

대 법 원

제 3 부

판 결

사 건 2016두47321 관세등부과처분취소
원고, 상고인 한국가스공사
소송대리인 법무법인(유한) 율촌 외 6인
피고, 피상고인 평택세관장
소송대리인 법무법인 혜화
담당변호사 최성수
원 심 판 결 서울고등법원 2016. 6. 29. 선고 2015누50421 판결
판 결 선 고 2016. 12. 15.

주 문

원심판결을 파기하고, 사건을 서울고등법원에 환송한다.

이 유

상고이유를 판단한다.

1. 수입물품의 과세가격을 조정하는 요소인 '운임'의 산정기준과 방법

관세법 제30조 제1항 본문은 "수입물품의 과세가격은 우리나라에 수출하기 위하여

판매되는 물품에 대하여 구매자가 실제로 지급하였거나 지급하여야 할 가격에 다음 각 호의 금액을 더하여 조정한 거래가격으로 한다."라고 정하고, 제6호 본문에서 "수입항(輸入港)까지의 운임·보험료와 그 밖에 운송과 관련되는 비용으로서 대통령령으로 정하는 바에 따라 결정된 금액"을 들고 있다(이 조문은 2013. 1. 1. 법률 제11602호로 개정되었는데, 제1항 단서의 표현만 바뀌었을 뿐이고 본문의 내용은 개정 전후에 동일하다). 그리고 관세법 시행령 제20조 제1항, 제2항에 의하면 위 법규정에서 정한 운임은 운임명세서 또는 이를 갈음하는 서류에 의하여 산출하되, 운임명세서 등에 의하여 산출할 수 없는 때에는 운송거리·운송방법 등을 참작하여 관세청장이 정하는 바에 따라 산출할 수 있도록 정하고 있다.

관세법은 수입물품의 과세가격에 가산되는 조정요소의 하나로 '수입항까지의 운임'을 들고 있다. 여기에서 말하는 운임은 화주가 계약자유의 원칙에 따라 운송계약에서 운송인에게 운송의 대가로 지급하기로 약정한 보수로서, 화주가 운송인에게 실제로 지급하는 금전뿐만 아니라 금전적 가치를 가지는 현물도 포함된다. 관세법의 위임에 따라 관세법 시행령은 관세법 제30조 제1항 제6호 본문에서 정한 운임을 운임명세서 등에 의하여 산출하는 것을 원칙으로 하고 있으므로, 운임명세서 등에 운임이 기재되어 있는 경우에는 이를 위 조항에 따른 운임으로 보아야 한다. 관세청장이 운송거리나 운송방법 등을 고려하여 운임을 정하는 것은 운송계약과 운임명세서 등으로 운임을 산출할 수 없는 예외적인 경우에 한정된다.

한편 과세관청이 운송계약에서 정하거나 운임명세서 등에 기재되어 있지 않는데도 운임이라고 인정하고 이를 수입물품의 과세가격에 가산하여 조정하려면 과세관청이 그러한 운임이 발생하였다는 점과 그 금액을 증명하여야 한다.

2. 액화천연가스의 운송과정에서 발생하는 기화천연가스가 운임에 해당하는지 여부
가. 이 사건의 쟁점은 수입물품인 액화천연가스(LNG, 영하 162°C로 냉각하여 액화시킨 천연가스를 말한다)를 선박으로 운송하는 과정에서 발생하는 기화천연가스(Boil Off Gas, 이하 'BOG'라 한다)를 운송선박의 연료로 사용한 경우에 BOG의 가액을 운임으로 보아야 하는지 여부이다.

나. 이러한 수입물품의 운송과정에서 수입물품 고유의 특성으로 운송수단인 선박의 안전에 위험이 발생하기 때문에 그 위험을 제거하기 위하여 선박의 엔진구조를 설계함으로써 화주에게는 해당 물품이 일부 소실되는 경제적 손실이 발생하는 경우가 있다. 이때 운송인이 화주의 동의를 받아 소실될 물품을 다른 용도로 사용하여 경제적 이익을 얻더라도, 이러한 이익은 운송계약에 특별한 정함이 없는 한 운송인이 해당 물품의 운송이라는 본래의 목적을 수행하는 데 부수적으로 이익을 누린 것에 불과하고 운송의 대가로 금전 대신 현물을 지급받았다고 볼 수 없다. 이처럼 수입물품을 운반하면서 소실될 물품을 운송인에게 무상으로 제공한 경우에는 특별한 사정이 없는 한 그 물품에 해당하는 가액을 운임의 일부라고 볼 수 없으므로 위 규정에서 정한 운임명세서 등에 의하여 운임을 산출할 수 없는 때에 해당하지 않는다(수입물품 과세가격 결정에 관한 고시 제3-5조는 관세법 시행령 제20조 제2항에서 정한 '운임명세서 등에 의하여 운임을 산출할 수 없는 때'에 한하여 적용된다).

다. 원심판결 이유와 기록에 의하면 다음과 같은 사실을 알 수 있다.

(1) 원고는 카타르, 말레이시아 등에 있는 수출업자들로부터 액화천연가스를 본선인도(FOB; Free On Board) 조건으로 수입하면서 에스케이해운 주식회사 등 국내 운항선사와 이 사건 운송계약을 체결하였다. 운임은 자본비, 선박경비, 운항비, 이윤으로 구성

되고, 운항비 중 연료비는 보증된 1일 평균 연료소비량을 한도로 실제 사용한 연료량에 따르도록 하였으며, 이윤은 선박경비와 운항비의 합계액에 연동하도록 정하였다. 원고는 운항선사에 위 계약에서 정한 바에 따라 작성·청구된 운임명세서상의 금액을 운임으로 지급하였다.

(2) 천연가스는 해상운송 시 영하 약 162℃로 냉각하여 액화상태로 수입되는데, 국내로 운송하는 과정에서 온도와 압력 차이 등으로 액화천연가스 중 일부가 BOG로 다시 변환되는 특성을 갖고 있고, BOG는 압력 상승 시 폭발할 위험이 있어 선박의 안전을 저해할 우려가 있으므로 국내 운항선사의 수송선은 이러한 BOG를 이중 연료(dual fuel) 엔진 구조를 통해 수송선박의 연료로 사용하거나 소각하는 방식을 채택하여 설계·건조되어 있었다.

(3) 원고는 이 사건 운송계약을 체결하면서 국내 운항선사가 운송과정에서 발생하는 BOG를 수송선박의 연료로 사용하더라도 그에 해당하는 액화천연가스 대금을 운임에 포함시키지 않고 1일 BOG 허용발생량을 한도로 무상으로 사용할 수 있도록 하였다.

(4) 한편 피고는 위와 같이 원고가 국내 운항선사에 BOG를 연료로 사용할 수 있도록 함으로써 운임 중 일부를 현물로 지급하였는데도 관세 등 신고 당시 BOG의 가액 상당의 운임을 누락하였다고 보아 원고에 대하여 관세 등을 추가로 부과하는 이 사건 각 처분을 하였다.

라. 원고의 수입물품인 액화천연가스를 선박으로 운송하는 과정에서 BOG를 수송선의 연료로 사용하여 결과적으로 운송원가가 낮아지는 효과가 발생하였지만, 이러한 점만으로는 원고가 운임의 일부를 금전을 대신하여 현물로 지급한 것으로 볼 수 없다. 따라서 BOG 가액은 이 사건 운송계약에 따른 운임에 해당하지 않는다. 그 이유는 다

음과 같다.

첫째, 이 사건 운송계약에서 당사자들은 자본비, 선박경비, 운항비, 이윤 등을 감안하여 운임을 지급하기로 약정하였고, BOG는 운임의 요소로 삼지 않았다. 그런데도 이를 운임으로 보아야 할 특별한 사정에 대한 증명 없이 과세가격에 가산하는 것은 관세법상 운임산정의 기준에 반한다.

둘째, 원고는 이 사건 운송계약에서 정한 방식에 따라 대금을 모두 지급하였고, 운임명세서 역시 그에 따라 작성·교부되었다. 그리고 약정운임은 실제 연료소비량에 연동하므로 국내 운항선사가 BOG를 사용했다고 해서 금전적 이익을 얻은 것도 아니다.

셋째, 이 사건 운송계약에 따라 액화천연가스를 운송하는 과정에서 반드시 발생하는 BOG를 안전하게 처리할 필요가 있고, 국내 운항선사의 수송선 구조에 의하면 액화천연가스의 물량 감소와 BOG의 연료 사용이 운송의 당연한 전제로서 불가피하게 예정되어 있었으므로, 원고로서도 다른 선택의 여지없이 고가의 액화천연가스가 소실되는 손실을 감내해야 했다.

마. 그럼에도 원심은 액화천연가스 해상운송과정에서 BOG의 처리방법이나 국내 운항선사의 수송선 구조상 연료 사용의 불가피성 등에 관하여 구체적으로 심리·판단하지 않은 채, 원고가 운임명세서에 따라 지급한 비용 외에 BOG의 가액을 운임으로 가산한 피고의 이 사건 각 처분이 적법하다고 판단하였다. 이러한 원심의 판단에는 과세가격의 가산조정요소인 운임과 그 산정에 관한 법리를 오해하여 필요한 심리를 다하지 않아 판결에 영향을 미친 잘못이 있다. 이를 지적하는 상고이유 주장은 이유 있다.

3. 결론

그러므로 나머지 상고이유에 대한 판단을 생략한 채 원심판결을 파기하고, 사건을

다시 심리·판단하도록 원심법원에 환송하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장 대법관 박보영

 대법관 박병대

 대법관 권순일

주 심 대법관 김재형