

수도권 승용차 연료소비 실태분석 및 절감대책 연구

I. 서론

1. 연구목적

최근 소비급증세를 지속하고 있는 승용차용 연료인 휘발유의 60% 이상이 수도권지역에서 소비되고 있음. 따라서 국내 승용차 연료소비의 급증은 바로 수도권 승용차연료의 과도한 소비와 맥락을 같이 하고 있음. 본 연구는 승용차 연료과소비의 일반적인 원인분석과 함께 수도권지역의 휘발유 소비실태와 급증원인도 분석하여 향후 경제규모의 확대와 함께 예상되는 지속적인 승용차 연료소비증가에 대비한 효율적인 연료소비절약방안을 마련하고자 함.

2. 연구범위

- 국내 수송용 에너지 소비 현황
 - 육운부문 석유소비 추이
 - 수송수단별 연료소비 현황
- 수도권 승용차 연료소비 현황
- 승용차 연료소비 급증요인
 - 승용차 연료소비 결정요인
 - 국내 승용차 연료소비 급증원인 분석
- 승용차 연료수요 및 비용 전망
 - 수송용 휘발유 수요 전망
 - 승용차 연료비용 추정 및 전망
- 승용차 연료소비 절감대책
 - 외국의 승용차 연료소비 절감대책
 - 국내 승용차 연료소비 절감대책
 - 수도권 승용차 연료소비 절감대책

田 奎 正

〈에너지경제연구원 석유가스수급연구실장〉

II. 국내 수송용 에너지 소비 현황

- 1990년 기준서 국내 총에너지소비의 15.2%, 국내 총석유소비의 28.4%가 수송부문에서 소비되고 있음. 또한 수송부문 석유소비의 80.8%가 자동차용 연료로 사용되고 있음.
- 자가용승용차 연료인 휘발유는 수송부문 석유소비중 22.0%, 국내 총 석유소비중 6.2%를 차지하고 있음.
- 1983~1989년간 차종별 연료별 소비증가 추이를 보면 개인교통수단인 자가용승용차의 연료소비 증가율은 31.2%에 달하고 있음. 이에 반해 대중교통수단인 영업용버스와 영업용택시의 연료소비증가율은 각각 연평균 3.7% 및 10.6%를 보이고 있음.

〈표-1〉 차종별 1983~1989 연료소비 증가율 (단위: %)

	전국	수도권지역
휘발유 합	28.7	27.8
자가용 승용차	31.2	29.0
자가용 트럭	-5.9	-8.4
경유 합	10.1	8.8
영업용 버스	3.7	1.6
자가용 버스	32.1	33.6
영업용 트럭	9.7	5.9
자가용 트럭	12.5	13.1
자가용 지프	22.7	n. a.
L P G 합	10.6	9.2

〈자료〉 에너지센서스, 에너지경제연구원

- 우리나라 교통연료 소비증가가 자가용승용차에 의해 주도되고 있으며, 이로 인해 교통연료의 비효율적 사용이 심화되고 있음을 보여줌.
- 선진국과 비교할 때 우리나라 수송부문의 석유소비규모는 총 석유소비규모에 비해 상당히 낮으며, 수송부문 석유소비중 육운부문의 비중도 낮게 나타나고 있음.
- 앞으로 경제가 성장함에 따라 육운용 석유소비의 여지가 크며, 육운부문중에서도 휘발유 소비증가의 잠재성이 높음을 보여줌.

III. 수도권 승용차 연료소비 현황

- 수도권지역(서울, 경기, 인천)의 자동차용 연료소비는 1989년에 총 5,210천kl(32,769천bb)로 이는 전국 자동차용 연료소비의 49%에 해당되는 몰량임. 특히 관자가용 승용차의 연료인 휘발유는 국내소비의 60.8%가 수도권에서 소비되고 있음.
- 수도권지역의 승용차 연료유 소비는 1983년 이래 6년간 연평균 28.5%의 높은 소비증가를 보인 결과, 1989년에는 1983년보다 4.5배나 늘어난 1,545천kl가 소비되었음(승용차용 휘발유연료만을 기준으로 할 경우는 29.0% 증가임. 표1 참조).
- 반면 동기간의 수도권 승용차 대수 증가율은 이보다 낮은 27.9%를 보임.
- 이에 따라 수도권지역의 승용차 대당 연료 사용량은 1983년의 1.96kl에서 1989년에는 2.05kl로 증가되어, 연료소비효율이 낮아지고 있음을 보여줌.

〈표-2〉 주요 외국과의 수송부문 석유소비 비교(1988년 기준) (단위: %)

	한국	일본	서독	프랑스	미국
총석유소비중 수송부문 비중	29.2	53.8	40.5	45.7	59.0
수송부문 석유소비중 육운부문 비중	80.8	88.6	88.3	88.0	81.9
육운부문 석유소비중 휘발유 비중	26.2	55.4	66.4	57.7	83.0
경 유 비중	63.0	41.6	33.6	42.1	16.8
L P G 비중	10.8	3.0	0.0	0.2	0.2

〈자료〉 Energy Statistics of OECD Countries, 1990, OECD

IV. 승용차 연료소비 급증요인

1. 승용차 수요의 폭증

- 우리나라 자가용 승용차의 일일 평균증가 대수는 1985년 231대에서 1988년 711대, 1991년 현재는 1,588대로 증가폭이 계속 늘어나고 있음. 이러한 수요급증은 승용차 대중화단계에의 진입 및 운전인구의 급증에 기인하고 있음.
- 평균증가대수(대/일)

1985	1988	1990	1991. 1~8월
231	711	1,365	1,588

- 1985년 이후 우리나라의 인구대비 승용차 보유대수는 일본의 자동차 대중화 시기였던 1960년대 중, 후반의 승용차 보유대수 형태와 비슷한 양상을 보이고 있음. 또한 자동차보유대수중 승용차의 비율, 자동차 판매중 승용차 비율도 일본의 60년대와 비슷한 양상임.
- 1980년대에 운전면허 소지자수는 연평균 16.5%, 승용차 운전가능 면허인 2종 보통면허 소지자수는 연평균 25.0%의 높은 증가를 보임.

<표-3>

수도권 관자가용 승용차 연료소비

	1983	1986	1989	84~89 증가율
연료연소비(kℓ)	343,474	727,157	1,544,553	28.5%
승용차대수(대)	175,253	339,295	753,190	27.9%
1대당 소비량(kℓ)	1.96	2.14	2.05	0.8%

주: 1) 지프사용분 포함 3) 1983, 1986년에는 관자가용의 경유사용 포함
 2) 승용차대수는 연별 평균추정치임.

<표-4>

한·일 승용차 보유대수 추이

		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
인구 천명당	한 국	9.5	11.5	13.6	16.1	20.3	26.6	36.8	48.5
	일 본	7.0	9.3	12.8	17.2	22.2	28.6	38.3	51.4
대 비 년 도		1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968

	1981~85	1986~87	1988~90
· 운전면허소지자 증가율(%)	17.1	13.7	17.3
· 2종면허소지자 증가율(%)	23.7	23.3	28.4

- 긴급·고급교통수단으로의 기능 상실
- 승객에 대한 서비스 부재

2. 대중교통수단의 승차난

○ 대도시에서 있어 대중교통수단(버스, 지하철)은 이용수요 증가에 비해 운행율 감소 및 차량장비의 부족으로 승차난이 심화되고 있음.

- 버스 :

- 운전인력부족에 의한 운행율 저하 및 운행간격 확대
- 교통체증에 의한 운행시간 지연
- 승객에 대한 서비스 부재

- 지하철 :

- 이용급증 및 운행한계에 의한 차량당 탑승인원 포화
- 버스와의 연계 불충분

- 택시 :

3. 도시광역화에 의한 주행거리 증가

○ 수도권 집중화 현상의 심화와 수도권 위성도시에 의한 주택공급의 증가로 서울과 위성도시간의 차량통행이 급증하고 있으며, 이에 따라 승용차의 평균 주행거리는 계속 증가되고 있음(1984년 16,900km에서 1989년 24,000km로 증가).

- 1988년말 이후 2년간 시계지역의 교통량은 36.4% 증가했으며, 자가용승용차의 시계지역 통행 증가율은 1990년 31.7% 증가했음.

- 특히 서울과 위성도시간의 광역교통체계의 미비로 인한 시계지역의 병목현상은 주행거리 증가와 함께 연료낭비를 가속화하고 있음.

<표-5>

주요국의 휘발유가격 비교(1991년 4월 기준)

(단위: 원/ℓ)

		한국	일본	대만	프랑스	서독	미국
휘 발 유 (부 연)	세 전	176	369		161	201	160
	세 후	477	679	448	675	561	224
		(100)	(142)	(94)	(142)	(118)	(47)

자료: IEA Oil Market Report 2) 유럽국가는 고급 유엔휘발유 가격임.
 주: 1) 대만은 91년 5월 26일 인상 가격임. 3) () 내는 세후가격의 한국가격 대비치임.

<표-6>

주요국별 자가용승용차 운영투입비 비교

(단위: 만원)

	한 국	일 본	프 랑 스	서 독	미 국
승용차 가격	500	500	500	500	500
승용차체세공과금	465	278	183	142	55
연료비용(세포함)	429	611	608	505	201
합	1,394	1,389	1,291	1,147	756

주: 1) 1,500cc급 승용차 기준, 연간 연료사용량 1,000ℓ, 승용차수명 9년
 2) 승용차체세공과금은 현대자동차 "자동차산업, 1991" 자료에서 인용

4. 승용차 관련비용의 부적정

- 우리나라의 휘발유가격은 주요 외국의 가격보다 낮은 편인데 반해, 자동차소유에 투입되는 제세공과금은 구입후 9년간 보유시 자동차 가격의 93%로 외국의 경우보다 2배이상 높은 수준임.
- 이에 따라 자동차 보유에 따른 총비용(자동차가격, 취득세 및 자동차세등 소유 유지에 따른 제세공과금, 연료비)에서 차지하는 자동차운행 비용(연료비)의 비중이 외국에 비해 월등히 낮음에 따라 운행절제의 유도가 어려움.

V. 승용차 연료수요 및 비용전망

1. 수송용 휘발유 수요전망

- 휘발유수요는 승용차 대수증감과 밀접한 관계가 있으므로 수송용 휘발유수요 전망에는 수요가 가격과 승용차대수의 설명변수들로 결정된다고 보고 이를 함수화하여 추정.
- 승용차대수 수요전망에는 국가 또는 지역의 보유수준이 일정한 성장패턴을 따른다고 가정하여 성장함수를 이용

<표-7>

전국승용차 보유대수 전망

(단위 : 천대)

			1990	1995	1996	1997	2000	2001	2010
본 산 교 교	연 업	구	1,915	4,353	5,099	5,793	7,734		10,184
		연	1,915	4,135		5,422	7,312		
	개 통	연	1,915		6,422				
		부	1,915	4,949	5,831			9,461	

<자료> 산업연구원 “자동차 산업의 장기 발전구상”, 1990 교통개발연구원 “7차 경제발전 5개년계획서안”, 1991 교통부, 1991

하여 수요를 예측하는 방법을 사용.

- 국내 승용차 보유대수는 소득수준의 향상, 도시 집중화 및 광역화에 힘입어 90년대에는 높은 증가를 지속하여 2000년에 1990년의 4배 수준인 약 770만대에 이를 것으로 전망됨. 그 이후에는 도로·주차장등의 교통기반 시설의 한계와 교통난의 가중으로 인하여 증가속도가 점차 둔화될 전망이다.
- 국내 휘발유는 자가용차량의 지속적인 증가, 경유사용자

- 동차의 휘발유 대체등으로 90년대에는 지속적인 수요 증가를 보일 것이나 2000년 이후에는 대체연료사용 자동차의 실용화, 항공교통의 발달로 수요가 감소될 전망이다.
- 수도권 휘발유 수요는 1990~2010년간 연평균 7.5%의 높은 증가율이 지속될 것으로 전망됨. 그러나 1995년 이후의 서울시 휘발유 수요는 광역화와 도심내 운행기피에 따라 증가세가 둔화되다가 2005년 이후에는 감소되는 것으로 전망됨.

<표-8>

수송용 휘발유 수요전망

(단위 : 천배럴)

			1990	1995	2000	2005	2010	1990~2010 증가율(%)
전 수 서	도 권 울	국	22,364	44,739	76,239	92,771	98,216	7.7
			12,044	24,301	41,318	49,521	51,478	7.5
			7,942	16,215	24,694	25,873	22,807	5.4

2. 승용차 연료비용 추정 및 전망

- <표-8>의 휘발유 수요전망치를 이용하여 추정한 국내 승

용차 연료비용은 1990년의 1조 6,960억원에서 2000년에는 3.4배 수준인 5조 7,810억원으로 증가될 전망이다.

<표-9>

자가용 승용차 연료비용 전망

(단위 : 10억원)

			1990	1995	2000	2005	2010
전 수 서 일 비	도 권	국	1,696	3,393	5,781	7,036	7,448
			913	1,843	3,133	3,756	3,904
	울 일 ²⁾ 비 중(%) ³⁾		602	1,230	1,873	1,984	1,965
			2.50	5.05	8.58	10.29	10.70
			53.8	54.3	54.2	53.4	52.4

- 주 : 1) 연료가격은 1990년 불변 소비자 가격기준임.
- 2) 일일연료비용은 수도권지역의 연간연료비용의 평균치임.
- 3) 비중 = 수도권/전국

<표-10>

서울시 승용차 연료비용 전망

(단위 : 10억원)

	1990	1995	2000
연료비용A ¹⁾	602	1,468	2,481
연료비용B ²⁾	기 준	1,230	1,873
혼잡비용(A-B)	기 준	238	608

주 : 1) 교통혼잡 및 정체로 인한 연료비 포함비용
 2) 교통혼잡도가 현수준에서 정체된 경우의 연료비용
 -주행거리 전망시 1988~89년간 서울시 주요지점 교통량 증가율을 일괄 적용
 -평균주행속도에 따른 연비추정은 연비와 차속의 상관관계 공식 이용
 3) 연료가격은 1990년 불변 소비자가격 기준임.

○ 교통혼잡 및 정체비용을 포함한 연료비용은 평균주행거리, 속도, 시간, 연비등의 요인을 고려한 연료소비량으로 추정하였음. 서울시의 경우 교통혼잡 및 정체비용을 포함한 연료비용이 2000년에는 1990년의 약 4배 수준인 2조 4,800억원으로 증가할 전망이다. 따라서 서울시에서의 교통혼잡 및 정체에 따른 추가연료비용은 1995년 2,380억원, 2000년 6,080억원으로 전체 연료비용에서 차지하는 비중이 16.2%, 24.5%로 계속 증가할 전망이다.

3. 예상 결과

- 장기 휘발유 수요예측 결과 수송부문의 석유 소비중 휘발유의 비중이 1990년의 22%에서 2000년에는 36%로 확대될 전망이다. 특히 수도권 지역은 1990년 기준으로 전체 휘발유 소비의 약 57%를 차지하고 있으며 2000년까지 그 비중이 유지될 전망이다.
- 또한 자동차의 증가에 따른 자연적 연료비용이외에 교통혼잡 및 체증으로 인하여 추가적으로 사회가 부담해야 하는 연료 및 시간비용도 지속적으로 증가될 전망이다.
- 따라서 이러한 국민경제적 부담을 줄이기 위하여 수송부문의 석유소비 특히, 수도권 지역의 휘발유 소비를 절감하기 위한 목표설정과 정책대안이 시급함.

VI. 승용차 연료소비 절감대책

1. 외국의 승용차 연료소비 절감 및 효율화 정책

(표-11 참조)

2. 국내 연료소비 절감대책 현황 및 향후 추진방향

(1) 승용차 연료소비 절감 방향

- 승용차 수요 및 운행의 억제
- 대중교통수단의 확충 및 이용 유도

○ 수도권의 효율적인 교통체계 확립

(2) 가격 및 세제정책

○ 현행 및 실시예정 정책

- 석유제품에 대한 특별소비세 부과 및 인상(1992년 인상예정, 보통휘발유 120%→150%, 무연휘발유 100%→130%, 경유 9%→20~30%, LPG 8%)
- 자동차세 인상예정
- 중형승용차에 대한 증과세

○ 문제점

- 연료유 가격인상으로 인한 사회적 저항감 발생
- 가격탄력성이 낮아 가격인상의 소비억제효과 미미

○ 정책건의

- 소비성유종에 부과하고 있는 특별소비세이외에 일정액의 절약세를 부과하여 이를 절약투자재원으로 활용
- 중·대형 승용차에 대한 증과세 강화(배기량 및 중량기준으로 전환)
- 도로세, 자동차세, 면허세, 지하철공채 매입금액의 인상

(3) 규제정책

○ 현행 및 실시예정 정책

- 환경처 대기보전법 : 1톤이하의 소형 경유차 1995년부터 생산 금지
- 자동차 등록시 차고지 확보증명서 구비(1992년 상반기 실시예정)
- 차량크기에 따른 목표주행연비 설정 및 의무화(에너지이용합리화법 개정안, 연비목표미달 차량에게 벌금부과)

○ 문제점

- 규제를 통하여 자동차 수요 및 운행이 억제됨으로써 비효율성과 사회적 불편비용이 발생함. 따라서 장·단기적 사회적 편익분석이 필요함.

○ 정책건의

- 10부제운행등 직접적인 방법으로 자동차 운행제한-일시적이고 단기적인 조치임.
- 비석유연료 승용차 개발지원
- 배기량 및 중량에 따른 목표주행연비 설정
- 자가용 승용차 사용년한제 도입

(4) 지원정책

○ 정책건의

- 경승용차보급 확대를 위한 지원(세제감면, 저리융자, 유료도로 통행료 감면등)
- 안정성제고를 위한 부가적인 조치 필요(에어백 장착, 임팩트바 설치등의 의무화)

<표-11>

외국의 승용차 연료소비 절감 및 효율화 정책

	호 주	캐 나 다	서 독	일 본	영 국	미 국
연비기준	-1988년: 8.7ℓ/100km -88년이후 연비설정 없음. -자발적	-1985-91년: 8.6ℓ/100km -2000년대 연비기준 개발 -연비기준 미준수시 의무 기준 및 벌칙금부과 법안 시행 조건임. -자발적	-1978-85년사이 12-15% 소비절감 -연비개선에 대한 보고 지속 -자발적	-1985년: 7.8ℓ/100km (1978-85년간 12.3% 개선) -신연료효율기준 설정 예정 -자발적	-1985년: 9.1ℓ/100km (1978-85년간 10%개선) -매년 연비기준점검 실시 -자발적	-1990년: 8.5ℓ/100km -기준미달차량 벌금부과 -10.23ℓ/100km 초과 차량 연료납비세 부과 -의무적
연료가격	-PSA(물가관리국)에서 최고 도매가격 설정	-비규제	-비규제 -세금으로 가격 조절	-비규제(1982년 자율화) -세금으로 가격 조절	-비규제 -세금으로 가격 조절	-비규제(1981.1월 자율화)
세 제	-휘발유 및 경유 독점판매세 -연료용 LPG 물품세 면세 -자동차등록세: 엔진크기와 중량 기준 누진세	-연료판매세부과 -연료과소비차 세금부과(에어컨부착, 과중량) -자동차등록세: 연료효율기준 누진세	-자동차소유세: 배출장치에 따라 차별화	-재정조달 목적의 연료세 부과 -지방세(구입시) 및 도로세(매년): 엔진크기별 부과	-필약강화목적의 고율세금 부과 -연료지원비수혜차량과 세제 도입(1983/84)	-휘발유-알코올 대체에 대한 물품세 면세
속도제한	-고속도로: 100km/h -도시지역: 60km/h	-고속도로: 100km/h -2차선고속도로: 90km/h -연방정부자동차: 80km/h	-고속도로: 100km/h -도심도로: 50km/h -자동차전용도로: 제한없음(130km/h 권고).	-고속도로: 80-100km/h -도심도로: 40-50km/h	-자동차전용 및 고속도로: 113km/h -준고속도로: 97km/h -일반도로: 48km/h	-주정방간 고속도로: 105km/h
정보제공 및 규제	-Fuel Consumption Guide 발간(신모델승용차 비교, 연료소비절감제시)	-Fuel Consumption Guide 발간(차량연비 리스트) -The Car Economy Book 발간(연비개선 방법) -경제운전 정보제공 -연비표시 부착	-경제운전 및 차량관리 홍보물 발행 -운전테스트에 경제운전 항목 의무화 -자동차회사의 경제운전 교육 제공 -의무적인 자동차검사제(매년)	-자동차정보자료의 연비제개 의무화 -자동차검사제(구입후 3년부터 매 2년)	-연비표시부착 의무화(휘발유차량) -New Car Fuel Consumption 발간(차종별 연비 정보) -연허정신시 경제운전 권고자료 배포	-연비표시부착 의무화 -가격표에 연비등급표시 의무화 -Gas Mileage Guide 발간
대중교통 저 원				-도시고속철도 및 도심전철에 대한 보조 및 매출지원 -비수차선제, 비은행안내 신호 및 정류장 개선	-철도 및 대중교통 투자 강화 -도심철도의 전철화	-대중교통에 대한 재정 보조 거의 없음. -교통기반시설 투자 보조 -버스 및 카풀자동차 전용 차선제

(5) 정보보급 및 홍보

- 현행 및 실시예정 정책
 - 운수업체 에너지관리 진단 및 지도
 - 수송에너지 절약교육 및 기법보급
 - 에너지다소비 운수업체 시범지정관리
- 문제점
 - 교육 및 홍보의 효과가 일부 극소수의 운전자로 한정됨.
- 정책건의
 - 경제운전의 유도 및 지속적인 교육홍보 강화
 - 운전면허시험시 경제운전항목 포함 의무화
 - 자동차메이커의 경제운전에 대한 교육제공 의무화
 - TV 등 대중통신매체에 연료소비 절감 Program 강화
 - 카풀추진홍보, 운전기술 및 대중교통 이용확대를 위한 공공 캠페인 실시

(6) 지속적이고 장기적인 정책 건의

- 대중교통수단 육성 및 이용 확대
 - 투자재원의 확보
 - 지하철 수송분담능력의 확충
 - 시내버스의 공영화

- 택시기능의 활성화
- 관련 부처간의 협력강화 필요
- 도시계획수립시 수송연료 절약측면 고려(주거지역과 근무지역의 근거리화)

(7) 수도권 승용차연료 소비절감대책

- 대중교통시설의 확충과 대중교통수단의 이용확대
- 기존교통시설의 효율적인 운영(교통애로구간 해소, 체증시간대의 분산화(예: 출퇴근시차제), 대중교통수단의 활용도 제고)
- 도심주차료 인상, 도심통행료 징수등을 통하여 자동차 운행비용 상향조정
- 승용차와 기존의 교통망체계의 합리적인 연계로 승용차의 수도권 지역 진입제한
- 수도권의 교통문제를 총괄 할수 있는 교통행정기능의 확립(각 부처간의 협력체계 필요)

VII. 결론

연료소비 절감, 나아가서는 에너지 소비 절감은 많은 낭비요인이 복잡하게 얽혀있어서 단기적이고 창조적인 해결

방안을 찾기는 무리임. 따라서 이를 해결하기 위해서는 위에서 언급한 정책건의를 꾸준히 추진해나갈 수 밖에는 없음. 그러나 이러한 정책들을 실행하기 위해서는 막대한 투자재원이 소요됨. 따라서 우리의 재정능력을 고려하여 현실성이 있고 가장 시급한 정책부터 추진해 나아가야 할 것으로 보임. 또한 정책목표를 세우고 이 목표를 달성하기 위하여 과감하게 일을 추진 할 수 있는 의지가 필요함. 비록 이러한

정책추진으로 사회불편비용이 발생한다 할지라도 장기적인 안목으로 이러한 불편비용을 감수 할 수 있는 대중적인 공감대가 형성되어야 함. 즉, 이것은 정부가 수도권의 연료소비 절감, 나아가서는 교통문제의 해결을 위한 정책목표를 달성하도록 정부자신 뿐만아니라 기업, 국민 모두에게 자금을 주고 지도를 해야하는 보다 적극적인 의미임. ♣

■ 동력자원부 고시 (제91-73호) ■

석유수입 손실보전 요령등에 관한 고시

석유사업법시행령 제16조 제3항 및 제6항의 규정에 의거 석유수입 손실보전에 관하여 필요한 사항을 다음과 같이 고시한다.

1991. 12. 28
동 력 자 원 부 장 관

- 다 음 -

제1조(손실보전금액의 배분) 동력자원부 고시 제91-72호에 의해 유가원충재원으로 추가된 350억원은 동력자원부 고시 제90-59호, 제90-60호 및 제91-13호의 규정에 의해 발생한 석유수입 손실보전금액의 지급에 사용하되 지급대상자별 지급금액은 이 고시 시행일 현재 지급대상자별 손실보전대상금액 비율로 배분한 금액으로 한다.

제2조(손실보전 금액의 지급시기) 제1조의 규정에 의한 손실보전금액은 이 고시 시행일로부터 7일 이내에 지급한다.

부 칙

1. 이 고시는 고시한 날로부터 시행한다.

석유사업기금 평준화 계산준칙

1. 기본원칙

○ 정유사별 수입원유에 대한 바렐당 석유사업기금 납부 단가가 동일하게 되도록 조정
- 평균기금이하의 기금납부사로부터 기금을 징수하여 평균기금이상 납부사에 지급

2. 기금 평준화 대상

○ 원유 통관시 납부한 석유사업법 시행령 제14조 제1항 4 규정에 의한 기금
(정제업자가 아닌 수입업자가 수입하여 정제업자에게 판매한 원유와 석유개발 공사로부터 대여받은 원유(비축 대여유)는 당해 정유사의 통관원유에 포함)

3. 대상기간 및 실시 시기

○ 한국석유개발공사의 장이 동력자원부장관의 요청에 따라 매분기별 또는 반기별 실적에 대해 분기 종료후 1개월 이내에 실시하되, 최종적으로 연간 실적분을 연

간자료 확인가능 시점에서 조정

- '91년분은 '91. 3~8월 기간분에 한하여 실시하되, 정유사별 '90. 10월말대비 '91. 2월말 원유제고 증가분은 '91. 3월분 평준화 대상에 포함.

4. 세부 요령

가. 정유사 전체 기금 순납부 평균단가 산정

○ 분기 또는 반기의 정유사전체의 『평균기금단가』(물량가중평균)와 『총 통관량』 산정

○ 정유사 전체의 수출분등 환급대상의 『평균환급단가』와 『총 환급량』 산정

○ 정유사 전체 기금 순납부대상의 평균단가 산정

나. 개별정유사의 기금 『순납부단가』 산정

○ 개별 정유사별로 "가"와 동일방식으로 산정

다. 시별조정

○ 정유사 전체 기금 순납부 평균단가보다 낮은 기금(사별 순납부기금)을 납부한 정유사로부터 동 차액을 징수하여 정유사 순납부 평균단가보다 높은 기금을 납부한 정유사에 지급 ※ 예시부분 생략