

에너지가격 구조개편(안)



에너지가격 구조개편(안)이 에너지경제연구원을 비롯 조세연구원 및 교통개발연구원, 환경정책연구원의 연구를 통해 발표됐다. 이번 개편(안)의 목적은 에너지가격을 인상을 통해 각 에너지간 세율에 형평성을 유지함으로써 특정 에너지 소비 감소, 대기오염 및 무역수지에 초점을 맞추고 있다. 본지는 에너지가격개편시안을 수록하여 연구결과를 살펴본다.

〈편집자 주〉

1. 에너지가격 구조개편의 필요성

■차량별 연료사용 규제폐지 필요성

- 수송용 유류간 왜곡된 상대가격체제로 인해 LPG차 파동 등 사회문제 야기
- LPG 사용규제 해제시 휘발유승용차의 전환으로 인한 유종간 수급 불균형, LPG 수입증가에 따른 무역수지 악화, 세수결손 등 문제점에 대한 대책 필요

■석유류 세제의 문제점 누적

- 명확한 과세기준이 부족하고, 원간 과세의 형평성도 결여
- 에너지 사용에 따른 환경오염, 교통혼잡 야기 등 외부효과의 내부화 가능 미약
- 유류 가격구조 및 가격기능의 왜곡

■대내외적 환경변화

- 99년 상반기 이후 지속되고 있는 고유가가 무역수지에 악영향을 미침에 따라 에너지절약의 필요성 제기
- 전세계적으로 환경규제가 구체화되고 있어 친환경적 에너지 소비구조 정착 및 에너지 저소비체제로의 전환을 위한 사전적 대비가 절실히 요구되고

있음

- 정부의 개입이 많았던 에너지부문에서도 향후 본격적인 시장경제체제가 도입될 예정에 있어서 사전적인 대응이 필요

2. 석유가격 구조개편 방향

■개편의 기본원칙

에너지소비로 인해 발생하는 외부효과를 내재화하기 위한 투명한 과세기준을 확립하는 동시에 에너지 수급의 안정성과 재정의 건전성을 도모

- 교통혼잡 및 환경오염(SO2, NOx, PM)으로부터 야기되는 사회적 비용을 내재화
- 에너지소비저감과 이산화탄소배출 억제
- 에너지수급 안정을 도모하고 경쟁연료간 비용부담의 형평성을 유지하여 경쟁 연료간 공정경쟁을 유도하기 위한 부과금 합리화

■개편에 따른 제약조건

가격구조 개편은 기본원칙에 최대한 충실하되, 현실적인 제약조건을 고려함으로써 갑작스런 가격개편에 따른 사회·경제적 비용 최소화

- 수송용 유류간 상대가격의 적정성 확보

- 산업용 중유/LNG간의 경쟁연료간 형평성 도모
- 석유제품의 연산품적 특성을 고려한 제품수급의 안전성 도모
- 등유/경유와 프로판/부탄 등의 전용가능성 최소화
- 일시 개편에 따른 사회적 비용을 최소화하기 위한 단계별 개편

- 대중교통에 국한한 보유과세(취득세, 등록세 등)의 경감

■ 버스·택시 등 대중교통 지원방안

- 유류가격 조정에 따른 대중교통의 영향 최소화를 위한 보조금 지급, 조세환급, 면세유 공급 등 방안 강구

■ 화물운송업계 지원방안

- 보조금 및 물류기반시설 건설 등 직·간접지원 병행을 통한 물류경쟁력 강화

■ 장애인 등 지원방안

- 장애수당 인상 및 대상자 확대, 장애인 소득공제 확대

■ 산업계 및 정유업계 지원방안

- 에너지절약시설 투자에 대한 세제 및 재정지원 강화
- 중질유분해시설 투자에 대한 세액공제를 상향조정

◆ 용도간 전용방지 방안

■ 처벌규정 강화 및 적발시스템 구축

- 용도간 전용은 위법행위이므로 관련 법률의 처벌 규정을 강화하여 엄단
- 유통과정의 전산화율을 제고하여 투명성 향상
- 모니터링 강화를 통해 전용 적발업체에 대한 처벌 강화

◆ 타에너지 가격구조 합리화

■ 요금수준 적정화

- 석유가격구조 개편을 통한 에너지사용 합리화라는 정책목표가 충분히 달성되기 위하여는 타에너지산업, 특히 전기요금의 구조조정이 동시에 이루어지는 것이 바람직
- 유가상승에 따른 비용증가에도 불구하고 소비급증이 계속되고 있으므로 조속히 적정 원가수준으로의 전기요금 조정(15~20% 인상)이 필요

3. 석유가격 구조개편

■ 수송용 유류

- 휘발유의 적정가격에 대한 연구결과는 1천2백~1천3백원인 것으로 나타났음

■ 가정용 유류

- 유종간 상대가격 구조 등 제약요건을 감안하지 않은 기본원칙에 충실한 1안의 경우 등유와 경유의 상대가격 차이가 심화되어 불법전용 문제가 심할 것으로 예상되며 수입에 의존하는 등유소비 증가에 따라 무역수지 악화가 우려됨
- 이를 방지하기 위해 등유가격을 경유가격에 근접시키되, 현행 80% 수준을 유지하면서 불법전용을 방지하기 위한 법적·행정적 보완조치의 강화 필요
- LPG와 LNG가격이 거의 현행 유지됨으로써 서민생활에 미치는 충격은 작지만, 수송용 LPG와 비수송용 LPG간 전용문제가 발생할 가능성이 있음

■ 산업용 유류

- 1안에서는 중유공급과잉 상황을 고려하여 환경비용의 1/4만을 반영하되, 행정적으로 직접규제를 보다 강화함으로써 배출저감의 인센티브를 부여
- 2안에서는 산업간 공정경쟁 측면을 강조하여 열량당 동가수준이 될 수 있도록 수입부과금을 동일하게 조정

4. 석유가격 구조개편에 따른 보완대책

◆ 지원방안

■ 자동차 보유과세 완화

■요금체계의 개편

- 전력산업 구조개편 이후 경쟁체제의 조기 정착을 위해 원가구조에 조응하는 가격구조로의 개편이 필요(전압별 요금체계로의 전환 및 주택용 요금의 누진체계 완화)
- 구조개편에 따른 충격 완화를 위해 사전예고제 시행 등 단계적 접근

5. 기대효과

■거시경제에 미치는 영향

- 단기적으로 물가인상, 산업경쟁력약화 등이 불가피하지만, 장기적으로 에너지절약의식 제고와 에너지 절약기술 개발을 촉진시켜 산업경쟁력 제고
- 물가상승(0.4~1.1%p), 에너지소비감소(-3.0~-8.5%), 원유수입감소(12~33억달러)

■대기오염물질 배출량 감소효과

- CO2(9.5%),SO2(12.9%), NO2(23.4%), TSP(25.6%), CO(18.1%), HC(17.0%)

1. 에너지세제개편의 필요성 및 목적

가. 수송용 유류간 상대가격왜곡 심화로 사회문제 야기

- ① '자동차관리법 시행규칙'('96.12) 개정에 따라 2000년부터 7~10인승 LPG승합차가 승용차로 분류되게 되어 LPG연료 사용가능 여부 문제가 대두
- ② 상대적으로 저렴한 수송용 LPG 가격과 LPG차량에 대한 각종 세제혜택으로 인해 LPG 차량이 급증하였으며, 이에 따른 재정수입의 안정성과 충전소 확충문제가 대두
 - 현재 휘발유:경유:수송용 LPG의 가격비율이 100:47:26로써 OECD 비산유국 평균 100:80:51에 비해 매우 낮은 수준
 - 9인승 LPG승합차에 대한 연간 자동차세가 6만5천원인 반면 3000cc 승용차의 연간 자동차세는 2백64만원에 달함
 - 이로 인해 전년도 대비 '99년의 LPG차량 증가율은 무려 60%에 육박
 - 국내 LPG 충전소는 5백80여개로 과부족 상태에 놓여 있으나 사회여론을 감안할 때 충전소를 더 확

증하는 것은 불가능

- ③ 상기 문제와 관련하여 '99년 10월 관계부처 차관회의에서는 LPG승합차의 승용차로의 구분을 1년 연기하고 소비자의 연료선택권을 보장하기 위해 수송용 유류가격이 합리화되는 시점에서 차량별 연료사용규제를 폐지하기로 합의
 - 유예기간 중 관련부처 및 연구기관으로 구성된 '에너지가격합리화기획단'을 구성하고 유종별 가격구조 개선방안을 수립·시행

나. 현행 조세체계에 대한투명성 및 형평성 제고

- ① 현행 조세체계는 과세기준이 불분명하고, 징수편의에 따라 특정 유종에 집중과세하고 있어 에너지원간 공정경쟁을 저해
 - 석유류에 대한 현행 조세체계는 종량세(교통세, 특소세)와 종가세(교육세, 주행세)가 혼합되어 과세기준에 대한 투명성이 결여
 - 휘발유의 소비비중(13.6%)은 상대적으로 낮은 수준인데도 불구하고 담세율은 63%에 달함
- ② 경우에는 낮은 세금부과, B-C에는 비과세하는 반면 LNG에는 상대적으로 높게 세금을 부과하여 형평성문제를 야기할 뿐만 아니라 비환경친화적 조세정책이라는 비판
 - 서울 등 도시지역의 매연은 연평균 약 70 μ g/m³으로 WHO 기준(30~50 μ g/m³)을 2배 가량 초과하고 있고 오존주의보 발령회수도 최근 증가추세
 - 중유는 환경오염도가 휘발유의 28배에 달하고 경유는 시내버스한대가 승용차의 40배 환경오염 유발
- ③ 우리 나라의 자동차 관련 조세는 운행단계에 비해 보유·취득단계의 세금비중이 높아 필요이상의 교통혼잡을 야기
 - 98년도 기준으로 운행단계의 세금비중은 60.5%(37.5% 95년 기준)으로 일본 73.2%, 미국 71.8%, 프랑스 68.2% 수준보다 낮음
 - 우리 나라의 승용차 대당 연간 주행거리는 일본, 프랑스, 이태리 등 주요 선진국보다 높은 수준(한국 19.5천km, 일본 10.0천km, 프랑스 14.0천km, 이태리 12.2천km)
- ④ 우리 나라는 산업경쟁력 강화와 물가인정을 위해 저에너지가격 정책을 지속적으로 유지하여 온 결과 에너지 다소비 경제·사회구조를 초래

- 전력, 무연탄, 천연가스 및 LPG의 요금은 공공요금 또는 최고가격지정품목으로 정부가 통제
- 석유제품의 경우, '97.1월부터 가격이 자유화되었으나 수송용 및 산업용 유류 등의 경쟁유종간 상대 가격 왜곡이 심하여 인위적 자원배분 왜곡 및 수급 불안정 초래
- 가격수준이 휘발유 이외의 대부분의 에너지 가격이 선진국에 비해 낮은 수준
- OECD 유럽과의 가격비교 (한국, OECD유럽 평균 = 100): 가정용 전기 67, 산업용 전기 68, 경유 62, 자동차용 LPG 59, 휘발유 113
- '91~'97년 중 에너지소비증가율은 OECD 회원국의 경우 1.5%에 불과하였으나 우리 나라는 이들 국가의 8배에 달하는 11.4% 수준으로 에너지다소비형 구조
- 우리 나라의 에너지탄성치는 1.18(지난 20년 평균)로 에너지가 다소비되는 구조이며 90년대 1.47로 80년대 1.00에 비해 악화 (미국 0.33, 일본 0.67, EU 0.67)
- 우리 나라의 GDP는 세계 12위이지만 원유수입, 에너지소비증가율, 에너지소비량은 각각 세계 4위, 8위, 10위('97년 기준)

다. 대내외 에너지-경제환경변화

- ① 외환위기를 거치면서 우리사회는 급속하게 시장경제로의 패러다임 변화가 추진
 - 공기업체제의 산업조직은 민영화 및 경쟁체제로 전환 중에 있어 가격체계 역시 이와 같은 변화에 맞도록 시장원리를 수용하는 것이 필요
- ② 환경과 지속적 경제성장을 조화시키자는 국제적 노력의 일환으로 기후변화협약 등장
 - 선진국들은 2008년부터 이산화탄소배출 비중을 1990년 수준 대비 평균 5.2% 감축하기로 합의
 - 개도국의 참여 없이는 온실가스로 인한 자연피해를 방지할 수 없다는 논리로 개도국에 대한 참여 압력을 가중시키고 있음
 - 기후변화협약에 대응한다는 목적으로 이미 EU는 수입자동차에 대한 연비와 CO₂배출에 대한 규제를 강화하고 있어 유럽진출에 커다란 걸림돌로 작용
 - 따라서 가격 신호를 통해 기후변화협약관련 기술개발을 지금부터 촉진시켜 나갈 필요가 있으며 이를

토대로 우리가 직면할 환경리운드에 적절히 대응

라. 최근 고유가 상황이 지속됨에 따라 에너지안보에 대한 중요성이 점증

- ① 우리의 에너지소비구조는 석유의존도가 높고, 정치적으로 불안한 중동지역으로부터의 원유수입비율이 높음
 - '99년도 석유의존도 약 54%, 원유수입의 중동의존도 72%
- ② 이로 인해 원유가격 변동에 따라 국내 경제가 크게 동요
 - 99년 하반기 이후 30달러 내외의 고유가 수준 지속
 - 원유가격 1달러 상승시, 약 9억달러의 무역수지 적자요인 발생

마. 에너지세계개편은 기술개발을 촉진시켜 산업경쟁력을 강화

- ① 에너지세계개편은 단지적으로 물가인상 산업경쟁력을 약화시킬 것으로 예측
- ② 장기적으로는 소비자에게 에너지 절약의식을 고취시켜 불요불급한 에너지소비를 억제하는 동시에 에너지절약기술개발을 촉진시켜 산업경쟁력을 강화할 것으로 예상
- ③ 정부는 단기의 부정적인 효과를 최소화할 수 있는 방안을 모색하고 국민들에게 이해와 설득하는 작업을 세심하게 추진해야 함 -계속해서 이어진다.

2 에너지세계개편 방향

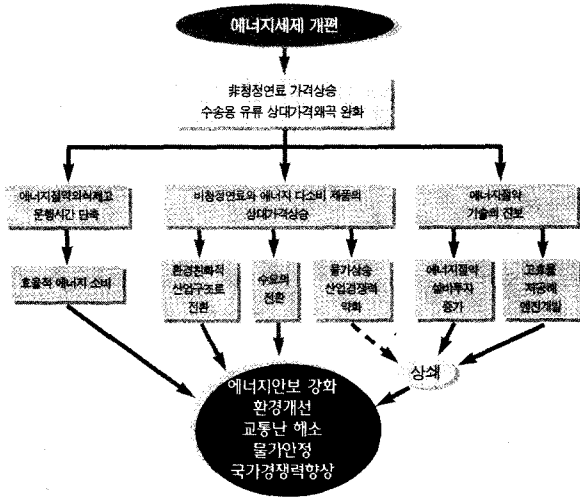
가. 기본방향

에너지소비로 인해 발생하는 외부효과(환경오염, 교통혼잡, 에너지안보 등)를 내재화하기 위한 투명한 관세기준을 확립하는 동시에 에너지 수급의 안정성과 재정의 건전성을 도모

- ① 교통혼잡으로 야기되는 사회적 비용을 내재화하여 불필요한 운행을 억제하고 수송용 연료간 공정경쟁 도모
 - 총 혼잡비용 12조2천억원을 혼잡기여도에 따라 수

송유유류에 배분

- ②에너지 소비와 이산화탄소배출을 억제하여 에너지 안보를 강화하는 동시에 21세기에 우리가 직면할 환경리운드(기후변화협약)에 대비
 - 기존의 비교통세수 1조3천억원을 50:50의 비중으로 단위 열량/단위 탄소배출 기준으로 재분배
- ③환경오염(SO₂, NO_x, 미세먼지 등)배출을 억제하여 국민건강증진과 쾌적한 생활환경 조성
 - 환경오염으로 인한 총 사회적 비용 8조6천억원을 오염기여도에 따라 모든 에너지원에 배분



- ④에너지 수급 안정을 도모하고 경쟁연료간 형평성을 유지하여 경쟁연료간 공평경쟁을 유지하기 위한 부과금 합리화
 - LNG의 수입부과금을 동일열량당 원유와 같은 수준으로 개편
 - 등유는 계절별 수요변동이 심할 뿐만 아니라 공급 부족으로 많은 양을 수입에 의존하고 있기 때문에 이를 고려하여 판매부과금 조정
 - 수입 LPG에는 수입부과금이 면제되나 구내생산 LPG는 원유도 입시 부과되고 있어 수입 LPG에 현행과 동일한 수준인 10.24원/l 부과

나. 제약조건

- ①수송유류간 적정 상대가격 · 차량별 연료사용규제

폐지시 휘발유 자동차의 급속한 전환이 예측되며, 이는 재정건전성을 저해할 뿐만 아니라 충전소 확충이라는 사회문제를 야기

- 설문조사 결과 차량전환 비용이 50~70만원 수준이고 LPG가격이 현재와 같이 휘발유대비 28%수준일 경우, 휘발유 자동차 소유자 중 64.5%가 전환의사 표명
- 전환 가능자 중 약 17.4%가 휘발유 대비 LPG가격이 70%에 달하여도 전환의사를 표명(총 휘발유 자동차 소유자 중 11.2%)
- 따라서 휘발유 대비 LPG가격의 적정성 검토가 요구

②경쟁연료간 형평성

- 대기오염방지과 과세형평성을 고려하여 중유에 대한 과세는 불가피하나 LNG와 공동경쟁을 유도할 수 있는 모색이 필요
- 중유 및 LNG는 각각 국내 소비량의 71%, 53%가 산업용·발전용으로 사용되고 있어 국내시장에서 경쟁대체 관계
- LNG는 청정연료임에도 불구하고 40원/kg의 특소세가 과세되고 있음
- 중유는 LNG에 비해 약 3배 가량의 수입부과금을 부담하고 있으며, LNG의 공급기반 조성을 위한 지원자금 1조7천억원이 원유수입부과금에서 충당되고 있음.

③에너지 수급문제

- 석유제품은 연산품으로 생산되어 수급불균형이 상존
- 등유와 LPG는 공급부족으로 인해 수입에 크게 의존하고 있는 반면 중유는 심각한 공급과잉상태에 직면

④단계별 개편

- 수요자의 사전적 대응능력을 함양하고 일시개편에 따른 부정적효과를 최소화하기 위해 단계적으로 개편
- 에너지세계개편으로 부담이 과중하게 증가하는 버스, 택시, 장애자 등에 대한 지원을 강화하되 세금인상을 점진적으로 요금에 반영하여 가격기능을 강화
- 세계개편으로 인한 물가상승과 산업경쟁력 약화라는 단기의 부정적 효과를 방지하기 위해 에너지 절약투자지원 등 세수환원제도를 적극 검토

3. 에너지 가격개편(안)

가. 수송용 유류

- ① 수송용 유류가격 개편은 혼합비용 및 환경오염 비용 등 기본 원칙에 충실하게 도출
 - 환경오염 억제제를 위해 에너지 가격에 환경비용을 부담시킬 경우, 배출저감기술 개발 인센티브를 오히려 저해할 우려가 있어 환경비용은 50%만 부과하되 직접규제는 한층강화(이 경우 적정상대가격은 100:67:62로 도출)
 - 각 차종의 연비 및 수송분담율을 고려하였을 경우 적정 상대가격비는 100:82~83:68~73으로 나타남
 - 설문조사 결과 LPG가격이 휘발유의 60% 이하일 경우 휘발유 승용차의 급속한 전환으로 인해 세수결손 및 충전소 확충 등 문제 발생 우려
- ② 이와 같은 전반적 요인들을 고려할 때 수송용 유류간 상대가격비는 100:70~80:55~65이어야 할 것으로 판단됨

나. 가정용 유류

- ① 1안은 유종 간 상대가격 구조 등 제약요건을 감안하지 않은 기본 원칙에 충실하게 도출한 개편(안)
 - 다만 비수송용 유류는 고정배출원이기 때문에 상대적으로 모니터링이 수월하며 적은 행정비용으로도 배출가스를 직접통제할 수 있어, 환경비용의 25%만을 반영
 - 이 경우 등유와 경유의 상대가격 차이가 심화되어 불법 전용문제가 심각할 것으로 예상되며 수입에 의존하는 등유소비 증가에 따라 무역수지 악화가 우려됨
- ② 2안에서는 불법전용을 방지하기 위해 등유가격을 경유가격에 근접시키되, 현행 80% 수준을 유지하면서 법적·행정적 보완조치의 강화 제안
 - LPG와 LNG가격이 거의 현행 유지됨으로써 서민생활에 미치는 충격은 작지만, 수송용 LPG간 전용문제가 발생할 가능성에 대한 대비 필요

다. 산업용 유류

- ① 1안에서는 배출가스 저감 기술개발 인센티브 부여 및 중유공급과잉 상황을 고려하여 환경비용 1/4만

을 반영하되, 행정적으로 직접규제를 보다 강화함으로써 배출저감의 인센티브를 부여

- ② 2안에서는 산업간 공정경쟁 측면을 강조하여 열량당 동가수준이 될 수 있도록 수입부과금을 동일하게 조정

4. 보완제도

가. 지원방안

- ① 자동차 보유과세 완화
 - 차량에 따른 자동차세 경감, 면허세 폐지(기 시행 결정, 따라서 연구의 가치 훼손 우려, 따라서 아래 사항을 추가 삽입함이 어떨지)
 - 대중교통에 국한한 보유과세(취득세, 등록세 등)의 경감
- ② 버스·택시 등 대중교통 지원방안
 - 유류가격 조정에 따른 대중교통의 영향 최소화를 위한 면세유 공급, 조세환급, 보조금 지급 등 방안 강구
 - 조정된 세수를 기반으로 대중 교통 및 물류부문에 대한 적극적 육성, 지원체계 구축
- ③ 화물운송업계 지원방안
 - 보조금 및 물류기반시설 건설 등 직간접 지원 병행을 통한 물류경쟁력 강화
- ④ 장애인 등 지원방안
 - 장애수당 인상 및 대상자 확대, 장애인 소득공제 확대
- ⑤ 산업계 및 정유업계 지원방안
 - 에너지 절약시설 투자에 대한 세제 및 재정지원 강화
 - 중질유분해시설 투자에 대한 세액공제를 상향조정

나. 용도간 전용방지방안

- ① 처벌규정 강화 및 적발시스템 구축
 - 용도간 전용은 탈세행위 이므로 관련 법률의 처벌규정을 강화하고 엄단
 - 유통과정의 전산화율을 제고하여 투명성 향상
 - 모니터링 강화를 통해 전용 적발업체에 대한 처벌 강화 및 언론공개

다. 타에너지 가격구조 합리화

①요금수준 적정화

- 석유가격구조 개편을 통한 에너지 사용 합리화라는 정책목표가 충분히 달성되기 위하여는 타 에너지 산업, 특히 전기요금의 구조조정이 동시에 이루어 지는 것이 바람직
- 유가상승에 따른 비용증가에도 불구하고 소비급증이 계속되고 있으므로 조속히 적정 원가수준으로의 전기요금 조정(15~20%인상)이 필요

②요금체계의 개편

- 전력산업 구조개편 이후 경쟁체제의 조기 정착을 위해 원가구조에 조응하는 가격구조로의 개편이 필요(전압별 요금체계로의 전환 및 주택용 요금의 누진체계 완화)
- 구조개편에 따른 충격완화를 위해 사전예고제 시행 등 단계적 접근

5. 기대효과 및 경제적 파급효과

가. 거시경제에 미치는 영향

- ①단기적으로 물가인상, 산업경쟁력 약화 등이 불가피 하지만, 장기적으로는 에너지절약의식 제고와 에너지 절약기술 개발을 촉진시켜 산업경쟁력 제고
- ②0.4~1.1%p의 물가상승효과 및 -3.0~ -8.5%의 에너지 소비감소 기대
- ③연평균 원유가격 배럴당 20달러 가정시 12~33억 달러 원유수입액 감소 전망

나. 대기오염물질배출량감소 효과

- ① CO2(9.5%), SO2(12.9%), NO2(23.4%), TSP(25.6%), CO(18.1%), HCC(17.0%)

6. 현행 가격대에서 가격 개편 효과(2000년 6월 기준)

① 수송용 유류(현 휘발유 가격 유지시)

(단위: 원/ l)	휘발유	경유	수송용 LPG
현행 상대가격	1,279	604	337
개편 가격 (인상률)	1,279	895~1,023 (48%~69%)	173~831 (109%~146%)

② 가정용 유류(현 휘발유 가격 유지시)

	등유(l)	LPG(kg)	LNG(m)
현행 가격	517	772	428
개편 가격(1인)	469 (-8.3%)	784 (1.5%)	432 (0.9%)
개편 가격(2인)	698~798 (36%~56%)	-	-

③ 산업용 유류

	산업용		열량기준(Kcal) 상대가격	
	중유(l)	LNG(m)	중유	LNG
현행 가격	245	334	78	100
개편 가격 (1인) 인상비율 2%	377 (23%)	338 (1%)	108	100
개편 가격(2인) 열량량 동기수준	313 (28%)	332 (-)	100	100

휴가철 전기안전 사용 요령

휴가중 장기간 집을 비울 때 방법을 목적으로 전기불을 켜 놓는 경우가 많이 있다. 그러나 백열전등, 형광등 등은 장기간 사용하면 과열되어 전기화재의 원인이 될 수 있으므로 소등을 하고 출발하는 것이 바람직하다. 만약 방법을 목적으로 하기 위해서는 조도 감시 장치가 있는 조명등을 사용하여 주간에는 소등되도록 하고 사전에 반드시 현관 부전반에 있는 누전 차단기가 정상적으로 동작 되었는지를 시험버튼(적색 또는 녹색)을 눌러 저머감해 보아야 한다. 이때 '딱' 소리가 나면서 스위치가 내려가면 정상이고 그렇지 않으면 고장이나 미리 점검을 받아야 한다.

또 냉장고를 제외한 모든 전기 기구의 플러그를 뽑고 전등 스위치는 끄는 것이 부재중에 발생할 수 있는 전기화재를 예방하는 방법이다.