

선진외국 환경세의 도입경향과 사례 (독일사례 중심)

송 상 훈

경기개발연구원 연구위원

1. 들어가는글

지금까지 자유재로 취급되어온 환경자원이 오염되고, 초과 사용됨에 따라 부족해지고, 이에 따라 경제적 시각에서 환경문제가 발생하게 되었다. 환경혜택의 감소원인은 무엇보다도 개발역사와 밀접한 관계를 맺고, 다음으로 환경자원이 점차 부족해짐에도 불구하고 이들을 가능한 많은 편익을 실현하기 위해 효율적으로 투입하지 못한 것에 근거한다고 할 수 있다.

특히 요즘 소득의 증대에 따라 국민의 환경에 대한 관심이 높아지고, 아울러 민주주의의 초석이라 불리는 지방자치제의 실시를 통해 국민이 환경에 대한 의사를 적극적으로 표현하고 있어 환경의 중요성이 그 어느 때 보다도 강조되고 있다.

① 환경자원의 공급

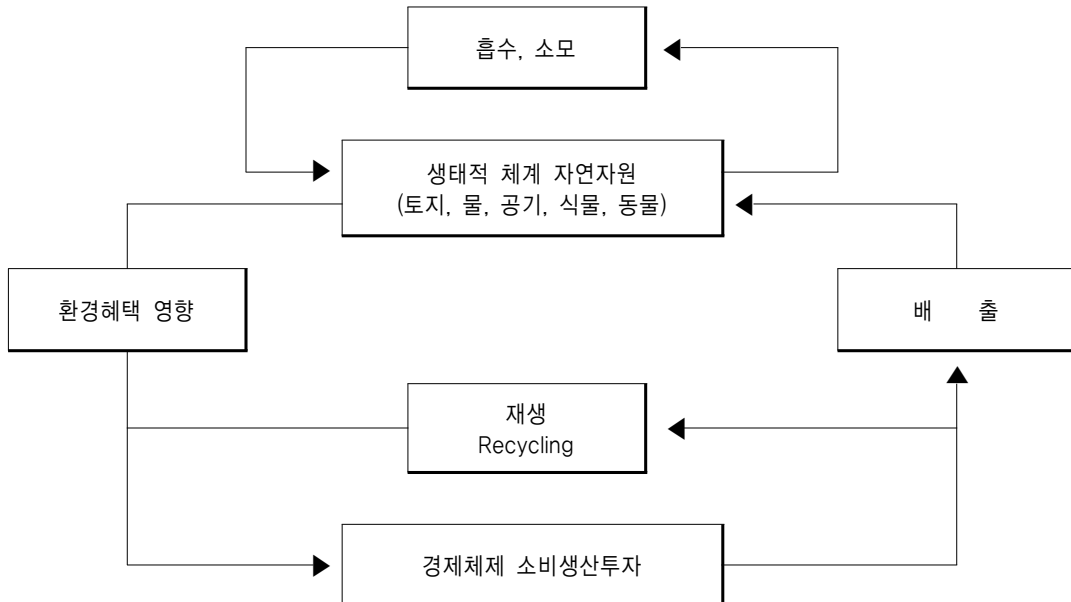
환경은 자산으로서 다양한 수익을 창출하는 자연적 자원이다:

- 환경은 인간에게 삶에 필수적인 소비재(공기, 물 등)을 제공하고, 또한 휴식과 여가활동을 가능케 해 준다.

- 환경은 생산과정에서 투입되는 원료(물, 산소, 에너지, 광물, 동식물적 유기물)를 제공하고, 토지를 제품생산지, 거주와 소비지 그리고 농업을 위해 활용할 수 있도록 해준다.
- 환경은 생산과 소비과정에서 물질적, 에너지적 형태로 발생하여 축적되고, 분해되고, 다른 지역으로 이동하나 그 형태가 변화되는 배출물들(폐수, 아황산, 중금속), 방사(일광, 복사 등), 소음, 폐열 등을 수용·처리해준다.

모든 환경재의 지역적 확산과 사용가능성은 일률적으로 말하기 어렵다. 즉, 제한된 지역적 한계내에 국한될 수도 있고, 경우에 따라서는 전 국토, 인접국가 혹은 전 세계에 걸친 광범위한 범위에 까지 확산될 수 있다.

[그림 1] 환경과 경제



환경오염의 폐해는 배출물정화과정을 통하여 자연이 직접처리하거나, 생산된 재화를 통한 간접적 경로를 통해 생물체가 흡수하게 된다. 이러한 환경오염폐해의 일부는 자연적 요소처리의 과정에서 처리되고, 나머지 처리되지 않은 부분은 자연에 대한 부하와 손상이 된다. 이러한 환경오염폐해는 생산과 소비과정에서의 특별한 조치를 통해 감소될 수 있다(예, 폐수처리장). 이것은 물론 많은 비용과 결부되고, 단지 제한적으로 실행될 수 있다. 결국 자연해택의 질은 환경오염폐해의 정도에 의해 영향을 받게 된다.

② 개발에 따른 환경수요의 확대

환경의 자유재에서 희소재로의 이전은 근본적으로 19세기에서부터 시작되었다. 즉 인구의 폭발적 증가, 이에 관련된 경제성장 내지 환경에 부하를 주는 생산기술과 소비습관의 만연 등에 의해서이다.

기원후 1세기 2억5천만의 인류가 그 두배인 5억으로 증가하는데는 전염병, 자연재해 그리고 낮은 평균수명 등으로 1650년이 소요되었지만, 5억의 두배인 10억으로 증가하는데는 불과 200년이 걸렸고(1850년 당시 인류는 약 10억), 1980년에는 인류는 40억에 이르렀다. 이러한 추세로 2000년에는 약 65억에 이르렀고, 21세기 말에는 300억에 이르는 인류가 지구에 존재하게 될 것이다. 이러한 인류의 증가로 개개인의 자연적 생활공간이 제약되고, 뿐만 아니라 늘어나는 생산활동은 동시에 환경재에 대한 과부하를 요구하게 된다 - 토지의 집약적 사용, 경작지의 팽창에 따른 비료 및 농약의 과대한 사용, 증대하는 화석연료에 대한 수요와 이에 따른 이산화탄소의 증대, 폐기물, 소음, 폐열 그리고 방사 등의 증가 등이 그 예이다.

현재 인류의 약 1/4이 환경재의 대량사용으로 특징지을 수 있는 산업적 발전상태에 이르렀다고 할 수 있다. 이와 같은 수준의 산업화를 이루기 위한 개도국의 시도는 이미 삶의 근본적인 기반의 상실과 자원의 고갈로 귀착될 것이다. 그러나 빈곤한 제3세계의 발전을 저지한다는 것은 불합리하고 불가능하다. 따라서 환경문제의 극복은 희소한 환경재를 절약하고 최대한 효율적으로 사용하는 방향으로 나아가도록 하는 것이 경제적 관점에서 가능하다 할 것이다. 그러나 이러한 환경재의 효율적 배분은 지금까지 제대로 이행되지 않고 있다.

③ 환경의 비효율적 사용

많은 환경재의 경우 점차 공급량이 희소해짐에도 불구하고 시장도 가격도 형성되어 있지 않다. 즉 환경재의 경우 공공재(집합재)의 본질적인 성질을 가지고 있기 때문이다.

환경재가 지니고 있는 공공재적 특성 때문에 발생하는 배제원칙의 시장왜곡은 경제주체가 경제합리화를 추구할 때 딜레마상황에 빠지게 한다. 즉 경제주체가 경제행위를 할 때 비록 사회전체적으로 손실이고, 결국 자신에게도 그 피해가 돌아오더라도 우선 당장 자신에게 이익이 되는 경우 이를 수행한다:

- 불충분한 공공재의 공짜사용의 가능성은 개개인에게 '무임승차'의 선택을 가능하게 한다.
- 환경재의 사용자가 경제행위시 환경사용에 대한 실제적 비용이 완전하게 계상되지 않기 때문에 환경재의 공공재로서의 사용은 환경에 대한 과부하를 야기시키게 된다. 환경재의 경우 사용할 때 대체로 저렴한 비용으로 가능하다. 따라서 개개의 수요자들에게는 가능한 많이 사용하는 것이 이득이 된다. 현실적으로 개개의 경제주체는 환경재를 집합재로

취급하여 환경이 누구에게나 공급되어지고, 또한 보존되어지도록 행동할 만큼 합리적이지 않다. 결국 이러한 불합리한 환경이용행태는 환경을 이용하여 이득을 얻는 환경사용자에게 아무런 비용부담을 주지않게 된다.

④ 환경의 외부효과

불충분하게 제공되는 환경재의 경우 시장배제원칙의 왜곡이 생겨 사용자는 그 재화의 공급을 위해 필요한 비용의 전부 혹은 최소한 일부분도 부담하지 않고도 환경재를 사용하게 되어, 결국 비용은 다른 사람이 다른 형태로 감당해야 한다. 영국의 경제학자 피구(Pigou; 1920년)는 이러한 피해를 제3자에 대한 부정적 외부효과 내지 사회적 추가비용으로 표현하였다. 이러한 사회적 추가비용은 환경재의 경우 사회전체가 부담해야할 환경오염처리비용과 생산과정에서 환경오염을 유발한 자가 실제로 부담하는 개별적 환경개선비용과의 차이에서 발생한다.

이에 따라 생산요소로서의 환경재의 과다한 사용은 자원의 효율적 배분을 왜곡시키는 결과를 야기시킨다.

2. 환경보호 자원조달 방향

환경문제를 경제적 시각에서 어떻게 볼 것인가에 하는 경제적 분석을 바탕으로 환경보존을 위한 정책의 전략 및 수단에 대하여 지역적 특성에 맞게 분석되어야 한다. 즉 환경투자자재원을 합리적이고 효율적으로 확충할 방안이 제시되어야 할 것이다.

환경오염을 내부화시키는 방안으로는 크게 환경세와 당사자협상(환경소유권의 인정; Coase-Theorem)으로 나눌 수 있고, 환경보호재원의 조달을 위한 환경세는 다시 오염부과금, 오염처리 수수료, 환경보조금, 오염허가공채 그리고 환경보존세 등으로 세분될 수 있다.

외국의 경우 이미 환경관련 조세를 도입하여 환경문제를 해결하기 위한 적극적 행동에 들어가고 있다.

유럽연합국의 환경세는 네가지 형태로 분류되어진다.

- 에너지세(석유세, 전기세, 천연가스세, 난방유세, 벤진세, 경유세, 항공기세 등)
- 에네지와 무관한 교통세
- 환경오염세
- 자원세

상기한 네가지 분야에 해당되는 것으로 연료에 대한 과세(독일의 유류세), 자동차세, 공기 및 폐수의 방출에 대한 과세와 폐기물 매립세 그리고 전기세가 있다.

이산화탄소에 대한 과세는 에너지세에 포함되는데, 이는 일반적인 에너지세의 과세대상으로 흔히 취급하기 때문이다.

3. 독일의 환경세

환경세는 에너지사용 내지 환경오염상태에 대해 과세하는 조세이다. 세수는 부분적으로는 사회보장을 위한 기여금의 감소를 위해 사용된다. 이러한 개념은 1980년대 초 스위스 경제학자인 한스 크리스토프 빈스방어에 의해 전개되어 두 가지의 제안으로 접목되었다.

첫 번째 제안은 에너지사용의 효율성을 높이기 위한 목적과 함께 희소한 에너지재에 과세하는 것이고, 두 번째 제안은 사회보장비용의 조달을 위한 세원을 확대하는 것이다.

환경세는 환경정책적 필요성을 조세적 수단으로 현실화하기 위해 세법을 활용하고, 이와 연관되어 세법의 친환경화에 의해 환경세가 주장되고 있다. 이는 환경보호의 관점에서 실효성을 가질 수 있는 새로운 환경세를 도입하거나 기존의 세법의 개개의 시행령으로 개정하는 것을 의미한다.

1) 환경세의 경제적 의의

환경세는 석유와 같은 원자재를 위한 시장이 장기간 안정적으로 유지될 수 없다는 것에서 출발하는데, 이는 화석에너지의 자연매장량이 한계가 있기 때문이다. 장기적 지속성에 근거한 관점에서 오늘날의 유가는 매우 낮고, 반면에 미래가는 매우 높다고 예상할 수 있다. 유류세는 장기한 이유에 의한 유가의 상승을 앞서 실시함으로써 가격의 형평성을 유지하고, 다른 한편으로 시장에 대해 조기에 유가의 상승에 적용하게 하는 기능을 한다. 이렇게 해서 에너지절약형 자동차를 생산하는 기업은 상대적으로 더 유리하게 되고, 이는 다시 이 분야의 기술혁신을 불러온다. 이러한 과정을 통해 경쟁력있는 산업으로 성장하고, 이 산업의 에너지효율적 생산품은 고유가 시장에서 수출입국으로서의 입지를 강화할 수 있게 한다.

2) 독일 환경세의 개혁

① 기본이념

독일 환경세의 개혁은 지금까지 세법이 경제적 환경표준을 거의 고려하지 않았고, 또한 의도하지 않은 환경적 손실을 야기하게 된 것으로부터 시작되었다. 한 예로서, 자동차세의 과세기준을 단지 엔진의 크기로 정한 것을 들 수 있다.

지금은 자동차세가 주로 개개의 자동차가 얼마나 배기가스를 잘 걸러주는가에 따른 등급구간에 의해 결정된다.

비록 환경관련 세법에 의한 경제적 장치의 활용이 환경보호를 위해 제도 및 질서(즉, 법적인 의무)에 대해 장점으로 작용하더라도 개개의 주체에 대해 경제행위 및 비용과 손실에 대해 중립적으로 작용해야한다.

환경관련 조세체계는 “중복이익의 전제”에 근거한다. 이는 외부효과의 내부화가 한편으로는 환경오염과 다른 한편으로 세수의 증대를 의미하고, 이에 따라 환경파괴상황에 대한 과세는 추가부담의 발생을 방지한다.

② 독일 환경세법

독일은 1999년 이후 ‘환경관련 세법’을 목표로 여러번 법률을 발표하여왔다.

- 1999년 3월 24일 “Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform”(환경을 고려한 조세개혁으로 진입하는 법률)에 의해 새로운 소비세로 전기세가 도입되었다. 재생 에너지원에서 생산된 전기는 전기가 전선을 통해 독점적으로 공급되는 것에서 자유롭게 한다. 산업용 대량소비자를 위해 이들의 국제경쟁력을 증진시키길 목적으로 감세가 이루어진다. 유류세는 환경을 고려한 기준에 따라 나누어져 차등하게 과세되고, 동시에 특정목적으로 사용되는 경우 혜택을 준다. 1999년부터 2003년까지 세금은 여러번 증가되었지만, 생산기업은 유류세의 증가 대상에서 되었다. 전기의 경우 생산기업에 대해 40% 인하된 세율을 적용하고 있다.
- 1999년 12월 16일 도입된 “Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform”(환경을 고려한 조세체계로의 진전을 위한 법률)은 가스와 증기발전소에 대해 효율성 증대의 목적으로 최초 제정된 세법의 수정을 통해 유류세를 한시적으로 면세하였고, 이에 의해 바람직하지 않는 부작용을 줄이고자 하였다.
- 세 번째 단계로 2002년 12월 23일 도입된 “Gesetz zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform”(환경을 고려한 조세개혁의 발전을 위한 법률)은 환경에 미치는 영향에 따라 차등적으로 추가적 유류세의 인상을 포함하고 있다.
- 독일의 환경세는 국가의 세입을 증대에 기여하였고, 이는 퇴직연금으로 전입된다. 만약 환경세가 폐지된다면, 퇴직연금에 대한 국민의 부담금이 줄어들지 않을 뿐만 아니라 다른 형태로 분산된다 할 것이다. 즉, 노동자의 퇴직연금 부담액이 높아지거나 수령연금의 축소로 이어지고, 또한 연금지불에 의한 국가부채의 증가는 차세대에 대해 높은 조세부담으로 전

가된다. 의무적 연금보험의 부담비율은 만약 환경세를 고려하지 않을 경우 1.7% 포인트 높아지게 된다.

- 자동차세율의 변동에 대해서는 현재에도 많은 논쟁이 되고 있다.

〈표 1〉 환경세 세수의 사용용도

년 도	세수(백만 유로)	퇴직연금으로 이전되는 규모	재생에너지 육성
1999	4,300	4,200	100
2000	8,800	8,400	100
2001	11,800	11,200	200
2002	14,300	13,700	200
2003	18,700	16,100	100
2004	18,100	16,000	100

③ 항공기에 대한 면세

비행기는 비록 높은 특수한 환경오염을 야기하지만, 현재 환경세의 대상에서 제외되어 있다.

④ 헌법재판소의 심의

2004년 4월 20일 독일연방헌법재판소의 첫 번째 심의에서 환경세의 예외조항에 대한 개별적 합법성을 확정하였고, 이에 운송 및 냉동업이 전기세법과 유류세법의 규정에 대해 불합치한다고 결정하였다.

3) 독일의 에너지세

2006년 7월 15일 도입된 에너지세법은 소비세법이다. 이 법은 모든 종류의 에너지원 - 예를 들면, 화석 연료(석유, 천연가스, 액화가스), 식물기름과 같은 재생된 에너지원 그리고 난방원료 및 연료로서 알코올 등 - 에 대한 과세를 규정하고 있다. 그 외에도 추가적으로 화석연료인 석탄, 갈탄 및 운할재로서의 코크도 포함하고 있다.

① 기본내용

에너지세의 징수를 위한 권한은 세관이고, 세관은 조세감독권도 행사한다. 유류세의 세수에서 2005년 독일연방정부의 예산으로 전입된 것이 약 420억 유로정도로 평가된다.

유류세법은 동일한 세율로 2006년 7월 31일까지 유효하였지만, 난방유와 연료 사이의 세율의 차별화가 추진되었다. 이러한 움직임은 도로건설 및 유지관리에 필요한 비용을 유류세로 조달하기 위한 것에 기인한다. 휘발유에 대해 디젤연료에 대한 낮은 과세는 화물차에 대한 보조의 일환으로 고려된 것이다.

다른 모든 소비세규정에 대해 대조적으로 에너지세법은 모든 유류가 다 에너지세의 과세대상에 포함되는 것은 아닌 것으로 규정하고 있다. 반대로 에너지세가 부과되는 모든 기름이 모두 유류인 것은 아니다. 따라서 2004년 1월1일부터 바이오연료도 에너지세의 관점에서 유류이다.

농업의 목적으로 사용되는 연료(농업용 디젤)에 대해서 조세혜택을 주고, 반면에 도로운송용으로 사용되지 않는 디젤기관차에 대해서는 정상적인 세율이 적용된다.

동유는 영업적 항공운송회사에 의해 사용될 경우 면세가 된다.

독일정부는 2002년 도입된 환경세법에 의해 모든 공공운송을 위한 자동차를 대상으로 천연가스에 대해 2020까지 액화가스에 대해서는 2009년까지 세율을 인하하였고, 이를 통해 천연가스의 요금은 리터당 무연 휘발유에 비해 약 54센트 낮아졌다.

독일의회는 천연가스와 액화가스의 동등화를 위해 이들에 대한 동일한 조세경감혜택을 2018년까지 결정하였다.

② 2007년 에너지세 세율

- 벤진 : 리터당 65.45유로센트에서 킬로와트당 7.3유로 센트
- 디젤 : 리터당 47.04유로센트에서 킬로와트당 4.7유로센트
- 연료용 천연가스(CNG) : 킬로그램당 18.03유로센트에서 킬로와트당 1.39유로센트
- 연료용 액화가스(LPG) : 킬로그램당 16.6유로센트(약 리터당 9센트)에서 킬로와트당 1.29유로센트
- 난방용 중유 : 킬로그램당 13.00유로센트에서 킬로와트당 1.19유로센트

상기한 가격은 환경세에 포함되고 판매세에 포함된 것은 아니다.

2006년 기준으로 전기 및 난방용으로 사용되는 에너지의 경우는 아래와 같다.

- 난방유 : 킬로와트당 (0.21..... 0.62)유로센트
- 천연가스 : 킬로와트당 0.55유로센트
- 액화가스 : 킬로와트당 0.43유로센트
- 석탄 : 킬로와트당 0.12유로센트

4) 독일의 자동차세

① 과세대상

독일의 자동차세는 자동차 소유자가 아래와 같은 경우에 해당할 경우 지불한다.

- 국내용 자동차의 보유
- 타국에 등록된 자동차를 국내에서 사용할 경우
- 자동차를 불법적으로 사용하는 경우
- 자동차등록기관에 의해 재사용하도록 교부된 구형 번호판과 붉은색 번호판; 예외적으로 시험차량의 붉은색 번호판

여기서 자동차란 선로를 사용하지 않는 모든 차량과 트레일러를 의미한다. 국내용 자동차는 국내의 자동차 등록법규에 의해 국내에 등록된 자동차를 의미하고, 외국자동차란 반대로 외국에 등록된 자동차를 의미한다. 불법적 사용이란 법규에 의해 허가받지 않은 자동차를 공공도로에서 사용하는 것을 의미한다.

② 과세방식

자동차세는 다음과 같이 과세된다.

- 원동기 및 승용차 : 내연기관으로 움직이는 경우 엔진의 크기에 따르고, 승용차는 추가적으로 유해가스 및 이산화탄소의 배출정도에 따라 과세
- 캠핑자동차 : 교통법에 의해 허용된 유해물질 배출정도의 총량에 따라 과세
- 그 외의 로터리-엔진 내지 전기모터 자동차, 트레일러, 화물차, 견인차 등 : 허용된 총중량에 따르고, 허용된 총중량이 3500킬로그램을 초과할 경우 추가적으로 유해가스 및 소음 배출 정도에 따라 과세

내연기관의 모든 자동차는 유해물질 및 이산화탄소 배출 내지 다른 과세근거를 위한 판정을 위해 자동차등록기관의 결정에 따른다. 자동차등록기관은 배출등급에 따라 자동차를 분류한다.

이렇게 결정된 자동차분류는 국세청의 결정에 따라 세법적으로 세무서를 강제하는 것이 아니고, 세무서는 의심이 가는 경우 독자적으로 다시 검사할 수 있다.

③ 승용차와 오토바이

승용차와 오토바이에 대한 자동차세는 엔진의 크기에 따라 결정된다.

오토바이는 실질적으로 매년 25입방센티미터의 엔진당 1.87유로가 과세된다. 소형 오토바이의 경우 출력이 11킬로와트를 초과하지 않고 엔진이 125입방센티미터를 초과하지 않을 경우 과세되지 않고 등록절차도 면제된다.

배출가스에 따른 과세표준은 승용차와 총중량 3500킬로그램을 초과하는 화물차에 대해 지금까지는 적용하지 않고 있다. 세율은 1955년 이후 변화하지 않고 있다. 새로 교통수단으로 등장한 오토바이는 반면에 가스배출비율을 운전면허증 1로 표시한다. 이러한 분류와 이에 따른 등급번호를 승용차와 비교할 수는 없다. 배출가스비율은 교통관청이 구속력을 가지는 결정을 한다. 오토바이에 대한 배출가스에 따라 차등화된 자동차세의 실행과 도입시기는 아직 결정이 되지 않고 있다.

승용차에 대한 자동차세의 목적은 유해배출가스를 많이 배출하는 경우 높은 세율을 적용하고, 반면에 저공해차량에 대한 조세혜택을 주는 것이다.

이에 따라 다음과 같은 유해물질 및 이산화탄소배출의 범위에 따라 유해물질 등급을 결정하였다.

- 유로 5
- 유로 4
- 유로 3
- 3리터 자동차
- 유로 2
- 유로 1과 이에 상응하는 5리터 자동차
- 오존경고 시 운행이 허용되는 저공해배출차량이 아닌 승용차
- 오존경고 시 운행이 허용되지 않는 저공해배출차량이 아닌 승용차
- 나머지 승용차(특히 높은 공해배출 차량)

다음과 같이 엔진크기 100입방센티미터당 세율과 시행연도를 정리할 수 있다.

〈표 2〉 승용차에 대한 자동차세

유해가스물질등급	엔진종류	세금/년	비 교
Euro 5	휘발유엔진	? 유로	2009년 9월부터
	디젤엔진	? 유로	
Euro 4	휘발유엔진	6.75 유로	
	디젤엔진	15.44 유로	
Euro 3	휘발유엔진	6.75 유로	
	디젤엔진	15.44유로	
3리터 자동차	휘발유엔진	6.75 유로	
	디젤엔진	15.44 유로	

유해가스물질등급	엔진종류	세금/년	비 교
D3	휘발유엔진	6.75 유로	
	디젤엔진	15.44 유로	
Euro 2	휘발유엔진	7.36 유로	
	디젤엔진	17.25 유로	2007년 4월 1일 이후
Euro 1	휘발유엔진	10.84 유로	2004년 12월 31일까지
		15.13 유로	2005년 1월 1일부터
	디젤엔진	23.06 유로	2004년 12월 31일까지
		28.55 유로	2007년 1월 1일부터
저공해차량이 아님 (오존경고시 운행허용)	휘발유엔진	15.13 유로	2004년 12월 31일까지
		21.07 유로	2005년 1월 1일 부터
	디젤엔진	27.35 유로	2004년 12월 31일까지
		33.29 유로	2005년 1월 1일부터
저공해차량이 아님 (오존경고시 운행비허용)	휘발유엔진	21.07 유로	2004년 12월 31일까지
		25.36 유로	2005년 1월 1일부터
	디젤엔진	33.29 유로	2004년 12월 31일까지
		37.58 유로	2005년 1월 1일부터
나머지	휘발유엔진	25.36 유로	
	디젤엔진	37.58 유로	

④ 미세먼지 절감필터

2007년 3월 24일 시행된 자동차세법의 개편을 위한 네 번째 법률에서 2007년 4월 1일부터 2011년 3월 31일까지 미세먼지절감장치가 없는 디젤엔진의 승용차에 한해서 엔진크기 100입방 센티미터당 1.20유로를 징수한다. 이는 2000입방미터 엔진의 디젤승용차의 소유자는 연간 총 24유로의 추가부담을 해야한다는 것을 의미한다.

등록날짜가 2007년 1월 1일 이후의 매연절감장치가 없는 새 디젤자동차는 마찬가지로 조세부담을 지게되고, 이렇게 해서 향후에 미세먼지포함량에 대한 유로-5의 기준값을 킬로미터당 0.005그램으로 유지하려고 한다.

동시에 2006년 1월1일부터 2009년 12월 31일까지 디젤승용차가 매연절감장치를 장착하면 한 시적 조세면제를 통해 330유로가 절감된다. 이는 승용차의 처음 등록이 2007년 1월 1일 이전일

경우이다. 한시적 면세에 의한 세액의 산정은 절감장치를 장착하는 날로 시작하지만, 빨라도 우선 2007년 4월 1일이고 면세액이 330 유로에 달하면 기한은 만료된다.

시중에서도 오래된 자동차를 더 나은 유해가스배출등급으로 상향시키기 위한 절감장치를 장착할 수 있다. 절감장치의 교환은 무엇보다 유로-1기준의 자동차가 유로-2 내지 D3기준에 도달할 수 있게 해준다. 이러한 방법으로 일정 부분의 자동차가 확실한 자동차세절감을 이룬다. 디젤자동차는 원칙에 근거하여 매연절감장치의 개선 내지 교환을 시도함으로써 비용절감을 할 수 있고, 성공적 절감장치의 장착 후자동차 등록증에는 유해가스물질배출 등급번호가 기입된다. 많은 자동차, 특히 디젤자동차는 비록 장착비용이 비쌌어도 불구하고 절감장치의 장착이 이득이다. 왜냐하면 투자비용은 절세를 통해 조속히 상쇄되고, 긍정적 부가효과로 자동차의 중고가격의 상승을 들 수 있다.

④ 캠핑자동차

2006년 12월의 자동차세법의 개정으로 캠핑자동차에 대한 과세가 새로이 규정되었다.

자동차세법에 따라 모든 캠핑자동차는 유해가스배출을 고려한 감정에 의해 허용된 배출가스 총액이 자동차세의 과세표준이 되고, 특별한 세율이 적용된다.

⑤ 화물차

화물차에 있어서의 자동차세의 부과는 허용된 총중량에 의해 결정된다.

- 2000kg까지 : 11.25 유로
- 2000 ~ 3000kg : 12.02 유로
- 3000 ~ 3500kg : 12.78 유로

3500kg을 초과하는 화물차의 경우 세액의 산정은 유해배출가스등급과 소음발생등급에 의해 연향을 받는다.

년간 세액을 산정하기 위해서 계산은 항상 0 ~ 200kg부터 시작해야한다.

- 0 ~ 200kg : 11.25 유로
- 201 ~ 400kg : 22.50 유로
-
-
-
- 1801 ~ 2000kg : 112.50 유로
- 2001 ~ 2200kg : (112.50 +12.02) = 124.52 유로

⑤ 탄소배출에 따른 자동차세

승용차의 CO₂ 배출에 대한 규정에 따라 2007년 2월 독일 재무·교통성은 전체적 세수는 중립적이지만 CO₂ 배출에 대해서는 누진적으로 자동차세를 과세하기로 결정하였다. 2007년 12월 5일 내각회의에서 자동차세의 개편에 대해 논쟁이된 문제를 2009년 1월 1일 결정하기로 했다.

- 2009년 1월 1일부터 승용차에 대해 CO₂ 및 유해가스물질 배출에 대한 과세는 다음과 같은 내용을 포함하고 있다:

- a. 교통법규의 규정에 따라 자동차 종류 내지 개별 자동차에 대해 엔진의 크기를 대신하여 측정된 CO₂ 배출규모에 따라 과세표준을 정함
- b. CO₂ 배출규모에 따라 단일 비례적으로 과세하지만, CO₂ 배출규모가 100g/km에 미치지 못할 경우 과세대상에서 제외된다.
- c. 디젤승용차에 대한 과세가 엔진크기에서 CO₂ 배출을 기준으로 바뀌게 된다.
- d. 향후 배출가스에 대해 요구되는 기준을 미리 충족한 저공해차량에 대한 세제혜택은 일정 기간동안 부여하게 된다.

4. 마무리글

인구의 팽창과 산업의 발전은 지금까지 자유재로 인식되어온 환경에 대한 심각한 파괴를 야기시키고 있다. 이러한 문제점에서 전세계는 환경을 보존하기위한 제도적 장치를 마련하고자 하지만, 환경재의 공공재적 성격과 각국의 이해관계가 맞물려 일치된 환경보존 방안이 마련되지 못하고 있는 실정이다.

그러나 유럽을 중심으로 환경오염에 대한 문제점을 해결하기 위한 움직임으로 환경세의 도입이 활발히 논의 및 시행되고 있다. EU-회원국의 환경세관련 과세는 주로 에너지세(주로 유류세), 교통세, 환경오염세 그리고 자원세의 형태로 시행되고 있다.

유럽의 중심에 위치한 독일의 경우 환경에 대한 중요성을 인식하고 90년대부터 환경관련 세법을 여러번 개편하여왔다.

독일 환경세의 도입근거는 에너지사용의 효율성을 높여 환경오염을 줄이고, 환경세의 수입을 통해 사회보장비용의 조달하는 것이다.

이러한 독일의 환경세는 1999년부터 '세법의 환경고려'라는 목표방향을 위해 본격화되기 시작했다.

환경세는 주로 에너지세인 유류세를 중심으로 개편되었고, 그 방향은 그때까지의 사용량을 기준으로 과세하던 방식을 에너지를 사용할 때 발생하는 열량을 기준으로 과세하는 방식으로 개편하여 에너지사용의 효율성을 강조하였다.

에너지세 다음으로 환경에 많은 영향을 주는 자동차에 대한 과세도 환경오염을 고려한 조세체제로 개편하고 있는 중이다.

기본적 방향은 지금까지 단순히 엔진의 크기를 기준으로 과세표준을 정하던 것을 엔진의 크기와 유해배출가스의 발생정도를 고려한 과세표준을 산정하는 것이다. 물론 자동차에 대한 과세는 아직 진행 중이고, 여러 가지 문제점과 이로 인한 논쟁이 계속되고 있지만, 이산화탄소 및 유해물질의 배출을 기준으로 과세를 산정하는 것은 돌이킬 수 없는 추세이고 오히려 더 강화될 것으로 예상된다.

이상과 같이 독일의 환경에 대한 관심과 이를 해결하려는 환경세의 도입은 아직 환경세의 도입에 미온적인 우리나라에게 타산지석이 되어야 할 것이다. ☎

◀◀◀ 참고문헌 ▶▶▶

BMU, Ökologische Finanzreform, 2004

Bundesministerium der Justiz, Energiesteuergesetz, 8.April 2008

Bundesverfassungsgericht, Entscheidungen/rs20040420_1bvr174899

Energiesteuergesetz ab 01.08.2006

Peter Kafka, Zeit zum Aufstehen, 1998

