



# 일본 자민당 해운세제소위원회 톤세제 도입추진 일본 선주협회(안)대로 일본적 선박 우선 적용

일본 자민당의 해운·조선대책특별위원회 해운세제문제소위원회(위원장 :카네코 카즈요시 중의원 의원)는 6월15일의 제6차 회의에서 일본의 국제해운 경쟁력 강화를 향한 톤수표준세제 도입에 대한 향후 계획 등을 발표했다.

톤세제는 선박의 운항톤수를 기준하여 '추정이익'에 과세하는 외형 표준 과세로 이미 도입하여 시행하고 있거나 도입을 추진중인 유럽해운국들은 기업수익에 부과되는 법인세와 함께 선택적으로 적용되고 있다.

국제해상운송의 안정적 확보 차원에서 도입을 추진하고 있는 일본선주협회는 6월13일 열린 동소위원회 제5차 회의에서 일본선적을 대상으로 도입을 시작해 '추정이익'의 수준을 영국, 네델란드의 톤수 세제와 동등 수준으로 하는 것 등을 골자로 일본형 톤수표준 세제안을 제시했다.

또한 이날 회의에서는 비상시의 수송대응과 관련하여 일본선협이 유사시에 일본선사들의 활동 등을 소개했다. 즉, 1980년의 이란과 이라크 전쟁으로 선박 공격이 빈발하는 가운데 위험해역에 취항한 것을 시작으로 1990년의 이란·쿠웨이트 분쟁, 1995년의 고베 대지진, 1998년의 인도네시아 대폭동 발생시 수송협력 등의 실적을 설명했다.

일본선협의 톤수세제안은 해양국가인 일본에 불가결한 국제해상 운송능력의 안정적 확보를 목적으로 일본적 선박(2005년 6월말 현재 일본상선

대 약2,000척중 95척)에 도입하는 내용으로 되어 있다.

이와함께 현재 국토교통성이 검토하고 있는 일장기 계약선박(등록·기국 분리에 의한 일본선사 지배 외국선적에의 주권과급제도)에 대한 적용도 향후 검토하는 것을 포함시켰다.

적용대상 선박에 대해 일본선협은 탱커 등의 자원에너지선(일본적 선박 수송비중 6-19%)를 중심으로 설명해 왔지만, 컨테이너선(일본적 9척)에 대해서도 기간산업인 자동차 회사의 조립부품 수송 등을 통해 일본의 산업인프라를 지원하고 있다고 설명했다.

이에 대해 국토교통성은 톤세제 도입에 의한 감소효과를 국민에게 환원한다는 취지에서 부정기선의 경우 장기계약의 세부담 경감에 의해 운임저감→유통코스트 저감→제품가격 저감→소비가격 저감으로 이어져야 한다는 입장이다.

유사시 수송전략을 둘러싼 논의에서 의원들은 "안전보장 문제는 외항해운 뿐만이 아니라 일본경제 전체의 문제"라는 의견과 함께 "일본의 안전보장상 일본선사에 경쟁력을 갖게 하지 않으면 안된다"는 등의 의견이 전해져 톤수 세제도입 논의와 유사시 수송전략을 따로 논의해야 한다는 의견이 지배적이었으나, 톤세제 도입의 필요성에 대해서는 모두가 공감한 것으로 알려졌다.