不完全燃燒에 기인하는 것으로 輸送部門에 투입되는 燃料에 대한 배출계수의 값이 다른 것에 비해 매우 높다. 이는 자동차가 정속주행을 할 때에는 배출량이 상대적으로 적지만 가속·정지를 반복하는 과정에서 연료가 충분히 연소되지 못하면서 一酸化炭素 등의 배출계수가 커지기 때문이다.

二酸化窒素의 경우에는 前節에서 간략히 서술하였듯이 輸送部門, 그 중에서도 특히 輕油에 대한 배출계수가 높은데, 이는 (大型)輕油車輛에 장착된 輕油엔진의 특성상 高壓·高熱의 연소과정 속에서 二酸化窒素가 많이 생성되는 것에 기인한다.

〈表 4-4〉 車種別 汚染物質 排出係數

(單位: 千톤[排出量]/千kl 또는 千톤[燃料 消費量])

	燃 比	一酸化炭素	炭化水素	窒素酸化物	PM排出係數
乗用車	10.40	2.73	0.41	0.40	0.01
택시	8.40	5.61	0.68	0.78	0
揮發油小型버스	7.50	6.21	0.50	1.43	0
輕油小型버스	9.90	1.62	0.15	1.49	0.36
中型버스	5.50	2.28	1.03	1.71	0.68
大型버스	3.20	13.98	2.17	13.76	2.10
小型트럭	8.50	1.99	0.20	1.50	0.38
中型트럭	5.00	2.28	1.03	1.71	0.68
大型트럭	2.80	16.46	2.31	14.13	2.17

註: 燃料 消費量 1리터당 汚染物質 排出量은 車種別 燃比와 排出係數를 곱하여 구할 수 있음.

資料: 環境部.

## 2. 우리나라의 環境稅 現況

本節에서는 우리나라의 環境稅 또는 環境稅的인 성격을 지니고 있는 準租稅와 租稅에 대해 살펴보면, 다만 환경에 대한 직접규제 등은 논의에서 제외하기로 한다. 準租稅 또는 租稅의 성격을 지닌 우리나라의 環境稅로는 排出賦課金, 環境改善負擔金, 廢棄物預置金, 廢棄物負擔金 (이상 準租稅의 성격을 지닌 環境稅)과 石油類에 대한 特別消費稅와 交通稅(이상 租稅의 성격을 지닌 環境稅) 등이 있다. 이 가운데 石油類 관련 特別消費稅와 交通稅는 이미 앞에서 논의하였으므로 여기에서는 앞의 네 가지에 대해 살펴보기로 한다.

### 가. 排出賦課金制度

排出賦課金制度는 汚染物質의 배출을 경제적 유인수단을 통해 억제하고자 하는 데 목적이 있는 것으로 汚染誘發者 負擔原則(PPP 原則)에

근거한 것이다. 즉, 오염물질 배출에 따른 사회적 外部費用을 排出者가 부담하게 하는 제도이다. 순순한 의미에서의 排出負擔金制度는 오염물질을 배출함에 따라 발생하는 사적비용을 초과하는 사회적 한계비용을 부담하게 하여야 한다.

그렇지만 오염물질의 배출량에 따라 일정한 원칙을 두어 배출부과금을 부과하는 것은 현실적으로 매우 어렵다. 따라서 배출부과금 제도를 가지고 있는 대부분의 국가에서는 이를 다소 수정한 費用最小化 排出賦課金制度<sup>34)</sup>를 운영하고 있으며 우리나라도 이러한 방식을 채택하고 있다. 즉, 비용최소화 배출부과금이란 일정 수준의 환경기준을 외생적으로 설정하고 오염물질의 排出總量이나 濃度 등이 이 기준을 초과하였을 경우 오염물질 배출량에 따라 배출부과금을 부과하는 것을 말한다. 배출부과금 제도는 일종의 罰過金 또는 準租稅의 성격을 띠는 것으로서 이러한 경제적 유인제도를 통하여 오염유발자 스스로가 배출허용기준을 준수하도록 함으로써 사회적 비용을 최소화하고자 함을 목적으로 한다고 할 수 있다.

1995년까지만 해도 排出賦課金の 부과기준은 오염물질의 배출농도를 기준으로 하였으며, 따라서 배출농도가 기준치 이하일 경우에는 아무리 오염물질 배출량이 많더라도 排出賦課金이 부과되지 않는 모순이 있었다. 원론적인 측면에서 볼 때 외부비용은 농도보다는 배출총량에 더 크게 의존하는 만큼 농도 기준보다는 총량 기준이 보다 적합하다. 따라서 이러한 맥락에서 배출부과금제도가 총량 기준에 의한 부과금제도로 개편되는 첫 걸음으로, 1996년부터는 排出賦課金の 부과기준을 濃度 및 總量기준으로 전환하였다. 현행 배출부과금은 농도를 기준으로 일정한 기준을 설정하고 배출허용기준치 이하의 오염농도를 나타낼 경우 지역 및

---

34) 우리나라의 배출부과금제도의 法的 根據는 環境政策基本法 第7條에 근거하고 있다. 이것과 비용최소화 배출부과금제도에 대해서는 金鴻均(1995)을 참조하기 바란다.

오염물질의 종류, 오염물질 배출량 단위당 일정 금액요율 등을 기준으로 기본부과금만을 부과하도록 되어 있다. 그러나 오염물질의 농도가 허용 기준치를 초과하게 되면 기본부과금 이외에도 농도초과분 및 배출량에 따라 누진적으로 부과금을 부과하는 구조로 되어 있는 초과부과금을 부과하도록 되어 있다. 다만 최적(오염)방지시설을 갖춘 경우에는 기본부과금을 감면해주고 있다.

#### 나. 環境改善負擔金制度

環境改善負擔金이란 汚染誘發者 負擔原則에 근거하여 오염물질 처리 비용을 오염유발자가 부담하게 함으로써 汚染低減과 環境改善을 위한 投資財源을 확보하기 위한 제도이다. 環境改善負擔金の 부과대상으로는 일정 규모(면적 160m<sup>2</sup>) 이상의 消費 流通部門의 施設物과 輕油自動車이며, 이를 부과대상의 성질별로 분류하면 크게 水質環境改善負擔金, 大氣環境改善負擔金, 輕油自動車環境改善負擔金の 세 가지로 분류할 수 있다.

水質環境改善負擔金은 하수처리시설 확충을 위한 투자재원 확보를 위해 마련된 것으로, 그 체계는 부과대상이 되는 시설물에 대해 用水使用量, 單位當 賦課金額, 水質汚染誘發係數, 地域係數의 네 가지를 곱한 금액을 부과하도록 되어 있다. 단위당 부과금액은 용수사용량에 따라 초과누진세율 구조로 되어 있으며 용수 톤당 세율은 79~176원/半期에 이른다. 水質汚染誘發係數는 업종별 용수 단위당 BOD 부하량을 기준으로 책정되며, 地域係數<sup>35)</sup>는 지역별 BOD 負荷量을 기준으로 산정되고 있다.

---

35) 地域係數는 廣域市를 1로 하여 特別市는 2.07, 道廳所在地는 0.69, 自然環境保全地域, 觀光休養地域, 市地域 등은 0.67 등이다.

大氣環境改善負擔金은 부과대상 시설물을 대상으로 燃料의 燃燒時에 발생하는 大氣汚染 物質의 排出에 대해 부과하는 것으로, 負擔金은 燃料使用量, 單位當 賦課金額, 燃料係數, 地域係數를 곱한 금액이다. 다만 大氣環境改善負擔金의 경우에는 현실적으로 燃料使用量을 파악하기 어려운 경우가 많기 때문에 만약 그러한 경우에는 燃料使用量 대신 輕油 換算 業種別 標準燃料使用量을 이용하여 부담금을 산정한다. 단위당 부과금액은 연료사용량에 따라 초과누진세율 구조로 되어 있으며 액체 환산 연료사용량 1리터당 세율은 13~29원/半期이다.

輕油自動車環境改善負擔金은 경유자동차의 소유주에게 부과하는 것으로, 부담금은 대당 기본부과금액, 車種別 汚染誘發係數, 車齡係數, 地域係數를 곱한 금액이다. 대당 기본부과금액은 1994년까지 8,100원/半期이었으며 1995년에는 12,150원/半期, 그리고 1997년부터는 20,250원으로 인상될 예정이다. 車種別 汚染誘發係數는 배기량에 따라 차등을 두고 있으며 최저 1(배기량 2천 cc 이하)에서 최고 5(배기량 1만 cc 초과)이다. 車齡係數는 차량의 年數에 따라 1~1.16의 값을 가지며 車齡이 증가하면서 그 값이 증가하는 구조로 되어 있다.

현행 環境改善負擔金의 문제점으로는 다음의 사항이 지적되고 있다<sup>36)</sup>.

부과대상 시설물의 경우 環境改善負擔金의 부담자는 실제의 시설물 이용자가 아니라 소유자이기 때문에 실제의 오염유발자와 부담금 부담자가 불일치하는 경우도 있기 때문에 이러한 경우에는 오염저감 효과가 상대적으로 저하된다는 점이다.

대기환경개선부담금의 경우 부담금이 실제 연료사용량이 아니라 업종별 표준율을 적용하는 경우에는 연료를 적게 소비하더라도 부담금 수준에는 아무런 변화가 없기 때문에 오염저감 효과가 상대적으로 적어질 가능성이 있다.

36) 金鴻均(1995), pp. 36~38 참조.

또한 水質 및 大氣環境改善負擔金의 경우 각종 계수가 오염방지시설을 설치·가동하는 것을 전제로 산정되었기 때문에 실제로 부과대상자들이 이러한 시설을 가동하는 것을 전제로 부담금 수준이 결정되어야 하지만 현행 제도하에서는 이러한 시설의 가동 유무에 관계없이 동일한 액수의 부담금이 부과되므로 별도의 비용을 부담하면서까지 오염방지시설을 가동시킬 유인이 없다는 문제점도 있다.

#### 다. 廢棄物預置金 및 廢棄物負擔金制度

廢棄物預置金制度는 재활용이 가능한 제품이나 용기를 회수하여 재 활용을 촉진함으로써 폐기물의 양을 축소하고 자원의 낭비를 방지하고자 하는 목적으로 부과되고 있다. 반면에 廢棄物負擔金制度는 특정한 대기 또는 수질 유해물질, 특정 유독물을 함유하고 있거나 재활용이 어려운 제품·재료의 용기에 대한 처리비용을 제조업자나 수입업자 등에 부담 시킴으로써 폐기물의 발생을 억제하고 자원의 낭비를 방지하는 데 목적이 있다.

자원의 낭비와 폐기물의 발생을 억제한다는 차원에서 두 제도는 목적 상 공통점이 있으나 廢棄物預置金의 경우에는 일정 요건이 갖추어진 경우, 즉 총리령이 정하는 기준과 방법에 따라 제품의 용기를 회수·처리한 경우에는 예치한 금액을 반환받을 수 있는 반면에 廢棄物負擔金의 경우에는 負擔金を 반환받을 수 없다는 차이가 있다.

廢棄物預置金制度의 예치금 대상은 종이팩, 일부의 유리병, 수은전지, 산화은전지, 타이어, 윤활유, 가전제품 가운데 TV, 세탁기, 에어컨 등이며, 廢棄物負擔金制度의 부과대상은 일부의 유리병, 금속캔, 합성수지용기를 사용하는 살충제, 부탄가스제품, 유독물제품, 유리병이나 금속용기를 사용하는 화장품, 복합재료용기를 사용하는 과자제품, 리튬전지, 니켈 카드뮴전지, 망간전지, 알칼리 망간전지, 부동액, 형광등, 껌, 1회용 기저귀, 합성수지 등이다.

廢棄物預置金 및 廢棄物負擔金 制度는 본래의 취지는 좋으나 현실적으로 효율이 상당히 낮아 실효성이 매우 낮은 편이다. 일례로 廢棄物預置金制度의 경우 예치금 효율이 회수비용에 비해 상대적으로 매우 낮기 때문에 폐기물에 대한 회수율이 매우 낮아 자원절약 및 재활용률이 상당히 낮은 편이다. 또한 廢棄物預置金の 반환 비율은 점차 상승하고 있는 추세에 있기는 하지만 아직도 매우 낮아 1994년 현재 8.6%에 불과하다.

## V. 特別消費稅 改編 綜合

逆進性 補完 問題와 관련하여 現行 特別消費稅의 當面 懸案을 볼 때, 階層別 稅負擔의 逆進性이 두드러지고 있는 상당수의 課稅對象에 대한 稅率引下 또는 特別소비세를 非課稅하는 문제가 제기된다. 만약 그러한 방향으로 개편할 경우에는 稅收감소에 따라 財政收入 確保問題가 제기된다. 이 문제는 代替稅源을 개발함으로써 해결하는 것이 일차적인 대응 방안으로 고려될 수 있다.

현재 범세계적으로 관심이 크게 고조되고 있는 환경보호의 움직임뿐만 아니라, 최근 국내적으로도 산업화의 진전에 따라 매우 심각해져가고 있는 環境破壞 및 交通混雜 問題를 緩和하는 문제와 관련하여 우리나라의 特別소비세 또는 기타의 관련 소비세 체계를 環境稅 및 走行稅 體系에 맞추어 개편할 필요성이 매우 높음은 전술한 바와 같다. 이와 같은 문제를 해결하거나 또는 문제의 심각성을 완화하기 위해서는 環境汚染誘發者 또는 誘發物質을 대상으로 직접규제 또는 시장에서의 가격기구의 기능을 십분 발휘하여 외부비용을 내부화하는 장치를 강화할 필요가 있다. 즉, 현행 관련 제도가 실효성이 없거나 미약한 경우에는 관련 제도를 개선하여야 할 것이고, 경우에 따라 그러한 제도적 장치가 미흡한 경우에는 필요에 따라 새로이 제도적 장치를 완비하는 것이 필요하다. 이러한 내용의 개편 가운데 本 研究의 분석범위와 관련한 부분은 석유류를 비롯한 관련 제품에 대한 과세체계의 개편이다. 이를 위해서는 석유류 및 자동차류에 대한 과세체계 및 과세대상의 범위·세율 등을 環境稅 및 走行稅의 측면에서 개편하여야 한다.

그러므로 特別消費稅의 과세문제와 관련하여 기본적인 개편방향을 고려한다면 逆進性 補完과 外部不經濟 縮小라는 두 가지 문제로 집약된다.

이러한 개편에 있어 양자간의 연계성을 찾을 수 있는 만큼 특별소비세 체계를 개편하기 위해서는 두 가지 관점에서의 과세문제를 조화시켜야 한다. 예를 들면, 特別消費稅 負擔의 逆進性 문제를 보완하기 위한 특별소비세 과세대상 범위의 조정에 따라 예상되는 稅收減少 問題에 대한 代替稅源 確保問題로서 가장 가능성이 높은 방안은, 特別消費稅의 과세목적 가운데 하나인 環境稅·走行稅的인 성격을 확충하는 방안을 고려할 수 있다. 즉, 特別消費稅 體系를 개편함에 있어 石油類 등에 대한 과세를 강화함으로써 추가적인 稅收를 확보하게 되면 逆進性 補完 측면에서 불가피하게 세수가 감소할 것으로 예상되는 만큼 또는 그 이상의 稅收를 추가적으로 확보할 수 있을 것으로 예상되므로 위의 두 가지 개편방안이 함께 이루어진다면 세수 감소의 문제는 심각하지 않을 것이다. 다만 석유류에 대한 과세의 강화는 물가상승 요인으로 연결되어 단기적으로 산업경쟁력 및 일반 가계의 구매력을 일시적으로 감소시킬 가능성도 있음에 유의하여야 한다. 따라서 이와 같은 특별소비세 체계의 개편은 경제에 미치는 충격을 최소화하는 방향에서 결정되어야 하는 만큼 신중히, 그리고 점진적으로 추진해야 할 것이다.

이상의 논의를 정리하면, 環境稅·走行稅的 성격을 지닌 特別消費稅 體系를 정립하기 위해서는 財源問題, 物價問題, 產業에 미치는 影響, 環境汚染 改善의 정도, 대체 에너지원의 이용 가능성 등을 종합적으로 검토해야 한다. 특히 국내적인 환경문제 해결과 함께 국제적인 기후협약에 미리 대비할 수 있는 방안도 함께 모색해야 할 것이다. 이를 위해 환경세 도입과 관련한 선진국의 움직임과 관련 제도에 대한 연구 및 우리나라에 적용가능 여부에 대한 타당성 검증 등도 필요하다.

## 1. 稅負擔의 逆進性 補完을 위한 改編方案

### 가. 主要 課稅對象別 考慮事項

第Ⅱ章 第3節에서 논의하였듯이, 소득증대에 따른 소비패턴의 高度化·大衆化로 인해 주요 가전제품을 중심으로 階層別 消費稅 負擔(그 중에서도 특히 特別消費稅 負擔)의 逆進性이 문제가 되고 있다. 반면에 일부의 課稅對象의 경우에는 반대의 이유로 과세 강화가 필요함에도 불구하고 세율이 낮아 세부담의 형평성 제고 효과가 상당히 미미한 경우도 있어 개선이 필요한 것으로 지적되고 있다.

稅負擔의 逆進性이 심화되고 있는 품목으로는 特別消費稅 課稅對象 第2種 가운데 冷蔵庫, 洗濯機, 컬러TV, VTR, 전기·전열·가스 및 액체연료 이용기구, 커피, 코코아, 그리고 第3種 가운데 청량음료, 기호음료, 자양강장품, 사탕(설탕) 등이 해당된다.

위에서 지적한 과세대상들은 특별소비세 도입 당시에는 상대적으로 高價였기 때문에 보급률이 높지 않았으며 또한 주된 소비자들이 대부분 중고소득층이었던 경우가 많았을 뿐만 아니라, 경우에 따라서는 外換事情이 좋지 않았던 당시의 경제여건상 國際收支 防禦를 위해 전량 또는 대부분이 수입에 의존하고 있는 품목을 대상으로 과세하였다. 따라서 稅負擔의 逆進性을 補完하거나 또는 輸入代替 및 國內 幼稚産業 保護 등의 효과가 상당히 큰 경우가 많았다. 물론 이러한 품목들을 과세함으로써 상당한 정도의 세수도 확보할 수 있었다는 점에서 조세의 제1목표인 財政收入 確保 機能에도 충실하였다고 할 수 있다.

그러나 지속적으로 경제가 성장하면서 일반 대중소비품목에 대한 과세를 통한 재정수입을 확보한다는 것은 그 타당성이 점차 희박해지는 만큼 현 시점에서는 이러한 품목에 대한 특별소비세 과세문제를 전반적으로 재검토할 필요가 있다. 특히 1995년을 기점으로 1인당 국민소득이 1만달러를 초과하는 시점에 도달하였다는 점을 염두에 두고, 과거 선진

국들이 그 정도의 소득수준에 있을 때 특정 물품에 대한 개별소비세의 과세여부를 살펴보면 해당 물품에 대한 우리나라의 특별소비세 과세여부를 판단하는 데 도움이 될 수 있을 것이다. 물론 이러한 비교는, 국가별로 조세체계 및 조세수입 전체에서 소비세가 점유하는 세수비중 등이 상당히 다르다는 점을 감안할 때 단순히 개별소비세의 범위가 넓고 좁은만을 보고 판단하는 것이 위험하기는 하지만 나름대로의 의미가 충분히 있을 것으로 사료된다.

먼저 결론적으로 말한다면, 주요 선진국의 경우 第Ⅲ章 第2節에서 살펴보았듯이 가전제품이나 설탕, 커피 등에 대해 특별소비세와 같은 개별소비세를 과세하는 경우는 거의 없다. 물론 독일 등에서는 커피稅 등이 최근까지 유지되어 오기는 하였지만 현재는 폐지되었고, 日本의 경우만 하더라도 1989년에 消費稅(附加價値稅)가 도입되기 이전까지 과세되었던 물품세의 경우를 보더라도 그 범위가 상당히 좁았으며 현재에는 석유류, 자동차, 주류, 담배 등과 같은 전통적인 개별소비세의 대상품목을 제외하고는 개별소비세가 모두 폐지된 상태이다. 다만 우리보다 몇 년 앞서 1인당 국민소득이 1만달러를 초과한 臺灣의 경우에만 우리나라와 상당히 유사한 貨物稅라는 개별소비세가 과세되고 있을 뿐이다.

이러한 것을 종합해 볼 때 우리나라의 특별소비세 체계에도 상당한 정도 개편이 필요한 시점에 도달한 것으로 판단된다. 즉, 세수확보 기능 외에 본래의 특별소비세 과세목적 가운데 가장 중요한 것으로 지적되어 왔던 消費稅 負擔의 逆進性 補完機能은 위에 열거한 품목들의 경우에는 이미 보급이 대중화되어 그 기능을 상실하였으며 오히려 최근에는 역진성을 심화시키고 있다. 이 외에도 國際收支 防禦 등이 목적이었던 품목들도 경제규모가 확대되면서 비중이 크게 축소되었기 때문에 해당 품목에 대해 소비세를 과세하더라도 국제수지 방어에 실질적인 효과가 거의 무시할 수 있는 정도에 이르렀다. 따라서 위에 열거한 품목에 대해서는 特別消費稅의 지속적인 課稅의 妥當性이 상당히 작다고 하겠다.

이 외에도 최근 第1種 가운데 공기조절기(에어컨)와 第2種 가운데 전

기음향기기 등의 경우에는 아직 보급률이 낮은 편에 속하지만 수요가 급증하기 시작하면서 점차 보급이 대중화되는 추세에 있다. 따라서 이들 품목들도 현재 시점에서는 지속적으로 과세하더라도 장기적으로는 세율을 인하하면서 궁극적으로는 비과세하는 방향으로 개편할 필요가 있다. 다만 財政與件上 代替稅源이 충분히 확보된다는 것이 전제되어야 함은 물론이다.

기타 사치·오락성 사행기구, 고급가구, 고급모피, 고급음단 등을 포함하여 고가의 사치품에 대해서는 세부담의 형평성 차원이나 기타 우리나라의 社會·經濟的 情緒에 비추어 볼 때 지속적으로 과세하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

세부담의 형평성 문제와 관련하여 현행 특별소비세가 지니고 있는 또 다른 문제점으로는, 특별소비세 과세를 보다 강화하여야 함에도 불구하고 실질적인 과세의 정도가 상당히 미약한 경우가 있다는 것이다. 特別消費稅의 課稅場所 가운데 증기식탕 입장과 골프장 입장의 경우가 그러한 것에 해당되는 대표적인 예이다. 이들 과세장소에 대해서는 위에서 전개한 논리와 반대의 이유로 해서 과세를 강화할 필요가 있다.

증기식탕의 경우에는 사회적으로 볼 때 본래의 기능과 설치 취지와는 달리 퇴폐·향락과 상당히 관계가 있어 入場을 억제할 필요가 있다. 그러나 현재의 세율은 1만원이라는 미미한 수준에 머물고 있기 때문에 특별소비세 과세의 실효성도 상당히 낮으며 따라서 세부담의 형평성 제고 효과도 매우 미미하다.

골프장 입장의 경우에는 세율이 3천원으로, 特別消費稅 도입 당시에 책정되었던 세율이 그대로 유지되고 있다. 최근에는 골프가 점차 대중 스포츠화하고 있고 따라서 골프를 즐기는 인구도 상당히 증가하는 추세에 있어 최근에는 과거에 비해 골프가 사치성 스포츠로서의 의미가 점차 희석되고 있다. 그러나 아직도 골프는 대중 스포츠로 보기는 어려울 뿐더러 설령 골프가 상당히 대중화되고 있는 추세에 있다고 하더라도 골프장 입장에 대한 세액이 3천원에 불과한 것은 상식적으로 이해하기 어려

을 뿐더러 20년의 기간 동안에 세율이 한번도 조정되지 않았다는 것은 상당히 문제가 있는 것으로 판단된다. 더욱이 국토면적이 좁은 우리나라의 여건을 고려할 때 골프의 대중화를 위해 골프장을 많이 건설하는 것에 물리적으로 상당히 제약이 많을 뿐더러 골프장으로부터 배출되는 각종 환경오염 물질 등으로 인해 외부비용도 상당히 초래하고 있다. 물론 이러한 것은 골프장 입장에 대한 특별소비세의 개편을 논함에 있어 직접적으로 논의할 사항은 아니지만 이러한 점을 종합적으로 검토해 볼 때 골프장 입장에 대한 세율조정이 필요할 것으로 판단된다. 이러한 방향으로의 개편은 골프가 아직도 주로 고소득층이 많이 애용하는 스포츠라는 점에서, 階層別 稅負擔의 衡平性 提高를 위해서도 필요할 것이다.

#### 나. 課稅對象 및 稅率 調整方案

위(가.항)의 논의를 바탕으로 특별소비세 과세대상에 대한 개선방안을 요약하면 <表 5-1>과 같다. 해당 課稅對象 가운데 품목에 따라서는 非課稅對象으로 분류하여 특별소비세 과세대상으로부터 제외하는 품목, 세율을 인하하는 품목, 또는 세율을 인상함으로써 과세를 강화하는 품목 등으로 구분된다. 다만 일부 家電製品의 경우에는 冷藏庫, 컬러TV 등의 품목에서 보는 바와 같이 稅負擔의 逆進性이 두드러진 小型製品에 대해서는 非課稅하는 반면에 아직 稅負擔이 累進的으로 나타나고 있는 大型製品을 중심으로 한 제품에 대해서는 향후의 소비 대중화 추세를 감안하여 세율을 조정하는 방안을 마련하였다.

개선방안의 주요 특성을 간략히 요약한다면, 앞에서 열거한 품목들의 경우 소비의 대중화 정도가 상대적으로 낮은 에어컨과 전기음향기기 등을 제외하고는 主要 家電製品과 食飲料品 등에 대해서는 非課稅 또는 대폭적인 稅率引下가 필요하다. 현재 대형제품은 稅負擔이 累進的이지만, 추세적으로 볼 때 累進性이 크게 약화되고 있을 뿐더러 비교적 단기에

〈表 5-1〉 特別消費稅 課稅對象別 改善方案

(單位: %, 원)

	現行 稅率	第 1 案	第 2 案	第 3 案
洗 濯 機	15	小型-非課稅 大型-10	小型-非課稅 大型-10 2000年 非課稅	非課稅
컬 라 TV		小型-非課稅 大型-10	小型-非課稅 大型-10(基準을 25인치로 上向 調整) 2000年 非課稅	非課稅
冷 藏 庫		小型-非課稅 大型-10	小型-非課稅 大型-10(基準을 4백리터로 上向 調整) 2000年 非課稅	非課稅
V T R		10	10 2000年 非課稅	非課稅
電氣電熱類 體燃料機具		10	10 2000年 非課稅	非課稅
커피 코코아	10	10 2000年 非課稅	非課稅	
清涼·嗜好 飲料, 설탕 滋養強壯品	10	非課稅	非課稅	非課稅
에 어 컨	20	15	1997年 15 2000年 10 2003年 非課稅	1997年 10 2000年 非課稅
電氣音響	15	10	10, 2000年 非課稅	非課稅
증 기 식湯	10,000	15,000	20,000	30,000
갈 프 장	3,000	10,000	15,000	20,000

있어 逆進的으로 變化할 可能性이 큰 것으로 판단된다. 따라서 장기적인 觀點에서 볼 때 세 가지 改善方案 가운데 第3案을 선정하고, 차선택으로 第2案을 선정하였다. 다만 代替稅源에 대한 명확한 해답을 찾기 어려울

경우를 대비하여 소형 제품을 중심으로 비과세하고 대형 제품 등에 대해서는 세율을 소폭 인하하는 방향에서 第1案을 제안하였다. 즉, 第1案의 경우에는 代替稅源의 발굴 가능성이 상당히 낮다는 전제하에 세수감소 효과를 최소화하는 방향에서 개선방안을 마련하였다. 반면에 에어컨과 전기음향기기 등은 中·長期的으로 소비가 대중화될 것에 대비하여 조정방안을 제시한 것임에 유의하기 바란다.

마지막으로 증기식湯과 골프장의 경우에는 과세의 성격상 현 시점에서 대폭적인 세율의 인상이 바람직할 것으로 판단되지만, 현실적인 조세 저항의 가능성 등을 고려하여 최소한의 필요한 정도로의 稅率引上案을 마련하였다.

#### 다. 期待效果

〈表 5-1〉에 제시된 개선방안, 그리고 〈表 5-3〉에 제시된 物價指數加重值를 기초로 분석한 稅收 및 價格效果, 物價效果는 〈表 5-2〉와 〈表 5-4〉에 정리된 바와 같다.

먼저 稅率 및 課稅對象 範圍를 가장 최소한으로 조정하는 경우의 案인 第1案의 경우에는, 세율이 인상되는 증기식湯과 골프장의 경우 1996년 예상 세수입 추정치를 기준으로 할 때 약 460억원 정도의 특별소비세 세수가 증가할 것으로 예상되며, 에어컨과 전기음향기기로부터는 약 900억원 정도 감소하며, 이를 제외한 기타 과세대상의 경우에는 약 4,500~4,600억원 정도의 특별소비세 세수가 감소할 것으로 예상된다. 이에 따라서 세 가지 모두를 합산할 경우에는 특별소비세가 1996년 예상 수입 추정치를 기준으로 할 때 약 5천억원 정도에 이를 것으로 예상된다.

특별소비세 세율 및 과세대상 범위의 조정에 따른 세수효과로는 特別消費稅分 教育稅와 해당 附加價値稅도 있다. 特別消費稅分 教育稅의 稅收效果는 特別消費稅 稅收效果의 100분의 30에 해당되며, 附加價値稅 稅收效果는 特別消費稅와 教育稅 稅收效果의 100분의 10이다. 이

〈表 5-2〉 課稅對象別 特別消費稅 稅收效果와 稅包含 出庫價格 效果

(單位: 億원, %)

	第 1 案	第 2 案	第 3 案
洗 濯 機	小型: - 30(-16.3) 大型: -230(- 5.4)	小型: - 30(-16.3) 大型: -230(- 5.4) 2000年: -440(-11.5)	-700(-16.3)
컬 러 TV	小型: -200(-16.3) 大型: -500(- 5.4)	小型: -200(-16.3) 大型: -750(- 5.4) 2000年: -750(-11.5)	-1,700(-16.3)
冷 藏 庫	小型: -200(-16.3) 大型: -700(- 5.4)	小型: - 200(-16.3) 大型: -1,000(- 5.4) 2000年: -1,000(-11.5)	-2,200(-16.3)
V T R	-350(- 5.4)	-350(- 5.4) 2000年: -650(-11.5)	-1,000(-16.3)
電機電熱液體 燃料利用機具	-230(- 5.4)	-230(- 5.4) 2000年: -420(-11.4)	-650(-16.3)
커피·코코아	-220(- 5.4)	-220(- 5.4) 2,000年: -430(-11.4)	-650(-16.3)
清涼·嗜好飲料, 설탕, 滋養強壯品	-1,700(-11.5)	-1,700(-11.5)	-1,700(-11.5)
에 어 컨	-500(-12.4)	1997年: -500(-12.4) 2000年: -500(- 5.4) 2003年: -1,000(-11.5)	1997年: -1,000(-10.3) 2000年: -1,000(-11.5)
電 機 音 響	-400(- 5.4)	-400(- 5.4) 2000年: -700(-11.4)	-1,100(-16.3)
증 기 식 탕	+8	+14	+25
알 프 장	+450	+750	+1,000

註: 1. 稅收效果는 1996年 豫想 稅收 推定值를 基準으로 한 것임. 따라서 예를 들어 2000년에 개편될 方案에 대한 稅收效果도 1996年 豫想 稅收 및 物量을 바탕으로 예측한 것임에 주의하기 바람.

2. 特別消費稅分 教育稅의 稅收效果는 特別消費稅 稅收效果의 30%임.
3. 附加價值稅의 稅收效果는 特別消費稅와 教育稅 稅收效果의 합의 10%임.
4. 價格效果는 ( )안의 數值임.

〈表 5-3〉 主要 家電製品 및 食飲料品에 대한 物價 加重值  
(1990年 價格 基準)

(單位:  $\times 10^{-3}$ )

	洗濯機	컬러TV	冷蔵庫	VTR	電氣電熱 液體燃料 利用機具	커피	嗜好清涼 飲料설탕 滋養強壯	에어컨	電氣 音響 機具 <sup>8)</sup>
生産者物價	3.9	4.6	4.4	5.0	4.4 <sup>1)</sup>	1.4 <sup>3)</sup>	4.7 <sup>5)</sup>	0.8 <sup>7)</sup>	4.4
消費者物價	4.8	3.9	3.8	3.6	3.5 <sup>2)</sup>	1.5 <sup>4)</sup>	2.5 <sup>6)</sup>	0.5	4.2

註: 1) 淨水機, 空氣清淨機, 電子렌지, 電氣담요, 眞空清掃機, 가스렌지의 畵임.

2) 淨水機, 電子렌지, 眞空清掃機, 가스렌지, 食器乾燥機의 畵임.

3) 원두커피 및 인스턴트 커피의 畵임.

4) 粉末커피임.

5) 콜라, 사이다, 설탕, 人蔘茶의 畵임.

6) 콜라, 사이다, 설탕의 畵임.

7) 윈도우型 基準임.

8) 部分品 및 關聯 製品을 포함한 數值임.

資料: 財政經濟院, 國民生活課.

〈表 5-4〉 主要 家電製品과 食飲料品 非課稅時의 物價效果

(單位: %)

	洗濯機	컬러TV	冷蔵庫	VTR	電氣電熱 液體燃料 利用機具	커피	嗜好清涼 飲料설탕 滋養強壯	에어컨	電氣 音響 機具 <sup>8)</sup>
生産者物價	-0.064	-0.075	-0.072	-0.082	-0.072 <sup>1)</sup>	-0.02 <sup>3)</sup>	-0.054 <sup>5)</sup>	-0.009 <sup>7)</sup>	-0.072
消費者物價	-0.078	-0.064	-0.062	-0.059	-0.057 <sup>2)</sup>	-0.02 <sup>4)</sup>	-0.029 <sup>6)</sup>	-0.006	-0.068

註: 1. 消費者價格도 稅包含 工場渡價格의 引下率만큼 引下된다는 假定下에 도출한 것임.

1) 淨水機, 空氣清淨機, 電子렌지, 電氣담요, 眞空清掃機, 가스렌지의 畵임.

2) 淨水機, 電子렌지, 眞空清掃機, 가스렌지, 食器乾燥機의 畵임.

3) 원두커피 및 인스턴트 커피의 畵임.

4) 粉末커피임.

5) 콜라, 사이다, 설탕, 人蔘茶의 畵임.

6) 콜라, 사이다, 설탕의 畵임.

7) 윈도우型 基準임.

8) 部分品 및 關聯 製品을 포함한 數值임.

려할 경우 제1안의 總稅收效果는 -7,100~ -7,200억원에 달할 것으로 예상된다.

마찬가지의 방법으로 세율 및 과세대상 범위가 가장 대폭적으로 변경되는 第3案에 대한 稅收效果는 다음과 같다. 먼저 특별소비세 세수효과의 경우, 증기식당과 골프장으로부터 1천억원 내외의 세수가 증가할 것으로 예상된다. 반면에 에어컨과 전기음향기기를 모두 비과세할 경우에는 이들로부터 약 3천억원 정도 세수가 감소할 것으로 예상된다. 세탁기, 냉장고, 컬러TV, VTR 등을 포함한 가전제품과 식음료품을 비과세할 경우에는 약 8,600억원 정도의 세수가 감소할 것으로 예상된다. 여기에 教育稅와 附加價値稅의 稅收效果를 감안할 경우에는 모두 1조 5,200~1조 5,300억원 정도의 세수가 감소할 것으로 예상된다.

第2案은 第1案과 第3案이 복합되어 있는 案으로서 稅收效果는 短期의 경우 第1案의 경우와 동일하며, 2000년 또는 2003년 이후의 효과를 모두 포함할 경우에는 第3案과 효과가 동일하다.

이상과 같이 개선방안에 따라 과세대상의 범위를 축소하거나 세율을 인하하면, 특별소비세의 경우 작게는 5천억원에서 많게는 1조 2천억원 정도 세수가 감소할 것이며, 여기에 교육세와 부가가치세의 세수효과를 종합할 경우에는 약 7천억원에서 1조 5천억원 정도의 세수가 감소할 것으로 예상된다<sup>37)</sup>.

그러나 세율인하 또는 비과세범위의 확대는 세수감소를 초래하지만 반면에 가격인하를 통해 소비자에게 실질적인 혜택이 돌아간다는 장점도 있다. 현행 특별소비세의 경우 과세표준이 製造場 搬出價格(즉 工場渡 價格)인 만큼 세율의 인하 또는 비과세는 稅包含 工場渡 價格의 인하를 가져오며 따라서 이는 소비자가격의 인하로 연결될 것이다. 소비자가

---

37) 이러한 稅收減少 豫想規模는 1996년도의 예상세수 추정치를 기준으로 한 것이며, 만약 1997년 또는 그 이후의 예상세수 추정치를 기준으로 할 경우에는 다소 더 증가할 것으로 예상된다.

격 효과는 품목별로 유통마진이 상이하고 관련 자료를 입수하는 것이 상당히 어렵기 때문에 工場渡 價格 效果를 살펴보면 개선방안에 따라 작게는 5% 내외에서 많게는 약 16% 정도까지 가격인하 효과가 발생할 것으로 예상된다.

이상에서 서술한 稅收 및 價格效果 이외에도 特別消費稅 稅率引下 및 非課稅對象 範圍의 확대는, 이들 품목에 대한 계층별 세부담 분포가 역진적이라는 점을 고려할 때 세부담의 垂直的 衡平性이 크게 提高될 것으로 예상된다. 이에 따라 예상되는 특별소비세 부담 분포의 역진성 개선 정도는, 특별소비세의 경우 <表 2-7>에 있는 품목별 특별소비세 부담의 階層別 實效稅率을 해당 품목에 대해 합산한 값만큼 계층별 特別消費稅 實效稅率이 減少하게 된다<sup>38)</sup>. 즉, 그 값을 <表 2-6>에 있는 특별소비세 부담 實效稅率로부터 차감하면 개편후의 특별소비세 부담 실효세율을 구할 수 있다<sup>39)</sup>. 이 외에도 해당 품목의 경우 教育稅와 附加價値稅 負擔의 輕減效果도 있다. 이 효과는 품목별 특별소비세 부담 경감 정도에 비례하여, 앞에서 세수효과 산출시에 사용하였던 방법을 그대로 응용할 경우 쉽게 계산할 수 있다. 따라서 품목별 총소비세 부담의 실효세율도 특별소비세 부담 경감과 비례적으로 감소할 것이다.

이러한 것을 바탕으로 계층별 소비세 부담의 형평성 변화효과를 논의해 보자. <表 2-7>에서 보듯이 해당 품목에 대한 계층별 稅負擔率(즉, 實效稅率)은 고소득층으로 갈수록 낮아지는 것을 볼 수 있다. 따라서 해

38) 물론 <表 2-7>의 세부담률은 都市家口만을 대상으로 한 것이기 때문에 우리나라 전체 가구를 대표하는 것으로 보기는 어렵다. 그렇지만 특별소비세 과세대상 물품 소비의 대부분이 도시지역이고 기타 지역의 경우에는 비중이 상당히 낮다는 점을 감안하면 도시가구를 대상으로 분석한 결과만으로도 세부담의 형평성에 미치는 영향을 개괄적으로 분석하는 데 별다른 지장이 없을 것으로 사료된다.

39) 이 작업은 단순히 <表 2-6>으로부터 <表 2-7>의 값을 차감하면 되므로, 本 研究에서는 유사한 내용의 表를 중복되게 표시하는 것을 방지하기 위해 별도의 表를 구성하지 않기로 한다.

당 품목에 대한 특별소비세의 세율을 인하하는 경우 세부담률은 세율의 인하비율만큼 비례적으로 감소한다. 만약 해당 품목을 비과세할 경우에는 <表 2-7>에 나타난 해당 品目別 實效稅率이 모두 零(0)이 된다. 따라서 <表 2-6>에 나타난 계층별 총특별소비세 실효세율로부터 해당 품목에 대한 실효세율 감소분을 차감하면 개편 후의 총특별소비세 실효세율을 구할 수 있다. 이때 계층별로 차감되는 실효세율이 고소득층으로 갈수록 작아지므로 저소득층이 고소득층에 비해 상대적인 세부담 경감 효과가 더 크다. 따라서 이상과 같이 개편할 경우에는 消費稅 負擔의 垂直的 衡平性 提高 效果가 상당히 클 것으로 예상된다.

다만 에너지 소비가 큰 大型製品에 대해서도 特別消費稅의 稅率이 引下되거나 非課稅되면 消費가 촉진되고, 이에 따라 에너지 消費도 다소 증대될 것으로 사료된다.

## 2. 環境稅 · 走行稅 側面에서의 改編方案

前節에서 제시되었던 改善方案이 稅負擔의 衡平性 측면에서의 개선방안이라면 本節에서는 外部不經濟 解消 또는 緩和를 위한 개선방안이라고 할 수 있다. 特別消費稅와 관련하여 外部不經濟라 하면 크게 交通混雜 및 環境汚染의 두 가지를 들 수 있다. 아래에서는 이러한 측면을 중심으로 走行稅 環境稅的인 측면에서 외부불경제를 축소할 수 있도록 特別消費稅 體系에 대한 改善方案을 제안한다.

### 가. 主要 對象品目別 考慮事項

現行 特別消費稅 課稅對象 가운데 走行稅 또는 環境稅와 관련된 것은 자동차와 석유류 관련 제품을 들 수 있다. 현재 그러한 품목으로는 第5種 第1類 가운데 승용자동차와 第5種 第2類 가운데 揮發油, 輕油, 燈油, 石油가스, 天然가스를 들 수 있다. 전자의 경우에는 주로 走行稅的인 측

면에, 그리고 후자의 경우에는 環境稅的인 측면에 초점을 맞추는 것이 문제의 접근방법으로 바람직할 것으로 사료된다.

이 밖에도 현재 특별소비세의 과세대상에 포함되지는 않지만 環境稅的 측면에서 볼 때 환경오염물질을 다량 배출하고 있는 병커油와 石炭에 대해서도 환경세적인 측면에서 위의 물품들과 함께 개선방안을 고려하는 것이 바람직하다.

### 1) 走行稅的 側面에서의 考慮事項

먼저 走行稅的인 측면에서 개선방안을 제안할 때 고려해야 할 사항에 대해 논의해 보자. 1980년대 말 이후 자동차 수요가 급증하면서 자동차 보유대수에 대한 도로용이 상대적으로 낮은 대도시 지역을 중심으로 교통혼잡 문제가 심각해지고 있음은 앞의 章에서 서술한 바와 같다. 이와 같은 交通混雜 問題의 기본 원인은 교통 관련 시설 체계가 다소 비효율적으로 운영되고 있다는 점, 도로확충 속도가 자동차 보유대수 증가속도에 크게 미달하고 있는 점, 그리고 차량 보유대수가 지나치게 많다는 점 등을 들 수 있다. 따라서 이러한 문제와 관련하여 交通混雜 問題를 해소하기 위해서는 도로를 확충하고 교통 관련 시설 운영 소프트웨어(software)를 보다 효율적으로 관리하며, 또한 교통수요를 적정 수준으로 축소하는 것이 필요하다.

이러한 관점에서 볼 때 첫번째 문제는 현행 交通 關聯 施設의 運營體系를 보다 科學化함으로써 달성할 수 있다는 점에서 추가적인 비용이 크지 않을 것으로 판단된다. 여기에는 교통신호등의 信號體系와 信號週期 등을 지역별·시간대별로 구분하여 조절할 경우 교통흐름을 원활히 할 수 있는 여지가 상당히 있는 것으로 판단된다. 이 외에도 一方通行 및 可變車線制의 擴大 등도 개선방안이 될 수 있을 것이다.

반면 둘째 문제는 대도시 지역의 경우 地價가 매우 높다는 점을 고려할 때 도로건설에 따른 직접 건설비용뿐만 아니라 도로건설용 토지수용

시에 막대한 규모의 토지수용비용이 소요된다는 점과 시간이 많이 소요된다는 점이 제약요인이 된다. 또한 교통수요의 탄력성이 매우 높기 때문에 도로확충 속도를 아무리 높인다고 하더라도 단기간 내에 교통량 증가로 인해 교통혼잡 문제가 재현된다는 점 등도 현실적인 제약요인으로 지적할 수 있다.

셋째는 自動車 運行費用에 영향을 주어 교통수요를 조절하는 방법으로, 燃料油에 대한 課稅를 強化하거나 또는 通行費用을 直接的으로 引上하는 方法을 통해 交通混雜 問題에 접근하는 것이다. 이 가운데 연료유에 대한 과세 강화 방안은 연료유의 가격인상을 통해 모든 차량에 대한 운행의 限界費用을 인상시킴으로써 전반적인 교통수요를 조절하는 방법이다. 이것은 자동차 운행에 따른 限界費用을 限界 自動車 利用者들의 限界便益을 상회하게 함으로써 자동차 운행보다는 대중교통 수단으로 교통수요를 전환하는 효과를 목적으로 하는 것으로서 경제적인 논리가 상당히 우수한 방법이다.

그러나 이러한 방법을 통해 일반적인 교통수요를 감소시킨다 하더라도, 특정 시간대와 지역에서는 이러한 것과 관계없이 교통량이 한계를 크게 초과하며, 도로확충에 한계가 있어 이상과 같은 일반적인 방법으로는 교통혼잡 문제의 해소가 어려운 경우가 발생할 수 있다. 즉, 국지적으로 항상 교통량이 도로의 차량 수용능력을 크게 초과하여 만성적인 정체를 보이는 경우에는 자동차 통행에 따른 직접비용을 인상시킬 수 있는 별도의 방법이 동원되어야 한다. 통행료의 징수가 바로 그러한 방법 중의 하나이다. 상습 정체지역에 통행료를 징수하는 방법은 연료유 과세의 강화를 통해서도 해소할 수 없는 부분에 대한 교통혼잡 문제 해소를 위해 매우 적절한 방법인 것으로 사료된다.

위에서 논의된 방안 가운데 주행세적인 측면에서의 交通混雜 問題 해소방법은 세번째의 방법으로서 우리나라의 현실에 비추어 볼 때 우리나라의 자동차 관련 세제를 주행세적인 측면에서 개편해야 할 것이다. 다만 주행세적인 측면에서 관련 세제의 체계를 개편한다고 하더라도 다음

과 같은 부작용이 발생할 가능성도 있음에 유의하여야 한다.

예를 들면, 대도시 지역을 중심으로 초래되고 있는 교통혼잡 현상을 기초로 교통혼잡의 사회적 외부비용을 산출하여 그만큼을 연료유에 대한 과세의 강화를 통해 추가로 부과할 경우에 자칫 지역에 따라서는 超過負擔의 問題를 발생시킬 수 있다. 즉, 교통혼잡 문제가 심각하지 않은 대도시 이외의 농어촌 지역에서는 자동차 운행의 社會的 限界費用이 대도시 지역에 비해 상당히 낮다. 따라서 대도시 지역의 교통혼잡 비용을 기초로 연료유에 대한 세율을 책정하게 되면 농어촌 지역 등에서는 자동차 운행의 한계비용이 사회적 한계비용을 초과할 정도로 과도하게 되며 이러한 것은 곧 社會的 超過負擔 問題로 연결되기 때문이다. 따라서 주행세적인 측면에서 연료유에 대한 과세를 강화할 경우에는 초과부담의 문제를 최소화할 수 있도록 관련 세제 개편에 대한 세심한 주의가 필요하다. 이를테면, 연료유에 대한 과세를 강화하더라도 자동차 관련 총세 부담의 現在 割引價値를 현재의 수준과 동일하게 해주는 등의 조치를 취하게 되면 초과부담의 문제는 심각하지 않을 수 있다.

이 외에도 교통혼잡 문제의 해소 또는 완화를 위해서는 道路擴充과 交通 關聯 施設에 대한 投資의 擴大가 필요하며, 이를 위해서는 또한 막대한 財源이 필요하다. 따라서 주행세적인 측면에서 관련 세제를 개편한다고 할 때 자동차 관련 세목의 총세수입이 현재보다 더 많아져야 한다. 만약 그렇지 않을 경우에는, 합리적인 경제주체일 경우 자동차 관련 총세 부담의 현재 가치가 현행 체계에서와 동일할 경우 자동차 운행을 감소시킬 유인이 작아지게 되므로 교통수요 감축 효과는 상당히 작아질 것이기 때문이다. 이러한 문제는 자칫 위에서 언급한 超過負擔 問題와 마찰을 빚을 가능성이 있다. 그러나 자동차 보급이 더욱 확대되면 머지 않은 장래에 농어촌 지역에서도 교통혼잡 문제가 발생할 가능성이 있으므로 전반적으로는 總稅負擔의 現在價値가 현재 수준보다 增大되는 방향에서, 그리고 그 중에서도 運行課稅의 比重을 擴大하는 방향에서 개선방안을 모색하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

이상의 문제 가운데 자동차 전반에 걸친 세목에 대한 개편 논의는 本 研究의 범위를 벗어난다. 따라서 위에서 논의한 사항 가운데 석유류와 관련해서만 다음에서 개선방안을 보다 구체적으로 논의하기로 하고 자동차 전반에 걸친 주행세적인 측면에서의 개편방안에 대해서는 연구의 범위를 벗어나므로 논외로 하기로 한다.

## 2) 環境稅의 側面에서의 考慮事項

大氣環境汚染 問題와 관련하여 環境稅의 側面에서 特別消費稅 體系를 개편함에 있어 고려해야 할 사항으로는 현재 特別消費稅(또는 交通稅)가 과세되고 있는 揮發油, 輕油, 燈油, 石油가스, 天然가스의 다섯 가지 에너지 관련 제품 이외에도 bunker-油와 石炭 등도 과세대상에 편입시킬지의 여부가 매우 중요하다. 왜냐하면 단위당 환경오염 물질 배출량 및 환경오염 기여도를 고려할 때 이들 제품은 현재 과세가 되고 있는 다른 에너지원에 비해 오염 기여도가 훨씬 크기 때문이다. 다만 石炭(특히 無煙炭)의 경우에는 소비가 빠른 속도로 감소하고 있는 만큼 本 研究의 분석에서 제외하기로 한다.

이 외에도, 종전에는 석유류 관련 제품에 대해서는 교육세를 과세하지 않았으나, 1996년 7월 1일부터 揮發油와 燈油, 輕油 등의 석유류 제품에 대해서는 特別消費稅 稅額(또는 交通稅 稅額)의 15/100를 세율로 하여 教育稅를 새로이 추가하여 과세하게 되었다. 이에 따라 이들 제품에 대한 가격 체계와 관련 소비세 체계에 커다란 변화가 있었다. 그러므로 다음에서 개선방안을 논의함에 있어서는 새로이 과세되는 教育稅 課稅의 效果도 함께 감안하여야 한다.

현재 우리나라에서 대기환경오염과 관련한 준조세의 성격을 가진 제도로서 排出賦課金과 環境改善負擔金이 있다. 우리나라의 대기 관련 배출부과금과 환경개선부담금은 대기 환경오염 물질을 배출하는 것에 대해 일종의 벌과금의 성격도 지니고 있으면서 한편으로는 일정한 부과요

건<sup>40)</sup>에 미달할 경우에는 오염물질을 배출하고 있음에도 불구하고 부과되지 않는다는 단점이 있으며 또한 경우에 따라서는 실제의 汚染誘發者와 負擔者가 일치하지 않는 등의 문제점도 지니고 있다.

이들 오염물질의 대부분이 에너지 소비과정에서 발생한다는 점을 고려할 때 현행의 배출부과금이나 환경개선부담금을 부과하는 것보다는, 오염물질 배출원에 대해 직접적으로 과세를 강화함으로써 대기 오염물질의 배출량을 감소시키는 것이 보다 효과적이다. 왜냐하면 일정 규모 이상의 시설물에 대해 과세하는 환경개선부담금이나 배출부과금 등은 배출량의 농도 또는 부과대상의 기준에 미달하는 시설물로부터 배출되는 오염물질에 대해서는 전혀 부과되지 않기 때문에 환경오염의 원인을 제공하면서도 오염에 따른 사회적 외부비용을 부담하지 않게 되는 문제가 있는 등 효율성 및 형평성 측면에서 상당히 문제가 있기 때문이다. 따라서 이러한 경우에는 현행의 대기 관련 배출부과금이나 환경개선부담금은 기준을 통일하고 부과의 일관성을 확보하기 위해 폐지하고 환경세로서의 성격이 강화된 특별소비세 등으로 재편하는 것이 바람직하다.

그러므로 本 研究에서는 대기 관련 배출부과금과 환경개선부담금을 特別消費稅 體系에 흡수하여 환경세적인 측면에서의 소비세 체계의 개편을 논의하기로 한다.

다만 이러한 경우에도 무조건적으로 오염물질 배출원에 대한 과세의 강화를 통해서도 환경오염 저감효과를 극대화할 수 없다. 즉, 에너지원에 대해 직접적으로 환경세 성격을 지닌 소비세를 과세할 경우에는, 消費段階에서 이들 에너지원으로부터 발생하게 되는 環境汚染 物質 排出량을 低減시킬 수 있는 유인이 더 이상 없으므로 추가적인 비용을 감수하면서까지 오염방지시설을 가동시킬 아무런 동기가 없기 때문이다. 그

---

40) 第IV章 第2節을 참조하기 바란다.

러므로 환경세적인 측면을 고려하여 환경오염 저감효과를 극대화하기 위해서는 특별소비세 관련 과세체계를 개편함에 있어 자발적으로 環境汚染防止施設을 설치·운영할 수 있도록 경제적 유인장치를 제도적으로 마련해 주어야 한다. 이를 위해서는 특별소비세 체계를 傳統的 個別消費稅 部分과 環境稅 部分으로 구분하여 과세하는 것과 같이 특별소비세 체계를 二元化하는 방안이 필요하다.

特別消費稅의 傳統的 個別消費稅 部分이라 함은 기존의 석유류 관련 特別消費稅와 동일한 개념으로서 이 부분으로 징수되는 세수는 一般 財政財源에 편입시키거나 또는 현행의 交通稅 등과 같이 전부 또는 일부를 목적세의 형태로 각 귀속주체에 귀속시키는 것을 말한다. 여기에는 주행 세적인 측면에서 과세 강화를 통한 추가적인 세수도 포함된다.

環境稅 部分이란 순수히 환경과 관련된 부분에 대한 과세 부분을 지칭하는 것으로서, 환경오염 배출원의 최종 소비단계에서 대기오염 방지·저감을 위한 최적 오염방지시설을 갖추고 이를 가동함으로써 오염물질 배출량을 감소시키는 경우, 환경세 부분으로 징수된 세수의 전부 또는 일부를 오염물질 배출량 저감비율 등에 따라 차등화하여 환급해 주는 것을 말한다. 이 부분은 오염물질 배출원에 대한 원천과세를 통해 가격을 인상하여 총소비량을 감소시킴으로써 오염물질 배출 감소를 유도할 뿐만 아니라 동일한 만큼의 에너지를 소비하더라도 환경오염 물질 배출계수를 낮춤으로써 환경개선 효과를 얻을 수 있다는 점에서 효과적인 방법인 것으로 사료된다. 이와 같은 제도적 장치를 마련하여 정책의 투명성을 높여야만 보다 크게 環境汚染 改善效果를 기대할 수 있을 것이다<sup>41)</sup>.

이상과 같은 방향에서 관련 조세제도를 개편하게 되면 세수가 상당한 정도 추가될 수 있을 것이다. 만약 그러한 경우에는 환경오염 저감을 위

41) 稅收의 還給 問題는, 最適汚染防止施設을 設置·運營하는 것에 대한 證憑資料를 제출함으로써 既納付된 稅額의 일부를 환급해주는 방법을 고려할 수 있다. 다만 이 경우 監視費用(monitoring cost)이 다소 소요됨은 물론이다.

해 민간이 달성하기 어렵거나 또는 경제적 유인제도를 통해서도 자발적 자율적인 환경개선 투자확대를 기대하기 어려운 경우에, 환경 관련 기술 개발을 통한 장기적인 환경오염 저감 노력을 활성화하기 위해 추가로 마련되는 財源의 일부를 環境改善 關聯 投資를 위한 지원자금 또는 직접 투자를 위한 재원으로 활용하는 것도 함께 고려하는 것이 바람직할 것이다. 예를 들면 環境汚染源에 대한 消費가 價格에 대해 매우 非彈力的인 경우에는 短期的으로 稅率引上 및 이를 통한 價格引上 效果를 통한 消費節減을 기대하기 어려우므로 이러한 경우에는 단위당 環境汚染 物質 排出係數를 낮출 수 있는 技術을 開發하는 것이 長期的인 環境改善을 위해 필요하다. 따라서 소비의 가격탄력성이 매우 낮은 에너지원에 대해서는 가격인상을 통해 단기적으로 소비를 감소시키는 것에 많은 한계가 있기 때문에 그러한 경우에는 자칫 세율의 인상이 세수의 추가확보에 있는 것이 아닌가라는 비판이 제기될 수 있다. 그러나 그러한 경우라고 하더라도 오염물질 배출계수를 낮춤으로써 환경오염 문제를 접근해야 하는 만

〈表 5-5〉揮發油/輕油 消費者 價格의 相對比(1995年 4/4分期 現在)

	相對比		相對比		相對比
韓國		獨逸	1.340	英國	0.994
1995. 12. 31	2.451	덴마크	1.297	오스트리아	1.229
(1996. 6. 1)	(2.293)	룩셀부르크	1.225	이탈리아 #	1.509
臺灣	1.467	美國 #	0.980	캐나다 #	1.092
日本	1.625	벨기에 #	1.558	터키 #	1.542
그리스 #	1.598	스위스	0.955	포르투갈 #	1.526
네덜란드	1.213	스웨덴	0.800	프랑스 #	1.766
노르웨이	1.145	스페인 #	1.503	핀란드	1.370
뉴질랜드	1.931	아일랜드	1.046	호주 #	1.019

註：1. 輕油는 非商業用을 基準으로 계산한 것임.

2. 단, #표는 商業用(commercial) 輕油에 대한 가격을 바탕으로 한 것으로서 附加價值稅를 除外한 價格을 基準으로 算出한 것임.

資料：IEA, OECD, *Energy Prices and Taxes*, First Quarter 1996, Paris, 1996.

큼 기술개발을 위한 투자재원을 마련한다는 차원에서 과세를 강화해야 하는 논리적 근거를 찾을 수 있다.

또한 개선방안을 고려할 때 유종간의 相對價格 構造도 고려하여 개편함으로써 油種間 消費 代替可能性을 염두에 두어야 할 것이다. 예를 들면 揮發油와 輕油의 相對價格 隔差를 縮小함으로써 汚染物質 排出係數가 높은 輕油의 消費를 減縮하는 것이 필요하다. 뿐만 아니라 汚染物質 排出係數가 매우 높은 重油에 대해 가격을 인상함으로써 淸淨燃料와 的 價格隔差를 축소함으로써 오염물질 배출 기여도가 낮은 연료로의 소비대체를 유도하여 총체적인 환경오염 물질배출 억제를 유도해야 할 것이다.

## 나. 改善方案

### 1) 大氣汚染源別 消費抑制 目標

이론적으로는 社會的 限界費用과 社會的 限界便益을 일치시키는 수준에서 大氣汚染源別 오염물질에 대한 適正 또는 均衡 排出量을 산출하는 것이 가능하지만 현실적으로는 사회적 한계비용과 한계편익을 추정하는 것이 용이하지 않다. 따라서 本節에서는 環境汚染 物質 排出 抑制目標에 대한 현실성 등을 감안하여 汚染物質 排出源에 대한 소비를 일정 비율만큼 감소시키는 방안에 대해 논의하기로 한다<sup>42)</sup>. 분석의 편의상 大氣汚染源, 즉 석유류 관련 제품에 대한 消費抑制 目標를 최대 10% 이내의 범위에서 억제하는 것을 목표로 하기로 한다.

다만 製品別로 汚染物質 排出係數와, 需要의 價格彈力性 및 交叉價格 彈力性이 서로 상이한 만큼 모든 제품에 대해 일률적으로 10% 정도의

42) 따라서 消費의 自然增加分에 대한 것은 분석대상에서 제외하기로 한다.

소비감축을 위한 세율을 도출할 수 없는 경우가 있다. 따라서 이러한 경우에는 불가피하게 제품에 따라 소비억제 목표가 10%보다 크게 낮아질 수도 있으므로, 일차적으로 自己 價格에 대한 價格彈力性을 이용하여 10% 감축을 위한 가격인상률을 도출하기로 한다. 그러한 경우에는 제품 간 交叉價格彈力性으로 인해 消費減縮 效果가 다소 달라질 수 있다.

## 2) 消費抑制을 위한 價格引上率 目標値에 대한 一考

本節에서는 成明宰(1996B)의 研究에서 분석한 主要 石油製品에 대한 需要分析 結果를 이용하여 各 石油製品에 대한 需要와 價格과의 관계를 바탕으로 製品別 消費抑制 目標 달성을 위한 價格引上率을 산출해 본다.

成明宰(1996B)에 의하면, 揮發油의 價格彈力性은 약 0.175~0.350 수준인 것으로 분석되었다. 이를 기준으로 할 때 10% 정도의 需要量(또는 消費量) 감축을 위해서는 교육세가 도입되기 이전의 消費者價格을 기준으로 약  $28.6(=10\% \pm 0.350) \sim 57.1(=10\% \pm 0.175)\%$  정도 휘발유의 가격을 인상하는 것이 필요하다. 成明宰의 研究에서는 여러 가지 형태의 回歸方程式 推定式을 설정하여 분석하였는데 이 가운데 어떤 것을 선택하느냐에 따라 가격 인상률이 달라지므로 그 가운데 가장 예측력이 높은 회귀방정식 추정식을 이용하여 가격인상 목표를 설정하는 것이 바람직하다. 그러나 이와 같은 통계적 분석결과로부터 도출된 가격탄력성 추정치와 실제의 가격탄력성의 값과는 다소 차이가 있을 수 있기 때문에 특정한 회귀방정식의 추정결과만을 고집하기보다는 가격탄력성 추정치의 구간을 선택하는 것이 보다 바람직한 것으로 판단된다. 따라서 실제의 가격탄력성이 0.175~0.350 사이에 있는 것으로 가정하고, 揮發油 消費를 10% 가까이 감소시키기 위해서는 약 30~60%(1996년 6월 1일 가격 기준) 정도의 價格引上이 필요할 것으로 보고 特別消費稅(交通稅)의 稅率調整 方案을 설정하였다.

아래에서는 기타 석유류 관련 제품의 경우에도 휘발유에서 채택하였던 방법과 유사한 방법으로 價格引上率 目標을 설정하였다.

成明宰(1996B)의 研究에 의하면 燈油의 價格彈力性은 0.5 내외인 것으로 분석되었다. 따라서 10%의 燈油 消費減縮을 위해서는 1996년 6월 1일 가격을 기준으로 약 20~22%(마찬가지의 방법으로 15% 정도의 소비감축을 위해서는 약 30~33%) 정도의 價格引上이 필요한 것으로 사료된다. 다만 燈油의 경우에는 輕油 價格에 대한 交叉彈力性 推定值에 대한 통계적 유의성은 다소 낮아 통계적인 소비의 대체관계는 작은 것으로 나타났다. 그렇지만, 실제로 상호간에는 消費의 代替關係가 깊다는 점을 감안할 때, 輕油의 價格이 대폭 引上될 경우 燈油가 輕油를 대체하여 消費量이 지나치게 增加하게 되는 것을 방지하기 위해 輕油 價格의 引上率과 비슷한 정도로 燈油의 價格을 引上하기로 한다. 이러한 경우 燈油의 消費減少는 輕油價格의 引上에 따른 燈油의 消費增加로 인해 실제의 燈油 消費量 減少分은 10%보다 적어질 것으로 예상된다.

成明宰(1996B)의 研究에 의하면 輕油의 價格彈力性은 0.1 내외로 매우 낮으며 다른 제품과의 代替彈力性도 거의 무시할 수 있는 정도이다. 따라서 10% 정도의 소비 감축을 위해서는 1996년 6월 1일 가격을 기준으로 약 100% 정도의 價格引上이 필요한 것으로 사료된다. 그러나 최근에는 버스와 트럭 등 輕油自動車의 普及이 매우 빠른 속도로 擴大되고 있기 때문에 이상과 같은 비율로 輕油價格을 인상하더라도 消費減少 效果는 10%보다 적을 것으로 예상된다.

成明宰(1996B)의 研究에 의하면, 벵커-A油에 대해 자연대수 선형모형으로 추정된 回歸方程式 가운데 세수추정력이 가장 우수한 모형을 선택할 경우, 價格彈力性은 약 1.6 내외인 것으로 판단된다. 이를 바탕으로 벵커-A油의 소비를 10% 정도 감축하기 위해서는 6% 정도의 價格引上이 필요하다. 그러나 이 외에도 벵커-B油에 대한 交叉價格彈力性의 통계적 유의성이 상대적으로 다소 크다는 점을 고려할 때, 벵커-B油의 價格引上に 따라 벵커-A油의 消費가 增加하게 될 것을 감안할 때, 약 10%

정도 또는 그 이상으로 벵커-A油的 價格을 引上하여야만 消費의 代替效果까지 고려하여 벵커-A油的 消費를 10% 정도 減縮할 수 있을 것으로 史料된다.

成明宰(1996B)의 研究에 의하면 벵커-B油的 價格彈力性은 상당히 높아 약 1.5~5.3 정도인 것으로 判定되지만 다른 類似油種과의 消費의 代替關係를 고려할 경우에는 약 3.6~5.3 정도인 것으로 判定된다. 벵커-B油的 價格彈力性에 기초하여 벵커-B油的 消費를 10% 정도 減縮하기 위해서는 2~3% 정도의 價格引上이 필요하지만 消費의 代替關係에 있는 벵커-A油和 벵커-C油的 價格引上을 함께 고려한다면 최소한 약 10% 이상의 價格引上이 필요한 것으로 史料된다.

成明宰(1996B)의 研究에 의하면 벵커-C油的 價格彈力性은 벵커-油 가운데 가장 낮아 0.4~0.6 정도인 것으로 史料된다. 따라서 벵커-C油的 消費를 10% 정도 減縮하기 위해서는 약 17~25% 정도의 價格引上이 필요한 것으로 史料된다. 벵커-C油的 경우에도 벵커-A油나 벵커-B油的 경우와 마찬가지로 消費의 代替關係를 함께 고려한다면 벵커-C油的 消費를 10% 減縮시키기 위해서는 이보다 높은 價格引上率을 적용해야 할 것이다. 그러나 벵커-C油的 경우에는 벵커-A油和 벵커-B油的 價格에 대한 交叉價格彈力性 推定值의 절대값이 상당히 낮다는 점을 감안할 때, 벵커-C油的 價格引上率은 위의 수치보다 약간 증가한 20~30% 정도일 것으로 史料된다.

그러나 벵커-油의 경우에는 상호간에 긴밀한 消費 代替關係가 있기 때문에 交叉價格彈力性을 고려할 경우 예상되는 벵커-油의 消費減少率은 예상보다 작아질 수도 있을 것으로 예상된다.

成明宰(1996B)의 研究에 의하면 石油가스로 분류되는 프로판과 부탄의 경우에는 상호간에 긴밀한 消費의 代替關係가 성립함을 알 수 있다. 따라서 벵커-油의 경우에서 보았듯이 프로판과 부탄에 대한 소비억제 목표를 달성하기 위해서는 각각의 소비자가격에 대한 가격탄력성만을 이

용하여 가격인상률 목표를 결정해서는 안된다. 특히 이들 상호간에는 벙커-油 등에서 보았던 것과는 달리 교차가격탄력성의 절대값이 크기 때문에 각각의 소비자가격의 변동이 다른 제품의 소비에 미치는 영향이 상당히 크다는 점에 주목해야 한다.

프로판의 경우에는 가격탄력성이 2.4~3.2 정도로서 상당히 크며 또한 부탄 가격에 대한 交叉價格彈力性도 2.0~2.8 정도로서 매우 높다. 부탄의 경우에는 價格彈力性이 0.5~1.2 정도로서 프로판보다 다소 낮으며 프로판 가격에 대한 交叉價格彈力性도 1.1~2.1 정도로 나타나고 있다. 여기서 한 가지 특기할 만한 것은 부탄의 경우 自己 價格에 대한 彈力性보다 프로판 가격에 대한 交叉價格彈力性이 더 크다는 점이다. 이는 부탄 소비의 상당 부분이 택시의 연료로 소비되는바 이것이 價格彈力性을 낮추는 요인이 되고 있으며, 기타 부문에서 소비하는 부탄의 경우에는 프로판과 부탄간의 상대가격 차이에 따라 소비가 쉽게 대체될 수 있다는 점 때문에 다른 석유제품에 비해 交叉價格彈力性이 價格彈力性보다 크게 추정된 것으로 사료된다. 그러나 프로판과 부탄은 다른 석유제품에 비해 대기오염 물질의 배출량이 상대적으로 적기 때문에 消費抑制의 必要性이 작은 편이다. 따라서 프로판과 부탄의 경우에는 다른 제품과는 달리 소비억제 목표에 대해서는 별도의 목표치를 선정하지 않아도 무방할 것으로 판단된다. 이에 따라 本 研究에서는 프로판과 부탄에 대해서는 消費抑制를 통한 環境汚染 低減效果보다는 다른 石油製品과의 相對價格 隔差 緩和 차원에서, 一般用 프로판 가격의 5%만큼씩, 각 제품에 대해 동일한 액수만큼씩 인상하는 것을 목표로 한다. 이러한 경우 실제의 소비감소량은 상당히 적을 것으로 예상된다.

淸淨燃料인 天然가스는 環境汚染 誘發 정도가 매우 낮으므로 石油가스 등과의 衡平을 고려하여 역시 5% 정도의 價格引上을 目標로 한다.

油種別 油價上昇率 목표에 따른 引上된 價格을 算出하기 위해 <表 5-6>에서 1996년 6월 7일의 告示價格 內譯을 제시하였다.

〈表 5-6〉 主要 石油製品의 價格構成

(單位: 원/리터)

1996. 6. 1 現 在	精 油 會 社				代 理 店		注油所·副販店		消費者 代理店 稅包含 價格
	工場渡 價格	特消稅 交通稅	基金	附加 價値稅	유통 마진	附加 價値稅	유통 마진	附加 價値稅	
無鉛揮發油	181.36	345.00	—	52.64	21.82	2.18	34.55	3.45	641.00
燈油	186.64	17.00	20.00	22.36	14.55	1.45	20.00	2.00	284.00
輕油	180.91	40.00	—	22.09	13.64	1.36	19.09	1.91	279.00
병커-A油	157.68	—	—	15.77	9.09	0.91	—	—	183.45
병커-B油	133.98	—	—	13.40	9.55	0.95	—	—	157.88
병커-C油	116.21	—	—	11.62	10.45	1.05	—	—	139.33
프로판(一般)	214.63	18.00	—	23.26	98.92	8.99	141.09	14.11	510.00
프로판(都市)	174.24	18.00	—	19.22	—	—	—	—	211.46
부탄(一般)	214.04	18.00	—	23.20	67.96	6.80	—	—	330.00

1996. 7. 1 現 在	精 油 會 社				代 理 店		注油所·副販店		消費者 代理店 稅包含 價格	
	工場渡 價格	特消稅 交通稅	教育 稅	基金	附價 稅	유통 마진	附價 稅	유통 마진		附加 價値稅
無鉛揮發油	189.61	345.00	51.75	—	58.64	21.82	2.18	34.55	3.45	707.00
燈油	201.36	17.00	2.55	20.00	24.09	14.55	1.45	20.00	2.00	303.00
輕油	197.64	40.00	6.00	—	24.36	13.64	1.36	19.09	1.91	304.00
병커-A油	170.95	—	—	—	17.10	9.09	0.91	—	—	198.05
병커-B油	143.85	—	—	—	14.39	9.55	0.95	—	—	168.74
병커-C油	123.53	—	—	—	12.35	10.45	1.05	—	—	147.38
프로판(一般)	214.63	18.00	—	—	23.26	89.92	8.99	141.09	14.11	510.00
프로판(都市)	174.24	18.00	—	—	19.22	—	—	—	—	211.46
부탄(一般)	214.04	18.00	—	—	23.20	67.96	6.80	—	—	330.00

註: 1. 輕油, 병커-A油, 병커-B油, 병커-C油는 硫黃含量이 각각 0.1%, 1.0%, 1.0%, 1.0%인 低硫黃油 基準임.

2. LPG는 프로판과 부탄으로 나뉨.

資料: 財政經濟院 消費稅制課.

### 3) 改編方案

특별소비세 또는 교통세가 과세되는 석유제품에 대해 教育稅가 새로 이 과세되기 이전 가격을 기준으로 消費抑制 目標 達成을 위한 각 제품

별 가격인상률과 인상된 예상 가격은 <表 5-7>에 정리된 바와 같다<sup>43)</sup>

揮發油의 경우에는 고려대상 가운데 가장 가격이 비싼 油種이면서도 消費가 價格에 대해 非彈力的이기 때문에 價格引上率이 매우 크다. 이에 따라 1996년 6월 1일의 가격보다 약 30% 정도 인상할 경우 리터당 가격은 약 830원 정도가 될 것으로 예상되며, 60% 정도 인상할 경우에는 1천원이 약간 초과할 것으로 예상된다. 이와 같이 가격이 상승할 경우에는 소비가 10% 내외에서 감소할 것으로 예상된다. 이러한 경우 특별소비세와 교육세의 세율을 소비자가격으로부터 역산하면 方案에 따라 최저 452.04원과 67.81원에서 최고 604.05원과 90.60원에 이를 것이다 (<表 5-8> 참조)<sup>44)</sup>.

輕油의 경우에는 消費의 價格彈力性이 0.1 정도에 불과하기 때문에 가격이 다소 인상되더라도 價格效果에 의한 消費 減少量이 매우 미미하다. 따라서 다른 유종에 비해 소비를 10% 정도 감축시키기 위해서는 가격을 최고 100% 정도까지 대폭 인상해야 한다. 그러나 이와 같은 대폭적인 가격인상을 일시에 단행하게 되면 그 충격이 지나치게 증폭되고 이에 따라 租稅抵抗 문제가 매우 심각해질 것으로 전망된다. 따라서 경유의 경우에는 휘발유 등과 비교해 볼 때 단위당 환경오염 물질의 배출량이 더 크다는 점 등을 감안할 때 대폭적인 가격인상이 불가피하지만 이상과 같은 현실적인 제약으로 인해 점진적으로 가격을 인상하는 것이 바람직할 것이다. 이에 따라 경유 가격 인상의 최종 목표를 100%로 하는 第3案 이

43) 현재 石油類 關聯 製品의 경우에는 상당 부분이 정부의 가격자율화 정책에 따라 이미 자유화되었지만 本 研究에서 개선방안의 대상으로 거론하고 있는 제품의 경우에는 대부분 정부가 最高價格을 고시하는 제도를 시행하고 있으며 특별한 사정이 없는 한 매월 1회씩 국제유가 동향을 고려하여 가격을 변경하고 있다. 따라서 가격인상을 위한 기준가격은 매월 변경되기 때문에 논리 전개의 편의상 本節에서는 1996년 6월 1일 고시가격을 기준으로 개선 방안을 논의한다.

44) 이는 1996년 6월 1일의 세전가격과 유통마진의 절대값이 변하지 않는다는 假定下에 도출한 것이다.

외에 과도기적인 단계로서 40%와 70% 정도 가격을 인상하는 방안도 함께 제안하였다.

〈表 5-7〉 改善方案에 따른 石油類 關聯 製品의 豫想 價格變化

(單位: 원/리터, %)

	1996年		第 1 案	第 2 案	第 3 案
	6月1日	7月1日			
揮發油	641.00	707.00	833.30(30)[17.9]	929.50(45)[31.5]	1025.60( 60)[45.1]
燈油	284.00	303.00	397.60(40)[31.2]	482.80(70)[59.3]	568.00(100)[87.5]
輕油	279.00	304.00	390.60(40)[28.5]	474.30(70)[56.0]	558.00(100)[83.6]
병커A油	183.45	198.05	201.80(10)[ 1.9]	210.97(15)[ 6.5]	220.14( 20)[11.2]
병커B油	157.88	168.74	173.67(10)[ 2.9]	181.56(15)[ 7.6]	189.46( 20)[12.3]
병커C油	139.33	147.38	167.20(20)[13.4]	174.16(25)[18.2]	181.13( 30)[22.9]
프로판					
(一般)	510.00	510.00	535.50 (5) [5]	-	-
(都市)	211.46	211.46	236.96(12.1)[12.1]	-	-
부탄	330.00	330.00	355.50( 7.7)[ 7.7]	-	-
LNG	196.70	196.70	205.28( 4.4)[ 4.4]	-	-

註: 1. ( )과 [ ]안의 數値는 각각 1996年 6月 1日과 1996年 7月 1日 告示價格 對比 價格上昇率임.

2. 부탄은 一般用 價格 對比 價格上昇率임.

3. 天然가스는 産業用 價格 對比 價格上昇率임.

등유의 경우에는 앞에서 도출된 소비억제 목표를 달성하기 위해서는 20~30% 정도의 가격인상이 필요한 것으로 나타났지만 輕油와 소비대체 가능성을 고려하여 경유와 비슷한 정도의 인상률을 적용하였다. 다만 등유의 경우에는 현재 特別消費稅 이외에도 리터당 20원씩의 基金을 부담하고 있는데, 특별히 등유에 대해서만 基金을 부과하여야 할 이유가 없기 때문에 차제에 이를 특별소비세에 편입하는 것을 전제로 하여 개선

방안을 고안하였다.

〈表 5-8〉 石油類 關聯 製品에 대한 特別消費稅率 調整에 관한 改善方案

(單位: 원/리터)

	1996.7.1 以前	1996.7.1 以後		第 1 案		第 2 案		第 3 案	
	特別消費稅	特消稅	教育稅	特消稅	教育稅	特消稅	教育稅	特消稅	教育稅
揮發油	345	345	51.75	452.04	67.81	528.08	79.21	604.05	90.60
燈油	17	17	2.55	104.59	15.69	171.94	25.79	239.29	35.89
輕油	40	40	6	128.22	19.23	194.39	29.16	260.55	39.08
벙커-A油	0	0	0	10.17	1.53	21.76	3.26	29.01	4.35
벙커-B油	0	0	0	12.48	1.87	18.72	2.81	24.96	3.74
벙커-C油	0	0	0	22.03	3.30	27.54	4.13	33.04	4.96
石油가스	18	18	0	46.58	-	-	-	-	-
天然가스	14	14	0	26	-	-	-	-	-

註: 1. 燈油의 경우에는 現在의 리터당 基金 20원을 廢止하고 이를 모두 特別消費稅와 教育稅로 統合함.

2. 石油가스는 프로판과 부탄에 대해 單位當 동일한 額數의 稅率을 適用함.

石油가스는 프로판과 부탄으로 구분되며, 또한 각각은 크게 일반용과 도시가스용으로 구분되어 서로 다른 가격이 적용되고 있다. 그러나 특별 소비세 체계에서는 각각에 대해 별도의 차등세율을 적용하는 것이 행정 비용과 세제의 단순화 측면에서 볼 때 현실적으로 바람직하지 않은 것으로 판단된다. 따라서 그 가운데 一般用 프로판의 가격을 기준으로 5%의 가격인상액을 산출하고, 이 금액을 一般用 및 都市가스用 프로판과 부탄에 대해 동일한 액수만큼씩 인상하는 방안을 고안하였다. 이에 따라 1996년 6월 1일 현재 一般用 프로판의 消費者價格 510원을 기준으로 5%, 즉  $510원 \times 0.05 = 25.5원$ 을 一般用 都市가스用 프로판과 부탄의 가격에 추가하여 가격을 인상하도록 하였다. 이로부터 석유가스에 대한 특

別消費稅와 教育稅의 세율을 역산하면 각각 35.83원과 10.75원이 된다.

병커-油의 경우에는 현재 附加價値稅만이 과세되고 있을 뿐이며, 기타의 어떠한 個別消費稅도 부과되지 않고 있다. 따라서 병커-油의 경우에는 가격인상을 위해서는 새로이 특별소비세의 課稅對象으로 편입하여 과세하기로 한다.

병커-C油의 경우 가격을 20~30% 정도 인상하기 위해서는 特別消費稅의 세율을 리터당 약 20~30원 수준에서 결정해야 한다. 여기에 교육세 30%를 추가하면 個別消費稅 및 附加稅에 대한 總稅率은 리터당 약 25~38원 정도가 된다.

병커-A油와 병커-B油는 병커-C油의 경우에 비해 자기 가격에 대한 탄력성이 높기 때문에 소비억제를 위한 가격인상률이 병커-C油에 대한 가격인상률보다 낮다. 그러나 병커-A油와 병커-B油는 병커-C油보다 고급 유종인 만큼, 만약 병커-C油의 가격을 第3案의 경우에서와 같이 약 30% 정도 인상하게 되면 세 가지 병커-油間에 相對價格의 隔差가 거의 사라지게 된다. 따라서 이러한 현상을 방지하기 위해 병커-A油와 병커-B油의 경우에도 앞에서 제안한 10~15% 정도의 가격인상 목표 이외에 20% 정도 가격을 인상하는 方案도 함께 고안하였다.

위에서 제시한 가격인상 목표는 대체적인 소비억제 목표치를 달성하기 위한 것이다. 그렇지만 실제의 추정식간의 추정결과가 다소 상이하고, 유종간의 소비 대체현상 등이 존재한다는 점을 감안할 때, 위에서 제시한 가격인상률만큼 가격을 조정하더라도 소비감소분은 어떤 추정식을 기초로 분석하느냐에 따라 애초에 설정하였던 목표치와 다소 차이가 날 수 있음에 유의하기 바란다<sup>45)</sup>.

45) 이 외에도 회귀방정식 추정결과로 예측된 소비량은 조건부 기대치로서의 의미를 지니고 있기 때문에 실제로 가격이 목표치만큼 변화하더라도 실제로 실현되는 소비량의 값과 조건부 기대치를 예측한 예측치간에는 통계적으로 상당한 차이가 있을 수도 있음에 역시 유의해야 한다.

## 다. 期待效果

### 1) 物價效果

석유류 관련 제품에 대한 特別消費稅의 稅率을 <表 5-8>과 같이 조정하면 각 제품에 대한 가격은 <表 5-7>에서 보는 바와 같이 인상된다. 石油類 製品의 價格引上은 석유제품이 최종소비재 또는 중간재 등으로서 소비되는 비중이 상당히 크고 과급효과가 크기 때문에 경제 전반에 미치는 價格效果, 즉 物價에 미치는 영향이 매우 크다. 이러한 효과를 보기 위해 本 研究에서는 해당 제품에 대한 물가가중치를 바탕으로 消費者物價와 生産者物價에 미치는 영향을 살펴보았다. 먼저 다음의 <表 5-9>는 1990年 價格을 기준으로 한 석유류 관련 제품에 대한 消費者物價 및 生産者物價의 加重值이다. 이를 기준으로 <表 5-10>에서는 各 方案別·製品別로 消費者物價 및 生産者物價의 引上率을 산출해 보았다.

먼저 物價加重值를 보면, 최종소비재로서 소비되는 비중이 높은 제품의 경우 消費者物價에 대한 加重值가 生産者物價에 대한 加重值보다 크게 나타나고 있다. 예를 들면 휘발유의 경우 대부분이 승용차의 연료로서 최종 소비단계에서 소비되는 만큼 소비자물가에 대한 가중치의 값이 더 높다. 또한 소비물량이 클수록 物價 加重值의 값이 크다. 예를 들면 소비량이 상대적으로 매우 작은 벙커-A油와 벙커-B油의 경우에는 가중치가 매우 작은 데 비해 소비 규모가 상당히 큰 벙커-C油의 경우에는 가중치가 매우 큰 것을 볼 수 있다. 輕油도 消費量이 매우 큰 유종으로서 輸送部門과 産業部門에서의 소비비중이 높아 특히 生産者物價의 加重值가 매우 높다.

벙커-油 등은 거의 대부분이 산업용으로 소비되고 있을 뿐이며 최종 소비단계에서 소비되는 물량이 거의 없기 때문에 消費者物價에 대한 가중치는 쉼이다.

〈表 5-9〉 石油製品別 物價 加重値(1990年 價格 基準)

(單位:  $\times 10^{-3}$ )

	揮發油	輕油	燈油	B-A油	B-B油	B-C油	제트油	납사	솔벤트	아스팔트	石油가스		都市가스
											프로판	부탄	
生産者物價	7.7	17.4	7.1	0.2	0.1	7.9	2.6	3.3	0.3	0.8	2.7	1.3	3.1
消費者物價	8.4	1.8	5.2	-	-	-	-	-	-	-	3.7	-	1.4

資料: 財政經濟院 國民生活課.

〈表 5-10〉을 보면, 特別消費稅의 稅率引上을 통한 전반적인 油價의 引上은 物價에 미치는 영향이 상당히 크며, 특히 揮發油, 燈油, 輕油, 벵커-C油에 의한 物價上昇率은 상당히 큰 것을 볼 수 있다.

그 가운데에서도 환경오염 방지 및 주행세적인 차원에서 과세를 강화할 뿐만 아니라 휘발유와의 상대가격 격차도 축소한다는 차원에서 다른 유종에 비해 세율을 대폭적으로 인상하는 방향에서 개선방안이 제시되고 있는 輕油의 경우에는 價格引上率이 매우 높을 뿐만 아니라, 특히 生産者物價에 미치는 영향이 매우 크다. 경유의 경우에는 산업용으로 소비되는 부분과, 수송부문에서 화물자동차의 연료로 소비되는 부분의 비중이 상당히 크기 때문에 경유 가격을 대폭 인상하게 되면 生産者物價의 인상효과가 상당히 크게 된다. 다만 여기에서 輕油 價格의 引上이 消費者物價에 미치는 영향이 生産者物價에서 보는 것과는 달리 상대적으로 매우 작은 것으로 나타났다. 이는 실제로 경유를 연료로 소비하는 버스 와 같은 대중 교통수단을 예로 들 경우 연료유인 경유의 가격을 인상하게 되면 原價 引上에 따라 버스요금의 인상요인이 발생하게 되므로 이를 통해 消費者物價에 미치는 효과는 상당히 클 것이다. 그럼에도 불구하고 경유에 대한 消費者物價 引上率이 낮은 것은 경유 가격의 인상이 미치는 直接效果만을 나타냈기 때문이며, 대중 교통수단 등에서 예상할 수 있는 요금인상 등과 같은 間接物價效果는 배제한 것이기 때문이다. 따라서 이와 같은 間接效果까지 고려한다면 경유 가격의 인상이 消費者物價에 미

치는 영향도 상당히 증대될 것으로 사료된다.

대부분이 산업용 연료로 소비되는 벙커-油 등의 경우에도 生産者物價에 미치는 영향이 상당 수준에 이를 것으로 전망된다. 다만 벙커-A油와 벙커-B油의 경우에는 가격을 인상하더라도 절대적인 소비량이 작은 편이기 때문에 전반적인 물가수준에 미치는 영향은 크지 않다. 그러나 비록 소비비중은 작다고 하더라도 벙커-A油와 벙커-B油를 주 연료로 상당히 많은 양을 소비하는 산업체들의 경우에는 추가적으로 부담하게 되는 비용이, 가격상승효과에 따라 다른 에너지源으로 소비를 대체할 수 있는 長期에 이르기 이전까지는, 상당히 클 것으로 예상되어 原價 上昇 壓迫 要因이 상당히 커질 것이다. 따라서 석유류, 특히 그 중에서도 輕油와 벙커-油 등에 대한 特別消費稅의 과세를 강화하게 되면 일차적·단기적으로는 産業競爭力에 미치는 영향이 상당히 클 것으로 전망된다. 그러나 장기적으로 에너지절약 기술개발을 통한 효율증대 및 청정연료로의 소비대체 등을 감안하면 이러한 단기적인 악영향은 예상보다 적어질 수 있을 것으로 판단된다.

〈表 5-10〉 石油類 關聯 製品에 대한 物價效果

(單位 : %)

	第 1 案		第 2 案		第 3 案	
	A	B	A	B	A	B
揮發油	0.25(0.23)	0.15(0.14)	0.38(0.35)	0.26(0.24)	0.50(0.46)	0.38(0.35)
燈油	0.21(0.28)	0.16(0.22)	0.31(0.50)	0.31(0.42)	0.52(0.71)	0.45(0.62)
輕油	0.07(0.70)	0.05(0.50)	0.13(1.22)	0.10(0.97)	0.18(1.74)	0.15(1.45)
벙커-A油	-(0.002)	-(0.0004)	-(0.003)	-(0.001)	-(0.004)	-(0.002)
벙커-B油	-(0.001)	-(0.0003)	-(0.0015)	-(0.0008)	-(0.002)	-(0.001)
벙커-C油	-(0.16)	-(0.11)	-(0.20)	-(0.14)	-(0.24)	-(0.18)
프로판	0.02(0.01)	0.02(0.01)	-	-	-	-
부탄	-(0.01)	-(0.01)	-	-	-	-

註 : 1. A와 B는 각각 1996년 6월 1일과 1996년 7월 1일을 기준으로 한 物價效果임.  
 단, ( )밖의 數値는 消費者物價, ( )안의 數値는 生産者物價 變化率임.  
 2. 프로판과 부탄은 一般用을 基準으로 한 것임.

## 2) 稅收效果

### 가) 豫想需要(消費量)

揮發油의 경우에는 가격이 인상됨에 따라 소비량이 일관되게 감소하는 모습을 보이고 있다. 그러나 가격의 인상률에 비해 소비의 감소는 상당히 적은데, 이는 가격탄력성이 매우 낮은 데 기인한다. 다만 휘발유의 경우에는 다른 유종과의 소비 대체가 작기 때문에 다른 유종의 가격변동에 따른 소비 대체가 별로 없는 것으로 사료된다.

燈油 역시 揮發油와 마찬가지로 가격이 인상됨에 따라 소비가 감소하는 모습을 보이고 있다. 그러나 교육세가 도입되기 시작한 1996년 7월 가격을 기준으로 할 때 등유의 가격이 경유의 가격보다 낮기 때문에 경유로부터 등유로 소비가 대체되는 현상이 발생할 것으로 예상되어 1996년 6월 가격에 비해 1996년 7월의 등유 가격이 더 높음에도 불구하고 소비량은 증가하는 모습을 보일 것으로 예상되는 것이 특징할 만하다.

輕油의 경우에도 가격이 인상됨에 따라 소비가 일관되게 감소하는 모습을 보이고 있다. 그러나 경유의 소비 역시 휘발유와 마찬가지로 가격에 대해 상당히 비탄력적으로 감소하는 것을 볼 수 있다.

병커-A油와 병커-B油의 경우에는 1996년 7월에 稅前工場渡價格이 조정됨에 따라 가격이 다소 인상되었다. 이에 따라 소비량도 미미하나마 약간 감소할 것으로 예상되었다. 그러나 이들 두 油種에 대해 특별소비세를 새로이 과세하여 가격이 상당히 인상되는 경우에는 전반적으로 소비량이 감소하는 것을 볼 수 있다. 그러나 第1案~第3案의 경우를 비교해보면, 가격이 인상됨에도 불구하고 오히려 소비량은 증가하는 것을 볼 수 있는데 이는 소비의 대체관계가 성립하는 병커-C油의 경우 가격인상률이 더 높기 때문에 이들 간에 상대가격 조정에 따른 소비 대체가 발생하기 때문에 이러한 현상이 발생할 것으로 예상된다.

병커-C油의 경우에는 가격이 상승할수록 가격에 대해 매우 비탄력적

이기는 하지만 수요량이 일관되게 감소하는 모습을 보이고 있다.

石油가스의 경우에도, 프로판과 부탄간의 소비 대체현상이 발생하기는 하지만, 전반적으로 가격이 상승함에 따라 소비량이 약간 감소할 것으로 사료된다.

〈表 5-11〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 需要展望

(單位：千배럴, 千톤[天然가스])

	1996. 6. 1	1996. 7. 1	第 1 案	第 2 案	第 3 案
揮發油	91,999	90,436	87,874	86,212	84,742
燈油	82,168	82,627	81,452	80,915	80,378
輕油	179,574	178,074	173,765	170,499	167,812
벵커-A油	3,471	3,460	3,260	3,282	3,304
벵커-B油	1,872	1,837	2,088	2,049	2,012
벵커-C油	222,902	221,729	221,471	220,457	219,442
LPG	78,637	78,637	77,126	-	-
프로판	50,240	50,240	49,211	-	-
부탄	28,397	28,397	27,914	-	-
LNG	11,694	11,694	11,343	-	-

註：1. 基準日 또는 方案別로 提示되어 있는 價格을 基準으로 1997년에 대한 製品別 豫想 消費量을 推定한 것임.

2. 프로판은 一般用을 基準으로 豫測한 것으로부터 都市가스用の 消費比重을 이용하여 總需要量을 換算하여 豫測한 것임.

3. 1997年度 需要量은 成明宰(1996B)의 研究에서 分析한 回歸方程式 推定式 가운데, GASLN-3, KERO-3, DSLLN-3, B-ALN-3, B-BLN-2, B-C-2, PRPLN-2, BUTANLN-3을 이용하여 豫측한 것임. 따라서 이와 다른 推定式을 이용할 경우에는 需要量 豫測值가 다소 차이가 날 수도 있음에 유의하기 바람.

4. 天然가스의 경우에는 최근 4年間의 年平均 消費增加率을 사용하여 豫測한 것이고 第1案의 경우에는 價格引上에 따라 소비가 약 3% 정도 감소한다는 前提下에 도출한 것임.

資料：成明宰, 「主要 石油製品에 대한 需要分析」, 미발간 자료, 韓國租稅研究院, 1996.

## 나) 豫想稅收

〈表 5-8〉에서 제시된 方案에 따라 特別消費稅와 教育稅, 附加價値稅의 稅收變化 效果를 예측하면 다음의 〈表 5-12〉~〈表 5-14〉와 같다.

먼저 特別消費稅(交通稅)의 경우를 보면, 전반적으로 거의 모든 油種에서 세수가 대폭 증가함을 볼 수 있다.

揮發油의 경우에는 단위당 稅率(稅額)이 다른 유종에 비해 매우 높기 때문에 세수규모 역시 매우 크다. 따라서 가격을 대폭 인상하더라도 단위당 세액의 절대규모는 상당히 커지지만 引上前 세율에 대비한 세율의 증가율은 상대적으로 다른 유종에 비해 낮은 편이다. 각 방안별로 세수 효과를 보면, 1996년 7월 1일 현재 리터당 세액이 345원이던 것을 452.04원으로 인상하는 第1案의 경우에는 세수가 종전의 4조 6천억원 정도에서 1조 3천억원이 증가한 5조 9천억원에 이를 전망이다. 또한 세액을 528.08원으로 인상하는 第2案의 경우에는 약 2조 1천억원이 증가한 6조 8천억원, 세율을 604.05원으로 인상하는 第3案의 경우에는 약 3조원 이상이 증가한 7조 7천억원 정도가 될 것으로 예상되었다.

燈油의 경우에는, 教育稅가 도입되기 이전인 1996년 6월 1일과 그 이후인 7월 1일 사이에는 特別消費稅의 稅率에 아무런 변동이 없었으나, 1997년에 예상되는 세수는 7월 1일 세율을 기준으로 한 경우가 6월 1일 세율을 기준으로 한 것보다 다소 더 큰 것을 볼 수 있다. 교육세가 도입되면서 등유의 가격이 인상되었기 때문에 價格效果로 인해 등유의 소비량이 감소할 것으로 전망됨에도 불구하고 세수가 증가한 것은 다소 의외의 결과이다. 그러나 이는 7월 1일부터 교육세가 과세되면서 등유의 가격(284→303원)뿐만 아니라 등유와 소비의 대체관계에 있는 경유도 함께 가격이 인상(279→304원)되면서 오히려 경유의 가격보다 등유의 가격이 낮아지게 됨에 따라, 경유로부터 등유로의 소비 대체효과가 가격효과에 의한 소비감소분을 초과하게 되어 등유의 소비량이 오히려 다소 증가하게 된 데 기인한다.

이 외에 세 가지 改善方案에 따라 燈油의 稅額 및 價格을 調整하는 경우, 1997년도에 豫想되는 稅收 規模는, 1996년 7월 1일의 세율을 기준으로 할 경우에 豫想되는 稅收(1천 800억원)보다 크게 증가하여 1조 1천 억~2조 4,500억원 정도에 이를 것으로 예상된다. 이와 같이 등유의 세수가 대폭 증가할 것으로 예상되는 것으로 요인으로는, 세율을 개편하기 전의 세율이 리터당 17원에 불과하였으나 개선방안에서는 세율을 대폭 인상하였을 뿐만 아니라 基金 또한 特別消費稅로 흡수하면서 총체적인 특별소비세 세율이 104.59~239.29원으로 대폭 상향조정되었기 때문이다. 더욱이 경유의 가격이 함께 대폭 상향조정되는 것을 상정하였기 때문에 등유 가격이 인상되더라도 경유로부터의 소비 대체로 인해 등유의 소비감소가 상당히 적게 나타난 데에도 세수가 크게 증가하게 되는 한 요인이 되고 있다.

輕油의 경우에는 教育稅가 도입되면서 特別消費稅의 稅收가 다소 감소하는 것을 볼 수 있다. 이는 교육세의 도입에 따라 경유의 가격이 인상되면서 소비가 약간 감소할 것으로 예상되기 때문에 나타나는 현상인 것으로 사료된다. 경유의 경우에는 소비가 가격에 대해 매우 비탄력적이기 때문에 세율을 인상하여 가격을 대폭 인상하게 되더라도 소비량의 감소는 상당히 작기 때문에 경유의 세수 역시 개편 전에 비해 대폭 증가할 것으로 예측되었다. <表 5-12>에서 보듯이 단일 유종으로서 세율을 인상에 따라 세수가 추가적으로 증가하는 절대 규모 측면에서는 경유가 가장 큰 것을 볼 수 있다.

방커-A油와 방커-B油의 경우에는 특별소비세를 과세하더라도 물량 자체가 상당히 적기 때문에 세수 증가 규모는 크지 않을 것으로 예상되었다. 반면에 방커-C油의 경우에는 물량이 單一 油種으로는 가장 크기 때문에 단위당 세율이 다른 유종에 비해서는 상대적으로 작은 편이지만, 세수는 방안에 따라 5,400억~8,100억원 정도에 이르러 상당한 규모가 될 것으로 전망되었다.

石油가스와 天然가스의 경우에는 가격을 약 5% 정도 인상하더라도

價格彈力性이 낮아 消費가 가격에 대해 비탄력적이므로 가격 인상에 따른 소비량 감소 규모는 상대적으로 작을 것으로 예상된다. 뿐만 아니라 단위당 特別消費稅의 稅額도 매우 낮은 水準(석유가스 18→46.58원, 天然가스 14→26원)이기 때문에 세율을 인상하더라도 稅收 規模는 상대적으로 매우 작아, 각각 2,300억~2,800억원 정도에 이를 것으로 전망된다.

〈表 5-12〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 特別消費稅(交通稅) 稅收展望

(單位: 億원)

	1996.6.1 基準	1996.7.1 基準	第 1 案	第 2 案	第 3 案
揮發油	47,434	46,628	59,364	68,037	76,498
燈油	1,777	1,787	10,836	17,695	24,463
輕油	10,278	10,192	31,880	47,423	62,563
병커-A油	0	0	37	80	107
병커-B油	0	0	29	43	56
병커-C油	0	0	5,429	6,756	8,069
LPG	901	901	2,285	-	-
프로판	575	575	1,458	-	-
부탄	325	325	827	-	-
LNG	1,572	1,572	2,802	-	-

- 註: 1. 1996.6.1.과 1996.7.1.은 各 基準日 現在の 價格과 稅率이 1997년에 그대로 유지되었을 경우에 豫想되는 稅收效果임.
2. 豫想稅收=油種別 1997年度 豫想需要×單位當 特別消費稅額×(1-免稅分 및 未徵收分 比率).
3. '1-免稅分 및 未徵收分 比率'은 揮發油 94.0%, 燈油 83.0%, 輕油 90.0%, 병커-A油, 병커-B油, 병커-C油는 각각 70.0%, 石油가스 40%, 天然가스 96%임. 앞의 세 가지와 天然가스는 1994年 平均値이고 나머지는 임의적인 假定임.

石油類 關聯 製品에 대한 特別消費稅와 交通稅에 대한 附加稅로서 1996년 7월 1일부터 教育稅가 새로이 도입되어 과세되기 시작하였다<sup>46)</sup>.

석유류 관련 제품에 대한 教育稅가 도입되는 과정에서 特別消費稅(또는 交通稅)의 세율에 아무런 변화가 없었기 때문에 세율의 인상은 전액이 가격의 인상으로 연결되었다.

〈表 5-8〉에 제시된 개선방안에서는 揮發油, 燈油, 輕油에 대해서는 종전과 마찬가지로 교육세의 세율을 特別消費稅(交通稅) 稅額의 15%로 동일하게 세율을 책정하였다. 또한 새로이 과세하기 시작하는 것으로 제안된 벙커-A油, 벙커-B油, 벙커-C油의 경우에도 이와 동일하게 特別消費稅額의 15%를 교육세로 과세하는 것으로 하였다. 다만 石油가스와 天然가스의 경우에는 종전과 마찬가지로 教育稅는 과세하지 않는 것으로 되어 있다.

석유류 제품 전반에 걸친 세율 인상 및 가격 인상은 教育稅 세수 규모를 상당히 증가시키는 것으로 예상되고 있다.

揮發油의 경우, 教育稅가 도입된 1996년 7월 1일의 세율(리터당 51.75원=345원×0.15)이 그대로 유지되었을 경우에는 1997년에 약 7천억원 정도의 세수가 확보될 것으로 예상되었다. 만약 개선방안에서 제시한 바와 같이 교육세의 단위당 세액이 인상된다면 세수 규모는 이보다 크게 늘어난 8,900억~1조 1,500억원 정도에 이를 것으로 전망된다.

경유의 경우에도 교육세 세수 예상치는 상당히 크게 나타나고 있다. 추가적인 세율 조정이 없는 경우에는 약 1,500억원 정도의 세수가 예상되며, 만약 경유 특별소비세율을 대폭 인상하게 되는 경우에는 그 규모가 4,800억~9,400억원 정도로 크게 증대될 것으로 전망되었다.

반면에 燈油의 경우에는 예상세수가 상대적으로 작게 나타났다. 현행 세율을 그대로 유지할 경우에는 약 270억원 정도의 세수가 예상되지만, 현행 基金에 대한 기여금(리터당 20원)을 특별소비세와 교육세로 전환

---

46) 石油類 關聯 製品 가운데 教育稅가 과세되는 제품으로는 揮發油, 燈油, 輕油의 세 가지로서 세율은 特別消費稅 또는 交通稅 稅額의 15%이다. 石油가스와 天然가스의 경우에는 종전과 마찬가지로 教育稅가 과세되지 않는다.

하면서 세율을 인상할 경우에는 그 규모가 상당히 증가되어 1,600~3,700억원 정도에 이를 전망이다.

벙커-A油和 벙커-B油의 경우에는 <表 5-12>의 특별소비세 예상세수에서 보았듯이 소비량의 절대 규모가 작기 때문에 교육세 수입 또한 상당히 적은 규모일 것으로 예상되었으며 소비량의 절대 규모가 매우 큰 벙커-C油의 경우에는 800억~1,200억원 정도의 세수가 징수될 것으로 예상되었다.

<表 5-13> 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 教育稅 稅收展望

(單位：億圓)

	1996.6.1 基準	1996.7.1 基準	第 1 案	第 2 案	第 3 案
揮發油	0	6,994	8,905	10,206	11,474
燈油	0	268	1,625	2,654	3,669
輕油	0	1,529	4,781	7,114	9,383
벙커-A油	0	0	6	12	16
벙커-B油	0	0	4	7	9
벙커-C油	0	0	813	1,013	1,211

註：1. 1996.6.1.과 1996.7.1.은 各 基準日 現在の 價格과 稅率이 1997년에 그대로 유지되었을 경우에 豫想되는 稅收效果임.

2. 豫想稅收=油種別 1997年度 豫想需要×單位當 教育稅額×(1-免稅分 및 未徵收分 比率).

3. '1-免稅分 및 未徵收分 比率'은 揮發油 94.0%, 燈油 83.0%, 輕油 90.0%, 벙커-A油, 벙커-B油, 벙커-C油는 각 70%임. 앞의 세 가지는 1994年 平均値이고 나머지는 임의적인 假定임.

다음은 附加價值稅의 세수를 예측해보자. 우리나라의 부가가치세 과세표준에는 關稅 및 消費稅, 附加稅가 모두 포함된다. 따라서 특별소비세와 교육세의 세율이 상향조정되는 경우에는 稅前工場渡價格에 변화가 없다고 하더라도 부가가치세의 과세표준이 확대된다. 물론 세율 인상에

다른 가격 인상으로 인해 소비가 다소 감소하기 때문에 부가가치세 과세 표준이 감소하는 요인도 있으나, 석유류 제품의 경우에는 가격탄력성이 상당히 낮기 때문에 前者에 의한 課標 增加가 後者에 의한 課標 減少보다 더 크다. 따라서 특별소비세와 교육세의 세율 인상에 따라 부가가치세의 세수도 상당한 정도 증가하는 것으로 나타났다.

附加價值稅는, 면세대상을 제외하고는 모든 과세대상에 대해 세전가격의 10%를 과세하도록 되어 있는 만큼 부가가치세 세수는 해당 과세대상의 세포함 매출 규모를 逆算할 수 있다. 이를 거꾸로 표현하면, 부가가치세의 세수는 해당 물품의 총거래규모와 비례의 관계에 있다고 할 수 있다. 따라서 부가가치세의 예상세수 변화율은 특별소비세나 교육세의 예상세수 변화율에서 보았던 것보다는 세수변화율이 상당히 낮게 나타나고 있다. 이에 대한 근본적인 요인을 살펴보면 다음과 같다. 다만 논의의 편의상 가격인상에 따른 소비량 변화요인을 무시하기로 하자. 먼저 특별소비세와 교육세의 경우에는 예상세수의 변화가 세율의 변화와 상당히 비례적인 관계에 있기 때문에 세율의 인상을만큼 세수도 증가하게 된다. 그러나 특별소비세와 교육세의 세율을 인상하더라도 稅前工場渡價格도 세율의 인상률만큼 동일한 비율로 인상되지 않는다면 소비자가 가격의 인상률은 필연적으로 세율의 인상률보다 작아지게 된다. 따라서 소비자가격의 인상률에 비례하여 변화하게 되는 부가가치세 수입의 증가율은 필연적으로 특별소비세와 교육세 세수의 증가율보다 낮아지게 된다. 더욱이, 석유류 제품의 경우 가격탄력성이 상당히 낮기 때문에 가격효과에 의한 소비량 감소를 감안한다고 하더라도, 소비량 감소에 의한 세수 감소효과는 상대적으로 작다. 그러므로 가격효과에 의한 소비량 감소를 감안하더라도 부가가치세 예상세수의 증가율이 낮다는 데에는 별다른 차이가 없다.

이상에서 살펴본 바와 같이, 各 石油類 製品에 대한 附加價值稅 豫想稅收는 特別消費稅와 教育稅 豫想稅收 增加率보다 낮은 비율로 증가하고 있다.

휘발유의 경우 개선방안에서 보는 바와 같은 추가적인 세율 조정이 없는 경우에는 8~9천억원 정도의 세수가 예상되지만, 특별소비세와 교육세의 세율을 인상할 경우에는 가격 인상효과를 통해 최대 약 50% 가까이 세수가 증가할 것으로 예상되었다. 燈油와 輕油의 경우에는 방안에 따라 가격을 1996년 6월 1일을 기준으로 100%까지 인상하게 되므로 豫想稅收 또한 거의 두 배 정도로 증가할 것으로 예상되었다. 그러나 병커-油와 석유가스 등의 경우에는 세율 조정에 따른 가격인상률이 상대적으로 적은 편이기 때문에 부가가치세의 예상수입은 약간 증가하는 수준에 머물고 있다.

〈表 5-14〉 石油類 關聯 製品에 대한 1997年度 附加價値稅 稅收展望

(單位: 億圓)

	1996.6.1 基準	1996.7.1 基準	第 1 案	第 2 案	第 3 案
揮發油	8,012	8,687	9,949	10,887	11,808
燈油	2,698	2,895	3,745	4,517	5,279
輕油	6,517	7,042	8,829	10,519	12,180
병커-A油	64	69	67	70	74
병커-B油	30	31	37	38	39
병커-C油	3,142	3,306	3,746	3,885	4,021
LPG	2,075	2,075	2,162	-	-
프로판	1,308	1,308	1,353	-	-
부탄	766	766	809	-	-

註: 1. 1996.6.1.과 1996.7.1.은 各 基準日 現在の 價格과 稅率이 1997년에 그대로 유지되었을 경우에 豫想되는 稅收效果임.

2. 豫想稅收=油種別 1997年度 豫想需要×單位當 消費者價格×(1-免稅分 및 未徵收分 比率)÷11.

3. '1-免稅分 및 未徵收分 比率'은 揮發油 94.0%, 燈油 83.0%, 輕油 90.0%, 병커-A油, 병커-B油, 병커-C油는 各 70.0%, 石油가스 40%임. 앞의 세 가지는 1994년도 平均值이며 나머지는 임의적인 假定임.

4. 天然가스는 製品의 用도에 따라 여러 가지로 구분되며, 價格도 用도에 따라 매우 크게 차이가 날 뿐만 아니라, 各 用度別 消費比重도 변동이 매우 심하기 때문에, 附加價値稅 收入을 算出하기 어려움. 따라서 위의 분석에서 天然가스를 除外하였음.

이상과 같이 特別消費稅와 教育稅의 세율을 조정함에 따라 추가적으로 징수될 것으로 예상되는 特別消費稅, 教育稅, 附加價値稅의 稅收規模는 최소한 수준에 이를 것으로 예상된다. 위에서 관련 稅目에 대한 세수를 예측함에 있어서는 稅前價格이 변화하지 않는다는 전제하에서 예상세수를 전망하였다. 따라서 稅前工場渡價格이 일정 범위를 벗어날 정도로 변동된다면 위의 세수예상치는 많은 수정이 필요할 것으로 보인다.

### 3. 改編方案別 期待效果의 評價

#### 가. 稅負擔의 衡平性 提高 關聯 改善方案에 대한 評價

主要 家電製品과 食飲料品 등에 대한 稅率引下 또는 非課稅 方案으로 제시한 것은, 이들 품목들에 대해 특별소비세를 과세함으로써 階層別 稅負擔 分布가 악화하여 세부담의 수직적 형평성 제고라는 본래의 취지에 배치되는 결과를 초래하는 것을 완화하기 위한 것이다. 그러나 특별소비세도 조세의 하나로서 財政收入 確保라는 기능이 최우선인 만큼 稅率引下 또는 非課稅에 따른 稅收減少에 대해서도 충분한 대처가 필요하다. 그러한 관점에서 稅負擔의 衡平性 提高와 관련하여 제안한 改善方案에 대해 實現可能性 및 當爲性 등을 바탕으로 改善方案에 대한 종합적인 評價를 논의하도록 한다.

#### 1) 代案別 優先順位의 選定

第1節에서 제안하였던 세 가지 방안을 서로 비교하여 政策選擇의 優先順位를 선정한다면, 第3案이 가장 바람직하며 특별히 다른 方案을 선택해야 할 이유가 없는 한 第3案을 채택하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 그러나 第3案을 수용하는 것이 현실적으로 어렵다면 第2案이 次善

策으로 선택되어야 할 것이다. 그리고 마지막으로 第2案도 수용하기가 어려울 경우에는 第1案을 선택하여야 하겠지만 第1案은 稅負擔의 衡平性 提高라는 特別消費稅의 課稅目的에 비추어 볼 때 彌縫策에 그칠 것으로 사료되기 때문에 개선방안 가운데 될 수 있으면 채택되지 않는 것이 좋은 方案인 것으로 평가된다.

이와 같이 우선순위를 정하게 된 근거는 다음과 같다. 第Ⅱ章 第3節에서 살펴보았듯이 세율인하 또는 비과세 대상으로 열거한 품목들에 대해서는 세부담의 역진성이 상당히 심한 것으로 나타나고 있다. 따라서 이러한 품목에 대해서는 特別消費稅의 課稅目的과 정반대되는 결과를 초래하고 있으므로 즉각적으로 비과세하는 것이 바람직하다. 그러한 측면에서 볼 때 대부분을 비과세하는 第3案이 이러한 방향에 가장 잘 부합되며, 세율을 인하한 후 점진적으로 비과세하는 第2案이 그 다음으로 부합되기 때문이다. 더욱이 1995년을 기점으로 우리나라의 1인당 국민소득이 1만달러를 초과하면서 기본적인 생활필수품에 대한 범위가 더욱 확대되어 해당 물품은 거의 대부분이 생활필수품의 범주에 속하므로 부가가치세 이외에 개별소비세를 추가하여 과세하는 것은 타당성을 찾기 어렵다. 뿐만 아니라 지속적으로 산업이 발전하면서 우수인력에 대한 수요가 급증하면서 女性人力에 대한 수요가 빠르게 증가하고 있는 추세를 감안할 때 이들 家電製品 중 상당수는 주부의 가사노동의 상당 부분을 대체해 준다는 측면이 있다. 따라서 장기적으로 인력난 완화와 이를 통한 고용의 증가 및 국민소득의 증대를 유도한다는 측면에서 이러한 물품에 대해서는 즉각적으로 특별소비세를 비과세하는 것이 바람직할 것이다.

## 2) 代替稅源 問題

이상과 같이 각 대안별로 우선순위를 선정하기 위한 논리전개에 있어 가장 큰 잠재적인 걸림돌은, 현실적으로 代替稅源 發掘이 용이한가의 문제이다. 代替稅源이라 함은 기타의 세목이나 부문에서 최소한 이들 품목

으로부터 감소할 것으로 예상되는 특별소비세 수입만큼을 추가적으로 확보할 수 있느냐 하는 것을 말한다.

이에 대해서는 몇 가지의 대안을 찾을 수 있다.

첫째, 個別消費稅의 比重 縮小를 一般消費稅의 比重 擴大로 代替하는 방법이다. 이는 부가가치세의 세율을 인상하거나, 소규모·영세사업자들을 주 대상으로 부가가치세 과표의 양성화를 통해 세수를 증대시키는 방법, 또는 각종 비과세·감면조항 가운데 과세하는 것이 바람직한 경우 이를 체계적으로 정비하여 과세대상으로 편입시키는 방법 등을 고려할 수 있다. 다만, 이 경우에도 부가가치세의 세율을 인상하는 것이 租稅抵抗으로 인해 현실적으로 상당히 어렵다는 점, 附加價值稅 課標 陽性化를 위해서는 장기간의 시일이 소요되며 세수증가 효과가 얼마나 될지 불확실하다는 점, 그리고 비과세·감면대상을 축소함으로써 추가되는 세수 규모가 충분히 크지 않을 것으로 예상되기 때문에 단기에 있어 현실적으로 채택할 수 있는 代案은 아닌 것으로 판단된다.

둘째, 第2節에서 논의한 주행세·환경제적인 측면에서 石油類 關聯 製品에 대한 課稅對象을 擴大하고 稅率을 引上하는 것을 생각해 볼 수 있다. 앞에서 보았듯이 석유류에 대한 과세를 강화하면 상당히 큰 규모의 세수가 추가된다. 물론 추가적으로 징수되는 세수의 상당 부분은 교통 및 환경개선시설이나 기타 관련 시설, 기술혁신을 위한 연구개발을 위한 투자재원으로 사용되어야 할 것이다. 그렇지만 나머지는 財政收入 確保 측면에서 징수하는 전통적인 개별소비세 부분으로 징수되는 부분이다. 따라서 이러한 경우에는 일반 재원으로 징수되는 석유류 관련 세수를 특별소비세 경감에 따른 세수감소분에 대한 대체세원으로 활용할 수 있을 것이다.

셋째, 消費稅 部門 以外의 稅目에서 代替稅源을 찾는 方案으로서, 예를 들면 所得稅의 개편을 통해 대체세원을 발굴하는 방안이다. 이를 위해서는 사업소득세 등 과표 양성화율이 상대적으로 낮은 부분에서 과표를 양성화하여 세수를 증대시키는 방법, 그리고 필요 이상으로 근로소득

세 등을 경감해주는 것을 특별소비세 경감과 대체하는 방법 등을 생각해 볼 수 있다. 이 가운데 첫째 방법은 부가가치세 과표 양성화 문제와 매우 밀접한 관계가 있는 것으로서 단기적으로 그 효과를 충분히 기대하기 어렵기 때문에 현실적인 방안이 되지 않을 것으로 사료된다. 그러나 근로소득세 경감과 특별소비세 경감간의 대체 관계는 경제학적 논리 측면에서 볼 때 상당히 실현 가능성이 높은 것으로 판단된다. 이 문제에 대해서는 다음節에서 보다 구체적으로 논의하기로 한다.

이상에서 살펴보았듯이 代替稅源 發掘 問題는 視角이나 觀點에 따라 생각보다 쉽게 해결될 수 있을 것으로 사료된다. 예를 들면 석유류 과세 강화를 통해 추가적으로 징수되는 세수 가운데 전통적인 개별소비세 부분으로 징수되는 세수의 일부만이라도 특별소비세 경감에 따른 세수감소분을 보전하기 위한 일반 재정의 재원으로 활용하는 경우에는 세수감소 문제가 크지 않을 수 있다. 따라서 대체세원의 발굴 가능성과 관련해서는 세부담의 형평성 제고를 위한 일부 과세대상에 대한 稅率引下 또는 非課稅 문제는 현실적으로 충분히 수용 가능할 뿐더러 반드시 관철해야 할 사항인 것으로 사료된다.

### 3) 其他 稅目에 대한 稅負擔 輕減 問題와의 關係

앞에서는 特別消費稅 輕減에 따른 稅收減少分 補填을 위한 대체세원에 대해 논의하였다. 本節에서는 代替稅源을 발굴하여 추가적으로 세금을 징수할 수 있는지의 여부 이외의 문제, 즉 기타의 稅目 가운데 稅負擔 輕減을 고려할 경우, 特別消費稅 輕減 問題와 관련하여 代替 가능한 정책이 존재할 수도 있다는 점에 초점을 맞추어 그에 대한 타당성을 살펴봄으로써, 특별소비세 경감 문제와의 優先順位 選定 問題를 검토한다. 즉, 여타의 세목에 대한 경감조치와 특별소비세 경감조치로부터 예상되는 효과가 비슷하고, 세수효과도 서로 비슷하며, 두 가지 방안 가운데 하나만을 선택하여야 한다는 제약조건을 가정한 상태에서 어느 것이 보다

효율적이며 바람직한 정책방안인가의 여부를 논의하도록 한다.

稅負擔 및 稅收效果 측면에서 볼 때 特別消費稅 輕減 問題와 상당히 유사한 성격을 지니고 있는 勤勞所得稅를 꼽을 수 있다. 왜냐하면 과세목적상 근로소득세 경감의 주된 목적이 中·低所得層의 稅負擔 緩和에 있기 때문이다. 또한 소득세의 세율체계가 누진적으로 되어 있고 소득공제 수준도 일정 한도를 두고 있는 등, 稅負擔의 衡平性 提高를 주된 課稅目的의 하나로 하고 있기 때문이다. 따라서 아래에서는 勤勞所得稅 輕減 問題와 特別消費稅 輕減 問題를 서로 연계하여 비교한다.

최근 근로소득세 수입이 임금상승률보다 더 빠르게 증가하면서 근로소득세 경감 문제에 대한 논의가 활발히 진행되고 있다. 더욱이 근로소득의 경우에는 다른 종류의 소득에 비해 과표가 거의 100% 포착되고 있다는 점 때문에 세부담이 매우 무겁다는 인식이 더욱 팽배해지면서 근로소득세 경감에 대한 요구가 더욱 강렬해지고 있다.

현재 勤勞所得稅의 경우에는 면세점 이하에 속하는 면세 근로소득자의 數가 전체 근로소득세 납세자의 과반수 이상을 차지하고 있다. 따라서 勤勞所得稅 輕減 問題는 결국 근로소득세를 실제로 납부하는 계층, 즉 근로소득이 상위 약 절반 정도에 해당되는 中·高所得層에게만 근로소득세 부담의 경감혜택이 돌아가며 그 이하의 저소득층의 경우에는 세부담 경감 혜택이 전혀 없다. 더욱이 勤勞所得稅 輕減의 方法이 각종 소득공제의 폭을 확대하는 것이라면 현재 절반에 미달하고 있는 근로소득세 과세자 비율을 더욱 저하시킬 것이므로 皆稅主義 原則에 비추어 볼 때 바람직한 개편방안이 아니라고 할 수 있다.

현행 勤勞所得稅制가 완벽한 것이 아니기 때문에 勤勞所得稅를 개편할 필요성은 항상 있다. 따라서 勤勞所得稅의 所得控除나 稅額控除, 稅率, 其他의 各種 必要經費 控除의 성격을 가진 控除項目 등에 대한 調整이 필요할 수도 있다. 이러한 취지에서 모순을 지닌 제도를 개선하기 위해, 勤勞所得稅를 引下하거나 또는 體系를 개편하는 것은 바람직하지만, 특별한 타당성 없이 단순히 근로소득세가 사업소득세에 비해 세부담이

무겁다는 심증만으로 근로소득세를 경감해 주어야 한다는 논리는 성립하지 않는다. 대부분의 경우 근로소득세 부담이 사업소득세 부담에 비해 과중하다는 것은 근로소득세와 관련한 제도에 문제가 있다고 하기보다는 사업소득자들이 과표를 부정직하게 신고하는 경우가 많기 때문에, 실제로 그들이 수취하는 소득에 비해 사업소득세 부담을 덜하고 있다는 점으로부터 일반 근로소득자가 느끼는 상대적·심리적 박탈감 때문에 근로소득세 경감을 주장하는 경우가 많다. 더욱이 근로소득세의 실효세율이 대부분의 경우 2~3% 정도로 매우 낮다는 점을 고려할 때 근로소득세 경감에 대한 논리적 타당성은 더욱 희석된다고 하겠다. 그러므로 소득 종류간에 세부담의 격차가 발생하는 문제는 제도보다는 납세자들의 관행 차이에 기인하는 면이 더 크므로 이를 구분하여 생각할 필요가 있다. 결론적으로 말해 本節에서 논의하고 있는 근로소득세 경감과 관련한 내용은 위에서 말한 두 가지의 경우 가운데 後者를 지칭하고 있음에 유의하기 바란다.

반면에 일부의 特別消費稅 課稅對象에 대해 稅率을 引下하거나 非課稅함으로써 特別消費稅의 稅負擔을 輕減해주면 低所得層, 특히 그 가운데에서도 勤勞所得稅를 경감해주더라도 근로소득세의 경감혜택을 받을 수 없는 免稅者들로 구성된 저소득층에게까지 稅負擔 輕減의 惠澤을 확대할 수 있다는 장점이 있다. 따라서 근로소득세를 경감해주더라도 일정 수준 이상의 계층만이 경감의 혜택을 받을 수 있는 반면 특별소비세 경감의 경우에는 그 혜택이 전 계층에 골고루 확산될 수 있다는 면에서 後者가 前者에 비해 衡平性 提高 效果가 더 크다고 할 수 있다.

뿐만 아니라 特別消費稅의 稅率을 引下하거나 非課稅하는 경우에는 해당 품목에 대한 가격인하를 통해 물가인하라는 효과도 부수적으로 기대할 수 있다. 더욱이 우리나라가 선진국으로 진입하는 시점에서 과세대상의 범위가 매우 광범위한 개별소비세 체계를 유지하는 것이 조세체계상 반드시 바람직한 것은 아니라는 점을 감안하더라도 특별소비세 과세대상 및 세율의 정비는 필요하다고 할 수 있다.

所得稅 관련 稅負擔의 衡平性 提高에 대한 問題는 그 原因이 절대적 세부담 수준이 지나치게 높다는 데 있는 것이 아니라 다른 종류의 소득 에 비해 근로소득에 대한 과표 포착률이 매우 높다는 점에 있는 만큼, 해결방안을 근로소득세 경감 측면에서 접근할 것이 아니라 사업소득세 관련 제도 및 행정의 개선을 통해 다른 종류의 소득에 대한 소득과세의 기능을 정상화하는 것이 바람직한 방향일 것이다. 더욱이 이미 근로소득세 의 실효세율은 매우 낮기 때문에 세부담 경감을 목적으로 각종 공제 등을 확대한다면 근로소득세는 오히려 정상화에 역행하는 방향으로 개편 될 것이기 때문이다. 또한 근로소득세 실효세율이 매우 낮은 편이기 때문에 개별 납세자들에게 돌아가는 세부담 경감 혜택의 절대값은 매우 작은 데 비해 세수감소 효과는 상대적으로 매우 크기 때문이다. 따라서 근로소득세 경감 문제에 대해서는, 세부담 경감에 대한 요구의 상당 부분이 사업소득세 관련 과표의 양성화 비율과 상당히 깊은 관계가 있다는 점에 초점을 맞추어, 근로소득세를 경감해주는 방향에서의 개편보다는, 관련 稅務行政 및 納稅者들의 納稅意識을 개선하는 방향으로 정책을 선회하는 것이 바람직하다.

유럽 諸國에서는 消費稅 比重을 擴大하는 반면 所得課稅의 比重을 縮小하는 추세에 있다. 이에 따라 일각에서는 유럽 제국에서 소비세 비중이 확대되고 있는 추세에 있기 때문에 세계적인 흐름을 볼 때 우리나라 의 소비세 비중도 현 수준보다 낮추는 것은 곤란하다는 논의가 있다. 여기에서 한 걸음 더 나아가 소비세 과세비중을 확대하기 위해 소비세 측면에서의 과세범위 축소는 바람직하지 않다고 지적한다. 이에 따라 특별 소비세의 과세대상의 범위 및 세율을 인하하는 문제에 대해 반론을 제기 할 가능성도 있다. 그러나 유럽 제국이 소비세 비중을 확대하는 추세에 있다고는 하지만 그 내막을 자세히 살펴보면, 그러한 주장 가운데에는 반드시 타당하다고 할 수 없는 부분이 상당히 있다. 즉, 유럽 제국에서 소비세의 비중을 확대한다고 하더라도 그것은 일반소비세로서 부가가치 세의 기능을 확대하는 것이지 우리나라의 특별소비세 같은 전통적 개별

소비세의 비중은 오히려 감소하고 있거나 또는 유명무실해지고 있다<sup>47)</sup>. 따라서 유럽 제국에서 消費稅의 比重이 增大하는 추세에 있다고 하더라도 그것이 一般消費稅의 機能 擴大에 의한 것이므로, 이것이 우리나라의 특별소비세 과세대상을 축소하고 세율을 인하하는 것에 대한 반박논리가 될 수는 없을 것이다. 그러므로 이러한 문제 때문에 우리나라의 특별소비세의 세율 조정 및 과세대상의 범위 조정 문제를 지연시키는 것은 곤란하다.

이상의 논의를 종합하여 결론적으로 말한다면, 勤勞所得稅 輕減과 特別消費稅 輕減을 함께 고려하여 양자간에 하나를 선택한다고 하면 後者가 우선 과제일 것이다. 또한 과세대상 범위 및 세율조정 문제를 지연시킬 경우 해당 품목에 대한 세수규모가 더욱 증가할 것이며 그런 경우 세수효과가 더욱 확대되어 대체세원 발굴이 더욱 힘들어질 것이다. 더욱이 근로소득세 경감을 하였을 경우에 예상되는 세수 감소분을 특별소비세 세율 인하 및 과세대상의 범위 조정으로 대체하게 되면 이미 예정되었던 세수감소분을 대체하게 되므로 이러한 의미에서 稅收減少 效果를 最小化할 수 있으며 또한 所得稅 및 消費稅 體系도 正常化할 수 있을 것이다. 그러므로 1인당 국민소득 1만달러 시점에서 특별소비세의 과세대상의 범위를 과감히 정리하면서 특별소비세의 과세목적을 다시 한번 변화된 課稅與件에 맞추어 재정립하여야 할 것이다.

---

47) 최근 인류의 생존 차원에서 논의되고 있는 환경세와 전통적인 소비세인 주세, 담배소비세 등은 지속적으로 과세되고 있다. 다만 여기서 말하는 개별소비세는 일반 물품에 대한 소비세를 일컫는 것으로서 선진국의 경우 이러한 소비세의 비중이 매우 낮다고 할 수 있다.

## 나. 走行稅 · 環境稅 關聯 改善方案에 대한 評價

### 1) 課稅의 目的에 대한 評價와 環境改善 極大化를 위한 方案

走行稅 環境稅的인 측면에서 石油類 關聯 製品에 대한 세율을 상향조정하여 과세를 강화하는 것의 첫번째 目的은 관련 製品에 대한 消費 減少에 있으며 이를 통해 交通需要 減縮과 環境汚染物質 排出 減縮을 통해 交通混雜과 環境汚染이라는 外部費用을 減少시키는 데 있다. 또한 이러한 과세의 강화의 두번째 目的은 세율 인상을 통한 財源의 追加確保에 있다. 즉, 交通混雜 및 環境汚染 問題의 해결방법으로서 관련 製品에 대한 소비감축만으로는 충분한 효과를 기대하기 어렵기 때문에 재원을 충분히 확보하여 交通改善 및 環境改善을 위한 關聯 基盤施設에 대한 直接投資를 확대하는 데 두번째 목적이 있다. 즉, 석유류 關聯 製品의 경우에는 소비가 가격에 대해 상당히 비탄력적이기 때문에 단순히 세율인상을 통한 가격 인상만으로는 사회적으로 바람직한 수준으로의 소비억제를 유도하기 어렵기 때문에, 단기적으로 環境改善 效果가 예상보다 작을 수 있다. 따라서 보다 적극적인 의미에서 關聯 시설에 대한 투자확대를 통해 외부비용 절감을 위한 제 공급을 증대시키는 것이 필요할 뿐더러, 보다 장기적으로는 기술혁신을 통한 交通혼잡 완화와 環境汚染物質 排出을 최대한 축소할 수 있는 기술을 開發 · 普及시킴으로써 단기적으로 얻기 어려웠던 효과를 극대화하기 위한 것이다. 예를 들면 에너지 消費節約 技術을 개발함으로써 에너지 소비를 더욱 감축하여 오염물질의 배출을 억제하거나, 또는 에너지 소비 단위당 汚染物質 排出係數를 낮출 수 있는 技術을 개발함으로써, 에너지 燃燒時 環境汚染物質 排出量을 감축하고, 精油時에 원천적으로 각종 環境汚染物質을 저렴한 비용으로 효과적으로 제거할 수 있는 기술을 개발하며, 자동차 연비를 개선하고 완전 연소를 유도할 수 있는 기술 등을 개발함으로써, 환경개선 효과를 극대화하기 위한 기술개발에 대한 투자를 확대하여야 한다. 이와 더불어 사

회기반시설 및 환경오염방지시설 등에 대한 투자확충을 통해 交通混雜 및 環境汚染 低減을 통해 物流費用을 포함한 제반 外部費用을 축소하는 것이 필요하다. 이러한 관점에서 볼 때 앞에서 제안한 개선방안은 단기적인 소비억제 및 중·장기적인 투자재원 확보를 위해 반드시 필요한 것으로 사료된다.

교통혼잡 및 환경오염 개선효과를 활성화하기 위해서는 汚染誘發者 負擔原則(PPP原則)을 적용하는 것이 기본적인 사항인 만큼, 이상과 같이 석유류 관련 제품에 대한 과세를 강화하는 것은 이러한 원칙에 부합되는 것으로 평가할 만하다.

이 외에도 전술한 바와 같이, 환경개선 효과를 극대화하기 위해서는 일정한 요건을 갖추어 環境汚染物質의 배출을 일정 수준 이하로 저감하는 경우에는 이미 기납부한 세금 가운데 일부분을 환급해주는 방안이 필요하다. 왜냐하면 위에서 제시한 세율 引上案은 환경오염방지시설을 갖추지 않은 상태에서 環境汚染物質을 배출하는 것을 전제로 산출하였기 때문에 만약 汚染防止施設을 설치하고 이를 가동하여 汚染物質의 배출량을 대폭 감축시킨 경우에는, 外部費用 增大에 따른 세금의 추가 납부의 근거가 약화되므로 그 차이만큼에 대해서는 기납부한 세금의 일부분을 환급해주는 것이 環境汚染防止施設에 대한 자발적인 설치를 유도하여 環境汚染物質의 배출을 감축할 수 있다는 점에서 필요할 것이다. 이에 대해서는 本 研究의 범위를 벗어나기 때문에 보다 구체적 논의는 하지 않겠지만 環境汚染 低減 측면에서는 반드시 필요한 사항이므로 전향적으로 검토할 필요가 있을 것으로 사료된다.

## 2) 特別消費稅 課稅對象 및 稅率 調整에 따른 稅收減少 補填 問題

앞에서도 살펴보았듯이 主要 家電製品과 食飲料品에 대해 과세대상을 대폭 축소하거나 세율을 인하하게 되면 최소 수천억원에서 최대 1조 수천억원 정도의 세수가 감소할 것으로 예상된다. 따라서 대체세원을 발굴

하지 않고서는 증대되는 財政需要를 감안할 때 이와 같은 세율 인하 또는 비과세의 확대 등은 달성하기 어렵게 된다.

그러나 다행히도 석유류에 대한 과세를 강화하면 상당한 정도 세수가 크게 증가할 것으로 예상된다. 물론 그 가운데 대부분은 走行稅 및 環境稅 측면에서 과세를 강화하게 됨에 따라 추가적으로 징수되는 것이지만, 전통적인 個別消費稅의 하나로서 과세가 강화되어 세수가 증가되는 부분도 있다. 따라서 석유류에 대한 과세를 강화하게 되면 막대한 규모의 재원을 조성하는 것이 가능하다. 이 중 일부를 特別消費稅 課稅對象 및 稅率調整에 따라 초래되는 稅收減少分을 補填하기 위한 재원으로 활용한다면 稅收減少問題가 심각하지 않을 수 있다.

이에 대해서는 다음의 '다. 特別消費稅 改善方案에 대한 評價綜合'에서 보다 종합적으로 논의하기로 한다.

### 3) 稅率引上에 따른 物價上昇 및 其他 問題

석유류 관련 제품에 대한 특별소비세와 교육세의 세율을 인상하게 되면 해당 품목에 대한 가격이 인상되어 물가가 상승하게 되면서 소비자의 부담이 증대되고 산업의 가격경쟁력이 약화되는 등의 문제가 야기된다. 이 외에도 석유류에 대해 세율을 인상하여 가격을 인상시키는 것의 목적이 環境汚染에 대한 기여도가 높은 에너지원에 대한 직접적인 소비억제와 함께 기여도가 낮은 에너지원으로서의 소비대체를 유도하는 데에도 있다. 일례로 벵커-C油의 경우를 보면, 벵커-C油는 대부분이 산업체의 보일러용 연료로서 사용되는바 이에 대한 대체연료로는 청정연료로 분류되는 天然가스를 들 수 있다. 현재 天然가스의 가격은 벵커-C油에 비해 가격이 상당히 높기 때문에 천연가스로의 소비대체를 위해 벵커-C油의 가격을 인상하여 상대가격 격차를 축소하는 데 벵커-C油 과세강화의 목적이 있다. 그러나 벵커-C油에 대한 대체 에너지원으로서의 천연가스는 공급이 매우 제약되어 있기 때문에 단기적으로는 천연가스의 공급확대

가 매우 어렵다는 점을 현실적인 제약요인으로 지적할 수 있다. 그렇지만 벵커-C油 등에 대한 과세 강화를 통해 추가 재원을 확보함으로써 해외 유전의 개발을 통한 청정연료의 안정적 공급 확대를 위해서는 이러한 유종에 대한 과세의 강화는 필요한 것으로 사료된다.

석유류 관련 제품은 가격에 대해 소비가 비탄력적이기 때문에 가격을 인상하더라도 단기적으로는 소비감소를 통한 환경개선 효과를 일정 수준 이상으로 기대하는 것은 어렵다. 그렇다고 하더라도, 과거 일본의 경험에 비추어 볼 때, 장기적으로는 에너지節約的 기술개발과 이를 통한 산업체질 개선이라는 효과를 얻을 수 있을 것으로 기대되는 만큼 석유류 관련 제품에 대한 과세의 강화와 이를 통한 가격의 인상은 장기적으로 負(-)의 효과보다는 正(+),의 효과가 더 클 것으로 기대된다.

우리나라는 지나치게 에너지 多消費 産業의 비중이 높기 때문에, 범세계적 환경문제와 지구온난화 효과 등을 종합적으로 고려해 볼 때, 지금부터 환경문제에 대해 대비하여야 한다. 즉 소극적으로는 주어진 산업환경 속에서 에너지 소비억제를 통한 環境汚染物質 排出抑制에 노력해야 하지만, 보다 적극적으로는 산업구조 전반에 걸친 재검토도 필요할 것이다. 그렇지 않다면 범세계적으로 환경 관련 과세의 움직임이 일시에 강화될 때 우리가 받게 될 것으로 예상되는 충격은 지금 우리가 석유류에 대해 특별소비세와 교육세의 세율을 인상함으로써 받게 될 충격에 비해 비교할 수 없을 정도로 그 충격의 강도가 클 것이기 때문이다.

다만 이와 관련한 문제를 고려할 때 주의해야 할 사항은, 외국에서 심지어는 선진국에서조차, 외국에서 환경세를 어떻게 과세하고 있는지의 여부에 관계없이 독자적으로 環境稅를 導入하거나 環境稅에 대한 課稅를 강화하게 될 경우에 자국 산업에 미치는 負(-)의 효과가 지나치게 커질 것을 염려하여, 다른 나라에 앞서 환경세에 대한 과세를 강화하는 것을 지연시키고 있다는 점이다. 따라서 선진국을 포함하여 주요 외국에서 환경세를 과세하지 않고 있는 상황에서 우리나라가 먼저 과세하게 되면 그로 인해 파생되는 부작용은 우리가 감당하기 어려울 정도로 클 것

이기 때문에, 그 충격을 최소화하면서 우리가 당면하고 있는 환경오염 문제에 대해 최소한의 環境稅의 성격을 지닌 세목을 과세하는 것이 필요하다.

이러한 측면에서 이상에서 제시한 개선방안은 최소한 우리에게 필요한 수준으로의 과세 강화이므로 반드시 관철되어야 할 것으로 사료된다.

#### 다. 特別消費稅 改善方案에 대한 評價 綜合

가項에서는 주요 가전제품에 대한 特別消費稅 課稅對象 範圍의 축소와 세율 인하 문제와 관련한 期待效果에 대해 논의하였고, 나項에서는 석유류 관련 제품에 대해 走行稅·環境稅的인 측면에서의 期待效果에 대해 논의하였다.

먼저 稅收效果와 관련해서는, 전자의 경우 稅率引下와 非課稅 範圍의 확대에 따라 최대 1조 5~6천억원 정도의 세수감소가 예상되는 반면에, 後者の 경우에는 최소한 수조원의 추가적인 세수가 추가될 것으로 예상된다. 따라서 前者로부터 세수가 감소하더라도 後者로부터 추가적으로 징수되는 세수로 인해 전체적인 세수감소 문제는 크지 않을 것으로 사료된다. 더욱이 前者의 경우에는 勤勞所得稅 輕減 問題와도 상당히 밀접한 관련이 있으므로 근로소득세 부담의 추가적 경감 문제와 연계하여 분석하더라도 稅收減少의 문제는 상대적으로 적을 것으로 예상된다.

다만 후자의 경우에 稅率引上에 따라 추가적으로 세수가 징수된다고 하더라도 상당 부분은 환경 관련 시설 및 기초 연구개발을 위한 투자 자원 그리고 사회기반시설에 대한 투자재원에 충당하여야 하는 만큼 실제로 이러한 부분으로의 투자재원에 소요되는 재원을 제외하면, 순수한 의미에서의 일반 재정수입으로 추가 징수되는 세수규모는 이보다는 다소 작아질 것이다. 그렇지만 석유류 자체의 소비량이 매우 크기 때문에 증가분의 일부만을 일반재정 재원으로 충당하더라도 그 규모는 상당한 수준에 이를 것이다. 그러나 전반적인 재정여건과 환경 관련 시설 및 사회

기반시설 투자 확충을 위한 필요재원의 규모가 매우 큰 만큼 현재보다 전체적인 세수규모가 크게 증가한다고 하더라도 재원에 대한 수요는 그보다 더 크기 때문에 재원확보 차원에서만 보더라도 앞에서 제안한 만큼의 세율인상은 반드시 필요한 것으로 사료된다.

다만 이와 같이 석유류 관련 제품에 대한 特別消費稅(交通稅, 教育稅 포함)의 세율을 인상할 경우 가격 인상에 따른 물가상승과 가격경쟁력 약화로 인한 산업경쟁력 약화라는 효과가 부수적으로 발생할 가능성이 있다. 그 가운데 일반 물가수준의 상승은 주요 가전제품과 식음료품에 대한 특별소비세 과세의 축소로 인해 물가인하 요인이 있기 때문에 불가상승에 따른 소비자들의 부담 증대는 다소 완화될 수 있다. 또한 산업경쟁력 약화 문제도, 석유류 가격의 인상이 장기적으로 에너지 절약기술개발과 같은 기술혁신과 산업체질의 개선을 유도할 수 있다는 관점에서 반드시 부정적인 시각으로만 볼 것은 아니다. 따라서 석유류 관련 제품에 대한 과세를 강화하게 되면 단기적으로는 경제가 추가적으로 부담해야 할 비용이 커지지만, 장기적으로는 환경개선과 교통수요 감소에 따른 효용 증대, 에너지 효율 증대로 인한 산업체질 강화 등이라는 긍정적 효과가 매우 클 것으로 예상된다. 더욱이 이러한 경우에는 사회·경제적으로 반드시 필요한 각종 사회기반시설에 대한 투자확충을 위한 재원을 마련할 수 있다는 점과 거의 대부분을 해외에 의존하고 있는 에너지에 대한 소비를 감소시킴으로써 국제수지 적자를 축소할 수도 있다는 장점이 있다.

이상과 같은 논의를 바탕으로 特別消費稅 體系 整備를 위한 방안을 결론적으로 말한다면, 特別消費稅의 主要 課稅目的으로 稅負擔의 衡平性 提高와 外部不經濟 縮小라는 두 가지를 확립한다는 관점에서, 생활필수품에 대한 과세를 완화하는 한편, 走行稅 및 環境稅의인 차원에서 석유류에 대한 과세를 강화함으로써 外部不經濟를 축소할 수 있는 방향으로 特別消費稅 體系를 대폭 개편할 필요가 있다.

#### 4. 其他 課稅對象에 대한 特別消費稅의 持續的 課稅問題

특별소비세의 과세대상 가운데 위에서 고려되지 않은 품목은 주로 고가의 장신구 및 사행성 오락기구, 사치성 오락·스포츠用品, 고급 가구, 고급 모피제품, 고급 사진기, 영상 투사기, 자동차, 과세유흥장소 등이 있다. 이들에 대해서도 생활여건 및 과세여건이 변화함에 따라 장기적으로는 특별소비세제의 개편이 필요할 수 있다. 아래에서는 이러한 측면에 초점을 맞추어 주요 과세대상별로 장기적인 개편방향에 대해 간략히 논의한다.

##### 가. 高價의 裝身具와 寶石·貴金屬 製品類

高價의 裝身具나 寶石·貴金屬 製品類 등은 제품의 성격과 관련 유통구조 환경을 고려해 볼 때, 脫稅의 可能性이 크며, 또한 제품의 본질상 消耗品이 아닐 뿐더러 일부의 경우에는 價値貯藏財<sup>48)</sup>로서의 기능도 지니고 있는 경우도 있다. 그러한 품목으로는 보석·귀금속 제품 가운데 소모품에 가까운 형태로 제작되는 경우를 제외한 고가의 제품이 해당된다고 할 수 있다. 이러한 제품의 경우에는 소모되어 없어지는 消費財라고 보기 어렵고, 또한 경우에 따라서는 일종의 貯蓄財(價値貯藏財)로도 간주할 수 있으므로 소비세를 과세하여야 하는 당위성은 상대적으로 약해진다. 더욱이 국제적으로 볼 때에는 이러한 제품을 과세하는 경우도 많지 않다는 점을 고려한다면 소비세 과세의 당위성은 더욱 희박해진다. 따라서 그러한 제품의 경우에는 특별소비세를 과세하는 것이 반드시 바람직하다고 할 수는 없을 것으로 사료된다.

48) 成明宰(1993) 참조.

이러한 제품 이외의 물품의 경우에도, 개별소비세 과세대상의 범위가 매우 작다고 할 수 있는 미국에서조차 일부에 대해 사치세를 과세하고 있을 뿐만 아니라 장신구 등의 경우에는 소비재로서의 역할도 상당히 있는 만큼 특별소비세를 지속적으로 과세할 필요도 있다. 또한 장기적으로 세무행정의 발달로 인해 과세기술이 발전하고 납세자들의 납세의식이 제고되어 성실납부의 풍토가 정착된다고 하면, 현재 시점에서는 비록 과세의 실효성이 상당히 낮지만 장기적으로는 과세가 크게 양성화될 것으로 기대할 수 있는 만큼 이러한 측면에서 특별소비세를 지속적으로 과세 하여야 할 것이다.

다만 특별소비세를 지속적으로 과세하더라도 진정한 의미에서의 사치품에 대해서만 과세한다는 의미에서, 미국의 연방사치세에서 보는 바와 같은 형태의 과세체계, 즉 현행 우리나라의 특별소비세에서 시행하고 있는 초과금액 과세제도를 적절히 활용하는 것이 성패의 관건이 될 것으로 사료된다.

따라서 高價의 裝身具와 寶石·貴金屬 製品類 가운데 가치저장재로서의 역할을 담당할 수 있는 제품에 대해서는 특별소비세를 비과세하고 그렇지 않은 품목에 대해서는 현행의 특별소비세의 초과금액 과세제도를 적절히 개편하여, 진정한 의미에서의 사치품이 과세될 수 있도록 기준금액에 대한 적절한 조정이 필요할 것이다.

#### 나. 射倖性 娛樂機具

射倖性 娛樂機具라 함은 대부분이 도박 또는 기타 사회적으로 반드시 바람직한 물품이라고 보기 어려운 물품이 대부분이다. 따라서 이러한 물품에 대해서는, 사회적으로 바람직하거나 필요불가결한 제품이 아니지만 법으로 소비를 금지하기 어려운 물품에 대한 소비억제 차원에서의 과세라는 관점에서 특별소비세를 지속적으로 과세하는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

#### 다. 奢侈性 娛樂 · 스포츠 用品

소득수준이 일정 수준 이상으로 증대되면 스포츠가 국민생활의 일부로서 자리 잡으면서 관련 스포츠 용품에 대한 수요도 크게 증가하게 된다. 따라서 종전에는 사치성 스포츠로 간주되어 오던 것도 점차 대중화되는 추세에 있는 것이 보통이며, 실제로 우리나라에서도 그러한 움직임이 관찰되고 있다. 이러한 것의 예로는 볼링, 스키 등을 들 수 있다<sup>49)</sup>.

이들 종목은, 종전에는 사치성이 강한 스포츠였으나 점차 大衆스포츠화하는 추세에 있음을 볼 때, 이와 관련된 스포츠 용품에 대해 특별소비세를 지속적으로 과세하는 것의 타당성은 점차 감소하게 된다. 따라서 이들 품목에 대해서는 대다수의 일반 국민들이 즐기는 대중스포츠라는 관점에서 장기적으로 세율을 인하하거나 비과세하는 것이 바람직할 것이다. 그러나 장비가 지나치게 高價인 경우에는 아무리 大衆스포츠라고 하더라도 필수품으로 보기는 어려운 만큼 일정 수준 이상의 고가의 장비나 용구에 대해서는 특별소비세를 지속적 과세할 필요가 있다. 이러한 의미에서 초과금액 과세제도를 도입하는 것이 필요하다.

그러나 현재의 시점에서는 여타의 특별소비세 과세대상과의 과세의 형평을 고려하여 이들 제품에 대해 당분간 特別消費稅를 課稅하는 것이 좋을 것으로 판단된다.

#### 라. 高級 家具, 高級 毛皮製品, 高級 寫眞機, 映像投射機

高級 家具, 高級 毛皮製品, 高級 寫眞機, 映像投射機 등의 경우에도 '다. 奢侈性 娛樂 · 스포츠 用品'에서 보는 바와 같이 소득증대 및 이에

---

49) 이 외에도 골프 등을 대중화되는 스포츠로 볼 수 있으나, 골프의 경우 아직도 골프인구가 제한되어 있고, 또한 국토의 면적이 상당히 좁다는 관점에서 골프장 건설에 따른 국토잠식 등을 고려할 때 골프가 대중화되는 추세에 있다고 하더라도 반드시 골프를 대중스포츠로서 적극 권장해야 하는 종목으로 보기는 어려울 수 있다.

다른 생활수준의 향상으로 인해 특별소비세 과세의 의미가 상당히 퇴색하고 있다. 그러나 매우 고가로서 사치성이 매우 큰 가구, 모피제품, 사진기 등의 경우에는, 소비세 부담의 형평성 제고라는 특별소비세의 기능을 잘 반영하고 있는 만큼, 稅負擔의 衡平性 提高 차원에서 일정 금액을 초과하는 제품에 대해 특별소비세를 지속적으로 과세하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 다만 이러한 경우에도 소비여건 등을 감안하여 초과금액 과세제도의 기준금액을 소비여건 등을 감안하여 적절히 조정하는 것이 필요할 것이다.

#### 마. 自動車

자동차의 경우에는 走行稅 體系로의 改編 및 石油類 製品에 대한 課稅와 관련하여 세율을 조정할 필요가 있다. 즉, 장기적으로는 자동차에 대한 特別消費稅의 과세 비중을 경감하는 방향으로 개편하는 한편, 取得稅와 登錄稅, 自動車稅, 免許稅 등도 함께 과세비중을 낮추고, 前節에서 살펴보았듯이 연료유에 대한 과세비중을 크게 확대하는 것이 필요하다. 이는 교통혼잡 완화를 위해 필요한 사항으로 사료된다.

우리와 교통 관련 제반 여건이 상당히 유사한 일본의 경우에도 환경세적인 측면에서 차량증량에 따라 과세하는 것 등을 제외하고는 자동차에 대한 개별소비세가 최근에 모두 폐지되었다고 하는 점은, 우리나라의 자동차 특별소비세의 과세비중이 어떠해야 하는지에 대해 간접적으로 시사해 주는 바가 크다고 하겠다. 또한 영국에서 자동차특별세를 과세하고 있음을 볼 때, 우리나라에서 자동차에 대해 특별소비세를 전면적으로 비과세한다는 것도 다소 문제가 있을 것임을 간접적으로 시사해 준다고 하겠다<sup>50)</sup>.

50) 그러나 영국의 자동차특별세의 세율이 10%의 단일세율인 점을 감안할 때 일부 차종의 경우에는 중기적으로 세율을 인하하는 방안을 고려해 볼 수 있을 것으로 사료된다.

## 바. 課稅遊興場所

課稅遊興場所도 지속적으로 특별소비세를 과세하여야 할 것이다. 다만 課稅遊興場所에 대한 문제의 핵심이 稅率보다는 과세의 실효성에 있는 만큼, 稅率의 調整보다는 關聯 制度和 行政의 科學化를 통해 課標를 陽性化하도록 하여야 할 것이다.

## 사. 特別消費稅 代替稅源 및 課稅對象 追加的 發掘 問題

特別消費稅의 課稅對象의 範圍調整 또는 稅率引下는 필연적으로 稅收減少를 동반한다. 特別消費稅의 기능 가운데 稅收確保의 機能이 매우 중요할 뿐더러 教育, 社會基盤施設 擴充을 위해 막대한 규모의 投資財源이 필요하다는 점을 고려할 때 代替稅源 發掘 問題는 매우 중요한 考慮事項이다.

우선 家電製品이나 食飲料品에 대한 特別消費稅 課稅를 완화할 경우 대체세원으로 고려할 수 있는 것 가운데 대표적인 것은, 勤勞所得稅를 필요 이상으로 경감해 주지 않는, 즉 所得稅 輕減時 예상되는 稅收減少分을 逆으로 감소시키지 않는 방법을 들 수 있다. 그러나 이 방법은 勤勞所得稅를 중심으로 한 所得稅의 경감방안을 철회한다는 것을 전제로 하는 매우 간접적인 稅收補填 方法인 만큼, 만약 勤勞所得稅를 경감해 준다는 전제하에서는 타당성을 찾기 어렵다. 따라서 보다 적극적인 측면에서 代替稅源을 찾는다면, 石油類에 대한 課稅強化를 통한 增稅와, 새로운 特別消費稅 課稅對象 發掘을 통한 稅收補填 方法을 모색할 수 있다. 이 가운데 前者에 대해서는 앞에서 충분히 논의하였으므로 더 이상의 논의는 하지 않기로 하고, 本節에서는 後者の 경우에 대해 간략히 논의한다.

새로운 特別消費稅 課稅對象으로는 奢侈性이 높은 품목 또는 新開發 品目を 중심으로 대상을 선정하는 것이 필요하다. 이러한 관점에서 새로

운 과세대상으로 추가할 수 있는 품목으로는, 自家用 航空機, 컴퓨터, 移動電話機, 기타 고가의 奢侈品 등을 예로 들 수 있다. 그러나 이 가운데 컴퓨터나 移動通信 裝備 등은 教育이나 研究目的에 주로 사용되거나 또는 情報化 時代に 반드시 필요한 장비인 만큼 새로운 課稅對象으로 추가하기에는 부적절한 것으로 사료되는바, 課稅對象으로 추가하기는 곤란하다. 반면에 그 외의 품목을 新規 課稅對象으로 추가하는 것은 별다른 하자가 없을 것으로 사료되지만 이들 품목으로부터 징수되는 세수규모는 매우 작을 것으로 예상된다. 이와 같이 新規 課稅對象 發掘 問題는 매우 어려운 문제로서, 앞으로도 新規 課稅對象 發掘에 대해 많은 노력이 필요할 것이다.

## Ⅵ. 要約 및 結論

### 1. 特別消費稅 改編의 必要性

최근 우리나라는 1人當 國民所得이 1만달러를 상회하면서 開發途上國 으로부터 先進國으로 진입하려는 시점에 있다. 1960년대 이후 지속적인 경제성장의 결과로 생활수준이 質的·量的으로 크게 개선되면서 과거에는 사치품으로 여겨지던 물품들 가운데 상당수가 生活必需品化되고 있다. 뿐만 아니라 1980년대 말부터는 自動車의 보급이 매우 빠른 속도로 증가하면서 대도시 지역 및 주요 간선도로를 중심으로 交通混雜 현상이 발생하기 시작하였다. 최근에는 자동차의 보급이 더욱 가속화되고 있어 이러한 현상은 더욱 심화되고 있어 交通混雜 問題 解消가 시급한 懸案이 되고 있다. 더욱이 지속적인 경제성장의 원동력이 되었던 산업발전의 결과로 각종의 環境汚染 物質의 排出量이 기하급수적으로 증가하기 시작하면서 최근에는 環境汚染에 따른 弊害가 直·間接的으로 우리의 生活 環境을 急速度로 열악하게 만들고 있다.

그러나 우리나라에서는 이상과 같은 문제의 심각성을 인지하고는 있으나 관련 제도가 제대로 정비되어 있지 않아 상당한 정도 개선이 필요한 것으로 알려지고 있다. 현행 특별소비세의 경우 主要 課稅目的 가운데 하나인 消費稅 負擔의 逆進性 補完機能이 본래 의도하였던 바와 정반대의 방향에서 특별소비세가 운영됨에 따라 세부담의 역진성을 오히려 가중시키는 결과를 초래하고 있을 뿐만 아니라 그 외의 課稅目的도 經濟·社會的 與件變化에 부응하지 못하여 상당한 副作用을 초래하고 있다. 특별소비세가 도입되었던 1977년 당시에는 주요 家電製品이나 食飲料品 등의 경우 소비의 대중화 정도가 상당히 미약하였거나 또는 상당 부분이 輸入

에 의존하였기 때문에, 특별소비세를 과세함으로써 稅負擔의 逆進性을 緩和하고 國際收支 防禦效果도 상당히 얻을 수 있었다. 그러나 이후 消費패턴이 高度化·大衆化되고 經濟規模가 크게 확대되면서 해당 消費財에 대한 貿易依存度가 크게 낮아졌다. 따라서 그러한 품목에 대해 지속적으로 특별소비세를 과세함에 따라 稅負擔의 逆進性 補完機能에 역행하는 결과를 초래할 뿐만 아니라 상당히 큰 租稅抵抗을 야기하고 있다. 따라서 선진국으로 진입하는 시점에서 생활필수품화된 제품에 대해서는 特別消費稅의 逆進性 補完 次元에서 課稅對象의 範圍 및 稅率을 새로이 선정해야 할 필요가 있다.

이 외에도 최근 문제의 심각성이 더욱 증폭되고 있는 交通混雜 및 環境汚染 問題에 대해서도 체계적인 제도의 정비가 필요하다.

먼저 交通混雜 문제와 관련해서는, 우리나라의 自動車 關聯 稅制의 構造가 지나치게 製造·取得 및 保有段階에 치중하고 있는 반면 運行段階에서의 과세비중이 상당히 낮아 交通需要를 조절하는 데 있어 그 효과가 상당히 미약하다. 더욱이 道路擴充 등 관련한 社會基盤施設에 대한 投資擴充이 需要增加에 크게 미달하고 있을 뿐만 아니라 投資財源의 確保에도 상당히 어려운 점이 많다. 따라서 당면한 교통문제를 완화하기 위해서는 공급측면에서 交通 相關 시설에 대한 투자확대와 수요측면에서 交通需要를 효과적으로 조절하는 것이 필요하다. 그러나 前者의 경우에는 막대한 재원과 장기간의 시일이 소요되는 만큼 단기적으로 가시적인 성과를 얻기 어렵다. 그렇기 때문에 단기적으로 우선적인 개선방안은 後者에 대한 것이다. 이를 위해서는 製造·取得 및 保有段階의 稅負擔 比重을 완화하는 대신 運行段階의 課稅比重을 크게 확대함으로써 자동차 운행의 限界費用을 인상하는 것이 필요하다. 즉, 연료유를 과세하는 세목에 대한 과세를 강화하고 기타 세목의 경우에는 과세비중을 완화하는 것이 필요하다. 특히 特別消費稅 또는 交通稅의 문제와 관련해서는 연료유라고 할 수 있는 揮發油와 輕油에 대한 과세강화가 필요하다. 그러나 이것만으로는 소기의 交通수요 抑制效果를 충분히 얻기 어려우므로 이와

아울러 필요한 경우 混雜通行料 徵收 制度도 병행하여 실시하는 것이 필요하다.

마지막으로 環境汚染 問題와 관련하여 本 研究의 주요 분석대상인 大氣汚染의 경우에는, 에너지, 그 중에서도 특히 化石燃料를 燃燒함에 따라 環境汚染 物質 排出量의 대부분이 발생하고 있는 점을 감안할 때 관련 제품에 대한 消費抑制가 필요하고 이는 관련 제품에 대한 消費稅의 課稅를 強化함으로써 부분적으로나마 완화할 수 있다는 차원에서 環境稅의인 측면에서의 課稅 強化의 必要性이 제기된다. 그러나 우리나라에서는 이에 대한 문제가 매우 심각함에도 불구하고 環境稅的인 측면에서의 課稅가 제대로 이루어지지 않고 있는 실정이다. 예를 들면 環境汚染 物質의 排出이 심한 유종에 대해서는 소비세의 세율이 상당히 낮아 과세의 실효성이 없거나 또는 일반소비세인 부가가치세 이외에는 어떠한 소비세도 부과되지 않고 있어 環境汚染과 같은 外部不經濟에 대해 세제가 적절히 대처하지 못하고 있다<sup>51)</sup>. 더욱이 현재 과세되고 있는 일부의 유사 유종간에도 세율의 격차가 지나치게 확대되어 있어 상대가격 격차가 매우 크며 이에 따라 오염기여도가 낮은 유종으로부터 높은 유종으로 소비가 대체되는 현상도 일부 관찰되고 있어 관련 소비세에 대한 체계적인 정비가 필요하다.

## 2. 改善方案과 期待效果

前節에서 논의한 特別消費稅 體系의 整備 必要性을 기초로 體系改編의 方向은 크게 衡平性 提高와 外部不經濟의 縮小로 구분된다.

51) 물론 排出賦課金이나 環境改善負擔金 등과 같은 準租稅의 성격을 가진 環境稅가 있기는 하지만 체계적이지 못하여 실효성이 상당히 낮기 때문에 진정한 의미에서의 環境稅로는 그 기능이 상당히 미흡하다고 하겠다.

먼저 衡平性 提高를 위해서는, 洗濯機, 칼라TV, 冷蔵庫, VTR, 電氣 電熱液體燃料機具 등을 중심으로 한 주요 家電製品과, 커피, 코코아, 淸涼 嗜好飲料, 설탕, 滋養強壯品 등을 중심으로 한 食飲料品에 대해 특별 소비세의 稅率을 대폭 引下하거나 非課稅하는 것이 바람직하며, 만약 현 시점에서 비과세보다는 세율인하 방안을 채택하더라도 수년 내에는 非課稅하여야 할 것이다. 다만, 에어컨과 전기음향기기 등은 아직 소비가 대중화되는 중간단계에 있는 현 시점에서 세율을 조정하는 것보다는 수년간 소비의 대중화 추세를 검토하면서 점진적으로 세율을 인하하다가 종국적으로는 비과세하는 것이 바람직하다. 반면에 증식식당과 골프장 入場의 경우에는 과세의 성격상 세율을 크게 인상하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

이와 같이 과세대상의 범위를 조정하거나 세율을 조정하게 되는 경우에는 대부분의 물품으로부터 상당한 정도의 세수, 즉 적게는 7천억원 정도(特別消費稅, 教育稅, 附加價値稅의 합)에서 많게는 약 1조 5천억원 정도가 감소할 것으로 예상된다. 그러나 선진국으로 진입하는 시점에서 이미 생활필수품화된 제품에 대해 특별소비세를 과세하는 것의 타당성을 찾는 것은 거의 불가능하므로 稅收減少에 대한 우려 때문에 비과세하는 것이 곤란하다. 그러나 만약 稅收減少가 크게 우려된다면 단계적으로 세율을 인하하다가 수년후 비과세하는 것이 바람직하다. 또한 代替稅源 確保 問題와 관련하여 이상의 물품에 대한 稅率引下 非課稅의 효과를 간략히 살펴보면, 다음에 설명할 환경세 측면에서의 石油類에 대한 課稅의 強化에 따라 세수가 크게 증가하게 될 것이므로 이상의 문제를 석유류 과세 강화 문제와 연계하여 고찰한다면 稅收減少 問題는 심각하지 않을 것이다. 더욱이 勤勞所得稅 稅負擔 輕減 問題와 연계하여 고찰해 보더라도 所得再分配 效果 측면에서만 아니라 稅收效果 측면에서도 特別消費稅의 稅負擔 輕減이 보다 效果的이라는 점에서 이상과 같은 特別消費稅의 稅率引下 非課稅는 바람직한 것으로 사료된다.

이 밖에 特別消費稅의 稅率을 인하하거나 非課稅하게 되면 稅後 工場

渡價格이 인하되므로 작게는 5% 내외에서 많게는 약 16% 정도까지 해당 물품에 대한 가격이 인하되는 효과도 예상된다.

또한 特別消費稅 稅率引下 및 非課稅對象 範圍의 擴大는, 이들 품목에 대한 계층별 稅負擔 分布가 逆進的이라는 점을 고려할 때 稅負擔의 垂直的 衡平性이 크게 提高될 것으로 예상된다.

走行稅 및 環境稅 側面에서 特別消費稅 體系는 다음과 같이 정비하는 것이 바람직하다. 環境汚染 物質 排出量을 감축하고 交通需要를 적정 수준으로 조절하기 위해서는 전반적으로 석유류 제품에 대한 소비억제가 필요하고 이를 위해서는 特別消費稅(또는 交通稅)의 세율을 인상하는 것이 필요하다. 또한 현재 비과세되고 있는 유종에 대해서도 環境汚染 物質 排出 寄與度가 높은 제품을 선정하여 特別消費稅를 과세하는 것이 필요하다. 石油類 關聯 製品에 대한 消費抑制 目標은, 油價의 인상이 경제에 미치는 파급효과가 매우 크다는 점을 고려하여 지나치게 그 수준을 확대하지 않는 수준에서 일차적으로 유종별로 10% 이내의 범위에서 선정하였다. 소비억제를 위해서는 석유제품에 대한 가격을 인상하고 가격의 인상은 모두 세율의 인상을 통해 달성하는 것으로 하였다.

먼저 기존의 特別消費稅(交通稅)가 과세되고 있는 유종에 대한 세율 인상안은 다음과 같다. 揮發油의 경우에는 현행 리터당 345원의 세율을 452.04~604.05원 정도로 인상하도록 하였고, 燈油和 輕油는 현재 17원과 40원에서 각각 104.59~239.29원과 128.22~260.55원으로 인상하도록 하였다. 石油가스와 天然가스의 경우에는 다른 제품에 비해 環境汚染 寄與度가 낮다는 점을 감안하여 가격을 5% 수준에서 인상하도록 하여 세율은 각각 현재의 18원과 14원에서 46.58원과 26원으로 인상하는 방안을 제안하였다.

石油類 課稅對象의 範圍 擴大와 관련해서는 현재 特別消費稅가 非課稅되고 있지만 環境汚染 寄與度가 매우 큰 bunker油를 대상으로 하였다. 다만 bunker油의 경우에도 消費의 價格彈力性이 낮다는 점을 감안하여 세율의 인상 폭은 상대적으로 작게 하였다. 이에 따라 bunker-A油, bunker-B

油, 벙커-C油의 경우에는 각각 세율을 10.17~29.01원, 12.48~24.96원, 22.03~33.04원으로 책정하였다.

이와 같이 特別消費稅의 稅率을 인상하는 경우 1996년 7월 1일부터 揮發油, 燈油, 輕油에 대해 特別消費稅額의 15%를 과세하는 教育稅의 稅率도 함께 조정하였다<sup>52)</sup>. 이와 같이 세율을 조정하였을 경우 유종별 消費者價格은 제품에 따라 5%(石油가스와 天然가스)에서 최고 100%(輕油와 燈油)까지 상승될 것으로 예상된다.

이상과 같이 석유류에 대한 특별소비세의 과세를 강화하게 되면, 價格 상승에 따라 消費者物價 및 生産者物價가 상당히 上昇할 것으로 예상된다. 그 중에서도 특히 消費量의 絕對規模가 크고 가격도 거의 2배 정도로 인상될 것으로 예상되는 輕油와 燈油의 가격인상 효과가 매우 클 것으로 예상되며, 揮發油도 상당 수준 물가를 상승시킬 것으로 전망된다. 다만 전술한 바와 같이 家電製品 등에 대한 稅率을 引下하거나 非課稅하는 方案을 동시에 추진하였을 경우에는 石油類 價格 상승에 따른 物價上升 요인이 상당히 완화될 수 있다. 따라서 物價不安이 염려되므로 이러한 점을 고려하여 相互補完의인 측면에서 이상의 서로 다른 두 가지의 特別消費稅 改善方案을 동시에 추진하는 것이 바람직한 개편방안이 될 것으로 사료된다.

전술하였듯이 石油類에 대한 稅率인상, 즉 價格의 상승은 곧 소비수준의 감소를 가져올 것으로 예상되는데, 다만 석유류의 경우 消費의 價格 彈性이 상당히 작기 때문에 이상과 같이 稅率인상을 통해 價格을 상승하더라도 消費減少의 정도는 가격인상률보다 상당히 작아지게 된다.

석유류에 대해 세율을 인상하면 소비량의 감소에 의한 稅收減少 效果보다 稅率인상에 따른 稅收增加 效果가 더 크다. 이에 따라 추가적으로

---

52) 단, 石油가스와 天然가스의 경우에는 현행과 마찬가지로 教育稅를 과세하지 않기로 함에 유의하기 바란다.

징수될 것으로 예상되는 특별소비세 수입은 제품에 따라 적게는 수천억 원에서 많게는 수조원에 이를 것으로 전망되며, 특히揮發油와 輕油로부터 추가 징수되는 稅收規模는 매우 클 것으로 예상된다.

이상과 같이 석유류에 대한 과세를 강화하게 되면 막대한 규모의 財源을 확보할 수 있다. 이러한 財源의 상당 부분은 우리에게 시급하다고 할 수 있는 社會基盤施設에 대한 投資 擴大는 물론이고 環境汚染防止施設에 대한 投資 擴大를 위한 정부의 直·間接的 支援, 環境汚染 物質 排出 係數 縮小를 위한 技術開發 投資 등에 투입하는 것이 필요하다. 왜냐하면 단기적으로 소비를 일정 수준 이하로 감축시키는 데에는 한계가 있기 때문에 長期的으로 에너지 效率 提高 등을 통한 에너지 節約的 技術開發을 통해 석유류를 포함한 에너지 소비의 직접적인 감축을 유도할 뿐만 아니라 민간의 자발적인 연구활동 등에도 금전적으로 지원함으로써 環境汚染 改善效果를 極大化하기 위한 부문에 적극적으로 투자하는 것이 필요하기 때문이다.

이 외에도 環境稅的인 측면에서 징수되는 세수의 일부분은 環境改善效果의 極大化를 추구한다는 관점에서 다음과 같은 일정 요건을 갖춘 경우에는 환급해주는 방안도 심층적으로 검토해 볼 필요가 있다. 즉, 예를 들면, 에너지를 많이 소비하는 민간 부문에서는 환경세, 즉 環境汚染 物質 排出 抑制 차원에서 석유류 등에 대한 과세가 강화되는 만큼 추가적으로 稅負擔이 증가할 수 있으므로, 만약 그러한 경우에 해당 기업이나 공장에서 環境汚染防止施設을 갖추고 環境汚染 物質의 排出量을 일정 수준 이하로 감축시킬 경우에는 환경세 차원에서 과세하는 특별소비세의 과세목적이 일부 충당되었기 때문에 環境稅 부분에 해당하는 세수 부분 중 일부를 환급해 주는 것이 필요하게 될 것이다. 왜냐하면, 만약 이러한 경우에도 징수된 세금의 일부를 환급해 주지 않는다면 많은 비용을 들여 環境汚染防止施設을 設置·運營할 유인이 없어지기 때문이다. 따라서 環境汚染防止施設을 설치·운영함으로써 직접적으로 環境汚染 物質 低減效果를 나타내는 경우에는 민간의 자발적인 環境汚染 低減努力

을 유도하면서 環境改善 效果를 極大化하기 위해서는 이러한 제도도 보완적으로 갖추는 것이 필요할 것으로 사료된다.

이상의 석유류 관련 제품에 대한 과세의 강화방안 가운데 揮發油와 輕油의 경우를 보면, 燃料油로서 走行稅의인 측면에서도 課稅의 強化가 필요하다. 따라서 이러한 것을 감안할 때 이들 제품에 대한 세율을 인상하게 되면 역시 전반적인 교통수요도 감소할 것으로 예상되는바 交通混雜 問題의 緩和에 크게 寄與할 수 있을 것으로 사료된다. 다만 交通混雜 問題와 관련한 交通需要 調節問題와 관련해서는 필요한 경우 混雜通行料 징수 방안도 함께 고려해야 交通混雜 解消效果를 極大化할 수 있을 것이다.

주요 家電製品과 食飲料品 및 石油類 關聯 製品 이외의 特別消費稅 課稅對象의 경우에는 진정한 의미에서의 奢侈品에 대한 과세를 통해 消費稅 負擔의 逆進性 補完이라는 기능 확충을 위해 超過金額 課稅制度의 長期的 擴大 實施 및 基準金額을 적절히 선정하는 것이 바람직할 것이다. 그렇게 하여야만 장기적으로 特別消費稅의 消費稅 負擔의 逆進性을 완화하는 데 기여할 수 있을 것이기 때문이다.

特別消費稅를 주요 분석대상으로 하는 本 研究의 研究範圍와 관련하여, 이상과 같은 문제점을 크게 두 가지로 요약하면, 稅負擔의 衡平性 提高 問題와 外部不經濟의 縮小 問題와 관련한 特別消費稅 體系의 整備問題로 구분된다. 우리나라의 지속적 경제성장의 결과로 나타난 經濟·社會的 與件變化와, 環境과 관련한 國際的 움직임을 고려할 때 우리나라의 特別消費稅는 진정한 의미에서의 消費稅 負擔의 衡平性 提高 및 交通混雜 緩和, 環境汚染의 縮小를 위해 이상과 같이 생활필수품에 대해 세율을 인하하거나 비과세하며, 사치품에 한정하여 특별소비세를 과세하기 위해 超過金額 課稅制度를 보다 적극적으로 활용하며, 석유류 관련 제품에 대해서는 전반적으로 課稅對象의 範圍를 확대하고 稅率을 인상하는 것이 필요하다.

## 參 考 文 獻

- 郭泰元·金鴻均, 『우리나라 環境關聯 豫算政策의 改善方案』, 政策報告書 KETRI/1995/WO-04, 韓國環境技術開發院, 1995. 12.
- \_\_\_\_\_ (編), 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 研究報告書 KETRI/1995/RE-03, 韓國環境技術開發院, 1995. 12.
- 交通新聞社, 『交通年鑑』, 1995.
- 권태규, 『氣候變化協約 履行을 위한 國家 報告書－캐나다』, 特別政策研究資料, 에너지經濟研究院, 1995. 6.
- 김경술, 『氣候變化協約 履行을 위한 國家 報告書－英國』, 特別政策研究資料, 에너지經濟研究院, 1995. 6.
- 金一中, 「우리나라 直接環境稅 制度 改善方案」, 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 政策討議 資料集 KETRI/1995/PR-02, 韓國環境技術開發院·韓國公共經濟學會, 1995. 12.
- 金鴻均, 『經濟的 誘引制度의 改善方向－環境政策의 效率性 提高 中心으로』, 研究報告書 KETRI/1995/RE-05, 韓國環境技術開發院, 1995. 12.
- 羅城麟, 「環境稅 導入可能性과 經濟的 效果」, 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 政策討議 資料集 KETRI/1995/PR-02, 韓國環境技術開發院·韓國公共經濟學會, 1995. 12.
- 魯東雲, 『氣候變化協約 履行을 위한 國家 報告書－綜合』, 特別政策研究資料, 에너지經濟研究院, 1995. 6.
- 박정순, 『氣候變化協約 履行을 위한 國家 報告書－네덜란드』, 特別政策研究資料, 에너지經濟研究院, 1995. 6.
- 成明宰, 『消費稅 負擔 分布와 高稅率 商品市場의 正常化에 관한 研究』,

- 研究報告書 93-02, 韓國租稅研究院, 1993.
- , 『石油類 課稅體系的 改善方向』, 政策報告書 95-06, 韓國租稅研究院, 1995(A).
- , 『稅收推計模型과 稅收展望』, 研究報告書 95-05, 韓國租稅研究院, 1995(B).
- , 「우리나라 都市家口의 階層別·年齡別 消費稅 負擔 分布에 관한 研究」, 『財政金融研究』, 第3卷 第1號, 韓國租稅研究院, 1996(A).
- , 「主要 石油製品에 대한 需要分析」, 韓國租稅研究院, 1996(B).
- 成明宰·金珍洙, 『個別消費稅制의 政策課題와 改善方向』, 研究報告書 93-08, 韓國租稅研究院, 1993.
- 成明宰·玄鎮權, 『稅收展望과 稅收推計의 改善方向』, 研究報告書 94-04, 韓國租稅研究院, 1994.
- 劉東憲, 『氣候變化協約 履行을 위한 國家 報告書－獨逸』, 特別政策研究資料, 에너지經濟研究院, 1995. 6.
- 柳鍾權, 「間接環境稅 導入方案」, 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 政策討議 資料集 KETRI/1995/PR-02, 韓國環境技術開發院·韓國公共經濟學會, 1995. 12.
- 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.
- 李明均, 『氣候變化協約 履行을 위한 國家 報告書－日本』, 特別政策研究資料, 에너지經濟研究院, 1995. 6.
- 全國經濟人聯合會, 『韓國의 自動車 產業』, 韓國產業史 1, 1996.
- 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.
- 通商產業部·에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1995.
- 韓相國, 『臺灣의 財政과 租稅制度』, 韓國租稅研究院, 1995. 12.
- 洪鍾豪, 「廢棄物 預置金 制度의 原理와 改善方向」, 『環境稅의 導入 및 改善方案』, 政策討議 資料集 KETRI/1995/PR-02, 韓國環境

- 技術開發院・韓國公共經濟學會, 1995. 12.
- 韓國電力公社 電源計劃處, 『主要 先進國의 에너지 稅制 現況과 環境稅 導入動向』, 1994. 11.
- 韓國租稅研究所, 『主要國의 消費課稅制度』, 調查報告書 第5輯, 1993. 4.
- 韓國租稅研究院, 『EC 加盟國의 稅法』, 1994.
- , 『G7의 稅制』, 1994.
- 日刊自動車新聞社, 『自動車産業ハンドブック 1996年版』, 1996.
- 藤原 隆(編), 『日本の稅制』, 財經詳報社, 1995.
- Environment Policy Committee and Committee on Fiscal Affairs, *Survey on Environmental Taxes in OECD Member Countries*, OECD, 1995(olis Address: COM/ENV/EPOC/DAFFE/CFA(94)88).
- Golombek, Rolf, Cathrine Hagem and Michael Hoel, “Efficient Incomplete International Climate Agreements,” Working Paper 1993:4, Center for International Climate and Energy Research-Oslo, 1993.
- Internal Revenue Service, *Excise Taxes for 1996*, Publication 510, US Department of Treasury, December 1995.
- International Energy Agency (a), *Energy Policies of IEA Countries, 1994 Review*, OECD, 1995.
- (b), *Energy Prices and Taxes*, Fourth Quarter 1995, OECD, 1996.
- Internet, [www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode](http://www.tns.lcs.mit.edu:80/uscode).
- Jung, Tae Yong, “The Impact of Environmental Constraints on a Small Open Economy,” World Energy Council 16th Congress, 1995.
- Khetan, C. P. and S. N. Poddar, “Measurement of Income Tax Progression in a Growing Economy: The Canadian Ex-

- perience," *Canadian Journal of Economics*, Vol. 9, No. 4, November 1976, pp. 613~629.
- Kim, Sonny, Tae Yong Jung, Dong Heon Yoo and Jae Edmonds, "Carbon Emissions Stabilization for the Republic of Korea," mimeo, 1994.
- Kluwer Academic Publishers, *International Tax and Public Finance*, Vol. 2, No. 2, edited by Michael Keen and Jack Mintz (chief editors), August 1995.
- Lee, Hiro, Joaquim Olivelta Martins and Dominique van der Mensbrugge, "The OECD Green Model, An Updated Overview," Technical Papers No. 97, OECD Development Centre, OECD, 1994.
- Manne, Alan and Joaquim O. Martins, "OECD Model Comparison Project (II) on the Costs of Cutting Carbon Emissions, Comparison of Model Structure and Policy Scenarios: Green and 12RT," Economics Department Working Papers No. 146, OECD, 1994.
- Margo Dewar and Howard Collins(eds.), *Alcoholic Beverage Taxation and Control Policy*, Brewers Association of Canada, 1992.
- MIT, *US Internal Revenue Code: Title 26*(Internet에 公開된 資料임).
- OECD, *Taxation in OECD Countries*, 1993.
- \_\_\_\_\_, *Global Warming-Economic Dimensions and Policy Responses*, 1995.
- Roelof Vos, *VAT in Europe*, Nexia International, 1995.
- Suits, Daniel B., "Measurement of Tax Progressivity," *American Economic Review*, Vol. 67, September 1977, pp. 734~752,

## 〈附錄 I〉 主要國의 自動車 關聯 租稅制度

〈附表 1-1〉 우리나라의 乘用車 取得時 諸稅負擔

(單位: %, 원)

		稅 率 (稅額)			備 考
特 別 消 費 稅	1,500cc 以下	10			○ 稅前價格 對比 稅率임. ○ 教育稅 = 特消費稅額의 30% ○ 附加價値稅 = 0.1 × (稅前 價格 + 特消費稅 + 教育稅) ○ 800cc 미만 非課稅
	1,500cc ~ 2,000cc	15			
	2,000cc 超過	20			
取 得 稅		2			○ 販賣價格 對比 稅率임. ○ 農特稅 = 取得稅額의 10%
登 錄 稅	新規·所有權移轉 抵當權 設定 其他	5 3 (7,500) ①	3 2 (7,500) ②	2 1 (7,500) ③	○ 教育稅 = 登錄稅額의 20% ○ 抵當權 - 債券 對比 稅率 ① 非營業用 乘用自動車 ② 其他의 非營業用 ③ 其他의 營業用
公 債	2,000cc 超過 2,000cc 以下 1,500cc 以下 1,000cc 以下	20 12 9 4			○ 新規取得 또는 讓渡金額 對 比 稅率임. ○ 營業用에 대한 稅率 = 3%

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. ( ) 밖의 數値는 稅率이고 ( ) 안의 數値는 單位當 稅額임.

〈附表 1-2〉 우리나라의 乘用車 保有時 諸稅負擔

(單位: 원)

		稅率(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임. ① 人口 50萬名 以上 地域 ② 其他 市地域 ③ 郡地域
	2종: 1,600cc 以上 自家乘用車	36,000	22,500	12,000	
	3종: 1,400cc 以上 自家乘用車,	27,000	15,000	8,000	
	4종: 1,400cc 未滿 自家乘用車 自家用貨物車, 승합차	18,000	10,000	6,000	
	5종: 個人택시, 個人用達, 2輪 自動車: 125cc 超過	12,000 ①	5,000 ②	3,000 ③	
自 動 車 稅	乘 用 車 自 動 車	3,000cc 超過	370	24	○ 稅額은 排氣量 1cc당 稅額임. ○ 6大 都市는 50% 超過 適用 可能 ○ 教育稅=自動車 稅額의 30% (自家乘用車) ① 非營業用 ② 營業用
		3,000cc 以下	310	24	
		2,500cc 以下	250	19	
		2,000cc 以下	220	19	
		1,500cc 以下	160	18	
		1,000cc 以下	120	18	
		800cc 以下	100	18	
	其他 小型 乘用車(지프)	100,000 ①	20,000 ②		

〈附表 1-3〉 美國의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)

(單位: %, 달러)

		課 稅 對 象	稅率(稅額)	課稅標準
製 造 · 取 得 段 階	自動車 重量稅	트럭(33,000파운드 以上) 트레일러(26,000파운드 以上)	12	小賣價格
	聯邦奢侈稅	小賣價格 34,000달러 超過 乘 用車	10	34,000달러 超 過分
	燃料浪費稅	走行距離 22.5마일/갤런 未滿	燃비에 따라 차등	
	販賣稅	自動車	州에 따라 차등	
保 有 段 階	聯邦利用稅	55,000~75,000파운드 車輛 75,000파운드 超過 車輛	(100+22/천파운드) (550)	55,000파운드 超過分
	自動車稅	自動車	州에 따라 차등	自動車 登錄費
運 用 段 階	聯邦燃料稅	揮發油 輕油	(0.141/갤런) (0.201/갤런)	
	州燃料稅	揮發油, 輕油 등	州에 따라 차등	

註: ( )안의 數値는 달러貨 표시 金額임.

〈附表 1-4〉 日本의 自動車 關聯 稅制 (1993年 1月 現在)

(單位: % (消費稅, 取得稅), 엔, 엔/리터 [揮發油, 輕油], 엔/kg [石油가스])

		課 稅 對 象		稅 率 (稅 額)		課稅標準 (備考)
製造 · 取得 段階	消費稅	乘用車		3		販賣價格
	取得稅	自家用 營業用/輕自動車		5 3		取得價格
				自家用	營業用	
保 有 段 階	自動車 重量稅 (年間)	乘用車		6,300/0.5톤	2,800	車輛 重量
		트럭	2.5t 超過	6,300/1톤	2,800	車輛 總重量
			2.5t 以下	4,400/1톤	2,800	
		버스		6,300/1톤	2,500	
		小型二輪自動車		2,500	1,700	
		輕自動車		4,400	2,800	
	二輪車		6,300	4,500		
	自動車稅 (年間)	乘 用 車  cc	~1000	29,500	7,500	
			1001~1500	34,500	8,500	
			1501~2000	39,500	9,500	
2001~2500			45,000	13,800		
2501~3000			51,000	15,700		
3001~3500	58,000		17,900			
3501~4000	66,500		20,500			
4001~4500	76,500		23,600			
4501~6000	88,000	27,200				
6000 초과	111,000	40,700				
버스			49,000(觀光用)	38,000(事業用)	乘車定員 41~50人	
트럭			25,500	18,500	적재량 4~5톤	
輕自動車 (年間)	4輪 乘用車		7,200	5,500		
	4輪 트럭		4,000	3,000		
運 用 段 階	가솔린稅 地方道路稅	揮發油		48.6	1993.12~1998.3 暫定稅率	
				5.2		
	輕油引取稅	輕油		32.1		
	石油가스稅	石油가스		17.5		
消費稅	모든 油類		3			

〈附表 1-5〉英國과 獨逸의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)

(單位：%(附價稅, 乘用車特別稅), 파운드, 파운드/리터[燃料稅], 마르크, 마르크/리터[鑛油稅])

		英 國			獨 逸		
		課稅對象	稅率(稅額)	課稅標準	課稅對象	稅率(稅額)	課稅標準
製造 · 取得 段階	附價稅	全車種	15	小賣價格	全車種	15	販賣價格
	乘用車 特別稅	新車, 輸入車	10	都賣價格			
保有 段階	自動車 稅 (年間)	乘用車	100		例) 排氣量 100cc당 揮發油 車輛:14.4 輕油 車輛:38.0	清淨輕油 車輛은 29.6	
		商用車	110~3,100	重量			
運用 段階	燃料稅 (英國)	揮發油 有鉛	0.2779		揮發油 有鉛	0.82	
		無鉛	0.2342		無鉛	0.92	
	鑛油稅 (獨逸)	輕油	0.2285		輕油	0.54	
		附價稅	揮發油, 輕油		17.5	小賣價格	

〈附表 1-6〉 프랑스의 自動車 關聯 稅制(1993年 1月 現在)

(單位: %[附加價值稅], 프랑, 프랑/리터[燃料稅])

		課稅對象	稅 率 (稅額)	課稅標準 (備考)	
製造 取得 段階	附加價值稅	全車種	22		
	登錄稅	新車, 輸入車	85~115 車齡 10年 超過는 半額	課稅馬力, 全國 平均	
保有 段階	運轉 允許 稅		135~310	地域別로 차등	
	自入 動年 車間 稅∨	車別 稅	乘用車, 總重量 16톤 미만 트럭	課稅馬力, 車齡, 地域別로 差等 車齡 5년 이후 半額	
		特別 稅	17課稅馬力 以 上 大型乘用車	地域에 따라 差等 例) 車齡 25年 以上:0(과리)	
	車齡 10年 未滿 法人乘用車		17課稅馬力 以下:5,880 超過:2,900*		
	車軸稅	16톤 이상 트럭	100~3,600 (分期)		
運用 段階	燃料稅	揮發油	3.8		
		輕油	2.3		

註: \*는 2,900프랑+車別稅 또는 大型乘用車 特別稅에 加算.

## 〈附錄Ⅱ〉 우리나라의 自動車 種類別 登錄推移

〈附表 2-1〉 우리나라의 自動車 種類別 登錄推移

(單位: 대)

	乘 用 車				버 스	트 릭	特殊車	總 計
	自家用	택 시	官用	計				
1970	28,687	28,443	3,547	60,677	17,469	49,055	1,097	128,298
1971	33,994	29,627	3,961	67,582	17,411	53,571	1,871	140,435
1972	36,412	29,325	4,507	70,244	17,550	55,116	2,727	145,637
1973	43,400	29,888	5,046	78,334	18,871	64,584	3,518	165,307
1974	44,618	27,077	4,837	76,532	20,060	76,833	4,150	177,506
1975	50,093	29,096	5,023	84,212	21,818	82,862	5,035	193,927
1976	61,589	29,319	5,191	96,099	23,643	93,885	5,351	218,978
1977	85,074	34,798	5,741	125,613	26,710	118,150	4,839	275,312
1978	128,804	49,954	6,128	184,886	30,597	161,886	7,167	384,536
1979	172,907	61,685	6,830	241,422	37,697	206,822	8,437	494,378
1980	178,513	62,816	7,773	249,102	42,463	226,940	9,224	527,729
1981	193,512	66,224	7,869	267,605	50,595	243,828	9,726	571,754
1982	225,631	72,341	7,839	305,811	66,326	263,939	10,920	646,996
1983	293,141	79,871	7,981	380,993	87,282	304,158	12,883	785,316
1984	364,742	92,156	8,251	465,149	108,018	360,364	14,788	948,319
1985	449,062	99,118	8,479	556,659	128,309	412,739	15,723	1,113,430
1986	545,269	110,029	8,928	664,226	154,627	472,601	17,980	1,309,434
1987	717,787	117,813	8,750	844,350	200,456	546,450	20,119	1,611,375
1988	975,013	131,866	11,120	1,117,999	259,600	635,445	22,404	2,035,448
1989	1,405,314	141,342	12,004	1,558,660	323,402	768,943	9,207	2,260,212
1990	1,902,067	159,331	13,524	2,074,922	383,738	924,647	11,496	3,394,803
1991	2,538,842	174,611	14,399	2,727,852	427,650	1,077,467	14,847	4,247,816
1992	3,256,931	188,544	15,582	3,461,057	483,575	1,261,522	24,740	5,230,894
1993	4,061,240	195,140	14,873	4,271,253	527,958	1,448,634	26,163	6,274,008
1994	4,930,238	204,542	13,933	5,148,713	528,069	1,644,646	28,919	7,404,347

資料: 交通新聞社, 『交通年鑑』, 1995.