

조세지출 정비와 관련하여 제기된 주요 의견에 대해 설명드립니다.

'26.8.3.(월) 세제발전심의위원회를 통해 확정·발표한 「2026년 세제개편안」 중 조세지출 정비 항목의 일부 제도와 관련하여 제기된 주요 질의 및 의견에 대해 참고와 같이 설명드립니다.

조세지출은 경제성장 및 민생·지방 지원 등을 위한 주요 정책수단으로서, 경제대도약의 효과적 지원 및 지속 가능한 재정운영 등을 위해 조세지출제도의 효율적 운영이 필요합니다. 정부는 이번 세제개편안에서 정책 목표 달성에 효과적인 조세지출은 새로 도입하면서, 기존 제도 중 제도 도입 목적을 달성했거나 지원 방식의 효율화가 필요한 제도는 적극적인 정비 방안을 마련하였습니다.

아울러, 출산세액공제 및 친환경차 개소비세 감면과 같이 재정지출 방식으로 전환되는 제도는 해당 분야에 대한 정부지원이 폐지되는 것이 아닙니다. 지원목적은 유지하되 지원의 실효성과 형평성을 높일 수 있도록 재정지원 방식으로 개편하려는 것입니다. 재정지출로 전환할 경우 납부세액이 없어 기존 세제지원의 혜택을 받기 어려웠던 대상도 지원받을 수 있습니다. 구체적인 지원 대상과 수준, 방식은 2027년도 예산안 편성 과정에서 확정하여 발표할 예정입니다.

< 주요 질의 및 제기 의견 >

1. 출산세액공제 적용 종료에 따라 출산에 대한 정부 지원이 소멸하는 것인지?
2. 신용카드 매출에 대한 부가가치세 세액공제 우대 제도 종료는 자영업자에 대한 증세 조치가 아닌지?
3. 친환경차 개별소비세 감면 종료는 탄소중립 정책과 상충되는 것 아닌지?
4. 하이브리드차 개별소비세 감면 종료 시 국내 자동차 업계에 미치는 영향이 클 것으로 보이는데?

담당 부서	재정경제부 세제실 조세분석과	책임자	과 장	김정주 (044-215-4140)
		담당자	사무관	오다은 (daeunly@korea.kr)
	재정경제부 세제실 소득세제과	책임자	과 장	문경호 (044-215-4210)
		담당자	사무관	김지훈 (gogoji92@korea.kr)
	재정경제부 세제실 부가가치세제과	책임자	과 장	이종수 (044-215-4320)
		담당자	사무관	김태경 (tkkim21@korea.kr)
	재정경제부 세제실 환경에너지세제과	책임자	과 장	김완수 (044-215-4330)
		담당자	사무관	김정아 (jjong2306@korea.kr)
	기획예산처 예산실 기금운용혁신과	책임자	과 장	김건민 (044-214-2370)
		담당자	사무관	박준영 (zudoro@korea.kr)
	기획예산처 예산실 국민복지예산과	책임자	과 장	진민규 (044-214-2910)
		담당자	사무관	김진수 (kimjinsu@korea.kr)
	기획예산처 예산실 기후에너지환경예산과	책임자	과 장	김의영 (044-214-2570)
		담당자	사무관	이윤희 (kkuljam@korea.kr)

1. 출산세액공제 적용 종료에 따라 출산에 대한 정부 지원이 소멸하는 것인지?

- 금번 세제개편안은 출산·입양 세액공제를 소득재분배 효과 및 지원 효율성을 감안하여 재정(예산)지원으로 전환 추진 → 출산에 대한 지원 축소 지적은 사실이 아님
 - 소득세 세액공제 방식은 소득세 결정세액이 없는 면세지는 수혜 대상에서 제외되고, 결정세액이 낮은 납세자는 온전히 지원받을 수 없어 소득 수준이 낮은 서민·중산층에 오히려 불리하여 소득재분배 측면에서 바람직하지 않은 측면
 - 또한, 소득세 세액공제는 연말정산을 통해 사후적으로 환급받을 수 있는 반면 재정(예산)지원으로 전환할 경우 출산·입양 시점에 즉각적으로 재정(예산)지원을 받을 수 있어 적기에 혜택을 받을 수 있음
- 구체적인 재정지원 방안은 2027년 예산안에서 발표할 예정임
 - 출산세액공제를 통해 받는 최대 공제액(첫째 30만원, 둘째 50만원, 셋째 70만원) 이상의 혜택을 출산·입양 시 받을 수 있도록 재정지원 방안 마련

2. 신용카드 매출에 대한 부가가치세 세액공제* 우대 제도 종료는 자영업자에 대한 증세 조치가 아닌지?

* 신용·직불·선불카드·현금영수증 발행 금액의 1.0%('26.12.31.까지 1.3%) 부가가치세 납부세액에서 공제(연간 500만원 한도, '26.12.31까지는 1천만원 한도)

- 신용카드 매출에 대한 부가가치세 우대 공제율 축소(1.3→1.2%) 및 우대 공제한도 종료(1,000→500만원)는 글로벌 금융위기, 코로나19 등으로 한시 도입된 특례를 단계적으로 정상화하는 것으로, 자영업자에 대한 증세가 아님
 - 또한, 당초 도입취지인 신용카드 등 사용을 통한 세원 양성화 측면에서도 최근 카드 결제 보편화 등으로 부가가치세 우대 특례 적용 필요성 감소하였음
- 다만, 자영업자에 대한 지속 지원을 위해 적용기한을 '29년까지 3년 연장하고 기본 공제율(1%) 보다 높은 1.2%의 우대공제율을 적용할 예정임
 - 조정된 우대 공제한도 500만원은 연간 카드 매출액 약 4억원 수준까지 우대 공제한도 적용을 받지 않으므로, 대다수 영세 자영업자는 우대 공제한도 종료 영향이 제한적임

3. 친환경차 개별소비세 감면 종료는 탄소중립 정책과 상충되는 것 아닌지?

- 금번 세제개편안은 친환경차 보급 정책 효과성을 높이는 방향으로 마련함
 - (하이브리드차) 개별소비세 감면 제도는 '09년 도입되었으며, 그간 하이브리드차 보급 확대에 충분히 기여하였음
 - 탄소가 배출되는 하이브리드차에 비해 친환경성이 높은 전기차·수소전기차 보급 확대에 정책 지원을 집중하고자 하이브리드차 개별소비세 감면 종료 예정임
 - (전기차·수소전기차) 개별소비세 감면이라는 일률적인 지원 방식을 맞춤형 재정지원(구매보조금) 방식으로 단계 전환하려는 취지임
 - 개별소비세 감면 대비 재정지원(구매보조금)은 자동차 제조사의 국내 공급망 기여도, R&D 역량 등을 고려하므로 친환경차의 국내 생태계 육성에 보다 직접적으로 기여할 수 있음
 - 정부는 탄소중립 정책에 부응하고, 지속적인 친환경차 보급 확대를 위해 적극 지원할 계획이며, 구체적 재정지원 방안은 2027년 예산안에서 발표할 예정임

4. 하이브리드차 개별소비세 감면 종료 시 국내 자동차 업계에 미치는 영향이 클 것으로 보이는데?

- 하이브리드차는 우수한 연비 등 경쟁력을 토대로 충분한 수요를 확보함
 - 그간 구매 보조금 폐지('19년), 취득세 감면 축소('20·'21년)·폐지('25년), 개별소비세 감면 축소('25년) 등 제도 개편 시에도 하이브리드차 보급대수는 지속 증가하였음

※ 신규 등록대수(천대) : ('19) 104 ('20) 173 ('21) 240 ('22) 275 ('23) 392 ('24) 512 ('25) 592