Since 2003
한국자동차제작자협회
회원들의 소통공간
www.kovema.or.kr

23 ANNIVERSARY YEARS
한국자동차제작자협회

Vol.20

특장차저널

2026년 상반기

한국자동차제작자협회

화물차 운행 안전
4가지를 조심하세요!

TS 한국교통안전공단

한국자동차제작자협회 회원들의 소통공간
www.kovema.or.kr

특장차저널

Contents 2026 Vol.20

04 **협회장 인사말**
2026 병오년(丙午年)은 변화를 넘어선 성장의 해로

07 **테마특집 - 2026년 변화가 살길이다**

08 테마특집 1 - 전기차 부족함을 메워라, 주행거리 연장형 전기차(EREV)

11 테마특집 2 - 2026년 주목할만한 상용차 업계 주요 변화

14 테마특집 3 - 중국을 시작으로 번지는 EREV 출시

20 **기획특집**
일률적 전장 제한 수정 시급하다

24 **정책브리핑**
기후에너지환경부, 국토교통부 등

28 **이슈브리핑**
공공기관 무공해차 의무구매 실시, 기회인가 아닌가?
기술, 정책 등 전방위로 시작되는 페달오조작 방지 대책

32 **글로벌 핫이슈**
CES 2026, A.I와 모빌리티 융합의 장

34 **자동차제작자칼럼**
화물차 안전운임제 다시 시작한다

36 **통계**
EU-신규 상용차 등록 : 2025년 1~3분기 버스 외 크게 감소

38 **테크닉 이슈**
대형 상용차 우회전 보행사고 치사율 승용차의 27배, 제도적 보완 시급

40 **핫이슈**
국내 자율주행차 사고통계 최초 공개
알아두면 유익한 특장차 관련 실증 특례

44 **핫스팟**
재팬 모빌리티쇼 2025, 탄소중립 상용차의 새로운 기준 제시

46 **함께합니다**
신규회원사 소개

48 **협회 및 회원사 소식**

52 **자동차제작자협회 임원사**

54 **회원사 현황**

56 **한국자동차제작자협회 소개 & 회원가입 안내**

특장차저널 통권 20호 2026년 2월호 **발행 및 편집** 한국자동차제작자협회 홍보팀 (02-783-5005)
서울특별시 강남구 광평로 56길 8-13, 수서타워 2004~6호(수서동) **홈페이지** http://www.kovema.or.kr
협회보 담당 이메일 kovemal@kovema.or.kr **디자인 및 제작** 현우피엔피 (02-587-9767)

2026 병오년(丙午年)은 변화를 넘어선 성장의 해로

안녕하십니까 존경하는 한국자동차제작자협회 회원사 여러분!
2026년 병오년(丙午年) '붉은 말의 해'가 밝았습니다.

말은 예로부터 힘차게 대지를 박차고 앞으로 나아가는 진취의 상징이었습니다. 특히 붉은 말은 열정과 역동성, 그리고 끊임없는 도전정신을 의미합니다. 혼자가 아닌 무리를 지어 달리는 말의 모습처럼, 올해는 회원사 모두가 함께 힘을 모아 새로운 미래를 향해 힘차게 달려가는 한 해가 되기를 소망합니다.

지난 2025년은 다사다난했던 한 해였습니다.
빠르게 변하는 국제정세 속에 6월 임시대선을 통해 정부가 교체되며 행정기관의 업무 기조가 다소 혼란스러워지는, 복합적인 사회·경제적 상황에 직면했습니다. 그러나 우리 협회는 신임 상근이사를 영입, 어려움 속에서도 특장 업계를 위한 기반을 한층 더 견고히 다질 수 있도록 최선을 다했습니다.

지난해 협회는 업계 발전과 회원사 권익을 위해 불합리한 제도개선과 현장의 목소리를 반영하는 데 주력했습니다.

신차부터 우선 적용되는 자동차 사이버보안 관리체계 인증과 관련한 업계 이익 보호를 위한 대응에 나서 단계제작자동차와 트레일러의 경우 추가로 제작·조립한 부분이나 피견인자동차가 기존 인증받은 자동차의 전자장치에 영향을 미치지 않는 경우 면제받을 수 있도록 관련 시행법령 개정을 끌어냈습니다.
사이버보안 관리체계 인증 적용 회원사의 경우 자동차안전연구원에서 실시하는 무료 기술지원 컨설팅을 받을 수 있도록 안내하였습니다. 앞으로도 관련 내용에 대한 간담회나 설명회 개최 등을 통해 자동차안전연구원을 비롯한 여러 완성차업계가 함께 논의할 수 있도록 추진 중입니다.

2024년부터 논의되었던 구급차 제작 시 운전석 구획 칸막이와 간이침대 사이 간격 100cm 이상 확보하는 기준 관련 법률 개정안에 대해 구급차 제작기준과 시행일, 경과 조치 소급 적용 등이 업계 제작환경을 반영하기에 미흡하다고 판단, 적극적으로 보건복지부에 의견서를 제출하고 대응하였습니다.
이러한 노력의 결과 최종적으로 70cm 이상 공간을 확보하는 내용이 반영된 「응급의료에 관한 법률」이 개정되어 2025년 4월 1일 공포되었습니다. 시행일도 최소 2년의 유예기간을 확보하여 업계가 대응할 수 있는 시간을 마련하였습니다.

특장자동차 안전 및 관리제도 개선에 대해 한국자동차모빌리티안전학회와 지속적으로 간담회를 가지며 협력 강화 방안을 협의하는 한편 정책 세미나, 연구 활동 등을 추진 중입니다.

대외협력체계 활성화를 위한 다양한 활동을 진행하였습니다.
협회는 현대자동차 국내SV사업실과 산업군별 회원사들을 초청, 업계 활성화를 위한 간담회를 개최하였습니다. 이를 통해 유대 강화는 물론 시장 현황 공유, 상호 협력방안에 대해 논의하였으며, 사이버보안 온라인 설명회를 개최, 현대자동차 특장 사이버보안 대응 방법 등에 대해 안내하는 시간을 가졌습니다.

또한 기아자동차 특수상품기획팀과도 'K특장 강화산업'을 추진, 올해에도 업계 해외 현지생산 거점 확보 및 판매 등을 위한 업무 협의를 진행하고 있습니다.

현대차, 타타대우 등 완성차업계 관계자들과 협회장 및 임원진들의 지속적인 만남과 공장 등 현장 방문을 통해 업계 현황 및 상생 발전을 위한 현장의 소리를 듣는 한편 애로사항 해소와 지원방안을 적극적으로 모색하고자 노력하고 있습니다. 올해 1월에도 타타대우모빌리티 대표이사 등 관계자들을 초청하여 전북지역 임원사들의 공장 현장을 방문하고 업무 협의를 진행하였습니다.

한국자동차모빌리티안전학회가 주관하는 추계학술대회에 초청받아 자동차 및 모빌리티 관련 여러 분야의 명사들과 친교의 시간을 갖는 것은 물론 협회 이사가 자동차 제작 제도개선과 관련한 논문을 발표하는 등 업계 발전 방안 모색을 위한 활동을 꾸준히 펼쳐 나갔습니다.

기술력 확보와 회원사와의 유대강화를 위한 해외 전시회 참여도 이어가고 있습니다.

일본 최대 자동차 박람회인 '동경 모빌리티 박람회' 참관을 통해 AI, 친환경 산업 등을 포괄한 미래 산업 동향을 확인하였으며, 중국 최대 특장차 박람회인 '중국 무한 상용차·특장차 박람회'에서는 최신 상용차 및 특장차, 주요 부품 및 시스템과 관련한 전자·스마트 기술을 관람하면서 업계 간 친목 도모와 정보교환의 시간도 가졌습니다.
해외뿐만 아니라 '2025 대한민국 국제방위산업전시회(KADEX)' 등 국내 전시회에도 회원사들과 함께 참관하며 방산 산업 및 새로운 분야의 동향을 확인할 수 있었습니다.

존경하는 회원사 여러분!

우리는 지금 빠르게 변하는 국제정세와 복합적인 사회·경제적 상황에 직면해 있습니다. 예측하기 어려운 변화가 이어지는 가운데, 새로운 대응과 과감한 전환이 요구되는 시기입니다.

이럴 때일수록 우리는 '마부정제(馬不停蹄)', 즉 쉼 없이 달리는 말처럼 끊임없이 전진한다는 마음가짐을 가지고 한뜻으로 나아간다면 어떤 어려움일지라도 기회로 바꾸고 더 나은 내일을 열 수 있을 것입니다.

저와 협회는 모든 역량을 모아 2026년 새로운 변화와 도약의 길을 만들어 가겠습니다.
새해에는 회원사 여러분들의 가정에 행복과 웃음이 가득하고, 소망하시는 모든 일들이 풍성한 결실로 이어지기를 진심으로 기원합니다.

감사합니다.

2026년 2월
한국자동차제작자협회 회장 이상열 드림

TATA DAEWOO MOBILITY

"특장을 위한 설계, 완성의 기준이 되다"

구쎈 특장 전용 샤시

공간의 혁신, 효율의 새로운 기준

덕트 일체형 에어크리너, 에어탱크 일체형 배터리,
후처리장치와 브레이크 챔버 전방이동으로 완성된 최적의 구조.
여기에 동급 최초 앨리슨 트랜스미션 9단 전자동 변속기 적용까지.

특장을 위한 설계, 타타대우 '구쎈' 특장 전용 샤시가 완성합니다.

SPECIAL ISSUE

2026 변화가 살길이다

테마특집1 전기차 부족함을 메워라, 주행거리 연장형 전기차(EREV)

테마특집2 2026년 주목할만한 상용차 업계 주요 변화

테마특집3 중국을 시작으로 번지는 EREV 출시

전기차 부족함을 메워라, 주행거리 연장형 전기차(EREV)

최근 친환경 차량 보급과 관련한 새로운 움직임이 포착되고 있다.
순수 전기차(Battery Electric Vehicle, 이하 BEV)의 여전히 비싼 비용에 따른 일시적 수요 정체와 충전, 화재 위험성 등을 극복하기 위한 전략적 선택지로 '주행거리 연장형 전기차(Extended-Range Electric Vehicle, 이하 EREV)'에 주목하는 업체들이 늘고 있다.

연비 좋고 배출가스 적은 게 장점

최근 글로벌 자동차 업계는 완전 BEV로의 전환에 적극적으로 나서고 있다. 하지만 여러 가지 이슈로 초기 흥행 성적에 비해 점차 시장 반응이 좋지 않자 '영리한 우회로'에 눈길을 주고 있다. 바로 'EREV'가 그 주인공이다.

그저 스쳐 지나가는 과도기적 기술로 치부됐던 EREV는 최근 기존 BEV의 배터리 가격 부담과 충전 인프라의 한계, 화재 위험성을 동시에 해결할 카드로 부상하며 미국의 포드, 현대자동차 등 국내외 완성차 업체들의 핵심 전략으로 부상하고 있다.

이러한 동향에는 EREV 기술이 가지는 장점이 큰 비중을 차지한다. 구조는 물론 배터리 잔량이 일정 수준 이하로 떨어지면 탑재된 소형 가솔린 엔진이 가동되는 '직렬형'으로 전기차에 가깝다. 순수 전기차와 다른 점은 엔진이 바퀴를 직접 굴리지 않고, 오직 배터리를 충전하는 '발전기' 역할만을 수행한다는 점이다.

최근 유럽에서 인기를 끌고 있는 플러그인 하이브리드 차(Plug-in Hybrid Electric Vehicle, 이하 PHEV)와도 다른데, 이는 엔진과 모터가 함께 바퀴를 구동하거나 번갈아 쓰는 '직병렬형'으로 내연기관과 전기차의 중간 형태이다. 차이점은 EREV는 전기 모터로만 주행하고 엔진은 충전에만 쓰는 반면, PHEV는 엔진과 모터가 직접 바퀴를 굴릴 수 있다는 점이 가장 큰 차이다.

EREV의 엔진은 가장 발전 효율이 좋은 토크·회전수 대역을 정속으로 회전해 연비가 좋고 일반 내연기관 차에 비해 배출가스가 적다는 장점이 있다. 충전 인프라 걱정이 없어 장거리 주행에 유리하며, 전기차의 정숙성과 가속력을 유지한다는 점도 눈에 띈다.

반면 순수 전기차가 아닌 만큼 내연기관 특유의 관리 요소는 여전히 있고, 친환경차가 아닌 '저공해차'로 분류돼 독일, 프랑스 등 주요국에서는 BEV의 전폭적인 혜택을 제대로 받지 못한다. 이는 배터리 방전 후 주행 시 일반 내연기관 차량과 유사한 오염물질이 배출될 수 있다는 한계가 있기 때문이다.

한편, 2026년 현재 공개된 EREV 사양을 살펴보면 과거보다 엔진 효율을 극대화하여, 소형 배터리(BEV 대비 약 30% 축소)만으로도 1회 충전 및 주유 시 합계 900~1,000km 이상의 주행거리를 확보한 것으로 나타났다.

전기차 화재 위험성 줄이는 차?

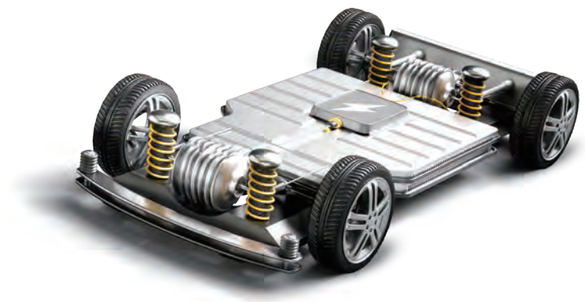
BEV의 확산과 함께 그림자처럼 따라붙는 이슈가 바로 '화재'이다.

최근 배터리 열 폭주(Thermal Runaway)로 인한 화재가 진압의 어려움은 물론 재발 우려도 제기되고 있어 소비자들의 불안감을 증폭시키고 있다. 이런 안전 문제에 대한 대안으로 EREV가 떠오르며 새로운 평가를 받고 있다.

최근 잇따른 전기차 화재 사고는 비단 배터리 자체의 결함뿐 아니라, 충격에 취약한 하부 배치 구조, 그리고 열 폭주 현상 발생 시 급격한 온도 상승과 유독가스 배출로 이어진다는 점에서 심각성이 크다.

지난해 삼성화재 교통안전문화연구소는 2022년부터 2024년까지 삼성화재에 접수된 전기차 배터리 손상 사고 405건의 사고 데이터를 바탕으로 '전기차 고전압 배터리 손상 사고분석 결과'를 발표했다.

이에 따르면 전기차 배터리 손상 사고는 주행 중 도로 위에 있는 돌멩이 등에 부딪혀서 발생하는 경우가 많았고, 사고 직후에는 배터리에 이상이 없다가 1주일 이상이 지난 후 고장이 발생하는 경우가 전체의 1/4에 달했다. 특히, 여름철에 많이 발생했으며, 이는 손상된 배터리



내부로 수분이 유입되거나 습기가 차는 것이 주된 원인이었다.

문제는 이런 결함이 눈에 보이지 않고 바로 증상으로 나타나지 않아 사고 후에도 운행을 지속하다 1주일 이상 지난 후에야 손상을 발견하고 사고 접수하는 비율이 전체 사고의 23.7%를 차지하는 등 사고 위험성을 높이는 것이다.

연구소는 전기차 운전자가 차량 하부 배터리에 큰 충격을 감지한 경우, 당장은 주행에 이상이 없더라도 신속히 점검받아야 할 필요가 있다고 조언했다.

한번 발생한 배터리 화재는 진압이 매우 어려운 것은 물론 완전히 진압될 때까지 장시간이 소요되고, 잔불 재발 위험도 높아 소방 당국에도 큰 부담으로 작용하고 있다.

미국 NHTSA(도로교통안전국), 국내 소방청 등에서 발표한 화재 통계를 살펴보면 여전히 내연기관차의 화재 발생 건수가 가장 높지만, 단위 주행거리 당 혹은 등록 대수 대비 화재 발생률을 따져보면 BEV의 위험성도 높아 논란은 계속되고 있다.

이런 상황에서 EREV가 배터리 용량의 물리적 축소라는 구조적 특성이 있어 '안전 이점'을 부각하는 핵심이 되고 있다.

EREV는 BEV 대비 훨씬 작은 용량의 배터리 팩을 탑재한다. 예를 들어, 일반적인 BEV가 60~100kWh 이상의 배터리를 사용하는 반면, EREV는 20~40kWh 수준 배터리로 전기 모드 주행을 지원한다.

구간	장점(Pros)	단점(Cons)
사용자 경험	충전 불안(Range Anxiety) 완전 해소, 주유를 통한 빠른 기동성 확보	엔진 가동 시 소음 및 진동 발생, 내연기관 특유의 관리 요소 잔존
경제성	대용량 배터리 미탑재로 차량 가격 인하 가능	복합적인 구동계 구조로 인한 차체 중량 증가 및 설계 복잡도
환경성	도심 단거리 주행 시 탄소 배출 '제로' 가능	배터리 방전 후 주행 시 일반 내연기관 차량과 유사한 오염물질 배출

<표 1> EREV의 장점과 단점

구간	전동화율		구동 방식	평균 배터리	외부 충전
마일드 하이브리드 (MHEV)	낮음 ↑ ↓ 높음		엔진주행 + 모터보조	0.5 ~ 1kwh	불필요
풀 하이브리드 (HEV)			엔진/모터 병행, 자가 충전	1 ~ 2kwh	불필요
플러그인 하이브리드 (PHEV)			전기 또는 하이브리드 모드 선택	10 ~ 20kwh	필요
주행거리 연장 전기차 (EREV)			모터 주행 + 엔진 발전	20 ~ 40kwh	필요
순수 전기차 (BEV)			100% 전기 모터 주행	60 ~ 100+kwh	필수

<표 2> 한눈에 보는 EV 정리(출처 : 포스코퓨처엠 블로그)

배터리 용량이 작다는 것은 열 폭주 발생 시 연소할 에너지원이 상대적으로 적다는 의미이며, 이는 곧 화재 발생 가능성과 규모를 줄일 수 있는 잠재력이 있다고 해석할 수 있다.

또 소용량 배터리는 대용량 배터리보다 열관리 시스템 설계 및 구현이 상대적으로 쉬워 배터리 과열을 막기 위한 효율적인 냉각 시스템을 적용하여 열 폭주 위험을 더 낮출 수 있다.

현재까지 공개된 통계로는 EREV가 BEV보다 화재 위험성이 현저히 낮다고 단정하기에는 부족한 상황이다. 또 소형 엔진이 탑재되므로 내연기관 특유의 화재 위험성(연료 누유, 고온 부품 등)은 여전히 존재한다. 그러나 하이브리드(HEV)나 플러그인 하이브리드(PHEV) 차량의 화재 발생률이 내연기관 차와 BEV의 중간 수준이라는 점을 고려한다면 배터리 비중이 낮아지는 만큼 위험성도 감소할 것이라는 기대감이 있다.

충전 스트레스 줄여주는 긴 주행거리도 큰 장점

EREV은 주행거리 연장형 전기차, 그 의미 그대로 주행거리가 긴 것을 특징으로 하고 있다.

2027년 EREV를 북미와 중국 시장에 출시할 예정인 현대자동차는 홈페이지를 통해 'EREV'를 설명하면서 '전기차에서만 느낄 수 있는 특유의 주행 상품성을 적용하고 완충 시 900km 이상 주행이 가능하게 하는' 기술이라고 설명한다.

보통의 BEV가 완충 시 약 400~600km 정도 주행 가능한 것에 비하면 상당한 수준이며, 전기차 충전소를 찾아가 기다릴 필요 없이 주유하면 다시 사용이 가능하다는 강점이 있다.

또 하나 최근 전기차 구입 시 소비자가 고려하는 중요한 사항 중 하나인 'V2L(Vehicle to Load : 대용량 배터리를 이동식 전원으로 활용하는 기술)' 확장성 역시 매력적이다. 엔진이 상시 발전을 지원하므로 캠핑이나 비상 상황 시 외부 전력 공급 능력이 월등히 뛰어나기 때문이다.

특히 대형 차량의 경우 정지 후 출발할 때 더 많은 에너지가 들어가기 때문에 원활한 구동을 위해 충분한 배터리를 적재하면 무게가 무거워지는 한계가 있다. 이에 배터리 팩 수를 최소화하면서 엔진을 싣는 방식의 EREV로 무게를 조정할 수 있다는 점이 업체들의 마음을 움직이고 있다.

주행거리는 수요에 결정적인 역할을 하므로 최근 BEV 생산 및 판매 세계 1위를 점유하고 있는 중국의 경우 기술 발전으로 주행거리를 늘리고 있으며, 핀란드에서는 전기 트럭의 주행거리를 늘리려 주행 중 전기 충전이 가능하도록 전선을 고속도로에 설치해 운영하고 있다. 모두 기존 전기차의 약점을 보완하기 위한 노력이다.

EREV는 BEV의 충전 및 주행거리 불안감을 해소할 뿐만 아니라, 화재 안전성이라는 민감한 영역에서도 상대적인 이점을 제공한다. 물론 완전 친환경 차가 아니라는 단점은 있지만 현실적인 장점을 내세워 전동화 시대의 유력한 'Plan B'로 자리매김할 가능성이 커 보인다.

2026년 주목할만한 상용차 업계 주요 변화

올해 정부는 총 728조 원의 슈퍼 예산을 편성하며 경제 체질 개선에 나섰다. 이중 특히 물류와 상용차 분야에서는 '디지털 대전환(DX)'과 '안전망 강화', '수송부문 전동화'가 핵심 키워드가 될 것으로 예상된다.

물류·상용차 디지털 대전환

정부는 올해를 시작으로 2035년까지 '제6차 국가물류기본계획'을 본격적으로 가동한다.

과거 노동 집약적이었던 물류 산업을 AI와 디지털 기술이 주도하는 첨단 산업으로 재편하는 것을 골자로 하는 국토교통부의 물류 산업 지원 예산은 약 219억 4,500만 원으로 편성되어 전년(199억 원) 대비 상승했다.

특히 스마트물류센터 조성지원에 137억 6,400만 원을 투입, 스마트물류센터를 인증하고 이차보전하는 물류시설 첨단화를 지원한다. 이 외에 물류기업의 효율화 기반 조성 및 전문인력 양성지원을 강화한다.

물류센터 확보가 어려운 중소업체를 위한 '스마트 공동물류센터' 건립에 35억 6,000만 원을 배정했다. 군 위탁컨테이너 화물자동차 관리비는 지난해에 비해 약간 줄어든 26억 6,900만 원 등이 반영됐다.

같은 사업 묶음 안에 친환경물류지원 9억 7,500만 원, 전환교통지원 35억 2,300만 원 등이 포함돼 물류·운송 효율화와 저탄소 물류체계 전환을 뒷받침한다.

환경부 역시 예산 15조 9,160억 원 중 상당액을 수송부문 전동화에 집중적으로 투입하면서, 특장차 업계의 대대적인 체질 개선을 지원할 것으로 보인다.

전기·수소 상용차 금융·인프라 지원

기후에너지환경부(이하 기후부)는 2026년도 예산에서 무공해차 보조금과 전환지원금, 융자 등 수송부문 전동화를 핵심 축으로 설정했다. 그중 눈에 띄는 것은 올해 신설된 전기차 전환지원금 1,775억 원이다. 이는 내연기관 차량을 전기차로 교체하는 운수사업자의 초기 구매 부담을 덜어주려는 조치로, 전기·수소차 구매보조금 단가는

2025년 수준을 유지하되, 택시·버스·화물차 사업자 등이 차량을 전환할 때 추가 지원금을 받을 수 있게 됐다.

승용차는 물론 버스와 화물차까지 포괄하는 이번 지원책은 상용차 중심의 특장차 업계에 직접적인 영향을 미칠 전망이다.

여기에 기후부는 수소 차량 보급 지원과 충전소 구축사업도 가속하기로 했다.

지난 1월 4일 발표한 자료에 따르면 2025년 수소차는 2024년에 비해 182% 늘어난 6,903대가 보급됐다. 특히 수소 승용차는 7년 만에 신차가 출시됨에 따라 전년도 대비 210%가 증가한 5,708대를 기록했다.

올해는 이 분위기를 살려 주행거리가 길고 충전 시간이 짧은 수소버스 1,800대(저상 800대, 고상 1,000대)를 비롯해 승용 6,000대 및 화물·청소 20대를 포함한 총 7,820대 보급하기 위해 국비 5,762억 원을 지원한다.(승용(2천 250만 원), 저상버스(2억 1천만 원), 고상버스(2억 6천만 원), 화물(2억 5천만 원), 청소(7억 2천만 원), 스택교체(3천 5백만 원)).

이와 함께, 수소차 충전 편의 개선을 위해 수소충전소 구축사업도 확대해 나가기로 했다.

지난해 75기의 수소충전소를 구축해 누적 기준 461기, 268개소로 구축 목표인 누적 450기를 달성하는 한편 특히 67기(액화 50기, 기체 특수 17기)의 상용차용 수소충전소를 집중적으로 구축해 수소버스 보급 촉진에 필요한 충전시설을 확충했다.

구분	사업명	수단 유형	대상 차종·분야	2026년 규모·단가 방향	핵심 내용·정책 의의
보조금	전기·수소차 구매보조금	보조금	승용·버스·화물	2025년 수준 단가 유지, 총 규모 수조 원대 내 편성	무공해차 보급의 기본 축으로, 상용 전기화물차·전기버스·수소버스 등에 동일 체계 적용
보조금 (전환)	전기차 전환지원금	추가 보조금(신규)	택시·버스·화물차 등 운수사업자	1,775억 원 (신규)	내연기관 영업용 차량을 전기차로 교체할 때 추가 지원, 상용차 조기 교체 촉진
보급 (수소 상용)	수소차·수소충전소 보급사업	보조금+인프라	수소버스·수소승용·수소화물·수소청소차·충전소	국비 5,762억 원, 차량 7,820대 (버스, 승용, 화물·청소차 등) 지원	중·대형 수소버스·화물·청소차 보급과 충전소 확대를 묶은 수소 상용차 패키지 사업.
상용 특수차	수소 화물·청소차 보급	보조금 (지자체 매칭)	폐기물 청소차·화물 수소트럭	대당 국고 수천만~수억 원 수준 예상	지자체 추가 지원과 결합해 초기 구매비의 상당 부분을 공공이 부담, 특수·상용차 시장 전환 유도
금융	전기·수소차 구매융자	융자 (신규)	전기·수소버스·전기화물 등 상용차 중심	737억 원 (신규)	대당 보조금 외에 장기·저리 융자로 상용차 사업자의 초기 자금 부담을 완화.
금융·인프라	전기·수소차 인프라 펀드	펀드 (신규)	충전·충전소 인프라, 상용차 거점 충전소	740억 원 (신규, 민간 자본 매칭 전제)	물류기지·차고지 등 상용차 거점 인프라에 민간 투자를 끌어들이는 구조
보험	전기차 안심보험	보험지원 (신규)	전기차 (승용·상용 공통)	20억 원 (신규)	화재·사고 시 손해배상 부담에 대한 우려를 낮춰 전기 상용차 도입 리스크를 줄이는 장치
인프라	수소충전소 구축·운영 지원	인프라 보조·운영비	수소버스·수소화물·수소특수차용 충전소	수소차 보급사업 예산에 포함	상용 수소차 운행이 가능한 권역별 충전 인프라망 구축, 노선·물류 거점 중심 배치

<표 1> 2026년 기후에너지환경부 상용차 관련 주요 예산·사업

▲ 기후에너지환경부는 올해 수소충전소 누적 500기 이상 구축을 목표로 국비 1,897억 원을 지원한다.

기후부는 2030년까지 660기 이상의 수소충전소 구축을 위해 올해에는 누적 500기 이상 구축을 목표로 국비 1,897억 원을 지원한다. 특히 수소차 보급이 저조해 충전소가 구축되지 않은 지역을 위해 수소 공급·저장 기능을 갖춘 장비를 차량에 탑재, 다양한 장소에서 수소차에 수소를 충전할 수 있도록 하는 설비(충전용량 25kg/h 이상, 국비 17.5억 원 지원)인 '이동식 수소충전소' 설치 시범사업을 추진해 수소차 보급을 촉진할 계획이다.

협회, 특장차산업 경쟁력 강화 나서

지난해 한국자동차제작자협회(이하 '협회')는 특장차업계 발전과 회원사 권익을 위해 불합리한 제도개선과 현장의 목소리를 반영하는 데 주력했다.

올해 역시 정부 정책에 발맞춰 특장차산업 경쟁력 강화를 위한 다각도의 제도개선 과제를 추진한다.

2026년 2월 유관기관들을 초청, 특장차 관련 제도개선 추진 간담회 개최를 시작으로 소규모제작자의 계속안전검사 범위 확대방안 등 각종 제도개선에 대한 공감대를 형성하고 공론화하기 위해 분야별로 의견을 수렴하여 적극적으로 대응할 예정이다.

지난해 신차부터 적용되었던 자동차 사이버보안 관리체계(CSMS) 인증에 대해 사이버보안 해킹 대응 주체 관련 가인드라인 제작에 대해 특장사의 의견을 반영할 수 있도록 적극적으로 참여하고 있으며, 원제작사(현대, 타타대우, 수입차 제작사 등)가 인증한 자동차에 특장사가 네트워킹할 수 있도록 범용 인터페이스 구축 등 업무협의 및 업계의견 수렴을 위한 간담회 개최 등을 대응하고 있다.

최대안전경사각도 완화의 경우 국토교통부와 지속적인 업무협의를 통해 제도 완화의 필요성과 공감대는 형성되어 있으며 변화하는 정부 기조에 발맞추어 최대한 법 개정이 이루어질 수 있도록 노력하고 있다.

이 밖에도 특장자동차의 안전 및 관리 등 각종 제도개선에 대해 전문적이고 심도 있게 대응하기 위하여 한국자동차모빌리티안전학회와 지속적으로 협의하여 정책 세미나 및 연구 활동 등을 추진하고 있다.

완성차 업계 등 다양한 분야의 대외협력체계 활성화도 꾸준히 추진한다.

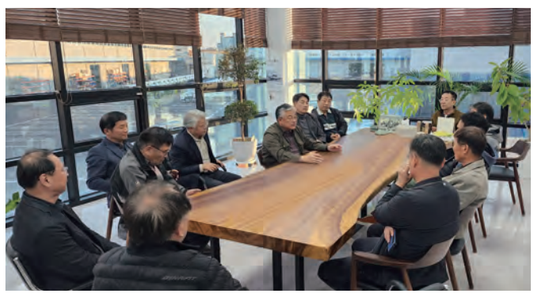
협회는 지난해 현대자동차 국내SV사업실과 산업군별 회원사들을 초청, 업계 활성화를 위한 간담회를 개최했으며, 기아자동차 특수상품기획팀과도 'K특장 강화산업'을 추진했다. 올해에도 업계 해외 현지생산 거점 확보 및 판매 등을 위한 업무 협의를 진행하고 있다.

현장의 소리를 반영하고자 현대차, 타타대우 등 완성차업계 관계자들과 협회장 및 임원진들의 만남, 공장 등 현장 방문을 통한 현장의 소리를 듣고 애로사항 해소와 지원방안을 적극적으로 모색하고 있다. 이미 지난 1월에도 타타대우모빌리티 대표이사 등 관계자들을 초청, 전북지역 임원사들의 공장 현장을 방문하고 업무 협의를 진행한 바 있다.

첨단 기술력 확보를 위한 활동도 적극적으로 나서고 있다. 특히 일본, 중국 등 해외는 물론 국내 관련 전시회에 회원사들과 함께 참관하면서 최신 상용차 및 특장차, 주요 부품 및 시스템과 관련한 전자·스마트 기술을 관람하면서 업계 간 친목 도모와 정보교환의 시간도 가졌다.

위에서 살펴봤듯이 새로운 정부는 확대된 예산을 집행하지만 상용차 업계는 전기 트럭 보조금 신설이라는 호재보다는 전체적인 상용차 예산이 전년 대비 약 11% 줄었다는 점에 우려를 표하고 있다.

또 중대형 화물차의 전동화 속도를 맞추기 위한 충전 인프라 확충이 어느 정도 성공을 거둘 것이냐에 주목하고 있다.



중국을 시작으로 번지는 EREV 출시

주행거리 연장형 전기차(Extended-Range Electric Vehicle, 이하 EREV)는 '전기차처럼 달리지만, 배터리가 떨어지면 차 안의 작은 엔진이 발전기 역할을 해 전기를 만들어 주는 기술을 적용한 차'로, 순수 전기차(Battery Electric Vehicle, 이하 BEV)와 플러그인 하이브리드(Plug-in Hybrid Electric Vehicle, 이하 PHEV) 사이를 메우는 과도기 해법이자 하나의 독립 세그먼트로 빠르게 성장하고 있다.

2035년까지 연평균 15~ 20.5% 성장 예상

글로벌 시장조사기관 메티큘러스 리서치(Meticulous Research) 사는 지난해 12월 2025년 전 세계 EREV 시장 규모를 386억 3천만 달러로 추산하면서 2025년부터 2035년까지 연평균 20.5%의 성장률을 기록하며 2,495억 달러에 이를 것으로 전망했다.

▲ <그래프 1> EREV 시장 성장세(2024년~2034년, 단위 : 억달러)
(출처 : www.towardsautomotive.com)

또 다른 시장조사기관인 트워드스오터모티브(towardsautomotive)도 EREV 시장이 2025년 86억 6천만 달러에서 2034년 316억 9천만 달러로, 연평균 15.5%의 성장을 예상했다.

2035년까지 연평균 15~ 20.5% 성장 예상

일반적인 EREV는 도심 출퇴근에 충분한 50~150km급 순수 전기 주행거리와 400~800km 이상 총 주행가능거리를 제공해, 일상 주행은 사실상 전기차처럼 운행하면서도 장거리나 충전이 어려운 환경에서 심리적·실제적 '주행거리 불안'을 줄이는 것이 특징이다.

현재 이 시장의 주류를 이루고 있는 사양은 소형 3·4기통 가솔린 엔진(또는 로터리·마이크로 터빈 등)을 제너레이터로 쓰고, 고용량 리튬이온 배터리와 1~2개의 구동 모터를 조합한 '시리즈 하이브리드형 EREV'다.

최근에는 배터리 에너지 밀도 향상으로 전기 모드 주행거리가 약 160~320km 수준까지 늘어났고, 70% 이상 시간을 전기 모드로 달리는 중국형 사용 패턴이 더해지면서 '전기차에 근접한 경험'을 제공하는 쪽으로 설계되고 있다.

기술의 핵심은 전력 변환 효율을 높이는 것으로, 이를 위해 실리콘카바이드(SiC) 파워 모듈, 고집적 구동 모듈, 소형·고효율 발전 엔진 개발이 필요하다.

2018년부터 EREV를 판매해 온 중국 리오토(Li Auto)는 이를 위해 자체 개발한 SiC 파워 모듈을 탑재한 전기 구동계를 양산에 투입해, 에너지 손실을 줄이면서 정숙성과 출력 성능을 동시에 끌어올렸다고 밝히고 있다.

최근 주목받고 있는 EREV는 사실 15년 전인 2010년 쉐보레 볼트(Volt)로부터 시작됐다.

당시 쉐보레는 약 80km 안팎의 전기 주행거리를 확보해 미국 운전자 다수의 '하루치 통근'을 전기만으로 처리하는 것을 목표로 했다.

하지만 미국 시장의 세단 수요 급감과 SUV 선호, 플러그인 하이브리드에 대한 규제 인센티브 축소, 공장 구조조정 등 요인이 겹치면서 GM은 2019년 볼트 생산을 종료했다.

BMW 역시 배터리 용량 확대와 규제 변화로 유럽에서 '모듈형 주행거리 연장 전기차(REx)' 옵션을 중단한 후 미국·일본 중심 제한적 판매 후 전기차 신모델로 방향을 전환했다.

미국의 경우 캘리포니아 대기자원위원회(CARB)의 '범위 확장형 전기차(BEVx)' 분류가 일부 지역에서는 '전기 주행 범위가 가솔린 주행 범위보다 길 것' 등 엄격한 기준을 충족해야만 순수 전기차에 준하는 인센티브를 받을 수 있다는 점도 이러한 생산종료 결정의 한 배경이 되었다.

유럽 역시 2035년 내연기관 신차 판매 금지 등 강력한 탈탄소 목표가 추진되는 가운데, EREV를 '과도기 기술'로 보면서 장기적인 규제 프레임을 순수 전기차에 맞추는 경향이 강하다.

반면 중국을 비롯한 일부 신흥국은 충전 인프라 격차, 전력망 부담, 소비자 심리 등을 고려해 EREV와 PHEV를 일정 기간 적극적으로 활용하는 정책 노선을 택하고 있으며, 이에 따라 EREV 판매가 전체 전동화 시장에서 상당한 비중을 차지한다는 분석이 나온다.

시장조사에 따르면 리오토와 AITO(화웨이·세레스 합작) 등 중국 브랜드가 2025년 기준 EREV 판매의 상당 비중을 차지하며, SUV 차급이 시장의 주류로 자리 잡았다.

리오토 L 시리즈(L6·L7·L8·L9)는 1.5리터 가솔린 엔진을 발전기로 쓰는 시리즈 하이브리드 구조에 대용량 배터리를 결합해, 약

160~320km급 전기 주행거리와 약 1,300km가 넘는 총 주행가능거리를 내세우고 있다.

화웨이와 중국 자동차 부품사 세레스(Seres)가 합작해 만든 전기차 브랜드 AITO(화웨이·세레스)도 중국 프리미엄 EREV 세그먼트를 공략하면서 EREV와 BEV를 병행하는 전략을 발표했다.

그러나 최근 경제 환경이나 정세 변화에 따라 새로운 기류가 나타나고 있다.

재집권에 성공한 도널드 트럼프 미국 대통령은 취임 후 지난 정부가 추진했던 전기차 의무화와 보조금 정책 폐기를 골자로 하는 행정명령에 서명하고 오는 2030년까지 신차 판매의 50%를 전기차로 충당하겠다는 기존 목표를 수정했다. 또 EU 역시 2035년부터 적용 예정이었던 내연기관차에 대한 사실상의 금지 조치를 완화하고 2050년 달성을 목표로 하는 탄소중립 계획에 하이브리드 차량 역할을 제고하고 있기 때문이다.

2035년까지 연평균 15~ 20.5% 성장 예상

이런 기류에 편승이라도 하듯 일부 OEM은 EREV를 다시 실험하는 움직임을 보인다. 예컨대 볼보는 대형 전기 미니밴 EM90를 중국 시장에 순수 전기차로 출시했지만, 북미 특허 문서에서는 플러그인 하이브리드 버전의 설계가 포착되며 '향후 EREV 또는 고전압 PHEV 파생형' 가능성을 시사했다.

시장 전문가들은 "충전 인프라가 충분하지 않은 지역을 겨냥한 특정 모델이나 플릿에서는, 순수 전기·PHEV·EREV가 병존하는 다중 전략이 당분간 이어질 것"이라고 내다본다.

OEM 입장에서는 배터리 원가, 이산화탄소 규제, 소비자 주행패턴, 충전 인프라 속도 등 불확실성을 동시에 고려해야 하므로 한 가지 파워트레인에 '올인' 하기보다는 특정 지역·용도에 맞춰 EREV를 포함한 다양한 차종 전략이 유리하기 때문이다.

▲ 창안자동차 디팔(Deepal)에서 출시한 대형 SUV '디팔 S09'

▲ 포드가 출시 준비 중인 F-150 라이트닝 EREV

▲ 중국의 전기차 스타트업 립모터(Leapmotor)에서 출시한 중형 SUV '립모터 C16'

▲ 리오토의 주력 EREV 'l9'

특히 상용차·특장차 분야에서는 중·장거리 물류와 도심 배출 규제를 동시에 만족시키기 위해, 대형 배터리·수소연료전지·EREV 구조를 혼합한 하이브리드 솔루션이 거론되고 있다.

메티큘러스 리서치는 2026~2028년 사이에 미국·한국·중국·유럽을 중심으로 EREV 기반 픽업·대형 SUV·중형 SUV·럭셔리 SUV 등이 순차 출시될 예정이며, 특히 북미 시장에서 픽업·풀사이즈 SUV EREV가 집중적으로 등장할 것으로 예상했다.

중국 선두, 미국 한국 전략적 동참

현재 EREV 시장에서 선두를 달리고 있는 리오토, BYD, AITO, 립모터(Leapmotor) 같은 중국 자동차 제조업체들은 진정한 직렬 하이브리드 EREV를 자사 제품군의 핵심으로 내세우고 있다.

EREV 모델 수는 2023년 이후 두 배 이상 증가하여 2024년에는 36개 모델을 돌파했다.

지난해에도 다양한 모델이 출시됐는데, 대표적인 업체·차량으로 리오토(Li Auto) 'L9', 샤오펑(Xpeng) 'X9 EREV', 동펑(Dongfeng) 'eπ 007' 등이 있으며 모두 전기 모터 기반 구동에 내연기관을 발전기로만 활용하는 순수 시리즈형 EREV 구조를 채택하고 있다.

공개 당시부터 주목받았던 L9은 44.5kWh 배터리와 1.5ℓ 가솔린 엔진 기반의 레인지 익스텐더를 탑재해 전기 모드로 약 210km 주행이 가능하며, 주유 포함 총 주행거리는 약 1,300km 수준에 달한다. 중국 출시 후 대형 SUV 시장을 중심으로 높은 판매량을 보였으나 러시아 콘텐츠 크리에이터가 구매하여 운행하던 중 엔진 결함이 발견됐다는 뉴스가 돌면서 성장세가 주춤하고 있다.

샤오펑의 첫 번째 하이브리드 모델인 미니밴 'X9 EREV'은 63.3kWh LFP 배터리를 기반으로 전기 주행거리를 더욱 늘린 모델로, 중국 CLTC(중국에서 전기차 1회 충전 주행거리를 공식 인증하는 대표적 측정 방식) 기준 전기 모드 452km, 총 주행 가능 거리는 약 1,600km이다. 패밀리 밴과 SUV를 모두 만족시키는 대형 모빌리티로 설계됐다.

창안자동차의 전기차 브랜드 디팔(Deepal)도 자사의 플래그십 대형 SUV인 'S09'를 공식 출시했다. 이 차량은 1.5L 터보차저 가솔린 엔진을 발전기로 사용하는 EREV 시스템을 채택했다.

북미 역시 친환경 정책 변화와 아직도 충분하지 않은 충전소 문제 해결, 향후 출시될 픽업트럭·SUV 수요를 충족하는 직렬 하이브리드 차량들 출시에 힘입어 EREV 시장이 재조명되고 있다.

특히 올 초 출시 예정인 '램 1500 램차저'는 3.6L V6 발전기와 92kWh 배터리를 통해 총 약 1,096km의 주행거리, 약 233km의 순수 전기 주행거리, 그리고 175kW DC 고속 충전 기능을 갖췄다.

▲ 메티큘러스 리서치는 북미 시장에서 픽업·풀사이즈 SUV EREV가 집중적으로 등장할 것으로 예상했다.

스카우트 모터스의 트래블러/레인저 EREV는 전기만으로 최대 563km, EREV 조합 시 805km 이상 주행이 가능하다.

포드는 자사의 인기 모델인 F-150 라이트닝 순수 전기 버전을 중단하고 이를 대체하는 2027년형 F-150 라이트닝 EREV를 준비 중이다. 약 1,127km 이상 총 주행 가능 거리의 장거리 플러그인 EREV 픽업으로 2026년 말~2027년 초 출시가 예상된다.

한국 업체 역시 이러한 전략에 동참한다.

현대차그룹은 올해 북미와 중국에서 중형 SUV급, 준중형급 EREV를 현대차, 제네시스 브랜드별 첫 모델로 양산 개시할 계획이라고 밝혔다.

이미 출시된 다른 차량과의 경쟁에 대비해 배터리 용량은 동급 배터리 전기차 대비 30%가량 축소하고, PHEV 수준의 가격대에 1회 주행가능거리를 900㎞까지 달성해 가격과 상품성 모두 갖춘다는 전략을 세웠다.

쌍용자동차는 전용 발전기 엔진을 사용, 약 966km 이상 주행거리를 제공하는 2027년형 EREV 모델을 출시할 계획이다.

KG모빌리티(KGM)도 지난해 6월 중장기 로드맵을 발표하면서 충전의 번거로움 없이 전기차 수준의 성능과 효율을 구현한 '충전하지 않는 전기차'를 콘셉트로 하이브리드 시스템을 개발했다면서 이를 바탕으로 향후 EREV 기술까지 확대 개발해 실용성과 기술력을 겸비한 전동화 모델을 지속적으로 선보일 계획이라고 밝혔다.

유럽에서는 폭스바겐그룹도 2027년 SUV, 픽업트럭 형태의 EREV 출시를 추진 중이다.

독자적 시장 형성 가능 전망

향후 배터리 가격이 추가로 하락하고 초급속 충전 인프라가 충분히 확충된다면, EREV의 역할은 축소될 수 있다. 하지만 그 시점까지는 '전환기 모빌리티' 이상의 독자적인 시장을 형성할 가능성이 크다는 것이 전문가들의 공통된 시각이다.

이러한 전망 속 EREV는 완성차 업체들이 배터리·충전·소프트웨어 투자와 함께 어떻게 포지셔닝하느냐에 따라 2030년까지의 전기차 전환 속도, 모빌리티 산업 지형에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 보인다.

SINCE 1988 TOMY AIR-SUS

특장차 미래의 선두주자 한국토미

AIR SUSPENSION MECHANISM

KakaoTalk
Plus친구 한국토미 플러스 채널 친구신청

일률적 전장 제한 수정 시급하다

매년 화물차로 인한 대형사고는 꾸준히 발생하고 있다. 이에 대한 예방책이 강구되고 있으나 아직도 근본적인 원인을 찾아 고치기 보다는 일시적인 단속과 처벌만 지속되고 있다.
여전히 상존하고 있는 위험을 알고 있어야 이에 대한 예방책을 세울 수 있을 것이다.

화물차 안전 기준, 27년 전 개정된 법규 아직도 적용

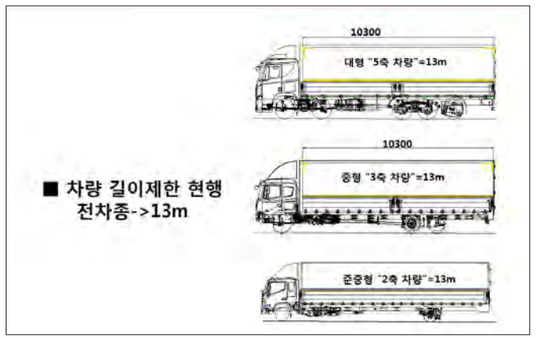
화물차 안전사고는 가벼운 사고가 없다. 그렇기에 매번 사고 발생 시 국민의 관심을 받을 수밖에 없고, 정부는 매년 화물차 안전사고 예방에 대한 논의를 끊임없이 하고 있다. 이런 노력에도 불구하고 근본적인 예방책 마련은 아직도 요원한 상황이다.
이유가 뭘까?
화물차 안전 기준이 무려 27년 전 개정된 오래된 법규이다 보니 현실적인 상황 반영이 어렵고, 여기에 늘어난 물류를 소화하려는 대형 트럭들은 안전에 대한 이슈보다는 돈벌이에 급급하기에 사고가 매년 꾸준히 일어나고 있는 것이다.

강산이 세 번 바뀌어도 변하지 않는 안전 기준

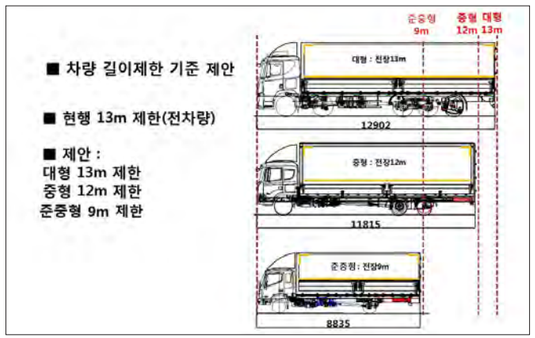
국내 화물차 안전 기준은 발전하는 기술과 환경에 속도를 맞추지 못하고 있어 물류 산업의 혁신과 안전, 발전을 가로막고 있다는 지적이 매번 나오고 있다.
27년이면 강산이 거의 세 번 바뀔 시간이지만 여전히 기준은 화물차의 전장(길이) 13m, 전고(높이) 4m, 전폭(너비) 2.5m 이하면 괜찮다고 한다. 생활 패턴이 바뀌고 더불어 코로나라는 이변을 겪은 상황에서 빠르게 늘어나고 있는 물류 시장에 대한 이해와 관심 부족이라고 밖에 할 변명이 없는 상황이다. 업계 전문가들은 이제라도 이 규정을 현실적으로 바꾸지 않는다면 화물차 안전은 물론 국내 화물차의 글로벌 진출도 어렵게 만들지 모른다고 경고하고 있다.
특히 특장차 관련 업계 전문가들은 단순한 제원 문제뿐 아니라 연관된 불합리한 면허제도, 현장을 반영하지 못하는 인증제도 및 안전 기준에 대한 개선이 시급하다고 입을 모으고 있다.

중국에 비해서도 유난히 커진 국내 트럭 제원

전폭 제한은 자국 환경 적용, 산업 보호를 위한 최소한의 장치라는 시각이 있지만 전장은 이와 다르다. 바로 안전과 직결되는 문제이기 때문이다.
현재 국내 법규는 모든 차종에 일률적으로 13m라는 제한을 두고 있어 중형 화물차임에도 사용자가 화물 적재량을 늘리기 위해 차체 프레임을 최대로 늘려 제작하는 사례가 늘고 있다. 이는 이미 관행으로 굳어지다시피 해서 특장 업체들의 주요 수익원이지만 차량 안정성을 심각하게 해치는 원인이 되고 있다고 업계 전문가들은 지적한다.
한국자동차제작자협회(이하 협회) 이상열 회장은 최근 5년간 화물차 전복 사고의 30% 이상이 과도한 차체 연장과 관련이 있는 것으로 나타났다면서 이에 차량 크기를 규격화해야 한다고 제안했다.
중국은 자동차 제작법에 2축 트럭의 경우 전장을 6~9m까지 구분하고 있으며, 2축 이상 트럭의 경우도 11, 12m 두 가지 종류로 제작하고 있다.
국내 제조사들도 대형 트럭의 최대 전장은 현행대로 유지하되 중형 트럭은 12m 미만(기존 대비 -1m), 준중형 트럭은 9m 미만(기존 대비 -4m)으로 제한하자는 것이 전문가들이 제안하는 방안이다. 차급에 따라 전장 길이를 다시 정하고 제한함으로써 과적 방지와 안전 운행을 꾀해야 한다는 지적이다.
고속도로나 차량 전용 차선을 운행하는 화물차 중에 차체에 비해 전장을 늘리고 전고를 높혀 운행 시 다른 운전자들이 보기에도 불안한

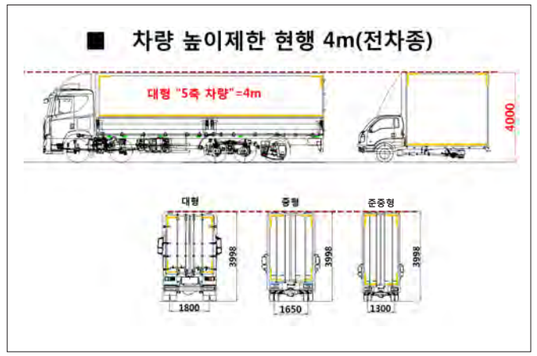


〈그림 1〉 국내 차량 길이제한(현행 전차종 13m 공통 제한)

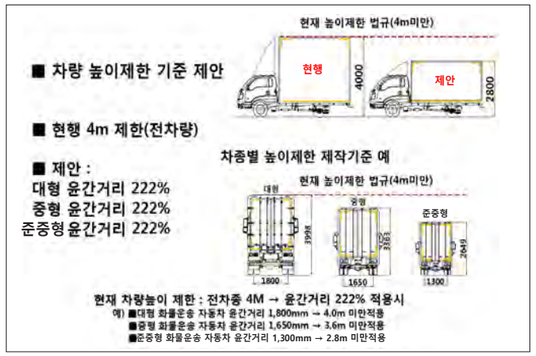


〈그림 2〉 차량 길이제한 변경 제안

▲ 차의 길이는 전 차종 제한보다 차의 종류에 따라 제한하는 것이 더 합리적이다.



〈그림 3〉 국내 차량 높이제한 현행 전차종 4m 공통 제한



〈그림 4〉 차량 높이제한 변경 제안

▲ 차의 높이 제한이 조정되지 않는다면 이렇게 위태로운 트럭들이 계속 도로 위를 달리게 된다.

주행을 하는 것을 가끔 볼 수 있다. 더군다나 이런 트럭들은 차의 균형을 위해 타이어 역시 개조해서 운행하기 때문에 언제 사고가 날지 모르는 위험 그 자체이다.

1톤 트럭으로 면허 따고 3축 트럭 운행?

더 큰 문제는 운전면허 제도의 허점이다.

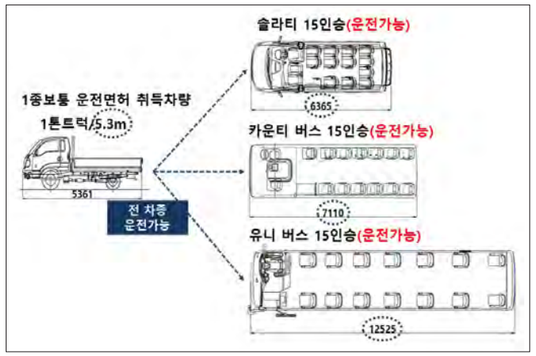
현행 면허제도에 따르면 1종 보통 면허만 가지고 있으면 적재중량 12톤 미만의 대형 화물차를 아무나 운전할 수 있다. 문제는 면허 시험 차량은 전장 5m도 안 되는 1톤 트럭이지만 일단 면허를 따고 나면 실제로는 전장이 12m에 달하는 3축 중대형 트럭까지 운전할 수 있다는 점이다.

더군다나 도로교통법 시행령에 따라 2종 면허를 받은 사람이 면허 신청일로부터 7년간 운전면허가 취소되거나 교통사고를 일으키지 않은 경우 1종 보통면허로 전환을 신청할 때 필기시험과 장내·도로 주행 시험이 면제된다. 이에 2종 면허를 취득한 후 운전을 안 해도 7년간 면허를 유지하면 1종 면허로 갱신, 대형차를 운행할 수 있다. 이는 이번에 개정된 법에서 변경 조건이 조금 강화될 예정이긴 하다.

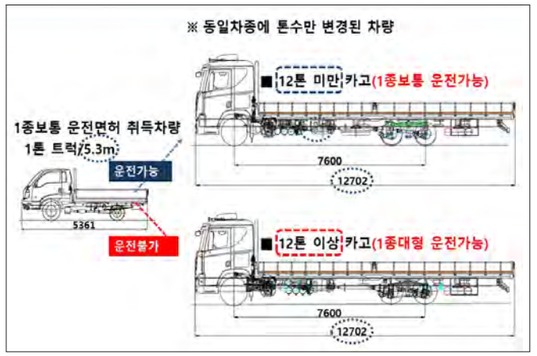
하지만 이를 자세히 들여다보면 트럭 운행의 경우 단순히 톤수로만 제한하기 때문에 전장이 12미터에 달하는 카고도 12톤 미만이면 1종 보통 면허로 운행할 수 있다. 똑같은 전장이지만 12톤 이상이면 대형면허가 필요한 데 말이다.

전장이 1톤 트럭의 2배 이상 차이 나는 12m에 달하지만 어쨌든 운전하는 게 불법은 아니다. 도로 위에 대형사고 위험을 증폭시키고 있는 것이다.

이는 중국과도 비교된다.



〈그림 5〉 현행 1종 보통 운전면허 버스운전 가능한 형태(길이제한없음, 인승 제한만 있음)



〈그림 6〉 현행 1종 보통 운전면허 트럭운전 가능 형태(길이제한없음, 톤수 제한만 있음)

운전면허증 발급 관련 제도개선안 의견 제출

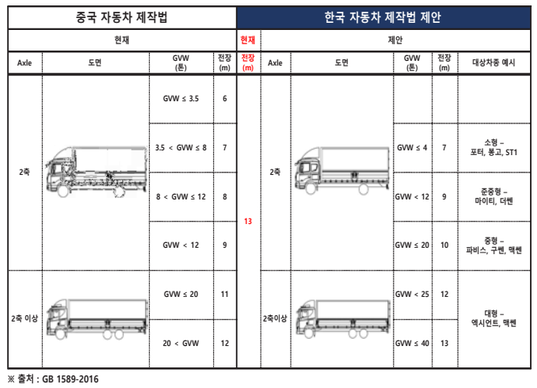
버스

구분		현재 국내법규		제안 의견
		인승	총장	총장
1종	대형	제한없음	13m 미만	13M 미만
	보통	15인승 이하		6~9M 미만
2종	보통	10인승 이하(9인승)		6M 미만
비고		※ 차량 길이 제한 없이 승차인원으로 면허증 발급		※ 길이 제한도 포함하여 면허증 발급

트럭

구분		현재 국내법규		제안 의견
		최대적재량	총장	총장
1종	대형	모든 톤수	13m 미만	13M 미만
	보통	12톤 미만		9M 미만
2종	보통	4톤 미만		6M 미만
비고		※ 현재 1종 보통(전장 5.5m)으로 시험 후 -> 전장 13m까지 운전 가능		

〈그림 7〉 운전면허증 발급 제안



중국 자동차 제작법				한국 자동차 제작법 제안					
현재				현재	제안				
Axle	도면	GVW (톤)	전장 (m)	전장 (m)	Axle	도면	GVW (톤)	전장 (m)	대상자동 예시
2축		GVW ≤ 3.5	6	13	2축		GVW ≤ 4	7	소형 – 포터, 봉고, ST1
		3.5 < GVW ≤ 8	7				GVW < 12	9	준중형 – 마이티, 더텐
		8 < GVW ≤ 12	8				GVW ≤ 20	10	중형 – 파비스, 구변, 맥텐
		GVW < 12	9				GVW < 25	12	대형 – 엑시언트, 맥텐
2축 이상		GVW ≤ 20	11		2축이상		GVW ≤ 40	13	
		20 < GVW	12						

※ 출처 : GB 1589-2016

〈그림 8〉 해외 차량길이 제한관련 법규

중국의 지동차 제작법은 톤 수에 따라 전장이 다양하게 나뉜다.

3.5톤 이하는 6m, 3.5톤 이상 8톤 이하는 7m, 8톤 이상 12톤 이하는 8m, 그 이상은 9m이다.

반면 한국은 그 범위가 너무 넓다.

4톤 이하 7m, 12톤 이하 9m, 20톤 이하는 10m이나 대부분 13m까지 늘려서 제작한다.

이러한 차이에 면허 역시 운전할 수 있는 범위가 넓다보니 위태로운 상황이 발생하는 것이다. 버스 운전 역시 면허제도의 허점이 있다. 단지 인승으로만 운전을 제한하기 때문에 봉고급의 솔라티(전장 약 6.3m) 15인승 운전은 물론 카운티버스(전장 약 7.1m) 15인승, 더 나아가 유니버스(전장 약 12.5m)까지 운전할 수 있다.

협회 이상열 회장은 이에 차량의 높이 제한 기준도 현행 4m의 일률적 제한이 아닌 대형과 중형, 준중형 등 운송 차량에 따라 높이 제한 222%를 적용하는 방안도 제안했다. 대형의 경우 4m 미만에 윤간 거리 1.8m이지만 중형은 높이 약 3.3m에 윤간 거리 1.6m, 준중형의 경우 높이 약 2.6m에 윤간 거리 1.3m가 적용되면 지나치게 높은 화물칸 때문에 다른 곳도 개조하는 일이 없어질 것이라는 게 제안 배경이다.

유럽의 경우는 화물차 운전면허를 차량 총중량에 따라 세분화하고 있다. 독일의 경우 3.5톤 이상의 화물차는 별도의 B클래스 면허가, 7.5톤 이상을 운전할 수 있는 C클래스 면허는 추가 실기 시험까지 치러야 받을 수 있다.

관련 내용에 대해 협회 이상열 회장은 관계자들과의 회의를 통해 "국내의 경우 10톤 내외의 전장 11m 이상 화물차는 차량 특성이 1톤 포터와 완전히 다른데도 면허 구분이 없어 운전자들을 안전 사각지대로 내몰고 있다."고 언급한 후 "인증제도의 근본적인 개선 없이는 중소업체들의 어려움이 계속될 것이기 때문에 안전은 지키되 현실을 반영한 합리적인 기준 마련이 시급하다."라고 정부의 시급한 제도 개선을 촉구했다.

기후에너지환경부, 2026년도 전기차 구매보조금, 산업기반 키우는 방향으로 개편

기후에너지환경부(이하 기후부)가 '2026년도 전기차 구매보조금 개편방안(이하 보조금 개편안)' 에 대한 의견 수렴을 거친 후 정책을 발표할 예정이다.

이번 개편안은 올해 예산 범위 총 1조 5천953.7억 원 중 전기승용차 7천800억 원, 전기승합차 2천795억 원, 전기화물차 3천583.7억 원, 전환지원(승용·화물) 1천775억 원 등에서 보급 확대 추세를 이어갈 수 있도록 효과적인 지원방안을 찾아내고 더욱 경쟁력 있는 신차 출시를 유도하는 한편, 전기차와 관련된 새로운 기술 및 산업의 도입·확산을 촉진하는 방향으로 마련됐다.

소형급 전기승합차, 중·대형급 전기 화물차도 지원

관련 세부 내용 중 눈에 띄는 점은 신규차종을 지원한다는 점이다. 이는 2026년부터 그간 국내 출시된 전기차 모델이 없었던 소형급 전기승합차(수송 능력 고려해 승차정원 11~15인 & 크기 7m 미만 차량 대상으로 보조금 산출), 중·대형급 전기화물차(운송능력 고려해 중형급 최대적재량 1.5~5t, 대형급 최대적재량 5t 이상 차량 대상으로 보조금 산출)에 대해서도 국내 시장 출시 예정임을 고려해 보조금을 지원한다.

소형급 전기승합차의 경우 최대 1천500만 원, 중형급 전기화물차에는 최대 4천만 원, 대형급 전기화물차에는 최대 6천만 원을 지급하는 보조금 지급기준이 반영되었다. 향후 신차가 국내 본격 출시되는 경우 차량별로 보조금 산식을 적용, 산정된 금액이 구매자에게 지급될 예정이다.

또한, 별도로 어린이 통학용 전기승합차에 대해서는 소형급은 최대 3천만 원 지급하는 기준을 신설하고, 중형급은 시장 상황 및 타 차종과의 형평을 고려하여 지원 규모를 최대 1억 원에서 8천500만 원으로 하향 조정했다.

가격 기준 강화, 신기술·신산업 장려

소비자가 원하는 성능 좋고 저렴한 가격의 전기차 출시 유도를 위해 성능 기준 및 가격 기준은 강화와 기준 상향에도 나섰다.

충전 속도가 빠른 전기 승용·화물차와 1회 충전 주행거리가 긴 전기화물차에 대한 추가지원 기준을 강화해 2027년부터 충전 속도의 경우 승용차는 기존의 100~250kw에서 150~300kw로, 화물차는 기존의 150kw에서 180kw로 추가지원을 예고했다. 1회 충전 주행거리는 소형화물차의 경우 280km~308km 이상을 추가 지원하고, 에너지 효율이 높은 차량을 우대하기 위해 배터리 에너지밀도 차등 기준을 전 차종에서 상향(365~500 → 383~525Wh/L (1~5등급 차등화))한다.

다만 전기승합차의 경우 '전기자동차 보급대상 평가에 관한 규정'에 따라 배터리 에너지밀도가 대형 530Wh/L, 경·소·중형 및 어린이 통학버스는 410Wh/L 초과에 해당해야 보조금이 지원된다.

최근 차종이 다양화되고, 시장에서 가성비가 좋은 보급형 차량에 대한 수요가 많은 점을 고려, 소형급 전기 화물차에 대해 보조금이 전액 지원되는 가격 기준을 신설하고, 기존 전기승용차 전액 지원 가격 기준은 5,300만 원에서 2027년부터 5,000만 원으로 강화를 예고했다.

또한, 전기차의 활용도를 높이고 부가가치가 높은 혁신 기술의 도입·활용을 장려하기 위해 간편 결제·충전(PnC), 양방향 충·방전(V2G) 등도 2027년부터 기존 차량 외부 전력 공급 기능(V2L) 지원 시 20만 원이던 것을 V2L·PnC 지원 시 각각 10만 원, V2G 기능 지원 시 10만 원 추가 지원할 것을 예고했다.

구 분	' 25년	' 26년(개편안)
승합	• (성능) (대형)최대 6,000만원, (중형)최대 4,000만원, (대형(어린이))최대 10,500만원, (중형(어린이))최대 9,000만원	• (대형·중형·대형(어린이))좌동, (중형(어린이))최대 7,500만원 • (소형)최대 1,300만원, (소형(어린이))최대 2,800만원 * 수송능력(승차정원) 등 고려하여 보조금 산출기준 적용
	• (배터리안전) ①구동축전지안전시험, ②차량정보수집장치(OBDII), ③충전중 배터리 정보 제공, ④BMS 알림기능 지원 1,000만원 지급	• 중·대형 좌동(1,000만원), 소형은 200만원 지급
	• (배터리효율) 배터리 에너지밀도* 차등계수 * 1.0(>500Wh/L) / 0.85(455~500) / 0.7(410~455) / 0.55(365~410) / 0.4(365 이하)	• 차등 강화* * 1.0(>525Wh/L) / 0.85(477~525) / 0.7(430~477) / 0.55(383~430) / 0.4(≦383) ※ 일반승합 대형은 530Wh/L 초과, 경·소·중형은 410Wh/L 초과시 보조금 대상(전기자동차 보급대상 평가에 관한 규정)
	• (사후관리) A/S센터 운영, 전산관리시 1.0, 보증기간이행 보증보험 미가입시 0.2 등(4단계)	• 사후관리계수 강화(A/S 직영센터 요건은 2개권역 이상) * 소형승합은 5년/40만km 등 보증조건 예외
	• (규모계수) 규모별, 굴절·이층버스 계수 적용(0.8~1.7) • (안전계수) 제조물책임보험 미가입, SOC 미제공시 0	• 화재안심보험 미가입('26.7~), SOC 미제공시 0
	• (산식) 최대 7,000만원(大) or 5,000(中)* =[{성능(6,000(大) or 4,000(中)) + 배터리안전(1,000)} × 배터리효율(1.0~0.4) × 배터리환경성(1.0~0.6) × 사후관리(1.0~0.8) + 보급인프라(700**)] × 안전(1.0~0) * 어린이통학용은 최대 11,500만원(大) or 10,000만원(中) ** 최대보조금액 한도 내 지급	• 최대 7,000만원(大) or 5,000(中) or 1,500(小)* =[{성능(6,000(大) or 4,000(中) or 1,300(小)) +배터리안전(1,000(大·中) or 200(小))} × 배터리효율(1.0~0.4) × 배터리환경성(1.0~0.6) × 사후관리(1.0~0.8) + 보급인프라(700**)] × 안전(1.0~0) * 어린이통학용 최대 11,500만원(大) or 8,500만원(中) or 3,000만원(小) ** 최대보조금액 한도 내 지급, 소형 非해당
화물	• (성능) (소형)최대 1,000만원, (경형)최대 700만원, (초소형)350만원 정액	• (소형·경형·초소형)좌동 • (중형)최대 4,000만원, (대형)최대 6,000만원
	• (배터리효율) 배터리 에너지밀도* 차등계수 * 1.0(>500Wh/L) / 0.9(455~500) / 0.8(410~455) / 0.7(365~410) / 0.6(≦365)	• 차등 강화* * 1.0(>525Wh/L) / 0.9(477~525) / 0.8(430~477) / 0.7(383~430) / 0.6(≦383)
	• (사후관리) A/S·부품센터 운영 및 이력·부품 전산관리시 1.0, 1.0~0.8 차등폭 적용	• 사후관리계수 강화*(소형화물), 이외 좌동 * 全권역 직영 A/S센터 운영 등(승용 요건)
	• (혁신기술) 충전속도 100kW↓ △50만원, 150kW↑ +50만원 주행거리 280km 이상은 100만원 지급	• 충전속도 좌동('27년 +30kW씩 상향 예고) 주행거리 기준 308km 이상으로 상향
	• (안전계수) 제조물책임보험 미가입, SOC 미제공시 0 (가격·규모계수 신설)	• 화재안심보험 미가입('26.7~), SOC 미제공시 0 • (규모계수) 적재중량 25t, 배터리용량 400kWh 이상 대형 규모계수 × 1.5 • (가격계수) 소형이하 기본가격 8,500만원 이상 가격계수0, 이외 1.0
	• (산식) 최대 1,050만원(小) or 770(경형) =[{성능(1,000(小) or 720(경형)) + 배터리안전(50)} ×배터리효율(1.0~0.6) ×배터리환경성(1.0~0.6) × 사후관리(1.0~0.8)] × 안전(1.0~0)	• 최대 6,000만원(大) or 4,000(中) or 1,050(小) or 770(경형) =[{성능(6,000(大)or 4,000(中) or 1,000(小) or 720(경형)) + 배터리안전(50, 소형이하)} × 배터리효율(1.0~0.6) × 배터리환경성(1.0~0.6) × 사후관리(1.0~0.8)] × 규모(1.5~1.0)·가격·안전(1.0~0)
	• (인센티브) -소상공인·차상위 이하 30%, 농업인 20% 추가지원 -택배용 차량 구매시 10% 추가지원	-좌동
	(신 설)	• (전환지원금) 3년 이상 내연차(승용·화물) 교체후 전기차 구매시 최대 100만원(소형이하)
	-	• 전환지원금 수령시 최대 1,150만원(小) or 870(경형) 수령

<표 1> 2025년도 보조금 및 2026년도 보조금(안) 비교 (승합·화물차 중심, 전체 표는 기후에너지환경부 홈페이지 참조)

제작·수입사 등 사업수행자 대상 평가 시행

평가 역시 앞으로는 제작·수입사 등 사업수행자를 대상으로도 실시한다는 계획이다.

제작·수입사의 해당 연도 사업계획, 기술개발, 안전 및 사후관리 역량, 사업 지속가능성, 유관 산업 및 일자리 창출 기여도 등 사업수행자가 국내 전기차 생태계 구축에 지속 가능한 기여를 평가하고, 이를 통과할 경우 보급사업에 참여하게 했다.

이를 통해 보조금만 받고 국내 사업을 철수하거나 사후관리 등이 부실해 소비자 피해를 유발하는 사업자가 지원받지 않도록 예방할 계획이다.

다만, 세부 평가 기준 등은 전문가 논의 등을 거쳐 2026년 3월까지 마련하여 공개할 예정이며, 기준 공개 후 제작·수입사에 준비기간을 부여한 뒤 7월부터 본격 시행할 방침이다.

주요 개정사항 외에도 안전 관련해서 정부와 민간이 '전기자동차 화재안심보험' 을 공동으로 지원, 주차·충전 중 전기차 화재로 인한 제3자 손해 등을 지원하는 '전기자동차 화재안심보험' 가입을 신설했다.(‘26.7월 이후 적용) 지자체가 지방비를 국비 대비 최소 30%, 물량도 적정 수준 편성하도록 하는 등 그간의 보급사업 추진과정에서 제기된 문제들에 대한 전반적인 개선에도 나선다.

교통약자 이동을 지원하는 휠체어 탑승 설비 등을 장착한 차량은 200만 원 추가 지원한다. 기후부는 개편안을 누리집(mcee.go.kr)과 무공해차 통합누리집(ev.or.kr)에 게재, 의견 수렴과 동시에 보조금 산정에 필요한 증빙서류 등을 제작·수입사들로부터 취합할 계획이다. 이후 차량별 국비보조금 산정이 완료되면 확정된 지급액을 무공해차 통합누리집을 통해 공개하고, 지자체가 사업 공고를 실시하면 본격적으로 지원할 예정이다.(지자체는 보조금 개편방안 확정일(업무처리지침 통보일)로부터 3주 이내 무공해차 통합누리집에 보급사업 공고 시행.)

국토부, 강원·충북·전남북·경남북 등 9개 국도 개통

국토교통부가 총 1조3,434억 원을 투입, 전국 12개 시·군의 국도 신설, 확장, 개량한 총 105km 구간을 지난해 말부터 순차적으로 개통했다.

지난해 12월 30일 개통된 국도 56호선(춘천 지촌-사내)은 그동안 도로 폭이 협소하고 선형 불량구간이 위험했으나 이번 개통을 통해 지역주민들의 이동 편의 개선과 주행 안전성이 크게 향상될 것으로 기대된다.

충북 청주에서 제천을 연결하는 충북내륙고속화도로 사업(국도36호선 충청내륙(3, 4공구))은 그동안 40.4km를 단계별로 개통했으며, 지난 12월 30일 잔여구간 17.4km 개통으로 57.8km 전 구간이 개통됐다.

전 구간이 개통되면서 청주 금암교차로에서 충주 검단교차로 간 통행시간이 53분에서 30분으로 약 23분 가량 단축됐다. 이로써 청주~충주~제천 지역의 접근성 향상으로 충북 북부권역 반나절 생활권이 현실화됐다.

전북 완주 사업(국도 17호선 완주 화산-운주) 역시 12월 30일 개통되면서 경천면에서 운주면 구간의 산악지역을 선형개선, 터널 신설 등을 통해 안전 확보 및 지역간 이동성 개선 효과를 예상하고 있다. 특히 대둔산 도립공원을 찾는 관광객들에게 안전한 도로환경을 제공하고 전북-충남지역의 경제 활성화에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

전북 장수 사업(국도19호선 장수-장계)은 12월 31일 개통됐다.

장수읍에서 계남면 구간의 좁고 굴곡진 도로를 우회 도로로 개선하고, 교차로 및 인도를 설치해 차량 통행과 보행환경을 함께 개선하는 사업이다. 이를 통해 전북 남원-장수-무주 지역 간 접근성이 높아져 지역관광 활성화와 경제활동에도 긍정적인 효과가 있을 것으로 전망된다.

전남 진도(국도18호선 진도 포산-서망)도 역시 12월 31일 개통되면서 임회면에서 진도읍 구간의 교통사고 위험이 높은 구간을 개량했다. 지역주민의 안전과 접근성 향상하는 동시에 지역 관광지를 찾는 도로이용자들에게 교통편익을 제공, 관광 및 경제활동에 큰 도움이 될 것으로 전망된다.

경북 청도에서 경주 구간은 불량한 도로선형 개량과 도로폭을 확장하는 2차로 개량사업으로, 국도 20호선 경주 매전-건천 구간이다. 12월 31일 개통을 통해 도로이용자와 지역주민들의 안전사고 위험 해소, 지역 간 접근성 개선으로 지역경제 활성화에 기여할 것으로 기대된다.

경북 안동~청송~영덕(국도34호선 안동-영덕) 구간도 12월 31일 개통, 산악지형에 따른 급커브와 협소한 도로 여건을 선형개선과 도로폭 확장 등을 통해 개선해 교통사고 예방 효과를 높였다. 접근성이 개선되면서 이용자 편의도 향상돼 이곳 역시 지역경제 활성화에 대한 기대가 커질 전망이다.

경남 김해시 국도대체우회도로 사업(국도58호선 김해 무계-삼계)은 ‘24년 10월 5.9km를 먼저 개통한 후 지난해 12월 29일 나머지 구간 7.9km를 개통, 국도대체우회도로 13.8km 전 구간이 개통됐다.

이번 개통으로 김해시 응달동에서 삼계동까지 통행시간은 32분에서 12분으로 약 20분 가량 단축되며, 김해 주요 시가지 교통정체 해소와 물류 이동 효율성 향상에도 크게 기여할 것으로 기대된다.

구간	지역		사업명	사업기간	총사업비 (억원)	연장 (km)	개통일/시	사업내용
계	12개 지역		9개 사업		13,434	105.0		
①	강원	춘천	지촌-사내 (국도56호선)	‘20.08~’25.12	398	3.0	‘25.12.30 / 15시	2차로 개량
②	충북	충주	충청내륙3 (국도36호선)	‘18.06~’26.03	2,330	8.2	‘25.12.30 / 12시	4차로 신설
		충주 제천	충청내륙4 (국도36호선)	‘20.06~’26.05	730	13.2	‘25.12.30 / 12시	4차로 개량
③	전북	완주	화산-운주 (국도17호선)	‘20.09~’26.03	398	3.1	‘25.12.30 / 09시	2차로 개량
④		장수	장수-장계 (국도19호선)	‘17.11~’26.01	462	6.1	‘25.12.31 / 09시	2차로 개량
⑤	전남	진도	포산-서망 (국도18호선)	‘17.04~’26.05	1,538	20.0	‘25.12.31 / 09시	2차로 개량
⑥	경북	청도 경주	매전-건천 (국도20호선)	‘19.11~’26.04	566	15.7	‘25.12.31 / 09시	2차로 개량
⑦		안동 청송 영덕	안동-영덕 (국도34호선)	‘17.01~’26.03	2,198	21.9	‘25.12.31 / 11시	2차로 개량
⑧	경남	김해	무계-삼계국대도 (국도58호선)	‘08.03~’26.01	4,814	13.8	‘25.12.29 / 14시	4차로 신설

<표 2> 9개 국도 사업(105km) 구간 개요

공공기관 무공해차 의무구매 실시, 기회인가 아닌가?

환경 평가를 위해 그동안 정부에서 꾸준히 진행해 왔던 '공공기관 무공해차 의무구매'가 본격적으로 시행될 예정이다.
하지만 길었던 준비 기간에도 아직 무공해차의 종류도 많지 않고 충전 기반 역시 취약한 부분이 있어 정부의 취지가 제대로 이행될지 의문시되고 있다.

지난해부터 강화, 올해 본격 시행

지난 2024년 11월 환경부(현 기후에너지환경부)는 2025년부터 공공부문 무공해차 의무구매와 임차 실적 산정 기준을 강화했다.

이는 국가기관, 지방자치단체, 공공기관에서 신규로 구매·임차하는 차량의 100% 이상(차종별 환산 비율 적용)을 무공해자동차로 구매·임차토록 의무를 부과하는 제도로, '저공해자동차 의무구매·임차 실적 산정방법에 관한 고시'를 개정하여 11월 6일부터 시행됐다.

주요 내용은 전기·수소차의 환산 비율 실적 산정 기준을 강화한 것이다. 개정 전에는 전기·수소 차량 1대의 실적 산정 환산 비율을 1.5~2.5대로 인정하던 것을 전기차는 2025년부터, 수소차는 2026년부터 1대로 인정, 모든 신규 차량을 전기차 또는 수소차로 구매·임차해야 실적을 달성할 수 있다.

의무구매·임차 대상에서 제외되는 구급차, 경찰차 등 긴급자동차에 대해서는 상시출동이 필요한 점 등을 고려, 2년 연장한 2028년 1월 1일부터 적용하기로 했다. 당시 환경부는 이 개정을 통해 약 6만 대(이륜차 미포함)의 공공부문 내연차량이 전기·수소차로 전환될 것으로 기대했다.

부산시는 수소차, 서울시는?

그렇다면 지자체들은 무공해차 구매를 완료했을까?

부산시가 발 빠르게 현대자동차와 손을 잡고 수소청소차 전환사업에 맞춰 무공해 수소 차량을 공급받았다.

부산시는 지난해 6월 부산시장을 비롯한 실무자 등과 현대자동차 주요 관계자가 참석한 가운데 열린 '부산광역시 수소청소차 도입 시민공개 행사'를 갖고 부산시에 공급할 수소청소차 2종을 공개했다.

▲ 현대자동차, 부산시에 무공해 수소청소차 공급

부산시 수소청소차 전환사업은 노후 경유 차량으로 운영되고 있는 기존의 공공부문 폐기물 청소차를 무공해 수소차량으로 교체하는 것으로, 2028년까지 총 65대 수소청소차를 도입할 계획이라고 밝혔다. 현대자동차는 이에 맞춰 차량을 생산하고 부산시 내 자치구에 공급할 예정이다.

현대자동차가 이날 행사에서 선보인 차량은 현대자동차의 엑시언트 수소전기트럭을 기반으로 특장업체인 에이엠특장이 제작한 '암롤트럭'과 '압축진개차' 2종이다.

'암롤트럭'은 생활폐기물, 재활용품 등 다양한 폐기물을 운반할 수 있으며, '압축진개차'는 무게는 적지만 부피가 큰 쓰레기를 압축해 수거하는 데 활용 가능하다.

2종의 수소청소차는 배출가스를 발생시키지 않으며, 1회 충전으로 최대 380km 주행이 가능한 엑시언트 수소전기트럭을 기반으로 제작되어 짧은 충전 시간에도 긴 주행가능거리를 확보할 수 있는 특징이 있다.

또한, 부산시는 엔진 소음과 진동이 적은 수소청소차가 본격 도입되면 작업자의 근무 환경도 개선할 수 있을 것으로 기대했다.

현대자동차는 부산시 동구, 동래구, 수영구, 영도구 4개 구에 총 5대의 수소청소차를 공급하고, 올해 강서구, 남구, 부산진구 등으로 자치구를 확대해 차량 공급을 이어 나갈 계획이다.

서울시도 친환경 청소차 구매를 앞두고 시연회를 가졌다.

지난해 9월 25일 서울시는 문화비축기지 문화마당에서 친환경 청소차 시연회를 개최했다.

이날 시연회에는 청소차 관련 담당자와 청소차 제조업체 관계자 등이 참석, 참가 차종의 작동 과정을 관람했다.

시연회에 참가한 차종은 볼보트럭코리아, 타타대우모빌리티, 신정개발특장차 등으로 업체별 제품 발표와 청소차 시연이 이뤄졌다.

볼보트럭은 대형 전기트럭 FH 일렉트릭 기반의 25~28㎥급 전기암롤트럭을 시연했다. 이 차량은 섀시 모델인 FH 일렉트릭이 2025년 그린 트럭 어워드를 수상한 바 있는 차량으로, 이미 동작구와 평택에서 시범 운행 중이다. 삼성SDI 배터리를 장착해 별도의 E-PTO 장치 없이 미션 PTO를 그대로 사용할 수 있어 전기트럭 임에도 기존과 동일한 적재 공간을 확보할 수 있다는 것을 장점으로 내세웠다.

타타대우는 준중형 전기트럭 '기쎈(GIXEN)' 모델을 기반으로 한 재활용품수거차, 압축형 재활용차, 노면청소차 3종을 시연했다. 타타대우에 따르면 노면 청소차는 최대 50㎜ 깊이의 모래까지 흡입하는 강력한 흡입 성능을 발휘하며, 99% 이상의 미세먼지를 제거하는 고성능 집진장치가 탑재되어 있어 청소 효율성을 크게 높였다. 압축 재활용 수거차는 자동 적재·압축 시스템을 더해 적재 효율성을 개선했으며, 50kW급 E-PTO 모듈과 더블 실린더 덤핑 시스템을 탑재했다. 덤프형 재활용 차는 더블 실린더 덤핑 시스템과 자동 개폐식 상부 도어 등 편의 기능을 탑재한 것이 특징이다.

▲ 볼보 암롤 환경청소차

▲ 타타대우-기쎈2

전기노면청소차는 동사가 지난해 12월 세종시를 비롯해 인천 미추홀구, 인천 중구, 서울 종로구청, 전남 함평군 등 다양한 지역을 순회하며 실증테스트를 진행한 바 있다. 배터리는 중국 BYD의 LFP와 삼성SDI의 NCM 두 종류를 사용하며, 배터리 탑재 옵션에 따라 1회 충전으로 최대 485km까지 주행 가능하다.

신정개발특장차는 현대자동차 엑시언트 수소연료전지트럭(FCEV) 기반의 도로분진노면청소차와 살수차를 가져와 시연했는데, 이 차량은 2020년부터 국가 연구개발 과제로 개발을 시작해 2023년 완료, 2024년 우수제품으로 등록된 차량이다.

이날 시연회에 참석한 서울시 관계자는 "내년부터는 공공기관에서 전기차와 수소차 등 무공해자동차 의무구매가 시행되기 때문에 이번 시연회를 통해 자치구 담당자들이 다양한 친환경 청소차를 직접 체험하고 비교할 수 있는 기회를 제공했다."며, "환경을 지키는 청소차는 친환경 차량으로 전환해야 한다는 것이 기본 방향"이라며, "트럭 업체들에도 무공해 차량 개발을 적극 요청하고 있다."고 전했다.

종류 한정적, 지원금도 없어 비용도 부담

앞서 밝혔듯이 올해부터 국가기관, 지방자치단체, 공공기관은 신규로 구매·임차하는 차량 모두를 무공해자동차로 해야 한다.

하지만 아직 차량의 종류가 다양하지 않아 선택의 폭이 좁고, 친환경 승용차와 달리 중대형 전기트럭의 경우 배터리를 포함한 가격이 기존 차량에 비해 고가여서 구매 시 상당한 부담을 가질 수밖에 없다.

이러한 제약을 어떻게 극복하고 제도를 안착시켜야 할지 실질적인 해결책이 필요한 시점이다.

구 분	'24.12.31까지	'25.1.1~ '25.12.31	'26.1.1 이후
전기이륜차	-	1.5	1.0
전기승용차	1.5	1.0	
전기승합/화물차	1.7		
수소승용차	2.0	1.5	1.0
수소승합차/화물차	2.5	1.7	

〈표1〉무공해자동차 종류별 환산비율 (출처 : 기후에너지환경부)

기술, 정책 등 전방위로 시작되는 페달오조작 방지 대책

최근 페달오조작으로 인한 사고가 급증하면서 이에 대한 대책이 정부를 비롯해 다양한 곳에서 전방위로 시행되고 있다.

예방 장치 보급, 운전 가이드북 보급 등 다양한 방지 대책

지난해 페달 오조작으로 인한 교통 참사가 많이 일어났다. 특히 사고로 인해 외국인마저 다치는 일들이 벌어지고 있어 많은 사람이 불안에 떨고 있다. 이에 정부를 비롯한 다양한 곳에서 예방대책 마련에 나서고 있다.

한국교통안전공단 교통안전처(이하 TS)는 이미 지난해 4월부터 경찰청, 손해보험협회와 함께 고령운전자의 안전 운전을 위해 정차 또는 저속 주행 중 급가속 조작이 발생하였을 때 제어해 주는 첨단안전장치 '페달 오조작 방지 장치' 무상 보급 사업을 추진했다. 이후 11월 23일, 1차 시범사업 결과 페달오조작 방지효과를 확인했다고 밝혔다.

고령운전자 141명을 대상으로 3개월간(25.7~9) 진행된 시범사업에서는 전·후진 15km/h 이하 주행 중 가속 페달 80% 이상 밟을 시(APS 값 기준 80% 이상), 혹은 주행 중 급가속으로 RPM이 4,500rpm에 도달하는 비정상적 가속으로 인한 페달오조작 의심 건수가 총 71회로 확인되었고, 사업을 통해 페달오조작 원천 차단 효과가 발생한 것으로 분석됐다.

이러한 효과에 힘입어 사업 지역과 대상을 확대해 지난해 12월 1일부터 전국 특별시·광역지자체 등 7개 지역(서울특별시, 부산·대구·인천·광주·대전·울산광역시 등) 고령운전자 730명을 대상으로 2차 보급 사업을 추진하고 있다.

사업에 참여한 유재성 경찰청장 직무대행은 "고령자 교통안전을 위해서는 안전한 이동권 확보가 필수적이며, 특히 이번 사업을 통해 급가속 사고를 예방할 수 있는 다양한 방안에 대한 관심을 높이고, 고령자 교통안전 확보를 위한 정책을 진행해 나갈 계획"이라고 밝혔다.

또한 관련 사고가 노령층에서 자주 일어난다는 점에서 고령 운전자의 교통사고 예방을 위해 운전자의 특성을 반영한 맞춤형 교통안전 가이드북 1만 1천부를 제작, 배포했다.

이는 운전자들이 일상에서 활용할 수 있는 안전 정보를 제공하기 위한 것으로, 실제 사고 사례 분석 기반 고령 운전자 가이드와 이륜차 운전자 가이드 등 2가지 유형으로 제작됐다.

고령 운전자 대상 가이드북은 고령운전자의 인지능력 저하에 대비한 안전 운전 요령과 고령자 대상 운전 관련 제도를 안내하고 있다.

고령 운전자의 경우 안전 운전을 위해 컨디션이 좋지 않을 때는 운전을 가급적 하지 않기, 야간이나 악천후에는 운전을 자제하기, 운행 전 안전벨트 필수, 안전거리 충분히 확보하기 등 방어운전 습관 기르기를 준수해야 한다고 적혀있다.

TS는 TS지역본부를 비롯한 김천시 관내 복지회관, 노인종합지원센터, 운전면허 관련 민원 시설 등 고령자 이용 시설 중심으로 배포를 확대할 계획이다.

특히 인구 밀집도를 고려해 TS서울본부 관할 수도권에는 더욱 많은 가이드북을 배포할 예정이라고 밝혔다.

이러한 정부의 노력과 아울러 예방 관련 제품에 대한 관심도 높아지고 있다.

▲ 페달오조작 방지장치 설치 모습

국회 관련 법안 발의, 예방 제품 규제 특례 등으로 실증 중

페달 오작동으로 인한 사고가 많아지자, 국회에서도 행동에 나섰다. 더불어민주당 복기왕 의원은 페달 오조작으로 인한 교통사고를 예방하고 모든 운전자와 보행자의 안전을 강화하기 위한 '도로교통법 일부개정법률안'과 '자동차관리법 일부개정법률안'을 지난해 12월 15일 대표 발의했다.

이는 현행법이 페달 오조작 사고를 예방하기 위한 안전장치에 대한 법적 정의조차 없고, 국가 차원의 보급 지원 근거도 없어 생명을 보호하고 안전을 도모하기 위한 제도적 장치가 매우 미흡한 실정을 타개하고자 한 것이다.

발의된 자동차관리법 일부개정법률안에는 '페달오조작 방지장치'를 '운전자에 의한 가속 페달 오조작을 감지하고, 의도하지 않은 급가속을 제어하는 장치'로 법률에 명확히 정의하고, 국토교통부 장관이 연구·개발, 튜닝 기술 개발, 장착 수요자 지원 등에 드는 비용을 출연하거나 지원할 수 있는 근거를 마련했다.

기존 차량 장착 시에도 튜닝 승인 절차를 면제하되 안전성 확인을 의무화하여 접근성을 높였다.

도로교통법 일부개정법률안에는 자동차관리법 정의를 준용하여 통계적으로 사고 위험이 높은 75세 이상에게 장치 부착 조건부 운전면허를 부여하거나 기존 면허 전환을 요청할 수 있도록 하는 한편 장치를 부착하면 운전면허증 갱신 주기 및 정기 적성검사 주기를 완화하는 인센티브를 제공하도록 했다.

한편, TS가 보급하고 있는 제품 외 페달 오조작 방지 및 속도 제한 장치의 상용화에도 힘이 실릴 예정이다.

(주) 스카이오토넷은 차량 페달을 급조작할 경우, 경고음과 함께 급가속이 중단되도록 하여 운전자의 페달 오조작을 방지하는 한편 안전 운전 지역에서 제한속도에 도달하면 경고음이 작동되도록 하는 속도제한 장치를 개발한 바 있다.

<그림1> 페달 오조작 방지 및 속도 제한 장치 개념도

하지만 국토부 자동차관리법 35조의 '자동차의 안전한 운행에 영향을 줄 수 있는 소프트웨어를 임의로 변경, 설치, 추가 또는 삭제하여서는 아니됨'에 위반되기 때문에 그동안 제품 실증에 어려움을 겪었다.

하지만 이번에 정부가 페달 오조작 및 속도제한 장치는 자동차 및 소프트웨어의 무단 해제, 조작 등의 금지사항에 해당하나 안전을 보장할 수 있는 관리방안을 제시하는 경우, 적합하게 운영될 수 있도록 실증 특례를 부여함에 따라 개발과 상용화에 나설 수 있게 됐다.

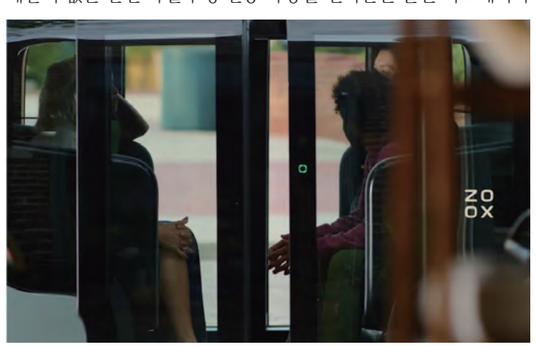
제품이 상용화될 경우 급발진 사고 예방을 통한 생명 및 재산 보호와 교통사고 감소로 인한 사회적 비용 절감 및 보험료 절감 효과가 기대된다.

CES2026, A.I와 모빌리티 융합의 장

이제 모든 건 '인공지능(A.I, 이하 A.I)' 로 통한다.
미국 라스베이거스에서 열린 세계 최대 IT·가전 전시회 'CES 2026' 는 바야흐로 모빌리티 분야에도 A.I가 본격적으로 사용되는 한 해가 될 것임을 예고했다.

자동차? 스스로 사고하는 로봇

매년 CES 모빌리티관의 주인공 자리를 차지하던 새로운 컨셉 카들이 올해에는 멋진 바디가 아니라 'A.I 두뇌' 를 장착하고 돌아왔다.
그리고 모든 관람객의 주목을 받은 건 완성차 업체가 아닌 엔비디아(NVIDIA), 퀄컴(Qualcomm) 등 빅테크 기업들이었다.
전시회 기간 내내 핵심 업체로 부상한 엔비디아는 모빌리티 관에서도 벤츠와의 결합을 선보이며 모빌리티와 A.I 경계를 허무는 선두주자 역할을 했다.
젠슨 황 CEO는 기조연설에서 메르세데스-벤츠와 공동 개발한 자율주행 SW를 전격 공개했다.
신형 CLA에 인공지능 기반 메르세데스-벤츠 운영 체제(MB.OS)를 탑재했는데, 이는 엔비디아의 차세대 칩 '드라이브 토르(Thor)' 를 기반으로 한 첨단 운전자 보조 시스템(ADAS)이다.
풀 스택 드라이브 소프트웨어, A.I 인프라 및 컴퓨팅 파워로 차량이 실시간으로 상황을 판단하는 '지능형 이동체'로 진화했음을 보여주었다.
엔비디아는 이와 더불어 자율주행차 개발을 가속화하기 위해 알파마요(Alpamayo) 패밀리 라는 오픈소스 A.I 모델 모음을 개발 중이며, 자사의 드라이브 하이페리온(Drive Hyperion) 생태계를 더 많은 자동차 회사로 확장할 계획이라고 발표했다.
올해 CES 모빌리티관을 차지한 대부분의 차량은 이런 SDV(소프트웨어 정의 차량)로, BMW는 퀄컴의 스냅드래곤 디지털 섀시를 채택해 인포테인먼트와 자율주행을 하나의 플랫폼으로 통합한 지능형 개인 비서를 선보였다. 이는 음성 명령뿐 아니라 생성형 A.I를 활용, 운전자의 의도를 파악해 자연스러운 대화가 가능하다.
소니혼다모빌리티(SHM)도 전기차 '아필라(AFEELA)' 의 최신 프로토타입을 공개하며 자동차를 엔터테인먼트와 창의적 활동이 가능한 '지능형 공간' 으로 재정의했다.
그동안 상용화를 두고 다양한 실험을 이어가던 로보택시는 이제 실전에 돌입하고 있다.
이번 전시회에 참여한 웨이모(Waymo)는 현대차 아이오닉 5와 중국 지커(Zeekr)의 미니밴을 활용한 차세대 로보택시를 전시하며, 미국 10개 도시를 넘어 전 세계 20개 도시로 서비스를 확대하겠다는 청사진을 발표했다.
또 아마존의 자율주행 자회사 죽스(zoox)는 운전석과 스티어링 휠, 페달이 없는 완전 자율주행 전용 차량을 전시관은 물론 라스베이거스 스트립 일대에서 일반 관람객을 태운 셔틀로 운행하면서 도심 이동의 완전 자동화를 선보였다.

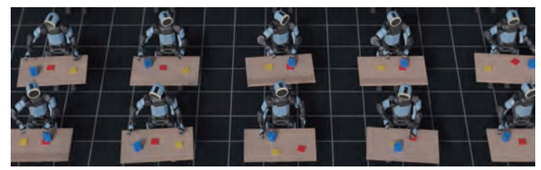


▲ 완전 자율주행차 죽스(zoox)

승객 4명이 마주 앉는 객실형 구조에 앞뒤 구분 없는 양방향 주행(Bidirectional) 설계를 적용한 이 차량은 네 모서리에 라이다(LiDAR), 레이더, 카메라를 집약한 센서 포드를 배치해 360도 전방위 감지가 가능하고 운전자 없는 환경을 고려해 승객 개별 에어백 등 독자적 안전 설계도 적용됐다.

한국, 로보틱스와 모빌리티의 경계 파괴

어느 해보다 많은 관람객을 모은 한국 기업들은 자동차 제조 역량을 넘어 '토탈 모빌리티 솔루션'기업으로서의 위상을 공고히 했다.
특히 현대자동차그룹(이하 현대차)은 '인간 중심의 A.I 로보틱스'를 주제로 보스턴다이나믹스의 2세대 휴머노이드 로봇 '아틀라스'와 모듈형 로봇 플랫폼 '모베드(MobED)'를 선보이며 전시회에 큰 화두를 던졌다. 이는 전시회가 끝난 후에도 1월 12일 주가 역대 최고치 경신이라는 성과를 올렸다.



▲ 현대차 그룹이 선보인 아틀라스가 연습하는 모습

또 차세대 자율주행 모빌리티 로봇 플랫폼 '모베드(MobED)' 는 로보틱스 분야 최고혁신상(Best of Innovation Awards)을 수상했다.
지형의 한계를 뛰어넘는 주행 안정성이 특징인 모베드는 편심 휠 기반 DnL(드라이브 앤 리프트) 모듈을 적용, 불규칙한 노면이나 경사로에서도 차체를 원하는 기울기로 조절할 수 있어 안정적인 주행이 가능하며, 사용자 친화적인 인터페이스로 누구나 간단하게 조작할 수 있다.
현대차는 아틀라스와 모베드로 인기와 기술, 두 가지 면에서 전시회를 사로잡은 한 해가 됐다.
이밖에도 레벨 4 자율주행 시스템을 탑재한 아이오닉 5 로보택시로 지정된 구역 내에서 완전 무인 주행을 선보였으며, 센서와 알고리즘을 활용한 '자동 충전 로봇(ACR)' 으로 전기차(EV) 충전 시 사용자가 느끼는 신체적 부담을 줄이고, 누구나 편리하게 충전 서비스를 이용할 수 있도록 했다. 또 주차 로봇을 통해 좁은 공간에서도 차량을 조심스럽게 이동시키고 주차 위치를 조정하는 모습을 시연했다.
이번 전시회에 처음 참가한 현대 위아(WIA)는 A.I와 각종 센서를 활용한 '분산배치형 HVAC(Heating, Ventilating, Air Conditioning)' 을 통해 차량 탑승객의 체온, 더위나 추위를 느끼는 정도, 현재 온·습도, A.I 학습을 통한 탑승객 별 취향을 모두 반영하는 공조 기술을 선보였다.
세계 최초로 현대위아가 개발했다고 밝힌 '듀얼 등속조인트(Dual C.V.Joint)' 도 전시됐는데, 업체 설명에 따르면, 두 개의 등속조인트를 직렬로 연결, 최대 52도 절각이 가능해 차량의 선회 반경이 획기적으로 줄어들어 좁은 공간에서 유턴을 하거나 골목길을 빠져나갈 때 주행을 용이하게 한다.
LG이노텍 역시 실시간으로 이물질을 제거할 수 있는 카메라 모듈과 최대 200미터 감지 범위를 가진 초소형 고성능 LiDAR 시스템을 선보이며 혁신적인 모빌리티 솔루션 업체의 면모를 과시했다. 특히 개별 부품을 전시하는 대신, 부품이 적용된 차량을 전시장 중앙에 배치, 실제 주행 환경에서 각 기술이 어떻게 통합적으로 작동하는지를 3D 형태로 선보여 주목을 끌었다.
또 CES 2026 혁신상을 수상한 초박형 픽셀 조명 모듈은 문자 및 패턴을 정밀하게 표현할 수 있도록 해주며, 실리콘 기반의 '넥슬라이드 에어(Nexlide Air)' 는 디자인 유연성과 보행자 안전을 향상시키는 기술을 선보였다.
전기 자동차(EV) 모형도 전시되었는데, 여기에는 세계 최초의 양산형 800V 무선 배터리 관리 시스템과 배터리와 배터리 접합 박스를 통합하는 'B-Link' 를 포함한 15가지 핵심 EV 부품이 소개됐다.

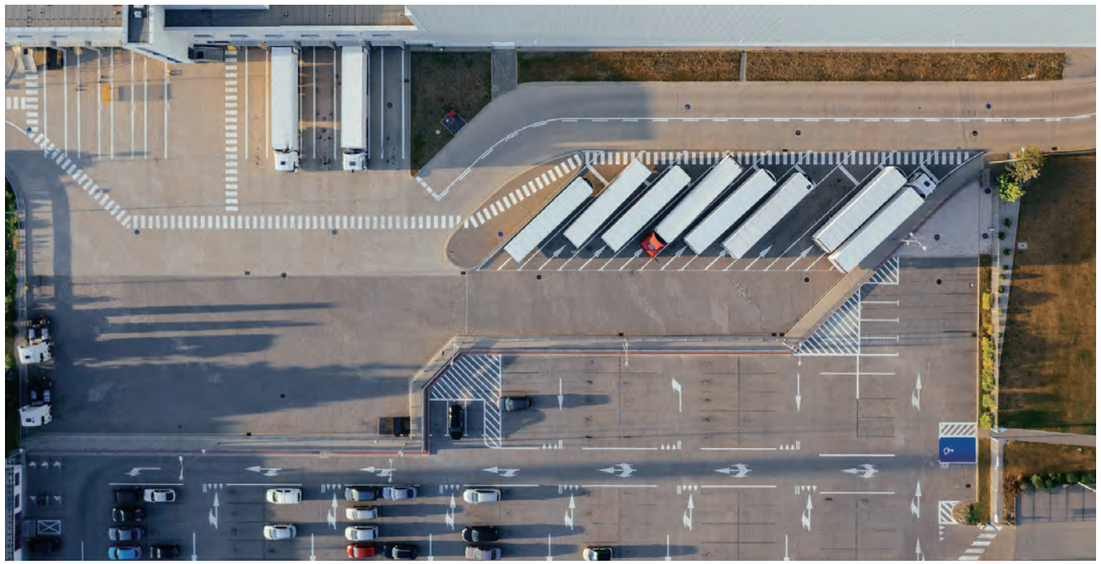
미래 모빌리티 새로운 지평 열려

이번 CES2026 전시회는 앞으로의 모빌리티 분야가 나아갈 방향을 제시하는 듯하다.
이제 완성차, A.I 등 업체의 경계는 희미해지고, 협력과 개발을 통해 누구나 미래 차량을 개발할 수 있는 시대가 다가왔다고 말이다.

▲ 현대자동차 모베드

화물차 안전운임제 다시 시작한다

'영업용 화물자동차 안전운임제(이하 안전운임제)' 가 그동안의 공백을 깨고 새해 1월 1일부터 보다 강화된 내용으로 시작된다.
안전운임제는 지난 2020년 수출입 컨테이너와 시멘트 품목에 한하여 3년간 한시적으로 시행된 제도로, 낮은 운임으로 인해 과로·과적·과속 운행이 관행화되어 온 화물운송시장에서 화물운송 종사자의 근로 여건을 개선하고자 화물운수종사자(화물차주) 및 운수사업자가 받는 최소한의 운임을 공표하는 제도이다.

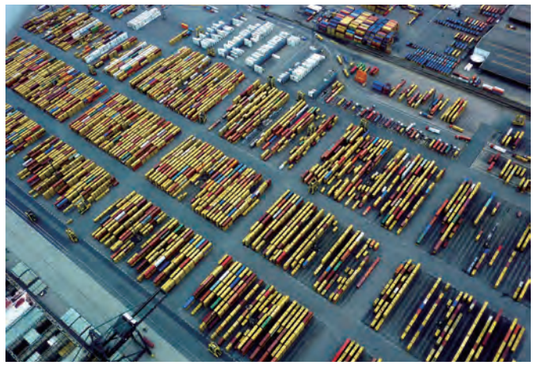


2023년 이후 표준운임제 추진 불발로 운임 보호 장치 부재

안전운임제는 한시적 제도로 추진되어 연장이 필요했으나 합의에 이르지 못해 2022년 12월 31일 일몰(중단)됐다. 이후 당시 정부가 화주와 운송사 간 운임을 강제하지 않고 가이드라인을 매년 제시하는 한편 운송사와 차주 간 운임은 표준위탁운임으로 강제하는 구조인 '표준운임제' 도입을 추진했으나 이 또한 관련 법안이 국회를 통과하지 못하면서 시행에 이르지 못했다. 이에 화물운송 시장은 2023년부터 2025년까지 제도적 운임 보호 장치가 없는 상태로 운영됐다.
화물차주들은 다시 저운임 경쟁을 시작하면서 소득 불안정이 심화됐고, 제도 시작 시 방지하려던 운행 관련 문제가 재부상하게 된다.
정권 교체 후 다시 안전운임제 부활을 추진, 법안이 국회를 통과하면서, 올해부터 다시 3년 한시로 시행될 예정이다.
제도 시작 당시와 다른 점은 이재명 대통령이 지난해 12월 12일 부처별 업무보고에서 "안전운임제를 3년 한시가 아닌 영구적으로 시행할 수 있도록 논의해보라." 지시하면서 2028년 이후 상시화 가능성도 거론되고 있다.
관련 법안(2025.8.14, 화물자동차법 일부개정)은 국회 논의를 거쳐 통과됐으며, 국토교통부는 통과된 직후인 2025년 8월 총 13명(공익대표위원 4명, 화주·운수사업자·화물차주 대표위원 각 3명)으로 구성된 안전운임위원회를 구성·운영하고, 총 50여 차례에 걸친 논의를 통해 1월 7일 2026년 적용 안전운임을 최종 의결하고, 1월 중에 확정하여 고시할 예정이라고 밝혔다.

제도 운영 후 상시화 가능성도 거론

이번에 재도입되는 안전운임제는 제도의 시행 효과를 객관적으로 검증하고 사회적 합의를 도모하기 위해, 기존과 동일한 품목에 한정하여 3년간(2026~2028년) 다시 시행될 예정이다.
앞에서 언급한 바와 같이 이번 안전운임제 시행은 새로운 국면을 맞을 가능성이 있다. 제도의 영구화 논의가 대통령 참석 부처별 회의 자리에서 직접적으로 거론되었기 때문이다.
그래서인지 관련 내용 발표 후 화물연대본부도 논평을 통해 "유가 폭등, 산업 위기, 물량 급감이라는 삼중고 속에서 생존의 벼랑에 몰린 화물노동자들에게 오랜만에 전해진 희망의 메시지"라며 환영의 뜻을 밝히는 한편 "다시 시작되는 2026년도 안전운임은 제도에 대한 신뢰를 회복하고, 지난 3년간 무너진 현장을 다시 세울 수 있는 최소한의 출발선이 되어야 한다."고 밝혔다.
당시 회의에 참석한 엄정희 국토교통부 교통물류실장은 "우선 3년 일몰제로 도입을 할 예정인데, 지속 가능할지 여부를 보고 영구 가치를 판단할 예정"이라고 밝혀, 3년의 시행 결과를 바탕으로 영구 전환 여부를 결정할 것임을 시사했다.



▲ 새롭게 시작되는 안전운임제는 운임이 인상됐으며, 시행 결과에 따라 상시 제도로 안착될 가능성도 있다.

운임 인상, 현장 적용성 제고

올해부터 적용될 안전운임 제도에서 운임 수준은 2022년 안전운임제 일몰 이전에 고시된 운임에 비해 인상된다.
수출 컨테이너 품목의 경우 화물차주가 지급받는 안전위탁운임은 13.8%, 화주가 지급하는 안전운송운임은 15.0% 수준으로 인상되었다. 시멘트 품목 역시 화물차주가 지급받는 안전위탁운임은 16.8%, 화주가 지급하는 안전운송운임은 17.5% 수준으로 인상되었다.
실질적인 현장 적용 관련 부대 조항도 보완했다.
험로·오지 운행 등 운임 할증이 필요한 경우와 그 적용 방법에 대해 규정한 부대 조항을 보다 구체화함으로써, 운송 과정에서 발생할 수 있는 다양한 상황에 대해 안전운임의 현장 적용성을 제고하였다.
여기에 더해 정부는 안전운임제가 3년의 공백 이후 다시 추진되는 점을 고려, 현장 의견을 적극적으로 반영하고 제도의 안정적인 정착을 위한 기반 마련에 주력한다는 계획이다.
우선, 안전운임제의 실효성을 높이기 위해 안전운임보다 낮은 운임을 지급받거나 운임이 미지급되는 사례를 접수하는 '안전운임신고센터'(https://www.safetruck.go.kr)를 확대 운영할 예정이다.
신고센터는 전담 인력을 확충(전문 상담 인력 1→ 3명 이상)하여 신고에 대응하면서 접수 후에는 지자체와 협업, 과다·반복 신고 사항에 대한 합동 조사를 실시하는 등 사후 관리에도 만전을 기할 방침으로 알려졌다.
또한, 안전운임제가 3년 일몰제로 운영됨에 따라 제도의 지속성에 대한 불안정성이 크고, 수출입 컨테이너·시멘트 품목에 한정되어 다수 업종의 화물차주가 제도 적용의 사각지대에 놓여 있다는 지적이 다수 제기되고 있는 만큼, 영구화 추진은 물론 품목 확대 등 다양한 방안을 논의하고, 제도 개선도 적극적으로 검토할 계획이라고 밝혔다.

국민 안전 확보와 물류 분야 안전장치 마련

한편 국토교통부 관계자는 "물동량 감소와 환율 상승 등으로 물류 여건이 어려운 상황에서도, 이해관계자 간 심도 있는 논의를 통해 이루어진 이번 화물자동차 안전운임 의결은 국민 안전을 확보하고 물류 분야의 안전장치를 마련하는 데 큰 의미가 있다."고 밝히면서, "앞으로도 화물운송업계와 긴밀히 협력하여 안전운임제가 현장에 안정적으로 정착될 수 있도록 적극 노력하겠다."라고 말했다.
안전운임제는 운송 시장에서의 문제점 해결을 위해 시행됐으며, 일몰 후 똑같은 문제점이 다시 발생했다는 점에서 필요한 제도임이 증명됐다. 이에 단순한 재시행이 아닌 보다 객관적인 데이터 확보와 분석을 통해 모두가 만족할만한 제도로 업그레이드하는 일에 적극적으로 나서할 것이다.

구 분	내 용
운임종류	- 안전운송운임 : 화주(수출입기업·제조업체 등)가 운수업체 또는 화물차주에게 지급 - 안전위탁운임 : 운수업체가 화물차주에게 지급
도입품목	「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너, 시멘트
위반시 처분	안전운임보다 낮은 운임 지급시 과태료 500만원

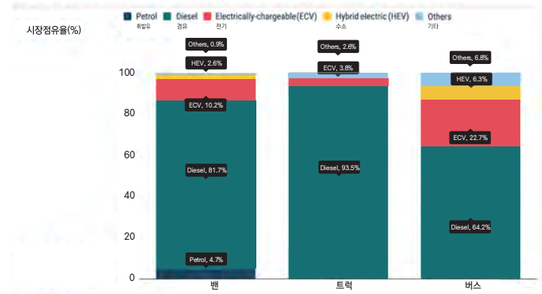
<표 1> 2026년 화물자동차 안전운임 개요

EU-신규 상용차 등록 : 2025년 1~3분기 버스 외 크게 감소

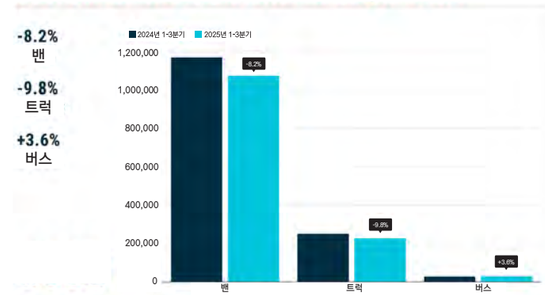
지난해 1월부터 9월까지 유럽연합(EU) 국가들의 상용차 판매량이 전반적인 감소세를 보인 것으로 나타났다.
유럽의 주요 자동차, 트럭, 밴, 버스 제조업체 17곳이 가입하고 있는 유럽자동차제조협회(ACEA)에 따르면, 올해 1~3분기 유럽의 트럭, 밴, 버스 신규 등록 기준 판매량은 152만 4,973대로 집계됐다. 이는 작년 같은 기간 166만 9,892대에 비해 14만 4,919대 줄어든 것으로, 약 8.7%가 감소한 수치다.

트럭 판매량 9.8% 감소했지만, 전기 트럭은 상승세

유럽 내 트럭의 전체 판매량은 22만 5,483대를 기록, 전년 동기 24만 9,844대에 비해 약 9.8% 감소했다. 이러한 감소세는 대형 트럭 등록 대수가 9% 감소하고 중형 트럭 수요가 13.5% 줄어든 데 따른 것이다.
총중량별로 살펴보면, 3.5~16톤 트럭은 3만 8,185대로 전년(4만 4,131대) 대비 약 13.5%, 16톤 이상은 18만 7,298대로 전년(20만 5,713대) 대비 약 9.0% 감소했다.
반면 연료별로는 다른 양상을 보였다.
전기 트럭은 8,583대로 64.9% 급증했지만, 하이브리드 트럭은 47대 판매에 그쳐 42% 감소했다.



<그래프 1> EU 연료별 신규 상용차 등록 현황(2025년 1-3분기)(출처 : 유럽자동차제조협회(ACEA))



<그래프 2> EU 신규 상용차 등록 현황(2025년 1-3분기)(출처 : 유럽자동차제조협회(ACEA))

내연기관 차량은 전반적인 감소 추세로 가솔린 트럭이 55대로 전년 대비 -38.9%, 디젤 트럭은 21만 875대로 -11.5%를 기록했다. 수소 및 LPG 등은 5,923대로 전년(6,309대) 대비 6.1% 감소했다.

전기 상용차 시장 점유율 증가, 하지만 성장세는 느려

ACEA는 "전기 상용차 시장 점유율은 증가했지만, 핵심적인 여건이 거의 갖춰지지 않았고, 시장 수용 속도가 여전히 제한적이기 때문에 성장세는 아주 빠르지 않다." 고 밝혔다.
국가별로는 에스토니아, 덴마크, 리투아니아 등 6개국을 제외한 대부분의 주요 시장에서 등록 대수가 감소했으며, 특히 독일(-17.9%)과 프랑스(-13.4%)는 두 자릿수 감소율을 보였다.
상용밴 시장 역시 힘을 쓰지 못했다.
전체 판매량은 107만 4,007대로, 전년 동기 117만 204대 대비 8.2% 감소했다.
전제적인 감소세와 달리 연료별로 살펴보면, 전기와 하이브리드 기반 밴의 판매량은 증가한 것으로 나타났다.

전기 밴은 10만 9,332대로 62.7% 급증했으며, 하이브리드 밴은 2만 7,461대로 15.1% 증가했다.
반면, 가솔린 밴은 4만 9,960대로 29.6% 줄었고, 디젤 밴은 87만 7,079대로 전년 판매량 98만 9,646대 대비 11.4% 감소했다. 수소 및 LPG 등의 밴도 1만 175대로 45% 감소했다.
업계는 감소세의 주요 원인으로 유럽 내 3대 시장 침체를 꼽았다. 실제로 프랑스 상용 밴 판매량은 전년 대비 8.3% 줄었고, 이탈리아(-6.1%)와 독일(-6%)의 판매량도 감소했다.

버스 시장은 감소 후 증가로 전체 증가세

감소세를 면치 못하는 트럭, 상용 밴과 달리, 유럽 내 버스 판매량은 증가세를 보였다.
유럽 내 버스 전체 판매량은 2만 8,417대로, 전년 2만 7,432대 대비 약 3.6% 늘었다.
전체적인 증가세라기보다 이를 연료별로 보면, 전기버스는 6,444대로 49.1% 급증했지만, 하이브리드 버스는 1,791대로 전년 대비 32.7% 감소해 차이를 보였다.
가솔린 버스는 판매가 없었으며, 디젤 버스는 1만 8,257대로 전년 1만 8,268대 대비 소폭 감소했다. 그 외 수소 및 LPG 등의 버스는 1,925대를 기록해 11.7% 감소했다.
국가별로는 유럽 3대 시장 중 이탈리아(-16.9%)와 프랑스(-4.5%)는 판매량이 감소했지만, 독일의 판매량은 12.8% 증가하며 버스 시장 성장을 견인했다. 슬로베니아, 스웨덴 등도 판매 증가를 기록하며 버스 시장 확대에 기여했다.

대형 상용차 우회전 보행사고 치사율 승용차의 27배, 제도적 보완 시급

삼성화재 교통안전문화연구소(이하 연구소)가 지난해 11월 11일 '대형 화물차량 사각지대 사고 위험성 결과'를 발표했다.
최근 5년간(2020년~2024년) 경찰청 교통사고의 가해 차종별 보행자 교통사고를 분석한 결과로 덤프 및 화물차에 의해 발생한 보행사상자가 약 3,575명에 이르며, 교통사고 발생 시 덤프 등 대형 화물 차량은 승용차에 비해 보행사고 위험성이 현저히 높은 것으로 나타났다.

대형 차, 우회전 보행사고 가장 많아

연구소는 2020년부터 2024년까지 한국도로교통공단 교통사고 DB를 분석한 결과, 전체 교통사고 사상자는 연간 2,760여 명 수준으로, 등록 대수 1만 대당 사상자 수는 승용차 보다 승합차(버스 포함), 화물차, 덤프트럭 등 크기가 큰 차량일수록 높게 나타났다.

또 덤프트럭 등 대형 차량은 우회전 보행사고 가해 차종 중 14.1%를 점유, 치사율이 승용차의 27배 수준으로 나타났다. 이는 대형 화물차의 사각지대 중 차량 우측이 특히 넓은 것이 보행사고의 주요 원인이라 볼 수 있어 교차로 우회전 시 주변 보행자에 대한 각별한 주의가 요구된다고 밝혔다.

대형 화물차량 8종의 사각지대 거리를 측정한 결과, 우측 사각지대 거리가 승용차보다 3m 이상 길어, 사각지대 개선을 위해 운전자 직접 시계 확보 및 사각지대 첨단장치 도입 등 최소화하는 안전대책이 필요한 것으로 분석되었다.

또 같은 기간 보행사고 사상자는 승용차 2,857명, 화물차 1,169명, 승합차 419명, 덤프 등 161명 순이고, 사고 건수 100건당 사상자 수를 나타내는 치사율은 승용차가 2.5인데 반해 화물차와 덤프 등은 각각 5.3, 15.8으로 승용 대비 2~6배 높은 것으로 나타났다. (표 2 참고)

특히, 어린이의 경우 대형 화물차 우측에 3.2m이상 간격이 있어야 인지가 가능한 것으로 나타났다.

이는 국내 만 7세 어린이 평균 신장인 120.8~122.1cm를 고려해 측정 높이 120cm로 사각지대를 측정한 결과로, 승용차와 SUV, 소형화물차 등은 전방·좌측·우측 방향에서 잘 보였으나 대형 화물차는

구 분	승용차	승합차	화물차	덤프 등
등록대수 ('24말 기준)	21,771,120	666,166	3,716,743	90,141
사상자수 ('20~'24년)	6,359	720	3,227	348
1만대당 사상자수	6.9	10.8	8.7	38.6

<표 1> 가해 차종별 1만 대당 교통사고 사상자 수

※ '덤프 등'은 건설기계 중 덤프트럭과 콘크리트믹서의 등록 대수를 합산한 값.

구 분	승용차	승합차	화물차	덤프 등
사고건수 ('20~'24년)	116,421	12,340	22,031	1,020
사상자수 ('20~'24년)	2,857	419	1,169	161
치사율 (명/100건)	2.5	3.4	5.3	15.8

<표 2> 가해 차종별 보행 교통사고 치사율

구 분	승용차	승합차	화물차	덤프 등
사고건수 ('20~'24년)	14,285	1,525	2,685	209
사상자수 ('20~'24년)	115	80	79	46
치사율 (명/100건)	0.8	5.2	2.9	22.0

<표 3> 가해차종별 우회전 보행 교통사고 치사율

(단위: m)

구 분	전방 사각	좌측 사각	우측 사각
승용차 (그랜저HG)	4.93	1.30	4.95
SUV (쏘렌토TG)	4.60	2.00	5.12
소형화물차 (포터EV)	2.73	1.50	4.40
대형 화물차 (8종,평균)	3.86	1.40	8.17

<표 4> 차종별 사각지대 거리 측정 결과

* 운전석 시트 위치, 착석 자세 및 운전자의 체형에 따라 측정 거리 차이가 있을 수 있음
* 전체 자료 출처 : 한국도로교통공단

전방 사각지대 평균 1.74m, 우측 사각지대 평균 3.21m로 측정돼 차량 주변 어린이 보행자에 대한 각별한 주의가 요구된다.

측정 높이별 대형 화물차의 우측 사각지대 거리 결과 역시 15톤 이상의 대형 화물차는 '172cm 측정 높이' 조차 2m 이내에서 보이지 않았다. 보행자의 머리 등 운전자 시야에 들어오는 거리를 고려할 때 성인은 최소 3m, 어린이는 최소 5m 이상 떨어져야 운전자가 알아볼 수 있는 것(운전석 시트 위치, 착석 자세 및 운전자의 체형에 따라 측정 거리 차이가 있을 수 있음)으로 나타났다.

운전자의 눈높이(Driver Eye Height)가 평균 2.5m이고 화물차 앞 패널 높이도 평균 1.94m 수준으로 화물차 바로 앞의 보행자는 운전자 시야에서 보이지 않을 수 있다. 보행자 신장이 작을수록 위험이 증가하였으며, 특히, 전면 유리 아래 부분에 눈부심 방지 반사필름 및 대시보드 위에 놓은 물건들로 인해 운전자 전방 시야를 가릴 경우 더 위험한 것으로 나타났다.

또한, 대형 화물차의 조수석 도어 패널은 평균 1.99m로 높고 불투명하여 운전자의 우측 직접 시야 확보를 저해하는 주요 원인으로 나타났는데, 이를 방지하기 위해 대형 화물차 운전자는 다수의 사이드 미러와 카메라 영상 등 간접적인 방법에 의존하나 거울 굴곡 및 물체 인지 등 한계가 있다고 연구소는 밝혔다.

직접 시계 확대, 첨단장치 의무화 등 개선 노력

이러한 사고를 방지하기 위해 유럽, 일본 등은 대형화물차 운전자 직접 시계 범위를 확대하려고 캐빈 높이 하향화 및 도어 하단부 창유리 적용 확대 등의 노력을 펼치고 있다.

UN 역시 국제기준을 통해 대형화물차의 사각지대 최소화를 위해 낮은 캐빈, 조수석 도어 패널의 넓은 창 면적 등 직접 시계범위를 개선하는 차량 변경을 유도하고 있다. 영국 런던 교통국은 런던 내 보행자를 보호하고 안전한 차량 운행을 위해 운전자 직접 시계 영역을 6단계로 구분하는 것은 물론 첨단장치 여부에 따라 도심 운행 안전 허가증 발급 등의 제도를 시행하고 있다.

기타 다른 유럽 국가 등도 대형화물차 전방 및 우측 사각지대 경고장치 의무화를 시행 중이다.

대형 화물차 우측 사각지대에 있는 자전거탑승자 등 도로이용자를 감지, 우회전 시 우측 사각지대 보행자와의 사고예방을 위한 BSIS 장치(Blind Spot Information System, UN R151. 신차 적용 : '22.7월~ , 모든 판매차량: '24.7월부터)와 출발·저속 주행 시 전방 사각지대 경고장치 MOIS(Moving-Off Information System, UN R159, 신차 적용 : '22.7월부터, 모든 판매차량 : '24.7월부터) 등의 의무화를 시행하고 있다.

(단위: m)

구 분	운전자 눈높이	앞패널 높이
대형화물차(8종, 평균)	2.50	1.94

<표 5> 차종별 사각지대 거리 측정 결과

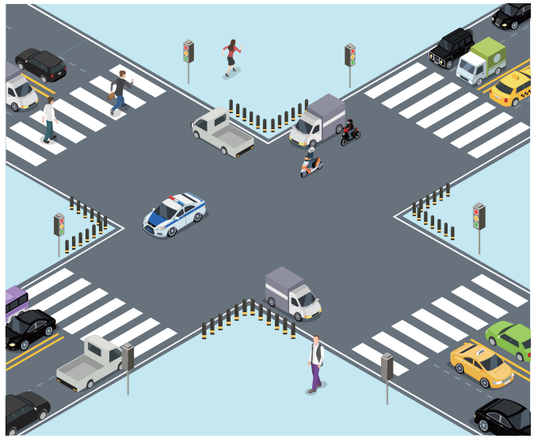
* 운전석 시트 위치, 착석 자세 및 운전자의 체형에 따라 측정 거리 차이가 있을 수 있음

횡단보도 개선 아이디어도 나와

연구소 박요한 수석연구원은 "대형 차량의 사각지대 범위를 최소화하기 위한 방안으로, 대형 화물차의 캐빈 높이를 낮추고 조수석 도어 하단 창유리 적용하는 직접 시계 개선과 이를 보완하기 위해 우측 및 전방 사각지대에 있는 보행자 등 도로이용자 사고예방을 위한 첨단장치 의무 장착 등의 대형차량 사각지대 사고 예방에 대한 적극적인 노력이 절실하다" 고 지적하며, "특히 우회전 시 보행자 사고 치사율이 가장 높은 덤프트럭 등에도 사각지대에 대한 사고예방 장치가 보급될 수 있도록 하는 정책 등이 뒷받침되면 대형차량 사각지대 사고 예방에 큰 효과 있을 것이다" 라고 강조했다.

한편 보다 근본적인 우회전 사고방지를 위해 차량이 우회전 시 바로 맞닥뜨리는 횡단보도를 좀 더 뒤로 옮기는 한편 사거리 모퉁이에 보행자 보호를 위한 디펜더를 설치한다면 어떨까 하는 의견도 있는 것으로 나타났다. (그림 참조)

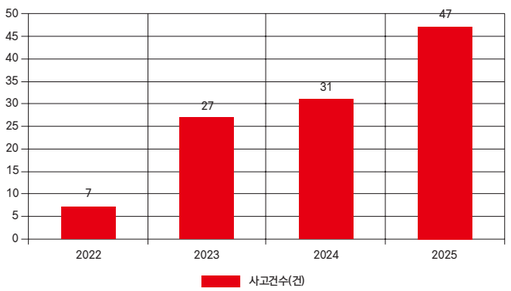
이를 적용한다면 보행자가 횡단보도를 건너기 위해 교차로에 붙어 대기하지 않아 사고 위험이 적으며, 차량 역시 보다 크게 우회전이 가능해지는 것은 물론 우회전 차량이 직진 차량의 진로를 방해하지 않으므로 교통 불편 역시 개선될 수 있다는 의견이다.



국내 자율주행차 사고통계 최초 공개

이제 국내에서도 자율주행차가 본격적으로 운행될 예정이다. 그렇지만 아직 완전 자율주행차 안전에 대해 많은 이들이 의구심을 표하고 있다. 이러한 의문은 국토교통부와 한국교통안전공단 자동차안전연구원(이하 TS)이 2022년부터 발생한 자율주행자동차 사고통계를 지난해 11월 28일 '자율주행자동차 사고조사위원회' 누리집을 통해 공개하면서 풀릴 것으로 보인다.

국내 자율주행차 사고 주행모드별 등 통계 제공



<그래프 1> 연도별 사고건수

TS는 이번 사고통계 공개를 자율주행자동차(이하 자율주행차)의 안전성 확보와 상용화 정책에 대한 국민 신뢰를 제고하기 위하여 추진되었다고 밝혔다.

또 자율주행차 제작사가 실사고 기반 다양한 시나리오 분석·학습을 통해 시스템을 점검하여 위험 대응능력을 강화하고, 민·관·산·학·연 각 분야의 자율주행 관련 교통정책·인프라 개발 등에 활용할 수 있도록 지원한다.

이번에 공개된 통계는 제작사가 제출하는 자율주행차 교통사고 신고서 기반 사고통계 분석 결과를 바탕으로 하여 연도와 운행 모드, 시간대, 날씨, 주행상태, 파손 정도별 사고 건수 등 총 10개 항목의 통계를 제공하고 있다.

관련 내용을 살펴보면, 자율주행차 사고는 2022년 7건, 2023년 27건, 2024년 31건, 2025년 47건(9월 기준)으로 매년 증가하고 있다. 자율주행모드로 운행 중 사고는 전체 사고의 35% 수준이며, 신호체계가 특수한 경우의 미학습으로 인한 추돌사고 등으로 나타났다. 주행속도 30km/h 이하의 저속 구간에서 주로 발생했으며, 피해 및 파손 정도는 대체로 경미한 인명 피해 또는 후사경, 범퍼 등 소규모 차량 파손에 그친 것으로 확인되었다. 한편 월별 사고 건 수를 살펴보면 자율 주행 모드의 경우 8월에 9건으로 가장 많이 발생했으며, 일반 주행 모드는 7월에 12건, 9월에 11건 등으로 나타났다.

특히 1십만 km 주행거리 당 사고 건수에서 차이가 점차 벌어졌는데, 2022년은 0.2, 0.5로 크게 차이가 없었으나 2025년의 경우 자율 주행이 2.6인데 비해 일반 주행은 6.4로 격차를 뚜렷하게 보였다.

3년간 사고 건수 5.7배↑...제공데이터 단계적 확대 예정

이러한 데이터와 관련해 TS 박선영 자동차안전연구원장은 "이번 사고통계 공개를 시작으로 자율주행차 사고통계 공개지표를 단계적으로 확대해 업계를 지원할 계획"이라고 밝혔다.

TS는 올해 하반기 자율주행차 사고조사위원회 사무국이 수행한 임시운행 자율주행차 사고조사로 확인된 내용을 중심으로, 충돌 이전 차량거동, 사고 충돌부위별 사고 건수 등을 추가적으로 공개할 예정이다.

이후 자율주행차가 상용화되고 사고조사 결과가 충분히 누적되면, 이를 토대로 심층 통계를 추가로 발표하면서 깊이 있는 정보를 제공할 계획이라고 밝혔다.

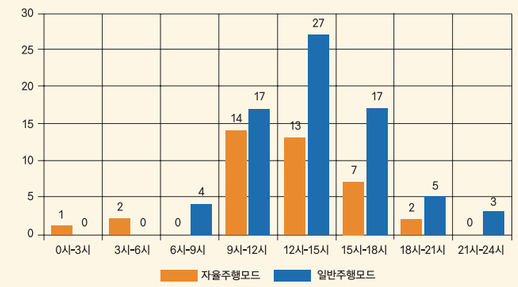
한편, 자율주행차 사고통계는 자율주행자동차 사고조사위원회의 누리집(https://avaib.katri.or.kr)→정보마당→국내사고현황'을 통해 확인할 수 있다.

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년 9월
임시운행 허가대수 * 당해 신규 허가대수	86대	151대	41대	44대
자율주행모드	1건	12건	12건	14건
일반주행모드	6건	15건	19건	33건
총 사고건수 (전년대비 증가율)	7건	27건 (286%↑)	31건 (15%↑)	47건 (52%↑)

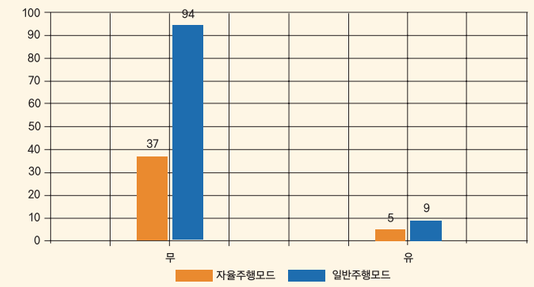
<표 1> 연도별 주행 모드별 사고 건수(증감률 포함)

※ 임시운행을 최초로 허가한 2016년부터 2025년 9월까지 총 허가 대수는 515대

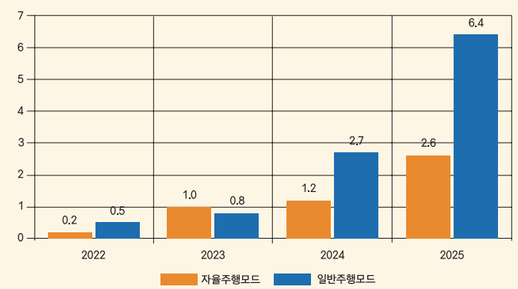
※ 2022년 대비 2025년(9월기준) 임시운행 자율주행자동차 사고 발생은 5.7배 증가



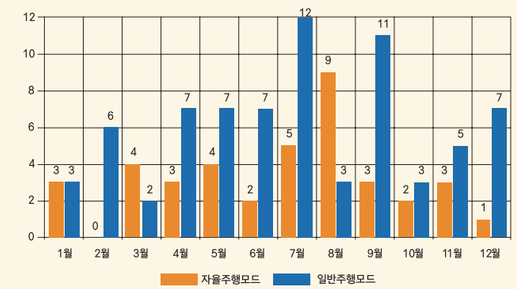
<그래프 2> 시간대별 사고건수



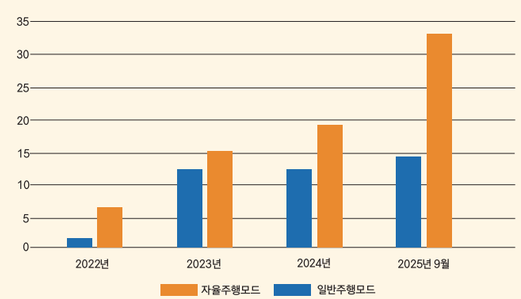
<그래프 3> 인명피해별 사고건수



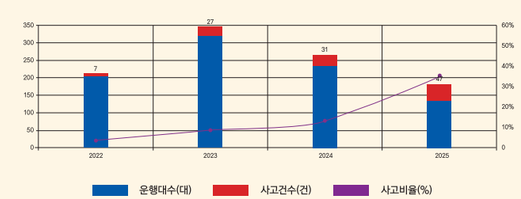
<그래프 4> 주행거리별 사고건수



<그래프 5> 월별 사고건수



<그래프 6> 임시운행 자율주행차 운행모드별 사고 건수



<그래프 7> 운행대수별 사고건수

알아두면 유익한 특장차 관련 실증 특례

새로운 기술이 적용되고 상용화되기 까지는 다양한 종류의 실증이 필요하다. 하지만 기존에 시행되고 있는 법률이나 정책 때문에 실제 환경을 적용한 실증에 어려움을 겪고 있는 기술들이 많이 있다. 이러한 불합리를 개선하고자 실증 특례가 적용되기도 한다.
실증을 위한 규제 특례는 본격적인 사업 개시 전, 안전성 등을 시험·검증할 수 있도록 기간·규모·구역 등을 고려해 제한적으로 규제를 완화해주는 제도로 2년 이내, 1회 연장이 가능하다.

첨단소재 적용은 물론 고속도로 전용차로 도입까지

다양한 특례가 이뤄지고 있지만 모빌리티 분야에서는 국토교통부 산하 한국교통안전공단이 관련 일을 도맡아 하고 있다.

새로운 첨단소재 적용을 비롯해 서비스 개선, 그리고 최근에는 고속도로 전용차로 도입까지 규제 특례를 적용받고 있다.

한국도로공사 역시 이 특례를 인정받아 고속도로 장거리 전용차로 도입 실증에 나섰다.

장소는 IC 간 간격이 짧고 단거리 무료 통행이 많은 수도권 제1순환 고속도로이다. 내용은 1~2차로(장거리 전용차로)와 3~4차로(일반차로)를 장거리·단거리로 분리 운영함으로써 IC 진·출입은 일반차로를 이용토록 하여 차로변경으로 인한 차량간 상충 감소를 통해 통행속도 향상을 증명하기 위함이다.

이는 「경찰청 도로교통법 60조」와 「동법 시행규칙 제39조·별표9」에서 정해놓은 '고속도로에서의 차로는 통행하는 자동차의 종류 및 앞지르기 여부를 기준으로 구분'이라는 조항 때문에 1~2차로에 모든 차종이 통행할 수 있는 장거리 전용차로 설치가 불가했다.

이에 따라 현행 도로교통법 및 동법 시행규칙에 따를 때 고속도로에서의 차로는 자동차의 종류와 앞지르기 목적 여부에 따라 구분되어 있기 때문에, 1~2차로를 차종에 관계없이 장거리 목적의 차량을 위한 전용차로로 운영하기 위하여 실증 특례 부여 필요했다.

한국도로공사는 이번 실증 특례를 통해 효과가 인정되면 고속도로 내 장거리 전용차로를 신설함으로써 나들목에서의 잦은 유출입으로 정체가 빈번한 고속도로 구간에서의 정체가 완화될 것으로 기대하고 있다.

원격운전 기술을 활용한 모빌리티 서비스 고도화 실증(기아) 내용도 있다.

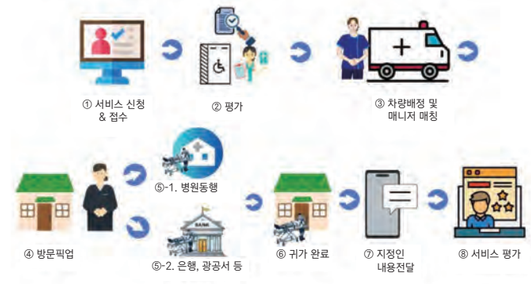
최근 카쉐어링 등 발전하고 있는 국내 모빌리티 서비스에 원격 차량 도입을 통한 활용성을 검증하는 내용인데, 이는 새로운 기술이니 만큼 도로교통법 규제 사항이 많다.

국토교통부의 「자동차관리법 제34, 동법 시행규칙 제55조」에 '자동차관리법 및 시행 규칙상 튜닝 차량의 승인 대상과 기준 등'을 규정하였으며, '기존 차에 원격운전 솔루션 장비를 설치하는 것은 튜닝에 해당, 튜닝 승인을 얻어야 하나 원격운전 솔루션 장비를 위한 명확한 승인기준이 부재함', 그리고 경찰청의 「도로교통법 제2조, 동법 시행령 제11조」에서도 '도로교통법상 주차는 운전자가 차에서 떠난다고 규정하는데, 애초에 운전자가 차에 존재하지 않은 원격운전은 현 도로교통법상 '주차' 및'정차'개념을 적용 못함', 「도로교통법 제50조」의 '자동차 운전자는 자동차를 운전할 때 좌석 안전띠를 매어야 하며, 모든 좌석의 동승자에게도 좌석 안전띠를 매도록 해야 함', 또 「도로교통법 제54조」 '교통사고 발생 시 원격운전자가 현장에 없어 사고 후 조치 불가 문제 발생으로 특정범죄가중처벌법(도주죄) 위반 가능성 있음', 「도로교통법 제66조」에 명시된 '자동차 고장 시 운전자가 직접 고장 자동차 표지를 설치하거나 차량을 이동'해야 하나 이를 할 수 없어 2차 사고 위험이 존재한다는 게 문제였다.

원격운전은 국내 본격 도입 이전의 신기술로 현 자동차관리법 및 도로교통법 체계에 미부합, 자율주행 차량에도 미해당 되어 법 개정 이전에는 규제샌드박스 통해 허용됐다.

이는 모빌리티 서비스의 원격 차량 기술 활용성 검증을 통한 모빌리티 산업 경쟁력 강화는 물론 자율주행 기술 부작용을 보완·해결하는데 필요한 일이기 때문이다.

<그림 1> 고속도로 장거리 전용차로 도입 실증 사례



<그림 2> 특별교통수단 이용 어려운 교통약자를 위한 이동서비스 내용

신기술에 대한 특례가 있다면 첨단소재 부품에 관한 특례도 있지 않을까? '첨단소재를 활용한 물품적재장치 재활용품 수집운반차 제작'(㈜명차공업사)에 관한 특례를 살펴보면 금속 재질(철판)과 강도는 동일하지만, 무게는 경량인 첨단소재(강화플라스틱 판넬)를 활용, 재활용품 수집 운반차의 적재함을 튜닝하는 서비스이다. 이는 '국토교통부 「자동차관리법 시행령 8조」 의 '첨단소재로 제작된 적재함은 물품적재 장치에 해당, 자동차 안전기준에 따라 물품적재 장치는 안전 운행을 확보할 수 있도록 안전하게 물품을 적재 및 운반할 수 있는 구조를 갖추고 있어야 한다' 는 조항에 걸리게 된다.

이에 금속 재질이 아닌 첨단소재를 활용하여 재활용품 수집 운반차의 물품적재 장치 튜닝 실증 특례를 부여해 이 소재로 제작, 설치할 경우 기존 대비 저렴한 설치 및 유지비용이 들고, 이에 따른 경제적 이익 발생과 무게 감소로 인한 연비 절감으로 경제적 환경적 이익을 누릴 수 있다는 것을 증명하게 했다.

교통약자를 위한 서비스인데도 규제에 걸려 실증이 어려운 사업도 있다. '휠체어 탑승 설치 특별교통수단을 이용하기 어려운 교통약자를 위한 교통약자 이동서비스'(㈜중앙이엠에스)는 서거나 앉기도 어려운 와상장애인 및 기존 특별교통수단 탑승에 불편함을 느끼는 교통약자를 보호자와 함께 휠체어 변환이 가능한 환자운반기(침대형)를 설치한 특수개조 차량을 이용해 유상으로 병원 및 일상생활의 이동을 지원한다.

하지만 이는 국토교통부 「여객자동차운수사업법 제2조, 4조」 의 '국토부 장관의 면허가 없는 사업자는 다른 사람의 수요에 응하여 여객을 유상 운송하는 것이 불가능'하고, 「81조」 의 '사업용 자동차가 아닌 자가용 자동차를 유상 운송용으로 제공하거나 알선하는 것은 금지'되어 있기 때문에 그동안 서비스가 어려웠다. 이에 규제 특례를 부여, 서비스를 시행하게 했다.

트랙터·화물차 관련 규제 특례도 다양

국내 수소 차량 개발 보급에 적극적으로 나서고 있는 현대자동차 컨소시엄은 수소·전기 트랙터를 활용한 화물 운송 실증에 나섰다.

수소·전기 트랙터를 물류 운송사 노선에 투입해 생산과 운영, 데이터 분석, 사용자 피드백을 반영하여 개선하는 등 기술적 성능 검토 및 친환경 물류 시스템을 실증하는 것이다.

단순히 보기엔 뭐가 문제인가 싶지만 국토교통부의 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 제114조」의 '자동차는 대통령령으로 정하는 구조 및 장치가 안전 운행에 필요한 성능과 기준에 적합하지 아니하면 운행하지 못하며, 자동차의 길이는 13미터(연결 자동차의 경우에는 16.7미터)를 초과하여서는 아니 되는데, 일부 자동차 길이에 대한 특례기준(19미터 이내)을 적용할 수 있으나, 수소 자동차는 이에 포함되어 있지 않음'이라는 조항이 걸림돌이 됐다.

이에 현대차는 규제 특례를 신청, 수소자동차 또한 특례기준의 적용을 받을 수 있도록 실증 특례를 부여받아 실증에 나섰다.

국내 화물차 무공해차 전환과 수소·전기 트랙터의 상용화, 국내·외 보급 확대를 위한 것이다.

우리 주위에서 흔히 볼 수 있고, 다양한 활용이 가능한 화물차도 의외로 규제사항이 많다.

'개인 화물자동차 운송사업자 간 화물자동차 임대 중개 플랫폼'(한솔네트웍스㈜) 서비스는 영업용 화물자동차를 소유하고 있는 화물자동차운송사업자의 화물자동차가 유휴상태일 경우 온라인 플랫폼(웹/앱)을 통해 동일한 허가를 받은 다른 화물자동차운송사업자에게 화물자동차를 대여할 수 있도록 중개하는 서비스이다.

그러나 이는 국토교통부 「화물자동차 운수사업법 제2조와 3조」 의 '사고 차 대차를 위한 서비스를 위한 면허 또는 허가체계 부재하여 서비스 제공 불가'와 국토교통부 「여객자동차 운수사업법 제30조」 와 동법 「시행규칙 제67조」 와 관련해 자동차 대여 사업에 사용할 수 있는 자동차의 종류가 한정되어 1톤 화물 내장 탑차는 대여사업에 사용 불가능하다.

이에 화물차의 사고·고장 발생 시에 한정해 할 수 있도록 실증 특례를 부여해 자원 활용성을 높이고 시장 창출과 공유경제 활성화에 기여하도록 했다.

만약 모빌리티 관련 신기술을 개발해 이를 검증해 보고 싶은 데 규제 때문에 고민이라면 교통안전공단의 '모빌리티 규제샌드박스'(https://sandbox.kotsa.or.kr/front/user/main.do)에 규제특례가 가능한 지 신청해서 확인하면 된다.

재팬 모빌리티쇼 2025, 탄소중립 상용차의 새로운 기준 제시

일본 최대의 자동차 전시회 '2025 재팬모빌리티쇼'가 지난해 10월 도쿄 빅사이트에서 열렸다. 1954년부터 시작한 도쿄모터쇼는 세계 3대 대형 모터쇼 중 하나였으나 코로나 팬데믹 이후 다소 침체하면서 2023년도부터 명칭을 '재팬모빌리티쇼'로 개편하고 자동차뿐만 아니라 다양한 이동 수단으로 외연을 넓혀 나가고 있다.

역대 최대 규모 업체 참가, 다양한 프로그램 운영

'미래 모빌리티를 탐구할 특별한 기회'라는 주제 아래 개최된 이번 전시회에서는 승용·상용차는 물론 모터사이클, 차체, 부품·기계·공구, IT·통신·로봇 등 6개 카테고리에서 522개 기업이 참가해 역대 최대 규모를 기록했다.

주최 측은 모빌리티 산업 확장과 사회 변화를 관람객들에게 전달하는 것을 목표로 전시회를 꾸며 백만 명이 넘는 방문객이 참관했다고 밝혔다.

전시회에 참가한 완성차 업체는 전기차, 수소연료전지차, 자율주행 콘셉트카를 비롯해 도심형 모빌리티, 물류·라스트마일용 차량, 캠핑카·커스텀카, 가족용 레저 차량 등을 선보였으며 이를 3D로 볼 수 있는 웹사이트도 운영됐다.

특히 '도쿄 미래 관광 2035' 전시관과 야외 공간에서는 차세대 연료별 퍼포먼스 데모런, 레이싱카·히스토릭카·SUV 라이브 주행, 동승 체험, 슈퍼카·캠핑카 전시, 인기 토미카 부스, 경·소형 트럭 마켓 등 체험형 프로그램이 마련돼 전문가들은 물론 가족 관람객까지 즐겁게 참여할 수 있는 전시회라는 평을 얻었다.

상용차 친환경 위주, 독특한 콘셉트카 눈길 끌어

특히 상용차 분야에서는 이스즈(ISUZU), 히노(HINO), 미쓰비시 푸소(Mitsubishi Fuso), 유디트럭(UD Trucks), 기아자동차(KIA), ASF 등 6개 업체가 다양한 차량을 선보였다.

트럭 전문업체인 이스즈는 독특한 외관의 혁신적인 수직 프레임을 갖춘 콘셉트카 '버티컬 코어(Vertical Core)'를 선보였다.

이 차량은 다양한 구성이 가능한 공유 플랫폼으로, 기업, 개인, 지역사회 등 누구나 이용할 수 있으며, 핵심 구성 요소로 이루어진 유닛으로 차량을 재배치할 수 있는 모듈식 개념을 통해 높은 유연성과 효율적인 운영이 가능하다.

또 트럭 '기가(GIGA)'는 이스즈 사가 10년 만에 새롭게 디자인된 캡 외관을 갖춘 대형 트럭으로, 회전 시 충돌 방지 제동, 좌회전 시 차량 끼임 방지 제동, 측면 충돌 완화 시스템, 휠 이탈 조기 경고 시스템 등 안전 기능이 크게 향상됐다고 밝혔다.

▲ 이스즈의 콘셉트카 '버티컬 코어'

▲ 히노사 '프로피아 Z FCV'

❶ ❷ ❸ ❹

❶ 이스즈가 일본에서만 판매하는 독특한 저상 3축 트럭
❷ 미쓰비시 후소 트럭 앤 버스의 'H21C'
❸ 유디트럭 '퀘스터(Quester 2026년형)
❹ 기아자동차 2인승 PV5

독특한 저상 3축 트럭(총중량 25톤)도 전시됐는데, 현재 일본에서만 유일하게 판매되는 모델로, 높은 적재 용량과 넓은 화물 공간을 통해 한 번에 더 많은 화물을 운송할 수 있다.

히노사는 '프로피아 Z FCV' 차량으로, 탄소 중립 및 수소 사회 실현에 기여한다고 발표했다.

일본 최초로 수소 연료를 사용하는 대형 수소 연료전지 전기 트럭 양산 모델인 이 트럭은 상용차로서 높은 환경 성능과 실용성을 모두 갖추고 있으며, 고속도로에서 레벨 4 자율주행을 전제로 레이더 성능을 향상하고, 카메라와 LiDAR 등의 새로운 센서를 탑재했다.

압축 수소 가스로 구동되는 수소 연소 엔진 트럭 'H2IC'도 선보였는데, 이는 디젤 트럭에 공통으로 사용되는 부품과 기술을 활용해 수소 자동차로의 빠르고 원활한 전환이 가능하게 했다.

또 특이하게 다카르 랠리에 참여한 레이스 트럭 '히노 레인저'를 전시해 방문객들이 직접 시승, 사진 촬영 등을 할 수 있게 해 눈길을 끌었다.

다임러 AG의 일본 자회사인 미쓰비시 후소 트럭 앤 버스는 압축 수소 가스로 구동되는 수소 연소 엔진 트럭 'H2IC'을 선보였다.

또 차세대 물류 솔루션을 위한 새롭고 독창적인 '스마트 바디' 및 '디지털 솔루션' 콘셉트인 'COBODI(커넥티드 로드 바디)'를 공개했으며, 이 차량이 운전자의 부담을 줄이고 하역 시간을 단축하여 더 효율적인 배송과 생산적인 차량 관리를 가능하게 한다고 밝혔다.

유디 트럭은 유럽 연합의 유로 6 배출가스 규정을 준수하는 트럭 '퀘스터(Quester 2026년형)'를 전시했다. 이 트럭은 11리터 엔진과 12단 전자 제어 자동 변속기 'ESCOT-VII'을 탑재해 차량 가동 시간 향상, 연비 개선, 총소유 비용(TCO) 최적화 및 환경 영향 감소에 기여한다고 설명했다.

한국 기업으로는 현대차와 기아차가 참여했으며, 상용차 분야에서는 기아차의 2인승 PV5 카고가 전시됐다.

친환경적인 새로운 물류 솔루션으로 개발된 이 차량을 기아에서는 화물 적재 및 하역을 용이하게 하는 저상 설계가 특징이며, 전기차 특유의 편안한 주행 성능은 운전자의 피로를 줄여주고, 탁월한 운전석 시야와 포괄적인 ADAS(첨단 운전자 보조 시스템)는 안전 운전을 지원한다고 밝혔다.

2026 필수점검

영업용 상용차주 종합소득세 환급안내

모르고 놓치는
세제 혜택이 없도록,
상용차주 권익보호에
함께해주세요!

화물운송업에 필수적인 **특장 차량을 보유한 상용차주**는 신규 차량 구매 또는
특장 장착 시점에 따라 **2020년~2024년 종합소득세 환급 대상**이 될 수 있습니다.

정보 접근의 제약으로 인해 많은 차주들이 "부가세" 환급은 챙기지만
해당 제도를 몰라서 **"종합소득세" 공제 혜택**을 놓치고 있는 상황입니다.
차주분들의 세제 혜택 누락을 방지하고, 제도 활용을 장려하고자 합니다.

아래 요건에 해당하는 상용차주는 꼭 점검해보시기 바랍니다.

상용차주 필수 점검 체크리스트

환급대상

1) 2020~2024년 **신규 특장** (카고, 샤시, 윙바디, 탑, 암롤, 탱크 등)
2020~2024년 **신규 영업용 상용차량** (화물 · 덤프 · 건설기계 등 대폐차 포함)
※ 2020년 구매 차량 · 장비의 경우 올해 5월 권리 소멸 예정

2) **운송사업자 일반 · 위수탁 화물 · 개별화물 · 용달화물** (영업용 차량에 한함)

3) **2020~2024년 종합소득세 납부이력 1건 이상**
※ 2025년 이후 구매 차량의 경우 종합소득세 신고 이후 검토 가능

환급근거

조세특례제한법 제 24조 **투자세액공제** 등
운수사업용 자산 취득시 **취득가액의 10~12% 세액공제** 적용가능
※ 사업자 부가세 환급과 무관

환급절차

전문 수행기관 문의 국세청 자료 수집 및 검토 결과 안내
관할세무서 접수 및 환급 완료
※ 초기 검토 비용 없음, 결과 안내 시 진행의사 결정
※ 환급 발생 시에만 소정의 수수료 발생, 성공보수 20%(부가세 별도)

간편인증 신청하기

휴대폰 카메라로 스캔해보세요

상담문의 1800-6543 24시간 무료신청

LTL Tax

엘티엘택스 (LTL TAX)
대표세무사 최병준 등록번호 : 9101097 ltl-tax@naver.com 010-5472-8522
충북 청주시 서원구 산남로 62번길 15, 605호(산남동, 두꺼비빌딩)

한국자동차제작자협회와 함께하는 신규회원사를 소개합니다

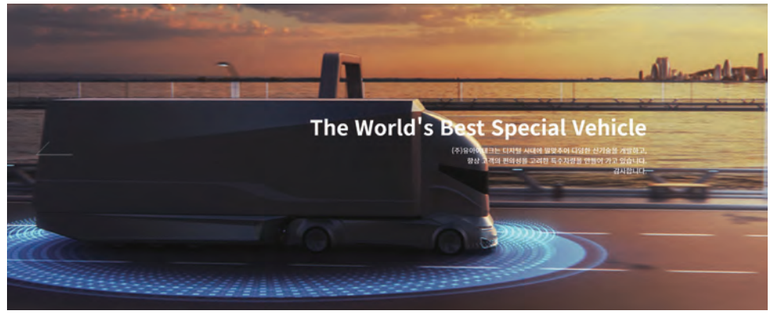
주식회사 유아이테크

UI Tech

대표자명 : 김현국, 박세환 **전화번호** : 031-8059-4466
주 소 : 경기도 화성시 팔탄면 3.1만세로 612-23
홈페이지 : https://crim218.cafe24.com/

주요 생산품목

의료, 복지, 홍보, 측정, 군수 등 특수목적차량



주식회사 블랙라이노

BLACK LIGER
Remake of Car Life

대표자명 : 이경직 **전화번호** : 031-989- 0447
주 소 : 경기도 김포시 양촌읍 고음달로 96
홈페이지 : https://www.mongtang.co.kr/

주요 생산품목

자동차용품

KVMA NEWS

Korea Vehicle Manufacturers Association

협회·업계 소식

한국자동차모빌리티안전학회 업무협약 간담회 개최

협회는 지난해 8월 26일 기흥CC 중회의실에서 한국자동차모빌리티안전학회와 업무협약 간담회를 개최했다.
이상열 협회장과 하성용 안전학회장, 협회 임원진 및 기술고문, 이사 등이 참석한 가운데 개최된 간담회에서는 양 기관의 협력방안 모색과 함께 특장업계 현안 및 발전을 위한 의견 교환 등이 있었다.

특장차업계 미래 차세대 주역을 위한 장학기금 마련 골프 자선 모임 개최

지난해 9월 30일(화) 기흥CC에서 한국자동차제작자협회장배/자사회장배 골프대회 행사가 개최됐다.
특장차업계 인력 양성을 위한 특별 장학기금을 마련하고자 진행된 이번 모임에는 이상열 협회장을 비롯해 오동현 자사회장, 협회 회원사 대표, 외빈 등 총 80여 명이 참석했다.
이 날 행사를 통해 총 일천만 원의 장학기금을 모금했으며, 이는 한국자동차모빌리티안전학회를 통해 중부대학교 학생들에게 전달될 예정이다.

ADEX 2025 행사 초청 참관

협회는 기아차의 초청을 받아 지난해 10월 17일부터 24일간 개최된 '2025년 서울 국제 항공우주 및 방위산업 전시회(ADEX 2025)' 를 참관했다.
이상열 협회장, 박성권 명예회장, 김수덕 명예회장, 오텍 정인옥 사장 등 협회 임원진과 정혁 이사는 현대로템, 한화, 대한항공 등을 돌며 방산 관련 정보를 수집했다.
이후 기아차 김익태 전무 등 기아차 특장관계자들과 함께 특장산업의 해외진출과 관련한 협력방안 모색, 국내외 시장동향 정보 공유 등 업무협의를 진행했다.

현대자동차 오피니언 리더사 초청 간담회 참석

현대차 주관으로 지난해 11월 17일 롤링힐스 스튜디오 2층 회의실에서 개최된 '오피니언 리더사 초청 간담회'에 이상열 협회장을 비롯한 협회 임원진 및 분야별 특장제작사 대표, 협회 정혁 이사 등이 참석했다.
간담회에서는 국내 시장동향 및 전주공장 임시 생산 중단 현황, 사이버보안 법규 관련 등 현안문제에 대한 현대차의 설명 및 논의가 있었다. 이어 특장업계와의 상생 협력방안에 대한 의견 개진, 협회와 제작사들의 건의 사항 전달 및 해결방안을 모색하는 시간을 가진 후 오찬 행사를 통해 친교의 시간을 가지며 마무리됐다.

특장차 관련 해외박람회 참관

지난해 이상열 협회장, 회원사 대표와 임직원, 협회 정혁 이사 등은 업계 기술 동향 파악을 위해 '일본 모빌리티 쇼 2025'와 'CCVS 2025 (중국 무한 상용차/특장차 박람회)' 를 참관했다.
11월 5일과 6일 양일간 참관한 일본 모빌리티 쇼에서는 자동차산업의 틀을 넘어 IT, AI, 통신 친환경(탄소중립) 산업 등을 포괄한 미래 모빌리티 산업과 최신 트렌드 정보를 습득할 수 있었다.
11월 10일부터 12일까지 2박 3일간 개최된 중국 박람회에는 60여 명이 넘는 회원사 및 관계사들이 참석해 중국을 비롯한 아시아의 상용차 및 특장차, 관련 부품과 스마트 기술 등을 관람했다. 이후 특장업계 관계자 간 친목 도모와 정보 공유의 시간을 가졌다.

2025 한국자동차모빌리티안전학회 추계학술대회 참석 및 논문 발표

이상열 협회장 등 임직원은 지난해 11월 20일부터 22일까지 쉐라톤 그랜드 인천에서 개최된 한국자동차모빌 리티안전학회 추계학술대회 개회식에 초청받아 참석, 여러 분야의 명사들과 친교의 시간을 갖는 등 다양한 활동을 전개했다.

특히 협회 정혁 이사는 자동차 제작 제도개선 방안과 관련한 논문을 발표하는 한편 학술대회 기간 내 참석한 여러 분야 관계자들과 업계 발전 방안 모색을 위한 지속적인 업무협의를 진행했다.

중부대학교와 장학금 기부 및 업무협력 협약 체결

협회는 지난해 12월 3일 중부대학교 고양창의캠퍼스 세종관에서 특장업계 인재 발굴 및 인력 양성을 위한 장학금 기부 및 업무협력 협약을 맺었다.
이날 이상열 협회장은 업계와 취업이 연계된 학부생들을 대상으로 1천만 원의 발전기금(장학금)을 중부대학교에 전달하면서 "앞으로도 업계 미래를 위해 협회와 업계가 힘을 모아 중부대학교를 시작으로 여러 학교에 발전기금을 전달할 수 있도록 노력하겠다." 고 밝혔다.

2026년 타타대우 모빌리티 초청 전북지역 임원사 방문

협회는 지난 1월 8일 타타대우 모빌리티 김태성 대표이사와 황순태 실장, 주상규 팀장, 이학철 팀장 등 관계자들을 초청해 전북지역 임원사인 한국토미, 에이엠특장, 골드밴, 탱크코리아 등 총 4개사를 방문했다. 이날 참석자들은 현재 제작되는 차량과 공장들을 견학하며 업계 현황 파악은 물론 방문회원사별 업무협의를 진행했다. 이후 열린 만찬행사를 통해 친선 도모의 자리도 가졌다. 협회는 앞으로도 지속적인 워크숍, 간담회 개최와 업체 방문 자리를 마련해 완성차업계와 함께 업계 실태 파악을 통한 상호 협력과 유대관계를 강화할 계획이라고 밝혔다.

KVMA NEWS

Korea Vehicle Manufacturers Association

회원사 소식

한국토미, 전북국방벤처센터 협약기업 선정

한국토미가 지난 1월 27일 전북테크노파크 벤처지원동에서 개최된 '전북국방벤처센터 신규 협약기업 협약식' 에 120번째 협약기업으로 참여했다.

국방벤처센터 사업은 국방기술연구소와 전북테크노파크가 공동으로 추진하는 민·군 협력형 산업육성 프로그램으로, 국방 관련 기술이 필요한 군수업체와 민간기업 간 기술 매칭을 통해 국방산업 경쟁력 강화와 중소기업 기술 기반 성장을 목표로 한다.

이와 관련 전북특별자치도는 작년 6월 도내 방위산업 경쟁력 강화와 방산기업 간 공동 성장, 기술 교류 활성화를 위해 민간 중심의 협의체인 '전북국방벤처센터 협약기업 협의회' 를 공식 출범시켰다.

이번 협약기업 모집은 국방 수요 기반의 기술 개발과제 발굴, 시제품 제작, 판로지원, 국방 전문교육 등 다각도의 지원을 통해 민간기업이 국방 분야로 진입할 수 있는 교두보를 마련하는 데 중점을 두고 있다.

협약기간은 선정일로부터 2~5년이며, 협약기간 동안 기업은 전북국방벤처센터의 다양한 프로그램과 연계 지원을 받을 수 있다.

협약기업으로 선정된 한국토미 이상열 대표이사(한국자동차제작자협회 회장)는 "이번 협약은 기술력은 있으나 국방시장 진입 문턱이 높다고 느끼던 중소기업들에게 실질적인 지원과 함께, 국방 분야 전문기관과의 협력 기반을 마련할 수 있는 중요한 발판이 될 것이다" 라며, 골드밴, 에이엠특장 등 전북 지역의 협회 회원사들도 협약기업으로 가입할 수 있도록 지원하겠다고 밝혔다.

골드밴 등 9개사, 전북대와 국방·방위산업 미래 위한 업무협약 체결

골드밴은 지난해 9월 27일 전북대와 국방·방위산업 미래를 위한 업무협약을 맺었다고 밝혔다.

이번 협약은 미래 국방산업의 핵심 과제를 공동으로 추진하기 위해 마련됐다. 골드밴은 이에 따라 전북대와 함께 국방·방위산업 분야 산학협력 모델 구축, 기술 개발 및 연구 협력, 인재 양성, 인턴십·취업 지원 강화, 기타 협력 방안 등을 통해 지속적인 발전을 도모할 계획이다.

김수덕 골드밴 대표는 "이번 협약을 통해 방위산업 분야에서 한 단계 더 도약하고, 혁신적인 기술개발과 우수 인재 양성을 통해 새로운 도전과 기회를 모색할 것" 이라며, "대한민국의 안보와 미래 산업 발전을 이끄는 주역의 책임을 다하겠다." 라고 강조했다.

에이엠특장, 강력 압축력 갖춘 '압축진개차' 공개

에이엠특장이 지난해 8월에 개최된 '제1회 대한민국 산업단지 수출박람회'(KICEF 2025)에 참가, 대표 차량인 '압축진개차(PRESS PACKER)' 를 선보였다.

전시된 '압축진개차(PRESS PACKER)' 는 원터치 자동 적재 시스템과 수동 조작 레버를 동시에 적용해 운용자의 편의성을 높였다. 강력한 압축력으로 다량의 쓰레기를 효과적으로 적재할 수 있으며 배출판을 통해 안정적인 배출작업까지 지원해 현장 작업 효율성을 크게 개선했다.

에이엠특장은 앞으로도 환경 청소차 분야에서 지속적인 기술혁신을 통해 고효율·고품질 제품을 선보이며 글로벌 시장에서도 경쟁력을 강화할 계획이다.

오텍, 국내 최초 '휠체어·와상 겸용 특별교통수단' 출시

국내 특수목적차량 선도기업 ㈜오텍이 휠체어 탑승자와 와상(침대) 장애인이 모두 이용할 수 있는 국내 최초의 휠체어·와상 겸용 특별교통수단을 공개하며, 급성장하는 '케어 모빌리티(Care Mobility)' 시장에 본격 진출했다.

지난해 12월 개정된 '교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙' 에는 특별교통수단에 교통약자의 유형에 따라 휠체어 및 이동식 간이침대의 고정 장치 등의 설치를 의무화하며 제도적으로 교통 약자의 이동 편의성을 강화했다. 이에 오텍은 새롭게 강화된 기준과 현장의 요구를 반영, 휠체어 고정 시스템과 와상 환자용 침대 고정 장치를 장착한 휠체어·와상 겸용 특별교통수단을 만들어 휠체어를 이용하는 장애인은 물론 침대에 누워 이동해야 하는 와상 장애인도 병원 방문 등 이동이 필요한 상황에서 더 편리하게 이용할 수 있게 했다.

특히 오텍의 휠체어·와상 겸용 특별교통수단은 국토교통부 인증 및 식품의약품안전처 신고를 모두 완료해 안정성도 이미 입증 받았다.

오텍은 해당 제품이 단순한 이동 수단을 넘어 최근 주목받고 있는 '병원 동행 서비스' 등 새로운 형태의 돌봄 산업과 결합될 경우 시장적·사회적 가치가 더욱 확대되는 것은 물론 초고령 사회가 직면한 교통 약자의 이동 문제를 해결하는 데 기여할 것으로 예상된다고 밝혔다.

성우모터스·창림모아츠·오텍 등, 기아의 2025 글로벌 PBV 컨버전 공식 파트너 선정

협회 회원사인 성우모터스·창림모아츠·오텍 등은 지난해 11월 기아자동차가 서울 및 경기 일대에서 한국을 비롯한 유럽, 일본, 아프리카, 중동, 캐나다 특장업체 관계자들과 기아 임직원 등 약 120명이 참가한 가운데 개최한 '2025 글로벌 PBV 컨버전 파트너스 데이' 에 참가했다.

PBV 컨버전은 PBV를 플랫폼으로 활용해 고객의 목적과 용도에 맞는 특화모델을 개발·제작하는 것으로, 기아는 글로벌 특장업체와 'PBV 컨버전 파트너십' 확대 및 동반성장을 도모하기 위해 이번 행사를 기획했다.

PBV 컨버전 파트너십은 특장업체가 완성차 수준의 품질을 갖춘 다양한 특화모델을 생산할 수 있도록 기아가 차량 제작 및 인증 관련 정보와 기술 지원을 제공하고, 소정의 절차를 거쳐 공식 파트너로 선정하는 협력 체계다.

한국쓰리축·화인특장 등 광주미래차모빌리티진흥원과 'K-방산' 시장 진출 협력

한국쓰리축·화인특장 등 회원사들은 광주미래차모빌리티진흥원(이하 진흥원)과 '방위산업' 진출 관련 협력에 나선다고 지난 12월 밝혔다.

진흥원이 개최한 '국방 분야 지원 설명회 및 협력 네트워크 교류회' 에 참가한 기업들은 중소·벤처기업 지원 정책, 군수품 적용 가능 분야 등 실질적인 정보를 공유했다. 또 현장에서 진행된 기업별 1:1 맞춤형 컨설팅 등에 참여하며 방위산업 진출에 대한 뜨거운 열정을 보였다.

한편, 교류회는 '수평적 전기차(EV) 생태계 조성사업' 의 일환으로 특장차·미래차·로봇 등 지역 모빌리티 기업의 방위산업 진출 아이템 발굴하고 맞춤형 지원사업과 연계해 사업 영역을 확장할 수 있도록 돕기 위해 개최됐다.

한국자동차제작자협회 임원사

MOATZ

장애인차, 복지차, 특수차량, 2층버스

GVC 골드밴

윙바디, 냉동탑, 내장탑

AUTECH GROUP

소방차, 구급차, 장애인차

(주)한국쓰리축

보조차축, 에어서스펜션,
소형롱바디트럭, 특수차량

KCT 한국상용트럭(주) Korea Commercial Truck Co., Ltd

보조차축, 에어서스펜션,
소형롱바디트럭, 특수차량

SINCE 1988 TOMY AIR-SUS 38TH ANNIVERSARY

보조차축, 에어서스펜션,
4륜구동, 소형버스

한국자동차제작자협회 임원사

am (주)에이엠특장

환경차, 암롤트럭,
압착트럭, 특수트럭 제작

HAMCO

보조차축, 에어서스펜션

REVANS

윙바디, 냉동탑, 내장탑

BEST PARTNER TANKOREA 탱크코리아(주)

석유화학, 식품 및 환경
기타 운송용 탱크로리 및 탱크트레일러

동양자동차공업(주)

탱크로리
(경질류, 화공약품, 특정폐수 운반트럭)

HAN SUNG (주)한성특장 HANSUNG SPECIAL EQUIPMENT

보조차축, 에어서스펜션,
소형롱바디트럭, 특수차량

Jwon cst

차량용 수입부품 공급
(현대, 타타대우, 특장사)

케이에이치특장(주) K·H Special Vehicle Co., Ltd

너클크레인, 스틱크레인
특수장비 제작

회원사 주요 제품현황 및 연락처(총 94개사)

	회사명	대표자명	전화번호	팩스	주소	주요 생산품목
1	㈜한국토미	이상열	1588-7167	031-905-5902	경기도 고양시 일산동구 장항로 313-18	트럭, 버스 에어서스펜션
2	㈜에이엠특장	윤홍식	062-951-2090	062-972-2091	광주광역시 북구 추암로 225	환경청소차
3	㈜한국쓰리축	유구현	061-390-8700	061-390-8710	전라남도 장성군 동화면 원남평길 15-21	가변축
4	탱크코리아㈜	오동현	063-263-3402~3	063-263-3405	전북특별자치도 완주군 봉동읍 첨단산업1로 128	탱크로리(석유화학, 식품 및 환경 기타)
5	㈜오텍	강성희	02-2628-0660	02-2628-0665	서울특별시 영등포구 선유로 146 이앤씨드림타워 11층	구급차, 물류차, 장애인차 등
6	창림모아츠㈜	박성권	031-359-8323	031-359-8324	경기도 화성시 향남읍 서해로 529-12	복지차량
7	㈜골드밴	김수덕	031-354-3530	031-354-4611	경기도 화성시 양감면 용소금각로36번길 125	탑
8	㈜함코	공춘기	031-359-9851	031-359-9855	경기도 화성시 향남읍 우등길 10	가변축
9	케이에이치특장㈜	이형섭	031-358-7657	031-358-7659	경기도 화성시 장안면 3.1만세로 519-52	크레인, 가변축
10	한국상용트럭㈜	조용균	062-946-0075	062-946-7775	광주광역시 광산구 평동산단로 67	가변축, 크레인트럭, 무빙워크
11	㈜한성특장	이상우	032-858-4450	032-858-4451	인천광역시 중구 축항대로 296번길 142	가변축, 무진동에어써스
12	㈜삼성특장	이승용	031-366-3667	031-366-3668	경기도 화성시 양감면 정문회화로 183-50	냉동탑, 윙바디
13	㈜제이원CST	김동중	070-4739-9005	02-6280-3796	경기도 용인시 기흥구 동백중앙로16번길 16-4 ACE동백TOWER 1동 403호	에어서스펜션, 엑슬 부품판매
14	동양자동차공업㈜	김용수	031-989-8171	031-989-8501	경기도 화성시 우정읍 매바위로237번길 106-14	탱크로리
15	리텍주식회사	김태경	044-715-7201	044-715-7205	세종특별자치시 연동면 명학산단남로 62	제설장비차, 다목적도로관리차 등
16	주식회사 광림	송태영	043-260-9111	043-260-9125	충청북도 청주시 서원구 현도면 청남로 484	카고트레인, 고소작업차, 소방차
17	주식회사 호룡	박장현	063-540-5555	063-543-2429	전라북도 김제시 만경읍 만경공단2길 73	고가사다리
18	신정개발특장차㈜	박인준	052-263-9647	052-263-9646	울산광역시 울주군 언양읍 곰재길 169	노면청소,살수차
19	태양아트	노종태	031-983-1161	031-983-8429	경기도 김포시 승가로76번길 104-25	탑윙바디
20	㈜케이지비고려골든박스	정을호	062-943-2123	062-943-2423	광주광역시 광산구 평동로913번길 42	윙바디 탑, 파워게이트
21	㈜성일특장	염승식	032-564-2796	032-563-7170	인천광역시 서구 거월로 1-1	압롤, 음식물수거차량
22	㈜화인특장	최종석	062-943-2370	062-943-2372	광주광역시 광산구 평동산단2번로 108	환경차량, 탱크로리
23	건양공업㈜	이경묵	070-7014-9316	031-354-7854	경기도 화성시 향남읍 발안공단로4길 71-28	탑차
24	주식회사 다복특장	손광덕	043-883-5081	043-883-5083	충청북도 진천군 광혜원면 선수촌로 13	윙바디, 냉동탑, 냉동윙바디
25	현대휴먼텍㈜	김명수	031-354-2100	031-354-2012	경기도 화성시 우정읍 화곡로 51-15	특장리프트
26	정우중공업 주식회사	이상민	031-677-9535	031-677-9538	경기도 용인시 처인구 원삼면 이원로1072번길 16	탱크로리, 트레일러
27	주식회사 씨엔에스티	신형수	031-682-5802	031-682-5805	경기도 평택시 포승읍 평택항로268번길 179	카캐리어, 트레일러
28	케이크레인㈜	조성환	031-359-9938	031-359-9937	경기도 화성시 양감면 은행나무로 230-4	집게차
29	유한회사 삼능기계	박상국	062-571-7701	062-571-1992	광주광역시 광산구 진곡산단중앙로 152	환경특장차량
30	주식회사 신두리특장	안길수	031-686-8731	031-686-8730	경기도 평택시 청북읍 현곡길 97	윙바디, 내장탑, 냉동탑
31	저먼코리아㈜	최찬	031-366-8808	031-366-8809	경기도 화성시 남양읍 화성로 1444-12	자동차인증 및 평가
32	주식회사 암롤코리아	김태옥	043-838-5992	043-838-2766	충청북도 진천군 초평면 중부로 1731-9	암롤, 덤프
33	진성냉기산업㈜	인문진	031-682-2984	031-682-2995	경기도 평택시 포승읍 석정로 283-6	축냉탑
34	대흥중공업㈜	서흥구	041-333-2244	041-333-3773	충청남도 홍성군 금마면 충서로 2176	트레일러
35	㈜도어텍	고진성	031-354-3280	031-354-3285	경기도 화성시 향남읍 발안공단로5길 71	윙바디, 냉동탑, 냉장탑
36	정통특장㈜	하영선	061-395-2777	061-395-2779	전라남도 장성군 동화면 삼동로 831	윙바디, 내장탑, 냉동탑
37	신영특장엠엔씨㈜	이상훈	031-433-4235	031-433-4236	경기도 시흥시 마유로10번길 76, 1002호	암롤, 진개덤프, 가변축
38	㈜성우모터스	원상연	043-883-7671	043-883-7675	충청북도 음성군 대소면 한삼로251번길 73	구급차, 캠핑카, 리무진
39	㈜한중특장	이길호	031-672-4301	031-672-4304	경기도 안성시 미양면 양변길 157-17	윙바디, 컨테이너
40	주식회사 대진정공	이주영	063-262-3117	063-262-9351	전라북도 완주군 봉동읍 완주산단2로 273	소방차
41	㈜상전정공	이인숙	031-354-5110	0505-365-5057	경기도 화성시 양감면 용소금각로 75	탑차
42	한국차체㈜	박흥권	063-717-5261	063-717-5260	전라북도 완주군 봉동읍 완주산단7로 27	윙바디, 적재함
43	서광특장차 주식회사	나정엽,나승엽	062-945-4936	062-945-4937	광주광역시 광산구 평동산단3번로 126	윙바디, 가변축, 카고
44	나르미모터스㈜	김재희	02-793-5500	02-794-3300	경기도 화성시 송산면 화성로 580-73	자동차특장(롱바디, 캠핑카, 탑)
45	코리아특장자동차㈜	오한풍	043-731-8161	043-731-8164	충청북도 옥천군 옥천읍 서부로 38-16	윙바디, 탑
46	경인모터스㈜	정춘윤	032-563-0303	032-563-0342	인천광역시 서구 드림로 140-1	냉동탑, 윙바디, 특수탑
47	주식회사 집카	조재승	031-319-2448	031-431-2448	경기도 시흥시 배곧전원로 13-26	집게차

	회사명	대표자명	전화번호	팩스	주소	주요 생산품목
48	엠티알 주식회사	천성재	070-4892-6133	070-4626-8241	경기도 화성시 팔탄면 주석로778번길 18	경찰차, 경찰지휘차
49	주식회사 유아이테크	김현국, 박세환	031-8059-4466	031-8059-4567	경기도 화성시 팔탄면 3.1만세로 612-23	의료, 복지, 홍보, 측정, 군수 등 특수목적차량
50	㈜대양탑텍	강희수	031-997-5123	031-997-5124	경기도 김포시 대곶면 율마로 31-11	도어, A/LGATE외
51	㈜진보아이앤디	이윤기	031-446-0031	031-446-0032	경기도 화성시 장안면 석포로 49	윙바디,탑부품
52	(유)왓슨앤챌린코리아	박종용	031-434-1730	031-434-1790	경기도 안산시 단원구 별망로 105	현가장치
53	영진냉동㈜	김광지	031-618-1270	031-618-1290	경기도 평택시 청북읍 청북로 418-3	차량냉동기
54	대광냉동공업	강승택	031-427-8774	031-427-8776	경기도 군포시 공단로36번길 24	냉동기기
55	트럭타임즈	최영두	02-861-6300	02-861-6301	서울특별시 구로구 시흥대로 525, 태천대빌딩 1009호	출판
56	㈜소리	장성필	053-615-4400	053-615-4460	대구광역시 달성군 옥포읍 본리로20길 12-9	차량용LED램프
57	㈜삼원정공	장동한	055-343-9865	055-343-9822	경상남도 김해시 진영읍 서부로 396번길 62-16	Trailer Axle
58	㈜대덕아이엠티	오한웅	042-936-2390	042-936-2392	대전광역시 유성구 테크노1로 42	파워게이트, 특장차부품 및 골조
59	동해라인테크	고진강	031-366-5728	031-366-5730	경기도 화성시 양감면 암소고개로 88	Door kits
60	㈜뉴텍	김명호, 유영우	063-262-4870	063-262-4871	전라북도 완주군 봉동읍 테크노밸리4로 42	Laser 가공, 제관, MCT및CNC가공, 3축
61	㈜화성써모	고지연	031-665-7972	031-665-7970	경기도 평택시 산단로197번길 40	트럭용냉동기
62	주식회사 제이엠	이종선	031-944-7670	031-947-7671	경기도 파주시 재두루미길 312-15	상용차부품
63	주식회사 웰메이드	최득남	031-494-5466	031-494-5477	경기도 안산시 단원구 산단로 163번길 44	차량용 냉동기
64	조양메탈㈜	오철운	031-353-5234	031-8059-3023	경기도 화성시 향남읍 발안공단로 92-55	알루미늄 제품
65	주식회사 파코	강세완	032-812-8081	032-714-3611	인천광역시 남동구 호구포로 44번길 74	상용차용 타이어, 휠, 에어서스펜션, 엑슬 등
66	주식회사 오토비젼	김창율	031-404-5836	031-404-1288	경기도 시흥시 서울대학로 59-21 배곧로얄팰리스 테크노1차 607호	ADAS 등
67	㈜한국탑	조원철	031-765-2934	031-765-2945	경기도 광주시 봉골길134번길 7	롤업도어, 조로다스케이트, 이동식칸막이, 받침봉
68	주식회사 한국특수스틸	황수백	02-2632-8033	02-855-8132	서울특별시 강서구 허준로 217, 가양테크노타운 1009호	특수 스테인레스강 등 스틸, 제강
69	오토아이티㈜	정명환	02-839-6300	02-839-0839	서울특별시 금천구 가산디지털1로 212, 301호	어라운드뷰(AVM), ADAS
70	㈜디유하이텍	이상섭	031-402-6061	031-402-7054	경기도 화성시 향남읍 은행나무로 596	특장차 부품(알루미늄)
71	미래나노텍글로벌 주식회사	임순교	043-710-1600	043-710-1601	충청북도 청주시 흥덕구 옥산면 과학산업1로 16	재귀반사시트, 띠반사지, 후부반사지 등
72	㈜준비엘	임준병	031-433-0147	031-433-4591	경기도 안산시 단원구 엠티브이4로48번길 31, 1층	자동차용 배기부품
73	에이텍엘써모 주식회사	전성현	031-677-1230	031-677-9981	경기도 안성시 서운면 안성맞춤대로 108	차량용 냉동장비
74	성우에스피㈜	정성미	031-981-2964	031-646-1300	경기도 김포시 월곶면 오리정로 21-1	특장용 샌드위치 판넬
75	㈜이알인터내셔널	김문섭	031-940-2525	031-940-2559	경기도 파주시 탄현면 방촌로 1144-26	가변축
76	태원에이피	윤창용	053-384-1058	053-384-1057	대구광역시 북구 검단로 135, 팩토리밸리 106동 112호	특장차LED램프, 와이어링 하네스 배선류 등
77	㈜한국에어브레이크	남영애	031-353-4641	031-353-4643	경기도 화성시 팔탄면 푸른들판로 720-12	특장차 부품
78	주식회사 토신	김일곤	031-996-4760	031-996-0486	경기도 김포시 양촌읍 황금6로 17	에어서스펜션
79	케이비 주식회사	강세철	031-357-4250	031-357-7250	경기도 화성시 마도면 청원로 136-18, 3동	트럭, 트레일러, 탱크로리 부품
80	와브코코리아(유)(ZF Korea CVS)	지형근	031-680-3707	031-680-3719	경기도 평택시 청북읍 청북산단로 23	상용차 브레이크
81	HSK Inc.	허홍	02-1516-9097	02-516-9098	경기도 과천시 관문로92, 힐스테이트 과천중앙 101동 2018호	유압실린더
82	앨리슨트랜스미션코리아(유)	이경미	02-6273-0401	02-6273-0420	서울특별시 서초구 마방로 10길 5, 태석빌딩 8층	자동차부품, 미션
83	주식회사 엔자인	류정일	031-426-9450	031-426-9452	경기도 안양시 동안구 엘에스로116번길 118, 601호, 602호	에너지진단
84	㈜피노비앤디	이주영	02-558-0680	02-558-0683	서울특별시 마포구 신촌로12길 65, 6층	기업브랜드 디자인 및 개발, 마케팅 등
85	콘티테크대원에어스프링시스템즈(유)	유성삼	041-582-2800	041-582-2473	충청남도 천안시 동남구 성남면 5산단2로 114	에어스프링
86	오토텍앤트레이드	이상호	031-339-2718	031-281-2719	경기도 용인시 처인구 양지면 주북로 5번길 150 (2동)	동력인출장치, pump, cylinder, 유압밸브 등
87	주식회사 태길	장기봉	031-433-8226	031-433-8336	경기도 시흥시 옥구천서로 249, 2층	DEAD AXLE
88	주식회사 태영테크	박정희	062-945-2912	062-945-2913	광주광역시 광산구 평동산단2번로 123	스틸카고적재함, 윙바디, 덤프트럭, 워킹카
89	㈜탑물류시스템	이영민	031-631-4064	031-631-4065	경기도 이천시 진상미로 2229-12	이동식칸막이, 차량용 롤업 도어 등
90	주식회사 비엠아이	이동훈	062-959-9855	062-959-9858	광주광역시 광산구 사암로 766(도천동)	타이어/휠
91	송학산업	이종익	053-383-9144	053-383-9143	대구광역시 북구 검단공단로17길 6	자동차 전장품
92	주식회사 다일테크	박도현	062-942-2009	062-946-2009	광주광역시 광산구 빛중앙6로 33, 2층	특장차용 도어 및 판넬
93	엘티엘 택스	최병준	043-274-0228	043-274-0227	충청북도 청주시 서원구 산남로62번길 15, 6층 605-3호	세무사업(기장대리) 등
94	주식회사 블랙라이노	이경직	031-989-0447	031-989-0446	경기도 김포시 양촌읍 고음달로 96	자동차용품

안전하고 편리한 특장자동차로 밝은 미래사회를 열겠습니다!

한국자동차제작자협회는 특장자동차제작업의 지속 성장과 회원사 간의 정보공유, 나아가서는 국가 경제 발전에 기여함을 목적으로 2003년 4월에 발족하였습니다.

우리 협회는 특장자동차를 제작하는 업체와 관련 부품을 생산하는 업체로 구성되어 있습니다. 회원사들은 각종 탑차, 환경관련 자동차, 소방차, 구급차, 장애인 자동차, 캠핑용 자동차, 트레일러, 가변축 장착차, 사다리차, 고소작업차, 방송차 등 국민의 일상과 산업의 근간이 되는 다양한 차량을 생산하고 있습니다.

앞으로도 협회는 특장자동차 산업의 지속적인 발전을 위하여 정부 및 자동차 관련 기관 · 업계 · 학계와 협력을 강화하고, 첨단기술 개발 및 융합에 전력을 다하겠습니다. 또한, 안전하고 편리한 특장자동차를 제작하여 국민들의 편의 증진과 국가 산업 발전에 기여토록 하겠습니다.

한국자동차제작자협회 주요사업

- 자동차제작업의 진흥 · 발전과 국제 경쟁력 향상을 위한 조사 · 연구 · 개발
- 자동차제작 기술개발 촉진을 위한 상호협력사업
- 자동차제작 기술인력의 양성 및 자질향상을 위한 교육 · 연구
- 회원의 권익증진과 업계의 건전한 발전을 위한 건의 · 홍보
- 국내 · 외 자동차전시회 개최 및 참가주선사업
- 자동차제작업의 통계, 정보수집 및 간행물 발간
- 국토교통부 자동차 제작자 등록 지원 업무
- 자동차인증, 튜닝검사 등 회원사 지원 업무
- 위 각호의 부대사업 및 기타 협회 목적달성에 필요한 사업

Since 2003,
한국자동차제작자협회는
미래한국을 지향합니다

한국자동차제작자협회 회장 연혁

2003~2008년	2008~2012년	2012~2014년	2014~2019년	2019~2022년	2022~2023년	2024~2025년	2026~2027년
1~3기	4~5기	6기	7~9기	9~10기	11기	12기	13기
기노중 회장	강성희 회장	조성묵 회장	박성권 회장	김수덕 회장	이상열 회장	이상열 회장	이상열 회장
창립총회		창립10주년			창립20주년		창립24주년

한국자동차제작자협회에 가입하시려면?

회원가입 자격
- 국토교통부장관으로부터 자동차제작자등 등록증을 교부받은 자
- 자동차제작업 발전에 기여한 공로가 인정되는 자
- 자동차제작자 등에게 자동차제작에 필요한 부품 등을 납품하는 자로서 정회원이 추천하는 자

가입 절차
1. 협회가입 안내장 발송 (협회 → 업체)
2. 신청서 작성 후 발송 (업체 → 협회) 홈페이지에서 다운로드
3. 회비납부서 통보 (협회 → 업체)
4. 지로 또는 계좌 입금 (업체 → 협회)
5. 계좌 송금 시 영수증 발급 (협회 → 업체)

가입비 & 년(월)회비
- 사무국과 협의하여 결정

기타 문의
- 협회 가입 관련 문의 : 02)783-5005

특장자동차가 국가경제 발전과 함께해 온 반세기, 이제 특장자동차는 산업 현장뿐만 아니라
생활 속 곳곳에서 만날 수 있게 되었습니다. 특장자동차 산업 발전에 기여한 당신들이 있었기에
오늘 우리의 삶이 더욱 풍요로운 것입니다. 당신들 옆에서 함께 웃고 울며,
응원하는 한국자동차제작자협회가 되겠습니다.

Korea Vehicle Manufacturers Association

한국자동차제작자협회