

Mobility Legal Updates

2026. 9. 16.

법무법인(유) 린 모빌리티팀은 자동차 산업 분야의 최신 뉴스, 법령 및 규제 동향을 모니터링하여 주기적으로 고객에게 뉴스레터를 발송해 드립니다.
본 뉴스레터의 저작권은 법무법인(유) 린에 있으며, 출처를 표시할 것을 조건으로 비상업적 용도에 한하여 자유롭게 이용할 수 있습니다(CC BY-NC).

법무법인(유) 린 모빌리티팀은 자동차 및 미래모빌리티 산업과 관련된 기술·법령·규제 동향을 모니터링하여 주요 이슈를 정리해 드리고 있습니다.

이번 호에서는 배출가스를 넘어 브레이크·타이어 배출과 전기차 배터리 내구성 등으로 규율 범위를 확대한 Euro 7과 미국의 운전대 없는 로봇택시 상용 운행 허용 조치를 살펴봅니다.

EU Euro 7, 2026년 11월부터 신형 승용차·경상용차에 적용

배출가스 규제를 넘어 브레이크·타이어 배출과 전기차 배터리 내구성까지 형식승인 대상으로

EU의 Euro 7 규정(Regulation (EU) 2024/1257)이 2026. 11. 29.부터 M1¹·N1² 범주의 신형 승용차와 경상용차에 적용됩니다. 이에 따라 EU 회원국의 승인기관은 이날부터 Euro 7 요건을 충족하지 못한 해당 차종에 신규 형식승인을 부여할 수 없습니다. 2027. 11. 29. 부터는 기존에 형식승인을 받은 차종도 Euro 7에 적합하지 않으면 신차의 등록·판매 및 운행 개시가 제한됩니다. 버스(M2·M3), 중·대형 화물차(N2·N3) 및 대형 트레일러(O3·O4)

¹ 운전석 외 좌석이 8개 이하인 승용차

² 차량 총중량이 3.5톤 이하인 소형 화물차

는 신규 형식승인의 경우 2028. 5. 29.부터, 기존 형식 차량의 등록·판매 및 운행 개시는 2029. 5. 29.부터 Euro 7 기준이 적용됩니다.

Euro 7은 내연기관차의 배기가스에 중점을 둔 기존 규제와 달리 전기차를 포함한 다양한 동력원의 차량을 대상으로 브레이크 마모 입자, 타이어 마모 및 구동 배터리 내구성까지 규율합니다. 다만 타이어 마모 기준은 차량에 대한 일반적인 적용 일정과 별도로 시행됩니다. 신규 형식승인을 받는 타이어를 기준으로 승용차용 C1 타이어는 2028. 7. 1., 경상용차용 C2 타이어는 2030. 4. 1., 버스·대형 화물차용 C3 타이어는 2032. 4. 1.부터 적용됩니다. 전기차 및 플러그인 하이브리드차에는 구동 배터리의 내구성 기준을 적용합니다. 승용 전기차의 경우 배터리 에너지 용량이 5년 또는 10만km까지 초기 용량의 80%, 8년 또는 16만km까지 72% 이상 유지되어야 합니다. 경상용차에는 각각 75%와 67%의 기준이 적용됩니다.

EU에 차량을 수출하는 완성차 기업은 2026년 하반기부터 형식승인을 신청하는 모델이 Euro 7 적용대상에 해당하는지 확인하고, 배출가스뿐 아니라 브레이크·타이어 및 배터리 내구성에 관한 시험자료를 함께 준비하여야 합니다. 부품기업도 납품계약상 규격과 시험·인증 책임, 설계변경 통지 및 규제 미충족 시 비용부담 조항을 점검할 필요가 있습니다. 특히 배터리 내구성은 차량 출시 시점의 성능뿐 아니라 장기간의 성능 유지까지 요구하므로, 배터리 관리시스템과 열관리 기술 및 성능저하 데이터가 형식승인과 사후 적합성 관리에서 중요해질 것으로 보입니다.

미국 도로교통안전국, 운전대 없는 로보택시의 상용 운행 허용

임시 면제를 통해 연 최대 2,500대의 상용 운행 허용

미국 도로교통안전국(NHTSA)은 2026. 7. 30., 아마존 자회사 Zoox의 운전대와 페달이 없는 로보택시에 대해 2년간 연 최대 2,500대의 상용 운행을 허용했습니다(주 단위 승인 등은 별도입니다). 현행 자동차 안전기준은 사람이 직접 운전하는 차량을 전제로 하고 있어 이러한 차량은 정식 인증을 받기 어려웠으나, NHTSA가 임시 면제를 통해 상용 운행을 허용한 것입니다.

이와 함께 면제 승인 전에 생산된 차량도 승인 대상에 포함할 수 있도록 관련 규정이 개정되었습니다. 이에 따라 자율주행차 업체는 면제 심사와 차량 생산을 순차적으로 진행하지 않고 병행할 수 있게 되어, 승인 이후 실제 서비스까지 걸리는 기간을 단축할 수 있습니다. 동시에 NHTSA는 자율주행차 성능기준 마련에 착수했으나, 기준이 완성되기 전까지는 임시 면제를 활용해 상용 운행을 허용하고 그 과정에서 안전성을 관리할 방침입니다.

이번 조치는 미국이 자율주행차에 관한 통일된 안전기준이 마련될 때까지 상용화를 미루기보다, 일정 물량을 먼저 운행하도록 하면서 안전기준을 구체화하는 방향을 택했다는 점에서 주목할 필요가 있습니다. 국내에서도 운전대 없는 로봇택시와 목적기반차량의 상용화에 이르기 위해서는, 자동차 안전기준 특례와 임시운행허가를 실증 단계 이후의 상용 운행까지 연결하는 제도가 마련되어야 할 것으로 보입니다.

법무법인(유) 린은 자동차 관련 행정 규제나 특허와 영업비밀 분쟁 등, 모빌리티 산업 분야에서 풍부한 자문과 소송 경험을 가지고 있습니다. 그 중에서도 자동차·미래모빌리티 산업에 대한 높은 이해와 실무 경험을 갖춘 변호사와 전문가들이 모여 모빌리티팀으로 활동하고 있습니다.

본 뉴스레터에 대해 더 자세히 알고 싶으시거나 기타 문의사항이 있으신 경우, 언제든지 **린 모빌리티팀**으로 연락하여 주시기 바랍니다:

김용갑 변호사 (ygkim@law-lin.com, 02-3477-8695)

강민구 변호사 (mgkang@law-lin.com, 010-3907-9217)

오정필 변호사 (jpoh@law-lin.com, 02-3477-8695)

육근혁 변호사 (keunhyeok.yook@law-lin.com, 02-3477-8695)
