조세특례제한법 일부개정법률안 (정성호의원 대표발의)

의 안 번호 1981

발의연월일: 2024. 7. 19.

발 의 자:정성호·부승찬·민병덕

임광현 · 김병주 · 위성곤

이건태 • 어기구 • 김남희

박수영 · 김정호 의원

(119]

제안이유 및 주요내용

해운기업에 대한 조세특례 중 해운소득에 대해서 실제 영업이익이 아닌 선박 순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 선박 표준이익을 법인세 과세표준으로 할 수 있도록 하는 톤세제 특례가 2024년 12월 31일자로 일몰될 예정임.

톤세제는 90년대 유럽에서 경쟁 해운국과의 대등한 조세환경 조성을 통해 자국상선대 경쟁력 강화와 해외에 등록된 자국 상선대의 자국 내 등록을 유도하기 위해 도입되기 시작했으며, 우리나라는 2005년 아시아 최초로 톤세제를 도입함.

해운기업은 톤세제를 통해 세액지출 예측이 가능하여 경영전략 및 자금운용 계획 수립이 용이할 뿐 아니라, 톤세제를 통해 절감한 법인 세를 막대한 자금이 소요되는 선박 투자에 활용함.

우리나라는 톤세제 도입 이후 국적선대가 3.7배 증가하여 2005년 세

계 8위에서 2022년 세계 4위의 해운강국으로 도약하였으며, 그동안 국적선사들은 신조선 발주의 86%를 국내 조선소에서 건조하여 우리나라 조선산업 발전에도 크게 이바지함.

특히 국적선사는 선복 확충을 통해 지난 코로나19로 인한 물류대란 당시 해외 선사들이 국내 항만 기항을 기피하는 상황 속에서도 국내 항만에 지속적으로 기항한 것은 물론 추가로 임시선박을 투입하여 국내 수출입 화주들의 물류난 해소에 크게 기여한 바 있으며, 현재에도 홍해 사태로 인한 물류대란 여파로 수출에 어려움을 겪고 있는 국내화주들을 위해 추가 선복을 제공하는 등 이바지하고 있음.

이처럼 국적선사는 수출 중심의 우리 경제에 있어 무역업체의 수출 경쟁력을 유지시키는 중요한 역할을 수행하는 것은 물론, 국내 조선소 선박 발주를 통한 조선소 일자리 창출과 국내 항만 기항을 통해 항만 산업 발전에도 기여하는 등 전후방 산업이 성장하는데 크게 기여함.

만약 해운소득에 대한 조세감면이 축소될 경우 실효세율이 높아질뿐 아니라 법인세 납세액을 미리 예측할 수 없어 해운기업의 경영 안정화 및 계획적 투자를 통한 경쟁력 확보가 담보되지 않을 우려가 있음.

또한 덴마크, 프랑스, 독일, 노르웨이 등 해운선진국의 경우 자국 해운산업 경쟁력 강화를 위해 영구적으로 톤세제를 시행하고 있으나 우리나라는 톤세제 특례 일몰기한을 5년씩 연장하는 방식을 택하고 있어 사실상 한시적 톤세제가 시행되고 있기에 우리나라 선사들은 장기

적인 안목으로 선대 확충을 추진하기 어려운 실정임.

이에 2024년 12월 31일자로 일몰되는 톤세제 특례 일몰기한을 2034 년 12월 31일까지 10년 연장하여 국내 해운업계의 경쟁력을 제고하고, 국내 해운산업의 활성화를 촉진하여 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있 도록 하려는 것임(안 제104조의10제1항).

법률 제 호

조세특례제한법 일부개정법률안

조세특례제한법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제104조의10제1항 각 호 외의 부분 중 "2024년 12월 31일"을 "2034년 12월 31일"로 한다.

부 칙

이 법은 2025년 1월 1일부터 시행한다.

신·구조문대비표

현 행	개 정 안				
제104조의10(해운기업에 대한 법	제104조의10(해운기업에 대한 법				
인세 과세표준 계산 특례) ①	인세 과세표준 계산 특례) ①				
내국법인 중 「해운법」상 외					
항운송사업의 경영 등 대통령					
령으로 정하는 요건을 갖춘 해					
운기업(이하 이 조에서 "해운					
기업"이라 한다)의 법인세과세					
표준은 <u>2024년 12월 31일</u> 까지	<u>2034년 12월 31일</u>				
다음 각 호에 따라 계산한 금					
액을 합한 금액으로 할 수 있					
다.	<u>.</u>				
1. · 2. (생 략)	1. · 2. (현행과 같음)				
② ~ ⑨ (생 략)	② ~ ⑨ (현행과 같음)				