

해운 조세제도 개선 방안 연구

A Study on the Improvement of Korean Shipping
Industry Tax System

2019. 10.

안영균 | 김태일 | 고병욱



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진	안영균 한국해양수산개발원 해운해사연구본부 전문연구원 김태일 한국해양수산개발원 해운해사연구본부 연구위원 고병욱 한국해양수산개발원 해운해사연구본부 부연구위원
------------	---

보고서 집필 내역	
연구책임자	안영균 연구총괄, 제1장 제1절·제2절·제3절·제4절, 제2장 제2절·제4절, 제3장 제1절·제3절·제4절·제5절, 제4장 제2절, 제5장 제2절, 제6장 제1절·제2절
연구진	김태일 제2장 제3절, 제3장 제2절, 제4장 제1절, 제5장 제1절, 제6장 제1절 고병욱 제2장 제1절

산·학·연·정 연구자문위원	황영식 한국선주협회 상무 이정원 부산대학교 교수 임종관 한국해양대학교 교수 정태섭 해양수산부 사무관
※ 연구자문위원은 산·학·연·정 순임	

목차

❖ 요약 · i

제 1 장 서 론 · 1

제1절 연구 배경 및 필요성	1
1. 연구 배경	1
2. 연구 필요성	2
제2절 연구 목적	3
제3절 연구 내용 및 방법	4
1. 연구 내용	4
2. 연구 방법	6
제4절 선행연구 검토	8

제 2 장 해운산업과 조세제도의 중요성 · 11

제1절 해운산업의 중요성	11
1. 수출입 물류의 기간산업	11
2. 소득 및 일자리 창출 산업	12
3. 외화획득 산업	13
제2절 해운산업의 비용요소	14
1. 비용요소 분류	14
2. 국내비용·국제비용 분류 통한 조세제도 당위성	17

제3절 주요 해운 조세감면 제도	19
1. 편의치적 제도	19
2. 제주특구 제도	22
제4절 해운 세제정책의 중요성	25
1. 해운 경쟁력 강화 개요	25
2. 경쟁력 강화를 위한 조세제도 개선방안 마련	26

제 3 장	해운기업 법인세 관련 조세제도 분석 · 29
제1절 선박특별상각	29
1. 선박 감가상각 현황	29
2. 선박 감가상각 문제점	34
3. 선박 감가상각 해외사례 및 개선방안	35
제2절 선박대체취득특례(압축기장)	36
1. 선박대체취득특례 현황	36
2. 선박대체취득특례 문제점	39
3. 선박대체취득특례 해외사례 및 개선방안	41
제3절 외국자회사합산세제	44
1. 외국자회사합산세제 현황	44
2. 외국자회사합산세제 문제점	49
3. 외국자회사합산세제 해외사례 및 개선방안	50
제4절 톤수표준세제	51
1. 톤수표준세제 현황	51
2. 톤수표준세제 문제점	55
3. 톤수표준세제 해외사례 및 개선방안	58
제5절 특별수선충당금	61
1. 특별수선충당금 현황	61
2. 특별수선충당금 문제점	62
3. 특별수선충당금 해외사례 및 개선방안	64

제 4 장	해운기업 등록·고정자산세 관련 조세제도 분석 · 67
	제1절 선박 보존등기 67
	1. 선박 보존등기 현황 67
	2. 선박 보존등기 문제점 69
	3. 선박 보존등기 해외사례 및 개선방안 70
	제2절 선박 재산세 72
	1. 선박 재산세 현황 72
	2. 선박 재산세 문제점 74
	3. 선박 재산세 해외사례 및 개선방안 75

제 5 장	해운기업 선원·중소기업 투자촉진 관련 조세제도 분석 · 77
	제1절 선원 소득세 77
	1. 선원 소득세 현황 77
	2. 선원 소득세 문제점 79
	3. 선원 소득세 개선방안 80
	제2절 중소기업 투자촉진 세제 81
	1. 중소기업 투자촉진 세제 현황 81
	2. 중소기업 투자촉진 세제 문제점 82
	3. 중소기업 투자촉진 세제 개선방안 83

제 6 장	결론 및 정책제언 · 87
	제1절 요약 및 결론 87
	제2절 정책제언 90

표 목차



〈표 1〉 해운원가 분류	vi
〈표 2〉 선박감가상각 주요 이슈 및 개선방안	viii
〈표 3〉 선박대체취득특례 주요 이슈 및 개선방안	ix
〈표 4〉 외국자회사합산세제 주요 이슈 및 개선방안	x
〈표 5〉 톤수표준세제 주요 이슈 및 개선방안	xi
〈표 6〉 선박 보존등기 주요 이슈 및 개선방안	xii
〈표 7〉 선박 재산세 주요 이슈 및 개선방안	xiv
〈표 8〉 외항선원 비과세 주요 이슈 및 개선방안	xv
〈표 9〉 해운 조세제도 개선방안(종합)	xvi
〈표 1-1〉 연구의 내용적 범위	5
〈표 2-1〉 우리나라 주요 수출 상품	14
〈표 2-2〉 비용성격에 따른 해운 원가 분류	17
〈표 2-3〉 편의치적국 공통 특징	19
〈표 2-4〉 제주특구 등록선박 지원 현황	23
〈표 3-1〉 감가상각 자산의 범위	30
〈표 3-2〉 법인세법 시행령 제28조(내용연수와 상각률)	31
〈표 3-3〉 법인세법 시행규칙 제13조의2(기준내용연수)	32
〈표 3-4〉 건축물 등의 기준내용연수 및 내용연수범위표	32
〈표 3-5〉 건화물 운반선의 연도별 감가상각(정액법 예시)	33
〈표 3-6〉 건화물 운반선의 연도별 감가상각(정률법 예시)	33
〈표 3-7〉 선박감가상각 주요이슈 및 개선방안	36
〈표 3-8〉 압축기장 범위액 계산 산식	38
〈표 3-9〉 양도차익 계산 산식	39
〈표 3-10〉 선박대체취득특례(예시)	40
〈표 3-11〉 선박대체취득특례 주요이슈 및 개선방안	43

〈표 3-12〉 특정외국법인의 유보소득 배당간주	45
〈표 3-13〉 특정외국법인의 유보소득 적용범위	46
〈표 3-14〉 외국자회사합산세제 적용 vs 비적용(예시)	50
〈표 3-15〉 외국자회사합산세제 주요이슈 및 개선방안	51
〈표 3-16〉 톤수표준세제 계산 산식	52
〈표 3-17〉 톤수표준세제 상의 해운소득 범위	52
〈표 3-18〉 톤수표준세제 연간운항순톤수 제한	53
〈표 3-19〉 선형별 1일 톤세	54
〈표 3-20〉 톤세표준이익 산출 사례	55
〈표 3-21〉 톤수표준세제 적용대상	56
〈표 3-22〉 톤수표준세제 주요이슈 및 개선방안	60
〈표 3-23〉 선박특별수선충당금(예시)	62
〈표 3-24〉 선박특별수선충당금 계산산식	63
〈표 3-25〉 선박특별수선충당금 국가별 비교	64
〈표 3-26〉 선박특별수선충당금 주요이슈 및 개선방안	65
〈표 4-1〉 선박 소유권 보존 등기 세율(지방세법 제12조제1항)	69
〈표 4-2〉 선박 소유권 보존 등기 주요이슈 및 개선방안	72
〈표 4-3〉 물건별 재산세 시가표준액(지방세법 제4조)	73
〈표 4-4〉 선박 재산세 세율(지방세법 제111조제4항)	74
〈표 4-5〉 선박 재산세 주요이슈 및 개선방안	76
〈표 5-1〉 국외근로자의 비과세급여 범위(소득세법 시행령 제16조)	78
〈표 5-2〉 외항선원 비과세 주요이슈 및 개선방안	80
〈표 5-3〉 감가상각방법 변경을 위한 법인세법 개정(법인세법 제23조)	82
〈표 5-4〉 중소기업 투자촉진 세제 주요이슈 및 개선방안	85
〈표 6-1〉 제주특구 등록선박 지원 현황	88
〈표 6-2〉 해운 조세제도 개선방안 종합분석 결과	100

그림 목차



〈그림 1〉 연구 흐름도	v
〈그림 1-1〉 연구 흐름도	4
〈그림 1-2〉 연구 방법	7
〈그림 2-1〉 수출입 물류 흐름과 해운의 역할	12
〈그림 2-2〉 해운항만물류산업의 개념도	13
〈그림 2-3〉 해운 원가의 주요 국내요소 도식도	18
〈그림 2-4〉 편의치적제도를 통한 조세부담 완화 메커니즘	20
〈그림 2-5〉 세제우대조치 등 전통적 해운정책	22

해운 조세제도 개선 방안 연구

정부가 추진하고 있는 해운재건 정책은 해운산업의 국제경쟁력을 어떻게 유지·강화해 나갈 것인가 하는 것이다. 주된 정책과제는 해운 불황기에 해운산업을 유지시킬 수 있는 해운 금융정책일 수 밖에 없다. 그러나 금융정책 이외 또다른 정책수단으로 조세정책이 수행될 수 있다.

즉, 2017년 이후 해운업계에서는 선사들의 합종연횡이 활발하게 이루어졌다. 선사의 합종연횡은 2019년 들어 거의 마무리 되었으며, 세계적 무역 정체에서 비롯된 선사 간의 경쟁 격화는 결과적으로 업계 플레이어(player) 수의 감소와 동시에 선사의 비용절감 극대화를 가져왔다고 평가하고 있다. 비용절감 노력은 전적으로 선사의 몫에 그치지 않고 정부의 지원이 병행되는 경우가 있는데, 정부 지원정책 중 가장 일반화된 방법 중 하나가 세제 상의 감면 혜택을 제공해 비용을 절감하고 영업경쟁력을 강화시키는 것이다.

우리나라 해운업계는 조세 지원정책의 일환으로 그동안 선박특별
상각제도 확대, 선박 대체취득특례, 외국자회사합산세제, 중소기업
투자 촉진 세제 제도 등을 요구해 왔지만 실제 개선된 정책은 거의
없는 실정이다.

우리나라 해운 조세제도는 2009년 톤수표준세제 도입 이후 이전
에 운영해 오던 일부 조세제도를 폐지하는 등 세제지원 규모가 축소
되었다. 해운 주요국이 신규 세제지원 정책을 수립하는 동안 우리나
라는 상대적으로 세제지원 조치가 미흡한 실정이다. 일례로 2009년
톤수표준세제 도입 이후 톤수표준세제와의 중복 혜택 우려로 선박대
체취득특례 제도가 폐지되는 등 세제를 통한 해운지원은 축소되고
있다.

반면 유럽, 일본 등 주요국은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화
를 위해 선박고속상각제도, 선박대체특례제도, 외국자회사합산세제
등 다양한 세제 상의 지원 조치를 강구해 오고 있다. 따라서 본 연구
에서는 국제적으로 해운 경쟁력이 있는 국가가 취하고 있는 조세제
도를 분석하고, 우리나라에서도 적용할 수 있는 해운 조세정책을 제
시하였다.

첫째, 선박고속상각제도 관련 특히 외항에 대해서 equal fitting
(경쟁조건의 균형화)을 추진해 조금이라도 다른 국가와의 동등한 경
쟁조건에 가까워질 수 있도록 상각률 인상 등을 도모하여 경쟁 조건
을 정돈할 필요가 있음을 보여주었다. 또한 국적선·외국적선 간 차
등을 두는 방안을 실시한다면 자국 선적(船籍) 확대의 효과도 기대할
수 있음을 제시하였다.

둘째, 선박대체취득특례 관련 노르웨이, 덴마크 등 일부 EU 국가들은 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장을 허용해 해운산업의 특수성을 정책적으로 인정하고 있으며, 일본의 경우 톤수표준세제 미선택 사업자에 한해서는 선박대체취득특례를 인정하고 있어 우리나라도 선박대체취득특례 허용 검토가 필요함을 제시하였다.

셋째, 외국자회사합산세제 관련 영국 등 일부 EU 국가들은 동일한 소득에 대해 원천지국과 본국 각각에서 과세하여 발생하는 국제이중과세를 조정하기 위해 해운업의 경우 자회사 발생 소득을 사업소득으로 인정하고 특별상각, 압축기장 등의 조세특례를 인정하고 있다. OECD 모델의 조세조약 주석에서도 해운 자회사의 소득면제 도입을 권장하고 있어서 우리나라도 국제이중과세 조정을 통한 해운 경쟁력 제고를 위해 자회사 소득에 대한 과세특례 인정을 전향적으로 검토할 필요가 있다.

넷째, 톤수표준세제 관련 노르웨이 등 EU 일부 국가들은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 않을 경우에 한해 톤수표준세제 가입을 허용하고 있어 보다 엄격하게 용선선박 비중을 제한해 과잉 용선이 일어나는 것을 원천 차단하고 있다. 본 연구는 톤수표준세제도에 단계적으로 용선선박 비중(예: 현 5배 → 4배 등)을 제한해 보유선박과 용선선박 간의 최적 포트폴리오 비중을 구성할 수 있도록 유인하는 데 톤수표준세제가 기여해야 함을 제언하고자 한다. 또한 노르웨이, 덴마크 등 주요 해운국에서는 일몰 규정이 없어 톤수표준세제가 영구적 제도로 정착했고, 이를 토대로 해운선사들은 세부담에 대한 예측가능성을 제고해 경영을 안정화시키고 있다. 세계 주요 해운 사업자들과 동일한 경쟁선상에서 경쟁할 수 있는 동일경쟁조건 확보가 가능하다는 점에서도 일몰검토 기간을 현 5년에서 더 늘린다거나 아니면 해외 주요 해운국처럼 영구화하는 방안의 검토도 필요하다.

다섯번째, 선박등기세제 관련 소유권 보존등기 시 세율이 선박 취득원인에 따라 상이하게 적용한다는 점이 우리나라 선박 보존등기의 특징이다. 현 지방세법에서 신조 취득 시 낮은 세율을 부과하는 것은 새로운 부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단된다. 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못해 자국조선소에서 신조 시 인센티브는 제공되고 있지 못하다. 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대 제공 시 자국 조선소 건조선박을 자국 선사가 운항하는 비중이 향상되면서 해운·조선의 동반 재건 추진에 도움이 될 수 있다.

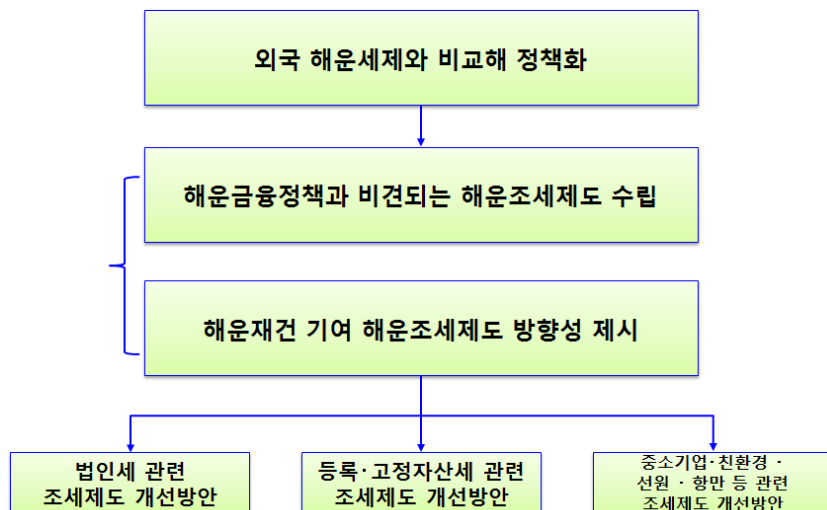
이외 본 연구는 특별수선충당금, 선박재산세, 선원 소득세 등과 관련 구체적인 조세정책 방안을 도출하였다.

한국 해운재건에 일조하는 조세제도 개선방안 마련 필요... 외국 과 비교해 해운금융정책과 비견되는 “해운세제” 정책화

■ 우리나라 해운산업 재건을 위한 실효적 대책 마련 필요

- 법인세, 등록·고정자산세, 선원 소득세 등 관련 구체적인 조세제도 개선방안 도출
 - 법인세 관련 개선방안: 가속상각, 선박대체취득특례, 외국자회사합산세제, 톤수표준세제 등
 - 등록·고정자산세 관련 개선방안: 소유권 보존등기, 선박재산세 등
 - 기타세제 관련 개선방안: 외항선원 비과세 개정 등

〈그림 1〉 연구 흐름도



해운의 비용요소, ‘국내비용’과 ‘국제비용’으로 구성

■ 해운 비용요소는 국내비용(national costs)과 국제비용(international costs)의 2가지 측면으로 분류 가능

- 국제비용은 각국 해운 사업자들이 선박의 국적에 상관없이 국제적으로 동일한 가격을 지불하고 사용할 수 있는 비용을 의미함
 - 국제비용에 해당하는 비용은 글로벌 완전경쟁 시장으로 인해 전 세계 어디에서나 발생비용 수준이 동일하므로 제도 수행을 통해 이를 개선할 여지가 적음
- 국내비용은 각국의 선주·선사가 속해 있는 해당 국가 고유의 여건과 선적(船籍) 차이로 인해 각국의 해운사업자가 서로 다른 가격을 지불하게 되는 비용을 의미
 - 국내비용의 경우 해당국의 고유한 여건을 통해 발생하는 비용이므로 조세제도 등을 활용해 비용을 절감하고 국적 사업자의 경쟁력을 강화하는 것이 가능

〈표 1〉 해운원가 분류

비용요소(cost elements)	시장가격설정(market pricing)
조세	국내비용
일반관리비	국내비용
타인자본(non-equity finance)	국내/국제비용
자기자본(equity finance)	국내/국제비용
선박확보비용	국제비용
선원비	국내/국제비용
수선유지비	국제비용
보험료	국제비용
선용품비	국제비용
항만시설사용료	국제비용

선박검사비	국제비용
연료비	국제비용

자료: 편의치적 제도 활용방안 연구, KMI(강종희, 황진희, 한철환), 2001. 12., 재인용, 원문은 ESCAP, Framework for the Development of National Shipping Policies, 1999. p.53., T.P. Mayr & R. H. McGrath(1997), 'Tramp Shipping : The role of taxation in international resource allocation', Maritime Policy and Management, Vol. 24., No. 3., p.263.

■ 해운재건을 위한 조세제도 활용 가능성 높아

- 조세제도의 경우 세계무역기구(World Trade Organization·WTO) 등 국제기구 규범에 저촉이 안되는 범위 내에서 재량적으로 제도 수립·시행 가능
 - 다른 국가들과 조세제도 차별성을 두는 것이 가능해 보다 효과적으로 해당 산업 사업자 등을 지원할 수 있음
 - 금융정책의 경우 금융정책의 근간이 되는 이자율이 완전경쟁 시장인 세계금융시장에서 결정돼 해당국 정책당국이 큰 폭의 변화를 주기 어려움

본 연구에서의 주요 조세제도 개선방안

■ 선박고속상각

- 감가상각 자산은 원칙적으로 사업용으로 제공되는 자산으로 한정되는데, 법인세법 시행령 제24조에 따르면 선박은 유형 고정 자산으로 인정될 뿐만 아니라 해운선사들이 사업을 전개할 때 사용되므로 세법(법인세법)상 감가상각 허용
 - 일반적으로 한개 선사가 운영하는 선박 척수는 최소 수십 척에서 많게는 수백 척에 달해 고속상각을 통한 척 당 법인세

추가 감면액을 2~3억으로 가정 시 전체 선대에 대한 법인세 절감 규모는 적지 않음

- 고속상각을 통한 손익분기점의 다운사이징(down sizing)은 기업들이 경영전략을 수립하고 중장기적으로 경영손익을 개선하는데 실효적인 도움이 됨
- 우리나라는 외항 해운시장에서 해외 주요국과 경쟁조건의 균일화(equal fitting)를 추진해 이들 국가와 동등한 경쟁조건에 가까워질 수 있도록 상각률 인상 등을 검토할 필요가 있음

〈표 2〉 선박감가상각 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
선박 감가율	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박 감가율은 선종별 상이하나 정률법의 경우 0.18 수준 - 외항화물선의 경우 영국 0.20, 덴마크 0.21, 노르웨이 0.20 등 (일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국적선 0.16 적용) 	<ul style="list-style-type: none"> - 감가율 인상 - 국적선·외국적선 간 차등 두는 방안 검토

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선박대체취득특례(압축기장)

- 고정자산 매각 시 그 매각가격을 실제 매도가보다 적게 장부에 기장해 자산처분이익에 대해 발생하는 법인세를 감면하는 기장 방식을 압축기장이라고 정의
- 예를 들어 신조선박을 15년 동안 운항한 이후 해당 선박(고정 자산)을 매각했을 때 동 선박의 장부가액은 정률법으로 매년 감가상각 돼 0원이 된 상태라면 중고선박 매도가격이 일시에 자산처분이익으로 간주되어 선사에게는 적잖은 부담이 발생함

- 대체취득특례제도는 매각한 고정자산과 동종의 대체자산을 연이어 취득했을 경우에는 기존 매각자산의 자산처분이익을 압축해 과소 기장하는 것을 허용하고 있음
- 국제선박을 대상으로 시행되었던 우리나라 양도차익의 손금산입 특례제도는 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 폐지되었음
- 반면 선박 대체취득 시 발생한 양도차익을 해운소득으로 간주해 과세하는 규정이 2009년 도입
- 톤수표준세제를 도입했는데도 압축기장 제도를 여전히 유지하고 있는 국가들이 있으며, 우리나라 선사들 중 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자도 있으므로 재도입 검토 필요

〈표 3〉 선박대체취득특례 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
선박 감가율	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박대체취득특례 2009년 폐지 - 노르웨이, 덴마크 등 일부 EU 국가들은 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장을 허용해 해운산업 특수성을 정책적으로 인정 - 일본의 경우 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장 제도 유지 (다만 톤수표준세제 적용 사업자는 이용불가 명문의 규정 있음) 	<ul style="list-style-type: none"> - 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자 대상 압축기장 허용 등

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 외국자회사합산세제

- 우리나라는 외국자회사에서 발생한 소득에 국세조세조정에 관한 법률(국조법)을 적용해 자회사 소득을 배당소득으로 인식
- 배당소득으로 인식하고 있기 때문에 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용하고 있지 않음

- 국조법 제17조 특정외국법인의 유보소득의 배당간주에서 ‘외국법인에 대하여 내국인이 출자한 경우에는 그 외국법인 중 내국인과 특수관계가 있는 법인의 각 사업연도 말 현재 배당 가능한 유보소득(留保所得) 중 내국인에게 귀속될 금액은 내국인이 배당받은 것으로 한다’고 규정
- 해외 주요국은 자회사 소득을 배당소득으로 간주하지 않고 모회사 소득에 합산해 과세하는 외국자회사합산세제를 운영하고 있음
 - 외국자회사합산세제는 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용해 법인세 부담을 줄일 수 있는 기회가 부여
 - 예를 들어 영국 등 EU 주요국은 동일한 소득에 대해 원천지국과 본국 각각에서 과세하여 발생하는 국제이중과세를 조정하기 위해 해운업의 경우 자회사 발생 소득을 사업소득으로 인정하고 특별상각, 압축기장 등의 조세특례를 인정하고 있음
 - OECD 모델의 조세조약 주석에서도 해운 자회사의 소득면제 도입을 권장하고 있음

〈표 4〉 외국자회사합산세제 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
외국자회사 합산세제	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 외국자회사 소득을 배당소득으로 간주하고 특별상각과 압축기장 비허용 - 주요국은 외국자회사 소득을 사업소득으로 간주해 특별상각과 압축기장 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 외국자회사합산세제 도입 검토

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 톤수표준세제

- 조세특례제한법 시행령 제104조에 따르면 우리 선사가 톤수표준세제를 적용받기 위해서는 해당 선사의 용선선박 총 규모가 보유선박의 5배를 초과하지 않아야 함

- 덴마크, 노르웨이 등 주요국 톤수표준세제는 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 못할 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보유선박 비중을 늘려 선사들이 보다 안정적으로 경영할 수 있도록 제도화
- 주요 해운국들이 영구 조세제도로 톤수표준세제를 시행하는 것과 달리 우리나라는 일몰기한을 5년마다 연장하는 방식을 택해 일몰기한이 돌아올 때마다 다시 제도 실시에 수반되는 제반 항목들을 재검토 하고 있음
- 노르웨이, 덴마크 등 주요 해운국에서는 일몰 규정이 없어 톤수표준세제가 영구적 제도로 정착
- 톤수표준세제 가입 시 해운선사들은 세부담에 대한 예측가능성을 제고해 경영을 안정화시키고 신규발주 등 중장기 사업 추진을 통한 안정적 선대 확보 등을 추진 가능

〈표 5〉 톤수표준세제 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
보유·용선 기준 재검토	<ul style="list-style-type: none"> - 용선선박이 보유선박의 5배를 초과하면 첫해 년도에는 주의경고가 부과되고 익년 다시 5배 조건을 준수하지 못하면 톤수표준세제 적용 중단 - EU 등 해외 주요국 대부분은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 못할 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보다 엄격히 용선선박 비중 제한 	<ul style="list-style-type: none"> - 단계적으로 용선선박 비중(예: 5배 → 4.5배 → 4배 등) 제한해 보유선박과 용선선박 간 최적 포트폴리오 비중을 구성하도록 제도화 필요
톤수표준 세제일몰	<ul style="list-style-type: none"> - 노르웨이, 독일, 영국 등 해운선진국에서 영구적 조세제도로 정립 	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 해운산업 국제경쟁력 강화 위한 톤세제 유지

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선박보존등기

- 보존등기는 해당 부동산을 최초로 행하는 등기이므로, 선사의 중고선 매입이나 신조선박 인도 시발생
 - 중고선 매입과 같은 소유권 이전 시에는 소유권 이전등기를 해서 보존등기에 갈음하고, 신조와 같은 원시취득의 경우 보존등기를 해서 해당 부동산에 관한 소유권을 등기로서 보존
- 우리나라 보존등기 세율은 신조 2.02%, 중고선 매입 3.00%를 적용
 - EU 주요국 보존등기 세율도 2.0~3.0% 구간에 분포해 있어 우리나라와 비슷한 수준이므로, 주요국 대비 우리나라 보존등기 세율은 높지 않은 수준이라고 판단됨
- 다만 국적조선소에서 신규 취득 시 세율을 낮춰주는 방안을 검토할 필요가 있음
 - 국적조선소 건조를 유인해 해운·조선의 동반 재건 추진
 - 국적조선소 신조 시 보존등기 세율 우대 정책을 수행하기 이전에 세계무역기구(World Trade Organization·WTO) 등 국제기구 규범에 저촉되지 않는가를 검토하는 것이 필요

〈표 6〉 선박 보존등기 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
국적조선소 신조선박 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 신조 취득시 낮은 세율 부과하는 것은 새로운 부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단 - 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못함 	<ul style="list-style-type: none"> - 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선박재산세

- 재산세는 선박 및 항공기, 토지, 건축물, 주택 등을 과세물건(課稅物件)으로 상정해 납세지는 선박의 선적항(船籍港) 주소, 토지 소재지, 건축물 주소, 주택 소재지, 항공기 정치장 소재지 등을 기준으로 부과함
 - 지방세법 제4조 제2항에서 선박의 재산세 과세표준을 규정하고 있는데, 선박·항공기 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액임
 - 주택 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액에 0.6을 곱하고, 토지·건축물 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액에 0.7을 곱해 과세부담이 낮음
- 우리나라 선박재산세 세율은 과세표준의 1천분의 3을 적용하고 있음
 - 일본의 경우 선박재산세(고정자산세) 세율이 1.4%로 우리나라보다 높고, EU의 경우 노르웨이 0.7%, 덴마크 0.8%, 영국 0.4%, 프랑스 0.3% 등으로 우리나라와 비슷하거나 높은 수준임
- 한척 당 수백 억 이상에 달하는 선박은 과세표준(base)을 낮출 경우 효과적으로 조세 부담 경감이 가능해 선사 경영부담을 낮춰 줄 수 있음
 - 일본은 선박 과세표준을 시가표준액의 0.8(5분의 4)로 규정하고 있어 세액 산출 시 최종 과세표준이 낮아지게 됨
 - 전술한 바와 같이 우리나라 주택 과세표준은 0.6을 곱해 최종 과세표준을 낮춰 주고 있으며, 건축물도 0.7을 곱하고 있음
 - 해상운송을 통해 국가 수출입에 일조하는 해운 선박에 대해 세수 수입 확보가 용이하다는 이유로 역차별이 이루어지고 있다면 이에 대한 시급한 개선 필요

〈표 7〉 선박 재산세 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
재산세 과세표준 경감	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 과세표준 산정 시 시가표준액을 적용해 세부담이 높음 - 일본 등 주요국은 과세표준 산정 시 과세특례를 적용 	<ul style="list-style-type: none"> - 과세표준 낮추는 특례 검토

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선원소득세

- 소득세법 시행령 제16조는 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 규정하고 있으며 국민연금법 시행령은 이를 근거로 비과세급여를 기준소득액에서 제외하고 있음
 - 소득세법 상 국외근로자로 간주되는 외항선원의 경우 선원들이 노후자금 마련을 위해 연금보험료를 더 납입하고 싶지만 소득세법 상의 제한으로 불가능해 노후생활 예측이 불안정할 수밖에 없는 문제가 발생
 - 요컨대 해외 근무 외항선원의 소득기준이 총계로 반영되지 못하면서 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성이 훼손되며, 또한 국민연금 납입금액 감소로 국민연금의 재정 풍족성 측면에서도 문제점 발생
- 선원단체는 급여에 수반되는 제세금이 늘어나더라도 과세급여로 인정 받아 연금보험료를 추가 납부하고자 하는 선원이 대다수라고 설명하면서 고령이 되면 근력 약화 등으로 인해 외항선원 업무가 불가능한 선원 직업의 특수성을 감안한 조치가 필요하다고 주장
 - 일례로 월급 400만 원을 수령하는 선원의 경우 비과세급여를 차감 월 100만 원을 토대로 국민연금보험료를 납입할 수밖에 없어 연금수령액이 다른 직종의 근로자에 비해 큰 폭 감소

- 한국노동연맹 정책국은 국민연금을 공정하게 운영해야 하는 의무를 가지고 있는 보건복지부에서 현 문제점을 다각도로 조사해 원양어업 종사자·외항선원 노후 안정화를 위해 국민연금법 시행령을 개정해야 한다고 주장

〈표 8〉 외항선원 비과세 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
비과세 급여액 연금미산정	<ul style="list-style-type: none"> - 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 규정 - 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성 훼손 	<ul style="list-style-type: none"> - 선원 직종의 경우 비과세급여 포함 기준으로 국민연금 보험료 재산정 - 선원 직업 특수성 감안한 연금 산정 방안 검토 필요

자료: 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

국제경쟁력 있는 주요 해운국의 조세제도 도입해 장기간 불황 겪고 있는 우리나라 해운재건 지원

■ 유럽·일본 등 주요국은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화를 위해 다양한 세제상의 조치를 강구

- 우리나라 해운 조세제도는 국제 경쟁조건 균형화 관점에서 볼 때 개선할 여지가 있음
 - 해운은 글로벌 산업으로 외국 해운세제와 비교해 정책화가 필요
 - 본 연구는 외국 조세제도와 비교·분석을 수행하고 이를 통해 우리나라 해운이 국제경쟁력을 갖추는데 도움이 되는 해운 조세제도 개선방안을 제시했으며, 주요 개선방안은 다음 표와 같음

〈표 9〉 해운 조세제도 개선방안(종합)

구 분	
법인세 관련 조세제도 개선 방안	
주요 세제	가속상각(선박특별상각) - 해외 상각률 비교, 상각률 인상
	선박대체취득특례(압축기장) - 선박매각이익의 과세이연(비용인정)
	외국자회사합산세제 - 외국자회사 소득을 합산소득으로 간주해 가속상각, 압축기장 인정
	특별수선충당금 - 수선비용 비자산화 통한 법인세 감면 및 인정가액 확대
	톤수표준세제 - 용선선박 비중 재산정, 일몰 이슈 재검토
등록·고정자산세 관련 조세제도 개선 방안	
주요 세제	선박 소유권 보존등기 - 등기 세율 인하, 국적조선소 취득 시 추가 인하
	선박재산세 - 과세표준 변경, 세액 산출 base 재검토
중소기업·친환경·선원·항만 등 관련 조세제도 개선 방안	
주요 세제	중소기업투자촉진세제 - 중소·중견기업 해운자산 내용연수 단축
	친환경 선박 신조 지원 펀드 - 고효율 Eco-Ship 발주 장려 보조
	국제항해 종사 선원 세금감면 - 해운종사자 소득세를 유사 1차 산업인 농업분야 비과세 수준까지 확대
	항만시설 사용료 감면 - 입항료, 안벽 사용료, 겐트리 크레인 사용료 등 (해외 주요국 비교 이후 필요성 인정 시)

자료: 저자 작성

제 1 장

서 론

제1절 연구 배경 및 필요성

1. 연구 배경

빠르게 변화하는 세계 정치·경제 정세나 해운에서의 신규 환경규제로의 대응 등 내외향을 불문하고 해운업계는 큰 기로에 접어들고 있다. 우리나라 해운·해사 행정의 방향성 수립을 위한 최신 화두 중 하나는 세계경제·사회가 다양한 형태로 변화하고 있는 가운데 이러한 변화를 배경으로 국제경쟁력을 어떻게 유지·강화해 나갈 것인가 하는 문제의식이다. 불투명한 경제 정세나 급격한 기술 혁신에 맞닿은 한국 해운이 어떻게 성장할지를 진지하게 생각하지 않으면 안 된다.

한편 우리나라 해운업계는 그동안 선박 특별상각 제도 확대, 선박 대체취득특례, 외국자회사합산세제, 중소기업사 투자 촉진 세제 제도 등을 요구해 왔으며, 해운 조세제도 개선은 우리나라 해운의 지속적 발전에 도움이 될 수 있다고 분석하고 있다.

경쟁이 한층 심화되고 있는 세계 해운에서 유럽, 일본 등 주요국은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화를 위해 다양한 세제상의 조치를 강구해 오고 있는데, 해운 조세제도의 개선은 한국 해운의 경쟁력 제고를 위한 효과적 대응책의 하나가 될 수 있다고 판단된다.

2. 연구 필요성

2017년 이후 해운업계는 선사들의 합종연횡이 활발하게 이루어졌다. 선사의 합종연횡은 2019년 들어 거의 마무리 되었다는 평가이며, 세계적 무역 정체에서 비롯된 선사간의 경쟁 격화는 결과적으로 업계 플레이어(player) 수의 감소와 동시에 선사의 비용절감 극대화를 가져왔다는 분석이다. 비용절감 노력은 오롯이 선사의 몫에 그치지 않고 정부의 지원이 병행되는 경우가 있는데, 정부 지원정책 중 가장 일반화 된 방법 중 하나가 세제 상의 감면 혜택을 제공해 비용절감을 도모하고 영업경쟁력을 확대시키는 것이다.

한편 우리나라 해운조세제도는 2009년 톤수표준세제(tonnage tax) 도입 이후 기존 운영해 오던 일부 조세제도를 폐지하는 등 세제 지원 종류(item)가 오히려 축소되었다. 해운 주요국이 세제 지원 정책을 강화하는 동안 우리나라는 상대적으로 세제상 지원조치가 미흡한 실정이다. 일례로 2009년 톤수표준세제 도입 이후 톤수표준세제와의 중복 혜택 우려로 선박대체취득특례 제도가 폐지되는 등 세제를 통한 해운 지원은 축소되었다.

반면 유럽, 일본 등은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화를 위해 다양한 세제상의 조치를 강구해 오고 있다. 따라서 우리나라 해운 조세제도는 국제경쟁조건 균형화 관점에서 볼 때 개선할 여지가 있다.

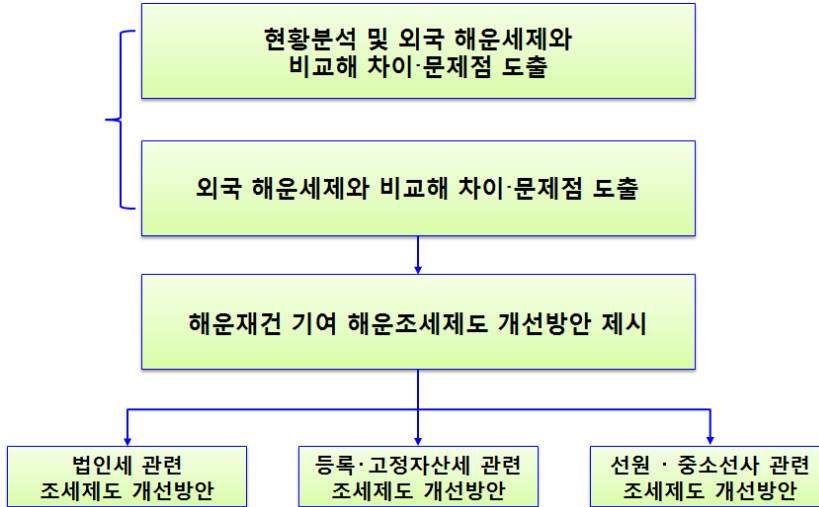
국제적으로 해운 경쟁력이 있는 국가가 취하고 있는 조세제도를 도입해 장기간 불황을 겪고 있는 우리나라 해운재건에 기여하도록 해야 한다.

제2절 연구 목적

해운은 글로벌 산업으로 외국 해운세제와 비교해 정책화가 필요하다. 본 연구는 외국 조세제도와 비교·분석을 수행하고 이를 통해 우리나라 해운이 경쟁력을 갖추는 데 도움이 되는 해운 조세제도 개선방안을 제시하고자 한다. 이를 위해 구체적으로 선박 특별상각, 선박 대체취득특례(압축기장), 외국자회사합산세제, 톤수표준세제, 등록·재산세, 중소선사투자촉진세제 등과 관련 조세제도 개선 방안을 도출하고자 한다.

요컨대 본 연구는 해운금융정책과 비견되는 해운재건에 기여할 수 있는 해운 세제 정책을 제시하고자 한다. 이를 통해 해운이 국가경제에 기여하고 또한 다음 세대에 밝은 미래를 제공할 수 있는 산업이 될 수 있도록 바람직한 방향성을 잡는 것이 목적이다.

〈그림 1-1〉 연구 흐름도



자료: 저자 작성(2019. 7. 10)

제3절 연구 내용 및 방법

1. 연구 내용

1) 시간적 범위

본 연구는 한국 해운 조세제도의 실태를 확인하고 향후 발전방안을 정리한다. 연구의 시간적 범위는 우리나라 해운 관련 조세제도 연혁 전반이다.

2) 주요 내용

본 연구의 내용적 범위는 다음과 같다.

〈표 1-1〉 연구의 내용적 범위

구 분	
법인세 관련 조세제도 개선 방안	
	가속상각(선박특별상각) - 상각률 현황, 해외 상각률 비교, 인상 상각률 적용 시 기대효과
	선박대체취득특례(압축기장) - 선박매각이익의 과세이연(비용인정)
	외국자회사합산세제 - 외국자회사 소득을 합산소득으로 간주해 가속상각, 압축기장 인정
	특별수선충당금 - 수선비용 비자산화를 통한 법인세 감면 및 인정가액 확대
	톤수표준세제 - 용선선박 비중 재산정, 일몰 이슈
등록·고정자산세 관련 조세제도 개선 방안	
	선박 소유권 보존 등기 - 등기 세율 인하, 국적조선소 취득 시 추가 인하
	선박 재산세 - 과세표준 변경, 세액 산출 base의 재검토
중소기업·친환경·선원·항만 등 관련 조세제도 개선 방안	
	중소기업투자촉진세제 - 중소·중견기업 해운자산 내용연수 단축
	친환경 선박 신조 지원 펀드 - 고효율 Eco-Ship 발주 장려 보조
	국제항해 종사 선원 세금감면 - 해운종사자 소득세를 같은 1차 산업인 농업분야 비과세 수준까지 확대
	항만시설 사용료 감면 - 입항료, 안벽 사용료, 겐트리 크레인 사용료 등

자료: 저자 작성

2. 연구 방법

본 연구에서는 국내외 문헌 조사, 외부 전문가 자문, 해운 관계자 의견 수렴 등을 주요 연구 방법으로 활용했다.

1) 문헌연구

국내외 해운세제 관련 보고서, 논문 등을 검토해 우리나라 해운의 벤치마킹 가능 정책방안을 도출하고자 하였다. 이를 위해 EU·일본 등 주요국 해양·수산 정부부처의 발간 보고서, 보도자료 등을 검토하였다. 또한 회계법인 해운세제 관련 보고서, 한국해운세제학회 논문 등을 검토했다.

2) 조세 전문가 자문

법학연구소, 한국해운세제학회 소속 외부전문가 등 학·연 소속 조세 전문가 자문을 활용해 보고서 내용을 검토하고 정책제언을 도출하는 데 구체적 법·제도 개선방안을 자문 받아 우리나라 해운이 경쟁력을 갖춰 재건하는 데 기여하고자 했다.

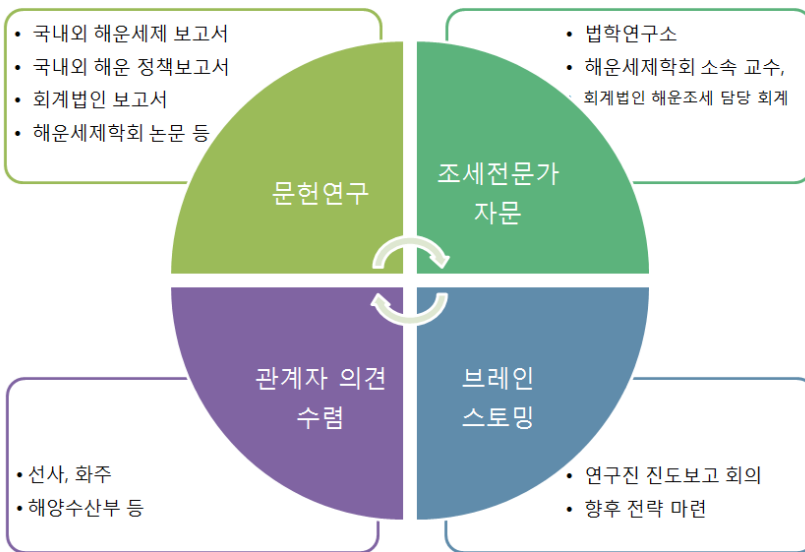
3) 관계자 의견수렴

KMI 외부네트워킹을 활용해 현장에서 느끼는 해운 조세제도 개선 요구사항에 대해 의견 수렴을 하였다. 전문가 자문회의 등을 개최해 조세제도 개선 필요 항목에 대한 의견을 듣고 관계자들이 제시하는 정책방안을 검토했다.

4) 브레인스토밍

연구진 간 브레인스토밍을 통해 국제적으로 완전경쟁에 노출된 해운 특수성에도 불구하고 조세부담으로 국제경쟁력 균형화 관점에서 어려움에 놓여있는 우리나라 해운 상황을 감안한 한국형 조세제도 개선 방안 도출을 추진했다.

〈그림 1-2〉 연구 방법



자료: 저자 작성

제4절 선행연구 검토

김세영 외(2013)¹⁾는 세계 주요국들이 자국 해운을 육성하기 위해 다양하고 실효적인 조세정책을 실시하고 있다고 설명한다. 한편 한국은 해운 조세정책 지원을 위해 2005년부터 법인세 감면을 위한 조세지원 정책인 소위 톤세제를 실시했다. 동 연구의 실증분석 결과에 따르면 톤세제를 적용 받는 해운기업 선박자산가치의 증가는 톤세제 도입과 유의미한 상관관계가 있었다. 특히 대기업 선사에서 보다 유의미한 결과가 도출되었으며, 중소·중견 선사에서는 대기업 선사 대비 유의미한 영향이 낮은 것으로 분석되었다. 또한 동 연구는 톤세제 실시로 확보한 이익금이 선박에 재투자 되는 로직(logic)은 존재하지 않는 것으로 추정되었다고 설명했다. 동 연구는 해운 조세제도가 사업자의 자산가치 증대와 법인세 감면에 유의미한 영향을 주고 있음을 실증적으로 보여주었다는데 의의가 있다.

박주영·이상신(2014)²⁾은 최근 발생한 선박왕과 완구왕 사건을 분석하고 동 사례에 대한 소개 및 법적·세무학적 평가를 수행하였다. 동 연구는 선박왕과 완구왕은 거래당사자로 귀속되는 세금 발생 금액을 감안해 조세 부담액 최소화 측면에서 세무계획을 수립했으나, 해운 조세제도의 불명확성과 미비로 인해 조세 회피 행위로 지적 받으면서 조세포탈이 인정된 바 있다. 동 연구는 선박 대체취득특례 제도를 운영하는 국가에서는 위법행위가 아닌 세무행위가 한국에서는 탈세로 인정될 수 있음을 지적하고, 세계 주요 해운국 대비 한국 조세제도가 금지조항이 많은 반면 산업 발전을 위한 지원 조항은 미흡

1) 김세영 외, 『톤세제 정책과 해운기업의 자산투자』, 2013.

2) 박주영·이상신, 『거주지국 변경에 의한 조세회피 사례의 평가 및 그 시사점에 관한 연구 - 선박왕과 완구왕 사례를 중심으로』, 한국세무학회, 2014. 2.

한 수준이라고 평가하였다. 동 연구는 선박 대체취득특례 제도 등 해운 주요국으로부터 벤치마킹이 필요한 해운 조세제도를 구체적으로 서술하고 있다는 점에서 시사하는 바가 있다.

Yang 외(2018)³⁾는 해운 경쟁력 제고의 일환으로 다각도의 해운 세제를 선도적으로 도입·실시하고 있는 EU 주요국(덴마크·노르웨이)과 중국·일본의 해운 조세제도를 검토하고 해당 국가의 해운정책 당국이 발표한 정책효과를 소개하였다. 특히 동 연구는 각국별 해운 세제정책의 특징과 장·단점 등을 분석하고 있으며, 이를 통해 주요국 선사가 가지고 있는 경쟁우위조건 등을 제시하고 있다는 점에서 의의가 있다. 동 연구에 따르면 최근 중국·일본 등이 본격적으로 해운 조세제도 개편을 추진하면서 자국 해운 관계자에게 이득이 되는 다양한 정책을 도입하고 있으며, 이를 통해 리먼 쇼크 이후 장기간 계속되고 있는 해운 시장 불황을 극복하기 위한 모색이 이루어지고 있다.

본 연구는 한국 해운이 처한 현실을 바탕으로 해외 주요 해운국과의 비교·분석을 수행하고 이를 통해 주요 조세제도 개선 방안을 도출한다는 점에서 의의가 있다. 벤치마킹이 가능한 해외 사례를 검토하고 한국 해운 조세제도를 대상으로 실효성 있는 개선방안을 제시했다는 점에서 선행연구와 차별성이 있다.

3) Zhongzhen Yang 외, *Historical changes in the port and shipping industry in Hong Kong and the underlying policies*, 2018.

제 2 장

해운산업과 조세제도의 중요성

제1절 해운산업의 중요성

1. 수출입 물류의 기간산업

우리나라는 부족한 천연자원을 수입하고, 중간재 또는 완제품의 상품을 수출하는 소규모 개방경제이다. 따라서 이러한 수출입 제품을 운송하기 위해 해운, 항공 등의 국제물류 서비스를 확보하는 것이 매우 중요하다. 아래 그림에서 보는 바와 같이, 수출입 물류 흐름상에서 해운은 빠져서는 안 되는 중요한 운송경로(mode)이다. 2018년 기준, 우리나라는 해운을 통해 99.7%의 수출입 화물을 운송한 이 같은 사실은 해운의 수출입 물류의 기간산업으로서의 역할을 극명하게 보여준다.⁴⁾

4) 중량 기준임. 무역경기확산지수 지수분석 보고서, 한국무역통계진흥원(검색일: 2019. 9. 30.)

〈그림 2-1〉 수출입 물류 흐름과 해운의 역할



자료: 제4차 해운산업 장기발전계획, 해양수산부(검색일: 2019. 9. 30)

2. 소득 및 일자리 창출 산업

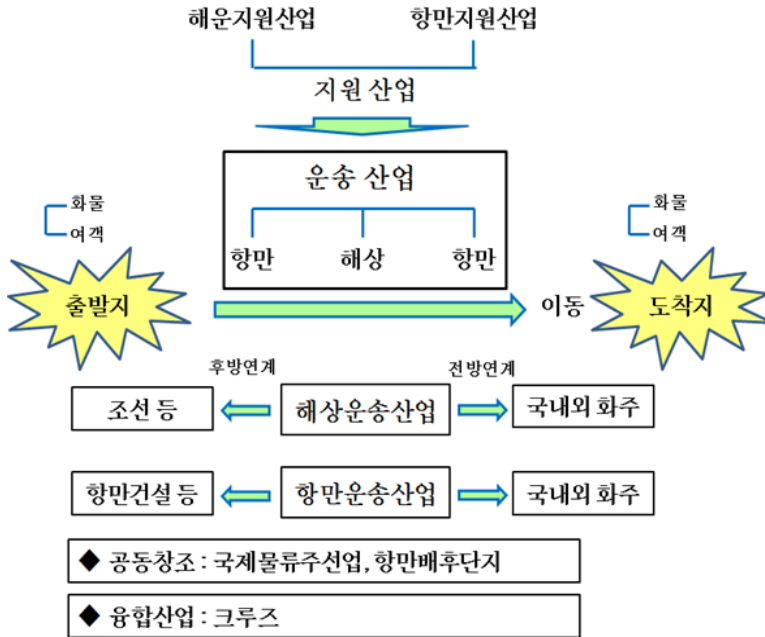
해운 산업은 그 자체적으로 해상운송 서비스를 생산하는 하나의 산업 역할을 한다. 따라서 산업 활동을 통해 소득을 발생시키고 일자리를 창출하고 있다. 2017년 기준으로 해운산업 자체만으로 총 27조 원의 매출을 발생시키고, 2.3만 명의 일자리를 만들어냈다.⁵⁾

나아가 해운 산업은 각 종 지원 산업을 이끌어 나가고, 조선 산업 등에 선박 발주를 통해 유발 효과를 발생시킨다(〈그림 2-2〉참조). KMI 연구에 따르면,⁶⁾ 2014년 기준, 해운 산업의 후방 유발 효과가 36% 수준이기 때문에 약 10조 원 규모의 추가적 국민경제 기여도가 발생했을 것으로 추정된다.

5) 운수업조사보고서, 통계청(검색일: 2019. 9. 30)

6) 장정인 외, 『2018 해양수산업 분석 보고서』, 2019., p.192.

〈그림 2-2〉 해운항만물류산업의 개념도



자료: 해양수산부, 『해운항만물류산업의 기초통계 정비보완과 미래전략 연구』, p.85., 2014.

3. 외화획득 산업

해운 산업은 막대한 외화를 획득하는 산업이다. 아래 표에서 보는 바와 같이, 2018년 기준으로 해운 산업은 10위의 외화획득 산업이다. 만약 우리 해운 산업이 없을 시에는 이 같은 막대한 외화획득의 기회가 사라질 것이다. 나아가 경쟁력 있는 해운 산업을 보유하게 되면, 글로벌 해운 시장에서 서비스를 수입하는 경우에 보다 저렴한 운임으로 서비스를 확보할 수 있다. 즉 경쟁력 있는 국적 해운기업의 존재는 금전적인 외부효과(pecuniary externality)를 발생시키는 것이다.

〈표 2-1〉 우리나라 주요 수출 상품

(단위: 억 달러, 연도)

구분	2017	2018
반도체	979.3	1267.1
일반기계	486.0	535.6
석유화학	446.8	500.6
석유제품	350.3	467.6
자동차	416.9	408.9
철강제품	342.1	339.9
디스플레이	273.7	246.8
자동차부품	231.3	231.2
선박류	421.8	212.6
해운	179.2	197.4
무선통신기기	220.9	171.0

자료: 산업통상자원부, 「2018년 수출입 동향」, 2019. 1. 1.

제2절 해운산업의 비용요소

1. 비용요소 분류

1) 국내·국제비용

KMI(강종희·황진회·한철환, 2001)의 연구⁷⁾에 따르면 해운산업 비용요소는 국내비용(national costs)과 국제비용(international costs)의 2가지 측면으로 분류할 수 있다. 해운산업에서 발생하는 비용을 다시 국내·국제로 분류하는 것은 국제비용에 해당하는 비용은 글로벌 완전경쟁 시장으로 인해 전 세계 어디에서나 발생비용 수준이 동

7) 강종희·황진회·한철환, 『편의치적 제도 활용방안 연구』, KMI, 2001. 12., p.68.

일하므로 제도 수행을 통해 이를 개선할 여지가 적은 반면 국내비용의 경우 해당국의 고유한 여건을 통해 발생하는 비용이므로 조세제도 등을 활용해 비용을 절감하고 국적 사업자의 경쟁력을 강화하는 것이 가능하기 때문이다.

2) 국내비용

국내비용은 각국의 선주·선사가 속해 있는 해당 국가 고유의 여건과 선적(船籍) 차이로 인해 각국의 해운 사업자가 서로 다른 가격을 지불하게 되는 비용을 의미한다. 국가마다 상이한 요율을 적용하고 있는 해운산업에 수반되어 발생하는 비용으로, 항만시설사용료, 자기자본,⁸⁾ 타인자본⁹⁾ 등 국가별로 조건이 다른 비용이 국내비용에 해당된다. 요컨대 자기자본비용, 타인자본비용 등은 선주·선사의 국적과 관련되거나 해운 사업자가 속해 있는 국내환경에 따라 좌우된다. 이처럼 각국 선주·선사들이 자국의 제도·정책에 따라 서로 상이한 비용을 지불해야 하는 비용은 국내비용으로 분류될 수 있다.

해운기업의 원가요소는 기업의 경영형태, 운항선종, 선박의 크기, 해당 해운당국의 수행정책 등에 따라 상이한데, 조세제도는 기업 경영형태, 운항선종 등 전술한 제반 항목과 상관없이 반드시 지불해야 하며, 지불금액은 해당 해운당국의 정책에 따라 국가별로 차이를 보이므로 비용 구성요소 중 국내비용으로 분류되는 항목이 된다.

8) 주식시장 상장을 통해 조달하는 거래비용을 의미함.

9) 선박금융시장 등 자금공여를 통해 조달하는 거래비용을 의미함.

3) 국제비용

국제비용은 각국의 해운 사업자들이 선박의 국적에 상관없이 국제적으로 동일한 가격을 지불하고 사용할 수 있는 비용을 뜻한다. 즉 세계 대다수 해운 사업자들은 선박을 국제 선박거래시장에서 동일한 혹은 거의 비슷한 가격으로 매입할 수 있고, 국제 선박금융시장에서 동일한 이율로 선박금융이 가능하며, 동일한 임금의 선원을 국적을 불문하고 고용할 수 있다. 또한 보험료, 수선유지비, 선박 연료유 구입비, 운하 통항료 등도 거의 동일한 가격으로 지불되고 있으며 이러한 비용은 모두 국제비용으로 분류할 수 있다.

한편 해운산업의 비용요소가 국내비용으로 분류되는가 국제비용으로 분류되는가는 시대와 급변하는 대내외 여건 변화에 따라 달라진다. 예를 들어 선원비의 경우 이전에는 각국별 지급 수준이 상이해 국내비용으로 분류되었으나, 선원임금의 경우 외국적 선원 고용이 확대되고 승선 선원 국적에 따른 조치 등이 완화되어 더 이상 국내비용으로 분류할 수 없는 실정이다. 또한 항만시설사용료의 경우도 예전에는 각국 항만이 거의 유사한 수준의 금액을 징수했지만, 세계항만 간의 경쟁 심화로 이제 국적별로 차등 징수되고 있다. 즉, 선원비용, 항만시설사용료 등의 경우 국내비용과 국제비용의 성격을 동시에 내포하고 있다고 할 수 있다.

〈표 2-2〉 비용성격에 따른 해운 원가 분류

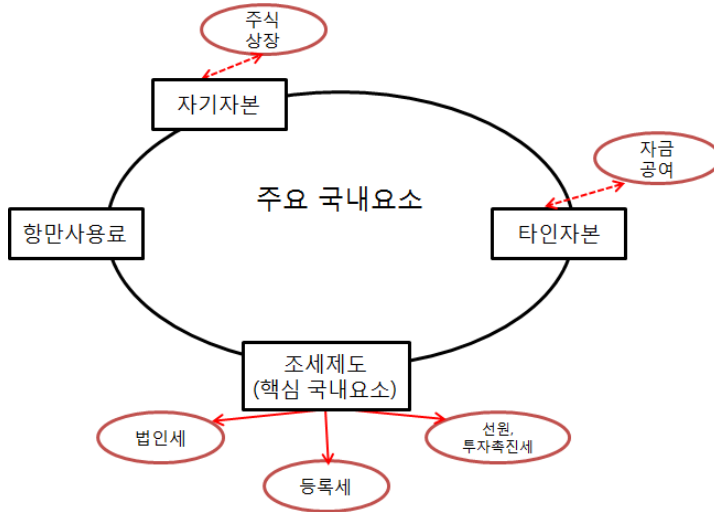
비용요소(cost elements)	시장가격설정(market pricing)
조세	국내비용
일반관리비	국내비용
타인자본(non-equity finance)	국내/국제비용
자기자본(equity finance)	국내/국제비용
선박확보비용	국제비용
선원비	국내/국제비용
수선유지비	국제비용
보험료	국제비용
선용품비	국제비용
항만시설사용료	국제비용
선박검사비	국제비용
연료비	국제비용

자료: 강종희·황진화·한철환, 『편의치적 제도 활용방안 연구』, KMI, 2001. 12., 재인용, 원문은 ESCAP, *Framework for the Development of National Shipping Policies*, 1999. p.53., T.P. Mayr & R. H. McGrath(1997), "Tramp Shipping : The role of taxation in international resource allocation", *Maritime Policy and Management*, Vol. 24., No. 3., p.263.

2. 국내비용·국제비용 분류 통한 조세제도 당위성

본 연구는 이러한 측면에서 조세제도 개선의 필요성을 주창하고자 한다. 금융정책의 경우 금융정책의 근간이 되는 이자율이 완전경쟁 시장인 세계금융시장에서 결정돼 해당국 정책당국이 큰 폭의 변화를 주기 어렵다.

〈그림 2-3〉 해운 원가의 주요 국내요소 도식도



자료: 저자 작성

반면 조세제도의 경우 세계무역기구(World Trade Organization: WTO) 등 국제기구 규범에 저촉이 되지 않는 범위 내에서 재량적으로 제도 수립·시행이 가능하고, 또한 다른 국가들의 조세제도와 차별성을 두는 것이 가능해 보다 효과적으로 해당 산업의 사업자 등을 지원할 수 있다.

제3절 주요 해운 조세감면 제도

1. 편의치적 제도

1) 편의치적 정의

편의치적은 ‘전통적으로 선박 국적취득 요건인 자국민 소유, 자국 건조, 자국민의 승무 조건을 성립하지 않더라도 선주·선사가 선박치적을 희망 시 자국 선적에 등록을 허용해주는 제도’라고 정의된다.¹⁰⁾

영국 로치데일 위원회(Rochdale Committee)는 편의치적국의 공통적인 특징으로 다음 6개 항목을 제시하고 있다.¹¹⁾

〈표 2-3〉 편의치적국 공통 특징

-
- i) 등록국은 등록선박에 대한 외국인의 소유 및 관리를 인정한다.
 - ii) 선박 등록절차가 간단하다. 일반적으로 선박은 외국에 있는 영사관에서 등록을 한다. 선주의 매매결정에 의한 등록의 이전에는 제한이 없다.
 - iii) 등록국은 선박의 소득세나 법인세를 부과하지 않든가 부과하여도 저율이며, 통상 최초의 등록료와 매년 톤세만을 징수한다. 또한 장래에는 면세일 것을 보장한다.
 - iv) 등록국은 등록된 모든 선박에 대하여 예상되는 어떠한 상황에 있어서도 국가권력을 행사하지 않는 약소국이다. 그러나 저렴한 톤당 수수료 수입이 동 국가의 수입과 국제수지에 중요한 비중을 차지한다.
 - v) 선박 등록국의 국민이 아닌 선원들의 선박 배승이 자유롭다.
 - vi) 선박등록국은 등록된 선박에 대해 어떠한 국내 또는 국제규칙을 효과적으로 수행할 능력이나 행정기관을 갖고 있지 않다. 그리고 선박등록국은 선박회사에 대하여 관리를 하려고 희망하지도 않을 뿐 아니라 관리할 권한도 가지지 못한다.
-

자료: *Committee of Inquiry into Shipping Report 51*(London : HMSO, Cmnd. 4337, 1970).

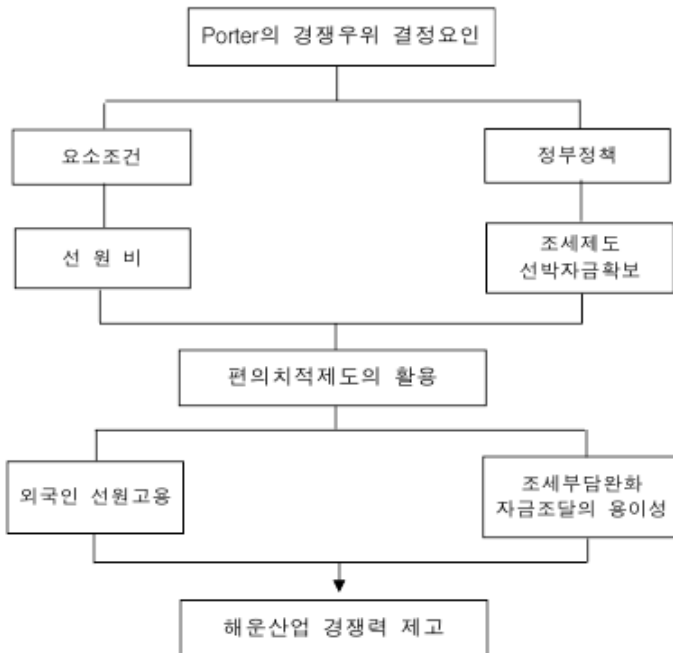
10) 강중희·황진희·한철환, 『편의치적 제도 활용방안 연구』, KMI, 2001. 12, p.15.

11) *Committee of Inquiry into Shipping Report 51*(London : HMSO, Cmnd. 4337, 1970), pp.1-3.

2) 편의치적의 부상과 조세부담 완화

편의치적 시 일반적으로 선박 등록세와 연간 납부하는 소액의 항만사용료를 제외하고는 선주 소득에 대해 어떠한 종류의 조세도 납부하지 않는다. 이러한 편의치적 등록 제도는 주요국 선주·선사들에 의해 모국에 선박을 등록했을 시 대비 부담해야 하는 세제상의 압박으로부터 벗어나는 편의성이 높은 수단으로 이용되어 왔다. 일부 해운관계자는 편의치적 등록제도가 합법적인 조세도피 수단(tax haven)이라고 지적한다.

〈그림 2-4〉 편의치적제도를 통한 조세부담 완화 메커니즘



자료: 강종희·황진화·한철환, 『편의치적 제도 활용방안 연구』, KMI, 2001. 12., p.78.

이에 따라 EU·중국·일본 등 해운국들은 자국에 등록한 자국적선이 조세부담으로부터 해소되고, 편의치적선과의 경쟁 시 경쟁력을 갖추도록 지원하기 위해 세제혜택 제공 등 유사한 환경을 조성할 수밖에 없다.

요컨대 해운국의 편의치적 등록제도와 유사한 환경조성 노력은 자국적선에 대한 조세 감면과 보조금 지원 등 적극적인 해운 조세제도 지원 정책으로 표출되고 있는 상황이다.

3) 편의치적 감안 조세정책 수립

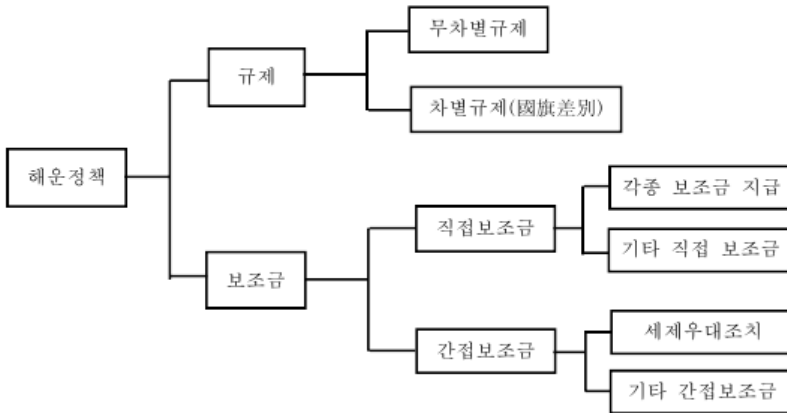
편의치적 시 선박 등록세와 연간 납부하는 소액의 항만사용료를 제외하고는 운항소득 등 해운소득에 대해 어떠한 종류의 조세도 납부하지 않는다. 그렇기 때문에 자국 내 세제우대조치가 구비가 되어 있더라도 해운 조세제도의 지원 수준이 편의치적 등록을 통해 얻을 수 있는 반대급부 대비 적을 경우 선박 치적은 편의치적이 이루어질 가능성이 높다.

따라서 해운 조세제도를 구축·시행할 때에는 해당 제도의 수행 시 자국해운 관계자가 가장 실효적이면서도 즉각적 효과를 볼 수 있는 과감하고 지원규모가 큰 정책을 수행하는 등 정책이 결단력을 가지고 있을 필요가 있다.

실제로 다수 해운국의 해운 정책당국이 조세제도 정책 수립 시 편의치적 등록제도를 의식해 편의치적 등록 시 선사가 얻는 이득과 유사한 환경을 조성하기 위해 노력하고 있다. 이러한 움직임은 상각률 인상, 선박대체 시 중고선 매각 차익 유보, 해외자회사 순이익 중 일부 과세 유예 등 해운 조세제도 지원 정책으로 연결되고 있는 상황이다.

우리나라도 해운 조세제도 개편 시 무엇보다 편의치적 제도를 감안해 정책 수립 시 선사 등 해운관계자에게 효율적이고 실효적인 도움을 줄 수 있는 정책을 수립하는 것이 필요하다.

〈그림 2-5〉 세제우대조치 등 전통적 해운정책



자료: 강종희·황진희·한철환, 『편의치적 제도 활용방안 연구』, KMI, 2001. 12., p.75.

2. 제주특구 제도

1) 제주특구 등록선박 정의

선박등록 특구제도는 해운 경쟁력 제고와 한국 선박 치적 활성화를 위해 국적 외항선박이나 대통령령에 의거 인정한 외국선박 등이 지정 지역 내 등록할 경우 지방세 및 농어촌특별세 등을 면제·감면하는 제도다.¹²⁾

12) 김순갑, 선박항해용어사전(2012), 다솜출판사, p.49.

제주도 활성화 방안을 목적으로 2002년 4월 1일 발효된 ‘제주국제자유도시특별법¹³⁾’에 의거 제주도가 선박등록특구로 지정되었고, 선박등록 관련 제세금을 면제·감면해 주는 조항을 규정하는 조세특례제한법이 개정돼 2002년 4월 20일부터 실시되고 있다. 이에 따라 해양수산부장관에 등록·신고한 국제선박에 대한 지방세특례제한법과 농어촌특별세법, 지방세법에 따른 취득세·재산세, 지역자원시설세, 지방교육세와 농어촌특별세를 면제해 주고 있다.

〈표 2-4〉 제주특구 등록선박 지원 현황

구분	취득세 (2.02~3%)	재산세 (0.3%)	지역자원시설세 (0.12%)	지방교육세 {(취득세율-2%)×20%}
일반	2.02~3%	0.3%	0.12%	{(취득세율-2%)×20%}
국제선박	세율 마이너스(-) 2.00%	0.15%	면제	부과
외항선박	세율 마이너스(-) 2.00%	0.15%	부과	부과
제주특구 등록선박	세율 마이너스(-) 2.00%	면제	면제	면제

주: 1) 각 세목별 세율을 선거에 곱해 납부세액이 확정됨.

2) 국제선박은 국제선박등록법 적용, 외항선박은 선박법 적용, 제주특구 등록선박은 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법을 적용 받음.

자료: 박성화·김태일·권장한, 「제주선박등록특구제도의 정책효과 분석」, 『해양정책연구』, 국해양수산개발원, 2016. 12., p.5.

13) 현 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법.

2) 제주특구 감안 조세정책 수립

빠르게 변화하는 세계 정치·경제 정세나 해운에서의 환경규제에 대한 대응 등 내외향을 불문하고 해운업계는 큰 기로에 접어들고 있다. 우리나라 해운·해사 행정의 정책 수립을 위한 최신 이슈 중 하나는 세계경제·사회가 다각화 되는 가운데 대내외 변화를 배경으로 해운 국제경쟁력을 어떻게 제고해 나갈 것인가 하는 것이다.

우리나라 해운업계는 그동안 선박 특별상각 제도 확대, 선박 대체 취득특례, 외국자회사합산세제, 중소선사 투자 촉진 세제 제도 등을 요구해 왔으며, 해운 조세제도 개선은 우리나라 해운의 지속적 발전에 도움이 될 수 있다고 전망하고 있다.

우리나라는 해운산업의 국제경쟁력 확보를 목표로 2002년 제주도를 선박등록 특구로 지정하고 선박의 한국적 등록을 유인하고 있다. 제주특구 등록선박 제도는 제주특별자치도 내 제주 무역항을 선박등록특구로 지정하고, 선박 치적 시에 재산세, 지역자원시설세, 지방교육세 등을 감면해 주는 제도이다.

실제 제주항에 선박의 치적을 할 경우 다음 표와 같은 혜택이 제공되고 있지만 제주특구등록 척수는 2018년 기준 1,241척으로 대한민국 자국선 2,500척 중 약 절반 이상은 아직 제주 이외의 타국에 치적을 하고 있어 제주 선박등록 특구로 지원 받는 선대 외연은 협소하다. 요컨대 제주 특구 제외 일반 케이스를 대상으로 하는 해운 조세 제도의 개선이 시급한 상황이다.¹⁴⁾

제주특구 등록선박 제도를 운영해 비교적 실효적이라고 평가되는

14) 해운관계자 간담회(2019. 7. 29.)에 따르면 '19년 7월 기준 대한민국 상선은 약 2,500척이며, 이 중 제주 등 한국 국내 선적은 약 1,300척, 긴급시 한국 국적으로 선적을 변경하는 flag-back 조건의 외국적선이지만 장래 한국 국적 예정 선적이 40척, 이외 순수 외국 선박이 약 1,160척의 비중임.

세제 지원 정책을 수행하고 있지만, 등록선박 실적 자체가 요원한 상황이므로 해운국들의 적극적인 세제 지원 정책 추진 동향을 감안하여 우리나라도 보다 적극·체계적인 조세제도 개편을 추진할 필요가 있다.

제4절 해운 세제정책의 중요성

1. 해운 경쟁력 강화 개요

우리나라 해운업 외형이 한층 감소한 상태로 해운 경쟁력 제고 방안 마련이 시급하다. 해운업은 2008년 이후 장기간 지속되어 온 글로벌 해운시황 둔화로 국내선사들의 경영악화가 심화되고 있다. 또한 해운은 2018년 이후 보호무역주의 대두로 전 세계적으로 물동량이 급감하면서 화물 취급량 침체가 심화되고 있으며, 특히 우리나라는 2019년 이후 중국 관련 화물의 급감으로 어려움을 겪고 있다.

한편 해운업은 산업 내 선주·선사·화주 등 다양한 이해관계자로 구성되어 있어 단일정책으로는 시황 불황 등 당면한 과제를 해결하기 어렵다. 특히 금융정책 등 단일정책으로 더 이상 세계 해운에 만연되어 있는 불황을 타개하기 어려우며, 이에 금융정책에 겸비해 해운세제 정책 시행을 통한 재도약 전략이 필요한 상황이다.

해운세제 정책 시행을 통한 해운업의 위기극복과 성장은 역사적 경험과 이론이 이를 반증하고 있다. 프랑스 경제학자 보세(Bauchet, Pierre)는 해운은 다양한 이해관계자로 구성된 복합 다단한 산업으로 금융·세제 등 다각도의 정책이 필요하다는 해사산업군 이론을 주창

했다. 세계적 해운 경제학자인 마틴 스톱포드(Martin Stopford)도 해운선사에 해운세제 정책 지원이 이루어지면 선사가 호·불황이 반복되는 해운산업 특유의 사이클(cycle) 속에서 성장하는 데 큰 도움이 될 수 있다고 설명했다.¹⁵⁾

해운은 대형선사의 경우 연간 매출액이 수조 원~수십조 원에 달하는 등 매출규모가 크고 운송서비스 제원인 선박 한 척의 가격도 최소 수백억 원에 달하는 무역기간 산업으로 국가경제 발전과 무역성장에 미치는 영향이 크다. 해운업과 국가경제 성장은 불가분의 관계를 가지고 있는데 삼면이 바다인 우리나라의 경우 연간 무역 규모에 따라 국가총생산량이나 1인당 소득 등 제반 경제지표가 변동하게 되며 이는 다시 중장기 국가경제 성장에 큰 폭 영향을 미치고 있다.

2. 경쟁력 강화를 위한 조세제도 개선방안 마련

해운 사업자의 경우 수십 척의 선대 운용 시 운용 고정자산 규모가 커 감가상각비 등 비지출성 비용도 높으므로 해운산업의 경쟁력 강화를 위해서는 반드시 조세제도 발전 방안 도출이 필요하다.

특히 현재와 같이 불황이 장기간 지속될 때는 세제정책을 통한 세액 감면이 산업에 큰 힘이 될 수 있기 때문에 조세제도 개선방안을 적극적으로 검토해 해운사업자 경쟁력 제고에 도움이 될 수 있는 합리적인 해운 조세제도 구축을 모색할 필요가 있다.

15) 한국해양수산개발원, 「해운-조선, 상생(相生) 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」, 동향분석 제37호, 2017. 7., p.13.(Pierre Bauchet, Le transport international: dans l'économie mondiale, 1988. 재인용)

구체적으로 그동안 민간자본이 참여하는 금융정책이 우리나라 해운정책의 주류 정책으로 시행되어 왔다면 해운 조세제도의 정비·확대를 추진, 정부를 중심으로 이해관계자들이 힘을 합쳐 조세제도 개선·시행을 실시해 시황을 극복해 가야 한다. 금융정책과 더불어 체계적인 해운세제 정책이 시행된다면 장기간 해운시황 불황을 겪고 있는 우리나라 해운이 더욱 빠르게 재건될 수 있을 것이다.

해상무역 중추적 역할을 수행하며 국가경제 발전에 일조하는 해운 산업 위기는 단기간 내 다른 산업의 위기로 이어질 수 있으므로, 즉각적이고 실효적으로 해운산업에 도움이 될 수 있는 해운 조세제도의 발전적 개선방안 마련이 필요하다.

제 3 장

해운기업 법인세 관련 조세제도 분석

제1절 선박특별상각

1. 선박 감가상각 현황

1) 선박 감가상각 대상자산 여부

법인세법 시행령 제24조는 세법상으로 감가상각을 허용하는 유형 고정자산과 무형 고정자산 등을 규정하고 있다. 유형 고정자산에 포함되는 감가상각 허용 자산은 건물(부속설비도 포함) 및 구축물, 기계 및 장치, 차량 및 운반구·공구·기구 및 비품, 동물 및 식물, 선박 및 항공기, 기타 유사하다고 인정되는 제반 유형 고정자산이다. 한편 감가상각 자산은 원칙적으로 사업용으로 제공되는 자산으로 한정되는데, 법인세법에 따르면 선박은 유형 고정자산으로 인정될 뿐더러 해운선사들이 사업을 전개할 때 사용되므로 세법(법인세법)상 감가상각이 허용되는 것이다.

〈표 3-1〉 감가상각 자산의 범위

제24조(감가상각자산의 범위) ①법 제23조제1항에서 “건물, 기계 및 장치, 특허권 등 대통령령으로 정하는 유형자산 및 무형자산”이란 다음 각 호의 유형자산 및 무형자산(제3항의 자산은 제외하며, 이하 “감가상각자산”이라 한다)을 말한다. <개정 2001. 12. 31., 2002. 12. 30., 2005. 2. 19., 2005. 6. 30., 2010. 6. 8., 2010. 12. 30., 2012. 2. 2., 2017. 3. 29., 2018. 2. 13., 2019. 2. 12.>

1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 유형자산

- 가. 건물(부속설비를 포함한다) 및 건축물(이하 “건축물”이라 한다)
- 나. 차량 및 운반구, 공구, 기구 및 비품
- 다. 선박 및 항공기
- 라. 기계 및 장치
- 마. 동물 및 식물
- 바. 그 밖에 가목부터 마목까지의 자산과 유사한 유형자산

자료: 국가법령정보센터 법인세법 시행령(검색일: 2019. 7. 11)

2) 내용연수 및 상각률

감가상각제도의 내용연수 및 상각률은 법인세법 시행령 제28조 및 동법 시행규칙 제 13조의2에 의거 적용한다. 외항화물운송업에 사용되는 선박은 기준내용연수가 20년이므로 하한·상한 적용 시 최소 15년, 최대 25년의 내용연수를 적용받을 수 있는데, 대부분의 선사는 초기에 더 높은 비용인정을 받을 수 있는 가속상각을 선호하므로 이에 따른 내용연수는 15년이 된다.

내용연수는 선박 나이를 의미하는 선령과는 다른 것으로 선령은 진수일로부터 물리적 운항이 불가능한 시점까지의 기간을 의미한다. 일반적으로 선령은 상선의 경우 15~25년이기 때문에 세법상 내용연수와 차이가 있으며, 이로 인해 감가상각이 소진돼 장부가액이 0인 상태에서 중고선 매각 시 의도치 않은 매각차익이 계상돼 선사에게 세 부담이 발생할 수 있다.

〈표 3-2〉 법인세법 시행령 제28조(내용연수와 상각률)

제28조(내용연수와 상각률) ①감가상각자산의 내용연수와 당해 내용연수에 따른 상각률은 다음 각호의 규정에 의한다. <개정 2001. 12. 31., 2002. 12. 30., 2008. 2. 29., 2010. 12. 30.> 1. 기획재정부령이 정하는 시험연구용자산과 제24조제1항제2호가목 내지 라목의 규정에 의한 무형고정자산 : 기획재정부령이 정하는 내용연수와 그에 따른 기획재정부령이 정하는 상각방법별 상각률(이하 “상각률”이라 한다)

2. 제1호 외의 감가상각자산(제24조제1항제2호바목부터 아목까지의 규정에 따른 무형고정자산은 제외한다) 구조 또는 자산별·업종별로 기준내용연수에 그 기준내용연수의 100분의 25를 가감하여 기획재정부령으로 정하는 내용연수범위(이하 “내용연수범위”라 한다)안에서 법인이 선택하여 납세지 관할세무서장에게 신고한 내용연수(이하 “신고내용연수”라 한다)와 그에 따른 상각률. 다만, 제3항 각 호의 신고기한내에 신고를 하지 아니한 경우에는 기준내용연수와 그에 따른 상각률로 한다.

②제1항의 규정을 적용함에 있어서 법 제6조의 규정에 의한 사업연도가 1년 미만인 경우에는 다음 산식에 의하여 계산한 내용연수와 그에 따른 상각률에 의한다. 이 경우 월수는 역에 따라 계산하되 1월 미만의 일수는 1월로 한다.

③법인이 제1항제2호의 규정에 의하여 내용연수를 신고하고자 하는 때에는 기획재정부령이 정하는 내용연수신고서를 다음 각호의 날이 속하는 사업연도의 법인세 과세표준의 신고기한까지 납세지 관할세무서장에게 제출(국세정보통신망에 의한 제출을 포함한다)하여야 한다. <개정 2004. 3. 17., 2008. 2. 29.> 1. 신설법인과 새로 수익사업을 개시한 비영리내국법인의 경우에는 그 영업을 개시한 날 2. 제1호외의 법인이 자산별·업종별 구분에 의한 기준내용연수가 다른 고정자산을 새로 취득하거나 새로운 업종의 사업을 개시한 경우에는 그 취득한 날 또는 개시한 날

④법인이 제1항제2호의 규정에 의하여 자산별·업종별로 적용한 신고내용연수 또는 기준내용연수는 그 후의 사업연도에 있어서도 계속하여 그 내용연수를 적용하여야 한다.

⑤제1항제2호 및 제3항의 규정에 의한 내용연수의 신고는 연단위로 하여야 한다.

자료: 국가법령정보센터 법인세법 시행령(검색일: 2019. 8. 20)

〈표 3-3〉 법인세법 시행규칙 제13조의2(기준내용연수)

제13조의2(기준내용연수) 법 제23조제2항제2호 및 영 제26조의3제2항제1호에서 “기획재정부령으로 정하는 기준내용연수”란 영 제28조제1항제1호의 감가상각자산의 경우에는 별표 2 및 별표 3에 따른 내용연수를, 영 제28조제1항제2호의 감가상각자산의 경우에는 별표 5 및 별표 6에 따른 기준내용연수를 말한다. <개정 2014. 3. 14.〉[본조신설 2011. 2. 28.]

자료: 국가법령정보센터 법인세법 시행규칙(검색일: 2019. 8. 20)

〈표 3-4〉 건축물 등의 기준내용연수 및 내용연수범위표

구분	기준내용연수 및 내용연수범위 (하한~상한)	구조 또는 자산명
1	5년 (4년~6년)	차량 및 운반구[운수업, 임대업(부동산 제외)에 사용되는 차량 및 운반구를 제외한다], 공구, 기구 및 비품
2	12년 (9년~15년)	선박 및 항공기[어업, 운수업, 임대업(부동산 제외)에 사용되는 선박 및 항공기를 제외한다]
3	20년 (15년~25년)	연와조, 블록조, 콘크리트조, 토조, 토벽조, 목조, 목골모르타르조, 기타 조의 모든 건물(부속설비를 포함한다)과 구축물
4	40년 (30년~50년)	철골·철근콘크리트조, 철근콘크리트조, 석조, 연와석조, 철골조의 모든 건물(부속설비를 포함한다)과 구축물

자료: 국가법령정보센터 법인세법 시행규칙(별표5)(검색일: 2019. 8. 20)

3) 선박 감가상각 사례

우리나라 외항화물운송업 선박의 경우 법인세법상 내용연수는 15~25년이며(일반화물선·컨테이너선·건화물운반선의 경우), 선사들은 정액법과 정률법 중 취사선택할 수 있다. 대다수의 선사들은 정액법을 선택해 적용하고 있는데 정률법의 경우 적용 공식이 복잡다단

해 선사들은 정액법을 선호하는 추세이다. 정률법의 경우 내용연수 15년 시 역산하면 상각률은 약 0.182가 된다.

파나막스형 외항 건화물 운반선을 가정할 시 일반적으로 2019년 기준 1척 당 신조선가가 350억 원 정도이므로, 연도별 감가상각 금액은 다음 표와 같다.

〈표 3-5〉 건화물 운반선의 연도별 감가상각(정액법 예시)

1년차	2년차	3년차	4년차 + ...
$315\text{억 원} \div 15(\text{년})$ $= 21\text{억 원}$ (감가 인정 금액)	$315\text{억 원} \div 15(\text{년})$ $= 21\text{억 원}$	$315\text{억 원} \div 15(\text{년})$ $= 21\text{억 원}$...

주 : 선가 350억, 잔존율 0.1, 감가상각 base는 315억 원($=350 \times (1-0.1)$)

자료: 저자 작성

〈표 3-6〉 건화물 운반선의 연도별 감가상각(정률법 예시)

1년차	2년차	3년차	4년차 + ...
315×0.182 $= 57.3\text{억 원}$ (감가 인정 금액)	$(315 - 57.3) \times 0.182$ $= 46.9\text{억 원}$	$(315 - 57.3 - 46.9)$ $\times 0.182 = 38.4\text{억 원}$...

주 : 선가 350억, 잔존율 0.1, 감가상각 base는 315억 원($=350 \times (1-0.1)$)

자료: 저자 작성

정액법과 정률법 적용을 위의 건화물 운반선 사례로 비교·분석한 결과 정액법의 경우 감가상각 산출이 간단하고 연간 비용인정 금액이 21억 원으로 연도별 내용연수가 동일한 반면 정률법의 경우 1년차 비용인정 금액이 57.3억 원으로 정액법 적용 대비 2.7배에 달하는 등 선박가용기간 초기에 더 높은 감가상각비용을 인정받아 절세가 가능한 것으로 나타났다.

2. 선박 감가상각 문제점

우리나라 선사들이 감가상각을 적용할 때에 해당 선사 CEO들은 초기에 비용이 과다 인정돼 실적이 악화되는 정률법보다 정액법을 사용하기를 원하는 경우가 다수이다. 이러한 우리나라 특유의 기업 문화와 회계상의 처리가 간단하다는 이유로 인해 정액법 사용 빈도가 높은 상황이지만 향후 고속상각을 통한 비용절감을 추진하는 우리나라 선사들이 증가할수록 정률법 적용 선사들이 늘어날 가능성이 있다. EU 선사들의 경우 정률법을 사용하는 비중이 정액법 적용 비중보다 더 높은 상황이다.

한편 우리나라 감가상각 정률법 상각률(0.182)의 경우 주요국 대비 선박 감가율이 높지 않은 수준이다. 국제경쟁조건 균형을 통한 경쟁력 제고를 위해 감가율 인상 검토가 필요하다. 외항화물선의 경우 캐나다 0.15, 영국 0.20, 덴마크 0.21, 노르웨이 0.20, 일본 0.18의 상각률이 적용되고 있으며, 일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국적선 0.16을 차등 적용하고 있다.¹⁶⁾

다만 본 연구를 수행하면서 일부 선사의 경우 고속상각 시 기업 자산 규모가 저하돼 자산·부채 권장 비율을 준수하기 어려운 애로가 발생할 수 있다는 의견이 있어 초기에 지나치게 상각이 물리지 않는 수준으로 상각률 상한 제한을 두는 것도 바람직 할 것으로 판단된다. 실제 정책 집행 시에 해운선사별 의견을 수렴해 상각률 절충안을 마련하는 것이 필요하다.

16) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, pp.23-26., (검색일: 2019. 8. 17)

3. 선박 감가상각 해외사례 및 개선방안

주요국 대비 낮은 수준의 상각률을 일시적 또는 점진적으로 인상해 주요 해운 선진국 수준까지 증가시킬 필요가 있다. 일반적으로 한 개 선사가 운영하는 선대 척수는 최소 수십 척에서 많게는 수백 척에 달해 고속상각을 통한 척 당 법인세 추가 감면액이 2억~3억일 경우 전체 선대에 대해 법인세가 절감되는 규모는 크다.

감가상각비는 선사 경영수지에 직접적으로 영향을 미쳐 감가상각비 인상 시 손익분기점이 상승한다. 예를 들어 영업활동으로 인한 손익분기점은 케이프 사이즈의 주요 항로 평균이 2만 달러 정도이다. 그런데 선박자본비(감가상각비 등)와 선박관리 비용까지 합산할 경우 케이프 사이즈의 채산은 일반적으로 2만 5,000달러까지 상승하게 된다. 따라서 고속상각을 통한 손익분기점의 다운사이징(down sizing)은 기업들이 경영전략을 수립하고 중장기적으로 경영손익을 개선하는 데 실효적인 도움이 된다.

일본의 경우 2019년 세제개정이 이루어져 일본 외항선박의 특별상각제도 연장이 실현됐으며, 특히 규정을 준수하는 선진(친환경/고효율) 선박에 대한 상각률의 추가 인상 방안도 개정에 포함된 바 있다.¹⁷⁾ 한편 우리나라 선박 감가율은 고속상각 시 0.18 수준에 그친다. 반면 외항화물선의 경우 영국 0.20, 덴마크 0.21, 노르웨이 0.20 등이 적용되고 있어 우리나라 보다 월등히 높은 수준이다. 일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국적선 0.16 차등 적용 중이다.¹⁸⁾

17) 일본해운신문, 「일본선주협회, 2018년(2019년 계획 포함) 해운업계 중대뉴스 Top10 발표」, 2018. 12. 19.

18) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税

우리나라는 기본적으로 특히 외항에 대해서는 경쟁조건의 균형화(equal fitting)를 통해 조금이라도 다른 국가와의 경쟁조건에 동등해질 수 있도록 상각률 인상 등을 도모해 경쟁 조건을 정돈해 갈 필요가 있다. 또한 국적선·외국적선 간 차등을 두는 방안을 실시한다면 자국 선적(船籍) 확대의 효과도 기대할 수 있을 것이다.

〈표 3-7〉 선박감가상각 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
선박 감가율	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박 감가율은 선종별 상이하나 0.18 수준임 - 외항화물선의 경우 영국 0.20, 덴마크 0.21, 노르웨이 0.20 등 (일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국적선 0.16 적용) 	<ul style="list-style-type: none"> - 감가율 인상 - 국적선·외국적선 간 차등 두는 방안 검토

자료: 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, pp.23-26., (검색일: 2019. 8. 17)

제2절 선박대체취득특례(압축기장)

1. 선박대체취득특례 현황

1) 압축기장 정의

고정자산의 매각시 그 매각가격을 실제 매도가보다 적게 장부에 기장해 자산처분이익에 대해 발생하는 법인세를 감면하는 기장 방식을 압축기장이라고 정의한다. 가령 신조선박을 15년 동안 운항한 이후 해당 선박(고정자산)을 매각했을 때 동 선박의 장부가액은 정률법으

制 比較対照表)」, pp.23-26., (검색일: 2019. 8. 17)

로 매년 감가상각 돼 0원이 된 상태라면 중고선박 매도가격이 일시에 자산처분이익으로 간주되어 선사에게는 적잖은 부담이 발생한다.

그런데 일반적으로 선사는 선대 유지를 위해 노령화 등의 이유로 기존 선박을 매각한 이후에 대체적으로 신조선을 발주하거나 대체중고선을 매입하는 경우가 다수이다. 따라서 조세 당국이 기존 선박의 매각차익(賣却差益)에 대해서 일시에 과세를 하면 세부담 증가로 인해 대체자산 취득이 곤란해지는 경우가 발생할 리스크가 있다. 따라서 매각한 고정자산¹⁹⁾과 동종의 대체자산을 연이어 취득했을 경우에는 기존 매각 자산의 자산처분이익을 압축해 과소 기장하는 것을 허용하고 있다.

선박의 경우 선박매각차익이 압축기장이라고 불린다. 매각차익에 대한 압축기장은 익금(益金)에 산입되지만 실제 수취 금액에 비하여 적게 계상되므로 압축기장 되지 못한 경우 대비 실질적으로 과세의 이연(rollover relief)이 발생하는 것이다. 과세이연(課稅移延)은 기업의 원활한 자금운용을 도모하기 위해 자산 매각 시에 세금 납부를 연기해 주는 정책이다.

2) 압축기장 범위액 계산 산식

일례로 모 회사가 부동산 자산 A를 장부가액보다 높은 가격에 매각해 차익이 발생한 경우 동사 현금흐름 등 자금 운용에 여유를 제공하기 위해 매각차익에 대한 과세를 일정기간 연기해 줄 수 있다.

과세이연이 인정되기 위해서는 처분자산과 동종의 자산을 대체 매입하는 것이 필요하다.²⁰⁾ 위 사례의 경우 기존 부동산 자산 A를 매각

19) 선사의 경우 선박에 해당.

20) 동종자산 매입 규정이 있기 때문에 해운업에서는 압축기장 제도를 관례적으로 선박대체취득특례로

해 수취한 자금 등으로 동종자산 B를 매입해야 한다. 그리고 향후 신규 매입한 자산 B를 매각했을 때 과세이연 되었던 자산 A에 대한 과세유예분과 B의 자산처분이익에 대한 세금을 함께 납부한다.

법인세법 제 64조 납부 규정에 의거 압축기장을 인정받은 자산의 매각 이후 새로운 동종자산의 취득이 발생하지 않거나 새로운 동종자산의 취득이 발생하기 이전 해당 사업자가 해산²¹⁾ 할 경우 압축기장한 금액을 해당 사업연도 익금에 산입해 법인세 시행령이 정하는 규정에 따라 계산된 이자 상당 가산액을 가산한 금액을 법인세로 납부해야 한다.

압축기장 범위액은 다음 산식에 의거 계산한다.

〈표 3-8〉 압축기장 범위액 계산 산식

$$\text{손금산입범위액} = \text{신규 선박 취득에 사용된 양도차익} \times 80\%$$

자료: 조세특례제한법 토대로 저자 작성

한편 전술한 압축기장 범위액 계산 산식에서 ‘신규 선박 취득에 사용된 양도차익’은 다음의 산식에 의거해 계산한다. 신규 매입 선박을 기준으로 해 양도차익을 계측하지만, 올해 양도차익을 기존 선박 기준의 양도차익을 한도로 하는 특징이 있다. 압축기장 범위액 계산 산식은 조세특례제한법 시행령 20조 1항에서 규정하고 있었는데, 동 조항은 2009년 2월 4일 삭제되었다.²²⁾

명명하고 있음.

21) 합병의 경우는 제외함(법인세법 제 64조).

22) 국가법령정보센터 조세특례제한법 시행령(검색일: 2019. 07. 12.)

〈표 3-9〉 양도차익 계산 산식

$$\begin{aligned} \text{양도차익} &= [\text{신규 구입 선박 취득가액} - \text{기존 선박 장부가액}] \\ &\leq [\text{종전 선박 양도가액} - \text{종전 선박 장부가액}] \end{aligned}$$

자료: 조세특례제한법 토대로 저자 작성

2. 선박대체취득특례 문제점

1) 선박대체취득시 과세이연

한국 내국법인이 당해 연도까지 사업에 직접 사용한 선박²³⁾을 2008년 12월 31일까지²⁴⁾ 양도하고, 동 양도차익으로 당해 기존 선박의 매각일이 속하는 사업연도 종료일까지 신규 선박을 대체취득하는 경우 기존 선박 매각 시 수령한 양도차익의 100분의 80에 상응하는 금액을 당해 사업연도의 법인세 산출 시에 이를 손금에 산입해 과세이연을 받을 수 있었다.²⁵⁾

2009년 선박대체취득특례 제도가 폐지되기 이전에는 선박 매각 이후 동종자산인 신규 선박을 2년 이내 구입할 경우 압축기장을 허용하여 당해 연도 뿐만 아니라 이듬해 신규 구입하는 선박이 있을 경우 대체취득특례를 허용해 왔다.

23) 국제선박등록법에 의거 등록된 선박을 대상으로 함.

24) 이전까지 손금산입특례제도가 압축기장 역할을 해 왔는데 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 폐지되었음.

25) 조세특례제한법 제23조 제1항의 규정으로 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 동 조항은 폐지되었음.

2) 선박대체취득특례 예시

2009년 삭제된 조세특례제한법 제23조 규정에 의거 내국법인이 선박(국제선박)을 매각하고 매각대금을 사용해 새로운 선박을 취득하는 경우 선박 취득에 사용된 양도차익의 100분의 80에 상당하는 금액을 손금에 산입해 과세이연(비용인정)을 받을 수 있었다.

해당 규정을 적용해 가정한 선박대체취득특례의 구체적 사례는 다음과 같다.

〈표 3-10〉 선박대체취득특례(예시)

일시	차변	대변
2011. 1월 (A선박 매입)	A선박 자산 200	현금 200 (현금으로 매입)
〈중략〉		
2019. 6월	현금 140 (A선박을 매각)	선박자산 120 자산처분이익 20 (2011-2019년 간 감가상각으로 장부가액 120)
	B선박 자산 220	현금 220
	자산처분이익 16	일시상각총당금 16

자료: 저자 작성

3) 선박대체취득특례 문제점

국제선박을 대상으로 시행되었던 우리나라 양도차익의 손금산입특례제도는 2009년 폐지되었다. 이전까지 손금산입특례제도가 압축기장 역할을 해 왔는데 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 폐지되었다.

반면 선박 대체취득 시 발생한 양도차익을 해운소득으로 간주해 과세하는 규정이 2009년 도입되었다.²⁶⁾

톤수표준세제를 도입했는데도 압축기장 제도를 여전히 유지하고 있는 국가들이 있으며, 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자도 있으므로 재도입 검토가 필요하다. 실제로 선박대체취득특례는 장기간 지속되는 세계 해운 불황을 배경으로 EU, 일본 등 해운 주요국들이 도입한 해운우대세제 정책이다.

선박대체취득특례 정책은 친환경 선박의 신조를 유인해 고효율 Eco-Ship 발주를 촉진해 친환경선박대체 지원 제도로도 간주되며, 1945년 제2차 세계대전 이후 전쟁으로 피해를 입은 일본 해운사업자들의 부흥 및 해운재건 기반 확립을 위한 ‘국책정책’으로 실시되기도 하였다.²⁷⁾

3. 선박대체취득특례 해외사례 및 개선방안

한국은 2009년 톤세표준세제를 도입하면서 중복 지원 우려, 타산업 지원정책과의 형평성 문제가 제기되면서 국제선박 양도차익을 대상으로 적용되었던 선박대체취득특례 제도가 동년 폐지되었다. 이전까지 선박대체취득특례가 압축기장 역할을 해 왔는데 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 폐지된 것이다.

또한 조세특례제한법 시행령 제104조의 7 제2항 마목에 의거 선박대체취득시 발생한 양도차익을 해운소득으로 간주해 과세하는 규정이 2009년 도입되면서, 이제 장부가액보다 더 높은 금액으로 매각한 중고선박에 대해 동일한 법인세율이 적용되고 있다. 그런데 문제점

26) 조특법시행령 제104조의 7 제2항 마목.

27) 「일본의 해운세제 현황」, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료(한양대학교 법학연구소 장 오윤 교수), p.6., 2018. 11. 24.

은 선박가용연수는 20여년에 달하는 반면 감가상각을 실시한 선박의 장부가액 잔존연수는 10여년에 그쳐 일반적으로 선박 매각 시 장부가액은 0이므로 중고선박 매각가액 전액이 일시에 해운소득으로 인식된다는 점이다.

톤수표준세제를 도입했는데도 압축기장 제도를 여전히 유지하고 있는 국가들이 있으며, 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자도 있으므로 톤수표준세제 미선택 사업자에까지 압축기장 제도 적용을 불허하는 것은 오히려 해운에 대한 역차별이 발생하고 있다고 판단된다.

노르웨이, 덴마크 등 일부 EU 국가들은 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장을 허용해 해운산업의 특수성을 정책적으로 인정하고 있으며, 일본의 경우 톤수표준세제 미선택 사업자에 한해서는 선박대체취득특례를 인정하고 있어 우리나라도 재도입 검토가 필요하다.²⁸⁾

일본의 경우 국토교통부 해사국장에 취임(2017. 7. 7)한 카모우 아츠미(蒲生篤実) 국장이 ‘선박대체취득특례 인정을 통한 일본 해사산업 발전 추진’을 도모했다. 2018년부터 선박대체취득특례의 중복인정을 허용한 것은 정책과 제도의 지속적 개선을 추진하는 것이 해운의 특수성을 감안한 정책당국의 주어진 미션이라고 판단되었기 때문이다. 당시 일본 국토교통성 등 정책당국은 해운·해사 행정의 최전선인 선사 관계자들을 찾아 현장 목소리 파악에 노력했으며, 선박대체취득특례의 재도입이 최우선 안건 중 하나임을 확인했다.

일본의 경우 2015년 선박대체취득특례를 폐지할 당시 “선박대체취득특례 제도는 친환경 선박과 국적선박 증가에 미치는 영향이 기대

28) 「일본의 해운세제 현황」, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료(한양대학교 법학연구소 장 오윤 교수), p.11., 2018. 11. 24.

한 것 만큼에는 미치지 못한다는 분석을 토대로 당분간 제도를 폐지한다”고 발표한 바 있다. 실제로 친환경 선박으로 대체되는 비중이 적었으며, 대체선박이 파나마 등 편의치적국에 선적(船籍)하는 경우가 비일비재하여 제도 효과가 미흡했다는 평가이다.

그럼에도 불구하고 2018년 비록 톤수표준세제 미선택 사업자들에 국한되기는 하지만 다시 일본이 선박대체취득특례 제도를 도입한 이유는 세계 단일 시장에서 경쟁하고 있는 일본 해운관계자들을 위한 큰 tool을 마련하는 것이 국토교통성 행정의 역할이라고 판단했기 때문이다. 국토교통성은 일본 해운선사들을 중심으로 오래전부터 요구되고 있는 equal fitting(경쟁 조건 균형화)을 추진하고자 한다. equal fitting은 일본 해운정책에서 다소 부족하다고 평가받는 세제지원, 금융지원 등을 수행해 일본 해운 관계자들이 세계 해운 시장에서 다른 국가들의 해운 관계자들과 동일한 출발점에서 경쟁할 수 있는 여건을 마련하고자 하는 것이다. 국토교통성은 일본 주요 선사들은 EU, 한국, 중국 등 다른 국가 선사들 대비 정부로부터 받는 지원이 더 적은편이라고 일갈한다.²⁹⁾

〈표 3-11〉 선박대체취득특례 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
압축기장 재도입	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박대체취득특례 2009년 폐지 - 일본의 경우 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장 제도 유지 (다만 톤수표준세제 적용사업자는 이용불가 명문의 규정을 두고 있음) 	<ul style="list-style-type: none"> - 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자 대상 압축기장 허용

자료: 「일본의 해운세제 현황」, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료
(한양대학교 법학연구소장 오윤 교수), p.11, 2018. 11. 24.

29) 일본해운신문, 「국토교통부 해사국장에 취임(2017. 7. 7) 카모우 아츠미(蒲生篤実) 국장. 제2의 톤수 표준 세제 도입을 통한 일본 해사산업 발전 추진」 (검색일: 2019. 8. 3)

제3절 외국자회사합산세제

1. 외국자회사합산세제 현황

1) 국세조세조정에 관한 법률

우리나라는 외국자회사에서 발생한 소득에 국세조세조정에 관한 법률(국조법)을 적용해 자회사 소득을 배당소득으로 인식하고 있다. 배당소득으로 인식하고 있기 때문에 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용하고 있지 않다.

동 법령 제17조 특정외국법인의 유보소득의 배당간주³⁰⁾에서는 ‘법인의 부담세액이 실제발생소득의 100분의 15 이하인 국가 또는 지역에 본점 또는 주사무소를 둔 외국법인에 대하여 내국인이 출자한 경우에는 그 외국법인 중 내국인과 특수 관계가 있는 법인(이하 “특정 외국법인”이라 한다)의 각 사업연도 말 현재 배당 가능한 유보소득(留保所得) 중 내국인에게 귀속될 금액은 내국인이 배당받은 것으로 본다’고 규정해 해외지주회사의 유보소득을 배당소득으로 간주하고 있다.

30) <개정 2013. 1. 1., 2014. 12. 23.>

〈표 3-12〉 특정외국법인의 유보소득 배당간주

- 제17조(특정외국법인의 유보소득의 배당간주) ① 법인의 부담세액이 실제발생소득의 100분의 15 이하인 국가 또는 지역에 본점 또는 주사무소를 둔 외국법인에 대하여 내국인이 출자한 경우에는 그 외국법인 중 내국인과 특수관계(제2조제1항제8호가목의 관계에 해당하는지를 판단할 때에는 친족 등 대통령령으로 정하는 내국인의 특수관계인이 직접 또는 간접으로 보유하는 주식을 포함한다)가 있는 법인(이하 "특정외국법인"이라 한다)의 각 사업연도 말 현재 배당 가능한 유보소득(留保所得) 중 내국인에게 귀속될 금액은 내국인이 배당받은 것으로 본다. <개정 2013. 1. 1., 2014. 12. 23.>
- ② 제1항을 적용받는 내국인의 범위는 특정외국법인의 각 사업연도 말 현재 발행주식의 총수 또는 출자총액의 100분의 10 이상을 직접 또는 간접으로 보유한 자로 한다. 이 경우 발행주식의 총수 또는 출자총액의 100분의 10을 판단할 때에는 「국세기본법」 제2조제20호에 따른 특수관계인 중 대통령령으로 정하는 자가 직접 보유하는 발행주식 또는 출자지분을 포함한다. <개정 2011. 12. 31., 2013. 1. 1.>
- ③ 특정외국법인의 각 사업연도 말 현재 실제 발생 소득이 대통령령으로 정하는 금액 이하인 경우에는 제1항을 적용하지 아니한다.
- ④ 제1항과 제2항을 적용할 때 실제 발생 소득의 범위, 조세를 부과하지 아니하는 대상 소득과 그 범위, 배당 가능한 유보소득, 배당으로 간주하는 금액의 산출 및 주식 보유비율의 계산방법 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <개정 2013. 1. 1.>[전문개정 2010. 1. 1.]

자료: 국가법령정보센터 국제조세조정에 관한 법률(검색일: 2019. 7. 15)

한편 동 법령 제18조의2 해외지주회사의 유보소득의 배당간주에 관한 특례³¹⁾에서는 배당 소득으로 간주하는 적용 범위를 규정하고 있는데 ‘주식 또는 채권의 보유, 지식재산권의 제공, 선박·항공기·장비의 임대, 투자신탁 또는 기금에 대한 투자를 주된 사업으로 하는 법인’이라고 기술해 해운업 자회사를 범위에 포함시키고 있다.

31) <개정 2011. 12. 31., 2013. 1. 1.>

〈표 3-13〉 특정외국법인의 유보소득 적용범위

- 제18조(적용 범위) ① 특정외국법인이 제17조제1항의 국가 또는 지역에 사업을 위하여 필요한 사무소, 점포, 공장 등의 고정된 시설을 가지고 있고, 그 법인이 스스로 사업을 관리하거나 지배 또는 운영을 하며, 그 국가 또는 지역에서 주로 사업을 하는 경우에는 제17조를 적용하지 아니한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 특정외국법인의 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2011. 12. 31., 2013. 1. 1.> 1. 도매업, 금융 및 보험업, 부동산업 및 임대업, 전문, 과학 및 기술 서비스업(건축기술, 엔지니어링 및 관련 기술서비스업은 제외한다), 사업시설관리 및 사업지원서비스업을 하는 특정외국법인으로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 법인 2. 주식 또는 채권의 보유, 지식재산권의 제공, 선박·항공기·장비의 임대, 투자신탁 또는 기금에 대한 투자를 주된 사업으로 하는 법인
- ② 과세당국은 외국법인의 사업의 실질적 관리 장소가 제17조제1항의 국가 또는 지역에 있는 경우에는 사업의 실질적 관리 장소를 제17조제1항의 본점이나 주사무소로 보아 제17조를 적용할 수 있다.
- ③ 제1항제1호를 적용할 때 업종의 분류는 「통계법」 제22조에 따라 통계청장이 고시하는 한국표준산업분류에 따른다.
- ④ 제1항제1호에 해당하는 도매업을 하는 특정외국법인이 같은 국가 또는 기획재정부령으로 정하는 같은 지역(이하 “같은 국가등”이라 한다)에 있는 특수관계가 없는 자에게 판매하는 경우로서 대통령령으로 정하는 요건을 충족하는 경우에는 제17조를 적용하지 아니한다. <개정 2013. 1. 1.>
- ⑤ 제1항 본문 및 제4항에 따라 제17조를 적용받지 아니하는 특정외국법인이 다음 각 호의 행위에서 발생하는 소득이 대통령령으로 정하는 기준을 충족하는 경우에는 해당 소득을 대통령령으로 정하는 바에 따라 제17조가 적용되는 배당 가능한 유보소득으로 본다. <신설 2014. 1. 1.> 1. 주식 또는 채권의 보유 2. 지식재산권의 제공 3. 선박·항공기·장비의 임대 4. 투자신탁 또는 기금에 대한 투자[전문개정 2010. 1. 1.]

자료: 국가법령정보센터 국제조세조정에 관한 법률(검색일: 2019. 7. 15)

2) 법률 제개정 현황

(1) 제개정 동향

외국 자회사에 일어난 행위 중 일반적 상식선에서 상업적 합리성이 없는 국제거래에 대해 보다 단호히 대처하기 위해 국제조세조정에 관한 법률 시행령을 개정해 조세회피행위를 억제하려는 시도가

2019년 이루어졌다.³²⁾ 시행령 개정의 목적은 개정을 통해 국내 모회사와 해외 자회사 간에 이루어진 거래가 일반적인 상식에 의거 검토했을 때 계열사 간이 아닌 독립적인 사업자 간에도 일어날 수 있는 거래인가를 판단하기 위한 것이다.

2019년 국세청 조사국은 보도자료에서 “변칙 자본거래를 사용한 조세회피에 대해 이번 시행령 개정을 통해 해외 자회사의 공격적 조세회피 행위에 대해 단호하게 대처하겠다”고 언급하고 있다. 해당 국제거래가 특수 관계가 없는 일반 사업자 간의 거래 대비 상업적으로 합리적 거래인가를 판단하겠다는 것이다.

개정된 시행령은 국내 모기업과 해외 자회사 간의 국제거래가 상업적으로 합리적 거래인지 여부를 판단하는 기준으로 다음 3가지를 열거하고 있다. 첫째 발생한 해당 거래에 대해 사업자 간에 거래조건에 대한 합의가 이루어지지 않고 시장공정가액에 근거해 거래가 이루어져야 한다. 둘째 다른 방식으로 거래를 체결하는 것이 해외 자회사의 사업목적상 유리하다면 해당 국제거래는 상업적으로 합리적이지 못하다. 셋째 조세혜택을 고려해 해당 거래가 발생한 것으로 인정되는 경우 해당 국제거래는 상업적으로 합리적이지 못하다.

국세청 조사국은 납세자가 이미 정밀하게 플래닝(planning) 해 놓은 모회사-자회사 간 거래의 경우 탈세나 조세회피를 적발하기 어렵지만 계열사 간 거래를 보다 엄격히 검증하여 세법에 근거한 과세를 추진한다는 것이다.³³⁾

32) 2019년 2월 12일 국조법 시행령 개정.

33) 지능적 역외 탈세 등 공격적 조세회피행위에 대한 중점 점검, 국세청 보도자료(검색일: 2019. 8. 12)

(2) 제개정에 대한 해운 입장

해운업계는 자회사 소득을 배당소득으로 인정해 제세금을 부과하는 것에 대해서 자회사를 별개의 영리법인으로 간주해 자회사에서 발생한 이익금을 사업소득으로 인정해야 하나 배당소득으로 간주해 모회사 이익잉여금에 합산 하는 것에 대한 개선이 필요하다는 의견이다.

현재 국내 해운에 적용되고 있는 특정외국법인세제는 조세피난처 등에 위치한 해외 자회사 내 유보 소득을 내국주주의 소득으로 간주해 과세하는 제도인데 소득의 종류를 감안하지 않고 일률적으로 배당소득으로 간주하는 것은 문제가 있다는 입장이다.³⁴⁾

특히 해외 자회사에서 발생한 소득금액을 모기업 사업소득에 합산해 과세할 경우 국외 원천소득이 발생한 자회사의 익금총액에서 손금총액을 뺀 이후의 소득금액을 모기업에 가산해야 하지만 자회사 소득을 배당소득으로 간주해 고속상각, 압축기장 등을 허용하고 있지 않아 불합리한 측면이 있다고 지적한다.

따라서 해운업계는 해외 자회사 원천소득에 대해 보다 명확한 규정을 두어 자회사 소득과 관련된 고속상각, 압축기장 등의 비용 특례가 허용되어야 함을 주장하고 있다.³⁵⁾

34) 국세신문사, 「국세청 역외탈세 조사 때 상업적 합리성 없는 거래 예의주시」(검색일: 2019. 8. 12)

35) 해운관계자 간담회 선사 등 참석자 의견, 2019. 7. 29.

2. 외국자회사합산세제 문제점

우리나라는 외국자회사에서 발생한 소득에 대해 국세조세조정에 관한 법률을 적용해 자회사 소득을 배당소득으로 인식하고 있다. 즉, 자회사 소득을 배당소득으로 간주하기 때문에 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용하고 있지 않다.

반면 일본 등 주요국은 자회사 소득을 배당소득으로 간주하지 않고 모회사 소득에 합산해 과세하는 외국자회사합산세제를 운영하고 있다. 외국자회사합산세제는 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용해 법인세 부담을 줄일 수 있는 기회가 부여된다.³⁶⁾

영국 등 EU 주요국도 동일한 소득에 대해 원천지국과 본국 각각에서 과세하여 발생하는 국제이중과세를 조정하기 위해 해운업의 경우 자회사 발생 소득을 사업소득으로 인정하고 특별상각, 압축기장 등의 조세특례를 인정하고 있다. OECD 모델의 조세조약 주석에서도 해운 자회사의 소득면제 도입을 권장하고 있어 우리나라도 국제이중과세 조정을 통한 해운 경쟁력 제고를 위해 자회사 소득에 대한 과세 특례 인정을 전향적으로 검토할 필요가 있다.³⁷⁾

일례로 아래 표에서 외국자회사합산세제가 적용돼 자회사 이익에 대한 특별상각과 압축기장 등이 허용될 경우 자회사 이익에 대한 감면이 허용돼 결과적으로 법인세 납부액 절세가 가능하다. 자회사 당 기준이익 규모가 클수록 외국자회사합산세제 적용 시 절세 가능액이 증가하므로 외국자회사합산세제 제도 유무가 해운선사 법인세 납부액 규모에 미치는 영향이 적지 않음을 확인할 수 있다.

36) 「일본의 해운세제 현황」, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료(한양대학교 법학연구소 장 오윤 교수), pp.7-8., 2018. 11. 24.

37) 세정일보, 「특정외국법인세제, 해외진출 장애요소 제거해야」 (검색일: 2019. 8. 14)

〈표 3-14〉 외국자회사합산세제 적용 vs 비적용(예시)

(단위: 원)

구분	모기업 당기순이익	자회사 당기순이익	특별상각 & 압축기장 손금산입액	법인세 (20%)
특정외국법인세제 (우리나라)	100억	20억	-	24억
외국자회사합산세제			8억	22.4억

자료: 저자 작성(2019. 7. 15)

3. 외국자회사합산세제 해외사례 및 개선방안

특례인정 방식 도입을 통해 해외 자회사에서 발생한 소득에 대해서도 가속상각, 선박대체취득특례 등의 조세특례를 허가해 모회사와의 소득 합산 시 이미 법인세 절감 인정을 득한 자회사의 소득이 합산되는 것을 검토할 필요가 있다.

해운의 특수성을 감안 시 모회사와 자회사 간의 선복공유, 협조배선 등이 비일비재하게 발생하고 있는데 이를 단순히 경제성 잣대를 들이 밀어 변칙 자본거래로 판단하는 것은 문제가 있다.

기존 화주와의 신뢰성 유지 문제, 계약이행을 위해 부득이하게 정상가격 산출방법에서 벗어난 상업적 합리성이 미흡한 행위가 발생하더라도 이는 해운의 특수성으로 인한 것이지 모기업이 이윤(rent)을 추구하기 위한 행위가 아님을 인식해야 한다.

영국, 일본 등과 마찬가지로 우리나라도 외국자회사합산세제를 도입해 해외 자회사 소득을 사업소득으로 인정하는 것이 시급하다. 현재 우리나라는 외국자회사 소득을 배당소득으로 간주해 특별상각과 압축기장을 허용하지 않고 있다. 반면 주요국은 외국자회사 소득을

사업소득으로 간주해 특별상각과 압축기장이 가능해 절세를 통해 비용절감을 실천하고 있으므로 우리나라도 자회사합산세제 도입을 통해 경쟁균형 조건을 마련할 필요가 있다.

〈표 3-15〉 외국자회사합산세제 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
외국자회사 합산세제 도입	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 외국자회사 소득을 배당소득으로 간주하고 특별상각과 압축기장 비허용 - 주요국은 외국자회사 소득을 사업소득으로 간주해 특별상각과 압축기장 가능 	- 외국자회사합산세제 도입

자료: 저자 작성

제4절 톤수표준세제³⁸⁾

1. 톤수표준세제 현황

1) 톤수표준세제 개요

톤수표준세제는 해운기업 영업이익이 아닌 운항선대의 순톤수 합계와 각 선박별 운항일수를 기준으로 계산한 개별 선박 표준이익에 법인세율을 곱해 법인세를 산정하는 제도이다. 요컨대 일정 요건을 준수하는 해운 사업자 소득을 해운소득·비해운소득으로 구분해 해운 소득에 있어서는 실제 소득과 상관없이 선박 순톤수와 운항일수를 바탕으로 산정한 선박표준이익에 대해 법인세를 납부하도록 하는 조세특례 제도이다.³⁹⁾

38) tonnage tax.

39) 세정신문, 「해운기업 톤세 일몰기한 2년 연장 추진- 조세특례제한법 대표 발의」 (검색일: 2019. 8. 14)

톤세는 개별 선박 표준이익에 대해 해당 법인세 세율을 곱해 산출하는 것 이외에 톤당 1운항일 간주이익, 운항일수, 사용률 등을 순차적으로 곱하여 산출한다.

〈표 3-16〉 톤수표준세제 계산 산식

$$\text{톤세} = \text{개별선박표준이익}(\text{개별선박순톤수} \times \text{톤당 1운항일 간주이익} \times \text{운항일수} \times \text{사용률}) \times \text{법인세율}$$

자료: 저자 작성

2) 해운소득 범위

톤수표준세제가 선박표준이익을 산출할 때 적용 대상으로 간주하는 해운소득의 범위는 ① 외항 해상 운송활동에 의해 직접적으로 발생한 소득, ② 외항 해상 운송활동 관련 간접적으로 발생한 소득, ③ 외항 해상 운송활동과 연계하여 발생한 기타소득으로 구성된다.

〈표 3-17〉 톤수표준세제 상의 해운소득 범위

구분	해운소득 범위
외항해운활동 직접 발생 소득	- 해상운송활동에 수반되어 발생하는 운임, 선박 연료비, 선박에 대한 감가상각비, 선원비, 선원 주·부식비, 선박 보험료 등 - 이외 해운법에서 규정하는 선박 용대선 활동 소득도 포함
외항해운활동 간접 발생 소득	- 물동량 유치·선적·하역·화물보관 등과 관련되어 발생한 소득 - 선박 매각 소득 포함 (중고선 매매)
외항해운활동 기타소득	- 소득세법에서 규정하는 이자소득, 투자신탁소득, 기타 배당소득 등

자료: 국가법령정보센터 조세특례제한법 제104조의10항 토대로 저자 정리, (검색일: 2019. 7. 15)

외항 해상 운송활동에 의해 발생한 운임, 선박연료비, 선박 감가상각비, 선원비, 선원 주·부식비, 선박보험료 등이 직접소득에 해당되

고, 화물의 유치·선적·하역·창고보관 등과 관련된 활동들이 외항 해상 운송활동과 관련해 간접적으로 발생한 소득이 된다. 기타소득에는 이자소득, 배당소득 등이 있다.

3) 연간운항순톤수

톤수표준세제 적용을 받기 위해서는 소유선박 비중이 용선선박 보다 일정 기준을 상회해야 하는 규정이 있어 톤세 적용 희망 사업자는 조건 충족을 위해 소유선박 등 자사보유 선대를 특정 수준까지 확보해야 한다.

용선선박이 보유선박의 5배를 초과하면 첫해년도에는 주의경고가 부과되고 익년에 다시 5배 조건을 준수하지 못하면 톤수표준세제 적용이 강제로 중단된다.

법인의 인수·합병이 발생해 선대 규모에 변화가 발생했을 경우 동 조건(소유선박과 용선선박 비중 조건)을 충족할 시 톤세의 지속적 유지·적용이 가능하지만 충족 미달 시에는 톤세 적용에서 배제되어 일반적인 법인세제에 의해 과세된다.

〈표 3-18〉 톤수표준세제 연간운항순톤수 제한

$$\langle \text{제한규정} \rangle \text{용선선박 연간운항순톤수(Net Tonnage·NT)} \div \text{소유선박 연간운항순톤수(NT)} \\ \text{합계} \leq 5$$

자료: 국가법령정보센터 조세특례제한법 시행령 제104조(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례)
토대로 저자 정리, (검색일: 2019. 7. 15)

4) 1톤당 1운항 이익

조세특례제한법 시행령에 따르면 대통령령에 의해 개별선박의 순톤수에 따라 1톤당 1운항일 이익을 규정하고 있다. 동법 시행령은 선박톤수, 해운기업의 운항소득, 법인세 납부실적, 외국의 톤수표준세제 등을 감안해 구간별로 1일 톤세를 산정하였다.

1,000톤 이하는 14원, 1,000톤 초과~10,000톤 이하는 11원, 10,000톤 초과~25,000톤 이하 7원, 25,000톤 초과 4원으로 대형선박일수록 적용 톤세가 적은 구조이다.

〈표 3-19〉 선형별 1일 톤세

해당선박의 순톤수	1톤당 1운항일 이익 (1일 톤세)
1,000톤 이하	14원
1,000톤 초과~10,000톤 이하	11원
10,000톤 초과~25,000톤 이하	7원
25,000톤 초과	4원

자료: 국가법령정보센터 조세특례제한법 시행령 제104조(1톤당 1운항일이익) 토대로 저자 정리, (검색일: 2019. 7. 15)

5) 톤세표준이익의 산출 사례

톤수표준세제를 적용하는 해운소득에 대해 세액공제 등의 중복 적용을 배제한다. 한편 해운소득에 대해서는 비해운소득과 분류해 실제발생 소득이 아닌 간주이익을 바탕으로 법인세를 산출하므로 비해운소득에 대해 발생한 결손금은 선박표준이익과 상계하지 않는다.

또한 해운소득에 대해서는 현재 조세 특례를 적용하지 않아 원천징수세액 기납부 세액공제를 허용하지 않는다. 톤수표준세제를 신청

하기 이전에 발생한 이년결손금은 해운소득이 원천인지 아니면 비해운소득이 원인인지 상관없이 당해 연도 공제를 허용하지 않는다.

〈표 3-20〉 톤세표준이익의 산출 사례

해당선박의 순톤수	선박별 표준이익
1,000톤	$(1,000\text{톤} \times 14\text{원}) \times 365\text{일} \times 100\% = 5,110,000\text{원}$
9,000톤	$\{14,000\text{원} + (8,000\text{톤} \times 11\text{원})\} \times 365\text{일} \times 100\%$ $= 37,230,000\text{원}$
23,000톤	$\{113,000\text{원} + (13,000\text{톤} \times 7\text{원})\} \times 365\text{일} \times 100\%$ $= 74,460,000\text{원}$
32,000톤	$\{218,000\text{원} + (7,000\text{톤} \times 4\text{원})\} \times 365\text{일} \times 100\%$ $= 89,790,000\text{원}$
톤세표준이익의 합계	206,590,000원

주: 순톤수 1,000톤, 9,000톤, 23,000톤, 32,000톤의 선대를 운항하는 선사의 해운소득 톤세 계산임.

자료: 저자 작성

2. 톤수표준세제 문제점

1) 보유·용선 과대 기준

우리나라 톤수표준세제 적용대상은 선박의 연간운항순톤수(선박의 순톤수에 연간운항일수와 사용률을 곱하여 계산한 톤수를 뜻함)의 합계가 해당 기업이 소유한 선박 등 기획재정부령으로 정하는 기준 선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업이 운항하는 모든 운항선박이다.⁴⁰⁾

일례로 동 조건을 충족하는 기업이 운항하는 파나마 편의치적국에 선적(船籍)을 둔 선박은 톤수표준세제가 적용되고 있다. 다만 해당 선사의 용선선박 총 규모가 보유선박의 5배를 초과하지 않아야 한다는

40) 조세특례제한법 제104조의 10, 동법시행령 제104조의 7.

기준이 해외 주요국 기준 대비 높아서 우리나라 선사들은 유독 용선 선박 규모가 지나치게 높다는 지적이 있다.⁴¹⁾

〈표 3-21〉 톤수표준세제 적용대상

제104조의7(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례) ①법 제104조의10제1항 각 호 외의 부분에서 “「해운법」상 외항운송사업의 영위 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 해운기업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 영위하는 기업으로서 해당 기업이 용선(다른 해운기업이 기획재정부령으로 정하는 공동운항에 투입한 선박을 사용하는 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)한 선박의 연간운항순톤수(선박의 순톤수에 연간운항일수와 사용률을 곱하여 계산한 톤수를 말한다. 이하 이 조에서 같다)의 합계가 해당 기업이 소유한 선박 등 기획재정부령으로 정하는 기준선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업을 말한다. <개정 2006. 2. 9., 2007. 11. 30., 2008. 2. 29., 2009. 2. 4., 2009. 6. 19., 2010. 2. 18., 2016. 2. 5.>

1. 「해운법」 제3조에 따른 외항정기여객운송사업 또는 외항부정기여객운송사업
2. 「해운법」 제23조에 따른 외항정기화물운송사업 또는 외항부정기화물운송사업.
다만, 수산물운송사업을 제외한다.
3. 「크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 국제순항 크루즈선 운항사업

재산권의 제공 3. 선박 · 항공기 · 장비의 임대 4. 투자신탁 또는 기금에 대한 투자[전문 개정 2010. 1. 1.]

주: 2010년 시행령 전문 개정 통해 크루즈 선박도 적용대상에 포함되었음.

자료: 국가법령정보센터 조세특례제한법 시행령 제104조(적용대상 선박), (검색일: 2019. 7. 16)

덴마크, 노르웨이 등 주요국 톤수표준세제를 검토하면 우리나라와 마찬가지로 선적 불문하고 모든 운항선박이 적용대상이지만 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 않을 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 실제 보유선박 비중을 늘려 선사들이 보다 안정적으로 경영할 수 있도록 제도화하고 있다.⁴²⁾

41) 본 과제 중간보고회 참석자 자문, 2019. 9. 3.

42) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, pp.20-21., (검색일: 2019. 8. 17)

우리나라는 전통적으로 해운업이 발달해 있으며 각 선사들이 운항하는 선대(shipping fleet) 규모가 높은데, 톤수표준세제를 적용 받기 위한 선사 준수 기준을 재검토해 자사선 비중을 늘리는 방향으로 유인할 필요가 있다. 현재 우리나라 톤수표준세제는 용선선박 규모가 높아도 톤수표준세제를 적용 받을 수 있도록 해 보유선박과 용선선박과의 최적 비중에서 벗어나고 지나치게 용선선박 비중이 높아질 수 있는 문제점이 있다.

2) 톤수표준세제 일몰

톤수표준세제는 해운기업 세부담에 대한 예측가능성이 제고돼 경영이 안정화되고 신규발주 등 중장기 사업 추진이 용이하며, 선원 등 일자리가 늘어나는 장점이 있다. 1990년대 중반 이후 해운선진국이 순차적으로 톤세 도입을 하면서 자국 해운업 경쟁력을 제고하고자 하는 시도가 있었다. 1996년 네덜란드에서 처음 톤수표준세제가 시행된 이후 노르웨이, 덴마크, 영국, 프랑스, 독일, 일본, 대만 등 20개국 이상의 해운 주요국에서 제도를 운영하고 있다.

우리나라도 국내 외항 운송사업자의 영업경쟁력 확보를 위해 2015년 톤수표준세제를 도입했으며, 선사별 자율의지에 의거 해운소득에 대해 법인세 과세대상을 영업이익이 아닌 운항선대 순톤수 등을 기준으로 산출하여 법인세를 납부하도록 했다. 실제로 2017년 기준 외항 운송사업자 171개사 중 35.7%에 해당하는 61개사가 톤수표준세제를 신청한 바 있다.⁴³⁾ 톤수표준세제 도입 이후에 자국선사 신조 발주가 크게 증가하는 등 톤수표준세제는 해운·조선업 경영수지

43) '톤수표준세제 현황 DB', 해양수산부 내부자료, 2017. 12. 31. (검색일: 2019. 7. 16)

개선과 고용창출에 기여했다는 것이 중론이다.⁴⁴⁾

한편 2014년 한차례 연장된 톤수표준세제는 2019년 12월 31일 일몰 예정에 있어 연장 검토가 시급한 상황이다. 주요 해운국들이 영구조세제도로 톤수표준세제를 시행하는 것과 달리 우리나라는 일몰기한을 5년마다 연장하는 방식을 택해 일몰기한이 돌아올 때마다 다시 제도 실시에 수반되는 제반 항목들을 재검토해야 하고 이로 인해 불필요한 행정비용 등이 발생하고 있다. 또한 장기간의 불황으로 어려움을 겪고 있는 해운의 재건을 위해서는 톤세제도를 일몰제가 아닌 영구적 제도로 존속시키는 방안이 필요하다는 주장이 있다.⁴⁵⁾

3. 톤수표준세제 해외사례 및 개선방안

1) 보유·용선 기준 재검토

조세특례제한법 제104조의 10, 동법시행령 제104조의 7에 의거 우리나라 톤수표준세제 적용대상은 선박의 연간운항순톤수(선박의 순톤수에 연간운항일수와 사용률을 곱하여 계산한 톤수를 뜻함)의 합계가 해당 기업이 소유한 선박 등 기획재정부령으로 정하는 기준 선박의 연간운항순톤수 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업이 운항하는 모든 운항선박이다.

요컨대 동 조건을 충족하는 우리나라 선사가 톤수표준세제를 선택한 경우 선사가 운항하는 모든 운항선박을 대상으로 제도가 적용되고 있다.

44) 코리아슈핑가제트, 「3대 해운국 도약 디딤돌. 톤세제 영구화 촉구」, 2019. 3. 5. (검색일: 2019. 7. 16)

45) 해운관계자 간담회 선사 등 참석자 의견, 2019. 7. 29.

다만 용선선박이 보유선박의 5배를 초과하면 첫해년도에는 주의경고가 부과되고 익년에 다시 5배 조건을 준수하지 못하면 톤수표준세제 적용이 중단되게 되어 있다.

한편 EU 등 해외 주요국 대부분은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 않을 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보다 엄격하게 용선선박 비중을 제한해 과잉 용선이 일어나는 것을 원천 차단하고 있다. 보유선박 비중을 늘려 선사들이 보다 안정적으로 경영할 수 있도록 제도화하고 있는 것이다.

본 연구는 우리나라 톤수표준세제에 단계적으로 용선선박 비중(예: 4.5배 → 4배 등)을 제한해 보유선박과 용선선박 간의 최적 포트폴리오 비중을 구성할 수 있도록 유인하는 데 톤수표준세제가 기여해야 함을 제언하고자 한다.

2) 톤수표준세제 일몰 개선

2019년 5월 31일 일몰기한을 2024년 12월 31일까지 5년 연장하는 조세특례제한법 개정안이 발의되었다. 해운관계자들은 동 개정안이 무난히 법제사법위원회(법사위)를 통과해 톤수표준세제가 연장될 것으로 전망하고 있다.⁴⁶⁾

한편 노르웨이, 덴마크 등 주요 해운국에서는 일몰 규정이 없어 톤수표준세제가 영구적 제도로 정착했고, 이를 토대로 해운선사들은 세부담에 대한 예측가능성을 제고해 경영을 안정화시키고 신규발주 등 중장기 사업 추진을 통한 안정적 선대 확보 등을 추진하고 있다.

46) 해운관계자 간담회 선사 등 참석자 의견, 2019. 7. 29.

무엇보다 일몰 기한 도래시마다 반복되는 제도 존폐에 대한 불필요한 소모전을 줄일 수 있어 행정적 비용을 줄일 수 있으며, 세계 주요 해운 사업자들과 동일한 경쟁선상에서 경쟁할 수 있는 동일경쟁 조건 확보가 가능하다는 점에서도 일몰검토 기간을 현 5년에서 더 늘린다거나 아니면 해외 주요 해운국처럼 영구화하는 방안도 검토가 필요하다.

〈표 3-22〉 톤수표준세제 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
보유·용선 기준 재검토	<ul style="list-style-type: none"> - 용선선박 연간운항순톤수(Net Tonnage·NT) ÷ 소유선박 연간운항순톤수(NT) 합계 ≤ 5 - 용선선박이 보유선박의 5배를 초과하면 첫 해년도에는 주의경고가 부과되고 익년에 다시 5배 조건을 준수하지 못하면 톤수표준세제 적용 중단 - EU 등 해외 주요국 대부분은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 못할 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보다 엄격하게 용선선박 비중을 제한 	<ul style="list-style-type: none"> - 단계적으로 용선선박 비중(예: 4.5배 → 4배 등)을 제한해 보유선박과 용선선박 간의 최적 포트폴리오 비중을 구성할 수 있도록 유인 필요
톤수표준 세제일몰	<ul style="list-style-type: none"> - 노르웨이, 독일, 영국 등 해운선진국에서 영구적 조세제도로 정립 - 2019년 5월 31일 일몰기한을 2024년 12월 31일까지 5년 연장하는 조세특례제한법 개정안 발의 	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 해운산업 국제경쟁력 강화 위해 톤세제 유지 필요

자료: 저자 작성

제5절 특별수선충당금

1. 특별수선충당금 현황

특별수선충당금은 장래 선박 등의 대수선을 수행할 사업자가 장래 발생이 예상되는 큰 규모의 지출에 대비하기 위해 각 사업연도에 수선비를 분담시키는 목적의 충당금이다. 특별수선충당금은 건물특별수선충당금, 선박특별수선충당금, 기계특별수선충당금 등으로 구분된다.⁴⁷⁾

일례로 선령이 20년인 신조선박의 경우 일반적으로 사용 10년 후 총선가의 5%에 해당하는 대수선 비용이 발생하고, 사용 15년 후 역시 총선가의 5%에 해당하는 수선비용이 발생하는 경우가 다반사라면 선사는 신조선박 준공 직후 총 선가의 10%에 해당하는 비용을 특별수선충당금 계정으로 계상한다. 선박특별수선충당금은 장기간 시간이 경과한 뒤에 실제 비용지출이 이루어지기 때문에 고정부채 항목으로 규정되고 있다.

특히 SOx 규제와 같은 국제적 규범의 신설로 기존 선박의 개조(retrofit)가 일거에 다수 선박에 발생할 경우 큰 규모의 수선금액이 소요될 수 있는데, 이 경우 특별수선충당금 제도가 있으면 비용이 인정돼 해운산업의 법인세 감면이 가능하다.

47) 고성삼, 「회계세무 용어사전」, 법문출판사, 2006.08., p.117.

〈표 3-23〉 선박특별수선충당금(예시)

일시	차변	대변
2011. 1월 (A선박 매입)	A선박 자산 200 장기수선비용 20	현금 200 (현금으로 매입) 특별수선충당금 20
2021. 1월	특별수선충당금 10 (1회차 수선 발생)	현금 10 (수리조선 비용 현금지출)
2026. 1월	특별수선충당금 10 (2회차 수선 발생)	현금 10 (수리조선 비용 현금지출)

주: 특별수선충당금은 선가(船價) 10%로 가정함.

자료: 저자 작성

2. 특별수선충당금 문제점

1) 선박특별수선충당금 계산산식

특별수선충당금은 전술한 바와 같이 장래 발생이 확실시 되는 지출이지만 반면 어느 정도 규모로 발생할지는 불확실하다. 따라서 주요 해운국은 해당 관계 법령에 특별수선충당금을 산정하는 공식을 규정하고 동 계산산식을 사용해 장부에 충당금 금액을 계상하도록 하고 있다.

우리나라는 소득세법 시행령 제58조 ‘특별수선충당금의 필요경비 계산’에 의거 선박특별수선충당금 계산산식을 규정하고 있어 해운 사업자들은 충당금 계측 시 반드시 동 공식을 사용해 금액을 산정해야 했다. 그런데 소득세법 시행령 제58조는 타산업과의 지원 형평성 문제가 제기되면서 1998년 12월 31일 폐기 되었는데, 수리조선 등 특별수선 금액이 막대한 해운 실정을 감안하면 다시 부활되어야 할 제도라고 판단된다.

다만 외항선사의 경우 대부분 대규모 법인형태의 사업체이므로, 개인소득세를 다루는 소득세법인 아닌 법인세법에 관련 조항이 신설되는 것이 바람직하다.

〈표 3-24〉 선박특별수선충당금 계산산식

$$\text{특별수선충당금} = \text{수선비용} \times \text{사업연도의 월수} \div 48\text{개월}$$

자료: 국가법령정보센터 소득세 시행령 제58조, (검색일: 2019. 7. 16)

2) 선박특별수선충당금 문제점

특별수선충당금은 장래 선박 대수선을 시행할 사업자가 수선비를 자산⁴⁸⁾이 아닌 비용으로 계상해 법인세 부담을 경감시키는 취지의 제정이다. 소득세법시행령 제58조 ‘특별수선충당금의 필요경비계산’에 따르면 우리나라 손금산입 금액은 ‘수선비용×사업연도의 월수÷48개월’이다.

한편 주요국 손금산입 비용이 더 커서 국제경쟁조건 균형을 위해 특별수선충당금 계산방식의 재산정이 필요하다. 일례로 일본의 경우 ‘수선비용×사업연도의 월수÷45개월’로 소요개월이 더 적어서 비용인정 가액이 더 높으며, EU 노르웨이·덴마크·프랑스 등은 소요개월을 36~45개월로 인정하고 있어 역시 우리나라보다 수선비용을 더 높게 비용처리하고 있다.

일반적으로 1회 수리조선비용에 소요되는 규모는 수십억에 달하기 때문에 소요개월의 차이로 인해 해운 주요국 대비 낮게 인정받은 금액은 한 척 당 수억 원이 될 수 있으며, 수십척의 선대를 운용하는 규모를 감안하고 경쟁균형조건의 일원화를 위해 우리나라도 선박특별수선충당금 계산산식을 재검토해 해외 주요국 수준으로 변경할 필요가 있다.

48) 대수선으로 인한 선박자산 가치 증가로 인해 지출비용이 자산의 성격을 가지고 있음.

〈표 3-25〉 선박특별수선충당금 국가별 비교

국가	선박특별수선충당금 계산산식
한국	특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 48개월
일본	특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 45개월
노르웨이	특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 36개월
덴마크	특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 42개월
프랑스	특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 45개월

자료: 국가법령정보센터 소독세 시행령 제58조, (검색일: 2019. 8. 17)

3. 특별수선충당금 해외사례 및 개선방안

특별수선충당금 부문의 equal fitting(경쟁조건 균형화)을 반드시 설계해 해운 재건에 기여할 필요가 있다. 한국도 선박특별수선충당금의 비용 인정을 허용하고 있지만 주요 해운국 대비 계산산식으로 도출되는 금액이 낮아 애초부터 유럽계 주요 선사들과의 경쟁에서 열위에 놓일 가능성이 높다.

〈표 3-26〉 선박특별수선충당금 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
특별수선충당금 인정 조항의 법인세법 삽입 (법인세법 개정)	<ul style="list-style-type: none"> - 소득세법 시행령 제58조 '특별수선충당금의 필요경비계산' 조항은 타산업과의 지원 형평성 문제가 제기돼 1998년 12월 31일 폐기 - 수리조선 등 특별수선 금액이 막대한 해운 실정을 감안하면 다시 법조문 편입 필요 	<ul style="list-style-type: none"> - 외항선사의 경우 대부분 대규모 법인형태의 사업체이므로, 개인소득세를 다루는 소득세법인 아닌 법인세법에 관련 조항 신설
특별수선충당금 계산방식 재산정	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 48개월 - 일본 특별수선충당금 = 수선비용 × 사업연도의 월수 ÷ 45개월 	<ul style="list-style-type: none"> - 특별수선충당금 계산방식 재산정

자료: 저자 작성

equal fitting은 한국 해운을 재건하기 위해 업계 관계자들로부터 강조되어 온 주제이지만, 한국 해운의 선박특별수선충당금은 아직 보수적인 계산산식을 적용하고 있어 개선이 시급하다. 본 연구는 선박특별수선충당금의 계산방식 재산정을 통해 비용인정 금액의 확대 방안 검토를 제언하고자 한다.

제 4 장

해운기업 등록·고정자산세 관련 조세제도 분석

제1절 선박 보존등기

1. 선박 보존등기 현황

1) 선박등기법

선박은 선박등기법 제5조(준용규정)에 의거 부동산으로 간주된다.⁴⁹⁾ 한편 보존등기는 미등기부동산(未登記不動產)에 있어 소유권을 보존받기 위해 수행되는 등기행위를 의미한다. 보존등기는 해당 부동산을 최초로 행하는 등기이므로, 선사의 중고선 매입이나 신조선 박 인도 시에 발생하게 된다. 중고선 매입과 같은 소유권 이전 시에

49) 제5조(준용규정) 「부동산등기법」 제4조부터 제6조까지, 제8조부터 제13조까지, 제14조제2항부터 제4항까지, 제16조부터 제20조까지, 제22조, 제23조, 제24조제1항제1호 및 제2항, 제25조부터 제33조까지, 제48조, 제50조부터 제59조까지, 제63조, 제64조, 제66조제1항, 제67조, 제74조부터 제98조까지, 제100조부터 제111조까지의 규정은 선박의 등기에 준용한다. <개정 1991. 12. 14., 2011. 4. 12., 2011. 6. 15.〉[제목개정 2011. 6. 15.], 국가법령정보센터 선박등기법, (검색일: 2019. 7. 16)

는 소유권 이전 등기를 해서 보존등기에 갈음하고, 신조와 같은 원시 취득의 경우 보존등기를 해서 해당 부동산에 관한 소유권을 등기로 서 보존하게 된다.

선박 보존등기는 등기의무자가 존재하지 않아 일반적으로 선주가 단독신청으로 등기한다. 다만 반드시 선주가 신청하지 않더라도 선박을 운항하는 선사가 자신이 해당 선박을 운항하는 등 실소유주임을 증명하거나, 판결에 의해 소유권을 증명할 경우, 또는 중고선 매입을 통해 소유권을 취득할 예정임을 증명할 경우에도 선주 이외의 사업자도 등기가 가능하다.⁵⁰⁾

2) 선박 보존등기 세율

지방세법 제12조 제1항 ‘선박 취득의 세율’에서 선박의 소유권 보존 등기세율을 규정하고 있다. 소유권 보존등기는 선박 등 미등기부동산(未登記不動産)에 대해 그 소유권을 보존하기 위해 등기하는 것을 의미한다. 한편 소유권 보존등기 시 세율이 선박 취득원인에 따라 상이하다는 점이 우리나라 선박 보존등기의 특징이다.

현행 선박취득에 대한 보존등기 세율은 2.0~3.0% 구간에 분포해 있어 아파트·주택 등에 적용되는 세율 대비 세율 간 격차가 작다. 아파트·주택 등과 마찬가지로 선박은 취득원인별 차별 세율체계를 규정하고 있으며 일례로 신조 선박이 해당되는 수입에 의한 취득 및 주문건조에 의한 취득은 2.02%를 적용하고 있다.

50) 보존등기[保存登記] 부동산 법률 용어 사전, 두산백과사전, (검색일: 2019. 7. 16)

〈표 4-1〉 선박 소유권 보존 등기 세율(지방세법 제12조제1항)

1. 선박
 - 가. 등기·등록 대상인 선박(소형선박은 제외한다)
 - 1) 상속으로 인한 취득: 1천분의 25
 - 2) 상속으로 인한 취득 외의 무상취득: 1천분의 30
 - 3) 원시취득: 1천분의 20.2
 - 4) 수입에 의한 취득 및 주문 건조에 의한 취득: 1천분의 20.2
 - 5) 삭제 (2014. 1. 1.)
 - 6) 그 밖의 원인으로 인한 취득: 1천분의 30

자료: 국가법령정보센터 지방세법 제12조 제1항, (검색일: 2019. 7. 16)

2. 선박 보존등기 문제점

일본의 경우 신조 또는 외국법인으로부터 취득한 중고선의 소유권 보존등기 세율은 선박가액의 1천분의 35로 우리나라 보다 높다. EU 주요국 보존등기 세율도 2.0~3.0% 구간에 분포해 있어 우리나라와 비슷한 수준이므로, 주요국 대비 우리나라 보존 등기 세율은 높지 않은 수준이라고 판단된다.⁵¹⁾

다만 주문 건조(신조)에 의한 취득 시 우리나라는 보존 등기 세율을 2.2%로 규정하고 있는데 국적조선소에 의한 취득 시 세율을 낮춰주는 방안을 검토할 필요가 있다. 자국 조선소 건조선박을 자국 선사가 운항해 해운·조선의 동반 재건을 추진할 필요가 있다.

해운·조선은 선박 신조시장과 해체(scrap) 시장을 통해서 상호불가분의 관계를 가지고 있는데 해운시황에 따라 선박가격 및 수주량이 변동하게 되고, 이는 다시 조선 시황에 높은 영향을 미치게 된다. 해운은 선박 수요자 역할, 조선은 선박 공급자 역할을 수행하면서 상호

51) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, (검색일: 2019. 8. 17)

연계성이 높은 산업생태계를 구축하고 있으므로 양 산업 모두의 경쟁력 제고를 위해서는 연계 발전방안 수립이 필요하다. 한편 기존 우리나라의 해운-조선 발전정책은 산업 간의 연계성을 감안하지 않은 채 개별 산업의 성장을 위한 방안에 그쳐 양 산업 간 협력은 매우 낮은 단계이다.⁵²⁾

우리나라 선사가 한국 조선소에서 건조된 선박으로 수출입 물동량을 수송할 경우 적취율 및 자국 발주량 향상을 기대할 수 있다. 선박 보존등기 세율 적용 시 자국조선소에서 이루어진 주문건조 선박에 대해 더 낮은 세율을 적용해 신조 지원을 수행한다면 우리나라 선사들이 국내 조선소에서 건조된 친환경·고효율 선대를 확보하는 데 도움이 될 수 있다.

3. 선박 보존등기 해외사례 및 개선방안

1) 취득원인 무관 단일세율

소유권 보존등기 시 세율이 선박 취득원인에 따라 상이하게 적용된다는 점이 우리나라 선박 보존등기의 특징이다. 그런데 영국 등 일부 국가는 선박 취득원인과 무관하게 보존등기 세율을 단일화해 적용하고 있다. 이러한 경우는 세수중립을 전제로 원시취득, 수입에 의한 취득, 주문 건조에 의한 취득 등을 명확히 구분하기 어려우니 차라리 단일세율을 적용해 취득원인을 구분하지 않는다는 것이다.

실제로 해당 선사의 경영수지 측면에서 가장 이득이 되는 것은 수입에 의한 취득인데 세율상의 차이로 인해 무리한 신조 발주가 발생

52) 한국해양수산개발원, 「해운-조선, 상생(相生) 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」, 동향분석 제37호, p.13, 2017. 7.

하는 등의 폐단을 고려해 보존등기 세율을 단일화 하는 정비가 필요하다는 주장이다.⁵³⁾

2) 해외 자국조선소 지원 사례

중국은 정부부처 주도로 고령화 선박 대체 시 대체선박을 자국 조선소에 발주하도록 유인하고, 자국 조선소 건조 신규 선박을 국적선사가 운영하며, 특히 국적 화주사의 화물을 운송하도록 하는 소위 국수국조(國輸國造) 정책을 수행하고 있다. 일본의 경우 해운, 조선 및 철강 등 화주계열 산업이 포함된 해사클러스터를 구축하고 상호협력 체계를 도입하고, R&D 프로젝트와 자본투자 등을 공동으로 실시하는 등 밀접한 협력체계 하에 경쟁력 제고를 도모하고 있다.

우리나라는 2016년 10월 관계부처 합동 ‘해운 및 조선 산업 경쟁력 강화 방안’을 공표했는데, 동 강화 방안의 요지는 해운·조선 간 상생협력 시스템 구축을 통해 양 산업 경쟁력의 동반 제고를 추진한다는 것이다. 또한 산업 각각의 각개전투로는 세계 해운·조선에 구조화된 불황을 타개할 수 없음을 인식하고 해운·조선산업 상생이라는 새로운 구조조정 방안을 제시하고 있다.

3) 선박 보존등기 개선방안

장래 해운·조선의 시황회복에 대응하기 위해서는 관계부처 합동 해운·조선 상생 전략이 실효적인 성과를 창출할 수 있도록 구체적인 정책을 추진할 필요가 있다.⁵⁴⁾

53) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, (검색일: 2019. 8. 17)

54) 한국해양수산개발원, 「해운-조선, 상생(相生) 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」, 동향분석 제37호, p.2., 2017. 7.

현 지방세법에서 신조 취득 시 낮은 세율을 부과하는 것이 새로운 부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단된다. 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못해 자국조선소에서 신조 시 인센티브는 제공되고 있지 못하다. 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대 제공 시 자국 조선소 건조선박을 자국 선사가 운항하는 비중이 향상되면서 해운·조선의 동반 재건 추진에 도움이 될 수 있다. 다만 국적조선소 신조 우대 정책을 수행하기 이전에 세계무역기구(World Trade Organization : WTO) 등 국제기구 규범에 저촉되지 않는가를 검토하는 것이 선결되어야 한다.

〈표 4-2〉 선박 소유권 보존 등기 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
국적조선소 신조선박 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 신조 취득시 낮은 세율 부과하는 것은 새로운 부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단 - 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못함 	- 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대

자료: 저자 작성

제2절 선박 재산세

1. 선박 재산세 현황

재산세는 지방세법 제5조·제6조에 따르면 지방세(地方稅) 중에서 구세(區稅)이자 시·군세(市·郡稅)이고 보통세(普通稅)이다. 재산세는 선박 및 항공기, 토지, 건축물, 주택 등을 과세물건(課稅物件)으로 상

정해⁵⁵⁾(동법 제180조, 제181조), 납세지는 선박의 선적항(船籍港) 주소, 토지 소재지, 건축물 주소, 주택 소재지, 항공기 장치장 소재지 등을 기준으로 한다.⁵⁶⁾

지방세법 제4조 제2항에서 선박의 재산세 과세표준을 규정하고 있는데, 선박·항공기 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액이다. 반면 주택 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액에 0.6을 곱하고, 토지·건축물 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액에 0.7을 곱해 과세부담이 낮아진다.

〈표 4-3〉 물건별 재산세 시가표준액(지방세법 제4조)

제4조(부동산 등의 시가표준액) ① 이 법에서 적용하는 토지 및 주택에 대한 시가표준액은 「부동산 가격공시에 관한 법률」에 따라 공시된 가액(價額)으로 한다. 다만, 개별공시지가 또는 개별주택가격이 공시되지 아니한 경우에는 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)이 같은 법에 따라 국토교통부장관이 제공한 토지가격비준표 또는 주택가격비준표를 사용하여 산정한 가액으로 하고, 공동주택가격이 공시되지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 기준에 따라 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 구청장이 산정한 가액으로 한다. 〈개정 2013. 3. 23., 2016. 1. 19., 2016. 12. 27.〉

② 제1항 외의 건축물(새로 건축하여 건축 당시 개별주택가격 또는 공동주택가격이 공시되지 아니한 주택으로서 토지부분을 제외한 건축물을 포함한다), 선박, 항공기 및 그 밖의 과세대상에 대한 시가표준액은 거래가격, 수입가격, 신축·건조·제조가격 등을 고려하여 정한 기준가격에 종류, 구조, 용도, 경과연수 등 과세대상별 특성을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 지방자치단체의 장이 결정한 가액으로 한다.

③ 행정안전부장관은 제2항에 따른 시가표준액의 적절한 기준을 산정하기 위하여 조사·연구가 필요하다고 인정하는 경우에는 대통령령으로 정하는 관련 전문기관에 의뢰하여 이를 수행하게 할 수 있다. 〈신설 2015. 12. 29., 2017. 7. 26.〉

④ 제1항과 제2항에 따른 시가표준액의 결정은 「지방세기본법」 제147조에 따른 지방세심의위원회에서 심의한다. 〈개정 2015. 12. 29., 2016. 12. 27.〉

자료: 국가법령정보센터 지방세법 제4조, (검색일: 2019. 7. 17)

55) 지방세법 제180조·181조

56) 재산세 법률 용어 사전, 두산백과사전, (검색일: 2019. 7. 17)

지방세법 제111조에서 선박 재산세 세율을 규정하고 있으며, 선박 재산세 세율은 과세표준의 1천분의 3이다. 한편 토지 재산세 세율은 과세표준의 1천분의 2~1천분의 5이고, 주택은 1천분의 1~1천분의 4이다. 항공기는 과세표준의 1천분의 3이 적용돼 선박과 재산세 세율이 동일하다.

〈표 4-4〉 선박 재산세 세율(지방세법 제111조제4항)

- 가. 제13조제5항제5호에 따른 고급선박: 과세표준의 1천분의 50
나. 그 밖의 선박: 과세표준의 1천분의 3

주 : 고급선박은 비업무용 자가용 선박으로서 대통령령으로 정하는 기준을 초과하는 선박을 의미함.
자료: 국가법령정보센터 지방세법 제111조제4항, (검색일: 2019. 7. 17)

2. 선박 재산세 문제점

일본의 경우 선박 재산세(고정자산세) 세율이 1.4%로 우리나라보다 높다. EU의 경우 노르웨이 0.7%, 덴마크 0.8%, 영국 0.4%, 프랑스 0.3% 등으로 우리나라와 비슷하거나 높은 수준이다. 이처럼 주요국 대비 우리나라 선박 재산세 세율은 낮은 편이다.⁵⁷⁾

다만 일본은 선박 과세표준을 시가표준액의 0.8(5분의 4)로 규정하고 있어 세액 산출시 최종 과세표준이 낮아진다. 한척 당 수백 억 이상에 달하는 선박은 과세표준(base)을 낮출 경우 효과적으로 조세 부담 경감이 가능해 선사 경영부담을 낮춰 줄 수 있다.

57) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, (검색일: 2019. 7. 26)

한편 우리나라 재산세율의 경우에도 선박·항공기 과세표준만 과세 기준일 현재 시가표준액이 적용되고 있다. 주택 과세표준은 과세 기준일 현재 시가표준액에 0.6을 곱하고, 토지·건축물 과세표준은 과세 기준일 현재 시가표준액에 0.7을 각각 곱하고 있는 상황인데 선박·항공기의 경우만 시가표준액 100%를 과세표준으로 규정하고 있다. 주택·토지·건축물에 비해 시가표준액이 수십·수백 배에 달하는 선박·항공기에 대해서만 시가표준 100%를 적용한 배경에는 세수 수입 확보를 위한 조치로, 자산가격이 높은 선박·항공기에 할인율을 적용하지 않아 충분한 세수를 확보하고자 하는 것이라는 분석이 있다.

해상운송을 통해 국가 수출입에 일조하는 해운 선박에 대해 세수 수입 확보가 용이하다는 이유로 역차별이 이루어지고 있다면 이에 대한 시급한 개선이 이루어져야 한다는 것이 업계 관계자들의 의견이다.⁵⁸⁾

3. 선박 재산세 해외사례 및 개선방안

우리나라는 과세표준 산정 시 시가표준액을 100% 적용해 세부담이 높는데, 일본 등 주요국은 과세표준 산정 시 과세특례를 적용해 일정 비율을 할인한 시가표준액을 적용해 선사 관계자들의 세부담을 덜어주고 있다.

특히 우리나라 지방세법에서는 주택·토지·건축물에 대해 지방세법에서 규정하는 할인율을 곱해 시가표준액을 재산정하도록 하고 있다. 주택·토지·건축물에 할인율을 허용하는 것은 주택·토지·건축물의 주인이 법인이 아닌 일반 국민일 가능성이 높아 국민생활 세금을 감면해 실효적으로 세부담을 낮춘다는 목적에 기인한다. 반면 선박·

58) 해운관계자 간담회 선사 등 참석자 의견, 2019. 7. 29.

항공기 자산은 법인 그것도 대기업 중심의 법인들이 사업을 전개하면서 사용하는 영업활동에 충당되는 자산이므로 고세율을 부과해도 형평성에 문제가 없다는 인식이 기저한다.

항공산업의 경우 일부 대기업이 사업을 영위하고 있지만 최근 저가항공사 등 중견기업의 산업 진출이 활성화되고 있으며, 해운산업의 경우에도 현대상선 등 일부 선사를 제외하고는 중소·중견기업의 비중이 높다. 또한 선박을 통해 우리나라 수출입의 99% 가까운 화물이 운송되는 현실을 감안할 경우 선박운송이 국가경제 발전에 기여하는 측면을 감안해 해외 주요 선진국 수준으로 과세표준을 조정할 필요가 있다.

〈표 4-5〉 선박 재산세 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
재산세 과세표준 경감	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 과세표준 산정 시 시가표준액을 적용해 세부담이 높음 - 일본 등 주요국은 과세표준 산정 시 과세특례를 적용 	- 과세표준 낮추는 특례 검토

자료: 저자 작성

제 5 장

해운기업 선원·중소기업 투자촉진 관련 조세제도 분석

제1절 선원 소득세

1. 선원 소득세 현황

1) 외항선원 비과세

소득세법 시행령 제16조는 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 규정하고 있으며 국민연금법 시행령은 이를 근거로 비과세급여를 기준소득액에서 제외하고 있다.

이로 인해 소득세법상 국외근로자로 간주되는 외항선원의 경우 선원들이 노후자금 마련을 위해 연금보험료를 더 납입하고 싶지만 소득세법 상의 제한으로 불가능해 노후생활 예측이 불안정 할 수밖에 없는 문제가 발생하고 있다. 해상선원노련은 2018년 4월 발표한 성명에서 원양어업이나 외항 항해 선박에 종사하는 선원은 오랜 시간 사회·가정을 떠나 열악한 환경에서 근무하고 있지만, 현행 국민연금

법은 선원 노후생활은 고려하지 않는 고용주 중심의 제도를 시행하고 있다고 주장했다. 연금보험료는 선원과 사용주가 함께 1/2씩 공동 납입해 연금보험료 납부가 줄어들면 사용주 부담이 감소한다.⁵⁹⁾ 현재 기획재정부는 선원들의 총 급여액 중 비과세급여 비중이 높아 연금보험료 납부액이 적으며, 이로 인해 은퇴 이후 지급 받는 연금 보장액이 적은 실태를 파악하고 이를 위한 개선방안 마련을 추진 중에 있다.⁶⁰⁾

2) 연금 수령액 감소

선원단체는 급여에 수반되는 제세금이 늘어나더라도 과세급여로 인정받아 연금보험료를 추가 납부하고자 하는 선원이 대다수라고 설명하면서 고령이 되면 근력 약화 등으로 인해 외항선원 업무가 불가능한 선원 직업의 특수성을 감안한 조치가 필요하다고 주장한다.

일례로 월급 400만 원을 수령하는 선원의 경우 비과세급여를 차감한 월 100만 원을 토대로 국민연금보험료를 납입 할 수밖에 없어 연금수령액이 다른 직종의 근로자에 비해 큰 폭 감소하게 된다.

〈표 5-1〉 국외근로자의 비과세급여 범위(소득세법 시행령 제16조)

제16조(국외근로자의 비과세급여의 범위) ①법 제12조제3호거목에서 “대통령령으로 정하는 급여”란 다음 각 호의 것을 말한다. <개정 1995. 12. 30., 1999. 12. 31., 2000. 12. 29., 2005. 2. 19., 2006. 2. 9., 2009. 2. 4., 2010. 2. 18., 2012. 2. 2., 2012. 4. 13., 2013. 2. 15., 2014. 2. 21., 2017. 2. 3., 2019. 2. 12.〉

1. 국외 또는 「남북교류협력에 관한 법률」에 따른 북한지역(이하 이 조에서 “국외등”이라 한다)에서 근로를 제공(원양어업 선박 또는 국외등을 항행하는 선박이나 항공기에서 근로를 제공하는 것을 포함한다)하고 받는 보수 중 월 100만원[원양어업 선박,

59) 연합뉴스, 「해상선원노련 국외근로 선원 국민연금 소외. 제도 바꿔야」, 2018. 4. 4. (검색일: 2019. 7. 17)

60) 본 과제 중간보고회 참석자 자문, 2019. 9. 3.

국외등을 항행하는 선박 또는 국외등의 건설현장 등에서 근로(설계 및 감리 업무를 포함한다)를 제공하고 받는 보수의 경우에는 월 300만원] 이내의 금액

2. 공무원(「외무공무원법」 제32조에 따른 재외공관 행정직원을 포함한다), 「대한무역투자진흥공사법」에 따른 대한무역투자진흥공사, 「한국관광공사법」에 따른 한국관광공사, 「한국국제협력단법」에 따른 한국국제협력단 및 「한국국제보건의료재단법」에 따른 한국국제보건의료재단의 종사자가 국외등에서 근무하고 받는 수당 중 해당 근로자가 국내에서 근무할 경우에 지급받을 금액상당액을 초과하여 받는 금액 중 실비변상적 성격의 급여로서 외교부장관이 기획재정부장관과 협의하여 고시하는 금액 ②제1항의 규정에 의한 급여에는 그 근로의 대가를 국내에서 받는 경우를 포함한다. ③제1항제1호의 규정에 의한 원양어업선박 또는 국외등을 항행하는 선박이나 항공기에서 근로를 제공하고 보수를 받는 자의 급여는 원양어업선박에 승선하는 승무원이 원양어업에 종사함으로써 받는 급여와 국외등을 항행하는 선박 또는 항공기의 승무원이 국외등을 항행하는 기간의 근로에 대하여 받는 급여에 한한다. <개정 2000. 12. 29.> ④ 제1항제1호에 따른 원양어업선박, 국외등의 건설현장 등과 제3항에 따른 승무원의 범위는 기획재정부령으로 정한다. <개정 2010. 2. 18.>

자료: 국가법령정보센터 소득세법 시행령 제16조, (검색일: 2019. 7. 17)

2. 선원 소득세 문제점

해외 근무 외항선원의 소득기준이 총계로 반영되지 못하면서 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성이 훼손되고 또한 국민연금 납입금액 감소를 야기해 국민연금의 재정 풍족성 측면에서도 문제점이 발생하고 있다.

외항상선 선원들은 소득의 일정 부분에 대해서 비과세 혜택을 받고 있는데, 동 비과세 혜택 부분이 국민연금 산정 시 적용되지 않으면서 세금감면액 대비 더 높은 규모의 국민연금상의 손실이 발생하는 불합리한 현상이 발생한다고 주장한다. 외항상선 노사 관계자는 개선방안을 시급히 수립해 정부부처 등을 대상으로 외항선원이 노후생활 대비를 위한 국민연금 혜택을 지원 받을 수 있도록 제도 개선을 추진한다는 방침이다.⁶¹⁾

3. 선원 소득세 개선방안

한국선주협회와 선원노련 등은 2019년 6월 선원 국민연금제도 개선에 관한 노사합의 서명식을 개최하였다. 동 서명식에서 외항항해 종사 선원들의 노후 보장을 위해 기준소득월액 산정 시 비과세 급여액도 소득에 포함해 산정하는 방안을 추후 국회에 건의하기로 합의하였다.

한국노동연맹 정책국은 국민연금을 공정하게 운영해야 하는 의무를 가지고 있는 보건복지부에서 현 문제점을 다각도로 조사해 원양어업 종사자·외항선원들의 노후 안정화를 위해 국민연금법 시행령을 개정해야 한다고 주장한다. 요지는 비과세급여를 포함해 전체 총괄소득을 기준으로 국민연금 보험료를 재산정할 필요가 있다는 것이다.⁶²⁾

〈표 5-2〉 외항선원 비과세 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
비과세 급여액 연금미산정	<ul style="list-style-type: none"> - 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 제한 - 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성이 훼손 	<ul style="list-style-type: none"> - 비과세급여 포함 기준으로 국민연금 보험료 재산정

자료: 저자 작성

61) 해사신문, 「외항상선 선원들 국민연금제 개선에 노사 힘모으기로」, 2019. 6. 9. (검색일: 2019. 7. 17)

62) 매일노동뉴스, 「한국노총 국외 항행 선원에게 국민연금 제대로 쥐라」, 2018. 4. 5. (검색일: 2019. 7. 17)

제2절 중소기업 투자촉진 세제

1. 중소기업 투자촉진 세제 현황

기획재정부(기재부)가 2018년 12월 발간·공표한 자료에 따르면 사업자가 2018년 7월 1일부터 2019년 중 취득한 신규 설비투자를 대상으로 하는 가속상각 도입이 2019년 1월부터 시행되고 있다.

동 세제 정책의 특징은 일반적으로 가속상각이 상각률 인상을 의미하는데 반면 내용연수를 단축시켜 감가상각 속도를 투자초기에 인상시켜 비용을 빠르게 상각해 법인세 과세표준을 감소시키는 제도라는 점이다. 설비·구축물 등 투자에 큰 자금이 소요되는 투자자산의 경우 내용연수 단축 시 초기에 자산취득투자액을 조기상각 할 수 있어 기업들의 투자 의욕을 고취시킬 수 있다.⁶³⁾

일례로 선박 취득가액이 300억 원이고 내용연수가 18년, 그리고 정액법을 적용해 연간 감가상각 인정액을 균등하게 분할한다면 연간 감가상각 금액은 약 16억 6천만 원이 된다. 그런데 법인세법 개정을 통해 2019년 1월 1일부터 시행되고 있는 가속상각 제도를 통해 내용연수가 9년으로 단축 될 경우 연간 감가상각 금액은 약 33억 2천만 원으로 증가하면서 법인세율을 20%로 가정 시 연간 6억 6천만원 수준의 절세가 가능해진다.

기재부는 보도자료에서 대상자산을 ① 2018. 7. 1 ~ 2019. 12. 31 취득, ② 중소·중견기업의 설비투자 자산, ③ 대기업의 혁신성장 투자자산이 대상이 됨을 규정하고 있다. 중소·중견기업의 설비투자 자

63) 기획재정부 보도자료 토대로 KMI 작성, 「2019년부터 이렇게 달라집니다.」, 2018. 12. 26. (검색일: 2019. 8. 16)

산은 기계 및 장치, 공구, 기구, 비품차량 및 운반구, 선박 및 항공기⁶⁴⁾ 등으로 규정하고 있으며, 대기업 혁신성장 투자자산은 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설로 한정하고 있다.

〈표 5-3〉 감가상각방법 변경을 위한 법인세법 개정(법인세법 제23조)

제23조(감가상각비의 손금불산입)

④ 제1항을 적용할 때 내국법인이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 금액을 손비로 계상한 경우에는 해당 사업연도의 소득금액을 계산할 때 감가상각비로 계상한 것으로 보아 상각범위액을 계산한다. <신설 2018. 12. 24.> 1. 감가상각자산을 취득하기 위하여 지출한 금액 2. 감가상각자산에 대한 대통령령으로 정하는 자본적 지출에 해당하는 금액

⑤ 제1항에 따라 상각범위액을 초과하여 손금에 산입하지 아니한 금액은 그 후의 사업연도에 대통령령으로 정하는 방법에 따라 손금에 산입한다. <신설 2018. 12. 24.> ⑥ 제1항부터 제5항까지의 규정에 따라 감가상각비를 손금에 산입한 내국법인은 대통령령으로 정하는 바에 따라 감가상각비에 관한 명세서를 납세지 관할 세무서장에게 제출하여야 한다. <개정 2018. 12. 24.> ⑦ 제1항부터 제5항까지의 규정을 적용할 때 감가상각비의 손금산입방법, 한국채택국제회계기준 적용 시기의 결정, 종전감가상각비 및 기준감가상각비의 계산, 감가상각방법의 변경, 내용연수의 특례 및 변경, 중고자산 등의 상각범위액 계산특례, 즉시 상각할 수 있는 자산의 범위 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <개정 2018. 12. 24.>[전문개정 2010. 12. 30.]

주: 2018년 12월 24일 개정.

자료: 국가법령정보센터 법인세법 제23조 감가상각비의 손금불산입, (검색일: 2019. 7. 17)

2. 중소기업 투자촉진 세제 문제점

2019년 가속상각 제도 도입은 투자 활성화를 통해 경제 활력성을 제고하려는 것이 목적이다. 기재부 보도자료는 중소·중견기업은 설비투자 자산 전체를 가속상각 대상으로 지정해 기초자산 투자를 늘리고, 대기업은 혁신성장 투자자산을 지원해 R&D를 촉진시키고자 한다고 설명하고 있다.

64) 선박 및 항공기의 경우 운수업·임대업(대선사업) 등에 직접 사용되는 경우로 한정.

다만 동 제도는 첫째, 2018년 7월 1일 이후 취득자산을 대상으로 해 장기간 계속되는 시황 불황으로 인해 최근 신조 투자가 급감한 해운업계에 실효적 도움이 되지 못할 가능성이 있다. 2018년 7월 이후 투자가 이루어진 대부분의 선박은 현대상선에 의한 선박이며, 시황 악화로 인해 중소·중견기업의 발주는 거의 없는 수준이다.

둘째, 현재 중소·중견기업은 시황 악화로 인해 당기순손익에 적자가 발생해 법인세가 발생하지 않거나 혹시 법인세가 발생하더라도 적은 금액이 발생하고 있다. 한편 기획재정부가 도입한 동 가속상각 제도는 대상자산을 2018년 7월 1일에서 2019년 12월 31일 중에 투자된 자산으로 한정하고 있는데, 설령 동 기간 중에 투자가 발생하더라도 시황 불황이 계속되는 한 법인세가 발생하기 어려운 상황이기 때문에 선사에게는 실효적 도움이 되기 어렵다.

셋째, 대기업 대상자산 중 대기업 혁신성장 투자자산을 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설로 한정하고 있는데, 이를 중소형 선사들의 R&D 설비나 신성장기술 사업화시설에도 허용해 선사들이 선박기술 투자를 촉진해야 한다. 2020년 황산화물(SOx) 규제 등 국제기구가 발효하는 환경규제가 증가하고 있는 작금에 연비효율성을 개선하고자 하는 다각도의 기술개발이 이루어지고 있는데 이에 대한 가속상각 인정 시 선사의 연구개발 비용 부담이 효과적으로 감소할 수 있다.

3. 중소기업 투자촉진 세제 개선방안

첫째, 2018년 7월 이후 취득자산을 대상으로 하는 현 기재부 정책에서 대상 외연을 확장해 더 오래전에 중고선을 매입하거나 신조 취득을 통해 운항하고 있는 선박을 대상으로도 가속상각을 인정해 줄

필요가 있다. 특히 2018년 7월 이후 해운 시장 불황으로 인해 중소·중견 선사들 중에 선박투자를 단행한 사례가 거의 없다는 점을 감안할 경우 정책의 효과적인 현장 접목을 위해서도 대상외연의 확대가 필요하다.

둘째, 기재부의 가속상각 제도 종료일을 2019년 12월 31일로 설정해 두고 있는데 동 제도가 test bed 형식의 파일럿 정책일 수 있겠지만, 제도 종료 이후 재연장을 통해 보다 긴 기간 동안 가속상각 제도의 유지를 통해 투자 활성화를 촉진할 필요가 있다. 해운업의 경우 2008년 리먼브라더스 금융 위기 이후 아직까지 불황이 이어지고 있어 타 산업 대비 상대적으로 투자규모 둔화가 이어지고 있는 상황으로, 기재부의 동 정책이 실효적 효과를 발휘하기 위해서는 해운시장이 개선돼 선박투자가 활발히 이루어진 이후 시점에도 가속상각이 허용되어야 할 것이다.

셋째, 중소형 선사들의 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 대해서도 가속상각 허용이 필요하다. 국제해사기구(International Maritime Organization : IMO) 등 제반 국제기구들이 최근 다각도의 환경규제를 도입·발효할 예정에 있다. 이에 대응하기 위해 선사들은 환경오염 물질 억제 기술, 연비 향상 기술 등 신성장기술에 대한 투자를 늘리고 있다. 그런데 현 기재부 정책에 따르면 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 대한 가속상각은 대기업에 한정되어 있어, 중소·중견기업 비중이 높은 우리나라 선사들의 상황을 감안해 볼 때 가속상각 지원을 받을 여지가 적은 실정이다.

〈표 5-4〉 중소기업 투자촉진 세제 주요이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
가속상각 대상외연 확대	<ul style="list-style-type: none"> - 현재 2018년 7월 이후 중소·중견기업의 투자자산으로 한정 - 해운업 불황으로 2018년 7월 이후 선박투자는 전무한 수준임 	<ul style="list-style-type: none"> - 이전 투자자산으로 대상 외연 확대
가속상각 제도 종료 이후 재연장	<ul style="list-style-type: none"> - 현재 2019년 12월 31일까지 투자된 투자자산으로 제도 적용 한정 - 추후 해운시황 개선되어 선박이 활발히 투자되는 시점에 가속상각이 적용되어야 선사에게 실효적 효과발생 	<ul style="list-style-type: none"> - 가속상각제도 1차 종료 이후 재연장 검토
R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 허용	<ul style="list-style-type: none"> - R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 대한 가속상각은 대기업에 한정 	<ul style="list-style-type: none"> - 선사 환경오염 물질 억제 기술, 연비 향상 기술 등 신성장기술에 대한 투자 시 허용

자료: 저자 작성

제 6 장

결론 및 정책제언

제1절 요약 및 결론

빠르게 변화하는 세계 정치·경제 정세나 해운에서의 환경규제로의 대응 등 내외향을 불문하고 해운업계는 큰 기로에 접어들고 있다. 우리나라 해운·해사 행정의 방향성 수립을 위한 최신 화두 중 하나는 세계경제·사회가 다양한 형태로 변화하고 있는 가운데 이러한 변화를 배경으로 해운 국제경쟁력을 어떻게 유지·강화해 나갈 것인가 하는 문제의식이다. 불투명한 경제 정세나 급격한 기술 혁신에 맞닿은 한국 해운이 어떻게 성장할지를 진지하게 생각하지 않으면 안 된다.

한편 우리나라 해운은 비교적 다양한 금융정책이 산업 성장을 지원하고 있지만 조세 지원정책은 미흡한 수준이라는 것이 업계의 중론이다. 우리나라 해운업계에서는 그동안 선박 특별상각 제도 확대, 선박 대체취득특례, 외국자회사합산세제, 중소기업사 투자 촉진 세제 제도 등을 요구해 왔지만 실제 개선된 정책은 전무한 수준이다.

우리나라는 해운산업의 국제경쟁력 확보를 목표로 2002년 제주도를 선박등록 특구로 지정하고 선박의 한국적 등록을 유인하고 있다. 제주특별자치도 내 제주무역항을 선박등록특구로 지정하고, 선박의 치적 시에 재산세, 지역자원시설세, 지방교육세 등을 감면해 주는 제도이다. 실제 제주항에 선박의 치적을 할 경우 다음 표와 같은 혜택이 제공되고 있지만 제주특구등록 척수는 2018년 기준 1,241척으로 대한민국 자국선 2,500척 중 약 절반 이상은 아직 제주 이외의 타국에 치적을 하고 있어 제주 선박등록 특구로 지원 받는 선대 외연은 협소하다. 요컨대 제주 특구에 등록해 지원을 받는 선박을 제외한 일반적인 경우를 대상으로 하는 해운 조세제도의 개선이 시급한 상황이다.⁶⁵⁾

〈표 6-1〉 제주특구 등록선박 지원 현황

구분	취득세	재산세	지역자원시설세	지방교육세
일반	2.02~3%	0.3%	0.12%	{(취득세율-2%)×20%}
국제선박	세율 마이너스(-) 2.00%	0.15%	면제	부과
외항선박	세율 마이너스(-) 2.00%	0.15%	부과	부과
제주특구 등록선박	세율 마이너스(-) 2.00%	면제	면제	면제

주: 1) 각 세목별 세율을 선거에 곱해 납부세액이 확정됨.

2) 국제선박은 국제선박등록법 적용, 외항선박은 선박법 적용, 제주특구 등록선박은 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법을 적용 받음.

자료: 박성화·김태일·권장한, 「제주선박등록특구제도의 정책효과 분석」, 『해양정책연구』, 한국해양수산개발원, 2016. 12., p.5.

65) 해운관계자 간담회(2019. 7. 29.)에 따르면 '19년 7월 기준 대한민국 상선은 약 2,500척이며, 이 중 제주 등 한국 국내 선적은 약 1,300척, 긴급시 한국 국적으로 선적을 변경하는 flag-back 조건의 외국선선이지만 장래 한국 국적 예정 선적이 40척, 이외 순수 외국 선박이 약 1,160척의 비중임.

2017년 이후 해운업계는 선사들의 합종연횡이 활발하게 이루어졌는데 선사의 합종연횡은 2019년 들어 거의 마무리 되었다는 평가이다. 세계적 무역 정체에서 비롯된 선사 간의 경쟁 격화는 결과적으로 업계 플레이어(player) 수의 감소와 동시에 선사의 비용절감 극대화를 가져왔다는 분석이다. 비용절감 노력은 오롯이 선사의 몫에 그치지 않고 정부의 지원이 병행되는 경우가 있는데, 정부 지원정책 중 가장 일반화 된 방법 중 하나가 세제상의 감면 혜택을 제공해 비용절감을 도모하고 영업경쟁력을 확대시키는 것이다.

한편 우리나라 해운조세제도는 2009년 톤수표준세제 도입 이후 기존 운영해 오던 일부 조세제도를 폐지하는 등 세제 지원 규모가 오히려 축소되었다. 해운 주요국이 신규 세제 지원 정책을 수립하는 동안 우리나라는 상대적으로 세제상 지원조치가 미흡한 실정이다. 일례로 2009년 톤수표준세제 도입 이후 톤수표준세제와의 중복 혜택 우려로 선박대체취득특례 제도가 폐지되는 등 세제를 통한 해운 지원은 축소되고 있다. 해운 조세제도 개선을 통해 우리나라도 해운 주요국처럼 해운 경쟁력을 지속적으로 강화하려는 노력이 필요하다.

반면 유럽, 일본 등 주요국은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화를 위해 다양한 세제상의 조치를 강구해 오고 있다. 따라서 우리나라 해운 조세제도는 국제경쟁조건 균형화 관점에서 볼 때 개선할 여지가 있다. 국제적으로 해운 경쟁력이 있는 국가가 취하고 있는 조세제도를 도입해 장기간 불황을 겪고 있는 우리나라 해운재건에 기여하도록 해야 한다.

해운은 글로벌 산업으로 외국 해운세제와 비교해 정책화가 필요하다. 본 연구는 외국 조세제도와 비교·분석을 수행하고 이를 통해 우리나라 해운이 경쟁력을 갖추는 데 도움이 되는 해운 조세제도 개선

방안을 제시하고자 하였다. 이를 위해 구체적으로 선박 특별상각, 선박 대체취득특례(압축기장), 외국자회사합산세제, 톤수표준세제(tonnage tax), 등록·재산세, 중소기업투자촉진세제 등과 관련 조세제도 개선 방안을 도출하고 이를 통해 우리나라 해운 조세제도의 한계점을 개선하고자 하였다.

제2절 정책제언

1. 상각률 인상 검토

일본 국토교통성 해사국이 2019년 1월 1일 공표한 신년 주요 정책 계획에 따르면 선박 특별상각 제도의 연장·확대와 중소기업 투자 촉진 세제 제도 등을 도입할 계획이다. 특히 국토교통성은 친환경 선진 선박의 도입 촉진을 위한 상각률 인상을 2019년 이후 본격적으로 추진할 예정이며, 이를 위해 재무성(한국의 기획재정부)과 꾸준한 협상을 진행한다는 계획이다. 국토교통성 해사국은 선박 특별상각 제도 시행은 일본 상선대의 경쟁력 강화와 일본 조선소의 수주 기회 증가에도 기여할 수 있다고 판단하고 있다.⁶⁶⁾

일본의 경우 2019년 세제개정이 이루어져 일본 외항선박의 특별상각제도 연장이 실현됐으며, 특히 규정을 준수하는 선진(친환경/고효율) 선박에 대한 상각률의 추가 인상 방안도 개정예에 포함된 바 있다.⁶⁷⁾ 한편 우리나라 선박 감가율은 정률법 적용의 경우 0.18 수준에

66) 국토교통성(国土交通省), 「해사리포트2019(海事レポート2019)」, 2019. 1. 1. 中 제2장 안정적인 국제해상운송의 확보(安定的な国際海上輸送の確保) 中 pp.23-25., (검색일: 2019. 8. 21)

67) 일본해운신문, 「일본선주협회, 2018년(2019년 계획 포함) 해운업계 중대뉴스 Top10 발표」,

그친다. 반면 외항화물선의 경우 캐나다 0.15, 영국 0.20, 덴마크 0.21, 노르웨이 0.20, 일본 0.18의 상각률이 적용되고 있어 우리나라 보다 높은 수준이다. 일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국적선 0.16으로 차등 적용 중이다.⁶⁸⁾

우리나라는 기본적으로 특히 외항에 대해서는 equal fitting(경쟁조건의 균형화)을 추진해 조금이라도 다른 국가와의 동등한 경쟁조건에 가까워질 수 있도록 상각률 인상 등을 도모하여 경쟁 조건을 정돈할 필요가 있다. 또한 국적선·외국적선 간 차등을 두는 방안을 실시한다면 자국 선적(船籍) 확대의 효과도 기대할 수 있을 것이다.

2. 선박대체취득특례 허용

선사의 경영은 자사보유선 등 asset의 매각차익이 중요하다. 특히 장기간 시황 불황이 계속되는 시점에서는 중고선 매각을 통해 운임 하락을 상쇄할 수 있다. 예를 들어 싱가포르 등 일부 국가들은 조세제도를 활용해 선박 매각이익을 면제해줘 이익잉여금을 내부·유보 축적할 수 있도록 장려하고 있다. 우대세제 혜택으로 싱가포르 등은 중고선 가격이 낮은 시점에 무리하게 기존 선박을 매각하고 신조 발주를 할 필요가 없다. 선박대체취득특례 제도는 선박 매각 이익의 과세 이연을 통해 시의적절한 선행발주를 하기 쉬운 경영환경을 제공한다.

우리나라는 2009년 톤세표준세제를 도입하면서 중복 지원 우려, 타산업 지원정책과의 형평성 문제가 제기되면서 국제선박 양도차익

2018. 12. 19. (검색일: 2019. 8. 20)

68) 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, pp.23-26., 2017. 1. (검색일: 2019. 8. 21)

을 대상으로 적용되었던 선박대체취득특례 제도가 동년 폐지되었다. 이전까지 손금산입특례제도가 압축기장 역할을 해 왔는데 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 폐지된 것이다.

현재 톤수표준세제를 도입했는데도 압축기장 제도를 여전히 유지하고 있는 국가들이 있으며, 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자도 있으므로 톤수표준세제 미선택 사업자에까지 압축기장 제도 적용을 불허하는 것은 오히려 해운에 대한 역차별이 발생하고 있다고 판단된다.

노르웨이, 덴마크 등 일부 EU 국가들은 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장을 허용해 해운산업의 특수성을 정책적으로 인정하고 있으며, 일본의 경우 톤수표준세제 미선택 사업자에 한해서는 선박대체취득특례를 인정하고 있어 우리나라도 선박대체취득특례 허용 검토가 필요하다.

3. 외국자회사합산세제 도입

우리나라는 외국자회사에서 발생한 소득에 「국세조세조정에 관한 법률」을 적용해 자회사 소득을 배당소득으로 인식하고 있다. 즉, 자회사 소득을 배당소득으로 간주하기 때문에 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용하고 있지 않다.

반면 일본 등 주요국은 자회사 소득을 배당소득으로 간주하지 않고 모회사 소득에 합산해 과세하는 외국자회사합산세제를 운영하고 있다. 외국자회사합산세제는 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용해 법인세 부담을 줄일 수 있는 기회가 부여된다.⁶⁹⁾

영국 등 EU 주요국도 동일한 소득에 대해 원천지국과 본국 각각에서 과세하여 발생하는 국제이중과세를 조정하기 위해 해운업의 경우 자회사 발생 소득을 사업소득으로 인정하고 특별상각, 압축기장 등의 조세특례를 인정하고 있다. OECD 모델의 조세조약 주석에서도 해운 자회사의 소득면제 도입을 권장하고 있어서 우리나라도 국제이중과세 조정을 통한 해운 경쟁력 제고를 위해 자회사 소득에 대한 과세특례 인정을 전향적으로 검토할 필요가 있다.⁷⁰⁾

4. 보유·용선기준 재검토

조세특례제한법 제104조의 10, 동법시행령 제104조의 7에 의거 우리나라 톤수표준세제 적용대상은 선박의 연간운항순톤수(선박의 순톤수에 연간운항일수와 사용률을 곱하여 계산한 톤수를 뜻함)의 합계가 해당 기업이 소유한 선박 등 기획재정부령으로 정하는 기준 선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업이 운항하는 모든 운항선박이다.

요컨대 동 조건을 충족하는 우리나라 선사가 톤수표준세제를 선택한 경우 선사가 운항하는 모든 운항선박을 대상으로 제도가 적용되고 있다.

다만 용선선박이 보유선박의 5배를 초과하면 첫해년도에는 주의경고가 부과되고 익년에 다시 5배 조건을 준수하지 못하면 톤수표준세제 적용이 중단되게 되어 있다.

69) 일본의 해운세제 현황, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료(한양대학교 법학연구소장 오윤 교수), pp.7-8., 2018. 11. 24.

70) 세정일보, 「특정외국법인세제, 해외진출 장애요소 제거해야」, 2016. 9. 9. (검색일: 2019. 8. 21)

한편 EU 등 해외 주요국 대부분은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 않을 경우에 한해 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보다 엄격하게 용선선박 비중을 제한하여 과잉 용선이 일어나는 것을 원천 차단하고 있다. 즉 보유선박 비중을 늘려 선사들이 보다 안정적으로 경영할 수 있도록 제도화하고 있는 것이다.

본 연구는 톤수표준세제도에 단계적으로 용선선박 비중(예: 4.5배 → 4배 등)을 제한해 보유선박과 용선선박 간의 최적 포트폴리오 비중을 구성할 수 있도록 유인하는 데 톤수표준세제가 기여해야 함을 제언하고자 한다.

5. 특별수선충당금 요율 재산정

우리나라는 소득세법 시행령 제58조 ‘특별수선충당금의 필요경비 계산’에 의거 선박특별수선충당금 계산산식을 규정하고 있으며, 해운 사업자들은 충당금 계측 시 반드시 동 공식을 사용해 금액을 산정해야 했다. 그런데 소득세법 시행령 제58조에 대한 타산업과의 지원 형평성 문제가 제기되면서 1998년 12월 31일 폐기 되었는데, 수리조선 등 특별수선 금액이 막대한 해운 실정을 감안하면 다시 도입되어야 할 제도라고 판단된다.

특별수선충당금은 장래 선박 대수선을 시행할 사업자가 수선비를 자산⁷¹⁾이 아닌 비용으로 계상해 법인세 부담을 경감시키는 취지의 제정이다. 소득세법시행령 제58조 ‘특별수선충당금의 필요경비계산’에 따르면 우리나라 손금산입 금액은 ‘수선비용×사업연도의 월수÷48개월’이다.

71) 대수선으로 인한 선박자산 가치 증가로 인해 지출비용이 자산의 성격을 가지고 있음.

한편 주요국 손금산입 비용이 더 커서 국제경쟁조건 균형을 위해 특별수선충당금 계산방식의 재산정이 필요하다. 일례로 일본의 경우 ‘수선비용×사업연도의 월수÷45개월’로 소요 개월이 더 적어서 비용인정 금액이 더 높으며, EU 노르웨이·덴마크·프랑스 등은 소요 개월을 36~45개월로 인정하고 있어 역시 우리나라보다 수선비용을 더 높게 비용처리하고 있다.

특별수선충당금 부문의 equal fitting(경쟁조건 균형화)을 반드시 설계해 해운 재건에 기여할 필요가 있다. 한국도 선박특별수선충당금의 비용 인정을 허용하고 있지만 주요 해운국 대비 계산산식으로 도출되는 금액이 낮아 애초부터 유럽계 주요 선사들과의 경쟁에서 열위에 놓일 가능성이 높다.

equal fitting은 한국 해운을 재건하기 위해 업계 관계자들로부터 강조되어 온 주제이지만, 한국 해운의 선박특별수선충당금은 아직 보수적인 계산산식을 적용하고 있어 개선이 시급하다.

6. 자국신조 시 선박 보존등기 세율 인하

소유권 보존등기 시 세율이 선박 취득원인에 따라 상이하게 적용한다는 점이 우리나라 선박 보존등기의 특징이다. 장래 해운·조선의 시황회복에 대응하기 위해서는 관계부처 합동 해운·조선 상생 전략이 실효적인 성과를 창출할 수 있도록 구체적인 정책을 추진할 필요가 있다.⁷²⁾

현 지방세법에서 신조 취득 시 낮은 세율을 부과하는 것은 새로운

72) 한국해양수산개발원, 「해운-조선, 상생(相生) 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」, 동향분석 제37호, p.14., 2017. 7.

부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단된다. 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못해 자국조선소에서 신조 시 인센티브는 제공되고 있지 못하다. 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대 제공 시 자국 조선소 건조선박을 자국 선사가 운항하는 비중이 향상되면서 해운·조선의 동반 재건 추진에 도움이 될 수 있다.

7. 선박재산세 과세표준 경감

우리나라는 과세표준 산정 시 시가표준액을 100% 적용해 세부담이 높은 데 비해, 일본 등 주요국은 과세표준 산정 시 과세특례(예: 시가표준액의 0.8을 과세표준으로 하는 등 과세 베이스를 애초 낮게 규정)를 적용해 일정 비율을 할인한 시가표준액을 적용함으로써 선사 관계자들의 세부담을 덜어주고 있다.

특히 우리나라 지방세법에서는 주택·토지·건축물에 대해 지방세법에서 규정하는 할인율을 곱해 시가표준액을 재산정하도록 하고 있다. 주택·토지·건축물에 할인율을 허용하는 것은 주택·토지·건축물의 주인이 법인이 아닌 일반 국민일 가능성이 높아 국민생활 세금을 감면해 실효적으로 세부담을 낮춘다는 목적에 기인한다. 반면 선박·항공기 자산은 법인 그것도 대기업 중심의 법인들이 사업을 전개하면서 사용하는 영업활동에 충당되는 자산이므로 고세율을 부과해도 형평성에 문제가 없다는 인식이 기저한다.

항공산업의 경우 일부 대기업이 사업을 영위하고 있지만 최근 저가항공사 등 중견기업의 산업 진출이 활성화되고 있으며, 해운산업의 경우에도 현대상선 등 일부 선사를 제외하고는 중소·중견기업의

비중이 높다. 또한 선박을 통해 우리나라 수출입의 99% 가까운 화물이 운송되는 현실을 감안할 경우 선박운송이 국가경제 발전에 기여하는 측면을 감안해 해외 주요 선진국 수준으로 과세표준을 조정할 필요가 있다.

8. 선원 비과세 급여 축소 및 연금납부액 확대

소득세법 시행령 제16조는 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 규정하고 있으며 국민연금법 시행령은 이를 근거로 비과세급여를 기준소득액에서 제외하고 있다.

이로 인해 소득세법상 국외근로자로 간주되는 외항선원의 경우 선원들이 노후자금 마련을 위해 연금보험료를 더 납입하고 싶지만 소득세법 상의 제한으로 불가능해 노후생활 예측이 불안정 할 수밖에 없는 문제가 발생하고 있다.

해외 근무 외항선원의 소득기준이 총계로 반영되지 못하면서 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성이 훼손되고 또한 국민연금 납입금액 감소를 야기해 국민연금의 재정 풍족성 측면에서도 문제점이 발생하고 있다. 현재 기획재정부는 선원들의 총 급여액 중 비과세급여 비중이 높아 연금보험료 납부액이 낮아 은퇴 이후 지급 받는 연금 보장액이 적은 실태를 파악하고 이를 위한 개선방안 마련을 추진 중에 있다.⁷³⁾

외항상선 종사 외항선원들은 소득의 일정 부분에 대해서 비과세 혜택을 받고 있는데, 동 비과세 혜택 부분이 국민연금 산정 시 적용

73) 본 과제 중간보고회 참석자 자문, 2019. 9. 3.

되지 않으면서 세금감면액 대비 더 높은 규모의 국민연금상의 손실이 발생하는 불합리한 현상이 발생한다고 주장하고 있다. 외항선원이 노후생활 대비를 위한 국민연금 혜택을 지원 받을 수 있도록 비과세급여를 국민연금 산정 시 기준소득액에 포함시키는 제도 개선을 추진할 필요가 있다.

9. 해운자산의 내용연수 단축

기획재정부(기재부)가 2018년 12월 발간·공표한 자료에 따르면 사업자가 2018년 7월 1일부터 2019년 중 취득한 신규 설비투자를 대상으로 하는 가속상각 도입이 2019년 1월부터 시행되고 있다.

동 세제 정책의 특징은 일반적으로 가속상각이 상각률 인상을 의미하는데, 반면 내용연수를 단축시켜 감가상각 속도를 투자초기에 인상시켜 비용을 빠르게 상각해 법인세 과세표준을 감소시키는 제도라는 점이다. 설비·구축물 등 투자에 큰 자금이 소요되는 투자자산의 경우 내용연수 단축 시 초기에 자산취득투자액을 조기상각 할 수 있어 기업들의 투자 의욕을 고취시킬 수 있다.⁷⁴⁾

다만 동 제도는 첫째, 2018년 7월 1일 이후 취득자산을 대상으로 해 장기간 계속되는 시황 불황으로 인해 최근 신조 투자가 급감한 해운업계에 실효적 도움이 되지 못할 가능성이 있다. 따라서 대상 외연을 확장해 동 제도 시행 전에 매입한 중고선 및 신조 선박을 대상으로도 가속상각을 인정해 줄 필요가 있다. 특히 2018년 7월 이후 해운시황 불황으로 인해 중소·중견 선사들 중에 선박투자를 단행한 사례

74) 기획재정부 보도자료 토대로 KMI 작성, 「2019년부터 이렇게 달라집니다」, 2018. 12. 26. (검색일: 2019. 8. 20)

가 거의 없다는 점을 감안할 경우 정책의 효과적인 현장 접목을 위해서도 대상외연의 확대가 필요하다.

둘째, 현재 중소·중견기업은 시황 악화로 인해 당기순손익에 적자가 발생해 법인세가 발생하지 않거나 혹시 법인세가 발생하더라도 적은 금액이 발생하고 있다. 한편 기획재정부가 도입한 동 가속상각 제도는 대상자산을 2018년 7월 1일에서 2019년 12월 31일 중에 투자된 자산으로 한정하고 있는데, 설령 동 기간 중에 투자가 발생하더라도 시황 불황이 계속되는 한 법인세가 발생하기 어려운 상황이기 때문에 선사에게는 실효적 도움이 되기 어렵다. 따라서 기재부의 동 정책이 실효적 효과를 발휘하기 위해서는 2019년 12월 정책 종료 이후 시점에도 제도 적용이 허용되어야 할 것이다.

셋째, 대기업 대상자산 중 대기업 혁신성장 투자자산을 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설로 한정하고 있는데, 이를 중소형 선사들의 R&D 설비나 신성장기술 사업화시설에도 허용해 선사들이 선박기술에 대한 투자를 촉진해야 한다. 현 기재부 정책에 따르면 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 대한 가속상각은 대기업에 한정되어 있어, 중소·중견기업 비중이 높은 우리나라 선사들의 상황을 감안해 볼 때 가속상각 지원을 받을 여지가 적은 실정이다. 따라서 중소형 선사들의 R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 대해서도 가속상각 허용이 필요하다.

〈표 6-2〉 해운 조세제도 개선방안 종합분석 결과

조세제도	세목	주요이슈	동향	개선방안
법인세	선박특별상각	선박 감가율	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박 감가율은 선종별 상이하나 0.12 수준임 - 외항화물선의 경우 캐나다 0.15, 영국 0.20, 일본 0.18 등 (일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국적선 0.16 적용) 	<ul style="list-style-type: none"> - 감가율 인상 - 국적선·외국적선 간 차등 두는 방안 검토
	선박대체 취득특례	압축기장 재도입	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박대체취득특례 2009년 폐지 - 일본의 경우 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장 제도 유지 (다만 톤수표준세제 적용사업자는 이용불가 명문의 규정을 두고 있음) 	<ul style="list-style-type: none"> - 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자 대상 압축기장 허용
	외국자회사 합산세제	외국자회사 합산세제 도입	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 외국자회사 소득을 배당소득으로 간주하고 특별상각과 압축기장 비허용 - 주요국은 외국자회사 소득을 사업소득으로 간주해 특별상각과 압축기장 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 외국자회사합산세제 도입
	톤수표준세제	톤수표준세제 일몰	<ul style="list-style-type: none"> - 노르웨이, 독일, 영국 등 해운선진국에서 영구적 조세제도로 정립 - 2019년 5월 31일 일몰기한을 2021년 12월 31일까지 2년 연장하는 조세특례제한법 개정안 발의 	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 해운산업 국제경쟁력 강화 위해 톤세제 유지 필요

조세제도	세목	주요이슈	동향	개선방안
		적용대상 확대	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 톤수표준세제 적용대상은 소유선박, 국적취득조건부나용선, 2년 이상 용선한 국내등록 선박임 (조세특례제한법 제104조의 10, 동법 시행령 제104조의 7) - 파나마 편의치적국에 선적(船籍)을 둔 선박은 국적취득조건부나용선에 한해 적용 - 덴마크, 노르웨이 등 주요국 톤수표준세제는 선적 불문하고 모든 운항선박이 적용대상 	<ul style="list-style-type: none"> - 일정조건을 만족하는 외국적 선박에 대해서도 적용 - 예를 들어 단기적으로는 우리나라 선사 외국자회사 보유선박을 대상에 추가하고, 중장기적으로 모든 운항 선박을 포함
	특별수선충당금	특별수선충당금 계산방식 재산정	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 특별수선충당금 = 수선비용×사업연도의 월수÷48개월 - 일본 특별수선충당금 = 수선비용×사업연도의 월수÷45개월 	<ul style="list-style-type: none"> - 특별수선충당금 계산방식 재산정
등록세	선박 보존 등기	국적조선소 신조선박 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 신조 취득시 낮은 세율 부과하는 것은 새로운 부가 가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단 - 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못함 	<ul style="list-style-type: none"> - 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대
고정자산세	선박 재산세	재산세 과세표준 경감	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 과세표준 산정 시 시가표준액을 적용해 세부담이 높음 - 일본 등 주요국은 과세표준 산정 시 과세특례를 적용 	<ul style="list-style-type: none"> - 과세표준 낮추는 특례 검토

조세제도	세목	주요이슈	동향	개선방안
소득세	선원 소득세	비과세 급여액 연금미산정	<ul style="list-style-type: none"> - 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 제한 - 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성 훼손 	<ul style="list-style-type: none"> - 비과세급여 포함 기준으로 국민연금 보험료 재산정
중소기업 세제	중소기업 투자촉진 세제	가속상각 대상외연 확대	<ul style="list-style-type: none"> - 현재 2018년 7월 이후 중소·중견기업의 투자자산으로 한정 - 해운업 불황으로 2018년 7월 이후 선박투자는 전무한 수준임 	<ul style="list-style-type: none"> - 이전 투자자산으로 대상외연 확대
		가속상각 제도 종료 이후 재연장	<ul style="list-style-type: none"> - 현재 2019년 12월 31일까지 투자된 투자자산으로 제도 적용 한정 - 추후 해운시황 개선되어 선박이 활발히 투자되는 시점에 가속상각이 적용되어야 선사에게 실효적 효과발생 	<ul style="list-style-type: none"> - 가속상각제도 1차 종료 이후 재연장 검토
		R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 허용	<ul style="list-style-type: none"> - R&D 설비, 신성장기술 사업화시설 투자에 대한 가속상각은 대기업에 한정 	<ul style="list-style-type: none"> - 선사 환경오염 물질 억제 기술, 연비 향상 기술 등 신성장기술에 대한 투자 시 허용

자료: 일본의 해운세제 현황, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료(한양대학교 법학연구소장 오윤 교수), p.11., 2018. 11. 24.,

일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, pp.23-26., 2017. 1. 토대로 저자 작성.

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 고성삼, 「회계세무 용어사전」, 법문출판사, 2006.08., pp.1-317.
- 김세영 외, 『톤세제 정책과 해운기업의 자산투자』, 한국관세학회, 2013.05., pp.187-210.
- 김순갑, 『선박항해용어사전』, 다솜출판사, 2012., pp.11-13.
- 박성화·김태일·권장한, 「제주선박등록특구제도의 정책효과 분석」, 『해양정책연구』, 한국해양수산개발원, 2016. 12., p.5.
- 박주영·이상신, 「거주지국 변경에 의한 조세회피 사례의 평가 및 그 시사점에 관한 연구 - 선박왕과 완구왕 사례를 중심으로」, 한국세무학회, 2014.02., pp.31-62.
- 산업통상자원부, 「2018년 수출입 동향」, 2019. 1. 1.
- 장정인 외, 『2018 해양수산업 분석 보고서』, 한국해양수산개발원, 2019. 03., p.192.
- 오윤, 「일본의 해운세제 현황」, 한국해운세제학회 2018년 동계세미나 발표자료, 2018. 11. 24., pp.1-11.
- 한국해양수산개발원, 「해운-조선, 상생(相生) 통해 불황 극복과 재도약 모색해야」, 동향분석 제37호, 2017. 7.
- 강종희·황진희·한철환, 『편의치적 제도 활용방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2001. 12. 31.
- 한국해양수산개발원, 『해운산업 경제지표 및 고용통계 개발연구』, 2018. 12. 31.
- 해양수산부, 「톤수표준세제 현황 DB」, 2017. 12. 31.
- 해양수산부, 『해운항만물류산업의 기초통계 정비·보완과 미래전략 연구』, 2014. 04.

〈해외 문헌〉

- Committee of Inquiry into Shipping Report* 51(London : HMSO, Cmnd. 4337, 1970)
- ESCAP, Framework for the Development of National Shipping Policies, 1999. p. 53. T.P. Mayr & R. H. McGrath(1997), "Tramp Shipping : The role of taxation in international resource allocation", *Maritime Policy and Management*, Vol. 24., No. 3., p.263.
- Miller, R.E. and Blair, P.D.(2010), Input-Output Analysis: Foundations and Extensions, 2nd ed., *Cambridge: Cambridge University Press*.
- Oxford Economics(2015), The Economic Value of the EU Shipping Industry - Update, *Oxford: Oxford Economics*.
- Pierre Bauchet(1988), Le transport international, dans l'economie mondiale
- T.P. Mayr & R. H. McGrath(1997), "Tramp Shipping : The role of taxation in international resource allocation", *Maritime Policy and Management*, Vol. 24., No. 3.
- Yang, Z., Xiu, Q. and Chen, D. "Historical changes in the port and shipping industry in Hong Kong and the underlying policies," *Transport Policy*, 2018, pp. 01-10.
- 일본해사센터(日本海事センター), 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」, 2017. 1.

〈인터넷 자료〉

- 국가법령정보센터, <http://www.law.go.kr/LSW//main.html>, (검색일 : 2019., 연구 중 조사·검토를 수행한 제반 법령)
- 국세신문사, 「국세청 역외탈세 조사 때 상업적 합리성 없는 거래 예의주시」, <http://www.intn.co.kr/news/articleView.html?idxno=2006073#0BXR>, 2019. 5. 29.

- 국토교통성(国土交通省), 「해사리포트2019(海事レポート2019)」, http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000083.html, 2019. 1. 1. 中 제2장 안정적인 국제해상운송의 확보(安定的な国際海上輸送の確保), (검색일: 2019. 9. 13)
- 기획재정부 보도자료, 「2019년부터 이렇게 달라집니다」, http://www.moef.go.kr/pl/policydta/pblictntn/detailPblictntnbbbsView.do?menuNo=5020300&searchBbsId1=MOSFBBS_0000000000002&searchNttId1=MOSF_000000000023117, 2018. 12. 26.
- 매일노동뉴스, 「한국노총 국외 항행 선원에게 국민연금 제대로 줘라」, <http://labor.today.co.kr/news/articleView.html?idxno=150713>, 2018. 4. 5. (검색일: 2019. 7. 17)
- 법률 용어 사전, 두산백과사전, <http://www.doopedia.co.kr>, (검색일: 2019. 7.)
- 세정신문, 「해운기업 톤세 일몰기한 2년 연장 추진- 조세특례제한법 대표 발의」, http://www.taxtimes.co.kr/hous01.htm?r_id=240100, 2019. 6. 3.
- 세정일보, 「특정외국법인세제, 해외진출 장애요소 제거해야」, <http://www.sejungilbo.com/news/articleView.html?idxno=6454>, 2016. 9. 9.
- 연합뉴스, 「해상선원노련 국외근무 선원 국민연금 소외. 제도 바꿔야」, <https://www.yna.co.kr/view/AKR20180404163000051>, 2018. 4. 4. (검색일: 2019. 7. 17)
- 운수업 조사, 통계청, http://kostat.go.kr/portal/korea/kor_nw/1/11/1/index.board, (검색일: 2019. 7. 17)
- 일본해운신문, 「일본선주협회, 2018년(2019년 계획 포함) 해운업계 중대뉴스 Top 10 발표」, <https://secure.marinavi.com/>, 2018. 12. 19.
- 일본해운신문, 「국토교통부 해사국장에 취임(2017. 7. 7) 카모우 아츠미(蒲生篤実) 국장. 제2의 톤수 표준 세제 도입을 통한 일본 해사산업 발전 추진」, <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/92733>, 2017. 7. 28.
- 지능적 역외 탈세 등 공격적 조세회피행위에 대한 중점 점검, 국세청 보도자료, https://www.nts.go.kr/news/news_01.asp?minfoKey=MINF8420080211204826&type=V, 2019. 5. 16.

- 코리아슈핑가제트, 「3대 해운국 도약 디딤돌. 톤세제 영구화 촉구」, http://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?bbsID=news&pNum=121149&bbsCategory=KSG&categoryCode=LPG, 2019. 3. 5.
- 통계청, 「운수업조사보고서」, https://kostat.go.kr/portal/korea/kor_nw/1/11/1/index.board?bmode=read&bSeq=&aSeq=371735&pageNo=1&rowNum=10&navCount=10&currPg=&searchInfo=&sTarget=title&sTxt=, (검색일: 2019. 9. 30)
- 한국무역통계진흥원, 「무역경기확산지수 지수분석 보고서」, <https://www.bandtrass.or.kr/analysis/diff.do>, (검색일: 2019. 9. 30)
- 해사신문, 「외항상선 선원들 국민연금제 개선에 노사 힘모으기로」, <http://www.haesaneews.com/news/articleView.html?idxno=85400>, 2019. 6. 9. (검색일: 2019. 7. 17)
- 해양수산부, 「제4차 해운산업 장기발전계획」, <http://www.mof.go.kr/iframe/article/multi01/view.do?boardKey=9&articleKey=13005&searchCategory=&searchSelect=title&searchValue=&searchDeptName=&searchStartDate=&searchEndDate=¤tPageNo=112016>, (검색일: 2019. 9. 30)
- 해운항만물류정보시스템(PORT-MIS), <https://new.portmis.go.kr/portmis/websquare/websquare.jsp?w2xPath=/portmis/w2/main/intro.xml>, 2019. 7. 17. (검색일: 2019. 7. 17)

기본연구보고서 발간목록

2019년

01	한반도 평화 체제 수립 대비 해양 관련 법제도 정비 방안	최지현
02	수산부문 전망모형「KMI-FOSIM」구축 연구(2차년도)	이현동
03	4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구	박상우
04	해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구	최석우
05	연안토지의 공공적 관리 강화를 통한 연안관리 효과 제고방안	윤성순
06	선박 배출저감기술의 국내 보급·활용 촉진을 위한 제도개선 방안 연구	안용성
07	해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구	최일선
08	주요국의 해양유전자원 관리체계 강화에 대응한 정책방안 연구	박수진
09	하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구	장원근
10	총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구	이정삼
11	우리나라 수산업·어촌의 공익적 가치 평가 및 보존에 관한 연구	류정곤
12	우리나라 원양산업의 사회적책임 실천 강화를 위한 정책연구	정명화
13	수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 영향분석 연구	한광석
14	우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구	김태일
15	국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구	전형진
16	해상 사이버 보안 대책방안 연구	박한선
17	해운산업 재건을 위한 해운기업 역량강화방안 연구	윤희성
18	국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석 : 부산항 및 주요항만을 중심으로	하태영
19	동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구	이기열
20	수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 개선방안 연구	김은수
21	온도조절 컨테이너의 국제물류 분석과 대응방안 연구	신수용
22	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구(3/3)	박한선
23	환동해권 경제개발 및 협력방안 연구(3/5)	최나영환

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 : 관광형태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(1/2) - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	양식어장 환경개선 방안에 관한 연구	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적해양사고조사체계도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 연구 - 베이징안 방법론을 중심으로	고병욱
12	해운기업 지배구조 및 비즈니스 유형과 경영성과 관계 분석	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로	이언경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용함수 추정과 효율성 연구	최석우
17	환동해권 국내기업 진출사례 분석 및 개발 추진전략 - 극동 러시아 지역 사례 중심으로-	이기열
18	IMO 규제기반 해사산업의 지속발전방안 연구 - 신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도) -	박한선

수시연구보고서 발간목록

2019년

01	일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구	임경희
02	수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구	장홍석

03	사업체 총조사 MD를 활용한 2016,2017 어촌지역 고용통계	한광석
04	외래 해양부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구	박수진

2018년

01	선화주조선 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	낙시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
03	국내 항만의 대기오염물질 관리정책 및 제도 개선방안	안용성
04	농·축산물 등의 관세행정 제도 개선을 통한 항만형 자유무역지역(FTZ) 활성화 방안	조지성
05	최저임금 상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
06	수산업·어촌분야 사회적 경제 활성화 방안	류정곤
07	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선연구 방안	염선희
08	유엔 BBNJ 신 공해질서에 대응한 정책방안 연구	박수진

현안연구보고서 발간목록

2019년

01	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	최일선
02	고등어류 수급통계 개선방안	이남수
03	해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안	정지호
04	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	황규환
05	항만지역 대가질 개선을 위한 데이터의 연계·활용방안 연구	안용성
06	한국산 수산물 글로벌 브랜드 가치 제고 방안 연구	한기욱
07	해양 플라스틱 대응을 위한 산업계 협력 방안 구상	이윤정
08	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	안지은

2018년

01	미얀마 국립수산대학 설립 추진 방안	정명화
02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일

03	해조류 국제양식규범확산에 따른국내 김산업 수용태세 분석 - ASC 인증을 중심으로-	이상철
04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구 - 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석
11	시민 참여형 연안·해양정보 생산·활용방안	정지호
12	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	하태영
13	해양바이오 산업화를 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	한기원
14	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	장정인
15	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	이정삼
16	남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴	이기열
17	한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구	신수용
18	제3자 물류산업 발전방향 연구 - 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로	고병욱
19	신남방정책 이행 위한 우리나라-베트남 수산물야 개발협력 방안 연구	정명화
20	신 해양도시 조성 필요성 연구	최지연
21	지역 해양수산 혁신사업 발굴과 추진방향	최지연
22	학교급식의 수산물 이용 활성화 방안	문석란
23	주민주도의 에너지 자립형 어촌마을 모델 연구	박상우
24	페루 수산업 실태 및 수산 협력 방향	엄선희
25	경제 총 조사 마이크로 데이터를이용한 어촌지역 고용지표 통계생산	한광석
26	서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구	남정호
27	해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안	홍장원
28	어촌지역재생을 통한 청년일자리 창출방안 연구	박상우
29	해상풍력클러스터 조성을 위한 항만 및 배후단지 활용방안 연구	이종필
30	IMO 배출가스 규제 강화에 대비한 국내 해운산업 대응 전략	이호춘
31	외래병해충에 대한 항만분야 방제체계 개선방안	최나영환
32	수산물 생산·유통분야 블록체인 기술의 도입가능성과 도입방안	고동훈

일반연구보고서 발간목록

2018년

01	전라남도 작은 SOC사업 활성화 방안	김근섭
02	2019 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
03	러시아 Arctic LNG-2 사업 참여 방안 연구	김민수
04	물류기술 R&D 추진성과 분석 연구	강무홍
05	우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구	김형근
06	북한 동해 해양관광 활성화 방안	윤인주
07	해양수산 분야 북극권 4차 산업기술 수요조사 및 분석 연구	김민수
08	경상북도 논 생태양식 육성 방안	이상철
09	남북관계 변화에 따른 해운협력 기반 구축 방안	황진희
10	영토 권원 이론의 현대적 발전과 한계	김원희
11	동해표기 문제 연구	현대송
12	우리나라 기업의 창장물류 활용방안 연구	김형근
13	태국의 수산물 소비트렌드 분석 및 수출 전략연구	임경희
14	제주 해상풍력발전지구 제도 개선 연구	육근형
15	해양수산 분야 9브릿지 구축방안 연구	박성준
16	강원도 어촌 신활력 제고방안	박상우

해운 조세제도 개선 방안 연구

인 쇄 | 2019년 10월 25일 인쇄

발 행 | 2019년 10월 27일 발행

발 행 인 | 장 영 태

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 08월 06일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 더크리홍보 주식회사

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원

