

세무와회계저널
제8권 제3호 2007년 9월 pp.73~91
한국세무학회

우리나라 에너지 조세체계의 현황 및 개선방안

이만우*

<요 약>

국제 원유가격의 폭등으로 인한 석유가격 상승의 파장은 사회 곳곳에서 나타나고 있다. 국제원유가격은 통제가 불가능하기 때문에 석유류에 부과되는 유류세가 관심의 대상이 되고 있으며, 유류세의 인하에 대한 여론이 확산되고 있다. 석유류를 비롯한 에너지에 대한 조세는 단순한 소비세라기보다도 환경오염 대비라는 특수한 성격을 띤 일종의 환경세로 볼 수 있다. 따라서 에너지세의 인하는 환경오염 문제와 연결시켜 신중하게 고려되어야 한다.

우리나라의 현행 에너지세는 관세, 특별소비세, 교통·에너지·환경세, 지방주행세, 교육세, 부가가치세 등 국세와 지방세 항목이 얹혀 있고, 특정 목적의 부담금까지 부가되고 있다. 이와 같이 복잡한 에너지 조세체계를 단일 세목으로 통합해 단순화시킬 필요가 있다. 또한 기업들의 에너지 절약과 환경오염 개선 노력을 촉진시키기 위한 세제상 유인도 확대해 나갈 필요가 있다.

<주제어> 에너지세, 특별소비세, 목적세, 부담금, 환경세

* 고려대학교 경영대학 교수, leemm@korea.ac.kr, 02-3290-1927

논문접수일 2007년 7월

게재확정일 2007년 9월

I. 머리말

에너지는 물리적인 일을 할 수 있는 능력을 말하는데, 탄성체의 변형에너지를 비롯한 열에너지, 전자기적 에너지, 화학변화에 따라 방출되는 화학에너지, 원자핵의 변환에 따라 나타나는 원자에너지 등으로 구분된다. 에너지와 관련된 ‘에너지세’는 별도의 세목으로 구분되지는 않지만 일반적으로 ‘에너지의 수입, 생산, 판매, 사용 등의 과정에 부과되는 조세 및 부과금’으로 규정할 수 있다. 따라서 석유류를 비롯한 전력, 천연가스, 도시가스, 재생 에너지 등과 관련된 세금의 총칭으로 ‘에너지세’가 사용되고 있으며, 실제로는 석유류에 부과되는 유류세가 가장 큰 비중을 차지하고 있다.

국제유가의 상승에 따른 국내 유가의 동반 상승이 국민경제 각 부문에 심각한 영향을 미치고 있다. 폭발적인 유가상승의 여파로 석유류 소비자 가격 중에서 상당한 비중을 차지하고 있는 유류세에 대한 관심이 증대되고 있고, 서민 부담의 완화를 위한 유류세 인하 주장이 정치권과 소비자 단체를 중심으로 강력하게 제기되고 있다.

우리나라의 에너지세제는 2000년 대폭적인 개편방향이 수립돼 매년 단계적으로 세율 구조가 변동되고 있다. 수송용 유류를 중심으로 휘발유, 경유 및 LPG 간의 세금부담을 포함한 소비자가격 비율은 2000년까지는 휘발유를 100으로 보면 경유는 45, LPG는 27에 지나지 않았다. LPG가격이 휘발유에 비해 그 값이 4분의 1에 지나지 않아 LPG를 사용하는 승합차가 폭증했다. 승합차에 LPG 사용을 특별히 허용한 것은 다수의 승객을 동시에 운송함으로써 에너지 효율을 높이는데 목적이 있었다. 그러나 값싼 연료의 유인으로 출퇴근용 또는 레저용 사용이 확대되어 도로와 주차공간을 과다하게 차지하는 등 승합차 증가로 인한 부작용이 생겼다.

이와 같은 에너지 소비구조의 왜곡을 시정하기 위해 에너지세제 개편이 연차적 목표를 설정해 집행되었다. 당시 에너지경제연구원은 가격구조의 합리화를 통해 에너지 소비가 약 11.4% 감소하고 대기오염물질도 약 8% 정도 감소할 것으로 전망하였다. 그러나 경유 및 LPG의 세금인상의 여파는 서민들의 생계와 직결되는 대중교통수단과 화물차에 심각한 영향을 미쳐 유가상승으로 고통 받는 서민층이 늘어났고, 이는 유류세 인하를 통한 석유류 가격 인하의 압박요인으로 등장하였다. 그러나 정부는 환경오염 및 교통혼잡 비용이 높은 상황에서 이를 해소하기 위한 재원 마련을 위해 유류세의 현행 수준 유지가 불가피하다는 주장을 계속하고 있다.

한편 유류세의 국가 간 비교도 첨예한 논쟁거리가 되고 있다. 우리나라의 유류세는 금액적 수준으로 보면 미국이나 일본보다 훨씬 높고 유럽의 여러 나라와 비교해도 높은 수준인 것이 사실이다. 그러나 세금 부담의 국가 간 비교는 국민소득 수준, 사회복지 수준, 지방자치 현황, 세목 간 구성 비율 등을 종합적으로 고려할 사항이다. 이는 환경문제와 빈부계층 간의 소득격차까지 고려해야 하는 복잡한 정책결정사항이며, 한미 FTA에 이어 일본, 유럽연합, 중국, 인도, 캐나다 등과의 FTA가 계속 논의되는 상황에서 중요한 생산요소 중의 하나인 에너지에 대한 세율을 책정함에 있어 경쟁대상국과의 균형도 고려하여야 하는 상황이다.

우리나라 에너지 관련 세제의 문제점은 여러 가지 세금 및 부담금 항목이 복합적으로 적용되어

전문가도 쉽게 알 수 없을 만큼 복잡하다는 것이다. 각종 사업재원을 마련하기 위한 목적세 및 부담금을 통해 고가의 석유류 소비자의 부담을 가중시키고 있다. 이와 같이 복잡한 세금구조 때문에 국민들의 불만이 점차 증가하고 있다. 또한 세금을 피해가는 유사 석유류 제품도 계속 증가해 유류세의 징수에 장애요인이 되고 있다. 따라서 에너지 관련 세제를 단순화해 국민 부담이 명확히 드러나도록 하고 과세대상 포착의 효율성도 높일 수 있는 에너지 조세체계의 개편이 요구되고 있다. 과세대상 품목별로 복잡하게 얽혀 있는 세율 체계는 품목분류의 조작을 통한 조세회피를 유발할 우려가 있는데 조세체계를 단순화함으로써 이를 방지할 수 있을 것이다.

본 연구는 석유류를 중심으로 우리나라 에너지 조세체계의 현황을 분석하고 문제점과 합리적인 개선방안을 모색하는데 목적을 두고 있다. 머리말에 이어 제2장에서는 에너지 조세체계의 현황을 분석하고, 제3장에서는 에너지세 부담의 적정성에 관한 논쟁을 환경세 도입의 국제적 추세를 고려해 논의하기로 한다. 이어서 제4장에서는 현행 에너지 세제의 문제점과 개선방안을 논의하고, 제5장에서 결론을 맺기로 한다.

II. 에너지세제의 현황

1. 에너지세의 기본 원리

에너지는 그 종류별로 환경에 미치는 영향이 다르기 때문에 조세를 부과함에 있어서 환경의 영향을 고려해야 하는 특수성을 지니고 있다. 에너지의 생산가용량 보다도 배출되는 오염의 수용가능성에 따라서 생산량을 조절할 필요가 있다. 이러한 제약조건을 직접적으로 반영시킨 것이 환경세이다. 환경세의 이론적 기초는 1920년 발간된 Pigou의 ‘후생경제학(The Economics of Welfare)’에서 찾을 수 있다.¹⁾

환경세는 덴마크, 핀란드, 네덜란드, 스웨덴 등 북유럽 국가들이 1990년대 초반부터 도입하여 사용하고 있다. 이들 국가는 환경문제에 관한 국민들의 높은 관심을 바탕으로 탄소 배출량이 많은 에너지원에 대해 높은 환경세를 부과하여 가격을 상대적으로 인상시켜 이산화탄소 배출도 억제하고 에너지 소비도 줄이는 정책을 사용하고 있다. 특히 환경세에 따른 추가세수를 근로소득세 등의 경감으로 상쇄시킴으로써 환경문제와 함께 투자의욕을 높이고 근로의욕을 자극시키는 이중 효과를 노리고 있다.

환경세 도입의 성공사례는 핀란드, 노르웨이, 스웨덴, 덴마크, 네덜란드 등 북유럽 국가에서 찾아볼 수 있다.²⁾ 이산화탄소 배출량 감축을 목표로 1990년 최초로 탄소세를 도입한 핀란드는 단일 세율

1) Pigou, A. C. 는 생산자가 자신이 발생시킨 오염과 환경파괴 비용을 부담하지 않으면 시장이 제대로 작동하지 않기 때문에 이를 바로잡기 위한 과세가 필요하다고 주장했다.

2) 이와 관련한 자세한 논의는 다음의 연구보고서에 수록돼 있다. 강만옥, 황석준, 이상용, 조장율, ‘에너지 부문의 환경세 도입이 환경 및 경제에 미치는 영향에 관한 연구’ 한국환경정책평가연구원 연구보고서 (2005. 12) pp. 51-65

로 운영하면서 세수 증가분을 근로소득세 감축재원으로 사용했다. 노르웨이는 1991년에 탄소세 부과를 개시했고 스웨덴과 덴마크는 1992년에 탄소세 부과를 시작했다. 네덜란드는 1988년 4월 1일 일반환경보호법(General Environmental Provisions Act)에 환경세(Green Tax)에 관한 조항을 신설했고 1992년까지의 부과금 인상시기를 거쳐 1992년에 부과금을 재편해 세금으로 전환을 완료했다.³⁾

북유럽 국가들과는 달리 제조업이 국가 경제에 차지하는 비중이 커서 에너지 소비가 많은 다른 유럽연합 국가들이나, 미국, 호주 등에서는 국가 간 및 산업 간의 의견 대립으로 환경세 도입을 위한 논의를 진행시키지 못하고 있다. 에너지세는 소비세와 환경세의 성격이 혼재돼 있어 세계 각국이 자국 사정에 맞는 세제를 도입하기 위한 노력을 기울이고 있다.

우리나라도 2006년 세법 개정에서 종전의 ‘교통세법’을 ‘교통·에너지·환경세법’으로 바꾸면서 환경세에 대한 주의를 환기시킨 바 있다. 에너지세는 다른 소비세와는 달리 환경오염문제를 고려해 조세정책을 수립해야 한다는 특성을 지니고 있는 것이다.

2. 우리나라 에너지세제의 현황

우리나라의 에너지세는 종량세인 특별소비세, 교통·에너지·환경세, 지방주행세, 교육세와 수입 판매부담금, 안전관리부담금 등 부담금, 그리고 종가세인 부가가치세, 관세 등으로 구성된 복잡한 체계를 지니고 있다.

이 중에 특별소비세는 도입 당시에 비해 과세대상이 급격히 축소되는 가운데도 석유류 부분에 대해서는 계속 존치되고 있다. 그리고 교통·에너지·환경세(개정전 교통세)와 교육세는 국세 항목의 목적세이고, 지방주행세는 지방세 항목이다. 수입판매부담금과 안전관리부담금은 관련 정부사업의 재원을 확보하기 위한 준조세 성격의 부담금이고 부가가치세와 관세는 종가세 형태의 국세이다. 에너지원 별로 조세부담액을 구분하면 <표 1>과 같다.

일반적인 재화와 용역에 부과되는 특별소비세와 부가가치세 이외에도 에너지원에는 교통·에너지·환경세, 지방주행세, 교육세 등의 목적세 성격의 부가세가 추가되고 있다. 교통세는 도로 및 도시철도 등 사회간접자본의 확충에 소요되는 재원을 확보하려는 목적으로 휘발유와 경유에 대해 1994년부터 10년간 한시적으로 부과되도록 교통세법의 규정에 따라 부과되었다. 그 이후 2006년까지 적용기한이 연장됐고, 2006년 세법개정시 ‘교통·에너지·환경세’로 명칭이 변경되어 2009년 12월 31일 까지 한시적으로 징수하도록 규정되어 있다.

3) 자세한 논의는 다음 논문을 참조할 것. 권오성 “네덜란드 환경세제의 변화와 시사점 : 에너지세를 중심으로” 재정포럼 (2004. 5), 한국조세연구원, pp.36-53

〈표 1〉 에너지 관련 조세부담액

(A) 종량세 (2007년 7월 현재)

구 분		특별소비세	교통세 ²	지방주행세 ³	교육세	소계
석유류 (원/ℓ)	휘발유		505	164	76	745
	경유		358	116	54	528
	등유	181			27	208
	중유	17			3	20
	부생연료 ¹	147			22	169
석유가스 (원/kg)	프로판	40			12	52
	부탄	360			54	414
천연가스(원/kg)		60			18	78

(B) 부담금

구 분		수입판매부담금 ⁴	수입판매부담금 ⁵	안전관리부담금	소계
석유류 (원/ℓ)	휘발유	16	36		52
	경유	16			16
	등유	16	23		39
	중유	16			16
	부생연료		17		17
석유가스 (원/kg)	프로판			5	5
	부탄		62.283	5	67.283
천연가스(원/kg)		24.242		4.4/m ³	

(C) 종가세

구 분		부가가치세	관 세	소 계
석유류 (원/ℓ)	휘발유	10%	3%	13%
	경유	10%	3%	13%
	등유	10%	3%	13%
	중유	10%	3%	13%
	부생연료	10%		10%
석유가스 (원/kg)	프로판	10%	1.5%	12%
	부탄	10%	1.5%	12%
천연가스(원/kg)		10%	1%	11%

(주) 1. 석유제품 외의 물품을 제조하는 과정에서 부산물로 생산되는 유류(특소세법 제 1조 2항 4호 사목)

2. 교통·에너지·환경세를 말하며, 현재 탄력세율이 적용되고 있고 기본세율은 휘발유 630원/ℓ, 경유 454원/ℓ 임
또한 수도권 지역에 공급하는 초저황경유에 대한 과세는 313원/ℓ 임.
3. 시행령으로 30%내 가감조정 가능
4. 석유 및 석유대체연료사업법 시행령 제 23조 제 1항 제 1조의 규정에 의한 석유제품에 부과되는 부담금
5. 석유 및 석유대체연료사업법 시행령 제 23조 제 1항 제 1조의 규정에 의해 부과되는 부담금으로 고급휘발유 등에 부과되는 것

교통·에너지·환경세를 기준으로 이의 15%에 해당하는 교육세와 이의 26.5%에 해당하는 지방주행세가 추가적으로 부과되고 있다. 휘발유와 경유의 교통·에너지·환경세, 교육세, 지방주행세의 세율변동 추이는 <표 2>와 같다.

<표 2> 휘발유 경유 세율변동 추이⁴⁾

(단위 : 원/ℓ)

	교통·에너지·환경세		교육세		주행세		합 계	
	휘발유	경유	휘발유	경유	휘발유	경유	휘발유	경유
1996. 1. 1	345.00	40.00	51.75	6.00	—	—	396.75	46.00
1996.12.14	414.00	40.00	62.10	6.00	—	—	476.10	46.00
1997. 1. 1	414.00	48.00	62.10	7.20	—	—	476.10	55.20
1998. 1. 9	455.00	85.00	68.25	12.75	—	—	523.25	97.75
1998. 5. 3	591.00	110.00	88.65	16.50	—	—	679.65	126.50
1998. 9.17	691.00	160.00	103.65	24.00	—	—	794.65	184.00
1999. 5. 6	651.00	160.00	97.65	24.00	—	—	748.65	184.00
2000. 1. 1	630.00	155.00	94.50	23.25	20.16	4.96	744.66	183.21
2000. 3. 2	600.00	137.00	90.00	20.55	19.20	4.38	709.20	161.93
2000. 5. 1	630.00	155.00	94.50	23.25	20.16	4.96	744.66	183.21
2001. 7. 1	588.00	185.00	88.20	27.75	67.62	21.28	743.82	234.03
2002. 1. 1	588.00	191.00	88.20	28.65	67.62	21.97	743.82	241.62
2002. 7. 1	586.00	232.00	87.90	34.80	70.32	27.84	744.22	294.64
2003. 7. 1	572.00	261.00	85.80	39.15	85.51	39.02	743.31	339.17
2004. 3. 1	559.00	255.00	83.85	38.25	100.62	45.90	743.47	339.15
2004. 7. 1	545.00	287.00	81.75	43.05	117.18	61.71	743.93	391.76
2005. 7. 1	535.00	323.00	80.25	48.45	128.40	77.52	743.65	448.97
2006. 7. 1	526.00	351.00	78.90	52.65	139.39	93.02	744.29	496.67

4) 국회 예산정책처, 경제현안분석 제 16호 (2007. 7), p. 46

(주) 종가세가 적용되던 1994~1995년 기간 중 교통세율은 휘발유의 경우 1994년 1월 1일 이후 150%, 1994년 2월 15일 이후 190%, 1994년 7월 15일 이후 170%, 1995년 8월 12일 이후 195%가 적용되었고, 경유는 20%가 적용되었다.

우리나라 국세 중 유류세가 차지하는 비중은 2001년에는 18.5%이었으나 그 이후에는 감소추세를 보여 <표 3>에서 보는 바와 같이 17% 대를 유지하고 있다.

<표 3> 국세 대비 유류세 비중⁵⁾

(단위 : 억 원, %)

	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
국 세	927,928	1,039,678	1,146,640	1,177,957	1,274,657	1,394,459
유류세	177,302	178,253	195,285	208,718	220,612	235,106
교통세	105,349	94,775	100,005	100,652	102,878	108,126
특소세(유류)	10,691	16,848	22,355	26,587	25,289	22,989
주행세	5,420	10,634	12,658	17,503	22,925	27,095
교육세(유류)	17,406	16,743	18,354	19,086	19,225	19,667
부가세(유류)	38,436	39,253	41,913	44,890	50,295	57,229
비 중	18.5	17.1	17.0	17.7	17.3	16.9

(주) 2006년 유류세는 2006년 신고분을 기준으로 작성한 수치이며, 이에 따라 국세수입액 역시 2006년 결산보다 다소 증가하였음.

(자료) 재정경제부

에너지세의 세수 추이를 보면 유가가 급등한 시점에서도 국세 중에서 차지하는 비중이 일정 수준을 유지하고 있는데 이는 에너지세가 부가가치세 부분을 제외하고는 종량세를 유지하고 있기 때문이다.

3. 에너지세제가 산업에 미치는 영향

우리나라의 에너지 자립도는 18% 수준에 머물고 있으며 석유류는 수입에 전량을 의존하고 있다. 특히 에너지 소비 중에서 석유류 비중이 경쟁 대상국에 비해 높다. 따라서 원유가격 급등의 여파는 산업에 미치는 영향이 심각한 형편이다. 장기적으로 볼 때 원유가격이 상승 일변도를 유지할 것으로 예상되는 상황에서 산업의 경쟁력을 확보하기 위한 에너지 가격정책과 에너지세제의 운용이 요구되고 있다.

5) 국회 예산정책처, 경제현안분석 제 16호 (2007. 7), p. 48

우리나라 제조업 전체의 에너지 소비 가운데 석유류가 차지하는 비중은 55.4%에 이르고 있어 유가상승의 영향을 상대적으로 크게 받는 에너지 소비구조를 지니고 있다 (한기주 · 광대중 · 이진면 · 전재완, 2006). 이러한 문제는 에너지 세제를 탄력적으로 운용해 제조업의 국제경쟁력을 확보해야 한다는 과제를 제시하고 있다.

〈표 4〉 제조업 업종별 에너지 소비 구조(2005년 기준)

(단위 : 1,000ton, %)

	석탄			석유				도시 가스	전력	기타	합계
	소계	무연탄	유연탄	소계	에너지유	LPG	비에너지유				
음식료	33 (0.2)	0 (0.0)	33 (0.2)	686 (1.6)	625 (8.8)	23 (1.2)	37 (0.1)	262 (6.2)	643 (4.8)	0 (0.0)	1,624 (2.1)
섬유	104 (0.5)	0 (0.0)	104 (0.6)	998 (2.8)	992 (16.3)	5 (0.3)	2 (0.0)	398 (9.6)	1,120 (9.2)	0 (0.0)	2,619 (3.7)
목재	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	50 (0.1)	49 (0.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	9 (0.8)	129 (1.0)	0 (0.0)	187 (0.3)
제지인쇄	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	975 (2.5)	967 (14.7)	8 (0.4)	0 (0.0)	75 (1.5)	833 (6.4)	0 (0.0)	1,883 (0.3)
석유화학	119 (0.6)	0 (0.0)	119 (0.6)	39,901 (85.2)	1,897 (21.2)	1,496 (75.3)	36,508 (99.4)	450 (10.0)	2,923 (21.9)	0 (0.0)	43,393 (51.0)
비금속광물	3,173 (14.9)	0 (0.0)	3,173 (18.7)	1,017 (2.4)	834 (11.6)	67 (3.3)	115 (0.4)	356 (7.7)	845 (6.7)	0 (0.0)	5,391 (7.2)
1차금속	13,735 (64.7)	0 (0.0)	13,735 (73.2)	733 (1.7)	649 (9.0)	84 (3.4)	0 (0.0)	972 (20.3)	2,419 (17.5)	0 (0.0)	17,859 (22.0)
조립금속 및 기타 기계류	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	667 (2.1)	596 (11.5)	70 (3.2)	2 (0.0)	948 (20.4)	4,535 (31.1)	0 (0.0)	6,150 (7.3)
가구 및 기타	4,075 (19.2)	2,800 (100.0)	1,275 (6.8)	741 (1.6)	453 (6.1)	277 (12.8)	11 (0.0)	1,157 (23.3)	184 (1.4)	3,222 (100.0)	3,222 (4.0)
계	21,237 (100.0)	2,800 (100.0)	18,438 (100.0)	45,768 (100.0)	7,063 (100.0)	2,030 (100.0)	36,675 (100.0)	4,628 (100.0)	13,630 (100.0)	3,222 (100.0)	88,485 (100.0)

(주) 각 업종 () 안은 비중임.

(자료) 에너지관리공단(2005)

특히 한미 FTA를 비롯하여 자유무역협정이 유럽연합, 캐나다, 일본, 중국, 인도 등으로 확대될 것으로 예상하고 있어서 제조기업의 외국기업과 원가경쟁 및 가격경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상

된다. 에너지에 부과되는 조세는 제조업의 원가에 그대로 전가된다. 우리나라 에너지 조세체계는 에너지원에서는 석유류에 용도별로는 수송용에 과중한 부담이 되고 있다. 따라서 산업에 미치는 영향을 고려해 에너지 세제를 재편할 필요가 있다.

제조업은 업종별로 에너지 소비구조가 큰 차이를 보이기 때문에 에너지 가격변동의 영향도 다르게 나타난다. 제조업 업종별 에너지 소비구조는 2005년 실적을 기준으로 <표 4>와 같다.

국제 원유가격의 변동에 따른 제조업의 국제경쟁력을 유지하도록 하기 위해서는 에너지원의 다변화를 유도하면서 석유류에 부과되는 세금을 다른 나라의 추이에 따라 탄력성 있게 조정해야 할 것이다.

4. 에너지세 관련 정책의 동향

정부는 에너지세의 기본적 틀을 유지한다는 입장에서 석유류의 가격안정을 위해서 석유제품 수입에 대한 관세율을 휘발유·경유 등에 대해 2007년 7월 1일부터 현행 5%에서 3%로 인하했다. 이는 국내 정유업계의 가격 담합을 억제하기 위해 수입석유류와의 가격경쟁을 촉진하는 방안이다.

유류세 인하 압박 여론에도 불구하고 현 수준 유지를 고수하고 있는 정부가 2007년 하반기 경제운용방향에서 서민생활 안정도모를 위해 일부 석유류 부담금을 인하하는 방침을 내놓고 있다.

정부는 유가의 지속적 상승에 따른 영세 자영업자등의 유류비 부담을 경감하는 방안으로 다음의 방안들을 강구할 것임을 밝히고 있다.⁶⁾

- ① 서민용 연료인 등유에 부과되는 특별소비세(134원/ℓ)를 인하 조정하고 판매부과금(23원/ℓ)을 폐지
- ② 유류비 비중이 높은 업종, 불황업종을 대상으로 단순 경비율을 인상하는데 그 대상으로는 이삿짐센터, 용달 서비스업, 폐기물 수집처리업 등 250여개 업종의 영세사업자 (3,600만원 미만 개인 서비스업, 4,800만원 미만 제조업, 7,200만원 미만 도매업)
- ③ 화물차 등을 보유한 영세사업자 등의 부담을 완화하기 위해 환경개선 부담금 경감방안 마련 (경유차에 대한 환경개선 부담금은 2006년에 연간 4,300억원 징수함)

또한 유류 관련 제도를 개선해 정확한 유가정보 제공, 유통질서 확립을 통해 석유류 제품의 가격인하를 유도해 나가기로 했다. 이와 같은 정부의 정책은 일부 언론에서 서민생활의 어려움을 무시하고 있다는 비난을 받고 있다. 그러나 에너지세의 기본적 성격이 환경오염을 예방하고 치유하기 위한 환경세라는 관점에서 볼 때 세율인하에는 신중을 기해야 한다.

6) 2007년 하반기 경제운용방향, 경제점검회의 겸 국민경제자문회의 (2007. 7.11)

Ⅲ. 에너지세 부담 수준의 적정성 평가

1. 에너지세의 특수성과 환경세

에너지세는 기본적으로 소비세 성격을 지니고 있다. 우리나라의 경우 에너지에는 기본적으로 부가가치세와 특별소비세가 부과된다. 특별소비세는 에너지가 일반소비세 세율로는 충분하지 못한 사치성 소비재라는 가정 하에 부과되고 있어 논쟁거리가 되고 있다. 석유류에 대해서는 일반소비세인 부가가치세 이외에 특별소비세 또는 교통·에너지·환경세가 부과된다. 석유류에 부과되는 특별소비세는 기본적으로 사치품에 대한 과세라기보다는 환경세 성격으로 볼 수 있다.

환경세는 1990년대로부터 덴마크, 핀란드, 네덜란드, 노르웨이, 스웨덴 등의 북유럽 국가에서 실시되고 있다. 환경세의 도입 목적은 탄소배출량이 많은 에너지원의 상대가격을 인상시켜 에너지소비 및 이산화탄소 배출을 줄임으로써 환경을 개선하는데 목적이 있다. 환경세로 추가되는 세금 대신 근로소득세 등 다른 세금을 경감시킴으로써 근로의욕을 고취시켜 투자를 촉진하고 실업을 감소시키는 이중적 이익이 있다는 가설(double dividend hypothesis)도 주장되고 있다.

북유럽 국가의 환경세 정착과는 달리 유럽연합, 미국, 호주 등에서는 환경세 도입노력이 성과를 얻지 못하고 있다. 유럽연합(EU)은 1992년 탄소세 중심의 환경세를 도입하려고 했으나 미국이나 일본 등 다른 OECD 국가들이 유사한 조치를 취할 것을 전제로 검토하기 시작했는데, 그 전제 조건이 충족되지 못해 유보됐다. 미국은 1993년 에너지에 대한 조세를 인상하려는 법안이 발의됐으나 입법화되지 못하였다. 호주는 1989년 탄소발생에 대해 온실가스 부과금을 도입하려다가 산업계의 반발에 부딪쳐 무산된 사례가 있다.

북유럽 국가들의 환경세의 특징은 다음과 같이 요약될 수 있다.

첫째, 환경세를 목적세가 아닌 일반회계로 편입되는 보통세 형식으로 운영하고 있다는 것이다. 에너지부문의 환경세 도입에서 추가적으로 발생하는 세수는 일반회계에 전입해 환경개선을 위한 투자 예산으로 활용하고 있다.

둘째, 환경세로 늘어난 세금대신 근로소득세 등의 다른 세금을 줄여주어 환경세를 통해 환경정책의 효율성을 제고할 뿐만 아니라 재정지출 수요에도 대비하는 효과가 있다.

셋째, 환경세 도입이 경제에 미치는 부작용을 최소화하기 위해 산업별료, 면제 및 경감조치 또는 보증금 제도 등 타당한 적용 예외 조치를 함께 도입하고 있다.

환경세는 북유럽의 제조업 의존도가 낮은 농업중심국가에서 환경오염 감축이라는 이상을 목표로 실시하고 있으나 산업화된 국가에서는 국가경쟁력 약화와 소득분배의 역진성 문제를 해결하지 못해 확산되지 못하고 있다.

2. 에너지세 인하는쟁

국제 유가의 급속한 상승에 따라 국내 석유류 제품의 가격이 급등하자 유류 세금을 인하하라는 여론의 압력이 거세지고 있다. 주요 일간지들은 ‘휘발유는 세금덩어리’⁷⁾, ‘기름 넣으러 가세요? 아니, 세금 바치러 갑니다.’⁸⁾ 는 제목으로 세금인하를 압박하는 기사를 실고 있다. 국회예산정책처도 경제현안 분석 제 16호 (2007년 7월) ‘유가 상승의 원인 및 유류세 인하를 둘러싼 쟁점분석’이라는 보고서를 내놓고 유류세 인하가 세수에 미치는 영향이 크지 않다면서 정부를 압박하고 있다.

정부는 유류가격 상승은 세계적인 고유가 추세에 기인하는 모든 나라에 공통된 사항이며 외국의 경우도 세금을 인하하기 보다는 국제유가 상승분을 국내 소비자가격에 반영하고 있는 추세이며 최근 2년간 휘발유 가격 상승을 비교한 <표 5>에서 볼 수 있듯이 한국은 가장 낮은 국가라는 보도 참고자료를 내 놓고 있다.

<표 5> 최근 2년간 휘발유 가격상승을 비교

(2004년 12월~ 2006년 12월)

국가별	미국	캐나다	스페인	프랑스	영국	이태리	독일	일본	한국
가격상승률(%)	24.2	19.1	10.2	11.0	4.1	7.5	9.2	7.2	5.1
소비자물가 상승률(%)	6.7	4.3	6.9	3.4	4.4	4.1	3.7	0.0	5.0

(주1) 자료 : 재정경제부 보도참고자료 (2007. 5. 17)

(주2) 소비자물가상승률은 2005년과 2006년의 소비자물가상승률의 합계이며, 통계청에서 발간하는 월간국제 통계자료를 참고함.

국제 원유가격의 급상승에도 불구하고 우리나라 휘발유 가격 상승률이 상대적으로 낮은 것은 유류에 대한 세금이 기본적으로 종량세 과세체제를 유지하고 있기 때문이다. 부가가치세 부분을 제외하고는 원유가격 상승에 영향을 받지 않는 점과 원화의 강세에 따라 수입 원유가 원화환산가액 산정에서 유리한 입장에 있었기 때문에 석유류 소비자 가격 인상률은 국제 원유가격 상승률보다는 낮은 수준을 유지하고 있다.

정부는 유류세제를 운용함에 있어 에너지 보존과 절약, 외화유출, 대기오염, 교통 혼잡, 도로파손 같은 요인을 종합적으로 고려하여 가격과 세금수준결정에 운영하고 있다고 주장하면서 석유류는 대기오염 같은 외부 불경제를 반드시 수반하기 때문에 선진국에서도 소비를 억제하는 방향으로 가격과 세금체계를 운용해 왔다고 밝히고 있다. 따라서 유류세 인하는 당장 좋아 보이지만 고유가 추세에 대응하는 근원적인 대책이 되지 못하고 대부분 선진국에서도 국제 유가 상승에 대하여 세금을

7) 조선일보 2007년 5월 17일자 1면 보도

8) 한국일보 2007년 5월 14일자 6면 보도

인하하기보다도 가격에 반영하여 시장원리로 해결하고 있다고 주장하고 있다.⁹⁾

이와 같은 정부의 입장은 산업자원부가 국내유가 실태조사 실시계획을 밝히고 국세청이 일부 정유회사에 대해서 세무조사를 개시하는 등 세금 이외의 요인에 대해 관심을 집중하는 형태로 표출되고 있다. 그러나 수송용 석유류를 중심으로 세금부담을 인하하라는 주장은 정치권과 언론, 시민단체가 연대해 계속 제기될 것으로 예상된다.

3. 휘발유에 대한 국가 간 가격비교

대표적 석유류 제품인 휘발유에 대한 OECD 국가 간의 가격 및 가격대비 세금비중을 비교하면 <표 6>과 같다.

<표 6> OECD 국가 중 휘발유 가격과 세금비중 비교

(2006년 3분기 현재)

구 분	프랑스	영국	독일	이태리	한국	스페인	일본	캐나다	미국	OECD 평균
가격(\$/ℓ)	1.638	1.772	1.692	1.706	1.605	1.372	1.279	0.979	0.815	1.472
세금비중 (%)	67.3	64.7	63.1	62.9	57.7	55.5	40.9	29.5	12.9	51.9
세금비중순위	1	2	3	4	14	16	24	27	29	—
가격순위	12	5	10	8	13	22	24	27	28	—
1인당 GDP(\$)	30,266	32,860	30,777	28,172	22,098	27,400	30,773	34,057	41,789	29,321
1인당 GDP 환산 가격(\$/ℓ)	1.196	1.192	1.215	1.338	1.605	1.107	0.918	0.635	0.431	1.109

(주1) 자료 : Energy Price & Taxes. IEA 를 참조해 재정경제부 작성

(주2) 1인당 GDP는 2005년 기준이며, OECD(<http://stats.oecd.org>) 자료를 인용함

(주3) 1인당 GDP환산가격은 한국의 1인당 GDP를 100으로 놓고, 각국의 1인당 GDP 비율을 구하여 환산한 가격임. 예를 들어 미국의 경우 $0.815/(41,789/22,098) = 0.431$

<표 6>에 의하면 휘발유의 ℓ당 가격은 프랑스·영국·독일·이태리 등이 우리나라보다 높은 것으로 나타났으나, 1인당 GDP로 환산한 가격을 보면 우리나라가 OECD 주요국가 들에 비해 상대적으로 높은 수준임을 알 수 있다.

그러나 유류세를 무턱대고 인하할 수는 없다. 우리나라의 유류소비량은 2005년 기준으로 세계 7위인데 이는 경제규모와 비교할 때 과도한 수준이다. 특히 해외에서 수입하는 재화 중에서 에너지 부문이 차지하는 비중은 27.7%로 매우 높은 수준이다.

9) 국회 재정경제위원회 정책 간담회 토론문 (유류가격 상승과 유류세 인하) 재정경제부 세제실 자료 (2007. 7)

IV. 에너지세의 문제점 및 개선방안

1. 불합리한 특별소비세 과세조정

석유류는 부가가치세가 도입된 1977년부터 지금까지 계속 특별소비세 과세대상이 되고 있다. 1976년 제정된 특별소비세법은 부가가치세의 제정으로 인한 조세부담의 역진성 문제를 해결하기 위해 사치성 소비에 대해서 특별소비세를 징수하기 위해 제정됐는데 기존의 물품세, 직물류세, 석유류세, 입장세를 통합·보완한 것이다. 제정당시에는 휘발유에 대해서는 160%, 경유에 대해서는 10%의 세율이 규정됐다. 1980년에는 휘발유의 세율을 180%로 인상했다가 연말에 다시 130%로 인하했고 경유의 세율은 7%로 인하했다.

1981년에는 휘발유에 대한 세율은 160%로 다시 인상했다. 1987년에는 특별소비세법상 탄력세율 제도를 도입해 물품의 수요조절을 통한 경기활성화 및 기타 경제 정책적 목적에서 정부가 기본세율의 30%범위 내에서 세율을 상·하향 조정·적용할 수 있도록 했는데 석유류 제품도 탄력세율 적용 대상이 됐다.

1990년에는 기본세율과 탄력세율을 개정해 무연휘발유는 기본세율 100% (탄력세율 70%), 유연휘발유는 기본세율 100% (탄력세율 85%), 경유는 기본세율 10% (탄력세율 9%), LPG는 기본세율 10% (탄력세율 8%)로 정했다.

1991년에는 기본세율 100%인 무연휘발유는 탄력세율을 130%로, 유연휘발유는 탄력세율 109%로 조정했다. 1993년에는 교통세를 신설해 휘발유, 경유의 특별소비세를 교통세로 전환했다. 그리고 비과세였던 등유의 특별소비세율을 10% (탄력세율 13% 적용)로 하고, LPG는 중전대로 10%, 비과세였던 LNG는 10%로 세율을 조정했다.

1995년에는 유류관련세제를 증가세로 전환하고 휘발유에 대해서는 교통세를 34원/ℓ 적용하고 경유에 대해서는 40원/ℓ 을 적용했다.

한편 2000년에는 에너지 소비구조의 왜곡을 바로잡기 위해 유류별 세율구조를 장기간 재편하는 에너지세제 개편이 개시됐다. 당시 휘발유는 630원/ℓ, 경유는 155원/ℓ, LPG는 23원/ℓ 이던 교통세 또는 특별소비세가 부과되던 것을 연차적 목표를 정해 개선해 나가도록 했다.

휘발유와 경유는 목적세인 교통·에너지·환경세 과세대상으로 편입됨으로써 특별소비세 과세대상에서 제외되고 있다. 그러나 LPG나 LNG의 경우에는 사치성 소비의 대상이 될 수 없음에도 불구하고 특별소비세라는 세목으로 과세되고 있다. 특별소비세는 단일세율을 원칙으로 하는 부가가치세 제에 있어서 소득에 비해 세금부담이 역진성을 띠는 문제점을 해결하기 위해 고소득층이 더 많이 사용하는 재화와 용역에 대해 소비세 부담을 증가시키기 위해 도입된 세금이다. 그러나 난방용 또는 대중교통에 사용되는 석유류에 특별소비세를 부과하는 것은 조세부담의 역진성을 오히려 심화시키게 되는 것이다. 이와 같이 불합리한 에너지에 대한 특별소비세는 폐지하는 대신 필요한 경우에는 교통·에너지·환경세로 통합시키는 것이 바람직하다.

2. 각종 부담금을 조세체제로 흡수

부담금이란 일반 재정소요보다는 특정사업을 위한 경비에 충당하고, 특정한 사업과 이해관계를 가지는 자에 대한 특별한 재정책임을 말한다. 부담금관리 기본법 제 2조의 정의에 의하면 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 행정권한을 위탁 받은 공동단체 또는 법인의 장 등 법률에 의하여 금전적 부담의 부과권한이 부여된 자가 분담금, 예치금, 기여금 그 밖의 명칭에 불구하고 재화 또는 용역의 제공과 관계없는 특정 공익사업과 관련하여 법률이 정하는 바에 따라 부과하는 조세 이외의 금전지급 의무를 말한다.

부담금은 2005년 말 현재 102개로서 그 증가현황은 <표 7>과 같다.

<표 7> 부담금 증가현황

	'80~'90	'90~'00	'01	'02	'03	'04	'05
신설(개)	20	65	12	2	6 _(주)	2	1
(환경 및 건설교통)	(8)	(32)	(10)	(一)	(2)	(1)	(1)
폐지(개)	—	1	9	1	8	—	1
누계(개)	34	98	101	102	100	102	102

(주) 부담금의 신설이 아니라 기존 부담금 중 관리대상에서 누락되어 있던 6개를 부담금 관리 기본법에 추가하여 관리를 강화한 것임

(자료) 기획예산처, 「알기 쉬운 부담금 해설」 (2006. 9. 1)

부담금의 징수규모는 2005년 기준으로 11조 4,296억원으로써 특히 석유수입·판매 부과금이 큰 비중을 차지하고 있다.

에너지 관련 부담금은 산업자원부 소관으로서 석유 및 석유 대체 연료의 수입·판매 부과금과 안전관리부담금이 있다. 석유 및 석유대체연료의 수입·판매 부과금은 1995년부터 실시됐으며 석유 및 석유대체 연료사업법 제 18조에 규정된 석유 수입과 판매부과금으로 징수한다. 동 부담금의 목적은 석유의 수급 및 가격안정인데 연도별 징수실적은 <표 8>과 같다.

<표 8>에서 보는 바와 같이 동 부담금의 징수 실적은 매년 증가되어 2006년에는 1조 7,179억원에 달하고 있고 지금까지의 징수 누계액은 13조 3천억원에 이르고 있다.

〈표 8〉 석유 및 석유대체 연료의 수입·판매부과금 징수실적 (단위: 건, 백만원)

	부 과		징 수	
	건 수	금 액	건 수	금 액
합계	4,747	13,313,662	4,694	13,300,644
2006	549	1,717,887	549	1,717,887
2005	611	1,471,829	606	1,471,122
2004	584	1,023,503	578	1,023,258
2003	575	815,034	560	810,561
2002	600	1,144,525	582	1,137,134
2001 이전	1,828	7,140,884	1,809	7,140,682

(자료) 기획예산처, 2006년도 부담금 운용 종합보고서, p. 276

안전관리 부담금은 고압가스안전관리법(제 34조의 2)에 의해 1997년부터 부과되고 있고 이는 가스의 유통구조 및 안전관리 개선 목적으로 부과되고 있다. 동 부담금의 2006년도 징수실적은 1,010 억원이며 지금까지 7,624억원을 징수해 사용하고 있다. 두 가지 부담금 중에서 안전관리부담금은 가스안전관리의 중요성에 비추어 적당한 수준인 것으로 평가된다. 그러나 석유 및 석유대체연료의 수입·판매부과금은 과도한 부담이며 사용목적도 불분명해 에너지세의 체계로 일부를 통합 조정할 필요가 있을 것이다.

부담금은 일반회계에 편입된 예산보다 통제가 엄격하지 않고, 부담금 운용주체의 감독권을 가진 정부부처가 재원을 낭비할 가능성이 높다. 따라서 특수한 상황에만 허용해야 하는 것이기 때문에 석유류 수입에 부과되는 수입·판매 부과금은 관세에 통합시켜 징수하고 국가 예산의 통제를 받도록 개선해야 할 것이다.

3. 목적세와 지방세가 혼재된 에너지세 체계의 단순화

우리나라의 조세체계는 너무 복잡해 조세원칙 중에서 단순성, 경제성, 확실성의 측면에서 문제가 있다. 동일한 과세대상에 대해서도 2중 또는 3중의 과세를 복잡하게 운영하고 있다. 이와 같이 조세체계가 복잡해진 것은 목적세의 과다한 도입과 임기응변식 지방세 세목의 신설이 주된 원인이다.

복잡한 조세체계는 정치적 목표를 중시해 국가재정을 간막이 방식으로 운영했기 때문에 발생한 것인데 그 결과 재정의 신축적 운용을 저해하고 경제상황에 신속히 대처할 수 없는 부작용을 유발했다. 정부도 이와 같은 문제점을 인정하고 목적세 폐지와 세목의 통합을 통한 조세체계 간소화 방안을 추진했었으나 이를 실행에 옮기는 과정에서 목적세로 쉽사리 예산을 확보했던 관련부처의 반발에 부딪쳐 성과를 발휘하지 못하고 있다(이만우 2006, 129-130).

에너지세는 대표적인 중복과세 사례이다. 휘발유와 경유 등 석유류에는 목적세인 교통·에너지·환경세와 이에 부가되는 지방세인 지방주행세, 국세인 교육세가 부가되어 그 체계가 매우 복잡하다. 그리고 이 세금이 포함된 공급가액에 부가가치세가 부가되어 교통·에너지·환경세의 세율에서 시작된 더하기와 곱하기 방식으로 세금계산도 복잡할 뿐만 아니라 논리적으로도 문제가 많다. 이러한 문제는 북유럽 국가의 환경세제도에서 볼 수 있듯이 예산 수립과정에서 환경과 교통문제 및 지방배분을 적절히 반영한다는 전제 하에 보통세인 단일세목으로 통합해야 한다.

에너지세의 체계가 단순화 되고 각종 부담금도 조세체계에 흡수된다면 국민들의 납세의식도 제고될 수 있을 뿐만 아니라 국제 경제 환경의 변화에 따라 적시에 필요한 조세정책을 집행할 수 있다. 조세체계의 단순화는 국민의 납세의식을 제고하고 재정운용의 효율을 높이기 위해 필수적인 과제이다.

한편, 에너지통합세(기존의 교통·에너지·환경세를 보통세로 전환해 사용할 수 있을 것임)를 운영하더라도 부가가치세는 다른 재화의 공급과 동일하게 운영할 수도 있다. 그러나 비영업용소형승용자동차 운영과 관련한 매입세액불공제 제도의 취지 등을 감안할 때 에너지에 대한 부가가치세도 통합세로 단일화 시키고 이러한 통합세에 대한 환급이나 보조금 제도를 운영하는 방안을 검토할 수 있다. 기업별로 에너지 절약시설이나 환경오염 방지시설 상태에 따라 통합 에너지세를 환급하거나 보조금을 지급함으로써 환경개선에 부합하는 세제를 운영할 수 있을 것이다.

4. 환경세 성격을 강화한 세제운영

환경문제에 대한 관심은 점차 높아지고 있다. 북유럽 국가에서 정착된 환경세에 대한 관심도 점차 확대되고 있다. 환경세는 환경개선에 대한 관심을 높일 뿐만 아니라 증가된 세금으로 근로소득세 등 다른 투자의욕과 관련된 세금을 낮춤으로서 경제 활성화를 유도할 수 있다는 장점도 지니고 있다.

환경세의 장애요인은 국제경쟁력을 약화시킬 수 있다는 점과 조세부담의 역진성으로 인해 빈부의 격차를 키울 위험이 있다는 점을 들 수 있다. 환경세 도입의 전제조건은 이의 도입으로 환경오염을 줄일 수 있어야 한다는 점이다. 그러나 환경세를 도입한 북유럽 국가의 경험에서 환경오염 절감의 효과는 검증되고 있다.

환경세에 과도하게 의존하는 것은 재정안정성 차원에서 문제가 될 수 있다. 환경세 도입에 따라 기업들의 투자패턴과 기술개발전략이 변화될 것이고 환경세 과세대상 회피로 인한 세수감소가 발생될 소지가 있다. 환경세 도입 초기에는 이로 인한 생산원가의 상승으로 물가인상을 유발할 우려도 있다. 또한 조세부담의 역진성 문제도 심각하게 대두될 수 있다.

환경을 중시한 세제개편은 추가적 부담을 유발하여 우리나라 기업의 가격경쟁력 저하로 인한 국제 경쟁력 저하를 가져올 수 있다. 따라서 개별 기업이나 산업에 있어서 국제경쟁력이 미치는 영향을 면밀히 검토해야 한다. 기업의 국제 경쟁력 저하요인을 줄이면서 환경오염 방지효과를 극대화 하는 방향으로 조세체계를 정착시켜야 한다.

환경세에 대한 국제적 합의가 이루어지지 못한 상황에서는 이를 서둘러 도입하기 보다는 우선 친환경 요소를 중시하는 방향으로 세계개편 방향을 설정해 나가면서 국제적 추세를 주목해야 할 것이다. 환경 친화적 세제는 성장 위주의 경제정책의 부산물인 환경오염을 대폭 경감하고 지속가능한 성장을 달성하기 위해서는 필수적인 과제이다.

V. 맺음말

국제적 원유가격 상승으로 인한 석유류 가격 폭등이 지속되고 있어 에너지세에 대한 관심이 고조되고 있다. 난방용 및 수송용 에너지는 생활필수품이어서 이에 대한 과도한 세금은 심각한 조세부담의 역진성 문제를 유발하고 있다. 특히 서민층들이 체감하는 에너지세 부담이 매우 높아 심각한 납세 불만요인이 되고 있다.

우리나라의 현행 에너지 관련 세제는 관세, 특별소비세, 교통·에너지·환경세, 지방주행세, 교육세, 부가가치세 등 국세와 지방세 항목이 복잡하게 얹혀 있고, 수입판매부담금과 안전관리부담금도 덧붙여져 매우 복잡하다. 복잡한 조세체계로 인해 납세자의 불만이 증폭되고 있어 정치권, 언론, 소비자단체를 중심으로 한 세율인하 압박이 증대되고 있다. 그러나 에너지세의 인하는 신중한 검토가 필요한 정책사항이다. 세계 각국들이 에너지세를 낮추기 보다는 환경세 도입 등 친환경적 세계개편에 높은 관심을 보이고 있다. 환경문제를 고려하지 않고 단순히 서민생활의 안정만 고려해서 에너지세제를 운영하다보면 환경오염 심화에 따른 위기에 봉착할 수 있다.

에너지세와 관련된 불필요한 부담금을 폐지하여 부담을 줄이고 목적세, 특별소비세, 지방세로 복잡하게 얹혀있는 에너지세제를 단순화해 쉽게 부담을 알 수 있도록 해야 한다. 그리고 기업들의 에너지 절약과 환경오염개선 노력을 촉진시키기 위한 세제상 유인을 확대해 나가야 한다. 에너지 낭비가 환경에 미치는 영향을 정확히 알려 환경 친화적 경제 환경을 조성하기 위한 에너지세제의 필요성에 대해 공감대를 확산시켜 나가야 한다.

참고문헌

- 강만옥 · 황석준 · 이상용 · 조장율. 2005. 「에너지 부문의 환경세 도입이 환경 및 경제에 미치는 영향에 관한 연구」. 한국환경정책평가연구원 연구보고서.
- 국세청. 2007. 「2006년 국세통계연보」.
- 권오성. 2004. “네덜란드 환경세제의 변화와 시사점 : 에너지 세제를 중심으로”. 재정포럼 2004년 5월호 : 36-53.
- 기획예산처. 2006. 「알기쉬운 부담금 해설」.
- _____. 2007. 「2006년도 부담금운용종합보고서」.
- 에너지관리공단. 2005. 에너지 통계연보」.
- 이만우. 2006. “우리나라 세제의 개편방향평가 및 중장기 개혁방안”. 세무와 회계저널 제7권 제3호 : 127-139.
- 이영환 · 전승훈 · 홍인기. 2007. 「유가상승의 원인 및 유류세 인하를 둘러싼 쟁점분석」. 국회예산정책처 경제현안분석 제16호.
- 최준욱. 2001. 「환경 친화적 세계개편에 관한 연구」. 한국조세연구원 연구보고서.
- 한기주 · 광대중 · 이진면 · 전재완. 2006. 국제 에너지 가격변동이 국내 제조업에 미치는 영향 분석」. 산업연구원 연구보고서 제518호.

Evaluation and Guidance of Energy Taxation in Korea

Manwoo Lee*

— <Abstract> —

This study evaluates energy taxation in Korea and provides guidance to improve it. It is important to examine energy taxation because international oil prices are uncontrollable. Moreover, decrease in energy tax is currently of great concern to most economic entities in Korea, making the examination of energy taxation is more important and timely.

The decrease of energy tax should be carefully examined in relation to environmental pollution because energy tax is not a simple excise tax, but a type of environmental tax with a special purpose regarding the prevention of environmental pollution. This study suggests that energy tax should be simplified to single tax item. This study further suggests that tax incentives should be extended for firms to promote energy saving and environmental pollution prevention.

<Key words> energy tax, special excise tax, earmarked tax, quasi-tax, environmental tax

* Professor, Korea University Business School.