2003－ 17 ·발행처 : 한국건설산업연구원 ·발행인 : 최병선 ·등록 : 1995년 6월 19일(제16-1149호)

건설산업동향

민자사업 고속도로 통행료 VAT 부과 정당한가

이의섭

2003. 7. 31

▪문제의 제기 ····· 3
▪VAT의 특징 및 면제 구조 ····· 3
▪통행료에 대한 VAT 부과 실태와 문제점 ····· 6
▪외국의 사례 ····· 9
▪대안 및 기대 효과 ····· 11
▪<참고 문헌> ····· 12
▪<별첨> 통행료 VAT 부과에 관한 법령 및 행정 해석 ····· 13

CERIK
Construction & Economy Research Institute of Korea
한국건설산업연구원

요 약

▶ 문제의 제기

– 한국도로공사가 운영하는 고속도로 통행료에 대해서는 VAT가 면제되나, 민자사업으로 건설되어 민간사업자가 운영하는 고속도로 통행료에 대해서는 VAT가 부과되고 있음.

– 동일한 서비스 소비에 대한 VAT 부과 여부를 누가 공급하느냐에 따라 상이하게 취급하고 있는 것은 가격구조 변화를 통하여 경쟁구조를 왜곡시킴으로써 국민경제의 비효율성을 증가시키는 것임.

– 민자사업 고속도로 통행료의 VAT 부과는 “국가·지방자치단체 또는 지방자치단체 조합이 공급하는 재화 또는 용역은 VAT를 면제한다”는 현행 「부가가치세법」 정신에도 어긋남(「부가가치세법」 제12조 제1항 제17호).

– 민자사업 고속도로 통행료의 VAT 부과는 이용자의 부담이 증가할 뿐만 아니라 통행량이 감소하여 민자사업의 수익률을 저하시킴.

▶ 대안 및 기대효과

– 고속도로는 공공성이 강하기 때문에 한국도로공사가 운영하든 민간사업자가 운영하든 운영주체에 관계없이 통행료에 대해서는 VAT를 면제하거나 영세율을 적용하여야 함. 이러한 제도 개선이 이루어질 경우 기대효과는 다음과 같음.

– 첫째, 한국도로공사가 건설하여 운영하는 고속도로와 같이 민간이 민간자본으로 건설하여 운영하는 고속도로에 부과하는 VAT를 면제하면 가격구조가 정상화되어 자원배분의 효율성을 증가시킬 수 있을 것임.
·즉, 운영주체에 관계없이 VAT를 면제하는 것이 운영 주체간 공정한 경쟁을 유도하여 효율성을 증대시키는 효과를 가져옴.

– 둘째, 민자사업 고속도로 통행료에 10%를 부과하고 있는 VAT를 면제해 통행료를 낮추면 이용자들의 저항을 어느 정도 해소할 수 있음.

– 셋째, VAT를 면제하여 통행료가 인하되면 통행량 증가로 인한 통행료 수입이 증가하여 수익률이 제고됨.
·천안~논산 고속도로의 경우 VAT를 면제하면 통행료 수입이 2.1% 증가하는 것으로 분석되었음.

■ 문제의 제기

- 최근 민자사업으로 건설된 신공항고속도로와 천안~논산 고속도로의 통행료가 지나치게 높다고 이용자들이 민원을 제기하고 있음.

- 민자사업으로 건설되고 민간이 운용하는 이들 고속도로 통행료에는 10%의 부가가치세가 포함되어 있음.

- 그러나, 재정자금으로 건설되고 한국도로공사가 운용하는 고속도로 통행료에는 부가가치세가 면제되고 있음.

- 이와 같이 동일한 고속도로 통행료임에도 불구하고 운용 주체에 따라 부가가치세 부과 여부를 차별적으로 적용하는 것이 올바른 과세 정책인지 여부를 분석하고자 함.

■ VAT의 특징 및 면제 구조

기본 특징

- 부가가치세(Value Added Tax, 이하 VAT)는 일반적으로 생산 및 유통의 각 거래 단계에서 창출되는 부가가치(Value Added)에 대해 부과하는 세금이라고 정의됨.

- 한편, VAT는 모든 재화와 용역(goods and services)의 소비 행위에 대하여 과세하는 일반소비세(general consumption tax)라는 것이 특징임.

- 이에 반하여 특정 소비에 대해서만 과세하는 특별소비세는 선택적 소비세(selective consumption tax)임.

- VAT의 개념만으로 보면 VAT는 반드시 소비에 대한 조세일 필요는 없으나,

우리나라를 포함한 대부분의 시행국들이 소비형 부가가치 세제 (consumption type VAT)를 시행하고 있기 때문에 일반소비세로 구분됨.

·현재 선진국과 개발도상국 중 미국을 제외한 105개 국가가 VAT를 시행하고 있음.

·소비형 부가가치 세제는 투자재를 과세 대상에서 제외시키는 부가가치 세제임. 또한, 투자재의 감가상각된 부분만 과세 대상에서 제외시키는 순소득형부가가치세(net income type VAT)와 투자재도 소비재와 마찬가지로 과세대상에 포함시키는 총소득형 부가가치세(gross income type VAT)가 있음.

- VAT는 납세 의무자의 인적 사항을 고려하지 아니하고 재화와 용역의 소비 사실에 과세하는 물세(in rem tax)임.

- 우리나라 VAT는 과세특례를 제외하고는 10%의 단일 세율을 적용하고 있음. 단일 세율 구조는 소비자가 여러 재화와 용역의 선택 과정에서 교란을 일으키지 않는다는 장점이 있음(조세의 중립성).

면제와 영세율

- VAT 제도를 시행하고 있는 나라는 정책적 고려 및 세무 행정의 편의를 고려하여 면제 제도와 영세율 제도를 운용하고 있음.

○ **면제**

- 우리나라 VAT는 원칙적으로 투자재를 제외한 소비 지출을 과세 대상으로 삼고 있으나, 일반적 소비세의 역진성을 완화하거나 세무 행정의 편의와 과세 기술상의 어려움 등을 이유로 다양한 면제 조치를 취하고 있음.

·VAT가 단일 세율 구조라는 것은 소비수준과 관련하여 비례적(proportional)인 특성을 갖는 것인데, 이것은 소득수준을 기준으로 보면 소득수준이 높아질수록 소득수준 대비 조세 납부액의 비율이 낮아지는 역진적(regressive)인 성격을 갖는다고 할 수 있음.

- 우리나라는 「부가가치세법」 제12조, 「조세특례제한법」제106조 및 「조세특례제한법」시행령에서 부가가치세 면제에 관한 조항을 두고 있음.

- 우리나라는 1977년에 VAT를 도입하였는데 도입 당시 면세의 범위는 사회정책 또는 조세 행정의 측면에서 재화와 서비스의 종류, 납세자의 위치, 생산 및 유통 단계의 제 관계에 따라 다양하게 결정되었는데, 면제의 범위를 유형화하면 다음과 같음.[1)]

·첫째, VAT 부담의 역진성을 보완하기 위한 것으로 비가공 농산품, 의료서비스, 대중교통 수단, 비영리 사회사업 등에 대한 면세가 이러한 범주에 속함.

·둘째, 특정 서비스의 경우 VAT 개념을 적용하기가 어렵기 때문에 면세범위에 포함됨. 이러한 예로서 은행·보험 등 금융 서비스를 들 수 있는데, 이들 서비스가 VAT 적용에 적합하지 않은 이유는 전단계매입세액공제 방식에 의한 부가가치의 계산이 용이하지 않기 때문임.

·셋째, 특정 재화 서비스는 다른 조세(선택적 소비세)를 통하여 과세되기 때문에 VAT가 면제됨. 이러한 예로 전화 서비스(전화세)를 들 수 있음.

·넷째, 정부 부문에서 공급되는 재화 및 용역이 면제되는 경우가 있음.

·다섯째, 일정 수준 이하의 납세자는 영세업자의 보호와 세무 행정의 간편성의 관점에서 VAT가 면제됨.

- 정부 부문에서 공급되는 재화 및 용역에 대해서 VAT 부과를 면제한 이유는 정부 부문에서 공급되는 재화가 공공성이 강한 재화이기 때문인 것으로 사료됨.

○ 영세율

- 영세율(zero rating)이란 어떤 상품의 최종 소비 단계 이전의 거래 단계들에 대해서도 VAT를 면제해주는 장치임. 최종 판매 단계에서 VAT를 면제해주는 것은 물론이고 그 이전의 거래 단계(예, 원료 생산, 조립 가공 단계)에서 납부했던 부가가치세를 모두 환급해주는 제도로서 완벽한 면세 장치임.

1) 오연천, 「한국조세론」 박영사, 1992. 3. p. 106.

- 우리나라는 「부가가치세법」 제11조, 「조세특례제한법」제105조 및 「조세특례제한법」시행령에서 영세율에 관한 조항을 두고 있음.

- 우리나라는 수출을 포함하여 외화 획득 재화 및 용역에 대해서 영세율을 적용하고 있음.

- 또한, SOC 민자사업과 관련해서는 BTO 및 BOT 방식에 의해 건설된 SOC 시설 또는 동 시설과 건설 용역에는 영세율이 적용되고 있음(「조세특례제한법」 제105조 제1항).

■ 통행료에 대한 VAT 부과 실태와 문제점

통행료에 대한 VAT 부과 실태

- 한국도로공사가 운영하는 고속도로 통행료는 VAT가 면제되나, 민자사업으로 건설되어 민간사업자가 운영하는 고속도로 통행료는 VAT가 부과되고 있음.

- 고속도로 통행료에 대한 VAT 규정은 일반적 면세 조항을 열거하고 있는 「부가가치세법」 제12조 제1항 제17호에 "국가·지방자치단체 또는 지방자치단체 조합이 공급하는 재화 또는 용역은 면제된다" 고 규정하고 있음(통행료 VAT 부과에 관한 법령 및 행정해석은 <별첨1> 참조).

- 그러나, 행정해석(재경원 소비 46015-243, '96. 8. 21)은 "사업자가 국가 또는 지방자치단체로부터 그 시설의 관리 및 운영에 관하여 위탁을 받아 수탁자(사업자)의 명의와 계산으로 사업을 하는 경우에는 「부가가치세법」 제12조 제1항 제17호의 규정이 적용되지 않는다"고 해석하고 있음. 이에 따라 민자사업자가 운영하는 고속도로 통행료는 VAT가 면제되지 않고 있음.

- 한편, 「조세특례제한법」제106조 제1항 제6호에서 "대통령이 정하는 정부 업무를 대행하는 단체가 공급하는 재화 또는 용역으로서 대통령이 정하는 것"은 면제되도록 규정하고 있음.

- 「조세특례제한법」 시행령 제106조 제6항 제11호에서 한국도로공사에서 공급하는 서비스에 대한 VAT 면제를 규정하고 있어, 한국도로공사에서 운영하는 고속도로 통행료에 대한 VAT가 면제되고 있음.

문제점

○ 가격 구조 왜곡을 통한 공정한 경쟁 저해

- 고속도로 이용이라는 동일한 서비스 소비(이용)에 대하여 누가 공급하느냐에 따라 VAT 부과 여부를 상이하게 취급하고 있는 것은 인적 사항을 고려하지 아니하고 소비 사실에 과세하는 VAT의 물세적 특성에 부합되지 않는 과세 정책임.

- 즉, 동일한 서비스 소비에 대한 VAT 부과 여부를 상이하게 취급하고 있는 것은 가격구조 변화를 통하여 경쟁구조를 왜곡시킴으로써 국민경제의 비효율성을 증가시킴.

- 현재에는 민간사업자가 운영하는 고속도로와 한국도로공사가 운영하는 고속도로가 직접적인 경쟁 관계에 있는 상황이 아니지만 향후에는 경쟁 관계에 있는 고속도로가 나타날 것임.

- 민간사업자가 운영하는 고속도로와 한국도로공사가 운영하는 고속도로 간의 직접적인 경쟁이 없다 하더라도 궁극적으로 통행량 예측의 왜곡 등을 통하여 민자사업의 타당성 평가 등에 영향을 미쳐 자원 배분의 효율성을 저해할 수 있음.

○ 이용자의 부담 가중으로 인한 통행량 감소

- 민자사업 고속도로 통행료의 VAT 부과는 이용자의 부담이 증가할 뿐만 아니라 통행량이 감소하여 민자사업의 수익률을 저하시킴.

- 현행 민자사업 고속도로의 경우 한국도로공사가 운영하는 고속도로에 비하여 통행료가 2배 이상 높은 수준임.
  ·천안~논산 고속도로의 경우 1종 자동차 기준으로 km당 86.4원으로 도로공사 통행료 38.1원의 2.5배 수준이고, 긴 교량이 포함되어 있는 인천국제공항고속도는 179원으로 도로공사 통행료 38.1원의 4.7배 수준임(<표 1> 참조).

- 통행량 감소로 인한 수익률 저하는 결국 재정보조금을 증가시키는 결과를 가져옴.

<표 1> 도로공사 고속도로와 민자사업 고속도로의 통행료 비교

(단위: 원/km)

구 분	도로공사 고속도로 (VAT 면제)	인천국제공항고속도로 (VAT 포함)	천안~논산 고속도로 (VAT 포함)
통행료	38.1	179.0	86.4

주: 1종 자동차 기준이고, 인천국제공항고속도로가 천안~논산 간 고속도로에 비해서 통행료가 비싼 이유는 인천국제공항고속도로는 교량이 포함되었기 때문임.

○ 「부가세법」 정신에 위배

- 국가·지방자치단체 또는 지방자치단체 조합이 공급하는 재화 또는 용역은 VAT를 면제한다는 현행 「부가가치세법」 정신에도 어긋남(「부가가치세법」 제12조 제1항 제17호).

- 한국도로공사나 고속도로를 BTO 방식으로 건설하고 운용하는 민간사업자 모두 국가를 대신해서 고속도로 서비스를 공급하는 점에서는 동일함.

- 기본적으로 민자사업으로 건설하고 민간사업자가 운영하는 고속도로도 재정자금으로 건설하고 정부가 공급해야 할 용역이나 재정자금이 부족하기 때문에 민간사업자로 하여금 민간자본으로 건설하게 하고 공급하게 하는 것임.

- VAT 부과 여부를 판단하는 데 고려하여야 할 사항은 공급하는 재화의 공공성 여부임. 국가·지방자치단체 또는 지방자치단체 조합이 공급하는 재화 또

는 용역을 직접 국가·지방자치단체 또는 지방자치단체 조합이 공급하든지 이것을 다른 어떤 기관에 위탁해서 하든지 공공성이 강한 재화이면 VAT 부과를 면제하는 것이 「부가가치세법」의 정신이라고 사료됨.

■ 외국의 사례

- 고속도로에 대한 통행료 부과 여부 및 이에 대한 VAT 부과 여부는 나라마다 상이하여 일정한 원칙을 찾을 수 없으나, 고속도로 운영 주체에 따라 통행료에 대한 VAT 부과 여부를 차별적으로 적용하는 나라는 없는 것으로 조사되었음.

- 영국은 전통적으로 모든 도로는 무료로 이용할 수 있어야 한다(free public access to all roads)는 인식이 강하여 공공부문에서 건설한 고속도로뿐만 아니라 민자사업으로 건설한 고속도로도 이용자에게 직접 통행료를 부과하지 않고 있음.

- 민간사업자가 운영하는 고속도로는 통행량에 따라 공공부문이 사업자에게 통행료(toll)를 지급하는 Shadow Tolling 제도를 사용하고 있어 통행료에 대한 VAT 부과 여부가 문제가 되지 않음.
  ·영국은 이용자에게 통행료를 부과하는 방안은 정치적으로 저항이 있어 예외적으로 교량과 터널(예: Elizabeth Ⅱ Bridge와 Crossing of the Severn River)을 제외하고는 통행료를 이용자에게 직접 부과하지 않고 공공부문이 사업자에게 지급하는 Shadow Tolling 제도를 사용하고 있음.

- 호주는 재정자금으로 건설한 고속도로는 통행료를 받지 않고 민간사업자가 운영하는 고속도로는 통행료를 받고 VAT도 부과함. 민간사업자가 운용하는 고속도로는 VAT인 GST(Goods and Services Tax)가 부과되고 있으며 세율은 10%임.

- 현재 일본은 고속도로를 관리 운영하는 공기업으로 일본도로공단, 한신고속도로공단, 수도고속도로공단 및 혼슈·시콕크공단이 지역별·사업별로 역할이

분담되어 있음. 이들 4개 기관이 운용하는 고속도로 통행료에는 VAT인 소비세가 부과되고 있음. 일본 소비세의 세율은 5%로서 4%는 국세이고, 1%는 지방세임. 그러나, 현재 제3섹터 방식에 의한 고속도로(예: 동경만 고속도로)는 있으나, 순수 민간사업자가 운영하는 고속도로는 없음.

- 캐나다는 제3섹터 및 순수 민간사업자가 운영하는 고속도로가 있으나 이에 대한 통행료에 대해서는 VAT인 Goods and Services Tax를 면제하고 있음.

<표 2> 국가별 고속도로 통행료에 대한 VAT 부과 여부

구분	통행료 및 VAT 부과 여부
영국	·공공부문이 운영하는 고속도로와 민간사업자가 운영하는 고속도로는 이용자에게 직접 통행료를 부과하지 않고 VAT도 부과하지 않음. ·민간사업자가 운영하는 고속도로는 통행량에 따라 공공부문이 사업자에게 통행료(toll)를 지급하는 Shadow Tolling 제도를 사용하고 있음.
호주	·공공부문에서 운영하는 고속도로에는 통행료를 부과하지 않음. ·민간사업자가 운영하는 고속도로는 통행료를 징수하고 VAT인 Goods and Services Tax를 징수함.
일본	·공공부문 및 제3섹터가 운영하는 고속도로에는 통행료를 징수하고 통행료에 대해 5%의 VAT를 부과함. ·순수한 민간사업자가 운영하는 고속도로는 아직 없음.
캐나다	·고속도로를 공공부문이 운영하든지 민간부문이 운영하든지 통행료에는 VAT인 Goods and Services Tax를 면제함. ·제3섹터가 운영하는 고속도로에는 통행료를 징수하고 있으나 이에 대한 VAT는 부과하지 않음(예 : Highway 104). ·순수한 민간사업자가 운영하는 고속도로에는 통행료를 징수하고 있으나 이에 대한 VAT는 면제함(예 ; Frederiction-Monton Highway).

■ 대안 및 기대효과

대안

- 재정자금으로 건설하여 한국도로공사가 운영하는 고속도로든지 민자사업자가 민간자본으로 건설하여 운영하는 고속도로든지 VAT 부과 여부는 동일하게 적용되어야 함.

- 고속도로는 공공성이 강하기 때문에 한국도로공사가 운영하든 민간사업자가 운영하든 통행료에 대한 VAT는 면제하거나 영세율을 적용해야 함.

기대 효과

- 첫째, 한국도로공사가 건설하여 운영하는 고속도로와 같이 민간이 민간자본으로 건설하여 운영하는 고속도로에 부과하는 VAT를 면제하면 가격구조가 정상화되어 자원배분의 효율성을 증가시킬 수 있을 것임.

- 즉, 운영주체에 관계없이 VAT를 면제하는 것이 운영 주체간 공정한 경쟁을 유도하여 효율성을 증대시키는 효과를 가져옴.

- 둘째, 현행 민자사업 고속도로의 경우 한국도로공사가 운영하는 고속도로에 비해 통행료가 2배 이상이어서 이용자들의 저항에 직면해 있는 실정임.

- 따라서, 민자사업 고속도로 통행료에 10%를 부과하고 있는 VAT를 면제하거나 영세율을 적용하여 통행료를 낮추면 이용자들의 저항을 어느 정도 해소할 수 있음.

- 셋째, VAT를 면제하여 통행료가 인하되면 통행량 증가로 인한 통행료 수입이 증가하여 수익률이 제고됨.
  ·예를 들어, 천안~논산 고속도로의 경우 통행료 10% 감소시 통행량은 2.3%

증가하는 것으로 분석되었음.[2] 따라서, 통행료의 10%인 VAT를 면제하면 통행료가 약 9% 인하되는 효과[3]가 있으므로 통행량은 2.1% (2.3% × 0.9) 증가하여 통행료 수입도 2.1% 증가할 것임.

참고 문헌

· 노영훈, "부동산에 대한 부가가차세 과세 정책", 「재정연구」 2000년 3월호, 한국조세연구원, pp 28~49.

· 오연천, 「한국조세론」, 박영사, 1992. 3.

· 하헌구 외, 「민자고속도로 적정 통행료 산출 분석 연구」, 교통개발연구원, 2002. 5.

· Cnossen, Sijbren, "Global Trends and Issues in Value Added Taxation," *International Tax and Public Finance*, Vol. 5, N0. 1, Feb, 1998.

· Rosen, Hravey S., *Public Finance,* 1985, Richard D., Irwin, INC., 1985

2) 하헌구 외, 「민자고속도로 적정 통행료 산출 분석 연구」, 교통개발연구원, 2002. 5.

3) 통행료를 p라고 하면 VAT가 포함된 통행료는 1.1p이고, VAT를 면제한다는 것은 통행료가 1.1p에서 p로 인하되는 것을 의미함. 따라서, VAT를 면제한다는 것은 통행료가 1.1p에서 p로 인하되는 것을 의미하며 인하율은 0.1p를 p로 나누면 약 9%가 됨.

<별첨> 통행료 VAT 부과에 관한 법령 및 행정 해석

「부가가치세법」 제12조 면세

제12조 면세

① 다음 각호의 재화 또는 용역의 공급에 대하여는 부가가치세를 면제한다. [개정 80·12·13, 88·12·26, 93·12·31, 98·12·28, 99·12·28]

1. 가공되지 아니한 식료품(식용에 공하는 농산물·축산물·수산물과 임산물을 포함한다) 및 우리나라에서 생산된 식용에 공하지 아니하는 농산물·축산물·수산물과임산물로서 대통령령이 정하는 것
2. 수도물
3. 연탄과 무연탄
4. 의료보건용역(수의사의 용역을 포함한다)으로서 대통령령이 정하는 것과 혈액
5. 교육용역으로서 대통령령이 정하는 것
6. 여객운송용역. 다만, 항공기·고속버스·전세버스·택시·특수자동차 또는 특정선박에 의한 여객운송용역으로서 대통령령이 정하는 것은 제외한다.
7. 도서·신문·잡지·관보·통신 및 방송으로서 대통령령이 정하는 것. 다만, 광고는 제외한다.
8. 우표(수집용 우표를 제외한다)·인지·증지·복권과 공중전화
9. 「담배사업법」 제2조 제4호의 규정에 의한 제조담배로서 다음 각목의 1에 해당하는 것
   가. 「담배사업법」 제18조 제1항의 규정에 의한 판매가격이 대통령령이 정하는 금액이하인 것
   나. 「담배사업법」 제19조의 규정에 의한 특수제조용담배로서 대통령령이 정하는 것
10. 금융·보험용역으로서 대통령령이 정하는 것
11. 주택과 이에 부수되는 토지의 임대용역으로서 대통령령이 정하는 것
12. 토지
13. 저술가·작곡가 기타 대통령령이 정하는 자가 직업상 제공하는 인적용역
14. 예술창작품·예술행사·문화행사와 비직업운동경기로서 대통령령이 정하는 것
15. 도서관·과학관·박물관·미술관·동물원 또는 식물원에의 입장

16. 종교·자선·학술·구호 기타 공익을 목적으로 하는 단체가 공급하는 재화 또는 용역으로서 대통령령이 정하는 것
17. 국가·지방자치단체 또는 지방자치단체 조합이 공급하는 재화 또는 용역
18. 국가·지방자치단체·지방자치단체 조합 또는 대통령령이 정하는 공익단체에 무상으로 공급하는 재화 또는 용역

②~⑤ <생략>

「조세특례제한법」 제106조 부가가치세의 면제 등

① 다음 각 호의 1에 해당하는 재화 또는 용역의 공급에 대해서는 부가가치세를 면제한다.
<생략>

1.~5. <생략>
6. 대통령령이 정하는 정부업무를 대행하는 단체가 공급하는 재화 또는 용역으로서 대통령령이 정하는 것
7.~10. <생략>

「조세특례제한법」 시행령 제106조(부가가치세의 면제 등)

①~⑤ <생략>
⑥ 법 제106조 제1항 제6호에서 "대통령이 정하는 단체"라 함은 다음 각 호의 1에 해당하는 자를 말한다.

1.~10. <생략>
11. 「한국도로공사법」에 의한 한국도로공사
12.~37. <생략>

⑦ 법 제106조 제1항 제6호에서 "재화 또는 용역으로서 대통령이 정하는 것"이라 함은 제6항 각 호의 1에 해당하는 자가 그 고유의 목적 사업으로서 재정경제부령이 정하는 사업을 위하여 공급하는 재화 또는 용역을 말한다.

행정해석(재경원 소비 46015-243, '96. 8. 21)

사업자가 국가 또는 지방자치단체로부터 그 시설의 관리 및 운영에 관하여 위탁을 받아 수탁자(사업자)의 명의와 계산으로 사업을 하는 경우에는 「부가가치세법」 제12조 제1항 제17호의 규정이 적용되지 않는다. 그러나, 수탁자(사업자)의 명의와 계산으로 하지 아니하고 국가 또는 지방자치단체의 명의와 계산으로 하는 경우에는 「부가가치세법」 제12조 제1항 제17호의 규정이 적용된다.

이의섭(연구위원·eslee@cerik.re.kr)