



제429회국회(정기회)
제6차 기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

- 윤후덕의원 대표발의(의안번호 제13134호)
- 김상훈의원 대표발의(의안번호 제13422호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정지은

목 차

I . 개요	1
II . 주요 내용별 검토	3
1. 노후자동차 교체시 개별소비세 한시적 감면(윤후덕의원안, 김상훈 의원안)	3

I. 개요

1. 윤후덕의원 대표발의안(의안번호 제13134호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 윤후덕의원 등 10인

(2) 제 안 일 : 2025. 9. 19.

(3) 회 부 일 : 2025. 9. 22.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 노후자동차를 신차로 교체하는 경우 개별소비세의 70%(100만원 한도)를 감면해 주고 있으나, 이 특례는 2025년 6월 30일까지 신규등록하는 신차를 끝으로 종료됐음.

그러나 대기환경 개선을 위한 오염원 배출을 감소시키기 위해서 노후자동차의 신차 교체에 대한 세제 혜택을 지속적으로 유지할 필요가 있음.

이에 2015년 12월 31일 이전에 신규 등록된 노후자동차를 폐기하고 2026년 신차를 구입 후 신규등록하는 경우 신차 1대에 한하여 한시적으로 개별소비세를 감면하려는 것임(안 제109조의2제1항).

2. 김상훈의원 대표발의안(의안번호 제13422호)

가. 제안경위

- (1) 제 안 자 : 윤후덕의원 등 10인
- (2) 제 안 일 : 2025. 10. 1.
- (3) 회 부 일 : 2025. 10. 2.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 노후자동차를 신차로 교체하는 경우 개별소비세의 70%(100만원 한도)를 감면해 주고 있으나, 이 특례는 2025년 6월 30일까지 신규등록하는 신차를 끝으로 종료됐음.

신차 구매시 개소세 감면으로 2025년 상반기 내수판매가 증가하는 등 시행시기가 약 4개월에 불과했지만 내수 진작에 기여함. 미국 관세 부과 등으로 2025년 자동차 및 부품 수출액 감소가 전망되는 가운데, 개소세 감면 종료시 내수 급감도 우려되는 상황임. 수출 감소를 내수 활성화로 극복할 수 있도록 개소세 감면연장이 필요함.

이에 2017년 12월 31일 이전에 신규 등록된 노후자동차를 폐기하고 2026년 신차를 구입 후 신규등록하는 경우 신차 1대에 한하여 1년간 한시적으로 개별소비세를 감면하려는 것임(안 제109조의2제1항).

Ⅱ. 주요 내용별 검토

1. 노후자동차 교체시 개별소비세 한시적 감면(윤후덕의원안, 김상훈의원안)

현 행	개 정 안
☐ 노후자동차 교체시 개별소비세 한시적 감면(제109조의2) ○ 감면요건 - 노후자동차('14.12.31. 이전 신규등록된 자동차) - 2024년 12월 31일 현재 소유하고 있는 자가 폐차 또는 수출 - 말소등록일 전후 2개월 이내에 신차(경유차 제외)를 본인 명의로 신규등록 ○ 감면율 - 개별소비세액의 70%(최대 100만원) - 노후자동차 1대당 신차 1대 한정 ○ 시행일: 공포한 날 ○ 적용례: 법 시행 이후 2025년 6월 30일까지 신차를 제조장에서 반출하거나 수입신고하여 같은 기간 동안 신규등록한 경우에 한정	☐ 노후자동차 교체시 개별소비세 한시적 감면 신설 ○ 감면요건 - 노후자동차('15.12.31. 이전 신규등록된 자동차)(윤후덕의원안) - 노후자동차('17.12.31. 이전 신규등록된 자동차)(김상훈의원안) - 2025년 12월 31일 현재 소유하고 있는 자가 폐차 또는 수출 - (현행과 같음) ○ (현행과 같음) ☐ 부 칙 ○ 시행일: 2026년 1월 1일 ○ 적용례: 법 시행 이후 2026년 6월 30일까지 신차를 제조장에서 반출하거나 수입신고하여 같은 기간 동안 신규등록한 경우에 한정

* 윤후덕의원안 2025. 9. 19. 발의(의안번호 13134), 김상훈의원안 2025. 10. 1. 발의(의안번호 13422)

□ 개정안은 10년 이상 된 노후 자동차를 교체할 경우, 2025년 6월 30일까지 신규 등록한 신차에 한해 한시적으로 적용되던 개별소비세 감면 혜택을 2026년 1월 1일부터 2026년 6월 30일까지 신규 등록하는 신차에도 동일하게 적용할 수 있도록 하려는 것으로, 신차 1대에 한하여 개별소비세를 감면하려는 내용임.

□ 「조세특례제한법」 제109조의2¹⁾는 노후자동차를 신차(경유차는 제외)로 교체하는 경우 개별소비세의 70%(100만원 한도)를 감면해 주고 있었으나, 이 특례는 2025년 6월 30일까지 신규등록하는 신차를 끝으로 종료되었음.

□ 노후(경유)자동차 교체에 대한 개별소비세 감면제도는 노후자동차의 교체를 유도하기 위하여 과거 5차례에 걸쳐 한시적으로 시행되었음.

2009년의 경우 10년 이상된 노후자동차 교체시 개별소비세의 70% 감면으로 4,192억원의 조세지출이 있었고, 2016년 및 2019년의 경우 각각 10년 이상된 노후경유자동차 교체시 개별소비세의 70% 감면으로 573억원과 703억원의 조세지출이 있었으며, 2020년의 경

1) 「조세특례제한법」

제109조의2(노후자동차 교체에 대한 개별소비세 감면) ① 「자동차관리법」에 따라 2014년 12월 31일 이전에 신규등록된 자동차(이륜자동차와 「자동차관리법」에 따라 자동차매매업으로 등록한 자가 매매용으로 취득한 중고자동차는 제외한다. 이하 이 조에서 “노후자동차”라 한다)를 2024년 12월 31일 현재 소유(등록일을 기준으로 한다. 이하 이 조에서 같다)하고 있는 자(법인을 포함한다)가 노후자동차를 폐차 또는 수출하고 노후자동차의 말소등록일을 전후하여 2개월 이내에 승용자동차[「자동차관리법」 제2조제7호에 따른 신조차(新造車) 중 경유를 사용하는 승용자동차를 제외한 승용자동차에 한정하며, 이하 이 조에서 “신차”라 한다]를 본인의 명의로 신규등록하는 경우에는 개별소비세액의 100분의 70을 감면한다. 이 경우 노후자동차 1대당 신차 1대에 한정하여 개별소비세를 감면한다.

② 제1항에 따른 1대당 감면액이 100만원을 초과하면 100만원을 감면한다.

「법률 제20778호 부칙(2025. 3. 14.)」

제14조(노후자동차 교체에 대한 개별소비세 감면에 관한 적용례) 제109조의2제1항 전단의 개정규정은 이 법 시행일부터 2025년 6월 30일까지 신차를 제조장에서 반출하거나 수입신고하여 같은 기간 동안 신규등록하는 경우에 한정하여 적용한다.

우 10년 이상된 노후자동차²⁾ 교체시 개별소비세의 70% 감면으로 476억원의 조세지출이 있었음.

[노후자동차 교체에 대한 개별소비세 감면제도 연혁]

시행기간	감면내용	대 상 차 량 수	교체수량 (교체비율)	조세지출
2009. 5. 1. ~ 2009.12.31. (8개월 간)	노후자동차 교체 시 개별소비세 70% 감면 (100만원 한도)	391만대	38.2만대 (9.8%)	4,192억원 개소세: 3,224억원 교육세: 968억원
2016.12. 5. ~ 2017. 6.30. (7개월 간)	노후경유자동차 교체 시 개별소비세 70% 감면 (100만원 한도)	150만대	5.4만대 (3.6%)	573억원 개소세: 441억원 교육세: 132억원
2019. 1. 1. ~ 2019.12.31. (1년 간)	노후경유자동차 교체 시 개별소비세 70% 감면 (100만원 한도)	157만대	8.2만대 (5.2%)	703억원 개소세: 541억원 교육세: 162억원
2020. 1. 1. ~ 2020. 6.30. (6개월 간)	노후자동차 교체 시 개별소비세 70% 감면 (100만원 한도)	516만대	7.2만대 (1.4%)	476억원 개소세: 367억원 교육세: 109억원

□ 현재 자동차에 대한 개별소비세의 경우 「개별소비세법」³⁾에 따라, 배기량이 1천cc 이하의 경차를 제외한 8인승 이하의 승용차(전기자동차, 하이브리드자동차, 수소전기자동차 포함), 캠핑용자동차 및 이륜차는 모두 출고가가격의 5%를 기본세율로 적용받고 있음.

2) 동 특례제도는 노후자동차의 개별소비세 감면 대상 차령 제한을 확대하는 내용으로, 당초 정부안은 차령 15년 이상의 노후자동차 교체 시 개별소비세 70% 감면하는 내용이었으나, 기획재정위원회 심사과정에서 정책효과를 제고하기 위해 대상을 차령 10년 이상 노후자동차로 확대하는 것으로 수정되었음.

3) 「개별소비세법」

제1조(과세대상과 세율) ② 개별소비세를 부과할 물품(이하 “과세물품”이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.

3. 다음 각 목의 자동차에 대해서는 그 물품가격에 해당 세율을 적용한다.

가. 배기량이 2천cc를 초과하는 승용자동차와 캠핑용자동차: 100분의 5

나. 배기량이 2천cc 이하인 승용자동차(배기량이 1천cc 이하인 것으로서 대통령령으로 정하는 규격의 것은 제외한다)와 이륜자동차: 100분의 5

다. 전기승용자동차(「자동차관리법」 제3조제2항에 따른 세부기준을 고려하여 대통령령으로 정하는 규격의 것은 제외한다): 100분의 5

2025년에는 경제정책방향⁴⁾을 발표하여 내수 등 경기회복 가속화를 위해 2025년 상반기(1. 3. ~ 6. 30. 출고분)에 한하여 자동차 개별소비세를 한시적으로 기본세율 5%에서 탄력세율⁵⁾ 3.5%로 인하하는 조치를 실시하였고, 당초 6월 30일 종료 예정이었던 정책을 6개월 연장하여 2025년 12월 31일까지 적용하기로 하였음.

□ 개정안은 다음과 같은 점에서 긍정적인 측면이 있음.

첫째, 노후자동차에 대한 개별소비세를 감면함으로써 급변하는 대외 환경 변화에 어려움을 겪고 있는 국내 자동차 산업을 지원하고 내수시장의 급격한 침체에 대응할 필요가 있다는 점에서 바람직한 측면이 있음.

특히, 한·미간 관세협상 등 대외 환경 변화로 인해 완성차 및 부품업계를 포함한 전후방 산업 전반에 수출 감소, 수익성 악화 등 다양한 파급효과를 초래할 가능성이 높고, 자동차 산업은 제조업과 고용에서 차지하는 비중이 크고 연관 산업에 대한 파급력이 상당하여, 경쟁력 저하는 국가 경제 전반에 심각한 영향을 미칠 수 있다는 우려가 있음.

4) 「2025년 경제정책방향」, 관계부처합동, 2025.1.2.

5) 「개별소비세법」

제1조(과세대상과 세율) ⑦ 제2항과 제3항의 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 경기 조절, 가격 안정, 수급 조절에 필요한 경우와 유가변동에 따른 지원사업의 재원 조달에 필요한 경우 그 세율의 100분의 30(제2항제4호 각 목의 경우 2024년 12월 31일까지는 100분의 50)의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있다. 다만, 제2항제1호부터 제3호까지의 과세물품 중 대통령령으로 정하는 과세물품에 대해서는 본문에 따라 세율을 조정하는 경우 제2항에서 정한 세율에 따른 산출세액과 조정 후 세율에 따른 산출세액 간 차액의 한도를 과세물품당 100만원의 범위에서 대통령령으로 정할 수 있다.

「개별소비세법 시행령」

제2조의2(탄력세율) ①법 제1조제7항 본문에 따라 탄력세율을 적용할 과세대상과 세율은 다음 각 호와 같다.

7. 별표 1 제5호가목부터 라목까지의 규정에 해당하는 물품: 물품가격의 1천분의 35

[2025년 하반기 자동차산업 전망]

(단위: 만대, 억불, %)

구분	2023	2024				2025(추정)					
		상반기	하반기	연간	증감률	상반기 (추정)	증감률	하반기 (전망)	증감률	연간 (전망)	증감률
내수	175.0	81.8	81.7	163.6	-6.5	84.1	2.8	81.9	0.2	166	1.5
국산차	145.3	68.4	66.3	134.7	-7.3	70.0	2.3	67.0	1.1	137.0	1.7
수입차	29.6	13.4	15.5	28.9	-2.5	14.1	5.2	14.9	-3.9	29.0	0.3
수출	276.6	146.7	131.6	278.3	0.6	140.7	-4.1	124.3	-5.5	265	-4.8
수출액	709.0	370	337.9	707.9	-0.1	361	-2.4	315	-6.8	676	-4.5
생산	424.4	214.5	198.3	412.8	-2.7	210.7	-1.8	191.3	-3.5	402	-2.6

자료: 한국자동차모빌리티산업협회

2025년 상반기 자동차 생산은 전년 대비 1.8% 감소하였으며, 2025년 하반기의 경우 전년 동기 대비 내수판매는 0.2% 증가, 수출판매는 5.5% 감소할 것으로 예상하고 있음.

따라서, 개정안과 같이 개별소비세 감면을 통해 어려움을 겪고 있는 국내 자동차 산업을 지원하고 수출시장의 급격한 침체에 대응할 필요가 있다는 점에서 바람직한 측면이 있음.

둘째, 미세먼지의 주요 배출원으로 지적되고 있는 노후자동차의 조기폐차를 유도하여 친환경 소비를 촉진하고 미세먼지 감축을 통한 대기환경의 질 개선에 기여할 수 있다는 점에서는 긍정적인 효과가 기대됨.

OECD 자료에 따르면 2020년 기준 우리나라의 PM-2.5⁶⁾ 농도는 25.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로 비교대상 국가들 중 최하위권 수준으로, 이는 OECD 평균치(평균치 12.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)보다 2배 이상 심하고, 미세먼지 오염도가 가장 낮은 핀란드(4.9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)에 비하면 5배 이상 심한 것으로서, 미세먼지로 인한 국민의 건강상 피해가 매우 우려되는 상황임.

[OECD 주요국의 미세먼지(PM-2.5) 농도]

(단위: $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

국가	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
핀란드	6.9	6.3	5.9	6.2	5.7	5.3	5.2	5.5	5.4	4.9
캐나다	7.1	7.4	7.0	7.2	6.9	6.2	6.8	6.9	6.0	6.3
노르웨이	8.7	7.3	7.1	7.1	6.8	6.3	6.5	6.7	6.4	6.1
미국	9.2	8.9	8.6	8.4	8.1	7.3	7.7	7.7	7.1	7.7
호주	7.2	7.4	7.3	7.3	7.1	7.1	7.3	7.6	9.2	8.1
스페인	13.4	12.1	11.3	10.6	11.3	10.4	10.5	10.3	9.5	9.7
영국	12.7	11.3	11.2	10.6	10.3	9.8	10.2	10.0	9.7	9.7
일본	12.3	12.8	13.2	13.7	12.8	12.8	13.0	13.0	12.8	12.6
프랑스	13.5	12.3	12.2	10.5	11.2	10.4	10.3	10.3	9.7	9.5
네덜란드	16.0	14.2	13.2	12.5	13.0	11.9	12.6	12.0	11.3	10.8
독일	15.7	13.9	13.7	12.3	12.8	11.8	11.9	11.7	10.7	10.3
OECD 평균	15.2	14.3	14.3	13.8	13.7	13.0	13.1	12.9	12.1	12.1
헝가리	21.2	18.8	17.7	17.8	17.9	16.1	16.9	17.4	14.5	14.0
한국	24.7	25.3	27.2	28.1	26.1	26.4	25.7	25.5	25.5	25.3

자료: OECD, 「<https://data-explorer.oecd.org>, Exposure to air pollution」 2024. 6.(지표누리 재인용)

6) 미세먼지는 PM-2.5(초미세먼지, 직경이 2.5마이크로미터(0.0025mm)보다 작은 먼지), PM-10(미세먼지, 직경이 10마이크로미터(0.01mm)보다 작은 먼지)로 구분되며, 특히 PM-2.5는 입자 크기가 작아서 기관지에서 걸러지지 않고 폐포 깊숙이 도달할 수 있기 때문에 폐 및 심혈관계 질환을 유발시키거나 관련 질환자의 사망 가능성을 높이는 것으로 알려져 있음.

또한, 「대기환경보전법」에 따른 승용차 배출가스 허용기준에 따르면 2014년부터 경유자동차에 대한 미세먼지 배출허용기준이 0.0045g/km로 강화·적용되고 있으나⁷⁾, 자동차를 실제 주행할 때에는 휘발유차에 비해 경유차가 질소산화물을 더 많이 배출한다는 환경부의 연구결과⁸⁾를 고려할 때에 개별소비세를 감면받아 구입이 가능한 신차의 범위에서 경유자동차를 제외함으로써 미세먼지를 감축시키려는 개정안의 취지는 합리적인 측면이 있는 것으로 보임.

□ 다만, 동 개정안에 대하여 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있음.

첫째, 현재 환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면특례 제도가 시행되고 있음을 고려할 필요가 있음.

「조세특례제한법」 제109조⁹⁾에 따르면 환경친화적 자동차에 대한

7) 승용차* 배출가스 허용기준 연혁

구 분	경유차량		휘발유·LPG차량	
	질소산화물**	미세먼지(PM)***	질소산화물	미세먼지(PM)
2002년 이후	0.65g/km 이하	0.07g/km 이하	0.19g/km 이하	-
2006년 이후	0.33g/km 이하	0.04g/km 이하	0.031g/km 이하	-
2009년 이후	0.235g/km 이하	0.005g/km 이하	0.031g/km 이하	-
2014년 이후	0.08g/km 이하	0.0045g/km 이하	0.031g/km 이하	-
2016년 이후	0.08g/km 이하	0.0045g/km 이하	-	-

주 * 해당 배출기준은 휘발유, 경유 모두 중형승용차 기준

** 질소산화물은 자외선과 광화학반응을 통해 미세먼지를 유발

*** PM 중 입자 직경이 0.01mm미만은 미세먼지, 0.0025mm미만은 초미세먼지로 규정

자료: 「대기환경보전법 시행규칙」 [별표17] 제작차배출허용기준 참조

8) 환경부, 「미세먼지 팩트체크, 미세먼지! 무엇이든 물어보세요(2019. 1.)」 p.81

- 경유차의 배출허용기준이 강화되면서 직접배출 입자상물질(PM)은 휘발유차와 비슷한 수준으로 줄어들기는 하였으나, 미세먼지 2차 생성의 원인이 되는 질소산화물(NOx)의 실제 주행 시 배출량은 경유차가 휘발유차에 비해 훨씬 많음.
- 국립환경과학원 실험 결과, 유로-6 경유차(2014년 이후의 배출가스 허용기준을 적용받는 차)의 실도로 NOx 배출량은 실내시험기준 대비 평균 7배에 이르는 반면, 휘발유나 LPG 차량은 실도로에서도 실내시험기준을 충족함.

9) 「조세특례제한법」

제109조(환경친화적 자동차에 대한 개별소비세 감면) ① 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제5호에 따른 하이브리드자동차로서 같은 조 제2호 각 목의 요건을 갖춘 자동차에 대해서는 개별소비세를 감면한다.

② 제1항에 따른 개별소비세 감면액은 다음 각 호와 같다.

1. 개별소비세액이 70만원 이하인 경우에는 개별소비세액 전액
2. 개별소비세액이 70만원을 초과하는 경우에는 70만원

개별소비세 감면특례 제도는 환경친화적 자동차의 보급을 활성화하기 위하여 2009년 하이브리드자동차를 대상으로 신설되었고, 2012년에는 전기자동차, 2017년에는 수소자동차가 동 제도에 포함됨.

개별소비세의 감면한도는 하이브리드자동차의 경우 신설 당시 100만원이었으나 2024년 세법 개정으로 70만원으로 조정되었고, 전기자동차는 도입 당시 200만원이었으나 2018년부터 300만원으로 상향되었으며, 수소자동차의 경우 신설 당시부터 현재까지 400만원으로 유지되고 있음.

[환경친화적 자동차 개별소비세 감면 제도]

구 분	하이브리드차	전기차	수소전기차
현행 개별소비세 감면한도	70만원	300만원	400만원
적용기간	2009. 1. 1. ~ 2026. 12. 31.	2012. 1. 1. ~ 2026. 12. 31.	2017. 1. 1. ~ 2026. 12. 31.

주: 개별소비세액의 30%만큼 교육세 부과(surtax)

둘째, 노후자동차에 대한 개별소비세 감면 제도 시행시 개별소비세

- ③ 제1항은 2009년 7월 1일부터 2026년 12월 31일까지 제조장 또는 보세구역에서 반출되는 자동차에만 적용한다.
- ④ 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차로서 같은 조 제2호 각 목의 요건을 갖춘 자동차에 대해서는 개별소비세를 감면한다.
- ⑤ 제4항에 따른 개별소비세 감면액은 다음 각 호와 같다.
 1. 개별소비세액이 300만원 이하인 경우에는 개별소비세액 전액
 2. 개별소비세액이 300만원을 초과하는 경우에는 300만원
- ⑥ 제4항은 2012년 1월 1일부터 2026년 12월 31일까지 제조장 또는 보세구역에서 반출되는 자동차에만 적용한다.
- ⑦ 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 수소전기자동차로서 같은 조 제2호 각 목의 요건을 갖춘 자동차에 대해서는 개별소비세를 감면한다.
- ⑧ 제7항에 따른 개별소비세 감면액은 다음 각 호와 같다.
 1. 개별소비세액이 400만원 이하인 경우에는 개별소비세액 전액
 2. 개별소비세액이 400만원을 초과하는 경우에는 400만원
- ⑨ 제7항은 2017년 1월 1일부터 2026년 12월 31일까지 제조장 또는 보세구역에서 반출되는 자동차에 적용한다.

외에도 교육세 및 부가가치세의 세수가 모두 감소할 것으로 예상되는데, 동 개정안의 도입은 2022년부터 지속되고 있는 세수결손 상황 등을 고려할 때에 세수기반을 보다 취약하게 만들 우려가 있다는 점에서 보다 신중할 필요가 있을 것으로 보임.

2026년도 조세지출예산서에 따르면 2025년 6월 30일까지 신규 등록된 신차에 한해 한시적으로 적용된 개별소비세 감면 혜택으로 인해 개별소비세 123억원, 교육세 37억원 등 총 160억원 규모의 세수가 줄어들 것으로 전망되고 있음.

셋째, 미세먼지 및 대기오염의 주된 원인 중 하나인 노후자동차를 신차로 구매하도록 유도하기 위한 정책의 목표를 분명히 하기 위하여 개별소비세의 감면 대상을 10년 이상된 노후자동차로 규정하기보다는 배출가스등급제¹⁰⁾에 따라 4등급 또는 5등급으로 분류된 차량(2023년 12월 등록기준 222만대로 전체 차량의 약 8.6%를 차지)으로 한정하여 개별소비세 감면 정책을 시행하는 방안을 검토할

10) 환경부는 유종, 연식, 자동차의 배출가스 허용기준 등을 고려하여 모든 차량을 1~5등급으로 분류
[승용 자동차의 등급 산정 기준]

차종 등급	전기차/수소차	휘발유/가스 (하이브리드 포함)	경유 (하이브리드 포함)
1등급	모든 전기·수소만을 사용하는 차량	2009~2016년 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.019g/km 이하)	해당없음
2등급	해당없음	2006~2016년 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.10g/km 이하)	
3등급		2000~2003년 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.720g/km 이하)	2009년 9월 이후 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.353g/km 이하, 입자상물질: 0.005g/km 이하)
4등급		1988~1999년 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 1.930g/km 이하)	2006년 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.463g/km 이하, 입자상물질: 0.025~0.060g/km 이하)
5등급		1987년 이전 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 5.3g/km 이상)	2002년 7월 1일 이전 기준적용 차종 (질소산화물+탄화수소: 0.560g/km 이하, 입자상물질: 0.050g/km 이하)

필요성이 있음.

- 이에 대해 기획재정부는 2025년 상반기 감면을 적용하고 4개월이 지난 시점으로, ‘교체가 필요함에도 계속 운행중인 노후차’가 많지 않은 상황이므로, 감면 종료 후 충분한 기간이 경과해서 교체가 필요한 노후차가 축적된 뒤 특례 재도입을 검토하는 것이 바람직하다는 의견임.

문 의 처
02)6788-5147