



제432회 국회(임시회)
제1차 재정경제기획위원회

교통·에너지·환경세법 일부개정법률안

검 토 보 고

- 정희용의원 대표발의(의안번호 제15282호)
- 송석준의원 대표발의(의안번호 제15439호)

2026. 2.

재정경제기획위원회

수석전문위원 최병권

목 차

I . 개 요	1
1. 정희용의원 대표발의안	1
2. 송석준의원 대표발의안	2
II . 검토의견	3
1. 탄력세율 조정한도 한시적 확대	3

I. 개 요

1. 정회용의원 대표발의안(의안번호 제15282호)

가. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 정회용의원 등 10인
- (2) 제 안 일 : 2025. 12. 16.
- (3) 회 부 일 : 2025. 12. 17.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 휘발유 또는 경유와 이와 유사한 대체유류에 대하여 교통·에너지·환경세를 부과하면서, 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있도록 하고 있음.

그런데 최근 석유류 물가가 3년만에 상승한 것으로 나타나고 있으며, 국내외 불안정성으로 인한 고환율 등으로 소비자물가 상승 우려가 큰 점을 고려할 때 한시적으로 탄력세율의 조정한도를 상향할 필요가 있음.

이에 탄력세율의 조정한도를 현행 100분의 30에서 2027년 12월 31일까지 100분의 50으로 상향하려는 것임(안 제2조제3항).

2. 송석준의원 대표발의안(의안번호 제15439호)

가. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 송석준의원 등 14인
- (2) 제 안 일 : 2025. 12. 19.
- (3) 회 부 일 : 2025. 12. 22.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 휘발유나 경유를 포함한 유류에 대하여 교통·에너지·환경세를 부과하며, 국민경제의 효율적인 운용에 필요하거나 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 경우 그 세율의 100분의 30의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있도록 규정하고 있음.

그러나 최근 지속적인 고환율로 인해 수입물가가 1년 7개월 만에 최고 상승률을 기록하는 등 소비자물가 상승에 대한 우려가 커지고 있으며, 유류를 전량 수입에 의존하는 국내 경제 상황을 고려했을 때, 유류세 인하폭을 확대하기 위한 탄력세율의 조정 한도 상향이 필요하다는 지적이 제기되고 있음.

이에 탄력세율의 조정 한도를 현행 100분의 30에서 2026년 12월 31일까지 100분의 40으로 상향하여 소비자물가 안정화에 탄력적으로 대응할 수 있도록 하려는 것임(안 제2조제3항).

II. 검토의견

1. 탄력세율 조정 한도 한시적 확대(정희용의원안, 송석준의원안)

현 행	정희용의원안	송석준의원안
☐ 과세대상과 세율(제2조) ☐ 과세물품과 세율(제1항) - 휘발유와 이와 유사한 대체유류: 리터당 475원 - 경유 및 이와 유사한 대체유류: 리터당 340원 ☐ 과세물품의 세목과 종류는 대통령령으로 정함(제2항) ☐ 제1항에 따른 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30(2024년 12월 31일까지는 100분의 50)의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있음(제3항)	☐ 탄력세율 조정 한도 확대 ☐ (현행과 같음) - (현행과 같음) - (현행과 같음) ☐ (현행과 같음) ☐ 제1항에 따른 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30(2027년 12월 31일까지는 100분의 50)의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있음(제3항)	☐ 탄력세율 조정 한도 확대 ☐ (현행과 같음) - (현행과 같음) - (현행과 같음) ☐ (현행과 같음) ☐ 제1항에 따른 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30(2026년 12월 31일까지는 100분의 40)의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있음(제3항)

* 정희용의원안 2025. 12. 16. 발의(의안번호 15282), 송석준의원안 2025. 12. 16. 발의(의안번호 15439)

☐ 2건의 개정안은 휘발유 또는 경유와 이와 유사한 대체유류에 대하여 부과되는 교통·에너지·환경세의 탄력세율 조정 한도를 한시적으로 상향하려는 것임.

- 정희용의원안은 탄력세율의 조정한도를 현행 100분의 30에서 2027년 12월 31일까지 100분의 50으로 상향하려는 것임.
- 송석준의원안은 탄력세율의 조정한도를 현행 100분의 30에서 2026년 12월 31일까지 100분의 40으로 상향하려는 것임.

구 분	탄력세율	적용기한
현 행	+30 ~ △30%	-
정희용의원안	+50 ~ △50%	2027년 12월 31일
송석준의원안	+40 ~ △40%	2026년 12월 31일

□ 현행 「교통·에너지·환경세법」¹⁾에 따라 리터당 휘발유는 475원, 경유는 340원의 세율로 과세하고 있으나, 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 30%(탄력세율) 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있음.

- 휘발유와 경유에 부과되는 과세 체계는 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분) 및 부가가치세로 구성되어 있음.

1) 「교통·에너지·환경세법」

제2조(과세대상과 세율) ①교통·에너지·환경세를 부과할 물품(이하 “과세물품”이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.

1. 휘발유와 이와 유사한 대체유류
리터당 475원
2. 경유 및 이와 유사한 대체유류
리터당 340원

② 과세물품의 세목과 종류는 대통령령으로 정한다.

③ 제1항에 따른 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30(2024년 12월 31일까지는 100분의 50)의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있다.

와 지방세인 자동차세(주행분)는 교통·에너지·환경세의 부가세(surtax)로, 교통·에너지·환경세액의 15%와 26%가 각각 부과됨.

□ 이에 따라 동법 시행령²⁾에서는 휘발유 529원/L, 경유는 375원/L의 탄력세율을 정하고 있는데, 정부는 시행령 개정을 통하여 휘발유와 경유에 대한 세금을 2025년 5월 1일부터 2025년 10월 31일까지 휘발유 10%, 경유 15% 인하하였음.

또한, 2025년 11월 1일부터 2025년 12월 31일까지 휘발유 7%, 경유 10% 인하한 탄력세율을 시행하였으며, 최근 정부는 시행령 개정을 통하여 2025년 12월 말 종료 예정이었던 유류세 인하 기간을 2개월 연장하기로 발표하였음.

[유류세 인하기간 및 인하율]

(단위 :원/ℓ)

유종	인하전 탄력 세율	'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. ~ '26.2.28.
					휘발유△25%	△20%	△15%	△10%	△7%
		△20%	△30%	△37%	경유△37%	△30%	△23%	△15%	△10%
					부탄△37%	△30%	△23%	△15%	△10%
휘발유	820	656(△164)	573(△247)	516(△304)	615(△205)	656(△164)	698(△122)	738(△82)	763(△57)
경유	581	465(△116)	407(△174)	369(△212)	369(△212)	407(△174)	448(△133)	494(△87)	523(△58)
부탄	203	163(△40)	142(△61)	130(△73)	130(△73)	142(△61)	156(△47)	173(△30)	183(△20)

주: ()은 인하 전 세율 대비 인하폭

자료: 기획재정부, 2026년 상반기 탄력세율 운용방안, 2025.12.23.

2) 「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 2월 28일까지는 리터당 492원으로 한다.
2. 제3조제2호의 경유 및 이와 유사한 대체유류 : 리터당 375원. 다만, 2026년 2월 28일까지는 리터당 337.5원으로 한다.

이번 연장 조치는 유가의 변동성, 국민들의 유류비 부담 등을 고려한 것으로 인하 전 세율 대비 휘발유 57원/L, 경유 58원/L 등 유류세 가격을 인하하여 국민들의 유류비 부담이 경감될 것으로 보임.

□ 이와 같이, 최근 대·내외 불안정성이 확산되면서 국제유가의 급등으로 인해 국내유가의 상승이 오랜 기간 지속되고 있어 현행 법령의 범위에서 세율을 조정하는 것만으로는 물가안정이라는 정책 효과 달성이 어려운 측면이 있어, 2건의 개정안은 현행 30%인 탄력세율의 조정한도를 40%~50%로 확대하려는 것임.

□ 개정안은 다음과 같은 점에서 긍정적인 측면이 있음.

첫째, 최근 국제유가 가격 상승으로 인해 국내유가는 2025년 12월 기준 휘발유 1,740.2원/L, 경유 1,650.5원/L으로 유류비가 2023년 이후 꾸준히 상승³⁾함에 따라 함에 따라 가게와 관련 산업에 미치는 경제적 부담이 커지고 있는 상황에서 개정안과 같이 교통·에너지·환경세 탄력세율의 조정 한도를 확대함으로써 유류비에 대한 국민의 경제적 부담 완화와 물가 안정화에 기여할 수 있을 것으로 보임.

3) 한국석유공사 유가정보서비스인 오피넷의 「국내 석유제품 주간 가격동향」에 따르면, 2025년 12월 주유소 휘발유 판매가격은 1,740.2원/L, 경유 판매가격은 1,650.5원/L으로 나타남.

(단위: 원/L)

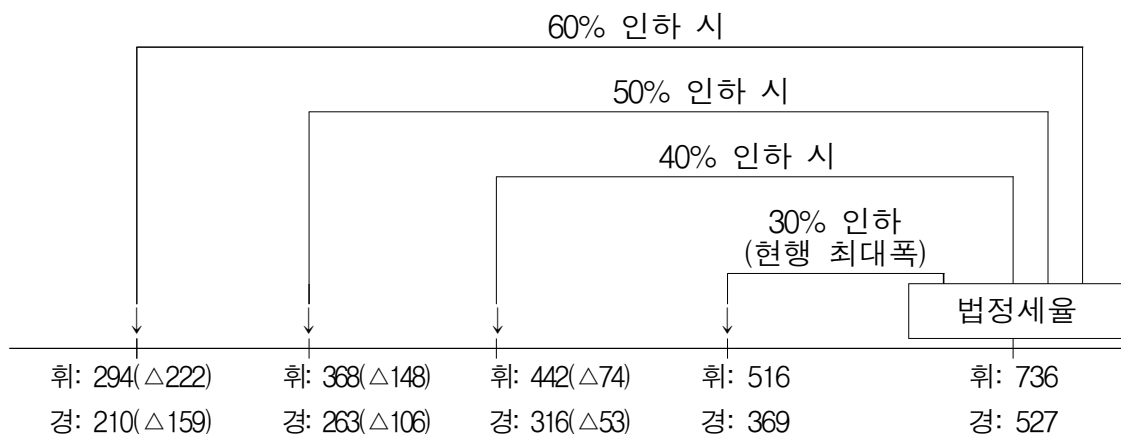
유종	'22년	'23년	'24년	'25.9월	'25.10월	'25.11월	'25.12월
보통 휘발유	1,812.8	1,643.0	1,646.7	1,659.9	1,663.2	1,718.1	1,740.2
자동차용 경유	1,842.9	1,558.3	1,502.7	1,530.7	1,536.8	1,619.1	1,650.5

탄력세율 확대 조정에 따라 교통·에너지·환경세가 추가로 감면될 경우, 부가세(surtax)인 교육세(15%)와 자동차주행세(26%) 및 부가가치세(10%) 역시 감면되므로 국민 가처분 소득 증가와 함께 경기 활성화 측면에서도 긍정적인 효과가 있을 것으로 보임.

예를 들어 법률에서 정하고 있는 교통·에너지·환경세율(휘발유 475원/L, 경유 340원/L) 기준으로 정회용의원안과 같이 교통·에너지·환경세를 50% 감면할 경우 휘발유에 대한 유류세⁴⁾는 리터당 368원, 경유는 리터당 263원이 되어 현행 최대 인하폭(30%)보다 휘발유는 148원/L, 경유는 106원/L이 추가로 인하되는 효과가 있고, 송석준의원안과 같이 40%를 감면하는 경우 휘발유에 대한 유류세는 리터당 442원, 경유는 리터당 316원이 되어 현행 최대 인하폭보다 휘발유는 74원/L, 경유는 53원/L이 추가로 인하되는 효과가 있음.

[탄력세율 인하폭 확대에 따른 유류세 추가 감면 효과]

(단위: 원/L)



주1: 교통·에너지·환경세에 교육세(15%), 주행세(26%), 부가가치세(10%)를 포함한 유류세율 기준

주2: 40%, 50%, 60% 인하 시 감면액(괄호안 Δ)은 30% 인하(현행 최대폭) 대비 감면액임

자료: 재정경제부 제출자료를 바탕으로 재작성

4) 교통·에너지·환경세에 교육세(15%), 주행세(26%) 및 부가가치세(10%)를 포함

다만, 러시아-우크라이나 전쟁으로 인한 러시아산 원유 공급의 감소 등과 같은 수급 불균형의 요인으로 국제유가 상승폭이 커질 경우 유류세를 추가 인하하더라도 국내 휘발유·경유 가격이 떨어지지 않을 수 있지만, 유류세 추가 인하폭에 따라 가격 상승 속도를 어느 정도 완화시키는 효과가 있을 것으로 보임.

둘째, 휘발유와 경유에 대한 유류세는 1977년 부가가치세 도입 시 사치성 소비에 대한 중과세 목적의 특별소비세로 도입된 후 세목⁵⁾과 세율 변경이 있었을 뿐 줄곧 유지되고 있으나, 자동차가 보편화⁶⁾되어 생활필수재로 인식되고 있는 오늘날의 현실을 반영하지 못하고 국민 부담이 과중하다는 지적이 있음.

□ 다만, 개정안은 다음과 같은 점을 함께 고려할 필요가 있음.

첫째, 개정안에 따른 탄력세율 조정으로 세율 인하가 이루어질 경우 세수 감소로 인해 재정 여건이 악화될 우려가 있다는 점을 감안할 필요가 있음.

교통·에너지·환경세액은 휘발유·경유의 반출량 또는 수입량에 탄력세율을 곱하여 도출되는데, 개정안과 같이 탄력세율의 조정 한도를 확대할 경우 세수의 감소가 예상됨.

교통·에너지·환경세의 세입은 교통시설특별회계, 환경개선특별회

5) 「특별소비세법」 시행(1977) → 「교통세법」 시행(1994) → 「교통·에너지·환경세법」 시행(2007)

6) 국가통계포털(KOSIS)에 따르면, 2021년 말 기준 국내에 등록된 승용자동차는 20,310,648대로 나타난.

계, 국가균형발전특별회계 등 3개 특별회계와 기후대응기금으로 각각 68%, 23%, 2%, 7%씩 전입되고 있는바, 탄력세율 조정에 따른 세수 감소로 충분한 재원 확보가 어려울 경우 해당 특별회계 및 기금의 안정적인 운용에 차질이 있을 수 있음.

둘째, 탄력세율은 헌법⁷⁾에서 정하고 있는 조세법률주의의 원칙에도 불구하고 특수한 경우에 일정한 범위 내에서 법정세율을 가감하여 조정할 수 있도록 예외적으로 대통령령에 위임하여 규정한 세율임⁸⁾.

즉, 조세법률주의 하에서 세율은 입법사항으로 국회의 의결을 거쳐 결정 또는 변경하는 것이 원칙이지만, 조세의 경기조절기능 등을 위해 신속한 대응이 필요한 경우 정부는 법률의 위임 규정에 따라 행정부의 권한으로 시행령 개정을 통해 탄력세율을 조정하는 예외를 두고 있음.

그러나 이러한 탄력세율의 조정 한도를 현행 30%⁹⁾에서 그 이상 확대하는 것은 조세법률주의를 명백히 위반한 것은 아니더라도 세율결정에 대한 국회의 입법권을 약화시키고, 법적 안정성과 예측가능성을 떨어뜨릴 우려가 있음.¹⁰⁾

7) 「대한민국 헌법」

제38조 모든 국민은 법률이 정하는 바에 의하여 납세의 의무를 진다.

제59조 조세의 종목과 세율은 법률로 정한다.

8) 현행 조세법률에서는 탄력세율의 개념에 대하여 정의하고 있지 않으나, 법률의 위임을 받아 일부 개별세법 시행령(「개별소비세법 시행령」 제2조의2, 「교통·에너지·환경세법 시행령」 제3조의2, 「증권거래세법 시행령 제5조」)에서 탄력세율의 용어를 사용하고 있음.

9) 舊 「특별소비세법」(1977. 7. 1. 시행)상 탄력세율 100분의 30을 규정한 조문의 영향을 받아 「교통세법」 제정(1994. 1. 1. 시행) 당시부터 현행 「교통·에너지·환경세법」까지 탄력세율 100분의 30 범위는 계속 유지되어 오고 있음.

□ 따라서, 휘발유·경유에 부과되는 교통·에너지·환경세의 탄력세율 조정 한도 확대에 따른 물가 안정 및 국민들의 경제적 부담 완화라는 긍정적인 효과와 함께 정부의 재정 여건, 조세법률주의의 예외 확대 등을 종합적으로 고려하여 탄력세율의 조정 한도 확대 여부와 확대 폭을 결정할 필요가 있음.

□ 한편, 현재 「개별소비세법」에 따라 휘발유, 경유를 포함한 유류(등유, 증유, 부탄, 프로판 등)에 대해서 개별소비세가 부과되고 있는데, 「교통·에너지·환경세법」과 마찬가지로 개별소비세도 필요한 경우 100분의 30 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있도록 규정¹¹⁾하고 있음.

따라서 두 법률 간 정합성과 유종(油種) 간 형평성을 고려하여 교통·에너지·환경세의 탄력세율 조정 한도를 확대하는 경우, 「개별소비세법」에 따른 탄력세율도 함께 조정하는 것이 적절할 것으로 보임.

10) 헌법재판소는 국민의 기본의무인 납세의무의 중요한 사항 내지 본질적인 내용(과세요건, 조세의 부과·징수 절차)에 대하여는 가능한 한 법률로써 명확하게 규정하여 납세의무자로서의 국민에게 예측가능성을 부여하고 법적 안정성을 확보해야 하나, 복잡다양하고 끊임없이 변천하는 경제상황에 대처하기 위해 국회 제정의 형식적 법률보다 더 탄력성이 있는 행정입법에 이를 위임할 필요가 있다고 하더라도 일반적으로 포괄적인 위임을 허용한다면 이는 사실상 입법권을 백지 위임하는 것이나 다름없어 헌법 제75조에 따라 구체적으로 범위를 정하여 위임하도록 하여 위임에 있어서 일정한 한계가 있음을 명시한바 있음. → [舊 「소득세법」 제60조는 양도소득세 과세표준 산정에 있어 기준시가의 내용 및 결정절차를 전적으로 대통령령으로 정하는 바에 의하도록 하여 국민의 경제생활에서의 법적 안정성을 현저히 해친 입법으로서 조세법률주의 및 위임입법의 한계를 규정한 헌법의 취지에 반하는 것으로 헌법불합치 결정] (헌재 1995. 11. 30. 선고 91헌바1·2·3·4, 92헌바17·37, 94헌바34·44·45·48, 95헌바12·17(병합))

11) 「개별소비세법」

제1조(과세대상과 세율) ⑦ 제2항과 제3항의 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 경기 조절, 가격 안정, 수급 조정에 필요한 경우와 유가변동에 따른 지원사업의 재원 조달에 필요한 경우 그 세율의 100분의 30의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있다. 다만, 제2항제1호부터 제3호까지의 과세물품 중 대통령령으로 정하는 과세물품에 대해서는 본문에 따라 세율을 조정하는 경우 제2항에서 정한 세율에 따른 산출세액과 조정 후 세율에 따른 산출세액 간 차액의 한도를 과세물품당 100만원의 범위에서 대통령령으로 정할 수 있다.

- 현재 개별소비세 탄력세율 조정 한도를 확대하는 내용의 「개별소비세법 일부개정법률안」 2건¹²⁾이 우리 위원회에 회부되어 있으므로, 함께 심사할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5147

12) · 정회용의원안(2025. 12. 16. 발의, 의안번호 15285): 탄력세율 조정한도 확대(2027년 말까지 30%→50%)
· 송석준의원안(2025. 12. 19. 발의, 의안번호 15435): 탄력세율 조정한도 확대(2026년 말까지 30%→50%)