

# 교통세 등 과세제도 개선(납부기한 연장) 건의

대한석유협회

**현** 재 정유업체는 지속적인 고유가 및 수익성 저하에도 불구하고 국내 석유류 수급안정을 위해 최선을 다하고 있으며, 국가의 기간산업으로서 국제경쟁력 향상 및 환경보전 등을 위해 고도화 시설과 공해방지시설 등에도 막대한 투자를 지속적으로 하고 있음.

그러나, 유류에 대한 교통세(특별소비세)의 징수·납부제도를 살펴보면, 세법상 납부기한과 판매대금 회수기간간 차이로 세금을 선납하는 결과가 초래되고 있는 실정임.

이와 같은 사항은 당초의 입법취지와는 무관하게 정유업체의 경영을 압박하는 요인으로 작용하고 있으며, 또한 2000년 에너지세제 개편에 따라 향후 지속적으로 세율이 인상될 예정으로 있어 정유사의 자금부담은 더욱 가중될 수밖에 없을 것으로 사료됨.

이에 폐 업체는 주류 등 타 상품과의 형평성 및 기업의 경쟁력 강화를 위한 제도개선 차원에서 유류에 대한 교통세 및 특별소비세의 납부기한 연장을 다음과 같이 건의함.

## 1. 납부기한의 문제점

석유류에 대한 교통세 및 특별소비세(이하 교통세)는 석유류 제품의 최종소비자가 그 세금을 부담하는 것이나 조세징수의 편의를 위하여 과세물품인 석유류를 제조하는 자(이하, 정유사)가 납세의무를 지고 소비자를 대신하여 국가에 납부하는 방법을 채택하고 있으며 이에 정유사는 국가시책에 적극 협조하고 있음.

정확한 세금의 징수·납부를 위하여 노력하는 과정에서 업무부담을 정유사는 기꺼이 감수할 수 있으나, 현행 관련 법규에 따라 징수·납부시 정유사는 오히려 자금부담이 오는 것이 현실임.

세법에서는 신고·납부기한을 과세물품 반출일의 익월 말일로 규정하고 있어, 정유사에서는 과세물품을 제조장으로부터 반출한 이후 평균 45일의 기한 내에 교통세(특별소비세)를 납부하여야 함.

그러나 정유사는 안정적인 석유제품의 공급을 위하여 제조장외에 전국에 걸쳐 저유시설을 운영하고 있어 수송·저유기일이 소요될 뿐만 아니라, 주요거래선인 중소기업체의 자금사정 및 시장관행에 따른 일정기간의 신용공여 등이 불가피한 것이 현실인바, 판매대금 회수는 세법상 납부기한을 훨씬 초과

(약 75일 소요)하여 이루어지고 있어 정유사가 일정 기간세금을 선납하게 되는 결과를 초래하여 정유사의 손익구조를 악화시키는 요인으로 작용하고 있음.

즉, 정유사가 석유류를 생산·반출하여 저유소에 저장한 후 판매가 이루어져 실제로 대금이 회수되는 기한을 충분히 고려하여 국가에서 세금을 징수함으로써 수익자 및 원인자 부담 원칙에 의거하여 석유제품의 최종소비자가 과세물품 판매가격과 함께 동 세금을 부담하도록 하는 것이 합리적일 것임.

## 2. 자금부담 규모의 증가

위에서 살펴본 바와 같이 정유사는 일정기간 세금 선납이 불가피함에 따라 이에 대한 상당한 자금 및 금융비용 부담을 자체적으로 지고 왔으며, IMF 외환 위기이후('98년부터) 교통세율의 급격한 인상으로 인해 자금부담규모가 엄청나게 증가되었으며, 특히 2000년 에너지세제 개편에 따라 향후 지속적으로 세율이 인상될 예정인 바 정유사의 자금부담은 더욱 가중되어 더 이상 감내하기 힘든 상황이 도래할 것임.

'98 ~ '01 월납부액 증가추세

(단위 : 억원)

정유사	'98년	'99년	'00년	'01년
SK(주)	2,537	3,412	3,311	3,385
LG 정유	2,031	2,846	2,713	2,752
인천정유	651	862	824	841
S-Oil	743	1,083	1,292	1,190
현대오일뱅크	735	932	798	1,063
계	6,697	9,135	8,938	9,231

## 3. 간접세 세목간 형평성

정유사의 경우 주류업자와는 달리 석유사업법에 의해 연간 내수 판매량의 일평균 판매량의 38일분

을 비축해야 함. 그럼에도 불구하고 주세에 대하여는 '99년도 법개정을 통하여 종전 출고일의 익월 20일까지 신고·납부하게 되어 있던 것을 출고한 날이 속하는 달의 다음 다음달 말일까지 신고·납부하도록 납부기한을 변경한 바 있음. 따라서 교통세에 대해서도 동일한 신고·납부기한을 적용하는 것이 세법간 형평에 맞을 것으로 사료됨.

간접세 평균 납부기한 비교

(단위 : 억원)

세 목	교통세	주세	부가세(분기신고)
평균납부기한	45일	75일	70일

## 4. 개정 건의안

상기와 같은 사유로 현행 교통세·특소세법상의 신고·납부규정을 다음과 같이 개정하여 줄 것을 건의함. ☺

현행	개선안
• 교통세 납세의무자는 매월 제조장으로부터 반출한 물품에 대해 반출월 다음달 말일까지 신고·납부	• ~반출월 다음다음달 말일까지 신고·납부

정유사별 세금선납에 따른 자금부담 규모

(단위 : 억원)

정유사	'01년도		'02년도(E)		'03년도(E)	
	일평균 납부액	금융 비용	일평균 납부액	금융 비용	일평균 납부액	금융 비용
SK(주)	3,385	237	3,450	242	3,830	268
LG 정유	2,752	193	2,805	196	3,114	218
인천정유	841	59	860	60	950	67
S-Oil	1,190	83	1,210	85	1,340	94
현대오일뱅크	1,063	74	1,080	75	1,200	84
계	9,231	646	9,405	658	10,434	731

- 선납 기일 : 30일, 이자율 7% 적용

이 자료는 지난 5월 대한상공회의소에서 환경부로 제출한 건의 내용임.  
- 편집자 주 -

# 연료사용규제의 문제점과 개선방안

대한상공회의소

## 1. 법적근거

### 가. 대기환경보전법

- 법 제26조(연료용 유류 및 기타연료의 황함유 기준), 제27조(연료의 제조, 사용 등의 규제)
- 시행령 제34조(저황유의 사용), 제35조(저황유외의 연료사용), 제36조(고체연료의 사용금지 등), 제37조(청정연료의 사용)
- 시행규칙 제60조의2(저황유외 연료사용승인), 제60조의3(고체연료 사용승인)

### 나. 청정연료 등의 사용에 관한 고시(환경부고시 제 2001-197호)

## 2. 규제현황 및 문제점

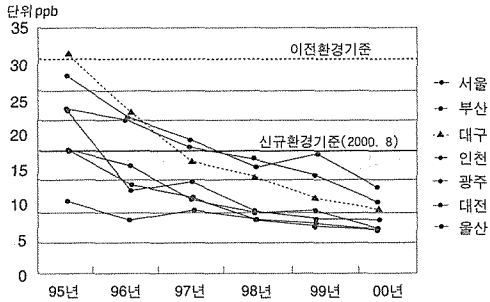
### 가. 대기환경기준

- 대기환경기준은 대기정책이 지향하는 최종목표로서 우리나라의 경제수준을 고려할 때 선진국 대비 손색없는 수준으로 설정되어 있음.
- 아황산가스의 경우, 우리나라는 호주와 캐나다 등과 같은 0.02ppm 수준이며, 미국 등 대다수의 국가는 0.03ppm을 아황산가스 환경기준으로 설정하고 있음.
- 미세먼지의 경우, 호주에 비해서는 강화되어 있으며 캐나다, 스위스와 같은 70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 을 환경기준으로 설정하고 있음.

구분	한국	미국	캐나다	호주	이태리	스위스	태국	싱가폴	대만	WHO
SO <sub>2</sub> (ppm)	0.02	0.03	0.02	0.02	0.03	0.01	0.04	0.03	0.03	0.019
PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	70	50	70	90	-	70	-	50	65	-

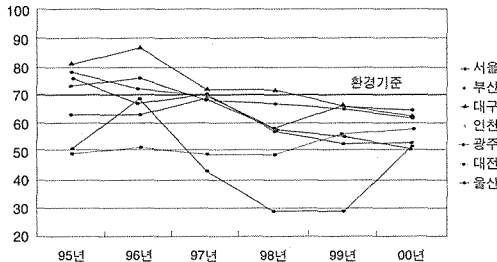
- ① 아황산가스 농도의 국가환경기준 달성
  - 그동안 연료규제 실시로 전국의 아황산가스 농도가 획기적으로 저감되었고, 현재 대기환경기준을 충족.

- 아황산가스 환경기준은 2000년 8월에 0.03 ppm에서 0.02 ppm으로 추가 강화되었으며, 국내 대도시의 경우 '97년부터 국가환경기준은 물론 WHO 권장기준 0.019ppm을 달성함.



② 미세먼지 농도의 국가환경기준 달성

- 미세먼지 대기질 수준은 전반적으로 개선되고 있는 추세이며, '96년을 정점으로 감소하기 시작하여 '99년부터는 국가환경기준을 충족시키고 있음.



나. 배출허용기준

- 정책적인 목표로서 대기환경기준이 존재하고, 개별적인 오염원에 대하여 법적 규제기준으로 적용되는 배출허용기준이 별도로 있음  
- 배출허용기준은 황산화물 등 26개 대기오염물질에 대하여 설정되어 있으며, 대기보전특별대책지역의 경우보다 엄격한 배출허용기준을 적용하고 있음.

다. 연료사용규제

- 이렇듯 대기환경기준과 배출허용기준이 존재하고 있음에도 불구하고, 다음과 같은 연료사용규제가 별도로 존재함에 따라 연료의 공급 및 사용자에게 중복적인 규제를 가하고 있는 실정임.

① 저황유 사용규제(중유, 경유)

- 대기중 아황산가스 저감을 위하여 1981년 서울에 황함유량 1.6%이하 중유의 공급·사용을 최초로 의무화한 이후 지속적으로 기준이 강화되어 2001년 7월 이후에는 0.3%까지 강화된 상태임.  
- 이에 따라 대기질 농도도 획기적으로 개선되어 왔음.

중유 황함량별 규제지역 현황

구 분	2001년	2002년말
0.3% 중유	7개지역	20개지역
0.5% 중유	52개지역	40개지역
1.0% 중유	상기지역외 전지역	

연도별 황함량 규제기준

중 유	이전	1981	1993	1997	2001
황함량	4.0%	1.6%	1.0%	0.5%	0.3%

경 유	이전	1981	1993	1996	1998	2002
황함량	4.0%	0.4%	0.2%	0.1%	0.05%	0.043%

- 연료규제는 행정소요가 적고 가장 확실하게 대기질을 개선할 수 있는 규제방법이나 이는 저황유 규제 초기에 해당하는 1.6%, 1.0%등 황함량이 비교적 높은 연료의 경우에 한해 비용효과적으로 규제할 수 있는 방법임.  
- 그러나 0.5%, 0.3%와 같은 초저황유를 생산하기 위해서는 연료탈황에 필요한 투자 및 운영

비가 대폭 증가하는 등 한계점에 도달하게 됨.

\* 0.3%이하의 중유 제조를 위해서는 '초저유황원유 수입', '중유탈황' 등 생산Cost의 기하급수적인 상승이 불가피.

② 청정연료 사용규제(LNG 등)

- 저황유 사용규제가 석유류의 황함량을 낮추어 오염물질을 줄이고자 하는 반면 청정연료 사용규제는 석유연료 사용을 금지하고 청정연료를 의무적으로 사용하도록 하는 규제로 빌딩, 아파트 및 발전시설 등에 LNG를 사용토록 의무화하고 있음.

- 연료규제는 대기질 농도를 원천적으로 저감할 수 있는 확실한 방법이지만 이를 사용하는 업체들로 하여금 연료선택권을 인위적으로 제약하고 제조원가 부담을 가중시키는 매우 큰 단점이 있음.

\* 규제제의 조항을 두어 배연탈황시설을 설치하는 경우 고탄유를 사용할 수 있도록 하고 있긴 하지만 이는 사업자로 하여금 투자비가 많이 소요되고 예외조항을 적용받아야 하는 번거로운 절차로 이해하고 있음.

- 결국 연료규제는 국가 산업경쟁력을 제약하는 요소로 나타나게 되고 특히 0.3% 중유 및 LNG를 의무적으로 사용하는 업체의 원가상승 등으로 인한 불이익이 표면화됨.

③ 고체연료 사용금지 규제(석탄 등)

- 대기오염 배출량이 많은 고체연료의 무분별한 사용을 금지하기 위하여 특별시, 광역시 및 경기도 13개 도시를 대상으로 석탄 등 고체연료 사용을 금지하고 있음.(서울, 부산, 인천, 대구, 광주, 대전, 울산, 수원, 부천, 과천, 성남, 광명, 안양, 의정부, 안산, 의왕, 군포, 시흥, 구리, 남양주 등)

3. 개선방안

○ 국가 산업경쟁력을 제고하고, 소비자의 연료 선택권을 높이기 위한 융통성 있는 정책개발이 필요함.

○ 현행 연료규제 폐지 및 농도규제로 일원화

- 선진국의 경우 목표 대기질을 달성하기 위하여 최소의 비용으로 최대의 효과를 얻을 수 있도록 국가 환경정책을 수립하고 있음.

- 국내의 경우에는 연료규제와 농도규제를 이중으로 실시하고 있어 에너지 사용에 따르는 추가 비용이 증가하고 있으므로 결국 연료규제를 폐지하고 농도규제를 보완하여 시행하는 것이 바람직함.

○ 제도운영의 융통성 미흡

- 연료규제로 인하여 해당지역이 저황유 사용지역으로 고시된 이후에는 그 지역의 대기질이 획기적으로 개선된다 하여도 이전 상태로 연료규제가 완화되기는 어려움.

- 저황유 사용지역 지정기준을 명확하게 규정할 필요성이 있는 만큼 제외기준 또한 마련되어야 함.

○ 대기질 개선을 위한 기초연구 Project 추진 필요

- 국내 실정을 고려한 대기오염 영향분석 및 역학조사를 실시하고 대기 Modeling 기술을 개발하는 등 대기오염 개선을 위한 기초연구를 수행할 필요가 있음.

- 배출원별 DB 및 오염통계를 작성하고 각 산업별 기여도를 조사하여 대기오염 저감 priority를 선정하여야 함.

- 또한 대기질 개선을 위한 장기전략을 수립하고 합리적인 정책추진을 위하여 비용편익분석을 실시하여야 함. ♣