

脫하이브리드를 지향하는 EU 친환경차 정책

KATECH Insight

- ◆ 수송부문 탈탄소화를 주도하는 EU는 우리나라 친환경차 주요 수출시장으로 대두
- ◆ 최근 EU는 ZEV에 정책 지원을 집중하고 HEV·PHEV에는 지원을 축소하고 있으므로 EU 회원국의 정책동향을 지속적으로 모니터링할 필요 존재

■ 수송부문 탈탄소화를 주도하고 있는 EU는 역내 친환경차 판매비중이 높으며, 최근 우리나라 친환경차 주요 수출시장으로 대두

- '21년 EU 신차판매 중 하이브리드(HEV)·플러그인하이브리드(PHEV)·전기차(BEV)·수소차(FCEV)를 합한 친환경차의 비중은 30.7%로 EU 외 지역(12.6%)의 2배 이상
- '21년 우리나라 친환경차 수출 중 對EU 비중은 41.2%로 매우 높음
- * 전체 자동차 수출 중 對EU 비중은 17.7%라는 점을 볼 때 친환경차 수출 중 EU 시장의 중요성이 두드러짐

Ⅰ 전세계 자동차 파워트레인 종류별 신차 판매 실적(2021) Ⅰ

구분 (천대, %)	전체 차 판매대수	친환경차 판매대수				친환경차	
		HEV	PHEV	BEV	FCEV	비중	ZEV(BEV+FCEV)
EU	11,111	1,609	877	922	1	30.7%	8.3%
프랑스	2,142	280	144	174	0	27.9%	8.1%
독일	2,922	427	323	368	1	38.3%	12.6%
EU 외 지역	68,692	3,771	1,026	3,822	16	12.6%	5.6%
미국	15,493	806	164	506	3	9.6%	3.3%
중국	26,248	610	600	2,727	2	15.0%	10.4%
일본	4,445	1,440	23	23	2	33.5%	0.6%
우리나라	1,708	170	17	101	9	17.4%	6.4%
전세계(합계)	79,803	5,380	1,903	4,744	17	15.1%	6.0%

* 출처: 전체 차 판매대수는 Marklines('22.3월 기준), 친환경차 판매대수는 SNE Research('22.3월 기준)

Ⅱ 우리나라 자동차 파워트레인 종류별·지역별 수출 실적(2021) Ⅱ

구분(천대, %)	EU	유럽 기타	북미	아시아	그 외	합계
친환경차	167	65	134	2	37	405
· HEV+PHEV	90	25	104	1	30	250
· BEV	77	40	29	1	7	154
· FCEV	1	0	1	0	0	1
내연기관차	195	154	797	26	464	1,636
자동차 전체	362	219	931	29	501	2,041
친환경차 수출 중 차지하는 비중	41.2%	16.1%	33.0%	0.5%	9.2%	100.0%
자동차 전체 수출 중 차지하는 비중	17.7%	10.7%	45.6%	1.4%	24.6%	100.0%

* 출처: 한국자동차산업협회('22.5월 기준)

■ EU는 친환경차 중에서도 ZEV(BEV·FCEV)에 지원을 집중하기 시작

- '21.7월 발표된 EU 탄소감축 입법안('Fit for 55')은 '35년부터 내연기관을 장착한 모든 차량(HEV·PHEV 포함)의 신차 판매를 금지하는 계획을 포함하고 있음
- 동 입법안은 또한 전기차 충전소 보급 확대, CO₂ 배출량 감축목표치 강화 등 ZEV에 대한 추가적인 대규모 재정지원 정책을 포함하고 있음
 - * ZEV는 주행단계에 오염물질이 발생하지 않는 BEV·FCEV를 의미함(환경부 환경용어사전)
- 반면 '25년을 전후로 PHEV 배출량 테스트방식 강화, HEV·PHEV에 대한 법인차량 과세 강화, PHEV 구매보조금 축소 등을 논의하고 있는데 상세 내용은 아래에서 살펴봄
 - * 법인차량은 고용주가 소유·임대하여 근로자가 공적·사적으로 사용하도록 제공한 차량(국회입법조사처, 2022)

■ PHEV 실제 배출량이 공식기록 배출량에 비해 높다는 지적이 대두, EU는 PHEV 배출량 테스트방식을 '25년부터 강화하는 방안 논의 중

- ICCT는 실증분석을 토대로 PHEV의 실제 CO₂ 배출량은 공식기록 배출량에 비해 약 2~4배 높으므로 PHEV에 대한 지원을 줄여야 한다고 주장해왔음
 - PHEV 배출량 테스트 설정에 비해 소비자의 실제 전기주행 비중은 더 낮다고 주장
- EU는 '25년부터 PHEV 배출량 테스트방식 강화 논의 중, 도입 시 완성차 제조사는 과징금을 피하기 위해 PHEV 판매량을 줄이고 BEV 판매량을 늘려야 함(Reuters)
 - '21년부터 EU는 신차에 연료·전기 소비 측정장치(OBFCM)를 의무탑재화하여 소비자의 실제 주행 데이터 확보 가능, 이에 근거하여 배출량 테스트방식 개편 검토

■ EU 회원국은 법인차량이 친환경차일 시 법인세·소득세를 감면하는데 '22년을 전후로 HEV, PHEV에 대한 지원을 제한하기 시작

- EU는 신차판매 중 법인차량의 비중이 50% 이상으로 높아(우리나라 23%), 법인차량에 대한 과세 감면제도를 친환경차에 대한 주요 지원정책으로 활용
 - * 법인세 과세 시 상각대상금액 한도·상각률 우대, 소득세 과세 시 근로자 현물급여(사적이용분) 감면 등
- 프랑스는 법인차량세(Taxe sur les véhicules de société) 오염분 과세기준(CO₂ 배출량)을 강화하여 '23년부터 대부분의 HEV 및 일부 PHEV에 대한 한시감면 규정을 폐지
- 벨기에는 '23년 이후 취득한 법인차량이 ZEV가 아닌 경우 감가상각비 공제를 제한하기 시작했으며 '23년부터 PHEV의 연료비 공제를 제한하기 시작
- 독일은 '22년부터 PHEV 법인차량 관련하여 근로자 현물급여에 소득세를 과세할 때 적용하는 감면규정 요건 중 전기주행거리 요건을 강화

Ⅰ 최근 EU 회원국의 HEV·PHEV 법인차량에 대한 세제지원 제한

국가	대상	내용
프랑스	HEV, PHEV	<p>▶ 법인차량세 오염분 과세 강화, 대부분의 HEV·일부 PHEV에 대한 한시감면 규정 폐지</p> <ul style="list-style-type: none"> - (연 과세금액) CO₂ 배출량 WLTP 20g/km 이하 면제, 21~60g/km 17~48€, 61~150g/km 49~600€, 151~269g/km 664~7,747€, 270g/km 이상 1g당 29€ 가산 - (영구면제) CO₂ 배출량 WLTP 50g/km(NEDC 60g/km) 이하인 HEV·PHEV - (한시감면) CO₂ 배출량 WLTP 51~120g/km(NEDC 61~100g/km) 이하인 HEV·PHEV <ul style="list-style-type: none"> * '22년에 취득한 경우 3년간 과세 면제 → '23년 이후 취득한 경우 한시감면 없음 ** HEV·PHEV의 CO₂ 배출량(WLTP) 예시: Toyota Prius HEV 94g/km, 현대 Tucson PHEV 31g/km, HEV 125~149g/km
벨기에	HEV, PHEV	<p>▶ ZEV가 아닌 법인차량의 감가상각비용 공제 제한</p> <ul style="list-style-type: none"> - 취득가액 100%를 감가상각비용 공제대상으로 인정 → '23~'25년에 취득한 경우 매년 공제대상 금액 한도를 25%씩 삭감, '26년 이후 취득한 경우 전액 공제 불가
	PHEV	<p>▶ PHEV의 화석연료비 비용인정 제한</p> <ul style="list-style-type: none"> * PHEV 화석연료비 100% 비용 인정 → '23~'25년 50%까지만 인정
독일	PHEV	<p>▶ PHEV 법인차량 관련 근로자 소득세 과세감면 시 전기주행거리 요건 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> - 전기주행거리 요건(40km 이상)과 CO₂ 배출량 기준(50g/km) 중 하나만 충족하면 BEV와 동일하게 소득세 50% 감면 → 전기주행거리 요건 강화('22~'24년 60km, '25년 80km 예정) * 상술한 PHEV·BEV에 대한 소득세 50% 감면 규정은 차량가액이 6만€를 초과한 경우 적용, 6만€ 미만인 경우 BEV에 대해서는 소득세 75%를 감면하나 PHEV에 대해서는 별도 감면 없음

■ 또한 EU 회원국은 PHEV에 대한 구매보조금 지원을 축소하기 시작

- 아일랜드는 PHEV에 BEV와 동일한 금액의 보조금을 지급해왔으나 '21.7월부터 PHEV에 대한 보조금을 절반으로 축소하고 '22.1월부터 지급 종료
 - * PHEV에 '21.6월까지 5,000€, '21.7~12월은 2,500€의 보조금 지급
- 독일은 PHEV에 보조금 지급 시 전기주행거리 요건을 '22년부터 강화(40km→ 60km)했으며, '23년부터 보조금 지급을 조기 종료하는 방안을 검토 중
 - * 전기주행거리 요건을 '24년부터 80km로 상향하는 방안도 논의 중
 - ** '22년 현재 보조금 상한은 BEV 9,000€, PHEV는 75% 수준인 6,750€로 차이 소
- 아일랜드와 독일 정부는 PHEV의 실제 배출량이 공식 배출량에 비해 높으며 PHEV는 시장이 이미 형성되어 지원이 불필요하다는 점을 보조금 축소·폐지 사유로 제시

■ 주요국의 내연기관차 판매금지 계획('35년)보다 빠른 시기에 EU 친환경차 시장이 ZEV 중심으로 재개편될 가능성이 존재하므로, 주요국 정책 정기 모니터링 필요

- 최근 일부 EU 회원국이 HEV, PHEV에 대한 지원정책을 급속도로 개편하고 있어 이에 따른 우리나라 친환경차 수출 또한 조기에 영향을 받을 우려가 있음
- 우리나라 업계 관계자들이 EU 회원국 및 여타 주요국의 친환경차 정책을 적시에 파악할 수 있도록 하는 정책정보 정기 모니터링 창구 등이 필요할 것임