



제 418회 국회 (정기회)
제 7 차 농림축산식품해양수산위원회

녹색해운항로 구축 지원 특별법안

검 토 보 고

■ 문대림의원 대표발의, 의안번호 제2204480호

2024. 11.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 최선영

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유	1
III . 주요내용	2
IV . 검토의견	5
1. 제정안의 발의 배경 검토	5
2. 제정안의 구성체계	7
3. 총괄 검토의견	8
4. 주요 조문별 검토	10
1) 목적	10
2) 정의	12
3) 녹색해운항로 구축 기본계획 수립 등	17
4) 예비타당성조사에 관한 특례 등	21
5) 부칙(시행일)	25

I. 제안경위

2024년 10월 2일 문대림의원이 대표발의한 녹색해운항로 구축 지원 특별법안은 2024년 10월 4일 우리 위원회에 회부되었음.

II. 제안이유

온실가스는 전 세계적으로 기후변화를 일으키는 주요 원인으로, 세계 각국은 탄소중립 실현을 위하여 각 산업 분야에서 온실가스 감축을 위한 노력을 기울이고 있음.

전 세계의 해운부문은 전체 온실가스 배출량의 약 3%를 차지하는 것으로 알려져 있으며, 국제해사기구(ICSG)는 2050년을 목표로 국제 해운부문의 탄소중립을 달성하겠다고 선언한 바 있음. 이에 수출입 물동량의 99.7%를 해상운송에 의존하고 있는 우리나라도 친환경 선박의 개발 등 해운부문에서의 온실가스 감축을 위한 노력을 기울이고 있음.

그러나 우리나라는 여전히 액체천연가스(LNG) 등 화석연료를 사용하고 있는 실정으로, 탄소중립의 취지에 어긋남과 동시에 이로 인하여 2050년까지 온실가스 감축 목표 달성이 어려울 것으로 예상됨.

따라서 해운 부문에서 탄소중립 실현을 위해서는 해상운송의 전 과정에서 탄소를 배출하지 아니하는 녹색해운항로의 구축이 필요하며, 이에 따라 우리나라는 현재 부산항과 울산항에서 태평양을 횡단하여

미국의 시애틀과 타코마항으로 연결되는 항로를 예비 녹색해운항로로 선정하고 이에 대한 타당성 조사를 진행하고 있음.

하지만 이를 제외한 국내 항만 간 또는 기업 간 운항되는 녹색해운항로는 전무한 상황으로, 기존 법률에 근거한 녹색해운항로의 구축 및 확대에는 한계가 있는 실정임.

이에 녹색해운항로 구축 지원 특별법을 제정하여 국내외를 넘어선 더 다양한 층위에의 녹색해운항로 구축을 통하여 항만과 선박 등에서 발생하는 온실가스를 감축함으로써 해운 분야에서의 탄소중립 실현에 기여하고 미래 해운 산업의 경쟁력을 확보하려는 것임.

Ⅲ. 주요내용

가. 이 법은 녹색해운항로 구축에 필요한 사항을 규정함으로써 해운 분야에서의 탄소중립을 달성하고 국제경쟁력을 강화하며 나아가 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 함(안 제1조).

나. 해양수산부장관은 녹색해운항로의 구축을 지원하기 위하여 녹색해운항로 구축 기본계획을 5년마다 수립·시행하여야 함(안 제5조).

다. 해양수산부장관으로 하여금 두 개 이상의 환경친화적 항만을 연결하는 항로로서 그린 선박이 운항하는 항로를 녹색해운항로로 지정·고시할 수 있도록 함(안 제6조).

라. 해양수산부장관으로 하여금 항만공사 및 부두운영회사 등이 국내외 기관·단체 등과 녹색해운항로 구축 및 확대 촉진과 관련한

양해각서를 체결하는 경우 그 체결 업무를 지원할 수 있도록 함(안 제7조).

마. 녹색해운항로 구축·운영 등에 관한 사항을 협의·조정하기 위하여 해양수산부에 녹색해운항로 지원협의체를 두도록 함(안 제8조).

바. 정부로 하여금 녹색해운항로 구축에 관한 전문인력 양성을 위하여 전문인력 양성체제 구축 및 현장 전문인력 재교육 등의 시책을 수립·추진할 수 있도록 함(안 제9조).

사. 정부로 하여금 녹색해운항로 구축 지원 및 경쟁력 강화에 필요한 연구·개발 사업을 실시할 수 있도록 함(안 제10조).

아. 정부로 하여금 녹색해운항로의 구축 및 지속적인 확대를 위하여 관련 기술 및 전문인력의 국제교류 등에 필요한 국제협력사업을 추진할 수 있도록 함(안 제11조).

자. 기획재정부장관으로 하여금 녹색해운항로 구축과 관련한 사업 중 탄소중립 달성, 미래 경쟁력 확보 등을 위하여 특히 신속하게 추진될 필요성이 있다고 인정된 사업에 대하여는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있도록 함(안 제12조).

차. 국가 및 지방자치단체로 하여금 기본계획에 따른 사업을 원활하게 시행할 수 있도록 관련 사업자 등에게 재정과 금융지원 등 필요한 시책을 시행할 수 있도록 함(안 제13조).

카. 국가 및 지방자치단체로 하여금 녹색해운항로의 구축 및 운영·

확대를 지원하기 위하여 관련 기업에 대하여 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」 및 「관세법」이나 그 밖의 관계 법률에서 정하는 바에 따라 조세를 감면할 수 있도록 함(안 제14조).

IV. 검토의견

1. 제정안의 발의 배경 검토

□ 온실가스는 기후변화를 일으키는 주요 원인으로, 세계 각국은 탄소중립 실현을 위하여 각 산업 분야에서 온실가스 감축을 위한 노력을 기울이고 있음.

특히, 2024년 3월 22일 영국 런던에서 열린 ‘제81차 해양환경보호 위원회(MEPC81)’에서 국제해사기구(IMO)는 ‘IMO 넷제로 프레임워크 초안’에서 2027년부터 전 세계 모든 선박이 배출한 온실가스에 부담금을 부과하기로 합의하였고, 구체적인 방법이나 금액 등에 대해서는 논의를 진행중에 있음.

- IMO에 따르면 해상운송은 전체 온실가스 배출량의 약 3%를 차지하는 것으로 알려져 있는데, IMO는 2050년을 목표로 국제 해운부문의 ‘넷제로’ 달성 목표를 제시하는 등 해상운송 부문에서 탄소중립 실현을 위하여 노력하고 있음.

【 IMO 국제 해운 탄소중립 목표 】

연도	IMO 국제 해운 탄소중립 목표
2030년	온실가스 2008년 총 배출량 대비 최소 20% 감축(30%까지 노력)
2040년	온실가스 2008년 총 배출량 대비 최소 70% 감축(80%까지 노력)
2050년	국제 해운부문의 ‘넷제로’ 달성(탄소 순배출량 0)

* 자료: IMO

□ 우리나라의 경우 수출입 물동량의 99.7%를 해상운송에 의존하는 국가로서 해상운송 부문에서의 탄소중립 실현을 위한 노력이 필요한 상황으로,

「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」을 제정하여 친환경 선박의 개발 및 보급에 힘쓰는 등 해상운송 부문에서의 온실가스 감축을 위한 노력을 기울이고 있음.

□ 그런데, 우리나라 선박의 상황을 보면 액화천연가스(LNG) 등 환경친화적 에너지의 사용을 늘리고 있으나, 해당 연료만으로는 장기적인 관점에서 볼 때 2050년까지 온실가스 감축 목표 달성이 어려울 것으로 예상됨.

특히, 해상운송 부문에서 탄소중립 실현을 위해서는 연료와 선박뿐만 아니라 해상운송 전 과정에서 탄소를 배출하지 않는 녹색해운항로의 구축이 필요한데, 기존 법률에 근거해서는 녹색해운항로 구축 및 확대에 한계가 있다는 지적이 제기되고 있음.

□ 이에 동 제정안은 ‘녹색해운항로’ 구축 및 지원 등에 필요한 사항을 규정함으로써 해상운송 부문에서의 탄소중립을 달성하고, 해운 산업의 경쟁력을 확보하려는 취지로, ①녹색해운항로 용어 정의, 녹색해운항로 구축 기본계획 수립, 녹색해운항로 구축 관련 연구개발 등을 규정하여 녹색해운항로 구축을 위한 사항과 ②예비타당성조사 특례 및 조세감면 등을 규정하여 녹색해운항로 지원을 위한 사항을 담고 있음.

2. 제정안의 구성체계

□ 제정안은 ‘녹색해운항로 구축 지원 특별법안’의 제명으로 14개 조문으로 이루어진 본칙과 부칙으로 구성되어 있음.

녹색해운항로 구축 지원 특별법안	
본 칙	제1조(목적) 제2조(정의) 제3조(국가 및 지방자치단체의 의무) 제4조(타 법률과의 적용 관계) 제5조(녹색해운항로 구축 기본계획 수립 등) 제6조(녹색해운항로의 지정·고시) 제7조(녹색해운항로 양해각서 체결 지원) 제8조(녹색해운항로 지원협의체) 제9조(녹색해운항로 전문인력의 양성 및 지원) 제10조(녹색해운항로 구축 관련 연구개발 등) 제11조(국제협력) 제12조(예비타당성조사에 관한 특례) 제13조(재정·금융 등 지원) 제14조(조세감면)
부 칙	(시행일)

3. 총괄 검토의견

- 현재 국제사회는 녹색해운항로 구축을 통해 해운 분야에서의 탄소 중립 달성을 위해 노력하고 있는데, 동 제정안을 통해 우리나라의 경우에도 국제적인 동향에 보다 적극적으로 대응할 수 있고, 현재 정부가 추진 중인 사업(부산항·울산항에서 미국의 타코마항으로 연결되는 항로를 녹색해운항로로 구축)이나 향후 예상되는 녹색해운항로 구축 등에 대하여도 지원 근거를 마련할 수 있는 점 등에서 그 입법의의가 있다고 보여짐.
- 녹색해운항로는 사전적 의미의 친환경선박이 운항하는 단순한 항로 개설의 의미가 아니라, 해상 운송의 모든 부문에서 온실가스 배출량을 줄이기 위해 선박의 탈탄소 뿐만 아니라 항만의 친환경 선박연료 병커링 시설과 같은 다양한 친환경 기술이 적용되는 인프라 구축을 총칭함¹⁾.
 - 참고로, 현재 해양수산부에서는 녹색해운항로와 관련하여 한-미 녹색해운항로 구축을 위한 연구를 진행중에 있고, 향후 녹색해운항로 관련 국제협력 및 관련 연구의 증대를 위해 '25년부터 4년간 「녹색해운항로 구축 탄소중립 선박연료 공급 기술 개발 및 국제협력 기반 조성」 사업을 추진할 계획에 있음(299.1억원 규모).

1) 장경석 연구위원, “친환경 선박 연료와 녹색해운항로 경쟁”, KB 금융지주 경영연구소, 2023.12.

□ 다만, 제정안의 정책목적을 달성하기 위해서는 그린선박 등 제정안의 적용범위 등에 관하여 보다 면밀한 검토가 필요한 것으로 보이는 바, 이에 관한 국제동향, 관계 기관의 의견제시 등을 통한 의견 수렴이 필요할 것으로 보이고 예비타당성 면제 등의 사항에 대해서는 관계 부처에 의견을 제시하고 있으므로, 심사 시에 이에 대한 논의가 필요함.

4. 주요 조문별 검토

1) 목적

가. 제정안의 내용

- 안 제1조는 녹색해운항로 구축에 필요한 사항을 규정함으로써 해운 분야에서의 탄소중립을 달성하고 국제경쟁력을 강화하며 나아가 국민경제의 발전에 이바지한다는 제정안의 목적을 규정하고 있음.

제 정 안
제1조(목적) 이 법은 녹색해운항로 구축에 필요한 사항을 규정함으로써 해운 분야에서의 탄소중립을 달성하고 국제경쟁력을 강화하며 나아가 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

나. 검토의견

- (목적) 전 세계적으로 탄소중립 실현을 위하여 각 산업 분야에서의 온실가스 감축을 위한 노력을 기울이고 있고, IMO는 2050년을 목표로 국제 해운 부문의 탄소중립을 달성하겠다고 하는 상황임.²⁾

우리나라의 경우 현재 액화천연가스(LNG) 등의 연료를 많이 늘려가고 있는데, 해운 부문에서의 탄소중립 실현을 위해서는 해상운송의 전 과정에서 탄소를 배출하지 않는 탄소중립 연료를 사용하는 선박이 운항하는 녹색해운항로의 구축이 필요하다는 의견이 있음.

2) IMO 홈페이지, Press Briefings, “IMO makes progress on net-zero framework for shipping”
... They are aimed at driving the international shipping industry’s transition to achieve net-zero GHG emissions by or around, i.e. close to, 2050. ...

□ 동 제정안은 이와 같은 입법 배경에서 발의되었고, 안 제1조에서는
녹색해운항로 구축에 필요한 사항의 규정을 통해 탄소중립 달성, 국제
경쟁력 강화 및 국민경제의 발전을 위한 목적임을 밝히는 취지임.

2) 정의 등

가. 제정안의 내용

- 안 제2조는 그린 선박, 환경친화적 항만 및 녹색해운항로의 정의를, 안 제3조는 온실가스 감축을 위한 녹색해운항로 구축에 필요한 시책 마련 관련한 국가 및 지방자치단체의 책무를, 안 제4조는 동 제정안이 녹색해운항로 구축에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용됨을 규정하고 있음.

제 정 안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “그린 선박”이란 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 선박 중 무탄소 연료를 동력원으로 사용하는 선박으로서 대통령령으로 정하는 선박을 말한다. 2. “환경친화적 항만”이란 재생에너지 사용 설비로 가동되는 항만으로서 항만에 정박하는 그린 선박을 위한 친환경연료 공급시설 등의 인프라가 설치되어 있고 그 밖에 대통령령으로 정하는 요건을 충족하는 항만을 말한다. 3. “녹색해운항로”란 무탄소 연료와 친환경기술을 활용하여 두 개 이상의 환경친화적 항만 사이를 그린 선박이 운항하고 해상운송의 전과정에서 탄소를 배출하지 아니하는 항로로서 제6조에 따라 해양수산부장관이 지정·고시하는 항로를 말한다. 제3조(국가 및 지방자치단체의 의무) 국가 및 지방자치단체는 온실가스 감축을 위한 그린 선박 및 환경친화적 항만 관련 기술개발, 친환경 연료 확보 등 녹색해운항로 구축에 필요한 시책을 마련하여야 한다. 제4조(타 법률과의 적용 관계) 이 법은 녹색해운항로 구축에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.

나. 검토의견

□ (정의) 안 제2조에서는 “그린 선박”을 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 선박 중 무탄소 연료를 동력원으로 사용하는 선박으로서 대통령령으로 정하는 선박으로 규정하고 있음.

- 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조에 따르면 환경친화적 선박을 ①해양오염을 저감하는 기술을 적용하거나 선박 에너지효율을 높일 수 있는 기술을 사용하여 설계된 선박, ②액화천연가스 등 환경친화적인 에너지를 동력원으로 사용하는 선박, ③전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원으로 사용하는 전기 추진선박, ④휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 공동부령으로 정하는 연료와 전기에너지를 조합하여 동력원으로 사용하는 하이브리드선박으로 규정하고 있고,

「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」 제3조에서는 액화천연가스(LNG), 압축천연가스(CNG), 액화석유가스(LPG), 메탄올, 수소, 암모니아 등을 환경친화적인 에너지로 규정하고 있음.

그리고 정의에 따르면, 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호나목 및 「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」 제3조에 따라 수소, 암모니아를 동력원으로 사용하는 선박만이 “그린 선박”에 해당할 수 있는데, 이에 대해서는 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

수소, 암모니아의 경우 현재 기술적으로 수소, 암모니아를 동력원으로 사용하는 선박을 건조하는 것이 가능한지 여부 등 기술적인 적용단계를 고려할 필요가 있으므로 관계 전문기관의 의견수렴이 필요하고,

온실가스 감축 및 탄소중립이라는 동 제정안의 취지를 고려했을 때 수소, 암모니아 이외에 그린 메탄올이나 전기에너지 등을 동력원으로 사용하는 선박 또한 “그린 선박”에 해당할 수 있다는 관계 기관의 의견제시가 있으므로 이에 대한 논의가 필요함.

[표] 관계 법조문

☐ 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」

제2조(정의)

3. “환경친화적 선박”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.

가. 해양오염을 저감하는 기술을 적용하거나 선박에너지효율을 높일 수 있는 기술을 사용하여 설계된 선박으로서 산업통상자원부와 해양수산부의 공동부령(이하 “공동부령”이라 한다)으로 정하는 기준에 적합한 선박

나. 액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지를 동력원으로 사용하는 선박

다. 전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원(動力源)으로 사용하는 전기 추진선박

라. 휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 공동부령으로 정하는 연료와 전기에너지(전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 포함한다)를 조합하여 동력원으로 사용하는 하이브리드선박

☐ 「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」

제3조(환경친화적인 에너지) 법 제2조제3호나목에서 “액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 에너지를 말한다.

1. 액화천연가스(LNG)
2. 압축천연가스(CNG)
3. 액화석유가스(LPG)
4. 메탄올

5. 수소

6. 암모니아

7. 그 밖에 산업통상자원부장관 및 해양수산부장관이 깨끗한 해양환경조성을 위해 필요하다고 인정하는 에너지

□ 이에 대하여 관계부처 입장을 보면, 해양수산부는 ‘그린 선박’에서 ‘그린’이 포괄적인 의미를 담고 있으므로 온실가스 감축과 관련 특정하여 사용하기에는 적절하지 않으며, 온실가스 순배출량이 ‘0’이 되는 것을 의미하는 ‘탄소중립’이라는 용어를 사용하여 ‘탄소중립 선박’으로 수정할 필요가 있다는 의견을 제시하였음.

□ 다음으로, 제정안은 “환경친화적 항만”을 재생에너지 사용 설비로 가동되는 항만으로서 항만에 정박하는 그린 선박을 위한 친환경연료 공급 시설 등의 인프라가 설치되어 있고 그 밖에 대통령령으로 정하는 요건을 충족하는 항만으로 규정하고 있는데,

이는 재생에너지³⁾의 이용·보급을 촉진하여 에너지의 안정적인 공급, 에너지 구조의 환경친화적 전환 및 온실가스 배출의 감소를 추진함으로써 환경을 보전하고 지속적인 발전에 이바지하기 위한 것으로 이해됨.

다만, 재생에너지 사용 설비로 가동이 가능한 항만이 많지 않을 수 있으므로, 그 현황을 파악할 필요가 있고 이에 따라 그 적용 범위를 보다 폭넓게 허용할지 여부를 논의할 필요가 있음.

3) 신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “재생에너지”란 햇빛·물·지열(地熱)·강수(降水)·생물유기체 등을 포함하는 재생 가능한 에너지를 변환시켜 이용하는 에너지로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

가. 태양에너지

나. 풍력

다. 수력

라. 해양에너지

마. 지열에너지

바. 생물자원을 변환시켜 이용하는 바이오에너지로서 대통령령으로 정하는 기준 및 범위에 해당하는 에너지
사. 폐기물에너지(비재생폐기물로부터 생산된 것은 제외한다)로서 대통령령으로 정하는 기준 및 범위에 해당하는 에너지

아. 그 밖에 석유·석탄·원자력 또는 천연가스가 아닌 에너지로서 대통령령으로 정하는 에너지

□ 이에 대하여 관계부처 입장을 보면, 해양수산부는 재생에너지 사용 설비로 가동되는 항만의 전제는 목적의 범위에서 벗어나 녹색해운항로의 구축 지원이라는 동 제정안의 취지에 부합하지 않으므로 ‘재생에너지 사용 설비로 가동되는 항만으로서’를 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시함.

□ 마지막으로, “녹색해운항로”를 무탄소 연료와 친환경기술을 활용하여 두 개 이상의 환경친화적 항만 사이를 그린 선박이 운항하고 해상 운송의 전과정에서 탄소를 배출하지 아니하는 항로로서 해양수산부장관이 지정·고시하는 항로로 규정하고 있는데,

“그린 선박”의 정의에서와 같이 “무탄소 연료”로 한정 지을 필요성에 대해서는 검토가 필요할 것으로 보임.

3) 녹색해운항로 구축 기본계획 수립 등

가. 제정안의 내용

□ 안 제5조는 해양수산부장관이 녹색해운항로의 구축을 지원하기 위하여 기본계획을 5년마다 수립·시행하도록 규정하고 있음.

안 제6조는 녹색해운항로 및 예비녹색해운항로의 지정·고시에 관한 사항을 규정하고, 안 제7조는 녹색해운항로 양해각서 체결 지원에 관한 내용을, 안 제8조는 녹색해운항로 지원협의체에 대하여 규정하고 있음.

안 제9조는 녹색해운항로 구축에 관한 전문인력의 양성과 지원에 관하여, 안 제10조는 녹색해운항로 구축 관련 연구개발 사업에 관하여, 안 제11조는 정부가 녹색해운항로의 구축 및 확대를 위해 국제협력사업을 추진할 수 있는 근거를 규정하고 있음.

제 정 안
제5조(녹색해운항로 구축 기본계획 수립 등) ① 해양수산부장관은 녹색해운항로의 구축을 지원하기 위하여 녹색해운항로 구축 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 5년마다 수립·시행하여야 한다. ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 녹색해운항로 구축에 관한 기본방향 2. 녹색해운항로의 동향 및 전망에 관한 사항 3. 녹색해운항로 구축 및 운영을 통한 온실가스의 감축과 대기질 개선 효과에 관한 사항 4. 녹색해운항로 구축을 위한 전문인력 양성 및 기술개발에 관한 사항

5. 녹색해운항로 구축에 필요한 재원의 규모와 조달 방안

6. 녹색해운항로의 구축을 위한 세제·재정·행정 지원 등에 관한 사항

7. 그 밖에 녹색해운항로 구축에 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

제6조(녹색해운항로의 지정·고시) ① 해양수산부장관은 두 개 이상의 환경친화적 항만을 연결하는 항로로서 그린 선박이 운항하는 항로를 녹색해운항로로 지정·고시할 수 있다.

② 해양수산부장관은 제1항에 따른 녹색해운항로를 지정하기 전에 녹색해운항로가 될 것으로 예상되는 항로를 예비 녹색해운항로로 지정할 수 있다.

③ 해양수산부장관은 제1항 및 제2항에 따라 녹색해운항로 및 예비 녹색해운항로를 지정하는 경우 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제8조에 따른 중장기 국가 온실가스 감축 목표를 고려하여야 한다.

제7조(녹색해운항로 양해각서 체결 지원) 해양수산부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 국내외 기관·단체 등과 녹색해운항로 구축 및 확대 촉진과 관련한 양해각서를 체결하는 경우 그 체결 업무를 지원할 수 있다.

1. 「항만법」 제2조제6호에 따른 관리청

2. 「항만공사법」에 따른 항만공사

3. 「항만운송사업법」 제2조제6항에 따른 부두운영회사

4. 해운업·조선업 관련 기업

5. 대통령령으로 정하는 친환경 선박 연료의 생산자·공급자

제8조(녹색해운항로 지원협의체) ① 녹색해운항로 구축·운영 등에 관한 사항을 협의·조정하고 다음 각 호의 사항을 심의하기 위하여 해양수산부에 녹색해운항로 지원협의체(이하 “지원협의체”라 한다)를 둔다.

1. 녹색해운항로 경쟁력 강화를 위한 사업 발굴에 관한 사항

2. 녹색해운항로의 발전을 위한 법령·제도 개선 건의에 관한 사항

3. 녹색해운항로 구축 관련 이해관계자의 고충처리에 관한 사항

4. 그 밖에 녹색해운항로의 구축·운영 및 지속적인 확대를 위하여 필요한 사항

② 지원협의체는 30명 이내로 구성하되, 위원장은 위원 중에서 해양수산부장관이 임명하거나 위촉하고, 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람으로 한다.

1. 해양수산부장관이 지명하는 소속 공무원

2. 항만(「항만법」 제2조제2호 및 제3호에 따른 무역항 및 연안항을 말한다)

소재지를 관할하는 지방자치단체의 장이 지명하는 공무원

3. 항만·조선·해운 등 관련 분야의 학식과 경험이 풍부한 전문가

4. 해운·해양 관련 시민단체가 추천하는 사람

5. 항만 인근 지역 주민대표

6. 그 밖에 위원장이 필요하다고 인정하는 사람

③ 그 밖에 지원협의체의 구성 및 관리·운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제9조(녹색해운항로 전문인력의 양성 및 지원) ① 정부는 녹색해운항로 구축에 관한 전문인력의 양성을 위하여 다음 각 호의 시책을 수립·추진할 수 있다.

1. 녹색해운항로 구축에 부합하는 전문인력 양성체제 구축

2. 산학 협력 활성화를 통한 인력의 양성

3. 녹색해운항로의 지속적 확대를 위한 미래 유망분야의 전문인력 양성

4. 녹색해운항로 구축을 위한 현장 전문인력의 재교육

5. 그 밖에 녹색해운항로 구축에 필요한 인력 양성을 위하여 해양수산부령으로 정하는 사항

② 정부는 제1항 각 호의 사업을 수행하는 자에게 예산의 범위에서 해당 사업의 수행에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

제10조(녹색해운항로 구축 관련 연구개발 등) ① 정부는 녹색해운항로 구축 지원 및 경쟁력 강화에 필요한 연구·개발 사업을 실시할 수 있다.

② 정부는 녹색해운항로 구축 관련 기술을 효율적으로 개발·육성하기 위하여 연구개발에 관한 투자를 확대하도록 노력하여야 하며, 학계·연구기관·산업계 간의 협의체 구성 및 공동 연구를 촉진할 수 있다.

③ 해양수산부장관은 녹색해운항로 관련 국내외 연구개발 동향, 시장 동향 등 국내외 연구개발에 관한 정보를 수집·조사하여 이를 체계적·종합적으로 관리·보급하여야 한다.

제11조(국제협력) 정부는 녹색해운항로의 구축 및 지속적인 확대를 위하여 관련 기술 및 전문인력의 국제교류, 국제행사への 참가, 국제공동연구개발 등에 관하여 필요한 국제협력사업을 추진할 수 있다.

나. 검토의견

- (녹색해운항로 구축 기본계획 수립 등) 안 제5조는 해양수산부장관이 녹색해운항로의 구축을 지원하기 위하여 ①녹색해운항로 구축에 관한 기본방향, ②녹색해운항로의 동향 및 전망에 관한 사항, ③녹색해운항로 구축 및 운영을 통한 온실가스의 감축과 대기질 개선 효과에 관한 사항 등을 포함한 기본계획을 5년마다 수립·시행하도록 규정하고 있음.

녹색해운항로 구축과 관련한 기본계획이 수립되는 경우 해양수산부에서 녹색해운항로와 관련한 정책 등을 종합·조정하고, 정부에서 적극적으로 정책 집행을 하도록 하는 등 동 제정안의 입법목적 달성에 긍정적인 효과가 있을 것으로 보임.

- (녹색해운항로 지원협의체) 안 제8조는 녹색해운항로 구축·운영 등에 관한 사항을 협의·조정하고 녹색해운항로 경쟁력 강화를 위한 사업 발굴에 관한 사항, 법령·제도 개선 건의에 관한 사항, 이해관계자의 고충처리에 관한 사항을 심의하기 위하여 해양수산부에 녹색해운항로 지원협의체를 둔다고 규정하고 있음.

- 이에 대하여 관계부처의 입장을 보면, 행정안전부는 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」 제7조에 따르면 기존 위원회와 성격과 기능이 중복되는 위원회를 설치하지 않도록 하고 있으므로 유사위원회를 활용하여 입법 목적 달성이 가능한지 검토가 필요하다는 의견을 제시하였음.

4) 예비타당성조사에 관한 특례 등

가. 제정안의 내용

□ 안 제12조는 기획재정부장관이 녹색해운항로 구축과 관련한 사업 중 신속하게 추진될 필요성이 있다고 인정된 사업에 대하여 예비타당성 조사를 면제할 수 있는 근거를 규정하고 있고,

안 제13조는 국가 및 지방자치단체가 관련 사업자 등에게 재정과 금융지원 등 필요한 시책을 시행할 수 있는 근거를, 안 제14조는 녹색 해운항로 구축 및 운영·확대 지원을 위한 관련 기업 조세 감면의 근거를 규정하고 있음.

제 정 안
제12조(예비타당성조사에 관한 특례) 기획재정부장관은 녹색해운항로 구축과 관련한 사업 중 탄소중립 달성, 미래 경쟁력 확보 등을 위하여 특히 신속하게 추진될 필요성이 있다고 인정된 사업에 대하여는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.
제13조(재정·금융 등 지원) 국가 및 지방자치단체는 기본계획에 따른 사업을 원활하게 시행할 수 있도록 관련 사업자 등에게 재정과 금융지원 등 필요한 시책을 시행할 수 있다.
제14조(조세감면) 국가 및 지방자치단체는 녹색해운항로의 구축 및 운영·확대를 지원하기 위하여 관련 기업에 대하여 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」 및 「관세법」이나 그 밖의 관계 법률에서 정하는 바에 따라 조세를 감면할 수 있다.

나. 검토의견

□ (예비타당성조사에 관한 특례) 안 제12조에는 녹색해운항로 구축과 관련한 사업 중 탄소중립 달성, 미래 경쟁력 확보 등을 위하여 특히 신속하게 추진될 필요성이 있다고 인정된 사업에 대하여는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있도록 규정하고 있음.

- 「국가재정법」 제38조제1항에 따르면 기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업의 경우에는 예비타당성조사를 실시하도록 규정하고 있음.⁴⁾

□ 예비타당성조사에 많은 기간이 소요되고, 결과에 따라 사업추진이 지연될 수 있는 측면이 있다는 점을 고려하면, 안 제12조는 예비타당성조사 면제 근거를 규정하여 예비타당성조사에 따른 불확실성을 해소하려는 취지로 보임.

- 참고로, 예비타당성조사 면제 특례에 대한 유사 입법례로 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」⁵⁾, 「달빛철도 건설을 위한 특별법」⁶⁾ 등이 있음.

4) 「국가재정법」

제38조(예비타당성조사) ① 기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.

5) 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」

제7조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 신공항건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

6) 「달빛철도 건설을 위한 특별법」

- 다만, 예비타당성조사는 재정운용의 효율성·통일성 제고 등을 위해 개별법에 규정하는 것보다는 「국가재정법」에 규정하여 운영하는 것이 보다 바람직한 입법인 것으로 보임.
- 이에 대하여 관계부처인 입장을 보면, 기획재정부는 녹색해운항로 구축 관련 불특정 사업에 대한 포괄적·항구적인 예비타당성조사 면제는 유사사례로의 범제화 파급 가능성을 고려할 때 신중한 판단이 필요하다는 의견을 제시하였음.
- (조세감면) 안 제14조는 녹색해운항로 구축 및 운영·확대를 지원하기 위하여 관련 기업에 대하여 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」 및 「관세법」이나 그 밖의 관계 법률에서 정하는 바에 따라 조세를 감면할 수 있도록 규정하여 녹색해운항로 산업을 활성화하고, 경쟁력을 강화하고자 하려는 취지로 보임.
- 다만, 「조세특례제한법」 제3조⁷⁾ 및 「지방세특례제한법」 제3조⁸⁾에 따르면 세제 특례를 개별 법률에서 정할 수 없도록 규정하고 있어 동 제정안에 규정할 실익이 없을 수 있음.

제7조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 달빛철도 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

7) 「조세특례제한법」

제3조(조세특례의 제한) ①이 법, 「국세기본법」 및 조약과 다음 각 호의 법률에 따르지 아니하고는 조세특례를 정할 수 없다.

8) 「지방세특례제한법」

제3조(지방세 특례의 제한) ① 이 법, 「지방세기본법」, 「지방세징수법」, 「지방세법」, 「조세특례제한법」 및 조약에 따르지 아니하고는 「지방세법」에서 정한 일반과세에 대한 지방세 특례를 정할 수 없다.

□ 이에 대하여 관계부처인 입장을 보면, 행정안전부는 「지방세특례제한법」에 따른 조세감면은 관련 법을 통해서만 가능하고, 개별법에 규정 시 지방세 특례운영에 혼란이 야기될 수 있다는 의견을 제시하였고,

기획재정부는 「조세특례제한법」 및 「관세법」에 따른 세제지원은 개별법에 근거 규정이 없는 경우에도 필요한 경우 지원이 가능하므로 규정의 실익이 적다는 의견을 제시하였음.

5) 부칙(시행일)

- 안 부칙은 이 법의 시행일에 대하여 공포 후 6개월이 경과한 날부터로 규정하고 있음.

제 정 안
부 칙
이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

- 동 제정안의 경우에는 녹색해운항로 구축에 필요한 사항을 규정하고 있는데, 시행령 및 시행규칙 제정안을 마련하는데 들어가는 시간을 고려해야 하므로, 안 부칙에 규정된 6개월이 적정한지에 대해서 논의가 필요함.
- 이에 대하여 관계부처의 입장을 보면, 해양수산부는 제정안이 통과되는 경우 시행령 및 시행규칙 제정안을 마련해야 하고, 제도 시행 준비에 충분한 기간이 필요하므로 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행할 필요가 있다는 의견을 제시하였음.

문 의 처
02)6788-5418