휘발유 가격, 이대로 좋은가

이 승 웅
〈 한국자동차공업협회 상무 〉

세금 비중이 매우 높은 휘발유 가격

우리나라의 휘발유 소비자가격은 공장도가격과 유통업체 마진, 그리고 제세금이 부과되어 결정된다. 즉, 공장도가격에 교통세, 교육세, 지방주행세와 부가가치세가 부과되고 있을 뿐 아니라 대리점과 주유소의 마진, 그리고 이들 마진에 대한 부가가치세가 부과되고 있다. 한편, 공장도가격에는 원유도입시 부과되는 관세와 품질검사수수료 및 수입부과금 등의 정부부과금도 포함되어 있다.

이와 같이 우리나라의 휘발유 소비자가격에는 2종류의 정부 부과금과 모두 6종류의 세금이 포함되어 있는데, 그 이유는 휘발유를 대표적인 사치성 소비재로 인식하고 있을 뿐 아니라 원유의 높은 수입의존도에 따른 국제수지 방어를 위해 여러 종류의 세금을 부과하고 있는 것이며, 이로 인해 휘발유 소비자가격에서 세금이 차지하고 있는 비중은 약 65.9%에 달하고 있다.

〈 국내 휘발유 소비자가격의 구성(2001. 7월) 〉

구분		금액(원/ℓ)	비중(%)	비고
공장도 가격		390.07	30.01	관세, 품질검사수수료, 수입부과금 등 포함
세금	교통세	588	45.24	588원/ℓ
	교육세	88.20	6.78	교통세액의 15%
	주행세	67.62	5.20	교통세액의 11.2%
	부가세	113.39	8.72	세후공장도가의 10%
세금		857.21	65.94	-
마진 등		52.72	4.05	대리점, 주유소 마진 및 마진부가세 등
소비자 가격		1,300.00	100.0	전국 평균가

국제적으로도 매우 높은 수준의 휘발유 가격

이와 같은 가격구조에 따라 금년 7월 현재 우리나라의 휘발유 소비자가격은 1,300원/ℓ 을 기록하고 있는데, 이는 OECD 회원국들의 평균 휘발유 가격인 1,079원/ℓ 보다 훨씬 높은 수준일 뿐 아니라 세계에서도 그 유례를 찾을 수 없는 높은 수준이다.

〈 주요국 휘발유 소비자가격 비교 〉

(단위: 원/ℓ, %)

구분	한국	일본	대만	미국	독일	프랑스	스위스	OECD평균
휘발유가격	1,300	1,099	802	567	1,242	1,263	1,072	1,079
지수	100	85	62	44	96	97	82	83
세금비중	65.9	57.0	38.8	26.2	69.6	71.5	64.2	59.2

우리나라의 휘발유 소비자가격이 세계 최고 수준을 유지하게 된 원인은 국제 원유가 인상과 환율상승에도 원인이 있으나, 그보다는 국내 유류세율의 지속적인 인상이 더 크게 작용한 것으로 보인다. 즉, 정부는 지난 '96년 이후 유류소비 억제, 교통난 해소, 교육 및 실업대책 소요재원 확보 등을 이유로 수차례에 걸쳐 교통세를 인상한 것은 물론이고 교육세와 주행세와 같은 새로운 세금도 신설하였다.

이에 따라 국제 원유가가 배럴당 10달러 수준으로 하락하고 환율이 안정되어 가격인하 요인이 발생한 시기에도 국내 휘발유 소비자가격은 인하되지 않고 오히려 계속 인상되었다.

이러한 세계 최고 수준의 휘발유 가격은 자동차 유지비용을 증가시켜 자동차 수요에 부정적인 영향을 미치는 바, 이는 안정적인 내수 수요를 바탕으로 수출과 기술개발에 힘써야 하는 자동차산업의 경쟁력을 약화시키는 요인이 되고 있다.

과중한 관련세금의 인상

휘발유 관련세금중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 교통세는 도로 및 도시철도 등 사회간접자본의 확충에 소요되는 재원을 확보하기 위하여 특별소비세 과세대상인 휘발유와 경유에 대해 지난 '94년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 부과하는 목적세이다.

교통세는 잦은 국제유가 변동에 따른 세금의 변화폭을 안정시키기 위하여 '96년부터 종가세에서 종량세로 전환되었으며, 이후 수차례에 걸쳐 세율이 인상되었다. 이에 따라 종량세 전환 당시 345원/ℓ 이던 기본세율이 현재는 588원/ℓ 으로서 약 70.4%가 인상되었다.

교통세는 에너지 소비억제, 교통난 완화, 교통시설 투자 재원확보 등 도입목적에 어느 정도 부합되게 이루어진 측면이 있으나, 인상 사유가 당초 도입목적과 관련이 없는 교육개혁, 경제안정, 금융산업 구조조정, 실업대책 재원확보 등으로 까지 확대되고, 또 인상률도 과도하게 인상되었는데, 이는 간접세인 교통세를 통해 정부가 보다 손쉽게 세수를 증대하려는 것으로 볼 수 있다.

교통세 도입 이후 휘발유에 추가로 부과된 세목으로는 교육세와 주행세가 있다. 교육세는 교육투자재원 확보를 목적으로 지난 '96년 7월부터 교통세액의 15%가 부과되고 있으며, 주행세는 '98년 한 · 미 자동차협상 결과 자동차세가 인하됨에 따라 감소된 지방세수의 보전을 목적으로 2000년 1월부터 교통세의 3.2%를 부과하였는데, 금년 7월부터는 11.5%로 인상되었다.

이와 같은 교통세 인상과 교육세, 주행세의 신설에 따라 휘발유의 세금인상률은 지난 '96년 1월 대비 약 116%의 인상률을 보이고 있다.

〈 휘발유 세금 변화 추이 〉

일 시	세 금 (ℓ/원)			소비자가 (원/ℓ)	원유가 ($/배럴)	비 고
	교통세	교육세	주행세			
'96. 1	345	-	-	624	16.59	종가세에서 종량세로 전환
7	345	51.75	-	707	17.82	교육세(교통세액의 15%) 신설
12	414	62.10	-	815	21.79	교통투자재원 마련
'98. 1	455	68.25	-	1,143	13.45	금융산업 구조조정 재원확보
5	591	88.65	-	1,040	12.80	에너지 소비절약
9	691	103.65	-	1,149	13.13	실업대책 재원마련
'99. 2	691	103.65	-	1,155	10.06	원유 도입 최저가
5	651	97.65	-	1,180	15.42	국제원유가 상승 반영
'00. 1	630	94.50	20.16	1,220	22.93	주행세(교통세액의 3.2%) 신설
3	600	90.00	19.20	1,213	23.48	국제원유가 상승 반영
5	630	94.50	20.16	1,188	25.81	국제원유가 하락으로 원상회복
'01. 7	588	88.20	67.62	1,300	23.86	주행세(교통세액의 11.5%) 인상

주) 1. 휘발유는 전국 평균가임.
2. 원유는 두바이산 기준

한편, 휘발유 관련세금의 인상과 신설로 인하여 자동차용 유류 관련세수는 지난 '96년 5조 4,407억원에서 2000년에는 11조 431억원으로 크게 증가하였으며, 국내 총 세수에서 차지하는 비중도 6.6%에서 9.8%로 크게 높아졌다.

휘발유가격이 높은 수준인 영국과 프랑스의 유류세수 비중이 각각 8.3%와 8.5%인 것을 볼 때 우리나라의 유류관련세금이 상당히 높은 수준임을 알 수 있다. 더구나 이 나라들의 총 조세부담률, 국민소득수준 및 자동차 보급수준이 우리나라보다 높은 수준인 점을 감안할 때 우리나라와 이들 국가들간의 유류세수 비중 차이는 겉으로 나타난 숫자보다 훨씬 크다고 할 수 있겠다.

〈 주요국 유류세수 비중 비교 〉

구 분	한국(2000)	영국 ('97)	프랑스 ('95)	독일 ('97)
총 세수	17조 9,900억원	2,132억 파운드	20,183억 프랑	8,000억 마르크
유류 관련세수	11조 431억원	181억 파운드	1,680억 프랑	643억 마르크
비중(%)	9.8	8.5	8.3	8.0

바람직한 휘발유 가격의 조정 방향

이상에서 살펴본 바와 같이 우리나라의 휘발유 관련세금과 소비자가격은 상당히 높은 수준임을 알 수 있다. 높은 휘발유 가격은 유류의 사용감소를 유도하여 교통소통의 원활화를 도모하는 등의 긍정적인 효과가 있으나, 반대로 부정적인 측면도 많이 나타나고 있다.

높은 휘발유가격은 물가인상과 국민부담으로 직결되는 것은 물론이고, 유가구조상 인상요인을 자유롭게 반영할 수 없는 정유업계의 경영애로를 초래하는 등 국민경제 전반에 나쁜 영향을 미칠 것으로 우려되며, 가짜 휘발유의 유통, 무자료 거래의 확대와 같은 사회적 문제도 발생될 것으로 우려된다.

또한 정부는 경유 및 LPG 등 타 수송용 유류와의 가격왜곡을 바로 잡고자 금년 7월부터 2006년까지 단계적으로 에너지 가격체계 개편을 추진중인데, 그 개편방안이 세계 최고 수준인 휘발유 가격은 인하하지 않고 경유와 LPG 가격만을 대폭 인상하는 것으로 되어 있어 소비자 부담 가중, 물류비용 증대에 따른 산업경쟁력 약화, 유류 유통시장 혼란 등이 우려된다.

따라서, 휘발유 가격은 조세형평성과 국민부담의 해소, 그리고 관련산업의 발전을 도모하는 뜻에서 교통세의 탄력적 조정을 통해 OECD 회원국 평균수준으로 인하하는 것이 바람직할 것이다.