

# 6

## 일정한 도로 수리 및 교통 기금 폐지. 일정한 연료세와 차량 수수료는 유권자의 승인을 받도록 요건화함. 주민 발의 헌법 개정.

공식 제목 및 요약

법무장관 작성

이 법안의 내용은 주 국무장관의 웹사이트 <http://voterguide.sos.ca.gov>에서 찾아볼 수 있습니다.

- 지방 도로 및 주 고속도로의 수리 및 개선, 그리고 대중교통 비용을 부담하는 2017년 교통법상의 세금과 수수료 규정을 폐지.
- 휘발유나 디젤 연료에 대하여, 또는 공공 고속도로에서 차량을 운행할 수 있는 특전에 대하여 구체적인 세금이나 수수료를 설정할 수 있는 법안에 대해서는 입법부가 유권자의 승인을 받도록 함.
- 장래에 입법부가 통과시키는 신규 또는 증액 연료세 및 차량세에 대해서 유권자의 승인을 받도록 하는 요건으로 인해, 그러한 요건이 아니었으면 이용할 수 있었던 세금으로부터 오는 세수가 줄어들게 됨.

### 주 정부와 지방정부 순 재정적 영향에 대한 입법 분석가의 추정 요약:

- 2017년 입법부가 통과시킨 연료세와 차량세의 폐지로, 주에서 현재 받고 있는 \$51억의 세수가

### 입법 분석관의 분석

#### 배경

##### 주 세금 승인

**입법부 요건.** 주 헌법에 따라, 입법부는 3분의 2 이상 찬성표를 받아 새 세금을 과세하는 법안을 통과시키거나 기존 세금을 인상시킬 수만 있습니다. (입법부는 대부분의 법을 다수결로 간단히 통과시킬 수 있습니다.) 일부 주는 헌법의 세금 정의에 해당하는 비용을 참고하여 청구합니다(차량 등록비 등).

**유권자 승인 요건.** 입법부는 통과되는 신규 또는 증가된 세금을 위해 유권자의 승인을 받지 않아도 됩니다. 발의 과정을 통해 유권자들은 입법부의 개입 없이 새 세금을 도입하거나 기존 세금을 인상할 수 있습니다.

##### 주 연료 및 차량세

**연료세.** 주는 휘발유 및 디젤 연료에 소비세를 과세합니다. 이러한 세금은 갤런 단위를 기준으로 설정됩니다. 또한 주는 휘발유 및 디젤 연료에 소비세를 청구합니다. 이러한 세금은 연료 가격의 백분율을 기준으로 설정됩니다. 주 헌법은 일반적으로 연료세로부터 오는 수익이 고속도로, 도로 및 교통에 쓰이도록 요구합니다.

**차량세.** 법은 공공 고속도로에서의 차량 운행 권한에 대한 두 가지 특정 세금을 차량 소유자에게 과세합니다.

(1)차량 면허비와 (2)최근 제정된 교통 개선비가 있으며, 둘 다 차량의 가치를 기준으로 합니다. 주 헌법은 교통 개선비 수익을 고속도로, 도로 및 교통에 쓰도록 요구합니다.

#### CALIFORNIA의 교통 기금

California의 현 교통 기금은 총 \$350억으로 추정됩니다. 이 중 \$160억은 현지에서 얻어지며, \$120억은 주 정부로부터 그리고 \$70억은 연방 정부로부터 얻어집니다. 지방 기금은 주로 판매세, 교통 요금, 시 및 카운티 일반 기금에서 얻어지지만, 연방 기금은 주로 연방 연료세에서 얻어집니다. 주 기금은 주로 주 연료 및 차량세에서 얻습니다. 주 기금은 주로 입법으로 인해 최근 2년에 걸쳐 각 75% 증가했습니다.

**최근 주 교통 기금에 대한 입법.** 2017년 입법부는 Senate Bill(SB) 1을 제정해 다양한 연료 및 차량세를 통해 교통을 위한 연간 주 기금을 증가시켰습니다(그림 1에 나타남). 특히 SB 1은 기본 휘발유 소비세(갤런 당 12센트)와 디젤 판매세를 증가(4%)시켰습니다. 또한 2차(부가) 휘발유 소비세 및 디젤 소비세에 고정 요율을 확립했으며, 이는 연료 가격을 기준으로 매년 변경될 수 있었습니다. 더군다나, SB 1은 교통 개선비(연간 \$25-

**입법 분석관의 분석**

계속

\$175)와 무공해 차량용 특별 요금(모델 연식이 2020년 이상인 경우 연간 \$100)을 만들었습니다. 이는 향후 인플레이션 조정을 야기합니다. 이번 회계연도에 주는 세금 \$44억을 증가시킬 것으로 예상됩니다. 지금부터 2년 동안 모든 세금이 발효되고 인플레이션 조정이 시작되었을 때, 주는 세금을 \$51억으로 증가시킬 것으로 예상됩니다. 주 헌법은 새로운 수익의 거의 대부분을 교통을 목적으로 소비하도록 요구합니다. Senate Bill 1은 약 3분의 2의 수익을 고속도로 및 도로 수리에 사용하며, 남은 수익은 기타 프로그램에 사용합니다(대량수송 등).

**제안**

**입법부가 연료 및 차량세에 대한 유권자 승인을 받아야 합니다.** 발의안 6은 주 헌법을 개정해 입법부가 휘발유 또는 디젤 연료의 판매, 저장, 사용 또는 소비에 대한 신규 또는 증액되는 세금은 물론 공공 고속도로 상에서의 차량 운행권에 지불되는 세금을 위해 유권자의 승인을 받도록 요구하게 합니다. 따라서 입법부는 휘발유 및 디젤 소비세와 판매세, 차량 면허세, 교통 개선비 등의 세금을 위해 유권자의 승인을 받아야 할 수도 있습니다.

**최근 제정된 연료 및 차량세를 폐지합니다.** 발의안 6은 또한 2017년 1월 1일 이후 그리고 12월에 발의안 6이 발효되는 날짜까지 입법부에서 통과한 연료 및 차량세를 폐지합니다. 이는 SB-1로 제정된 교통 개선비와 증가한 연료비를 제거할 수 있습니다.

**재정적 영향**

**SB 1에서 세수를 제거합니다.** 발의안 6은 올해 회계연도에 SB 1 세금 수익을 \$44억에서 \$20억으로 줄일 수 있으며, 이는 \$24억 감소한 수치입니다. (12월에 발의안 6을 발효하기 전 징수한 세금 중 남은 수익은 \$20억일 수 있습니다.) 지금부터 2년 뒤, 연간 총 \$51억의 수익 감소를 보일 수 있습니다. 기금 감소는 고속도로와 도로 유지보수 및 수리 프로그램은 물론 교통 프로그램에 주로 영향을 미칠 수 있습니다.

**지정 연료 및 차량세 제정을 보다 어렵게 만듭니다.** 발의안 6은 유권자가 승인해야 할 수도 있으므로 지정된 연료 및 차량세를 제정하기가 어려울 수 있습니다. 결과적으로 수익이 적어지는 결과를 볼 수도 있습니다. 입법부 및 유권자의 향후 조치에 따라 달라지기 때문에 수익 감소에 대한 결과는 불분명합니다.

주로 이 법안을 지지하거나 반대하기 위해 설립된 위원회 목록은 <http://www.sos.ca.gov/campaign-lobbying/cal-access-resources/measure-contributions/2018-ballot-measure-contribution-totals/>를 참조하십시오. 위원회의 상위 10명의 기부자를 확인하려면 <http://www.fppc.ca.gov/transparency/top-contributors/nov-18-gen.html>을 참조하십시오.

주 법안의 전문을 구하시려면 주 국무장관에게 (866) 575-1558 로 문의하시거나 [vigfeedback@sos.ca.gov](mailto:vigfeedback@sos.ca.gov) 로 이메일로 문의하시면, 사본을 우편으로 무료로 보내드립니다.

Senete Bill 1 수익	세율		연간 수익 (십억 단위)	
	이전 요율	새 요율	올해	2년 후
<b>휘발유 세</b>				
소비세(기본)	18센트	30센트	\$1.9	\$2.1
소비세(부가)	변동 <sup>a</sup>	17.3센트	— <sup>b</sup>	0.2
<b>디젤 세금</b>				
소비세	변동 <sup>c</sup>	36센트	0.7	0.7
판매	1.75퍼센트	5.75퍼센트	0.3	0.4
<b>차량세</b>				
교통수단 개선비	—	\$25 - \$175	1.5	1.6
무공해 차량세	—	\$100	— <sup>b</sup>	— <sup>d</sup>
<b>총계</b>			<b>\$4.4</b>	<b>51</b>

<sup>a</sup> 가격을 기준으로 연간 설정됩니다. 현재 요율은 11.7 센트이지만 과거에는 9.8센트에서 21.5 센트 범위였습니다.  
<sup>b</sup> 새 요율이 아직 적용되지 않았습니다.  
<sup>c</sup> 가격을 기준으로 연간 설정됩니다. 현재 요율은 16 센트이지만 과거에는 10 센트에서 18 센트 범위였습니다.  
<sup>d</sup> \$4,800만.