소리

# 휘발유는 봉인가?

석유협회는 최근 정부가 세수확보를 위해 석유류 교통세를 잇따라 인상시키는 것과 관련, 교통세 인상 최소화와 납부기한 연장등을 촉구하는 건의서를 거듭 관계 당국에 제출했다.

석유협회는 *IMF*체제 이후 정유업계는 환율 상승에 따른 원유도입대금 급증과 막대한 환차손등으로 지속적인 자금난에 처해 있는 가운데 지금까지의 교통세 인상만으로도 업계가 감당할 수 있는 한계를 넘어섰다고 지적, 이의 재고를 요구했다.

## 교통세 인상 이제 그만…업계 강력 반발

### 정유업계, 7월 인상요인 포기하고 인상저지 건의
### 주유업계, 휘발유값 80%가 세금 "말도 안돼" 불만

김 신 기자

국내정유업계가 이달분 휘발유값 인상요인분을 포기하면서까지 교통세를 인상저지 움직임을 보이고 있다.

대한석유협회는 지난달 29일 재정경제부장관에게 자동차 주행세 강화에 대한 건의서를 보내고 교통세 추가인상을 신중히 다뤄 주도록 요청했다. 대한석유협회는 올들어도 2차례나 교통세를 인상하는 바람에 주행세의 기능을 충분히 수행하고 있다고 주장하고 더이상 교통세가 인상돼 휘발유값이 오르게되면 석유수요가 감소될 뿐만 아니라 국민경제에도 악영향을 끼친다고 건의했다.

건의문에 따르면 세수확보를 위해 수시로 유류관련 세제를 인상할 경우 에너지원별 조세형평문제가 발생하고 조세저항도 유발할 수 있다고 지적하고 현재 세제발전심의위원회가 검토 추진하고 있는 교통세 추가 인상 방안을 철회해 줄것을 요구했다. (건의문내용 3면에)

한편 주유소업계에서도 「이미 IMF이전에 비해 많게는 20~30%정도의 판매량감소가 나타나고 있는데 또다시 세율을 인상시켜 인위적으로 수요를 조절하는 것은 아예 문을 닫으라는 것과 같다」며 강력 반발하고 있다.

산업자원부 또한 재정경제부와 심의위원회 등에서 산업이나 국민생활에 미치는 영향 등은 고려하지 않은채 가장 손쉽게 세수를 확대시킬수 있는 방안으로 교통세인상을 추진하는 것은 결코 바람직하지 않다는 입장이다. 석유관련세제를 담당하는 관계자에 따르면 「에너지세제개편방안에서 논의됐던 발열량과 탄소함유량 기준 세제개편안의 연장선상에서 추진돼야 할것이며 특히 특정에너지원에 대한 지나친 과세부담과 땜질식 세금인상은 곤란하다」며 우려를 나타냈다.

주행세인상의 전제조건이 돼왔던 자동차관련세제의 감면을 추진해왔던 자동차공업협회 또한 이번 개편방안이 실질적인 세감면은 이루어지지 않고 면허세 감면추진 등 형식적 수준에 머무르고 있다고 반발하고 있다.

그러나 이미 정부가 추진할 1백대 추진과제에 에너지수요를 감소시키는 정책이 포함돼 있는 등 교통세인상추진을 철회할 뜻이 없는것으로 알려진 가운데 이번 개편안이 국내 자동차산업의 부양, 에너지소비합리화 등 그동안 내세웠던 정부의 명분이 세금인상을 위한 겉치레에 지나지 않았다는 비난을 면하기 어려울 것으로 보인다.

석유가스신문(1998. 7. 7)

## 교통세 또 인상… 정유업계 "생존위협" 반발

**정부 세수편의주의 발상 올들어 벌써 2번이나**

**유류 매출격감 불보듯 "年內 도산 나온다" 우려**

정부가 금융산업구조조정과 실업대책 등의 재원을 마련하기 위해 교통세를 추가로 인상키로 하자 거액의 환차손과 수요감소 등으로 심각한 경영난에 빠져 있는 정유업체들이 거세게 반발하고 있다.

특히 재산세과표 현실화나 음성·탈루소득 과세 등 직접세 부분보다는 소득에 관계없이 일률적으로 내는 간접세 인상을 정부가 택함으로써 소득불균형을 더욱 심화시키고 있다며 강한 불만을 표시하고 있다.

27일 업계에 따르면 국내정유 5사는 국제통화기금(IMF)관리체제 이후 급격한 환율상승으로 이미 1조원이 넘는 환차손을 입은터에 교통세를 추가로 올릴 경우 정유산업의 생존자체가 어렵다고 주장하고 있다.

석유협회 관계자는 「교통세는 유류소비에 따른 교통체증유발에 대해 세금을 부과해 이를 도로 등 사회간접자본에 재투자하기 위해 징수하는 목적세인데 구조조정을 위한 공공채권발행에 따른 이자를 부담하기 위해 유류소비자들에게 지나치게 많은 세금을 부담시키는 것은 수혜자조세부담의 원칙에 위배되는 것이다」고 지적했다.

그는 「추가적인 세금인상은 석유류가격의 인상을 초래할 뿐만 아니라 다른 제품의 가격상승을 부추겨 휘발유소비와 직접적으로 관련이 없는 서민층의 생활고를 더욱 악화시키고 국내생산활동을 위축시킬 우려가 있다」고 덧붙였다. 정유업체 관계자는 「교통세 세목(稅目)과 관계없이 정부가 각종 재원을 확보하기 위해 올들어서만 벌써 2차례 걸쳐 교통세액을 인상했는데 이런 잦은 세금인상은 정부의 조세정책의 원칙과 일관성에 대한 국민의 불신을 초래할 가능성이 높다」고 주장했다.

또 다른 업계 관계자는 「석유업체들이 이같은 경영난을 견디지 못하고 원가요인을 모두 반영할 경우 휘발유 가격은 교통세를 추가로 올리지 않더라도 1,200원 대 수준으로 인상할 수 밖에 없는 실정이나 수요감소를 우려해 이러지도 저러지도 못하고 있다」고 말했다.

업계는 외환위기로 막대한 규모의 환차손을 입은데다, 석유류 매출이 IMF전에 비해 30% 가량 줄어든 판에 교통세가 추가로 인상될 경우 유류소비는 더욱 줄어들어 이대로 가다간 올해안에 1~2개 업체가 문을 닫을 수도 있다고 걱정하고 있다.

[김희중 기자]

서울경제신문(1998. 5. 28)

## 社 說

## 휘발유는 稅收의 봉인가

최근 정부가 세율을 조정하면서 다른 특소세는 내리는 반면 유독 휘발유교통세만 1백원을 올리겠다고 발표했다.

재경부가 세수확보, 내수진작차원에서 자넨 고육지책이라는 생각은 드나 휘발유에 대한 세금인상은 너무하다.

한마디로 말해 휘발유는 정부가 稅收확보의 봉으로 보고 있다는 생각마저 들 정도이다.

국제통화기금 관리체제이후 국제원유가격은 계속 하락해 우리 경제의 어려움을 크게 덜어주고 있는데 정작 소비자인 국민들은 그 혜택을 보지 못하고 있다.

재경부는 에너지소비절약등을 명분로 지난 1월 9일 휘발유 교통세를 4백14원에서 4백55원으로 올렸다.

그리고 5월 3일에는 4백55원에서 5백91원으로 인상했다.

원유가격은 내렸지만 정부가 계속해서 세금을 올리니 환율이 안정되도 휘발유가격은 환율가 폭락했을 당시와 별 차이가 없다.

국내 휘발유에 대한 세금은 교통비를 위주로 모든 세금이 더붙여 휘발유 판매 가격의 71~2%가 세금이다.

정유사에서 생산하는 휘발유 공장도 가격은 6월 평균 2백31원에 불과하지만 소비자는 실제적으로 다섯배에 해당하는 가격을 부담해야 할 지경이다.

에너지정책상 에너지소비를 줄이기 위해 가격수단을 동원하는 것을 우리는 잘못됐다고 하지는 않는다.

하지만 생산가격의 5배이상으로 팔리는 제품이 국내에 또 어디있는지 정부에 물어보고 싶다.

세계주요국감의 휘발유에 대한 세금은 비중이 불란서 80%, 영국 82%, 독일 72%, 일본 63% 등으로 많은 국가들이 휘발유세금을 적게 물린다고 재경부에서 말할지는 모르지만 이들 국가는 다른 관행을 밟고 있는 것은 아니다.

IMF사태를 맞으면서 환율이 급락, 각종 소비자 물가가 천정부지로 솟아오를 것으로 생각되었지만 음식값에서 부터 각종 물가가 요즈음 오히려 내리고 있다. 국민들이 IMF를 극복하려는 의지가 담긴 노력인 것이다.

그런데 재경부가 내수진작 확대를 위해 각종 특별소비세를 내리면서 유독 휘발유세만 계속 올리는 것은 稅收정책 에너지 정책 측면에서 도무지 이해할 수가 없다.

자동차·가전제품의 보유세를 내리는 것은 가진자에게 세금을 경감하는 조치이다.

반면 휘발유세는 간접세로서 빈부의 격차를 심화시키는 역할을 하는 세금이다. 결국 휘발유세를 계속 올리는 것은 가진자보다는 없는자에게 부담을 가중시키는 세정이다.

김대중 정부가 「국민의 정부」라고 표방하고 있는 것을 우리는 익히 알고 있다.

국민 정부의 가장 첫번째 조건은 세금을 공평하게 부과해 형평성을 유지하는 것이다.

간접세의 비중을 계속 높이고 직접세의 비중을 낮추어 빈부의 격차를 심화시켜 나가는 정책을 우리는 결코 국민의 정부라 인정할 수 없다.

김대중 정부의 정책은 의도야 어떻든 가진자의 정부로 전락하고 있는 것이다.

에너지 정책적 측면에서 휘발유 세금을 보자. 에너지 제품 가운데 휘발유에 붙는 세금이 가장 높다.

휘발유가 에너지 제품 가운데서는 세금의 비율이 가장 높다는데 대해서는 이의를 달고 싶지 않다.

하지만 보조금은 지원하고 한푼의 세금도 물지 않는 것이 있다면 그 차이는 너무 지나치다.

우리 앞에 닥쳐 있는 에너지문제는 환경오염문제이다. 환경오염을 줄이고 에너지 소비를 줄여야하는 당면성을 가진 것이 현실 에너지정책의 제1요 이를 조화있게 다루어야 한다.

오염도가 휘발유의 몇배가 되는 에너지 제품에는 세금이 한푼도 붙지 않고 있는 것이 있다. 그리고 깨끗한 에너지일수록 세금의 비중이 오히려 높은 편이다. 환경을 생각하지 않는 에너지 가격정책이라 하겠다.

휘발유는 稅收의 봉이 되어서는 아니된다.

국민들은 요즈음 어려움을 극복하기 위해 많은 사람들이 경차를 타고 있다.

그런데 4~5억만원짜리 승용차를 1년간 운전하면서 2~3억원짜리 아파트를 보유하는 것보다 세금을 더 내서야 이 땅에 稅收정책이 있다고 말할 수 있겠는가.

재경부의 휘발유 세금인상계획에 대해 산자부도 형평성을 잃고 있다고 항의를 하고 있는 것으로 들리고 있다.

한국에너지신문(1998. 7. 13)

## "교통세 납부시한 연기해 달라"

**정유 5사 건의**

김동원 기자

정유 5사와 대한석유협회는 교통세 신고와 납부 기한을 연기해 달라고 요청하는 건의문을 재정경제부에 제출했다.

대한석유협회는 이 건의문에서 "현재 석유류 교통세는 제조장 반출일에서 평균 45일 이내에 납부해야 하는 반면 정유업계의 자금 회수는 제조장 반출일로부터 수송·저장·채권회수 등에 75일 이상이 소요된다"면서 "이에 따라 1개월 이상의 세금을 정유업계가 선납해야 하는 부담을 지고 있다"고 지적하며 교통세 납부 기한을 연기해 달라고 요청했다.

이와 함께 "관세 부과금 특별소비세의 선납을 제외하고도 교통세만 연간 8000억원을 선납하고 있다"며 "만약 추가로 교통세 인상이 단행된다면 약 3000억원의 교통세 선납을 더 부담하게 되어 정유업계의 자금난은 최악의 상황에 빠질 것"이라고 걱정했다.

본면 의견·제보
company@mk.co.kr

매일경제신문(1998. 7. 18)

## 정유업계 "유류세 납부기한 연장해야"

「물건대금도 받지 않았는데 세금부터 내야하나.」

정유업계가 각종 유류에 부과하고 있는 세금의 선납(先納)제도가 불합리하다며 정부에 개선을 촉구하고 나섰다.

대한석유협회는 15일 정유공장에서 기름을 반출한 뒤 수송, 저장, 대금회수까지는 적어도 75일이 걸리는데 교통세, 부가세, 교육세 등 각종 세금을 반출일로부터 45일 안에 내라고 하는 것은 상식에도 맞지 않는다며 세금납부기일을 1개월간 연장해 달라고 정부에 건의했다. 협회는 재정경제부에 제출한 건의서에서 현재 정유업체들은 관세, 부과금, 특별소비세를 선납하는 것은 제외하더라도 교통세만 연간 8,000억원을 미리 납부하고 있으며, 이번에 또 교통세를 올릴 경우 3,000억원의 자금부담을 안게 된다고 주장했다.

협회는 또 정유회사들이 자금부족, 재무구조악화, 이자부담증가 및 부실채권의 누적 등으로 심각한 경영난을 겪고 있는데 세수확보에만 열을 올리고 있는 정부가 또다시 교통세까지 선납토록 할 경우 정유산업은 고사(枯死)할 수 밖에 없다며 대책을 호소했다. [김희중 기자]

서울경제신문(1998. 7. 17)