

주행세 논의에 부쳐

자 동차 관련 세제 개편논의가 활발해지고 있다. 건설교통부가 자체 案을 재정경제원 세제실에 제출한데 이어 신임 서울시장도 최근 주행세 도입 검토를 지시함으로써 이 문제가 쟁점으로 떠올랐다. 주행세란 한마디로 휘발유값을 올려 자동차를 이용하는 만큼 비용을 더 물게 함으로써 교통 혼잡요인을 줄여 나가겠다는 취지이다. 교통정책에도 수익자부담원칙을 도입하자는 것이다. 이 문제는 그동안 여러 차례 제기되었으나 관련부처간의 의견과 입장이 엇갈리고 예상되는 문제점 또한 만만치 않아 결론을 내리지 못했었다.

현재의 자동차 관련 세금은 취득 보유세 위주로 되어 있다. 그러나 자동차세는 재산 보유에 대한 세금과 도로 훼손, 대기오염, 교통혼잡에 대한 비용부담적 성격을 동시에 갖고 있다. 자동차가 사치품일 때에는 재산 보유에 대한 세금부담이 무거워지게 된다. 그러나 자동차 이용이 보편화되는 모터라이제이션시대에는 자동차세의 중심축이 차량 이용단계로 이동된다. 왜냐하면 교통체증으로 사회적 비용이 증가하게 되면 차량 운행에 비례하여 차량운전자가 그만큼의 세금을 물어야 사회적 비용이 감소하기 때문이다. 현행 세금체계는 차량을 한달동안 사용하지 않고 집에 놔두는 사람이나 하루에 100Km씩 운행하여 한 달이면 3,000Km를 달리는 사람이나 전혀 차별을 두지 않는다.

'80년대 후반 들어 서울 시내 자동차가 급증하고 있다. '88년에만 해도 78만대이던 것이 올해 들어

200만대를 육박, 무려 250%나 증가했다. 정부는 자동차세와 같은 보유에 따른 세금을 크게 늘려 자동차 증가 억제정책을 펴고 있으나, 이용에 따른 비용부담이 적어 통행량 감소효과는 얻지 못하고 있다.

승용차를 가지고 있는 서울 시민 한 사람이 교통체증 때문에 1년에 약 1백70만원을 낭비한다고 한다. 회사 과장급의 한달 봉급이 자신도 모르게 거리에서 없어서 버리는 셈이다. 교통체증으로 인한 사회경제적 손실은 '93년 현재 1년 GNP의 3.2%인 9조원에 이르고 있다. 이는 한해의 공교육 예산과 맞먹는 수준이다.

교통문제는 기본적으로 경제문제이다. 교통혼잡이 자동차 보유대수의 증가에서 비롯된다기 보다는 불요불급한 운행이 더 큰 요인이라는 점에서 볼 때 이제는 가격기능을 살리는 방향으로 정책의 기초를 바꿀 때라는 공감대가 형성되고 있는 것 같다. 우리나라의 휘발유값은 선진국과 비교해 보거나 경제수준, 사회비용등의 여러가지 잣대로 재어볼 때 너무나 싸다. 휘발유값은 현재 미국, 대만등 일부 국가를 제외한 주요선진국들에 비해 낮은 수준이며, 특히 경유는 미국을 포함한 주요선진국들의 수준을 크게 하회하고 있다. 게다가 정부의 저유가정책으로 인해 지난 83 ~ 93년 사이 기름값은 소비자물가에 비해 휘발유 44%, 경유는 54%쯤 하락했다. 사실 저유가정책은 물가지수를 관리하고 화물차량의 운송비를 절감하여 수출경쟁력을 강화하겠다는 취지에서 비롯됐다. 그러나 저유가는 차량운행을 조장하고 그 결과 도로사용에 대한 초과수요를 계속 확대시켜 왔다. 따라서 길거리에 자원을 낭비할 것이 아니라 그 돈을 세수로 흡수, 교통시설 개선에 투자하자는 것이 주행세의 논리다.

그러나 이 제도를 도입하기 위해서는 먼저 예상되는 문제부터 해소하지 않으면 안된다. 첫째로 국가 지방자치단체 보험회사등 수입의 귀속주체가 다르고 부과기준도 다른 여러 세금과 보험료를 하나로 통합

했을 때의 행정상의 문제와 합리적인 배분의 문제다. 동일한 세원에 국세인 교통세와 지방세인 자동차세를 함께 부과할 경우 국가와 지방자치단체간에 세수관리가 복잡해지고 배분도 어려워질 것이다. 주유소의 많고 적음에 따른 자치단체간 세수불균형도 문제다. 또 보험료를 주행세에 통합할 경우 정부가 이를 일괄 징수하여 보험사에 배분할 수 밖에 없어 보험사들의 시장경쟁체제가 왜해되고 결국 서비스도 소홀해질 것이다.

둘째는 영업용 차량과 자동차가 생계의 필수수단인 영세사업자에 대한 세금환급 기준도 합리적으로 마련되어야 한다. 무거운 보유세 부담에도 불구하고 소형차가 외면당하고 중대형 고급 외제 승용차가 크게 늘고 있는 현실에도 주목할 필요가 있다. 고소득층일수록 유류소비에 대한 가격탄력성이 상대적으로 낮아지는 것도 주행세 도입의 합리성 합목적성과 상충된다.

셋째는 석유산업에 미치는 영향이다. 만일 주행세도 도입되면 휘발유값이 크게 오르는 만큼 불필요한 차량 이용은 자제될 것이며 그만큼 차량통행이 줄어 휘발유 소비가 감퇴할 것으로 예상된다. 그런데 휘발유의 소비감소는 휘발유의 채산성만을 보고 묵묵히 경유, 등유, 병커유등 민생산업용 유류를 저가에 공급해 온 국내 정유산업에 크나큰 타격이 아닐 수 없다.

차제에 경유, 등유, 병커유등의 왜곡된 가격구조를 바로잡아 개방을 앞두고 있는 정유산업이 건강한 체질을 갖출 수 있도록 하는 정책적 배려가 선결과제라 하겠다. 석유산업은 경제발전엔 필수적인 석유에너지의 안정공급을 책임지고 있는 중요한 산업이라는 점도 반드시 유념해야 할 사안이다.

주행세 도입은 서울시민의 노력으로는 불가능하며 중앙부처와의 협력이 필수적이다. 앞으로 논의과정에서 이해당사자와 각계의 의견수렴이 필요하며 철저한 공론화 과정을 거쳐 국민적 합의를 이끌어 내야 할 것이다. ☯