

의안번호	2218968
의 퇴 인	윤준병 의원
회 답 일	2026.7.14.
추계번호	26G2618

조세특례제한법 일부개정법률안

— 국토·교통분야 조세특례 적용기한 5년 연장

【비용추계서】

I. 비용추계 결과

- 개정안에 따라 2026년 말 일몰이 도래하는 국토·교통 분야 조세특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 1조 6,250억원 등 2027~2032년까지 6년간 총 8조 4,757억원(연평균 1조 4,126억원) 감소할 것으로 추계됨
 - 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면의 적용기한을 현행 2026년 12월 31일에서 2031년 12월 31일로 5년 연장함에 따라 소득세수는 2027년 1,695억원 등 2027년부터 2031년까지 5년간 총 8,475억원(연평균 1,695억원) 감소할 것으로 추계
 - 대토보상 등에 대한 양도소득세 감면의 적용기한을 현행 2026년 12월 31일에서 2031년 12월 31일로 5년 연장함에 따라 소득세수는 2027년 131억원 등 2027년부터 2031년까지 5년간 총 655억원(연평균 131억원) 감소할 것으로 추계
 - 공익사업 수용 등에 따른 공장 이전 과세특례의 적용기한을 현행 2026년 12월 31일에서 2031년 12월 31일로 5년 연장함에 따라 소득세 및 법인세수는 2028년 0.2억원 등 2028년부터 2032년까지 5년간 총 1억원(연평균 0.2억원) 감소할 것으로 추계
 - 공익사업 수용 등에 따른 물류시설 이전 과세특례의 적용기한을 현행 2026년 12월 31일에서 2031년 12월 31일로 5년 연장함에 따라 소득세 및 법인세수는 2028년 0.01억원 등 2028년부터 2032년까지 5년간 총 0.05억원(연평균 0.01억원) 감소할 것으로 추계
 - 도시철도 건설용역에 대한 부가가치세 영세율의 적용기한을 5년 연장할 경우 부가가치세수는 2027년 3,420억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 1조 7,098억원(연평균 3,420억원) 감소할 것으로 추계
 - 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 2,445억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 1조 3,318억원(연평균 2,664억원) 감소할 것으로 추계
 - 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 특례의 적용기한을 5년 연장

할 경우 재정수입은 2027년 7,592억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 4조 497억원(연평균 8,099억원) 감소할 것으로 추계

- 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 585억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 2,924억원(연평균 585억원) 감소할 것으로 추계
- 택시연료에 대한 개별소비세 감면 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 380억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 1,772억원(연평균 354억원) 감소할 것으로 추계
- 신재생에너지 생산용 기자재 등에 대한 관세 감면 적용기한을 2026년 12월 31일에서 2031년 12월 31일로 5년 연장하는 경우, 관세는 2027년 2.1억원 등 2027년에서 2031년까지 총 10.5억원(연평균 2.1억원) 감소할 것으로 추계

[표 1] 개정안에 따른 재정수입 변화

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	누적	연평균
공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면 적용기한 연장(안 제77조)	-1,695	-1,695	-1,695	-1,695	-1,695	-	-8,475	-1,695
대토보상에 대한 양도소득세 과세특례 양도소득세 감면 적용기한 연장(안 제77조의2)	-131	-131	-131	-131	-131	-	-655	-131
공익사업 수용 등에 따른 공장 이전에 대한 과세특례 적용기한 연장(안 제85조의7)	-	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-1	-0.2
공익사업 수용 등에 따른 물류시설 이전에 대한 과세특례 적용기한 연장(안 제85조의9)	-	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.05	-0.01
도시철도 건설용역에 대한 부가가치세 영세율 적용기한 연장(안 제105조제1항제3호)	-3,420	-3,420	-3,420	-3,420	-3,420	-	-17,098	-3,420
일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 적용기한 연장(안 제106조의7)	-2,445	-2,550	-2,659	-2,773	-2,892	-	-13,318	-2,664
환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 연장(안 제109조)	-7,592	-7,836	-8,090	-8,353	-8,627	-	-40,497	-8,099

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	누적	연평균
자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례 적용기한 5년 연장 (안 제111조의2제1항)	-585	-585	-585	-585	-585	-	-2,924	-585
택시연료에 대한 개별소비세 감면 특례 적용기한 5년 연장 (안 제111조의3제1항)	-380	-367	-354	-342	-330	-	-1,772	-354
관세의 경감 적용기한 5년 연장(안 제118조)	-2.1	-2.1	-2.1	-2.1	-2.1	-	-10.5	-2.1
계	-16,250	-16,586	-16,936	-17,301	-17,682	-0.21	-84,757	-14,126

주: 각 항목별 세수효과의 연평균은 세수효과가 발생하는 연도의 평균이며, 이들 연평균을 합산한 금액은
합계의 연평균과 일치하지 않음

II. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	제62조(공공기관이 혁신도시 등으로 이전하는 경우 법인세 등 감면)	- 이전공공기관이 혁신도시나 세종시로 이전하기 위해 기존 부동산을 양도하는 경우, 양도차익의 익금산입 유예 혜택 연장 - 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
2	제71조의2(인구감소지역 주택 취득자에 대한 양도소득세 및 종합부동산세 과세특례)	- 인구감소지역 주택 취득자에 대한 과세특례 적용기한 연장 - 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
3	제77조(공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세의 감면)	- 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면 특례 적용기한 연장 - 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
4	제77조의2(대토보상에 대한 양도소득세 과세특례)	- 대토보상에 대한 양도소득세 감면 특례 적용기한 연장 - 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
5	제85조의7(공익사업을 위한 수용 등에 따른 공장 이전에 대한 과세특례)	- 공익사업을 위한 수용 등에 따른 공장 이전에 대한 과세특례 적용기한 연장 - 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
6	제85조의9(공익사업을 위한 수용 등에 따른 물류시설 이전에 대한 과세특례)	- 공익사업을 위한 수용 등에 따른 물류시설 이전에 대한 과세특례 적용기한 5년 연장 - 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
7	제98조의9(수도권 밖의 지역에 있는 준공후 미분양주택 취득자에 대한 양도소득세 및 종합부동산세 과세특례)	○ 비수도권 준공후미분양주택에 대한 과세특례 적용기한 5년 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
8	제104조의35(이스포츠 대회 운영에 대한 과세특례)	○ 수도권 밖에서 이스포츠대회를 개최하는 내국법인에 대해 이스포츠 대회 운영비 중 일부를 법인세에서 공제하는 과세특례 기한 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
9	제105조(부가가치세 영세율의 적용) 제1항제3호	○ 도시철도 건설용역에 대한 부가가치세 영세율 적용기한 5년 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
10	제105조(부가가치세 영세율의 적용) 제1항제3호의2	○ 민간 사업시행자가 국가 또는 지방자치단체에 공급하는 부가가치세 과세사업 목적의 사회기반시설 및 사회기반시설의 건설용역에 대한 부가가치세 영세율 적용기한 5년 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
11	제106조의7제1항(일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감)	○ 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 99% 경감 적용기한 5년 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
12	제109조(환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면)	○ 하이브리드자동차, 전기자동차, 수소전기자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 5년 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
13	제111조의2제1항(자동차 연료에 대한 개별소비세의 환급에 관한 특례)	○ 경형 승용·승합자동차의 연료로 사용되는 휘발유·경유 및 LPG부탄에 대한 유류세 환급 적용기한 5년 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
14	제111조의3제1항(택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면)	○ 택시연료용 부탄석유가스(LPG Butane)에 대한 개별소비세 등 감면 특례 적용기한 연장 ○ 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
15	제118조(관세의 경감)	○ 중소·중견기업이 수입하는 신재생에너지 관련 기자재에 대한 관세 감면 특례 기한 연장 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
16	제121조의34(기회발전특구로 이전하는 기업에 대한 과세특례)	○ 3년이상 사업영위를 하고, 수도권 내 사업용 부동산을 양도하는 경우 기회발전특구 내 사업용 부동산 처분 시까지 과세이연 － 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	
17	제121조의35(기회발전특구집합투자기구 투자자에 대한 과세특례)	○ 기회발전특구집합투자기구 투자자에 대한 과세특례 적용기한 5년 연장 ○ 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.	

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

연번	조·항(조제목)	추계여부	비고(추계 미 실시 사유)
1	제62조(공공기관이 혁신도시 등으로 이전하는 경우 법인세 등 감면)	×	이전공공기관이 종전부동산을 매각하여 발생하는 양도차익 실적을 합리적으로 추계하기 곤란
2	제71조의2(인구감소지역 주택 취득자에 대한 양도소득세 및 종합부동산세 과세특례)	×	개별 납세자의 향후 주택 취득을 예측할 수 없으며, 관련하여 발생할 양도차익, 종합부동산세 규모 등을 합리적으로 추정하는 데 필요한 자료가 부재
3	제77조(공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세의 감면)	○	
4	제77조의2(대토보상에 대한 양도소득세 과세특례)	○	
5	제85조의7(공익사업을 위한 수용 등에 따른 공장 이전에 대한 과세특례)	○	
6	제85조의9(공익사업을 위한 수용 등에 따른 물류시설 이전에 대한 과세특례)	○	
7	제98조의9(수도권 밖의 지역에 있는 준공후미분양주택 취득자에 대한 양도소득세 및 종합부동산세 과세특례)	×	향후 비수도권 미분양주택 취득 규모를 예측할 수 없으며, 관련하여 발생할 양도소득세·종합부동산세 규모 등을 합리적으로 추정하는 데 필요한 자료가 부재
8	제104조의35(이스포츠대회 운영에 대한 과세특례)	×	이스포츠대회 운영 개별기업의 운영비 내역 자료가 부재하고, 해당 조항이 시행된 지 1년이 지나지 않아 내국법인의 법인세 공제 실적을 파악하기 곤란
9	제105조(부가가치세 영세율의 적용) 제1항제3호	○	
10	제105조(부가가치세 영세율의 적용) 제1항제3호의2	×	관련 공급가액 및 조세지출 실적 등이 집계되지 않아 합리적으로 추계하기 곤란
11	제106조의7제1항(일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감)	○	
12	제109조(환경친화적 자동차에 대한 개별 소비세 감면)	○	
13	제111조의2제1항(자동차 연료에 대한 개별 소비세의 환급에 관한 특례)	○	

14	제111조의3(택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면)	○	
15	제118조(관세의 경감)	○	
16	제121조의34(기회발전특구로 이전하는 기업에 대한 과세특례)	×	현 시점에서 종전사업용부동산 규모 및 양도실적, 신규사업용부동산 처분 시점 등에 대해 예측하기 곤란
17	제121조의35(기회발전특구집합투자기구 투자자에 대한 과세특례)	×	2024년 시행되어, 아직 혜택을 받기 위한 요건(10년 이상 투자)을 충족한 투자자가 존재하지 않아 감면 실적이 없음

2. 비용추계의 총괄적 전제

- 개정안의 시행일 및 연장된 적용기한을 고려하여 재정수반요인별 2027~2031년 또는 2028~2032년을 추계기간으로 설정
 - 공익사업용 토지 등 및 대토보상에 대한 양도소득세 감면은 부동산 양도일이 포함된 연도에 양도소득세 감면의 효과가 모두 발생한다고 가정
 - 공익사업을 위한 수용 등에 따른 공장·물류시설 이전에 대한 특례는 법인세 신고시점 등을 고려하여 양도일 다음해에 세수효과가 발생한다고 가정
- 제도 변화에 따른 행태변화는 고려하지 않음

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

가. 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면(안 제77조)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

- 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면 제도는 공익사업에 필요한 토지 등을 사업시행자에게 양도하거나 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」에 따른 수용을 당하는 경우, 보상 방식에 따라 양도소득세의 10%~40%를 감면하는 제도임
 - 감면율: 보상방식에 따라 차등

- 기본(현금보상 등): 양도소득세의 10%
- 채권보상: 15% (3년 이상 만기 보유 특약 시 30%, 5년 이상 40%)
 - ※ 채권 장기보유 특약을 위반하는 경우 감면받은 세액 중 일부(만기 3년: 15%, 만기 5년: 25%)를 추징함
- 양도소득세 감면액 종합한도 적용: 1년간 1억원, 5년간 2억원
- 현행 적용기한: 2026년 12월 31일

[표 2] 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면율

		감면율
감면율	기본	10%
	양도대금 채권 수령	15%
	3년 이상 만기 채권 보유 특약	30%
	5년 이상 만기 채권 보유 특약	40%
채권 장기보유 특약 위반 시 징수		만기 3년: 양도세의 15% 만기 5년: 25%

- 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2019년 1,524억원에서 2021년 2,896억원으로 증가한 이후 소폭 감소하여 2022~2024년 2~3천억원 수준으로 나타났으나, 2025년(잠정치)는 1,695억원으로 감소

[표 3] 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면실적: 2019~2025년

(단위: 억원)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025(전망)
조세지출 실적	1,524	2,097	2,896	2,651	2,739	2,117	1,695

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계 방법

- 2025년 감면실적 잠정치(1,695억원)가 향후 유지될 것으로 가정하여 세수효과를 추정
- 공익사업용 토지 등에 대한 양도 등을 예측할 근거 자료가 없으며, 부동산 시장의 변동성이 크므로 향후 감면실적이 어떻게 변동할지 예측하기 곤란함

(3) 추계결과

- 개정안에 따라 공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 1,695억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 8,475억원(연평균 1,695억원) 감소할 것으로 추계

[표 4] 개정안에 따른 재정수입 변화: 소득세

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
공익사업용 토지 등에 대한 양도소득세 감면 5년 연장(안 제77조)	-1,695	-1,695	-1,695	-1,695	-1,695	-8,475	-1,695

나. 대토보상에 대한 양도소득세 과세특례(안 제77조의2)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

- 대토보상에 대한 양도소득세 과세특례는 공익사업의 시행으로 토지 등에서 발생한 거주자의 양도차익 중 대토보상을 받은 부분에 대하여 적용하는 과세특례임
 - 대상: 사업인정고시일부터 2년 이전에 취득한 토지등을 공익사업 시행자에게 양도함으로써 발생하는 양도차익으로서, 양도대금을 토지로 보상받는 부분
 - 특례내용(택 1): ① 대토보상분에 대하여 양도소득세의 40%를 감면
② 보상받은 토지를 양도할 때까지 과세를 이연
 - 현행 적용기한: 2026년 12월 31일
- 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 감면을 확대로 2020년 큰 폭으로 증가한 후 2022년까지 증가했으나, 2023년 이후 지속적으로 감소

[표 5] 대토보상에 대한 양도소득세 과세특례 감면실적: 2019~2025년

(단위: 억원)

	2019	2020 ¹⁾	2021	2022	2023	2024	2025(전망)
조세지출 실적	37	88	158	234	181	142	131

주: 1) 2020년부터 양도소득세 감면율이 15%에서 40%로 확대

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계 방법

□ 2025년 감면실적 잠정치(131억원)가 향후 유지될 것으로 가정하여
세수효과를 추정

- 대토보상 등의 양도에 대해 예측할 근거 자료가 없으며, 실적이 부동산 시장에
따라 변동성이 크므로 향후 감면실적이 어떻게 변동할지 예측하기 곤란함

(3) 추계결과

□ 개정안에 따라 대토보상 등에 대한 양도소득세 감면의 적용기한을 5년
연장할 경우 재정수입은 2027년 131억원 등 2027~2031년까지 5년
간 총 655억원(연평균 131억원) 감소할 것으로 추계

[표 6] 개정안에 따른 재정수입 변화: 소득세

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
대토보상 등에 대한 양도소득세 감면 5년 연장(안 제77조의2)	-131	-131	-131	-131	-131	-655	-131

다. 공익사업 수용 등에 따른 공장 이전에 대한 과세특례(안 제85조의7)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

□ 공익사업 수용 등에 따른 공장 이전에 대한 과세특례는 거주자 또는 내
국법인이 공익사업의 시행으로 기존 공장을 이전하기 위해 대지와 건물

을 양도함으로써 발생하는 양도차익(또는 익금)에 대한 과세특례임

- 대상: 공익사업 시행지역 안에서 사업인정고시일부터 소급하여 2년 이상 가동한 공장을 수도권과밀억제권역 밖 등 대통령령으로 정하는 지역으로 이전하기 위해 공장의 대지·건물을 사업시행자에게 양도하는 경우
- 특례내용
 - 거주자(개인): 양도차익에 대한 양도소득세를 확정신고기한까지 납부하지 아니하고, 5년 거치 후 5년간 균등분할납부할 수 있도록 허용
 - 내국법인: 양도차익을 이전한 공장에서 조업을 개시한 사업연도부터 5년 거치 후 5년간 균등분할하여 익금에 산입
- 현행 적용기한: 2026년 12월 31일

□ 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2022년 0.4억원까지 증가하였으나 이후 감소 추세로 전환되어 2024~2025년 0.2억원 수준을 유지

[표 7] 공익사업 수용 등에 따른 공장 이전 과세특례 감면실적: 2019~2025년

(단위: 억원)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025(전망)
계	0.08	0.1	0.1	0.4	0.3	0.2	0.2
- 소득세	0.05	0.1	0.1	0.2	0.06	0.04	0.04
- 법인세	0.03	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계 방법

- 2025년 감면실적 잠정치(0.2억원)가 향후 유지될 것으로 가정하여 세수효과를 추정
 - 공익사업 수용 등에 따른 공장 이전과 관련된 대지·건물의 양도에 대해 예측할 근거 자료가 없으며, 공익사업 시행 등에 따라 감면실적의 변동성이 클 것으로 예상되어 향후 실적의 규모를 예측하기 어려움

(3) 추계결과

- 개정안에 따라 공익사업 수용 등에 따른 공장 이전 과세특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2028년 0.2억원 등 2028~2032년까지 5년간 총 1억원(연평균 0.2억원) 감소할 것으로 추계

[표 8] 개정안에 따른 재정수입 변화: 소득세·법인세

(단위: 억원)

	2028	2029	2030	2031	2032	누적	연평균
공익사업 수용 등에 따른 공장 이전 과세특례 5년 연장 (안 제77조의2)	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-1	-0.2

라. 공익사업을 위한 수용 등에 따른 물류시설 이전에 대한 과세특례(안 85조의9)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

- 공익사업을 위한 수용 등에 따른 물류시설 이전에 대한 과세특례는 거주자 또는 내국법인이 공익사업의 시행으로 기존 물류시설을 이전하기 위해 대지와 건물을 양도함으로써 발생하는 양도차익(또는 익금)에 대한 과세특례임

- 대상: 공익사업 시행지역 안에서 사업인정고시일부터 소급하여 5년 이상 사용한 물류시설¹⁾을 대도시 밖 등 대통령령으로 정하는 지역으로 이전하기 위해 그 물류시설의 대지·건물을 사업시행자에게 양도하는 경우

○ 특례내용

- 거주자(개인): 양도차익에 대한 양도소득세를 확정신고기한까지 납부하지 아니하고, 5년 거치 후 5년간 균등분할납부할 수 있도록 허용
- 내국법인: 양도차익을 이전한 물류시설에서 사업을 개시한 사업연도부터 5년 거치 후 5년간 균등분할하여 익금에 산입

- 현행 적용기한: 2026년 12월 31일

- 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2020~2021년 0.1억원 수준에서 감소하여 2024~2025년은 0.1억원 수준까지 감소

1) ○ 화물터미널, 창고시설 등 대통령령으로 정하는 시설

[표 9] 공익사업 수용 등에 따른 물류시설 이전 과세특례 감면실적: 2019~2025년

(단위: 억원)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025(전망)
계	0	0.1	0.1	0.02	0.02	0.01	0.01
- 소득세	0	0.1	0.1	0.02	0.02	0.01	0.01
- 법인세	0	0	0	0	0	0	0

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계 방법

□ 2025년 감면실적 잠정치(0.01억원)가 향후 유지될 것으로 가정하여 세수효과를 추정

- 공익사업 수용 등에 따른 물류시설 이전과 관련된 대지·건물의 양도에 대해 예측할 근거 자료가 없으며, 공익사업 시행 등에 따라 감면실적의 변동성이 클 것으로 예상되어 향후 실적의 규모를 예측하기 어려움

(3) 추계결과

□ 개정안에 따라 공익사업 수용 등에 따른 물류시설 이전 과세특례의 적용 기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2028년 0.01억원 등 2028~2032년까지 5년간 총 0.05억원(연평균 0.01억원) 감소할 것으로 추계

[표 10] 개정안에 따른 재정수입 변화: 소득세·법인세

(단위: 억원)

	2028	2029	2030	2031	2032	누적	연평균
공익사업 수용 등에 따른 물류시설 이전 과세특례 5년 연장(안 제77조의2)	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.01	-0.05	-0.01

마. 도시철도 건설용역에 대한 부가가치세 영세율(안 제105조제3항)

□ 동 제도는 국가 및 지방자치단체, 도시철도공사, 국가철도공단, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조제8호에 따른 사업시행자, 한국철도공사에 직접 공급하는 도시철도건설용역에 대해 부가가치세 영세율을 적용하는 내용임

□ 동 제도의 최근 조세지출액은 2022년 2,758억원 등 2022~2024년 연평균 3,420억원 수준

[표 11] 도시철도 건설용역 부가가치세 영세율 제도의 조세지출 실적: 2022~2024년
(단위: 억원)

	2022	2023	2024	연평균
조세지출액	2,758	3,393	4,108	3,420

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도를 바탕으로 국회예산정책처 작성

□ 도시철도 건설용역에 대한 부가가치세 영세율의 일몰을 2026년 말에서 2031년 말로 5년 연장할 경우 부가가치세수는 20274년 3,420억원 등 2027~2031년 5년 간 총 1조 7,098억원(연평균 3,420억원) 감소할 것으로 추계

- 향후 추계기간에는 정부의 신규건설 계획 등을 감안하여²⁾ 최근 연평균 감면액 추세가 동일한 수준으로 이어질 것으로 가정
- 2027~2031년 5년 간 국세인 부가가치세(74.7%)는 총 1조 2,772억원, 지방소비세(25.3%)는 총 4,326억원 감소 예상

[표 12] 도시철도 건설용역 부가가치세 영세율 연장 시 세수효과: 2027~2031년
(단위: 억원)

연도	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
전체 세수효과	-3,420	-3,420	-3,420	-3,420	-3,420	-17,098	-3,420
- 국세(74.7%)	-2,554	-2,554	-2,554	-2,554	-2,554	-12,772	-2,554
- 지방소비세(25.3%)	-865	-865	-865	-865	-865	-4,326	-865

바. 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 적용기한 연장
(안 제106조의7)

2) 국비보조 대상 도시철도 신규 건설 계획에 따르면, 국가 및 지방자치단체에 공급하는 도시철도 건설용역에 해당하는 연도별 부가가치세액의 규모는 2027년 1,849억원, 2028년 1,892억원, 2029년 1,939억원, 2030년 1,899억원, 2031년 1,280억원(국토교통부 대도시권광역교통위원회 제공자료, 2026.7.14.) 등으로 증감을 반복할 것으로 예상

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

- 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 제도는 일반택시 운수종사자의 처우 개선 및 복지증진을 위하여 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액을 99% 경감하는 제도임
 - 사업자는 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 90%에 해당하는 금액은 운수종사자에게, 5%는 택시 감차보상의 재원으로 사용하기 위해 택시 감차보상재원 관리기관에, 나머지 4%는 택시운수종사자 복지기금의 재원으로 사용하기 위해 택시운송사업자단체에 각각 지급하여야 함
- 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2024년 2,219억 원, 2025년 2,248억원(전망) 등으로 나타남

[표 13] 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 실적

(단위: 억원)

	2021	2022	2023	2024	2025(전망)	2026(전망)
조세지출 실적	1,786	1,835	2,067	2,219	2,248	2,319

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계방법

- 향후 추계기간 동안 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 실적은 「조세지출예산서」에 따른 2023~2025년 연평균 조세지출 실적 증가율(4.3%)에 따라 일정하게 변화하는 것으로 가정하여 추계

(3) 추계결과

- 개정안에 따라 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 2,245억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 1조 3,318억원(연평균 2,664억원) 감소할 것으로 추계

- 국세인 부가가치세는 총 9,949억원, 지방소비세는 3,369억원 감소할 것으로 예상

[표 14] 개정안에 따른 재정수입 변화

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감 제도 적용기한 연장 (안 제106조의7)	-2,445	-2,550	-2,659	-2,773	-2,892	-13,318	-2,664
- 부가가치세 (74.7%)	-1,826	-1,905	-1,986	-2,071	-2,160	-9,949	-1,990
- 지방소비세 (25.3%)	-619	-645	-673	-702	-732	-3,369	-674

사. 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 특례 적용기한 연장(안 제109조)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

□ 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 특례는 환경친화적 자동차의 보급 확대를 위하여 하이브리드, 전기 및 수소전기자동차에 대하여 개별소비세를 각각 70만원, 300만원, 400만원 한도로 100% 감면하는 제도임

□ 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2024년 5,893억원, 2025년 7,212억원(전망) 등으로 나타남

[표 15] 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 등 감면 실적

(단위: 억원)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025(전망)	2026(전망)
하이브리드	개별소비세	1,085	1,470	2,108	2,408	2,913	3,166
	교육세	325	441	632	723	874	945
전기	개별소비세	700	1,613	1,984	2,057	2,602	2,687
	교육세	210	484	595	617	781	802
수소전기	개별소비세	167	208	137	68	32	33
	교육세	50	62	41	20	10	10
전체		2,537	4,278	5,497	5,893	7,212	7,643

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계방법

(가) 환경친화적 자동차 1대당 개별소비세 감면금액 추정

□ 국세청과 관세청으로부터 제출받은 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 세부 실적은 다음과 같음

[표 16] 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 세부 실적: 2022~2025년

(단위: 대, 백만원)

구 분		2022		2023		2024		2025	
		감면신청 대수	금액	감면신청 대수	금액	감면신청 대수	금액	감면신청 대수	금액
하이브리드	국세청 (국산)	135,082	133,018	191,259	189,187	224,058	219,273	—	—
	관세청 (수입)	14,324	14,031	21,693	21,610	21,506	21,504	23,689	16,545
	계	149,406	147,049	212,952	210,797	245,564	240,777	—	—
전기	국세청 (국산)	45,234	87,146	48,955	102,002	44,373	89,481	—	—
	관세청 (수입)	37,361	74,108	40,425	96,425	45,613	116,194	91,368	156,346
	계	82,595	161,254	89,380	198,427	89,986	205,675	—	—
수소 전기	국세청 (국산)	9,307	20,812	6,013	13,723	2,742	6,789	—	—
	관세청 (수입)	0	0	0	0	0	0	0	0
	계	9,307	20,812	6,013	13,723	2,742	6,789	—	—

주: 1. 국세청분(국산차) 2025년의 경우 통계 부존재(통계 미생성)

2. 국세청분은 감면신고 기준

3. 관세청분은 수입신고 기준

자료: 국세청, 관세청 제출자료 바탕으로 국회예산정책처 작성

□ 위 자료를 바탕으로 감면신청 차량 1대당 평균 개별소비세 감면액을 산출하면 다음과 같음

- 하이브리드 자동차의 1대당 감면금액은 2024년 국산차량 98만원, 수입차량 100만원으로 나타났으며, 2025년의 경우 감면한도 축소의 영향으로 수입차량 1대당 감면액이 70만원으로 감소함
- 전기자동차의 1대당 감면금액은 2024년 국산차량 202만원, 수입차량 255만원으로 나타났으며, 2025년의 경우 BYD 등 저가 전기자동차 수입 확

대로 수입차량의 1대당 감면금액이 171만원으로 크게 감소함

- 수소전기자동차의 1대당 감면금액은 2024년 국산차량 248만원으로 나타남

[표 17] 환경친화적 자동차 1대당 평균 개별소비세 감면금액

(단위: 만원)

구 분		2022	2023	2024	2025
하이브리드	국산	98	99	98	—
	수입	98	100	100	70
전기	국산	193	208	202	—
	수입	198	239	255	171
수소전기	국산	224	228	248	—
	수입	0	0	0	0

자료: 국세청, 관세청 제출자료 바탕으로 국회예산정책처 작성

- 향후 추계기간 동안 환경친화적 자동차 1대당 평균 개별소비세 감면금액은 국회예산정책처의 소비자물가상승률 전망치³⁾에 따라 일정하게 증가하는 것으로 가정하여 추정

- 하이브리드자동차의 경우 2022~2024년 1대당 감면금액 추이 및 2025년 수입자동차의 1대당 감면금액 현황을 고려하여 추계기간 동안 감면한도액 만큼 감면되는 것으로 전제
 - 하이브리드자동차에 대한 감면한도는 2025년 종전 100만원에서 70만원으로 축소됨

[표 18] 추계기간 동안 환경친화적 자동차 1대당 개별소비세 감면금액 추정: 2027~2031년
(단위: 만원)

구 분		2027	2028	2029	2030	2031
하이브리드	국산	70	70	70	70	70
	수입	70	70	70	70	70
전기	국산	214	218	222	227	231
	수입	178	181	185	189	192
수소전기	국산	262	268	273	278	284
	수입	0	0	0	0	0

자료: 국세청, 관세청 제출자료 바탕으로 국회예산정책처 작성

3) 국회예산정책처 전망치(2026.1.): 2025년 2.0%, 2026년 1.9%, 2027년 2.0%, 2028년 2.0%, 2029년 2.0%, 2030년 2.0%, 2031년 2.0%

(나) 개별소비세 감면신청 환경친화적 자동차 대수 추정

① 하이브리드 자동차

- 2022~2024년 하이브리드 자동차 신규등록 대수와 감면신청 대수 사이의 관계를 고려하여 2025년 국산 하이브리드 자동차 개별소비세 감면신청 대수를 추정하면 다음과 같음
 - 2022~2024년 연평균 하이브리드 자동차 신규등록 대수 대비 국산 하이브리드 자동차 감면신청 대수 비중(47.5%)을 2025년 하이브리드 자동차 신규등록 대수(580,675대)에 적용하여 산출
 - 개별소비세 감면 대상 하이브리드 자동차는 전체 하이브리드 자동차 중 「환경친화적 자동차의 요건 등에 관한 규정」(산업통상부 고시)에 등재된 것에 한정되며, 개별소비세 감면신청 시점(제조장 반출)과 신규등록 시점(소비자 구매 이후)에 차이가 있어 신규등록 대수와 감면신청 대수 사이의 오차가 발생

[표 19] 국산 하이브리드 자동차 개별소비세 감면신청 대수 추정: 2025년

(단위: 대)

	2022	2023	2024	2025(추정치)
감면신청(A)	135,082	191,259	224,058	275,861
신규등록(B)	274,282	390,898	505,281	580,675
A/B	49.2%	48.9%	44.3%	-

주: 1. 2022~2024년은 실적치

2. 신규등록 대수는 전체 하이브리드 승용자동차(국산+수입) 기준

자료: 한국자동차모빌리티산업협회, 자동차등록통계월보(2025.12.) 등 바탕으로 국회예산정책처 작성

- 2026년 이후 추계기간 동안 전체 하이브리드 자동차 개별소비세 감면신청 대수는 국토교통부의 2022~2025년 승용자동차 신규등록 대수 연평균 증가율(1.7%)에 따라 일정하게 증가하는 것으로 가정하여 추정
 - 전체 하이브리드 자동차 개별소비세 감면신청 대수 내 국산과 수입의 비중은 2025년과 동일하게 유지된다고 가정

[표 20] 추계기간 동안 개별소비세 감면 신청 대수 추정: 하이브리드 자동차

(단위: 대)

구 분	2027	2028	2029	2030	2031
국산	285,399	290,292	295,268	300,330	305,478
수입	24,508	24,928	25,356	25,790	26,232
계	309,908	315,220	320,624	326,120	331,710

자료: 국회예산정책처 작성

② 전기자동차

□ 2022~2024년 국산 전기자동차 신규등록 대수와 감면신청 대수 사이의 관계를 고려하여 2025년 국산 전기자동차 개별소비세 감면 신청 대수를 추정하면 다음과 같음

- 2022~2024년 연평균 국산 전기자동차 신규등록 대수 대비 감면신청 대수 비중(60.3%)을 2025년 국산 전기자동차 신규등록 대수(98,571대)에 적용하여 산출
 - － 개별소비세 감면 대상 전기자동차는 전체 전기자동차 중 「환경친화적 자동차의 요건 등에 관한 규정」(산업통상부 고시)에 등재된 것에 한정되며, 개별소비세 감면신청 시점(제조장 반출)과 신규등록 시점(소비자 구매 이후)에 차이가 있어 신규등록 대수와 감면신청 대수 사이의 오차가 발생

[표 21] 국산 전기자동차 개별소비세 감면신청 대수 추정: 2025년

(단위: 대)

	2022	2023	2024	2025(추정치)
감면신청(A)	45,234	48,955	44,373	59,467
신규등록(B)	85,497	72,660	73,096	98,571
A/B	53.0%	67.4%	60.7%	—

주: 1. 2022~2024년은 실적치

2. 신규등록 대수는 국산 전기 승용자동차 기준

자료: 국토교통부 보도자료, 「자동차 누적등록대수 26,515천대」, 2026.1.29. 등을 바탕으로 국회예산정책처 작성

□ 2026년 이후 추계기간 동안 국산 전기자동차 및 수입 전기자동차 개별소비세 감면신청 대수는 국토교통부의 2022~2025년 국산 승용자동차 신규등록대수 연평균 증가율(1.4%) 및 같은 기간 수입 승용자동차 신규

등록대수 연평균 증가율(3.0%)에 따라 일정하게 증가하는 것으로 가정하여 추정

[표 22] 추계기간 동안 개별소비세 감면 신청 대수 추정: 전기자동차

(단위: 대)

구 분	2027	2028	2029	2030	2031
국산	61,110	61,948	62,798	63,659	64,532
수입	96,915	99,813	102,798	105,873	109,039
계	158,025	161,761	165,596	169,532	173,571

자료: 국회예산정책처 작성

③ 수소전기 자동차

□ 국내에 판매 중인 수소전기자동차가 현대자동차의 넥쏘로 한정되어 있는 점을 고려하여 한국자동차모빌리티산업협회의 넥쏘 자동차의 내수 판매실적 자료를 바탕으로 2025년의 수소전기 자동차 개별소비세 감면 신청 대수를 추정한 결과 5,659대로 나타남

○ 2025년 넥쏘 판매실적(5,678대)에 2024년 넥쏘 내수판매량(2,751대) 대비 개별소비세 감면신청 대수(2,742대)의 비중(99.7%)을 적용하여 추정

□ 향후 추계기간 동안 수소전기자동차 개별소비세 감면신청 대수는 2024~2025년 평균 신청대수가 유지된다고 가정

○ 신차 출시 여부, 환경친화적 자동차에 대한 선호 등에 따라 수소전기 자동차의 판매실적이 유동적이고, 현재 국내에 판매 중인 수소전기자동차의 종류가 한정되어 있어 향후 감면신청 대수 추이를 합리적으로 예측하는 데 어려움이 있으므로 2024~2025년의 평균치를 활용함

[표 23] 추계기간 동안 개별소비세 감면 신청 대수 추정: 수소전기 자동차

(단위: 대)

구 분	2027	2028	2029	2030	2031
수소전기 자동차	4,201	4,201	4,201	4,201	4,201

자료: 국회예산정책처 작성

(3) 추계결과

- 앞서 추정한 추계기간 동안 환경친화적 자동차 개별소비세 감면신청 대수 및 1대당 감면액을 곱해 개별소비세 감면액을 추계하고, 개별소비세 감면에 따른 교육세 및 부가가치세 감면액을 산출하면 다음과 같음

[표 24] 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 연장에 따른 세수효과: 하이브리드
(단위: 대, 억원)

구 분		2027	2028	2029	2030	2031
내수	1대당 감면액 (a, 만원)	70	70	70	70	70
	감면대수(b)	285,399	290,292	295,268	300,330	305,478
	내수 감면액 (A=a×b)	1,998	2,032	2,067	2,102	2,138
수입	1대당 감면액 (c, 만원)	70	70	70	70	70
	감면대수(d)	24,508	24,928	25,356	25,790	26,232
	수입 감면액 (B=c×d)	172	174	177	181	184
개별소비세 감면액 (C=A+B)		2,169	2,207	2,244	2,283	2,322
교육세 감면액 (D=C×30%)		651	662	673	685	697
부가가치세 감면액 (E=(C+D)×10%)		282	287	292	297	302
합 계 (C+D+E)		3,102	3,155	3,209	3,264	3,320

[표 25] 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 연장에 따른 세수효과: 전기
(단위: 대, 억원)

구 분		2027	2028	2029	2030	2031
내 수	1대당 감면액 (a, 만원)	214	218	222	227	231
	감면대수(b)	61,110	61,948	62,798	63,659	64,532
	내수 감면액 (A=a×b)	1,306	1,350	1,396	1,444	1,493
수 입	1대당 감면액 (c, 만원)	178	181	185	189	192
	감면대수(d)	96,915	99,813	102,798	105,873	109,039
	수입 감면액 (B=c×d)	1,723	1,810	1,902	1,998	2,099
개별소비세 감면액 (C=A+B)		3,029	3,161	3,298	3,442	3,592
교육세 감면액 (D=C×30%)		909	948	989	1,032	1,077
부가가치세 감면액 (E=(C+D)×10%)		394	411	429	447	467
합 계 (C+D+E)		4,332	4,520	4,716	4,921	5,136

[표 26] 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 연장에 따른 세수효과: 수소전기
(단위: 대, 억원)

구 분		2027	2028	2029	2030	2031
내 수	1대당 감면액 (a, 만원)	262	268	273	278	284
	감면대수(b)	4,201	4,201	4,201	4,201	4,201
	내수 감면액 (A=a×b)	110	112	115	117	119
수 입	1대당 감면액 (c, 만원)	0	0	0	0	0
	감면대수(d)	0	0	0	0	0
	수입 감면액 (B=c×d)	0	0	0	0	0
개별소비세 감면액 (C=A+B)		110	112	115	117	119
교육세 감면액 (D=C×30%)		33	34	34	35	36
부가가치세 감면액 (E=(C+D)×10%)		14	15	15	15	16
합 계 (C+D+E)		158	161	164	167	171

□ 위 결과를 종합하면 다음과 같음

- 개정안에 따라 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 7,592억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 4조 497억원(연평균 8,099억원) 감소할 것으로 추계
 - 교육세는 개별소비세액의 30%가 부과되며, 부가가치세는 (개별소비세액 + 교육세액)의 10%가 부과됨

[표 27] 개정안에 따른 재정수입 변화: 연료별

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
하이브리드자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 5년 연장(안 제109조제3항)	-3,102	-3,155	-3,209	-3,264	-3,320	-16,052	-3,210
전기자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 5년 연장(안 제109조제6항)	-4,332	-4,520	-4,716	-4,921	-5,136	-23,625	-4,725
수소전기자동차에 대한 개별소비세 감면 적용기한 5년 연장(안 제109조제9항)	-158	-161	-164	-167	-171	-820	-164
합 계	-7,592	-7,836	-8,090	-8,353	-8,627	-40,497	-8,099

[표 28] 개정안에 따른 재정수입 변화: 세목별

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
개별소비세	-5,309	-5,480	-5,657	-5,841	-6,033	-28,320	-5,664
교육세	-1,593	-1,644	-1,697	-1,752	-1,810	-8,496	-1,699
부가가치세	-690	-712	-735	-759	-784	-3,682	-736
합 계	-7,592	-7,836	-8,090	-8,353	-8,627	-40,497	-8,099

아. 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례 적용기한 연장(안 제111조의2)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

- 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례는 배기량 1,000cc미만인 경형 승용·승합자동차의 소유자가 자동차 연료용 휘발유·경유 및 LPG부탄을 구매하는 경우 교통·에너지·환경세 또는 개별소비세액을 연간 30만원 한도로 환급하는 제도임

- 휘발유·경유에 대하여는 250원/L의 교통·에너지·환경세가, LPG부탄에 대

하여는 개별소비세 전액(206원/kg, 2026.5. 기준)이 환급됨

- 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2024년 598억 원, 2025년 604억원(전망) 등으로 나타남

[표 29] 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 실적

(단위: 억원)

	2021	2022	2023	2024	2025(전망)	2026(전망)
조세지출 실적	488	549	599	598	604	623

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계방법

- 2022~2025년 유종별 환급 실적은 다음과 같음
 - 총 환급액은 2022년 566억원에서 2024년 598억원까지 증가하였다가 2025년 577억원으로 감소하였음
 - 유종별로 보면 휘발유에 대한 교통·에너지·환급액이 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 다음은 LPG부탄 경유 순임

[표 30] 유종별 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 실적: 2022~2025년

(단위: 건, 백만원)

	2022		2023		2024		2025	
	환급건수	환급액	환급건수	환급액	환급건수	환급액	환급건수	환급액
휘발유	432,426	54,618	434,432	57,973	428,498	58,124	417,039	56,046
경유	813	88	745	97	728	93	684	81
LPG부탄	20,645	1,928	18,913	1,641	16,923	1,551	15,047	1,576
계	453,884	56,635	454,090	59,711	446,149	59,767	432,770	57,703

자료: 국세청

- 향후 추계기간 동안 휘발유·경유분 환급액은 2022~2025년 연평균 환급액 수준과 동일하게 유지된다고 가정
 - 향후 환급 실적은 경형 승용·승합자동차 수요, 친환경자동차 보급 추이, 유류비 부담 수준 등에 따라 변화할 것으로 예상되나, 현 시점에서

이를 예측하는 데 어려움이 있음⁴⁾

- 2022년 연간 환급한도가 20만원에서 30만원으로 인상된 점을 고려하여 2022년 이후의 자료만 활용

[표 31] 개정안에 따른 세수효과 추계: 휘발유·경유

(단위: 백만원)

	2027	2028	2029	2030	2031
휘발유	-56,690	-56,690	-56,690	-56,690	-56,690
경유	-90	-90	-90	-90	-90

- LPG부탄의 경우 연중 탄력세율 변화에 따라 환급단가가 변동되므로 연도별 환급단가 및 환급 실적을 활용하여 환급량(추정치)을 산출하고, 이를 바탕으로 세수효과를 추계함

- 2022~2025년 LPG부탄 환급량(추정치)은 연중 탄력세율 적용일수를 반영하여 연간 평균 환급단가를 산출하고, 이를 환급액에 적용하여 추정함
 - LPG부탄의 경우 세액 전액이 환급되므로, 탄력세율이 변화할 경우 환급단가 또한 변화하게 됨

4) 예를 들어, 경형 승용·승합자동차의 누적등록대수는 2022년 213만대에서 2024년 217만대로 증가하였으나 2025년 215만대, 2026년 3월 말 214만대로 감소하였음(국토교통부, 연도별 자동차등록 통계)

그러나 경형 승용자동차 내수 판매 실적은 2022년 13.3만대에서 2025년 6.5만대까지 감소하였으나, 2026년 1분기 판매 실적은 1.7만대 수준으로 집계되어 2025년 1분기 1.6만대보다 증가한 것으로 나타남(한국자동차모빌리티산업협회, 2026.03. 자동차통계월보)

[표 32] 연도별 LPG부탄 환급량 추정: 2022~2025년

(단위: 원/kg, 백만원, 백만톤)

	환급단가(탄력세율) (A)	연간 평균 환급단가 (B)	환급액 (C)	환급량(추정) (D=C/B)
2022	(~4.30.) 220 (~6.30.) 193 (~12.31.) 176.4	193.5	1,928	9,963
2023	(~12.31.) 176.4	176.4	1,641	9,301
2024	(~6.30.) 176.4 (~10.31.) 193 (~12.31.) 212	187.9	1,551	8,251
2025	(~4.30.) 212 (~10.31.) 234 (~12.31.) 247.5	229.0	1,576	6,880

주: 연간 평균 환급단가(B)는 아래 식을 적용하여 산출함

$$\text{연간 평균 환급단가(B)} = \frac{\sum [\text{환급단가(A)} \times \text{환급단가적용기간(일수)}]}{365}$$

□ 추계기간 동안 LPG부탄 환급량은 앞서 산출한 2025년의 환급량(추정치)이 동일하게 유지된다고 가정하고, 환급단가(247.5원/kg)를 적용하여 세수효과를 추계하면 다음과 같음

- 2022~2025년 LPG부탄 환급량은 감소 추세에 있으나, 중동전쟁 등에 따른 에너지 수급 불안정성 등에 따라 향후 변동방향을 예측하기 어려워 2025년 추정치가 향후에도 지속된다고 가정
- 2026년 연말까지는 2026년 5~6월(206원/L)의 탄력세율이 그대로 적용되고, 2027년부터는 2026년 4월 수준(247.5원/L)으로 환원된다고 가정
 - 중동전쟁에 따른 에너지 가격 불안정성에 따라 2026년 5~6월동안 종전(4월)보다 41.5원/kg 낮은 206원/kg의 탄력세율이 적용

[표 33] 개정안에 따른 세수효과: LPG부탄

(단위: 백만원)

	2027	2028	2029	2030	2031
LPG부탄	-1,703	-1,703	-1,703	-1,703	-1,703

(3) 추계결과

□ 앞서 산출한 유종별 세수효과를 합산하여 총 세수효과를 산출하면 다음

과 같음

- 개정안에 따라 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 2027년 585억원(휘발유 567억원, 경유 1억원, LPG부탄 17억원) 등 2027~2031년까지 5년간 총 2,924억원(연평균 585억원)의 세수감소가 예상됨

[표 34] 개정안에 따른 재정수입 변화: 유종별

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
휘발유	-567	-567	-567	-567	-567	-2,835	-567
경유	-1	-1	-1	-1	-1	-4	-1
LPG부탄	-17	-17	-17	-17	-17	-85	-17
계	-585	-585	-585	-585	-585	-2,924	-585

□ 위 추계결과를 세목별로 구분하면 다음과 같음

- 개정안에 따라 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 교통·에너지·환경세 수입은 2027년 568억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 2,839억원(연평균 568억원) 감소할 것으로 추계됨
- 개정안에 따라 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례의 적용기한을 5년 연장할 경우 개별소비세 수입은 2027년 17억원 등 2027~2031년까지 5년간 총 85억원(연평균 17억원) 감소할 것으로 추계됨

[표 35] 개정안에 따른 재정수입 변화: 세목별

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례 적용기한 5년 연장 (제111조의2제1항)	-585	-585	-585	-585	-585	-2,924	-585
교통·에너지·환경세	-568	-568	-568	-568	-568	-2,839	-568
개별소비세	-17	-17	-17	-17	-17	-85	-17

자. 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 특례 적용기한 연장(안 제111조의3)

(1) 제도 개요 및 조세지출 실적

□ 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 특례는 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업에 사용하는 자동차용 LPG부탄에 대하여 킬로그램당 개별소비세 및 교육세 합계액 중 40원/kg을 감면하는 제도임

○ '감면'으로 규정되어 있으나, 택시운송사업자가 면세유류구매카드를 발급받아 LPG부탄을 구매하면 신용카드업자가 관할 세무서장에게 감면액 환급을 신청하여 기납부된 개별소비세와 교육세를 사후에 환급 또는 공제받는 방식으로 운영

□ 「조세지출예산서」에 따른 동 제도의 조세지출 실적은 2024년 423억원, 2025년 408억원(전망) 등으로 나타남

[표 36] 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 실적

(단위: 억원)

	2021	2022	2023	2024	2025(전망)	2026(전망)
조세지출 실적	473	461	438	423	408	421
개별소비세	412	401	380	368	355	366
교육세	62	60	57	55	53	55

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계방법

□ 향후 추계기간 동안 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 실적은 「조세지출예산서」에 따른 2023~2025년 연평균 조세지출 실적 감소율(-3.5%)에 따라 일정하게 변화하는 것으로 가정하여 추계

(3) 추계결과

□ 개정안에 따라 택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 특례의 적용기한

을 5년 연장할 경우 재정수입은 2027년 380억원 등 2027~2031년 5년간 총 1,772억원(연평균 354억원) 감소할 것으로 추계

- 2027~2031년까지 5년간 개별소비세 1,542억원(연평균 308억원), 교육세 230억원(연평균 46억원) 감소 예상

[표 37] 개정안에 따른 재정수입 변화

(단위: 억원)

	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면 특례 적용기한 5년 연장(제111조의3제1항)	-380	-367	-354	-342	-330	-1,772	-354
개별소비세	-331	-319	-308	-297	-287	-1,542	-308
교육세	-49	-48	-46	-44	-43	-230	-46

차. 관세의 경감(안 제118조)

(1) 제도개요 및 감면실적

- (제도개요) 중소기업 또는 중견기업이 국내제작이 곤란한 신재생에너지 생산용·이용기자재 또는 전력계통 연계조건 개선 기자재를 수입하는 경우 관세 경감

- 경감률: 50%
- 적용기한: (현행) 2026.12.31. → (개정안) 2031.12.31.

- (감면실적) 신재생에너지 생산용기자재 등에 대한 관세 감면 실적은 2020년 2억원에서 2024년 3,000만원으로 변동

[표 36] 신에너지 및 재생에너지의 생산용기자재 등 관세 감면 실적: 2020~2024년
(단위: 억원)

구분	세목	2020	2021	2022	2023	2024	연평균
신재생에너지 생산용·이용기자재 또는 전력계통 연계조건 개선 기자재 (안 제118조제1항제3호)	관세	2.0	3.0	4.0	1.0	0.3	2.1

자료: 대한민국정부, 「조세지출예산서」, 각 연도

(2) 추계방법

- 향후 관세 세수효과는 최근 5개년(2020~2024년) 감면실적의 연평균 수준을 따른다고 가정하여 추계
 - 최근 5개년(2020~2024년) 연평균 감면실적: 2.1억원

(3) 추계결과

- 신재생에너지 생산용기자재 등에 대한 관세 감면 적용기한을 2026년 12월 31일에서 2031년 12월 31일로 5년 연장하는 경우, 관세는 2027년 2.1억원 등 2027년에서 2031년까지 총 10.5억원(연평균 2.1억원) 감소할 것으로 추계

[표 37] 신에너지 및 재생에너지의 생산용기자재 등 관세 감면 적용기한 연장에 따른 세수효과: 관세, 2027~2031년
(단위: 억원)

세목	2027	2028	2029	2030	2031	누적	연평균
관세	-2.1	-2.1	-2.1	-2.1	-2.1	-10.5	-2.1

IV. 부대의견

□ 없음

V. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
세제분석1과	이정훈	박연서
	신홍철	
	김효경	
세제분석2과	김주현	백경엽

□ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
이정훈	02-6788-4669	nororand@assembly.go.kr
신홍철	02-6788-4745	hongfe@assembly.go.kr
김효경	02-6788-4647	hkkim@assembly.go.kr
김주현	02-6788-4836	kjh@assembly.go.kr