



제 438회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

해운법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈자원안보위기 경보 발령 시 유류비 지원 확대〉

■ 윤준병의원 대표발의, 의안번호 제2218778호

2026. 8.

농림축산식품해양수산위원회

전문위원 윤성민

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 자원안보위기 경보 발령 시 유류비 지원 확대	3
2. 부칙	15
IV . 참고자료	17

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 윤준병의원 등 11인
2. 제 안 일 : 2026. 5. 4.
3. 회 부 일 : 2026. 5. 6.

II. 제안이유 및 주요내용

유류비가 운송원가의 30~40%를 차지하는 내항화물운송사업 특성상 국제정세 불안 등에 따른 유가 급등은 운송사업자에게 큰 부담으로 작용하는 실정임.

정부는 사업자의 유류비 부담 완화를 위해 유류세보조금을 지급하고 있으나 보조금 지급 한도가 유류에 부과된 유류세액으로 한정되어 있어 지급 한도에 도달하는 유가 이상으로 유가상승 시 실효성 있는 지원에 한계가 있음.

특히, 영세한 사업자는 유류비 상승분을 운송료에 적기 반영하기 어려워 운항 감축 또는 중단이 불가피함에 따라 주요 섬지역에 생필품 운송 중단으로 이어져 섬 주민 생활불편이 심화되고, 국가산업물자 운송도 제한되어 해상물류 공급망 마비가 우려되고 있음.

이에 산업통상부장관이 「국가자원안보 특별법」에 따라 석유에 대해 자원안보위기 경보를 발령하는 경우에는 유류세액을 초과하여서도

운송사업자의 유류 구매 비용의 전부 또는 일부를 보조금으로 보조할 수 있는 근거를 마련하고자 함(안 제41조제2항).

Ⅲ. 검토의견

1. 자원안보위기 경보 발령 시 유류비 지원 확대

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 「국가자원안보 특별법」 제23조에 따른 자원안보위기 경보가 발령된 경우 내항화물운송사업자가 내항화물운송용 선박을 운항하기 위하여 구매하는 유류의 구매 비용의 전부 또는 일부를 정부가 보조할 수 있는 법적 근거를 마련하려는 것임(안 제41조제2항).

[표] 개정안 조문대비표

현행	개정안
제41조(재정지원) ① (생략)	제41조(재정지원) ① (현행과 같음)
② 정부는 「에너지 및 자원사업 특별회계법」 제5조에 따른 에너지 및 자원 관련 사업(석유가격 구조개편에 따른 지원사업에 한정한다)을 추진하기 위하여 <u>내항화물운송사업자의 선박에 사용하는 유류에 부과되는 세액의 인상액에 상당하는 금액의 전부 또는 일부(이하 “유류세 보조금”이라 한다)</u> 를 보조할 수 있다.	② ----- ----- ----- ----- ----- <u>내항화물운송사업자에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 금액의 전부 또는 일부를</u> ----- ----- -----.
<신설>	1. 유류에 부과되는 다음 각 목의

<u><신 설></u> ③ ~ ⑤ (생 략)	<u>세액 등의 인상액에 상당하는 금액(이하 “유류세 보조금”이라 한다)</u> 가. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차세 나. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호라목, 「교육세법」 제5조제1항에 따라 증유에 각각 부과되는 개별소비세, 교육세 2. 「국가자원안보 특별법」 제23조에 따른 자원안보위기 경보가 발령된 경우 내항화물운송사업자가 내항화물운송용 선박을 운항하기 위하여 구매하는 유류의 구매 비용 ③ ~ ⑤ (현행과 같음)
--	---

나. 검토의견

- 최근 미국-이란 전쟁 발 유가 상승세가 지속됨에 따라 연안화물선 업계의 경영 부담이 심화되고 있음.

연안화물선 유류사용 현황을 살펴보면, 전체 1,908척 중 527척은 경유 사용 선박으로 월평균 6,546kℓ의 경유를 사용하고, 719척은 중유 사용 선박으로 월평균 22,628kℓ의 중유를 사용함.

<연안화물선 유류사용 현황>

유류	척수	유류 사용 현황(kℓ, 한국해운조합 제공)		
		연평균(3년)	월평균	공급주체
경유	527	78,553	6,546	해운조합
중유	719	271,546	22,628	해운조합 5%, 외부공급 95%

2026년 2월 대비 6월 과세경유 가격은 33.4% 상승(1,456→1,943원)하고 과세중유 가격은 78.3% 상승(812→1,448원)하였으며,

유류비 상승으로 인한 피해는 경유 사용 연안화물선 업계의 경우 월 32억원¹⁾, 중유 사용 연안화물선 업계의 경우 월 144억원²⁾으로 예상됨.

- 현재 연안화물선에 대한 유류비 지원은 ①유류세 보조금 ②유가연동 보조금의 두 가지 방식으로 이루어지고 있는데, 두 보조금 모두 지원 대상이 경유를 사용하는 연안화물선에 한정되고

1) (1,943원-1,456원) × 6,456kℓ (월 사용량) = 약 32억원

2) (1,448원-812원) × 22,628kℓ (월 사용량) = 약 144억원

있고 유가 상승 시 유류세가 인하되어 보조액이 줄어드는 역진적 구조와 고정된 지급 한도(183.21원)로 인해 실질적인 유류비 인상 부담을 덜어주는 데에 한계가 있음.

- 유류세 보조금은 현재 경유 유류세(원/ℓ)에서 '01.6월 당시 경유 유류세(183.21원/ℓ) 차액을 보조하는 제도로, '26년 7월 현재 유류세는 396.21원/ℓ 이고 보조단가는 213원/ℓ 임.

부 과 세	세 액(원/ℓ)								
	인하 전	'21.11.2~ '22.4.30. (△20%)	'22.5.1~ '22.6.30. (△30%)	'22.7.1~ '24.6.30. (△37%)	'24.7.1~ 10.31. (△30%)	'24.11.1~ '25.4.30. (△23%)	'25.5.1~ '25.10.31. (△15%)	'25.11.1~ '26.3.26. (△10%)	'26.3.27~ '26.9.30. (△25%)
교통·에너지·환경세*	375	300	263	238	263	289	319	337.5	281
교육세**	56.25	45	39.45	35.70	39.45	43.35	47.85	50.625	42.15
지방세 (자동차세)***	97.5	78	68.38	61.88	68.38	75.14	82.94	87.75	73.06
유류세 합계(A)	528.75	423 (△105.75)	370.83 (△157.92)	335.58 (△193.17)	370.83 (△157.92)	407.49 (△121.26)	449.79 (△78.96)	475.875 (△52.875)	396.21 (△132.54)
2001년 유류세(B)	183.21	183.21	183.21	183.21	183.21	183.21	183.21	183.21	183.21
보조단가 (C=A-B)	345.54	239.79	187.62	152.37	187.62	224.28	266.58	292.665	213

* 「교통·에너지·환경세법 시행령」 제3조의2제2호³⁾

** 교통에너지환경세의 15%

*** 교통에너지환경세의 260/1000

'26년 3월 27일에 유류세가 대폭 인하된 것과 같이, 유류세는 유류비 상승 시 오히려 인하되는 경향이 있으므로 유류세 보조금

3) 「교통·에너지·환경세법 시행령」

제3조의2(탄력세율) 법 제2조제3항에 따라 탄력세율을 적용할 과세물품과 그 세율은 다음 각 호와 같다.

1. 제3조제1호의 휘발유와 이와 유사한 대체유류 : 리터당 529원. 다만, 2026년 7월 31일까지는 리터당 450원으로 한다.
2. 제3조제2호의 경유 및 이와 유사한 대체유류 : 리터당 375원. 다만, 2026년 7월 31일까지는 리터당 281원으로 한다.

은 유가 상승 시 보조액이 줄어드는 역진적 구조⁴⁾로 되어 있음.

현행법 제41조제2항은 유류에 부과되는 세액의 인상액에 상당하는 금액의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다고 하여 유류세 보조금의 유종을 한정하고 있지 않으나,

유류세 보조금의 구체적 내용을 규정하고 있는 해양수산부 고시인 「내항화물운송사업자 유류세보조금 지급지침」은 ‘내항화물운송사업자가 과세유로 구입한 선박용 연료유 중 경유에 한정하여 지급한다’고 규정⁵⁾하고 있어, 현행 유류세 보조금의 지원대상은 경유를 사용하는 연안화물선에 한정되어 있음.⁶⁾

- 유가연동보조금은 경유 가격이 기준가격(1,700원/ℓ) 이상으로 상승한 경우 기준가격 대비 초과분의 70%를 한시적으로 보조하

4) 유류세보조금은 현행 유류세에서 2001년 6월 당시의 유류세인 183.21원/ℓ를 차감한 금액을 기준으로 산정됨. 이에 따라 유가 상승에 대응하여 정부가 유류세를 인하하면 유류세보조금 단가도 함께 낮아지게 됨. 예컨대 유류세가 475.875원/ℓ에서 396.21원/ℓ로 인하되는 경우 보조단가는 292.665원/ℓ에서 213원/ℓ로 79.665원/ℓ 감소함. 즉, 유가 상승으로 운송사업자의 연료비 부담이 커지는 시기에 보조액은 오히려 감소할 수 있어 유류비 부담 완화라는 제도의 목적과 반대 방향으로 작동한다는 의미에서 ‘역진적 구조’라고 볼 수 있음.

5) 「내항화물운송사업자 유류세보조금 지급지침」

제4조(유류세보조금 지급 대상) ① 유류세보조금은 「해운법」(이하 “법”이라 한다) 제24조에 따라 등록한 내항화물운송사업자가 과세유로 구입한 선박용 연료유 중 경유[MDO, MF계열 등 경유와 중유가 혼합된 블렌딩(Blending)유를 포함하되, 함유된 경유량에 한정한다]에 한정하여 지급한다.

② 제1항에도 불구하고 경유가 포함된 석유제품이라 하더라도 경유 이외의 유류로 분류되어 유류세가 부과되지 않는 유류(LRFO, B-A, B-C 등 중유로 분류되는 유류를 말한다)는 지원대상에서 제외한다.

③ 제1항에도 불구하고 경유를 구매한 내항화물운송사업자가 법 제25조에 따라 등록 외 사업구역 일시 운송신고 후 외항구간을 운항하는 경우 외항구간에서 사용한 경유 중 유류세를 환급받은 부분은 유류세보조금을 지급하지 않는다.

6) 유류세보조금의 지원대상이 경유에 한정되어 온 것은 동 제도가 일반적인 선박연료 가격지원 제도가 아니라 2001년 에너지세제 개편에 따라 인상된 경유 유류세가 운송업계의 경영에 미치는 부담을 완화하기 위한 보전제도로 도입되었기 때문인 것으로 보임. 이에 따라 유류세액이 상대적으로 적고 당시 경유와 같은 수준의 세액 인상이 이루어지지 않은 중유는 제도의 당초 지원대상에 포함되지 않음.

는 것으로, 지급액은 183.21원/ℓ(유류세 감면 시 104.25원/ℓ)을 초과할 수 없음.⁷⁾

‘비상경제본부회의(‘26.6.26)’ 결과 ‘26.6월 종료 예정인 유가연동 보조금 지원 기간을 ‘26.9월까지로 연장한 상태임.

유가연동보조금 역시 지원 대상이 법적 근거 없이 고시 등에 의해 경유 사용 연안화물선으로 한정⁸⁾되어 있고, 경유가격이 1,961원/ℓ를 초과할 경우 보조단가가 더 이상 상승하지 않아⁹⁾ 유류비 보조에 한계가 존재함.

□ 화물자동차에 대해서는 자원안보위기 발령 시 유류의 구매 비용을 지원할 수 있는 법적 근거를 마련하는 내용의 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」이 국회 본회의를 통과(‘26.5.7.)하여 공포 후 즉시 시행(‘26.5.29.)된 바 있음.¹⁰⁾

7) 「내항화물운송사업자 유류세보조금 지급지침」

제5조의2(유가연동보조금 산정방법) 경유에 대한 유가연동보조금의 지급단가는 다음과 같이 산정한다.

1. {평균 판매가격(원/ℓ) - 기준가격(1,700원/ℓ)}의 70퍼센트로 하며, 지급액은 183.21원/ℓ를 초과하지 못한다. 다만, 「조세특례제한법」 제111조의5에 따라 유류세 감면(78.96원/ℓ)을 받는 경우에는 104.25원/ℓ를 한도로 지급한다.
2. 지급단가를 산정할 때 경유가격은 한국석유공사 유가정보시스템(www.opinet.co.kr)에서 제공하는 자료에 따르되, 구매일이 속한 해당 주(週)에 발표하는 전국 주유소 경유 평균 판매가격을 적용한다.
3. 경유 구매일은 출하전표일을 기준으로 하되, 출하전표일과 실거래일이 7일 이상 차이가 나는 등 출하전표일을 적용하기가 적합하지 않은 경우에는 실거래일을 확인할 수 있는 세금계산서 발행일 또는 거래명세표 거래일을 구매일로 하여 지급할 수 있다.

8) 유가연동보조금의 지원대상이 경유에 한정된 것은 2022년 고유가 상황에서 기존 유류세보조금 수급대상자를 추가 지원하는 방식으로 제도가 도입되었기 때문인 것으로 보임. 이에 따라 기존 유류세보조금 대상에 포함되지 않았던 중유 사용 선박은 유가연동보조금의 지원대상에서도 제외됨.

9) 경유 가격이 1,961원/ℓ 일 경우 보조단가가 183원/ℓ에 해당

10) 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」 내용은 [참고 1] 참조

□ 개정안은 경유에 대한 유류세 보조금과 부탄에 대한 유류세 보조금으로 구분하여 명시한 「화물자동차 운수사업법」과 같이 유류세 보조금을 경유에 대한 유류세 보조금과 중유¹¹⁾에 대한 유류세 보조금으로 구분하여 명시하고,

「국가자원안보 특별법」 제23조¹²⁾에 따른 자원안보위기 경보가 발령된 경우 내항화물운송사업자가 내항화물운송용 선박을 운항하기 위하여 구매하는 유류의 구매비용을 보조할 수 있는 법적

11) 중유에 대한 세액은 리터 당 19.55원

「개별소비세법」

제1조(과세대상과 세율) ② 개별소비세를 부과할 물품(이하 “과세물품”이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.

4. 다음 각 목의 물품에 대해서는 그 수량에 해당 세율을 적용한다.

라. 중유(重油) 및 이와 유사한 대체유류: 리터당 17원

「교육세법」

제5조(과세표준과 세율) ① 교육세는 다음 각 호의 과세표준에 해당 세율을 곱하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. 다만, 제1호의 경우에 「한국은행법」에 따른 한국은행과의 환매조건부의 화자금매각거래(이하 “스왑거래”라 한다)와 관련하여 발생하는 수익금액에 대한 교육세액(제1호에 따른 세율에도 불구하고 과세표준에 1천분의 5의 세율을 곱하여 계산한 금액으로 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 스왑거래와 관련하여 발생하는 수익금액에서 그와 관련된 모든 비용을 공제한 금액을 초과하지 못한다.

호별	과세표준	세율
1	금융·보험업자의 수익금액	1천분의 5(과세표준이 1조원을 초과하는 경우 그 초과금액에 대해서는 1천분의 10)
2	「개별소비세법」에 따라 납부하여야 할 개별소비세액	100분의 30. 다만, 「개별소비세법」 제1조제2항제4호다목·라목·바목 및 아목의 물품인 경우에는 100분의 15로 한다.
3	「교통·에너지·환경세법」에 따라 납부하여야 할 교통·에너지·환경세액	100분의 15
4	「주세법」에 따라 납부하여야 할 주세액	100분의 10. 다만, 다음 각 목의 주류에 대해서는 100분의 30으로 한다. 가. 「주세법」 제8조제1항제2호다목의 맥주 나. 가목 외의 주류로서 주세의 세율이 100분의 70을 초과하는 주류 다. 삭제 <2025.12.23>

12) 「국가자원안보 특별법」

제23조(자원안보위기 경보의 발령) ① 산업통상부장관은 자원안보위기에 대한 효과적이고 체계적인 대응을 위하여 자원안보위기가 발생하거나 발생할 우려가 있는 경우 핵심자원에 관한 자원안보위기 경보를 발령할 수 있다.

② 자원안보위기 경보의 발령 요건·절차·방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

근거를 마련하려는 것으로,

유사업계(화물자동차 운수업)와의 유류비 지원에 있어서의 형평성을 제고하고 국제정세 불안으로 인한 유류비 인상에 따른 연안화물선 업계의 부담을 완화하려는 취지로 보임.

- 참고로, 자원안보위기 경보는 관심-주의-경계-심각의 4단계로 구성되며, '26년 3월 5일 '관심' 단계가 발령되고 3월 18일 '주의' 단계로 격상되었으며 4월 1일 '경계' 단계로 격상되었으나 6월 30일 '주의' 단계로 하향되었음.¹³⁾
- 개정안과 관련하여, 다음의 사항에 대해서는 추가적인 검토가 필요할 것으로 보임.

첫째, 안 제41조제2항제1호의 '유류세 보조금' 약칭을 삭제하고, 제1호와 제2호를 포괄할 수 있도록 제2항 각 호 외의 부분에서 '유가보조금'으로 약칭하는 한편, 법 제41조제3항·제5항, 제41조의2, 제41조의3¹⁴⁾ 등 연계 조문에서도 '유류세 보조금'을 '유가보

13) 자원안보위기 경보 발령 기준은 [참고 2] 참조

14) 「해운법」

제41조(재정지원) ③ 해양수산부장관은 유류세 보조금의 지급에 필요한 경우 국가기관의 장 및 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관의 장에게 관련 자료의 제공을 요청할 수 있다.

④ 제3항에 따라 자료의 제공을 요청받은 기관의 장은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

⑤ 유류세 보조금의 지급절차·증빙자료 등에 관한 세부사항은 해양수산부령으로 정한다.

제41조의2(보조금 등의 사용 등) ① 제38조제1항 및 제41조제1항에 따라 보조 또는 용자를 받은 자는 그 자금을 보조받거나 용자받은 목적이 아닌 용도로 사용하지 못한다.

② 해양수산부장관은 거짓이나 부정한 방법으로 제38조제1항 및 제41조제1항에 따라 보조금 또는 용자금을 받은 해운업자 및 해운단체와 같은 조 제2항에 따라 유류세 보조금을 받은 내항화물운송사업자에 대하여는 보조금, 용자금 및 유류세 보조금을 반환할 것을 명하여야 하며, 이에 따르지 아니하면 국제 채납처분의 예에 따라 보조금, 용자금 및 유류세 보조금을 환수하여야 한다.

제41조의3(유류세 보조금의 지급정지 등) ① 제41조제2항에 따라 유류세 보조금을 지급받는 내항화물운송사업자는 다음 각 호에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

조금'으로 일괄 수정하는 방안을 검토할 필요가 있음.

현행법 제41조제3항·제5항, 제41조의2, 제41조의3 및 그 하위법령은 모두 '유류세 보조금'이라는 용어를 기준으로 보조금의 지급 절차, 사용, 환수, 지급정지 등 제반 사항을 규율하고 있음.

개정안 원안대로 안 제41조제2항제1호(세액 인상액 보조)의 금액에 대해서만 '유류세 보조금'이라 약칭한다면, 신설되는 제2호(자원안보위기 경보 발령 시 유류 구매비용 보조)의 보조금은 기존법 조항과 하위법령의 적용 범위에서 누락되어 입법 공백이 발생할 우려가 있음.

개정안은 자원안보위기 경보 발령 시 유류세액의 한도를 초과하

-
1. 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제2조제9호에 따른 석유판매업자 또는 「항만운송사업법」 제2조제4항에 따른 선박연료공급업의 등록을 한 자(이하 이 조에서 “석유판매업자등”이라 한다)로부터 「부가가치세법」 제32조에 따른 세금계산서를 거짓으로 발급받아 **유류세 보조금**을 지급받은 경우
 2. 석유판매업자등으로부터 석유의 구매를 가장하거나 실제 구매금액을 초과하여 「여신전문금융업법」 제2조에 따른 신용카드, 직불카드, 선불카드 등 유류세 보조금의 신청에 사용되는 카드(이하 “유류구매카드”라 한다)에 의한 거래를 하거나 이를 대행하게 하여 **유류세 보조금**을 지급받은 경우
 3. 실제로 운항한 거리 또는 연료 사용량보다 부풀려서 **유류세 보조금**을 청구하여 지급받는 행위
 4. 내항화물운송사업이 아닌 다른 목적에 사용한 유류분에 대하여 **유류세 보조금**을 지급받는 행위
 5. 다른 사람 또는 업체가 구입한 연료 사용량을 자기가 사용한 것으로 위장하여 **유류세 보조금**을 지급받는 행위
 6. 실제 주유받은 유종(油種)과는 다른 유종의 단가를 적용하여 **유류세 보조금**을 지급받는 행위
 7. **유류세 보조금**의 청구와 관련된 관계 서류에 대한 보완 또는 현장 확인을 요구받았으나 이에 응하지 아니하는 행위
 8. 제1호부터 제7호까지에서 규정한 사항 외에 거짓의 증빙자료를 제출하는 등 해양수산부령으로 정하는 행위
- ② 해양수산부장관은 내항화물운송사업자가 제1항 각 호에 따른 금지행위를 한 경우 등록 취소, 해당 선박의 감선 조치 또는 6개월 이내의 기간을 정하여 해당 선박의 운항정지를 명하거나 1년 이내의 기간을 정하여 **유류세 보조금**을 지급하지 아니할 수 있다.
- ③ 제2항에 따른 운항정지 처분 등의 세부기준은 대통령령으로 정한다.
- ④ 해양수산부장관은 석유판매업자등이 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 사업소에 대한 유류구매카드의 거래기능을 정지하거나 해당 사업소에서 발급한 거래 내역에 관한 자료를 제41조제5항에 따른 증빙자료로 인정하지 아니할 수 있다.

여 유류 구매비용을 지원할 수 있도록 근거를 마련하는 것이므로, 안 제41조제2항제1호 및 제2호의 보조금을 아울러 포괄할 수 있는 ‘유가보조금’이라는 명칭으로 수정하는 것이 법체계 및 제도 취지에 부합하는 것으로 보임.

따라서 안 제41조제2항 각 호 외의 부분을 ‘내항화물운송사업자에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 금액의 전부 또는 일부(이하 “유가보조금”이라 한다)를 보조할 수 있다’로 수정하고, 제41조제3항·제5항, 제41조의2, 제41조의3에서도 ‘유류세 보조금’을 ‘유가보조금’으로 대체하여 법체계의 통일성과 사후관리의 실효성을 확보할 필요가 있음.¹⁵⁾

둘째, 안 제41조제2항제1호는 ‘유류에 부과되는 다음 각 목의 세액 등의 인상액에 해당하는 금액’을 보조할 수 있다고 규정하여, ‘등’이라는 표현을 사용하고 있는데, 가목(교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차세)과 나목(개별소비세, 교육세)에 명시된 항목들은 모두 구체적 세액에 해당하므로, ‘등’은 불필요한 표현으로 보임.

‘등’과 같은 포괄적 표현의 사용은 향후 법률 해석상의 혼란을 야기하고 정책 집행자에게 자의적 판단에 따른 지나친 재량을 부여할 우려가 있으므로, 법적 명확성을 제고하기 위해 ‘등’을 삭제

15) 참고로, 「화물자동차 운수사업법 시행령」도 ‘유가보조금’이라는 표현을 사용하고 있음.

「화물자동차 운수사업법 시행령」

제9조의14(유가보조금 지급 기준·방법 및 절차) ① 법 제43조제2항에 따라 운송사업자, 운송가맹사업자 또는 위·수탁차주에게 보조하는 금전(이하 이 조에서 “유가보조금”이라 한다)은 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 경우에 지급한다.

제하는 것이 타당할 것으로 보임.

셋째, 환경 정책과의 상충 가능성에 대한 우려가 제기될 수 있으나 개정안에 따른 중유 사용 선박에 대한 지원은 지원 규모와 지급 요건이 제한적이라는 점에서 그 우려가 크지 않을 것으로 보임.

중유는 일반적으로 경유보다 황함유량이 높아 연소 과정에서 황산화물과 미세먼지를 상대적으로 많이 배출할 수 있으므로 중유 사용 선박에 대한 재정지원 근거를 마련하는 것이 친환경 선박 연료로의 전환을 저해할 수 있다는 우려가 제기될 수 있으나,

개정안에 따라 중유에 대해 지급할 수 있는 유류세보조금은 중유에 부과되는 개별소비세 및 교육세 상당액인 리터당 19.55원의 전부 또는 일부에 불과하여 지원 규모가 제한적이고,

유류 구매비용에 대한 추가 지원도 「국가자원안보 특별법」에 따른 지원안보위기 경보가 발령된 경우에만 한시적으로 가능하다는 점을 고려할 필요가 있음.

따라서 개정안은 평상시 중유 사용을 장려하기 위한 상시적 지원이라기보다 자원안보위기 시 연안화물운송의 중단과 해상물류 공급망의 불안을 방지하기 위한 예외적·긴급적 지원 근거를 마련하려는 것으로서 환경정책과의 상충 우려는 비교적 제한적일 것으로 보임.

□ 해양수산부는 국제정세 불안 등으로 유류가격 급등 시 연안선사의 유류비 부담을 완화하려는 개정 취지에 공감한다는 의견을 제시하였고,

기획예산처는 ① 타 업종과의 형평성 ② 중동전쟁 장기화로 인한 연안화물선 업계 지원 필요성 등을 고려 시 「해운법」 개정 필요성에 공감한다는 의견을 제시함.

□ 한편, 개정안에 대해서는 「국회법」 제79조의2제1항에 따라 비용추계요구서가 제출된 상태로, 재정소요와 관련하여 국회예산정책처의 비용추계서가 첨부될 예정임(추후 관련 내용 보완 예정).¹⁶⁾

16) 국회예산정책처는 의원 또는 위원회가 요구한 비용추계에 대하여, 법안의 내용에 따라 ①비용추계서, ②비용추계서 미첨부 사유서, ③비용추계 미대상 사유서로 구분하여 작성·회답함. 비용추계서는 재정이 수반되고 소요 비용의 추계가 가능한 법안, 미첨부 사유서는 재정이 수반되기는 하지만 기술적으로 비용추계가 어려운 법안, 미대상 사유서는 시행되더라도 재정이 수반되지 않거나 재정부담에 변화가 없는 법안에 대하여 작성됨(국회예산정책처, 법안비용추계 이해와 실제, 2024, p. 29)

2. 부 칙

가. 개정안의 요지

- ☐ 개정안은 이 법의 시행일을 공포한 날로 규정하려는 것임(안 부칙).

[표] 개정안 부칙

부 칙
이 법은 공포한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

- ☐ 시행일과 관련하여, 유가 급등으로 인한 연안화물선사의 경영 부담을 완화하고 섬 지역 생필품 운송 중단 등을 예방하기 위해 조속한 유류비 지원이 시급하다는 점을 고려할 때, 시행일을 공포한 날로 정한 개정안 부칙은 적절한 입법 조치로 보임.

- ☐ 「화물자동차 운수사업법」의 개정규정과의 형평성을 고려할 때, 동 개정규정이 시행된 2026년 5월 29일 이후의 유류구매 비용부터 내항화물운송사업자도 지원받을 수 있도록 별도의 부칙을 마련할 필요가 있어 보임.

적용례 규정을 통해 개정규정 시행 전에 발생한 사안에 대해서도 개정규정을 적용하는 입법례를 참고하여,

‘제41조제2항의 개정규정은 2026년 5월 29일 이후 내항화물운송

사업자가 내항화물운송용 선박을 운항하기 위하여 구매한 유류
분부터 적용한다'와 같은 적용례를 두는 방안을 검토할 필요가
있어 보임.

※ (참고) 소급 적용 입법례

공무원 재해보상법

부 칙 <제18963호, 2022. 6. 10.>

제2조(공무상 재해의 인정 특례 및 공무원재해보상심의회에 관한 적용례)

제4조의2 및 제6조의 개정규정은 이 법 시행 전에 급여사유가 발생한
경우에도 적용한다.

- 시혜적 소급입법과 관련하여 헌법재판소(1995.12.28., 95헌마196)
는 “입법자는 입법목적, 사회실정이나 국민의 법감정, 법률의 개
정이유나 경위 등을 참작하여 시혜적 소급입법을 할 것인가 여
부를 결정할 수 있고, 그 판단은 존중되어야 하며 그 결정이 합
리적 재량의 범위를 벗어나 현저하게 불합리하고 불공정한 것이
아닌 한 헌법에 위반된다고 할 수는 없는 것이다”고 판시한 바
있음.

문 의 처

02)6788-5427

「화물자동차 운수사업법」 신·구조문대비표

제43조(재정지원) ① (생략)

② 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 군수를 포함한다. 이하 이 조, 제44조, 제44조의2 및 제60조의2에서 같다)는 운송사업자, 운송가맹사업자 및 제40조제1항에 따라 화물자동차 운송사업을 위탁받은 자(이하 이 조, 제44조 및 제44조의2에서 “운송사업자등”이라 한다)에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호의 세액 등의 인상액에 상당하는 금액의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조할 수 있다.

1. 「교육세법」 제5조제1항,
「교통·에너지·환경세법」
제2조제1항제2호, 「지방세
법」 제136조제1항에 따라 경
유에 각각 부과되는 교육세,
교통·에너지·환경세, 자동
차세

제43조(재정지원) ① (현행과 같음)

② 시·도지사, 시장 또는 군수

-----다음 각 호
의 어느 하나에 해당하는 금액

1. 유류(油類)에 부과되는 다음
각 목의 세액 등의 인상액에
상당하는 금액

가. 「교육세법」 제5조제1
항, 「교통·에너지·환경
세법」 제2조제1항제2호,
「지방세법」 제136조제1

2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세 · 교육세 · 부과금 ③ (생략)	<u>항에 따라 경우에 각각 부과되는 교육세, 교통 · 에너지 · 환경세, 자동차세</u> 나. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세 · 교육세 · 부과금 2. 「국가자원안보 특별법」 제23조에 따른 자원안보위기 경보가 발령된 경우 운송사업자 등이 화물자동차를 운행하기 위하여 구매하는 유류의 구매비용 ③ (현행과 같음)
--	---

참고 2

자원안보위기 경보 발령 기준

경보 단계	발령 기준
관심 (Blue)	- 주요 산유국 및 OPEC의 <u>정세불안</u> * 원유감산 예고, 테러·폭동 등으로 인한 생산차질 및 수출제한 우려 - 석유 수송경로 불안정성 증가로 <u>운송차질 우려</u> - 국제 석유시장의 <u>변동성 증가</u> <u>향후 원유도입 차질 가능성이 현저한 경우</u>
주의 (Yellow)	- 주요 산유국 및 OPEC의 <u>정세불안 증가</u> * 원유감산 실시, 생산·수송시설 파괴 등 부분적 생산차질·수출제한 발생 - 석유 수송경로 <u>불안정성 확산</u> - 국제 석유시장의 <u>변동성 확산</u> - 호르무즈 해협 봉쇄 등 <u>국내 원유도입 차질 전망</u>
경계 (Orange)	- 주요 산유국 및 OPEC의 <u>정세불안 심화</u> * 원유감산 확대, 전쟁발발, 주요시설 파괴, 추가 수출제한 등 - 석유 수송경로 <u>일부 봉쇄 및 단기적 차질</u> - 국제 석유시장에서 <u>석유조달 일부 차질</u> - 호르무즈 봉쇄 등 <u>국내 원유도입 차질 발생</u> * 민간 원유재고 직전 일주일 평균 대비 20% 이상 감소
심각 (Red)	- 주요 산유국 및 OPEC의 <u>정세 악화</u> * 원유생산 중단, 주변국 전쟁 확산, 생산·수송시설 파괴 심화, 전면적 수출 제한 등 - 석유 수송경로 <u>전면봉쇄 및 장기적 차질</u> - 국제 석유시장에서 <u>석유조달 전면 차질</u> - 호르무즈 해협 봉쇄 등으로 <u>심각한 국내 원유도입 차질 발생</u> * 민간 원유재고 직전 일주일 평균 대비 50% 이상 감소