

4. 서유럽식 폐차 인센티브제도 도입 모색

- (도입 배경 및 내용) 프랑스, 스페인, 이탈리아 정부는 신차 판매 촉진, 환경 개선 등을 위해 중고차 폐차 인센티브 제도를 1993년 이후 순차적으로 도입했음
- (제도의 영향 및 시사점) 내수 촉진, 환경 개선, 세수 확대에서 일정한 효과를 거두었으며, 제도 종료 후 나타날 수 있는 신차 판매 금감 등 시장에 대한 충격을 완화하여 연착륙을 유도할 필요성이 큰 것으로 나타났음
- (국내 도입 방안) 초기에는 정액 보조금 지급 형태의 인센티브제를 도입하고, 시장이 안정된 이후에는 구입·등록 단계의 세율을 단계적으로 인하하여 시장 연착륙을 도모하고 자동차 세제를 주행세제 중심으로 자연스럽게 개편해나가야 할 것임

○ 서유럽의 폐차 인센티브제도 도입 배경

- 프랑스, 스페인, 이탈리아 정부는 신차 판매 촉진, 중고차 폐차 촉진을 통한 배기가스 배출 억제 등을 위해 노후 차량을 신차로 교환하는 경우 일정액의 보조금 등 인센티브를 지급하는 것을 주 내용으로 하는 폐차 인센티브제도(scrappage incentive scheme)를 1993년 이후 순차적으로 도입했음

<서유럽 국별 폐차 인센티브제 내용>

	시기	정부 지원 내용	비고
프랑스	1차(93.2~95.6)	· 차령 10년 이상 대상 · 차급 구분없이 5천 프랑	· 수요 유발 효과 약 25~30만대(DRI의 추정)
	2차(95.10~96.9)	· 차령 8년 이상 대상 · 차급별로 5천~7천 프랑 · 차량 구입 목적 자본재 매각 경우 자본이득에 대해 세금 감면	· 정부는 약 35만대의 수요 유발 기대 · CCFA의 추정 수요 유발 효과 : 약 22~25만대 · 96년 1년간 소비자 대출 이자의 25%를 소득세에서 감면하는 금리구제제도 시행
이탈리아	1차(97.1~97.9)	· 차령 10년 이상 대상 · 1,300cc 이하는 150만 리라, 초과하는 200만 리라를 정부가 보조하고 업체나 딜러도 동일액 보조	· 부가세도 연동되어 할인되므로 소비자들은 총 330만~438만 리라 혜택 · 자동차조사기관 CSP의 추가 세수 확보 추산 : 97년 1/4분기 동안 4,770억 리라 · 10만대 이상 수요 유발 기대
	2차(97.10~98.1)	· 차급 구분없이 150만 리라	-
	3차(98.2~98.7)	· 100km 주행시 연비 7~9리터는 125만, 7리터 이하는 150만리라	· 소비자는 세금 포함 총 274만~329만 리라 혜택
	4차(98.8~)	· 전기차로 교체하면 400만 리라, 메 탄차는 200만 리라	-

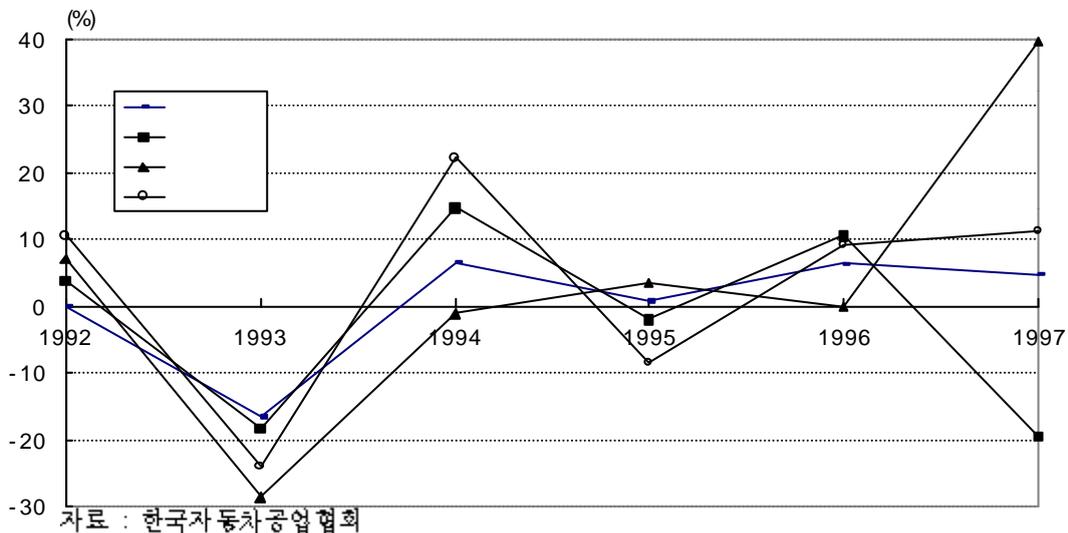
스페인	1차(94.4~94.9)	· 차령 10년 이상 대상 · 등록세 최고 10만 페세타 인하	· 17만대 수요 유발 추정
	2차(94.10~95.6)	· 차령 7년 이상 대상 · 등록세 최고 7만 페세타 인하	-
	3차(96.1~)	· 승용차 2,000cc 미만 디젤차, 1,600cc 미만 가솔린차 대상 · 등록세율 인하(12%→7%)	-
	4차(97.4~)	· 차령 10년 이상 대상 · 특수세 8만 페세타 인하 · 밴은 차령 10년 이상 대상으로 법인세 감면	· 10만대 수요 유발 기대

자료 : FOURIN, 「自動車調査月報」, 1997. 7. 外 각종 자료

○ 서유럽 폐차 인센티브제도의 영향

- 제도 도입 초기의 내수 촉진 효과는 뚜렷하며, 신차 판매 확대에 따른 세수 증가, 환경 개선 효과도 거두고 있는 것으로 나타나고 있음
- **(내수 촉진 효과)** 프랑스와 스페인의 94년 승용차 판매 증가율은 서유럽 전체의 증가율을 크게 뛰어 넘고 있으며, 이탈리아의 97년 승용차 판매 증가율은 무려 전년비 40% 수준에 이르고 있음

<서유럽 3국 승용차 판매 전년비 증가율 추이>



- **(세수 증가 효과)** 보조금 지급으로 인한 정부의 재정 부담은 신차 판매를 통한 추가 세수 확보로 충분히 상쇄되는 것으로 나타나고 있음
- 이탈리아의 자동차산업 전문 조사연구기관인 CSP(Cento Studi Promotor)에 따르면 97년 1/4분기 폐차 인센티브제 시행에 따른 소요 재원은 5,740억 리라, 부가

- 세와 등록세를 통한 세수 확대분은 1조 510억 리라인 것으로 조사됨
- (환경오염 개선 효과) 차령이 오래된 중고차의 폐차를 촉진시킴으로써 유해 배기가스의 배출을 억제하는 효과를 거두고 있음
 - 이탈리아의 경우 4차 인센티브제도에서 전기차, 메탄가스차 교체에 많은 인센티브를 제공함으로써 환경 문제 개선 의지를 더욱 분명히 하고 있음

○ 제도 도입시 유의점

- 유사 제도 도입시 차급, 연비별 인센티브 차등제를 도입하여 연비 향상 및 차급별 수요구조 개선을 도모하고, 제도 종료 후의 충격을 완화하여 내수 시장의 연착륙을 유도하기 위한 보완 조치가 필요할 것으로 판단됨
- 인센티브제도 도입의 효과가 가장 큰 차급은 연비가 높은 소형차급임
- 스페인은 제도 종료 후 내수 격감을 겪고 있는 프랑스의 경우를 교훈삼아 제도 내용을 단계적·점진적으로 변경함으로써 내수 시장의 연착륙에 성공하고 있음

○ 국내 폐차 인센티브제도 도입 방안

- 내수 부진이 극심한 현 상황을 고려하여 초기에는 차급별 정액 보조금 형태의 인센티브제를 도입하고, 내수 시장이 안정 체도에 들어선 이후에는 자동차세제 개편과 연계하여 구입·등록 단계의 세율을 인하하는 제도로 대체하여 인센티브제 종료의 충격을 완화, 연착륙을 유도하는 방안이 바람직함
- 프랑스 2차와 비슷한 수준의 정액 보조금을 정부가 지급하고, 업체가 동일액을 보조하는 경우(1,500cc의 경우 세전 차 가격의 약 12%)를 가정하면, 국내 1,500cc 승용차(아반떼 1.5 DOHC A/T) 기준 세전 가격은 100만 원 이상이 인하되어 신차 판매 촉진 효과가 상당히 클 것으로 예상됨
- 97년 말 기준 국내 차령 7년 이상의 중고 승용차 보유대수는 전체 승용차 보유대수의 약 11.5%인 88만대 수준에 달해, 인센티브제 적용의 잠재적 대상은 효과를 기대할만큼 상당한 층을 형성하고 있는 것으로 나타나고 있음
- 내수 시장이 안정 체도에 들어선 이후에는 스페인의 경우처럼 구입·등록 단계의 세율을 단계적으로 인하함으로써 내수 시장의 연착륙 도모와 아울러 자동차세제의 주행세제 위주로의 자연스러운 개편을 유도하는 것이 바람직할 것으로 판단됨
- 이 제도가 통상 마찰을 야기할 수도 있다는 우려도 있으나, 서유럽 3국의 사례에서 보듯이 특정 산업에 대한 보조금이라기보다는 환경 개선에 대한 보조금이라는 점을 부각시키면 통상 마찰 발생 가능성은 크지 않을 것으로 판단됨

(정 진 우 jwjeong@hri.co.kr ☎724-4041)