

특 집

지방환경세의 도입방향

# 지방환경세 도입의 국제동향과 우리의 과제

오 문 석

성결대학교 경영학과 교수



## I. 개 관

환경문제의 확대를 배경으로 하여 환경세(environmental tax 또는 green tax)에 대한 논의는 이미 국제적으로 매우 높아져 있으며, 이러한 경향은 앞으로도 계속 확산될 것으로 보인다. 환경세는 환경보전을 위한 수단 가운데 하나로써 환경악화를 일으키는 각종의 유해한 오염물질의 배출을 억제하기 위해 부과되는 세금의 총칭이다. 이에 대하여는 그 동안 여러 차례에 걸쳐 개최된 지구정상회담(Earth Summit)에서도 그 도입을 반복적으로 장려한 바 있다.

1970년대 중반까지만 해도 환경보전을 위한 정책은 주로 직접규제방법에 의존했을 뿐 세금이 그 수단으로 사용되는 경우는 거의 없었다. 그러나 계속적으로 증가하는 환경과피문제와 오염문제는 1980년대 접어들면서 직접규제에만 의존해 오던 기존의 환경정책을 재검토하게 만들었고, 이에 따라 환경보전을 위한 여러 정책수단 중 조세의 형태를 띤 정책이 대표적인 대안으로 부각되기 시작하였다.

1992년 리우 유엔환경개발회의는 ‘지속가능한 개발’(sustainable development)을 추구해야 한다는 인식을 확산

시켰는데, 지속가능한 개발을 추구하기 위해서는 세제와 환경정책이 불가분의 관계에 놓이게 된다. 세제는 가격기능을 보다 광범위하게 활용하면서 환경정책을 수행할 수 있게 하는 수단이 되기 때문이다. 그래서 환경세는 지속가능한 개발의 추구하고 환경정책의 통합을 촉진하는데 중요한 역할을 담당할 수 있는 대표적인 수단으로 인식된다.

국제적으로 시행되고 있는 환경세는 각 국가별로, 그리고 대기 수질 폐기물 등의 환경부문별로 차이가 있고 다양하지만 대체로 여러 나라에서의 환경정책이 그것만을 택일적으로 시행하는 경우는 드물고 오랫동안 실제로 시행하고 있던 직접규제의 바탕 위에 환경세를 병용함으로써 양자를 상호 보완하는 형태를 취하고 있다.

또 환경세의 대표적인 장점은 경제적 효율성인데, 실제로 여러 나라에서 적용되고 있는 거의 대부분의 환경세는 경제적 효율성의 추구보다는 투자제원의 조달을 목적으로 시행되고 있는 것이 현실이다. 그래서 어느 나라에서나 환경보전을 위한 정책수단으로서 환경세를 도입하는 것에 대해 특히 산업계의 반대가 크다. 그러나 점차 그 수용성은 개선되어 가고 있다고 할 수 있다. 여러 나라에

서 도입되어 시행되고 있는 환경세의 수가 급증하고 있다는 사실이 이를 대변한다.

또 이러한 사실은 이제 환경보전을 위한 여러 정책수단 중의 하나로 환경부하에 대해 세금을 부과하는 방법을 선택하는 것이 국제적으로 일반화된 현상임을 의미한다. 이는 환경에 유해한 물질을 줄이는 데는 일정한 한계를 갖고 있는 직접적인 규제수단보다 가격기능을 활용할 수 있는 조세의 형태를 띤 경제적 수단이 더 큰 효과가 있을 것이라는 기대에 근거하는데, 특히 이러한 기대와 관심은 1997년 교토의정서의 채택 이후 더욱 높아졌다.

환경세는 환경목적을 위해 새롭게 제정되는 세계이지만 이를 새로 제정하지는 않더라도 이미 다른 목적으로 마련된 기존의 세제를 개선하여 환경보전효과를 얻고자하는 이른바 '세계의 그린(green)화' 현상도 활발하다. 예를 들면, 자동차 관련 세제의 그린화와 같은 것인데, 이것은 자동차관련 세제를 총세수 규모는 원칙적으로 변경시키지 않으면서 연비 등을 기준으로 중과세하거나 또는 감세하는 방법이다.

현재 이산화탄소(carbon dioxide, CO<sub>2</sub>) 배출에 대한 환경세는 스웨덴 등 북유럽국가, 질소산화물(nitrogen

oxide, NOx) 배출에 대한 환경세는 스웨덴 체코 폴란드 등이, 지하수 오염에 대한 환경세는 네덜란드 독일 프랑스 등이, 폐기물 배출과 그 최종처분장에 대한 환경세는 오스트리아 벨기에 독일 프랑스 등이, 소음에 대한 환경세는 호주와 캐나다 등이, 지하수와 하천수의 취수에 대한 환경세는 네덜란드와 호주 등이 도입하고 있다. 또 제품에 대하여 환경세를 도입한 나라로는 프레온제품사용에 대하여 체코와 슬로바키아 등이, 질소 및 인 함유 비료에 대하여 네덜란드와 스웨덴 등이, 폐기음료용기에 대하여는 캐나다와 포르투갈 등이 있다.

이처럼 여러 나라, 특히 유럽지역의 국가들이 환경세를 많이 도입하고 있는 것은 그것이 단순히 환경정책의 한 가지 방법이기 때문이 아니라 세금에 대한 그 지역의 주민의식 내지 국민의식이 많이 변화하였기 때문이라고 할 수 있다. 즉 반대급부의 요구 없이 국가에 대해 국민들이 일방적으로 부담하는 것이 세금이라는 지금까지의 생각에서, 이제는 주민 또는 국민이 받는 행정서비스의 대가 및 행정코스트가 세금이고 따라서 행정코스트를 발생시키는 사람과 행정서비스를 받는 사람에게 세금을 부담시키는 것은 당연하다고 보는 것이다.

이러한 사고의 변화는 세계 전반에 대한 개혁을 촉진시키는 원인이 되고 있으며, 오늘날 세계 각국에서 환경세를 도입하는 큰 흐름을 만들어 내었다고 할 수 있다.

## II. 주요 국제기구의 동향

오늘날의 환경문제는 개별기업이나 특정업종 또는 특정지역이나 국가라는 범위를 넘어 지구화라는 측면에서의 환경정책으로 검토되고 있다. 즉 환경문제는 그 영향이 지역성을 초월할 뿐만 아니라 산업의 경쟁력에도 깊은 관계가 있으므로 특정지역 문제라는 차원을 넘어 다른 지역이나 다른 국가의 태도를 주시할 필요가 있기 때문에 환경세의 도입 역시 그 과정에서 지역간 또는 국가간 합의를 필요로 한다. 지역간 또는 국가간 합의가 반드시 균일성을 요구하는 것을 의미하지는 않을지라도 환경세의 수용성을 높일 수 있을 것이기 때문이다.

특히 특정 경제블럭에 속한 지역이나 국가들은 자신의 지역이나 국가의 환경 목적을 달성하기 위한 어떤 독자적인 행동을 취하는 것이 곤란하다. 예를 들면, 유럽연합(EU)에서는 국경을 초월한 시장경제활동이 가능하므로 이웃 나라에

서 오염유발제품을 손쉽게 구입할 수도 있다. 이는 어느 한 지역이나 국가가 독자적으로 환경세를 도입할 경우 그로 인해 상대적인 불이익이 따른다는 것을 의미한다. 이러한 상황은 블럭내 지역간 또는 국가간에 있어서는 특히 환경정책에 대하여 긴밀하게 협조해야 한다는 필요성을 설명해 주는 것이며, 또한 환경 목적을 달성하기 위한 블럭내의 합의를 촉진시키는 구실을 제공해 주는 것이다.

### 1. OECD의 경우

경제협력개발기구(OECD)는 1970년 산하기구로 '환경위원회'를 설치하면서 환경세에 대한 이론적 근거를 검토하기 시작하였는데, 특히 그 가맹국간에 환경 문제가 발생할 경우 환경문제를 경제발전문제와 묶어서 외부불경제로 파악하고 거기에 기술적 분석을 더하여 자원배분, 경제성장, 국제경쟁력 등에 대한 영향, 그리고 비용효과 분석 등을 중요시하는 정책의 입안 활동을 활발히 전개하여 왔다.

OECD는 1980년대 후반에 들어 환경 문제에 있어서 경제적 수단의 활용을 적극적으로 권고하기 시작하였는데 특히 1991년에 개최된 환경위원회에서는 환

경목적을 달성하기 위한 조세수단의 사용이 OECD국가에서 확대되는 것을 환영하고 또한 이를 매우 지지하였으며 구체적으로 각 가맹국이 이를 보다 효율적이며 광범위하게 활용할 것을 권고하였다. 뿐만 아니라 1993년에는 환경세의 도입에 따른 중요한 논점들을 구체적으로 검토하기 시작하였는데, 이 때에 검토된 환경세의 중요 논점은 첫째, 조세수단과 다른 수단, 특히 규제적 수단과의 관계, 둘째, 과세의 목적을 유인에 둘 것인가, 아니면 재원조달에 둘 것인가, 셋째, 오염자부담원칙(Polluter Pays Principle, PPP)과 조세수입의 중립성과의 관계, 넷째, 과세단계, 즉 생산단계 또는 소비단계의 환경정책상의 효과, 다섯째, 국제경쟁력, 거시적 경제성장, 소득분배 등에의 영향, 여섯째, 기존 조세제도와의 관계 등 여섯 가지였다.

OECD는 현재도 ‘조세환경합동회의’(Joint Meeting of Tax and Environment)를 통해 회원국의 환경세 도입에 관한 논의를 진행하고 있다. OECD의 환경세 논의의 특징은 환경세로 징수된 세원을 환경보전 예산으로 사용하지 않고, 그 늘어나는 세수만큼 근로소득세나 기업의 법인세를 경감시킴으로써 근로자의 근로의욕을 높이고 또 기업활동도

촉진시켜 환경보전과 고용을 동시에 확대한다는 것으로 요약된다.

OECD 논의에서 특히 유럽국가들은 항공기에 대한 환경세를 강력하게 제기하고 있는데, 그 도입이 회원국들의 주요 추진과제 중의 하나에 포함되어 있으며, 현재 그 도입방안에 관한 연구를 OECD에서 주도적으로 논의하지는 입장(주로 EU)과 이러한 문제는 국제항공기구(ICAO)에서 논의되어야 한다는 입장이 대립되어 있다.

지난 8월말 오슬로에서 열린 OECD의 ‘지속가능한 발전에 관한 원탁회의’도 그 첫 번째 주제가 환경세였다. 이 회의에서는 에너지절약투자가 이미 진행되고 있어 한계사감비용이 높은 국가의 경우, 환경세에 의한 인센티브효과만을 의존하는 것이 사실상 어렵기 때문에 기술적인 돌파를 가능하게 하기 위하여 환경상의 기술개발(R&D)에 대한 지원을 병용하는 것이 효과적이라는 주장이 있었다.

## 2. EU의 경우

EU는 1992년에 환경세로서의 탄소세와 에너지세의 도입을 각 가맹국에 권고한 바가 있다. 이 때의 탄소세와 에너지세는 지구온난화의 주요 원인으로 파악

되고 있는 이산화탄소의 발생량을 안정화시킨다는 한 가지 대책으로 착안되었었다.

금년(2000년) 초에 EU 집행위원회는 공해를 유발하거나 환경을 파괴한 기업들이 피해를 보상하고 복구비를 지불하도록 하는 새로운 환경법안을 만들어 공개했다. 이 법안의 근본취지는 유해한 효과를 발생시키는 데 궁극적인 책임이 있는 기업이나 단체가 피해복구나 보상을 위한 비용을 지급함으로써 피해유발 당사자들이 복구책임을 진다는 개념으로, 사회전체가 기존의 관념을 벗어나 환경재난에 대한 책임을 져야 한다는 것이다.

이 법안의 대상이 되는 공해유발업체는 유독물질을 방출하는 업체, 위험물질을 수송하는 업체, 폐기물 부실관리업체, 유전자조작물질(GMO)을 다루는 업체 등이다. EU는 이 법안이 도입되면 동식물서식지와 수로 등이 함께 걸쳐있는 유럽지역의 여러 국가에서 동시에 일어난 환경피해에 대한 보상문제가 해결될 수 있을 것으로 기대하고 있으며, 뿐만 아니라 기업들이 막대한 환경복구비를 부담하지 않기 위하여 예방노력을 강화할 것이므로 환경파괴도 현저히 줄어듦으로 전망하고 있다. 그리고 또 이전과

는 달리 공해기업들이 환경파괴에 대하여 실질적인 책임도 지게 될 것으로 예상하고 있다.

EU는 현재 회원국들이 제각각 환경파괴기업들에 대한 책임을 명시하는 법률들을 운용하고 있는데 전체 유럽차원에서 발생하는 환경파괴의 경우에는 그 책임문제가 제대로 다루어지지 못하고 있는 실정이다.

다른 한편, EU 집행이사회는 최근 역내에서 운항하는 상용항공기에 사용하고 있는 연료에 대하여 환경세를 도입하기로 결정하였다. 이는 항공교통에 의한 환경비용을 특수목적세의 형태로 부과하는 것으로서 이러한 환경세의 부과에 따라 항공요금의 상승이 불가피하고 또 그에 대한 저항도 예상되지만, EU는 관련 국제항공규정이 바뀌는 대로 EU이외의 지역으로 운항하는 항공기에 대해서까지도 환경세를 부과하는 방향으로 그 대상을 확대한다는 방침을 세우고 있다.

### Ⅲ. 주요국의 동향

#### 1. 독일의 경우

독일은 그 동안 연방 수준과 개별 주

단위 수준에서 각각 부과하는 폐수부과금이 있었는데, 작년(1999년) 동력에너지에 부과하는 환경세를 새로 도입하였다. 이에 따라 기업들의 경우 난방유류, 가스, 전기 등의 동력에너지에 대한 지출부담이 증가되고 있고, 따라서 여러 경제단체들이 이러한 환경세에 대해 극히 부정적인 반응을 보이고 있다. 심지어 '대량해고 사태'에 대한 경기가 나오는가 하면, 정부의 재정 및 금융정책의 혼선이 극에 달했다는 비판도 적지 않다. 독일은 여러 가지 분야에서 앞선 정책과 법을 실천해온 나라인데 이번에 새로 도입한 유류가격에 추가하는 환경세도 그 중의 하나이다.

새로운 환경세에 대하여 재계와 야당은 일방적인 반대, 일부 경제학자와 노조는 찬성으로 첨예하게 갈리고 있다. 찬성하는 쪽은 새로운 환경세의 도입이 경제분야에서도 새로운 성공을 가져올 수 있는 새로운 개념이라 하고, 반대하는 쪽에서는 환경세법이 독일 헌법에 어긋난다는 주장을 제기하고 있다. 작년 주 의회 선거에서 여당이 참패했는데 정치평론가들은 이를 환경세에 대한 반발이 컸다고 분석한다. 친환경정책의 수행에 필요한 자금확보를 위해서는 환경세가 필요하지만, 그렇다해도 납세자인 많

은 수의 독일국민들은 추가적인 세금 인상을 환영하지 않고 있는 것이다.

## 2. 프랑스의 경우

프랑스정부는 에너지소비산업에 대한 세금을 강화하는 내용이 담긴 대기오염 예방을 위한 10개년 계획을 발표하였다. 이 계획은 디젤과 휘발유세의 소폭인상 등과 같은 약 100여 개의 공해방지조치들을 담고 있는 장기계획으로서 교토의정서의 이행을 목적으로 하고 있는데, 이 계획 가운데 핵심적인 조치 중 하나가 새로운 에너지관련 환경세의 신설이다.

신설되는 에너지관련 환경세는 기존의 일반공해세를 강화한 것으로 여기에는 에너지소비회사들에게 탄소배출에 따른 세금을 부과하는 내용이 담겨있고, 또 연차적으로 세액을 인상할 뿐만 아니라, 단계적으로 그 적용대상산업도 확대해 나가는 것으로 되어 있다. 이러한 프랑스정부의 에너지관련 환경세 신설움직임에 대해 시멘트나 유리제조와 같은 에너지소비가 많은 산업들은 유럽기업들의 경쟁력이 엄청난 위기에 처할 것이라고 강력히 반발하고 있는데, 이에 대해 프랑스정부는 환경세부과로 인하여 기업들의 사회보장제도부담분이 감경될

것이기 때문에 기업들의 전체적인 부담은 오히려 증가하지 않을 것이라고 대응하고 있다.

프랑스는 대체로 EU의 관련법을 그대로 적용하고 있는 나라이다. 그래서 프랑스 국내법과 규약은 대부분 EU차원의 규정에서 벗어나지 않고 있는데, 프랑스의 환경세법 역시 EU지침 안에 포함된 국가개별법이라고 할 수 있다.

프랑스의 최신 법령에는 대체로 환경문제가 거론되고 있는데, 이들에게는 오염자부담원칙이 엄격하게 적용된다. 프랑스 환경세는 바로 이런 원칙에 따라 등장했으며 또한 다양화되고 있다. 지금처럼 프랑스의 환경세가 강화되고 있는 결정적인 계기는 새로 '오염유발산업활동에대한일반세'를 제정한 것으로부터 비롯된다. 새로 제정된 이 일반세는 기존의 모든 오염세와 에너지 관리분야에 대한 세금들 및 비료, 질산염, 농약, 토양오염, 소음공해 등에 관한 세금들을 모두 포함하고 있는 환경세법이다.

또 프랑스 정부는 지금까지의 유연유류와 무연휘발유에 대한 세금 차이를 유럽 평균수준으로 낮춘다는 방침도 갖고 있다. 이를 위해서는 유연유류에 대한 세금이 앞으로 최소 5년간은 인상되어야 하는데, 이러한 조치는 디젤차량을 많이

선호하고 있는 프랑스 국민들로부터 강한 반발을 살 것으로 보인다.

### 3. 미국의 경우

미국은 연방 수준에서의 환경세로 화학물질의 매출(賣出)에 대한 개별소비세(excise tax)와 휘발유 및 화학산업에 대한 공급원료세(feedstock tax) 등을 시행하고 있고, 또 개별 주 단위 수준에서는 석유채굴과 기타 광물질에 대한 과세와 지역 고형폐기물에 대한 사용자요금(user charge)의 부과 등을 시행하고 있다.

그런데 최근 '밀레니엄특별환경보고서'를 발표한 환경보호단체 월드위치는 환경과피행위에 대하여 새로운 고율의 환경세를 부과 할 것을 미국정부에 적극 권고하였다.

그러나 미국은 증세(增稅)에 대하여 정치적인 반대가 매우 강한 나라이다. 그래서 미국은 아무리 환경보전정책의 강화가 요구된다해도 그것을 위해 환경세의 제정과 같은 조세정책을 적극적으로 이용하는 것은 가급적 피하고 있으며, 대신에 시장거래가 가능한 배출권거래제도 등 다른 경제적 수단의 도입을 선호하고 있다. 현재 미국이 도입하고 있



는 경제적 수단으로는 유황산화물배출량과 오존층파괴물질의 생산량 등에 대한 시장거래제도, 음료용기에 대한 보증금제도 등이 있다.

#### 4. 일본의 경우

일본은 정부 내에 '조세위원회(Tax Committee)'를 두고 있다. 그런데 이 위원회가 지구온실효과의 주범으로 지목된 이산화탄소를 방출하는 회사에 2002년경부터 세금을 부과하는 '기업환경세'의 도입을 적극적으로 촉구하고 나섰다. 기업환경세의 부과는 환경비친화적 기업의 제품 및 서비스를 구매하는 구매자에게 세금부과에 따른 부담을 전가시키는 수단이 되기 때문이다. 특히 이 위원회는 현재 그 도입방안으로 유럽의 경우처럼 환경피해를 미치는 정도에 따라 세금을 부과하는 에너지와 연료에 대한 과세제도를 구체적으로 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

그런데 일본은 기업환경세 뿐만 아니라 그와는 별도로 대기오염문제에 대한 대책의 하나로 디젤차량의 운행을 억제하기 위해 현재 휘발유에 비하여 상대적으로 낮은 경유에 대한 세금의 인상도 고려 중이다. 사실 기업환경세를 도입하

기 위해서는 조세체계 전체를 수정해야 할 필요도 있고, 또 그 도입이 기업활동을 위축시켜 결과적으로 경제전반에 어떤 영향을 미칠 염려도 있다. 그래서 일부 전문가들은 기업환경세를 도입하고 또 연료에 대한 세금도 인상하면 생산단가가 올라가서 일본의 경쟁력이 약화되고, 그 결과 결국 일본 경제활동 전반에 부정적인 영향을 미칠 것이라고 지적하고 있다.

이에 따라 당연히 기업환경세의 도입은 이로 인해 가장 많은 조세부담을 안게 될 산업계의 강력한 반발이 예상되는데, 일본정부는 이처럼 예상되는 산업계의 강력한 반발에도 불구하고 기업환경세를 도입할 경우 새로운 세원이 확보됨으로써 온실가스의 감축을 보다 적극적으로 추진할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

그래서 이산화탄소배출량 감축을 위해서는 관련 세제의 도입을 위한 법안 마련이 시급하다는 입장을 계속 견지해 온 일본 집권 자민당도 금년 8월 휘발유를 비롯한 화석연료와 석유제품(petroleum products) 등에 대하여 '이산화탄소세(CO<sub>2</sub> tax)의 형식에 의한 환경세를 새로 부과하는 방안을 제의한 바 있다. 자민당 에너지정책패널이 입안한 내

용에 따르면 이렇게 해서 확보된 세수는 태양열 등 대체에너지원개발 등에 투입하는 것으로 되어 있다. 자민당 에너지정책소위원회에서는 이를 공식화하고 있고, 세무당국과 환경청이 이 방안을 지지하는데 반해 주요 전력회사 및 대기업들은 반발하고 있다.

또 일본 자치성은 조세위원회의 기업환경세나 자민당의 이산화탄소세 등과는 별도로 내년(2001년) 이후 '지방환경세'를 새로 도입하여 지방자치단체의 환경보전대책을 위한 재원에 충당할 방침도 따로 세우고 있다. 일본 자치성은 이를 위해 이미 전문가들로 구성된 '지방환경관련세제연구회'를 설치했고, 이 연구회는 곧바로 이산화탄소의 배출억제를 위해 휘발유 등의 화석연료와 환경오염을 발생시키는 제품에 대한 구체적인 과세방법 등을 연구하고 있다. 현재 이 위원회가 검토 대상으로 하고 있는 것은 '탄소 함유율에 따른 세율을 휘발유세, 석유가스세, 경유거래세 등의 현행 세율에 일괄적으로 덧붙이는 방안'과 '환경에 악영향을 미치는 합성수지 물통이나 건전지, 농약 등의 제품에 과세하는 방안' 및 '일반폐기물과 산업폐기물을 버리는 업자에게 과세하는 방안' 등으로 알려졌다.

일본의 지방자치단체는 지난 1997년

하수도와 폐기물 처리시설의 정비 등 환경보전대책을 위해 약 6조 엔을 지출했으며 그 중 자체적으로 충당한 돈이 4조 7천억 엔이었는데 일본 자치성은 그것을 지방자치단체 재정적자의 가장 큰 원인으로 파악하고 있다. 그래서 일본 자치성은 환경보전의식을 높이고 지구온난화 대책 등 앞으로 늘어날 환경보전 경비를 충당할 재원의 확보를 위해 지방환경세를 도입하는 것은 불가피하다는 입장을 취하고 있다.

## 5. 중국의 경우

중국의 국가환경보호총국은 작년 새로운 환경보호 경제정책에 따라 아연을 함유하고 있는 휘발유와 인을 함유하고 있는 세제 등 환경과괴 제품에 대해서 일정한 환경세를 징수한다는 계획을 수립하였다. 아울러 중국정부는 그 동안 오염물의 배출에 대해서 아무런 부과금도 징수하지 않았었는데 그러한 기존의 방침을 바꾸어 용수 및 배수에 대한 부과금을 모두 징수하기로 하였다.

특히 오염물배출부과금은 기준을 크게 높여 정화에 필요한 원가 이상으로 책정될 것인데, 중국정부는 이러한 정책 변화로 인해 환경보호를 위한 자금을 상

당히 많이 확보할 수 있을 것으로 기대하고 있고, 또 동시에 수자원의 절약 효과도 매우 클 것으로 기대하고 있다. 이들 환경세와 오물세는 모두 ‘환경기금’으로 총괄되어 중국내의 각급 정부에서 관리하며 환경개선 업무에 사용된다.

## 6. 기타 국가의 경우

네덜란드의 경우, 환경세를 대기, 수질, 소음 및 폐기물 분야에서의 환경세와 부과금으로 나누어 시행하고 있다. 이 나라는 총 조세수입의 2.5%정도가 환경세에 의해 징수되고 있는데, 특히 환경세로 인한 추가적인 세수입을 개인의 소득세를 감면하거나, 또는 사회보장각출금의 고용주 부담분을 낮추는 재원으로 사용하고 있다. 네덜란드의 이러한 제도는 노르웨이, 벨기에, 덴마크, 아일랜드, 스웨덴 등의 다른 국가에서도 그 장점을 본받기 위해 각 나라마다 세계개발위원회(Green Tax Commissions)를 설치하여 연구대상으로 삼고 있는 제도이다.

이 제도처럼 추가적인 환경세의 부담이 다른 세금의 감면에 의해 상쇄되어 총 조세부담이 변하지 않도록 하는 것을 세수중립의 원칙이라고 하는데, 환경세

의 도입은 추가적인 세부담을 가져오고, 그것이 강하면 강할수록 조세저항을 가져올 수 있기 때문에 이처럼 유럽의 여러 나라에서 환경세를 도입하면서 세수중립의 원칙에 따른 세제 개편을 시행하고자 하는 것이다. 세수중립의 원칙에 의한 환경세의 도입은 정치적으로 그것을 수용 가능하게 만든다는 점에서 중요한 의미를 갖는다.

스웨덴의 경우, 1991년 조세개혁에서 화석연료에는 이산화탄소세, 석탄과 유류에는 유황세를 부과하였고, 기타의 다른 연료에 대하여는 부가가치세율을 증가시켰다. 그리고 이와는 별도로 대규모 공장의 질소산화물 배출량에 대한 부과금제도도 도입하였다. 1992년 스웨덴의 환경세 수입 규모는 국내총생산(GDP)의 3% 수준이었다.

노르웨이의 경우, 1994년부터 환경세 위원회를 구성하여 장기적으로 환경세를 통한 노동시장의 구조적인 문제를 해결하는 방안을 검토하고 있다.

덴마크의 경우, 1994년부터 1998년까지 종합적인 조세개혁을 통해 소득세의 세율을 낮추고 점진적으로 소득과 노동부문의 조세부담을 오염과 희귀한 자원으로 변동시키는 제도를 진행하였다. 그리고 이 나라는 제조업분야에서

사용하는 이산화탄소와 아황산가스에 대해 새로운 환경세를 부과함으로써 점차적으로 환경세를 강화하는 정책을 펴고 있다.

#### IV. 우리의 과제

환경세는 환경보호를 위한 여러 제도적 장치 중 시장경제적인 장치의 하나이다. 환경세는 다른 환경정책과 비교하여 상대적으로 그 활용이 강력히 지지되고 있으며, 오늘날의 환경문제에 있어서 매우 우수한 이점을 갖고 있는 대책으로 평가되고 있다. 따라서 환경세의 도입이라는 오늘날의 큰 흐름은 환경의 급격한 파괴 또는 오염이라는 문제에 대한 세계상의 대응책으로서 앞으로도 상당한 기간 매우 중요한 논의의 초점이 될 것으로 예견된다.

그런데 환경문제는 당해 지역만의 문제가 아니고 좁게는 지역간, 넓게는 국가간 또는 국제간의 문제로 확장되는 특성을 갖고 있기 때문에 환경세를 도입한다는 것은 곧 그 도입한 지역 또는 국가의 산업경쟁력을 상대적으로 약화시키는 원인이 될 수 있다. 그래서 환경세의 도입은 지역간, 국가간 또는 국제간의 협의가 전제될 때에야 비로소 그 실효성

이 담보될 수 있다.

그러나 환경세를 도입함으로써 생산비용이 증가하고 이는 다시 소비감소를 가져와 에너지이용효율을 증가시켜 생산비용의 절감노력을 강요받게 되는 조건은 모든 경쟁관계에 있는 지역 또는 국가에 똑같이 적용되므로 결국 지역 또는 국가의 시장경쟁력을 높이는 새로운 기회가 될 수도 있다.

또 환경세의 도입에 대한 합의가 이루어졌다해도 그로 인해 확보된 재원을 특정한 용도로 제한할 것인지의 여부가 문제되는데, 일반적으로 그 용도를 특정화하는 것이 주민 또는 국민의 동의를 얻는데 유리하다. 주민 또는 국민으로부터 동의를 얻는 일은 조세이론상 목적세가 재정운용의 경직성을 초래해 재원을 비효율적으로 사용하게 하는 문제점을 안고 있다는 주장과는 별개의 문제라고 할 수 있다.

현재 우리나라는 특정지역에서의 오염물질의 배출을 억제하거나 그것을 개선하기 위한 목적으로 일부 환경관련 조세를 시행하고 있다. 그런데 한 조사에 의하면 우리나라 기업들은 그 경영활동 과정에서 환경관련 조세로 인한 부담의 불이익에는 전혀 구애를 받지 않고 있는 것으로 나타났다. 다만 스스로의 경영정

책상의 필요에 따를 뿐이다. 이것은 현재의 환경관련 조세가 환경정책의 한 수단으로서 효율적이지 못하거나 또는 효율성에 한계가 있다는 것을 의미한다.

따라서 이제는 우리나라의 경우도 환경보전을 위한 책임을 다하기 위해서 실효성을 가지지 못하고 있는 현행 세제의 유지에 연연할 것이 아니라 과감히 그리고 마땅히 새로운 환경세의 도입을 검토해야 할 것으로 보인다. 이미 주지하는 바와 같이 금년에 우리 정부가 마련한 세제 개편안 가운데 가장 논란이 되는 것이 유류세율의 인상을 골자로 하고 있는 에너지세제이다. 유류별 세율구조의 왜곡된 부분을 바로잡아 그 중립성을 세운다는 것이 정부의 뜻인데, 이 개편안은 향후 2년간 약 1조8천억원의 세수증가를 기대하고 있다.

거의 대부분의 나라가 환경세의 경제적 효율성을 추구하기보다는 재원조달을 목적으로 시행되고 있는 것처럼 우리나라의 경우도 예외는 아닌데, 증가되는 세수를 어떤 용도로 사용할 것인지의 문제는 차치하고 비산유국인 우리나라로서는 이러한 선택이 불가피한 것으로 평가되고 있다. 다만 장기적으로 볼 때 이러한 에너지세제 역시 새로운 환경세로 확대 발전시켜나갈 필요가 있을 것이다.

이미 여러 국가에서 환경세를 도입하여 시행하고 있고 또 그 과세를 강화하고 있는 이러한 국제적인 동향은 그 움직임이 앞으로도 더 가속화 될 것으로 판단된다. 다시 말하여, 환경보전이라는 목적을 갖고 오염물질의 배출량을 억제시키고자 하는 바람에 의해 주요 국제기구들과 국가들이 환경정책 수단으로서 새로운 환경세를 도입하거나 또는 이미 도입한 환경세를 강화하는 추세가 매우 빠른 속도로 확산되고 있는 것이다. 이러한 일련의 움직임은 좁게는 지역간, 넓게는 국가간 또는 국제간에 환경세에 대한 어떤 합의가 형성된 것을 의미하기 때문에 우리나라에 대해서도 이에 대한 일종의 어떤 강요를 암시하고 있는 것이라고 할 수 있다. ☺

