

에너지믹스와 세수구조 함께 개선해야

수송용 석유류에 세금 과다부과 ... 에너지세제 구조가 전력소비 부추겨



이 재 호

—
내일신문 산업팀 기자

새정부가 탈원전·탈석탄을 선언한 이후 '에너지 대전환'을 추진하고 있다. 안전하고 깨끗한 에너지 시대를 열겠다는 구상이다.

산업통상자원부는 이 원칙을 토대로 '제8차 전력수급기본계획'을 수립하고 있다. ▲원자력발전소 및 석탄발전소 신규 진입 금지 ▲노후 석탄발전소 폐쇄 ▲원자력발전소 계속운전 불허 ▲신재생에너지 보급 및 천연가스 발전소 비중 확대 등이 골자다.

하지만 에너지 세제개편에 대한 부분은 제외한 채 에너지믹스 구조만 인위적으로 바꾸는 것은 절름발이 정책이 될 가능성이 크다. 현재 에너지원에 붙는 세금이 편중돼 있어 특정 에너지원의 수요를 부추기거나 억제해왔다는 지적 때문이다.

에너지가격의 왜곡을 바로잡으면 신재생에너지 보급 확대에 따른 전기요금 인상 우려를 상당 부분 종식시킬 수 있다는 분석도 설득력을 얻고 있다.

에너지 세제개편에 대한 부분은 제외한 채 에너지믹스 구조만 인위적으로 바꾸는 것은 절름발이 정책이 될 가능성이 크다.

1차에너지보다 2차에너지 요금이 더 싸

국세통계연보에 따르면 우리나라 정부의 2015년 국세수입 총액은 217조8850억원으로, 이중 26조370억원을 에너지 부문에서 걷었다. 그런데 놀라운 사실은 에너지 소비비중이 15%에 불과한 수송용 석유류가 에너지세의 91%(23조6630억원)를 차지한다는 점이다.

에너지세 중 수송용 석유류가 차지하는 비중은 2013년 88%, 2014년 89% 보다 더 늘었다. 수송용 에너지 소비비중은 20%가 넘지만 에너지 세수 비중은 70%가 넘지 않는 경제협력개발기구(OECD) 국가들과 대조된다.

수송용 연료에 대한 세금이 과도하게 편중되다보니 발전용 에너지에 대한 세금은 상대적으로 과소하게 편성됐다. 우리나라는 이처럼 1차 에너지인 유류와 2차 에너지인 전기의 가격 왜곡이 에너지믹스의 불균형을 가속화시키고, 전력소비를 증가시키는 역할을 해왔다.

휘발유와 경유가격에 세금이 차지하는 비중(2016년)은 각각 64%, 56%로 소비자에게 높은 세금을 부과하는 반면 전력은 부가가치세 10%와 전력산업기반기금 3.7%만 소비자에게 부과한다. 1차 에너지연료를 가지고 만들어진 2차 에너지의 요금이 더 비싸야 정상인데, 우리나라는 그 반대인 셈이다.

[표1] 우리나라의 에너지세 현황

구분	2013년	2014년	2015년
총 국세	201조9070억원	205조5200억원	217조8850억원
에너지세 합계	23조20억원	24조5860억원	26조370억원
국세에서 차지하는 에너지세 비중	11.4%	12.0%	12.0%
수송용석유류 세금	20조1440억원	20조5520억원	21조7885억원
에너지세에서 수송용석유류가 차지하는 비중	88%	89%	91%

자료 : 2013~2015 국세통계연보

수송용 석유류에 붙는 세금의 과도함은 우리나라와 비슷한 에너지 수입구조를 갖고 있는 일본과 비교하면 여과없이 드러난다. 일본은 휘발유와 경유가격의 세금비중이 각각 52%, 39%로 우리나라보다 12~17% 적다.

우리나라는 휘발유에 붙는 세금이 수입시 관세(원유) 3%, 석유

수입부과금 리터당 16원이고, 일본은 무관세에 석유석탄세 리터당 2.8엔(28,51원)이다. 국내유통의 경우 우리나라는 교통에너지환경세 리터당 529원, 교육세 79.35원, 주행세 137.54원과 부가가치세 10%가 포함된 반면 일본은 가솔린세 리터당 53.8엔(547.85원)에 소비세 8%만 반영한다.

[표2] 한국 - 일본 휘발유 세금 구조 비교

(리터당)

구분	수입시	국내 유통시	부가가치세(소비세)
일본	관세(원유) 무세	가솔린세 53.8엔	8%
	석유석탄세 2.8엔		
한국	관세(원유) 3%	교통에너지환경세 529원	10%
	석유수입부과금 16원	교육세 79.35원	
		지방주행세 137.54원	

일본은 부가가치세가 소비세임

자료 : 일본석유연맹

한국의 교육세는 교통에너지환경세의 15%, 주행세는 교통에너지환경세의 26%임

에너지 세제구조가 발전믹스 왜곡

OECD는 올 3월 발표한 '제3차 한국 환경성과평가' 보고서에서 '한국의 에너지 세수에서 수송용 연료가 차지하는 비중이 전기·우라늄·석탄보다 현저하게 높다고 지적했다.

한국 에너지 세제구조에 대한 문제점은 국제기구들도 꼬집고 있다.

OECD는 올 3월 발표한 '제3차 한국 환경성과평가' 보고서에서 '한국의 에너지 세제가 에너지 생산 및 사용과 관련된 환경비용을 충분히 반영하지 못해 급격한 전력소비 증가를 가져오는 등 에너지 소비를 왜곡했다'고 진단했다.

또 에너지 세수에서 수송용 연료가 차지하는 비중이 전기·우라늄·석탄보다 현저하게 높다고 지적했다.

발전부문 역시 수송용 연료보다 과세비율이 낮지만 연료간 세제 불균형 현상이 뚜렷하다. 실례로 원전의 연료인 우라늄은 관세를 비롯 개별소비세·교통세·교육세 등 세금이 전혀 붙지 않았고, 발전용 유연탄은 kg당 개별소비세 30원, 부가가치세 10%만 부과되고 있다.

이에 비해 발전용 액화천연가스(LNG)에는 m³당 개별소비세 60원, 부가가치세 10%, 수입부과금 24.2원, 안전관리부담금 4.8원이 부과된다. 이처럼 발전부문 연료간 과세구조의 차이가 원전과 석탄 편중 현상을 초래했으며, 이는 에너지원간 공정한 경쟁을 저해했다. 나아가 발전믹스의 불균형을 초래한 원인 중 하나가 에너지 세제라는 비판을 피하기 어렵다.

이와 관련, 기획재정부는 지난 8월 28일 에너지 세제개편 일환으로 9~10월 사이 부처합동 발전용 연료 세제 관련 연구용역을 실시한다고 밝혔다. 연구용역 결과에 따른 세제조정은 2018년도 세법개정안에 담길 예정이다.

한편 정부가 미세먼지 대책 일환으로 추진하려던 경유세 인상안은 여론악화로 무산됐지만 여전히 불씨는 남아있다. 정부는 당초 경유 가격을 휘발유의 최소 90%, 최대 125%까지 인상하는 방안을 검토했다.

하지만 경유차가 미세먼지의 주범인지는 규정되지 않았으며, 논란도 뜨겁다. 그런데도 경유세를 인상하면 그 부담이 소상공인과 서민에게 집중될 수밖에 없다. 에너지 세제개편은 서민과 중산층의 세 부담이 늘지 않도록 신중해야 한다.

세제개편으로 에너지 대전환 기대

정부 입장에서 에너지 세제는 에너지 믹스의 수단이면서 세수 확보 수단이기도 하다. 그런데 우리나라는 세수확보 중심으로만 운용돼 온 측면이 강하다.

결국 에너지 세제의 왜곡은 공정하고 균형있는 에너지 믹스를 저해하고, 에너지 소비를 굴절시켰다. 따라서 에너지원간 환경·안전·갈등비용 등 사회적 비용을 엄밀히 평가해 에너지 세제 및 부담금 제도를 개편할 필요가 있다.

이를 통해 에너지믹스를 개선해야한다. 탈원전·탈석탄 주장 등 인위적인 에너지믹스 개선 노력만으론 미봉책에 그칠 가능성이 크다.

OECD 회원국들은 온실가스 감축과 세수확보를 위해 전기에 부과하는 탄소세·전력소비세 등 새로운 세제를 신설하고, 최종소비자에게 부과하고 있다. 우리나라도 지나치게 편중돼 있는 1차 에너지 수송용 연료에 대한 과세를 완화하고, 2차 에너지에 대해서는 국민 합의를 전제로 환경세 또는 개별소비세 등의 과세를 신설할 필요가 있다.

탈원전·탈석탄 주장 등 인위적인 에너지믹스 개선 노력만으론 미봉책에 그칠 가능성이 크다.

다만 최종소비자에게 부과하는 형태로의 세제 개편이 수월치 않다면 발전용 연료에 대한 과세제도를 개선하면 된다. 가스(열병합) 발전에 대해서는 완화를 검토하되 석탄발전에 대한 과세 강화, 원전에 대한 세제 신설하는 방안 등이다.

이렇게 되면 원전과 석탄발전의 경제성이 상대적으로 떨어져 향후 시장에서 자연스럽게 원전과 석탄발전의 비중이 축소되는 분위기가 만들어질 수도 있다.

이러한 에너지 세제 개편방안은 에너지의 효율적 소비를 앞당길 뿐만 아니라 안전하고 깨끗한 에너지 시대를 앞당길 수 있을 것으로 기대된다. ♣