

지방세특례제한법 일부개정법률안 심사보고서

2024. 12. .
행정안전위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자: 2024년 8월 30일, 배준영의원 등 12인

나. 회부일자: 2024년 9월 2일

다. 상정 및 의결일자:

제418회 국회(정기회)

제12차 행정안전위원회(2024. 11. 20.) 상정, 제안설명, 검토보고, 대체
토론, 소위원회부

제419회 국회(임시회)

제1차 법안심사 제1소위원회(2024. 12. 17.) 상정, 축조심사

제420회 국회(임시회)

제1차 법안심사 제1소위원회(2024. 12. 18.) 상정, 축조심사

제2차 법안심사 제1소위원회(2024. 12. 19.) 상정, 축조심사, 의결(대
안반영폐기)

제1차 행정안전위원회(2024. 12. 23.) 상정, 소위심사보고, 축조심사,
찬반토론, 의결(대안반영폐기)

2. 제안설명의 요지

(배준영의원)

현행법은 「항공사업법」에 따라 면허를 받거나 등록을 한 자가 국제항공운송사업 등에 사용하기 위하여 취득하는 항공기에 대해 취득세율 1천분의 12를 2024년 12월 31일까지 경감하면서, 재산세의 경우 항공기 취득일로부터 5년간 50%를 경감하도록 규정하고 있음.

다만, 재산세 감면은 자산총액 5조 원 이상의 대기업의 경우 2024년 12월 31일까지로 한정하는 예외를 두고 있음.

그러나 항공운송사업은 국방·외교·물류 등 중요 역할을 담당하는 국가 기간산업으로 유럽 등 해외 주요 선진국의 경우 항공기에 대해 취득등록세 및 재산세를 면제하고 있으나 국내 항공사의 경우 외국에 비해 과도한 세금 납부로 국제 경쟁력이 약화되고 있다는 지적이 있어, 코로나바이러스감염증-19 위기에서의 회복과 고유가·고환율로 인하여 경영에 어려움을 겪고 있는 국내 항공업계에도 도움이 필요함.

이에 항공운송사업 등에 대한 취득세 감면 기한과, 자산 총액 일정 금액 이상의 재산세 감면 기한을 각각 2027년 12월 31일까지로 3년 연장해 국내 항공운송사업의 지속적인 발전을 도모하고자 함(안 제65조).

3. 전문위원 검토보고의 요지

(수석전문위원 유상조)

(1) 항공운송사업에 사용하는 항공기의 취득세, 재산세 경감 연장 (개정안 제65조)

개정안은 「항공사업법」에 따라 면허를 받거나 등록을 한 자가 국내항공운송사업 등에 사용하기 위하여 취득하는 항공기에 대한 취득세 경감 및 직접 사용하는 항공기에 대해서는 해당 항공기 취득일 이후 재산세 납세의무가 최초로 성립한 날부터 5년간 재산세 경감의 일몰기한을 2027년까지 3년 연장하고, 자산총액이 대통령령¹⁾으로 정하는 금액(5조원) 이상인 자가 취득하는 항공기는 해당 항공기 취득일 이후 재산세 납세의무가 최초로 성립한 날부터 5년 동안의 재산세 경감의 일몰기한을 2027년까지 3년 연장하려는 것임.

「지방세특례제한법」 제65조의 적용대상인 국내·국제 항공운송사업자 면허를 가지고 있는 기업은 2024년 8월 기준 12개[대형항공사(FSC²⁾) 2개사, 저비용항공사(LCC³⁾) 10개사]이고, 소형 항공운송사업자로 등록되어 있는 기업은 11개사임.

우리나라 항공운송산업의 국제 경쟁력과 관련하여 국제민간항공기

1) 「지방세특례제한법 시행령」 제30조의2(항공운송사업 등의 과세특례 제외 기준) 법 제65조 단서에서 “대통령령으로 정하는 금액 이상인 자”란 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제159조에 따라 사업보고서를 제출해야 하는 법인으로서 직전사업연도 재무상태표의 자산총액(새로 설립된 회사로서 직전사업연도의 재무상태표가 없는 경우에는 「지방세기본법」 제34조에 따른 납세의무 성립시기의 납입자본금으로 한다)의 합계액이 5조원 이상인 자를 말한다.

2) 대형항공사 (FSC: Full Service Carrier)

3) 저비용항공사 (LCS: Low Cost Carrier)

구(ICAO)에 따르면, 2022년 기준 우리나라 항공사의 항공운송 순위는 톤킬로미터 기준으로 9위임.

국토교통부에 따르면, 코로나19 이후 항공운송 시장 선점을 위한 경쟁이 심화⁴⁾되는 상황에서 항공사는 규모의 경제 달성 및 국제경쟁력 강화를 위하여 항공기를 신규 도입할 필요가 있고, 이를 위해 투자⁵⁾를 계획 중임. 국토교통부는 2020년부터 2022년까지 악화된 항공사의 재무상황이 충분히 회복되지 못한 상황에서, 유럽과 일본의 항공사 세금 부담이 낮은 점을 감안하여 감면을 유지할 필요가 있다는 의견임.

개정안을 통해 현행법에 대한 일몰기한을 3년 연장함으로써 항공사가 신규 항공기를 취득하는 부담을 완화함으로써 우리나라의 항공운송산업 경쟁력을 강화하기 위한 신규 투자를 지속하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

국회 예산정책처에 따르면, 배준영의원안에 따라 항공운송사업 등에 대한 지방세 감면의 적용기한을 3년 연장하는 경우 지방세는 2025년부터 2027년까지 3년간 총 696.8억원(연평균 232.3억원) 감소할 것으로 추계됨.

4) 국토교통부에 따르면, 경쟁사인 중동·유럽 등 외국항공사도 기존의 대규모 기단을 기반으로 항공기를 지속도입하고 사업을 확대 중임(예: 260여대를 보유한 에미레이트 항공은 300대 이상 추가 주문, 250여대를 보유한 루프트한자 독일항공은 100여대 이상 추가 주문)

5) 국토교통부에 따르면, 대한항공-아시아나 항공의 경우 2024년부터 2028년까지 50대 이상 항공기를 도입할 계획임

4. 대체토론의 요지

없 음.

5. 소위원회 심사내용

(소위원장 윤건영)

개정안의 취지를 위원회 대안에 반영하고, 개정안은 본회의에 부의하지 아니하기로 함.

6. 찬반토론의 요지

없 음.

7. 심사결과

대안반영폐기