

일본의 석유세제

1. 머리말

석유가 에너지원으로서 석탄의 위치를 대신했던 때부터 석유는 일상생활의 곳곳에 파고들었으며, 이제는 생활에서 필수불가결한 위치를 확고히 고수하고 있다. 산유국은 주된 수입원으로서 석유판매 대금에 의존하면서 국가경제를 유지시키고 있으며, 소비국은 그 석유를 수입함으로써 일상생활을 영위하는 상호의존관계에 있다.

국가에 있어서 석유는 국민생활에서 없어서는 안 될 필수불가결한 기초에너지인 반면, 수입에 의존하고 있다는 점에서 국민으로 하여금 안정적으로 에너지원을 확보할수 있는 여건을 조성해야 할 것이며, 또한 국내로의 에너지원 안정공급도 확보해야 할 것이다.

세금은 정부가 어떠한 국책사업을 시행하는 데 필요한 재원마련의 수단이며, 또는 과소비를 억제하는데 사용되는 방법이다. 석유의 경우, 필수불가결한 민생용품이며, 거의 전량을 수입에 의존한다고 한다면, 국가차원에서 관리하는 당연한 것일 수밖에 없을 것이다.

일본은 우리나라와 마찬가지로 지정학적인 위치나 에너지, 특히 석유의 대의존도 등 여러가지면

에서 유사한 점이 많으며, 일본의 정치, 경제, 사회, 문화 등 모든 면에서 일본의 여러 정책이 우리나라의 입장에서는 하나의 참고자료로서의 가치는 충분히 지닌다고 할 수 있을 것이다.

최근 일본에서는 석유세제를 둘러싸고 뜨거운 논의가 진행되었다. 물론 그러한 논의의 배경에는 석유에 대해 부과되는 세금을 재원으로 다른 사업에 활용한다는 점이 원인이 된 것이다.

구체적으로 논의된 것은 건설성과 석유업계간의 논쟁의 대상이 되었을 경우거래세와 석유가스세인데, 이 두 세금은 도로정비사업의 재원으로 충당되고 있다.

얼마전 우리나라에서는 교통부에서 가솔린세를 부과하겠다고 주장한 적이 있는데 일본의 도로정비대책의 재원으로 부과되는 경우거래세, 석유가스세와 유사한 면이 있다.

2. 일본 석유세제의 특징

일본석유세제의 특징은 석유세 수입의 대부분이 석유부문이 아닌 다른 부문의 재원으로 활용되고 있다는 점이다.

즉 표에서 보는 바와 같이 총 41,316억엔의 세수입중 원유관세 987억엔은 석탄대책에 사용되며, 석유세수입 5,070억엔은 석유대책에 4,956억엔, 석

1992회계년도의 석유세수입과 사용

<세 율>	<세 수입>	<용 도>
원유관세 315엔/kl	987억엔 (2.4%)	석탄대책 1,043억엔 (2.5%)
석유세 2,040엔/kl	5,070억엔 (12.2%)	석유대책 4,956억엔 (11.9%)
석유가스세 9,800엔/kl	320억엔 (0.8%)	석유대체에너지대책 399억엔 (1%)
가솔린세 53,800엔/kl	25,116억엔 (60.8%)	도로정비 34,444억엔 (82.7%)
경유거래세 24,300엔/kl	9,008억엔 (21.8%)	공항등 정비 815억엔 (1.9%)
항공기연료세 26,300엔/kl	815억엔 (2.0%)	
	합계 : 41,316억엔(100%)	합계 : 41,657억엔

주) 세수입과 사용합계액이 일치하지 않는 것은 석유세 수입의 일부(350억엔)가 일반 회계로 유보되며, 또한 석특회계가 상기 세수입이외에 잉여금 등(691억엔)을 재원으로 하기 때문이다.
 ※ 석유연감 1992에서 인용

유대체에너지대책에 399억엔이 사용되며, 항공기연료세 수입 815억엔은 공항등 정비에 사용되며, 그 나머지 석유가스세 수입 320억엔, 가솔린세 수입 25,116억엔, 경유거래세 수입 9,008억엔 등 총 34,444억엔이 도로정비에 사용된다. 다시 말하면 석유와 관련되어 거두어 들인 세금으로 인한 수입의 80% 이상이 도로정비를 위해 사용되는 것이다.

1992년 4/4분기부터 일본에서는 이러한 왜곡된 석유세제에 대한 석유업계로부터의 조정요구가 증대하기 시작하였다.

3. 도로정비 특별회계 재원에 대한 공방

일본의 석유세제는 석유에서 거두어들인 稅收의

대부분(80% 이상)이 석유부문이 아닌 도로정비 특별회계의 재원이 된다는 것에서 논란의 대상이 되어 왔으나 1993년 3월 말로 기한이 끝나는 잠정세율을 놓고 또다른 논란이 제기되어 도로정비 특별회계의 재원이 되고 있는 석유가스세, 경유거래세의 향방에 관한 관심이 고조되고 있다.

<건설성의 증세 주장>

1992년 11월 건설성은 「도로 특정재원의 확충에 대하여」라는 제목으로 가솔린세 및 경유거래세 등 도로정비 특별회계의 재원이 되고 있는 세금에 대한 증세의 필요성을 주장하고 있다.

건설성은 첫째, 미국을 제외한 주요 선진국가들과 비교할 때 연료세의 세부담율과 세액이 상대적으로 저수준인 상태에 있으며,

둘째, 도로특정재원의 세율은 1979년 이후 인상되지 않고, 중량세의 형태를 취하고 있기 때문에, 소득과 코스트의 상승에 따른 세액의 증가가 이루어지지 않고 있으며,

세째, 현행세제에서는 경유거래세가 24,300엔/

kℓ인데 비해 가솔린세가 53,800엔/kℓ이기 때문에 가솔린세가 상대적으로 부담이 커서, 부담공평의 차원에서 양세금의 격차를 축소해야 할 것으로 요망되며,

네째, 현시점에서 도로특정재원의 확충을 도모코자 하는 것은 1994년 이후로 보이는 환경세 도입의 본격적인 논의와의 혼동을 피하고, 연료세를 대상으로 하는 도로특정재원 세제로서의 성격을 분명하게 할 필요가 있기 때문이며,

다섯째, 금후 1993년도 이후 경기회복이 전망되고 있으며, 또한 세제의 확충이 경제와 물가에 미치는 영향은 경미할 것으로 전망되고, 도로투자의 확대에 의해 오히려 국민생활의 향상과 경제의 성장이 전망된다는 등의 이유로 가솔린세에는 5,000엔/kℓ, 경유거래세는 10,000엔/kℓ의 증세를 주장하고 있는데, 이 증세안이 채택되면 가솔린세 수입은 2,500억엔, 경유거래세 수입은 4,000억엔이 추가로 증가되어 합계 6,500억엔의 세수증가가 되게 한다.

〈석유연맹의 반론〉

이에 대해 석유연맹은, 현 석유세제상에서 석유는 이미 거액, 고율의 석유세가 부과되고 있어 증세보다는 오히려 경감조치가 취해져야 할 것이라고 주장하고 있다. 즉, 석유는 현재 연간 4조 1,000억엔, 여기에 소비세 약 4,500억엔을 더하면, 총 4조 6,000억엔에 달하는 세금이 부과되고 있는 실정이며, 이를 석유 1kℓ당으로 환산하면, 수요량은 연간 약 2억 3,000만kℓ이므로 약 20,000엔이 되며, '92년 10월의 원유수입가격 약 16,000엔을 4,000엔정도 상회하는 고액, 고율의 세금이 되고 있다.

석유에 대한 세금 중 가솔린세는 1974년 4월 이후 18년간, 경유거래세는 1976년 4월 이래 16년간에 걸쳐서 각기 고율의 잠정세율(가솔린세는 34,500엔/kℓ, 43,100엔/kℓ를 거쳐 현재는 53,000엔/kℓ이며, 경유거래세는 19,500엔/kℓ를 거쳐 24,300엔/kℓ가 부과되고 있다)이 계속되어 현재에 이르고 있는 실정이며, 1989년 4월 소비세 도입시에도 석유란은 단순 병과되었다는 것을 감안하면, 증세보다도 오히려 1993년 3월로 잠정기한이 도래하는 경유거래세, 가솔린세를 생활대국 실현을 위해서도, 기본세율로

환원하는 등 경감조치를 도모해야 할 것이며,

둘째, 가솔린, 경유 등은 국민생활과 산업활동에 있어서 필수불가결한 필수품이며, 석유증세는 불황하에서 신음하는 국민생활에 타격을 주며,

세째, 도로정비재원이 석유세금에 과도하게 의존(약 1/3)하고 있는데, 도로를 정비하기 위한 도로예산이 가솔린세, 경유거래세 등 특정재원에 지나치게 의존하고 있다는 것은 도로가 몇세대에 걸쳐서 국민 전체가 그 이익을 향유한다는 국민공유의 기본적인 재산임을 감안할때, 일반재원을 대폭적으로 투입하여야 할 것으로 본다.

1992년도 도로 정비비의 재원구성을 보면, 유료 도로를 제외한 일반도로의 경우, 재원에서 점하는 석유세금의 비율은 43%에 미치고 있으며, 자동차세가 17%, 일반재원이 40%를 차지하여, 석유세금의 비율이 최고를 이루고 있다

가솔린세, 경유거래세는 1954년 4월, 1956년 6월에 각각 도로정비재원으로서 특정화되었으며, 현재의 안정적인 경제사회에서 일반재원을 대폭 상회하는 과도한 가솔린세, 경유거래세 등의 특정재원에 의존하는 것은 부당, 불합리하며, 이런 점에서 도로정비 재원은, 도로심의회의 건의에도 나타나 있듯이 일반재원의 투입을 증대시켜야 할 것이다.

네째, 석유증세는 산유국의 반발을 초래하고, 일본의 에너지의 안정공급을 저해하며,

다섯째, 석유증세는 경기회복책에 역행한다는 것인데, 작년 정부는 경기부양을 도모하고자 하는 의도에서 총액 10조 7,000억엔에 달하는 종합경제대책을 마련하였는데, 이러한 시기에 증세를 계획한다는 것은 논리에 맞지 않는다고, 주장하면서 건설성의 증세안에 대해 다음과 같이 반론을 제기하고 있다.

첫째, 미국을 제외한 선진국가들에 비해 일본의 세율이 저수준이라는 것은, 이들 비교국가들이 간접세의 비율이 높은 국가라는 점을 주목하지 않았기 때문이다. 즉, 일본의 간접세의 비율이 25.8%인데 비해, 영국은 44.7%, 프랑스는 60.9%, 독일은 46.8%를 차지하고 있다,

둘째, 가솔린세는 1974년, 경유거래세는 1976년

부터 잠정세율이 실행되고 있는데 이번 만큼은 기한 연장을 하지 않고 기본세율로 전파시켜야 할 것이다.

세제, 가솔린세와 경유거래세의 격차는 가솔린세율의 인하로 조치되어야 할 것이다.

네제, 도로투자의 확대가 경기회복에 기여한다는 것은 분명하지만, 그 재원이 증대되면, 그 만큼의 소비가 감소하기 때문에 효과는 상쇄될 것이라면서 반론을 제기하고 있다.

또한, 가솔린세, 경유거래세에 대한 증세도 현재 1993년도 도로관계 예산개요(건설성 도로국, 도시국)에서 보이듯이, 1993년도 도로사업비의 요구액은 12조 4,488억엔인데 이는 현행 세율로도 충족되며, 자동차 증량세가 목표액을 충족시키지 못하고 있는데 그 액수가 1조 1,421억엔이라는 것을 감안하면, 이 액수는 증세코자하는 6,500억円の 약 2년분에 해당되어 오히려 이의 충족을 추진해야 할 것이라고 하고 있다.

4. 도로관련 재원에 편입되는 석유세

도로정비 특별회계 재원으로 충당되는 석유관련 세금은 가솔린세(휘발유세, 지방도로세), 경유거래세, 석유가스세이다.

〈가솔린세〉

휘발유세 및 지방도로세 즉 가솔린세는 온도 15°C 상태에서 비중이 0.8017을 넘지 않는 탄화수소유를 대상으로 과세하며, 현행 세율은, 휘발유세 45,600엔/kℓ, 지방도로세 8,200엔/kℓ로 총 53,800엔/kℓ이다.

석유소비세는 1904년부터 1924년까지 등유를 대상으로 부과했던 석유소비세에 기원을 두고 있으며, 그후 군사적인 목적으로 1937년 4월부터 13.20엔/kℓ의 휘발유세가 창설되어, 1940년 4월 34.45엔/kℓ로 인상된후 1943년 7월에 폐지 되었다. 현 휘발유세는 1949년 5월 부터 100%의 세율로 부과되기 시작하였다.

이 휘발유세는 1951년 1월부터 종가세에서 종량세로 변경되어 11,000엔/kℓ가 부과되었으며, 그후 1954년 4월 13,000엔/kℓ, 1955년 8월 11,000엔/kℓ, 1957년 4월 19,200엔/kℓ, 1961년 4월 22,100엔/

kℓ로 거쳐 1964년 4월부터 현 기본세율인 24,300엔/kℓ가 부과되었으며, 1974년 4월부터는 잠정세율이 적용되어 29,200엔/kℓ, 1976년 36,500엔/kℓ를 거쳐 1979년 6월부터 현 잠정세율인 45,9600엔/kℓ가 적용되어 오늘에 이르고 있다.

1955년 8월부터는 지방도로세가 추가되어 2,000엔/kℓ가 병과되었으며 1957년 4월 3,500엔/kℓ, 1961년 4월 4,000엔/kℓ를 거쳐 1964년 4월부터 현 기본세율인 4,400엔/kℓ가 부과되었으며, 1974년 4월부터 5,300엔/kℓ의 잠정세율이 적용되기 시작하여, 1976년 7월 6,600엔/kℓ를 거쳐 1979년 6월부터 8,200엔/kℓ의 현 잠정세율이 적용되고 있다.

1979년 6월부터 적용되고 있는 잠정세율의 기한은 1993년 3월 말까지로 규정되어 있다.

1992년 세수입액을 기준으로 보면 가솔린세의 세수입은 약 25,116억엔으로 전체석유세수입의 60.8%를 차지하고 있다.

가솔린세는 도로정비 긴급조치법에 따라, 지방도로세법에 따라 도로관련 재원으로 활용되고 있다.

즉, 도로정비 긴급조치법에 의거 휘발유세의 전액(1988년 이후 5년간은 同法 제 5조에 의거 휘발유세 수입의 1/4은 도로정비 특별회계에 편입) 및 석유가스세의 1/2은 同法 제 3조에 의거 도로정비비의 재원으로 충당되며, 同法 제 2조에 의거 정부가 책정하는 도로정비 5개년 계획의 재원으로 충당하고 있다. 이 재원은 도로정비 특별회계법에 따라 도로정비 특별회계에 편입된다.

지방도로세는 지방도로세법 제 1조 및 同규정에 근거한 지방도로 양여세법에 의거 都道府縣 및 市町村(특별구 포함) 등 지방자치단체에 양여시키며, 그 세수입의 64%는 都道府縣 및 지정시(오오사카, 나고야, 교토 등 9개시)에, 36%는 市町村에 양여시키고 있다.

〈경유거래세〉

경유거래세는 비중이 15°C인 상태에서 0.8017~0.8762이며, 잔류탄소분이 0.2%를 초과하지 않으며, 인화점이 130°C를 넘지 않는 탄화수소유, 즉 경유에 부과되는 세금이며, 현행 세율은 24,300엔/kℓ이다.

경유거래세는 지방세로 1956년 6월부터 부과되기 시작하였으며, 첫 부과당시의 세율은 6,000엔/kl였다. 이 세율은 1957년 4월 8,000엔/kl, 1959년 4월 10,400엔/kl, 1961년 5월 12,500엔/kl를 거쳐 현 1964년 4월부터 현 기본세율인 15,000엔/kl가 적용되었으며, 1976년 4월부터 19,500엔/kl의 잠정세율이 부과되기 시작하였고, 1979년 6월부터는 현행 잠정세율인 24,300엔/kl가 적용되고 있다.

1992년도 석유수입액중 경유거래세 수입액은 9,008억엔으로 전체 석유 수입액의 21.8%를 차지하고 있다.

경유거래세는 지방세법 및 도로법에 의거 도로에 관한 비용으로 충당되고 있다.

즉, 경유거래세는 지방세법 제 700조에 의거 道府縣 및 도로법 제 7조 제 3항에 의거 지정시의 도로에 관한 비용의 재원으로 충당된다. 그리하여 同法 제 700조의 49규정에 따라 지정시를 포괄하는 道府縣은 일정비용(세수입액의 10%에 상당하는 금액에 해당 道府縣 내의 국도와, 道府縣도로(지방도로)의 면적에 대해 접하는 지정시내에 있는 국도, 도부현도(지방도로)의 면적의 비율을 곱한것)을 지정시에 교부하고, 同法 제 700조의 50규정에 따라 道府縣등 지방자치단체는 납부된 금액의 93%(지정시가 있는 道府縣은 지정시에 교부한 잔액의 93%), 교부받은 지정시는 전액을 각각 도로에 관한 비용으로 충당해야 한다.

〈석유가스세〉

석유가스세는 국세이며, 온도 15°C, 1기압상태에서 기체상태를 유지하는 탄화수소 즉 석유가스에 부과하는 세금이다. 이 세금은 kg을 기준으로 부과되기 때문에 통상 1l를 0.56kg으로 환산하여 산정한다.

1966년 2월부터 부과되기 시작하였으며, 첫 부과당시는 5엔/kg(2,800엔/kl)이 부과되었으며, 1967년 1월 10엔/kg(5,600엔/kl)를 거쳐 1970년 1월부터 현행 세율인 17,500엔/kg(9,800엔/kl)이 부과되어 현재에 이르고 있다.

석유가스세는 도로정비 긴급조치법과 석유가스

규정하는 지정시에 양여하여 그 전액이 도로에 관한 비용으로 충당된다.

석유가스세 수입은 1992년 기준으로 보면 320억 엔으로 전체 석유세 수입의 0.8%를 차지한다.

5. 석유부문 재원으로 충당되는 석유세

전체 석유세 수입중 석유와 관련한 비용으로 충당되는 세수입은 석유세수입 뿐이며 이는 전체석유세 수입의 12.2%이다. 이는 물론 석유대체에너지와 관련한 비용으로 충당되는 금액을 포함한 것이다.

석유세는 국세이며, 원유, 석유제품 및 가스상태의 탄화수소에 과세되며, 현행세율은 원유 및 석유제품의 2,040엔/kl, 수입 LPG가 톤당 670엔, 국산 천연가스 및 수입 LNG가 톤당 720엔이다.

석유세는 1978년 6월 원유 및 수입석유제품에 3.5%의 세금이 부과되면서부터 시작되었으며, 1984년 9월 4.7%로 인상됨과 동시에 수입 LPG와 국산천연가스 및 수입 LPG와 국산 천연가스 및 수입 LNG에 1.2%의 세금이 부과되었다. 이 당시 석유세의 과세표준은 CIF+ 관세였다. 1988년 8월부터 석유세는 기존의 종가세에서 종량세로 이행하면서, 원유 및 수입석유제품은 2,040엔/kl, 수입 LPG는 670엔/TON, 국산천연가스 및 수입 LNG는 720엔/TON의 현행세율이 적용되기 시작했다.

이 석유세의 수입은 일반회계의 세수입이 되어 왔으나, 「석유개발공단법 및 석탄 및 석유대책 특별회계법의 일부를 개정하는 법률」에 의해 석탄 및 석유대책 특별회계법이 개정되고, 이에 따라 석유세의 수입액에 상당하는 금액은, 일반회계에서 석탄 및 석유대책 특별회계의 석유계정으로 편입되게 되었다.

석유세 수입은 1992년 세수입액을 기준으로 보면, 5,070억엔으로 전체 석유관련세의 수입중 12.2%를 차지하고 있다.

개정된 석탄 및 석유대책 특별회계법 제 4조의 2에 의거하여 정부는 석유대책에 필요한 비용의 재원에 충당하기 위해, 매회계년도에 당해년도의 석유세 수입액의 예산액 및 당해년도의 전년도 이전의 각년도 석유세 수입액의 결산액(당해년도 전년도에 대해

양여세법의 규정에 따라 도로에 관한 비용의 재원이 된다.

석유가스세의 1/2은 휘발유세와 마찬가지로 정부가 책정하는 도로정비 5개년계획의 재원으로 충당되어, 도로정비 특별회계의 재원으로 편입되고 있다.

나머지 1/2은 지방도로세와 같이, 석유가스 양여세법에 의거 都道府縣 및, 도로법 제 7조 제 3항에서 서는 예산액)을 합한 금액에서 당해년도의 전년도 이전의 각년도의 일반회계에서 석유계정으로 편입된 금액의 결산액을 합산한 금액을 공제한 금액에 상당하는 금액을 일반회계에서 석유계정으로 편입된 것으로 한다.

이 석유세는 지난 1991년 회계년도 기간동안, 고티 지역의 평화회복 활동을 지원하기 위해 1990년도에 재원확보에 관한 임시조치로 석유임시특별세가 1991년 1년간 부과된 적이 있는데 그 세율은 당시 세율의 50% 수준인 원유 및 석유제품 1,020엔/kℓ, 수입 LPG에 335엔/톤, 국산 천연가스 및 수입 LNG에 360엔/톤이 석유세에 병과되었으나 기한도래로 폐지되었다. (석유임시특별세의 원활 또는 적정한 전가에 대하여, 1991년. 3. 13, 석유연감, 1992)

6. 석탄산업 보호를 위한 재원으로 충당되는 석유세

석유가 사용되기 시작하고 정부의 정책이 주유중 탄책으로 진행되면서 석탄산업은 상대적으로 그리고 절대적으로 사양길로 접어들어가는 경향이 보이면서 이에 대한 보호책 창출이 요구되기 시작하였다.

이에 정부에서는 국내의 석탄산업 등에 대한 보호관세 명목으로 원유관세가 창설되었으며, 이후 석탄산업대책의 재원으로서 활용되고 있다.

원유관세는 석유의 수입시 부과되는 세금으로 1991년 12월의 관세율 심의회에서는 원유관세를 無稅로 하고 잠정세율을 1992년~1996년도에 315엔/kℓ, 1997년~2001년에는 215엔/kℓ, 2002년 4월부터는 無稅로 하는 내용의 답신을 정부에 제출하였고 이 내용은 채택되었다.

그리하여 현행 관세는 315엔/kℓ이다. 관세는 1951년 5월 10%의 증가세를 부과하면서 시작되었

으며 1961년 6월부터는 종량제로 전환되어 530엔/kℓ가 부과되었고, 1989년 4월부터 350엔/kℓ를 거쳐 1992년 4월부터 현행 관세율인 315엔/kℓ가 적용되었다.

원유관세 수입은 1992년을 기준으로 보면 987억 엔이며 이는 전체 석유에 대한 세수입의 2.4%를 차지하고 있다.

7. 공항등 정비비용 재원으로 충당되는 석유세

항공기연료세는 국세이며, 항공기 연료용으로 공급되는 탄화수소유에 과세한다. 항공기연료세는 1972년 4월부터 부과되기 시작하였으며 부과당시는 5,200엔/kℓ가 부과되었으며, 1973년 4월 10,400엔/kℓ, 1974년 4월 13,000엔/kℓ를 거쳐 1979년 4월부터 현 세율인 26,000엔/kℓ가 적용되기 시작했다.

항공기연료세는 1992년 세수입을 기준으로 보면, 815억엔으로 전체석유로 인한 세수입액의 2.0%를 차지하고 있다.

항공기연료세의 세수입은 항공기연료세법, 항공기연료 양여세법에 의거 전액공항등 정비비용의 재원으로 충당된다.

즉 세수입액의 11/13은 공항정비 특별회계에 편입되어 국가의 공항정비비 등에 사용되고, 나머지 2/13는 항공기 연료양여세법에 따라 그 중 4/5가 공항이 있는 市町村에, 1/5이 공항이 있는 都道府縣에 양여되어 항공기의 소음방지대책, 공항정비 등에 사용된다.

8. 1993년도 세제개정(안)의 개요 및 그 의의

일본석유연맹은 석유증세에 대한 반대입장을 명확히 하면서 다음과 같은 세제개정을 요구하였다.

첫째, 가솔린세(휘발유세, 지방도로세)의 잠정세를 철폐 및 기본세율의 경감, 둘째, 원유관세의 철폐, 세째, 석유세의 경감, 네째, 경유거래세의 잠정세를 철폐 및 기본세율의 경감, 다섯째, 석유가스세의 경감, 여섯째, 항공기 연료세의 경감이 그것이다. 이에 대해 1992년 12월 17일에 확정된 일본자민당

의 1993년도 세계개정안은 다음과 같다.

첫째, 원유관세 및 석유세는 현행세율을 유지하고, 둘째, 휘발유세의 잠정세율은 인상(45,600엔/kl→48,600엔/kl)하고, 지방도로세의 잠정세율은 인하(8,200엔/kl→5,200엔/kl)하여 가솔린세의 세율은 변동없게 하며, 셋째, 경유거래세의 잠정세율을 인상(24,300엔/kl→32,100엔/kl)하며, 넷째, 석유가스세 및 항공기 연료세는 현행대로 유지한다. 다섯째, 가솔린세 및 석유거래세의 新세율적용은 1993년 12월 1일부터 1998년 3월 31일까지로 하며, 1993년 11월까지의 현행잠정세율을 연장적용한다는 것이다.

1992년 12월 17일에 확정된 자민당의 석유세제 개정안의 요지는 결국 경유거래세의 잠정세율을 7,800엔/kl를 인상시키는 결과를 낳았으며, 기한도래를 계기로 폐지를 요망했던 잠정세율을 1998년 3월 31일(1997회계년도)까지 연장시킨 것이다.

결국 경유거래세의 잠정세율이 인상되었다는 것은 도로정비에 대한 재원확보를 도모했다는 것이며, 지난해 10조 7,000억엔에 달하는 종합경기부양책으로는 그 효과가 충분하지 않을 것이라는 전망에

근거한 것이 아닌가 싶다. 도로정비 등을 공공투자 증진의 한 방법으로 본다면 이 또한 경기부양책의 일환으로 취해진 조치로도 볼 수 있을 것이다.

한편, 최근의 환경보존논란과 관련하여, 환경부 문에서의 선진기술 보유국이며, 환경보존의 선두주자로서의 위치를 확고히 하려는 의도에서, 화석연료의 하나인 석유의 소비억제책으로서의 의미도 있다고 볼 수 있을 것이다.

최근 미국의 클린턴정부는 종합에너지세를 도입하여 에너지의 주종을 석유에서 천연가스로 전환시키려 하고 있다. 일본에서도 Eco-Station 2000계획, 凡아시아 천연가스 파이프라인망 건설 구상 등 脫석유정책이 추진되어 오고 있다.

미국의 종합에너지세를 환경세 도입으로 인정한다면, 또한 1994년에는 일본에서도 환경세 도입여부가 확정될 예정이며, 그 도입 가능성이 높다는 점에서, EC의 미국과 일본의 태도와 연계한 환경세 도입주장을 고려한다면, 석유산업의 미래는 어느 누구도 장담하지 못할 것이라는 것은 부인할 수 없을 것이다. ♣

(유개공, 주간석유뉴스)

■ 시사영어 ■

基 金

정부·公共단체가 특정사업 수행을 위해 설치한 資金

특정한 공공사업수행을 위해 정부 또는 공공단체가 설치한 자금. 경제상황의 변화에 탄력적으로 대응하기 위해 정부예산과 구분되는 자금을 조성, 운용하는 것이다.

부담금 출연금 잉여금등 다양한 수입원을 토대로 융자사업등 추가이윤을 기대하고 제공하는 경우가 많다. 공권력에 의한 조세수입에 따라 代價 없이 사용하는 것이 원칙적인 정부예산과는 이런 점에서 다르다.

기금은 관리주체에 따라 정부가 관리하는 정부관리기금과 중소기업진흥공단등 정부이외의 기관에서 관리하는 민간기금으로 나뉜다.

설치목적에 따라서는 ▲양곡관리기금 외국환평형기금등 특정목적을 수행하는 사업관리기금 ▲국민연기금 공무원연기금등 장래 지출에 대비해 자금을 적립하고 원본을 증식할 목적으로 설치된 적립성기금등으로 분류된다.