

환경개선부담금과 지방세체계

이 현 우

경기개발연구원

I. 머리말

최근 국내외적으로 환경이 중요한 문제로 인식되고 우리나라에서도 이에 동참하여 친환경 녹색성장을 위한 다양한 정책수단이 활용되고 있다. 환경오염문제에 대한 정책수단은 알려진 바와 같이 정부의 직접규제, 간접규제, 정부투자 등 크게 3가지이다. 이에 대해 간단히 살펴보면 다음과 같다(이현우, 2008:35-37).

첫째, 환경에 대한 정부의 직접규제수단에는 신고·등록·표시 등의 의무부과, 인·허가 규제, 배출규제, 행정상 강제집행 및 즉시강제, 명령 위반에 대한 제재 등이 있다.

둘째, 정부에 의한 간접규제수단으로는 경제적 유인제도와 경제 및 경영제도의 개선이 있다. 후자는 경제내부의 시스템개선, 환경마크제도, 환경에 대한 경영 및 감사제도 등을 통해 실시된다. 반면, 전자의 경제적 유인제도는 현재 각국에서 가장 많이 채택하고 있는 방식으로 이에는 환경세제, 보조금제도, 배출부담금제도, 거래가능배출권제도, 예치금제도 등이 있다.

셋째, 환경에 대한 정부투자방식은 정부가 직접적으로 환경재를 생산하고, 오염을 퇴치하는 한편, 환경에 대한 연구 및 교육에 대해 직접투자하는 것이다.

이상의 환경정책수단 중 경제적 유인제도가 직접규제방식에 비하여 오염감축비용을 보다 효과적으로 배분할 수 있다는 점과 기술혁신을 위한 오염유발자의 동기유발효과가 존재하기 때문에 각국에서 일반적으로 활용되고 있다.

본고에서는 지방환경세 도입과 관련하여 환경개선부담금제도를 중심으로 논의하고자 한다. 논의의 편의상 그 전개과정은 먼저 환경관련 부담금제도를 개관해 보고, 이 중 환경개선부담금제도에 대해 구체적으로 살펴본다. 다음으로 지방환경세로의 전환가능성에 대해 논의하고자 한다.

II. 환경관련 부담금제도의 유형

1. 환경관련 부담금제도의 이론적 논의

먼저 환경관련 부담금제도의 이론적 논의에 대해 살펴보자. 부담금은 오염에 대해 지불하는 가격으로 오염자가 배출한 오염물질이 발생시킨 피해의 정도를 금액으로 부담시킨 것이다. 이러한 부담금에는 배출부담금, 사용자부담금, 제품부담금, 행정적부담금, 차등부담금 등 대략 5가지로 분류할 수 있다¹⁾.

이러한 부담금제도의 장·단기적 효과를 보면, 먼저 단기적으로 보조금과 마찬가지로 오염물질의 배출을 억제시키고 사회적 비용을 최소화시키는 효과를 가진다. 장기적효과는 오염물질의 배출억제기술을 촉진시키는 동시에 기업의 퇴출을 촉진시켜 궁극적으로 오염물질배출을 감소시키는 효과를 가진다.

또한 부담금제도 특히 배출부담금제도는 다음과 같은 장점을 가진다. 첫째, 시장가격이 존재하지 않는 환경자원에 대해 세금형태로 가격을 책정하여 여타 경제재와 동일하게 자원을 효율적으로 이용하도록 한다. 둘째, 정부의 세입을 증대시켜 오염방지를 위한 재원으로 활용할 수 있도록 한다. 셋째, 환경오염방지 기술개발 유인효과와 기업의 환경책임의식을 강화시키는 장점을 가지고 있다.

1) 환경관련 부담금제도의 5가지는 첫째, 배출부담금이다. 이는 오염물질배출에 대한 부담금으로 배출된 오염물질의 양이나 질을 기준으로 부과한다. 즉, 배출부담금제도는 일정한 환경기준을 초과하는 대기 및 수질오염물질 배출량에 대해 일정한 부과금 요율을 곱하여 산정되는 금액을 오염물질 배출기업에 부담시키는 것이다. 배출부담금제도는 부담금제도 가운데 가장 일반적으로 사용되고 있는 제도이다. 둘째, 사용자부담금이다. 이것은 배출된 오염물질의 집합적 처리비용의 지불금으로 요율은 고정요율 또는 처리된 물질의 양에 따라 변동적일 수 있다. 셋째, 제품부담금이다. 이는 제품의 생산 및 소비 단계 또는 폐기처리에 오염물질을 발생시키는 제품의 가격에 부과하는 부담금이다. 즉, 제품의 특성이나 제품자체에 부과하는 것이다. 넷째, 행정적 부담금은 행정서비스에 대한 지불금으로 예를 들면 특정 화학물질의 등록이나 규제의 시행 및 강화에 드는 비용이다. 마지막으로 차등부담금이다. 이는 환경친화적인 제품의 가격을 좀 더 저렴하게 유도하는 것으로 실질적인 부(負)의 제품부담금 역할을 한다. 보다 자세한 내용은 다음을 참조하기 바람. 이창균(1996), 라휘문(1997), 유한성·유태현(2001), 이현우(2008).

한편, 이러한 부담금제도는 오염물질 배출량의 모니터링과 배출량에 따른 고지서발송 등 필요 정보에 대한 요구량이 많고, 이를 위한 감시비용과 행정비용이 많이 든다는 단점이 있다.

2. 현행 환경관련 부담금제도의 유형화

다음으로 현행 환경관련 부담금제도에 대해 살펴보고자 한다. 환경관련 부담금제도는 환경관련 재원의 조달이 그 도입목적인 경우와 그렇지 않은 경우로 구분할 수 있다.

첫째, 환경부담금이 환경보호 및 환경관련사업의 재원조달을 목적으로 도입된 경우이다. 예로는 환경전반에 관한 재원조달을 목적으로 도입된 환경오염방지사업분담금, 수질 및 수자원 관련 재원조달이 목적인 물이용부담금, 폐기물 처리 재원조달이 목적인 쓰레기 종량제·대형폐기물수수료 등이다. 이 밖에도 특정물질사용 합리화 기금에 납부하는 수입금, 항공기소음 분담금이 있다.

둘째, 도입목적은 환경과 무관하지만 결과적으로 환경에 영향을 미치는 제도이다. 여기에는 대기 및 에너지와 관련해 석유수입부과금, 등유판매부과금, LNG수입부과금, 석탄판매부과금, 광물수입 판매부과금 등이 있고, 교통혼잡 및 과밀문제해소를 위한 고속도로 혼잡통행료, 교통유발부담금, 과밀부담금 등이 있다. 기타 토지 및 농업과 관련해 초과사육부담금, 농지조성비, 대체조림비, 대체초지조성비, 구농지전용부담금, 구산림전용부담금 등이 있다. 이렇게 환경과 관련된 직접 또는 간접적인 다양한 부담금 제도가 존재하고, 환경에 관한 주무 소관부처인 환경부에서는 24개의 부담금(2006년 현재)제도를 관장하고 있다²⁾.

또한 환경관련 부담금제도를 정책적인 도입목적에 따라 구분하면, <표 1>과 같이 5가지로 분류할 수 있다.

첫째, 환경오염물질의 배출억제를 목적으로 도입된 부담금이다. 이에는 배출부과금(대기, 수질, 축산), 환경개선부담금(경유차, 시설물), 협의기준초과부담금(대기, 수질), 총량초과부과금(낙동강 등 3대강유역, 수도권대기환경개선) 등이 해당된다.

둘째, 환경자원의 보전을 목적으로 도입된 부담금이다. 여기에는 수질개선부담금(지하수), 물이용 부담금(한강 등 3대강 유역), 생태계 보전 협력금 등이 있다.

2) 2006년 현재 환경부 소관의 부담금제도 24개 부담금의 상세는 다음과 같다. 배출부과금(대기환경보전법, 수질환경보전법, 오수·분뇨 및 축산폐수의 처리에 관한 법률), 수질개선부담금, 원인자부담금(수도법, 하수도법), 손괴자부담금(수도법, 하수도법), 원상회복 예치금, 생태계보전 협력금, 폐기물부담금, 재활용부담금, 폐기물 처리 이행 보증금, 폐기물 처리시설의 사후관리 이행 보증금, 환경개선부담금, 환경오염방지 사업비용 부담금, 협의기준초과 부담금, 총량초과부과금(금강·낙동강·영산강·섬진강 수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률), 물이용부담금(한강수계 상수원 수질 개선 및 주민지원등에 관한 법률), 물이용부담금(금강·낙동강·영산강·섬진강 수계 물관리 및 주민지원 등에 관한 법률) 등이다.

셋째, 폐기물배출 억제 및 재활용 촉진을 위해 도입된 부담금이다. 이에는 폐기물부담금, 재활용 부과금 등이 해당된다.

넷째, 예치금형태로 도입된 부담금이다. 예를 들어 폐기물처리 이행 보증금, 폐기물처리시설의 사후관리 이행 보증금, 원상회복 예치금 등이 있다.

마지막으로 사업재원조달을 위해 도입된 부담금이다. 이에는 원인자부담금(수도, 하수도), 손괴자 부담금(수도, 하수도), 환경오염방지 사업비용 부담금 등이다.

〈표 1〉 환경관련 부담금 제도 현황

도입목적	현행 부담금
오염물질 배출억제	배출부과금(대기, 수질, 축산), 환경개선부담금(경유차, 시설물), 협의기준초과부담금(대기,수질), 총량초과부과금(낙동강 등 3대강유역, 수도권대기환경개선)
환경자원의 보전	수질개선부담금(지하수), 물이용부담금(한강 등 3대강 유역), 생태계보전협력금
폐기물 배출 억제 및 재활용 촉진	폐기물부담금, 재활용부과금
예치금	폐기물처리 이행보증금, 폐기물처리시설의 사후관리 이행보증금, 원상회복예치금
사업비용 부담금	원인자부담금(수도, 하수도), 손괴자부담금(수도, 하수도), 환경오염방지사업비용부담금

자료 : 유영성(2007), 환경관련부담금의 효율적 운영방안, 정책연구2007-23, 경기개발연구원, 16쪽.

Ⅲ. 환경개선부담금제도

1. 환경개선부담금제도의 도입 목적

환경개선부담금은 유통·소비과정에서 환경오염물질의 다량 배출로 인하여 환경오염의 직접적인 원인이 되는 시설물의 소유자 또는 점유자와 자동차 소유자에게 부과·징수하는 부담금을 말한다³⁾. 이 제도는 환경오염요인 중 유통 및 소비부문에서 발생한 환경오염이 전체의 40%를 차지하고 있으나 이에 대한 관리가 미흡한 점, 환경개선사업추진을 위한 재원조달이 그 도입배경이었다. 이러한 문제를 해결하고자 1992년 7월부터 환경개선부담금제도가 도입·시행 되었다.

3) 경제활동 단계별 오염물질의 발생을 보면, 투입을 통한 생산부문과 유통 및 소비부문의 2단계 구조이다. 이를 오염물질과 부담금제도 및 부담주체에 따라 단계별로 각각 3가지로 구분할 수 있다. 즉, 먼저 생산단계에서 첫째, 고체폐기물에 대해 중앙에 의한 폐기물예치금제도와 폐기물부담금제도가 있고, 지방에 의한 쓰레기종량제가 있다. 둘째, 대기오염 및 수질오염물질의 배출에 대해 중앙의 배출부과금제도가 있고, 마지막으로 수질오염에 대한 지방의 하수도사용료부과가 있다. 다음으로 유통 및 소비단계에서 발생하는 오염에 대해 첫째, 고체폐기물에 지방의 쓰레기 수거료부과이다. 둘째, 대기 및 수질 오염에 대해 중앙의 환경개선부담금제도가 있다. 마지막으로 수질오염에 대해 지방의 하수도사용료를 부과하고 있다(이창균,1996:90).

따라서 환경개선부담금제도의 도입은 환경개선을 위한 대책을 종합적·체계적으로 추진하고 이에 따른 투자재원을 합리적으로 조달하여 환경개선을 촉진하고, 이로써 국가의 지속적인 발전의 기반이 되는 쾌적한 환경조성에 이바지함을 목적으로 한다(환경개선비용부담법 제1조).

이러한 환경개선부담금제도에 대한 법적근거로 「환경개선비용부담법」의 시행이다. 동법의 주요한 추진경위는 <표 2>에 의하면, 1990년 12월에 환경개선 중기종합계획 수립 및 원인자 부담제도 도입에 대해 대통령보고를 하고, 이에 대한 조사연구를 거쳐 1991년 12월 31일에 제정·공포하였고, 이어서 1992년 7월에 동법의 시행 및 시행령공포, 또한 동법의 시행규칙은 1992년 8월에 각각 공포되었다.

<표 2> 환경개선부담금제도의 연혁

1991.12.31	환경개선비용부담법 제정·공포(법률 제4493호)
1992. 7.21	환경개선비용부담법 시행령 공포(대통령령 제13699호)
1992. 8. 8	환경개선비용부담법 시행규칙 공포(총리령 제403호)
1992. 8.17	부과대상시설물 조사지침 시달(각 시·도)
1993. 1.15	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 제정(훈령 제222호)
1993. 2.11	시설물에 최초로 부과('92년 하반기 부담금 부과고지)
1993. 7.23	환경개선부담금제도 개선방안 확정
1993.12.31	시행령, 시행규칙 개정(1차)
1994. 2. 3	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제251호)
1994. 3.	경유자동차에 최초로 부과
1994.12.31	시행령 개정(2차)
1995. 1.23	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제280호)
1995. 9. 5	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제305호)
1996. 7.	사업용자동차 부과 적용
1997. 8.19	시행령 개정(3차)
1997. 9. 3	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제364호)
1999.11.27	시행령 개정(4차)
2002. 9.11	시행령·시행규칙 개정(5차)
2003.12.31	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제568호)
2006. 9. 5	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제677호)
2007. 2. 1	시행령 개정(6차)
2007. 4.25	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제716호)
2007. 6. 4	시행령 개정(7차)
2007.12.28	시행령 개정(8차)
2008. 1.21	환경개선부담금 부과·징수업무처리규정 개정(제754호)

자료 : 환경부(2008), 환경개선부담금 업무편람, 5쪽.

한편 환경개선비용부담법의 구성을 보면, 첫째 환경보전을 위한 국가, 지자체, 사업자, 국민 등에 대한 주체별 책무규정, 둘째 원인자 부담원칙에 의거한 환경개선부담금의 부과징수, 부담금 산정기준, 부담금의 용도 규정, 셋째 납입방법, 징수위탁, 권한위임 등 기타 사항 등 세 부분으로 구성되어 있다.

그럼 다음으로 환경개선부담금제도의 주요내용인 부과대상, 부담금산정방법, 부담금의 사용 용도 등에 대해 살펴보자.

2. 환경개선부담금의 주요내용⁴⁾

1) 부과대상

환경개선부담금은 전술한 바와 같이 유통 및 소비과정에서 오염물질을 배출하여 환경오염의 직접적인 원인이 되는 건물 기타 시설물의 소유자 또는 점유자와 자동차의 소유자에게 부과·징수하는 것이다. 환경개선부담금제도의 부과대상에 대해 <표 3>과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 시설물에 대한 환경개선부담금의 부과이다. 시설물은 다시 두 가지로 구분되는데 먼저 한 가지는 점포·사무실·수상건물 등 지붕과 벽 및 기둥이 있는 건물로서 각층 바닥면적의 합계가 160㎡이상인 건물에 부과한다. 다른 한 가지는 공동소유 시설물의 경우에도 각층 바닥면적의 합계가 160㎡이상이면 공동소유자 수 및 1인 지분 면적과 관계없이 부과한다. 둘째, 경유를 연료로 사용하는 자동차로서 「자동차관리법」의 규정에 의하여 등록된 자동차에 부과한다.

이상의 부과대상에 대해 구체적인 환경개선부담금의 부과대상자는 부과기준일(6월30일, 12월31일) 현재 당해 시설물 및 자동차의 소유자이다. 만약 부과기간 중 시설물의 철거 및 멸실, 자동차의 사용폐지로 부과기준일 현재 부과대상자가 없을 경우에는 당해 기간 중의 최종소유자를 부과대상자로 하고 있다. 또한 부과기간 중 자동차의 소유자가 변경된 때에는 부과대상자를 소유기간별로 구분하고, 신규등록이나 말소차량은 원시취득 또는 사용폐지의 등록일을 기준으로 일별계산하고 있다⁵⁾.

4) 환경개선비용부담법, 환경개선비용부담법 시행령을 참조하였다.

5) 시설물의 일별계산은 ①신축시설물의 보존등기일, ②경매에 의한 소유권 취득일(경매대금완납일), ③멸실등기일 등을 기준으로 한다. 다음 자동차의 일별계산은 ①신규등록, ②부담금 부과대상 또는 면제대상 용도로의 변경등록, ③운송사업용 또는 자가용으로의 변경등록, ④말소등록(사용폐지의 등록일) 등을 기준으로 한다. 그리고 자동차등록은 말소되지 아니하였으나 부과기간 중 천재지변, 화재, 교통사고 등으로 인하여 소멸·멸실 또는 파손되어 사용이 폐지된 자동차에 대하여는 사용폐지의 사실을 증명하는 공적서류의 작성일을 기준으로 일별계산한다. 또한 실제로 자동차 사용을 폐지한 상태에 있는 경우 사용을 폐지한다는 사실을 증명하는 공적서류의 작성일을 사용폐지의 등록일로 본다. 사실을 증명하는 공적서류로는 폐차장입고확인서, 폐차인수증명서, 도난신고서, 미소유확인서, 기타 관계공무원이 당해차량이 사실상 사용이 불가능하다는 사실을 확인한 출장복명서 등이 해당된다.

〈표 3〉 환경개선부담금제도의 부과대상

	시설물	경유자동차
목적	환경개선을 위한 대책의 종합적·체계적인 추진, 이에 따른 투자재원의 합리적 조달, 환경개선 촉진, 쾌적한 환경조성 등	
부과기준일	• 부과기준일 : 6월30일, 12월31일 (도입 시행일 : 1992년7월1일)	
대상지역	농림지역을 제외한 전지역	전지역
부과대상자	부과기준일 현재 당해 시설물 소유자	부과기준일 현재 당해 자동차 소유자
부과대상	<ul style="list-style-type: none"> 점포·사무실·수상건물 등의 건물로 각종 바닥면적 합계 160㎡이상 건물 공동소유 시설물의 경우에도 각종 바닥면적의 합계가 160㎡이상이면 공동소유자 수 및 1인 지분 면적과 관계없이 부과 	경유를 연료로 사용하는 자동차로서 「자동차관리법」의 규정에 의하여 등록된 자동차에 부과
부과제외 대상	<ul style="list-style-type: none"> 생산·제조부문 시설물과 오염물질이 배출되지 않는 시설물로 한정, 각 개별법에 당해 시설물의 부대시설로 규정한 시설물을 포함 「환경개선비용 부담법 시행령」 제4조 제1항의 단서조항으로 공장, 에너지의 생산·비축·공급시설, 광업시설, 창고시설, 위험물의 제조소·저장소, 주차장, 군사시설, 축사, 식물관련시설 등에 관한 개별법규 	<ul style="list-style-type: none"> 여객자동차운수사업법(제17조)의 휴지허가, 휴지신고, 휴지기간의 자동차 화물자동차운수사업법(제16조)의 휴지신고, 휴지기간 중의 자동차 공매 등 강제집행절차가 진행 중인 자동차 (집행기관 인도일 이후부터 경락대금 납부일 전일까지의 자동차) 말소등록이 되지 아니한 경우에도 부과하지 아니하는 자동차
부과면제 대상	<ul style="list-style-type: none"> 외국정부 및 국제기구 소유 시설물 단독주택·공동주택 및 기숙사 (복합용도 시설물중 주거용부분 포함) 시설물이 구분 소유되고 있는 경우로서 동일인의 소유면적을 기준으로 시설물의 각종 바닥면적의 합계가 160㎡ 미만 시설물 	<ul style="list-style-type: none"> 외국정부 및 국제기구 소유 자동차 자동차관리법의 자동차 매매업자가 판매 목적의 전시용 자동차 경유에 다른 연료의 혼합사용 및 매연여과장치부착 등 배출가스 저감을 환경부장관 인정·고시한 자동차
부과경감 대상	대기환경보전법시행령(제15조), 수질환경보전법시행령(제13조)의 기본부과금을 부과하는 시설물은 기본 부과금에 상당하는 금액을 경감	배기량 3000cc이하 일반형 소형 화물자동차 중 최대적재량이 800kg이상인 화물자동차 기준 부과금액 이하로(20,250원→15,190원) 사실상 25%경감(화물자동차 운송사업용 자동차 제외)

한편, 이상의 환경개선부담금 부과대상에 대한 제외사항은 다음과 같다. 먼저 시설물의 부과 제외 대상으로 생산 및 제조부문의 시설물과 오염물질이 배출되지 않는 시설물로 한정하고, 각 개별법에서 당해 시설물의 부대시설로 규정하는 시설물을 포함한다. 구체적인 환경개선부담금 제외대상에 대한 규정은 「환경개선비용 부담법 시행령」 제4조 제1항의 단서조항으로 공장, 에너지의 생산·비축·공급시설, 광업시설, 창고시설, 위험물의 제조소·저장소, 주차장, 군사시설, 축사, 식물관련시설 등에 관한 개별법규에 의하도록 하고 있다.

자동차에 대한 환경개선부담금 부과는 다음과 같은 사유의 증명자료를 환경부장관에게 제출할 경우 부과대상에서 제외를 받게 된다. 첫째, 「여객자동차운수사업법」 제17조의 규정에 의한 휴지허가를 받거나 휴지신고를 하고 그 휴지기간에 있는 자동차인 경우 환경개선부담금의 부과대상 제외를 적용 받는다.

둘째, 「화물자동차운수사업법」 제16조의 규정에 의한 휴지신고를 하고 그 휴지기간 중에 있는 자동차의 경우, 그리고 공매 등 강제집행절차가 진행 중인 자동차로서 집행기관 인도일 이후부터 경락대금 납부일 전일까지의 자동차인 경우는 부담금의 부과제외 대상에 해당된다.

셋째, 말소등록이 되지 아니한 경우에도 부과하지 아니하는 경우의 자동차는 부과제외 대상으로 처리한다. 말소등록이 되지 않은 자동차에는 구체적으로 다음 네 가지에 해당된다. 즉, 첫째 세관장에게 수출신고를 하고 수출된 자동차, 둘째 천재지변·화재·교통사고 등으로 인하여 소멸·멸실 또는 파손되어 당해 자동차를 회수하거나 사용할 수 없는 경우, 셋째 자동차 폐차 업소에서 폐차되었음이 증명되는 경우, 넷째 그 밖에 사용이 폐지된 것으로 인정되는 경우 등이다.

또한 환경개선부담금제도는 일정 경우에 한하여 부과면제 조치를 두고 있다. 환경개선부담금의 구체적인 부과면제 대상은 ①외국정부 및 국제기구 소유 시설물과 자동차, ②단독주택·공동주택 및 기숙사(복합용도 시설물중 주거용부분 포함), ③시설물이 구분 소유되고 있는 경우로서 동일인의 소유면적을 기준으로 시설물의 각층 바닥면적의 합계가 160㎡ 미만인 시설물(만약 공동소유 시설물의 경우 각층 바닥면적의 합계가 160㎡이상이면 공동소유자수 및 1인 지분면적과 관계없이 부과됨), ④자동차관리법에 의한 자동차매매업자가 팔 목적으로 전시하고 있는 자동차(자동차매매업자의 명의로 등록된 자동차로서 자동차관리법 제59조제2항제1호의 규정에 의거 제시된 기간에 한함), ⑤경유에 다른 연료를 혼합사용하거나 매연여과장치를 부착하는 등 배출가스가 현저하게 저감된다고 환경부장관이 인정·고시하는 자동차(운행경유자동차 배출가스저감장치·저공해엔진인증방법 및 절차 등에 관한 규정(환경부 고시 제2005-16호 2005.2.3)) 등이 해당된다.

게다가 환경개선부담금에는 부과경감 대상을 두고 있는데 대기환경보전법 시행령 제15조 또는 수질환경보전법 시행령 제13조의 규정에 의한 기본부과금을 부과하는 시설물에 대하여 그 기본부과금에 상당하는 금액을 경감하도록 한 것이다. 구체적으로 보면, 첫째, 수도법에 의한 중수도 또는 빗물이용시설을 설치한 시설물에 대하여 동 시설을 설치한 후 최초로 부과하는 기본부담금의 25%를 경감(2003년 1월 1일부터 2004년 12월 31일 부과분에 한하여 한시적용)하도록 하고 있다.

둘째, 배기량 3000cc이하 일반형 소형 화물자동차 중 최대적재량이 800kg이상인 화물자동차 기준부과금액 이하로(20,250원→15,190원)사실상 25% 경감(화물자동차 운송사업에 사용되는 자동차는 제외) 등이 해당된다.

이상의 환경개선부담금의 부과대상에 대해 살펴보았다. 그럼 다음으로 환경개선부담금의 산정방법에 대해 살펴보자

2) 부담금의 산정방법

환경부담금의 산정방식도 부과대상에 따라 세 가지의 산정방식이 있다. 즉, 시설물과 자동차로 구분되고, 시설물은 다시 대기오염물질을 배출하는 경우와 수질오염물질을 배출하는 경우로 구분된다. 이러한 환경개선부담금의 산정방법을 정리하면 <표 4>와 같다.

첫째, 대기오염물질을 배출하는 시설물에 대한 환경개선부담금의 산정방법은 연료사용량에 단위당부과금액과 연료계수와 지역계수 등을 곱하여 산정한다. 즉, 환경개선부담금=연료사용량×단위당부과금액×연료계수×지역계수 이다.

연료사용량은 환경부령이 정한 계측기에 의해 측정된 사용량을 기준으로 산정된다. 만약 계측기가 설치되어 있지 않거나 기타 사유로 계측기에 의하여 사용량을 산정할 수 없는 때는 연료사용량의 관리기록부 등에 의하여 사용량을 산정한다⁶⁾.

이러한 연료사용량은 연료의 실제사용량에 액체연료환산계수를 곱하여 산정하게 된다. 액체연료환산계수란 연료별 발열량을 기준으로 경유대비의 환산수치를 말하는데 이에는 LNG(Sm³) 1.14, LPG(kg) 0.76, 경유(L) 1.00, 중유(L) 1.08, 무연탄 및 신탄(kg) 0.49, 유연탄(kg) 0.72로 정하고 있다. 한편, 규정되지 않은 연료는 상기에서 가장 유사한 연료의 액체연료환산계수를 적용한다.

단위당 부과금액은 기준부과금액에 부과금 산정지수를 곱하여 산정한다. 기준부과금액은 액

6) 만약 상기의 방법에 의하여 사용량을 산정할 수 없거나 관리기록부에 의하여 산정된 사용량이 사실과 현저히 다르다고 인정되는 경우에는 환경부령 별표 4에서 정하는 시설물용도별 표준사용량을 적용하여 산정한다. 또한 동일 시설물내에 동일용도안에서 연료사용량의 측정이 가능한 연료와 측정이 불가능한 연료를 같이 사용하는 경우에는 측정이 불가능한 연료의 사용량은 당해 용도의 총표준 사용량에서 측정이 가능한 연료의 실사용량을 빼서 산정한다.

체환산 연료사용량(L)에 따른 부과금액이고, 부과금 산정지수는 매년 물가상승율을 반영한 조정지수로 2006년 1.643, 2007년 1.679, 2008년 1.715이다⁷⁾.

연료계수는 연료의 종류에 따른 가중치를 의미하고, 구체적으로 보면, LNG·LPG(0.16), 경유(황 함유량 0.1%이하 0.87, 동 0.1%초과 1.00), 중유(황 함유량 0.1%이하 1.62, 동1%-1.6% 2.03, 동 1.6%-4%이하 3.67), 무연탄·신탄·유연탄(3.67) 등으로 구분하고 있다. 규정되지 않은 연료는 가장 유사한 연료의 연료계수를 적용한다.

지역계수는 행정구역별 가중치로 특별시(1.53), 광역시(1.00), 도청소재지(0.97), 자연환경보전지역·운동휴양지구·관광지·온천보호지구 및 시지역(0.79), 기타지역(0.40) 등으로 구분한다. 그리고 해당 지역계수가 둘 이상의 지역에 해당되는 경우에는 그 중 가장 높은 지역계수를 적용하고, 도·농 복합형시의 읍·면지역은 기타지역의 지역계수를 적용하고 있다.

둘째, 수질오염물질을 배출하는 시설물에 대한 환경개선부담금의 산정방법은 용수사용량에 단위당부과금액과 오염유발계수와 지역계수 등을 곱하여 산정한다. 즉, 환경개선부담금=용수사용량×단위당부과금액×오염유발계수×지역계수 이다.

용수사용량은 환경부령이 정한 계측기에 의하여 측정된 사용량을 기준으로 산정한다. 만약 계측기가 설치되지 않았거나 계측기로 사용량을 산정할 수 없는 경우에는 용수사용량의 관리기록부 등에 따라 사용량을 산정하고 있다. 또한 사용량을 산정할 수 없거나 관리기록부에 의해 산정된 사용량이 사실과 다른 경우에는 환경부령 별표 4에서 정한 시설물의 용도별 표준사용량을 적용하여 산정토록 하고 있다.

단위당 부과금액은 대기오염물질 배출의 경우와 동일하게 기준부과금액에 부과금 산정지수(1.715)를 곱하여 산정한다. 그러나 기준부과금액은 용수사용량(톤)에 따른 부과금액이다.

오염유발계수는 시설물의 용도별 수질오염에 대한 가중치를 의미하고, 구체적으로 보면, 목욕장 0.08, 음식점 0.55, 안마시술소 0.15, 실내수영장 0.07, 의료시설 0.34, 체육관 0.67, 업무시설 1.00, 숙박시설 0.38, 대형점 1.00, 영화관 1.29, 운수시설 0.67, 관광휴게 0.85, 기타시설 0.85 등이다. 그리고 이러한 시설물의 용도분류는 특별한 규정이 없는 한 건축법 시행령 별표 1을 따르고, 부과면제 대상용도에 대한 수질오염유발계수 및 표준사용량 산정시 단독주택·공동주택의 경우에는 기타시설 기준을 적용한다. 또한 찜질방에 대한 수질오염유발계수 및 표준사용량은 일반목욕장의 기준을 적용하고 있다.

지역계수는 행정구역별 수질오염에 대한 가중치를 의미하고, 구체적으로 특별시 2.07, 광역시 1.00, 도청소재지 0.68, 자연환경보전지역·운동휴양지구·관광지·온천보호지구 및 시지역 0.67, 기타지역 0.57 등으로 정하고 있다. 만약 해당지역계수가 둘 이상의 지역에 해당되는

7) 부과금산정지수는 매년 고시된다. 이는 환경개선부담금 산정시 매년 전년도 물가상승률을 감안함으로써 실질적인 오염물질 처리비용을 반영하기 위한 지수로써 매년 전년도의 부과금 산정지수에 전년도의 물가상승률을 감안한 가격변동지수를 곱하여 산정된다. 그리고 가격변동지수 = 1 + 전년도 물가상승률(생산자물가상승률과 소비자 물가 상승률의 평균)임.

경우 그 중 높은 지역계수를 적용하고, 광역시 및 도·농 복합시의 읍·면·동(시의 동으로서 당해 시의 시청소재지가 읍·면에 소재하는 경우) 지역은 기타지역의 지역계수를 적용한다.

셋째, 자동차에 대한 환경개선부담금의 산정방법은 차령계수에 대당기본부과금액과 오염유발계수와 지역계수 등을 곱하여 산정한다. 즉, 환경개선부담금=차령계수×대당기본부과금액×오염유발계수×지역계수 이다.

차령계수는 차령의 노후정도를 반영한 가중치이고, 구체적인 계수로 3년 미만 0.50, 3년-4년 미만 1.00, 4년-6년 미만 1.04, 6년-8년 미만 1.08, 8년-10년 미만 1.12, 10년 이상 1.16 등으로 정하고 있다. 한편 차령이 3년 미만의 경우에도 대기환경보전법에 맞게 제작된 경유사용 자동차가 아닌 경우 차령계수는 1.00으로 정하고 있다.

대당기본부과금액은 기준부과금액(20,250원)에 부과금산정지수(1.715)를 곱하여 산정된다. 그런데 자동차관리법 제3조에 따른 배기량 3000CC 이하의 일반형 화물자동차 중 최대적재량 800kg 이상인 화물자동차의 기준부과금액은 15,190원으로 하고 있다.

오염유발계수는 자동차의 엔진 배기량별 오염유발에 대한 가중치를 의미하고, 구체적으로는 2,000CC이하 1.00, 2,000CC초과 2,500CC미만 1.25, 2,500CC초과 3,500CC미만 1.75, 3,500CC초과 6,500CC미만 2.64, 6,500CC초과 10,000CC이하 4.50, 10,000CC이상 5.00으로 정하였다.

지역계수는 인구를 기준으로 500만명이상 1.53, 100만명이상 500만명이하 1.00, 50만명이상 100만명이하 0.87, 10만명이상 50만명이하 0.85, 10만명미만 0.40이다.

이와 같이 환경개선부담금의 산정은 시설물의 경우 연료 및 용수량을 기준으로 시설물 용도별, 연료종류별, 지역별로 차등 산정하고, 자동차의 경우 배기량을 기준으로 차령별, 지역별로 차등 산정된다.

〈표 4〉 환경개선부담금 산정

	연료사용량	×	단위당부과금액	×	연료계수	×	지역계수
	(실제사용량 × 액체 연료환산계수)		(기준부과금액 × 부과금산정지수)		연료종류별		행정구역별
대기오염 물질배출 환경개선 부담금	액체연료 환산계수		<ul style="list-style-type: none"> • 1,000이하 : 13 • 1,000~2,000 : 15 • 2,000~4,000 : 16 • 4,000~6,000 : 18 • 6,000~10,000 : 20 • 1,000~2,000 : 22 • 1,000~2,000 : 24 • 1,000~2,000 : 27 • 600,000초과 : 29 	1.715 (2008년)	<ul style="list-style-type: none"> • LNG, LPG:0.16 • 경유:0.87~1.00 • 중유:1.62~3.67 • 무연탄, 신탄, 유연탄:3.67 	<ul style="list-style-type: none"> • 특별시:1.53 • 광역시:1.00 • 도청소재지:0.97 • 자연환경보전지역, 운동휴양지구,관광지, 온천보호지구 및 시지역:0.79 • 기타지역:0.40 	
	<ul style="list-style-type: none"> • LNG(Sm³) : 1.14 • LPG(kg) : 0.76 • 경유(ℓ) : 1 • 중유(ℓ) : 1.08 • 무연탄,신탄(kg):0.49 • 유연탄 (kg) : 0.72 						

	용수사용량 × 단위당부과금액 × 오염유발계수 × 지역계수				
		(기준부과금액 × 부과금산정지수)	시설물용도별	행정구역	
수질오염 물질배출 환경개선 담금	<ul style="list-style-type: none"> • 400이하 : 79 • 400~800 : 87 • 800~1,600 : 97 • 1,600~2,400 : 108 • 2,400~4,000 : 120 • 4,000~8,000 : 132 • 8,000~40,000 : 145 • 40,000~240,000 : 160 • 240,000초과 : 176 	1.715 (2008년)	<ul style="list-style-type: none"> • 목욕장 : 0.08 • 음식점 : 0.55 • 안마시술소 : 0.15 • 실내수영장 : 0.07 • 의료시설 : 0.34 • 체육관 : 0.67 • 업무시설 : 1.00 • 숙박시설 : 0.38 • 대형점 : 1.00 • 영화관 : 1.29 • 운수시설 : 0.67 • 관광휴게 : 0.85 • 기타시설 : 0.85 	<ul style="list-style-type: none"> • 특별시: 2.07 • 광역시: 1.00 • 도청소재지: 0.68 • 자연환경보전지역, 운동휴양지구, 관광지, 온천보호지구 및시지역: 0.67 • 기타지역: 0.57 	
	차량계수 × 대당기본부과금액 × 오염유발계수 × 지역계수				
	차량노후정도	(기준부과금액 × 부과금산정지수)	엔진배기량(CC)	행정구역별	
경유자동차 환경개선 담금	<ul style="list-style-type: none"> • 3년미만 : 0.50 • 3-4미만 : 1.00 • 4-6미만 : 1.04 • 6-8미만 : 1.08 • 8-10미만 : 1.12 • 10년이상 : 1.16 	20,250원 (3000cc이하 일반형 화물 자동차 15,190원)	1.715 (2008년)	<ul style="list-style-type: none"> • 2000이하: 1.00 • 2000-2500: 1.25 • 2500-3500: 1.75 • 3500-6500: 2.64 • 6500-10000: 4.50 • 10000이상: 5.00 	<ul style="list-style-type: none"> • 500만명이상: 1.53 • 100-500: 1.00 • 50-100: 0.87 • 10-50: 0.85 • 10만미만: 0.40

3) 부담금의 징수 및 사용용도

이와 같은 과정을 거쳐 산정된 환경개선부담금의 부과 및 징수업무는 각 시·도지사에 위임하고, 실제적인 환경개선부담금의 부과 및 징수는 시·군·구의 행정정보화 유지보수지원시스템 활용하여 부과징수하고 있다.

이렇게 징수업무를 담당한 시·도지사는 징수된 개선부담금의 90%를 중앙에 귀속시키고, 10%에 상당하는 금액을 징수비용으로 교부받게 된다. 그리고 시·도지사는 교부된 징수비용 10% 중 다시 9%를 시·군·구에 교부한다.

또한 환경부에서 고시한 징수율 이상으로 환경개선부담금을 징수한 경우에는 징수액의 30% 범위에서 징수비용으로 추가 교부할 수 있도록 하고 있다.

이렇게 징수된 환경개선부담금은 환경개선특별회계로 귀속된다. 그 사용용도는 다음과 같다. 첫째, 환경개선부담금은 중기계획에 의해 시행하는 대기 및 수질환경개선사업비 지원에

사용된다. 구체적으로 맑은 물 공급대책 사업 중 하수도정비 사업비 보조, 4대강 수질개선 대책사업 중 하수처리장·축산폐수처리장·고도정수처리시설 설치비 보조, 환경 기초시설 운영비 보조 등에 사용된다.

둘째, 저공해 기술개발 등 환경관련 연구개발비 지원 및 자연환경보전사업에 사용된다. 이에 는 자동차배출가스 저감기술 등 저오염·무공해공정기술 개발, CFC 대체물질개발 등 지구환경보전기술 개발 등이 해당된다.

셋째, 그 외 환경오염방지사업비, 환경과학기술개발비, 환경정책 연구 및 개발비의 지원 등에 사용된다.

3. 환경개선부담금제도의 주요 특징 및 문제점

1) 환경개선부담금제도의 주요 특징

이상에서 살펴 본 환경개선부담금제도의 주요한 특징은 다음과 같이 세 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 환경오염원인 가운데 유통 및 소비부문을 주요대상으로 한 점이다. 오염원인은 생산 및 제조부문과 유통 및 소비부문을 대별되는데, 전자는 오염물질의 배출형태가 다양하고 복잡하여 일반적으로 직접규제방식에 의한 관리를 하고 있다. 이에 비해 유통 및 소비부문은 종래 최소한의 시설기준만을 설정하여 관리하고 있었던 것을 보다 체계적으로 관리를 하고자 환경개선부담금제도가 도입된 것이다.

둘째, 환경오염의 원인자 부담원칙 적용이다. 환경개선부담금제도는 유통 및 소비과정에서 환경오염물질을 다량으로 발생시키는 시설물의 소유자 및 점유자, 자동차 소유자 등 환경오염의 직접적인 원인제공자에게 환경개선사업 추진에 따른 비용을 부과·징수하는 것이다.

셋째, 환경개선부담금의 산정방식에 총량부과방식을 적용하였다. 즉 환경개선부담금은 환경오염의 배출농도와 배출량을 감안하여 오염물질 배출총량에 따라 누진율 방식으로 부담금을 산정토록 하였다.

결국 환경개선부담금은 환경오염 중 유통 및 소비부문에 대해 원인자부담원칙에 의거하여 오염원인자에게 오염물질 처리비용을 부담토록 하므로써 오염억제를 유도하고, 필요한 환경투자자원을 안정적으로 확보하고자 하는 두 가지 정책 목적의 결과물이다. 나아가 환경개선부담금제도는 종전의 정책수단에서 간과되었던 유통 및 소비부문의 환경오염에 대해 오염억제와 오염에 대한 총량적 규제, 그리고재원조달을 유도하였다는 점에서 그 의의가 크다고 할 수 있다.

2) 환경개선부담금 제도의 문제점

그러나 현행 환경개선부담금제도는 유통 및 소비부문의 환경오염 원인자부담과 총량적 규제 실현, 환경투자 재원확보라는 의의에도 불구하고 다음과 같은 문제점이 지적되고 있다.

첫째, 오염억제효과에 대한 지적이다. 현행 제도는 <표 4>의 환경개선부담금 산정방식에서 확인한 바와 같이 오염방지시설 및 오수정화시설의 설치·운영 여부에 관계없이 업종별로 일률적인 부과요율을 적용하고 있어 오염원인자가 오염방지시설을 설치할 인센티브가 없기 때문에 실제적인 오염억제 효과가 미흡한 실정이다.

또한 경유자동차에 대한 법정단위당 부과금액이 높지 않아서 재원조달효과는 크지만 오염억제효과는 높지 않은 편이다.

둘째, 부과대상과 부과대상자에 대한 문제이다. 이에 대해 <표 3>에서 살펴 본 바와 같이 환경개선부담금의 부과대상 중 시설물의 경우, 실제사용자가 아닌 소유자를 대상으로 하기 때문에 오염원인자와 부담주체가 달라 오염물질의 배출억제가 크지 않다고 할 수 있다.

IV. 지방환경세로의 전환 가능성

1. 정책수단과 재원조달수단

환경개선부담금은 현행 환경정책 수단가운데 재원조달측면에서 조세로서 전환이 용이한 제도라고 한다. 이에 대해 보다 구체적으로 살펴보고자 한다.

환경세가 조세로서 성립하기 위해서는 다음의 두 가지가 전제되어야 한다. 첫째, 정책수단성이다. 이는 환경세가 환경의 순환적 성격에 기인한 환경의 오염을 방지하는 정책수단임을 의미한다. 둘째, 재원조달성이다. 이것은 환경세가 환경의 순환구조상에서 환경의 유지 및 관리를 위한 재원조달수단임을 의미한다.

이러한 환경세의 속성에 대해 다음과 같은 측면, 즉 환경자원의 유지·관리와 재원의 관계라는 측면에서 볼 때 환경자체의 보전 및 유지·관리를 위한 재원조달과, 환경자원의 이용에 따른 오염발생에 대한 유지·관리를 위한 재원조달로 구분하여 설명되어야 한다(諸富徹, 2000:31-35).

첫째, 환경자체의 보전 및 유지·관리를 위한 재원조달은 원칙적으로 소득세, 법인세, 소비세 등의 중심적인 세수입으로 조달하는 것이 바람직하다. 그 이유는 환경자원이 일반적인 편익을 제공하는 공공재라는 점과 주민 및 국민의 필수 불가결한 생활기반이 되기 때문이다.

둘째, 환경자원의 이용에 따라 발생한 오염문제에 대한 유지·관리를 위해 환경오염억제라는 정책수단과 오염에 대한 유지·관리에 필요한 재원조달이라는 의미를 가진다.

따라서 환경세는 환경의 유지·관리와 재원의 관계에서 환경의 보전이라는 측면과 오염억제 및 유지라는 측면이 혼재되어 있는 것이다. 다시 말해서 환경세는 조세구조에서 환경자원 자체의 유지 및 관리에 필요한 재원조달이 일부이고, 환경자원을 이용함으로써 발생한 오염에 대한 유지 및 관리에 필요한 재원을 확보하는 것이고, 또한 인센티브효과를 통해 환경오염의 억제 및 예방하는 기능을 가진다.

결국 환경세는 환경자원 자체의 유지·관리수단을 위한 주요세목에 대한 보완세적 기능과, 환경오염억제 및 오염방지에 대한 유지·관리를 위한 재원조달 기능을 동시에 갖는 것이라 할 수 있다.

이러한 기능의 환경세는 환경이 가진 순환적 성격과 관련하여 환경이 가진 세 가지 특성, 즉 환경의 공동성과 비배제성, 불가역성, 지역성 등을 고려할 경우 지방환경세의 도입이 필요하다고 할 것이다(라휘문:2005).

지방환경세 도입의 필요성으로 첫째, 환경과 지방세원칙이다. 이는 지방세의 과세원칙으로 보편성, 안정성, 정착성, 응익성 등의 원칙과 부합되는가의 문제이다. 이에 대해 구체적으로 보면 환경이 일반적이며 공동성과 비배제성을 가지기 때문에 오염유발물질의 정도의 차이는 있지만 모든 지역에서 발생하는 문제로 보편성원칙을 충족시키는 것이다. 그리고 경제가 발전함에 따라 환경문제는 지속적으로 발생되기 때문에 세수확보면의 안정성원칙도 충족된다. 또한 환경문제는 지속적이고 지역적으로 발생하기 때문에 정착성원칙에도 부합된다. 마지막으로 환경이 가진 지역성, 즉, 지역편재성으로 인해 환경문제에 따른 피해와 환경보호로 인한 손해가 지역주민에게 돌아가기 때문에 응익과세원칙에도 부합된다 할 수 있다.

둘째, 환경에 대한 지역관리의 필요성이다. 이는 환경의 지역성에 기인해 환경문제에 대한 정보수집, 정책수립 및 집행, 환경보호 관리 및 감독 등에서 중앙정부에 비해 지방정부가 관리하는게 상대적으로 행정비용을 줄일 수 있고, 문제에 대한 대응도 신속할 것이다.

셋째, 환경문제에 대한 지자체의 역할이 필요하다는 것이다. 다시 말해서 환경문제에 대한 대응은 중앙정부의 통일적 대응, 지방자치단체의 대응, 지방자치단체간 협력대응 등 세 가지가 존재하는데 예를 들어, 최근 발생한 유조선에 의한 해양오염의 경우 오염정도에 따라 상기의 세 가지 대응이 동시에 요구된다. 그러나 환경문제의 대부분은 환경의 지역성에 기인해 지역주민에 대해 직접 대응이 신속한 지자체, 지자체간 협력대응이 필요하다. 예를 들어 상·하수도오염문제, 산림파괴, 대기오염정도 등은 특정지역에 편중되어 나타나기 때문에 관련지자체 및 지자체간의 협력대응이 요구된다.

다음에서 앞서 살펴 본 환경개선부담금제도가 지방환경세로서 전환가능한지의 여부에 대해 환경세의 기능, 부담원칙, 과세방식, 재원관리 및 사용, 지방세의 형태 등에 대해 논의하고자 한다.

2. 환경개선부담금과 지방환경세

먼저 첫째, 환경세의 기능을 가지는가의 문제이다. 이에 대해 환경개선부담금제도는 앞서 살펴 본 바와 같이 환경오염억제와 환경사업추진에 필요한 재원조달을 목적으로 하고 있으므로 환경세의 기능을 충족한다고 볼 수 있다.

또한 환경개선부담금의 부과대상이 시설물의 대기오염과 수질오염, 경유자동차이므로 지방환경세로서 주요한 지방세원칙인 응익성, 세원의 지역편재성, 세원의 이동성 등을 충족시킨다.

둘째, 부담원칙 측면에서 환경개선부담금은 환경오염의 원인자 부담원칙을 따르고 있다. 즉, 현행 환경개선부담금은 전술한 바와 같이 대기오염, 수질오염, 경유자동차로 인한 오염에 대해 대기오염 및 수질오염의 시설물 소유자와 자동차의 소유자에게 부과하고 있으므로 원인자 부담원칙에도 부합된다.

셋째, 과세방식과 징수방식이다. 현행 환경개선부담금제도는 원인자부담에 따른 차등정액과 세방식의 일부 수정하여 활용가능하다. 또한 현행 제도는 징수업무를 시·도지사가 담당하여 징수된 개선부담금의 90%를 중앙에 귀속시키고, 10%에 상당하는 금액을 징수비용으로 교부받고, 교부받은 징세비용 10% 중 9%를 시·군·구에 교부하고 있다. 따라서 현행 징수업무를 그대로 유지하여 지방환경세로의 전환이 용이하다.

넷째, 재원의 관리 및 사용이다. 현행 환경개선부담금은 중앙재정의 환경개선특별회계의 재원으로 환경개선사업에 사용되고 있다. 만약 지방환경세로 전환될 경우 지방환경 정책수단 목적과 지방환경사업에 필요한 재원조달 목적을 달성할 수 있도록 현행과 유사한 (가칭) 지방환경개선특별회계를 설치하여 지방환경사업추진이라는 특정용도에만 사용케 해야한다. 따라서 환경개선부담금을 지방환경세로 전환시킨다면, 그 형태는 시·도세의 목적세 형태가 바람직하다.

V. 맺음말

이상 환경개선부담금제도와 지방환경세로의 전환 가능성에 대해 지방세구조와 관련하여 살펴 보았다. 현행의 환경개선부담금제도는 지방환경세의 기능면에서 환경 정책수단활요성과, 재원조달성, 오염원인자 부담원칙, 광역지자체의 징수업무 용이, 지방세의 목적세, 지방환경개선특별회계 등을 충족되므로 지방환경세로서의 전환가능성이 상당히 높다고 할 수 있다.

그러나, 환경개선부담금제도의 문제점으로 지적되고 있는 오염억제효과 미흡과 오염원인자와 부담주체의 불일치 문제에 대한 보완이 필요하다.

그리고, 환경문제에 대한 지역주민의 인식을 반영한 지역적 공감대 형성 정도에 따라 오염원인자 부담원칙에 의한 목적세로서의 지방환경세 보다는 지방세 보통세로서의 지방환경세 도입에 대해 정책적으로 고려할 필요하다고 할 수 있다. 왜냐하면 환경오염에 대해 원인자와 부담자 불일치 문제는 불특정 다수에 의해 환경오염이 발생하고, 이에 대한 환경추진사업의 실시는 환경의 순환기능을 통해 불특정 다수가 환경자원의 혜택을 받게 되기 때문이다. 이는 환경오염자도 지역주민이고 환경보전 및 재생을 통한 수혜자도 지역주민이라는 인식에 기인한다(神奈川縣:2003).

이와 같이 환경 자체의 보호 및 보전을 통한 혜택과 환경오염에 대한 원인제공을 환경의 순환이란 관점에서 접근한다면, 원인자 부담원칙보다는 수혜자와 원인자의 공동부담원칙을 고려할 수 있다. 그리고 과세방식은 자주재원이면서 일반재원인 주민세 초과부담방식을 검토할 필요가 있다.

또한 지방환경세로 주민세 초과부담 방식을 통해 조달한 재원은 환경정책수단에 활용하기 위해 특정용도로 활용가능하도록 지방환경개선특별회계를 설치하여 세수 전액을 지역의 중점 환경시책사업에 사용해야 한다.

이상으로 지방환경세는 환경의 순환성에 따른 보전 및 유지·관리의 성격을 중시하면 보통세의 형태로 일반재원에서 충당하고, 환경오염억제 및 재생의 성격을 중시하면 목적세 형태로 충당하게 될 것이다. 어느 쪽이든 조세법률주의와 합치되어야 함은 물론이다. ☺

◀◀ 참고문헌 ▶▶▶

경기개발연구원(2007), 환경관련 부담금의 효율적 운영방안, 정책연구2007-23.
 김승래(2008), 녹색성장과 친환경 세제 도입방향, 지방재정과 지방세 (통권 제11호), 한국지방재정공제회.
 라휘문(2005), 환경오염억제를 위한 지방환경세의 도입구상, 한국지방재정논집 제10권 제1호, 한국지방재정학회.
 송상훈(2008), 선진외국 환경세의 도입경향과 사례(독일사례중심), 지방재정과 지방세(통권제11호), 한국지방재정공제회.
 유한성·유태현(2001), 지방환경세 도입 방향에 관한 연구, 재정정책논집 제3집, 한국재정정책학회.
 이창균(1996), 지방자치단체의 환경투자재원 확충에 관한 연구, 한국지방행정연구원.
 이현우(2008), 우리나라의 지방환경세 도입방향과 과제, 지방재정과 지방세(통권제11호), 한국지방재정공제회.
 이현우(2007), 일본 지방자치단체의 과세자주권 확보에 관한 연구, 한국지방재정학회 제주학술대회 논문집.
 환경부(2008), 환경개선부담금 업무편람.
 환경개선비용부담법. 환경개선비용부담법 시행령, 환경개선비용부담법 시행규칙

金澤史男(2006), 地方環境税と水源環境保全施策評價の課題, 浄化槽 No. 367.

金澤史男(2007), 地方新税の動向と地方環境税の可能性, 地方税,

神奈川県(2003), 生活環境税制のあり方に関する報告書, 神奈川県.

神奈川県(2005), かながわ水源環境保全・再生施策大綱, 神奈川県.

神奈川県(2006), 水源環境保全・再生の計画と税制の概要, 神奈川県.

宮本憲一(1989), 環境経済學, 岩波書店.

諸富徹(2000), 環境税の理論と實際, 有斐閣.

神野直彦編(2001), 課税分権, 日本評論社.

池上岳彦編(2004), 地方税制改革(自治体改革7), ぎょうせい.

