의안번호	2218401
의 뢰 인	김승수 의원
회 답 일	2026. 5. 6.
추계번호	26E2100

조세특례제한법 일부개정법률안

— 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례 적용기한 5년 연장

【비용추계서】

국회예산정책처
National Assembly Budget Office

Ⅰ. 비용추계 결과

❑ 개정안에 따라 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

[표 1] 개정안에 따른 재정수입 변화

(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

Ⅱ. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	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.	

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

연번	조·항(조제목)	추계여부	비고(추계 미실시 사유)
1	제111조의2제1항(자동차 연료에 대한 개별소비세의 환급에 관한 특례)	○	

2. 비용추계의 총괄적 전제

❑ 개정안의 시행일 및 연장된 적용기한을 고려하여 2027~2031년을 추계기간으로 설정

○ 개정안은 2027.1.1.부터 시행하고, 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급특례의 일몰기한을 2026년 말에서 2031년 말로 5년 연장

❑ 국세청으로부터 제출받은 2022~2025년 유종별 환급실적 자료를 바탕으로 추계하되, 유종별 환급단가의 차이를 고려하여 휘발유·경유분 세수효과와 LPG부탄분 세수효과를 구분하여 추계한 뒤 이를 합산하여 총 세수효과 산출함

○ 휘발유와 경유는 동일하게 250원/L의 교통·에너지·환경세가 환급되나, LPG부탄은 개별소비세 전액이 환급되므로 탄력세율 변화에 따라 환급단가에 변동이 있음

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

❑ 추계기간 동안 LPG부탄에 대한 환급단가(탄력세율)는 2026년 4월 수준을 유지한다고 전제

○ LPG부탄에 대해서는 2025년 11월부터 2026년 4월까지 247.5원/kg의 탄력세율이 적용되었으나, 2026년 5~6월 206원/kg으로 41.5원/kg 인하

되었음

○ 이는 중동전쟁에 따른 에너지 수급 불안정성을 고려한 조치로 동 조치의 지속기간 등을 현 시점에서 예측할 수 없어 2026년 말까지 유지되고, 2027년 이후 종전(2026년 4월) 수준으로 환원되어 유지된다고 전제

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

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

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

[표 2] 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: 연도별 조세지출예산서를 바탕으로 국회예산정책처 작성

나. 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 3] 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 있음[1)]

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

[표 4] 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 반영

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

하여 연간 평균 환급단가를 산출하고, 이를 환급액에 적용하여 추정함

- LPG부탄의 경우 세액 전액이 환급되므로, 탄력세율이 변화할 경우 환급단가 또한 변화하게 됨

[표 5] 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

$$\text{연간평균환급단가}(B) = \frac{\Sigma[\text{환급단가}(A) \times \text{환급단가적용기간(일수)}]}{365}$$

❑ 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 6] 개정안에 따른 세수효과 추계: LPG부탄

(단위: 백만원)

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

다. 추계결과

❑ 앞서 산출한 유종별 세수효과를 합산하여 총 세수효과를 산출하면 다음과 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 7] 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례 적용기한 연장의 세수효과: 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 8] 자동차 연료에 대한 개별소비세 환급 특례 적용기한 연장의 세수효과: 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

Ⅳ. 부대의견

❑ 없음

Ⅴ. 작성자

❑ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
세제분석1과	신홍철	박연서

❑ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
신홍철	02-6788-4745	hongfe@assembly.go.kr