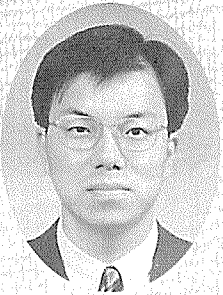


석유류 관련 조세 정책의 개선방향



성명재

〈 한국조세연구원 연구위원 〉

1. 머리말

우리나라는 산업구조가 고도화되어 산업생산이 증대되고, 소득수준이 지속적으로 향상되어 자동차의 보급이 확대되면서 석유류의 소비가 급격히 증가하고 있다. 이에 따라 환경오염과 교통혼잡 문제가 현안이 되고 있고, 사회기반시설이 부족함에 따른 물류비용 증가 문제도 제기되고 있다. 또한 석유류 소비의 증가는 석유류 수입 증가를 통해 국제수지 적자의 한 요인이 되고 있다. 이러한 문제의 근본 원인은 유가가 낮다는 데 있다. 이는 간접적으로 석유류 소비절약 의식과 기술개발을 통한 에너지 효율 향상 노력을 저해하여 장기적으로 총체적인 경제체질을 허약하게 하는 요인으로 작용하고 있다.

최근 국제적으로 환경오염 저감을 위한 논의가 활발히 진행되고 있는 가운데 환경오염물질을 많이 배출하는 화석연료의 소비를 억제하고 청정연료로 소비를 대체하려는 움직임이 가시화되고 있다. 더욱이 교통혼잡 해소, 사회기반시설 확충을 통해 제반 사회적 비용을 감축하여야 할 필요성도 그 어느 때보다 크게 증대되고 있다. 그러므로 우리나라는 이러한 대내외적인 환경변화 속에서 석유류 수요를 적절히 관리할 수 있는 정책을 마련하여야 할 시점에 도달하였다.

2. 석유류 소비추이

경제발전과 소득수준의 향상에 따라 석유류 전반에 걸쳐 소비가 크게 증가하고 있으며 국민 1인당 소비량도 지속적으로 증가하고 있다.

1980년대 말부터 '마이카 시대'를 맞이하여 승용차가 증가하면서 휘발유의 소비가 매년 20% 정도씩 증가하고 있다. 더욱이 중·대형차의 보유비중이 증가하고 교통혼잡이 가중됨에 따라 자동차의 평균 연비가 저하되어 소비 증가추세가 가속화되고 있다. 다만 최근에는 경기침체에 따라 신규 자동차에 대한 수요가 격감하고 수차례에

걸친 가격인상에 따라 대중교통을 이용하는 인구가 늘면서 증가추세가 주춤거리고 있다.

등유는 1980년대 중반까지 소비가 정체되었으나, 이후 에너지 소비구조가 고도화되면서 소비가 크게 늘고 있다. 경유도 경유 차량의 증가와 가정·상업용 및 산업용 연료로서 수요가 늘면서 소비가 크게 증가하고 있다. 증유는 산업화가 진전되면서 산업 및 발전용으로 소비가 증가하고 있다. 다만 1980년대 중반에는 원자력 발전 및 천연가스의 발전비중 확대에 따라 증가추세가 다소 둔화되었다. 석유가스는 택시, 가정·상업용, 도시가스, 산업용 연료 등으로 소비되는 바 이들 부문에서의 수요가 늘고 있어 소비가 크게 증가하고 있다. 1980년대 중반부터 본격적으로 도입되기 시작한 천연가스 역시 청정연료에 대한 수요가 확대되면서 발전 및 도시 가스용으로 소비가 빠르게 증가하고 있다.

우리나라는 석유류를 전량 수입에 의존하고 있기 때문에 석유류 소비의 증가는 수입 증가 및 국제수지 적자의 요인이 되고 있다. 우리나라의 석유류 수입은 1993년에 124억달러였던 것이 작년에는 197억달러로 대폭 증가하였다. 최근에는 국내 유가가 인상되고 경기가 침체되면서 석유류 소비 증가추세가 둔화되고 있지만 현재의 소비추세를 볼 때 올해에는 석유류 수입이 200억달러를 초과할 것으로 예상된다.

선진국에서는 석유류 소비가 대체로 안정적이다. 이는 이미 자동차의 보급이 포화상태에 이르러 추가적인 수요가 작고, 선진경제의 특성상 경제성장률이 낮기 때문이다. 또한 선진국에서는 에너지 절약 기술개발이 활발하여 에너지 효율이 높을 뿐만 아니라 대체연료 개발에 대한 투자도 활성화되어 있으며 탄소세와 유탄세 등의 환경세 과세도 일조를 하고 있기 때문이다.

반면에 우리나라는 산업생산 증대 및 자동차 보급의 확대가 계속되고 있을 뿐더러 선진국에 비해 에너지 절약적 기술개발이 상대적으로 부진하기 때문에 석유류의 소비 증가율이 매우 높다. 이러한 현상은 우리나라가 선진국으로 이행할 때까지 계속될 것으로 전망된다.

3. 석유류 과세체계와 가격의 국제 비교

우리나라에서는 1977년까지 물품세, 석유류세의 형태로 석유류를 과세하였고, 1970년대 중반에는 특별소비세, 1990년대에는 특별소비세와 교통세로 이원화하여 과세하고 있다. 석유류에 대한 소비세의 과세는 일차적으로 재정수입을 확보하고, 이차적으로는 교통혼잡이나 환경오염 등으로 대표되는 외부불경제를 완화하는 데 목적이 있다.

6월 현재 휘발유와 경유, 등유, 석유가스, 천연가스의 다섯 가지 제품에 대해 특별소비세와 교통세, 교육세, 부가가치세의 네 가지 세목을 과세하고 있다. 이 가운데 교통세와 교육세는 각각 1994년과 1996년부터 과세되고 있다. 교통세는 휘발유와 경유를 대상으로 10년간 한시적으로 도로나 철도 등의 사회기반시설을 확충하기 위한 투자재원을 확보한다는 차원에서 목적세로 도입되었고, 교육세는 작년 7월부터 휘발유, 경유, 등유에 대해 특별소비세액 또는 교통세액의 15%를 세율로 과세하고 있다.

석유류에 대한 특별소비세와 교통세는 1995년까지 종가세 체계를 유지하였으나 재정안정화 측면을 고려하여 작년부터 종량세 체계로 개편되었다. 현재 대부분의 외국들이 종량세 체계로 과세하고 있는 것을 볼 때 이러한 체계 개편은 국제적인 흐름에 부합된다고 할 수 있다.

현재 석유류에 대한 특별소비세와 교통세의 세율은 휘발유의 경우 1리터당 교통세와 교육세가 각각 414원 61원 10전이며, 경유는 각각 48원 7원 20전, 등유는 특별소비세와 교육세가 각각 25원 3원 75전, 석유가스와 천연가스는 1kg당 특별소비세가 18원씩이다. 그리고 부가가치세는 세전가격에 대해 10%의 세율로 과세되고 있다.

석유류 관련 특별소비세와 교통세 세수는 작년에 5조원을 초과하였는바 국제수입(약 65조원)의 약 8%라는

높은 세수비중을 보이면서 계속 증가하는 추세에 있다. 이는 교통세 도입 이후 세율이 계속 인상되었을 뿐만 아니라, 석유류 소비 또한 크게 증가하고 있기 때문이다.

선진국에서는 석유류에 대해 종량세 체계를 가진 석유세를 과세하고 있다. 또한 북유럽에서는 에너지/탄소세, 유황세 등 환경오염 보정적 성격을 지닌 환경세도 함께 과세하고 있다. 개별소비세의 세율은 최종소비비에 대해서는 높은 세율을 적용하고 산업용에 대해서는 낮은 세율을 적용하고 있다. 환경세의 경우에는 환경오염 물질 배출 정도에 따라 세율을 차등화하고 있다. 환경세는 기본적으로 가격인상을 통해 소비를 억제하는 데 목적이 있다. 다만 그러한 경우라도 산업용 연료 등에 대해서는 대외 경쟁력을 고려하여 소비세율을 낮게 책정하고 있다.

휘발유 1리터당 총개별소비세 부담은 선진국의 경우 대부분 0.4~0.7달러 정도이고 우리나라는 0.48달러로 중간 정도이다. 반면 수송용 경유는 우리나라가 0.06달러로 뉴질랜드와 멕시코 등을 제외하고 가장 낮다.

선진국에서는 휘발유의 세전가격이 대체로 0.3달러, 소비자가격은 1달러 내외이다.

세전가격은 일본이 0.542달러, 세금과 세금비중은 프랑스가 각각 0.931달러와 79.6%, 소비자가격은 노르웨이 1.279달러로 가장 높다. 우리나라는 세전가격이 0.304달러로 일본, 네덜란드, 노르웨이 등에 비해서는 다소 낮지만 전체적으로는 높은 편이다. 세금의 절대액은 0.562달러로 대만, 뉴질랜드, 캐나다 등을 제외하고는 상당히 낮으며, 소비자가격은 0.685달러로 중간 정도이다.

경유의 소비자가격은 외국의 경우 상업용이 0.7달러, 비상업용은 0.8달러 내외이다. 세전가격은 상업용과 비상업용의 차이가 크지 않아 대체로 0.3달러 정도이다. 세전가격은 일본, 네덜란드, 노르웨이 등의 국가를 제외하고는 우리나라가 가장 높다. 그러나 경유에 대한 세율은 우리나라가 낮기 때문에 소비자가격과 세금비중은 우리나라가 가장 낮은 편이다.

우리나라에서 휘발유와 경유의 소비자가격의 상대비는 작년말 현재 2.387로 상당히 높다. 이 수준은 종전에

비해 축소된 것이기는 하지만, 외국에서 그 비율이 1.3~1.7정도라는 것과 비교해 보면 그 차이가 상당히 크다. 특히 캐나다와 헝가리의 경우에는 상대비가 1정도인 것을 놓고 볼 때 우리나라의 경유가격이 매우 낮음을 알 수 있다. 이에 따라 경유의 소비가 상대적으로 촉진됨에 따라 외부불경제가 증폭되고 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

4. 석유류 과세체계의 개편방향

최근 우리나라에서는 석유류 소비의 증가추세가 빠르게 진행되면서 석유류 수입 급증에 따른 국제수지 적자의 확대, 환경오염, 에너지 저효율 문제 등이 현안이 되고 있다. 더욱이 이러한 문제는 우리나라의 장기적 성장을 저해하므로 석유류 가격구조 및 수준에 대해 광범위한 개편이 필요하다. 이를 위해서는 기본적으로 석유류에 대한 세율인상을 통한 가격조정이 필요하다.

휘발유는 선진국과 비교해 볼 때 인상의 필요성이 작다. 그러나 경유는 우리나라의 가격이 여타 국가에 비해 매우 낮기 때문에 대폭적인 가격인상이 필요하다. 그렇지만 이는 현실적이지 못하기 때문에 점진적·단계적으로 추진하는 것이 바람직한 바 현재보다 약 10~40% 정도 가격을 인상하는 것이 필요하다. 등유는 특성상 경유와 밀접한 관련이 있는 만큼 경유와 같은 정도로 가격을 인상하는 것이 필요하다.

중유의 가격은 선진국과 비교해볼 때 우리나라가 중간 정도이다. 그러나 우리나라에서 중유에 대해 개별소비세를 과세하지 않고 있는 바 환경세 도입과 에너지의 효율적인 사용을 유도한다는 차원에서 특별소비세를 과세하여야 한다. 이는 중유에 대한 소비를 장기적으로 청정연료로 대체하기 위해서도 필요하다. 이에 따라 중유에 대해서는 단기적으로 10%, 장기적으로는 30% 정도 가격을 인상하여야 한다. 그러나 석유가스와 천연가스에 대해서는 특별소비세 과세의 강화를 통한 소비자가격 인상의

필요성이 상대적으로 작다.

석유류에 대한 세율 및 가격인상은 소비를 감소시킬 것으로 전망된다. 다만 석유류는 가격탄력성이 낮기 때문에 가격인상에 따른 단기적인 소비감소 효과는 작다. 그럼에도 불구하고 석유류에 대해 세율 및 가격을 인상해야 하는 것은 에너지 수요구조를 선진화함으로써 장기적으로 경제 체질을 개선하기 위해서이다.

석유류에 대해 특별소비세와 교통세의 세율을 인상하면 최소한 수조원의 세수가 증가할 것으로 예상된다. 추가적으로 징수되는 세수는 에너지 관련 기술개발 및 사회기반시설 확충을 위한 투자재원으로 사용하는 것이 바람직하다.

경유와 등유에 대한 가격이 10~40% 정도 인상될 경우 생산자 물가는 0.14~0.68% 정도 상승할 것으로 예상되는 등 석유류 전반에 대한 가격인상은 물가수준을 전반적으로 상승시킬 것이다. 다만 휘발유, 중유, 석유가스의 가격인상에 따른 생산자물가의 상승 폭은 작을 것이다. 이는 물가 가중치가 경유나 등유 등에 비해 작거나 또는 가격상승률이 크지 않기 때문이다.

석유류에 대한 소비세의 세율인상에 따라 계층별 세부담이 달라진다. 휘발유의 경우에는 고소득층의 소비비중이 상대적으로 높기 때문에 세부담이 누진적으로 나타날 것으로 예상된다. 반면에 경유, 등유, 석유가스 등은 저소득층의 소비비중이 상당히 크기 때문에 이들 유종에 대한 특별소비세의 세율을 인상하게 되면 세부담이 역진적으로 변화할 가능성이 크다.

5. 맺는 말

석유류는 전량 해외에서 조달하고 있기 때문에 석유류 소비의 급격한 증가는 국제수지의 악화를 초래한다. 따라서 연간 석유류 수입이 수백억달러에 이른다는 점과 최근 국제수지 적자 규모가 매우 크다는 점 등을 감안할 때, 에너지 소비절약을 통한 국제수지 개선 문제는 매우 중요한 문제라고 하지 않을 수 없다.

뿐만 아니라 석유류 소비의 급격한 증가는 지구 온난화 현상과 대기환경오염을 초래하여 생활환경을 직·간접적으로 위협하고 있다. 아울러 최근의 교통혼잡 및 물류비용 증대, 사회기반시설의 부족 문제 등으로 인해 삶의 질이 저하되고 있다.

특히 물류비용의 증대는 제조원가의 상승을 통해 물가를 전반적으로 상승시킬 뿐만 아니라 수출가격 경쟁력도 저하시키고 있다. 더욱이 우리나라의 산업구조 및 수출주력상품이 대부분 에너지 다소비 부문에 치중되어 있는 것을 볼 때 기술혁신을 통한 에너지 효율 향상 및 전반적인 에너지 소비절약의 필요성이 매우 크다. 주요 외국과 비교해 볼 때 우리나라의 유가정책은 일부를 제외하고는 저유가정책을 고수하고 있다고 할 수 있다.

이러한 것이 부분적으로 우리나라의 에너지 소비급증 추세를 방지하게 된 하나의 요인이 된다고도 할 수 있다. 즉, 저유가정책으로 인해 에너지 소비절약 노력과 에너지 효율향상 및 대체에너지원 개발을 위한 투자가 지연되어 석유류 소비의 증가추세를 부추겨온 것으로 판단된다. 이는 여러 가지 측면에서 우리나라의 성장을 방해하는 요인이 되고 있기 때문에 석유류 관련 정책의 방향을 선회해야 할 시점에 다다른 것으로 판단된다. 다만 관련 업계에서 충분히 대비할 수 있는 시간적 여유 없이 지나치게 급격하게 정책을 변화하는 것은 바람직하지 않기 때문에 점진적·단계적으로 추진하는 것이 바람직하다. ☺

용어풀이

사이버 코인 서비스

Cyber Coin Service.

인터넷상에서 사이버코인이라는 가상화폐를 이용, 상품을 구입할 수 있는 첨단 전자지불 서비스.

홈페이지에 접속한 후 은행이나 신용카드사의 계좌에서 일정액을 사이버코인으로 바꿔 인터넷상의 가상 상점에 상품을 주문하면 거래가 이루어진다.

우리나라에서는 데이콤이 미국 인터넷 결제서비스 제공업체인 사이버캐시사와 합작법인을 설립, 올 하반기부터 서비스를 제공할 계획이다.