

석유류 교통세 납부기한 연장을 위한 교통세법 개정 건의

- 대한석유협회 -

1. 정부는 세수확보를 위하여 올해들어 이미 두차례에 걸쳐 교통세율을 대폭 인상시킨 바 있으나, 최근 또 다시 '98년 재정운영과 관련하여 세수 부족을 보전하기 위하여 교통세율을 휘발유는 현행 591원/ℓ에서 691원/ℓ으로 100원/ℓ을, 경유는 현행 110원/ℓ에서 190원/ℓ으로 80원/ℓ을 각각 인상할 방침인 것으로 알고 있습니다.
2. 이러한 정부부과금의 계속적인 인상은 가격구조를 지나치게 왜곡시켜 휘발유의 경우, 현재도 1ℓ 당 1,083.39원('98.7.7부 한국석유개발공사 조사가격 기준)으로 정유사 귀속분 205.69원, 정부부과금 802.41원(관세 및 부과금 포함),유통마진 75.29원으로 정부부과금이 74.1%에 달하고 있고, 유통마진을 제외할 때 정유사 귀속분 20.4%, 정부부과금 79.6%로 이미 과도한 정부부과금을 감당하고 있는 상황에서 또 다시 1ℓ 당 100원의 교통세 인상(및 이에 따른 교육세·부가세의 인상)을 단행한다면 이는 정유업계에 엄청난 타격을 주게 될 것입니다.
3. 그동안 계속되어 온 정부부과금의 인상은 석유류 가격 인상으로 이어져 IMF체제하의 위축된 경기하에서 수요격감을 초래했을 뿐만 아니라, 엄청난

유통자금부담증가를 가져와 정유회사들의 자금부족, 재무구조 악화, 이자부담 증가 및 부실채권의 누증(유통자금증가에 따른 대손요인의 증가)등 심각한 문제점을 초래했으며, 유통업계에도 수요격감에 따른 수익성 악화, 자금부담 증가 및 부실채권 증가등 그 존립기반이 무너지는 문제점들을 초래했습니다. 현재 정유업계는 수요격감에 의한 수익악화와 약 9조원에 달하는 과도한 유통자금부담 및 고금리 현상으로 사상 유례없는 최악의 국면을 맞이하고 있는 바, 만약 추가적인 교통세 인상이 단행될 경우 추가적인 수요감소는 물론 유통자금부담을 더욱 증가시켜 손익악화는 물론 자금난을 더욱 가중시키게 될 것입니다.

4. 지난 '97년 석유류세수는 관세 및 부과금을 제외하고도 약 8조8천억원으로 총 국세 69조9천억원의 약 13%를 차지하였던 바 금년들어 이미 두차례에 걸친 교통세인상에 추가하여 또다시 휘발유 및 경유에 대한 교통세 인상을 단행한다면 이는 형평의 원칙에 어긋날 뿐만 아니라, 징세편의를 위해 정유업계에 일방적인 희생을 강요하는 것이라 아니할 수 없습니다.
정유업계도 IMF체제 이후 세수의 격감과 실업사태 및 경제구조조정예 소요되는 막대한 재정부담

을 고려할 때 석유류에 대한 세금 인상의 불가피성을 이해하고 협조하여야 한다는 점에 대하여는 공감하고 있으나, 지금까지의 교통세 인상만으로도 정유업계가 이미 감당할 수 있는 한계를 넘어서는 부담을 하고 있다는 점을 깊이 통찰하시어 추가적인 교통세인상에 대해서는 이를 재고하여 주시기를 간곡히 청원합니다.

5. 정유업계의 이러한 어려움에도 불구하고 만약 정부가 재정형편상 추가적인 교통세 인상을 단행할 수 밖에 없을 경우 최소한 정유업계의 생존을 위하여 자금부담 해소를 위한 배려가 반드시 있어야 한다고 사료됩니다.

현재 석유류 교통세는 제조장 반출일로부터 평균 45일에 납부해야 하는 반면 정유업계의 자금회수는 제조장 반출일로부터 수송, 저장, 채권회수등에 75일 이상이 소요됨으로써 1개월이상의 세금을 정유업계가 선납해야 하는 부담을 지고 있습니다.

따라서 정유업계는 관세, 부과금, 특별소비세의 선납을 제외하고도 교통세만 약 8천억원을 선납하고 있으며, 만약 추가적인 교통세 인상이 단행될 경우 약 3천억원의 교통세 선납을 추가부담하게 되어 정유업계의 자금난은 더욱 더 가중될 것입니다.

간접세제도는 본래 사업자가 정부를 대신하여 세금을 징수·납부하는 제도이므로, 정유산업이 이렇게 엄청난 규모의 세금을 징수·납부하는데 대한 혜택은 받지 못하더라도 이로 인한 자금부담을 해야하는 것은 매우 불합리하다고 사료됩니다.

6. 정유업계는 IMF체제이후 극심한 수요감퇴, 시장 개방 및 경쟁체제 도입하에서 생존을 위하여 효율 증대 및 비용절감등 피나는 자구노력을 기울이고 있으나, 정부부과금의 계속적인 가중으로 이미 허약해질 대로 허약해진 그 생존력이 빈사상태로 몰리고 있습니다.

정유사들은 국내 석유류 가격중 일부에 국한된 정유사 귀속분 중에서 이익을 창출하고자 원유비, 인건비, 금융비등의 절감을 위해 온갖 노력을 다하고 있음에도 불구하고 정부부과금의 계속적인 증가에서 오는 자금 및 손익부담으로 개선의 전망은 더욱 더 요원해지고 있습니다.

이러한 정유업계의 어려운 현실을 깊이 고려하시어 석유류 교통세의 추가인상은 재고하여 주시기를 간곡히 청원하오며, 만약 정부가 재정형편상 교통세 인상을 시행할 수 밖에 없다면 최소한 교통세 인상에 의한 자금부담은 반드시 해소해 주셔야 하겠습니까. 다른 품목들과 납부시기가 동일하게 되어 있는 관세, 특별소비세 등의 납기연장은 현시점에서 어렵다는 점을 이해하나 석유류에 한하여 적용되는 교통세에 대하여는 정유업계의 엄청난 세금선납부담을 고려하시어 납기연장을 허용해 주실 것을 간곡히 청원 합니다.

7. 이에 따라 폐업계는 귀부가 정부부과금으로 인한 폐업계의 과도한 자금부담을 고려하시어 기업경쟁력 강화를 위한 제도개선차원에서 교통세 신고·납부기간 연장을 금번 교통세법 개정시 다음과 같이 반영하여 주시기를 건의하오니 선처하여 주시기를 양청합니다. 참고로 교통세 납부시기의 연기는 금년 세수에 영향을 준다 하더라도 내년도부터는 영향이 없을 뿐만 아니라, 구조적으로 불합리한 제도의 개선이라는 측면에서 반드시 시정해 주셔야 할 사항이라는 점을 고려하여 주시기 바랍니다.

- 다 음 -

교통세법 개정시 교통세 신고·납부기한을 제조장 반출일의 익월 말일에서 익익월 말일로 개정하여 주실 것

참고

휘발유·경유 가격 구조

(단위 : 원/l)

	휘발유			경유		
	현행	교통세 100원/l 인상시	차이	현행	교통세 100원/l 인상시	차이
□ 정유사	205.69(19.0%)	→(17.0%)	-	237.47(49.1%)	→(40.6%)	-
□ 정부부과금(A)	802.41(74.1%)	928.91(76.8%)	+126.50	193.40(40.0%)	294.60(50.3%)	+101.20
- 부과금(1.7\$/B)	14.99	→	-	14.99	→	-
- 관세(5%)	9.28	→	-	7.91	→	-
- 교통세(정액)	591.00	691.00	+100.00	110.00	190.00	+80.00
- 교육세(정액)	86.65	103.65	+15.00	16.50	28.50	+12.00
- 부과세(10%)	90.96	102.46	+11.50	38.69	47.89	+9.20
- 유통부문부과세	7.53	→	-	5.31	→	-
□ 유통마진(세전)	75.29(6.9%)	→(6.2%)	-	53.06(10.9%)	→(9.1%)	-
□ 소비자가격(B)	1,083.39(100%)	1,209.89(100%)	+126.50	483.93(100%)	585.13(100%)	+101.20
□ 세금비중(A/B)	74.1%	76.8%	+2.7%p	40.0%	50.3%	+10.3%p

- 주 : 1. 한국석유개발공사 조사가격기준('98.7.7)
 2. 교통세 및 교육세
 - 현행 교통세 : 기본세율(휘발유 455원, 경유 85원)의 탄력세율 30% 적용
 - 교육세 : 교통세의 15%



지역내총생산

한 나라의 경제규모를 측정하는 척도로 흔히 국내총생산(GDP)이 활용된다.

국내총생산은 국내에 거주하는 가계 기업 정부 등 모든 경제주체가 일정기간(통상 1년)에 새롭게 생산한 재화와 서비스의 가치를 시장가격으로 평가해 합산한 것을 말한다.

지역내총생산(GRDP)은 ' 시도별 GDP' 라고 생각하면 쉽다.

즉 각 시도 내에 거주하는 각 경제주체가 얼마만큼의 재화와 서비스를 생산했느냐를 나타내는 지표이다.

국내총생산은 한국은행에서, 지역내총생산은 통계청에서 매년 발표하고 있다.

엄밀하게 말하자면 지역내총생산의 합이 국내총생산과 일치해야 한다. 두 가지 지표 모두 국제 연합(UN)이 권고하고 있는 국민계정체계(SNA)라는 동일한 기준에 따라 산정되기 때문이다.

그런데 현실적으로 지역내총생산의 합과 국내총생산은 보통 3~4%가량 차이가 난다.

통계청과 한국은행이 이용하는 기초자료와 접근방법이 다를 수 있기 때문이다.