

이트와 시너지 효과를 보이며 작동한다.

Samuelson과 Carroll은 뉴욕을 다른 어떤 도시보다도 “동적이고 다양하며 흥미롭도록” 만든 넓은 범위의 비즈니스 체계를 잘 인식하고 있다. 하지만 \$3의 매출세가 뉴욕의 비즈니스에 도움이 될 모습은 뉴욕 시민의 삶 중 어떤 이상적인 순간에서나 겨우 존재할 것이다. \$3의 수수료를 피하기 위해 Amazon 사이트와 컴퓨터를 끄고 아파트를 나와 동네 서점을 향하는 시민이 서점에 감사함을 느낄 수는 있다.

하지만 서점의 입장에서는 어떨까? 뉴욕의 동적이고 다양한 지역 비즈니스의 일부인 이 서점은 필요한 사무용품과 같은 여러 물품을 인터넷으로 주문할 가능성이 크다. 어쩌면 Samuelson과 Carroll이 제안한 과세 대상 중 하나인 온라인 거래 플랫폼에서 이루어지는 거래의 상당 부분을 이 서점이 차지하고 있을 수도 있다.

이러한 공급 체계의 역학은 관세 자체가 관세를 시행하는 국가에 대해 나쁜 영향을 끼치며 보호하고자 했던 특정 산업에마져 해를 끼치게 되는 이유이다. 서로 연결된 현대 경제에 있어서 구매자 혹은 공급자의 비용 증가로 인한 고통은 비즈니스가 공유하게 된다. 이는 뉴욕시 또한 다르지 않을 것이다. 이 외에도 Samuelson과 Carroll은 온라인 거래에 대한 과세의 이유를 배달 차량의 증가에서도 찾고 있다. 어떤 도시에서도 교통과 오염의 문제는 가볍지 않은 사안이다. 하지만 여기서는 온라인으로 이루어지지 않은 각각의 품목들이 오히려 교통량을 줄이지 못할 것에 대해 깊이 생각하지 않은 두 글쓴이의 시각이 드러날 뿐이다.

Samuelson과 Carroll은 다음과 같이 적었다. “배송 추가 요금은 의심할 필요 없이 소비자와 Amazon으로 하여금 여러 품목을 단일 묶음으로 통합시켜 정기적으로 운송할 것을 장려합니다. 월요일에는 운동화, 수요일에는 양말, 금요일에는 토스터를 따로 운송하는 대신, Amazon은 모든 품목을 한 번에 운송하고 소비자를 조금 기다리게 할 것입니다. 이는 세 대의 FedEx 혹은 UPS 트럭을 한 대로 줄일 수 있습니다.”

Samuelson과 Carroll이 예시로 이용한 작은 물품들의 경우, 따로 운송된다면 단순히 우편부를 통할 수 있다. 오히려 통합되어서 큰 박스채로 이동하게 되면 트럭을 필요로 하게 된다는 점에서 더욱 불편하다. 또한 이 둘은 온라인 세금을 도시의 주요 대중 교통 서비

스를 운영하는 MTA의 재정 상태와 결부시키려고 한다. 하지만 두 사안은 서로 관련이 전혀 없다.

온라인 과세는 Samuelson의 교통 노동자와 Carroll의 브루클린 주민들 모두를 해할 것이고 이는 직접적으로 모든 뉴욕시민들, 더 나아가 도시의 경제 자체를 해하게 될 것이다. 뉴욕은 전세계의 물품, 서비스, 사람 그리고 문화의 연결지점으로서 번영해 왔다. 재정적으로 도시를 구제한다는 명목으로 장애물을 세우는 것은 근시안적인 태도와 마찬가지로.

번역: 고은표

출처: <https://fee.org/articles/why-an-online-sales-tax-would-hurt-all-new-yorkers/>