

수원 중고차 산업 효과 분석과 발전 방안

정재진 수원시정연구원 선임연구위원

요약

(목적) 수원시 중고차 산업 효과 분석과 발전 방안 모색

- 중고차 거래가 지방세수에 미치는 영향과 중고차 산업의 지역경제 기여 효과 분석
- 중고차 산업이 수원시 지역경제 발전에 기여할 수 있는 대안 모색

(지방세 기여) 184억원 세입 기여하나 '무관할등록제'로 세수 유출

- 징수교부금 13억원, 조정교부금 171억원
- 중고차 거래 중 관내 차량 비중 12.9%로 세수 유출

(경제 효과) 연간 경제 파급 효과 5,298억원, 고용 창출 27,947명

- 생산유발효과 3,453억원, 부가가치유발효과 1,845억원
- 중고차 최종수요(거래액 3.68조원) 기준 고용유발계수(7.6명/10억원) = 27,947명

정책제언

제도 개선 1: 관외 취득세 정산체계 도입

- 전제 : 납세자 추가 부담 無
- 제도 : 지방세법과 지방세법 시행령 개정을 통한 사무처리비 정산근거 신설
- 방식 : 관외 취득세액 × 정산비율(1~3%)
- 효과 : 연 68억원 징수교부금 추가 확보 가능(※ 2024 결산 기준 2.5% 적용 시)

제도 개선 2: 중고차 산업 관련 통계 구축 및 고도화

- 중고차 시장에 대한 정확한 진단과 발전 방안 도출에 필요한 통계 구축으로 신뢰도 향상

중고차 산업 특화 발전 전략

- 중고차 매장 인근의 불법주차 해소, 교통혼잡 완화 등 도시 관리 효율을 높이고 시민에게 생활인프라 제공이 가능하도록 중고차 관련 기능을 입체적으로 재배치
- 중고차 산업을 서수원 권역의 핵심 전략 산업으로 설정하고, 첨단서비스화 지원, 양질의 일자리 창출을 위한 연계 및 지원, 기업 투자 유치 환경 조성을 검토
- 중고차 산업의 역량을 강화하고, 그 효과가 시민에게 순환 될 수 있도록 관련 규제완화 및 조례 개정 등 제도적 차원에서 지원방안 고민

1. 서론

1. 연구 배경 및 목적

- 자동차 산업은 광범위한 경제적 파급효과를 창출하며, 최근 들어 중고차 시장의 중요성이 부각됨
 - 자동차 시장의 성숙화와 함께 중고차 시장이 자동차 보급의 중요한 채널로 부상하고 있으며(한국교통안전공단, 2017), 2025년 기준 전국 자동차 거래 292만건 중 124만건이 중고차로 총 거래의 42.4%를 차지함
- 수원시는 2020년 도이치오토월드, SKV1 등 대규모 매매단지 조성으로 전국 최대 중고차 시장으로 성장함
 - 2025년 기준 전국 중고차 거래량의 24.0%를 수원시가 점유함(2020년 14.0%에서 10.0%p 증가)
 - 거래량 기준, 2020년 173,951대에서 2025년 297,047대로 연평균 11.3%의 높은 성장률을 기록함
- 그러나 중고차 산업이 수원시 지역경제와 세수에 어떠한 기여를 하는지에 대한 체계적인 분석은 부재함
 - 중고차 관련 국가승인 통계 부재 등 자료의 신뢰성 저하로 경제적 파급효과에 대한 정확한 분석이 어려움
 - 무관할등록제 시행에 따라 중고차 거래에 따른 정확한 세수 기여 수준 파악이 어려움
- 이 연구는 중고차 산업 효과를 분석하고, 중고차 산업이 지역경제에 기여할 수 있는 방안 제시에 목적을 둠
 - 지방세 수입과 경제·고용 파급효과 분석을 통해 중고차 산업의 역할과 가치를 객관적으로 평가함
 - 현 수준에서 중고차 산업의 기여도를 확대시킬 수 있는 제도적·실천적 전략을 검토하여 장기적으로 중고차 산업이 수원시 경제 발전에 기여할 수 있도록 대안을 제시함

2. 연구 방법 및 논의 전개

- 첫째, 중고차 산업에 대한 공식 통계가 부재한 상황에서 관련 자료의 수집 및 현장 조사를 실시함
 - 한국자동차모빌리티산업협회, 경기도자동차매매사업조합 수원지부, 통계청 전국 사업체조사 자료 등을 통해 중고차 거래 추이, 중고차 매매 사업체 수·종사자 수·배기량별 판매 현황을 파악함
 - 수원시 차량등록사업소 자료를 활용하여 무관할등록 현황(관내·관외 비중) 등 정확한 실태를 파악함
- 둘째, 중고차 거래에 따른 세수 영향 분석을 실시함
 - 수원시 차량등록사업소를 통해 확보한 객관적 자료에 근거하여 중고차 거래에 따라 발생 되는 취득세 규모와 수원시로 이전되는 징수교부금과 조정교부금의 기여액을 분석함
- 셋째, 중고차 산업이 수원시 지역경제에 미치는 영향을 종합적으로 분석함
 - 중고차 1대당 투입되는 성능검사, 정비·수리·세차, 광고, 주차, 탁송 등 관련 비용을 산업 간 파급의 시작점으로 설정하고, 도소매 및 상품중개서비스업의 고용유발계수를 적용하여 ①생산유발효과 ②부가가치유발효과 ③고용유발 효과를 추정함
- 넷째, 중고차 산업의 수원시 기여 확대와 전략산업으로의 육성을 위한 대안을 제시함
 - 무관할등록 제도의 한계와 개선방안 및 중고차 시장의 안정적 성장을 위한 대안을 제시함
 - 특히 중고차 시장의 특화 산업화를 위한 시 차원의 고려 사항 및 육성 기본 방향을 제시함

2. 중고차 시장 현황과 사업체 및 종사자 수

□ 2020년부터 전국 자동차 거래는 신차·중고차 모두 정체 중

- 2020년부터 현재까지 신차 거래의 연평균 성장률은 0.8%, 중고차 거래의 연평균 성장률은 -0.1%
- 2025년 기준 전국 차량 거래 건수 중 신차가 차지하는 비중은 57.6%, 중고차가 차지하는 비중은 42.4%

<전국 자동차 매매 현황>

(단위: 건)



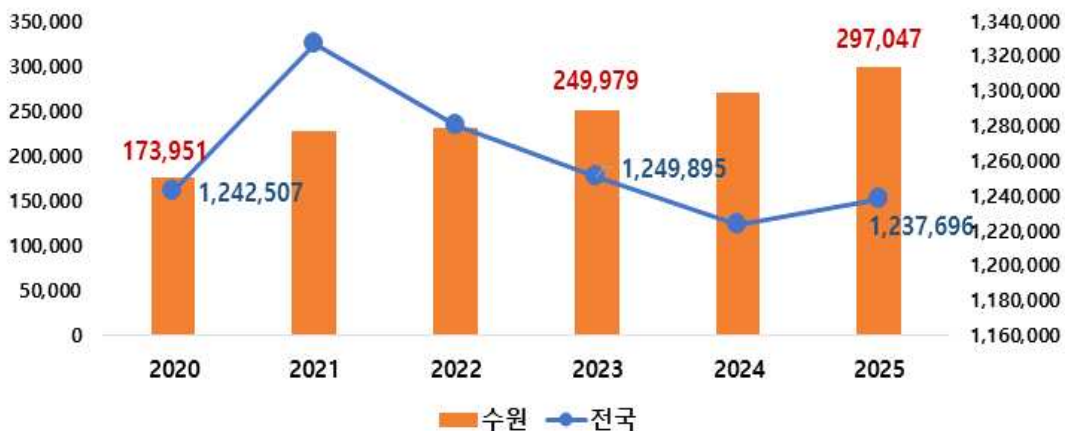
출처: 한국자동차모빌리티산업협회, 경기도자동차매매사업조합 수원지부

□ 수원시에서 거래되는 중고차 규모는 전국의 24.0% 수준

- 전국 대비 수원시 중고차 거래 비중은 2020년 14.0%에서 2025년 24.0%로 10.0%p 증가함
 - 전국 중고차 거래 규모는 2021년을 기점으로 2024년까지 빠르게 하락하고 있는 반면, 수원시 중고차 거래 규모는 2020년부터 현재까지 지속적인 상승세를 보임
 - 이는 2020년 대규모 중고차 매매단지가 수원에 입주하게 되면서부터 수원이 전국 중고차 시장의 메카로 기능하고 있기 때문이라고 판단됨

<전국 대비 수원시 중고차 매매 현황>

(단위: 건)



출처: 경기도자동차매매사업조합 수원지부

□ 수원시 중고차 매매업체 수는 5년간 연평균 5.3% 감소한 반면, 종사자 수는 17.8% 증가하는 등 매매업체의 대형화와 경쟁력 강화가 이루어지고 있는 중

- 2024년 기준 수원시 중고차 매매업체 수는 294개로 2020년 366개 대비 72개(-19.7%)가 감소함
 - 중고차 매매업체 수 감소 원인은 2020년 도이치오토월드, SKV1 등 대규모 자동차 매매단지 구축 이후 매매업체간 활발한 인수 합병이 이루어졌기 때문임
 - 현재도 지속되고 있는 업체 간 인수합병은 업체의 대형화와 경쟁력 강화에 긍정적인 영향을 미치고 있음
 - 전국 중고차 매매업체 수는 동기간 연평균 2.2% 증가하였으며, 2020년 대비 668개 증가함
- 2024년 기준 수원시 중고차 매매업 종사자 수는 6,689명으로 2020년 3,477명 대비 3,212명(92.4%) 증가함
 - 전국 중고차 매매업 종사자 수는 최근 5년간 연평균 3.8% 증가하였으며, 2020년 대비 3,951명이 증가함
 - 동기간 수원시 매매업 종사자 수의 증가 수준은 전국 종사자 증가 총인원의 81.3%에 해당함

<전국 대비 수원시 중고차 산업 현황>

(단위: 건, 명)



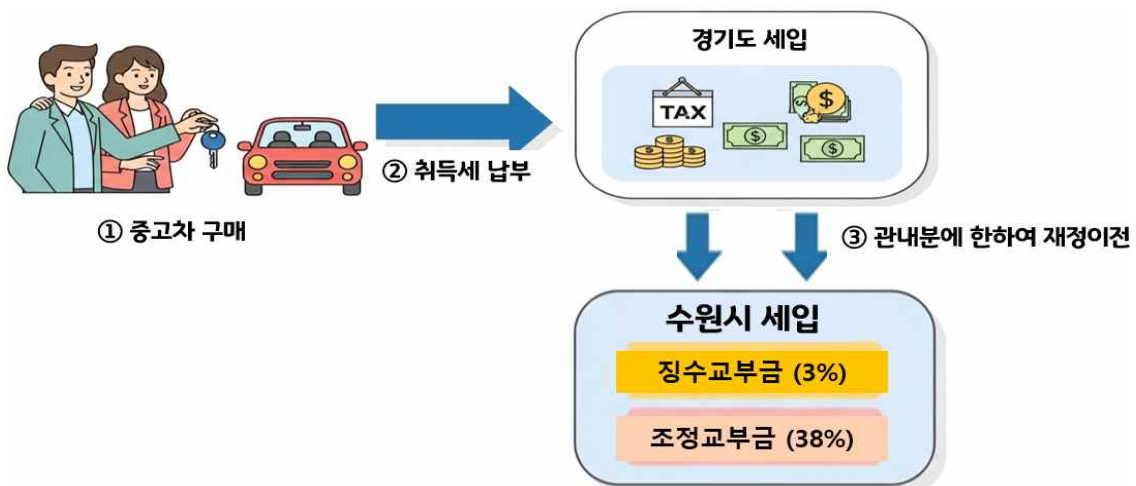
출처: 경기도자동차매매사업조합 수원지부
 주) 종사자 수는 딜러 및 사무원을 포함

3. 중고차 거래가 수원시 세입에 기여하는 효과

□ 중고차 거래 시 부과되는 세목은 취득세로 도(道) 세입으로 귀속되며, 수원시로는 취득세의 일부가 징수교부금과 조정교부금으로 재 배분됨

- 취득세는 거래가액과 차량 특성에 따라 부과되며 초기 취득 시 1회 납부함
 - 취득세는 실거래가와 시가표준액 중 높은 거래가액을 적용하며, 차량의 특성에 따라 세율이 달라짐
 - 승용차(비영업용)는 차량가액의 7%, 승합 및 화물차(비영업용)는 차량가액의 5%, 영업용 차량은 차량가액의 4%, 경차는 4%(75만원 한도)를 적용함
- 취득세는 도세에 해당하기 때문에 수원시에서 세금을 납부해도, 납부한 세금은 모두 경기도로 이관됨
 - 다만, 정부 간 재정관계에서 조정교부금과 징수교부금을 통해 취득세의 일부가 다시 수원시로 배분됨
 - **조정교부금:** 도와 시·군 간 재정격차를 완화하고, 표준 행정서비스가 가능하도록 시·군 간 자원 균형을 확보하기 위해 인구수, 징수실적, 재정력 역지수 등을 통해 배분되며, 이는 취득세 총액의 약 38%에 해당함
 - **징수교부금:** 수원시가 도세인 취득세를 대신 거두어 주는 행정행위를 하여 발생하는 행정비용 보전 차원에서 취득세의 3%를 수원시로 이전함

<취득세, 징수교부금, 조정교부금의 재정 흐름>



□ 취득세는 무관할 차량 등록제 시행(2010.12.1.)에 따라 등록과 납세의 이원화가 발생함

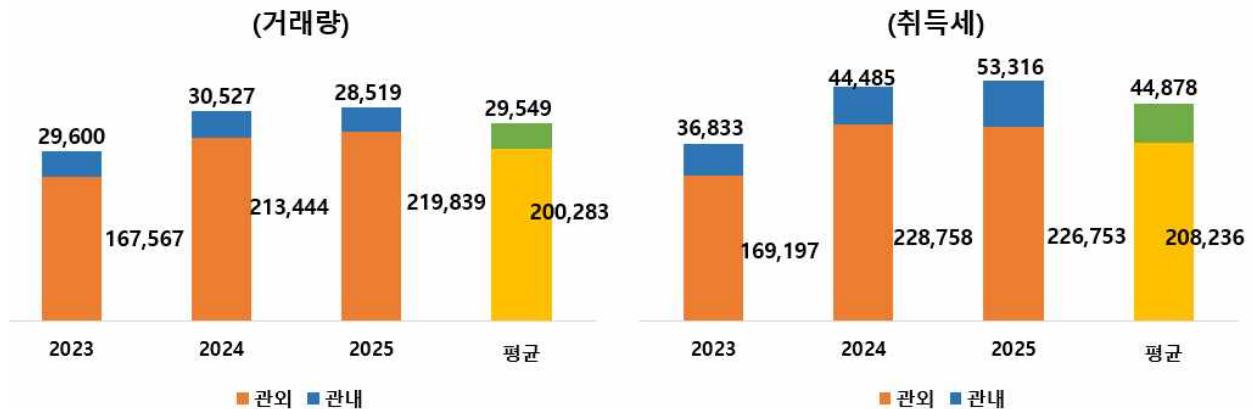
- 취득세는 원칙적으로 「자동차관리법」상 등록지(등록지와 사용본거지가 다르면 사용본거지)를 납세지로 함
 - 이 경우 자동차를 주소지 관할 구청·시청 등에서만 등록할 수 있기 때문에 타 지역에서 차량을 구매하고 바로 등록·세금 처리하는 데에 불편이 있었음
- 이에 “등록은 전국 어디서나, 세금 귀속은 사용본거지”라는 구조의 필요성 하에 「무관할등록」이 시행됨
 - 수원시에서 중고차 거래가 이뤄진다 할지라도 타 지역에 거주하는 사람이 구매하는 차량의 경우 취득세는 거주 지역에서 납부한 것으로 봄

□ 최근 3년 평균 수원시 차량등록사업소에 등록된 중고차 거래 건수는 229,832건이며, 이중 관내 비중은 12.9%임. 취득세 총액은 253,114백만원이며, 관내 비중은 17.1%임

- 최근 3년간 수원시 차량등록사업소 중고차 등록 현황을 살펴보면 거래량과 취득세 모두 증가 추세를 보임
 - 2025년 기준 중고차 거래는 248,358건, 취득세 납부액은 280,069백만원
 - 2023년 대비 2025년 중고차 거래량은 51,191건, 취득세는 74,039백만원 증가된 것으로 나타남
- 관내 중고차 거래량은 2024년을 정점으로 감소세를 보이며, 3년 평균 29,549건으로 총 거래량 229,832건의 12.9% 수준을 차지하는 것으로 나타남
 - 2025년 현재 총 거래량 248,358건 중 관내 거래는 28,519건으로 전체 등록대수 중 11.5% 차지
- 관내 취득세 기여액은 매년 증가 추세를 보이며 최근 3년 평균 기여액은 44,878백만원으로 총 취득세 253,114억원의 17.7%를 차지하는 것으로 나타남
 - 2025년 현재 총 취득세 280,069백만원 중 관내 기여액은 53,316백만원으로 19.0% 차지

<최근 3년간 수원시 차량등록사업소에 등록된 중고차량 현황>

(단위: 건, 백만원)



출처: 수원시 차량등록사업소 전산 자료

주) 차량등록사업소와 경기도자동차매매사업조합 수원지부의 통계 차이는 ①거래는 수원에서 이루어졌으나 중고차 거래자가 수원이 아닌 자기 주소지에 등록을 하는 경우와 ②매매사업소의 중복·형식 이전이 일부 포함되어 있기 때문임

□ 중고차 거래에 따른 수원시 세입 기여 수준을 분석한 결과 관내분 취득세 납부액은 44,878백만원으로, 이에 따라 수원시에 이전되는 재정 규모는 18,400백만원임

- 징수교부금 13억원, 조정교부금 171억원

<중고차 거래에 따른 세입 기여 수준>

(단위: 건, 백만원, %)

거래량(A)	취득세 납부액(B)	징수교부금(C) (B*3%)	조정교부금(D) (B*38%)	합계 (C+D)
29,549	44,878	1,346	17,054	18,400

1) 거래량과 취득액: 최근 3년 평균 관내 실적

2) 징수교부금: 수원시 취득세의 3% 적용(지방세징수법 제24조에 의거 3% 적용)

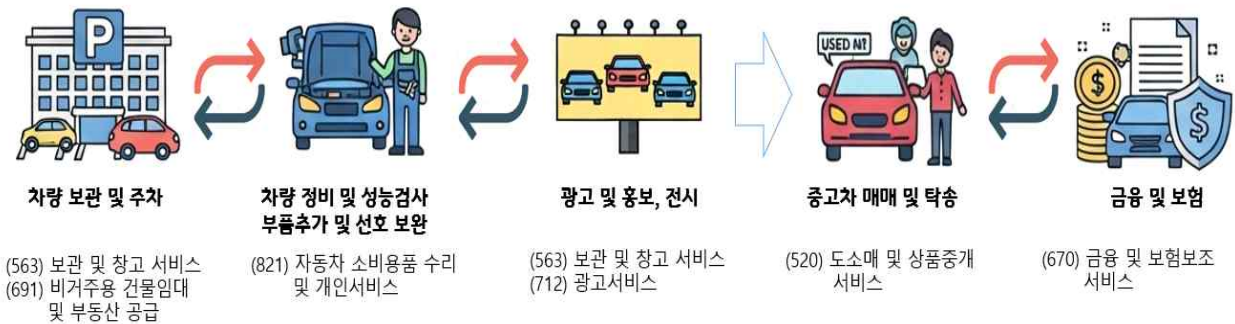
3) 조정교부금: 매년 인구수, 징수실적, 재정력 역지수에 따라 달라지나 그 편차가 크지 않아 2026년 경기도 조정교부금 배분 실적에 따라 수원시 비중 산정하여 38% 적용(지방재정법 29조에 의거 배분 산식 적용)

4. 중고차 산업이 수원시 지역 경제에 기여하는 효과

□ 중고차 거래는 연계 산업에서도 추가적인 생산과 부가가치 등을 창출함

- 중고차 매매업은 단순 중개가 아니라 차량을 매입 → 보유 → 판매하는 구조적 특징을 가짐
 - 현재 산업연관 분류표상 중고차거래만 별도로 분류되어 있지 않아 선행 연구 등에서는 도소매업으로 분류하고 있으나, 중고차는 상품이고 매매업은 유통업이므로 보다 확장하여 산업을 추가할 필요가 있음(신현도, 2016; 강태욱, 2024)
- 중고차 매매업을 프로세스화 하여 산업연관분류를 구분하면 다음과 같음

<중고차 매매 프로세스에 따른 관련 산업 분류>



- 중고차 매매산업 관련 지표를 종합하면 생산유발효과는 1.183이고, 부가가치유발효과는 0.632로 나타남

<중고차 매매산업 관련 지표와 지수>

(단위: %)

중고차매매업 관련 산업	산업연관분류표(소분류)	생산유발효과	부가가치유발효과
차량 보관 및 주차	(691)비거주용 건물임대 및 부동산 공급	0.061	0.039
차량 보관 및 주차차량 전시 및 건물임대	(563)보관 및 창고서비스	0.027	0.010
자동차 수리	(821)자동차·소비용품 수리 및 개인서비스	0.007	0.003
차량 광고 및 홍보	(712)광고 서비스	0.011	0.002
중고차 매매업	(520)도소매 및 상품중개서비스	1.073	0.575
차량 대금 및 자동차 보험	(670)금융 및 보험 보조서비스	0.005	0.004
	합계	1.183	0.632

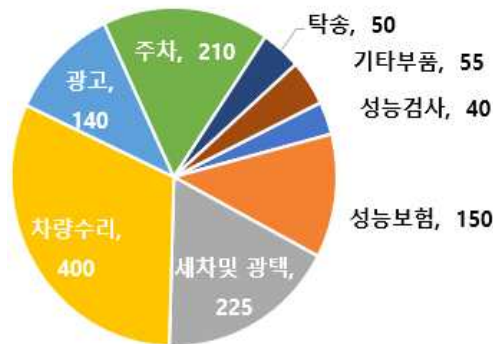
출처: 2023년 산업연관표

주) 반올림으로 소수점에서 미세한 오차가 발생할 수 있음

- 고용효과와 관련하여 한국은행(2024)의 2023년 산업연관표에 따르면 기준 중고차 산업과 연계된 '도소매 및 상품중개서비스업'과 '폐기물 처리 및 자원 재활용 서비스업' 고용유발 계수는 10억원 당 7.6명으로 동일함
- 중고차 1대를 판매하기 위해서는 관련 산업에서 평균 127만원의 비용이 투입됨
 - 경기도 자동차매매조합 지부 및 관련 산업 종사자 인터뷰에 따르면 성능검사, 상품화, 광고, 주차, 탁송, 중개 수수료 등에 최소 109만원에서 최대 145만원까지 투입되는 것으로 나타남

<중고차 매매를 위해 투입되는 주요 항목 및 평균 비용>

(단위: 천원)



출처: 경기도자동차매매사업조합 수원지부 및 관련 산업 종사자 인터뷰 결과의 평균 값 적용

□ 중고차 산업의 경제적 파급효과는 연간 최소 4,547억원 ~ 최대 6,049억원 수준

- 생산유발 효과는 최소 2,964억원 ~ 최대 3,942억원
- 부가가치 유발효과는 최소 1,583억원 ~ 최대 2,106억원

<중고차 매매산업의 경제적 파급효과>

(단위: 백만원)

구분	거래량(A)	투자비용		경제효과		총효과(D+E)
		1대당 투자비용(B)	총투자비용(C) (A*B)	생산유발효과(D) (C*1.183)	부가가치유발효과(E) (C*0.632)	
평균		1.27	291,887	345,302	184,472	529,774
최소	229,832	1.09	250,517	296,361	158,327	454,688
최대		1.45	333,256	394,242	210,618	604,860

- 1) 거래량은 수원시 차량등록 사업소 자료 기준이며, 거래가 이루어지는 지역의 경제효과이기 때문에 관외와 관내의 중고차거래 합
- 2) 1대당 중고차매매산업의 투자비용 : 경기도 자동차매매사업조합 대당 투입비용의 최소, 최대, 평균 값
- 3) 총 투자비용 : 1) × 2)
- 4) 생산유발효과 : 중고차매매관련 산업의 유발계수 합 1.183 × 3)
- 5) 부가가치유발효과 : 중고차매매관련 산업의 유발계수 합 0.632 × 3)

□ 중고차 산업의 고용유발효과는 최소 27,947명 수준으로 나타남

<중고차 최종 수요에 따른 고용유발 효과>

(단위: 건, 명, 백만원)

거래량(A)	중고차 거래액(B)	고용유발계수(C)(10억원 당)	고용유발인원(A*B*C)
229,832	16	7.6	27,947

- 1) 고용유발계수 : 7.6명/10억원(중고차 산업과 연계된 '도소매 및 상품중계서비스업'과 '폐기물 처리 및 자원 재활용 서비스업' 모두 고용유발 계수가 10억원 당 7.6명으로 동일)
- 2) 중고차 거래액은 수원시 차량등록사업소 자료의 관내 중고차 거래량과 취득세에 취득세율 7%를 적용하여 환산해 도출함. 도출 결과 1,573만원이며, 반올림하여 160만원으로 산정

5. 중고차 산업의 지역경제 기여 확대 방안

1. 중고차 산업의 효과 요약

□ 세수 기여

- 중고차 거래를 통해 수원시로 이전되는 자원 규모는 18,400백만원 수준으로 추정됨
 - 징수교부금(취득세의 3%) 1,346백만원, 조정교부금(취득세의 38%) 17,054백만원
- 수원시 세입에 중고차 거래가 기여하는 수준은 2025년 법인지방소득세 납부 상위 2위보다 높은 규모로 중고차 산업이 수원시 재정에 기여하는 수준은 기대 이상으로 커질 수 있음을 의미

□ 경제적 파급효과

- 중고차 매매와 직접 연관된 산업은 도소매 및 상품중개서비스, 보관 및 창고서비스, 금융 및 보험 보조서비스, 비주거용 건물임대, 광고 서비스, 자동차 수리 등 다양한 업종에 걸쳐 있음
 - 중고차 1대를 판매하기 위해서는 관련 산업에서 평균 127만원의 비용이 투입됨
- 중고차산업의 경제적 파급 효과는 연간 최소 4,547억원 ~ 최대 6,049억원(평균 5,298억원)수준임
 - 이는 중고차 거래가 지역 내 소비 증가로 이어지며, 모든 경제활동이 전 방위에서 순기능을 하고 있음을 의미

□ 고용 창출 효과

- 중고차 거래의 최종 수요에 따른 고용창출효과는 27,947명 수준임
 - 2024년 기준 수원시 중고차 매매사업 종사자 수는 6,689명으로 전국 중고차 딜러와 사무직원의 약 23.5%를 차지하고 있으며, 2020년부터 5년간 3,212명의 신규 딜러와 사무직원이 수원으로 진입함
 - 사무직원과 딜러 이외에 중고차 매매와 연관된 산업(판금, 정비, 도색, 세차, 광고, 리스 등)에서는 추가적인 일자리가 창출되는데, 이는 현재 딜러와 사무직원의 약 4배 이상의 수준으로 추정됨
- 직접 종사자 6,689명은 수원시 전체 인구 120만명의 0.3% 수준이나 고용유발 효과를 고려할 때 수원시 전체 인구의 2.9%에 해당하는 수준임
 - 이는 중고차 시장이 수원시의 주요 고용원으로 기능하고 있음을 보여주는 것이라 할 수 있음

<중고차 산업이 수원시에 기여하는 효과 종합>

(단위: 백만원, 명)

구분	세수기여효과			경제적 파급 효과			고용창출 효과
	징수교부금	조정교부금	합계	생산유발효과	부가가치유발효과	합계	
효과	1,346	17,054	18,400	345,302	184,472	529,774	27,947

주) 경제적 파급효과는 평균값을 적용

2. 중고차 산업의 한계

□ 무관할 등록에 따른 편익과 부담 불일치

- 2010년 12월 1일 '자동차등록령' 개정으로 전국 무관할 차량 등록제가 시행되었으나 행정비용 보전이 적절히 이루어지지 않음에 따라 세수 유출이 발생됨

- 최근 3년 평균 수원시 차량등록사업소에 등록된 중고차 거래 건수는 229,832건이며, 이중 관외 차량은 200,283건으로 87.1%를 차지함. 취득세입액은 2,531억원이며, 관외가 2,082억원으로 82.3%를 차지함

<최근 3년간 중고차 등록 및 취득세 납입 현황>

(단위: 건, %, 억원)

구분	합계	관내	관외	관외비율
건수	229,832	29,549	200,283	87.1%
취득세	2,531	449	2,082	82.3%

출처: 수원시 세정과 내부 자료

- 전체 차량 등록을 기준으로 보면 세수 유출이 더 큰 것으로 확인 되는데, 2024년 결산 기준 전체 차량 등록(신차+중고차) 건수는 603,742건으로, 이중 관외 차량은 250,097건(41.4%) 수준임

<2024년 결산 기준 차량 등록 현황>

(단위: 건, %, 억원)

구분	합계	관내	관외	관외비율
건수	603,742	353,645	250,097	41.4%
취득세	4,663	1,959	2,704	50.1%

출처: 수원시 세정과 내부 자료

- 중고차 매매단지가 집중된 수원시는 사무처리비 정산 규정이 부재하여 심각한 문제에 직면함
 - 수원시는 징수노력과 비용의 투입이 큼에도 재정적 보상을 받지 못하는 구조적 불균형이 발생하고 있음
 - 2024년 결산 기준 수원시가 무관할 차량 등록 업무 수행을 위해 소요하는 비용은 연간 약 16억원 규모
 - 관외차량 취득세액 2,704억원이 수원시 징수금액에 포함되지 않아 수원시로 재정이 이전되지 않음

□ 공식 통계의 부재 및 저조한 관심으로 발전 정책 수립 한계

- 중고차 시장이 수원시 지역경제와 세수에 어떤 기여를 하고 있는지에 대한 체계적인 분석이 어려운 상황임
 - 중고차 산업의 역할과 가치를 객관적으로 평가하고 이를 근거로 제도 개선을 요구하는 데 한계가 있음
 - 현재 중고차 산업의 현황 파악을 위해서는 한국자동차모빌리티산업협회, 경기도자동차매매사업조합 수원지부, 통계청, 수원시 차량등록사업소 전산자료 등 다양한 출처의 데이터를 수집·조합해야 함
- 데이터의 일관성 및 신뢰성 확보의 어려움과 중고차 산업에 대한 낮은 관심은 중고차 산업을 전략산업으로 특화 발전시키기 위한 정책 수립을 더디게 하는 요인으로 작용함

3. 제도적 개선 방안

□ 첫째, 관외 취득세 정산 체계 도입으로 무관할 등록제의 한계 극복이 선행될 필요가 있음

- (전제) 납세자에게 추가적 세 부담 없이 자치단체 간 사무처리비를 정산해야 함
 - 소비자 부담은 현행과 동일하게 유지하되, 지방자치단체 간 배분 구조를 조정하는 방식으로 추진
- (제도 설계) 무관할 등록제의 한계 극복을 위한 제도 개선 방안은 취득세 규모(금액)에 비례해 자동 정산되는 구조로 설계하는 것이 조세의 형평성, 설계 난이도, 행정 편의성 등에서 타당함

<무관할 등록제 개선 방안>

구분	관외 징수금액 비율 정산
정산 기준	- 관외(무관할) 취득세 징수금액 총액
산정 방식	- 관외 취득세액 × 정산비율 - 징수교부금 3%를 참고하되, 무관할 등록 업무의 특수성을 고려하여 1~3% 범위 내에서 결정
수원시 적용 예시	- 관외 취득세액 2,704억원 - 정산비율 : 2.5% 적용 가정, 수원시 추가 재정 확보 가능액 : 68억원(중고차는 52억원)
행정 편의성	- 비율만 정하면 계산이 단순, 정산 구조 운영이 용이
설계 난이도	- 비율(1~3%)만 설정하면 되므로 규정 설계·설명 용이하여, 정책건의를 통한 조정가능성 높음

- (제도개선) 지방세법과 지방세법 시행령에 조문 신설하여 사무처리비 정산 근거를 명확히 해야 함
 - 지방세법 개정(안) ‘제22조의5(차량 취득세 징수비용의 총당) 제8조제1항제2호 단서에 따라 징수한 세액의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 등록지 관할 지방자치단체가 지출한 사무처리비용에 총당한다.’ 조문 신설
 - 지방세법 시행령 개정(안) ‘제39조(사무처리비 산정기준과 납입) ① 사용본거지 관할 지방자치단체의 장은 취득세를 징수한 날이 속하는 분기의 다음 달 25일까지 납세지를 관할하는 각 지방자치단체에 안분하여 납입해야 한다.’ 조문 신설

□ 둘째, 중고차 산업이 수원시 지역경제에 기여할 수 있는 대안 마련에 필요한 자료 확보

- 이 연구는 중고차에 관한 공식 통계가 부재하여 수원시 차량등록사업소와 경기도 자동차매매사업조합 수원지부의 자료를 함께 이용하였음(분석은 수원시 차량등록사업소 자료 활용)
 - 차량등록사업소의 통계는 등록과 취득에 관한 정보만 있어 중고차 산업의 현 실태와 진단, 미래에 대한 전망에 한계가 있음
- 중고차 산업이 수원시 지역경제에 기여하기 위해서는 자체적으로 통계자료의 구축과 고도화가 필요함
 - ①거래량·거래금액 통계(차종·연료·가격대별), ②재고·회전율 통계(평균 재고일수), ③수출입 통계(국가별·차종별 수출 실적), ④중사자·사업체 통계(신규 등록·폐업 추이) 등
 - 법제연구원(2013)에 따르면 중고차 거래와 관련된 성능 점검제도의 부실함, 온라인 거래상 허위 매물의 만연, 이중계약서를 통한 세금 탈루 등의 문제점이 중고차에 대한 신뢰를 낮춘다고 보고 있어, 무엇보다 구매자가 신뢰할 수 있는 통계를 함께 마련할 필요가 있음

4. 수원시 중고차 산업 특화 발전 방향

□ 전략산업으로의 위상 제고 및 특화 산업화 모색

- 수원시 중고차 시장은 전국 거래량의 24.0%, 3년 평균 184억원대의 안정적 세수 기여, 5,298억원의 지역경제 기여 효과, 27,947명의 고용 창출 효과가 이루어지고 있음
 - 그러나 성장에 부합하는 적절한 관리가 이루어지지 않아 불법 주차, 교통 혼잡, 반복 민원 문제가 지속되고 있으며, 도시관리 차원의 구조적 인프라가 부족하고, 전략산업화에 대한 분석이 제대로 이루어지지 않음
- 수원의 중고차 산업은 전략산업으로 자리매김할 수 있는 가능성이 있으며, 새로운 도시관리 모델로 기능할 수 있음을 시사함¹⁾
 - 현재의 양적 성장을 질적 고도화로 전환하고, 이를 통해 ①안정적 지방세수 확보 ②고부가가치 일자리 창출 ③도시 관리 효율성 제고를 동시에 달성할 시점임
- 첨단 산업과 균형발전을 축으로 한 자족도시, 스마트 교통체계, 시민 중심의 공원·녹지 조성을 핵심 과제로 제시하고 있는 2040수원 도시기본계획과 연계한 특화지구 개발 검토 필요
 - 중고차 산업은 서수원 권역의 대표 산업이자, 도시 교통·토지 이용·환경 문제와 밀접하게 얽혀 있어 향후 2040 비전 실현 과정에서 전략적 관리가 필요한 분야로 중고차 산업의 특화발전 전략은 다음과 같음

□ 공간 인프라 재편: “수원 모빌리티 파크” 중심의 관리 가능한 구조 전환

- 중고차 매매단지 입주 인근 주변으로 중고차산업의 확장은 산발적으로 분산된 중고차 관련 기능을 입체적으로 재배치함으로써, 도시관리 효율을 높이고 시민에게는 새로운 생활 인프라를 제공할 수 있도록 검토되어야 함
- 모빌리티 파크의 공간 구상은 다음과 같이 검토할 수 있음
 - 상부(옥상·주변녹지): 수목원, 산책로, 러닝트랙 등 시민 휴식 및 여가 공간, 일부 전시장 기능
 - 지상부: 신차 전시장, 시민체육시설, 행정복합 기능 등 공공·생활 인프라
 - 지하부: 중고차 전시장, 금융·정비·물류 등 산업 기능 및 대규모 주차시설
- 위와 같은 공간 재편을 통해 다음과 같은 도시문제 해결 효과를 기대할 수 있음
 - 불법주차 해소: 지하 대규모 주차·전시장 확보로 도로변 불법주차와 주변 상가 갈등 감소
 - 교통혼잡 완화: 산재한 매매업소를 집적화하여 출입 동선을 관리하고, 교통계획과 연계한 진출입 체계 구축
 - 민원 감소: 공공이 설계·관리하는 표준화된 시설을 통해 소음·환경·경관 관련 민원 사전 예방
- 동시에, 상부 녹지·체육 인프라는 서수원 주민에게 상시 이용 가능한 대규모 생활공원을 제공함으로써, 그동안 “통과하는 지역”에 머물렀던 서수원에 머무르고 걷는 도시공간을 만들어 낼 수 있을 것으로 판단됨

1) 대한상공회의소(2024)에서는 중고차 수출 시장의 성장 잠재력을 강조하며, 중고차 수출 복합 전문단지 조성, 품질인증제도 도입, FTA 활용 확대 등을 정책 대안으로 제시하기도 함

□ 산업 생태계 고도화: 중고차 산업의 전략 산업화

- 향후 전기차·플랫폼 거래 확대, 데이터 기반 가격·이력 관리, 콘텐츠·미디어 활용, 대기업의 중고차 시장 진입 등이 본격화 될 경우, 중고차 산업은 단순 유통을 넘어 첨단 서비스 산업으로 전환할 가능성이 큼
 - 수원시는 중고차 산업을 서수원 권역의 핵심 전략산업으로 설정하고, 첨단서비스화 지원, 양질의 일자리 창출을 위한 연계 및 지원, 기업투자 유치 환경 조성 등의 기능을 담당할 필요가 있음

<중고차 산업의 전략 산업화 방향>

구분	세부 지원 방안
첨단 서비스화 지원	- 모빌리티 파크를 중심으로 데이터 기반 시세·이력 관리, 온라인·모바일 거래 플랫폼, 차량 진단·보증 서비스 등이 결합된 통합 서비스 모델을 유치·육성 - 지역 대학·연구기관과 연계하여 모빌리티 금융·보험 등 전문 인력 양성 프로그램 지원
직업훈련 지원	- 단순 영업직 중심에서 벗어나 정비·품질관리, 금융·보험, IT·콘텐츠 등 다양한 직무를 포함하는 일자리 구조로 전환되도록, 직무 교육·취업 연계 사업 추진 - 청년층·전환기 근로자 대상 맞춤 교육과 현장 실습을 연계하여, 서수원 권역이 “모빌리티 직업훈련·취업 거점”으로 기능하도록 지원
기업투자유치 환경 조성	- 모빌리티 파크 내에 중고차 플랫폼·금융·정비 기업의 집적을 유도하고, 입주기업에 대해 행정절차 지원, 인허가 패스트트랙 등 비재정적 인센티브 제공

□ 2040 수원 미래 구상 실현: 단일 계획이 아닌 광역 연계 계획으로 추진

- 산업·문화·자연 연계 등 중고차 산업 육성 정책과 도시계획·교통계획 간 연계를 강화하여, “권역 단위 전략”으로 추진을 검토해야 함
 - 모빌리티 파크(산업), 수원 상상캠퍼스(문화), 수원수목원(자연)을 연계하는 서수원 클러스터는 2040 도시 기본계획이 지향하는 “생활권 단위의 복합 거점” 구상과 부합함
 - 모빌리티 파크: 산업·일자리·소비 기능을 담당하는 핵심 거점
 - 상상캠퍼스: 청년·문화·창업 활동이 이루어지는 문화 거점
 - 수원수목원: 휴식·힐링 기능을 담당하는 녹지 거점
 - 이들 거점을 보행·대중교통·자전거 네트워크로 연결하면, 산업 활동과 일상 여가가 공존하는 체류형 생활권이 형성될 수 있으며, 서수원이 수원시 서부의 대표 부도심으로 자리매김할 수 있도록 구상해야 함
- 시민 체감형 정책으로의 전환
 - 수원시는 “시민이 체감할 수 있는 변화”를 강조하고 있으며, 교통·주거·일자리 등 일상 영역에서 구체적인 성과를 만들어내는 것을 중요한 과제로 인식하고 있음
 - 중고차 산업 특화 발전은 서수원 주민이 매일 마주하는 교통·주차 문제를 개선하고, 동시에 일자리·문화·녹지를 확대하는 사업이라는 점에서, 시민 입장에서 변화를 가장 직접적으로 느낄 수 있는 분야 중 하나로 자리매김 할 수 있을 것임

□ 특화 발전을 위한 단계별 추진 과제

- 모빌리티 파크 조성 과정에서 교통·환경·경관 등 도시관리 기준을 명확히 하고, 시민 의견을 반영해야 함

- 더 나아가 수원시의 희소한 자원을 최대한 활용하여 중고차 산업의 역량을 강화하고, 그 효과가 시민에게 순환될 수 있도록 관련 규제완화 및 조례개정 등 제도적 차원에서 적극적인 지원방안이 고민될 필요가 있음
- 중고차산업의 특화 발전을 위한 단계별 과제는 다음과 같음

<단계별 추진 과제(안)>

구분	기간	주요 과제	핵심 내용
단기	향후 2~3년	모빌리티 парк 인허가 및 계획 정비	- 도시계획 변경, 교통·환경영향평가 등 법적 절차 이행, 설계 고도화
		주민·업계 소통 및 갈등 조정	- 주민설명회·간담회 정례화, 교통·주차 민원 대응 방안 마련
중기	2030년 전후	모빌리티 парк 단계별 준공·운영	- 지하 전시장·주차, 지상 체육·행정시설 등 순차 개장 및 운영 안정화
		기존 산재 중고차 시설 재배치·정비	- 모빌리티 парк 편입·이전 유도, 주변 구도심 주차·교통 개선
		청년·전문 인력 양성 및 기업 유치	- 교육·훈련 프로그램 운영, 플랫폼·정비·금융 기업 입주 지원
장기	2035년 목표	서수원 모빌리티 허브 완성	- 중고차 유통·데이터·콘텐츠 결합한 전략산업 거점 조성
		서수원 클러스터 및 생활권 완성	- 모빌리티 парк-상상캠퍼스-수원수목원 연계 생활권 구축

■ 참고문헌

강태욱(2024). 「대기업 중고차 매매업 진출에 따른 수원시 경제 영향 예측」. SRI 이슈&포커스.
 대한상공회의소(2024). 「중고차 수출 시장 주요 이슈와 정책적 시사점」. 이슈페이퍼 2024-13.
 법제연구원(2013). 「자동차거래 선진화를 위한 법제 개선방안 연구」. 한국법제연구원.
 신현도(2016). 「통계청 중고차매매업조사 통계의 한계와 문제점」. 한국자동차매매사업조합연합회.
 안산시의회(2025). 「무관할 차량등록제도 개선 촉구 건의안」. 제298회 임시회.
 한국교통안전공단(2017). 「중고자동차 시장 선진화 방안 연구」. 한국교통안전공단.
 한국은행(2024). 「2023년 산업연관표(연장표)」. 한국은행 경제통계시스템.