

저탄소 녹색성장을 위한 환경친화적 지방세제 개편 방향¹⁾

남서울대학교 세무학과 교수
유 태 현

I. 들어가는 글

산업화의 진전은 자원고갈, 공해발생, 자연파괴, 지구 온난화 등 예상치 못한 재난을 불러일으키고 있다¹⁾. 특히 대기오염에 따른 온실가스의 과다 배출은 지구 온난화

- 1) 본 원고는 「지방분권 심포지엄(2010.3.25)」에서 발표한 논문을 수정하여 보완한 것입니다.
- 1) 공해(公害, pollution)는 인간의 생산 활동과 소비과정에서 발생하는 대기·수질·토양 오염 및 소음·진동 등으로 인하여 불특정다수의 건강과 생활환경에 침해를 주는 재해 현상을 말한다. 공해는 공장·사업장 등의 생산 활동, 자동차·기차·항공기 선박 등의 수송활동, 냉난방·취사·여가선용 등 일상생활을 포함한 각종 인간 활동에 의해 유발되는 인위적인 대기오염·수질오염·토양오염·소음진동·지반침하·악취 등이 발생한다. 더 나가 자연환경이나 생활환경을 손상시키고 궁극적으로는 사람의 생활 및 건강에 유해한 영향을 미치게 된다. 공해는 산업혁명 이후에 두드러지게 나타났으며, 인간 활동이 주어진 환경공간의 고유한 자정능력을 초과할 경우 발생한다. 공해라는 낱말의 어원은 영국의 공중불법방해에서 비롯되었다. 공해는 일반적으로 환경오염과 같은 의미로 사용되는 경향이 있으나 엄밀하게 말하면 양자는 차이가 있다. '환경오염'은 단순히 환경이 파괴되고 오염되는 사실을 말하며 오염의 주

의 가장 큰 원인으로 지목되고 있으며, 이는 인류가 그 이전에 겪지 못했던 엄청난 자연 재해를 발생시키고 있다.

환경오염은 어느 특정 국가에 한정된 문제의 차원을 넘어 전 세계가 함께 해결해야 할 인류 공통의 과제가 된 지 오래되었다. 경제발전을 앞세운 무리한 자연훼손, 화석 연료의 지나친 사용에 따른 각종 환경오염의 심화는 더 이상 경제성장과 환경보전을 병행하기 어려운 상황을 연출하고 있다.

선진국은 물론 개발도상국과 후진국의 미래를 좌우할 가장 중요한 현안으로 환경문제의 해결을 지적하지 않을 수 없다. 21세기의 시작을 목전에 둔 1997년 12월 일본 교토에서 개최된 유엔기후변화협약 제3차 당사국총회는 지구온난화의 가장 큰 원인인 온실가스의 감축을 위해 선진국들의 온실가스 배출량을 의무적으로 규정하였다. 또한 당시 총회에 참가한 38개국(선진국)은 2012년까지 온실가스 총배출량을 1990년 수준보다 평균 5.2% 감축하기로 약속하는 협약서를 채택하였다(교토의정서, 京都議定書, Kyoto protocol). 이어 2007년 12월 인도네시아 발리에서 개최된 유엔기후변화협약 제13차 당사국총회는 2013년 이후의 새로운 국제협정(포스트 교토)을 마련(발리 로드맵, 발리행동계획)하고자 하였다. 그러나 당시 회의는 격론 끝에 2012년 만료되는 교토의정서를 대체할 새로운 기후변화협약의 체결을 위해 2년 후(2009년) 덴마크 코펜하겐에 모여 다시 그것에 대하여 논의하기로 합의하는 정도로 마무리 되었을 뿐이다. 따라서 회의 참가국들이 책임져야 할 구체적인 온실가스 배출 감축량과 그 시한 등은 정하지 못하였다. 한편 2009년 12월 덴마크 코펜하겐에서 열린 제15차 유엔기후변화협약 당사국총회 역시 발리행동계획을 실천할 구체적인 방안의 모색은 실패하고 말았다.

지구 온난화와 환경오염이 초래하는 문제의 심각성과 그 해결을 위해 각국의 공동노력이 필요하다는 공감대는 비교적 폭넓게 형성되어 있다고 판단된다. 그럼에도 불구하고 실효성 있는 대안이 마련되지 않는 것은 환경오염에 대한 선진국, 개발도상국, 후진국의 입장과 이해관계가 서로 다르기 때문이다. 이런 점에서 보면 각국이 받아들일 수 있는 온실가스 배출 감축량에 대한 합의 도출은 매우 지난한 과제임이 분명하다.

우리나라는 1990년 환경처 발족, 1994년 환경부 출범 등을 거치면서 환경문제 전

체를 밝히지 않는데 비해 '공해'는 오염주체와 오염행위를 포함하는 용어이다. 따라서 환경오염 문제를 다루는 것이 추상적이고 일반적이라면, 공해문제를 다루는 것은 실천적이고 현실적인 입장이다. 그러나 공해라는 말은 주로 일본에서 쓰이고 있을 뿐 국제적으로는 환경오염이라고 한다.

반을 총괄하는 관리체계를 구축하였고, 국토 및 자연환경을 보다 합리적으로 관리하기 위해 노력하고 있다. 최근 저탄소 녹색성장(Green Growth)의 구현이 전 세계적인 흐름이 되면서 환경문제는 다시 한 번 전환기를 맞게 되었다. 환경오염을 줄이는 정도를 넘어 자연환경을 보전하면서 경제성장을 이룩할 수 있는 산업분야의 육성이 미래의 성장 동력으로 강조되고 있다. 저탄소 녹색성장을 도모할 수 있는 산업기반을 확충하고, 환경오염의 저감을 유도하는 한편 자연환경의 보호를 지원할 수 있기 위해서는 그와 관련된 여러 영역에서 실효성 있는 대책을 마련하여 뒷받침해야 할 것이다.

본 연구는 저탄소 녹색성장의 실현을 위해 우리나라 세제가 지향해야 할 방향을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다. 좀 더 엄밀히는 지방세제에 한정하여 저탄소 녹색성장의 촉진을 위해 어떤 방향의 개편이 필요한가를 알아보려고 한다.

이러한 목적을 가지고 있는 본 연구는 제2장에서 저탄소 녹색성장의 개념과 그 주요 내용을 설명하고, 제3장에서는 각국의 저탄소 녹색성장 지원을 위한 세제 운영의 현황과 그 시사점을 살펴보고자 한다. 제4장에서는 우리나라 지방세제가 저탄소 녹색성장을 견인할 수 있는 틀을 구축하기 위해서는 어떤 방향으로 개편되어야 하는가에 대해 알아보려고 한다. 마지막으로 제5장에서는 앞의 언급에 근거하여 결론을 맺고자 한다²⁾.

II. 저탄소 녹색성장의 개념과 주요 내용³⁾

최근 세계는 지진, 해일(쓰나미, 津波, tsunami), 기상이변 등 각종 기후 관련 재앙을 겪고 있다. 더불어 석유가격이 그 천정을 모르고 치솟는 고유가를 형성하고 있으며, 석유 이외의 자원도 가격이 급등하는 등 자원의 수급도 원활하지 않은 상황이다. 이처럼 세계 각국은 예외 없이 기후변화로 상징되는 ‘환경’ 위기와 ‘자원’ 문제에 직면해 있다. 특히 기후변화에 따라 나타나고 있는 전 지구촌에 걸친 기상재해는 생태계 질서를 근본적으로 뒤흔들며 인류의 생존을 위협하고 있다.

현재 인류가 겪고 있는 기후변화는 ‘에너지 다소비 체제’와 밀접한 관련이 있는

2) 본고는 대통령소속 지방분권촉진위원회 주최 지방분권 심포지엄(2010년 3월 25일)에서 발표한 논문을 부분적으로 수정한 것임을 밝힌다.

3) 본장은 <http://www.korea.kr/newsWeb/resources/attaches/2008.10/09>의 내용을 근간으로 하였다.

것으로 추정되고 있다. 따라서 화석연료에 의존하는 에너지 다소비 체제를 획기적으로 개선하지 않는 한 기상재해는 매년 반복적으로 발생할 수밖에 없으며, 이에 따라 지구촌이 감수해야 할 경제적 손실 역시 증가하게 될 것이 자명하다.

이에 더하여 신흥 개발도상국의 경제개발과 세계인구의 지속적인 증가는 에너지·자원 부족 현상을 부추기고 석유를 비롯한 각종 자원의 가격상승을 가속화시킬 것으로 예상된다.

1. 경제성장 패러다임 전환의 필요성

지난 20세기는 핵심적인 생산요소에 해당하는 자본과 노동의 양을 늘리는 한편 그 질을 개선하여 경제성장을 이끄는 ‘요소투입형’ 성장방식을 지향했다고 해도 과언이 아니다. 그에 따라 막대한 자본을 축적하고 생산성이 높은 우수한 인력을 확보할 수 있었던 국가들이 선진국의 지위를 구가했다고 할 수 있다.

‘요소투입형’ 성장방식은 그 성격상 자원의 사용을 급증시키고 화석연료에 크게 의존하는 틀을 가지고 있기 때문에 경제성장은 필연적으로 환경파괴를 수반할 수밖에 없는 태생적 한계를 내포하고 있다. 1970년대 이후 선진국은 물론 개발도상국들이 본격적으로 경제개발을 추진함에 따라 지구촌의 한정된 자원이 빠른 속도로 고갈되고 있으며, 그에 따라 석유를 포함한 각종 자원의 가격이 급등하고 있다. 뿐만 아니라 화석연료의 과도한 사용은 환경오염과 더불어 이산화탄소 배출량을 증가시킴으로써 온실효과를 통해 지구온난화와 각종 기상이변을 연출하고 있다.

자원과 에너지 가격의 급등을 초래하고 환경을 훼손함으로써 많은 부작용을 수반하는 기존의 ‘요소투입형’ 성장방식은 여러모로 한계를 드러내고 있다. 선진국들은 자원의 효율적 이용과 환경 친화적 경제성장을 이룩하기 위해 다양한 노력을 경주하고 있다. 다시 말해 ‘요소투입형’ 성장방식은 환경오염 등의 부작용뿐만 아니라 자원과 에너지 가격의 상승을 수반하기 때문에 이들의 대량투입에 의존하는 경제시스템은 새로운 성장방식으로 전환할 수밖에 없는 상황이다.

EU 등 선진국은 녹색기술 육성과 환경규제를 통해 관련 산업의 성장을 이끌어내는 한편 새로운 시장을 선점하고, 동시에 일자리까지 창출하는 새로운 성장전략을 추진하고 있다. 이러한 움직임과 관련하여 특히 자동차 분야는 괄목할 만한 변화를 보여주고 있다. 자동차의 경우 하이브리드카, 전기차, 수소차 등 저탄소 차량 제작을 위한 치열한 경쟁이 벌어지고 있다.

우리나라는 세계 10대 에너지소비국이며, 한 해 필요한 에너지 가운데 97%를 해외

수입에 의존하고 있는 실정이다. 앞으로 유엔기후변화협약 당사국총회에서 온실가스 감축과 관련하여 세부적 합의가 이루어지고, 우리나라에 대하여 구체적인 온실가스 배출 의무가 부과될 경우 우리 경제는 상상 이상의 부담을 떠안게 될 것으로 전망된다. 무엇보다도 기후변화에 따른 부작용이 심각해질수록 국제사회는 더욱 강력하게 각국의 탄소배출을 규제하게 될 것이며, 이에 대한 적절한 대비책을 마련하지 못한 국가는 미래성장을 담보받기 어려울 수밖에 없을 것이다.

이명박 정부는 출범 초기부터 ‘저탄소 녹색성장’을 향후 60년의 새로운 국가비전으로 제시하고 있다. 이는 세계적 트렌드 변화에 능동적으로 대비하기 위한 노력의 일환으로 평가된다. ‘저탄소·친환경’은 미래지향적 성장전략의 근간 틀이라고 할 수 있으며, 그것에 기초한 ‘전략산업’을 여하히 육성하느냐에 따라 앞으로 국가경쟁력이 좌우될 것으로 예상된다.

2. 저탄소 녹색성장의 개념

녹색성장(Green Growth)은 ‘환경(Green)’과 ‘성장(Growth)’이라는 두 가지 가치 간의 조화를 모색하는 새로운 개념의 성장 틀이라고 할 수 있다. 전통적으로 경제성장의 추구는 환경오염을 수반하기 때문에 환경과 성장은 양립하기 어려운 가치로 받아 들여져왔다. 그러나 환경보전을 무시한 개발의 추진은 종국적으로 지속적인 성장을 담보할 수 없다는 한계를 드러내고 있다. 따라서 각국은 생태환경을 훼손하지 않는 범위 내에서 경제성장의 극대화를 도모하는 새로운 성장 패러다임을 받아들일 수밖에 없는 처지라고 할 수 있다.

선진국은 기존의 경제성장 패러다임을 ‘환경친화적’ 성장방식으로 전환하는 등의 노력을 통해 새로운 성장 패러다임을 실천하고 있다. 이런 과정에서 새롭게 에너지·환경 관련 기술·산업이 창출되고 있으며, 이들 분야는 미래 유망품목과 신기술을 발굴하는 원천이 되고 있다. 더 나아가 이들 분야는 기존 산업과의 상호융합을 통해 미래 성장동력과 일자리 창출을 주도하는 역할을 하게 될 것으로 기대되고 있다.

녹색성장의 핵심은 경제성장을 추구하되 자원이용과 환경오염을 최소화하고, 이를 다시 경제성장의 동력으로 활용하는 ‘선순환구조’를 구축하는데 있다. 저탄소 청정 에너지를 개발하여 높은 에너지 효율을 확보하고 CO₂ 배출을 줄임으로써 기후변화에 대한 대응을 강화함으로써 경제성장의 촉진과 생태건전성의 제고를 동시에 모색하는 성장전략이 녹색성장에 해당한다. 구체적으로 석유를 대체하고 CO₂ 배출을 줄이기 위해 하이브리드카나 수소차를 개발·생산하여 경제성장을 이룩하고자 하는 시도가

녹색성장을 구현하는 사례라고 할 수 있다.

녹색성장은 에너지·환경문제뿐만 아니라 일자리와 성장동력 확충, 기업 경쟁력과 국토 개조, 생활혁명을 포괄하는 종합적 국가비전을 말한다. 녹색성장 구현의 대상은 교통, 건축, 문화 등 모든 사회·경제활동과 사회 시스템을 포함하며, 심지어 개인의 라이프스타일도 포함하고 있다.

3. 저탄소 녹색성장의 과제

이명박 정부는 저탄소 녹색성장의 실현을 위해 첫째, 신성장동력 확충을 통해 국가 발전을 이룩하고(신성장동력의 확보), 둘째, 국민 삶의 질 향상과 환경개선을 달성하며(삶의 질과 환경개선), 셋째, 기후변화에 대처하기 위해 국제사회의 노력에 협력(국제사회 기여)한다는 3가지 핵심 목표를 설정하고 있다.

신성장동력의 확충을 위한 수단으로 온실가스를 줄이는 저탄소 정책, 녹색기술의 새로운 성장동력화, 고도의 융합 기술정책, 새로운 일자리(Great Job)창출, 기업의 경쟁력 강화정책을 추진하고 있다. 녹색기술과 녹색산업을 새로운 성장동력화하는 이유는 기존의 ‘경제성장→환경훼손’의 악순환 고리를 끊기 위한 것이다. 우리나라의 강점인 IT·BT·NT 기술을 녹색기술로 연결할 경우, ‘제조업 중심’의 산업구조에서 고부가가치 ‘지식집약형’ 산업구조로 전환하는 성과와 더불어 온실가스 감축 등 국제 환경규제에 대응한 글로벌 경쟁력을 제고할 수 있을 것이다.

녹색기술과 녹색산업의 육성은 ‘일자리 없는 성장’ 문제 해결에도 상당한 기여를 할 수 있을 것으로 전망된다. 예컨대 대표적인 녹색기술에 해당하는 태양에너지 분야의 경우 기존 화석에너지 분야에 비해 일자리 창출규모가 7~11배에 이른다고 한다. 따라서 신재생에너지 시설 확충과 기술개발 보급은 일자리 창출에 크게 이바지할 수 있을 것이다.

국민 삶의 질 향상과 환경개선을 위해 국토와 도시, 그리고 건축과 교통의 개조가 추진되고 있으며, 소비에서 의식주까지 바꾸는 생활혁명과 녹색 교육문화정책을 모색하고 있다. 이에 더하여 환경친화적 세계 개편을 핵심과제로 설정하고 있다. 에너지 비용은 적게 들면서 효율은 높은 친환경적 주택의 확대, 콤팩트 시티형 도시 개발, 농산촌 지역 탄소순환마을 조성, 자전거 전용도로 확충 등 삶의 질을 변화시키는 정책을 강조하고 있다.

녹색제품 구매유도, 오염자 부담원칙 확대로 소비에서 의식주까지 ‘저탄소 녹색소비·생산’으로 전환하고, 어릴 때부터 저탄소 녹색성장 개념을 이해하고 실천할 수

있도록 교과과정에 반영하고 홍보하는 등 ‘에코리빙운동’을 활발하게 전개하고자 노력하고 있다. 아울러 기후변화 위협으로부터 국민의 안전을 도모하고 쾌적한 환경을 보장하기 위해 종합적 재난관리체계 구축에 힘쓰고 있다.

기후변화에 따라 나타나는 기상이변과 그 피해를 방지하거나 줄이기 위한 국제사회의 노력은 향후 더욱 강화될 수밖에 없는 상황이며, 이런 움직임에 대해 우리나라도 국제사회의 책임 있는 일원으로서 보다 적극적으로 협력해야 할 것이다. 또한 개발도상국에 대한 지원 등을 통해 국가 품격과 브랜드 가치를 높이는 능동적이고 선도적인 자세도 요구된다.

Ⅲ. 주요국 사례와 시사점

EU국가 및 일본 등 선진국들은 이산화탄소의 배출을 저감시킴으로써 환경오염을 줄이는 한편 새로운 성장 패러다임인 저탄소 녹색성장의 실현을 위해 각국의 실정을 반영한 세계개편과 지원을 강화하고 있다⁴⁾.

1. 일본

일본은 교토의정서 발효 후 문제를 해소하기 위해 나름대로의 노력을 전개하고 있다. 현재 화석연료를 대상으로 국세인 에너지세가 부과되고 있으며, 아직 탄소세의 도입은 이루어지지 않고 있다.

한편 지방세 비과세 감면조치를 활용하여 환경오염방지를 도모하는 한편 에너지 절약형 주택이나 재해예방에 적합한 주택 건립을 유도하는 조치를 모색하고 있다.

1) 환경오염의 저감

환경관련 지방세제 운영 현황을 살펴보면 주로 자동차세와 자동차취득세 비과세, 감면을 주된 내용으로 하고 있다. 구체적으로 첫째, 자연비 달성과 배기가스 삭감을 위한 인센티브 도입, 둘째, 클린 디젤승용차에 대한 특례조치, 셋째, 대형 디젤자동차

4) 이하의 주요국 사례는 국중호·유태현·김대영, 『日本 地方稅 非課稅減免制度 研究』, 한국지방재정학회, 2008.8; 한국조세연구원, “주요국의 조세동향”, 2009; 라휘문·배인명·송상훈·유태현·이삼주, 『탄소배출권에 대한 지방세 과세방안』, 한국지방재정학회, 2009의 내용을 전재하거나 참조하였다.

차의 배기가스 삭감유도와 저연비 달성을 위한 특례 연장조치 등이 그에 해당한다.

저연비 달성과 배기가스 삭감을 위한 인센티브제도의 내용을 살펴보면 향후 일본 정부는 일정연비 및 배출기준을 충족하는 차량⁵⁾에 대하여 자동차세 세율경감과 자동차 취득세에 있어서의 취득가액 공제 특례적용 연장을 계획하고 있다. 이는 2008년도 세제개정(안)에 근거를 두고 있으며, 이를 자동차세 그린화, 저연비자동차 취득세의 특례 연장이라 하고 있다.

현행제도

구 분	2005년 배출가스 기준 + 75% 달성차
2010년도 연비기준 +10% 달성차	자동차세: 세율을 대략 25% 경감 자동차 취득세: 자동차 취득가액에서 15만원 공제
2010년도 연비기준 +20% 달성차	자동차세: 세율을 대략 50% 경감 자동차 취득세: 자동차 취득가액에서 30만원 공제



2008년도 세제개정

구 분	2005년 배출가스기준 + 75% 달성차
2010년도 연비기준 +15% 달성차	자동차세: 세율을 대략 25% 경감 자동차 취득세: 자동차 취득가액에서 15만원 공제
2010년도 연비기준 +25% 달성차	자동차세: 세율을 대략 50% 경감 자동차 취득세: 자동차 취득가액에서 30만원 공제

주1)메탄올 자동차는 자동차세 경감대책에서 제외한다.

2) 천연가스자동차는 일정 배출가스요건을 충족시킬 경우에만 자동차세 경감대책을 적용한다.

클린 디젤 승용차 관련 특례조치 창설은 자동차취득세에 경감세율을 적용하는 것을 핵심으로 하고 있다. 클린 디젤 승용차 관련 특례조치의 적용대상은 2009년 배기가스 규제 (포스트 新 장기규제)에 적합한 디젤 승용차이다. 이 중 2008년 4월 1일부터 2009년 9월 30일까지를 적용기간으로 하는 2009년 배기가스 규제에 적합한 디젤승용차에 대해서는 자동차취득세를 1.0p% 경감하고 있다. 또한 2009년 10월 1일부터

5) 이는 저배출가스인정차, 연비기준 달성차, 하이브리드 차량, 전기자동차(연료전지차 포함) 등을 말한다.

지방재정의 쟁점

2010년 3월 31일까지를 적용기간으로 하는 2009년 배기가스 규제에 적합한 디젤승용차에 대해서는 자동차 취득세를 0.5p% 경감하는 특례조치 창설을 계획하고 있다.

적용대상 디젤승용차가 2009년 배기가스 규제에 적합하지 않은 차가 새로이 형식지정을 받을 수 없게 되는 날(규제개시일)은 2009년 10월 1일이며, 적용대상 디젤승용차에 있어 배출가스 규제에 적합하지 않은 차를 생산할 수 없게 되는 날(규제완전 실시일)은 2010년 9월 1일이다.

한편 대형 디젤자동차의 배기가스 삭감유도와 저연비 달성을 위한 특례연장조치로서 환경성능이 뛰어난 대형 디젤자동차를 대상으로 자동차취득세를 경감하는 조치를 취하고 있다. 그 적용대상은 차량 총 중량이 3.5t을 넘는 디젤트럭 및 버스로서 2009년 중량차 배기가스규제(포스트 신 장기규제)에 적합하며, 또한 2015년도 중량차 연비기준을 달성하고 있는 자동차가 해당한다. 여기서 차량 총 중량이라 함은 차량중량, 최대적재량 및 55kg에 승차정원을 곱하여 구한 중량의 총합을 말한다. 위의 배기가스 규제와 연비기준을 달성하고 있는 차량 총중량 3.5t 초과 12t 이하의 대형 디젤자동차를 대상으로 2008년 4월 1일부터 2010년 3월 31일까지를 적용기간으로 하여 자동차취득세를 2.0%p 경감하고 있다. 또한 차량 총중량이 12t을 초과하는 대형 디젤자동차를 대상으로 2008년 4월 1일부터 2009년 9월 30까지를 적용기간으로 하여 자동차취득세를 2.0% 경감하고 있으며, 2009년 10월 1일부터 2010년 3월 31까지는 자동차취득세를 1.0%p 경감하는 계획을 하고 있다.

차량 총중량 3.5t 초과 12t 이하의 2009년 중량차 배기가스 규제개시일(규제에 적합하지 않은 차가 새로이 형식지정을 받을 수 없게 되는 날)은 2010년 10월 1일이며, 규제완전실시일(규제에 적합하지 않은 차를 생산할 수 없게 되는 날)은 2011년 9월 1일로 하고 있다. 또한 12t 초과 대형 디젤자동차의 규제개시일은 2009년 10월 1일이며, 규제완전실시일은 2010년 9월 1일로 하고 있다.

일본 지방세법은 비과세조치의 유형을 크게 ①납세의무자의 공공적 성격과 공공적 시설을 고려한 비과세조치, ②사회정책을 고려한 비과세조치, ③주택정책을 고려한 비과세조치, ④산업정책을 고려한 비과세조치, ⑤교통정책을 고려한 비과세조치, ⑥공해정책을 고려한 비과세조치, ⑦물가정책을 고려한 비과세조치, ⑧세제상의 이유에 따른 비과세조치로 구분하여 분류하고 있다. 이들 가운데 공해정책을 고려한 비과세조치의 현황은 <표 1>와 같으며, 그 내용을 살펴보면 환경오염을 사전에 차단하는 한편 오염배출의 저감을 유도하는 세제 지원의 성격을 담고 있다.

〈표 1〉 일본 지방세법상 공해정책을 고려한 비과세조치의 현황

구분	대상 시설	경감조치
1	광재(鑛滓 ¹⁾), 갭수(坑水), 폐수 또는 광연(鑛燃) 처리 관련 시설	1/6
2	오수, 폐액(廢液) 처리시설	1/6
3	매연처리시설	1/6
4	지정물질의 배출 및 비산(飛散) 억제를 위한 시설	1/6
5	쓰레기 처리시설 및 일반폐기물의 최종처분장	1/2
6	산업폐기물 처리시설(10과 14는 제외)	1/3 ²⁾
7	질소산화물 발생을 억제하거나 또는 현저하게 감소시키기 위한 연소개선설비	1/3
8	공공하수도를 사용하는 자가 설치한 제외시설	2/3
9	다이옥신 종류의 처리시설	1/6
10	폐유, 폐플라스틱류 등의 처리시설	1/2 ³⁾
11	소, 돼지, 말의 분뇨처리시설	1/3
12	지하수의 수질정화시설	1/3
13	토양 오염제거 시설	1/3
14	산업폐기물처리시설(일정의 것을 태우는 소각시설)	2/3
15	일반분진처리시설	5/6
16	매연처리를 위한 시설	
17	우량갱신투자설비(1- 3, 5-9까지와 관계되는 것)	2/3 ⁴⁾

주: 1) 금속을 녹인 다음에 나오는 비금속성의 찌꺼기

2) 폐PCB등, PCB오염물 또는 PCB처리물의 처리시설은 1/6

3) 자동차 등 파쇄물처리시설은 2/3

4) 8은 2/3, 9는 1/2.

자료: 日本 地方財務協會, 『地方稅制の現狀とその運營の實態』 2003, pp.10-11.

2) 에너지 절약의 유도

일본은 고정자산세를 운영함에 있어 에너지 절약 및 재해예방의 추진 등을 위한 특례조치를 시행하고 있다. 구체적으로 (1)에너지 절약 개수공사를 한 기존주택과 관련된 고정자산세 감액조치의 마련, (2)장기우량주택(200년 주택)과 관련된 특별조치의 창설, 그리고 (3)신축주택에 대한 고정자산세 감액특례의 연장을 적용하고 있다. 그 가운데 에너지 절약 개수공사를 한 기존주택에 대한 고정자산세 감액조치는 에너지

절약을 유도하기 위한 지방세 지원에 해당한다.

고정자산세 감액조치의 대상이 되는 주택은 2008년 4월 1일부터 2010년 3월 31일 사이에 일정한 에너지 절약 개수공사를 한 주택이며, 이들 주택에 대해 다음 년도 고정자산세 세액에서 1/3을 감액하는 조치를 취하고 있다. 이때 감액대상은 120㎡까지를 한도로 설정하고 있으며, ①창문 개수공사, ②마루 단열개수공사, ③천장 단열개수공사, ④벽 단열개수공사 중 ①의 창문 개수공사를 포함한 다른 공사를 행할 경우가 감액조치의 요건으로 되어 있다. 또한 ①부터 ④까지의 개수공사 대상은 외부 공기 등과 접하고 있는 부분의 공사에 한하고 있으며, 각 부분의 공사가 현행 에너지 절약 기준에 적합한 것이어야 한다⁶⁾.

2. 독일

독일의 대표적인 환경관련 세제로는 에너지세와 자동차세를 들 수 있다. 그 운영 현황은 다음과 같다.

1) 에너지세

2006년 7월 15일 도입된 독일의 에너지세법은 그 성격상 소비세법에 해당한다. 이 법은 모든 종류의 에너지원에 대해 과세할 것을 규정하고 있다. 예를 들어 화석 연료(석유, 천연가스, 액화가스), 식물기름과 같은 재생된 에너지원 그리고 난방원료 및 연료로서 알코올 등에 대해 과세하도록 하고 있다. 그 외에도 추가적으로 화석연료인 석탄, 갈탄 및 운할재로서의 코크도 포함하고 있다.

이와 같은 에너지원을 망라하여 과세하는 이유는 이산화탄소의 배출량을 저감시킴으로써 환경을 보전하고, 에너지 절약을 유도하기 위한 것이다.

2) 자동차세

독일의 자동차세는 자동차 소유자를 대상으로 과세한다⁷⁾. 자동차세는 그 유형에

6) 나아가 해당 개수공사가 2008년 1월 1일에 존재하는 주택(임대용주택은 제외)을 대상으로 이루어질 것과 그 개수공사에 필요한 비용이 30만円 이상일 것을 고정자산세 감액조치의 또 다른 요건으로 하고 있다. 납세자가 이 고정자산세 감액조치를 받기 위해서는 개수공사 후 3개월 이내에 건축사, 지정확인검사기관 또는 등록주택 성능평가기관이 발부하는 증명서를 첨부하여 시정촌에 신고하여야 한다. 한편 일본의 경우 일부 지방자치단체(고치현(高知県) 등)를 중심으로 森林環境税·水源税를 도입하여 지방차원에서 산림유지, 수질개선, 사토재해 방지 등 환경보전을 위해 노력을 기울이는 사례도 나타나고 있다.

7) ①국내용 자동차의 보유, ②타국에 등록된 자동차를 국내에서 사용할 경우, ③자동차를 불법

따라 상이하게 과세된다. 첫째, 원동기 및 승용차는 내연기관으로 움직이는 경우 엔진의 크기에 따라 자동차 세액(기본세액)이 결정되며, 승용차는 추가적으로 유해가스 및 이산화탄소의 배출정도에 부가적 세액을 과세한다. 둘째, 캠핑자동차는 교통법에 의해 허용된 유해물질 배출정도의 총량에 따라 자동차세를 과세한다. 셋째, 그 외의 로터리-엔진 내지 전기모터 자동차, 트레일러, 화물차, 견인차 등은 허용된 총중량에 따라 자동차세가 부과되며, 허용된 총중량이 3,500kg를 초과할 경우 추가적으로 유해가스 및 소음 배출 정도에 따라 과세한다.

승용차에 대해 자동차세를 부과함에 있어 유해배출가스를 많이 배출하는 경우는 높은 세율을 적용하고 있으며, 반면 저공해차량에 대해서는 조세혜택을 부여하고 있다. 다시 말해 독일의 자동차세는 유해물질 및 이산화탄소배출량에 따라 차등과세함으로써 오염물질 배출의 저감을 유도하고 있다⁸⁾.

3. EU

EU국가들의 환경문제 해결을 위한 주요한 세제 틀로 탄소세의 시행을 지적할 수 있다. 핀란드는 온실가스효과의 주 원인으로 지목되고 있는 이산화탄소(CO_2)에 대한 배출량을 줄일 목적으로 탄소세를 시행하고 있다. 이는 세계 최초의 탄소세 도입 사례에 해당한다. 탄소세는 천연가스, LPG 등을 대상으로 부과되고 있다.

스위스, 노르웨이, 스웨덴, 덴마크 역시 에너지소비 억제와 이산화탄소 배출억제 등을 목적으로 에너지를 대상으로 탄소세를 부과하고 있다. 한편 네덜란드는 소량 에너지사용자, 비수송선, 에너지 소비자를 대상으로 에너지규제세를 부과하고 있으며, 이는 이산화탄소의 배출량을 줄이고 에너지 절약을 유도하는 목적을 가지고 있다. 에너지규제세를 통하여 얻어진 세수(세입)는 사회보장 기여금 감소의 형태로 가계에 되돌려주는 형식을 취하고 있다⁹⁾.

적으로 사용하는 경우, ④자동차등록기관에 의해 재사용하도록 교부된 구형 번호판과 붉은색 번호판(예외적으로 시험차량의 붉은색 번호판) 보유 가운데 하나에 해당하면 자동차 소유자로 간주된다. 이때 자동차는 선로를 사용하지 않는 모든 차량과 트레일러를 의미한다.

8) 독일은 2009년 7월부터 자동차세를 운영함에 있어 실린더 용량에 따라 부과하는 기본세액 이외 이산화탄소(CO_2) 배출량에 따라 정해지는 부가적 세액을 추가적으로 부과하고 있다. 김재진·기은선·정경화, 『외국의 환경친화적 자동차세 개혁동향과 시사점』, 한국조세연구원, 2009.8, p.90.

9) 한편 프랑스는 이산화탄소 배출량 감축을 위해 탄소배출권 거래제와 보조금제도 등을 시행하고 있다. 탄소세 도입은 아직 이루어지지 않고 있으며, 그와 관련한 활발한 논의가 진행 중에 있다. 영국은 산업, 농업 및 공공부문에서의 에너지(석탄, 가스 등) 사용에 대하여 기후변화세를 부과하고 있으며, 그 세수는 고용자의 국민보험 부담금 삭감이나 재생에너지 도입을 위한 보조금, 에너지 절약정책에 필요한 자금 등으로 활용되고 있다.

지방재정의 쟁점

〈표 2〉 선진국의 친환경적 자동차세제 개편 현황

국 가	세 목	주 요 내 용
덴마크	자동차세	▪ 승용차의 연비에 따라 차종(휘발유차, 경유차)을 구분하여 과세(모터사이클, 버스, 밴은 무게기준)
	등록세	▪ 연비에 따라 종과 또는 감면 ▪ LPG차량 전기자동차 과세면제
영국	자동차세(국세)	▪ 연비에 따라 차종(휘발유차, 경유차)을 구분하여 과세('01~)
스웨덴	자동차세	▪ 경유차는 휘발유차에 약 5배 과세
	취득세	▪ 무게 및 자동차의 환경등급에 따라 과세(전기자동차 과세면제)
독일	자동차세	▪ CO ₂ 를 적게 배출하는 차량에 대해 일정액을 감면 ▪ 전기자동차는 등록시점부터 5년간 자동차세를 면제하고 5년 경과 후 휘발유차의 1/2을 부과
	취득세	▪ 경유차는 휘발유차에 비해 약2배 과세
오스트리아	등록세	▪ 연비 및 사용유류(경유, 휘발유)에 따라 차종을 구분하여 차등과세 ▪ 전기자동차 과세면제
프랑스	등록세 등	▪ 등록세 - CO ₂ 배출량 200g 초과 배출 자동차에 대해서는 기존 등록세에 배출량에 따른 일정액 추가부과 ▪ 자동차 구입시 - 2007.12부터 CO ₂ 배출량 130g이하에 대해 일정액 보너스 부여 - 2008.1부터 CO ₂ 배출량이 160g초과 자동차에 벌금부과

자료 : 행정안전부, 「저탄소 녹색성장을 위한 지방세제 개편 방향과 과제」, 2009.

〈표 2〉는 주요 선진국의 자동차 관련세제 개편의 동향을 정리하여 보여주고 있다. 동 표에 제시되어 있는 바와 같이 선진국들은 자동차 취·등록세를 과세함에 있어 친환경차에 대한 과세면제, 연비·CO₂ 배출량에 따른 차등과세, 저효율 연비차량에 대한 추가과세 등을 실시하고 있다. 한편 자동차세는 EU 국가 중심으로 CO₂ 배출량 또는 연비 등을 기준으로 과세하고 있으며, 대부분의 국가는 경유차를 휘발유차에 비해 중과세하고, 저공해 차량에 대해서는 세제혜택을 부여하고 있다. 이는 현행 세제에 오염물질 배출량 과세표준을 추가하거나, 오염물질 배출량에 따라 과세함으로써 환경보전과 에너지 절약을 함께 모색하는 친환경적 세제 개편이 확대되고 있음을 시

사한다¹⁰⁾.

〈표 3〉 OECD국가들의 신규 환경세 도입 동향

세금명	과세대상	과세방법	납세주체	시행국가
포장폐기물세	음료용기 및 주류용기	판매가격(리필 및 재활용에 경과세)	제조업자와 수입업자	덴마크(1994), 핀란드(재활용에 경과세), 노르웨이(리필용기 제외), 캐나다, 벨기에, 스웨덴
골재채취세	자갈, 모래	채취량(수입량)	상업적 채취자	핀란드(자갈), 덴마크, 영국, 스웨덴
지하수세	지하수	지하수 취수량 혹은 판매가격	지하수 채취자	네덜란드(1995), 덴마크
매립세 (사업폐기물세)	산업폐기물	산업폐기물발생량 (매립은 중과세, 소각은 경과세)	매립장 운영자 와 소각장 운영자	일본(지자체), 영국(매립세, 1996), 네덜란드(1995), 오스트리아 (1989), 이탈리아(매립세), 프랑스
농약세	농약	소매가격	제조업자와 수입업자	스웨덴, 덴마크, 벨기에
화학비료세	질소비료, 인산비료	질소와 인의 함량 혹은 비료중량	제조업자와 수입업자	덴마크(질소비료, 1998), 네덜란드, 스웨덴(질소, 카드뮴 함량에 부과), 오스트리아, 핀란드
수도세	수돗물	수돗물 가격	소비자	덴마크(1994)
항공기소음세	항공기	항공기 중량 혹은 종류	개인/항공업자	이탈리아, 네덜란드,
배터리세	배터리	소매가격 혹은 중량	제조업자와 수입업자	덴마크(1996), 벨기에, 이탈리아, 헝가리
토지용도 변경세	임야, 농지, 그린벨트내토 지	택지, 주거·상업 용지 로 용도 변경한 면적 (㎡)	용도변경자	캐나다, 호주, 폴란드, 불가리아, 크로아티아
벌목세	나무	적정수준 이상 벌목량(㎡)	벌목행위자	미국, 캐나다

주) 영국의 매립세는 생활폐기물과 사업장폐기물(예: 건설폐기물)을 부과대상으로 함
 자료 : 행정안전부, 「저탄소 녹색성장을 위한 지방세제 개편 방향과 과제」, 2009.

〈표 3〉에 제시되어 있는 바와 같이 OECD 국가는 환경적으로 오염부하가 큰 탄소
 세와 에너지 관련 조세뿐만 아니라 폐기물, 천연자원, 화학물질(농약, 비료), 토지이

10) 한편 미국은 연비가 갤런당 22.5마일 이하에 미달하는 신규모델 차량에 대해 구간별로 연료
 과소비세(gas guzzler tax, 국세)를 부과(80~)함으로써 연료(에너지) 과잉 사용을 규제하
 고 있다.

용 등 환경관련 전반에 대해 조세를 부과함으로써 녹색환경 조성을 돕는 환경 신세원 발굴을 강화하는 노력을 기울이고 있다. 이런 움직임은 환경재를 무한 공급할 수 있는 자유재(무상재, free goods)가 아니라 이용자가 효율적으로 이용·관리해야 하는 경제재로 인식할 수 있도록 조세의 가격 기능을 강화하는 조치에 해당한다.

4. 시사점

미국을 제외한 OECD 국가들은 대체로 환경오염 저감을 위하여 환경오염 관련 조세 및 재정정책을 적극적으로 시행하는 경향을 나타내고 있다. 특히 많은 EU국가들이 탄소세 도입 등을 통해 환경관련 과세를 강화하고 있으며, 동시에 조세 중립적 차원에서 소득세, 사회보장기여금, 법인세 등의 기타 일반세제에 의한 기업 및 소비자의 세부담 완화를 연계하는 운영을 도모하고 있다¹¹⁾.

주요국의 사례는 다음과 같은 시사점을 제시하고 있다.

첫째, 적지 않은 EU국가들이 에너지원을 대상으로 에너지세 또는 탄소세를 부과하고 있으며, 그 과세대상은 국가별로 다소 상이한 양상을 나타내고 있다. 특히 주목할 점은 탄소세 도입이 점차 확대되는 추세를 나타내고 있다는 점이다. 탄소세는 온실가스 저감목적(덴마크, 네덜란드)과 환경친화적인 조세체계의 확립 등을 위한 정부재정 개혁 노력(노르웨이, 스웨덴)의 일환으로 이루어지고 있다. 탄소세 세수는 국가에 따라 일반재정에 편입되어 가계 및 기업의 직접세부담 경감에 사용되거나, 에너지이용 효율화를 위한 신규투자를 지원하는 정부지원재원으로 활용되고 있다¹²⁾.

둘째, 오염부하가 큰 자동차·에너지 등을 중심으로 친환경 세제 개편이 이루어지고 있다. 선진국들은 환경 위해적 분야는 과세를 보다 강화하고, 환경친화적 분야에

11) 탄소세는 지구 온난화 방지를 목적으로 이산화탄소를 배출하는 석유, 석탄 등 각종 화석에너지 사용량에 따라 부과하는 세금을 말한다. 탄소세는 이산화탄소를 발생시키는 화석연료(석탄, 석유 등)의 사용량에 과세하는 종량세 형태가 보편적이며, 기존의 세목에 덧붙여 도입(부가세 방식, sur-tax)하는 방법과 별도의 세목으로 신설하는 방안이 고려될 수 있다. 한편 환경오염이 갖는 광범위한 영향 등을 감안할 때 지방세보다는 국세가 더 적절하다고 판단된다. 탄소세는 1991년 12월 유럽공동체 에너지환경 각료회의에서 최초로 도입 방침이 합의되었다. 현재 스웨덴, 핀란드, 네덜란드, 덴마크, 노르웨이 등 일부 국가가 시행하고 있으며, 전세계 이산화탄소 배출량의 20% 정도를 배출하고 있는 미국은 아직 실시하지 않고 있다. 탄소세의 세율은 특정 화석연료의 탄소함유량에 따라 결정된다. 이와 같은 탄소세 부과는 크게 두 가지 효과를 초래하게 된다. 첫째, 이산화탄소를 많이 포함하고 있는 화석연료의 가격을 인상시킴으로써 그 사용을 억제하게 된다. 둘째, 대체에너지 개발 촉진을 통해 간접적으로 이산화탄소의 배출량을 줄이는 역할을 한다.

12) 이는 EU국가를 비롯한 선진국을 중심으로 법인세, 소득세 및 사회보장세 등을 인하하는 대신 환경 관련세를 강화하는 조세개혁을 단행하고 있음을 시사한다.

대해서는 세제혜택을 부여하는 방향으로 세제를 개편하고 있다. 예를 들어 연비 또는 CO₂ 배출량에 따라 자동차 관련 세액을 차등과세하고, 에너지 세원에 대하여 환경세, 탄소세, 유탄세 등을 도입하는 환경친화적 조세개혁을 활발히 추진하고 있다.

셋째, 각종 환경재를 대상으로 한 신세원 발굴과 과세를 도모하고 있다. 폐기물·천연자원·화학물질(농약, 비료 등) 등 환경관련 재료 전반에 대해 조세를 부과하는 시도를 하고 있다. 이와 관련한 세목으로는 골재채취세, 사업폐기물세, 화학비료세, 배터리세, 벌목세 등을 들 수 있다.

넷째, 환경오염을 줄이거나 환경개선을 유도할 목적으로 이루어지는 새로운 조세부과나 기존 조세부담 확대에 따른 납세자의 조세저항 등을 고려하여 균형있는 대안을 모색하고 있다. 예를 들면 오염 과세에 따른 세수 증가분은 기존 세제의 감축을 통한 상계 등을 통해 납세자의 조세저항을 최소화하는 조치를 병행하고 있다¹³⁾.

〈표 4〉 OECD 국가들의 기존세제의 환경친화적 개편 동향

구 분	해당국가	과 세
자동차세제	일본, 독일, 프랑스, 영국, 스웨덴, 덴마크 등	<ul style="list-style-type: none"> 탄소배출량, 연비에 따른 차등과세 청정연료차량에 세제혜택, 경유차 증과세
에너지세제	덴마크, 스웨덴, 독일, 네덜란드, 핀란드 등	<ul style="list-style-type: none"> 에너지에 대해 환경세, 탄소세, 유탄세 등을 사회적 비용에 따라 과세
자동차 연료세제	대부분 EU국가	<ul style="list-style-type: none"> 자동차 연료유간 환경관련 세율차이 도입 (경유 증과세, 저유황유 저세율)

자료 : 행정안전부, 「저탄소 녹색성장을 위한 지방세제 개편 방향과 과제」, 2009.

다섯째, 온실가스 배출 감축은 더 이상 피할 수 없는 전 세계 공통의 과제라는 점을 감안할 때 탄소세, 혹은 탄소배출권 거래제의 도입은 불가피한 선택일 수밖에 없다. 특히 에너지다소비형 산업구조를 가지고 있는 우리나라는 국가 경쟁력의 제고를 위해 에너지 절약을 도모해야 함은 물론 환경오염 저감에 적극적인 대처가 요구된다. 이러한 현실을 고려할 때 자동차를 비롯한 에너지 다소비 품목에 대해 과세를 강화하고, 친환경적 여건 조성을 유도하는 세계 지원은 매우 중요한 환경정책이 아닐 수 없

13) 이런 사례로는 스웨덴과 핀란드를 들 수 있다. 스웨덴은 탄소세를 도입하면서 기존 에너지 세제를 50% 감축하였다. 핀란드는 환경관련세에 의한 세수 증가분을 소득세 및 사회보장기여금 경감에 사용함으로써 실업률 저하 목적으로 활용하고 있다.

다. 우리나라는 2009년 2월 기존의 기후변화대책위원회, 국가에너지위원회, 지속가능발전위원회 등의 기능을 통합하여 대통령 직속 「녹색성장위원회」를 발족시켰다. 아울러 광역 지방자치단체들도 「지방녹색성장위원회」를 구성하여 저탄소 녹색성장을 뒷받침하기 위한 조직체계를 구축하였다. 「녹색성장위원회」는 관련 부처 등과 협조하여 '탄소세' 도입 등 환경오염 관련 주요한 현안을 총괄하는 기구의 역할을 할 것으로 예상된다¹⁴⁾. 이런 일련의 움직임은 선진국에서 이루어지고 있는 환경개선 대책과 맥락을 같이 한다는 점에서 볼 때 향후 더욱 강화될 것이 자명하다. 이와 더불어 우리나라의 실정을 반영한 저탄소 녹색성장 지원 전략을 지속적으로 개발하여 시행해야 할 것이다.

IV. 저탄소 녹색성장 지원을 위한 지방세제 개편의 방향

저탄소 녹색성장 지원을 위한 세제 개편이 소기의 성과를 거둘 수 있기 위해서는 국세와 지방세가 함께 합리적인 개선을 모색해야 한다. 우리나라의 경우 EU국가들과 비교할 때 환경오염을 줄이고 에너지 절약을 유도하는 미래 지향적 조세체계 구축은 아직 이룩하지 못하고 있는 실정이다.

친환경 세제 구축과 관련한 국세 개편의 동향을 살펴보면 친환경 시설 및 환경친화적 제품(차량 포함)에 대해 조세 감면을 시행하는 수준에서 세제 지원이 이루어지고 있을 뿐이다. 그러나 2013년 이후 예상되는 기후변화협약의 감축의무 이행에 대비해야 하기 때문에 환경관련 세제 강화를 위한 큰 틀의 개편이 구상 중에 있다. 현 단계에서 국세를 통해 시행되고 있는 주요한 세제지원의 내용으로 다음을 들 수 있다. 첫째, 환경보전과 에너지절약시설에 대한 법인세 세액공제가 실시되고 있다. 에너지절약시설, 절수설비, 신재생에너지시설 등에 대한 법인세 투자세액 공제율을 10→20%로 상향조정('09.1부터 시행)하였다. 또한 대기오염방지시설, 저공해자 연료공급시설, 청정생산시설 등 환경보전시설에 대한 투자세액 공제율 7→10%로 상향조정('09.12. 限)하였다. 둘째, 하이브리드차에 대한 개별소비세 면제(100만원 限, '09.7~'12.12)가 시행되고 있다. 셋째, 환경친화적 제품(신재생에너지 생산기자재 및 이용기자재 등)에 대한 관세 감면폭 확대('08~) 등의 조치가 실시되고 있다.

14) OECD는 회원국에 대해 오는 2012년까지 탄소세의 도입을 권고하고 있다. 따라서 우리나라도 멀지않은 장래에 탄소세 도입을 위한 구체적인 계획을 수립하여 추진할 수밖에 없는 상황이다.

이하에서는 지방세에 한정하여 저탄소 녹색성장 지원을 위해 어떤 개편을 모색해야 하는가에 대해 알아보도록 하겠다.

1. 환경친화적 지방세 개편의 기본방향

녹색성장은 그 정의를 놓고 서로 다른 견해가 존재할 수 있는 포괄적인 개념이라고 할 수 있다. 이명박 정부는 녹색성장의 3대 요소로 첫째, 에너지·자원 사용량을 최소화하는 견실한 성장, 둘째, 동일한 에너지·자원을 사용하되, CO_2 배출 등 환경 부하의 최소화, 셋째, 신성장동력의 개발을 설정하고 있다.

에너지·자원 사용량을 최소화하는 견실한 성장을 이룩하기 위한 구체적인 방안으로 에너지 저소비형 산업구조 개편, 에너지 소비절약·사용효율화, 생태효율성 제고 정책 등이 추진되고 있다. 특히 제조업 중심의 기존 산업 틀을 지식서비스업 중심으로 전환함으로써 에너지 저소비형 산업구조를 구축하는 방안이 주요한 과제가 되고 있다. 동일한 에너지·자원을 사용하되, CO_2 배출 등 환경 부하를 최소화하기 위해서는 신재생에너지 보급의 확대, 원자력 등 청정에너지 개발, CO_2 배출 규제, 저탄소·친환경 인프라 구축, 소비자 녹색제품 구매 활성화가 요구되고 있다. 신성장동력 개발을 순조롭게 추진하기 위해 녹색기술에 대한 R&D투자, 신재생에너지 등 녹색산업 육성, 세계시장 선점지원을 주요 과제로 선정하고 있다.

이상과 같은 이명박 정부의 녹색성장 전략은 본질적으로 환경과 성장의 조화를 도모하는 새로운 성장 패러다임을 실천하는 것이라고 할 수 있다. 따라서 국세는 물론 지방세 역시 이러한 흐름을 뒷받침할 수 있는 합리적 체제를 구축해야 할 것이다.

그 범위를 지방세에 한정하여 환경친화적 틀을 모색할 경우 기본적으로 다음과 같은 방향으로의 개편이 요구된다. 첫째, 환경위해적 요소에 대한 과세는 강화하고, 환경친화적 요소에 대해서는 세제혜택을 확대함으로써 지방세의 환경순응적 가격기능을 강화해야 한다(환경오염 저감의 유인). 둘째, 녹색산업육성 등 녹색성장의 견인차 역할을 촉진할 수 있도록 지방세 체계를 새롭게 구축해야 한다(녹색성장 기반구축에 대한 실효성 있는 지원). 셋째, 녹색산업 등 관련분야의 성숙도 및 환경위해분야 종사 납세자의 조세저항 등을 종합적으로 고려하여 단계적·점진적으로 세제를 개선하도록 한다(조세저항 및 관련 산업 성숙도를 감안한 단계적 개편 추진).

환경친화적 지방세제 개편(Green Local-tax Reform)은 녹색성장을 뒷받침하고, 궁극적으로 그것을 통해 국민 삶의 질을 개선하는 데 목적이 있다. 이와 관련한 주요한 과제로 자동차 관련세제의 정비, 녹색환경 조성을 위한 환경세원의 발굴 및 과세,

환경친화적 여건 조성을 위한 지원 등을 지적할 수 있다. 환경친화적 여건 조성을 위한 방안으로는 건축물 과세표준 산정시 「친환경 감산율」 도입, 신재생 에너지산업에 대한 지원, 그린카(Green Car)에 대한 지원 확대, 그린홈(Green Home) 주택에 대한 지원 등을 들 수 있다.

2. 자동차 관련세제의 합리적 정비

자동차 관련세제는 환경오염의 심화에 따른 부작용, 세계시장의 변화 등을 고려할 때 조속히 환경친화적 세제로 개편해야 할 당면과제에 직면해 있다. 최근 기후변화협약, 교토의정서 등 국제사회 전반에 걸쳐 환경규제가 강화되고 있으며, 이런 움직임은 자동차에 대한 무역규제로 이어지고 있다. 반면 우리나라 자동차 대기오염 배출량은 선진국과 비교할 때 높은 수준이므로 교정과세를 강화해야 할 필요성이 커지고 있다¹⁵⁾. 한편 환경오염의 심각성이 부각되면서 그 주범 가운데 하나인 자동차의 오염배출을 줄이기 위한 노력의 일환으로 환경친화적인 미래형 자동차의 개발이 활성화되고 있다. 이는 자연스럽게 미래형 자동차 시장의 급성장을 초래하고 있다. 예컨대 하이브리드카의 세계 자동차 시장점유율은 2014년 25%에서 2020년에는 43%로 확대될 것으로 전망되고 있다. 따라서 미래형 자동차 개발 등을 실질적으로 지원할 수 있는 다양한 대책의 마련이 요구되고 있다.

현재 우리나라의 자동차세는 배기량별, 영업용 여부에 따라 차등과세(화물차 무게기준)를 시행하고 있다. 자동차세를 친환경적으로 개편함에 있어 한미 FTA 자동차협정은 주요한 고려 요인이 되고 있다. 동 협정에 의해 우리나라 자동차세는 배기량 기준 누진세율 구조를 완화(5→3단계)하기로 합의한 상태이다¹⁶⁾. 이는 현행 자동차세의 부과기준에 해당하는 배기량 대신 연비 또는 탄소배출량으로 당장 변경하기는 어려움을 시사한다. 한편 자동차세 부과기준(과표)을 탄소 배출량으로 변경하게 되면 화물차 등 영업용 차량, 중고차의 세부담이 증가함으로써 역진적 과세를 초래할 가능성이 있다(세부담의 불형평성).

이와 같은 현실적 제약 등을 고려할 때 자동차 관련세제는 다음과 같은 방향으로의 개편이 요구된다. 첫째, 일정한 시행 유예기간 후 신규 차량 중 일정 연비효율기준을

15) 이와 관련하여 우리나라는 EU와 2009년까지 신규 자동차의 CO₂ 배출량을 186g/km→140g/km로 감축하기로 협약을 체결한 바 있다.

16) 한미 FTA 자동차 협정문 제2.12조(배기량 기준 세제)는 다음을 규정하고 있다. 「대한민국은 차종별 세율의 차이를 확대하기 위하여 배기량 기준에 기초한 새로운 조세를 채택하거나 기존의 조세를 변경할 수 없다.」

충족하지 못하는 차량에 대해 기존 취·등록세에 더하여 추가과세를 검토할 필요가 있다¹⁷⁾. 다만 세부담 역진성 완화를 위해 비영업용승용차 등에 한해 적용하는 것이 현실적인 접근으로 판단된다(저효율 연비차 중과세). 둘째, 취득차량의 연비 또는 CO₂ 배출량에 따라 취·등록세의 세율을 차등적으로 적용하는 방안을 고려할 수 있다. 다만 거래세 성격의 유지를 위해 취득가액기준 과세표준을 유지하되, 일정부분 연비·CO₂ 배출량에 따른 구간별 차등과세를 점진적으로 추가하는 방안이 적절할 수 있을 것이다(연비·CO₂ 배출량별 차등과세). 셋째, 환경오염 유발이 큰 경유차에 대해 휘발유차량에 비해 높은 세율을 적용한다. 이 경우 일반적으로 경유차는 저소득층이 많이 이용하고 있으며, 환경개선부담금이 부과되고 있는 점을 고려하여 일률적 차별과세보다는 다양한 보완방안 마련이 요구된다(경유차·휘발유차에 대한 차등과세). 넷째, 자동차세는 현행 배기량 기준에서 연비 또는 CO₂ 배출량 기준으로 과세방식을 전환하는 것이 바람직하다¹⁸⁾. 다만 세제개편의 혜택이 국내 자동차 산업에 긍정적인 영향을 미칠 수 있도록 국내 자동차의 그린카 양산과정과 보조를 맞추어 추진할 필요가 있다. 또한 이런 개편에 대하여 관련부처, 산업계, 학계 등과 충분한 토론 등을 거쳐 사회적 합의와 공감대를 형성한 이후 추진해야 할 것이다.

3. 녹색환경 조성을 위한 환경세원의 발굴 및 과세

온실가스 배출을 줄이고, 환경을 보전하는 등의 활동은 환경 친화적 여건을 조성함으로써 보다 나은 삶의 공간을 확보하기 위한 노력이라고 할 수 있다. 이와 같은 친환경적 여건 조성을 위한 움직임이 선진국을 중심으로 활발하게 전개되고 있다.

OECD 국가들은 환경오염 저감을 위해 탄소세와 에너지 관련 조세를 부과하고 있다. 뿐만 아니라 이에 추가하여 폐기물, 천연자원, 화학물질(농약, 비료), 토지이용

17) 최근(2010. 2.26) 현행 지방세법을 지방세기본법, 지방세법, 지방세특례제한법으로 나누어 체계를 새롭게 하는 지방세분법안이 국회를 통과하였으며, 2011. 1. 1.부터 전면 시행될 예정이다. 개편된 지방세법은 현행 등록세 가운데 취득분을 취득세에 통합하도록 규정하고 있다. 한편 기존의 자동차세와 주행세를 통합하여 자동차세로 단일화하되 세부적으로 자동차 소유에 대한 자동차세와 자동차 주행에 대한 자동차세로 구분하여 운영할 예정이다. 이때 자동차 주행에 대한 자동차세는 중장기적으로 환경과세 기능을 담당할 수 있도록 휘발유, 경유 등을 과세표준으로 하는 방식으로의 전환을 검토할 필요가 있을 것으로 판단된다.

18) 정부는 배기량에 따라 정해지는 자동차세를 연료소비효율이나 이산화탄소 배출량에 따라 부과되는 방식으로 변경해 시행할 예정인 것으로 알려져 있다(동아일보, 2010.2.4일자 기사). 이는 자동차세가 2011년 이후 자동차 소유에 대한 자동차세와 자동차 주행에 대한 자동차세로 구분되는 것과 관련이 있다. 배기량에 따라 정해지는 자동차세 부과는 자동차 주행에 대한 자동차세에 적용될 것으로 예상된다.

지방재정의 쟁점

등 환경관련 전반(환경세원)에 대해 조세를 부과함으로써 녹색환경의 조성을 유도하고 있다(〈표 3〉 참조). 이는 환경재를 그 이용자가 효율적으로 이용·관리해야 하는 경제재로 인식시키는 역할을 하고 있다.

환경세원을 발굴하고 과세함에 있어서는 세목간소화 취지를 고려하는 접근이 바람직할 것이다. 예컨대 새로운 세목을 신설하기보다는 지역자원 등에 과세하고 있는 현행 지역개발세(2011년 이후 지역자원시설세)의 하위 세원을 늘려가는 방법이 현실적인 대안이라고 판단된다. 아울러 환경세원에 대한 과세가 환경부담금(폐기물부담금, 환경개선부담금 등)과 중복되는 문제가 발생할 수 있기 때문에 이에 대한 적절한 조정도 요구된다.

환경관련 신세원 발굴 방식으로는 다음과 같은 방안이 제안될 수 있다. 첫째, 현재 지역개발세 과세대상이 아니며, 부담금이 부과되지 않고 있기 때문에 중복과세의 비판이 없는 세원을 발굴하여 지역개발세의 세원으로 포함할 필요가 있다. 그 예로는 〈표 5〉의 항목을 들 수 있다¹⁹⁾.

〈표 5〉 환경관련 신세원

과세대상(예시)	과세표준	납세주체
천연골재	천연골재 채취량	상업적 채취자
화력발전	발전량	발전사업자
석유비축기지, CNG비축기지	석유, 액화천연가스(CNG) 비축량 등	기지 운영자

자료 : 행정안전부, 「저탄소 녹색성장을 위한 지방세제 개편 방향과 과제」, 2009.

둘째, 환경관련 부담금 부과대상을 지방세 과세대상으로 전환하는 방안을 고려할 수 있다. 이와 관련해서는 선진국들이 환경관련 세제를 운영함에 있어 부담금 부과보다는 조세의 형식을 따르는 추세를 눈여겨 볼 필요가 있다. 이런 범주에 속하는 사례로는 〈표 6〉의 폐기물 및 화학물질, 소음 등을 지적할 수 있다²⁰⁾.

19) 다만, 화력발전은 법률상 발전소 주변지역에 대해 지원금을 제공하고 있으며, 석유·CNG 비축기지는 석유공사·가스공사의 자율적 지원 사업이 있다.

20) 한편 농약세, 화학비료세 등은 제조업자나 수입업자에게 부과되는 세금으로 해당 지역과의 연관성(세원의 귀속성) 등을 고려할 때 지방세로는 부적절하다고 판단된다.

〈표 6〉 부담금 과세대상의 과세전환

구분	과세대상	과세표준	납세주체	유사 부담금
폐기물 및 화학물질	· 생활폐기물 · 사업장폐기물	· 폐기물처리내역별 처리량 · 매립(중과세), 소각(경과세) · 사업장폐기물 저세율 적용 단, 지정폐기물은 기타 사업장 폐기물보다 높은 세율 적용	폐기물 매립장 운영자	폐기물부담금 (제품, 용기제조·수입업 자에게 한국환경자원공 사에서 부과)
소음	· 항공기 (항후 철도/ 자동차 확대)	항공기 이용고객 1인당 정액	항공기 이용고객 (출발승객)	소음부담금 (항공기소유자에게 국토 부에서 부과)

자료 : 행정안전부, 「저탄소 녹색성장을 위한 지방세제 개편 방향과 과제」, 2009.

4. 환경친화적 여건 조성을 위한 지원

현행 지방세제의 틀 내에서 환경친화적 여건 조성을 지원하기 위한 현실적인 조치로 건축물 과세표준 산정시 「친환경 감산율」 도입, 신재생 에너지산업에 대한 지방세 지원, 그린카(Green Car)에 대한 지방세 지원 확대, 그린홈(Green Home) 주택에 대한 지방세 지원 등을 적극적으로 추진할 필요가 있다.

1) 건축물 과세표준 산정시 「친환경 감산율」 도입

지방자치단체 차원에서 저탄소 녹색성장 시책을 행·재정적으로 지원하는 방안으로 친환경건축물에 대한 지방세 감면 등의 조치를 시행할 필요가 있다. 현재 건축물의 시가표준액 산정은 단독주택, 특수구조(무벽) 건물, 지하상가, 5층 이상 상가건물 등에만 일정율의 감산율을 적용하고 있다²¹⁾. 「친환경 감산율」을 도입하게 되면 일반 건축물에 비해 친환경 건축물의 과세표준 감소로 재산세 및 취득·등록세 인하 효과가 발생하게 됨으로써 친환경 건축물의 건립을 촉진하게 될 것으로 전망된다. 반면 과세표준에 친환경 감산율을 적용하면 자산가치의 과소평가 문제가 제기될 수 있다. 따라서 과세표준에 대한 감산특례를 적용함에 있어 그 대상이 되는 친환경 건축물에 대한 인센티브 차원에서 일정기간 시행하는 방안을 추진할 필요가 있다.

건축물 과세표준 산정에 있어 「친환경 감산율」을 도입하는 구체적인 방안으로 친환경 건축물 기준, EPI(에너지성능지표), 에너지효율등급을 종합적으로 고려하여 그

21) 예를 들어 건축물의 시가표준액을 산정함에 있어 단독주택 5%, 5층 이상 상가건물 가운데 지하 2층 이상 20%, 지하1층 10% 등의 감산율을 적용하고 있다.

요건을 충족할 경우 취·등록세를 감면하는 방식이 제안될 수 있다. 이때 취·등록세의 감면율은 관련 부문의 의견수합을 거쳐 결정하고, 감면 기간은 일단 2년간 한시적으로 적용하되, 지원 효과 및 세수결손 등을 다시 검토하여 추후 연장여부를 판단해야 할 것이다.

2) 신재생 에너지산업에 대한 지원

태양열(태양광)·풍력·수력·지열 등은 미래 성장을 견인하는 신성장 동력의 성격을 띠는 신재생에너지산업 분야에 해당한다. 따라서 이들 분야에 대한 세제 지원은 청정에너지 보급의 확대를 가져오므로써 환경오염 저감과 녹색성장을 뒷받침하는 역할을 하게 될 것으로 전망된다²²⁾.

신재생 에너지산업은 토지에 설치되는 특징이 있기 때문에 그에 대한 지방세 지원을 고려할 경우 재산세가 대상이 될 수 있다. 현재 신재생에너지 사업에 직접 사용되는 토지라 하더라도 일반토지와 동일하게 재산세가 부과됨으로써 별도의 혜택이 제공되지 않고 있는 상황이다²³⁾. 따라서 신재생에너지산업에 신재생에너지사업에 직접 사용하는 토지는 분리과세를 적용함으로써 세부담 완화를 통해 그 육성을 지원하는 방안을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

3) 그린카(Green Car)에 대한 지원 확대

전기 자동차, 태양광 자동차, 연료전지 자동차, 천연가스(CNG)버스는 그린카에 속한다. 따라서 이들에 대한 세제 지원은 환경오염을 줄이는 한편 쾌적한 환경조성을 유도함으로써 국민 삶의 질 향상에 크게 기여할 것으로 전망된다(생태 효율화와 녹색성장의 견인). 다만 이들 분야에 대한 세제지원의 혜택이 국내 친환경차산업의 육성을 실질적으로 뒷받침할 수 있기 위해서는 국내기술수준 및 양산단계 등을 고려하여 그 방법과 단계 등을 결정해야 함을 유의해야 할 것이다.

현재 하이브리드카 등 친환경차의 개발·보급 촉진 및 그린카 산업의 신성장 동력 산업으로의 육성·지원을 위해 취·등록세 감면이 시행되고 있다. 그 내용을 살펴보

22) 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」에 따르면 신재생에너지는 신에너지와 재생에너지로 구분된다. 이때 연료전지, 석탄액화·가스화, 수소에너지는 신에너지에 해당하며, 태양열, 태양광발전, 바이오매스, 풍력, 수력, 지열, 해양에너지, 폐기물에너지는 재생에너지에 속한다.

23) 재산세 과세대상으로서 토지는 지역 및 용도에 따라 종합합산(나대지, 배울초과 임야 등), 별도합산(사업용), 분리과세(농지 등)가 적용되고 있다. 따라서 공업지역에 신재생에너지사업을 추진하더라도 일반 사업용 부동산으로 간주하여 용도지역별 적용배율(공업지역 : 4배) 이내 토지는 별도합산하고 있으며, 초과토지는 종합합산하고 있다.

면 「여객자동차운수사업법」에 근거를 두고 시내버스, 마을버스 운송 사업용 천연가스(CNG)버스에 대해 취·등록세 면제(감면조례표준안)가 실시되고 있으며, 2009년 7월부터 하이브리드카에 대한 취·등록세 감면이 시행되고 있다.

그린카 산업 육성을 좀 더 활성화함으로써 명실상부한 미래성장 동력으로 자리매김 할 수 있도록 돕기 위해서는 단기적으로 시외버스를 포함한 천연가스(CNG) 차량에 대한 취·등록세 감면확대를 검토할 필요가 있다. 주의할 점은 일반승용·택시 등에 대한 취·등록세 감면 확대여부는 지방재정에 미치는 영향이 지대하기 때문에 향후 지방재정 확충여부를 고려하여 신중하게 접근해야 할 것이다. 장기적으로 기타 친환경차는 관련부처(지식경제부 등)의 그린카 개발·보급계획 및 재원 지원시책과 연동하여 방안을 마련해야 할 것이다.

4) 그린홈(Green Home) 주택에 대한 지원

화석연료의 남용에 따라 급속하게 진행되고 있는 자원의 고갈은 인류의 미래를 어렵게 만들고 있다. 이러한 현실을 고려할 때 자원의 효율적 사용을 유도하는 한편 환경오염 물질 배출을 저감시킬 수 있는 에너지절약형 건축물 확대에 대한 관심이 커지고 있다.

에너지절약형 그린홈 확산은 「녹색 New Deal」의 핵심사업이라고 할 수 있으며, 그 확대를 위해 세제 지원이 적극적으로 요구되고 있다²⁴⁾. 그린홈에 대한 지방세 지원은 취·등록세 감면을 통해 에너지 고효율·친환경 건물의 보급 확대를 유도하는 방식으로 고려될 수 있다. 이때 그린홈 시범사업 주택 시행사(대한주택공사) 및 주택 분양자(주택거래에 대한 감면)들에 대한 중복감면 여부 등을 고려하여 적정 감면율을 결정해야 할 것이다²⁵⁾.

24) 그린홈은 태양광, 태양열, 바이오, 소형풍력, 지열 등을 활용한 주택을 말한다.

25) 그린홈에 대한 취·등록세 감면 대상으로는 서민주택이 검토될 수 있다. 구체적으로 일반서민주택(전용면적 60㎡ 이하 5세대 이상 공동주택 등)에 대한 감면, 임대주택에 대한 감면, 주택재개발사업·농어촌주택개량사업·주거환경개선사업에 대한 감면 등이 그 대상이 될 수 있을 것이다. 최근 정부(행정안전부)는 총 건립 규모가 20채 이상인 아파트를 신축 또는 증축할 때 표준 에너지 사용량에서 30%를 줄이도록 시공하면 취·등록세를 5%줄여주는 지방세법 개정을 추진하는 것으로 알려졌다. 동 개정안은 표준 에너지 사용량에서 35%까지 줄이면 취·등록세 감면 폭을 10%로 확대할 예정이다. 더 나아가 표준 에너지 사용량을 35% 이상 줄이면 취·등록세 감면 폭을 최대 15%까지 늘려주는 내용을 담고 있다. 한편 주택을 제외한 일반 건축물에 대한 재산세를 에너지 사용량과 연계하는 방안도 검토하고 있다(동아일보, 2010.2.4일자 기사).

V. 맺는 글

우리나라를 포함한 각국은 환경오염의 해결이라는 전 지구적 과제에 직면한 지 오래되었다. 세계 각국은 환경오염의 주범으로 지목되고 있는 온실가스나 염화불화탄소 등의 방출을 규제하기 위해 다각적인 노력을 기울이고 있다. 선진국은 후진국에 대한 경제제재 수단으로 환경오염 정도를 이용함으로써 환경문제가 점차 핵심적인 외교문제로 부각되고 있다. 따라서 향후 국제협약 및 국제적 동향에 발맞추어 우리나라 실정에 적합한 환경대책을 마련하여 시행하는 한편 녹색성장을 뒷받침할 확고한 기반을 조성하는데 최선의 노력을 경주해야 한다.

이명박 정부는 2009년 2월 대통령 직속 「녹색성장위원회」 출범을 계기로 미래성장 동력의 확보를 위해 신재생에너지보급 및 기술개발, 에너지 이용 효율성 향상 등을 위해 본격적인 관심을 기울이고 있다. 또한 온실가스 저감을 위해 탄소배출권 거래제와 탄소세의 도입 등을 종합적으로 검토하고 있다²⁶⁾.

본 연구는 지방세제에 한정하여 저탄소 녹색성장을 실효성 있게 뒷받침하기 위한 친환경적 세제 개편 방향으로 다음을 제시하였다. 첫째, 환경위해적 요소에 대한 과세를 강화하고, 환경친화적 요소에 대해 세제혜택을 확대하는 조치를 시행해야 한다. 둘째, 녹색산업육성 등 녹색성장을 지원할 수 있도록 지방세 체계를 새롭게 구축해야 한다. 셋째, 녹색산업 등 관련분야의 성숙도 및 환경위해분야 종사 납세자의 조세저항 등을 종합적으로 고려하여 단계적·점진적으로 지방세 개선을 모색한다.

이와 같은 기본 방향 아래 친환경적 지방세제 구축을 위해서는 자동차 관련세제의

26) 배출권거래제는 온실가스 감축의무가 있는 사업장, 혹은 국가 간에 배출권한을 거래를 허용하는 제도이다(교토의정서 제 17조). 이산화탄소 배출권거래제라고도 한다. 한편 국세 대신 지방세 세목으로 탄소세를 도입하는 방안도 제안되고 있다. 첫째, 지방소득세(주민세 소득할)에 부가세(sur-tax) 형태로 지방탄소세를 부과하는 방안이 있다. 이는 환경오염에 대한 지역의 역할이 강조되고 있으며, 쾌적한 환경의 직접적 수혜대상이 지역주민이고 소득수준이 높을수록 탄소배출과의 상관관계가 커지는 점 등을 반영한 접근이라고 할 수 있다. 둘째, 환경개선부담금을 지방탄소세로 전환하는 방안이 있다. 현재 환경개선부담금제도는 시·도지사가 징수업무를 담당하고 있으며, 징수된 부담금의 90%를 중앙정부에 귀속시키고, 나머지 10%에 상당하는 금액을 시·도가 징수비용으로 교부받고 있다. 광역단체인 시·도는 교부받은 징세비용 10% 가운데 9%를 당해 기초단체인 시·군·구에 교부하고 있다. 따라서 환경개선부담금제도의 징수업무를 그대로 유지하면서 그 명칭을 지방탄소세로 전환하고, 세수는 지방에 귀속시키는 방안을 검토할 수 있을 것이다. 셋째, 지역개발세(2011년 이후 지역자원시설세)를 확대 개편하여 일본의 법정외세 중 임의세 형태로 전환하는 방안이 있다. 이는 화력발전소 등 지역에 입지하면서 탄소배출을 유발하는 기업 등을 새롭게 세원에 추가하는 방식을 말한다.



정비, 녹색환경 조성을 위한 환경세원의 발굴 및 과세, 환경친화적 여건 조성을 위한 세제 지원 등의 대책 실시가 필요함을 제안하였다. 또한 세부적으로 환경친화적 여건 조성을 위한 방안으로 건축물 과세표준 산정시 「친환경 감산율」 도입, 신재생 에너지 산업에 대한 지원, 그린카(Green Car)에 대한 지원 확대, 그린홈(Green Home) 주택에 대한 지원 등을 제시하였다.

본고는 친환경적 지방세 체계 구축과 관련하여 포괄적인 입장에서 그 방향을 제시하였다는 데 의의가 있다. 따라서 제안하고 있는 각 대책을 시행할 경우 나타날 수 있는 구체적인 효과 등에 대한 분석은 담지 못하였다. 실증분석을 포함한 보다 구체적인 대안의 모색은 향후 연구과제로 남겨두고자 한다.

참고 문헌

- 국중호·유태현·김대영(2008). 「日本 地方稅 非課稅減免制度 研究」. 한국지방재정학회.
- 김승래. (2008). “녹색성장시대의 세제개편방향” 「지방재정과 지방세」. 한국지방재정공제회. 통권 제11월호.
- 김승래외. (2008). 「세제의 환경친화적 개편에 관한 연구」. 한국조세연구원.
- 김재진·기은선·정경화(2009). 「외국의 환경친화적 자동차세 개혁동향과 시사점」. 한국조세연구원.
- 라휘문·배인명·송상훈·유태현·이삼주(2009). 「탄소배출권에 대한 지방세 과세방안」. 한국지방재정학회(미간 보고서).
- 라휘문(2005). “환경오염억제를 위한 지방환경세의 도입구상” 「한국지방재정논집」. 한국지방재정학회. 제10권 제1호.
- 송상훈. (2008). “선진외국 환경세의 도입경향과 사례” 「지방재정과 지방세」. 한국지방재정공제회. 통권 제11호.
- 유한성·유태현(2001). “지방환경세 도입 방향에 관한 연구” 「재정정책논집」. 한국재정정책학회. 제3집.
- 유태현(2010). “저탄소 녹색성장을 위한 환경친화적 세제 개편 방향”. 「대통령소속 지방분권촉진위원회 주최 심포지엄 발표논문」, 대통령소속 지방분권촉진위원회.

지방재정의 쟁점

이현우(2008). “우리나라의 지방환경세 도입방향과 과제” , 「지방재정과 지방세」 .
한국지방재정공제회. 통권 제11호.

한국조세연구원. “주요국의 조세동향” 2007. 07. 07-09, 2008. 07, 08-15,
2009.07. 09-13, 09-14

행정안전부(2009), 「저탄소 녹색성장을 위한 지방세제 개편 방향과 과제」 (내부자료).

日本 地方財務協會(2003), 『地方稅制の現狀とその運營の實態』 .

<http://k.daum.net/qna/openknowledge>

<http://www.korea.kr/newsWeb/resources/attaches/2008.10/09> 

