제418회국회(정기회)
제7차기획재정위원회

관세법 일부개정법률안

검 토 보 고

▣ 정태호의원 대표발의(의안번호 제4789호)

2024. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 이정은

목 차

Ⅰ. 개요 ····· 1

Ⅱ. 주요 내용별 검토 ····· 3

1. 민간항공기 협정대상 물품 등 항공기 부분품 관세 감면기간 연장(박수영의원안, 정태호의원안) ····· 3

Ⅰ. 개요

1. 정태호의원 대표발의안(의안번호 제4789호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 정태호의원 등 15인

(2) 제 안 일 : 2024. 10. 18.

(3) 회 부 일 : 2024. 10. 21.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 중소기업이 아닌 자가 항공기를 제조 또는 수리하기 위하여 사용하는 부분품과 원재료 중 지정된 물품에 대해서는 2024년 12월 31일까지 관세를 면제할 수 있도록 하면서 매해 단계적으로 감면율을 축소하여 2028년 12월 31일까지 특례를 적용하는 일몰규정을 두고 있음.

해당 규정은 주요국과의 FTA 체결·확대로 인해 감면제도의 실효성이 감소할 것이라는 점을 이유로 2012년부터 일몰조항으로 변경된 것인데, FTA을 통하여 관세를 실제로 면제받는 비율은 해외 부품업체로부터 원산지증명을 확보하기 어려운 점 등을 이유로 낮은 수준에 그치고 있음. 이러한 상황에서 관세감면제도가 폐지된다면 국내 항공산업의 국제경쟁력이 저하될 우려가 있음.

최근 우리나라도 항공기 부분품의 교역 자유화를 위하여 국제협정

(WTO 민간항공기 교역에 관한 협정) 가입 방안에 대해 관계부처 간 협의가 진행되고 있으나 상당한 기간이 소요될 것으로 예상됨.

이에 관세 면제의 적용기한을 2029년 12월 31일까지 5년 연장하고, 일몰기한 역시 2033년 12월 31일까지로 5년 연장하려는 것임(안 제89조제6항제1호).

Ⅱ. 주요 내용별 검토

1. 민간항공기 협정대상 물품 등 항공기 부분품 관세 감면기간 연장 (박수영의원안, 정태호의원안)

<table>
<tr><th>현 행</th><th>박수영의원안</th><th>정태호의원안</th></tr>
<tr>
<td>□ 세율불균형물품의 면세(§89⑥)

○ 민간항공기 협정대상 물품 및 비대상물품의 관세감면
- 非중소기업이 세관장이 지정한 제조·수리공장에서 사용하는 부분품과 원재료에 대한 관세 감면
- 항공기(부분품 포함)를 제조 또는 수리하기 위하여 사용하는 부분품·원재료 한정
- 적용기간 별 관세감면율
① (TCA) 「세계무역기구 설립을 위한 마라케쉬 협정 부속서 4의 민간항공기 무역에 관한 협정」 대상 물품의 관세감면에 관하여는 각각의 적용기간에 해당하는 감면율 적용

<table>
<tr><th>'22~·'24년</th><th>'25년</th><th>'26년</th><th>'27년</th><th>'28년</th></tr>
<tr><td>100%</td><td>80%</td><td>60%</td><td>40%</td><td>20%</td></tr>
</table>
</td>
<td>□ 관세 면제 적용기한 연장

<table>
<tr><th>'25~'29년</th></tr>
<tr><td>100%</td></tr>
</table>
</td>
<td>□ 관세 면제 적용기한 연장 및 일몰기한 연장

<table>
<tr><th>'25~'29년</th><th>'30년</th><th>'31년</th><th>'32년</th><th>'33년</th></tr>
<tr><td>100%</td><td>80%</td><td>60%</td><td>40%</td><td>20%</td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

현 행	박수영의원안	정태호의원안
	○ 시행일: 2025.1.1.	○ 시행일: 2025.1.1.

* 박수영의원안 2024. 10. 4. 제출(의안번호 4537), 정태호의원안 2024. 10. 18. 제출(의안번호 4789)

□ 개정안은 중소기업이 아닌 자가 항공기(부분품 포함)를 제조 또는 수리하기 위하여 사용하는 부분품·원재료(이하 “항공기 부분품”)의 관세감면과 관련하여, 관세 감면율을 현행보다 상향하고 감면기간도 연장하려는 것임.

개정안은 「세계무역기구 설립을 위한 마라케쉬 협정 부속서 4의 민간항공기 무역에 관한 협정」 (WTO 민간항공기협정(TCA); 이하 “TCA”) 대상 품목에 포함된 항공기 부분품에 대한 관세면제 적용기한을 연장하려는 것으로,

박수영의원안은 ① 2025~2029년 수입분은 100%의 감면율을 적용하도록 하고,

정태호의원안은 ① 2025~2029년 수입분은 100% ② 2030년 수입분은 80%, ③ 2031년 수입분은 60%, ④ 2032년 수입분은 40%, ⑤ 2033년 수입분은 20%의 관세 감면율을 적용하도록 하고, ⑥ 2034년 이후 수입분에 대해서는 관세감면을 적용하지 않도록 규정하려는 것임.

[현행 및 개정안의 항공기 부분품등에 관한 관세 감면율 비교]

구분		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
TCA대상	현행(A)	100%	100%	100%	80%	60%	40%	20%	폐지				
	개정안(B)				100%					폐지			
	개정안(C)				100%					80%	60%	40%	20%

개정안(B): 박수영의원안, 개정안(C):정태호의원안

□ 현행 「관세법」제89조제6항에서는 중소기업이 아닌 자가 세관장이 지정하는 제조·수리공장에서 항공기 및 항공기부분품을 제조 또는 수리하기 위하여 사용하는 부분품과 원재료의 수입 시, TCA 대상 물품과 TCA 비대상 물품을 구분하여 상이한 관세감면율을 적용하도록 규정하고 있음.[1] 참고로, 중소기업의 경우에는 같은 조

---

1) 「관세법」

제89조(세율불균형물품의 면세) ① 세율불균형을 시정하기 위하여 「조세특례제한법」 제6조제1항에 따른 중소기업(이하 이 조에서 "중소기업"이라 한다)이 대통령령으로 정하는 바에 따라 세관장이 지정하는 공장에서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물품을 제조 또는 수리하기 위하여 사용하는 부분품과 원재료(수출한 후 외국에서 수리·가공되어 수입되는 부분품과 원재료의 가공수리분을 포함한다. 이하 이 조에서 같다) 중 기획재정부령으로 정하는 물품에 대해서는 그 관세를 면제할 수 있다.

1. 항공기(부분품을 포함한다)
2. 반도체 제조용 장비(부속기기를 포함한다)

⑥ 중소기업이 아닌 자가 제1항의 대통령령으로 정하는 바에 따라 세관장이 지정하는 공장에서 제1항제1호의 물품을 제조 또는 수리하기 위하여 사용하는 부분품과 원재료에 대해서는 다음 각 호에 따라 그 관세를 감면한다.

1. 「세계무역기구 설립을 위한 마라케쉬 협정 부속서 4의 민간항공기 무역에 관한 협정」 대상 물품 중 기획재정부령으로 정하는 물품의 관세 감면에 관하여는 다음 표의 기간 동안 수입신고하는 분에 대하여는 각각의 적용기간에 해당하는 감면율을 적용한다.

2022년 1월 1일부터 2024년 12월 31일까지	2025년 1월 1일부터 12월 31일까지	2026년 1월 1일부터 12월 31일까지	2027년 1월 1일부터 12월 31일까지	2028년 1월 1일부터 12월 31일까지
100%	80%	60%	40%	20%

2. 제1호 이외의 물품의 관세감면에 관하여는 다음 표의 기간 동안 수입신고하는 분에 대하여는 각각의 적용기간에 해당하는 감면율을 적용한다.

2019년 5월 1일부터 12월 31일까지	2020년 1월 1일부터 12월 31일까지	2021년 1월 1일부터 12월 31일까지	2022년 1월 1일부터 12월 31일까지
90%	80%	70%	60%
2023년 1월 1일부터 12월 31일까지	2024년 1월 1일부터 12월 31일까지	2025년 1월 1일부터 12월 31일까지	–
50%	40%	20%	–

제1항에 따라 관세가 면제됨.

TCA(WTO Agreement on Trade in Civil Aircraft)란, 협정 가입국 간에 민간 항공기 및 그 엔진·부품·구성품 등에 대해 수입 관세를 면제하는 내용으로 1980년부터 시행한 다자협정으로서 2021년 현재 미국, 영국, EU, 일본 등 33개국이 가입하였고 우리나라는 가입하지 않은 상황임[2)3)].

TCA는 ① 항공기 부분품에 대한 관세 및 비관세 무역장벽의 철폐, ② 가입국의 정부조달 시 특혜 등 방지, ③ 정부보조금·수출혜택 등 정부지원의 원칙적 금지 등을 규정하고 있음[4)]. 참고로, TCA 대상 항공기 부분품은 총 264개 품목이며, 「관세법 시행규칙」 별표1에 규정되어 있음.

항공기 부분품 수입 시 관세 감면은, 2012년까지는 기업의 규모와 무관하게 전액 면제하였고, 2013년부터는 중소기업의 경우 관세를 100% 면제하는 한편, 중견·대기업의 경우 2013년부터 부칙 개정을 통해 감면율을 점진적으로 축소하고자 하였으나, 감면시기가 도래하기 전 2015년, 2017년(시행일 기준)에 각각 감면기간을 연장한 바 있음.

---

2) 민간 항공기 협정 개요(https://www.wto.org/english/tratop_e/civair_e/civair_e.htm)

3) TCA 가입 시 국내 항공제조 기업에 대한 보조금 등이 제한될 수 있다는 이유로 2018년 TCA에 가입하지 않았음.

4) 민간 항공기 협정서(Agreement on Trade in Civil Aircraft)
제2장(관세 의무 및 기타 부과금), 제3장(무역의 기술적 장벽), 제4장(정부 주도 조달, 의무적 하위계약 및 장려책), 제5장(무역장벽), 제6장(정부 보조금, 수출혜택, 항공기 마케팅), 제8장(감시. 검토, 협의, 분쟁의 해결) 등 참조 (https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/air-79_e.htm)

[(2013년 시행) 항공기 부분품등(TCA 무관)에 관한 관세 감면율]

2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 이후
100%	100%	80%	60%	40%	20%	폐지

주: 음영부분은 해당 개정법률이 실제 시행된 기간을 의미함.

[(2015년 시행) 항공기 부분품등(TCA 무관)에 관한 관세 감면율]

2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년 이후
100%	100%	80%	60%	40%	20%	폐지

주: 음영부분은 해당 개정법률이 실제 시행된 기간을 의미함.

[(2017년 시행) 항공기 부분품등(TCA 무관)에 관한 관세 감면율]

2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년 이후
100%	100%	80%	60%	40%	20%	폐지

주: 음영부분은 해당 개정법률이 실제 시행된 기간을 의미함.

2018년 정기회에서는 항공기 부분품 중 TCA 대상 물품인지 여부를 구분하는 내용을 신설하고 근거 규정을 「관세법」 부칙에서 「관세법」 본칙으로 상향하였음.

구체적으로는, ① TCA 대상 물품에 대해서는 2021년까지 관세를 면제하고 2022년부터 2025년까지 단계적으로 관세감면율을 낮추어 2026년부터 관세를 전면 과세하도록 하고, ② TCA 비대상 물품에 대해서는 2019년부터 감면율을 해마다 낮춰 관세를 일부 과세하도록 하고, 2026년부터 관세를 전면 과세하도록 함.

[(2019년 시행) 항공기 부분품등(TCA 구분)에 관한 관세 감면율]

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년 이후
TCA 대상	100%	100%	100%	80%	60%	40%	20%	폐지
TCA 비대상	90%	80%	70%	60%	50%	40%	20%	폐지

주: 음영부분은 해당 개정법률이 실제 시행된 기간을 의미함.

2021년 정기회에서는 항공기 부분품 중 TCA 대상 물품에 한정하여 관세 감면기간을 3년 연장하고, TCA 비대상 물품에 대해서는 종전과 같이 감면을 축소하도록 하였음.

구체적으로는, ① TCA 대상 물품에 대해서는 2024년까지 관세를 면제하고 2025년부터 2028년까지 단계적으로 관세감면율을 낮추어 2029년부터 관세를 전면 과세하도록 하고, ② TCA 비대상 물품에 대해서는 종전과 같이 2019년부터 감면율을 해마다 낮춰 관세를 일부 과세하도록 하고, 2026년부터 관세를 전면 과세하도록 함.

[(2022년 시행) 항공기 부분품등(TCA 구분)에 관한 관세 감면율]

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	2027년	2028년	2029년 이후
TCA 대상	100%	100%	100%	80%	60%	40%	20%	폐지
TCA 비대상	60%	50%	40%	20%	폐지			

이에 따라, 2024년 현재 비중소기업이 TCA 대상 항공기 부분품을 수입하는 경우 관세가 100% 면제되고, TCA 비대상 항공기 부분품을 수입하는 경우 관세가 40% 면제되고 있음.

□ 현행법상 비중소기업 대상 TCA 항공기 부분품 관세 면제 기간이

올해(2024년) 도래하므로, 2건의 개정안은 항공정비산업 등의 발전을 위해 그 종료 기한을 연장하려는 것으로, 다음과 같은 긍정적인 입법취지가 있는 것으로 보임.

첫째, 항공기 부분품 등에 대한 관세 면제를 통해 국내 항공정비(MRO)[5] 산업의 가격경쟁력을 확보하고, 항공 MRO 산업의 성장 기반을 확충하는 데 기여할 수 있음.

국토교통부는 2025년까지 국내 항공정비 MRO 정비물량 중 70%(2020년 기준 44%)를 국내에서 처리하는 것을 목표로, 국내 MRO 물량 확대 지원, 가격경쟁력 확보, 항공정비 기술역량 강화, MRO 산업성장기반 조성 등으로 구성된 "항공정비(MRO) 산업 경쟁력 강화 방안"을 마련하고,[6] 2030년까지 국내 MRO 시장규모를 5조원으로 확대하는 것을 목표로 4대 추진방향별 세부과제[7]를 마련하였으며,

항공산업의 새로운 성장동력을 확보하기 위해 인천공항 첨단복합항공단지를 기공하여, 드론, 항공정비산업(MRO), 스마트공항 등 신산업의 활성화를 도모하고 있음.[8]

그러나 현재까지는 민간 MRO에 대한 해외정비의존도가 높고,[9] 가

5) 항공 MRO(Maintenance, Repair, Overhaul) 산업이란, 항공기의 안전운항과 성능유지를 위한 운항, 기체, 부품, 엔진 등 정비를 총칭하는 산업생태계를 의미함.

6) 국토교통부 보도자료, "항공정비(MRO) 산업 경쟁력 강화 방안 발표", 2021. 8. 12.

7) ① 국내 MRO 물량확대 지원 ② 가격경쟁력 확보 ③ 항공정비 기술역량 강화 ④ MRO산업 성장 기반 조성

8) "MRO·드론 등 신산업 집중 육성…항공산업 경쟁력 높인다", 국토교통부, 2024.4.18

9) 전체 해외정비 의존도는 56%로, 운항정비 6%, 기체정비 23%, 부품정비 88%, 엔진정비는 68% 해외 정비에 의존하고 있음.

격경쟁에서 우위가 있다고 보기 어려우므로 관세 면제를 통한 항공정비산업의 보호 필요성이 것으로 보임.

둘째, 미국·EU·일본·싱가포르 등 해외 주요국은 TCA에 가입하거나 국내법에 따른 관세 면제 규정을 통해 항공기 정비용 부품을 무관세로 수입하고 있으므로, 우리나라가 TCA에 가입하지 않는 이상 개정안과 같이 국내법을 통해 관세를 감면할 필요성이 제기될 수 있음.

FTA를 활용한 관세 면제의 경우, 부품 구매 시 해외업체가 원산지증명서 발급을 거부하는 등 FTA 혜택을 받지 못하는 경우가 있어 FTA를 제대로 활용하기 어렵다는 의견이 있음[10]. 특히 2021년부터 2023년까지 항공기 부분품 수입 중 FTA 적용비율은 23.3%에 불과하고, 76.7%가 관세법 적용으로 인한 관세면제임을 고려하였을 때, 현재 TCA등 국제협정의 즉각적인 가입이 어려운 상황이므로 항공기 관련 정비·제조업체등의 산업보호를 위하여 관세법 일몰 연장을 통한 관세 면제 혜택을 지속할 필요가 있는 측면이 있음.

셋째, 국가전략산업의 기반이 되는 핵심기간산업으로서 항공산업을 지원 할 필요성이 증대되고 있음을 고려할 필요가 있음. 글로벌 공급망의 재편으로 부품의 안정적 조달을 위한 제도적 지원의 필요성이 커지는 상황에서 항공안전투자공시[11] 제도의 본격 시행 등,

10) Boeing(미국), Airbus(EU)등 FTA가 체결된 국가 등과의 거래에도 원산지추적 정보가 없거나 수출입인증업체 획득을 검토 중임을 이유로 원산지 증명서 발급 협조를 거부한 사례가 있음.

11) 항공기 및 부품, 공항시설 등 항공안전 관련 지출·투자를 매년 공시해야하는 제도로 2020년~2022년 시범실시를 거쳐 2023년부터 본격 시행 예정임.
「항공안전법」제133조의2(안전투자의 공시) ① 「항공사업법」 제2조제35호에 따른 항공교통사업자는 항

항공산업분야 환경 변화에 따라 국내 항공산업의 지원 필요성은 증가하고 있는 상황임. 특히 이른바 '탄소무역장벽'의 일환으로 EU의 바이오항공유(SAF) 사용 의무화[12] 등 유류비 및 의무이행 비용이 증가함에 따라 제도적·경제적 지원이 필요함으로, 비중소기업 항공운수업자등을 대상으로 항공부품에 대한 관세를 감면할 필요성이 제기 될 수 있음.

또한, 외국의 주요 항공회사들은 LCC와 FSC[13]가 단일 회사[14]로 운영하고 있거나 초거대 LCC기단[15]을 운용하여 항공산업의 규모의 경제를 표방하고 있어, 외국항공사와의 경쟁을 가능토록 하기 위해서는 가격경쟁력의 확보가 필수적임. 그러나 항공안전투자공시에 따른 국내 4대 항공기업의 매출원가 대비 정비비[16] 비율은 2022년 17.3%, 2023년 19.7%로 해외 평균 비율[17]인 10~15%에 비해 높은 수준이므로, 항공운송산업의 안정화를 위해 항공기 부품에 대한 관세 면제의 필요성이 있는 것으로 보임.

□ 다만, 개정안에 대하여는 다음과 같은 점을 함께 고려할 필요가 있음.

공안전의 증진을 위하여 국토교통부장관이 항공안전과 직·간접적으로 관련이 있다고 인정한 지출 또는 투자(이하 "안전투자"라 한다) 세부내역을 매년 공시하여야 한다.
② 안전투자의 범위, 항목 및 공시를 위한 기준, 절차 등 안전투자의 공시를 위하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
「항공안전법」

12) EU 역내 공항에서 급유하는 항공기는 2025년부터 '바이오항공유'를 최소 2% 포함한 항공유를 넣어야

13) Full Service Carrier의 약자로, 수화물, 기내식 등 모든 서비스를 포함해서 티켓을 판매하는 항공사

14) 일본항공(JAL)과 ZIPAIR Tokyo, 전일본공수(ANA)와 피치항공, 싱가포르항공(Singapore Arilines)와 스쿠트(Scoot) 등 주요 FSC 항공사들은 LCC(저비용항공사)를 함께 운용중임.

15) 말레이시아 기반의 AirAsia는 2024년 10월 기준 249대의 항공기를 운용중으로, 이는 우리나라의 두 대기업의 항공 기 보유대수를 합한 수치(대한항공 141대, 아시아나 항공 71대) 보다 높은 수치임.

16) 무세물품 구매 및정비비용

17) 국제항공운송협회 Airline Cost Management Group 정비비용

첫째, 항공기 부분품에 대한 관세감면은 특정 산업·대기업 등에 대한 혜택이 과도하다는 우려가 있으므로 동 감면을 축소하는 것이 바람직하다는 의견[18]이 있음.

2013년 1월 항공기 부분품 관세 감면 제도를 개정하면서 중소기업에 대해서는 면제를 유지하되 비중소기업에 대해서는 일몰제도를 둔 취지는 감면혜택이 소수기업에 편중되었던 상황에 기인함.[19]

특히 2023년의 경우 2개 대기업(대한항공, 아시아나)의 동 감면제도를 통한 감면액이 전체 감면액의 약 83% 이상을 차지하고 있다는 점[20] 등을 고려할 필요가 있고, 대한항공과 아시아나의 합병이 예상되고 있는 상황에서[21] 합병 시 관세 감면의 혜택이 단일 대기업에 집중되는 상황이 발생 할 수 있음. 또한, 항공부품의 무관세화 정책으로 자국 항공산업을 보호·육성하고 있는 아시아의 주요 경쟁국의 단일 FSC 항공사는 대부분이 국유항공사적 특성이 있음을[22] 고려할 때, 개정안과 같이 관세 감면이 연장 될 때 특정 대기업에 혜택이 집중되는 현상의 타당성에 대해 검토할 필요성이 있음.

---

18) 기획재정부 의견

19) 「관세법 일부개정법률」(법률 제11602호, 2013. 1. 1. 시행) 개정이유,
국회기획재정위원회 전문위원, 「관세법 일부개정법률안(정부안, 1902067) 검토보고서」

20) 2023년 대한항공의 관세감면 실적은 349억원, 아시아나의 관세감면 실적은 300억원으로 전체 관세 감면액 779억원의 83%에 해당하는 수치임.

21) Korean Air CEO expects US to approve Asiana merger by October,
rhttps://portal.staralliance.com/cms/news/hot-topics/2024-06-04/star/korean-air-ceo-expects-us-to-approve-asiana-merger-by-october

22) 아시아의 주요 경쟁국 중 단일 FSC가 있는 국가는 싱가포르, 홍콩, 말레이시아, 태국, 인도네시아 등이 있으나, 싱가포르의 Singapore airlines(SIA)는 싱가포르의 국부펀드(Temasek Holdings)가, 말레이시아의 Malaysia Airlines는 말레이시아의 국부펀드(Khazanah Nasional Berhad)가, 태국의 Thai Airways는 태국의 재무부가, 인도네시아의 Garuda Indonesia는 인도네시아 정부가, 대주주 또는 소유주임
홍콩의 경우 가장 큰 항공사인 Cathay Pacific은 영국계 회사인 Swire Group이 대주주이나, 홍콩은 주류, 담배, 알콜등에 대해서만 예외적으로 관세를 부과하므로 그 특수성이 있음을 고려할 필요가 있음.

한편, 국적항공사의 업황은 2019년 0.4조원, 2020년 0.9조원의 손실을 기록하였으나, 2023년 기준 2.7조원의 영업이익을 기록하여 항공 업계의 업황이 회복 국면에 이르렀다는 점 또한 고려할 필요가 있음.

둘째, 「관세법」에 따른 특례를 두는 현행 제도에 비해, FTA나 TCA 가입 등 무역협정을 통해 관세를 감면하는 것이 바람직하다는 의견[23]이 제기됨.

관세 감면 시, ① (양자) FTA의 확대, (다자) TCA 가입을 통해 협정관세를 통해 체약국 수입품에 한정해 관세를 낮추는 방법과 ② 「관세법」의 감면특례를 두어 전체 국가의 수입품에 대해 관세를 낮추는 방법이 있는데,

주요국과의 FTA는 항공기 부분품을 면세대상으로 하고 있다는 점, FTA가 확대되는 국제통상환경을 고려할 필요가 있다는 점 등을 고려할 때, 국제협정을 통한 관세감면이 바람직할 수 있음.

다만, TCA에 가입하는 경우 정부는 항공기의 구매·판매 관련 정부의 지시 및 유인 제공이 불가능하여 국산헬기 수리온의 공공조달에 차질이 생길 우려가 있고, 4차 산업혁명 미래 산업 중 하나인 도심항공교통(UAM) 유치산업 보호가 어려울 수 있음을 고려할 필요가 있음.[24]

23) 국토부, 항공운송업계 등의 의견

24) 개정안 중 박수영의원안은 관세 면제 기한을 2029년으로 연장하고 일몰기한 연장에 대해서는 별도의 사항을 규정하지 않고 있으나, 2013년 이후 4차례에 이르는 의원입법을 통해 항공기 부품 관세 감면 제도의 일몰 일정이 연장되었음을 고려할 때, 개정안과 같이 의결되는 경우 법적 안정성 및 일반 국민의 법적 예측 가능성 제고 측면에서 2029년 이후로는 국제협정 가입등을 통해 항공기 부분품 관련 관세를 감

셋째, 「관세법」 특례를 통한 중견·대기업의 특정산업 지원과 관련하여 기타 산업과의 형평성이 문제 될 수 있음. 현행법상 관세법에서 특례를 통해 특정 산업을 지원하는 산업은 항공산업이 유일하고, 유사 제도인 반도체 제조용 장비 관세감면의 경우 2020년에 동 제도를 「관세법」에서 폐지하고 정보기술협정(ITA Ⅱ)에 가입하여 협정관세를 통해 감면받고 있다는 점을 감안할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5158

면하는 것이 바람직한 측면이 있음.
이와 관련하여 정부부처는 TCA 가입에 대한 상이한 입장을 제시한 바 있으며, 국토부는 TCA 가입으로 관세가 철폐됨에 따라 국내항공업계 및 MRO산업이 지원가능하고, 우주항공청은 항공기 제조 측면에서 TCA 가입시 정부지원에 대한 보조금 분쟁 우려로, TCA 가입은 신중 검토 입장임. 산업부는 업계간 협업을 통해 TCA 가입방안을 마련하여 5년 이내 TCA 가입을 추진하겠다는 입장임.