

# 유류세 인하 혜택 “부유층” 집중

## 지방세연구원, 서민층의 6.3배 달해 ... 에너지 절약 흐름에도 상반

고유가에 대처하기 위해 유류세를 인하하면 부유층에 돌아가는 혜택이 서민층의 6.3배에 달할 것으로 나타났다.

휘발유 소비증가량도 부유층이 서민층보다 3배 가까이 많아지고, 서민 자동차인 경차의 최근 증가세에도 부정적 영향을 미치는 것으로 나타났다.

3월11일 한국지방세연구원(원장 강병규) 임상수·박지혜 연구원이 내놓은 <유가급등 어떻게 대응할 것인가> 보고서와 한국은행 등에 따르면, 유류세 인하는 서민층보다 부유층에 6.3배 이상 큰 효과가 있어 반(反)복지 성격이 강한 것으로 조사됐다.

보고서는 유류세가 인하됐던 2008년 3월 직후인 2008년 2/4분기 휘발유 소비량이 저소득층인 1분위(소득하위 20%)는 월평균 13.1리터에 그친 반면에 고소득층인 5분위(소득상위 20%)는 82.5리터에 달했다고 밝혔다.

당시 유류세가 리터당 75원 내린 점을 고려한 월평균 인하효과는 ▲1분위 880원 ▲2분위 2042원 ▲3분위 3050원 ▲4분위 3600원 ▲5분위 5578원이다. 저소득층인 1분위보다 고소득층인 5분위가 6.34배 집중적으로 혜택을 차지한 것이다.

특히, 휘발유 가격이 떨어지면 저소득층보다는 고소득층의 소비증가량이 가파르게 확대되는 것으로 나타나 유류세 인하가 오히려 고소득층의 휘발유 소비를 부채질한다는 문제점도 제기되고 있다.

휘발유 가격이 1원 하락할 때 소비증가량은 ▲1분위 0.0124리터 ▲2분위 0.01779리터 ▲3분위 0.02837리터 ▲4분위 0.03382리터 ▲5분위 0.03484리터 등으로 고소득층의 소비증가량이 저소득층의 2.81배에 달했다.

또 유류세를 낮추면 휘발유 가격이 상승할 때 자연스럽게 발생하는 승용차의 소형화 추세에 찬물을 끼얹을 수 있다고 보고서는 강조했다.

국내 승용차 등록대수에서 경차의 비중은 2000년 8.2%(66만4000대)에서 2011년 8.9%(126만2000대)로 늘어났다. 반면, 소형차는 42.5%(343만6000대)에서 9.2%(129만7000대)로 급락했다. 경차와 중형차 쪽으로 이동했기 때문이다.

중형차 비중은 40.4%(326만5000대)에서 56.8%(802만9000대)로 크게 늘었고, 대형차는 8.9%(71만8000대)에서 25.1%(354만8000대)로 급증했다.

보고서는 “2008년 고유가 시대 이후 경차가 빠르게 늘고 있다”면서 “고유가 시대인 현 시점이 경차·소형차의 비중을 확대할 수 있는 절호의 기회”라고 강조했다.

유류세를 내리면 부유층이 선택하는 중·대형차의 증가세만 키울 수 있어 소형화를 유도할 수 있는 기회를 놓치고 <녹색성장 전략>과도 괴리가 생긴다는 것이다.

아울러 유류세 인하는 정부의 세수를 줄여 재정에도 어려움을 주며, 2008년 3월처럼 유류세를 10% 인하하면 2012년 국세 수입이 2011년에 비해 1조6732억원 감소할 것으로 추산됐다.

이에 따라 유류세 인하 대신 <유류세 환급제도>를 통해 서민층이 주로 이용하는 소형차와 준중형차로 확대해야 한다고 보고서는 제언했다.

정부는 2008년 5월부터 교통·에너지·환경세 수입 가운데 일부를 재원으로 배기량 1000cc 미만 경차에 대해서만 리터당 250원씩 연간 10만원 이내에서 환급해주고 있다.

보고서는 “경차는 리터당 250원, 소형차는 200원, 준중형차는 150원 가량을 환급해주는 것이 바람직하다”면서 “경차는 연간 환급한도를 10만원에서 20만원으로 확대하고 소형차는 15만원, 준중형차는 10만원 이내에서 환급하는 것이 좋다”고 권고했다.

정부는 국제유가가 5일 이상 배럴당 130달러를 웃돌면 유류세 인하나 차량 5부제를 실시하겠다는 비상계획을 준비하고 있다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재 · 재배포 금지>

<화학저널 2012/03/13>