제429회국회(정기회)
제6차기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

▣ 송옥주의원 대표발의(의안번호 제9222호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정 지 은

목 차

Ⅰ. 개요 ····· 1

Ⅱ. 주요 내용별 검토 ····· 3

1. 장기계약 화주기업에 대한 세액공제 등 신설(송옥주의원안, 최은석의원안) ····· 3

Ⅰ. 개요

1. 송옥주의원 대표발의안(의안번호 제9222호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 송옥주의원 등 10인

(2) 제 안 일 : 2025. 3. 21.

(3) 회 부 일 : 2025. 3. 24.

나. 제안이유 및 주요내용

2024년 말 기준으로 우리나라 연안선에 의한 항만물동량은 전체 항만물동량의 약 15%에 달하고 있는데, 내항화물운송사업자가 사업에 이용하는 연안화물선은 국가 전체 수송비의 1%, 온실가스 배출량은 차량의 1/6 수준으로 친환경 고효율 운송수단임.

그럼에도 불구하고 연안화물선에 의한 수송 분담율이 감소하고 있어 이를 제고하고 철강·석유 등 국가 기간산업의 어려운 경영상황을 타개하기 위한 상생방안을 마련할 필요가 있음.

이에 화주 기업이 내항화물운송사업자와 장기운송위탁계약을 체결하거나 친환경 선박으로 계약을 하는 경우, 운송비용의 3%를 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세에서 공제하고, 내항화물운송사업자가 친환경 선박 또는 선령이 15년 이하인 선박으로 운송계약을 하는 경우 해당 계약으로 발생한 소득에 대한 소득세 또는 법인세의 50%를 감

면하려는 것임(안 제104조의36 신설).

Ⅱ. 주요 내용별 검토

1. 장기계약 화주기업에 대한 세액공제 등 신설(송옥주의원안, 최은석의원안)

현 행	송옥주의원안	최은석의원안
○ <신 설>	○ 장기계약 화주기업에 대한 세액공제 신설(제104조의36제1항 신설) ○ 공제대상: 화주기업이 내항선사와 운송위탁계약을 체결하여 해당 내항선사에 지출한 운송비용 ○ 공제요건 및 공제율 ① 3년 이상 장기운송계약을 체결하는 경우: 3% ② 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」제6조에 따라 환경친화적 선박으로 인증을 받고 그 등급이 3등급 이상인 선박으로 운송계약을 체결하는 경우: 3% ○ 공제한도: 해당 과세연도 소득세 또는 법인세의 10% ○ 적용기한: 2030. 12. 31. ○ 시행일: 공포 후 6개월 ○ 적용례: 이 법 시행 이후 계약을 체결하는 경우부터 적용	○ 내항해운 선화주 상생을 위한 세액공제 등 신설(제104조의36 신설) ○ 공제대상: 화주기업이 내항선사와 운송위탁계약을 체결하는 경우 지출액 ○ 공제요건 및 공제율 ① 3년 이상 5년 미만 운송계약을 체결하는 경우: 3% ② 5년 이상 운송계약을 체결하는 경우: 5% ③ 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」제6조에 따라 환경친화적 선박으로 인증을 받고 그 등급이 4등급 이상인 선박으로 운송계약을 체결하는 경우: 5% ○ 공제한도: 없음 ○ 적용기한: 2030. 12. 31. ○ 시행일: 공포 후 6개월 ○ 적용례: 이 법 시행 이후 계약을 체결하는 경우부터 적용

현 행	송옥주의원안	최은석의원안
○ <신 설>	○ 환경친화선박 등 제공 내항선사에 대한 세액감면 신설(제104조의36제2항 신설) ○ 감면대상: 내항선사가 환경친화선박 또는 선령이 15년 이하인 선박을 제공하여 운송계약을 체결하는 경우 해당 계약으로 발생한 소득에 대한 소득세 또는 법인세 ○ 감면율: 50% ○ 적용기한: 없음 ○ 시행일: 공포 후 6개월 ○ 적용례: 이 법 시행 이후 계약을 체결하는 경우부터 적용	

* 송옥주의원안 2025. 3. 21. 발의(의안번호 9222), 최은석의원안 2025. 8. 25. 발의(의안번호 12346)

□ 개정안은 화주기업과 내항선사 간 상생을 도모하기 위하여 장기운송계약 등에 대한 세액공제를 도입하려는 것으로,

송옥주의원안은 내국인인 화주기업이 「해운법」 제24조제1항[1]에

---

1) 「해운법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
3. "해상화물운송사업"이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박[예선(曳船)에 결합된 부선(艀船)을 포함한다. 이하 같다]으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무(용대선을 포함한다)를 처리하는 사업(수산업자가 어장에서 자기의 어획물이나 그 제품을 운송하는 사업은 제외한다)으로서 「항만운송사업법」 제2조제2항에 따른 항만운송사업 외의 것을 말한다.
10. "화주(貨主)"란 해상화물 운송을 위해 제2호 또는 제3호의 사업에 종사하는 자와 화물의 운송계약을 체결하는 당사자(「물류정책기본법」 제2조제1항제11호에 따른 국제물류주선업에 종사하는 자를 포함한다)를 말한다.
제23조(사업의 종류) 해상화물운송사업의 종류는 다음과 같다.
1. 내항 화물운송사업 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 해상화물운송사업
2. 외항 정기 화물운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물운송사업
3. 외항 부정기 화물운송사업 : 제1호와 제2호 외의 해상화물운송사업
제24조(사업의 등록) ①내항 화물운송사업을 경영하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 등록하여야 한다.

따라 내항 화물운송사업을 경영하는 기업(이하 “내항선사”)와 운송 위탁계약을 체결하는 경우로서 ① 3년 이상 장기운송계약을 체결하거나 ② 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제6조[2]에 따라 환경친화적 선박으로 인증을 받고 그 등급이 3등급 이상인 선박으로 운송계약을 체결하는 경우 2030년 12월 31일까지

---

2) **「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」**

제6조(환경친화적 선박 및 기자재 인증제도) ① 해양수산부장관은 환경친화적 선박 및 기자재에 대하여 인증제를 시행할 수 있다.

② 제1항에 따른 인증 기준 및 절차 등 인증제에 필요한 사항은 공동부령으로 정한다.

「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」

제5조(환경친화적 선박 및 기자재의 인증 기준) 법 제6조에 따른 환경친화적 선박 및 기자재의 인증은 다음 각 호의 기준에 따르며 인증의 등급 구분 및 인증 기준의 세부 내용은 산업통상자원부장관의 의견을 들어 해양수산부장관이 정하여 고시한다.

1. 「해양환경관리법」 제41조제2항 및 「선박에서의 오염방지에 관한 규칙」 제30조제2항에 따른 대기오염방지설비의 기술 기준
2. 「해양환경관리법」 제41조의2제2항에 따른 선박에너지효율설계지수 허용값
3. 「선박안전법」 제26조 또는 「어선법」 제3조에 따른 기준
4. 「선박평형수(船舶平衡水) 관리법」 제17조제2항에 따른 선박평형수처리설비 형식승인시험기준
5. 선박의 감항성(堪航性) 및 인명의 안전과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에서 정하는 안전기준 또는 선박의 해양환경 및 해양오염과 관련하여 국제적으로 발효된 국제협약에서 정하는 기준
6. 그 밖에 해양오염 저감 또는 선박에너지효율이나 환경친화적 선박의 동력원에 관한 기술 기준으로서 산업통상자원부장관 및 해양수산부장관이 정하는 기준

제7조(인증의 평가) ① 인증기관의 장은 제6조제2항에 따라 환경친화적 선박 및 기자재의 인증 신청을 받은 경우에는 제5조에 따른 인증 기준(이하 “인증기준”이라 한다)에 적합한지를 심사·평가하여 환경친화적 선박 및 기자재의 인증 여부 및 인증 등급을 결정한다.

② 제1항에 따른 인증 심사·평가에 관한 구체적인 사항은 산업통상자원부장관의 의견을 들어 해양수산부장관이 정하여 고시한다.

제8조(인증서의 발급 등) ① 인증기관의 장은 제7조제1항에 따른 심사·평가 결과 환경친화적 선박 또는 기자재가 인증기준에 적합하면 인증을 신청한 자에게 별지 제2호서식의 환경친화적 선박 및 기자재 인증서(이하 “인증서”라 한다)를 발급해야 하며, 인증기준에 부적합하면 그 사유를 명시하여 신청한 자에게 알려야 한다.

② 환경친화적 선박 또는 기자재에 대한 인증의 유효기간은 제1항에 따라 인증서를 발급한 날부터 5년으로 한다.

「환경친화적 선박 및 기자재 인증제도 운영요령」

제4조(인증등급 등) ① 규칙 제5조에 따른 환경친화적 선박의 인증등급은 별표 3을 따른다.

[별표 3] 환경친화적 선박 등급기준(제4조제1항 관련)

인증등급	등급별 하한점수
1등급	65
2등급	50
3등급	**40**
4등급	**30**
5등급	20

해당 내항선사에 지출한 운송비용의 3% 상당 금액(전체 세액의 10% 한도)을 해당 지출일이 속하는 과세연도의 소득세 또는 법인세에서 공제하려는 것이고,

최은석의원안은 ① 3년 이상 5년 미만 운송계약의 경우 3%, ② 5년 이상 운송계약을 체결하거나 4등급 이상의 환경친화선박으로 운송계약을 체결하는 경우 5%의 공제율을 적용하려는 것임.

송옥주의원안은 이에 더하여 내항선사가 ① 환경친화선박 또는 ② 선령이 15년 이하인 선박을 제공하여 운송계약을 체결하는 경우 해당 계약으로 발생한 소득에 대한 소득세 또는 법인세의 50% 상당 금액을 감면하는 특례를 신설하려는 것임.

□ 2023년 말 기준 795개 내항선사가 1,886척의 선박[3]을 운용 중이고, 국토교통부에 따르면 최근 7년간 전체 화물운송량 중 해운 부문이 차지하는 비중은 6.2%이며, 전체 해운 화물운송량 중 내항 화물선의 분담률은 14.8%임.

해운 분야 단위수송비는 2021년 기준 40원/톤-km으로, 도로(961원/톤-km), 철도(73원/톤-km), 항공(199원/톤-km) 대비 저렴하고 이산화탄소 배출량 등 사회환경적 비용이 다른 운송수단 대비 낮은 것으로 나타나고 있음에도 불구하고, 국내 화물수송량 중 해운 부문 분담률은 2011년 7.8%에서 2021년 5.8%로 전반적으로 감소 추세를 보이고 있음.

3) 화물선 365척, 유조선 314척, 부선 640척, 예인선 564척, 기타선 3척

[2024년 기준 화물수송량]

(단위: 톤)

구 분	총계	외항 국적선	외항 외국선	내항 화물선
화물수송량	1,585,647,195	153,838,434	1,197,181,087	234,627,674
비율	100%	9.7%	75.5%	14.8%

자료: 해양수산부 PORT-MIS

[단위수송비 추이(실질가치 기준)]

(단위: 원/톤-km)

구 분	도로	철도	수상	항공	총괄
2011	1,050	79	50	282	803
2013	887	75	48	235	686
2015	870	74	45	237	687
2017	759	82	36	233	607
2019	811	75	38	244	671
2021	961	73	40	199	818

주: 단위수송비란 1톤의 화물을 1km 수송하는 데 소요되는 비용을 2015년 기준 생산자 물가지수를 적용하여 실질가치로 환산한 값을 의미

자료: 한국교통연구원, “2023 국가 교통정책 평가지표 조사사업”, 2023. 12.

[물류수단별 이산화탄소 배출량]

(단위 : 톤 CO2eq / 백만톤-km)

구분	도로	철도	항공	해운
온실가스 배출원단위	209	8	3,049	33
도로대비비율	100%	24.2%	1,459%	15.8%

자료: 한국해운조합

[국내화물수송량 및 분담률 추이]

(단위: 천톤, %)

구 분	도로	철도	해운	항공	합계
2011	1,439,625 (89.7%)	40,012 (2.5%)	125,588 (7.8%)	282 (0.0%)	1,608,046 (100.0%)
2013	1,546,407 (90.7%)	39,822 (2.3%)	117,890 (6.9%)	253 (0.0%)	1,704,372 (100.0%)
2015	1,761,291 (91.4%)	37,094 (1.9%)	128,611 (6.7%)	288 (0.0%)	1,927,284 (100.0%)
2017	1,854,011 (91.4%)	31,670 (1.6%)	142,587 (7.0%)	290 (0.0%)	2,028,558 (100.0%)
2019	1,847,241 (93.1%)	28,664 (1.4%)	107,408 (5.4%)	259 (0.0%)	1,983,572 (100.0%)
2021	1,848,182 (92.9%)	26,780 (1.3%)	115,125 (5.8%)	205 (0.0%)	1,990,292 (100.0%)

자료: 국토교통부, 국토교통통계누리 및 국토통계연보

□ 개정안은 친환경 고효율 운송수단인 연안 화물선 업계의 상생방안을 마련하고자 장기운송계약 등에 대한 운송비용 세액공제를 도입하려는 것으로 다음과 같은 측면에서 필요성을 인정할 수 있음.

첫째, 화주기업으로 하여금 장기 내항화물운송계약을 체결할 경제적 유인을 제고함으로써 내항선사가 직면하고 있는 불확실성을 완화하는 효과가 기대됨.

한국해운조합에 따르면 현재 화주와 내항선사 간 계약의 대부분이 1년 이하 단기계약으로 체결됨에 따라 매년 선사 간 경쟁이 과열되어 덤핑 운임 등이 심각한 문제로 제기되고 있고, 내항선사가 신규 선박 건조를 위하여 금융기관으로부터 자금을 차입하려 해도 안정적인 물량 확보가 어렵다는 이유로 대출 승인이 원활히 이루

어지지 않고 있는 상황임.

개정안은 세제지원을 통하여 화주기업으로 하여금 내항선사와 3년 이상의 장기계약을 체결하도록 장려함으로써 운임 정상화 및 안정적 자금 조달을 통한 신규선박 건조 활성화 등에 기여하는 효과가 기대되는 측면이 있음.

둘째, 연안 화물선의 환경친화선박 대체를 장려하여 온실가스 저감 등 탄소중립 달성에 기여할 수 있을 것으로 보임.

송옥주의원안에 따르면 화주기업이 환경친화선박을 운용하는 내항선사와 운송계약을 체결할 경우 화주기업과 내항선사 모두 세제혜택을 누릴 수 있으므로 향후 신규 내항 화물선 건조 시 환경친화선박으로 건조할 인센티브를 제공함으로써 궁극적으로 온실가스 저감 등에 기여하는 효과가 있을 것으로 기대됨.

셋째, 노후화된 연안 화물선을 대체할 유인을 제공하고 대출을 받을 수 있는 여건을 마련함으로써 선박에 대한 투자를 증진하고 화물의 안정적 운송 및 선원의 안전에 기여할 수 있을 것으로 보임.

선령이 25년 이상인 선박의 비율은 2018년 42.5%에서 2024년 58.8%까지 매년 증가하고 있고, 2024년 기준 선령이 15년 미만인 선박은 392척에 불과한 반면 25년 이상이 1,100척에 달하는 등 연안 화물선의 노후화가 갈수록 심화되는 상황임.

[연도별·선령별 선박 척수 현황]

(단위: 척, %)

구분	합계	5년미만	5년이상 10년미만	10년이상 15년미만	15년이상 20년미만	20년이상 25년미만	25년이상
2018	2,023	125	132	170	214	523	859 (42.5%)
2019	2,013	138	132	154	222	487	880 (43,.7%)
2020	1,972	128	130	169	189	456	900 (45.6%)
2021	1,970	150	105	184	166	372	993 (50.4%)
2022	1,955	119	141	164	191	269	1,071 (54.8%)
2023	1,921	121	141	150	189	204	1,116 (58.1%)
2024	1,886	106	140	146	192	202	1,100 (58.8%)

자료: 한국해운조합

또한, 앞서 살펴본 바와 같이 1년 단위 단기 운송계약이 이루어져 경영 불확실성이 높고 신규 선박 건조 등을 위한 자금 공급이 원활하지 않은 측면이 있음.

장기계약 세액공제 및 신규선박 세액감면 등을 통해 내항선사의 안정적 현금흐름이 형성될 경우, 노후 선박을 대체하거나 신규 선박을 건조할 여건 및 유인이 증대될 수 있고 이는 결국 선원의 안전 증진 및 화물 운송의 안정성 확보로 이어질 수 있을 것임.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 측면을 고려할 필요가 있음.

첫째, 해양수산부에서 내항선사를 지원하기 위해 다양한 재정사업을 시행하고 있음을 감안할 필요가 있음.

2025년 기준 해양수산부는 기존에 도로로 운송하던 화물을 친환경

교통수단인 내항 화물선으로 전환함으로써 발생하는 사회적 편익의 일부를 전환교통 협약사업자에게 보조금으로 지급하는 “전환교통 지원사업(27억원)”, 노후화된 내항 여객선 및 화물선의 현대화를 위한 펀드 출자 및 신규건조를 위한 은행 대출분에 대한 이차보전액 지원을 내용으로 하는 “연안선박 현대화 지원사업(318억 5,100만원)”을 수행하고 있음.

또한, 해양수산부는 2001년부터 에너지세제 개편에 따른 경유 유류세액 인상분 보조를 위해 “연안화물선 유류비 보조사업”을 진행하고 있는데 2025년 예산규모는 총 168억 7,300만원에 달하고, 친환경 내항선박 건조 예정인 연안선사를 대상으로 선박 건조비용의 최대 30%까지 보조금을 지원하는 “친환경선박 보급 촉진사업(103억 5,000만원)”을 진행 중임.

둘째, 개정안은 화주기업이 외항정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용에 대한 세액공제 제도보다 강화된 세제혜택을 부여하는 것임을 고려하여 공제율을 설정할 필요가 있음.

「조세특례제한법」 제104조의30[4]에 따르면 우수 선화주기업 인증

---

4) **「조세특례제한법」**

제104조의30(우수 선화주기업 인증을 받은 화주 기업에 대한 세액공제) ① 「해운법」 제47조의2에 따라 우수 선화주기업 인증을 받은 화주 기업(「물류정책기본법」 제43조제1항에 따라 국제물류주선업자로 등록한 기업으로 한정한다) 중 대통령령으로 정하는 기업(이하 이 조에서 “화주기업”이라 한다)이 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 경우에는 2025년 12월 31일까지 「해운법」 제25조제1항에 따른 외항정기화물운송사업자(이하 이 조에서 “외항정기화물운송사업자”라 한다)에게 수출입을 위하여 지출한 운송비용의 100분의 1에 상당하는 금액에 직전 과세연도에 비하여 증가한 운송비용의 100분의 3에 상당하는 금액을 더한 금액을 해당 지출일이 속하는 과세연도의 소득세(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제한다. 다만, 공제받는 금액이 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 100분의 10을 초과하는 경우에는 100분의 10을 한도로 한다.

1. 화주기업이 해당 과세연도에 외항정기화물운송사업자에게 지출한 해상운송비용이 전체 해상

을 받은 화주기업은 외항정기화물운송사업자(국적 컨테이너 선사)에게 수출입을 위하여 지출한 운송비용의 1%에 직전 과세연도 대비 증가한 운송비용의 3%를 더한 금액만큼을 해당 지출일이 속하는 과세연도의 소득세 또는 법인세에서 공제하도록 규정하고 있는 반면, 개정안은 화주기업이 내항선사에 지출한 운송비용의 3% 또는 5%를 공제하도록 하고 있음.[5)]

셋째, 개정안은 운송계약을 체결하는 경우 세액공제를 적용하도록 규정하고 있어 환경친화선박으로 계약만 체결하고 실제 운송은 다른 선박을 활용하는 등의 제도 악용 가능성이 있다는 기획재정부의 의견이 있었음.

넷째, 화주기업과 내항선사 간 장기계약을 장려하고자 하는 개정안의 취지를 달성하기 위해서는 장기운송계약을 해지할 경우 공제받은 세액에 대한 사후추징 규정을 함께 마련할 필요가 있음.

다섯째, 송옥주의원안에 따르면 본 세액감면을 영구적으로 적용하게 되므로 적용기한을 설정할 필요가 있음.

운송비용의 100분의 40 이상일 것

2. 화주기업이 해당 과세연도에 지출한 해상운송비용 중 외항정기화물운송사업자에게 지출한 비용이 차지하는 비율이 직전 과세연도보다 증가할 것

② 제1항을 적용받으려는 내국인은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세액공제신청을 하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항을 적용할 때 운송비용의 계산 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

5) 참고로 2025년 9월 3일 정부가 제출한 「조세특례제한법 일부개정법률안」은 외항정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용에 대하여 0.5%의 기본공제율을 적용하되 전체 원양 해상물동량 중 외항정기화물운송사업자에 대한 물동량이 25% 이상인 경우에 한하여 원양 외항정기화물운송사업자에게 지출한 원양 운송비용의 1%의 추가공제율을 적용하도록 제도를 개편하는 내용을 포함하고 있음

개정안은 내항선사가 환경친화선박 또는 선령이 15년 이하인 선박을 제공하여 운송계약을 체결하는 경우 해당 계약으로 발생한 소득에 대한 세액 감면을 규정하면서 별도의 적용기한을 설정하고 있지 않음.

조세특례 제도의 경우 해당 특례의 타당성, 조세지출 규모의 적정성, 정책의 효과성 등 제도 전반에 대한 주기적인 평가를 거쳐 조세특례 제도의 연장여부 등을 결정할 필요가 있다는 점에서 적용기한을 설정하는 것이 필요함.

한편, 적용기한의 적정 수준에 대해서는, ① 적용기한을 길게 설정하는 경우 조세특례에 대한 법적 안정성을 제고하고 국민의 기대이익을 보호할 수 있다는 점과 ② 적용기한을 짧게 설정하는 경우 조세특례에 대한 주기적·지속적 점검이 가능하다는 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5154