

# 석유류에 대한 조세제도

김 현 준

〈재정경제원 세제실 소비세제과 사무관〉

## 1. 현행 석유류관련 조세제도

현재 휘발유, 경유, 등유, LPG 등 석유류제품과 LNG에 대하여 개별소비세인 특별소비세를 과세하고 있으며, 1994. 1. 1부터 2003. 12. 31까지 한시적으로 도로 및 도시철도등 교통시설의 확충에 소요되는 재원을 확보할 목적으로 휘발유·경유에 대하여 교통세를 과세하고 있다. 이 기간동안 휘발유·경유에 특별소비세는 부과하고 있지 않다.

석유류에 대하여 특별소비세를 과세하는 것은 우리나라가 부가가치세율이 10%로써 외국보다 낮아 이를

보완하고 석유류소비에 따른 교통혼잡, 환경오염등 사회적비용을 유발하고 있어 이를 억제하기 위한 것이다.

## 2. 세율 변동 내역

정부는 그동안 석유류에 대한 세금을 꾸준히 인상하여 왔다. 등유와 LNG를 94. 1. 1부터 신규로 과세하기 시작하였고, 95년말까지 수시로 휘발유, 경유에 대하여 20% 내지 30%의 탄력세율을 적용하여 세금을 인상하였다.

'95년말 세법개정으로 96. 1. 1부터는 석유류에 대한 과세체계를 증가세에서 종량세로 전환하여 원유가 등락과 97년부터 시작되는 유가 자유화에 따른 세수의 불안정을 제거하고 석유류에 대한 과세체계를 단순화하였다. 그 결과 휘발유의 경우 195%(95. 12월 기준 327원/l)의 증가세에서 345원/l의 종량세로 사실상 휘발유에 대한 교통세를 인상하였다.

〈표-1〉 석유류에 부과되는 세금

	특별소비세/교통세	교육세	부가가치세
휘발유	414원(345원)/l	교통세의 15%	10%
경유	48원/l	교통세의 15%	10%
등유	25원/l	특소세의 15%	10%
LPG	18원/kg	-	10%
LNG	14원/kg	-	10%

\* 휘발유는 96. 12. 14부터 20%의 탄력세율 적용

96. 7. 1부터는 교육재정의 확충에 소요되는 재원을 확보하기 위하여 휘발유, 경유, 등유에 대하여 교통세(특별소비세)의 15%를 교육세로 새로이 부과하고 있다. 또한 96. 12.14부터는 휘발유에 대한 교통세를 20% 인상하였고, '97. 1. 1부터는 경유, 등유에 대하여도 각각 1당 8원씩의 교통세(특별소비세)가 인상되었다.

### 3. 휘발유 교통세 20% 인상

현재 우리 나라의 휘발유가격은 선진국에 비하여 낮은 수준으로 이로 인해 휘발유 과소비, 교통혼잡 및 환경오염등 많은 문제점이 발생하고 있다. 즉 휘발유 소비가 매년 20% 이상씩('90~'95년 평균 20.2%) 증가하는 과소비를 유발하고 있고, 이러한 과소비가 일반화됨에 따라 GDP 1,000달러 생산에 소요되는 에

너지량(TOE)도 0.42로 일본(0.14), 프랑스(0.18), 영국(0.19), 대만(0.28), 미국(0.34)등 보다 높아 우리나라는 에너지 다소비형 경제구조를 초래하고 있다.

또한 승용차 보유대수가 매년 급증('90~'95년 평균 23.7%)할 뿐만 아니라 낮은 도로율에 비하여 승용차의 평균 연간 주행거리도 일본등 선진국에 비하여 높아 교통혼잡 및 환경오염을 가중시키고 있는 실정이다.

이에 따라 교통혼잡을 완화하고 휘발유 과소비 및 환경오염을 방지하는 동시에 사회간접자본투자 재원을 확충하기 위해 97년도 예산(안)에 이미 반영되어 있던 휘발유 교통세의 20% 인상을 국회에서 예산안이 통과되는 시점에 맞추어 단행한 것이다.

96. 12. 14(토) 0시부터 20%의 탄력세율을 적용하여 휘발유 교통세를 20% 인상 (1당 69원 인상, 345원 → 414원)하였으며, 이에 따라 소비자가격은 12.1% 인상 (1당 88원 인상, 727원 → 815원)하였다.

〈표-2〉 교통세 인상에 따른 국제가격 비교

(단위 : 원/l)

	한국	프랑스	독일	이탈리아	영국	일본	미국
현 행	727 (100)	1,006 (138)	896 (123)	989 (136)	808 (111)	744 (102)	272 (37)
인 상	815 (100)	1,006 (123)	896 (110)	989 (121)	808 (99)	744 (91)	272 (33)

〈주〉 ( )는 우리나라를 100으로 한 상대지수

〈표-3〉 교통세 인상에 따른 월평균 승용차 운행비용 증가

(단위 : 원)

차종	1,500cc급		2,000cc급	
	14km/l		10km/l	
연비	인상전→인상후	증가액	인상전→인상후	증가액
일 주행거리 50km (월 1,500km)	77,890→87,320	9,430	109,050→122,250	13,200
일 주행거리 60km (월 1,800km)	93,470→104,780	11,310	130,860→146,700	15,840

인상후 소비자가격은 일본, 영국보다는 다소 높게 되나 독일, 프랑스, 이탈리아 등 비산유국보다는 여전히 낮은 수준이며 OECD 회원국중 비산유국의 평균 수준(815원/l)에 이르게 되었다.

교통세 인상에 따라 물가에 영향을 미치고 승용차 운전자들의 세부담이 늘어나는 등 부정적인 측면도 있으나, 교통세 인상에 따라 약 7,540억원의 세수 증가로 사회간접자본 투자가 확대되고 교통량이 감소하여 물류비용을 절감시켜 기업의 경쟁력을 강화시키는 데 기여할 수 있으며, 또한 연간 휘발유 소비가 약 150만배럴 정도 절약하게 될 것으로 기대된다.

#### 4. 향후 전망

우리나라의 석유류가격이 외국에 비하여 낮아 교통난 문제가 심각해 지고 석유류의 과소비를 초래하여 유해 배기가스의 배출량도 증가하여 대도시 지역에서 나타나는 공해의 주요원인이 되고 있다. 특히, 경유·등유의 경우 외국에 비하여 지나치게 낮아 소비가 촉진되고 있다. 따라서 경유·등유등 석유류에 대한 과세를 점진적으로 강화할 필요가 있다. 또한 유종간 세율 격차가 크고 석유류의 과세대상범위가 지나치게 좁아 이에 대한 시정도 있어야 하겠다.

장기적으로 석유류에 대한 소비세의 과세가 강화되어 주행세적 또는 환경보정적 기능이 보완되면 교통혼잡 완화 및 환경개선에도 상당히 기여할 것으로 예상되며 이로 인한 세수 증가로 SOC투자도 확대될 것으로 기대된다. 다만, 석유류에 대한 소비세 과세 강화는 물가 상승요인으로 작용하고 기업의 부담이 가중되는 등 부작용이 있어 이에 대한 보완조치가 병행되어야 한다.

결론적으로 보면, 석유 한방울 나지 않는 우리나라에서 에너지 낭비와 과소비를 그대로 방치할 수는 없는 일이며, 에너지 소비절약을 위하여 장기적으로 에

너지 고가정책은 불가피한 선택이다. 차량 증가에 따른 교통 혼잡과 이에 따른 물류비용이 증가하는 문제를 해결하기 위해서도 원인자부담원칙에 의한 석유류에 대한 과세는 강화되어야 할 것이다. ☹

#### <용어풀이>

##### 유수드라이브(Water Drive)

저유층 Drive가 석유나 가스 부존층 주변의 함수층에서 물이 흘러 들으므로 유발되는 것. 이에 따라 가스나 석유의 생산으로 발생하는 압력 감소가 보충된다. 석유나 가스층 사이의 함수층에서 물이 유입되거나(Water Drive), 석유나 가스부존대 주변의 함수층에서 유입된다(Edge Water). 이것은 석유나 가스의 장기 생산에 매우 중요한 필수적 작용이며, 좋은 이차회수작용이다.

##### 유수분리기(Oil Separator)

정유공장 및 저유소 지역에서 새겨나 흘러나온 기름분은 함유 하수구(Oily Water Sewer)를 통해 유수분리기로 흘러가는데 유수분리기에 흘러 들어온 기름과 물은 비중차에 의해 기름은 물 표면위로 뜨고 물은 밑으로 가라 앉아 내려가 폐수처리장(DAF)으로 가고 기름은 걸어서 폐유탱크로 보내서 원유탱크로 보내 재처리 할 수 있도록 되어 있다. 유수분리장치는 간단한 구조의 API식, 경사판을 많이 이용하여 분리효과를 높인 PPI식, 이를 다시 개량한 CPI식이 사용되고 있다. API식은 최초로 개발된 것으로서 건설비가 적고 성능도 무난하여 널리 보급되어 있다.