

石油類 稅制와 정책과제



金 容 鎭
(재무부 세제국장)

石油은 우리의 일상생활과 산업에 없어서는 안될 주요한 에너지源이고, 또한 石油가 한 방울도 나지 않는 우리 나라에 있어서 전체 수입액에서 차지하는 石油의 비중으로 보아 石油가 우리 경제에 미치는 영향은 실로 크다고 생각된다.

石油類 稅制에 대해 그동안 여러 분야에 걸쳐 많은 논의가 있어온 것도 石油類 稅制가 국가재정 수입에서 중요한 비중을 차지하고 있고, 정부가 추진하고 있는 에너지절약, 도로 및 교통정책, 산업 관련정책 등과 밀접하게 관련되어 있음을 보여 준다. 따라서 石油類에 대한 특별소비세 문제는 경제·사회의 제반여건과 재정형편 등을 종합적으로 고려하여 논의되어야 하나, 여기서는 주로 세제적인 측면에서 현행 석유류에 대한 특별소비세 문제를 고찰하고자 한다.

I. 石油類 稅制의 一般的 現況

1. 石油類 稅制의 意義

현행 특별소비세제는 산업용 유류로 사용되는 중유·B-C유 등에 대해서는 非課稅하고 있고, 휘발유, 경유, LPG에 대하여는 각각 100%, 10%, 10%의 기본세율을 적용하여 課稅하고 있다. 다만 輕

油에 대하여는 탄력세율을 적용하여 9%의 세율을 적용하고 있다. 石油類에 대한 특별소비세는 그동안 특별소비세법 제정 당시의 취지인 국가재정 수입의 원활한 확보와 부가가치세의 도입에 따른 역진성 보완역할을 충실히 수행해 왔다고 생각된다. 여기서의 현행 石油類에 대한 특별소비세가 갖는 의의를 조세이론적인 측면에서 간략히 검토하려 한다.

(1) 財政收入 確保側面에서 본 石油類稅

石油類에 대한 소비세는 세계적으로 볼 때, 단일 항목으로는 가장 중요한 소비세이며, 선후진국을 막론하고 총소비세 수입 및 총조세수입에서 차지하는 비중이 크므로 국가 재정수입 확보에 중요한 역할을 하고 있다. 石油類 세수비율을 선진국과 개발도상국으로 나누어 살펴보면 <表-1>과 같다.

(2) 所得再分配 측면에서 본 石油類稅

일반적으로 부가가치세의 실시로 인해 간접세의 비중이 높은 나라는 직접세에 의한 재분배적인 租稅手段이 충분치 못하므로 주로 고소득 계층에서 소비되는 물품에 고율의 소비세를 부과함으로써 租稅體系의 누진성을 강화하고 있다. 우리나라의 경우도 휘발유는 아직도 일정 소득수준이상의 계층에

〈表-1〉 석유류 稅收비중

(單位: %)

	先進國	開途國	韓國 (84年)
○總消費稅 수입대비	35.20	38.20	39.26
○總租稅 收入對備	2.09	5.25	5.28
○調査對象國의 數	18	33	

註: 1980年度 調査對象國의 石油類 세수비중을 단순 평균하여 작성한 것임.

서 소비하며, 소득의 증가에 탄력적이므로 재분배 측면에서 높은 세율을 부과하고 있다. 또한, 輕油는 대중교통 수단으로 사용되므로 저소득층세 부담 경감측면에서 저율과세하고 있다. 외국의 경우도, 소득 재분배측면에서 휘발유를 경유보다 높게 과세하고 있는 경우가 많다.

(3) 效率의 측면에서 본 石油類 課稅

일반적으로 물품에 대한 課稅는 그 물품의 상대적인 가격을 상승시키고 소비자로 하여금 代替財를 사용하도록 유도하기 때문에 시장기능을 왜곡시킨다.

따라서 적정한 稅收入을 징수하면서 과세로 인한 시장왜곡을 최소화 하기 위해서는 最適課稅가 필요하다. 따라서 과세로 인한 왜곡효과를 최소화 하기 위해서는 수요의 가격탄력성이 낮은 물품에 과세하는 것이 바람직하다. 즉, 담배, 酒類, 石油類(특히 휘발유) 등과 같이 타물품에 비하여 수요의 가격탄력성이 낮은 물품에 높은 소비세를 부과하는 것이 자원배분의 왜곡이 적다. 외국의 경우도 이러한 이유로 이들 물품에 높은 소비세를 부과하고 있다.

(4) 經濟·社會정책수단으로서의 石油類稅

휘발유의 개인적 소비는 道路마손, 交通혼잡, 공해 등의 부정적 外部效果(External effects)를 가져오고 이들을 방지하기 위한 추가비용은 사회전체가 부담하게 되므로 휘발유의 소비행위에 租稅를 부과하여 추가비용의 일부분을 부담시키는 것이 바람직하다. 또한, 휘발유등 연료에 대한 소비세 과세는 이들의 소비에 따른 사회적 비용을 휘발유 소

비자에게 부담시켜 휘발유소비를 사회적으로 最的(Optimal) 수준까지 감소시킬 수 있다. 거의 대부분의 나라에서 이러한 이유로 휘발유등 연료에 대하여 소비세(Excise Tax)를 과세하고 있으며, 이러한 성격의 소비세를 厚生經濟學者인 「Pigou」의 이름을 붙여 「Pigouvian Tax」라고 부르기도 한다. 또한 휘발유 소비억제를 위한 고율과세는 石油類를 전량 수입에 의존하는 국가에서의 石油절약 측면에서 바람직하다고 볼 수 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 石油類에 대한 특별 소비세는 일반적인 조세의 기본원칙인 公平課稅와 효율적인 재정수입 확보에 대체로 충실한 역할을 수행해 왔다고 생각되며 앞으로도 石油類稅는 조세정책에 있어서 중요한 역할을 수행할 것으로 생각된다.

2. 石油類 稅制의 沿革

그 동안의 石油類에 대한 세제는 油價의 변동과 관련하여 산업구조에 대한 충격을 완화하면서, 산업정책 및 물가안정을 간접적으로 지원하는 방향으로 변천되어 왔다. 또한 재정수입의 안정적인 확보를 위해 전체 석유류 세수규모를 유지하면서 유종간의 상대가격 차이를 합리적으로 조정하는 방향으로 점진적으로 인하여 왔다. 石油類 세제의 변천과정은 크게 4단계로 나눌 수 있는데 〈表-2〉는 그 동안의 石油類 세제의 변천내용을 구체적으로 나타내고 있다.

또한 〈表-3〉에서는 그 동안의 石油類 세율변동내용을 보여주고 있다.

石油類 稅制의 변천에 따른 그간의 石油類 세수입 변동추이를 보면 79, 80년의 석유위기에 따른 대폭적인 유가인상으로 石油類 세수비중이 일시적으로 상승한 이래 전반적인 石油類 세율인하에 따라 점차 감소하여 왔으나, 83年 LPG課稅 이후 점진적인 증가추세를 보이고 있다. 휘발유의 내국세 구성비는 80년 이후 점진적으로 감소하여 왔는데 그 이유는 80년 석유파동 이후의 휘발유 소비억제에 따른 휘발유 소비감소, 승용자동차 연료의 LPG 및 디젤화, 휘발유 세율의 지속적인 인하에 기인하는 것으로 추정된다. 반면 輕油의 내국세 구성비는 경유의 소비증가에 따라 점진적으로 증가하

〈表 - 2〉 石油類稅制의 변천내용

特別消費稅法제정이전	1976. 12. 22 特別消費稅法제정에 따른 稅率조정	1979. 3. 7~80.11.24 제 2 차석유위기에 따른 稅率조정	1983. 2. 6 L P G 신규과세에 따른 稅率조정
<p>○60년대 초까지 수송 및 난방용으로 수입하는 소량의 油類에 대한 關稅부과</p> <p>○62년 제 1 차 5 개년 계획에 따른 정유공장 건설계획이 확정되자 61년 12. 8 「石油類稅法」 제정.</p> <p>○64년 4 월 大韓石油公社의 蔚山정유공장이 준공되어 정상 가동되면서 시행상 문제점이 발생하여 64년 7 월 8 일 전면 개정·보완</p> <p>○단일세목으로서 최대의 징수실적</p>	<p>○石油類稅法 당시 휘발유 및 輕油에 대한 고세율 현실화</p> <p>揮發油 : 300→160% 輕油 : 40→10%</p> <p>○重油·B-C油를 산업정책적인 측면에서 비과세 조치.</p>	<p>○79. 3. 7 彈力稅率 적용 세율인상 揮發油 : 160→180%</p> <p>○80. 9. 12 제2차 석유위기(78~80년)에 따른 대폭적인 油價인상 충격을 완화하고 揮發油 및 輕油의 수급조절과 물가 안정을 위해 탄력세율 적용 세율 인하 揮發油 : 180→160% (기본세율 환원) 輕油 : 10→7%</p> <p>○80. 11. 24. 탄력세율 적용 稅率인하 揮發油 : 160→130%</p>	<p>•揮發油 : 160% (130%)→100% •輕油 : 10% (7%)→(9%) •L P G : 10% 신규과세</p> <p>○승용자동차용 연료의 輕油 및 L P G 代替에 따른 산업구조 왜곡을 방지하고 유종간의 租稅 불균형을 완화하기 위해 휘발유 세율인하</p> <p>○輕油에 대하여는 그 용도가 운송용과 산업용뿐만 아니라 가정 난방용으로도 사용되는 점을 고려하여 소폭 인상</p> <p>○LPG는 용도면에서 휘발유의 代替연료이며, 휘발유와 가스의 가격구조가 불합리하여 유종간의 배분을 왜곡시키며, 또한 LPG는 가정용의 다른 연료(연탄, 燈油, 輕油)보다 상대적으로 고급품이므로 신규과세, 다만 LPG 가스의 용도가 영업용 택시외의 취사용연료로 사용되는 점을 고려하여 최저세율인 10%로 과세.</p>

〈表 - 3〉 연도별 稅率변동표

(單位 : %)

區 分	61.12 8	64.12 31	67.11 29	68. 3 7	70. 1 1	74. 1 14	74.12 26	76.12 22	79. 3 7	80. 9 12	80.11 24	83.2.6 -현행
揮發油	300	100	100	200	200	300	300	160	180	160	130	100
輕油	20	40	40	40	40	40	40	10	10	7	7	10(9)
L P G												10
燈油	20	—	30	30	30	30	—	—	—	—	—	—
重油	10	20	20	20	20	20	20	—	—	—	—	—
B - C 油	—	—	5	5	10	10	5	—	—	—	—	—
기 타	10	10	10	10	10	10	10	—	—	—	—	—

〈表 - 4〉 연도별 稅收實績

(單位 : 억원)

구 분	1980		1981		1982		1983		1984	
	稅 取	구성비	稅 取	구성비	稅 取	구성비	稅 取	구성비	稅 取	구성비
揮 發 油 (특소세중구성비)	3,104		2,901	43.6	2,236	33.6	1,834	23.1	2,074	23.89
(內國稅중구성비)		53.3		6.3		4.3		2.96		3.1
輕 油 (특소세중구성비)	523	99.6%	620	118.5%	746	120.3%	1,025	137.4%	1,189	116%
(內國稅중구성비)		8.9		9.3		11.2		12.9		13.70
L P G (內國稅중구성비)		1.4		1.3		1.4		1.7		1.77
計							295		272	92.2%
(특소세중구성비)								2.5		3.13
(內國稅중구성비)								0.5		0.4
計	3,627		3,627		2,982		3,154		3,535	
(특소세중구성비)		59%		53%		44.6%		39.6%		39.2%
(內國稅중구성비)		9.8%		7.6%		5.67%		5%		5.27%

여 왔다.

앞으로의 石油需給 동향 및 石油類 제품 소비구조 변동추이와 관련하여 볼 때, 수송부문, 가정부문의 소비증가가 예상되고 이에 따라 휘발유, LP G, 경유등 輕質油 소비증가로 인해 石油類 세수 비중은 계속 전체 내국세에서 중요한 위치를 차지할 것으로 보인다.

3. 外國의 石油類 稅制 現況

선후진국을 막론하고 가장 주요한 석유류세는 휘발유 소비세이다. 재정수입 목적은 물론이고 이 稅金은 道路의 사용요금으로서 과세될 수 있으며, 정부의 에너지 정책상 주요한 요소가 된다. 그러나 휘발유에 대한 소비세율은 각국간에 크게 다르다. 〈表 - 5〉를 보면, 휘발유 稅率이 100ℓ당 1달러를 약간 넘는 美國에서부터 100ℓ당 35\$이 넘는 이탈리아까지 다양하다. 또한 과세방법을 볼 때 美國, 英國 등 대부분의 先進國에서는 從量稅(Specific rates)를 실시하나, 개발도상국의 경우에는 증가세(Advalorem rates)를 실시하는 나라가 상당수에 이르며, 최근에는 인플레이션하에서의 안정적인 재정수입확보와 유가변동에 따른 빈번한 세율개정의 현실적인 어려움 등의 이유로 從價稅(Advalorem ra-

tes)를 채택하는 나라가 점차 증가하고 있다.

〈表 - 5〉에 나타난 각국별 휘발유 세율은 국가간의 휘발유 稅負擔率의 비교 기준으로서는 적합하지 않을 수 있는데, 그 이유는 시장요인과 기타 정부정책으로 인하여 稅前價格이 국가간에 상이하고,

〈表 - 5〉 各國別 揮發油 稅率現況

국 명	대상품목	휘 발 유 세 율
韓 國		100% (〈비고〉 IHL : 32.02\$)
日 本		IHL : 19.184\$
台 灣		17.5%
英 國		IHL : 16.741\$
西 獨		IHL : 24.290\$
이 탈 리 아		IHL : 35.223\$
프 랑 스		IHL : 31.291\$
美 國		IHL : 1.056\$

※〈비고〉 : 증가세율과 종량세율간의 정확한 상호비교가 어려우나 다음의 기준하에서 증가세를 종량세로 환산할 경우의 수치임.
(다음) 휘발유세전가격 IHL : 28,180원, 환율 1\$: 880원

註 : HL : Hecto liter

또한 일부 국가에서는 수입휘발유에 대하여 特別稅를 징수하고 있기 때문이다. 그러나 이러한 요인들을 감안하더라도 우리나라와 이탈리아, 프랑스 등은 비슷하게 높은 稅率水準을 보이고 있고, 美國의 경우는 아주 낮은 水準을 보이고 있다. 또한 產油國과 非產油國間에도 세율이 크게 상이하며 產油國 가운데서도 OPEC의 경우에는 세율이 아주 낮으나, 멕시코와 非OPEC 석유수출국은 OPEC에 비하여 상대적으로 높은 세율 수준을 보이고 있다.

그리고 非產油國의 경우에도 국가간에 세율이 크게 상이하다. 따라서 各國의 휘발유 세율은 國內의 경제·사회 제반여건을 반영하고 있고 各國이 추구하는 정책목표에 따라 달라질 수 있음을 보여 준다.

이밖에 各國의 石油類에 대한 과세현상을 보면, 수송연료용에 대해서는 대부분의 국가들이 交通혼잡, 공해를 방지하기 위해서 소위 Pigouvian Tax로서의 소비세를 과세하고 있는 반면에, 비수송연료용에 대해서는 많은 나라들이 면세하고 있다. 또한 石油은 산업측면에서 보면 중요한 에너지원이며 투입원재료인 바, 많은 국가에서 식품 또는 전기와 같은 필수품을 생산하기 위하여 사용되는 石油類에 대해서는 세금을 면제 또는 환급하고 있다. 各國별로 특정목적에 따라 石油類를 면세하는 경우를 보면 다음과 같다.

프랑스 : 운할유 면세

이탈리아 : 산업목적 및 비연료용 경감세율 적용
 덴마크 : 농업용기계, 철도, 비행기, 어업용선박, 공공수송 및 전력을 생산하기 위한 油類면세

英國 : 자동차 연료로 사용되는 경우에 대해서 보다 높은 세율 적용

우리나라의 경우도 산업용으로 사용되는 重油·B-C유 등은 非課稅하고 있고 연근해어업용선박,

〈表-7〉 各國別 揮發油 消費者價格比較

구분 국명	공 장 도 (세전)①	소비자가격 ②	② / ①%
韓 國	281.80원/ℓ	660.00원	134.2
日 本	325.04	531.04	63.3
프 랑 스	214.59	471.04	119.5
이탈리아	201.20	614.64	205.4
英 國	255.09	440.61	72.7

연안을 운항하는 여객선박등에 사용되는 油類에 대하여 免稅하고 있다.

II. 石油類 稅制와 政策課題

1. 합리적인 石油製品 가격체제와 세제

석유제품은 連產品(Joint Product)이므로 제품별 한계비용을 산정하기 어렵고, 제품별 가격결정은 생산비 측면보다 수요측면을 반영하는 것이 일반적이다. 이론적으로 볼 때, 석유제품 가격은 석유제품간의 代替需要가 발생치 않게 제품별 需要彈性 差異를 반영하여 결정하는 것이 합리적이므로 수요의 탄력성이 적은 제품에 가격을 높게 설정하는 것이 바람직하다.

일반적으로 輕質油 제품(휘발유·등유등)의 가격이 重質油 제품(빙커유 등)의 가격보다 높은 것은 이러한 이유에 기인한다. 그러나 일부 국가에서는 중질유제품의 수요탄력성이 오히려 경질유제품의 수요탄력성보다 높은 경우도 있으며, 各國별 석유제품가격을 살펴 보면 석유제품의 수요탄력성에 반드시 반비례하는 것은 아니다.

현행의 석유제품 가격은 정유회사의 평균복합단가를 토대로 하여 전체적인 조정을 산정하고 여기에 제품간의 수급균형, 산업정책적측면, 경제·사회정책적 측면 등을 반영하여 결정하고 있다. 정유회사의 입장에서만 보면, 정유회사의 이윤을 극대화시켜 주는 가격구조가 합리적이나, 石油類의 특성으로 인해 정부가 가격기구에 직접 관여하는 것이 보통이다.

현행 석유류제품간의 소비자가격 차이는 석유류

〈表-6〉 韓國·日本·台灣의 石油類 稅制比較

대상품목 국명	휘발유	경 유	L P G
韓 國	100%	10(9)	10
日 本	IHL : 19.184\$	1kl : 24.300円	1kg : 17.6円
台 灣	17.5%	17.5%	8.5%

제품간의 稅前價格差異와 석유류제품에 대한 특별 소비세율차이에 기인한다. 여기서는 석유제품에 대한 특별소비세와 관련하여 유종간의 상대가격문제를 다루고자 한다.

(1) 揮發油와 LPG

휘발유와 LPG는 동일用途(승용차)의 연료로 사용되므로 양연료간의 지나친 價格差는 연료간의 수급 불균형을 가져오고 자원배분의 효율성을 저해할 우려가 있다. 따라서 현재의 휘발유와 LPG와의 상대가격차를 점진적으로 줄여나가는 것이 바람직하나, LPG의 연료가 가정 및 상업용의 취사연료로 쓰이는 점과 현재 非課稅되고 있는 도시가스와의 LPG와의 형평문제를 고려할 때 稅制를 통해 휘발유와 LPG의 상대가격 차이를 줄여나가는 데는 어려움이 있다.

(2) 揮發油와 輕油

경유는 휘발유에 비하여 燃料單位當 주행거리의 우수하나 엔진제작등에 소요되는 자본비가 비싸기 때문에 경유가격이 휘발유가격보다 다소 저렴한 것이 합리적이다.

우리나라의 경우 低所得層 세부담 경감을 위한 분배 측면에서 대중교통수단의 연료인 輕油의 세전 가격과 세율을 낮게 책정하고 있다. 외국의 경우도 대중교통수단을 상대적으로 증가시켜 대기오염을 감소하고 도심지혼잡 및 에너지소비의 상대적 감소를 위해 輕油저가정책을 쓰는 경우가 많다.

우리나라의 경우 대중교통수단을 위한 輕油저가 정책은 자원배분에 별다른 악영향을 미치지 않을 것으로 생각된다. 왜냐하면 우리나라의 경우 개인별 수송수단(자가승용차)과 대중교통수단(시내버스, 전철 등)의 수요가 사용자의 소득수준과 생활패턴에 많이 의존하므로 가격(교통料金)의 증감에 따른 수요의 代替性이 적어 자원배분을 별로 왜곡시키지 않기 때문이다. 따라서 輕油價를 인상할 경우 자원이용의 효율성은 별로 제고되지 않으면서 低所得層의 부담만 가중시킬 우려가 있다. 다만, 현재와 같이 휘발유와 경유의 상대가격차이가 지나치게 클 경우 휘발유 승용차의 디젤化 등으로 資源의 낭비와 왜곡을 가져올 수 있으므로 휘발유와 경유의 상대가격차를 합리적으로 유지할 필요가 있다.

이상에서 논의한 것을 요약해 보면 현재와 같은 油種間的 상대가격차이는 장기적인 방향에서 위에서 언급한 제약요인들을 고려하여 합리적으로 조정되어야 할 필요가 있으나, 유종간의 상대가격차이의 조정을 위해서는 稅制 이외의 요인도 반드시 함께 고려되어야 할 것이다.

2. 石油類 稅制와 관련된 政策考察

(1) 道路 및 交通政策

道路 및 교통정책은 광범위하고 정책을 주관하고 있는 部處가 별도로 있으므로 여기서는 石油類 세제와 밀접하게 관련된 부문만을 제한적으로 검토하기로 한다. 또한 여기서 제시되는 의견은 단순한 筆者의 개인적 私見임을 전제로 한다.

흔히 도로정책과 관련하여 稅制를 다룰 때 도로 사용자 부담 측면이 중요한 문제로 논의된다. 도로 사용자 부담 측면만을 볼 때, 현재 자가승용차에 대한 사용자 부담이 버스, 영업용택시, 트럭 등에 비하여 상대적으로 크다고 생각된다.

현재의 사용자 부담구조를 볼 때 자가승용차의 부담이 상대적으로 큰 원인은 자가승용차에 대한 自動車稅(地方稅)와 자가승용차가 사용하는 연료(휘발유)에 대한 특별소비세에 기인한다. 따라서 현행 사용자 부담구조의 개선을 위해서는 연료에 대한 특별소비세 조정 이외에 자동차에 대한 地方稅 조정이 필요하다고 생각된다. 따라서 장기적인 방향에서 國稅 및 地方稅의 조정을 고려할 수 있을 것이다. 그러나 사용자 부담구조의 개선에는 현실적으로 제약요인이 많다. 그것은 현행 石油類 세제를 사용자 부담 측면만을 고려하여 결정할 수 없으며, 石油類에 대한 특별소비세율의 결정에 있어서는 간접세의 역진성을 보완하고자 하는 특별소비세 본래의 立法目的을 도외시 할 수 없기 때문이다. 그동안 각계에서 사용자 부담구조의 개선을 위해 휘발유 세율을 인하하여야 한다는 논의가 있어 왔으나, 현재의 우리 여건에 비추어 볼 때, 다음의 문제점들을 생각할 수 있다. 우선 휘발유 稅率引下가 가져올 승용자동차 보급 증가 문제를 예측해 보면, 현재의 승용차 보급 추세로 보아 휘발유 세율을 인하할 경우 급격한 승용자동차 보급증대를 가져올 것이다. 大도시의 승용차 보급증가에 비해 여

타도시 및 농촌의 승용차 보급증가는 미미할 것으로 예측된다. 그 이유는 그간의 주요 高價家電製品(에어콘, 냉장고, 세탁기등)의 보급패턴으로 보아 도시와 농촌간의 보급시기에 상당한 時差가 있어왔고 또한 승용차는 가전제품보다 고가이고 유지비용이 크므로 휘발유 세율인하에 따른 자동차 보급증가는 소득의 절대수준에 크게 의존할 것으로 보이기 때문이다. 따라서 휘발유 稅率引下는 단기적으로 볼 때 도심지의 급격한 교통혼잡을 초래할 뿐 지방 및 농촌의 도로이용의 효율화 및 流通效率의 증진을 크게 기여하지 못할 것으로 전망된다. 또한 현재의 도로여건을 감안할 때, 자동차 보급의 급격한 증가는 초기에 급격한 도로부문에 대한 투자를 필요로 하므로 도로부문 재정측면 뿐만 아니라, 행정관리 측면에서 바람직하지 않을 것으로 생각된다.

따라서 도로사용자 부담구조의 개선을 위하여 장기적인 방향에서 도로 및 교통부문의 여건을 고려하여 휘발유와 경유, LPG의 相對價格差를 점진적으로 줄여나가는 것이 바람직하다고 생각된다.

(2) 에너지節約政策

에너지절약측면에서 보면, 휘발유가 전체 石油類消費에서 차지하는 비중이 현재 별로 크지 않으나, 전체 石油類消費의 많은 부분이 산업용 및 공공수송용에 있는 점을 감안할 때 이 부분에 대한 소비절약에는 한계가 있다. 따라서 휘발유소비억제를 통한 에너지절약효과의 의미는 크다고 생각된다.

또한 향후의 석유류 소비패턴의 추세를 볼 때 수송부문에서의 石油類소비가 산업부문에 비해 커지고 있으므로 에너지절약에 있어서의 石油類稅制의 역할이 중요시된다고 생각된다. 에너지절약측면에서 보면 개인별 수송수단인 승용자동차 보급확대는 대중교통수단 보급확대보다 바람직하지 않다. 따라서 수송부문에서의 石油節約은 불필요한 부문에서

의 개인별 교통수단의 사용을 최대한 억제하고 대중교통수단의 이용을 확대하는 것이 바람직하다. 따라서 휘발유 세율인하는 에너지절약측면에서 바람직하지 않다고 생각된다.

Ⅲ. 맺는말

石油類는 산업 및 국민경제에 미치는 영향이 크므로 石油類에 대한 특별소비세 문제는 경제사회 제반여건 및 재정형편 등을 종합적으로 고려하여 다루어야 할 것으로 생각된다. 국가재정 측면에서 볼 때 선후진국을 막론하고 거의 대부분의 나라에서 석유류의 국가재정 기여도가 상당히 크므로 재정수입 측면에서의 石油類稅의 의의를 결코 간과할 수 없다. 따라서 86년부터 시행될 제6차 5개년 계획기간 중의 증대하는 복지재정수요의 충실을 위해서는 전체 조세수입에서 차지하는 石油類 세 수입의 비중을 줄이기 힘들 것으로 생각된다. 또한 石油類는 조세이론적인 면에서 볼 때 재정수입 확보수단으로는 가장 이상적인 稅源이므로 石油類稅의 역할이 앞으로 더욱 강조될 것으로 기대된다. 국가재정측면 이외에 현행 石油類 세제는 소득재분배와 물가안정의 정책의지를 구현하고 있으며, 또한 석유를 전량 수입에 의존하는 현실에서 에너지절약을 통한 국제수지 개선에 일익을 담당하고 있다. 다만, 현재의 석유류 세제에 도로사용자 부담기능을 강화하고 資源配分の 개선을 도모하기 위해서는 유종간의 相對價格差를 점진적으로 줄여나가는 것이 바람직하나, 현재의 경제사회 제반여건을 감안할 때, 장기적인 방향에서 이에 대한 연구가 필요로 할 것이다. 아울러 유종간의 상대가격차이를 줄이는데 있어서는 석유류에 대한 특별소비세 이외 석유류제품에 대한 稅前價格調整이 필요할 것으로 생각되므로 이에 대한 연구도 병행되어야 할 것으로 생각된다. *

에너지는 나라의 힘 아껴쓰고 비축하자