

# 에너지가격 구조개편(안)

## - 4개 연구기관 공동 연구결과 -

에너지경제연구원 · 조세연구원

· 교통개발연구원 · 환경정책연구원

에너지가격 구조개편(안)-4개 연구기관 공동 연구결과

### 1. 에너지가격 구조개편의 필요성

#### 가. 차량별 연료사용 규제폐지 필요성

○ 수송용 유류간 왜곡된 상대가격체계에 의해 LPG차 파동 등 사회문제 야기

○ LPG 사용규제 해제시 휘발유승용차의 전환으로 인한 유종간 수급 불균형, LPG 수입증가에 따른 무역수지 악화, 세수결손 등 문제점에 대한 대책 필요

#### 나. 석유류 세제의 문제점 누적

○ 명확한 과세기준이 부족하고, 원간 과세의 형평성도 결여

○ 에너지 사용에 따른 환경오염, 교통혼잡 야기 등 외부효과의 내부화 기능 미약

○ 유류 가격구조 및 가격기능의 왜곡

#### 다. 대내외적 환경변화

○ 99년 상반기 이후 지속되고 있는 고유가가 무역수지에 악영향을 미침에 따라 에너지절약의 필요성 제기

○ 전세계적으로 환경규제가 구체화되고 있어 친환경적 에너지 소비구조 정착 및 에너지 저소비체제로의 전환을 위한 사전적 대비가 절실히 요구되고 있음

○ 정부의 개입이 많았던 에너지부문에서도 향후 본격적인 시장경제체제가 도입될 예정에 있어서 사전적인 대응이 필요

### 2. 석유가격 구조개편 방향

#### 가. 개편의 기본원칙

에너지소비로 인해 발생하는 외부효과를 내재화하기 위한 투명한 과세기준을 확립하는 동시에 에너지수급의 안정성과 재정의 건전성을 도모

○ 교통혼잡 및 환경오염(SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM)으로부터 야기되는 사회적 비용을 내재화

○ 에너지소비저감과 이산화탄소배출 억제

○ 에너지수급 안정을 도모하고 경쟁연료간 비용부담의 형평성을 유지하여 경쟁 연료간 공정경쟁을 유도하기 위한 부과금 합리화

#### 나. 개편에 따른 제약조건

가격구조 개편은 기본원칙에 최대한 충실하되, 현실적인 제약조건을 고려함으로써 갑작스런 가격개편에 따른 사회·경제적 비용 최소화

- 수송용 유류간 상대가격의 적정성 확보
- 산업용 중유/LNG간의 경쟁연료간 형평성 도모
- 석유제품의 연산품적 특성을 고려한 제품수급의 안전성 도모
- 등유/경유와 프로판/부탄 등의 전용가능성 최소화
- 일시 개편에 따른 사회적 비용을 최소화하기 위한 단계별 개편

### 3. 석유가격 구조개편

#### 가. 수송용 유류

(단위: ℓ)	휘발유	경유	수송용 LPG
현행 상대가격	100	44	24
개편 상대가격	100	70~80	55~65

주) 현행 상대가격은 1999년 평균가격 기준

- 휘발유의 적정가격에 대한 연구결과는 1,200~1,300원인 것으로 나타났음

#### 나. 가정용 유류

	등유(원/ℓ)	LPG(원/kg)	LNG(원/m³)
'99년 평균가격	449	664	418
개편가격(1안)	405	676	422
개편가격(2안)	576~672	-	-
휘발유 1,200원 기준시			

- 유종간 상대가격 구조 등 제약요건을 감안하지 않은 기본원칙에 충실한 1안의 경우 등유와 경유의 상대가격 차이가 심화되어 불법전용 문제가 심각할 것으로 예상되며 수입에 의존하는 등유소비 증가에 따라 무역수지 악화가 우려됨
- 이를 방지하기 위해 등유가격을 경유가격에 근

접시키되, 현행 80% 수준을 유지하면서 불법전용을 방지하기 위한 법적·행정적 보완조치의 강화 필요

- LPG와 LNG가격이 거의 현행 유지됨으로써 서민생활에 미치는 충격은 작지만, 수송용 LPG와 비수송용 LPG간 전용문제가 발생할 가능성이 있음

#### 다. 산업용 유류

- 1안에서는 중유공급과잉 상황을 고려하여 환경비용의 1/4만을 반영하되, 행정적으로 직접규제를 보다 강화함으로써 배출저감의 인센티브를 부여
- 2안에서는 산업간 공정경쟁 측면을 강조하여 열량당 동가수준이 될 수 있도록 수입부과금을 동일하게 조정

### 4. 석유가격 구조개편에 따른 보완대책

#### ■ 지원방안

##### 가. 자동차 보유과세 완화

- 대중교통에 국한한 보유과세(취득세, 등록세 등)의 경감

##### 나. 버스·택시 등 대중교통 지원 방안

- 유류가격 조정에 따른 대중교통의 영향 최소화를 위한 보조금 지

급, 조세환급, 면세유 공급 등 방안 강구

##### 다. 화물운송업계 지원방안

- 보조금 및 물류기반시설 건설 등 직·간접지원 병행을 통한 물류경쟁력 강화

##### 라. 장애인등 지원방안

- 장애수당 인상 및 대상자 확대, 장애인 소득공

제 확대

**마. 산업계 및 정유업계 지원방안**

- 에너지절약시설 투자에 대한 세제 및 재정지원 강화
- 중질유분해시설 투자에 대한 세액공제를 상향 조정

■ 용도간 전용방지 방안

**가. 처벌규정 강화 및 적발시스템 구축**

- 용도간 전용은 위법행위
- 이므로 관련 법률의 처벌 규정을 강화하여 엄단
- 유통과정의 전산화율을 제고하여 투명성 향상
  - 모니터링 강화를 통해 전용 적발업체에 대한 처벌강화

■ 타에너지 가격구조 합리화

**가. 요금수준 적정화**

○ 석유가격구조 개편을 통한 에너지사용 합리화라는 정책목표가 충분히 달성되기 위하여는 타에너지산업, 특히 전기요금의 구조조정이 동시에 이루어지는 것이 바람직

○ 유가상승에 따른 비용증가에도 불구하고 소비급증이 계속되고 있으므로 조속히 적정 원가수준으로의 전기요금 조정(15~20% 인상)이 필요

**나. 요금체계의 개편**

○ 전력산업 구조개편 이후 경쟁체제의 조기 정착을 위해 원가구조에 조응하는 가격구조로의 개편이 필요(전압별 요금체계로의 전환 및 주택용 요금의 누진체계 완화)

○ 구조개편에 따른 충격 완화를 위해 사전예고제 시행 등 단계적 접근

○ 단기적으로 물가인상, 산업경쟁력약화 등이 불피하지만, 장기적으로 에너지절약의식 제고와 에너지 절약기술 개발을 촉진시켜 산업경쟁력 제고

○ 물가상승(0.4~1.1%p), 에너지소비감소(-3.0~-8.5%), 원유수입감소(12~33억\$)

**나. 대기오염물질 배출량 감소효과**

○ CO2(9.5%), SO2(12.9%), NO2(23.4%), TSP(25.6%), CO(18.1%), HC(17.0%)

	산업용		열량기준(Kcal) 상대가격	
	중유(원/ℓ)	LNG(원/㎥)	중유	LNG
'99년 평균가격	242	284	91	100
개편가격(1안) 환경비용 25%	312	287	115	100
개편가격(2안) 열량당 동가수준	267	282	100	100

**1. 에너지세제개편의 필요성 및 목적**

**가. 수송용 유류간 상대가격왜곡 심화로 사회문제 야기**

○ 『자동차관리법 시행규칙』(’96.12) 개정에 따라 2000년부터 7~10인승 LPG승합차가 승용차로 분류되게 되어 LPG연료 사용가능 여부 문제가 대두

○ 상대적으로 저렴한 수송용 LPG 가격과 LPG차량에 대한 각종 세제혜택으로 인해 LPG 차량이 급증하였으며, 이에 따른 재정수입의 안정성과 충전소 확충문제가 대두

- 현재 휘발유: 경유: 수송용 LPG의 가격비율이 100: 47: 26로써 OECD 비산유국 평균 100: 80 : 51에 비해 매우 낮은 수준

- 9인승 LPG승합차에 대한 연간 자동차세가 65,000원인 반면 3000cc 승용차의 연간 자동차세는 2,640,000원에 달함

- 이로 인해 전년도 대비 '99년의 LPG차량 증가율은 무려 60%에 육박

- 국내 LPG 충전소는 580여개로 과부족 상태에 놓여 있으나 사회여론을 감안할 때 충전소를 더 확충

**5. 기대효과**

**가. 거시경제에 미치는 영향**

하는 것은 불가능

○ 상기 문제와 관련하여 99년 10월 관계부처 차관회의에서는 LPG승합차의 승용차로의 구분을 1년 연기하고 소비자의 연료선택권을 보장하기 위해 수송용 유류가격이 합리화되는 시점에서 차량별 연료 사용규제를 폐지하기로 합의

- 유예기간 중 관련부처 및 연구기관으로 구성된 『에너지가격합리화기획단』을 구성하고 유종별 가격 구조 개선방안을 수립·시행

#### 나. 현행 조세체계에 대한 투명성 및 형평성 제고

○ 현행 조세체계는 과세기준이 불분명하고 징수편의에 따라 특정 유종에 집중과세하고 있어 에너지원간 경쟁경쟁을 저해

- 석유류에 대한 현행 조세체계는 종량세(교통세, 특소세)와 종가세(교육세, 주행세)가 혼합되어 과세 기준에 대한 투명성이 결여

- 휘발유의 소비비중(13.6%)은 상대적으로 낮은 수준인데도 불구하고 담세율은 63%에 달함

○ 경유에는 낮은 세금부과, B-C에는 비과세하는 반면 LNG에는 상대적으로 높게 세금을 부과하여 형평성문제를 야기할 뿐만 아니라 비환경친화적 조세 정책이라는 비판

- 서울 등 도시지역의 매연은 연평균 약  $70\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로 WHO 기준( $30 \sim 50\mu\text{g}/\text{m}^3$ )을 2배 가량 초과하고 있고 오존주요발령회수도 최근 증가추세

- 중유는 환경오염도가 휘발유의 28배에 달하고 경유는 시내버스한대가 승용차의 40배 환경오염 유발

○ 우리 나라의 자동차 관련 조세는 운행단계에 비해 보유·취득단계의 세금비중이 높아 필요이상의 교통혼잡을 야기

- 98년도 기준으로 운행단계의 세금비중은 60.5%(37.5% 95년 기준)으로 일본 73.2%, 미국 71.8%, 프랑스 68.2% 수준보다 낮음

- 우리 나라의 승용차 대당 연간 주행거리는 일본, 프랑스, 이태리 등 주요 선진국보다 높은 수준(한국 19.5천km, 일본 10.0천km, 프랑스 14.0천km, 이

태리 12.2천km)

○ 우리 나라는 산업경쟁력 강화와 물가안정을 위해 저에너지가격 정책을 지속적으로 유지하여 온 결과 에너지 다소비 경제·사회구조를 초래

- 전력, 무연탄, 천연가스 및 LPG의 요금은 공공 요금 또는 최고가격지정품목으로 정부가 통제

- 석유제품의 경우, 97.1월부터 가격이 자유화되었으나 수송용 및 산업용 유류 등의 경쟁유종간 상대가격 왜곡이 심하여 인위적 자원배분 왜곡 및 수급 불안정 초래

- 가격수준이 휘발유 이외의 대부분의 에너지 가격이 선진국에 비해 낮은 수준

- OECD 유럽과의 가격비교(한국, OECD유럽 평균 = 100): 가정용 전기 67, 산업용 전기 68, 경유 62, 자동차용 LPG 59, 휘발유 113

\* '91~'97년 중 에너지소비증가율은 OECD 회원국의 경우 1.5%에 불과하였으나 우리 나라는 이들 국가의 8배에 달하는 11.4% 수준으로 에너지다소비형 구조

\* 우리 나라의 에너지탄성치는 1.18(지난 20년 평균)로 에너지가 다소비되는 구조이며 90년대 1.47로 80년대 1.00에 비해 악화(미국 0.33, 일본 0.67, EU 0.67)

\* 우리 나라의 GDP는 세계 12위이지만 원유수입, 에너지소비증가율, 에너지소비량은 각각 세계 4위, 8위, 10위('97년 기준)

#### 다. 대내외 에너지·경제환경변화

○ 외환위기를 거치면서 우리사회는 급속하게 시장경제로의 패러다임 변화가 추진

- 공기업체제의 산업조직은 민영화 및 경쟁체제로 전환 중에 있어 가격체계 역시 이와 같은 변화에 맞도록 시장원리를 수용하는 것이 필요

○ 환경과 지속적 경제성장을 조화시키자는 국제적 노력의 일환으로 기후변화협약 등장

- 선진국들은 2008년부터 이산화탄소배출 비중을 1990년 수준 대비 평균 5.2% 감축하기로 합의

- 개도국의 참여 없이는 온실가스로 인한 자연피

해를 방지할 수 없다는 논리로 개도국에 대한 참여 압력을 가중시키고 있음

- 기후변화협약에 대응한다는 목적으로 이미 EU는 수입자동차에 대한 연비와 CO<sub>2</sub>배출에 대한 규제를 강화하고 있어 유럽진출에 커다란 걸림돌로 작용
- 따라서 가격 신호를 통해 기후변화협약관련 기술개발을 지금부터 촉진시켜 나갈 필요가 있으며 이를 토대로 우리가 직면할 환경리운드에 적절히 대응

#### 라. 최근 고유가 상황이 지속됨에 따라 에너지안보에 대한 중요성이 점증

○ 우리의 에너지소비구조는 석유의존도가 높고 정치적으로 불안한 중동지역으로부터의 원유수입비율이 높음

- '99년도 석유의존도 약 54%, 원유수입의 중동의존도 72%

○ 이로 인해 원유가격 변동에 따라 국내 경제가 크게 동요

- 99년 하반기 이후 30달러 내외의 고유가 수준 지속
- 원유가격 1\$ 상승시, 약 9억\$의 무역수지 적자요인 발생

#### 마. 에너지세계개편은 기술개발을 촉진시켜 산업경쟁력을 강화

○ 에너지세계개편은 단지적으로 물가인상 산업경쟁력을 약화시킬 것으로 예측

○ 장기적으로는 소비자에게 에너지 절약의식을 고취시켜 불요불급한 에너지소비를 억제하는 동시에 에너지절약기술개발을 촉진시켜 산업경쟁력을 강화할 것으로 예상

○ 정부는 단기의 부정적인 효과를 최소화할 수 있는 방안을 모색하고 국민들에게 이해와 설득하는 작업을 세심하게 추진해야 함

## 2. 에너지세계개편 방향

### 가. 기본방향

에너지소비로 인해 발생하는 외부효과(환경오염, 교통혼잡, 에너지안보 등)를 내재화하기 위한 투명한 과세기준을 확립하는 동시에 에너지 수급의 안정성과 재정의 건전성을 도모

○ 교통혼잡으로 야기되는 사회적 비용을 내재화하여 불필요한 운행을 억제하고 수송용 연료간 공정경쟁 도모

- 총 혼잡비용 12조2천억원을 혼잡기여도에 따라 수송용유류에 배분

○ 에너지소비와 이산화탄소배출을 억제하여 에너지 안보를 강화하는 동시에 21세기에 우리가 직면할 환경리운드(기후변화협약)에 대비

- 기존의 비교통세수 1조3천억원을 50:50의 비중으로 단위 열량/단위 탄소배출 기준으로 재분배

○ 환경오염(SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, 미세먼지 등) 배출을 억제하여 국민건강 증진과 쾌적한 생활환경 조성

- 환경오염으로 인한 총 사회적 비용 8조6천억원을 오염기여도에 따라 모든 에너지원에 배분

○ 에너지수급 안정을 도모하고 경쟁연료간 형평성을 유지하여 경쟁연료간 공정경쟁을 유도하기 위한 부과금 합리화

- LNG의 수입부과금을 동일 열량당 원유와 같은 수준으로 개편

- 등유는 계절별 수요변동이 심할 뿐만 아니라 공급부족으로 많은 양을 수입에 의존하고 있기 때문에 이를 고려하여 판매부과금 조정

- 수입 LPG에는 수입부과금이 면제되나 국내생산 LPG는 원유도입시 부과되고 있어 수입 LPG에 현행과 동일한 수준인 10.24원/l 부과

### 나. 제약조건

○ 수송유류간 적정 상대가격

- 차량별 연료사용규제 폐지시 휘발유 자동차의 급속한 전환이 예측되며, 이는 재정 건전성을 저해할

뿐만 아니라 충전소 확충이라는 사회문제를 야기  
 · 설문조사 결과 차량전환 비용이 50~70만원 수준이고 LPG가격이 현재와 같이 휘발유 대비 28% 수준일 경우, 휘발유 자동차 소유자중 64.5%가 전환 의사 표명

· 전환가능자 중 약 17.4%가 휘발유 대비 LPG가격이 70%에 달하여도 전환 의사를 표명(총 휘발유 자동차 소유자 중 11.2%)

· 따라서 휘발유 대비 LPG 가격의 적정성 검토가 요구

○ 경쟁연료간 형평성

- 대기오염방지와 과세형 평성을 고려하여 중유에 대한 과세는 불가피하나 LNG와 공정경쟁을 유도할 수 있는 방안 모색이 필요

· 중유 및 LNG는 각각 국내 소비량의 71%, 53%가 산업용·발전용으로 사용되고 있어 국내시장에서 경쟁 대체관계

· LNG는 청정연료임에도 불구하고 40원/kg의 특소세가 과세되고 있음

· 중유는 LNG에 비해 약 3배 가량의 수입부과금을 부담하고 있으며, LNG의 공급기반 조성을 위한 지원자금 1조7천억원이 원유수입부과금에서 충당되고 있음

○ 에너지수급문제

- 석유제품은 연산품으로 생산되어 수급 불균형이 상존

- 등유와 LPG는 공급부족으로 인해 수입에 크게 의존하고 있는 반면 중유는 심각한 공급과잉상태에 직면

○ 단계별개편

- 수요자의 사전적 대응능력을 함양하고 일시개편에 따른 부정적 효과를 최소화하기 위해 단계적으로 개편

- 에너지세계개편으로 부담이 과중하게 증가하는 버스, 택시, 장애인 등에 대한 지원을 강화하되 세금인상을 점진적으로 요금에 반영하여 가격기능을 강화

- 세계개편으로 인한 물가상승과 산업경쟁력 약화라는 단기의 부정적 효과를 방지하기 위해 에너지 절약투자지원 등 세수환원제도를 적극 검토

### 3. 에너지 가격개편(안)

#### 가. 수송용 유류

(단위: 원)	휘발유	경유	수송용 LPG
현행 상대가격	100	44	24
개편 상대가격	100	70~80	55~65

○ 수송용 유류가격 개편은 혼잡비용 및 환경오염 비용 등 기본원칙에 충실하게 도출

- 환경오염 억제를 위해 에너지가격에 환경비용을 부담시킬 경우, 배출저감기술 개발 인센티브를 오히려 저해할 우려가 있어 환경비용은 50%만 부과하되 직접규제는 한층 강화(이 경우 적정 상대가격은 100: 67: 62로 도출)

- 각 차종의 연비 및 수송부담율을 고려하였을 경우 적정 상대가격비는 100: 82~83: 68~73으로 나타남

- 서울시내의 대기오염 및 소음에 따른 환경비용을 고려한 적정 상대가격비는 100: 70~80: 50~60으로 나타남

- 설문조사결과 LPG가격이 휘발유의 60% 이하일 경우 휘발유 승용차의 급속한 전환으로 인해 세수결손 및 충전소 확충 등 문제 발생 우려

○ 이와 같은 전반적 요인들을 고려할 때 수송용 유류간 상대가격비는 100: 70~80: 55~65이어야 할 것으로 판단됨 (주) 현행 상대가격은 1999년 평균가격 기준

## 나. 가정용 유류

	등유(원/ℓ)	LPG(원/kg)	LNG(원/m³)
'99년 평균가격	449	664	418
개편가격(1안)	405	676	422
개편가격(2안)	576~672	-	-
휘발유 1,200원 기준시			

○ 1안은 유종간 상대가격 구조 등 제약요건을 감안 하지 않은 기본원칙에 충실하게 도출한 개편(안)

- 다만 비수송용 유류는 고정배출원이기 때문에 상대적으로 모니터링이 수월하며 적은 행정비용으로도 배출가스를 직접통제할 수 있어, 환경비용의 25%만을 반영

- 이 경우 등유와 경유의 상대가격 차이가 심화되어 불법전용 문제가 심각할 것으로 예상되며 수입에 의존하는 등유소비 증가에 따라 무역수지 악화가 우려됨

○ 2안에서는 불법전용을 방지하기 위해 등유가격을 경유가격에 근접시키되, 현행 80% 수준을 유지하면서 법적·행정적 보완조치의 강화 제안

- LPG와 LNG가격이 거의 현행 유지됨으로써 서민생활에 미치는 충격은 작지만, 수송용 LPG와 비수송용 LPG간 전용문제가 발생할 가능성에 대한 대비 필요

## 다. 산업용 유류

	산업용		열량기준(Kcal) 상대가격	
	중유(원/ℓ)	LNG(원/m³)	중유	LNG
'99년 평균가격	242	284	91	100
개편가격(1안)	312	287	115	100
환경비용 25%				
개편가격(2안)	267	282	100	100
열량당 동가수준				

○ 1안에서는 배출가스 저감 기술개발 인센티브 부여 및 중유공급 과잉 상황을 고려하여 환경비용의 1/4만을 반영하되, 행정적으로 직

접규제를 보다 강화함으로써 배출저감의 인센티브를 부여

○ 2안에서는 산업간 공정경쟁 측면을 강조하여 열량당 동가수준이 될 수 있도록 수입부과금을 동일하게 조정

## 4. 보완제도

### 가. 지원방안

○ 자동차 보유과세 완화

- 차량에 따른 자동차세 경감, 면허세 폐지(기 시행 결정, 따라서 연구의 가치 훼손 우려, 따라서 아래 사항을 추가 삽입함이 어떨지)

- 대중교통에 국한한 보유과세(취득세, 등록세 등)의 경감

○ 버스·택시 등 대중교통 지원방안

- 유류가격 조정에 따른 대중교통의 영향 최소화를 위한 면세유 공급, 조세환급, 보조금 지급 등 방안 강구

- 조정된 세수를 기반으로 대중교통 및 물류부문에 대한 적극적 육성, 지원체제 구축

○ 화물운송업계 지원방안

- 보조금 및 물류기반시설 건설 등 직·간접지원 병행을 통한 물류경쟁력 강화

- 장애인등 지원방안
  - 장애수당 인상 및 대상자 확대, 장애인 소득공제 확대
- 산업계 및 정유업계 지원방안
  - 에너지절약시설 투자에 대한 세제 및 재정지원 강화
  - 중질유분해시설 투자에 대한 세액공제를 상향조정

- 요금체계의 개편
  - 전력산업 구조개편 이후 경쟁체제의 조기 정착을 위해 원가구조에 조응하는 가격구조로의 개편이 필요 (전압별 요금체계로의 전환 및 주택용 요금의 누진체계 완화)
  - 구조개편에 따른 충격 완화를 위해 사전예고제 시행 등 단계적 접근

**나. 용도간 전용방지 방안**

- 처벌규정 강화 및 적발시스템 구축
  - 용도간 전용은 탈세행위이므로 관련 법률의 처벌 규정을 강화하여 엄단
  - 유통과정의 전산화율을 제고하여 투명성 향상
  - 모니터링 강화를 통해 전용 적발업체에 대한 처벌 강화 및 언론공개

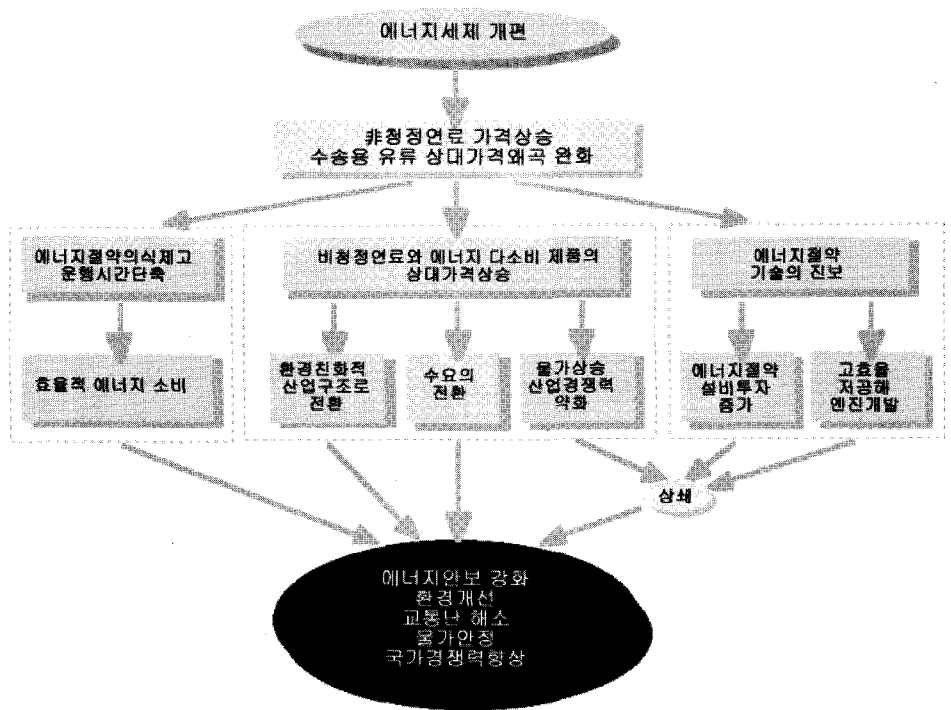
**다. 타에너지 가격구조 합리화**

- 요금수준 적정화
  - 석유가격구조 개편을 통한 에너지사용 합리화라는 정책목표가 충분히 달성되기 위하여는, 타에너지산업, 특히 전기요금의 구조조정이 동시에 이루어지는 것이 바람직
  - 유가상승에 따른 비용증가에도 불구하고 소비급증이 계속되고 있으므로 조속히 적정 원가수준으로의 전기요금 조정(15-20% 인상)이 필요

**5. 기대효과 및 경제적 파급효과**

**가. 거시경제에 미치는 영향**

- 단기적으로 물가인상, 산업경쟁력약화 등이 불가피하지만, 장기적으로 에너지절약의식 제고와 에너지절약기술 개발을 촉진시켜 산업경쟁력 제고



에너지세제개편의 파급효과



- 0.4~1.1%p의 물가상승효과 및 -3.0~-8.5%의 에너지소비 **감소**가 **정용 유류(현 휘발유 가격 유지시)**
- 연평균 원유가격 배럴당 20달러 가정시 12~33억달러 원유수입액 감소 전망

**나. 대기오염물질 배출량 감소효과**

- CO2(9.5%), SO2(12.9%), NO2(23.4%), TSP(25.6%), CO(18.1%), HC(17.0%)

**6. 현행 가격대에서 가격개편 효과  
(2000년 6월 기준)**

(단위: 원/ℓ)	휘발유	경유	수송용 LPG
현행가격	1,279	604	337
개편가격 (인상률)	1,279	895~1,023 (48%~69%)	703~831 (109%~146%)

**가. 수송용 유류(현 휘발유 가격 유지시)**

	등유(ℓ)	LPG(kg)	LNG(m³)
현행가격	517	772	428
개편가격(1안)	469 (-8.3%)	784 (1.5%)	432 (0.9%)
개편가격(2안)	698~798 (36%~56%)	-	-

**다. 산업용 유류**

	산업용		열량기준(Kcal) 상대가격	
	중유(ℓ)	LNG(m³)	중유	LNG
현행가격	245	334	78	100
개편가격(1안)	377 (23%)	338 (1%)	108	100
개편가격(2안)	313 (28%)	332 (-)	100	100
열량당 동가수준				