

<화학산업 의식을 개혁하자>

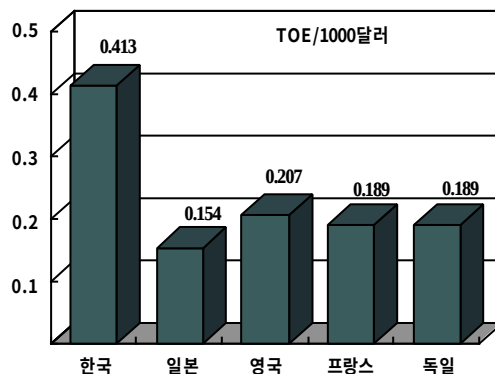
에너지세제 개편의 타당성

환경문제가 전지구적인 핵심 이슈로 부각되고 있는 가운데 우리나라에서도 석유제품 및 전기·가스 등 각종 에너지원에 부과되는 세금을 2000년7월부터 에너지세로 통합하는 방안이 추진되고 있다.

국민들의 무분별한 사치풍조와 에너지 낭비, 산업체의 비적극적인 에너지 절감대책 등으로 에너지 효율이 낮은 수준을 유지하고 있는 우리나라 현실에서 에너지세제의 개편 및 보완은 시의적절하다고 보아야 할 것이다. 오히려 늦은 감이 없지도 않다.

다만, 산업자원부가 추진하고 있는 에너지세제 개편방향이 에너지 소비절감이나 에너지 효율성 향상에 얼마나 영향을 미칠 지에 대해서는 의견이 분분하다. 거대 정유재벌의 수익 및 산업체의 에너지세 부담을 지나치게 의식하고 있고, 스스로가 해당되는 휘발유에 대한 강력한 소비절감을 회피하고 있는 것이 아닌가 생각되기 때문이다.

에너지 원단위 비교(1997)



산자부가 구상하고 있는 에너지세제 개편방안을 보면, 환경보호와 에너지의 합리적인 소비를 유도하기 위해 모든 에너지 관련세를 열량과 탄소 배출량을 50%씩 감안한 에너지세로 단일화하는 것이다. 수송연료에 붙는 현행 교통세 및 교육세·특소세 등 비교통세 12조원과 자동차 보유세의 일부인 취득·등록세 1조8000억원을 단일세제인 에너지세로 통합한다는 것이다.

산자부가 에너지경제연구원에 의뢰해 제시한 「에너지가격 개선 및 소비절약 강화방안」의 골자이다. 에너지경제연구원은 2000년7월에 에너지세를 도입, 소비자가격에 조세변화분의 30%만을 반영한 뒤 2001년7월부터 나머지를 모두 반영하는 단계적인 도입일정이 필요하다고 주장했다.

이에따라 취득세, 등록세 등 보유세는 줄어들지만 휘발유와 경유, LPG 가격은 1999년 기준 4.1%, 26.7%, 71.1% 정도 오르게 되며, 지금까지 세금이 붙지 않았던 석탄 등에도 에너지세가 부과된다. 전체 에너지세수는 그대로 유지되지만 보유세의 일부가 에너지세로 이관되기 때문에 에너지 소비자 가격은 평균 10%정도 오르게 된다.

그러나 환경오염의 주범이 자동차용 휘발유 및 경유이고, LPG는 환경오염 유발요인이 에너지원 중 가장 낮은 것을 감안하면 에너지경제연구원의 에너지세제 개편방향이 큰 오류를 범하고 있음을 알 수 있다. 대도시 대기오염의 주범인 경유가격을 대폭 인상해야 한다는 부분에 대해서는 일면 이해가 가지만, 휘발유 가격인상을 생색내기엔 그친 점은 어느모로 보나 이해되지 않는 부분이다. 특히, 서민용 에너지로 자리잡고 있는 LPG 가격을 70%이상 올리겠다고 나서는 것은 전혀 이해되지 않는 부분이다. 취득·등록세를 에너지세에 통합하는 것도 세제를 이해하지 못한 문제의 발상이라 할 것이다.

에너지원별 열량세와 탄소세 산출근거도 이해되지 않기는 마찬가지이다. 열량세는 LNG, 유연탄, LPG, 석유제품을 가리지 않고 1000Kcal당 0.771원으로 동일하게 적용했는가 하면, 탄소세도 LNG 및 LPG는 1000Kcal당 0.654원 및 0.732원, 석유제품은 0.804-0.898원, 유연탄은 1.087원으로 산출했다. 열

량세는 그렇다 하고, 탄소세는 환경오염을 줄이기 위한 세금인데 유종별 차이를 거의 인정하지 않는 것은 또 무엇인가?

이를 보완하기 위해 휘발유 및 경유, 부탄에 수송용 에너지세를 1000Kcal당 91.954원, 35.052원, 22.284원 부과한 것으로 이해되나, 대기오염 및 에너지 소비절감을 유도하기 위해서는 역부족임에 틀림없을 것이다. 즉, 이러한 단순하고 즉흥적이며, 정유 및 자동차 재벌, 그리고 사적 이해가 관계된 세제 개편으로는 에너지세제 개편의 목적을 달성할 수 없다는 것이다.

에너지세제 개편은 사적 이해관계를 떠나 에너지의 효율적 사용을 최대한 끌어올릴 수 있는 방향으로 논의되어야 할 것이다.

개관적이고 합리적인 에너지세제 개편방향 재정립을 요구한다.

<화학저널 1999/10/18>