

OECD국가 수송용 LPG세제

Trevor Morgan
Menecon Consulting, Paris

목 차

- 국제시장 동향
- 자동차용가스사용량 증진을 위한 연대
- OECD국가들의 오토가스에 부과되는 세금과 정책적인 혜택
- 한국의 오토가스에 대한 세제 정책
 - 오토가스 세금과 가격의 다른 국가들과의 비교
 - 오토가스 사용의 잠재적 감소의 비용
 - 세제 개편의 예

국제 오토가스 시장 동향

- 오토가스는 대체연료들중에서 가장 국제적으로 인정받고 있으며 전세계적으로 900백만대 이상의 오토가스 차량이 운행중이다
- 각국마다 크린-에어 정책에 힘입어 수요량이 급속히 증가하고 있는데, 다른 대체연료들에 비하여 실현가능성과 가격면에서 우수하다는 장점을 갖고 있다.

○ 한국의 경우 세계에서 가장 큰 오토가스 시장을 가지고 있다.

오토가스 사용 촉진을 위한 합리성

- 오토가스는 유독성 배출가스가 가솔린 및 디젤에 비하여 우수하다.
- 질소산화물과 프로메티움 배출가스와 특히 이산화탄소 배출가스가 가솔린 및 디젤과

- 비슷한 연료에 비하여 현격히 낮다.
- 정부는 환경의 외부효과에 대한 비용과 연료사용(세금과 보조금)을 처리하여야 할 책임을 가진다.
- 배기관의 배출물 비교 : NOx - EETP Results

OECD국가들의 오토가스에 대한 정책적인 혜택

- 연료 세제 구조
 - 가솔린 및 디젤과의 상대적인 세금을 낮추는 것이 오토가스와 다른 대체연료의 사용을 증진시키려는 주요한 접근 방법이다.
 - 차량용 세금과 보조금
 - OEM 차량 구입
 - 차량개조
 - 차량세/도로세 연간 환급
 - 수송용 회사의 구입 명령
 - 교통 수단

오토가스 사용 차량 혜택

- 가솔린 차량의 가스차량으로의 변경 & OEM 구입
 - 비용적인 이용성을 극복하려고 허용, 세금 공제를 이용하는 국가 : 호주, 벨기에, 프랑스, 이탈리아, 일본, 영국
 - 혜택들은 대부분 배출가스의 성능과 차량의 연식에 의해 결정된다.
 - 한국에서는 디젤 차량의 구조 변경만이 혜택을 받고 있다.(적은 예산)
- 연중 차량 · 도로세 환급
 - 호주, 네덜란드, 영국에서 시행중

대규모 차량보유 당사자에 대한 명령

- 대규모 차량 보유당사자(지방자치단체, 버

- 스회사 등)들은 법적으로 규정된 최소의 대체 연료 차량의 비율을 준수해야 한다.
- OECD의 여러 국가에서 명령하고 있다.
 - 호주, 프랑스, 이탈리아, 멕시코

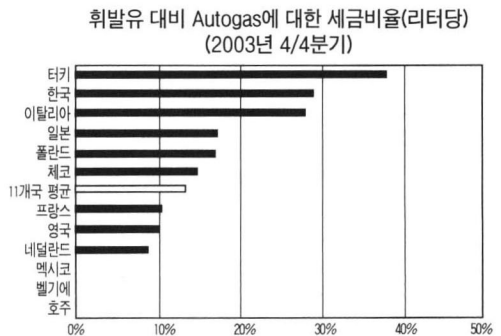
오토가스차량으로의 변경시 재정적 혜택

- OECD 국가 연료시장에서의 가스의 비율은 재정적 혜택의 크기가 제일 주요한 결정 요인이다. 연료세금과 가격의 관계 또한 재정적 혜택의 주요한 결정요인이다.
- 거의 모든 OECD국가들은 디젤 및 가솔린보다 오토가스에 낮은 세금을 부과하며 이것은 환경적인 이유에서 대부분 기인한다.

한국의 오토가스 세제 정책

- 다른 규모가 큰 OECD국가의 가스시장에 비하여 연료-세금 혜택이 약하다.
- 비-연료 세금 혜택이 제한적이다.
- 오토가스의 사용이 특정 사용처로 제한되어 있다.

수송용 연료에 대한 소비세 (1)

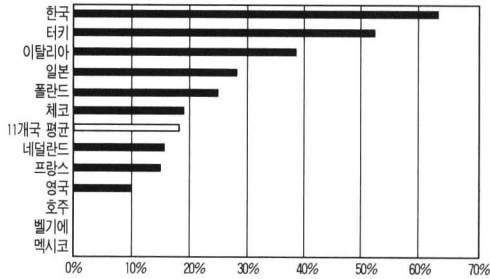


주)한국에서 수송용 LPG의 사용은 특정 차종으로 한정되어 있음

- ▷ 휘발유 대비 Autogas 세금 비율이 OECD국가중 두번째로 높음

수송용 연료에 대한 소비세 (2)

경유 대비 Autogas 세금비율(리터당)
(2003년 4/4분기)

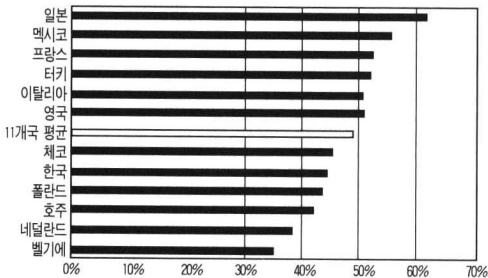


주)경유대비 Autogas 세금비율이 OECD 국가 중 가장 높음

⇨ 경유대비 Autogas 세금 비율이 OECD국가 중 가장 높음.

수송용 연료간 상대가격(1)

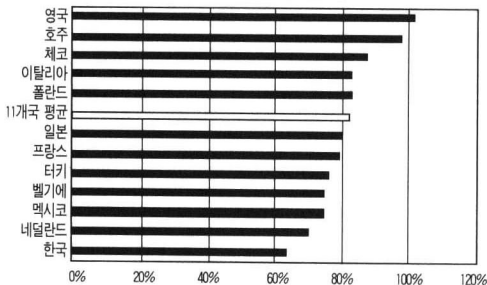
휘발유 대비 Autogas 가격비율(리터당)
(2003년 4/4분기)



주)한국에서 수송용 LPG의 사용은 특정 차종으로 한정되어 있음

수송용 연료간 상대가격(2)

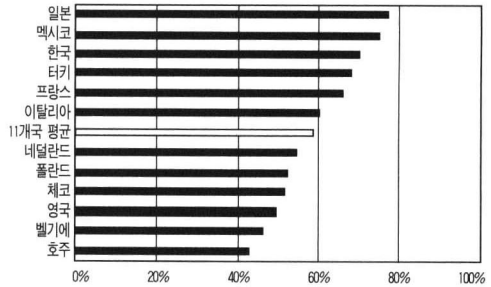
휘발유 대비 경유 가격비율(리터당)
(2003년 4/4분기)



⇨ 한국의 경우 휘발유 대비 경유의 상대가격이 OECD 국가 중 가장 낮음

수송용 연료간 상대가격(3)

경유 대비 Autogas 가격비율(리터당)
(2003년 4/4분기)



⇨ 경유대비 Autogas 상대가격이 OECD국가 중 세번째로 높은 수준

연료가격 * (2003년 4/4분기)

	통화	LPG	경유	휘발유	Autogas / 경유	Autogas / 휘발유	경유 / 휘발유
호주	Dollar	0.383	0.895	0.914	42.8%	41.9%	97.9%
벨기에	Euro	0.357	0.774	1.031	46.1%	34.6%	75.1%
체코	Crown	10.97	21.33	24.31	51.4%	45.1%	87.7%
프랑스	Euro	0.521	0.78	0.991	66.8%	52.6%	78.7%
이탈리아	Euro	0.527	0.868	1.044	60.7%	50.5%	83.1%
일본	Yen	64.7	83.5	105.0	77.5%	61.6%	79.5%
멕시코	Peso	3.800	5.060	6.820	75.1%	55.7%	74.2%
네덜란드	Euro	0.433	0.796	1.141	54.4%	37.9%	69.8%
폴란드	Zloty	1.460	2.795	3.368	52.2%	43.3%	83.0%
터키	Lira(000)	940	1382	1814	68.0%	51.8%	76.2%
영국	Pound	0.383	0.775	0.759	49.4%	50.5%	102.1%
OECD 11개국 평균					58.6%	47.8%	82.5%
한국	won	579.2	827.4	1318.1	70.0%	43.9%	62.8%

⇨ OECD 11개국 평균 수송용 연료 상대가격 비는 100 : 84 : 48 수준

한국의 디젤에 대한 오토가스의 상대가격

한국의 오토가스가격(리터당)은 이미 다른 큰 OECD국가들에 비해 디젤에 대한 상대가격이 높다.

정부 위원회의 100-85-50의 가격체계 제안은 OECD국가들의 평균에 근접한다.

한국의 발열량 조건에 기준한 디젤과 오토가스의 상대적 가격

오토가스의 명목적인 가격은 디젤에 비하여

낮다. 하지만 발열량 조건에 대비한 오토가스의 가격은 2002년 7월부터 디젤에 비하여 높아졌다. 2006년에는 그 차이가 25%까지 넓어질 것이다.

최근의 세제 계획이 한국의 오토가스 사용에 미치는 영향

가솔린과 디젤에 비하여 오토가스에 대한 세금과 가격은 상대적으로 더 올랐다.

정부의 목표는 2006년 7월까지 리터당 판매 가격을 기준으로 100(가솔린):75(디젤):60(오토가스)의 비율을 이루는 것이다.

최근의 비율은 (2003년 4분기) 100: 66: 44이다. (100: 44: 24 1999년)

2005년에 판매제한이 가해지면 오토가스는 디젤과 대항하기 위하여 고군분투해야 할 것이다.

오토가스 차량과 연료의 판매는 확실히 감소할 것이며 디젤에 대한 선호가 주요 원인이다.

한국 오토가스 사용의 잠재적 하락의 비용 환경적 비용

· 환경적 비용

미립자와 통제되지 않은 탄소 배출가스와 질소화합물의 현격한 증가

대기의 질 하락- 주요 도시와 도심에서의 대중 건강, 탄소배출물의 증가, 가솔린 변경의 확대에 달려있다.

· 전환 비용

많은 비용이 투자되는데 버려진다.
인프라 공급, 차량, OEM 제작
디젤과 가솔린 사용차량의 구조 변경에 지원되는 새로운 투자

한국 수송용 연료 세제 개편의 필요성

세금이 올라서 커짐에 따라 오토가스의 사용은 줄어들었다.

최근의 연소-세금 계획은 레벨을 알 수 없는 활동영역을 만들었다.

IEA의 권고에 따라서 세금은 청정연료의 환경적 혜택을 반드시 반영해야 한다.

발열량 기준을 비취 볼 때 디젤에 비하여 오토가스에 더 많은 세금을 부과하는 것은 정당하지 못하다.

위원회의 제안 가격(100:85:50)은 세제 개혁에 합리적인 기준이다.

EA의 한국에 대한 권고

“한국은 환경비용을 에너지의 가격이나 에너지 소비 장치(예를 들어 자가용)등에 반영하는 것이 필요하다.”

“한국 정부는 가격의 왜곡 현상을 제거하고 어디서든 필요하다면 환경비용을 반영함으로써 세제구조를 조정해야 한다.”

결론 논평

한국은 오토가스의 성공적인 사례이며 다른 나라들의 표본이 된다.

최근의 세금 정책은 인상적인 환경적 성취 성과물들을 망치고 불필요한 비용을 발생시키고 있다.

한국의 정책은 다른 OECD 나라들의 동향에 역행하는 것이다.

세제개편 (오토가스에 대한 상대적 세금의 감면)은 수송용 연료 정책의 재정출을 위한 일 부분으로서 긴급히 필요하다.