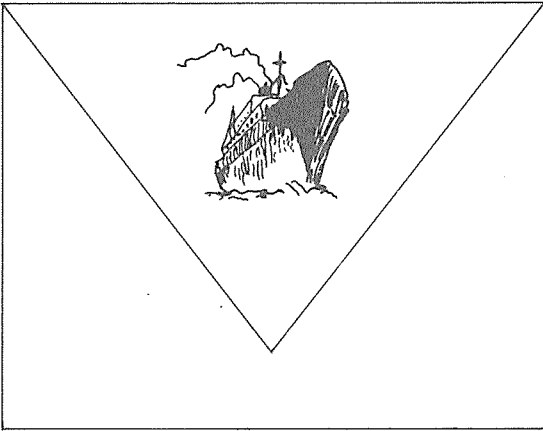


日本の 석유 세제



현재 일본의 石油 관련세제로서는 石油關稅와 소비세로서 가솔린稅(휘발유세, 지방도로세), 경유(겨래)세, 石油가스稅, 항공기 연료세, 石油稅 등 7종류가 있다.

1988년도에 이러한 石油관련 세제수입(예산기준)은 약 3조2,931억円で 예상되고 있다. 이 石油稅 수입의 용도는 도로정비 재원에 2조 7,371억円(83.1%), 석탄대책 1,298억円(3.9%)으로 되어 있고, 석유산업에 환원되는 금액은 석유개발을 포함해도 3,296억円(10%)에 불과하다.

石油關稅는 「석탄·石油 및 석유 대체에너지 대책특별회계」의 특정재원이 되어 있는 原油 및 중유의 수입關稅(이하 原·重油 關稅)가 거의 전부를 차지하고 일반회계로 이

월되어 있는 기타 석유제품 關稅는 근소하다. 자동차 연료세(휘발유세, 지방도로세, 輕油稅, 석유가스세)의 稅 수입은 도로정비 재원에 충당되는데 자동차 연료세 수입 전액을 도로정비 재원으로 사용하는 것은 세계적으로 특이한 현상이다.

이와같이 石油관련세제는 거의 전부가 도로정비 및 석탄대책의 목적재원으로 징수되고 있어 재정 경직화가 오래전부터 지적되고 있다. 또 경제활동의 기초원료인 기간에너지원에 과중한 세부담이 가해지는 것은 소비자나 공급자 쌍방에 커다란 부담을 주는 동시에 석유제품 가격체계를 왜곡시키는 하나의 원인이 되고 있다.

1. 石油關稅

1951년 關稅 정률법의 전면 개정시 石油關稅는 종전 從量稅 방식에서 從價稅 방식으로 개정되어 原油 및 重油(이하 원·중유라 한다)10%, 윤활유 20~30%, 기타 20%의 기본세율이 결정되었는데, 전후 경제부흥을 촉진하기 위한 잠정적 감면조치에 의해 원·중유는 면세가 되었고, 윤활유 10~20%, 기타(LPG 제외)10%의 잠정세율이 적용되었다.

原·重油 關稅가 전후 처음으로 실질적으로 부과된 것은 1955년이였다. 그 목적은 전쟁전과 같은 국내석유산업 보호가 아니라 사양화하고 있는 석탄산업보호에 있었다. 즉 석탄과 重油의 가격차를 축소시켜 석탄의 시장성(가격경쟁력)을 회복시킨다는 석탄산업보호 정책에서 정세용 원유 2%, 기타 原油 및 重油 6.5%의 잠정세율로 과세되었다.

1960년도 부터는 “Scrap & Build” 방식의 석탄산업 합리화 계획이 추진되게 되어 이에 소요되는 많은 국가재정자금의 확보를 위해 原·重油 關稅율이 대폭 인상되었다. 구체적으로는 原·重油 및 기타제품에 적용되었던 감면조치가 폐지되어 정세용 원유에 대해 새로운 잠정 감세율(6%)을 제외하고 원칙으로 기본세율이 적용되게 되었다. 이 시기부터 原·重油 關稅에는 종전 「보호關稅」 목적외에 추가로 「재정關稅」의 목적이 석탄산업을 대상으로 병존하게 되었다.

1961년 6월, 과세 적정화와 세관수속간소화 목적에서 과세방식이 증가세에서 종량세 방식으로 바뀌었다.

이 개정에 의해 原油 기본세율은 kℓ 당 530円(증가의 10% 상당)으로 되었다. 그러나 이 감세조치는 석탄대책 장

화에 따른 재정상의 이유로 61년도 말에 폐지되고, 62년도 부터는 정제용 原油에도 기본세율(530円/kℓ)이 적용되었다. 게다가 63년에도 석탄대척의 강화가 필요해 잠정적인 증세가 이루어져 原·重油 관세의 실행세율은 640円/kℓ로 인상되었다.

1971년 美日 경제협의회 이후 1972년 4월에 마지막 수입 제한 품목이었던 輕油 및 重油의 수입자유화가 실시되었다. 이에 따라 소비자 정제주의를 보완해 重油의 수급조정을 꾀하려는 목적에서 1972년도 이후 관세할당제도(1차관세 현행거치, 2차 관세 2,280円/kℓ)가 실시되고 있다. 이 관세할당제도는 특정수입 자격자가 통상 산업성 장관이 지정한 일정수량까지 중유를 수입하는 경우 1차 세율을 적용하고 지정수량을 초과해 수입하거나 수입무역자격자가 수입하는 경우에는 금지세율로 고액인 2차 세율을 적용하는 방식이다.

관세율은 그후 많은 변화를 거쳐 1988년 8월 부터 原油 관세는 kℓ 당 530円으로 되었고, 重油는 1차관세가, A중유 1,640円/kℓ, B중유 1,260円/kℓ, C중유 1,140円/kℓ이고 2차관세는 3,930円/kℓ로 동일하다.

1961년 에너지 간담회 중간보고와 관세율 심의회의의 결의, 1963년 산업구조 조사회 보고에서 「석유관세는 기본적으로 無稅로 해야한다」고 한 이후 이 원칙은 여러번에 걸쳐 확인되고 있다. 그러나 마땅한 다른 재원이 없다는 이유로 세율은 수차에 걸쳐 인상되었다.

한편 다른 석유제품의 관세는 原·重油관세와 같이 목적세화 하지 않고, 전액 일반회계로 이월되고 있다. 이 세금 수입은 휘발유·등유·경유의 수입이 개시된 이후 급증해 86년도에는 전년도 2.5배인 101억엔에 달했다.

2. 石油消費稅

(1) 휘발유세 및 지방도로세(국세)

1949년 재정수입을 목적으로 휘발유세가 부활되었고, 그 세율은 당시의 물가통제령에 의한 휘발유 공정가격의 100분의 100(중량환산 16,450円/kℓ)에 달하는 고율의 증가세 방식이었다. 이러한 고율의 세율이 부과된 것은 당시 휘발유 공급이 주로 美軍에서 유출되거나 GARIOA, EROA기금에 의한 제품수입에 의존하고 있었고, 자동차용 대용연료인 신탄·목탄에 비해 휘발유 연료비가 약 반액인 점등 전후 혼란기의 특수한 사정에 의한 것이었다.

그후 1951. 1월에 과세방식이 종량세 방식으로 변경되어 그 세율은 kℓ 당 11,000円으로 바뀌어 졌다. 이 세율은 1952. 6월에 통제가격이 폐지된 후에도 계속되었다.

1953년에 도로 정비재원 등에 관한 임시조치법이 제정되고, 1954년부터 제1차 도로 정비 5개년 계획이 실시되어 휘발유세는 목적세로서 도로정비 재원으로 그 용도가 정해졌다. 동시에 세율도 54년 4월부터 13,000円/kℓ로 인상되었다.

1955년에 지방도로 세법이 시행되면서 배분방법이 성문화되었고, 동년 8월 이후 국가가 행하는 도로정비 사업비로서 휘발유세(11,000円/kℓ)와 지방공공단체로 이양된 지방도로세(2,000円/kℓ)로 분리되었다.

그후 평균 3년에 1번꼴로 도로정비 5개년 계획이 개정될 때마다 가솔린稅(휘발유세와 지방도로세의 통칭)의 인상을 피해서 1964년 4월에는 기본세율이 28,700円/kℓ(휘발유세 24,300円/kℓ, 지방도로세 4,400円/kℓ)가 되었다.

그후 약 10년간 휘발유 수요확대에 따른 가솔린 세수의 자연증가로 세율 인상은 이루어지지 않았다.

석유위기 후인 1974년도 이후에는 석유파동에 의한 휘발유 수요감소가 예상되어 세수부족을 보충하기 위해 1974년부터 1975년까지 2년간 잠정조치로서 세율이 20% 인상되었다. 이 잠정 기간중 휘발유 수요는 예상외로 꾸준히 증가해 가솔린 세수입은 당초 예산을 웃돌게 되었다.

그러나 가솔린稅에 대신하는 도로정비 재원을 달리 찾을 수 없어서 이 잠정조치는 1976년 6월까지 연장된 후 동년 7월에는 다시 세율이 인상되어 43,100円/kℓ(휘발유세 36,500円/kℓ, 지방도로세 6,600円/kℓ) 79년 6월에는 53,800円/kℓ(동 45,600円/kℓ, 8,200円/kℓ)가 되었다.

가솔린稅는 출고세이고 통상적으로 가솔린 제조업자(정제회사)가 납세의무자가 되어 있는데 일정조건을 갖춘 저유소를 비납세 저유소로 지정한 경우는 그 저유소를 소유하는 원매회사가 납세의무자가 된다.

한편 석유화학 원료용 휘발유(나프타)와 전력, 제철에 쓰이는 연료용 휘발유(나프타)는 면세되고 있다.

(2) 輕油거래세(지방세)

경유거래세는 휘발유에 대한 과세와 균형을 꾀하는 동시에 지방도로정비 재원확보를 목적으로 1956년에 지방세로 제정되었다. 세율은 당초 kℓ 당 6,000円이었는데, 가솔린稅와 똑같이 도로정비 5개년 계획이 개정됨에 따라 수차에

결쳐 인상되어 현재 기본세율은 kl 당 15,000円이고 실행세율은 kl 당 24,300円이다.

경유거래세의 세수입이 전액 도로정비에 충당되고 있어 과세대상은 디젤자동차 연료용 경유만이고 농림, 수산용 및 철도연료용 등은 면세되고 있다. 이 면세조치로 輕油稅는 휘발유세와 다른 두가지 특성을 갖는다. 하나는 용도 면세가 실시됨에 따라 원매업자 단계보다도 특약업자(도매업자) 단계에서 과세하는 쪽이 적절하므로 원칙적으로 특약업자가 판매하는 시점에서 과세하고 있다. 둘째는 면세 경유의 소비량 인정 등의 세무사무내용 때문에 지방세(도도부현세)로 된 것이다.

경유거래세의 징수는 통상 특별징수 방법에 의한 것으로 특약업자가 특별징수 의무자로서 경유인수세를 징수하고 관할 도도부현에 납부할 의무가 있다. 다만 원매업자로부터 수요자에게 직접 경유가 판매되는 경우(직매)에는 원매업자가 특별징수 의무자가 된다.

(3) 石油가스稅(국세)

LPG는 1963년경부터 자동차 연료로 사용되기 시작했다. 1964년 가솔린稅 인상이 영업용 승용차를 중심으로 당시 비과세였던 LPG로 연료전환이 활발해져 가솔린 수요 둔화와 가력하락을 불러일으켰다. 가솔린에 대한 과세와 균형을 꾀하는 동시에 도로정비 재원을 확보할 목적으로 1966년 2월 이후 자동차용 LPG를 대상으로 석유가스세가 제정되었다.

세율은 1966년 2월—동년 12월 톤당 5,000円, 1967년1—12월 톤당 1만円으로 잠정 감감조치를 거친뒤 1970년 1월 이후 기본세율 17,500円이 적용되고 있다. 세수는 과세취지에 의해 세수입의 반은 도로정비 5개년 계획 재원으로 충당되고 나머지는 석유가스 양도세로서 도도부현 및 지정된시에 양도되어 도로에 관한 지출에 충당되고 있다.

납세의무자는 LPG 자동차 충전업자 또는 과세 LPG를 보세지역에서 인수하는 자가 되며, 관할 세무서에 납세할 의무를 갖는다.

(4) 항공기 연료세(국세)

항공기 연료용 휘발유의 경우 2차대전후 휘발유세가 부활된 후에도 항공수송 사업의 조성이라는 입장에서 조세특별조치법에 의해 1971년도까지 면세되었다.

1972년도 부터는 제2차 공항정비 5개년 계획이 시작되어

그 재원확보가 필요하게 되었다. 또 민간항공의 미약적인 발전으로 항공사업을 조성한다는 명분도 없어졌다. 다만 등유형 제트연료에는 소량이면서 휘발유 세법상의 휘발유에 해당하지 않는 점도 있어 정부는 등유형 제트연료를 포함한 모든 항공연료를 과세대상으로 한 항공기 연료세를 1972년도부터 신설, 그 세수입을 공항정비 특별회계재원으로 충당하게 되었다.

세율은 1972년도 kl 당 5,200円, 1973년도 10,400円의 잠정경감 조치를 거쳐 1974년도 이후에는 기본세율 13,000円이 적용되었다. 그후 1971년도부터 항공기소음 대책비 등에 충당 하기 위해 kl 당 26,000円으로 인상되었다. 세수입의 11/13은 국립공항정비채원에 충당하고 나머지 2/13는 공항관련 도시와 도도부현에 양도되고 있다.

항공기 연료세는 주입세로서 납세의무자가 항공기 소유자 또는 사용사업자로 되어 있는 점이 특징이다. 지방공공단체는 납세의무가 없고 국제선은 비과세이다.

(5) 石油稅(국세)

석유업계의 강력한 반대에도 불구하고 石油개발·비축 등 석유정책의 추진 재원을 확보한다는 명목으로 石油稅가 제정되어 1978년 6월부터 과세되었다. 그후 제2차 석유위기에 따라 대체에너지 개발 필요성이 높아져 본 세의 용도는 「石油 대책」에서 「石油 및 석유 대체 에너지 대책」으로 확대되었다.

당초 石油稅의 과대대상은 국산 및 수입原油와 수입 석유 제품으로 세율은 과세표준의 3.5%였는데 1983년의 원유가격 하락에 의한 세수입 감소를 보충할 목적으로 1984년에 석유 세법이 개정되어 세율은 4.7%로 인상되었다. 동시에 이 개정에 따라 가스상태의 탄화수소인 국산 및 수입 천연가스와 수입 LPG에 대해서도 세율이 1.2%로 신규과세되기 시작했다.

한편 1987년 12월 17일 自民黨 稅制 조사회에서 석유세의 종량세 전환 및 증세가 결정되었다. 조세 특별조치법에 의한 잠정조치로 1988년 8월 1일부터 석유 세의 세율은 石油kl당 2,040円, LPG톤당 670円, LNG톤당 720円이 되었다.

石油稅의 수입은 일단 일반회계 수입이 된 후 石油 대책 및 석유 대체 에너지 대책의 재원분은 「석탄·석유 및 석유 대체에너지 특별회계」의 石油 및 석유 대체에너지 계정으로 이월된다. 1982년도까지는 原油 가격의 상승에 따라

석유세수입이 양 대책용 세출을 상회했기 때문에 잉여금이 일반회계에 유보되어 있었는데, 그 후에는 원유가격 하락에 따른 세수입 감소로 일반회계 유보분이 지출되어 1988년도 통상산업성의 요구서에는 재원부족분인 1,700억円을 차입금으로 조달하는 방안이 제시되어 있다.

日本の 에너지 소비구조가 石油稅도 입서와 크게 바뀌어 각 에너지 경쟁시대를 맞고 있으며 현재 석유대책 세출에는 국가비축과 같이 본래 일반재원에서 조달해야 하는 것이 큰 비율을 차지하고 있어 이 재원부족분이 어떻게 처리 될 것인가가 주목된다. □〈日本 석유 편람〉

日本の 석유소비세율추이

(단위 : 円/kg)

	가솔린세(국세)			輕油稅	石油가스稅	항공기 연료세	石油稅
	휘발유세	지방도로세	計	(지방세)	(국세)	국세	(국세)
'37.4.1	13.20	-	13.20	-	-	-	-
'40.4.1	34.45	-	34.45	-	-	-	-
'43.7.1	폐지	-	폐지	-	-	-	-
49.5.10	100%	-	100%	-	-	-	-
'51.1.1	11,000	-	11,000	-	-	-	-
'54.4.1	13,000	-	13,000	-	-	-	-
'55.8.1	11,000	2,000	13,000	-	-	-	-
'56.6.1	11,000	2,000	13,000	6,000	-	-	-
'57.4.7	14,800	3,500	18,300	6,000	-	-	-
'57.4.11	14,800	3,500	18,300	8,000	-	-	-
'59.4.11	14,800	3,500	18,300	10,400	-	-	-
'59.4.11	19,200	3,500	22,700	10,400	-	-	-
'61.4.1	22,100	4,000	26,100	10,400	-	-	-
'61.5.1	22,100	4,000	26,100	12,500	-	-	-
'64.4.1	24,300	4,400	28,700	15,000	-	-	-
'66.2.1	24,300	4,400	28,700	15,000	5엔/kg	-	-
'67.1.1	24,300	4,400	28,700	15,000	10엔/kg	-	-
'70.1.1	24,300	4,400	28,700	15,000	7.50엔/kg	-	-
'72.4.1	24,300	4,400	28,700	15,000	7.50엔/kg	5,200	-
'73.4.1	24,300	4,400	28,700	15,000	7.50엔/kg	10,400	-
'74.4.1	29,200	5,300	34,500	15,000	7.50엔/kg	13,000	-
'76.4.1	29,200	5,300	34,500	19,500	7.50엔/kg	13,000	-
'76.7.1	36,500	6,600	43,100	19,500	7.50엔/kg	13,000	-
'78.6.1	36,500	6,600	43,100	19,500	7.50엔/kg	13,000	(CIF+관세)*3.5%
'79.4.1	36,500	6,600	43,100	19,500	7.50엔/kg	26,000	(CIF+관세)*3.5%
'79.6.1	45,600	8,200	53,800	24,300	7.50엔/kg	26,000	(CIF+관세)*3.5%
'84.9.1	45,600	8,200	53,800	24,300	7.50엔/kg	26,000	석유: (CIF+관세)*4.7% LPG, LNG: (CIF+관세)*1.2%
'88.8.1	45,600	8,200	53,800	24,300	7.50엔/kg	26,000	석유: 2,040엔/KL LPG: 670엔/t LNG: 720엔/t