

自動車關聯 課稅政策의 分析

金 榮 奉

目 次

- I. 序 論
- II. 自動車關聯 諸稅의 現況
- III. 需要抑制的 課稅政策의 分析
- IV. 結 論

I. 序 論

韓國과 같은 中進工業國에 있어서 自動車産業은 國民經濟에서의 중요성이 增大하는 生産部門이며 그 製品의 普及增大로 상당한 社會·經濟的 變化가 發生되고 있다. 그러므로 이 部門의 産業政策과 이와 關聯된 諸般政策을 고려함에 있어서는 兩者(産業政策 및 關聯政策)가 關聯部門에 미칠 효과를 勘案하여 一貫性있게 推進됨이 바람직할 것이다.

韓國의 自動車製造産業은 아직 成長段階에 있기 때문에 이를 競爭的인 産業으로 發展시킬 것이 前提될 경우 상당한 기간동안 幼稚產

業으로서의 保護育成을 필요로 하게 된다. 이것은 規模의 經濟와 經驗에 의한 技術習得의 品質 및 生産性向上에 매우 중요한 役割을 하는 이 産業의 性格에 비추어 그 推進計劃과 政策에 國內市場에 의존한 質的 및 量的 成長이 主要內容으로 포함되어야 함을 의미한다. 반면, 經濟 또는 社會政策的 見地에서 自動車の 普及抑制가 목표로 選定된다면 競爭力이 없는 自動車産業을 維持시킴으로써 發生되는 資源浪費와 供給增大壓力을 排除시키는 政策이 필요할 것이다.

그러나 韓國에서는 이제까지 生産部門에서 는 産業發展에 기여하는 역할을 기대하여 政策的으로 生産能力의 增大를 촉진하였으나 租稅와 價格政策을 통하여는 그 需要를 抑制시키는 방향으로 추진되어 왔다. 이와 같은 相違된 政策이 政策執行의 相對的 濃厚度에 따라 한가지 目標가 다른 하나의 目標보다 더욱 成就되는 結果를 초래할 수는 있으나 兩者의 相互關聯性 때문에 産業發展의 目標나 需要抑制의 目標를 추구함에 있어서 모두 효과적이

될 수 없음을 매우 自明하다.

本稿에서는 현재 韓國經濟의 與件上 自動車 需要抑制政策이 發生시킬 수 있는 經濟的 效果를 검토해 보고자 한다. 그러나 여기에서는 自動車産業發展의 當爲性和 自動車普及의 經濟社會的 費用(또는 效果)을 비교하여 國家水準에서의 政策의 優先順位를 결정함이 課題가 아니며 단지 주어진 經濟與件에서 自動車關聯 課稅政策이 갖는 合理性에 대하여 論及하는데 목적을 두고 있다.

그러므로 經濟·社會적으로 自動車普及水準 決定에 重要하다고 간주되는 諸般要素 즉, 輸送需要와 輸送能率, 道路與件, 所得水準 등을 考察하고 政府의 自動車育成政策(또는 國產化 政策)을 既定事實로 인정하여 規模經濟의 側面에서 自動車에 대한 重課稅政策에 의해 발생 가능한 影響을 分析하는 데 그친다.

II. 自動車關聯 諸稅의 現況

自動車關聯 諸稅 및 公課內容은 <表 1>에서 보는 바와 같이 車種, 車型, 地域, 用도에 따라 상당히 多樣하다. 또한 關稅, 附加價値稅 등 모든 財貨와 用役의 生産 및 流通過程에 적용되는 稅金, 安全과 保險을 위한 經費, 公課 및 手數料 등과 함께 公債의 義務的 購買 등이 포함되기 때문에 순수히 租稅 또는 需要抑制를 목적으로 하는 稅額 算出이 어렵다. 단지 분명한 것은 트럭 및 버스에 비해 乘用車가, 小型乘用車에 비해 大型乘用車가 事業用에 비해 非事業用이, 그리고 「디젤」 보다는 가솔린 運行車輛이 높이 課稅되고 있다는 점이다.

<表 1> 自動車關聯 租稅 및 公課

| | |
|--|--|
| 1. 製造過程 | |
| 1) 關稅: CIF 價格의 30% | |
| 2) 關稅防衛稅: CIF 價格의 2.5% | |
| 3) 特別消費稅: (乘用車에 限함. 工場度價格基準) | |
| 1,500cc 以下: 15%, 2,000cc 以下: 20% | |
| 2,000cc 以下(6氣通): 30% | |
| 2,000cc 以上: 40% | |
| 4) 特別消費防衛稅: 特別消費稅額의 20% | |
| 5) 附加價値稅: (物品價格+特別消費稅+防衛稅)의 10% | |
| 6) 印紙稅: 販賣價格의 0.08~0.12% | |
| 2. 取得·登錄過程 | |
| 1) 取得稅: 取得價格의 2% | |
| 2) 登錄稅(非事業用 乘用車에 限함): 取得價格의 5% | |
| 3) 登錄防衛稅: 登錄稅額의 20% | |
| 4) 道路地下鐵, 上水道公債: 車種, 車型, 用度, 地域에 따라서 다름. | |
| 서울의 小型 自家用乘用車의 경우: 325,000원 (地下鐵公債) | |
| 5) 免許稅: 乘用車 21,600원, 其他 16,200원 | |
| 6) 責任保險料: 車種 및 用도에 따라 다름. | |
| 非事業用乘用車의 경우: 48,773원/2年 | |
| 3. 利用過程 | |
| 1) 自動車稅 및 防衛稅: 車種, 車型, 用도에 따라 다름. | |
| 小型非事業用乘用車의 경우: 292,500원/年 | |
| 2) 各種檢査費: 車種, 車型 및 用途에 따라 다름. | |
| 小型自家用乘用車의 경우: 49,021원/年 | |
| 4. 油類關聯稅 | |
| 1) 特別消費稅: 油種에 따라 다름(工場度價格基準). | |
| 揮發油: 物品價格의 160% | |
| 디젤油: 物品價格의 7% | |
| 2) 附加價値稅: (物品價格+特別消費稅)의 10% | |

「포니」乘用車를 대표적으로 적용할 경우 生産, 購入 및 登錄過程에서 消費者가 負擔하는 租稅와 公課額은 車生産價格의 50.2%가 되며 公債買入을 이에 포함시키면 65.5%에 이른다 (表 2 참조). 需要抑制의 目的이 뚜렷한 特別消費稅 및 이에 附加되는 防衛稅額은 車生産

價格의 18.8%에 이르나 이것은 附加價値稅, 登錄稅, 防衛稅, 取得稅 등의 課稅標準額을 引上시키므로써 消費者의 特別消費稅關聯 實

效負擔率은 22.4%로 上昇한다¹⁾. 車生産價格의 15.3%에 해당하는 義務公債購入額(서울의 경우)은 消費者의 購買行爲에 실질적으로 特別消費稅와 같은 作用을 한다고 볼 수 있다. 이에 의한 實質負擔增加額은 市場利率과의 차이에 의하여 計算될 수 있으나²⁾ 短期的 豫算制約과 心理의 效果 등으로 中産層의 購買意慾은 그 이상으로 抑制될 가능성도 있다.

〈表 2〉 乘用車關聯稅金 및 公課¹⁾
(서울自家用「포니」1,238cc의 경우)

| 區 分 | 金 額(원) | 比率(%) |
|-------------------------|-----------|-------|
| (1) 生 産 價 格 | 2,125,664 | 100.0 |
| (2) 諸稅 및 公課(購入時) | 1,066,787 | 50.2 |
| 生 産 過 程 | 680,936 | 32.0 |
| 購 入 過 程 | 85,980 | 4.0 |
| 登 錄 過 程 | 299,871 | 14.1 |
| (3) 公 債 | 325,000 | 15.3 |
| (4) 公債諸稅 및 公課(2/3) | 1,391,787 | 65.5 |
| (5) 運 行 過 程 (年) | | |
| 自動車稅 및 防衛稅 | 292,500 | 13.8 |
| 檢 査 費 | 49,021 | 2.3 |
| 가솔린 關 聯 稅 ²⁾ | 704,475 | 33.1 |

註: 1) 各種 手數料, 保證 및 責任保險料, 豫備檢査費 포함.

2) 가솔린 普通年 15,000km 運行, 10km/리터 燃料效率假定.

資料: 商工部 資料에서 算出.

特別消費稅와 公債購入은 직접적으로 自動車 價格을 引上시키는 데 대하여 가솔린特別消費稅와 自動車稅는 車輛利用費用을 增大시켜 自動車購買를 抑制한다. 小型非事業用 乘用車의 年間自動車稅 및 防衛稅額은 年 292,500 원이며 年間 150,000km의 走行을 假定할 경우 약 70萬원의 油類消費稅額이 消費者에 負擔된다. 이것은 「디젤」에 적용되는 7%의 油類消費稅와 10%의 附加價値稅 그리고 自動車稅가 없는 경우에 비하여 이 部門에서의 自動車運行費用이 3.1배 增大함을 의미한다.

1) 포니乘用車(1,238cc)의 特別消費稅 및 防衛稅額은 399,791원이며 附加價値稅, 登錄稅, 防衛稅 및 取得稅의 合計는 479,673원으로서 課稅引上에 의한 追加稅負擔額은 약 76,000원(上記稅額의 $\frac{118.8-100}{118.8}$)이 된다.

2) 이것은 消費者의 資産狀態나 貯蓄性向上에 따라 各個人에게 다르게 作用할 것이나 市場에서 額面價의 40% 以下로 割引價가 常例이므로 車生産價格의 9% 정도 的 課稅效果를 발생시킨다고 볼 수 있다.

3) 現代自動車 등에서 乘用車需要의 價格彈力性과 油類價格上昇에 의한 彈力性을 計測 試圖한 바 있으나 모델 構成이나 統計의 有意性에 있어서 모두 問題가 있었다. 韓國의 경우 최근 4~5年間 自動車普及이 급격히 擴大되었으므로 충분한 時系列資料가 존재하지 않고 同期間에 自動車의 相對價格은 약간 下落하였으나 油類의 相對價格은 크게 上昇하여 有意한 符號와 絕對值를 가지는 係數가 計測되지 않는다.

4) 李徹熙, 『韓國의 自動車工業』, KDI 研究調查報告, 80-05, 1980, p.18.

5) 1978年 및 1979年의 自動車關聯稅收(組立, 部品企業 및 消費者負擔의 諸稅와 취발稅 包含)는 同年度의 中央政府 및 地方政府의 總稅收收入(專賣收益 包含) 4兆 399億원과 4兆 7,269億원의 11.4% 및 12.6%를 차지하였다. 그러나 1980年度에는 自動車需要沈滯로 8% 미만이 될 것으로 豫想하였다(商工部 資料 및 EPB, 『主要業務指標』, 1980 參照). 諸負擔은 그 機能上附加價値稅와 防衛稅는 稅收가, 公債는 收益者負擔

統計的 分析을 통하여 韓國에서 乘用車價格 上昇과 運行費用增大가 발생시키는 效果를 糾明하기는 매우 어려우며 단지 資料의 立證없이 價格 및 費用의 上昇과 需要間에 逆比例關係에 있음을 認定할 수 있을 뿐이다³⁾. 李徹熙⁴⁾는 韓國의 消費者가 自動車(1,500cc 基準) 購買 및 運行時 日本의 경우에 비해 약 2배 및 5배의 課稅負擔을 가진다고 지적하였는데 이것이 統計的으로 分析된 世界自動車普及 패턴의 23%에 불과한 韓國의 自動車普及狀態를 대부분 설명한다고 볼 수 있다.

自動車 및 油類에 대한 課稅에서 물론 財政收入의 目的을 排除할 수 없으며 政府의 總稅收收入中 自動車關聯課稅의 比重은 상당히 높다⁵⁾. 本稿에서는 오직 自動車關聯課稅의 消費

抑制目的에만 관심을 가지므로 政府가 意圖하는 自動車需要抑制단을 보면 ① 油類消費節約, ② 社會間接資本 增大壓力的 減少, ③ 기타 消費增大, 消費性向 上昇, 消費의 顯示化 등의 豫防이 될 것이다.

Ⅲ. 需要抑制的 課稅政策의 分析

自動車는 輸送手段 또는 生活便益手段의 機能을 가지는 한편 需要者에게는 購入 및 維持費用을, 그리고 國家에게는 社會間接資本增設의 負擔을 지운다. 한편 自動車關聯政策으로 製品의 質과 價格이 制約됨으로써 消費者는 주어진 供給條件 아래서 自動車의 效能과 費用을 비교하여 需要를 選擇하여야 한다. 그러므로 政策의 妥當을 檢討함에 있어서는 그 社會的 效果와 費用이 비교되어야 할 것이다.

그러나 政策에서 意圖되는 社會的 效果와 費用 즉, 에너지消費節約, 社會間接資本投資負擔減少, 消費節約, 輸送能率의 沮害, 其他의 效果 등을 數量化하거나 이들간에 優先順位를 賦與하는 것은 현실적으로 어려우며 別個의 研究에서 試圖되어야 할 課題이다. 따라서 여기에서는 政策이 惹起하는 영향을 단지 論理的으로 類推함에 만족하여야 할 것이다. 本章에서는 먼저 政策의 效果가 資源配分の 側面에서 論及되고 輸送需要, 所得水準, 社會間接資本量과 비교된 自動車普及水準이 이 部門의 能率과 效能을 반영하는 尺度가 된다는

原則에 의한 財政支出負擔의 分散이, 그리고 特別消費稅는 稅收과 消費抑制가 目的이라고 볼 수 있는데 稅收增大效果에 있어서는 需要의 價格彈性이 非彈力的임이 前提되어야 할 것이다.

假定 아래 韓國의 相對的 普及水準을 分析한 다음 이 政策이 追求하는 其他 經濟 및 社會 政策目標에 대하여 檢討한다.

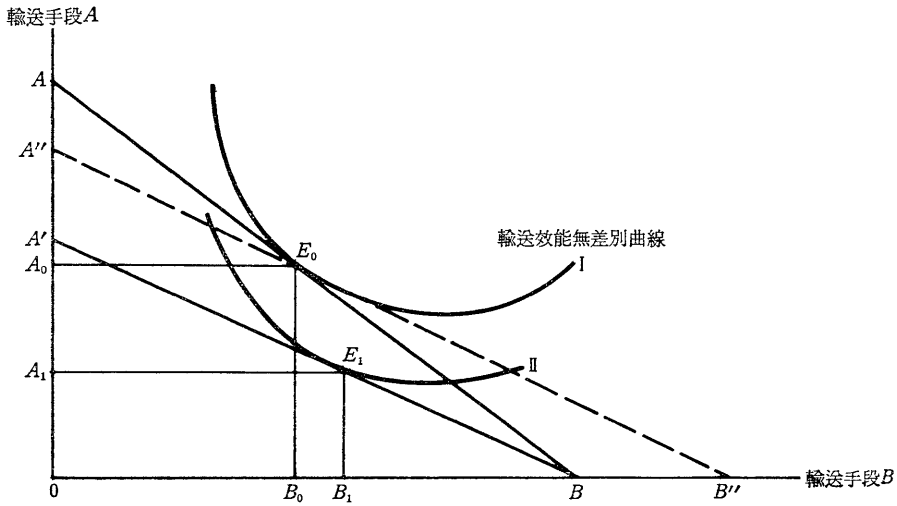
韓國에서는 현재의 貿易 및 產業政策에 의하여 自動車의 國產供給이 前提되어 있다. 이것은 自動車의 供給價格이 需要規模에 依存함을 의미하기 때문에 마지막으로 規模의 經濟效果와 關聯하여 이 政策이 分析된다.

1. 價格歪曲과 資源配分

完全競爭下에서는 市場機能의 作用에 의하여 各輸送手段의 限界效用/限界費用이 일치하는 점에서 各輸送手段의 需要가 결정되고 輸送部門에서의 資源의 最適配分이 이루어진다. 그러므로 輸送과 關聯하여 發生되는 國際價格基準의 便益(社會間接資本投資를 포함하여 輸送手段 維持에 필요한 모든 物的 및 人的費用)이 國內資源費用을 반영한다고 假定할 경우 理論적으로 特定輸送手段에 대한 課稅는 社會的 輸送能率을 低下시키거나 資源浪費를 초래한다고 볼 수 있다. 즉, 特定輸送手段에의 課稅는 代替輸送手段에의 相對的 補助를 의미하기 때문에 兩輸送手段의 價格比率이 歪曲되고 效率(限界效用/限界費用)이 낮은 輸送手段이 選好됨으로써 非效率의인 輸送手段의 需要增大와 資源浪費가 초래된다.

圖示하면 課稅 및 補助가 없는 경우 輸送部門에 주어진 資源으로 AB 의 輸送手段可用線(budget constraint)이 導出되고 이 線이 社會의 輸送效能無差別曲線 I 과 接하는 點(E_0)에서 均衡輸送手段의 組合이 決定된다. 그러나 課稅에 의하여 輸送手段可用線은 $A'B$ 로 轉換되며 새로운 均衡點 E_1 에서 均衡輸送手段의

[圖 1] 課稅 및 補助下에서의 輸送手段의 組合



組合이 이루어진다. 따라서 輸送手段 A의 需要는 A_0 에서 A_1 으로, B의 需要는 B_0 에서 B_1 으로 變化하는데 이 경우 無差別曲線이 正常的인 型態를 가지는 한 새로운 價格線 $A'B$ 는 無差別曲線 I 보다 低位이며 非效率的인 曲線 II와 E_1 에서 接하게 된다. 換言하면 주어진 豫算條件($A'B$)에서는 輸送能力의 不足(I-II)으로 社會의 流通能率이 低下하거나 주어진 輸送需要(I)가 충족돼야만 할 경우에는 輸送部門에의 投入資源이 增大함으로써 ($OA' = OB \rightarrow OA'' = OB''$) 資源浪費가 초래될 수 있다.

韓國의 自動車政策은 특히 乘用車를 重課稅 하고 其他 自動車는 餘他 輸送手段(例: 鐵道) 보다 높이 課稅된다. 乘用車, 其他 自動車 및 餘他 輸送手段의 投入資源要素 中 단지 명백하게 나타나는 사실은 이들 輸送手段間의 에너지效率의 차이가 顯著하다는 點이므로⁶⁾ 이와 같은 政策은 社會·經濟政策上 매우 높은 에너지節約의 優先順位와 各 輸送手段別 積載物 또는 搭乘人員의 同質性을 認定할 경우 妥當性을 가진다.

韓國에서 原油는 모두 輸入에 依存하므로 에너지節約의 중요성은 인정되는 바이나 우리나라에서 매우 낮은 總油類消費 中 가솔린 消費比率(1978年: 5.7%)과 各 石油製品의 精製比率이 技術的으로 制約된다는 點에 비추어 에너지消費節約에 絕對的인 優先順位를 賦與하기는 어렵다고 보아진다. 또한 所得水準이 人間의 時間 및 餘暇에 대한 效用의 函數임을 고려할 경우 各 輸送手段(버스 및 乘用車) 利用者의 同質性을 인정하기 어렵다. 이상의 論

6) 名 輸送手段은 各已 多樣한 에너지效率 및 社會間接 資本投資의 負擔을 가진다.

輸送手段別 에너지效率는 다음과 같다.

| 輸 送 手 段 | 平均搭乘人員 (人) | 人當에너지消費 (Kcal/人, km) |
|-----------|------------|----------------------|
| 택 시 | 3 | 680 |
| 乘用車(市內走行) | 3 | 970 |
| 乘用車(市外走行) | 3 | 440 |
| 都 市 버 스 | 12 | 520 |
| 旅 客 列 車 | 400 | 190 |

資料: 林浩奎, 「鐵道輸送과 에너지節約型 輸送體系」, 『韓國鐵道』, 1980. 4.

리에 비추어 韓國에서 類別히 높이 賦課되는 自動車關聯稅와 加算稅는 輸送效率 및 資源配分の 側面에서 利益보다는 損失이 크다고 推論된다.

2. 規模의 經濟와 生産效率

經濟規模의 膨脹에 따라 증대하는 輸送需要를 충족키 위해서는 國內生産에 의하건 輸入에 의하건 輸送手段이 供給돼야 한다. 韓國에서는 自動車의 國産化가 이미 정해진 政策方向이 되어 있으며 한결음 더 나아가 장래 輸出

産業으로 育成, 發展시킬 것이 意圖되고 있다.

序論에서 指摘하였듯이 自動車産業政策에 대한 전반적인 檢討는 이 論文의 主題가 아니다. 이것은 韓國의 經濟資源의 動態的 變化에 立脚하여 장래 世界市場에서 競爭의 産業으로 발전될 가능성을 갖는지, 또는 外部經濟의 발생이 産業의 존재를 필요로 할 정도로 중요한 것인지 與否를 판단하여야 하는 것이기 때문에 別個의 産業研究에서 다루어져야 할 課題인 것이다. 단지 확실한 것은 韓國經濟에서 占有하는 自動車製造産業의 重要성과 政府의 확고한 政策方向에 비추어 앞으로 自動車의 國內生産이 拋棄되지 않고, 더욱 國內産業保護를 위한 輸入制限이 계속될 것이라고 前提할 수 있다는 점이다.

自動車供給이 國內生産製品으로 制約될 경우 輸入製品과의 競爭이 排除됨으로써 需要者가 접하는 自動車의 價格과 品質은 國內自動車産業의 生産性과 技術에 의존하게 된다. 한편 規模의 經濟效果가 극히 중요한 自動車産業의 特性에 비추어 현재의 競爭力으로는 輸出能力이 전혀 없는 것으로 評價되는 韓國自動車産業이 規模擴大에 의한 生産性向上 效果를 오직 國內供給에 의존하게 될 것은 매우 당연하다. 높은 自動車關聯稅는 이와 같은 見地에서 批判을 받게 된다.

自動車工業에 있어서의 規模經濟의 效果는 과거의 研究와 企業經營을 통하여 상당히 큰 것으로 이미 立證되고 있다⁷⁾. 韓國의 自動車工業에 있어서는 특히 이미 大規模화된 歐·美·日의 自動車製造企業에 비하여 아직 적은 規模로 操業되기 때문에 供給規模의 增大에 따라 規模의 經濟效果가 더욱 크게 나타날 것으로 豫想할 수 있다⁸⁾. 이와 같은 점은 輸送

7) 規模의 經濟는 理論적으로 靜態的 條件下에 長期平均費用曲線이 下向하는 것으로 定義된다. 靜態的 條件(static condition)에 의하여 技術, 生産要素, 價格 및 外部經濟의 변화에 의한 生産性變化가 排除되기 때문에 特定時點, 地域 및 産業에 있어서 單一費用曲線의 導出이 가능해진다. 그리고 平均費用이 下向하는 要因으로는 주로 固定費用의 不可分性(indivisibilities of fixed costs), 大量處理에 의한 資源節減(economies of massed resources), 勞動 및 施設의 分業化 또는 專門化의 利益(economies from specialization of labor and plant), 物理的 空間經濟(economies of increased dimensions) 등이 提示되었다. C. Prattern and D. Dean, *The Economies of Large Scale Production in British Industry: An Introductory Study*, Cambridge: Cambridge University Press, 1965; A. Silberston, "Economies of Scale in Theory and Practice" *Economic Journal*, 82(1972) 등 參照.

8) 과거에 推定된 自動車産業에 있어서의 規模의 經濟는 거의 工學 및 經濟的 資料에 의하여 平均費用이 하락되는 규모와 規模의 效果과 消盡되거나 產出量의 限界增大에 대하여 單位費用의 節減效果가 아주 작은 規模만을 提示한다. 研究者에 따라 兩規模는 다르게 推定되었는데 組立部門만의 경우에 있어서는 平均費用의 하락이 시작되는 규모는 車型當 年産 25,000臺~100,000臺, 適正規模는 62,000臺~300,000臺이며 部品과 組立의 統合 경우에 있어서는 前者가 180,000臺~400,000臺, 後者가 360,000臺~2,000,000臺로 매우 多樣하다. 그러나 車型當 年生産 400,000臺 수준이 가장 普遍的인 最少適正 規模水準(이 以上에 있어서는 平均費用節減效果가 相對的으로 낮음)으로 알려져 있다. H. Jurgesen and H. Berg, *Konzentration und Wettbewerbsbewertung im Gemeinsamen Markt; Das Beispiel der Automobilindustrie*, Vandenhoeck & Ruprecht, Gottingen, 1968, L.J. White, *The Automobile Industry since 1945*, Cambridge: Harvard University Press, 1971, p.93; D.G. Rhys, *The Motor*

産業과 自動車産業의 發展을 위하여 規模의 效果增進을 위한 政策이 韓國에서 보다 效果的임을 示唆한다.

自動車에 대한 重課稅는 ① 課稅額만큼 自動車價格을 上昇시킴으로써 需要를 抑制하고 ② 需要가 抑制된 만큼 生産性向上 可能性을 抹消함으로써 이에 誘發되는 需要增大를 實現시키지 못하게 한다. 그러므로 만약 自動車租稅를 통한 財政收入이 自動車製造産業의 發展을 위한 支出로 쓰여진다면 이것은 매우 非合理的인 政策混合이며 주어진 輸送手段의 供給側面에서 볼 때는 國家的인 資源浪費와 生産性 向上의 沮害가 이의 複合的인 결과로 초래될 것이다.

3. 流通效率에 미치는 영향

社會的인 流通能率 및 效用은 輸送需要, 所得水準 및 社會間接資本量에 對比한 自動車普及水準에 반영된다고 볼 수 있다. 즉, 上記 諸變數에 비하여 지나치게 낮게 普及된 車輛臺數는 輸送手段 및 生活便益手段으로서의 效率은 높이나 過度한 消費者剩餘를 발생시킴으로써 追加의 自動車普及으로 얻어지는 能率과

Industry, London: Butter Worth, 1972, pp.280~95; C. Sicard, *Les Relation Cout:volume dans l'industrie Automobile* UNIDO 1970, p.4; C. Pratten, *Economies of Scale in Manufacturing Industry*, Cambridge University Press, 1971, pp.132~49; R.O. Jenkins, *Dependent Industrialization in Latin America*(1977) 등 참조. 韓國의 경우 車型當 最大生産實績은 1979年 「포니」의 65,000臺로 適正規模에 크게 미달함을 알 수 있고 과거의 研究가 費用曲線의 形態(規模의 經濟크기)를 밝히지 못하기 때문에 이 수준에서의 生産量의 限界增大에 대한 費用節減效果를 알 수 없다.

9) 日本의 公路輸送需要의 對GNP 彈力性은 旅客의 경우 0.7, 貨物의 경우 1.1 수준으로 韓國에 비하여 상당히 낮다. 日本通産省, 『昭和 50年代의 機械産業』, 1975, pp.79~80.

效用을 拋棄하는 結果가 된다.

車輛臺數/輸送量 比率을 車輛의 輸送效率의 指標로 삼을 때 韓國에서의 거의 모든 車種의 輸送效率은 상당히 높은 것으로 보여진다. <表 3>에서는 단지 日本의 경우와 비교되었는데 1972年の 日本의 車輛臺數/輸送量 比率은 1979年の 韓國의 경우와 비교하여 乘用車에 있어서는 15.1배, 버스는 3.1배, 트럭은 2.1배 높다. 이것은 韓國에서의 平均車輛의 過多積載, 過多走行時間과 距離, 높은 택시乘用車比率로 나타내는 現象이며 이에 따라 運轉事故의 增大와 車輛의 耐久年限 短縮이 초래될 것을 豫想할 수 있다.

<表 3> 單位輸送量當 車輛保有臺數

(단위: 臺)

| | 韓 國 ¹⁾ | | 日本 ²⁾ | C/A | B/A |
|--------------------|-------------------|----------|------------------|------|------|
| | 1972 (A) | 1979 (B) | 1972 (C) | | |
| 乘 用 車 (1億 人km當) | 268 | 389 | 5,886 | 22.0 | 15.1 |
| 버 스 (1億 人km當) | 70 | 61 | 191 | 2.7 | 3.1 |
| 트 러 크 (1億 톤km當) | 2,491 | 3,213 | 6,458 | 2.6 | 2.0 |

資料: 1) 交通部, 『交通年鑑』(1980)에서 計算.

2) 日本 通産省, 『昭和 50年代의 機械産業』, 1975.

過多積載現象은 運轉士의 過勞가 容認되고 個人乘用車의 比率이 적은 데에 基因한 結果이기 때문에 위의 指標는 韓國과 所得水準이 비슷한 나라의 경우와 비교되어야 보다 適切할 것이다. 그러나 韓國의 公路輸送量의 對GNP 彈力性은 原油價上昇이 급격하였던 最近 期間에 매우 높은 것으로 計算되는데⁹⁾ 이것은 供給의 制約으로 輸送需要가 크게 抑壓되었던 基礎與件을 반영하며 따라서 韓國에는 아직 상당한 消費者剩餘가 존재한다고 볼 수 있다(表 4 참조). 그러므로 현재의 낮은 車輛

臺數/輸送量 比率와 GNP 增加를 증가하는 輸送需要 增大壓力에 비추어 自動車交通手段에 대한 重課稅는 流通能率을 低下시키는 役割을 한다고 보여진다.

所得增大는 輸送需要를 增大시키는 한편 生活便益手段으로서의 乘用車의 相對的 位置를 侈奢性 消費로부터 必須生活財로 轉換시킨다. 특히 中産層의 增大와 이들이 占有하는 經濟活動 領域增大에 의하여 個人乘用車가 流通能率向上手段으로 廣範圍하게 요구된다.

1975~77年의 世界 20個國의 乘用車普及資料를 標本으로 하여 所得水準과 人口密度를 說明變數로 적용한 回歸分析結果에 의하면 1979年의 韓國의 所得水準에서 世界的 패턴으

로 保有되는 乘用車臺數는 人口 千人當 27.7 臺로 나타난다(表 6 참고). 그러나 實際 普及臺數는 이의 23%에 해당하는 6.4臺이며 버스 및 트럭의 普及臺數는 世界패턴의 63%에 이른다. 이것은 韓國에서 모든 車輛의 需要가 抑制되어 있고, 差別的인 課稅가 없을 경우 乘用車利用可能者의 3/4 以上이 大量交通手段을 이용하며, 交通 및 輸送需要가 抑制되거나 大量交通 및 輸送手段이 過多積載되고 있는 現象을 示唆한다. 이 경우에 社會的 流通能率의 下落과 生産性 및 效用의 下落이 초래됨은 당연하다.

道路延長은 自動車收容能力의 代表的 指標이며 國土의 耕地面積은 道路擴大의 制約要素

〈表 4〉 輸送需要의 對GNP 彈性值

| | 價 位 | 1972 | 1979 | 年平均增加率 (1972~79) | GNP 彈性值 (1972~79) |
|------------|-----------|------------|------------|---------------------|----------------------|
| 旅 客 公 路 | (10億 人km) | 36.9 | 85.3 | 12.7 | 1.21 |
| | | 26.3(71.1) | 62.0(72.1) | 13.0 | 1.24 |
| 貨 物 公 路 | (10億 톤km) | 13.6 | 25.4 | 9.3 | 0.89 |
| | | 2.5(18.3) | 6.7(29.9) | 15.1 | 1.44 |

註: 괄호 안의 數値는 公路輸送의 分擔率(%)임.
資料: 交通部 資料에서 算出.

〈表 5〉 1979年의 自動車普及臺數와 世界패턴으로 推定된 普及臺數의 比較

| | 實際普及臺數 ¹⁾ (A) | 世界패턴 ²⁾ (B) | A/B (%) |
|---------------|-----------------------------|---------------------------|------------|
| 乘 用 車(全國, 千臺) | 241 | 1,042 | 23.1 |
| (千人當 保有臺數) | 6.4 | 27.7 | 23.1 |
| 버 스 및 트 럭 | 245 | 389 | 63.0 |
| 合 計 | 486 | 1,431 | 34.0 |

資料: 1) 商工部 資料에서 算出.

2) 筆者가 計測한 自動車普及函*에서 算出.

* 自動車普及函數:

$$\ln Ca = -5.966 + 1.278 \ln PGNP - 0.180 \ln PLD \quad R^2 = 0.676$$

(-5.86) (10.74) (-3.08)

$$\ln Cb = -2.983 + 0.717 \ln PGNP - 0.215 \ln PLD \quad R^2 = 0.409$$

(-2.74) (5.63) (-3.44)

()의 數値는 t-value임.

Ca: 1,000人當 乘用車普及臺數

Cb: 1,000人當 버스 및 트럭普及臺數

PGNP: 1人當 所得(1975年 dollar)

가 된다. 이밖의 主要한 自動車收容能力의 決定要素로는 駐車場面積, 交通手段의 構成(大型車와 小型車의 比率, 버스, 트럭, 乘用車의 相對的 比率), 臺當 運行回數와 走行距離 등이 될 것이다.

〈表 6〉에서는 道路의 質的 差異(넓이, 傾斜, 舗裝與否)가 나타나지 않으나 이에 의하면 韓國의 道路 1km 當 車輛臺數는 美國 및 西歐諸國의 경우에 비하여는 크게 높은 반면 日本에 비하여는 매우 낮음을 알 수 있다. 한편 道路擴充의 可能性指標로 볼 수 있는 車輛臺數/國土面積 比率에 있어서는 歐美諸國에 비하여도 상당한 여유를 가지고 있다.

日本과 東京의 車輛/道路 比率는 韓國 및 서울의 경우의 3.1배 및 4.4배에 이르며 서울에서 이미 經驗하고 있는 交通滯症現象에 비추어 서울의 道路가 現在 車輛保有臺數의 4.4 배까지 擴大 收容할 수 있다고 보기는 어려울 것이다. 그러나 車輛普及增大로 豫想되는 交通手段의 構成變化, 臺當 運行回數와 走行距離의 減少 등을 勸案할 때 적어도 현재의 韓國의 道路與件이 都市 또는 全國水準에서 車

輛增大로 인한 流通能率向上의 制約要因이 되지 않음을 알 수 있다.

4. 其他 目的의 評價

消費抑制 및 所得隔差의 顯示化效果 防止는 經濟 및 社會政策的 見地에서 追求되는 自動車需要抑制政策的의 目標로 보인다. 生活便益手段으로서의 乘用車普及擴大는 直接的인 購入 및 維持費用의 增大와 이에 의하여 誘發되는 消費性向의 上昇 등을 초래한다. 國內貯蓄增大 및 資源節約을 필요로 하는 현재의 韓國經濟與件上 自動車普及擴大는 消費節約이라는 觀點에서 政策的으로 바람직하지 못할 것이다.

한편 낮은 率의 乘用車普及으로 극소수의 乘用車 所有者의 富가 浮刻되는 반면 普及率의 增大는 정도가 낮으나 廣範圍한 富裕層의 존재를 顯示한다. 그러나 아직 낮은 乘用車普及率에 비추어 普及이 一般化될 때까지 所得隔差의 顯示化 效果가 增大된다고 볼 수 있다.

〈表 6〉 主要國 및 都市의 道路交通指標

| | 車輛保有臺數 (千臺) | 千 人 當 車輛保有臺數 | 面積 km ² 當 車輛臺數 | 道路 km 當 車輛臺數 |
|--------------------------|----------------|-----------------|------------------------------|-----------------|
| 美 國 (1972) | 109,300 | 528 | 11.7 | 1.82 |
| 英 國 (1972) | 13,790 | 248 | 60.0 | 4.09 |
| 프 랑 스 (1972) | 15,020 | 293 | 27.3 | 1.90 |
| 西 獨 (1972) | 16,820 | 284 | 67.6 | 4.03 |
| 日 本 (1979) ¹⁾ | 36,992 | 322 | 98.0 | 32.78 |
| 韓 國 (1979) ¹⁾ | 494 | 13 | 5.0 | 10.47 |
| 東 京 (1979) ¹⁾ | 3,068 | 262 | 1,432.0 | 1,431.0 |
| 서 울 (1979) ¹⁾ | 201 | 26 | 320.8 | 32.63 |

資料 : 1) 商工部 資料에서 算出.

2) E.S. Mills and B.N. Song *Urbanization and Urban Problems*, Harvard University, 1979.

國家財政收入의 側面에서 볼 때 總稅收增大 效果는 自動車需要의 價格彈力性에 의해 결정된다는 것은 前述한 바 있으며 이와 더불어 租稅가 발생시키는 分配效果도 留意된다. 높은 自動車關聯 稅負擔率은 高所得層에 대한 課稅와 低所得層에 대한 相對的 減稅를 의미한다.

그러나 社會에서 중요하게 다루어지는 이와 같은 論議가 自動車關聯 政策樹立에 留意되어야 할 論理는 부족하다. 즉, 이들은 餘他政策에서 분리되어 追求하여야 할 目標이며 目標貯蓄行爲(target saving behaviour), 資本主義經濟下에서 成就誘因의 중요성 등으로 얼마든지 反論이 가능한 論題이기 때문이다. 그러므로 自動車關聯政策의 樹立에 있어서 이 要因들이 중요하게 考慮됨은 불합리하다고 보여진다.

Ⅳ. 結 論

韓國에서는 과거에 自動車가 產業發展에 寄與하는 役割을 기대하여 自動車産業이 政策的으로 育成되어 온 반면 여러가지 經濟·社會的 이유 때문에 消費抑制를 위한 課稅政策이 採擇되어 왔다. 그러나 이와 같은 政策의 混合이 生産部門과 需要部門의 相互關聯性 때문에 產業發展의 目標나 需要抑制의 目標를 追求함에 있어서 效果의이라고는 볼 수 없을 것이다.

生産, 登錄 및 購入過程에서 賦課되는 自動車關聯稅 및 公債購入義務와 가솔린消費稅는 특히 乘用車의 경우에 높으며, 이것이 韓國에서 自動車普及을 抑制하는데 중요한 역할을 하였다고 볼 수 있다. 本稿에서는 經濟·社會 與件과 自動車의 效用性을 비교하여 自動車關聯 諸稅政策의 效果를 分析한 結果 바람직하지 못한 면이 보다 많은 것으로 推論된다. 自動車에 대한 重課稅政策은 에너지消費가 포함된 輸送效率 및 資源配分の 側面에서 非合理性이 論證되며 現存하는 輸送需要, 所得水準, 道路與件에 비추어 社會的 流通能率 및 效用을 하락시키는 것으로 分析된다. 단지 消費性向의 向上, 所得隔差의 顯示化效果, 分配政策 등의 見地에서 自動車 普及擴大는 否定視되었는데 社會一角에서 중요하게 다루어지는 이와 같은 論議는 여러 가지 이유로 政策樹立의 主基準이 될 수 없다. 그리고 韓國과 같이 輸送手段의 供給이 오직 國內産業에 의존하는 경우 이와 같은 政策은 저렴한 輸送手段의 供給을 沮害한다.

政策의 一貫性은 能率的인 政策의 必須要素라고 볼 수 있는데 韓國의 自動車關聯政策은 이 關係를 分析할 수 있는 좋은 資料가 될 것이다. 만약 需要抑制目的의 租稅收入이 적당한 經路를 통하여 自動車關聯産業의 育成을 위하여 補助된다면 이것은 매우 非合理的인 政策의 混合이 될 것이며, 그 결과 國家的인 次元에서 상당한 資源浪費가 초래될 것을 豫想할 수 있다.

▷ 參 考 文 獻 ◁

- 交通新報社, 『交通年鑑』, 1980.
- 李徹熙, 『韓國의 自動車工業』, KDI 研究調查報告 80-05, 1980.
- 林浩奎, 「鐵道輸送과 에너지節約型 輸送體系」, 『韓國鐵道』, 1980. 4.
- 日本通產省, 『昭和 50年代의 機械産業』 1975. 6.
- Jen Kims, R.O., *Dependent Industrialization in Latin America*, New York: Praegers Publishers, 1977.
- Jurgesen H. and H. Berg, *Konzentration und Wettebe Wert im Gemeinsamen Markt; Das Beispiel der Automobilindustrie*, Vandenhoeck & Ruprecht, Gottingen, 1968.
- Mills E.S. and B.N. Song, *Urbanization and Urban Problems*, Harvard University Press, 1979.
- Pratten C., *Economies of Scale in Manufacturing Industry*, Cambridge: Cambridge University Press, 1971.
- Pratten C. and R. Dean, *The Economies of Large Scale Production in British Industry: Introductory Study*, Cambridge: Cambridge University Press, 1965.
- Rhys D.G., *The Motor Industry* London: Butter Worth, 1972.
- Silberston A., "Economies of Scale Theory and Practice," *Economic Journal*, 82, 1972.
- White L.J., *The Automobile Industry Since 1945*, Cambridge: Harvard University Press, 1971.