



제437회 국회(임시회)
제3차 재정경제기획위원회

교통 · 에너지 · 환경세법 일부개정법률안

검 토 보 고

- 배준영의원 대표발의(의안번호 제17345호)
- 김성원의원 대표발의(의안번호 제17477호)

2026. 7.

재정경제기획위원회

수석전문위원 최병권

목 차

I . 개 요	1
1. 배준영의원 대표발의안	1
2. 김성원의원 대표발의안	3
II . 검토의견	4
1. 탄력세율 조정한도 한시적 확대	4

I. 개 요

1. 배준영의원 대표발의안(의안번호 제17345호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 배준영의원 등 17인

(2) 제 안 일 : 2026. 3. 10.

(3) 회 부 일 : 2026. 3. 11.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 휘발유 및 경유에 대한 탄력세율 제도를 두어 리터당 각각 475원, 340원인 세율을 30%의 범위(2024년 12월 31일까지는 50%)에서 대통령령으로 조정할 수 있도록 규정하고 있고, 탄력세율의 적용에 따라 동법 시행령에서는 휘발유와 이와 유사한 대체유류의 세율을 리터당 529원, 경유 및 이와 유사한 대체유류의 세율을 리터당 375원으로 정하고 2026년 4월 30일까지 한시적으로 세율을 각각 리터당 492원, 337.5원으로 인하하여 규정하고 있음.

그러나 최근 중동 지역 전쟁 등으로 국제유가 상승 압력이 확대될 것으로 예상되고, 물가 상승과 고환율까지 겹치면서 서민과 영세사업자 등의 부담이 가중되고 있는 상황임. 이에 물가 안정을 도모하기 위한 정책 수단으로 유류비 탄력세율 적용 범위를 확대할 필요성이 제기되고 있음.

이에 2024년 12월 31일까지 한정해 유류에 부과되는 탄력세율을 5

0%까지 조정할 수 있도록 했던 제도를 재도입하고 그 기한을 2028년 12월 31일로 하여 서민경제의 부담을 경감하고 국내 기업의 대외경쟁력을 확보하려는 것임(안 제2조제3항).

2. 김성원의원 대표발의안(의안번호 제17476호)

가. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 김성원의원 등 10인
- (2) 제 안 일 : 2026. 3. 16.
- (3) 회 부 일 : 2026. 3. 17.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 휘발유·경유 등을 포함한 유류에 대하여 교통·에너지·환경세를 부과하면서, 국민경제의 효율적 운용을 위하여 경기 조절, 가격 안정 및 수급 조정에 필요한 경우에는 대통령령으로 해당 세율의 100분의 30 범위에서 탄력적으로 조정할 수 있도록 규정하고 있음.

그러나 최근 이란 사태 등으로 국제 원유 가격이 배럴당 100달러를 상회하고, 국내 석유제품 가격 상승률 또한 두 자릿수 수준으로 확대되는 등 소비자물가 상승 압력이 커지고 있음.

이에 유류에 적용되는 탄력세율의 조정 한도를 현행 100분의 30에서 100분의 40으로 상향하고, 이를 2028년 12월 31일까지 한시적으로 적용함으로써 유가 급등 등 외부 충격에 보다 탄력적으로 대응하고 소비자물가 안정에 기여하려는 것임(안 제2조제3항).

II. 검토의견

1. 탄력세율 조정 한도 한시적 확대

현 행	개 정 안
☐ 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) ○ 탄력세율(제3항) - 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우 그 세율의 100분의 30의 범위에서 대통령령으로 조정 - <u>2024년 12월 31일까지는 100분의 50</u>	☐ 과세대상과 세율(제2조) ○ (현행과 같음) ○ (현행과 같음) ○ 탄력세율(제3항) - (현행과 같음) - <u>2028년 12월 31일까지 100분의 40</u> (김성원의원안) - <u>2028년 12월 31일까지 100분의 50</u> (배준영의원안) ☐ 부 칙 ○ 시행일 : 공포일 ○ 적용례 : 시행 이후 제조장 반출 또는 수입신고분부터 적용

* 배준영의원안 2026. 3. 10. 발의(의안번호 17345), 김성원의원안 2026. 3. 16. 발의(의안번호 17477)

☐ 2건의 개정안은 휘발유 또는 경유와 이와 유사한 대체유류에 대하여

부과되는 교통·에너지·환경세의 탄력세율 조정한도를 한시적으로 상향하려는 것임.

○ 김성원의원안은 탄력세율의 조정 한도를 현행 100분의 30에서 2028년 12월 31일까지 100분의 40으로 상향하려는 것임.

○ 배준영의원안은 탄력세율의 조정 한도를 현행 100분의 30에서 2028년 12월 31일까지 100분의 50으로 상향하려는 것임.

구 분	탄력세율	적용기한
현 행	+30 ~ △30%	
김성원의원안	+40 ~ △40%	2028년 12월 31일
배준영의원안	+50 ~ △50%	2028년 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.

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.

- 휘발유와 경유에 부과되는 과세 체계는 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분) 및 부가가치세로 구성되어 있음. 교육세와 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 당초 시행령 개정을 통하여 2026년 4월 30일까지 휘발유는 7% 인하한 492원/ℓ, 경유는 10% 인하한 337.5원/ℓ의 탄력세율을 시행하였음.

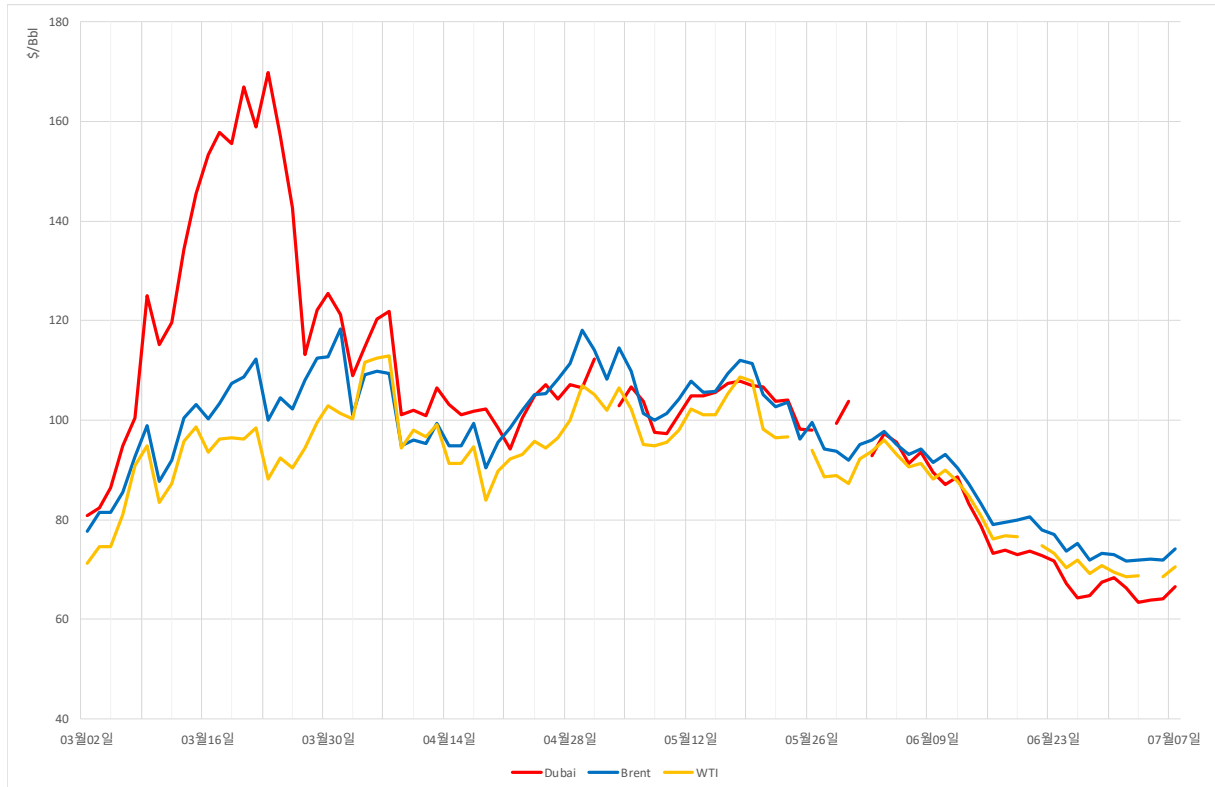
□ 그러나 2026년 2월부터 미국·이스라엘-이란 간 중동전쟁 발발로 원유 해상수출 경로가 차단되고 에너지 생산시설 가동이 중단되면서 국제유가 가격이 급등하였음. 특히 두바이유의 경우 전쟁 직후인 2026년 3월 2일 배럴당 80.79\$에서 2026년 3월 23일 배럴당 169.75\$로 가장 높은 가격을 기록하였으며, 이는 110.1% 상승한 수치임.

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

[중동전쟁 이후 국제 원유가격 추이]



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

□ 국제 유가의 급등과 원유 공급의 불확실성으로 인해 우리나라의 석유 및 부탄 가격 역시 급격하게 상승하였음. 정유사 판매가격(세전)을 기준으로 2026년 2월 보통 휘발유는 평균 728.31원/ℓ 이었으나 2026년 5월 평균 1,122.74원/ℓ (+54.1%), 자동차용 경유는 2월 평균 888.96원/ℓ 에서 5월 평균 1,351.71원/ℓ (+52.1%), 부탄의 경우 2월 927.19원/kg에서 5월 1,126.15원/kg(21.4%) 증가하였음.

[국내 정유사의 제품별 월간판매가격(세전) 추이]

(단위: 원/ℓ, 원/kg)

구 분	고급휘발유	보통 휘발유	자동차용 경유	선박용 경유	부탄
2026년 2월	884.74	728.31	888.96	783.61	927.19
2026년 3월	1,104.27	915.30	1,143.45	878.76	951.12
2026년 4월	1,395.43	1,113.29	1,345.14	1,454.57	995.67
2026년 5월	1,418.02	1,122.74	1,351.71	1,397.82	1,126.15
(2월 대비)	60.3%	54.2%	52.1%	78.4%	21.5%

자료: 한국석유공사 유가정보서비스

이에 정부는 2026년 4월 1일 휘발유·경유에 대한 교통·에너지·환경세 탄력세율을 추가 적용하였는데, 휘발유는 △7%에서 △15%를 적용하여 450원/ℓ, 경유는 △10%에서 △25%를 적용하여 281원/ℓ 으로 2026년 7월 31일까지 한시적으로 시행 중임.

동 조치로 인해 휘발유의 총 유류세는 인하 전 세율 대비 122원/ℓ 인하된 698원/ℓ, 경유의 총 유류세는 인하 전 세율 대비 145원/ℓ 인하된 436원/ℓ 임.

[최근 유류세 인하 기간 및 인하율 추이]

(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. ~ '26.3.26.	'26.3.27. ~ '26.7.31.
		△20%	△30%	△37%	후발유△2%	△20%	△15%	△10%	△7%	△15%
					경유△3%	△30%	△23%	△15%	△10%	△25%
휘발유	820	666(△164)	573(△247)	516(△304)	615(△205)	666(△164)	688(△122)	738(△82)	763(△57)	698(△122)
경유	581	465(△116)	407(△174)	369(△212)	369(△212)	407(△174)	448(△133)	494(△87)	523(△58)	436(△145)

주: ()은 인하 전 세율 대비 인하폭

자료: 재정경제부, 「6월 이후 유류세 운용방안」, 2026.5.21.

□ 이와 같이 최근 국제 정세 변동성과 불안정성이 가속화되고 국제 유가의 급변성으로 인해 국내 유가 및 물가에도 부정적 영향을 미치는 상황 하에서 오랜 기간 현행 법령의 범위에서 세율을 조정하는 것만으로는 물가 안정이라는 정책 효과 달성이 어려운 측면이 있는바, 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 국내 주유소 판매가격은 2026년 7월 1주차 기준 휘발유 1,952.1원/ℓ, 경유 1,942.4원/ℓ, 실내등유 1,621.3원/ℓ로 2024년 대비 상승³⁾함에 따라 가계와 관련 산업에 미치는 경제적 부담이 커지고 있는 상황에서 개정안과 같

3)

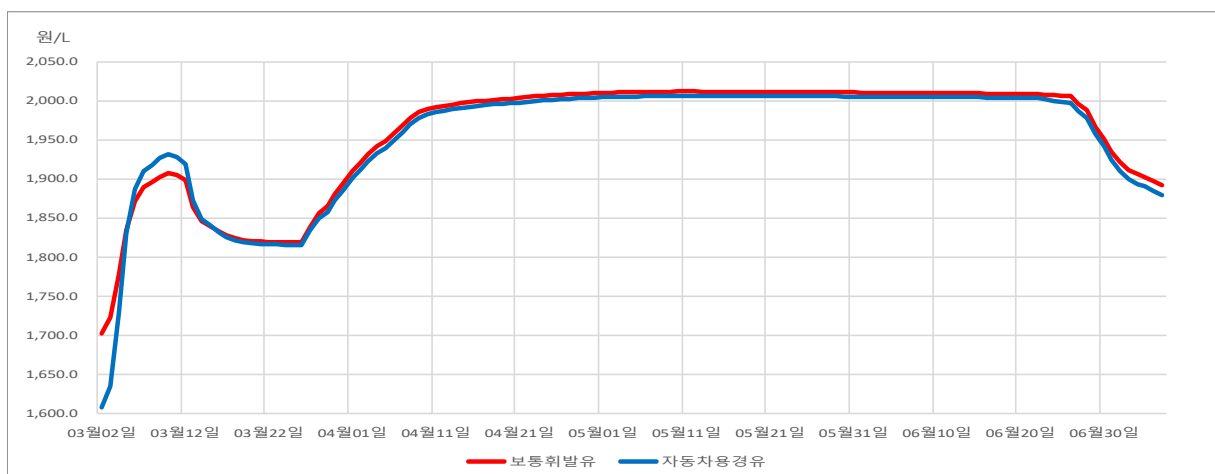
(단위: 원/ℓ)

유종	2024년	2025년	2026.6.1주	2026.6.2주	2026.6.3주	2026.6.4주	2026.7.1주
보통 휘발유	1,646.7	1,680.3	2,010.4	2,009.9	2,009.2	2,007.9	1,951.1
자동차용 경유	1,502.7	1,552.8	2,005.1	2,004.8	2,004.1	2,001.3	1,942.4
실내등유	1,344.8	1,313.6	1,631.5	1,632.4	1,632.3	1,633.1	1,621.3

이 교통·에너지·환경세 탄력세율의 조정 한도를 확대하고 시행령 개정을 통해 신속하게 대응함으로써 유류비에 대한 국민의 경제적 부담 완화와 물가 안정화에 기여할 수 있을 것으로 보임.

특히, 우리나라 주유소의 평균 석유제품(보통 휘발유, 자동차용 경유) 판매가격이 4월 이후 안정적으로 유지되었는데 이는 3월 13일부터 시행한 “석유제품 최고가격제” 시행에 따른 것임. 석유제품 최고가격제는 정유사의 주유소 및 대리점 등에 대한 공급가격의 상한을 정하는 방식으로 도매가를 규제하여 국내 석유제품 및 전반적인 물가의 안정을 도모하되, 최고가격 적용으로 인해 정유사가 입는 영업손실은 회계 검증을 거쳐 정부 재정으로 손실을 사후 보전할 예정임. 최고가격제는 총 7차에 걸쳐 진행되었으며, 2026년 7월 현재 최고가격은 보통 휘발유 1,784원/ℓ, 자동차용 경유 1,773원/ℓ, 등유 1,380원/ℓ 임.

[국내 주유소 휘발유 및 경유 판매가격 추이(2026년 3월~7월)]



자료: 한국석유공사 유가정보서비스

[석유제품 최고가격제 시행 추이]

(단위: 원/ℓ)

구 분		1차	2차	3차	4차	5차	6차	7차
시행일자		2026.3.13.	2026.3.27.	2026.4.10.	2026.4.24.	2026.5.8.	2026.5.22.	2026.6.27.
공급가격 상한	휘발유	1,724	1,934	1,934	1,934	1,934	1,934	1,784
	경유	1,713	1,923	1,923	1,923	1,923	1,923	1,773
	등유	1,320	1,530	1,530	1,530	1,530	1,530	1,380

자료: 산업통상부 보도자료를 바탕으로 제작성

이에 대하여 교통·에너지·환경세 탄력세율을 활용할 경우 시장의 가격 기제를 활용하여 서민물가 안정을 도모하는 것이 바람직할 뿐만 아니라 최고가격제 대비 정부의 재정 부담이 줄어든다는 점에서 탄력세율을 활용하는 것이 타당하다는 지적이 있었음.⁴⁾

또한, 휘발유와 경유뿐만 아니라 「개별소비세법」에서 정하고 있는 유류 중 서민들이 난방용으로 많이 쓰는 등유와 취사·난방용으로 쓰이는 석유가스 중 프로판, 자동차용 연료인 석유가스 중 부탄에 대한 탄력세율 인하폭을 보다 더 확대하게 된다면 서민들의 경제적 부담을 일정 부분 완화시켜줄 수 있는 여지가 있음.

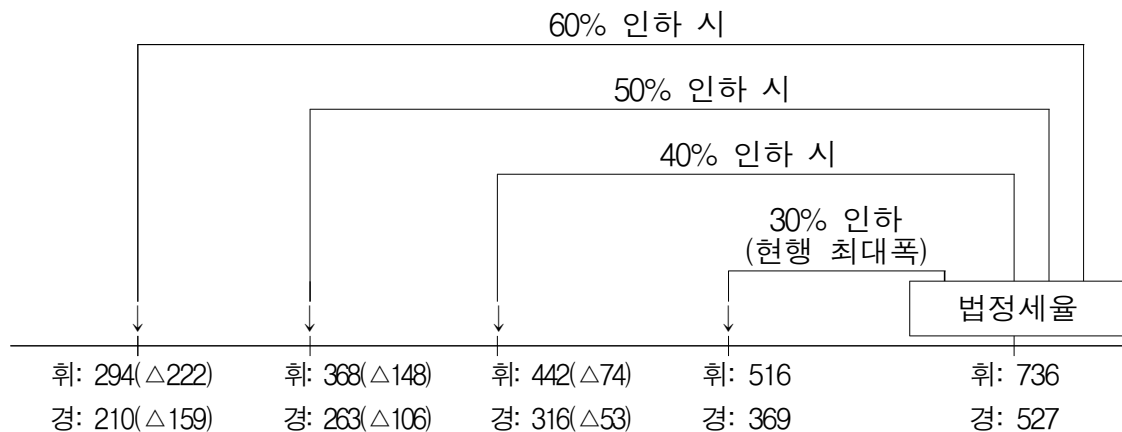
개정안과 같이 탄력세율 조정이 확대되어 교통·에너지·환경세가 추가로 감면될 경우, 부가세(surtax)인 교육세(15%)와 자동차주행세(26%) 및 부가가치세(10%) 역시 감면되므로 국민 가처분 소득 증가와 함께 경기 활성화 측면에서도 긍정적인 효과가 있을 것으로 보임.

4) 제433회(임시회) 제1차 재정경제기획위원회 전체회의

예를 들어 법률에서 정하고 있는 교통·에너지·환경세율(휘발유 475원/L, 경유 340원/L) 기준으로 배준영의원안과 같이 교통·에너지·환경세를 50% 감면할 경우 휘발유에 대한 유류세⁵⁾는 리터당 368원, 경유는 리터당 263원이 되어 현행 최대 인하폭(30%)보다 휘발유는 148원/L, 경유는 106원/L이 추가로 인하되는 효과가 있고, 김성원의원안과 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)



주 : 1. 교통·에너지·환경세에 교육세(15%), 주행세(26%), 부가가치세(10%)를 포함한 유류세율 기준

2. 40%, 50%, 60% 인하 시 감면액(괄호안 △)은 30% 인하(현행 최대폭) 대비 감면액임

자료: 재정경제부 제출자료를 바탕으로 재작성

또한, 현재 중동전쟁 여파로 인한 수급 불균형의 요인으로 국제 유가 상승폭이 커질 경우 유류세 추가 인하폭에 따라 가격 상승 속도를 어느 정도 완화시키는 효과가 있을 것으로 보임.

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

둘째, 휘발유와 경유에 대한 유류세는 1977년 부가가치세 도입 시 사치성 소비에 대한 중과세 목적의 특별소비세로 도입된 후 세목⁶⁾과 세율 변경이 있었을 뿐 줄곧 유지되고 있으나, 자동차가 보편화⁷⁾되어 생활필수재로 인식되고 있는 오늘날의 현실을 반영하지 못하고 국민 부담이 과중하다는 지적이 있음.

□ 다만, 개정안과 같이 탄력세율 범위를 확대하는 것이 조세법률주의 원칙에 부합하는지 고려할 필요가 있음.

탄력세율은 헌법⁸⁾에서 정하고 있는 조세법률주의의 원칙에도 불구하고 특수한 경우에 일정한 범위 내에서 법정세율을 가감하여 조정할 수 있도록 예외적으로 대통령령에 위임하여 규정한 세율임⁹⁾.

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%¹⁰⁾에서 확대하

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

7) 2026년 5월 기준 국내에 등록된 승용자동차는 22,179,554대임.(출처: 국토교통부 통계누리)

8) 「대한민국 헌법」

제38조 모든 국민은 법률이 정하는 바에 의하여 납세의 의무를 진다.

제59조 조세의 종목과 세율은 법률로 정한다.

9) 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.

10) 舊 「특별소비세법」 제정(1977. 7. 1. 시행) 당시부터 현행 「개별소비세법」 까지 탄력세율 100분의 30 범위는 계속 유지되어 오고 있음.

는 것은 조세법률주의를 명백히 위반한 것은 아니더라도 세율결정에 대한 국회의 입법권을 약화시키고, 법적 안정성과 예측가능성을 저하시킬 우려가 있음.¹¹⁾

□ 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 및 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 규정¹²⁾하고 있음.

11) 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 일반적이고 포괄적인 위임을 허용한다면 이는 사실상 입법권을 백지 위임하는 것이나 다름없어 헌법 제75조에 따라 구체적으로 범위를 정하여 위임하도록 하여 위임에 있어서 일정한 한계가 있음을 판시한바 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))

12) 「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.

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

문 의 처
02)6788-5147