

## 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과 분석

조규열\* · 이기환\*\*

### Analysis on Tax Benefits of Tax Lease Scheme for Ships

Cho, Kyu-Yeol\* · Lee, Ki-Hwan\*\*

#### Abstract

The tax lease scheme for ships is an advanced ship financing tool that generates tax benefits through accelerated depreciation of capital allowances and transferring them to the ship operator (leasee) via reductions in rental payments. The scheme was introduced by Japan in 1978 and by France in 1998 to support their shipping and shipbuilding industries. The size of tax benefits varies by country depending on the depreciation rate for ships, corporate tax rate, and the tax system on profits from the sale of ship. This study uses a virtual model of the Korean tax lease scheme for ships based on the French tax lease scheme. The size of tax benefits is calculated and compared to those in the French and Japanese tax lease schemes.

According to the analysis, the size of the tax benefit was approximately 19% for France, 14% for Japan, and 12% for Korea. This is differentiated by the country's depreciation rate and corporate tax rate, which have the greatest impact on the size of tax benefits. For the Korean virtual model, if the tax benefits are distributed by the operator and the investor at the rate of 75:25, the operator is expected to enjoy tax benefits equivalent to about 9% of the ship price and the investor to enjoy 3%.

Despite limited information and data regarding the tax lease scheme for ships, this study was the first attempt in Korea to design a virtual model of the Korean tax lease scheme based on some predictable assumptions. Therefore, a group of shipping, financing, and legal experts will follow up on more professional and practical reviews of the model in the near future. Hence, this study will serve as a small contribution to the early introduction of the Korean tax lease scheme for ships.

*Key words: Tax lease, Tax benefits, Operating lease, Finance lease*

▷ 논문접수: 2020.03.09.      ▷ 심사완료: 2020.05.03.      ▷ 게재확정: 2020.06.29.

\* 한국해양진흥공사, 정책지원본부장, 제1저자, kycho@kobc.or.kr

\*\* 한국해양대학교, 해운경영학부 교수, 교신저자, khlee@kmou.ac.kr

## I. 서론

선박 조세 리스금융은 리스기간 초기에 선박에 대한 고속 감가상각을 통해 대규모 감가상각비(비용)를 발생시켜 세제혜택을 받고 그 세제혜택의 상당 부분을 선사(Lessee)에게 이전시켜 선사의 선박 구매비용을 절감시켜 주는 선박 리스금융 기법의 하나이다.

이러한 선박 조세 리스제도는 일본이 1978년 저금리 기조 하에 기 축적된 자국 중소기업의 여유자금 활용 및 외국자본 유치 등을 위해, 프랑스는 1998년 자국의 조선과 해운 산업 지원을 위해 각각 동 제도를 도입하였다. 일본과 프랑스의 선박 조세 리스제도 도입 배경은 각국의 경제 여건 등에 따라 다소간의 차이는 있으나 자국의 해운산업 보호 및 육성이란 면에서는 모두 동일하다고 할 수 있다.

선박 조세 리스제도는 기본적으로 법인세 납부 지연효과 등을 통한 세제혜택(tax benefit)을 수반하고 있어 각국은 기본적인 제도의 골격을 제외하고는 제도의 핵심내용은 공개하지 않고 있다. 프랑스 선박 조세 리스제도의 경우 2007년 EU 집행위로부터 제도의 투명성 등의 문제가 제기됨에 따라 고속 감가상각률 하향 조정(연 40.6% → 28.125%), 정부의 사전 승인절차 폐지 및 지원대상 선사의 범위 확대(프랑스 선사 → EU 소재 선사) 등 대대적인 제도 정비를 단행한 바 있다. 그러나 이러한 제도의 정비 과정에서 프랑스 정부는 고속 감가상각률의 하향 조정에 따른 세제효과 축소를 우려하여 리스기간 종료 후 SPV(Special Purpose Vehicle)의 매각차익에 대한 95% 세금감면 조치를 마련하는 등 선박 조세 리스제도의 경쟁력 유지를 위해 많은 노력을 하였다는 점은 매우 주목할 만하다.

선박 조세 리스제도는 제도의 설계방법에 따라 선가의 약 10% 내외에 이르는 실효적 세제혜택을 제공한다. 우리나라도 이 제도를 도입·시행할 경

우 선박금융시장에서 다양한 신규 투자자와 대출기관 참여를 유인함으로써 선박금융의 유동성 부족을 해소할 수 있다. 또한 세제혜택의 일부를 화주에 제공하여 선화주 공동투자 확대를 통한 선화주 상생 협력 확대에도 실질적으로 기여할 수 있을 것이다.

따라서 이하에서는 프랑스, 일본 등 외국의 선박 조세 리스제도는 어떻게 설계되어 있고 세제혜택은 어떻게 생성·배분되는지를 살펴보고 이를 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도의 가상 모형을 설계해 보고자 한다. 그 다음에는 한국형 가상모형과 프랑스, 일본의 제도를 세제혜택 효과 측면에서 비교 분석해 보고자 한다.

## II. 선박 조세 리스제도의 개요

### 1. 개요

선박 조세 리스금융의 정의는 선박을 구매할 때 고속감가상각을 통한 세제혜택을 이용하여 선박 구입비용을 절감하는 금융기법이다. 고속감가상각은 회계적으로 감가상각 방법(정액법 또는 정률법) 중 고속의 정률법을 활용하여 선박의 내용연수 초기에 상대적으로 많은 금액을 상각하는 이른바 차등적 감가상각을 말한다.

이러한 선박 조세 리스금융은 경제침체로 불황이 장기화될 때 선박 투자를 촉진시켜 해운산업 활성화를 추진하고자 할 때 가장 많이 활용된다. 또한 정부 차원에서도 대규모 투자가 필요하거나 정책적으로 특정 산업을 육성·발전시킬 필요가 있을 때 고속감가상각을 허용하여 투자를 유치·확대하는 사례도 많이 있다.

조세 리스금융은 미국 등 각국 정부의 주도로 항공기와 선박 등 대규모 설비 구입을 촉진하고자 널리 활용되었다. 특히 선박의 경우 선가 절감으로

자국 해운사의 경쟁력 제고 및 전·후방 산업연관 효과를 통한 관련 산업의 동반 성장에 크게 기여한 것으로 평가된다. 선박은 각 국가별 고속 감가상각률과 법인세율에 따라 세제혜택 규모가 선가의 약 13.6%에서 18.9%까지 차이가 있다<sup>1)</sup>.

## 2. 거래의 성립요건 및 기본구조

선박 조세 리스금융이 성립되기 위해서는 첫째, 조세 리스금융은 선진 선박 금융기법으로서 거래 당사자가 다수이고 계약구조도 복잡하여 거래 추진에 상당한 시간과 비용이 발생하므로 수척의 시리즈 선박금융 거래와 같이 통상 1억불 이상의 대규모 금융거래이어야 한다. 둘째, 해당 국가의 세법상 대규모 감가상각비(비용)를 발생시킬 수 있도록 정률법에 의한 고속감가상각이 허용되어야 한다. 셋째, 조세 리스는 통상 운용리스로서 투자자는 금융조달과 선박 잔존가치 리스크를 부담하지만 선박 운항 및 관리 등 선박과 관련한 모든 책임은 선사와 선박관리회사가 부담하는 금융리스적인 성격도 있다. 넷째, 투자자는 세금절감 효과 극대화를 위해 리스기간 초기 발생하는 대규모 감가상각비를 상쇄할 만한 충분한 당기순이익을 시현하는 우량 금융기관이 그 역할을 주로 담당한다. 다섯째, 대부분의 해운회사는 이러한 감가상각비(비용)를 상쇄할 만큼 매년 충분한 영업이익을 안정적으로 내지 못하므로 비용을 제3자에게 이전할 수 있는 관련 세법이 마련되어 있어야 한다. 여섯째, 고속감가상각 효과의 극대화를 위해 조세 리스금융은 통상 신조 선박을 대상으로 추진된다. 일곱째, 조세 리스금융은 세금절감 효과로 인해 모든 선박 거래에 대해 무차별적으로 허용되는 것이 아니다. 일반적으로는 세제혜택 가능성을 담보하기 위해 정부와 사전협의 후 추진되므로 통상 조세 리스 전문 컨설턴트가 중간에

agent 역할을 담당하여 알선·추진한다.

선박 조세 리스금융 거래의 기본구조를 세제혜택 측면에서 살펴보면, 우선 투자자는 나중에 세금절감을 받게 되는 금융기관<sup>2)</sup>(투자자겸 SPC 모회사)으로서 리스기간중 선박의 소유주 겸 차주가 되는 SPC를 설립한다. SPC는 선박 자산에 대한 고속감가상각을 통해 리스기간 초기에 막대한 금액의 회계상 비용을 발생시켜 영업손실(리스료 수입 - 감가상각비 - 대출이자)을 기록하게 된다. 리스기간 중 발생한 영업손실은 SPC 모회사인 금융기관으로 이전시키고 금융기관의 영업비용으로 계상되어 금융기관의 법인세를 절감<sup>3)</sup>시킨다(CA-CIB, 2018).

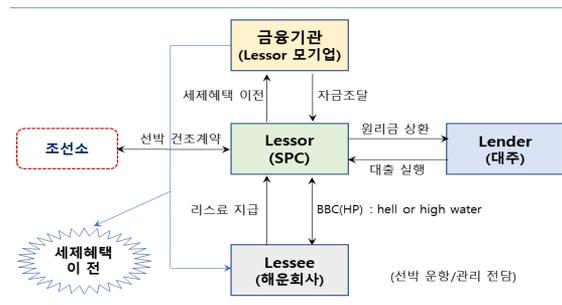


그림 1. 선박 조세 리스금융 거래의 기본구조

자료 : 한국해양진흥공사(2020), 한국형 선박 Tax Lease 제도, p.4

금융기관은 대규모 영업손실을 흡수할 수 있는 영업이익 창출 능력(tax capacity)을 보유하고 있다. 그러나 선박의 운항에 따른 제반 리스크는 선사가 사실상 부담<sup>4)</sup>하므로 각 국가의 조세 리스 관련법령 또는 투자자와 선사 간 합의에 따라 법인세 절감분의 대부분은 선사에게 이전된다. 한편, 선박 조세

1) <표 8> 참조.

2) 프랑스는 주로 금융기관이 일본은 중소기업이 투자자로 참여  
 3) Lessor 모회사(금융기관)의 법인세 절감액 : Lessor의 영업손실 금액 × 법인세율  
 4) 조세 리스제도 변경에 따른 거래 취소 등 조세 리스금융과 관련한 제반 위험은 선사가 모두 부담함에 따라 세제혜택의 대부분은 Lessee에게 이전됨.

리스금융 거래에 따른 세제혜택 이전 방법은 국가별로 상이하다.

선박 조세 리스금융에서 SPC의 과세대상은 리스료 수입에서 법인세 공제가능금액(감각상각비와 이자금액)을 뺀 금액이며 통상 전체 리스기간 동안 리스료 수입은 공제가능금액을 상회하게 된다. 그러나 고속감가상각을 하게 되면 리스기간 초기에 해당년도의 공제가능금액이 리스료 수입을 초과하게 되어 과세대상금액이 부(-)가 됨으로써 tax losses가 발생한다. 이러한 tax losses는 조세납부의 지연효과<sup>5)</sup>를 유발시켜 화폐의 시간가치(time value of money) 효과를 통해 선사에게 세제혜택을 제공<sup>6)</sup>하게 된다.

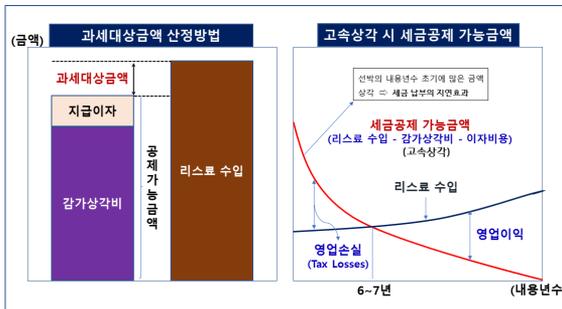


그림 2. 선박 조세 리스금융의 세제혜택 구조

자료 : CA-CIB(2018), The Emergence and Importance of JOL, p. 4

선박 조세 리스금융은 선사에게 리스기간 중 언제든지 리스계약을 해지할 수 있는 포괄적 권리를 제공한다. 이 경우 선사는 SPC(투자자)에게 해지수수료<sup>7)</sup>를 지불해야 한다. 선박 조세 리스금융 거래에서는 선박에 대한 고속감가상각에 기인하여 리스

기간 중 선박의 시장공정가치(Fair Market Value : FMV)가 장부가치(Tax Depreciated Value)보다 크게 된다. 각 나라의 세법에 따라 선박 매각 시 FMV와 TDV의 차액(Strip)은 과세되기도 한다.

만약, 이 차액에 대해 과세가 되면 선박 매각에 따른 조세 리스계약의 조기 해지 시 SPC(투자자)는 선박 매각차익에 대한 세금을 부담하게 되므로 조세 리스거래에 따른 세제혜택은 일부 축소될 수 있다.

### III. 주요국의 선박 조세 리스제도 분석

세계 주요국의 선박 조세 리스제도는 국가별 조선·해운산업의 위상, 제도 도입 취지, 관련 세법 등에 따라 조세 리스 대상 선박거래, 정부의 인가 여부, 필요 요건, 고속 감가상각률, 조세혜택 이전 방법 등이 서로 조금씩 차이가 있다. 현재 선박 조세 리스금융이 가장 활발히 성사되고 있는 프랑스와 일본의 선박 조세 리스제도를 간략히 살펴보면 다음과 같다.

#### 1. 프랑스

프랑스는 자국 산업의 경쟁력 강화를 목적으로 1998년에 조세 리스제도를 최초 도입하여 그동안 선박, 항공기, 철도 등의 자산구매에 이용하여 왔다. 특히 프랑스는 자국 해운산업이 유럽의 주요 경쟁국에 비해 낙후됨에 따라 CMA-CGM 등 자국 국적선사의 영업경쟁력 제고 등을 위해 선박 조세 리스제도를 많이 활용하여 왔다.

프랑스의 선박 조세 리스제도는 2000년대 초부터 EU 내에서 특혜성 시비 문제가 제기됨에 따라 프랑스 정부는 2007년에 정부의 사전승인 폐지 등 대대적인 제도 개편을 하였다. 이하에서는 1998~2006년 기간(도입기)과 2007년 이후(도약기)로 나누어 프랑스의 선박 조세 리스제도를 살펴보기로 한다.

5) 정률법 상각에 의한 세제혜택은 과세의 지연에 불과하나 미래 영업이익이 크게 되면 할인율에 의한 할인금액이 많아 총 세액 NPV 비교(정액법 상각 NPV > 정률법 상각 NPV) 시 정률법 상각에 의한 총 세금 부담액이 더 적게 됨.

6) Lessor 모기업의 tax capacity 제공에 따른 수수료 제외  
7) 통상 조세 리스계약 해지에 따른 임대인의 손해를 보상하는 금액

1) 1998~2006년 기간(도입기)

(1) 개요

프랑스의 선박 조세 리스제도(도입기)를 활용하기 위한 기본요건은 다음과 같았다. 첫째, 프랑스 정부가 해당 선박을 구매하는 것이 자국의 국익에 기여한다는 점을 인정하여야 한다. 둘째, 조세 리스 거래와 관련 선사와 프랑스 금융기관은 프랑스 정부에 해당 조세 리스 거래에 대한 승인을 신청한 후 신청으로부터 2개월 이내에 예비승인을 받아야

(2) 계약구조(2004년 CMA-CGM 사례)<sup>8)</sup>

프랑스의 선박 조세 리스거래는 우선 본 건 거래에 참여하는 프랑스 금융기관(예 : CA-CIB 등)이 자국 내 설립되는 비과세대상 특수목적법인 SPC[GIE : Groupement d'interet Economique]가 선박의 소유자 및 차주로서 임대인이 된다. 임차인은 프랑스 국적선사인 CMA-CGM이며 대주는 CA-CIB 등 금융기관이다. 선박 조세 리스구조의 세제혜택을 극대화하기 위하여 프랑스 CA-CIB 등 대주단은 건조(제3국 건조도 허용) 중인 선박의 용골

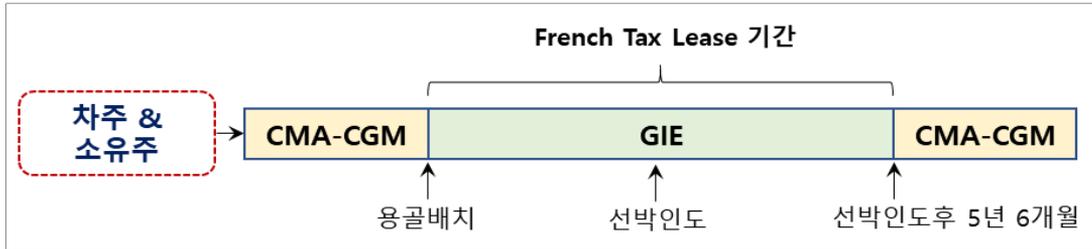


그림 3. 프랑스 조세 리스거래의 진행과정

자료 : 한국수출입은행(2005), Tax Lease를 이용한 선박 Structured Finance, p.10

한다. 셋째, 해당 선박은 프랑스에 등록되어 프랑스 선사가 운영하여야 한다. 넷째, 프랑스 국적 선원이 총 선원의 35% 이상 승선하여야 하고 선사는 해당 선박을 최소 8년 이상 보유해야 하는 점 등으로 요약할 수 있다.

도약기의 프랑스 선박 조세 리스제도는 선박에 대한 고속 감가상각률을 40.6%까지 허용해 주었는데 이는 영국의 25%에 비해 높은 수준이었다. 당시 프랑스의 법인세율 34.3%와 연계 지원되는 경우의 세금절감 효과는 선가의 약 26%에 달해 영국 등 여타 국가의 선박 조세 리스제도에 비해 세제혜택 규모가 큰 것으로 나타났다 (CA-CIB, 2017).

배치 이후 자국 내에 GIE를 설립함과 동시에 조세 리스금융을 개시한다. 이에 따라 선박 소유권은 CMA-CGM에서 GIE로 이전되며 선박 건조계약서에 따른 대금결제 채무도 CMA-CGM에서 GIE로 이전된다. 한편, GIE는 비과세대상 명목상의 특수목적 법인이므로 CMA-CGM은 선박 건조기간 동안 GIE의 조선소 앞 건조대금 지급채무에 대한 보증을 제공하게 된다.

GIE의 모회사인 CA-CIB, B&P Paribas 등 GIE Member 은행들은 본 건 조세 리스거래 개시 시점부터 GIE 소유 선박에 대해 연 40.6%의 고속 감가

8) 본 사례는 수출입은행이 CMA-CGM앞 8,200TEU 컨테이너선 8척(수출계약금액 : USD 6.4억) 선박금융 프로젝트를 프랑스 조세 리스구조로 변경 승인(2004년)한 자료를 재 정리한 것임.

상각)을 실시한다. 이후 이에 따른 비용과 대출금 지급이자 등의 비용을 GIE로부터 이전받아 세금납부 이연효과를 통해 법인세를 절감하게 된다. GIE Member 은행들은 나중에 고속 감가상각으로 인해 선박 장부가치가 선가의 약 5% 수준으로 감소되는 시점(통상 선박 인도 후 5년 6개월)에 GIE를 해산하면서 조세 리스는 자동 종료되고 선박의 소유권도 CMA-CGM으로 이전된다.

본 건 프로젝트의 선박금융은 ①A Loan(수은 대출금 : 선가의 56%), ②B Loan(GIE Members의 무상 대출금 : 선가의 22%) ③C Loan(A, B Loan 보다 후순위대출인 GIE Member 대출금 : 선가의 6%) ④CMA-CGM 자기자금(선가의 16%)으로 조달되었다. GIE Member 은행들은 세제혜택을 얻는 대신에 조세 리스기간 동안 B Loan(Tax Loan)의 대출원리금 상환 의무를 면제해 준다. 조세 리스 종료 시 B Loan은 소멸되며 원리금 상환 의무도 자동 소멸된다. 다만, 리스기간 중 CMA-CGM이 파산하는 경우 GIE Member 은행들은 기존에 수취한 세제혜택을 전액 프랑스 정부에 반납해야 한다.

이에 따라 GIE Member 은행들<sup>10)</sup>은 리스기간 중 B Loan 전체 금액에 대해 A Loan 대주단과 Pari-pasu 조건의 제1순위 본선담보권을 보유하며 리스기간 종료 시 동 담보권은 소멸하게 된다. CMA-CGM 발주 선박과 관련한 프랑스 조세 리스 금융 거래의 기본구조는 그림 4와 같다.

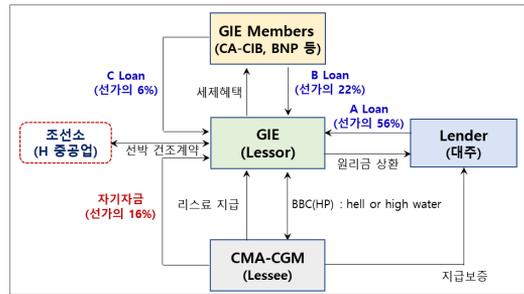


그림 4. CMA-CGM 선박 조세 리스금융 거래의 기본구조

자료 : 한국수출입은행(2005), 상계자료 p.13

본 건 프로젝트의 금융구조는 우선 A Loan은 수출입은행이 OECD 선박 수출신용양해에 따른 선박 수출금융으로 선가 56%에 대해 상환기간 12년, 원금균등분할 상환 조건으로 약 3.8억 달러를 지원하였다. B Loan은 GIE Member 은행들이 수취하는 세제혜택 금액을 현재가치로 할인한 금액을 하회하는 수준에서 결정되었다. 본건 거래의 경우 총 세제혜택 규모는 선가의 약 26%<sup>11)</sup> 수준이었고 B Loan 규모는 이 보다 낮은 선가의 약 22%로 구조화되었다.

표 1. CMA-CGM 프로젝트의 금융조달 현황

구분	A Loan	B Loan	C Loan
대주	수출입은행	CA-CIB 등	CA-CIB 등
대출성격	선순위	선순위	후순위 <sup>2)</sup>
대출금액	USD 3.8억	USD 1.5억	USD 0.4억
대출기간	12년	5.5년	12년
상환방법	원금균등	원리금상환 의무 없음	만기 일시상환
대출이자율	CIRR + 0.3%		연 8.2%

자료 : 한국수출입은행(2005), 상계자료, p.13-14

9) 프랑스 세법상 선박 조세 리스거래에 따른 감가상각비는 GIE가 아닌 GIE 모회사(모회사 그룹 전체 포함)의 영업비용으로 계상됨.

10) GIE는 조세리스의 세제혜택 생성을 위한 비과세 대상 특수목적법인으로 프랑스 내 설립되는데 본 건 사례의 경우에는 다수의 프랑스 은행 투자자들로 구성되었으며 세제혜택은 각 투자자의 자본율에 따라 pro-rata로 배분됨.

11) 거래 당시 고속감가상각률은 40.6%, 법인세율은 35%임.

12) 리스기간 종료 후 B Loan은 소멸되며, 동시에 C Loan은 선순위로 전환되고 대출금리도 연 8.2%에서 선순위 대출금리 수준으로 인하됨.

C Loan은 본 건 조세 리스기간 중에는 A와 B Loan의 후순위로 취급되나 리스기간 종료 후에는 B Loan이 소멸되므로 A Loan과 함께 선순위 대출로 전환되며 동시에 대출금리는 A Loan 수준으로 인하된다. 이러한 금융구조는 국제상업은행들이 선박금융시장에서 특별한 경우가 아닌 경우 후순위대출에 참여하지 않기 때문에 사전적으로 A Loan 대주단과 합의한 후 설계되었다.

(3) 세제혜택 발생 Process

프랑스의 선박 조세 리스거래의 세제혜택 발생 Process를 살펴보면 우선 GIE는 선박 장부가액(선가 + 부대비용)에 대해 연 40.6%의 고속 감가상각을 실시하여 리스기간 초기에 상당한 금액의 회계상 비용을 발생시킨다. GIE는 이러한 감가상각비용 외에 선순위대출(A Loan)과 후순위대출(C Loan)에 대한 이자금액도 비용으로 처리한다. 결국, GIE의 수익은 [리스료 수입 - 감가상각비 - 이자비용]으로 산출하는데 리스기간 초기 고속상각에 의한 대규모 감가상각비로 인해 GIE는 막대한 영업손실을 기록

과세대상 소득을 크게 감소시킨다. 은행들은 결국 현금 기준으로 GIE 손실금액의 35%(당시 프랑스 법인세율)에 해당하는 이익을 향유하게 된다. 이에 따라 GIE Members는 이러한 대규모 영업손실을 흡수할 수 있는 상당한 규모의 영업이익을 매년 안정적으로 창출할 수 있는 CA-CIB 등 프랑스 대형 상업은행들로 주로 구성된다. 한편, 프랑스의 선박 조세 리스금융 거래는 관련 당사자가 많아 매우 복잡한 계약서들로 성사되는데, 주요 계약서의 내용은 표 2와 같다.

2) 2007~현재(도약기)

(1) 개요

프랑스의 선박 조세 리스제도는 2000년대 초 EU 집행위에서 정부의 사전승인 절차 등이 정부 보조금에 해당할 수 있다는 지적이 제기됨에 따라 보조금적 요소를 제거하는 등 대대적인 제도개선을 하였는바, 주요 제도개선 내용은 다음과 같다.

첫째, 조세 리스거래에 대한 프랑스 정부의 사전 승인 절차를 폐지하였다. 이에 따라 조세 리스제도

표 2. 프랑스 선박 조세 리스금융의 주요 계약서 내용

구분	계약서의 주요 내용
A, B, C Loan Agreement	Master Loan Agreement가 아닌 A, B, C Loan 각각의 Loan Agreement
Novation Agreement	프랑스 조세 리스 개시 및 종료 시점에 맞추어 대출은행에 대한 대출원리금 상환의무 주체를 조정(해운회사 → GIE → 해운회사)하는 계약
Framework Agreement	GIE 설립시점 및 절차, 프랑스 해운회사와 GIE(GIE Members 포함)간 채무이전 내용 및 A, B, C Loan 대주단 권리·의무 관계 명시 등
Inter-creditor Agreement	A, B, C Loan 대주단 담보권 우선순위 명시 등

하게 된다.

그러나 GIE는 프랑스 세법 상 과세대상이 아니므로 리스기간 중 발생한 영업손실은 GIE 모회사인 GIE Members 은행들에게 이전되어 이 은행들의

를 활용하고자 하는 경우 선사는 조세 리스 전문금융기관(CA-CIB 등 프랑스 대형 상업은행)과 사전 협의하여 해당 거래에 대한 세제혜택이 가능한 지 여부를 점검하여야 한다. 다만, 정부의 공식적인 사

전승인 절차는 없지만 프랑스 세무 당국이 모든 조세 리스거래에 대하여 세제혜택을 제공하는 것은 아니며 선사는 개별 거래에 대한 세제혜택 가능 여부를 세무당국과 계속 협의해야 한다는 점에서 사실상 정부 승인이 있는 것과 차이가 없는 것으로 보여 진다.

둘째, 선박 조세 리스거래의 방식이 ①단일 투자자 리스거래와 ②다수 투자자 리스거래로 이원화되었다. 단일 투자자 리스거래는 매년 대규모 영업이익을 내는 프랑스 대형 상업은행과 같은 우량 tax capacity provider가 단일 투자자로 참여하는 거래를 말한다. 다수 투자자 리스거래는 다수의 투자자가 partnership 형태로 공동 투자하는 리스거래이다. 그러나 현실적으로 여러 국적의 다수 투자자가 공동으로 참여하는 경우 지분비율, 장기간의 지속적 영업이익 창출 문제 등 복잡한 규제 내용이 많아 현재는 잘 활용되지 않고 있다.

셋째, 지원대상 선박의 등록 또는 운영 국가의 범위를 프랑스 외에도 EU 국가 전체로 확대하였다.

즉, 다수 투자자 리스거래(multi investor lease transaction)<sup>17)</sup>의 경우 지원대상을 프랑스 외에도 프랑스와 이중과세방지 협정을 체결한 EEA(European Economic Area) 국가에서 등록 또는 운영<sup>18)</sup>되는 선박으로 확대하였다. 이는 EU의 보조금 시비를 사전 차단하기 위한 조치로 해석된다.(Gilles Cervoni, 2008)

넷째, 선박에 대한 감가상각률을 종전 40.6%에서 28.125%로 하향 조정하는 대신에 세제혜택이 축소되는 것을 방지하기 위하여 선박 조세 리스거래가 종료(통상 리스기간은 8년)되는 시점에 SPV 지분을 선사(lessee)에게 매각할 때 발생하는 지분 매각차익에 대해 세금의 95%를 감면<sup>19)</sup>하였다.

다섯째, 고속 감가상각률이 정률법에 의한 연 28.125%로 하향 조정됨에 따라 선박 조세 리스기간은 8년으로 정형화되었다. 다만, 감가상각의 특례 조항을 신설하였다. 그 중 하나는 고속 감가상각은 신조 선박에 한해 적용되나 선박 인도 후 2년 이내에 refinancing되는 선박에 대해서도 예외적으로 허

표 3. 프랑스 선박 조세 리스제도의 변경내용

구분	변경 전	변경 후 (2007.1.1. 이후)	
		단일 투자자 거래	다수 투자자 거래
정부승인	사전승인 필요	제약사항 없음	사후 제약
선박운항주체	프랑스 선사	제약사항 없음 (프랑스/EU 경제에 기여)	EU 역내 국가 (이중과세방지협정 체결)
선박등록국	프랑스	제약사항 없음 (프랑스/EU 경제에 기여)	편의치적국 또는 EU 역내국가 <sup>13)</sup> (이중과세방지협정 체결)
선원국적	프랑스 국적 선원 35% 이상 고용	제약사항 없음	EU 역내 선원
리스기간 <sup>14)</sup>	12년	8년	8년
Lessor	GIE	SPV <sup>15)</sup>	GIE
상각법	가속상각 허용 (연 40.6%)	정률법 (연 28.125%)	정률법 (연 28.125%)
특례 (Derogation)	-	Keel Laying 단계, 선가 50% 이내 범위에서 감가상각 가능	Keel Laying 단계, 선가 50% 이내 범위에서 감가상각 가능
세제혜택 <sup>16)</sup>	선가의 20% 내외	선가의 19% 내외	선가의 19% 내외

용하는 것이었다. 또 다른 하나는 선박 인도 전 용골(keel-laying) 시점부터 실제 지급된 비용에 대해 선가의 50% 한도 내에서 조기 고속 감가상각을 허용한다는 것이다(CA-CIB, 2017).

(2) 계약구조 및 세제혜택 Process

2007년 개정된 선박 조세 리스의 계약구조는 큰 틀에서 종전의 제도와 별 차이는 없으나, 프랑스 정부의 사전 승인절차가 필요 없고 선박에 대한 감가상각이 리스기간 8년에 걸쳐 28.125%의 정률법으로 상각됨에 따라 종전의 A, B, C Loan 구조 대신에 매년 발생하는 투자자의 세제혜택 분을 예치하는 SPV의 Cash Deposit A/C를 개설한다는 점이다. 선가의 약 15%<sup>20)</sup>에 상응하는 세제혜택 금액이 리스기간 중 Deposit A/C에 예치되고 선사는 동 금액만큼 선사의 용선료(리스료)가 낮게 책정되어 리스료를 지급하게 된다. 이에 따라 SPV는 선순위 대출금액(선가의 75%)에서 세제혜택 분(선가의 15%)을 제외한 선가의 60%만을 상환하게 된다.

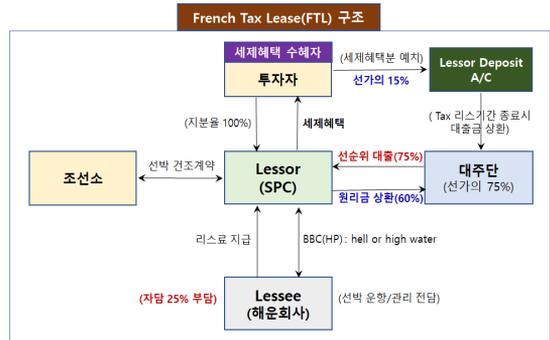


그림 5. 프랑스 선박 조세 리스금융 거래의 계약구조  
 자료 : 한국해양진흥공사(2020), 상계자료, p.5

투자자는 2007년 세제 개편에 따라 별도의 투자자금 투입 없이 tax capacity provider의 역할을 통해 조세 리스거래에 참여함으로써 총 선가의 19% 내외의 세제혜택을 받게 된다. 동 세제혜택 분 중 자신의 수익률과 거래비용(선가의 약 4% 내외, 선사와 협상에 의해 결정)을 제외한 나머지 세제혜택 분은 리스거래에 따른 제반 리스크를 실질적으로 부담하는 선사에게 제공하게 되어 선사는 선가의 85% 금액으로 선박을 건조할 수 있게 된다. 투자자는 리스계약 체결시 선사에게 SPV 지분인수 option을 부여하며 8년의 리스기간 종료 시 선사가 SPC의 지분인수 option을 행사하게 되면 프랑스 세무당국은 지분 매각차익에 대해 95% 세금 감면혜택을 부여하게 된다.(CA-CIB, 2017)

한편, 프랑스도 우리나라와 같이 2004년부터 자국 선사(선박 운항소득이 전체 소득의 75% 이상)에 대해 톤세제도를 운영하고 있다. 조세 리스제도의 고속감가상각에 따른 초기 세제혜택은 단순히 법인세 납부 지연효과에 따른 세금 절감이라고 할 수 있다.

그러나 프랑스 세무당국은 톤세 적용대상 선사

- 13) 아이슬랜드 및 노르웨이 포함
- 14) 다만, 조세 리스계약은 사실상의 세제혜택이 종료되는 시점(통상 리스기간 개시 후 6-7년)에 종료됨.
- 15) SPV의 지분은 모회사(주로 은행)가 최소 95% 이상 직·간접적으로 보유하여야 함.
- 16) 제도변경 후의 세제혜택 분은 투자자간 투자비용에 따라 pro-rata로 배분되며, 세제혜택은 SPV 지분 매각차익에 대한 법인세 95% 감면을 가정한 수치임.
- 17) 프랑스 세법(French Tax Code) Article 39 C 거래를 말함.
- 18) 파나마에 등록된 선박이라도 1년 중 3/4 이상을 EEA 국가 내에서 운영되는 경우도 포함
- 19) 2007. 1. 1부터 적용된 투자자의 新출구전략으로 40.6%의 고속감가상각이 허용되지 않음에 따라 마련된 세제 개편내용임. 종전에는 리스기간 종료시 선박을 매각하는 경우 매각차익에 대해 34.43% (2020년부터 31%)의 법인세를 납부하였음. 그러나 변경된 세제에 따르면 세무당국은 거래 시작 단계에서 투자자가 선사에게 SPV의 지분인수 권리를 사전에 약정된 금액으로 부여하였고 리스기간 종료 시에 선사가 이 권리를 행사하는 경우에는 지분 매각차익의 95%에 대해 세금을 감면함.
- 20) Agent·법률비용 및 투자자(선박금융) 투자 없이 tax capacity만 제공) 수익 공제 후 세제혜택 금액

21) 6차 년도 선박의 장부가액(242,25)에 감가상각률(28,125%)을 곱하여 산출한 감가상각액(68,14)이 장부가액(242,25)의 1/3 금액(80,75)보다 작으므로 6차 년도부터 매년 80,75를 정액 감가상각 처리

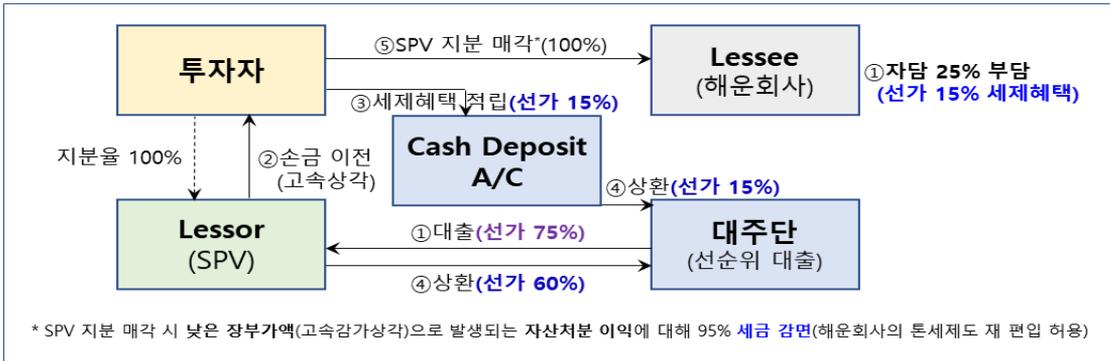


그림 6. 투자자의 SPV 지분매각 구조

표 4. 프랑스 조세 리스제도의 선박 감가상각비 산출방법

연도	산출내역(9/10일자로 1,000유로 선박 구입)	감가상각비(단위: 유로)	
		당해년도	누계액
1차년도	$1,000 \times 28.125\% \times 4/12$	93.76	93.76
2차년도	$(1,000 - 93.76 = 906.24) \times 28.125\%$	254.92	348.68
3차년도	$(906.24 - 254.92 = 651.32) \times 28.125\%$	182.32	531.00
4차년도	$(651.32 - 182.32 = 469) \times 28.125\%$	131.93	662.93
5차년도	$(469 - 131.93 = 337.07) \times 28.125\%$	94.82	757.75
6차년도	$(337.07 - 94.82 = 242.25^{21}) \times 1/3$	80.75	838.50
7차년도	$(242.25 - 80.75 = 161.5) / 2$	80.75	919.25
8차년도	$161.5 - 80.75$	80.75	1,000

자료 : French Flag Rif(FFR), Taxation(Online : 참고문헌 참조)

대해 선박 조세 리스제도를 지원하고 있음에도 불구하고 선사가 리스기간 종료 후 동 선박을 톤세제도에 편입하는 것을 허용하고 있다. 또한 투자자의 SPV 지분 매각차익에 대해 95% 세금감면을 제공하고 있어 사실상 고속감가상각에 따른 세제혜택은 법인세의 납부 지연효과가 아닌 세금 감면과 동일한 것으로 평가된다(CA-CIB, 2017).

## 2. 일본

일본의 조세 리스금융은 처음에는 조세 리스의 목적이 아닌, 출자자의 투자지분 및 대출금을 이용하여 항공기 또는 선박의 도입비용을 최소화하기

위한 레버리지 리스(Japan Leveraged Lease : JLL) 형태로 1978년에 최초 도입되었다. 그러나 JLL은 해당 자산의 감가상각 방법을 정액상각만 인정하여 세제혜택이 적고 자국에 선박을 등록해야 하며 역외대출만 허용되는 등 선사의 리스크 부담이 과중하다는 불만이 제기되었다. 이에 따라 일본 조세당국(National Tax Agency : NTA)은 1999년에 세법을 개정하여 현재 전 세계적으로 많이 활용되고 있는 조세 리스제도인 JOL(Japanese Operating Lease)과 JOLCO(Japanese Operating Lease with Call Option) 제도를 시행하게 되었다.

1) JOL

JOL은 일본의 전형적인 운용리스 제도로서 주로 리스기간 만료 시 잔존가치에 큰 변동이 없는 항공기(선박의 경우 중고선) 거래에 주로 활용되며 투자자(tax investors)가 리스기간 만기 시 자산의 잔존가치 리스크를 부담하게 된다. JOL은 선박의 경우 최대 15%의 정률법에 의한 감가상각이 가능하며 선박 인도 후 첫해에 한해 30%의 특별 감가상각이 인정된다.

선박 JOL 거래에서 선사는 리스계약 기간 중에 리스계약을 중단하고 SPC에게 지급해야 할 리스금액의 현재가치를 지불할 경우 리스계약을 해지할 수 있다. 또한 선박에 대한 잔존가치 변동 리스크를 투자자에게 전가시킴으로써 결국 자국선사를 보호하고자 하는 리스거래이다. JOL은 리스기간이 통상 10년 이내로서 외국선사도 Lessee로 참여가 가능하나 선박과 mortgage는 반드시 일본에 등록하여야 한다. 선순위 선박금융은 선박관련 담보 외에 소구권이 제한되는 limited recourse 조건으로 제공

가의 70~80%에 대해 선박관련 담보 외에 소구권이 제한되는 limited recourse 조건으로 선순위 선박금융을 조달하여 선박을 발주하게 된다. 따라서 JOL은 중국의 선박 리스금융과 같이 선사의 자담부담 없이 선가의 100% 금융을 조달할 수 있는 운용리스이다.

2) JOLCO

JOLCO는 신조 선박에 활용되는 운용리스로서 선사가 투자자로부터 既 확정 가격으로 선박을 조기에 매입할 수 있는 권리(Early Buy Option : EBO)를 보유하는 리스거래이다. JOL은 일본의 금융기관 및 투자자만 참여가 가능하여 외국자본 유입 효과가 미흡하고 선사의 중도계약 해지로 인한 투자자의 리스크 부담과 비용이 상승하는 단점이 있었다. 이에 일본 정부는 신조선 투자에 활용할 수 있는 금융리스 속성을 포함한 운용리스 방식의 JOLCO 제도를 도입한 것이다.

JOLCO도 JOL과 마찬가지로 익명조합(TK)을 통

표 5. 일본 JOLCO 거래의 주요 참여자

주요참여자	내 용
중개인 (Arranger)	- (투자자 모집) 익명조합(TK) 설립 및 equity 투자자 모집 - (금융추진) 선박금융 조달 추진
투자자 (Equity Investor)	- 선가의 20~30%를 equity로 투자 (만기 일시 회수) - TK(Lessor) 자산의 가속상각에 따른 연결회계 상 상각손실을 이용하여 법인세 절감
임대인 (Lessor/TK)	- 일본 세법상 legal entity가 아닌 익명조합 - 가속상각을 통한 영업손실을 투자자 모기업으로 이전
임차인 (Lessee)	- 선박의 실사용자로서 자담 없이 선박을 발주/임차사용 - 리스기간 만기 전 선박구매권(통상 2회 보유) 행사 가능 - 통상 신용이 우량한 선주(NYK, MOL 등)로 제한

된다. JOL 구조 하에서 리스거래 중개인(Arranger)은 일본 투자자들로부터 선가의 20~30%를 투자자금으로 모집하여 익명조합(Tokumei-Kumiai : TK<sup>22</sup>)을 설립·출자한 후, 자국 금융기관을 통해 선

해 선가의 20~30%에 해당하는 투자자금<sup>23</sup>)을 모집

22) 익명조합으로서 일반적인 SPC와는 다르게 일본 세법상 legal entity로 인정되지 않아 손실이 모기업으로 이전 가능

23) 투자수익률은 연 4% 내외이며 투자조건은 EBO 행사시 투자금을 일시 회수하는 조건(back ended)임. 또한, 투

하여 세제혜택을 향유하고 선가의 100% 금융을 조달할 수 있는 운용리스이다. 다만, 리스기간은 JOL이 10년 이내의 단기인 반면 JOLCO는 10년 이상의 장기(선박 신조선의 경우 통상 12년)인 것이 특징이다. JOLCO 거래의 진행절차는 다음과 같다.

첫째, 선사는 선박 발주계획을 수립한 후 JOLCO 거래 중개 전문금융기관을 선정하여 세무당국과 세제혜택 가능성, 선박금융 조달계획 등을 협의한 후 선박건조계약을 체결한다.

둘째, Arranger는 투자자를 모집하고 일본 내 SPC 형태의 익명조합(TK)을 설립한 후 투자자와 TK는 투자약정을 체결한다. 또한 Arranger는 역내의 금융기관들과 선순위 선박금융 조건을 협의한 후 limited recourse<sup>24)</sup> 조건의 Loan Agreement를 체결(TK vs 대주단)한다.

셋째, TK는 선가, 선박금융 금리조건, 세제혜택 등 제반 조건을 고려하여 선사와 리스계약을 체결한다. 이때 가장 중요한 것이 리스료와 EBO 상의 선박매수금액이며 이 조건결과에 따라 투자자의 투자수익률이 산출된다.

넷째, 리스기간 중 선사가 EBO를 행사하게 되면 투자자는 사전에 합의된 가격으로 선박을 선사에게 매각하며, EBO를 행사하지 않게 되면 만기에 제3자에게 매각 또는 재리스 한다.

JOLCO 구조에서 선사가 EBO를 행사하는 경우 투자자는 선박소유권을 선사에게 사전에 정한 가격으로 이전하여야 하며 이에 따른 이익 또는 손실은 투자자가 부담하여야 한다. 이와 같이 JOLCO는 법률적으로 운용리스로 구조화되기 때문에 선사가 EBO를 행사하지 않는 경우, 투자자는 선박을 제3자에게 매각 혹은 여타 선사를 물색하여야 하며 리

스기간 중 선박의 잔가 리스크를 사실상 부담하게 된다.

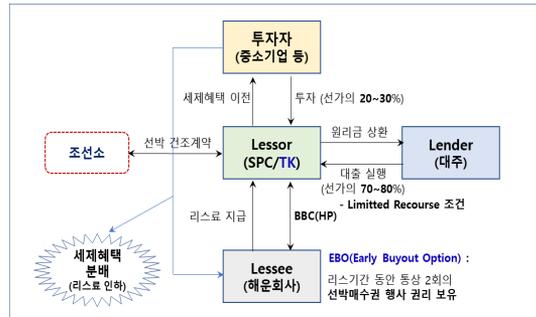


그림 7. JOLCO의 계약구조  
자료 : CA-CIB(2018), 상계자료, p.1~15

따라서 투자자는 리스기간 중 선박 잔가변동 리스크 및 선사의 신용위험 리스크를 계속 부담하게 된다. 또한 대주단 입장에서는 제한적 소구 조건의 금융 제공이므로 리스거래 구조화 시 용선계약 상의 용선료 수취금액이 금융계약서 상의 원리금 상환금액과 비교하여 부족하지 않은 지를 면밀히 점검해야 한다. 이에 따라 일본 세무당국은 SPC의 소유자인 투자자에 대한 자격요건을 제한하고 있는데 ①투자자의 리스크 흡수능력 ②선박관련 전문성 ③선박 잔가 리스크 부담 능력에 대한 입증 책임을 부과하여 검증하고 있다(CA-CIB, 2018).

이와 같이 JOLCO 구조에서 투자자는 최소 선가의 약 20% 이상을 만기 일시상환 조건으로 투자함과 동시에 선가 잔존가치 리스크를 부담하고 선사가 EBO를 행사하지 않게 되면 선박을 매각 또는 재리스 하여야 한다. 반면에 선사는 자담 부담 없이 우량한 조건으로 선박금융을 100%<sup>25)</sup> 조달하여 선박을 발주임차할 수 있다. 따라서 선박 조세리스(JOLCO) 거래에 따른 세제혜택은 대부분 투자자에

자자는 선박 매각차익으로 수익을 실현할 수도 있으며 통상 5년 또는 7년차 2회에 걸쳐 EBO를 실행할 수 있는 옵션을 선사에 제공하는 것이 일반적임.

24) 선박 관련 담보(보험 수익금 등 포함) 외 SPC 지분 또는 모회사에 대한 소구가 제한되는 조건

25) 투자자의 투자 비율이 낮은 경우(예 : 선가의 20%) 선사는 리스료 선납 등의 형태로 선가의 약 10% 내외에서 자금을 선 투입하는 사례도 있음.

게 제공되며 투자자는 약 4~5%의 투자수익률을 향유하게 된다. 한편, JOLCO 거래에서 선사가 5년 또는 7년차에 EBO를 행사하게 되면 투자자는 EBO 금액과 선박 장부가액(고속상각에 따라 통상 낮은 금액으로 책정)의 매각차익에 대해 세금을 납부해야 하므로 실질적인 세제혜택 규모는 축소될 수 있다.

#### IV. 세제혜택효과 분석

본 연구에서는 우리나라 실정에 가장 적합한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계한 후 실제 거래에 적용할 경우 생성되는 세제혜택을 산출하여 프랑스와 일본의 세제혜택과 비교 분석하여 보기로 한다.

##### 1. 주요 고려사항

한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계할 때 우선적으로 고려하여야 할 요소는 ①우리나라가 벤치마킹하기에 가장 적합한 외국의 조세 리스제도를 항목별로 정밀 분석하고 ②실효적 세제혜택 규모가 생성될 수 있도록 고속 감가상각률 등을 시나리오별로 분석하며 ③제도 도입 가능성을 제고하기 위해 가능한 조세제한특례법 개정 항목을 최소화하고 ④원활한 투자자 모집을 위해 투자 인센티브 및 보호장치<sup>26)</sup>를 마련하며 ⑤조세감면 조치에 따른 제도 관련 입법 상의 난관을 극복할 수 있도록 제도 도입에 따른 경제적 타당성을 확보하는 것이라고 할 수 있다.

26) 조세 리스제도가 운용리스로 설계됨에 따라 리스기간 종료 시 선사의 선박 또는 SPC 매입옵션 미행사 리스크 관련 정책금융기관의 이행보증 또는 확약 제공, 선박 환경오염사고 리스크 축소를 위한 P&I 등 보험금액 상향 조정, 미국 연안 운항금지(유조선), hell or high water 조건의 BBC 계약 체결, 우량 선박관리회사 선입을 통한 선박 관리 및 운항 등 다양한 투자자 보호장치를 마련하는 것이 필요

다음으로는 한국형 선박 조세 리스제도의 실효성을 확보하는데 가장 중요한 내용은 선사가 수취하게 될 세제혜택 규모라 할 수 있다. 다만, 세제혜택 규모는 선박에 대한 고속 감가상각률과 법인세율에 의해 결정되는데, 본 연구의 가상모형은 우리나라 법인세법 상 허용 가능한 선박에 대한 고속 감가상각률을 설정하고 법인세율은 현행 세법 상의 최고율 25%<sup>27)</sup>를 그대로 준용하기로 한다. 세제혜택 규모에 영향을 미치는 항목으로는 세법 상의 법인세율 외에 ①고속 감가상각률 ②SPC 영업비용의 모회사(투자자) 또는 모회사 그룹 전체 앞 이전 가능 여부 ③리스계약 종료 시 선사의 선박 또는 SPC지분 매각차익에 대한 세금 감면 여부 ④선박 또는 SPC지분에 대한 매각 약정금액 ⑤투자자의 기대수익률 ⑥해당 선박의 리스계약 종료 시 선가 전망 ⑦선박금융 대출이율<sup>28)</sup> 등이 있다. ④~⑦의 항목들은 각각의 성격상 사전에 제도적으로 규정하기 어려운 항목인 점을 고려하여 가상 모형에서는 ①~③의 항목은 제도적으로 사전에 정하되 ④~⑦의 항목들은 개별 거래별로 관련 당사자들간 협의하여 적정 세제혜택 규모를 산출하기로 한다.

##### 2. 기본가정

첫째, 조세 리스제도의 적용대상은 신조 선박으로 제한하되 선박 인도 후 2년 이내에 조세 리스거래 구조로 선박 재금융(refinancing)이 이루어지는 선박<sup>29)</sup>에 대해서도 예외적으로 적용하기로 한다.

27) 우리나라 법인세율은 과세표준에 따라 차등화되어 있는바 과세표준이 3,000억원 이상인 경우는 연 25%이며, 조세 리스거래에서 세제혜택을 향유하는 투자자는 통상 매년 대규모 이익을 창출하는 금융기관을 가정한 것임.

28) 선박금융 대출이자는 통상 선사가 지급하는 리스료에 그대로 반영되는 것이 일반적이므로 실질적으로는 세제혜택 규모에 영향을 주지 않음.

29) 선사가 SPC를 설립하여 선박 건조계약을 체결한 후 선박 금융을 조달하여 선박을 인도 받았으나 선박 인도 전에 조세 리스거래 추진 가능성이 불투명하여 우선 선박을

다만, 향후 입법추진 등을 위한 논의 과정에서 여타 산업과의 형평성, 정부의 조세감면 여력, 특정성과 관련한 WTO 보조금 이슈 등을 고려하여 항공기 등의 분야까지 적용대상 범위를 확대할 필요가 있는 지는 다시 논의할 필요가 있을 것으로 보여진다.

둘째, 고속 감가상각률은 현행 법인세법 시행령 및 조세제한특례법에 따른 선박 자산에 대한 고속상각 허용기준<sup>30)</sup>을 일부 완화하여 원양 국적선사 등 대기업으로 분류되는 선사에 대해서도 정률법에 의한 연 25.9%<sup>31)</sup>의 고속 감가상각률을 적용하기로 한다. 또한, 상기 고속 감가상각률의 적용기간은 현행과 같이 일몰 허용<sup>32)</sup>이 아닌 향후 10년 이상 유효한 것으로 가정한다. 추후 세제 개편으로 고속 감가상각률 등이 변경되는 경우에도 동 변경 내용이 기존 거래에는 소급 적용되지 않는 것으로 가정한다.

셋째, 선박 조세 리스제도는 우리나라 톤세제도를 이용하는 선사에 한하여 적용하며 선사가 리스계약 종료 후 SPC지분을 사전에 약정된 금액으로 매입하는 경우 해당 선박은 톤세제도를 다시 적용받는 것으로 한다. 또한 조세 리스금융은 운용리스

로 구조화되며 리스기간 종료 후 SPC는 선박 또는 SPC 지분 매각차익에 대해 프랑스 조세 리스제도<sup>33)</sup>와 유사하게 법인세액을 전액 감면 받는다고 가정한다.

넷째, 투자자는 매년 대규모 영업이익을 시현하는 국내 금융기관 또는 화주가 그 역할을 담당하는 것으로 하되 세제혜택 생성 가능성 제고 등을 위해 단일 투자자(single investor)로 구성하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 선화주 상생을 위해 국내 금융기관과 화주가 공동으로 투자하는 경우에는 공동투자자(multi investor) 구성을 예외적으로 인정하기로 한다. 또한, 투자자는 조세 리스거래와 관련 실제 equity 자금을 투자하거나 리스거래에 따른 여타 리스크를 부담하지 않고 가능한 tax capacity provider로서의 역할을 주로 담당하는 것으로 가정한다.

다섯째, 선박 조세 리스제도는 투자자 앞 세제혜택 이전을 위해서는 SPC(Lessor)가 선박에 대한 감가상각의 주체가 되어야 한다. K-IFRS 제16호(리스)에 따르면 금융리스의 경우 리스제공자는 금융리스 채권을 인식하고 리스로 수취 시 리스채권 차감 및 이자 수익을 인식하되 별도의 감가상각 자산이 존재하지 않아 감가상각은 불가능하다. 따라서 프랑스와 일본의 사례와 같이 한국형 조세 리스제도도 운용리스 방식으로 설계한다고 가정한다.

여섯째, SPC는 선박에 대한 고속 감가상각을 통해 발생한 대규모 영업손실을 SPC 모회사(투자자) 또는 모회사 전체 그룹 앞으로 전액 이전하여 손금 산입하는 것을 가정한다. 만일 선박의 고속 감가상각에 따른 SPC의 영업손실이 모회사로 이전되지 않을 경우 세제혜택을 통한 조세 리스제도 도입의 실효성이 없게 되므로 자회사 영업손실의 모회사 손금 산입과 관련한 제도적 보완이 필요할 것으로 보여진다.

인도 받은 후 2년 이내에 조세 리스거래를 추진하는 경우 예외적으로 허용(프랑스 사례 참조)

30) 법인세법 시행령 제29조(내용연수의 특례 및 변경) 제1항, 조세제한특례법 제28조의2(중소중견기업 설비투자자산의 감가상각비 손금산입 특례) 제1항과 제28조의3(설비투자자산의 감가상각비 손금산입 특례) 제1항에 따라 해당 특례 적용요건에 부합할 경우 정률법 상 선박에 적용 가능한 최대의 고속상각률은 선박의 현행 기준내용연수(20년)에 기준내용연수의 100분의 50을 감한 10년을 적용하여 연 25.9%임.

31) 다만, 현행 법령 하에 선박에 적용 가능한 정률법에 의한 최대의 고속 감가상각률은 법인세법 시행령 제29조(내용연수의 특례 및 변경) 제1항에 따라 선박의 현행 기준내용연수(20년)에 기준내용연수의 100분의 25를 감한 15년을 적용하여 연 18.2%임.

32) 현행 조세제한특례법 제28조의 3에 따른 고속 감가상각은 '20.1.1.~20.6.30. 기간 중 자산취득 시에 한해 일몰 적용토록 되어 있음.

33) 프랑스는 95% 세금 감면

마지막으로, 한국형 선박 조세 리스제도 하에서 제공될 수 있는 연간 세제혜택의 규모는 정부의 세제 담당 주무부처가 회계연도 개시 전에 정하여 운영하되 우선 적용대상거래 선정 등 세부적인 운용 및 관리는 정부의 해운 담당 주무부처에서 담당하는 것으로 가정한다.

### 3. 가상모형의 설계

한국형 선박 조세 리스제도는 우리나라의 고속감가상각제도 현황, 투자자 현황, 세제혜택의 규모, 톤세제도와와의 연계 및 리스제도의 활용 가능성을 등을 종합적으로 고려해 볼 때 프랑스의 선박 조세 리스제도를 주로 벤치마킹하여 설계하는 것이 가장

표 6. 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형

구분	주요 내용	비고
적용대상 자산	신조 선박 (단, 인도 후 2년 이내 예외 허용)	국가 필수선대 지정
선박운항 주체	톤세 적용 국적선사	
선박 등록국	편의치적 가능	
선원 채용요건	국가 필수선박 요건 준수	
사전승인 여부	없음 (단, 세제혜택 가능 여부 사전확인 필요)	연간 세제혜택 한도 설정
자국내 선박 건조 요건	제한 없음	WTO 이슈 해소 (자율 규제)
차주·소유주	차주 : 국내 SPC(tax transparent entity <sup>34</sup> ) 선박 소유주 : 편의치적국 소재 SPC	프랑스/일본 사례 준용
투자자 <sup>35</sup>	국내 금융기관/회사 (투자자는 tax capacity provider 역할을 주로 담당)	프랑스 사례 준용
리스기간	10년	운용리스 구조
감가상각 주체	SPC(선박의 legal owner)	-
고속감가상각률	연 25.9%(가속상각 특례 인정)	조세제한특례법 개정 필요
SPC 영업손실 모회사 이전	허용	프랑스/일본과 동일
세제혜택 한도	연간 세제혜택 한도 설정/운영	정부 관련부처
세제혜택 배분	선사와 투자자간 75% : 25%로 배분	프랑스 : 간별로 협의
SPC 자본매각	리스계약 종료시 선사(Lessee) 앞 사전 약정금액으로 선박 또는 SPC자본 매입권리(purchase option) 부여	프랑스와 동일
세제혜택 지급방법	세제혜택 발생 시 마다 Lessor의 Cash Deposit A/C에 적립 → 리스계약 종료 시 선순위 대출금 상환에 충당	선사는 세제혜택 분을 리스료에서 차감 지급
톤세제도 연계	리스계약 종료 후 톤세제도로 재 편입	프랑스 사례 준용
리스 종료 후 선박 소유	선사	프랑스 사례 준용

34) 프랑스의 GIE(Groupement d'interet Economique)와 같이 국내 세법상 비과세대상인 특수목적법인을 설립하여 리스기간 중 SPC에서 발생한 영업손실을 모회사(투자자)에게 이전시킨다고 가정

35) 국내 투자자는 equity 참여시 기대수익률이 상대적으로 높고 선박금융 거래에 대한 대손충당금 설정 등 리스크 부담을 선호하지 않으므로 tax capacity 흡수 능력만을 활용하는 것을 원칙으로 하되 거래별로 투자자가 희망할

바람직하다고 판단되며 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 프랑스의 조세 리스제도는 세제혜택 규모가 약 13.6%인 일본보다 비교적 높은 선가의 약 18.9% 수준으로 벤치마킹 시 제도의 실효성을 제고할 수 있다. 둘째, 주요 투자자가 매년 큰 폭의 안정적인 이익을 시현하는 프랑스 상업은행(단독투자 Case)이며 투자자는 대규모 투자자금을 직접 투자하는 것이 아니다. 투자자는 tax capacity만을 제공한다. 이는 우리나라 상업금융기관의 참여를 유인하기에 적합한 구조이다. 셋째, 세제혜택 규모가 비교적 높아 제도 도입 시 조선 및 기자재산업, 금융산업 등에 대한 산업연관효과가 매우 크다는 점이다.

다만, 프랑스 조세 리스제도를 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도를 설계할 경우 고속 감가상각률 적용, SPC 영업비용의 모회사(투자자) 앞 이전 등을 위해서는 조세특례제한법의 개정이 필요하다. 따라서 한국형 선박 조세 리스제도는 현행 조세특례제한법의 기본 틀을 유지하되 가능한 최소의 범위 내에서 개정되는 것을 전제로 설계하기로 한다.

#### 4. 가상모형의 거래구조

한국형 선박 조세 리스제도의 거래 및 계약 구조는 앞서 서술한 가상 모형의 가정 등에도 불구하고 프랑스의 GIE와 같은 비과세대상 특수목적법인을 설립할 수 있는 지 등에 따라 다소 달라질 수 있다고 하겠다. 본 연구의 가상 모형에서는 선박의 편의치적국 등록을 유지하되 국내에 비과세대상 특수목적법인을 별도로 설립한다. 또한 SPC는 선박의 법률상 소유주(legal owner)로서 운용리스 거래의 경우 선박에 대한 감가상각 권리를 보유하며 SPC에서 발생하는 영업손실을 SPC 모회사(투자자)에게 그대로 이전할 수 있고 이에 따른 각종 세제 상의

경우 equity 참여를 선별적으로 허용하는 것으로 가정

불이익은 없는 것으로 가정한다.

본 연구의 가상 모형에서 우선 투자자는 국내 금융기관 또는 신용이 양호한 화주의 단독투자자(single investor)로서 equity를 직접 투자하지는 않고 매년 안정적으로 막대한 이익을 내는 tax capacity 능력만을 제공하는 것으로 한다. 또한 투자자는 조세 리스 또는 금융거래에서 발생 가능한 어떠한 리스크도 부담하지 않는 것으로 한다.

선박 조세 리스제도는 선가의 약 10%를 상회하는 세제혜택이 제공되므로 연간 세제혜택의 한도를 설정하여 운영될 필요가 있다. 또한 조세 리스 기간 중 선사의 파산 등이 발생할 경우 세제혜택이 충분히 발생하지 않아 리스거래가 취소되는 등 제도운영 상의 문제점도 노출될 수 있다. 따라서 조세 리스제도의 대상거래는 원양 국적선사 발주 거래 등 정책적 목적에 부합하는 거래, 장기용선계약이 확보된 우량거래, 신용이 양호한 선사가 추진하는 거래 등에 대해 선별적으로 적용한다.

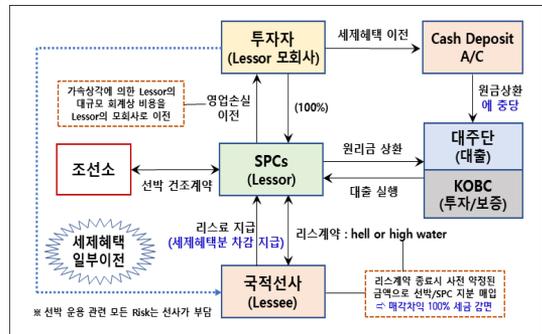


그림 8. 한국형 선박 조세 리스거래의 구조

자료 : 한국해양진흥공사(2020), 상계자료, p.11

본 연구의 가상모형에서 투자자는 매년 안정적으로 막대한 이익을 내는 국내 금융기관 또는 신용이 양호한 화주 등을 주요 대상으로 한다. 또한 투자자는 조세 리스 또는 금융거래에서 발생 가능한 제반 리스크를 실제 부담하지 않고 tax capacity provider 역할을 담당할 수 있도록 각종 투자자 보

호장치를 마련한다. 이러한 전제 하에 조세 리스 거래에서 발행한 세제혜택은 선사와 투자자에게 각각 75%와 25%씩 배분하는 것으로 한다.

한국형 선박 조세 리스거래의 구조를 간단히 살펴보면 첫째, 선사가 발주할 선박이 확정되면 조세 리스거래 전문금융기관(전문 Agent 등)을 접촉하여 해당 거래의 세제혜택 가능성을 협의한 후 투자자 및 대주단을 확보한다. 둘째, 선사는 조선소와 선박 건조계약을 체결하고 리스기간, 리스료를 및 리스계약 종료 시 선사의 선박 또는 SPC지분 매입 약정 금액 등 리스계약 조건을 협의한다. 셋째, 선사 및 투자자는 대주단과 대출이율 등 선박금융 조건을 협의한 후 조세 리스구조 하에서의 세제혜택 규모를 산정하고 세제혜택 분배비율 등을 최종 확정하여 금융, 리스, 투자계약을 각각 체결한다. 넷째, 선박이 정상 인도되면 투자자는 매년 생성되는 세제혜택을 투자자가 지정한 Cash Deposit A/C에 적립한다. 또한 선사는 세제혜택 분을 차감한 리스료를 SPC에 지급하고 SPC는 이 리스료를 받아 선박금융 대출원리금을 상환한다. 다섯째, 리스기간 종료 시 선사는 선박 또는 SPC 지분을 사전에 약정된 금액으로 매입하고 선박을 톤세제도에 편입시키게 되면 조세 리스거래는 종료된다.

5. 분석의 주요 변수

세제혜택의 효과 분석은 신조선가가 US\$1억인 선박 1척을 발주하였을 때 프랑스, 일본의 선박 조세 리스제도와 한국형 가상모형의 세제혜택 효과를 비교 분석한다. 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 국가별 감가상각률, 법인세율, 선박금융 적용 이자율, 리스기간 등에 따라 차이가 있다. 다만, 이자율은 해당 이자금액만큼 리스료에 반영되므로 사실상 세제혜택 규모에 영향이 없으며 리스기간도 감가상각률에 따라 추가적인 감가상각 대상금액이 없으면 조세 리스계약은 해지되는 것으로 가정한다.

따라서 본 연구에서 조세 리스제도의 세제혜택 규모를 산출하기 위한 독립변수는 감가상각률과 법인세율의 2가지 항목으로 제한하기로 한다. 선박 조세 리스제도의 법인세 절감금액을 수식으로 표현하면 다음 식(1)과 같다.

$$TSA = BV \times ADR \times CTR \dots \dots \dots (식 1)$$

여기에서 TSA(Tax Saving Amount)는 법인세 절감금액, BV(Book Value of the Ship)는 전년 말 기준 선박의 장부가격, ADR(Accelerated Depreciation Rate)은 해당년도에 적용될 고속감가상각률, CTL(Corporate Tax Rate)은 국가별 법인세율을 의미한다. 상기 식(1)에서 산출된 법인세 절감금액은 리스기간 중 각 연도 말에 생성된 금액이므로 각 국가별 세제혜택 규모를 정확히 비교하기 위하여 이를 리스기간 개시년도 기준의 현재가치 금액으로 할인하면 다음 식(2)와 같다.

$$NPV(TSA) = \sum_{n=1}^n \frac{TSA_n}{(1 + r_f)^n} \dots \dots \dots (식 2)$$

여기에서 법인세 절감금액(TSA)은 일종의 무위험 자산(risk free asset)으로서 실제 거래에서는 리스기간 해당년도 말에 생성되는 즉시 Cash Deposit A/C에 적립(프랑스 또는 한국형 가상모형)된다. 한국형 가상모형은 초기 리스거래 구조화시 매년 선사가 지급하는 리스료에 반영(할인)해 주는 방식으로 설계된다. 따라서 TSA를 현재가치로 환산할 때 적용할 할인율(rf)은 TSA의 할인기간에 대응되는 평균만기별 미정부채 수익률을 적용하기로 한다.(Jonathan Berk, 2017) 세제혜택 규모에 영향을 미치는 또 다른 변수인 법인세율은 2019년 말 현재 각 국가별 실제 적용되는 법인세율<sup>36)</sup>을 적용하였다.

36) 우리나라의 법인세율은 2019년 말 현재 과세표준에 따라 2억원 이하는 10%, 200억원 이하는 20%, 3천억원 이하

표 7. 국가별 세제혜택 산출의 주요변수(단위 : USD)

주요 가정	프랑스	일본	한국형 가상모형
선박구입가격	100,000,000	100,000,000	100,000,000
감가상각방법	정률법	정률법	정률법
상각율	28.12%	15%(단, 첫해 30%)	25.9%
법인세율	31.00%	30.62%	25.00%
자기부담비율	25%	25%	25%
대출금액	75,000,000	75,000,000	75,000,000
이자율 (All-in 기준)	3.66%	3.66%	3.66%
옵션 행사시기	6년~7년	5년 또는 7년	6년~7년
대출금 상환조건	원리금균등	원리금균등	원리금균등

또한 선사의 선박 또는 SPC 구매 옵션(call 또는 purchase option) 행사시점은 국가별 선박 조세 리스제도의 리스 계약기간과 관계없이 고속감가상각으로 일정 기간 경과 후 세제혜택이 무의미해 지는 시점인 리스 개시 후 6~7년 내외로 가정하였다. 한편, 기타 선사의 자기자금 부담비율, 선박금융 적용 이자율 등 세제혜택 규모 산출에 별 영향을 주지 않은 변수들은 선박금융에서 일반적으로 적용되는 조건을 적용한다. 이러한 변수들은 국가별로 거의 동일한 것으로 가정하였으며 국가별 세제혜택 규모 산출을 위한 주요 변수들은 표 7과 같다.

결과적으로 주요 국가별 선박 조세 리스제도의 실제 세제혜택 규모는 각 년도에 생성된 세제혜택을 현재가치로 할인한 후 선박 구매가격(USD1억)에 대한 비율로 정하여 비교한다. 한국형 가상모형은 세제혜택을 선사와 투자자가 75:25의 비율로 분배하는 것을 가정하였으므로 선사의 세제혜택 규모는 총 세제혜택의 75%가 된다.

는 22%, 3천억원 초과는 25%이나, 한국형 선박 조세 리스제도의 투자자(tax capacity provider)는 신용이 양호한 우량 금융기관 등을 가정하므로 과세표준이 가장 높은 구간의 법인세율 25%를 적용함.

## 6. 분석결과

한국형 선박 조세 리스제도(가상모형 가정)와 프랑스, 일본에서 현재 시행중인 선박 조세 리스제도의 세제혜택 규모에 대한 분석의 결과는 다음 표 8과 같다. 선박 조세 리스제도의 세제혜택 규모<sup>37)</sup>를 국가별로 보면 프랑스 18.9%, 일본 13.6%, 한국 14.5%로 분석되었다. 이는 세제혜택 규모에 가장 큰 영향을 미치는 각 국가의 고속 감가상각률과 법인세율에 따라 차등화된 것이며, 결국 이 두개의 요율<sup>38)</sup>이 가장 높은 프랑스가 세제혜택 규모가 가장 큰 것으로 나타났다. 한국형 가상모형의 경우 세제혜택을 선사와 투자자가 75 : 25로 분배할 경우 선사는 선가의 약 10.9%, 투자자는 선가의 약

37) 국가별 선박 조세 리스제도의 고속감가상각률과 법인세율을 반영한 최대 세제혜택 규모이며 실제 거래에서는 국가별로 리스계약 해지 후 해당 선박에 대한 둔세 적용 여부, call(또는 purchase) option 행사시 spc 또는 선박 매각차익에 대한 면세 여부, 법률비용, 조세리스 agent 비용 등에 따라 실제 세제혜택 규모는 일부 축소될 수 있음.

38) 고속감가상각률 : 프랑스(28.125%), 일본(15%, 첫해 30%), 한국(25.9%)  
법인세율 : 프랑스(31%), 일본(30.62%), 한국(25%)

3.6%에 해당하는 세제혜택을 향유하게 된다.

국가별 조세효과 분석은 한국형 가상모형의 설계 내용과 프랑스, 일본의 선박 조세 리스제도의 내용을 바탕으로 USD1억의 신조 선박을 대상으로 그림 9와 같은 조건의 선박금융을 조달하였을 때 각 국가별 조세 리스거래의 상환기간 중 연도별 리스료 수입, 감가상각금액, 운영손익, 이자비용, 당기순이익 등의 내용과 이에 따른 조세효과(세제혜택)를 국가별로 비교 분석한 결과이다.

세제혜택이 가장 큰 국가이다. 다만, 조세 리스제도는 agent 및 법률비용이 다소 높고 세제혜택이 소멸되기 전에 조금 일찍 리스계약을 종료하는 경우가 일반적이어서 실제 거래에서의 세제혜택 규모는 선가의 약 15% 내외인 것으로 알려지고 있다.

한편, 프랑스 정부는 2022년에는 법인세율을 25%까지 인하한다는 계획<sup>39)</sup>인 것으로 알려져 향후 프랑스 선박 조세 리스제도의 세제혜택은 지금보다 다소 축소될 전망이다.

표 8. 주요국 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과 분석결과(단위 : USD)

리스기간	프랑스	일본	한국형 가상모형
1년	7,504,882	7,985,655	5,505,418
2년	4,982,323	2,030,161	3,769,860
3년	3,184,798	1,499,245	2,494,591
4년	1,900,700	1,049,512	1,555,189
5년	1,038,511	666,340	862,615
6년	327,000	341,313	349,457
7년	-	65,348	-
총 세제혜택 규모	18,938,213	13,637,574	12,358,420
선가(USD1억)대비 비율	18.9%	13.6%	14.5%

**선박금융 주요조건**

- ☑ (대상) 신조 선박 1억불 기준
- ☑ (선박금융 조달) USD 75,000천 (선사 자기자금 : USD25,000천)
- ☑ (대출금리) 3.66% [3M Libor + 200bp, 7년 Swap(RS) Rate 1.66% 적용, '20.2.11]
- ☑ (상환방식) 매분기 원리금 균등분할 상환
- ☑ (할인율) 미 국제 수익률(1yr ~ 7yr) 적용

그림 9. 선박 조세 리스거래의 선박금융 차입조건 기본가정

1) 프랑스

프랑스 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선가의 약 18.9%로 분석되었다. 프랑스는 고속상각률이 연 28.125%로 비교 대상국가 중 가장 높고 법인세율도 31%로 가장 높으며 리스기간 종료 후 SPV 매각차익에 따른 면세가 허용되고 해당 선박도 다시 톤세제도를 적용 받는 등 조세 리스제도의

2) 일본

일본 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선가의 약 13.6%로 분석되었다. 일본은 법인세율이 30%로 비교적 높은 편이나 고속상각률이 연 15%로 낮아 세제혜택 효과를 높이기 위해 리스기간 첫 해에 한해 약 30%의 고속상각률을 적용하고 있다. 다만, 일본의 JOLCO 제도는 선사에게 리스기간 5년차와 7년차에 2회에 걸쳐 선박매수권을 제도적으로 부여하는 것이 일반적이므로 5년차에 옵션을 행사하는 경우 세제혜택 규모는 일부 축소될 수 있다.

39) 프랑스 정부는 법인세율을 2021년에는 26.5%, 2022년에는 25%까지 인하한다는 계획임.

표 9. 국가별 세제혜택 분석결과(단위 : USD천)

국가	구분	리스로 수입	연도별 상각율	감가 상각액	운영손익	이자비용	당기 순손익	이전 법인세액	현가기준
		(A)	-	(B)	(C)=A-B	(D)	(E)=C-D	(E)*세율	
프랑스	1년 차	6,249	28.12%	28,120	-21,871	2,697	-24,568	-7,616	-7,505
	2년 차	6,249	28.12%	20,213	-13,964	2,565	-16,528	-5,124	-4,982
	3년 차	6,249	28.12%	14,529	-8,280	2,428	-10,708	-3,319	-3,185
	4년 차	6,249	28.12%	10,443	-4,194	2,286	-6,481	-2,009	-1,901
	5년 차	6,249	28.12%	7,507	-1,258	2,139	-3,397	-1,053	-1,039
	6년 차	6,249	28.12%	5,396	853	1,987	-1,134	-351	-327
	7년 차	6,249	28.12%	3,878	2,371	1,829	542	0	0
	합계	43,743	-	90,086	-46,343	15,931	-62,274	-19,473	-18,938
일본	1년 차	6,249	30.00%	30,000	-23,751	2,697	-26,448	-8,098	-7,986
	2년 차	6,249	15.00%	10,500	-4,251	2,565	-6,816	-2,087	-2,030
	3년 차	6,249	15.00%	8,925	-2,676	2,428	-5,104	-1,563	-1,499
	4년 차	6,249	15.00%	7,586	-1,337	2,286	-3,624	-1,110	-1,050
	5년 차	6,249	15.00%	6,448	-199	2,139	-2,339	-716	-666
	6년 차	6,249	15.00%	5,481	768	1,987	-1,219	-373	-341
	7년 차	6,249	15.00%	4,659	1,590	1,829	-239	-73	-65
	8년 차	6,249	15.00%	3,960	2,289	1,788	501	0	0
합계	49,992	-	77,559	-27,567	17,719	-45,288	-14,020	-13,638	
한국 가상모형	1년 차	6,249	25.90%	25,900	-19,651	2,697	-22,348	-5,587	-5,505
	2년 차	6,249	25.90%	19,192	-12,943	2,565	-15,508	-3,877	-3,770
	3년 차	6,249	25.90%	14,221	-7,972	2,428	-10,400	-2,600	-2,495
	4년 차	6,249	25.90%	10,538	-4,289	2,286	-6,575	-1,644	-1,555
	5년 차	6,249	25.90%	7,809	-1,560	2,139	-3,699	-925	-863
	6년 차	6,249	25.90%	5,786	463	1,987	-1,524	-381	-349
	7년 차	6,249	25.90%	4,288	1,961	1,829	133	0	0
	합계	43,743	-	87,734	-43,991	15,931	-59,921	-15,014	-14,537

일본의 JOLCO는 프랑스의 조세 리스제도<sup>40)</sup>와는 달리 투자자가 선가의 20% 이상을 만기 일시상환 조건으로 투자하고 선박 잔존가치 리스크 등 거래 관련 리스크를 실제 부담하므로 세제혜택의 대부분은 투자자에게 이전된다. 더욱이 투자자는 선사의 EBO 행사 시 EBO 약정금액과 선박 장부가격의 매각차익에 대해 세금을 납부<sup>41)</sup>하도록 되어 있어 투자자의 실제 투자수익률은 연 4~5% 수준이 되도록

JOLCO는 설계된다. 반면에 선사 입장에서는 통상 자담 부담 없이 양호한 조건으로 100% 선박금융을 조달하여 선박을 발주·임차할 수 있다는 점이 JOLCO의 최대 장점이라고 할 수 있다.

### 3) 한국 가상모형

한국형 가상모형의 세제혜택 효과는 선가의 약 14.5%로 분석되었으며, 이는 고속감가상각률 연 25.9%, 법인세율 25%를 적용한 결과이다. 다시 말하면 신조 선박 1척(USD 1억) 건조 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 생성되는 세

40) 투자자는 단지 tax capacity provider 역할 만 수행

41) 일본은 프랑스와 달리 선박 또는 SPC 매각차익에 대한 세금 감면제도가 없어 JOLCO를 통한 세제혜택은 고속 감가상각에 따른 법인세 납부 지연효과에 그침.

제혜택효과는 선가의 약 14.5%인 USD14,537천이 된다. 향후 우리나라가 선박 조세 리스제도를 도입하고 세제혜택 한도를 연 USD3억<sup>42)</sup> 설정하여 이를 모두 소진한다고 가정하면, 이 세제혜택 한도는 신조 선박 발주 거래규모(선박 계약금액 기준)로 환산하면 연간 약 USD20.7억<sup>43)</sup> 수준이 될 것으로 추정된다.

## V. 결론

### 1. 연구의 시사점

중국의 선박 리스금융시장 규모는 2018년 말 기준 약 60조원에 이르고 매년 그 규모가 급성장하여 기존의 전통적 선박금융시장을 부분적으로 대체해 나가고 있다.(김대진, 2019) 반면 우리나라는 선박 금융에 대한 유동성부족과 정책금융기관 의존도가 계속 심화되고 있어 국내 선사들이 신조 발주에 따른 선박금융 조달에 많은 어려움을 겪고 있다.(지문진, 2014) 우리나라도 프랑스나 일본과 같이 본 연구에서 서술한 선박 조세 리스제도를 도입·시행함으로써 선박금융의 대체 금융조달 창구로서 선박 리스금융시장을 육성 및 발전시킬 수 있는 계기가 마련될 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 이에 대한 민관 모두의 지속적인 관심과 실천적인 의지가 필요하다고 생각된다.

프랑스는 선박 조세 리스제도를 활용하여 자국 국적 원양선사인 CMA-CGM의 신조 발주가격을 약

15% 절감시켜 CMA-CGM의 영업경쟁력 확보에 사실상 핵심적인 버팀목 역할을 하고 있다. HMM은 2020년 4월부터 초대형 컨테이너선 20척(선가 약 3조원 추정)을 순차적으로 인도받게 된다. 만일 동 선박 20척에 대해 한국형 조세 리스제도를 활용할 경우 선사의 세제혜택(선가의 약 10% 가정) 규모는 약 3,000억원에 달할 것으로 추정되어 이 금액만큼 공적자금 지원 규모를 축소할 수 있게 된다. 결국, 선박 조세 리스제도는 외견상 추가적인 재정지출을 수반할 수 있으나 제도의 적절한 활용 방법에 따라서 그에 상응하는 재정지출 감소와 투자 촉진에 따른 긍정적 전후방 산업연관효과를 통한 세수증대를 유발하는 측면도 있다. 그러나 보다 중요한 것은 국적 원양선사의 경영정상화를 위해 정부 관련부처와의 협의 등 복잡한 절차를 거쳐 진행되는 정책금융기관을 통한 구조조정자금을 투입하는 것보다는 프랑스 등 경쟁 상대국들이 보편적으로 제도화하여 운영하고 있는 선박 조세 리스제도를 투명하게 도입·시행하는 것이다. 따라서 동 제도를 통하여 원양 국적선사의 신조 발주 비용을 절감시켜 주는 것이 보다 객관적이고 바람직하다고 보여 진다.

최근 해양수산부는 향후 상생협력을 위해 노력하는 선사와 화주는 「우수 선화주 기업」으로 인증하여 법인세 감면 등 다양한 혜택을 제공하는 우수 선화주 인증제도를 2020.7.1일부터 시행한다고 발표하였다. 이러한 상생협력 지원제도가 보다 효과적으로 작동하기 위해서는 비교적 우월한 입장에 있는 화주에 대한 유인책이 필요하다. 향후 선박 조세 리스제도를 활용하여 선화주 공동투자를 추진한다면 여기서 발생한 세제혜택의 일부를 화주에게 제공함으로써 화주의 선박투자를 유인할 수 있다. 이에 더하여 국적화물 적취율 제고 등 다양한 방식의 실질적인 선화주 상생협력도 병행하여 유도할 수 있을 것으로 보여 진다.

42) 우리나라의 최근 2년 신조 선박 평균 발주금액(1) : USD41억 (USD33억(2017), USD49억(2018), 선주협회, 2019년 해사통계집)

연간 세제혜택 한도(가정) : (1) × 50%\* × 한국형 가상 모형의 세제혜택효과(14.5%) = USD3억

\* 우리나라의 연간 신조 선박 발주거래 중 원양 국적선사 발주거래, 장기용선계약 확보 거래 등 선박 조세 리스제도를 적용할 수 있는 거래가 차지하는 비중을 50%로 가정

43) 세제혜택 한도(USD3억) ÷ 세제혜택 비율(0.145)

## 2. 향후 추진과제

본 연구는 조세 리스제도의 세제혜택과 관련한 제한된 정보와 자료에도 불구하고 우리나라에 적용 가능한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계하였다. 또한 국제적으로도 조세 리스제도에서 생성되는 세제혜택이 보조금 시비 대상이 될 소지가 있어 각 국가가 제도의 구체적인 운영 방법을 사실상 공개하지 않아 선박 조세 리스제도에 관한 선행연구가 극히 제한되어 있다. 이에 따라 본 연구는 다음과 같은 연구의 한계와 향후 추진과제가 도출된다.

첫째, 본 연구는 선박 조세 리스제도가 아직 국내에 도입되지 않아 실제 운영제도가 추진거래를 대상으로 수집한 자료가 없어 부득이 프랑스의 선박 조세 리스제도를 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계하였다. 따라서 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과도 이 가상모형에 기반하여 분석하였기 때문에 분석결과와 일반화에는 한계가 있다는 점이다.

둘째, 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선박에 대한 고속 감가상각률과 법인세율 외에도 리스기간 종료 시 해당 선박의 톤세제도 편입 허용 여부와 선박 또는 SPC 지분 매각 차익에 대한 과세 여부 등에 따라 달라지게 된다. 본 연구에서는 각 국가의 세제혜택 규모 산출 시 주요 변수를 감가상각률과 법인세율로 단순화하여 세제혜택 효과를 분석하였다. 따라서 각 국가의 실제 세제혜택 규모는 조세 리스계약의 해지에 따른 국가별 과세 제도에 따라 축소될 가능성이 있다.

셋째, 본 연구의 앞 부분에서 살펴본 주요국 선박 조세 리스제도와 한국형 가상모형의 설계내용 등을 종합해 볼 때 세제혜택 규모 면에서 실효성 있는 한국형 선박 조세 리스제도의 도입을 위해서는 ①선박에 대한 고속 감가상각 허용 ②비과세대상 특수목적법인(SPV) 설립 ③SPV의 모기업(투자

자) 앞 손금 이전 ④비과세 익명조합 형태의 SPV 설립 허용 및 지분별 손금 이전(공동투자의 경우) ⑤리스기간 종료 전 선박 또는 SPV 지분 매각 시 매각차익에 대한 면세 ⑥운영리스 방식의 제도 운영에 따른 투자자 보호장치 마련 ⑦리스기간 종료 후 해당 선박의 톤세제도 편입 허용 등 해결하여야 할 과제들이 많이 있다. 대부분의 상기 과제들은 법인세법 등 관련법령의 개정을 필요로 하나 본 연구에서 이러한 과제들에 대한 명확한 해결방안을 제시하지 못한 점은 본 연구의 한계점으로 볼 수 있다. 다만, 이러한 과제들은 향후 법률, 회계, 조세, 해운, 금융 등 관련전문기관이 Task Force를 구성해서 정교한 해결방안을 도출하는 것이 더 바람직할 수 있다. 본 연구를 출발점으로 하여 관련 정부부처나 업계에서 제도 도입의 필요성과 당위성 등의 공감대가 형성되고 후행연구도 활성화되어 멀지 않은 장래에 선박 조세 리스제도가 국내에 도입되기를 기대해 본다.

## 참고문헌

- 구성권(2014), 리스 회계기준의 변화와 국제조세리스에 관한 연구, 재무와회계정보저널, 제14집 제2호, pp.1~21: 한국회계정보학회(서울)
- 권혁윤·정지선(2016), 레버리지리스에 대한 세법상의 규제제도, 재무와회계정보저널, 제32집 제3호, pp.165~191: 한국회계정보학회(서울)
- 김대진·김주현(2019), 중국 선박금융 시장 연구를 통한 국내 선박금융 활성화, 한국항만경제학회지, 제35집 제2호, pp.9~10: 한국항만경제학회(부산)
- 김명희·이기환·양혁준(2016), 해양금융 중심도시를 위한 부산의 발전요인 분석, 한국항만경제학회지, 제32집 제3호, pp.157~158: 한국항만경제학회(부산)
- 김태일·이호준·윤재웅(2014), 금융시장 기능 제고를 통한 선박금융 활성화 방안, KMI 연구보고서, pp.53~61: KMI(서울)
- 민태욱(2011), 조세법상 가속상각법의 재검토, 경회법학지, 제46권 제4호, pp.437~468: 경회법학회(서울)
- 박진서·박선욱(2018), 항공기 금융 지원제도 도입 연구, 이슈페이퍼-18-01, pp.35~36: 한국교통연구원(세종)
- 안영균·김태일·고병욱(2019), 해운 조세제도 개선방안 연구, pp.32~34: KMI(부산)
- 이기환 외 3명(2016), 선박금융원론: 도서출판두남(서울)
- 이연호(2018), 선박금융의 회계와 세무: 한국금융연수원(서울)
- 전형진(2019), Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요, KMI 동향분석: KMI(부산)
- 정운오·고정권(2007), D회사의 국제조세리스: 세금재정거래 사례, 회계저널, 제16권 제4호, pp.79~104: 한국회계학회(서울)
- 지문진·이기환·김강혁(2014), 선박금융기관의 소유구조와 경영성과 분석, 한국항만경제학회지 제30집 제3호, pp.188~190: 한국항만경제학회(부산)
- 최준선·김선이(2009), 항공기 리스·임대업제도 도입방안 연구: 국토교통부(과천)
- 한국수출입은행(2005), Tax Lease를 이용한 선박 Structured Finance: 한국수출입은행(서울)
- 한국해양진흥공사(2020), 한국형 선박 Tax Lease 제도, p.4: 한국해양진흥공사(부산)
- Akgul, Ersin Firat·Akyar, Demir Ali(2018), Leasing as an Alternative Ship Finance (Conference Paper)
- Antonios, Pasachidis(2015/16), Alternative Financing in Shipping, pp.16~18: Erasmus University(Rotterdam)
- Beardmore, Russell·Hackett, Steve·Tan, Jeremy(2012), Tax-based Leasing: Standard Chartered(London)
- Berk, Jonathan·DeMarzo, Peter(2017), Corporate Finance(4th Edition), Pearson, pp.141~172
- Boobyer, Chris(2003), Leasing and Asset Finance (4th Edition): Euromoney Books(London)
- CA-CIB(2017), Ship Finance Initiatives(Key Principles of Tax Leasing): CA-CIB(Paris)
- CA-CIB(2018), The Emergence and Importance of JOL, pp.1~15: CA-CIB(Paris)
- Carson, Richard·Edge, Stephen(2010), Equipment Leasing, pp.2~10: Slaughter & May(London)
- Cervoni, Gilles·Cornery, Nathalie(2008), French Tax Leasing Briefing, pp.1~3: Watson, Farley & Williams(Paris)
- French Flag Rif(FFR), Taxation, [Online] (Updated Feb. 2016) Available at: <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/taxation-r66.html> [Accessed 7 Mar, 2020]
- Mehta, Amar(2004), International Taxation of Cross-border Leasing Income, International Bureau of Fiscal Documentation(IBFD): University of Amsterdam(Amsterdam)
- Stephenson Harwood(2018), Shipping Finance, 3rd Ed.: Euromoney Institutional Investor Plc.(London)
- Toxe, Laurence·Howley, Richard(2009), French Tax Leasing for Shipping Industry: Norton Rose Fulbright(Paris)
- Vargas, Patrick Lizana(2018), Financing of Ships through Tax Lease Model, pp.32~34, : Universitat Politècnica de Catalunya (Barcelona)

## 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과 분석

조규열 · 이기환

### 국문요약

선박 조세 리스금융은 리스기간 초기에 선박에 대한 고속 감가상각을 통해 대규모 감가상각비(비용)를 발생시켜 세제혜택을 받고 그 세제혜택의 상당 부분을 선사(Lessee)에게 이전시켜 선사의 선박 구매 비용을 절감시켜 주는 선박 리스금융 기법의 하나이다. 이러한 선박 조세 리스제도는 일본이 1978년 저금리 기조 하에 기 축적된 자국 중소기업의 여유자금 활용 및 외국자본 유치 등을 위해, 프랑스는 1998년 자국의 조선과 해운 산업 지원을 위해 각각 도입하였다.

선박 조세 리스제도의 세제혜택 규모는 선박에 대한 감가상각률, 법인세율, 선박 또는 SPC 소유권 이전에 따른 매각차익에 대한 과세제도 등에 따라 국가별로 다르다. 본 연구에서는 우리나라 실정에 가장 적합한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계한 후 실제 거래에 적용할 경우 생성되는 세제혜택을 산출하여 프랑스와 일본의 세제혜택과 비교 분석하여 보았다.

분석결과, 세제혜택 규모를 국가별로 보면 프랑스 18.9%, 일본 13.6%, 한국(가상모형) 14.5%로 분석되었다. 이는 세제혜택 규모에 가장 큰 영향을 미치는 국가별 감가상각률과 법인세율에 따라 차등화된 것이며, 결국 이 두개의 요율이 가장 높은 프랑스가 세제혜택 규모가 가장 큰 것으로 나타났다. 한국형 가상모형의 경우 세제혜택을 선사와 투자자가 75 : 25로 분배할 경우 선사는 선가의 약 10.9%, 투자자는 선가의 약 3.6%에 해당하는 세제혜택을 향유하게 될 것으로 예상된다.

본 연구는 조세 리스제도의 세제혜택과 관련한 제한된 정보와 자료에도 불구하고 프랑스의 조세 리스제도를 기반으로 우리나라에 적용 가능한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상 모형을 설계하여 보았다. 따라서 본 연구의 가상모형을 바탕으로 향후 해운·금융·법률 전문가 그룹의 보다 전문적이고 실용적인 후행연구가 활성화되어 멀지 않은 장래에 선박 조세 리스제도가 국내에 도입되기를 기대해 본다.

주제어: 선박 조세 리스제도, 세제혜택, 운용리스, 금융리스