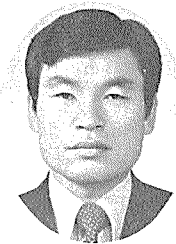


휘발유 特消費稅의 再吟味



俞炳弼

〈每日經濟新聞·産業部 記者〉

◇ 節約 아닌 消費禁止성격

휘발유 特別消費稅를 둘러싸고 최근 적지않은 論難을 일으키고 있는 것 같다.

정부는 현행 휘발유 特消費稅率을 유지해야 한다는 입장을 固守하고 있는데 반해 업계에서는 지나치게 높아 갖가지 障隘가 되고 있어 내려야 한다는 주장을 끈질기게 펴고 있다. 더우기 정부 부처 사이에서도 異見을 보여 주목을 끌고 있다. 재무부와 동자부는 稅收確保와 에너지節約을 위해 현 수준에서 조금도 양보할 수 없다는 주장을 펴고 있으며 상공부와 교통부는 自動車업계와 運輸업계의 經營難을 감안할 때 내려야 한다는 見解를 보이고 있다.

세율인하를 反對하고 있는 동자부에서도 에너지 절약을 위해서는 세율인하가 바람직하지 않으나 油價政策의 經濟성을 탈피하자면 세율이 내려져야 한다는 相反된 견해마저 나오고 있다.

정유회사와 자동차회사, 운수회사 그리고 消費者들은 한결같이 特消費稅率이 지나치게 높다는데 一致된 입장을 취하고 있다. 물론 기름 한방울 나오지 않는 우리나라 실정으로 보아 油類節約은 至上課題이다. 그러나 현행세율이 油類절약을 명분으로 지나치게 높게 책정되어 있다고 반발하고 있다.

「에너지 절약을 앞세워 稅收確保에 혈안이 되어 있는 것 같다」는 酷評도 서슴없이 나오고 있다. 높은 세율이 휘발유 소비절약을 유도하는데 큰 效果

가 있는 것은 否認할 수 없으나 消費者負擔이 지나치게 커지고 있을 뿐만 아니라 相關산업의 發展을 가로막고 있다는 것이다.

原油導入價에 따라 휘발유값이 오르는 것보다 몇배나 더 오르고 있으며 自動車업계와 運輸업계의 經營난을 심각한 국면으로 몰고 가고 있는 主犯이 되고 있다고 주장한다. 특히 「오너·드라이버」 시대를 맞아 새로운 視角을 갖고 휘발유 特消費稅를 손질해야 하나 이번 정기국회의 稅法改正에서도 「例外」로 남겨둔채 종전세율을 그대로 묶어 놓아 적지않은 反撥을 일으키고 있다.

현행 휘발유 특수세율은 基本 1백60%에 上·下 30%의 彈力稅率을 적용하도록 되어 있다. 따라서 實行稅率은 1백30%에서 최고 1백90%까지 매길 수 있다. 현재 적용되고 있는 것은 실행세율의 하한선인 1백30%. 基本稅率을 고치지 않고서는 더이상 내릴 수 없게 되어 있다. 그러면 1백60%의 세율이 갖는 의미를 보자. 세율이 일단 1백%를 넘으면 消費에 대한 罰課金 성격을 지닌다. 다시말해 물건값보다 세금이 더 많다는 것은 아예 소비를 하지 말라는 뜻이 된다. 關稅가운데 1백%를 넘는 것도 대부분 輸入「抑制」이전에 「禁止」를 유도하고 있다. 다만 酒稅같은 것은 例外로 양주등 2백%가 넘는 것들이 있다.

그러나 關稅도 이번에 最高稅率을 크게 낮춰 1백%로 조정했다. 결국 酒稅를 제외하고는 휘발유

세가 1백%를 넘게 되어 있다. 특히 휘발유를 一般的으로 사치성으로 보는 見解가 지배적이나 택시가 중산층의 주요 교통수단일 뿐만 아니라 「오너·드라이버」들을 고소득층으로 보아 사치대상자로 보기는 어려울 것 같다.

뿐만 아니라 휘발유에 대한 附價稅 적용 방식에도 모순을 드러내고 있다. 현재 휘발유 附價稅는 휘발유 소비에 대한 附價稅가 아니라 휘발유와 특별소비에 대한 附價稅이다. 휘발유값 1백원에 특소세 1백30원(1백30%)을 합친 2백30원의 10%에 해당되는 23원을 附價稅로 징수하고 있다. 원칙적으로는 1백원의 휘발유값에만 부가세를 매겨 10원만 부과해야 하나 13원을 더 받는 것이다.

세금에 세금을 더하여 거두고 있다. 이는 稅稅賦課論상 크게 相馳되는 것이다. 단순히 세수확보에 주목하다 보니 稅政의 便宜性을 그대로 노출하고 있는 셈이다. 特消稅率 자체만해도 外國에 비해 훨씬 높은 수준이나 부과방식에서도 이같은 모순을 드러내고 있다.

우리나라는 휘발유의 경우 消費者값중 57.5%가 세금이나 日本은 35.2%이며 특히 台灣은 13.7%밖에 되지 않고 있다.

여기서 日本의 35.2%의 구성비는 휘발유 값에 부과하지 않고 휘발유 사용량에 부과하는 從量稅率이란 점을 감안할때 실제 휘발유값을 조정하게 되면 세부담은 훨씬 낮아지도록 되어 있다.

휘발유뿐만 아니라 輕油도 마찬가지이다. 우리나라는 소비자값 가운데 14.5%가 세금인데 반해 日本은 從量기준으로 4.1% 밖에 안되며 台灣도 우리보다 1.5%포인트 낮은 13.0%이다.

◇ 휘발유 소비와 特消稅 징수 추이

(단위: 천배럴·억원)

연도별	휘발유 소비량			특소세
	고 급	보 통	계	
73	1,792	4,404	6,196	256
74	1,230	2,781	4,011	572
75	1,222	2,525	3,747	600
76	1,358	2,915	4,273	721
77	2,118	3,958	6,176	599
78	2,386	5,132	7,518	1,042
79	2,549	6,084	8,633	1,844
80	1,639	5,380	7,019	3,104
81. 9	791	3,623	4,414	2,169

◇ 加速的으로 늘어난 稅収

휘발유 特消稅 세수규모를 보면 최근 몇년 사이에 엄청나게 늘어나고 있다. 1차 오일쇼크가 일어난 지난 74년에는 5백72억원밖에 안됐으나 작년에 3천1백4억원을 거둔데 이어 금년에도 9월말 현재 2천1백69억원을 징수 했다.

74~80년 사이에 5.4배가 늘어났다. 이는 같은 기간중 內國稅 징수 증가율 5.1배보다 다소 높은 것으로 나타났다. 그러나 휘발유 소비실적을 감안하면 커다란 차이를 보이고 있다. 휘발유 소비추이를 보면 74년 고급 1백23만배럴, 보통 2백78만 1천배럴등 4백1만1천배럴에서 지난해에는 고급 1백63만9천배럴 보통 5백38만배럴등 7백1만9천배럴이다. 다시말해 75.0%밖에 늘어나지 않았는데 세금은 5.4배가 증가된 것이다.

승용차 보유대수의 급증에도 불구하고 휘발유 사용증가량은 거의 미미한 수준에 있다. 승용차 등록현황을 볼때 74년에는 △官用 4천8백37대 △自家用 4만4천6백18대 △營業用 2만7천7대 등 7만8천3백34대 였다.

그러나 지난해에는 △官用 7천7백73대 △自家用 17만8천5백13대 △營業用 6만2천8백16대 등 24만9천1백2대나 된다. 승용차가 74~80년 사이에 3.4배가 늘어났으나 휘발유소비는 75.0%밖에 늘어나지 않았다.

이같은 현상은 「高油價-高稅率」體制 아래서 휘발유 소비가 줄어들었다는 反証이 될 수 있다. 영업용 택시의 경우 현재 70% 정도가 LPG로 대체되고 내년에는 80% 수준으로 높아질 전망이다. 이것이 관련업체의 전망이다. 확실히 고유의 특소세가 휘발유를 절약하는데에는 커다란 成果를 거두고 있는 것으로 평가되고 있다.

휘발유 소비가 극력억제되는데 반해 輕油는 급격히 늘어나 지난해 3천7백86만 배럴이 소비됐다. 이는 74년 이후 해마다 늘어나 2.3배가 증가된 것. 더우기 航空油인 젯트A-1과 젯트P-4는 휘발유보다 더 고급인데에도 특별소비세가 부과되지 않았음인지 같은 기간중 1.5배가 늘어난 4백53만 3천 배럴이 소비됐다. 휘발유 소비증가율의 2배에 달한다.

따라서 휘발유 소비억제를 助長, 輕油의 소비를

特別企劃：特消稅와 石油

늘린 것은 누구나 긍정할 수 있으나 항공유소비를 크게 늘린 것은 쉽게 납득할 수 없을 것 같다.

물론 航空産業의 취약성을 보완해주고 海外취항을 촉진키 위해 불가피한 일이었는지는 모른다. 그러나 航空産業 발전이전에 국내 자동차산업의 育成 또한 긴요한 과제가 아닐 수 없다. 국내 자동차업체의 승용차 생산실적을 보면 자동차산업의 踏歩상태를 쉽게 이해할 수 있다. 지난해 승용차 생산실적은 고작 5만 5천 9백26대에 그치고 있다. 이는 77년 4만 2천 2백84대에 비해 다소 늘어난 것이나 78년 8만 5천 6백93대나 79년의 11만 2천 3백14대에 비해 비교조차 할 수 없을만큼 위축되어 있다. 물론 최근 景氣不況의 深渡가 너무 깊어 自動車 신규 수요가 일어나지 않는데에도 원인이 있겠으나 보다 큰 요인은 휘발유값이 지나치게 비싸다는데 있는 것으로 업계는 보고 있다.

이에 따라 승용차가 人力을 수송하는 기능도 크게 강화되지 못하고 있다. 77년 택시사용 連人口가 연간 6억 7천 5백만명에서 78년 4억 4천 2백만명, 79년 9억 4천 2백만명에 달했다. 그러나 지난해에는 78년에도 못미치는 7억 7백만명으로 크게 줄어 들었다.

다만 官用이나 自家用 수송인구는 해마다 늘어나 지난해의 경우 4억 7천 9백만명으로 78년에 비해 2.7배가 증가했다.

이같은 현상은 휘발유 값이나 고유의 특소세에 관계없이 官用이나 自家用이나 수요가 늘어나고 있다는 점을 반영해 주고 있다. 대중교통수단의 하나인 택시업계의 不況을 초래하고 있는 것이다.

물론 LPG가 휘발유보다 가격차가 있지만 휘발유값이 워낙 비싼데 비해 상대적으로 낮은 수준일 뿐 LPG가 그렇게 파격적으로 저렴한 수준도 아니다.

◇ 導入價 상승보다 2 배이상 올라

휘발유 價格에도 적지않은 문제가 있다. 原油導入價에 비해 지나치게 높게 책정되어 있다. 1차오일쇼크이후 原油導入價를 보면 74년 1배럴당 9달 달러80센트에서 작년에는 30달러85센트로 그동안 3백14.8%가 상승했다.

그러나 휘발유 工場渡값은 같은 기간중 고급이

ℓ 당 47원16전(74. 10월 현재)에서 금년 4월에 3백69원47전으로 올랐다. 工場渡값만으로 8백40.1%가 뛰었다.

이를 다시 特消稅와 附屬稅를 합산해서 비교하면 ℓ 당 1백88원64전에서 9백34원76전으로 올랐다.

工場渡값에서 8.4배, 稅后값으로 5 배나 된 것이다.

물론 그동안 換率引上和 製造原價費상승을 감안할때 불가피한 引上 畧레이 었었는지도 모른다. 그러나 外國과 비교할때 터무니없이 비싸다. 소비자값을 기준으로 美國은 ℓ 당 2백57원36전, 英國은 3백92원96전, 프랑스는 5백 6 원27전, 이탈리아는 5백38원94전이다. 우리나라의 特別消費稅가 높은 수준에 있음을 고려한다해도 2~3 배나 되고 있다는 것은 설득력을 지닐 수 없다.

다시 日本의 최근 휘발유값 추이를 보면 우리나라의 휘발유 값이 얼마나 급격히 올랐는가를 알 수 있다.

日本은 75년(100)을 기준으로 할때 작년말 현재 161.0밖에 되지 않으나 우리나라는 고급이 같은 기간에 100에서 598.5나 되고 있다. 바꿔말하면 日本은 0.6배가 올랐으나 우리나라는 4.98배가 오른 셈이다.

原油導入價 상승을 보다 훨씬 웃돌고 있으며, 휘발유값이 「아무리 올라도 괜찮다」는 錯覺마저 지배했던 것 같다.

휘발유를 쓰는 소비자는 얼핏 보아 자가용 승용차를 타고 다니는 高所得層이란 점에서 아무런 抵抗이 없었던 것도 사실이다. 그러나 택시요금은 휘발유값 引上率에 비해 훨씬 뒤떨어지고 있다. 휘발유값 인상율이 택시요금에 1백% 轉嫁되는 것은 아니지만 휘발유 값이나 LPG값 인상에 비해 비교가 안된다.

75년 7월 基本 2백원(2km 주행) 超過(5백m당) 30원에서 조금씩 오르다 지난 6월 10일부터 基本 6백원(2km 주행)에 超過(4백m당)50원으로 조정했다. 外見上 크게 오른 수준이다. 基本이 3배 올랐기 때문이다. 그러나 超過는 거리단축을 감안하지 않을 경우 금액으로 66.7%밖에 안올랐다. 예를들어 75년에는 8km를 달릴 경우 2km에 2백원, 나머지 6km를 5백m당 30원으로 換算하면 3백60원등 5백60원을 내야했다. 그러나 현재에는 2km 기본 6

백원에 나머지 6km를 4백m당 50원으로 환산하면 7백50원등 1천 3백50원을 내게 된다. 이렇게 보면 2배밖에 안올랐다. 물론 택시 이용자 입장에서 보면 엄청나게 부담이 늘어난 것이다.

이러한 비교는 原油導入價와 휘발유 값 그리고 택시요금을 단순히 견주어 본데 불과하다. 실제 버스를 포함한 육상 운수업계의 財務構造를 보자.

80년의 自己資本純利益率은 마이너스 17.02%이며 總資本純利益率도 마이너스 3.87%를 기록하고 있다. 더우기 對外支給能力을 표시해주는 流動比率이 44.2%밖에 안된다. 유동비율은 일반적으로 1백%가 넘어야 不渡를 내지 않고 버틸 수 있는 수준이다.

이런 分析資料는 陸上여객운수업을 모두 망라한 것이기 때문에 택시등을 별도로 떼어 분석해보면 좀더 다른 양상이 나올 것으로 여겨진다. 바꿔말하면 赤字事業으로 倒産 위기에 놓여있는 업체들이 적지 않다는 것이다.

GNP(國民總生産) 성장율과 교통부분 성장율을 비교해도 커다란 변화를 보이고 있다. 73년만해도 GNP成長率 14.9%에 운수업은 28.1% 자동차가 26.4%의 성장율을 보여 상대적으로 好況을 누렸다. 그러나 1차오일쇼크가 일어나 74년에는 GNP 8.0%에 운수업은 4.1% 자동차는 3.9% 밖에 되지 않는다.

지난해의 경우도 자동차업계는 마이너스 2.8%의 성장율을 보였다. 물론 GNP 마이너스 5.7%보다는 낮으나 여전히 苦戰하고 있음을 엿볼 수 있다. 더우기 교통부문에 대한 자동차의 附加價值 구성비가 크게 낮아지고 있다. 75년 59.8%에서 해마다 떨어져 지난해에는 48.8%로 낮아져 절반도 되지 않고 있다.

물론 휘발유 특소세와 휘발유값의 앙등이 전체 자동차산업이나 운수업을 위축시킨다고 볼 수는 없다. 그러나 전반적인 관련산업의 흐름이 惡化되고 있다는 것은 否認할 수 없을 것 같다.

◇ 選擇의 素地는 많다

이러한 제반 指標를 놓고 볼때 휘발유 특소세에 대해 전반적으로 再檢討해 볼 소지는 충분히 있다고 하겠다.

◇ 原油導入價와 휘발유 값 추이

연도별	原油導入價 (배럴당 달러)	휘 발 유 (ℓ/원)	
		고급(공장도)	보통(공장도)
71	2.09	14.27	11.91
72	2.39	16.71	14.04
73	2.96	24.17	20.31
74	9.80	49.28	41.41
75	11.28	53.66	45.09
76	11.93	53.66	45.09
77	12.94	71.34	59.54
78	13.05	73.91	61.68
79	17.95	128.68	107.39
80	30.85	321.28	249.91
81.9	34.88	369.47	257.34

현행 特消稅率을 그대로 끌고 갈 경우 우려되는 점은 없는가? 아니면 관련산업의 關聯效果를 감안 할때 得과 失은 어떤 것이 있는가를 吟味해 볼 필요가 있다.

우선 特消稅率을 페널티 성격을 벗어나 基本稅率을 1백% 선으로 내리면 稅收와 에너지절약에 어떠한 영향이 올 것인가를 고려해야 될 것으로 보인다. 휘발유 소비자값이 지나치게 높다는 데에는 異議가 없을 것이다. 어차피 自動車산업을 육성하고 오너드라이버시대를 열자면 휘발유 소비자 값은 이제 限界에 와있다.

그렇다면 生産原價를 낮출 수 있는데까지 낮추고 特消稅率을 재조정하는 것 이외 달리 생각할 방도가 없을 것 같다. 生産原價를 낮추는데 제약이 따른다면 세율을 손대지 않으면 안된다. 세율을 낮추면 세수가 줄어 들 것으로 우려되나 그만큼 소비를 늘릴 수도 있어 큰 어려움은 없을 것으로 보인다.

소비를 늘린다는 것은 에너지 절약시책에 어긋나는 2울 배반적인 것이 아닌가 하는 見解도 나올 수 있다. 그러나 지금의 消費構造가 「정상」이라고 볼 수는 없다. 너무나 비싼값때문에 禁忌처럼 삼아온 結果일 뿐이다.

또한 特消稅率을 내릴 수 없다면 부과방식을 달리 할 수도 있다. 從價稅가 아닌 從量稅로 바꾸면 세율 인하효과와 함께 에너지 절약효과도 거둘 수 있다. 다시말해 1백ℓ의 휘발유를 10만원에 샀을 경우 13만원의 세금을 내야 하나 종량세로 바꾸면 휘발유

特別企劃：特消稅와 石油

값이 올라가도 13원만 세금을 내면 된다.

이와 병행해서 고려되어야 할 점은 附價稅 과세 방법이다. 휘발유제품값에 附價稅를 매기지 않고 휘발유값과 특소세를 합친 값에 10%를 물게 하는 것은 시정해야 한다. 이런 계산방식으로 휘발유에 관한 附價稅는 10%가 아니라 23%(휘발유값+소득세 1백 30%)가 되는 셈이다. 附價稅 과세방법 한가지만 고쳐도 13%의 소비자부담이 떨어진다. 따라서 정부가 에너지절약을 위해 特消稅를 내릴 수 없다는 것은 本末이 바뀐 癡想이다

에너지 절약을 촉진한다면 일정기간 1대당 휘발유 소비량을 기준으로 누진세율을 적용할 수도 있다.

적게 쓴 자동차에는 낮은 세율을 매기고 많이 쓴

자동차에는 높은 세율을 差等적용하는 것이 오히려 에너지절약효과가 클 것이다. 예컨대 1개월 단위로 끊어 최소한 사용량을 기준으로 점차 높은 세금을 부과 하는 것이 타당할 것이다.

營業用과 自家用을 区分하거나 지역별 특성을 살리거나 갖가지 方案이 검토될 수 있겠다. 또 세수의 일부는 財政에서 떼어 에너지 개발기금으로 지원해야 마땅하다. 우리가 겪고 있는 에너지난을 슬기롭게 극복하기 위해서라도 좀더 智囊을 모아 우리나라대로의 독특한 制度를 만들 필요가 있다는 것이다. 특히 오토·드라이버시대도 시대이지만 점차 승용차가 배놓을 수 없는 生必需品이고 經濟活動의 원동력인 것이라는 점에서 再考해야 할 것이다. *

— 海外石油產業動向 —

日本11個 精油社 赤字, 上半期中 3, 200 億圓

日本の 主要 精油会社들은 現 會計年度 上半期中 國內 石油需要의 減退와 달러貨에 대한 円貨의 價置 下落으로 기록적인 赤字를 나타내고 있다.

日本の 11個精油会社들이 發表한 9月30日까지의 現 會計年度 上半期 營業実績을 보면 이들 会社들

의 總赤字는 3, 200 億圓에 達한 것으로 나타났다.

이들 会社中 가장 赤字가 큰 会社는 Idemitsu Kosan으로 이 会社의 赤字는 1, 174 億圓에 이르며 Maruzen Oil이 그 다음으로 738 億圓의 赤字를 기록하고 있다.

日本の 精油工場 稼動率,

上半期中 56. 3%로 史上 最低水準

日本の 1981會計年度 上半期(4月~9月)中 精油工場 稼動率은 지난해 같은 期間의 63. 4%보다 7. 1%가 減少한 56. 3%로 最低水準을 기록했다고 日本 石油会社가 17日 밝혔다.

이와같은 日本의 精油工場 稼動率 減少要因은 주로 燃料油 및 나프타를 비롯 石油製品의 需要가 크

게 減少한데다 지난 7月과 9月 사이에 通産省이 精油会社들에게 生産量을 前年對比 15%까지 減縮시키라는 지시 때문이다.

한편 通産省은 10月부터 12月사이에는 精油会社들에게 生産量을 前年對比 11%까지 減縮시키라는 지시를 하고 있다.