

저탄소 녹색성장과 지방세

“低碳绿色经济和地方税”

Low Carbon Green-Growth and Local Tax

金 成 珠(韩国地方行政研究院)

I. 서 론

국제환경지방자치단체협의회(ICLEI: International Council for Local Environmental Initiatives)는 '90년 UN 본부에서 개최된 “지속가능한 미래를 위한 지방정부 세계총회”를 계기로 UN과 현 UCLG(세계도시지방정부연합) 후원으로 발족하였는데, 기후보호도시(CCP: Cities for Climate Protection) 캠페인 등 지자체의 기후변화 대응계획을 위한 프로그램이 전 세계적으로 확산되고 있다. 2007년 말 현재 전 세계 65개국 480여 자치단체 및 자치단체 연합조직이 회원단체로 가입하여 환경관련 국제협력 활동을 수행하고 있으며, 한국의 경우 약 30개 지방자치단체 및 협의회 등이 가입하여 지방의제 21(Local Agenda 21)의 구체적 실천방안 모색 및 기후보존 캠페인, 물 캠페인 등을 전개하고 있다(박재목, 2007).

온실가스와 환경오염을 줄이는 지속가능한 성장이 녹색성장이며 녹색기술과 청정에너지로 신성장동력과 일자리를 창출하는 신국가발전 패러다임이라고 할 수 있다. 그리고 MB정부의 미래성장 핵심 전략인 녹색성장의 구현을 위한 수단(policy instruments)으로서 적절한 조세 및 재정정책의 마련에 대한 요구가 커지고 있다. 이에 정부는 기후변화대책위원회(2008.9)를 개최하고 탄소배출권 거래제와 탄소세(가칭)를 도입하는 등의 내용을 담은 기후변화대응종합기본계획의 수립을 추진하고 있다. 이러한 배경에는 기존의 개발 성장위주의발전전략을 새로운 국가발전 패러다임으로 대체하기 위하여 기후변화 대응 비전을 녹색성장을 통한 저탄소 사회구현으로 설정한 것이다. 물론 1980년대부터 환경친화적 세제를 마련해 온 선진국과는 비교가 되지 않지만, 지금이라도 우리나라도 이산화탄소 배출량이 많이 배출되면 그만큼 환경세로서 이를 조절할 필요가 있다. 더구나 2009년부터 교통에너지환경세, 교육세 등 목적세가

폐지 내지 정비되는 만큼 환경세 또는 탄소세(가칭)를 이용하여 온실가스 배출을 저감하고 기후변화대책의 재원을 마련할 필요가 있다. 이러한 기후친화적인 방향으로 탄소세의 도입을 검토하여 에너지세제를 강화해 나가되, 중·장기적으로는 국민의 세부담이 늘지 않도록 조세중립적 방안도 강구할 필요가 있다(김승래, 2009).

특히 실질적인 온실가스 감축정책의 실행주체라고 할 수 있는 지방자치단체의 적극적인 참여가 기후변화 대책의 관건이라고 할 수 있음을 감안할 때 지역특성을 고려해 분야별 목표를 설정하는 것이 우선과제이다. 지방세제의 경우도 환경관련 각종 세제의 정비를 종합적인 차원의 지방세 및 예산시스템의 개혁방안과 연계하여 효율적으로 환경친화적 지방세 및 재정정책의 수단으로 활용해 나가야 할 필요성이 증대되고 있다. 따라서 이하에서는 우선 일반적인 한국 지방세제의 최근동향을 소개하고, 그 다음으로 녹색성장을 위한 국제적인 동향과 한국의 동향을 살펴본 후, 마지막으로 저탄소 녹색성장을 위한 한국 지방세제 개편의 움직임에 대해 소개한다.

Ⅱ. 한국 지방세제의 최근 동향

1. 지방소득·소비세제의 도입

2009년 9월 16일 한국 정부는 지방세수 기반확충과 재산과세 위주의 지방세수 구조를 개선하여 지역경제와 지방세구간의 연계를 강화하기 위하여 지방소비세와 지방소득세 도입을 결정하였고, 2010년 1월 1일부로 도입되었다. 두 세목의 신설에 따라 지방세제는 큰 폭으로 개편되었으며, 새로 도입된 지방소득세와 소비세의 구체적인 내용은 다음과 같다.

가. 지방소비세의 도입

지방소비세는 2010년부터 부가가치세의 5%(약 2.3조원)를 지방세로 전환하여 지방소비세를 신설하며, 앞으로 3년간의 준비과정을 거쳐, 2013년부터는 부가가치세의 5%를 지방소비세로 추가 이양한다는 것이다. 지방소비세의 배분은 시·도별로 민간 최종소비지출 비중을 기준으로 하되, 지역간 재정격차를 완화하기 위해, 수도권·광역시·도 등 권역별로 가중치를 적용하도록 하였다. 소비지표에 적용되는 가중치는 수도

권(서울·인천·경기) 100%, 비수도권 광역시 200%, 비수도권 도 300%이다(이영희·김대영, 2010).

지방소비세는 재정보전금의 재원에 포함시켜 지방소비세 도입으로 인한 시군의 지방교부세 등 재원감소를 보전하도록 한다. 지방소비세는 시도세이므로 기초자치단체에는 세수의 증가가 발생하지 않지만, 지방교부세 규모의 축소로 기초자치단체인 시군의 지방교부세가 감소될 우려가 있다. 따라서 시군 재원의 감소를 보전하기 위하여 지방소비세를 재정보전금의 재원에 포함시켜, 시도의 지방소비세수의 27%분(인구 50만 이상시는 47%)을 시군에 재정보전금으로 교부한다.

지방소비세 도입의 영향으로 내국세가 감소하게 됨에 따라 발생하는 지방교부세 및 지방교육재정교부금의 자연감소에 대한 대책으로 지방교부세의 법정교부율은 기존의 19.24%를 그대로 유지하도록 하였으며 지방교육재정교부금율은 20%에서 20.27%로 상향 조정하였다. 지방소비세의 신설은 상대적으로 재정여건이 양호한 수도권의 재정력을 더욱 향상시킴으로써 수도권과 비수도권 간 재정격차를 더욱확대시키는 부작용을 초래할 수 밖에 없다. 이에 대한 보완대책으로 서울, 경기, 인천(수도권 광역자치단체)을 대상으로 매년 지방소비세 수입 가운데 약 3,000억원을 출연시켜 2010년부터 2019년까지 10년간 대략 3조원의 지역상생발전기금을 조성하여 비수도권 지원에 사용하도록 하였다⁵⁾

나. 지방소득세의 도입

지방소득세는 2010년부터 소득할 주민세를 지방소득세로 전환하여, 3년간 한시적으로 과표와 세율을 현행과 동일하게 운영하되, 향후 행정안전부, 기획재정부, 국세청 등 관계부처와 자치단체가 참여하는 합동 TF를 구성하여, 2013년까지 납세자 불편이나 징세비용을 최소화할 수 있는 합리적인 보완방안을 강구해 나가기로 하였다.

그 내용을 살펴보면 2009년까지 지방세목 가운데 주민세는 균등할 주민세와 소득할 주민세로 구분되어 과세되었고, 사업소세는 종업원할과 재산할로 나뉘어 과세되었다. 그러나 2009년 말 지방세법 개정을 통해 2010년부터 소득할 주민세와 종업원할 재산세를 묶어 지방소득세를 신설하였고, 균등할 주민세와 재산할 사업소세를 통합하여 주민세로 조정하였다. 이에 따라 2010년 이후 사업소세는 폐지되었고, 주민세는 주민세 균등분(관할구역 안에 주소를 둔 개인과 법인에 대하여 규정에 따라 정해진 금액을 부

과하는 주민세)과 주민세 재산분(사업소 연면적을 과세표준으로 하여 부과하는 주민세)으로 구분하여 과세하고 있다(유태현, 2010).

지방소득세는 소득분(과거 소득할 주민세)과 종업원분(과거 종업원할 사업소세)의 두 부분으로 구성되며, 이때 전자는 지방소득세 소득분이고 후자는 지방소득세 종업원분이다. 주민세(균등분+재산분)와 지방소득세(소득분+종업원분) 도입은 자치구세인 사업소세의 폐지를 초래함으로써 자치구는 세수 결손을 겪을 수밖에 없는 상황에 처하게 되었다. 이런 문제를 해소하기 위해 주민세와 지방소득세로 통합된 종전의 사업소세분 세수는 그대로 자치구세로 하고 있다. 이에 더하여 2010년부터 지방소비세를 도입하였고, 기존의 농업소득세는 영세농가 지원 및 농업의 국가경쟁력 강화를 위하여 폐지하였다.

지방소득세 도입으로 인한 기대효과는 지역경제 활동과 가장 밀접하게 연관되고, 비과세·감면 등 자치단체의 실질적 과세자주권을 보장하는데 가장 적합한 세목이다. 앞으로 지방소득세가 완전한 독립세로 정착되면, 자치단체가 기업 유치 등을 위해 활용할 수 있는 조세정책 수단을 확보하게 됨으로써, 지역경제 활성화에도 크게 기여할 것으로 기대된다.

지방소비세는 국세인 부가가치세 세원의 일부를 이양받아서 신설된 것으로서, 지방세수 기반확충에 기여했다고 할 수 있으나, 지방소비세에 자치단체간 세수불균형 완화 등 재정조정기능을 부여하게 되어 과세자주권을 제고할 수 있는 여지는 거의 없다. 따라서 지방소비세는 자주재원인 지방세로서의 역할이 강화될 수 있도록 재정조정기능을 완화하는 방안을 모색해야 할 과제가 남아있다. 또한 지방소득세는 자치단체의 기간세목으로서 과세자주권을 제고할 수 있도록 자치단체가 과표와 세율에 대해 자율적으로 결정할 수 있어야 하며 이를 위해서 지방소득세는 중앙정부의 조세정책으로부터 영향을 차단할 수 있도록 과세표준과 세율체계를 개편하는 방안을 모색해야 할 과제가 남아있다(이영희·김대영, 2009).

2. 지방세법의 분법

지방세법을 지방세기본법, 지방세법, 지방세특례제한법으로 나누어 체계를 새롭게 하는 지방세분법안이 2010. 2.26일자로 국회를 통과하였으며 2011. 1. 1.부터 전면 시행된다.

이전의 지방세법은 1961년 전면개정 이후 체계적인 정비 없이 필요에 따라 부분적인 수정만 있어 왔다. 그 결과 법률체계가 복잡하고 납세자가 이해하기 어렵다는 비판을 받아왔다. 또한 선진 각국의 지방세 제도와 비교할 때 납세자 권리보호가 미흡하고 행정중심적이며 세목수가 너무 많다는 지적이 계속되어 왔다. 변화하는 지방세법은 다음과 같다.

가. 지방세기본법

새로 제정되는 지방세기본법은 기존 지방세법 중 총칙부분에 해당하는 것으로 납세자 권익을 보호하기 위한 제도를 대폭 강화하면서 납세자가 이해하기 쉽도록 편제를 바꾸었다.

① 수정신고제도의 개선

[현행] 신고납부 후 일정사유 발생(공사비 정산, 건설자금의 이자계산, 확정판결 등에 의한 세액 변경 등) 시 60일 이내 수정신고 가능

[개선] 부과고지전에는 언제든지 사유제한 없이 수정신고 가능

② 기한후 신고확대

[현행] 취득세만 신고납부기한 종료 후 30일 내 허용

[개선] 모든 신고납부 세목은 부과고지 전까지 기한후신고 가능

③ 관허사업제한 요건강화

[현행] 체납 3회 이상이면 관허사업제한

[개선] 체납 3회 이상이면 체납액이 100만원 이상이어야 관허사업제한 가능

④ 세무조사기간 제한

[현행] 기간제한 없음 [개선] 20일 내로 법정화

⑤ 기타 납세자 권익보호를 위한 제도개선사항으로 지방세 우선제도 개선, 미납지방세 열람제도 도입 등이 있다.

나. 지방세법

새로운 지방세법은 납세자 세부담을 종전과 동일하게 유지하면서 성격이 유사한 세목들을 통폐합하여 16개 세목을 11개 세목으로 간소화하였다. 자세한 내용은 다음과 같다.

〈그림 1〉 지방세 세목체계 간소화 내역

구 분	현 행 (16개 세목)	개 편 (11개 세목)
중복과세 통·폐합	① 취득세 + ② 등록세(취득관련분)	① 취득세
	③ 재산세 + ④ 도시계획세	② 재산세
유사세목 통 합	② 등록세(취득무관분) + ⑤ 면허세	③ 등록면허세
	⑥ 공동시설세 + ⑦ 지역개발세	④ 지역자원시설세
	⑧ 자동차세 + ⑨ 주행세	⑤ 자동차세
폐 지	⑫ 도축세	※ 폐 지
현행유지	⑩ 주민세 ⑪ 지방소득세	⑥ 주민세 ⑦ 지방소득세
	⑫ 지방소비세 ⑬ 담배소비세	⑧ 지방소비세 ⑨ 담배소비세
	⑭ 레저세 ⑮ 지방교육세	⑩ 레저세 ⑪ 지방교육세

① 취득세와 등록세(취득관련분) 통합

취득을 원인으로 하는 과세는 취득세로 통합된다. 이에 따라 그 동안 취득세와 등록세(취득관련분)를 각각 신고·납부하던 것을 취득세로 통합함으로써 한 번에 신고·납부가 가능하도록 했다.

가령 현재는 건축물을 취득하게 되는 경우 잔금을 지급하고 30일내에 취득세를 납부하고 등기하기 전에 별도로 등록세를 납부한다. 그러나 내년부터는 잔금지급일로부터 60일 이내에 취득세와 등록세를 합쳐 취득세로 신고·납부하면 된다.

〈그림 2〉 (예) 과세표준 1억원 건축물의 유상취득시 세부담

세 목	세 율	세 액		세 목	세 율	세 액
총부담	4.2%	420만원	⇒	총부담	4.2%	420만원
취득세	2%	200만원		취득세	4.0%	400만원
등록세	2%	200만원				
농어촌특별세 (취득세액의 10%)	0.2%	20만원		농어촌특별세 (중전 취득세액의 10%)	0.2%	20만원

* 지방교육세 부담(현 등록세액의 20%)은 불포함

② 재산세와 도시계획세 통합

〈 종전('10년) 〉		〈 개선('11년~) 〉
4개 세목		3개 세목
재 산 세		재 산 세
도 시 계 획 세	➡	지역자원시설세
공 동 시 설 세		지 방 교 육 세
지 방 교 육 세		

※ 지역자원시설세 : 종전 공동시설세

토지, 건축물, 주택 등 재산에 과세하는 세목인 재산세와 도시계획세는 재산세로 통합된다. 이에 따라 주택분 재산세 고지서 상 세목 수는 현행 재산세, 도시계획세, 공동시설세, 지방교육세 등 4개 세목에서 3개세목으로 바뀌게 된다.

③ 면허세와 등록세(취득무관분) 통합

취득행위가 없는 취득무관분 등록세와 면허세는 등록·면허·허가·인가 등 국가, 공공기관에 의한 권리설정에 대한 과세로서 등록면허세로 통합된다.

④ 공동시설세와 지역개발세 통합

그 외에도 지방목적세 중 자치단체의 임의과세 세목인 공동시설세와 지역개발세가 지역자원시설세로 통합된다.

⑤ 자동차세와 주행세 통합

자동차와 관련된 과세인 자동차세와 주행세는 자동차세로 합쳐진다.

⑥ 도축세 폐지

외국의 경우 과세사례가 없는 도축세는 축산산업의 국가경쟁력 향상을 위해 폐지된다.

이러한 세목 통폐합에도 불구하고 각 세목별 납세자의 세부담은 증가하지 않으며 지방세액은 현행 수준이 유지된다.

다. 지방세특례제한법

새로 제정되는 지방세특례제한법은 불필요한 감면 정비, 감면 일몰방식 개선, 감면 조례허가제 폐지 등을 주요내용으로 하고 있다.

① 불필요한 감면 정비

그간 지방세법과 감면조례 등에 산발적으로 흩어져 있었던 감면규정을 지방세특례제한법으로 모으면서 불필요한 감면을 폐지하는 등 전면 재정비(20건 총 3,453억원)하였다.

〈표 1〉 지방세 감면 재정비 내역

구 분	건 수	과세전환액(백만원)
계	20	345,330
감면조례 표준안 정비('09년말 개정)	12	345,243
세제지원 형평성 제고('09년말 개정)	3	37
실효성 없는 감면 폐지('09년말 개정)	5	50

② 일괄 일몰방식 → 개별 일몰방식 전환

종전 3년 단위로 일괄일몰방식으로 운영되는 감면규정을 감면대상별로 유형화하여 일몰시한에 대한 객관적인 기준을 마련하였다.

- ① 원칙적인 일몰기한(공공법인 등 일반적인 대상): 3년 일몰
- ② 사회적 약자·취약계층(청소년, 노인, 장애인, 여성 등): 5년 일몰
- ③ 농어민, 비영리사업자(학교 및 외국교육기관, 종교, 정당 등): 미설정

③ 감면조례허가제 폐지 및 보완대책 마련

지방자치단체의 과세 자주권을 제고하기 위해 감면조례에 대한 행정안전부 허가제를 폐지하였으며, 이와 함께, 선심성 지방세감면의 남발 등 부작용을 방지하기 위한 보완대책을 마련하였다.

즉, 각 자치단체 감면내역을 매년 지방의회에 제출하여 주민에게 공시토록 하는 지방세지출예산제도를 새로이 도입하여 지방세감면에 대한 주민통제를 강화하고, 서민생활 지원, 농어촌 생활환경 개선 등 감면조례로 규정할 수 있는 지방세 감면요건을 법제화하였다. 또한, 향후에도 관련법령 개정을 통해 조례에 의한 감면액은 교부세 지원대상에서 제외하는 등 제도 보완을 계속해 나갈 예정이다.

Ⅲ. 저탄소 녹색성장의 현황

1. 국제적 현황

1997년 12월 일본 교토에서 개최된 유엔기후변화협약 제3차 당사국총회는 지구온난화의 가장 큰 원인인 온실가스의 감축을 위해 선진국들의 온실가스 배출량을 의무적으로 규정하였다. 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).

2007년 12월 인도네시아 발리에서 개최된 유엔기후변화협약 제13차 당사국총회는 2013년 이후의 새로운 국제협정(포스트 교토)을 마련(발리 로드맵, 발리행동계획)하고자 하였다. 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. 2009년 12월 덴마크 코펜하겐에서 열린 제15차 유엔기후변화협약 당사국총회 역시 발리행동계획을 실천할 구체적인 방안의 모색은 실패하였다.

국가별로 살펴보면 EU는 2020년까지 1990년대비 20% 감축을 계획하고 있으며, '09. 4월에 EU 기후변화 종합법(Directives)」발효하였다. '05년에 배출권거래제(EU-ETS) 도입 및 시행을 하였으며, '09년에 자동차 온실가스 배출규제를 도입하였다.

영국은 '08. 12월에 세계 최초로 기후변화 법안 도입하고 감축목표 명시하였으며, 2020년까지 1990년 대비 34% 감축목표를 설정하였다.

미국의 경우 '09년 1월에 10년간 신재생에너지 산업에 1,500억달러 투자를 계획했으며 2020년까지 2005년 대비 17% 감축을 담은 “청정에너지·안보법안(Waxman-Markey)”('09.6, 하원통과)을 발표하였다.

일본은 저탄소 사회구축을 위해 '07. 5월에 「Cool Earth 50」 발표하였고, 저탄소 혁명전략 등을 담은 미래개척전략(J Recovery plan)을 '09년 4월에 발표하였으며, 2020년까지 2005년 대비 15% 감축을 계획하였다.

2. 한국의 현황

가. 저탄소 녹색성장에 대한 인식

녹색성장이란 개념은 환경경제학자들 사이에서 녹색경제, 녹색GNP, 녹색계정(green accounting) 등의 개념으로 이미 오래전부터 사용되어 왔다. 1992년 세계정상회의에서 공식적으로 채택된 ‘생태효율성(Eco-efficiency)’ 또한 녹색성장과 맥락을 같이 하고 있다고 할 수 있다(정희성·변병설, 2003; Mori & Ueta, 2007; UNESCAP, 2005). 그러나 녹색성장이 세계적으로 주목을 받기 시작한 것은 2007년 IPCC의 기후변화 4차종합보고서가 발행되면서 기후변화가 가져올 지구의 위기에 대한 관심이 세계적으로 제고되고 있는 상태에서 2008년 미국발 경제위기가 세계를 휩쓸게 되자 이를 극복할 가장 유효한 수단으로 녹색성장이 부각되기 시작하면서였다. 그러나 녹색성장의 개념은 보는 시각에 따라 달리 정의되고 있어 환경론자들이나 학자들 사이에서 합일점을 찾지 못하고 있다. 정부의 시각에서 녹색성장은 “온실가스와 환경오염을 줄이는 지속가능한 성장”이며, “녹색기술과 청정에너지로 신성장동력과 일자리를 창출하는 신국가발전패러다임”이다. ‘녹색성장기본법’에 따르면 녹색성장은 “에너지와 자원을 절약하고 효율적으로 사용하여 기후변화와 환경훼손을 줄이고 청정에너지와 녹색기술의 연구개발을 통하여 새로운 성장동력을 확보하며 새로운 일자리를 창출해나가는 등 경제와 환경이 조화를 이루는 성장”이다(녹색성장기본법 제2조). 환경부도 같은 시각이다. 환경부는 녹색성장을 “경제성장을 하되, 경제성장의 패턴을 환경친화적으로 전환시키는 것, 즉, 환경적으로 지속가능한 경제성장(Environmentally Sustainable Economic Growth)”으로 규정하고 있다(서혜미·문태훈, 1010).

삼성경제연구소(2008)는 녹색성장이란 “저탄소화 및 녹색산업화에 기반을 두고 경제성장력을 배가시키는 신성장개념”이라 정의하고 있다. 그러나 녹색성장은 녹색산업을 중심으로 하는 경제성장 정책으로는 한계가 있다. 녹색사회 없는 녹색성장은 성공하지 못한다. 녹색성장은 국민들의 의식과 생활양식이 변하여 녹색사회가 구현되면서 환경친화적 녹색상품에 대한 수요가 증가하고 이것이 녹색산업을 성장시키고 의식과 생활양식을 다시 변환시키는 선순환구조를 이룰 때 달성된다. 따라서 녹색산업 뿐만 아니라 생활의 녹색화를 통하여 녹색사회를 지향하는 것을 녹색성장으로 보아 정부의 좁은 시각을 보완할 필요가 있다는 시각도 있다(최영국 외, 2008). 유태현(2010)은 녹색성장(Green Growth)은 ‘환경(Green)’과 ‘성장(Growth)’이라는 두 가지 가치

간의 조화를 모색하는 새로운 개념의 성장 틀이라고 정의한다.

결국 <그림 3>에서 보는 바와 같이 한국에서의 녹색성장은 국제기대에 부합하는 국가위상을 정립하고 환경과 경제의 선순환 구조를 확립하며, 삶의 질을 개선하고 생활에서의 녹색혁명을 조성하는 것으로 정의하고 있다. 구체적으로는 우선 국제사회에서의 국가위상정립을 위해 국제기후변화 논의에 적극적으로 대응하고, 녹색가교국가로서 글로벌 리더십을 발휘한다. 둘째, 환경과 경제의 선순환을 위해 녹색기술 개발 및 녹색산업 육성을 통해 국민소득증대 및 일자리를 창출하여 환경과 경제 양측의 시너지를 극대화시키고, 기후변화대응과 온실가스 감축을 통해 산업구조의 녹색화 및 청정에너지를 확대시킨다. 셋째, 삶의 질을 개선하고 생활의 녹색혁명을 위해 저탄소형 국토개발과 생태공간 조성을 확대하고 녹색교통체계 및 대중교통을 활성화 시키며 녹색소비를 통한 녹색시장을 조하는 것으로 녹색성장을 추구한다.

〈그림 3〉 녹색성장의 개념



자료: www.greengrowth.go.kr

나. 한국의 저탄소 녹색성장 현황

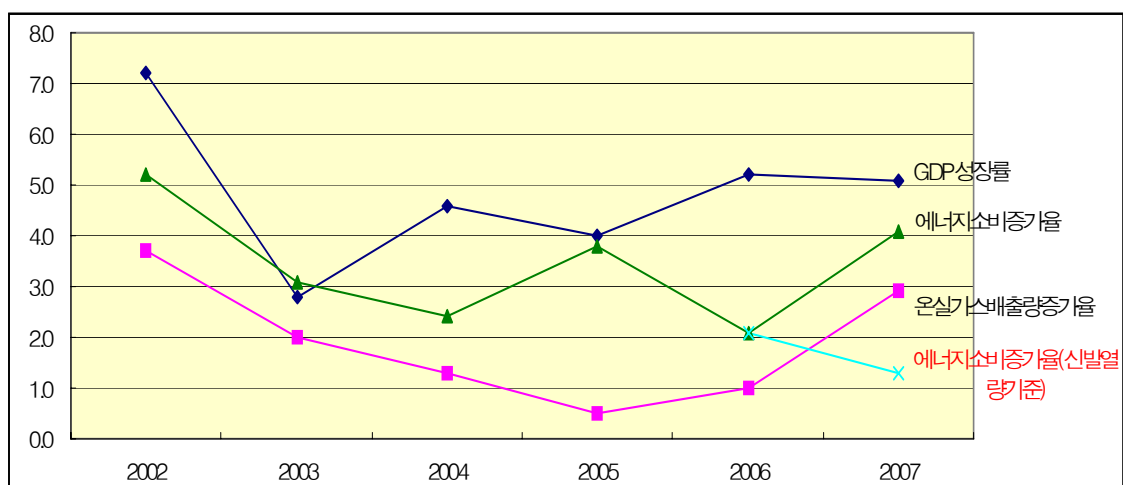
한국은 OECD국가로서 세계 9위(에너지부문 CO2 배출량 기준(2007년 기준, IEA))의 온실가스 다량 배출국이나, 교토 의정서상 38개 의무감축국에 미가입한 상태이다. 교토의정서상 비의무감축국이나, 국제사회는 한국이 선진국 대열에 편입하거나 OECD 회원국으로서 중국, 인도 등과 차별화된 감축행동을 요구하고 있다.

1990년 이후 제조업 중심의 경제성장으로 온실가스 배출량이 2배 가량 급격히 증가

(1990년~2005년간 증가율은 OECD 국가중 1위)하였는데, 이는 화석연료 의존도가 높은 에너지다소비 산업구조와 사회구조에 의한 것이라 보여진다. 전 산업에서 에너지다소비업종(철강,시멘트,석유화학) 비중은 한국(8.0), 일본(4.6), 미국(3.1)이다. EU는 OECD국가 등 선진국에 대하여 2020년에 1990년 대비 25~40%, 개도국에 대하여 BAU 대비 15~30% 감축을 촉구하고 있다.

한국은 1990년에 환경처를 발족하였고, 1994년 환경부 출범 등을 거치면서 환경문제 전반을 총괄하는 관리체계를 구축하였고, 국토 및 자연환경을 보다 합리적으로 관리하기 위해 노력하고 있다. 특히 MB정부 들어 저탄소 녹색성장을 20대 국정전략 중의 하나로 규정하고 이를 도모할 수 있는 산업기반을 확충하고, 환경오염의 저감을 유도하는 정책을 적극적으로 추진해오고 있다. 1990년(선진국 의무감축 기준년도) 배출량대비 2007년 배출량은 103.0% 증가한 규모로서 연평균 4.3% 증가세를 기록하고 있다(지식경제부, 2009). 이는 GDP가 5.1% 증가했던 2007년도의 경제활동을 반영한 것으로 '02년 이후 5년만에 최고의 증가율을 기록하고 있다.

경제성장·에너지소비와 온실가스배출량은 정(正)의 상관관계를 보이는 것이 일반적이는데, 한국의 GDP 성장률은 '02년에 7.2%, '03년에 2.8%, '04년에 4.6%, '05년에 4.0%, '06년에 5.2%, '07년에 5.1%로서, '02년 이후 지속적인 증가추세를 보이고 있다. 온실가스배출량의 증가율은 '02년에 3.7%, '03년에 2.0%, '04년에 1.3%, '05년에 0.5%, '06년에 1.0%, '07년에 2.9%의 추이를 보이고 있다. 에너지소비증가율은 '02년에 5.2%, '03년에 3.1%, '04년에 2.4%, '05년에 3.8%, '06년에 2.1%, '07년에 4.1%의 추이를 보이고 있다.



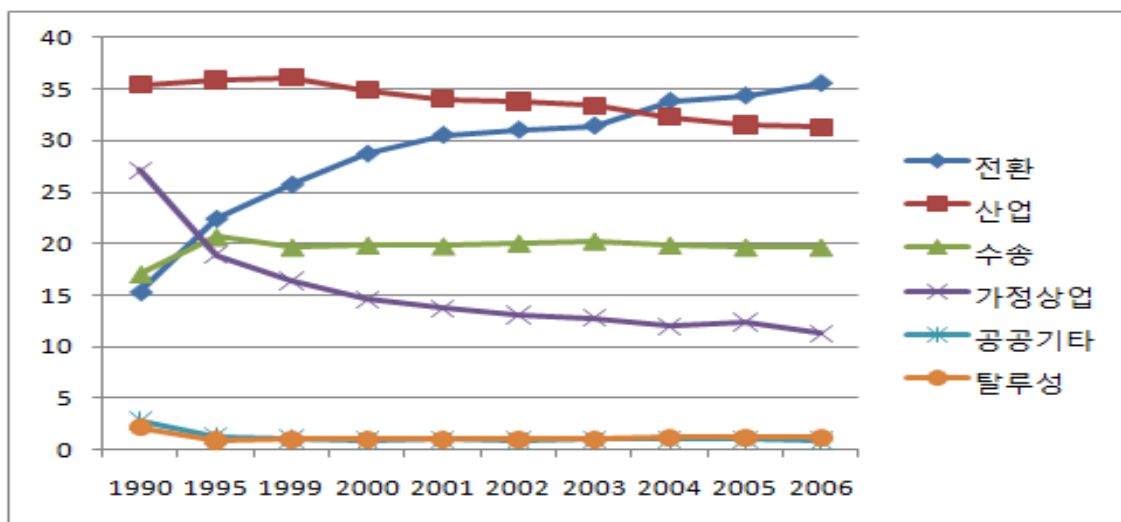
부문별로는 에너지부문이 3.9%, 농업부문이 5.3% 증가한 반면, 산업공정부문은 4.4%, 폐기물부문은 2.2% 감소하였다. 2007년 우리나라 온실가스 총배출량¹⁾은 620.0백만tCO₂로 2006년의 602.6백만tCO₂대비 2.9% 증가한 가운데 배출량 증가율은 확대되고 있다.

〈표 2〉 부문별 온실가스 배출량 추이

(단위: 백만 ton of CO₂, %)

	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	'90~'07 증가율
전 환	38 (15.3)	83.2 (22.4)	105.3 (25.7)	125.9 (28.7)	138 (30.5)	146.8 (31)	151.2 (31.4)	165.3 (33.8)	171.1 (34.3)	179.6 (35.5)	189.8 (36.8)	9.9
산 업	87.6 (35.4)	133.5 (35.9)	147.6 (36.1)	153.1 (34.9)	154.2 (34)	160.1 (33.8)	160.9 (33.4)	157.8 (32.3)	156.9 (31.5)	158.3 (31.3)	167.2 (32.4)	3.9
수 송	42.4 (17.1)	77.2 (20.7)	80.4 (19.7)	87.1 (19.9)	89.6 (19.8)	94.9 (20.1)	97.9 (20.3)	97.1 (19.9)	98.1 (19.7)	99.8 (19.7)	100.2 (19.4)	5.2
가정상업	67.2 (27.1)	70.4 (18.9)	67.2 (16.4)	64 (14.6)	61.9 (13.7)	62.1 (13.1)	61.4 (12.8)	58.5 (12)	61.6 (12.4)	57.2 (11.3)	54.5 (10.6)	-1.0
공공기타	7 (2.8)	4.7 (1.3)	4.3 (1.1)	4 (0.9)	4.6 (1)	4.3 (0.9)	4.9 (1)	4.7 (1)	4.9 (1)	4.3 (0.9)	4.5 (0.9)	-2.5
탈루성	5.4 (2.2)	3.2 (0.9)	4.1 (1)	4.4 (1)	4.6 (1)	4.8 (1)	5 (1)	5.7 (1.2)	5.9 (1.2)	6.2 (1.2)	6.7 (1.2)	4.6

자료: KESTAP, 지식경제부.



1) * 인벤토리: UNFCCC(UN기후변화협약)사무국에서 제시하는 형식의 온실가스통계 시계열 자료
· 온실가스 인벤토리는 에너지·산업공정·농업·폐기물·산림 등 부문별 배출량 산정과 품질 보증/품질관리(QA/QC), 외부전문가검토, 협의회 등의 절차로 약 2년간의 시차가 존재

2006년 대비 2007년 배출량 변화를 각 부문별로 살펴보면 에너지부문은 전환(발전), 산업, 수송, 가정·상업, 공공·기타로 구성되어 있다. 이 중 가정·상업부문은 온난한 기후(평년보다 0.9℃ 높아)와 가정용 냉난방기구의 화석연료 사용 감소 등의 영향으로 2006년 대비 4.0% 감소하고 있으나, 공공부문과 합치면 전체 에너지부문 온실가스 배출량의 약 12%를 차지하는 비율이다. 따라서, 가정과 상업, 공공부문의 에너지 소비처인 건축물에 대한 에너지 저감을 위해서는 다양한 세제지원 등의 제도적 장치 마련이 필요하다.

IV. 저탄소 녹색성장을 위한 한국의 지방세제 개편동향

우리나라를 비롯한 세계의 많은 나라들은 대부분 산업 및 경제개발위주의 국가정책을 펼쳐왔던 결과 경제성장과 삶의 질은 향상된 반면, 온실가스 배출로 인한 지구온난화 및 환경오염이라는 위험에 처해있다. 이러한 환경문제에 대해 독일, 영국 등 국가에 따라서는 이미 대비해오고 있는 나라들이 있으며, 우리나라 또한 MB 정부들어 저탄소 녹색성장을 20대 전략과제로 채택, 이전보다 좀 더 적극적인 친환경 정책을 추진해오고 있다. 이에 따라 지방세제분야에서도 석탄과, 석유 등의 에너지 소비량을 줄이며 온실가스의 주범인 탄소배출량을 감소시키기 위한 다양한 세제변화를 꾀하고 있다. 따라서 다음에서는 최근 한국에서 논의되고 있는 저탄소 녹색성장을 위한 지방세 유인수단 차원에서의 환경관련부담금과 주행세제의 합리적 개편, 친환경건축물 세제지원 등에 대해 간단히 소개한다.

1. 자동차관련 세제의 정비

가. 친환경 자동차세의 개편 검토²⁾

현재 우리나라는 다음과 같이 배기량에 따라 자동차세를 부과하고 있고 자동차 보유단계에서 자동차세(annual vehicle tax)와 지방교육세가 부과되고 있다.

2) 행정안전부 보도자료 요약·정리(2010. 5. 3)

단 계	세 목	과세주체	과세대상	세 율
보유 단계	자동차세	지방세	승용자동차	- 영업용 : cc당 18~24원 - 비영업용 : cc당 80~220원
	지방교육세	지방세	비영업용승용자동차(비영업용 기타 승용자동차 포함)에 대한 자동차세	30/100

주: A. 승용자동차 1대당 연세액 = 배기량×cc당 세액

영업용		비영업용	
배기량	cc당 세액	배기량	cc당 세액
1,000cc 이하	18원	800cc 이하	80원
1,600cc 이하	18원	1,000cc 이하	100원
2,000cc 이하	19원	1,600cc 이하	140원
2,500cc 이하	19원	2,000cc 이하	200원
2,500cc 초과	24원	2,000cc 초과	220원

B. 차령이 3년 이상인 비영업용 승용자동차 1대당 연세액 : 다음의 산식에 의하여 산출한 당해 자동차에 대한 제1기분(1월부터 6월까지) 및 제2기분(7월부터 12월까지) 자동차세액을 합산한 금액을 당해년도 연세액으로 함. 이 경우 차령이 12년을 초과하는 자동차에 대하여는 그 차령을 12년으로 봄. 즉 자동차 1대의 각기분 세액=A/2-(A/2×5/100)(차령-2)

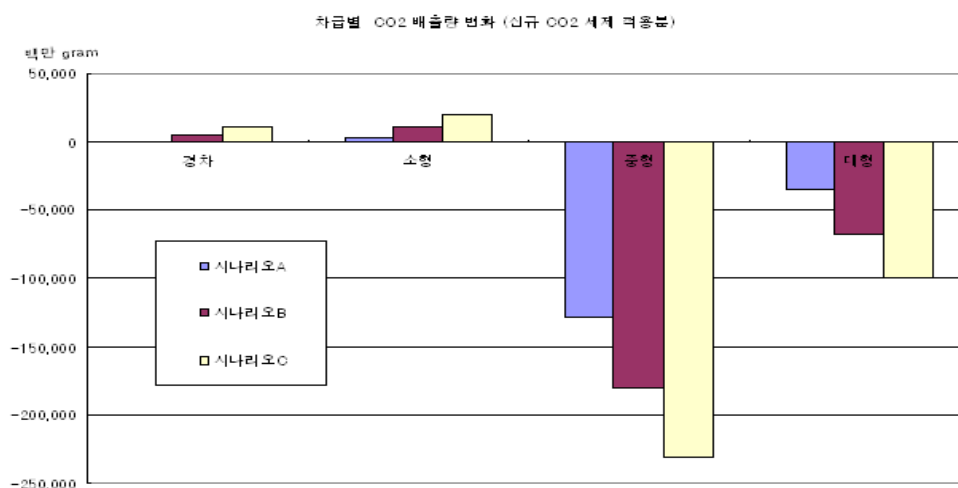
자동차세 과세의 기준은 가격요소 이외에 전통적으로 엔진배기량, 마력, 무게 등으로 구분할 수 있으나, 최근 국제적 추세는 수송부문의 온실가스 저감과 자동차 산업의 국제경쟁력 제고를 위하여 과표를 CO2 배출량 또는 연비를 기준으로 전환하여 차등화하고 있다. 이에 우리나라도 저탄소 녹색성장의 국가 환경목표 달성을 위하여 현행 배기량 기준의 자동차세를 CO2 배출량 또는 연비 기준으로 개편하는 것을 고려하고 있으며, 이 경우 지방재정과 환경효과 등 각종 정책 목표를 종합 고려하여 비용효율적으로 개편하는 것을 목적으로 하고 있다.

대부분의 선진국도 자동차 운행으로 인한 환경오염비용을 세금에 반영시키기 위해 자동차 관련세제를 환경친화적으로 개편하고 있는 추세이다. 이러한 세제개편은 기존 세제에 저공해차량에 대한 세제혜택을 도입하거나, 현행 세제에 오염물질 배출량을 기존의 과세표준에 추가하거나 혹은 오염물질 배출량을 과세표준으로 설정하는 방향으로 추진되고 있다. 기존의 과세표준에 오염물질 배출량을 추가할 경우에는 연비와 CO2 배출량을 고려하는데, 이것은 연료효율 향상은 물론 CO2 배출량 감축을 목표로 하는 것이다. EU는 2015년까지는 신규로 제작되는 비업무용차량(passenger cars)에 대해 CO2 배출량을 현재의 175.9g/km에서 130g/km로 감축시킬 것을 목표로 하고 있

다. 이와 함께 오는 2020년까지는 새로 출고되는 자동차의 CO2 배출량 한도를 1km 주행에 95g으로 낮춘다는 데도 합의한 상태이다. CO2 배출량(또는 연료효율)을 기준으로 하는 자동차관련 세제를 도입한 EU회원국은 2009년 4월 기준 17개국³⁾이며, 이러한 기준의 도입국가는 점점 증가할 전망이다.

자동차세 개편 시나리오에 따라 분석한 결과에 따르면 먼저, 자동차세의 과세기준을 배기량 기준에서 CO2 배출량 기준으로 변경함에 따라, 신규 차량의 평균 CO2 배출량이 점차 감소하는 것으로 나타났다. 즉, 전체 차량의 평균 CO2 배출량은 점진적으로 감소하는 추세를 보이며, 특히 중형과 대형차의 CO2 배출량이 상대적으로 크게 감소하는 것으로 분석되었다.

〈 신규세제 적용시 CO2 배출량 변화 : 차급별 〉



반면, 자동차세의 과세기준을 배기량 기준에서 연비 기준으로 변경하는 경우는 신규 차량의 평균 CO2 배출량의 감소의 정도가 앞에서 분석한 과세기준을 CO2 배출량으로 변경하는 경우에 비하여 다소 미약한 수준으로 나타났다. 연비기준 친환경 자동차세 개편에 따라 전체차량의 평균 CO2 배출량은 미미하게 감소하는 추세를 보이나, 이는 세율차등 폭이 상대적으로 큰 경우에도 그다지 감축효과가 크지 않은 것을 보여준다.

자동차세의 개편시 그 대상은 자동차세 세수의 95%, 전체차량의 75%를 차지하는 현행 배기량(cc) 기준의 비영업용 승용차에 대하여 CO2 배출량 또는 연비 등 친환경

3) ACEA(2009), 오스트리아, 벨기에, 사이프러스, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 아일랜드, 이탈리아, 룩셈부르크, 말타, 네덜란드, 포르투갈, 루마니아, 스페인, 스웨덴, 영국

세제로의 전환을 고려하되, 화물차, 특수차 등 기타 차량들은 향후 측정 기술여건 및 제도 기반 마련에 따라 장기적으로 친환경 세제로 전환한다. 신규세제의 시행시기 및 적용방식은, 신규세제 도입이후 등록되는 신규차량을 대상으로 CO₂ 배출량 또는 연비에 따른 신규세제를 적용하는 반면 신규세제 도입 이전에 등록된 차량은 기존의 배기량 세제에 따라 과세한다. 세율구조는 구간별 정액제 부과방식을 택하여 CO₂ 배출량과 연비에 따라 세율 구간을 구분하고 구간별로 일정 세액 부과한다. 구간별 정액제이지만, 환경목표 달성을 위해 CO₂ 배출량이 많은 차량이나 연비가 낮은 차량에 대해서 세부담의 양(+)의 가중치를 부여, 그리고 반대의 경우는 부(-)의 가중치를 부여하는 방식으로 설계한다.

나. 주행세제의 개편방안 모색

현행 주행세는 1998년도 한·미 자동차 통상협상 결과 자동차세율을 인하하게 됨에 따라 발생하는 지방세수 손실을 보전하기 위하여, 교통세액의 일정율을 지방으로 이전하는 공동세 형태로 2000년부터 신설되었다. 주행세는 비현실적인 자동차세율의 조정과 자동차에 대한 이용과세 강화, 취득·보유과세의 완화라는 정책과제를 실현하기 위해 국민에게 별도의 부담증가없이 기존의 교통세의 세율을 낮추고 그에 상응한 부가세를 과세하여 주행세 재원으로 하도록 하였다(김대영, 2002).

그러나 주행세는 그사이 많은 문제점들을 가져왔다. 첫째, 세수불안정과 지속적인 세율조정 문제가 있었다. 즉, 자동차세 보전분을 제외하면 유류세보조금으로 용도가 지정되어 있으나 세수입은 유류가격 및 유류소비량 등에 따라 변동폭이 크기 때문에 세수가 초과되거나 부족한 현상이 지속적으로 발생해서 세율조정을 매년 두 번씩 해야 하는 문제가 있어 왔다. 둘째, 지방재정구조를 왜곡시키는 부분이 있었다. 즉, 주행세 비중이 큰 지자체의 경우 대부분이 유류세 보조금인데도 불구하고 주행세로 인한 세입에서 지방세수 비중이 높고 재정자립도 또한 높아져 지방재정의 자율성 및 자치단체의 재정력을 과대평가하여 재정구조 파악을 왜곡하는 문제를 발생시켰다. 셋째, 지방세수의 탄력성을 저해시켰다. 즉, 자동차세 보전분의 경우 8,400억원으로 고정되어 있어 물가상승이나 소득수준 향상으로 인한 세수증가분이 전혀 반영되어 있지 못해 2002~2007년 사이 자동차세는 35%의 신장율을 보인 반면, 자동차세 보전분은 5.2% 증가에 그쳤고, 최근에는 고정되어 있는 상태이다.⁴⁾

주행세의 개편은 그 납세의무자가 정유사와 수입업자임을 감안할 때 최근 환경관련세와 그 변화의 맥을 같이한다고 볼 수 있다. 이에 따라 주행세의 합리적 개편을 위해 최근 국가 온실가스 감축목표(2020년 BAU 대비 30% 감축)와 신규 성장동력으로 녹색기술·산업육성을 통한 국제경쟁력 강화를 지원하기 위하여 탄소세 도입과 배출권 거래제 실시 등의 정책과 더불어 환경관련세로서의 역할을 추구한다. 따라서 한국에서는 주행세를 지역에너지세로 전환하되, 이것을 개별소비세인 휘발유세 및 경유세 과세 대상에 지역에너지세를 부과하는 소비세 형태나 또는 환경세 형태로 도입하는 방안 등에 대해 논의하고 있는 상황이다.

2. 친환경 지방세수의 확보 및 유인정책

가. 환경관련부담금의 지방세 전환 검토⁵⁾

저탄소·녹색성장을 위해서는 국가의 역할뿐만 아니라 지역의 역할도 커짐에 따라 대기오염, 수질오염, 토양오염 등의 억제에 대해 환경관련부담금의 지방세 전환을 검토하고 있다. 환경관련 부담금의 부과목적은 환경오염 유발자가 사회적 한계비용과 사적 한계비용의 차액을 부담토록 하여 환경오염을 교정하는 것이다. 대기, 수질, 토양 등과 관련한 환경오염 문제는 발생지역의 피해가 가장 크기 때문에 신속한 대응이 매우 중요하므로 지방자치단체의 역할이 클 수밖에 없다. 그러나 환경과 관련한 부담금 및 조세는 대부분이 국가에 귀속되어 있어 지방자치단체가 환경관련 사업을 집행하기 위한 재원은 매우 미흡한 실정이다. 지방자치단체가 환경수요와 관련하여 사용할 수 있는 재원은 상하수도 사용료, 쓰레기수거료, 공원입장료, 그리고 일반회계 전입금 정도가 된다. 따라서 현행 국가주도의 환경관련 재정구조로는 친환경·녹색성장을 구현하기가 용이하지 않으므로 국가에서 운용중인 환경개선부담금 등 일부 환경관련 부담금의 지방화가 필요하다.

이에 따라 지역성이 강하거나 부담금이 지방세의 과세대상과 중복하여 부과되고 있는 대상을 중심으로 지방세원화 방안을 검토하고 있다. 부담금을 지방세로 전환하기 위해 추진하고 있는 기본방향은 다음과 같다.

첫째, 부담금과 지방세가 동일한 대상에 중복적으로 부과되는 경우, 효율성을 고려

4) 하능식, 주행세의 합리적 개편방안, 2010년 말 발간예정

5) 이영희, 환경관련 부담금의 지방세 전환방안(2010말 발간예정)을 중심으로 정리

하여 두 방법 중 하나를 선택한다. 부담금과 지방세의 부과 및 징수 목적이 환경오염 교정에 있다면 목표달성에 효율적인 방법을 선택한다. 즉 환경정책의 실시가 사회적으로 최적인 오염물질 배출량을 감소하는가의 여부에 따라 정책수단을 선택하는 것이다. 환경관련 지방세는 부담금과 유사한 성격을 지니고 있지만 환경오염 특정 대상의 구분이 용이하지 않을 경우, 납세능력에 따라 부과하여 일반재원 또는 목적재원으로 사용한다.

둘째, 환경오염과 관련하여 지역성 또는 이에 대한 부과와 징수간 연계성 등을 고려하여 대안을 모색하고 있다. 환경오염 유발이 국지적인지 또는 국가적인지에 따라 정책적 대응이 달라야 한다. 환경오염이 국지적인 경우 지역차원에서 대응하는 것이 보다 신속하게 이루어져 효과적이다.

셋째, 지방세수 증대 효과가 있는 환경관련 재원을 우선적으로 고려한다. 환경관련 지방자치단체의 재정 수요에 비하여 재원이 매우 미흡한 실정이다. 친환경·녹색성장 등 기후협약에 따른 국가정책 수행을 위한 지방자치단체의 역할이 증대하고 있는 현 시점에서 환경과 관련한 재원을 확충할 필요가 절실하다. 따라서 자치단체에서 자율적으로 권한과 책임을 갖고 집행할 수 있는 지방세원의 확충이 필요하다. 따라서 부담금의 지방세원화를 검토할 때 세수증대 효과가 가능한 부담금을 우선적으로 고려한다.

나. 친환경 건축물에 대한 세제지원 검토

세계적으로 기후변화문제와 관련하여 건물의 에너지 사용과 CO₂ 배출 저감 등 환경성 증진방안에 대한 논의가 국제적으로 활발하게 진행중이다. 즉, 대도시의 과밀화와 신도시 개발 등으로 인한 건축물의 신축과 재건축이 활발한 우리나라 현실에서 건축물의 건설과 관련하여 친환경적 요소에 대한 사전 고려가 필요한 현실이다.

건축물의 경우 그 건설, 사용 및 폐기과정에서 에너지와 자원의 소비, 오염물질과 폐기물의 발생 등 환경부하 및 오염요인이 크다. 건축물은 에너지 소비의 3분의 1, 자원 소비의 40%, CO₂ 배출의 50%, 폐기물배출의 20~30%를 차지한다. 또한 철강 등 기초소재, 수도, 단열재 등 건축기자재, 전기 및 기계설비, 조경 등 연관산업에 대한 파급효과가 큰 분야라 할 수 있다. 따라서, 건축물의 자재생산, 설계, 건설, 유지관리, 폐기 등 전과정을 대상으로 에너지 및 자원의 절약, 오염물질의 배출감소, 쾌적성, 주변환경과의 조화 등 환경에 영향을 미치는 요소에 대한 평가가 필요하다. 즉, 건축물의

환경성능을 인증하는 친환경관련 건축물인증제도의 시행을 통해서 친환경적 건축물의 확산이라는 직접적인 효과를 거둘 뿐만 아니라, 국민들에게는 환경가치에 대한 인식을 제고시키고, 업계와 학계에 대해서는 환경기술발달 및 연구활동을 진흥시키는 등의 부수적인 효과도 기대할 수 있을 것이다.

따라서 한국에서는 현재 친환경 건축물에 대해 재산 취득세·등록세 감면에 의해 세제지원을 하는 방식으로 운영되고 있다. <표 3>에서 보는 바와 같이 다양한 친환경 인증제도 중에 ‘친환경건축물 인증제도’와 ‘에너지효율등급’을 사용하여, 신축물에 대한 취득·등록세를 감면해주고 있다.

<표 3> 친환경관련 건축물 지방세 감면 현황

근거	지원대상	세목	감면비율			비고
			구 분	친환경 최우수	친환경 우수	
지방 세법 -286조 ④	친환경* 및 에너지기준**이 일절 등급 또는 점수이상인 건축물	취득·등록세	에너지효율1등급 ,EPI 90점이상	15%	10%	'09. 5월 시행
			에너지효율2등급 EPI 80-90점미만	10%	5%	
지방 세법 -286조 ⑥	「주택건설기준 등에 관한 규정」 제64조에 따른 에너지 절감율 또는 CO2 저감률 25% 이상 친환경 주택	취득·등록세	- 절감(저감)율 25~30% : 5% - 절감(저감)율 30~35% : 10% - 절감(저감)율 30%~ : 15%			'10. 7. 5시행
서울시 감면 조례 -32조	친환경기준* 및 에너지기준** 충족하여 서울시 친환경등급 부여 받은 건축물	취득·등록세	- 서울시 친환경 1등급 : 20%, 2등급 : 15%, 3등급 : 10%, 4등급 : 5%			'09년 한해 시행

* (친환경 기준) 「친환경건축물 인증기준」에 따른 우수등급(65점) 이상

** (에너지 기준) 「건축물의 에너지 절약 설계기준」 에너지 성능지표 평점합계, 또는 「건물에너지 효율등급
인증에 관한 규정」 에너지효율 2등급 이상

친환경건축물인증제도 평가결과가 우수등급이고 에너지효율등급이 2등급이면 5%, 친환경건축물인증결과가 우수이고, 에너지 효율등급이 1등급이거나 친환경건축물인증이 최우수이고 에너지 효율등급이 2등급이면 10%, 친환경건축물인증결과가 최우수이면서 에너지효율등급이 1등급인 경우에는 15%로써, 취득·등록세의 최대 15%까지 감면해주고 있다. 서울시의 경우에는 친환경건축물 인증평가 결과, 1등급~4등급까지로써, 취득·등록세를 최대 20%까지 감면해주고 있다.

이 외에 최근에는 친환경건축물에 대해 재산거래세인 취득·등록세 뿐만이 아니라 보유세인 재산세에 대한 인센티브 부여방안도 논의되고 있다. 즉, 취득·등록세 감면 처럼 친환경건축물관련 인증제도를 이용하여 일정 등급 이상의 건축물에 대해서는 재산세도 감면해주는 방안이다.

V. 결 론

한국에서의 녹색성장은 에너지, 환경, 온실가스 배출문제 뿐만 아니라 국토, 도시, 건물, 주거단지 등 우리 생활 모든 곳에서의 녹색생활 실천과 녹색산업 소비기반을 마련하고 버스·지하철·자전거 등 녹색교통 이용을 활성화하는 등 경제성장의 촉진과 생태환경 보호를 동시에 추구하는 성장전략이다. 녹색성장의 대상 또한 건축물, 교통, 개인의 생활패턴 등 모든 부문에 해당한다.

이에 따라 한국에서는 녹색성장전략을 위해 최근 국가적인 차원에서 환경세 또는 탄소세 도입 등 다양한 조세·재정정책을 추진하고 있다. 또한 실질적인 온실가스 감축 정책의 실행주체라고 할 수 있는 지방자치단체의 대응을 위해 다양한 지방세 정책을 시행 및 계획하고 있다. 우선 다량의 온실가스 배출원인 발전부문과 함께 교통부문의 세제정비를 위해 자동차세의 과세표준을 기존의 배기량에서 연비 또는 CO₂ 배출량으로의 개정을 위해 의견수렴 중에 있고 주행세제 정비를 추진하고 있다. 또한 환경을 위한 지자체의 재원확보를 위해 환경관련부담금 일부의 지방세화를 연구중에 있고, 친환경건축물의 확대 및 지원을 위해 친환경건축물에 대한 재산세 감면에 대한 연구도 진행중이다.

한국의 녹색성장위원회는 미래 한국의 모습을 2010년 녹색성장 인프라 확립, 2013년 녹색기술 및 산업강국, 2020년 녹색성장 7대 선도국가, 2050년 세계 5대 녹색선진국으로 계획하고 있다. 이상의 내용이 선언적인 것에 그치지 않도록 다양한 국가정책 및 경제적 수단과 함께 지방세 부문에서의 연구 또한 활발해야 할 것이다.

附录一：中方出席研討會的名單

姓 名	拼 音	所 屬
朱 華	Zhu Hua	上海行政學院
王志平	WangZhiping	上海行政學院
周煉石	Zhou Lianshi	上海行政學院
章惠峰	Zhang HuiFeng	上海市盧灣區行政學院
庄榮盛	Zhuang Rongsheng	上海行政學院
劉志广	LiuZhiguang	上海行政學院
唐珏嵐	Tang Juelan	上海行政學院
徐根興	Xu Genxin	上海行政學院
陳 輝	Chen Hui	上海行政學院
叶敏華	Yei Minghua	上海行政學院
石 濤	Shi tao	上海行政學院
李敦瑞	Li Dunrui	上海行政學院
鞠立新	Ju Lixin	上海行政學院
聶聰聰	Nie congcong	上海行政學院
王 珺	WangJun	上海行政學院
李津津	Li Jinjin	上海行政學院
周 璐	Zhou Lu	上海行政學院
李 岑	Li ceng	上海行政學院
馬 昊	Ma Hao	上海行政學院
游 松	YouSong	上海行政學院
錢 胜	Qian Sheng	上海市黃浦區行政學院
李紅利	Lihongli	上海市閘北區行政學院
周蘇欣	ZhouShuxin	上海市虹口區行政學院
張海燕	Zhang Haiyi	上海市閔行區行政學院
叶德磊	Yie Delei	華東師範大學商學院
張桂芬	ZhangGuiFen	上海經濟管理干部學院
施春來	ShiChunlai	上海經濟管理干部學院

韩方出席研討會的名單

성명(姓名)	NAME	所屬
유경문(鎭景文)	YOO, KYUNG MOON	西京大學校
전상경(全相京)	JUN, SANG KYUNG	東亞大學校
이삼주(李三周)	LEE, SAM JU	韓國地方行政研究院
손희준(孫熙俊)	SON, HI JUN	清州大學校
김성주(金成珠)	Kim, Sung-joo	韓國地方行政研究院
박정수(朴正洙)	PARK JUNGSU	C&F System Co., Ltd
배인명(裴仁明)	Pai, In Myung	Seoul女子大學校
신유호(申唯浩)	SHIN, YOU HO	韓國地方財政共濟會
손육래(孫六來)	SON, YUK-RAE	韓國地方財政共濟會
석은영()	SUK, EUN YOUNG	鎭景文 婦人
유연순(劉連順)	YOO, YOUN SOON	韓國地方財政學會
김중구(金重求)	KIM, JUNG-KU	世明大學校
윤영진(尹榮鎭)	YOON, YOUNG JIN	啓明大學校