

2026년 도
국토교통위원회 소관
제1회 추가경정예산안
예비심사보고서

국토교통부 소관

2026. 4.

국토교통위원회

목 차

I. 소관부처 회부 추가경정예산안	1
II. 심사경과	2
III. 개요	3
IV. 전문위원 검토보고의 요지	9
V. 대체토론의 요지	57
VI. 소위원회 심사보고의 요지	60
VII. 심사결과	61
VIII. 찬반토론의 요지	61
IX. 부대의견	61

※ 붙임 : 수정내역 첨부

2026년 도
국토교통위원회 소관
제1회 추가경정예산안
예비심사보고서

2026. 4.

국토교통위원회

I. 소관부처 외부 추가경정예산안

1. 국토교통부 소관

- 일반회계 : 세출
- 교통시설특별회계(교통체계관리계정) : 세입 및 세출

II. 심사경과

1. 제 출 일 자 : 2026. 3. 31.

2. 회 부 일 자 : 2026. 3. 31.

3. 상정 및 의결일자

☐ 제433회 국회(임시회)

○ 제2차 국토교통위원회(2026. 4. 2.)

상정, 제안설명, 검토보고, 대체토론 및 소위원회 회부

☐ 제434회 국회(임시회)

○ 제1차 예산결산기금심사소위원회(2026. 4. 6.)

상정, 심사

○ 제2차 예산결산기금심사소위원회(2026. 4. 7.)

상정, 심사, 의결

○ 제1차 국토교통위원회(2026. 4. 7.)

상정, 소위원장 심사보고, 수정의결

Ⅲ. 개요

[국토교통부 소관]

1. 편성 배경 및 방향

정부는 중동전쟁으로 경제 전반의 불확실성이 빠르게 확대되는 가운데, 수급 불안에 따른 유가 급등으로 국민의 부담 증가 및 소상공인 체감경기, 청년고용 부진 등 양극화 구조 고착화 우려 등에 따라 적기 대응의 골든타임을 놓치지 않기 위한 선제적 지원이 시급하다는 인식 하에 “고유가 부담 완화”, “민생 안정 지원”, “산업피해 최소화 및 공급망 안정” 3가지 목적으로 2026년도 제1회 추가경정예산안(이하 “추경안”)을 국회에 제출하였음.

정부가 제출한 2026년도 제1회 추경안의 총 규모는 26.2조원이며, 세부내역은 고유가 부담 완화 10.1조원, 민생 안정 2.8조원, 산업피해 최소화 2.6조원 등으로 구성되어 있음.

【 2026년도 제1회 추가경정예산안 지출소요 및 주요내용 】

(단위 : 조원)

지출소요		주요내용
① 고유가 부담 완화	10.1	• 전국민 부담 경감(5.1), 고유가 피해지원금(4.8), 에너지 복지(0.2)
② 민생 안정	2.8	• 취약계층 일상 회복 뒷받침(0.8), 청년 창업·일자리 지원(1.9), 고물가 대응(0.1)
③ 산업 피해 최소화 및 공급망 안정	2.6	• 피해기업·산업 지원(1.1), 에너지·신산업 강화(0.8), 공급망 안정화(0.7)
④ 기타	10.7	• 지방재정 보강 등(9.7), 국채 상환(1.0)
합 계	26.2	

※ 자료: 국토교통부

이번 추경안에서 제시된 정부의 재원조달 방안을 구체적으로 살펴보면, 증시 및 반도체 경기 호황 등에 따른 초과세수 25.2조원, 기금 자체재원 1.0조원을 조달하는 것으로 계획하고 있음.

【 2026년도 제1회 추경안 재원조달 방안 】

구 분	비 고
초과세수 25.2조원	추경재원 26.2조원
기금 자체재원 1.0조원	

※ 자료: 국토교통부

2026년도 제1회 국토교통부 소관 추경안의 규모는 1,171억원(총지출 기준)이며, 전체 추경안(일반지출 기준) 26.2조원의 약 0.45%를 차지하고 있음. 분야별로는 교통 및 물류분야가 892억원, 사회복지분야가 279억원 편성되어 있음.

【 2026년도 국토교통부 소관 제1회 추경안 분야 및 부문별 편성 현황 】

(단위 : 억원)

분야 및 부문	금 액
교통 및 물류분야	892
- 물류 등 기타부문	892
사회복지분야	279
-주택	279
합 계	1,171

※ 자료: 국토교통부

* 총지출기준

국토교통부 추경안의 증액사업은 5개 세부사업으로, 정책연구개발 사업 10억원, 건설산업정보시스템구축 및 운영 1.3억원, 해외인프라 시장개척 4억원, 대중교통비 환급지원 877억원을 증액 편성하였으며, 전세사기피해자 최소지원금 지급 사업에 279억원을 신규 편성하였음.

【 2026년도 국토교통부 소관 제1회 추경안 사업 세부내역 】

(단위: 억원)

구 분	사 업 명	2026년도		
		본예산	1회 추경안 (B)	증감 (B-A)
합 계(제1회 추경안 사업)		6,216.8	7,388.1	1,171.3
물류등기타	① 정책연구개발사업	28.7	38.7	10
	② 건설산업정보시스템 구축 및 운영	43.1	44.4	1.3
	③ 해외인프라 시장개척	565	569	4
	④ 대중교통비 환급지원	5,580	6,457	877
	소 계	6,216.8	7,109.1	892.3
주택	① 전세사기피해자최소지원금지급	-	279	279
	소 계	-	279	279

※ 자료: 국토교통부

2. 추가경정예산안 세부내역

가. 추가경정예산안

1) 세입

국토교통부 소관 추경예산안의 세입(총수입 기준)은 2026년도 본예산 2조 9,746억원에서 변동되는 부분이 없음.

【 2026년도 국토교통부 소관 제1회 추경안 회계별 총수입 증감 현황 】

(단위 : 억원)

구 분	'25년 예산	'26년 예산		증 감 (B-A)	%	비고
		본예산	1회추경안(B)			
합계	16,921	29,746	29,746	-	-	
□일반회계	2,010	2,440	2,440	-	-	
□교통시설특별회계	7,018	19,539	19,539	-	-	
□에너지및자원사업특별회계	8	8	8	-	-	
□혁신도시건설특별회계	2,049	1,584	1,584	-	-	
□지역균형발전특별회계	5,837	6,176	6,176	-	-	

※자료: 국토교통부

2) 세출

가) 회계별 현황

국토교통부 소관 제1회 추경안의 세출은 2026년도 본예산 24조 5,761억원보다 1,171억원(0.5%)이 증가한 24조 6,932억원으로, 일반회계가 294억원(0.3%)이 증액되고, 교통시설특별회계는 877억원(0.6%) 증액되었음.

【 2026년도 국토교통부 소관 제1회 추경안 회계별 총지출 증감 현황 】

(단위 : 억원)

구 분	'25년 예산	'26년 예산		증 감 (B-A)	%
		본예산	1회추경안(B)		
합계	227,248	245,761	246,932	1,171	0.5
□일반회계	75,256	84,377	84,671	294	0.3
□교통시설특별회계	131,391	139,761	140,639	877	0.6
□에너지및자원사업특별회계	137	198	198	-	-
□혁신도시건설특별회계	85	91	91	-	-
□지역균형발전특별회계	20,380	21,334	21,334	-	-

※ 자료: 국토교통부

회계별로는 일반회계에서 전세사기피해자 최소지원금 지급 등 4개 사업에서 294억원 증가되고, 교통시설특별회계에는 대중교통비 환급지원 사업에서 877억원 증액 편성되었음

나) 분야·부문별 현황

국토교통부 소관 제1회 추경안의 분야·부문별 세출 현황을 보면 우선 분야별로는 교통 및 물류분야 892억원, 사회복지 분야에서 279억원이 각각 증액되었음. 부문별로는 물류등기타 부문에서 892억원, 주택부문에서 279억원 각각 증액되었음.

【 2026년도 국토교통부 소관 제1회 추경안의 분야 및 부문별 편성 현황 】

(단위 : 억원)

분야 및 부문	금 액
교통 및 물류분야	892
- 물류 등 기타부문	892
사회복지분야	279
-주택	279
합 계	1,171

※ 자료: 국토교통부

부문별 세부내용을 살펴보면, 물류등기타 부문은 4개 사업으로 정책연구 개발 사업 10억원, 건설산업정보시스템구축 및 운영 1.3억원, 해외인프라 시장개척 4억원, 대중교통비 환급지원 877억원을 증액 편성하였으며, 주택부문은 전세사기피해자 최소지원금 지급 사업 1개를 신규 편성하였음.

IV. 전문위원 검토보고의 요지

1. 총괄

가. 총괄 검토의견

2026년 3월 31일 국회에 제출된 2026년도 제1회 추가경정예산안은 “고유가 부담 완화, 민생 안정 지원, 산업피해 최소화 및 공급망 안정을 위한 추가경정예산안”으로서, 정부 전체의 총지출은 727.9조원에서 26.2조원이 증액된 753.1조원임.

그 중 국토교통위원회와 관련하여서는 국토교통부 소관 추가경정예산안이 제출되었으며 국토교통부 총지출은 24조 5,761억원에서 1,171억원(0.5%)이 증액된 24조 6,932억원임. 증액 규모는 정부 전체 추가경정예산안 26.2조원의 약 0.45%임.

2026년도 제1회 추가경정예산안은 ① 고유가 부담 완화(10.1조원), ② 민생 안정(2.8조원), ③ 산업피해 최소화 및 공급망 안정(2.6조원)을 중점으로 편성되었으며, 국토교통부 소관의 경우 총지출 기준으로 5개의 세부사업(일반회계 4개 사업, 교통시설특별회계 1개 사업)이 증액 또는 신규 편성되었음.

【 2026년도 국토교통부 소관 제1회 추가경정예산안 총괄표 】

(단위: 백만원)

사업명 (단위사업 -세부사업)	2025년		2026년 본예산 (당초)	2026년 추경안(변경안)		증감 (B-A)	
	본예산 (당초)	추경 (수정)		요구	조정(B)		%
총지출 (전체)	143,112,762	144,572,734	153,324,820	153,529,710	153,529,710	204,890	0.1
지출 (추경대상)	8,323,061	8,501,133	8,733,000	8,937,890	8,937,890	204,890	2.3
[일반회계]	8,085,601	8,263,673	8,175,030	8,292,212	8,292,212	117,182	1.4
전세사기피해자 최소지원금지급 (1034-325)	-	-	-	27,941	27,941	27,941	순증
정책연구개발사업 (4148-301)	4,015	4,015	2,878	3,878	3,878	1,000	34.7
건설산업정보 시스템구축및운영 (정보화) (4246-518)	3,151	3,151	4,305	4,438	4,438	133	3.1
해외인프라 시장개척 (4310-301)	56,510	56,510	56,490	56,890	56,890	400	0.7
교통시설특별회계 (도로계정)전출 (8011-801)	6,790,354	6,710,482	2,141,022	4,517,469	4,517,469	2,376,447	111.0
교통시설특별회계 (도로계정)전출 (교통·에너지· 환경세분) (8011-802)	-	-	4,276,798	1,900,351	1,900,351	△2,376,447	△55.6
교통시설특별회계 (교통체계관리계 정)전출(교통·에너 지·환경세분) (8012-803)	1,231,571	1,489,515	1,693,537	1,781,245	1,781,245	87,708	5.2
[교통시설 특별회계]	37,460	237,460	557,970	645,678	645,678	87,708	15.7
대중교통비 환금지원 (4931-354)	237,460	237,460	557,970	645,678	645,678	87,708	15.7

「국가재정법」 제89조제1항1)에서는 정부는 ① 전쟁이나 대규모 재해가 발생한 경우, ② 경기침체, 대량실업, 남북관계의 변화, 경제협력과 같은 대내·외 여건에 중대한 변화가 발생하였거나 발생할 우려가 있는 경우, ③ 법령에 따라 국가가 지급하여야 하는 지출이 발생하거나 증가하는 경우 추가경정예산안을 편성할 수 있도록 규정하고 있음.

국토교통부 소관 추가경정예산안의 경우 중동전쟁에 따른 수급 불안정과 유가 급등으로 인해 국민의 부담이 증가하고 소상공인의 체감경기가 악화하는 등 민생 어려움이 가중되고 있는 상황에서, 재정을 마중물 삼아 경기 안정에 투자하여 경제 선순환을 유도하려는 것으로, 고유가 부담 완화, 민생 지원, 산업피해 최소화 및 공급망 안정이라는 제1회 추가경정예산의 목적은 「국가재정법」 상 편성 요건을 충족하는 것으로 보임.

한편, 추가경정예산으로 편성하기 위한 필요성이 인정되기 위해서는 「국가재정법」 상 편성 요건 외에도 목적적합성, 예측불가능성, 보충성, 시급성, 연내집행가능성 등의 일정 요건을 갖출 필요가 있음.

1) 「국가재정법」

제89조(추가경정예산안의 편성) ①정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 되어 이미 확정된 예산에 변경을 가할 필요가 있는 경우에는 추가경정예산안을 편성할 수 있다.

1. 전쟁이나 대규모 재해(「재난 및 안전관리 기본법」 제3조에서 정의한 자연재난과 사회재난의 발생에 따른 피해를 말한다)가 발생한 경우
2. 경기침체, 대량실업, 남북관계의 변화, 경제협력과 같은 대내·외 여건에 중대한 변화가 발생하였거나 발생할 우려가 있는 경우
3. 법령에 따라 국가가 지급하여야 하는 지출이 발생하거나 증가하는 경우

【 추가경정예산안 편성의 일반요건 】

요건	세부내용
① 목적적합성	추경안 편성의 원인이 되는 상황을 완화·해소할 수 있을 것
② 예측불가능성	추경안 편성사유가 본예산 편성·심사 당시 예측하지 못한 사유일 것
③ 보충성	예비비를 포함한 본예산 등 다른 수단으로 상황극복이 곤란할 것
④ 시급성	다음연도 본예산 편성을 기다릴 수 없는 시간적 급박함이 있을 것
⑤ 연내집행가능성	연도내에 집행할 수 있는 사업으로 추경안을 구성할 것

※자료: 국회예산정책처

국토교통부 소관 추가경정예산안의 전체적인 편성 취지에도 불구하고 개별 세부사업별로 살펴볼 경우 추가경정예산으로 편성되기 위한 필요성이 부족한 사업이 있을 수 있는 만큼, 각 세부사업별로 요건에 대한 검토를 통해 편성 필요성 및 규모의 적절성 등을 개별적으로 판단할 필요가 있음.

먼저, ① 예측 불가했던 중동전쟁에 따른 산업피해 최소화를 위해 편성된 해외인프라시장개척(4310-301) 사업의 경우 중동지역에 진출한 해외건설기업에 공사중단 및 지연, 현장시설물 등 피해로 인한 다양한 분쟁이 발생할 것으로 예견되므로, 해외진출기업에 대한 법률자문 등 지원이 신속하게 이루어져 피해를 최소화할 수 있도록 위탁기관의 사업 수행과 자문기관의 지원 현황을 면밀하게 관리할 필요가 있다고 보았고,

② 전세사기 피해자 보호를 위해 신규로 편성된 전세사기 피해자 최소지원금 지급(1034-325) 사업의 경우 지원금 지급이 차질 없이 시행될 수 있도록 조속히 법률상 근거를 마련하고, 예산심사 과정에서 개정안 논의 경과를 적절히 반영하고 대비할 필요가 있다고 보았으며,

③ 고유가 상황으로 인한 국민 교통비 부담 경감 및 대중교통 이용 촉진
을 위해 편성된 대중교통비 환급 지원(4931-354) 사업의 경우, 대중교통 이
용자 모두에게 고른 혜택을 주기 위해 기본형 환급률 인상과 상응하여 정
액형의 환급 기준금액을 인하하거나 증액된 예산 범위 내에서 환급률 인상
과 기준금액 인하를 동시에 추진할 필요가 있고, 지방자치단체의 지방비 미
확보로 인해 환급금이 지급되지 못하는 상황이 발생하지 않도록 지방자치
단체와 긴밀하게 협조하고 사업관리를 철저히 할 필요가 있다고 보았음.

2. 기획조정실

가. 일반회계

1) 정책연구개발사업(4148-301)

- 국토교통부는 추가경정예산의 특수성을 고려하여 정책연구공역의 질적 수준을 유지하면서 연내 집행이 이루어질 수 있도록 집행 관리와 연구 수행 및 결과물에 대한 감독을 철저히 해야 할 것임.

가) 개요

정책연구개발사업은 급변하는 정책환경하에 전년도 예산편성 시기에 나타나지 않은 과제와 수시로 필요성이 제기되는 각종 과제에 대해 단기적 해결을 위한 기본적인 정책연구를 수행하는 사업으로, 2026년도 추가경정예산안은 본 예산인 28억 7,800만원 대비 10억원이 증액된 38억 7,800만원이 편성되었음.

【 2026년도 정책연구개발사업 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2025년 본예산	2026년 본예산(A)	2026년 추경안(B)	증 감 (B-A)	
					%
정책연구개발사업	4,015	2,878	3,878	1,000	34.8

※ 자료 : 국토교통부

나) 정책연구개발사업에 대한 철저한 관리·감독 필요

2026년 정책연구개발사업 본 예산은 28억 7,800만원으로 2025년 예산 40억 1,500만원 대비 11억 3,700만원 감액되었고, 2026년 정책연구용역은 37건으로 건당 평균 정책연구용역비는 7,790만원임.

이번에 추가하려는 정책연구용역은 지구별 광역교통개선대책²⁾ 수립 범위 보다 넓은 권역별 교통체계를 검토하여, 보다 근본적인 교통난 해소 방안을 마련하고 앞으로 수립할 지구별 광역교통개선대책에 방향을 제시하기 위한 사업임.

【 2026년도 예산 및 2026년도 추경안 산출 세부내역 비교 】

'26년 예산		'26년 추경안	
예산	산출내역	예산	산출내역
2,878,000 천원	○ 정책연구비(260-02) : 2,878,000 천원 - 급격한 사회 변화에 맞춰 새로운 정책 및 주요 정책현안에 대한 조사·연구 등 2,878,000 천원 · 정책연구용역 : 37건 × 77,900 천원 ≒ 2,878,000천원	3,878,000 천원	○ 정책연구비(260-02) : 2,878,000 천원 - 급격한 사회 변화에 맞춰 새로운 정책 및 주요 정책현안에 대한 조사·연구 등 2,878,000 천원 ○ 정책연구비(260-02) : 1,000,000 천원 - 수도권 광역교통실태를 점검하고 추진 중인 교통개선대책의 사업별 추진 여건 분석 및 변화된 교통 환경을 감안한 타당성 검토 - 1.29방안(도심 주택공급 확대 및 신속화 방안)에 따라 수도권 내 6만호 주택이 공급됨에 따라 교통체계 선제적 검토를 통해 정책의 이행담보력 확보 · 정책연구용역 : 37건 × 77,900 천원 + 1,000,000천원 ≒ 3,878,000천원 (1,000,000천원 증액)

※ 자료 : 국토교통부

2) 광역교통개선대책은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조 및 제7조의2에 따라, 대도시권에서 대규모 개발사업으로 인해 발생하는 광역적인 교통 수요 증가를 원활히 처리하기 위해 수립하는 종합적인 교통 개선 대책으로, 시·도지사가 수립·제출하거나 국토교통부장관이 직접 수립하며, 대도시권광역교통위원회의 심의를 거쳐 확정됨.

이 사업은 정부가 2026년 1월 29일 ‘도심 주택공급 확대 및 신속화 방안’에서 도심 내 유휴부지 등을 활용해 6만호의 주택을 공급하겠다고 발표³⁾하였고, 이에 대해 해당 지방자치단체와 지역주민 등이 교통난 가중에 대한 우려를 제기⁴⁾함에 따라 교통난 해소 방안을 마련하기 위한 것임.

현재 택지사업지구별로 광역교통개선대책을 수립하거나 교통영향평가를 통해 교통난에 대한 개선대책을 마련하고 있으나, 교통대책 수립 범위가 제한(사업지구 경계선으로부터 20km 이내)되어 수용인구의 지속적인 증가와 지역간 이동(경기→서울) 대응에 한계를 보이고 있음.

특히, 수도권 동부권(남양주왕숙, 구리갈매역세권, 하남교산, 구리토평2 등) 및 남부권(의왕군포안산, 과천과천, 과천주암, 과천지식정보타운, 서울서리풀 등)에 택지사업이 집중됨에 따라 교통체계에 대한 선제적인 검토가 필요하다고 볼 수 있음.

국토교통부는 이 정책연구용역을 통해 수도권 동부권·남부권 광역교통현황을 파악하고 택지개발 등 인구변화를 반영한 수도권 동남권의 장래교통 수요를 예측하며, 기존에 개별적으로 추진 중인 교통체계 연계방안과 지역간·지역내 교통혼잡 완화 방안을 마련하여 교통난 해소에 효과를 거둘 수 있다는 입장임.

3) 보도자료, 「도심 내 우수입지의 유휴부지 등을 활용한 6만호 신속 공급」, 국토교통부, 2026.1.29.일자

4) 언론보도, 「‘1·29 대책’ 교통 우려 쏟아지자…국토부 ‘교통개선 협의제’ 운영」, KBS뉴스, 2026.2.5일자

「국가재정법」 제89조⁵⁾는 정부가 추가경정예산안을 편성할 수 있는 경우를 엄격히 제한하고 있는데, ① 전쟁이나 대규모 재해 발생, ② 경기침체·대량실업 등 대내·외 여건의 중대한 변화, ③ 법령상 국가가 지급하여야 하는 지출 발생·증가 등 긴급하고 예측 불가능한 사유에 한정하고 있음.

이러한 규정의 취지는 추가경정예산을 신속한 민생 지원과 경기 대응을 위한 한시적·긴급 재정 수단으로 운영하는 데 있으며, 추가경정예산은 시점상 예산이 확정된 후에 발생한 사유로 편성되는 예산이라는 점에서 본예산과 구별된다 할 수 있음.

따라서 정책연구용역과 같은 중장기 정책 검토·분석 사업은 본예산 편성 단계에서 충분한 검토와 예산 반영을 거쳐 추진하는 것이 예산편성의 원칙에 부합한다 할 것이나, 본 정책연구용역의 과제가 전년도 본예산 편성 시 예측하기 어려웠다는 점, 동부권·남부권 신도시 조성에 따른 교통난 해결을 위한 시급성이 인정된다는 점에서 추가경정예산을 통한 사업 추진의 불가피성이 일정 부분 인정된다 할 것임.

또한, 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」⁶⁾에 따라 10억원 규모

5) 「국가재정법」

제89조(추가경정예산안의 편성) ① 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 되어 이미 확정된 예산에 변경을 가할 필요가 있는 경우에는 추가경정예산안을 편성할 수 있다.

1. 전쟁이나 대규모 재해(「재난 및 안전관리 기본법」 제3조에서 정의한 자연재난과 사회재난의 발생에 따른 피해를 말한다)가 발생한 경우

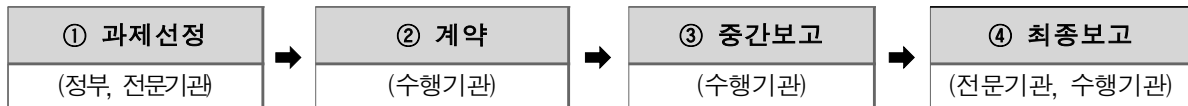
2. 경기침체, 대량실업, 남북관계의 변화, 경제협력과 같은 대내·외 여건에 중대한 변화가 발생하였거나 발생할 우려가 있는 경우

3. 법령에 따라 국가가 지급하여야 하는 지출이 발생하거나 증가하는 경우

② 정부는 국회에서 추가경정예산안이 확정되기 전에 이를 미리 배정하거나 집행할 수 없다.

의 연구용역은 원칙적으로 공개경쟁입찰 방식으로 계약을 체결하여야 하며, 이를 위해서는 입찰 공고, 계약 체결 등 일련의 행정 절차를 거쳐야 함.

【 정책연구용역 절차 】



※ 자료 : 국토교통부

행정 절차에 소요되는 기간 등을 감안할 때 연내에 정책연구용역을 완료하기에는 연구 수행에 필요한 기간 확보에 어려움이 있을 것으로 보이는데,

유사한 정책연구용역인 ‘수도권 동북부지역 광역교통대책 평가 연구(2017년, 2.1억원)⁷⁾’의 경우 과업기간을 12개월로 설정하였고, ‘수도권 동북부권역 통합 교통대책수립 연구용역(2025년, 9.8억원)⁸⁾’의 경우 15개월로 설정하였음. 2025년 국토교통부에서 수행한 정책연구용역의 경우 7개월부터⁹⁾ 12개월까지 기간이 소요된 것으로 나타남.

6) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」

제7조(계약의 방법) ① 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 계약을 체결하려면 일반경쟁에 부쳐야 한다. 다만, 계약의 목적, 성질, 규모 등을 고려하여 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 참가자의 자격을 제한하거나 참가자를 지명(指名)하여 경쟁에 부치거나 수의계약을 할 수 있다.

7) 수도권 동북부 지역(남양주, 하남 등)에서 대규모 개발사업으로 교통수요가 크게 증가함에 따라 사업 지구별 광역교통개선대책을 수립·운영 중이나, 단위지구별 계획 간 정합성 부족과 계획 대상지역과 실제 교통생활권 간 불일치 문제가 지적되고 있어, 이를 개선하고 지역주민이 실감할 수 있는 실질적인 교통대책 마련을 위해 기존 개선대책을 평가·연계·강화하는 ‘수도권 동북부지역 광역교통대책’을 수립

8) 수도권 동북부권역(남양주·구리)에서 다수의 개발사업이 추진되면서 광역교통법에 따른 개별 광역교통개선대책을 수립 중이나, 단위사업별 대책의 한계로 효과적인 교통 개선이 어려운 상황에서, 수용인구 증가와 서울 등과의 지역 간 이동 가속화에 대응하기 위해 개발사업 간 연계성을 고려한 동북부권역 전체 종합 교통대책 마스터플랜 수립

9) “제2차 광역교통기본계획(’21~’40) 전략환경영향평가 변경협의용역”(3개월)은 제외함.

【 2025년 국토교통부 정책연구용역 내역 】

연번	과제명	용역기간	용역비	계약방식
1	2025년 광역교통개선대책 평가용역	12개월	250백만원	수의
2	2025년 대도시 주요 간선도로 교통혼잡 실태조사	9개월	120백만원	일반경쟁→수의
3	제5차 광역교통시행계획('26~'30) 수립 연구(2차)	11개월	1,050백만원	일반경쟁→수의
4	제2차 간선급행버스체계(BRT) 종합계획('26~'30) 수립 연구	12개월	300백만원	일반경쟁→수의
5	'25년도 광역버스 준공영제 서비스평가	12개월	230백만원	일반경쟁→수의
6	공공성·활용성을 고려한 교통수단 요금환승 등 데이터 수집·관리체계 개선 방안 연구 용역	9개월	60백만원	일반경쟁→수의
7	트램사업 가이드라인 수립 연구	8개월	60백만원	일반경쟁→수의
8	개발사업 입주초기 대중교통 운영 개선방안 연구	7개월	40백만원	일반경쟁→수의
9	제2차 광역교통기본계획('21~'40) 변경 연구	7개월	30백만원	일반경쟁→수의
10	제2차 광역교통기본계획('21~'40) 전략환경영향평가 변경협의용역	3개월	33백만원	일반경쟁
11	25년 대도시권 광역교통조사 및 서비스 평가 용역	9개월	120백만원	일반경쟁→수의
12	25년 광역버스 노선 타당성 평가 연구	8개월	250백만원	일반경쟁→수의
13	2024년도 수도권 연락운임 정산 검증 용역	7개월	60백만원	일반경쟁
14	2024년도 수도권 연락운임 정산 및 일단위 정산체계 도입방안 연구용역	7개월	280백만원	일반경쟁
15	2024년도 수도권 연락운임 정산 프로그램 개발용역	7개월	300백만원	일반경쟁

※ 자료 : 국토교통부

현 시점에서 추가경정예산 편성 후 정책연구용역을 수행할 경우 일정이 촉박하여 연구결과의 충실성과 정책연구용역의 질적 수준을 확보하기 어려울 수 있으며, 연내에 정책연구용역 수행을 완료하지 못할 경우 다음 연도로 이월될 우려가 있음.

추가경정예산에 정책연구용역 예산 편성 후 이월은 시급성과 긴급성을 이유로 추경을 편성한 취지에 반하고 재정운용의 비효율성을 초래하는 문제점이 있음.

따라서 국토교통부는 추가경정예산의 특수성을 고려하여 정책연구용역의 질적 수준을 유지하면서 연내 집행이 이루어질 수 있도록 집행 관리와 연구 수행 및 결과물에 대한 감독을 철저히 해야 할 것임.

참고1

수도권 남부권·동부권 광역교통체계 연구용역 추진(안)

□ 추진목적

- 「1.29 주택공급방안」 발표 이후, 지방정부·지역주민 등이 주택 공급에 따른 교통망 포화 등을 우려하며 불편해소 요구
- 수도권 동·남부 권역별 교통체계에 대해 선제적으로 검토하여, 보다 근본적인 교통난 해소를 위한 방안 마련 필요

⇒ 지구별 광역교통개선 대책 범위(사업지구 경계선으로부터 20km) 보다 넓은 권역별 교통체계를 검토하여, 근본적인 교통난 해소를 위한 방안 마련과 향후 수립할 지구별 광역교통개선대책 방향 제시 필요

□ 연구용역 개요

- (과업명) 수도권 남부권·동부권 광역교통체계 연구용역
- (과업기간) '26.5월 ~ '26.12월(8개월)
- (과업예산) 1,000백만원
- (계약방법) 제한경쟁입찰(협상에 의한 계약)

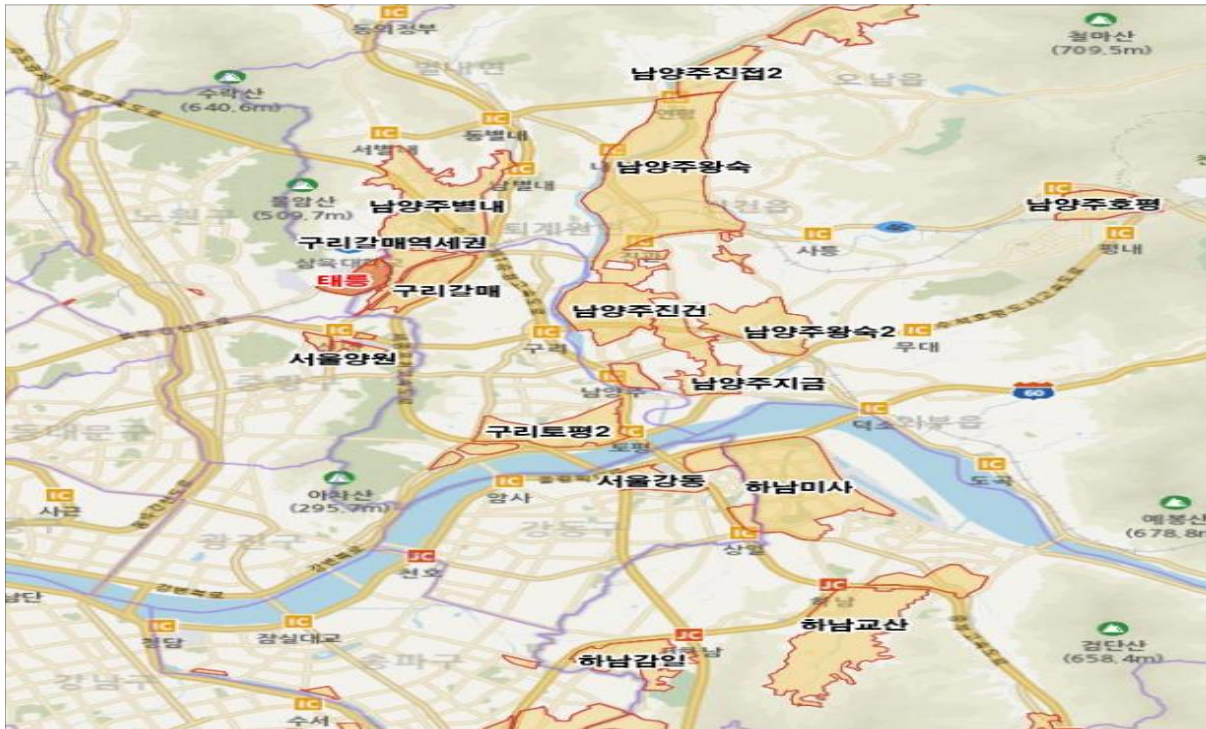
□ 주요 과업내용

- 수도권 남부권·동부권 광역교통현황을 파악
- 택지개발 등 인구변화를 반영한 수도권 동남권 장래교통 수요 예측
- 기존에 개별적으로 추진 중인 교통체계 연계방안과 지역간·지역내 교통혼잡 완화 방안 검토

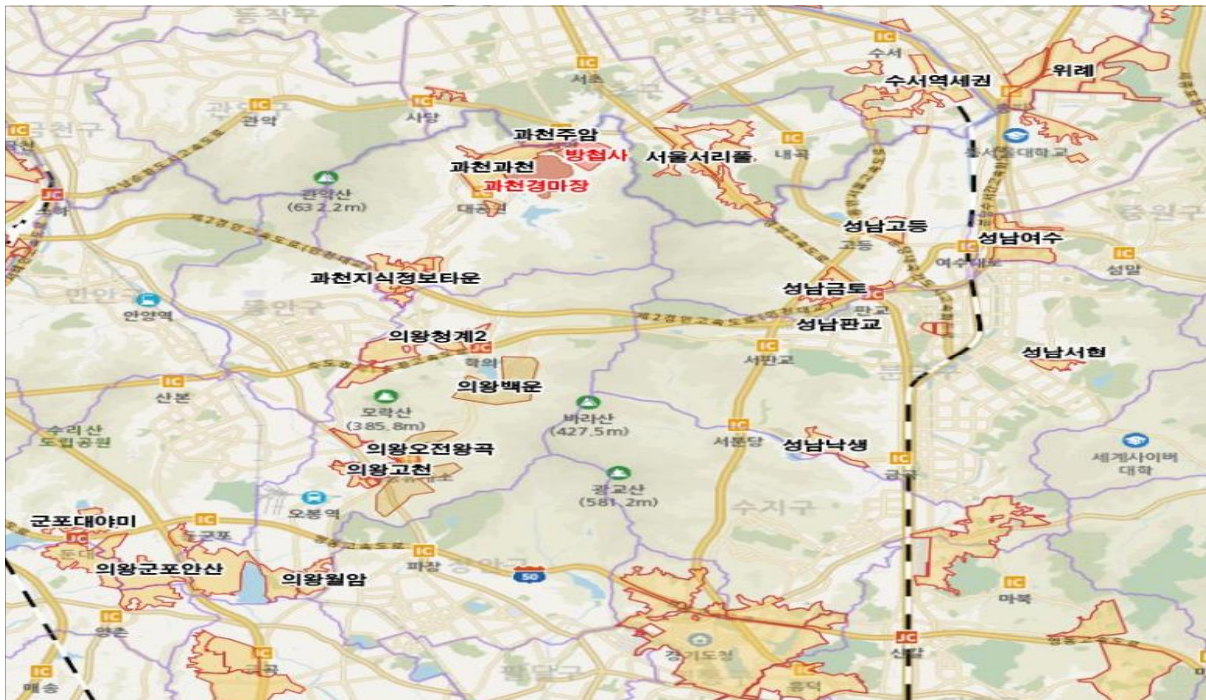
참고2

동부권역 및 남부권역

□ 동부권역



□ 남부권역



3. 건설정책국

가. 일반회계

1) 해외인프라시장개척(4310-301)

- 2026년 2월말부터 중동지역 전쟁이 발생하여 중동지역 진출 해외건설기업에 공사 중단 및 지연, 현장시설물 등 피해로 인한 다양한 분쟁이 발생할 것으로 예상되고, 중동 지역 전쟁으로 인한 파급효과가 유가 상승과 함께 원자재, 장비, 물류 비용 등의 인상으로 이어져 세계 전역으로 확산되는 점을 고려하면, 해외건설공사 관련 분쟁이 중동 지역으로 한정되지 않을 수 있는바, 분쟁 발생 증가가 예상되는 상황에 대비하여 국가적인 차원의 지원이 가능하도록 선제적인 대처가 필요한 측면이 있어 보임.
- 국토교통부는 향후 동 사업을 추진함에 있어, 분쟁 해결을 위한 법률 지원 등을 필요로 하는 해외진출기업에 대한 지원이 적시에 이루어져 피해를 최소화할 수 있도록 위탁기관의 사업 수행과 자문기관의 지원 현황을 면밀하게 관리할 필요가 있음.

가) 개요

해외인프라시장개척 사업은 리스크 부담이 큰 해외시장 진출 지원을 통해 성장잠재력이 큰 지역의 프로젝트를 선점하고 해외시장을 다변화하려는 사업으로,

이 사업의 2026년도 제1회 추가경정예산안은 본예산인 564억 9,000만원 대비 4억원 증액된 568억 9,000만원이 편성되었음.

【 2026년도 해외인프라시장개척 사업 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2025년 본예산	2026년 본예산(A)	2026년 추경안(B)	증 감 (B-A)	%
해외인프라시장개척	56,510	56,490	56,890	400	0.7

※자료: 국토교통부

나) 해외건설공사 관련 분쟁에 대한 적시 지원 및 피해 최소화를
위해 면밀한 사업관리 필요

이 사업의 추가경정예산안은 내역사업 중 ‘해외건설시장개척 기업활동지원’ 사업을 증액한 것으로, 구체적으로는 해외건설시장개척 기업활동지원 사업의 내내역사업인 ‘시장개척 공동협력사업’ 중 ‘해외건설 컨설팅 지원’ 예산을 4억 1,100만원에서 8억 1,100만원으로 4억원 증액한 것임.

【 해외인프라시장개척 사업의 내역사업 현황 및 추가경정예산안 관련 사업 】

(단위: 백만원)

구 분	2025년 본예산	2026년 본예산(A)	2026년 추경안(B)	증 감 (B-A)
▣ 해외인프라시장개척	56,510	56,490	56,890	400
○ 정부 해외인프라 수주활동	834	839	839	-
○ 해외건설시장개척 기업활동지원	5,887	5,887	6,287	400
- 시장개척 공동협력사업	2,886	2,886	3,286	400
· 해외건설 컨설팅 지원	411	411	811	400
○ 해외건설정책수립 지원	3,052	2,747	2,747	-
○ 해외건설전문가 훈련	1,924	1,731	1,731	-
○ 해외투자개발사업 인력양성	270	243	243	-
○ 해외건설사업 타당성조사 지원	13,300	13,300	13,300	-

구 분	2025년 본예산	2026년 본예산(A)	2026년 추경안(B)	증 감 (B-A)
○ 해외인프라 협력네트워크 운영	1,243	1,243	1,243	-
○ 글로벌 플랜트·건설·스마트시티 펀드조성	30,000	30,000	30,000	-
○ MDB(다자개발은행) 협력기반 마련	-	500	500	-

※자료: 국토교통부 제출 자료 재구성

‘해외건설 컨설팅 지원 사업’은 해외건설업 신고를 완료한 중소·중견기업을 대상으로 해외건설 수행 과정에서 발생할 수 있는 법률·노무·세무·실무적 애로사항의 해소를 위한 컨설팅을 지원하는 사업으로,

해외건설협회에 대한 민간위탁 방식으로 수행하고 있으며, 법률·노무·세무법인 및 해외건설 주요 부문의 전문가들을 통해 ①계약상 독소조항, 공기 지연의 불가항력 인정 여부, 채무불이행 등 주요 법률적 쟁점, ②노동 관계 및 노동 관련 이슈, ③진출국 세법에 따른 법인세, 소득세, 부가세 등 세부 이슈, ④견적, 입찰 및 계약 준비, 리스크 분석, 보증서 발급, 금융조달 등 해외건설 전반에서의 실무 애로사항 등에 대한 자문을 제공하고 있음.

【 해외컨설팅 지원 사업 집행 절차 】

1. 사업개요

가. 목적: 해외건설 수행 과정에서 발생할 수 있는 지원기업의 법률·노무·세무·실무적 애로사항 해소를 위한 컨설팅 지원

나. 지원대상: 해외건설업 신고를 완료한 중소·중견기업

다. 자문법인/자문전문가

- 법률: 광장, 김앤장, 대륙아주, 세종, 율촌, 지평, 태평양, 화우, 린(9개 법인)
- 노무: 이노컨설팅, 행복한일(2개 법인)
- 세무: Deloitte 안진, 삼일PwC, 삼정KPMG(3개 법인)
- 전문가: 해외건설 주요 부문(계약/클레임, 금융/재무, 공중, 물류/조달, 영문문서 검토, 리

스크 관리)에 다년간 실무경험을 보유한 전문가

2. 지원내용

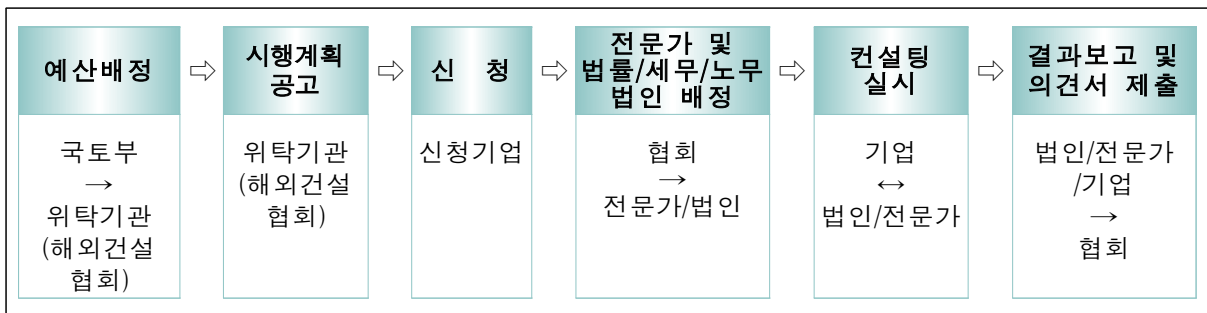
- 가. 법률: 해외건설 수행과정에서 발생할 수 있는 계약상 독소조항 검토(계약체결 준비단계 포함), 공기지연의 불가항력 인정 여부, 채무불이행 등 주요 법률적 쟁점 자문 제공
- 나. 노무: 노동관계(고용·근로조건 포함) 및 노동 관련 이슈에 대한 자문 제공
- 다. 세무: 진출국 세법에 따른 법인세, 소득세, 부가세 등 세부 이슈에 대한 자문
- 라. 전문가: 견적, 입찰 및 계약 준비, 리스크 분석, 보증서 발급, 금융조달 등 해외건설 전반에서의 실무 애로사항 해소를 위한 전문가 자문 제공

※2025년 신설된 사항: 해외건설 초도진출시 절차 및 해외건설 지사·법인 과정 중 발생하는 법률 및 세무 자문

※2026년 신설된 사항: 해외건설 노무 컨설팅

※자료: 국토교통부 제출 자료 및 2026년 해외건설 통합컨설팅 지원사업 시행 안내(2026.3.19.)

【 해외컨설팅 지원 사업 집행 절차 】



※자료: 국토교통부

2023년~2025년 해외건설 컨설팅 지원 사업 집행 현황을 살펴보면, 연간 47~79건의 지원대상을 선정하여 38~73건에 대하여 컨설팅을 하였고, 위탁기관의 연간 실집행액은 약 1억 4,900만원~2억 3,300만원, 실집행률은 36.3~67.7%로 해외건설 컨설팅 지원 사업에 편성된 예산이 해당 사업에 전액 집행되지는 않고, 예산액과 실집행액과의 차액은 해외건설시장개척 기업활동지원 내역사업 내 타 사업에 집행되어 왔음.

【 해외건설 컨설팅 지원 사업 지원대상 선정 및 지원 실적 】

(단위: 건)

구분	지원 분야	지원대상 선정 건수	지원 건수
2023년	법률	30	26
	노무	-	-
	세무	17	16
	전문가	32	31
	계	79	73
2024년	법률	26	20
	노무	-	-
	세무	22	19
	전문가	27	24
	계	75	63
2025년	법률	24	23
	노무	-	-
	세무	7	2
	전문가	16	13
	계	47	38

※자료: 국토교통부

*주- 지원대상 선정 건수 및 지원 건수의 차이는 기업의 내부 사정에 의해 신청 후에 취소된 경우임
- 2026년도 사업은 2026.3.19. 공고(2026년 해외건설 통합컨설팅 지원사업 시행 안내)하여, 현재 지원기업 모집 중

【 해외건설 컨설팅 지원 사업 실적행 현황 】

(단위: 백만원)

구분	예산액(A)	실집행액(B)	실집행률(B/A)
2023년	360	233	64.7
2024년	411	221	53.8
2025년	411	149	36.3

※자료: 국토교통부

*주- 2026년도 사업은 2026.3.19. 공고(2026년 해외건설 통합컨설팅 지원사업 시행 안내)하여, 현재 지원기업 모집 중

이 사업의 추가경정예산안 편성에 대하여, 국토교통부는 2026년 2월말부터 중동지역에 전쟁이 발생하여 중동지역 진출 해외건설기업에 공사 중단 및 지연, 현장시설물 등 피해로 인한 다양한 분쟁이 발생할 것으로 예상되는 상황이고,

중동지역 진출 해외건설기업을 대상으로 한 간담회¹⁰⁾에서도 향후 발주처 등과 분쟁 해결을 위한 법률 지원 및 고위급 면담 등을 통한 애로사항 해결 지원을 요청하였으며, 해외건설협회에서 회원사를 대상으로 한 조사에서도 법률 지원 등을 우선순위로 요청하였는바,

이에 대한 적기 지원을 통해 해외진출기업의 피해를 최소화하기 위해서는 추가경정예산안 편성이 불가피하다고 설명하고 있음.

이에 따른, 추가경정예산안의 산출내역과 집행계획을 살펴보면,

2026년도 본예산은 자문계약 건당 12시간 자문을 기준으로 단가를 책정하여, 법인자문은 자문단가 550만원에 법률 및 세무 자문 각 36건, 전문가자문은 자문단가 50만원에 30건 계약으로 편성하였음에 비해,

추가경정예산안은 전쟁 상황의 다양한 파급효과로 인해 자문의 난이도 등이 상승할 것을 고려하여 자문계약 건당 24시간 자문을 기준으로 단가를 상향(법인자문: 1,100만원, 전문가자문 100만원)하고, 법인자문은 법률 및 세

10) 2026.3.3.: 국토교통부 건설정책국장 및 11개 건설사 참석
2026.3.19.: 국토교통부장관 및 14개 건설사 참석

무 자문 각 18건, 전문가자문 4건을 추가로 편성하였으며,

【 해외건설 컨설팅 지원 사업 본예산 및 추가경정예산안 산출내역 비교 】

2026년도 본예산	2026년도 추가경정예산안(증액 부분)
○합계: 411백만원 -법률자문: 5.5백만원×36건 -세무자문: 5.5백만원×36건 -전문가자문: 50만원×30건 ※계약 건당 최대 12시간 기준	○합계: 400백만원 -법률자문: 11백만원×18건 -세무자문: 11백만원×18건 -전문가자문: 1백만원×4건 ※계약 건당 최대 24시간 기준

※자료: 국토교통부 제출자료 재구성

해당 예산의 집행과 관련해서는, 4월 중으로 컨설팅 지원 사업 시행을 공고하고, 이후 5월부터 10월까지 컨설팅 신청 접수 및 배정을 통해 지원 사업을 실시하며, 이후 11월 및 12월에는 수수료 정산·지급 및 국토교통부 결과보고를 통해 사업을 마무리한다는 계획임.

【 해외건설 컨설팅 지원 사업 추가경정예산안 집행 계획 】

시기	집행 계획
4월	·컨설팅 지원사업 공고
5월	·컨설팅 신청 접수, 배정, 결과보고서 및 의견서 검토
6월	
7월	
8월	
9월	
10월	
11월	·사업종료 및 만족도 평가, 수수료 정산 및 지급
12월	·국토교통부 결과보고

※자료: 국토교통부

중동지역 전쟁으로 인한 파급효과가 유가 상승과 함께 원자재, 장비, 물류 비용 등의 인상으로 이어져 중동지역 뿐만 아니라 세계 전역으로 확산되고 있는 점을 고려하면, 해외건설공사 관련 분쟁이 중동지역으로 한정되지 않을 수 있는바, 분쟁 발생 증가가 예상되는 상황에 대비하여 국가적인 차원의 지원이 가능하도록 선제적인 대처가 필요한 측면이 있어 보임.

국토교통부는 추가경정예산안이 국회 심사 및 의결을 거쳐 확정된 후 동 사업을 진행함에 있어, 분쟁 해결을 위한 법률 지원 등을 필요로 하는 해외 진출기업에 대한 지원이 적시에 이루어져 피해를 최소화할 수 있도록 위탁 기관의 사업 수행과 자문기관의 지원 현황을 면밀하게 관리하여 추진할 필요가 있음.

2) 건설산업정보시스템 구축 및 운영(정보화)(4246-518)

- 2026년 추가경정예산안에 편성된 사업으로 ISP를 수립한 후 2027년에 시스템을 구축·운영하기 위해서는, 연내 ISP 수립 완료 외에도 예산안 편성을 요청할 수 있는 적절한 수준의 ISP 중간산출물 도출과 기획예산처 협의를 통한 2027년 예산안 반영이 필수적인바, 국토교통부는 추가경정예산안에 따른 '건설산업종합정보망 기반 대금직불지급시스템 ISP 수립' 이 계획된 일정에 따라 차질 없이 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

가) 개요

건설산업정보시스템 구축 및 운영 사업은 건설산업종합정보망 등¹¹⁾의 구축 및 운영을 통해 건설업체 및 건설공사 정보 등을 종합 관리하여 불법·불공정행위 상시점검 체계를 구축하고, 국민과 관계 기관에 필요한 정보를 제공함으로써 건설산업의 건전성 및 투명성을 제고하는 사업으로,

이 사업의 2026년도 제1회 추가경정예산안은 본예산인 43억 500만원 대비 1억 3,300만원 증액된 44억 3,800만원이 편성되었음.

11) 건설산업정보시스템 구축 및 운영 사업에는 건설산업종합정보망과 토석정보공유시스템의 구축 및 운영에 관한 예산이 편성되어 있음.

【 2026년도 건설산업정보시스템 구축 및 운영(정보화) 사업 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2025년 본예산	2026년 본예산(A)	2026년 추경안(B)	증 감 (B-A)	
					%
건설산업정보시스템 구축 및 운영(정보화)	3,151	4,305	4,438	133	3.1
- 건설산업종합정보망	2,904	4,132	4,265	133	3.2
- 토석정보공유시스템	237	173	173	-	

※자료: 국토교통부

나) 2026년 ISP 수립 후 2027년 시스템 구축·운영 추진을 위해
철저한 사업관리 필요

건설산업종합정보망은 건설행정정보시스템, 건설공사정보시스템, 하도급
공사관리시스템, 벌점통합관리시스템 등 8개 정보시스템으로 구성되어, 건
설업체 및 건설공사 연계 정보 등 연간 약 600만 건의 정보를 처리하고 있
으며, ①건설업체 부실 여부 및 불법·불공정 행위 등에 대한 상시 점검,
②국토교통부, 고용노동부, 공정거래위원회 등 유관기관에 대한 낙찰자 선
정, 보증 발급 자격 심사, 불공정 하도급 조사, 고용 및 산업재해 적용 등
관련 정보 제공, ③건설산업 관련 주요 통계, 건설업체의 기본정보, 행정처
분 내용, 부실업체 명단 등의 공개 등에 활용되고 있음.

【 건설산업종합정보망 구성 시스템 현황 】

시스템명 (운영시점)	업무 내용	사용자
① 건설행정정보시스템(CIS)	지자체의 건설업 등록·처분	지자체
② 건설공사정보시스템(CWS)	건설공사대장 전자통보	건설사업자, 발주자
③ 하도급공사관리시스템(SCWS)	하도급 건설공사대장 전자통보	건설사업자, 발주자
④ 벌점통합관리시스템(PIS)	벌점 부과현황 통합 관리	발주자
⑤ 건설사업능력평가·공시시스템(PCM)	CM능력 평가·공시	한국CM협회
⑥ 타워크레인이력관리시스템(Tower)	타워크레인 설치·점검정보 등 관리	검사기관
⑦ 정부인트라넷(GOV)	정부의 정책 정보 조회	국토부
⑧ 건설산업지식정보시스템(Kiscon)	대국민 건설산업 정보 제공	일반 국민

※ 자료: 국토교통부

이 사업의 추가경정예산안은 건설산업종합정보망에 ‘건설산업종합정보망 기반 대금직불지급시스템’을 추가로 구축하기 위하여 ISP(정보화전략계획)¹²⁾ 수립비용 1억 3,300만원을 편성한 것임.

현재 「전자조달의 이용 및 촉진에 관한 법률」 제9조의2¹³⁾는 제1항에서

12) ISP: Information Strategy Planning, 정보화전략계획

13) 「전자조달의 이용 및 촉진에 관한 법률」

제9조의2(하도급 관리의 전자적 처리) ① 수요기관의 장 또는 계약담당자는 계약상대자와 계약을 체결할 때 하도급에 관한 사항을 전자적으로 처리하려는 경우에는 전자조달시스템 또는 수요기관의 장이 전자적으로 하도급 관리를 위하여 구축·운영하거나 이용하는 시스템(이하 “전자조달시스템등”이라 한다)을 활용하여야 한다.

② 제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 수요기관의 장 또는 계약담당자는 계약상대자와 체결하는 계약 중 계약 규모 및 기간 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 계약의 하도급 대금·임금 등 계약대금의 청구·지급 등에 관한 사항은 전자조달시스템등을 통하여 처리하여야 한다.

「전자조달의 이용 및 촉진에 관한 법률」

제7조의2(하도급 관리의 전자적 처리 의무 대상) ① 법 제9조의2제2항에서 “대통령령으로 정하는 수요기관”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관을 말한다.

수요기관¹⁴⁾의 장 또는 계약담당자로 하여금 계약상대자와 계약을 체결할 때 하도급에 관한 사항을 전자적으로 처리하려는 경우에는 전자조달시스템 또는 수요기관의 장이 전자적으로 하도급 관리를 위하여 구축·운영하거나 이용하는 시스템(이하 “전자조달시스템등”이라 함)을 활용하도록 하고 있고,

제2항에서는 대통령령으로 정하는 수요기관의 장 또는 계약담당자로 하여금 계약상대자와 체결하는 계약 중 계약 규모 및 기간 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 계약의 하도급대금·임금 등 계약대금의 청구·지급 등에 관한 사항은 전자조달시스템등을 통하여 처리하도록 하고 있으며,

「건설산업기본법」 제34조제9항¹⁵⁾은 공공 건설공사를 도급받은 수급인

1. 국가기관 및 지방자치단체

2. 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조부터 제6조까지의 규정에 따라 지정·고시된 공공기관(해당 연도 예산규모가 250억원 미만인 기타공공기관은 제외한다)

3. 「지방공기업법」에 따른 지방직영기업, 지방공사 및 지방공단

4. 「지방자치단체 출자·출연기관의 운영에 관한 법률」 제5조에 따라 지정·고시된 출자·출연기관(같은 법 제2조제3항 및 같은 법 시행령 제12조제2항에 따라 「지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」을 준용하지 않는 출자·출연기관은 제외한다)

② 법 제9조의2제2항에서 “대통령령으로 정하는 계약”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 계약을 말한다.

1. 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관이 체결하는 계약으로서 「건설산업기본법」 제34조제9항에 따른 건설공사에 관한 계약

2. 그 밖에 계약 규모, 기간 및 계약의 특성 등을 고려하여 재정경제부령으로 정하는 계약

14) 「전자조달의 이용 및 촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “수요기관”이란 국가기관·지방자치단체 및 대통령령으로 정하는 공공단체를 말한다.

15) 「건설산업기본법」

제34조(하도급대금의 지급 등) ⑨ 국가, 지방자치단체 또는 대통령령으로 정하는 공공기관이 발주하는 건설공사(소규모공사 등 국토교통부령으로 정하는 공사는 제외한다)를 도급받은 수급인과 그 하수급인은 「전자조달의 이용 및 촉진에 관한 법률」 제9조의2제1항에 따른 시스템을 이용하여 공사대금[선급금, 기성금, 준공금 및 선지급금(발주자 또는 수급인이 기성금 또는 준공금을 수급인 또는 하수급인에게 지급하기 전에 수급인 또는 하수급인이 자재·장비대금, 하도급대금 등으로 먼저 지급하는 금액을 말한다)을 모두 포함한다. 이하 이 항에서 같다]을 청구하여 수령하여야 하며, 수령한 공사대금 중 하수급인, 건설근로자, 건설기계대여업자, 가설기 자재 대여업자, 건설공사용 부품을 제작하여 납품하는 자 등에게 지급하여야 할 대금을 사용해서는 아니 된다. 이 경우 공사대금 청구·지급의 방법, 기준 및 절차 등에 필요한 사항은 국토

과 그 하수급인으로 하여금 전자조달시스템등을 이용하여 공사대금을 청구하여 수령하도록 하고, 수령한 공사대금 중 하수급인, 건설근로자, 건설기계대여업자, 가설기자재 대여업자, 건설공사용 부품을 제작하여 납품하는 자등에게 지급하여야 할 대금을 사용하지 못하도록 하고 있음.

「전자조달법」 및 「건설산업기본법」에 따라 건설공사의 하도급대금 등 청구·지급 등에 이용되고 있는 시스템으로는 하도급지킴이(조달청), 체불e제로시스템(국가철도공단) 등이 있는데,

2025년도 국토교통위원회 국정감사에서는 대다수의 공공 건설공사에서 대금지급시스템으로 사용되는 하도급지킴이는 실물 계좌를 통한 지급 방식으로 계좌가 압류되는 경우에는 대금 체불 문제가 발생할 수 있는 반면, 체불e제로시스템은 자동으로 생성되는 가상계좌로 대금이 분배되어 구조적으로 계좌 압류로 인한 대금 체불 문제 발생을 차단할 수 있는바, 해당 시스템의 이용을 확대할 필요가 있다는 지적이 있었음.¹⁶⁾¹⁷⁾

교통부령으로 정한다.

16) 2025년도 국토교통위원회 국정감사 회의록(2025.10.29.) p.162. 참고

17) 국토교통부는 2021년부터 2025년 상반기까지 기준으로 하도급지킴이는 606,186건(하도급대금, 자재·장비대금, 노무비)에 약 1조 5, 981억원의 체불이 있었으나, 같은 기간 체불e제로시스템은 체불 사례가 없다고 설명함.

【 체불e제로 시스템을 통한 대금지급 흐름도 】



※자료: 국토교통부

국토교통부는 추가경정예산안에 ‘건설산업종합정보망 기반 대금지불지급 시스템 ISP’ 수립 비용을 편성한 것에 대하여, 건설산업종합정보망의 시스템들과 연동하여 공사대금 지급에 있어 체불 발생 요인을 구조적으로 제거할 수 있는 대금지급시스템을 구축함으로써, 건설현장에서 하도급대금, 자재·장비대금, 임금 등의 체불을 방지하려는 것으로 설명하고 있음.

또한, 추가경정예산안의 집행은 국회 의결을 거쳐 확정된 후 4월 중으로 건설산업종합정보망 운영·유지관리사업 위탁계약¹⁸⁾을 변경하고, 4월부터 5월까지 ISP 사업자를 선정하여 계약을 체결하며, 6월부터는 ISP 수립 사업을 수행하여 10월까지 마무리하고,

18) 건설산업종합정보망 운영·유지관리사업은 (재)건설산업정보원에 위탁하여 수행하고 있음.

이후 2027년에는 2026년 추가경정예산안으로 수립한 ISP를 바탕으로 대금직불지급시스템을 구축하여 운영을 시작한다는 계획임.

【 건설산업종합정보망 기반 대금직불지급시스템 구축 및 운영 계획 】

○ 2026년도: 정보화전략계획(ISP) 수립

- 2026년 4월: 건설산업종합정보망 운영·유지관리사업 위탁계약 변경
- 2026년 4월~5월: 정보화전략계획(ISP) 사업자 선정 및 계약
- 2026년 6월~10월: 정보화전략계획(ISP) 수립 사업 수행

○ 2027년도: 입찰공고 준비 및 공고, 시스템 구축 및 운영

※자료: 국토교통부

2027년도 예산안에 대금직불지급시스템을 구축을 위한 예산을 편성하기 위해서는 ISP 수립을 완료하고 기획예산처에 ISP 최종산출물에 대한 검토를 의뢰¹⁹⁾하여야 하는데, ISP 수립은 2026년 10월에 완료될 예정으로 정부의 2027년도 예산안 국회 제출 시한을 넘긴 시점임.

이와 관련하여, 국토교통부는 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」의 단서 규정²⁰⁾에 따라 2026년 7월까지 ISP 중간산출물을 도출하

19) 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」(2025.5. 기획재정부) p.45. 발췌

□ 정보시스템 구축은 원칙적으로 ISP(정보화전략계획)·ISMP(정보시스템마스터플랜) 수립 완료 이후에 예산을 요구

○ 각 중앙관서의 장은 「ISP-ISMP 수립 공통가이드」에 따라 정보시스템 구축 예산 요구에 앞서 ISP-ISMP 최종산출물 및 소규모 정보시스템 사업계획서에 대한 검토를 기획재정부에 요청

※ 정부조직법 개정으로 예산·기금의 편성·집행·성과관리 등의 업무는 기획재정부에서 기획예산처로 이관되었음.

20) 「2026년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」(2025.5. 기획재정부) p.45. 발췌

□ 정보시스템 구축은 원칙적으로 ISP(정보화전략계획)·ISMP(정보시스템마스터플랜) 수립 완료 이후에 예산을 요구

○ 단, 다음의 경우 기획재정부장관과 사전협의를 거쳐 ISP-ISMP 수립절차를 제외하거나,

여 이에 대한 검토와 예산안 편성을 기획예산처에 요청하겠다는 입장인데, 동 단서 규정은 「ISP·ISMP 수립 공통가이드」의 ISP 기본 구성 내용²¹⁾을 모두 포함한 ISP 중간산출물의 검토 요청을 요건으로 하고 있음.

이에 따라, 2026년 추가경정예산안에 편성된 사업으로 ISP를 수립한 후 2027년에 연속성 있게 대금직불지급시스템을 구축·운영하기 위해서는, 연내 ISP 수립 완료 외에도 예산안 편성을 요청할 수 있는 적절한 수준의 ISP 중간산출물 도출 및 기획예산처 협의를 통한 2027년 예산안 반영이 필수적인바,

ISP·ISMP 수립 완료 이전 정보시스템 구축 예산 요구 가능

- ISP·ISMP 수립 완료 이전 추진 가능: ISP 또는 ISMP를 수립 중이나 정책적 중요성 및 시급성이 매우 높아 차년도에 시스템을 구축해야 한다고 기획재정부장관이 인정한 사업단, 「ISP·ISMP 수립 공통가이드」의 'ISP 또는 ISMP 기본 구성 내용'을 모두 포함한 ISP 또는 ISMP 중간산출물 검토를 요청한 경우에 해당

※ 정부조직법 개정으로 예산·기금의 편성·집행·성과관리 등의 업무는 기획재정부에서 기획예산처로 이관되었음.

21) 「ISP·ISMP 수립 공통가이드」(2025.5. 기획재정부, 한국지능정보사회진흥원), p.42.

【정보화전략계획(ISP) 기본 구성 내용】

대상업무	
단계	활동
환경분석	경영환경분석
	법령·제도분석
	정보기술(IT) 환경분석
현황분석 (As-Is 분석)	업무현황 분석
	정보기술(IT) 환경분석
	벤치마킹
	차이(Gap)분석
	이슈통합 및 개선과제 도출
정보화비전 및 전략 수립	
목표모델 설계 (To-Be Model)	To-Be 개선과제 상세화
	To-Be 업무프로세스 설계
	To-Be 정보시스템 설계
	To-Be 데이터구조 설계
	To-Be 기술 및 보안구조 설계
통합 이행계획	통합 이행계획 수립
	총구축비 산출
	효과분석

*주- 각 활동별 세부내용 및 산출물은 기재 생략

국토교통부는 추가경정예산안에 따른 ‘건설산업종합정보망 기반 대금직불 지급시스템 ISP 수립’이 계획된 일정에 따라 차질 없이 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있음.

4. 전세사기 피해지원단

가. 일반회계

1) 전세사기 피해자 최소지원금 지급(1034-325)

- 전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업이 차질없이 시행되기 위해 조속히 법률상 근거가 마련될 필요가 있고, 예산심사 과정에서 개정안 논의 경과를 적절히 반영하고 대비할 필요가 있음.

가) 개요

전세사기 피해자 최소지원금 지급은 경·공매가 종료된 전세사기피해자의 피해회복금이 임차보증금의 3분의 1에 미달할 경우 차액을 지원하는 신규 사업으로, 이 사업의 2026년도 제1회 추가경정예산안은 279억 4,100만원이 편성되었음.

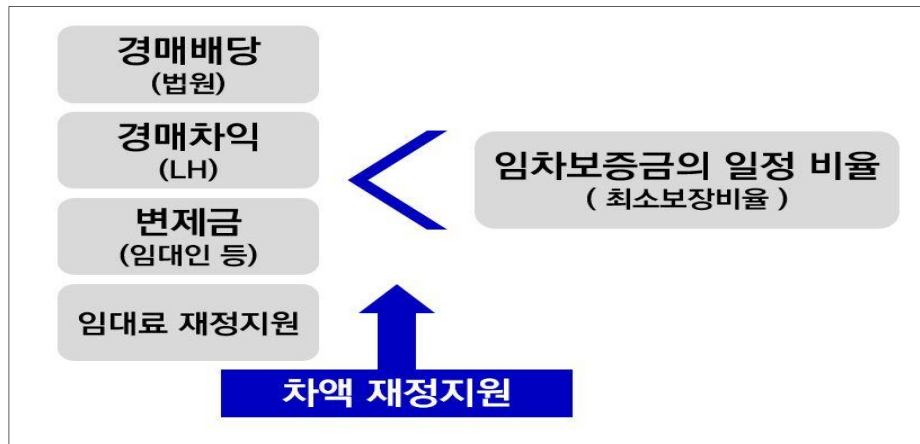
【2026년도 전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업 제1회 추가경정예산안】

(단위 : 백만원)

구분	2025년		2026년 본예산(A)	2026년 추경안		증 감 (B-A)	%
	본예산	추경		요구	조정(B)		
전세사기 피해자 최소지원금 지급	-	-	-	27,941	27,941	27,941	순증

※ 자료: 국토교통부

【 전세사기 피해자 최소보장제 개요 】



이 사업의 목적은 전세사기피해자에 대한 최소한의 피해 회복을 국가가 보장하여 피해자 간 형평성을 제고하고 신속한 피해구제를 통한 일상회복을 지원하려는 것임.

【 전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업 소요예산 산출근거 】

세부내역	산출 근거
최소지원금	277억 6,400만원 = 지원대상 예상인원(4,800명) × 인당 최소지원금 지급 예상액(3,310만원) × 피해자 중 경·공매절차 종료자 비중(43.7%) × 연내 지급률(40%)
위탁관리비	1억 7,700만원 = 연간 위탁관리비(5억 3,100만원) × 4/12개월 · 연간위탁관리비 = 인건비(4억 6,500만원) + 경비·일반관리비(1,800만원) + 부가세(4,800만원)
합계	279억 4,100만원

※ 자료: 국토교통부 제출

전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업의 소요예산 산출근거를 살펴보면 다음과 같음.

위 사업은 최소지원금 277억 6,400만원과 위탁관리비 1억 7,700만원의 합계로 구성되어 있는데, 최소지원금은 지원대상 예상인원 × 인당 최소지원금 지급 예상액 × 피해자 중 경·공매절차 종료자 비중 × 연내 지급률을 계산하여 산정하였음.

국토교통부는 2025년 말까지 전세사기피해자로 인정된 35,909명에서 피해주택을 직접 매입한 인원 약 4,000명을 제외하고,²²⁾ 한국토지주택공사(LH)의 피해주택 매입완료 통계와 법원의 경·공매 종료 자료를 바탕으로 피해지원금이 전세피해 임차보증금의 3분의 1에 미달하는 인원을 추정한 결과 약 4,800명에게 인당 평균 3,310만원을 지급할 필요가 있다고 추산하였음.

피해자 중 경·공매절차 종료자 비율과 관련하여, 피해주택을 직접 매입한 전세사기피해자를 제외한 전세사기피해자가 32,000명 정도인데 이 중 2026년 말까지 경·공매 절차가 종료될 것으로 예상되는 인원은 14,000명으로, 이를 계산하면 43.7%가 산정됨.

연내 지급률은 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 일부개정법률안」의 시행시기를 올해 10월 경으로 예상하여 40%로 설정하였음.

22) 피해주택을 직접 매수한 전세사기피해자는 최소지원금 지원대상에서 제외됨.

나) 사업에 대한 법률상 근거의 조속한 마련 필요

전세사기 피해자 최소지원금 제도의 추진 경위를 살펴보면 다음과 같음.

공공주택사업자(LH등)가 전세사기피해주택을 취득한 후 낙찰차액을 활용하여 해당 주택의 전세사기피해자가 최장 10년간 거주하도록 하는 ‘전세사기 피해주택 매입 제도’가 2024년 11월 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」 제25조 개정을 통하여 도입되었으나,²³⁾ 피해자별로 배당,

23) 공공주택사업자(LH등)가 전세사기피해자로부터 우선매수권을 양도받고, 해당 주택을 경·공매 등을 통해 낙찰받아 매입하는 제도로, 피해자는 경매차익을 보증금으로 전환하여 피해주택에 계속 거주(최대 10년)할 수 있으며, 퇴거시에는 경매차익(경·공매를 통한 매입시 정상적인 매입가보다 낮은 낙찰가로 매입함에 따라 발생하는 차익)을 지급하여 피해회복을 지원함.

「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」

제25조(공공주택사업자의 전세사기피해주택 매입) ① 전세사기피해자는 공공주택사업자와 사전에 협의하여 전세사기피해주택의 매입을 요청할 수 있다.

② 전세사기피해자가 제1항에 따라 매입을 요청한 경우에는 제20조부터 제22조까지에 따른 우선 매수할 수 있는 권리를 공공주택사업자에게 양도한 것으로 간주한다. 이 경우 공공주택사업자는 「민사집행법」 제113조, 「국세징수법」 제71조 및 「지방세징수법」 제76조에 따른 보증의 제공 없이 우선매수 신고를 할 수 있다.

③ 제2항에 따라 우선매수할 수 있는 권리를 양수한 공공주택사업자는 해당 전세사기피해주택에 대하여 제17조부터 제19조까지에 따라 경매절차의 유예·정지, 매각절차의 유예 또는 정지 및 매각절차의 유예 또는 중지 중인 경우 법원, 관할 세무서장 또는 지방자치단체의 장에게 절차의 속행을 요청할 수 있다.

④ 제2항에 따라 우선 매수할 수 있는 권리를 양수한 공공주택사업자가 「민사집행법」에 따른 경매, 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따른 공매의 방법으로 전세사기피해주택을 취득한 경우에는 「공공주택 특별법」 제2조제1호가목에 따른 공공임대주택으로 공급하되, 해당 주택의 전세사기피해자에게 우선 공급할 수 있고, 전세사기피해자는 **최장 10년간 거주할 수 있다.**

⑤ 제4항에 따라 전세사기피해주택을 취득하는 데 소요되는 비용은 「공공주택 특별법」 제43조에 따른 공공주택사업자의 기존주택등 매입의 예에 따라 국가 또는 지방자치단체가 재정이나 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금(이하 “주택도시기금”이라 한다)으로 지원한다.

⑥ 공공주택사업자는 제4항에 따라 취득하는 데 소요되는 비용과 「공공주택 특별법」 제43조에 따라 매입하였을 때 소요되었을 금액에 차액이 발생한 경우에는 이를 전세사기피해자의 공공임대주택 거주에 따른 임대료로 사용하여야 한다.

⑦ 국가 또는 지방자치단체는 제6항에 따른 차액이 제4항에 따른 거주기간 동안 전세사기피해자가 납부하여야 할 임대료에 미치지 못할 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 재정으로 이를 지원할 수 있다.

⑧ 공공주택사업자는 전세사기피해자가 제4항에 따라 우선 공급된 공공임대주택에서 이주하는 경우(이미 이주한 경우를 포함한다) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 방법으로 지원할 수 있다.

1. 이주하는 지역에 있는 공공임대주택 중 제4항에 따라 공급된 주택과 유사한 수준 이상의 공공임대주택(「공공주택 특별법」 제45조의2에 따라 기존주택을 임차하여 공공임대주택으로 공급하는 경우를 포함한다)의 우선 공급, 제6항 및 제7항에 따른 임대료 지원

경매차익 등이 상이하여 전세사기피해자 간에 임차보증금 피해의 회복률이 많은 편차를 나타내고 있어 형평성 있는 지원이 이루어지지 못하고 있다는 문제가 제기되었음.

【 LH 매입 후 경매차익 산정 완료건의 피해 회복률(2026.2.28 기준) 】

피해 회복률	0~20%	20~40%	40~60%	60~80%	80~99%	100%	합계
건수	23건 (1.8%)	103건 (7.9%)	233건 (17.8%)	245건 (18.7%)	394건 (30.1%)	310건 (23.7%)	1,308건 (평균 77%)

※ 자료: 국토교통부 제출

이에 2026. 2. 26. 전세사기 피해자 지원 강화 방안 중 하나로 경·공매가 종료된 전세사기 피해자를 대상으로 임차보증금의 일정비율 회복을 보장하는 ‘최소보장제’ 도입이 발표되었고,²⁴⁾ 이에 따라 최소보장제 도입을 내용으로 하는 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 일부개정법률안」(복기왕·염태영의원 대표발의, 제2217510호)이 2026. 3. 16. 발의되었음.²⁵⁾

2. 제6항에 따른 차액에서 거주기간 동안의 임대료 지원액을 차감하고 남은 금액의 지급

⑨ 전세사기피해자가 제4항에 따라 10년간 거주하였을 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 방법으로 지원할 수 있다.

1. 「공공주택 특별법」 제49조에 따른 임대료 수준으로 해당 주택 거주기간 최장 10년 연장

2. 제6항에 따른 차액에서 10년간 임대료 지원액을 차감하고 남은 금액의 지급

⑩ 제6항부터 제9항까지에 따른 지원액의 총합은 전세사기피해자의 임차보증금에서 「주택임대차보호법」에 따라 대항력 또는 우선변제권을 행사하고 받은 금액과 임차보증금반환채권을 통하여 변제받은 금액을 제외한 금액을 넘을 수 없다.

⑪ 공공주택사업자는 제2항에도 불구하고 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 「민사집행법」에 따른 경매, 「국세징수법」 또는 「지방세징수법」에 따른 공매 외의 방법으로 전세사기피해주택을 매입할 수 있다.

⑫ 공공주택사업자는 전세사기피해주택의 매입을 위하여 필요한 경우 제14조제7항에 따라 전세사기피해자 정보의 제공을 국토교통부장관에게 요청할 수 있다.

⑬ 공공주택사업자에 대한 재정 지원에 필요한 사항은 대통령령으로 정하며, 전세사기피해주택의 매입기준, 임대조건 등은 국토교통부장관이 정하는 바에 따른다.

24) 더불어민주당 전세사기특별위원회 공동 보도자료 참조(2026. 2. 26.)

25) 참고로 이와 관련하여 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 일부개정법률안」 3건(제2213499호 한창민의원 대표발의, 제2214122호 윤종오의원 대표발의, 제2214484호 염태영의원 대표발의)이 국토교통위원회에 계류 중인 상태임.

위 복기왕·임태영의원 대표발의 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 일부개정법률안」 제25조의9에 따른 ‘임차보증금의 최소보장제’의 내용을 살펴보면, ① 전세사기피해자는 피해회복금(배당, 임대인 변제 금액, 피해자 지원액 등의 총합)이 임차보증금의 2분의 1에 미달할 경우 국토교통부장관에게 그 부족분을 신청할 수 있고, ② 본인의 전세사기피해주택을 직접 매수한 전세사기피해자는 최소지원금을 신청할 수 없으며, ③ 국가 또는 지방자치단체는 최소지원금에 해당하는 비용을 재정으로 지원할 수 있고, ④ 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있음.

「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 일부개정법률안」 (복기왕·임태영의원 대표발의)

제25조의9(임차보증금의 최소보장) ① 전세사기피해자와 제2조제4호다목에 따른 임차인(다만, 대한민국 국적을 보유하고 있지 아니한 외국인은 제외하며, 이하 “최소보장피해자”라 한다)은 다음 각 호에 따른 금액의 총합이 임차보증금의 2분의 1(이하 “최소보장금”이라 한다)에 미치지 못할 경우에는 국토교통부장관(제29조에 따라 업무를 위탁받은 자를 포함한다. 이하 이 조 및 제25조의10부터 제25조의12까지에서 같다)에게 그 부족분(이하 “최소지원금”이라 한다)의 지급을 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신청할 수 있으며, 국토교통부장관은 신청을 받은 날부터 90일 이내에 지급 여부와 지원금을 결정하여야 한다. 다만, 신청서류 누락으로 보완이 필요한 경우 등 기간 내 결정할 수 없는 부득이한 사유가 있는 경우에는 그 기간을 연장할 수 있다.

1. 「주택임대차보호법」에 따라 대항력 또는 우선변제권을 행사하여 받은 금액

2. 임차보증금반환채권을 통하여 변제받은 금액

3. 제25조, 제25조의2 및 제25조의3에 따른 지원액

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 제1항의 최소지원금을 신청할 수 없다.

1. 본인의 전세사기피해주택 또는 신탁사기피해주택을 직접 매수한 최소보장피해자

2. 「주택임대차보호법」에 따른 우선변제권의 행사를 게을리하여 「민사집행법」에 따른 배당요구 또는 「국세징수법」에 따른 배분요구를 하지 않은 최소보장피해자

3. 제25조의10에 따라 최소보장금의 전부 또는 일부를 선지급 받은 자

③ 최소보장피해자가 제1항에 따른 최소지원금을 지급받은 경우 더 이상 제25조, 제25조의2 및 제25조의3에 따른 공공임대주택 지원을 받을 수 없다.

④ 국가 또는 지방자치단체는 제1항에 따른 최소지원금에 해당하는 비용을 재정으로 지원할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 제1항에 따라 최소지원금 지급 여부를 결정하였을 때에는 이를 최소지원금을 신청한 자에게 통지하여야 한다.

⑥ 최소지원금의 산정에 관한 구체적인 사항은 대통령령으로 정하고, 신청·통지·지급절차

등 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포한 날부터 시행한다. 다만, 제25조의8부터 제25조의12까지, 제29조의2 제4항부터 제6항까지, 제31조 및 제34조의 개정규정은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업이 시행되려면 그 근거로서 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법」상 최소보장제 도입에 관한 규정이 마련되어야 하나, 현재까지 이에 대한 법률안은 국토교통위원회에 회부되어 있을 뿐 위 법률안이 통과되어 시행 시점이 언제가 될지 아직 확실하지 않은 상태임.

한편 현재 국토교통위원회에 회부되어 있는 4건의 관련 개정법률안마다 지원대상 및 최소지원금 비율(2분의 1 또는 3분의 1)에 관한 내용이 다르게 규정되어 있는바, 법률안 논의 과정에서 결정되는 내용에 따라 필요한 최소지원금의 액수가 결정될 것으로 보임.

이번 추가경정예산안에 신규로 편성된 전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업은 「전세사기피해자 지원 및 주거안정에 관한 특별법 일부개정법률안」상의 최소지원금 비율이 3분의 1로 결정되어 올해 10월 경부터 시행될 것을 전제로 소요예산을 산정한 것으로, 개정안에 대한 논의 과정에서 최소지원금 비율이 달라지거나 시행시점이 달라질 경우 예산이 부족할 수도, 예산 집행률이 낮아질 가능성도 있음.

【 재정 지원을 통한 임차보증금 회복 부족분 지급에 관한 개정안 비교 】

구분	한창민의원안 (제2213499호)	윤종오의원안 (제2214122호)	염태영의원안 (제2214484호)	복기왕·염태영의원안 (제2217510호)
지원대상	① 전세사기피해자 ② 제2조제4호나목 임차인 (임차보증금 요건 ×) ③ 안 제2조제4호라목 임차인 (채무불이행 의도 요건 ×)	전세사기피해자	① 전세사기피해자 ② 제2조제4호다목 임차인 (임차보증금 요건 ○, 채무불이행 의도 요건 ○, 대항력 × 점유)	① 전세사기피해자 ② 제2조제4호다목 임차인 (임차보증금 요건 ○, 채무불이행 의도 요건 ○, 대항력 × 점유)
지원금액	임차보증금의 50% - (낙찰차액 + 공공임대주택 거주로 지원받은 금액 + 긴급대상자 주거지원 금액 + 대항력 또는 우선변제권을 행사하고 받은 금액 + 임차보증금반환채권으로 변제받은 금액)	임차보증금의 50% - (낙찰차액 + 최우선변제금)	임차보증금의 3분의 1 - (제25조, 제25조의2 및 제25조의3에 따른 지원액 + 대항력 또는 우선변제권을 행사하고 받은 금액 + 임차보증금반환채권으로 변제받은 금액)	임차보증금의 2분의 1 - (제25조, 제25조의2 및 제25조의3에 따른 지원액 + 대항력 또는 우선변제권을 행사하고 받은 금액 + 임차보증금반환채권으로 변제받은 금액)
비고			공공주택사업자가 90일(최장 120일) 내 지급할 의무	국토교통부장관이 90일 내(연장 가능) 지급 여부와 지원금 결정 의무

주) 낙찰차액은 공공주택사업자가 전세사기피해주택을 취득하는 데 소요되는 비용과 「공공주택 특별법」 제43조에 따라 매입하였을 때 소요되었을 금액 간의 차액을 의미함(제25조제6항).

※ 자료: 개정안 조문 정리

결국 위 사업이 차질없이 진행되기 위해서는 조속히 법률상 근거가 마련될 필요가 있고, 예산심사 과정에서 개정안 논의 경과를 적절히 반영하고 대비할 필요가 있음.

5. 대도시권광역교통위원회

가. 교통시설특별회계(교통체계관리계정)

1) 대중교통비 환급 지원(4931-354)

- 국토교통부는 대중교통 이용자 모두에게 고른 혜택을 주기 위해 기본형 환급을 인상에 상응하여 정액형의 환급 기준금액을 인하하거나, 증액된 예산 범위 내에서 환급을 인상과 기준금액 인하를 동시에 추진할 필요가 있고, 지방자치단체의 지방비 미확보로 인해 환급금이 지급되지 못하는 상황이 발생하지 않도록 지방자치단체와 긴밀하게 협조하고 사업 관리를 철저하게 해야 할 것임.

가) 개요

대중교통비 환급 지원(이하 “모두의 카드”라 함) 사업은 정기적 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 교통비 부담 경감을 지원하기 위해 대중교통비를 환급해 주는 사업으로, 2026년 추가경정예산안은 본 예산인 5,579억 7,000만원 대비 877억 800만원이 증액된 6,456억 7,800만원이 편성되었음.

【 2026년도 대중교통비 환급 지원사업 추가경정예산안 】

(단위 : 백만원)

구분	2025년 본예산	2026년 본예산(A)	2026년 추경안(B)	증 감 (B-A)	
					%
대중교통비 환급 지원	237,460	557,970	645,678	87,708	15.7

※ 자료: 국토교통부

나) 환급체계에 있어 기본형과 정액형의 균형 유지

모두의 카드 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12²⁶⁾에 근거함. 사업 재원은 정부와 지방자치단체 간 매칭 방식으로 분담하며, 서울은 40%, 그 외 지역은 50%의 국비를 보조하고 있음.

2024년 5월부터 기존 알뜰교통카드 사업을 개선한 K-패스 사업(현재 기본형)²⁷⁾을 시행하였고, 2026년부터 환급 기준금액 초과분을 전액 환급하는 모두의 카드(정액형)²⁸⁾를 도입하였음.

26) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제10조의12(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 "대중교통비 지원 및 환급 사업"이라 한다)을 할 수 있다.

② 국토교통부장관은 대중교통비 지원 및 환급 사업의 추진을 위하여 필요한 교통카드 이용 데이터의 수집·관리·제출 및 제공을 위한 정보시스템을 구축·운영할 수 있다.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」

제11조의10(대중교통비 지원 및 환급 사업) ① 국토교통부장관은 법 제10조의12제1항에 따라 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람에 대하여 대중교통수단을 이용한 횟수나 금액에 따라 교통요금을 지원하거나 환급할 수 있는 사업(이하 "대중교통비 지원 및 환급 사업"이라 한다)을 실시하기 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 연도별 사업추진계획을 매년 2월말까지 수립해야 한다.

1. 전년도 사업의 추진 성과

2. 사업의 목표 및 주요 추진 계획

3. 예산 및 집행 계획

4. 그 밖에 대중교통비 지원 및 환급 사업의 원활한 시행을 위하여 필요한 사항

② 대중교통비 지원 및 환급 사업의 지원 대상은 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사람으로 한다.

1. 대중교통비 지원 및 환급 사업에 참여하는 지방자치단체에 주민등록지를 두고 있을 것

2. 대중교통비 지원 및 환급 사업에 따라 대중교통비를 지원받을 수 있는 카드(이하 "대중교통비지원카드"라 한다)를 사용하여 정기적으로 대중교통수단을 이용하는 사람일 것

③ 법 제10조의12제2항에 따른 정보시스템(이하 "대중교통비지원카드 정보시스템"이라 한다)에 대한 관리적·기술적 보호 조치의 내용에 관하여는 제11조의8(제3호는 제외한다)을 준용한다. 이 경우 "통합정보시스템"은 "대중교통비지원카드 정보시스템"으로, "교통카드데이터"는 "대중교통비지원카드 이용 데이터 및 다른 교통데이터"로 본다.

27) 기존 K-패스 사업인 기본형은 월 15회 이상 대중교통을 이용한 경우 지출 금액의 일정 비율을 환급하는 방식으로, 일반 성인 20%, 청년(만 19~34세) 30%, 저소득층 53.3%의 환급률이 적용됨.

28) 정액형은 환급 기준금액을 초과하여 지출한 대중교통비 차액 전액을 환급하는 방식으로, 이용자가 일정 기준금액 이상을 지출한 경우 그 초과분을 100% 환급받음.

이번 추가경정예산안은 대중교통 이용 부담 완화를 위해 6개월간 한시적으로 기본형 환급율을 50% 인상하여 지급하는 내용임.

【 2026년도 본예산 및 2026년도 추경안 산출 세부내역 비교 】

'26년 예산		'26년 추경안	
예산	산출내역	예산	산출내역
557,970	○ 환급비용 지원 : 555,647백만원 가. 기존 환급 지원 사업(K-패스) : 209,910백만원 (일반·노인) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 24.5\%^{\text{㉗}} \times 1,591\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 20\%^{\text{㉙}} \times 32.1\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 61,881\text{백만원}$ (2자녀) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 2.6\%^{\text{㉗}} \times 1,618\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 30\%^{\text{㉙}} \times 32.5\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 10,143\text{백만원}$ (3자녀) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 0.9\%^{\text{㉗}} \times 1,645\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 50\%^{\text{㉙}} \times 33.4\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 6,114\text{백만원}$ (저소득) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 3.4\%^{\text{㉗}} \times 1,574\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 53.3\%^{\text{㉙}} \times 35.6\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 25,110\text{백만원}$ (청년) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 29.7\%^{\text{㉗}} \times 1,630\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 30\%^{\text{㉙}} \times 29.7\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 106,662\text{백만원}$ * ㉓ 448.5만명 : K-패스 '25.12월 말 예상 가입자 규모 ㉔ 624.7만명 : K-패스 '26.12월 말 예상 가입자 규모 ㉕ 80.83% : K-패스 이용자 중 기존 환급사업이 유리한 이용자의 비율 ㉖ 0.5 : 신규 이용자의 점진적 가입 추세 반영(중간값) ㉗ n% : 전체 이용자 중 해당 계층의 15회 이상 이용자 비율(일정 금액 이상 지출하는 이용자 제외) ㉘ n원/회 : K-패스 해당 계층 이용자의 대중교통비 1회 평균 지출금액(일정금액 이상 지출하는 이용자 제외) ㉙ n% : K-패스 계층별 환급율 ㉚ n회 : 월평균 15회 이상 사용자들의 평균 적립 횟수(일정금액 이상 지출하는 이용자 제외) ㉛ 47.51% : 평균 국고보조율 = $24.9\%(\text{서울시 이용자}) \times 40\%(\text{서울시 국고보조율}) + 75.1\%(\text{그 외 이용자}) \times 50\%(\text{그 외 국고보조율})$ ㉜ 12개월 : 지원기간('26.1~12월) 나. 어르신패스(환급유형 30%) 신설 : 2,414백만원 (어르신) $209,910\text{백만원}(\text{기존 환급지원 사업}) \times 2.3\%(\text{일반층 노인 비중}) \times 50\%(1.5배분) = 2,414\text{백만원}$ 다. 신규 환급사업(금액기반 100% 환급) : 343,323백만원 (일반) $177\text{만명}^{\text{㉓}} \times 34.0\%^{\text{㉔}} \times 27,027\text{원}^{\text{㉕}} \times 47.51\%^{\text{㉖}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 92,729\text{백만원}$ (나머지유형) $177\text{만명}^{\text{㉓}} \times 66.0\%^{\text{㉔}} \times 37,626\text{원}^{\text{㉕}} \times 47.51\%^{\text{㉖}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 250,594\text{백만원}$ * ㉓ 177만명 : 정액패스 연평균 예상 이용자 규모 ㉔ n% : 신규 환급 사업 이용자 중 해당 계층 이용자 비율 ㉕ n원 : 신규 환급 사업이 유리한 이용자의 월평균 교통비 환급금액 ㉖ 47.51% : 평균 국고보조율 = $24.9\%(\text{서울시 이용자}) \times 40\%(\text{서울시 국고보조율}) + 75.1\%(\text{그 외 이용자}) \times 50\%(\text{그 외 국고보조율})$ ㉜ 12개월 : 지원기간('26.1~12월) ○ 시스템 운영 : 2,323백만원 가. 환급비용 산정·적립·지급, 서버 임차 및 관리, 민원 응대, 고객센터 운영, 통계 분석 등을 위한 용역비 1식	645,678	○ 환급비용 지원 : 643,355백만원 (추경 87,708백만원 증액) 가. 기존 환급 지원 사업(K-패스) : 209,910백만원 (일반·노인) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 24.5\%^{\text{㉗}} \times 1,591\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 20\%^{\text{㉙}} \times 32.1\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 61,881\text{백만원}$ (2자녀) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 2.6\%^{\text{㉗}} \times 1,618\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 30\%^{\text{㉙}} \times 32.5\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 10,143\text{백만원}$ (3자녀) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 0.9\%^{\text{㉗}} \times 1,645\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 50\%^{\text{㉙}} \times 33.4\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 6,114\text{백만원}$ (저소득) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 3.4\%^{\text{㉗}} \times 1,574\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 53.3\%^{\text{㉙}} \times 35.6\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 25,110\text{백만원}$ (청년) $(448.5\text{만명}^{\text{㉓}} + 624.7\text{만명}^{\text{㉔}}) \times 80.83\%^{\text{㉕}} \times 0.5^{\text{㉖}} \times 29.7\%^{\text{㉗}} \times 1,630\text{원/회}^{\text{㉘}}$ $\times 30\%^{\text{㉙}} \times 29.7\text{회}^{\text{㉚}} \times 47.51\%^{\text{㉛}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 106,662\text{백만원}$ * ㉓ 448.5만명 : K-패스 '25.12월 말 예상 가입자 규모 ㉔ 624.7만명 : K-패스 '26.12월 말 예상 가입자 규모 ㉕ 80.83% : K-패스 이용자 중 기존 환급사업이 유리한 이용자의 비율 ㉖ 0.5 : 신규 이용자의 점진적 가입 추세 반영(중간값) ㉗ n% : 전체 이용자 중 해당 계층의 15회 이상 이용자 비율(일정 금액 이상 지출하는 이용자 제외) ㉘ n원/회 : K-패스 해당 계층 이용자의 대중교통비 1회 평균 지출금액(일정금액 이상 지출하는 이용자 제외) ㉙ n% : K-패스 계층별 환급율 ㉚ n회 : 월평균 15회 이상 사용자들의 평균 적립 횟수(일정금액 이상 지출하는 이용자 제외) ㉛ 47.51% : 평균 국고보조율 = $24.9\%(\text{서울시 이용자}) \times 40\%(\text{서울시 국고보조율}) + 75.1\%(\text{그 외 이용자}) \times 50\%(\text{그 외 국고보조율})$ ㉜ 12개월 : 지원기간('26.1~12월) 나. 어르신패스(환급유형 30%) 신설 : 2,414백만원 (어르신) $209,910\text{백만원}(\text{기존 환급지원 사업}) \times 2.3\%(\text{일반층 노인 비중}) \times 50\%(1.5배분) = 2,414\text{백만원}$ 다. 신규 환급사업(금액기반 100% 환급) : 343,323백만원 (일반) $177\text{만명}^{\text{㉓}} \times 34.0\%^{\text{㉔}} \times 27,027\text{원}^{\text{㉕}} \times 47.51\%^{\text{㉖}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 92,729\text{백만원}$ (나머지유형) $177\text{만명}^{\text{㉓}} \times 66.0\%^{\text{㉔}} \times 37,626\text{원}^{\text{㉕}} \times 47.51\%^{\text{㉖}} \times 12\text{개월}^{\text{㉜}} = 250,594\text{백만원}$ * ㉓ 177만명 : 정액패스 연평균 예상 이용자 규모 ㉔ n% : 신규 환급 사업 이용자 중 해당 계층 이용자 비율 ㉕ n원 : 신규 환급 사업이 유리한 이용자의 월평균 교통비 환급금액 ㉖ 47.51% : 평균 국고보조율 = $24.9\%(\text{서울시 이용자}) \times 40\%(\text{서울시 국고보조율}) + 75.1\%(\text{그 외 이용자}) \times 50\%(\text{그 외 국고보조율})$ ㉜ 12개월 : 지원기간('26.1~12월) 라. 한시적 기본형 환급률 인상(6개월) : 87,708백만원 (기존 대상자) $211\text{만명} \times 7,580\text{원} \times 47.51\% \times 6\text{개월} = 45,582\text{백만원}$ (추가 대상자) $65\text{만명} \times 22,740\text{원} \times 47.51\% \times 6\text{개월} = 42,126\text{백만원}$ 대상자 수 x 추가 환급금액 x 국고보조율 x 개월 ○ 시스템 운영 : 2,323백만원 가. 환급비용 산정·적립·지급, 서버 임차 및 관리, 민원 응대, 고객센터 운영, 통계 분석 등을 위한 용역비 1식

※ 자료: 국토교통부

이에 따라 일반 이용자의 경우 현재 20%에서 30%로, 청년·2자녀·어르신의 경우 30%에서 45%로, 3자녀 이상의 경우 50%에서 75%로, 저소득층의 경우 53.3%에서 83.3%로 환급률이 각각 상향 조정됨.

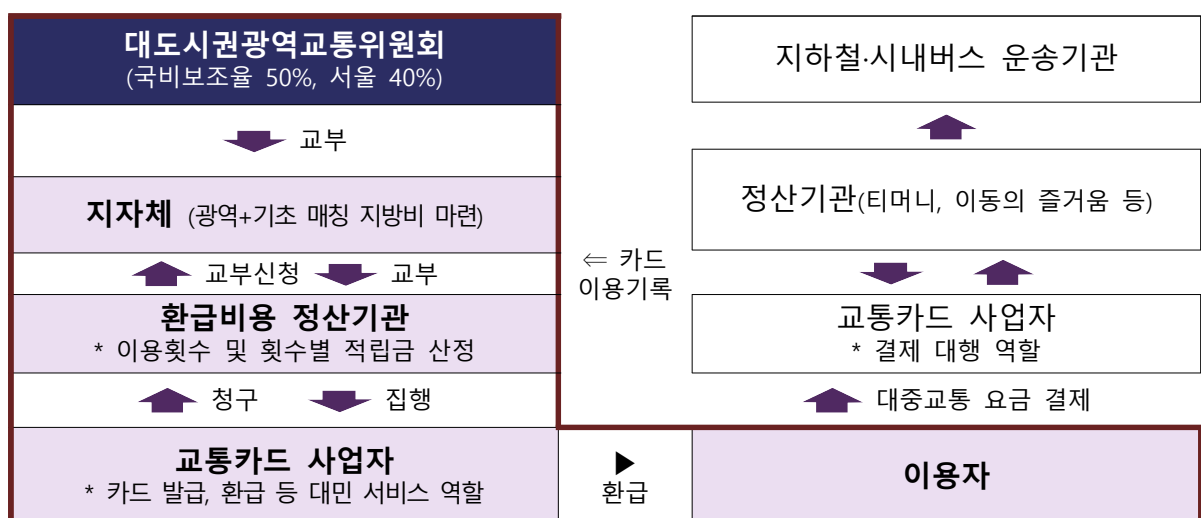
【추가경정예산안 인상 환급률】

구분	일반	청년·2자녀·어르신	3자녀	저소득
현행	20%	30%	50%	53.3%
추가경정예산안	30%	45%	75%	83.3%

※ 자료: 국토교통부

한편, 모두의 카드는 카드 발급 및 등록만으로 이용이 가능하며, 신용·체크 카드 등을 발급받은 후 앱 또는 홈페이지에서 카드 등록을 완료하면 별도의 선택 절차 없이 시스템이 기본형과 정액형 중 이용자에게 더 유리한 방식을 자동으로 계산하여 환급함.

【대중교통비 환급 지원 예산집행 절차】



※ 자료: 국토교통부

통상 대중교통 이용 빈도가 낮은 경우에는 기본형이 적용되고, 빈도가 높은 경우에는 정액형이 적용되며, 대중교통을 많이 이용할수록 환급 혜택이 더 커지게 됨.²⁹⁾

최근 중동 지역 긴장 고조로 인한 유류비 상승으로 서울 지하철 이용객은 증가한 반면, 서울 시내 교통량과 고속도로 통행량은 감소한 것으로 나타나³⁰⁾ 대중교통 수요가 확대되고 있음. 이에 따라 대중교통 이용자의 교통비 부담을 완화하고 지속적인 이용을 유도하기 위한 모두의 카드 사업의 필요성이 증대되고 있음.

또한, 모두의 카드 가입자는 지속적으로 증가하고 있는데, 2024년 5월 151만명이던 가입자는 2025년 1월 283만명, 2025년 7월 376만명, 2026년 2월 466만명으로 증가하여, 대중교통 이용 활성화에 모두의 카드가 기여하고 있다고 볼 수 있음.

【 모두의 카드 가입자 현황 】

(단위: 만명)

구분	‘24.5	‘24.9	‘25.1	‘25.4	‘25.7	‘25.10	‘25.12	‘26.1 ³¹⁾	‘26.2
가입자 수	151	231	283	339	376	405	427	449	466

※ 자료: 국토교통부

29) 보도자료, 「새 정부의 무제한 대중교통 정액패스, K-패스 ‘모두의 카드’ 출시」, 국토교통부, 2025.12.15.일자

30) 언론 보도, 「기름값 부담에 차 두고 왔어요...지하철 이용 증가」, YTN, 2026.3.17.일자

31) 2026년 1월 정액형 환급대상자는 64만명으로 14.3%를 차지함.

그런데 유가 상승으로 대중교통 수요가 증가하는 상황에서, 이용 빈도가 높은 이용자에 대한 유인 효과가 큰 정액형의 환급 기준금액은 현행을 유지하고, 이번 추가경정예산에는 기본형 환급을 인상만 반영되었음.

【 정액형 환급 기준금액 】

구 분 ³²⁾	일반 국민		청년·2자녀·어르신		3자녀 이상·저소득	
	일반 ³³⁾	플러스 ³⁴⁾	일반	플러스	일반	플러스
수도권	6.2 만원	10 만원	5.5 만원	9만원	4.5 만원	8 만원
일반 지방권	5.5 만원	9.5 만원	5 만원	8.5만원	4 만원	7.5 만원
우대지원지역	5 만원	9 만원	4.5 만원	8만원	3.5 만원	7 만원
특별지원지역	4.5 만원	8.5 만원	4 만원	7.5만원	3 만원	6.5 만원

※ 자료: 국토교통부

기본형은 이용 금액 전반에 걸쳐 정률로 환급이 이루어지므로, 월 15회 이상만 이용하면 이용 금액이 상대적으로 낮은 경우에도 일정 비율의 혜택이 제공됨. 반면, 정액형은 기준금액 초과분에 대한 전액 환급 방식으로, 대중교통 의존도가 높은 이용자(이용 빈도가 높거나 장거리·고운임 이용자)에게 상대적으로 유리한 구조임³⁵⁾.

그런데 대중교통 이용 빈도가 낮은 경우 기본형이 적용되고 빈도가 높은 경우 정액형이 적용되는 구조에서, 기본형 환급율만 50% 인상하게 되면 대

32) 인구감소 등을 고려하여 4개(수도권, 일반 지방권, 우대·특별지원 지역)으로 구분

33) 1회 총 이용금액(환승 포함) 3,000원 미만인 대중교통수단

34) 1회 총 이용금액(환승 포함) 3,000원 이상인 대중교통수단까지 포함

35) 김민혁, 「대중교통비 환급 지원(K-패스) 사업의 정액패스 등 환급제도 설계 적정성 검토 필요」, 『2026년도 예산안 위원회별 분석』, 국회예산정책처, 2025.10.

중교통 이용 빈도가 낮은 이용자에게 혜택이 집중되고 이용 빈도가 높은 이용자는 상대적으로 혜택 증가폭이 작아지게 됨.

이는 대중교통 이용 빈도와 이용 금액에 따라 모든 이용자에게 적절한 혜택을 제공하기 위해 기본형 환급률과 정액형 기준금액을 상호 보완적으로 설계한 제도의 취지를 약화시킬 수 있음.

따라서 국토교통부는 대중교통 이용자 모두에게 고른 혜택을 주기 위해 기본형 환급을 인상해 상응하여 정액형의 환급 기준금액을 인하하거나, 증액된 예산 범위 내에서 환급을 인상과 기준금액 인하를 동시에 추진할 필요가 있음.

또한, 이번 추가경정예산을 통해 증가한 모두의 카드 환급금에 대해 보다 많은 국민들이 알 수 있도록 이용자 유입과 이용 활성화를 위한 적극적인 홍보가 필요할 것으로 보이며, 이에 따른 홍보비 예산³⁶⁾의 증액도 검토할 필요가 있음.

한편, 모두의 카드 사업은 국고와 지방비를 매칭하여 재원을 조성하는 구조적 특성상, 사업의 예산 규모 확대에 따른 지방자치단체의 부담이 가중되고 있는 실정임^{37).38)}

36) 국토교통부에 따르면 2026년 본예산에 모두의 카드 홍보를 위해 별도로 편성된 예산은 없다고 함.

37) 신문기사, 「'더 경기패스'에 '모두의카드'까지... 지자체 재정부담 우려 커진다」, 중부일보, 2025.12.22.일자

38) 일부 지방자치단체의 경우 모두의 카드에 추가로 혜택을 제공하고 있는데, 경기·인천은 35~39세도 청년(모두의 카드 19~34세)으로 인정하여 30%를 환급하고 있고, 경남·울산시는 저소득층에 100%(모두의 카드 53.3%)를 환급하고 있음.

이번 추가경정예산의 환급률 인상과 정액형의 도입으로 환급 수요가 급격하게 증가할 것으로 예상되는바, 지방비 미확보로 인해 환급금이 지급되지 못하는 상황³⁹⁾이 발생하지 않도록 국토교통부는 지방자치단체와 긴밀하게 협조하고 사업 관리를 철저히 해야 할 것임.

39) K-패스 전신인 알뜰교통카드 사업은 지방비 미확보로 인해 마일리지 미지급되거나 금액 지급되는 사례가 빈번하게 발생하였고, K-패스 또한 2024년 12월에 지방비가 확보되지 않아 환급액을 지급하지 못하는 문제가 발생한 바 있음.

참고

'26년 '모두의 카드' 사업 개요

① '기본형(정률형)' 혜택 확대

< '26년 사업구조 >

신설 : 신설

구분	일반	청년	2자녀	어르신	3자녀	저소득
환급률	20%	30%	30%	30%	50%	53.3%

- (개요) 월 15회 이상 대중교통 이용 시 이용자에게 지출금액 중 일정 비율(20~53.5%) 환급(24.5~)
- (개선) 65세 이상 어르신에 대한 환급유형 신설(30%)

② '모두의 카드(정액형)' 도입

< 모두의 카드 환급 기준금액 >

구 분	일반 국민		청년·2자녀·어르신		3자녀 이상·저소득	
	일반	플러스	일반	플러스	일반	플러스
수도권	6.2 만원	10 만원	5.5 만원	9만원	4.5 만원	8 만원
일반 지방권	5.5 만원	9.5 만원	5 만원	8.5만원	4 만원	7.5 만원
우대지원지역	5 만원	9 만원	4.5 만원	8만원	3.5 만원	7 만원
특별지원지역	4.5 만원	8.5 만원	4 만원	7.5만원	3 만원	6.5 만원

- (개요) 고빈도 이용자의 교통비 부담을 대폭 경감하기 위해 환급 기준 금액을 초과하는 대중교통비 지출 금액(차액)을 100% 환급
 - ① 시내버스, 지하철 이용이 가능한 일반형과 ② 광역버스·GTX 등까지 모두 이용 가능한 플러스형으로 구분
 - * 광역버스 요금, 이용자 혜택을 고려하여 1회 총 이용금액 3,000원 이상은 플러스형
- (유형) 청년, 다자녀(2자녀, 3자녀 이상), 어르신, 저소득층 유형에 따라 환급 기준금액 차등
 - 지방 혜택을 확대를 위해 전국을 4개 지역으로 구분하여 우대
 - * 인구감소·낙후도 등을 고려하여 4개(수도권, 일반 지방권, 우대·특별지원 지역)로 구분

V. 대체토론의 요지

1. 국토교통부 소관

- 중동 전쟁 대응 추경의 취지에 부합하도록 국토교통부 대응 현황에서 드러난 문제를 실제로 해소할 수 있는 예산을 반영할 필요
- 중동 전쟁으로 인한 나프타 수급 차질로 피해가 예상되는 업종에 대한 대응방안 마련 필요
- 이번 추경안에 포함된 전세사기 피해자 최소지원금, 건설산업 정보시스템 구축, 정책연구개발 사업 등이 전쟁 추경에 부합하는지 재검토 필요
- 원유가 상승, 공급망 차질, 건설자재 가격 급등, 공사 중단, 항공업계 부담 심화 등 전쟁 여파에 직접 대응할 수 있는 예산을 보다 적극적으로 편성할 필요
- 전쟁에 따른 환율 및 유가 상승으로 공사비 부담이 커지고 있는 만큼 점을 건설업계와 주택공급을 실질적으로 뒷받침할 지원 및 용자 대책 마련 필요
- 1·29 주택공급 대책과 관련하여 교통영향 및 광역교통 대책을 선제적으로 마련할 필요
- 1·29 대책에 따른 공공기관 이전 과정에서 혼란과 불편이 발생하지 않도록 합리적 이전방안 마련 및 관계기관 협의 강화 필요
- 전세사기 피해자 지원은 주거약자의 주거권 보장이라는 점을 고려하여 지원 확대 방안 검토 필요
- 전세사기 피해가 계속 발생하고 있는 만큼 사후 지원뿐 아니라 근본적 예방대책 마련 필요

- HUG 전세보증금 반환보증 비율과 관련하여 전세사기 예방을 위한 제도 개선 방안 검토 필요
- 고유가로 부담이 가중된 화물, 택시, 전세버스, 건설기계 등 취약 업종 및 계층에 대한 실효성 있는 지원방안 마련 필요
- 고유가 대응을 위한 대중교통 활성화와 관련하여 교통비 지원 한시 확대를 넘어 보다 근본적인 대중교통 이용 촉진 정책 검토 필요
- 도시철도 법정 무임수송에 따른 지방자치단체의 부담을 완화할 수 있도록 국가 지원 방안 검토 필요
- 비상경제상황 TF를 통해 지자체 및 건설현장의 공사중단 현황을 면밀히 파악하고 비상한 수준의 대응책을 마련할 필요
- 공공 분야를 포함한 건설사업 중단 및 지연 상황에 선제적으로 대응할 수 있는 관리체계 강화 필요
- 대전 대덕산업단지 화재를 계기로 장기간 재생사업이 이루어지지 않은 노후 국가산단 및 일반산단의 안전강화와 재정비 방안 적극 검토 필요
- 청년층의 전세 및 월세 부담 완화를 위한 주거지원 및 금융지원 확대 방안 검토 필요

VI. 소위원회 심사보고의 요지

(예산결산기금심사소위원장 : 전용기)

예산결산기금심사소위원장 전용기 위원입니다.

우리 위원회 소관 2026년도 제1회 추가경정예산안에 대하여 소위원회에서 심사한 결과를 보고 드리겠습니다.

우리 소위원회는 4월 6일과 7일, 총 2차례 회의를 개최하여 정부가 제출한 원안과 위원님들께서 대체토론 및 서면질의서를 통해 제기하신 사항들을 중심으로 심도 있는 심사를 진행하였습니다.

소위원회에서 심사한 결과를 말씀드리면, 국토교통부 소관 제1회 추가경정예산안은 추경안의 목적인 고유가 부담 완화 및 민생안정 등을 위해 대중교통비 환급 지원 666억원, 청년월세 지원 650억원, 전세버스산업 위기극복 지원 459억 3,800만원, 광역버스 공공성 강화 지원 63억원 등 총 1,985억 3,800만원을 증액하는 것으로 수정 의결 하였습니다.

그 밖에 제도개선 등과 관련한 총 9건의 부대의견을 첨부하기로 하였으며, 보다 자세한 내용은 배부해드린 유인물을 참고해 주시기 바랍니다. 감사합니다.

VII. 심사결과

수정의결

VIII. 찬반토론의 요지

없음

IX. 부대의견

1. 국토교통부는 ‘노후 산단 재생사업’과 ‘노후거점산업단지 경쟁력강화 사업’ 지원 확대를 검토한다.
2. 국토교통부는 건설현장의 건설기계 및 장비에 대한 유류비 보조 방안을 검토한다.
3. 국토교통부는 근본적인 전세사기 예방을 위해 전세금반환보증의 가입 요건을 낙찰가율 등을 감안하여 현행 전세가율 90%에서 최대 70%까지 축소하는 방안을 금년 중 시행하는 것을 추진한다.
4. 국토교통부는 전세사기 피해자 보호를 위해 최소보장비율을 임차 보증금의 2분의 1로 결정하는 방안을 검토한다.
5. 국토교통부는 전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업에 관하여 법적 근거가 없는 예산편성의 절차상 문제점을 충분히 소명하고, 향후 재발방지에 노력한다.

6. 국토교통부는 대중교통 이용 활성화 및 탄소 배출 저감 효과가 입증된 독일의 9유로 및 49유로 티켓 정책 사례를 면밀히 분석하여 국내 교통 정책에 반영하는 방안을 검토한다.
7. 국토교통부는 향후 유가 상승 시 전세버스 업계 및 종사자를 지원할 수 있도록 유가보조금 지원방안 등을 검토한다.
8. 국토교통부는 내년도 예산안에 도시철도 무임수송 손실에 대한 대책방안을 포함할 수 있도록 기획예산처, 보건복지부, 지방정부 등과 적극 협의한다.
9. 정부는 건설산업종합정보망 기반 대금직불시스템 정보화전략계획 수립과 관련하여, 국무조정실 또는 재정경제부 주관의 관계기관 회의 등을 통해 대금체불 방지를 위한 가상계좌 방식 도입 등 범정부 차원의 종합적 추진계획을 수립하여 예산집행 여부를 결정한다.

※ 붙임 : 수정내역 첨부

I. 국토교통위원회 소관 제1회 추가경정예산안 조정 총괄표

1. 세입추가경정예산안 예비심사결과 : 조정내역 없음

2. 세출추가경정예산안 예비심사결과

(단위 : 백만원)

위원회명	소 관	회 계 명	수정의결		
			증 액	감 액	증 감
국토교통위원회	국토교통부	일반회계	110,938	-	110,938
		교통시설특별회계	87,600	-	87,600
		지역균형발전특별회계	-	-	-
		혁신도시건설특별회계	-	-	-
		에너지 및 자원사업 특별회계	-	-	-
	합 계		198,538	-	198,538

II. 국토교통위원회 소관 제1회 추가경정예산안 조정내역

1. 국토교통부

가. 세입추가경정예산안 조정내역 : 조정내역 없음

나. 세출추가경정예산안 조정내역

(1) 일반회계

(단위: 백만원)

연번	세부사업명 (0000-000)	2026년도			수정안 (D)	수정액 (D-C)	수정이유
		본예산 (A)	증감액 (B)	추경안 (C=A+B)			
1	청년월세지원 (1034-311)	129,953	-	129,953	194,953	65,000	○ 청년월세 지원금액을 월 20만원에서 30만원으로 상향하기 위하여 650억원 증액
2	전세버스산업 위기극복 지원 (신규)	-	-	-	45,938	45,938	○ 고유가 비상상황에서 전세버스업계의 경제적 부담 완화를 위하여 전세버스사업자에 대한 차량교체 및 서비스시설 지원 예산 459억 3,800만원 신규 반영

(2) 교통시설특별회계 - 교통체계관리계정

(단위: 백만원)

연번	세부사업명	2026년도			수정안 (D)	수정액 (D-C)	수정이유
		본예산 (A)	증감액 (B)	추경안 (C=A+B)			
1	광역버스 공공성 강화 지원 (4931- 342)	210,350	-	210,350	216,650	6,300	○ 내역사업인 ‘광역버스 준공영제사업’ (본예산 1,968 억원)은 대도시권 주민들의 출퇴근 광역교통 이용 불편을 해소하고, 서비스 개선을 위한 것임. ○ 차량 5부제 등 대중교통 추가 수요 대응을 위한 증차 및 연료비 상승분을 반영한 63억원 증액
2	대중교통비 환급 지원 (4931- 354)	557,970	87,708	645,678	712,278	66,600	○ 동 사업은 정기적 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 교통비 부담 경감을 지원하기 위해 대중교통비를 환급해 주는 사업임. ○ 대중교통비 환급 지원(모두의 카드) 정액형의 환급 기준금액을 50% 인하 하기 위한 사업비 666억원(시스템 운영비 27억원 포함) 증액

(3) 교통시설특별회계 - 철도계정

(단위: 백만원)

연번	세부사업명	2026년도			수정안 (D)	수정액 (D-C)	수정이유
		본예산 (A)	증감액 (B)	추경안 (C=A+B)			
1	대구권 광역철도 예비차량 추가 구매 지원 (신규)	-	-	-	14,000	14,000	○ 대경선(대구~구미) 운행 시 긴급 상황에 대해 선제적으로 대응하고, 열차의 중정비시기(2027년) 도래 시 운행횟수 감축을 방지하기 위하여 필요한 예비차량(2편성) 구매비 140억원 신규 반영
2	서울5호선 김포·검단 연장 기본계획 수립 용역 (신규)	-	-	-	700	700	○ 예비타당성조사를 통과한 서울5호선 김포·검단 연장사업의 노선확정 등 관련 절차의 신속한 추진을 위해, 서울5호선 김포·검단 연장사업의 기본계획 수립을 위한 예산(착수금) 7억원 신규 반영

III. 부대의견

1. 국토교통부는 ‘노후 산단 재생사업’과 ‘노후거점산업단지 경쟁력강화사업’ 지원 확대를 검토한다.
2. 국토교통부는 건설현장의 건설기계 및 장비에 대한 유류비 보조 방안을 검토한다.
3. 국토교통부는 근본적인 전세사기 예방을 위해 전세금반환보증의 가입 요건을 낙찰가율 등을 감안하여 현행 전세가율 90%에서 최대 70%까지 축소하는 방안을 금년 중 시행하는 것을 검토한다.
4. 국토교통부는 전세사기 피해자 보호를 위해 최소보증금율을 임차보증금의 2분의 1로 결정하는 방안을 검토한다.
5. 국토교통부는 전세사기 피해자 최소지원금 지급 사업에 관하여 법적 근거가 없는 예산편성의 절차상 문제점을 충분히 소명하고, 향후 재발방지에 노력한다.
6. 국토교통부는 대중교통 이용 활성화 및 탄소 배출 저감 효과가 입증된 독일의 9유로 및 49유로 티켓 정책 사례를 면밀히 분석하여 국내 교통 정책에 반영하는 방안을 검토한다.
7. 국토교통부는 향후 유가 상승 시 전세버스 업계 및 종사자를 지원할 수 있도록 유가보조금 지원방안 등을 검토한다.
8. 국토교통부는 내년도 예산안에 도시철도 무임수송 손실에 대한 대책방안을 포함할 수 있도록 기획예산처,

보건복지부, 지방정부 등과 적극 협의한다.

9. 정부는 건설산업종합정보망 기반 대금직불시스템 정보화전략계획 수립과 관련하여, 국무조정실 또는 재정경제부 주관의 관계기관 회의 등을 통해 대금체불 방지를 위한 가상계좌 방식 도입 등 범정부 차원의 종합적 추진계획을 수립하여 예산집행 여부를 결정한다.