

교통시설특별회계 - '반드시' 연장해야 한다

- 「교통시설특별회계법」·「교통세법」개정안 국회 법사위 심의 대기 중 -



우리나라 경제는 지난 1960년대 이후 도로와 항만 등을 대표로 하는 사회간접자본(SOC) 확충을 발판으로 꾸준히 성장해왔고 국가예산집행역시 SOC 분야의 지출이 많았다.

인구 천명당 도로 연장, 일본의 1/5

특히, 국민소득이 1만 달러가 넘어서면서 점차 사회 복지 분야에 대한 국민적 관심이 높아졌고 이제는 선진국에 비해 상대적으로 낮은 수준에 머물고 있는 사회복지분야의 예산 확대를 요구하는 목소리가 높아지고 있다.

그러나, 우리나라의 SOC 확보 실태를 살펴보면 아직 선진국에 비해 턱없이 부족한 실정이다. 실제로 인구 천명당 도로 연장은 일본의 1/5, 영국의 1/3 수준이고 OECD 30개 국가 중 28위에 불과하다.

그런데도 정부에서는 SOC 분야의 예산 지출 규모를 줄여가고 있는데, 실제로 건설교통부의 200년도 세출예산은 1조 3,888 억원으로 200년도 예산액 1조 8,900 억원에 비하면 7,010 억원이 감소된 수준이다.

도로·철도 예산이 감소폭 가장 커

그 중에서 도로 부문 예산은 200년도에

7조 3,360 억원으로 200년도의 7조 6,614 억원에 비해 3,250 억원이 감소했고, 철도 부문 예산은 200년 5조 970 억원에서 200년 4조 7,610 억원으로 3,350 억원이 감소했다.

즉, 건설교통부의 예산 감소액 전체 금액 7,010 억원 중에서도 도로 및 철도 부문 감소액 (6,600 억원)이 94%를 차지하고 있다는 것인데, 국가의 SOC 확충을 주관하고 있는 건설교통부의 전체 예산 규모가 감소되는 것도 문제이지만 그 중에서 SOC 시설의 핵심이라고 해도 과언이 아닌 도로 및 철도 예산의 감소액이 전체 감소액의 94%에 달한다는 것은 SOC 전반의 확충 계획에 상당한 차질이

발생할우려가높다고보아야한다.

특히, 매년13조원의재원을조성해건설교통부 전체 예산(200년도 18조 89억원)의 대부분을 차지하며 SOC 확충에 중대한 역할을 담당하고 있는 교통시설특별회계의 유효 기간이 2006년에만료될예정있어 SOC 확충에필요한재원마련에막대한차질이발생될것으로우려된다.

교통회계 만료로 막대한 차질

구체적으로 살펴보면 현재 총사업비 166조원규모의SOC 사업이수행중에있으며 2006년 이후 계속사업의 잔여 사업비만 110조원 수준에 달하고 있어 교통시설특별회계가2006년이후폐지될경우현재수행중인 SOC의계속사업은추진이지연될수밖에 없다. 이로 인해 교통 혼잡에 따른 국민불편과물류난심화에따른국가경쟁력 약화 등의 부작용 발생이 불가피할 것으로 예상된다.

교통회계, 2011년까지반드시 연장해야

이러한 문제점을 해결하기 위해서는 현재 2006년말까지로되어 있는교통시설특별회계의유효기간을연장해야하며, 특히 인천국제공항 2단계 사업 및 경부고속철도 2단계, 전라선복선전철화, 부산신항·광양항 등 동북아 물류 중심 사업 등 중요 국책사업의대부분이2011년까지완공될예정인만큼 최소한 2011년까지는 교통시설특별회계의유효기간연장이필요하다.

아울러 교통시설특별회계재원의대부분을교통세가차지하고, 실제로2005년예산 기준으로 교통시설특별회계13조원 중에서 교통세가 9조 3,798억원으로 세입의 72%를차지하고있는상황에서교통시설특별회계의유효기간연장을위해서는2006년 12월말까지로되어있는교통세의과세시한도함께연장할필요성도있다.

따라서, 사회복지서비스분야에대한예



산 지출을 늘려가는 것도 중요하지만 최소한의국가기간망의 건설과이를통한물류비용감소, 교통서비스제공을위한재원은 반드시확보할필요가있다.

즉, SOC 확충을 위한 교통시설특별회계의유효기간은반드시연장되어야하며그기간은적어도동북아물류중심사업등중요 SOC 사업이 완공 예정인 2011년까지여야 한다. 그것이 교통시설특별회계의 72% 정도를 차지하고 있는 교통세를 회발유와 경유의 사용을 통해 부담하고 있는 운전자들에대한수익자부담원칙에있어서도공평하고바람직한방법이다.

「교통시설특별회계법」 개정안은2005년 7월 21일발의되어2006년 2월 13일건설교통위원회전체회의를거쳐법안심사소위원회심의를기다리고있는상태이다. 「교통세법」 개정안역시 2005년 7월 21일발의되어 2005년 11월 1일 재정경제위원회 전체회의를거쳐현재법안심사소위원회회의의심을기다리고있는상태이다.

교통시설특별회계는도로·철도등교통시설의원활한확충과효율적인관리·운용을 위하여 회발유와 경유에 부과되는 교통세를 주요 재원으로 하여 1994년에 설치된 특별회계로서, 1994년 설치 당시 교통시설

국회법안심사소위원회의 심의를 기다리고 있는 「교통시설특별회계법」 및 「교통세법」 개정안에는 SOC 활동을 위한 교통시설특별회계의 유효 기간을 2011년 12월 31일까지로 연장하는내용을담고있다.

특별회계의 존속 기간은 2003년 12월말까지였다.

그런데 2002년말에국회에서 「교통시설특별회계법」의 존속 기간을 연장할 필요성이있다고판단해법개정을통해존속기간을 2006년 12월 말까지 3년 간 연장한바있다. 교통시설특별회계의존속기간이1년도 채 안남은지금도 각종 SOC의확충실태는여전히부족한상황이다.

따라서, 「교통시설특별회계법」 개정안과함께 「교통세법」 개정안을 개정해 현행 2006년 12월 31일에서 2011년 12월 31일까지 존속 기간을 5년을 연장하도록 하는 것이다.

현재 「교통세법」 개정안또한 통과될 것이 유력시되고 있다. 개정안대로통과가된다면, 현재추진되고있는SOC 확충을위한재원마련이훨씬수월해질것이고, SOC 확

충 또한 계획대로 추진될 수있을것이다. 



주승용
국회의원
국회건설교통위원회위원