



제429회 국회(정기회)
제6차 기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 안태준의원 대표발의(의안번호 제13050호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정지은

목 차

I . 개요	1
II . 주요 내용별 검토	3
1. 해외 물류인프라 구축 투자 및 해외 물동량의 제3자물류비용에 대한 세액공제 신설	3

I. 개요

1. 안태준의원 대표발의안(의안번호 제13050호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 안태준의원 등 10인

(2) 제 안 일 : 2025. 9. 17.

(3) 회 부 일 : 2025. 9. 18.

나. 제안이유 및 주요내용

최근 글로벌 물류 대란, 지정학적 리스크, 주요 해상 운임의 급등 등으로 인하여 공급망 불안정성이 심화되고 있는 가운데 국내 물류산업의 고도화 및 제3자물류 활성화를 통한 공급망의 회복탄력성과 자주성 확보가 국가 차원에서 중요한 정책 과제로 대두되고 있음.

그러나 현재 국내 물류산업은 운송수단이나 기반시설 없이 단순 주선 중심의 영세 구조가 다수를 차지하고 있으며 제조업체의 물류비용 구조도 자가물류 위주로 고착되어 있어, 전문 물류기업 중심의 통합 물류서비스 활용을 유인한 제도적 장치가 미비한 실정임.

이에 해외물류기업 인수 및 해외 물류인프라 구축을 위하여 투자하는 기업에 과세특례를 제공하고, 제조기업이 해외물동량을 위하여 지출하는 제3자물류비용에 대하여 세액공제를 부여함으로써 중장기적으로 민간물류의 경쟁력을 강화하고 물류산업 구조 전환을 달성하고자

함(안 제104조의36 및 제104조의37 신설 등).

II. 주요 내용별 검토

1. 해외 물류인프라 구축 투자 및 해외 물동량의 제3자물류비용에 대한 세액공제 신설(안태준의원안)

현 행	개정안
<신 설>	☐ 해외 물류인프라 구축 투자에 대한 과세특례 신설(안 제104조의36 신설) ○ 대상: 「물류정책기본법」 제2조제10호에 따른 제3자물류서비스를 제공하는 내국법인이 해외 물류기업 인수 및 해외 물류인프라 구축을 위하여 외국자회사(지분율 50% 이상 또는 최대출자자로서 경영권 실질 지배 시 30% 이상)에 대한 해외직접투자로서 투자 또는 출자하는 경우 해당 금액 ○ 공제율: 10% ○ 공제한도: 없음 ○ 최저한세 적용 ○ 적용기한: 2030. 12. 31. ○ 시행일: 2026. 1. 1. ○ 적용례: 이 법 시행 이후 투자 또는 출자하는 분부터 적용
<신 설>	☐ 해외 물동량의 제3자물류비용에 대한 세액공제(안 제104조의37 신설) ○ 대상: 제조업을 경영하는 내국인이 해외 물동량을 위하여 지출한 제3자물류비용(이하 “해외제3자물류비용”) 중 직전 과세연도 지출액 초과분 ○ 공제요건 - 해외 물동량 물류비용 중 해외제3자물류비용 비율이 30% 이상일 것 - 제조업을 경영하는 내국인이 3년 이상 장기운송계약을 체결한 국내 물류기업에 지출한 비용일 것 ○ 공제율: 5%(대기업 및 중견기업), 7%(중소기업) ○ 공제한도: 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 15% ○ 최저한세 적용 ○ 적용기한: 없음

- 시행일: 2026. 1. 1.
- 적용례: 이 법 시행 이후 지출하는 분부터 적용

* 안태준의원안 2025. 9. 17. 발의(의안번호 13050)

□ 개정안은 「물류정책기본법」 제2조제10호¹⁾에 따른 제3자물류서비스를 제공하는 내국법인이 해외 물류기업 인수 및 해외 물류인프라 구축을 위하여 외국자회사(지분율 50% 이상 또는 최대출자자로서 경영권 실질 지배 시 30% 이상)에 대한 해외직접투자로서 투자 또는 출자하는 경우 해당 금액에 대하여 10%의 세액공제를 적용하는 한편,

제조업을 경영하는 내국인 중 해외 물동량을 위하여 지출한 제3자물류비용 비율이 전체 해외 물동량 물류비용의 30% 이상이고 3년 이상 국내 물류기업과 장기운송계약을 체결하여 해외 물동량을 위하여 제3자물류비용을 지출할 경우, 해당 비용 중 직전 과세연도 지출액을 초과하는 금액에 대하여 5%(대기업 및 중견기업) 또는 7%(중소기업)의 공제율을 적용하려는 것임.

□ 물류운영방식은 화주기업이 자신의 물류업무를 자신의 인력, 장비, 시설 등 자기자산을 이용하여 물류업무를 직접 수행하는 자가물류(1PL: First Party Logistics), 화주기업이 자회사나 계열사 등에 위탁하여 물류업무를 수행하는 자회사물류(2PL: Second Party

1) 「물류정책기본법」

제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

10. “제3자물류”란 화주가 그와 대통령령으로 정하는 특수관계에 있지 아니한 물류기업에 물류활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 것을 말한다.

Logistics), 화주기업이 물류업무를 물류전문기업에 위탁하여 수행하는 제3자물류(3PL: Third Party Logistics)로 구분할 수 있음.

제3자물류는 물류 관련비용의 절감을 위해 제품 생산을 제외한 물류 전반을 특정 물류 전문업체에 위탁하는 것으로, 생산자와 판매자의 물류를 제3자를 통해 처리하는 것을 의미²⁾함.

한편, 「물류정책기본법」 제2조제10호는 제3자물류를 ‘화주가 그와 대통령령으로 정하는 특수관계에 있지 아니한 물류기업에 물류활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 것’으로 정의하고 있음.

□ 개정안은 제3자물류서비스를 제공하는 내국법인이 해외 물류기업 인수 및 해외 물류인프라 구축을 위해 외국자회사에 투자·출자하거나, 제조업을 경영하는 내국인이 해외 물동량을 위하여 제3자물류비용을 지출하는 경우 전년대비 증가분에 대하여 일정 요건 하에서 세액공제를 적용하려는 것으로, 다음과 같은 효과가 기대되는 측면이 있음.

첫째, 내국법인의 글로벌 공급망을 형성을 장려하여 해상운임 급등, 전쟁 발발 등 각종 공급망 리스크를 극복할 수 있는 안정적인 물류체계를 조성하고 나아가 수출경쟁력 확보에 기여할 수 있을 것으로 보임.

2) 예전엔 단순히 비용 절감을 위해 물류 부문을 아웃소싱하는 것을 의미했으나, 최근 들어서는 전문 물류회사가 제품의 생산공정에서부터 고객에 이르는 전 단계를 효율화하는 것으로 의미가 넓어짐. 제3자 물류는 화주업체와 1년 이상 장기간 계약에 의해 제휴관계를 맺고 복수의 물류기능을 하나로 묶어 통합 물류서비스를 제공한다는 점에서 일반 물류와 다름. 제3자 물류는 계약에 기반을 두기 때문에 ‘계약물류’라고도 함. (기획재정부, ‘시사경제용어사전’, 2017. 참고)

둘째, 수출 제조기업을 대상으로 제3자물류 이용을 촉진함으로써 물류비용을 절감함과 동시에 제조업체가 자사의 핵심역량에 집중함으로써 효율성을 증진하는 효과가 있을 것으로 기대됨.

화주기업이 제3자물류를 이용할 경우 물류전문기업의 노하우와 네트워크를 통해 물류비용과 시간을 절감할 수 있고, 창고·운송시설 등에 대한 투자를 줄일 수 있으며, 화주기업 본연의 핵심역량에 집중하여 경쟁력을 강화할 수 있을 것임.³⁾

셋째, 장기운송계약을 조건으로 세제혜택을 부여함으로써 국내 제3자물류기업이 장기적 관점에서 첨단 물류시설에 대한 투자를 계속할 수 있는 환경을 조성할 수 있을 것으로 보임.

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

첫째, 동 조세특례의 혜택이 대기업에 집중될 우려가 있어 보임.

안 제121조의36에 따라 해외 물류기업을 인수하거나 해외 물류인프라 구축을 위해 해외직접투자를 할 수 있는 여력이 있는 기업은 주로 대기업에 해당할 것으로 보임.

또한, 안 제121조의37은 세액공제의 대상을 제조업을 경영하는 내국인으로 규정하고 있는데, 2020년까지 운영하던 현행법 제104조의14에 따른 제3자물류비용에 대한 세액공제⁴⁾의 경우 당초 개정안과

3) 기획재정부, 2019 조세특례 하반기 임의심층평가 - 제3자물류비용에 대한 세액공제-, 2020. 9.

4) 「조세특례제한법」

제104조의14(제3자물류비용에 대한 세액공제) ① 제조업을 경영하는 중소기업 및 중견기업이 다음 각 호의 요건을 모두 갖추어 2020년 12월 31일 이전에 끝나는 과세연도까지 각 과세연도에 지출한 물류비용 중 제3자물류비용이 직전 과세연도에 지출한 제3자물류비용을 초과하는 경우 그 초과하는 금액의 100분의 3(중소기업의 경우에는 100분의 5)에 상당하는 금액을 소득세

같이 제조업을 경영하는 내국인 전체를 대상으로 하였으나 2019년부터 공제대상을 중소기업과 중견기업으로 한정할 바 있음.

둘째, 외국자회사의 소득에 대해서는 해당 소재지국에서 과세가 이루어지는 반면, 모법인인 내국법인이 외국자회사로부터 받는 수입 배당금은 익금불산입⁵⁾되어 국내 과세대상에서 제외되는 바,

우리나라에 세금을 납부하지 않는 외국자회사 투자에 대해 모법인인 내국법인의 법인세를 공제하는 것은 국내 세입기반을 약화할 우려가 있어 보임.

셋째, 제3자물류비용에 대한 세액공제를 신설하려는 안 제104조의 37과 관련하여, 2008년부터 2020년까지 유사한 조세특례를 운영하였으나 적용기한이 종료되었음을 고려할 필요가 있음.

현행법 제104조의14에 따른 제3자물류비용에 대한 세액공제는 2008년에 신설·도입되었으며, 4차례 적용기한이 연장된 후 2020년 일몰이 종료되었음.

제3자물류비용 세액공제의 당초 도입목적은 제3자물류 활성화로서,

(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제한다. 다만, 공제받는 금액이 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 100분의 10을 초과하는 경우에는 100분의 10을 한도로 한다.

1. 각 과세연도에 지출한 제3자물류비용이 각 과세연도에 지출한 물류비용의 100분의 30 이상일 것
2. 해당 과세연도에 지출한 물류비용 중 제3자물류비용이 차지하는 비율이 직전 과세연도보다 낮아지지 아니할 것

② 직전 과세연도에 지출한 제3자물류비용이 직전 과세연도에 지출한 물류비용의 100분의 30 미만이거나 없는 경우로서 해당 과세연도에 지출한 제3자물류비용이 해당 과세연도에 지출한 물류비용의 100분의 30을 초과하는 경우에는 제1항에도 불구하고 그 초과금액의 100분의 3(중소기업의 경우에는 100분의 5)에 상당하는 금액을 소득세(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제한다. 다만, 공제받는 금액이 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 100분의 10을 초과하는 경우에는 100분의 10을 한도로 한다.

③ 제1항 및 제2항을 적용받으려는 중소기업 및 중견기업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세액공제신청을 하여야 한다.

5) 「법인세법」 제18조의4

이미 목적이 달성되었고 제도 유지에 따른 추가적인 제3자물류 활성화 효과는 미미한 것으로 평가⁶⁾되어 2020년에 폐지되었음.

[제3자물류비용 세액공제 주요 연혁]

시행연도	내 용
2008년	제3자물류비용 세액공제 신설 - (대상) 제조업을 경영하는 내국인 - (공제요건) 제3자물류비용이 전체 물류비용의 50% 이상 제3자물류비용 차지비율이 전년 대비 낮아지지 않을 것 - (공제액) 전년 대비 제3자물류비용 증가액의 3% - (적용기한) 2010. 12. 31.
2011년	적용기한 연장: 2012. 12. 31.
2012년	공제요건 완화: 제3자물류비용이 전체 물류비용의 30% 이상
2013년	적용기한 연장: 2015. 12. 31.
2015년	중소기업에 대한 공제액 상향 : 제3자물류비용 증가액의 5%
2016년	적용기한 연장: 2018. 12. 31.
2019년	대상 축소: 제조업을 경영하는 중소기업 및 중견기업 공제액: 중소기업 5%, 중견기업 3% 적용기한 연장: 2020. 12. 31.
2020년	일몰

참고로 동 세액공제에 따른 조세지출 현황을 보면, 2014년 56억원에서 2015년 147억원으로 증가하였다가 이후 지속적으로 감소하였음.

[제3자물류비용 세액공제 조세지출 현황]

(단위: 억원)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
56	147	64	69	83	62	40	36	7	4	2	0.9	0.9

주: 2025년, 2026년은 전망치임

자료: 연도별 조세지출예산서

넷째, 개정안은 해외 제3자물류 활성화를 위해 조세특례를 도입하

6) 기획재정부, 2019 조세특례 하반기 임의심층평가 - 제3자물류비용에 대한 세액공제-, 2020. 9.

려는 것인데, 제3자물류 활용률은 2010년 52.1%에서 2023년 71.4%까지 지속적으로 상승한 점, 현행법 제104조의14에 따른 제3자물류 비용 세액공제가 조세특례의 목적 달성 및 낮은 효과성⁷⁾을 이유로 2020년 일몰 도래 이후 적용기한을 연장하지 않은 점 등을 고려할 때 제3자물류 활성화에 대한 조세특례 신설의 필요성이 크다고 보기 어려움.

[제3자물류 활용률 추이]

(단위: %)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
제3자물류 활용률	52.1	56.0	59.6	65.3	66.4	67.0	67.6
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	68.2	69.0	69.7	70.9	70.7	70.8	71.4

주: 제3자물류 활용률: 물류의 전체 또는 일부를 물류전문업체에 위탁하는 비율
자료: 국토교통부

다섯째, 안 제104조의37은 조세특례의 적용기한을 설정하고 있지 않으므로 적용기한을 설정할 필요가 있음.

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

7) 기획재정부에 따르면 동 조세특례에 대한 심층평가 결과 제도 유지에 따른 추가적인 제3자 물류 활성화 효과는 미미하다는 결론이 제시됨.

조세특례에 대한 주기적·지속적 점검이 가능하다는 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

문 의 처

02)6788-5154
