

## 교통 · 에너지 · 환경세법 폐지에 따른 교통투자재원 확보방안

조응래

### I. 들어가는 말

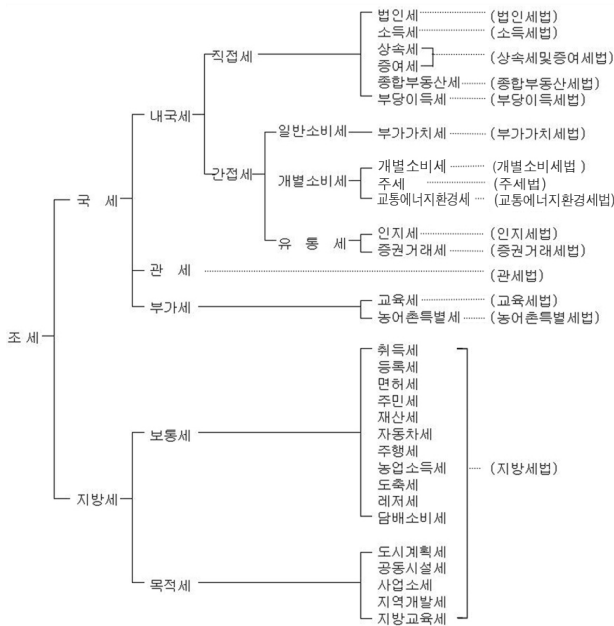
교통세는 사회간접자본의 확충에 소요되는 재원을 확보하기 위하여 1993년에 교통세법을 제정하여 특별소비세 과세대상인 휘발유와 경유 및 이들과 유사한 대체유류에 대하여 1994년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 부과하였는데, 과세시한 만료를 2006년 12월 31일까지 연장하였다. 그 이후 2009년 12월 31일까지 과세기한을 연장하되 교통·에너지·환경세로 명칭을 변경하고 환경개선, 에너지 정책 및 국가균형발전을 추진하기 위한 재원으로 교통세의 20%를 활용하도록 개정되었다. 과거에 지방도로 정비사업의 주요 재원으로 활용되던 지방양여금도 국가균형발전특별회계(현 광역·지역발전특별회계)에 편입되어 전국의 지역발전을 도모하기 위한 재원으로 활용되면서 교통시설 개선을 위해 투자되던 재원이 줄어들고 있는 실정이다.

기획재정부에서는 교통·에너지·환경세법이 2009년 12월 31일 일몰됨에 따라 2010년 1월 1일부로 이 법의 폐지를 입법예고하였다.(기획재정부공고 제2008-79호) 입법예고(안)에 따르면 교통·에너지·환경세법을 없애고 휘발유와 경유 등 유류소비와 관련된 세금은 개별소비세법(법률 제8829호, 2007. 12. 31. 공포, 2008. 1. 1. 시행, 특별소비세법 범명변경)에서 다루는 것으로 개정할 계획이다. 최근에 교통·에너지·환경세법 폐지에 반대하는 논의가 이루어지고 있으나, 이미 두 번에 걸쳐 과세시한이 연장된 만큼 이번에는 일몰제를 적용받게 될 가능성이 클 것으로 예상된다. 이에 따라 본 글에서는 교통·에너지·환경세법 폐지 이후 교통시설 투자재원을 원활히 확보하기 위한 방안을 모색하는데 목적을 두었다.

## II. 교통관련 예산운용 체계

### 1. 우리나라의 조세체계

우리나라의 조세는 국세 14개, 지방세 16개의 세목으로 구성되어 있으며, 지방세의 경우 특별·광역시세, 구세, 도세, 시·군세로 나뉜다. 이 중 도세는 보통세인 취득세, 등록세, 면허세, 레저세와 목적세인 공동시설세, 지역개발세, 지방교육세 등이 있다. 또한 시·군세는 보통세인 주민세, 재산세, 자동차세, 주행세, 농업소득세, 도축세, 담배소비세, 목적세인 도시계획세, 공동시설세, 사업소세, 지역개발세, 지방교육세 등이 있다.



〈그림 1〉 우리나라의 조세체계

### 2. 교통투자재원의 종류 및 현황

과거 중앙정부의 교통관련 특별회계에는 교통시설특별회계, 지방양여금

관리특별회계, 자동차교통관리개선특별회계가 있었다. 그러나 지방양여금 관리특별회계는 2005년부터 일반회계로 변경되어 주세는 국가균형발전특별회계(현 광역·지역발전특별회계)에 포함되었으며, 자동차교통관리개선특별회계는 2006년에 과세시한이 종료되었다가 2010년에 다시 운용하는 것으로 계획되고 있다.

### 1) 교통·에너지·환경세법의 개요

교통세는 1993년에 교통시설투자를 위한 재원확보를 목적으로 신설된 조세로 휘발유와 경유에 부과되던 특별소비세를 목적세로 전환하여 부과하는 조세이다. 1994년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 부과하도록 하였지만, 2003년 12월 31일 과세 시한이 만료됨에 따라 2006년까지 3년간 연장되었다. 목적세 정비차원에서 교통세를 일반회계에 편입하는 것이 바람직하지만, 교통세가 원인자부담원칙에 적합한 세원으로 조세원칙에 부합하며, 유류소비가 유발하는 사회적 비용에 비례한 세제라는 특성으로 인하여 과세시한을 2009년까지 연장하고, 명칭도 ‘교통·에너지·환경세’로 변경하는 법안이 2006년 12월 국회에서 통과되었다.

교통·에너지·환경세의 조세수입은 교통시설특별회계를 통해서 관리되고 있다. 과세 목적은 도로 및 도시철도 등 교통시설의 확충에 소요되는 재원을 확보하는데 있다. 과세대상과 세율(교통·에너지·환경세법 제2조)은 휘발유와 이와 유사한 대체유류는 리터당 475원, 경유 및 이와 유사한 대체유류는 리터당 340원이다. 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설투자재원의 조달과 당해 물품의 수급 상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30의 범위 안에서 대통령령으로 이를 조정할 수 있다. 교통세는 2002년에 7조 6,515억 원에서 2004년에는 9조 1,940억 원으로 증가하였으나 2008년에는 7조 9,259억 원으로 감소하였다.

### 2) 교통시설특별회계의 개요

정부에서는 도로·철도·공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용을 위하여 교통시설특별회계를 설치하였다. 교통시설특별회계의 주요 재원은 교통·에너지·환경세, 일반회계, 시설사용료, 부담금 등이다. 교통·에

너지·환경세 전입액은 교통시설특별회계의 가장 큰 세입재원인데 전체 세수의 80%에 해당하는 금액이 교통시설특별회계에 전입되어 관리·운용되고 있다. 2006년까지는 교통세의 85.8%가 교통시설특별회계에 편입되고 나머지 14.2%는 국가균형발전특별회계로 이용되었으나, 2006년 12월 교통세법 개정을 통해 명칭을 교통·에너지·환경세로 변경하고 교통세의 80%만 교통시설특별회계에 편입하고, 환경개선특별회계에 15%, 에너지 및 자원사업특별회계에 3%, 국가균형발전특별회계에 2%가 배분되었다. 환경개선특별회계에 교통세의 15%가 배정되는 이유는 교통이 환경에 미치는 영향을 저감하기 위한 사업을 적극적으로 추진하기 위해서라기보다는 기존에 지방양여금특별회계의 주요 세입원인 주세가 국가균형발전특별회계에 편입되면서 환경개선특별회계의 세입이 줄어든 것을 교통시설특별회계에서 보전해 주었기 때문이다.

교통시설특별회계 수입 중 교통세가 차지하는 비중은 2002년에 57.7%에

〈표 1〉 교통시설특별회계 계정별 현황

(단위: 억원)

구분		2002	2004	2006	2008
교특회계 총규모 (교통세 세입)		132,558 (76,515)	135,529 (91,940)	125,953 (89,054)	132,386 (79,259)
도로계정	규모 (비중)	80,976 (61.1%)	78,950 (58.3%)	64,828 (51.5%)	69,756 (52.7%)
	교통세	50,118	60,221	48,979	42,800
철도계정	규모 (비중)	32,962 (24.9%)	31,744 (23.4%)	20,276 (16.1%)	22,537 (17.0%)
	교통세	18,364	21,514	13,358	11,889
도시철도계정 (‘06부터 대중교통계정)	규모 (비중)	8,474 (6.4%)	8,966 (6.6%)	13,874 (11.0%)	13,675 (10.3%)
	교통세	철도계정에 포함 (‘05부터 예산분리)		8,015	7,926
공항계정	규모 (비중)	3,136 (2.4%)	3,617 (2.7%)	3,848 (3.1%)	2,217 (1.7%)
	교통세	1,148	1,839	2,672	1,585
항만계정	규모 (비중)	13,058 (9.9%)	16,797 (12.4%)	17,526 (13.9%)	17,336 (13.1%)
	교통세	5,356	6,527	12,468	11,096
광역계정	규모 (비중)	2,426 (1.8%)	4,420 (3.3%)	5,602 (4.4%)	6,865 (5.2%)
	교통세	1,530	1,839	3,562	3,963

서 2004년에 67.8%로 증가하였다가 2008년에 59.9%로 떨어졌는데 그 이유는 교통·에너지·환경세수 중 80% 만이 전입되었기 때문이다. 현재는 2005년 개정된 시행규칙에 따라 도로계정이 51%~59%, 철도계정이 14%~20%, 대중교통계정이 6%~10%, 공항계정이 2%~6%, 항만계정이 10%~14%, 광역교통시설계정이 2%~6% 수준으로 편성되고 있다.

### 3) 광역·지역발전특별회계(구 국가균형발전특별회계)의 개요

중앙정부에서는 2004년 1월 16일 지역 간 불균형을 해소하고 지역혁신 및 특성에 맞는 발전을 통하여 자립형 지방화를 촉진함으로써 전국이 개성있게 살고 잘 사는 사회를 건설하기 위해 국가균형발전특별법을 제정하였다. 국가균형발전특별법에 의거하여 국가균형발전계획의 추진을 재정적으로 지원하고, 지역개발 및 지역혁신을 위한 사업을 지역의 특성 및 우선순위에 따라 효율적으로 추진하기 위하여 국가균형발전특별회계를 설치하였다.

국가균형발전특별회계는 지방양여금 재원이었던 주세를 주요 세입원으로 하고 있는데 과거에는 지방양여금이 도로정비사업, 농어촌지역개발사업, 수질오염방지사업, 청소년육성사업, 지역개발사업 등에 활용되었으나, 현재는 기존에 추진되던 지방도로 사업의 마무리에만 예산이 투입되고 있는 실정이다.

정부는 2008년 7월 21일 발표한 지역발전정책과 관련하여 5+2 광역경제권 도입을 위해 국가균형발전특별법을 2009년 4월 22일 개정하였다. 개정된 법률(법률 제9629호)에 따르면 지역간의 연계 및 협력을 증진하고 지역경쟁력을 향상시키기 위하여 광역경제권 발전계획을 기초로 '지역발전 5

〈표 2〉 광역·지역발전특별회계 지역개발계정과 광역발전계정의 세입·세출 내역

구분	지역개발계정	광역발전계정
세입	<ul style="list-style-type: none"> <li>•주세 40%</li> <li>•과밀부담금, 개발부담금 등</li> <li>•일반회계 및 타 특별회계 전입 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•주세 60%</li> <li>•개발제한구역 보전 부담금, 광역교통시설부담금 등</li> <li>•일반회계 및 타 특별 회계 전입 등</li> </ul>
세출	<ul style="list-style-type: none"> <li>•성장촉진지역, 특수상황지역, 농산어촌 등의 개발사업</li> <li>•지역사회기반시설의 확충 및 개선 관련 사업 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•광역경제권 활성화 및 지역 경쟁력 강화를 위한 교통·물류망 확충 관련 사업</li> <li>•지역선도산업 및 지역전략산업의 육성, 투자, 고용창출 촉진사업 등</li> </ul>

개년계획'을 수립하도록 되어 있다. 이와 함께 관련 시·도지사의 의견을 들어 초광역 개발권 기본구상을 수립할 수 있게 되었다. 이 법에서는 지역별 특성과 비교우위에 따른 지역의 특화발전을 지원하고, 광역경제권의 경쟁력 향상을 위한 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 광역·지역발전특별회계를 설치하여 관리·운영하는 것으로 되어 있다. 회계는 지역개발계정, 광역발전계정 및 제주특별자치도 계정으로 구분된다.

#### 4) 자동차교통관리개선특별회계의 개요

교통경찰장비의 보강 등 교통업무 개선, 교통안전시설의 원활한 확충·관리, 교통안전에 필요한 도로개선, 교통안전교육 등을 위하여 자동차교통관리개선특별회계를 설치하였으며, 1993년부터 2006년까지 운용되었다. 주요 세입재원은 교통 범칙금 및 과태료이며, 세출은 교통안전활동 등을 주요 사업으로 하는 경찰청 소관 이외에도 일반국도 개선을 목적으로 하는 건설교통부 소관과 지방도 개선사업인 행정자치부 소관으로 나누어 쓰여 졌다. 2005년도 자동차교통관리개선특별회계의 규모는 6,261억원이었다. 자동차교통관리개선특별회계는 1997년에 5년간 연장하였으며, 2002년에 4년간 연장하였으나 2006년에 과세시한이 종료되었다. 개정된 광역·지역발전특별회계에서는 광역발전계정의 세입으로 자동차교통관리개선특별회계로부터의 전입금을 잡고 있으며, 이에 따라 자동차 교통관리개선특별회계를 2010년 1월 1일부터 다시 운용하는 것으로 법령 개정이 검토 중에 있다.

#### 5) 지방광역교통시설특별회계의 개요

2000년 1월 29일 「대도시권광역교통관리에관한특별법」의 개정을 통해 도입된 광역교통시설부담금 제도는 대도시권역내의 택지개발사업 등으로 인하여 급증하는 교통수요에 대비하여 원인제공자 내지 수익자에게 교통시설 설치비의 일부를 부담시켜 대도시권의 교통난을 완화시키기 위한 광역교통시설의 건설 및 개량에 소요되는 재원을 확보하고자 2001년 4월말부터 시행되었다. 이에 따라 택지개발사업 및 도시개발사업, 대지조성사업, 아파트지구 개발사업, 주택건설사업, 주택재개발사업, 주택재건축사업 및 도시환경정비

사업 등을 시행할 경우 사업시행자가 광역교통시설 투자비의 일부를 부담하도록 광역교통시설부담금이 부과되었다. 광역교통시설 부담금의 40%는 중앙정부에 귀속하고, 60%는 부담금을 징수한 시·도의 지방광역교통시설 특별회계에 귀속하여 광역교통시설의 건설 및 개량 등 광역교통문제의 해결에 소요되는 재원으로 활용하도록 되어 있다. 광역교통시설 부담금은 경기도의 경우 2004년에 1,200억원 정도 징수되었으나, 2006년에는 723억원 수준으로 낮아져서 교통시설 개선을 위한 역할이 크지 않은 실정이다. 그럼에도 불구하고 최근 개정된 국토균형발전특별법에서는 광역발전계정 세입에 광역교통시설 부담금을 편입, 운용하는 것으로 변경되어 교통투자 재원이 지속적으로 감소할 것으로 예상된다.

## 6) 분권교부세의 개요

참여정부는 분권형 선진국가 건설을 위해 재정분권을 지방분권의 핵심적 전략과제로 채택하였다. 이에 따라 국고보조사업의 일부를 지방으로 이양하고, 이양사업 추진에 필요한 재원을 합리적으로 보전하기 위하여 2005년부터 149개의 국고보조금 사업을 분권교부세로 전환하였다. 분권교부세는 지방교부세의 일종인데, 지방교부세는 보통교부세, 특별교부세, 분권교부세, 부동산교부세 등이 있고, 분권교부세의 재원은 내국세 총액의 1만분의 94에 해당하는 액수이다. 분권교부세는 국고보조사업을 이양받은 자치단체에 대하여 교부하며, 지방이양사업과 관련된 인구수 등의 통계자료, 종전의 국고보조금 지원수준 등을 감안하여 대통령령이 정하는 바에 따라 산정한다.

분권교부세는 2005년 1월 1일부터 2009년 12월 31일까지 효력을 가지며, 2010년 1월 1일부터는 분권교부세를 폐지하여 보통교부세에 통합하여 운영할 예정이다. 이 경우 기준재정수입액이 기준재정수요액을 초과하여 보통교부세가 교부되지 아니한 지방자치단체에 대하여는 분권교부세로 교부되던 재원을 보전하기 위한 필요한 조치를 하도록 되어 있다. 분권교부세는 사회복지 관련 사업 및 버스운송사업재정지원, 벽지노선손실보상, 오지·도서 공영버스지원 등에 사용할 수 있는데, 분권교부세가 폐지될 경우 서울을 비롯한 대도시 지역의 대중교통 지원을 위한 재원이 줄어들 것으로 예상된다.

### Ⅲ. 외국의 교통투자재원 조달체계

외국의 경우 휘발유, 경유 등에 부과되는 세금을 중앙정부와 광역지방자치단체, 기초지방자치단체에 적정하게 배분하고 이를 교통시설의 투자재원으로 활용하는 사례가 많다. 미국의 경우는 휘발유와 경유에 연방정부가 gallon당 18.4cents, 주정부가 적게는 10cents에서 많게는 33cents까지 부과하고 여기에 추가적으로 기초자치단체인 시(City)나 군(County)이 징액 또는 정률의 세금을 부과하는 방식을 채택하고 있다.

예를 들면 Alabama주는 군(County) 정부가 gallon당 5cents를, Oregon 주는 1에서 3cents의 county세를 추가로 부과하도록 하고 있고, Florida주의 경우 평균 14.6cents의 지방소비세 (local option taxes)를 부과하고 있다. 반면, California주는 1.25%의 county 세금 외에 6%의 소비세, 추가적인 지방소비세를 부과할 수 있도록 하고 있으며, 미시간주와 인디애나주, 조지아주, 일리노이주는 각각 4%에서 6.25%의 소비세(sales taxes)를 부과하고 있다.

연방, 주 혹은 시, 군 정부는 유류세에서 확보된 재원을 일반회계 혹은 특별회계에 편입하여 사용하는데 대부분은 교통시설에 투자하고 있다. 연방정부는 확보된 재원으로 직접 교통시설에 투자하거나 주, 시·군 단위 지방자치단체의 투자재원을 보조하는 역할을 하며, 주, 시·군 단위 지방자치단체는 조세, 사용자 등 자체재원이나 상위정부(연방 및 주)의 보조금을 교통시설에 대한 투자재원으로 활용한다. 구체적으로 살펴보면 시의 경우 교통시설 투자재원의 69%를 일반회계 및 교통세 등에서 확보한 자체 재정으로 충당하고, 나머지는 주 정부에서 18%, 연방정부에서 13%를 보조받는다. 한편 군 정부는 교통시설 투자재원의 63%를 자체 재정에서 부담하고 27%는 주 정부, 그리고 10%는 연방정부에서 보조를 받아 투자재원을 마련한다.

따라서 우리나라의 경우에도 광역자치단체가 교통시설에 대하여 직접적으로 투자할 뿐만 아니라 기초지방자치단체에서 추진하는 사업에 대해 조정하고 지원하는 역할을 강화하는 것이 필요할 것으로 판단된다. 특히 교통시설의 경우 시설 투자비와 운영비가 많이 소요되어 재정규모가 작은 기초자치단체가 독자적으로 건설하기에는 어려움이 따르므로 광역시·도 단위의 광역자치단체가 사업의 타당성을 검토하고 광역교통권역 전체의 네트워크를 고려하여 재원을 배분하도록 권한을 부여하는 것이 바람직하다.



## Ⅳ. 교통투자재원 확보방안

### 1. 교통계획과 예산의 연동화

미국의 교통계획 수립체계를 살펴보면 프로젝트에 대한 투자계획이 마련되지 않으면 연방정부로부터 승인받고 예산지원 받는 일련의 계획과정을 진행시킬 수 없다. 즉 모든 교통투자 계획은 3개년 교통개선사업(Transportation Improvement Program)에 포함되어 있어야 하며, 이 계획에 포함되지 않으면 연방정부나 주정부의 예산지원을 받을 수가 없다. 장기교통계획과 단기교통개선계획에서 제시되는 연방정부 예산은 당해 연도에 정확한 예산이 지원되는 것은 아니고 전체적인 예산범위 내에서 연방정부의 예산상황에 맞춰서 지원되는 체계를 갖고 있다.

우리나라에서는 도로, 철도, 대중교통, 물류 등 교통수단별로 계획을 수립하고는 있지만 예산과 연계되어 있지 않아 계획과 집행이 따로 운영되고 있다. 2009년 5월 개최된 제3차 중기교통시설투자계획(안) 공청회 자료에 의하면 지자체별 중기교통시설 투자계획도 제시되었는데, 이 점에서는 과거보다 개선되었지만 중앙정부의 중기재정계획과 중기교통시설투자계획이 연계되어 있지 않다는 측면에서는 한계를 갖는다. 앞으로는 교통계획 수립 시 중기재정계획과 연동되도록 계획체계를 마련하면 교통·에너지·환경세가 없어지더라도 장기간에 걸친 교통사업 추진에 지장을 받지 않을 것으로 예상된다.

### 2. 녹색성장에 기초한 교통시설투자

최근 정부에서는 저탄소·친환경·자원절약 등 녹색성장전략에 고용창출 정책을 융합한 녹색 뉴딜 사업을 발표하였다. 주력분야로는 녹색 SOC, 저탄소·고효율 산업기술, 친환경·녹색생활 분야가 있는데, 교통 관련해서는 녹색 교통망 구축을 위해서 11조 1,438억원을 투입하여 호남고속철도사업을 앞당겨 추진하고, 2018년까지 전국을 연결하는 3,114km의 자전거도로 네트워크 구축 및 대도시권역내 자전거 급행전용도로 시범사업을 추진하는

계획을 제시하였다. 앞으로 우리나라의 성장을 주도할 수 있는 탄소저감, 신재생 에너지와 관련한 녹색기술 개발을 위해 정부의 역량이 집중될 것으로 예상되고 있다. 따라서 교통 분야의 기술 개발 및 시설투자도 녹색성장 기조에 맞추어 이루어져야 투자가 활성화될 수 있을 것이다.

2007년부터 교통·에너지·환경세의 15%는 환경개선특별회계, 3%는 에너지 및 자원사업특별회계에 편입하여 운용하고 있는데, 앞으로는 유류관련 세금을 이용하여 대기환경 개선을 위한 사업, 새로운 대체에너지 개발사업을 적극 추진할 필요가 있다. 환경개선 차원에서는 시·군 경유버스의 CNG 버스로의 대·폐차, 배출가스 저감장치 부착, 천연가스 충전소 확보 등의 사업도 포함하는 방안을 검토할 필요가 있다. 이러한 측면에서 교통·에너지·환경세가 폐지될 경우 개별소비세로 편입시켜서 운영하기 보다는 유류관련 세금을 ‘(가칭)탄소세’로 명칭을 변경하여 녹색성장과 관련된 사업의 예산으로 활용하는 것도 하나의 방안이 될 수 있다.

### 3. 지방세제 개편 검토

대도시권 교통문제는 앞으로 계속 악화될 것으로 예상되나 이를 해결하기 위한 예산은 턱없이 부족한 상황이므로 교통·에너지·환경세가 존치될 경우에는 대중교통계정과 광역교통시설계정을 10% 이상 늘리도록 하여 대도시권의 교통개선이 빠른 시일 내에 이루어지도록 할 필요가 있다. 또한 폐지될 경우에는 대중교통 및 광역교통의 운영과 관련한 예산을 늘리도록 조치할 필요가 있다.

현재 서울, 부산, 경기도 등 대도시권에서는 환승할인제도를 시행하고 있는데 경기도의 경우 2009년에 1,800억 원이 소요될 것으로 예상되는 등 대중교통 환승할인제도가 지자체에 상당히 많은 부담이 되고 있는 실정이다. 반면에 지방에서 활용할 수 있는 교통관련 재원은 부족한 실정이므로 대중교통의 운영과 관련한 예산에 대해서도 지원을 확대할 필요가 있다.

이를 위하여 지방주행세를 확대하거나 지방소비세 도입을 검토할 필요가 있다. 외국의 경우 휘발유 및 경유 이용 시 부과되는 지방소비세(Local Sales Tax)의 일정 비율을 지방정부의 교통시설 투자재원으로 활용하고

있음을 고려할 때 우리나라도 주민들의 이동을 원활히 하기 위한 교통시설을 적기에 공급할 수 있도록 유류관련 세금의 일부를 지방정부의 교통투자재원으로 활용할 수 있는 체계를 갖출 필요가 있다.

#### 4. 교통관련 민간자본의 효율적 활용

현재 수도권권의 경우 민간자본을 활용한 고속도로 및 전철 건설사업이 적극적으로 추진되고 있는데, 앞으로도 대도시권을 중심으로 한 민자사업은 지속적으로 이루어질 전망이다. 민간제안 사업에 대한 최소운영수입보장은 2006년부터 폐지되었으며, 정부고시사업의 경우도 보장기간 및 한도를 대폭 축소하는 것으로 변경됨에 따라 정부의 부담은 크게 줄었기 때문에 수익성 있는 사업을 중심으로 민자사업을 적극 추진할 필요가 있다.

이와 함께 대규모 개발사업 추진 시 수립되는 광역교통개선대책을 적극적으로 활용하는 방안도 검토할 필요가 있다. 현재 광역교통개선대책은 사업지구에서 발생하는 광역적 교통수요를 처리하기 위한 사업에 투자하고 있다. 이와 같은 비용은 대규모 개발사업 추진에 따른 정부의 예산부담을 줄일 뿐만 아니라 수익자 부담원칙에도 맞기 때문에 향후 여타 사업 추진 시에도 교통시설 확충을 위한 재원조달체계로 운영하는 것이 바람직하다. 단지 그동안 경기도에서 추진된 광역교통개선대책 사례를 살펴보면 도로에 77%, 철도에 15%, 환승시설 및 BRT에 8%의 예산이 투자되어 도로중심의 개선대책이 수립되었으나, 앞으로는 철도사업에 대한 비중을 늘릴 필요가 있다.

### V. 결론

그 동안 교통·에너지·환경세는 도로, 철도, 공항, 항만 등 SOC 확충을 위한 교통시설특별회계의 주요 재원으로 활용되어 왔다. 교통·에너지·환경세의 폐지는 교특회계의 폐지로 이어질 가능성이 있어 안정적인 교통시설 투자재원의 확보방안 마련이 필요하다. 본 글에서는 교통투자재원 확보방안으로 교통계획과 예산의 연동화, 녹색성장에 기초한 교통시설투자, 지방소비세 도입 등 지방세계 개편 검토, 교통관련 민간자본의 효율적 활용 방안

등을 제시하였다. 기존의 연구에서는 주로 중앙정부 입장에서 교통시설 투자재원 확보방안이 검토된 반면, 본 글에서는 중앙정부와 지방정부 양측의 입장에서 교통투자재원 확보방안을 검토하였다는 측면에서 의의를 갖는다고 할 수 있다. 2009년에 교통·에너지·환경세의 폐지 여부를 놓고 많은 논의가 있을 것으로 예상되는데, 보다 편리한 교통체계 구축이 가능하도록 합리적인 개선대안이 마련될 필요가 있다.

## 참고문헌

1. 기획재정부(2008), 민간투자사업 기본계획.
2. 전국시도지사협의회(2006), 지방소비세 도입에 따른 지역간 배분방식 모색.
3. 조용래·정재은(2006), 교통시설 투자재원 확보방안, 경기개발연구원.
4. 하헌구·조남건(2005), 외국의 SOC 투자재원 조달과 시사점, 월간국토 통권287호, 국토연구원.
5. 한국교통연구원(2008), 안정적인 교통 SOC 투자재원 확보방안, 세미나 자료집.



조용래