

Mobility Legal Updates

2026. 10. 29.

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).

유럽연합은 전기차와 배터리 등 전략 산업 분야에서 역내 생산 기반을 강화하는 입법을 추진하고 있습니다. 지난 3월 EU 집행위원회가 제안한 산업가속화법안은 공공조달과 보조금에 전기차 역내산 요건을 도입하고, 일정 규모 이상의 외국인직접투자에 조건을 부과하는 내용을 담고 있습니다. 이에 대하여 한국 정부도 지난 10월 15일 민관합동 TF를 꾸려 대응에 나섰습니다. 이번 뉴스레터에서는 법안의 주요 내용과 국내 기업이 살펴볼 사항을 소개해 드립니다.

EU 산업가속화법안¹, 전기차 역내산 요건과 외국인직접투자 조건 도입 추진

1. 제안 경과 및 입법 현황

2026. 3. 4. EU 집행위원회는 「전략 부문의 산업 역량 및 탈탄소화 가속을 위한 조치의 틀을 정하는 규정안」(Industrial Accelerator Act, 이하 '산업가속화법안')을 제안하였습니다.

이 법안은 ① 제조 프로젝트의 허가 절차 신속화, ② 공공조달과 공공지원에 적용되는 역내산·저탄소 요건, ③ 외국인직접투자 조건, ④ 산업가속화구역 지정을 담고 있습니다. 이

¹ 이 법안은 EU 이사회와 유럽의회에서 심의 중인 법령안으로서 향후 내용이 변경될 수 있습니다.

가운데 자동차 분야와 직접 관련되는 것은 ② 공공조달과 공공지원에 적용되는 역내산 요건 및 ③ 외국인직접투자 조건입니다.

산업통상부는 2026. 10. 15. 보도자료를 통해 7월 이사회안²과 9월 유럽의회안³이 순차적으로 나오면서 산업가속화법안의 입법 논의가 본격화되었으며, 연내 이사회안과 유럽의회안이 확정될 것으로 예상된다는 입장을 밝혔습니다. 아울러 입법 과정에서 역내산 우대 요건이 강화되고 신뢰할 수 있는 파트너에 대한 동등성 인정이 축소되는 움직임이 나타나 우리 기업에 대한 차별 우려가 커지고 있다고 설명하였습니다. 한국 정부는 제안 이후 4차례 정부입장서를 제출하고 EU 집행위원회와 유럽의회 관계자를 잇달아 만나 입장을 전달하였으며, 2026. 10. 15.에는 자동차·배터리·철강·원전 업계가 참여하는 민관합동 TF를 출범시켰습니다.

2. 전기차 역내산(Union origin) 요건

역내산⁴ 요건은 순수전기차(PEV), 외부충전 하이브리드차(OVC-HEV), 수소연료전지차(FCV)에 적용됩니다. 전기차 시장 전체를 규율하는 것이 아니라 공공조달, 구매보조금 등 공공지원, 법인차량 재정지원처럼 공공 자금이 투입되는 영역이 대상입니다. 특히 구매보조금 등 해당 지원 제도에는 관련 예산 전체에 이 요건을 적용하도록 되어 있습니다(안 제12조 제1항).

전기차 역내산 요건의 내용과 적용 시기는 아래와 같습니다. 적용 시기는 규정이 발효된 날을 기준으로 하며, 구체적인 날짜는 최종 입법 과정에서 정해집니다.

요건	내용	적용 시기
조립	EU 역내에서 최종 조립	발효 후 6개월
부품	배터리를 제외한 부품의 공장도가격 기준 70% 이상 역내산	
배터리	주요 구성부품 3개 이상(배터리 셀 포함) 역내산	
배터리(강화)	주요 구성부품 5개 이상(배터리 셀, 양극활물질, 배터리관리시스템 포함) 역내산	발효 후 3년

² 2026년 7월 이사회 의장국(아일랜드)이 회람한 이사회 수정안

³ 2026년 9월 유럽의회 공동보고관들이 제시한 보고서 초안

⁴ EU를 원산지로 하는 것을 의미합니다(안 제7조 제1항).

e-파워트레인	전력전자·구동모터·e-엑셀 등의 공장도가격 기준 50% 이상 역내산	
주요 전자시스템	첨단운전자지원시스템(ADAS), 중앙연산장치 등의 공장도가격 기준 50% 이상 역내산	

한편 제작사가 요청하는 경우, 전년도에 조립한 요건 충족 차량이 같은 기간 역내 등록 전기차의 85% 이상이면 12개월 동안 해당 제작사의 전기차 전체가 요건을 충족한 것으로 인정될 수 있습니다(안 부속서 III). 제작사는 발효 후 6개월부터 요건을 충족하는 차량의 적합성증명서를 발급할 때 이를 증명하는 문서를 함께 제공하여야 합니다(안 제15조).

요건을 적용하기 어려운 경우의 예외도 있습니다. 조달기관은 사실상 단일 공급자만 있거나, 최근 2년 내 적합한 입찰이 없었거나, 비용이 과도한 경우 등에는 요건을 적용하지 않을 수 있으며, 비용 차이가 25%를 넘으면 과도한 것으로 추정할 수 있습니다(안 제11조 제3항). 공공지원에서는 필요한 부품이나 완제품을 구할 수 없어 7개월을 넘는 지연이 예상되거나 최종 제품의 비용이 30%를 넘게 늘어나는 경우 이에 해당하는 것으로 추정할 수 있습니다(안 제12조 제3항).

3. 제3국 기업의 지위와 외국인직접투자 조건

한국 기업의 경우 한국산 부품이 역내산으로 인정되는지가 핵심입니다. 법안은 EU와 자유무역협정을 체결한 국가의 부품을 역내산으로 간주하도록 하고 있으며(안 제8조·제9조), 한국은 한-EU FTA 당사국으로서 이에 해당할 수 있습니다. 다만 EU 집행위원회는 법안 확정 이후 위임법(delegated act)으로 특정 국가를 이 대상에서 제외할 수 있어, 한국산 부품의 인정 여부는 최종 입법 결과에 따라 정해질 것으로 보입니다.

외국인직접투자에 대한 조건도 신설됩니다(안 제4장). 배터리, 전기차와 관련 부품 등의 분야에서 1억 유로를 넘는 투자이고 투자자의 국적국이 해당 분야 전 세계 제조능력의 40%를 초과하여 보유한 경우가 대상이며, 지분 49% 이하 보유, 역내 기업과의 합작, 역내 인력 50% 이상 고용 등 6개 조건 중 4개 이상(역내 인력 고용 조건은 필수)을 충족하여야 승인받을 수 있고 승인 전에는 투자를 실행할 수 없습니다(안 제17조·제18조). 다만 자유무역협정에 따른 약속이 있는 투자자와 투자에는 이 조건이 적용되지 않습니다.

4. 마무리 및 시사점

이번 법안은 아직 EU 이사회와 유럽의회의 심의를 거쳐야 하므로, 요건의 구체적인 내용과 적용 시기는 최종 입법 과정에서 달라질 수 있습니다. 다만 공공조달과 보조금에 역내 조립과 부품·배터리 조달 비율을 연계하는 방향은 제안 단계에서 이미 구체적인 수치로 제시되었고, 입법 과정에서 역내산 우대가 더 강화될 가능성도 거론되고 있습니다.

EU에 전기차와 배터리, 관련 부품을 공급하는 기업은 공공조달·보조금과 연계되는 판매 비중, 역내 조립·조달 현황, 공급망 단계별 원산지 자료를 점검해 둘 필요가 있습니다. 특히 한국산 부품이 역내산으로 인정되는지가 국내 기업에 미치는 영향을 좌우하는 만큼, 한국 등 제3국 부품의 인정 범위를 정하는 조문과 이를 보완할 위임법의 논의 경과를 함께 살펴볼 필요가 있습니다.

법무법인(유) 린은 자동차 관련 행정 규제나 특허와 영업비밀 분쟁 등, 모빌리티 산업 분야에서 풍부한 전문과 소송 경험을 가지고 있습니다. 그중에서도 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)
