



제7회 청소년 체커톤 대회



최우수상

그거 아세요?

▶ 서혜민, 이경진, 김채원, 김성규



리포트

환경세, 이름값 하고 있나요?
진짜 '친환경'인지 팩트체크 해보았습니다.

영상

'환경세' 알고보니
환경 보호에 쓰이지 않는다고요?



2025. 4. 14. - 11. 15.



각오한마디

“그거 아세요~ 굴에 붙은 하얀 거 이름은 굴락 입니다~!”
이 노래의 제목인 ‘그거 아세요?’라는 짧은 질문은 사람들의 호기심을 불러일으키고, 당연하게 여겼던 사실을 새롭게 바라보게 만든다. 우리 팀 ‘그거 아세요?’는 이러한 질문에서 출발했다. 환경 문제에 대한 막연한 인식이나 잘못된 정보들을 바로잡고, 알기 쉽게 전달함으로써 더 많은 사람들이 환경을 ‘나의 문제’로 느낄 수 있도록 하는 것이 우리의 목표이다.
행정학과에 재학 중인 우리 팀은 행정이 단순한 절차가 아닌 사람과 사회를 연결하고, 제도를 통해 가치를 실현하는 일임을 배워왔다. “세상의 모든 것은 행정으로 이어진다”는 말처럼, 환경 문제 또한 단지 개인의 선택이 아닌 공공의 영역에서 함께 해결해야 할 과제라고 생각한다. 우리는 팩트에 기반한 환경 정보 전달을 넘어서, 정책과 제도의 틀 안에서 실천 가능한 해결책을 제시하는 것까지 나아가고자 한다. 이는 단순한 정보 제공자가 아닌, 사회에 질문을 던지고 변화를 이끄는 체인지 메이커로서의 역할을 수행하려는 우리의 의지이다.
행정학도의 시선으로 환경 이슈를 바라보고 사회와 정책을 연결하는 시도, 그 중심에 청소년 체커톤이 있다는 점에서 우리의 이번 활동은 ‘오늘의 Learner’가 ‘내일의 Leader’로 성장하는 중요한 기회가 될 것이라 확신한다. “그거 아세요?”라는 작은 질문 하나가 환경에 대한 사회적 인식을 바꾸고, 정책적 행동으로 확장될 수 있음을 증명해 보일 수 있도록 할 것이다.

팩트체크 리포트

* 환경세, 이롭값 하고 있나요?
* 진짜 '친환경'인지 팩트체크 해보았습니다.

팩트체크 계획 수립하기

이 주제를 선택하게 된 이유

기후변화 경고등...작년 지표·대기·해양 온난화 기록 경신

에너지경제신문 | 입력 2025.03.20 15:02



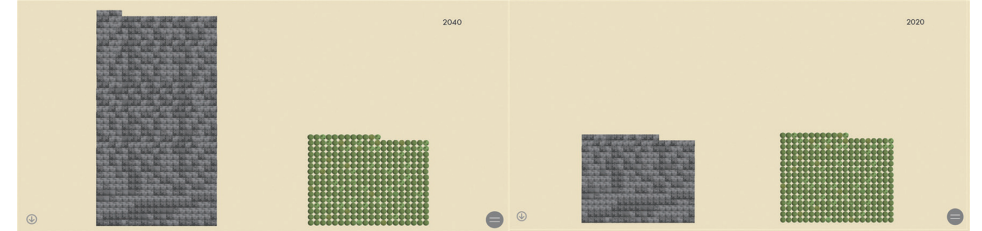
작년 온실가스 농도 사상 최고치 기록...지난 80만 년 중 최악 평가

뜨거워지는 해양, 엘니뇨·기후위기와 결합해 위험성 증폭...국제협력 필요

< 출처: 김연숙. (2025,3월 20일). 기후변화 경고등...작년 지표·대기·해양 온난화 기록 경신. 에너지경제신문. <https://m.ekn.kr/view.php?key=20250320024108338> >

2025년 현재, 인류는 기록적인 고온과 해수면 상승, 빈번해진 산불과 해양 생태계 위기 등 심각해진 기후위기의 현실을 마주하고 있다. 과학 저널 '네이처(Nature)'에서 2020년에 발표한 'Global human-made mass exceeds all living biomass' 논문에 따르면 20세기 초부터 현재까지 인공물(anthropogenic mass)과 생물량(biomass)의 변화를 추적한 결과

2020년경을 기점으로 인류가 만든 물질의 총량이 지구상 모든 생명체의 총량을 넘어섰다는 결과를 확인할 수 있다. 심지어 이 논문의 말미에는 2040년이 되면 인공물 질량이 현재의 생물량의 3배에 임박할 수 있다는 예측을 밝히며 인류가 지구의 모습을 바꾸는 속도가 계속해서 가속화될 것이며 이는 기후위기가 심화될 것이라고 경고하고 있다.



< 출처: Elhacham, E., & Milo, R. (2020, 12월 9일). Anthropogenic mass: Comparing human-made mass to the living Biomass on earth. Anthropomass.org. <https://anthropomass.org> >

이로 인해 인류는 기후위기 현상을 더 이상 일시적 사건이 아닌 일상적 위기로 인식함에 따라 사회적 논란과 정책적 대응 논의가 국내외에서 활발히 진행되고 있다. 국제사회 역시 문제의 심각성을 인지하고 협력적인 노력을 기하고 있다. 예컨대 유엔기후변화협약(COP)을 통해 지구 온도 상승을 1.5도 이내로 억제하고 2050년 탄소중립을 달성해야 한다는 파리협정 목표를 재확인하였다. 더 나아가 2025년 11월 브라질 벨렘에서 열릴 COP30에서는 “파리 협정의 이행 및 장기목표 달성 가능성을 평가”¹⁾ 하는 전 지구적 이행점검(GST)과 “지속 가능한 경제 발전, 빈곤 퇴치를 위한 효과적인 방법을 모색”²⁾ 하는 정의로운 전환 작업 프로그램(JTWP) 이행이 중점적으로 논의될 예정이다.³⁾

이처럼 국제사회가 탄소중립을 위해 움직이는 가운데, 독일·영국·대만 등은 2050년 탄소중립을 국가 목표로 법제화하고, 온실가스 감축을 위한 실천 계획을 제도화하고 있다.⁴⁾ 특히 여러 국가들은 환경 문제 해결을 위해 다양한 환경세를 운영해 왔다. 예를 들어 중국의

1) 김정문. (2023, 7월 28일). 전지구적 이행점검(GST). 투데이 환경경제신문. <https://www.todayebnews.com/news/articleView.html?idxno=5093>

2) 기민도. (2023, 12월 6일). '정의로운 전환' 국가 안, 국가 밖 프로그램 모두 필요하다. 한겨레. <https://www.hani.co.kr/arti/society/environment/1119275.html>

3) 대외경제정책연구원. (2024, 11월 14일). 2025년 세계경제 전망. 대외경제정책연구원. <https://www.kiep.go.kr/aif/newsBriefDetail.es?brdctNo=379459&mid=a10500000000&systemcode=06>

4) 법제처. (2022, 4월 21일). 세계 각국의 온실가스 감축 목표 및 관련 법령. 세계법제정보센터. https://world.moleg.go.kr/web/dta/lgsITrendReadPage.do?CTS_SEQ=50035&AST_SEQ=38

나무젓가락세, 독일의 빗물세, 네덜란드의 자동차 주행세, 핀란드의 탄소세 등은 환경적 비용을 가격에 반영하여 행동 변화를 유도하려는 시도들이다. 이러한 흐름을 접하며 “그렇다면 우리나라에는 환경을 위한 세금이 존재할까?”라는 질문이 자연스럽게 떠올랐다. 조사 과정에서 한국에는 환경만을 목적으로 한 독립적인 ‘환경세’는 존재하지 않지만, ‘교통에너지환경세’라는 형태로 환경 목적을 일부 포함한 세금이 존재한다는 사실을 알게 되었다. 이 세금을 살펴보면 중 ‘환경세’와 ‘교통에너지환경세’라는 용어가 혼용되고 있다는 점을 발견했고, 이는 국민들이 환경만을 위한 별도의 세금이 존재한다고 오해하게 만들 수 있다는 문제의식을 갖게 했다. 또한 교통에너지환경세의 재원 중 실제 환경 분야에 쓰이는 비율은 약 30%에 불과하며, 68% 이상이 교통시설특별회계로 사용된다는 점에서 과연 이 세금명에 포함된 ‘환경세’는 이름값을 하고 있는지 근본적 의문을 제기하게 되었다. 이에 우리 팀은 “환경세, 이름값 하고 있나요? 진짜 ‘친환경’인지 팩트체크 해보았습니다”라는 주제로 교통에너지환경세의 명칭과 실제 사용 간의 괴리를 팩트체크하고 인식과 정책 개선 방향을 함께 모색하고자 한다.

☰ 팩트체크 방법에 대한 계획

1. 우리나라에는 환경세가 존재하는가?

1-1. 대한민국 환경세 존재 유무 조사

- 교통·에너지·환경세법 (2022). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=82358>
- 장한별, 김자인, 우승국, 안정화, 전은수, 조용훈, & 공정욱. (2022). 전기·수소차 보급 확대에 따른 교통 에너지·환경세 개편방안. 한국교통연구원.

1-2. 우리나라의 환경세 정의와 해외의 환경세 정의의 차이점 조사

- 전은희. (2022). 지구를 살리는 특별한 세금. 썬더키즈.
- Environmental tax. (2025, 9월 8일). In Wikipedia. Environmental tax - Wikipedia

1-3. ‘교통·에너지·환경세법’의 연혁(역사)

- 교통·에너지·환경세법. (2022). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=82358>
- 이성현. (2025, 3월 26일). 환경 및 기후대응 배분비율을 높이고 증장기 운용안 마련

필요. 나라살림연구소.

- 최기원 녹색전환연구소 경제전환팀장 인터뷰

2. ‘환경세’라는 이름의 혼란, 누가 만들고 있나?

2-1. 환경세와 교통에너지환경세의 잘못된 명칭 사용

- 2-1-1. 2023년 환경부가 발간한 환경백서 ‘2023년 예산 편성 현황’의 세입예산 항목
 - 환경부. (2024). 2023 환경백서. 환경부.
- 2-1-2. 우리나라의 교통에너지환경세에 대한 인식
 - 청소년 528명 자체 설문조사 내용(대면 91명, 비대면 437명)
- 2-1-3. 한국 정부의 환경 관련 정책
 - 환경부. (2025, 1월 17일). 환경 정책, 2025년 이렇게 달라집니다 [동영상]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=ONoSJPimqjc>

2-1-4. 편승효과의 정의

- Bandwagon effect. (2025, 9월 9일) In Wikipedia. Bandwagon effect - Wikipedia

2-2. 교통에너지환경세 목적 정의의 혼선

2-2-1. 국토교통부 정책정보 중 교통에너지환경세 현황

- 국토교통부. (2012). 교통에너지환경세 현황. 국토교통부. 교통에너지환경세 현황 정책정보 상세보기

2-2-2. 교통에너지환경세의 법적 목적과 명칭 변동 사유

- 교통·에너지·환경세법. (2022). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=82358>

3. 교통에너지환경세는 우리가 생각하는 환경세의 역할을 하고 있는가?

3-1. 환경 예산 확보의 당위성

- 염정윤, & 강선아. (2024). 2024 국민환경의식조사. 한국환경연구원.
- 채예빈. (2025, 7월 11일). 기후재정, 여전히 ‘숫자 맞추기’...재정 구조 개편 목소리 커져. 미래조선. <https://futurechosun.com/archives/126455>
- 국회예산정책처 기획예산위원회. (2025). 대한민국 기후재정 현황과 전환 방안: 탄소 중립 예산분석과 세제개편을 중심으로. 예산결산특별위원회.

- 전은희. (2022). 지구를 살리는 특별한 세금. 썬더키즈.

3-2. 오늘날의 교통에너지환경세

3-2-1. 교통에너지환경세의 법적 목적과 명칭 변동 사유

- 교통세법. (2006). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/lsSideInfoP.do?lsNm=%EA%B5%90%ED%86%B5%EC%84%B8%EB%B2%95&urlMode=lsRvsDocInfoR&ancNo=08138#AJAX>

3-2-2. 교통에너지환경세의 변화

- 정창수, 김정덕. (2024, 12). [Current Economy] 교통·에너지·환경세의 고찰 : 기름 넣을 때 내는 세금의 '시대착오'. 더스쿠프. (627).

3-2-3. 교통에너지환경세의 구조

- 홍갑선. (1998). 교통시설 특별회계의 운용현황과 문제점 및 개선방안. 한국교통연구원.
- 강상인. (2007). 환경개선특별회계법 제정. 행정안전부 국가기록원. <https://www.archives.go.kr/next/newsearch/listSubjectDescription.do?id=007069&sitePage=>
- 기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법. (2021). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/법령/기후위기대응을위한탄소중립·녹색성장기본법>
- 오승은. (2017). 균형발전특별회계. NABIS 정책용어사전. <https://www.nabis.go.kr/termsDetailView.do?menucd=189&gbnCode=S51&eventNo=30>

3-3. 교통세의 목적

- 교통세법 (1993). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/LSW//lsInfoP.do?lsiSeq=2244&ancYd=19931231&ancNo=04667&efYd=19940101&nwJoYnInfo=N&efGubun=Y&chrClsCd=010202&ancYnChk=0#0000>

3-4. 교통에너지환경세가 경로의존적인 이유

- 윤형중. (2024, 11월 9일). 3년마다 되감기 버튼 누르는 교통·에너지·환경세. 시사IN. <https://www.sisain.co.kr/news/articleView.html?idxno=54267>

3-5. 교통에너지환경세에 대한 전문가의 인식

- 윤형준 LAB2050 대표 인터뷰
- 이상민 나라살림연구소 수석연구위원 인터뷰

3-6. 교통에너지환경세의 환경 목적 재원 부족

- 최기원 녹색전환연구소 경제전환팀장 인터뷰

- 정창수 나라살림연구소 소장 인터뷰

4. 환경을 위해 교통에너지환경세는 어떻게 개편되어야 하는가?

4-1. 교통에너지환경세 중 환경 관련 항목(환경개선특별회계&기후대응기금) 비율 높이는 방법에 대한 의견

- 청소년 526명 자체 설문조사 내용(대면 91명, 비대면 435명)
- 이상민 나라살림연구소 수석연구위원 인터뷰
- 정창수 나라살림연구소 소장 인터뷰

4-2. 국세수입 현황

4-2-1. 기획재정부가 발표한 '2024년 국세수입 실적'

- 김민지. (2025, 2월 10일). [그래픽] 국세수입 현황. 연합뉴스. <https://www.yna.co.kr/view/GYH20250210000500044?input=copy>

4-3. 환경 관련 항목 비율 높이는 방법의 단점

- 정창수 나라살림연구소 소장 인터뷰
- 최기원 녹색전환연구소 팀장 인터뷰

4-4. 탄소세 신설에 대한 의견

- 윤형중 LAB2050 대표 인터뷰
- 최기원 녹색전환연구소 팀장 인터뷰
- 박종욱. (2024). 탄소세 도입의 지역별 및 산업별 영향 분석: 에너지 연소 온실가스 배출량을 중심으로. 자원·환경경제연구, 33(1).
- Carbon emission trading. (2025, 9월 16일) In Wikipedia. Carbon emission trading - Wikipedia
- 이상민 나라살림연구소 수석연구위원 인터뷰

4-5. 환경을 위한 국제사회의 노력과 우리나라의 현황

- 국회예산정책처 기획예산위원회. (2025). 대한민국 기후재정 현황과 전환 방안: 탄소중립 예산분석과 세계개편을 중심으로. 예산결산특별위원회.
- 정창수. (2024, 11월 28일). 모르는 사이에 내는 교통세(교통·에너지·환경세). 나라살림연구소. <https://narasallim.net/view3/1592>

팩트체크 해보기

팩트체크1. 우리나라에는 환경세가 존재하는가?

〈표 2-2〉 조세의 종류

구분	구분	근거 법률
국세(14)	소득세	소득세법
	법인세	법인세법
	상속세	상속세 및 증여세법
	중과세	상속세 및 증여세법
	종합부동산세	종합부동산세법
	부가가치세	부가가치세법
	개별소비세	개별소비세법
	교통·에너지·환경세	교통·에너지·환경세법
	주세	주세법
	인지세	인지세법
	증권거래세	증권거래세법
	교육세	교육세법
	농·어촌특별세	농어촌특별세법
	관세	관세법
지방세(11)	취득세	지방세법
	등록면허세	
	레저세	
	담배소비세	
	지방소비세	
	주인세	
	지방소득세	
	재산세	
	자동차세	
	지방자원시설세	
	지방교육세	

자료: 한국조세재정연구원(2022), '우리나라의 환경 조세 총망', https://www.kipf.re.kr/TaxFiscalPubInfo_TaxStructure1.do(최신업데이트: 2022.5.16.)

〈 출처: 장한별, 김자인, 우승국, 안정화, 전은수, 조용훈, & 공정욱. (2022). 전기·수소차 보급 확대에 따른 교통 에너지·환경세 개편방안. (p.16). 한국교통연구원. 〉

다음 표는 한국조세재정연구원에서 발표한 우리나라의 현행 조세의 종류이다. 이 자료에 따르면 우리나라에는 환경만을 목적으로 하는 독립적인 '환경세'가 존재하지 않는다. 하지만 이와 비슷한 성격의 세계 항목인 '교통·에너지·환경세'가 운영되고 있다. 이 세제의 뿌리는 1994년 '교통세법'이라는 명칭으로 도입된 법률이다. 이 변화의 과정에 대해 최기원 녹색전환

연구소 경제전환팀장은 “원래 ‘교통세’는 도로, 지하철 등 사회간접자본 건설 재원 조달을 위해 신설된 것으로, 수익자인 운전자에게 비용을 부담시키는 것이 바람직하다는 판단에서 시작됐다”라며, “여기에 유류 사용에 따른 환경오염 부담 필요성이 커지면서 수요를 제어해야 한다는 목소리가 더해졌다”고 설명했다.

〈표 1〉 교통·에너지·환경세 주요연혁

연도	연혁
1994년	(최초도입) 교통세, 2003년까지 한시운용
1996년	(기본세율) 종가세 → 종량세로 전환
2007년	(명칭변경) 교통세 → 교통·에너지·환경세
2009년	(폐지법률 시행일 연장) 2009년1월 폐지법률 공포 후 그 해 12월 유효기간 및 폐지법을 시행일을 연기하는 법률 통과, 이후 3년마다 일몰연장 반복
2024년	8차 연장안통과 (2025.1.1.시행)

〈 출처: 이성현. (2025, 3월 26일). 환경 및 기후대응 배분비중을 높이고 중장기 운용안 마련 필요. (p.2). 나라살림연구소. 〉

그렇다면 우리나라에서의 교통에너지환경세와 해외에서의 환경세의 차이는 무엇일까? 교통에너지환경세는 명목상 환경 보호, 에너지 절약, 교통 인프라 확충 등을 목적으로 한 세금이다. 해외에서 존재하는 환경세의 기능을 우리나라에서는 교통에너지환경세가 대신하고 있다고 볼 수 있다. 다만 우리나라의 교통에너지환경세는 특정 연료에 집중적으로 부과되는 성격이 강하다. 반면 해외의 환경세는 탄소 배출, 에너지 사용, 폐기물, 대기 오염처럼 “환경에 유해한 것으로 간주되는 활동에 부과되는 세금으로, 경제적 인센티브를 통해 환경 친화적인 대안을 촉진하는 것”⁵⁾을 목적으로 한다. 그 예시로 도서 『지구를 살리는 특별한 세금』에 따르면 중국은 산림 훼손과 사막화를 막기 위해 2006년부터 일회용 나무젓가락에 5%의 소비세를 부과했다. 또한 핀란드를 시작으로 스웨덴, 노르웨이, 캐나다, 아르헨티나 등 여러 나라에서는 이산화탄소 배출량에 따라 세금을 내는 탄소세 제도를 운영하고 있다. 이처럼 해외의 환경세는 오염 원인을 직접 겨냥하는 제도라는 점에서, 우리나라의 교통에너지환경세와 구분된다.

팩트체크2. '환경세'라는 이름의 혼란, 누가 만들고 있나?

최근 기후변화와 환경 문제에 대한 대중의 관심이 커지면서 '환경세'라는 용어는 언론과 온라인 커뮤니티에서 쉽게 찾아볼 수 있는 표현이 되었다. 그러나 팩트체크1을 통해 확인한 바와 같이, 우리나라에는 환경만을 목적으로 하는 독립적인 '환경세'라는 세목은 존재하지 않는다. 그렇다면 왜 '환경세'라는 용어가 대중적으로 사용되고 있으며, 이로 인해 어떤 혼란이 발생하고 있는가?

이러한 혼란은 정부의 가장 기본적인 공식 문서에서부터 시작되고 있었다. 2023년 환경부가 발간한 환경백서 '2023년 예산 편성 현황'의 세입예산 항목을 보면, 법정전입금으로 '환경세'가 약 11조 1000억 원으로 표기되어 있다. 하지만 실제로 이 항목은 '환경세'라는 이름의 독립적인 세금이 아니라, 교통에너지환경세 재원 일부로 구성된 환경개선 특별회계를 의미한다. 이는 환경 관련 주요 사무를 담당하는 정부 부처인 환경부가 발간하는 핵심 자료인 환경백서에서조차 용어가 잘못 사용되고 있음을 보여주는 대표적 사례이다. 물론 대부분의 공식 문서에서는 용어를 구분하여 사용하고 있지만, 이 같은 오류

5) Environmental tax. (2025, 9월 8일). In Wikipedia. Environmental tax - Wikipedia

2. 2023년 예산 편성 현황

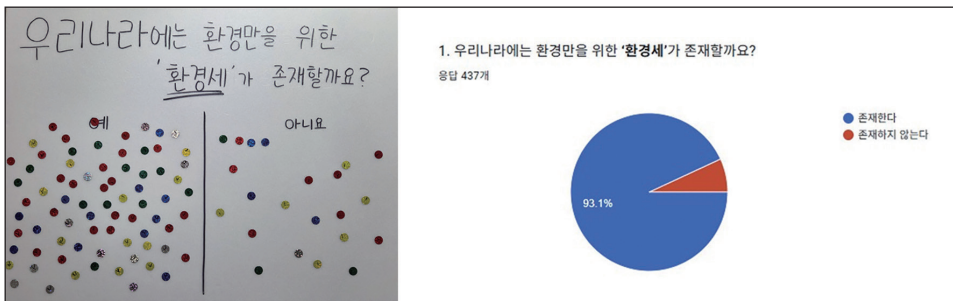
가. 세입예산 (단위: 억원)

내역	22년 예산		23년 예산		증감 (억원)	비율
	본예산(의)	추가(의)	의	의		
환경개선특별회계	60,062	67,419	67,242	△1,720	△2.5	
* 자체입	11,505	11,505	12,548	1,043	9.1	
+ 공공 및 과징금	323	323	364	41	12.7	
+ 미지 및 재산수입	289	289	356	67	23.2	
+ 환수입	37	37	44	7	18.9	
+ 기타당첨이전수입	9,325	9,325	9,846	521	5.6	
- 분양수입	6,864	6,864	6,864	0	0.0	
- 기타당첨이전수입	2,461	2,461	2,982	521	21.2	
+ 용자완공 회수	1,498	1,498	1,900	402	26.8	
+ 관유할(매료 등) 기타	33	33	38	5	15.2	
* 전년도 이월금	-	-	-	-	-	
* 세입예산의 이월액	-	500	100	100	순증	
* 일반회계 전입금	57,557	56,410	54,694*	△2,863	△5.0	

* (일반회계 전입금) 법정한입금(과조: 5,530억 원) + 추가 전입금(과조: 9,164억 원)
 ** (법정전입금) 환경세(약 11조 1,000억 원) * 23%

는 정부가 표기와 전달에 있어 얼마나 더 신중해야 하는지를 보인다. 특히 대규모 예산 항목에서 이 같은 오류가 발견된 것은 그 심각성을 더한다.

< 출처: 환경부. (2024). 2023 환경백서. (p.893). 환경부. >



<교통에너지환경세에 대한 대면 설문조사 1번> <교통에너지환경세에 대한 비대면 설문조사 1번>

잘못된 용어 사용은 국민의 인식에도 직접적인 영향을 미친다. 우리 팀이 청소년 528명 (대면 91명, 비대면 437명)을 대상으로 진행한 간단한 인식 조사에서 이와 같은 혼선을 확인할 수 있었다. '우리나라에는 환경만을 위한 '환경세'가 존재할까요?'라는 질문에 응답자의 무려 90.2%가 '존재한다'고 답했다. 존재한다고 답한 이유를 물었을 때, 이들은 녹색전환보증사업, 탄소중립포인트제, 전기차 보조금 지원 등 정부가 추진하는 다양한 친환경 정책들을 언론을 통해 접하며, 이러한 정책의 재원이 자연스럽게 '환경세'에서 비롯된 것이라 생각했다고 응답했다. 이는 정부의 정책 방향성을 긍정적으로 인식하는 동시에, 정확한 정보 없이 단편적인 용어에 의존하여 잘못된 결론을 내리고 있음을 보여 준다. 이러한 용어 혼용은 결국 어떤 개념이나 행동이 대중적으로 받아들여질수록 더 많은 사람이 비판 없이 따라가는 '편승 효과'를 초래할 수 있다. 정부가 부정확한 용어를 사용하면, 국민 또한 무비판적으로 동조하게 되는 것이다.

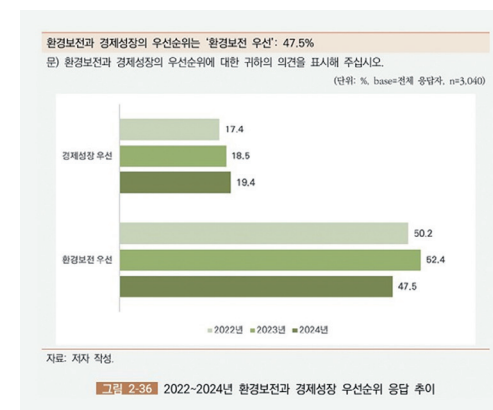
정부 부처 간의 모호한 목적 정의는 이 문제의 심각성을 더욱 부각시킨다. 국토교통부 홈페이지의 정책정보를 살펴보면, 교통에너지환경세의 목적이 '도로·도시철도 등 교통

시설의 확충을 통하여 교통혼잡 증가와 물류비용 증대 문제를 해소'하는 것이라고 쓰여 있다. 이 설명대로라면, 세금의 이름에 '에너지'나 '환경'이 들어가 있음에도 불구하고, 실제 목적은 오직 교통에만 초점이 맞춰진 것처럼 보인다. 하지만 실제 교통에너지환경세법의 법적 목적을 살펴보면 '도로·도시철도 등 교통시설의 확충 및 대중교통 육성을 위한 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경 보전과 개선을 위한 사업에 필요한 재원 확보'이다. 교통세에서 교통에너지세로 명칭이 바뀐 이유 또한 '대중교통의 편의성 증진과 에너지·환경 관련 투자재원으로 사용할 수 있도록' 한 것이었다. 이처럼 부처마다 세금의 목적을 다르게 정의하고 홍보하는 것은 국민들에게 혼란을 줄 뿐만 아니라, 세금의 본래 목적에 대한 의문을 키운다.

결론적으로, '환경세'라는 용어의 혼란은 단순한 언어적 문제가 아니다. 이는 정부의 잘못된 정보 전달 방식이 국민의 정책 인식을 왜곡하고, 나아가 세금의 투명한 운영에 대한 신뢰를 저해하는 심각한 문제다. 정부는 공식 문서에 용어와 정의, 목적을 정확하게 표기함으로써 국민에게 명확한 정보를 제공해야 할 의무가 있다. 이는 정부 정책에 대한 신뢰를 높이고, 교통에너지환경세의 본질적인 개편에 대한 사회적 논의를 건강하게 이끌어갈 수 있는 중요한 첫걸음이다. 이처럼 용어와 목적이 혼재된 상황을 바로잡는 것이야말로, 기후 위기 시대에 정부가 가장 먼저 해결해야 할 중요한 과제이다.

팩트체크3. 교통에너지환경세는 우리가 생각하는 환경세의 역할을 하고 있나?

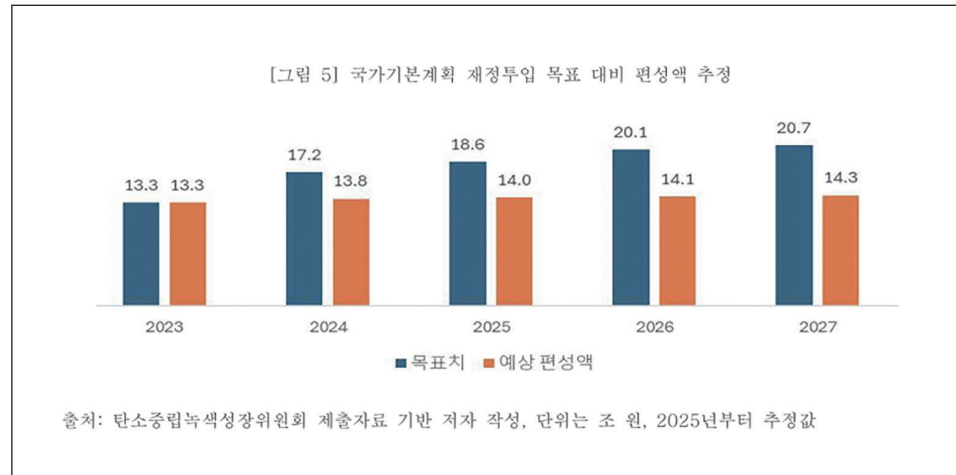
최근 기후 변화와 환경 문제에 대한 사회적 인식이 높아지면서, 우리가 내는 세금이 환경 보호와 개선을 위해 더 적극적으로 사용되어야 한다는 목소리가 커지고 있다. 한국환경



연구원이 실시한 '2024 국민환경의식 조사'에 따르면 환경문제 해결의 장애 요인을 묻는 설문에서 '예산 확보'라고 응답한 응답자가 전체의 84.1%를 차지 하였다.

< 출처: 염정윤, & 강선아. (2024). 2024 국민환경의식조사. (p.40). 한국환경연구원. >

이와 더불어 우리와 인터뷰 진행한 최기원 녹색전환연구소 경제전환팀장은 한 세미나에서 “현재의 기후예산으로는 대응이 불가능하다”고 짚으며, “현 기후재정은 실제 감축 효과를 내기보다는 단순히 숫자를 맞추는 데 급급한 측면이 있다”고 지적하였다.⁶⁾ 이처럼 실제로 많은 전문가와 국민들이 환경문제 해결의 가장 큰 걸림돌로 ‘예산 확보’를 꼽고 있다.

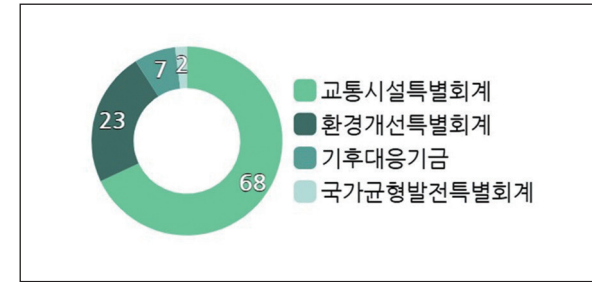


< 출처: 국회예산정책처 기획예산위원회. (2025). 대한민국 기후재정 현황과 전환 방안: 탄소중립 예산분석과 세제개편을 중심으로. (p.20). 예산결산특별위원회. >

하지만 이러한 상황에도 불구하고, 실제 환경 분야 예산 편성은 기대에 미치지 못하는 실정이다. 이는 정부의 예산 편성 계획과 실제 편성액의 차이에서도 드러난다. 2024년 예산안 및 기금운용기획안에서부터 정부는 국가기본계획 재정투입목표(17.2조원)에서 3.2조 미달한 14.0조원의 지출을 편성하였으며, 최종적으로는 3.4조원이 미달한 13.8조원의 지출이 확정되며 목표 투자에서 19.8% 대폭 미달하는 예산이 편성이 되었다. 이를 기반으로 재정투입액을 추정해보면 2027년까지 재정투입목표 89.9조원 대비 69.4조원으로 20.5조원(22.8%)이 미달 할 것으로 파악되었다.⁷⁾ 따라서 환경 분야에 대한 적극적인 재정 투입 확대가 시급하며, 교통에너지환경세에도 ‘환경’이라는 단어가 포함되어 있는 만큼, 해당 세입이 미세먼지 저감, 기후변화 대응, 재생에너지 전환 등 환경 목적에 우선적으로

6) 채예빈. (2025, 7월 11일). 기후재정, 여전히 ‘숫자 맞추기’...재정 구조 개편 목소리 커져. 미래조선. <https://futurechosun.com/archives/126455>
 7) 국회예산정책처 기획예산위원회. (2025). 대한민국 기후재정 현황과 전환 방안: 탄소중립 예산분석과 세제개편을 중심으로. (p.19-20). 예산결산특별위원회.

사용되어야 한다는 사회적 기대가 매우 크다. 독일의 빗물세, 네덜란드의 자동차 주행세, 유럽 주요 도시의 관광세처럼 환경 친화적 선택을 유도하는 ‘환경세’처럼 말이다.

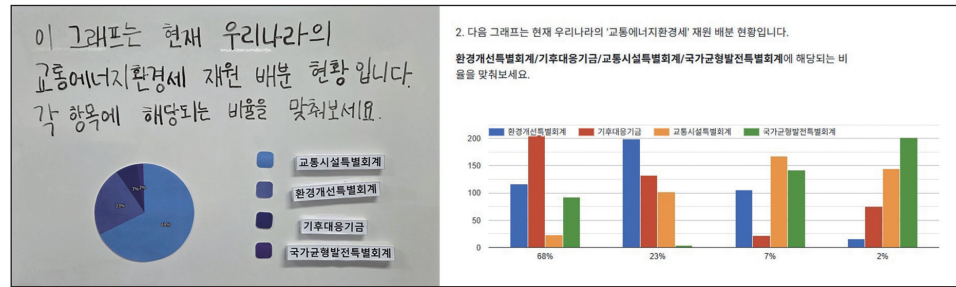


< 교통에너지환경세 항목별 재원 배분 비율(미리캔버스로 제작)>

그렇다면 우리나라에서 환경세의 역할을 일부 수행하고 있는 교통에너지 환경세는 과연 우리가 알고 있는 ‘환경세’로서의 기능을 하고 있을까? 팩트체크 1에서 언급했듯이 교통에너지환경세의 법적 목적은 “도로·도시철도 등 교통시설의 확충 및 대중교통 육성을 위한 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경 보전과 개선을 위한 사업에 필요한 재원 확보” 교통·에너지·환경세법 (2022).⁸⁾로 명시되어 있다. 현재 교통에너지환경세는 교통시설특별회계에 68%, 환경개선특별회계에 23%, 기후대응기금에 7%, 국가균형발전특별회계에 2%가 배정되고 있다. 각각에 대해 간단히 설명하자면, 우선 교통시설특별회계는 “사회간접자본투자의 수요증대에 따라 도로, 철도, 공항, 항만 등 교통시설의 원활한 확충과 효율적인 관리와 운용을 위한 투자재원을 마련하기 위해”⁹⁾ 설치되었다. 환경개선특별회계는 “환경 개선을 위한 투자재원확충방안을 마련하고, 환경개선부담금·폐기물부담금 등 오염원인자부담원칙의 확대에 따라 마련된 재원을 효율적으로 배분할 수 있도록 하기 위하여”¹⁰⁾ 추진되었다. 기후대응기금은 “기후위기에 효과적으로 대응하고 탄소중립 사회로의 이행과 녹색성장을 촉진하는데 필요한 재원을 확보”¹¹⁾하기 위해 도입되었다. 국가균형발전특별회계는 “지역별 특성과 비교우위에 있는 지역의 특화발전을 지원하고 지역주민의 삶의

8) 교통·에너지·환경세법 (2022). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=82358>
 9) 홍갑선. (1998). 교통시설 특별회계의 운용현황과 문제점 및 개선방안. 한국교통연구원.
 10) 강상인. (2007). 환경개선특별회계법 제정. 행정안전부 국가기록원. <https://www.archives.go.kr/next/newsearch/listSubjectDescription.do?id=007069&sitePage=>
 11) 기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법. (2021). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/법령/기후위기대응을위한탄소중립·녹색성장기본법>

질 향상 및 지역경쟁력 강화를 위한 사업을 효율적으로 추진하기 위해”¹²⁾ 마련되었다. 각각의 항목의 설치 목적을 살펴보면 전체 세입 중 약 30%만이 환경 관련 분야에 쓰이고 있으며, 나머지 대부분은 교통 인프라 확충에 투입되고 있음을 알 수 있다.



〈교통에너지환경세에 대한 대면 설문조사 2번〉 〈교통에너지환경세에 대한 비대면 설문조사 2번〉

이에 대한 사람들의 인식은 어떨까? 직접 비대면 설문조사에서 청소년 437명을 대상으로 교통에너지환경세의 배분 현황을 그래프로 보여주고, 각각의 항목이 차지하는 비율을 추정하게 했다. 실제로 교통시설특별회계는 전체 세입의 68%를 차지하지만, 정확히 인식한 응답자는 극히 소수였으며 다수는 이 항목이 7% 또는 23%에 불과하다고 응답했다. 반면 실제 비중이 7%에 불과한 기후대응기금은 절반가량의 응답자가 가장 큰 비중인 68%라고 답해, 환경 분야에 훨씬 더 많은 재원이 투입된다고 오인하는 경향이 뚜렷했다. 환경개선특별회계 역시 실제 비율(23%)과 비교해 응답자들의 추정이 크게 엇갈렸다. 이 결과로 보아 시민들의 인식 속에서는 교통에너지환경세가 실제보다 환경 관련 분야에 더 많이 쓰이는 것으로 받아들여지고 있음을 알 수 있었다. 이러한 인식과 실제 구조의 괴리를 이해하기 위해서는 교통에너지



환경·에너지·환경세의 쓰임새 변화

- 1994년 산실, 전액 교통시설특별회계로 귀속
↳ 도로나 철도, 공항, 항만 건설 등에 사용
- 2001년 이후 자립영여금 재원으로 배분
↳ 자립자치와 국가 사무 이관 연장선
- 2007년 이후 환경개선특별회계에도 배분
↳ 자동차 증가로 환경개선 필요성 대두
- 2022년 이후 기후대응기금에도 배분
↳ 기후위기 고려, 환경개선 연장선

↓
그런데도 여전히 토건 사업에 사용 집중

↓
교통·에너지·환경세 수입액 배분율 (단위: %)

교통시설특별회계	68.0
환경개선특별회계	23.0
균형발전특별회계	2.0
기후대응기금	7.0

[자료: 각별]

〈 출처: 정창수, 김정덕. (2024, 12). [Current Economy] 교통·에너지·환경세의 고찰 : 기름 넣을 때 내는 세금의 '시대착오'. (p.33). 더스쿠프. (627). 〉

12) 오승은. (2017). 균형발전특별회계. NABIS 정책용어사전. <https://www.nabis.go.kr/termsDetailView.do?menucd=189&gbnCode=S51&eventNo=30>

환경세가 형성된 역사적 배경을 살펴볼 필요가 있다. 교통에너지환경세는 1994년 “도로 및 도시철도 등 교통시설 확충에 소요되는 재원을 확보”¹³⁾ 하기 위해 휘발유·경유에 부과되었던 목적세인 교통세에서 출발했다. 이후 2007년 교통세라는 명칭은 “교통시설 투자 재원의 지속적인 확보를 위하여 휘발유·경유에 대하여 부과하였던 교통세를 대중교통의 편의성 증진과 에너지·환경 관련 투자재원으로 사용될 수 있도록”¹⁴⁾ 교통에너지환경세로 변경되었다. 하지만 제도의 명칭은 바뀌었음에도 불구하고 재원배분 구조는 크게 달라지지 않았다. 여전히 교통 분야가 재원 배분의 중심이며, 환경은 부수적인 목적에 머물러 있는 것이 현실이다. 정책학적으로 이는 ‘경로의존성’ 현상으로 설명된다. 조세제도의 경우에는 “납세자의 손익에 직접적으로 영향을 주기 때문에 제도의 변경 자체가 쉽지 않고, 이전의 경로에 영향을 많이 받”¹⁵⁾기 때문이다. 이로 인해 교통에너지환경세는 사실상 ‘이름만 바뀐 교통세’라는 지적을 받는다.

전문가들도 이러한 문제를 지적한다. 윤행중 LAB2050 대표는 교통에너지환경세를 “시대에 따라가지 못한 채, 과거에 갇혀 있는 법”이라고 표현하며, 본래 제도란 어떤 문제를 해결하기 위한 것이어야 하지만 오히려 문제를 키우고 있다고 지적했다. 이상민 나라살림연구소 수석연구위원 또한 이 제도가 이미 2009년 폐지가 확정되었음에도 다섯 차례나 연장되었다는 점을 들어 “죽지 못하는 좀비법”이라 평가했다. 환경 분야 전문가들은 환경 목적 재원 부족 문제를 특히 강조한다. 최기원 녹색전환연구소 경제전환팀장은 교통에너지환경세가 시간이 흐르면서 환경 관련 전입금이 늘어나고, 기후대응기금이 신설되는 등 환경세적 요소가 강화되는 것은 사실이라고 말했다. 하지만 여전히 세입의 68%가 교통시설특별회계로 배정되고 있으며, 그중 상당수인 40~50%는 도로 예산에 투입된다고 지적했다. 이러한 구조는 “온실가스 감축과 탄소중립에 역행한다”며, 교정과세 성격의 환경세의 비중이 훨씬 높아져야 할 필요가 있다고 강조했다.

13) 교통세법 (1993). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/LSW//lsInfoP.do?lsiSeq=2244&ancYd=19931231&ancNo=04667&efYd=19940101&nwJoYnInfo=N&efGubun=Y&chrClsCd=010202&ancYnChk=0#0000>

14) 교통세법. (2006). 국가법령정보센터. <https://www.law.go.kr/lsSideInfoP.do?lsNm=%EA%B5%90%ED%86%B5%EC%84%B8%EB%B2%95&urlMode=lsRvsDocInfoR&ancNo=08138#AJAX>

15) 윤행중. (2024, 11월 9일). 3년마다 되감기 버튼 누르는 교통·에너지·환경세. 시사IN. <https://www.sisain.co.kr/news/articleView.html?idxno=54267>

교통·에너지·환경세의 재원 배분 연혁

연도	1994~2000년	2001~2006년	2007~2013년	2014~2019년	2020~2021년	2022년
교통시설특별회계	100%	85%	80%	80%	73%	68%
지방양여금관리특별회계		14.2%				
환경개선특별회계			15%	15%	25%	23%
에너지 및 자원사업 지역발전특별회계		3%	3%	2%		
지역발전특별회계		2%	2%	3%	2%	
일반회계				3%		
기후대응기금						7%
국가균형발전					2%	

자료: 오경수(2022) 교통에너지환경세 일몰 연장과 향후 과제, 한국지방세연구원

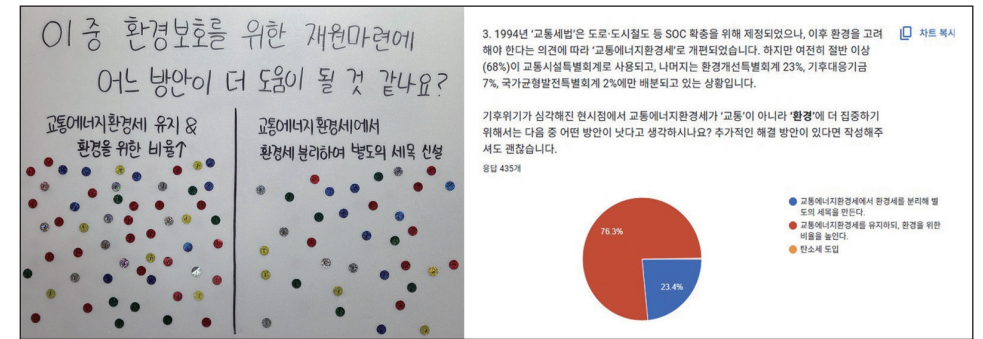
< 출처: 윤형중. (2024, 11월 9일). 3년마다 되감기 버튼 누르는 교통·에너지·환경세. 시사IN. <https://www.sisain.co.kr/news/articleView.html?idxno=54267> >

정창수 나라살림연구소 소장 역시 기후위기 및 각종 환경문제 개선이 기후위기 시대의 중요한 국가적 과제임을 짚었다. 그러나 기후대응기금은 2022년 신설 이후 수입이 2.5조 원 내외로 머물러 있으며, 온실가스 배출권 매각대금이 감소하고 있는 상황이라고 설명했다. 더불어 안정적 온실가스 감축을 위해서는 교통에너지환경세의 환경 관련 배분 비율을 확대할 필요가 있다고 주장했다.

결국 교통에너지환경세는 제도적으로 환경세의 이름을 달고 있지만, 실제 기능은 교통세가 가깝다는 점을 팩트체크하며, 우리 팀은 “교통에너지환경세는 우리가 생각하는 환경세의 역할을 제대로 하고 있는가?”라는 질문에 대해 ‘그렇지 않다’는 결론에 도달했다.

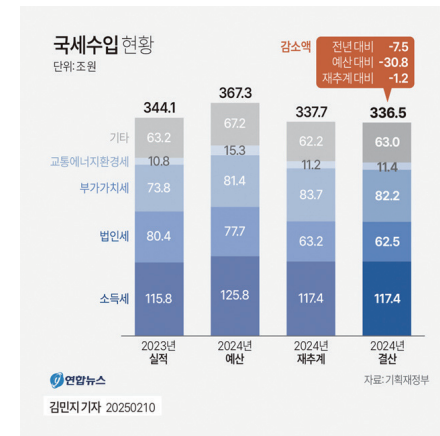
팩트체크 4. 환경을 위해 교통에너지환경세는 어떻게 개편되어야 하는가?

‘교통세’가 ‘교통에너지환경세’로 이름이 바뀌었지만, 이 세금이 과연 이름값을 하는지에 대한 의문은 여전하다. 전체 세수 중 환경에 직접 쓰이는 비중은 약 30%에 불과하여 전문가들은 다소 아쉽다는 평가를 내놓고 있다. 그렇다면 기후위기가 심화되는 시점에서, 정부는 교통에너지환경세가 교통이 아닌 환경에 초점을 맞추도록 어떻게 개편해야 환경에 실질적으로 기여할 수 있을까?



<교통에너지환경세에 대한 대면 설문조사 3번> <교통에너지환경세에 대한 비대면 설문조사 3번>

우선, 가장 현실적인 접근 방안으로 논의되는 것은 교통에너지환경세의 구조를 유지하되, 환경을 위한 항목인 환경개선특별회계와 기후대응기금의 할당 비율을 높이는 방안이다. 우리 팀은 청소년 526명(대면 91명, 비대면 435명)을 대상으로 인식 조사를 실시했고, 응답자의 약 73%가 이 방안이 나올 것이라 판단했다. 대면 인식조사 중 포스트잇에 작성된 느낌점에서도 “환경세 세목을 분리하는 것은 세금이 복잡해지는 느낌이고, 더 많이 걷는 느낌이 들 수 있을 것 같아서 환경에 대한 비율을 늘리는 것이 나올 것 같다.”라는 응답이 있었다. 이상민 나라살림연구소 수석연구위원의 말처럼 이 방안은 정치적으로 쉽지는 않지만 기후재정 강화를 바라는 사람들이 추구하는 방향이라 밝혔다. 정창수 나라살림연구소 소장 또한 “별도의 조세 체계를 새로 만들지 않고 정책적 조정만으로 가능하기 때문에 국민들의 조세 저항이 적고, 정책 간 조정에 따른 사회적 합의가 상대적으로 용이하다”고 설명했다.



실제로, 2025년 2월 10일 기획재정부가 발표한 ‘2024년 국세수입 실적’에 따르면 지난해 연간 국세수입은 336조 5천억 원으로 집계되었으며, 교통에너지환경세는 이중 11조 4천억 원(전체에 약 3.39%)에 해당하며 이는 소득세와 법인세, 부가가치세 다음으로 많이

< 출처: 김민지. (2025, 2월 10일). [그래픽] 국세수입 현황. 연합뉴스. <https://www.yna.co.kr/view/GYH20250210000500044?input=copy> >

견인 국제 수입이다. 이는 교통에너지환경세의 수입 규모가 작지 않기 때문에 환경에 쓰이는 비중을 늘린다면 기후위기 대응에 상당한 도움이 될 수 있음을 뜻한다. 그러나 단순히 비용을 높이는 것만으로는 근본적인 한계가 있다는 지적도 제기된다. 교통에너지환경세는 이미 폐지 법률이 통과된 후 일몰 시한만을 한시적으로 연장하고 있어 재원의 안정성이 떨어진다. 더 나아가 녹색전환연구소 최기원 팀장은 교통세와 환경세가 붙어 있는 한, 환경세적 요소가 강화되기가 어렵다고 지적한다. 그리고 인프라 투자를 늘려야 한다는 요구 때문에 내부 재원 중 환경 관련 재원의 비율을 높이기 어렵고, 최근 3년간의 유류세 감면 정책은 오히려 석유 소비량을 늘려 기후대응기금의 결손으로 이어졌다고 한다.

결정적으로, 현행 세금 체계는 국제적 흐름에 부합하지 않는다. 세금의 약 70%는 도로 건설이나 교통 개선 같은 교통 분야에 쓰이고 있고, 실제로 탄소를 줄이는 데 사용되는 비율은 상대적으로 낮다. 그렇기 때문에 국제 사회에서는 이 세금을 제대로 된 “탄소세”로 인정해주지 않는 문제가 발생한다. 최기원 녹색전환연구소장 팀장은 이러한 문제를 지적한다. 그는 “교통세가 붙어 있는 한, 국제적으로 이를 탄소 가격으로 인정받기 어렵다”고 강조한다. 이 말은 단순히 명칭의 문제가 아니라 우리나라 경제 전체에 큰 영향을 줄 수 있는 사안이다. 왜냐하면 유럽연합은 ‘탄소국경조정제도(CBAM)’라는 새로운 제도를 시행하려 하고 있기 때문이다. 이 제도는 쉽게 말해, “탄소세를 충분히 내지 않은 나라의 제품은 우리 시장에 들어올 때 더 많은 세금을 부과하겠다”는 규칙이다. 만약 우리나라가 현재와 같은 방식으로 세금을 운영한다면, 우리 기업들이 유럽에 물건을 수출할 때 큰 관세를 물어야 할 가능성이 크다. 따라서 최기원 팀장은 지금의 교통에너지환경세를 교통세와 환경세로 분리하고, 환경세는 확실히 탄소세로 전환해야 한다고 주장한다.

탄소세는 단순한 세금이 아니다. 이 세금은 기후변화 대응이라는 뚜렷한 목표를 가지고 설계된다. 탄소를 많이 배출하면 더 많은 세금을 내고, 적게 배출하면 덜 내게 하는 구조를 통해 사람들이 스스로 탄소 배출을 줄이도록 유도하는 장치다. 즉, 기업과 개인에게 동시에 인센티브(보상)와 디스인센티브(불이익)를 주는 제도라고 볼 수 있다.

윤형중 LAB2050 대표도 탄소세 도입의 필요성을 강조한다. 그는 “우리도 탄소세를 당연히 도입해야 한다. 현재 교통에너지환경세가 일부 탄소세의 성격을 가지고 있으나, 여러모로 미흡하다”고 말한다. 윤 대표의 말처럼 지금 제도가 일부 기능을 하기는 하지만, 기후 위기 시대에 맞는 충분한 역할을 하기에는 부족하다는 것이다.

구체적인 수치로 제시하는 전문가도 있다. 최기원 녹색전환연구소 경제전환팀장은 현재

교통에너지환경세 수준에 톤당 5만 원 정도의 탄소세를 새로 더하면, 연간 6조 원 이상을 기후와 환경을 위해 쓸 수 있다고 계산했다.

(표 9) 지역별 및 주요 산업별 탄소세* 수입* (천억 원)

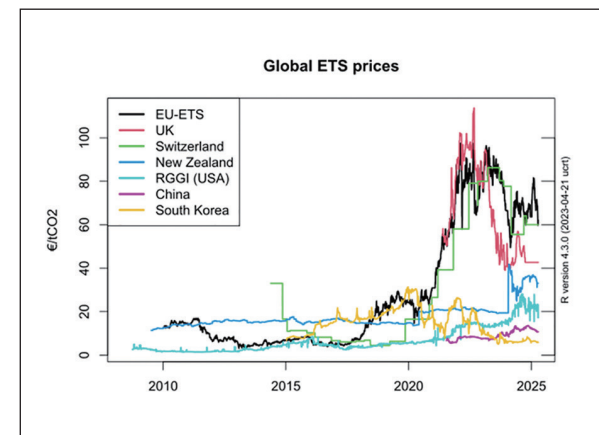
지역	제조업 합계	석탄 및 석유 제품	화학 제품	비금속 광물 제품	1차 금속 제품	정유, 전사 및 광학 기기	서비스 업 합계	운송 서비스	음식품 및 숙박 서비스	전산업 합계
서울	1.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	21.0	6.3	3.2	23.0
부산	2.3	0.0	0.2	0.0	0.7	0.2	6.9	4.3	0.7	9.7
대구	1.7	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	2.4	0.6	0.4	4.4
인천	5.2	1.6	0.8	0.1	1.1	0.3	13.4	11.7	0.6	19.0
광주	1.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	1.5	0.4	0.3	2.6
대전	0.9	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	1.7	0.5	0.3	2.7
울산	22.5	8.2	9.7	0.1	2.4	0.1	2.2	1.4	0.2	24.8
세종	0.5	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.0	0.8
자치시 합계	35.5	9.8	11.4	0.4	4.4	1.0	49.3	25.3	5.7	87.1
경기	18.3	0.1	2.4	0.9	0.5	7.9	12.9	4.1	2.4	33.3
강원	6.3	0.0	0.1	5.7	0.2	0.0	1.8	0.5	0.5	8.9
충북	7.5	0.0	0.8	3.3	0.2	1.4	1.5	0.5	0.3	9.6
충남	33.6	3.6	6.0	0.8	18.7	2.3	2.4	1.0	0.4	37.2
전북	4.4	0.0	1.4	0.3	0.7	0.0	1.8	0.6	0.3	7.1
전남	39.7	5.4	10.9	0.3	22.4	0.0	3.1	1.9	0.3	44.1
경북	24.1	0.0	1.6	0.6	19.0	0.9	2.6	1.0	0.5	28.1
경남	5.2	0.0	0.6	0.2	1.1	0.1	3.2	1.1	0.7	9.6
제주	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	0.8	0.3	2.0
자치도 합계	139.4	9.0	23.8	12.0	62.7	12.7	30.9	11.4	5.9	179.9
전국 합계	175.0	18.8	35.2	12.5	67.1	13.6	80.1	36.8	11.7	267.0

주: 1) 온실가스 배출량 1톤당 5만 원 기준
2) 탄소세 부과율 온실가스 배출량 × 탄소세(원당 5만 원)로 시산
자료: 에너지중조사, 에너지사용 및 온실가스 배출 실태조사 및 지역산업연표표를 이용하여 추정

하지만 세금이 늘어나는 만큼 국민들의 반발도 우려된다. 이에 대해 최 팀장은 “조세 저항이 걱정된다면 일부 세금을 국민에게 똑같이 나눠주는 ‘탄소배당’ 방식을 고려할 수 있다”고 제안한다. 이렇게 하면 국민들이 세금 때문에 느끼는 부담을 줄일 수 있고, 동시에 점차 세율을 높여 화석연료 사용을 억제하는 효과도 얻을 수 있다.

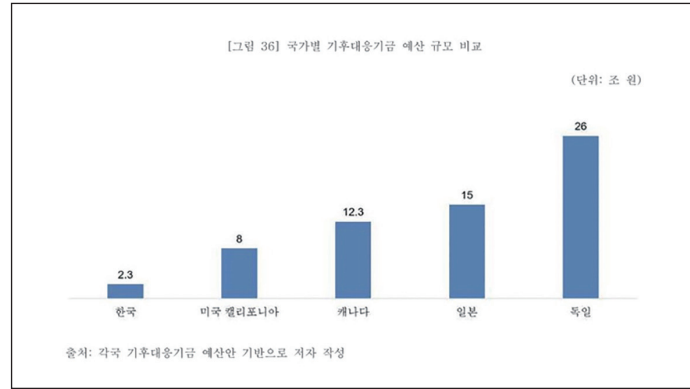
< 출처: 박종욱. (2024). 탄소세 도입의 지역별 및 산업별 영향 분석: 에너지 연소 온실가스 배출량을 중심으로. (p.109). 자원·환경경제연구, 33(1).

이상민 나라살림연구소 수석연구위원은 탄소세를 이야기할 때 반드시 배출권 거래제와 연결해서 생각해야 한다고 주장한다. 우리나라의 경우 배출권 거래제에서 기업들에게 배출권을 90%나 무료로 할당하고 있다. 즉, 기업들이 실제로 부담해야 할 탄소 비용을 거의 지불하지 않고 있다는 뜻이다. 이상민 연구위원은 이런 상황에서는 오히려 유럽보다 더 강력한 탄소세를 도입해야 한다고 강조한다. 이처럼 전문가들이 공통적으로 말하는 핵심은 하나다. 지금의 교통에너지환경세는 탄소세로서의 역할을 충분히 하지 못하고 있기 때문에 반드시 구조적인 개편이 필요하다는 점이다.



< 출처: Carbon emission trading. (2025, 9월 16일) In Wikipedia. Carbon emission trading - Wikipedia >

국제사회는 이미 발 빠르게 움직이고 있다. 2024년 아제르바이잔 바쿠에서 열린 제29차 유엔기후변화협약 당사국총회(COP29)에서는 연간 3,000억 달러, 우리 돈으로 약 400조 원 규모의 기후 대응 기금을 만들기로 합의했다. 실제로 다른 선진국들은 최소 10조 원 이상 규모의 기금 운영을 통해 적극적인 재정 정책을 펼치고 있으나 우리나라 기후대응 기금 예산은 2.3조 원 수준(2024년 기준)에 그치고 있다.



<출처: 국회예산정책처 기획예산위원회. (2025). 대한민국 기후재정 현황과 전환 방안: 탄소중립 예산분석과 세제개편을 중심으로. 예산결산특별위원회.>

전 세계가 이렇게 적극적으로 기후 재정을 확대하고 있는데, 우리나라의 교통에너지환경세는 여전히 '일몰 연장'이라는 임시방편에 머무르고 있다. 환경과 기후 대응이라는 시대적 과제를 세금 제도에 반영하려는 논의는 부족한 상황이다.

경영학자 피터 드러커는 “급한 일을 하다 보면 중요한 일을 하지 못한다”고 말했다. 지금 우리 정치나 경제 상황은 언제든 바뀔 수 있지만, 기후변화는 한번 진행되면 되돌리기 어렵다. 따라서 교통에너지환경세에 환경과 기후 대응이라는 목표를 담아내는 세금 개편 논의는 늦출 수 없는 과제다.

결국 탄소세를 새로 신설하든, 아니면 교통에너지환경세 속에서 환경 관련 비율을 대폭 늘리든 간에 중요한 것은 같다. 지금의 교통에너지환경세는 반드시 구조적으로 개편되어야 하며, 기후위기에 대응할 수 있는 방향으로 나아가야 한다는 것이다.

결론 작성하기

우리 팀의 심층적인 팩트체크를 통해 '교통에너지환경세'는 그 이름과 달리 환경 보호에 대한 기여가 기대에 미치지 못한다는 사실을 확인했다. 현재 이 세금은 재원의 약 30% 내외만이 실제 환경 분야에 사용되고 있고, 나머지는 교통 인프라 등 다른 목적에 활용되고 있다. 이러한 구조는 국민에게 혼란을 주고 기후위기 시대에 필요한 근본적인 변화를 가로막는 장애물로 작용한다. 따라서 우리는 단순한 개선을 넘어, 다음과 같이 세수 구조와 운영 방식에 대한 전면적인 개편을 제안한다.

1. 정책적 괴리 해소: '이름만 환경세'인 교통에너지환경세의 근본적 개편

우리 팀의 팩트체크는 국내에 환경만을 위한 독립적인 세금 제도가 부재하며, '교통에너지환경세'가 그 역할을 일부 수행하고 있음에도 불구하고 재원의 대부분이 교통 분야에 편중되어 사용되는 심각한 정책적 괴리를 드러냈다. 이러한 구조는 세금의 본래 목적인 환경 보호를 희석시키고 국민적 오해를 초래하는 근본적인 문제다. 1994년 '교통세'로 시작해 2007년 '교통에너지환경세'로 명칭이 변경된 역사를 살펴보면, 이는 제도의 본질적인 변화보다는 명분만 추가된 '경로의존성'의 결과임을 알 수 있다.

이러한 정책적 한계는 단순히 국내 문제에 그치지 않는다. 특히 유럽연합의 탄소국경조정 제도(CBAM) 시행은 현재의 제도가 국제사회에서 '탄소세'로 인정받기 어렵다는 전문가들의 지적과 맞물려 국가 경제에 큰 부담으로 작용할 수 있음을 보여준다. 국제 사회가 탄소 배출에 경제적 책임을 묻는 추세 속에서, 환경적 유해성이 큰 활동에 직접적으로 세금을 부과하는 '오염자 부담 원칙'이 명확히 담긴 새로운 환경세의 제정이 시급하다.

따라서, 우리는 기존의 '교통에너지환경세'를 교통과 환경 분야로 분리하여 각 목적에 맞는 독립적인 세제를 구축할 것을 제안한다. 새롭게 제정될 환경세는 탄소 배출량, 오염물질 배출, 폐기물 발생 등 오염 원인을 직접 겨냥하는 방식으로 설계되어야 한다. 이는 단순히 재원을 확보하는 것을 넘어, 기업과 개인의 환경 의식을 고취하고 친환경적 행동 변화를 유도하는 강력한 정책적 도구로 기능할 수 있다. 더 나아가, 국민의 조세 저항을 완화하기 위해 세금 징수액의 일부를 국민에게 되돌려주는 '탄소 배당' 제도 역시 적극적으로 검토할

필요가 있다. 이러한 전향적 개편을 통해 대한민국은 기후변화 대응에 대한 의지를 대외적으로 표명하고, 동시에 지속 가능한 경제 발전의 기반을 다질 수 있을 것이다.

2. 국민적 신뢰 회복: 세금 사용처의 투명성 확보 및 감시 시스템 구축

세금 제도의 성공적 운영은 국민의 신뢰에 기반한다. 그러나 우리 팀의 팩트체크 결과, 정부 공식 문서와 홍보 방식의 혼선이 국민의 인식 왜곡을 초래하고 있음을 확인했다. 청소년들을 대상으로 한 설문조사에서 드러난 인식과 실제의 괴리는, 단편적인 정보에 의존하여 형성된 '편승 효과'가 정부 정책에 대한 비판적 이해를 가로막고 있음을 보여 준다. 이는 결국 정책에 대한 불신으로 이어져 환경 보호라는 대의에 대한 국민적 공감대 형성을 방해하는 요소로 작용한다.

따라서, 새로운 환경세가 제정되거나 기존 세금의 사용 구조가 개선될 경우, 정부는 재원 사용처에 대한 투명한 정보 공개를 의무화해야 한다. 단순한 데이터 나열을 넘어, 정부 웹사이트나 별도 플랫폼을 통해 세금의 징수액과 분야별 사용 내역, 그리고 그 사용으로 인한 환경 개선 효과를 구체적인 수치와 인포그래픽으로 시각화하여 제공해야 한다. 이를 통해 국민들은 납부한 세금이 실제로 어떤 변화를 만들어내고 있는지 체감할 수 있을 것이다. 나아가, 우리는 공신력 있는 외부 감시 시스템의 구축을 제안한다. 정부 부처가 아닌 시민단체, 학계 전문가, 그리고 일반 시민 대표가 참여하는 '환경세 감시 위원회'를 제도화하여 세금 사용의 적절성과 효율성을 객관적으로 평가하고 감시하는 권한을 부여해야 한다. 이 위원회는 정기적인 감사와 함께 공청회 등을 통해 국민들의 의견을 수렴하고, 정책 개선을 위한 피드백을 제공하는 역할을 수행할 수 있다. 이러한 과정을 통해 정부는 국민에게 명확하고 신뢰성 있는 정보를 제공하고, 국민은 정책 결정 과정에 주체적으로 참여하며 보다 효과적인 환경 정책을 만들어갈 수 있을 것이다.



콘텐츠 소개

🎧 기획의도

“환경세, 정말 존재할까?”

누구나 한 번쯤 들어봤을 단어지만, 막상 그 실체를 설명할 수 있는 사람은 많지 않다. 미디어에서 자주 접하고, 정부 문서에도 종종 등장하다 보니 많은 시민들은 당연히 '환경세가 있고, 그것이 환경을 지키는 데 쓰일 것이다'라고 생각한다. 하지만 팩트체크 결과, 현실은 달랐다. 우리가 매일 기름값을 내며 납부하는 유류세, 즉 교통에너지환경세는 이름과 달리 대부분이 교통 인프라에 사용되고 있었고, 환경 분야에는 제한적으로만 쓰이고 있었다. 바로 이 사실과 인식의 괴리가 우리 팀의 문제의식이었다. 환경오염과 기후위기에 대한 관심이 높아지는 지금, 잘못된 정보와 오해는 정책에 대한 불신으로 이어지고, 결국 환경 문제 해결을 위한 시민 참여와 사회적 합의도 약화시킨다. 우리는 이 지점을 정확히 짚어내고, 청소년의 시선에서 이를 대중에게 새롭고 흥미롭게 전달하고자 했다. 그래서 기획한 것이 뉴미디어 뉴스콘텐츠 스타일의 홍보 영상이다.

우리가 선택한 형식은 딱딱한 보고서나 긴 강연이 아니다. 대신 빠른 전환, 임팩트 있는 문구, 직관적인 인포그래픽, 그리고 감각적인 배경 음악을 활용한다. 6분 남짓한 영상 안에서, 환경세에 대한 오해와 진실이 한눈에 드러나도록 구성했다. 누군가에게는 지루

할 수 있는 '세금'이라는 주제를, 누구나 이해하고 기억할 수 있는 형태로 재가공한 것이다. 영상은 문제 제기, 팩트 확인, 현실 고발, 해결 방향 제안, 참여 촉구라는 흐름을 따른다. 처음에는 익숙한 '환경세'라는 단어를 제시해 시청자의 호기심을 자극하고, 이어서 실제 사용자 데이터를 시각화해 충격과 궁금증을 동시에 불러일으킨다. 그다음 우리 팀의 팩트 체크 과정을 보여주며, 왜 이런 오해가 생겼는지 설명한다. 마지막으로는 울림있는 메시지를 통해 청소년도 사회 변화를 이끌 수 있다는 희망과 동참의 의미를 전한다.

이 콘텐츠의 궁극적인 목표는 단순한 정보 전달을 넘어, 정책 명칭과 실질이 일치해야 한다는 민주적 원칙을 환기하는 것이다. 동시에, 기후위기 시대를 살아가는 청소년이 단순한 수용자가 아니라, 비판하고 제안하며 변화를 촉구하는 주체가 될 수 있다는 가능성을 보여주고자 한다. 결국, 이 영상은 작은 의문에서 출발해 사회적 담론으로 확장될 수 있음을 증명하는 실험이다. '환경세'라는 한 단어를 새롭게 바라보는 순간, 시청자는 더 큰 질문을 던지게 될 것이다. "우리가 믿고 있는 다른 제도들은 과연 사실일까?" 우리 팀은 이 과정을 통해 더 많은 시민들이 사실 기반의 정책 이해와 사회적 참여에 나설 수 있기를 기대한다.

☰ 상세설명

영상은 우리가 일상 속에서 마주하는 다양한 세금에 대해 설명하며 시작된다. 그중 하나로, 환경에도 세금이 부과된다는 사실을 소개하며 '그거 아세요?'라는 질문을 시청자에게 던진다. 기후 위기가 심각한 전 세계의 뉴스기사가 보여지며 환경세라는 이름이 단순히 환경을 위해 사용될 것이라고 여기던 사람들에게 환경세의 실체를 하나씩 팩트체크하기 시작한다. 설명자는 먼저 교통에너지·환경세법의 제정 배경과 역사적 흐름을 소개한다. 교통법에서 교통에너지·환경세법으로 전환된 역사는 법적 구조와 과세 대상이 '환경세'와는 다르다는 점을 강조하며 이어 환경 보호를 위해 거두어진 이 세금이 실제로는 환경과 무관한 용도로 사용되는 비중이 높다는 팩트를 제시한다.

이에 그치지 않고, 청소년들을 대상으로 진행한 교통에너지·환경세법 인식도 조사와 현장 &대면 설문조사와 인터뷰 내용을 제시한다.

다음으로 앞선 설문조사를 통해 알 수 있었던 교통에너지·환경세법의 허점 '편승효과'를

설명하며 정부의 환경백서 사이트에서 교통에너지·환경세법이 환경세로 잘못 표기된 사례를 설명한다. 이후 환경세가 본래 목적에 맞게 집행되기 위한 정책 아이디어를 제안하며 현 정책에서 더 나은 개선방안을 제시한다. 이와 더불어 그거아세요? 팀이 제시한 두 가지 개선방안에 대한 정창수 나라살림연구소 소장, 최기원 녹색전환연구소 전환팀장의 인터뷰 내용을 제시하며 환경보호라는 목적에 진정으로 도움이 되는 방향으로 교통에너지·환경세법이 변화하기를 촉구한다.

마지막 클로징에선 교통에너지·환경세법이 그 이름에 걸맞은 쓰임을 고민해야 한다는 제안을 하면서 그거 아세요? 라는 작은 물음표로 세상의 변화를 이끌어낼 수 있다는 팀원들의 의지를 내비치면서 마무리한다. 영상은 환경세, 이름값 하고 있나요? 진짜 '친환경'인지 팩트체크 해보았습니다. 팩트체크 리포트 주제에 걸맞은 대사, 촬영, 배경음악 선정, 등을 통해 오해를 보다 쉽고 빠른 영상 형식을 사용하여 많은 사람에게 알리고, 이를 해결하기 위해 비판적인 메시지를 전달하는 데 초점을 맞추어 효과적으로 환경세에 관한 정보를 전달한다.

〈제작 방법, 콘셉트, 캐릭터 설명 등〉

→ 제작방법 : 기존 자료 영상 탐색 및 나레이션 녹음 및 영상 촬영

→ 콘셉트 : 정보 전달 목적의 뉴미디어 뉴스 콘텐츠

설명자(나레이션)

: 주된 영상의 주인공으로써 환경세에 대한 오해를 전달하고 이를 해결하기 위한 방안과 관련한 내용을 청소년이 이해하기 쉬운 용어로 설명함. 뉴미디어 콘텐츠 영상 특유의 빠르고 높은 영상 분위기에 맞춘 나레이션으로 시청자의 집중과 관심을 높임

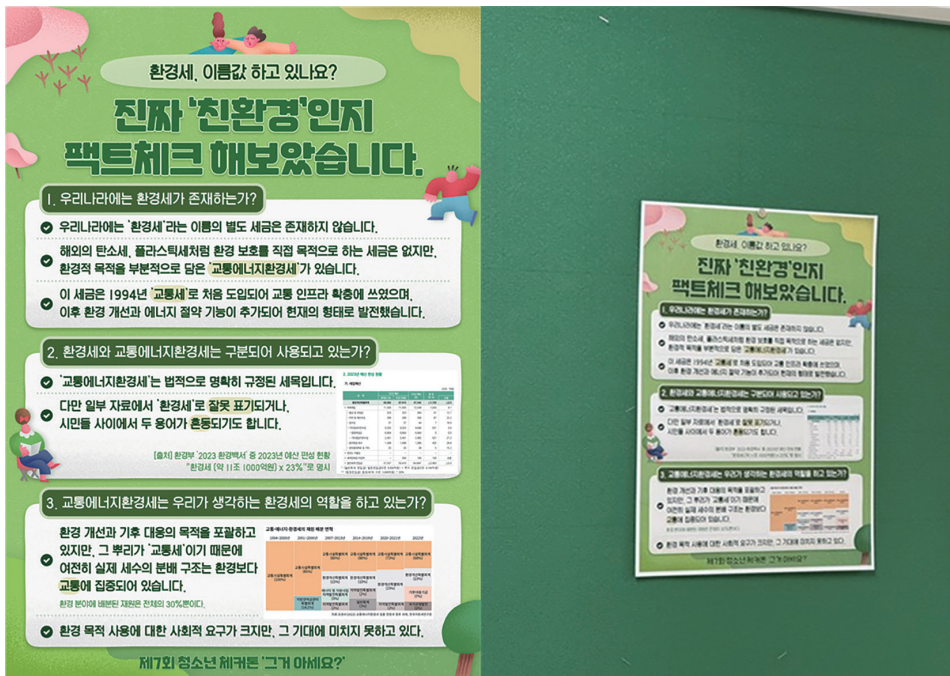
인터뷰어(나레이션) :

현장 설문조사에 참여한 대상자의 소감을 묻는 인터뷰를 통해 환경세에 대한 대중들의 인식을 조사함 환경세에 대한 오해를 알리고, 이를 해결하기 위해 행동하고 있는 인터뷰를 통해 체커톤 활동 전반에 대한 후기를 전함

홍보 및 캠페인 활동

우리는 '교통에너지환경세'에 대한 대중의 이해와 인식을 높이기 위해 추진된 미디어 콘텐츠 활용 캠페인 활동의 전반적인 내용을 담고 있다. '환경세, 이름값 하고 있나요?'라는 슬로건 아래, 우리는 여러 플랫폼을 활용해 이 세금의 실체를 파헤치고 문제점을 알리는 데 주력했다.

1. 미디어 콘텐츠 제작 및 활용



〈'환경세, 이름값 하고 있나요? 진짜 친환경인지 팩트체크 해보았습니다.' 포스터〉
〈행정학과 게시판에 게시한 포스터〉

우리는 먼저 '환경세, 이름값 하고 있나요? 진짜 친환경인지 팩트체크 해보았습니다.'라는 제목으로 포스터를 제작했다. 이 포스터는 우리가 팩트체크한 세 가지 주제(▲ 우리나라에는 환경세가 존재하는가?, ▲ 환경세와 교통에너지환경세는 구분되어 사용되고 있는가?, ▲ 교통에너지환경세는 우리가 생각하는 환경세의 역할을 하고 있는가?)를 다루고

있다. 디자인 툴인 미리캔버스를 활용하여 핵심적인 정보를 포함하되 중요 정보는 강조하여 직관적이고 이해하기 쉬운 형태로 포스터를 완성한 뒤, OO대학교 행정학과 게시판과 '학생 게시판' 홈페이지에 게시하여 학생들의 관심을 유도했다. 이 포스터는 학생들에게 교통에너지환경세의 문제점에 대해 깊이 생각해볼 수 있는 기회를 제공했다. 또한, 게시판이나 대면 설문조사에서 포스터를 확인하지 못한 사람들에게도 내용을 전달하고자 인스타그램에 게시하여 홍보 효과를 극대화했다.

2. 대면/비대면 인식 제고 캠페인

교통에너지환경세에 대한 학우들의 인식을 직접 조사하고, 동시에 인식을 제고하기 위해 대면 및 비대면 설문조사를 실시했다. 한국언론진흥재단의 지원금을 활용하여 우드락, 스티커, 화이트보드 등 필요한 물품을 구매하며 대면 설문조사를 준비했다. 특히, 대면 조사 참여를 유도하기 위해 간식을 구매하여 포장한 뒤 참여자들에게 간식을 제공했다.

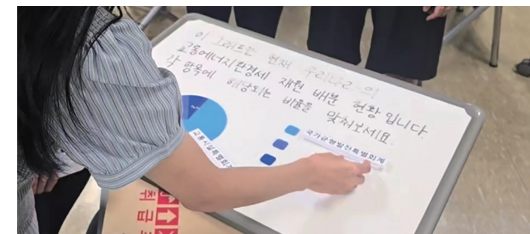


〈대면 설문조사 준비하는 과정〉



〈대면 설문조사를 하는 과정〉

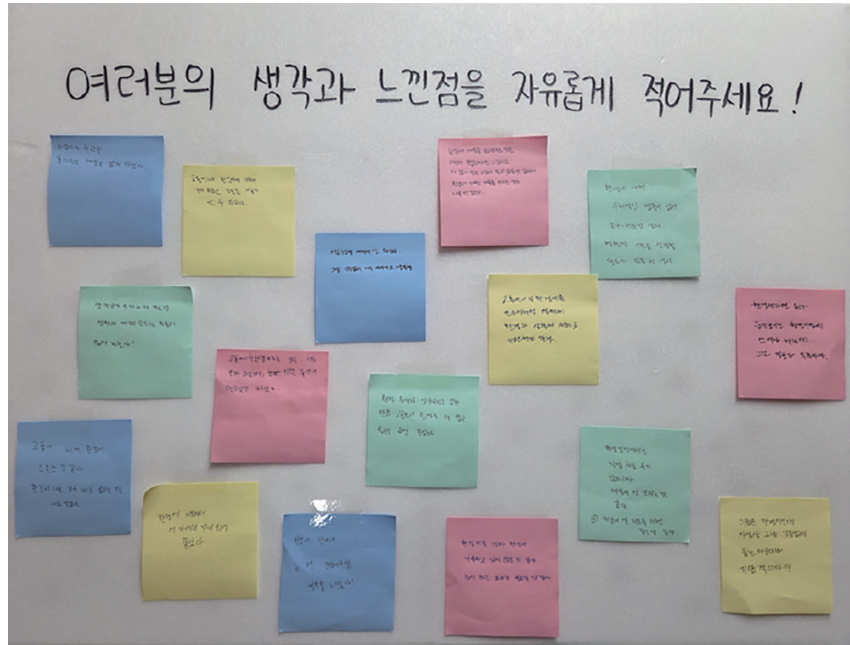
교통에너지환경세에 대한 학우들의 인식을 직접 조사하고, 동시에 인식을 제고하기 위해 대면 및 비대면 설문조사를 실시했다. 한국언론진흥재단의 지원금을 활용하여 우드락, 스티커, 화이트보드 등 필요한 물품을 구매하며 대면 설문조사를 준비했다. 특히, 대면 조사 참여를 유도하기 위해 간식을 구매하여 포장한 뒤 참여자들에게 간식을 제공했다.



〈교통에너지환경세 재원 배분 현황을 맞추고 있는 참여자의 모습〉

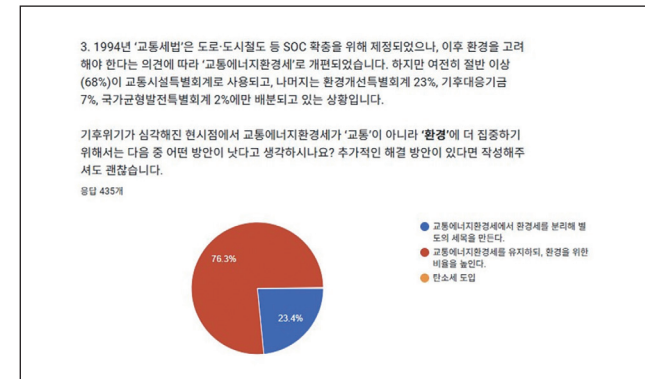
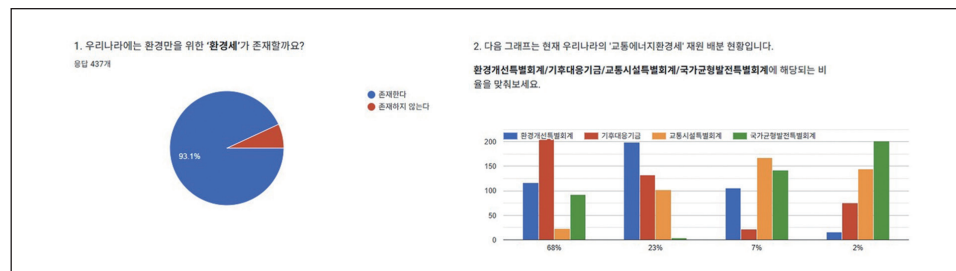
설문조사는 단순히 현황을 파악하는데 그치지 않고, 참여자들이 정보를 능동적으로 습득할 수 있도록 체계적으로 설계했다. 우리는 설문 과정에서 이전에 제작한 포스터를 활용해 부가

적인 설명을 제공했고, 각 질문이 끝날 때마다 교통에너지환경세 관련 핵심 정보를 전달했다. 특히, “이 그래프는 현재 우리나라의 교통에너지환경세 자원 배분 현황입니다. 각 항목에 해당되는 비율을 맞춰보세요.”라는 질문을 통해 참여자들이 화이트보드에 부착된 벨크로 테이프 항목을 직접 옮겨 붙이는 체험형 활동을 도입함으로써 흥미도를 높였다.



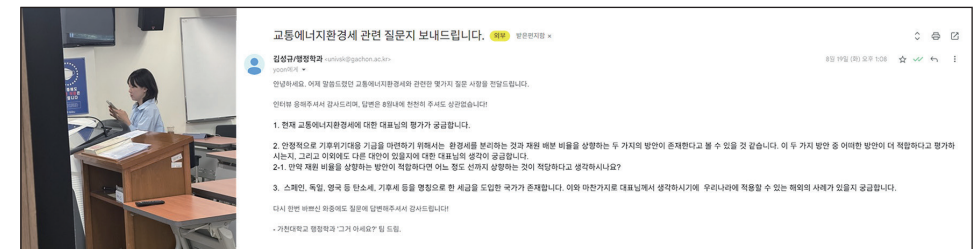
<대면 설문조사 참여자의 생각 및 느낌점이 작성된 포스트잇>

대면 설문조사에서는 약 90명의 인식을 조사했으며, 마지막으로 참여자들이 생각과 느낌을 포스트잇에 자유롭게 작성하도록 유도했다. 이를 통해 “교통에너지환경세의 존재와 현황을 처음 알게 되었다”는 의견을 비롯해 “자원 배분 문제점에 대한 인식을 갖게 되었다”는 등 교육적 효과를 입증하는 긍정적인 피드백을 다수 확보했다.



3. 영상 콘텐츠 제작 및 홍보

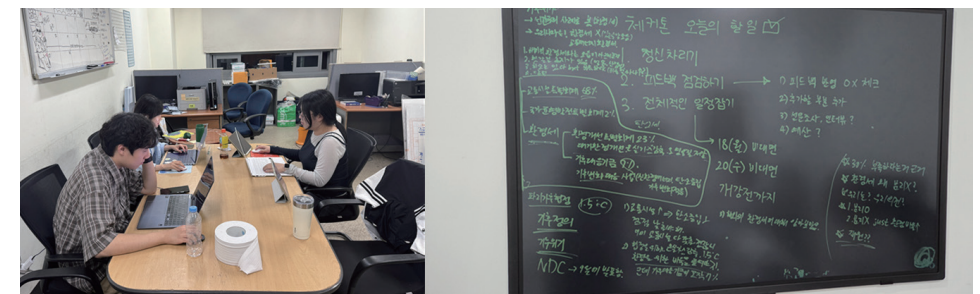
우리는 제7회 청소년 체커톤에 참가하여 “‘환경세’ 알고보니 환경 보호에 쓰이지 않는다 고요?”라는 제목으로 미디어 콘텐츠 영상을 제작했다.



<대면 인터뷰를 하는 모습>

<서면 인터뷰 요청 내용>

영상의 신빙성을 높이기 위해 전문가 또는 교수님의 견해나 설명을 담고자 서면 및 대면 인터뷰를 진행했다. 그리고 우리는 영상을 더욱 풍성하게 만들고자 한국언론진흥재단의 지원금으로 'ISTOCK'에서 유료 영상을 다운로드받았고, 그동안 찍어왔던 풍경 사진과 일상생활 속에서 접할 수 있는 장면들을 직접 촬영하여 영상에 활용했다.



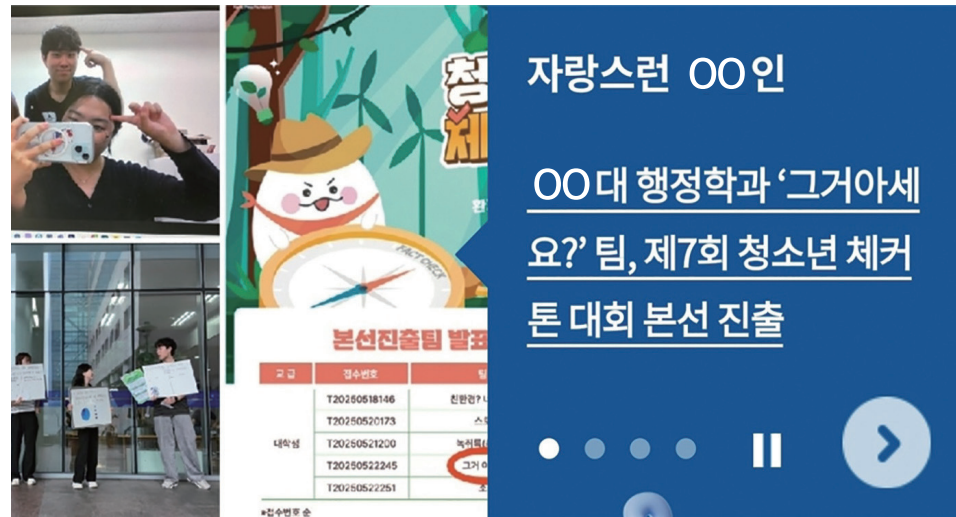
<과방에서 회의하는 모습>

아울러, 접근성을 고려해 구글폼을 활용한 비대면 설문조사를 병행하여 약 430명의 의견을 수렴할 수 있었다.

촬영에는 OO대학교 행정학과의 카메라와 마이크를 대여해 활용했고, 강의실, 과방, 학교 도서관 그룹스터디룸, 대여 회의실 등에서 주로 대면 회의를 진행했다.

제작된 영상은 더 많은 사람들이 시청할 수 있도록 유튜브 채널을 개설하여 업로드했고, 인스타 스토리로도 공유하여 홍보 효과를 높였다. 또한, OO대학교 행정학과 홈페이지의 '학생게시판'에 영상을 공유하는 등 다양한 채널을 통해 홍보를 진행했다.

4. 언론 및 교내 홍보



우리는 제7회 청소년 체커톤에 우리 팀이 참여했음을 알리기 위해 보도자료를 작성하여 포스터와 함께 언론사에 송부했다. (링크: <https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1303852>) 이 기사는 '인천일보'에 업로드되었고, 이를 통해 많은 사람들이 교통에너지환경세에 문제점이 있음을 인식할 수 있도록 만들었다. 또한, OO대학교 홍보실에 요청하여 가천대학교 메인 홈페이지의 'OO뉴스'의 'OO인(人)' 페이지에 우리 팀의 활동 내용을 게시했다. (링크: <https://www.gachon.ac.kr/pr/1444/subview.do?enc=Zm5jdF8QEB8JTJGYmJzJTJGcHllMkY0NjUIMkYxMTMzMtGlMkZhenRjbFZpZXcuZG8lM0Y%3D>) 9월 21일 기준 5,200여 회의 조회수를 기록하며 교내 구성원뿐만 아니라 더 넓은 대중에게도 우리 캠페인의 메시지를 효과적으로 전달할 수 있었다.

참여소감

김성규

체커톤 공모전에 참여하면서 가장 크게 와 닿은 점은 내가 직접 한 작은 실천이 단순한 경험에 머무는 것이 아니라 사회적인 변화를 만들어낼 수 있다는 가능성이었습니다. 처음에는 '공모전이니까 열심히 해보자'는 마음으로 시작했지만, 환경세라는 주제를 깊이 파고들면서 이 활동이 단순히 학습 차원을 넘어 사회적 의미를 지닌다는 사실을 깨달았습니다. 예를 들어 환경세에 대해 조사하기 전, 저 역시 많은 사람들과 마찬가지로 "환경을 위한 세금이 당연히 따로 있을 것"이라고 생각했습니다. 하지만 실제로는 꼭 그렇지 않았고, 오히려 모호하게 쓰이고 있다는 점을 알게 되었을 때 놀라움과 문제의식을 동시에 느꼈습니다. 그 뒤 학우들을 대상으로 설문조사를 했을 때, 다수의 학생들이 저와 같은 반응을 보이는 것을 보고, 우리가 모은 자료와 전달하는 정보가 누군가의 인식을 바꾸는 계기가 될 수 있음을 실감했습니다. 물론 과정은 쉽지 않았습니다. 인터뷰를 요청드렸지만 응답이 늦거나 꺼리는 경우가 많았고, 현장 설문조사도 등교 시간과 겹쳐 원하는 만큼 많은 의견을 담지 못한 점은 아쉬웠습니다. 활동비도 영상 제작에 충분히 쓰기엔 다소 부족했고, 리포트 교육 역시 시기가 늦어 아쉬움이 남았습니다. 하지만 이런 제약 속에서도 팀원들과 힘을 모아 교수·연구원·전문가 인터뷰, 기사 작성, 교내 포스터 홍보, 홈페이지 업로드, 홍보 영상 제작 등 다양한 활동을 완수할 수 있었습니다. 그 과정에서 저는 사회적 문제를 비판적으로 바라보는 시각, 그리고 작은 실천을 이어가는 끈기를 동시에 배웠습니다. 우리 팀이 만들어낸 콘텐츠와 결과물이 당장 큰 변화를 만들지는 못하더라도, 그것이 쌓이고 공유된다면 점차 사회적 담론을 바꾸는 힘이 될 것이라 믿습니다. 무엇보다 이번 경험은 제가 앞으로 행정학을 공부하면서도 "내가 하는 공부와 실천이 사회에 어떤 의미를 가질 수 있을까"라는 질문을 늘 품게 해준 소중한 계기가 되었습니다. 응원이 있었기에 끝까지 완주할 수 있었습니다. 앞으로 이런 공모전이 더 널리 알려져 많은 학생들이 올바른 자료 제공과 정보 활용의 중요성을 함께 배우고 실천할 수 있기를 바랍니다.

김채원

체커톤에 참여하면서 가장 크게 느낀 점은 '현실의 장벽'이었습니다. 서면 인터뷰 요청을 마감 4주 전에 드렸음에도 불구하고 늦게 답변을 받거나, 아예 인터뷰를 꺼리는 경우가

많았습니다. 민감한 주제를 다룬다는 것이 이런 어려움으로 나타날 수 있음을 직접 체험하면서, 인터뷰 접근 방식과 신뢰 구축의 중요성을 실감했습니다. 또, 현장 설문조사를 할 때도 시간대가 적절치 않아 학생들의 참여를 유도하기 어려웠는데, 이 역시도 기획 단계에서 더 세심하게 고려했어야 했다고 반성합니다. 하지만 한편으로는, 이 모든 과정이 제게 값진 배움이 되었습니다. 우리가 진행한 활동은 단순한 조사나 제작을 넘어, 교수·연구원·전문가 인터뷰, 대면 인터뷰, 기사 작성, 학교 홈페이지 홍보글 업로드, 인식개선 영상 제작, 교내 포스터 홍보 등 매우 다채로운 형태로 이어졌습니다. 이를 통해 정보 습득과 올바른 전달이 얼마나 긴밀하게 연결되어 있는지를 몸소 체감했습니다. 무엇보다도, 체커톤 시작 전 저 역시 ‘환경세는 당연히 환경만을 위해 쓰일 것’이라고 믿었는데, 그 믿음이 깨지면서 비로소 비판적 사고가 확장되었습니다. 이번 공모전은 단순한 대회 참가가 아니라 제게 ‘시야 확장’이라는 커다란 선물을 안겨주었습니다. 특히 미디어 제작 과정에서 팩트체크와 리터러시의 필요성을 뼈속 깊이 느꼈습니다. 초중고 교육에서 거의 다루지 않았던 영역을 이번 기회를 통해 직접 경험했다는 점이 큰 의미였습니다. 또한, 팀워크 속에서 협력의 가치를 실감했고, 교수님의 지도와 응원이 있었기에 끝까지 완주할 수 있었습니다. 앞으로 이런 공모전이 더 널리 알려져 많은 학생들이 올바른 자료 제공과 정보 활용의 중요성을 함께 배우고 실천할 수 있기를 바랍니다.

서혜민

저는 평소에도 환경과 기후 위기 문제에 대해 많은 관심을 가지고 있었기 때문에 이번 체커톤 주제가 더욱 의미 있게 다가왔습니다. 기후 변화는 더 이상 먼 미래의 일이 아니라 우리가 매일 체감하는 현실이며, 사회 전체가 해결해야 할 과제라고 생각해 왔습니다. 그렇기에 처음에는 ‘환경세’라는 단어만 들어도 당연히 기후 위기 대응을 위해 사용될 것이라고 믿었는데, 막상 조사 과정에서 그것이 사실과 다르다는 점을 알게 되었을 때 큰 충격을 받았습니다. 이 과정에서 ‘환경에 대한 국민의 기대와 실제 정책 운용 사이에는 큰 간극이 존재한다’는 사실을 체감했고, 우리 팀이 팩트체크와 자료 검증을 통해 알리는 작업 자체가 사회적으로 중요한 의미를 가진다고 확신하게 되었습니다.

물론 과정이 순탄치만은 않았습니다. 인터뷰를 요청 드렸을 때 주제가 민감하다는 이유로 회신이 늦거나 응답을 꺼리는 경우가 많아 답답함이 있었고, 현장 설문조사 역시 등교 시간과 겹쳐 많은 학생들의 목소리를 담아내지 못한 점은 아쉬움으로 남습니다. 또 활동비를 충분히 계획적으로 사용하지 못했기에 영상 제작 과정에서 제약이 따르기도 했습니다.

하지만 동시에 그 모든 한계들이 ‘앞으로 더 나은 방식으로 문제를 풀어가야 한다.’는 성찰로 이어졌습니다. 가장 크게 배운 점은, 팩트체크와 미디어 리터러시가 단순한 지식 습득을 넘어 사회적 책임과 직결된다는 사실이었습니다. 기사와 논문, 연구일지와 선언문을 직접 찾아보고, 전문가와의 대화와 교내 홍보 활동까지 경험하면서, 저는 비로소 환경 문제를 바라보는 제 관점이 한층 넓어졌음을 느꼈습니다. 이번 공모전은 제게 단순한 대회가 아니라, 기후 위기 시대에 한 시민이자 행정학도로서 어떤 역할을 해야 하는지를 고민하게 만든 값진 시간이었습니다.

이경진

이번 체커톤에 참여하게 된 가장 큰 이유는 우리가 모두 행정학과 학생이라는 점에서 비롯된 공통된 문제의식이었습니다. 특히 재무행정 수업을 들으며 세금이 어떻게 조성되고, 또 어디에 쓰이는지가 국가 운영의 핵심이라는 점을 배웠습니다. 그런데 단순히 ‘세금은 재정의 원천’이라는 교과서적 이해에 그치지 않고, 실제 현장에서 과연 환경을 위해 사용되는 세금이 존재하는지에 대해 의문을 품게 되었고, 그것이 바로 이번 공모전 주제를 정하는 계기가 되었습니다. 사실 저 역시도 체커톤을 시작하기 전에는 ‘환경세’라는 이름만 들어도 당연히 환경에만 사용될 것이라고 믿었지만, 직접 자료를 확인하고 전문가 인터뷰를 진행하면서 그렇지 않다는 사실을 알게 되었고, 이는 제 시야를 크게 넓혀 주었습니다. 활동 과정에서 좋은 점도 많았지만 아쉬움도 있었습니다. 예를 들어, 교수님·연구원·전문가 분들께 인터뷰 요청을 드렸을 때 민감한 주제라며 주저하시거나, 서면 답변으로만 제한되는 경우가 많았습니다. 이로 인해 영상의 퀄리티가 기대만큼 높아지지 못한 아쉬움이 남습니다. 또, 현장 설문조사를 진행할 때 등교 시간과 겹치다 보니 많은 학우들이 바빠서 참여하지 못하는 경우도 있었습니다. 만약 조사 시간과 방식을 더 유연하게 가져갔다면 더 많은 의견을 들을 수 있었을 것이라는 아쉬움이 있습니다.

그럼에도 불구하고 이 활동을 통해 크게 성장했다고 생각합니다. 단순히 리포트나 영상 제작 기술을 배운 것 이상으로, 올바른 자료 제공과 미디어 리터러시가 사회에 얼마나 중요한 역할을 하는지 체감했습니다. 체커톤의 모든 활동(팩트체크, 기사 작성, 영상 제작, 포스터 홍보, 교내 홈페이지 업로드 등)을 직접 경험하면서, 학문적 지식이 사회적 실천으로 이어질 수 있다는 것을 배웠습니다. 무엇보다 팀워크의 소중함을 느꼈고, 교수님의 격려와 응원 덕분에 더 끈끈하게 협력할 수 있었습니다. 이번 경험은 행정학도로서 저의 진로와 가치관을 확장하는 데 큰 밑거름이 될 것이라 확신합니다.