

04 해외통상애로

중고자동차 수출 활성화를 위한
FTA 전략적 활용 방안





중고자동차 수출 활성화를 위한 FTA 전략적 활용 방안

박석환
민음관세사무소
대표관세사

1. 서론

대한민국의 중고자동차 수출시장은 2022년부터 현재까지 한국의 유례없는 폭발적 성장세를 기록하며, 2025년 수출 대수 88만대를 돌파하는 경이로운 성과를 달성하였다.

2025년 기준 중고자동차 주요 수출국으로는 리비아, 키르기스스탄, 튀르키예, 카자흐스탄, 아랍에미리트(UAE), 이집트, 알바니아, 러시아 등이다. 최근에는 사우디아라비아, 조지아, 코스타리카, 마다가스카르 등 새로운 중고자동차 수출시장의 증가세가 눈에 띄고 있다.

이러한 역동적인 성장은 한국산 중고자동차 완제품의 가격 경쟁력과 품질에 대한 긍정적 인식이 기반이 되었다. 또한 3만여개에 이르는 자동차 부품시장도 비약적으로 성장하고 있다.

그러나 4년째 계속되는 러시아-우크라이나 전쟁, 이로 인한 전략물자 지정, 중동 지역의

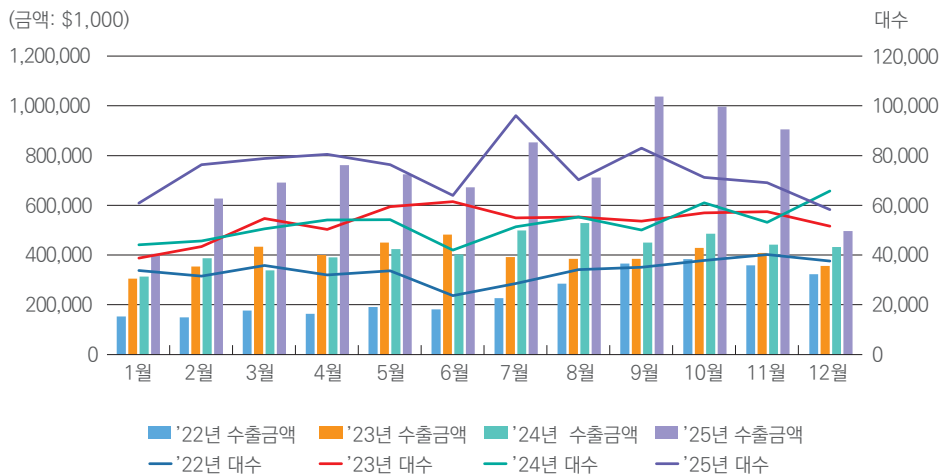
군사적 긴장 고조 및 호르무즈, 홍해 등 주요 해상 공급망 차단에 따른 물류비 상승으로 중고자동차 수출 시장을 위협하고 있다.

우리나라는 2004년 한·칠레 FTA 발효를 시작으로 현재 23개 협정, 60개국과 FTA를 체결하며 경제적 영토를 지속적으로 확대해 왔다. 이처럼 우리나라는 광범위한 FTA 네트워크를 구축하고 있음에도 불구하고, 중고자동차 수출산업에서는 FTA를 실질적으로 활용하는 사례가 제한적인 것으로 나타난다.

그 이유는 중고자동차 특성상 복잡한 유통구조, 원산지판정의 어려움, 원산지증빙서류 작성, 비관세장벽 및 높은 행정비용에서 비롯되는 것이다.

이에 본고는 한국 중고차 수출 시장의 현황과 구조적 특성을 분석하고, FTA 활용 저해 요인을 다각도로 진단하고자 한다. 나아가 '차대번호(VIN) 기반 원산지 증명 절차 간소화 등' 실효성 있는 정책적 대안을 제안함으로써, 한국 중고차 수출산업의 지속 가능한 성장 방안을 모색하고자 한다.

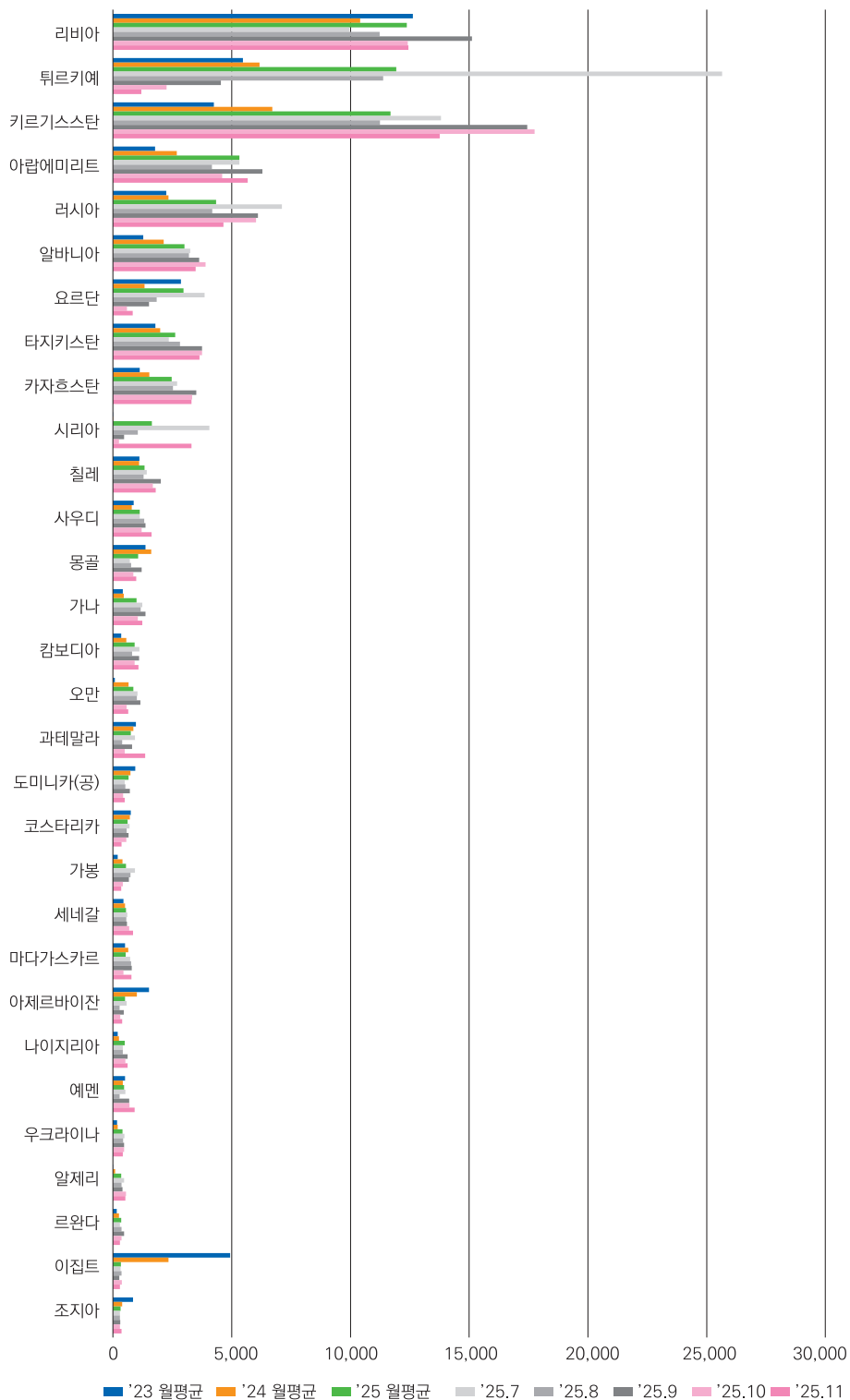
2022-2025 중고자동차 수출실적



대당 수출금액	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	연간계	월평균
2022년	4.5	4.7	4.9	5.1	5.6	7.6	7.9	8.3	10.4	10.1	8.9	8.6	7.3	7.3
2023년	7.9	8.1	7.9	7.9	7.6	7.8	7.1	7	7.2	7.5	7.1	6.9	7.5	7.5
2024년	7.1	8.5	6.7	7.2	7.8	9.6	9.7	9.6	9	8	8.3	6.6	8.1	8.1
2025년	6.6	8.2	8.8	9.5	9.5	10.5	8.9	10.1	12.5	14	13.1	8.5	10	10

출처 : 한국무역협회 자료를 근거로 작성 (HS 8703부터 8705)

2023-2025 중고자동차 수출 주요국



출처 : 한국무역협회

2. 중고자동차의 FTA활용의 어려움

1) 관세장벽의 측면

관세장벽의 측면에서 중고자동차의 FTA활용이 전무한 이유는 원산지판정이 어렵고 복잡한 유통구조에서 기인한다.

우선 품목별 원산지 기준(PSR)의 관점에서 주요 FTA 협정상 자동차(HS 8703부터 HS 8705)는 신차와 중고차의 구분없이 동일하게 부가가치기준(RVC)을 적용하고 있다.

이러한 규정은 초기 신차 제조 및 원자재 공급망을 갖춘 완성차 제조사에 맞춰 설계된 것으로, 수만 개의 비원산지 부품이 복합, 결합된 중고자동차 시장의 특성을 반영하지 못하는 근본적 한계가 존재한다.

현대자동차, 기아자동차 및 KGM 모빌리티 등 신차 제조자이자 동시에 수출자가 되는 경우에는 완제품과 원재료의 소요량, 단가, 가격 등을 통합 관리하여 원산지 판정이 가능하다. 반면 제조자와 수출자가 이원화된 중고자동차 시장에서는 수출자가 제조사의 자재명세서(BOM) 및 거래내역 등의 보안 정보를 입증하는 것이 사실상 불가능하다.

실제 중고차의 거래흐름은 완성차 제조 대기업 → 매매상사 및 경매장 → 영세 수출기업으로 이루어지는 다단계 유통망으로 이루어져 영세 수출기업이 제조 대기업으로부터 FTA활용을 위한 자재명세서, 제조공정도 등 원산지증빙서류를 위한 증빙서류를 수취하는 것은 실무상 거의 불가능한 일이다.

2) 비관세장벽의 측면

현재 중고자동차 시장의 확대는 FTA 관세의 실질적 혜택보다는 국산 차량의 높은 품질, 가격 경쟁력 등 시장 자체의 유인요소에 의해 주도되고 있다. 그러나 수입국의 다양한 비관세장벽은 한국산 중고차의 시장 진입을 제한하고 있다.

주요 비관세장벽의 유형으로는 ① 중고차 연식 제한 ② 환경 및 배출가스 등급 규제 ③ 현지 표준 인증을 요구하는 등 통관 및 인증절차 등이 있다.

구체적으로 요르단 및 중동의 경우 연식 규제 및 표준계측기구(Société Générale de Surveillance, SGS 등) 인증절차로 통관지연 및 물량 변동성이 크며, 베트남은 일반 승용차의 수입을 금지하고 16인승 이상의 승합차만 수입을 허용한다.

중앙아시아 및 아프리카 등에서도 환경오염 방지와 자국 완성차 산업 보호를 명목으로 차량 연식 제한 및 배출가스 기준을 지속해서 강화하고 있다.

우리나라가 중고차를 수출하고 있는 74개국 중 약 48%에 해당하는 36개국이 중고차 수입에 대한 규제를 시행하고 있으며 연식 제한, 부분적 수입 허용, 우측 핸들 의무화(인도, 호주 등)와 같은 규제는 한국산 중고차 수출을 원천적으로 차단한다.

이러한 비관세장벽은 FTA를 통한 관세 인하 효과를 무력화시킬만큼 강력하게 작용한다.

따라서 성공적인 중고차 수출 활성화를 위해서는 단순한 관세 철폐 논의를 넘어 정부 차원에서 비관세장벽 완화를 위한 양자간 통관 절차 간소화 협의 등 통상 외교를 병행해야 한다.

3. 중고자동차 수출절차 및 원산지판정

1) 중고자동차 수출절차

일반 물품의 수출은 상업송장(Commercial Invoice), 포장명세서(Packing List)를 바탕으로 수출신고를 진행하여 수출신고필증을 발급받은 후 선적하는 절차로 이루어진다. 반면 중고자동차의 수출은 밀수출, 도난차량의 불법 유출 방지 및 운송형태의 특수성으로 강화된 행정절차를 거친다.

중고자동차의 수출방법으로는 차량을 직접 선박에 선적하는 Ro-Ro(Rolled-On, Rolled-Off) 방식 및 컨테이너 적입(Shoring)방식으로 구분한다.

그러나 중고자동차의 수출 절차는 상기 일반수출 절차 전에 차량 선정, 차량 말소 진행되며 컨테이너 방식으로 수출할 경우에는 Shoring(자동차를 와이어로 고정)작업 및 컨테이너에 적입 후 수출신고하는 단계로 이루어진다.

이 과정에서 상업 송장, 포장명세서 뿐만 아니라 자동차 말소등록 사실 증명서, 그리고 컨테이너 적입 사진 등이 필수 서류로 요구된다.

특히 관세법 수출통관 사무처리에 관한 고시에 따라 중고자동차는 도난차량, 대포차 등의 불법 수출을 막기 위해 보세구역 선 반입 후 수출신고 대상 품목으로 지정되어 있다. 따라서 운송 형태를 정확하게 신고해야 하며, 보세구역 반입 후 수출신고를 진행하는 것이 중요한 절차이다.

2) 중고자동차 원산지판정

A. 원산지 기준의 한계점

① FTA 원산지기준의 기본구조

국내 수출절차 완료 후 FTA 원산지증명서를 발급받아 수입자에게 전달하면 해당 바이어는 수입국에서 관세혜택을 받으며 수입통관을 진행할 수 있다.

한국산 중고자동차에 FTA 특혜관세를 적용하기 위해서는 해당 물품이 협정에서 정한 ‘원산지 기준(Rules of Origin)’을 충족해야 하며, 자동차에 적용되는 주요 원산지결정 기준으로는 역내부가가치기준과 세번변경기준 등이 있다.

- 역내부가가치기준(RVC): 상품 생산 과정에서 발생한 부가가치가 일정 비율 이상(예: 제 8703호 한-아세안 FTA는 FOB 가격의 40% 이상) 역내에서 창출되어야 한다는 기준이다.
- 세번변경기준: 투입된 비원산지 원재료의 HS code와 최종 완성차의 HS Code가 일정단위(2단위, 4단위, 6단위)이상 달라져야 원산지를 인정하는 기준이다.

② 중고자동차 특성과 근본적 불일치

기존 FTA 원산지 판정 체계는 원재료와 부품의 출처를 명확히 추적할 수 있는 신차 제조 산업에 맞춰 설계되었다는 근본적 한계가 있다.

- BOM(자재명세서) 추적 불가능: 신차는 자재명세서(BOM)와 제조공정도를 바탕으로 부품 원산지와 공정을 입증할 수 있다. 반면, 중고차는 수년간 운영되는 과정에서 정비·수리를 거치며 다양한 국가의 부품이 혼용되었을 가능성이 높아 부품 단위의 원산지 이력 추적이 사실상 불가능하다.

- 행정적 부담 및 절차의 복잡성: 중고차 수출은 소규모 다품종·건별 거래 형태가 주를 이룬다. 거래건마다 복잡한 증빙서류를 구비하여 원산지증명서를 발급받아야 하는 행정 절차는 중소 수출업체에게 실질적인 장벽으로 작용한다.

따라서 현행 규정과 중고자동차의 본질적 특성 간 불일치를 해소하고 중고차 수출업체의 FTA 활용률을 높이기 위해서는 차량식별번호(VIN) 및 등록 이력 기반의 간소화된 원산지 입증 접근법이 필요하다.

B. 원산지증명서 발급절차의 복잡성 및 행정비용

① 발급 기관별 실질 행정비용 부담

FTA 원산지증명서는 세관 또는 대한상공회의소를 통해 발급된다. 세관 발급 수수료는 무료이나, 상공회의소를 이용할 경우 서명등록 및 공인인증서 발급비용(각 5만 원, 연간 갱신)과 건당 발급 수수료(9,000원)가 발생한다.

- 기관 직접 발급시: 상공회의소 기준 최초 등록 및 연간 유지비용 약 10만 원 + 건당 수수료 9,000원
- 관세사 대행 발급시: 건당 대행 수수료 약 5만 원에서 20만 원 이상 발생

② 마진 구조 대비 과중한 비용 체계

대다수 중고자동차 수출업체는 직접 원산지 입증이 어려워 관세사 대행에 의존하고 있어, 건당 수십만 원에 달하는 발급·대행 비용이 발생한다. 대당 순이익이 수십만 원에서 수백만 원 수준인 중고차 수출 구조에서 이러한 직접 비용은 상당한 재정적 부담으로 작용한다. 특히 수입국의 관세율이 낮거나 수출 가액이 적어 관세 감면 혜택이 증명서 발급 비용보다 적은 경우, FTA를 활용할 경제적 유인이 상실된다.

③ 원산지 사후검증 리스크와 FTA 활용 포기

중고차의 특성상 완벽한 원산지 증빙 서류 구비가 어려움에도 불구하고 향후 수입국 세관의 사후검증(Verification)에서 원산지 부적합 판정을 받을 경우 관세 추징 및 가산세 등 막대한 추가 리스크를 감수해야 한다. 그 결과, 영세한 중소 수출업체들은 불확실한 FTA 관세 혜택을 포기하고 기본세율의 적용을 선택하는 경향이 두드러진다.

C. 원산지 증빙서류 수취의 어려움 및 부재

한국 중고자동차 수출 시장에서 FTA 활용률이 사실상 '전무'한 실정은 수출업체의 인지 부족이 아닌, FTA 증빙 요구 서류와 중고차 유통 시장의 구조적 특성 간의 근본적 불일치에서 기인한다.

① 완제차 제조사 및 부품 공급망 서류 확보 불가능

현행 FTA 원산지 규정은 원산지(포괄)확인서, 자재명세서(BOM), 제조공정도, 원재료 구매영수증 등의 제출을 요구한다. 그러나 완성차 제조사가 아닌 개별 중고차 수출업체가 신차 출고 당시의 BOM을 입수하거나 수년 간 누적된 개별 부품의 이력 및 정비 내역을 추적하여 서류화하는 것은 사실상 불가능하다.

② 다단계 중고차 유통 구조와 원산지확인서 발급 주체 부재

국내 중고차 유통 체계는 제조자 → 경매장 및 매매상사 → 수출업체로 이어지는 다단계 거래 구조를 띤다. 거래 과정에서 제조자나 경매장 및 매매상사는 원산지(포괄)확인서를 발급하여야 할 의무는 없으며 따라서 관련 거래 증빙서류의 연속성을 확보하는 것 역시 불가능한 구조다.

③ 법적 책임 부담으로 인한 공급망 협조 거부

원산지(포괄)확인서를 발급한 주체는 향후 원산지 사후검증 시 법적·행정적 책임을 지게 된다. 따라서 부품업체나 이전 유통업자가 존재하더라도, 실익이 없는 상태에서 검증 리스크만 떠안아야 하는 원산지확인서 발급을 회피하는 현상이 심화되고 있다.

4. FTA 활용 극대화를 위한 심층 전략 제언

현재 원산지판정의 구조적 한계, 증빙서류 수취 불가능, 높은 행정비용으로 인해 FTA 강국이라는 위상에도 불구하고 특혜관세 활용률이 사실상 전무한 상황이다. 따라서 이러한 상황을 타개하기 위해 정부 주도적인 개입의 필요성을 제기한다. 기존 FTA 협정의 규정 내에서 해결하기 어려운 문제이므로, 산업계의 의견을 수렴하여 새로운 정책적 해결책을 모색해야 할 필요성이 대두되었다.

전통적인 FTA 규정 체계 내에서는 영세한 중고차 수출업체가 자력으로 원산지를 입증하는 것이 불가능하다.

따라서 현장의 애로사항을 타개하고 K-중고차의 수출 가격경쟁력을 확보하기 위해서는 정부 차원의 전향적인 행정 개선과 정책적 개입이 절실하다. 최근 관세청 등 관계 부처는 산업계의 건의를 수렴하여 중고차 특성을 반영한 원산지증명 절차 간소화 및 제도적 보완책을 적극 추진하고 있다.

1) 차대번호(VIN) 기반 원산지 간이확인제도 도입

신차 제조 당시의 자재명세서(BOM) 대신, 국토교통부 등록 이력 및 차대번호(VIN) 확인서 1종만으로 국내 생산 사실이 확인될 경우 원산지를 인정하는 제도적 간소화 방안을 마련할 필요가 있다.

차대번호에는 제조국가, 제조사, 차량구분, 차종, 배기량 등 17가지 정보가 집약적으로 표시되어 있다. 차대번호 조회 및 자동차등록원부 이력 확인만으로 한국 내 생산, 등록사실이 검증되므로 원산지증명 발급을 위한 기존 신차 기준의 자재명세서(BOM), 제조공정도의 제출의무를 면제할 수 있다.

[그림1] 차대번호의 구성

브랜드(제조사)			보안코드			생산 공장	
2			9			11	
K M H			TB41B			P 8 A	
1			3			10	
제조국			차종			생산년도	
			4~8			12~17	
			차의 특성 엔진, 안전장치 등			자동차 생산 번호	

K	M	H	DL41B	P	8	A	000001
1	2	3	4~8	9	10	11	12~17
제조국	제조사	차량구분	차의 특성 (차종, 배기량 등)	보안코드	생산년도	생산공장	생산번호

제조국	제조사	차량구분	차종	세부 차종	차체 형상	안전 장치	배기량	보안코드	생산년도	생산공장	생산번호
A: 미국 J: 일본 S: 유럽 3:5: 북미 6:7: 중미/남미 8:9: 남아 K: 한국 L: 일본 N: 미국 P: 독일 R: 인도	V: 폭스바겐 A: 아우디 F: 페라리 D: 벤토 P: 포르쉐 N: 닐라 L: 대우 N: 기아 P,R: 쌍용	H: 승용 J: 승합 C: 소형차 D: 중형차 E: 중형차 F: 중형차 G: 대형차	A: 경차 B: 중형차 C: 소형차 D: 중형차 E: 중형차 F: 중형차 G: 대형차	A: 카고 B: 덤프 C: 픽업 L: 카본사이드 N: 고공작업 O: 피크업	1: 리무진 2:5: door 5 6: 두레 8: 택시 9: 차량	1: 창치압출 2: 중형압출 3: 자동완전차 4: 에어백	A: 1800cc B: 2000cc C: 2500cc	P: LHD R: RHD O:9: 미국	T: 1994 V: 1997 Y: 2000 L: 2001 2: 2002 3: 2003 A: 2010 B: 2011	A: 아산 C: 전주 H: 울산 I: 인도	000001~999999

2) 원산지(포괄)확인서의 활용 및 인증수출자의 활용

① 현행 원산지확인서 제도의 한계 및 법적 배경

자유무역협정의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률(FTA 관세특례법) 시행규칙 제10조 제1항 제3호(수출물품에 대한 원산지증명서의 발급절차)에 따르면 수출자와 생산자가 다른 경우 수출자는 생산자(완성차 제조자)로부터 원산지확인서를 수취해야만 원산지증명서를 발급받을 수 있다.

그러나 현행 원산지확인서 표준 서식은 공급자(제조사)와 공급받는 자(수출업체) 간 1대 1 지정을 전제로 하며, 유효기간을 최대 1년 범위 내로 설정하도록 규정되어 있다. 이로 인해 완성차 제조사가 수많은 소규모 중고차 유통·수출업체를 대상으로 개별 원산지확인서를 지속 발급하는 것은 행정적·법적 부담으로 작용하여 발급을 회피하는 주원인이 된다.

② 다수 유통업체 대상 원산지확인서 양식 개편 제안

완성차 제조사에 원산지확인서 발급을 강제할 수 없는 현실을 고려하여, 1대 1 거래구조를 1대 다수(제조사 대 적격 유통·수출기업군) 구조로 전환할 수 있는 원산지확인서 양식 개정을 제안한다.

완성차 제조사는 연 1회 적격 자격을 갖춘 중고차 수출업체 전체를 수혜자로 지정하는 포괄 원산지확인서를 발급·관리하고, 개별 수출업체는 자격 입증을 통해 해당 확인서를 활용할 수 있도록 행정 절차를 개편한다. 원산지확인서를 수취할 수 있는 중고자동차 기업의 기준은 사업자등록, 업태 및 종목 확인, 내국인일 경우 세금체납 등 요건 확인, 외국인일 경우 비자, 출입국증명 등을 확인하여 합법기업 요건에 해당여부를 확인, 직전연도 중고자동차 수출실적 등을 확인하는 기준을 마련하는 것이다.

③ 제조사의 인증수출자(Approved Exporter) 자격 연계를 통한 증빙 간소화

현대자동차(주), 기아(주), KG모빌리티(주) 등 국내 완성차 제조사는 이미 관세청으로부터 업체별 원산지인증수출자 지위를 취득한 상태이다.

따라서 제조사가 발행한 원산지확인서(또는 제조사 인증서)와 차량 매매 세금계산서(거래 이력)를 제출하면 별도의 복잡한 원가·부품 소명자료 제출 없이도 발급기관(세관·상공회의소)에서 FTA 원산지증명서가 즉시 발급되도록 서류 절차를 대폭 간소화할 수 있다.

3) 원산지기준 완화

한국이 체결한 기존 주요 FTA의 승용차 및 상용차(HS 8703~8705) 원산지 결정기준은 대부분 역내부가가치기준(RVC, 보통 40%~55% 이상) 단일 기준 위주로 설정되어 있다. RVC 기준은 부품 단위의 원가, 수입가격, 원산지확인서 등 엄격한 회계·원가증빙 서류를 요구하므로 이력 추적이 불가능한 중고자동차의 특성과 충돌한다.

최근 타결된 한-UAE 포괄적경제동반자협정(CEPA)의 경우, 자동차 품목의 원산지 결정기준으로 6단위 세번변경기준(CTSH) 또는 인정가치포함비율(QVC) 40% 이상의 선택기준을 채택하여 원산지 입증 장벽을 완화했다.

향후 추진되는 신규 FTA/CEPA 체결 협상뿐만 아니라, 기존 체결국과의 협정 이행위원회(Joint Committee) 및 개정 협상을 통해 자동차 품목에 대해 부가가치기준 또는 세번변경기준 중 선택할 수 있도록 품목별 기준(PSR)의 완화를 추진해야 한다.

[그림 2] 한-UAE 원산지기준

품목번호 HS	분류 Division	품목명 Item	원산지기준 Preference Criterion
870340	1	그 밖의 차량(불꽃점화식 피스톤 내연기관과 추진용 모터로서의 전동기를 둘 다 갖춘 것으로서, 외부 전원에 플러그를 꽂아 충전할 수 있는 방식의 것은 제외한다)	1. 물품과 그 부분품 또는 부속품이 동일한 호에 분류되는 경우: 6단위 세번변경기준 또는 인정가치포함비율이 40퍼센트 이상일 것 2. 제1호 외의 경우: 4단위 세번변경기준 또는 인정가치포함비율이 40퍼센트 이상일 것
		Other vehicles, with both spark-ignition internal combustion piston engine and electric motor as motors for propulsion, other than those capable of being charged by plugging to external source of electric power	When the good and its parts or accessories are classified in the same heading, the applicable rule for the good shall be CTS H or QVC40 instead of the rule provided in Article 3.4.1

출처 : 관세청FTA포털

4. 결론 및 정책 제언

1) 중고차 FTA 활용의 정책적 의의 및 정부 과제

한국의 일반 제조업 품목 수출 FTA 활용률이 70~80%대에 달하며 관세 혜택을 누리는 것과 달리 중고자동차 시장은 원산지 증빙의 구조적 한계로 인해 FTA 혜택에서 장기간 소외되어 왔다.

따라서 최근 정부가 추진하는 차대번호(VIN) 기반 원산지 증명 간소화 정책은 중고차를 신차와 다른 ‘독립된 완제품’으로 인식하는 개념적 전환이자 획기적인 전환점이다.

이러한 ‘정부 주도형 혁신’을 지속 가속화하기 위해 다음 과제가 적극 추진되어야 한다.

차대번호(VIN) 증명 제도의 글로벌 확대하여 중미 지역을 시작으로 EU(관세율 10~30% 수준) 등 고관세·대형 시장을 대상으로 VIN 기반 원산지 간이확인을 협의해야 한다.

향후 신규 FTA/CEPA 체결 및 기존 협정 개정 시 중고자동차의 특성을 반영한 별도의 품목별 기준(PSR) 및 간이한 입증방법을 강구해야 한다.

부처 간 행정절차 분절 해소 및 연계망 구축: 중고차 수출은 말소(국토교통부), 보세구역 관리 및 수출신고(관세청), 부가가치세 환급(국세청) 등으로 주무부처가 다원화되어 있다. 데이터 연계 시스템을 구축하여 원스톱 행정 서비스를 제공하고 원산지증명서 발급 시 등록 이력이 자동 반영되도록 개선해야 한다.

기업 차원의 FTA 활용 및 대체 시장 전략비용 최적화 및 원산지인증수출자 자격 획득을 위해 노력하여 관세 실익이 높은 시장에 원산지증명 활용 역량을 집중해야 한다.

관세장벽 뿐만 아니라 비관세장벽에 대한 대안도 갖추어야 한다. FTA가 체결되지 않은 러시아 및 중앙아시아, 아프리카 시장 등 FTA 활용이 불가능한 시장에서는 단순 가격 경쟁을 지양하고 품질 검사 인증제 도입, 현지 부품 공급망 및 A/S 네트워크 구축 등 비가격 요소(품질·신뢰도) 중심의 우위를 점해야 한다.

한국 중고차 수출 시장은 그동안 FTA 관세 혜택이 없이 우수한 제품력과 유통 역량을 바탕으로 괄목할 성장을 이루었다. 이제 VIN 기반 원산지증명 간소화 및 제도적 보완이 뒷받침된다면, ‘FTA 활용’이라는 새로운 날개를 달고 고관세 시장에서 압도적인 가격 경쟁력을 확보하게 될 것이다.

향후 글로벌 중고차 시장은 친환경 전기차(EV)로의 패러다임 전환과 현지 조립·재제조 산업의 부상 등 새로운 도전 과제에 직면할 것이다. 정부의 제도 지원과 기업의 고도화된 FTA 대응 전략이 유기적으로 결합할 때, 한국은 명실상부한 글로벌 중고차 수출 강국으로 자리매김할 것이다.