

美国의 휘발유세增稅 검토

- 재정적자 축소에 큰 효과 기대
- 석유과징금부과보다도 효과 확실
- 연비효율 좋은 日本車 수요증대로 무역마찰 예상도

- 대한석유협회 홍보실 -

◇ 휘발유稅率 너무 낮아

금년 1월 9일 美행정부가 의회에 제출한 예산교서에 의하면, 1990회계년도의 세출총액은 의료·농업관계보조금의 대폭삭감에 따라 1조 1,518억달러 규모라는 초긴축형이다. 이에 비해 세입예산은 1조 593억달러 규모이므로 여기서 재정적자가 925억달러에 달하는 바, 이 적자액은 재정균형법이 규정한 1,000억달러선을 하회하는 것이다.

그러한 규모는 增稅 없이 財政調達을 공약한 부시대통령의 정책을 따른 것이지만, 새로운 정책을 수행하기 위한 재원마련대책이 없으며, 과대하게 생각되는 세입견적(안)을 감안할 때 실현가능성에 의문이 제기되고 있다.

따라서 세입견적이 下向수정될 경우 보다 큰 재정삭감을 회피하기 위해 부시대통령의 공약에도 불구하고 무엇인가의 增稅방안이 강구될 것이라는 관측이 있다.

美國정부가 세입증대를 할 수 있는 유력한 수단인 하나로서는 휘발유세의 增稅案이 각방면에서 제안되고 있다. 오래전부터 살로우 메사추세츠工大교수가 제안했고, 에너지쉴에서도 제시한 바 있었던 이 휘발유세案은, 최근에 이르러 몇개 연구소 의견을 취합한 정책제언과 함께 로스텐코우스키 下院세입위원장의 제안으로도 나

타났다.

휘발유소비의 확대가 에너지자급율을 저하시키고 무역적자를 크게 만든다는 점을 중시하는 입장이기 때문에 휘발유세增稅와 석유수입課徵金제도의 도입을 지지하는 논조도 강하다.

그러면, 휘발유세와 石油수입과징금은 美國경제에게 어떤 영향을 줄 것인가, 또한 그런 제도의 도입이 日本에 미치는 영향은 무엇인가, 이를 수량적으로 평가하기 위해 오사가大學이 개발한 美國·日本의 四分期매 크로計量모델을 활용해보면 다음과 같다.

현재 日本의 휘발유소매가격은 1리터당 10円 정도이다. 그 속에는 45.6円의 휘발유세와 8.2円의 지방도로세를 합한 53.8円의 세금이 포함된다.

한편 美國의 휘발유소매가격은 1갤론당 95센트(¢) 정도이다. 日本과 비교하기 위해 円으로 환산하면, 1리터당 31엔선이다. 그중 세금비중을 보면, 각주에 따라 다르지만 평균적으로 휘발유 1갤론당(95¢중) 제조자 소비세 9센트/州연료세 8센트/주매출세 8센트로 합계 25센트인데 이는 1리터당 8円에 불과한 것이다. 日本에서는 물이 무료라고 하는데, 美國에서는 휘발유가 무료나 마찬가지인 셈이다.

조세당국이 어깨를 짓누르는 것은 아닌지, 세금에 관해 언급하자면 日本수준이 유럽과 비슷한 형편이지 높

은 것은 아니다. 국제적 수준으로 보면 美國의 휘발유세가 낮은 것이기 때문이다.

그래서 1990년에 美國 휘발유세를 1갤런당 25센트(≒1리당 8円)를 增稅한다고 상정하여 그 시물레이션을 해본다. 즉 휘발유세의 영향이 과급되는 모델의 원리를 보자.

먼저, 휘발유가격 상승은 연료소비를 감퇴시킨다. 다음 자동차구입을 억제시키는 효과가 있다. 그리고 지금까지의 경험에서도 분명하듯이 휘발유가격 상승이, 연비효율성을 선호함으로써 효율 좋은 日本車나 외국수입차로 대체되는 현상을 일으킨다. 따라서 增稅는 美國 경제에 대해 강한 디플레이션 효과를 준다.

한편 휘발유가격상승은 인플레이션을 가속시키는 면도 있으므로 전체적으로 검토할 때 경제정책과 인플레이션이 공존하는 모형 즉 스테그플레이션을 야기할 가능성이 짙다.

金利에 대해서는, 인플레이에 의한 금리상승압력과 재정적자감소에 수반되는 금리저하요인이 서로 영향을 주게 된다. 美·日의 환율은 금리차 및 누적경상수지에 의해 결정된다. 日本경제는 재화 및 서비스의 수출입과 환율수준에 따라 영향을 받게 된다.

이상의 원리가 작용할 때 그 시물레이션의 결과는 이하와 같다.

휘발유세增稅로 인한 세입증대액은 초년도에 259억 달러, 3년째에도 258억달러의 규모이다. 일반통설에서 1갤런당 10센트 增稅하면 약 100억달러가 세입증대한다는 소리가 타당했음을 확인한 셈이다.

이 증세로 말미암아 일어나는 美國정부의 재정적자 삭감액(감소분)은 초년도에 296억달러, 3년째에는 412억달러나 된다. 왜냐하면 물가상승에 수반되는 稅額의 자연증가 그리고 재정적자 감소로 인한 國貨殘額의 감소에 따라 그 이자지불액이 줄어든다는 등의 이유 때문이다.

국채의 이자지불규모는 89회계년도에 1,657억달러로서 재정적자분을 상회할 정도로 크다. 휘발유세增稅에 의한 재정적자감소폭은 재정균형법상의 목표치를 달성하기에 충분한 수준이 되는 것이다.

휘발유가격이 상승함에 따라 그 수요규모는 增稅하지 않은 경우에 비해, 초년도 4.4%, 2년째 이후는 5.4%씩 저하된다. 그렇게되면 석유수입량이 1.2~1.8%씩

낮아진다.

한편 자동차구입수요는 실질적으로 초년도 및 2년째에 3.8% 낮아지고 3년째에는 3.2% 저하한다. 그러나 외제수입차에 대한 수요는 이와 반대로 초년도에 벌써 4.2% 증가하고, 2년째에 6.3% 및 3년째에 7.3%나 증가한다. 이에 따라 美國내 총자동차수에 대한 외제수입차의 비율은 3~4% 정도 상승하게 되는 것이다.

◇ 물가 및 실업률의 허용범위

또한 실질GNP를 살펴보면, 휘발유세增稅가 없을 때에 비해(82년가격으로) 초년도에 170억달러, 2년째에 205억달러, 3년째에는 194억달러가 마이너스로 된다. 휘발유소비 및 자동차수요의 감소가 GNP마이너스에 크게 기여하기 때문이다.

이를 성장율로 보면 초년도에 0.4%, 2년째에 0.05%가 마이너스인데 3년째가 되면 GNP감소폭이 작아짐에 따라 0.04%의 플러스성장으로 전환된다.

한편 물가수준을 살펴보면 초년도에 0.7%, 2년째에 0.1% 상승하나 3년째에는 제로로 그대로이다. 아울러 실업률은 5%대의 낮은 수준이 계속될 것으로 보여 허용할 수 있는 범위라 해도 좋겠다.

다음에 금리변화를 예측하면 단기금리가 0.1%, 장기금리는 0.1~0.2%정도 낮아진다. 이것은 재정적자감소의 그라와드인(민간자금의 수급완화) 효과가 강함을 뜻한다. 금리저하는 디플레이션을 경감시키는 효과를 갖기 때문이다.

끝으로, 美國무역적자를 예상하면, 초년도에 32억달러 2년째에 38억달러 3년째에는 22억달러가 감소된다. 그러한 가운데 수입에서는 자동차수입량이 확대되지만, 휘발유소비 저하에 따르는 석유輸入감소량의 영향이 더 커져서 결국 무역적자폭이 줄어드는 것이다.

이제, 日本에 대한 영향을 보자. 日本車에 대한 수요 증가에 따라 對美수출이 급증하게 된다. 그 결과 통관베이스로 초년도에 10억달러, 2년째에 25억달러, 3년째에는 37억달러의 대미수출이 증대된다. 또한 환율은 미국장기금리의 저하경향으로 인해 1円정도 높아진다.

물론 日本측도 美國현지생산을 확대하는 방안으로 대응할 것이다. 다만 현재 가동중이거나 계획중인 공장 설비를 100% 활용해도 연료소비효율이 좋은 외제수입

차로 대체되는 현상에 단기적으로 대응·해결할 수는 없을지도 모른다.

그렇다면, 자동차의 對美수출에 대한 자율규제(부품 조달 포함)가 강화될 가능성이 커진다. 이런 의미에서 美國의 휘발유稅 도입에 관해 日本측도 주시할 필요가 있다.

휘발유세의 경우, 그 逆進性에 대한 비판이 주목된다. 1948년 자료에 의하면 연간 5,000달러 미만의 소득계층은 휘발유값 지출이 770달러임에 비해 25,000달러 이상의 소득계층에서는 그것을 1,140달러 지출하고 있다. 더우기 연료소비효율이 좋은 수입차의 가격은 새차이든 중고차이든 저소득계층이 구입가능한 범위에 들어있지 않다. 또한 공공수송기관의 미흡함은 중서부와 서부여러주들 주민에의 영향이 적지 않으므로 각주들 사이의 형평의 문제도 고려해야 한다는 것이다.

◇ 貧者救濟와 복지정책수정

상기한 비판적 이유에서 생각하면, 재정적자 보완을 위해 현재 시행하는 정부지출의 삭감이란 것이, 주로 저소득층이 집중되는 대도시 공공교통기관에 대한 보조금 그리고 서민의료비 등에 대한 삭감이므로, 이를 복지정책개선이라 표현할지라도 增稅와 아울러 정부지출 삭감을 주장하는 입장이 저소득·약자층의 구제를 뜻하는 것은 아니다.

그런데도 불구하고, 본문 서두에 기술했듯이 휘발유

세增稅가 에너지 自給率을 확보한다는 목적으로 논의되는 일도 있다. 여기에 가장 효과적인 것은, 석유輸入에 대해 과징금을 부과하는 일이다. 그래서 1갤런당 25센트의 휘발유세와 동액의 세입증대를 가져올만한 수입과징금을 징수하는 시뮬레이션을 다음과 같이 해 보았다.

상세한 내역은 생략하는데, 이 문제에서 과징금액은 1배럴당 10달러 정도가 필요하게 된다. 미국의 石油수입가격이 1배럴당 15달러 수준임을 볼때 매우 과중한 과징금액이라 할 수 있다. 휘발유세와, 비교하자면, 과징금징수가 스태그플레이션의 정도는 큰편이지만 에너지自給度라는 관점에서는 효과적이 된다.

결국, 日本에 대한 영향은 환율이 円高현상으로 인해 흔들리게 됨에 따라 對美수출액이 명목베이스로 증가하지만 실질베이스로는 감소하는 것이므로 日本경제에 대한 디플레효과가 크다.

한편 수입석유 과징금실시의 문제점으로는, 산유국들의 반발과 보복을 초래함으로써 당초 목적하던 세입증대가 달성되지 못할 가능성이 높다는 것이다. 뿐만 아니라 석유제품가격의 상승은 美國내 석유산업 보호에 말썽이 생겨 석유가 생산되는 州와 석유소비만 하는 州와의 이해대립이 발생함으로써 이것이 정치적으로도 곤란하다는 우려를 안고 있다.

그러므로 종합검토할 때, 휘발유세增稅 실시방안과 비교하면 石油과징금 부과정책이 채택될 가능성은 보다 작다고 할 수 있다. ⊗ <日本經濟新聞>

□ 石油圖書案内 □

石油의 基礎知識

— 大韓石油協會 —