



환경보호와 자원관리의 측면에서 본 자동차세 체계

I

우리나라의 대도시, 특히 서울의 중요한 환경 문제의 하나는 자동차문제이다. 두말할 나위없이 각종 자동차는 각종 대기오염의 원천이다. 뿐만 아니라 자동차의 폭발적인 증가로 인하여 서울과 부산 등 대도시는 심각한 교통문제를 겪고 있다. 특히 서울의 교통문제와 대기오염은 이제 시급한 대책을 요하는 최우선적 정책적 과제라 할 것인데 이에 대하여 정부는 서울의 지하철의 추가건설을 계획하고 있으며, 알려진 바와 같이 이미 노선이 확정된 상태에 있다. 그리고 지하철의 추가건설을 위하여 필요한 재원을 조달하기 위하여 자동차세를 30% 인상하는 방안이 거의 확정적으로 채택된 것으로 알려지고 있다.



이상돈/ 중앙대학교 법대교수

II

지하철 건설의 재원을 마련하기 위하여 자동차세를 30% 인상하겠다는 것은 승용차의 폭발적인 증가로 인하여 지하철을 건설하지 않으면 안 되게 되었다는 데에 논리적인 근거를 둔 것으로 보인다. 그러나 과연 이것이 합리적인 정책방안인가는 생각할 여지가 많다고 생각된다.

우선 현행의 자동차세의 체계부터 잠시 살펴보기로 하자. 현행의 자동차세는 우선 비율이 아닌

환경보호와 자원절약을 위해서는 「보다 작은차를, 보다 오랫동안 사용하고, 시내에서는 덜 사용토록」 할것이 요청된다.

일정한 세금액을 법으로 정한 정액제인 것이 특징이라고 하겠다. 그리고 영업용 자동차는 세금이 저렴하고 비영업용은 과중하며, 또한 승용차는 과중하며 버스나 트럭 즉, 승합자동차나 화물자동차는 저렴한 것이 특징이다. 그리고 자동차세는 과세대상인 자동차의 년령과는 무관하게 책정되어 있으며, 소형승용자동차의 경우에는 엔진의 배기량을 기준으로 1,500 cc 초과, 1,000 cc 초과 및 1,000 cc 이하로 세분하여 정액세금을 부과하고 있다. 그리고 자가용 승용차에 대하여는 30%의 방위세가 가산되고 있다.

이같은 현행의 자동차세의 체제는 우선 과세행정의 편의를 최대로 도모하고 있음을 알 수 있다. 마치 주민에게 정액으로 세금을 부과하는 인두세와 같이 이 세금은 차두세라고 할 수 있다. 그리고 현행의 자동차세가 특히 자가용승용차에 과중한 세금을 과하는 것은 자가용승용차를 사치품으로 간주하여 일종의 부유세로서 자동차세를 과하는 것이라고 하겠다.

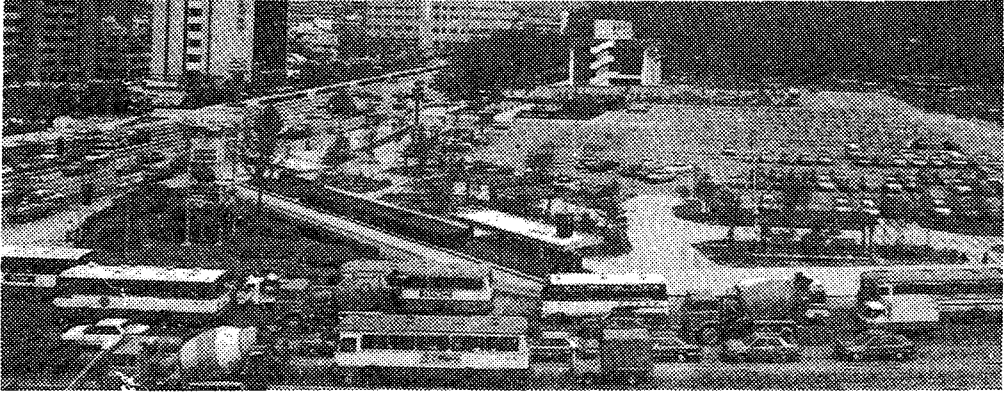
물론 자동차를 소유하고 유지하는 사람은 이를 갖고 있지 못한 사람들보다는 경제적으로 윤택한 사람들이라고 할 수 있다. 그러나 오늘날 자가용 승용차를 사치품이라고 생각하는 것처럼 어리석은 사고는 없을 것이다. 그것은 마치 전화를 사치품으로 생각하는 것과 마찬가지로 시대 착오적인 사고인 것이다. 따라서, 우리는 이제 과거에 자동차가 소수의 부유층의 소유물이었던 시대에 제정된 현행의 자동차세를 개정할 필요가 절실한 것이다. 이러한 기본적인 사정의 변경 이외에도 자동차세가 갖고 있는 환경 및 자원관리의 측면을 검토할 것이 필요할 것이다. 이를 다음에서

검토하여 보기로 한다.

Ⅲ

앞서 말한 바와 같이 현행의 자동차세제는 차량의 연령에 관계없이 정액이 부과되고 있다. 따라서 가격이 70만원 정도인 7~8년이 된 1,400 cc급 포니나 맵시도 연간 세금이 292,480 원이며 차량가격이 700 만원을 상회하는 르망이나 캐피탈 신차도 역시 그 연간 세금이 292,480 원이다. 또한 신차를 기준으로 하더라도 신차 가격이 1,000 만원 정도인 소나타와 신차가격이 2,200 만원 수준인 그랜저(2.4 리터)에도 동일한 세금인 연간 486,200 원이 부과된다. 아마도 세상이 이처럼 불합리한 세금이 또다시 있을까 싶다. 그리고 이러한 정액세금제로 인하여 자동차를 오래 사용하는 인센티브가 없으며 따라서 요즘 문제되고 있는 과소비현상을 부추기는 것이 아닌가 싶다.

자동차의 본산지인 미국만 하더라도 자가용 승용차의 평균수명은 십수년은 족히 되며, 아직도 길에서는 70년대에 제작된 자동차를 흔히 볼 수 있다. 그러나 서울의 도로에서는 5년 이상된 차는 그야말로 “고물” 취급을 받는 자동차의 사치품조가 극치를 이루고 있다. 자동차를 빨리 바꾸는 과소비풍조는 또한 매우 중요한 자원과 환경문제를 야기한다. 적절한 관리만 하면 더 쓸 수 있는 승용차를 조기폐차함으로써 가뜩이나 극심한 폐기물처리문제를 더욱 악화시키는 상식적인 사실이므로 이를 심각하게 생각하여야 할 것이다. 그러므로 자동차세는 차량가격의 감가상각에 따



라서 저감되도록 하여야만 형평과 자원절약의 목적에 적합할 것이다.

IV

현행 자동차세에서의 또 하나의 문제점은 자동차가 도로의 유지와 교통소통에 미치는 영향을 무시하고 있다는 데에 있다. 오늘날 도로파손과 교통소통에 미치는 부담에 비례하여 세금을 부담시키는 것은 매우 적당하다. 따라서 이 목적을 위하여서는 오히려 연료, 즉 휘발유, 경유 그리고 LPG에 교통부담금을 과하여야 할 것이다. 이러하여야만 많이 운행하는 차량이 세금을 많이 내게 될 것이며 이 재원이 지하철의 건설과 도로의 확장과 유지에 이용되어야 할 것이다. 따라서 지하철 추가건설의 재원을 위하여 자가용 승용차에 대한 세금을 일괄적으로 30% 인상한다는 아이디어는 도대체가 발상부터가 잘못된 것이라 할 것이다. 그리고 요즈음 계획되고 있는 분당과 일산의 신도시와 연결하는 지하철 건설비용의 상당 부분은 그 도시에 입주할 주민의 부담으로 하는 것이 수익자부담의 원칙에 비추어서 적합하다고 생각된다.

V

마지막으로 현행의 자동차세 체계는 석유자원의 절약과 대기오염의 저감이라는 전세계적인 목표를 전혀 반영하지 못하고 있다. 이는 물론 세금액이 어떠한 차종이 연료 1리터당 몇 km를 주

행하느냐 하는가를 전혀 반영하지 못하고 있기 때문이다. 연료를 많이 사용하는 자동차에 보다 무거운 세금을 부과하면 자동차제조업자와 소비자가 모두 경제성있는 차종을 선호할 것이고 따라서 석유를 절약하고 배기가스의 방출을 저감시킬 수 있을 것이다. 에너지가 풍부한 미국이 일정한 주행거리 기준에 미달하는 대형차량에 대하여 초과세금(이른바 *gas-guzzling tax*)을 부과하고 있음을 우리도 본 받았으면 한다.

또 하나의 문제점은 트럭과 버스에 대한 세금이 지나치게 낮은 점인데, 디젤엔진을 부착한 트럭과 버스가 야기시키는 엄청난 환경 비용 즉 매연, 소음, 진동 등을 감안하면 원인자부담의 입장에서 보다 적절한 세금을 부과하여야 할 것이다. 그리고 디젤엔진을 소형버스와 소형트럭에 사용하는 것은 제고되어야 할 것이다.

VI

이와 같은 문제점을 반영한다면 세금부과 행정 이 매우 복잡하여질 것이 분명하다. 그러나 모든 세금은 합리적이고 또한 형평을 유지하여야 할 것이다. 환경보호와 자원절약을 위하여는 “보다 작은 차를 보다 오랫동안 사용하고 시내에서는 덜 사용하도록 할 것”이 필요한데 현행의 세금 체계는 그 불합리한 정액세제로 인하여 “보다 큰 차를 단기간동안 최대한으로 굴리고 처분하는” 반환경적인 낭비와 사치를 조장하고 있는 것파 마찬가지로 조속히 개정되어야 할 것으로 생각된다. *