

# 선박 톤세제도 도입 추진현황

선박톤세제도 도입을 검토하기 시작한 지 2년의 세월이 경과하였다. 선박톤세제도의 도입 준비를 위해 유럽의 톤세제도를 조사 분석한 1년여의 시간을 제외하더라도, 본격적으로 선박톤세제도 도입을 추진한 기간에만 1년이라는 세월이 투자되었다. 지난 1년 동안 선박톤세제 도입 실무기획단이 구성되어 우리나라의 톤세제도 골격을 다듬었다.

조만간 해운업계는 실무기획단이 준비한 우리나라 선박톤세제의 초안을 접하게 될 것이다. 이 초안이 정부에 제출되기 전에 우리업계 모두가 작업반이 준비한 초안을 보완하고 다듬어 최종적으로 완성해야 할 것이다. 지금까지 선박톤세제 도입 실무기획단에서 논의된 내용을 중심으로 우리나라의 톤세제 도입 추진경과 및 주요 내용을 간략히 조망해 보고자 한다.

## 1. 톤세제도의 개괄

### (1) 톤세의 개념

톤세제도(tonnage tax system)란 해운기업이 운항한 선박의 순톤수를 기준으로 일정률의 톤세율을 곱해 산출한 추정이익에 대해 법인세율을 적용, 조세를 부과하는 제도를 말한다.

톤세제도는 계산방식이 복잡한 전통적인 법인세 시스템을 단순·명료화해 해운기업의 수지예측 가능성을 높였으며, 경우에 따라(대규모 영업이익이 발생한 경우) 톤세제도를 통해 획기적으로 조세부담을 경감시킨다는 점에서 그 의

의는 매우 크다고 할 수 있다.

### (2) 주요국의 선박톤세제 도입 현황

현재 네덜란드, 노르웨이, 영국, 독일, 스페인, 핀란드 등이 톤세제도를 도입하였고 이탈리아, 미국, 일본, 뉴질랜드, 인도, 파키스탄, 러시아, 대만 등의 국가들도 톤세제도의 도입을 추진하고 있는 것으로 알려지고 있다.

### (3) 톤세제도의 특징

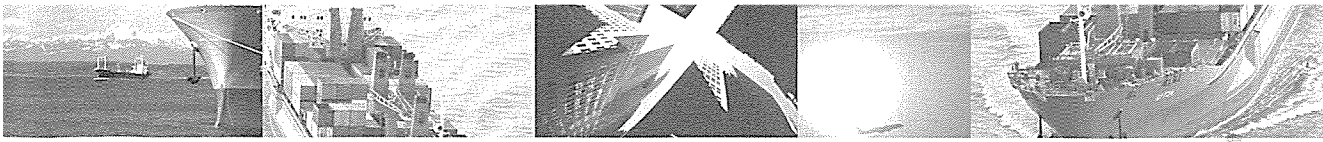
유럽에서 경쟁적으로 도입되고 있는 톤세제의 특징은 다음과 같이 요약될 수 있다.

첫째, 톤세는 영업이익이 아닌 운항선박의 톤수를 기준으로 산출한 추정이익(notional profit)을 과세대상으로 한다.

톤세는 선박의 톤수를 기준으로 과세이익이 산출되는 점에서는 법인세와 전혀 다른 세제이지만 여기에 다시 법인세율을 곱해 톤세를 과세한다는 점에서는 일종의 변형된 법인세제라 할 수 있어 법인세의 개념을 완전히 부정하는 것은 아니다.

둘째, 톤세는 기업이 선택할 수 있다.

톤세는 해운기업이 선택할 수 있다. 즉, 톤세를 선택하지 않은 기업에게는 기존의 세제가 그대로 적용된다는 점에서 해운기업은 법인세 납부방식에 대한 선택권을 추가로 확보하는 것으로서, 이러한 점이 톤세제도의 장점이기도 하



다. 다만, 톤세를 선택하면 일정기간 동안은 기업이 임의로 톤세의 적용을 철회할 수 없다는 점을 유의해야 한다. 이는 뒤에서 좀더 자세히 다루기로 한다.

셋째, 톤세는 확정세이다.

따라서 세전이익 경감을 위한 감가상각, 손실 이월, 투자금액 공제, 특별이익 유보, 그룹간 손실상계 등이 적용되지 않으며 세액감면조치도 없다는 점에서 법인세와 다르다.

넷째, 조세부담 예측이 가능하다.

해운기업의 영업손익 규모에 관계없이 운항 선박의 규모와 운항일수에 따라 납세부담액을 예측할 수 있어 안정된 경영정책을 수립할 수 있다.

다섯째, 환-리스크에서 벗어날 수 있다.

우리나라 해운기업의 경우 외화부채가 부채부문의 주를 이루고 있어, 환율의 급변동으로 인한 외화환산손익이 기업의 재무제표에 커다란 영향을 미치고 있으며, 특히, 환율의 급격한 하락으로 인한 대규모 외화환산이익의 발생시 기업은 많은 법인세를 부담해야 한다. 그러나, 톤세제도하에서는 이러한 부담에서 벗어날 수 있다.

여섯째, 세무조정이 불필요하다.

해운기업들은 결손금 이월을 통한 세무조정으로 법인세 부담을 줄여왔다. 그러나, 톤세제도하에서는 이러한 세무조정이 불필요하다.

일곱째, 무리한 투자를 지양하고 경영합리화를 도모할 수 있다.

법인세 체계하에서는 해운업이익이 많이 발생하는 경우 법인세 절감을 위해 해운시황에 관계없이 선박투자를 하였으나, 톤세체계하에서는 영업이익의 규모가 무시됨으로써 해운시황에 맞는 선박투자를 할 수 있다.

이외에도 많은 특징이 있으나 지면관계로 다음기회에 상술하기로 한다.

#### (4) 톤세는 과연 법인세보다 유리한가?

“톤세제도가 일반적으로 법인세보다 유리한가?” 하는 것은 톤세제도와 관련해 가장 많은 관심을 초래하는 사항이다.

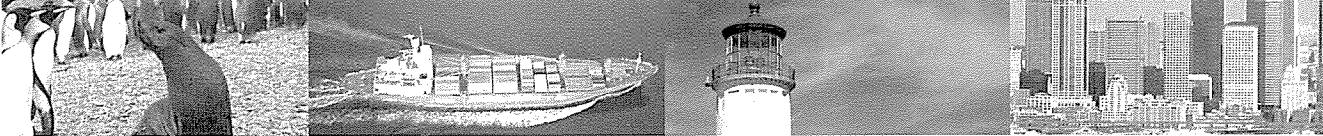
결론부터 말하면, 톤세제도는 법인세제보다 유리하다. 다시말해, 톤세제도가 세금부담액수에 있어서 법인세보다 유리한 것은 사실이다. 그런데 법인세제하에서는 이익이 발생한 경우에만, 그리고 이익의 규모에 비례하여 세금이 부과되며, 손실발생시에는 세금이 없다. 그러나, 톤세제도하에서는 손실이 발생한 경우에도 정해진 세금을 납부해야한다.

따라서, 손실이 발생했을 경우 법인세제하에서는 납부하지 않을 수도 있는 세금을 납부해야 하는 경우도 있을 수 있다는 점은 유의해야 할 사항이다.

## 2. 우리나라 톤세제의 기본구조 개괄

이상에서 살펴본 유럽의 톤세제도 그리고 한국해양수산개발원이 연구한 내용을 참고하여 현재「선박톤세제도입 실무기획단」에서 논의되고 있는 내용을 중심으로 우리나라의 톤세제도입을 위한 기본구조를 살펴 보고자 한다.

그러나, 이는 실무기획단에서 논의되고 있는 내용을 정리한 것일 뿐, 향후, 외항해운업계의



의견수렴, 그리고, 재정경제부 등과의 협의절차가 남아있다. 참고로 재정경제부도 톤세제도의 도입에는 원칙적으로 동의하고 있으나, 그 내용에 대해서는 해운업계와 많은 견해차이를 보이고 있다.

**(1) 해운부문소득과 비해운부문소득으로 구분**

해운기업의 소득을 해운부문소득과 비해운부문소득으로 구분하여 해운부문소득에는 톤세가 적용되나, 비해운부문소득에 대해서는 법인세가 과세된다. 따라서 톤세를 선택한 기업이라 하더라도 비해운부문소득에 대해서는 계속해서 법인세를 납부해야 한다.

한편, 해운부문소득과 비해운부문소득의 분류기준은 선박톤세제도입 실무기획단에서 협의 중에 있다.

**(2) 해운기업에 적용조세 선택권 부여**

선박톤세제는 강제적으로 적용되지 않고 기업이 톤세를 선택할 경우에만 적용된다. 따라서, 톤세제도가 도입된 이후 계속해서 법인세 적용을 원하는 기업은 톤세제를 선택하지 않으면 그만이다.

**(3) 톤세의 적용기간**

톤세제도가 도입된 이후 톤세를 선택한 기업에게는 일정기간 동안 톤세가 적용되며, 톤세를 선택하지 않은 기업에게는 법인세가 그대로 적용된다. 또한 이들 기업들도 언제든지 원할 경우에는 세무당국에 톤세제도의 적용을 신청함으로써 톤세제도를 적용받을 수 있다. 톤세적용기간이 만료되면 기업은 톤세와 법인세중 유리하다고 판단되는 세제를 다시 선택할 수 있다.

※ 이러한 톤세와 법인세의 진입시점의 결정을 기업

이 선택할 수 있도록 하는 것이 우리나라와 유럽의 톤세제도와의 차이점이다. 유럽의 경우 일정시점에 톤세 또는 법인세의 선택을 강제화하고 있으며, 선택한 세제를 10년간 강제적용한다. 이는 무엇보다도 톤세제도가 조세회피의 수단으로 이용되는 것을 차단하기 위한 것으로 파악되고 있다.

**(4) 적용대상선박**

외항해운기업이 운항하는 모든 선박은 톤세제도의 적용을 받을 수 있다. 즉, 국적선은 물론이고 외국적 용선도 톤세의 적용을 받을 수 있다.

※ 톤세의 적용대상에서 제외되면 비해운소득으로 간주되어 법인세 부담이 늘어난다. 따라서, 톤세 적용 대상이 확대 될수록 기업에게 유리하다.

**(5) 톤세 산출의 기준톤수**

톤세는 국제톤수증서상의 순톤수(Net Tonnage)를 기준으로 산출된다. 다만, 자동차선 등 일부선박의 경우 순톤수 이외의 기준이 적용될 수 있다.

※ 순톤수 : 선박의 총톤수에서 선원실, 기관실 및 벨러스트 탱크 등 화물이나 여객에게 관계없는 장소를 제외한 톤수를 말한다. 그러므로 순톤수는 그 선박이 여객과 화물을 실을 수 있는 공간을 얼마만큼이나 갖고 있는가를 나타내는 지표가 된다. 즉 순톤수는 상행위에 직접 이용되는 장소의 용적을 나타내는 것이므로 톤세, 항세, 안벽 사용료 및 등대 사용료 등 각종 세금이나 수수료의 부과 기준이 된다.

**(6) 톤세적용의 신청**

매 회계연도 종료일 3개월전까지 해양수산부의 톤세적용 적격기업 확인을 거쳐 관할 국세청에 신청하므로써 톤세의 적용을 받을 수 있다.



**(7) 톤세의 산출**

톤세는 “추정톤세이익”에 법인세율을 곱하여 산출한다.

- ▷ 톤세 : 추정톤세이익×법인세율
  - ▷ 추정톤세이익 : 선박 1척당 과세표준액 (순톤수×톤세율×운항일수)
  - ▷ 법인세할 주민세는 톤세에도 그대로 적용된다.
- 참고로 순톤수가 17,000톤인 선박의 영국톤세율에 의한 톤세는 다음과 같다.

가. 영국톤세율

선박의 크기	1 운항일 톤세율/100톤(Net Ton)
1톤~1,000톤	1,080원
1,001톤~10,000톤	810원
10,001톤~25,000톤	540원
20,000톤 이상	270원

나. 17,000NT 선박의 1척당 선박톤세 산출(예시)

- 1톤~1,000톤 :  $\{(1,000 \div 100) \times 1,080 \text{원} \times 365 \text{일}\} \times 0.27 = 1,064,340 \text{원}$
- 1,001톤~10,000톤 :  $\{(9,000 \div 100) \times 810 \text{원} \times 365 \text{일}\} \times 0.27 = 7,184,295 \text{원}$
- 10,001톤~17,000톤 :  $\{(7,000 \div 100) \times 540 \text{원} \times 365 \text{일}\} \times 0.27 = 3,725,190 \text{원}$

17,000 N/T 선박의 1척당 톤세 : 11,973,825원

- ※ 주 : 1. 톤세율 : 영국톤세율을 적용하여 산출
- 2. 톤 세 : 톤세이익×법인세율(27%)
- ※ 톤세이익 : 순톤수×톤세율×운항일수

**(8) 톤세와 법인세의 상계 금지**

톤세를 선택하면 톤세적용기간중에는 톤세와 법인세와의 여하한 상계도 금지된다. 부언하면, 법인세부문에서 발생한 결손금 등을 동일기간

에 산출된 톤세와 상계처리하여 톤세를 경감받거나 면제받을 수 없다.

영국에서는 이를 “울타리(Ring Fence)”라는 개념으로 정의하고 있으며, 톤세제도중 가장 엄격한 규정이다. 이는 전술한 바, 톤세가 확정세이기 때문이며, 동시에 조세의 회피수단으로 이용되는 것을 차단하기 위한 장치로 파악되고 있다.

**(9) 톤세적용기간과 법인세 적용기간에 걸쳐 연속하여 사용된 자산의 매각차익에 대한 처리**

어떤 기업의 톤세적용대상 자산이 톤세적용기간과 법인세적용기간에 걸쳐 연속 사용되었을 경우 동 자산의 매각차익에 대해서는 법인세와 톤세의 사용기간에 따라 각각 그 사용기간별 비율만큼의 톤세와 법인세가 부과된다.

이는 기업이 톤세와 법인세를 자유롭게 선택할 수 있음으로 인해 동일기업의 동일한 자산에 대해 상이한 세제가 적용되어 세제의 연속성이 단절됨으로써 발생하는 결과이다.

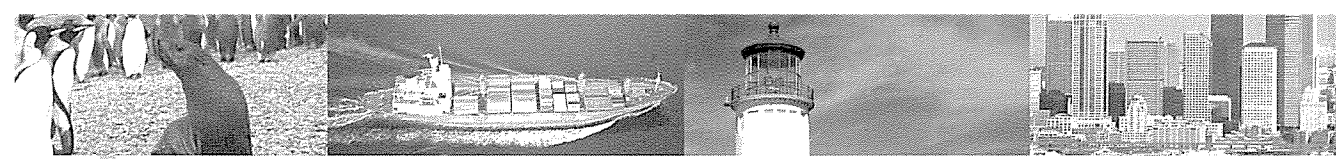
**(10) 감가상각**

톤세기간중에도 톤세자산에 대한 법인세법상의 장부상 감가상각은 계속 진행된다. 그러나, 실제로는 톤세적용 기간동안의 감가상각분은 소멸처리된다.

이는 톤세가 확정세이기 때문이다. 톤세기간 동안 장부상 감가상각을 계속해야 하는 이유는 동기업이 다시 법인세로 복귀할 경우에 감가상각을 계속진행해야 함에 대비하기 위함이다.

**(11) 공동운항**

Space Charter, Slot Charter, 선복 Pool 등의 공동운항 참여 기업의 공동운항사업부문에



대해서는 참여비율에 따라 톤세 또는 법인세가 적용된다.

공동운항 참여기업이 톤세선택기업이면 톤세가 적용되고 법인세 선택기업이면 법인세가 적용된다는 의미이며, 부담세금도 참여비율에 비례한다.

### (12) 유 보

한 기업이 톤세를 선택한 경우 톤세선택이전 기간, 즉, 법인세 적용 기간동안의 유보는 톤세영역과 법인세영역으로 나누어 톤세적용기간동안의 톤세영역과 법인세영역에 각각 연결처리한다. 이는, 향후 동 기업이 법인세로 복귀할 경우에도 동일하게 적용된다. 그 이유는 톤세적용기간중 톤세의 적용대상이 “해운소득 및 관련해운소득”에 한정되며, 톤세영역과 법인세영역으로 나누어지기 때문이다.

### (13) 해상운송 및 해상운송에 필수적으로 연계된 활동

톤세는 해상운송 및 해상운송에 필수적으로 연계된 소득에 대해서만 적용된다.

※ 해상운송 및 해상운송에 필수적으로 연계된 소득의 구분기준은 해양수산부, 재정경제부 등과의 협의를 거쳐야 하는 바, 현재 선박톤세제 도입 실무기획단에서 외국의 구분기준을 참조하여 국내실정에 맞는 세부 Manual을 작성중이며, 초안이 완성되면 해운업계의 의견을 수렴할 예정이다.

### (14) 선박톤세율

톤세제도의 핵심내용이면서 해운업계의 최대 관심사이기도 한 선박톤세율은 해운기업의 톤세부담액과 직결된다. 해운업계는 가능한 한 톤

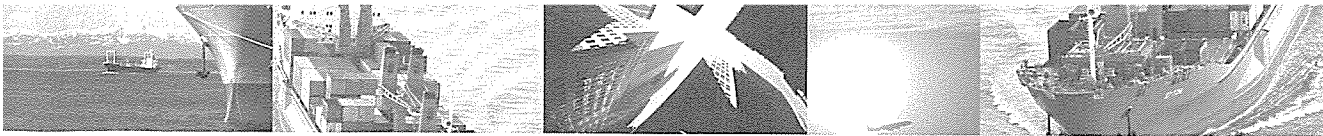
세율이 낮게 책정되기를 희망하고 있으나, 재정경제부 등의 입장은 해운업계의 입장과 차이가 있을 수 밖에 없다. 그러나, 우리나라의 톤세율이 최소한 경쟁국들의 톤세율보다는 낮게 정해져야 한다는 것이 해운업계의 바람이다. 또한, 톤세율은 톤세제도가 도입된 후에도 필요할 경우 조정되어야 할 것이다. 그 이유는 우리나라가 톤세제도를 유럽 등의 국가들보다 뒤에 도입함으로써 이들 국가들보다는 경쟁력 있는 톤세율을 정하는 것이 가능하나, 우리나라보다 뒤늦게 톤세제도를 도입하는 국가들은 우리나라의 톤세율을 참조하여 자국의 톤세율을 결정할 것이기 때문이다.

참고로 우리나라 해운기업이 1993년부터 2002년까지 10년간 납부한 법인세는 총 2,500 억원으로써 많은해에 600억원에서 적은해에는 40억원까지 커다란 편차를 보이고 있으며, 매년 평균납부액은 250억원 내외인 것으로 파악되었다. 따라서, 선박톤세율은 이 수치를 참고하여 재정경제부가 적절한 톤세율을 결정할 것이다.

## 3. 시사점

우리나라가 톤세제도를 도입한다면 유럽의 톤세제도를 벤치마킹하게 될 것이다. 그러나, 우리나라의 톤세는 최소한 유럽의 그것보다 낮게, 즉, 유럽국가의 해운기업보다 경쟁우위에 설 수 있도록 톤세율이 정해져야 할 것이다.

그러나, 이는 또한 우리보다 톤세제도를 나중에 도입할 여러 경쟁국들에게 우리나라보다 톤세율을 낮게 도입할 수 있는 빌미를 제공할 것이다. 그러므로 이러한 문제점을 보완하기 위한 방안이 모색되어야 한다.



또한, 이는 국제적으로 톤세제도를 통해 자국 해운산업을 간접지원하는 경쟁을 촉진하게 될 것인 바, 이러한 추세는 향후 세계적으로 계속 확산될 것이다.

이러한 세계적인 해운조세경쟁은, 급기야 OECD에서 “유해조세경쟁(Harmful Tax Competition)” 논란을 야기하게 되었다. OECD 해운위원회는 톤세와 관련하여 각국의 조세정책 경쟁이 유해조세경쟁의 형태로 전개되지 않도록 하기 위해 향후 위원회 차원의 조치가 필요할 것이라는 판단을 가지고 있다.

유해조세경쟁이란 각 나라가 자국의 이익을 위하여 조세부담을 경쟁적으로 경감하는 행위를 말하는데 이와 같은 행위는 결국 공정경쟁의 국제 상거래 질서를 왜곡하는 결과를 초래한다. 톤세의 경우 처음 도입한 국가와 나중에 도입한 국가간에 세부담을 경감하는 경쟁이 진행되고 있어 유해조세경쟁과 유사한 형태를 보이고 있는 것으로 평가되고 있다. OECD는 이와 같은 문제를 인식하고 향후 위원회 차원의 조치를 결정하는데 필요한 객관적인 기초자료를 수집하고 있다. 현 시점에서 OECD의 분명한 입장은 아직 없지만 조사결과 조세경쟁이 심각하다고 판단되면 일정시점에서 더 이상의 조세경쟁을 금지하는 조치를 취할 가능성도 배제할 수 없다는 점은 우리가 참고해야 할 사항이다.

그러나 국제적으로 획일적인 조세완화제한지침을 마련하는데는 두가지 과제를 극복해야 한다. 첫째는 조세는 각 국가의 재정상황을 반영하는 주권행사이기 때문에 국제적으로 획일화하기 어렵다는 점이고, 둘째는 해운조세의 경쟁은 편의치적이 보편화되면서 본격화 되었기 때문에 편의치적을 금지하지 않는 한 해결이 어렵다는 것이다. 이것이 OECD의 고민이자 논의의

한계점이라 할 수 있을 것이다.

#### 4. 맺음말

지금까지 유럽의 톤세제도를 살펴보고 우리나라의 톤세제 도입방안과 관련하여 선박톤세제 도입 실무기획단에서 논의된 주요내용을 개략해 보았다.

앞에서도 언급하였듯이 선박톤세제도는 기존의 법인세 개념을 완전히 부정하지 않는다는 면에서 변형된 법인세의 일종이라 할 수 있으나, 손실이 발생한 경우에도 세금이 부과된다는 점에서는 “소득이 있는 곳에 세금 있다”는 소득과 세주의 원칙을 전면적으로 부정하고 있어 법인세제와는 전혀 상이한 제도라고 할 수 있다. 그러나, 유럽제국의 톤세제도를 뜯어보면 극심한 국제경쟁에서 뒤떨어져 점점 쇠퇴하고 있는 자국의 해운산업 지원방법을 고심한 결과로 탄생한 산물이라 여겨진다. 실제로 유럽제국도 이러한 사실을 고백하고 있는 바, 해운기업이 바다라는 글로벌 무대에서 경쟁하고 있는 한, 어떤 나라도 경쟁국의 지원정책이 자국의 해운산업에 미치는 영향에서 자유로울 수 없다. 이는, 우리나라가 톤세제도를 하루빨리 도입해야 하는 당위성이기도 하다.

끝으로, 우리나라의 선박톤세제에 관한 각계 각층의 다양한 의견을 수렴하기 위한 문은 항상 열려있다. 특히, 톤세제 도입의 직접적 수혜자인 해운기업의 적극적인 참여는 우리나라의 톤세제도가 세계에서 으뜸가는 톤세제도로 정착되는 초석이 될 것이다. 많은 참여를 기대한다.