

에너지세제 개편에 고유가 불뚝

7월부터 경유가격 휘발유의 85% 수준으로 조정 ... 반발 확산

정부가 7월부터 경유에 붙이는 세금을 다시 인상하는 방안을 6월1일 확정 발표함으로써 2005년부터 단행해 온 2차 에너지세제 개편을 마무리했다.

그러나 중동산 두바이(Dubai)유 가격이 배럴당 60달러대 중반을 오르내리고 있는 상태에서 세금 인상으로 경유 사용자들의 부담이 크게 늘어날 전망이다.

2005년 2차 에너지세제 개편 이전 휘발유의 경유, 액화석유가스(LPG)의 상대가격은 100대 70대 53으로 경유 가격이 상대적으로 낮아 정부는 경유에 부과하는 교통세와 주행세, 교육세 등 세금을 올려 가격비율을 대폭 조정하겠다고 발표했다.

경유 승용차를 허용한 이상 환경오염 방지 등을 위해 세금 인상을 통한 가격 메커니즘을 활용하겠다는 것이 인상 명분이었다.

이에 따라 2005년 7월 유류세금 인상이 단행되면서 휘발유 대비 경유의 상대가격이 75로 올랐고 2006년에는 80으로 조정됐다. 7월부터는 다시 85로 상승한다.

특히, 지난 수년간 고유가와 세금인상으로 경유 사용자의 실제 부담은 더욱 커진 것으로 나타났다.

한국석유공사에 따르면, 주유소의 월 평균가격을 기준으로 경유가격은 1차 인상 직전인 2005년 6월 리터당 1035원에서 2007년 4월 1215.32원으로 17.4% 상승했으나 휘발유는 7.3% 오르는데 그쳤다.

경유 가격은 7월 2차 조정이 단행되면 다시 35원의 인상요인이 발생하게 된다.

다만, 정부는 6개월 단위로 소비자가격을 조사해 100대 85인 휘발유 대비 경유 가격비율이 상하 5% 범위를 벗어나면 가격을 조정하거나 소비자가격에서 세금이 차지하는 상대적 비중을 고정시키는 방법으로 조정할 방침이다.

휘발유 대 경유의 세금비중이 100대 71인 현재의 비율을 가격변동과 무관하게 유지한다는 것이다.

한편, 국회 박재완 의원(한나라당)은 2006년 정부가 휘발유와 경유 등에서 거두어들인 유류세금(석유 수입부과금과 관세 포함) 총액이 25조9000억원에 이르는 것으로 추산된다고 주장하고 있다.

2000년에 비해 6년만에 무려 51.5% 증가한 것으로, 2006년 정부의 일반회계예산 144조원을 감안하면 유류세금이 지나치게 증가하고 있는 것으로 지적되고 있다.

정부가 경유 가격조정의 명분 중 하나로 경유 승용차 허용에 따른 환경문제를 들었지만 경유 승용차의 매연 배출은 기술발전으로 힘입어 크게 줄었고, 정작 경유자동차 가운데 매연 배출량이 큰 버스와 화물차 등에는 경유가격 인상만큼 보조금이 지급되는 점도 논리적 허점으로 지적되고 있다.

정부는 대중교통 요금 인상요인을 막는다는 이유로 버스, 택시, 화물자동차에 대해서는 경유세율 인상분만큼 연간 1800억원의 보조금을 추가 지급하고 기존 유류세금 인상분에 대해서도 유가보조금 지급기준을 올려 3000억원을 추가 투입할 계획이다.

한국의 유류세금 체계에 대해 한국을 방문한 끌로드 망딜 국제에너지기구(IEA) 사무총장은 “에너지 세금이 가격을 왜곡해서는 아니되며 모든 에너지제품에 세금을 일관성 있게 부과해야 한다”고 강조하면서 “한국의 에너지세제에 일관성이 결여된 부분도 다소 있다”고 지적했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전제·재배포 금지>

<화학저널 2007/06/05>