

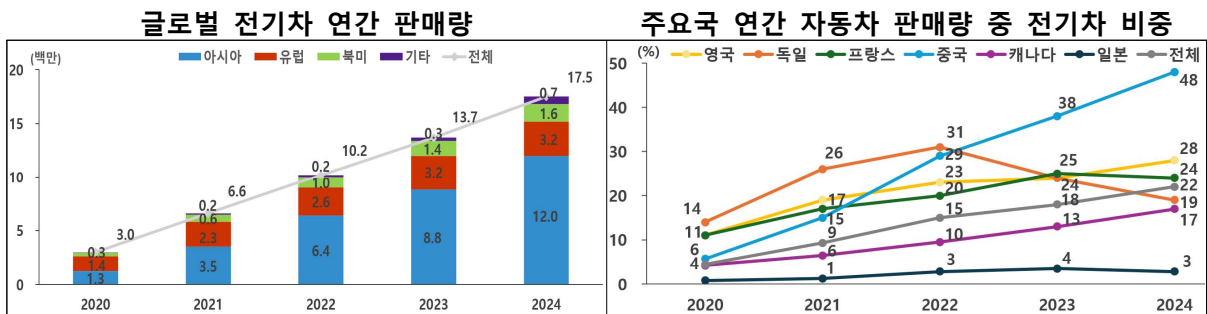
주요국의 전기차 확대를 위한 보조금 현황

미래전략개발부 지속가능연구팀
서대훈 (kdb14@kdb.co.kr)

- ◆ 글로벌 전기차 판매량이 증가하고 있으나 정부 보조금의 축소·폐지로 인해 전기차로의 전환 증가세가 정체를 보임에 따라 '25~'26년 전기차 보조금이 재도입되는 추세
- ◆ 전기차 보조금이 더이상 탄소중립 목표달성을 위한 지원수단에 머물지 않고 자국의 자동차 산업을 보호하고 공급망을 재편하는 산업정책 수단으로 정책의 성격이 확대

□ 전기차로의 전환을 장려하기 위한 정부의 지원정책 및 소비자의 관심 증대에 힘입어 글로벌 전기차 판매량이 증가중인 가운데 유럽·북미의 증가세는 둔화

- '24년 글로벌 전기차에 대한 연간 판매량을 살펴보면 '20년 판매량 대비 476.7% 증가한 17.5백만대를 기록하였으며, 연간 자동차 판매에서 전기차가 차지하는 비중 역시 22%를 달성하며 증가 추세
 - 탄소배출이 많은 내연기관 자동차의 전기차로의 전환을 유도하기 위한 각국의 보조금, 세금감면, 전기차 판매의무 등 다양한 정책적 지원에 기인
 - 가장 크게 증가하고 있는 지역은 아시아 지역이며, 특히 중국의 전기차 판매 대수가 아시아 지역의 대부분을 차지하는 등 중국의 전기차 산업이 빠르게 성장중
- * IEA 기준 '24년 중국 전기차 판매대수 11.3백만으로, 아시아 지역 판매대수 12.0백만의 94.2%를 차지
- 독일, 프랑스, 캐나다 등 유럽, 북미의 경우 '23~'24년 보조금 축소·폐지 등 관련 지원정책의 약화로 전기차 판매 비중 정체
 - 전기차 전환이 정체된 주요국들은 폐지되었던 보조금 지원정책의 재도입이나 기지급중인 구매 보조금 상향을 논의



주 : 배터리 전기차 및 플러그인 하이브리드 기준이며, 상용차 및 이륜차 등 제외
자료 : IEA 홈페이지

□ '25~'26년 주요국들은 전기차 보급을 다시 확대시키기 위해서 전기차 보조금 제도를 재도입하거나 보조금 금액을 상향하는 추세

- 주요국의 전기차 전환이 예상보다 더디게 진행되고 있을 뿐만 아니라 전기차 보조금을 중단한 독일, 캐나다 등은 전기차 판매 자체가 둔화됨에 따라 중단했던 보조금을 재도입
 - 캐나다의 경우 '25년 보조금을 중단하자 '25년 신규 무공해 차량 등록이 전년대비 34.7% 감소*
 - * Statistics Canada('26.3), "New motor vehicle registrations, fourth quarter 2025"
 - 영국 교통부*에 따르면 제조사에 대한 무공해차 판매비율 규제**를 점진적으로 확대시키고 있는데 '24년 신차로 등록된 무공해 승용차가 19.8%에 불과한 상황
 - * UK Government('25.10), "Updates to the Vehicle Emissions Trading Schemes(VETS) order 2023"
 - ** 승용차 기준 '24년 22%, '25년 28%, '26년 33%, '27년 38%, '28년 52%, '29년 66%, '30년 80%
- 전기차 구매시 순수 전기차 여부, 주행가능거리, 생산과정내 탄소 배출, 소득수준 등의 다양한 조건에 따라 보조금을 차등 지급하는 방향으로 정책 재도입중
 - 다만, 독일, 프랑스의 경우에는 전기차로의 전환 정책이 저소득층에 부담으로 작용되지 않도록 소득에 따라 보조금을 차등 지급하는 방식을 선택

주요국의 전기차 구매보조금 현황

구분	지원 내용	비고
캐나다	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 순수 전기차의 구매 또는 장기 임대시 최대 5천달러 보조금 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 순수 전기차를 구매 또는 4년 이상 임대시 최대 5천달러 - 플러그인 하이브리드차는 구매 또는 4년 이상 임대시 최대 2.5천달러 ▪ 단, 캐나다 또는 캐나다와 자유무역협정을 체결한 국가에서 제조되어야 하며, 캐나다 외 지역에서 제조시 차량가격이 5만달러 이하여야 함 	'26.2월 보조금 재도입
독일	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 자녀수 및 소득에 따라 최대 6천유로 보조금 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 순수 전기차의 경우 소득이 연간 4.5만유로 이하, 자녀 2명 이상일 경우 최대 6천유로 - 플러그인 하이브리드차는 소득인 연간 4.5만유로 이하, 자녀 2명 이상일 경우 최대 4.5천유로 	'26년 보조금 재도입
영국	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 탄소배출점수를 기준으로 최대 3.75천파운드 보조금 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 차량조립 배출점수, 배터리생산 배출점수 등에 따라 밴드1으로 분류시 3.75천 파운드를 지급하고, 밴드2로 분류시 1.5천파운드 지급 ▪ 단, 차량가액이 3.7만파운드 이하의 차량이어야 함 	'25.7월 보조금 재도입
중국	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 노후차량의 폐차나 기존차량 매각 후 전기차 구매시 최대 2만위안 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 노후차량 폐차시 최대 2만위안을 상한으로 전기차 가격의 12% 지급 - 기존차량 매각시 최대 1.5만위안을 상한으로 전기차 가격의 8% 지급 	'24년 보조금 재도입

일본	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주행거리, 충전인프라 등의 점수를 기준으로 최대 130만엔 보조금 지급 - 차량성능, 충전인프라, 공급안전성, 정비체계 등의 항목별 점수를 기준으로 기본 보조금을 차등 지급하며, 순수 전기차(일반) 125만엔, 순수 전기차(경형) 55만엔, 플러그인 하이브리드차 80만엔이 상한 - 또한, 친환경 강제 사용시 평가를 통해 가산 보조금으로 순수 전기차(일반) 및 플러그인 하이브리드차 최대 5만엔, 순수 전기차(경형) 최대 3만엔을 추가로 지급 ▪ 단, 차량 가액이 840만엔 이상일 경우 보조금 산출액에 80%를 지급 	'26년 보조금 상황
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 에너지절약인증서* 제도에 따라 최대 약 5.7천유로 규모의 지원금을 구매자 앞 지급 * 정부 대신 에너지절감 의무가 있는 사업자가 해당금액을 지급하는 형태 - 소득기준에 따라 지원금을 차등 지급하고, EU에서 생산·조립된 차량 및 배터리 사용시 약 1.2~2천유로 규모의 추가 보조금 지급 ▪ 단, 차량은 2.4톤 미만, 차량가액이 47천 유로 이하 및 환경점수 60점 이상이어야 함 	'26년 보조금 상황

주 : 배터리 전기차 및 플러그인 하이브리드 기준
 자료 : 각 정부 홈페이지

□ 주요국들은 보조금을 단순히 국가탄소중립 목표 달성을 위한 전기차 전환 지원 수단만이 아니라, 자국의 제조업 경쟁력 확보를 위한 산업정책 수단으로 활용 시작

- 최근에는 보조금을 단순히 전기차 구매를 독려하는 차원에서 지원하는 것에서 벗어나 자국의 자동차 산업을 보호하고 공급망을 재편하는 산업정책적인 목적으로 사용되는 등 정책의 성격이 확대
 - 특히, 중국의 전기차 생산량이 크게 증가함에 따라 내수로 소비되지 않는 물량이 저가로 수출되고 있어 주요국들은 자국 자동차 산업에의 위협요소로 인식
 - * IEA 기준 '24년 중국 전기차 생산량 12.4백만대, 중국 내수 판매량 11.2백만대
 - 이에 따라 각국은 자국 전기차 산업을 보호·육성할 수 있도록 자국 및 역내 생산품에 보조금을 더 지급할 수 있는 방식으로 전환하며 막대한 보조금을 기반으로 형성된 특정국의 전기차 및 관련 공급망(배터리·핵심광물 등)을 견제
- 주요국들은 보조금 제도를 재도입하거나 개편하는 과정에서 다양한 방식으로 자국산 전기차에 유리한 규정을 반영하는 추세
 - ① 자국 생산 혹은 자유무역 체결국에서 생산시에만 보조금을 지급하도록 제한
 - ② 자국 혹은 역내에서 생산·조립시 추가 보조금을 지급
 - ③ 탄소 多배출국에서 생산시 점수를 감점하여 보조금을 차감 혹은 제외하는 형식