

# 교통세, 환경·에너지에 활용하라!

## 상의, 해외유전 개발 및 환경오염 저감 위해 ... 대기업 지원 요구

2006년 말까지 운영될 예정인 교통세를 앞으로도 계속 유지하되 환경 및 에너지 재원 확보를 위한 목적세로 개편해야 한다는 주장이 제기됐다.

대한상공회의소(회장 박용성)는 10월28일 <교통세 개편을 통한 환경·에너지 재원 확보방안> 보고서를 통해 교통세에 대한 도로·철도 등 교통시설 투자기능을 유지하면서 세수의 일부를 환경 및 에너지 분야에도 사용할 수 있도록 개선해야 한다고 주장했다.

교통세는 2005년 10월 현재 휘발유 리터당 535원, 경유 323원이 부과되고 있다.

상의는 연간 10조원에 달하는 교통세의 85.8%가 교통시설 특별회계에 편입돼 대부분 도로 건설에 쓰이고 있다고 전제하고, 도로 중심의 투자는 순기능이 있지만 자동차 운행 증가로 인해 대기환경을 악화시키는 등 문제점도 초래하고 있다고 지적했다.

따라서 석유제품에 부과되는 교통세를 사회공익 차원에서 접근해 해외자원 개발 등 에너지부문과 환경오염을 줄이기 위한 환경부문에 활용해야 한다고 주장했다.

다만, 교통세의 활용범위를 확대하는 과정에서 소비자의 추가적인 세금 부담이 있어서는 안된다고 강조했다.

에너지 사용량의 97%를 수입에 의존하고 있는 상태에서 고유가 때문에 해외유전 개발, 신·재생에너지 보급, 에너지 절약시설 설치 등과 관련한 예산이 대폭 증가하고 있고 집중적인 투자가 필요하기 때문에 교통세를 지원할 필요성이 있다는 것이다.

환경부문도 에너지 사용으로 인한 자동차 배기가스 배출을 줄이고, 도로 건설에 따른 환경오염을 막기 위해 교통세를 지원할 필요가 있다고 주장했다. 국제에너지기구(IEA)도 한국에 대해 에너지가격에 환경비용을 반영할 것을 권고한 바 있기 때문이다.

선진국인 일본, 독일은 교통관련세금을 환경오염방지 사업에 적극 투자하고 있는데, 하이브리드자동차·천연가스자동차 등 저공해 차량에 대한 재정지원, 연구개발(R&D) 자금지원 등을 교통관련 세수에서 지출하고 있다. 또한 도로주변 먼지 및 소음 저감시설 설치, 자전거 도로 건설 등에도 지출하고 있다.

아울러 2007년 <수도권 대기환경 개선에 관한 특별법>이 시행돼 교통세를 수도권 지역의 대기환경 개선사업에 활용할 필요가 있다고 지적했다.

1994년 신설된 교통세는 2003년까지 10년 동안 운영될 예정이었으나 과세시한이 2006년까지 연장됐으며, 시한을 앞두고 존폐에 대한 논의가 활발하게 진행될 예정이다.

대한상의는 “교통세 일부를 환경부문에 지원한다면 미래형 자동차 지원은 물론 굴뚝자동측정기기(TMS) 설치 등 환경 인프라 구축에도 활용할 수 있을 것”이라고 강조했다.

<화학저널 2005/10/31>