

교통정책, 원점에서 재검토하라!

도로정책에 따른 사회적 비용이 엄청나다는 것을 모르는 국민은 없을 것이다.

서울시내는 말할 것도 없고 지방 대도시들도 교통정체 현상이 심각하며 날이 갈수록 심해지고 있다. 고속도로도 마찬가지로 경부고속도로는 오산에서 서울까지 밀리지 않는 날이 없을 정도이고, 서해안고속도로는 당진에서 서울까지 70-80km 거리를 2시간 이상 걸려야 도착할 수 있을 정도로 심각한 상태이다.

정부가 국민세금을 무지막지하게 쏟아 부으며 고속도로, 국도, 지방도로를 수도 없이 건설하고 있고, 제2 경부고속도로를 검토하면서 제2 서해안고속도로 건설에 곧 들어가는 것으로 알려졌다지만 완공 2-3년 후에는 역시 정체현상을 빚을 것이 뻔하다.

자동차가 너무 많이 보급돼 있기 때문으로, 대도시나 중소도시를 막론하고 주택가 골목길에는 주차전쟁으로 날이 셀 정도이고, 이웃 사이에 주차문제로 티격태격 싸우는 일이 비일비재하다.

도로정책을 원점에서 다시 검토해야 한다는 주장이 제기되고 있는 이유이다.

자동차 수요가 폭증하면서 도로를 아무리 건설해도 수요를 따라갈 수 없기 때문으로, 1980년대와 같이 주차장을 확보하지 않으면 자동차를 살 수 없게 하거나 고속도로의 통행료를 대폭 인상하고 휘발유에 붙는 세금을 2-3배 수준으로 올려야 한다는 주장까지 나오고 있다.

그런데도 불구하고 휘발유의 소비자가격에서 세금이 차지하는 비중이 정유기업의 생산원가를 넘어섰다는 등 휘발유 세금 논쟁이 끊이지 않고 있다.

정유기업들은 11월 셋째 주 보통휘발유의 판매가격 리터당 1947.9원 중 유류세금이 923원으로 47%를 차지함으로써 생산원가 880.5원(45%)을 추월했으며, 유통마진은 180.7원으로 7%에 불과하다고 주장하고 있다.

보통휘발유에 붙는 세금은 줄곧 생산원가를 밑돌았으나 국제유가가 하락하면서 상대적으로 생산원가가 낮아져 11월 들어 생산원가를 앞질렀다는 것이다. 보통휘발유에는 교통세(529원), 교육세(교통세의 15%), 주행세(교통세의 26%), 부가세(세후가격의 10%)가 부과되고 있다.

그러면서 경유는 소비자가격 리터당 1770.9원 중 세금이 39%에 불과해 생산원가 55%에 미치지 못하고 있다고 강조하고 있다.

경유는 승용차보다는 트럭이나 버스가 대부분을 소비해 세금을 상대적으로 낮게 부과하고 있다는 점은 간과한 채 휘발유의 세금이 너무 높다는 점을 강조하기 위한 것으로 풀이된다.

자동차, 도로, 통행요금, 자동차연료 등 교통과 관련된 모든 정책을 종합적으로 재검토해야 할 시점이다.

〈화학저널 2012/12/3〉