

# 새 정부의 바람직한 수송용 유류세 정책

- 성장, 환경, 수급안정간의 조화 -

조영탁  
한밭대학교 경제학과 교수

**저** 탄소 녹색성장을 강조했던 이명박 정부가 막을 내리고 이제 막 새로운 정부가 출범했다. 이명박 정부의 저탄소 녹색성장이 여러 가지 문제점을 유발하기는 했지만 경제성장을 위해 환경을 희생하는 것이 아니라 양자가 조화를 이루어야 한다는 점에서는 사회적 합의가 이루어진 듯하다. 또한 모든 에너지를 수입에 의존하는 우리나라에서 수급안정의 중요성은 이미 사회적 합의가 형성되어 있다.

이처럼 에너지수급의 안정성을 도모하면서 환경과 성장을 조화시키기 위해 가장 역점을 두어야 할 정책은 에너지가격 정책이다. 최근 전력요금에 관해서는 사회적 논의가 활발히 이루어지고 있으나 전력분야와 함께 온실가스 감축에 가장 큰 비중을 차지하는 수송부문의 에너지세제에 대한 논의는 상대적으로 부진하다.

새정부는 환경비용 등 사회적 비용을 제대로 반영해서 수송용 세제를 개편해야

에너지세제가 소비자의 자동차 및 연료선택에 영향을 미치고 이는 다시 자동차 산업 나아가 에너지 수급문제에 영향을 주기 때문에 수송용 세제문제는 환경문제(온실가스 감축)와 성장문제(자동차 산업) 그리고 수급안정문제(연료수급문제)와 직결되어 있다. 이런 측면에서 새 정부는 바람직한 수송용 에너지세제와 관련하여 다음 3가지 사항에 유의할 필요가 있다.





최근 전력요금에 관해서는 사회적 논의가 활발히 이루어지고 있으나 전력분야와 함께 온실가스 감축에 가장 큰 비중을 차지하는 수송부문의 에너지세제에 대한 논의는 상대적으로 부진하다. 에너지세제가 소비자의 자동차 및 연료선택에 영향을 미치고 이는 다시 자동차 산업 나아가 에너지 수급문제에 영향을 주기 때문에 수송용 세제문제는 환경문제(온실가스 감축)와 성장문제(자동차 산업) 그리고 수급안정문제(연료수급문제)와 직결되어 있다.



첫째, 환경보호를 위해서는 에너지세제가 에너지소비로 인한 대기오염 및 이산화탄소 배출 그리고 혼잡비용과 같은 사회적 비용을 정확히 반영해야 한다. 현재 수송용 세제가 이를 어느 정도 반영하고 있지만 지난 10여 년간 자동차 기술진전, 연료품질 개선, 교통여건의 변화 등을 충분히 반영하지 못하고 있다.

특히 과거 오염배출의 대명사로 불리던 경유차의 경우 연료품질의 개선, 고압직접분사 및 후처리기술의 진전으로 대기오염배출이 급격히 감소하였다. 다른 수송용 연료와 경유를 비교한 실험 자료에 의하면 경유차는 질소산화물(NOx)을 제외하고 대부분의 오염배출에서 가장 낮은 수준이다. 미세먼지(PM) 역시 다른 차종과 대등한 수준으로 감소하였다.

둘째, 에너지세제가 환경문제만이 아니라 국내 자동차산업에도 매우 중요한 의미를 지닌다. 최근 고유가와 온실가스 감축규제로 인해 전 세계적으로 친환경차가 부상하고 있어 국내 자동차업계의 성장은 물론 그 흥망성쇠까지 좌우할 것으로 예상된다.

이미 친환경차 시장을 두고 휘발유(GDI), 경유(클린 디젤), 부탄(LPG 차량), 천연가스(CNG 차량), 전기자동차(PHEV 차량)이 치열한 각축전을 벌이고 있다. 이들 차량과 연료는 서로 장단점이 있어 현재로서 우열을 가리기 어려운 측면이 있고, 앞으로 기술진전이 어떻게 진행될지도 알 수 없다. 이 경우 정부가 취해야 할 자세는 공정한 입장에서 다양한 옵션을 유지하는 것이다.



단기적인 관점에서 어느 특정 차량을 정부가 선택하여 보조금 지원이나 면세 혜택을 부여하는 것은 시장경쟁이나 기술개발의 측면에서 바람직하지 않다. 자칫 정부개입으로 관련 기술이 특정 차종으로 편향되면 정부실패를 유발할 가능성이 있기 때문이다.

이런 측면에서 부탄(LPG), 천연가스(CNG) 그리고 경유(클린 디젤)간의 차별적 지원은 형평성 측면은 물론 자동차 산업의 발전을 위해서도 바람직하지 않다. 더구나 해외에서 수송부문의 온실가스 감축수단으로 각광을 받고 있는 클린 디젤이 우리나라에서 홀대를 받고 있는 것은 온실가스 감축은 물론 우리나라 자동차 수출의 측면에서도 바람직하지 않다.

해외의 유명한 전문기관의 예측에 따르면 유럽의 경우 온실가스 감축을 위한 환경차 시장에서 경유차, 특히 클린 디젤이 주도할 것으로 보고 있으며, 미국에서도 향후 10-15년 사이에 전기자동차보다 경유차나 휘발유차와 같이 기존 자동차의 연비를 개선한 자동차가 주도할 것으로 전망하고 있다. 그동안 비약적인 발전을 이룬 국내 자동차업체가 한 단계 더 도약하기 위해서는 관련업체는 물론 정부 역시 경유차에 대한 관심을 제고할 필요가 있다.

셋째, 수송용 연료와 관련한 수급문제 역시 감안해야 할 요인 중 하나이다. 휘발유, 경유, 부탄, 천연가스 등의 모든 수송용 연료가 수입에 의존한다는 점에서는 동일하지만 국내



해외의 유명한 전문기관의 예측에 따르면 유럽의 경우 온실가스 감축을 위한 환경차 시장에서 경유차, 특히 클린 디젤이 주도할 것으로 보고 있으며, 미국에서도 향후 10-15년 사이에 전기자동차보다 경유차나 휘발유차와 같이 기존 자동차의 연비를 개선한 자동차가 주도할 것으로 전망하고 있다. 그동안 비약적인 발전을 이룬 국내 자동차업계가 한 단계 더 도약하기 위해서는 관련업계는 물론 정부 역시 경유차에 대한 관심을 제고할 필요가 있다.



수급 측면에서는 다소 차이는 있다. 경유의 경우 국내 여유물량이 많아 수출하는 상황이거나 부탄이나 천연가스는 가격이나 물량 면에서 다소 경직적인 상황 하에 수입하고 있다.

**특정한 차종에 국한된 지원·보조를 할 것이 아니라 친환경차에 대해 공정한 기회와 경쟁 여건을 제공해야**

그 뿐만 아니라 이들 가스차량의 경우 폭발사고로 인한 위험 역시 고려해야 한다. 물론 이들 연료 역시 수송용 에너지 믹스차원에서 일정한 역할을 담당해야 하지만 이들의 비중이 지나치게 높아지는 것은 바람직하지 않다. 더구나 국가에너지믹스의 관점에서 볼 때 당분간 천연가스는 수송용보다 발전용 및 난방용 연료로서 역할이 더 중요하다.

최근 친환경적이면서 경제성이 있는 수송용 차량과 연료를 놓고 일반 승용차, 버스, 영업용 택시 등에서 차종과 연료간의 경쟁이 치열하다. 세종시를 비롯한 각 도시지역에서는 시내버스나 대중교통용 버스를 둘러싼 경쟁 역시 치열하다.

이러한 상황에서 새 정부는 환경비용 등 사회적 비용을 제대로 반영하도록 수송용 세제를 개편하고, 특정한 차종에 국한된 지원 및 보조를 할 것이 아니라 친환경차에 대해 공정한 기회와 경쟁여건을 제공할 필요가 있다. 새 정부의 출범에 즈음하여 새롭고 공정한 에너지세제 정책을 기대해본다. ◆