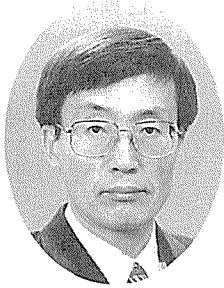


차량의 운행비용과 소비자의 선택



염택진

〈통상산업부 에너지관리과 사무관〉

1. 자동차 소유와 유지비용

자동차를 보유·운행하는 데에는 차량 구입에서부터 운행 및 유지·보수에 이르기까지 갖가지 비용이 발생하게 된다.

구입단계에서 제일 큰 부담은 구입비용이고 등록세, 면허세 및 공채매입비 등이 이에 해당하며, 운행단계에서의 비용은 자동차세, 보험료, 유류대 및 각종 유지비용이 이에 해당한다.

따라서 자동차 이용자 입장에서는 이러한 비용에 대하여 자동차 구입전에 한번쯤 생각해봄으로써 한 번 구입하면 장기간 사용하게 되는 데 따른 자동차 유지비용을 최소로 줄일 수 있을 것이다.

우선 자동차 구입가격만 볼때 경차인 티코SL의 출고가격(에어컨 포함가격)은 4백14만원 선이다. 또 1천5백cc급 엑센트CS의 출고가격은 6백70만원이고 2천cc급쏘나타ⅢSOHC는 1천2백65만원 수준이다. 엑센트와 쏘나타Ⅲ의 순수 출고가격만 600여만원의 차이가 나는 셈이다. 게다가 실제 차량을 등록 단계에 들어가면 그 차이는 7백20만원으로 늘어난다. 등록세와 공채매입에서 비용차이가 크게 달라지기 때문이다. 극단적으로 이야기하면 쏘나타Ⅲ2.0 한대값이면 엑센트1.5 두대를, 경승용차는 세대를 가질 수 있다는 계산도 가능하다.

경차인 티코를 구입할 경우에는 가격차이는 더욱 실감난다.

차량 가격이 4백14만원인 티코SL을 구입할 경우 등록과정에서 35만원만 추가로 부담하면 된다.

물론 여기서 끝나는 게 아니다. 막상 차를 몰고 도로로 나서는 순간부터 차종별로 유지비용이 그야말로 천차만별이다. 자동차세, 책임 및 종합보험료, 주차료, 기름값, 고속도로통행료, 면허세 및 범칙금에 이르기까지 갖가지 비용이 줄줄이 기다리고 있기 때문이다.

예를 들어 티코의 연간 자동차세는 10만원 수준이나 엑센트와 쏘나타Ⅲ는 31만원, 57만원씩으로 3~5배나 많다. 기름값도 1당 8백50원을 가정할 경우, 티코는 대략 64만원인 반면, 쏘나타Ⅲ는 1백29만원에 이르러 2배의 차이를 보인다. 이같은 유지비용 차이는 기름값이 오를수록 더욱 커질 것이 분명하다.

이상과 같은 여러 가지 비용을 종합해 볼 때, 서울에서 거주하는 신규운전자 하루 50Km를 운행할 경우 경차와 중형차의 유지비용 차이는 2배 가까이 벌어진다. 티코를 몰고 다닐 경우 연간 총 유지비는 대략 3백6만원, 엑센트는 4백53만원이며 쏘나타Ⅲ의 경우에는 5백39만원으로 훌쩍 뛰게 된다.

또한, 엑센트와 쏘나타Ⅲ를 현금으로 구입했다고 가정할 때 구입 첫해에 들어가는 비용이 무려 8백만원이나 차이가 난다. [별첨]

2. 에너지절약 및 교통소통 시책과 비용 절감 전략

가. 경·소형차 보급시책과 전망

1) 경·소형차 타기에 따른 효과

경·소형차 타기를 활성화하는 경우 나타나는 효과는 크게 국가 및 지역차원에서의 효과와 개인적인 차원의 효과로 대별할 수 있다. 소형차의 이용이 활성화됨에 따라 국가 및 지역적인 차원에서 얻을 수 있는 효과는 다음과 같다.

소형차를 이용하는 자에게 주어지는 혜택으로는 자동차 운행비용의 절감, 필요 주차공간 감소에 따른 주차문제 해소와 연료비 절약의 잇점이 있다.

국가 및 지역차원의 효과는 소형차 이용의 필요조건이 될 수는 있지만 충분조건이 될 수는 없다. 즉, 소형차 이용에 따른 국가 및 지역차원의 효과가 개인들에게 전파되고 효과가 뒤따를때 경·소형차 타기는 보다 활성화 될 것이다.

2) 경·소형차 타기의 선결요건

경·소형차 타기가 많은 효과가 있음에도 불구하고 이를 활성화 하기 위해서는 몇가지 극복해야할 과제가 있다. 첫째로는 차량 크기와 관련한 소비자의 인식전환이 있어야 하며, 둘째는 소형차 타기를 활성화시키기 위한 법적·제도적인 뒷받침이 필요하다.

소비자의 인식전환과 관련된 사항으로는 안전성에 대한 인식과 과시성에 관한 사항으로 나누어 생각해 볼 수 있다.

우선 안전성 관한 사항으로는 경차의 경우에 차량 크기가 작기 때문에 사고시 대형사고가 발생한다고 인식하는 소비자의 의식을 어떻게 불식시키느냐 하는 것이 문제된다. 경·소형차의 경우에 사고가 있는 경우 사고의 정도는 다소 더할 지 모르나 사고발생 빈도로 볼때는 중·대형차보다 일반적으로 낮다고 하는 점이며, 그이유는 경차 보유자의 경우 조심운전 마인드 등으로 사고율 및 정도가 오히려 낮을 수 있다는 심리적 요인에 기인한다는 분석이다.

실제로 경차 보유비율이 30~40%에 이르는 이탈리아, 프랑스, 독일 등에서는 사고율이 오히려 우리나라 보다 훨씬 낮은 것으로 나타나 경차와 안전성과는 큰 상관관계가 없음을 반증하고 있다고 하겠다. 사고는 어디까지나 운전자의 성향과 체계적인지 못한 신호체계나 차선체계등 도로 운영시스템과의 관련성이 더 크다고 볼 수 있다.

과시적 요인은 중·대형차를 타고다니면 품위가 있고 재력이 있어 보인다고 생각하는 우리 생활주변에서의 과시적 소비 현상이다. 이러한 현상은 화폐경제에 여유가 없어지고 소비문화 및 의식구조가 합리적 구조로 변화하면서 자연히 없어지리라 생각되지만, 그러한 변화를 좀더 앞당기기 위해서는 의식 있는 소비자가 먼저 솔선 실천하는 것이 중요하며 그렇게 실천하는 자를 더 실속있는 것으로 인정해 주는 생활문화가 먼저 이루어지는 것이 중요하다.

차량 특성에 관한 사항으로 또 한가지 관심되는 사항은 경차 동차의 사양이 다양하지 못하다는 것이다.

경·소형차 보급이 일반화된 이탈리아, 프랑스 등 국가에서는 차량의 모양이 다양하고 소비자의 호기심을 끌 정도로 미려하다. 그에 대하여 우리나라의 경우는 91년부터 시판되고 있는 티코와 97년 9월부터 판매되고 있는 아토스 뿐이며, 그것도 모양에 있어 다양하지 못하여 아직 경차에 대한 수요가 촉발되지 못하고 있는 실정이다.

경·소형차 타기를 활성화하기 위해 또 한가지 개선되어야 할 점은 차량의 특성 및 소비자의 인식 이외에도 법적·제도적인 지원을 꼽을 수 있다. 법적·제도적인 지원을 해야 하는 이유는 기존의 큰차에 비하여 소형차가 국가사회에 기여하는 긍정적인 효과에 대한 보상적인 의미와 소형차 타기가 활성화될

수 있는 틀을 마련한다는 의미를 동시에 갖게 된다. 그 구체적인 방법으로는 경·소형차 활용의 활성화를 위한 재정적인 지원과 시설물의 차별적인 운영이 병행되어야 한다.

재정적인 지원으로는 경·소형차 이용자에게 각종 세제혜택과 구입·운영시 비용을 절감할 수 있는 방안을 모색해 주는 것이며, 소형차 이용과 큰차 이용에 있어 시설의 차별적 혜택으로는 고속도로, 유료도로, 주차장 등에서 이용요금의 할인과 작은차를 위한 시설 운영 등을 들 수 있다.

3) 경승용차 보급확대를 위한 지원시책과 전망

위와 같은 효과성 전제하에 정부는 96년부터 800cc이하 차량을 경차로 규정하여 에너지절약, 환경개선 및 교통통대책 차원에서 경차 보급확대를 위한 지원을 추진해 오고 있다.

그 주요내용을 보면 우선 등록세를 일반차량에 대하여는 구입가격의 5%를 과세하는데 대하여 2%로 감면하고 있으며, 1가구 2차량 초과세 면제, 고속도로 통행료 50% 할인, 공채매입비 50% 인하, 공영주차료 50% 할인은 물론 종합보험료를 10% 인하해 주고 있으며 금년 8월부터는 책임보험료도 그동안 일괄적용하던것을 배기량별로 차등적용 하도록 함으로써 종전에 비하여 30%수준 비용부담을 덜어주는 등 적극적인 지원을 해주고 있다.

경승용차 지원내용

항 목	내 용
•등록세 인하	5%→2%
•면허세 인하	50% 수준
•1가구2차량중과 제외	등록세 및 취득세 중과대상에서 경자동차 제외
•고속도로 통행료 할인	일반소형차 대비 50% 할인
•보험료 인하	종합보험료 10% 인하
•공채매입액 경감	50% 인하
•주차요금 할인	공영주차료 시·도별 50% 할인

그에 따라 경차에 대한 수요도 급증하여 95년말 전체 경차 보유수가 20만대 수준에서 96년말에는 30만대 수준으로 큰 증가 추세를 보이고 있으며, 이러한 추세는 앞으로도 경차에 대한 차고지증명제 제외 등 정부의 추가적인 지원 및 소비자들의 합리적인 소비성향과 함께 에너지가격 자율화에 따른 에너지가격 상승예상, 국내 경기의 저성장장기 지속 등의 영향으로 경·소형 차량 이용 메리트는 더욱 커질 것으로 예상되어 경차 구입수요도 크게 늘어날 것으로 전망된다.

승용차 배기량별 분포현황

(단위 : 천대(%))

	1993	1994	1995	1996
계	4,271(23.4)	5,148(20.5)	6,006(16.7)	6,893(14.8)
-1,000cc	138(3.2)	176(3.4)	206(3.4)	299(4.3)
-1,500cc	2,801(65.6)	3,275(63.6)	3,662(60.9)	3,972(57.6)
-2,000cc	1,068(25.0)	1,359(26.4)	1,719(28.6)	2,122(30.8)
+2,000cc	264(6.2)	338(6.6)	419(7.0)	500(7.3)

나. 자동차 연비관리 시책과 비용절약

□ 차량 자체의 공인연비 개선 및 관리

정부에서는 수송부문 에너지소비의 90% 이상을 차지하고 있는 자동차에 대한 제조·보급·이용단계별 효율향상을 추진하고 있으며, 그 일환으로 승용차 연비 등급표시제와 목표 연비제를 시행하고 있다.

특히 소비자에게 자동차 구입시 연비가 우수한 차량을 쉽게 구분하여 선택하고, 자동차 생산자에게는 연비가 좋은 자동차를 경쟁적으로 생산하도록 하기 위하여 연비·효율등급표시제도를 시행하고 있다.

우리나라 승용차의 목표연비

(단위 : km/l)

구 분(cc)	1994	1996	2000
1,401~1,700	14.62	15.4	16.1
1,701~2,000	10.89	11.4	12.0
2,001~2,500	9.41	9.9	10.4
평 균	13.59	14.3	15.0

□ 차량 크기별 연비에 대한 관심 필요

자동차 전반에 관한 연비개선 노력은 자동차산업의 경쟁력 향상을 위해 절실한 노력이지만, 실제 승용차 이용자 입장에서는 승용차의 크기에 따른 연비 차이에 대하여 더 큰 관심을 가질 필요가 있다.

차량 크기에 따른 연비현황을 보면 경차의 경우에는 휘발유 1ℓ를 가지고 24Km를 주행할 수 있는 데 대하여 중·대형차의 경우에는 10Km도 주행하기 힘들기 때문에 경·소형차를 선택하는 경우 운행비용을 절반 이상 덜 소비할 수 있기 때문이다.

□ 자동차 실 주행연비 개선을 위한 각종 교통수요관리시책

또한, 실주행연비를 개선하기 위해서는 기술적인 자동차 공인연비 개선에 더하여 주행조건 개선도 충분히 이루어져야 한다. 예를 들면 승용차의 연비와 평균 주행속도의 관계를 볼 때 가장 연비가 양호한 경제적인 속도는 시속 60~80Km 사이이며, 그 범위를 기준으로 속도가 떨어지거나 빨라지게 되면 연비는 악화된다. 따라서, 에너지 낭비요인이 가장 많은 서울의 시가지 평균주행 속도는 현재 시속 20Km미만으로 실주행연비를 향상시키기 위한 노력이 요구되고 있으며, 고속도로상에서의 지나친 과속도 10~20%수준의 에너지 및 비용낭비요인이 됨을 인식해야 한다.

평균주행속도의 향상수단은 도로의 확장과 정비이다.

도로연장 및 확장은 지속적으로 추진해야 할 장기적인 국가 과제이지만, 도로건설이 매년 어려워지는 상황하에서는 무엇보다도 도로의 운영여건을 정비·개선하는 것이 대단히 중요하다.

미국이나, 영국, 프랑스, 일본 등 주요 국가에서도 교통수요관리(TDM)수단을 적극 도입함으로써 기존도로의 효율적 이용을 도모하여 주행조건을 개선하고 있으며, 주요 교차로 부근이나 대중교통수단 주정차지역에는 노변에 붉은 선을 그어 일반 차량의 운행을 금지하고 있으며, 각종 신호체계 등을 전자·정보화하여 운전자나 보행자에게 최선의 서비스제공을 위한 노력을 기울이고 있다.

물론, 우리나라에서도 대도시를 중심으로 교통혼잡문제를 해결하기 위해 대중 교통수단 이용촉진을 위한 각종 TDM수단을 시행하고 있다.

그 주요한 사례는 교통체증이 제일 심한 서울지역에서 1986년부터 시행하고 있는 버스 전용차선제를 들 수 있으며, 버스 전용차선제 외에도 서울지역에서 도입한 TDM수단은 가변차선제, 일방통행로, 주차장유료화, 혼잡통행료 징수, 환승주차장 운영, 지점통행제(point tolls) 실시, 경전철(강남-하남간 LRT) 건설추진, 승용차 합계타기, 출퇴근시차제, 버스·지하철 등 대중교통이용하기 등 각종 교통수요 관리사업을 추진하고 있다.

다. 기타 자동차관련 공적비용 절감 전략

이상에서 본 차량 자체의 에너지 비용절약 노력과 교통수요관리수단 외에도 자동차 세제, 보험 및 주차료, 각종 통행료, 범칙금 등 공적성격의 비용도 차량의 크기에 따라서 달리 적용하고 있으므로 자동차 구입자에게는 또다른 선택의 요소가 될 수 있다.

우선, 자동차 세제, 보험측면에서는 에너지절약을 위해 경차에 대하여 등록세를 일반 5%에서 2%로 인하해주고 있음은

물론 공채매입도 50% 할인해 주고 있고, 보험료도 10%수준 할인해주고 있음을 앞에서 보았으며, 자동차 이용단계에서의 비용인 주차료, 통행료 등도 도심지 부지확보의 어려움, 교통소통 억제 등의 차원에서 앞으로도 인하될 소지보다는 인상될 소지가 많은 것으로 보여짐에 따라 적지않은 비용요인이 되고 있음에 대하여, 경차에 대하여는 50%수준 인하해주고 있어 소비자의 신중한 선택이 요망된다.

그 외에도 운행자의 운행 행태에 따라서 비용의 차이가 현저하게 발생할 수도 있으므로 차량 운행자 입장에서는 선택의 여지가 있는 요소가 된다. 예를들면, 운전자가 경제운행(시속 60-80Km)하는 경우에는 최소한 10-20%의 유류소비를 줄일 수 있으며, 안전운행 및 교통수칙을 잘 이행하는 것도 차량유지비용을 줄일 수 있는 중요한 수단이다.

3. 자동차 운행비용과 소비자의 선택


앞서 언급된 대로 자동차 관련 세금 등 각종 부담금 성격의 일반적 경비를 줄이기 위한 경·소형차량 선택 이외에도, 정부가 추진하고 있는 연비개선시책 및 각종 교통수요관리시책에 의해서도 소비자가 부담하는 직·간접적 비용을 회피할 수 있는 선택 방법은 다양하다고 하겠다.

우선 정부가 추진하고 있는 차량 연비개선에 있어서도 중·대형차에 비하여 경·소형차의 경우에 연비상으로도 배 이상 차이가 나고 있으므로 그 자체만으로도 소형차에 대한 혜택이 될 수 있을 뿐만 아니라, 동일 배기량의 경우에도 제조회사별, 차종별, 차량형식(오토 스틱 등)별 연비가 다르므로 연비등급을 1등급에서 5등급까지 부여하여 소비자들이 구입단계에서 동일 규모의 차량중에서도 연비·효율이 좋은 차를 선택할 수 있도록 하고 있으므로 소비자 입장에서는 차량 구입전에 필히 확인하는 것이 필요하다.

그 외에도 TDM수단별도로 차량 보유자 입장에서 비용을 절감할 수 있는 길이 다양하다.

우선 버스 전용차선제의 경우에는 대중교통수단 이용하기와 연계되어 있을 뿐만 아니라 승용차 이용 자체를 억제하는 효과까지 내포하고 있으므로 영업상 불가피한 이유에서가 아니면 가급적 대중교통수단을 이용함으로써 직·간접적인 비용을 줄일 수 있을 것이다. 예를들어 부제, 함께 타기의 경우에도 일면으로는 개별시책에 불과하지만 3명이 1조로 함께타기를 할 경우에 에너지비용을 3분의 2 이상을 줄일 수 있어 차량 보유자 입장에서는 운행비용 절감을 위해 적극 이용해 볼만한 시책이다.

그밖에 주차장 요금징수, 외곽순환도로 지점통행제, 혼잡통행료 징수 등도 차량 이용에 대한 부담을 가중시킴으로서 관련 사업을 위한 재원확보 목적 외에도 차량 운행을 자제토록 하는 의미까지 내포되어 있으므로 차량운행자 입장에서는 그런 저런 모든 비용을 감안하여 구입·운행하여야 할 것이다.

이와 같은 비용절감 노력은 비단 소비자 입장에서만 비용절감은 아니며, 자동차 에너지인 유류가 100% 수입에 의존하고 있음을 고려할 때 국가적으로도 외화의 유출을 억제하여 국가적 저축을 증대시키는 의미가 있다는 것도 함께 인식하는 것이 필요하다. 

[별첨] 자동차 구입/유지비용 비교

(단위 : 원, %)

구분	티코 SL	엑센트4DR 1.5CS	쏘나타III 2.0 SOHC	
차량가격	4,146,000	6,700,000	12,650,000	
구입과정	등록세	90,450	365,450	690,000
	취득세	82,910	133,990	253,000
	공채매입	150,000	550,000	1,380,000
	기타	30,000	30,000	30,000
	소계	353,360	1,079,440	2,353,000
차량가격+구입비용	4,499,360	7,779,440	15,003,000	
보유운행과정(年)	자동차세	104,000(3.4)	312,000(6.9)	572,000(10.6)
	책임보험	267,790(8.7)	279,430(6.2)	281,790(5.2)
	종합보험	891,860(29.1)	1,088,320(24.0)	1,317,430(24.4)
	주차료	600,000(19.6)	1,200,000(26.5)	1,200,000(22.2)
	유류대	643,672(21.0)	981,804(21.7)	1,292,708(24.0)
	통행료	248,000(8.1)	296,000(6.5)	296,000(5.5)
	면허세	12,000(0.4)	27,000(0.6)	36,000(0.7)
	기타	300,000(9.8)	350,000(7.7)	400,000(7.4)
	소계	3,067,322(100)	4,534,554(100)	5,395,928(100)
	합계	7,566,682	12,313,994	20,398,928

- ※ 자동차 가격은 에어컨 포함가격
- 공채매입은 지하철공채 100% 매입시
- 구입비용 기타는 수수료, 인지도 등
- 종합보험은 26세이상 신규가입 적용
- 주차료는 공공주차장 월 10만원 정기주차 기준
 - 그 외에 수시 일반주차비는 제외
- 유류대는 1일 50Km, 850원/ℓ 적용
- 고속도로 통행료는 서울-대전간 연 20회 기준
 - 그 외에 순환도로 지점통행료로 1일 왕복 2000원 월 5만원, 연간 60만원 수준 소요되나 주로 대도시에 해당하므로 대도시 차량 비율로 할인 조정 월 200,000원 반영
- 면허세는 인구 50만명 이상지역
- 기타사항은 교통법칙금 등 연 3회적용, 오일교환, 타이어 교체등 부대비용 가정