

유류에 대한 종량세 도입배경

김 순 철

〈재정경제원 세제실 소비세제과 사무관〉

I. 머리말

'95년말 특별소비세법과 교통세법을 개정하여 휘발유, 경유등 유류에 대한 과세방식을 '96년부터는 종래의 종가세체계에서 종량세체제로 전환키로 하였다.

금번 세법개정이 조세의 발달측면에서 보면 인두세에서 종량세로, 다시 종량세에서 종가세로 점차적으로 발달하였기 때문에 후퇴적인 조치가 아닌가 하는 의구심을 갖을 수도 있을 것이다.

그러나 현대사회에 유류가 차지하는 비중으로 인하여, 환경문제, 교통문제, 산업 및 세수에 미치는 영향이 매우 크므로 여타 과세대상과는 다른 특수한 측면이 있음도 감안하여야 할 것이다.

다른나라의 경우에도 일부국가를 제외하고는 유류에 대하여는 일반적으로 종량세체계를 취하고 있음은 이러한 특수한 측면을 반영하고 있다고 볼 수 있

는 것이다.

이 글에서는 종가세·종량세의 개념,외국의 사례,종량세 도입 내용 및 배경을 간략하게 개관하기로 한다.

II 종가세와 종량세

1. 의의

종가세와 종량세는 과세표준을 과세물건의 가격으로 하느냐 아니면 과세물건의 수량으로 하느냐에 따라 분류한 것이다.

종가세는 가격을 기준으로 하기 때문에 고가품에 대하여서는 중과하고 저가품에 대하여는 경과하기 때문에 과세의 공평을 기할 수 있으나 과세물건의 가액평가가 어려운 반면, 종량세의 과세는 간단하나 조세부담이 불공평하게 될 우려가 있다.

현행 국세는 대부분 종가세이며 주세의 주정, 특별소비세 과세대상인 카지노·골프장·투전기 설치장

소의 입장, 인지세 중 단순정액세율이 적용되는 과세 문서에 한하여 종량세를 채택하고 있다.

2. 종량세의 장·단점

가. 장점

첫째, 세수가 단기적으로 안정적으로 확보되며, 특히 유가인하 시 세수결손을 방지할 수 있다

둘째, 과세표준의 평가가 용이하며 세제가 간편함
세제, 용기 또는 포장등 외형적인 요소가 과세에서 제외되므로 품질의 고급화 유도

나. 단점

첫째, 인플레이션 시 실질적인 재정수입 감소를 초래하므로 장기적으로 세액인상이 불가피하나 조세저항이 증가세의 경우보다 큼

둘째, 과세대상의 가격, 품질등에 관계없이 일률적으로 적용함에 따라 공평과세가 어려움

Ⅲ. 외국의 과세제도

영국, 독일, 프랑스등 EU국가 및 일본, 미국, 호주 등 석유가격이 자유화된 선진국들은 종량세제를 채택하고 있음

다만 종래 우리나라 유가제도처럼 정부가 가격을 결정, 관리하고 있는 대만은 증가세제를 운영하고 있는 실정임

미국	일본	영국	프랑스	독일	대만
연방소비세 3.73C/l	휘발유세 45.6¥/l	탄화수소유세 ·유연 : 25.85	석유소비세 ·유연 : 3.20	광유세 ·유연 : 0.92	화물세 60%
연료세 (주세) 4.90C/l	지방도로세 8.2¥/l	펜스/l	프랑/l	DM/l	
	석유세 (수입석유제품) 2.04¥	·무연 : 22.41	·무연 : 3.05	·무연 : 0.82	
		펜스/l	프랑/l	DM/l	

Ⅳ. 종량세제 도입 내용 및 배경

1. 종량세제의 내용

교통세 과세대상인 휘발유, 경유 및 특별소비세 과세대상인 등유, LPG, LNG를 증가세에서 종량세로 전환하면서 기본세액은 현재의 세율수준에서 정하여 세부담 및 유가에 영향을 주지 않도록 하였다.

	현행	개정
교통세	○ 휘발유 195%(150%) ○ 경유 26%(20%)	○ 휘발유 345원/l ○ 경유 40원/l
특소세	○ 등유 10% ○ 석유가스 10% ○ 천연가스 10%	○ 등유 17원/l ○ 석유가스 18원/kg ○ 천연가스 14원/kg

()은 기본세율임

2. 종량세 도입배경

'94년 이전에는 정부에서 물가안정, 제조업 경쟁력 강화 지원등을 위해 정책적으로 국내 유가를 안정적으로 관리하여 왔기 때문에 물품의 가격을 과세표준으로 하고 있는 증가세 방식의 특별소비세 운용상 큰 문제가 없었음

그러나 '94.1.1부터 국제원유가 및 제품가격 변동에 연동하여 매월 국내유가를 조정하는 유가연동제의 실시와 '97년부터 실시하게될 유가의 전면적인 자유화에 대비하여 세수를 안정적으로 확보하고 유가 자유화의 순조로운 정착을 위하여 유류의 과세방식을 종량세로 전환할 필요가 있는 것이다.

가. 세수의 안정적 확보

현행 증가세체계에서는 세수가 국제원유가에 영향을 받는 세전공장도가격과 소비량에 의존하는 반면

종량세체계에서는 소비량에만 의존하게됨에 따라 국제원유가에 관계없이 안정적인 세수확보가 가능하게 되어 사회간접자본 투자재원을 안정적으로 확보할 수 있다.

*휘발유, 경유에 대하여는 1994년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 교통세로 과세하여 전액 도로등 교통시설특별회계에 전입하여 SOC투자재원으로 사용

종래에는 사회간접자본투자를 원활히 하기 위하여 교통세 과세대상인 휘발유와 경유에 대하여 유가가 떨어질 때에는 탄력세율을 인상하고 유가가 오르면 탄력세율을 인하하는 과정을 반복해 왔음

<탄력세율 조정내역>

'94. 2. 15

· 휘발유 : 150% → 190%, 경유 : 20% → 25%

'94. 7. 15

· 휘발유 : 190% → 170%, 경유 : 25% → 20%

'95. 8. 12

· 휘발유 : 170% → 195%, 경유 : 20% → 26%

*탄력세율이란 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설투자재원의 조달과 유류의 수급상 필요한 경우에 기본세율의 100분의 30의 범위안에서 대통령령으로 정하는 세율임

<원유도입가격 추이>

(달러/BBL)

'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95.1~8
27.7	15.1	17.7	14.7	16.6	20.9	19.6	18.5	16.6	14.8	16.9

나. 물가안정

국제유가 상승시 단위당 세액을 일정하게 유지함으로써 석유류가격의 변동폭을 상대적으로 완충시킬 수 있음

다. 제품수입시 특소세 과세차익 방지

현행 종가세체계하에서는 수입석유제품에 대한 특

소세과표(CIF가격)가 국내생산 석유제품에 대한 과표(세전공장도가격)보다 낮음으로서 세부담면에서 수입제품이 상대적으로 유리하게 되나 종량세체계에서는 동일하게 취급함으로써 국내정제산업을 보호할 수 있음

라. 기타

우리나라와 같이 유종간 가격차가 큰 나라에서 종가세체계는 유종간 가격차를 심화시켜 유류수급에 지장을 초래하여 왔고 유가등락으로 인하여 세수에 축이 곤란하고 징세비용이 과다함

V. 맺는말

유류에 대한 과세방식을 종가세에서 종량세로 전환하여야 하는 여부에 관해서는 그동안 상당한 논란이 있었다.

이는 휘발유, 경유등 유류가 경제, 사회적으로 미치는 영향이 막대하다는 점을 감안할 때 당연하다고 할 수 있다.

특정제도가 절대선이나 절대악일 수는 없듯이 유류에 대한 종량세제의 도입도 우리나라의 제반여건을 고려해 볼 때 상대적으로 긍정적인 것으로 판단했기 때문이며 종량세의 장점이 더욱 발휘되기 위하여는 운용의 묘를 더할 수밖에 없을 것이다.

한편 종량제도입에 수반되는 과제도 아직 남아 있다.

종량세의 가장 큰 단점인 물가상승에 따른 실질적인 세수의 감소를 국민의 저항없이 보완하는 문제와 함께 환경, 교통, 에너지, 산업에 긍정적인 방향으로 세제를 운영해 가는 것이다.

그러나, 위와같은 제문제의 해결에 있어 세제의 역할은 분명 한계가 있으며 세제이외에 기타 제도의 보완과 민간의 적극적인 역할분담이 필요할 것이다. ♣