

# 자동차 주행세제 강화에 대한 건의

- 대한석유허회 -

1. 지난 6월 23일 개최된 세제발전심의회위원회 소비과세분과위원회에서는 자동차 주행세제 강화를 위해 휘발유와 경유에 부과되는 교통세 기본세율의 상향조정을 검토·발표한 바 있습니다. 즉, 휘발유는 현행 455원/ℓ에서 591원/ℓ으로, 경유는 85원/ℓ에서 170원/ℓ으로 기본세율이 인상되며, 동시에 탄력세율 조정범위도 기본 세율의 30%에서 50%로 확대한다는 내용을 포함하고 있습니다.
2. 그러나, 올해 들어 두차례에 걸친 교통세 인상('98.1.9 및 '98.5.3 각각 52원/ℓ, 172원/ℓ)으로 현행 휘발유에 부과되고 있는 세금은 그 규모가 과대하여 이미 주행세의 기능을 충분히 수행하고 있으며, 이미 유류 소비자들의 부담이 지나치게 과중한 실정입니다. 또한, 석유류에 대한 세금인상은 곧바로 대중교통요금의 인상등 물가인상으로 직결될 수 밖에 없다는 점을 고려할 때 교통세 추가 인상은 신중히 검토되어야 한다고 저희 업계는 판단하고 있습니다.
3. 더구나, 저희 업계는 IMF지원체제 이후 지속적인 자금난과 석유수요 감소등으로 인한 경영난 하에서 구조조정의 어려움을 겪고 있습니다. 이러한 상황에서 또다시 석유류 세금이 과다하게 인상될 경우에는 석유수요의 격감으로 국내 석유산업의 기반 붕괴가 우려될 뿐만 아니라, 국민경제 전반에도 악영향을 미칠 것으로 사료되어 아래와 같이 건의드리오니 선처하여 주시기 바랍니다.

첫째, 세수확보를 위해 수시로 유류관련 세제를 인상할 경우, 에너지원별 조세형평성 문제 및 조세저항 문제를 유발할 우려가 있으므로 현재 세제발전심의회위원회가 검토·추진하고 있는 교통세 추가 인상(안)을 철회하여 주실 것을 양청합니다.

둘째, 현재 투명한 과세기준 확립과 에너지 관련세 단순화 등을 위해 에너지경제연구원등에서 검토중에 있는 에너지관련 세제개편(안)과 연계하여 합리적이며 점진적인 세제개편이 이루어질 수 있도록 건의드립니다.

셋째, 마지막으로 주행세제 강화 및 자동차 보유세 감면시에는 석유산업과 자동차산업간 조세 효과의 형평성 문제가 발생되지 않도록 배려하여 주시기 바랍니다.

## 별첨

### 교통세 인상(주행세 강화)시 문제점

#### 1. 현행 휘발유 부과 교통세액의 과다

정부의 지속적인 고유가정책에 따라 우리나라 현행 휘발유가격은 주요 외국과 비교해 볼 때 거의 비슷한 수준이며, 특히 현재 휘발유 소비자가격에서 세금이 72%나 차지하고 있으며, 개정안대로 교통세가 인상될 경우 79%에 이르게 됩니다.

또한 정부는 '98년 들어 1월 9일 휘발유 교통세를 기본세율 345원/ℓ에서 455원/ℓ로 32%나 대폭 인상시킨데 이어, SOC 투자재원 마련, 실업대책재원 마련등을 이유로 5월 3일 또 다시 탄력세율을 30% 인상시킨 바 있습니다.

즉, 정부는 주행세 도입 명목하에 세수부족 및 실업기금 재원 확보를 위하여 계속적으로 유류관련 세제를 인상하여 왔으며, 현행 세제만으로도 주행세 기능은 충분히 발휘되고 있습니다.

## 2. 에너지원별 조세부담 형평성 문제

IMF는 우리나라의 유류관련 세제의 단일화 필요성을 권고한 바가 있으며, 현재 정부에서도 각 에너지원별 조세부담의 공평성 및 장단기 에너지정책과 연계하여 에너지원별 세금액을 조정한다는 원칙하에 유류 세제개편 논의가 진행되고 있습니다.

이러한 상황에서 휘발유와 경유에 대한 세제 인상은 현재 휘발유와 경유에 편중된 조세체계의 불균형을 심화시켜 에너지원별 조세부담 형평성 문제를 더욱 악화시킬 수 밖에 없습니다.

## 3. 서민물가인상 유발 및 역진세 효과 확대

교통세 인상은 여타 제품의 추가적인 동반 상승을 유발하여 국민들의 물가고를 가중시키고 특히, 경유세액 인상은 대중교통 요금 등의 인상을 초래하여 현재 악화된 서민 가계부담을 더욱 악화시킬 것입니다.

휘발유가격이 아무리 높아도 고소득층은 휘발유에 대한 가격탄력성이 거의 없어 자동차 이용을 줄이지 않을 것으로 예상되는 반면, 대다수 중산층 이하 소비자들은 휘발유 가격인상으로 인한 편의 감소 등의 영향을 받게 되어 계층간 불균형을 초래하며, 조세의 역진적 기능이 확대될 것이 확실합니다.

특히, 자동차 사용이 생계유지에 필수적인 업종에 종사하는 국민들이 받게 될 상대적 불이익은 이루 말할 수 없으며, 일단 유류관련 세제인상에 대한 국민들의 불만 및 조세특성상 탄력세율 인하적용은 기대하기 어려운 점을 감안할 때 소비자의 조세저항 문제도 심각히 고려되어야 할 것입니다.

## 4. 휘발유 교통세 인상 및 자동차 보유세 감면시 산업간 형평성 문제 발생

주행세를 대폭 인상하고 자동차 보유관련 세제를 개편/감면해 줄 경우, 자동차업계는 수요증가에 따라 손익이 개선되는 반면, 석유업계는 수요 감소에 따른 막대한 손익 감소를 감수해야 하는 등 산업간 조세효과의 형평성 문제가 발생하게 됩니다.

## 5. 지역간 소비자의 납세형평성 문제

상대적으로 교통혼잡도가 낮은 농촌이라든지 중소도시 소비자들의 주행세 부담은 주행세 도입 취지인 원인제공자 비용부담 원칙에도 위배되어, 조세형평성 문제가 제기될 것이며, 또한 탄력세율을 50% 상향조정하는 것은 정부에 의한 자의적인 세제운용이 우려됩니다.

## 6. 목표수준의 세수확보에 대한 불확실

현재 유종별 세금 비중은 휘발유 72%, 경유 35%, LPG 14%로써 휘발유에 부과되고 있는 세금의 비중이 과중한 편이며, 이에 따라 휘발유 사용차량의 등록대수는 '97년 월평균 50천대에서 '98.1월 13.3천대로 격감한 반면, LPG 사용차량은 '97년 월평균 4.5천대에서 8.6천대로 증가하는 추세입니다.

즉, 주행세제 인상에 따른 휘발유가격 상승은 현재에도 진행되고 있는 소비자들의 구매전환행위를 가속화시킬 것이며, 이는 적정수준의 세수확보를 어렵게 할 것입니다.

또한, 이를 만회하기 위한 추가적인 주행세제 인상은 수요감소를 더욱 촉진시키는 악순환을 가져올 것입니다. ♪