

유류세금 인하 사실상 불가능하다!

정부, 인하효과 거의 없고 세수만 축내 ... 선진국 비해 높은 수준

국제유가 상승으로 가열되고 있는 석유제품 가격논쟁에서 정유기업들이 마진을 줄여야 한다는 지적과 함께 유류 관련세금을 낮춰야 한다는 여론의 요구가 갈수록 강해지고 있다.

정부는 우리나라의 유류세금 비중이 경제협력개발기구(OECD) 회원국 중 중간 정도로 높지 않고 유류세금을 내리면 세수는 크게 줄어들지만 가격인하 효과는 불확실하다며 난색을 표하고 있다.

하지만, 유류제품에 붙는 우리나라의 세금비중이 과도한 편이고 소득 등을 감안한 휘발유 가격과 휘발유 세금이 다른 나라보다 높은 수준일 뿐만 아니라 유류세금을 인하해 석유제품 가격이 내려가도 정부의 주장처럼 수요가 급증하지 않는다는 연구결과들이 제시되고 있다.

한국석유공사에 따르면, 휘발유 가격을 리터당 1496.4원이라고 가정할 때 세전가격은 616.07원에 불과하다. 나머지 880.33원은 세금으로 교통세 526원, 주행세 139.39원, 교육세 78.9원, 부가가치세 136.04원 등이다.

휘발유 가격의 58.8%가 세금이고 경유가격의 세금비중도 50% 수준에 달하고 있다.

정부는 유류세금이 다른 나라에 비해 높지 않다는 입장이지만 OECD 회원국 중 일본(41%), 오스트레일리아(38%), 캐나다(31%), 미국(14%) 등은 휘발유 가격에서 세금이 차지하는 비중이 우리나라보다 낮고, 프랑스(67.3%), 영국(64.7%), 독일(63.1%) 등은 높다.

따라서 경제수준을 감안한 우리나라의 유류 관련세금 비중은 다른 나라보다 매우 높은 수준이다.

국제에너지기구(IEA)에 따르면, 국민총소득(GNI)을 고려해 우리나라의 휘발유 가격을 100으로 가정할 때 일본 31, 오스트레일리아 29, 캐나다 28, 미국 17 정도이고, GNI를 감안한 휘발유 세금수준은 우리나라를 100으로 할 때 일본 23, 오스트레일리아 19, 캐나다 15, 미국 4 등에 불과하다.

정부는 유가가 국제적으로 똑같은 가격이 적용되는 만큼 잘사는 나라는 국민소득 대비 세금부담이 낮고 못사는 나라는 세금부담이 높아져 소득 대비 유류세금 비중을 비교하는 것은 적절하지 않다고 주장하고 있다.

정부의 고민은 유류세금을 인하하면 세수가 줄어드는 문제로 해석되고 있다.

정부는 2006년 휘발유와 경유, 등유, 중유 등 석유제품에 부과한 교통세, 특소세, 교육세, 주행세 등 유류세수를 23조5000억원에 달하는 것으로 추정하고 있는데, 2006년 전체 국세가 138조원 건넜다는 점을 감안하면 유류세수가 국세의 17%를 차지하고 있다.

따라서 교통세와 특소세율을 10% 인하하면 주행세와 교육세 인하분을 포함해 전체 세수가 1조9000억원 정도 감소할 것으로 예측되고 있다.

특히, 유류세금을 10% 내려도 소비자가격 인하효과가 거의 없기 때문에 소비자가격 인하를 체감할 수 있도록 하기 위해서는 유류세금을 대폭 낮춰야 하는 문제가 발생하고 있다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재·재배포 금지>

<화학저널 2007/06/13>