

개솔린 차에 수수료 부과, 전기차 지원

가주, 연방정부 리베이트 폐지 뒤 '피베이트' 검토

연방 전기차 리베이트 프로그램이 9월 이후 사실상 종료되면서, 캘리포니아 규제 당국이 새로운 대안으로 '피베이트(Feedback)' 제도를 검토하고 있다. 피베이트는 화석 연료 차량에 수수료를 부과해 모은 재원을 전기차 구매자에게 리베이트 형태로 지급하는 정책으로, 탄소 배출이 많은 차량 구매자에게서 저배출 차량 구매자로 자금을 재분배하는 방식이다.

UC 데이비스 교통연구소 설립자이자 캘리포니아 대기자원위원회(CARB) 전 위원인 다니엘 스퍼링은 20년 넘게 피베이트의 경제학적 효과를 연구해왔다. 그는 "피베이트만큼 효과적이고 지속 가능한 정책 수단은 없다"며 "이제는 반드시 도입해야 할 시점"이라고 강조했다.

현재 개빈 뉴섬 주지사는 오는 8월 11일까지 전기차 보급을 촉진할 수 있는 다양한 정책 옵션을 제출하라고 주 정부 기관에 지시했으며, CARB는 관련 공청회를 열어 피드백을 수렴하고 있다. 이 과정에서 연료 생산자 부과금, 일반기금, 탄소배출권 경매수익 등 다양한 자원 확보

방안이 논의되고 있다.

피베이트는 단순하면서도 혁신적인 정책으로 평가되지만, 석유화학·자동차업계의 강한 반발이 예상된다. 또한 주의회에서 새로운 세금이나 수수료를 부과하려면 상·하원 각각 3분의 2 찬성이 필요해 정치적 장벽이 높다.

일부에서는 전기차가 캘리포니아 신차 판매의 23%를 차지하고 있는 만큼, 더 이상의 인센티브가 필요하지 않다는 주장도 제기된다. 그러나 스퍼링은 "트럭과 대형 상용차의 전기화는 여전히 느린 속도로 진행되고 있어 별도 지원이 반드시 필요하다"고 강조했다. 특히 트럭 부문은 디젤 배출가스가 인근 주민 건강에 치명적 영향을 미치기 때문에 2025년부터 상용차 부문 피베이트 도입이 논의되고 있다.

UC 데이비스 연구진은 피베이트가 연간 수십억 달러의 재원을 자급자족 방식으로 마련할 수 있으며, 이를 통해 대규모 전기차 보급을 실현할 수 있다고 분석했다. 스

퍼링의 초기 모델에 따르면 탄소 배출 상위 15% 차량에는 최대 2,500달러의 수수료를 부과하고, 하위 15% 저배출 차량(전기차 포함)에는 동일 금액의 보조금을 지급하는 구조다. 중고차 구매자는 대부분 저소득층이므로 해당 정책이 부유층의 고배출 신차를 겨냥하는 만큼 형평성 문제도 크지 않다는 설명이다.

UC 데이비스 정책국장 몰랜드 황은 최근 캘리포니아 입법보좌진에게 연간 3억 3,700만 달러 규모의 트럭 피베이트 시범사업을 제안했다. 2026년부터 2035년까지 진행될 이 사업은 디젤 트럭 대비 비싼 전기 트럭의 초기 비용 80%를 보조하는 것이 목표다. 황은 "총소유비용이 낮아지면 기업들은 전기 트럭을 자연스럽게 선택하게 될 것"이라고 강조했다.

피베이트는 프랑스, 독일, 영국 등 유럽 일부 국가에서 이미 도입돼 전기차 보급을 촉진한 사례가 있다. 그러나 메릴랜드, 코네티컷, 뉴욕 등 여러 주에서 유사한 법안이 매년 무산됐다. 캘리포니아도 과거 입법 추진이 법적 분쟁 우려로 좌절된 바 있다.

테슬라 자율주행 집단소송 허용

연방법원 가주 운전자에 유리한 판결

테슬라가 자사의 전기차 자율주행 기능을 과장해 소비자를 오도했다는 이유로, 캘리포니아 운전자들이 제기한 집단소송에 직면하게 됐다.

샌프란시스코 연방법원 리타 린 판사는 지난달 18일 판결에서, 테슬라 차량이 고도 자율주행을 구현할 수 있는 센서를 갖추지 못했으며 "어느 차량에서도 장거리 자율주행 시연을 하지 못했다"는 공통된 쟁점이 존재한다고 집단소송 요건을 충족한다고 밝혔다.

린 판사는 또 수천 명이 2016년 10월부터 2024년 8월까지 테슬라 웹사이트 '오토파일럿' 섹션에 게재된 '차량에 완전 자율주행을 위한 하드웨어가 탑재돼 있다'는 주장을 접했을 가능성이 높다고 판단했다. 해당 주장은 테슬라 블로그, 뉴스레터, 분기 실적 발표에서도 반복됐으며, 일론 머스크 최고경영자도 2016년 기자회견에서 같은 내용을 언급했다.

린 판사는 "일반적인 자동차 제조사였다면 이러한 홍보 채널만으로 집단 전체가 해당 주장을 접했다고 보기

어렵겠지만, 테슬라의 독특한 광고 전략은 다른 접근을 가능하게 한다"고 설명했다. 테슬라는 대중 광고나 독립 딜러를 사용하지 않고, 자율주행 기능에 관심 있는 고객들이 직접 테슬라 웹사이트에서 정보를 얻었을 것으로 합리적으로 추정된다는 것이다.

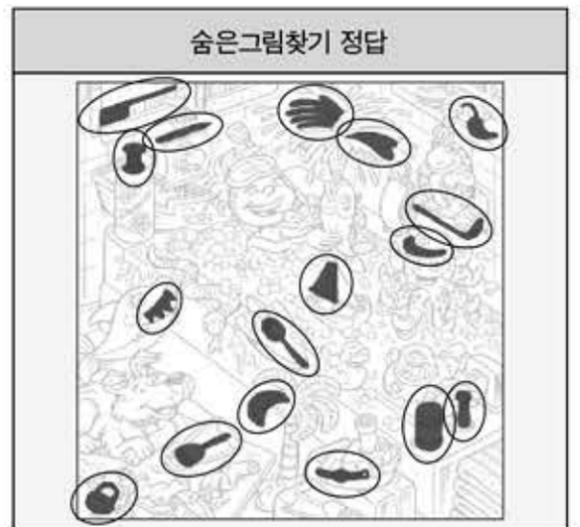
테슬라는 모든 소비자가 문제의 주장을 접했다고 가정하는 것은 부당하며, 발언이 구매 결정에 중요한 영향을 미쳤다는 공통 증거도 없다고 반박해왔다.

집단 소송은 개별 소송을 제기했을 때보다 더 큰 보상 가능성을 낮은 비용으로 추구할 수 있다는 점에서 원고들에게 유리하다.

캘리포니아 집단소송에는 2017년 5월 19일부터 2024년 7월 31일 사이 테슬라의 완전 자율주행(FSD) 패키지를 구매하고 중재 합의에서 제외된 운전자, 그리고 2016년 10월 20일부터 2017년 5월 19일 사이에 같은 패키지를 구매한 운전자들이 포함된다. 다만 린 판사는 '향상된 오토파일럿' 패키지를 구매한 운전자들에 대해서는 인증을 거부했다. 해당 제품은 완전 자율주행 기능을 핵

심 요소로 요구하지 않아 테슬라의 허위 주장이 구매 결정과 직접적인 관련이 없다는 이유에서다.

연방 당국은 테슬라의 완전 자율주행 소프트웨어의 안전성을 조사한 바 있으며, 이 기술은 테슬라가 추진하는 로보택시 사업의 핵심 요소이기도 하다.



메디케어 가입 페널티 요주의

김예자 공인 에이전트

미국에서 소셜 연금 못지 않게 중요한 것이 메디케어이다. 커버드 캘리포니아 공인 에이전트인 김예자 에이전트에 따르면 특히 파트 A는 메디케어 텍스 크레딧이 40점 이하인 경우 매월 내야 하는 프리미엄이 적지 않으므로 미리미리 메디케어 텍스 크레딧을 점검하는 것이 바람직하다. 메디케어는 65세 생일달 3개월 전 후로 가입해야 한다.

지연 기간의 2배 기간동안 년 10% 벌금

• 파트 A 프리미엄과 페널티
메디케어 텍스 크레딧이 40점 이하인 경우 본인의 텍스 크레딧에 따라 매월 프리미엄을 내고 가입해야 한다. 또한 파트 A 가입을 지연하면 늦은 기간 2배의 기간동안 년 10%의 페널티를 내야 하므로 주의가 요구된다.

크레딧 점수	1점 - 29점	30점 - 39점
매월 프리미엄	\$518	\$285

1년에 10% 페널티를 평생동안 지불해야

• 파트 B 프리미엄과 페널티
파트 B 보험료는 2025년 현재 185달러이다. 파트 B 또한 65세 생일달 3개월 전 후로 가입해야 하는데, 파트 B 가입을 지연 신청하게 되면 1년에 10% 페널티를 평생 내야하므로 주의가 요구된다.

65세 생일 달 3개월 전 후로 가입해야

• 파트 D 페널티
파트 D 또한 마찬가지로 65세 생일달 3개월 전 후로 가입해야 한다. 가입을 지연 신청하게 되면 1개월에 1%씩 페널티를 평생내야 한다. 김예자 에이전트는 "간혹 메디케어 상담을 받다 보면 65세에는 건강해서 약이 필요없다고 생각하고 약보험을 가입하지 않고 있다가 70세쯤 약이 필요해서 약보험을 문의 하시는 경우가 있다. 이 경우 5년동안(60개월) 가입지연에 따른 60%의 페널티를 평생 내야 한다"고 설명했다.

메디케어 파트 D 지연 신청 페널티 면제

• Extra Help(처방약 보조 프로그램)
대부분의 65세 이상 시니어들은 소셜 연금이 주수입원이 되므로 Extra Help 신청자격이 주어진다. Extra Help 자격이 되면 메디케어 파트 D지연 신청에 따른 페널티를 면제 받을 수 있으며, 처방약 또한 저렴하게 구입할 수 있는 것이 장점이다.

Extra Help 자격

Income & Resources	Single	Couple
Monthly Income	\$1,882	\$2,555
Asset Limit	\$17,220	\$34,360



<오바마케어 & 메디케어>
소셜연금, Extra Help, 메디케어, 오바마케어 상담 및 신청

Covered California 공인 에이전트
KIM YEJA (김예자)
Lic# 0F07964
T. 562.640.0643 714.773.2939
E-mail: 6400643@gmail.com
T. 714.872.9377