

요 약

▶ 기획재정부는 「교통에너지·환경세」 폐지를 입법 예고(2008.9)

- 교통에너지·환경세를 폐지하고 이를 개별 소비세에 통합, 2010년부터 시행
- 폐지 이유 : 과다하고 중복된 조세 체계를 간소화, 예산 운영의 경직성·예산 낭비·비효율 초래, 칸막이식 세원 운용으로 인한 재정 지출 효율 극대화에 한계

▶ 전통적 재정책에서는 목적세와 특별회계에 대해 대체적으로 부정적 시각. 하지만, 목적세를 옹호하는 이론적 주장이 많음.

- 비판론 : 목적세는 재정의 신축성 감소, 수요자 선호 변화에 탄력적 대응이 어려움.
- 긍정론 : 공공선택론적 분석에 의하면 목적세가 오히려 자원 배분의 효율성을 제고
- 목적세와 특별회계가 필요하다는 근거로 '재원의 안정적 확보', '특정 세출 분야의 중요성'을 강조하는 정치경제적 관점에서 우리나라의 목적세 및 특별회계를 설명

▶ 정부의 「교통에너지·환경세」 폐지에 대한 평가

- 과다하고 중복된 조세 체계 간소화 : 교통에너지·환경세의 조세 체계는 단일세 체계. 하지만 농특세 및 교육세는 부과세(surtax)로 매우 복잡
- 예산 운영의 경직성, 예산 낭비, 비효율 초래 : 교통시설특별회계의 각 계정별 예산 배분은 탄력적으로 운영, 예산 낭비(중복 투자)는 예비타당성 조사 등의 개선으로 극복해야 할 사안
- 칸막이식 세원 운용 : 교통시설특별회계 지출 규모가 교통에너지·환경세 세입 규모를 상회하므로 재원이 남을 가능성은 없음.
- 교통에너지·환경세가 폐지될 경우 교통 SOC 예산 확보에 문제 없음 : 공약(空約)이 될 가능성 농후. 과거에도 도시정비사업특별회계(1968 ~ 1976) 폐지 후 예산 급감
- 교통시설 충분히 갖추어졌음 : 물류비 및 교통혼잡비용 지속 증가, 국제비교시 우리나라 교통 SOC는 부족한 수준임. 또한, SOC 예산 부족으로 공기 연장이 빈번히 발생
- 목적세와 특별회계에 존폐에 대한 논란은 서구의 이론과 원칙에 따라 결정될 문제가 아니라 국가가 처한 상황과 사안의 특성에 의해 결정되어야 함.

▶ 「교통에너지·환경세」 및 교통시설특별회계는 최소한 국가기간교통망계획이 완료되는 2019년까지 존속 필요

- 목적세의 당초 취지를 최대한 반영할 수 있는 방안 검토
- 국가경쟁력 제고, 정부 정책(국가기간교통망계획, 광역경제권 개발, 대도시권 광역교통 기본계획 등)의 신뢰성 유지를 위해서는 교통시설 투자 비용의 안정적 조달 필요