



제437회 국회(임시회)
제3차 재정경제기획위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 송석준의원 대표발의(의안번호 제17631호)

2026. 7.

재정경제기획위원회

수석전문위원 최병권

목 차

I . 개 요	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
II . 검토의견	2
1. 소형 화물자동차 연료에 대한 세액 환급 특례 신설	2

I. 개 요

1. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 송석준의원 등 15인
- (2) 제 안 일 : 2026. 3. 20.
- (3) 회 부 일 : 2026. 3. 23.

2. 제안이유 및 주요내용

현행법은 경형 승용차, 승합차, 화물자동차 또는 오토바이의 연료로 사용하는 휘발유, 경유 및 부탄가스에 대하여 2026년 말까지 연 30만원 한도(시행령 제112조의2 제3항)에서 개별소비세 환급규정을 두고 있음.

그런데 러시아·우크라이나 전쟁의 장기화 및 최근 발생한 미국·이란 전쟁으로 국제유가가 급등함에 따라 국민들에게 유류비 부담이 가중되고 있으며, 특히 영세사업자의 경우 고유가로 인하여 경영상황이 크게 악화되어 사업을 중단해야할 지경에 이르고 있음.

특히, 영세사업에 주로 사용하고 있는 소형 화물자동차(최대적재량 1톤 미만)는 그 타격이 상대적으로 커 단순히 개별소비세 환급에 그쳐서는 안 되고, 교통·에너지·환경세 환급과 환급금액을 확대하여 교통을 분담해야 한다는 지적이 제기되고 있음.

이에 영세사업자가 운행하는 소형 화물자동차의 연료로 사용하는 유류에 대하여 2026년 말까지 개별소비세뿐만 아니라 교통·에너지·환경세까지 연 100만원 한도로 환급받을 수 있도록 하려는 것임(안 제111조의6 신설).

II. 검토의견

1. 소형 화물자동차 연료에 대한 세액 환급 특례 신설

현 행	개정안
☐ <신 설>	☐ 소형 화물자동차 연료에 대한 교통·에너지·환경세 및 개별소비세 환급 특례 신설(제111조의6 신설) ○ 적용대상 - 「자동차관리법」 제3조제1항제3호에 따른 화물자동차로서 최대 적재량이 1톤 이하인 소형화물차(1,000cc 미만 경형 화물자동차 포함) 연료 ○ 적용요건 - 동일인이 소유한 소형 화물자동차 2대 이상인 경우 1대로 한정 - 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 사업에 사용되는 차량 배제 - 장애인 또는 국가유공자가 아닐 것 ○ 환급액(연간한도액: 100만원) - 휘발유 및 경유: 250원/ℓ - 석유가스 중 부탄: 개별소비세 전액 ○ 환급방식 - 신용카드업자로부터 환급용 유류구매카드 발급 - 환급대상자가 유류구매카드로 유류 구입 후 신용카드업자가 관할세무서장에게 해당 유류에 대한 세액 환급 신청 ○ 용도 외 사용 등 부정사용에 대한 제재 - 환급세액과 환급세액 40% 상당 금액의 가산세 징수 ○ 자료제공 요청 - 국세청장은 효율적 관리를 위하여 관계 행정기관에 필요한 자료를 국세청장 또는 신용카드업자에게 제공 요청 가능 ○ 적용기한: 2026년 12월 31일 ☐ 부칙 ○ 시행일: 2026년 4월 1일 ○ 적용례: 법 시행 이후 환급대상자가 환급용 유류구매카드를 통해 구매하는 분부터 적용

* 송석준의원안 2026. 3. 20. 발의(의안번호 17631)

□ 개정안은 1톤 미만의 소형 화물자동차의 연료에 부과되는 교통·에너지·환경세 및 개별소비세 환급에 대한 특례를 신설하되, 2026년 12월 31일까지 한시적으로 적용하려는 것임.

○ 동 제도는 2008년 정부가 발표한 「고유가 극복 민생종합대책」의 일환으로 2008년 10월 1일부터 2009년 6월 30일까지 1톤 이하 비영업용 화물차에 대해 연간 10만원 한도로 유류세를 환급해주는 것으로 한시적으로 도입되었던 바 있음.

□ 최근 러시아-우크라이나 전쟁의 장기화와 미국 - 이란 전쟁으로 국제유가가 급등함에 따라 국민에게 유류비 부담을 가중시키고 있으며, 특히 영세사업자의 경우 고유가로 인하여 경영상황이 크게 악화되고 있음.

○ 「2025년도 화물운송시장 실태조사」에 따르면, 2025년 소형 화물자동차 차주의 월평균 지출액은 178.2만원으로, 이 중 유가보조금을 제외한 유류비는 38.7%를 차지하고 있음. 유가보조금은 화물운송사업자로 등록한 영업용 화물자동차를 대상으로 지급된다는 점에서, 사실상 생업에 비영업용 1톤 이하 화물자동차를 사용하는 소상공인, 농어민, 영세 자영업자 등의 경우 차량유지 관련 지출액에서 유류비가 차지하는 비중은 더 클 것으로 보임.

[2025년 소형 화물자동차 차주의 월평균 지출액 및 유류비 지출액]

(단위: 만원, %)

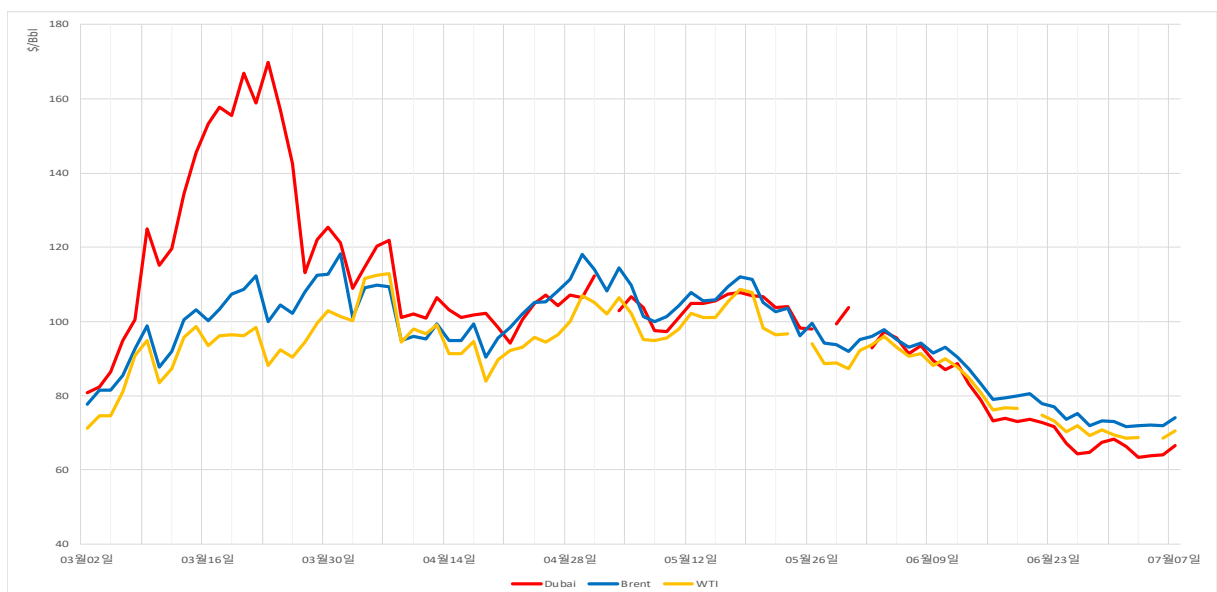
연도	총 지출액(A)	유류비(B)	비중(B/A)
2023	176.9	73.0	40.6
2024	175.0	71.0	39.5
2025	178.2	70.6	38.7

주: 유류비는 유가보조금을 제외한 금액임.

자료: 한국교통연구원, 「2025 화물운송시장 실태조사 화물차주 조사보고서」

- 특히 2026년 2월부터 미국·이스라엘-이란 간 중동전쟁 발발로 원유 해상수출 경로가 차단되고 에너지 생산시설 가동이 중단되면서 국제유가 가격이 급등하였음. 특히 두바이유의 경우 전쟁 직후인 2026년 3월 2일 배럴당 80.79\$에서 2026년 3월 23일 배럴당 169.75\$로 가장 높은 가격을 기록하였으며, 이는 110.1% 상승한 수치임.

[중동전쟁 이후 국제 원유가격 추이]



자료: 한국석유공사 유가정보서비스(<http://opinet.co.kr>)

□ 개정안은 주로 영세상인의 배달용 등으로 사용되는 소형 화물자동차의 소유주에게 교통·에너지·환경세 및 개별소비세 등 유류세를 환급해 줌으로써 유가 상승으로 어려움을 겪는 서민·영세자영업자의 유류비 부담을 완화하려는 입법취지로 보임.

○ 개정안은 화물자동차 운송사업에 사용되는 차량은 환급 대상에서 제외하고 있는데, 이는 2001년 7월부터 에너지 세제 개편에 따라 경유·LPG부탄에 대한 유류세를 인상하면서 운수업계 부담완화를 위해 화물자동차 운송사업자에게 유류세 인상분(유류 구매일 현재 유류세액에서 2001년 6월 당시 유류세액을 뺀 나머지 금액)을 보조금으로 지급하는 유가보조금 제도 때문인 것으로 보임.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음의 사항을 고려할 필요가 있음.

첫째, 현재 소형 화물자동차가 주로 사용하고 있는 경유의 경우 휘발유 대비 유류세 인하폭을 확대하여 적용 중이며, 미국-이란 전쟁 이후 그 인하폭을 더욱 확대하였음.

2026년 3월 26일까지 교통·에너지·환경세의 탄력세율 적용 시 휘발유에 대해서는 7%, 경유에 대해서는 10%를 인하하여 적용 중이었음. 그러나 미국-이란 전쟁으로 국제유가가 급등함에 따라 2026년 7월 말까지 탄력세율을 휘발유는 △15%, 경유는 △25%, 부탄도 △25%를 적용하고 있음.

[최근 유류세 인하 기간 및 인하율 추이]

(단위 원/ℓ)

유종	인하 전 탄력세율	'21.11.12. ~'22.4.30.	'22.5.1. ~ 6.30.	'22.7.1. ~ 12.31.	'23.1.1. ~'24.6.30.	'24.7.1. ~ 10.31.	'24.11.1. ~'25.4.30.	'25.5.1. ~ 10.31.	'25.11.1. ~'26.3.26.	'26.3.27. ~'26.4.30.	'26.5.1. ~'26.7.31.
					휘발유 △25%	△20%	△15%	△10%	△7%	△15%	△15%
					경유 △37%	△30%	△23%	△15%	△10%	△25%	△25%
					부탄 △37%	△30%	△23%	△15%	△10%		△25%
휘발유	820	656 (△164)	573 (△247)	516 (△304)	615 (△205)	656 (△164)	698 (△122)	738 (△82)	763 (△57)	698 (△122)	698 (△122)
경유	581	465 (△116)	407 (△174)	369 (△212)	369 (△212)	407 (△174)	448 (△133)	494 (△87)	523 (△58)	436 (△145)	436 (△145)
부탄	203	163 (△40)	142 (△61)	130 (△73)	130 (△73)	142 (△61)	156 (△47)	173 (△30)	183 (△20)		152 (△51)

주: ()은 인하 전 세율 대비 인하폭

자료: 재정경제부, 「하반기 할당관세 등 운용방향」, 2026.6.18.

1톤 이하의 비사업용 소형 화물자동차의 경우 총 275만대 중 82.2%인 226만대가 경유를, 8.9%인 25만대가 LPG부탄을 연료로 사용한다는 점에서, 소형 화물자동차 소유주 입장에서는 탄력세율 인하 효과를 상당 부분 누리고 있는 상황이라고 할 수 있음.

[화물자동차 누적 등록 현황]

(단위: 대)

구 분		경형·소형			중형·대형	합계
		경형	소형	소계		
사 업 용	휘발유	0	8	8	8	16
	경유	0	117,721	117,721	211,964	339,685
	LPG부탄	6,020	30,494	36,514	3,951	40,465
	기타 ²⁾	25	32,662	32,687	59,632	92,319
	계	6,045	180,885	186,930	285,555	472,485
비 사 업 용 ¹⁾	휘발유	1,963	38,235	40,198	677	40,875
	경유	7	2,262,779	2,262,786	448,243	2,711,029
	LPG부탄	44,692	201,360	246,052	10,209	256,261
	기타 ²⁾	2,147	201,334	203,481	14,699	218,180
	계	48,809	2,703,708	2,752,517	473,828	3,226,345
합 계	휘발유	1,963	38,243	40,206	685	40,891
	경유	7	2,380,500	2,380,507	670,207	3,050,714
	LPG부탄	50,712	231,854	282,566	14,160	296,726
	기타 ²⁾	2,172	233,996	236,168	74,331	310,499
	계	54,854	2,884,593	2,939,447	759,383	3,698,830

주: 1) 관용 및 자가용

2) 전기, 수소전기 등

자료: 국토교통부

둘째, 개정안과 같이 영세사업·영업을 목적으로 운행되는 비사업용 소형화물차에 한해 유류세를 환급할 경우 동일한 목적으로 운행되는 비사업용 승용차·승합차를 사용하는 소유주는 상대적으로 높은 유류세 부담을 받게 되므로, 비사업용 소형화물차에 한해 세액을 환급하는 것이 과세형평성 측면에서 적정한지 고려할 필요가 있음.

□ 참고로, 국회예산정책처는 비사업용 소형 화물자동차에 대한 유류

세를 환급할 경우 2026년 총 5,721억원(교통·에너지·환경세 5,293억원, 개별소비세 428억원)의 세수가 감소할 것으로 추계하였음.

[비사업용 소형 화물자동차에 대한 유류세 환급 시 세수효과]

(단위: 억 원)

구 분	2026년
계	△5,721
교통·에너지·환경세	△5,293
개별소비세	△428

자료: 국회예산정책처

문 의 처

02)6788-5147