

# 자동차 산업 발전을 위한 저탄소차 협력금제도에 대한 연구

A study on low carbon car subsidy for automotive industry development

맹해양(MENG HAIYANG)

세종대학교 경제통상학부 대학원생(주저자)

정준화(Jung Junhwa)

동아방송예술대학교 광고제작과 교수(교신저자)

## 목 차

- |                             |          |
|-----------------------------|----------|
| I. 서론                       | V. 결론    |
| II. 저탄소차 협력금 도입 배경          | 참고문헌     |
| III. 저탄소차 협력금 해외 도입 사례      | ABSTRACT |
| IV. 저탄소차 협력금 제도의 문제점 및 대응방안 |          |

## 국문초록

본 연구는 최근 논란이 되고 있는 '저탄소차 협력금제도'에 대해 살펴보고자 한다. 제도 도입의 취지와 목적, 필요성 등을 통해 자동차 산업 발전을 위한 대안은 무엇인지 제시하고자 하였다. 저탄소차 협력금 제도의 도입은 차량구입비용에 큰 변화를 가져옴으로써 차량구매관행을 크게 변화시킬 수 있으며, 이를 통해 차량에서 배출되는 온실가스의 감축 효과를 기대할 수 있을 것으로 예상된다. 그러나 제도의 성공적 정착을 위해서는 무엇보다도 국민들이 공감할 수 있는 적절한 수준에서 보조금-부담금 구간 설정이 이루어져야 할 것이다. 또한 제도 시행 이전에 자동차 관련 기존 세제에 대한 조정, 부담금의 분할 징수 등의 방안에 대해서도 충분한 검토가 있어야 할 것으로 여겨진다. 자동차 제작사의 경우 제도시행 시점까지 수입차와 동등한 수준의 이산화탄소 배출량을 기록할 수 있도록 기술개발에 최선을 다해야 할 것이며, 정부 역시 이러한 노력에 대한 지원을 강화해야 할 것이다.

**주제어** : 저탄소차 협력금, 탄소세, 자동차 보조금-부과금 제도, Bonus-Malus 제도

## I. 서론

‘리우선언’은 1992년 6월 3일부터 14일까지 브라질의 리우데자네이루에서 ‘지구를 건강하게, 미래를 풍요롭게’라는 슬로우건 아래 개최된 지구 정상회담에서 환경과 개발에 관한 기본원칙을 담은 선언문이다. 인류가 환경과 개발에 대한 관심을 갖기 시작한 것이다.

1997년 일본 교토에서 개최된 제3차 당사국총회에서는 당시 세계 온실가스배출량의 55%를 차지하는 38개국이 2008~2012년 사이에 1990년 배출 총량 대비 평균 5.2%를 의무적으로 줄이기로 하는 교토의정서를 채택했다. 2012년 카타르 도하에서 열린 제18차 당사자회의에서 2012년으로 만료되는 온실가스 의무감축기간을 2020년까지 연장하는데 합의하여 오늘에 이르고 있으나 일본, 러시아, 캐나다가 탈퇴하여 참여국의 총 배출량은 15%에 지나지 않는다.

2002년 기후변화협약을 비준한 우리나라는 2020년까지 국내에서 발생하는 온실가스를 배출전망치 대비 30%를 감축하겠다고 2011년 국제사회에 공표했다. 그리고 이를 실천하기 위해 우리 실정에 잘 맞지 않는 총량규제(End-of-pipe) 기반의 국제적 감축논의에 앞장서 참여하고 있다.

한국은 연구개발을 기반으로 하는 에너지다소비형 제조업 강국이다. 유엔 자료에 따르면 184개 회원국 중 제조업 규모 7위, 비중 6위, 성장률 5위다. 2012년 실질 부가가치는 GDP(국내총생산)의 31.7%로, 새롭게 창출된 국부의 3분의 1에 달한다.

자동차, 석유화학, 반도체 등 10대 주력 산업은 전체 제조업의 66.6%, 수출의 78.8%를 차지하며 제품경쟁력은 대부분 세계 1~3위 수준이다. 이는 높은 연구개발 투자에 힘입은 바 크다. 연구개발 투자비는 미국, 일본, 중국, 독일, 프랑스에 이어 세계 6위이며 GDP 대비로는 4.36%로 세계 2위이다. 연구개발부문종사자 수는 1000명당 11.1명으로 핀란드, 덴마크에 이어 3위이다.

경제성장과 수출증가에서 에너지의 역할과 중요성이 점점 커지는 만큼 이산화탄소 배출도 더욱 늘어나고 있다. 2010년 기준 최종에너지 소비에서 제조업이 차지하는 비중은 50.8%로, OECD 회원국 평균인 28.4%에 비해 매우 높다. 국가 온실가스 감축 로드맵을 보면, 2011년 7월 12일 발표된 정부의 배출전망치(BAU : Business As Usual)와 축 목표를 그대로 유지하였으며, 감축 목표 달성을 위한 산업·건물·수송 등 7개 부문별 감축 정책과 이행 수단이 포함되었다.

정부는 2020년 온실가스 배출 전망치를 약 7억7,600만톤이며, 이 가운데 약 30%인 2억3,300만톤을 감축 목표로 설정하였다. 부문별 감축률은 수송(34.3%), 건물(26.9%), 전환·발전

(26.7%), 공공(25.0%), 산업(18.5%), 폐기물(12.3%), 농·어업(5.2%) 순이다.

연간 생산·수출량이 2,100만대인 냉장고와 7,700만대인 TV의 온실가스 감축효과는 1대당 각각 22.7kgCO<sub>2</sub>, 38.1kgCO<sub>2</sub>으로 감축량은 48만톤과 293만톤이다. 두 제품의 연간 감축량은 341만톤으로 한국이 2020년까지 감축해야 하는 2억3,300만톤의 1년간 감축량 1500만톤의 22.4%에 해당된다. 수송부분은 '20년 예상 온실가스 배출량(BAU) 9,900만톤의 34.3%인 3,400만톤 감축을 목표로 하고 있다. 본 연구는 최근 논란이 되고 있는 '저탄소차 협력금제도'에 대해 살펴보고자 한다. 제도 도입의 취지와 목적, 필요성 등을 통해 자동차 산업 발전을 위한 대안은 무엇인지 제시하고자 한다.

## II. 저탄소차 협력금 도입 배경

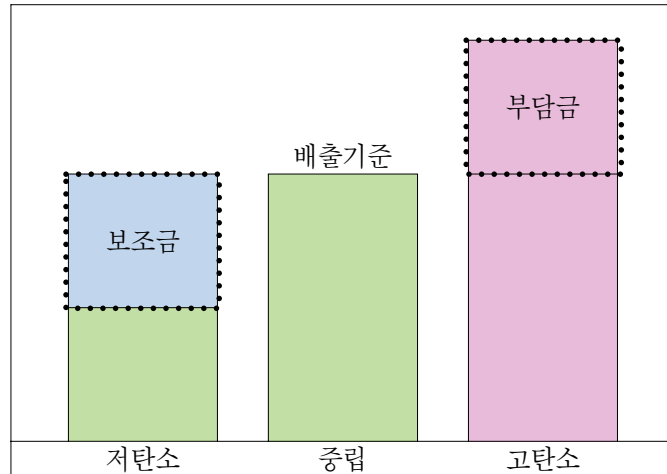
### 1. 저탄소차 협력금 제도

저탄소차 협력금 제도는 차량에서 배출되는 온실가스중 이산화탄소의 양에 따라 배출량이 적은 차종에는 보조금을, 배출량이 많은 차종에는 부담금을 부과하는 제도다.

보조금 지급과 부담금 부과는 자동차 가격을 변화시키고, 이는 소비자의 차량구매패턴을 변화시켜 중장기적으로 자동차의 온실가스 배출량을 감소시킬 것으로 전망된다. 이를 위해서 이산화탄소 배출량을 기준으로 보조금-중립-부담금의 3단계 구간을 설정하며, 다량배출차량을 대상으로 징수하는 부담금으로 소량배출차량에 대한 보조금을 지급하게 된다.

이론적으로 배출구간 설정에 따라 보조금과 부담금의 규모를 동일한 수준으로 유지할 수 있으며, 이를 통해 대규모 예산지원 없이도 이산화탄소 저배출 차량의 보급을 촉진시킬 수 있다는 것이다. 이 제도가 시행되면 사회 전체적으로 이산화탄소 저배출 차량의 수요가 증가하고, 자동차 제작사들은 이에 대응하여 기술개발을 지속적으로 추진함으로써 궁극적으로는 수송부문에서의 온실가스 감축목표를 달성 할 수 있을 것이다.

[그림 1] 저탄소차 협력금 개념



## 2. 제도 도입의 배경

### 1) 세계 경제의 침체 - 보호무역 강화

美, 中, EU를 비롯한 많은 국가들은 세계적 경기침체가 심화되자, 자국 산업보호와 국내경기 부양을 위해 다양한 보호무역적 조치를 도입하고 있다. 자국산업 보호·육성을 위한 보조금 지급, 관세인상, 수입금지 등이 최근에 추진되는 보호무역적 조치의 대표적 수단이다.

경기부양책에 자국산 제품 사용을 규정한 美의 ‘Buy American’ 정책을 비롯, 일부 국가에서는 ‘경제적 국수주의(Economic Nationalism)’ 경향까지 등장하고 있다.

최근 WTO의 DDA협상 부진, 보호무역 조치의 도입으로 반세기 동안의 세계적 무역자유화 기조마저 후퇴될 수 있다는 자전거 이론이 등장할 정도다.<sup>1)</sup> 바그와티(J. Bhagwati)와 같은 경제학자나 졸릭(R. Zoellick) 前USTR대표 등 정책담당자 사이에서도 자유무역의 후퇴 가능성에 대한 우려가 제기되고 있다.

각국의 보호무역조치의 형태를 살펴보면 산업보조금, 국산품 구매촉진, 수입규제 정책등 다양하다. 산업보조금을 살펴보면 미국등 주요선진국을 중심으로 자동차 산업에 대한 지원정책을 내놓고 있다. 미국은 GM과 클라이슬러에 정부융자를 제공하고 있으며, 독일·영국·프랑스는 저탄소차 구입자에 대한 보조금, 대출 등을 금융서비스를 제공하고 있다. 중국은 소

1) 자전거이론(Bicycle Theory)은 ‘무역자유화가 계속 진전되지 못할 경우 보호무역주의로의 반전이 초래될 수 있다’는 이론이다.

형차 구입에 따른 취득세를 인하, 러시아는 자동차 산업에 보조금 지급 및 자동차 구입용 대출이자에 대한 지원도 예정하고 있다. 호주도 38억 달러 규모의 보조금 지급을 발표한 상황이다. 대부분의 선진국들이 산업보조금을 통해 보호무역을 강화하고 있는 것이다.

〈표 1〉 선진국 산업보조금 지급 현황

국가	지원 내용
미국	• GM, 크라이슬러에 정부유자 제공
EU	• 독일: 저탄소차 구입자에 대한 보조금 지급 • 영국: 저탄소차 개발자금 대출보증 • 프랑스: 자국 자동차 업체(르노, PSA)에 대한 저리유자 및 저탄소차 구입자에 대한 보조금 지급
중국	• 2009년부터 3년간 저탄소차 기술과 독자 브랜드 개발에 100억 위안 보조금 책정, 소형차 구입시 취득세를 인하
러시아	• 자동차 산업에 61억 달러 보조금 지급 • 자동차 구입용 대출이자에 대한 지원도 예정
호주	• 자동차 산업에 38억 달러 보조금 지급

출처 : 김한성, “보호무역주의 확산과 대응방안”, 대외경제정책연구원(KIEP), 2010. p4.

저탄소차 협력금제도는 독일, 영국, 프랑스의 자동차 산업 보호 정책의 하나로서 지금까지의 온실가스<sup>2)</sup> 감축정책이 제품의 생산과정에서 배출되는 온실가스를 감축하는 것이라면, ‘제품 중심의 온실가스 감축정책’<sup>3)</sup>의 시작이라고 할 수 있다.

예를 들어, TV와 냉장고 같은 전자제품은 일반적으로 에너지를 사용하는 과정에서 대부분의 온실가스를 배출하게 된다. 따라서 이러한 제품은 생산과정보다 사용과정에서 감축을 위한 방안을 마련하는 것이 더 효과적일 것이다.

이는 경제손실 없이도 국제사회에 약속한 온실가스 감축목표를 보다 쉽게 달성할 수 있다는 것이다. 더욱이 2012년부터 세계 100여 개국을 대상으로 추진하고 있는 약 16억불(세계 16위)의 ODA(공적개발원조)와 연계한다면 수출 증진과 범지구적 온실가스 감축에 기여하는 일석이조의 효과도 얻을 수 있다.

## 2) 대형차 중심의 자동차 문화

우리나라 전체 자동차 등록대수는 2012년 기준으로 1,887만대에 이르고 있다. 자동차에서

2) 온실가스는 온실효과 유발 기체의 총칭이며, 이산화탄소(CO2), 메탄(CH4), 아산화질소(N2O), 수소불화탄소(HFCs), 과불화탄소(PFCs), 육불화황(SF6)의 여섯 가지가 대표적이다.

3) 제품의 생산·사용·판매·폐기 등을 고려한 전 과정에서 온실가스를 관리하는 것.

발생하는 온실가스 배출량은 국내 전체 온실가스 배출량의 13% 수준에 이르고 있어 이의 감축이 시급하다.

현재 우리나라의 중·대형차 비중은 프랑스(26%)·영국(34%)·일본(30%) 보다 두 배를 웃도는 72%를 차지하고 있다. 그만큼 경·소형차의 선호보단 중·대형차에 쏠려있어 온실가스 배출이 더욱 클 수밖에 없다. 중대형차(국제기준) 등록비중은 '12년 71.9%(선진국 20~34%), 경소형차에 비해 1.4~2.6배 CO<sub>2</sub>를 과다 배출하고 있다. 프랑스는 Bonus-Malus를 통해('08년) 저탄소차 소비가 '07년 50%에서 '11년 81%로 증가하였다.

한국도 2009년 7월 녹색성장위원회, 환경부, 산업부 합동으로 저탄소차 협력금제도를 도입 검토를 발표하였다. 이후 2010년 1월 '저탄소 녹색성장 기본법'을 통해 근거를 마련하였다.<sup>4)</sup>

이를 근거로 2012년 저탄소차 협력금제도 도입 방안 마련을 위한 의견을 수렴하고 공청회와 제작사 간담회, NGO 토론회를 거쳐, 2012년 '대기환경보전법' 등 개정안에 '저탄소차 협력금 제도' 도입 제도를 포함시켜, 제작사 준비기한을 고려 그 시행시기를 2013년 7월 1일에서 2015년 1월 1일로 연기하여 2013년 4월 개정법률이 공포된 상황이다.

### Ⅲ. 저탄소차 협력금제도의 해외 도입 사례

#### 1. 프랑스의 Bonus-Malus 제도<sup>5)</sup>

프랑스는 2008년도부터 친환경 차량의 구입 장려를 통하여 생태환경 보호, 소비자 행동패턴 변화 유도, 친환경 기술 혁신 촉진이라는 세 마리 토끼를 한꺼번에 잡기 위하여 피베이트(Feebate) 시스템인 신차에 대한 보너스-부담금(Bonus-Malus) 제도를 도입하여 운영하고 있다.

프랑스는 2007년 환경 라운드테이블을 열어 환경 이슈를 논의한 바 있는데 주요 이슈 중 하나가 교통부문의 이산화탄소 배출량을 줄이는 것이었다. 2020년 까지 차량 운행을 40% 줄이는 목표와 함께 차량의 이산화탄소 배출량을 176g/km에서 130g/km로 줄이는 것이었다.

이산화탄소 배출량에 따라 보조금은 300~5,000 유로를(2012년), 부담금은 200~2,600 유로를 부과하고 있다. 보조금 및 부담금 기준은 <표 3>과 같이 계속 강화되고 있다. 제도시행 이후 연간 24만톤의 이산화탄소 배출량이 감축되었다고 평가되고 있으며, 신차의 이산화탄소 배출

4) 저탄소 녹색성장 기본법 제47조 제3항, "정부는 온실가스 배출량이 적은 자동차 등을 구매하는 자에 대하여 재정적 지원을 강화하고 온실가스 배출량이 많은 자동차 등을 구매하는 자에 대해서는 부담금을 부과하는 등의 방안을 강구할 수 있다."

5) 최준영, "저탄소차 협력금 제도의 개념 및 쟁점", 국회입법조사처, 2013.12. 인용

량은 120g/km(2008년)에서 111g/km(2010년)으로 감소하는 추세로 나타나고 있다.

보조금 지급대상 차량은 30.5%(2007년)에서 제도시행 이후 44.3%(2008년)로 급증한 반면, 부담금 징수대상 차량의 경우 같은 기간에 23.5%에서 14.2%로 감소한 것으로 나타나 이 제도가 소비자의 차종결정에 큰 영향을 미치고 있음을 알 수 있다.

이러한 효과에도 불구하고 보조금 지급에 따른 약 5억 유로의 재정적 부담, 이산화탄소보다 온실효과가 더 큰 메탄(CH4), 아산화질소(N2O)에 대한 고려미흡 등이 문제점으로 지적되고 있다. 또한 온실가스 배출책임을 소비자에게 전가한다는 비판도 제기되고 있다.

<표 2> 프랑스의 구간별 보조금 및 부담금

(단위 : g/km, 유로)

	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
50이하	5000				5000
51~60	5000				3000
61~85	1000		1000	800	600
86~90					
91~95			500	400	300
96~100					
101~105	700		500		
106~110					
111~115			100		
115~120	200				
121~125					
126~130					
131~140					
141~150				200	200
151~155				200	500
156~160			200		
161~165	200		750	750	750
166~180					
181~190	750		1600	1600	1600
191~195					
196~200	1600		1600	2600	
201~230					
231~240			2600		
241~245					
246~250	2600				
250초과					
	보조금		중립		부과금

자료 : 김승래, 『자동차CO2연동보조금-부과금제도』, 공청회발표자료, 2012.3.16.

## 2. 벨기에<sup>6)</sup>

벨기에의 경우 일부 지역(Walloon)에서 이산화탄소 배출량에 따른 보조금-부담금 제도를 시행하고 있다. 벨기에는 프랑스와 달리 차량을 교체할 때에도 이 제도를 적용하는 점이 특징이다.

기존 보유차량과 교체차량(신차·중고차 모두 포함)간에 이산화탄소 배출량 차이에 따라 보조금을 지급하거나 부담금을 징수한다. 생애 최초 차량 구입의 경우 이산화탄소배출량이 145g/km 이하인 경우 배출량에 따라 100~1,000유로 수준의 보조금을 지급하며 195g/km 이상인 경우 100~1,000 유로의 부담금을 징수한다.

## IV. 저탄소차 협력금 제도의 문제점 및 대응방안

### 1. 문제점

자동차 업계는 두 가지 정도의 이유를 통해 제도 도입을 반대하고 있다. 하나는 국산차 소비자가 수입차 구매자로 전환된다는 것이다. 둘째는 이 제도의 운영국가가 전세계 5개 국가로 한정되어 있다는 것이다.

첫째, 국산차 구매자의 이탈에 대해, 국내 신규 등록 차량의 84%에 달하는 중형 이상 국산차의 대부분이 부담금 부과 대상에 포함될 것으로 예상되면서, 국산차 구매자가 수입차 구매자를 지원하는 역효과가 나타날 것이라는 것이다.

실제 국내서 가장 많이 팔리는 중형 세단인 현대 쏘나타(2014년형, 2.0 가솔린 자동변속기 모델 기준)는 환경부 계획대로 제도가 시행될 경우, 당장 내년부터 구매할 때 75만원의 부담금을 내야 한다. 또 이 부담금은 2017년 150만원으로 두 배 인상된다. 특히 현대 신형 제네시스 최상의 모델(3.8 AWD)은 이산화탄소 배출량(210g/km)이 부담금 부과 최고위 수준으로 차값의 10%에 달하는 700만원의 부담금을 추가로 내야 구매할 수 있다.

이에 반해 수입차 시장에서 가장 많이 팔리는 BMW 520d(115g/km)의 경우, 협력금 ‘중립’ 구간에 포함되면서 2016년까지 부담금을 내지 않아도 된다. 메르세데스-벤츠의 E220 CDI(120g/km) 모델도 같은 경우다.

6) 최준영(2013), 전게서, p.3. 인용.



또 보조금 지급 대상인 이산화탄소 배출량 100g/km 이하의 승용차가 대부분 수입차에 집중돼 있다는 점도 논란에 불을 붙였다. 도요타 프리우스(77g/km)는 최대 300만원의 보조금을 받을 수 있어, 3000만원이 넘는 구매가격이 2000만원 후반대로 내려가는 효과가 발생한다. 국내 소비자들이 자연스럽게 수입 하이브리드 및 소형차에 눈을 돌릴 수 밖에 없는 구조다.

둘째, 유사한 제도를 운용하고 있는 나라가 프랑스·오스트리아·벨기에·덴마크·싱가포르에 한정돼 있다는 점이다. 소형차에 강한 프랑스를 제외하고는 유력 자동차 생산업체가 없다는 점도 우리나라의 규제 방침이 과도하다는 비판이다.

프랑스에서 이 제도가 본격적으로 실시됐지만 5년이 지난 현시점에서 탄소 배출량이 크게 줄지도 않았다. 오히려 이 제도를 실시하지 않는 국가들에 비해 탄소 배출량 감소폭은 더 미미한 편이다. 프랑스는 이 기간에 자국 자동차 산업의 경쟁력만 약화시키는 자충수를 둔 셈이다.

〈표 3〉 승용차 연도별 Co2 저감률

(단위 : %)

국가명	저감률	제도시행여부
독일	-3.74	미시행
이탈리아	-3.36	미시행
기타 EU27개국	-3.68	미시행
프랑스	-2.93	시행

프랑스는 겉으로는 온실가스를 줄인다는 명분을 내세웠지만 숨은 속내는 기술적 무역장벽을 치겠다는 거였다. 디젤엔진과 소형차에 강점이 있는 푸조시트로엥, 르노 등 자국의 자동차업체를 보호하고자 했고 초기에 이들 업체의 내수판매와 시장점유율이 높아지기도 했다.

그러나 5년이 지나면서, 수익성이 낮은 소형차부문에서 경쟁이 심화되면서 이 제도는 프랑스업체들에 부메랑으로 돌아왔다. 대형차에서 소형차로의 차급간 수요이전이 한계를 드러내면서 프랑스업체의 점유율도 2010년 이후 하락했다.

프랑스의 내수판매가 감소함에도 불구하고 고급차 위주의 독일산 럭셔리카인 BMW, 벤츠, 아우디 3사의 점유율은 2008년 7.2%에서 2012년 8.3%로 높아졌다. 반면 푸조시트로엥과 르노를 합한 점유율은 같은 기간 51.8%에서 48.2%로 낮아졌다.

그 결과 푸조시트로엥이 2012년 49억유로의 사상최대 적자를 기록했고 지난해에는 프랑스의 피동공장을 폐쇄하고 8000명을 감원하기에 이르렀다.

온실가스 저감률도 EU 평균치보다 낮아 온실가스 감축이라는 목표에 기여했다고 보기도 어렵다. 처음엔 저감률이 6%를 넘었지만 최근 3년 동안 2%에 머물렀다. 경소형차 비중도 2007년 31.9%에서 2008년 36.4%, 2009년 42.4%, 2010년 41.2% 등으로 올랐으나 2012년에는 33.6%로 제도 시행 전 수준으로 회귀하는 경향을 보였다.

셋째, 국내자동차 산업의 침체가 발생할 수 있다. 한국은 최근 10년간 자동차 분야에서 눈부신 성장을 이룩해 세계 5위의 자동차 생산국으로 도약했다. 이런 성장은 내실을 기하며 이룩한 질적 성장이라기보다는 판매 대수를 늘리는 양적 성장에 가깝다.

한 예로 수출 차종과 그 단가를 보면 이웃나라 일본은 중대형과 프리미엄 차종 비중이 높은 데 반해 한국은 소형차가 압도적으로 많다. 수출 단가도 일본의 절반정도에 불과하다. 이런 문제점을 타파하기 위해 현대차 쌍용차 등은 중대형 승용차와 스포츠유틸리티차량(SUV)의 판매비율을 높이려고 안간힘을 쓰고 있다. 이런 와중에 저탄소차 협력금 제도가 시행되면 그간의 한국 자동차 업체의 노력이 큰 타격을 받을 수밖에 없다.

가솔린차 중심의 산업구조와 정부 정책으로 국내 자동차 업체는 연비가 우수한 디젤차 등의 개발경쟁력에서 뒤처져 있다. 이 때문에 고연비 디젤차를 중심으로 한 수입차 업체들에 시장을 급격히 잠식당하고 있다. 현재 한국 자동차시장에서 1위 메이커는 현대·기아차지만 2위는 독일 BMW라고 해도 과언이 아니다. 이런 상황에서 저탄소차 협력금 제도가 시행되면 한국 자동차에 결정적인 오명을 씌울 뿐 아니라 디젤이나 하이브리드 차량을 앞세운 수입차에 날개를 달아주게 된다. 이것은 완성차 업체에만 영향을 미치는 것이 아니라 수많은 부품 협력사에도 부정적인 영향을 주게 된다. 자동차 생산 5위 국가임에도 불구하고 아직 친환경차 관련 기술 경쟁력이 약한 국내 완성차 및 부품업체들의 부담을 가중시킬 수밖에 없다는 것이다.

넷째, 소비자의 부담이다. 즉, 소비자입장에서 중대형 승용차 구매자는 과도한 징벌적 부담금을 물어야 한다는 것이다. 확정되지 않았지만, 평균 100만원 이상의 추가적인 비용을 부담하는 것은 당연하다. 특히 우리나라 소비자는 저탄소차 협력금 이외에도 소비세와 등록세, 보유세, 유류세 등으로 이미 차값의 30%를 세금으로 내고 있다. 선진국의 경우 10~15%에 비해 2배정도 높은 수치이다. 더 큰 문제는 환경오염자라는 인식을 주게되어 소비자를 'Bad Consumer' 와 'Good Consumer'로 구분 하여 Bad Consumer가 사회적 지탄을 받을 수 있다는 것이다.

## 2. 대응방안

정부는 저탄소 기술 개발 및 산업 육성을 통해 고용률 70% 달성을 위한 일자리 창출을 위해 국민과 기업에게 과도한 부담이 되지 않는 한 온실가스 감축 방안을 적극적으로 발굴해야 한다고 판단하고 있다.<sup>7)</sup> 특히 2009년 이후 현대·기아차 중형 세단(쏘나타·K5)의 이산화탄소 배출량 저감 수준이 20% 이하에 머문 반면, BMW·메르세데스-벤츠 등의 이산화탄소 배출량은 30% 이상 줄어든 것이 적절한 사례로 평가된다.

자동차 업계의 주장에 대해<sup>8)</sup> 첫째, 제도의 도입은 우리나라 운행 승용차의 7할 이상이 중대형차 위주(72%)여서 글로벌 선진국(평균 30%)과 정반대의 구조를 가지고 있고, 에너지 수입에만 하루 약 5억 달러를 지불해야 하는 에너지 빈국(96% 이상 수입에 의존)이자 에너지 다소비국으로서 소형차, 경차 이용을 확대할 필요가 있기 때문이라고 밝혔다.

둘째, 2009년 우리나라가 국제사회에 공약한 온실가스 감축 목표를 달성하기 위해서 산업부문의 감축량(예상배출량 대비 수송 부문 34.3%, 산업부문 18.5% 감축 목표)을 줄이는 대신 수송부문 감축률을 높게 책정했는데 저탄소차 협력금 제도를 크게 후퇴시킨다면 산업계에서 그만큼 더 줄여야 해 산업계 부담이 커지게 될 것이다. 따라서 해당 제도는 친환경·저탄소 기술 개발 촉진의 기반이 돼 국내 온실가스 감축 효과는 물론 온실가스 규제 등을 시행하고 있는 선진국 시장에서 부품 업계의 경쟁력을 높일 수 있으며, 환경친화적 제도라는 점을 적극적으로 홍보해야 할 것이다.

셋째, '자동차 생산국은 거의 없는 제도'라는 지적에 대해서는 '자동차 생산대국인 프랑스를 비롯하여 오스트리아, 벨기에, 네덜란드에서 2008년부터 동시에 도입·시행하였으며 2013년에는 싱가포르도 도입해 5개국에서 시행 중'이다. 정부는 본 제도에 대한 구체적 실효성에 대한 적극적인 홍보가 필요할 것이다.

넷째, '수입차만 보조금 받으면 역차별이 아닌가'하는 우려에 대해 차량 규모별 중립 구간, 부담금 구간, 보조금 구간이 확정되어야 수입차만 보조금 대상인지 알 수 있으므로 구간 및 금액 설계시 국내 제작사가 부당하게 불이익이나 역차별을 받는 일이 없도록 제도적 고려가 필요하다.

7) 전자신문(<http://www.etnews.com/201401280629>), [이슈분석]저탄소차 협력금 논란, 2014.2.2.

8) 미래환경(<http://www.ecofuturenetwork.co.kr/news/articleView.html?idxno=11515>), "환경부, 탄소세 비판 보도에 전면 반박", 2014.4.3.

〈표 4〉 정부의 보조금 지급계획

구분	CO2배출량 (g/km)	보조금 및 부담금(원)*		
		2015년	2016년	2017년
보조금지급(차값인하)	71~80	300	300	200
	81~90	100	100	50
	91~100	50	50	-
중립	101~110	-	-	-
	111~120	-	-	25
	121~125	-	25	25
부담금 부과(차값인상)	126~130	25	50	50
	131~140	50	80	100
	141~150	75	120	150
	151~160	100	150	200
	161~170	150	200	300
	171~180	300	35	550
	181~190	500	550	550
	191~200	500	550	700
200이상	700	700	700	

자료 : 전자뉴스, <http://www.etnews.com> [이슈분석] 저탄소차 협력금 논란, 2014.2.2

\* 보조금 및 부담금은 결정된 것이 없으며 본 내용은 언론사 제시 내용임, 본 건에 대해서는 4월 안에 업계 의견을 통해 확정될 것으로 보임.

## V. 결론

중대형차가 전체 승용차의 81.9%를 차지하는 우리나라의 승용차 보유구조는 에너지 절약과 온실가스 배출의 감축이라는 점에서 개선될 필요가 있다.

저탄소차 협력금 제도의 도입은 차량구입비용에 큰 변화를 가져옴으로써 차량구매관행을 크게 변화시킬 수 있으며, 이를 통해 차량에서 배출되는 온실가스의 감축 효과를 기대할 수 있을 것으로 예상된다.

그러나 제도의 성공적 정착을 위해서는 무엇보다도 국민들이 공감할 수 있는 적절한 수준에서 보조금-부담금 구간 설정이 이루어져야 할 것이다. 또한 제도 시행 이전에 자동차 관련 기존 세제에 대한 조정, 부담금의 분할 징수 등의 방안에도 충분한 검토가 있어야 할 것으로 여겨진다.

자동차 제작사의 경우 제도시행 시점까지 수입차와 동등한 수준의 이산화탄소 배출량을

기록할 수 있도록 기술개발에 최선을 다해야 할 것이며, 정부 역시 이러한 노력에 대한 지원을 강화해야 할 것이다.

환경부는 자료 말미에 정부가 국제사회에 약속한 '2020년 온실가스 예상배출량(BAU)의 30% 감축'을 이행하고 '2020년 이후 新 기후변화체계'에 선제적으로 대응하기 위해 해당 제도를 2015년 1월부터 시행한다는 방침에는 변함이 없다고 강조했다.

하지만 핵심 부품의 해외 의존도가 심하고 친환경 디젤 엔진 개발을 등한시한 국내 자동차 산업의 현실을 놓고 볼 때 쉽지 않을 것이다. 또 성능, 연비, 이산화탄소 배출량 등 엔진 효율을 결정하는 핵심 개발 노하우를 단기간에 끌어올리기에는 한계가 있다. 정몽구 현대자동차그룹 회장이 연비 향상 및 친환경 기술 개발을 지속적으로 강조하는 것도 이 같은 절박함의 표현이다.

또 완성차 자체의 노력도 중요하지만, 부품을 포함한 국내 자동차 산업 생태계 전반의 협업이 필요하다는 지적이다. 산·학·연·관을 망라한 국내 자동차 산업 전반의 중장기 연구개발 기조를 친환경차 기술 중심으로 재편해야 한다.

자동차 부품업체는 친환경·고연비 차량을 개발하기 위해서는 막대한 투자와 장기간의 개발 노하우가 축적돼야 함에도 불구하고, 그동안 정부와 국내 완성차의 연구개발이 단기적인 대응에 급급했던 측면도 있다. 친환경차 협력금 제도도 국내 업체들의 부담을 줄이는 방향으로 조정이 필요하지만, 관련 기술 개발을 촉진할 수 있는 정책적 보완 장치를 갖춰야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- 강유현, “저탄소차협력금 이중규제, 통상마찰 우려”, 동아일보 경제 자동차, 2014.4.3.
- 강주영, “규제적 수단과 환경세의 최적 적용영역에 관한 일고찰”, 「공법학연구」, 제8권 제3호, 2007.
- , “환경보호수단으로서의 부담금에 관한 공법적 검토”, 「공법학연구」, 제10권 제4호, 2009.
- 구지선, “자동차 운전자에 대한 온실가스 배출의 책임 구현을 위한 법적 과제”, 한국환경법학회, Vol36. No.1, 2014.
- 김경미, “저탄소차 협력금제도'의 도입 배경과 내용”, 「Auto Journal」, 제34권 제12호, 2012.
- 김승래, 친환경 자동차세제 개편방안, 한국조세연구원, 2010.

- 김재진외, 외국의 환경 친화적 자동차세제 개혁 동향 및 시사점, 한국조세연구원, 2009.
- 김홍균, 환경법, 홍문사, 2012.
- 미래환경(<http://www.ecofuturenetwork.co.kr/news/articleView.html?idxno=11515>), “환경부, 탄소세 비판 보도에 전면 반박”, 2014.4.3.
- 박균성·함태성, 환경법, 박영사, 2013.
- 심성미·김홍렬, 한국경제신문, 윤상직 산업부장관 “저탄소차협력금 미룰 순 없지만 업계 짐 덜어주지 않는 건 직무유기”, 한국경제신문 경제인터뷰, 2014.4.8.
- 이중교, “녹색성장을 위한 조세 및 부담금제도의 정비 방안에 관한 연구”, 『성균관법학』, 제 23권 제1호, 2011.
- 임현철, 저탄소차 협력금 제도 도입, 득과 실은?, 교통방송 <tbs 전망대>, 2014.3.21.
- 전자신문(<http://www.etnews.com/201401280629>), [이슈분석] 저탄소차 협력금 논란, 2014.2.2.
- 정인설·김주완, 저탄소차 협력금 제도 타당한가, 한국경제신문 맞장토론, 2014.3.21.
- 정지선, “환경친화적인 에너지 세제의 개선 방안”, 『조세법연구』, 제17집 제2호, 2011.
- 최준영, “저탄소차 협력금 제도의 개념 및 쟁점”, 국회입법조사처, 2013.12. 인용
- 황보연, 온실가스 규제 ‘저탄소차 협력금 제도’ 재계 입김에 후진, 한겨레신문 경제일반, 2014.3.23.
- 환경부(<http://www.me.go.kr>)
- 산업통상자원부(<http://www.motie.go.kr>)
- 미래창조과학부(<http://www.msip.go.kr>)

## ABSTRACT

## A study on low carbon car subsidy for automotive industry development

MENG HAIYANG\* · Jung Junhwa\*\*

In this study, it investigates the highly controversial issue “low carbon car subsidy”. Through the policy’s intent, purpose, and necessity, it aims to present alternatives for automotive industry development. Introducing the low carbon car subsidy will bring a huge change to the vehicle purchase practices by changing vehicle purchase cost. It expects that this change will reduce greenhouse gas emission from vehicles. For successful settlement of the system, it shall set up the target sections for subsidy and levy appropriately in order to get the nation’s consensus. Additionally, it has to conduct sufficient reviews the measures such as adjustment to the existing auto tax, divided payments of burden charge, etc before enforcing the system. In terms of the automobile industry, it must do their level best in technical development in order to meet the carbon dioxide emission level of imported cars until the enforcement. Also, the government has to strengthen its support to the industry.

**Key Words** : low carbon car subsidy, carbon tax, automobile subsidy-levy, Bonus-Malus system

---

\* Department of Korean Economics and Trade, Graduate School, Sejong University(First Author)

\*\* Professor, Division of Advertising & Production, Dong-Ah Institute of Media and Arts(Corresponding Author)