

주요 해운국 톤세제 시행 현황 출장조사
- 독일 · 덴마크 · 노르웨이 -

2023. 04. 22 - 04. 28

해운정책연구실

출장 개요

1. 출장목적

- 해운산업 글로벌 경쟁력 유지를 위한 톤세제 개선방안 연구"와 관련하여 유럽 주요국 톤세제 현황 및 운영사례를 조사하여 우리나라 톤세제 제도의 개선방안을 도출하고자 함
- 유럽 해운 선진국 가운데 독일, 덴마크, 노르웨이의 톤세제 현황에 대한 사례를 조사함

2. 출장자

- 해운연구본부 해운정책연구실 전서연 전문연구원
- ※ 외부 동행 출장자

기관명	출장자	비고
해수부	김지홍 사무관	
유코카캐리어스	박종대 이사	
한국해운항만학술단체협의회	한종길 회장	
	정아름 박사과정 연구원	

3. 출장일정

- 출장기간 : 2023. 4. 22(토) ~ 4. 28(금) / 5박 7일
- 출 장 지 : 독일, 덴마크, 노르웨이
- 세부일정

일자	방문일정	주요 업무	항공편
4.22(토)	<ul style="list-style-type: none"> •부산-서울(08:05-09:10) •인천-파리(11:30-18:30) 경유 •파리-함부르크(20:55-22:35) 	<ul style="list-style-type: none"> • 출국 	<ul style="list-style-type: none"> • KE1410 • KE901 • AF1610
4.23(일)	<ul style="list-style-type: none"> • HMM 독일 법인 	<ul style="list-style-type: none"> • 유럽 각국 톤세제 현황 조사관련 사전 협의 및 현지 현안 파악 등 	
4.24(월)	<ul style="list-style-type: none"> • (오전) 독일선주협회 	<ul style="list-style-type: none"> • 독일 톤세제 현황 및 운영사례 조사, 관계자 의견수렴 	
	<ul style="list-style-type: none"> • (오후) 함부르크-코펜하겐 이동(19:10~20:10) 	<ul style="list-style-type: none"> • 함부르크 공항 파업으로 결항 	
4.25(화)	<ul style="list-style-type: none"> • (오전) 독일-덴마크 이동(08:41~14:03) • (오후) 덴마크선주협회* / 덴마크 해사청 * 오전회의를 오후로 변경하여 2팀으로 나눠 진행 	<ul style="list-style-type: none"> • 기차 이동 • 덴마크 톤세제 현황 및 운영사례 조사, 관계자 의견수렴 	
4.26(수)	<ul style="list-style-type: none"> • (오전) 코펜하겐-오슬로 이동(09:10~10:20) • (오전) 노르웨이 선주협회 방문 	<ul style="list-style-type: none"> • 노르웨이 톤세제 현황 및 운영사례 조사, 관계자 의견수렴 	
4.27(목) ~28(금)	<ul style="list-style-type: none"> • (오전) 출장자 회의 • (오후) 오슬로-암스테르담(17:20~19:10) 경유 • 암스테르담-인천(21:20~16:20)(+1일) 	<ul style="list-style-type: none"> • 회의 결과 정리 	<ul style="list-style-type: none"> • KL1148 • KE0926

주요 해운국 톤세제 시행 현황 출장조사

1 HMM- 4월 23일(일)

☐ 미팅 개요

○ 일 시 : '23년 4월 24일(일) 10:30~13:30

○ 참석자

- 한국 : 해수부 김지홍 사무관, KMI 전서연 전문연구원, 유코카캐리어스 박종대 이사, 한국해운항만학술단체협의회 한종길 회장, 정아름 박사과정 연구원 등 5명
- 독일 : HMM 백남훈 독일 법인장, 윤지섭 과장

○ 주 제 : 독일 해운시장 현안

☐ 주요 내용

○ HMM 독일 법인 조직 및 인원 현황

- 독일 법인(Hamburg) 인력 총 75명, 주재원 3명
- 독일 법인 산하지점 총 22명 근무(Bremen, Central Germany, Munich, Inland)

○ 북구주 서비스 요약

- 북구주 5개 서비스 및 BSA 13,073T/주

○ 독일발 마켓 물량(극동 및 동남아향 기준)

- 전세계 글로벌 마켓 트렌드와 차이 존재
- HMM의 독일발 비중 36~37%, HMM의 독일 시장 점유율 5~6% 수준
- 마켓 도착지 비중: 중중국(22%), 북중국(28%), 남중국(8%), 일본(9%), 대만(4%), 동남아(22%), 한국(8%) *중국의존도 높음

○ 주요 화물

- 목재 40%, 일반화물 25%, 냉동 4%, 특수화물 3%, 자동차 관련 5%, 기타화물 22%

○ 주요 화주

- KUEHNE NAGEL INTERNATIONAL(12%), DB SCHENKER(4%), HELMS&ITTEKAMPE GMBH 3%

☐ 미팅 개요

○ 일 시 : '23년 4월 24일(월) 11:00~12:30

○ 참 석

- 한국 : 해수부 김지홍 사무관, KMI 전서연 전문연구원, 유코카캐리어스 박종대 이사, 한국해운항만학술단체협의회 한종길 회장, 정아름 박사과정 연구원 등 5명
- 독일 : Tilo Wallrabenstein Senior legal counsel, Holger Jade Advisor recruiting and training 등 2명
- 통역 : 곽나영

○ 주 제 : 독일 톤세제도 현황 및 이슈

☐ 주요 내용

○ Lock in 기간 및 톤세제 기간

- 선사들은 톤세제를 선택할 수 있으나 10년 마다 변경 가능함
- 톤세제는 영구적이나 10년마다 유럽경제위원회에 검토 받아야 함. 유럽경제위원회의 가이드라인에 따라 독일정부는 매 3년마다 보고서를 제출하고, 모니터링을 받고 있음

○ 톤세 적용 업종

- 해운회사만 톤세를 적용함

○ 적용 선박

- 독일에 본사를 둔 기업의 외항상선(자사선, 용선 포함)
- 외국적 상선의 용선 및 운항은 자사선박이 동시에 국제항로에서 운항 중인 경우에만 해당됨

○ 용선비율 제한

- 용선 상선이 선박등록부에 등록되지 않은 경우, 용선 상선의 순 톤수가 자사선박의 순톤수 3배를 초과하지 않는 범위에서 허용
- 선박이 운영에 투입되기 전까지는 과세대상이 아님

○ 독일 톤세제 특징

- 최초로 독일선박등록부에 선박이 등록돼야 하며 일시적으로 플래그 아웃을 할 수 있음(톤세 적용 가능, 단, 독일법인이어야 함)
- 플래그 아웃을 할 경우, 선원훈련을 참여하거나 보상금(compensation payment)을 지불해야 함. 보상금 규모는 1년에 1척당 2,000~16,000 유로 정도임
- * 독일 선적 등록부에 등록된 상태로 선박이 유지되지만 외국 국적 변경을 허용함
- * 독일연방해사청(Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BSH)은 2년 동안 외국적 변경을 허용할 수 있으며 해운 회사와 운영자는 외국 국기 하에서 제한된 운항 허가를 반복적으로 신청 가능

○ 톤세제 적용 활동

- 외항항로에서 운항되는 선박운영
- 선박계약 체결, 선박의 장비 및 준비, 선원 고용, 병커 및 윤활유 계약, 선박유지, 선박 및 장비에 대한 보험 체결
- 자본투자 수익 또는 기업지분으로 인한 소득은 선박운항과 직접적인 관련이 없기 때문에 톤세에 포함되지 않음. 반면 경상계정의 이자소득은 포함됨

○ 독일 지배선대 통계

- <https://www.reederverband.de/en/facts-figures-maritime-shipping-germany> (참조)

3 덴마크선주협회(Danish Shipping) · 덴마크해사청- 4월 25일(화)

☐ 미팅 개요

○ 일 시 : '23년 4월 25일(화) 14:30~16:30

○ 참 석

(1) 덴마크선주협회

- 한국 : KMI 전서연 전문연구원, 유코카캐리어스 박종대 이사, 한국해운항만학술단체협의회 한종길 회장 등 3명
- 덴마크선주협회 : Jacob K. Clasen Vice Director
- 통역 : 이종창

(2) 덴마크 해사청

- 한국 : 해수부 김지홍 사무관, 한국해운항만학술단체협의회 정아름 박사과정 연구원
- 덴마크해사청 : Sif Alberte Andersen Head of Section

○ 주 제 : 덴마크 톤세제도 현황 및 이슈

☐ 주요 내용

○ 톤세제 도입 목적

- 2000-2001년 덴마크 해운업이 발전하면서 이를 지원하는 차원에서 2006년 톤세제 도입함. 노르웨이, 네덜란드, 영국 등 다른 나라들은 톤세제를 이미 도입하고 있었던 상황에서 경쟁력을 확보하기 위해 도입

○ 해운소득의 범위

- 해운 운송에 관한 수익과 관련된 부가수익(컨테이너, 적재시설물 사용, 공간 임대, 선박 매각 등)을 인정함
- 다른 수익은 일반적인 법인세를 적용함. 현금성 자산 및 자본수익, 이자소득 등은 일반 법인세를 적용함

○ 톤세제 자격 요건

- 덴마크에 합자회사 및 유한책임회사, 덴마크에 관리 소재지를 두고 있는 외국회사, 다른 EU 회원국의 회사 중 덴마크 내에 영구적인 사업장이 있는 회사

○ 톤세 적용 업종

- 화물운송을 하는 해운선사만 인정함. 해운중개업 및 해운대리점 등은 불인정
- 선박관리의 경우 EU에 사이프러스, 몰타 등이 들어오면서 선박관리에 대한 EU의 룰이 변화되었기 때문에 선박관리를 포함

○ 용선 비율 제한

- 유럽연합(EU) 또는 유럽경제지역(EEA) 회원국에 등록된 소유 총톤수를 유지하거나 증가시켜야 하는 "플래그 요건"이나 자체 소유 톤수와 용선 톤수의 비율이 1:4를 충족(자회사 포함)시키지 못하는 경우* 톤세 적용 불가

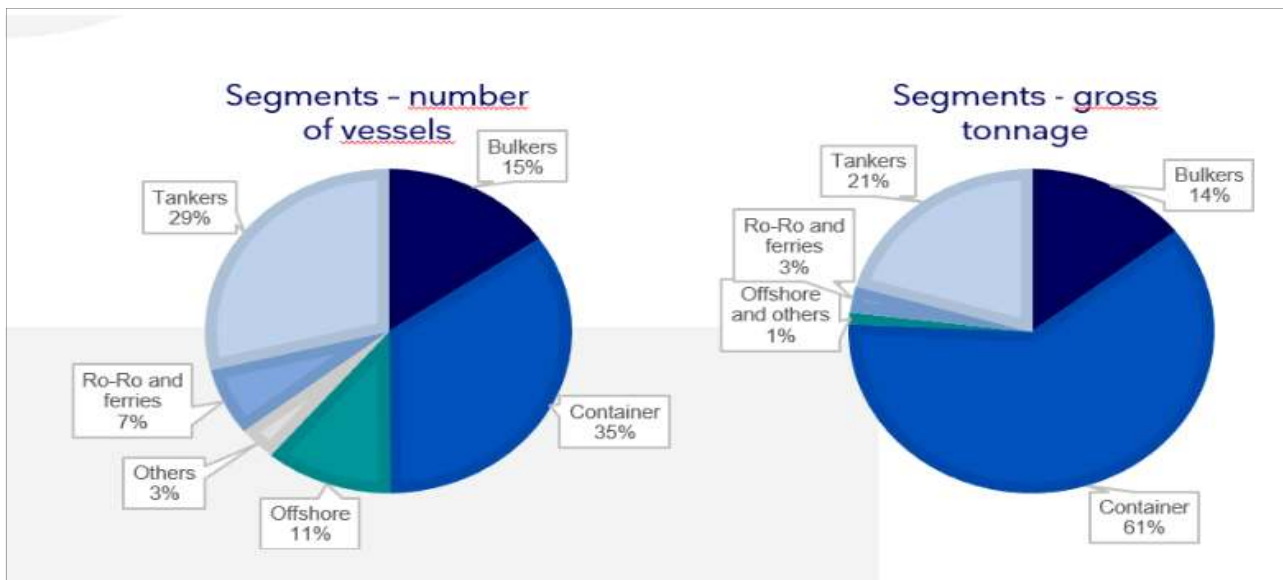
- * 2002년 개정으로 인해 기준요건 불충족 기업의 수익이 흑자일 때만 법인세 적용
- 나용선 톤수가 전체 총 톤수의 50%를 초과하는 경우 초과 부분에서 발생하는 수입은 일반과세 적용
- EU에서 제한하고 있기 때문에 덴마크에서 변경 싶다고 해도 허가 없이는 할 수 없음. 따라서 해당 비율을 변경 불가함
- * 노르웨이는 EU 멤버가 아니기 때문에 좀 더 유연해서 변경 가능했음

○ 상위 덴마크 소재 법인의 톤세 관련 운영선박 척수, 톤수

※ 덴마크 전체 해운선사들은 톤세 제도에 적용됨

	회사명	GT	NO.
1	Moller-Maersk A/S	14,150,855	125
2	Moller AP	11,524,174	225
3	TORM A/S	2,396,203	69
4	DFDS A/S	1,203,780	35
5	Maritime Investment Fund1	759,270	9

○ Danish operated fleet (선종별)



○ 선사의 톤세 적용 선택 가능여부 및 절차

- 선택 가능하나 톤세 제도 선택 시 10년 동안은 변경 불가
- 공식 신청 방식 및 절차는 없고, 자진 신고하는 방법임. 나중에 환급 받을 때 톤세 제도에 마킹하면 됨. 국세청이 자격요건을 정기적으로 검사하지는 않으며 랜덤으로 실시

- 톤세제도의 효과를 추정하기 위한 지표
 - 톤세제도의 효과를 나타내는 공식적인 지표는 없음. 그러나 authority나 정치인들이 톤세제도의 영향을 보기 위해 덴마크 선대(own fleets), 해당 산업에서의 고용, 선원 수, 해운클러스터의 직업 수 등을 복합적으로 확인
- 2026년 유럽집행위원회(Commission)에 재승인 받을 때 제출하는 자료에도 위의 지표를 활용?
 - * EU 소재 국가는 3년마다 관련 보고서를 제출하며 덴마크는 2026년에 제출해야 함
 - 위원회는 일반적으로 덴마크의 국적선박, 고용 등의 통계 등 진행사항을 확인함. 공식적인 평가나 심사는 없으며 승인이 아닌 허가를 결정
- 덴마크 톤세율이 매년 변화한 이유
 - 톤세율 변동에 특별한 이유는 없으며 다른 세율들도 변동하기 때문에 자연스럽게 같이 변동. 인플레이션을 반영한 조치
 - 톤세율을 매년 바꾸는 것이 아니며 고정이 되어 있음. 정치인들이 변동이 필요하다고 판단했을 때 법에 의해 변동할 수 있음
 - 톤세제는 tax가 아니라 taxable income
- 2020년 이후 톤세제도의 변화
 - 가장 중점적인 변화는 offshore 선박을 톤 세제에 포함. 해상풍력 설치 및 개발과 관련된 선박들이 추가됨
 - 개정이유: 선박 매매 포함, 해상풍력 관련 회사들이 들어오면서부터 offshore 포함
- 덴마크의 톤세율이 다른 EU 국가보다 높은 이유
 - 계산문제로서 덴마크의 법인세가 다른 EU 국가보다 낮기 때문에 결과적으로 비슷함. 실질적으로는 차이가 없음
- 타산업과의 형평성 문제
 - 화주(freight forwarder) 등 경쟁 운송 산업들이 톤세제도에 대해 비난을 하는 경우가 존재함

- 톤세제 적용 선사들에 대한 의무
 - 전혀 없음. 법적인 의무는 없으나 자국 해운업의 발전을 위해서 정치적인 요구는 있을 수 있음
- 톤세제 적용 선박 및 적용 일 수
 - 톤세제 계산은 운항선박에 기반함. 모든 선박이 톤세제 자격을 보유함
 - 유타임, 대기, 도킹 등 톤세제 적용
- 최근 팬데믹으로 막대한 수익을 얻음에도 불구하고 톤세제를 적용하는 것과 관련해 비난은 없는지?
 - 정치적으로 그들이 더 세금을 내야한다는 의견 존재. 덴마크 의회는 14개 정당으로 구성되어 있으며 2개의 정당이 머스크에게 세금을 더 걷어야 한다는 의견을 제시
 - 그러나 대다수의 정당들이 이번 같은 상황이 팬데믹으로 인한 예외적인 상황이라 톤세제에 대한 변화는 생각하지 않음

4 노르웨이선주협회(NSA)- 4월 26일(수)

☐ 미팅 개요

○ 일 시 : '23년 4월 26일(수) 14:00~16:00

○ 참 석

- 한국 : 해수부 김지홍 사무관, KMI 전서연 전문연구원, 유코카캐리어스 박종대 이사, 한국해운항만학술단체협의회 한종길 회장, 정아름 박사과정 연구원 등 5명
- 노르웨이 : 노르웨이 선주협회 Lars Christian Tonder Head of Section, 윌헤름센 Lasr Haug vice president global tax
- 통역: 김진경

○ 주 제 : 노르웨이 톤세제도 현황 및 이슈

□ 주요 내용

○ 톤세제 개요

- 1996년 도입 후 2007년 개정: 다른 유럽과 비슷한 수준을 유지하기 위해 이연세금에 대해 비과세를 영구적으로 적용
- 노르웨이는 유럽경제연합에 소속되어 있어서 모든 제도가 EEA 협의 안에서 발효될 수 있음
- ESA(EFTA Surveillance Authority)에게 매 10년마다 승인을 받아야하며 노르웨이는 현재 2027년까지 유효한 상황

○ 톤세제 목적

- 노르웨이 해운 산업의 경쟁력을 보장
- 해운업의 노하우를 유지 및 향상하고, EEA 선원 고용을 촉진 및 보호
- 안전하고 효율적이며 친환경적인 해상운송 보장
- 경쟁력 있는 선대를 유지하면서 노르웨이의 해양부문을 통합하는데 기여

○ 노르웨이 톤세제의 중요 특징

- 첫째, 나용선 제도 운영: offshore에 적용됨
 - * offshore: offshore와 관련된 지원 선대
- 둘째, 바지선: 2018년도에 규제가 강화되면서 1000GT 이상 선박은 모두 EEA에 등록돼야 함

○ 톤세제 적용선박: 운송선박

- 여객선(페리 및 유람선)
- 액체 및 건화물 운송 선박: 벌크선, 유조선, 컨테이너선, 자동차운반선, 로로선, 냉장화물선, 케미컬 탱커, 셔틀 탱커, 활어 운반선
- 고압 케이블 zlc 데이터 통신 케이블용 케이블 포설선
- 석유활동에 사용되지 않는 예인선(예인 활동의 50%는 해상운송)
- 운반 임무에 사용되는 풍력 발전소 선박
- 석유활동에 사용되지 않는 물리탐사선
- 석유활동에 사용되지 않는 암석투기선박
- 다른 선박에 견인되는 바지선. 해상으로 운항되는 경우에만 해당되며 내륙수로

에서 운영되는 경우는 해당되지 않음

- 준선물 운반에 사용되는 선박

○ 톤세 인정 활동

- 적격 기업의 선박의 소유, 임대 및 운영
- 적격한 운송 활동에 사용된 자산 매각에 대한 자본 이득
- 선박관리회사는 톤세제도 적용대상 제외되나 해운회사 자체 또는 관련 파트너십 및 관련 CFC가 소유하거나 용선한 선박의 일상적인 기술 운영 및 유지관리를 포함한 상업적 관리는 적격 활동으로 인정
- 부수적 활동: 화물 적재 및 하역, 추가 운송을 기다리는 동안 항구 또는 그 근처에 화물 임시 보관, 컨테이너 임대, 운송의 해상 구간에 대한 복합운송, 항구지역에서 화물 및 여객 운송, 여객의 승선 및 하선, 기내 소비를 위한 상품 및 서비스 판매, 매표소 및 여객터미널 운영 등

○ 톤세제 관련 통계

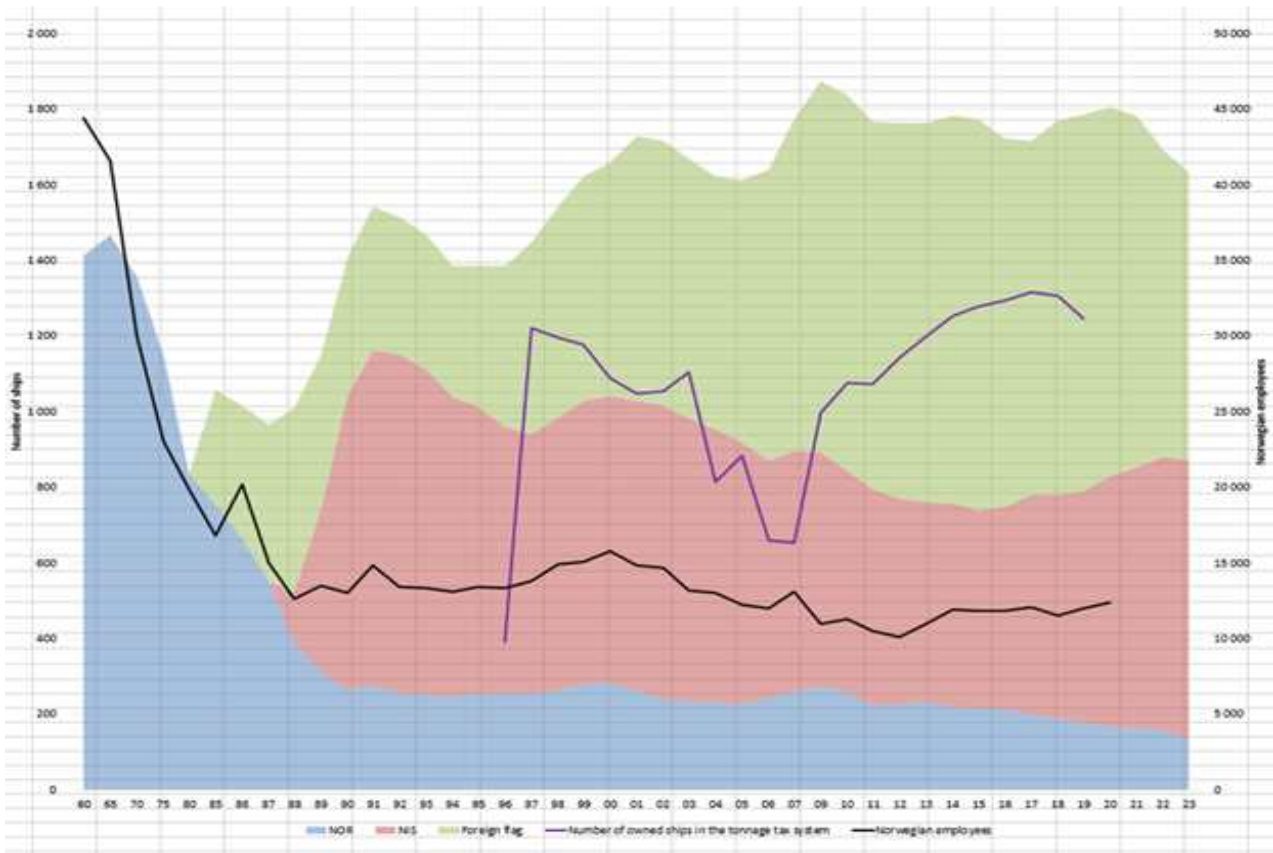
- 개별 기업에 대한 공식 통계 없음
- 톤세제 적용 선박 총 톤수: 10,313,073 NT(2021년 기준) / 총 척수: 1,511척 (2019년 기준) / 기업: 801개사(2021년 기준)
- 대부분의 외항선사들은 톤세제를 적용하고 있으나 필수적이지 않음

○ 선사의 톤세 적용 선택 가능여부 및 절차

- 선택 가능하나 톤세 제도 선택 시 10년 동안은 변경 불가
- 톤세 적용을 원할 시 체크박스를 통해 청구
- 톤세는 그룹 전체 일괄 적용

○ 톤세제 효과

- 파란색 영역: 노르웨이 등록 선박
- 붉은색 영역: 외국국적의 노르웨이 등록 선박
- 녹색 영역: 외국적 선박
- 검은 선: 선원 고용



Key figures for the maritime industry

	2019	2020	2021	2022
 Employees	91,000	86,500	88,000	87,900
 Value creation	157 billion NOK	153 billion NOK	164 billion NOK	175 billion NOK
 Turnover	477 billion NOK	451 billion NOK	466 billion. NOK	498 billion NOK

Source: Maritimt Forum/Menon Economics

○ 선사의 톤세 적용 선택 가능여부 및 절차

- 선택 가능하나 톤세 제도 선택 시 10년 동안은 변경 불가
- 노르웨이 소재 법인(선사)의 경우 톤 세제 적용 가능하나 선박 톤수의 50%가 EEA 국가 국적이어야 하며, 이 비율을 유지 또는 증가시킬 것을 권고

○ 톤세제 개정 논의에 대한 진행상황

- 현재 진행되고 있는 회의는 없음. 노르웨이 정부 지정 세제위원회에서는 톤세제 폐지를 주장한 바 있으나 재정부는 지속한다는 의견임. 제도를 없앨 경우, 해운 산업의 위기가 클 것으로 판단함
- 단 톤세제 적용 해운회사가 일반 법인세가 적용되는 육상 산업과 경쟁하지 않는 것이 중요

○ 타 업종 기업과의 형평성 문제

- 해운산업 자체가 글로벌한 산업이고, 자산의 이동성을 잘 인지하고 있기 때문에 해당 사항에 부정적 정서가 존재하지 않음

○ 톤세제 발전 방향

- 노르웨이 톤세제도는 다른 유럽국가보다 엄격한 부분이 있음. 특정 자산이나 활동에 대해 제한적임
- 2021년 9월 공청회를 통해 수정안 제출: 현재 저장활동 등 운송을 위해 사용되지 않는 활동은 톤세제가 적용되지 않으나 이를 제한적으로 허용하는 변경안 제시, 세금면제의 확대가 아닌 유연성 제공이 목적

○ 톤세제 적용 기업에 대한 의무사항

- 제한 없음

○ 이상적인 상황에서의 톤 세제로 인한 예상 절감액

- 예상 비용은 현재와 같이 운영되는 경우, 이상적인 형태를 전제로 함
- 그러나 대부분의 기업들은 선박의 소유 및 관리를 노르웨이 외부로 이전하고 비즈니스를 재조직할 가능성이 높기 때문에 실제 비용은 훨씬 낮을 것임
- 2018~2019년 감소 이유: 당시 오일 위기로 인해 줄어들었음
- 2021~2022년 증가 이유: 원유 시장이 좋아서 오프쇼어 회사들의 세액이 증가

년도	Cost/ Advantage(million NOK)
2017	1,100
2018	40
2019	30
2020	2,600
2021	3,600
2022	3,800

○ 심해 및 오프쇼어 랭킹

- 노르웨이는 오프쇼어 선박이 대부분임

Company	Group	Number of ships	Tonnage in gt.
WW - gruppen	Deepsea	72	4,506,731
BW LNG AS	Deepsea	58	4,387,993
Odfjell SE	Deepsea	57	1,369,866
Knutsen OAS Shipping AS	Deepsea	55	4,458,306
Høegh Autoliners Group	Deepsea	43	2,517,610
Blystad Group	Deepsea	34	715,769
Saga Welco AS	Deepsea	33	107,847
Bulkship Management AS	Deepsea	31	351,482
Grieg Shipholding AS	Deepsea	30	1,041,602
Belships ASA	Deepsea	28	993,116
Altera Infrastructure Norway AS	Deepsea	24	1,677,296
Torvald Klaveness	Deepsea	24	933,696
Westfal-Larsen Management AS	Deepsea	24	829,945
Solvang ASA	Deepsea	23	736,522
Rederiet Stenersen AS	Deepsea	20	237,780

Company	Group	Number of ships	Tonnage in gt.
Solstad Offshore ASA	Offshore service	82	503,525
DOF Management AS	Offshore service	52	370,445
Havila Holding AS	Offshore service	28	222,630
Shearwater Geoservices AS	Offshore service	24	230,095
Island Offshore Management AS	Offshore service	21	120,931
Siem Offshore AS	Offshore service	21	168,027
Rem Maritime AS	Offshore service	18	90,925
Eidesvik Offshore ASA	Offshore service	16	120,546
Simon Møkster Shipping AS	Offshore service	15	67,307
Tidewater Marine AS	Offshore service	12	49,671
Olympic Subsea ASA	Offshore service	10	55,573
PGS ASA	Offshore service	10	144,054
Østensjø Rederi AS	Offshore service	10	86,627

○ 기타

- 노르웨이에서는 금융소득을 톤세제로 불인정
- 친환경 선박에 대한 인센티브 제도가 있으나 혜택의 효과가 미미하고 복잡해서 대부분의 선사가 이용하지 않음
- 내항선박에도 톤세 적용 가능함. 단, 내항의 경우 내항 간 운항거리가 30마일 이상, 연간 항해일수가 2/3 이상인 경우만 해당
- 노르웨이는 선박관리회사가 별로 없기 때문에 선박관리업을 톤세제에 포함되지 않음

첨부 1 출장 사진

(2023. 04. 23. HMM)



(2023. 04. 24. 독일선주협회)



[2023. 04. 25. 덴마크 해사청]



[2023. 04. 26. 노르웨이선주협회]



첨부 2 명함 사진

