

요 약

- ▶ 재정경제부가 금년 정기국회에 「교통세폐지법률」안을 상정하기로 결정함에 따라 1994년 도입된 교통세와 특별회계의 존폐에 관한 논란 촉발
 - 재정경제부는 칸막이식 자원 배분의 비효율을 들어 조기 폐지를 주장
 - 건설교통부는 교통시설의 부족으로 인한 교통 혼잡과 과다한 물류 비용을 들어 연장 및 확대를 주장
- ▶ 외국의 사례를 통해 볼 때, 교통세와 특별회계의 존폐는 단순히 원칙적인 논의 차원에서 보아서는 안되며 case by case 식의 접근이 요구됨.
 - 일본, 뉴질랜드, 미국 등은 교통세와 특별회계를 지금까지도 계속 유지하고 있으며 유럽은 교통세는 있으나 특별회계는 교통시설이 어느 정도 확충된 이후 폐지함.
 - 교통세와 특별회계의 유무는 인프라 공급 현황, 거시경제 목표, 역사적 변천에 따라 국가마다 다르게 나타나고 있으며 어느 것이 옳은지의 문제는 아님.
 - 교통시설은 사용자 비용(user fee) 또는 서비스 비용(fee for service)이라는 상업화 원칙이 적용 가능한 부문이라는 측면에서 교통세의 필요성이 최근 부각되고 있음.
- ▶ 우리나라에서 교통세 및 교통시설특별회계가 도입 목적을 실현하지 못한 채 폐지된다면 사회적인 이득보다는 손실을 초래할 가능성이 더 큼.
 - 교통인프라가 1994년에 비해서는 절대적인 양적 측면에서는 어느 정도 확충되었다고 볼 수 있으나 국제 경쟁력 비교에서는 크게 개선되지 않았음.
 - IMD의 2001년도 국가별 경쟁력 평가에 의하면 국가경쟁력 종합 28위(2000년 28위), 기초 인프라 35위(2000년 30위) 등으로 오히려 순위가 떨어짐.
 - 교통혼잡 비용도 1994년에 비해 오히려 증가하고 있으며, 물류 비용은 GDP의 16%를 차지함으로써 고비용으로 인한 국민경제 어려움 지속
- ▶ 따라서, 교통세와 특별회계가 당초의 도입 목적을 달성하기 위해서는 제4차 국토계획, 국가 기간교통망계획 등의 목표 연도인 2020년경까지 유지되어야 할 것임.
- ▶ 다만 외국의 예, World Bank 내의 논의를 참고하여 관리와 집행의 분리, 투자 우선 순위 분석에 입각한 기금의 합리적 운영, 견제와 균형을 위한 회계감사, 단순한 세수 구조, 징수 기능의 외부화 등 교통세 및 특별회계 운영 방법을 앞으로 개선해야 할 것임.