

우리나라 자동차관련 세제의 현황과 최근의 논의

원 윤 희

서울시립대학교 교수

I. 머리말

그 동안 자동차 및 유류 관련 세제에 대한 개편논의들은 다른 어느 세목에 비하여 많은 관심을 받으며 끊임없이 이루어져 왔다. 이는 전체 세목의 세수비중에 20%에 가까울 만큼 세제에서 중요한 역할을 담당하여 왔고, 자동차의 보유가 1,500만대에 이르고 있는 현실에서 자동차를 구입하고 유지하며 운행하는 각 단계에 걸쳐 과세가 이루어지고 있어 일상에 매우 밀접히 연계되어 있기 때문이다.

또한 자동차 및 유류 관련 세목들의 과세가 이루어지고 논거들이 다양한 관점에서 접근되고 있다는 점에서도 그 개편논의는 높은 관심을 불러 일으켜 왔다. 자동차의 수가 적었던 시기에는 자동차를 보유하고 있다는 사실과 어떠한 종류 및 얼마나 큰 배기량의 자동차를 보유하고 있는가 하는 것이 다른 어떤 척도보다 보유자의 부담능

력을 보여주는 지표로 받아들여졌으며 따라서 자동차 및 유류 관련세제는 자연스럽게 공평과세를 실현하는 정책수단으로 활용되어 왔던 것이다. 그러나 자동차의 보유가 점차 보편화됨에 따라 이러한 자동차 및 유류 관련 세제의 성격에 대한 의문이 제기되어 왔으며 자동차의 운행에 따른 환경오염이나 도로파손 등의 외부효과를 보정하는 교정조세(corrective tax)로서의 성격이 점차 강조되어 오고 있다고 할 수 있다.

한편 이러한 자동차 및 유류관련 세제의 성격은 그 세수의 용도에 관하여도 많은 논란을 야기하고 있다. 1994년 휘발유와 경유에 대한 특별소비세를 10년 한시의 목적세인 교통세로 전환하여 교통시설특별회계를 통해서 교통관련 시설에 사용하도록 하였는데, 2003년말 이 시한은 2006년말까지 3년 연장되었다. 또한 세율조정에 있어서 지방세인 주행세와 연계되고 있으며, 2001년 이후에는 지방양여금을 통해서 지방도로 분야에

〈표 1〉 우리나라의 자동차 및 유류 관련 세제 현황 (2004년말 현재)

구 분		현 황	비 고
취득 과정	특별소비세	- 800cc 미만 : 면제 - 2000cc 미만 : 5% - 2000cc 이상 : 10%	2005년 6월말까지 세율의 20%를 인하하는 탄력세율이 적용되고 있음
	특별소비세 교육세	특별소비세액의 30%	
	부가가치세	(공장도가+특소세+특소세 교육세) × 10%	
	등록세	승용차 5%, 상용차 3%	경차 제외
	취득세	2%	경차 제외
	공채	배기량에 따라 4~20%	
보유 과정	자동차세	- 800cc 미만 : cc당 80원 - 1000cc 이하 : 100원 - 1500cc 이하 : 140원 - 2000cc 이하 : 200원 - 2000cc 초과 : 220원	중고승용차에 대해서는 경감 조치 시행(2001. 7)
	자동차세 지방교육세	자동차세액 × 30%	
운행 과정	교통세	휘발유	리터당 545원 (기본세율 630원)
		경유	리터당 287원 (기본세율 319원)
	교통세 교육세	교통세액 × 15%	
	주행세	교통세액 × 12%	
	부가가치세	(공장도가+교통세+교통세 교육세+주행세) × 10%	

세수의 일부가 배분되었던 것이다. 이러한 세수배분과 관련하여 에너지 교통 관련 세제의 운용에서 환경세의 요소를 보다 강화하여야 하며, 특히 교통시설특별회계를 환경분야의 투자에도 활용하여야 한다는 주장이 제기되고 있다.

본고는 우리나라 자동차 및 유류 관련세제의 현황을 살펴보고, 관련되는 주요 개편 논의들을 쟁점별로 살펴봄으로써 향후 개편 방안을 제시함에 있어 참고가 될 수 있도록

하는 것을 목적으로 한다. 한편 본고에서 살펴보는 세제의 범위는 지방세에 국한하지 않고 국세를 포함하는 전체 조세체계 내에서 자동차와 유류에 관련되는 세목들로하고자 한다. 이러한 자동차 관련 세제의 개편논의는 어느 특정세목에 국한해서 살펴보기보다는 전체적인 관련 제도의 틀 안에서 파악함으로써 그 의미가 보다 명확히 이해될 수 있기 때문이다.

〈표 2〉 2004년의 주요 개편내용

정 책	주 요 내 용	관련법규																														
주행세 세율 인상	- 유류세 인상에 따른 운수업계 보조금의 재원확보 등을 위하여 주행세 법정세율 인상 · 11.5% → 17.5%	지방세법 제196조의17 제1항																														
연구용 과세물품 특소세 면제	- 제조장 밖에서 소재하는 기업연구소가 시험·연구 등의 목적으로 사용하는 과세물품을 특소세 과세대상에서 제외 ※ 특소세 개편 ('03. 7 시행) - 2,000cc 이하 5%, 2,000cc 초과 10%	특별소비세법 시행령 제6조1항																														
특소세 비과세 대상차종 양도시 면제	- 개인택시사업자, 장애인인 특소세가 면세된 승용차를 구입한 후 5년내에 사망하여 상속인이 상속개시 후 3월이내에 조건부 면세 승용차로 양도하는 경우 특소세 추징 배제	특별소비세법 시행령 제33조																														
경형 승용차에 대한 감면	- 경승용차 취득세(2%), 등록세(2%) 각각 면제 ※ 경차 지원책 시행('03.7) - 도시철도채권 면제, 경승용차의 혼잡통행료 50% 할인, 공영주차장 50% 할인, 전용주차구역 지정 등	지방세법 제268조의2																														
교통세 유효기간 연장	- 교통세의 과세시한을 '03.12.31→'06.12.31일로 3년간 연장 - 교통세에 부과되는 교육세의 과세시한도 3년간 연장함.	교통세법 부칙 제2조, 제5조																														
경유 및 수송용 LPG 특소세 인상	- 에너지 소비절약과 환경오염 축소를 위해 2001년부터 2006년까지 단계적 상향 조정	특별소비세법 제2조제1항, 부칙 제3조																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>기 간</th> <th>경 유</th> <th>수송용 LPG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>'01. 7 - '01. 12</td> <td>185원/ℓ</td> <td>114원/kg</td> </tr> <tr> <td>'02. 1 - '02. 6</td> <td>191원/ℓ</td> <td>114원/kg</td> </tr> <tr> <td>'02. 7 - '03. 6</td> <td>234원/ℓ</td> <td>226원/kg</td> </tr> <tr> <td>'03. 7 - '03. 12</td> <td>276원/ℓ</td> <td>323원/kg</td> </tr> <tr> <td>'04. 1 - '04. 6</td> <td>276원/ℓ</td> <td>323원/kg</td> </tr> <tr> <td>'04. 7 - '05. 6</td> <td>319원/ℓ</td> <td>420원/kg</td> </tr> <tr> <td>'05. 7 - '05. 12</td> <td>362원/ℓ</td> <td>515원/kg</td> </tr> <tr> <td>'06. 1 - '06. 6</td> <td>362원/ℓ</td> <td>592원/kg</td> </tr> <tr> <td>'06. 7월 이후</td> <td>404원/ℓ</td> <td>704원/kg</td> </tr> </tbody> </table>		기 간	경 유	수송용 LPG	'01. 7 - '01. 12	185원/ℓ	114원/kg	'02. 1 - '02. 6	191원/ℓ	114원/kg	'02. 7 - '03. 6	234원/ℓ	226원/kg	'03. 7 - '03. 12	276원/ℓ	323원/kg	'04. 1 - '04. 6	276원/ℓ	323원/kg	'04. 7 - '05. 6	319원/ℓ	420원/kg	'05. 7 - '05. 12	362원/ℓ	515원/kg	'06. 1 - '06. 6	362원/ℓ	592원/kg	'06. 7월 이후	404원/ℓ	704원/kg
	기 간		경 유	수송용 LPG																												
'01. 7 - '01. 12	185원/ℓ	114원/kg																														
'02. 1 - '02. 6	191원/ℓ	114원/kg																														
'02. 7 - '03. 6	234원/ℓ	226원/kg																														
'03. 7 - '03. 12	276원/ℓ	323원/kg																														
'04. 1 - '04. 6	276원/ℓ	323원/kg																														
'04. 7 - '05. 6	319원/ℓ	420원/kg																														
'05. 7 - '05. 12	362원/ℓ	515원/kg																														
'06. 1 - '06. 6	362원/ℓ	592원/kg																														
'06. 7월 이후	404원/ℓ	704원/kg																														
※ '03. 7월 주행세 인상(12% → 14.95%) 및 LPG 판매 부과금 인상분(26원→29원/kg) 감안하여 교통세 및 LPG특소세 인하(탄력세율 ±30% 적용) - 휘발유 : 586원 → 572원/ℓ - 경 유 : 276원 → 261원/ℓ - L P G : 323원 → 297원/kg																																
승계취득시 납세의무	- 앞으로 자동차 승계취득시 신청 여부에 관계없이 일률적으로 소유권이전 등록일을 기준으로 자동차세를 일할 계산하여 과세함. - 다만, 소유권 변동사실을 증명할 경우 양도일을 기준으로 하며, 연세액을 일시 납부시 양도인의 동의가 있는 때에는 이를 양수인이 납부함	지방세법 제196조의7, 제196조의8 제3항																														
택시조세 감면	- 택시에 대한 등록세를 면제함.	조특법 제119조제1항																														

자료: 한국자동차공업협회 홈페이지.

II. 자동차 및 유류 관련 세제 현황

1. 개관

우리나라의 자동차 및 유류 관련 세제는 통상 자동차를 취득하는 단계, 보유하는 단계, 그리고 이를 운행하는 단계로 구분되고

있다. <표 1>은 이러한 구분에 따른 세목별 내용을 보여주고 있는데, 취득과정에 6가지, 보유과정에 2가지, 그리고 운행과정에 4가지 등 공채를 포함하여 총 12종류의 과세가 이루어지고 있다. 한편 경유차에 대해서는 추가로 환경개선부담금이 부과되고 있다.

한편 <표 2>와 <표 3>은 각각 2004년과 2005년부터 시행되는 자동차 및 유류 관

<표 3> 2005년의 주요 개편내용

정 책	주 요 내 용	관 련 법 규
7~10인승 승용차 세급 인상	- 7~10인승 승용차 자동차세 3년간 인상분의 50% 경감 · 인상분 : 2005년 33%, 2006년 66%, 2007년 100%(2000.12 법 개정)	시·군세감면조례 지방세법 부칙 제6060호 제5조
	- 7~10인승 승용차 등록세 3년에 걸쳐 인상 (2000. 12 법 개정) · 2005년 33%, 2006년 66%, 2007년 100%	지방세법 부칙 제6060호 제5조
소형자동차세 기준조정	- 소형자동차세 기준 변경 : 1,500cc → 1,600cc ※ 도시철도채권 개정('04.8) : 1,500cc → 1,600cc	지방세법 제196조 5 제1항 제1조
시험연구용 수입 차량 취득세 면제	- 시험연구용 수입차량 취득세 면제 (※등록세 기면제)	지방세법 제284조 5항
특별소비세 인하 연장	- 특수세 탄력세율(20%) 적용기간 6개월 연장 · '04.3.24 → '04.12.31 → '05.6.30 · 2,000cc이하 : 4%, 2,000cc이상 : 8%	특별소비세법 시행령
에너지세제 개편 (안)	- 당초목표(휘발유:경유:LPG) 100:75:60 → 100:85:50 · 휘발유(1,382원):경유(962원):LPG(728원) ('04.12) → 1,394원:1,046원:697원('05.7) → 1,394원:1,115원:697원('06.7) → 1,394원:1,185원:697원('07.7)	'05년 상반기 중 관련세법(교통세, 특수세) 개정 예정
주행세율 인상	- 주행세 법정세율 인상 : 17.5% → 21.5%	지방세법 제196조17 제1항
경차 농특세 비과세(20%)	- 경형승용차의 취득세 및 등록세 감면세액에 부과되는 농어촌특별 소비세(20%)를 비과세	농어촌 특별소비세법시행령 제4조6항

자료: 한국자동차공업협회 홈페이지.

런 세제의 주요 개편내용을 나타내고 있다.

전체적으로 90년대 중반 이후 이루어진 자동차 및 유류 관련 세제의 주요 개편은 <표 4>와 같이 요약할 수 있다. 이 표를 통해서 알 수 있는 바와 같이 현재 진행되고 있는 개편의 기본방향은 취득 및 보유 과정의 세부담을 완화하고 교통세 등 운행 단계의 세부담을 강화하는 것이라고 할 수 있다. 이러한 개편방향은 자동차의 운행에 따른 교통혼잡이나 도로파손, 환경오염 등 제반 외부효과를 세제를 통해 교정함으로써 자원배분의 효율성을 제고하기 위한 것이라고 할 수 있다.

이하에서는 세제개편의 보다 세부적인 내용을 살펴본다.

<표 4> '90년대 중반 이후 주요 개편 요약

구분	내 용
폐지	등록세교육세('99.1), 농어촌특별세('99.1), 면허세('00.1), 1가구 2차량 중과세('99.1)
인하	승용차 특별소비세('98.7, '01.11, '03.7, '04.3), 자동차세('99.1), 중고차 자동차세 경감('01.7)
신설	교통세 교육세('96.7), 주행세('00.1)
인상	교통세('01.7-), 주행세('01.7, '04.1, '05.1)

2. 취득 및 보유 과정의 주요 세제개편

가. 승용자동차에 대한 특별소비세 경감
1998년 7월 10일 이후 승용자동차에 대한

특별소비세에 탄력세율을 적용하여 10%~20%인 기본세율 대신 30%가 인하된 7%~14%의 세율을 적용하도록 하였는데, 이는 기본적으로 외환위기 이후 침체되어 있는 자동차산업의 내수를 진작하고 실질소득감소에 따른 가계의 부담을 완화하기 위한 것이었다.

2001년 12월에는 법 개정을 통하여 세율을 배기량 2,000cc 초과 차량은 20%에서 14%로, 1,500cc 초과 2,000cc 이하 차량은 15%에서 10%로, 그리고 1,500cc 이하 차량은 10%에서 7%로 각각 인하하였는데, 탄력세율을 적용하여 그 세율은 각각 10%, 7.5%, 5%로 적용하였다. 2003년 7월에는 중산·서민층의 조세부담을 경감하고 위축된 소비를 확대하여 국내경기를 활성화하기 위하여 배기량 2,000cc를 초과하는 자동차에 대한 세율을 10%로, 그 밖의 중·소형 자동차에 대하여는 소비세율을 5%로 각각 하향 조정하였다. 2004년 3월 이후에는 탄력세율이 적용되어 8%와 4%의 세율이 적용되고 있다.

이러한 특별소비세 개편과 더불어 1999년에는 1가구 2차량에 대한 취득세와 등록세 중과제도가 폐지되었으며, 취득세와 등록세에 부가되던 농어촌특별세와 교육세도 폐지함으로써 구입단계에서의 세부담이 더욱 경감되도록 하였다.

나. 자동차세 개편

한미통상협상의 결과에 따라 1999년 1월 이후 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세

의 세율구조가 cc당 7단계 100원~370원에서 5단계의 80원~220원으로 개편되었는데, 특히 2,500cc 이하, 3,000cc 이하, 3,000cc 초과 등 3단계로 구분되어 있던 중대형 자동차에 대한 세율구조를 2,000cc 초과의 단일구조로 전환하고 cc당 250원~370원이던 세율을 220원으로 대폭 인하하였다.

2000년에는 이러한 자동차세 세율인하에 따른 지방자치단체의 세수결손을 보전하기 위하여 교통세액의 3.2%를 세율로 하는 주행세가 신설되었는데, 이 법정세율은 2001년 7월부터 11.5%, 2004년 1월에는 17.5%, 그리고 2005년부터는 21.5%로 지속적으로 인상되어 왔다. 한편 주행세의 세수는 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세의 납세지를 관할하는 시·군에서 부과하여 시·군별 비영업용 승용자동차의 자동차세 징수세액을 기준으로 안분하도록 하였다.

2001년부터는 비영업용승용자동차에 대한 자동차세를 최초 등록 후 3년이 되는 해부터 1년당 그 경감율을 5%로 하여 50%를 상한으로 그 경과된 연수만큼 경감하는 한편, 자동차세의 차등과세로 인한 감소재원의 확보와 에너지세의 개편으로 인한 운수업체 보조금을 확보하기 위하여 주행세율을 교통세액의 3.2%에서 11.5%로 인상하였다. 이와 같이 신규차와 중고차에 대한 차등과세를 50% 범위 내에서 도입함으로써 자동차세는 재산과세적인 성격과 자동차 운행에 따른 응징과세의 성격을 같이 가지는 것으로 규정되고 있다고 할 수 있다.

이러한 자동차세의 개편 이외에도 등록세 등과의 중복과세 성격을 지니는 자동차 면

허세가 2000년부터 폐지되었다.

한편 2000년말의 지방세법 개편을 통해서 자동차관리법에 의하여 승용자동차로 등록된 7인승 이상 10인승 이하 자동차에 대한 등록세와 자동차세를 2005년 이후에 점차적으로 인상하여 2007년에는 일반 승용자동차와 같은 세율을 적용하도록 하였다. 그러나 국내의 경기침체 상황에서 소비자의 부담을 줄이고 내수 경기부양을 위해서 자동차세의 경우 당초 인상예정분의 50%만 적용하고 일반승용차와 같아지는 시기를 2008년도로 조정하였다.

3. 교통세 신설과 주요 개편

가. 교통세제의 주요 변천

1994년에 신설된 교통세는 휘발유와 경유에 대한 특별소비세를 10년간 한시적으로 전환한 것으로서, 그 세수는 전액 교통시설특별회계를 통해 도로나 항만, 철도 등 교통시설을 확충하는데 사용하도록 하였다. 그러나 2001년부터는 전화세 폐지에 대한 지방양여금의 재원을 보전하기 위하여 교통세의 14.2%를 지방양여금 재원으로 배분하고 교통시설특별회계에 대한 배분비율은 86.8% (2001년의 경우 97.6%)로 인하하였으며, 2005년 지방양여금이 폐지된 이후에도 그 배분비율은 그대로 유지하고 있다.

1996년에는 종가세이던 교통세율 체계가 종량세로 전환되었으며, 기준세율의 30%를 탄력세율로 설정하여 경제상황의 변화에 따라 수시로 세율을 개정할 수 있도록 하고 있다.

2000년에는 교통세액의 3.2%를 세율로 하는 주행세를 신설하여 자동차세 세율인하에 따른 지방자치단체의 세수결손을 보전하도록 하였다. 이는 비영업용 승용자동차에 대한 자동차세의 납세지를 관할하는 시·군에서 부과하며, 세수는 시·군별 비영업용 승용자동차의 자동차세 징수세액을 기준으로 안분하도록 하고 있다. 주행세의 세율은 2001년 7월부터 11.5%로 인상되었고, 2004년 1월에는 17.5%로 인상되었으며 2005년부터는 그 동안 적용한 탄력세율을 반영하여 21.5%로 인상되었다. 한편 주행세의 세율은 대통령이 정하는 바에 따라 30%의 범위내에서 가감조정하는 탄력세율을 적용할 수 있다. 이를 반영하여 2003년 7월 1일부터는 14.95%, 2004년 3월 1일 이후에는 18.0%, 그리고 2004년 7월 1일 이후에는 21.5%가 적용하고 있다.

2003년말에는 도로·도시철도 등 교통시설의 확충을 위하여 1994년부터 10년간 한시적으로 휘발유·경유에 대하여 부과하였던 교통세의 과세시한이 2003년 12월 31일로 만료됨에 따라 안정적인 사회간접자본 투자재원의 확보를 위하여 동 과세시한을 3년간 연장하고, 2004년 1월 1일부터 새로이 적용될 세율을 정하는 한편 교통세에 대하여 부과되는 교육세의 과세시한도 교통세와 마찬가지로 3년간 연장하였다.

나. 교통세율의 조정 내용

2000년 9월 에너지경제연구원 등 4개 국책연구기관의 공동연구결과를 토대로 하여

에너지가격 적정화를 위한 세계개편안이 부처간 및 당정 협의 등을 토대로 하여 마련되었다. 이 내용은 기본적으로 에너지가격의 적정화를 통하여 소비절약 및 에너지 저소비형 경제·사회구조로의 전환을 촉진하며, 에너지원간 담세율을 합리적으로 조정하여 자원배분의 효율성을 제고하도록 한 것이다. 즉, 수송용은 선진국 수준처럼 유종에 따라 차등을 두고 조정하며, 가정용은 수송용으로의 전용방지, 국민생활 안정 등을 고려하여 조정하고, 산업용은 산업경쟁력, 환경보호 등을 고려하여 소폭 인상하도록 하였다.

한편 에너지가격 조정으로 인한 충격을 최소화하기 위해 2001.7월부터 2007년까지 6단계로 나누어 추진하는데, 최종목표는 OECD 비산유국 수준으로 조정하며, 조정일정 및 수준을 예시하여 소비의 합리화를 유도하도록 하였다.

재정경제부는 2000년 세계개편(안)을 통해서 휘발유 세율을 현행수준에서 유지하는 대신 2000년 7월 현재 리터당 155원인 경유에 대하여 교통세율을 2001년에는 216원, 2002년에는 277원, 그리고 최종적으로는 428원까지 인상하는 방안을 제시하였다. 2003년말에는 교통세의 적용시한을 3년 연장하면서 그에 따른 연차별 세율조정안이 부칙에 제시되고 있다.

휘발유와 경유에 대한 지금까지의 교통세율(기준세율과 탄력세율)과, 2000년 세법개정, 그리고 2003년말의 교통세 연장에 따라 설정된 교통세율의 내용은 <표 5>와 같다.

〈표 5〉 교통세율의 변화¹⁾

구 분	회 발 유		경 유	
	기준세율	탄력세율	기준세율	탄력세율
96. 1. 1 이후	345		48	
96.12.14 - 98. 1. 8		414		
98. 1. 9 이후	455		85	
98. 5. 3 - 98. 9.16		591		110
98. 9.17 이후	691		160	
99. 5. 6 - 99.12.31		651		
00. 1. 1 - 00. 3. 1		630		155
00. 3. 2 - 00. 4.30		600		137
00. 5. 1 - 01.12.31		630		155
01. 1. 1 - 01. 6.30	630			
01. 7. 1 - 01.12.31		588	185	
02. 1. 1 - 02. 6.30			191	
02. 7. 1 - 03. 6.30		586	234	232
03. 7. 1 - 04. 2.28		572	276	261
04. 3. 1 - 04. 6.30		559	276	255
04. 7. 1 - 05. 6.30		545	319	287
05. 7. 1 - 06. 6.30			362	
06. 6.30 -		404		

주 1) 실제 적용세율은 탄력세율이며 탄력세율이 없는 경우에는 기준세율 적용
 자료: 교통세법 및 교통세법 시행령 각년도.

한편 2004년말에는 경유승용차의 시판에 따라 에너지간의 상대가격을 합리화하는 것을 주요목적으로 하는 2차 에너지세제개편안이 확정되었는데, 기본적으로 휘발유:경유:LPG부탄의 상대가격 조정목표를 1차 개편안의 100:75:60에서 100:85:50으로 조정하였으며 이를 위하여 2005년 7월부터 2007년 7월까지 3년간에 걸쳐 경유가격 등을 조정하는 방안을 제시하고 있다.

이러한 개편을 통해서 차종별 자동차 등

록비율이 현재와 같은 안정적인 수준으로 유지될 것으로 기대하고 있다. 구체적으로 설명하면 미개편시 현재 37.7%에서 62.5%까지 증가할 것으로 예상되는 경유차량의 비중이 41.6%로 안정적으로 유지될 것으로 전망되고 있다. 또한 그 결과 1차 개편안에 비하여 연간 총 1.4조원(2015년)의 환경오염비용이 감소될 것으로 추정되고 있다.

〈표 6〉 교통세의 계정별 배분기준

계 정	도로계정	철도계정	지하철 계정	공항계정	항만계정, 유보	광역교통 시설계정
'96년 이후	67.5	18.2	(철도포함)	4.3	유보(10.0)	
'98년 이후	65.5	18.2	(철도포함)	4.3	유보(10.0)	2.0
'05년 이후	51~59	14~20	6~10	2~6	10~14	2~6

주) 종전의 유보비율(10%로 이중 7~8%을 항만에 배분)을 삭제하고 각 계정별로 범위를 두어 탄력적으로 재정소요에 따라 배분

다. 교통세의 자원배분

교통시설특별회계에 배분된 교통세는 각 계정별로 배분되는데 〈표 6〉은 그 배분비율의 변화내역을 보여주고 있다. 1997년까지는 도로계정에 67.5%, 철도계정 18.2%, 공항계정 4.3%, 그리고 10%는 필요한 계정에 배분하도록 하였으며, 1998년부터 도로계정의 배분비율 중 2%를 광역교통시설계정에 전환하여 배분하고 있다.

한편 2005년부터는 각 계정별 배분내역에 큰 변화가 이루어졌는데 이는 과거의 투자실적과 향후 투자소요 등을 바탕으로 그 동안 상대적으로 많은 투자가 이루어진 도로계정에 대한 배분비율을 기존의 교통세의 65.5%에서 51~59%로 축소하고 항만·철도(지하철) 부문에의 투자확대를 통해 교통시설간 균형적인 발전을 도모하고 동북아 물류중심을 추진하고자 하는 것이다. 〈표 6〉은 교통시설특별회계의 계정별 교통세 배분기준이 연도별로 제시되어 있다.

III. 자동차 및 유류세제 개편관련 주요 논의

앞에서 언급한 것과 같이 자동차 및 유류 관련 세제에 대한 개편논의는 매우 다양한 관점에서 이루어져 왔다. 이러한 논의들을 바탕으로 유류세율체계 조정이나 중고차에 대한 자동차세 인하 등 여러 개편들이 이루어져 왔지만 아직도 많은 쟁점들이 나타나고 있는데, 이하에서는 주요한 쟁점들의 내용을 살펴보고자 한다.

1. 조세부담 수준

자동차세 등 납세자들이 자동차를 취득하고 보유하며 운행하는 과정에서 납부하는 세부담 수준은 상대적으로 높게 나타나고 있어 그 수준의 적정성에 대한 논란이 지속되고 있다. 부동산 등에 대한 과세와 비교해 볼 때 수억원대의 아파트와 소형승용차가 보유단계에서 비슷한 금액의 조세부담을 지는 것은 분명히 문제라는 것이다. 또한 도로과손이나 교통·환경문제 등 자동차로

인하여 야기되는 사회적 비용을 감안하더라도 과세형평의 측면에서 소비자들의 불만이 야기되고 있다고 주장된다(한국자동차공업협회 홈페이지). 이러한 조세부담 수준으로 인하여 전체 재정수입 중에서 자동차 및 유류 관련 세수가 점하는 비중도 다른 선진국들에 비하여 월등히 높게 나타나고 있다는 것이다.

그 동안 우리나라의 자동차 관련세제는 여러 측면에서 부담능력에 따라 실현하는 정책수단으로 활용되어 왔다고 평가할 수 있다. 영업용에 비해서 자가용 승용차에 대해서는 높은 세율의 특별소비세나 등록세, 자동차세가 부과되어 왔으며, 유류과세에서도 경유나 LPG에 비해서 자가용 승용차가 사용하는 휘발유에 대해서는 매우 높은 세율의 과세가 이루어지는 등 여러 단계에 걸쳐 일종의 누진과세가 이루어져 왔다고 할 수 있다.

이것은 승용차의 소유가 희귀하였던 시기에는 과세당국에 신고 되는 소득 등의 자료보다 자가용 승용차의 보유여부나 그 크기 등이 소유자의 부담능력을 더 잘 보여준다고 인식되었기 때문이라고 할 수 있다. 따라서, 현시점에서는 자동차세에 대한 개편에 대한 논의는 당연한 것이다. 그러나 자동차 관련세가 국가 재정에서 점하는 비중이나 자동차세의 성격을 완전히 재산과세로만 보기에는 어렵다는 점을 고려한다면 그 수준이 단기간에 큰 폭으로 인하되기는 어려운 것으로 보여진다.

앞으로 자동차의 취득이나 보유와 관련되는 조세부담은 완화되고 운행과 관련되는

유류세의 조세부담은 강화될 것이다. 이는 유종간의 상대가격 조정 등을 통하여 계속 될 것이라고 할 수 있다.

2. 세수의 지출용도

자동차 및 유류관련 세목들은 대부분 그 도로사용 편익에 대한 과세라는 사용자 부담원칙이나 교통체증, 환경오염, 도로파손 등에 대한 비용부담이라는 원인자부담원칙에 따르는 과세라고 할 수 있기 때문에 그 세수를 이러한 도로 서비스의 공급이나 각종 외부효과를 교정하는데 사용하여야 한다는 주장이 강하게 제기되고 있다. 이를 통하여 자원배분의 효율성을 제고하는 것은 물론 납세자들로부터 과세의 당위성을 확보할 수 있다는 것이다.

그러나 특정세수를 특정한 용도에 연계시키는 목적세는 재정의 칸막이 운용을 통해서 오히려 자원배분의 효율성을 저해하는 요인으로 비판되고 있다. 국가 전체의 재정 운용이라는 관점에서 볼 때 특정한 용도에 재원을 사전에 배정하는 목적세는 사회전체의 후생의 관점에서 볼 때 필요성이 낮은 사업에까지 재원이 배정되도록 함으로써 전체적인 자원배분의 효율성을 낮추는 원인으로 작용한다는 것이다. 따라서 현재의 교통세도 내국세인 특별소비세로 전환함으로써 목적재원이 아닌 일반재원으로 활용하는 것이 바람직하다는 것이다.

목적세란 특정 세목의 세수를 특정한 목적에 투입되도록 하는 것으로, 그 핵심은 특정한 목적이나 부문에 일정한 수준의 재

원을 확보하도록 함으로써 안정적인 투자가 이루어질 수 있도록 한다는 점이다. 다시 말해서 목적세의 핵심은 안정적이고 집중적인 투자가 필요한 분야에 대해서 일정한 수준의 재원을 확보해 준다는 점이며, 이는 특정 분야와 연계된 세원이라고 해서 반드시 그 분야에 세수가 투입되어야 하는 것은 아니라고 할 수 있다. 물론 지출분야와 연

계된 세원인 경우 세부담에 대한 납세자들의 반발이 상대적으로 완화될 수 있다는 장점은 발견할 수 있을 것이다.

결국 목적재원을 설정할 것인가의 여부는 해당 분야가 일정한 기간동안 일정한 수준의 안정적인 재원을 확보할 필요성이 있는 것인가의 여부가 가장 중요한 기준이 되어야 할 것이다. ☺

