

# 휘발유 특별소비세율 하향조정의 정당성

洪 起 斗

(동력자원부 석유편제과 행정사무관)

## 1. 머리말

정부는 이번 정기 국회 통과를 목표로 세계 전반에 관한 대폭적인 정부개편안을 마련했다. 이와같은 개편안은 방위세 및 교육세가 폐지되는 90년도에는 어차피 세계 전반에 관한 개편이 불가피함에도 금번 정부가 과도적 성격에 그칠 수밖에 없는 개편안을 마련했다는 점에서 놀라운 면이 없지 않다. 물론, 세계 당국이 금번 개편의 필요성으로 들고 있는 점들이 설득력이 없는 것은 아니다. 그러나, 그러한 점들이 어찌 오늘 생겨난 현상들이 아닌 만큼 시기 선택의 적절성에 대한 의문들을 완전 해소시키기에는 미흡한 면이 적지 아니하다.

정부는 금번 세계 개편의 배경으로 국제수지 흑자 전환과 개방화의 진전 등 경제사회 여건 변화에 따른 세계전반에 관한 개편 필요성 대두를 들고 있다. 이런 점이 실질적인 세계개편의 배경이었다면 설명될 수 없는 몇가지 점들이 지적될 수 있다. 우선, 금융 실명제 실시 및 이를 바탕으로 한 이자소득을 포함한 명실상부한 종합소득세 실시 지연 사유가 분명치 않다. 두번째로는 간접세제도에 대한 종합적인 개편 방안이 제시되지 않은 채 임시 방편적인 수정 성격의 개편안들의 제시에 불과하다. 두번째로 지적한 의문점에 포함되어 정부 개편안 마련시에 많은 논란과 진통이 따른 대상 중의 하나가 바로 휘발유 특별소비세를 조정 문제였다.

에너지 정책 당국으로서 매년 세계 개편 때마다 세계 당국과 싸울 수 밖에 없으며, 이런 현상은 간접세 과세 대상중 에너지가 가장 양질의 세원이라는 에너지 자체의 특성으로 부터 기인되는 것이다. 이번 소고에서는 휘발유 특별소비세율 개정과 관련한 그동안의 정부내에서 논의된 점들을 정리함으로써 향후 동일 문제가 논의될 경우 불필요한 시행착오가 없기를 기대한다.

## 2. 석유류 특별소비세율 검토 배경

금번 동력자원부가 세계 개편의 일환으로 석유류 특별소비세율 개정안을 검토하게된 배경은 다음과 같다.

○ 국제수지 흑자 전환과 개방화의 진전 등 경제사회 여건변화에 따라 세계전반에 관한 개편 필요성이 대두되고 있다.

○ 세계 개편의 일환으로 소비 형태 변화에 부응키 위한 특별소비세 제도개편이 다음과 같은 방향으로 논의되고 있다.

- 세율의 전반적인 인하와 세율 구조의 단순화
- 과세 대상 물품의 합리적 재조정

○ 특히, 석유제품 관련 특별소비세를 도로유관세로 보아 도로정비 특별회계법제정을 통해 목적세 방식으로 운영하는 방안이 정부 일각에서 논의되고 있다.

○ 이상의 석유류 특별소비세 제도에 대한 논의에 능동적으로 대응하면서, 동시에 석유정책의 근간인 석유수급 및 가격안정 기반 구축에 기여키 위한 석유류 특별소비세 제도에 대한 재검토가 필요하다.

에는 이유를 알 수 없는(솔직히 말하면 경제적 논리가 없는) 9% 및 8%의 탄력세율을 적용하고 있다.

현행 특별소비세율

(단위 : %)

	기 본	탄 력	적 용
휘 발 유 ( 고급, 보통 )	100	70-130	100
무 연 휘 발 유	100	"	85
경 유	10	7-13	9
프 로 판 및 부 탄	10	7-13	8

3. 석유류 특별소비세 제도 현황

(1) 현행 석유류 특별소비세율

현행 석유류 특별소비세는 휘발유 100% 경유 및 LPG 10%를 기본 세율로 하고 환경 문제를 고려하여 무연휘발유와 유연휘발유 가격을 동일하게 운영키 위해 무연휘발유에 탄력 세율 85%를 적용하고 있으며, 경유 및 LPG

이와같은 현행 특별소비세율은 과거 세율변화 추이 관점에서 볼 때 양질의 세원 확보란 세계 당국의 목표와 에너지수급 안정 및 자원배분의 왜곡 방지라는 에너지 당국의 목표가 서로 부딪혀오면서 그래도 많이 바로 잡혀온 결과이며, 특히 휘발유 특별소비세율의 하향 변화 추세는 휘발유에 대한 사회 전반의 인식 변화를 대변하는 것으로 볼 수 있다.

석유류 특소세율 변화 추이

	'74. 12	'77. 7	'79. 8	'80. 8	'80. 11	'83. 2	'87. 6
휘 발 유	300	160	160	160	130	100	100
경 유	40	10	10	7	7	9	9
중 유	20	-	-	-	-	-	-
엘 피 지	-	-	-	-	-	10	8

※ '77. 7. 1 석유류세에서 특별소비세 및 부가가치세(10%)로 전환

(2) 석유류 특별소비세액 추이

'87년 석유류 특별소비세액은 정유사 납부기준으로 약 5,000억원으로 총 세입 대비 2.5%, 총 특소세입 대비 41.3%에 이른다. 특히, 시사적인 면은 '87년 유가 11.01% 인하에도 불구하고 휘발유 특소세액이 12.83%가 늘었는데 이는 결국 휘발유 소비증가율이 20%이상임을 뜻하며, 최근의 휘발유소비 증가 추세 감안시 휘발유 특소세액 증가로 인해 특별소비세 제도는 조만간 석유류세 제도 또는 휘발유세 제도로의 변질이 불가피함을 뜻한다.

석유류 특별소비세액 추이

	1984	1985	1986	1987
특별소비세액(억원)	3,513	4,377	4,539	4,913
휘발유	2,146	3,890	3,140	3,543
경 유	1,144	1,111	1,022	1,019
엘피지	223	376	377	350
점유율(%)				
총세입 대비	2.7	3.1	2.8	2.5
총특소세 대비	39.1	44.6	41.8	41.3

석유류 특별소비세를 변화시의 세수 영향을 감안시 이와같은 지적은 보다 명확해질 것이다.

특소세율 1% 변화시 세수영향

	세수변화 (억원)
고 급 휘 발 유	1
보 통 휘 발 유	24
무 연 휘 발 유	12
경 유 1.0 %	4
	102
0.4 %	
프 로 판	29
부 탄	19
計	191

유종별로 크게 상이한 특소세율을 적용함으로써 유종간 가격 격차를 크게 발생시키고 있는 것이다. 아래 표에서도 나타나 있는 바대로 현행 휘발유 세후 소비자 가격은 경유 대비 2.3배이나 경유와 동일율인 9%의 특소세율이 적용될 경우 그 차이는 1.3배로 축소될 수 있다.

유종간 가격 격차

		휘발유(보통)	경유(저유황)	부탄
가 격	세전소비자 (원 / l)	209.11	156.12	159.57
	세후소비자 (원 / l)	418.00 (246.94)	185.00	186.71 (188.09)

<주> 현행 국내가격 및 '89과세대상 물량 전망 기준

※ ( )내는 동일율(9%)의 특소세 부과시의 소비자가격

#### 4. 석유류 특별소비세 제도가 석유가격에 미친 영향

##### (1) 유종간 가격구조에 미친 영향

우선, 우리의 석유류 특소세 제도의 가장 큰 특징은

이와같이 유독 휘발유에만 고율의 특소세율 부과 현상은 타국에 비해 높은 수준의 휘발유 소비자 가격유지와 경유와 휘발유간의 가격 격차 확대를 불가피하게 만들고 있다.

주요국별 휘발유 세제 및 가격구조비교

		韓 國 ('88. 8.)	日 本 ('88. 6.)	台 湾 ('87. 12.)	서 독 ('88. 6.)	영 국 ('88. 6.)
세 전 소비자	가격 (\$ / B)	45.7	84.35	65.6	30.7	32.8
	경유가격과의 차이 (\$ / B)	11.6	16.0	17.9	1.7	△ 1.7
세 후 소비자	가격 (\$ / B)	91.5	139.7	77.2	80.7	101.2
	경유가격과의 차이 (\$ / B)	50.9	42.6	22.1	3.0	7.6
	세전소비자가격대비	2.0	1.7	1.2	2.6	3.1
휘발유세		정율 100% (45.8 \$ / B)	정 액 55.3 \$ / B	정율 12% (11.6 \$ / B)	정 액 50.0 \$ / B	정 액 68.4 \$ / B

여기서 우리 휘발유 가격이 비싼 요인을 보다 구체적으로 짚고 넘어갈 필요가 있다. 우선, 현행 휘발유와 경

유 가격차는 l 당 233원인데 이를 원인별로 세분하면 다음과 같다.

휘발유 418.00원 / l	→ 특소세 차이
경유 185.00원 / l	
차액 233.00원 / l	
합계 233.00원 / l (100%)	

  

특소세 차이	171.06원/l (73%)
세전공정도 차이	44.16원/l (19%)
유통수수료	17.78원/l (8%)
합계	233.00원/l (100%)

특소세율 1% 변화시 유가 파급효과

(단위 : %)

		소비자가
고급 휘발유		0.44
보통 휘발유		0.45
무연 휘발유		0.58
경유	1.0 %	0.80
	0.4 %	0.79
프로판		0.57
부탄		0.75
평균	균	0.42

\* 특소세가 부과된 유종을 포함한 전유종 가격기준

이상의 요인 분석에서 알 수 있듯이 휘발유 고가화의 주요인은 다음 두가지로 구분할 수 있다. 첫째, 석유 정제관련 비용 중 많은 부분이 휘발유에 전가되어 있다. 이는 B-C유 및 나프타등 산업용 유류의 저가 유지를 위해 상대적으로 높은 비용을 휘발유에 배분함에 따른 것으로 이러한 비용배분 형태는 한·중·일 동북아 3국의 특징중의 하나이다. 두번째 요인은 바로 경제적 논리상 불합리한 휘발유에 대한 고율의 특별소비세를 부과로써, 이는 휘발유를 사치품으로 간주하여 사회정책적인 측면을 강조하고 비산유국으로서 자원절약 유도측면을 강조하기 위한 것이다.

(2) 특별소비세가 석유가격에 미치는 영향

특별소비세 전체가 폐지될 경우 석유류 가격은 소비자 가격 기준으로 평균 9.3%인하가 가능하며, 휘발유만을 볼때 39.8%인하 가능하다.

5. 석유류 특별소비세 제도 관련 문제점

- 석유제품에 대한 특소세 부과의 타당성 상실
  - 국민 생활수준 향상에 따라 석유제품의 기능 변질
    - 휘발유 : 사치품 → 필수품
    - LPG : 고소득층 → 서민 취사용 연료
- 휘발유에 대한 고율의 특소세 부과에 따른 유종간 가격구조 왜곡으로 자원배분의 비효율성을 초래
  - 경유사용 차량과 관련된 비경제적 투자확대 우려
  - 수송용 LPG수요 급증현상 초래
- 유종간 가격구조의 왜곡에 따른 불가피한 석유수출입

(단위 : 원 / l)

석유제품별 특소세비중

(단위 : %)

휘발유	경유	LPG	평균*
39.8	6.5	4.9	9.3

\* 특소세가 부과된 유종을 포함한 전유종 소비자가격 기준

분석의 편의를 위하여 특소세율 1% 조정시의 유종별 가격조정요인을 살펴 보면 다음과 같다.

		1987. 7	1988. 7
보통휘발유(주유소 판매가) (1)		570	418 (322)
유사 휘발유	제조원가 (B.T.X. 기준) (2)	160~250	180~230
	중간마진, 수송비등	100 내외	100 내외
계 (3)		260~350	280~330
차액	(1)-(2)	320~410	188~238 (92~142)
	(1)-(3)	220~310	88~138 (△8~42)

<주> ( )내는 특소세율 60% 부과시

제한으로 석유산업 자율화 추진에 막대한 지장 초래  
 - 고유의 특소세 부과는 소비자가격 구조와 공장도가  
 격 구조간의 피리를 발생시켜 공장도가격 구조개선  
 의 장애요인으로 작용  
 - 국제가격 구조와 국내가격 구조의 피리로 석유수출

입 제한 불가피  
 ○ 유사휘발유 범람등 탈법행위 조장  
 - 유사휘발유 유통은 휘발유 특소세 탈취를 뜻하는  
 만큼 특소세율을 60%로 낮출경우 대부분의 유사휘  
 발유 유통방지 가능

### 6. 석유류 특소세율 조정에 관한 관계부처 입장

	재무부	동력자원부
기본 입 장	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 현행 기본세율 체계유지</li> <li>○ 탄력세율을 적용하여 휘발유 특소세율 하향 조 정(100→70%)</li> <li>○ 세수 확보를 위해 경유 및 엘피지에 기본세율 적용                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 경 유 : 9%→10%</li> <li>- 엘피지 : 8%→10%</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 휘발유 기본세율 하향조정(100→70%)</li> <li>○ 무연휘발유에는 탄력세율 계속 적용                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기본세율 70%, 탄력세율 55%</li> </ul> </li> <li>○ 휘발유 특소세율 하향조정에 따른 수세감소분 은 도로정비 특별회계 세입 차원에서 별도 논 의</li> <li>○ 경유 및 엘피지 특소세율 조정문제는 유기구조 개선과 같이 점진적으로 추진</li> </ul>
주 요 내 용	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 휘발유 특소세 하향조정은 소득세등에 인하 압 력을 조성                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대국회 관계등을 고려하여 탄력세율 조정으로 휘발유 특소세 인하 추진</li> </ul> </li> <li>○ 유종간 세율 격차 완화 필요                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 향후 경유 및 가스(엘엔지포함)의 특소세율 상향조정 추진</li> </ul> </li> <li>○ 유사휘발유 문제 해결을 위해 세율을 조정함은 곤란                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 탈세방지를 위한 세율 인하는 있을 수 없음</li> </ul> </li> <li>○ 특소세 전체세입에서 차지하는 비중(30%) 을 감안시 휘발유를 타품목과 동일시 볼 수 없 음.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 금번 특소세율 개편방안에 부합                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 휘발유 특소세율만 하향조정대상에서 제외됨 은 불합리 (모피 : 100→30%) (보석 : 100→30%)</li> </ul> </li> <li>○ 경쟁관계에 있는 유종간 세율격차 완화를 위해 서도 휘발유 특소세율 하향조정 필요                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 세부담의 형평성 확보</li> <li>- 유종간 가격구조 개선 촉진</li> </ul> </li> <li>○ 유사휘발유 유통방지라는 현실적 필요성 존재                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 특소세율 인하를 통해 탈세유인을 감소</li> <li>- 금번 휘발유 특소세율 70%로의 인하주장은 유사휘발유 유통방지를 위한 휘발유가격 수 준 책정을 위한 것임.</li> </ul> </li> <li>○ 세수감소로 인한 휘발유 특소세율 인하 조정 반대 주장은 설득력이 없음.                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- 특소세율 전면 개편은 충분한 세입 전망 을 기반으로 특소세 수입감소를 용인할 수 있다는 전제하에서 추진되는 것임.</li> <li>- 특히, 석유류 특소세의 경우 도로정비를 위한 목적세 형식으로 운용할 정부계획 이 있는 만큼 재무부의 탄력세율을 사용 한 점진적인 휘발유 특소세 하향조정은</li> </ul> </li> </ul>

	재무부	동력자원부
주요내용	<p>○ 탄력세율 적용에 따른 무연휘발유가격문제는 별도대책 필요</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 무연휘발유 소비자가격의 고가화 추진</li> <li>- 유, 무연 동일가격 수준유지가 필수적이라던 무연휘발유 탄력세율을 85%로 적용</li> </ul>	<p>세입안정성을 오히려 저해, 금번 특소세율 개편시 휘발유 특소세 조정에 대한 중기 개편안이 확정되어야 도로정비 특별회계 운용의 기본방향이 정립될 수 있음.</p> <p>○ 금번 휘발유 특소세 기본세율 조정없이 탄력세율을 사용하여 휘발유 특소세를 70%로 낮출 경우 무연휘발유에 대한 세율적용이 곤란</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 환경문제를 고려시 보급단계에 있는 무연휘발유 가격을 유연휘발유보다 높은 수준으로 유지할 수 없음.</li> <li>- 금번 휘발유 특소세율 70%적용 주장은 유사 휘발유 유통방지를 위한 최소한의 요구이지 적당한 수준제시가 아님.</li> </ul>

### 7. 석유류 특별소비세제도 개편 논의 결과

'88. 9. 8 개최된 경제차관회의에서도 석유류 특별소비세율 조정문제는 동자부와 재무부 간에 합의되지 못한 채 경제장관회의에서 재협의키로 조건을 달아 특별소비세법 개정안이 통과되었다.

'88. 9. 9 경제장관회의 직전 재무부는 금번 세법개정안중 주세율인하를 골자로 하는 주세법 개정안을 기획원

의 세입감소 주장을 감안하여 철회하고 재무부는 세입감소를 우려하는 기획원과 공동으로 우선 '89년초 탄력세율을 적용하여 인하토록 하고 '90년 세계 종합 개편시 반영하는 선에서 동자부의 휘발유 특소세율 인하 조정요구를 무마코자 했다. 결국 금번 석유류 특별소비세 조정문제는 잠정적인 해결책 마련에 그치고 실질적인 조정은 90년에 거론토록 된 셈이다. □

#### □ 신간안내 □

# 88년 石油年報

- 대한석유협회 기획부 -