

휘발유 가격 논란의 진실

글 | 이덕환 _ 서강대 화학과 교수 duckhwan@sogang.ac.kr

유류 가격에 대한 논란이 뜨겁다. 휘발유와 경유 가격이 감당하기 어려운 수준으로 치솟는 것에 대한 국민들의 불만이 쏟아져 나오고 있다. 물론 이번 유류 가격 폭등은 불안정한 국제 원유가격 때문이다. 그런데 앞으로도 국제 원유 가격이 계속해서 올라갈 것이 분명하고, 더욱이 1970년대 이후로 투자를 외면해왔던 미국의 정유산업이 위축되면서 휘발유와 경유를 비롯한 유류 완제품의 국제 가격은 더욱 올라갈 가능성이 높아지고 있다. 자칫하면 1970년대의 '석유파동'과는 비교할 수도 없는 정말 심각한 어려움이 닥쳐올 수도 있는 형편이다. 정부, 정유산업계, 국민의 보다 적극적이고 철저한 대책이 필요한 시기다.

이런 위기 상황에서 우리 사회는 유류 가격 폭등에 대해 무의미하고 낭비적인 논란에 빠져있다. 가파르게 치솟는 유류 가격에 대해 정부, 정유사, 소비자가 무거운 '유류세', 정유사의 폭리, 소비자의 낭비를 들먹이면서 서로 상대방에게 책임을 떠넘기고 있다. 가장 실망스러운 것은 정부다. 에너지 정책을 책임지고 있는 산업자원부는 철저히 침묵하고 있고, 세수 확보에만 관심을 가지고 있는 재정부의 일방적인 옹고집과 불합리한 대책은 우리 에너지 수급의 미래를 어둡게 만들고 있다. 눈앞에 다가와 있는 에너지 위기를 어떻게 극복할 수 있을 것인지 걱정하지 않을 수 없다.

연료용 석유제품은 세금의 전시장

일반적으로 자동차, 난방, 발전 등의 연료로 사용되는 석유제품은 휘발유, 경유, 등유, 중유(벙커C유)가 있다. 이런 연료에 부과되는 세금은 정말 다양하다. 전량 수입에 의존하는 원유에 부과되는 관세와 수입부과금으로 시작해서 완제품에 부과되는 특



휘발유 가격상승 비상 - 지난 5월 21일 서울 여의도 한 주유소 입구에 고시된 휘발유 가격이 리터당 1천 700원에 육박하고 있다(서울=연합뉴스).

별소비세, 교통세(교통에너지환경세), 교육세, 지방주행세, 판매부과금, 부가가치세 등이 있다. 물론 운송과 판매 과정에서 붙는 세금이나 부과금도 있다.

연료용 석유제품에 부과되는 세금 중에서 비중이 가장 큰 것이 흔히 '교통세'라고 부르는 '교통에너지환경세'다. 교통세는 휘발유의 소비를 억제하고, 자동차 운행으로 발생하는 환경 문제를 해결하는 재원을 마련하기 위해 1994년부터 특별소비세를 상향조정해서 부과하기 시작한 것이었다. 국민들의 반발을 무마하기 위해 10년 동안만 부과하겠다고 굳게 약속했었지만, 정작 10년이 지난 후에는 그 시한을 2년이나 연장했고, 2006년 말에는 슬그머니 '교통에너지환경세'라는 이름으로 시한이 없는 종량제 목적세로 바뀌어서 오늘에 이르고 있다.

오늘날 휘발유 1리터에 부과되는 교통세를 포함한 유류세의 총액은 리터당 900원에 이른다. 최근에 급격하게 오른 휘발유의 공장도 가격과 비교하더라도 150%에 이르는 엄청난 세율의 세금이 부과되고 있는 셈이다. 경유에는 공장도 가격의 110%에 이르는 700원의 유류세가 부과되고 있고, 서민들의 난방용 연료로 사용되는 등유에는 과거의 특수세를 중심으로 공장도 가격의 50%에 해당하는 300원의 세금이 부과되고 있다.

정부가 휘발유, 경유, 등유로부터 거둬들이는 세금은 엄청나다. 2006년에만 유류세로 거둔 세금이 전체 국세의 20%에 가까운 24조 원에 이르는 것으로 알려지고 있다. 정부가 모든 국민들의 필수품이 되어버린 석유 연료에 그야말로 '세금 폭탄'을

터트리고 있는 셈이다. 물론 정부가 다른 세원을 제쳐두고 유류세에 집착하는 데는 분명한 이유가 있다. '석유 한 방울도 나지 않는 나라에서 소비를 줄이기 위한 것'이라는 틀에 박힌 핑계를 내세우지만, 사실은 유류세만큼 징수가 쉬운 세금도 없기 때문이다. 실제로 유류세는 5개의 정유회사가 국세청의 징수 업무까지 대행을 해주고 있다. 재정부의 입장에서는 다른 국세와는 달리 징세율이 거의 100%에 이르는 유류세만큼 매력적인 세원은 없는 셈이다.

정유사 폭리에 대한 오해

지금까지 유류세에 대한 논란은 과연 공장도 가격의 150%에 이르는 유류세가 정말 적절한 것인지에 집중되어 있었다. 재 정부는 다른 나라의 예를 내세우면서 우리의 유류세가 결코 과도하지 않다고 주장한다. 오히려 정유사가 원유가 급등을 이용해서 폭리를 취하고 있다고 주장하면서, 휘발유 완제품에 부과되는 관세를 인하해서 휘발유 수입을 촉진시키겠다는 위협도 서슴지 않고 있다.

정유사가 휘발유에서 폭리를 취하고 있다는 주장은 두 가지 이유에서 설득력이 없다. 현재 우리가 도입하는 원유 가격은 배럴당 60달러를 넘어서는 것으로 알려져 있다. 1배럴은 158리터이기 때문에 원유 1리터의 도입 가격은 400원에 가까운 셈이다. 결국 원유를 모두 휘발유, 경유, 등유로 바꿀 수 있다고 하더라도 공장도 가격과의 차이는 200원에 지나지 않는다. 원유의 운반, 저장, 정유, 가공, 완제품의 운송에 필요한 모든 비용과 정유사의 이익까지를 그 범위 안에서 해결해야 한다는 뜻이다. 더욱이 정유 과정에서 20% 이상 생산되는 중유의 경우에는 공장도 가격이 리터당 420원에 지나지 않는 실정이다. 치솟는 원유 가격은 무시하고 소비자 가격만을 근거로 정유사가 '폭리'를 취하고 있다는 주장은 합리적인 주장이라고 할 수 없다.

정유사들의 수익 구조가 폭리와는 거리가 멀다는 근거는 또 있다. 재정부와 소비자 단체들은 정유사들이 연간 2조7천억 원의 '천문학적'인 순이익을 올리고 있다고 야단들이다. 그러나 5개 정유사의 연간 매출은 70조 원에 가까운 것으로 알려져 있다. 재정부도 인정하는 공개된 자료다. 결국 정유사의 순이익을 매출과 비교하면 4.2%에 지나지 않는다. 정유산업은 엄청난 초기 투자가 필요한 '장치산업'이라는 점을 고려하면 결코 높은 수준의 이익이라고 하기 어려운 수준이다. 더욱이 정유사의 수

익 중 2조 원은 연료용 석유제품이 아니라 나프타처럼 부가가치가 높은 석유제품의 판매에서 얻어진 것이다. 정유사들의 주장에 따르면 연료용 석유제품의 이익률은 1.6%에 지나지 않는다. 정부가 정유사들에 폭리를 취하고 있다고 비판을 하려면 이렇게 공개된 자료를 근거로 설득력있는 논리를 제시해야 한다.

가짜 연료를 부추기는 유류세

유류세가 지나치게 높다는 가장 설득력 있는 근거는 우리 사회에서 가짜 휘발유와 가짜 경유가 엄청나게 유통되고 있다는 사실이다. 한 해 동안에 가짜 연료 때문에 거둬들이지 못하는 세금이 무려 1조 원에 가까울 정도라는 것이 정부의 추산이다. 이제는 가짜 연료를 생산해서 판매하는 사람만이 아니라 가짜 연료를 사용하는 소비자에게도 무거운 벌금을 부과하겠다고 야단들이다.

우리 사회에 가짜 휘발유가 본격적으로 등장하기 시작한 것은 무거운 교통세를 부과하기 시작한 1994년부터였다. 교통세가 가짜 휘발유와 무관하지 않다는 가장 확실한 증거다. 더욱이 환경부의 실수로 '세녹스'라는 유사 휘발유가 '첨가제'라는 이름으로 허가를 받아서 판매되면서 가짜 휘발유에 대한 사회적 관심은 폭발적으로 늘어나게 되었다. 법정에서 어렵게 가려진 세녹스 파동은 정부의 잘못된 정책에서 빚어진 전혀 불필요한 혼란이었다. 세녹스와 같은 유사 휘발유가 인체와 환경과 자동차에 해롭다는 정부의 주장은 가격에 민감한 소비자들에게는 아무런 의미가 없는 것이었다.

우리 사회가 가짜 휘발유로 몸살을 앓고 있는 것은 거대한 정유 산업과 화학 산업을 가지고 있는 우리 사회의 특성을 무시하고 유류세를 지나치게 높였기 때문이다. 화학 산업에서 사용되는 탄화수소 용제(솔벤트)가 화학적으로는 휘발유나 경유와 크게 다르지 않은 것이기 때문이다. 유류세가 늘어나면 소비자의 입장에서는 가짜 휘발유에 대한 유혹이 늘어날 수밖에 없다. 결국 유류세의 적절한 수준은 가짜 휘발유의 제조 원가를 고려해서 결정되어야만 한다. 활발한 화학 산업 덕분에 유통되는 공업용 용제의 양이 엄청난 우리 사회에서는 리터당 900~1천 원 수준이면 공업용 용제와 메탄올을 혼합한 가짜 휘발유를 제조할 수 있는 것으로 알려져 있다. 결국 휘발유에 대한 유류세가 400~500원 수준을 넘어서면 가짜 휘발유를 제조하는 사람과 사용하는 소비자가 상당한 이익을 나눠 가질 수 있는 구조가 만

들어지는 셈이다. 정부는 리터당 900원에 이르는 유류세로 세수를 확보할 수는 있다. 그러나 국민들은 무허가 시설에서 폭발성 인화물질을 대량으로 취급하고 유통하는 과정에서 생기는 위험을 고스란히 떠안으면서 동시에 탈세에 의한 상대적 박탈감도 감수해야 한다. 결국 우리처럼 화학 산업의 규모가 큰 사회에서는 국민에게 부담시킬 수 있는 유류세에는 한계가 있을 수밖에 없다.

다른 나라의 유류세와의 단순 비교는 지극히 불합리한 것이다. 우선 1인당 국민소득과 비교한 우리의 유류세는 세계 어느 나라와도 비교할 수 없을 정도로 높은 수준이다. 휘발유와 같은 유류에 부과되는 세금은 국가의 에너지 수급 정책, 환경 정책, 정유산업의 규모, 경제 규모 등을 고려한 복잡한 유인에 의해 결정되는 것이다. 그런 요인들을 모두 무시하고 무조건 우리의 유류세 수준이 국제적으로 '중간' 수준이기 때문에 과중한 것이 아니라는 주장은 너무 단순한 것으로 설득력이 없다. 우리의 정유산업이 세계 5위라는 사실을 고려하면 우리가 그렇게 높은 수준의 유류세를 감당해야 할 이유는 찾기 어려워진다. 특히 우리 정유산업의 성장을 위해 그 동안 국민들이 감수해야 했던 부담을 고려한다면 에너지 가격의 폭등으로 고통 받게 된 이제는 그 부담을 줄여주어야 한다는 주장이 오히려 설득력을 갖게 된다.

유류 시장을 왜곡시키는 유류세

교통세를 부과하기 시작했던 1994년에는 공장도 가격 200원인 휘발유에는 360원의 유류세를 부과했고, 공장도 가격 140원인 경우에는 45원 정도의 세금을 부과했다. 세금을 포함한 가격은 휘발유 560원, 경유 190원이었다. 경유에 턱없이 낮은 세금을 물렸던 것은 당시의 경유가 대부분 버스와 트럭과 같은 대중교통이나 산업용 운송 차량에 사용되었기 때문이었다. 물론 당시에도 휘발유와 경유의 국제 시세는 거의 차이가 없었다. 경유가 싸다는 우리의 인식은 불합리한 유류세에 의해 왜곡된 착시 현상이었던 것이다.

자동차 업계가 소비자의 그런 불만을 두고 볼 이유가 없었다. 1990년대 후반부터 오늘날 SUV로 알려진 경유 자동차와 LPG 차량이 쏟아져 나오기 시작했다. 유류세 때문에 저렴한 연료로 인식된 경유와 LPG의 소비가 급격하게 늘어났던 것은 당연한 일이었다. 결국 정부는 '연료소비현대화계획'이라는 그럴 듯한

핑계로 경유와 LPG의 유류세도 파격적으로 인상하는 조치를 취했다. 정부의 일관성 없는 정책으로 연료비를 아끼려고 경유 자동차를 구입했던 소비자들만 골탕을 먹은 셈이다.

문제는 그것으로 끝나지 않았다. 경유에 부과하는 유류세를 인상하면 경유와 성분이 비슷한 '등유'가 '가짜 경유'로 전용될 것이라는 핑계로 서민용 난방 연료인 등유에 고액의 '특소세'를 부과하기 시작한 것이다. 사정이 어려워진 서민들은 값싼 심야 전력과 연탄으로 연료를 바꿀 수밖에 없게 되었다. 본래 원자력 발전소에서 심야에 생산되는 전력을 활용하기 위해 도입했던 심야전력이 오히려 부족해지는 사태가 벌어졌다. 12월 심야에 화력발전소를 가동해야 하는 어처구니없는 일이 벌어지기 시작했다. 연탄의 소비 증가도 심각한 사회 문제가 된다. 서민들은 사용하기 불편하고, 연탄가스 중독의 위험도 감수해야 하는 입장이 되었다. 그것만이 아니다. 정부는 연탄 생산을 위해 엄청난 규모의 지원금을 지출해야 하는 입장이 되었다.

경유 가격의 인상 때문에 나타난 또 다른 문제도 있다. 수송용 트럭의 연료로 사용하는 경유 가격의 상승은 결국 물류비용의 상승으로 이어지게 되어서 물가불안을 부추기는 직접적인 요인이 된다. 어선용 선박의 유류비 부담도 크게 늘어나고, 요즘 부쩍 늘어난 농촌의 비닐하우스, 양계장, 양돈장 등의 난방비에도 심각한 부담이 된다. 결국 정부는 수송용 트럭과 농어촌의 주민들에게 추가 비용을 환급해주는 일까지 벌어지고 있다. 소비자에게 세금을 거둬서 다시 환급해주는 과정에서 우리 사회가 엄청난 비용을 부담해야 하는 것은 물론이고, 이미 드러났듯이 환급금이 실제 유류비를 부담하는 사람에게 돌아간다는 보장도 없는 경우도 생기고 있다.

결국 정부가 높은 유류세로 거둬들이는 세수에는 엄청난 사회적 비용이 숨겨져 있고, 더욱이 우리 사회의 유류 소비 패턴을 비현실적으로 왜곡시켜서 그 부담을 더욱 가중시키고 있다. 재정부에서 주장하는 휘발유의 수입 자율화도 지극히 비현실적인 주장이다. 정유 산업 세계 5위의 국가가 휘발유를 수입한다는 것은 지극히 역설적인 일이다.

물론 정유사에도 문제가 있다. 그동안 정유사는 수익 구조를 투명하게 밝혀서 국민을 설득하려는 노력을 게을리 해왔고, 가격 담합을 비롯한 여러 가지 의혹을 불러일으켜 왔던 것이 사실이다. 이제라도 소비자를 설득시키기 위한 보다 적극적인 노력이 필요하다. ㉮