



이 자료는 우리협회가 지난 12월 1일 산업자원부, 재정경제부, 환경부 및
4개 주요정당에 건의한 내용임.
- 편집자 주 -



제2차 에너지 세제개편(안)에 대한 건의

대한석유협회

지난 9월 14일 조세연구원 주관으로 2005년 경유승용차 도입에 따른 수송용 에너지 상대가격 조정방안을 발표한 바 있습니다. 2000년에 이어 2번째로 실시되는 이번 에너지세제개편안에서 휘발유, 경유 및 LPG(부탄)간 상대가격비를 100:85:50으로 제시하고 있습니다.

동 조정안이 유종별 자동차 수요전망, 에너지 수급 구조 및 환경에 미치는 영향 등을 분석한 결과라고 하지만, 결국 OECD 국가의 수송용 에너지의 평균수준을 채택한 것 입니다.

주지하시는 바와 같이, 에너지가격체계는 외국의 사례도 중요하지만, 우리나라의 에너지 사정, 산업 및 물가 등 경제전반을 고려하여 결정하여야 할 것으로 사료됩니다. 특히 우리나라와 같이 에너지 부존자원이 거의 없는 국가는 불필요한 에너지 수출입을 막아 국가전체적으로 효율성을 높이는 것이 중요합니다.

더구나, 국제유가가 사상 최고치를 경신하고 있는 상황에서 이를 고려치 않고 세제개편을 단행할 경우 소비자들의 부담이 더욱 가중될 수 밖에 없을 것입니다. 지난 2000년 세제개편 시에도 휘발유 가격을 고정시킨 채 경유와 LPG의 세금만을 인상하여 가격비율

을 맞추에 따라, 석유류 세수가 매년 1조8천억원씩 지속적으로 늘어나고 있는 실정입니다.

이번 에너지 상대가격 조정안의 기준이 되는 휘발유 가격은 리터당 1,353원(2004. 4월 기준)으로 국민소득 수준을 감안할 경우 세계 최고 수준입니다. 현재 휘발유 세금비중이 약 64%를 차지하고 있는 상황에서 휘발유 세금을 조정하지 않고 상대가격비를 100:85:50으로 개편할 경우 또 다시 세수증대라는 비판에 직면할 수 밖에 없을 것으로 사료됩니다.

따라서, 이번 2차 에너지세제개편에서는 현행보다 석유류 세수가 추가로 늘어나지 않도록 조정되기를 재차 건의드리면서, 다음과 같이 정유업계 의견을 제출 하오니 적극 반영하여 주시기 바랍니다.

첫째, 휘발유, 경유 및 LPG(부탄)간 상대가격비를 90:75:50으로 조정하여 주시기 바랍니다.

기본적으로 효율적 자원이용, 환경과 연비 등을 고려하면 휘발유, 경유 및 LPG간 상대가격비는 100:85:60이 합리적이라고 우리업계는 판단하고 있습니다. 다만, 과도한 휘발유 세금부담을 경감하고 동시에 석유류 세수 총액유지를 위해 상기 수송용 연료

간 상대가격비를 90:75:50으로 조정할 필요가 있습니다. 이 수준은 휘발유를 100으로 볼 경우 100:83:56 수준으로 환산할 수 있어 경유가격 급등과 낮은 LPG 가격으로 초래되는 제반문제를 어느정도 해소할 수 있을 것으로 사료됩니다.

둘째, LPG 상대가격비는 이번 세계개편이 경유승용차 도입이라는 변수에 의해 이뤄지는 만큼, 낮은 LPG 세금으로 촉발된 현행 세계개편의 근본적인 취지는 존중되어야 할 것입니다.

현재 우리나라의 LPG차량은 총 등록차량 1,459만 대 중 약 11%인 160만대를 차지하고 있는 데 반해, 일본은 29만대로 총 차량 수의 0.6%에 불과합니다. 또한 수송용 에너지 소비 중 LPG비중을 보면 우리나라는 약 19.5%를 차지하는 반면 OECD국가는 약 3% 수준에 그치고 있습니다.

특히 우리나라는 원유에서 생산되는 LPG 비율이 약 4.5%로 수요인 11.6%에 크게 못미쳐 현재 약 57%를 수입에 의존하고 있는 상황에서 LPG 상대가격비를 휘발유 대비 50수준으로 낮춰 소비를 더욱 확대할 필요가 있는 지 신중한 검토가 요구된다고 생각합니다.

셋째, 비수송용 연료이면서 서민용 연료인 등유 세금은 더 이상 인상되어서는 안됩니다.

등유가 경유로 전용되는 것을 막기 위해 등유세금이 경유 세금에 연동하여 오르고 있는 바, 이로 인하여 저소득층 지방 서민 및 농촌 거주자의 연료비 부담이 심각한 수준입니다.

일본, 영국 등과 같이 등유에 대한 착색제, 식별제 첨가 및 노상검사와 같은 관리제도를 강화하여 등유가 경유로 전용되는 것을 방지하여 주시기 바라며, 등유의 세금은 최소한 현재보다 더 이상 인상되지 않기를 건의드립니다. ☹

<참고>

주요국의 휘발유 소비자가격 비교 등 통계자료

1. 주요국의 국민소득(GNI)감안 휘발유 소비자가격 비교

	한국 (2004.4)	일본 (2004.4)	미국 (2004.4)	영국 (2004.4)	프랑스 (2004.4)	스페인 (2004.4)
소비자가격(원/l)	1,353	1,157	552	1,657	1,467	1,194
1인당 GNI(\$)	11,493	31,788	36,704	26,911	23,482	15,960
GNI 감안 휘발유 가격(한국=100)	100.0	30.9	12.8	52.3	53.1	63.5

(자료) 한국은 석유공사, 일본은 Oil Report, 나머지는 Energy Detente(2004.4)자료임
1인당 GNI는 2002년 재정부 자료임

2. 우리나라 및 OECD국가의 수송용 연료 사용 비교

		휘발유	경유	기타(LPG등)	계
OECD	사용량(백만톤)	609.2	340.1	29.4	978.7
	(비율,%)	(62.2)	(34.8)	(3.0)	(100)
한국	사용량(천Bbl)	57,849	110,119	40,720	208,688
	(비율,%)	(27.7)	(52.8)	(19.5)	(100)

(자료) 한국은 2003년 기준임.
OECD는 2000년 기준임(Oil Information 2002)

3. 세계개편에 따른 석유류 세수추이

(단위 : 억원)

	'01년	'02년	'03년	'04년	'05년	'06년	'07년
1차 개편(현행) (100:75:60)	136,248	159,102	172,999	196,686	220,479	235,181	247,784
2차 개편방안 (100:85:50)	136,248	159,102	172,999	195,867	224,015	242,709	272,295
건약안 기준 (90:75:50)	136,248	159,102	172,999	195,867	211,061	216,163	220,797

주) 1) 2차 개편의 경우 연구용역 1인 반영(2개년에 걸쳐 반영)
2) 특소세(교통세), 교육세, 주행세, 부가세(유류원가에 대한 부가세는 제외) 기준임

4. 우리나라의 LPG수급현황(2003년 기준)

(단위 : 천배럴)

	공급		수요	
	생산	수입	내수	수출
물량	38,126	50,801	88,606	2,894
내수대비 비중	43%	57%		

※ 생산비중 = 4.5%(38,126천Bbl/841,038천Bbl)
수요비중 = 11.6%(88,606천Bbl/762,941천Bbl)