

주행세 도입에 대한 문제점



이 원 철

〈 석유협회 업무차장 〉

현재 석유류에는
주행세 성격의
교통세가 부과되고
있으며, 정부의
고유가정책에 따라
휘발유 소비자 가격중
세금비중도 74%에
이르고 있으므로
별도의 주행세 도입은
현실적으로
여지가 없다.

최

근 주행세 도입에 대한 찬반논의가 다시 거론되고 있다. 주행세란 자동차 이용단계의 세금을 늘려 자동차를 많이 사용하는 사람이 그 만큼 더 세금을 부담하도록 하는 것이다.

이같은 주행세를 도입하려는 배경은 불요불급한 자동차 이용을 억제토록 유도하여 교통수요 및 교통공해의 감축은 물론 SOC 투자재원을 확보하기 위한 것으로 볼 수 있다.

그동안 수차에 걸친 주행세 도입에 대한 정부부처간 협의에도 불구하고 보류되고 있는 점을 감안할 때 주행세 도입에는 현실적으로 여러가지 문제점을 안고 있는 것이 사실이다.

우선, 석유류에는 이미 주행세 성격의 교통세가 지난 '94.1월부터 부과되고 있다. 더구나, 정부의 지속적인 고유가 정책에 따라 우리나라 현행 휘발유 가격은 주요 외국과 비교해 거의 비슷한 수준이며, 휘발유 소비자가격중 세금비중은 74%로 일본보다 훨씬 높은 수준이다.

또한 정부는 '98.1.9일 휘발유 교통세를 기본세율 345원/리터에서 455원/리터로 32%나 대폭 인상 시킨데 이어 SOC투자재원과 실업 대책재원 마련을 위해 지난 5월 3일부로 교통세를 또다시 30% 인상한 바 있으므로 별도의 주행세 도입은 현실적으로 여지가 없다.

또한 주행세를 대폭 인상하고 자동차 보유관련 세제를 개편·감면해 줄 경우 자동차 업계는 수요증가에 따라 손익이 개선되는 반면, 석유업계는 수요 감소에 따른 막대한 손익감소를 감수해야 하는 등 산업간 조세효과의 형평성 문제가 발생하게 된다.

현재 유종별 세금이 차지하고 있는 비중을 볼 때, 휘발유의 74%에 비해 경유 34%, LPG 14%로 휘발유에 부과되는 세금의 비중이 과중한 편이다. 이에 따라 휘발유 차량의 등록대수는 '97년 월평균 50천대에서 '98.1월 13.3천대로 감소세로 돌아선 반면, LPG 사용차량은 '97년 월평균 4.5천대에서 8.6천대로 증가하는 추세이다.

따라서, 주행세 도입에 따른 휘발유 가격상승은 현재에도 진행되고 있는 소비자들의 차량 구매전환행위를 가속화시킬 것이며, 그 결과 적정수준의 세수 확보도 어렵게

만들 것으로 보인다.

더구나, 석유제품의 연산품 특성상 휘발유 수요가 감소할 경우, 원유도입 자체가 감소하게 되어 민생유종인 등·경유와 산업용 유종인 B-C유의 생산도 감소하게 되어 석유제품 수급안정에도 문제가 발생할 수 있다.

이를 해결하기 위해서는 국내공급이 부족한 상기 유종을 추가로 수입할 수 밖에 없으므로 이는 원유를 정제하여 해당제품을 생산할 경우보다 국민경제적으로 비효율적일 수 밖에 없으며, 원유도입감소에 따른 무역수지 개선효과를 기대하기 보다는 오히려 상대적으로 고가인 석유제품 수입으로 무역수지에도 악영향을 미칠 우려가 있다.

현재 IMF지원체제에 따른 경기침체하에서 수요의 감소로 물동량이 급감하고 있는 가운데 주행세가 도입되어 운송연료인 휘발유와 경유값이 인상된다면 물류비용 증가로 원가부담이 가중되어 산업경쟁력이 약화되고 생산활동도 더욱 위축되는 악순환을 초래할 가능성이 있다. 특히 승용차가 생계수단인 저소득층의 경우 막대한 타격을 입을 수 밖에 없을 것으로 보인다.

주행세는 간접세로 징수가 용이한 점은 있으나 계층에 관계없이 동일한 부담을 지게되므로 직접세 비중을 높이려는 조세형평정책 및 조세 선진화 정책에 역행되며, 소득계층간 심각한 불평등을 초래할 것으로 예상된다. 즉, 휘발유값 인상으로 인하여 저소득층은 심각한 타격을 받고, 고소득층일수록 휘발유가격에 대한 수요탄력성이 낮아 고소득층의 승용차 이용을 조장한다는 측면에서 소득계층간 위화감을 조성하는 등 사회적 불평등 문제가 발생할 우려가 있다.

더구나, 석유제품 가격에 대한 수요탄력성이 낮은 점을 고려할 때, 주행세 도입으로 과연 얼마나 교통량이 지속적으로 감소될지도 의문시된다. 즉, 주행세 시행초기에는 일시적인 교통량 감소가 예상되나, 시간이 흐를수록 그 효과가 둔감해져 결과적으로 물가상승과 국민부담 가중만 초래할 가능성이 높다.

또한 상대적으로 교통혼잡도가 낮은 농촌이라든지 중소도시 소비자들의 주행세 부담은 주행세 도입취지인 원인 제공자의 코스트 부담원칙에도 위배되어 지역간 소비지의 납세형평성 문제가 제기될 소지가 크다.

그리고 자동차관련 취득/보유과세가 지방세이므로 이를 주행세로 대체할 경우 세수를 어떻게 합리적으로 배분할 것인가에도 대한 문제도 동시에 고려되어야 할 것이다.

이와같은 문제점등을 고려할 때 현행 교통세도 일종의 주행세이며 정부에서도 에너지 소비절약차원에서 휘발유에 대한 교통세를 대폭 인상할 계획으로 있으므로 굳이 별도의 주행세 신설논의는 불필요한 것으로 생각된다. 그리고 주행세 도입 및 자동차 보유세 감면시에는 자동차 산업과 석유산업간 세금 효과가 형평성 차원에서 고려되어야 할 것이다. ☹

주행세는 간접세로서
직접세 비중을
높이려는
조세형평정책 및
조세선진화정책에
역행되며,
소득계층간 불평등을
초래할 것이다.