

유가보조금의 지역적 불균형에 관한 고찰

Regional Inequality of Fuel Subsidy

조 응 래

(경기개발연구원
교통정책연구부 수석연구위원)

박 경 철

(경기개발연구원
교통정책연구부 초빙책임연구원)

정 재 은

(경기개발연구원
교통정책연구부 연구원)

목 차

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적
2. 연구수행방법

II. 관련 제도 검토

1. 유가보조금 제도
2. 유류세 제도

III. 시·도 유가보조금 지역간 불균형

1. 유가보조금 현황

2. 유가보조금의 지역별 불균형

IV. 경기도 유가보조금의 시·군간 불균형

1. 시·군별 유가보조금의 불균형
2. 차종별 유가보조금의 불균형

V. 결론 및 시사점

참고문헌

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

최근에 에너지 세계개편에 따라 인상되는 유류세에 대해 서민부담 및 산업전반에 미치는 영향을 완화하기 위하여 주행세의 일부를 유가보조금으로 지급하고 있다. 분기별로 지급되는 유가보조금은 열악한 운송업의 여건 속에서 그나마 원가를 절감해 주는 제도이다.

2007년 현재 국제 유류비는 지속적으로 증가하고 있어 배럴당 80달러에 육박하고 있다. 최근 증가된 유류비용으로 인해 유가보조금은 시행 초기에 비해 지난 5년 동안 약 14배가 증가하였다.

과거에 주행세가 시·군의 자동차세 보전을 위해 도입되었다가 최근에는 에너지 세계개편에 따라 유가보조금 비율이 높아지는 과정 속에서 시·도별, 시·군별 안분비율이 조정되지 않고 배정되어, 대폭 증가된 유가보조금은 지역별 편차를 심화시키고 있다.

경기도의 경우는 2005년 기준으로 버스, 트럭 유류사용량이 전국의 22.2%를 차지하는데 비하여 전국 유가보조금 총액 1조 4,865억원의 17.8%인 2,655억원만을 보조받아 시·도간에 많은 차이가 발생하고 있다. 또한 경기도 31개

시·군별 주행세 대비 유가보조금 비율도 지역별로 많은 차이를 나타내고 있다. 일부 지자체의 경우는 주행세보다 많은 유가보조금이 신청됨으로 인하여 유가보조금 지급이 연체되고 이에 따라 운송업체의 경영난을 악화시키고 있다.

이와 같이 주행세와 유가보조금의 지역적 불일치는 지방재정 운용에 많은 문제를 미치고 있으며, 해당 지역 운수업체에도 악영향을 미치고 있다. 또한 지방자치제도하에서 행정서비스를 받는 만큼 세금을 부담하는 원칙에도 어긋나게 된다.

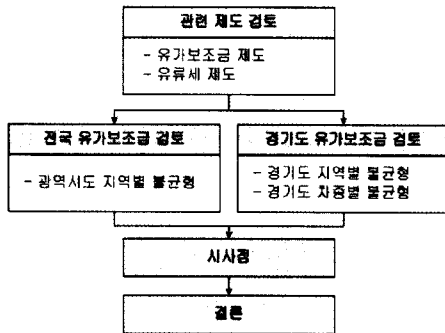
본 연구에서는 이와 같은 유가보조금의 지역적 불균형 현상에 대한 실태파악을 통하여 이를 완화시키기 위한 방안을 검토하였다. 지역간 유가보조금 지급의 불균형을 해소하게 되면 시·도별, 시·군별 유가보조금 지원을 합리화할 수 있으며, 운수업체의 경영개선에 많은 도움을 주게 되어 중앙정부의 바람직한 정책 시행에 기여할 수 있을 것이라 판단된다.

2. 연구수행방법

본 연구에서는 유가보조금제도의 도입배경 및 지급방법 등에 대해 살펴보았으며, 이와 관련된 조세제도를 검토하였다. 또한 전국 16개 시·도별 유가보조금지급 내역을 검토하여 지

역별 불균형에 대해 분석하였다. 지역별 불균형에 대해 보다 상세한 분석을 위해 경기도 31개 시·군에 대한 차종별 유가보조금 지급 내역을 검토하였다.

이와 같은 검토를 바탕으로 유가보조금제도와 관련된 문제점 및 시사점을 살펴보고 그 개선방안을 모색하였다.



<그림 1> 연구수행절차

II. 관련 제도 검토

1. 유가보조금 제도

1) 지급 대상 및 기준

우리나라는 지난 제1차 에너지 세제개편(2001.7~2006.7) 및 제2차 에너지 세제개편(2005.7~2007.7)에 따라 인상되는 유류세에 대한 서민부담 및 산업전반에 미치는 영향을 완화하기 위해 한시적으로 유가보조금을 지급하여 왔다. 지급대상은 버스(경유), 택시(LPG), 화물차(경유), 장애인(LPG), 국가유공자(LPG)이며, 2006년 7월부터 택시·화물차·버스 등 운송업계의 유가보조금 지급기준을 인상하였다.

2) 신설 및 지급절차

유가보조금은 운송사업체가 등록되어 있는 관할 시·군에서 보조금을 지급하도록 되어 있다. 이를 위해 운송사업자는 3개월 사용분에 대해 해당 지방자치단체에 보조금을 신청하고 지방자치단체는 유류사용량을 확인한 후 보조금을 지급하고 있다. 현재 유류사용량 확인은 주유시 발급받는 세금계산서 또는 전자세금계산서(부가가치세법제16조 및 동법시행규칙 별지

11호 서식), 신용카드 매출전표를 통해 이루어진다.

여객의 경우는 3개월 사용분에 대해 익일 10일까지 보조금 신청서를 제출하고 말일까지 보조금을 지급받게 되며, 화물의 경우는 익일 20일까지 보조금을 신청하고 접수일로부터 1개월 내에 보조금을 받고 있다.

3) 유가보조금 카드제

화물부문의 경우 차주별로 독립된 영업(자기비용)을 하고 전국을 불규칙적으로 운행하는 등의 사유로 증빙서류 구비가 어려워 보조금 신청율이 저조한 문제점이 있었다. 이에 따라 2004년 3월부터 유가보조금 지급절차의 간소화 및 투명화를 위해 주유시마다 보조금을 선할인 받는 유가보조금 카드제(화물운전자 복지카드)를 도입 시행 중에 있다. 화물자동차 운송사업에만 시행되던 유가보조금 카드제는 2007년 8월부터 택시·버스분야에까지 전면 확대되었다.

4) 지급현황

유가보조금은 2004년까지 약 2조 4,913억원을 지급하였으며 2005년 지급예상액은 1조 8,970억 원으로 예상되고 있다.

<표 1> 전국 유가보조금 지급 추이

(단위 : 억원)

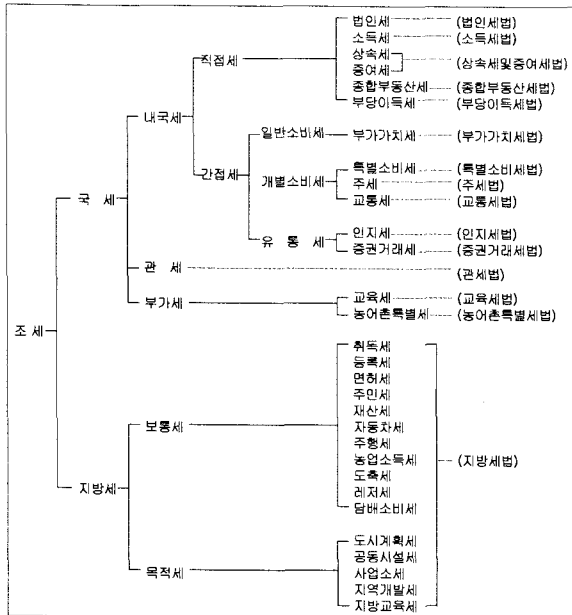
구분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년(예상)	계
합계	1,613	3,143	6,927	13,230	18,970	43,883
버스	400	584	1,380	2,280	3,560	8,204
택시	699	1,192	2,372	4,530	4,910	13,703
화물차	342	635	1,896	4,370	7,240	14,483
연안 화물선	21	32	78	80	190	401
장애인	137	644	1,084	1,780	2,820	6,465
국가유공자	14	56	117	190	250	627

자료 : 재정경제부 보도자료, 2006년

2. 유류세 제도

현재 우리나라의 조세체계는 <그림 2>와 같은데, 유류세는 에너지 절약과 세수확보를 목적으로 만들어진 교통세, 교육세, 주행세, 부가세로 구성된다. 이 중 독립세는 교통세와 교육세, 주행세가 있으나 교육세는 대체로 부가세의 형

식을 취하고 있으므로, 본 연구에서는 교통세와 주행세에 대해 검토하였다.



<그림 2> 우리나라 조세체계

1) 교통세

교통세는 도로 및 도시철도 등 사회간접자본의 확충에 소요되는 재원을 확보하기 위하여 신설된 목적세이다. 1993년 제정된 교통세법에 따라 특별소비세 과세대상인 휘발유와 경유 및 이들과 유사한 대체유류에 대하여 1994년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 부과하였다. 하지만 2003년 12월 31일 과세 시한이 만료됨에 따라 2006년까지 연장되었으며, 지난 2006년에는 2009년까지 추가 연장되었다.

이 과정에서 목적세 정비차원에서 교통세를 일반회계에 편입하는 것이 바람직하다는 의견이 있었다. 그러나 교통세가 원인자부담원칙에 적합한 세원으로 조세원칙에 부합하며, 유류 소비가 유발하는 사회적 비용에 비례한 세제라는 특성으로 인하여 명칭을 '교통·에너지·환경세'로 변경하여 연장되었다. 이에 따라 2007년부터 교통세 재원을 에너지·환경분야에도 활용할 수 있게 되었다.

현재 교통·에너지·환경세율은 휘발유 및 이와 유사한 대체유류는 리터당 630원, 경유 및 이와 유사한 대체유류는 리터당 454원을 부과하도록 하되, 국민경제의 효율적인 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선 사

업에 필요한 재원의 조달과 당해 물품의 수급 상 필요한 경우에 기본세율의 30% 범위 내에서 대통령령으로 탄력세율을 적용하고 있다. 정부는 교통·에너지·환경세 중 80%를 교통시설 특별회계에 전입하여 도로·지하철도·고속철도·공항 건설 등에 사용하고 있다.

교통세는 1994년에 2조 4,572억원에서 2005년에는 10조 2,878억원으로 연평균 13.90%의 증가를 나타내었다.

<표 2> 연도별 조세 추이

(단위 : 억원)

구분	국세							지방세	합계
	내국세	교통세	관세	방위세	교육세	농특세	종합부동산세		
1994년	384,490	24,572	34,489	767	25,366	2,904	-	132,311	604,928
1995년	443,820	33,718	46,332	631	29,931	13,313	-	153,160	720,905
1996년	492,023	48,240	53,095	143	41,242	14,860	-	173,947	823,549
1997년	521,532	55,471	57,976	-85	53,985	10,398	-	184,057	883,334
1998년	512,378	65,040	38,360	14	52,031	10,154	-	171,497	849,474
1999년	563,931	72,557	46,873	16	52,969	20,234	-	185,862	942,442
2000년	711,061	84,036	57,997	-29	57,983	18,299	-	206,006	1,135,353
2001년	740,273	105,349	59,234	-9	37,825	15,256	-	266,649	1,224,577
2002년	822,259	94,793	66,013	8	35,316	21,289	-	315,257	1,354,935
2003년	922,311	100,005	68,473	21	36,513	19,317	-	331,329	1,477,971
2004년	952,764	100,651	67,965	571	35,265	20,711	-	342,017	1,519,974
2005년	1,044,279	102,878	63,177	-86	35,266	24,730	4,413	359,774	1,634,431
연평균 증가율	9.51%	13.90%	5.66%	-181.96%	3.03%	21.50%	-	9.52%	9.46%

자료 : 국세통계연보, 국세청, 각연도

2) 주행세

주행세는 자동차세와 특별소비세 등 보유세를 낮추는 대신 유류에 상당한 폭의 세금을 부과함으로써 차량운행을 많이 하는 사람이 세금을 많이 부담하도록 하는 제도이다. 즉, 승용차를 세워놓는 사람보다 자주 이용하는 사람이 그만큼 비용을 더 물게 되는 방식이다. 서구에서는 기름값에 교통세는 물론 보험료까지 부가해 주행거리가 많은 차량에 많은 세금을 물리고 있다. 이러한 주행세의 도입은 자가용 승용차 운행을 억제, 교통 혼잡을 줄이는 효과를 가져올 수 있다.

현재 국내에서는 2000년부터 휘발유에 붙는 교통세 중 일부를 '주행세'라는 이름으로 전환하여 지방세로 이양하였다. 국세인 교통세의 3.2%를 세원으로 하는 현행 주행세는 정유사와 유류 수입업자 등에 부과되고 있다. 2006년 7월 1일부터 경유에 대한 교통세율이 리터당 323원에서 351원으로 인상됨에 따라, 대중교통요금의 인상 억제 목적으로 운수업계에 지원하고 있는 유가보조금의 지급재원을 추가로 마련하기 위

하여 주행세의 탄력세율을 현행 교통세액의 1,000분의 240에서 1,000분의 265로 인상하였다. 한편, 2007년 7월 23일 경유에 대해서는 세율을 리터당 31원 추가 인상하였으며, 주행세의 탄력세율을 이전 교통세액의 1,000분의 265에서 1,000분의 325로 상향 조정하였다.

<경유에 대한 유류세율 조정> [2006. 7.1일 이전] ⇒ [2006. 7.1일 이후] ⇒ [2007. 7.23일 이후] 448.97원/ℓ ⇒ 496.67원/ℓ ⇒ 528.05원/ℓ					
교통세	323원	교통세	351원	교통세	358원
교육세 (15%)	48.45원	교육세 (15%)	52.65원	교육세 (15%)	53.70원
주행세 (24%)	77.52원	주행세 (26.5%)	93.02원	주행세 (32.5%)	116.35원

<휘발유에 대한 유류세율 조정> [2006. 7.1일 이전] ⇒ [2006. 7.1일 이후] ⇒ [2007. 7.23일 이후] 743.65원/ℓ ⇒ 744.29원/ℓ ⇒ 744.29원/ℓ(좌동)					
교통세	535원	교통세	526원	교통세	526원
교육세 (15%)	80.25원	교육세 (15%)	78.90원	교육세 (15%)	78.90원
주행세 (24%)	128.40원	주행세 (26.5%)	139.39원	주행세 (26.5%)	139.39원

<그림 3> 유류세율 변동 내역

2005년도 시·도별 주행세 현황을 살펴보면 <표 3>과 같으며, 유류사용량이 많은 경기도가 4,523억원, 서울이 4,393억원 등 총 2조 2,925억원 수준이었다. 주행세는 도에서 직접 예산을 운용하고 있지는 않으며, 시·군에서 자동차세 보전분, 유가보조금, 대중교통지원 및 일반 재정으로 활용 중에 있다.

<표 3> 연도별 주행세 추이

(단위 : 백만원)

구 분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	연평균 증가율
합 계	253,836	541,996	1,063,386	1,265,788	1,750,477	2,292,534	55.3%
서울	61,716	120,795	256,895	288,001	391,244	439,255	48.1%
부산	16,982	39,435	79,826	114,737	161,562	218,624	66.7%
대구	15,221	29,795	62,090	73,507	94,339	119,958	51.1%
인천	12,953	26,986	57,006	71,129	74,527	127,427	58.0%
광주	7,207	14,440	30,289	36,375	48,234	69,702	57.4%
대전	7,867	15,112	32,460	38,863	55,782	68,307	54.1%
울산	6,983	12,416	27,434	32,750	42,276	72,487	59.7%
경기	51,760	118,651	217,852	240,007	344,800	452,341	54.3%
강원	8,151	18,875	32,173	37,763	55,962	62,238	50.2%
충북	7,301	16,212	29,073	38,069	69,185	65,488	55.1%
충남	8,890	18,853	35,607	41,004	60,385	79,421	55.0%
전북	8,828	20,129	36,352	45,988	60,796	97,725	61.7%
전남	8,153	20,829	38,873	51,470	69,978	112,669	69.1%
경북	14,064	31,816	56,314	68,059	92,862	129,397	55.9%
경남	15,214	31,687	60,328	75,514	110,563	156,445	59.4%
제주	2,546	5,964	10,814	12,551	17,982	21,050	52.6%

자료 : 지방세정연감, 행정자치부, 각연도

III. 시·도 유가보조금 지역간 불균형

1. 유가보조금 현황

2005년 전국 16개 시·도별 유가보조금 및 유류사용량을 살펴보면 <표 4>와 같다. 전국적인 유류사용량은 총 12,627천kl였으며 이에 따른 유가보조금은 총 1조 4,865억원이 지급되었다. 이는 평균적으로 리터당 117.7원이 지급된 수준이다.

지역별로 유가보조금을 살펴보면, 지역별 보조금의 격차가 큰 것을 확인할 수 있다. 리터당 보조금이 가장 큰 지역은 서울지역으로 242.3원/ℓ로 나타나 가장 작은 지역인 충청북도의 51.1원/ℓ의 약 4.7배에 이르고 있다.

전국 평균보다 높은 지역은 서울시, 부산시, 대구시, 인천시, 광주시, 대전시, 울산시, 전라남도의 총 8개 지역으로 나타났다. 반대로 전국 평균보다 낮은 보조금을 지급받는 지역은 경기도, 강원도, 충청북도, 충청남도, 경상북도, 경상남도, 제주도의 총 8개 지역인 것으로 분석되었다.

<표 4> 전국 유가보조금 및 유류사용량(2005년)

구 분	유가보조금		유류사용량		평균보조 금액(원/ℓ)
	백만원	비율	kl	비율	
합 계	1,486,486	100.0%	12,626,823	100.0%	117.7
서울시	233,579	15.7%	963,944	7.6%	242.3
부산시	168,309	11.3%	709,198	5.6%	237.3
대구시	75,480	5.1%	487,263	3.9%	154.9
인천시	93,039	6.3%	715,627	5.7%	130.0
광주시	47,200	3.2%	272,417	2.2%	173.3
대전시	40,175	2.7%	319,693	2.5%	125.7
울산시	53,932	3.6%	385,625	3.1%	139.9
경기도	265,497	17.9%	2,804,618	22.2%	94.7
강원도	41,854	2.8%	576,441	4.6%	72.6
충청북도	40,696	2.7%	796,927	6.3%	51.1
충청남도	51,792	3.5%	933,074	7.4%	55.5
전라북도	72,349	4.9%	705,579	5.6%	102.5
전라남도	91,343	6.1%	654,832	5.2%	139.5
경상북도	89,792	6.0%	1,142,804	9.1%	78.6
경상남도	108,340	7.3%	977,792	7.7%	110.8
제주도	13,109	0.9%	180,991	1.4%	72.4

주 : 유류사용량은 운수업계 버스, 화물차의 유류사용량임
 자료 : 정부통계자료 및 경기도 내부자료, 2006년

이상의 지역적 불균형은 결국 유류사용량에 따라 조성된 주행세에서 지급되는 유가보조금이 지역별로 불평등하게 지급되고 있다는 것을 의미한다. 이는 지방세를 걷는 징세지와 혜택을 받는 곳이 일치해야 하는 과세 응의 원칙에 어긋나는 것이다.

이런 현상이 나타나는 원인은 유류소비지와 유가보조금 지급지가 일치하지 않는데 기인한다. 즉, 화물차 및 버스 운영자는 유류비용이 보다 저렴한 지역에서 주유를 하는 것을 선호하는데 반해 유가보조금은 화물이나 버스 운영자가 등록된 관할 지자체에 신고하여 배정받게 되기 때문인 것으로 판단된다.

2. 유가보조금의 지역별 불균형

1) 불균형 현상 분석

앞서 검토된 자료를 바탕으로 시·도별 유가보조금과 유류사용량과의 상관관계를 분석하여 그 불균형 정도를 수리적으로 검토하였다. 분석 결과 유가보조금과 유류사용량의 상관계수는 0.764로 나타났다. 즉, 유류사용량과 유가보조금 사이의 상관성이 높게 나타나고 있는 것지만 정확하게 일치하고 있지는 않다는 것이며, 이는 결국 주행세와 유가보조금 차이의 불일치를 의미한다.

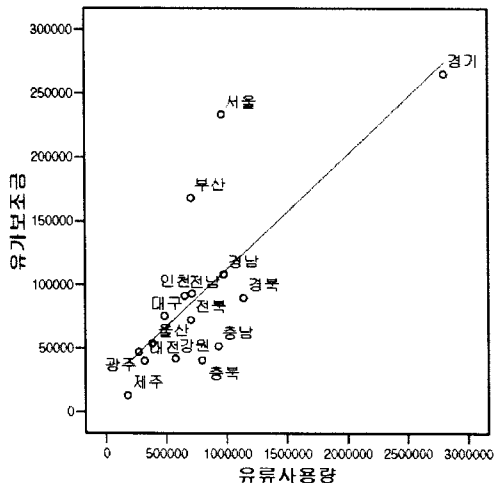
이를 보다 명시적으로 확인하기 위해 유류사용량을 기준으로 유가보조금을 산정하는 회귀모형을 추정하였다. 회귀모형 추정결과는 식 (1)과 같으며, 모형의 결정계수 R^2 는 0.554로 낮게 분석되었다. 이와 같이 모형의 설명력이 떨어지는 원인이 바로 유가보조금의 지역적 불균형에 의한 것이라 판단할 수 있다.

$$FS = 0.09 \cdot OC + 21807.258 (R^2 = 0.554) \quad (1)$$

여기서,

FS = 유가보조금(백만원)

OC = 유류사용량(kl)



<그림 4> 전국 시·도의 유가보조금과 유류사용량(16개 지역)

<그림 4>에서 특징적인 현상은 인접지역간의 보조금의 상반된 결과이다. 즉, 서울이 평균 유가보조금보다 높은 보조금을 받는 반면 인접 지역인 경기도의 경우는 낮은 보조금을 받고 있다. 또한 부산과 경남의 경우, 부산은 높은 유가보조금을 받는 반면 경남은 낮은 보조금을 지급받고 있는 것을 확인할 수 있었다. 이런 현상은 유류가격이 높은 대도시권과 상대적으로 낮은 인접 지역에 공통되게 나타나고 있다.

이상의 분석결과는 화물차나 버스의 경우 유류가격이 낮은 인접지역에서 유류를 소비하고 있다는 현상을 뒷받침하며, 이와 같은 이유가 유가보조금의 지역적 불균형을 초래하고 있다는 것을 입증하고 있다.

2) 불균형의 지역 연관성

유가보조금의 지역적 불균형의 원인이 인접 지역간 유류비용 차이에 따른 유류소비지와 차량등록지의 불일치에 기인한다는 내용을 보다 객관적으로 검토하기 위해 자료를 서로 영향을 미치는 지역별로 묶어서 분석하였다. 묶는 방식은 <표 5>와 같이 대도시권과 그 인접지역을 묶는 형식으로 하였다.

<표 5> 분석대안

구 분	지역 구분 내역	지역개수
기본안	현행 16개 시·도	16개
대안 1	서울시 + 경기도 통합	15개
대안 2	서울시 + 경기도 통합 부산시 + 경상남도 통합	14개
대안 3	서울시 + 경기도 통합 부산시 + 경상남도 통합 대구시 + 경상북도 통합	13개
대안 4	서울시 + 경기도 통합 부산시 + 경상남도 통합 대구시 + 경상북도 통합 광주시 + 전라남도 통합	12개

지역을 묶는 대안별 유류사용량과 유가보조금의 일치성을 검증하기 위해 총 4개의 분석대안에 대해 유가보조금과 유류사용량의 상관관계 분석을 수행하였는데, 그 결과는 <표 6>과 같다.

<표 6> 분석대안별 상관관계 분석결과

구 분	상관계수
기본안	0.764042
대안 1	0.949496
대안 2	0.963863
대안 3	0.967663
대안 4	0.967656

분석결과, 16개 시·도를 개별로 분석한 기본 안보다는 지역을 묶은 대안들의 상관계수값이 더 높게 나타났다. 이는 서로 영향을 미치는 인접지역을 묶게 되면 유류사용량과 유가보조금의 불균형이 해소된다는 것을 보여주고 있으며, 향후 유가보조금의 지급기준 합리화를 위한 방향을 보여준다. 분석대안별로 살펴보면, 서울시와 경기도를 통합하고, 부산시와 경상남도, 대구시와 경상북도를 통합한 대안 3이 가장 높은 상관관계를 보였다. 광주시와 전라남도를 통합한 대안 4의 경우는 대안 3에 비해 상관계수가 근소하게 낮은 것으로 나타나 대안 3을 최적 대안으로 선정하였다.

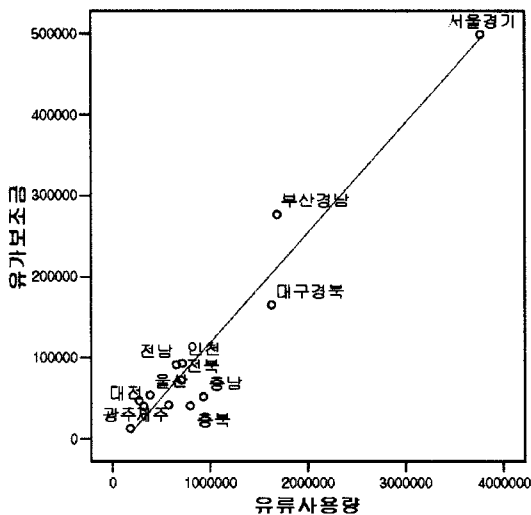
최적 대안으로 선정된 대안 3을 기준으로 유류사용량과 유가보조금의 관계를 회귀모형으로 추정하면 식 (2)와 같다. 산정된 모형의 결정계수 R^2 값은 0.9306으로 나타나 유가보조금이 유류소비량에 따라 합리적으로 산정되었으며, 따라서 지역별 불균형도 상당부분 개선된다는 것을 알 수 있다.

$$FS = 0.1358 \cdot OC - 17578.7499 \quad (R^2 = 0.9306) \quad (2)$$

여기서,

FS = 유가보조금(백만원)

OC = 유류사용량(kl)



<그림 4> 전국 시·도의 유가보조금과 유류사용량(13개 지역)

IV. 경기도 유가보조금의 시·군간 불균형

1. 시·군별 유가보조금의 불균형

경기도 유가보조금 및 주행세 추이는 <표 7>

과 같다. 경기도의 주행세는 2001년에 1,187억 원에서 2005년에는 4,523억 원으로 증가하였다. 이에 따라 유가보조금 지급도 증가하였는데 2001년에 219억 원에서 2005년에는 2,659억 원으로 높은 증가량을 보였다. 또한 유가보조금이 주행세에서 차지하는 비율도 2001년에 18.5%에서 2005년에는 58.8%로 매우 크게 증가하였다.

<표 7> 경기도 유가보조금 지급 추이

(단위 : 백만원)

구분	유가보조금				주행세	유가보조금 비율(%)
	소계	버스	택시	화물		
2001년	21,898	8,883	8,395	4,620	118,651	18.5
2002년	42,446	16,820	17,503	8,123	217,852	19.5
2003년	89,458	35,132	31,141	23,185	240,007	37.3
2004년	170,252	55,600	56,754	57,898	344,800	49.4
2005년	265,916	80,469	69,482	115,965	452,341	58.8

자료 : 경기도 내부자료, 2006년

경기도의 시·군별 주행세 및 유가보조금은 <표 8>과 같다.

<표 8> 경기도 유가보조금 및 주행세 현황(2005년)

(단위 : 백만원)

구분	유가보조금				주행세	유가보조금 비율(%)
	소계	버스	택시	화물		
합계	265,916	80,469	69,482	115,965	452,341	58.8
수원시	32,841	9,957	10,548	12,336	46,885	70.0
성남시	18,130	8,707	7,517	1,906	37,520	48.3
부천시	11,862	3,418	5,631	2,813	23,905	49.6
안양시	15,141	6,348	6,736	2,057	25,996	58.2
안산시	16,009	6,046	4,972	4,991	29,987	53.4
용인시	12,668	5,014	2,699	4,955	25,411	49.9
평택시	11,162	1,507	2,947	6,708	21,676	51.5
광명시	4,633	1,069	2,514	1,050	8,777	52.8
시흥시	5,918	617	2,143	3,158	14,663	40.4
군포시	4,975	273	987	3,715	10,780	46.2
화성시	6,996	1,407	1,429	4,160	12,869	54.4
이천시	8,955	39	778	8,138	14,427	62.1
김포시	12,007	3,763	1,045	7,199	12,317	97.5
광주시	14,433	12,271	777	1,385	23,767	60.7
안성시	6,442	791	728	4,923	9,056	71.1
하남시	1,604	640	551	413	3,800	42.2
의왕시	2,596	63	598	1,935	6,036	43.0
오산시	2,325	391	879	1,055	3,952	58.8
여주군	13,628	100	528	13,000	12,447	109.5
양평군	1,198	568	373	257	2,293	52.2
과천시	893	38	795	60	2,467	36.2
고양시	11,860	4,606	5,265	1,989	27,081	43.8
의정부시	7,999	3,940	2,961	1,098	13,627	58.7
남양주시	5,445	2,706	1,423	1,316	11,434	47.6
파주시	8,768	2,987	1,009	4,772	15,553	56.4
구리시	1,916	216	1,235	465	5,546	34.5
포천시	5,695	957	414	4,324	7,119	80.0
양주시	2,211	201	746	1,264	4,074	54.3
동두천시	1,102	252	800	50	2,296	48.0
가평군	1,547	1,130	273	144	2,238	69.1
연천군	14,957	447	181	14,329	14,342	104.3

자료 : 경기도 내부자료, 2006년

<표 8>에서 주행세 대비 유가보조금 비율에 의하면 경기도는 지역별로 많은 유가보조금 차이를 나타내고 있다. 여주군(109.5%)과 연천군(104.3%)은 징수된 주행세보다 유가보조금이 더 많이 지출되고 있는 실정이다. 경기도 31개 시·군에 대한 회귀모형 분석결과는 식 (3)과 같다. 분석결과, 결정계수 R^2 값이 0.5637로 분석되어 설명력이 낮게 나타났으며, 이는 시·군의 유가보조금이 불균형적으로 이루어지고 있음을 의미한다.

$$FS = 0.1082 \cdot OC + 2442.4563 (R^2 = 0.5637) \quad (3)$$

여기서,

FS = 유가보조금(백만원)

OC = 유류사용량(kl)

2. 차종별 유가보조금의 불균형

본 연구에서는 시·군별 유가보조금 불균형의 원인 분석을 위해 차종별 유가보조금을 검토하였다.

1) 버스

2005년 경기도 시·군별 버스등록대수와 유류사용량, 그리고 유가보조금액을 살펴보면 <표 9>와 같다. 경기도 버스의 평균 유가보조금은 리터당 187.2원으로 분석되었다.

버스 유류사용량과 유가보조금의 상관관계 분석결과는 0.995로 분석되어 시·군별로 큰 차이를 나타내지 않았다. 이를 근거로 버스 유류사용량과 유가보조금의 관계를 회귀모형으로 추정하면 식 (4)와 같다. 분석된 회귀모형의 결정계수 R^2 값은 0.9906로 매우 높은 설명력을 나타내고 있다.

$$FS_B = 0.1760 \cdot OC_B + 155.3597 (R^2 = 0.9906) \quad (4)$$

여기서,

FS_B = 버스 유가보조금(백만원)

OC_B = 버스 유류사용량(kl)

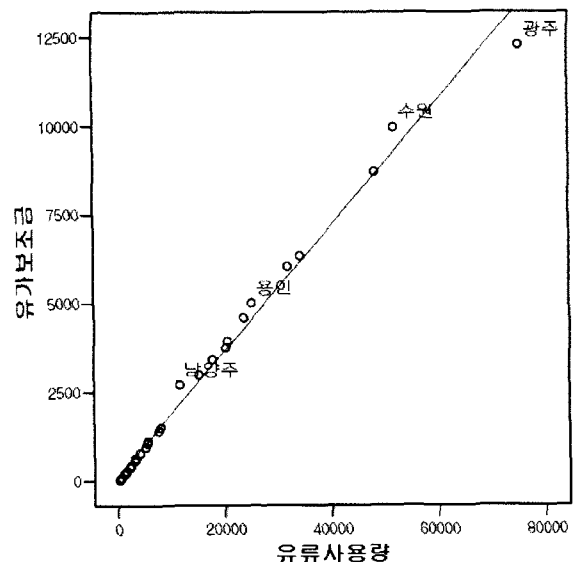
하지만 광주시의 경우는 유가보조금액이 163.0원/ℓ로 평균보다 다소 낮은 수치를 보였다. 광주시의 경우는 대형 버스업체가 주사무소를 두고 있어서 관내 지역을 통행하는 버스 외에도 관외 지역을 통행하는 버스에 대해서도

유가보조금을 지급함에 따라 나타난 불균형으로 판단된다. 이에 따라 광주시는 부족한 유가보조금을 일반회계에서 지원해야 하는 상황이 발생하고 있다.

<표 9> 경기도 버스 유가보조금(2005년)

구 분	등록대수 (대)	유류사용량 (천ℓ)	유가보조금액 (백만원)	평균보조금액 (원/ℓ)
합 계	10,864	429,821	80,469	187.2
수원시	1,029	51,810	9,957	192.2
성남시	1,203	48,126	8,707	180.9
부천시	617	17,708	3,418	193.0
안양시	896	34,135	6,348	186.0
안산시	677	31,820	6,046	190.0
용인시	697	25,112	5,014	199.7
평택시	278	7,876	1,507	191.3
광명시	169	5,391	1,069	198.3
시흥시	92	3,089	617	199.7
군포시	51	1,388	273	196.7
화성시	156	7,539	1,407	186.6
이천시	10	203	39	192.1
김포시	375	20,165	3,763	186.6
광주시	2,053	75,295	12,271	163.0
안성시	127	4,032	791	196.2
하남시	82	3,216	640	199.0
의왕시	16	324	63	194.4
오산시	82	2,037	391	191.9
여주군	17	515	100	194.2
양평군	84	2,930	568	193.9
과천시	10	190	38	200.0
고양시	654	23,481	4,606	196.2
의정부시	355	20,365	3,940	193.5
남양주시	348	11,504	2,706	235.2
파주시	291	15,189	2,987	196.7
구리시	35	1,127	216	191.7
포천시	134	5,093	957	187.9
양주시	40	1,031	201	195.0
동두천시	37	1,322	252	190.6
가평군	202	5,497	1,130	205.6
연천군	47	2,311	447	193.4

자료 : 경기도 내부자료, 2006년



<그림 6> 경기도 시·군의 유가보조금(버스)

2) 택시

2005년 경기도 시·군별 택시등록대수와 유류사용량, 그리고 유가보조금액을 살펴보면 <표 10>과 같다. 경기도 택시의 평균 유가보조금은 리터당 180.0원으로 분석되었다.

<표 10> 경기도 택시 유가보조금(2005년)

구 분	등록대수 (대)	유류사용량 (천ℓ)	유가보조금액 (백만원)	평균보조금액 (원/ℓ)
합 계	30,963	385,988	69,482	180.0
수원시	4,506	59,972	10,548	175.9
성남시	3,256	41,513	7,517	181.1
부천시	3,137	29,704	5,631	189.6
안양시	2,564	37,765	6,736	178.4
안산시	1,991	27,869	4,972	178.4
용인시	1,118	15,230	2,699	177.2
평택시	1,399	16,486	2,947	178.8
광명시	1,138	13,553	2,514	185.5
시흥시	1,014	12,676	2,143	169.1
군포시	479	5,524	987	178.7
화성시	480	7,919	1,429	180.5
이천시	475	4,202	778	185.1
김포시	437	6,025	1,045	173.4
광주시	342	3,279	777	237.0
안성시	330	4,120	728	176.7
하남시	274	3,150	551	174.9
의왕시	274	3,342	598	178.9
오산시	390	4,935	879	178.1
여주군	233	2,950	528	179.0
양평군	167	2,100	373	177.6
과천시	311	4,540	795	175.1
고양시	2,201	29,473	5,265	178.6
의정부시	1,311	16,572	2,961	178.7
남양주시	826	7,769	1,423	183.2
파주시	518	5,598	1,009	180.2
구리시	608	6,907	1,235	178.8
포천시	256	2,393	414	173.0
양주시	279	4,114	746	181.3
동두천시	425	3,755	800	213.0
가평군	152	1,539	273	177.4
연천군	72	1,014	181	178.5

자료 : 경기도 내부자료, 2006년

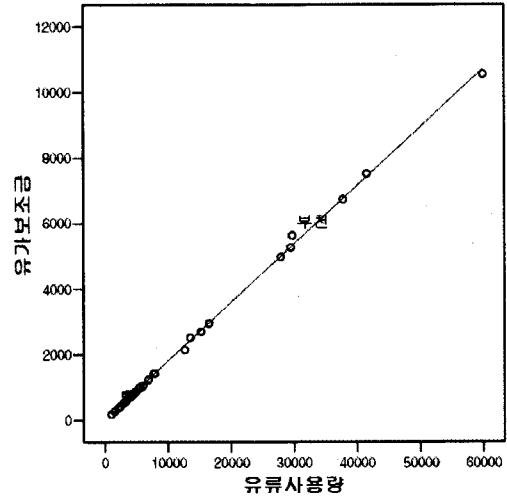
택시의 유류사용량과 유가보조금 상관관계 분석결과는 1.000로 분석되어 시·군별로 차이를 나타내지 않았다. 이를 근거로 택시 유류사용량과 유가보조금의 관계를 회귀모형으로 추정하면 식 (5)와 같다. 분석된 회귀모형의 결정계수 R^2 값은 0.9988로 매우 높은 모형 적합도를 보이고 있다.

$$FS_T = 0.1782 \cdot OC_T + 22.1675 (R^2 = 0.9988) \quad (5)$$

여기서,

FS_T = 택시 유가보조금(백만원)

OC_T = 택시 유류사용량(kℓ)



<그림 7> 경기도 시·군의 유가보조금(택시)

3) 화물

2005년 경기도 시·군별 화물차등록대수와 유류사용량, 그리고 유가보조금액을 살펴보면 <표 11>과 같다. 경기도 화물차의 평균 유가보조금은 리터당 123.0원으로 분석되어 버스, 택시에 비해 상대적으로 낮게 분석되었다.

<표 11> 경기도 화물 유가보조금(2005년)

구 분	등록대수 (대)	유류사용량 (천ℓ)	유가보조금액 (백만원)	평균보조금액 (원/ℓ)
합 계	80,379	942,583	115,965	123.0
수원시	5,522	64,012	12,336	192.7
성남시	2,839	9,810	1,906	194.3
부천시	3,942	16,403	2,813	171.5
안양시	1,856	8,139	2,057	252.7
안산시	4,938	25,029	4,991	199.4
용인시	4,050	43,397	4,955	114.2
평택시	4,352	108,193	6,708	62.0
광명시	1,255	3,326	1,050	315.7
시흥시	2,081	20,298	3,158	155.6
군포시	2,834	15,050	3,715	246.8
화성시	2,600	24,180	4,160	172.0
이천시	3,610	66,599	8,138	122.2
김포시	2,666	47,703	7,199	150.9
광주시	1,663	8,720	1,385	158.8
안성시	2,837	40,382	4,923	121.9
하남시	374	2,342	413	176.3
의왕시	1,216	11,337	1,935	170.7
오산시	747	5,832	1,055	180.9
여주군	6,800	80,876	13,000	160.7
양평군	230	1,299	257	197.8
과천시	72	260	60	230.8
고양시	3,391	12,303	1,989	161.7
의정부시	1,568	6,565	1,098	167.3
남양주시	2,225	172,397	1,316	7.6
파주시	1,672	31,879	4,772	149.7
구리시	754	2,612	465	178.0
포천시	787	17,194	4,324	251.5
양주시	1,370	6,109	1,264	206.9
동두천시	154	571	50	87.6
가평군	4,874	826	144	174.3
연천군	710	88,940	14,329	161.1

자료 : 경기도 내부자료, 2006년

화물차의 유류사용량과 유가보조금 상관관계 분석결과는 0.573으로 분석되어 시·군별로 큰 차이를 보이고 있다. 특히, 평택시, 남양주시, 동두천시의 경우는 평균에 비해 매우 낮은 유가보조금을 지급받고 있어 지역별 불균형이 심각한 수준임을 알 수 있다.

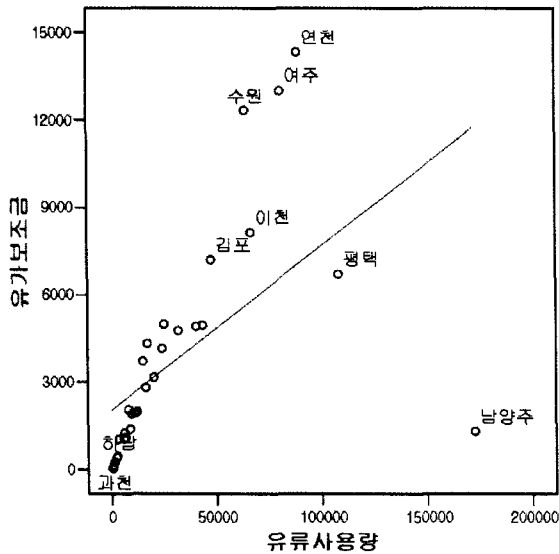
따라서 이를 근거로 화물 유류사용량과 유가보조금의 관계를 회귀모형으로 추정하면 식 (6)과 같다. 분석된 회귀모형의 결정계수 R^2 값은 0.3051로 매우 낮은 모형 설명력을 보이고 있다.

$$FS_F = 0.0566 \cdot OC_F + 2021.1820 (R^2 = 0.3051) \quad (6)$$

여기서,

FS_F = 화물 유가보조금(백만원)

OC_F = 화물 유류사용량(kℓ)



<그림 8> 경기도 시·군의 유가보조금(화물)

V. 결론 및 시사점

지방세인 주행세를 세원으로 하여 지급되고 있는 현행 유가보조금은 지역별로 징수되는 주행세와 지급되는 유가보조금의 차이로 인해 불균형이 발생하는 문제점을 가지고 있다. 이에 따라 본 연구에서는 유가보조금의 지역별 불균형 현상을 전국단위의 거시적인 분석과 경기도 단위의 미시적인 분석을 통해 검토하였다.

전국 16개 시·도별 유가보조금에 대해 분석한 결과, 유류사용량과 유가보조금간 회귀모형의 결정계수 R^2 는 0.554로 낮게 나타나 유류사용량과 유가보조금 간에 지역별 편차가 큰 것

으로 파악되었으며, 이는 주행세와 유가보조금 사이에 불일치 현상이 발생함을 의미한다.

이와 같은 원인은 화물차나 버스의 경우 유류가격이 낮은 인접지역에서 유류를 소비하기 때문인 것으로 판단되며, 이는 인접 지역을 묶어서 분석한 결과를 통해 입증되었다. 분석결과, 서울시와 경기도를 통합하고, 부산시와 경상남도, 대구시와 경상북도를 통합하여 분석하면 유류사용량과 유가보조금의 상관성이 크게 증가하는 것으로 나타났다.

경기도 31개 시·군의 유가보조금을 분석한 결과, 전국 시·도별과 마찬가지로 유가보조금의 불균형 현상이 나타났다. 특히, 여주군, 연천군은 주행세보다 더 많은 유가보조금을 지급하고 있는 것으로 조사되었다.

이와 같은 불균형의 원인을 보다 상세히 검토하기 위해 경기도 시·군의 버스, 택시, 화물차종별 유가보조금을 검토한 결과, 버스 및 택시의 경우는 유류사용량과 유가보조금 사이에 상관계수가 각각 0.9906, 0.9988로 높게 분석되어 지역별 불균형이 심하지 않은 것을 알 수 있었다. 하지만, 화물의 경우는 상관계수가 0.573으로 분석되어 지역별 불균형이 심각한 것을 알 수 있었다. 즉, 유가보조금의 지역별 불균형의 직접적인 원인은 화물차량의 유가보조금에서 발생하고 있다는 것을 확인할 수 있었다.

화물차량의 유가보조금 차이가 큰 원인으로서는 지역별 유류가격 차이에 따른 차량등록지(유가보조금 신청 및 지급 관할지역)와 주유지의 불일치를 들 수 있다. 또한 유가보조금 지급방식에서 2004년부터 시행되고 있는 화물 유가보조금 카드제(화물운전자 복지카드)의 경우 카드이용 사업자에게 인센티브 차원에서 신청금액의 150%까지 지급할 수 있도록 함으로써 보조금의 왜곡 현상이 발생한 것으로 판단된다.

이런 불균형은 해마다 유가보조금 안분비율이 적정하게 조정되지 않은 상태에서 유가보조금액만 늘어남에 따라 전년도 미지급분 금액이 계속 증가하는 악순환을 야기시키고 있다. 이런 이유로 인해 일부 시·군의 경우 유가보조금 전도액이 부족하여 운수업체에 지급하는 보조금을 당해 연도에 전액 집행하지 못하고 이월 집행함으로써 보조금 신청업체의 불만을 초래하고 있다.

따라서 유가보조금제도의 목적 및 지방세의 징세지 주의와 과세 응의의 원칙을 고려할 때,

유가보조금 지급소요예산 대비 안분액을 100% 보장하고, 유가보조금 안분비율을 재조정할 필요가 있다. 특히 운수업에 대한 시·군별 보조금 안분비율은 지자체별 유류사용량의 정부통계자료 및 자동차대수 등록비율을 반영하여 합리적으로 개선할 필요가 있다.

또한 현재 유가보조금은 분기종료 익월 말일까지 지급토록 하고 있으나 세금계산서 등 유가보조금 청구 서류가 많아 확인·검토가 어렵고, 허위 청구 등 부정사례가 발생하고 있으므로 개인용도 및 부정신청에 지급되는 것을 방지할 수 있도록 카드사용을 의무화시킬 필요가 있다.

참고문헌

1. 건설교통부(2001), 유가조정에 따른 운수업계 보조금 지급 지침
2. 건설교통부(2006), 예산업무편람
3. 경기도(2005), 2005~2009년 중기지방재정계획
4. 경기도(각연도), 경기통계연보
5. 임상엽(2005), 세법개론, 상경사
6. 전국시도지사협의회(2006), 지방소비세 도입에 따른 지역간 배분방식 모색
7. 조용래, 정재은(2006), 교통시설 투자재원 확보방안, 경기개발연구원
8. 하현구, 옥동석, 김천곤(2001), 교통세 부과와 적정성 분석(1단계), 교통개발연구원
9. 행정자치부(각연도), 지방세정연감
10. 경기도 홈페이지(<http://www.gg.go.kr/>)
11. 국세청 홈페이지 국세통계연보(<http://www.nts.go.kr/>)
12. 기획예산처 홈페이지 주요재정통계자료(<http://www.mpb.go.kr/>)