

기획조사 05-017

해외 중고차 수입규제 현황 및 수출확대 방안

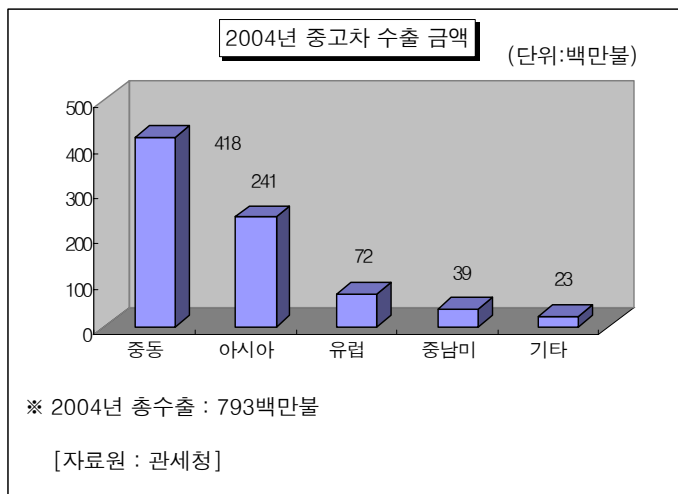
2005.4

kotra 해외조사팀

<요약>

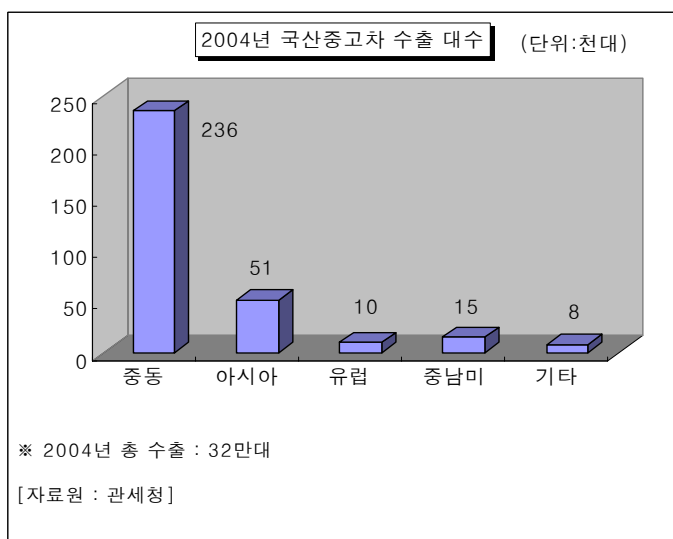
1. 국산 중고차 수출 현황

- 2004년도 국산 중고차는 798백만불어치 수출, 전년대비 69% 증가



- 지역별로 중동, 아시아, 유럽순으로 나타남
- 중동은 418백만불로 전체 수출의 52% 점유
- 중동 전체 수출량의 72%는 요르단이 점유
- 요르단 수출 물량의 95%는 이라크 유입 추정

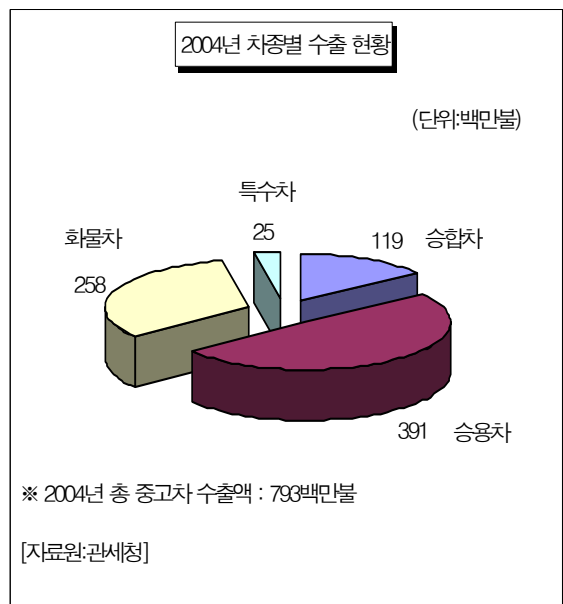
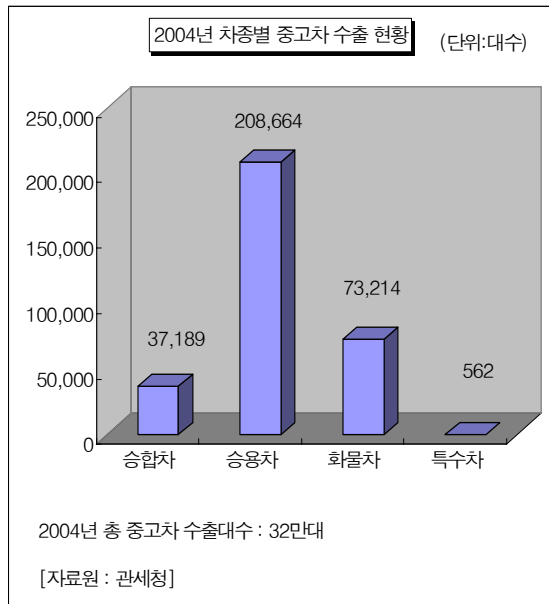
- 2004년 중고차 수출 대수는 32만대 기록, 전년대비 73% 증가



- 중동 지역이 236천대로 73% 점유
- 이라크의 중고차 수요에 기인하여 급격히 증가하였으나 2004년 12월 2000년 이전 제조차량의 중고차 수입금지 조치로 수출 감소중
- 중동 지역 대당 수출단가는 1,700불선

- 요르단 아카바항까지 평균 운송비는 대략 1,000불선

□ 차종별로 승용차 약 209천대(62%), 화물차 73천대(22%), 승합차 37천대(11%) 순



□ 2004년 국산 중고차 10대 수출국가 현황

(단위 : 천불)

구 분	'02년	'03년	'04년	증감률
요르단	63,679	167,216	301,082	80%
베트남	125,985	121,111	156,127	29%
러시아	9,629	18,000	45,151	151%
수 단	15,224	26,845	41,101	53%
UAE	1,194	15,097	33,431	121%
필리핀	27,920	13,972	21,845	56%
코스타리카	27,967	18,138	18,724	3%
시리아	160	4,507	15,115	235%
미 국	13,220	13,096	13,340	2%
독 일	183	473	12,931	2,632%
기 타	72,425	69,921	134,556	92%
합 계	357,586	468,378	793,407	69%

[자료원 : 통계청]

2. 세계 중고차 시장의 주요 수입규제 현황

□ 중고차 수입 규제국은 36개국으로 조사대상 74개국중 약 48% 차지

규제범위	국 가 및 내역
전면 수입금지 국가 (14개국)	○아시아 : 중국, 터키, 태국, 파키스탄 ○중동/아프리카 : 이란, 오만, 이스라엘, 알제리, 남아공, 이집트 ○중남미 : 부에노스아이레스, 콜롬비아, 브라질, 베네수엘라, * 리비아의 경우 거래목적의 중고차 수입을 금지하고 있으나 개인명의로 수입중(국산차량이 수입시장 60% 점유)
일부차량 수입규제 국가 (5개국)	○베트남 : 승용차 수입금지, 16인승이상 승합차만 수입허용 ○필리핀 : 화물차만 수입허용 ○칠레 : 응급차, 소방차등 특수공공목적 차량만 수입허용 ○레바논 : 디젤벤 수입 금지 및 운행금지 ○인니 : 20인승이상 승합차만 수입허용 * 칠레의 이끼끼자유무역지대로 유입되는 중고차는 내수시장 반입이 금지되고 인근 볼리비아, 페루등지로 수출 가능
기타 수입 규제국가 (7개국)	○대만 : 수입쿼터 시행중 ○미얀마 : 수입허가서 발급으로 억제 ○멕시코 : 미국, 캐나다 운행중인 차량만 수입 허용 ○말련 : 수입허가제로 사실상 수입 불허 기조 유지 ○모로코 : 신차위주 수입정책으로 중고차 수입 최대 억제정책 유지 ○싱가폴 : 대당 1만불(싱가폴달러) 정부납부 규정 유지 ○일본 : 일부지역 디젤차량 운행금지
우측핸들 의무등록 (10개국)	○싱가폴, 말련, 방글라데시, 인도, 호주, 인니, 뉴질랜드, 스리랑카, 케냐, 페루 * 카자흐스탄 : 향후 좌측핸들 금지 예정 * 영국의 경우 보조 미러 부착후 사용 가능
총 계	36개국

□ 국산 중고차량 진출실적 저조 국가 및 사유

- 홍콩 : 시장 포화상태
- 대만 : 쿼터시행 및 차량검사기간 대당 3개월 소요
- 쿠웨이트 : 신차선호, 짧은 신차 교체 주기로 중고차 시장 포화상태
- 인도 : 150% 고율관세 및 현지 15개사의 신차 조립라인 운영
- 캐나다 : 70여 종류의 차량안전검사, FTA 미체결국의 각종 세금 중과
- 노르웨이, 우크라이나 : 유럽산 유명 중고차가 시장 장악
- EU 국가(16개국): 포르투갈, 독일, 벨기에, 폴란드, 스웨덴, 그리스, 런던, 스페인, 이탈리아, 스위스, 헬싱키, 덴마크, 오스트리아, 파리, 체크, 네델란드
 - 역내산 무관세 역외국인 한국은 10~30% 차등부과
 - 유럽 유명 중고차 선호
 - A/S 망 절대 부족 및 고 물류비용 등
- 비 EU국가: 크로아티아, 노르웨이, 루마니아, 스위스, 세르비아-몬테네그로, 불가리아(6개국)
 - 형식승인, 고 물류비 및 인근 유럽산 자동차 대비 브랜드 인지도 취약

3. 국산 중고차 해외 시장진출 확대 방안

□ 우회수출 기지 사전 조사 및 거래선 구축 필요

- 쿠웨이트 : 자체시장은 신차 교체주기가 짧아 포화상태이지만 이라크 등 인근국 재수출 위한 중계무역 염두 필요

- 요르단, UAE : 이라크, 아프리카등 우회(중계)수출 기지
- 이스라엘 : 팔레스타인 자치 지구 유입 길목
- 프랑스 : 북부아프리카지역 재수출 가능
- 영국 : 아프리카, 중동 등 중계 기지
- 독일 : 동 유럽 중계기지
- 칠레 : 이끼끼자유무역단지이용 볼리비아, 페루 수출 가능

□ 비관세 장벽별로 차량 연식에 따른 물품 확보도 관건

- 이라크 : 2000년이전 제조 차량수입 금지

※ 상당수 국가가 3.5~5년 이내 차량만 수입허용하거나 러시아와 같이7년 이상의 경우 환경문제로 고율의 관세부과 혹은 수입 금지 조치중

※ 2004년말까지 대 이라크 유입 국산 중고차량의 70% 이상이 차량 5년 이상으로 추정

- 칠레의 경우 국산 중고차량인 “티코”가 2000년까지 유입되어 일본차량대비 경쟁력을 확보하고 있었으나 98년 단종된 이후 현지 정부가 제조 5년이후 차량의 수입금지 조치후 국산 중고 차량 수출 급감

□ 형식승인, 배기가스, 안전기준 준수의 현지 조건 충족시켜야

- 유럽의 경우 EURO 2, 3 의 성능검사 및 배기가스 기준 충족해야함
- 기타 도난방지, 의자강도, 전조등, 안전벨트 등 형식기준 충족도 필수
- 우측 핸들의 경우는 사실상 채산성 문제로 진출가능성 희박

- 스리랑카의 경우 우측핸들 등록지역이지만 싱가포르에서 유입된 국산 중고 차량 유통

□ 승합차와 승용차 우세 지역등 차종별로 시장접근 필요

- 러시아, 카자흐스탄, 우즈베크스탄, 사우디아라비아 : 버스등 승합차 우세
- 캄보디아 : 트럭 및 버스
- 베트남 : 승합차
- 리비아 : 승용차 우세

□ 유럽 시장의 경우 A/S망과 유럽산 유명브랜드와의 경쟁을 위해 신차수준의 마케팅력을 갖춰야하므로 단기간 공략 가능성은 희박

- BMW, 벤츠, 폭스바겐, 르노, 아우디, 푸조 등 유럽산외에 미국산 유명 중고차의 검증된 인지도를 단기적으로 극복하기는 불가능

- 국산 신차 수출증가와 함께 인지도 및 A/S망의 안정적 확보 선결조건을 충족하고 제조사의 중고차 거래의 마진을 보장할 수 있는 전략적이고 장기적 접근 필요

- 운송비 및 EU의 관세장벽으로 사실상 한국에서의 중고차 직수출 보다 역내 신차 수출 차량의 중고화된 차량이 중고차 시장에서 경쟁할 것으로 보여 제조사의 장기적 역할론 불가피

□ 집하, 야적, 전시, 수출상담 공간을 제공 기능을 갖춘 중고차 공동물류단지 조성의 필요성 대두

- 독일, 일본으로 중고차 바이어들이 몰리는 것은 중계항만 기능과 한 곳에서 많은 차량을 볼 수 있는 장점 때문인 보임
- 아프리카, 유럽진출의 애로사항중 하나인 물류비 극복을 위해 공동 집하 및 운송 적극 검토
- 실제로 아프리카지역으로 인천항을 통해 나가는 중고차 대수는 150대/월 미만으로 고 물류비로 인해 경쟁력 취약
- 2~3천대 규모의 동일지역 운송의 경우 “자동차운송전용선” 공동임차를 통해 상당부분의 물류비 절감 가능
- 선적시간의 단축, 경비절감은 물론 세계 중고차 바이어들이 자주 찾을 수 있는 물류지로서 홍보 가능하며 동 인프라 구축시 해외바이어 초청 “중고차 수출상담회” 개최도 가능.

목 차

I. 조사 개요.....	1
II. 중고차 수출 동향 및 해외 수입시장 규제 개요.....	2
1. 국산 중고차 수출 동향 /2	
2. 해외 수입시장 규제 개요 /5	
3. 중고차 수출 절차 /7	
III. 지역별 중고차 수입 규제 현황.....	9
1. 아시아·대양주 /9	
2. 중동·아프리카 /37	
3. 북미 /64	
4. 중남미 /71	
5. 구주 /88	
6. CIS /132	
7. 중국·일본 /150	
IV. 국산 중고차 수출 확대 방안.....	156

I. 조사 개요

1. 조사 배경

- ☐ 국산 중고차 수출은 '03년 468백만불, '04년 793백만불을 기록
지속적 증가 추세에 있었음
- 그러나 04년 11월 최대 수출지인 이라크의 관세부과 및 년식
제한조치는 최근 3개년 동안 순증가 추세에 있는 국산 중고차
의 해외시장 확대에 장애요인으로 대두됨
- ☐ 국별 중고차 시장의 수입규제 현황을 조사하여 국산 중고차의
해외 진출 확대 방안 모색

2. 조사대상 국가

- ☐ 해외 74개 국가
- 아시아·대양주 : 14개국 ○ 중동·아프리카 : 16개국
- 북미 : 2개국 ○ 중남미 : 11개국
- 구주 : 23개국 ○ CIS : 4개국
- 중국·일본 : 4개국

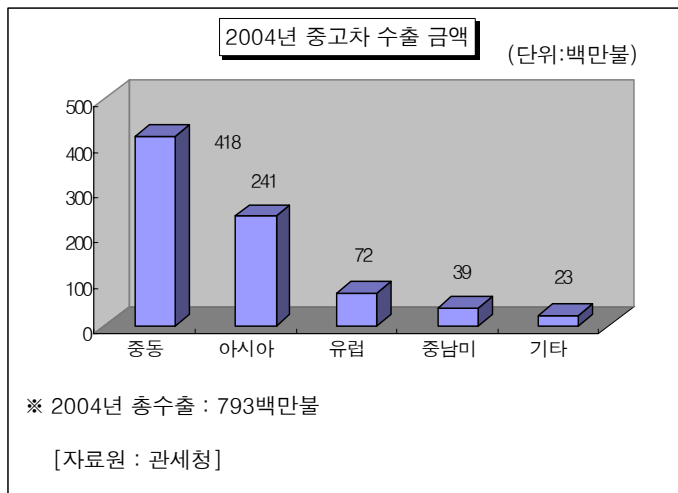
3. 국별 조사 세부내역

- ☐ 일반현황(국별 중고차 수입액)
- ☐ 시장접근성(관세 및 비관세 장벽, 국가간 차별 현황)
- ☐ 수입중고차 시장 현황(경쟁동향 및 국산중고차 진출 현황)
- ☐ 현지 시장 중고차 시장 전망 및 확대 전략

Ⅱ. 중고차 수출 동향 및 해외 수입시장 규제개요

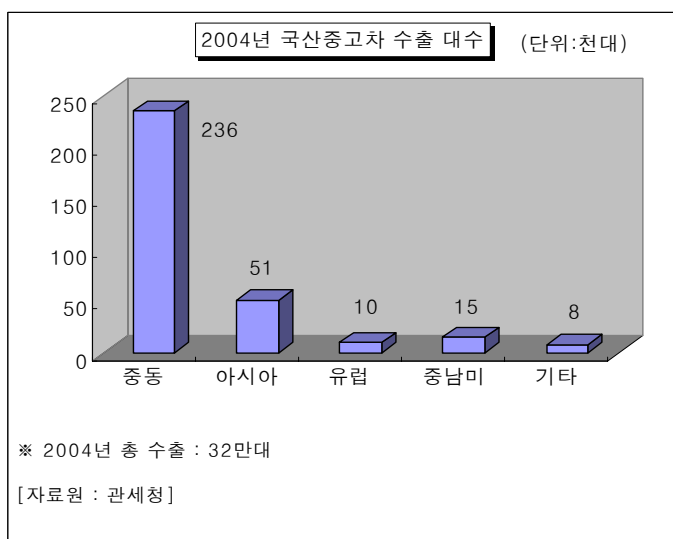
1. 국산 중고차 수출 현황

- 2004년도 국산 중고차는 798백만불어치 수출, 전년대비 69% 증가



- 지역별로 중동, 아시아, 유럽순으로 나타남
- 중동은 418백만불로 전체 수출의 52% 점유
- 중동 전체 수출량의 72%는 요르단이 점유
- 요르단 수출 물량의 95%는 이라크 유입 추정

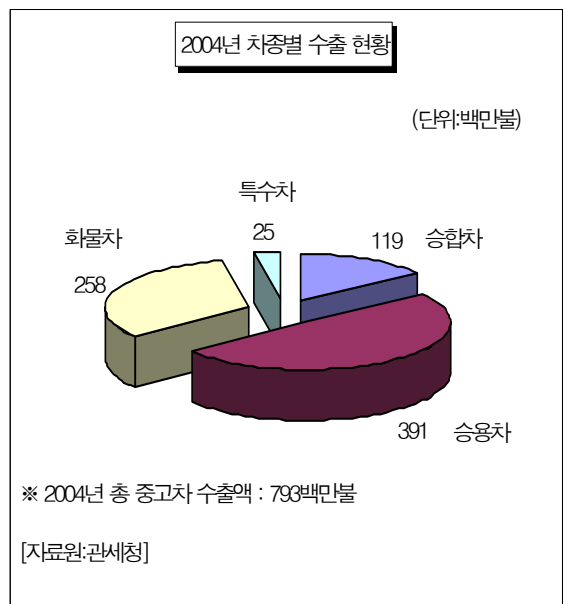
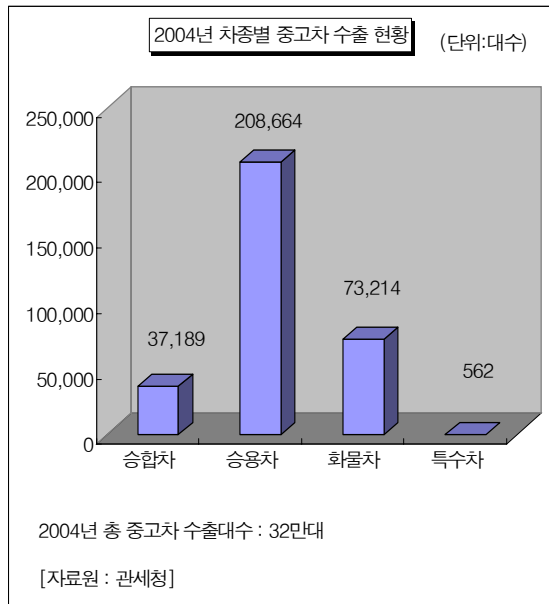
- 2004년 중고차 수출 대수는 32만대 기록, 전년대비 73% 증가



- 중동 지역이 236천대로 73% 점유
- 이라크의 중고차 수요에 기인하여 급격히 증가하였으나 2004년 12월 2000년 이전 제조차량의 중고차 수입금지 조치로 수출 감소중
- 중동 지역 대당 수출단가는 1,700불선

- 요르단 아카바항까지 평균 운송비는 대략1,000불선

□ 차종별로 승용차 약 209천대(62%), 화물차 73천대(22%), 승합차 37천대(11%) 순



□ 2004년 국산 중고차 10대 수출국가 현황

(단위 : 천불)

구 분	'02년	'03년	'04년	증감률
요르단	63,679	167,216	301,082	80%
베트남	125,985	121,111	156,127	29%
러시아	9,629	18,000	45,151	151%
수 단	15,224	26,845	41,101	53%
UAE	1,194	15,097	33,431	121%
필리핀	27,920	13,972	21,845	56%
코스타리카	27,967	18,138	18,724	3%
시리아	160	4,507	15,115	235%
미 국	13,220	13,096	13,340	2%
독 일	183	473	12,931	2,632%
기 타	72,425	69,921	134,556	92%
합 계	357,586	468,378	793,407	69%

[자료원 : 통계청]

<참고> 중고차 관련 통계

1. 중고차 수출현황('02~'04)

구 분	'02년		'03년		'04년	
		증감률		증감률		증감률
금액(백만불)	358	5%	468	31%	793	69%
대수(천대)	133	10%	184	38%	320	74%

2. 중고차 월별 수출동향('04)

(단위:백만불)

구분	'04.4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	누계
금액	85	76	65	53	66	66	65	78	61	793
증감	194%	60%	20%	17%	31%	107%	69%	57%	17%	69%

3. 차종별 중고차 수출 동향('02~'04)

(단위:백만불)

구 분	'02년	'03년	'04년	
				증감률
승합차	107	102	119	16%
승용차	110	169	391	131%
화물차	135	191	258	35%
특수차	6	6	25	337%
합 계	358	468	793	69%

4. 대륙별 중고차 수출 현황('04)

(단위: 백만불, 천대)

구 분	중동	아시아	유럽	중남미	기타	합계
금 액	418	241	72	39	23	793
(증감률)	(93%)	(41%)	(242%)	(-1%)	(16%)	(69%)
대 수	236	51	10	15	8	320
(증감률)	(103%)	(29%)	(133%)	(-18%)	(37%)	(74%)

[자료원 : 관세청/2005.02]

2. 세계 중고차 시장 수입규제 개요

□ 중고차 수입 규제국은 36개국으로 조사대상 74개국중 약 48% 차지

규제범위	국 가 및 내역
전면 수입금지 국가 (14개국)	○아시아 : 중국, 터키, 태국, 파키스탄 ○중동/아프리카 : 이란, 오만, 이스라엘, 알제리, 남아공, 이집트 ○중남미 : 부에노스아이레스, 콜롬비아, 브라질, 베네수엘라, * 리비아의 경우 거래목적의 중고차 수입을 금지하고 있으나 개인명의로 수입중(국산차량이 수입시장 60% 점유)
일부차량 수입규제 국가 (5개국)	○베트남 : 승용차 수입금지, 16인승이상 승합차만 수입허용 ○필리핀 : 화물차만 수입허용 ○칠레 : 응급차, 소방차등 특수공공목적 차량만 수입허용 ○레바논 : 디젤벤 수입 금지 및 운행금지 ○인니 : 20인승이상 승합차만 수입허용 * 칠레의 이끼끼자유무역지대로 유입되는 중고차는 내수시장 반입이 금지되고 인근 볼리비아, 페루등지로 수출 가능
기타 수입 규제국가 (7개국)	○대만 : 수입쿼터 시행중 ○미얀마 : 수입허가서 발급으로 억제 ○멕시코 : 미국, 캐나다 운행중인 차량만 수입 허용 ○말련 : 수입허가제로 사실상 수입 불허 기조 유지 ○모로코 : 신차위주 수입정책으로 중고차 수입 최대 억제정책 유지 ○싱가폴 : 대당 1만불(싱가폴달러) 정부납부 규정 유지 ○일본 : 일부지역 디젤차량 운행금지
우측핸들 의무등록 (10개국)	○싱가폴, 말련, 방글라데시, 인도, 호주, 인니, 뉴질랜드, 스리랑카, 케냐, 페루 * 카자흐스탄 : 향후 좌측핸들 금지 예정 * 영국의 경우 보조 미리 부착후 사용 가능
총 계	36개국

□ 국산 중고차량 진출실적 저조 국가 및 사유

- 홍콩 : 시장 포화상태
- 대만 : 쿼터시행 및 차량검사기간 대당 3개월 소요
- 쿠웨이트 : 신차선호, 짧은 신차 교체 주기로 중고차 시장 포화상태
- 인도 : 150% 고율관세 및 현지 15개사의 신차 조립라인 운영
- 캐나다 : 70여 종류의 차량안전검사, FTA 미체결국의 각종 세금 중과
- 노르웨이, 우크라이나 : 유럽산 유명 중고차가 시장 장악
- EU 국가(16개국): 포르투갈, 독일, 벨기에, 폴란드, 스웨덴, 그리스, 런던, 스페인, 이탈리아, 스위스, 헬싱키, 덴마크, 오스트리아, 파리, 체크, 네델란드
- 역내산 무관세 역외국인 한국은 10~30% 차등부과
- 유럽 유명 중고차 선호
- A/S 망 절대 부족 및 고 물류비용 등
- 비 EU국가: 크로아티아, 노르웨이, 루마니아, 스위스, 세르비아-몬테네그로, 불가리아(6개국)
- 형식승인, 고 물류비 및 인근 유럽산 자동차 대비 브랜드 인지도 취약

3. 중고차 수출 절차

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
등록말소 ① 수출목적으로 등록말소한 자동차가 국외로 수출되는 경우에는 수출신고후 1개월이내 수출 이행 신고를 하고 ② 등록말소일로부터 6월 이내에 수출되지 않을 경우에는 재등록 신청에 의하여 재등록하여야 하고, 이 경우 부활 신규등록절차에 따라 재등록함. ③ 등록 말소일로부터 6월 이내에 수출이행 신고나 재등록 신청중 그어느 것도 이행하지 아니하면 형사고발됨.	수출계약 체결 ↓ 수출신고 ↓ 중고자동차확보 ↓ 등록말소신청 ↓ 등록말소 ↓ 임시운행허가신청 ↓	신청기관 : 차적지 관할시.군.구청 <구비서류> ① 자동차등록말소신청서 ② 수출사실을 입증하는 계약서 ③ 자동차등록증 원본 ④ 사업자등록증 사본 ⑤ 차주 인감 증명서 ⑥ 자동차세 완납증명서 ⑦ 위임장 신청기관 : 자동차의 사용본거지를 관할하는 시.군.구 등록 관청 <구비서류> 임시운행허가신청서 등 재활용 폐자원 등에 대한 부가가치세 매입세액공제 - 중고자동차 수출업자 재활용폐자원 등의 매입세액 공제 신고서(공급자 등록번호 또는 주민등록번호, 성명, 취득가액, 취득년월일 기재) 또는 계산서, 영수증 - 중고품 $\text{취득가액} \times (8/108)$을 매입세액으로 공제 (조세특례제한법 제108조, 시행령 110조) *2003. 1. 1부터 변경 시행 신청기관 : 차적지 소재 시,군,구 등록관청

까지Ⅲ계속검사를 받은 날로부터 6월 이내인 자동차등록 말소일로부터 6월 이내까지Ⅳ 정기점검을 받은 날로부터 6월 이내인 자동차상 등 ☞수출이행신고기간 수출신고필증 교부일로부터 1개월 이내 ☞수출신고수리필증 사본의 원본대조필 확인받는 곳 ①수출신고 수리담당 세관 ② 자 동 차 공 업 협 회 (3660-1800) 및 한국건설 기계 공 업 협 회 (3474-4161) ③ 한국무역협회 지부		<구비서류> ① 당해 자동차의 수출을 확인할 수 있는 수출신고수리필증 원본 또는 원본대조필 수출신고수리필증 사본
---	--	--

[자료원 : 한국무역협회/수출입 절차]

Ⅲ. 지역별 중고차 수입 규제 현황

1. 아시아 · 대양주

<싱가폴>

- ☐ 수입자체를 금지하고 있지 않으나 해당 싱가포르달러 만불 정부납부 규정등으로 시장성 미미(우측핸들 차량만 등록 가능)

<말레이시아>

- ☐ ASEAN 비역내 수출국에 전 차량 50% 관세 부과외 추가 소비세 납부, 수입허가제로 사실상 불허 기조

<태국>

- ☐ 판매목적 수입 일체 금지로 수입 중고차 시장 형성 미흡

<인도>

- ☐ 3년 이내 우측핸들 차량 수입가능하나 현지 15개의 제조사 및 150%의 관세율등으로 중고수입차시장 형성 미흡

<미얀마>

- ☐ 정부의 수입허가서 미발급으로 사실상 수입 규제

<캄보디아>

- ☐ 트럭 및 버스는 한국산이 시장 석권, 승용차는 일본산이 석권
 - 버스의 경우 기아봉고, 아시아, 토팩, 그레이스, 베스타등이 인기로 약 90% 시장 점유 추정

<베트남>

- ☐ 승용차 수입금지, 5톤이상 화물차 수출가능
 - 16인승~23인승(County, Aerotown, Aerospace, porter, Mighty, Frontier 등) 차종이 70% 시장점유 추정

<방글라데시>

☐ 4년이하 중고차 및 우측핸들 차량만 수출 가능

<호주>

☐ 우측핸들 문제로 한국산 중고자동차 진출은 전무함

<인니>

☐ 우측핸들 및 20인승 이상의 버스만 수입허용

<뉴질랜드>

☐ 우측핸들로 교체후 등록가능 일부 특장차만 수입관세 부과

<스리랑카>

☐ 차량 3.5년 이내 우측차량만 수입허용
○ 한국산 차량은 싱가포르에서 수입된 중고 차량임

<필리핀>

☐ 승용 및 승합차량 수입금지, 화물 중고차만 수입허용

<파키스탄>

☐ 상업 목적의 중고차 수입 전면 금지

<싱가포르>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		거의 전무
		'03		거의 전무
		'04		거의 전무
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)		○
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	20%
			화물	없음
			기타	없음(버스)
		신차	승용	20%
			화물	없음
			기타	없음(버스)
	비관세장벽 ²⁾		없음	
	국가간 차별 ³⁾		없음	
수입중고차 시장현황	국가별 점유율		중고차 수입이 거의 전무하여 무의미 및 이용 가능 관련 정보 부재	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾		해당 무	
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)		해당 무	
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		해당 무		

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

□ 싱가포르 중고차 수입 관련 개요

- 싱가포르 정부가 중고차 수입 자체를 금지하고 있지는 않으나, 관련 규정과 추가 부담액 등으로 중고차 수출은 시장성 미미
- 자신이 싱가포르 외 국가에서 사용했던 중고차 (혹은 신차라도) 를 싱가포르로 반입 (수입하는 것과 동일 내용 적용) 하는 것조차도 실익이 없어, 싱가포르에 부임하는 외국인들도 자신이 사용했던 차를 싱가포르에 이삿짐으로 가져오는 경우는 거의 전무
- 또한 한국차는 핸들이 좌측이어서 한국산 중고차를 만에 하나 싱가포르에 수출하고자 한다면 핸들 위치를 우측으로 변경해야 가능
- * 싱가포르 규정에는 차의 MODIFICATION은 차 제조업체 혹은 동 제조업체가 승인한 대행업자가 하도록 기재되어 있고, 싱가포르육상교통청 LTA (www.lta.com.sg)의 승인도 받게 되어 있는데 (관련 증빙서류 제출 등도 필요), 핸들 변경은 승인 가능한 MODIFICATION 사항의 범주를 벗어나는 것으로 보임.
- 다만, 외교관이나 대사관 등의 경우에는 해당 국가에서 사용했던 중고차를 업무용 등으로 싱가포르로 반입(수입)해 오는 경우는 매우 드물지만 있을 수 있음.

□ 싱가포르의 중고차 수입관련 주요 규정

자료원 : http://www.contactsingapore.org.sg/overseas/moving_customsinfo_vehicles.shtml

http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/motoring/information/left/buy_a_new_vehicle0/0.html

- 최초 차량 등록 이후 3년을 경과하지 않은 차량만 수입 가능
- 우측 핸들 차량만 가능, CFC-free 에어컨 사용 차량이어야 함.
- 싱가포르 \$10,000의 추가 부담액 정부에 납부(신차 수입을 예외).

□ 관세율

- 중고차 및 신차에 대해 동일하며 배기량 등의 구분을 두지 않음.

<말레이시아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		97.0 (13.7천대)	
		'03		84.7 (12.8천대)	
		'04		39.3 (9.5천대)	
	핸들 위치	좌측(LH)			
		우측(RH)		우측핸들	
시장접근성	관세율(%)*	중고차	승용	아세안 20%, 비아세안 50%	
			화물	아세안 20%, 비아세안 50%	
			기타	아세안 20%, 비아세안 50%	
		신차	승용	아세안 20%, 비아세안 50%	
			화물	아세안 20%, 비아세안 50%	
			기타	아세안 20%, 비아세안 50%	
	비관세장벽 ²⁾		수입허가제(AP): 허가권이 있는 업체만 수입이 가능. 2003년 총 46,831대분 발행 물량제한: 말레이시아 생산대수의 10% 이내에서 수입허가권 발행. 단, 아세안 생산 완성차에 대해서는 2005년부터 제한이 없어짐		
	국가간 차별 ³⁾		없음		
	수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본	② 태국	③싱가포르
		상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	우측핸들 일본차가 현지에서 인기		
국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)		국산 중고차 진출 전무 (자동차 해체 후 부품수출은 약간 있음)			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		○ 말레이시아는 원칙적으로 중고차 수입을 불허하며 자동차 수입허가권은 현지조립업체의 생산비중에 따라 제한적으로 발행하고 있음. ○ 우측핸들이기 때문에 우리나라 중고차를 수출할 가능성은 거의 없음			

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

□ 관세율

2005년 1월 1일부로 수입관세는 아세안내 완성차 20%, 비아세안 완성차 50%로 단일화 되었으나 세수 보전을 위해 차종 및 배기량에 따라 소비세를 다음과 같이 부과함

<소비세 변경 내역>

(단위: %)

차종	배기량	2004	2005
승용차	1,800 이하	60	90
	1,800-2,000	70	120
	2,000-2,500	80	150
MPV	1,800 이하	30	40
	1,800-2,000	40	60
	2,000-2,500	70	120
	2,500-3,000	80	150
4WD	1,800-2,000	60	80
	2,000-2,500	70	120
	2,500-3,000	80	150

[자료원: 말련 재무부]

<태국>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불)	'02		" 수입 집계 실적 없음 "
		'03		
		'04		
	핸들 위치	좌측(LH)		-
우측(RH)		o		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	○ HS code 87.03 - 일반승용차 · CKD : 33% · 0~2,400cc(CBU) : 42% · 2,400cc 이상(CBU) : 60% - Off Road 차량 · CKD : 33% · CBU : 60% - Pick-up용 승용 차량 · CKD : 33% · CBU : 80%
			화물	○ HS code 87.01 - 일반트럭/트랙터 · CKD : 30% · CBU : 30% ○ HS code 87.04 - Pick-up용 트럭 및 밴 · CKD : 33% · CBU : 60% ○ HS code 87.05 - 특수목적 대형 트럭 · CKD : 20% · CBU : 40%
			기타	○ HS code 87.02 - 버스 및 10인 이상 밴 · CKD : 20% · CBU : 40% ○ HS code 87.06 - 일반 트럭용 새시(Chassis) · CKD : 10% · CBU : 30% - 특수목적 트럭용 새시(Chassis) · CKD : 20% · CBU : 30% - 승용차용 새시(Chassis) · CKD : 33% ¹⁾ · CBU : 30%

		신차	승용 화물 기타	“중고차 관세율과 동일”	
	비관세장벽	태국은 중고차 공해 유발로부터 국민건강을 보호 한다는 목적으로 공공부문에 의한 수입 및 재수출용에 한해 수입허가(수입허가제도) 및 수입부담금 제도 운영(Para-Tariff 제도) ²⁾ <대상품목> - 중고 승용차 - 30인승 이상 6륜 중고 버스, 중고 오토바이, - 331~1,100CC 중고 디젤엔진 장착 차량			
	국가 간 차별	- ASEAN 회원국 간 CEPT(공동특혜관세)에 명시되어 있는 품목에 한해 역내관세 인하			
수입중고차 시장현황 " 해당사항 없음 "	국가별 점유율	①	②	③	
	상위권 국가 중고차의 인기이유				
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)				
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	태국의 경우, 위에서 언급한 바와 같이, 판매목적의 중고차수입은 법적으로 일체 금지하고 있으며, 일부 특수목적의 경우에만 수입을 허가 한다. <특수목적> - 본인 사용 목적으로 1인당 1대 수입허가 - 공공사용 목적의 공공기관에 의한 수입 - 재수출 목적의 일시적 수입 이러한 이유로 태국 내, 수입중고차 시장은 형성되어 있지 않으며, 우리나라의 중고차수출관련해서도 현재는 시장성이 없는 것으로 파악된다.				

[자료원]

1. 관세율 : 태국 자동차 산업 디렉토리 2003-2004년 판(발행처 : 태국자동차협회 및 산업협회)
2. 비관세 장벽 및 차별대우 현황 : 관세청 및 외무부 무역협상국 UNCTAD
 - 주1) CKD 승용차용 샤시에는 3%의 소비세 추가 부가
 - 주2) Para-tariff 제도(의사관세) : 수입상품에 직접 부과하지는 않지만 통관과정에서 무역업자에게 통관료, 통관관련 서비스 수수료 등 을 부과하여 수입 상품가격에 영향을 미치는 제도

<인도>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		7.0백만불(2001-02년도)
		'03		15.1백만불(2002-03년도)
		'04		- (아직 집계되지 않았음)
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)		√ (좌측핸들 수입 금지)
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	-관세율은 신차와 동일 -다만 제조일로부터 경과년 수에 따라 도착가격을 감가 상각 .1년 이내 : 3개월당 4% .1~2년 : 3개월당 3% .2~3년 : 3개월당 2.5% .4년이후 : 3개월당 2%
			화물	
			기타	
		신차	승용	일반 승용차 151.9%(HS8703)
			화물	44.0%(HS8704)
			기타	10인 이상 수송용 자동차 34.4% (HS8702)
	비관세장벽 ²⁾	○ 제조일로부터 3년 이내의 제품일 것 ○ 수입된 날로부터 최소 5년 이상 운행 가능한 상태일 것 ○ 오른쪽 핸들 차량만 수입 가능함 ○ 속도계가 반드시 킬로미터(km)로 표시 ○ 전조등의 광도 측정법(photometry) 좌측 운행에 적합할 것 ○ 인도 자동차법(Motor Vehicles Act 1998)에 부합해야 하며, 수입 전후에 검사기관의 증명을 받을 것 ○ 모든 수입 차량은 뭄바이항을 통해서만 통관 가능		
	국가간 차별 ³⁾	없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①체코 66%	②일본 17%	③독일 9.5%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	내구성, 가격 경쟁력, 사용가능 년수대비 우수한 내구성 등 *인도는 원산지증명서 제출을 특혜무역등에		

		한정하고 일반적인 경우 선전지를 기준으로 원산지를 구분하고 있어, 체코가 중고차 수출 1위국으로 나타나고 있으나, 실제 체코산으로 보기는 어려움
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	2002-03년도 처음으로 5대 수입 확인(인도 수출입통계), 수입액은 총 48,500불. 이는 총 중고차 수입(2,490대, 15백만불)에 비추어 1%에도 못미치는 미미한 수준
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	인도는 외국계 메이커를 포함하여 약 15개사의 완성차 메이커가 있는데다, 차량의 관세율이 승용차의 경우 150%를 넘어 중고차 수입시장 자체가 활성화되지 못하고 있음	

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<미얀마>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		n/a	
		'03		n/a	
		'04		n/a	
	핸들 위치	좌측(LH)		n/a	
		우측(RH)		n/a	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	2,000cc 이하 : 30% 2,000cc 이상 : 40%	
			화물	3% 동일	
			기타	3% 동일	
		신차	승용	상동 (중고차, 신차 구분없음)	
			화물	상동 (중고차, 신차 구분없음)	
			기타	상동 (중고차, 신차 구분없음)	
	비관세장벽 ²⁾	1997년말부터 현재까지 신차 및 중고차 모두 사실상 수입이 금지되어 있음. 사실상이라는 표현은 미얀마 정부가 규정한 수입금지품목에는 들어있지 않으나 수입허가서를 발급해주지 않음으로써 수입금지효과를 갖고 있음			
국가간 차별 ³⁾	1997년 이전에 들어온 중고차의 90% 이상이 일제자동차로 부품조달 및 정비의 용이성 등으로 인해 간헐적으로 나오는 특별수입허가(국영기업 UMEHL이 수입활동)의 경우에도 리컨디션된 일제자동차로 한정되는 경향이 강함				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본(99%)	② n/a	③ n/a	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	부품조달 및 정비의 용이성			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	1990년대 초반 (주)대우에서 대우, 현대자동차 중고버스를 수출한 바 있으나, 점유율은 1%에도 미치지 못함			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○미얀마는 좌측핸들 차량이 적합한 도로조건을 갖고 있음에도 불구하고 일제 중고자동차가 절대 다수를 차지하고 있음 ○특히 버스의 경우 우측핸들 차량의 운전위험성이 크다는점을 강조하여 유일한 수입창구인 국영기업 UMEHL이 한국산 중고버스로 수입선을 전환토록 유도할 필요 있음				

<프놈펜>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		19.9
		'03		20.1
		'04		N.A.
	핸들 위치	좌측(LH)		○
우측(RH)				
시장접근성	관세율(%) *수입차량에 대해서는 신차와 중고차 구분없이 배기량, 모델연도별로 사전책정된 관세평가액을 기준으로 부과	중고차	승용	1000CC 이하 : 70.775%, 1000cc 초과 : 115.325%
			화물	톤(ton)에 관계없이 39.15%
			기타	미니밴 및 버스류는 톤(ton)에 관 계없이 39.15%
		신차	승용	1000CC 이하 : 70.775%, 1000cc 초과 : 115.325%
			화물	톤(ton)에 관계없이 39.15%
			기타	미니밴 및 버스류는 톤(ton)에 관 계없이 39.15%
	비관세장벽 ²⁾	특별한 비관세 장벽 없음		
국가간 차별 ³⁾	○ 2003.10월 이전에는 국가별, 모델별로 차등 관세 ○ 현재는 국가간 차별없이 배기량 기준으로 동일관세율 적용			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본(70.3%)	②미국(6.9%)	③한국(6.1%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 트럭 및 버스 : 한국산이 시장석권 - 성능대비 가격이 저렴하고 왼쪽 핸들이라는 점도 강점으로 작용 ○ 승용차 : 일본산이 시장석권 - 초기 일본의 무상원조에 의한 일제 승용차가 시장에 선보이면서 소비자들에게 일본산 자동차가 최고 승용 차로 각인		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 1991년 이후 모델로서 1.4톤 타이탄, 1톤 포터, 1.25 톤 포터, 2.5톤 마이티 및 3.5톤 덤프트럭 등이 인기차종 ○ 버스는 미니밴을 중심으로 기아 봉고, 아시아 15인승 토픽, 현대 그레이스 및 기아 베스타 등이 선호		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 상기 수입실적 및 시장점유율은 신차를 포함한 것으로 일본으로 부터 의 수입은 주로 신차로서 렉서스 등 고급차종이 다수 포함되고 있기 때문 ○ 실제 중고자동차는 승용차의 경우 일본산이 시장의 90% 이상을 점유하고 있으며, 트럭 및 버스류는 한국산이 90% 이상을 점유하고 있는 것으로 나타남. ○ 현지의 경제여건에 비추어 앞으로도 중고차에 대한 수요는 지속적인 증가세를 보일 전망이며, 한국산 차종에 대한 양호한 이미지를 배경 으로 한국산 트럭 및 버스에 대한 구매 선호도도 지속될 전망이다. ○ 특히, 앙코르 와트 관광객 방문급증 추이를 반영하여 관광객 운송을 위한 미니밴의 수요가 급증할 것으로 전망되고 있다는 점에서 적극 적인 시장진출 노력이 요망됨			

<베트남>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		125(추정)
		'03		133(추정)
		'04		161(추정)
	핸들 위치	좌측(LH)		√
		우측(RH)		수입금지
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	6인승미만 : 수입금지 6-15인승 : 수입금지
			화물	5톤이하 : 150% 5톤-10톤 : 90% 10톤-20톤 : 45% 20톤-50톤 : 15%
			기타	16-23인승 : 150% 24-50인승 : 150% 50인승초과 : 90%
		신차	승용	6인승미만 : 100%(특별소비세 80% 추가) 6-15인승 : 100%(특별소비세 50% 추가)
			화물	5톤이하 : 100% 5톤-10톤 : 60% 10톤-20톤 : 30% 20톤-50톤 : 10%
			기타	16-23인승 : 100%(특별소비세 25% 추가) 24-50인승 : 100% 50인승초과 : 60%
	비관세장벽 ²⁾	○ 2001-2005 수출입물품관리에 관한 수상실고 시(Decision No.46/2001/QD-TTg)에 따라 중고 앰블런스, 16인승 미만 중고승용차 수입금지		
		○ 중고차 수입시 신품성능의 80% 이상, 베트 남의 환경기준 충족, 생산년도 5년이내의 조건 을 충족해야 함. - Decision 2019/1997/QD-BKHCMNT, - Decision 419/1998/QD/BKHCMNT (과학기술환경부 고시)		

	국가간 차별 ³⁾	○ 베트남은 AFTA에 의해 아세안역내국에는 특혜관세를 적용하나 (중고)자동차는 임시제외품목(TEL)으로 역내 특혜관세율이 적용되지 않아 역내국, 역외국간 차별이 현재로서는 존재치 않음. ○ 그러나 몇 년 전부터(2002-2003) 한국산 승합차(무쏘, 봉고 등)가 승용차로 불법개조되어 판매된 사례가 다수 적발되어 한국산 승합차에 대한 세관당국의 엄격한 통관감시가 이루어지고 있음.(당시 승용차 수입세율 100%, 승합차 60%로 수입업체가 불법개조로 막대한 차익을 남겼음)		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 한국	② 일본	③ 러시아
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 일본 : 높은 브랜드인지도, 우수한 품질 (경쟁국에 비해 상대적으로 신형중고차가 많이 수입되어 바이어로부터 호평) ○ 러시아 : 도이머이 정책 도입을 통한 시장 개방전까지 대베트남 독점적 차량수출국 지위의 이점이 있는데다 싼가격이 인기이유임. 또한 베-러교류의 영향으로 러시아거주 베트남인이 러 중고자동차의 베트남 수출에 기여도가 높은 것으로 파악됨.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 한국 중고차는 정확한 통계는 없으나 베트남 중고차시장의 70%를 점유하고 있는 것으로 추정됨. ○ 한국산 중고차가 인기있는 것은 일본차에 비해 경쟁력있는 가격, 신속한 딜리버리 등임. ○ 유명브랜드 : 현대 County(16-24인승), Aerotown, Aerospace(45인승), 현대 Porter, Mighty, Kia Frontier 트럭 등		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 한국산 중고자동차가 현재 베트남에서 제1위 시장점유율을 차지하고 있으나 베트남 현지생산 확대(Vinamotor), 중고차 수입세율 인상(2002년부터 신품에 비해 50% 높은 수입세), 원화강세에 따른 가격경쟁력 약화 등으로 한국의 대베트남 중고차 수출환경을 계속 악화될 전망이다.			

	○ 특히 베트남에서 자체 생산되는 트럭대수가 늘어나면서 향후 3-5년이후에는 일부 특장차, 5톤이상 대형트럭을 제외하고는 중고차수입이 거의 중단될 수도 있을 것이라는 전망도 나오고 있음. ○ 이에 따라 우리나라 중고차 수출은 냉동차 등 특수차량, 대형트럭, 건설용중장비 등에 특화, 집중적인 마케팅을 전개할 필요가 있음. ○ 또한 수요가 줄어들기는 하지만 기존에 판매한 중고차량, 또는 신차 들의 부품교체수요가 상존하고 있기 때문에 우리 자동차부품업체들에게는 매력적인 시장임. 따라서 우리 자동차부품업체들의 현지투자진출에 대한 전략적 지원 필요
--	---

<방글라데시>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		10백만불	
		'03		8백만불	
		'04		7백만불	
	핸들 위치	좌측(LH)			
		우측(RH)		(0)	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	앰블런스를 제외하고 모두 25% 단, 특소세가 0-250%로 다름	
			화물	5톤이하 : 15% 5-20톤 : 25% 20톤 이상 : 15% 특소세 없음.	
			기타	15인승 이하 버스: 25% 15인승 이상 버스: 0-15% 특소세 없음	
		신차	승용	앰블런스를 제외하고 모두 25% 단, 특소세가 0-250%로 다름	
			화물	5톤이하 : 15% 5-20톤 : 25% 20톤 이상 : 15% 특소세 없음.	
			기타	15인승 이하 버스: 25% 15인승 이상 버스: 0-15% 특소세 없음	
	비관세장벽 ²⁾	○ 까다로운 관세행정 및 세관의 부패 ○ 4년이하 중고차 수입가능			
	국가간 차별 ³⁾	없음			
	수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본 89.8	② 인도 5.6	③ 독일 2%
		상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	1. 우측핸들 2. 일본 자동차공업협회 발간 출고년도/중고차 가격을 관세부가기준		
국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)		거의 전무			
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 우측핸들 사용으로 진출에 어려움 - 좌-우측 변경에 많은 경비가 소요되며, 기술미발달 - 4년이하의 중고차만 수입허용				

<유 첨>

1. 방글라데시의 승용차 수입현황

<방글라데시 자동차 등록대수(승용차기준, 지프차 제외)>

구 분	95이전	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	계I
승용차	51,312	8,714	12,478	8,354	5,876	4,986	4,087	6,587	6,757	7,045	5,410	121,606

<다카시 자동차 등록대수(승용차기준, 지프차 제외)>

구 분	95 이전	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	계
승용차	36,998	6,923	8,386	6,528	4,984	4,330	2,452	5,560	5,542	6,163	4,734	92,600

<승용차 수입실적 (HS87032221; Motor Cars, 1000-1500cc)>

(단위: US\$)

Country	2003-2004	2002-2003	2001-2002
Total	21,099,777	14,349,069	14,457,513
China	25,717	1,590	-
India	1,437,269	2,183,300	684,189
Indonesia	85,025	-	-
Japan	19,440,536	11,936,254	13,508,358
Malaysia	76,340	177,075	9,142
Singapore	34,890	-	80,219
Iran	-	5,450	-
Korea, Rep	-	31,400	50,113
USA	-	14,000	-
Hong Kong	-	-	69,859
Italy	-	-	55,633

<승용차 수입실적 (HS Code: 87032241; 3000cc 초과)>

(단위 :US\$)

Total	201,600	728,071	951,367
India	-	4,600	-
Japan	179,200	723,471	947,136
Singapore	-	-	4,231
USA	22,400	-	-

<승용차 수입실적 (HS Code: 87032311; 1500-1649cc)>

(단위 : US\$)

Total	2,831,065	2,619,152	6,113,843
China	-	-	5,555
India	60,123	59,694	53,613
Japan	2,673,146	-	5,432,457
Singapore	-	-	116,646
Korea, Rep	55,000	360,395	34,198
Sweden	-	631,797	-
UAE	-	2,000	127,338
UK	-	-	15,253
USA	-	-	28,504

<승용차 수입실적 (HS Code: 87032312 1649cc 초과)>

(단위 : US\$)

Country	2003-2004	2002-2003
Total	2,825,441	283,835
Germany	579,730	-
Japan	1,914,572	283,835
Singapore	224,305	-
Korea, Rep	44,600	-
USA	62,234	-

(자료원 : 방글라데시 중앙은행)

3. 관세 부과기준

- 방글라데시의 경우 일부 픽업트럭을 제외하고는 신차와 중고차에 대한 품목분류를 별도로 하지 않아 관세율 자체의 차이는 없음.
- 다만, 중고차의 경우 신차에 비하여 딜러디스카운트 및 연식에 따른 할인율만 적용하고 있음.

<신차>

방글라데시의 경우 모든 수입 기준을 CRF(예전의 C&F) 기준으로 하고 관세이외

에도 선적전검사료(PSI) 1%, 해상보험료 1.5%, 항만이용료 TK7,000(US\$120 상당)을 각각 포함하여 과세의 기준(accessible value)으로 정하고 있음.

또한 관세이외에도 우리나라의 부가가치세(VAT, Value Added Tax, 15%), 특소세(SD, Supplementary Duty, 0-350%), 사전소득세(AIT, Advance Income Tax, 3%) 그리고 개발부담금(IDSC, Infrastructure Development SurCharge, 4%)를 각각 부담해야 하고, 2004/05 회계연도부터는 수입시 1.5%의 소득세를 별도로 납부토록 하고있음.

- $CRF\ Value \times 1\% \text{ PSI Fee} + 1.5\% \text{ Insurance} + \text{Port Charge (around Tk. 7,000)} = \text{Accessible Value}$
- $+ 25\% \text{ CD} = \text{New Value} + 15\% \text{ VAT} = \text{New Value} + 30\% \text{ SD} = \text{Gross Value}$
- $+ (\text{Accessible Value} \times 3\% \text{ AIT}) + (\text{Accessible Value} + 4\% \text{ IDSC}) = \text{Total Cost} \times 1.5\% \text{ ATV (Advance Trade VAT)} = \text{Actual Cost of the New Car}$

<중고차>

중고차의 경우 별도의 가격을 정할 수 없음에 따라 일본 자동차협회에서 발간하는 옐로우북에 있는 차량판매가격의 35%를 딜러 운영비로 할인한 다음 출고년도로부터 25-40%의 할인율을 다시 적용하여 여기에 운임을 포함한 것을 과세 기준으로 정하고 있으며, 과세 기준가에 관세, 부가세, 특소세, 사전소득세, 개발부담금이 각각 부과됨.

- $\text{Yellow Book Value} \times 35\% \text{ Dealer Discount} =$
- $\text{Export Value} \times \text{Yearly Depreciation (For Car/Jeep of 2005 model} = 25\%, \text{ 2004 Model} = 35\%, \text{ 2003, 2002, 2001 model} = 40\%) =$
- $\text{New Value} + \text{Freight (according to weight of the car around US\$ 700-800)} = \text{Gross Value} + \text{Customs Duty} + \text{VAT} + \text{SD} + \text{AIT} + \text{IDSC} = \text{Actual Cost of the car}$

3. 기타 참고사항

- 방글라데시의 연간 승용차 판매대수는 5-7천대에 불과하여 2004년말까지 12만대가 등록되어 있으며, 전체 차량중 가장 많은 차량은 오토바이로 34.6만대 등록되어 있으며, 프, 택시, 버스, 트럭, 3륜차를 합해 전체 차량등록대수가 78.6만대에 불과함
- 또한 중고차의 경우 출고(생산년도 및 일자 기준) 4년이하의 중고 차량만 수입이 가능.

<호주>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		55.2
		'03		48.6
		'04		63.1
	핸들 위치	좌측(LH)		-
우측(RH)		우측핸들 사용		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	○ 배기량 관계없이 일반세율 10%와 대당 종량세 A\$12000가 부과됨 (단, 현지 세관 확인결과 위의 종량세는 부과되지 않고 있다고 함)
			화물	○ 중량관계없이 일반세율 5% ○ Other로 분류되는 품목에 한해 한국,대만, 싱가포르,홍콩을 제외한 개도국에 4%적용
			기타	○ 일반관세 : 5% ○ 캐나다 : 무관세
		신차	승용	○ 배기량 관계없이 일반세율 10% ○ 개도국(DC)세율은 5%이나, 1인당 국민소득 1천달러 미만의 국가에 한정되어 실효 없음
			화물	○ 중량관계없이 일반세율 5% ○ Other로 분류되는 품목에 한해 한국, 대만, 싱가포르,홍콩을 제외한 개도국에 4%적용
			기타	○ 일반관세 : 5% ○ 캐나다 : 무관세
	비관세장벽 ²⁾	자동차 수입전에 호주교통부에서 사전 수입허가를 득해야 함.		
	국가간 차별 ³⁾	특기할만한 사항 없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본 70%	② 미국 20%	③ 독일 8%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 일본차 우측핸들 사용 및 현지성가 우수 ○ 해당국 정부의 정책적 수출지원 등은 알려진 바 없음.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	한국산 중고차 진출은 전무함 (핸들상 문제)		
종합평가 (주재국에 서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	핸들문제로 한국내 사용된 중고차의 대호주 진출은 불가능한 실정임.			

<인니>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		NA
		'03		NA
		'04		NA
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)		O
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	첨부 관세율표 참조
			화물	첨부 관세율표 참조
			기타	첨부 관세율표 참조
		신차	승용	첨부 관세율표 참조
			화물	첨부 관세율표 참조
			기타	첨부 관세율표 참조
	비관세장벽 ²⁾	중고자동차는 원칙적으로 수입금지품목이며 일부 중고자동차(버스)에 대해서만 허가를 받은 업자에 한해 수입이 가능 (상세내용 첨부 참조)		
	국가간 차별 ³⁾	국가간 차별은 없음 (다만, 중고버스의 수입허가 규정에 수입이 허용되는 버스는 우측핸들로 한정되어 광의로 해석하면 차별로 인식 가능)		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본	②	③
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	인니 자동차시장에서 일본차의 시장점유율이 80% 이상으로 부품조달면에서 용이하며 핸들위치가 우측으로 동일한 강점이 있음.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	-		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	<중고차 수출전망> - 인도네시아는 자동차산업을 중점산업으로 지정,육성하고 있으며 일본,한국,독일의 다국적기업의 현지조립생산 활발 - 중고차는 일부 버스를 제외하고는 수입금지품목임.(허용되는 중고버스의 수입도 우측핸들로 한정) - 따라서 우리나라 중고차의 대 인도네시아 수출 전망은 극히 어려운 것으로 평가됨.			

■ 인도네시아의 중고품 수입금지 규정

- 인도네시아는 원칙적으로 중고자본재(Non-New Capital Goods)의 수입을 금지하고 있음.
- 자동차의 경우는 20인승 이상의 중고버스만 허가받은 업자에 한해 아래 조건하에 허용되고 있음.
 - 차량 기사용연한 5년-15년 사이의 것
 - 우측핸들
 - 브랜드는 인도네시아에 현존하고 있는 브랜드와 부합
 - 기타 복잡한 행정절차가 요구됨

<정보원> : 인도네시아 무역부

- 사이트 주소 : www.dprin.go.id
- 정보 카테고리 : 규정(Regulation)
- 규정번호 : No.610/MPP/Kep/10/2004, No.756/MPP/Kep/12/2003

☞ 인도네시아의 중고자동차 수입금지품목 리스트

(규정번호 : No. 610/MPP/Kep/10/2004)

연번	HS CODE	품목명	해당사양
1	8427	포크리프트 트럭 및 기타의 작업 트럭	2~5톤
2	8429	불도저 등	110~220HP
3	8701.10	보행운전형 트랙터	22.5KW 이하의 것
4	8701.20	세미트레일러 트랙터	24톤 이하의 것
5	8702	10인 이상 수송용 자동차	전체(20인승 이상 버스 예외)
6	8703	사람 수송용 승용자동차 및 기타 차량	전체
7	8704	화물자동차	화물트럭 : 전체, 덤프트럭 : 40톤 미만
8	8705.90.90.00	Storing car, Lifting vehicle, Derrick	전체
9	8706	엔진을 갖춘 샤시	24톤 이하의 것
10	8707	차체	전체
11	8708	차량부분품과 부속품	전체
12	8711	모터사이클	전체

<뉴질랜드>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		521
		'03		705
		'04		761
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)		0
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	0
			화물	0
			기타	트레일러 등 특장차 일부 7.5%
		신차	승용	0
			화물	0
			기타	트레일러 등 특장차 일부 7.5%
	비관세장벽 ²⁾		없음	
	국가간 차별 ³⁾		없음	
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본(77.54%)	② 독일(16.69%)	③ 영국(1.84%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	핸들위치 동일, 브랜드 인지도		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	핸들위치가 상이해 수입되지 않고 있으며 국산 신차의 진출도 5년에 불과함 2004년 기준 국산 신차의 시장점유율은 1.3%임		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		핸들 위치로 인해 진출이 사실상 불가함 왼쪽 핸들(LHD)은 수입은 가능하나 오른쪽 핸들(RHD)로 교체 해야 등록이 가능해 이를 수입, 교체하는 경우는 거의 없는 것 으로 파악되었음		

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<스리랑카>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	182.8	
		'03	294.1	
		'04	306.9	
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)	우측	
시장접근성	관세율(%) *중고차, 신차,연료종류, 실린더용량관계 없이 28% 동일 *단,구급차,,냉장 /냉동차, 탱크,덤프트럭, 화물차(5톤 이상)등 6% * 28인승이상 버스 2.5% *비조립된 버스 2.5%	중고차 (특소세율)	승용	1)가솔린:30%(1000CC),40%(1000 초과-1500CC),60%(1500CC초과) 2)디젤:95%(1500CC까지),115%(15 00초과-2000CC),
			화물	5톤까지 84%, 5톤 초과 30%
			기타	1)디젤밴/지프:72%(1500CC까지), 84%(1500CC초과) 2)가솔린 밴/지프:승용차와 동일 3)버스:특소세 없음
		신차 (특소세율)	승용	중고차와 동일
			화물	중고차와 동일
			기타	중고차와 동일
	비관세장벽 ²⁾	○ 승용차: 생산후 최초 등록일로부터 기산하여 수입통관시점까지 3년 반이 경과되면 수입불허 ○ 오프로드카/트럭/버스: 최초등록일로부터 수입 통관시점까지 5년경과되면 수입불허 ○ 우측핸들 의무화: 좌측핸들차량은 수입 불허 * 중고차수입관련규정:1228/15(2002.3.22), 1331/23(2004.3.12)		
	국가간 차별 ³⁾	○ 국가간 차별은 없음 ○ 다만, 특혜관세협정(인도-스리랑카 FTA, GSTP 등)에 따라 해당국산은 관세율이 MFN 세율보다 낮음. 인도-스리랑카 FTA에 따른 관세인하스케줄에 따라 관세가 지속적으로 인하중		

1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재.

* 수입차의 80%정도가 중고차로 추정되어 총수입액중에서 80%를 중고차 수입액으로 계상함

<필리핀>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		23.6 (*주1)
		'03		19.9 (*주1)
		'04		n/a
	핸들 위치	좌측(LH)		좌핸들
		우측(RH)		금지
시장접근성	관세율(%) (*주2)	중고차	승용	당초 수입금지
			화물	중고/신차 구분없음
			기타	중고/신차 구분없음
		신차	승용	30% (아세안 5%)
			화물	단위 : % (팔호안은 아세안 관세율) 모든 냉장차 : 3% (아세안 0) 8704.10 : 3 (0) 8704.21.12-19 : 30 (5) 8704.22.22-29 : 30 (5) 8704.22.32-39 : 20 (5) 8704.22.42-49 : 30 (5) 8704.22.52-69 : 20 (5) 8704.23.12-19 : 20 (5) 8704.31.12-32.17 : 30 (5) 8704.32.21-53 : 20 (5) 8704.32.56-62 : 30 (5) 8704.32.64-95 : 20 (5) 8704.90 : 30 (5) 8704.90.39 (자동차개발계획 참가업체가 트럭조립용으로 수입하는 부품,악세사리): 1(3)
			기타	10인승 이상: 20% (아세안 3) 10인승 이하: 30% (아세안 5) 자동차개발계획 참가업체가 조립용으로 수입하는 부품, 악세사리 : 3% (아세안 3)

	비관세장벽 ²⁾	○중고 승용차는 종전부터 수입 금지. ○중고 승합차는 2002년 12월 대통령령 156호에 의거 수입금지 조치됨. ○2005년 2월 필리핀 고법의 ‘대통령령 156호 위헌’ 판결로 수입금지조치가 법적 근거를 잃게 되어 정부정책 혼란에 빠짐.		
	국가간 차별 ³⁾	없음.		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율 (*주3)	①일본 -2002: 74.9% -2003: 55.3%	②태국 -2002: 15.1% -2003: 34.2%	③한국 -2002: 3.8% -2003: 49.4%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	2003년 1월부터 수입금지가 되기 전에는 한국산 중고 승합차(현대 스타렉스, 기아 스포티지)가 인기였음. 일본 중고 승합차보다 가격이 저렴하기 때문.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○2003년 1월부터 중고승합차 수입이 금지됨에 따라 현지에 진출했던 한국 교민 200여개사가 사업을 정리하고 철수한 바 있음. ○그러나 수입금지조치 이후에도 밀수로 일부가 계속 반입되어 왔으며, 특히 수빅경제특구를 통해 편법적으로 계속 수입되어옴(주로 일제차 등). ○밀반입 시도중 적발되어 세관에 몰수된 경우 공매를 통해 내수시장에 반입되어 왔으나, 최근 이를 내수시장에 반입시키지 말아야 한다는 의견 대두.		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○현지 자동차 조립업체(일본 신차시장 점유율 약 80%)의 강력한 반발과 자국 자동차 조립산업 육성정책의 일환으로 중고승합차를 수입 금지하려고 하나, 최근 고등법원의 판결로 중고 승합차 수입에 혼란이 야기됨. ○현지 정부가 고등법원에 재검토를 요청할 것으로 알려진 가운데, 만약 법원에서 해결이 안되면 중고차에 별도의 고액 surcharge를 부과하는 방안도 검토되고 있는 것으로 알려짐.			

	○현재 정부와의 법정 싸움은 유력 변호사 선임과 고액로비가 가능한 화교계가 벌이는 것으로, 고액로비가 어려운 소규모 수입상들은 반입하고자 하는 항만의 세관에 사전 확인 필요. 단, 현지에는 사전에 아무리 확인을 해도 당일 현장에서는 사전확인 사실을 부인하거나 전혀 다르게 말하는 경우도 많다는 점을 염두에 두어야 하므로 중고차 수출이 용이하지는 않을 것으로 보임. (2003년에 기존 진출업체들이 손실을 감수하고 대거 사업을 정리할 수밖에 없었던 일이 있었기 때문에, 지금 같은 혼란상황에서 '사업가능성'을 새로 언급하기에는 상당히 조심스러움을 감안하여 주시기 바람. 참고로, 2월 고등법원의 '대통령령 156호 위헌'판결 이후에도 현지 언론에는 '세관에서 중고차 몰수' 기사가 실린 바 있음.)
--	--

(*주1) 밴 등 화물수송용 차량 가운데 중고차가 별도로 구분되어 있는 품목만 합산하여 산출함. 외국이민에서 돌아오는 자국민 또는 외교관 등이 반입하는 중고차량 제외.

(*주2) 중고승합차 수입금지 이후에도 워낙 밀수가 많아 자국의 중고차 수입 규모 추적을 위해 현지 상원의원 Richard Gordon이 우리 무역관으로 '한국의 대필리핀 중고/신차 통계 제공 요청'을 해온 일도 있었음 (2004년 9월). 이에 대해 당관은 한국 관세청 통계에 중고/신차가 분류되어 있지 않아 우리 무역관에서도 파악 불가하다고 회신한 바 있음.

(*주3) 수입이 금지되었음에도 2003년 통계에 나타나는 것은, 다른 지역으로의 수입은 금지되었으나 수빅경제특구를 통해서는 수입이 계속 이루어졌기 때문으로 추정됨. (금년 2월의 '고등법원 판결'도 수빅의 중고차수입업체가 위헌소송을 제기한 바에 근거함.)

2. 중동 · 아프리카

<케냐>

- ☐ 우측핸들 차량 수입허용, 국산 중고차량 진출 전무

<쿠웨이트>

- ☐ 신차선호 높고 교체주기 짧아 교체 차량이 중고차 시장으로 흡수, 내수 시장 겨냥 중고차 수출은 시장성 없음

<이라크>

- ☐ 2003년 이라크전 종료후부터 지난해까지 약 30만대 수출
 - 현재 이라크 정부의 수입년식 규제조치(2000년 이전 생산차량 수입금지)가 계속될 경우 지난해 수출(20만대)의 40%내외에 그칠 전망

<요르단>

- ☐ 93년부터 국산 중고차 진출후 중고차 시장 점유율 35% 점유, 이라크전 종료후 이라크 수출을 위한 수출물량 지속 유입
 - 그러나, 현재 이라크의 연식 제한 조치가 계속되어 유통량은 감소세

<리비아>

- ☐ 정부의 신차수입에 대한 보조금 정책에 따라 중고차 수입시장 변동
 - 02년부터 04년 상반기까지 중고차 수입은 거의 중단 상태였으나 정부보조금 소진이후 중고차 수요가 증가하고 있음

<이란>

- ☐ 중고차 전면 수입금지, 신차도 사전 수입허가와 승인 필요

<레바논>

- ☐ 디젤엔 수입금지, 국산 승용차는 높은 물류비(약 4천불)로 진출 애로

<오만>

- ☐ 상업목적 중고차 수입 금지, 중고차 시장 포화상태로 재수출중

<나이지리아>

- ☐ 04년 국산 중고차 약 500여대 진출, 연간 수입규모 약 10만대 추정
- 1개월에 1번 운행하는 Roro Vessel 확보가 관건

<사우디아라비아>

- ☐ 버스 및 승합차 인기, 국산 중고차량은 일본, 독일, 미국등 차량보다 인지도 낮아

<모로코>

- ☐ 연간 수입량 1만대 규모로 정부의 중고차 수입 억제정책 속에 지속적 감소 예상

<이스라엘>

- ☐ 전면수입 금지

<알제리>

- ☐ 전면수입금지

<남아프리카공화국>

- ☐ 전면수입금지

<UAE>

- ☐ 일본차량 점유율이 압도적, 국산의 경우 이라크 수출물량이 대부분이었으나 최근 이라크의 연식제한 조치로 수입량 감소세

<이집트>

- ☐ 이집트 현지 18개 자동차 생산/조립업체 보호를 위해 전면 수입금지중

<케냐>

일반 현황	중고차 수입 현황(대수) ¹⁾	'02		18,669	
		'03		19,737	
		'04		19,219	
	핸들 위치	좌측(LH)		-	
우측(RH)		○			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	○ 중고차/신차 구분없으며, 배기량에 따라 세금부과 - 1800CC이하 총 76.75% - 1801-2000CC 총 91.25% - 2001-3000CC 총 105.75% - 3000CC이상 총 134.75% ○ 화물차,버스등은 일괄하여 총 76.75% 세금 부과 ○ 세금 구조 수입관세 25% ×소비세(20/ 30/40/60%) ×부가세16% × 통관수수료 2.75%	
			화물		
			기타		
		신차	승용		
			화물		
			기타		
비관세장벽 ²⁾	- 7년이상 중고차 수입금지 - 좌측핸들 차량 수입금지 - 차량안전검사 의무화				
국가간 차별 ³⁾	좌측핸들 차량 수입금지 외 별도 차별 정책은 없음				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본		② UAE	③ 영국
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	우측핸들 사용국가의 중고차 위주로 수입될 수밖에 없으며, 일본차의 경우 내구성 및 부품구입 용이성, 재판매 손실 최소화, 브랜드 이미지 등의 이유로 선호됨			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	국산 신규 수입차가 전체 차량의 0.3%에 불과한 실정인바, 국산 중고차의 수입은 사실상 거의 이 루어지지 않고 있음(핸들 차이 이유)			
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 주재국 케냐의 경우, 핸들의 차이 및 그에 따른 수입규제로 국산 중고차의 현지 진출은 매우 어려운 실정임. ○ 핸들을 한국에서 교체하여 수출하는 경우 채산성이 문제가 될것이므로, 좌측핸들을 사용하는 주재국 관할국(르완다,콩고 등)으로의 적극적인 수출을 모색해야 할 것으로 판단됨.				

1) 현지 통계상 중고차 수입 차량대수만 입수 가능

<쿠웨이트>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		파악불가		
		'03		"		
		'04		"		
	핸들 위치	좌측(LH)		√		
		우측(RH)				
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	GCC 공통관세율 5% 적용		
			화물	"		
			기타	"		
		신차	승용	"		
			화물	"		
			기타	"		
	비관세장벽 ²⁾	5년 이상된 중고차량의 수입을 전면 금지하고 있으나 건설현장에서 사용되는 포크레인, 굴삭기 등 중고 중장비와 전시목적의 12년 이상된 골동품 차량은 예외적용함.				
	국가간 차별 ³⁾	차별없음				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본: 50%	② 미국: 20%	③ 독일 : 10%		
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	부품구득이 용이할 뿐만아니라 사용후 재판매시 높은 가격으로 Resale 가능				
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	주재국 시장을 겨냥하여 수입된 국산 중고차는 없다고 해도 무리가 없음(아래 종합평가 참조) 다만, 시장 점유율 4%를 차지하고 있는 국산 신차가 교체시 자체 중고차 시장으로 흡수되고 있을 뿐임.				
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 주재국 국민들은 신차에 대한 열망이 대단하기 때문에(자동차 수입액이 전체 수입액의 10% 내외) 자주 차량을 교체하고 있으며, 이들 교체된 차량이 중고차 시장으로 흡수, 내수의 상당량을 충족하고 있어 내수시장 겨냥은 불가능함. ○ 그러나 주재국이 이라크전 이후 중계무역지대로 부상하고 있어 이라크를 비롯한 인근국 재수출이 가능함에 따라 이를 겨냥한 조기 진출이 필요함. ○ 작금의 이라크 상황으로 인해 이라크 재수출이 그리 활발한 편은 아니나 이라크가 안정되기 이전에 미리미리 현지 파트너를 물색 및 구축이 필요함					

<이라크>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		없 음	
		'03		약 350	
		'04		약 420	
	핸들 위치	좌측(LH)		○	
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	5%	
			화물		
			기타		
		신차	승용		
			화물		
			기타		
	비관세장벽 ²⁾	공해, 교통체증 유발 및 휘발유 부족 등을 이유로 2005.1.1일부터 2000년 이전 생산된 중고차(승용,화물 등 차종 불문)의 수입금지			
국가간 차별 ³⁾	없 음				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①한국(65%)	②독일(15%)	③기타(20%)	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	1) 가격대비 우수한 제품 성능 2) 에어컨 장착(독일산 중고차는 없음) 3)소비자 구매력 수준에 적합한 가격대			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 97-98년 엑센트 1천대,99년 겔로퍼 4백대가 수출되었으나 본격적인 수출은 2000년부터시 되어 2003.3월까지 베스타, 스포티지 등과 같은 승합차가 4만대 정도 들어왔고 4륜구동 인 스포티지와 겔로퍼도 약 3천대 수입되었음.(신차 위주) ○ 대 이라크 중고차 수출은 2003년 전쟁 직후부터이며, 2003년도 약 8만대, 2004년 20만대 등 지금까지 약 30만대가 수출된 것으로 추정			
		종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○정부의 수입연식 규제조치가 계속 시행될 경우 금년도 중고차 수출은 작년의 30~40% 수준에 그칠 전망(물류비 감안시 신차와의 가격차가 적고 국내 중고차 확보 곤란으로) ○연식제한 조치 완화를 유도하기위한 대 정부 협상강화(특히 요르단에 보관중인 국산 중고차 재고 해소를 위한 꾸준한 노력 필요) ○중고차 수출단가에서 가장 큰 비중을 차지하는 물류비 절감을 위한 물류단지 건설 지원 ○조합차원의 수출물량 조절(금번 연식제한 조치는 단시간내 과도한 물량이 수입됨에 따른 이라크정부의 방어적 조치임을 감안)		

<요르단>

일반 현황	중고차 수입 현황(백불) ¹⁾ (추정치)	'02	160	
		'03	150	
		'04	190	
	핸들 위치	좌측(LH)	좌측 핸들	
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%) (별도 작성)	중고차	승용	CC 등으로 별도 구분
			화물	톤(ton) 등으로 구분
			기타	버스 등 승합차/인승으로 구분
		신차	승용	CC 등으로 별도 구분
			화물	톤(ton) 등으로 구분
			기타	버스 등 승합차/인승으로 구분
	비관세장벽 ²⁾	신차나 중고차에 대한 쿼터 등 비관세 장벽은 없음. 다만, 요르단 표준에 부합한다는 증거로서 2003년 9월부터 선전적 검사(Bureau Veritas(BIVAC))를 받아야 하는데, 신차는 한국에서, 중고차는 요르단 자유무역지대인 자르카자유무역지대(Zarka Free Zone)에서 받음		
	국가간 차별 ³⁾	국가간 중고차 수입에 대한 차별은 없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율 (추정치)	①독일 : 45%	②한국 : 35%	③ 일 본 : 10%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○Mercedes-Benz와 같은 독일차는 가격에 높음에도 불구하고, 내구성 및 품질이 좋은 차라는 인식이 널리 퍼져있고 부품 구입이 용이함 ○한국차는 가격대비 품질이 우수하며 디자인 또한 좋다는 평이 많음. 또한 부품구입이 용이함 ○일본차는 한국차보다는 가격이 비싸나 품질 및 디자인이 우수하다는 평이 지배적임 ○점유율 상위권 국가에 대한 정책지원은 없음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○한국산 중고차는 1993년부터 요르단에 진출하기 시작했으며 주요 브랜드로는 '93-'96년에는 현대 엑셀/엑센트, 대우 르망/라노스, 기아 베스타, 현대 그레이스 등이 진출했고, 이어 '98년경에는 프레지오, 스타렉스도 수출되었음		

		○ 이어 현대 엘란트라 및 대우 누비라 등도 수출되어 다양한 브랜드가 진출한 상황임 현지 중고차 시장에서 한국산 중고차의 시장 점유율은 35% 가량이며 신차를 포함한 전체 수입차 시장중 약 14%를 차지하고 있음
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 지난 10년간 한국산 중고차의 요르단 시장진출은 꾸준히 증가했으며 특히 2003년 이후 요르단을 통한 이라크로의 재수출 물량이 크게 증가하였음. ○ 향후에도 한국산 중고차는 요르단 시장에서 주요 공급원이 될 것으로 보이나 이라크로의 재수출 감소로 수출물량은 감소할 것으로 전망됨. 이와관련, 이라크는 2005년부터 5년 이상된 중고차 수입을 금지하고 있어 연식이 오래된 중고차의 경우 요르단을 통한 이라크 재수출이 사실상 어려운 상황임 ○ 한편, 요르단 바이어들은 상기와 같은 이라크의 제한규정이 조속 완화되길 희망하고 있으나 현재 이라크내에 수입된 값싼 중고차가 많다는 점 및 정치불안 등으로 향후 이라크 입차 정책 변화를 예측하기 힘든 상황임	

□ 요르단의 자동차 관세율

<신차>

구 분	관세율(%)	특소세(%)	판매세(%)	세율 합계(%)
1,500cc 이하 승용차	30	9	16	64.37
1,500cc-2,000cc 승용차	30	23	16	85.48
2,000cc-2,500cc 승용차	30	36	16	105.1
2,500cc 초과 승용차	30	50	16	126.3
10인 미만, 5톤을 초과하지 않는 Van과 Double Cabin	30		16	50.8
4톤을 초과하지 않는 트럭	30		16	50.8
4톤 초과 5톤 미만 트럭	10		16	27.6
5톤 초과 트럭			16	16
트랙터			16	16
10인 이상 버스 및 자동차			16	16

<중고차>

. 중고차 관세율도 상기 신차와 동일하나 최초 5년간 관세를 할인해 주고 있으며
할인율은 하기와 같음

. 중고차 관세 할인율 : 2005년 기준

자동차 연식	*관세 할인율(%)	**관세율(%)
2005년식	0	100
2004년식	15	85
2003년식	10	76.5
2002년식	5	72.7
2001년식	3	70.5
2000년식	2	69.1
1999년식 이하	0	69.1

* 관세 할인율 상기 신차의 “세율합계” 기준 할인율이며 전년 대비 할인율임

** 관세율은 할인율 적용후 관세율로서 1,500cc 이하 중고 승용차의 경우 중고
차의 경우 2005년 기준, 2005년식은 관세할인이 없으므로 100%인 64.37%를
납부해야 하며 2004년식은 15% 할인율을 적용한 54.71%를 납부해야 한다는
의미.

<리비아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) 1)	'02		중고차(60,추정치), 신차(317)	
		'03		중고차(20,추정치), 신차(423)	
		'04		중고차(30), 신차(자료없음)	
	핸들 위치	좌측(LH)		좌측(한국과 동일)	
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	1000CC미만(10%), 1500미만(15%), 2000CC미만(20%), 2500CC미만(30%), 3000CC미만(40%), 4000CC미만(50%) 4000CC이상(60%) *상기 세율을 1년된 중고자동차 기준 으로 1년 경과시 마다 5% 가산	
			화물	1,500미만(15%),2000CC미만(20%), 2500CC미만(30%),3000CC미만(40%), 4000CC미만(50%미만),4000CC이상 (60%) *상기 세율을 1년된 중고자동차 기준 으로 1년 경과시 마다 5% 가산 *디젤엔진 기준(버스,화물 구분없음)	
			기타	특별한 기준 없음	
		신차	승용	1000CC미만(5%),1500미만(10%), 2000CC미만(15%), 2500CC미만(25%), 3000CC미만(35%), 4000CC미만(45%) 4000CC이상(55%) *상기 세율을 1년된 중고자동차 기준 으로 1년 경과시 마다 5% 가산	
			화물	1,500미만(10%),2000CC미만(15%), 2500CC미만(25%),3000CC미만 (35%),4000CC미만(45%미 만),4000CC이상(55%) *상기 세율을 1년된 중고자동차 기준 으로 1년 경과시 마다 5% 가산 *디젤엔진 기준(버스,화물 구분없음)	
			기타	버스 등 승합차/인승으로 구분	
	비관세장벽 ²⁾	○제작년도기준 5년 미만 차량만 수입 가능 ○거래 목적의 중고자동차 수입 금지 ○개인별로 3년내 1대까지 만 수입 가능 *편법적으로 개인 이름을 빌려 수입상이 수입			

	국가간 차별 ³⁾	○ 특별한 차별사항 없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①한국(60%)	②프랑스(30%)	③기타(10%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 품질 대비 높은 가격 경쟁력 ○ 한국산 자동차가 리비아 시장을 석권하면서 부품 구입이 용이하고, 한국차에 대한 소비자들의 좋은 이미지 작용		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 한국산 중고차가 전체 수입 시장의 약 60%를 점유, 중고자동차 시장을 석권하고 있음 ○ 한국산 중고자동차는 대수로 공사를 시작한 이래 수입되어 왔으나 정부의 수입 정책에 따라 부침을 해옴 ○ 2002년부터 제작년도 기준 5년 미만 중고자동차 수입 허용 ○ 가장 인기있는 중고자동차는 CIELO, NUBIRA, ACCENT2001,2002 연식임		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 리비아 중고차 수입 시장은 정부의 수입 정책 및 신차 수입에 대한 정부 보조금 지급 여부에 따라 매년 큰 변동을 보이고 있음 ○ 2002년 정부에서 신차 수입에 대한 보조금을 지급하여 신차가 대거 수입됨에 따라 2002년, 2003년, 2004년까지 최근 3년간 중고 자동차의 수입이 거의 중단됨 ○ 그러나 2004년 하반기부터 정부 보조금을 받아 수입한 신차들이 시장에서 거의 소진 되면서 중고자동차 수요가 급증하고 있음 ○ 중고자동차 거래 대부분이 사전 대금 입금 후, 선적하는 방식으로 진행되고 있어 바이어는 한국 수출자의 신용에 전적으로 의존 ○ 따라서 일부 부도덕한 한국 수출자가 대금만 입금 받고, 차량은 선적 하지 않는 경우가 종종 발생, 한국기업의 이미지 실취 ○ 수출보험 대상 포함, 중고자동차 유망 수출업체 지정 등으로 바이어의 선의의 피해 방지책 강구 필요			

<이 란>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	-	
		'03	-	
		'04	-	
	핸들 위치	좌측(LH)	0	
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	신차와 동일
			화물	신차와 동일
			기타	신차와 동일
		신차	승용	1,000cc이하 실린더 : 관세 4%+ 상업세 126% 1,000cc초과 3,000cc이하 : 관세 4%+상업세 126% 3,000cc초과 : 관세 4%+상업세 126% *세단형, 지프형등 모두 동일 관 세율 적용
			화물	덤프트럭(off-highway): 관세4% + 상업세 26% 총중량 5톤이하 화물트럭 : 관 세 4%+상업세 136% 총중량 5-20톤 화물트럭 : 관세 4%+상업세 31% 총중량 20톤 초과 화물트럭 : 관세 4%+상업세 26% * 디젤,세미디젤식과 불꽃점화식 피스톤 차량 모두 동일 관세율 적용(총중량으로만 세율 구분)
			기타	10인승이상 : 관세 4%+상업세 26%
	비관세장벽 ²⁾	1) 중고차량 : 수입이 금지되어 있음. 2) 신형차량 : 수입허가품목으로 사전 상무성,관세청의 수입허가와 승인을 받아야함. 3) 신차 수입승인은 정책적으로 특별한 경우에 한해 정부가 발급.		

	국가간 차별 ³⁾	내부 필요성과 판단에 의해 수입결정-> 차별있음.		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①	②	③
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	진출시기, 브랜드(년식), 점유율 등 포함 기술		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)				

<레바논>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	189.5	
		'03	205.0	
		'04	325.0	
	핸들 위치	좌측(LH)	0	
		우측(RH)	X	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	○수입가격 2천만파운드이하(\$13,33) : 5백만파운드(\$3,333.67) ○수입가격 2천만파운드이상(\$13,333) : 5백만파운드(\$3,333.67) + 2천만 파운드 초과액의 50% ○부가가치세 : (수입가격+관세)10%
			화물	관세율 5%, VAT 10%
			승합차 (10인승 이상)	관세율 5%, VAT 10%
		신차	승용	○수입가격 2천만파운드이하(\$13,333) : 수입가격의 20% ○수입가격 2천만파운드이상(\$13,333) : 2천만파운드에대해 20%(\$2,667) + 2천만파운드 초과액의 50% ○부가가치세 : (수입가격+관세)10%
			화물	관세율 5%, VAT 10%
			승합차 (10인승 이상)	관세율 5%, VAT 10%
	비관세장벽 ²⁾	비관세장벽은 아니나 중고차량수입관련 규제조항 1. Diesel Ban(2002): 디젤엔진 차량 수입 및 운행금지 - 승용차 및 영업용택시는 디젤차량 운행금지 - 군용차량만 엄격한 조건하에 디젤차량 수입가능 - 디젤엔진은 25인승이상 버스 및 3.5톤이상 트럭만 운행 허용 2. 차령에 따른 운행 및 수입금지:환경규제 - 차령 8년이상 승용차량 운행 및 수입금지 - 택시용은 차령 5년이상 차량 운행 및 수입금지 - 차령 5년이상 트럭 및 미니버스/밴 운행금지		
	국가간 차별 ³⁾	n/a		

수입중고차 시장현황	국가별 점유율 (2004)	①독일 44.9%	②일본 35.7%	③미국 8.4%																																									
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 유럽산등의 수입에 대한 우대조치는 없음 ○ 수입중고차 가격에 관계없이 부과되는 종량세 금액이 높아서 고급차 이외에는 수입하는 것이 현실적으로 이익이 없음=>고급차 수입만 주로 이루어짐 ○ 유럽, 미국 및 일본브랜드 및 고급품 선호성향 ->메르세데스 벤츠/BMW등 유명브랜드 선호 ->내구성이 강해 20년 이상된 차가 운행가능 ->오래된 모델도 부품 입수 가능 ○ 봉고형 승합차/미니밴등 일본 및 아국산 인기를 끌었으나, 디젤 밴으로 수입수요 감소																																											
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 진출시기; 내전 종료직후인 1994년말 새차가 레바논 시장에 진출하면서 아국산 차에 대한 성가 및 저렴한 가격이 인기를 끌면서 중고차량의 수입도 병행 ○ 2002년 디젤엔진 차량 운행금지로 애로 - 가솔린을 연료로 사용이 의무화되면서 수입 급감 ○ 년도별 중고 승용차량 수입 : 2002 11대, 2003 9대, 2004 15대(0.6%) ○ 미니버스 및 밴의 수입은 1997년 이후 본격 진전 - 현대 H100 등이 인기모델이나, 브랜드나 차종보다 가격이 중요 고려요인 ○ 승합차 및 미니버스(HS CODE 8702 10인승 이상 Motor Vehicle)의 경우 디젤연료가 가격이 저렴하여 1997년 이후 택시로 크게 인기를 끌었으며, 주로 일본산 및 한국산이 크게 수입 붐을 일으킴 - 2001/2002년 Diesel Ban 이후 수요가 크게 감소했으나, 2004년 들어 다시 수입 급등 -> LGP차량을 국내 혹은 레바논에서 카브레터를 가솔린용으로 교체하여 수입 - 차량검사제도가 2004년부터 강제 시행되면서 기존 노후차량의 대체를 위한 수입수요 증가 - 승합차량의 경우 새차와 중고차의 통계상 구분이 이루어지지 않으나, 대략적으로 중고차량의 수입이 7:3으로 우위를 점하는 것으로 추정됨 <table><tr><td>(HS CODE 8702)</td><td>2001</td><td>2002</td><td>2003</td><td>2004</td><td>계</td></tr><tr><td>승합차디젤일본(대)</td><td>94</td><td>217</td><td>58</td><td>172</td><td>541</td></tr><tr><td>승합차기타일본(대)</td><td>105</td><td>421</td><td>368</td><td>617</td><td>1,511</td></tr><tr><td>승합차디젤한국(대)</td><td>369</td><td>73</td><td>1</td><td>3</td><td>446</td></tr><tr><td>북한(대)</td><td>59</td><td>-</td><td>1</td><td>-</td><td>60</td></tr><tr><td>승합차기타한국(대)</td><td>3</td><td>31</td><td>40</td><td>341</td><td>415</td></tr><tr><td>북한(대)</td><td>-</td><td>-</td><td>8</td><td>187</td><td>195</td></tr></table> * 대 북한수입은 한국으로부터의 수입이 통계상 잘못 처리된 것으로 보임			(HS CODE 8702)	2001	2002	2003	2004	계	승합차디젤일본(대)	94	217	58	172	541	승합차기타일본(대)	105	421	368	617	1,511	승합차디젤한국(대)	369	73	1	3	446	북한(대)	59	-	1	-	60	승합차기타한국(대)	3	31	40	341	415	북한(대)	-	-	8	187
(HS CODE 8702)	2001	2002	2003	2004	계																																								
승합차디젤일본(대)	94	217	58	172	541																																								
승합차기타일본(대)	105	421	368	617	1,511																																								
승합차디젤한국(대)	369	73	1	3	446																																								
북한(대)	59	-	1	-	60																																								
승합차기타한국(대)	3	31	40	341	415																																								
북한(대)	-	-	8	187	195																																								

종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 한국차는 중고 승용차의 수입이 거의 없는 상태이며, ○ 중고승용차의 수입은 거의 대부분 유럽 특히 독일산, 일본산 및 미국산 등으로, Mercedes Bentz 및 BMW등 유명 브랜드 선호에 기인함 ○ 아국산은 대형차 시장에 진출하지 못하고 거의 소형차시장에서 가격경쟁력을 앞세워 시장을 확대하고 있는 실정이므로, 관세 및 물품세를 부담하고 중고차를 수입하는 데 무리가 있음. 차량가격을 감안하지 않더라도, 운송임 및 관세/물품세만으로도 \$4,000가까이 소요되므로 수입의 실익이 없는 실정임. ○ 10인승 이상의 승합차 및 미니버스가 시장가능성이 기대되나, 가솔린가격의 상승으로 영세 택시운영자들이 수입을 망설이고 있는 실정임. - LPG 차량을 가솔린용으로 교체하여 수입이 늘고 있으며, 레바논의 경제여건상 이추세는 향후에도 지속될 것으로 전망. ○ 중고차의 수입시 차량 가격과 마일리지가 가장 주요 고려요인임 바이어들이 주로 고려하는 적정마일리지는 출고년도에 따라 아래와 같음 <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>1996 : 135,000-142,000 Km</td><td>1997 : 127,000-134,000</td></tr> <tr> <td>1998 : 119,000-126,000</td><td>1999 : 105,000-118,000</td></tr> <tr> <td>2000 : 87,000-104,000</td><td>2001 : 65,000- 86,000</td></tr> <tr> <td>2002 : 41,000- 64,000</td><td>2003 : 28,000- 40,000</td></tr> <tr> <td>2004 : 5,000- 27,000</td><td></td></tr> </table> ○ 현재 일부에서 추진중인 Green Diesel의 도입 및 디젤엔진 차량 운행 허가시 수입수요가 크게 나타날 것으로 기대되나, 관련 법규의 제정 가능성이 단기간내에는 매우 희박함.	1996 : 135,000-142,000 Km	1997 : 127,000-134,000	1998 : 119,000-126,000	1999 : 105,000-118,000	2000 : 87,000-104,000	2001 : 65,000- 86,000	2002 : 41,000- 64,000	2003 : 28,000- 40,000	2004 : 5,000- 27,000	
1996 : 135,000-142,000 Km	1997 : 127,000-134,000										
1998 : 119,000-126,000	1999 : 105,000-118,000										
2000 : 87,000-104,000	2001 : 65,000- 86,000										
2002 : 41,000- 64,000	2003 : 28,000- 40,000										
2004 : 5,000- 27,000											

주 3) 특히 일본·독일·러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부 : 없음

주 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우 : 없음

[참고사항]

- 1) 신차와 중고차의 구별은 승용차(HS CODE 8703 가솔린/디젤차량)에 대해서만 구분이 있으며, 합차 및 버스 HS CODE 8702와 트럭 및 화물차량 HS CODE 8704 및 특장차 HS CODE 8705에 대해서는 구분이 없음.
- 2) 중고차량의 수입은 승합차 및 미니버스의 경우 디젤을 사용하는 차량의 경우 연료가격에서 크게 차이가 있어 매우 선호되었으나, 2002년 Diesel Ban 이후 가솔린 연료를 사용해야 하게 됨에 따라 수요가 급감
- 3) 우리나라의 중고차 수출은 봉고를 비롯한 밴, 미니버스가 크게 인기를 끌었으나, 디젤 밴 이후 수요가 크게 줄었으며, 2004년 차량검사 강화 이후 증가세를 보이고 있음.
 - LPG 차량을 가솔린용으로 교체하여 수입
- 4) (1) 관세율은 승합차/버스, 트럭, 특장차에는 모든 차량이 동일하게 5% 가 적용됨
(2) 단, 승용차(HS CODE 8703)에 대해서는 종가세 혹은 종량세가 적용되며, 물품세(Excise Tax = 특별소비세?)가 추가로 부과됨
 - 중고승용차(가솔린엔진 HS CODE 8703. 2130/2210/2310/2410, 디젤엔진 HS CODE 8703. 3110/3210/3310/9010)에 대해서는;
 - . 수입가격 2천만 파운드까지 종량세로서 대당 50만파운드의 관세가 부과되며, 물품세 450만파운드가 추가됨.
 - . 2천만 파운드가 넘는 금액에 대해서는 종가세로서 관세 5%와 물품세 45%가 추가로 부과됨
 - 신차 수입에는 수입가격 2천만 파운드까지 종가세로서 5%의 관세와 물품세 15%가 추가 부과됨.
 - . 2천만 파운드가 넘는 금액에 대해서는 종가세로서 관세 5%와 물품세 45%가 추가로 부과됨
- 5) Diesel Ban : 2001년 레바논 정부가 환경(배기가스 규제) 관련 Decree 341호를 통과시키면서, 2001. 8월 디젤 엔진차량 택시 수입금지, 2002년 8월 디젤엔진 택시 및 8 - 15인승 승합차 운행 금지, 2002년 11월 디젤엔진 16 - 24인승 승합차 및 미니버스 운행금지 등 3단계에 걸쳐 디젤엔진차량의 운영을 규제한 조치

<오만>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		16.1	
		'03		22.9	
		'04		통계 미집계('03년이 최신통계)	
	핸들 위치	좌측(LH)		좌측	
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%) -공히 5%임	중고차	승용	5	
			화물	5	
			기타	5	
		신차	승용	5	
			화물	5	
			기타	5	
	비관세장벽 ²⁾		특별한 관세 장벽 없음. 다만, 상업용도가 아닌 개인용도의 이사물품차량, GCC지역 등록 차량등을 제외하고는 현지 판매용 수입은 불가하고 단지 재수출용 수입분만 수입을 허용함.		
	국가간 차별 ³⁾		특별한 차별책 없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① UAE	② 일본	③ 사우디	
	상위권 국가 중고차의 인기 이유 ⁴⁾	GCC지역의 등록 중고차량만이 현지에서 판매가 가능한 관계로 현지 차량 딜러들이 GCC지역에 있는 자사의 지사를 통해 품질이 좋고 가격경쟁력이 있는 제품들 위주로 구매를 하여 일부 오만에서 사용하고 대부분은 이를 인근 튀니지, 예멘, 이라크, 시리아, 잠비아등에 재수출을 하고 있음. 일본산은 인근국들로 부터의 특별한 요청에 의해 재수출용으로 수입을 한 것임.			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	한국산은 진출이 전무한 실정임.			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		재수출용 외에 현지 판매목적의 수입은 불가하며 재수출용도 오만 현지에서 판매되는 가격이 한국에서 팔리는 가격보다 훨씬 저렴하여 현지의 누적된 한국산 중고차량을 재수출을 하고 있는 실정임. 특히 현지에서는 완성차의 딜러들이 Buyback agreement에 의해 소비자들에게 신규차량을 판매를 하고 있어 중고차가 항상 많은 재고로 남아 있는 상태이며 이를 일부 현지 소비자들에게 처분하고 나머지는 재수출을 하고 있음. 이 같은 여건으로 한국산 중고차의 대오만 수출전망은 거의 없는 실정이라고 할 수 있음.			

<나이지리아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		205	
		'03		215	
		'04		226	
	핸들 위치	좌측(LH)		좌측 핸들	
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	1500CC 미만 30%, 1500-2000CC 40%, 2000-3000CC 45%, 3000CC 이상 50%	
			화물	트럭 25%	
			기타	버스 30%	
		신차	승용	중고차와 동일	
			화물	“	
			기타	“	
	비관세장벽 ²⁾	제조일 기준 8년이상 노후 차량은 수입금지. 육로 국경을 통한 차량 수입은 금지.			
	국가간 차별 ³⁾	없음			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본	② 독일	③ 한국	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	브랜드 인지도가 높고 차량성능이 우수함.			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	'04.1월 대우 승용차(시에로.누비라.레간자. 에스페로) 중고차 수입 개시. '04년도에는 한국산 중고승용차가 약 520 대 판매된 것으로 추정 됨.			
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 나이지리아 중고차 시장규모는 연간 10만대 정도이나, 공식 통계로는 약 2만대 수입으로 나타남. 따라서 나머지 8만대 정도는 비공식적 경로로 수입 되고 있 는 것으로 추정됨. ○ 기본적으로 가격시장이나 품질 또한 중요시되고 있으며, 소 수의 대형딜러와 1천여개의 소형딜러가 전국적으로 중고차를 판매하고 있어 경쟁이 치열함.				

	○대 서부아프리카 중고자동차 수출시 Roro Vessel (Car carrier)과 컨테이션 이용시의 가격차가 대당 1천여불에 이르러 Roro Vessel을 확보하지 못할 경우 가격경쟁이 되지 않으며, 1개월에 1회 운항하는 Roro Vessel 확보가 매우 어려운 실정임. ○가격경쟁력을 확보하고 지속적으로 마케팅을 전개해야 하며, A/S체제를 갖추지 않고서는 장기적으로 마케팅을 할 수 없으므로 이에 대응을 할 수 있어야함.
--	---

<사우디아라비아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	US\$269	
		'03	US\$285(추정치)	
		'04	US\$315(추정치)	
	핸들 위치	좌측(LH)	○	
		우측(RH)	None	
시장접근성	관세율(%)*	중고차	승용	5%
			화물	5%
			기타	5%
		신차	승용	5%
			화물	5%
			기타	5%
	비관세장벽 ²⁾	없음		
	국가간 차별 ³⁾	없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 독일	② 미국	③ 일본
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 독일, 미국 : 고급 브랜드 이미지(메르세데스, GM 등), 차량 내구성 · 안전성 ○ 일본 : 차량 내구성, 낮은 수리비용, 토요타, 혼다의 브랜드 이미지		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 진출시기 : 2000년 ○ 주요 진출차종 : 버스 등 승합차 ○ 주요브랜드 : 대우, 현대, 기아 ○ 점유율 : 2% 미만 ○ 특기사항 - 중대형 승합차가 주요 수입차종이며, 주로 하지기간 중 순례객 운송용으로 사용됨. - 정식딜러가 아닌 일부 개별업체에 의해 소규모로 수입되고 있어 현황파악이 어려움. - 승용차의 경우 수리비가 높아 수요가 미미함.		

종합평가	○ 현재 주재국내 한국 중고차의 수요는 미미하며, 차량 유지 비용이 높고 잔고장이 많다는 인식이 팽배해 있음. ○ 반면 일본 '토요다'는 차량 부품 공급을 원활히 하고, Training Institute를 설립 기술자의 재교육을 활성화하고, 낮은 비용으로 양질의 서비스를 제공하고 있어 중고차 매매 시 높은 가격 군을 형성함. ○ 한국 중고차시장을 활성화시키기 위해서는 관련 부품공급의 원활화 및 한국차량 전문수리 센터를 설치하여 차량수리 단가를 낮추고 브랜드 이미지를 제고하는 등의 방안이 있음. ○ 아울러, 향후에도 한국으로부터 직접 중고차를 수입하는 경우는 소규모일 것이며, 대부분 자국내 신차 수입 후 중고차 시장에서 매매되는 형태일 것임.
-------------	---

* 관세율: 자국내 제조업기반이 없는 품목에 대해서는 일괄적으로 5%의 관세율을 부과하고 있음.

<모로코>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'01		14,530대 주1)		
		'02		9,478대		
		'03		9,899대		
	핸들 위치	좌측(LH)		좌측핸들사용		
		우측(RH)				
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	CC 구분 없이 32.5%		
			화물	톤수 구분 없이 40%		
			기타	버스등 인승에 구분 없이 40%		
		신차	승용	CC 구분 없이 32.5%		
			화물	톤수 구분 없이 40%		
			기타	버스등 인승에 구분 없이 40%		
	비관세장벽 ²⁾	중고차량의 관세부과시 INVOICE 상의 가격과 모로코 세관 기준고시가격을 비교 INVOICE 가격이 낮을 경우 세관 기준고시가격을 적용하여 관세를 부과하고 있음. 즉 INVOICE 가격을 부분적으로만 인정하고 있음.				
국가간 차별 ³⁾	없음					
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 프랑스	② 독일	③ 이태리		
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	- 원활한 부품 공급 (정품 및 유사품) - 차량 반입의 수월함 (육로 운송) - 현지시장에서의 높은 브랜드 이미지				
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	- 국산 중고차량의 모로코 수출은 2000년-2002년에 걸쳐 총 100대 미만이 수입된 것으로 파악되고 있음. - 2003년이후 수입 전무함. - 수입된 차량 브랜드로는 기아(구형 스포테지), 대우(에스페로)및 현대(엑센트)임.				
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 높은 관세율과, 세관의 저가 중고차 유입통제정책 그리고 유럽자동차 대비 경쟁력취약으로 수출전망이 매우 비관적임. ○ 모로코정부는 중고차수입을 최대 억제하고 신차위주의 수입정책을 펼치고 있어 중고차 수입은 지속적으로 감소할 것으로 전망됨					

주1) 중고차 수입금액 통계미비, 차량대수로만 통계분류

<이스라엘>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	0		
		'03	0		
		'04	0		
	핸들 위치	좌측(LH)	0		
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	수입금지	
			화물	수입금지	
			기타	수입금지	
		신차	승용	7%	
			화물	7%	
			기타	7%	
	비관세장벽 ²⁾	이스라엘은 중고차 수입금지 국가임. 신차 수입의 경우, 관세 이외에 특소세 95%와 VAT 17% 추가			
국가간 차별 ³⁾	해당사항 없음				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①	②	③	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾				
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	이스라엘 중고차 수입 시장 전무하지만, 2005 년초부터 팔레스타인자치정부가 중고차 수입 관세율을 종전의 95%에서 25%로 인하함으로써 국산 중고차 수입 문의 쇄도 상태임			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 이스라엘의 중고차 수입 불허로 수출이 불가능 ○ 팔레스타인 자치정부의 최근 대폭적인 중고차 수입관세율을 인하함으로써 바이어들이 국산 중고차 수입에 지대한 관심을 가지고 이미 방한 상담한 업체들도 있음. ○ 그러나 팔레스타인 시장 규모가 작기 때문에 연간 3천대 정도의 수입이 한계일 것으로 보임. ○ 이미 일부 바이어들이 방한 상담하고 중고차 수입을 진행 중이기 때문에 안정적인 시장 관리 차원에서 국내 공급 업체간의 과당경쟁을 유발할 수 있는 수출 촉진책은 불요한 상황임.				

<알제리>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		240.5
		'03		269.2
		'04		관련통계 입수불가
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	15%(3년미만)+부가세17%
			화물	수입금지
			기타	수입금지
		신차	승용	15%+부가세17%
			화물	5%+부가세17%
			기타	30%+부가세17%
	비관세장벽 ²⁾		3년이하의 중고차(승용)만 한시적 수입가능 전문회사가 대량으로 수입할 수 없고,개인명의로 수입가능,상용 및 기타차량은 수입금지	
	국가간 차별 ³⁾		없음	
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 프랑스	② 독일	③ 일본
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	지리적 근접성으로 인도기간 및 운임 저렴 AS망 구축으로 부품조달 용이,		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	2002년부터 인근국(유럽)으로부터 수입되어 최 근년도 통계인 2003년 점유율은 4.35%임, 브 랜드(년식)은 통계 입수불가		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)				
○ 지난 2002년부터 중고차수입을 전면 금지하는 법안이 제정				
○ 열악한 대중교통 여건과 소비자 구매력을 감안해 2003-2004년기간 동안 예외적으로 3년미만의 승용목적의 중고차량에 한해 수입을 예외적으로 허용중임				
○ 환경오염,교통사고 방지 및 자동차 산업 육성차원에서 원칙적으로 중고차 수입을 금지하는 법안이 2005년말까지 수입 전면 금지 법안이 시행될 것으로 알려짐				
○ 알제리의 중고차수입은 기정사실로 시행시기가 문제여서 향후 수출 전망은 없음				

<남아프리카공화국>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		-
		'03		-
		'04		-
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)		우측
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	수입금지품목
			화물	수입금지품목
			기타	수입금지품목
		신차	승용	40%
			화물	5톤이하 40%,5-10톤 20%, 20톤이상 20%
			기타	마이크로버스 - 20%, 그 이상 40%
	비관세장벽 ²⁾		남아공은 자국산 자동차 산업보호를 위해 중고자동차를 수입금지 품목으로 하고 수입이 불가능함	
	국가간 차별 ³⁾			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①-	②-	③-
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	-		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	-		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		남아공은 자국산업 자동차산업보호를 위해 중고차수입을 법적으로 불가능하게 조치하였음. 이로 인해 외국산 중고차는 남아공시장에 진입할 수 없음. 이것이 자유무역규정에 위배되는지 여부 검토 필요성 있음		

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제·물량규제·수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본·독일·러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<아랍에미리트>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		875
		'03		890
		'04		910
	핸들 위치	좌측(LH)		91%
		우측(RH)		19%
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	모든 차종에 대한 관세는 5%로 동일함.
			화물	
			기타	
		신차	승용	
			화물	
			기타	
	비관세장벽 ²⁾		비관세장벽이 존재하지 않음.	
국가간 차별 ³⁾		국가간 차별 존재하지 않음.		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본(85%)	②독일(8%)	③미국(5%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 신차 또한 일본차가 60%이상을 차지하고 있으며, 일본차가 타국가 생산차에 비하여 잔고장이 적음. ○ 아울러 고장이 발생하더라도 시장에서 손쉽게 부품조달이 가능하여 수리기간이 매우 빠름. 그러나 한국산을 비롯하여 타국가 생산차의 경우는 부품구하기가 매우 어려우며 본국에서 부품을 조달하여 수리하는 등 수리기간이 매우 길편임. 아울러 부품가격 또한 일본부품 가격이 저렴함. ○ 일본산 중고차의 경우는 다른 차량에 비해 제 3자에게 양도할 시에도 중고차 가격을 제대로 받을 수 있음. 그러나 일본산에 비하여 다른 차량은 중고차 가격을 제대로 받지 못함. -따라서 초기비용이 다소 들더라도 일본산 중고차 구입을 선호하고 있음.		

수입중고차 시장현황	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ UAE중고자동차 시장은 일제 중고차가 전체 물량의 85%이상을 차지할 정도로 일제차 위주로 시장이 형성되어 있음. ○ 한국산 중고차에 대한 수요는 2003년 5월이전에는 몇 백대 단위의 소량이 유통되다가 걸프전 이후 이라크내 한국산 중고차 수요가 폭증함에 따라 다소 증가하였음. ○ 그러나 2004년말부터 이라크로 진입되는 루트(암만육로, 이라크 남부 움 콰스르항)가 최악의 상황으로 어렵게 되자 그 양이 현저히 줄어들고 있음. ○ 전체 중고차 수입량중 한국산 중고차의 비율은 약 3%에 해당되며 수입된 차량의 95%이상은 이라크 등 제 3국에 재수출되고 있음. ○ 기아프레지오, 현대 그레이스 등이 미니벤이 주송을 이루고 있으며 현대, 대우 45인승 버스가 소량 수입되기도 하였음.
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		○ UAE 중고차 시장은 일본차 중심으로 시장이 형성되어 있고 바이어들도 아직까지는 한국 중고차 수입에 관심을 두고 있지 않은 상태임. 아울러 UAE에 수입되는 중고차의 95%는 이라크를 비롯하여 아프카니스탄, 이란, 아프리카 등지에 재수출되고 있어 UAE시장 자체는 아주 협소함. ○ 현재 수입되는 한국산 중고차는 전문적인 중고차 업체가 대량으로 수입하기 보다는 UAE에 거주하고 있는 이라크 무역상들이 소량씩 구매하고 있는 형태로 시장수요가 아주 미미한 편임. ○ 이러한 상황을 종합적으로 점검하였을 때, 한국산 중고차에 대한 UAE수출은 그 시장성이 매우 낮은 것으로 사료되고 주요 수출시장으로는 적합지 않은 것으로 판단됨.

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제·물량규제·수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본·독일·러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

3. 북미

<미국>

- ☐ 안전, 범퍼, 배기가스등 표준 충족해야 수입가능하며, 캐나다로부터 미국산 신차차량 역수입이 중고차 시장 장악

<캐나다>

- ☐ 70여가지의 차량안전기준 세부기준 충족과 FTA 미 체결국에 대한 각종 세금 징수로 비역외국 진출 장애
- 국산 차량의 상업용 진출은 거의 전무

<미국>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	1,093.2	
		'03	564.7	
		'04	325.9	
	핸들 위치	좌측(LH)	99%이상으로 추정됨	
우측(RH)		1% 미만으로 추정됨		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	실린더크기(cc)에 관계없이 모든 차종에 종가세 2.5% 부과함
			화물	모든 화물차에 종가세 25% 부과함. 단, 고속도로에서 사용하지 않도록 디자인된 Dumpers는 무관세이며, G.V.W.(Gross Vehicle Weight)가 5톤 초과 20톤 이하는 종가세 4%를 부과함 (참고사항) GVW는 차량, 탑승자, 연료, 화물 등을 합한 무게임
			기타	인승에 관계없이 모든 차종에 종가세 2% 부과함
		신차	승용	실린더 크기(cc)에 관계없이 모든 차종에 종가세 2.5% 부과함
			화물	모든 화물차에 종가세 25% 부과함. 단, 고속도로에서 사용하지 않도록 디자인된 Dumpers는 무관세이며, G.V.W.(Gross Vehicle Weight)가 5톤 초과 20톤 이하는 종가세 4%를 부과함 (참고사항) GVW는 차량, 탑승자, 연료, 화물 등을 합한 무게임
			기타	인승에 관계없이 모든 차종에 종가세 2% 부과함
	비관세장벽 ²⁾	3가지(안전, 범퍼, 배기가스)에 대한 미국 표준을 맞추어야 함. - 안전(Safety)표준은 “Motor Vehicle Safety Act of 1966”과 “Imported Vehicle Safety Compliance Act of 1988”을 준수해야 함. - 범퍼(Bumper)표준은 “Motor Vehicle Information and Cost Savings Act of 1972” (1978년 발효)를 준수해야 함.		

		-배기가스(Emission)은 공기오염을 통제하기 위해 “Clean Air Act of 1968”과 수정본 (1977 및 1990)을 준수해야 함. * 참고사항 : 미국세관이 발행한 “Importing a Car” 브로슈어(위드본)을 별첨으로 송부함		
	국가간 차별 ³⁾	없음. 단, 중고차를 미국으로 수입하기 전에 미국의 환경청(EPA)이 규정한 배기가스 기준과 교통부(DOT)가 규정한 안전기준, 범퍼기준 등의 규정에 맞도록 차량을 교정해야 함.		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	2002년 캐나다 63.6% 독일 10.5% 이태리 4.0%	2003년 캐나다 65.1% 독일 9.2% 이태리 5.8%	2004년 캐나다 45.2% 이태리 21.3% 독일 11.0%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 캐나다 : 미국과 인접해 있으며 모든 미국 모델 차량이 미국으로 역수입되고 있음. 또한 캐나다는 NAFTA 회원국이기 때문에 미국의 무관세 수입이 가능함. ○ 독일 : BMW, Audi, Mercedes-Benz, Volks Wagen, Porsche 등과 같은 인기 차량의 중고차가 미국으로 수출되고 있음. ○ 이태리 : Ferrari 등과 같은 인기 차량의 중고차가 수출되고 있음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 미국의 한국산 중고차 수입실적은 2000년 이전에도 기록되어 있으며, 실제로는 이미 오래 전부터 수입되고 있는 것으로 판단됨. ○ 국산 중고차의 수입실적은 2002년 256만불(점유율 0.2%), 2003년 25만불(0.04%), 2004년 24만불(0.07%) 등으로 매우 미미한 실적을 나타내고 있으며 해마다 줄고 있는 추세임. ○ 수입되는 브랜드를 파악하기 위해 중고차 매매상들을 접촉했으나 수입된 한국 중고차는 취급하지 않는다는 설명을 들었음. -이는 수입물량이 상업적 수입이 아니고 이삿짐과 같은 개인사용 용도가 많은 것으로 추정되며 따라서 수입되는 국산 중고차 브랜드는 현대, 기아, 대우 등일 것으로 추정됨.		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	현재 시점에서 미국 중고차 시장에 진출하는 것은 시기적으로 이른 것으로 판단됨. 이유는 현재 국산 신차의 구입이 증가하면서 서서히 이미지가 구축되고 있는 시점이고 아직은 국산차를 선호하는 뚜렷한 소비층이 형성되지 않은 상태이기 때문임. 그러나 국산차의 브랜드 인지도 및 선호도가 확고하게 구축되고 선호 소비층이 확립되면 자연히 국산 중고차의 상업용 목적의 수입도 증가할 것으로 예상됨.			

(주) 수입통계 : 1,500cc 초과 승용차의 중고차 수입실적임. 승합차와 화물차의 중고차 수입실적은 별도로 집계되지 않아 제외하였음.

<캐나다>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾ HS 870323기준 (1500CC - 3000CC이하)	'02	총 수입액 : 40.7 ○미국산 : 21.3(52.3%) ○한국산 : 1.58(3.8%)		
		'03	총 수입액 : 48.8 ○미국산 : 24.4(50.0%) ○한국산 : 1.30(2.6%)		
		'04	총 수입액 : 74.7 ○미국산 : 36.1(48.3%) ○한국산 : 1.52(2.0%)		
	핸들 위치	좌측(LH)		°	
		우측(RH)		수입 및 판매 불가	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	차종 및 배기량에 관계없이 국가별 관세율을 아래와 지정하여 적용 ○FTA체결국 : 무관세 ○후진국(LDCT) : 무관세 ○개발도상국(GPT) : 6% ○선진국(MFN) : 6.1% - 현재 관세율표상, 한국은 GPT국가로 분류되어 있으나 자동차는 MFN국가의 기준을 적용하여 일괄적으로 6.1%의 관세를 적용.(별첨 1의 관세율별 해당 국가 참조)	
			화물		
			기타		
		신차	승용		
			화물		
			기타		
	비관세장벽 ²⁾	○까다로운 차량검사 기준 - 캐나다에서 판매되는 모든 신차, 중고차량은 'Canada Motor Vehicle Safety Standard'를 적용받고 있으며, 외국산 차량역시(신차, 중고차 불문) 해당 제조사로부터 상기 기준에 부합함을 증명하는 라벨을 발급 받아야 함. (캐나다 교통부 홈페이지 참조 : http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/ M/mvsa/regulations/mvsrg/toc_mvsg.htm) - 다만 상기 기준 검토시, 기준 체계가 복잡하기 때문에 일반인들이 쉽게 이해하기 어렵게 되어 있으며 하부 세부 규정이 약 70가지에 달하고 있어 상업용 외국산 중고차량 수입이 수월치 않음.			

시장접근성	비관세장벽 ²⁾	○ 비합리적인 예외기준 설정 - 외국산 중고차의 경우, 2005년 현재 기준으로는 생산된지 15년이 경과한 차량이나 전시회 또는 테스트의 목적으로 반입되는 외국산 중고차에 대해서는 상기 기준을 적용하지 않음. (캐나다 교통부 홈페이지 참조 : http://www.tc.gc.ca/roadsafety/importation/impqus_e.htm) ○ 관세 및 기타 연방세, 주정부세 과다 징수 - 미국산 중고차 및 기타 자유무역협정을 체결한 국가를 제외한 기타 국가들의 경우, 관세와는 별도로 다음과 같이 관세, 연방세(GST), 주정부세(PST), 검사 및 통관비, 에어컨 소비세 등을 아래와 같이 징수함 · 관세 : 6% ~ 6.1% · GST(Goods Service Tax) : 총 가치의 (혹은 차량의 금액) 7% · PST(Purchase Service Tax) : 총 가치의 (혹은 차량의 금액) 8% · 에어컨 소비세 : C\$ 100 징수 · 검사 및 통관비용 : C\$ 182 징수 ○ 환경규제와 관련해서는 'Canada Motor Vehicle Safety Standard'에 명시되어 있으며, 물량규제는 없음.
	국가간 차별 ³⁾	○ FTA체결국과 후진국에는 무관세를 적용하고 있으나, 이들중 미국과 멕시코 이외에는 중고차 수입 실적이 거의 없음. - 다만 캐나다 교통부의 미국산 중고차 수입관련 담당자에 따르면 현재 미국산 중고차의 캐나다 반입시에는 'Registrar of Imported Vehicles'의 검사를 거쳐 허가를 취득해야 한다고 함. - 즉, 미국산 중고차 역시 까다로운 규정과 절차로 인해 연간 약 6만대 만이 반입되고 있는 상황이라 함. (Registrar of Vehicles의 관련 문서 참조 : http://www.riv.ca/english/html/how_to_import.html)

	국가별 점유율	①미국(48.3%)	②일본(14.3%)	③독일(13.6%)
수입중고차 시장현황	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	- 미국 : 지리적인 인접성, NAFTA체결, 기술 및 차량 검사 및 기타 기준들의 호환성이 높음 - 일본 : 연비 효율성에서 높은 평가를 받음 - 독일 : 고급승용차로서 수요 상시 발생		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 2004년 현재 한국산 중고차는 총 718대가 캐나다로 수입되었으며, 금액에서는 152만불을 기록, 전체 수입의 2%를 차지 (수입 차량의 년수와 진출시기는 파악 불가함을 양지해 주시기 바람) ○ 다만 상기 비관세 장벽에서 지적인 바와 같이, 캐나다의 까다로운 절차와 높은 수준의 차량규정으로 인해 판매를 목적으로한 중고차가 수입 되었다고 보기에는 무리가 있으며, 당관의 판단으로는 분해 및 연구를 위한 실습용 차량이나 한국산 구형 자동차의 부품을 조달하기 위해 생산된지 15년 이상된 차량을 수입한 것으로 보여짐.		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 한국산 중고차 수출 전망 - 캐나다의 현 규정 및 제도상, 한국의 중고차 수출확대는 불가 · 캐나다의 강한 자국산업 보호주의로 인해 현재의 시스템에서는 우리나라의 중고차 수출확대를 기대하기 어려우며, 별도의 협약이나 조치가 없는이상은 현재의 수준을 지속 유지할 것으로 예상됨. ○ 한국산 중고차 수출확대 전략 - 한-캐 FTA 체결을 통한 가격 경쟁력 강화 · 미국, 멕시코와 같이 무관세를 적용받을 경우, 미체결 국가들에 비해 대캐나다 수출이 더욱 증대될 것으로 예상됨. - 국내용 차량의 생산기준 강화를 통한 호환성 증대 · 향후 중고차 수출을 고려하여 북미의 기준에 상응하는 생산기준 적용 및 시행			

별첨 1 : 관세율별 해당국가

해당 관세코드	해당국가
MFN (Most Favoured Nation)	알바니아, 안도라, 호주, 오스트리아, 벨기에, 버마, 체코, 덴마크, 핀란드, 프랑스, 이태리, 일본, 리히텐슈타인, 룩셈부르크, 말타, 모나코, 네덜란드, 뉴질랜드, 폴란드, 포르투갈, 푸에토리코, 산마리노, 사우디, 스페인, 스웨덴, 스위스, 대만, 영국, 독일, 헝가리, 아이슬란드, 오만 등
GPT (General Preferential Tariff)	아프가니스탄, 알제리, 앙골라, 바부다, 부탄, 아르헨티나, 아르메니아, 아순시온, 아제르바이잔, 바하마, 바레인, 방글라데쉬, 바베이도스, 벨라루스, 벨리즈, 베닌, 버뮤다, 부탄, 볼리비아, 보스니아, 브라질, 불가리아, 부르키나파소, 부룬디, 캄보디아, 카메룬, 칠레, 콜롬비아, 콩고, 코스타리카, 크로아티아, 쿠바, 지부티, 하이티, 도미니카공화국, 에콰도르, 이집트, 엘살바도르, UAE, 기니아, 이디오피아, 피지, 가봉, 잠비아, 가나, 괌, 과테말라, 지브랄타, 온두라스, 홍콩, 인도, 인도네시아, 이란, 이라크, 이스라엘, 자메이카, 요르단, 케냐, 한국 , 중국, 쿠웨이트, 라오스, 라트비아, 레바논, 마카오, 유고, 마다가스카르, 말라위, 말레이시아, 몰디브, 말리, 모리셔스, 멕시코, 몰도바, 몽고, 모로코, 모잠비크, 나우루, 네팔, 니카라과, 나이지리아, 파키스탄, 파나마, 파푸아뉴기니, 파라과이, 페루, 필리핀, 카타르, 루마니아, 르완다, 서사모아, 세네갈, 시에라리온, 싱가포르, 솔로몬제도, 소말리아, 남아프리카공화국, 스리랑카, 수단, 수리남, 스와질랜드, 시리아, 탄자니아, 태국, 토고, 통가, 튀니지, 터키, 우간다, 우크라이나, 우루과이, 우즈베키스탄, 베네주엘라, 베트남, 버진 아일랜드, 예멘, 잠비아 등
LDCT (Least Developed Country Tariff)	아프가니스탄, 앙골라, 방글라데쉬, 부탄, 부르키나 파소, 부룬디, 캄보디아, 콩고, 지부티, 기니아, 이디오피아, 잠비아, 하이티, 라오스, 마다가스카르, 말라위, 몰디브, 말리, 모리셔스, 모잠비크, 네팔, 르완다, 서사모아, 세네갈, 시에라리온, 솔로몬제도, 소말리아, 수단, 탄자니아, 토고, 투발루, 우간다, 예멘, 잠비아 등 주) LDCT에 속하는 국가들은 전부 GPT에 포함되어 있음. 이는 두 관세율중, 상기 국가들의 입장에서 유리한 관세를 택할 수 있는 기회를 제공하기 위함.
CCCT (Common Wealth Caribbean Tariff)	앙골라, 바하마, 바베이도스, 벨리즈, 버뮤다, 케이먼제도, 도미니카, 그레나다, 자메이카, 트리니다드 토바고, 버진 아일랜드 (영국령)
AUT, NZT (Australia and New Zealand Tariff)	호주, 뉴질랜드
GT (General Tariff)	북한, 미얀마, 리비아 - 전품목 35%의 관세 일괄 적용대상국

[자료원 : Canada Custom Tariffs]

4. 중남미

<멕시코>

- ☐ 미국, 캐나다산만 허용
- 미국, 캐나다에서 운행중인 한국산 자동차는 수입 허용

<파나마>

- ☐ 미국산 중고차 수입시장 장악, 한국산은 버스류가 주종

<코스타리카>

- ☐ 2000~2003년대비 수입 중고자동차 시장 축소, 한국산 점유율 25% 내외

<과테말라>

- ☐ 한국산 자동차는 대부분 미국을 경유 수출중

<칠레>

- ☐ 응급차, 소방차등 특수 공공목적 중고차만 수입 허용

<페루>

- ☐ 우측핸들, 차령 5년이하만 수입허용하나 향후 수입금지 예정

<도미니카 공화국>

- ☐ 미국경유 한국차 수입, 한국산 신차에 대한 신뢰도 향상으로 중고차 수출 전망 밝음

<부에노스아이레스><콜롬비아><브라질><베네수엘라>

- ☐ 전면 수입금지

<멕시코>

일반 현황	중고차 수입 현황(대) ¹⁾	'02	289,404대	
		'03	263,597대	
		'04	275,746대	
	핸들 위치	좌측(LH)	좌측	
		우측(RH)		
시장 접근성	관세율(%)	중고차 NAFTA (미국, 캐나다)산에 한함	승용	가격의 1% + 50-300페소 - 5년운행 : 300페소 - 6년운행 : 250페소 - 7년운행 : 200페소 - 8년운행 : 150페소 - 9년운행 : 100페소 - 10년이상 : 50페소
			화물	45% (3,200kg이하 10년 이상 운행된 트럭만 수입 가능)
			기타 (버스)	승용차와 동일한 관세기준 적용
		신차	승용	NAFTA산 : 무관세 비FTA체결국산: 50%
			화물	NAFTA산 : 무관세 비FTA체결국산: 대부분 50% - 일부품목의 경우 10% - 픽업트럭의 경우 대당 2,500페소(US\$227정도) 부과
			기타 (버스)	NAFTA산 : 무관세 비FTA체결국산 : 50% (트롤리 버스만 20%)

	비관세장벽 ²⁾	○ 멕시코는 원칙적으로 중고 자동차 수입을 금지하고 있으나, 1999년부터 미국에서 운행되고 있는 일부 차종에 한해 미국경지대 도시에서만 중고차 구입을 허용해왔음 ○ 2019년에 NAFTA체결국 (미국, 캐나다)에 한해 중고차 수입을 완전 개방할 계획임. - 2009년 1월 1일부터 10년 이상된 미국 및 캐나다에서 운행 중인 중고차에 한해 수입이 개방 될 예정이며, 매년 1년씩 운행연수를 줄여 가면서 2019년에 완전 개방할 예정임 ○ 제 3국산 중고차 수입 개방관련해서는 아직 멕시코 정부의 정책이 발표되지 않고 있음
--	---------------------	---

	국가간 차별 ³⁾	○ 멕시코는 현재 미국에서 운행 중인 중고자동차 수입을 국경지대에 한해 제한적으로 허용하고 있으며, 2009년부터 NAFTA회원국에 한해서만 단계적으로 중고차 수입을 허용할 예정임		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①미국 100%	②	③
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 현재 미국에서 운행 중인 중고차만 수입 가능. 원산지 불문 ○ 브랜드의 경우 승용차는 Honda, 화물용 픽업트럭은 FORD가 인기 브랜드		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	한국 브랜드인 Hyundai도 국경지대에서 수입이 허용된 브랜드이나, 멕시코에서 아직 브랜드 인지도가 낮기 때문에 미국경지대 중고차 시장에서 선호도는 낮은 상황임		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 멕시코는 2009년부터 NAFTA국가에서 운행중인 차량 수입만 점진적으로 허용할 예정이므로, 한국에서 운행중인 중고차 수출이 불가능한 상황임 ○ NAFTA이외 국가 중고자동차 수입에 대한 계획이 발표된 바 없어, 향후 비FTA 체결국 중고자동차에 대한 멕시코 정부의 정책변화를 면밀히 주시할 필요가 있음			

- 1) **멕시코 중고차의 경우 금액기준 통계는 없고 차량 대수기준 통계만 발표**
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<파나마>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		
		'03		
		'04		
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차 ₂₎	승용	
			화물	
			기타	
		신차	승용	* CIF 가격에 따라 관세가 부가됨 12천불 미만 : 15% 12~18천불 : 15% 기타 : 18%
			화물	5톤 미만(8704.21) : 8.0% 5~20톤(8704.22) : 5.0% 20톤 이상(8704.23) : 10.0%
			기타	10인 이상(8702) : 5.0%
		비관세장벽 없음		
		버스의 경우 운송업자가 직접 수입하게 되면 면세가 적용되며, 에이전트 등 기타 업체가 수입하게 되면 그에 따른 세금이 부가됨		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 미국	②	③
	상위권 국가 중고차의 인기이유	미국 : 달러를 사용하는 파나마의 경우 미국으로부터 수입시 환차손이 발생하지 않기 때문에 가격경쟁력 높음. 타국에 비해 브랜드 다양함. 인근에 위치해 있어 운송비 등 부분에 있어 수입하기 수월		
		* 파나마의 경우 차량 교체 사이클이 2-3년으로 비교적 짧기 때문에 자체적으로 발생하는 중고차가 시중에 나오는 경우가 대부분임. 미국을 제외한 중고차에 대한		

		상위권 국가를 나열하는 것은 큰 의미가 없음 대부분의 소비자들이 은행 대출을 받아 신차를 구입하는데, 계약 기간 후 대출금을 갚을 능력이 없을 경우 은행이 구입된 신차를 받아서 중고차시장에 넘기는 경우도 있음
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	승용차가 진출한 경우는 거의 없으며 대부분의 중고차는 버스임
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 일반적으로 한국차에 대한 평가는 좋으며 신차 수출 실적 또한 높음 - 2004년 대파나마 지프형 승용차 전년대비 121.5% 증가 - 2004년 대파나마 세단형 승용차 전년대비 141.5% 증가 ○ 그러나 아직까지 현지 딜러의 적극적인 시장 개척 노력이 부족하며 A/S, 부품조달 원활하게 이뤄지지 않고 있기 때문에 미국, 일본산 제품에 비해 선호도는 낮은 편임 - 특히 중고차의 경우 동 사항에 대한 중요도가 더욱 크다고 볼 수 있음 ○ 인구 3백만명의 작은 시장이고 빠른 차량 교체 사이클로 인해 자체적으로 중고차 조달이 이루어지고 있기 때문에 우리나라 제품이 접근할 수 있는 여지는 다른 시장에 비해 좁은 것으로 사료되나, ○ 이미 시중에 나와있는 국산 신차의 브랜드 인지도를 활용한 적극적인 마케팅 및 홍보 활동을 통해 수출 증대 가능 여지 보임	

- 1) 중고차 수입 규모 관련 별도로 집계되고 있지 않아 수입 규모를 측정하기가 어려움
- 2) 중고차 관세의 경우 가격, 메이커, 모델, 생산년도에 따라 관세가 매겨지며 이는 차량 사양에 따라 달라짐. 평균 관세율은 승용차의 경우 15%, 화물차의 경우 10%, 10인 이상의 버스일 경우 5%임. 그러나 관세가 부과되는 제품의 가격 기준은 수출국에서 매기는 가격이 아닌 파나마 세관에서 매기는 가격이 됨. 예를 들어 한국에서 만불인 승용차를 파나마 세관에서 만오천불로 측정을 하면 만오천불에 대한 15%가 부과되는 것임. 이렇듯 가격경쟁력이 낮기 때문에 특정 국가로부터 직접 중고차를 수입하는 경우는 거의 없음

<코스타리카>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		47
		'03		37
		'04		n/a
	핸들 위치	좌측(LH)		O
		우측(RH)		X
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	별첨 참조
			화물	별첨 참조
			기타	별첨 참조
		신차	승용	52.29%
			화물	52.29%
			기타	64.17%
	비관세장벽 ²⁾	수출국 세관확인서를 수입통관 서류로 요구하는 관세법 개정안이 헌법재판소에 계류중임. 동 법안이 시행되면 국별로 차별적인 적용이 우려됨.		
	국가간 차별 ³⁾	상기 “비관세장벽” 기재 가능성 외 별다른 국가별 차별은 없음.		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①한국(19.33%)	②일본(17.78%)	③미국(13.05%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	한국산 중고자동차의 가격경쟁력이 가장 중요한 인기요인으로 평가됨.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	2000~2003년 기간중 현지의 중고차 수입분을 활용, 한국산 중고차가 다량 수입되었으며, 주로 현대 엘란트라, 엑센트 등 브랜드 '91~'94년식 차량이 주종으로 수입되었음. 중고차 수입시장 점유율은 20~25% 내외임.		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		코스타리카 중고자동차 시장은 지난 2000~2003년 기간중 “중고차 수입 붐”을 경험 하였으나 최근 시장포화 및 신차수입상 이익을 대변한 정부의 규제강화 등으로 시장이 축소되고 있음. 단기적으로 중고자동차 수입규모의 커다란 확대가 어려운 만큼 과거 물량위주의 박리다매 전략보다는 고품질 상품을 제값 받고 수출하려는 노력이 요청됨.		

1) 코스타리카 관세청 집계기준임. 2004년의 경우 공식통계는 아직 집계되지 않고 있으며, 전년 수준의 수입이 이루어진 것으로 추정됨.

<유 첨 : 중고자동차 및 신차 관세율 (%)>

코스타리카는 엠블런스, 장의차량, 경주용 차량 등 특수용도 차량을 제외하고 나머지 승용 및 화물자동차에 대해 배기량 및 ton, 인승 등에 따른 차이를 두지 않고, 생산 연도에 따라 아래와 같이 차등 관세를 부과함. 또한 코스타리카는 자동차 수입시 수입관세뿐 아니라 특별소비세, 판매세 등을 부과하고 있으며, 각 세금을 합산한 자동차 수입관세를 보면 다음과 같음.

품목 / 관세율	승용	화물	기타(버스, 승합)
제조년 3년 이내 (신차 포함)	52.29%	52.29%	64.17%
제조년-4-5년	63.91%	63.91%	74.77%
제조년 6년 이상	79.03%	79.03%	90.67%

<과테말라>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) -통계부재로 인 한 추정치임	'02		49.4
		'03		55.0
		'04		55.9
	핸들 위치	좌측(LH)		o
우측(RH)		x		
시장접근성	관세율(%)	중고차 -별도 관세율 없음	승용	-중고차는 년식별로 0-50%까 지 관세율에서 할인을 적용 -중고차 별도 관세율은 없음
			화물	
			기타	
		신차	승용	15-20%
			화물	-5톤미만:10%
				-5-20톤 : 10%
	기타	-20톤이상 : 0%		
비관세장벽 ²⁾		특별한 사항 없음		
국가간 차별 ³⁾		특별한 사항 없음		
수입중고차 시장현황 (2004년기준)	국가별 점유율	①일본37.1%	②미국33.4%	③한국 14.2%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	일본차의 경우 소비자들의 인지도가 워낙높고 현지에서 부품의 저가구입과 서비스가 용이하 여 선호도가 높음. 미국의 통계가 높은 것은 많은 일본산차량과 한국산 차량이 미국을 경 우 유입되고 있기 때문임		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	통계부재. 중고 및 신차량 전체를 포함할 경우 2004년 연간기준 전체수입시장의 14.2%를 차지함		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 한국중고차의 유입경로가 대부분 미국 마이애미등지를 통해 수입되고 있어 한국산 중고차의 한국으로부터 직접 수출 물량은 많지 않음 ○ 한국산 산타페 등 suv차량, 프로지오 등 승합차 인기가 높 아 2-3년내 한국산 중고차에 대한 수요가 크게 증가할 것으로 예상됨			

<칠레>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'04		115.6		
	핸들 위치	좌측(LH)		x		
우측(RH)						
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	응급차, 소방차, 청소차 등 특수 공공목적용을 위한 중고자동차만 수입이 가능하며 일반 수입관세 6%에+ 중고차수입 추가세 3% 부과		
			화물			
			기타			
		신차	승용	단일 6%		
			화물			
			기타			
	비관세장벽 ²⁾	○ 칠레는 1985년 12월 자동차법(Ley 18.483)에 의해 중고자동차의 수입을 전면금지하고 있음. ○ 예외적으로 수입가능한 중고자동차는 응급 차, 소방차, 사다리차, 청소차 등 특수 공공목 적의 차량에만 제한적으로 허용됨. ○ 또한 최북단 이끼끼자유무역지대로 중고차 량이 유입되고 있으나, 이는 볼리비아, 페루 등 인근지로 수출되며 칠레시장으로는 수입이 불가함.				
		국가간 차별 ³⁾	없음			
	수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본	②미국	③한국	
		상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	교체부품 확보용이성, 성능도, 브랜드, 가격 등			
국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)		칠레 이끼끼 자유무역지대로 유입된(2004년 기 준) 자동차는 총 47,000여대, 116백만불로 나타 남. 이 중 한국산 차는 3,200대(6.8%), 6.3백만불 (5.4%)로 나타남.				
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		칠레 이끼끼 자유무역지대를 통한 중고자동차이 페루, 볼리비 아 등 우회수출로 한국산 자동차 수출이 호황을 이룬 적이 있 지만 페루, 볼리비아의 중도자동차 수입규제가 강해지면서 수 요가 점차 감소하고 있음.				

<참고> 2004년 칠레 Iquique자유무역지대 유입 중고차량 통계

국가	수량(대수)	금액(US\$)
일본	40,319	90,627,050
미국	2,008	9,706,014
한국	3,238	6,300,097
스웨덴	1,245	5,654,675
벨기에	125	1,475,460
페루	265	661,824
네덜란드	18	288,777
독일	21	231,470
스페인	4	138,722
총계(기타포함)	48,330	115,664,204

<페루>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	02		161.22
		'03		134.80
		'04		110.59
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		x
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	모두 12%
			화물	모두 7% (3톤이상은 수입불가)
			기타	모두 7% (단, 디젤차량은 4%)
		신차	승용	모두 12%
			화물	모두 7% (3톤이상은 수입불가)
			기타	모두 7% (단, 디젤차량은 4%)
	비관세장벽 ²⁾	5년이 넘은 중고차의 수입은 법으로 금지하고 있음. 한국중고차로는 티코만이 일본차 대비 가격경쟁력을 확보하고 있으나 1997~1998년 이후 생산이 단절된 만큼 페루로 티코의 수입은 앞으로는 불가능함		
국가간 차별 ³⁾	일본중고자동차의 경우 수입 후 운전대를 우측에서 좌측으로 옮기는 작업이 고용창출 효과를 가져온다고 특소세(30%)를 면제해주고 있는 실정임			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본 (79.63%)	② 한국 (18.88%)	③ 중국 (1.49%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	일본자동차는 특소세(30%)가 면제되어 비교적 저렴하게 소비자들이 구입할수 있음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	1991년부터 한국중고자동차가 페루시장에 진출하기 시작하였으며 1997년부터 2000년대 초반까지 대우의 티코가 대량으로 페루에 들어왔음		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		페루에는 대우의 티코가 택시의 절반정도를 차지할 정도로 중고로 많이 수입이 되었으나 티코 생산이 단절된 것이 5년이 넘은 관계로 현재 수입이 금지된 상황임. 기타 중고차들의 경우에는 특소세를 면제받는 일본중고차와 대비해서 성능 및 가격경쟁력이 열세임. 향후 정부에서는 중고자동차수입을 금지시킬것이라고 발표하였으나 시행이 늦추어지고 있으며 최근 통계상으로도 중고차의 수입량이 감소하고 있는만큼 페루로의 중고차 수출전망은 그다지 좋다고 볼수 없음		

<부에노스아이레스>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		수입금지로 실적 전무	
		'03		“	
		'04		“	
	핸들 위치	좌측(LH)		o	
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	신차와 동일	
			화물	“	
			기타	“	
		신차	승용	공히 35%(CC 불문) -경유 엔진 1000cc이하 : 35% 1000~1500cc : 35% 1500~3000cc : 35% 3000cc 이상 : 35% -디젤 엔진 1500cc이하 : 35% 1500~2500cc사이 : 35% 2500cc 이상: 35%	
			화물	5톤 이하: 33.6% 5톤 이상: 32%	
			기타(버스 등 승합차)	12~17인승: 32% 17인승 이상: 32% 12인승 이하: 35%	
	비관세장벽 ²⁾	승용차, 화물용 트럭, 버스 등의 중고 수입은 금지되어 있음. 단, 역사적 가치를 가지고 있는 차량 및 수집용 차량, 해외 거주자였던 아르헨티나인 및 영주권 소지 외국인 개인 소유 차량, 외교관 차량 등만 중고 반입 가능			
	국가간 차별 ³⁾	없음			
	수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① -	② -	③ -
		상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	해당사항 없음		
국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)		해당사항 없음			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	현재 아르헨티나에서는 중고차량 수입이 전면 금지되어 있어 수입 중고차 시장이 형성되어 있지 않음.				

<도미니카 공화국>

일반 현황	중고차 수입 현황(대) ¹⁾	'02	US\$536,385,3	
		'03	US\$208,041,4	
		'04	US\$168,488,2	
	핸들 위치	좌측(LH)	O	
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$20,000 미만인 차량의 관세율 - 16% ITBIS(부가가치세) - 13% EXCHANGE COMMISSION(수입 환전세) - 20% ADVALOREM(관세) ○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$20,000에서 US\$30,000 사이인 차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM - 0.15% SELECTIVE(특별 소비세) ○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$30,000에서 US\$40,000 사이인 차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM - 0.30% SELECTIVE ○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$40,000 이상인 차량의 관세율

				- 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM - 0.45% SELECTI
			화물	○ 5톤 미만의 화물차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 8% ADVALOREM ○ 5톤 이상의 화물차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM
			기타 (버스)	○ 16인승 미만의 승합차 혹은 버 스차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 8% ADVALOREM ○ 16인승 이상의 승합차 혹은 버 스차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM
		신차	승용	○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$15,000 미만인 차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM

				○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$15,000에서 US\$30,000 사이인 차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM - 15% SELECTIVE ○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$30,000에서 US\$40,000 사이인 차량의 관세율 -- 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM - 30% SELECTIVE ○ C.I.F 기준으로 가격이 US\$40,000 이상인 차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM - 40% SELECTIVE
			화물	○ 5톤 미만의 화물차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 8% ADVALOREM ○ 5톤 이상의 화물차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM
			기타	○ 16인승 미만의 승합차 혹은 버

			(버스)	스차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 8% ADVALOREM ○ 16인승 이상의 승합차 혹은 버스차량의 관세율 - 16% ITBIS - 13% EXCHANGE COMMISSION - 20% ADVALOREM
--	--	--	------	--

	비관세장벽 ²⁾	○ 5년 이상 된 중고차 수입금지		
	국가간 차별 ³⁾	○ 없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 일본 4	② 유럽 3	③ 미국 1
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 잔 고장이 적음. ○ 부품공급에 문제가 없음. ○ 브랜드 가치가 높음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 1999년부터 일본 중고자동차 수입업체들이 MIAMI에서 가격과 품질 면에서 경쟁력이 있는 한국 중고차를 수입하기 시작함. ○ 2001년부터 한국 중고자동차 업체들이 대거 진출하여 도미니카(공) 시장개척을 위해 현지 바이어들과 많은 접촉을 시도하였음. ○ 현지 중고차 수입업체는 기존 일본 중고자동차 수출업체로부터 90일 외상조건으로 거래를 하고 있어,		

	한국업체들에게는 부담이 컸기 때문에 계약 성사가 어려웠음. ○ 몇 한국업체들은 현지 BIG BUYER들에게 외상 90일 조건으로 결국 거래를 시작하여, 한국 중고자동차 수출이 크게 늘어 남. ○ 그러나 2003년 하반기부터 외환위기가 오면서 환율이 급등하여 현지 바이어들이 잔금 결제를 하지 않았고, 그 동안 외상거래를 했던 한국업체들의 피해가 매우 컸음. ○ 그 후 경기침체와 환율 불안으로 자동차 수입이 크게 줄었고, 대부분의 수입상들은 가까운 MIAMI에서 소량 수입을 하기 시작했음. ○ 지난 2004년 하반기부터 환율 안정과 도미니카(공) 정부가 IMF와 극적인 타결을 맺음으로써 환율은 안정을 찾기 시작했고, 경제도 되살아나면서 2005년 상반기부터는 현지 수입상들의 한국 중고차의 수입이 크게 늘어날 것으로 예상됨. ○ 현재 도미니카(공)의 한국 중고차 점유율은 8%임.
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 앞으로 도미니카(공) 한국 중고자동차 수출의 전망은 밝다고 판단됨. ○ 최근 외환위기를 겪으면서 폐소의 평가절하로 인해 가격이 높은 일본산 보다는 품질이 좋고 가격이 저렴한 한국산 중고 자동차 수입을 선호하게 됨. ○ 아울러 현재 현대, 기아, 대우 등 신차의 판매량이 증가함에 따라, 중고 자동차 시장에도 좋은 효과를 기대하고 있으며, 현지 부품업체들이 한국산 자동차의 부품들을 대량 수입하여 부품공급에 전혀 문제가 없어 소비자들에게 한국 자동차에 대한 신뢰가 높아지고 있음. ○ 현지 바이어들은 외상 거래를 희망하고 있어, 한국업체들의 현지 시장 진출이 쉽지는 않음. 보통 한국업체들이 거래가 성사되지 않는 이유 중에 하나가 결제 조건인데, 현재 가장 원만한 결제 조건은 50% 선수금,

	50% B/L COPY 조건이며, 현재 한국 수출업체 업체들이 보통 거래하는 조건임. ○ 한국 수출업체가 A급 품질로 꾸준히 공급하면서 한국 중고자동차에 대한 신뢰가 높이는 것이 우선이며, 바이어가 클레임을 제기했을 때에 빠른 조치가 요망 됨. ○ 이메일이나 전화를 통해 현지 바이어들을 접촉하는 것 보다는 직접 현지 출장을 와서 바이어와 상담을 하는 것이 성약을 위해 가장 좋은 효과를 가져올 것으로 판단됨.
--	--

5. 구주

<크로아티아>

- ☐ 형식승인 문제로 한국산 중고자동차 진출 미미

<노르웨이>

- ☐ 무관세 수입허용 및 좌측핸들 사용에도 불구하고 한국산 진출 미미
 - 독일, 스웨덴, 덴마크 차량이 중고차 시장 장악

<루마니아>

- ☐ EU 역내 무관세 대비 한국산 중고차 30% 관세 부과

<포르투갈>

- ☐ 브랜드별 단 1개의 A/S망으로 중고차 수출 기반 취약

<독일>

- ☐ EU의 물류적 요충지로 활용 기대에도 현지 자체시장 진출의 저조

<벨기에>

- ☐ 상업목적 한국산 차량 진출 없으며, 네델란드 경우 수입차량이 많음

<폴란드>

- ☐ EU 역내 수입비중이 높아 한국산 진출 미미

<스웨덴>

- ☐ 한국산 신차의 판매량이 늘고 있어 3~4년후 중고차 시장 진출여건 호조 기대

<그리스>

- ☐ 국산 중고차 전문 수입상 부재로 진출 미미

<런던>

- ☐ 우측핸들 교체 부담으로 현지 판매 저조, 아프리카, 중동 재수출을 위한

수입으로 추정

<스페인>

☐ 독일, 프랑스 수입 차량 장악으로 한국산 중고차량 진출은 없음

<이탈리아>

☐ 한국산은 개인 이사용품을 제외하고 상업목적 진출은 없음

<스위스>

☐ 신차 수입후에 형성되는 중고차 시장에만 한국산을 볼 수 있음

<헬싱키>

☐ 운송비등 문제로 경제성 희박

<헝가리>

☐ 배기량에 따른 등록세 부과 때문에 신차선호로 유럽산 중고차와 경쟁 불가 예상

<덴마크>

☐ 한국산 신차에 대한 신뢰도 향상으로 향후 기대 가능하나 현재는 한국산 중고차 수입실적 전무

<오스트리아>

☐ 신차 수입후 중고화된 한국산 차량 시장이 형성되고 있으나 상업목적 진출은 전무

<파리>

☐ EU 역내 제조차량 선호, 한국산 차량 수요 미미

<세르비아-몬테네그로>

☐ 2005년 2월 국산 소형 중고차 처음 진출, 가격경쟁력 확보위한 물류비 절감이 진출의 관건 예상

<체코>

☐ 국산 소형 중고차가 수입되고 있으나 EU 역내산과 경쟁력 약화로 감소 중

<네델란드>

☐ EU 역내산 선호로 한국 차량 수요 미미

<불가리아>

☐ 수송비 문제로 국산 중고차 경쟁력 취약

<터키>

☐ 중고차량 전면 수입 금지

<스웨덴>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		38,206대	
		'03		44,985대	
		'04		46,611대	
	핸들 위치	좌측(LH)		수입 중고차량의 99%	
		우측(RH)		수입 중고차량의 1%, 주로 영국으로부터 수입된 클래식 승용차	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	EU회원국: 무관세/ EU외 기타국: 10%	
			화물	EU회원국: 무관세/ EU외 기타국: 22% *단 2,500CC 이하 트럭은 10%	
			기타	버스: 화물차량과 동일 미니버스: 9인용까지 승용차와 동일	
		신차	승용	EU회원국: 무관세/ EU외 기타국: 10%	
			화물	EU회원국: 무관세/ EU외 기타국: 22% *단 2,500CC 이하 트럭은 10%	
			기타	버스: 화물차량과 동일 미니버스: 9인용까지 승용차와 동일	
	비관세장벽 ²⁾		- EU 역내국으로부터의 수입은 비관세 - 중고차량의 경우 특별한 무역장벽은 없으나 관련 EU 규정에 따른 기술적, 환경친화적 조건이 까다로운 편 - 모든 차량은 EU 형식 승인을 받아야 하며, Coc (Certificate of Conformity) 인증을 갖추어야함.		
	국가간 차별 ³⁾		EU 회원국은 비관세이며, EU외 기타국은 차량 종류에 따라 10-22%의 관세 부과		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율		① 독일	② 덴마크	③ 미국
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾		○BMW, 벤츠, 폭스바겐, 아우디 등 주로 고가의 독일산 브랜드 중고차수입이 전체 중고시장의 대부분을 차지하고 있음. ○이를 독일산 브랜드 차량의 경우 신차는 물론 중고차 가격이 스웨덴에 비해 훨씬 저렴한 편임. ○한국 및 일본(중소형) 차량의 경우 신차구입 비용이 현지 유명 브랜드 차량에 비해 저렴한 편이어서 중고차량을 수입하려는 수요가 매우 적음.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)		국산 자동차의 경우 현지에서 중고차 가격이 안정적이지 않은 상황이며, 현지 중고 차량의 대외수입은 독일산 유명 브랜드가 대부분을 차지하고 있음. 현재 스웨덴 수입 중고차시장에서 한국산 자동차 점유율은 거의 제로에 가까운 실정임.		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		스웨덴 중고 자동차 시장에서 가장 중요한 요소는 중고차가격의 안정성으로, 중고차 가격이 안정되지 못한 한국산 중고차의 경우 아직까지 수출전망이 좋지 않은 상황임. 다만, 최근 1-2년 사이 산타페, 소렌토 등 SUV 신차 차량 시장점유율이 빠른 속도로 증가하고 있는 추세이므로 관련 모델이 현지 중고시장에서 본격적으로 거래되는 3-4년 이후 현지 중고차 시장 진출 여건이 호전될 것으로 예상됨.			

- 1) 스웨덴의 경우 중고차 수입시점으로부터 1년간 현지 도로교통청에 등록하지 않고 운행할 수 있고 EU 역내국으로부터의 수입이 무관세인 이유 등으로 중고차량 수입통계는 수입차량 숫자로 집계, 관리되고 있음.
- * 관세율: EU 역외국으로부터의 수입 승용차의 경우 배기량에 따른 관세율(10%) 차등이 없으며, 화물차량의 경우 2,500CC 이하 10%, 2,500CC 초과시 22%의 관세율이 적용됨.
 - * 국가별 점유율: 수입중고차 시장의 국가별 점유율 통계 없음(신차는 브랜드별 시장점유율 확인 가능)

<독일>

일반 현황 (*첨부자료참고)	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾ (*첨부자료참고)	'02		567.71	
		'03		786.50	
		'04		721.36	
	핸들 위치	좌측(LH)		-	
우측(RH)		-			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	CC 등으로 별도 구분시 모든 중고 승용차 10% 톤(ton) 등으로 구분시 - 5톤이상 10% - 5톤~20톤, 20톤 이상 22%	
			화물	버스 등 승합차/인승으로 구분 - 5톤 이하 10% - 5톤 이상 22%	
			기타		
		신차	승용	CC 등으로 별도 구분시 : 모든 신 승용차 10% 톤(ton) 등으로 구분시 - 5톤이상 10% - 5톤~20톤, 20톤 이상 22%	
			화물	버스 등 승합차/인승으로 구분 - 5톤 이하 10% - 5톤 이상 22%	
			기타		
	비관세장벽 ²⁾	한국에 대한 환경규제, 물량규제, 수입금지등의 비관세장벽은 존재하지 않음.			
국가간 차별 ³⁾	기존 EU 15개국과 2004년 5월 신가입 10개국에 대한 관세율은 0%임. 이외에 Customs Preference국가 또한 관세율 0%임. EU 국가의 중고차수출의 잇점은 0% 관세율 및 물류 및 운송비 절감으로 가격경쟁력이 있으며 또한 브랜드인지도가 큰 역할을 한다.				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	승용차①프랑스 화물차①네델란드	승용차②스페인 화물차②프랑스	승용차③이탈리아 화물차③스위스	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	차량의 견고함, 가격경쟁력, 세련된 디자인, 브랜드 인지도 효과			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함) (*첨부자료참고)	o 현대자동차유립법인(주)은 2000년 독일에 유럽법인설립후 현재까지 독일시장내 2004년기준 승용차분야에서 1.04%점유하고 있으며, 화물차에서 0.22% 차지함. o 기아자동차(주)는 1999년 독일 법인설립후 승용차에서 1.04%를 점유하고 화물차에서 0.19% 점함. o 이상의 두 기업은 현재까지 신형차량만을 취급하고 있으며, 대부분의 국산 중고차량은 신형차량판매처에서 35%, 중고차량판매처에서 14%, 개인판매 51%로 판매되고 있음. 중고차량의 상당부분은 개인이 직접 신문 혹은 인터넷을 통해 판매함. o 이외 자세한 국가별 점유율은 첨부자료를 참고 바람.			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	o 독일내 한국 중고자동차 수출판매에 상당한 난항이 예상되며 이는 기존 한국 신형차의 가격경쟁력으로 인해 고객의 상당수가 신형 한국차를 구매하고 있기 때문으로 분석됨. 프랑스산 Renault, 이탈리아산 Fiat, 일본산Toyota등 브랜드 인지도와 견고함을 갖춘 중고승용차의 판매가 독일내 상당한 점유율을 보임. 중고화물차의 경우 이탈리아산 Fiat, 프랑스일본합작의 Renault Nissan, 이탈리아산 Iveco가 상당부분 점유하고 있음. 이와 같이 중고차량의 대부분이 서유럽산 제품이거나 일본산으로 한국중고자동차의 독일 판매는 상당히 저조하고 낮을 것으로 예상됨. o 한국중고차 판매를 위한 전략으로 독일을 거점으로 동유럽의 국민소득이 낮은 국가로의 판매를 고려할 경우 독일의 물류적 및 지리적 요충지로서의 잇점을 볼 수 있을 것으로 예상됨.				

* 첨부자료

독일 중고자동차 수입현황						
차종	사양	2004(1~11월)			2003	2002
		수입액	점유국	점유율	수입액	수입액
		백만달러			백만달러	백만달러
승용차	실린더 1000cc이하	15.00	프랑스	36%	20.24	22.86
H.S.Code	87032190		스페인	26%		
관세	10%		이탈리아	14%		
	실린더 1000~1500cc	136.60	프랑스	33%	176.75	138.83
H.S.Code	87032290		스페인	31%		
관세	10%		벨기에	16%		
	실린더 1500~3000cc	349.30	스페인	26%	459.69	312.68
H.S.Code	87032390		프랑스	22%		
관세	10%		이탈리아	11%		
	실린더 3000cc이상	93.27	네델란드	8%	63.17	40.48
H.S.Code	87032490		이탈리아	7%		
관세	10%		영국	7%		
화물차	총중량 5톤이상	14.54	네델란드	39%	9.79	5.94
H.S.Code	87042199		프랑스	23%		
관세	10%		오스트리아	13%		
	총중량 5톤~20톤	31.66	프랑스	16%	33.78	29.28
H.S.Code	87042299		네델란드	12%		
관세	22%		스위스	12%		
	총중량 20톤이상	20.09	네델란드	22%	22.38	17.23
H.S.Code	87042399		스위스	18%		
관세	22%		이탈리아	12%		
기타	총중량 5톤이하	0.65			0.50	0.24
H.S.Code	87043199					
관세	10%					
	총중량 5톤초과	0.14			0.20	0.17
H.S.Code	87043299					
관세	22%					
총액		661.25			786.50	567.71

<덴마크>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		97.9
		'03		93.0
		'04 ²⁾		112.3
	핸들 위치	좌측(LH)		o
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10% (cc에 상관없음)
			화물	경유: 22% (톤에 상관없음) 휘발유: 10% (5톤 미만이며 2,800cc이하) 그 외 22%
			기타	2,500cc 미만: 10% 2,500cc 이상: 16%
		신차	승용	10% (cc에 상관없음)
			화물	경유: 22% (톤에 상관없음) 휘발유: 10% (5톤 미만이며 2,800cc이하) 그 외 22%
			기타	2,500cc 미만: 10% 2,500cc 이상: 16%
	비관세장벽 ³⁾	수입 중고차에 대한 세금을 부과할 때 수입차 가격이 덴마크내에서 판매되는 차 가격과 비슷한 수준이 되도록 세금을 부과		
	국가간 차별 ⁴⁾	없음		
수입중고차 시장현황 (승용차 기준)	국가별 점유율	① 독일 (50%)	② 스페인 (33%)	③ 스웨덴 (10%)
	브랜드별 점유율	① 독일 (33%)	② 일본 (24%)	③ 프랑스 (17%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁵⁾	독일차가 큰 인기를 끌고 있는 것은 성능이 우수하고 resale value가 높으며, 부품 조달 등 자동차 수리가 용이하기 때문임		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	o 현재까지 중고차가 한국으로부터 수입된 적은 없음. o 한국산 신차의 시장점유율 지난 4-5년간 계속 증가해 왔으며-4%('02), 7.3%('03), 9.5%('04)- 이에 중고차 시장 점유율도 향후 몇 년 후부터는 증가할 것으로 전망됨.		

종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 한국산차의 중고차 시세가 높은 편은 아니나 한국차에 대한 인식이 좋아지고, 시장 점유율도 높아지고 있어 중고차 수출의 가능성은 있는 편임. ○ 덴마크 현지에서는 오토매틱 기어를 거의 쓰지 않고 수동기어를 사용하며, 기름값이 비싸 연비가 좋은 차를 선호하는 경향이 있음 ○ 덴마크에서는 4년 이상 된 차에 대해 매 2년마다 정기 자동차 점검을 받도록 하고 있으며, 여기에 통과하지 못할 경우 운행을 할 수 없음
--	--

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재, 1USD = 5.7DKK 기준
- 2) '04년 수치는 11월말 자료를 바탕으로 한 추정치
- 3) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 4) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 5) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<루마니아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		36
		'03		61
		'04		116
	핸들 위치	좌측(LH)		0
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	30%
			화물	30%
			기타	30%
		신차	승용	30%
			화물	30%
			기타	30%
	비관세장벽 ²⁾	○ 높은 배기가스 기준으로 한국산 중고 자동차의 수입에 큰 걸림돌임 (현재 EURO3 기준 적용)		
	국가간 차별 ³⁾	○ 독일 및 서유럽차량에 유리한 배기 가스기준 및 수입절차 ○ 관세 차별존재		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	1.독일	2.프랑스	3.네덜란드
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	중고차 인식이 매우 좋으며, 관세가 0%이며, 현지 부품조달 및 수리가 용이 하고, 재판매시 차량가격 보존률이 높음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	2002년:11만불(점유율 0.3%) 2003년:6만불(0.1%) 2004년:19만불(0.2%) 1996년~2000년 한국산 중고자동차가 루마니아 내에 많이 수출되었으나, 2000년 이후 유럽산 자동차에 부과되던 관세가 0%가 되고, 배기 가스기준을 유럽측 요구에 따라 높힘에 따라 한국산 자동차 수출이 급감		
		종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 현재, 한국산 중고자동차에 부과되는 30% 관세와 배기가스규제 유로3가 적용되는 조건하에서는 한국산 자동차의 수출이 위축될 수밖에 없는 상황 ○ 이에 대한 대책이 없는 한 향후 수출전망은 밝지 않음. - 중고 자동차에 부과되는 관세 인하 요구 필요 - 중고 자동차의 리스를 도입하여 유럽산에 비해 과다하게 부과되는 관세를 피하는 방법을 강구 필요	

<이탈리아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		824
		'03		802
		'04		545(1-9)
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10%
			화물	① 22%,10%(5톤이하)
			기타	10인승이상버스16% 2,500cc이상 10%
		신차	승용	10%
			화물	② 22%,10%(5톤이하)
			기타	10인승이상버스16% 2,500cc이상 10%
	비관세장벽 ²⁾		75년이상된 중고차수입의 경우 특별 감시	
	국가간 차별 ³⁾		대이라크 수입제한	
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일	②프랑스	③스페인
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○독일차가 50%수준으로 폭스바겐, 벤츠, BMW등 이태리 국내에서 원하는 해당모델 즉각 구입이 어려울 경우 인근국에서 최근 중고를 구입하면 보다 경제적으로 유리		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	개인 이사용품 운송등 특수경우를 제외하고 중고차시장진출 없음 (한국산 수입금액: 85천유로 2004 1-9)		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		이탈리아의 경우 박물관 전시용 특수 중고차 또는 구매의 편리성에 따른 인근지 (대부분 독일) 구매외에 중고차 수입가능성이 없는 바, 우리나라 중고차 수출은 난망함 - 중고차 시장형성이 매우 미흡		

<폴란드>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	384.4		
		'03	198.5		
		'04	388.8		
	핸들 위치	좌측(LH)	○		
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10%	
			화물 (디젤)	○5톤 이하: 2500㎤ ³ 초과 22%	
				2500㎤ ³ 이하 10%	
				○5톤 초과 20톤 이하: 22%	
		○20톤 초과: 22%			
		기타 (디젤)	○버스 등 승합차		
			2500㎤ ³ 초과 16%		
			2500㎤ ³ 이하 10%		
	신차	승용	10%		
화물 (디젤)		○5톤 이하: 2500㎤ ³ 초과 22%			
		2500㎤ ³ 이하 10%			
		○5톤 초과 20톤 이하: 22%			
○20톤 초과: 22%					
기타 (디젤)	○버스 등 승합차				
	2500㎤ ³ 초과 16%				
	2500㎤ ³ 이하 10%				
비관세장벽 ²⁾		수입 자동차에 Euro 2 배기가스 기준 적용: 폴란드의 EU 가입으로 EU국가로부터 자동차 반입은 수입으로 간주되지 않으며, 따라서 배 기가스 기준도 적용되지 않음.			
국가간 차별 ³⁾		EU 역내 무관세, 역외에는 관세 부과			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일	②벨기에	③네덜란드	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○EU 통합에 따른 거래의 편의성: 여행 및 통 관, 배기가스 기준 미적용 ○관세 및 부가세(개인 거래시) 없음 ○지리적 인접성, 低 수송비, 빠른 딜리버리			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○유럽내 한국산 중고차가 아닌 한국에서의 중고차 수입은 아주 미미한 상황임(2004년 상 반기 20여대 수입) ○높은 수송비, 관세, Euro 2 배기가스 기준 등이 걸림돌로 작용			

종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○우리나라 중고차 수출 전망은 그다지 밝지 않음: 폴란드의 주요 공급원인 EU국가에 비해 수송비용, 관세/비관세 부담, 배기가스 기준 준수, 딜리버리 기간 등 많은 측면에서 크게 불리한 상황임 ○중고차 수출을 위한 전략 - 적절한 차량 수출 집중: 폴란드에 도입되지 않은 독특한 차량, 최종 가격이 높아 각종 부대비용의 부담을 낮출 수 있는 고가차, 팬시차 등 (현지 부유층 겨냥) → 미국 업체가 채택하고 있는 전략임 - 현지 중고차 스톡 보유를 위한 관련업계의 공동창고 설치 - 배기가스 기준 충족, 품질 인증 등을 통한 신뢰도 제고
---	--

<그리스>

일반 현황	중고차 수입 현황(대수) ¹⁾	'02		10,135	
		'03		16,035	
		'04		28,948	
	핸들 위치	좌측(LH)		○	
		우측(RH)		x	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10	
			화물	10	
			기타	10	
		신차	승용	10	
			화물	10	
			기타	10	
	비관세장벽 ²⁾	수입물량이나 수입금지와 같은 특별한 규제사항은 없음 (비EU국가로부터의 수입은 EU 전체의 규정에 따름)			
	국가간 차별 ³⁾	EU와 비EU국가간의 수입세 차이(10%)는 있으나, 비EU국가간의 차별은 없음.			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율 ³⁻¹⁾	①독일 약 75%	②일본 약 15%	③미국 약 3%	
	상위권 국가 ⁴⁾ 중고차의 인기이유	1)고급차량으로 수입업자의 마진폭이 커서 취급 수입상이 많으며, 2)소비자들이 이들 중고차가 성능이 우수한 것으로 인식하고 있으며, 3)신차와의 가격차가 큰 편이어서 이들 중고차를 선호하고 있음.			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	한국으로부터 직접 수입하는 경우는 없음. 인근 유럽지역에서 개별적으로 수입하고 있으며, 점유율은 약 0.4%정도로 미미한 편임.			
	종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○소형차 위주인 현지시장에서 수입마진이 낮은 국산 중고자동차를 수입하는 전문 수입상이 없어 현지 수출전망은 크지는 않은 실정임. ○향후 수출증진을 위해서는 국산 중고자동차의 A/S CENTER 설치나 현지 수리업체와의 A/S제휴와 같이 현지에서 사후관리를 할 수 있는 시스템 마련이 필요			

<포르투갈>

일반 현황	중고차 수입현황(대 주1)	'02	승용차 : 27,843대, 상용차 : 1,793대, 트럭 : 4,533대			
		'03	승용차 : 26,627대, 상용차 : 1,377대, 트럭 : 6,494대			
		'04	N/A			
	핸들 위치	좌측(LH)	좌측 차량(100%)			
		우측(RH)	-			
시장접근성	Customs Duty(%)	Used Car	승용	10%		
			화물	○ 디젤엔진 -5톤 이하 : 2,500cc 이하 : 10% 2,500cc 초과 : 22% -5톤 초과 : 22%		
				○ 가솔린엔진 -5톤 이하 : 2,800cc 이하 : 10% 2,800cc 초과 : 22% -5톤 초과 : 22% ※ 방사성물질 수송용 특수차량 :3.5%		
			기타	○ 10인 이상 -디젤엔진 : 2,500cc 이하 10% 2,500cc 초과 16% -가솔린엔진:2,800cc 이하 10% 2,800cc 초과 16%		
		New car	P	상동		
			T	상동		
			O	상동		
	비관세 장벽	특이사항 없음(참고: VAT 19%, 기타 ; 1.47-8.69유로/cc)				
	국가간 차별	특이사항 없음				
	수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일 : 75%	② 프랑스: 6%	③ 일본 : 5%	
상위권국가 중고차의 인기 이유		- 높은 브랜드 인지도와 품질 - A/S의 편리성- 부품조달, 정비 - 차량 재판매 및 현금화 용이				
국산중고차의 시장진출상황		- 한국자동차 딜러에 따르면, 수입자동차는 차령이 3-4년 경과된 차량으로, 시장점유율은 0.2% 미만				
General Evaluation	○ 포르투갈에 대한 한국산 중고차 수출은 다음과 같은 이유로 크게 늘어나지 못할 것으로 전망 - 중고 독일 차에 대한 포르투갈 소비자들의 확고한 충성도 - 브랜드별로 단 1개에 불과한 A/S 및 정비소 - 한국산 자동차에 대한 낮은 인지도					
	○ 그러나 포르투갈을 통한 구식민지 국가 수출확대 전망 - 앙골라, 모잠비크 등 우회 수출 유망					

주 1) 수입 금액으로 표시된 통계입수 불가(신차 및 중고차 통합 통계 집계로 중고차 통계 구분 불가)

<핀란드>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	14.2백만 유로 (1,194대)	
		'03	26.1백만 유로 (2,401대)	
		'04	33.8백만 유로 (3,454대)	
	핸들 위치	좌측(LH)	대부분	
		우측(RH)	운행은 허용되나, 극히 일부 (주로 영국에서 수입된 중고차 경우)	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10%
			화물	22%
			기타	16%(버스)
		신차	승용	10%
			화물	22%
			기타	16%(버스)
	비관세장벽 ²⁾	○ 특별한 비관세 장벽은 없으나, 10%(승용차의 경우)의 수입관세에 22%의 부가세가 부과됨. 여기에 다시 핀란드 국내에서 유통되고 있는 유사 차종의 시가를 기준으로 28%의 자동차세가 부과되고 되고 있음. ○ 중고차의 경우도 EU 차원의 기술규격에 맞게 개조되어야 등록이 가능함.		
	국가간 차별 ³⁾	○ 특별한 차별은 없으며, EU 회원국으로서 여타 EU 회원국산에 대해서는 수입관세가 없음.		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일(54.2%)	②스웨덴(19.5%)	③미국(13.4%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 독일 : 핀란드인들의 독일산 차량, 특히 벤츠와 BMW에 대한 신뢰도가 매우 높은 뿐만 아니라, 독일의 경우 차량 선택의 폭이 넓음. 또한 중고차 가격이 핀란드 국내에 비해 훨씬 저렴하고, 독일은 도로상태로 중고차의 경우도 차량상태가 비교적 우수한 것으로 평가를 받고 있음. 거리상으로도 가까워 핀란드인들이 직접 독일로 가서 중고차를 구입하고 운전하여 독일북부로 온 뒤 페리선에 싣고 입국하고 있음. 이에 따라 독일 중고차를 취급하는 에이전트도 있으며, 독일에서 직접 구입하여 입국할 경우 행정적인 절차를 지원해주기도 할 뿐만 아니라 독일 여행을 통한 중고차 구입을 위한 여행상품도 있을 정도임. ○ 스웨덴 : 거리상으로 매우 인접하고, 독일보다는 떨어지지만 차량 선택의 폭이 넓고 중고차가 비교적 양호한 것으로 평가를 받고 있음. ○ 미국 : 비교적 부유한 핀란드인들 중심으로 구입하는 미국산 승용차는 신형보다는 컬렉션의 취미로서 구입하는 구형 승용차가 대부분임. 주로 여름철에 운행함.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 우리나라 승용차가 핀란드 시장에 진출한 것은 극히 최근으로(현대 2001년, 대우 2003년, 기아 2004년), 한국산 중고 자동차가 거래되는 경우는 매우 드뭄. ○ 핀란드 통계에 의하면 한국으로부터 중고 자동차가 직접 수입된 것은 2002년 2대(2만불, 0.1%), 2003년 11대(9.5만불, 0.4%), 2004년 2대(3.7만불, 0.1%)로 기록되고 있는데, 이는 대부분 우리나라에 주재한 외교관이나 상사원이 귀국할 때 가지고 들어온 것으로 추정되며, 따라서 반드시 한국산 자동차가 아닐 수도 있음.		

종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○현재 핀란드에서 운행되고 있는 차량의 평균수령은 10년이 넘어 되어 여러 유럽국가에 비해 매우 높은 편이고, 평균 이용년수가 약 18년 정도임. 이는 핀란드의 차량 가격이 매우 높기 때문이며, 현재 핀란드에서 운행되고 있는 차량의 20% 정도는 개인이 개별적으로 독일, 스웨덴 등지에서 구입해 들어온 것으로 추정되고 있음. ○또한 2000년대 초 차량세를 다소 인하하여 상기 수입통계에서 나타난 바와 같이 중고차 수입이 최근 몇 년 동안 급증하는 추세를 보이고 있음. ○그러나 상기에 언급한 사유로 인해 핀란드의 중고차 수입은 독일과 스웨덴에 집중되어 있으며, 일본산의 경우 일부 수입은 되고 있으나, 관련업계에 의하면 사고 차량으로서 부품조달을 위해 수입된다고 함. ○장기간의 보증기간과 품질대비 가격경쟁력이 우수한 것으로 서서히 인정되기 시작하여 한국산 신규 승용차의 대핀란드 수출이 최근 급격히 늘고 있기는 하지만, 아직 한국산에 대한 인지도가 낮은 편이며, 운행대수도 많지 않은 편임. ○또한 한국내 중고차 가격이 핀란드에 비해 월등히 낮기는 하지만, 원거리로 인한 운송비와 높은 조세부담 등을 고려할 때 독일산 중고차에 비해 그다지 가격경쟁력이 우수한 것도 아니며, 한국산 신규차와도 큰 가격 차이가 없음. - 9,000유로(1,200만원) 수준의 현대 소나타 중고차를 가정하여 볼 때 이 중고차는 핀란드에서 판매가격이 최소한 약 17,000-18,000유로가 될 것으로 보이며(핀란드 현지 신규 소나타 판매가격은 27,000-32,000유로임), 이 가격이면 독일에서 마일리지 34,000킬로의 벤츠 C 180을 구입할 수 있음. ○요컨대 한국산 승용차의 대핀란드 수출이 최근 급격히 증가하고 있기는 하지만, 아직 한국산 중고차 시장이 형성되어 있지 않으며, 상기와 같은 여러 소비자 관행 및 성향, 복잡한 국내 행정절차 등을 고려할 때 한국산 중고차의 핀란드 시장 진출은 당분간 여의치 않을 것으로 보임. - 단지 일본산 중고차와 같이 한국산 승용차의 운행대수가 증가할 경우 부품 조달을 위한 사고차량 수입이 이루어질 수 있을 것임.
---	--

<헝가리>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'01		20.68
		'02		33.77
		'03		39.16
		'04		미발표
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10 % (배기량 구분 없음)
			화물	○ 덤프(870410)는 무관세 ○ 나머지는 모두 22% 적용
			기타	버스 16%, 승합차 10%
		신차	승용	10 % (배기량 구분 없음)
			화물	○ 덤프(870410)는 무관세 ○ 나머지는 모두 22% 적용
			기타	버스 16%, 승합차 10%
	비관세장벽 ²⁾	○ EU역외산 수입시 EU III를 충족시켜야 함. - 일산화탄소 기준치, 소음 기준치 등 엄격한 환경기준 적용 ○ 연식에 대한 공식적 제한은 없으나 1999년 이후 생산 차량이 환경기준치 충족 가능		
		국가간 차별 ³⁾ ○ EU 역외 국가에만 관세 등 적용		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	① 독일	② 영국	③ 스웨덴
	상위권 국가 중고차의 인기 이유 ⁴⁾	○ 전통적으로 독일 및 유럽 차에 대한 선호도가 강함. - 아우디, VW, 오펔, 벤츠, BMW, 푸조 등 ○ 일제차도 내구성을 인정받아 선호 됨		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 90년대 초부터 조금씩 수입이 증가, 2004 년부터 등록세 영향으로 수입 감소 ○ 0.3% 정도의 중고차 시장 점유율 ○ 대우(A/S 가능)가 가장 많으며 현대차량 일부 수입 (소형차량 위주)		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 금액상으로는 늘었으나 차량 대수 기준으로 헝가리 중고차 수입 현격한 감소('02 96천대→'03 73천대→'04 19천대) ○ 수입 감소사유는 자동차 등록세가 신설되어 신차, 중고차 관계없이 배기량에 따라 등록세가 일률적으로 부과되어 상대적으로 신차 선호 ○ 등록세가 현 제도대로 부과되는 한 중고자동차의 對헝가리 수출은 어려울 전망임			

<참고사항>

○ 금액기준 헝가리 중고차 수입 통계

(단위 : 천불)

2001			2002			2003		
순위	국가명	금액	순위	국가명	금액	순위	국가명	금액
1	Germany	11 207	1	Germany	17 132	1	Germany	19 071
2	Sweden	2 511	2	UK	4 062	2	France	4 412
3	France	1 949	3	Sweden	3 570	3	Italy	3 981
4	Japan	1 507	4	France	3 443	4	Sweden	3 948
5	Italy	1 346	5	Italy	2 306	5	UK	3 135
6	UK	882	6	Japan	1 595	6	Japan	1 761
7	Spain	346	7	Spain	615	7	USA	1 007
8	US	346	8	US	458	8	Spain	640
9	Korea	193	9	Netherlands	184	9	CZ	237
10	Poland	87	10	Korea	107		Korea	125
	Total	20 689		Total	33 767		Total	39 163

○ 차량 대수 기준 헝가리 중고자동차 수입 통계

연 도	수입 중고자동차 대수
1992	131,453
1993	107,503
1994	116,162
1995	53,482
1996	24,157
1997	8,500
1998	581
1999	10,310
2000	15,600
2001	52,800
2002	96,010
2003	73,400
2004	19,000
2005	9,000-10,000 (estimation)

<오스트리아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		149.1
		'03		250.0
		'04		274.4(1월-9월 집계)
	핸들 위치	좌측(LH)		LH
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	배기량 관계없이 공히 10%
			화물	덤프트럭(비고속도로용) : 0%
				방사능 물질 수송용 : 3.5%
				5톤이하(배기량 디젤 2,500cc, 가솔린 2,800cc 이하) : 10%
				5톤이하(배기량 디젤 2,800cc, 가솔린 2,800cc 초과) : 22%
				5톤 초과 20톤 이하 : 22%
				20톤 초과 : 22%
				기타 : 10%
		기타	운전자 포함 10인 이상 승합차 배기량 디젤 2,500cc, 가솔린 2,800cc 이하 : 10%	
	배기량 디젤 2,800cc, 가솔린 2,800cc 초과 : 16%			
	신차		승용	중고차와 동일한 관세율 적용
		화물		
기타				
	비관세 장벽 ²⁾	별도의 비관세 장벽은 존재하지 않음		
	국가간 차별 ³⁾	無		

	국가간점유율(%)	①독일(69.4)	②이태리(6.8)	③스위스(4.6)
수입중고차 시장현황	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	독일,이태리,프랑스 등의 기존업체에 대한 일반소비자들의 신뢰 및 이미지가 가장 큰 요소임. 그 결과 이들 제품들에 대한 중고시장은 확고히 형성되어 있는 바, 수요가 신차의 중고전환으로 인한 국내공급분을 초과하여 수입에 대한 수요가 발생하지만, 기타의 제품들에 대해서는 그 수요 자체가 작은 규모인 바, 내부 공급분으로도 충분히 조달 가능하여 수입수요가 발생하지 않는 것으로 파악됨. 註) 상기 국가간 점유율에서 스위스가 3위를 차지하고 있지만, 이는 20톤 초과 대형 화물차의 수입에 의한 것인 바, 이 특수요소를 제외할 경우 실제 수입시장 점유율 3위 국가는 점유율 2.9%의 프랑스임.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	오스트리아 전체 중고차 시장에서 국내 3사는 1.54%(현대 0.8%, 기아 0.41%, 대우 0.33%)의 시장점유율을 차지하고 있다. 하지만 이들 대부분은 현지에서 신차로 판매되어 중고화된 것이 유통되는 것으로 중고차 형태로 수입된 실적은 거의 미미(2004년 기준:14만불)하고 이 역시 판매 목적이 아닌 개인적인 용도로 반입되었을 것으로 추정된다.		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○국산 중고차가 오스트리아로 진출하기 위해서는 내수용 자동 차에 먼저 기계적인 부분(앞좌석 양쪽 에어백, 전면 날개쪽 양쪽 깜빡이, 후진 램프, 4회 이상의 충돌테스트 통과)이 보완되어야 함. ○그 외에 현지의 메이커 대리점(현대차는 현대대리점, 기아차는 기아 현지법인 등)로부터 해당 중고차가 현지 주행에 문제가 없다는 확인서(Type of approval)를 발급받아야 하는데, 이 또한 중고차 수출상과 해당 메이커와의 이해관계 및 책임소재 때문에 쉽지 않은 상황임. ○이러한 문제들의 해결을 전제로, 오스트리아에서의 한국메이커들의 최근의 급속한 판매증가를 감안하면 중장기적으로 중고차 시장 또한 충분히 성장가능성이 있을 것으로 사료됨.			

<크로아티아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		112	
		'03		160	
		'04		144	
	핸들 위치	좌측(LH)		○	
		우측(RH)			
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	12%	
			화물	5톤 미만 - 5%	
				5톤 이상 20톤 미만 - 5%	
		20톤 이상 - 3%			
		승합차 (10인 이상)	2500cc 미만 - 10%		
			2500cc 이상 2800cc 미만 - 10&		
	2800cc 이상 - 12%				
	신차	승용	8%		
		화물	5톤 미만 - 5%		
			5톤 이상 20톤 미만 - 0%		
20톤 이상 - 3%					
승합차 (10인 이상)	2500cc 미만 - 5%				
2500cc 이상 2800cc 미만 - 5&					
2800cc 이상 - 10%					
비관세장벽 ²⁾	크로아티아에 대한 우리나라의 중고자동차 수출은 형식승인 문제로 수출이 사실상 불가능함. 한국산 중고자동차의 수출을 위해서는 일부 장치의 변경(주로 전조등, 안전벨트)이 필요 함.				
	국가간 차별 ³⁾	유럽산 중고자동차 수입시 무관세가 적용되나 한국 및 일본 자동차(12%)의 경우 수입관세가 12%임.			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일		②이탈리아	③프랑스
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	독일 - OPEL, VOLKSWAGEN, AUDI, BMW 등으로 현지에서 잘 알려져 있고 용이한 운송, 풍부한 매물과 폭넓은 가격대의 제품의 조달이 가능함.			
		이탈리아 - 이탈리아 자동차 FIAT는 유럽산 자동차 중 저렴한 가격에 판매되고 있으며, 독일 보다 크로아티아 시장에 근거리에 위치하고 있음. .			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	프랑스 - 프랑스 자동차 Peugeot, Renault, Citroen 등은 독일차와 이탈리아 자동차의 중간가격대에서 판매되고 있음.			
한국산 중고자동차의 시장 진출은 전무하며, 개인적으로 한국 중고차를 한국이 아닌 형식승인이 가능한 다른 서유럽국가에서 개인적으로 한국 차를 수입해 오는 경우는 있음. 점유율은 개인 구매로 인하여 공신력 있는 자료가 없음.					

종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 크로아티아 중고차 수입시장은 연간 20,000~30,000 대 정도이며, 주로 서유럽의 중고자동차가 수입되고 있음. 가장 많이 수입되는 브랜드는 OPEL이며, 그 다음으로 VOLKSWAGEN, AUDI, BMW 그리고 FIAT순임. ○ 한국산 중고 자동차에 경우 크로아티아 시장 진입 시 형식승인을 위해 중고 자동차의 사양 변경이 요구되는데 이는 전조등 교체, 안전벨트, 좌석등 그 범위가 넓고 교체 시 비용이 많이 들어, 현재 크로아티아에 중고차를 수출하는 한국 업체는 전무한 실정임. -단, 개인적으로 한국 중고차를 수입하는 경우는 있으나, 이는 한국이 아닌 형식승인이 가능한 다른 서유럽국가에서 개인적으로 한국산 자동차를 수입해 오는 경우임.
--	---

<프랑스>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		n/a
		'03		599
		'04		601
	핸들 위치	좌측(LH)		√
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10%
			화물	10%
			기타	16%
		신차	승용	10%
			화물	10%
			기타	16%
	비관세장벽 ²⁾	n/a		
국가간 차별 ³⁾	n/a * EU 회원국간 거래는 무관세			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일 36.9%	②벨기에 20.7%	③스페인 12.6%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○독일, 벨기에, 스페인은 프랑스와 인적 교류가 많으며 EU지역이므로 무관세 통관을 함 ○한편 독일자동차의 경우 인지도와 유명도가 높기 때문에 인기가 있음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	점유율: 0.1% 수입대수: 66대 1,000~1,500cc급 일반승용차와 1,500~2,500cc급 디젤 승용차		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 프랑스 현지 판매를 위한 중고차 수입은 거의 없고 북부아프리카 및 중동지역 재수출용 중고차 수입이 대부분인 것으로 파악됨 ○ 현지에서 한국 중고차 수요는 없음: 수입된 한국 중고차의 경우 한국인이 현지에서 사용하기 위해 들여온 것으로 파악되며 일부 재수출용이 있음 ○ 프랑스의 수입 중고자동차는 북부아프리카 및 중동지역 재수출용으로 북부아프리카 및 중동지역에서 인기있는 일부 한국 중고차 수입 가능성이 있을 수 있음			

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<스위스>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ※ 추정치	'02		44	
		'03		43	
		'04		45	
	핸들 위치	좌측(LH)		○	
		우측(RH)			
시장접근 성	관세율(%) ※부가세7.6%	중고차 · 신차	승용	1.2톤 이하 - 0.1톤당 12 SFr 1.2톤 초과 - 0.1톤당 14 SFr 1.6톤 초과 - 0.1톤당 15 SFr	
			10인승 이상	1.6톤 이하 - 0 1.6톤 초과 - 0.1톤당 70 SFr	
			화물	1.6톤 이하 - 0 1.6톤 초과 - 0.1톤당 66 SFr 5.0톤 초과 - 0.1톤당 70 SFr 20 톤 초과 - 0.1톤당 73 SFr	
	비관세장벽	유럽기준 준수필요(EC Type Approval) : 소음, 배기가스, 라이트, 브레이크, 조향장치 등			
	국가간 차별	무관세 : EU(독일, 프랑스, 이태리 등 25개국), EFTA(아이슬란드, 노르웨이) 일반과세 : 무관세 이외 국가(한국, 일본 등)			
수입중고 차 시장현황	국가별 점유율 ※ 추정치	①독일(47%)		②프랑스(14%)	③이태리(7%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유	독일, 프랑스, 이태리 등 주요 수입국의 경우 스위스 인근에 위치해 수입이 용이하며 EU 가입국으로 무관세 수입이 가능한 장점도 동시에 보유			
	국산 중고차의 시장진출 상황	스위스내 최대 중고차 판매상(Auto Zurich West), 기아 판매법인, 현대 판매법인 접촉결과 한국산 중고 차의 수입은 이루어지지 않고 있다고 말하고 있음.			
종합평가 (주재국에 서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	대부분의 중고차 수입 딜러상은 거리, 가격 등의 이유로 한국산 중고차를 수입하지 않고 있으며 신차 수입 후 자연 발생하는 한국산 중고차 판매만을 하고 있음. 따라서, 내부설비, 엔진규모, 판매가격, 운송비 등을 고려한 유럽지역 선호차량 발굴이 우선되어야 할 것으로 판단됨.				

<네델란드>

일반 현황	중고차 수입 현황(대)	'02		45,577대
		'03		45,085대
		'04		44,099대
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	신차와 동일 관세
			화물	"
			기타	"
		신차	승용	○ 8703류 : 10%
			화물	○ 8704류 : 22% -단, 디젤엔진 2,500CC 이하 및 가솔린엔진 2,800CC이하는 10%
			기타	○ 8702류 : 16% -단, 디젤엔진 2,500CC 이하 및 가솔린엔진 2,800CC이하는 10%
				○ 8705류(특수용 차량) : 3.7%
	비관세장벽	○ 차량승인 기준 상이 -차량 및 부품에 있어 유럽 형식승인 및 성능검사, 배기가스 기준 등 검역 통과후 수입 가능 -하지만 한국에서 판매되는 차량 및 부품은 EU기준과 다소 상이하여 현재로서는 승인 받기가 어려움. *참고로 유럽과 미국은 각기 다른 규격의 승인기준을 적용하기 때문에 한국에서 제조 되는 수출용차량(신차)은 유럽 및 미국기준에 각기 적용될 수 있도록 별도라인에서 생산 되고 있음.		
		국가간 차별		

수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일 : 50%	②프랑스 30%	③기타 20% (이탈리아, 영국 등)
	상위권 국가 중고차의 인기이유	○상기 비관세 장벽부문에서 언급한 바와 같이 EU기준에 적합한 차량은 EU내에서 생산된 차량인 관계로 네덜란드내에서 유럽산 독일, 프랑스 등 유럽산 중고차가 인기가 높음.		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	한국산 중고차 수입은 거의 없음.		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 한국산 중고자동차의 네덜란드 수출은 어려울 것으로 평가됨. -상기 언급한 바와 같이 한국에서 운행되고 있는 차량은 차체 및 부품에 있어서 EU에서 정한 기준과 다른 규격을 적용하고 있으며 특히 네덜란드는 배기가스 등에 민감한 관계로 검사를 엄격하게 적용하고 있기 때문에 EU기준과 다소 다른 한국산 한국산중고차의 네덜란드 수출은 현재로서는 어려움.			

<스페인>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		95	
		'03		141	
		'04		180	
	핸들 위치	좌측(LH)		0	
		우측(RH)		x	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	1,000cc미만~3,000cc초과 모두 10%	
			화물	3.7%	
			기타	버스 16%	
		신차	승용	1,000cc미만~3,000cc초과 모두 10%	
			화물	3.7%	
			기타	버스 16%	
	비관세장벽 ²⁾	없음			
국가간 차별 ³⁾	없음				
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일(61.5%)	②프랑스(8.0%)	③미국(7.5%)	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○내성이 좋아 수명이 긴 것이 가장 큰 이유임, 이런 인식이 좋은 이미지를 형성해 선순환 고리 형성 ○스페인 시장에 독일, 프랑스등 국가의 차량이 많이 판매되어 A/S가 용이함.			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	국내 중고차의 시장판매 없음			
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○스페인에서 유럽산 중고차는 내구성이 좋아 구매수요가 있으나, 한국산 중고차는 구매수요가 거의 없음. 특히, 주행거리가 10만 km이상일 경우에는 중고차딜러상이 한국산 중고차의 견적가조차 제시하지 않는 상황임. 판매가능성이 매우 낮기 때문임. ○개별 차량이 스페인 테크니컬 기준에 맞는 검사를 받아야 함. 이는 한국차량과 형식이 다르기 때문에 비관세장벽으로 보기 어려움. 주재국에서 한국산중고차의 수출전망은 매우 부정적임.				

<벨기에>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		1,180 백만불 (44,081대)
		'03		500 백만불 (43,287 대)
		'04		408 백만불 (39,163 대)
	핸들 위치	좌측(LH)		좌측
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	별첨 참조
			화물	
			기타	
		신차	승용	
			화물	
			기타	
	비관세장벽 ²⁾		별첨 참조	
	국가간 차별 ³⁾		별첨 참조	
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일(38.5%)	②룩셈부르크 (21.4%)	③네델란드 (20%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	별첨 참조		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	상업목적의 국산 중고차 수입실적은 전무		
종합평가 (주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	별첨 참조			

<별첨 : 벨기에 중고차 수입 현황>

1. 일반 현황

○ 연도별 수입 현황

(단위 : 백만불, 대)

2002		2003		2004.1-11	
수량	금액	수량	금액	수량	금액
44,081	1,180	43,287	500	39,163	408

○ 핸들위치 : 대부분 좌측

2. 시장접근성

가. 관세율

- 관세율은 버스, 승용차, 화물차등 용도와 모터 종류, 실린더에 따라 차이가 있으나 신차, 중고차의 차등 없이 동일함.

- 10인승 이상 차량

구분	디젤차		가솔린차	
	2500cm3 이상	2500 cm3 이하	2800cm3 이상	2800 cm3 이하
신 차	16%	10%	16%	10%
중고차	16%	10%	16%	10%

- 승용차 : 모터 종류와 실린더 크기에 상관없이 승용차 관세는 신차, 중고차 모두 10%임

- 화물차

	디젤차				가솔린차		
	5톤미만		5-20톤	20톤이상	5톤 미만		5톤 이상
	2500cm3 이하	2500cm3 이상			2,800cm3 이하	2,800cm3 이상	
신차	10%	22%	22%	22%	10%	22%	22%
중고차	10%	22%	22%	22%	10%	22%	22%

나. 비관세 장벽

- 중고차 수입에 필요한 서류는 다음과 같으며, 세관에 의해 제출된 모든 서류 검사와 차체 번호 검사 확인 후 통관됨.
 - 구매 영수증, 원산지 증명서, 형식승인, 벨기에 세관에서 발행하는 서류 EX 1, 등록증 등
- 벨기에에서 중고차가 판매되려면 반드시 벨기에 공인 기술 점검소로부터 기술 점검을 받고 통과되었다는 증명서가 있어야 하고 기술 점검이 까다로와 경우에 따라서는 수입장벽으로 활용될 수도 있음

다. 국가간 차별

- 국가간 차별은 없으나 벨기에로 수입되는 중고차의 95%이상이 EU 15에서 수입되고 있음(2003년도 EU역외 수입 비중이 5%미만인 4.4%였음)

3. 수입중고차 시장 현황

가, 상위권 국가별 점유율(2003년 수입액 기준)

- 독일 : 38.5%
- 룩셈부르크 : 21.4%
- 네덜란드 : 20.0%

나. 상위권 국가 중고차의 인기 이유

- 2002년 기준 벨기에에서는 신차 등록대수가 469,569대 였고 중고차 등록대수는 668,662대로 중고차 등록대수가 신차보다 1.43배 큼.
- 중고차 가운데 가장 구매 선호되고 있는 차는 독일 차이며 독일차 가운데 BMW와 Mercedes-Benz는 벨기에에 그룹 자체가 운영하는 중고차 판매 센터를 가지고 있음.

- 룩셈부르크는 자동차 생산이 전무하지만 생활수준이 세계 1-2위를 다투고 있는 부유국으로 소비자들이 차를 자주 바꾸는 성향이 있는데다가 고급차가 많고 벨기에와 국경을 접하고 있는 가까운 이웃국(벨기에 북쪽 끝에서 룩셈부르크까지 약 150 km)이라는 이점과 더불어 자동차세율이 벨기에보다 훨씬 낮아 가격면에서 유리하기 때문에 룩셈부르크를 경유하여 다시 벨기에로 들어오는 차량 수가 주류를 이루고 있음
- 네덜란드의 경우 중개무역과 향만이 발달한 이유로 상당수의 중고차가 네덜란드를 거쳐 벨기에로 반입되고 있음

다. 국산 중고차의 시장 진출 상황

- 벨기에에서는 상업 목적의 국산 중고차는 수입되고 있지 않음.

4. 종합 평가

- 중고차 수요가 늘어나면서 BMW, Mercedes-Benz, Peugeot, Renault, Toyota 등 제조업체들이 중고차 판매에 나서고 있음
- 이들 대부분은 신차 판매와 거의 동일한 판매 전략을 가지고 최소 1년 부품 및 인건비 보장하고 고장이 났을 경우 수리 서비스를 제공하고 있음.
- 이외의 대부분 중고차 전문 판매업체들은 벨기에 FEDERAUTO(자동차 판매,수리업 협회)의 공인을 받고 있으며 일반 판매 계약서상 6개월의 부품 및 인건비 보장을 제공하고 있음.
- A/S 보장 대상이 되고 있는 주요 부품은 모터, 크러치, 스타터, alternator, 기어박스, 서브 브레이크, 차동장치, 파워핸들, 브레이크 마스터 실린더 등임.
- 현재까지 중고시장에서 선호되고 있는 브랜드는 유럽 브랜드이며, 중고시장 판매 구조가 전문화 및 체계화되어 있기 때문에 A/S 공급 구조와 유통 구조를 갖추어야 함

- 또한 중고차가 신차와 마찬가지로 자동차 제조업체 브랜드 이미지와도 직결되고 있으며, 일반 상품처럼 현지 수입업체에게 판매하고 대금을 받으면 끝나는 형태의 거래가 아님.
- 따라서, 중고차 시장의 경우 신차 시장과 마찬가지로 장기적인 시장 진출 전략을 가지고 접근해야 하며, 일시적인 전략으로 접근할 수 없음

<체크>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	186.8	
		'03	253.4	
		'04	243.6	
	핸들 위치	좌측(LH)	○	
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	10%
			화물	22%
			단, 디젤엔진 2,500cc 이하 및 휘발류엔진 2,800cc 이하는 10%	
		기타	16%	
			단, 디젤엔진 2,500cc 이하 및 휘발류엔진 2,800cc 이하는 10%	
		신차	승용	중고차와 동일
			화물	중고차와 동일
			기타	중고차와 동일
	비관세장벽 ²⁾	○차령 8년 미만 또는 유럽 형식승인 필요 ○EURO 2 기준에 따른 성능검사(STK) 및 배기가스 기준 통과 필요 ○기타 중고차 수입관련 규제 없음		
		○국가간 차별 ³⁾ 관세 이외에 국가별 차별 없음(EU 가입으로 EU 국가로부터의 중고차 수입에는 관세 없음)		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일:51.4%	②프랑스:17.4%	③이태리:5.9%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○2004.5.1 EU 가입으로 EU 국가로부터 중고차 수입은 관세가 없어 EU 국가산 중고차의 경쟁력 상승 ○특히 체크의 경우 독일과 국경을 접하고 있고 프라하에서 독일까지 차량으로 2시간 정도면 갈 수 있을 정도로 가까워 개인적으로 독일에서 중고차를 구입하여 몰고 돌아오는 경우도 많음(2003년의 경우 중고 승용차 수입의 52.9%가 개인 수입) ○또한, 신차시장의 절반 가까이를 점하고 있는 SKODA가 폭스바겐 자회사이고, 독일 및 프랑스산 자동차의 진출이 많아 이들 국가산 중고차의 부품조달이 용이		

	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 한국산 중고차는 승용차를 중심으로 연 1,500대 정도씩 수입되었으나, 체크의 EU 가입에 따른 EU산 자동차에 대한 경쟁력 약화 등의 영향으로 2004년에는 물량기준 전년대비 61.5% 감소한 607대에 그침 ○ 한국산 중고차는 대우, 현대, 기아의 소형차 모델을 중심으로 수입되고 있음 ○ 한국산 중고차 시장점유율 <table> <tr> <td></td> <td>2002년</td> <td>2003년</td> <td>2004년</td> </tr> <tr> <td>수량</td> <td>1,536 (2.3%)</td> <td>1,577 (2.1%)</td> <td>607 (0.3%)</td> </tr> <tr> <td>금액(U\$천)</td> <td>1,116 (0.6%)</td> <td>1,325 (0.5%)</td> <td>1,048 (0.4%)</td> </tr> </table> * 주 : 1. 체크 중고차 수입통계 기준 2. ()은 점유율		2002년	2003년	2004년	수량	1,536 (2.3%)	1,577 (2.1%)	607 (0.3%)	금액(U\$천)	1,116 (0.6%)	1,325 (0.5%)	1,048 (0.4%)
	2002년	2003년	2004년											
수량	1,536 (2.3%)	1,577 (2.1%)	607 (0.3%)											
금액(U\$천)	1,116 (0.6%)	1,325 (0.5%)	1,048 (0.4%)											
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 체크의 EU 가입에 따른 역내 관세 철폐의 영향으로 금년 1-2월 중에는 신규 등록 승용차 33,577대 중 절반이 넘는 17,089대를 중고차가 차지할 정도로 체크의 중고차 수입이 급증세를 보이고 있음 * 수입통계상 2004년도 수입액이 감소한 것은 독일로부터 저렴한 노후 차량이 대규모 수입된 데 따른 것으로 물량기준으로는 2004년에 전년대비 182.9%가 증가한 210,903대가 수입될 정도로 급증세를 보임(이중에는 부품활용을 위한 폐차수입도 포함되어 있음) ○ 그러나 우리나라로부터의 수입은 독일 등 인접 EU 국가로 부터의 중고차 수입 대비 가격경쟁력 약화 및 딜리버리, 부품조달 문제 등으로 체크의 EU 가입을 계기로 급감세로 돌아서 2004년에 이어 2005년 1월에도 승용차 기준 전년 동월 대비 66.7%의 감소를 나타내고 있으며 이와 같은 추세는 상당기간 지속될 것으로 전망됨 ○ 비가격 경쟁력에서 독일 등 체크의 인접국에 비해 절대적인 열세에 있는 우리나라로서는 대 체크 수출을 늘리기 위해서는 가격경쟁력의 확보가 절대적으로 필요한 실정임													

<불가리아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	300	
		'03	450	
		'04	550	
	핸들 위치	좌측(LH)	○	
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	1) 휘발유 엔진 : 11.5% - 앰블런스 : 10% 2) 디젤엔진 1500 CC 미만 11.5% - 앰블런스 : 10% 1500-2500 CC 11.5% - 앰블런스 : 10% 2500 CC 초과 11.5% - 앰블런스 : 5%
			화물	1) 덤프트럭 압축점화/불꽃점화식엔진 - 33톤 초과 : 3.8% - 33톤 이하 : 7.5% 기타엔진 : 3.8% 2) 기타 압축점화식 화물트럭 5톤 이하 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 2.5톤 초과 : 22% - 2.5톤 이하 : 17.5% 5톤 초과 20톤 이하 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 기타 : 22% 20톤 초과 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 기타 : 22% 3) 기타 불꽃점화식 화물트럭 5톤 이하 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 2.8톤 초과 : 22% - 2.8톤 이하 : 17.5% 5톤 초과 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 기타 : 22% 4) 기타 화물트럭 : 11.5%

시장접근성	관세율(%)		기타 (버스)	1) 압축점화식 엔진 버스 - 총중량 2.5톤 초과 22.8% - 총중량 2.5톤 이하 21.3% 2) 기타 엔진 버스 - 총중량 2.8톤 초과 22.8% - 총중량 2.8톤 이하 21.3% 3) 기타 압축점화식 엔진 차량 - 총중량 2.5톤 초과 16% - 총중량 2.5톤 이하 10% 4) 기타 엔진 차량 10%
			승용	1) 휘발류 엔진 1000 CC 미만 10% 1000-1500 CC 10.0% - 앰블런스 : 5% 1500-3000 CC 10.0% - 앰블런스 : 5% 3000 CC 초과 11.5% - 앰블런스 : 10% 2) 디젤엔진 1500 CC 미만 10% 1500-2500 CC 10% - 앰블런스 5% 2500 CC 초과 10% - 앰블런스 5%
		신차		
			화물	1) 텀프트럭 압축점화/불꽃점화식엔진 - 33톤 초과 : 3.8% - 33톤 이하 : 7.5% 기타엔진 : 3.8% 2) 기타 압축점화식 화물트럭 5톤 이하 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 2.5톤 초과 : 12% - 2.5톤 이하 : 10% 5톤 초과 20톤 이하 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 기타 : 22% 20톤 초과 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 기타 : 22% 3) 기타 불꽃점화식 화물트럭 5톤 이하 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 2.8톤 초과 : 12% - 2.8톤 이하 : 10% 5톤 초과 - 방사성물질운반용 : 4.6% - 기타 : 19% 4) 기타 화물트럭 : 11.5%

			기타 (버스)	1) 압축점화식 엔진 버스 - 총중량 2.5톤 초과 15% - 총중량 2.5톤 이하 10% 2) 기타 엔진 버스 - 총중량 2.8톤 초과 16% - 총중량 2.8톤 이하 10% 3) 기타 압축점화식 엔진 차량 - 총중량 2.5톤 초과 16% - 총중량 2.5톤 이하 10% 4) 기타 엔진 차량 10%
	비관세장벽	엔진출력에 따라 중고차 특별 소비세 부과 - DIN에 근거한 엔진출력120kw 초과시 1) 150kw까지 kw당 35레바(BGN) 2) 150kw 초과시 kw당 60레바(BGN) - SAE에 근거한 엔진출력 126kw 초과시 1) 157.5kw까지 kw당 33.33레바(BGN) 2) 157.5kw 초과시 kw당 57.14레바(BGN)		
	국가간 차별 ²⁾	자유무역협정이 체결되어 있는 EU, CEFTA, EFTA, 마케도니아, 터키, 세르비아, 몰도바, 이스라엘 등에서 제조된 차량 수입시에는 관세 면제. 일본차와는 차별이 없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율 ³⁾	①독일 50%	②프랑스 15%	③이태리 10%
	상위권 국가 중고차의 인기이유	1) 인도 기간 및 조건 : 수시로 인근지를 방문하여 업체 또는 개인이 직접 구매하여 반입할 수 있음 2) 브랜드 이미지 : 독일차량 품질은 누구나 인정 3) 관세 면제 : 자유무역협정 체결되어 있음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	1990년대 후반 우리나라산 중고자동차의 수입이 시 도되었으나 운송비 과다로 가격경쟁력이 취약해져 현재는 중단 상태라고 할 수 있음. 자동차 전용선 활 용을 통한 운송비 감축 대책이 마련되지 않는 한 우 리나라산 중고차의 수출은 상당히 어려운 것으로 분 석됨		
종합평가	○우리나라의 중고차 수입에 관심을 보이는 업체가 일부 있으나 컨테이너 수송시 평균 수송비가 대당 약 \$1300 정도 소요되어 가격경쟁력을 확보할 수 없는 형편임			
(주재국에서 의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○운송비를 절감할 수 있는 수송편이 마련될 경우 중소형 차량의 경우 관세 등을 부담하더라도 가격경쟁력 확보가 가능할 것으로 분석됨 ○대량 운송 수단이 마련될 경우 현지 수입상의 경우 일단 관세 및			

	부가가치세 부담이 크게 발생하므로 자유지대(보세구역)에 보관하면서 현지 수입상에게 판매하는 방안이 필요함
--	---

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않아 추정치를 기재함
- 2) 특히 일본·독일·러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 3) 중고차 시장점유율은 2004년도 수입통계를 기반으로 한 추정치임

<세르비아-몬테네그로>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		100.1
		'03		201.9
		'04		239.5
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	모든 차종 20%
			화물	모든 차종 20%
			기타	모든 차종 20%
		신차	승용	모든 차종 20%
			화물	모든 차종 15%
			기타	모든 승합차 및 버스 15%
	비관세장벽 ²⁾	○3년 이상된 차량은 수입금지 ○손상된 차량 및 Euro 3 표준 엔진을 장착 하지 않은 차량 수입금지		
	국가간 차별 ³⁾	없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일(61%)	②이태리(15%)	③프랑스(13%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○가격저렴(운송비가 낮음) ○수리부품 조달 용이 ○유럽차(특히 독일차) 선호도가 높음		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○진출시기 : 2005년 2월 ○브랜드(년식) : 마티즈(2002년식) 6대 최초 수입 ○점유율 : 0%		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○유로화 강세로 우리나라 중고차의 가격 경쟁력이 높아져 소형차 위주로 진출 전망이 밝음. ○가격경쟁력을 높이기 위해서는 운송비 절감이 관건이며, 이를 위해 인근지 항구에 물류기지 확보가 필요 ○수리부품의 안정적 공급체계 구축			

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제·물량규제·수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본·독일·러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<노르웨이>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		501
		'03		506
		'04		625
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	1)관세율(%)	중고차	승용	Free
			화물	"
			기타	"
		신차	승용	"
			화물	"
			기타	"
	비관세장벽 ²⁾		없음	
	국가간 차별 ³⁾		없음	
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일(73.1%)	②스웨덴(7%)	③덴마크(3.8%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	○ 독일 차의 경우 견고한 내구성 등으로 중고차시장을 석권하고 있음. ○ 스웨덴의 경우 북구시장의 시장기반을 바탕으로 한 볼보차량의 진출 ○ 덴마크는 제 3국 중고차의 제수출		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 진정한 의미의 한국중고차의 진출은 아직 없으며, 주재상사 직원등의 현지부임시 국내 사용 차량을 가져오는 수준임.		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 우리나라 차량의 현지진출이 이제 10년정도가 경과하였으며, 그나마도 본격적인 진출은 2000년이후인 관계로 국산중고차 시장기반이 아직은 초기단계임. ○ 따라서 아직까지 국산 중고차의 내구성에 대한 소비자들의 인식기반이 구축되어 있지 않아 국산중고차의 수출전망은 상당히 불투명함.			

주: 1) 노르웨이의 경우 차량에 대한 관세는 없으나, 차량등록시 부과되는 각종 세금이 평균적으로 차량가격의 98.5%수준이며, 여기에 최종적으로 부가가치세 25%가 부과됨. 중고차량의 경우 사용 기간에 따라 등록세를 상당부분 감해주고 있는데, 1년사용차량은 17%, 2년 30%, 3년 36%, 4년 42%, 5년 45%의 등록세를 감액해 줌.

<영국>

1. 일반 현황

○ 중고차 수입금액 : US\$1,473백만(2003년 기준)

○ 핸들 위치: 우측

- 수입된 좌측 핸들 차량은 영국 교통체계상의 좌측 신호등을 잘 볼 수 있도록 보조미러 부착 등을 통해 시야를 교정해야 한다는 영국 DVLA(Driver and Vehicle Licensing Agency) 규정이 있음

2. 시장접근성

○ 관세 적용율 (자료원 : www.hmce.gov.uk)

: 기본 적용율 10% + VAT 17.5%

(신차/중고차 구분 없이 엔진 용량에 따라 차등 적용하고 있음)

** 승용차: 일반적으로 10% + VAT17.5% 적용

** 버스(경유/디젤유 구분)

경 유: 2,800CC 이상 : 16% + VAT 17.5%

디젤유: 2,500CC 미만 : 10% + VAT 17.5%

** 트럭 : 엔진 용량에 따라 차등 적용(10-22% + VAT 17.5%)

○ 비관세 장벽 및 국가간 차별: 원칙적으로 없음

3. 수입중고차 시장현황

○ 국가별 점유율(4륜 자동차, 1,500CC-3,000CC 기준)

- 수입금액별 국가별 순위

(단위 : 백만파운드)

국가별 순위	2002년	2003년	2004년
전체	124.27	177.22	267.09
1위: 일본	54.36	134.27	221.99
2위: 영국	2.78	6.57	11.37
3위: 한국	7.33	9.64	9.02
4위: 사이프러스	2.62	1.59	4.19

자료원 : World Trade Atlas

- 수입 차량대수별 국가별 순위

(단위 : 대)

국가별 순위	2002년	2003년	2004년	2003년 대비 증감율(%)
전체	25,979	46,173	54,468	16.60
1위: 일본	20,005	41,310	48,611	17.67
2위: 한국	1,578	1,919	2,392	24.65
3위: 몰타	1	3	480	
4위: 싱가포르	113	589	473	-19.69

자료원 : World Trade Atlas

○ 상위권 국가 중고차의 인기이유(일제 중고차)

- 일산 중고차는 2004년 기준 221백만파운드가 수입되어 영국 전체 중고자동차 수입금액 267백만파운드의 82.77%를 차지하고 있을 정도로 중고자동차 수입시장을 장악하고 있음
- 일산 자동차는 우측 핸들로 핸들 수정이 필요 없을 뿐만 아니라 차량의 성능에 비해 가격이 저렴하다고 평가됨
- 기타 국가의 차량에 비해 재판매가치(Re-sale Value)가 높아 비용적인 측면에서 중고자동차 수요자를 유인
- 일산 자동차의 높은 시장점유율로 인해 After Service 편의 및 부품 조달 편의 및 부품공급 호환성 높음

○ 한국 중고차의 영국 시장 진출 상황

- 수입통계상으로는 금액기준 시장 점유율 3위, 차량 대수 기준 2위로 2002년도 이후 한국산 중고차 수입이 급격히 증가하고 있는 것으로 보이나
- 실제로는 영국내 한국산 자동차 운행을 위하여는 상당한 비용을 들여 핸들방향을 교체하거나 그대로 사용할 경우 불편하여 실제 운행 되는 차량이 거의 없는 점을 미루어 본다면 아프리카, 중동 등 제3국으로의 역수출을 위한 중계무역 기지로써 영국시장을 활용하는 것으로 보여짐
- 한국산 신차 판매증가에 따라 핵심부품 교체수요를 위한 한국산 중고차 수입수요도 포함되어 있는 것으로 보이나 정확한 비율은 알수 없음
- 영국 차량은 우측핸들로 한국 차량의 우측핸들을 그대로 사용하기 어 울뿐만 아니라 핸들방향 교체비용으로 2000CC기준 소나타 기준 1,000불이상 소요되는 것으로 알려져 있어 한국차량의 소비지로 적절치 않음
- 아울러 엄격한 배기가스 규제 등 영국 시장의 엄격한 환경기준에도 부적합하다고 보여짐

4. 종합평가 (주재국에서의 국내 중고차 수출 전망 및 전략)

- 한국차는 대한 이미지 제고효과로 2004년중 영국 신차시장에서 점유율 10%를 돌파한 바 있어 한국산 중고차 수요도 확대될 가능성은 있음. 그러나 현실적으로 좌측핸들의 우측핸들로의 변경이 선행되어야 할 것으로 보여 좌측핸들 사용지역인 유럽대륙에 비해 수출적격도 측면에서 떨어진다고 보여지며 현실적으로 한계가 있는 것으로 분석됨
- 한국산 신차 판매증가에 따른 핵심부품 확보차원에서 수입증가수요는 일부 있을 것으로 보임-끝-

6. CIS

<러시아>

☐ 한국의 3대 중고차 수출시장 유지

<카자흐스탄>

☐ 승합차 위주로 시장 장악, 승용차는 러시아, 독일, 일본산에 밀려

<우즈베크스탄>

☐ 국산 중고차량 약 12% 점유, 승용차 및 승합차인기

<우크라이나>

☐ 유럽산 유명 모델이 수입시장 장악

<러시아>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		83
		'03		134
		'04		706(1-11월)
	핸들 위치	좌측(LH)		10-20%
		우측(RH)		80-90%
시장접근성	관세율(%) cc(cm3)로 구분하여 책정	중고차	승용	10-25%(별첨참조)
			화물	5-20% 및 종량세(별첨참조)
			기타	
		신차	승용	5-20%(별첨참조)
			화물	5-10%(별첨참조)
			기타	
	비관세장벽 ²⁾		없음	
국가간 차별 ³⁾		없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①일본(80.8%)	②독일(6.6%)	③한국(4.1%)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	왼쪽핸들의 단점이 있지만, 그 대신 저렴한 가격에 토요타, 닛산 등의 브랜드 명차 구매할 수 있으며, 기후 및 도로에 대한 내구성이 좋아 선호됨		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	○ 1997년부터 일본, 및 독일 등과 마찬가지로 극동 러시아를 통해 진출하기 시작하였음. 현재 점유율은 2004년 기준 약 4.1%로 일본, 독일에 이어 3위를 차지하고 있는데, ○ 이는 버스 등의 승합차가 거의 대부분이며, 승용차 등에서는 일본 및 독일 등에 많이 뒤지고 있는 실정임. ○ 과거 진출 당시에는 차에 대한 선호도가 크게 다르지 않았으나, 추운 날씨에 대한 내구성과 열악한 러시아 지역의 도로사정에 적합지 않다는 이유로 소비자들이 외면하게 되었음.		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 러시아에는 현재 중고차보다는 새차를 선호하는 경향이 두드러지고 있음. 또한 7년 이상의 중고차를 수입할 경우, 관세가 크게 차이가 나고 있으므로, 이점을 유의해야 할 것임.			
	○ 현재 중고차의 경우, 극동 러시아 지역에서 유입되는 일본 중고차가 거의 80-90%를 차지하고 있음.			
종합평가	○ 위에서도 언급했듯이 가격은 저렴하면서 유명 브랜드차를 몰 수 있고, 또한 날씨와 도로에 대한 내구성이 좋아 왼쪽 핸			

(주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	들임에도 불구하고 러시아 소비자들은 선호하고 있음. ○ 일본의 중고차는 극동지역과 지리적으로 가깝기 때문에 수입도 극동지역에서 이루어지고 있으며, 소비도 극동지역에 국한될 수 밖에 없음. ○ 또한 우리의 수출 중고차의 매력도 이곳 극동지역에서 경쟁할 수 밖에 없는 바, 이곳 소비자의 선호도를 정확히 파악해야 할 필요성이 있음. ○ 따라서 우리업계에서는 이곳 도로사정과 기후에 적합한 4by4 중고차량에 대한 수출 전략을 세워야 할 것으로 판단되며, 엔진용량에 따라 구분되는 관세 체계 및 7년 이상의 중고차의 경우, 관세가 높게 부과되는 점을 유의해야 할 것임.
------------------------------------	---

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

별첨

<중고차 관세율 2005.2.16일 현재>

HS Code	Product Group	Customs Rate (% of the customs value or Euro)
8703 21	Vehicles with internal combustion engine with spark ignition and alternating motion, with the engine's working capacity not more than 1,000 cm3	
8703 21 10	- new	
8703 21 1010	-- for medical purposes	5%
8703 21 1090	-- others	25%, but not less than 1 euro/cm3
8703 21 90	- used	
8703 21 9010	-- for medical purposes	5%
8703 21 909	-- others	
8703 21 9091	--- over 7 years old	1.4 euro/cm3

8703 21 9099	--- others	25%, but not less than 0.45 euro/cm ³
8703 22	with the engine's working capacity over 1,000 cm ³ , but not more than 1,500	
8703 22 10	- new	
8703 22 1010	-- for medical purposes	5%
8703 22 1099	--- others	25%, but not less than 1.2 euro/cm ³
8703 22 90	- used	
8703 22 9010	-- for medical purposes	5%
8703 22 909	-- others	
8703 22 9091	--- over 7 years old	1.5 euro/cm ³
8703 22 9099	--- others	25%, but not less than 0.5 euro/cm ³
8703 23	with the engine's working capacity over 1,500 cm ³ , but not more than 3,000 cm ³	
8703 23 19	- new	
8703 23 1910	- with the engine's working capacity over 1,500 cm ³ , but not less than 1,800 cm ³	25%, but not less than 1.25 euro/cm ³
8703 23 192	- over 1,800 cm ³ , but not more than 3,000 cm ³	
8703 23 1921	-- over 1,800 cm ³ , but not more than 2,300 cm ³	25%, but not less than 1.8 euro/cm ³
8703 23 1922	-- over 2,300 cm ³ , but not more than 3,000 cm ³	25%, but not less than 1.8 euro/cm ³
8703 23 1990	- others, for medical purposes	5%
8703 23 90	- used	
8703 23 901	-- over 1,500 cm ³ , but not more than 1,800 cm ³	
8703 23 9011	--- over 7 years	1.6 euro/cm ³
8703 23 9019	--- others	25%, but not less than 0.45 euro/cm ³
8703 23 902	-- over 1,800 cm ³ , but not more than 3,000 cm ³	
8703 23 9022	--- over 7 years old	2.2 euro/cm ³

8703 23 9023	--- 3-7 years old	25%, but not less than 0.55 euro/cm ³
8703 23 9027	--- over 2,300 cm ³ , but not more than 3,000 cm ³ , over 7 years old	2.2 euro/cm ³
8703 23 9028	--- over 2,300 cm ³ , but not more than 3,000 cm ³ , 3 to 7 years old	25%, but not less than 0.55 euro/cm ³
8703 24	over 3,000 cm ³	
8703 24 10	- new	
8703 24 1010	-- for medical purposes	5%
8703 24 1090	-- others	25%, but not less than 2.35 euro/cm ³
8703 24 9010	- used, for medical purposes	5%
8703 31 909	- others	
8703 31 9091	-- over 7 years	3.5 euro/cm ³
8703 31 9099	-- others	25%, but not less than 1 euro/cm ³
8703 31	other vehicles, with diesel or semi-diesel engines, with the engine's working capacity not more than 1,500 cm ³	
8703 31 10	- new	
8703 31 1010	-- for medical purposes	
8703 31 1090	-- others	25%, but not less than 1.2 euro/cm ³
8703 31 90	- used	
8703 31 9010	-- for medical purposes	5%
8703 31 909	-- others	
8703 31 9091	--- over 7 years old	1.5 euro/cm ³
8703 31 9099	--- others	25%, but not less than 0.4 euro/cm ³
8703 32	other vehicles, with diesel or semi-diesel engines, with the engine's working capacity over 1,500 cm ³ , but not more than 2,500 cm ³	
8703 32 19	- new	

8703 32 1910	-- for medical purposes	5%
8703 32 1990	-- others	25%, but not less than 1.8 euro/cm ³
8703 32 90	- used	
8703 32 9010	-- for medical purposes	
8703 32 909	-- others	
8703 32 9091	--- over 7 years old	2.2 euro/cm ³
8703 32 9099	--- others	25%, but not less than 0.55 euro/cm ³
8703 33	other vehicles, with diesel or semi-diesel engines, over 2,500 cm ³	
8703 33 19	- new	
8703 33 1910	-- for medical purposes	5%
8703 33 1990	-- others	25%, but not less than 2.35 euro/cm ³
8703 33 90	- used	
8703 33 9010	-- for medical purposes	5%
8703 33 909	-- others	
8703 33 9091	--- over 7 years old	3.2 euro/cm ³
8703 33 9099	--- others	25%, but not less than 1 euro/cm ³

<중고버스 관세율 2005.2.16일 현재>

HS Code	Product Group	Customs Rate (% of the customs value or Euro)
8702 10	Motor vehicles for transportation of 10 people and more, including the driver, with diesel or semi-diesel engine, with engine volume 2,500 cm ³ :	
8702 10 11	--- new buses	
8702 100	---- for medical purposes	5%

8702 100	---- buses for transportation of 120 people and more, including the driver	10%
8702 100	---- others	20%
8702 10 19	--- used buses:	
8702 10191 0	---- for medical purposes	5%
8702 10 192	---- buses for transportation over 120 people, including the driver:	
8702 101	----- over 7 years old	3 euro/1 cm3 of engine volume
8702 109	----- others	10%
8702 10 199	---- others	
8702 101	----- over 7 years old	3 euro/1 cm3 of engine volume
8702 109	----- others	20%
	with the engine volume not more than 2,500 cm3	
8702 10 91	--- new buses	
8702 10 9110	---- for medical purposes	5%
8702 10 912 0	---- buses for transportation of 120 people and more, including the driver	10%
8702 10 919 0	---- others	20%
8702 10 99	--- used buses:	
8702 10 9910	---- for medical purposes	5%
8702 10 992	---- buses for transportation of 120 people and more, including the driver	10%
8702 1099	---- others	20%
8702 90	- with conventional engine, working engine volume over 2,800 cm3	
8702 90 11	--- new	
8702 90 11 10	---- for medical purposes	5%
8702 90 112	---- buses for transportation of	10%

	120 people and more, including the driver	
8702 900	---- others	20%
8702 90 19	--- used	
8702901910	---- for medical purposes	5%
8702 90 192	---- buses for transportation of 120 people and more, including the driver	
8702 901	----- over 7 years old	3 euro/1 cm3 of engine volume
8702 909	----- others	10%
8702 90 199	---- others	
8702 901	----- over 7 years old	3 euro/1 cm3 of engine volume
8702 909	----- others	20%
8702 90 31	--- with working engine volume not more than 2,800 cm3, new	
8702 90 3110	---- for medical purposes	5%
8702 90 312	---- buses for transportation of 120 people and more, including the driver	10%
8702 90 319	---- others	20%
8702 90 39	--- used	
8702 90 392	---- buses for transportation of 120 people and more, including the driver	10%
8702 90 399	---- others	20%

[자료원 : 러시아 관세 위원회]

<카자흐스탄>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02	241		
		'03	424		
		'04	887		
	핸들 위치	좌측(LH)	핸들 위치에 따른 통계나 자료는 없음. 좌측 핸들차량이 일부 수입되고 있으나 소수에 그치고 있으며, 더욱이 향후 동 좌측 핸들 차량 수입 금지 조치 전망.		
우측(RH)					
시장접근성	관세율(%)	○ 중고차와 신차의 구분에 따른 관세율 차이는 없음. ○ 일반적으로 승용차는 10%, 10인승 이상 차량(승합차, 중대형 버스)은 0%임. ○ 화물차도 중량에 관계없이 0%임. ○ 단, 상기요율은 일반적인 기준에 불과하며, 실제 적용 관세율 산정은 차종별, 모델별 시장평가가격이 총망라된 요율표 (Superschwacke) 상에 명시된 시장가격에 따라 달라짐. 즉, 매번 수입건마다 일일이 확인을 해야함			
	비관세장벽 ²⁾	특기사항 없음			
	국가간 차별 ³⁾	없음			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①러시아(35%)	②독일(28%)	③일본(22%)	
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	러시아 - 저렴한 가격 독일 - 고급스러운 이미지 일본 - 뛰어난 내구성, 높은 엔진성능			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	- '95년부터 진출 시작, '90년대말 이후 급증 - 대우, 현대, 기아 순 - 시장점유율 : 약 8% - 대표적인기모델 : 소나타, 이스타나, 카운티			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○ 시장점유율 8%로 4위권이나 상위 3위 그룹과는 큰 격차 ○ 승합차나 중대형 버스 점유율은 거의 80-90% 수준 육박하고 있는 반면, 승용차는 아직 매우 낮음(독일산 및 일본산에 비해 한국산에 대한 소비자 인지도나 성능에 대한				

	평가가 매우 낮은 것이 주요 원인) ○ 최근 신차의 성능이 향상되면서 한국산 승용차 신차모델의 판매량이 급증하고 있어 향후 3-5년 후에는 한국산 중고승용차에 대한 수요도 현재보다는 증가할 것으로 기대됨. ○ 이에 따라 단기적으로는 경쟁력이 높은 승합차나 중대형 버스 공급에 주력하고, 중장기적으로는 승용차 공급을 확대하는 방향이 바람직. ○ 아울러 중장기적으로 안정적인 수출확대를 위해 대단위 물류단지의 조성도 필요할 것으로 판단됨 (분산된 현지수요의 결집, 신속한 딜리버리를 통한 수출물량의 획기적인 확대 기대)
--	---

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<우즈베크스탄>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		
		'03		
		'04		
	핸들 위치	좌측(LH)		
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	CC 등으로 별도 구분
			화물	톤(ton) 등으로 구분
			기타	버스 등 승합차/인승으로 구분
		신차	승용	CC 등으로 별도 구분
			화물	톤(ton) 등으로 구분
			기타	버스 등 승합차/인승으로 구분
	비관세장벽 ²⁾			
	국가간 차별 ³⁾			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①	②	③
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	진출시기, 브랜드(년식), 점유율 등 포함 기술		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)				

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제 · 물량규제 · 수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본 · 독일 · 러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

1. 중고차 수입 현황

우즈베키스탄의 자동차 수입 통계는 공개 자료로 발표되지 않음. 관련 통계는 우즈베크통계위원회에서 개략적으로 집계한 자료를 발표하는데(발표하지 않을 수도 있음) 외국인들의 경우 관련 통계를 입수하기 위해서는 우즈베크 외무부를 경유하여야 함. 2001년 및 2002년중 우즈베크 자동차 수입 현황은 다음과 같음.

HS Code	구 분	2001년		2002년	
		대수	금액(천불)	대수	금액(천불)
8702	10명이상 수송 차량	896.0	3,247.3	805.0	3,012.6
8703	승용차	2,106.0	12,238.9	3,358.0	12,264/3
8704	화물차량	696	12,477.8	759.0	14,220.8
	계	3,698	27,964	4,922	29,497.4

상기 수입통계를 보면 26백만명의 인구를 가진 나라의 수입통계로는 비현실적으로 낮다는 것을 알 수 있음. 자동차 판매상들에 따르면 자동차 운송 수요가 높으며 지속적인 증가 추세를 보이고 있다고 함. 우즈베크에서 가장 인기 높은 승용차종은 배기량 800-1,700cc, 대당 가격 5천불 - 15천불의 A, B, C클래스 승용차이며 버스의 경우 15-20인승 도시형 버스 및 장거리용 대형 버스 수요가 높음. 가장 수요가 높은 자동차는 적재량 5-8톤의 디젤트럭임. 또한 B 및 C 클래스 승용차 연간 수요가 최소 5만대 이상이라고 자동차 판매상들은 밝히고 있음. 따라서 상기 수입 통계를 볼 때 수입자동차의 국내 수요 점유율은 7.4 - 9.8%를 보이고 있음. 우즈베크내 자동차 생산 및 판매 공식 통계를 보면 2004년 중 34,933대로 총수요의 69.9%를 차지하고 있음. 수요의 20.3%는 공급 부족 또는 높은 관세율로 공급되지 못하고 있음. 2005년중 우즈베크내 자동차 생산업체들은 51,050대를 생산하여 우즈베크 국내 시장에 판매할 계획이나 여전히 공급 부족으로 특히 15-20인승 도시형 버스의 수요가 채워지지 못하고 있음. 우즈베크내 자동차 수요는 우즈베크의 낮은 개인소득 수준과 할부 판매 제도의 부재로 수요가 여전히 낮은 상태임.

2. 시장 접근성

1991년 소련방으로부터 독립 이후 많은 외국 자동차 업체들이 우즈베크 시장에 진출

했으나 심한 외환 통제로 소수만 우즈벡 시장에서 살아 남았으며 아직까지도 영업 환경이 여전히 어려워 세계적 유명 자동차 업체의 우즈벡 시장 진출 러시는 일어나지 않고 있음. 우즈벡 시장은 진출은 쉬우나 지속적인 유지는 어려운 시장임.

우즈벡 시장 진출의 또다른 심각한 제한 요인은 1992년 우즈벡 정부와 대우자동차 간 50:50 합작법인 우즈대우의 설립 이후 우즈벡 자동차 시장이 우즈대우의 독점시장으로 보호되어 왔다는 점으로 우즈대우는 4천명 이상의 고용을 창출한 성공적인 공식 외국인 투자 유치 사례로 선전되어 왔으며 대우그룹의 파산 이후에도 우즈벡 정부는 보조금, 특혜조치 및 기타 보호 조치로 우즈대우를 지속 운영중임.

1999년 터키 Koc 홀딩과 우즈벡정부간 합작투자로 사마르칸트에 자동차 조립 공장을 설립, 4가지 모델의 승용차, 관광버스 및 1.5-8톤의 트럭 등을 생산하고 있으며 엔진, 트랜스미션 등 주요 부품들은 모두 수입하고 있는데 초기 생산 규모가 1,100대에 불과하여 수요 충족에는 역부족인 상태임.

가. 수입관세율

우즈벡자동차 수입관세율은 2004년 1월 7일 새로 도입되었으며 같은 해 4월 20일 수입 통제를 위해 개정됨. 다음은 개정된 수입 관세율임.

HS CODE	품목 설명	관세율
8703	러시아산 신차 및 기타 자동차(의료용 제외) 스파크점화 내연기관 피스톤엔진 승용차 (중고 포함)	5%
870321(870321101, 870321901 제외)	배기량 1,000cc 미만	배기량 cc당 US\$2.4
870322(870322101, 870322901 제외)	배기량 1,000cc이상 1,500cc 미만	배기량 cc당 US\$2.5
870323(870323199, 870323909 제외)	배기량 1,500cc이상 1,800cc 미만	배기량 cc당 US\$2.6
870323(870323199, 870323909 제외)	배기량 1,800cc이상 3,000cc 미만	배기량 cc당 US\$2.9
870324(870324101, 870324901 제외)	배기량 3,000cc 이상	배기량 cc당 US\$3.1
	압축점화 내연기관(디젤 혹은 세미디젤) 피스톤엔진 승용차(중고 포함)	

870331(870331101, 870331901 제외)	배기량 1,500cc 미만	배기량 cc당 US\$2.5
870332(870332191, 870332901 제외)	배기량 1,500cc이상 2,500cc 미만	배기량 cc당 US\$2.9
870333(870333191, 870333901 제외)	배기량 2,500cc 이상	배기량 cc당 US\$3.1
870210119, 870210199	운전자포함 10명 이상, 배기량 2,500cc 이상	70%
870421310, 870421390	배기량 2,500cc 이상 화물 차량	70%
87060011	8702, 8704의 차량을 위한 엔진부착 세시	70%
8708	승용차용 부품	20%

우즈벡내 자동차 판매시 소비세 70%, 부가세 20%가 추가 부과됨. 이에 따라 최종 소비자 가격은 수입가격의 140-200%가 됨.

나. 비관세 장벽

중고차에 대한 비관세 수입 장벽은 없는 것으로 보임. 신차 및 중고차 모두 우즈벡내 차량 등록을 위해 형식 승인 검사 절차를 거쳐야 함. 기본 요건을 살펴보면 ;

- 배기가스 표준 : 이산화탄소 배출량의 경우 가솔린 엔진은 유럽의 EEC 96/99 기준을, 디젤엔진은 유로 I을 적용함.
- 무연휘발유 : 우즈벡내 수입 모든 자동차는 무연휘발유 사용이 가능해야 함.
- 안전벨트 : 안전벨트가 부착되어야 하나 에어백은 강제사항이 아님. 측면충격에 대해 유럽의 EEC 96/27, 정면 충돌의 경우 EEC 96/79를 각각 적용함.
- 도난 방지 : EEC 95/56을 적용
- 의자 강도 : 아직 적용되지 않으나 EEC 96/37 적용 예상

석면 사용(브레이크 패드 등)에 대해 아직 금지 규정이 없으며 경고레이블 부착도 요구되지 않음. 좌측통행 차량의 경우 우즈벡내 운행이 금지됨.

다. 국가간 차별

러시아산 자동차에 대해서는 5%의 특혜관세가 부과되며 우즈벡산 자동차의 러시아 수출시 러시아 또한 5%의 특혜관세를 부과함. 러시아는 우즈벡 자동차의 주요 수출대상국임.

우즈벡은 정부간 협정에 따라 최대 우대국 대우를 받는 40여 국가들에 대해 100% 수입관세가 부과되며 한국도 여기에 포함됨. 최대 우대국 대우를 받지 못할 경우 수입 관세의 두배가 부과됨.

3. 수입 중고차 시장 현황

가. 국가간 점유율

수입 중고차 시장은 러시아, 독일 및 한국산이 주류를 이루고 있음. 러시아산은 직접 혹은 카자흐스탄을 경유하며 독일산은 우크라이나 혹은 카자흐스탄을 그리고 한국산은 한국에서 직접 혹은 두바이를 경유하여 수입되고 있음. 2004년 1월 기준 우즈벡내 차량 등록 현황을 보면 다음과 같음.

(단위 : 천대)

독일산	한국산	일본산
벤츠 - 3.6	에스페로 - 1.3	도요다 - 1.6
BMW - 3.3	씨에로 - 0.8	닛산 - 1.3
아우디 - 1.6	슈퍼살롱 - 0.4	미쓰비시 - 0.7
폴크스바겐 - 1.5	프린스 - 0.3	혼다 - 0.3
	레간자 - 0.2	

나. 상위권 국가 중고차의 인기 이유

러시아는 전통적으로 우즈벡과 오랜 유대관계를 가지고 있어 중고차 수입 시장에도 이러한 경향이 반영되고 있음. 우즈벡 소비자들은 러시아산을 최고라고 생각하고 있음. 러시아산은 또한 도로 환경이나 유지 보수 비용 등 우즈벡 내 환경에 가장 잘 적응되어 있음. 독일산은 고급 차량 시장을 장악하고 있으며 중고차 시장에서 품질 수준을 인정받고 있음. 한국산 또한 우즈벡산 자동차에 비해 품질의 우수성을 인정받고 있으며 유지보수 비용 또한 일본산이나 독일산에 비해 저렴함.

다. 국산 중고차의 시장진출 상황

한국산 중고차는 최대 우대국 대우를 받고 있으며 우즈벡 중고차 수입 시장의 12-15% 정도를 점유하고 있는 것으로 추정됨. 현지에서 선호되는 한국산 중고차는 미니버스(스타렉스, 이스타나 등) 및 승용차(매그너스, 티코, 라세티 등)임.

한국산 중고차의 우즈벡내 판매 가격은 승용차의 경우 미화 3,500불에서 2만불선에

이름. 미니버스는 14,000불에서 18,000불선에 판매됨.

유럽 및 일본산 중고차의 우즈벡내 가격은 2,500불-25,000불선이며 이들 자동차의 부품 가격이 매우 비싼 관계로 우즈벡 소비자들은 러시아산, 우즈대우 혹은 한국산을 선호함.

2004년 4월까지 많은 중고차들이 수입되어 90% 이상이 재판매되었으나 2004년 4월 수입 통제를 위한 수입관세 조정 이후 수입이 감소됨. 일례로 동 조치 이전에 이스타나 미니버스를 수입할 경우 3,500불로 통관 및 제세 납부가 가능했으나 조치 이후에는 이 비용이 7천불로 증가되었으며 승용차의 경우 미니버스보다 60% 정도 제세 비용이 높은 것으로 나타남. 이 조치로 우즈벡 및 러시아산 자동차의 가격 경쟁력이 상대적으로 높아짐. 전체 통관 및 차량등록 비용이 러시아산의 경우 자동차 가격의 45% 내지 75%에 불과하나 한국산의 경우 140% 내지 200%에 이름.

또한 우즈벡 정부는 환경 보호를 위해 신차 내지는 차령 5년 이내의 중고차 수입을 선호하고 있음.

4. 종합 평가

최근 우즈벡 정부의 조치는 한국산 자동차의 수입에 심각한 부정적 영향을 초래하고 있으나 이것은 러시아를 제외한 여타국산 자동차에 대해서도 동일하게 적용되고 있음. 앞으로 우즈벡 시장으로의 수출 전망 여부는 우즈벡산 자동차와의 경쟁 대상 여부에 따라 결정될 전망이다.

앞으로 우즈벡에 중고차 수출을 늘리기 위해서는 일단 차량 가격이 저렴해야 하는데 우즈벡 수입상들은 차령 4년 이상 5년 미만의 자동차 수출을 늘릴 것을 권하고 있음. 차령 4년 이상이면 충분히 중고차 가격이 낮아진데다가 5년 미만일 경우 우즈벡 시장 진입이 제한되지 않기 때문임. 또 다른 방법은 중고차를 수출하되 부품용으로 수출하는 것임.

<우크라이나>

일반 현황	중고차 수입 현황(대) ¹⁾	'02	38,200	
		'03	31,250	
		'04	n.a.	
	핸들 위치	좌측(LH)	좌측이 거의 대부분	
		우측(RH)	일본차가 있으나 극히 소수	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	하단 별첨 참조(엔진배기량, 연수, 엔진종류에 따라 다름)
			화물	75톤이상 1%, 5톤미만 20%, 기타 10%
			기타	8인승이상 승합차/버스(단일세율): 0.2%+엔진배기량 1CC당 5유로
		신차	승용	하단 별첨 참조(엔진배기량, 연수, 엔진종류에 따라 다름)
			화물	75톤이상 1%, 5톤미만 20%, 기타 10%
			기타	8인승이상 승합차/버스(단일세율): 0.2%+엔진배기량 1CC당 2.5유로
	비관세장벽 ²⁾	○ 8년이상된 중고차, 5년이상된 트럭의 수입이 금지되어 있음. ○ 신차를 우크라이나에 수출하기 위해서는 사전에 품질인증 획득 필요(비용 2만-3만불 소요) ○ 모든 차량의 수입통관시에 대당 70-110 유로의 인증확인 수수료 납부 필요		
	국가간 차별 ³⁾	관세협정 미체결국 産 트럭에 대해 높은 수입 관세율을 적용(5톤이상 5%, 5톤미만 40%, 기타 20%)		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①독일 60%	②프랑스 20%	③이태리 5%
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	내구성이 강하고 중고차도 품위가 있다고 인식		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	한국산 중고차는 개인업자들이 적은 수량을 산발적으로 수입하기 때문에 아주 소수이며, 공식통계가 없음.		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		○ 최근 우크라이나 중고차시장이 크게 축소되었으며(2000년 우크라이나 중고차 시장규모는 연 17만대에 달했으나 최근 3만대 정도로 감소됨), 우리나라는 원거리에 위치해 딜리버리 비용이 과다하고, 한국산은 유럽산에 비해 중고차가 약하다는 인식이 강하기 때문에 대우크라 수출이 매우 어렵다고 판단됨. ○ 중고차 수출을 위해서는 유력 바이어들을 국내에 초청, 구매할 중고차를 직접 눈으로 확인, 선정토록 기회를 부여하는 것이 바람직하나(1-2회 이러한 방식으로 추진하여 신뢰감이 생기면 인터넷을 통해 사진과 세부 정보만 제공해도 거래가 가능) 과연 실익이 있을지 의문임.		

(별첨) 우크라이나의 차량 수입관세율

(단위: EURO per 1 sm³)

HS code	엔진배기량 (sm3)	신차	5 년 미 만 중고차	5년이상 8년미 만 중고차
8703~~				
휘발유엔진 차량				
8703 21	<1000	0.2	0.4	0.6
8703 22	1000~1500	0.2	0.4	0.6
8703 23	1500~2200	0.3	0.6	0.9
8703 23	2200~3000	0.6	1.2	1.8
8703 24	3000<	1	2.0	3.0
디젤엔진 차량				
8703 31	<1500	0.2	0.4	0.6
8703 32	1500~2500	0.3	0.6	0.9
8703 33	2500<	0.8	1.6	2.4
8703 90	전기엔진 차량	100 EURO/ 대		
8703 10	특수차량(제설, 골프 등)	0.6		
8711 40 000	모터싸이클	0.2		
87 16 10 990	트레일러	100 EURO/대		

7. 중국 · 일본

<중국>

- ☐ 2001년 12월부터 중고차 수입 전면금지

<대만>

- ☐ 수입쿼터제 시행중이며, 대당 수입차량 검사기간 평균 3개월 소요
 - 2005년 쿼터량
 - 미국 : 33,159대
 - 캐나다 : 26,774대
 - EU : 33,159대
 - 기타 WTO 회원국 : 20,736대

<홍콩>

- ☐ 시장포화 상태로 국산 진출 미미

<일본>

- ☐ 디젤차의 일부지역 운행금지, 자동차리사이클법등 시행중이며, 국산 중고자동차의 상업목적 진출은 미미

<대만>

일반 현황	자동차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		872
		'03		1,022
		'04		1,228
	핸들 위치	좌측(LH)		○
		우측(RH)		
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	23.2%
			화물	23.2%
			기타	23.2%
		신차	승용	23.2%
			화물	23.2%
			기타	23.2%
	비관세장벽	수입 쿼터제 적용		
	국가간 차별	- 국가간 쿼터에 따른 배액량 차별 - 2011년 쿼터제 취소 계획 - 2005년 쿼터량(신차+중고차) : 캐나다(26,774대), EURO(33,159대), 미국(33,159대), 기타 WTO회원국(20,736대)		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①	②	③
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	BMW, BENZ 등 최고급 차량에 한해 극소량 수입 되고 있는데, 이는 고급 차종의 마진율이 높기 때 문인 것으로 사료됨		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	대만은 통관시에 신차와 중고차의 HS 코드가 별 로도 구분되어 있지 않아, 중고차만의 통계수치 입 수곤란함. 상당히 미미한 수준인 것으로 사료됨. (주재지 세관 당국 담당자, 주재지 현대-기아차 지 사장 등 전문가들도 정확한 수치를 알지 못함)		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	○대만은 수입차량검사기준이 까다롭고 그 기준이 우리기준치보다 높으며, 1대씩 검사하기 때문에, 모든 차량검사에 소요되는 기간이 최소 3개월(1대당) ○정책적 장벽은 없으나, 현실적으로 수입인증까지 소요되는 시간이 길어 마진율이 비교적 낮은 우리자동차의 수출은 현실성이 없을 것 으로 판단됨			

1) 대만은 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않아 이에 전체(신차+중고차)수입액 기재. 그 중 중고차 수입은 극소액으로 추정됨

<홍콩>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) ¹⁾	'02		37.2
		'03		66.8
		'04		115.4
	핸들 위치	좌측(LH)		85.2
우측(RH)		30.2		
시장접근성	관세율(%) <홍콩은 비관세지역임>	중고차	승용	해당사항없음
			화물	해당사항없음
			기타	해당사항없음
		신차	승용	해당사항없음
			화물	해당사항없음
			기타	해당사항없음
	비관세장벽 ²⁾	수입쿼터 및 기타 규제도 없음 그러나 홍콩의 경우, 외제차 수입시 최초 등록세를 지불해야함(홍콩법 330조). 표준소매가격에 준하여 납세해야하나 소매가격이 없는 경우는 구입가 및 보험료, 운송비 및 소개료 등을 포함한 전체가격으로 산정함. 개인용 승용차의 경우, HKD15만불이하 35%의 최초 등록세를 지불해야 하며 HKD15만불에서 HKD30만불인 경우 65%, HKD30만불에서 HKD50만불은 85%, 그 이상은 100%의 최초 등록세를 지불해야함		
국가간 차별 ³⁾	존재하지 않음			
수입중고차 시장현황	국가별 점유율	①미국(RH)	②일본(LH)	③독일(RH)
	상위권 국가 중고차의 인기이유 ⁴⁾	홍콩을 경유, 대중국수출증가에 따라 RH차량 수입이 많으며 홍콩내수시장을 위한 LH차량은 일본산 7인승 차량이 홍콩내에서 큰 인기를 얻고 있기 때문임.(일본차에 대한 홍콩내 인지도가 매우 높음)		
	국산 중고차의 시장진출 상황 (점유율 포함)	홍콩내 존재하는 중고차수입통계치는 1991년부터 있으며 1994년 한국으로부터 최초 수입되었음. 2004년 기준 1%도 안되는 점유율이라 점유율을 산정하기에도 매우 미미한 수치임. 2002년 4대, 2002년 0대, 2003년 4대, 2004년 15대가 수입되었음		
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)	홍콩의 중고차 시장은 크지 않으며 홍콩의 자동차 시장은 이미 포화상태에 이른 것으로 판단됨. 따라서 품질의 우수성이나 뛰어난 디자인을 갖춘 제품의 경우를 제외하고는 홍콩내 중고차 시장은 크게 발전할 여지가 많지 않음. 반면 홍콩을 경유하여 대중국 재수출 시장은 중국의 자동차수요가 아직 많이 있으므로 상대적으로 수출전망이 높으나 최근 중국산 국내차량의 품질이 빠르게 개선되고 있어 국내산 자동차의 품질인지도가 높아지고 있음에도 불구하고, 높은 증가율을 보이기는 어려울 것으로 예상되며 전자제품과 같이 고품질 고가정책을 추진하여 중국내 자동차와의 차별화 전략이 필요할 것으로 판단됨			

- 1) 신차와 중고차의 HS code가 분리되지 않은 나라는 추정치로 기재
- 2) 환경규제·물량규제·수입금지 등의 비관세장벽 현황을 자세하게 기재
- 3) 특히 일본·독일·러시아 등 주요 중고차 수출국들과의 차별 존재 여부
- 4) 점유율 상위권 국가 중고차에 대한 정책적 지원(ex:물류단지 등)이 있는 경우에는 정책적 지원도 명시

<일본>

일반 현황	중고차 수입 현황(백만불) (*주1)	'02		277,065대(신차포함)	
		'03		278,804대(상동)	
		'04		272,880대(상동)	
	핸들 위치	좌측(LH)		10	
		우측(RH)		90	
시장접근성	관세율(%)	중고차	승용	차종.국가에 관계없이 무세	
			화물	상동	
			기타	상동	
		신차	승용	상동	
			화물	상동	
			기타	상동	
	비 관세장벽 (*주2)		*주2 참조		
	국가간 차별		없음		
수입중고차 시장현황	국가별 점유율(*주3)	①VW 20.3%	② 벤츠 16.3%	③ BMW 14.2%	
	상위권 국가 중고차의 인기이유(*주4)	*주4 참조			
	국산 중고차의 시장진출 상황 (*주5)	*주5 참조			
종합평가 (주재국에서의 우리나라 중고차 수출 전망 및 전략)		*주6 참조			

*주 1) 중고차는 신차에 포함되어 통계를 발표하고 있음(해당조합에 의하면 신차수입실적의 2%가 중고차해당분으로 추정되고 있음)

2) 비관세장벽으로 분류 가능시되는 것으로는 디젤규제와 자동차리사이클법관련 사항을 들 수 있으나 이들 규제는 공히 수입자동차만을 대상으로 한 것이 아니고 신차를 포함한 차량 일반에 해당되는 사항임

측면이 강함

-수입중고차의 인기 상위 차종은 ① 폭스바겐 GOLF, ② BMW 3 시리즈, ③ 메르세데스 벤츠 E-CLASS, ④ 메르세데스 S-CLASS, ⑤ ROVER/BMW MINI, ⑥ 시보레 ASTRO, ⑦ BMW 5 시리즈, ⑧ 메르세데스 벤츠 C-CLASS로 나타난데서도 이같은 경향을 쉽게 알 수 있음

*폭스바겐 골프 IV차종의 경우 튼튼한 실용차라는 이미지를 탈피, 프리미엄.컴팩트라고 불리우며 내외장 공히 고품질화가 진전되어 쾌적성과 거주성, 안전성이 비약적으로 향상되었다고 평가받고 있음

5) 국산중고차 수입 현황

○2004년의 경우 국산차(신차 기준) 수입실적은 현대차 2,524대(2003년은 2,426대), 대우 32대, 쌍용 18대, 기아 1대로 나타나고 있으나 이는 대부분이 신차 수입분으로 중고차 수입실적은 거의 없는 상황임

○국산 중고차 수입은 일부 상사맨에 의한 개인 베이스의 반입분이 있을 수 있으나 수량은 매우 미미한 수준으로 추정됨

○한편 지금까지 신차를 포함 일본시장에서 국산차의 판매가 저조했던 것은, 완성차 메이커의 대일 마케팅 역사가 일천한 측면도 있으나 근본적으로는 일본의 소비자의 한국차에 대한 심리적 거리가 멀었고 일본인이 떠올리는 이미지는 수입차=歐洲車라는 인식이 강하여 브랜드, 스테이터스를 추구하는 경향이 강한데 기인하고 있음.

6) 종합 평가

○일본시장에서 판매되는 차량은 연간 6백만대수준, 이중 수입차량은 27만대 수준이나 이 또한 대부분이 신차 수입분이고 중고차 수입분은 수입차량 전체의 2%에 불과한 수준임

○더우기 수입되는 중고차의 경우도 대부분이 고급차(상기 *주4 참조)에 편중되어 있고 기타 차종은 거의 전무한 실정임.

○이같은 상황에서 국산 중고차의 대일수출 확대를 논하는 것은 너무나 시기상조라는 감을 불식하기 어려운데 현실이고 우선은 신차의 판매 확대를 통해 일본 소비자에 대해 한국차에 대한 심리적 거리감을 좁히는 노력을 지속적이고도 실효성 있게 전개하는 노력이 필요할 것으로 판단됨

○상기에서 지적한대로 일본인이 떠올리는 이미지는 수입차=歐洲車라는 인식즉, 브랜드, 스테이터스를 추구하는 경향이 바뀌지 않는 한 일본 중고차 시장에서의 진출은 단시간에 실현하기는 어려울 것으로 전망됨.=끝=

가) 디젤규제

○1993년10월부터 도쿄도, 치바현, 사이타마현, 가나가와현이 조례를 제정, 粒子狀物質(PM)의 배출기준을 충족시키지 못하는 디젤차는 1도3현내에서 주행이 불가능하게 되었음

-수도권의 대기오염의 심각성은 자동차 배출가스에 있다고 판단, 특히 PM의 대부분은 디젤차에서 배출되고 있는 점에 근거.

-규제대상 디젤차는 화물자동차(트럭, 밴), 승합자동차(승차정원 11명 이상, 버스, 마이크로버스), 특정용도 자동차(냉장냉동차, 콘크리트 믹서차)이며 승용차는 규제대상외임

나) 자동차리사이클법

○2002년7월 자동차리사이클법이 성립되어 2005년부터 실시중이며 주요 골자는 다음과 같음

-자동차유저는 후련, 에어백류, 슈레터 더스트의 적정 처리를 위한 비용을 미리 지불하도록 의무화

-메이커, 수입업자는 이같은 비용을 활용하여 적정한 처리를 행하도록 의무 부과

3) 점유율 산정 기준년도는 2004년 누계실적(대수)기준임. 아울러 일본은 하기와 같은 사유로 5년전부터 국가별 수입통계는 폐지하고 차종(브랜드별) 통계 집계방식으로 전환, 운용해오고 있음

○소비자가 메이드인 ooo가 아닌 브랜드로 차량을 구입하는 추세 반영

○완성차 메이커는 전세계에서 최적생산 체제를 구축(일례로 벤츠, BMW가 독일이 아닌 생산공장 소재지인 말레이시아, 남아프리카공화국 통계로 포함되는 등)

○이로인해 일본자동차수입조합의 회원기업으로부터 국별 수입통계는 무의미하다는 의견을 수용, 브랜드별 통계로 전환하였음

4)상위 수입 중고차의 인기 요인

○일본에서는 중고차의 경우 일본국산차가 대부분을 점하고 있음(신차의 경우도 일본국산차가 대부분이고 수입차는 전체 판매대수의 5%에 불과).

○아직까지 수입중고차가 점하는 비중이 매우 미미하여 일반적인 평가를 내리기 어려우나 대체로 일본에서는 수입중고차의 경우 VW, 메르세데스 벤츠, BMW 등의 고급차종이 상위를 점하고 있음. 이는 스테이터스를 중시하는 고소득층(의사, 변호사, 기업경영자, 토틀런트, 스포츠선수 등)의 선호에 기인하는

IV. 국산 중고차 수출 확대 방안

☐ 우회수출 기지 사전 조사 및 거래선 구축 필요

- 쿠웨이트 : 자체시장은 신차 교체주기가 짧아 포화상태이지만 이라크 등 인근국 재수출 위한 중계무역 염두 필요
- 요르단, UAE : 이라크, 아프리카등 우회(중계)수출 기지
- 이스라엘 : 팔레스타인 자치 지구 유입 길목
- 프랑스 : 북부아프리카지역 재수출 가능
- 영국 : 아프리카, 중동 등 중계 기지
- 독일 : 동 유럽 중계기지
- 칠레 : 이끼끼자유무역단지이용 볼리비아, 페루 수출 가능

☐ 비관세 장벽별로 차량 연식에 따른 물품 확보도 관건

- 이라크 : 2000년이전 제조 차량수입 금지

※ 상당수 국가가 3.5~5년 이내 차량만 수입허용하거나 러시아와 같이 7년 이상의 경우 환경문제로 고율의 관세부과 혹은 수입 금지 조치중

※ 2004년말까지 대 이라크 유입 국산 중고차량의 70% 이상이 차량 5년 이상으로 추정

- 칠레의 경우 국산 중고차량인 “티코”가 2000년까지 유입되어 일본차량대비 경쟁력을 확보하고 있었으나 98년 단종된 이후 현지 정부가 제조 5년이후 차량의 수입금지 조치후 국산 중고차량 수출 급감

☐ 형식승인, 배기가스, 안전기준 준수의 현지 조건 충족시켜야

- 유럽의 경우 EURO 2, 3 의 성능검사 및 배기가스 기준 충족해야함
- 기타 도난방지, 의자강도, 전조등, 안전벨트 등 형식기준 충족도 필수
- 우측 핸들의 경우는 사실상 채산성 문제로 진출가능성 희박
- 스리랑카의 경우 우측핸들 등록지역이지만 싱가포르에서 유입된 국산 중고 차량 유통

□ 승합차와 승용차 우세 지역등 차종별로 시장접근 필요

- 러시아, 카자흐스탄, 우즈베크스탄, 사우디아라비아 : 버스등 승합차 우세
- 캄보디아 : 트럭 및 버스
- 베트남 : 승합차
- 리비아 : 승용차 우세

□ 유럽 시장의 경우 A/S망과 유럽산 유명브랜드와의 경쟁을 위해 신차수준의 마케팅력을 갖춰야하므로 단기간 공략 가능성은 희박

- BMW, 벤츠, 폭스바겐, 르노, 아우디, 푸조 등 유럽산외에 미국산 유명 중고차의 검증된 인지도를 단기적으로 극복하기는 불가능
- 국산 신차 수출증가와 함께 인지도 및 A/S망의 안정적 확보 선결조건을 충족하고 제조사의 중고차 거래의 마진을 보장할 수 있는 전략적이고 장기적 접근 필요

- 운송비 및 EU의 관세장벽으로 사실상 한국에서의 중고차 직수출 보다 역내 신차 수출 차량의 중고화된 차량이 중고차 시장에서 경쟁할 것으로 보여 제조사의 장기적 역할론 불가피

□ 집하, 야적, 전시, 수출상담 공간을 제공 기능을 갖춘 중고차 공동물류단지 조성의 필요성 대두

○독일, 일본으로 중고차 바이어들이 몰리는 것은 중계항만 기능과 한 곳에서 많은 차량을 볼 수 있는 장점 때문인 보임

○아프리카, 유럽진출의 애로사항중 하나인 물류비 극복을 위해 공동 집하 및 운송 적극 검토

- 실제로 아프리카지역으로 인천항을 통해 나가는 중고차 대수는 150대/월 미만으로 고 물류비로 인해 경쟁력 취약

- 2~3천대 규모의 동일지역 운송의 경우 “자동차운송전용선” 공동임차를 통해 상당부분의 물류비 절감 가능

○선적시간의 단축, 경비절감은 물론 세계 중고차 바이어들이 자주 찾을 수 있는 물류지로서 홍보 가능하며 동 인프라 구축시 해외바이어 초청 “중고차 수출상담회” 개최도 가능.

KOTRA 발간자료목록 (2004-2005)

□ 기획조사

번 호	제 목	발간일자
04-01	1월중 해외시장 수요전망	2004.1
04-02	2월중 해외시장 수요전망	2004.2
04-03	인도-태국 FTA가 우리 수출에 미치는 영향	2004.2
04-04	중국진출 일본기업의 경영실태 분석 및 시사점	2004.2
04-05	3월중 해외시장 수요전망	2004.3
04-06	국제 원자재 가격 상승에 따른 주요국 현황 및 대응 사례	2004.2
04-07	수출 '엘도라도' BRICs를 잡아라	2004.3
04-08	쿼터제 폐지 이후 미국섬유시장 진출 전망 그 대책	2004.3
04-09	4월중 해외시장 수요전망	2004.4
04-10	ASEAN 지역 FTA 확산이 우리나라에 미치는 영향	2004.3
04-11	섬유 수입쿼터 폐지에 따른 주요 섬유수출국 대응방안	2004.4
04-12	일본-멕시코 FTA 체결 후 한국의 대멕시코 주요 수출상품별 영향분석	2004.4
04-13	5월중 해외시장 수요전망	2004.5
04-14	미국의 對리비아 경제제재 완화 이후 시장 환경 및 진출방안	2004.4
04-15	WTO/DDA 비농산물 분야 비관세장벽 리스트 분석	2004.5
04-16	외국기업의 중국기업 M&A현황 및 전망	2004.5
04-17	6월중 해외시장 수요전망	2004.6
04-18	WTO/DDA 반덤핑 협상 동향과 우리의 대응방안	2004.6
04-19	러시아 개발 프로젝트 현황 및 우리기업의 진출방안	2004.6
04-20	EU 수입시장에서의 한중일 경합 조사	2004.6
04-21	브라질 시장에서의 한중일 경합 조사	2004.6
04-22	국내 IT기업의 해외진출 현황과 시사점	2004.6
04-23	대만을 거점으로 한 일본기업의 중국시장 진출 동향	2004.6
04-24	2004 해외진출 한국기업 현황 분석	2004.6

04-25	중국의 CCC 인증 전면 시행 현황 및 우리의 대중 수출 투자에 미치는 영향	2004.6
04-26	2004 하반기 해외시장 동향 및 수입 수요 전망	2004.6
04-27	일본 시장에서의 한.중.미 경합동향 분석	2004.6
04-28	2004년 상반기 수입규제 동향 및 하반기 전망	2004.6
04-29	7월중 해외시장 수요전망	2004.7
04-30	수출 2,000억불시대 국가 이미지 현황 및 시사점	2004.7
04-31	주요국의 對韓 섬유쿼터 해제 품목 리스트 : 미국, EU, 캐나다의 對韓 섬유쿼터 해제 품목	2004.8
04-32	선진국 신규 환경규제와 우리수출에의 영향 및 대응방안	2004.9
04-33	WTO/DDA 무역원활화 논의동향과 향후 전망	2004.9
04-34	8월중 해외시장 수요전망	2004.7
04-35	9월중 해외시장 수요전망	2004.8
04-36	WTO 통일 원산지 규정 협상 동향과 대응 방안	2004.9
04-37	원유 및 원자재 가격상승에 대한 주요국 동향	2004.10
04-38	섬유 교역자유화 이후 미.중 섬유 교역 전망 : 중국의 미국시장 점유 전망을 중심으로	2004.11
04-39	해외 윤리경영 사례	2004.11
04-40	7월중 해외시장 수요전망	2004.7
04-41	8월중 해외시장 수요전망	2004.8
04-42	9월중 해외시장 수요전망	2004.9
04-43	10월중 해외시장 수요전망	2004.10
04-44	11월중 해외시장 수요전망	2004.11
04-45	12월중 해외시장 수요전망	2004.12
04-46	해외소비자들이 바라본 한국 문화 및 문화상품 이미지	2004.11
04-47	해외무역관에서 바라본 2005년도 수출전망	2004.12
04-48	중국 서부대개발 현황과 우리의 진출방안	2004.12
04-49	중동 최대 수출시장, 이란을 잡아라	2004.12
04-50	중남미 시장에서의 외국인투자동향과 우리의 진출현황	2004.11
04-51	한.중.일 3국의 에너지 확보전략 비교 및 우리의 대응방안	2004.12
04-52	EU 확대 후 6개월 - 주요 신규회원국별 동향 및 우리의 대응방안	2004.11
04-53	북미 실버산업 현황 및 진출 확대 방안	2004.11
04-54	중국에서의 지적재산 보호 매뉴얼	2004.12

04-55	중국 진출 기업 사례 분석 : 대중 투자 일본기업의 경영사례를 중심으로	2004.12
04-56	세계 주요국의 FTA 추진현황 및 주요 수출시장에서 한국상품 차별사례	2004.12
04-57	교토의정서 발효대비 선진국 대응 동향	2004.12
04-58	중국의 출판업 시장동향과 우리기업의 진출 방안	2004.12
04-59	ASEAN의 VIP 시장 공략방안	2004.12
04-60	2004년도 對韓 수입규제 동향 및 2005년도 전망	2004.12
04-61	ASEAN 비관세장벽 현황조사	2004.12
05-001	위안화 평가절상, 초읽기에 들어갔나	2005.1
05-002	주요시장의 수입금지품목과 한국상품의 경쟁동향	2005.1
05-003	일본을 통해 본 우리의 환경 대책 : 교토의정서 발효와 日연료전지 상용화를 배경으로	2005.2
05-004	아프리카 무역사기 Trend 변화 및 시사점	2005.2
05-005	1월중 해외시장 수요전망	2005.1
05-006	2월중 해외시장 수요전망	2005.2
05-007	중국 FDI 확대와 드러나고 있는 비즈니스 리스크	2005.2
05-008	중국제품의 시장잠식과 EU주요국 섬유, 의류업계 피해 및 대응 동향	2005.3
05-009	3월중 해외시장 수요전망	2005.3
05-010	칠레시장에서 한-칠레 FTA체결이후 시장점유율 변화	2005.3
05-011	중남미 조달시장 진출가교 미주개발은행 (IDB)	2005.3
05-012	한류 국가의 한국 문화상품 지적재산권 피해 현황 및 대응 방안	2005.3
05-013	新소비대국, 중국의 소비트렌드 분석	2005.3
05-014	물류의 혁명 - RFID 도입현황과 대응방안	2005.3
05-015	미국 섬유시장 동향과 진출확대 방안	2005.3
05--016	한-중-일 주요 수출품목의 대세계 수출단가의 변화 비교	2005.4
05-017	해외중고차 수입규제 현황 및 수출확대 방안	2005.4

□ 현안리포트

번 호	제 목	발간일자
05-001	부시 2기 행정부 출범에 따른 대미 통상 여건 변화 전망	2005.1
05-002	이라크 총선 이후 경제통상 전망 및 활용전략	2005.2
05-003	美 05/ 06 예산 연두교서 무엇을 담나?	2005.2
05-004	우크라이나의 EU 가입논의 동향 및 전망	2005.2
05-005	동남아 쓰나미/ 지진 복구 추진현황 모니터링	2005.3
05-006	중국의 대중동 경제협력강화와 대응방안	2005.3
05-007	WTO 설립 이후 10년간 對韓 반덤핑 조사개시 현황 분석	2005.3
05-008	신 바젤 (Basel II)협약 시행에 따른 독일 중소기업의 구조조정 실태 및 대응 방안	2005.3
05-009	중국 내수시장, 틈새 진출 노하우	2005.3
05-010	중동 오일머니를 잡아라 - 입찰지원센터 운영 1년의 성과와 활용 확대 방안	2005.4

□ 자료

번 호	제 목	발간일자
	2004년 지역별 수출전망 및 유망상품	2004.1
	2004 세계시장 진출전략	2004.1
	국제박람회 디렉토리 2004/2005	2004.1
	박람회에 가면 세계가 보인다	2004.1
	2003 해외전시회 리포트	2004.2
	고충처리 연차보고서 : 2003년도 외국인투자기업	2004.2
	Guide to Living in Korea 2004	2004.2
	중국투자실무가이드 (증보판)	2004.3
	EU 신가입 10개국 : KOTRA 월드 비즈니스 가이드	2004.4
	EU 확대 세미나	2004.4
	미국 자동차부품 OEM 시장 진출 가이드	2004.4
	지사화사업! 시장개척성공의 지름길입니다	2004.4

	중남미시장 진출전략 설명회	2004.5
	2004 서울국제식품전 Official Directory	2004.5
	2004 서울국제소비재박람회 Official Directory	2004.5
	북한상품가이드	2004.6
	세계는 지금 클러스터 열풍 : 유럽 유망산업 클러스터 이야기	2004.6
	선진국 지역혁신 따라잡기 : 주요 선진국 지역혁신 45개 모범사례	2004.6
	CIS지역 개발프로젝트 시장현황	2004.6
	리비아 정부주요발주기관 유력인사 초청 설명회	2004.6
	중국진출 기업을 위한 중국경제법령집	2004.6
	중국 경제환경 변화에 따른 투자전략 세미나	2004.6
	북미 세일즈랩 활용가이드	2004.6
	2004년도 주요 중동구 국가의 기술인증제도현황과 대응방안	2004.6
	북미 홈쇼핑 시장현황 및 진출방안	2004.6
	해외진출 한국기업 디렉토리 2004/2005 하 : 중국편	2004.6
	해외진출 한국기업 디렉토리 2004/2005 상	2004.6
	러시아 비즈니스 로드맵	2004.7
	세계 주요국의 전시산업 동향	2004.7
	이베이를 통한 대미 수출 마케팅 및 KOTRA 북미 공동물류센터 참가 설명회	2004.7
	대미 신개념 통합마케팅 전략 설명회	2004.7
	2003년도 북한의 대외무역동향	2004.7
	인도 비즈니스 로드맵	2004.7
	시베리아 물류, 유통업체 현황 조사 보고서	2004.7
	외국사례로 본 투자환경 개선 방향 : 주요 경쟁국의 경영/생활환경 비교, 분석을 중심으로	2004.9
	중동 의료기기 시장동향	2004.9
	A Guide to Foreign Direct Investment in Korea	2004.9
	외국인 직접투자제도 안내	2004.9
	외국인을 위한 법인설립 안내	2004.9
	외국인 투자유치 상담사례집	2004.9
	중국, 아는 만큼 성공한다	2004.9
	미국 문화콘텐츠산업시장 진출 가이드 북 I : 애니메이션, 출판문화, 캐릭터 라이선싱, 음반	2004.9

	베트남 비즈니스 로드맵 (증보판)	2004.10
	미국 문화콘텐츠산업시장 진출 가이드 북 II : 영화, 디지털 콘텐츠, 게임, TV방송	2004.9
	섬유 교역자유화와 아시아의 섬유산업에의 영향 및 대응방안	2004.10
	2003년도 서울무역전시장 운영실적보고서	2004.10
	부동산개발사업의 업무 Flow : SOC등 각종 시설사업의 행정절차를 중심으로	2004.11
	외국인직접투자 Q&A	2004.12
	중국 경제환경 변화에 따른 투자전략 세미나 2004.12	2004.12
	동부 시베리아의 관문 - 하바로프스크를 공략하라	2004.12
	법을 알면 호주가 보인다	2004.12
	EU 주요국 플랜트, 엔지니어링 시장진출 전략	2004.12
	세계 주요도시의 생활여건 2005	2004.12
	중국 유통, 서비스 시장 진출 설명회	2004.12
	2005년도 지역별 수출전망 및 유망상품	2004.12
	글로벌기업 경영전략을 배운다	2004.12
	외국인직접투자 업무편람	2004.12
	Guide to Living in Korea 2005	2005.1
	Invest Korea : 외국인 투자유치의 도전과 성취	2005.1
	2004년 외국인 투자기업 경영,생활환경 애로조사 보고서	2005.1
	2005년 세계시장 진출전략	2005.1
	2004 미국 게임 산업 보고서	2005.2
	2004 다시보기, 2005 미리보기	2005.2
05-001	BRICs 및 칠레시장 진출확대전략	2005.3

작성자		
■ 아시아대양주지역	오탈영차장외	13명
■ 구주지역	신징용차장외	22명
■ CIS 지역	이순원차장외	3명
■ 중국지역	이영기과장외	2명
■ 일본지역	싯태철차장	
■ 북미지역	임채근차장외	1명
■ 중남미지역	김윤희과장외	10명
■ 중동아프리카지역	최규철과장외	15명
■ 해외조사팀	김용성	선임연구원

해외 중고차 수입규제 현황 및 수출확대 방안

발행인 : 채 훈

발행처 : KOTRA

인쇄처 : 학림사 02)752-0463

발행일 : 2005년 4월

주소 : 서울시 서초구 염곡동 300-9

(우 137-749)

전화 : 02)3460-7114(대표)

홈페이지 : www.kotra.or.kr

Copyright © 2005 by kotra. All rights reserved.

이 책의 저작권은 kotra에 있습니다.

저작권법에 의하여 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로
무단전재와 무단복제를 금합니다.