

칼럼

저유가 시대, 어떤 기준으로 자동차를 살까?

저유가 시대에는 큰 차가 잘 팔린다. 무겁고 커다란 차를 사도 유가 부담이 크지 않기 때문이다. 저유가가 지속되면서 가볍고 작은 차보다 무겁고 큰 차가 다시 인기를 얻고 있다. 미국 시장에서는 승용차보다 작은 트럭이 더 잘 팔릴 정도다.

과거 고유가 시대에는 작은 차가 인기였다. 가볍고 고장이 없어 유지비용이 낮은 차들이 대세를 이뤘다. 차를 선택하는 기준 가운데 가장 중요한 것이 바로 유지비용이기 때문이다. 물론 유지비용은 주로 유가에 의해 결정된다. 즉 석유 가격이 높아지고 낮아지는 변화가 자동차의 수요를 바꾸는 근본 요인이다. 변수는 또 있다. 소득 수준의 변화다. 개인들의 수입이 늘어나면 비싼 차를 구매할 수 있다. 특히 경제가 붐을 이룰 때 고가의 차가 잘 팔린다. 이와 관련해 몇 가지 옵션이 있다. 취향에 따라 RV, 소형트럭, 스포츠, 친환경 또는 럭셔리 이미지를 갖춘 차들이 대안이다. 이런 것을 사치재라고 표현하기도 한다. 본질적으로 사람들은 자신들의 자금 여력과 구매 욕구에 따라 다양하게 차를 선택한다. 그렇게 개인들은 사고 싶은 차를 구매하고 시장은 예측 가능한 방향으로 나아간다. 하지만 시장을 교란하는 변수가 있다. 정부는 개인의 선호체계에 영향을 주려 한다. 정치적 이유를 내세우며 규

제와 세금을 통해서 이런 차를 쓰라고 유도하기도 한다.

그린에너지 또는 그린산업이라는 이슈가 대표적이다. 정부는 경유차가 한



최승노

자동차산업협회 회장

경친화적이라며 생산과 구매를 유도한 적이 있다. 휘발유에 비해 세금이 낮아 이미 과도한 인센티브를 갖고 있었음에도 정부는 경유차를 그린이라며 지원했다. 하지만 경유차의 문제점이 곧 드러났다. 경유차는 대도시 미세먼지의 최대 배출원이다. 경유차의 미세먼지 배출량은 동급 휘발유차에 비해 9.7배나 높다. 더구나 경유차의 배출가스는 위해성이 높아 건강을 위협할 정도다. 2016년 기준으로 전체 자동차 대기오염물질 배출량 가운데 초미세먼지의 99%, 질소산화물의 92%를 경유차가 내뿜고 있는 것이다. 이런 사실을 고려해보면, 경유차는 퇴출당해야 마땅한 차라고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 경유 가격은 2018년 기준으로 휘발유의 88% 수준에 불과할 정도로 매우 낮다. 이유는

세금을 휘발유에 비해 낮게 부과하기 때문이다. 이는 사람들이 경유차를 구매하게 만드는 결정적 요인이 된다. 정부의 잘못된 유인정책이 환경을 오염시키고 있는 것이다. 정부가 할 일은 이처럼 환경보호와 잇박자를 내는 정책부터 수정하는 것이다.

정부의 어처구니없는 정책실패가 친환경차 분야에서 또다시 발생할 우려가 크다. 전기차를 포함해 친환경 이미지를 내세우는 분야에 각종 혜택과 세금 지원 심지어 구매지원까지 하고 있다. 사람들은 스스로 위생과 환경에 좋은 것을 찾아 소비한다. 그럼에도 정부가 그린을 앞세우며 간섭을 하는 것은 시장을 왜곡시킬 뿐만 아니라 오히려 환경적 결과를 초래할 가능성이 크다. 무엇이 더 나은 선택인지 미래를 알 수 없음에도 정부가 마치 미래의 결과를 알 수 있다는 듯이 행동하는 것은 바람직하지 않다.

정부가 더 잘 알고 더 나은 선택을 할 수 있다는 생각은 오만이다. 소비자의 선택을 존중하는 것이 경제민주화의 본질이다. 정부가 소비자의 선택을 대신하려는 시도가 많아질수록 세금을 낭비하고 기업 경쟁력을 훼손시키며 나아가 환경까지 악화시킬 수 있음을 유념해야 한다.

※본란의 칼럼은 본지 견해와 다를 수 있습니다.

사설

6·25 남침 시각에 동맹 확인한 한·미 국방장관

정경두 국방장관과 마크 에스퍼 미 국방장관이 6·25 한국전쟁 70주년인 25일 “함께 가자”(We go together!)는 공동성명을 냈다. 성명은 북한군이 38선을 넘어 남침을 도발한 25일 새벽 4시에 맞춰 발표됐다. 성명 발표를 남침 시간에 맞춘 것은 한국전쟁 70주년의 의미를 되새기며 북한의 군사적 위협에 대한 강력한 경고의 성격도 띠고 있다고 봐야 한다.

양국 국방장관은 성명에서 “70년이 지난 지금도 한·미동맹은 한반도와 동북아 안보와 안정, 번영의 핵심축(linchpin)으로 남아 있다”며 “한반도의 항구적 평화와 번영을 보장하는 연합방위태세에 대한 공약을 재확인한다”고 밝혔다. 에스퍼 장관은 별도 성명에서 “미국의 철동같은 한국방어 공약을 확인한다”고 말했다. 한·미동맹의 견고함을 다시 확인했다.

한·미는 이날 “규칙에 근거한 국제 질서와 항행과 상공 비행의 자유를 포함한 국제규범 준수의 중요성도 확인한다”고 했다. 남중국해 항행의 자유, 중국의 동북아시아 군사적 영향력 확대에

대한 우려를 언급한 것으로 이해된다. 또 “3자 및 다자 안보협력을 통해 동북아시아 평화와 안보를 유지”한다는 표현도 썼는데 한·미·일 협력을 언급한 것으로 볼 수 있다.

한·미동맹 강화를 넘어 항행의 자유, 한·미·일 안보협력을 에둘러 표현한 것은 한·미동맹이 지금도 튼튼하고, 앞으로도 그럴 것임을 분명히 한 것이다. 북한은 이날 노동신문 사설에서 “정정은 평화가 아니다”라고 주장했다. 전쟁 중이라는 것을 인정한 셈이다. 이를 반영하듯 북한은 70년 동안 도발을 멈추지 않았고 대량 살상무기로 무장했는데 핵이 격정이다.

해리 해리스 주한 미국대사도 이날 한·미는 “세계에서 가장 강력하고 역동적인 동맹”이라며 “세상을 바꾸려 하는 심각한 도전과 위협에 함께 맞서는 것은 매우 중요하다”고 말했다. 70년이 지난 어느 북한의 야욕은 변한 게 없다. 비핵화, 남북관계 개선은 말기만 하다. 이 시점에 양국 국방장관이 “함께 가자”는 성명을 낸 것은 국가안보에 큰 믿음을 준다.

주식차익에 양도세, 증시자금 이탈 우려 없나

오는 2023년부터 주식투자자 연간 2000만원 이상 차익을 보는 투자자는 2000만원을 뺀 나머지 금액에 대해 20% (3억원초과분은 25%)의 양도소득세를 내야 한다. 그 대신 현재 0.25%(농어촌 특별세 포함)인 증권거래세는 2022~2023년 두 차례에 걸쳐 0.1%포인트 내리고 주식투자자 손실을 보는 투자자에게는 3년 동안에 걸쳐 손익을 차감해 정산한다.

기획재정부는 25일 8차 비상경제대책회의를 열고 이 같은 내용으로 한 금융 관련 세제개편안을 발표했다. 이에 따라 1억원을 주식에 투자해서 1년 동안 4000만원의 차익을 남겼다면 지금까지는 35만원의 증권거래세만 내면 됐으나 2023년부터는 2000만원을 공제한 나머지 2000만원의 20%인 400만원의 양도소득세를 내야 한다.

사실 모든 소득에 대해 세금을 내야 하는 것은 맞다. 또 주식거래에서 손실을 본 투자자에게 손실보전책이 마련된 만큼 차익에 대한 과세는 얼핏 봐서 정당성을 갖는다. 그러나 증시에서 손실을 본 투자자가 아예 증시를 떠난다면 이에 대한 손실보전책은 사실상 없는 셈

이다. 그래서 이번 조치가 부동산에 이어 또 다른 ‘부자증세’라는 비판과 함께 소액주주까지 쥐어짜기 증세라는 평가까지 나오고 있다.

나라경제는 지금 위기의 바닥을 가늠하기조차 어렵다. 지난해 국민소득은 10년 만에 최대폭(-4.3%)으로 떨어졌고 올해엔 다시 2만달러 이하로 감소할 것이라는 전망도 나오고 있다. 국제통화기금(IMF)은 24일 올해 한국경제성장률을 지난 4월 전망치 -1.2%에서 다시 -2.1%로 낮춰 전망했다. 이처럼 경제가 어려운 마당에 증시 투자자들의 부담을 늘리면 증시자금이란 곳으로 빠져나갈 가능성은 커질 수밖에 없다.

경제가 불투명해 증시만 나 홀로 호황을 누릴 수는 없다. 그렇지 않아도 21차례에 걸친 부동산정책으로 주택담보대출이 막혀 현금부자가 아니라면 서울에서 집을 살 수 없는 것이 현실화하고 있다. 증시에서 이탈한 자금이 언제든지 부동산이나 해외로 이탈할 수 있다는 이야기다. 지금이 주식투자 차익에 대해 과세를 해야 할 때인지 정책당국은 진지하게 생각해봐야 한다.

기자의 눈

대한민국 동행세일, 규제만 예외 없다

정부가 주도하는 ‘대한민국 동행세일’이 26일부터 본격적으로 진행된다. 사실 여지껏 정부 주도의 쇼핑행사가 성공한 적은 많지 않다. 그럼에도 이번 행사는 반길 일이다.

‘신종 코로나바이러스 감염증(코로나19)’으로 가계가 어렵고 유통 경기도 유례 없는 불황을 겪고 있는만큼 대대적인 소비 진작이 절실하다. 아쉬움도 없진 않다. 이번 행사에는 백화점과 대형마트도 참여하는데, 의무휴업일 같은 규제가 지속되고 있어 동행세일이 겨냥하는 대대적인 경기 활성화라는 정책 취지와 관련 제도가 엇박자를 내고 있다.

동행세일은 다음달 12일까지 진행된다. 약 3주간의 행사 기간 중 대형마트의 의무휴업일도 끼어 있는데 이를 그대로 지켜야 한다. 예외적인 행사인데

도 제도는 그대로 진행하는 셈이다. 백화점과 대형마트 등의 참여는 산업통상자원부가 유통산업연합회에 업무 협조 요청을 보냈고 여기에 응답한 것으로 알려졌다.

그동안 의무휴업일 제도에 대한 실효성은 수없이 지적돼 왔다. 소비자들이 대형마트 대신 전통시장에 가는 게 아니라 온라인몰에서 물건을 구입하는 현실을 따라잡지 못하기 때문이다. 이런 현상은 이번 코로나19를 기점으로 더 짙어졌다.

정부 정책이 유통 현장을 잘 반영한 사례도 있다. 개점휴업 상태를 지속하는 면세점들이 재고 부담이라도 덜기를 원한다는 반응에 처음으로 면세품을 내수 시장에 풀 것이다. 당초 이 계획은 실현되기 쉽지 않을 것이라는 전망도 있었으나, 관세청 및 유관기관들이

비교적 빠르게 협업을 이달 초부터 온라인몰 등에서 실제 판매되고 있다.

현장과 정책 사이에는 늘 어느 정도의 괴리가 있다. 어쩔 수 없는 일이다. 그러나 코로나19가 유례 없는 사태인 까닭에 기업들은 매일 전혀 새로운 상황과 마주하고 있다. 이런 상황에서 가장 빠르게 움직이는 쪽은 역시 소비자들이고, 이들의 동태를 매일 피부로 확인하는 것이 유통 기업들이다. 위기 상황일수록 규제보다는 건실한 소통이 상황 대처와 문제 해결에 더 낫지 않을까.



안소연

생활과학부 asy@

프리콘: 시작부터 완벽에 다가서는 일

김중훈 지음 | MID 펴냄 | 376페이지 | 정가 20,000원

프리콘을 모른다면, 어떤 프로젝트도 시작하지 말라!

시작부터 완벽에 다가서는 방법, 프리콘이 답이다.

완벽을 지향하는 프로라면 누구나 **프로젝트 매니저**가 되어야 한다.
베스트셀러 경영 에세이 『우리는 천국으로 출근한다』의 **김중훈 회장**,
프로젝트 매니저먼트의 노하우를 전하다!

Welcome Impossible