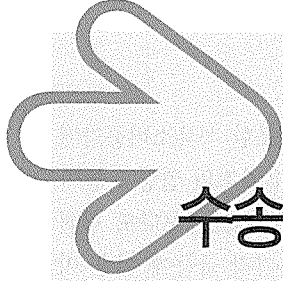




본 내용은 우리협회가 지난 7월 9일 국무총리실, 재정경제부, 산업자원부, 환경부, 4개 주요정당에 건의한 자료임.

- 편집자 주 -

# PROPOSAL



## 수송용 에너지 상대가격 재조정에 대한 정유업계 의견

대한석유협회

### 〈 요약 〉

#### □ 현황

- 낮은 LPG 세금으로 인한 LPG 차량 급증이 사회적 문제로 대두되어 수송용 에너지 세제개편을 2000년 9월 시행.
  - 휘발유, 경유 및 LPG 등 수송용 연료간 상대가격비를 100 : 47 : 26(2000년) 에서 100 : 75 : 60(2006년 7월)으로 단계적 개편
- 2005년 경유 승용차 시판 허용에 따라 휘발유, 경유, LPG간 상대 가격비를 100 : 85 : 50으로 제시.(경유차 환경위원회, 2003년 2월)
- 정부는 연구용역을 의뢰, 2004년 중 에너지 가격 조정방침을 결정하고, 2005년 중 입법을 추진키로 합의(2003년 5월 경제장관간담회)

#### □ 현행 에너지 세제의 문제점

- 세제개편을 정부의 세수 증대방편으로 활용
  - 휘발유 세금은 고정시킨 채, 경유와 LPG 세금만 인상시켜 가격비율을 맞추으로써 연간 1.8조원 이상의 세수 증가 초래
- 경제 수준대비 휘발유에 과도한 세금 부과
  - 현재 휘발유에 부과되는 세금비중은 64%로 OECD평균(61.1%)보다 높으며, 가격 또한 1,353원/l 으로 국민소득(GNI)고려 시 세계 최고 수준.
- 서민용 연료인 등유의 세금 인상

#### □ 건의사항

- 석유류에 대한 세수중립적인 개편
  - 2004년 7월1일부 세금 인상분을 반영한 우리나라 석유류 세수는 약 21조원으로 총 국세의 17.8% 이상을 차지(일본은 2004년 예산 중 9%)
- 휘발유, 경유, LPG간 상대가격비는 100 : 85 : 60이 적정
  - LPG 상대가격비는 이번 세제개편이 경유승용차 도입에 따라 이뤄지는 만큼 현행 세제개편 취지를 존중하여 휘발유 대비 최소한 60 이상 유지 필요
- 등유의 추가적인 세금 인상 반대
  - 비수송용 연료이면서 서민용 연료인 등유의 추가적인 세금인상은 저소득층의 소득역진성을 심화시킴

# 1. 현황

## □ 현행 에너지세제 개편 취지 및 내용

- 2000년 9월 정부는 '에너지가격 적정화 추진방안'을 통해 수송용 석유제품(휘발유, 경유)의 세금을 선진국 수준으로 상향조정하고, LPG도 타 수송용 연료간 세부담 형평성을 고려하여 인상.
- 에너지 가격 조정으로 인한 충격을 최소화하기 위하여 2001년 7월부터 2006년 7월까지 6단계로 나누어 추진(교통세법 및 특별소비세법에 예시)

(표 1) 연도별 상대가격 조정 계획

	수송용			가정용			산업용	
	휘발유	경유	LPG	등유	LPG	LNG	중유	LNG
2000.7월	100	47	26	40	31	37	22	26
2001.7월	100	52	32	43	"	"	"	"
2002.7월	100	56	38	45	"	"	"	"
2003.7월	100	61	43	48	"	"	"	"
2004.7월	100	66	49	50	"	"	"	"
2005.7월	100	70	54	53	"	"	23	"
2006.7월	100	75	60	55	"	"	"	"

주) 휘발유 100 일 때의 상대가격

- 당시 세제개편의 취지는 수송용 및 산업용 연료 간 공정경쟁을 유도하여 소비절약 및 에너지 저소비형 경제·사회구조로 전환키 위한 것임.
- 특히 낮은 LPG 세금에 따라 LPG 차량의 급증이 사회적 문제로 대두됨에 따라 휘발유, 경유, LPG간 상대가격비를 100:47:26(2000년)에서 100:75:60(2006.7월)으로 조정.

## □ 에너지 상대가격 재조정 추진배경

- 2005년 경유 승용차 시판 허용에 따라 환경부와

환경단체를 중심으로 구성된 '경유차 환경위원회'에서 수송용 에너지 상대가격비 재조정 요구 (2003. 2월)

- 휘발유 승용차가 경유승용차로 급격히 전이되는 것을 억제하기 위하여 휘발유, 경유, LPG간 상대가격비를 100 : 85 : 50 조정
- 경유 승용차의 연비가 휘발유 승용차 대비 20~30% 좋으나, 경유차의 소음, 휘발유차와의 가격차(약 100만원), 산업경제적 영향, 선진국의 수준 등을 종합적으로 감안하여 휘발유와 경유간 상대가격비를 100 : 85 수준으로 제시

- 정부는 에너지 상대가격을 국제수준으로 조정함을 원칙으로 하되, 즉시 검토에 착수하고, 조사용역, 공청회 등을 거쳐 2004년말까지 에너지가격 조정 방침 결정 및 2005년 중 입법을 추진키로 합의.(2003. 5월 경제장관간담회)

- 재경부, 산자부, 건교부, 환경부 등 4개 부처 공동으로 제2차 에너지 세제개편 연구용역 추진 중
- 조세연구원 주관으로 에너지경제연구원, 환경정책평가연구원 및 교통개발연구원 등 4개 연구기관 용역결과가 2004년 7월 발표 예정(용역기간 : 2003. 12. 3 ~ 2004. 6. 30)

# 2. 현행 에너지 세제의 문제점

## □ 세제개편을 세수증대 방편으로 활용

- 1차 수송용 에너지 상대가격 조정 시 휘발유 세금은 고정시킨 채, 경유와 LPG 세금만을 인상시켜 가격비율을 맞춤으로써 에너지세제개편을 세수증대 방편으로 활용한 측면이 없지 않음.

- 그 결과 2006년까지 매년 1.8조원 이상의 세수

가 계속 증가하여 국민부담이 가중되고 있는 실정임.

- 2006년에 2000년 대비 총 10.5조원의 세수가 증가하며, 2001년~2006년까지 총 34조 1,500억 원의 세수 증가 예상

〈표 2〉 에너지세제 개편에 따른 추가 세수

	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	계
금액(조원)	0.5	2.1	4.1	7.3	9.5	10.5	34.1

- 주) 1. 2000년 에너지세제개편 이전 대비 금액임.  
2. 내국세 기준(지방주행세, 부가가치세, 판매부과금 제외)

□ 경제수준 대비 휘발유에 과도한 세금부과

- 현재 우리나라 휘발유에 부과되는 세금비중은 64%로 OECD 평균(61.1%)보다 높으며, 가격 또한 1,353원/ℓ 으로 국민소득(GNI)수준을 고려할 때 세계 최고수준이라고 할 수 있음.

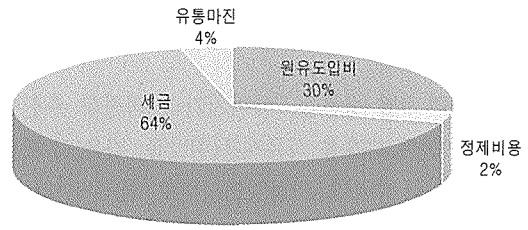
〈표 3〉 주요국의 휘발유 소비자 가격 비교

	한국 (2004.4)	일본 (2003.12)	미국 (2004.4)	영국 (2004.4)	프랑스 (2004.4)	스페인 (2004.4)
소비자가격 (원/ℓ)	1,353	1,132	552	1,657	1,467	1,194
1인당 GNI(\$)	11,493	31,788	36,704	26,911	23,482	15,960
GNI 감안 휘발유가격 (한국=100)	100.0	30.2	12.8	52.3	53.1	63.5

〈자료〉 Energy Dtent(2004.4), 재정부(1인당 GNI는 2002년 기준임)

- 휘발유 소비자 가격에서 세금이 차지하는 비중은 64%에 달하고 있으며, 정유사 입장에서는 세금, 원유도입비용, 유통마진 등 정유사가 통제할 수 없는 비용을 제외한 실제 정제비용은 2%에 불과한 실정임.

〔그림〕 휘발유 소비자 가격 구성내역



- 한편, 우리나라의 2002년 조세부담률은 22.7%(잠정)로 계속 증가하고 있으며, 국민 1인당 세금 납부액이 약 284만원에 달하는 점 등이 고려되어야 함.

- 1인당 조세부담액 : 184만원(1998) → 202만원(1999) → 242만원(2000) → 259만원(2001) → 284만원(2002)

□ 非수송용 연료이면서 서민용 연료인 등유의 세금 인상

- 정부는 등유가 경유로 전용되는 것을 막기 위해 非수송용 연료인 등유 세금을 수송용 연료인 경유 세금에 연동하여 인상 중.

〈표 4〉 등·경유의 세금 및 소비자 가격 인상추이

(단위 : 원/ℓ)

		2000년	2001년	2002년	2003년	2004년 5월
경유	세금	235.4	267.4	330.1	387.2	418.3
	소비자가격	612.8	646.1	677.6	772.0	868.5
등유	세금	136.6	156.0	182.1	217.9	239.4
	소비자가격	559.6	581.6	554.4	638.7	723.4

- 등유의 경유로의 전용가능성은 관리제도의 개발·강화를 통하여 해결하여야 하며, 이를 세금을 통하여 해결하는 것은 부당함.

- 이로 인해 등유는 서민용 연료임에도 불구하고 이를 사용하는 저소득층 지방 서민 및 농촌 거주자의 연료비 부담이 과중하여 소득 역진성이 심각함.

### 3. 건의사항

#### □ 석유류에 대한 세수중립적인 개편

- 2004년 7월1일 부 세금 인상분을 반영한 우리나라 석유류 세수는 국방비 예산을 초과하는 약 21조원으로 총 국세 중 17.8% 이상을 차지하는 높은 수준임.(국민 1인당 석유류 세금으로 연간 437천원 부담)
- 일본은 2004년 예산 중 석유류 세수 비중이 9%



에 불과.

- 이번 세제개편으로 경유 세금이 인상될 경우 휘발유 세금을 인하하여 국민전체의 연료비 추가부담이 없도록 조치하여 주시기 건의드립니다.

#### □ 휘발유, 경유, LPG 간 상대 가격비는 100:85:60 유지

- 경유의 높은 연비 등을 고려할 때 수송용 연료 간 공정경쟁을 위하여 경유의 세금인상이 필요하며, 그 수준은 경유차 환경위원회에서 제시한 휘발유 대비 85 수준이 적절한 것으로 판단.

#### ○ 다만, LPG 상대가격비는 휘발유 대비 60 수준을 유지

- 이번 세제개편이 경유 승용차 도입에 따라 이뤄지는 것인 만큼, 경유 가격에 대한 상대가격비 검토는 진행되더라도 낮은 LPG 가격으로 인한 LPG 차량의 급증 때문에 유발된 현행 에너지세 제개편의 근본적인 취지는 존중되어야 함.
- LPG는 휘발유와 비교 시 열량은 81%수준이나, LPG 충전소 부족과 1회 충전량이 적어 불편한 점 등을 고려할 때 휘발유 대비 최소한 현행 세제개편 수준인 60 이상 유지 필요.

#### □ 등유의 추가적인 세금 인상 반대

- 등유 세금은 최소한 현재 보다 더 이상 인상되지 않아야 함.
- 등유의 경유로의 전용가능성은 일본·영국 등 외국에서와 같이 등유에 대한 착색제 및 식별제 첨가, 노상검사 등 관리제도의 개발·강화를 통하여 해결하여야 함. ♪