

세액인하조정을 통한 국내유가 인상 억제

- 대한상공회의소 -

건의배경

- 석유수출국기구(OPEC) 회원국을 비롯한 주요 산유국들은 하루 210만 배럴의 유류감산안을 승인(99. 3. 23) 함. 이에 따라 석유수출국기구(OPEC)의 감산합의전 배럴당 약 10달러선(두바이산 원유기준)에서 형성되어온 국내정유사의 수입원유가 상승으로 국내유가 인상이 불가피해지고 있는 가운데 지난 3월말 국내정유사들이 리터당 25원씩 휘발유가격을 인상함.
- 국내유가는 그동안 세계 여타지역에 비해 높게 형성되었던 점과 국내유가의 추가인상시 경기회복기미를 보이는 산업계에 미치는 부정적인 효과 등을 고려할때 인상을 최대한 억제함으로써 국내유가를 안정적으로 유지해야 할 필요성이 매우 큼.
- 특히 휘발유가격인상이 자동차 산업에 미치는 영향은 현저한 것으로 자동차산업의 산업연관효과, 고용효과 등을 고려시 가격인상을 최대한 억제하여야 함.

현황 및 문제점

1. 현황

- 자동차산업은 국가경제를 주도하는 핵심산업으로 제조업생산의 10.1%, 부가가치생산의 8.7%, 전산업고용의 8.2%를 차지하고 있고, 2~3만개의 부품으로 구성되는 자동차는 전후방산업연관효과 또한 상당함. 또한 무역수지개선을 위한 수출전략산업으로서 외환위기를 벗어나는데 크게 기여해오고 있음.
- 지난해 자동차 내수 판매량은 전년대비 48.5%로 현저하게 감소하였고 공장가동률도 50%대 미만으로 떨어져 연관산업의 동시붕괴위기로까지 치달음.
- 향후 국제원유가격이 15달러선(두바이산 기준)을 넘어서면 국내 휘발유가격은 OPEC감산 합의전보다 리터당 80원정도 인상될 것으로 예상됨.
 - 국제원유가격이 배럴당 1달러 상승시 휘발유 공장도가격은 리터당 14원 상승하게 됨.

최근 유가 추이

(단위 : \$/B, Dubai)

기간	'96	'97	'98년	'98년 12월	'99년 1월	'99년 2월	'99년 3/15	'99년 3/23	'99년 3/26	'99년 4/1	'99년 4/5
유가	18,58	18,17	12,20	10,12	10,78	10,07	12,49	13,37	13,77	14,29	14,52

주 : 해당기간중 평균 유가임
자료 : 한국석유공사

- 현재 배럴당 20달러선을 넘을 수도 있다는 예측도 대두되고 있는 실정임.

2. 문제점

○ 휘발유가격인상시 자동차구매수요 감소에 따른 내수 부진으로 관련업계의 경영악화는 물론 이에 따른 고용 조정이 불가피함.

- 자동차 수요감소에 영향을 미치는 요인별 구성비에 서 유가인상이 차지하는 비중은 36%에 달함.(소득 감소 39%, 차가격상승 25%)
- 또한 자동차산업의 생산유발효과가 2.93인 점을 고려할때 연관산업의 현저한 위축을 야기함.

○ 휘발유 소비자 평균가격은 현재 리터당 1,183원으로 공장도 가격은 204원, 그리고 차액 978원중 각종 세금으로 부과되는 금액이 902원으로 소비자 평균가격이 76%나 차지하고 있음.

휘발유가격에 대한 세금 구성 현황¹⁾

(단위 : 원/리터)

	금액	구성비(%) ³⁾
공장도가격 ²⁾	204.32	17.3
-특별소비세(교통세)	691.00	58.4
-교육세	103.65	8.8
-부가가치세(제조단계)	99.90	8.4
세금합계	894.55	75.6
유통마진	76.28	6.5
-부가가치세(유통단계)	7.63	0.6
평균소비자가격	1,182.78	100.0

주 : 1) '99. 3. 29~4. 3 평균임

2) 공장도가격에는 관세, 품질수수료, 수입부과금이 포함된 금액임.

3) 평균소비자가격에서 차지하는 비중임

자료 : 한국석유공사

- 이와 같은 세금부담은 다른나라에 비해 매우 과중한 것으로 정부는 그동안 휘발유 소비감소 차원에

서 고유가 정책을 고수해 오고 있으나 휘발유 가격 인상이 휘발유 소비감소에 미치는 효과는 미미한 것으로 나타남.

- 특히 특별소비세(교통세)는 작년 한해동안 세차레 나 인상되어 자동차 내수를 크게 감소시켰으며 유가인상으로 인한 소비자 부담을 가중시켰음.

특별소비세(교통세) 인상 현황

(단위:원/리터)

구분	'98.1.7	'98.5.3	'98.9.17
휘발유	455	591	691
경유	85	110	160

개선방안

○ 휘발유에 부과되는 특별소비세(교통세)의 인하를 통해 국내유가상승 억제

- 휘발유가격인상에 따른 자동차수요감소가 연관산업 부문에 미치는 경영여건악화 및 고용불안가중 등의 부정적인 효과 등을 고려, 특별소비세(교통세)에 연동하는 교육세 및 부가가치세의 조정폭을 감안하여 휘발유에 부과되는 교통세를 하향조정함으로써 국내유가를 안정적으로 유지해야 함.

○ 자동차가 더 이상 사치품이 아닌 생활필수품인 점을 고려할때 휘발유가격에 포함된 특별소비세의 인하조정을 통한 유가인상요인의 흡수는 합리적인.

○ 특소세 인하에 따른 세수 감소분은 자동차 수요증대에 따른 구매단계에서의 특소세·교육세·부가가치세, 등록과정에서의 등록세·취득세, 소유단계에서의 자동차세·교육세·면허세 등 각종 자동차 관련세수의 증가 및 연관산업의 활성화로 인한 수익증가에 수반하는 세액증가(법인세 등)로 세수감소의 보전 가능 ☺