



# 「고유가 시대의 경제적 대응방안」



지난 11.13일 재정경제부가 고유가시대의 경제적 대응방안이란 주제로 최근 자주 질의되는 내용에 대한 질의 답변형식으로 보도자료를 내놓았다. 우리업계와 관련된 내용을 위주로 본지에 게재한다.

재정경제부



## 금번 유가대책에서 중점을 두고 있는 사항은?

1. 최근 유가 상승의 원인은 국제 원유시장의 수급불균형에 따른 구조적 현상이기 때문에 일률적으로 가격을 인하하는 정책보다는 시장원리에 따라 대응해나가는 것이 바람직함
  - 이는 유가상승으로 인한 충격은 피할 수 없는 것이므로 유가변화에 각 경제주체들이 합리적으로 대응토록 하여 부담을 흡수해나가는 것이 불가피하여 중장기적으로 적응능력을 높여나가는 것이기 때문임
  - 선진국의 예를 보더라도 유류세 인하 등 일시적인 가격 부담 완화정책은 사용하지 않고 석유 소비 절감과 에너지 효율성 개선 등 중장기적인 정책에 주력
2. 정부도 석유시장 유통구조 투명화, 에너지 효율성 제고 및 절약유도 등 기존의 정책방향을 견지해 나가고자 하며 이를 위한 관련 대책을 마련하였음
  - 다만, 고유가에 상대적으로 취약한 계층은 유가상승 부담을 감내할 만한 충분한 능력이 없기 때문에 한시적으로 선별적 지원대책을 마련하고자 하는 것임
  - \* 예 : 기초생활수급자에 대한 동절기 난방기(08.1~3월 총 7만원) 지급, 한시적인 등유 등 난방관련 유류의 탄력세율 인하



## 금번 대책과 유류세 일괄 인하와의 지원효과 비교는?

	지원대책(안)	유류세 인하
지 원 내 용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 재정지원 : 기초수급자에 대한 난방비 추가 지원 등</li> <li>· 세제지원 : 난방용 연료 한시적 유류세 인하</li> <li>· 에너지소비 절감 유도 지원시책 실시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 유류세 10% 인하</li> </ul>
지 원 금 액	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 총 1.1조원</li> <li>-재정 및 공기업 지원 : 10,775억원</li> <li>수도·광역비 지원 확대(1,494억원)</li> <li>난방비 추가지원(580억원)</li> <li>농업용 면세유 공급 원활화(2,637억원)</li> <li>영세자영업자 유류비부담 경감(925억원)</li> <li>난방관련 유류세 인하(5,086억원) 등</li> <li>*에너지소비 절감 유도 지원시책은 제외</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 세수감소 : 1.9조원</li> </ul>
분 배 효 과	저소득층일수록 유류비 증가분 보전비율을 높이는 하후상박(下厚上薄)형 지원가능	· 대형차 사용 등으로 유류소비가 많은 고소득층일수록 많은 혜택
장단기지속성	<p>&lt;단기&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 지원금액 대부분이 누수없이 지원대상자에게 귀속</li> </ul> <p>&lt;중장기&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 자발적 에너지절약 유도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국제유가상승, 유통마진 흡수 등으로 가격인하 효과가 불분명</li> <li>- 택시·버스 등은 인하효과가 없고 농어업인에 대한 혜택도 전무</li> <li>· 근본적인 문제해결 곤란</li> </ul>
국 제 적 추세와의 부 합 성	· 에너지소비절약을 유도하기 위한 정책 기조 유지	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 고유가에 대응하여 유류세를 인하한 외국사례는 거의 없음</li> <li>· 기후변화에 대응하는 온실가스 배출 억제 노력과 상충</li> </ul>



## 정부가 세수를 확보하기 위해 유류세를 인하하지 않고 있다는 지적에 대한 견해는?

1. 최근 유가 상승이 구조적인 수급불균형에 기인하고 있는 만큼, 유류세 인하는 바람직하지 않음
- ① 유류세 인하시 유류소비 증가로 경상수지 악화, 온실가스 배출 증가 등 악영향이 발생하고 경제 전반의 유가적응능력도 악화
  - \* 우리나라의 온실가스 배출량은 5.9억톤(04년 기준)으로 OECD 6위이며, 90~04년간 온실가스 배출량 증가율(90%)은 OECD 1위



② OECD 국가 등에서도 유가상승에 대응하여 최근 2년간 유류세 등 세금을 인소한 국가는 극히 예외적

**주요 OECD 국가의 휘발유 세금 변화율(2004.12~2006.9)**

	터키	그리스	이태리	영국	일본	한국	미국	멕시코*
상승률(%)	35.3	13.6	5.5	3.7	2.8	1.9	1.9	▲57.4
상승률 순위	1	4	12	21	24	26	27	29

\* 산유국인 멕시코는 유가상승으로 석유관련 조세수입이 급증(06.1~7월 240억 페소 → 07.7~7월 272억 페소)하여 일반소비세를 인하(2.4페소/ℓ → 1.0페소/ℓ )

③ 유류세의 종량세 체계가 유가상승의 완충역할을 하고 있어, 국내 유류가격 상승폭이 외국에 비해 높지 않고 유류 가격 및 세금비중은 OECD 회원국 중 중간수준

\* 04.12~07.7월 기간 중 휘발유 가격 상승률 : 한국(15.2%), 미국(60.4), 독일(23.9), 영국(16.6)

④ 유류세는 이미 탄력세율을 적용(20%, 휘발유 교통세 630원/ℓ → 505원/ℓ )하고 있으며, 추가로 10%를 인하(505원/ℓ → 441원/ℓ )하더라도 그 혜택이 소비자에게 돌아갈지는 불분명

\* 99.5월의 경우 세금을 총 51원/ℓ 인하하였으나 휘발유가격은 최대 9원/ℓ인하되는 데 그쳤으며, 00.3월의 경우 세금을 총 39원/ℓ 인하하였으나 휘발유가격은 최대 26원/ℓ 인하

- 택시, 버스 등 영업용차량에 대해 유가보조금제도를 시행하고 있으나, 유류세를 인하할 경우 유가보조금이 축소되므로 세금인하 효과가 없게 되는 결과

\* 영업용 차량이 경유·LPG를 사용한 후 지자체에 신청하면 유류세를 환급

- 시설·원예농가, 연·근해 어업인 등 농·어업인에게는 면세유를 공급

⑤ 유류세를 일률적으로 인하할 경우 유류소비량에 비례하여 혜택이 증가하므로 고소득층에게 상대적으로 큰 혜택이 부여되는 결과

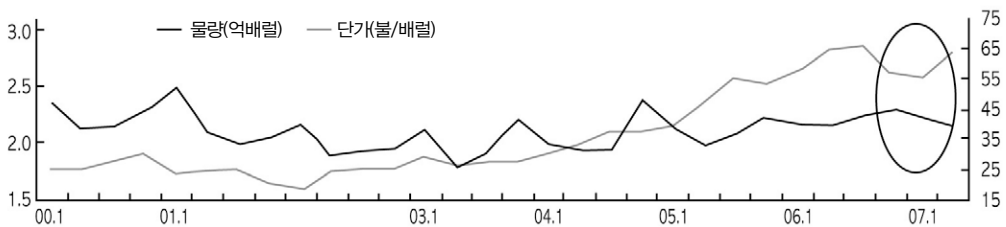
2. 유가상승에도 불구하고 휘발유가격 대비 유류세 등 휘발유 관련 세금(교통세, 주행세, 교육세)의 비중은 감소하는 추세

**휘발유 가격대비 유류세 등 세금 비중**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007.10
휘발유가격대비	67.2%	67.7%	66.6%	63.6%	61.0%	59.0%	56.2%

〈 유류세 인하 관련 참고 〉

- ◇ 유류세 등 세금 인하시 경상수지 등 경제에 부정적인 영향 초래
- 휘발유 가격 10% 하락시 국내 휘발유 소비량 5.7%수준 증가(예경研)
  - 2004년 유가상승에도 불구하고 총 휘발유 소비량이 증가한 것은 차량등록대수 증가와 유사 휘발유 단속 등에 기인
- 따라서 유류세 인하시 유류 소비량 증가로 원유수입 증가 예상
  - \*가격 10% 인하시 휘발유 소비량 40백만b/d 증가, 25.3억불 수준의 경상수지 추가 악화



- ◇ 지난 2년간 국내 유류 소비가 감소하지 않는 상황에서 중대형 차량 구입이 소형차량에 비해 크게 증가하였으며, 에너지 효율지표인 에너지 원단위도 높은 수준
- ◇ 과거에도 가격정책(할당관세, 석유수입부과금 인하)은 급격한 외부충격시 사용하였고 유류세를 일률적으로 인하한 사례는 없음

〈 과거 석유위기시 대응조치 〉

	대응 조치 내용
1차 석유위기(73.10~74.3)	○ 민간재고 활용, 외국사로부터 긴급수입 등 물량 확보
2차 석유위기(78.12~81.2)	○ 중동과 원유확보 교섭, 원유가격 평준화 제도 시행 ○ 원유수급을 위한 긴급수급조정명령 발동(80.3)
걸프전(90.8~91.2)	○ 할당관세 인하(10% → 1%, 90.9~93.12) ○ 석유제품 최고가격제(90.9~91.2) ○ 정부 비축유 494만 배럴(5일분) 방출
이라크전쟁(03.1~03.3)	○ 할당관세 인하(5% → 3%, 03.3~03.4) ○ 석유부과금 인하(14 → 8 → 4원/ℓ , 03.2~04.12)
04년 고유가(04.1~04.12)	○ 할당관세 인하(3→1%, 04.5~현재) ○ 석유부과금 인하(14→8원/ℓ , 04.5~04.12)



### 국회에서 합의가 있다면 유류세 인하를 전향적으로 검토할 의향은?

1. 수송용 유류를 포함한 일률적인 유류세 인하가 바람직하지 않다는 정부의 기본 입장에는 변화가 없음
2. 국회의 유류세 인하 요구와 관련하여서는 지난 국정감사시 정부의 입장을 충분히 설명하였는 바, 앞으로도 국회의 법안심사 과정에서 정부입장과 대책을 설명할 예정임



### LPG 경차 연내 도입에 문제는 없는지

1. 06.12월 제14차 에너지절약추진위원회(위원장:총리)는 수송부문 에너지 절약을 위한 경차 활성화 대책의 일환으로 경차의 LPG 사용을 검토하기로 결정하고,
  - 전문기관의 연구용역 실시 관련업계의 정책간담회 개최등을 통해 LPG 수급, 에너지절약효과, 안전성 등 경차의 LPG 연료 사용 허용에 따르는 제반사항을 검토하였음
    - \* 관련업계 정책간담회(4회), 연구용역보고 정책토론회(3회) 개최
2. 동 검토결과를 바탕으로 경차의 LPG 사용을 연내 허용할 계획\*이며, 자동차 업계의 LPG 경차 개발이 완료되는 09년경 LPG경차 보급이 가능할 것으로 보고 있음
  - \* 액화석유가스의안전관리및사업법 시행규칙 개정 필요



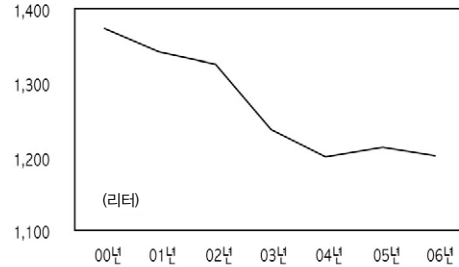
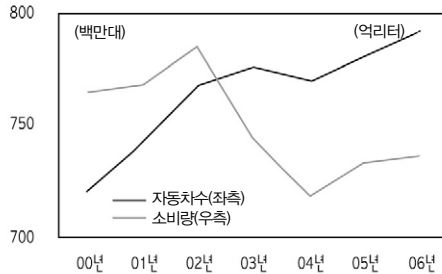
### 유가상승에도 불구하고 원유 소비량이 줄지 않고 있는데 유류소비 절약을 위해 유류세를 내리지 않는 것이 타당한 것인가?

1. 최근 고유가의 지속에 따른 경제주체들의 합리적 대응의 결과 원유 소비도 점진적으로 둔화되는 추세
  - 최근 원유수입 추이를 보면 수입단가가 상승하면서 다소 시차를 두고 수입물량도 감소

	07.1/4분기	07.2/4분기	07.3/4분기
*수입단가(전년동기대비 증감율, %):	△3.8	0.6	5.3
*수입물량(전년동기대비 증감율, %):	2.0	0.7	△6.3

2. 가격상승에 따른 소비감소 효과는 휘발유 등 석유제품에도 나타나는 모습
  - 소득증가에 따른 자동차 등록대수 증가 등으로 인해 휘발유 총사용량은 늘었으나 고유가와

연비개선 등으로 1대당 소비량은 감소하는 추세



○ 이러한 효과는 예경연의 실증분석으로도 뒷받침될 수 있으며, 휘발유가격 10% 상승시 약 5.7% 수요가 감소하는 것으로 분석

\*유종별 가격탄력도(예경연, 04.12): 휘발유 0.57, 경유 0.36

3. 따라서, 유종에 따라 가격탄력성 등 차이가 다소 있을 수 있지만 유류세를 내리는 경우 석유 제품의 소비에 영향을 주어 결국 원유수입의 증가를 초래하게 될 것임



### 휘발유, 경유 등에는 탄력세율을 적용하지 않고 등유 등 난방용 에너지에만 적용하는 이유는?

1. 수송용 유류를 포함한 일률적인 유류세 인하가 바람직하지 않다는 정부의 기본 입장에는 변화가 없음
2. 금변 대책은 서민들의 난방비 부담 완화를 위한 것으로,
  - ① 등유, LPG 프로판, 난방용 LNG 등 난방용 에너지에 한정되어 있고,
  - ② 난방수요가 많은 동절기에 한하여,
  - ③ 탄력세율을 통해 한시적으로 적용할 예정임



### 탄력세율을 동절기중에만 한시적으로 적용하는 이유는?

1. 탄력세율은 유가 수준 등 경제상황에 맞추어 한시적으로 적용하는 것이 제도의 기본 취지임
2. 특히, 금변 대책은 동절기에 서민·저소득층의 유류비 부담이 증가하는 점을 감안하여
  - 동 기간중 등유 등 난방유에 대한 탄력세율을 한시적으로 인하함으로써 서민·저소득층의 유류비 부담을 완화하고자 하는 것임