

반복되는 유가 위기, 유류세 인하 원점에서 다시 검토해야 하는 이유

"단순 연장 반복이 아니라 효율적인 대안과 구조 전환이 필요한 시점"

2026년 7월 15일 그린피스 서울사무소

요약

7월 31일 현행 유류세 인하 조치의 종료 시한이 다가온다. 최근 미국·이란 충돌 재점화로 국제유가가 다시 불안해지면서 정부의 유류세 인하 연장 가능성이 거론되고 있다. 그러나 최근의 정책 환경 변화는 오히려 관행적으로 반복해온 유류세 인하 정책을 원점에서 검토해야 할 이유를 보여준다.

정부는 지난 5년간 유류세 인하를 연장했지만, 유가 변동에 대한 취약성은 여전하다. 여기에 최근 정유사 담합 혐의는 인하 효과가 소비자가 아닌 기업의 이익으로 흡수될 가능성을 드러냈고, 커지는 재정 부담에 OECD는 유류세 인하의 단계적 종료와 취약계층 직접 지원을 권고했다. 한편 유가 급등으로 부담이 커진 소비자와 시장은 전기차 선택을 늘리며 전동화로 움직이고 있다.

이처럼 달라진 정책 환경을 고려할 때 정부는 이번 발표에서 유류세 인하 연장의 단순 반복이 아니라, 종료 기준과 구조 전환 방향성을 제시해야 한다. 반복되는 유가 위기에 필요한 것은 반복적 임시 처방이 아니라 유가에 덜 흔들리는 구조로의 전환이다.

1. '유류세' 및 '유류세 인하'의 의미

유류세는 교통·에너지·환경세법, 교육세법, 개별소비세법, 지방세법 등에 따라 휘발유·경유 등 석유류에 부과되는 세금의 통칭이다. 단순한 재정 수입원이 아니라, **화석연료 소비에 사회적 비용(대기오염, 온실가스 배출 등)을 부과**해 교통시설의 확충 및 대중교통 육성을 위한 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전과 개선을 위한 사업에 필요한 재원을 확보하는 교정적 기능을 지닌 세금이다.

현행 유류세 인하 조치는 2021년 11월, 국제유가 급등에 따른 서민 유류비 부담을 완화하기 위해 '6개월 한시' 조치로 도입됐다. 그러나 이후 약 5년 동안 20차례 넘게 연장을 거듭하며 사실상 상시 정책으로 운영되고 있다. 특히 올해 3월 미국·이란 전쟁 발발 직후에는 국제유가 급등에 대응하는 차원에서 인하율을 휘발유 7%→15%, 경유 10%→25%까지 대폭 확대했고, 석유 최고가격제까지 시행했다.

문제는 일시적 위기 대응책이었던 유류세 인하가 이제는 하나의 관행처럼 굳어졌다는 점이다. 국제 정세에 따른 유가 급등은 앞으로도 언제든지 반복될 수 있지만, 그때마다 같은 처방을 되풀이하는 방식으로는 국민 부담을 근본적으로 줄일 수 없다. 유류세 인하는 가격을 일시적으로 낮추는 미봉책에 불과할 뿐, 국제유가 변동에 취약한 화석연료 중심의 수송 구조를 근본적으로 바꾸지 못하기 때문이다.

오히려 지금 필요한 것은 위기 때마다 자동적으로 유류세를 연장하는 정책에서 벗어나, 언제 어떤 조건에서 종료할 것인지 명확한 기준을 마련하고, 국제유가 충격에 덜 흔들리는 구조를 만드는 것이다. 취약계층에 대한 직접 지원을 강화하는 한편, 재생에너지 확대와 더불어 수송부문 전동화와 대중교통 확대를 가속해야만 반복되는 유가 위기에 대한 근본적인 대응이 가능하다.

2. 달라진 정책 환경

2-1. 정유사 담합: 유류세 인하의 한계

지난 7월 6일 서울중앙지검 공정거래조사부는 국내 정유 4사와 임직원들을 공정거래법 위반 혐의로 기소했다.¹ 검찰에 따르면 미국·이란 전쟁 발발 당시 정유사들은 상당한 규모의 원유를 이미 비축해뒀음에도, 모든 회사가 전례를 찾기 어려운 수준으로 공급가격을 인상한 것으로 드러났다. 검찰은 이러한 담합이 일시적 일탈이 아닌 만성화된 관행이라고 밝혔으며, 일부 정유사가 산업통상부에 휘발유 판매가를 실제보다 낮춰 허위 보고한 정황도 확인됐다.

이는 유류세 인하의 근간을 뒤흔드는 사안이다. 유류세 인하는 세금을 인하하면 그만큼 소비자 가격이 낮아질 것이라는 가정 위에 설계된 정책이다. 그러나 **담합 관행과 공급 구조의 불투명성으로 인해 정책 효과가 서민이 아닌 정유사의 폭리로 흡수됐을 가능성**이 확인됐다. 정책 전달 경로가 왜곡된 상황에서 실효성이 불분명한 유류세 인하 조치를 관행적으로 연장하는 것은 정당성과 효율성을 담보하기 어렵다.

2-2. 호르무즈 재긴장: 끝없이 반복되는 국제유가 위기

지난 2월 28일 미국·이란 전쟁 발발 이후로 급등했던 국제유가는 6월 26일 기준 전쟁 이전 수준으로 하락했다. 이후 국내에서도 7월 12일 기준 전국 주유소 기름값이 8주 연속 하락세를 이어가며 휘발유와 경유 모두 1천800원대 후반으로 하락했다.² 하지만 지난 7월 13일 미국·이란 무력 충돌이 다시 격화되자 국제유가가 급등했다. 변동성 확대에 따라 국내에서도 에너지 가격과 물가 상승에 대한 우려가 커지면서 정부가 유류세 인하를 다시 연장할 것이라는 전망이 나오고 있다.

그러나 **이러한 상황은 오히려 현재의 정책 대응이 구조적으로 한계에 도달했음을 보여준다**. 정부는 2021년 이후 국제유가가 급등할 때마다 유류세 인하를 연장하거나 확대해 왔다. 하지만 그 결과는 한시 조치의 상시화였으며, 국제유가 변동에 대한 우리 경제의 취약성은 여전히 그대로 남아 있다. 앞으로도 지정학적 갈등과 공급망 불안은 반복될 가능성이 높다. 그때마다 유류세를 추가로 인하하는 방식은 더 이상 지속가능하지 않다.

2-3. OECD 권고: 재정 부담 누적과 기회비용

에너지경제연구원에 따르면 유류세를 10% 인하할 경우 1조 2천억~1조 8천억 원의 세수가 줄어든다.³ 실제 국회예산정책처에서 유류세 인하로 발생한 세수 감소 규모를 추정한 결과, 2021년부터 2024년까지 약 15조 원의 세입이 줄어든 것으로 나타났다.⁴ 이를 감안하면 현재까지 누적 세수 손실 규모는 상당한 수준에 이르렀을 것으로 추정되며, 이는 교통·에너지 관련 특별회계 사업의 축소로 이어지고 있다. 올해 1~5월 나라살림 역시 54.2조 적자를 기록한 상황에서⁵ **누적되는 재정 부담을 안고 인하를 관행처럼 반복하기보다 효율적으로 강력한 정책 효과를 낼 수 있는 대안을 모색해야 할 시점이다**.

OECD 역시 지난 7월 2일 발표한 '2026 한국경제보고서'⁶에서 현재 정부가 시행 중인 최고가격제와 유류세 인하가 막대한 재정적 비용을 수반할 뿐 아니라 가격 신호를 왜곡하고, 고소득 가구에도 혜택이 돌아가는 부작용이 있다고 지적했다. 이에 두 조치 모두 단계적으로 폐지하고, 취약계층에 지원을 집중할 것을 권고했다. 또한 부가가치세, 교정세, 배출권 경매 등을 우선 활용한 세입 기반 확대를 제안했는데, 이는 화석연료 소비에 사회적 비용을 부과하는 유류세 본연의 교정적 기능에 부합하며, 오히려 이를 제한하는 현행 인하 조치와 정면 배치된다.

¹ 연합뉴스, ["전쟁으로 먹고 사는 회사"...검찰, 정유4사 26조원대 유가담합했다](#), 2026-07-06

² 연합뉴스, [주유소 기름값 8주 연속 하락](#), 2026-07-12

³ 뉴스1, [유류세 10% 확대 시 휘발유 82원...연간 세수 1.8조 감소 전망](#), 2026-03-12

⁴ 국회예산정책처, [기후위기 대응 조세정책 현황과 과제](#), 2025-09-29

⁵ 연합뉴스, [1~5월 나라살림 적자 54조...세수 호조지만 추경 지출도 늘어](#), 2026-07-09

⁶ OECD, [OECD Economic Surveys: Korea 2026](#), 2026-07-02

2-4. 전동화 가속: 소비자와 시장의 변화

미국·이란 전쟁으로 국제유가의 변동성이 확대되면서 세계 자동차 시장에서는 전동화 흐름이 더욱 뚜렷해지고 있다. 국제에너지기구(IEA)는 중동발 유가 위기로 전기차의 유지비 절감 이점이 커졌다고 밝히며, 전기차가 석유 소비와 가격 충격을 줄이는 핵심 수단이 될 것으로 평가했다.⁷ 실제 시장도 이러한 흐름을 보여주고 있다. 올해 6월 전 세계 전기차 등록대수는 전년 동기 대비 7% 증가하며, 4개월 연속 증가세를 기록했다.⁸ 특히 유럽은 31% 증가해 사상 최대 6월 판매를 기록했으며, 높은 연료 가격과 정책 지원이 전동화 수요를 견인한 주요 요인으로 분석됐다. 국내에서도 상반기 전기차 신차 등록 대수가 전년 동기 대비 112.6% 증가했으며, 중고차 시장에서 역시 전기차 거래가 111% 증가했다.¹⁰

반복되는 위기에 이미 소비자와 시장은 스스로 유가 의존도를 줄이는 방향으로 움직이고 있다. 유류세 인하를 통해 내연기관차의 유지비를 지원하는 것이 아니라 이미 시작된 전동화의 흐름에 정책적으로 힘을 실어주는 방향으로 구조적 전환을 가속할 시점이다.

3. 기타 유류세 인하 연계 논점

- **혜택의 역진성과 비효율성:** 유류세 인하는 모든 운전자에게 동일하게 적용되는 정책이지만, 실제 혜택은 차량 보유 여부와 주행거리, 연료 소비량에 비례한다. 따라서 차량을 소유하지 않은 저소득층이나 취약계층은 혜택을 거의 받지 못하는 한계가 있다. 실제로 지난 4월 나라살림연구소가 공개한 [분석](#)에 따르면, 소득 1분위 가구의 66.7%가 주유비를 전혀 지출하지 않았다. 차량이 없는 저소득층에는 유류세 인하 혜택이 원천적으로 도달하지 않을 뿐만 아니라, 5분위의 주유비 지출은 1분위의 2.5배로 나타나, 유류세 인하 혜택이 고소득층에게 상대적으로 더 많이 돌아간다는 점이 확인됐다¹¹. 이는 유류세 인하가 취약계층 지원이라는 본래 목적에 비해 정책적 효율성과 형평성을 모두 결여한다는 점을 드러낸다. 특히 경제 성장 전망에도 불구하고 서민 체감 경기는 위태로운 상황에서 취약계층 중심의 선별적 지원 필요성이 강화되고 있다.¹²
- **탄소중립 및 온실가스 감축 저해:** 수송부문은 국민의 일상적인 이동 및 산업 물류와 직결돼 탈탄소 전환의 파급 효과가 크기 때문에 탄소중립의 핵심 영역이다. 하지만 국내 수송부문의 온실가스 감축률은 2024년 기준 2018년 대비 1.3%에 그쳐, 2030년 목표치인 37.8%에 한참 못 미칠 뿐 아니라 전환부문(22.9%), 건물부문(16.3%), 산업(4.5%) 등¹³ 다른 부문에 비해서도 저조하다. 지난 6월 그린피스, 녹색교통운동, 녹색에너지전략연구소, 플랜1.5 등 4개 시민단체가 발표한 [자료](#)에 따르면, 유류세 인하를 폐지할 경우 연간 온실가스 227만 톤을 감축할 수 있는 것으로 나타났다.¹⁴
- **사회적 후생 손실 및 전동화 신호 약화:** 유류세 인하는 화석연료 소비를 보조함으로써 내연기관차 운행 비용을 낮춰, 연료 절감 노력 및 전기차 전환의 경제적 유인을 약화시킨다. 국제에너지기구(IEA)와 국제통화기금(IMF)은 화석연료 가격을 인위적으로 낮추는 정책이 에너지 절약 유인을 약화시키고 탄소 배출을 늘리며, 대기오염과 기후위기 비용을 가격에 반영하지 못해 막대한 사회적 후생 손실을 낳는다고 지적해왔다. 또한 작년

⁷ 국제에너지기구(IEA), [Global EV Outlook 2026](#), 2026-05-20

⁸ Reuters, [Global EV demand rises again as Europe offsets China, U.S. weakness](#), 2026-07-10

⁹ 뉴스1, [올 상반기 전기차 판매 113% 급증, 캐즘 끝 신호탄?](#), 2026-07-08

¹⁰ 연합뉴스, [고유가에 친환경차 중고거래 '급증'...전기·하이브리드 2배↑](#), 2026-07-14

¹¹ 나라살림연구소, [\[2026 추경\]득분위별 교통비 지출 현황 분석](#), 2026-04-07

¹² 뉴시스, [성장률 전망 올랐는데...서민경제, 물가·금리·임금 '삼중고'](#), 2026-07-10

¹³ 기후에너지환경부, [\[보도자료\] 2024년도 국가 온실가스 잠정배출량 6억 9,158만톤](#), 2025-08-20

¹⁴ 그린피스·녹색교통운동·녹색에너지전략연구소·플랜1, [이재명 정부 1년 수송 정책 점검](#), 2025-06-04

녹색에너지전략연구소와 그린피스의 [연구](#)에서는 총소유비용을 바탕으로 소비자 선택을 시뮬레이션한 결과, 유류세 인하를 비롯한 내연기관차 지원 정책을 폐지할 경우 전기차 판매가 30% 증가할 수 있다고 나타났다¹⁵. 이는 유류세 정책이 국내 전동화 속도와 경쟁력에도 영향을 미칠 수 있음을 시사한다.

4. 대안

국제유가의 변동성은 계속될 가능성이 높다. 위기 때마다 유류세 인하 처방을 반복하는 방식은 지속가능한 정책이 될 수 없다. **필요한 것은 국제유가 충격을 줄이는 구조적 전환과 실제 지원이 필요한 계층에 대한 직접 지원**이다.

- **유류세 인하 일몰 시점 설정**: 단순히 유류세 인하 폭을 조정하고 기간을 연장하는 방식이 아니라, 발동 및 종료 요건을 명확히 하고, 단계적으로 일몰하는 로드맵이 필요하다. 한시적 조치의 반복은 정책 효과와 신뢰를 떨어뜨리고 재정 운용의 불확실성을 높인다.
- **취약계층 직접 지원**: 유가 상승으로 어려움을 겪는 국민에 대한 지원은 필요하다. 그러나 기름을 많이 사용할수록 혜택을 많이 받는 유류세 인하보다 실질적으로 지원이 필요한 생계형 화물·운수 종사자, 저소득 가구 등 취약계층 대상 직접 지원 방식이 정책 효과를 높일 수 있다.
- **에너지 구조 전환 및 전동화**: 중장기적으로 화석연료 중심의 에너지 구조를 바꾸지 않고는 국제유가 변동에 따른 취약성을 극복할 수 없다. 외부 위기에 흔들리지 않는 지속 가능하고 회복력 있는 사회를 위해서는 재생에너지 확대로 에너지 자립률을 높이고, 전기차와 대중교통 중심의 수송체계 구축 등 적극적인 전환이 필요하다.

5. 시민사회 요구

‘유류세 인하’라는 예외적 위기 대응 차원의 한시 조치를 기후 대응에 역행하는 상시 제도로 방치해서는 안 된다. 이에 **그린피스, 녹색교통운동, 녹색에너지전략연구소, 플랜1.5 등 시민단체는 정부에 다음과 같이 요구한다.**

1. 유류세 인하 연장을 전면 재검토하고, 이번 발표에서 유류세 인하의 일몰 시점을 명확히 제시하라.
2. 취약계층과 생계형 화물·운수 종사자를 대상으로 한 직접 지원 방식을 도입하라.
3. 전기차 보급과 충전 인프라 확충, 대중교통 투자 확대 등을 통해 견고하고 지속 가능한 수송체계를 구축하라.
4. 탄소중립과 국가 온실가스 감축 목표 달성을 저해하는 화석연료 보조금을 폐지하라.

###

¹⁵ 녹색에너지전략연구소·그린피스, [\[보고서\]전기차 전환, 역행하는 정부 정책](#), 2025-11-10