

“교통세” 폐지 과연 시급한가?



하헌구

휘발유 및 경유에 세금을 부과하여 이를 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통시설의 확충에 사용하는 교통세가 2006년 12월에 폐지될 예정이다. 교통세는 조세수입의 사용처를 분명히 정해놓고 세금을 부과하는 목적세의 일종인데, 우리나라에서는 80년대 교통시설투자가 부족하여 90년대 들어서 교통시설의 부족으로 인한 교통혼잡의 증대, 물류비용의 증대현상이 심각해지고 국가경쟁력 약화로 이어지자, 교통시설의 획기적 확충을 위하여 94년에 도입하여 2003년까지 한시적으로 부과되는 세금이다. 그런데, 2000년대 초에 목적세로서의 교통세 존폐 여부에 대한 논쟁과정에서 일단은 2006년까지 3년 동안 연장하고, 그 동안에 존폐 여부의 타당성에 대한 면밀한 연구 및 검토를 통하여 2006년에 존폐여부를 결정하기로 한 것이다.

교통세 폐지론자들의 주장은 교통세를 포함한 목적세는 지출목적이 한정된 예산지출방식이므로 교통투자이외의 부문 예를 들어 복지지출과의 중요도를 평가하지 않고 교통부문에 우선적으로 예산을 배분하다보니 재정운용상의 경직성이 발생하고 이는 국가 전체적인 자원의 비효율적 배분을 야기하는 문제가 발생한다. 따라서 목적세로서의 교통세를 폐지하고 교통시설투자 이외 부분과의 상대적인 중요성을 평가하여 정부예산을 배분하도록 하여야 한다는 것이다. 이러한 주장은, 참여정부 등장이후 복지 및 국방예산지출의 증가 등으로 인한 정부예산 확대 한계 등으로 더욱 설득력을 얻고 있

는 실정이다.

이에 반하여 교통세 존치론자의 주장은 교통세는 수익자부담의 원칙에 입각한 조세로서 교통시설이용의 수혜자로부터 교통시설투자의 재원을 조달한다는 측면에서 효율적이면서 공평한 세금이고, 또한 특정한 조세와 특정한 예산지출을 연결시켜서 국민들의 선호를 분명히 표시할 수 있도록 유도함으로써 국가 전체의 이익을 고려한 적절한 정책결정을 가능하도록 하는 장점이 있다. 다른 측면에서는 교통세의 폐지시기가 너무 이르다는 점도 있다고 한다. 즉 우리나라의 현실을 볼 때 교통혼잡으로 인한 물류비용은 아직도 과도한 상황이고 이는 국가경쟁력의 약화요인으로 작용하고 있는 실정이 지속되고 있는데, 이는 목적세로서의 교통세 도입된 90년대 초의 상황과 비교하여 현재의 상황이 크게 나아지지 않고 있다는 점을 고려해야 한다는 것이다.

이와 같은 논쟁에 대한 옳고 그름을 따지는 방법으로 다음의 두가지를 생각할 수 있을 것이다. 하나는 다른 선진국의 경험을 분석해보는 것이다. 선진국의 경우 현재 목적세의 재정에 대한 비중은 우리나라에 비하여 훨씬 낮은 것이 사실이다. 그러나 선진국들의 과거 사례를 살펴보면, 교통시설과 같은 특정분야에 많은 투자가 필요한 경우에는 목적세를 과감하게 도입하여 투자를 증대하고 그 목적이 달성되었다고 판단되었을 경우 이를 폐지하는 방식을 취하였다. 이를 볼 때 현재의 우리나라 상황을 선진국들이 현재 상황과 직접 비교하여 목적세의 폐지를 주장하는 방식에는 문제가 있는 것으로 판단되며, 교통세 도입의 목적을 달성하였는가에 대한 보다 엄밀한 분석이 필요할 것이다.

두 번째의 방법은 교통세 폐지에 대한 국가 전체적인 측면에서의 편익과 비용에 대한 엄밀한 분석을 시행하는 것이다. 교통세 폐지의 편익은 재정운영의 경직성 해소, 조세체계의 단순화, 교통투자사업의 비효율성 해소 가능성 증대 등을 들 수 있고, 목적세 폐지의 비용은 교통투자재원확보의 안정성 감소, 교통세 도입 목적 달성 실패 가능성 증대 등으로 인한 장기적 국가경쟁력 약화 등을 이야기 할 수 있다. 목적세 폐지시 얻을 수 있는 편익 중에서 투자비효율성 해소는 교통세를 유지하면서 투자평가제도를 효율화하면 얻을 수 있다. 그리고 재정운영의 경직성 해소의 교통세 폐지 편익과 재

원확보의 안정성 침해로 인한 교통투자 축소 및 교통혼잡증대 등의 교통세 폐지 비용을 비교하여 보면 폐지의 비용이 클 가능성이 커 보인다. 즉 우리나라의 교통혼잡 및 고물류비용 상황이 교통세 도입을 정당화시켰던 90년대 초 상황보다 좋아진 것은 아니다.

하나의 교통시설을 완공하여 국민들이 사용하기 위해서는 장기간동안의 투자가 필요하다. 목적세 성격의 교통세가 폐지될 경우 매년 투자에 대한 시행여부를 결정할 것이기 때문에 장기적인 투자가 어려울 것이고 이는 장기적 전망에 바탕을 둔 교통시설확충투자가 줄어들 가능성이 크다. 이는 머지 않아 또다시 교통혼잡과 고물류비용 및 국가경쟁력 악화라는 90년대 초의 상황을 초래할 수 있다.

즉 교통세의 폐지는 편익보다는 비용이 클 가능성이 많다. 따라서 폐지보다는 목적 달성시까지 존치하면서 목적세의 문제점을 제도적으로 보완하는 방안이 최적일 것이다.