

이 자료는 한국석유공사에서 발간하는 「주간석유뉴스(2002. 4. 5)」에서 발췌한 것임.

- 편집자 주 -

산업용 경유 세제지원방안에 대한 고찰

조 용 욱 | 한국석유공사 국내조사팀장

1. 서언

우리나라의 산업구조는 중화학공업을 중심으로 성장해 온 에너지다소비형 산업구조를 지니고 있으면서도 다른 나라에 비하여 대외의존도가 높기 때문에 최근과 같이 국제 에너지가격이 급변하거나 세계 경기가 동반침체를 보일 경우 국내산업이 받는 충격은 다른 나라에 비할 바가 못된다. 따라서 에너지위에 취약한 산업구조에서 하루속히 탈피하기 위해서는 에너지효율을 높이기 위한 정책적인 지원과 더불어 기업자체의 적극적인 노력이 필요하며, 대외의존도가 높은 우리나라의 여건상 기업하기 좋은 환경을 조성해 주는 것이 정부의 역할인 동시에 의무이기도 하다.

이러한 차원에서 산업용경유에 대한 세제지원방안을 검토하게 되었다. 산업용 연료중의 하나인 경유는 사용용도가 제한적이며 환경규제 강화와 고유가 등으로 도시가스나 전력 등에 비해 열등제에 놓여 있기 때문에 매년 소비 비중이 감소되고 있는 추세이다. 그러나 경유를 부득이 사용해야 하는 업계

는 연료비 부담이 가중될 수 밖에 없으므로 업계의 부담경감 차원에서 산업용 경유에 대한 조세경감 방안을 검토해 보는 계기가 되었다.

2. 경유조세 체계

현재 휘발유와 경유에 부과되는 세금중 교통세가 주세이며, 교통세에 부과되는 세금으로 교육세, 주행세 및 부가가치세 등이 있으며, 특별소비세법 및 교통세법의 개정에 따라 현재 부과되고 있는 교통세가 2003년 7월부터는 특별소비세로 전환될 계획이

〈표 1〉 제품별 교통세(특소세)부과계획

(단위 : 원/ℓ)

구 분	'01.7	'02.1	'02.7	'03.7	'04.1	'04.7	'05.7	'06.1	'06.7
휘발유	588	588	588	588	588	588	588	588	630
경 유	185	191	234	276	315	363	412	412	460
B-C유	3	3	6	9	9	11	15	17	20

* 휘발유의 기본세율은 630원/ℓ 이나 현 경제여건을 감안하여 탄력세율 588원/ℓ 적용하고 있기 때문에 탄력세율은 향후 변동 될 가능성이 높음

다. 또한 석유가격구조개편의 일환으로 '01년 7월부터 '06년 7월까지 단계적으로 세액을 인상하여 석유제품별 가격격차를 해소할 계획으로 되어 있다.

〈표 2〉 경유가격 체계('02년 2월말 기준)

(단위 : 원/ℓ)

구 분	세 전 가격	세 금					유통 마진	소비자 가격	
		교통세	교육세	주행세	부가세	계			
자동차용	가격	268.35	191.00	28.65	21.97	51.00	292.62	39.25	600.22
	비중(%)	44.7	31.8	4.8	3.7	8.5	48.8	6.5	100.0
선박용	가격	257.08	191.00	28.65	21.97	49.87	291.49	-	548.57
	비중(%)	46.9	34.8	5.2	4.0	9.1	53.1	-	100.0

'02년 2월 기준으로 자동차용 경유에 부과되는 세금은 292.62원/ℓ 으로 소비자가격의 48.8%, 선박용 경유에 부과되는 세금은 291.49원/ℓ 으로 소비자가격의 53.1%를 차지하고 있다.

석유사업법의 품질규정에는 자동차용과 선박용으로 크게 구분되고 있으며, 산업용연료로 공급되는 경유는 용도에 따라 자동차용경유(황함량 0.043%이하)와 선박용경유(황함량 1.0%이하)가 모두 사용되고 있으나 환경규제 강화로 산업용연료의 약 70%가 저유황유인 자동차용경유를 사용하고 있는 실정이다.

선박용경유는 선박이나 산업용 연료로 사용되며, 자동차용 경유와는 달리 정유사가 직접 수요처로 공급하기 때문에 한국석유공사는 정유사단계의 가격만 모니터링하고 있어 정유사단계의 가격을 기준으로 세금비중을 산출하였다. 실제적으로도 선박용경유를 공급하는 가격은 정유사단계의 가격과 큰 차이는 없을 것으로 보인다.

이처럼 선박용 경유가격이 낮은 사유는 황함량 등 제품성분 차이에 기인된다. 선박용경유는 황함유량이 1.0%이하로만 유지하면 되지만 자동차용 경유의 경우 지난해까지는 0.05%이하로 유지하면 되었으나 올해부터는 품질기준을 강화하여 0.043% 이하의 경유를 공급하고 있다. 이에 따라 선박용경유에 비해

자동차용 경유가격이 높게 나타나는 것은 당연하다고 볼 수 있다.

3. 경유소비 현황

'01 경유소비량은 132,167천bbl(362천b/d)로 국내 석유제품 총소비량 743,731천bbl(2,038천b/d)의 17.8%를 차지하고 있으며, '96년 최고치를 보인 이후 급격한 감소세를 보이다가 '99년부터 소폭 증가 추세에 있다.

〈표 3〉과 같이 경유소비가 '98년들어 크게 감소된 것은 먼저 등유와의 가격차이로 인하여 종전에는 가정에서 난방유로서 등유와 함께 경유를 사용하였으나 '98년 8월 보일러등유를 생산 공급함에 따라 경유소비가 크게 감소되었다.

또한 외환위기 이후 산업용전력 수요감소와 석유류 수입가격 급등에 따라 전력연료로서의 비교적 저렴한 유연탄이나 LNG사용은 증가되고 있는 반면 경유사용은 감소되고 있기 때문이다.

'01년 기준으로 경유소비량의 약 73%가 수송용이며, 다음으로 산업부문과 가정상업부문이 각각 16%, 8%를 차지하고 있으며 발전부문과 공공기타 부문 등이 약 3%내외를 차지하고 있다. 다음 표에서 살펴보는 바와 같이 경유는 수송용만 증가추세를 보이고 있는 반면, 여타부문의 소비는 점차 감소추세를 보이고 있다.

〈표 3〉 연도별 경유소비 추이

(단위 : 천Bbl, %)

구 분	'96년	'97년	'98년	'99년	'00년	'01년
소비량	172,406	166,790	120,372	126,072	129,429	132,167
증감률	5.7	△3.3	△27.8	4.7	2.7	2.1

생활수준 향상과 비교적 저렴한 유지비를 바탕으로 최근 경유자동차 등록대수가 꾸준히 증가세를 보이고 때문에 수송용 연료소비는 점차 증가되고 있다.

〈표 4〉 부문별 경유소비 추이

(단위: %)

구분	'96년	'97년	'98년	'99년	'00년	'01년	
수송부문	소비량	92,797	90,489	71,581	80,163	90,818	96,640
	비중	53.8	54.2	59.5	63.6	70.2	73.1
산업부문	소비량	31,020	31,792	23,499	22,984	25,081	20,854
	비중	18.0	19.1	19.5	18.2	19.4	15.8
가정상업부문	소비량	33,224	30,947	19,681	18,144	9,503	10,570
	비중	19.3	18.6	16.4	14.4	7.3	8.0
발전부문	소비량	10,271	8,589	1,837	1,089	496	282
	비중	6.0	5.1	1.5	0.9	0.4	0.2
공공부문등	소비량	5,093	4,971	3,774	3,692	3,531	3,823
	비중	2.9	3.0	3.1	2.9	2.7	2.9
계	소비량	172,406	166,790	120,372	126,072	129,429	132,167
	비중	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

반면, 산업용 연료로서의 경유는 LNG, 유연탄 등 여타 에너지에 비해 환경 및 가격측면에서 열등제로 전락되어 점차 소비비중이 감소되고 있으며, 가정상업 부문과 발전부문 등에서도 점차 석유가 다른 에너지 원으로 연료대체가 이루어짐에 따라 소비가 감소추세를 보이고 있는 것이다.

4. 산업부문의 에너지소비

중화학공업 등 에너지다소비형 산업구조를 토대로 성장해 온 우리나라는 그동안 산업발전에 따라 에너지소비도 급격한 증가추이를 보여 왔으나 최근들어 반도체 등 소재 및 IT 비중이 증가됨에 따라 에너지 소비 증가추세는 과거에 비해 현격히 둔화되고 있다.

환경규제 강화와 업계의 비용절감노력 등으로 산업부문에서 석유 소비비중은 감소추세를 보이고 있는 반면 도시가스, 전력 등은 증가세를 보이고 있다. 이에 따라 산업부문에서 석유소비비중이 '98년에는 60.7%를 보였으나 '01년에는 56.0%로 4.7%p가 감소되었으며, '15년에는 51.8%로 더욱 줄어들 것으로 보인다.

'01 ~ '15년까지 산업부문의 에너지소비증가율을 살펴보면 LNG가 연평균 6.7% 증가세를 보일 것으로 전망되며, 다음으로 전력이 2.9%의 증가세를 보일 것으로 보이는 반면, 석유는 연평균 1.3%증가에 그칠 것으로 보인다. 또한 석유는 나프타, 아스팔트 등 비연료유의 소비는 2.1%증가세를 보일 것으로 보이나 B-C유는 2.1%감소되고 경유의 경우 0.2%증가에 그치는 등 연료유로서의 소비는 점차 감소될 것이다.

〈표 5〉 산업부문의 연료사용 추이

(단위: 천TOE)

구분	'01년	'05년	'10년	'15년	연평균 증감률			
					'01~'05	'05~'10	'10~'15	'01~'15
총 에너지	83,244	91,515	99,787	107,758	2.4	1.7	1.5	1.9
비 석유 수요	36,592	42,232	47,296	51,887	3.6	2.3	1.9	2.5
석 탄	19,690	21,636	23,343	24,802	2.4	1.5	1.2	1.7
전 력	11,627	13,490	14,581	15,436	3.8	1.6	1.1	2.9
도시가스	3,661	5,158	7,110	9,126	9.0	6.6	5.1	6.7
기 타	1,614	1,948	2,261	2,522	4.8	3.0	2.2	3.2
석 유 수요	46,652	49,283	52,491	55,871	1.4	1.3	1.3	1.3
연 료 유	13,931	13,119	12,616	12,301	△1.5	△0.8	△0.5	△0.9
비연료유	32,721	36,164	39,875	43,570	2.5	2.0	1.8	2.1
석 유 비중	56.0	53.9	52.6	51.8				

〈표 6〉 2001년 황함량별 경유소비 현황

(단위: 천Bbl,%)

구분	경유(1.0%)		경유(0.05%)		계		
	비중		비중		비중		
산업부문	1차산업	6,213	4.7	7,899	5.9	14,112	10.6
	건설업	88	0.1	1,875	1.4	1,963	1.5
	기 타	179	0.1	4,598	3.6	4,777	3.7
	소 계	6,480	4.9	14,372	10.9	20,852	15.8
수 송 부 분	3,648	2.7	92,992	70.4	96,640	73.1	
가 정 상 업 부 분	114	0.1	10,456	7.9	10,570	8.0	
발 전 부 분	48	-	234	0.2	282	0.2	
공 공 부 문 등	890	0.7	2,933	2.2	3,823	2.9	
계	11,180	8.4	120,987	91.6	132,167	100.0	

5. 산업용 경유 세금감면 여부

산업경쟁력 제고를 위해 최근 철강협회 등에서 국회, 정부 등에 제출한 산업용 LNG에 대한 특별 소비세 면제건의 건에 대하여 정유업계와 제조업계간 협의하게 대립하고 있으며, 에너지다소비형 산업구조를 토대로 성장해 온 우리나라는 최근에는 반도체를 중심으로 한 소재산업의 발달과 에너지 다소비업체들의 열효율 개선, 환경규제 강화, 경기침체 등으로 석유소비는 급격히 감소되고 있는 반면, 도시가스, 전력, 유엔탄 등의 소비는 증가되고 있는 추세이다.

석유제품은 연산품이므로 경질석유제품의 수요를 충족하기 위해서는 B-C유 등 중질석유제품의 생산이 불가피하나 국내수요는 한정되어 있기 때문에 저가수출이 불가피하며, 석유제품 가격구조개편에 따라 '06년 7월까지 단계적으로 세액 인상이 예정되어 있어 석유업계는 여러 측면에서 어려움이 가중되고 있는 상황에서 최근 산업용 LNG에 대한 특소세 면제건의 건은 석유업계에 생존의 위협을 주고 있는 것이 주지의 사실이다.

한편, 산업연료로 주로 사용되는 경유와 B-C유 등 석유제품은 환경 규제 강화와 고유가로 인하여 가스나 전력 등으로 연료대체가 급격히 이루어지고 있기 때문에 석유소비량이 감소되고 있는 추세이다. 경유를 연료로 사용하는 사업장은 업계의 영업환경조건이나 설비교체에 따른 부담 등으로 타에너지로의 연료전환이 어려운 중소사업장의 비중이 높기 때문에 고유가가 산업활동에 부담스러울 뿐만 아니라 산업경쟁력 확보 차원에서 산업용 경유에 대해 면세유 적용여부를 검토할 필요성을 가지게 되었다.

또한 환경규제 강화와 청정연료 수요가 증가되면서 그 동안 경유에 대한 황함량기준이 강화되어 왔다. 지난 '98년3월 이후 지난해 말까지 0.05%(500ppm)이하의 경유를 공급해 왔으나 올 1월부터는 0.043%(430ppm)이하로 다시 강화하였다. 또한 월드컵 기간

(5/1~6/30)중에는 15ppm의 경유를 공급하는 등 향후 기후변화 협약이행을 위해서는 배출기준이 더욱 엄격해 질 것으로 보이기 때문에 경유의 가격은 인상될 수밖에 없는 여건이다.

〈표 7〉 수송용경유 황함량 변화 추이

구 분	'92.4~	'92.5~'96.11	'96.12~'98.2	'98.3~'01.12	'02.1~
%	0.5% 이하	0.2% 이하	0.1% 이하	0.05% 이하	0.043%이하

〈표 8〉 2001년 산업부문별 경유소비 현황

(단위 : 천Bbl)

구 분	농림수산업	건설업	화학업	수송장비업	요 업	기계조립업	기 타	계
소비량	13,949	1,963	530	484	350	235	3,341	20,852
(%)	(66.9)	(9.4)	(2.5)	(2.3)	(1.7)	(1.1)	(16.0)	(100)

'01년 산업부문의 경유소비량은 20,852천bbl(57천 b/d)로 연간경유소비량 (132,167 bbl)의 15.8%를 차지하고 있으며, 산업부문 경유소비량중 농림수산업에서 사용되는 물량이 66.9%인 13,949천bbl이며, 다음으로 건설업 9.4%, 석유화학업 2.5%, 수송장비업 2.3%순으로 소비비중이 높게 나타나고 있다.

〈표 9〉 산업용경유 면세적용에 따른 세경감 가능액

(단위 : 천Bbl, 억원)

구 분	농림수산업	기타산업	계	비고	
2001	소비량	13,949	6,903	20,852	1bbl
	세금(원/ℓ)	-	263.88		=158,984ℓ
	면세금액	-	2,896	2,896	
2002	소비량	14,208	7,031	21,239	교통세
	세금(원/ℓ)	-	321.35		1~6월:191원
	면세금액	-	3,592	3,592	7~12월:234원
2003	소비량	14,307	7,080	21,387	교통세
	세금(원/ℓ)	-	378.53		1~6월:234원
	면세금액	-	4,261	4,261	7~12월:276원

* 2002년과 2003년의 세전가격은 2001년 평균가격인 343.77원/ℓ 적용

* 세금은 석유가격구조개편의 일환으로 연도별 인상 가액 적용
* 세금에는 교통세, 교육세, 주형세, 정유사단계의 부가가치세만 계상

〈표 10〉 수송용 경유 세율인하시 미치는 영향

(단위 : 천Bbl, 억원)

구분	2001	2002	2003	비고	
소비량 (증감률)	96,640 (6.4%)	100,847 (4.4%)	105,762 (4.9%)	'02년과 '03년의 세전가격은 '01년 평균가격 적용 · 교통세 '02년 1~6월:191원	
당초	세금(원/l)	263.88	321.35	378.53	7~12월:234원
	세납부대상액	40,543	51,522	63,648	'03년 1~6월:234원
세액 10% 인하시 세경감액	4,054	5,152	6,365	7~12월:276원	

〈표 11〉 2001년 12월 기준 경유차량 등록대수현황

구분	승용차	승합차	화물차	계
천대 (비중)	681 (16.9%)	801 (19.9%)	2,548 (63.2%)	4,030 (100.0%)

농림수산업에서 사용중인 경유는 대부분 농협이나 수협을 통해 면세유로 공급되고 있기 때문에 조세경감 혜택을 받을 수 있는 업종은 농림수산업을 제외한 제조업으로 각종 세금을 면제할 경우 2002년은 3,592억원, 2003년은 4,261억원의 면세효과가 발생될 것으로 보인다.

그러나 산업경쟁력 제고를 위해서는 산업용 원료나 연료비 지원도 중요하지만 차량증가와 사회간접시설의 부족 등으로 물류비 부담이 큰 우리나라의 여건상 수송용 석유제품에 부과되고 있는 고율의 세금비중을 낮추는 방안이 가장 효율적인 방안이라 판단된다.

2001년 기준으로 수송용경유 소비량은 96,640천 bbl 교통세 등 세금부담액은 약 4조 5백억원 정도이며, 이중 교통세를 10%인하할 경우 교육세, 주행세 등이 추가 인하됨으로 인하여 4,054억원의 세액 감면효과 발생할 수 있으며, 경유차량 증가와 석유가격 구조개편에 따라 세금이 연차적으로 인상되는 것을 감안할 경우 감면세액은 크게 증가될 것으로 보인다.

'01년말 기준으로 총 경유차량 4,030천대중 화물차가 63%인 2,548천대를 차지하고 있으나 대형 화물자동차의 연료사용량을 감안할 경우 수송용경유 소비의 약 70%를 화물차가 소모한다는 가정하에 세

액 10%를 인하할 경우 화물자동차의 세부담경감액은 약 2,800억원 정도가 될 것으로 판단된다.

6. 결론

산업용경유에 대해 교통세 등 제세금을 면제할 경우 2002년 기준으로 업계는 약 4,200억원 정도의 세금면제이익이 발생될 것으로 보이나, 현재 철강협회 등에서 정부에 제출중인 산업용 LNG에 대한 특별소비세 면제건에 대하여 정유업체와 참여하게 대립되어 있는 상황에서 경유에 대해 면세혜택을 부여할 경우 산업용 LNG와 B-C유도 형평성 차원에서 면세요구가 제기될 것으로 보이며, 이로 인한 정부의 세수 감소, 석유제품의 소비 감소와 공급불균형이 심화될 것으로 보인다.

또한 2015년까지 산업부에서 경유소비는 연평균 0.2%증가될 것으로 전망되나 이중 농림수산업을 제외한 제조업에서의 경유소비량은 오히려 감소될 것으로 보인다. 이와 같이 제조업에서 경유소비량이 감소되고 있는 상황에서 경유에 대한 제세금을 면제할 경우, 이는 경유를 사용하는 업무용 차량에 대해서도 면세유를 공급할 가능성이 있기 때문에 일반소비자만 면세유를 공급받지 못한다는 불만이 제기될 수 있다.

따라서, 산업용경유에 대해 교통세 등 제세금을 면제함으로써 산업경쟁력이 제고되는 등 긍정적 측면이 있으나, 경유소비가 감소되고 있는 현 상황에서 여타 연료들의 형평성 제기와 수송용 연료로서의 불법전용 등 문제점들이 더 크게 부각됨에 따라 산업용경유에 대한 세액감면 또는 면제건은 당분간 현행제도를 유지하는 것이 타당하다고 판단된다. 반면, 현재 휘발유, 경유, LPG 등 수송용에 과도하게 부과되어 있는 세금비중을 인하함으로써 전체 자동차운행자들의 연료비 부담을 경감시키는 동시에 산업경쟁력을 제고하는 것이 보다 효율적일 것으로 판단된다. ♣