

石油類 課稅體系의 改善方向

韓國租稅研究院

序 言

우리나라는 1960년대 이후 經濟가 發展하면서 産業化가 크게 進展되고 所得 水準이 꾸준히 상승하였다. 그 과정에서 産業化에 따른 産業用 石油類의 需要가 크게 增加하였을 뿐만 아니라 所得의 增大는 필연적으로 自動車 需要 擴大를 가져왔고 이는 곧 燃料油로서의 石油類에 대한 需要 增大로 연결되면서 전반적으로 石油類 消費量이 매우 빠른 속도로 증가하여 왔다. 특히 최근 수년 동안에는 石油類의 消費增加率이 經濟成長率을 크게 상회하고 있어 경제 전반에 걸쳐 石油類가 차지하는 比重도 지속적으로 커지고 있으며, 이에 따라 石油類의 價格變動이 物價 및 經濟成長, 關聯 消費稅 收入 등 經濟全般에 걸친 波及效果도 지속적으로 확대되고 있다.

더욱이 石油類 消費가 급증함에 따라 有害 排氣가스의 排出量이 크게 증가하여 環境汚染 問題가 심각해지고 있으며 交通量도 대폭 증가함으로써 交通滯症으로 인한 物流費用 및 混雜費用이 크게 증가하는 등 外部 不經濟의 問題가 매우 심각한 실정에 있다. 이에 따라 금전적으로 표시되는 所得 水準과 物質的인 消費量은 經濟發展과 함께 상당히 증가하여 數量으로 표현되는 所得 및 生活 水準은 크게 향상되었지만, 깨끗한 生活環境, 쾌적한 大氣, 시원스런 交通疏通 등은 우리에게서 점차 멀어져 가고 있는바, 計量化가 어렵지만 生活의 質은 날로 열악해지고 있다. 뿐만 아니라 交通混雜이 심화되면서 物流費用이 크게 증가하는 등 産業發展의 與件 또한 열악해지고 있어 장기적으로는 産業競爭力이 弱化되어 總體的인 國家競爭力 提高에 커다란 障礙要因으로 작용하게 될 가능성이 큰 것으로 예상된다.

그러므로 지속적으로 經濟가 成長할 수 있도록 諸般與件을 정비함은

물론이고, 최근 문제가 더욱 심각해지고 있는 環境汚染과 交通混雜 問題를 해소하기 위해서는 關聯 施設投資를 위한 投資財源을 確保하고 石油類의 消費를 적정 수준으로 조절하는 것이 요청되는데, 이를 위해서는 우리나라의 현실에 부합할 수 있는 石油類에 대한 價格決定體系 및 關聯 消費稅의 課稅體系를 整備하는 것이 필요하다.

현재 石油類에 대해서는 一部 油種의 경우 價格이 自律化되어 있지만 아직도 상당 부분은 政府가 價格을 告示하는 政府 告示價格決定制度로 운영되고 있다. 그러나 政府는 최근의 經濟 自律化 물결에 부응하여 조만간 전면적으로 油價自律化를 단행할 계획에 있다. 油價自律化의 實施는 지금까지 유지되어온 石油類 價格制度의 全面 改編을 의미하는 것으로 油價自律化가 실시되면 石油類 관련 諸般 經濟與件이 대폭 변동될 것임은 자명하다. 따라서 油價自律化로 인해 經濟環境이 변화하게 되면, 石油類의 價格에 매우 큰 影響을 미치고 있는 關聯 消費稅 體系도 상당한 정도 影響을 받게 될 것이므로, 既存의 關聯 消費稅 體系가 새로이 변화된 環境에 얼마나 잘 부합하는지에 대한 검토가 필요하다. 만약 새로운 環境에 맞춰 消費稅 體系의 改編이 필요하다면 어떠한 방향으로 개편하는 것이 우리나라의 현실에 적합한지에 대해서도 검토가 필요하다.

本 報告書에서는 이상과 같은 현실적 필요에 의해 石油類 課稅體系에 대한 適正性 與否를 검토하였으며 油價自律化와 더불어 새로운 環境에 부합할 수 있는 石油類 關聯 消費稅 課稅體系에 대한 改善方案을 논의하였다.

本 報告書는 本 研究院의 成明幸 博士가 집필하였다. 著者는 中間報告書 段階에서부터 原稿를 읽고 유익한 助言을 아끼지 않은 本院의 安鍾錫 博士, 裴竣皓 博士, 그리고 最終報告書를 읽고 여러 가지 측면에서 많은 참조가 될 수 있는 提言을 해주신 本院의 孫元翼 博士, 에너지經濟研究院의 박주호 博士께 심심한 감사의 뜻을 표하고 있다.

本 報告書는 著者가 최근 社會間接資本 投資財源의 擴充問題와 石油

類 課稅方法에 따른 改善方案을 모색하는 과정에서 집필하게 된 報告書로서 著者 個人의 의견을 개진한 것이며, 本 研究院의 公式的인 見解가 아님을 밝혀두는 바이다.

1995年 9月

韓國租稅研究院

院長 崔 洸

目 次

I. 序 論	11
II. 石油類 製品의 特性, 消費推移 및 課稅現況	14
1. 石油類 製品의 特性	14
2. 石油類 關聯 製品의 國內 消費推移	16
3. 現行 石油類에 대한 課稅體系	21
4. 石油類에 대한 稅收推移	24
III. 石油類 課稅體系의 適正性	28
1. 石油類 課稅體系와 政府 告示價格制度의 關係	28
2. 石油類 課稅體系와 稅收의 安定的 確保問題	32
3. 石油類 課稅體系와 相對價格 體系	35
IV. 石油製品 價格構造 및 關聯 稅金의 國際比較	38
1. 石油製品 價格 및 稅金比重의 國際比較	38
2. 石油製品 關聯 消費稅制의 國際比較	44
V. 課稅體系 改善方案 및 期待效果	49
1. 課稅體系 改善의 基本方向	49
2. 課稅體系 및 稅率 水準의 改善方案	52
3. 期待效果	56
VI. 要約 및 結論	64
參考文獻	68

表 目 次

〈表 2-1〉 主要 石油製品 및 天然가스의 消費量 推移	17
〈表 2-2〉 製品別 · 部門別 消費(1993年)	19
〈表 2-3〉 石油製品別 物價 加重值	20
〈表 2-4〉 主要 石油製品の 價格構成	22
〈表 2-5〉 石油類 關聯 製品の 個別消費稅率 變遷 推移	23
〈表 2-6〉 石油類 關聯 製品の 特別消費稅(交通稅) 稅收 推移	25
〈表 3-1〉 從價稅와 從量稅 體系의 比較	29
〈表 4-1〉 油價 및 稅金比重의 國際比較(1994年 2/4分期 現在) ...	40
〈表 4-2〉 揮發油/輕油 消費者價格의 相對比(1994年 2/4分期 現在) ...	43
〈表 4-3〉 石油類 課稅體系의 國際比較(1994年 2/4分期 現在) ...	45
〈表 5-1〉 揮發油 · 輕油의 工場渡 價格, 特別消費稅, 消費者價格의 變化 推移	54
〈表 5-2〉 揮發油 · 輕油 課稅體系의 改善方案	56
〈表 5-3〉 課稅體系 改善方案에 대한 價格 및 物價效果	58
〈表 5-4〉 課稅體系 改善方案에 대한 稅收效果(1996年 豫想)	60

圖 目 次

[圖 2-1] 主要石油製品 및 天然가스의 消費量 推移	18
[圖 3-1] 油價自律化 이후 從價稅와 從量稅 體系下에서의 價格決定	31
[圖 4-1] 主要國의 揮發油 價格構造의 國際比較 (1994年 2/4分期 現在)	41
[圖 4-2] 揮發油 消費者價格 및 稅金比重의 國際比較 (1994年 2/4分期 現在)	41
[圖 4-3] 主要國의 輕油 價格構造의 國際比較 (1994年 2/4分期 現在)	42
[圖 4-4] 輕油 消費者價格 및 稅金比重의 國際比較 (1994年 2/4分期 現在)	42

I. 序 論

최근 우리나라에서는 所得水準이 빠르게 증대되면서 自動車 普及의 급속한 增加와 經濟發展에 따른 產業生産의 增大로 인하여 石油에 대한 需要가 폭발적으로 增加하고 있고 이와 관련하여 交通滯症과 排氣가스의 增加로 인한 環境汚染 등의 문제도 매우 심각해지면서 環境 關聯 投資 및 社會間接資本 投資을 위한 財源을 마련하는 것이 시급한 懸案으로 등장하고 있다. 環境改善 및 社會間接資本 投資을 위한 投資財源을 마련하는 方案 중 하나는 石油類에 消費稅를 과세함으로써 必要財源의 일부를 充당하는 것인데 이는 石油類에 대한 課稅體系의 形態가 어떠한가에 따라 일반적으로 그 효과가 매우 다르게 나타난다. 더욱이 石油類의 경우 需要 또는 用途가 경제 전반에 걸쳐 매우 넓게 분포되어 있을 뿐만 아니라 消費比重도 상당히 크기 때문에 石油類에 대한 課稅體系를 합리적으로 선정하지 못하는 경우에는 物價不安은 물론이고 稅收確保의 不安定性 增大, 原價上昇에 따른 產業競爭力 弱화 등의 副作用을 초래할 수 있으므로 매우 신중해야 한다.

현재 우리나라에서 石油類에 과세되고 있는 消費稅는 一般消費稅로서 稅率 10%의 附加價値稅가 있으며 일부의 石油製品에 대해서는 特別消費稅 또는 交通稅와 같은 個別消費稅가 함께 과세되고 있다. 各 石油製品에 대한 消費稅의 課稅體系는 모두 從價稅의 構造로 되어 있다. 1995년 현재 特別消費稅 또는 交通稅가 과세되고 있는 대표적인 石油製品은 揮發油와 輕油, 燈油, 石油가스, 天然가스의 다섯 가지가 있으며 각각에 대한 基本稅率은 10~150%로 그 폭이 상당히 넓고 또한 基本稅率의 30/100의 범위 내에서 彈力稅率을 적용할 수 있도록 되어 있다. 美國이나 OECD 國家를 비롯한 外國의 경우에는 石油製品에 대한 消費稅의 體系가 대체로 從量稅의 구조로 되어 있는 경우가 많다. 이와 비교해 볼 때

우리나라의 石油類 課稅體系가 從價稅의 형태를 취하고 있다는 점은 다소 독특하다고 하겠다. 消費稅의 課稅體系, 즉 從價稅, 從量稅, 그리고 兩者의 混合型 가운데 어떤 것을 선택하느냐의 문제는 각 국가가 지니고 있는 文化的·歷史的 慣習이나 傳統, 國民들의 納稅意識 및 稅務行政 能力, 政府의 政策目標, 그리고 諸般 經濟與件 등에 의존하므로 각 국가 고유의 특성을 반영하여 課稅體系를 整립하는 것이 필요하다.

현재 우리나라에서는 상당한 정도 油價自律化가 실시되고 있는데 향후에는 油價自律化의 폭이 더욱 확대되어 중국적으로는 완전히 自律化될 계획이다. 향후에 油價가 완전히 自律化되면 國內 油價는 國內外的인 與件變化에 따라 현재보다 變動이 잦아지게 될 것이다. 현재 時點에서 向後의 油價를 전망해 볼 때 油價가 인상될 것이라는 전망이 다소 우세한 편이지만 경우에 따라서는 油價가 下落할 가능성도 배제할 수는 없다. 만약 油價가 인하되는 경우가 발생한다면 현행과 같은 從價稅 課稅體系 아래서는 관련 稅收에 대한 豫測이 어려워지고 石油類 課稅의 實效性이 低下될 뿐만 아니라 稅收入의 安定的인 確保도 어려워질 가능성이 있다.

반면에 石油類에 대한 個別消費稅의 課稅體系를 美國이나 OECD 國家에서 보는 바와 같이 從量稅의 體系로 전환하는 경우에는 稅收入에 대한 豫測이 상대적으로 용이해지게 되어 稅收豫測의 透明性이 제고된다는 장점이 있다. 그러나 從量稅의 體系를 유지하는 경우에도 稅收入이 전적으로 消費量에 의존하게 되므로 稅收規模는 物價水準의 變動 또는 石油製品 價格의 變動에 둔감해지게 된다. 따라서 장기적으로는 單位當 從量稅額을 적절히 조정하지 않는다면 稅收入의 價格彈力性이 매우 낮아지게 되어 稅收의 實質價値가 감소되는 결과를 초래하게 된다. 더욱이 石油波動 또는 그와 유사한 원인으로 인하여 國際石油市場에서 原油 또는 石油製品의 價格이 단기간 내에 急上昇할 경우에는 從量稅 課稅體系로는 이에 신속적으로 대응하기가 어려울 뿐만 아니라 中·長期的으로 볼 때 에너지 消費節約 또는 消費抑制效果 및 에너지節約의 技術開發이

상대적으로 지연될 가능성도 있다. 뿐만 아니라 石油類에 대한 課稅體系의 形態가 어떠한가에 따라 이상에서 살펴본 바와 같은 長短點이나 期待效果 이외에도 課稅體系의 差異에 따라 物價나 稅收에 미치는 영향이 서로 다를 뿐 아니라 環境 關聯 投資 및 社會間接資本 投資을 위한 財源을 마련하는 데 있어서도 많은 차이를 보이게 된다.

本 報告書에서는 이상과 같은 從價稅 및 從量稅 課稅體系가 지니는 고유의 특성과 우리나라가 당면하고 있는 經濟的 與件變化에 맞추어 우리에게 적합한 石油類에 대한 課稅體系를 마련하는 것을 연구목적으로 하였다. 먼저 합리적인 石油類 關聯 消費稅 體系를 정립하기 위해서는 石油類와 相關한 國內外 經濟與件과 課稅體系의 形態가 미치는 영향, 相關 消費稅의 稅收彈力性和 價格 및 物價에 미치는 影響 등을 종합적으로 고려할 필요가 있으며, 安定的인 稅收 確保와 石油類 課稅의 透明性 등을 提高할 수 있는 방안도 모색할 필요가 있다. 이에 따라 本 報告書에서는 石油類 製品 고유의 특성을 분석해 보고 어떠한 形態의 課稅體系가 石油類 課稅를 위한 適正 課稅體系인지를 검증해 보기로 하며 이와 함께 石油類에 대한 消費稅率 水準도 함께 검토해 보기로 한다.

本 報告書의 構成은 다음과 같다. 第Ⅱ章에서는 石油類 製品의 特性和 主要 石油製品別 消費推移, 石油類에 대한 우리나라의 課稅體系, 稅收推移를 살펴보고, 第Ⅲ章에서는 石油類 課稅體系의 適正性 問題를 검토해 본다. 第Ⅳ章에서는 揮發油와 輕油를 중심으로 石油製品의 價格構造와 單位當 稅金 및 消費者 價格 對比 稅金の 比重 등을 國際比較를 통해 살펴본다. 第Ⅴ章에서는 현재 政府가 計劃하고 있는 油價自律化에 대비하여 우리나라에 적합한 石油類 課稅體系에 대한 改善方案을 모색해 보고 期待效果를 논의한다. 마지막으로 第Ⅵ章에서는 本 報告書의 主要 內容을 요약하면서 政策的 示唆點을 제시한다.

II. 石油類 製品의 特性, 消費推移 및 課稅現況

本章에서는 石油類에 대한 일반적인 特性과 石油製品別 消費 및 輸入現況을 개관해보면서 현재 特別消費稅 또는 交通稅가 과세되고 있는 石油製品에 대한 課稅體系 및 稅率의 變遷推移를 살펴본다. 그럼으로써 향후 油價自律化가 본격적으로 실시된 이후에 우리나라의 石油類 課稅體系가 어떠한 모습을 갖추는 것이 바람직한지에 대한 示唆點을 찾아보도록 한다.

分析의 單純化를 위해 石油類 課稅體系의 適正性 檢討를 위한 分析의 範圍는 현재 特別消費稅와 交通稅가 과세되고 있는 揮發油, 輕油, 燈油, 石油가스(LPG), 天然가스(LNG)의 다섯 가지에 국한하도록 한다.

1. 石油類 製品의 特性

石油類 製品은 最終 消費財로 消費됨은 물론이고 경우에 따라서는 産業生産을 위한 動力源 또는 主要 原資材의 하나이며 기타의 財貨와도 대체로 비슷한 特性을 지니고 있다. 그러나 대다수의 財貨와는 달리 石油製品은 原油라는 동일한 하나의 原料로부터 다양한 製品이 같이 생산된다는 連產品(joint products)의 하나로서 여타의 財貨와 差別性을 나타내는 것이 특징적이다. 즉, 石油製品은 製造工程에 따라 製造比率이 다소 다르지만 原油로부터 여러 石油製品이 동시에 생산된다는 特性을 지닌다.

石油類와 같은 連產品의 경우에는 일반적으로 精製過程으로부터의 製造原價를 製品別로 배분하는 것이 기술적으로 상당히 어렵거나 또는 사실상 불가능한 경우가 많기 때문에 石油製品 각각에 대하여 진정한 製造原價를 산출해 내는 것은 매우 어렵다. 그러므로 우리나라를 포함하여

많은 나라에서는 石油製品 각각에 대한 製造原價를 산출하기 위해 政府 政策 目標에 따라 또는 市場에서의 需要·供給에 따라 製品別로 각기 다른 加重値를 주어 單價를 산출하고 있다. 다만 製品別로 加重値를 부여함에 있어서는 전체의 平均 製造原價를 1로 보았을 때 各 石油製品 加重値에 대한 加重平均, 즉 複合單價가 1이 되도록 함으로써 전체의 製造原價가 평균적으로 배분되는 방법을 채택하고 있다¹⁾. 특히 油價가 自律化된 경우에는 政府의 政策的인 配慮에 의한 原價配分方式보다는 市場에서 결정된 製品別 相對價格 體系에 따라 또는 기타의 配分方式에 따라 石油製品別 製造原價가 결정되는 것이 일반적이다.

上記와 같이 連產品의 하나로서 石油製品에 대한 原價配分을 위한 加重値를 어떤 분포로 구성하느냐의 問題는 전체 石油製品에 대한 相對 工場渡 價格 體系를 구성함에 있어 가장 중요한 요인이 되고 있을 뿐만 아니라 이들에 대한 消費稅 課稅體系와 아울러 石油製品의 消費者 價格體系도 함께 결정된다. 우리나라에서는 油價自律화가 추진중에 있는바, 현재까지는 政府告示를 통해 油種別 流通段階別 石油類 販賣價格을 결정하는 방식을 채택하고 있다.

原價配分을 위해 石油製品에 따라 상이한 加重値를 부여하는 基準은 油價自律化的 정도, 政府의 政策方向 등 諸般與件의 變化에 따라 달라진다. 우리나라에서는 대체로 製品別 用途나, 製品別로 産業이나 기타 經濟活動에 미치는 영향, 物價政策, 에너지 需給政策과 같은 政府의 政策方向 등을 종합적으로 고려하여 加重値를 배분하고 있다.

현재 우리나라에서는 最終 消費段階에서의 消費比重이 높으며 소득이 높은 계층일수록 더 많이 소비하는 油種에 대해서는 製造原價를 構成하는 加重値를 높게 배분하고 있는 반면에 物價에 미치는 영향이 큰 油種이나, 庶民들의 生計安定에 커다란 영향을 미치거나 産業用으로 需要比

1) 田圭正(1991) 참조.

중이 높은 油種 등에 대해서는 加重値를 낮게 배분하는 傾向이 있다. 이에 따라 대부분이 乘用車의 燃料로 최종 소비되는 揮發油 등은 製造原價를 구성하는 加重値가 높을 뿐만 아니라 消費稅率도 여타의 제품에 비해 높게 책정되어 있으며 반면에 대부분이 大衆交通手段이나 産業用 輸送手段의 燃料로 소비되는 輕油의 경우에는 加重値도 상대적으로 낮고 消費稅率도 揮發油에 비해 낮게 책정되어 있다. 그러나, 政策的 必要를 완전히 배제하기는 현실적으로 어려울 수도 있겠지만, 앞으로 油價自律化 政策이 본격적으로 실시되게 되면 製造原價의 配分方式은 市場의 與件에 따라 변동하게 되는 방식으로 전환될 가능성이 매우 큰 것으로 판단된다.

2. 石油類 關聯 製品의 國內 消費推移

1995년 현재 特別消費稅 또는 交通稅가 과세되고 있는 다섯 가지 石油製品에 대한 消費量의 變化推移는 <表 2-1>과 [圖 2-1]에서 보는 바와 같다.

揮發油는 第1次 石油波動이 있었던 1970년대 중반 이후 1980년대 초까지 消費가 감소하였던 것을 제외하고는 대부분 매년 두 자리 數 이상의 높은 國內消費 增加率을 시현하고 있다²⁾. 揮發油 消費의 增加趨勢는 1980년대 중반 이후 특히 두드러지는데 이는 所得水準이 급속히 上昇함에 따라 乘用車에 대한 수요가 폭발적으로 증가하였던 것이 가장 큰 요인으로 지적되고 있다. 물론 國內 自動車 産業의 技術發展에 따라 燃料 節約型 自動車의 開發이 거듭되면서 燃料效率는 점차 向上되고 있기 때

2) 과거 揮發油의 消費가 일시적으로 減少한 이유 중 매우 중요한 것은 1970년대에 두 차례에 걸친 石油波動의 결과로 價格暴騰에 따라 消費가 減少한 것과, 大衆交通手段의 하나인 택시의 燃料를 1981년 4월부터 揮發油에서 石油가스(LPG)로 본격적으로 대체함에 따라 揮發油의 消費가 減少한 것을 들 수 있다.

〈表 2-1〉 主要 石油製品 및 天然가스의 消費量 推移

(單位 : 1,000배럴)

	揮發油	輕油	燈油	L P G	LNG(1,000톤)
1970	5,170 (11.4)	10,999 (16.7)	3,015 (23.2)	446 (21.2)	N.A.
1975	3,747 (-6.6)	19,050 (16.0)	3,340 (51.7)	1,689 (30.9)	N.A.
1980	7,019 (-18.7)	37,789 (1.8)	8,350 (-7.3)	4,500 (35.1)	N.A.
1981	6,003 (-14.5)	38,983 (3.2)	7,853 (-6.0)	4,962 (10.3)	N.A.
1982	4,615 (-23.1)	40,133 (3.0)	7,648 (-2.6)	7,224 (45.6)	N.A.
1983	4,622 (0.2)	44,609 (11.2)	7,823 (2.3)	9,930 (37.5)	N.A.
1984	5,394 (16.7)	49,639 (11.3)	8,044 (2.8)	12,201 (22.9)	N.A.
1985	6,922 (28.3)	52,188 (5.1)	7,932 (-1.4)	14,247 (16.8)	N.A.
1986	8,557 (23.6)	57,137 (9.5)	7,985 (0.7)	17,585 (23.4)	N.A.
1987	10,354 (21.0)	63,536 (11.2)	8,156 (2.1)	21,216 (20.6)	1,621 (-)
1988	13,578 (31.1)	74,408 (17.1)	9,987 (22.4)	25,904 (22.1)	2,094 (29.2)
1989	18,295 (34.7)	83,901 (12.8)	14,382 (44.0)	30,329 (17.1)	2,026 (-3.2)
1990	23,693 (29.5)	97,449 (16.1)	24,942 (73.4)	35,712 (17.7)	2,329 (15.0)
1991	28,713 (21.2)	114,521 (17.4)	25,599 (2.6)	43,132 (20.8)	2,694 (15.7)
1992	35,248 (22.8)	127,434 (11.3)	34,249 (33.8)	53,917 (25.0)	3,524 (30.8)
1993	42,508 (20.6)	138,021 (8.3)	43,259 (26.3)	59,437 (10.2)	4,402 (24.9)

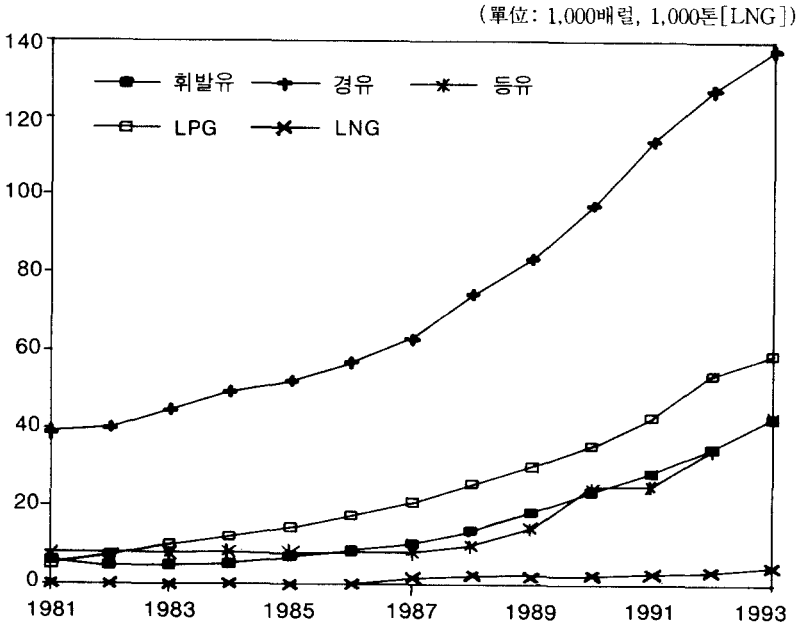
註 : ()안은 前年對比 增減率임.

資料 : 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1994.

문에 技術發展이 乘用車 單位當 揮發油 消費增加率을 다소 둔화시키는 방향으로 작용하고 있기는 하지만 전체적으로는 乘用車 需要의 增加率이 燃比向上에 따른 消費節約 效果를 크게 초과하고 있을 뿐만 아니라 乘用車에 대한 需要構造도 燃料消費가 적은 小型 乘用車로부터 燃料消費가 큰 中·大型 乘用車로 점차 이행하고 있어 揮發油 消費의 增加率은 지속적으로 높게 유지되고 있다.

輕油, 燈油, 石油가스(LPG), 天然가스(LNG)의 경우에도 消費量이 계속 증가하는 趨勢이다. 이는 기본적으로 國內 經濟發展에 따른 産業的 質的·量的 膨脹과 所得水準 向上에 따라 産業에서의 需要增加는 물론이고 家庭用 煖房·炊事用 燃料로서의 需要가 크게 증가하였던 것에 기인한다.

〔圖 2-1〕 主要 石油製品 및 天然가스의 消費量 推移



資料: 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1994.

燈油의 경우에는, 종전에 家庭用 煖房用 燃料로서 消費比重이 매우 높았다가 所得增大에 따라 生活水準이 점차 向上되면서 消費가 減少傾向을 크게 보이고 있는 石炭(또는 煉炭) 등을 대체하면서 煖房用 燃料로서의 需要가 크게 增加하고 있다.

輕油의 경우에도 燈油와 함께 煖房用 燃料로서 기존의 石炭燃料를 대체하면서 需要가 계속 증가하고 있을 뿐만 아니라 産業用 需要, 그리고 貨物트럭과 버스 등의 輸送用 燃料로서의 需要도 지속적으로 增加하고 있다.

LPG와 LNG 또는 이들 제품을 이용한 都市가스 등도 家庭·商業用 煖房用 또는 炊事用 燃料로서 需要가 매우 크게 증가하고 있다. 더욱이 LPG의 경우에는 1981년 4월에 본격적으로 택시용 燃料가 종전의 揮發

油에서 LPG로 대체되면서 이에 대한 消費가 크게 증가한 것도 消費增加의 중요한 요인의 하나가 되었다. LNG는 최근 環境問題와 관련하여 淸淨燃料에 대한 관심이 高潮되면서 기존에 有害 排氣가스를 많이 배출하는 油種에 대한 代替燃料로서의 重要性이 한층 커짐에 따라 1980년대 후반부터 輸入이 크게 증가하면서 消費도 지속적으로 증가하고 있다.

1993년 현재 石油 關聯製品에 대한 部門別 消費現況은 <表 2-2>에서 보는 바와 같다.

<表 2-2> 製品別 · 部門別 消費(1993年)

(單位: 1,000배럴, 1,000톤[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	1,107	40,381	481	528	1	-	10	42,508
輕 油	26,229	70,771	34,190	4,666	2,117	5	44	138,021
燈 油	5,435	254	36,983	581	1	-	5	43,259
L P G	9,649	14,009	26,980	36	-	-	8,763	59,437
L N G	-	-	-	-	2,518	-	1,847	4,402

註: LPG의 경우 發電, 都市가스 이외에도 自體消費가 3만 7천톤이 있음.
 資料: 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1994.

揮發油는 95.0% 정도가 輸送部門에서 소비되고 있으며 產業, 家庭·商業 등 餘他 部門에서의 消費比重은 매우 낮은바, 거의 대부분이 乘用車에 대한 最終 消費財, 즉 燃料로 소비되고 있다.

輕油는 약 51.3%가 輸送部門에서 소비되고 있으며 家庭·商業 部門에서의 消費比重은 24.8%, 產業部門에서는 19.0%가 소비되고 있어 이들 세 部門에서의 消費比重的 合計는 95.1%로 輕油 消費의 거의 대부분을 차지하고 있으며 매우 적은 양이지만 發電用으로도 消費되고 있다.

燈油의 경우에는 대부분이 家庭用 煖房燃料로 소비되고 있는데, 家庭·商業部門에서의 消費比重이 85.5%로 매우 높으며 나머지는 대부분 產業用으로 소비되고 있다.

LPG의 경우에도 家庭·商業 部門에서의 消費比重이 매우 높으며 택

시 등의 燃料로서 輸送部門에서의 消費比重도 상당히 높은 편이다. 이외에도 LPG는 産業部門과 都市가스를 제조하기 위한 原料로서도 상당 부분이 소비되고 있다.

LNG는 1980년대 중반 이후 본격적으로 도입되기 시작하였으며 대부분 發電用으로 많이 소비되고 있다. 또한 LPG와 마찬가지로 都市가스의 原料로서도 상당량이 소비되고 있다.

위의 石油製品들은 消費量 水準 또는 消費構造의 差異에 따라 販賣價格의 變化가 物價에 미치는 影響은 약간씩 다르게 나타나고 있다(〈表 2-3〉 참조). 揮發油는 거의 대부분이 最終消費財로 消費되고 있지만 販賣價格의 變動은 生産者物價와 消費者物價에 모두 큰 影響을 미치지만 消費者物價에 미치는 影響이 다소 더 큰 편이다. 반면에 輕油는 輸送, 家庭·商業 및 産業部門에서의 消費比重이 고르게 높으므로 販賣價格의 變動이 消費者物價와 生産者物價에 고르게 影響을 크게 미치고 있으며 그 중에서도 특히 生産者物價에 미치는 影響이 더 크다. 그러나 輕油가 消費者物價에 影響을 미치는 부분 중 상당 부분은 버스料金 등의 引上을 통해 이루어지는데, 이를 제외한다면 輕油가 消費者物價에 직접적으로 미치는 影響은 작은 편이다. 燈油와 LPG의 경우에도 生産者物價 및 消費者物價에 미치는 影響이 크지만 揮發油나 輕油에 비해서는 상당히 작은 편이다.

〈表 2-3〉 石油製品別 物價 加重值

(單位: $\times 10^{-3}$)

	揮發油	輕油	燈油	L P G	
				프로판	부탄
生産者物價 加重值	7.7	17.4	7.1	2.7	1.3
消費者物價 加重值	8.4	1.8	5.2	3.7	-

註: 1990年 基準年.

資料: 財政經濟院 國民生活課.

3. 現行 石油類에 대한 課稅體系

우리나라에서 石油類 關聯製品에 대해 과세되고 있는 消費稅(또는 間接稅)로는 附加價値稅, 特別消費稅, 交通稅의 세 가지가 있다.

附加價値稅는 稅率 10%의 一般消費稅로서 일부의 免稅 油類를 제외하고는 원칙적으로 모든 石油 關聯製品에 대하여 과세하고 있다. 特別消費稅가 과세되고 있는 石油 關聯製品으로는 1993년까지만 해도 揮發油, 輕油, 石油가스(LPG)의 세 가지에 불과하였으나 1994년부터는 燈油와 天然가스(LNG)도 課稅對象에 추가됨에 따라 현재에는 다섯 가지의 石油 關聯製品에 대하여 特別消費稅를 課稅하고 있으며 그 중에서 揮發油와 輕油의 경우에는 交通稅를 과세하고 있다. 기타의 石油製品에 대해서는 附加價値稅만을 과세하고 있을 뿐이며 特別消費稅나 交通稅 등의 個別消費稅는 과세하지 않고 있다.

交通稅는 최근 급증하고 있는 環境汚染 및 交通滯症, 物流費用 增加 등의 사회적 副作用을 감소시키기 위해 필요한 環境 關聯 投資 및 社會間接資本 投資을 위한 財源을 마련하기 위한 방편의 하나로서 目的稅의 형태로 揮發油와 輕油를 대상으로 1994년부터 10년간 한시적으로 운영하고 있다. 交通稅의 課稅體系는 揮發油와 輕油에 대한 特別消費稅의 課稅體系와 기본적으로 동일하게 이루어져 있는데 다만 交通稅를 과세하는 10년 동안에는 揮發油와 輕油에 대해 特別消費稅를 과세하지 않고 있다.

特別消費稅와 交通稅는 精油會社로부터 搬出할 때의 稅前 工場渡 價格을 課稅標準으로 하여 일시에 과세함으로써 納稅義務가 종결되는 반면에 附加價値稅는 附加價値에 대한 10%의 비율만큼을 과세하고 있는 바, 각 生産 또는 流通段階에서 창출되는 附加價値를 課稅標準으로 하여 段階別로 순차적으로 課稅하고 있다. 附加價値에는 各 段階別 價値의 上昇分뿐만 아니라 製造場 搬出時에 납부하는 特別消費稅와 交通稅 負擔額도 附加價値稅의 課稅標準에 포함하고 있다. 이에 대한 예는 <表

2-4)에 잘 나타나 있다.

〈表 2-4〉 主要 石油製品의 價格構成

(單位 : 원 /리터)

	精 油 會 社			代 理 店		注油所(副販店)		消 費 者 價 格
	工場渡 價 格	特 消 稅 (文通稅)	附 加 價 值 稅	유 통 마 진	附 加 價 值 稅	유 통 마 진	附 加 價 值 稅	
揮發油	178.11	302.79	48.10	20.91	2.09	33.64	3.36	589.00
輕 油	158.33	31.67	19.00	11.82	1.18	16.36	1.64	240.00
燈 油	175.21	17.52	20.27	12.73	1.27	18.18	1.82	257.00
L P G	190.66	19.07	30.97	87.12	8.71	134.97	13.50	475.00

註 : 1. 1995년 6월 1일 基準임.

2. 輕油는 低硫黃 輕油 基準임.

3. 燈油는 精油會社 段階에서 리터當 10원의 基金도 追加적으로 부담함.

4. LPG는 都市가스가 아닌 一般用 基準임.

資料 : 財政經濟院 消費稅制課

上記의 다섯 가지 製品에 대한 消費稅率(附加價値稅 除外)은 다음 의 〈表 2-5〉에서 보는 바와 같다. 揮發油에 대한 稅率이 대체로 100% 이상인 것을 제외하고는 나머지의 경우에는 稅率이 대체로 10~20% 정도에 불과하다. 特別消費稅가 도입된 1977년 이후부터는 稅法의 개정을 통하지 않더라도 정책적인 필요 또는 기타의 요인에 따라 稅法에 규정되어 있는 彈力稅率 制度를 이용하여 基本稅率의 30/100 범위 내에서 彈力稅率을 적용하여 부분적으로 稅率을 조정하고 있다.

揮發油에 대한 消費稅率은 1970년대 초반에 200~300% 정도로 매우 높은 수준을 유지하였으나 特別消費稅가 도입된 후부터는 200% 이하로 인하되었고 1983년 이후 1980년대 중반의 3低 好況期에 이르는 時期에 는 100% 수준에서 안정적이었다. 無鉛揮發油가 처음 도입된 1987년부터 有鉛揮發油의 生産·出庫가 중지된 1993년 이전까지는 有鉛揮發油와 無鉛揮發油간에 消費의 代替關係가 성립하였기 때문에 有鉛揮發油에 비해 製造原價가 높았던 無鉛揮發油의 消費者價格을 有鉛揮發油와 일치시

〈表 2-5〉 石油類 關聯 製品의 個別消費稅率 變遷 推移

(單位: %)

		70. 1. 1	74. 1. 14	77. 7. 1	79. 3. 7	80. 8. 24	80. 11. 14	83. 3. 26
揮發油	有鉛	200	300	160	160(180)	160	160(130)	100
	無鉛	-	-	-	-	-	-	-
輕油		40		10		10(7)		10(9)
石油가스(LPG)		15		非課稅				10
燈油		非課稅						
天然가스(LPG)		非課稅						

		87. 6. 9	89. 3. 27	91. 7. 1	92. 1. 1	94. 1. 1	94. 2. 15	94. 7. 15	95. 8. 12
揮發油	有鉛	100	100(85)	100(120)	100(130)	-	-	-	-
	無鉛	100(85)	100(70)	100(100)	100(109)	150	150(190)	150(170)	150(195)
輕油		10(9)				20	20(25)	20	
石油가스(LPG)		10(8)				10			
燈油		非課稅				10	10(13)	10	
天然가스(LNG)		非課稅				10			

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 생산이 중지되었음.

3. () 안은 彈力稅率임.

키기 위해 二重 稅率을 적용하여 無鉛揮發油에 대한 稅率을 낮게 책정하였다. 최근에는 環境 및 社會 間接資本 關聯 投資를 위한 재원 마련의 필요성이 급증함에 따라 交通稅가 신설되면서 基本稅率이 150%로 대폭 인상되었고 최근에는 彈力稅率을 적용하여 170~195% 수준을 유지하고 있다.

輕油는 特別消費稅가 도입되기 이전에는 稅率이 40% 수준이었으나 그 이후 基本稅率이 10%로 인하되면서 일정 범위 내에서 彈力稅率이 적

용되어 왔다. 交通稅가 신설되면서부터는 基本稅率이 20%로 인상되어 과세되기 시작하였으며 1994년 2월부터 일시적으로 25%의 彈力稅率이 적용되다가 同年 7월에 다시 基本稅率 20%로 환원되었고 1995년 8월부터는 다시 26%의 彈力稅率이 적용되고 있다.

LPG는 1970년대 초에 稅率 15%로 과세되다가 特別消費稅가 도입되면서 일시적으로 非課稅되어 왔으며 1983년부터는 다시 基本稅率 10%로 과세되면서 일시적으로 8%의 彈力稅率이 적용되기도 하였다.

燈油와 LNG는 1994년부터 새로이 特別消費稅의 課稅對象으로 편입되면서 基本稅率 10%로 과세하고 있다.

4. 石油類에 대한 稅收推移

石油類 關聯 特別消費稅와 交通稅의 稅收는 <表 2-6>에서 보는 바와 같다.

揮發油로부터 징수되는 特別消費稅의 比重은 매우 높아 特別消費稅 收入의 거의 절반 정도를 차지하고 있어 稅入側面에서 볼 때 特別消費稅의 課稅對象 중 가장 중요한 品目이 되고 있다. 1991~93년의 特別消費稅 收入은 각각 2조 3,407억원, 2조 6,361억원, 3조 6,069억원이고 동 기간 동안 揮發油로부터 징수된 特別消費稅는 각각 7,800억원, 1조 2,606억원, 1조 7,729억원으로 特別消費稅 收入 전체의 33.3%, 47.8%, 47.9%를 차지하였다. 交通稅가 도입된 1994년에는 特別消費稅와 交通稅 收入의 合計는 5조 3,743억원이며 그 중 揮發油로부터의 稅收入은 2조 3,444억원으로 占有比는 43.6%를 차지하였다.

揮發油에 대한 特別消費稅 또는 交通稅의 收入은 대체로 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있으며 다만, 1980년대에 접어들면서 수년간 稅收가 일시적으로 감소하였다. 이것은 그 당시 揮發油 消費量이 減少한 것도 한 요인이지만 1980년 11월과 1983년 3월에 두 차례에 걸쳐 稅率이 160%에서 130%, 다시 100%로 크게 인하되었는바, 이들 두 가지 요

〈表 2-6〉 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
1978	347	67	-	-	-
1979	1,844	290	-	-	-
1980	3,105	560	-	-	-
1981	2,902	647	-	-	-
1982	2,242	770	-	-	-
1983	1,836	1,094	-	385	-
1984	2,075	1,268	-	394	-
1985	2,712	1,310	-	427	-
1986	3,053	1,209	-	416	-
1987	3,584	1,228	-	379	-
1988	3,657	1,182	-	254	-
1989	3,787	1,295	-	212	-
1990	4,574	1,610	-	405	-
1991	7,800	1,774	-	433	-
1992	12,606	2,112	-	559	-
1993	17,279	2,585	-	504	-
1994	23,444	5,844	1,334	447	787

註: 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.
 資料: 財政經濟院 消費稅制課

인이 복합적으로 작용하여 揮發油로부터의 稅收을 減少시켰기 때문이다. 1990년대에 접어들면서부터는 揮發油에 대한 特別消費稅 收入이 매우 크게 증가하고 있는데 이는 乘用車 普及의 大衆化가 실현되면서 燃料油로서의 揮發油 需要가 急增하였던 것에 주된 원인이 있다. 더욱이 1992년에는 (彈力)稅率이 無鉛揮發油의 경우 종전의 100%에서 109%로, 普通揮發油(有鉛揮發油)의 경우에는 120%에서 130%로 인상됨에 따라 稅收의 增加率은 더욱 커졌다(〈表 2-1〉과 〈表 2-5〉 참조). 1994년부터는 交通稅가 신설되고 揮發油에 대한 稅率이 더욱 크게 인상되면서 特別消費稅(交通稅)의 稅收 增加는 더욱 두드러지고 있다. 그러

나 國內 揮發油 價格이 다소 인하됨에 따라 稅收의 增加率은 消費量의 增加와 稅率의 引上幅보다는 상대적으로 작게 나타나고 있다.

輕油는 揮發油와 달리 稅率의 變化가 상대적으로 작은 편이었다. 交通稅가 도입되어 基本稅率이 20%로 인상되기 이전에는 基本稅率 10%에 7~9%의 彈力稅率이 적용되었으며 消費量도 상대적으로 커다란 起伏없이 꾸준히 증가함에 따라 稅收入도 꾸준히 증가하여 왔다. 輕油는 揮發油에 비해 特別消費稅에서 차지하는 稅收 占有比가 상당히 작은 편이지만 점차 그 比重도 증가하고 있는바, 特別消費稅의 單一 課稅對象 品目으로는 상당히 稅收比重이 크다고 할 수 있다. 특히 1994年 交通稅가 도입되면서부터는 輕油의 (基本)稅率이 20%로 인상됨에 따라 稅收가 약 2배 정도로 증가할 수 있는 계기가 되었으며 여기에 消費量도 증가함에 따라 稅收入은 前年의 2,585억원에서 5,844억원으로 126%의 매우 높은 增加率을 시현하면서 占有比도 10.9%로 크게 상승하였다.

LPG의 경우에는 稅率도 대체로 낮은 수준에서 안정적이었으며 消費量도 크지 않아 稅收入은 크지 않은 편이다. 1980년대 중반에는 稅收入이 400억원 정도였는데 1987년부터 다소 감소하는 경향을 보이다가 1990년 이후 다시 증가하고 있다. <表 2-1>에 의하면 LPG의 消費量은 계속 증가하고 있음에도 불구하고 1980년대 말에 LPG로부터의 稅收가 감소하였던 것은 다소 의외의 결과인데 이는 稅率의 종전의 10%(基本稅率)에서 1987년에 8%(彈力稅率)로 인하되었던 것에 기인한다.

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 增加一路에 있는바, 1992년에는 최초로 50%를 초과함에 따라 위의 세 가지 品目이 特別消費稅의 根幹을 이루고 있다고 하겠다.

이 외에 1994년부터는 揮發油와 輕油가 交通稅로 이관되고 稅率 또한 引上되면서 燈油와 LNG가 새로이 課稅對象에 추가되었다. 燈油에 대한 稅收入은 輕油의 稅收入에 비해 상당히 작은 편인데 그 이유는 燈油 消

費의 絕對量이 輕油에 비해 작고 燈油의 稅率도 輕油의 稅率보다 낮기 때문이다. LNG의 경우에는 LPG에 비해 消費量이 적으면서도 稅收入은 오히려 더 많은데 이는 LNG가 LPG에 비해 高價이기 때문이다.

Ⅲ. 石油類 課稅體系의 適正性

石油類 課稅體系의 適正성을 논함에 있어서는 현재 政府에서 計劃·推進하고 있는 油價自律化 問題와 연계하여야만 올바른 石油類 課稅體系를 정립할 수 있다. 왜냐하면 有價自律化의 본격적인 實施與否에 따라 特別消費稅와 交通稅의 課稅標準이 되는 工場渡 價格 決定體系가 크게 영향을 받게 될 뿐만 아니라 石油類에 대한 課稅體系의 形態에 따라 각 石油製品의 單位當 稅額은 물론이고 總稅收入 規模도 크게 영향을 받게 되기 때문이다.

따라서 本章에서는 油價自律化 問題를 중심으로 石油類 價格決定體系와 石油類 課稅體系간의 相互關係 및 適正성을 분석해 보기로 한다.

1. 石油類 課稅體系와 政府 告示價格制度의 關係

石油類에 대한 價格決定體系가 전적으로 政府의 告示價格決定方式으로 운영되는 경우에는 각 製品의 稅前價格과 消費者價格 모두는 政府 告示價格에 의존하게 된다. 이러한 경우 從價稅와 從量稅 課稅體系에 대한 장단점 비교에 대한 논의는 사실상 무의미해질 수 있다. 왜냐하면 일단 政府에서 가격을 고시하면 특정 고시가격이 유지되는 일정 기간 동안에는 市場與件이 변화하더라도 價格에 변화가 없기 때문에 從價稅의 體系로 과세하더라도 그 기간 동안에는 單位當 從價稅額이 일정하게 유지되므로 동일한 額數만큼을 從量稅額으로 삼아 從量稅의 體系로 과세하는 경우와 비교해 볼 때 두 課稅體系간에는 아무런 실질적인 차이도 발생하지 않을 것이기 때문이다. 또한 일정 기간 경과 후 새로운 價格이 고시되어 가격이 변화하면 單位當 從價稅額도 같이 변하여 기존의 從量稅額과 불일치하게 되지만 가격변화의 폭이 일정 범위 내에서 이루어지는 한 현

행 交通稅(또는 特別消費稅)에서 규정하고 있는 彈力稅率 制度를 활용하여 單位當 從量稅額을 從價稅額과 같아지도록 조정해주면 새로운 고시가격하에서도 從價稅와 從量稅간의 차이가 없어질 것이다. 따라서 이러한 경우에는 從價稅와 從量稅의 體系를 막론하고 單位當 實質 및 經常稅負擔額은 물론이고 稅收豫測 및 稅收의 安定的인 確保 問題도 서로 동일하게 된다.

이에 대한 논의를 數式으로 풀어보면 다음과 같다. 政府 告示價格에 의한 석유제품의 稅前價格이 $C(Q)=C^*$ 로 주어져 있다고 하자. 먼저 稅率 t 의 從價稅 體系로 과세하는 경우를 상정해 보자. 消費者價格은 稅前價格에 稅金을 합산한 것이므로 $P_0 = C^* + tC^* = (1+t)C^*$ 이 되고 販賣量은 消費者價格(P_0)에 의해 $Q_0 = Q(P_0)$ 로 결정된다고 하자. 만약 여기서 單位當 從量稅額이 $T (=tC^*)$ 인 從量稅의 體系로 課稅體系를 전환하여 과세한다고 가정해 보자. 그러면 從量稅 體系下에서 새로운 消費者價格과 販賣量은 각각 $P_1 = C^* + T = (1+t)C^* = P_0$ 과 $Q_1 = Q(P_1) = Q(P_0) = Q_0$ 이 되어 從價稅 體系의 경우와 비교하여 아무런 차이가 없게 된다(〈表 3-1〉 참조). 이 경우 $tC^*Q_0 = tC^*Q_1 = TQ_1$ 의 관계도 성립하므로 두 課稅體系간의 稅收入 規模도 서로 일치하게 된다. 따라서

〈表 3-1〉 從價稅와 從量稅 體系의 比較

	從 價 稅 體 系	從 量 稅 體 系
政府 告示 稅前 價格	$C=C(Q)=C^*$, 단, $0 < Q < \infty$	
從 價 稅 率, 從 量 稅 額	t	T
假 定	$tC^*=T$	
消 費 者 價 格	$P_0=C^*+tC^*=(1+t)C^*$	$P_1=C^*+T=(1+t)C^*$
販 賣 量	$Q_0=Q(P_0)$	$Q_1=Q(P_1)$
稅 收 入	tC^*Q_0	$TQ_1=tC^*Q_1$

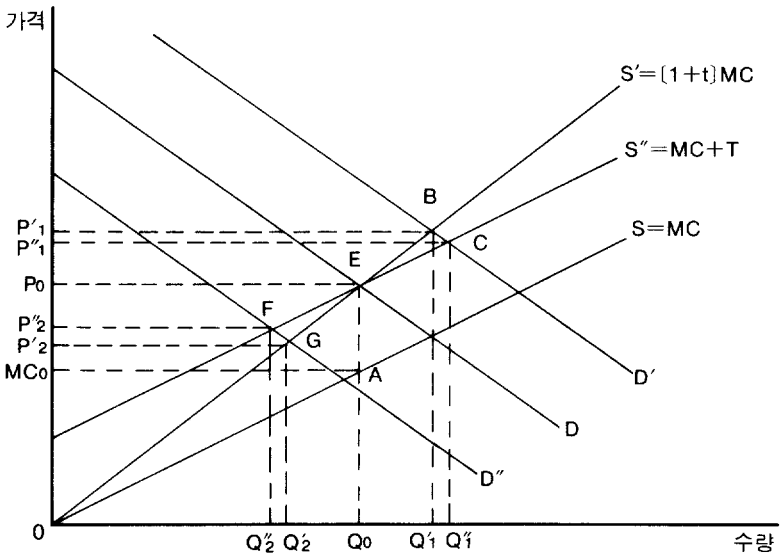
註 : $C=C(Q)$, C^* , Q , t , T , P 는 각각 利潤 包含 稅前價格(函數), 政府 告示稅前價格, 販賣量, 從價稅率, 單位當 從量稅額, 消費者 價格을 나타내며 하첨자 0, 1은 각각 從價稅 또는 從量稅 體系下에서의 販賣量과 消費者價格을 나타냄.

두 課稅體系 중 어떤 것을 채택하더라도 특정 고시가격이 유지되는 기간 동안에는 單位當 稅負擔額을 서로 일치시키는 한 價格과 販賣量, 總稅收規模는 서로 동일하게 되므로 課稅體系가 서로 다른 구조를 가지고 있다고 하더라도 두 體系는 서로 동일한 결과를 가져다 준다. 그러므로 政府 告示價格에 의한 價格決定體系가 유지될 경우에는 정유사들로부터 반출되는 제품의 稅前價格이 일정 수준에서 통제되므로 告示價格이 변동되더라도 인위적으로 單位當 從價稅額과 從量稅額을 서로 일치되도록 정부가 從價稅率 또는 從量稅額을 수시로 조정해 준다면 두 課稅體系 사이에는 아무런 차이가 없게 된다.

그러나 油價自律化가 본격적으로 실시된다면 石油類 價格決定體系는 需要·供給의 변화에 따라 民間에 의해 자율적으로 결정되므로 國內의 工場渡 및 消費者價格은 國際市場에서의 原油·製品價格 또는 原油·製品 國內 搬入價格, 즉 國內外 與件變化에 따라 수시로 변화하게 될 것이다. 이 경우에는 從價稅 體系下에서의 單位當 從價稅額과 從量稅 體系下에서의 單位當 從量稅額을 일치시키기 위해서는 國內外 與件이 變化함에 따라 稅前價格이 변동될 때마다 從價稅率이나 單位當 從量稅額을 수시로 조정해 주어야 하는데 이는 현실적으로 거의 불가능하므로 課稅體系가 從價稅인가 또는 從量稅인가에 따라 單位當 稅負擔額과 總稅收規模는 서로 다른 방향으로 크게 영향을 받게 된다. 더욱이 油價가 自律化되면 제한적이지만 精油社들이 서로 다른 가격을 책정하는 것도 가능해지므로 이 경우에는 從量稅額 또는 從價稅率을 조정해 주더라도 두 體系는 전혀 화합할 수 없을 정도로 큰 차이를 보여주게 될 것이다.

위의 논의를 [圖 3-1]을 통해 좀더 자세히 살펴보자. 석유제품에 대한 需要가 D 로 주어져 있고 油價自律化 이후 稅前價格은 限界費用을 나타내는 $S=MC$ 곡선에 의해 결정된다고 하자. 課稅體系가 從價稅인 경우 供給曲線은 MC 곡선에 일정비율이 곱해진 $S'=(1+t)MC$ 로 결정되며, 從量稅인 경우 單位當 從量稅額이 $T=t \times MC_0$ 로 결정된다고 하면 새로운 供給曲線은 $S''=MC+T=MC+t \times MC_0$ 가 되고 S'' 는 D

[圖 3-1] 油價自律化 이후 從價稅와 從量稅 體系下에서의 價格決定



와 S' 의 교차점 E 를 통과하게 된다. 만약 需要에 아무런 변화가 없다면 從價稅와 從量稅 體系 중 어떤 것을 선택하든지 간에 E 에서 均衡이 성립하게 되므로 두 체계는 동일한 결과를 낳게 된다. 그러나 油價自律化와 더불어 需要 또는 供給條件에 변화가 발생한다면 從價稅率 또는 從量稅額이 변화할 때마다 수시로 조정해주지 않는 한 두 課稅體系는 서로 상이한 결과를 초래한다. 예를 들어 需要가 증가하여 需要曲線이 D 에서 D' 로 이동하였다고 하자. 그러면 從價稅와 從量稅 體系로 과세되는 경우에 均衡은 각각 B 와 C 에서 결정되며 이 때의 均衡量은 각각 Q_1' 와 Q_1'' (Q_1')이 되고 均衡 消費者價格은 각각 P_1' 와 P_1'' (P_1')이 된다. 따라서 수요가 증가하게 되면 從量稅의 體系로 과세하는 경우가 從價稅 體系로 과세하는 경우보다 均衡 販賣量이 더 큰 반면에 消費者價格의 引上率은 더 낮게 나타난다. 반면에 需要가 감소하여 需要曲線이 D'' 로 이동하게 되는 경우에는 이와 정반대의 결과를 초래한다.

需要가 D' 로 증가한 경우에 從價稅 및 從量稅 課稅體系에 대응한 稅收入 規模는 각각 $tC(Q_1')Q_1'$ 과 $TQ_1''=tC(Q_0)Q_1''$ 이 된다. 이 경우

稅收入 規模에 대한 大小는 需要 또는 供給曲線의 形態에 따라 구분된다. 만약 供給條件이 일정하다면 需要가 非彈力的일수록 需要 增加時 從價稅 體系下에서의 稅收 規模가 從量稅 體系下에서의 稅收 規模보다 더 커지며, 需要가 彈力的일수록 需要 增加時 從量稅 體系에서의 稅收入 規模가 從價稅 體系에서보다 더 커진다. 반면에 需要가 감소할 경우에는 需要가 非彈力的일수록 從量稅 體系에서의 稅收入 規模가 더 커지게 된다.

일반적으로 석유류에 대한 需要의 彈力性은 1보다 작아 상당히 非彈力的인 것으로 알려지고 있는데 만약 이것을 사실로 받아들인다면 수요가 증가하여 消費者價格이 인상되는 경우가 발생한다면 從量稅 體系보다는 從價稅 體系로 과세하는 것이 稅收確保 측면에서 유리할 것이다. 반면에 需要가 감소하여 油價가 하락하는 경우가 발생한다면 從量稅 體系를 채택하는 것이 稅收入 측면에서 보다 많은 財源을 확보할 수 있을 것이다.

2. 石油類 課稅體系와 稅收의 安定的 確保問題

從價稅 課稅體系下에서는 油價가 변동함에 따라 單位當 稅負擔額이 달라지므로 稅收入은 消費量(또는 販賣量)과 工場渡 價格(또는 稅前價格)이라는 두 가지 變數에 의해 영향을 받게 되어³⁾ 稅收豫測이 상대적으로 어려워지게 되고 또한 만약 工場渡 價格이 일정한 範圍를 이탈하여 변하게 되면 稅收의 安定的인 確保도 위협받을 수 있다. 이런 문제는 油價가 인하될 경우에 더욱 심각해질 수 있다. 石油類 消費는, 排氣가스 排出 增加로 인한 環境汚染 問題와 交通量 增加로 인한 物流費用의 增加 등의 外部不經濟를 초래하므로 消費에 따른 外部不經濟를 축소하기 위

3) 물론 이 외에도 稅率도 중요한 稅收 決定要因의 하나이다. 그러나 短期에 있어 稅率이 고정되어 있다고 본다면 稅收는 消費量과 工場渡 價格에 의해서만 영향을 받는다.

해서는 環境改善事業 및 社會間接資本에 대한 投資가 필요하며 이러한 投資財源을 마련하기 위해서는 原因提供者 負擔原則을 적용하여 承擔할 수 있다. 그러나 만약 油價가 인하된다면 石油製品으로부터 징수되는 稅收規模가 減少⁴⁾하여 適正 水準의 財源을 마련하는 것이 용이하지 않게 될 수 있으며, 投資財源이 부족하게 되면 社會·經濟的으로 필요한 國家 基幹設備(infrastructure)에 대한 投資가 과소하게 될 가능성이 크기 때문이다. 그렇지만 반대의 이유로 해서 만약 石油波動時와 같이 미처 예상하지 못하였던 원인으로 인해 油價가 急騰하게 되면 오히려 從價稅 體系를 유지하는 것이 工場渡 價格의 인상에 발맞춰 單位當 稅額의 實質 價値 또는 課稅의 實效性을 계속 유지할 수 있으므로 從價稅 體系가 稅收의 安定的 確保 側面에서 보다 우월할 수도 있다.

稅收確保 問題와 관련하여, 油價自律化가 실시될 경우에 石油類에 대한 課稅體系를 從量稅로 전환하는 경우에 예상할 수 있는 문제는 다음과 같다. 油價自律化에 따라 油價가 빈번하게 변동되더라도 從量稅 體系下에서는 單位當 消費稅 負擔額에 아무런 변화가 없으므로 總稅收은 石油 製品의 消費量에만 의존하게 되며, 稅收豫測도 消費量에 대한 豫測만 올바르게 된다면 稅收豫測이 상대적으로 용이하다는 장점이 있다. 또한 일반적으로 從量稅 體系下에서는 稅收를 安定的으로 確保하는 것이 용이해지므로 下部構造 投資를 위한 支出計劃을 樹立하는 것도 용이해지게 되어 政府政策의 透明性을 提高시킬 수 있다는 장점이 있다. 또한 單位當 稅額이 油價의 變動과 관계없이 사전적으로 결정되므로 精油會社를 비롯한 관련 産業에서도 從量稅 課稅體系를 실시함에 따라 企業運營도 보다 원활해질 수 있다. 왜냐하면 製造原價 上昇 要因이 발생할 경우, 從價稅 體系下에서는 原價上昇分에 추가하여 稅負擔額도 일정 비율만큼

4) 앞에서 살펴본 바와 같이 石油製品은 대체로 需要가 가격에 대해 상당히 비탄력적인 바 從價稅 체계 하에서 가격이 인하된다면 稅收入이 크게 감소할 것이다.

증가하게 되는 데 반해 從量稅 體系下에서는 單位當 稅負擔額에는 아무런 변화가 없으므로 販賣價格 引上壓迫이 상대적으로 약화되는 효과가 있기 때문이다.

그러나 從量稅 體系를 유지하는 경우에도 다음과 같은 問題點을 예상할 수 있다. 短期的으로는 전술한 바와 같이 單位當 최소한의 稅負擔額이 보장되므로 消費에 대한 豫測이 정확하다면 稅收의 豫測과 安定的 稅收確保가 용이하지만 이것은 短期的인 現象에 그치고 中長期的으로는 單位當 稅額의 實質價値가 하락하면서 오히려 稅收가 價格에 대해 非彈力的이 될 가능성이 있다. 더욱이 消費의 增加率이 매우 작다면 從量稅 體系下에서 總稅收의 停滯現狀은 早期에 나타날 가능성이 더욱 커진다. 따라서 중장기적으로는 稅收의 安定的 確保側面에서 볼 때 從量稅가 從價稅에 비해 劣惡해질 수도 있다. 이와 아울러 油價急騰時에 國際收支防禦, 에너지 節約의 技術開發, 또는 기타 目的達成을 위해 消費節約이 요청될 때 從價稅 體系下에서는 單位當 稅額이 자동적으로 조정되므로 이러한 목적에 어느 정도 부합할 수 있지만, 從量稅 體系下에서는 單位當 稅額이 고정되어 있기 때문에 從量稅 體系는 이에 효과적으로 대응하지 못할 수도 있다. 왜냐하면 從量稅 體系下에서는 國際 原油價 또는 工場渡 價格의 上昇率보다 消費者價格의 上昇率이 낮게 나타나므로 市場에서의 價格機能이 상대적으로 萎縮될 가능성이 있기 때문이다.

1995년 현재 우리나라에서는 石油類 價格決定構造는 油價自律化가 부분적으로 시행되고 있는바, 일부의 油種에 대하여 政府가 最高販賣價格을 告示하는 제도를 운용하고 있다. 揮發油의 경우에 1994년부터 1995년 초까지 精油社간의 販賣價格 引下競爭에 따라 告示價格보다 약간 낮은 수준에서 실제의 販賣價格이 형성됨에 따라 현행의 從價稅 課稅體系下에서 1994년 交通稅의 稅收가 豫算에 비해 크게 미달하는 상황이 빚어졌다. 따라서 稅收確保 側面에서 볼 때 단순히 油價가 하락함에 따라 現行과 같은 從價稅 體系下에서 交通稅 收入이 豫算에 크게 미달하였다는 사실만을 가지고, 우리의 현실에 비추어 볼 때 石油類에 대한 課稅體系

로서 從量稅와 從價稅 중 어떤 것이 더 바람직한 體系인가에 대한 평가를 내리기에는 다소 무리가 있다. 다만 향후에 油價自律化가 본격적으로 실시될 경우에는 두 가지 課稅體系간의 차이는 명백히 나타날 것이므로 각각의 課稅體系下에서 예상되는 效果를 종합적으로 고찰하여 우리에게 적합한 課稅體系를 확립하여야 할 것이다.

3. 石油類 課稅體系와 相對價格 體系⁵⁾

從價稅 體系는 稅前價格(또는 稅法이 규정한 課稅標準)에 일정한 비율만큼을 세금으로 과세하므로 課稅對象간에 동일한 稅率이 적용되는 한 課稅對象의 課稅 前後의 相對價格 體系를 왜곡하지 않는다는 장점을 지니고 있다(式(1) 참조).

$$\begin{aligned} \text{稅前 限界代替率}(MRS_{XY}) &= \frac{P_X}{P_Y} \\ &= \frac{(1+t)P_X}{(1+t)P_Y} \\ &= \text{稅後 限界代替率}(MRS_{XY}) \dots\dots\dots (1) \end{aligned}$$

반면에 從量稅 體系는 稅前價格의 크기에 관계없이 일정한 額數의 세금이 과세되기 때문에 課稅對象간의 稅前價格이 동일하지 않다면 課稅 前後의 相對價格은 서로 불일치하게 되어 相對價格體系가 歪曲되어 資源配分이 非效率的으로 된다(式(2) 참조).

$$\begin{aligned} \text{稅前 限界代替率}(MRS_{XY}) &= \frac{P_X}{P_Y} \\ &\neq \frac{P_X+T}{P_Y+T} \\ &= \text{稅後 限界代替率}(MRS_{XY}) \dots\dots\dots (2) \end{aligned}$$

단, $P_X \neq P_Y$

5) 從量稅와 從價稅 體系간의 長短點 및 特性 比較에 관해서는 財貨間 相對價格 歪曲問題와 稅收의 價格彈性問題 등 더 고려할 사항이 많은데 이에 대한 參考資料로 成明宰 · 金珍洙(1993)와 金珍洙 外(1995)를 참조하기 바란다.

그러므로 課稅 前後의 相對價格體系의 歪曲 與否에 기초한 國民經濟의 資源配分 측면에서 본다면 석유류에 대한 課稅體系로는 從量稅보다는 從價稅의 體系가 우월하다는 결론에 도달할 수 있다. 실제로 이러한 사실을 기초로 하여 일각에서는 石油類에 대해서도 현행과 같은 從價稅體系를 계속 유지하는 것이 바람직하다는 주장을 전개하고 있다. 그러나 石油類 課稅體系를 논함에 있어서 이와 같은 주장은 다음과 같은 이유로 해서 반드시 타당하지만은 않은 것으로 판단된다.

첫째, 從價稅 體系의 課稅가 相對價格體系를 왜곡하지 않는다는 것은 모든 課稅對象에 대해 동일한 세율이 적용된다는 것을 전제로 하는 것이기 때문에, 課稅對象(여기서는 다양한 石油製品을 칭함)에 따라 적용되는 세율이 상이한 현실을 놓고 볼 때 從價稅 體系로 과세하더라도 石油製品 상호간의 相對價格體系는 여전히 왜곡된다(式(3) 참조). 따라서 相對價格體系의 歪曲問題와 관련해서는 從價稅의 體系가 더 우월하다는 논리를 전개하기는 곤란하다.

$$\begin{aligned} \text{稅前 限界代替率}(MRS_{XY}) &= \frac{P_X}{P_Y} \\ &\neq \frac{(1+t_x)P_X}{(1+t_y)P_Y} \\ &= \text{稅後 限界代替率}(MRS_{XY}) \dots\dots\dots (3) \end{aligned}$$

둘째, 石油製品은 連產品인 만큼 진정한 의미에서의 生産原價를 製品別로 算出 또는 配分하는 것이 기술적으로 상당히 어렵거나 사실상 불가능한 경우가 많아 대부분 일정한 原則에 의해 稅前價格이 결정되고 있다. 따라서 현실에서는 石油製品간 稅前價格이 진정한 相對價格을 반영한다고 보기 어렵다. 그러므로 從價稅 體系下에서 모든 石油製品에 대해 동일한 稅率을 적용하여 과세하더라도 이것이 진정한 의미에서의 相對價格體系를 보장해 준다는 증거가 없다. 물론 國際市場에서 결정되는 製品別 價格이 진정한 의미에서의 相對價格體系를 형성해 줄 수 있다고 하더라도 위에서 지적한 바와 같이 현실에서는 製品別로 상이한 稅率이 적

용되므로 國民經濟의 資源配分 側面에서 從價稅 體系의 相對價格體系 維持의 장점이 반드시 성립하는 것은 아니다.

셋째, 從量稅로 과세하게 되면 同一 品目 내에서는 가격의 차이에 관계없이 동일한 액수의 세금이 과세되기 때문에 低價品에 대한 稅負擔率 이 증가하는 반면 高價品의 稅負擔率이 낮아지게 되므로, 從量稅 體系로 과세하게 되면 課稅의 衡平性 側面에서 문제가 발생하게 되는데, 이러한 경우에는 從價稅의 體系로 과세하는 것이 價格에 관계없이 稅負擔率이 일정해지므로 보다 바람직하다는 주장이 있다. 일례로 우리나라의 담배 消費稅가 從量稅의 형태를 지니고 있어 稅負擔 측면에서 低價品이 高價品에 비해 차별받고 있고 高所得層에 비해 中·低所得層의 稅負擔이 상대적으로 과다해지는 점을 들고 있다. 그러나 이러한 주장도 石油類를 대상으로 할 때에는 타당하지 않다. 왜냐하면 다른 품목과는 달리 석유류의 경우에는 동일 품목 내에 製品 및 價格의 差別化가 거의 없기 때문에 從量稅로 과세하더라도 稅負擔率의 隔差問題는 없기 때문이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 石油類에 대한 適正 課稅體系를 논함에 있어서는 어느 한 課稅體系가 다른 하나보다 반드시 더 우월하다는 결론을 내리기는 어렵다. 특히 石油類라는 특수한 課稅對象을 놓고 볼 때에는 과연 현실에 보다 더 잘 부합하는 課稅體系가 어떤 것인가에 대해 올바른 판단을 내리는 것이 더욱 어렵다. 결국 우리에게 적합한 課稅體系를 확립하기 위해서는 우리나라가 당면하고 있는 國內外的 經濟的 狀況과 政策的 必要, 課稅體系의 變化가 經濟에 미치는 影響 등을 종합적으로 고려하여야 할 것이다. 그러므로 石油類 課稅體系에 대한 選擇問題는 획일적으로 어느 體系가 더 우월한 것인지에 대한 판단을 내리는 것은 매우 어려우므로 어느 한 課稅體系만을 고집할 것이 아니라 당면한 經濟現實을 바탕으로 우리에게 필요한 것이 무엇인지를 파악하고 그것을 달성하기 위해 어떤 體系를 채택하는 것이 바람직한지를 판단하는 것이 선행되어야 할 것이다.

IV. 石油製品 價格構造 및 關聯 稅金의 國際比較

本章에서는 揮發油와 (輸送用)輕油에 대한 價格構造 및 稅金構造에 대해 外國의 關聯 課稅制度, 關聯 消費稅의 課稅形態 및 稅率體系, 消費者價格, 販賣價格 對比 稅金의 比重 등을 OECD 諸國을 중심으로 살펴봄으로써 우리나라의 石油類 關聯 消費稅 課稅體系를 再定立하는 데 示唆點을 찾아보도록 한다. 主要國에서의 揮發油와 輕油에 대한 稅前價格과 消費者價格, 消費稅負擔額, 稅金의 比重, 主要國別 揮發油/輕油 消費者價格의 相對比, 그리고 關聯 消費稅制의 構造와 稅率體系에 대한 國際比較는 각각 <表 4-1>~<表 4-3>과 같다.

1. 石油製品 價格 및 稅金比重的 國際比較

本節에서는 OECD 國家와 기타 主要 周邊國을 중심으로 揮發油와 輕油에 대한 消費者 價格構造 및 關聯 消費稅 負擔額 등을 비교해 본다.

揮發油의 경우에는 消費者價格이 比較對象 國家 가운데 美國에서 가장 낮고 그 다음으로 캐나다와 멕시코, 호주, 뉴질랜드, 터키 등에서 價格이 낮다. 이들 국가를 포함하여 슬로바키아와 대만, 룩셈부르크 등에서는 우리나라보다 揮發油의 消費者價格이 낮은 반면에 여타의 比較對象 國家에서는 모두 우리나라보다 消費者價格이 더 높다. 우리나라의 경우보다 消費者價格이 낮은 國家는 상대적으로 소수에 불과한 반면 상당數의 國家에서 消費者價格이 우리나라보다 더 높은 점을 볼 때 우리나라에서의 消費者價格은 국제적으로 상당히 낮은 편임을 알 수 있다. 특히 日本과 노르웨이에서는 리터當 揮發油의 消費者價格이 1달러를 초과하고 있으며 네덜란드와 이탈리아에서도 거의 1달러에 육박하는 등 이들 국가에서는 우리나라의 경우보다 價格이 약 30% 이상 50% 가까이 높

다. 稅前價格은 消費者 價格의 경우와는 반대로 우리나라가 노르웨이, 덴마크, 오스트리아, 日本, 멕시코를 제외하고는 가장 낮다. 이와 같이 우리나라의 稅前價格이 국제적으로 볼 때 매우 낮지만 상당히 많은 數의 國家에서 消費者價格이 우리나라보다 높다는 것은 대부분의 國家에서 揮發油에 대한 單位當 消費稅 負擔額이 우리나라보다 훨씬 더 높다는 것을 반증해주는 것이다. 우리나라에서 消費者價格이 상대적으로 낮을 뿐만 아니라, 單位當 稅金과 消費者價格 對比 稅金比重은 消費者價格에서 보는 것보다 더 낮게 나타나고 있다는 사실을 볼 때 이는 우리나라에서의 揮發油에 대한 課稅의 정도가 상당히 낮은 수준임을 보여 주는 것이다. 더욱이 比較對象國家의 대부분이 交通混雜에 의한 物流費用 增大, 有害 排氣가스 排出 增加에 따른 環境汚染 등의 問題가 우리나라보다 덜 심각함에도 불구하고 消費者價格을 우리나라보다 훨씬 높게 유지하여 競爭市場에서 價格을 통한 需要管理를 적절히 수행하고 있다는 점에서 볼 때 石油類 價格政策 측면에 있어 우리에게 시사해 주는 바가 크다고 하겠다. 따라서 價格 및 稅金決定構造에 대한 國際比較를 통해 볼 때 우리나라에서는 아직 揮發油에 대한 消費稅率을 인상하고 이에 따라 消費者價格을 인상할 수 있는 여지가 있음을 간접적으로 보여준다고 할 수 있다.

輕油에 대한 價格 및 稅金構造는 揮發油에서 보는 것과 반대의 양상을 띠고 있다. 稅前價格의 경우에는 比較對象 國家 중에서 우리나라가 중간 정도임을 알 수 있다. 그렇지만 消費者 價格의 경우에는 뉴질랜드, 美國, 멕시코의 3個國을 제외하고는 우리나라가 가장 낮고 絕對 價格水準에 있어서도 매우 낮은 수준일 뿐만 아니라 특히, 스위스, 日本, 아일랜드와 비교해서는 약 3분의 1 수준에 불과하다. 이는 우리나라의 輕油에 대한 稅負擔 水準이 지극히 낮기 때문에 빚어지는 현상으로 풀이된다. 消費者價格이 낮다는 점은 單位當 稅負擔 水準이 동일하거나 약간 낮다고 하더라도 消費者價格 對比 稅金比重은 더 커질 수 있는 가능성을 내포한다. 그럼에도 불구하고 우리나라의 경우에는 單位當 消費者價格 稅金比重이

〈表 4-1〉 油價 및 稅金比重的 國際比較(1994年 2/4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 ¹⁾								
1994. 5. 15	0.271	0.720	0.449	62.4	2.203	0.270	0.067	24.7
(1995. 4. 15)	(0.307)	(0.780)	(0.473)	(60.6)	(0.233)	(0.300)	(0.067)	(22.2)
臺灣	0.316	☆0.598	☆0.282	47.2	0.261	0.456	0.195	43.0
日本	0.589	1.140	0.551	48.3	0.434	0.763	0.329	43.0
그리스*	☆0.223	0.761	0.538	70.7	☆0.179	0.445	0.276	62.0
네덜란드*	☆0.263	0.998	0.735	73.6	0.348	0.701	0.353	50.4
노르웨이*	0.298	1.016	0.718	70.6	0.386	0.718	0.332	46.3
뉴질랜드*	☆0.259	☆0.502	☆0.243	☆48.4	0.227	☆0.258	☆0.031	☆11.9
獨逸	☆0.203	0.897	0.694	77.3	0.233	0.598	0.365	61.0
덴마크	0.276	0.814	0.538	66.1	0.277	0.469	0.192	40.9
룩셈부르크*	☆0.232	☆0.653	☆0.421	64.4	☆0.191	0.470	0.279	59.3
美國	☆0.176	☆0.276	☆0.100	☆36.2	☆0.202	☆0.318	0.116	36.5
벨기에*	☆0.252	0.881	0.629	71.4	0.253	0.588	0.335	56.9
스위스*	☆0.234	0.792	0.558	70.4	0.271	0.856	0.585	68.3
스웨덴*	☆0.253	0.936	0.683	72.9	0.381	0.663	0.282	42.5
스페인*	☆0.262	0.763	0.501	65.7	☆0.216	0.508	0.292	57.4
아일랜드*	☆0.260	0.780	0.520	66.7	0.425	0.761	0.336	44.1
英國*	☆0.219	0.755	0.536	70.9	0.236	0.649	0.413	63.7
오스트리아	0.301	0.832	0.531	63.9	0.280	0.551	0.271	49.3
이탈리아*	☆0.251	0.966	0.715	74.0	☆0.220	0.636	0.416	65.4
캐나다	☆0.175	☆0.363	☆0.188	☆51.9	☆0.218	0.372	0.154	41.5
터키	☆0.183	☆0.511	☆0.328	64.2	☆0.137	0.339	0.202	59.6
포르투갈*	☆0.227	0.836	0.609	72.8	0.239	0.577	0.338	58.7
프랑스*	☆0.184	0.896	0.712	79.4	☆0.201	0.566	0.365	64.4
핀란드*	☆0.222	0.818	0.596	72.8	0.246	0.549	0.303	54.9
濠洲	☆0.202	☆0.463	☆0.261	☆56.3	☆0.207	0.478	0.271	56.7
러시아	N.A.	N.A.	N.A.	☆31.0	N.A.	N.A.	N.A.	☆20.0
멕시코 ²⁾	0.665	☆0.401	☆0.036	☆9.1	0.260	☆0.260	☆0.0	☆0.0
베네주엘라*	N.A.	N.A.	N.A.	☆35.9	N.A.	N.A.	N.A.	30.9
슬로바키아	☆0.245	☆0.596	☆0.351	☆58.9	☆0.185	0.509	0.324	63.7
인도	N.A.	N.A.	N.A.	☆30.2	N.A.	N.A.	N.A.	☆21.6
폴란드*	N.A.	N.A.	N.A.	☆58.5	N.A.	N.A.	N.A.	48.8
헝가리	N.A.	N.A.	N.A.	66.0	N.A.	N.A.	N.A.	68.9

註: 1. *표는 고급 無鉛揮發油, 나머지는 보통 無鉛揮發油 基準임. 단, 인도와 러시아는 有鉛揮發油 基準임.

2. 稅金比重要는 消費者價格 對比 占有比임.

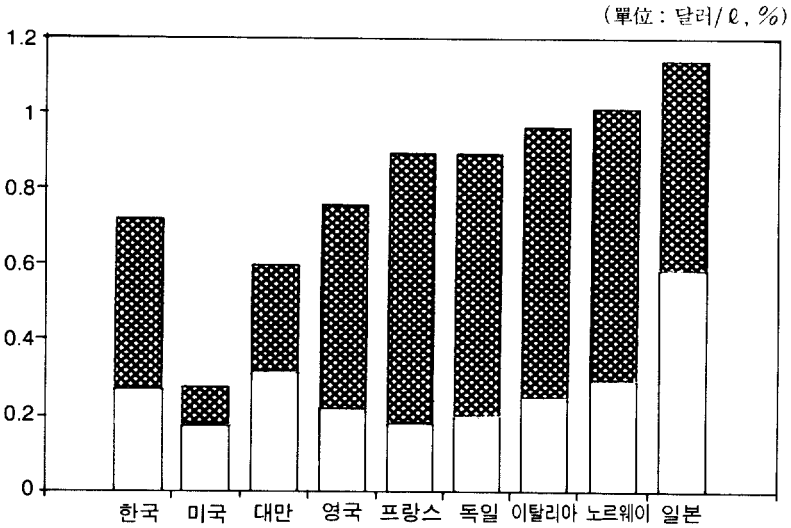
3. ☆표는 1994년 2/4分期 현재 우리나라보다 消費者價格, 稅金 또는 稅金比重要이 낮은 것을 표시함.

1) 1994년 5월 15일과 1995년 4월 15일의 1달러當 基準換率은 각각 800원과 770원으로 하였음.

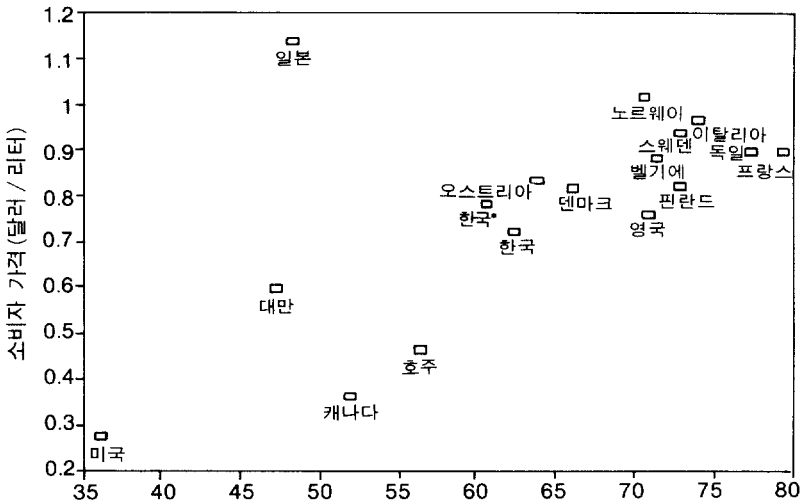
2) 輕油는 消費者價格과 稅金에서 附加價値稅를 제외한 반면에 美國, 스위스, 스웨덴, 日本, 터키, 포르투갈, 프랑스, 핀란드에서는 이를 포함하였음.

資料: IEA, OECD, *Energy Prices and Taxes, Second Quarter 1994*, Paris, 1994.

[圖 4-1] 主要國의 揮發油 價格構造의 國際比較
(1994年 2/4分期 現在)



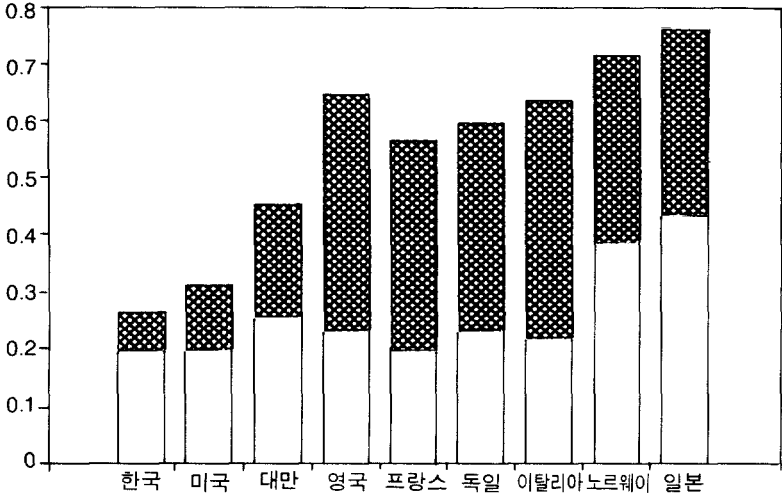
[圖 4-2] 揮發油 消費者價格 및 稅金比重的 國際比較
(1994年 2/4分期 現在)



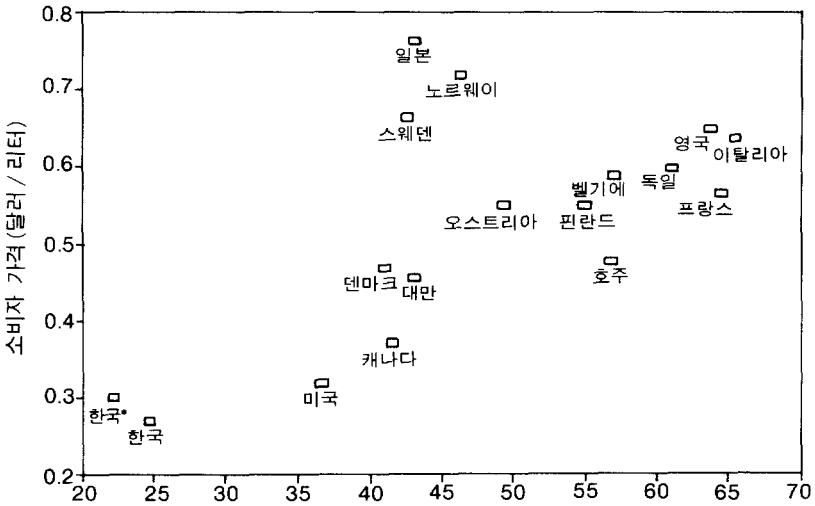
註: 한국*는 1995년 4월 15일 基準임.

[圖 4-3] 主要國의 輕油 價格構造의 國際比較
(1994年 2/4分期 現在)

(單位 : 달러/ℓ, %)



[圖 4-4] 輕油 消費者價格 및 稅金比重的 國際比較
(1994年 2/4分期 現在)



註 : 한국*는 1995년 4월 15일 基準日.

모두 가장 낮은 편으로 나타나고 있는 것이 이채로운데, 이는 輕油에 대한 單位當 稅負擔額 水準이 지극히 낮은 데에서 찾을 수 있다. 즉, 消費者價格이 國際的으로 매우 낮은 수준이지만 單位當 稅金의 絕對水準뿐만 아니라 消費者價格에 對比한 稅金의 相對水準도 지극히 낮은 데 기인하기 때문이다. 이와 같이 稅前價格 및 稅金의 絕對水準이 외국에 비해 극히 낮은 이유는 大衆交通手段을 주로 이용하는 中·低所得層에 대한 간접적인 支援政策과 輕油가 產業用으로도 需要가 많으므로 產業政策的 측면에서의 配慮에 기인하기 때문이다.

揮發油와 輕油의 消費者價格 相對比(相對價格)를 비교해 보면 美國, 스위스, 캐나다의 경우 輕油의 消費者價格이 揮發油보다 높아 相對비가 1 이하이고 이들 국가를 제외한 나머지 國家에서는 揮發油의 價格이 輕油의 價格보다 더 높다. 우리나라의 경우에는 輕油의 價格이 揮發油보다 매우 낮게 책정되어 있어 相對비가 2.6 이상으로 두배 이상의 隔差를 보이고 있는 데 반해 외국의 경우에는 대체로 0.87~1.95 정도로 揮發油價格이 輕油 價格의 두배 이내의 수준을 보이고 있다. 따라서 우리나라에서와 같이 揮發油 價格이 輕油 價格보다 두 배 이상인 국가는 없는 점

〈表 4-2〉 揮發油/輕油 消費者價格의 相對比(1994年 2/4分期 現在)

相 對 比		相 對 比		相 對 比	
韓 國		獨 逸	1.500	英 國	1.163
1994. 5. 15	2.667	덴 마 크	1.736	오스트리아	1.510
(1995. 4. 15)	(2.600)	룩셈부르크	1.389	이탈리아	1.519
臺 灣	1.311	美 國	0.868	캐 나 다	0.976
日 本	1.494	벨 기 예	1.499	터 키	1.507
그 리 스	1.710	스 위 스	0.925	포르투갈	1.449
네덜란드	1.424	스웨덴	1.412	프 랑 스	1.583
노르웨이	1.415	스페인	1.502	핀 란 드	1.490
뉴질랜드	1.946	아일랜드	1.025	濠 洲	0.969

資料 : IEA, OECD, *Energy Prices and Taxes, Second Quarter 1994*, Paris, 1994.

을 놓고 볼 때 우리나라에서 油種間 相對價格 隔差가 매우 큰 것을 알 수 있다. 더욱이 우리의 競爭相對國인 臺灣의 경우를 보더라도 絕對價格은 물론이고 揮發油에 대한 輕油의 相對價格을 보더라도 우리나라보다 훨씬 더 높은 수준이다. 이와 같이 輕油의 相對價格이 지나치게 낮은 경우에는 燃料油간에 消費代替 現狀이 일어나는 것이 보통이다. 일례로 지프型 乘用車나 小型 밴(van)의 경우 대부분의 國家에서 가솔린 엔진을 장착하는 데 반해 우리나라에서는 이들 차량의 대부분이 디젤 엔진을 장착한 것을 볼 수 있다.

2. 石油製品 關聯 消費稅制의 國際比較

〈表 4-3〉에서는 각 국가별로 石油類에 대한 附加價値稅 또는 販賣稅나 기타의 一般消費稅에 대한 稅率과 個別消費稅의 課稅體系 및 稅率을 정리하였다.

石油類에 과세하고 있는 一般消費稅의 稅率은 국가별로 다소 차이를 보이고 있기는 하지만 대체로 10~20% 수준을 유지하고 있다. 다만 예외적으로 그 稅率이 스웨덴, 덴마크 등에서는 25%로 매우 높고 美國, 日本, 臺灣 등에서는 5% 이하로 낮은 편이다. 揮發油의 경우에는 대부분이 乘用車 등의 燃料로서 最終的으로 消費되고 있으므로 附加價値稅가 還給되는 경우가 거의 없는 반면에 輕油의 경우에는 産業用 需要의 消費比重도 상당히 높아 中間財 또는 産業生産을 위한 燃料·原料 등으로 많이 소비되기 때문에 輕油에 대해 附加價値稅를 과세하고 있는 國家에서는 대부분 事後的으로 中間投入財로 소비되는 輕油에 대해 既納付된 附加價値稅를 買入稅額 控除 등의 형태로 還給해 주고 있다⁶⁾.

6) 中間段階에서 事業者가 附加價値稅를 還給받더라도 결국 最終 消費段階에서 消費者는 輕油에 대한 附加價値稅를 부담하게 됨에 유의하기 바란다.

〈表 4-3〉 石油類 課稅體系의 國際比較(1994年 2/4分期 現在)

(單位: 各國 貨幣單位/ℓ, 달러/ℓ, %, 各國 貨幣單位/달러)

	附加價値稅, 販賣稅, 其他 一般 消費稅의 稅率	個別消費稅의 課稅體系와 稅率(稅額)				對美換率 (各國貨幣 /달러)
		揮 發 油		輸 送 用 輕 油		
韓國	10	B 170		B 20		
臺灣	5	B 82		B 65		
日本	3	A 53.8 ¹⁾	(0.520)	A 32.1	(0.310)	103.50
그리스	18	A 120	(0.482)	A 68	(0.276)	248.76
네덜란드	17.5	A 1.0015	(0.524)	A 0.675	(0.353)	1.91
노르웨이	22	A 3.87 ²⁾	(0.525)	A 2.45	(0.332)	7.37
뉴질랜드 ³⁾	12.5	A 0.30885	(0.175)	A 0.05555	(0.031)	1.76
獨逸 ⁴⁾	15	A 0.98	(0.576)	A 0.62	(0.365)	1.70
덴마크 ⁵⁾	25	A 2.525	(0.379)	A 1.28	(0.192)	6.66
룩셈부르크	12, 15 ⁶⁾	A 12.26	(0.351)	A 9.75	(0.279)	34.97
美國 ⁷⁾	1.5, 1.3	A 0.0982		A 0.1138		1.00
벨기에	20	A 16.75	(0.479)	A 11.70	(0.335)	34.97
스위스 ⁸⁾	5.84	A 0.7367	(0.512)	A 0.7705	(0.535)	1.44
스웨덴 ⁹⁾	25	A 3.91	(0.500)	A 1.176	(0.149)	7.89
스페인	15	A 55.5	(0.402)	A 40.3	(0.292)	138.13
아일랜드	21	A 0.2737	(0.391)	A 0.235	(0.336)	0.70
英國	17.5	A 0.2832	(0.423)	A 0.277	(0.413)	0.67
오스트리아 ¹⁰⁾	20	A 4.21	(0.352)	A 3.243	(0.271)	11.95
이탈리아	19	A 911	(0.560)	A 676	(0.416)	1626.00
캐나다 ¹¹⁾	7	A 0.259	(0.188)	A 0.213	(0.154)	1.38
터키 ¹²⁾	15	A 4660	(0.262)	A 2812	(0.158)	17818.60
포르투갈 ¹³⁾	16	A 85.533	(0.493)	A 44.874	(0.259)	173.35
프랑스	18.6	A 3.324	(0.571)	A 1.605	(0.276)	5.82
핀란드 ¹⁴⁾	22	A 2.3947	(0.436)	A 1.1648	(0.212)	5.49
濠洲 ¹⁵⁾	-	A 0.365	(0.261)	A 0.379	(0.271)	1.40

註: 1. A와 B는 각각 從量稅 體系와 從價稅 體系를 나타냄.

2. () 밖은 各國 貨幣 또는 稅率이고, ()안은 美달러貨 單位로 표시된 單位當稅額임.

1) 揮發油稅 45.6₩/ℓ 와 道路稅 8.2₩/ℓ 의 合임.

2) 個別消費稅 3.07NKR/ℓ 와 炭素稅 0.80NKR/ℓ 의 合임.

3) 個別消費稅는 다음과 같음. 揮發油와 輕油에 공히 petroleum market monitoring levy가 0.00025NZ\$/ℓ, 地方稅가 0.0066NZ\$/ℓ 와 0.0033NZ\$/ℓ, 揮發油에 統合基金(consolidated fund)과 陸路運送基金(land transport fund)이 0.208NZ\$/ℓ 와 0.094NZ\$/ℓ, 輕油에 消費稅가 0.050NZ\$/ℓ 부과됨.

- 4) 이 외에 緊急對備 貯藏基金(emergency storage fund)이 揮發油와 輸送用 輕油에 각각 약 0.0072DM/ℓ, 0.0066DM/ℓ 씩 부과됨.
- 5) 個別消費稅는 揮發油의 경우 消費稅 2.5DKR/ℓ 와 強制貯藏費(compulsory storage fee) 0.025DKR/ℓ 의 합이며 輕油의 경우에는 消費稅 1.67DKR/ℓ 가(이 중 0.61DKR/ℓ 는 환급됨)와 環境稅 0.27DKR/ℓ 의 합임.
- 6) 有鉛揮發油와 輕油는 15%, 無鉛揮發油는 12%임.
- 7) 揮發油와 輸送用 輕油에 대한 州 販賣稅 負擔率 平均은 각각 약 1.5%(IEA 推定值)와 약 1.3%(IEA 推定值)임. 揮發油稅는 聯邦揮發油稅 \$0.0486/ℓ 와 平均 州揮發油稅 \$0.0496/ℓ 의 합이고 輸送用 輕油稅는 聯邦輸送用 輕油稅 \$0.0645/ℓ 와 平均 州輸送用 輕油稅 0.0493/ℓ 의 합임.
- 8) 個別消費稅는 揮發油의 경우 消費稅 0.719SF/ℓ 와 緊汲基金(emergency fund) 0.0177SF/ℓ 의 합이고 輸送用 輕油에는 消費稅 0.759SF/ℓ 와 緊汲基金 0.0115SF/ℓ 의 합임.
- 9) 個別消費稅는 揮發油의 경우 揮發油稅 3.14SEK/ℓ 와 炭素稅 0.77SEK/ℓ 의 합이고, 輕油는 에너지稅 0.219SEK/ℓ (平均)와 炭素稅 0.957SEK/ℓ 의 합임.
- 10) 個別消費稅는 揮發油의 경우 鑛油稅(mineral oil tax) 4.01S/ℓ, 緊汲貯藏費(emergency stock fee) 약 0.10S/ℓ, 特別石油製品費(special oil product fee) 약 0.10S/ℓ 의 합이고 輕油의 경우에는 鑛油稅 3.03S/ℓ, 緊汲貯藏費 약 0.10S/ℓ, 特別石油製品費 약 0.11S/ℓ 의 합임.
- 11) 一般消費稅의 稅率은 聯邦財貨 및 用役稅(Federal Goods and Services Tax)의 稅率임. 揮發油에 대한 消費稅는 聯邦稅 0.119CAN\$/ℓ 와 地方稅 140CAN\$/ℓ 의 합임. 매월 稅額이 변동되며 위는 1993年 1月 1日 基準임.
- 12) 1994年 1/4分期 基準임.
- 13) 個別消費稅는 政府告示 最高價格과 유럽 諸國의 稅前價格 加重平均 바스켓의 差額으로 매월 변동됨.
- 14) 個別消費稅는 揮發油의 경우 消費稅 2.35mk/ℓ, 財政負擔金(fiscal charges and fee: precautionary stock fee와 oil pollution fee가 있음) 0.0447mk/ℓ 의 합이며 輕油의 경우에는 消費稅 0.87mk/ℓ, 環境損傷稅(environmental damage tax) 0.27mk/ℓ, 財政負擔金 0.0248mk/ℓ 의 합임.
- 15) 1994年 1/4分期 基準임.

資料 : IEA, OECD, *Energy Prices and Taxes, Second Quarter 1994*, Paris, 1994.

〈表 4-3〉에 나타난 調查對象國 가운데 韓國과 臺灣의 2個國에서만 揮發油와 輕油에 대한 個別消費稅(excise tax)의 課稅體系가 從價稅의 形態로 되어 있는 반면에 나머지 國家에서는 모두 從量稅의 形態로 되어 있는 것이 특징적이다.

石油類에 과세되는 個別消費稅의 種類는 國家에 따라 매우 큰 차이를 보인다. 韓國과 日本 등에서는 國稅 또는 地方稅의 하나로 1~2개에 불과하지만 프랑스, 뉴질랜드, 오스트리아, 獨逸, 덴마크 등에서는 各種 消

費稅와 地方稅, 負擔金 등 다수의 消費稅 또는 準租稅가 부과되는 등 매우 복잡하게 되어 있다. 스웨덴과 핀란드, 노르웨이 등 스칸디나비아 3國에서는 세계적으로 거의 최초로 環境稅 성격을 지닌 炭素稅(CO₂ tax 또는 一名 carbon tax) 또는 環境損傷稅(environmental damage tax) 등도 個別消費稅의 하나로 과세하고 있는바, 環境汚染에 따른 有害排氣가스 排出을 市場에서의 價格機能에 맡겨 완화 또는 축소하려는 움직임을 보이고 있다. 이들 國家들은 우리나라는 물론이고 여타의 다른 國家들과 비교해 보더라도 交通混雜이나 産業化의 進展에 따른 環境汚染, 즉 有害排氣가스 排出增加로 인한 大氣汚染 등에 의해 초래되는 社會的 外部費用의 심각성이 상대적으로 낮은 편임에도 불구하고 環境稅를 도입하고 있다는 측면에서 우리에게 시사해 주는 바가 크다.

앞서 말한 바와 같이 調查對象國 가운데 石油類 關聯 個別消費稅의 課稅體系가 從價稅 構造로 되어 있는 國家는 韓國과 臺灣의 2個國인데 兩國을 비교해 보면 揮發油의 경우 우리나라의 稅率이 臺灣에 비해 약 2배 정도이지만 輕油의 경우에는 臺灣이 우리나라의 3.25배에 이르고 있으며 消費者價格의 相對比도 약 1.7배에 이르고 있다(〈表 4-2〉 참조). 여타 國家의 경우에도 대체로 輕油에 대한 稅負擔額이 揮發油에 대한 것보다 다소 작은 경향을 보이고 있다. 그러나 우리나라와 같이 相對比가 크지는 않다. 여타 國家의 경우, 課稅體系가 從量稅의 構造로 되어 있어 우리나라와 稅率에 대한 직접적인 比較가 다소 어렵지만 〈表 4-1〉에 나타난 稅前價格을 바탕으로 우리나라의 從價稅率 190%와 25%⁷⁾를 적용하여 리터當 稅負擔額을 산출하여 보더라도 揮發油의 稅負擔에 對比한 輕油 稅負擔의 相對比 水準은 매우 낮게 나는데, 臺灣과의 比較와 비

7) 위의 稅率은 1994年 4月 基準이며 1995年 8월 현재에는 揮發油와 輕油의 稅率이 각각 195%와 26%이다. 1994년 2/4分期 現在 附加價值稅를 제외한 리터當 個別消費稅의 負擔額은 揮發油와 輕油가 각각 \$0.515와 \$0.041이다.

슷한 결론에 도달한다. 이는 앞서 살펴본 바와 같이 우리나라에서 輕油에 대한 課稅의 程度와 消費者價格이 매우 낮게 책정되어 있기 때문이며 이는 우리나라에서 油種間, 특히 揮發油와 輕油間 課稅比重(즉, 油種間 課稅의 衡平性)이 상대적으로 크게 不均衡的으로 되어 있음을 간접적으로 보여준다고 할 수 있다.

調査對象國 중 일부 국가의 경우에는 우리나라와 비슷하게 政府告示에 의한 價格決定制度를 가지고 있지만 상당수의 國家에서는 油價가 民間에 의해 自律的으로 결정되고 있다. 油價 自律化와 石油類에 대한 個別消費稅의 課稅體系 形態間的 關係를 國際比較를 통해 분석해 볼 때 特定 課稅體系와 油價自律化間에는 직접적인 關係가 없는 것으로 판단된다. 그렇지만 각 國家가 지니고 있는 經濟·社會的 背景 및 政府의 政策 目標 등을 놓고 본다면 油價自律化와 課稅體系의 形態間에는 特定 關係가 성립할 수도 있다.

V. 課稅體系 改善方案 및 期待效果

本章에서는 第Ⅱ~Ⅲ章에서의 논의와 조만간 실시될 것으로 예상되는 油價自律化 問題와 관련하여 石油類 課稅體系 및 稅率 水準의 調整問題에 대한 改善方案에 대해 논의하고 期待效果를 분석해 본다.

1. 課稅體系 改善의 基本方向

최근 石油製品에 대한 需要가 급증하면서 交通滯症 및 環境汚染 問題가 매우 심각해지고 있어 石油類에 대한 課稅의 實效性을 제고하여 消費節減을 유도하는 등 적절한 범위 내에서 需要管理의 必要性이 클 뿐만 아니라, 社會的 外部費用을 직접적으로 축소하고 環境 關聯 投資 및 社會間接資本 投資財源 마련의 必要性이 커지고 있음은 앞에서 살펴본 바와 같다.

이러한 배경하에 우리나라에서는 조만간 油價自律化가 실시될 것으로 전망되는데 油價自律化 實施 이후에는 國際油價의 變動이 國內油價에 미치는 影響이 매우 클 것으로 예상된다. 현재 國際油價는 점진적으로 상승될 것이라는 豫測이 조심스럽게 나오고 있는 가운데 최근에 油價가 약간 인상되는 趨勢이다. 그러나 國內에서 石油類에 대한 價格自律化가 실시되고 國內油價가 國際油價에 연동하여 결정된다면 짐차 稅前 國內油價가 稅前 國際油價에 收斂하게 되는바, 이러한 경우에는 國際油價가 전반적으로 상승되더라도 製品에 따라서는 稅前 國內價格이 오히려 하락할 수도 있다. 하나의 例가 바로 揮發油로서, 揮發油의 경우 현재의 稅前 國內價格이 國際價格 수준보다 높기 때문에 油價自律化 이후에는 稅前 國內價格이 오히려 소폭 인하될 수 있는 여지가 있다(〈表 4-1〉 참조). 또한 미처 예측치 못한 기타의 國內外的 요인에 의해 國內油價가

전반적으로 하락할 가능성도 배제할 수 없는 것으로 판단된다. 만약 이러한 두 가지 경우 가운데 어느 하나만이라도 발생하게 된다면 油價의 引下, 즉 課稅標準의 下落을 동반하게 되므로 결과적으로 稅收의 減少要因이 되는데, 稅收의 安定的 確保問題가 매우 중요한 懸案으로 등장하게 될 것으로 예상된다.

현행의 從價稅 課稅體系下에서 만약 油價가 하락한다면 單位當 稅額이 減少하게 되어 稅收가 예상보다 훨씬 저조하게 될 可能性이 커지게 된다. 최근에 精油社들이 보여주었던 揮發油 價格 引下競爭에 따라 현행의 從價稅 課稅體系下에서 1994년 交通稅 收入이 豫算에 크게 미달되었던 것으로부터 油價變動에 따른 安定的 稅收確保의 必要性이 큼을 알 수 있다⁸⁾. 그러므로 현행의 從價稅 體系로는 위에서 지적한 바와 같은 問題點을 완화시키기가 어려울 것으로 판단된다. 따라서 조만간 실시될 것으로 예상되는 油價自律化 問題는 물론이고 社會·經濟적으로 반드시 필요한 最小限의 稅收入을 安정적으로 확보하기 위해서는 현행의 從價稅 體系를 改訂하여 從量稅 體系로 전환하는 것이 바람직한 것으로 판단된다.

從價稅 體系에서 從量稅 體系로 전환하는 것은, 油價自律化에 따라 油價가 인하되더라도 從量稅 體系下에서는 稅收豫測이 용이해지고, 物量管理만으로도 課標의 算定이 가능해지므로 安定的인 稅收確保에도 도움

8) 石油類에 대해 현행과 같은 從價稅 課稅體系를 유지하는 경우에는, 精油社들이 稅前工場渡 價格이 상대적으로 쌀 때 出庫量을 증가시키고 稅前工場渡 價格이 비교적 비쌀 때 出庫量을 감축시킴으로써 稅負擔을 경감시키려고 한다. 따라서 從價稅 課稅體系下에서는 出庫量의 不安定性이 증가하게 되고 出庫價格의 變動에 따른 出庫時期의 調節에 따라 石油類 關聯 特別消費稅(交通稅) 收入이 결과적으로 減少하게 되는 要因이 된다. 그러나 從量稅 體系下에서는 單位當 稅額이 出庫價格의 登落에 관계없이 단 위당 一定額의 稅額이 과세되므로 精油社 입장에서 出庫時期를 인위적으로 調節하더라도 稅負擔을 경감시킬 수 없으므로 出庫時期 調節의 필요성이 작아지고 따라서 稅收入의 規則性 및 安定性도 보장되게 된다.

이 되기 때문이며, 보다 정확한 稅收豫測을 통해 보다 長期的인 環境 및 社會間接資本 投資計劃을 樹立할 수 있을 것이기 때문이다. 다만 國際石油市場에서 石油需給의 不均衡이 발생하여 短期間 내에 油價波動과 같은 현상이 발생하거나 또는 油價變動에 따라 石油類로부터의 稅收를 탄력적으로 확보할 필요가 있을 경우에는 從價稅 課稅體系로 과세하는 것이 石油類에 대한 課稅의 實效性 確保 側面에서 바람직하므로, 從量稅 體系에서 從價稅 體系로 자동적으로 전환될 수 있는 裝置가 보완적으로 갖추는 것이 필요하다. 물론 從量稅 構造下에서도 彈力稅率 制度를 심분 활용하여 基本稅率(額)의 30/100의 범위 내에서 부분적으로 單位當 稅額을 조정할 수 있으므로 단기적인 油價變動이나 기타의 政策的 필요에 따라 제한적이거나 稅額을 조정함으로써 稅收의 彈力性을 확보할 수 있다. 그렇지만 이는 어디까지나 제한적일 뿐이고, 기본적으로 從量稅 體系下에서는 油價가 일정 수준 이상으로 인상되더라도 이에 능동적 또는 즉각적으로 대처하여 課稅의 實效性을 確保 또는 提高하는 것이 현실적으로 상당히 어려울 수 있기 때문이다. 이러한 경우에는 從量稅 體系보다는 현행과 같은 從價稅 體系로 과세하는 것이 보다 바람직한 것으로 판단된다.

그러므로 결론적으로 말한다면 우리나라의 現實과 經濟的·社會的 必要性을 감안하여 볼 때 바람직한 石油類에 대한 課稅體系는 다음의 混合型 課稅體系인 것으로 판단된다. 여기서 混合型 課稅體系라 함은, 從量稅로서 單位當 最小稅額을 보장하고 油價가 일정 범위 내에서 변동할 경우에는 彈力稅率을 적용하여 부분적으로 課稅의 實效性을 확보하는 것을 말하며, 만약 稅前 出庫價格이 일정 수준 이상으로 상승하는 경우에는 자동적으로 從價稅 體系로 전환하여 과세하도록 하는 방법을 의미한다. 이와 같은 混合型 課稅體系는 稅收의 安定性을 확보하는 측면에서 적당한 것으로 판단된다. 다만 從量稅 體系를 기본으로 하되 油價急騰時에는 일정한 원칙에 따라 從價稅 體系를 선택적으로 적용하는 混合型 課稅體系 方案은 油價急騰時에 課稅體系가 從價稅로 전환됨에 따라 物價負擔이 과중하게 되는 것과 함께 물가상승에 따른 產業競爭力이 약화되

는 등의 부작용도 지적되고 있다. 따라서 이와 같은 문제는 混合型 課稅 體系를 채택하는 것에 대한 하나의 걸림돌로 작용할 것으로 판단된다. 그러나 이러한 短點에도 불구하고 從價稅 課稅體系의 요소를 가미하는 것은 國際收支 防禦에 유리하며 또한 從價稅 體系下에서 高油價政策基調를 유지하는 경우에는 장기적으로 에너지 節約的 技術開發 및 產業生産性 向上 등을 통해 產業의 體質을 改善하는 등의 長點도 있으므로 반드시 위와 같은 단점 때문에 混合型 課稅體系가 바람직하지 않다는 논의의 근거는 다소 희석된다.

따라서 일단 本報告書에서는 油價의 수준에 따라 從量稅 體系와 從價稅 體系를 선택적으로 과세하도록 하는 混合型 課稅體系를 기본으로 하여 改善方案을 제시하고 改善方案에 대한 期待效果를 분석해 본다.

2. 課稅體系 및 稅率 水準의 改善方案

前節에서와 같이 우리나라의 社會·經濟的 與件을 고려할 때 石油類에 대한 課稅體系는 工場渡 價格이 一定 水準 이하인 경우에는 從量稅 體系로 課稅하고 그 이상인 경우에는 從價稅 體系로 전환하여 과세하는 混合課稅型이 바람직한 것으로 판단되므로 本節에서는 이러한 課稅體系를 근거로 구체적인 改善方案과 期待效果를 분석해 본다.

前章의 油價 및 稅金構造의 國際比較를 통해 볼 때 우리나라의 油價는 상당한 정도 낮은 수준인바, 우리나라의 油價는 引上할 수 있는 여지가 있을 뿐더러 混雜費用과 有害 排氣가스 排出增加에 따른 社會的 外部費用의 增加 등 油價引上을 통해 需要를 調節해야 하는 當爲性도 있다. 油價引上의 方法으로는 工場渡 價格 또는 流通마진을 引上하는 方法, 稅率引上을 통하는 方法 등을 생각해 볼 수 있다. 이 가운데 環境 및 社會間接資本 關聯 投資財源을 마련한다는 차원에서는 後者의 方法이 적합하므로 稅率을 現行보다 다소 인상하는 방안을 검토해 본다. 물론 國際油價 水準이 반드시 適正油價 水準과 일치하지는 않으므로 油價引上에 대

한 根據로 다소 부족할 수는 있지만 현재 우리나라가 당면하고 있는 문제, 즉 環境 投資 및 社會間接資本 投資 不足에 따른 각종의 문제점을 고려해 볼 때 油價引上의 必要性은 큰 것으로 판단된다.

本節에서는 논의의 초점을 揮發油와 輕油에 국한하기로 한다. 政府 告示價格에 따른 1994년의 揮發油와 輕油의 리터當 交通稅의 稅負擔額은 特別消費稅(交通稅) 稅率이 190%와 25%였던 2월 15일~7월 14일에는 각각 305~344원, 28~35원 수준이었고 稅率이 170%와 20%로 인하된 7월 15일 이후 1995년 8월 11일까지는 각각 288~341원, 30~32원이었다. 다만 揮發油는 1994년 5월 3일 이후 1995년 3월까지 實際 販賣價格이 告示價格보다 낮은 수준에서 형성되었는바 282~320원 수준이었다. 1995년 8월 12일부터는 세율이 인상됨에 따라 리터당 稅額이 337.12원(揮發油)과 38.64원(輕油)이 되었는바, 從量稅 課稅體系로 전환하는 경우에 揮發油와 輕油에 대한 리터當 從量稅額을 각각 340원과 39원 수준으로 결정해주면 대체로 稅法改正 效果가 中立의으로 되는 한편 稅收入의 變化는 대체로 物量變化에 의존하게 된다(〈表 5-1〉 참조).

이상과 같은 경우에는 消費者價格에 미치는 영향이 별로 없으므로 물가에 미치는 영향 또한 거의 없을 것이다. 그러나 만약 單位當 從量稅額을 이보다 높은 수준에서 결정하는 경우에는 稅收效果가 正(+)이 되고 消費者價格도 다소 인상되는바 物價上昇의 요인이 될 것이며, 반면에 從量稅額을 이보다 낮은 수준에서 책정할 경우에는 物量變化 要因을 배제한다면 반대의 效果를 나타낼 것이다⁹⁾.

9) 需要의 價格彈力性이 零이 아닌 이상 販賣價格이 변함에 따라 需要量이 변하므로 稅收과 稅率(또는 價格)의 變動方向이 반드시 일치하지는 않는다. 일례로 價格彈力性이 1보다 큰 경우에는 稅率을 다소 인하여 價格이 인하되더라도 需要量이 이보다 더 크게 증가하여 稅收은 오히려 증가할 수도 있을 것이며 稅率을 다소 인상하여 價格이 소폭 상승하는 경우에는 需要量이 이보다 크게 감소하여 稅收入이 감소할 가능성도 있다. 반면에 價格彈力性이 1보다 작은 非彈力的인 경우에는 반대의 결과를 가져다 줄 것이다. 단기적으로 볼 때 石油類에 대한 價格彈力性은 非彈力的인 것으로 판단되는 바 稅收과 稅率(또는 價格)의 變動方向은 대체로 일치하는 것으로 판단된다.

〈表 5-1〉揮發油・輕油의 工場渡 價格, 特別消費稅,
消費者價格의 變化 推移

(單位: 원/리터)

		揮發油			輕油		
		工場渡價格	消費稅(交通稅)	消費者價格	工場渡價格	特消費稅(交通稅)	消費者價格
政府 告示 販賣 價格	1992. 6. 25~	240.41	262.05	610	155.02	13.95	214
	1994. 1. 1~	203.64	305.46	620	141.67	28.33	218
	2. 15~	171.79	326.40	608	134.54	33.64	216
	3. 15~	175.86	334.13	621	137.46	34.37	220
	4. 15~	173.67	329.97	614	136.00	34.00	218
	5. 15~	172.41	327.58	610	134.54	33.64	216
	6. 15~	180.88	343.67	637	141.09	35.27	225
	7. 15~	191.92	326.26	630	150.00	30.00	229
	8. 15~	200.34	340.58	655	156.82	31.36	238
	9. 15~	181.48	308.52	599	158.33	31.67	240
	11. 1~	169.70	288.49	564	156.06	31.21	237
	12. 1~	170.03	289.05	565	159.09	31.82	241
	1995. 2. 1~	174.07	295.92	577	156.82	31.36	238
	3. 1~	180.81	307.38	597	158.33	31.67	240
	4. 1~	182.16	309.67	601	151.52	30.30	231
5. 1~	184.85	314.25	609	154.54	30.91	235	
6. 1~	178.11	302.79	589	158.33	31.67	240	
7. 1~	176.77	300.51	585	157.58	31.52	239	
8. 1~	173.06	294.20	574	148.48	29.70	227	
8. 12~	172.88	337.12	621	148.63	38.64	237	
實際 販賣 價格 平均	1994. 5. 3以前	政府 告示價格과 同一			政府 告示價格과 同一		
	1994. 5. 3~	162.93	309.57	581			
	5. 15~	161.61	307.06	576			
	5. 26~	160.23	304.44	571			
	6. 15~	168.70	320.53	598			
	7. 15~	178.79	303.94	591			
	8. 15~	187.20	318.24	616			
	9. 15~	168.35	286.20	560			
	1995. 1. 1~	166.33	282.76	554			
	1995. 4. 1以後	政府 告示價格과 同一					

註: 輕油는 低硫黃 輕油 基準임.

資料: 財政經濟院 消費稅制課.

石油類 課稅體系 및 稅率水準에 대한 改善方案으로는, 現行 稅負擔 水準을 유지하는 方案(第1案)과 稅負擔 水準을 다소 인상하는 方案(第2~3案)의 세 가지를 상정하였다. 새로운 課稅體系 改善方案의 基本骨格은, 基準價格을 일정 수준에서 설정한 후 稅前 工場渡 價格이 基準價格 이하인 경우에는 從量稅의 體系로 과세하며 정책적인 필요에 따라 基本稅率의 30/100 범위 내에서 彈力稅率을 적용할 수 있도록 하고, 稅前 工場渡 價格이 基準價格을 초과할 경우에는 從價稅 體系로 전환하여 과세하도록 하는 方案을 채택하였다(<表 5-2> 참조).

먼저 揮發油에 대한 改善方案은 다음과 같다. 稅前 工場渡 基準價格은 세 가지 方案 모두 리터當 250원으로 하며 從量稅額은 稅收 中立의인 입장에서 340원으로 하고 基準價格을 초과하는 경우 從價稅 稅率을 195%로 하는 第1案과, 짐증하는 財政需要에 발맞춰 현재보다 稅負擔 水準을 380원 또는 420원 수준으로 인상하고 從價稅 稅率도 200% 또는 210%로 인상하는 第2~3案을 제시하였다. 최근의 稅前 工場渡 價格이 대체로 200원 이하였던 점을 놓고 볼 때 상기와 같은 混合型 課稅體系로 과세하더라도 石油波動과 같은 大變革이 발생하여 油價가 매우 급격히 상승하는 경우가 아니라면 대체로 從量稅의 형태로 과세된다.

輕油에 대한 課稅體系 改善方案도 揮發油의 경우와 기본적으로 동일하다. 리터當 稅前 工場渡 價格 180원을 基準價格으로 설정하였으며 工場渡 價格이 基準價格 이하일 경우 稅收 中立의 立場에서 從量稅額을 39원으로 하고 基準價格을 초과할 경우에는 26%의 從價稅 稅率로 과세하는 第1案과, 國內의 輕油 消費者價格이 지나치게 낮게 책정되어 있다는 관점에서 稅率을 현재 수준보다 상당한 정도 인상하여 油種間 相對價格 隔差를 완화하는 동시에 財政需要도 적절히 충족시켜 주기 위해, 從量稅額은 80원 또는 120원, 從價稅 稅率은 60% 또는 90%로 하는 第2~3案을 제시하였다. 輕油에 대한 세 가지 改善方案 중 第3案의 경우가 가장 價格引上 效果가 크지만 社會的 外部費用을 減縮하고 油種間 相對價格 隔差를 더욱 縮小해야 한다는 관점에서 본다면 第3案도 미흡한 수준이라

하겠다. 따라서 輕油에 대해서는 추후에라도 추가적인 稅率引上이 필요할 것으로 판단되며 다만 현재 時點에서는 급격히 稅率을 인상하게 되면 經濟에 미치는 惡影響이 지나치게 증폭될 가능성이 있으므로 本 研究에서는 過渡期的 次元에서 改善方案을 제시하였다¹⁰⁾.

〈表 5-2〉 揮發油·輕油 課稅體系의 改善方案

(單位: 원/리터, %)

	第 1 案		第 2 案		第 3 案	
	稅額(稅率)	基準價格	稅額(稅率)	基準價格	稅額(稅率)	基準價格
揮發油	340 (195)	250	380 (200)	250	420 (210)	250
輕油	39 (26)	180	80 (60)	180	120 (90)	180

註: 稅額은 稅前 工場渡 價格이 基準價格보다 낮을 때 적용하는 從量稅額이며 () 안은 稅前 工場渡 價格이 基準價格보다 높을 때 적용하는 從價稅率임.

3. 期待效果

前節에서 제시한 改善方案에 대한 期待效果는 〈表 5-3〉, 〈表 5-4〉와 같다.

먼저 揮發油에 대한 課稅體系 改善方案의 期待效果를 보자. 현재의 稅負擔 水準을 계속 유지하는 第1案의 경우에는 리터當 消費者價格이 1995년 6월 1일 현재 589원(1995년 8월 12일 현재 621원임)에서 626.5원으로 37.5원 인상되는데, 價格의 변화는 상대적으로 작고 物價에 미치는 影響도 작은 반면에, 리터당 從量稅額을 380~420원으로 하는 第2~3案의 경우에는 單位當 稅額이 현재보다 크게 증가함에 따라 消費者價格

10) 本 報告書에서의 混合型 課稅體系가 稅務行政上 부담이 될 것이라는 견해도 있지만 油價가 일정 수준 이상으로 급등하는 특별한 경우를 제외한다면 從量稅 體系로 과세되는데, 이런 경우 行政費用은 오히려 현재보다 감소될 것이다.

도 13~21%(8~15%) 정도 인상되는 것으로 나타났다. 이에 따라 生産者 物價와 消費者 物價도 각각 0.11~0.12%(0.06~0.12%), 0.16~0.18%(0.07~0.13%) 정도 인상되는 것으로 예상되었는바, 第2~3案의 경우에는 物價負擔도 상당히 있는 것으로 판단된다. 輕油는 第1案의 경우 현재의 稅負擔 수준과 거의 동일하므로 價格이나 物價에 미치는 영향은 거의 없지만 第2~3案의 경우에는 稅負擔이 대폭 인상되기 때문에 價格과 物價에 미치는 影響이 큰 것으로 분석되었다. 第2案의 경우 消費者 價格은 1995년 6월 1일 현재 240원(1995년 8월 12일 현재 237원임)에서 289.5원으로 21%(22%) 인상되고 第3案의 경우에는 333.5원으로 39%(41%)의 인상 효과가 있는 것으로 예상되었다.

物價에 미치는 영향을 분석함에 있어 揮發油는 대부분이 乘用車 燃料로서 最終 消費段階에서 消費되는바, 販賣價格의 引上이 生産者 物價보다는 消費者 物價에 미치는 영향이 더 크게 나타났다. 輕油는 트럭 등의 産業用 需要와 버스 등의 大衆交通 手段의 燃料로서의 需要比重이 매우 높은데 生産者 物價와 消費者 物價에 미치는 영향이 모두 큰 편이다. 그러나 아래의 분석에서는 輕油價格의 인상이 消費者 物價에 미치는 影響이 상당히 작은 것으로 나타나 다소 의외의 결과를 보였으며 이는 일반적인 상식과도 상당한 차이를 보인다. 이러한 차이는 輕油價格의 變動이 消費者 物價에 영향을 주는 經路가 輕油價格 引上에 따른 直接效果와 間接效果로 二元化되어 있는데 그 중 直接效果만을 고려하였기 때문에 발생하였다. 즉, 輕油의 價格引上은 消費에 따른 직접적인 物價引上效果와 함께 버스 등 大衆交通手段의 料金引上을 통해 간접적으로도 物價에 영향을 미치는데, 아래의 분석결과는 이러한 間接效果를 배제하였기 때문에 消費者 物價 引上率이 작게 나타났다. 그러므로 間接效果까지 고려한다면 輕油 價格의 引上은 消費者 物價에도 크게 영향을 미칠 것이다. 따라서 輕油에 대한 稅率引上은 物價에 미치는 影響이 상당히 크고 庶民들의 生計費에 큰 영향을 주므로 이것이 輕油 稅率引上에 대한 現實的인 制約要因으로 작용할 것으로 예상된다.

〈表 5-3〉 課稅體系 改善方案에 대한 價格 및 物價效果⁴⁾

(單位: 원/리터, %)

		揮 發 油	輕 油
1995年 6月 1日 現在 消費者價格 (1995年 8月 12日 現在 消費者價格)		589 (621)	240 (237)
第 1 案	豫 想 販 賣 價 格	626.5	244.5
	豫 想 消 費 者 價 格 上 昇 率	6.367 (0.857)	1.833 (3.122)
	豫 想 生 產 者 物 價 上 昇 率	0.049 (0.007)	0.032 (0.054)
	豫 想 消 費 者 物 價 上 昇 率	0.053 (0.007)	0.003 (0.006)
第 2 案	豫 想 販 賣 價 格	670.5	289.5
	豫 想 消 費 者 價 格 上 昇 率	13.837 (7.971)	20.625 (22.152)
	豫 想 生 產 者 物 價 上 昇 率	0.107 (0.061)	0.359 (0.385)
	豫 想 消 費 者 物 價 上 昇 率	0.116 (0.067)	0.037 (0.040)
第 3 案	豫 想 販 賣 價 格	714.5	333.5
	豫 想 消 費 者 價 格 上 昇 率	21.307 (15.056)	38.958 (40.717)
	豫 想 生 產 者 物 價 上 昇 率	0.164 (0.116)	0.678 (0.708)
	豫 想 消 費 者 物 價 上 昇 率	0.179 (0.126)	0.070 (0.073)

註: 1) 稅前 工場渡 價格이 基準價格 이하인 경우에 대한 效果임.

1. ()안은 1995년 8월 12일 價格을 基準으로 算出한 것임.

2. 販賣價格 算出根據

販賣價格 = (稅前 工場渡 價格 + 從量稅額) × 1.1 + 附加價值稅 包含 流通마진

稅前 工場渡 價格 = 180원(揮發油), 158원(輕油)으로 假定

附加價值稅 包含 流通마진 = 60원(揮發油), 31원(輕油)

生產者 物價 加重值 = 7.7/1000(揮發油), 17.4/1000(輕油)

消費者 物價 加重值 = 8.4/1000(揮發油), 1.8/1000(輕油)

前述한 바와 같이 從量稅 體系로 科稅하는 경우, 稅收는 價格에 非彈力的인 반면 物量에 大體 彈力的이게 된다. 따라서 改善方案에 대한 稅收를 예측하기 위해서는 油種別로 豫想 消費增加率을 求해야 한다. 이를 위해 本節에서는 回歸方程式을 利用하여 豫想 消費增加率을 예측하였다. 揮發油의 경우 回歸分析에 사용된 資料는 택시의 燃料가 揮發油에서 LPG로 전환된 1981년 이후의 資料(1982~94년)를 使用하였다. 回歸變數는 時間趨勢(t), 乘用車 需要構造變化 더미變數(d_t), 實質GNP의

세 가지를 채택하였으며 誤差項의 自己相關을 제거하기 위해 코크레인-오컷 技法을 사용하였다. 輕油의 경우에는 1970~93년 資料를 사용하여 回歸分析을 하였으며 回歸變數는 時間趨勢(t), 1次 石油波動을 나타내는 더미變數(d_{1t}), 需要構造變化를 나타내는 더미變數(d_{2t}), 實質GNP의 네 가지를 사용하였고 揮發油의 경우와 마찬가지로 誤差項의 自己相關을 제거하기 위해 코크레인-오컷 技法을 사용하였다.

回歸方程式의 推定結果는 다음과 같다.

揮發油:

$$\ln(\text{揮發油 消費量}) = -338.839 + 0.172t + 0.125d_t + 0.493\ln(\text{實質GNP})$$

$$(-9.201) \quad (8.510) \quad (4.679) \quad (2.085)$$

더빈-왓슨 統計值 = 3.154, $R^2 = 0.992$, 自由度가 調整된 $R^2 = 0.989$

()안은 t-값임.

$$\text{단, } t = 1982, \dots, 1994, d_t = \begin{cases} 0, & t = 1982, \dots, 1988 \\ 1, & t = 1989, \dots \end{cases}$$

輕油: $\ln(\text{輕油 消費量})$

$$= -50.503 + 0.024t + 0.074d_{1t} + 0.044d_{2t} + 0.932\ln(\text{實質GNP})$$

$$(-1.123) \quad (0.994) \quad (-2.117) \quad (0.872) \quad (3.153)$$

더빈-왓슨 統計值 = 1.105, $R^2 = 0.978$, 自由度가 調整된 $R^2 = 0.973$

()안은 t-값임.

$$\text{단, } t = 1970, \dots, 1993, d_{1t} = \begin{cases} 1, & t = 1974 \\ 0, & t = \text{기타 年度} \end{cases}$$

$$d_{2t} = \begin{cases} 0, & t = 1970, \dots, 1989 \\ 1, & t = 1990, \dots \end{cases}$$

위의 回歸分析 結果를 토대로 1995~96년의 揮發油 豫想 消費增加率을 예측해보면 23.60%와 22.87%로 나타났다. 標本의 數가 13으로 상당히 적기 때문에 推定結果의 統計的 有意性이 다소 떨어지므로 분석시에 統計的으로 다소 무리가 있다. 그러나 최근 揮發油의 消費增加率이 20%를 上廻하였던 점을 감안하면 아래의 結果를 잠정적으로 채택하는 데에

는 별 문제가 없을 것이다. 輕油의 경우 1995~96년의 豫想 輕油 消費增加率은 10.57%와 9.33%로 나타났다.

이상에서의 豫想 物量增加率을 토대로 各 課稅體系 改善方案에 대한 稅收效果를 예측해보면 다음의 <表 5-4>와 같다. 改善方案에 따른 稅收效果를 제대로 분석하기 위해서는 現行 石油類 課稅體系가 그대로 유지되었을 경우의 1996年 稅收를 예측하는 것이 필요하다. 現行 課稅體系下에서는 1996년의 稅收가 揮發油로부터 3조 8,953억원, 輕油로부터는 9,254억원, 道합 4조 8,207억원이 징수될 것으로 예상되었다.

<表 5-4> 課稅體系 改善方案에 대한 稅收效果(1996年 豫想)¹⁾

(單位: 億圓, %)

	現行 體系 維持時 ²⁾ 豫想稅收	第 1 案		第 2 案		第 3 案	
		豫想稅收	變化率	豫想稅收	變化率	豫想稅收	變化率
揮發油	38,953	39,286	0.85	43,345	11.28	47,284	21.39
輕油	9,254	9,340	0.93	18,546	100.41	26,920	190.90

註: 1) 稅前 工場渡 價格이 基準價格 이하인 경우에 대한 效果임.

2) 1995년 8월 12일 揮發油와 輕油의 稅率이 각각 195%와 26%로 인상되었는바 1996년에도 인상된 稅率이 계속 적용된다는 假定 아래 추정된 것임.

豫想稅收 算出根據:

○ 現行 體系 維持時 豫想稅收는 成明宰(1994)에서 추정한 揮發油, 輕油에 대한 特別消費稅의 回歸方程式으로부터 추정하였으며 다만 1994년의 交通稅 稅率變化(<表 2-4> 참조)를 추가로 고려하여 추정하였음.

○ 1996年 豫想稅收 = 1996年 豫想 課稅物量 × 從量稅額

1996年 豫想 課稅物量 = 1994年 出庫量 × 課稅比率 × (1 + 豫想增加率)

1994年 出庫量 = 786萬kl(揮發油), 1,966萬kl(輕油)

課稅比率 = 1 - 免稅比率 = 0.978(揮發油), 0.901(輕油)

豫想增加率 = (1 + 1995年 豫想增加率) × (1 + 1996年 豫想增加率)

× (1 - 價格彈性 × 消費者價格 引上率) - 1

價格彈性 = 0.17(揮發油, 田圭正(1992) 참조), 0.17(輕油, 假定임)

먼저 揮發油에 대한 稅收效果를 살펴보자. 第1案에서의 單位當 稅負擔 水準은 현재 수준과 거의 동일한바, 豫想稅收의 規模는 약 3조 9천억원으로 現行 體系를 유지하는 경우와 거의 비슷한 수준의 稅收가 예상되

있으며, 단위당 稅額을 인상하는 第2~3案의 경우에는 약 4조 3,300~7,300억원 정도로 예상되어 현행의 課稅體系下에서 豫想되는 稅收보다 11~21% 정도 더 징수되는 것으로 예상되었다.

輕油의 경우에도 第1案의 경우에는 現在의 稅負擔 水準과 改善方案에 따른 稅負擔 水準이 거의 일치하므로 1996年の 豫想稅收가 두 體系 모두에서 9,250~9,340억원 정도로 거의 비슷한 수치를 나타낼 것으로 예상되었다. 반면에 리터當 稅負擔 水準이 현재의 39원 수준에서 80원 또는 120원으로 대폭 인상되는 第2~3案의 경우에는 稅收의 增加規模도 대단히 커서 약 1조 8,500억원(第2案)에서 2조 7,000억원(第3案) 정도에 이를 것으로 예측되었다. <表 5-3>에 의하면 第2~3案 경우 1995년 6월 1일 價格 對比 消費者價格의 引上率은 20% 또는 39%에 불과하지만 稅收 增加率은 100% 또는 190%로 나타나 모두 2배 또는 3배 정도로 세수가 크게 증가한 것은 稅收增加率 計算時에 分母가 되는 輕油의 稅收規模가 작기 때문에 稅收가 조금만 증가해도 稅收增加率은 크게 나타나기 때문이다.

前章에서의 國際比較를 통해 볼 때 揮發油의 경우 消費者價格을 다소 引上할 수 있는 여지가 있음을 보았으며, 輕油의 경우에는 대폭적인 價格의 引上이 바람직하다는 것은 前述한 바와 같다. 뿐만 아니라 環境改善 및 社會間接資本 投資財源의 擴充과 石油類에 대한 需要調節이라는 측면에서 보더라도 揮發油와 輕油 모두에서 세 가지 方案 중 稅率을 많이 인상하는 第3案이 가장 바람직한 것으로 판단된다. 揮發油의 경우에는 第3案을 채택하더라도 稅收의 增大規模는 상대적으로 작으므로 投資財源 擴充이라는 側面에서 볼 때에는 輕油의 경우가 稅率引上을 통해 막대한 규모의 稅收를 가져다준다는 측면에서 더 우월한 것으로 판단된다. 그러나 輕油의 경우에는 價格引上이 物價에 미치는 影響이 크므로 物價 상승과 함께 中·短期的으로 輕油를 많이 消費하는 關聯 產業에서의 價格競爭力 弱화라는 副作用도 수반할 수 있기 때문에 신중하여야 한다.

排氣가스 排出로 인한 環境汚染과 交通滯症으로 인한 物流費用 增大

등에 의해 초래되는 社會的 外部費用을 감축하고 관련 施設投資를 위한 財政需要를 충족시켜 投資를 활성화하기 위해서는 상당한 정도의 稅率 引上을 통해 財源을 확보하고 消費를 減少시키는 것이 불가피하다. 그러나 油價를 인상함에 있어서도 揮發油와 輕油의 相對價格이 지나치게 확대되면 두 油種間 消費의 代替現象이 상당히 광범위하게 발생하여 輕油의 消費가 과다해질 것으로 예상된다. 만약 相對價格 隔差가 심화되어 揮發油에 비해 單位當 公害物質 排出量이 훨씬 많은 輕油의 消費가 더욱 촉진된다면 有害 排氣가스 排出이 더욱 크게 증대되어 環境汚染을 악화시킬 가능성이 크며, 따라서 전반적인 社會的 費用도 크게 증대될 것이다. 그러므로 전반적으로 石油製品에 대한 消費增加를 억제함으로써 社會的 外部費用을 적정 수준으로 減縮하고 관련 施設投資를 위한 財源을 마련하기 위해 油價를 전반적으로 인상하는 데 있어서는 揮發油/輕油의 相對價格 隔差를 적정 수준 이하로 축소하는 것을 염두에 두어야 하며, 이에 따라 輕油의 消費가 필요 이상으로 이루어지는 현상을 방지하여 과다한 輕油의 消費增加를 억제하는 것이 필요하다.

이상의 價格 및 稅收效果 이외에도 上記의 改善方案에 대한 기타의 일반적인 期待效果는 다음과 같다. 課稅體系를 混合型 課稅體系로 전환하는 경우에는 油價急騰과 같은 특별한 상황이 없는 한 從量稅의 形態로 과세되므로 稅收가 價格에 대해 非彈力的인 반면 消費量에 연동하여 彈力的으로 변하기 때문에 稅收가 安定化되며¹¹⁾, 따라서 稅收豫測도 훨씬 용이해진다. 이와 같이 稅收豫測이 보다 용이해지면 關聯 投資計劃 樹立에도 크게 도움이 된다. 또한 工場渡 價格이 다소 인상되더라도 여전히 基準價格 이하로 出庫되는 한 從量稅의 體系가 지속적으로 적용되어 單位當 稅額은 종전과 같이 일정하게 유지되므로 純粹 從價稅 體系에 비해

11) 왜냐하면 장기적으로 볼 때 消費趨勢는 相對的으로 安定的인 반면 物量變化는 물론이고 價格變化까지 고려한 總供給價額은 상대적으로 덜 安定的이기 때문이다.

物價引上 壓迫은 상대적으로 작아진다. 混合型 課稅體系에 따르면 油價急騰時에 從量稅 體系로부터 從價稅 體系로의 轉換이 자동적으로 이루어지므로 油價急騰에 신속히 대응하는 것이 용이해지고 따라서 石油類 消費節約 效果도 상대적으로 클 것으로 예상된다.

混合型 課稅體系는 이상의 논의에서 본 바와 같이 많은 長點을 가지고 있지만 油價急騰時에 從價稅 體系로 전환하여 과세하게 되면 從量稅 體系로 과세하는 것에 비해 物價上昇率이 커지고 產業競爭力도 저해하여 經濟成長이 다소 억제되는 效果를 가져오는 등의 副作用도 있을 것으로 예상된다. 따라서 이와 같은 短點으로 인해 만약 混合型 課稅體系를 도입하는 것이 현실적으로 받아들여지기 어렵다면 조만간 실시될 것으로 예상되는 油價自律化에 대비하여 현재의 單一 從價稅 體系를 單一 從量稅로 전환하는 것이 바람직할 것이다. 다만 이 경우에는 稅收가 價格變化에 대해 非彈力的이 되는 效果가 있으므로, 중장기적으로 稅收의 價格彈力性을 회복하기 위해서는 單位當 從量稅額을 적절히 조정해 주는 것이 필요할 것이다. 또한 油價가 단기간 내에 일정 수준 이상으로 引上되어, 彈力稅率을 적용하더라도 價格 또는 物價上昇率과 反比例하여 課稅의 實效性이 크게 저하되므로 이에 대한 적절한 對備策도 필요할 것이다.

VI. 要約 및 結論

經濟發展에 따른 급속한 産業化의 進展과 꾸준한 所得增加에 따른 自動車 需要의 급격한 增加 등으로 인하여 石油類에 대한 需要가 經濟成長 率을 크게 超過하여 급속히 增加하고 있다. 이에 따라 최근에는 有害 排氣가스 排出增加에 따른 環境汚染 및 交通滯症으로 인한 物流費用, 混雜 費用 등과 같은 社會的 外部費用(外部不經濟)이 급격히 增加하고 있다. 이러한 社會的 外部費用의 增加는 一般 國民生活의 質과 厚生 水準의 低下를 초래할 뿐만 아니라 産業의 原價上昇 要因이 되어 價格競爭力을 弱 化시킴으로써 장기적으로 總體的인 國家競爭力 提高에 커다란 障礙要因 으로 작용하게 되므로 現時點에서 社會的 外部費用을 減縮하기 위한 노 력이 절실히 필요하다.

社會的 外部費用의 급속한 增加는 위에서 지적한 바와 같이 關聯 財貨 에 대한 超過需要가 根本的인 原因일 뿐만 아니라 社會間接資本 또는 國家基幹設備(infrastructure)의 相對的인 過少供給에도 그 原因이 있다. 따라서 社會的 外部費用을 적절히 감축하기 위해서는 需要調節과 함께 社會間接資本의 供給擴大에도 힘써야 한다. 먼저 需要를 적절히 調節하 기 위해서는 競爭市場에서 價格機能을 통해 自律的으로 調整하는 것이 바람직할 것이며, 社會間接資本의 供給擴大을 위해서는 投資財源 擴充 의 必要性이 있는바 兩者를 동시에 效果的으로 충족시켜 주기 위해서는 關聯 財貨, 즉 石油類에 대한 課稅의 安定性 및 實效性 確保次元에서 稅 負擔 水準을 提高함으로써 적정 수준의 稅收入, 즉 社會間接資本에 대한 投資財源을 確保하는 것이 필요하다. 더욱이 우리나라의 石油製品 價格 은 국제적으로 볼 때 낮은 수준으로 價格引上의 여지가 충분히 있을 뿐 만 아니라 이를 稅率의 調整을 통해 수행할 경우 投資財源을 擴充하는 것도 용이해지므로 一石二鳥의 效果를 거둘 수 있을 것이다. 이와 함께

조만간 실시될 예정에 있는 油價自律化 단행시에 예상할 수 있는 石油製品 價格의 引下 可能性 등도 종합적으로 고려해 볼 때에는 현행의 石油類 課稅體系, 즉 從價稅 課稅體系는 상당한 정도 限界를 지니고 있는바 적당하지 못한 측면이 있다. 따라서 차제에 課稅體系에 대해서도 改善이 필요한데 本 報告書에서는 現行의 單一 從價稅 課稅體系에서 다른 형태의 課稅體系로 전환하는 것이 보다 바람직한 것으로 판단되어 石油類에 대해 混合型 課稅體系로 개편하는 方案을 제안하였다.

보다 구체적으로는, 첫째, 국제적으로 볼 때 石油類에 대한 實效 稅負擔이 揮發油의 경우 다소 낮으며 輕油의 경우에는 지나치게 낮은 것으로 파악되었으며 또한 有害 排氣가스의 排出增加 및 交通滯症 등 混雜費用이 가중되고 있는바, 揮發油和 輕油 모두에 대하여 稅負擔 水準의 引上이 필요하며 그 중에서도 특히 輕油의 경우에는 대폭적인 稅負擔의 引上이 필요한 것으로 분석되었다. 다만 稅率의 引上은 油價의 引上을 초래하여 物價上昇 壓力이 생기므로 신중히 대처해야 하는데 稅率을 점진적으로 引上하는 것도 고려해 볼 필요가 있을 것이다.

둘째는 石油類에 대한 課稅體系를 개편하는 問題로 조만간 실시될 것으로 예상되는 油價自律化 問題와 國際原油價의 變動(또는 引上)에 대비하기 위해 現行의 單一 從價稅 課稅體系를 從量稅 또는 從價稅 體系로 改編하는 것이 필요하다. 즉, 基準價格을 일정 수준에서 설정하고 稅前 工場渡 價格이 基準價格 以下일 경우에는 單位當 一定額이 과세되는 從量稅 體系를 적용하여 課稅의 實效性 및 安定性을 확보하고 일정 수준 이상의 稅收入을 보장하도록 하며 다만 工場渡 價格이 基準價格을 超過하는 경우에는 현행과 같은 從價稅 體系로 자동적으로 전환하여 과세하도록 함으로써 일정 수준 이상의 油價變動에 대하여 稅收을 彈力的으로 확보하는 方案을 마련하는 것이 그것이다.

먼저 첫째의 경우, 즉 實效 稅負擔을 提高하는 것으로부터는 稅收入이 크게 증가하게 될 것으로 예상되는데, 社會間接資本에 대한 供給 側面에서 볼 때 財政收入이 安定的으로 確保되어 社會間接資本 投資를 위해 긴

급히 필요한 財源을 용이하게 確保할 수 있을 것이며, 石油類에 대한 需要 側面에서는 과도하게 이루어지고 있는 消費를 적절히 조절함으로써 과도한 超過需要를 축소하고 따라서 그만큼의 社會間接資本 投資에 대한 需要도 완화시켜 주면서 社會的 外部費用을 效果的으로 減縮할 수 있을 것이다.

그러나 混合型 課稅體系에 대하여 政府의 財政收入 確保 側面만 지나치게 강조한 것이 아니냐는 반론이 있을 수 있을 뿐만 아니라 本研究에서 제시한 方案에 따라 油價를 인상하게 될 경우 物價上昇이라는 새로운 負擔을 어떻게 해결할 것인가에 대한 反論도 예상된다. 물론 이러한 지적이 타당한 측면이 있기는 하지만 石油類에 대한 消費者들이 바로 社會的 外部費用을 증가시키는 原因提供者인 동시에 社會間接資本에 대한 需要者란 측면에서 볼 때 原因者 負擔原則 또는 收益者 負擔原則에 따라 추가적인 負擔을 하는 것은 당연한 것으로 판단되며 또한 社會間接資本에 대한 投資財源을 마련하는 것이 現 時點에서 긴급한 사항이라는 점에서도 필요하다. 다만 稅率引상에 따른 油價引상이 物價上昇의 원인이라는 負擔이 稅負擔 引상에 현실적인 制約要因이 될 것이 분명하다. 그렇지만 社會的 外部費用의 減縮이라는 측면에서 볼 때 이는 어느 정도 불가피한 것으로 볼 수밖에 없을 것이며, 필요에 따라서는 物價上昇 要因을 감안하여 점진적으로 稅負擔 水準을 인상하여 物價上昇 負擔을 時間的으로 稀釋시키는 것도 한 方法이 될 수 있을 것이다.

本 報告書에서는 현재 特別消費稅 또는 交通稅가 과세되고 있는 다섯 가지 油種에 대해서만 논의하고 그 외에 暖房用 燃料 등으로 많이 소비되고 있는 벙커 C油(Bunker-C; 이하 B-C油라 칭함) 등 기타의 油種에 대해서는 논의하지 않았다. 그러나 B-C油는 石油製品 가운데 단일 油種으로는 消費比重이 가장 높을 뿐만 아니라¹²⁾, 有害 排氣가스의 排出도

12) 1993년 현재 B-C油의 消費量은 1억 4,555만 배럴로서 전체 石油製品 消費量의 약 37.6%를 차지하고 있다.

매우 높아 環境汚染 側面에 있어 가장 문제가 심각한 油種인바, B-C油에 대해서도 特別消費稅를 과세하는 방안을 검토하는 것이 필요할 것으로 판단된다. 다만 B-C油를 特別消費稅의 課稅對象으로 편입하는 경우 消費의 底邊이 매우 넓기 때문에 物價에 미치는 影響 또한 상당히 클 것으로 예상되므로 점진적인 접근이 필요하다. B-C油 등에 대한 課稅問題는 本 報告書의 研究範圍를 벗어나므로 보다 자세한 논의는 별도의 연구를 통해 분석하기로 한다.

參 考 文 獻

- 金柱憲, 「石油製品 消費分析 및 豫測方案 研究」, 『石油協會報』, 大韓石油協會, 1992. 9, pp. 43~50.
- 金珍洙 外, 『담배消費稅制의 國際比較와 改善方向』, 研究報告書 95-01, 韓國租稅研究院, 1995.
- 成明宰, 『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.
- 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.
- 에너지經濟研究院, 『에너지統計年報』, 1994.
- 田圭正, 「石油價格體系 改善方案」, 『石油協會報』, 大韓石油協會, 1991. 8, pp. 46~59.
- , 『首都圈 乘用車 燃料消費 實態分析 및 節減對策 研究』, 研究報告書 92-04, 에너지經濟研究院, 1992.
- International Energy Agency, OECD, *Energy Prices and Taxes, Second Quarter 1994*, Paris, 1994.
- Kopits, George(ed.), *Tax Harmonization in the European Community: Policy Issues and Analysis*, Occasional Papers 94, Washington, D.C.: IMF, 1992. 7.