



제429회국회(정기회)
제6차기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 장철민의원 대표발의(의안번호 제10885호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정지은

목 차

I . 개요	1
II . 주요 내용별 검토	2
1. 미래형 이동수단 세액공제율 상향(장철민의원안)	2

I. 개요

1. 장철민의원 대표발의안(의안번호 제10885호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 장철민의원 등 11인

(2) 제 안 일 : 2025. 6. 17.

(3) 회 부 일 : 2025. 6. 18.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 내국인의 국가전략기술사업화시설 및 연구개발시설 투자에 대하여 세액공제 혜택을 부여하고 있고, 이 중 반도체 관련 투자에 대하여는 더 높은 세액공제율을 적용하고 있음.

그러나 미래형 이동 수단 산업은 탄소중립 달성 및 일자리 창출 등 부가가치 창출 효과가 뛰어나므로, 미래형 이동 수단에 관한 투자를 장려할 필요가 있음.

이에 미래형 이동 수단에 대한 국가전략기술사업화시설 및 연구개발시설 투자에 대하여도 반도체 관련 투자 수준의 세액공제 혜택을 부여하려는 것임(안 제24조제1항).

II. 주요 내용별 검토

1. 미래형 이동수단 세액공제율 상향(장철민의원안)

현행					개정안				
○ 통합투자세액공제(제24조)					□ 미래형 이동수단 세액공제율 상향				
○ 유형별 공제율					○ 유형별 공제율				
구분(%)	기본			추가*	구분(%)	기본			추가*
	대	중견	중소			대	중견	중소	
일반	1	5, 7.5 ¹	10	10	일반	1	5, 7.5 ¹	10	10
신성장·원천기술 사업화시설 및 연구개발시설	3	6, 9 ²	12		신성장·원천기술 사업화시설 및 연구개발시설	3	6, 9 ²	12	
국가전략기술 사업화시설 및 연구개발시설	15	15, 20 ³	25		국가전략기술 사업화시설 및 연구개발시설	15	15, 20 ³	25	
반도체 분야	20	20, 25 ⁴	30		반도체 분야	20	20, 25 ⁴	30	
* (당해연도 투자액 - 직전 3년 평균 투자액)					* (당해연도 투자액 - 직전 3년 평균 투자액)				
1 ¹ (~3년)7.5%, (4년~)5%					1 ¹ (~3년)7.5%, (4년~)5%				
2 ² (~3년)9%, (4년~)6%					2 ² (~3년)9%, (4년~)6%				
3 ³ (~3년)20%, (4년~)15%					3 ³ (~3년)20%, (4년~)15%				
4 ⁴ (~3년)25%, (4년~)20%					4 ⁴ (~3년)25%, (4년~)20%				
○ 임시투자세액공제(제24조)					□ 미래형 이동수단 세액공제율 상향				
○ 2025년 공제율					○ 2025년 공제율				
구분(%)	기본			추가*	구분(%)	기본			추가*
	대	중견	중소			대	중견	중소	
일반	1	7	12	10	일반	1	7	12	10
신성장·원천기술 사업화시설 및 연구개발시설	3	8	14		신성장·원천기술 사업화시설 및 연구개발시설	3	8	14	
국가전략기술 사업화시설 및 연구개발시설	15	15, 20 ¹	25		국가전략기술 사업화시설 및 연구개발시설	15	15, 20 ¹	25	
반도체 분야	20	20, 25 ²	30		반도체 분야	20	20, 25 ²	30	
* (당해연도 투자액 - 직전 3년 평균 투자액)					* (당해연도 투자액 - 직전 3년 평균 투자액)				
1 ¹ (~3년)20%, (4년~)15%					1 ¹ (~3년)20%, (4년~)15%				
2 ² (~3년)25%, (4년~)20%									

현 행	개정안
	2」(～3년)25%, (4년～)20% ○ 적용기한: 2029. 12. 31. ○ 시행일: 공포한 날 ○ 적용례: 2025년 1월 1일 이후 투자하는 경우부터 적용

* 장철민의원안 2025. 6. 17. 발의(의안번호 10885)

□ 개정안은 내국인이 2025년부터 2029년까지 미래형 이동수단 분야 기술의 사업화 또는 연구개발을 위한 시설에 투자하는 경우 해당 투자비용에 대하여 20%(대기업), 20%~25%¹⁾(중견기업), 30%(중소기업)의 세액공제율을 적용하도록 하려는 것임.

□ 현행 「조세특례제한법」 및 같은 법 시행령은 국가전략기술에 해당하는 미래형 이동수단 분야 기술로서 ① 주행상황 인지 센서 기술, 주행지능정보처리 통합시스템 기술, 주행상황 인지 기반 통합 제어 시스템 기술 등 자율주행 관련 기술과 ② 전기동력 자동차의 구동시스템 고효율화 기술, 전기동력 자동차의 전력변환 및 충전 시스템 기술 등 전기자동차 관련 기술을 명시하고 있고,

이에 따라 국가전략기술에 해당하는 위 기술의 사업화 또는 연구개발을 위한 시설에 투자할 경우 해당 투자비용에 대해서는 15%(대기업), 15%~20%²⁾(중견기업), 25%(중소기업)의 공제율이 적용됨.

1) 중소기업이 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 경우 최초 3년간 25%

2) 중소기업이 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 경우 최초 3년간 20%

[조세특례제한법 시행령[별표 7의2]: 국가전략기술의 범위(제9조제6항 관련)]

분 야	국가전략기술
6. 미래형 이동수단	가. 주행상황 인지 센서 기술 : 주행상황을 인지하는 차량탐재용 비전 센서(vision sensor), 레이더 센서(radar sensor), 라이다 센서(LIDAR sensor) 기술과 주행환경상의 전방위 물체에 대한 정확한 거리와 공간정보를 처리하는 소프트웨어 기술
	나. 주행지능정보처리 통합시스템 기술 : 인지 센서를 통해 수집된 정보를 차량환경에서 고속처리하는 컴퓨팅모듈 통합시스템 설계 기술과 차량 내·외 통신기술 및 정밀도로 지도 구축·정합 기술
	다. 주행상황 인지 기반 통합제어 시스템 기술 : 주행상황을 인지·판단하여 차선·차로를 제어하는 주행경로 생성 기술과 고장예지·고장제어·비상운행 등의 다중안전설계기술이 적용된 차량의 구동·조향·제동·제어 시스템과 이를 능동적으로 제어하는 통합제어 시스템 설계 기술
	라. 전기동력 자동차의 구동시스템 고효율화 기술 : 전기동력 자동차에서 전기에너지를 운동에너지로 변환시키는 모터와 구동력을 바퀴에 전달하기 위한 감속기·변속기 등 구동시스템을 고효율화하는 기술
	마. 전기동력 자동차의 전력변환 및 충전 시스템 기술 : 최대 출력 100kW급 이상, 최대 효율 92% 이상을 만족하는 전기동력 자동차 급속충전용 전력변환장치와 전기동력 자동차와 연결되는 충전 인터페이스장치를 설계·제조하는 기술

□ 개정안은 미래형 이동수단 분야 기술 관련 사업화시설 및 연구개발시설 투자에 대하여 적용되는 공제율을 2025년부터 2029년까지 5%p 상향하여 반도체 분야 기술과 같이 가장 높은 공제율(대기업 20%, 중견기업 20%³⁾, 중소기업 30%)이 적용되도록 하려는 것으로서, 다음과 같은 효과가 기대될 수 있음.

3) 중소기업이 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 경우 최초 3년간 25%

첫째, 국가안보와 국민경제에 중요한 국가전략기술인 미래형 이동수단 관련 설비투자를 활성화함으로써 우리나라 미래형 이동수단 산업을 활성화하는 효과를 기대할 수 있음.

기획재정부와 한국조세재정연구원이 수행한 ‘2024 조세특례 심층평가(3): 통합투자세액공제’에 따르면, 통합투자세액공제가 시행되지 않았다고 가정할 때 국가전략기술사업화시설 투자금액이 2022년에는 0.51배, 2023년에는 0.54배로 감소하였을 것이라는 설문조사 결과가 도출되었음.⁴⁾

따라서 공제율을 인상할 경우 미래형 이동수단 기술 관련 사업화시설 및 연구개발시설에 대한 투자를 증가시키는데 긍정적인 영향을 미칠 가능성이 있을 것으로 보임.

둘째, 미래형 이동수단 시장 상황 및 우리나라 기업의 상황 등을 고려할 때 세액공제 확대를 통해 기업의 경쟁력을 제고할 필요가 있어 보임.

전기차(BEV) 시장의 경우 중국기업이 2024년 판매량 기준 상위 5개 업체 중 3개를 차지하였고, 플러그인하이브리드차(PHEV) 시장은 상위 5개 업체가 모두 중국기업에 해당함. 하이브리드차(HEV)의 경우 우리나라 현대자동차그룹이 판매량 기준 3위에 해당하지만, 일본기업이 시장을 주도하고 있는 것으로 나타남.

4) 기획재정부·한국조세재정연구원, 「2024 조세특례 심층평가(3): 통합투자세액공제」, 2024. 9.

[차종별·주요 그룹사별 판매량(2024년 기준 상위 5개 업체 및 현대차그룹)]

차종	그룹사	국가	판매량(천대)			
			2022	2023	2024	2025.1Q
BEV	합계		7798	9881	11317	2809
	BYD	중국	876	1468	1805	385
	Tesla	미국	1313	1808	1789	336
	Geely	중국	420	575	938	310
	SAIC	중국	776	829	875	205
	VW	독일	583	753	728	213
	현대차그룹	대한민국	375	427	430	113
PHEV	합계		2761	4125	6339	1403
	BYD	중국	944	1416	2332	489
	Chongqing	중국	133	380	489	201
	Geely	중국	276	336	472	263
	Seres	중국	70	101	306	170
	Changan	중국	40	211	360	109
	현대차그룹	대한민국	132	138	119	24
HEV	합계		5977	7765	9523	2721
	Toyota	일본	2345	3022	3716	955
	RNM	프랑스-일본	760	860	1206	293
	현대차그룹	대한민국	603	768	935	250
	Honda	일본	541	699	751	209
	Suzuki	일본	450	549	651	163

자료: 한국자동차연구원

한편, 세계 자율주행차 시장규모는 2020년 70.5억달러에서 연평균 41.0% 성장하여 2035년 1.1조달러 규모에 달할 것으로 추정되고, 판매대수 기준 2021년 1.4만대에서 2028년 208.7만대 규모로 확대될 전망이며, 우리나라 자율주행차 시장은 2020년 1,509억원에서 연평균 약 40.0%씩 높은 폭으로 성장하여 2035년 26.2조원 규모에 이를 전망이다.⁵⁾

5) 한국자동차연구원, “KOTRA 산업포커스: [미래차] 대내외 환경 변화에 적극 대응하며 성장하는 한국 미래차 산업”, 2024. 2.

미래 자동차 시장의 성장 속도 및 우리나라 기업의 경쟁력 등을 감안할 때, 세액공제율 인상을 통하여 미래형 이동수단 관련 설비 투자를 촉진함으로써 자율운행자동차 및 전기자동차 기업의 경쟁력 강화에 기여할 필요가 있을 것으로 보임.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 측면을 감안할 필요가 있어 보임.

첫째, 미래형 이동수단 분야 기술은 국가전략기술로서 반도체 분야를 제외하면 가장 높은 세액공제율이 적용되고 있음.

[통합투자세액공제 유형별 공제율]

(단위: %)

구 분	기본공제			추가공제 ^{주)}
	대	중견	중소	
일 반	1	5, 7.5 ¹⁾	10	10
신성장·원천기술 사업화시설 및 연구개발시설	3	6, 9 ²⁾	12	
국가전략기술 사업화시설 및 연구개발시설	15	15, 20 ³⁾	25	
반도체 분야	20	20, 25 ⁴⁾	30	

주) 추가분=당해연도 투자액 - 직전 3년 평균 투자액

1) (~3년)7.5%, (4년~)5%

2) (~3년)9%, (4년~)6%

3) (~3년)20%, (4년~)15%

4) (~3년)25%, (4년~)20%

둘째, 미래형 이동수단 분야 지원을 위한 다양한 재정사업이 진행 중임을 감안할 필요가 있음.

산업통상자원부는 2025년 60억원의 예산을 편성하여 내연기관 자

동차 부품기업에서 미래차 부품기업으로 전환한 기업의 수출 경쟁력 확보를 위해 시험평가 장비구축 및 시제품 제작, 컨설팅 등 다양한 지원사업을 수행하고 있음.

또한, 국토교통부, 산업통상자원부, 과학기술정보통신부, 경찰청 등 관계부처 합동으로 자율주행 상용화를 목표로 차량-ICT-도로교통 융합기술개발 등을 추진하고 있음.

참고로 전기자동차, 하이브리드자동차 등을 비롯한 환경친화적 자동차와 자율주행자동차 등 미래자동차 부품산업의 경쟁력 강화 등을 위한 각종 지원 등을 규정하는 「미래자동차 부품산업의 전환 촉진 및 생태계 육성에 관한 특별법」이 2024년 1월 제정되어 2024년 7월부터 시행 중임.

셋째, 기술 분야별 공제율을 차등화하는 것은 제도를 복잡하게 만들고, 특정 분야에 대한 공제율 인상은 다른 분야에 대한 지원 확대 요구로 이어져 과도한 조세지출을 유발할 우려가 있음.

현행법은 기술 분야를 ① 일반, ② 신성장·원천기술 및 ③ 국가전략기술(반도체 분야 제외), ④ 반도체 분야 등 4단계로 구분하여 차등화된 공제율을 적용하도록 하고 있고, 매년 세법개정을 통하여 기술 분야별 공제율 및 공제범위를 조정함에 따라 매년 지원제도가 복잡해지고 있음.

현 제도 하에서는 정부가 각 범주의 기술을 적절하게 선정하지 못할 경우 자원배분의 왜곡을 유발할 우려가 있고, 공제율을 계속해

서 인상하는 것은 과도한 조세지출로 이어질 수 있음.

넷째, 국가전략기술사업화시설에 대한 통합투자세액공제의 고용성장률에 대한 계수가 대체적으로 양(+)의 값을 가지나 통계적으로 유의미하지 않은 것으로 나타나,⁶⁾ 동 제도의 고용창출효과는 불분명한 점을 고려할 필요가 있음.

다섯째, 기업의 투자결정은 세제지원 외에도 기업의 현금보유수준, 사업리스크, 부채비율, 대내외 경영환경 등 다양한 요인에 영향을 받는다는 점을 고려할 때, 공제율 상향이 투자 확대로 이어질지 확신하기 어려운 측면이 있음.

문 의 처
02)6788-5154

6) 한국조세재정연구원, 「2024 조세특례 심층평가(3): 통합투자세액공제」, 2024. 9.