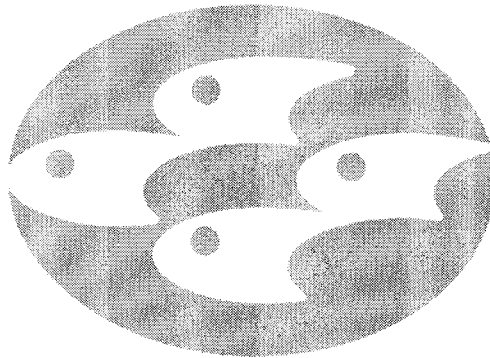


**WTO/DDA수산보조금 감축대응 어업용
면세유 지원방안**



김 현 용

수협중앙회 수산경제연구원

목 차

1. WTO 출범 및 협상경과	2
2. 협정문 의장안 주요내용	4
가. 금지보조금	4
나. 일반적 예외	4
3. 최근 협상 주요내용 및 향후일정	7
가. 제40차 협상	7
나. 제41차 협상	7
다. 향후 협상일정	8
4. 어업용 면세유 공급현황	9
가. 면세유 공급체계	9
나. 유종별 세제현황	10
다. 공급가격 및 공급실적	11
라. 면세 수혜액	13
5. 면세유 지원금지의 어업영향	14
가. 문제 근원	14
나. 어업별 영향	15
6. 면세유 지원금지 대응방안	17
가. 면세유 지원의 당위성	17
나. 지원 방안	19

1. WTO 출범 및 협상경과

2001년 제4차 도하 각료회의에서 DDA 출범

- 보다 포괄적 시장개방 및 무역자유화를 목표
- WTO/DDA라는 뉴라운드 공식 출범은 제4차 WTO 각료회의 (2001. 11. 9~14, 카타르 도하)에서 시작
- 협상진행은 7개 분야에서 시작 : 농업, 서비스, 비농산물시장접근, 규범, 환경, 지적재산권, 분쟁해결 등
 - 싱가포르 이슈(정부조달, 경쟁정책 등) 추가

수산업(비농산물) 부문의 협상

- 시장접근분야 : 관세인하 및 비관세장벽 철폐가 주요 내용
- 규범(수산보조금의 개선) 분야
 - 수산보조금이 어류자원 등 해양환경과 교역질서에 어떤 영향이 있는 지 파악
 - 수산보조금을 보다 명확히 및 개선

그간 수산보조금 쟁점사항

- 현행 보조금 협정 내에서의 통합적인 접근이나 별도의 협상그룹을 설치 또는 개별 접근이나에 대한 이견
- 수산보조금의 영향 (수산보조금의 무역왜곡 영향 및 자원고갈 여부)
- 수산보조금의 규모 및 분류 등에서 이견
- 양식어업 보조금의 허용여부, 수산자원조성 보조금의 허용여부, 저리자금 융자의 과잉어획 유발여부
- 생계유지형 영세어업 특별배려, 각국의 고유어업현실 반영여부 등

□ 협상 경과

- 2005년 홍콩선언문에 “과잉어획능력 및 과잉어획 유발 보조금 금지” 명시
- 2006. 7월 농업 및 NAMA 그룹 협상부진으로 협상 잠정중단 선언
- 2007. 1월 협상 재개 선언
- 2005 ~ '07.11 : FFG vs. 반 FFG 대립적 논의
 - 허용보조금 일부를 정하고 나머지는 금지하자는 Top-down 그룹(미국·뉴질랜드·브라질·칠레·중국 등)과
 - 금지보조금 일부를 정하고 나머지는 허용하자는 Bottom-up 그룹(한국·일본·대만·EC 등) 간의 대립 지속
- 2007.11.30 : 의장안 발표
 - 규범협상 의장(Galmes)은 수산보조금 협상을 진전시키기 위한 조치로서 의장안을 회원국에 회람
 - 동 의장안에 면세유가 금지보조금으로 포함
- 2007.12~'08. 현 : 의장안 검토방식으로 수산보조금 협상 진행
 - 제39차 회의로서 각국은 의장안의 1회독 논의를 마치고, 제41차 회의까지 소규모 어업에 대한 금지예외, 개도국 특별대우 등에 대해 논의
 - ※ 2008. 상반기 의장 정리보고서 회원국 회람 예정

☞ 면세유가 금지보조금으로 의장안에 명시적으로 포함되어 있어, 면세유 지급 범위 축소가 불가피할 것으로 예상

2. 협정문 의장안 주요내용

◆ 협정문 의장 초안 금지보조금 주요내용 ◆

- 어선의 취득, 건조, 수리, 개조, 현대화 및 조선소 시설 등
- 어선의 제3국 이전, 이전료
- 연료(면세유), 얼음, 미끼, 보험, 양륙, 가공활동 관련 비용 등 어업 운영비용
- 해면어업과 관련되는 항구 등 기반시설 및 항 인근 가공시설
- 해면어업 종사 자연인·법인에 대한 소득보전 및 가격 보전
- 기타 과도어획에 확실히 영향을 미치는 보조금

가. 금지보조금 (제1조)

I. 1. 다음과 같은 보조금은 금지

- (a) 어선 및 서비스선의 취득, 건조, 수리, 개조, 현대화를 위한 보조금과 동 목적을 위한 선박건조 및 조선소 시설에 주어지는 보조금
- (b) 제3국으로의 어선 또는 서비스선박의 이전에 주어지는 혜택의 보조금. 제3국과의 합작사업형태 포함
- (c) 어선과 서비스선의 운영비용(면허 수수료 및 이와 유사한 비용, 연료, 얼음, 미끼, 인건비, 사회적 비용, 보험, 어구, 해상지원), 양륙, 취급비, 해면어획물의 항구 내 또는 항구인근 가공활동, 어선이나 운영활동의 운영손실 보전에 주어지는 혜택의 보조금
- (d) 주로 또는 독점적으로 해면어업과 관련된 활동을 위하여 이용되는 항구 기반 시설이나 기타 실제 항 시설(예: 수산물 양륙시설, 창고, 항내 가공시설)과 같은 형태의 보조금, 혹은 그 같은 시설에 대해 주어지는 보조금
- (e) 해면어업에 종사하는 자연인, 법인에 대한 소득 지원
- (f) 해면어획물에 대한 가격 보전 지원
- (g) 타 회원국의 관할권 내에서 어업하려는 회원국 정부가 해당 타 회원국에 입

어권을 획득 시, 입어권을 차후양도 할 때 발생하는 보조금

(h) IUU(불법, 비보고, 비규제)어업에 종사하는 어선에 주어지는 혜택의 보조금

I.2. 제1항에 열거된 금지사항과 더불어, 제1조제1항 및 제2항에 언급된 명백하게 과도어획중인 수산자원에 영향을 주는 어떤 어선이나 어획활동에 주어지는 모든 보조금 혜택은 금지

나. 일반적 예외 (제2조)

II. 제 I 조의 규정에도 불구하고, 제 V 조(어업관리)의 규정에 따라

(a) I.1(a)항의 목적에 있어 어선과 서비스선의 개선 및 선원 안전을 위한 보조금이 다음사항을 만족하는 경우 금지되지 않음

- ① 신어선 건조나 어선 취득과 관계되지 않는 경우
- ② 총톤수, 어창크기, 엔진파워 및 기타 능력과 관련하여 어선이나 서비스선의 해면어업어획능력 증가를 야기하지 않고, 폐선되어야 할 선박의 운영유지효과를 초래하지 않는 경우
- ③ 안전표준을 따르는 경우

(b) I.1(a)항 및 I.1(c)항의 목적상 다음 보조금은 금지되지 않음

- ① 선택성어업기술을 위한 어구도입
- ② 해면어업의 환경적 영향을 줄이기 위한 기술도입
- ③ 지속가능한 이용과 보전을 위한 어업관리제도 이행(예: 선박감시시스템을 위한 장치). 단, 그 같은 보조금이 어선톤수, 어창크기, 엔진파워 및 기타 능력과 관련하여 어선이나 서비스선의 해면어업어획능력 증가를 야기하지 않고, 폐선되어야 할 선박의 운영유지효과를 초래하지 않는 경우에 한함

(c) I.1 (c)항의 목적상 인건비를 위한 보조금은 다음과 같이 해석되지 않음

- ① 오직 해면어업이나 직접적으로 연관된 활동과 관계없는 직업으로의 어선원 재교육, 재훈련 및 재배치 지원만을 위한 보조금
- ② 오직 해면어업능력 및 노력 감축을 위한 정부정책의 결과로서 어업종사자의 조기퇴직 또는 영구적인 직업 종료 지원만을 위한 보조금

(d) 제 I 조에 해당하는 사항도 다음과 같은 경우, 즉 어선어획능력감축(감척)을 위한 프로그램 관련 보조금은 허용

- ① 프로그램을 준수하는 선박이 폐선되거나 실제 영구적으로 전 세계 어느 곳에서도 조업을 위해 사용되지 않는 경우
- ② 그러한 선박과 관련된 어업권(허가, 면허, 어업쿼터 또는 그 밖의 어떤 형태의 어업권)이 영구적으로 취소되어 다시는 재발급 되지 않는 경우
- ③ 여기에 해당되는 선박의 소유주 및 어업권 소유주가 현재나 미래에 그들에게 주어질 수 있는 선박 및 어업권과 관련된 모든 권리주장을 포기하여야 하는 경우
- ④ 현존 어업관리계획이 목표어업의 과도어획을 방지하기 위하여 설계된 관리통제조치와 이행메커니즘을 포함하고 있는 경우. 이러한 특정어업 조치에는 입어제한시스템, 어획쿼터, 어획노력 제한, 또는 양도가능한 개인 쿼터와 같은 어선별, 개인별, 단체별 배타적 쿼터 할당이 포함될 수도 있음
- ⑤ 제1조의 어떤 사항도 정부가 제한된 자원이용특권 및 그 밖의 배타적 쿼터 프로그램 하에 개인과 단체를 대상으로 특정이용자할당을 하는 것을 방해하지 않음

3. 최근 협상 주요내용 및 향후일정

가. 제40차 협상 ('08.4.23~25)

◆ 소규모 어업에 대한 정의, 어업관리제도와 금지보조금 항목간의 연계 필요성 논의

- 어선길이 일정기준이하의 소규모어업에 대하여 한국은 보조금을 허용하자는 기존 입장을 지속 주장(일본, 대만도 같은 입장)
- 캐나다는 영해 및 EEZ내에서 이루어지는 어업 활동으로서, 금지보조금 합계가 어획금액의 X%이하일 경우는 보조금을 허용해야 한다는 새로운 안을 제안
 - 우리나라, 일본, EC 등은 지지 입장이나 미국, 뉴질랜드 FFG그룹(자원보존국)과 인도, 칠레 등 대부분의 개도국들은 부정적인 입장
- 우리나라, 일본, EU 등은 어업관리제도에 의해 보조금은 자원남획으로 연결되

지 않는다고 주장

- 효과적인 어업관리제도 하에서는 운영비 등의 보조금 지급은 과잉어획 (over-fishing), 과잉능력(overcapacity)을 초래하지 아니한다고 강조

나. 제41차 협상 ('08.5.12~16)

◆ 개도국 특별대우, 어업관리제도 이행을 위한 기술지원 및 보조금이용 일반 규율에 대해 주로 논의

- 개도국에 대한 보조금 허용조건 완화 주장(인도, 인도네시아, 중국)
 - 어업관리제도 면제, 길이 24m이하의 어선에는 어선건조비와 어업운영비 보조허용, 이행기간을 10년 주장
 - ※ 우리나라는 어업관리제도는 수산자원 보존과 지속적 이용의 핵심사항으로 면제 불가함을 주장
- 개도국은 기술지원을 요구하였고, 선진회원국들은 개도국이 필요로 하는 기술 지원의 구체적 내용을 제시할 것을 요구
- 보조금이용 일반 규율
 - 보조금을 이용하여 다른 회원국의 수산자원에 영향을 미칠 수 있는 회유성 어종과 타 회원국의 관할수역 내 어족자원에 피해를 초래하지 않아야 함을 논의
 - 우리나라는 개도국이라 할지라도 원양어업에 대하여는 선진국 수준의 규율이 필요함을 주장

다. 향후 협상 일정

□ 협상대응 기본방향

- 의장 초안중 금지범위 최소화에 최선
 - 항구 등 기반시설에 대한 보조금은 금지보조금에서 제외되어야 함
 - 엄격한 어업관리제도하에서는 유류 등 어업운영경비 보조 허용
 - 이행기간을 최대한 길게 확보하여 보조금 금지 충격 최소화
- 일본, 대만, EU, 캐나다 등과 공조체제를 강화하여 대응

- 단기적 : 소득보전을 통해 생계에 심각한 타격 예방
- 중장기적 : 자원증강사업 등 우리 수산업의 자생력을 키울 수 있도록 지원정책 수단을 강구할 수 있는 국내대책 마련

차기 협상일정

- 제42차 협상 : '08. 6.23일 주간, 스위스 제네바
- 우리나라 제안서 제출 및 논의
 - 어족자원관리제도 유지가 과잉어획 및 과잉생산을 방지할 수 있는 경우 보조금 지급 허용 요구
 - 어항 등 인프라 및 소득보전 보조금은 금지보조에서 제외 등

4. 어업용 면세유 공급현황

가. 면세유 공급체계

유류수급계획의 수립(수협중앙회)

- 조합 : 최근의 어업용 면세유류 공급실적 등을 참작하여 익년도의 유종별 연간공급한도량을 구매사업정보시스템으로 중앙회에 신청(12월 31일까지)
- 중앙회 : 조합별 신청량, 최근 5년간의 어업용 면세유류 공급실적을 토대로 매년 1월말까지 당해연도 어업용 면세유류의 연간공급한도량을 유종별로 정부에 신청

계약의 체결(정유회사와 수협중앙회)

- 국내의 4개 정유사와 수협중앙회가 분기별로 입찰 실시(최저가격 구매)

유류구입 신청

- 조합 : 재고량과 어항을 고려하여 수요량을 파악하고, 관할 유류사업소에 공급요청(인수희망일 3일전)
- 유류사업소장 : 관내조합의 신청량을 합계하여 인수 희망일을 명기하여 수협

중앙회에 구입요청(매주 수요일)

유류구입

- 중앙회 : 유류사업소에서 구입을 요청한 유류소요량을 합계하여 계약한 정유 회사로부터 구매 실시

유류수송

- 해상수송 : 수협중앙회 담당
 - 유류사업소장은 정유회사의 정유소 또는 저유소로부터 조합급유소까지 유류 수송을 담당 (일반민간운송업자 및 유조선 보유조합과 운송계약을 체결, 민간계약선박 및 조합소유선박을 이용하여 수송한다)
- 육상수송 : 정유사 책임 수송

나. 유종별 세제현황

- 석유류의 세제
 - 석유수입부과금, 관세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 주행세, 부가가치세
 - 현재 석유수입부과금, 관세 부과중

(2008년 3월 10일 현재)

구 분	경 유	휘 발 유	중질유(윤활유제외)	어업용 유류
석유수입부과금	16원/L (3,200원/DM)			부 과
관 세	원유가격의 1%			과 세
교통에너지환경세 (개별소비세)	335원/L	472원/L	17원/L	면 세
교 육 세	50.25원/L	70.80원/L	2.55원/L	면 세
주 행 세	90.45원/L	127.44원/L	-	면 세
부가가치세	세제포함 공급가격의 10%			면 세

- 주1) 중질유는 B.A유, B.B유, B.C유를 말한다.
- 주2) 석유수입부과금, 교통·에너지·환경세는 정액세임.
- 주3) 교육세는 교통에너지환경세의 15%, 주행세(지방세)는 교통에너지환경세의 27%
- 주4) 윤활유는 부가가치세만 면세

주5) 관세의 경우 원유가격의 3%를 부과하여야 하나 '08.6.30일까지 한시적 1%적용

주6) '08.3.10 정부에서는 서민 물가안정 대책으로 유류세의 10% 인하

다. 공급 가격 및 공급 실적

□ 유종별 공급가격 및 영업이익

○ 2007년 하반기부터 급속히 상승한 국제 원유가의 영향으로 어업용 면세유도 가격 급등

- 사용물량이 가장 많은 고유황경유(64%)의 가격

→ 2007년 평균 : 100,607원, 2008. 5월 : 172,360원 (71.3% 증)

○ 영업이익 : 2007년 58.5% → '08.5 45.2%로 감소

<유종별 공급가격 및 영업이익>

(단위: 원/드럼)

구 분	시 기	공 급 가 격		시중가격	영업율(%)
		수협중앙회	회원조합		
고유황경유	2007 평균	99,207	100,607	242,269	58.5
	2008. 5월	170,960	172,360	314,333	45.2
저유황경유	2007 평균	111,240	112,640	249,476	54.8
	2008. 5월	179,940	181,340	319,084	43.2
BA유	2007 평균	100,523	101,723	125,972	19.2
	2008. 5월	161,140	162,340	192,898	15.8
BB유	2007 평균	88,140	89,340	107,478	16.9
	2008. 5월	136,140	137,340	161,467	14.9
BC유	2007 평균	83,223	84,423	98,444	14.2
	2008. 5월	119,940	121,140	138,833	12.7
휘발유	2007 평균	107,663	109,363	301,142	63.7
	2008. 5월	156,380	158,080	337,604	53.2
MF30	2007 평균	86,990	88,190	155,689	43.4
	2008. 5월	137,940	139,140	209,033	33.4

자료 : 수협중앙회.

□ 공급대상 및 실적

○ 어업용 면세유의 공급대상

- 연근해어선 : 선단어선, 낙도벽지어선, 내수면선박, 어획물운반선, 일반어선
- 어업용 시설 : 나잠탈의용 난방시설, 도서지방 자가발전시설, 양수기, 세척기, 동력기
- 양식시설 : 해태양식관리어선, 내수면 육상양식시설, 육상양식시설, 육상종묘생산시설, 축제식 양식어업용시설
- 어업용 건조시설 : 김건조시설, 다시마자숙건조시설, 멸치자숙건조시설, 미역자숙건조시설, 새우자숙시설, 오징어건조시설, 패류자숙시설

○ 공급실적

- 유종별 : 총 6,084천드림 중 고유황 경유 63.2%, 저유황 경유 19.5%, 휘발유 9.9%, 중유·윤활유 7.4%
- 대상별 : 일반어선 60.7%, 선단어선 13.3%, 낙도벽지어선 15.0%, 기타양식시설 등 10.6%

○ 금지 예상 비율

- WTO/DDA의 공급금지 예상 업종 : 연근해 어업
- 총 6,084천드림 중 89.4%(5,439천드림)

<공급대상별 유종별 면세유 공급실적>

(단위 : 드림, %)

구 분	합 계	일반어선	선단어선	어획물 운반선	낙도벽지 어 선	소 계 (규제예상)	기 타
합 계 (구성비)	6,083,867 (100.0)	3,693,610 (60.7)	812,106 (13.3)	18,647 (0.3)	914,258 (15.0)	5,438,621 (89.4)	645,246 (10.6)
고경유 (비중)	3,845,459 63.2	2,617,835 70.9	760,597 93.7	15,948 85.5	436,626 47.8	3,831,006 70.4	14,453 2.2
저경유 (비중)	1,185,551 19.5	398,145 10.8	1,312 0.2	1,996 10.7	311,155 34.0	712,608 13.1	472,943 73.3
휘발유 (비중)	603,876 9.9	425,525 11.5	44 0.0	38 0.2	161,828 17.7	587,436 10.8	16,441 2.5
기 타 (비중)	448,981 7.4	252,105 6.8	50,152 6.2	665 3.6	4,649 0.5	307,571 5.7	141,410 21.9

라. 면세 수혜액

- 2007년 총 면세혜택 : 7,542억원
 - 염가공급 이익 : 1,385억원 추가
- 고유황 경유 4,918억원, 저유황 경유 1,480억원, 휘발유 1,053억원
- 교통세 4,346억원, 주행세 1,282억원, 부가세 1,262억원, 교육세 652억원

<2007년 어업용 면세유 수혜액>

(단위 : 천드림, 억원)

구 분	물 량	금 액	총수혜 액	조 세 감 면 액					부대이 익
				소 계	교통세	교육세	주행세	부가세	
합 계	6,266	6,355	8,928	7,542	4,346	652	1,282	1,262	1,385
고경유	4,004	3,926	5,948	4,918	2,841	426	847	804	1,030
저경유	1,203	1,303	1,706	1,480	852	128	248	253	226
B A	203	205	60	29	7	1	-	21	30
B B	27	23	7	4	1	0	-	2	3
B C	134	105	27	16	5	1	-	11	10
MF30	55	48	38	31	17	3	5	7	7
휘발유	605	632	1,132	1,053	624	94	183	153	78
윤활유	35	112	10	10	-	-	-	10	-

5. 면세유 지원금지의 어업영향

가. 문제 근원

- 근해어업의 경우, 유류비가 차지하는 어업총경비 대비 비중은 2004~2006년 평균 21%, 출어비 중 44%
 - 원거리 어장 및 회유하는 어류를 따라 이동하면서 조업해야 하는 어업의 특성상 유류비의 비중이 타산업에 비해 가장 높아 유류비의 상승에 따른 영향은 어업이 가장 큼

- 원유가 인상에 따른 국내의 유류가 폭등과 DDA 면세유 지원 금지라는 두 가지 악재가 동시 발생
 - 고유가 상황에서 면세유 지원금지시 체세액이 원가로 산업
 - 염가율 만큼 유가 상승효과 발생, 어업 존립자체 위협
- 유류가격 상승이라는 중간투입재의 비용이 상승하면, 장기적으로는 수산물의 가격에 반영되어 수산물 가격도 상승
 - 실체는 수입산 때문에 미상승
 - 1997년 수산물 수입액 10.5억 달러(무역수지 흑자 4.5억), 2000년 14.1억 달러로 증가, 2007년 30.5억 달러(적자 18.3억)로 증가
 - ※ 1997년 수입개방, FTA, DDA 관세인하·수산보조금 금지 등 악재 → 수입증가 → 가격 정체 → 유류가 상승, 수산보조금 금지

<가격지수 비교 : 2000년 100>

- 전체상품 : 2007년 115.7 (15.7% 상승)
- 농 산 물 : 120.7 (20.7% 상승)
- 수 산 물 : 106.2 (6.2% 상승)
- 석 유 류 : 211.0 (2.1배 상승)
- ※ 면세유가격 : '00 55.269원(드럼) → '07말 132,020

나. 어업별 영향

당기 순이익률 변화

- 2005년부터 2008년 4월까지 상승한 유가수준 70% 적용시('04년~'06년까지의 어업경영조사보고 자료)
 - 상승 이전 : 8.62% 수준
 - 상승 이후 : △4.25%로 급감, 대부분 적자
- 어업별로는 경비중 유류비의 비중이 높은 쌍끌이대기저, 근해채낚기, 서남구기저 등에서 특히 영향이 큼

<근해어업 경비중 유류비의 비중(% , '04~'06 평균)>

어업명	총경비 대비	출어비 대비	어업명	총경비 대비	출어비 대비
쌍끌이대기저	34.1	59.1	기선권현망	20.8	49.7
외끌이대기저	13.6	24.7	근해통발	18.0	33.6
대형트롤	21.9	40.4	잠수기	10.6	36.5
동해구기저	18.5	36.7	근해안강망	20.6	53.9
서남구기저	27.5	49.1	근해채낚기	30.5	59.3
동해구트롤	16.3	32.8	근해자망	11.1	28.8
대형선망	22.8	45.0	근해연승	15.1	34.8
			평균	20.8	43.9

<근해어업 당기순이익률 변화 (70% 유가상승 가정)>

어업명	유가변동전 당기순이익	유가변동후 당기순이익	어업명	유가변동전 당기순이익	유가변동후 당기순이익
쌍끌이대기저	1.2	-21.9	기선권현망	-1.3	-15.7
외끌이대기저	7.2	-1.6	근해통발	10.0	-1.2
대형트롤	-2.8	-18.3	잠수기	23.9	18.6
동해구기저	15.0	4.9	근해안강망	13.6	1.3
서남구기저	12.6	-4.6	근해채낚기	8.5	-10.3
동해구트롤	13.2	2.9	근해자망	16.8	10.5
대형선망	7.4	-6.5	근해연승	8.6	-0.6
			평균	8.6	-4.2

출어의 역설

○ 고정비 보전을 위한 억지 출어 발생

- 감가상각비, 지급이자 등 완전한 고정비가 존재하고 있어 이의 보전을 위해서도 적자에 불구하고 출어 강행
- 허가반납이라는 파산이 이루어지기 전에는 고정비 형태의 비용인 고정액의 선원 인건비, 사무비, 공제보험비, 어선관리비 등은 계속 소요

현금유입률 대비 유가상승 비교

○ 현금유입률 : 당기순이익 + 감가상각비 + 어업외비용 ⇒ 13.4%

○ 당기순이익 = 0 유가상승율 : 47.1%

○ 현금유입률 = 0 유가상승율 : 73.0%

- 2008년 5월 유가상승율 : 88.4% → 조업 중단

※ 고정비 성격의 여타 비용(보험료, 고정인건비, 관리비 등)이라도 견져 손실을 최소화 하려는 몸부림

○ 영향 큰 업종 : 대형트롤, 기선권현망, 쌍끌이대기저 등

<근해어업 이익률=0의 유가상승률(% , '04~'06 평균치 기준)>

어업명	당기순이익률	현금유입률	이익=0의 유가상승율	
			당기순이익률=0	현금유입률=0
쌍끌이대기저	1.2	5.4	3.7	16.4
외끌이대기저	7.2	9.0	57.5	72.2
대형트롤	-2.8	2.1	-12.6	9.3
동해구기저	15.0	19.0	104.5	131.8
서남구기저	12.6	16.1	51.5	65.9
동해구트롤	13.2	17.4	90.5	119.5
대형선망	7.4	13.8	37.7	70.5
기선권현망	-1.3	1.9	-5.9	9.2
근해통발	10.0	14.0	62.8	87.4
잠수기	23.9	26.5	322.0	358.0
근해안강망	13.6	18.1	78.1	104.3
근해채낚기	8.5	15.5	31.7	58.2
근해자망	16.8	23.8	188.0	266.5
근해연승	8.6	10.3	65.5	78.8
평균	8.6	13.4	47.1	73.0

주) 현금유입률 : 당기순이익 + 감가상각비 + 어업외비용의 총수입대비 비율

☞ WTO/DDA에서 면세유 지원을 금지하지 않아도 이미 경영상 조업을 중단해야 하는 상황
 ⇒ 석유류의 과세시 수산업 존립 불가

6. 면세유 지원금지 대응방안

가. 면세유 지원의 당위성

면세제도의 헌법적 근거

- 면세제도와 관련하여 헌법상 근거 : 소득재분배기능
 - 도시에 비하여 상대적으로 빈곤한 어업인의 소득을 보전하여 헌법상에 명시된 균형 있는 국민경제의 성장 및 안정과 적정한 소득의 재분배 일환이 면세제도임
- 헌법상 어업의 보호·육성의무를 반영하기 위한 필요성
 - 헌법 제123조제1항 상의 어업 보호·육성하기 위하여 조세특례 지원제도 시행
 - 헌법 제123조제2항, 지역간 균형 있는 발전을 위하여 상대적으로 낙후된 어촌지역의 경제 육성 의무

면세제도의 사회·경제적 근거

- 전반적인 침체 상태에 있는 수산업의 활성화, 어업경영악화 등으로 낙후된 어촌경제의 활성화, 국민 식생활의 기초식품인 수산물의 가격안정화 도모 등 국가의 정치·경제·사회적인 면에서 면세제도의 이론적 근거를 찾을 수 있음
- 국가 기초산업의 육성 보호, 균형 있는 국민 복지 실현, 국민생활 안정, 다원적 기능의 지속적 확보

세법상의 조세목적과 면세 타당성

<교통에너지환경세>

- 교통세 등은 도로 및 도시철도 등 교통시설의 확충에 소요되는 재원 확보를 목적(교통세법 제1조)으로 종전에 특별소비세의 과세 대상(과세품목)이었던 ① 휘발유와 이에 유사한 대체유류, ② 경유를 그 과세대상으로 하여 부과하는 조세(동법 제2조)
 - 교통세는 교통시설 등을 위해서 사용되는 목적세로서 그 부과대상이 주로 교통을 위해 소비되는 휘발유와 경유에 대하여 부과되고 있으나 어업용

유류는 교통을 위한 것이 아니라 생산을 위한 유류이므로 이에 대하여 목적세인 교통세의 부과는 합목적성에 어긋남

<교육세>

- 교육세는 교육의 질적 향상을 도모하기 위하여 필요한 교육재정의 확충에 소요되는 재원을 확보하기 위한 목적세로서 그 수입은 교육재정의 확충에 사용됨(교육세법 제1조)
- 유류에 대하여는 교통세법의 규정에 의하여 납부하여야 할 교통세액의 100분의 15의 세율로 연계하여 부과(동법 제5조제1항제3호)하고 있음

※ 교통세 미부과시 자동 면세 (주행세 동일)

<부가가치세>

- 부가가치세는 물건을 사다가 파는 과정에서 부가된 가치(이윤)에 대하여 부과되는 세금
- 사업자는 물건값에 부가가치세를 포함하여 팔기 때문에 실지 세금은 소비자가 부담하는 것이며, 사업자는 소비자가 부담한 세금을 잠시 보관했다가 국가에 납부하는 간접세
- 즉, 부가가치세의 납세의무자는 재화나 용역을 판매하는 사업자이며, 담세자는 재화나 용역의 최종소비자
- 부가가치세도 그 원칙이 소비세로서 일반적인 상품의 경우, 정가에 반영하여 최종소비자에게 전가하고 있으나, 어업용 유류의 경우에는 수산물 가격에 이를 전가할 수 없는 상황
- 즉, 가격결정력을 가지고 있는 일반공산품 또는 정부 독점 공급용역의 경우에는 부가가치세를 최종소비자에게 전가할 수 있으나, 수산물 또는 농산물 처럼 경매에 의하여 판매되는 수산물의 경우 부가가치세를 최종소비자에게 전가하기 어려우므로 부가세 부과는 문제

나. 지원 방안

1) 개별세법으로 면세규정 이관

현황 및 문제점

- 석유류에 부과되는 부가세, 교통세, 교육세, 주행세는 각 개별세법인 부가가치세법, 교통세법, 교육세법, 지방세법에 징수 규정을 두고 있음
- 부과되는 세금에 대한 감면은 국세기본법, 조약, 개별세법 또는 조세특례제한법에 의해서만 가능하도록 규정하고 있음
 - 조세특례제한법 제2조(조세특례의 제한)
- 어업용 석유류는 조특법 제106조의2에 의해 4개 조세가 면제되고 있으나 2·3년마다 도래하는 일몰규정으로 인해 어업인의 과세불안 초래 및 면세 연장을 위한 법률개정으로 많은 행정력 낭비

□ 대응방안

- 어업용 석유류에 대한 면세를 부가세법, 교통세등 법, 교육세법 등 개별세법에서 직접 규정토록 추진
 - WTO/DDA 수산보조금 규제의 완화 및 국내의 현행 조특법상 일몰규정에 따른 개정반복 문제 해소 가능
 - ※ 현행 WTO 보조금 규정상 특정성에서 문제가 될 수 있으므로 특정성 배제 위주로 세법 개정 (일본은 도로이외 사용자 포괄적 면세 : 철도, 농어업, 도자기제조, 목제가공업 등)

2) 고유황경유의 비과세 또는 감세

□ 현황 및 문제점

- 교통세법 제2조(과세대상과 세율)에서는 “경유 및 이와 유사한 대체유류”에 대하여 리터당 454원의 교통세를 부과하도록 규정하고 있으며, 실제로는 탄력세율을 적용하여 리터당 335원을 부과중
- 반면, 중유는 개별소비세법에 의해 리터당 17원에 불과한 소액의 소비세 부과
 - 중유는 전체가 명확한 산업용 유류이기 때문에 소액만 과세하는 반면, 경유는 유황의 함량에 따라 저고유황이 혼재되어 있어 해군함정, 연안여객선, 어선에만 사용하는 국방 및 산업용 유류인 고유황 경유도 일반 저유황 경유처럼 개별세법에서 고액을 과세하고, 대신 조특법에서 면제해 주는 형태를 취하고 있음
 - WTO 수산보조금 규제의 주요 대상이 되어 버림

□ 대응방안

- 교통세법 및 소비세법의 규정에서 고유황 경유를 저유황 경유와 구분(세분)하여 과세대상에서 제외
 - 고유황 경유라는 유종 자체를 비과세로 전환 또는 세액을 동일한 산업용인 중유 수준으로 대폭 축소
- 고유황 경유를 사용하는 선박 3종은 조세특례제한법에 의해 이미 4개 세금이 면제되고 있으므로 개별세법에서 원천 비과세물품으로 규정해도 추가 세수감소는 없으며, WTO 규제에서도 탈피 가능

3) 구매선 일원화로 염가공급의 편익 유지

- 어업용 석유류는 불법유통의 방지와 유류의 운송이 곤란한 낙도에 대한 원활한 공급을 위해 농특령 제7조의 규정에 따라 수협중앙회를 통해 공급되는 분에 한해 면세가 이루어지고 있음
 - 이에 따라 어업용 석유류에 대하여는 수협중앙회가 구매독점을 형성하게 되었고, 파생된 가격협상력에 의해 저가구매가 이루어짐

※ 2007년의 경우 저가 구매에 따른 염가혜택은 1,385억원

- 제도적인 독점이 없어진다 해도 무엇보다 조합 및 어업인들이 수협중앙회를 통한 구매선 일원화에 동조하게 되면 염가혜택은 어업인 스스로에 의해 유지할 수 있음

4) 추가적인 어선감척 및 휴어제(직불제) 확대

- 어업용 석유류에 대한 면세제도가 폐지될 경우, 어업비용의 대폭적인 상승으로 생산성이 낮은 일부 어업인들의 퇴출이 불가피하므로 추가적인 감척과 생산기반 보호를 위한 휴어제와 같은 직접지불제의 확대가 필요
 - 그리고 휴어제 실시기간에는 참여 어업인의 생계보장을 위해 직불제의 형태로 지원이 이루어져야 함

5) 중유엔진으로의 기관개조비 지원

- 경유는 자동차 등에서도 사용하는 소비용으로 분류되어 교통세가 높게 책정되어 있으나, 중유는 순수 산업용이므로 개별소비세가 교통세의 1/27에 불과
- 대형어선의 경우는 중유용으로의 기관 대체가 가능하므로 대체에 소요되는 경비(척당 3,000만원 내외)의 일정부분을 국가에서 지원

6) 과세액의 특별회계 처리로 간접지원

- 사후환급 또는 소득보전직불제 형태의 지원도 불가능할 경우, 석유류 세수를 특별회계 재원으로 마련하여 어촌지역 기반시설 투자, 교육·문화·복지사업을 위한 생산자 단체지원 등을 통한 간접 지원 병행

※ 어업인교육문화센터의 설립 지원

- 특별 재원으로 종묘방류, 인공어초시설 등의 자원조성 사업을 확대하여 단위당 생산량 증대 모색