토 론 회

유류세 인하, 어떤 효과를 가져올 것인가

| 일 시 | 2016년 2월 15일(월) 오전 10시

| 장 소 | 한국프레스센터 목련실(19F)

| 주 최 | 바른사회시민회의

바른사회시민회의
바른사회
CITIZENS UNITED FOR BETTER SOCIETY

회 순

- 사 회

  - 허 희 영 (한국항공대 교수/바른사회시민회의 운영위원)

- 주제 발표

  - 오 정 근 (건국대 금융IT학과 특임교수)

- 토 론

  - 윤 원 철 (한양대 경제금융학부 교수)

  - 성 명 재 (홍익대 경제학부 교수)

  - 김 문 식 ((사)한국주유소협회 회장)

- 질의·응답

- 폐 회

목 차

▪ 발 제 문

유류세의 문제점과 개선방향
: 오 정 근 (건국대 금융IT학과 특임교수)

▪ 토 론 문

유류세 인하, 어떤 효과를 가져올 것인가
: 윤 원 철 (한양대 경제금융학부 교수)

유류세 인하 주장, 바람직한가
: 성 명 재 (홍익대 경제학부 교수)

유류세 인하에 대한 주유소업계 입장
: 김 문 식 ((사)한국주유소협회 회장)

<정책토론회> 유류세 인하, 어떤 효과를 가져올 것인가

주제발표

유류세의 문제점과 개선방향

오 정 근
건국대 금융IT학과 특임교수

I. 현행 유류세 체계

유류세는 대표적인 소비세이자 환경세다. 과도한 유류소비는 환경을 악화시킬 수 있는 대표적인 재화다. 따라서 환경을 보호하고 지속 가능한 사회를 만들기 위해 유류세를 부과하고 있다. 현재 우리나라 온실가스 배출량은 세계 7위로 1인당 에너지 사용량이 높은 국가에 속한다. 이외에도 한국은 연간 10억 배럴 상당의 원유를 수입하는 "원유 한 방울 나지 않는" 자원빈국로 에너지 소비절약이 중요한 문제다.

현행 유류세는 크게 내국세와 수입관세·수입부과금의 두 가지로 나뉜다. 내국세는 다시 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차 주행에 대한 주행세, 부가가치세로 구분된다. 휘발유 1리터당 529원, 경유 369원인 교통·에너지·환경세는 유류에 부과되는 세금 중 가장 비중이 큰 동시에 나머지 내국세의 규모를 결정짓는 중요 변수다. 교육세와 주행세는 각각 교통·에너지·환경세의 15%, 36%로 고정돼 있고 여기에 경제여건에 따라 일부 탄력적인 운용이 가능하도록 되어 있기 때문이다. 최근 주행세는 교통·에너지·환경세의 26%를 부과하고 있다. 따라서 교통·에너지·환경세가 리터당 10원 인상될 경우 자동차 주행에 대한 자동차세는 2.6원, 교육세는 1.5원, 부가가치세는 1.4원이 올라 총 15.6원이 인상되는 결과를 초래한다. 수입관세와 수입부과금의 경우 관세는 수입가격의 3%, 수입부과금은 리터당 16원이다. 그 외에도 품질검사수수료가 있다.

【표 1】 현행 유류세 체계

세목	세율	탄력적 운용	방식	구분
교통·에너지·환경세	휘발유 529원/리터 경유 369.4원/리터	세율 30% 이내	종량세	국세
교육세	교통·에너지·환경세의 15%	세율 30% 이내	종량세	국세
주행세	교통·에너지·환경세의 36% (30%)	세율 30% 이내	종량세	지방세
부가가치세	공급가액의 10%		종가세	국세

※( )내는 탄력세율

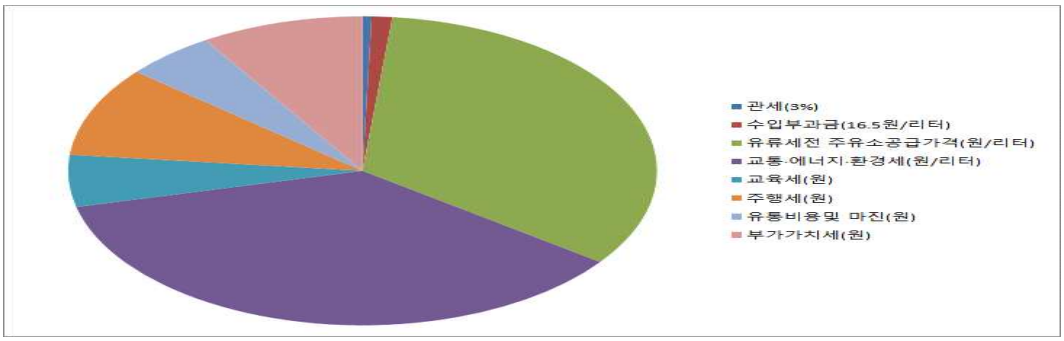
【표 2】휘발유가격 및 유류세 결정 체계(예시)

수입단가 (달러/배럴)	환율 (원/달러)	수입가격 (원/배럴)	수입가격 (원/리터)	관세 (3%)	수입부과금 (16.5원/리터)	정유사 정제·유통비용 및 마진	정유사 공급가격 (원/리터)
35	1,105	38,675	243.4	7.3	16.5	221.6	488.8

주: 1배럴=158.9리터

유류세전 주유소공급 가격 (원/리터)	교통·에너지·환경세 (원/리터)	교육세 (원)	주행세 (원)	유통비용 및 마진 (원)	부가가치세 (원)	세금총액	세후 공급가격 (원/리터)
488.8	529	79.4	137.5	72.9	130.8	900.5	1438.4
34.0	36.8	5.5	9.6	5.1	9.1	62.6	100.0 (%)

【표 3】휘발유가격 및 유류세 구성 (예시)



이와 같은 종량세 중심의 유류세 구조로 인해 최근처럼 원유가격이 하락해도 소비자 유류가격의 하락에는 한계가 있다. 예를 들어 원유가격 하락으로 휘발유의 주유소 세전공급이 리터당 489원인 경우 내외국세를 합한 세후 최종 소비자가격 1438원의 62.6%인 901원이 세금인 것으로 분석되었다. 주유소 유통비용 및 마진은 73원로 최종 소비자가격 5% 남짓했다. 세금이 세전 휘발유 가격 대비 약 2배에 이르는 것이다. 경유의 경우도 크게 다르지 않다.

결국 저유가에 따른 석유제품 하락으로 유류소비가 증가하고 종량세이기 때문에 이는 다시 정부의 유류세 세입을 증가시키는 구조가 되고 있다. 원유가격 하락에 따른 가장 큰 혜택은 정부의 세수증가로 귀착되고 있다. 현재의 유류세 구조에서는 국제원유가격이 아무리 내려가도 국내 주유소가격은 리터당 1300원 이하로 내려가기 힘든 구조다. 몇 년 전 고유가 시절 유가안정을 위해 석유유통 구조 개선을 한다고

알뜰주유소를 도입하는 등 대책을 시행했지만 이러한 유류세 체계 하에서는 유류세 인하에 한계가 있고 원유가격이 하락하고 있는 지금도 서민들이 체감할 수 있는 정도의 유류가격 인하는 불가능한 구조다.

종량세 중심의 유류세 체계로 인해 국제원유가격 하락에도 불구하고 정부의 유류세 세입은 오히려 증가하고 있다. 최근 에너지·석유시장감시단에 따르면 지난해 1월부터 11월까지 정부는 휘발유·경유에서만 총 21조 7200억 원의 유류세를 거둔 것으로 조사되고 있다. 이는 2013년 17.9조원 2014년 19.4조원에 비해 크게 증가하고 있는 추세다.

【표 4】 최근 5년간 유류세 납부 현황 및 연간 이자수입

구 분	'10	'11	'12	'13	'14	합계 (백만원)
교통에너지환경세	12,902,769	12,992,205	13,229,817	12,647,913	13,738,799	65,511,503
교육세	1,935,415	1,948,830	1,984,472	1,897,186	2,060,819	9,826,725
지방세	3,317,619	3,346,007	3,430,059	3,389,839	3,555,671	17,039,195
합계	18,155,803	18,287,043	18,644,349	17,934,939	19,355,290	92,377,423

(국세청 2015 국정감사 제출자료; 박명재의원실 재구성)

II. 유류세 체계의 문제점

현행 유류세 체계의 가장 큰 문제점은 국제원유가격 하락에도 불구하고 소비자가격 하락에 제약이 있다는 점이다. 원유 수입가격이 아무리 떨어져도 기름 판매에 무조건 일정액의 세금이 부과되는 높은 수준의 종량세구조 탓이다. 이같은 높은 수준의 종량세 구조는 휘발유 과소비를 억제하고 기름값 등락에 관계없이 도로 등 인프라 확충과 교육 재정을 안정적으로 확보하기 위한 것이다. 이는 원유가격이 많이 올라도 휘발유 값의 인상폭을 상대적으로 낮추는 이점도 없지 않다. 하지만 유류세는 기름을 소비자는 누구나 똑같이 지불해야 하는 간접세로 국제유가 하락의 혜택이 일반 소비자들에 돌아가지 못하고 서민 부담만 늘리는 지나친 징세편의주의가 아닐 수 없다. 뿐만 아니라 정부는 재정 안정을 위해 유류세 인하는 곤란하다는 입장이다.

하지만 지금 유류 세금이 원유 수입원가의 2배를 웃도는 구조는 분명 기형적이다. 현재 유류세 비중은 일본의 52.9%보다도 훨씬 높다. 유류세를 낮춰 가계의 지출부담

을 줄여주면 가처분 소득이 증대되면서 실질구매력을 높여 경제회복에 긴요한 내수 활성화도 기대할 수 있을 것이다.

휘발유와 경유에 붙는 유류세는 원래 사치성 소비에 대한 중과세를 목적으로 한 특별소비세로 1977년 부가가치세 도입시 도입되었다. 당시는 자동차를 갖고 있는 사람들이 많지 않아 이를 사치성 소비로 간주했다. 하지만 지금은 자동차가 대중화됐음에도 유류세는 거의 달라지지 않았다. 특별소비세는 1994년 교통세로 이름만 바뀌면서 종가세에서 종량세로 바뀌고 다시 2007년에 지금의 교통·에너지·환경세로 이름이 바뀌었다. 1991년에는 교육세가 부가되고 다시 2000년에는 증가하는 지방재정 확충을 위해 지방세인 주행세가 부가되면서 유류세는 눈덩이처럼 불어났다.

유류세는 명칭과 목적 변화에 따라 종가세에서 종량세로, 교육세와 주행세 등이 추가됐을 뿐 사치 품목에서 생활필수품으로 변화된 상황이나 경유 차량 증가 등을 반영하지 않고 있다. 현재 유류에 부과되는 세금과 부과금은 관세를 포함해 모두 8가지다. 항목별로 보면 교통·에너지·환경세, 교육세, 주행세 그리고 부가가치세 등이 합쳐져 유류세를 이루고 있다. 여기에 관세와 기타 수수료 등도 더해진다. 이 중 교통·에너지·환경세가 법정세와 탄력세로 구성돼 있고, 교육세와 주행세는 교통·에너지·환경세에 연동돼 부과된다. 이로 인해 국제유가가 내려가도 세금은 일정 수준을 유지하거나 오히려 증가하게 된다.

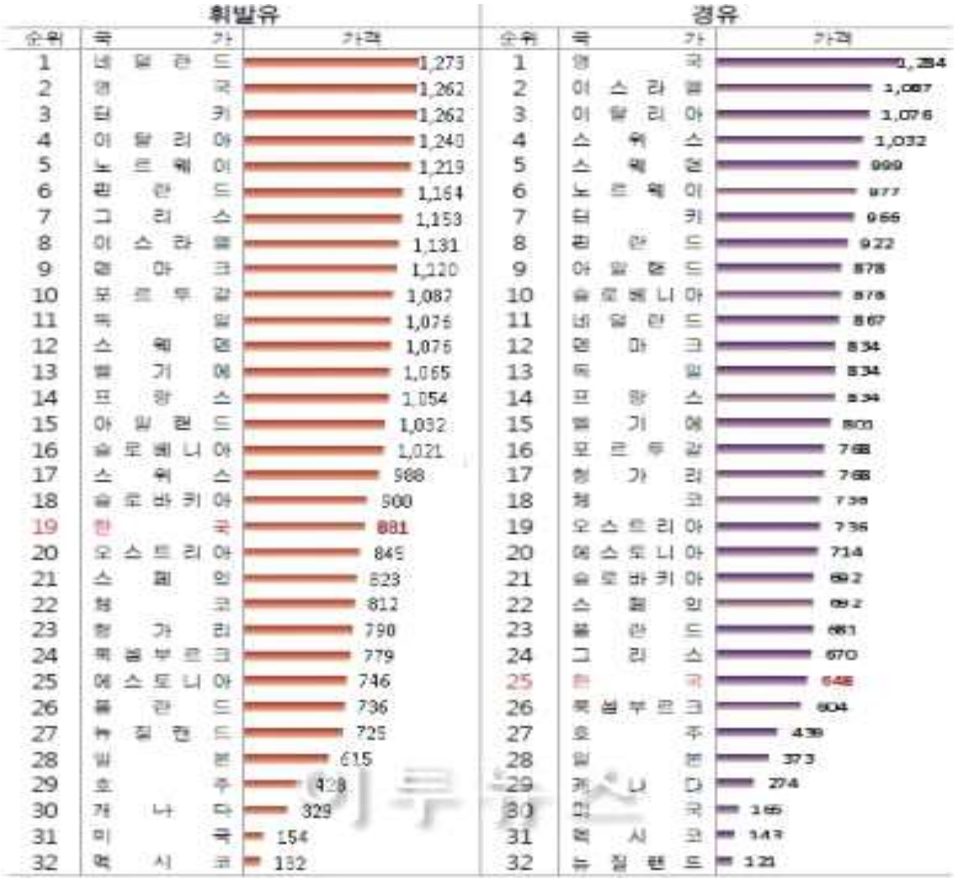
뿐만 아니라 에너지세 체계 전체에서 볼 때 한국의 에너지세는 수송용 차량에만 중과되고 있다. 교통·환경·에너지세 및 지방세인 주행세는 휘발유와 경유에만 부과되고 있다. LPG와 LNG에는 교통·환경·에너지세 대신 개별소비세가 부과되고 있지만 휘발유 경유의 교통·환경·에너지세에 비해 LPG는 절반 수준, LNG는 13% 수준에 불과하고 유연탄 무연탄 전력에는 아예 부과되지 않고 있다. 기본적으로 유연탄 무연탄 전력에는 부가가치세 외에는 전혀 세금이 없다. 이와 같은 에너지원간 과세 불균형은 과도한 전력수요 발생 등 에너지자원 배분의 왜곡을 초래한다는 점이 지속적으로 지적되어 왔다[1].

한편 유류소비 억제와 환경보호 관점에서 현재의 유류세 체계를 근본적으로 바꾸기 힘들다는 견해도 있다. 1인당 에너지 사용량이 높은 데다 증가율도 높아서 에너지 절약을 위한 유류세를 낮추는데 한계가 있다는 주장이다. 지금의 유류세도 OECD 국가들 중 낮은 편인 것으로 분석되고 있다. 일각에서는 국내 유류세 수준이 OECD 국가 중 중하위권이라고 설명한다. 지난해 2분기 기준 휘발유 유류세가 리터당 881원으로 국제에너지기구(IEA) 조사대상 32개국 중 19위로 중하위권인 것으로 조사되고 있다. 다른 선진국들은 온실가스 문제를 해결하기 위해 에너지 세율을 더 올리거나 탄

1) 허경선, 에너지세제 개편 논의, 에너지경제연구원, 2014. 2

소세 같은 별도 세금을 매겨 에너지 사용을 줄이고 있는 실정에서 유류세를 지금보다 더 낮추는 것은 과세 목적상 적절하지 못하다는 주장이다.

【그림 1】 유류세 수준 국제비교



주: 국제에너지기구 자료, 2014년 2분기 기준 원화 환산. e2뉴스 2016. 1. 2일자 기사 재인용

현행 유류세 체계는 급격한 유가 변동에 대한 완충 효과도 있다는 주장도 있다. 유류세 부과 방식이 국제 유가가 크게 오르거나 내려갔을 때 국내 유가의 변동폭을 줄여 유가를 일정 수준 안정적으로 유지할 수 있다. 당장 유가 하락에 대응하기 위해 가격에 비례해 세율을 부과하는 종가세 방식으로 바꾼다면 국제 유가가 오를 때 유류세도 올라 국내 유가가 국제 유가보다 변동성이 커질 우려가 제기되고 있다. 한편 디플레이션을 우려하는 지금의 상황에서 저유가 국면에 놓인 유가를 더 낮출 경우 오히려 디플레이션 상황을 더 악화시킬 우려도 있다는 주장도 제기되고 있다.

뿐만 아니라 다른 한편 원유가격이 하락하면서 높은 세금으로 인해 줄지 않고 있는 주유소업계의 카드수수료 부담문제도 이슈로 대두되고 있다. 지난해 11월 금융위원회는 신용카드 수수료 인하 방침에 따라 연매출 2억 원 이하 영세가맹점은 기존 1.5%

에서 0.8%로, 2~3억 원 이하 중소가맹점은 2.0%에서 1.3%로 수수료를 인하한다고 밝혔다. 10억 원 이하 일반가맹점도 기존보다 평균 0.3%p 수수료를 내렸다. 하지만 연매출 10억 원이 넘는 대형 가맹점은 대상에서 제외됐다. 문제는 주유소의 연평균 매출액이 21억 원이지만, 여기서 유류세를 제외할 경우 9억 원으로 급락하는 점이다. 유류세가 매출에 포함되지 않았다면 카드 수수료 인하 혜택 대상에 포함되는 것이다.

뿐만 아니라 신용카드 매출세액공제 적용 대상에서 '매출액 10억 원 이상 사업자'를 제외하는 부가가치세법 개정안이 지난달 1일 국회에 의결되면서 업계의 반발은 더욱 거세졌다. 기존 납세에 협력한 개인사업자의 세부담 경감을 목적으로 도입된 신용카드 매출세액공제를 통해 카드매출액에 대한 세금을 연간 500만원 한도로 공제해줬으나, 기획재정부가 2016년 세법개정안에서 매출액 10억 원 이상 사업자를 공제대상에서 제외한 것이다. 한국주유소협회 관계자는 "카드 매출세액공제 대상에서도 10억 원 이상 사업자가 제외되는 부가가치세법 개정으로 인해 연 500만원 한도의 세액공제도 받을 수 없게 됐다"며 전체 주유소의 40%(약 5000개)가 세금을 포함한 매출액이 10억 원을 초과하지만, 세금을 제외한 매출액은 10억 원 미만에 해당된다. 이에 따라 협회는 지난달 21일 소비자를 대상으로 '과도한 유류세 바로 알리기 운동'을 일선 주유소에서 시작하기도 했다. 주유소가 기름값의 60% 이상을 차지하는 유류세에 대한 카드수수료를 부담하고 있기 때문에 큰 부담이 되고 있어 부당하다는 주장이다. 업계에서는 사업자들이 만져보지도 못하는 세금으로 인해 매출이 부풀려져 각종 혜택에서는 제외되는 점은 문제라는 지적이 점점 거세지는 양상이다.

III. 유류세 체계의 개선방향

현행 유류세 체계는 세목이 8가지나 되고 소비자가격의 60% 이상이 세금인 점은 소비절감 환경보호 등 유류세 도입목적을 고려하더라도 개선의 여지가 많다고 하겠다. 일단 유류세 세목이 너무 많으므로 이를 단순화해 석유제품에 꼭 필요한 부분만 부과하도록 조정하고 필요한 세목에 대해서는 목적에 맞게 잘 사용되고 있는지를 투명하게 공개할 필요도 있다.

OECD 회원국 중 유류세가 중하위권이라고는 하지만 일본보다 원화 환산 기준으로 30% 이상 더 많고 미국은 휘발유 1리터당 세금이 150원에 불과한 점을 고려하면 1리터당 세금이 900원 정도인 한국 유류세 부담은 비정상으로 높은 수준이다.

불경기로 인해 서민들의 지갑이 꽁꽁 얼어붙은 지금 유류세를 소비 진작 차원에

서라도 새롭게 조명할 필요가 있다. 지금 서민들의 체감경기는 IMF 외환위기 때보다 더 안 좋은 것으로 보도되고 있다. 물가상승률은 낮은 수준을 지속하고 있지만 여전히 가처분소득수준에 비해 높은 수준의 장바구니 물가수순은 소비를 제약하고 있어 소비절벽 우려가 급격히 커지고 있는 실정이다. 자영업자들도 어려워지고 있다. 유류세가 과도하게 높으면 높을수록 생산과 유통비용을 올려 상품가격을 올리게 된다. 이렇게 높아진 장바구니 물가는 다시 인건비 인상으로 연결되면서 한국제품의 가격경쟁력을 떨어뜨리게 된다.

유류세 세목을 단순화하고 국제원유가격 변동에 대한 완충역할을 할 수 있도록 종량세 체계는 그대로 유지하되 유류세를 적절한 수준으로 인하하는 것이 바람직한 것으로 보인다. 정용훈(2012)은 과도한 유류소비억제, 환경보호 등 유류소비의 외부성을 고려했을 때 교통·에너지·환경세 수준이 리터당 382원이 적적수준인 것으로 분석한 바 있다[2]. 현재 교통·에너지·환경세 리터당 529원의 72% 수준이다. 즉 30% 정도의 유류세 인하가 바람직하다는 주장이다. 부가가치세 10% 외에 다시 특별소비세 형태로 부가되는 세금이기 때문에 유류소비억제, 환경보호와 원유가격 하락 반영한 소비진작 간의 상반된 주장을 고려하더라도 최소 30% 이상은 인하해야 할 것으로 판단된다. 부가가치세에다 교통·에너지·환경세에 다시 교육세라는 특별세까지 부과되므로 지방세인 주행세는 폐지를 검토하는 것이 바람직할 것으로 보인다. 부가가치세에다 교통·에너지·환경세에 다시 교육세까지 부과하는 마당에 추가로 지방세를 부과해야 할 이유를 찾기 힘들다. 징세편의주의라고 할 수 밖에 없다.

과도한 유류세의 적정 수준으로의 인하를 통해 소비진작을 도모해야 할 실정이다. 과도한 세금을 그대로 두고 정유업계의 담합 운운하면서 세무조사나 한다든지 인위적으로 알뜰주유소를 도입한다든지 하는 임시방편식 조치는 시장을 왜곡시키고 소비자 후생차원에서 바람직한 조치가 아니다. 알뜰주유소는 이미 실효성이 없는 것으로 판명이 나고 있다.

뿐만 아니라 이 기회에 에너지원 간 과도한 과세불균형을 시정해 에너지자원의 배분이 왜곡되지 않도록 할 필요가 있다. 휘발유 경유 등 수송용 유류에 과도하게 부과되어 있는 세목을 폐지하거나 단순화하고 부가가치세 외에는 세금이 부과되지 않고 있거나 낮은 세금이 부과되고 있는 에너지원에 대해서는 일률적인 개별소비세 도입을 통해 에너지원간 조세형평을 제고하고 자원배분 왜곡을 시정하는 것이 바람직하다. .

또한 주유소가 과도한 세금으로 인해 불이익을 당하고 있는 카드수수료 문제도 정부를 대신해 세금을 징수해 주고 있는 주유소에 불이익이 되지 않도록 시정해야 한다. 주유소협회는 유류세 징수 협력비용으로 주유소당 연간 약 3000만원의 카드가맹

2) 정용훈, 외부성을 고려한 합리적 유류세 도출, 에너지경제연구원, 2013. 2

점 수수료를 추가로 부담하면서 수수료 폭탄에 신음하고 있다고 주장하고 있다. 정부가 주유소를 통해 연간 약 22조원의 유류세를 징수하면서도 징세협력자인 주유소에게 혜택은커녕, 정부가 부담해야할 카드수수료를 주유소에게 떠넘기고, 그나마 연간 500만원 한도의 세액공제혜택 마저 제외시키는 것은 불합리하다는 주장이 일리가 있는 것으로 보인다.

주유소업계는 주유소 간 과도한 경쟁으로 인해 영업이익율이 1%대로 낮아지고 주유소의 연간 영업이익이 3800만원에 불과한 등 경영환경이 매우 열악한 상황 속에서 연간 약 3000만원의 카드수수료를 정부를 대신해 추가 부담하는 것은 주유소업계에 큰 부담일 수밖에 없다. 또 연 500만원의 세액공제 혜택은 영세한 주유소에게는 결코 무시할 수 없는 혜택이다. 매출액 10억 원 이상 사업자를 신용카드 매출세액공제 대상에서 제외하는 부가가치세법 개정을 철회하고 과중한 세금 비중을 고려해 유류세에 대한 카드 수수료 특별세액공제 신설을 검토해야 할 것이다.

<정책토론회> 유류세 인하, 어떤 효과를 가져올 것인가

토 론

[토 론①]

유류세 인하, 어떤 효과를 가져올 것인가

윤 원 철
한양대 경제금융학부 교수

■ 수송용 유류세 현황

- 우리나라에서 휘발유와 경유에 부과하는 세금은 교통·에너지·환경세(교통세) 외에 교육세(15%), 주행세(27%), 수입부과금, 부가세 등을 추가로 부과하고 있음
- 등유, 중유, LPG, LNG 등의 유종에는 개별소비세, 교육세(15%), 수입(판매)부과금, 부가세 등을 부과함
- 우리가 자동차를 운행하기 위해 주유소에서 휘발유나 경유를 주유할 때 지불하는 금액의 약 절반 이상이 교통세란 명목으로 국가의 조세로 흡수돼 80% 정도 교통시설에 대한 투자 및 운영·관리 등에 사용되고 있음
- 현재 기본 교통세율을 보면 리터당 휘발유는 475원, 경유는 340원, 필요시 30% 범위 내에서 대통령령으로 조정할 수 있도록 법률로 규정하고 있음

■ 소비자의 유류세 부담

- 주유소가격에서 차지하는 유류세의 비중(2014년 기준)을 따지면, OECD 국가들에 비해 우리나라의 유류세 비중이 결코 높지 않고, OECD 국가들의 평균보다 조금 낮은 것이 사실임
- 하지만 세금의 절대수준이나 OECD 국가들과 우리나라의 소득수준을 고려한 유류세의 크기는 우리나라가 평균 이상으로 유류세를 부담하는 것으로 나타남
- 물가수준을 고려한 휘발유 가격은 OECD 국가 중 가장 높은 수준이고, 구매력 평가지수를 고려한 고급휘발유 가격은 우리나라가 리터당 2.64달러, OECD 평균은 1.85달러임

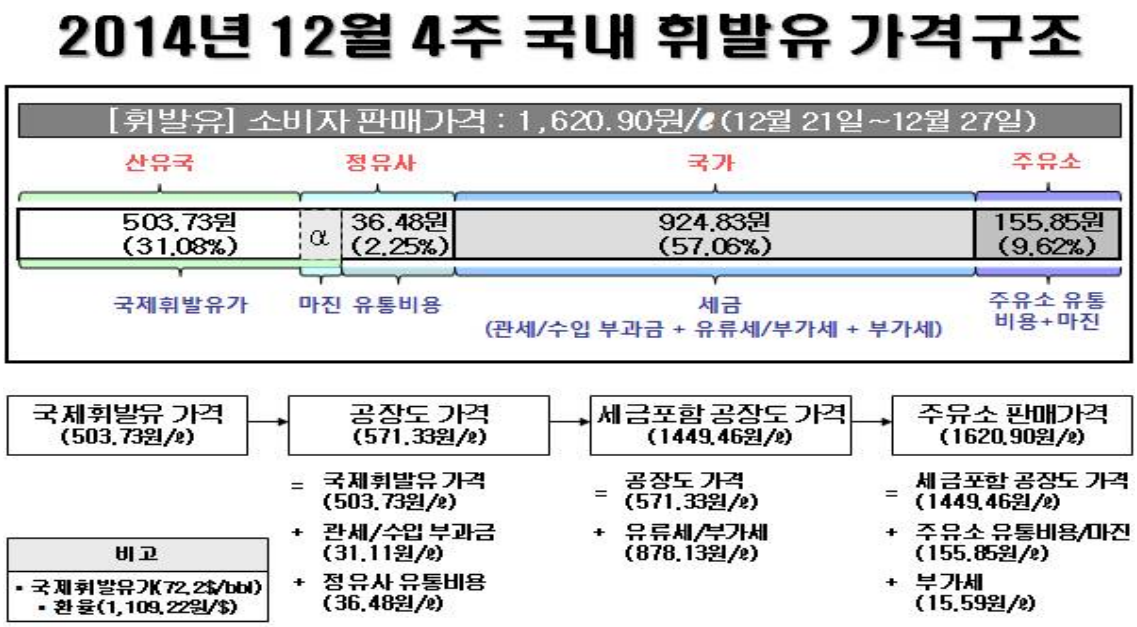
■ 유류세 인하에 대한 적극적인 검토 필요

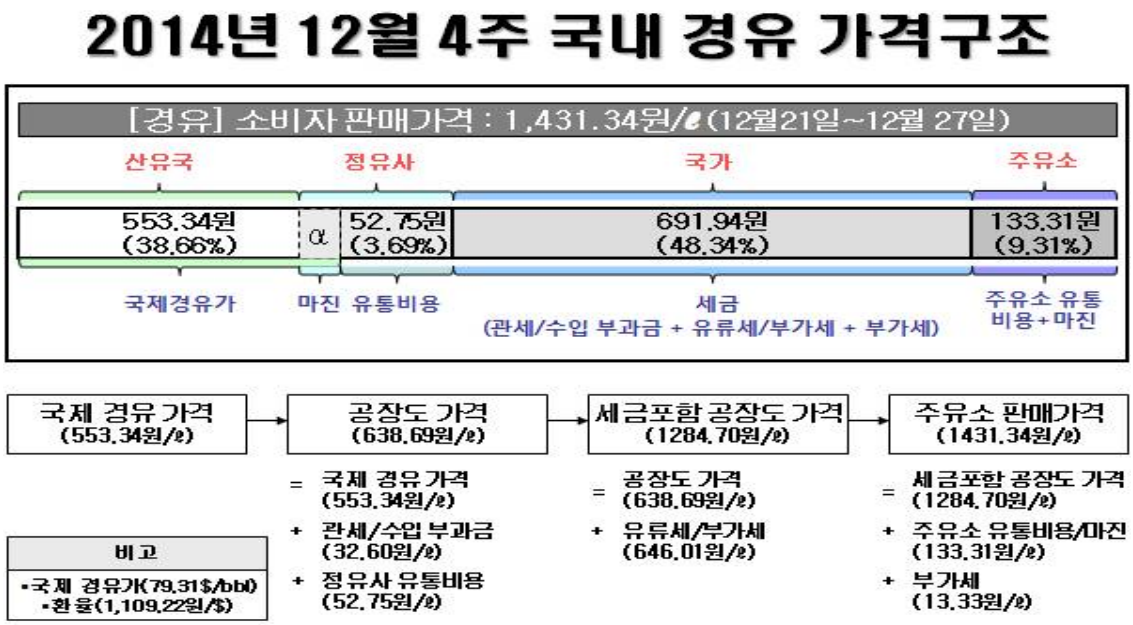
- 정부는 장기적인 관점에서 환경문제, 효율적 소비 유도 등을 이유로 유류세 인하에 소극적인 태도를 보여 왔음
- 하지만 정부는 무엇보다 세수 감소에 대한 우려가 클 수밖에 없는데, 대략 30조 이상 유류세를 징수하여 국세의 약 15%를 차지하고 있음
- 그럼에도 불구하고, 최근의 국내외 경기 상황에서 기업의 대외경쟁력 확보, 서민경제의 부담 완화 등을 위해 정부의 감세 대책이 필요함
- 유류세 인하 문제는 상황에 따라 수시로 변경할 수 있는 문제는 아닐 수 있지만, 소비자들의 전반적인 유류세 인하 요구와 서민경제의 부담 완화, 국내 제조업의 대외경쟁력 향상, 최근 경기둔화에 따른 소비 진작을 위해 정부와 국회의 적극적인 검토가 필요함

■ 교통세의 탄력세율 조정을 통한 유류세 인하 방안

- 유류세 인하 방안으로 교통·에너지·환경세에 적용되고 있는 탄력세율을 조정하는 방안을 고려해 볼 수 있음
- 교통·에너지·환경세법 2조에 따르면 현재 법정세율로 정해진 휘발유의 교통·에너지·환경세는 475원/ℓ이지만 교통세법시행령 제3조의 2에 의하면 법정세율의 30% 범위 내에서 조정 가능한 탄력세율을 적용한다고 명시되어 있음(일본의 경우도 이와 유사한 제도를 도입하고 있음)
- 유가 상승기와 하락기에 탄력세율을 어떻게 차등적으로 적용할지에 대해서는 별도의 논의가 필요할 것임
- 하지만 최근 정부의 경기부양책으로서 감세정책 수단이 동원되고 있는 상황에서 경기활성화와 소비 진작을 위해 교통세의 탄력세율을 인하하는 방안을 함께 고려할 수 있음

【참고】 휘발유 및 경유의 가격구조(소비자시민모임 석유시장감시단)





유류세 인하 주장, 바람직한가?

성 명 재
홍익대 경제학부 교수

□ **최근 유가가 배럴당 30달러선 이하에서 거래되는 등 예전에는 좀처럼 상상하기 어려운 상황이 현실에서 나타나고 있는 상황**

□ **우리나라의 유류세는 종량세 과세구조를 지니고 있기 때문에 유가가 오르면 세금 비중이 낮아지고, 유가가 떨어지면 높아지는 모습을 시현**

○ 이는 우리나라만의 현상은 아니며, 종량세 과세체계를 지닌 국조에서는 공통적으로 지니는 현상

□ **2000년 이래 두 차례에 걸친 에너지세제개편을 통해 2000년대 초·중반에 이르러 OECD 회원국 중 중간수준 정도로 유류세 수준을 상향조정**

○ 이후 물가상승에도 불구하고 세율조정을 중단함에 따라 지금의 유류세는 OECD 최하위권에 불과한 실정

□ **최근 국제유가가 인하되고 있지만 유류세 비중의 상승 현상을 들어 일각에서 유류세 인하를 주장하고 있음**

○ 유류세 부담이 과중할 뿐만 아니라

○ 최근의 경기부진을 타개하기 위한 소비진작을 목적으로 내세우고 있음

□ **그러나 유류세 인하는 적정성 측면에서 문제가 클 뿐만 아니라 실효성도 의문시**

○ 국가경제·국민경제의 미래를 생각한다면, 오히려 유류세율 적정화를 위한 추가적인 에너지세제의 구조개편이 필요한 것으로 판단

○ 유류 종량세율을 적정 수준으로 상향조정하고,

○ 물가연동세율체계를 도입하는 방안도 적극 검토하여야 할 최적기인 것으로 판단

□ **유류세는 생산과정 또는 소비과정에서 발생하는 사회적 비용(예: 환경오염, 교통혼잡, 국민건강 위해 등)을 세금(소비세)의 형태로 환수하는 의미를 지님에 주목할 필요**

○ 사회적 비용은 유가수준과 무관하게 결정되는 경우가 많음

○ 환경오염, 교통혼잡, 건강유해물질 배출 등으로 인해 발생하는 사회적 비용은 경제가 발전하여 물가수준과 소득수준이 높아질수록 더욱 더 커지는 특성

○ 비록 유가가 하락하더라도 유류소비로 인한 사회적 비용은 결코 감소하지 않고 있음.

□ **그러므로 사회적 비용 환수의 의미를 지니는 유류세의 세율 역시 사회적 비용의 변화에 맞춰 조정되어야 할 필요**

○ 이런 관점에서 볼 때 유류세의 인하 주장은, 사회•경제적 합리성•적정성과는 거리가 먼 것으로 판단됨.

□ **유류세 인하는 지원이 불필요한 고소득층에게 과도한 유류부담비용 경감혜택을 제공**

○ 자동차를 보유하지 않거나 보유하더라도 경차 또는 운행빈도가 낮은 빈곤층•서민층의 경우에는 유류세 인하의 혜택은 거의 체감하기 어려움.

○ 서민부담 경감 효과도 현실과 크게 괴리되어 있기 때문에 타당성이 박약

□ **여타 OECD 국가들과 비교할 때 여전히 우리나라의 유류세 비중은 현저하게 낮음**

○ 국제유가가 지속적으로 상승하던 때에도 선진국에서는 종량유류세율을 계속 상향조정

○ 반면에 우리나라는 예전 수준의 종량세율을 그대로 유지하였기 때문에 오히려 세율격차는 더욱 더 크게 확대

□ **우리나라에서는 자동차 보급이 대중화되기는 하였지만 대중교통수단이 잘 발달되어 편리한 대체교통수단이 널리 확대되어 있는 만큼, 자가용 승용차를 일반적 의미에서의 생활필수품으로 보기는 어려움.**

○ 따라서 생필품으로서의 자동차 및 자동차연료류에 대한 유류세 인하 주장도 설득력이 낮음.

□ 상기의 문제들을 차치하더라도 유류세의 인하는 필연적으로 재정에 심각한 타격을 주기 때문에 바람직하지 않음.

□ 결론적으로, 국가경제·국민경제의 지속가능발전을 통해 경제적 풍요를 보장하기 위해서는 오히려 유류세의 상향조정을 포함하여 대대적인 경제구조개혁이 필수적이라는 점에 유념할 필요가 있음.

유류세 인하에 대한 주유소 업계 입장

김 문 식
(사)한국주유소협회 회장

□ 유류세 부과체계 현황

● 주유소에서 판매하는 휘발유, 경유 등 석유제품에는 종량세로 부과된 50%를 상회하는 유류세(교통에너지환경세, 교육세, 주행세)가 부과되고 있음

【표 1】석유제품별 세금비중

(단위 : 원/ℓ)

구분	교통세	교육세	주행세	부가세	세금계	주유소 판매가격	세금비중
휘발유	529	79.35	137.54	125.01	870.9	1,370.0	63.6%
경유	375	56.25	97.5	103.35	632.1	1,131.7	55.9%

* 자료: 한국석유공사(1월4주)

□ 문제점

가. 석유제품 가격에 대한 소비자 불만 고조

● 휘발유와 경유 등 석유제품의 주유소 판매가격에서 50%를 상회하는 과도한 유류세에 대한 소비자 불만 고조

- 휘발유 1ℓ 가격에서 유류세를 제외하면 약 500원으로, 생수 500㎖ 가격과 동일하지만, 유류세를 포함한 휘발유 가격은 1,370원으로 생수 1.8ℓ 가격과 동일한 수준으로 높아짐

나. 유류세 인하 배제한 유가인하 정책에 따른 문제 야기

● 정부는 과거 고유가 시대에 소비자의 기름값 인하 요구에 따라, 기름값의 50%를 상회하는 유류세 인하는 배제한 채 알뜰주유소 등 주유소간 가격경쟁을 촉진시키기 위한 정책들을 추진하여 왔음

- 하지만, 소비자의 요구를 충족시키기는 커녕, 기름값 인하 효과는 없이 주유소의 경영난만을 더욱 가중시켜 주유소의 휴·폐업이 증가하는 부작용을 초래하였으며, 이같은 정부 정책은 국제유가 급락에 따라 최근 저유가 상태가 지속되고 있음에도 불구하고 유지되고 있는 실정임

다. 과도한 유류세로 인한 주유소 부담 가중

● 연간 약 24조원의 유류세를 징수하는데 협력하고 있는 주유소는 유류세에 대한 카드수수료로 '15년 약 3,300억 원, 주유소당 2,705만원의 카드수수료를 추가로 부담하면서 주유소의 부담 가중

- 휘발유 1ℓ를 1,370원에 판매시 카드수수료 20.6원 중 유류세에 대한 카드수수료 13.1원을 징세협력비용으로 추가 부담, 유류세 제외시 7.5원

□ 유류세 인하에 대한 주유소업계 입장

가. 소비자의 경제적 부담 경감

● 서민경제에 직접적인 영향을 주는 기름값 인하 요구는 어제 오늘 일만은 아니며, 정부가 서민 고통을 분담한다는 차원에서 유류세 인하에 대한 검토 필요

- 유류세가 기름 값의 절반 이상을 차지하고 있는 상황에서 주유소간 가격경쟁 촉진을 위한 정부의 유가인하 정책은 사실상 본질을 외면하는 것이며, 유류세를 인하하는 것만이 소비자의 기름 값 인하 요구를 충족시킬 수 있을 것임

나. 주유소의 경영난 부담 완화

● 주유소업계의 열악한 경영난으로 인해 주유소의 휴·폐업이 증가하고 있는 상황에서, 유류세 인하를 통해 주유소가 정부를 대신해 부담하고 있는 유류세에 대한 카드수수료 부담 완화

→ **따라서, 석유제품에 대한 소비자의 경제적 부담 경감, 주유소의 경영난 부담 완화 측면에서 유류세 인하에 대한 검토가 반드시 이뤄져야 할 것임**

바른사회시민회의
바른사회
CITIZENS UNITED FOR BETTER SOCIETY

서울시 중구 정동길 12-11 카리스타워 2층 (정동, 28-11)
Tel : 02-741-7660~2
Fax : 02-741-7663
http://www.cubs.or.kr