

택시면세유류구매카드제 개선돼야

택시 카드수수료 추가인하 필요 거래카드는 신용·체크카드로 대체해야



한국LPG가스공업협회 이기연 전무

최근 신용카드 가맹점수수료 문제가 사회적 이슈로 대두되고 있는 가운데 LPG충전소 역시 카드수수료 관련 개선해야 할 부분이 적지 않다.

현재 LPG충전소의 카드가맹점 수수료는 1.5%를 적용받고 있다. 다만 택시의 경우, 특수한 상황을 고려해 개인택시는 1.1~1.4%, 법인택시는 1.1% 수수료가 적용되고 있다.

혹자는 업계 최저 수수료를 부담하고 있는 충전업계가 배부른 소리한다고 비난할 수 있으나 그 속내를 들여다보면 꼭 그렇지 않은 않다.

먼저, 정부는 택시운송사업자의 유류비 부담 경감을 위해 택시용 LPG에 대해 유류세를 면제하고, 유류세 환급과정에서의 부정수급 방지와 행정적 편의를 위해 택시면세유류구매카드 제도(이하 카드제)를 도입해 '08.5.1부터 카드 사용을 의무화 했다.

충전소 매출의 약 40%를 택시가 차지하고 있다는 점과 카드제 시행 전에는 택시거래의 대부분이 현금거래가 주를 이뤘다는 점을 감안하면 택시의 카드사용 의무화로 충전소가 수수료 폭탄을 맞았다 해도 과언이 아닐 것이다.

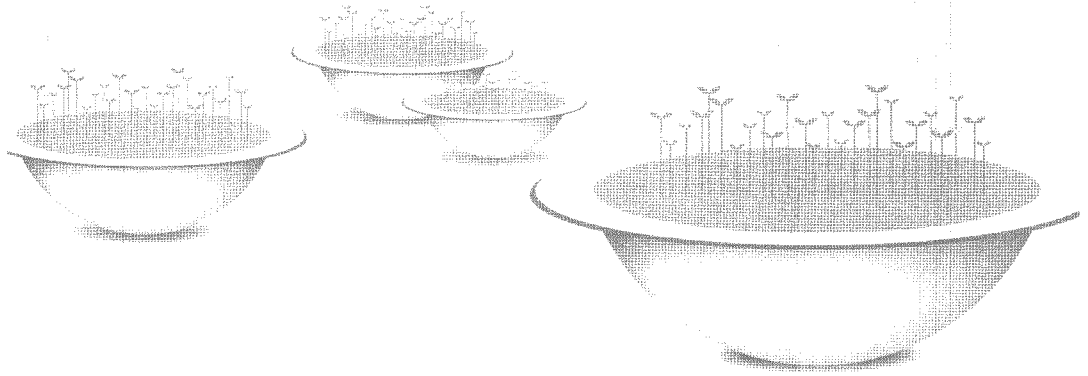
지난해 택시가 사용한 LPG소비량은 약 167만톤으로 평균 LPG소비자가격 952원/L을 근거로 산출한 카드매출액은 약 2조7천억원에 달하며, 지난 한 해 동안 충전소가 택시거래로만 부담한 수수료는 약 327억원으로 추정된다.

금년에는 LPG가격이 지난해보다 급등한 탓에 카드수수료 역시 큰 폭으로 증가한 약 370억원으로 추산돼 충전소의 수수료 부담은 더욱 더 가중될 것으로 예상된다.

또한 정부는 개인택시가 아닌 일반택시의 경우 “거래카드”라는 새로운 개념의 거래 시스템을 도입해 외상거래를 제도화 시켰다.

거래카드란 충전소와 택시사업자 간 충전량과 금액 등 거래상황만을 체크할 뿐 결제기능이 전혀 없는 카드로, 일정기간 동안 거래한 금액을 택시사업자가 별도의 체크카드로 결제하는 시스템이다. 거래카드를 통해 외상거래를 한 후 체크카드로 외상값을 갚는 형태다.

이로 인해 충전소는 가스대금 미결제에 대한 리스크를 떠안게 되었고 카드수수료는 수수료대로 고스란히 부담하는 기이한 상황이 발생했다.



한편 수송용 LPG에는 휘발유, 경유와 마찬가지로 개별소비세를 비롯한 각종 세금이 포함돼 소비자 가격의 30%을 웃돈다.

〈 LPG 가격구조 〉

구 분		금액(원/l)	카드수수료
충전소 판매가격		1,080	16,20
조세	개별소비세	160.80	
	교육세(개소세 15%)	24.12	
	판매부과금	36.42	
	부가세	98.18	
	세금계	319.52	4.79
판매가 대비 세금(카드수수료) 부담율(%)		30%	30%

※자료 : 한국석유공사, 11. 10월 전국평균판매가격 기준

다시 말하면 충전소가 국가를 대신해 해당세금을 징수해주고 있는데도 불구하고 세금에 대한 카드수수료, 즉 정부가 부담해야 할 정세비용을 충전소가 부담하는 불합리한 상황이 발생하고 있는 것이다.

우리협회는 이런 불합리한 점을 개선하기 위해 세금부분에 대한 카드수수료를 전액 세액공제 받을 수 있도록 법률개정을 추진하고 있다.

또한 현재 1.1~1.4%의 신용카드 수수료를 1%이하로 낮추고, 조달금리 및 리스크 비용이 전혀 없는 체크카드의 수수료를 0.5%수준으로 대폭 낮춰 줄 것과 거래카드를 신용카드나 체크카드로 대체해 줄 것을 국회 등 관계기관에 지속적으로 건의하고 있다.

올 상반기 카드사들의 가맹수수료 수입은 무려 4조957억원으로 지난해 상반기보다 18.6%나 꺾어져 뛰어 최고의 호황기를 누리고 있다고 한다.

정부와 금융당국은 철저한 원가분석과 연구를 거쳐 가맹점의 수수료 인하방안을 모색하고 택시편 세유류구매카드제에 대한 면밀한 현장조사를 통해 불합리한 점들은 즉시 개선해 줄 것을 기대한다.