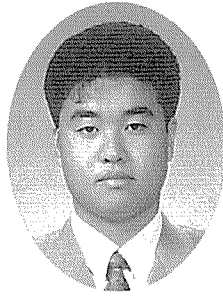


# 에너지 소비절약, 세금인상이 최선인가



정 덕 환

< LG-Caltex 정유 업무팀 대리 >

에너지 소비를  
줄이기 위해서  
세금을  
올리자고 한다.  
세금이 오르면  
가격이 오르고  
높은 가격은  
소비를 위축시킨다.  
하지만 세금으로  
수요를 조절하려는  
방안은 아주 위험  
할 수도 있다.

## 1. 「아나바다」

「아나바다」라고 심심찮게 들린다. 뭐고 하니 「아껴쓰고 나눠쓰고 바꿔쓰고 다시 쓰자」란다. IMF하의 고실업, 저성장 시대를 대변하는 염불(念佛)을 닮은 이 새말은 자꾸 소리내어 말하면 가슴 한 칸이 알싸해진다. 아닌게 아니라 잘린 허리를 잊지는 못할 망정 다시 한번 허리띠를 졸라매야 하니 어처구니 없는 한숨이 저절로 나올만 하다.

## 2. 에너지는 달려다 !

우리나라는 시커먼 원유가 무진장 매장되어 있는 저 열사의 땅과는 달리 기름 한 방울 나지 않는 깨끗(?)한 나라라서 에너지를 수입할 수 밖에 없다. 지난해 에너지 수입액은 271억불로 우리나라 총수입액의 20%에 달한다. 뿐만 아니다. 에너지를 쓰는데 있어서도 결코 인색하지 않다. 최근 10년('87~'96)동안의 경제성장을 8%에 비해 에너지소비증가율은 10%로 에너지 다소비 국가이기도 하다.

잘 나가던 시절엔 에너지 다소비를 경제성장의 밑거름이라 자부할 수 있었다. 하지만 거품이 빠지면 울퉁불퉁한 바닥뿐 아니라, 현 운동화며 과자봉지며 눈에 거슬리는 게 한둘이 아닌 법. 성장보다는 내실이 절실한 지금, 에너지 다소비는 더이상 자랑이 아니다. 에너지는 달려이며, 우리는 달려가 없어서 고통받는 처지에 놓여있는 것이다. 이제 에너지 절약은 피할 수 없는 시대의 요청이 되었다.

사실 「에너지를 아끼자」는 구호는 생소하지 않다. 아마도 「불조심」과 함께 귀에 못이 박혔을게다. 그렇지만 지금부터는 공허한 구호를 거부하고 이렇게 한번 외쳐보자.

에너지는 달려다! 달려는 힘이다!

### 3. 아, 세금!

에너지 소비를 줄이기 위해서 세금을 올리자는 논의가 무르익어 가고 있다. 세금이 오르면 가격이 오르고 높은 가격은 소비를 위축시킨다. 경제학의 기본이다. 해서, 가격을 올리긴 해야겠는데, 개별기업에 혜택(?)을 줄 수 없으니 정부부과금으로 흡수해야 한다는 것이다. 일순 일리있게 들린다.

물론 교통세 등 에너지 세금 인상의 목표가 에너지 과소비 근절에만 있진 않다. 환경오염, 교통혼잡 등 사회적 비용을 유발한 자가 코스트를 부담한다는 외부비용 내재화 원칙에 충실하고 SOC 투자 등 국가사업의 재원을 확보한다는 측면에서 에너지 세금 인상논리를 찾을 수 있다.

게다가 IMF 경제관리 체제하에서의 실업대책 재원 등 큰 규모의 재정적자를 해소하기 위해 유류에 대한 세금인상 불가피론이 대두되고 있다.

하지만, 세금으로 수요를 조절하려는 방안은 아주 위험할 수도 있다. 다음의 사례를 보자. 「잘나가」회사의 히트상품 「막팔려」는 공장도가격이 100원이고 세금이 40원, 유통마진이 10원이어서 소비자에게 150원으로 팔리고 있던중, 세금이 70원으로 인상되어 소비자가는 180원이 되었다. 이 회사는 「막팔려」의 매출량 감소로 자금압박 등 경영난에 봉착하였으나 「나경영」사장의 독려아래 뼈를 깎는 비용절감노력을 성공시켜 공장도가격을 80원으로 낮출 수 있었다. 세금인상전의 150원을 맞추진 못했지만 다시 수요가 살아나기 시작했다. 체질개선의 기회였다고 자위했지만 「잘나가」회사가 억울한건 「막팔려」의 대체제인 「너대신」에 대해선 상대적으로 세금이 적게 매겨져 있다는 것이었다. 설상가상으로 가격 인하분만큼을 세금으로 흡수하려 한다는 소식마저 들려오니 걱정이 이만저만 아니다. 「나경영」사장은 “「막팔려」와 「너대신」, 국가경제적으로 어떤 상품이 권장되어야 할지는 모르겠지만 세금이 공정한 경쟁을 망쳐서는 안되지 않느냐”고 반문하였다.

### 4. 三考

세금을 올려서 에너지 소비를 줄이고 실업재원을 마련하는 것이 현재의 경제여건 하에서 불가피한 선택이라는 점은 공감하지만, 다음의 상황을 충분히 고려하여 세금 인상이 추진되어야 할 것이다.

첫째, 세제로 인한 에너지 경제성의 왜곡은 바람직하지 않다.

에너지가격은 오랫동안 정부통제하에 있었다. 이는 경제발전 공헌 등의 긍정적 측면도 있었으나, 인위적 가격억제로 환경오염, 에너지다소비형 경제구조의 원인이 되었다. 오랜 세월동안 왜곡되어온 에너지소비행태를 일신하기 위해서는 가격인상이

세제로 인한  
에너지 경제성의 왜곡은  
바람직하지 않다.  
세금을 올리되  
에너지 경제성,  
즉 경제적인  
에너지 믹스를  
유도하게끔 해야 한다.

교통세의  
과감한 인상은  
차량을 생계로 하는  
서민들에게  
실소득 감소,  
물가인상과 더불어  
삼중, 사중의 고통을  
안겨주고 있다.

효과적일 수는 있다. 하지만 「무원칙 세금부과」라는 거대한 손의 개입은 또다른 뒤틀림을 불러올 수 밖에 없다.

세제를 올리되 에너지 경제성, 즉, 경제적인 에너지 MIX를 유도하게끔 해야 한다는 것이다.

현재 에너지세금의 대부분을 분담하는 석유의 예를 들어보자. 석유류 가격은 '97년부터 자유화되었다. 석유전량 수입국인 우리나라에서의 석유가격 자유화란 국제가격 시세에 따라 변동됨을 의미한다. 원유수입가에 제조비, 금융비 등 제반 비용, 그리고 적정유통마진이 더해져서 소비자가격이 산출되고 있다. 석유의 경우 원유관련비용이 전체원가의 80% 이상 차지하므로 국내가격은 원유가격과 환율에 연동되어 결정된다고 보면 된다. 따라서 소비자는 국제시세 수준으로 - 국제가격이 낮으면 낮은 가격으로, 높으면 높은가격으로- 공급을 받을 수 있다는 말이다. 물론 세금분은 별도로 소비자가격에 포함된다. 이런 여건이기 때문에 경제적인 에너지 MIX를 찾는 것은 매우 중요하다.

경제적인 에너지 MIX란 국제시세를 감안한 제품가격으로, 모든 경제주체에게 에너지 선택권을 부여함으로써 최적의 에너지 소비구조를 찾아가자는 것이다. 가장 저렴한 에너지를 취하는 것이 가장 경제적인 선택행위임은 두말할 나위도 없다. 국가 전체적으로도 저가 에너지를 수입하게 되므로 최선의 선택이다.

따라서 세금으로 인해 이러한 선택권이 박탈되어서는 아니된다. 경제성을 무시한, 특정 에너지에 한정된 세금은 상대적으로 세금이 낮은 에너지로 소비를 유도하여 에너지 비효율성을 초래할 뿐만 아니라 에너지 수급마저도 위협할 가능성이 있다. 에너지과동이 경제대란으로 이어짐은 명약관화하다. 최근 사회문제된 유사휘발유 범람, LPG 불법 개조차량의 급증 등은 이러한 현상을 반증한다고 하겠다. LPG는 국제가격이 휘발유보다 비싼데도 세금이 적기 때문에 차량용 LPG 수요가 늘어간다면 값비싼 달러만 낭비하게 된다.

다시 말하지만, 세금을 부과하지 말자는 것이 아니라 동일용도(차량용, 난방용 혹은 산업용)의 에너지에 대해서는 동일수준의 세금을 부과하여 세금으로 인한 경제성 왜곡은 방지하지는 것이다. 물론, 현실 여건상 어려움이 있겠지만 적어도 상기와 같은 기본철학을 바탕에 깔고 에너지 세제를 개선해야 한다고 본다.

둘째, 형평성 문제이다.

업계간 형평성은 차치하더라도 계층간 형평성에 대한 불만은 이미 상당한 수위에 와 있다. 휘발유 등 에너지에 부과되는 세금은 간접세다. 간접세는 세금징수가 용이하고 징수대상이 광범위하므로 세수증대의 확실한 방법으로 애용되어 왔다. 그야말로 모든 국민이 법 앞에서 평등(?)해져 버리는 것이다.

올해 들어 두 번이나 인상된 휘발유 교통세(414→591W/l)는 덤으로 붙는 교

육세, 부과세 등을 감안하면 실질적으로 리터당 약 224원 인상된 셈이다. 소비자가 겪을 세금이 차지하는 비중이 70%를 넘어버려 “세금 이따만큼 내면 기름 짝끔 나눠 줄께”라는 우스개소리가 나돌 정도이다.

농담이 아니라 교통세의 과감한 인상은 차량을 생계로 하는 서민들에게 실소득 감소, 물가인상과 더불어 삼중, 사중의 고통을 안겨주고 있다. 소득세, 부가세 등 각종 세금도 덩달아 들쭉거리니 세금공포증이 생길만도 하다. 오히려 휘발유가격이 1,000원이든 2,000원이든 개의치 않는 고소득층에선 승용차 이용을 권장시켜 소득계층간 위화감을 불러일으킬 조짐마저 보인다. 탈세 등의 범법행위가 성행할 가능성도 배제할 수 없다.

이쯤 되면, 교통량을 줄이기 위해 세금을 높이는 것은 「벌레 잡자고 집을 태우는 격」이라는 비난이 설득력을 가진다.

그래서 유류에 대한 세금을 올리는 대신 차량구입 특소세를 줄인다고 한다. 글썄, 이것도 자동차 회사와 차량 교체(혹은 추가구입)희망자 이외엔 나아질게 하나도 없다. 가뜰이나 5년 더 타자고 하는 판에 차량 교체를 장려하지는 것인지, 1가구 2차를 부추기는 것인지, 추가로 팔아치운 자동차는 또 얼마나 사회적 비용을 유발시킬건지 고개를 갸웃거리게 만든다. 누구를 위한 세금조정인가. 진지하게 고민해 볼 일이다.

마지막으로 산업 경쟁력을 충분히 고려하여야 한다는 것이다.

제차 강조하지만, 우리나라는 에너지 수입국이다. 그리고 수입한 에너지로 상품을 만들어 수출하므로 에너지는 수출품의 주요 원가요소이다.

모 방송사에서 내건 「수출만이 살길이다」라는 슬로건을 굳이 상기하지 않더라도 우리나라가 현 위기를 탈출하기 위해서 수출증대는 불가피하다. 따라서 B-C 등 산업용 유류가 환경오염을 유발하기는 하나 지금은 세금인상의 때가 아니지 않냐가 생각된다. 굳이 징수를 한다면 수출경쟁력 강화를 위한 여러가지 제도적 장치를 강구한후에 검토해 봐야 할 것이다.

## 5. 국민경제의 시너지를 위하여

단순한 세금인상만으로는 에너지 과소비의 근본적인 해결책이 될 수 없다.

무려 97%의 에너지를 수입해야 하는 어쩔 수 없는 우리 여건하에서 어떻게 하면 최소의 비용(달러)으로 필요한 만큼의 에너지를 안정적으로 사용할 수 있을까를 고민해야 한다. 즉 우리나라의 경제적인 에너지 MIX를 찾는 데 지혜를 모아야 한다. 에너지 세금 제도는 이런 철학하에서 장기적인 목표를 가지고 세밀한 검토를 거쳐 단계적으로 추진되어야 한다.

이 길만이 국가 에너지 문제의 숙제를 풀어가는 정도(正道)이자 에너지 분야의 경쟁력을 기르는 바탕이라고 믿는다. ☹

단순한 세금인상만으로는 에너지 과소비의 근본적 해결책이 될 수 없다.

에너지 세금제도는 우리나라의 경제적인 에너지 믹스를 찾는 데 지혜를 모아 장기적인 목표를 가지고 세밀한 검토를 거쳐 단계적으로 추진되어야 한다.