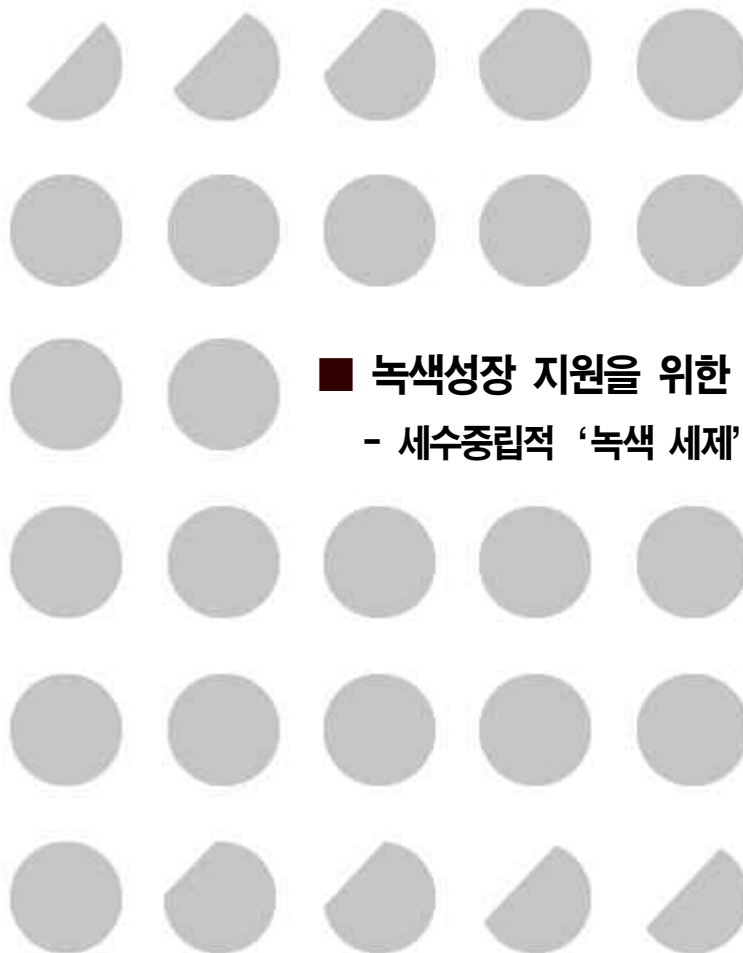




09-16 (통권 345호)

2009.4.17

韓國經濟週評



■ 녹색성장 지원을 위한 세제개편 방향
- 세수중립적 '녹색 세제' 구축 시급

週間 主要 經濟 指標 (4.10~4.17)

Better than
the Best!



차 례

주요 경제 현안	1
□ 녹색성장 지원을 위한 세제개편 방향: 세수중립적 ‘녹색 세제’ 구축 시급	1
주간 경제 동향	17
□ 실물 부문 : 고용 시장 악화 지속	17
□ 금융 부문 : 외국인 순매수세 속에 원/달러 환율 안정	18

□ 본 자료는 CEO들을 위해 작성한 주간별 경제 경영 주요 현안에 대한 설명 자료입니다.
 □ 본 보고서에 있는 내용을 인용 또는 전재하시기 위해서는 본 연구원의 허락을 얻어야 하며, 보고서 내용에 대한 문의는 아래와 같이 하여 주시기 바랍니다.

□ 총괄 : 유 병 규 경제연구본부장 (3669-4032, bkyoo@hri.co.kr)
 □ 경제연구본부 : 김 동 열 연구위원 (3669-4112, dykim@hri.co.kr)

Executive Summary

□ 녹색성장 지원을 위한 세제개편 방향 : 세수중립적 '녹색 세제' 구축 시급

1. 녹색 세제개편의 필요성

녹색 세제개편(Green Tax Reform)이란 환경오염을 일으키는 재화와 서비스에 조세를 부과하고 친환경적인 세원에는 조세를 경감하는 친환경 세제개편(Ecological Tax Reform)보다 더 포괄적인 개념으로서 경제적 효율성의 제고까지 함께 고려하는 개념이다.

우리나라의 대표적인 환경관련세(ERT)인 교통에너지환경세는 환경보호가 아니라 세수 확보 및 교통시설 투자의 목적으로 부과되기 시작했으며, 현재는 과잉투자 및 환경오염의 악화를 초래했다는 비판을 받고 있다. 또한, 환경관련 세수가 목적세 형태로 운영되어 재정의 경직성 및 재원배분의 비효율성을 초래한다고 지적되고 있는 바, 지속가능한 경제발전과 녹색성장을 지원하는 방향으로의 녹색 세제개편이 필요한 시점이다.

2. 주요 선진국의 녹색 세제개편 : 스웨덴, 독일, 일본의 사례

녹색 세제개편(Green Tax Reform)을 선도하고 있는 스웨덴 및 독일의 성공 사례와 녹색 세제개편이 지연되고 있는 일본의 사례를 통해 정책적 시사점을 도출해 보고자 한다.

스웨덴은 환경에 관한 가장 진보적 입장을 취하면서 세계에서 가장 먼저 조세체계를 소득세 중심에서 에너지 및 환경오염세 중심으로 전환했다. 이를 위해 1988년 '환경부담금에 관한 스웨덴위원회'를 운영하여 공개적이고 체계적인 준비를 했으며, 소득세 감면 및 환경세 신설로 특징되는 '세수 중립적' 조치를 통해 정책의 수용성을 높였다.

1990년 3월 1일 이후 항공연료를 제외한 모든 형태의 에너지원에 부가가치세 부과 1991년에는 탄소세, 유황세 및 질소세 도입, 1992년에는 소각장에서 배출되는 질소산화물에 배출부과금 부과, 1993년에는 제조업에 탄소세의 50% 세율을 부과하고 일반 에너지세를 면제했다. 또한 이와 같은 환경관련 세수를 통해 소득세 한계세율을 인하함으로써 고용증진 효과도 거두었다.

독일은 UN의 주도로 1992년 5월 기후변화협약이 채택되기 훨씬 이전인 1990년 6월 환경부 장관 산하에 부처를 망라한 이산화탄소(CO₂)삭감작업팀을 설치하여 면밀히 준비해왔다. 이 작업그룹의 제안에 기초하여 연방의회가 150여개의 CO₂ 삭감 정책을 발표했고, 1994년 4월부터 환경세(Eco Tax)와 석유류 긴급비축기금을 도입했다. 이어서, 기존의 에너지세에 환경세 및 전기세를 추가하는 등의 친환경 세제개편을 점진적으로 추진했다. 독일의 사례에서 배울 점은 녹색 세제개편에 따른 충격을

완화하고 새로운 세제에 대한 수용성을 높이기 위해, 초기에는 낮은 세율을 적용하고 각종 감면 조치를 시행하다가 점차 세율을 인상하고 감면을 줄여갔다는 점이다.

일본은 지난 2004년과 2006년 환경성의 주도 하에 온실가스 저감을 위한 환경세 도입 플랜'을 발표했으나, 부처간 이견으로 소득세 법인세 중심의 조세체계를 녹색 조세체계로 전환하지 못하고 있다. 현재, 이산화탄소 배출량 톤을 기준으로 부과되는 에너지세율을 EU소속 주요국가와 비교해보면, 일본은 아직까지 EU최저세율에도 미달하는 수준이다. 다만, 1990년대 중반부터 환경단체와 일반 소비자들이 중심이 되어 일상생활에서 사용한 에너지의 양과 이산화탄소(CO₂) 배출량을 기록하는 '환경가계부' 작성 운동을 전개함으로써, 절전과 절수는 물론 친환경적 생활방식을 몸에 익히는 1석2조의 효과를 거두고 있다.

3. 국내 현실과 정책적 시사점

우리나라는 이미 '90년대 초에 친환경 세제개편을 시작한 북유럽 국가들에 비해 20년가량 뒤져 있다. 새로운 국가비전인 녹색성장과 저탄소사회로의 전환에 있어서, 가격과 세금이야말로 가장 강력한 변화의 동인이다. 또한, OECD는 2012년까지 회원국들의 환경세 도입을 권고하고 있다.

위와 같은 국내 현실과 선진국 사례로부터 녹색 세제개편이 시급함을 알 수 있으며, 이와 관련하여 다음과 같은 쟁점과 정책적 시사점을 도출할 수 있다.

녹색 세제개편의 주요 쟁점은 ①형평성 훼손과 역진성, ②산업의 경쟁력 저하 ③환경개선의 효과성 여부, ④세수의 용도 등과 관련된 4가지로 정리할 수 있다. 그러나, EU집행위의 자료에 따르면, 녹색 세제개편이 최종 에너지소비 감소와 온실가스 감축에 성공했음은 물론 고용과 경제성장에도 효과가 있었다고 한다.

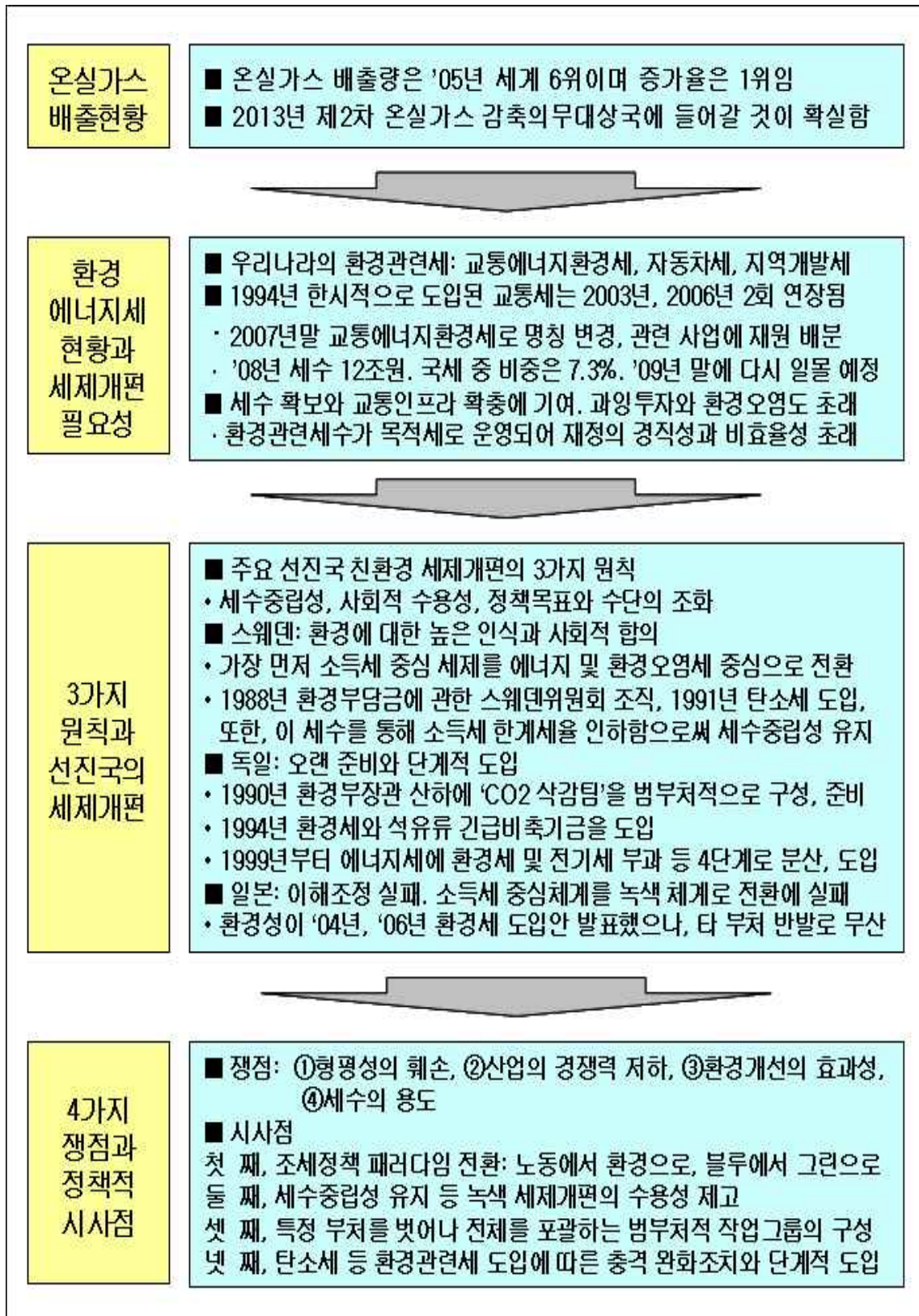
녹색 세제개편과 관련된 정책적 시사점은 첫째, 조세정책의 패러다임을 노동소득 중심(Earning Tax)에서 환경보호 중심(Burning Tax)으로 전환해야 한다. 즉, 1990년대 초 북유럽국가에서 시작된 녹색 세제개편의 흐름에 크게 뒤져있는 우리의 유류세 중심체계를 환경세 중심체계로 시급히 전환해야 한다는 것이다.

둘째, 근로소득세를 감면하고 친환경세를 높이는 세수중립적(revenue-neutral) 개편을 통해 정책의 수용성을 제고해야, 지구온난화 방지와 환경 보호라는 좋은 취지로 시작된 세제에 대한 반발을 최소화하고, 제도가 성공적으로 정착할 수 있다.

셋째, 범부처적 작업그룹의 구성이 필요하다. 노동소득 중심의 세제를 환경중심으로 전환하기 위해서는 다양한 이해관계자의 의견 수렴과 치밀한 계획의 수립이 필요하며, 일본처럼 한 부처의 주도로 두 번 실패한 사례를 반면교사로 삼아야 한다.

넷째, 점진적 접근이 중요하다. 환경세의 도입에 따른 반발과 산업의 경쟁력 저하 우려를 불식시키기 위해 사전적 충격완화 조치가 필요하며, 세율을 점차 높여가는 식의 단계적 접근이 필요하다.

< 녹색성장 지원을 위한 세제개편 방향 : 세수중립적 '녹색 세제' 구축 시급 >



1. 서론

- 최근 우리 정부는 환경과 성장의 균형을 도모하는 '녹색성장'을 국정과제의 최우선 순위로 놓고 각종 정책을 수립·추진하고 있으나, 온실가스 및 이산화탄소 배출량이 크게 증가하여 관련 대책이 매우 시급한 상황임
- 우리나라의 온실가스 총 배출량은 세계 6위이며 증가율은 세계 1위임. 온실가스의 1인당 배출량은 세계 14위지만 그 증가율도 1위임

< 우리나라 온실가스 배출 현황 >

관련 지표	배출 현황	순위	비고 (OECD와 비교)
총 배출량('05년)	5.9억 톤	6위	1위 미국(70.7), 2위 일본(13.6)
증가율('90-'04년)	90.1 %	1위	2위 터키(72.6), 3위 스페인(49.0)
1인당 배출량('05년)	12.28 톤 /인	14위	1위 룩셈부르크(28.02)
증가율('90-'04년)	69.5 %	1위	2위 터키(36.2), 3위 스페인(35.6)

자료 : 기획재정부(www.mosf.go.kr).

- 아래 표와 같이, 우리나라의 이산화탄소 배출량은 OECD 회원국 중 7위이며, 그 증가율은 세계 주요국 중 가장 높은 수준임

< 한국과 주요국의 이산화탄소(CO₂) 배출 현황 >

주요 국가	2006년 총 배출량	1990-2005 탄소배출증가율	2005년 1인당 탄소배출량	2005년 탄소배출량/GDP
한국	449백만 tCO ₂	98%	9.32 tCO ₂	0.44 tCO ₂ /천\$
일본	1,214백만 tCO ₂	15%	9.50 tCO ₂	0.31 tCO ₂ /천\$
독일	813백만 tCO ₂	-16%	9.86 tCO ₂	0.32 tCO ₂ /천\$
OECD평균	430백만 tCO ₂	16%	11.05 tCO ₂	0.39 tCO ₂ /천\$

자료 : 현대경제연구원, "국내 이산화탄소 과배출 원인과 시사점", VIP보고서, 2009.3.24.

주 : 일본, 독일, OECD평균 총배출량은 2005년 기준.

- 우리는 제1차('08~'12년) 온실가스 감축의무대상국(Annex1)에서 제외되어 있었으나, 2013년부터 새로 지정되는 제2차('13~'17년) 감축의무대상국에는 들어갈 것이 확실함에 따라 친환경 세계개편 등 준비가 필요한 실정임
- 우리의 온실가스 배출량이 세계6위, 증가율 세계1위 등을 근거로 감축의무대상국 진입이 확실시되므로, 환경친화적 세계개편 등 제도개선이 불가피함

2. 환경관련세의 현황과 세제개편의 필요성

- 환경관련세(ERT)¹⁾란 "자동차, 에너지제품, 쓰레기, 배출가스, 천연자원 등과 같은 환경관련 세원(tax-bases)에 강제적이고 대가성없이 부과하는 조세"
 - OECD는 환경관련세를 부과대상(tax-bases)에 따라 자동차세, 에너지세, 폐기물세, 탄소세, 수질오염물질세, 오존파괴물질세 등으로 분류하고 있음
 - 녹색 세제개편(Green Tax Reform)²⁾이란 환경오염을 일으키는 재화와 서비스에는 조세를 증과하고 친환경적인 세원에는 조세를 경감하는 친환경 세제개편(Ecological Tax Reform)보다 더 포괄적인 개념으로 경제적 효율성의 제고까지 내포함 (OECD, 1997)
- 우리나라의 대표적인 환경관련세(ERT)로는 교통에너지환경세, 자동차세, 지역개발세³⁾ 등이 있음

< 우리나라 환경관련 세제 현황 >

세목		세수 ('02년, 억원)	용도 및 회계
환경관련 국세	교통에너지환경세 (수송 연료)	94,780	교통시설 확충
	교육세 (교통세에 추가)	35,316	교육재정 총당
	개별소비세 (등유, LNG, LPG)	23,900	일반회계 편입
	개별소비세 (승용차)	10,650	일반회계 편입
환경관련 지방세	자동차세	17,507	지방재정 총당 (지방재정 일반회계)
	교육세 (자동차세에 추가)	5,120	
	취득세 (자동차)	6,600	
	등록세 (자동차)	12,010	
	면허세	2,410	
	주행세	10,634	
	지역개발세	951	지역 균형발전, 수질개선

자료 : 주OECD대표부, "OECD의 환경친화적 조세개편과 정책 시사점", 2005.1.

- 교통관련 시설의 확충에 필요한 재원마련을 목적으로 신설된 교통세는 94년~2003년까지 한시적으로 도입되었다가, 2003년과 2006년에 각각 과세시한이 3년씩 연장되었고, 2009년 말에 다시 일몰 예정임

1) ERT(Environmentally Related Taxes)는 환경관련세를 말하며, 위 개념 정의는 OECD의 2006년도 보고서 『The Political Economy of Environmentally Related Taxes』에 따름.

2) 녹색 세제개편(Green Tax Reform)이란 용어는 OECD(1997) 보고서 『Environmental Taxes and Green Tax Reform』에서 인용했으며, 네덜란드가 녹색 세제(green tax)라는 개념을 선도적으로 사용하고 있음.

3) 유종별 세율표(교통에너지환경세, 개별소비세, 교육세, 주행세 등)는 본 보고서 맨 뒤쪽의 첨부 표를 참고바람.

- 에너지 및 자원관련 사업, 환경의 보전과 개선을 위한 사업에 필요한 자원 확보를 목적에 추가하면서, 2007년 11월에 '교통에너지환경세'로 명칭이 변경됨
- 명칭은 '교통에너지환경세'로 변했지만 내용은 여전히 '유류세'의 형태를 유지하고 있으며, 유류가격 대비 세금의 비중을 기준으로 하면 휘발유 세율은 17위, 경유는 19위 수준이고 가격 기준으로 하면 휘발유는 21위, 경유는 19위임
- 절대적 상대적 수준이 높진 않지만, '90년대 초에 탄소세 도입을 시작한 북유럽 국가들에 비하면 친환경세계개편에 있어서 20년 이상 뒤져있다고 보여짐

< 휘발유/경유 가격 및 세금비중의 국제순위 비교 (OECD) >

(단위 : 원/ℓ)

휘 발 유					경 유				
국 가	소비자 가격	세금	세금 비중	순위	국 가	소비자 가격	세금	세금 비중	순위
독일	2,216	1,613	73%	1	영국	2,208	1,435	65%	1
핀란드	2,162	1,566	72%	2	독일	1,916	1,211	63%	2
네덜란드	2,414	1,733	72%	3	프랑스	1,829	1,123	61%	3
영국	1,979	1,405	71%	4	스웨덴	1,821	1,114	61%	4
스웨덴	1,890	1,331	70%	5	슬로바키아	2,071	1,256	61%	5
프랑스	2,190	1,525	70%	6	네덜란드	1,810	1,084	60%	6
덴마크	2,241	1,529	68%	7	덴마크	1,866	1,109	59%	7
아일랜드	1,925	1,313	68%	8	오스트리아	1,779	1,040	58%	8
오스트리아	1,814	1,236	68%	9	이탈리아	1,987	1,145	58%	9
벨기에	2,232	1,514	68%	10	체코	1,702	944	55%	10
슬로바키아	1,939	1,299	67%	11	아일랜드	1,860	1,031	55%	11
포르투갈	2,251	1,496	66%	12	벨기에	1,789	989	55%	12
이탈리아	2,199	1,451	66%	13	포르투갈	1,852	1,010	55%	13
체코	1,742	1,079	62%	14	핀란드	1,826	964	53%	14
룩셈부르크	1,819	1,126	62%	15	룩셈부르크	1,529	780	51%	15
폴란드	1,603	973	61%	16	헝가리	1,668	848	51%	16
한국	1,518	903	59%	17	스페인	1,628	823	51%	17
스페인	1,733	1,023	59%	18	폴란드	1,499	744	50%	18
헝가리	1,658	966	58%	19	한국	1,312	647	49%	19
그리스	1,721	977	57%	20	그리스	1,804	882	49%	20
일본	1,759	950	54%	21	일본	1,619	566	35%	21
미국	791	143	18%	22	미국	847	184	22%	22
OECD평균	1,900	1,234	65%		OECD평균	1,737	951	55%	

자료 : EU 집행위원회, 美 에너지정보청(EIA), 日 석유정보센터('09.2.23).

주 : 스위스, 캐나다, 호주, 뉴질랜드, 아이슬란드, 멕시코, 노르웨이, 터키는 집계 대상에서 제외되었음.

○ 환경관련세를 대표하는 '교통에너지환경세'는 초기에 도로 개보수와 확장에 대부분 활용되다가, 2007년부터 환경개선 분야에 재원이 배분되기 시작함

- 초기인 1994년부터 2000년까지는 전액 '교통시설 특별회계'로 전입되어 사용되었으며, 2001년부터 지방자치단체에 일부 지원되다가, 2007년부터 교통에너지환경세로 명칭이 변경되어 '환경 및 에너지 회계'로 재원이 배분되기 시작함
- 2007년 현재 '교통에너지환경세'는 교통시설 특별회계 80%, 환경개선 특별회계 15%, 에너지 및 자원사업 특별회계 3%, 균형발전 특별회계 2%로 배분됨

< 교통에너지환경세의 세수 추이 >

(단위 : 억원)

구 분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008(추정)
교통에너지환경세	94,775	100,005	100,652	102,878	95,938	129,232	120,355
총 국세	1,039,678	1,146,642	1,177,957	1,274,657	1,380,443	1,614,591	1,655,623
국세 중 비중	9.1%	8.7%	8.5%	8.1%	6.9%	8.0%	7.3%

자료 : 기획재정부(www.mosf.go.kr).

○ 油類 및 자동차 중심으로 부과되어 온 환경관련세제(ERT)는 북유럽 국가들에 비하면 20년가량 뒤져 있으며, 기후변화에 선제적으로 대응하고 녹색성장을 지원하는 방식으로 개선할 필요성이 높아짐

- 지난 2005년2월16일 교토의정서가 발효될 당시에는 제1차 의무이행당사국(Annex1)에서는 제외되었으나, 최근 온실가스 배출 증가율 1위인 우리나라의 경우 2013년부터 제2차 의무이행당사국에 포함될 가능성이 거의 확실함
- 또한, OECD는 회원국들에게 2012년까지 탄소세의 도입을 권고하고 있음
- 아울러, 우리의 교통에너지환경세 등은 환경보호가 아니라 세수 확보 및 교통시설 투자의 목적으로 부과되기 시작하여, 초기에는 교통인프라의 확충에 기여했지만 현재는 과잉투자과 환경오염의 악화를 초래했다는 비판을 받고 있음

- 현행 에너지 중심의 세수가 목적세(교통특별회계, 환경특별회계 등)로 운영되어 재정의 경직성 및 자원배분의 비효율성을 초래하고 있는 바, 기후친화적 기능을 강화하고, (가칭)탄소세⁴⁾를 도입하며, 온실가스 저감설비에 대한 투자에 세제혜택을 확대하는 방향으로의 '녹색 세제개편'이 시급함

< 교통에너지환경세법의 개정 연혁과 주요 내용 >

연 도	주 요 내 용
'93.12.31 제정 (법률 제3459호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통시설 확충의 소요재원 조달을 위하여 제정(94~03까지 10년) ○ 과세대상 : 휘발유, 경유
'95.12.29 개정 (법률 제5035호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>종가세 체제를 종량세로 전환</u> - 휘발유 : 물품가격의 195% → 345원/ℓ - 경유 : 물품가격의 26% → 48원/ℓ
'00.12.29 개정 (법률 제6295호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>1차 에너지세제개편에 따른 경유 세율 조정</u> - 00년 160원/ℓ에서 '06.7월 460원/ℓ까지 단계적 세율 인상
'03.12.30 개정 (법률 제7011호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>과세시한 연장(06.12.31일까지 3년 연장)</u>
'05.7.8 개정 (법률 제7376호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>2차 에너지세제개편에 따른 경유세율 조정</u> - 05년 319원/ℓ에서 '07.7월 404원/ℓ까지 단계적 세율 인상
'06.12.30 개정 (법률 제8138호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>법 명칭 변경(교통세법 → 교통에너지환경세법)</u> - 목적 : 교통시설 확충 자원마련 → 교통시설 확충, 에너지 및 자원 사업, 환경보전사업 등의 자원 마련 ○ <u>과세시한 연장(09.12.31일까지 3년 연장)</u>
'08.9.26 개정 (법률 제9132호)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「<u>고유가 극복 종합대책('08.6.8)</u>」에 따라 영업용 화물차·버스 연안화물선 및 농어민 등에게 유가와 연동한 유가보조금 지급 위해 세율 조정 - 휘발유 : 630원/ℓ → 475원/ℓ - 경 유 : 454원/ℓ → 340원/ℓ

4) 탄소세란 연료의 탄소함유량에 기초해 세금을 부과하는 제도(예: 000원/탄소톤)로서, 핀란드('90년), 스웨덴('91년), 덴마크, 노르웨이 등 북유럽국가들이 1990년대 초에 선도적으로 도입하여 현재 널리 확산되고 있음.

3. 녹색 세제개편(Green Tax Reform): 스웨덴, 독일, 일본을 중심으로

○ 선진국의 녹색 세제개편은 ①정책목표 및 수단의 조화, ②세수의 효율적 활용과 세수 중립성, ③사회적 수용가능성이라는 3가지 원칙에 기초하고 있음

- 녹색 세제개편을 주도하는 OECD국가들은 환경보호를 위한 정책수단을 타 정책 수단들과 조화시키고, 환경관련 세수를 법인세 경감이나 환경관련R&D에 지원하는 방식으로 재활용하고 있음. 주요국의 환경세 도입 현황은 아래 표와 같음

< 녹색 세제개편의 3가지 원칙 >

녹색 세제개편의 원칙	주요 내용
◎ 정책수단의 조화 (instrument-mix)	- 환경과 관련된 부정적 외부효과의 교정, 환경 보호, 세수 확보, 경제적 효율성의 제고 등 정책목표간의 조화와 정책수단 간의 조화를 추구
◎ 세수 중립성 (revenue neutrality)	- 환경관련 세수를 통해 노동 및 자본관련 세수의 경감, 환경관련 R&D투자 지원, 에너지사업 지원 등 효율적 재활용을 추구
◎ 사회적 수용성 (social acceptance)	- 세 부담의 적정성, 바람직한 세율 수준, 예산지원의 적정성 등 여러 측면에서 사회적으로 수용가능한 과세 수준을 도출함.

자료 : 김승래, ‘환경친화적 세제개편의 정책사례와 시사점’ ([재정포럼], 2007.11)을 참고로 재작성.

< OECD 회원국들의 환경세 도입 현황 >

국가	개별소비세	환경세			기타
		명칭	과세 대상	과세 표준	
핀란드	에너지세	탄소세('90), 전력소비세('97), 석유오염세	화석연료	탄소함유량	예비 비축비
스웨덴	에너지세	탄소세('91), 유황세('91)	화석연료	탄소함유량	
노르웨이	에너지세	탄소세('91), 유황세	화석연료	탄소함유량	
덴마크	에너지세	탄소세('92), 유황세('96), 환경플세('93)	화석연료 (가솔린 제외)	탄소함유량	
네덜란드	에너지세	일반 연료세('90) 에너지규제세('96)	화석연료 천연가스, 전력	탄소 에너지 탄소 에너지	의무 비축비
독 일	에너지세	에너지세	석유, 전력	탄소함유량	긴급 비축기금
이태리	에너지세(환경요소 고려)		화석연료	탄소함유량	
영 국	에너지세	기후변화세('01)	산업부문, 가스·석탄·전력	에너지	폐기물 매립세

자료 : 주OECD대표부, “녹색성장 관련 OECD의 논의 동향 및 시사점”, 2009.1.

- 한편, 대부분 선진국들은 환경관련세(ERT)의 증세와 함께 다른 세금을 감면하여 전체 조세부담이 불변하는 세수중립(revenue neutral)적 개편을 지향하고 있음

< OECD 국가의 세수중립적 세제 개편 >

국 가 (연도)	증세 대상	감세 대상	주요 내용
스웨덴 (1990)	이산화탄소, 아황산가스	개인소득세, 농업에너지세	총 조세수입의 2.4%
덴마크 (1994)	이산화탄소, 아황산가스	개인소득세, 사회보장부담금	총 조세수입의 6%
네덜란드(1996)	이산화탄소	법인세, 소득세, 사회보장부담금	총 조세수입의 0.5%
영 국 (1996)	쓰레기 매립	사회보장부담금	총 조세수입의 0.1%
노르웨이(1999)	이산화탄소, 아황산가스	개인소득세	총 조세수입의 0.2%
독 일 (1999)	경유, 석유류	사회보장부담금	총 조세수입의 1%
이태리 (1999)	석유류	사회보장부담금	총 조세수입의 0.1%

자료 : OECD (2001).

- 이하에서는 녹색 세제개편을 선도하고 있는 스웨덴 및 독일의 성공 사례와 녹색 세제개편이 지연되고 있는 일본의 사례를 소개하고 시사점을 도출함

(1) 스웨덴 : 환경에 대한 높은 인식과 사회적 합의

○ 스웨덴은 세계에서 가장 먼저 조세체계의 근간을 소득세 중심에서 에너지 및 환경오염세 중심으로 전환하기 시작

- 1988년 '환경부담금에 관한 스웨덴위원회'를 조직-운영하여 稅 부담을 '노동'에서 '환경오염'으로 전환하는 환경세 개혁을 체계적으로 추진하고 충분히 예고함

○ 위와 같은 활동의 결과, 소득세 감면 및 부가가치세 확대, 환경관련세 신규 도입으로 특징되는 '세수중립적' 조세개혁 조치가 스웨덴 의회를 통과

- 1990년3월1일 이후 항공연료를 제외한 모든 형태의 에너지원에 부가가치세 부과, 1992년1월1일부터는 소각장에서 배출되는 질소산화물에 배출부과금 부과, 1993년에는 제조업에 탄소세의 50% 세율을 부과하고 일반 에너지세를 면제
- 1991년 탄소세, 유황세 및 질소세가 도입되어 환경개선에 큰 효과를 거뒀으며, 또한 이 세수를 통해 소득세 한계세율을 인하함으로써 고용증진 효과도 거둠

< 스웨덴의 에너지관련 세제 현황 (2007년 2분기 기준) >

유 종	에너지세	탄소세	유황세
저유황 연료유	(1993년 폐지)	550.8 SEK /kℓ	28SEK /t
가정용 경질연료유	590 SEK /kℓ	2.663 SEK /ℓ	-
수송용 경유 (1,2,3급)	1.057, 1.306, 1.663 /ℓ	2.663, 0.280SEK /ℓ	-
휘 발 유	2.90 SEK /ℓ	2.16SEK /ℓ	-
석 탄 (산업용 / 가정용)	(산업용 폐지) 307SEK /t	473SEK /t 1892SEK /t	유황함유량 매10%당 30SEK /t
전 기 (산업용 / 가정용)	0.005SEK /kWh 0.204~0.265SEK /kWh	-	-

자료 : OECD, Energy Price and Taxes, 2nd Quarter, 2007.

○ 스웨덴 정부는 2002년 에너지세율을 인상하여 유럽연합(EU)이 정한 최저한도 세율을 준수하는 등 환경관련 사안에 대해 가장 진보적인 입장을 취함

- 2001년의 세제개편으로 2010년까지 총 310억SEK(33억 유로), 즉 GDP의 1.4%에 상응하는 세수가 환경세로 이동할 계획
- 스웨덴에서 경유와 휘발유에 부과되는 탄소세 및 유황세의 과세표준은 각각 이산화탄소나 유황의 배출량 또는 함유량에 따라 결정
 - 이처럼 에너지세율은 국가의 대기오염 절감목표를 달성할 수 있도록 정해지며, 에너지관련 세금은 세수중립의 원칙에 따라 소득세를 감면해 주는데 사용됨

(2) 독일 : 오랜 준비와 단계적 도입

○ UN의 주도로 1992년5월 기후변화협약이 체결되기 이전인 1990년6월 환경부장관 산하에 부처를 망라한 CO₂ 삭감 작업그룹(TF)를 설치하여 면밀히 준비

- 이 작업그룹의 제안에 기초하여 연방의회가 150여개의 CO₂ 삭감정책을 발표했고, 1994년4월부터 환경세(Eco Tax)와 석유류 긴급비축기금을 도입

- 1997년 교토의정서 채택에 따른 온실가스 저감 필요성에 직면하여 기존의 에너지세에 환경세 및 전기세를 추가하는 등의 친환경 세제개편을 점진적으로 추진
- 독일은 녹색 세제개편에 따른 충격을 완화하고, 새로운 세제에 대한 수용성 (Acceptance)을 높이기 위해 1999년부터 4단계로 나누어 점진적으로 도입
 - 도입 초기에는 낮은 세율을 적용하고 각종 감면 조치를 시행하다가, 점차 세율을 인상하고 감면조치를 축소하는 방향으로 점진적 접근을 시도함
 - 1단계(1999년) : 에너지세에 환경세 추가 부과 및 전기세 신설
 - 2단계('00년-'02년) : 점진적으로 에너지 및 전기세 인상
 - 3단계(2003) : LP 및 중질난방유세 조정 (환급 및 감세비율 축소)
 - 4단계(2004년) : 천연가스, LPG, 대중교통 등의 세율도 인상
- 독일은 녹색 세제개편을 통한 조세수입의 약90%를 기업 및 근로자의 연금 기여금 감축에 사용함으로써 조세중립적(revenue neutral) 원칙에 충실함
 - 위와 같은 연금부담금 감축의 결과, '98년도의 연금기여금에 비해 1.7% 감소 (2003년 기준)한 것으로 나타남
 - 에너지환경세 수입의 13%는 재생에너지 촉진 등 환경사업에 투자
- 독일의 녹색 세제개편은 에너지 소비량의 감축과 친환경 소비의 증가는 물론 고용창출에도 큰 효과가 있었던 것으로 밝혀짐
 - 계속 증가해 오던 연료소비가 2000년부터 3년 연속 감소했으며, EU의 황함유량 배출기준('05년부터 50ppm)을 2001년도에 조기 달성
 - 천연가스 자동차와 태양열 온수기의 판매가 증가하고, 대중교통 이용자가 늘어나는 등의 긍정적 효과와 더불어, 2003년까지 25만 명의 고용이 신규 창출됨
 - 한편, 지난 2002년9월 발표한 '장기에너지수급계획'에서 2050년까지 온실가스(GHGs) 배출량을 현재의 80%까지 삭감한다고 발표

< 독일의 에너지관련 세제 현황 (2007년 2분기 기준) >

유 종	개별소비세	긴급비축기금	환경세
고유황 연료유	25EUR /t	3.70EUR /t	-
경질연료유	61.35EUR /kℓ	3.50EUR /kℓ	가정용 20.45EUR /kℓ 산업용 4.09EUR /kℓ
수송용 경유	0.470EUR /ℓ	0.0035EUR /ℓ	0.1535EUR /ℓ
휘 발 유	0.6545EUR /ℓ	0.0042EUR /ℓ	0.153EUR /ℓ
천연가스	-	25.21EUR /107 ^{kcal}	가정용 19.03EUR /107 ^{kcal} 산업용 3.81EUR /107 ^{kcal}

자료 : OECD, Energy Price and Taxes, 2nd Quarter, 2007.

(3) 일본 : 이해조정의 실패로 녹색 세제개편 지연

○ 일본은 지난 2004년과 2006년 온실가스 저감을 위한 환경세 도입 플랜을 발표했으나, 관련 부처들간의 이견으로 도입이 지연되고 있음

- 환경성의 주도하에 지난 2004년과 2006년에 환경세 구체안을 잇달아 발표했지만, 경제계 및 관련 부처의 반대에 막혀 환경세 도입이 계속 지연되고 있음
 - 모든 화석연료와 전기를 대상으로 매출단계와 소비단계로 분리 · 과세할 계획
- 일본 경제단체연합회(經團聯)는 환경보호와 사회적 책임의 중요성을 스스로 강조하면서 2010년까지 이산화탄소 배출량을 1990년도 수준으로 낮춘다는 「환경행동자주계획」을 발표
- 일본은 1990년대 중반부터 환경단체와 일반 소비자들이 중심이 되어 일상생활에서 환경에 대한 압박을 줄이기 위해 가정에서 사용한 에너지의 양과 이산화탄소(CO₂) 배출량을 기록하는 ‘환경가계부’ 작성 운동⁵⁾을 전개
 - 환경의 소비자인 일반 국민들이 중심이 되어 절전과 절수를 통한 생활비 30% 절감은 물론 친환경적인 생활방식을 몸에 익히는 1석2조의 효과를 거둠

5) 지난 30여년간 환경운동가로 활동했고 최근 환경가계부 작성 운동의 경험을 소개한 『환경가계부-지구를 사랑하는 사람들의 습관』(환경운동연합 환경교육센터 옮김)의 저자인 혼다 미야코 씨는 “환경가계부의 진정한 목적은 절전과 절수보다 더 중요한 친환경적인 생활방식을 몸에 익히는 것”이라고 이야기함.

< 일본의 현행 환경관련세제 (OECD기준, 2008년) >

구분	과세 대상	세율	세수 ('09년 예산)	세수의 용도
휘발유세 (국세)	· 휘발유	48,600엔/kl (원칙: 24,300엔/kl)	27,685억 엔	도로정비
지방도로세 (국세)		5,200엔/kl (원칙: 4,400엔/kl)	2,962억 엔	지방재원
석유가스세 (국세)	· 자동차용 석유가스	17.5엔/kg	280억 엔	도로정비 (국가50%, 지방50%)
경유거래세 (도도부현)	· 경유	32,100엔/kl (원칙: 15,000엔/kl)	9,914억 엔	도로정비 (지방재원)
항공연료과세 (국세)	· 항공기용 연료	26,00엔/kl	1,052억 엔	공항정비 등 (11/13국가, 2/13지방)
석유석탄세 (국세)	· 원유, 석유제품, 가스상태의 탄화수소, 석탄	· 원유, 석유제품 2,040엔/kl · LPG, LNG 등 1,080엔/t · 석탄 700엔/t	5,210억 엔	연료안정공급대책, 에너지수급고도화대책
전원개발촉진세 (국세)	· 판매 전기	375엔/1,000kwh	3,480억 엔	도로정비 (국가수입의 80%)
자동차중량세 (국세)	· 자동차	· (예) 승용차 0.5t, 1년 기준 자기용6,300엔, 영업용2,800엔	10,725억 엔	일반 재원
자동차세 (도도부현)	· 자동차 (승용차, 트럭 등)	· (예) 자기용 1.5~2리터 연간 39,500엔	17,148억 엔	일반 재원
경자동차세 (시정촌)	· 경자동차 (원동기부착 자전거 포함)	· 연간 2,500엔	1,690억 엔	도로정비 (지방재원)
자동차취득세 (도도부현)	· 자동차 취득가액	· 자기용 취득가의 5%, · 영업용 및 경자동차의 3%	4,024억 엔	

자료 : 横山 彰, 『税制のグリーン化と環境税』, 経済セミナー, No. 645, 2009년 1월, p.33.

○ 일본은 세계와 경제산업성의 반대에 부딪혀, 소득세 법인세 중심의 조세체계를 녹색 조세체계(Green Taxes)로 전환하지 못하고 있음

- 이산화탄소 배출량 1톤을 기준으로 부과되는 에너지세율을 EU소속 주요국가와 비교한 아래 표에 나타나 있듯이, 일본은 아직까지 EU가 권고하는 최저세율에도 미달하는 매우 낮은 수준임

< 세계 주요국의 이산화탄소(CO₂) 배출 1톤당 에너지 과세율 비교 >

(2008년 7월 현재)

구분	가솔린	경유	중유	석탄	천연가스
영국	45,543엔 (탄화수소유세)	40,368엔 (탄화수소유세)	7,200엔 (탄화수소유세)	1,083엔 (기후변동세)	1,820엔 (기후변동세)
독일	45,388엔 (에너지세)	28,915엔 (에너지세)	1,458엔 (에너지세)	587엔 (에너지세)	1,930엔 (에너지세)
프랑스	42,087엔 (석유상품소비세)	26,222엔 (석유상품소비세)	989엔 (석유상품소비세)	588엔 (석탄세)	1,044엔 (천연가스소비세)
네덜란드	47,780엔 (광유세)	25,632엔 (광유세)	24,777엔 (광유세)	865엔 (석탄세)	12,002~610엔 (에너지세)
핀란드	43,481엔 (액체연료세) 기본세: 39,694엔 부가세: 3,315엔 전략비축료: 472엔	22,374엔 (액체연료세) 기본세: 18,852엔 부가세: 3,307엔 전략비축료: 265엔	3,583엔 (액체연료세) 부가세: 3,433엔 전략비축료: 150엔	3,375엔 (액체연료세) 부가세: 3,296엔 전략비축료: 79엔	1,622엔 (기후특정연료세) 부가세: 1,557엔 전략비축료: 65엔
덴마크	38,651엔 광유에너지세: 36,562엔 CO ₂ 세: 2,089엔	25,506엔 광유에너지세: 23,460엔 CO ₂ 세: 2,045엔	17,429엔 광유에너지세: 15,320엔 CO ₂ 세: 2,109엔	15,256엔 석탄세: 13,263엔 CO ₂ 세: 1,993엔	23,692엔 천연가스세: 21,598엔 CO ₂ 세: 2,094엔
EU 최저세율	24,896엔	18,563엔	802엔	267엔	474엔
일본	24,052엔 휘발유세: 23,173엔 석유석탄세: 879엔	13,034엔 경유거래세: 2,255엔 석유석탄세: 779엔	753엔 (석유석탄세)	291엔 (석유석탄세)	400엔 (석유석탄세)

자료 : 横山 彰, '税制のグリーン化と環境税', 經濟セミナー, No. 645, 2009年 1月, p.34.

4. 주요 쟁점과 정책적 시사점

○ 녹색 세제개편과 관련된 주요 쟁점은 ①형평성 훼손과 역진성, ②산업의 경쟁력 저하, ③환경개선의 효과성 여부, ④세수의 용도 등과 관련된 4가지

- 녹색 세제개편의 반대론자들은 불충분한 소득세 감면조치로 인한 산업경쟁력 약화 및 저소득층의 부담 증가를 우려하면서, 환경세가 매우 효과적일 경우에는 생산활동에 악영향을 미쳐 세수가 감소하고 재정의 안정성을 해친다고 주장
- 그러나, 녹색 세제개편의 옹호론자들은 환경개선의 효과와 아울러 환경세 수입을 소득세 감면에 사용하면 고용도 창출할 수 있다고 주장

- EU집행위의 용역결과(Cambridge Econometrics Group, 2007)⁶⁾에 따르면, 녹색 세제개편에 참여한 모든 국가들이 최종 에너지소비 감소와 온실가스(GHGs) 감축에 기여했음은 물론 고용과 경제성장에도 긍정적 영향을 미쳤다고 평가

< 녹색 세제개편과 관련된 4가지 쟁점 >

녹색 세제개편의 쟁점들	핵심적인 문제제기와 해법
◎ 형평성의 훼손	<ul style="list-style-type: none"> - 간접세처럼 저소득층에 불리하며 역진적일 수 있다는 우려. 특히 물, 난방연료, 전기 등 대중소비재에 부과할 경우 주의해야 - 독일은 심야전기를 이용한 온수장치의 사용에 조세를 감면하고 대중교통수단 이용에 세제혜택을 부여하는 등 사전 조세감면 조치와 사후 환급을 실시하여 완충효과를 거둠
◎ 산업의 경쟁력 저하 (세수중립성 유지)	<ul style="list-style-type: none"> - 독과점 시장보다 완전경쟁 시장에서 환경세의 영향을 더 크며, 경제논리를 넘어서 실업자 증가 등 정치적 문제로 확산될 우려 - 조세체계의 종합적 개편과 함께, 환경세 수입을 소득세 또는 법인세 감면에 환원하는 '세수중립적' 완화조치가 선행되어야 함
◎ 환경 개선의 효과성	<ul style="list-style-type: none"> - 환경세로 인한 에너지소비의 가격탄력성은 단기적으로 낮지만 (-0.13~-0.26), 장기적으로는 높게(-0.37~-0.46) 나타남 - 따라서, 환경세는 장기·지속적으로 추진해야 효과적. 노르웨이 탄소세의 경우 '91년~'95년 탄소배출 21% 저감
◎ 세수의 용도	<ul style="list-style-type: none"> - 환경세 도입으로 증가된 세수를 소득세, 법인세 등의 감면에 사용하여 고용 창출에 기여⁷⁾하고, 일부는 환경보전 사업에도 지출 - 그러나, 환경세 세수를 재정적자 보전을 위한 공공지출 확대에 사용할 경우 조세부담 증가로 인한 정치적 반대에 직면할 수 있음

○ 스웨덴과 독일 등 EU국가들의 성공적인 '녹색 조세개편' 사례와 일본의 부진한 사례를 통해 다음과 같은 몇 가지 정책적 시사점을 도출함

(1) 조세정책의 패러다임 전환(Paradigm Shift) : '노동' → '환경', '블루' → '그린'

○ 조세체계를 노동소득 중심에서 환경보호 중심으로 전환하는 녹색 세제개편이 북유럽국가에서 세계 전체로 광범위하게 확산되면서, 조세정책의 패러다임이 '블루'(Blue; Earning Tax)에서 '그린'(Green; Burning Tax)으로 전환

6) 캠브리지 계량경제그룹이 EU집행위원회의 용역을 받아 실시한 친환경 세제개편(ETR)의 경제적 효과분석. 그 중에서도 스웨덴과 독일이 좋은 성과를 보이고 있음 (Cambridge Econometrics Group, COM ETR Project, 2007).

7) 「1997년 EU 에너지세 조화에 관한 규정」을 모델링해 본 결과, 고용이 115천명(0.11%)에서 457천명(0.33%) 증가하는 것으로 나타남. 또한, 독일의 친환경 세제개편(ETR)에 관한 최근 연구결과에 따르면, 1999년 환경세 도입이후 2003년까지 250천명의 고용창출 효과를 거둔 것으로 나타남.

- 스웨덴을 비롯한 EU국가들은 소득세 중심의 '노동관련' 과세에서 '환경관련' 과세로 전환하고, 환경에 유해한 경제행위를 줄임과 동시에 경제발전도 고려하는 녹색 세제개편(Green Tax Reform)을 1990년대 중반부터 실시해 오고 있음
- 일본과 우리나라는 아직 환경세와 탄소세를 명시적으로 도입하지 못하고 있음
- 「저탄소 녹색성장」을 새로운 국정비전으로 제시하고 이를 실천하기 위한 10개의 핵심과제로 '친환경 세제개편'을 추진하고 있는 우리 정부는 '조세정책의 패러다임 전환'이라는 보다 장기적인 관점에서 대안을 제시할 필요가 있음

< 선진국의 성공·실패 사례가 주는 정책적 시사점 >

시사점	주요 내용
◎ 조세정책의 패러다임 전환 (Paradigm Shift)	- 조세정책의 패러다임이 노동소득 중심에서 환경보호 중심으로, '블루(Blue; Earning Tax) 에서' 그린(Green; Burning Tax)으로 전환되고 있음
◎ 정책의 수용성 제고 (Acceptance)	- 세수중립적(revenue-neutral) 개편과 같이 기업들의 반발을 최소화하고 정책의 수용성(acceptance)을 제고하려는 노력이 선행되어야 함
◎ 범부처적 작업그룹 (Cross-Ministry Task Force)	- 패러다임 전환에 부합하는 범부처적 작업그룹의 구성과 다양한 이해관계자의 의견 수렴, 방대하고도 치밀한 계획이 필요
◎ 충격 완화조치와 점진주의 (Incrementalism)	- 법인세 인하와 소득세 감면 등 사전적 충격완화와 함께, 단계적으로 부담을 높여가는 점진주의가 요구됨

(2) 세수중립성 유지 등 녹색 세제개편의 수용성 제고를 위한 노력

- 지구온난화 방지라는 좋은 취지의 제도(green taxes)가 성공적으로 도입되기 위해서는 세수중립적(revenue-neutral) 개편처럼 정책의 수용성(acceptance)을 제고하려는 공동의 노력이 선행되어야 함
- 탄소세 도입에 따른 수입으로 기업의 각종 부담금을 감면함으로써 전체적으로는 세수가 늘지 않는 방식(세수중립성)으로 기업들의 반발을 최소화
- 정책의 수용성은 국민들의 공감대가 높아지고 이해집단의 반발을 낮아질 때, 즉 소통이 제대로 되었을 때 높아짐. 녹색 조세(green taxes) 및 환경에 관한 인식을 높이고, 이해관계자들을 설득하고, 필요한 제도를 보완하는 등의 노력 필요

- 호주의 경우⁸⁾, 지난 1989년 탄소 톤당3.5\$의 매우 낮은 수준으로 온실가스부과금을 도입하려 했으나, 산업계의 반발에 부딪혀 환경세 도입이 무산됨
- 일본은 환경 및 소비자단체를 중심으로 '환경가계부' 작성 운동이 전개되어, 국민들의 환경보호 의식을 높이고 제도의 수용성을 스스로 높여가고 있음

(3) 범부처적 작업그룹(Cross-Ministry Task Force)의 구성

- 노동소득 중심의 조세체계를 환경중심으로 전환하기 위해서는 범부처적 작업그룹의 구성과 다양한 이해관계자의 의견 수렴, 방대하고도 치밀한 계획의 수립과 실천 등이 요구됨
 - 독일은 1990년6월 환경부 장관 산하에 부처를 망라한 CO₂ 삭감 작업그룹(TF)를 설치하여 면밀히 준비했고, 이 작업에 기초하여 연방의회가 150여개의 CO₂ 삭감 정책을 발표. 1994년4월부터는 환경세(Eco Tax)와 석유류 긴급비축기금을 도입
 - 일본은 지난 1993년 「환경기본법」을 제정하고 환경성의 주도 하에 2004년과 2006년 2차례 '환경세 구체안'을 발표했지만, 재계와 타 부처의 반발에 부딪힘

(4) 충격 완화조치와 단계적 도입 (Incrementalism)

- 환경세의 도입에 따른 반발과 산업의 경쟁력 저하 우려를 불식시키기 위해 법인세 인하와 소득세 감면 등 사전적 충격완화 조치가 필요하며, 점진적으로 세율을 높여가는 세심한 준비가 필요함
 - 환경세 수입을 소득세 또는 법인세 감면에 환원하는 사전 완화조치가 선행되고, 단계적이고 점진적으로 환경세 및 부담금의 수준을 높여가야 함
 - 독일은 심야전기를 이용한 온수장치의 사용에 조세를 감면하고 대중교통수단의 이용에 세금 감면혜택을 부여하는 등 사전 조치를 실시했고, 환경세의 도입도 1999년부터 2004년에 걸쳐 4단계로 나누어 충격과 반발을 최소화함

김동열 연구위원 (3669-4112, dykim@hri.co.kr)

8) 김승래 (2007.11).

<참고> 유종별 교통에너지환경세 세율표 (09.3월 기준)

(단위 : 원/ℓ, 프로판·LNG 원/kg)

과세 품목	총세액 (유류세분 VAT 포함)	본세				부가세(Sur-Tax)			
		세목명	세율*			세목명 (세율)	금액	세목명 (세율)	금액
			실행 세율	법정 세율	탄력 세율 하한				
휘발유	745 (864)	교통에너지 환경세	514	475	333	주행세 (30%)	154	교육세 (15%)	77
경유	528 (644)	교통에너지 환경세	364	340	238	주행세 (30%)	109	교육세 (15%)	55
LPG 부탄	185 (262)	개별 소비세	161	147	103			교육세 (15%)	24
등유	104 (114)	개별 소비세	90	90	63			교육세 (15%)	14
중유	20 (22)	개별 소비세	17	17	12			교육세 (15%)	3
LPG 프로판	20 (22)	개별 소비세	20	20	14				
LNG	60 (66)	개별 소비세	60	60	42				

자료 : 기획재정부(www.mosf.go.kr).

주간 경제 동향

□ 실물 동향 : 고용 시장 악화 지속

○ 3월 고용률(취업인구비율)은 57.9%로 전년동월대비 -1.2%p 하락하였고, 비경제활동인구는 전년동월대비 52만 5,000명 증가

- 산업별 취업자 증가수를 살펴보면 사업·개인·공공서비스업(25만 8천 명, 전년동월대비, 3.5%)은 증가한 반면 전기·운수·통신·금융업(-8만 1천 명, -2.9%), 도소매·음식숙박업(-13만 6천 명, -2.4%) 등은 감소함
- 또한 농림어업(2만 2천 명, 1.4%)은 증가한 반면, 제조업(-18만 6천 명, -4.6%), 건설업(-7만 1천명, -3.9%) 등도 감소함
- 실업자는 95만 2천 명으로 전년동월대비 14만 2천 명 증가하였으며. 실업률은 전년동월대비 4.0%로 전월에 비해 0.1%p 상승함

< 주요 실물 경제 지표 >

(전년동기대비, %)

		2007	2008				2009			
			연간	1/4	2/4	3/4	4/4	2월	3월	
경기	경제성장률	5.0	2.8(-3.5)	5.8(0.8)	4.8(0.8)	3.8(0.5)	-3.4(-5.6)	-	-	
	수요	소비재판매	5.1	1.0	4.4	2.9	1.4	-4.2	-6.2	-
		설비투자추계	9.2	-3.2	-0.7	-0.5	5.3	-16.2	-21.2	-
		건설수주	23.6	-9.0	-3.7	-6.1	-22.7	-6.5	-20.7	-
	수출	14.1	13.6	17.4	23.1	27.1	-9.9	-18.3	-	
	공급	광공업생산	6.9	3.0	10.9	8.9	5.6	-11.3	-10.3	-
		취업자수 (만명)	2,343	2,358	2,305	2,387	2,373	2,367	2,274	2,311
		실업률	3.2	3.2	3.4	3.1	3.0	3.1	3.9	4.0
수입		15.3	22.0	28.9	30.5	42.8	-9.0	-30.9	-	
대외 거래	경상수지 (억\$)	59	-64	-52	-1	-86	75	37	-	
	무역수지 (억\$)	146	-132	-66	-3	-79	15	29	-	
물가	생산자물가	1.4	8.4	5.1	9.0	11.3	8.0	4.4	3.5	
	소비자물가	2.5	4.6	3.8	4.8	5.1	4.5	4.1	3.9	

주 : 경제성장률의 ()안은 계절조정 전기비 기준, 진한 글자체는 최근 발표.

□ 금융 동향 : 외국인 순매수세 속에 원/달러 환율 안정

○ (해외 금융 시장) 미 달러화 혼조

- **금리**: 미 금융기관의 1/4분기 실적 호조로 경기회복 기대감이 형성되며 하락 폭은 제한됐으나, 미 연준의 국채 매입과 일부 경제 지표의 부진으로 전주말 대비 상당폭 하락 (미국채 10년물 : 2.92→2.83%)
- **환율**: 엔화는 글로벌 경기 침체에 대한 우려로 엔화 매수세가 강화되며 미 달러화 대비 소폭 강세를 보임. 유로화는 유로존의 경기 둔화 지속과 ECB의 금리 인하에 대한 정책 혼선 등으로 경기 회복에 대한 불확실성이 증대되며 전주말대비 약보합 (\$/€ : 1.3189→1.3186, ¥/\$: 100.25→99.27)

○ (국내 금융 시장) 원/달러 환율 안정

- **주가**: 외국인과 개인 순매수세가 지속되는 가운데 기관의 차익실현 매물이 출 회되며 전주말 대비 소폭 하락 (1336.0→1,329.0)
- **금리**: 순조로운 국고채 입찰 및 증권금융의 3조 원 국채매입계획 등으로 수급 부담이 완화되며 전주말 대비 소폭 하락 (국고채 3년 수익률 : 3.88%→3.72%)
- **환율**: 미국 증시 하락으로 주중 소폭 상승했던 원/달러 환율은 미국 증시 상승 과 외국인 순매수세 지속 등으로 하락하며 전주말 대비 보합 (1,333.0→1,332.0)

○ (전망) 씨티 그룹 실적 결과에 따라 국내 금융 시장의 급등락 가능성 존재

< 주요 금융 지표 >

		2007		2008				2009	
		3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4	4.10	4.17 ¹⁾
국내	거래소 주가	1,946.5	1,897.1	1,703.9	1,674.9	1,448.1	1,124.5	1,336.0	1,329.0
	국고채3년(%)	5.46	5.74	5.10	5.90	5.74	3.41	3.88	3.72
	원/달러	915.1	936.1	990.4	1,046.0	1,207.0	1,259.5	1,333.0	1,332.0
해외	DOW	13,896	13,265	12,263	11,350	10,850	8,776	-	8,125
	Nikkei	16,786	15,308	12,526	13,481	11,259	8,860	8,964	8,755
	미국채10년(%)	4.59	4.02	3.87	3.97	3.82	2.21	2.92	2.83
	일국채10년(%)	1.69	1.51	1.45	1.60	1.47	1.18	1.46	1.46
	달러/유로	1.4267	1.4593	1.5788	1.5848	1.4092	1.3972	1.3189	1.3186
	엔/달러	114.80	111.65	99.70	106.22	106.11	90.64	100.25	99.27
	두바이(\$/배럴)	76.64	89.06	97.66	136.65	90.60	34.66	51.99	51.61

주 : 1) 해외지표는 전일(4.16)기준.

2) 4월10일 미국채 10년물 금리는 9일(목) 수치로 10일은 연휴로 휴장.