



자유주의 정보 18-39

본 내용은 아래 (기사)를 요약 번역한 내용임

Jonas Christiansen, Time for Roads to be the Part of the Market Economy

March 6, 2018

도로도 시장경제의 일부가 되어야 할 시간이다

정치인들은 기후 변화의 피해를 제한하기 위해 탄소 배출량을 줄이는데 전념하고 있다. 오늘날 분쟁의 가장 큰 부분은 그것을 어떻게 하는 것이 가장 좋은가 하는 것이다. 시장에 맡겨야 하는가 아니면 중앙 계획에 맡겨야 하는가?

유럽 연합은 거래할 수 있는 탄소배출권을 경매에 붙였다. 이론적으로 이것은 시장의 힘으로 하여금 오염을 줄일 수 있는 가장 효과적인 방법을 찾게 해주어야 한다. 실제로 유럽탄소거래제도(European Union Emission Trading System)가 해결할 수 있는 분야는 거의 없다. 대부분의 분야에서 배출량 감소 문제는 각 회원국에 달려 있다. 문제는 제도 외의 산업에서 회원국들이 시장의 힘을 포기하고 직접 개입한다는 것이다.

덴마크를 예로 들어 보자. 새로 발표된 보고서에 따르면, 덴마크의 유럽탄소거래제도 외의 분야의 배출량의 38%가 교통 부문에서 나온다. 그리고 교통 수단 배출량의 절반은 승용차에서 배출된다. 제도 외의 산업에서 배출량을 줄이고자 한다면, 자동차가 좋은 출발점이 될 수 있을 것이다.

오염 외에도, 차들은 소음을 내고, 교통 체증과 마모를 유발하고 도로를 파열시킨다. 이 모든 부정적 외부 효과는 제3자가 부담해야 하는 비용이다. 외부 효과는 소비 가격에 포함되지 않기 때문에 국가들은 이를 소비자와 생산자가 이를 고려하게 하고, 제 3자가 부담해야 하는 외부 비용을 제한하기 위해서 다양한 방법으로 가격을 책정하려고 한다. 기본 원칙은 당신이 사회의 나머지 사람들에게 끼치는 비용을 지불해야 한다는 것이다. 예를 들어, 외부 효과 가격이 측정되지 않는 곳에서는, 운전자는 사회적 비용을 고려할 동기가 없다.

신자유주의자들은 세금이 도덕을 강요해서는 안된다고 믿는다. 그들은 사람들의 행동이

자의적으로 옳다고 생각하여 실행된 것으로 왜곡해서는 안 되며, 선택은 모든 비용을 지불한다는 가정하에 소비자에게 맡겨야 한다.

덴마크의 접근법은 사용자들의 행동을 고려하지 않지만 모든 구매자들에게 높은 관세로 대응한다. 덴마크 사람들은 자동차 등록세를 150% 내고 있으며, 3년 전만 해도 180%의 세금을 부과 받았다. 게다가, 6개월간의 소유권에 대한 세금은 약 55파운드에서 2000파운드 사이이다. 물론 25%의 부가 가치세가 포함되어 있다. 덴마크 경제 위원회가 발표한 보고서는 자동차에 부과되는 세금이 터무니 없이 높다고 한다. 사실, 그들의 계산에 따르면 휘발유, 디젤, 전기 자동차의 세금이 외부 비용에 비해 120%, 70%, 50% 더 높다. 충격적이지 않을 수 없다.

따라서 승용차에 부과되는 세금은 자동차 구입과 소유에만 집중되어 있고, 그것 자체가 부정적인 외부 효과를 구성하는 것이 아니며, 외부 효과를 창출하는 것도 아니다. 따라서 세금은 외부 효과의 근원에 최대한 가까운 곳으로 이동해야 한다. 차를 구입하거나 소유하는 것 자체는 오염이나 정체 원인이 되지 않기 때문에, 혼잡한 도로에서 피크 시간에 차를 사용하는 것에 대한 가격 책정이 더 쉽다.

현재는 외부 효과를 내면화하는 것에 중점을 두지 않는다. 그 대신, 그것은 이념의 문제로 변질되었고, 실제 문제를 해결하기 보다는, 진보적인 정책을 내세웠다. 그들은 결국 하나의 세금을 낮추고 다른 세금을 올렸다. 세금은 사회에 부과되는 외부 비용을 줄이기 위한 목적을 가져야 한다. 하지만 이 접근법은 그것을 해결하지 못한다.

도로 요금은 사람들로 하여금 그들이 다른 사람들에게 부과하는 비용을 인식하게 할 것이다. 그러면 도로를 더 효율적으로 이용할 것이다. 하지만 적당한 가격을 찾는 것은 쉽지 않다. 예를 들어, 런던의 혼잡 통행료와 가격은 너무나도 낮았다. 그래서 도로 사용자들은 한가한 시간과 노선을 택할 동기부여가 없었다. 더 이상적인 도로 가격 결정 체계는 시간과 장소를 구별하는 싱가포르의 정책일 것이다. GPS 기술, 스마트 폰 및 앱의 확산으로 도로 통행료 문제를 더욱 쉽게 해결할 수 있게 되었다.

도로 자금을 조달하고 배출량을 줄일 수 있는 더 나은 방법을 찾는 것이 시급하다. 전기 자동차가 흔해 짐에 따라, 연료 사용료 수입이 줄어들 것이다. 매입과 소유에 대한 세금을 폐지하고, 연료에 대한 세금을 인하하고, 도로 가격을 책정하는 것은 거부할 수 없는 일이 될 것이다.

이념에 눈이 멀어 가격이 무시당했던 순수한 사회주의 시대로부터 크게 나아졌지만, 여

전히 후유증은 남아 있다. 희소한 자원을 배분하는 가장 좋은 방법이 '가격'이라는 것이 매번 입증되어 왔다. 자원을 자유롭게 사용할 수 있을 때, 소비자들은 경제적으로 이용할 동기가 없기 때문에 자원은 남용되기 쉽다. 그러므로 도로는 시장 경제의 일부가 되어야 한다.

번역: 이희망

출처: <https://www.adamsmith.org/blog/road-pricing>