

트럼프 2기 행정부의 자동차 산업 정책 방향

• • • •
2025-02

산업기술정책 브리프 [2025-02]

트럼프 2기 행정부의 자동차 산업 정책 방향

Contents

I. 서론	1
II. 미국의 자동차 산업 정책 방향과 영향	2
III. 결론 및 시사점	18

* 「トランプ2.0の北米自動車産業への影響：注目トピックの政策方向性とBEV化・サプライチェーンへの影響(みずほ銀行, 2025.1)」
보고서의 주요 내용을 요약·정리하고 정책 시사점을 도출

요 약

■ 지난 1월 트럼프 2기 행정부 출범 이후 미국의 정책 방향이 전방위적으로 변화하는 가운데, 자동차 부문에서도 바이든 전임 정부와 상이한 행정명령이 다수 발표되며 업계에 광범위한 영향을 미칠 것으로 예상

- 전임 바이든 행정부 시기 북미 자동차 산업은 정책적 지원에 힘입은 전기차 판매량 증가, 공급망 내 멕시코의 역할 확대, 이민자의 인력난 해소 기여 양상이 두드러지게 표출
 - 전 정부의 엄격한 연비규제 도입과 「인플레이션 감축법(IRA)」, 「인프라투자일자리법(IIJA)」에 따른 정책 지원을 바탕으로 전기차 판매율이 대폭 상승
 - 니어쇼어링 추세에 따라 자동차 공급망의 중국 의존도가 하락한 반면 멕시코의 존재감은 상승하였고, 이민 정책 완화를 통해 노동력 부족 문제가 일부 해소된 것으로 평가
- 반면, 미국 우선주의를 표방하는 트럼프 2기 행정부에서 전기차 세제 우대 조치 폐지, 환경 규제 완화, 관세 정책 수정 등을 추진함에 따라 기존 북미 자동차 산업의 흐름이 대폭 변화될 것으로 전망
- 미국 정책 방향이 글로벌 자동차 산업에 지대한 영향을 미치는 만큼 각국 정부와 업계가 미국 자동차 산업의 정책 변화와 향후 업계 파급효과를 파악해 선제적으로 대비해야 할 필요성 대두

■ 트럼프 행정부의 자동차 산업 정책은 크게 ▲「인플레이션 감축법(IRA)」 ▲자동차 배출가스 규제 ▲관세 정책 ▲이민 정책 변경으로 요약

- 트럼프 대통령이 최근 발동한 「에너지 제한 해제*」 행정명령에 따라 「인플레이션 감축법」의 전기차구매 세액 공제와 그린 뉴딜 정책이 폐지되는 등 자동차 업계의 친환경차 확대 전략에 현저한 영향을 미칠 것으로 예상

* (Unleashing American Energy) ▲‘전기차(EV) 의무화’를 종료하고 소비자 선택권을 증진 ▲「인플레이션 감축법(IRA)」, 「인프라투자일자리법(IIJA)」에 따라 책정된 각 기관의 자금 지출을 즉시 중단 등의 내용으로 구성

- 법률 개정 사항이 구체적으로 알려지지 않았으나, 전기차 세액공제 대상을 축소하는 방향으로의 진행이 예상되며, 전기차 구입 지원이 철폐·축소되면 판매 변수로서 주(州)별 보조금*의 중요성이 더욱 증대될 것으로 예측

* 민주당 우세 주(州)를 중심으로 IRA 세액공제와는 다른 전기차 구매 보조금을 지급하고 있는데, 두 가지 재정 지원을 합하면 1만 달러를 상회

- 세액공제 축소로 전기차의 가격 경쟁력이 낮아질 경우 가격과 편리성, 친환경성 측면에서 하이브리드차(HEV)의 중요성이 높아져, 동 분야 강점을 보유한 업체에는 호재로, 전기화에 앞서 있는 유럽·미국 완성차 업체에는 악재로 작용할 전망
- 미국 정부의 IRA 정책 유지 여부와 수정 방향 등을 고려해 대응 방안을 신속히 마련하는 것이 자동차 업체의 과제로 부각

※ 법률 개정 시 의회 의결에 시일이 소요되나('25년말 예상), 행정권한 범위 내에서의 조치는* 비교적 빠른 '25년 상반기 내에 이루어질 것으로 예측

- 「미국 에너지 제한 해제」 행정명령은 휘발유차 판매를 제한할 수 있는 주(州)정부의 권한(Waiver)을 폐기함으로써 소비자 선택을 확대하고 있으며, 바이든 정부에서 전기차 보급을 촉진해 왔던 환경규제를 완화할 것으로 예견

- 완성차 업체 다수가 현 연방 배출가스 규제의 엄격한 배출 기준치*를 달성하는 데 어려움을 겪고 있는 실정으로, 미국에서 판매하는 23개 업체 중 기준치에 도달한 기업은('23년형) 8개 곳에 불과

* 바이든 전임 정부는 '30년 전체 신차 판매량 중 친환경 차량(CV) 비중을 50%로 끌어올리겠다는 목표를 수립하고, 일정 수의 CV가 판매될 것으로 가정한 온실가스 배출량 및 기업평균연비(CAFE) 규제를 설정

- 이에 트럼프 대통령은 취임 후 행정명령을 통해 전기차 의무화 정책을 폐지하고, 전기차 전환 수단 중 하나인 환경 규제를 재검토할 방침

※ 규제 최종안 발표까지 3년 이상 소요되던 트럼프 1기 행정부 때와 비슷한 속도로 재검토 진행 시, '29년형부터 신규 규제가 적용될 것으로 예측되면서 완성차 업체의 전기차 전략에 큰 변화가 발생하지 않을 수 있다는 전망 제기

- 한편, 자동차 환경 규제를 독자적으로 설정할 수 있는 캘리포니아 주의 권한(waver)* 폐기 재추진 예상에 따라, 캘리포니아 주정부가 완성차 업체와의 자발적 협약이나 보조금을 통해 무배출 차량 전환을 추진하며 향후 주(州) 간 대립**도 심화될 수 있다는 우려 대두

* 환경보호청(EPA)은 「대기정화법(CAA)」 209조에 따라 주정부 규제가 연방 기준보다 엄격하고 필수적이며 특별 사유가 있는 경우 연방 기준 적용이 면제될 수 있도록 허용하고 있는데, 캘리포니아 주에 유일하게 해당 조항이 적용

** 앨라배마 주 등 남동부·중서부의 공화당 우세주 17곳이 캘리포니아 주에 온실가스 배출기준 등에 대한 연방규제 적용 면제 취하 요구 소송을 제기하였으나 지난해 기각된 바 있으며('24.4), 정부 규제 당국의 애매한 법률 해석 권한을 인정하는 '세브론 원칙(Chevron Deference)'이 무효화되면서('24.6) 환경규제 관련 소송이 격화될 전망

- 트럼프 대통령은 미국이 전 세계적으로 가장 낮은 평균 관세율을 유지하고 있으나 상품 무역 적자가 세계 최대 수준(1조 달러 이상)이라고 지적하며, 국익을 보호하기 위한 수단으로서 모든 수입품에 보편 관세 부과 등의 관세 조치를 시행하겠다는 방침 제시
 - 대통령 취임 이후 국가 안보 및 산업 보호를 목적으로 캐나다·멕시코산 제품에는 25%, 중국산 제품에는 10% 관세를 부과하는 행정명령을 발동 후('25.2.1), 캐나다·멕시코 관세는 1개월 유예하기로 결정
 - 관세 부과가 현실화될 경우 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)을 토대로 대미 수출 기지를 구축한 자동차 제조업체와 부품업체에 막대한 영향이 미칠 것으로 예상됨에 따라, 적용 제외 조치 가능성 모색 및 공급망 재편에 대한 대응 필요성 대두
 - ※ 각 완성차 업체별 대미 수출 거점국에 따라 관세율이 상이하나, 미국 기업을 포함한 모든 완성차 업체가 관세 부과로 실질적인 영향을 받게 될 전망
- 바이든 전임 정부의 관대한 이민자 수용 정책으로 인해 '21년 이후 미국에 입국하는 불법 이민자 수가 크게 증가한 가운데, 트럼프 행정부는 이와 관련하여 강경하게 대응하겠다는 방침 제시
 - 이민자 감소로 인한 인력 부족 및 임금 상승이 발생할 경우 미국 내 생산 비용 증가로 제조업 운영 난항이 가중될 수 있으므로 기업의 인력 수급 계획 수립이 불가피
 - ※ 미국 제조업 인력의 약 20%를 이민자들이 충당하고 있으며, 자동차 산업을 비롯해 미국 내 제조 기업 다수가 인력 부족과 임금 상승으로 어려움을 겪는 것으로 분석

■ 이 중 트럼프 대통령의 관세 부과 계획은 글로벌 자동차 기업의 대미 수출에 결정적 영향을 미치는 조치로, 해당 계획이 현실화될 경우 우리나라를 비롯한 글로벌 공급망 재편이 불가피해질 전망

- 현재 USMCA에 따른 무관세 혜택과 낮은 인건비 등에 힘입어 멕시코가 대미 수출 거점으로 부상하며, 글로벌 완성차 기업 중 15개사가 멕시코에 생산기지를 구축·운영하고 있는 상황
 - 미국 GM과 Ford, 일본 Nissan, Honda, Toyota, Mazda 등이 대표적인 업체로, 한국은 기아차가 연 40만 대를 멕시코 몬테레이 공장에서 생산해 이 중 12만대를 미국으로 수출하고 있는 것으로 집계
 - 기아는 지난해 「인플레이션 감축법」 대응 차원에서 '25년부터 몬테레이 공장을 통해 미국 수출용 소형 전기차를 양산하겠다는 계획을 수립하고 투자를 단행해 왔던 만큼 트럼프 정부의 관세 정책 확정 시 사업 전략을 대폭 수정해야 하는 난관에 직면
 - ※ 기아는 멕시코를 미국 수출용 전기차 EV3 생산기지로 설정해 대규모 시설 투자 추진

- 완성차 업체의 멕시코 생산공장 구축에 따라 대규모 현지 투자를 진행했던 다수의 국내 중소 협력업체 또한 관세로 인한 가격 경쟁력 상실, 이익 저감, 부품 수요 감소 등의 부정적 영향을 받을 수 있다는 우려 대두

- 이에 현지 한국 기업이 판매처 다변화 전략을 고려하고 있는 것으로 알려진 가운데 우리 정부가 수립한 수출현안 신속 지원체계*를 통해 적극적인 기업 컨설팅 및 자금 지원을 지속적으로 제공·확대해 나가는 것이 관건

* 중소벤처기업부는 「2025년 중소·벤처기업 수출지원 방안」을 수립해 ‘수출 애로신고 센터’를 통한 관세 조치 피해 사례 접수, 수출 경로 다각화 모색 기업에 대한 정책 자금 지원 등 트럼프 2기 행정부 관세 조치 지원 시스템을 마련

○ 더욱이 오는 4.2일 경 미국으로 수입되는 자동차에 25% 이상의 관세를 부과하겠다는 트럼프 정부 방침 예고에 따라('2.14), 국내 기업의 대미 자동차 수출에도 직접적인 타격이 발생할 것으로 예상

- '24년 우리나라의 대미 자동차 수출액은 약 366억 달러로, 전체 자동차 수출 대상국 중 미국의 비중은 47.3%, 완성차의 미국 의존도는 50.6%에 달하는 것으로 집계

- 수입 자동차에 25% 관세 부과 시 우리나라의 대미 자동차 수출액이 64억 5,891만 달러 감소할 것으로 추정되면서 기업의 미국 생산 비중 확대가 불가피해지고 국내 완성차 및 부품 업체 생산량 감소로 이어질 전망

- 한국의 입장과 양국 공조 필요성 등을 설득하는 민관의 협상 노력을 강화하는 한편 투자세액공제 등의 정책 지원을 한시적으로 확대하는 등의 실질적인 정부 지원책 마련이 필수

■ 「인플레이션 감축법」 및 자동차 배출가스 규제 개정 추진에 따른 전기차 전환 지연 가능성 대비 차원에서 민관 협력을 통한 중장기적 대책 마련 또한 중요

○ 해외우려집단(FEoC) 규정 강화 등 자동차 공급망에서 중국을 배제하려는 미국측 움직임이 확대될 수 있는 만큼, 부품산업을 중심으로 글로벌 공급망 내 역할 강화를 도모하는 동시에 중국산 품목 수입원 다각화를 통한 리스크 완화 조치 수립 필요

○ 트럼프 2기 행정부의 정책 변화를 면밀히 모니터링하며 전기차의 가격 경쟁력 확보, 하이브리드차 생산 비중 확대, 유럽·아시아 시장으로의 수출 다각화 등 모색 필수

【원문정보】

- 일본 미즈호은행(みずほ銀行), トランプ2.0の北米自動車産業への影響: 注目トピックの政策方向性とBEV化・サプライチェーンへの影響, 2025.1 등

I. 서론

■ **지난 1월 트럼프 2기 행정부 출범 이후 미국의 정책 방향이 전방위적으로 변화하는 가운데, 자동차 부문에서도 바이든 전임 정부와 상이한 행정명령이 다수 발표되며 업계에 광범위한 영향을 미칠 것으로 예상**

- 전임 바이든 행정부 시기 북미 자동차 산업은 정책적 지원에 힘입은 전기차 판매량 증가, 공급망 내 멕시코의 역할 확대, 이민자의 인력난 해소 기여 양상이 두드러지게 표출
 - 전 정부의 엄격한 연비규제 도입과 「인플레이션 감축법(IRA)」, 「인프라투자일자리법(IIJA)」에 따른 정책 지원을 바탕으로 전기차 판매율이 대폭 상승
 - 니어쇼어링 추세에 따라 자동차 공급망의 중국 의존도가 하락한 반면 멕시코의 존재감은 상승하였고, 이민 정책 완화를 통해 노동력 부족 문제가 일부 해소된 것으로 평가
- 반면, 미국 우선주의를 표방하는 트럼프 2기 행정부에서 전기차 세제 우대 조치 폐지, 환경 규제 완화, 관세 정책 수정 등을 추진함에 따라¹⁾ 기존 북미 자동차 산업의 흐름이 대폭 변화될 것으로 전망
 - 트럼프 대통령이 바이든 전임 행정부의 엄격한 환경 규제를 대폭 완화하는 한편, 「인플레이션 감축법(IRA)」의 전기차 세제 우대 조치를 폐지 또는 축소할 가능성이 높아 향후 정책의 향방과 파급효과에 대한 업계 관심이 집중
 - 멕시코·캐나다 관세 부과 조치가 확정될 경우, 멕시코·캐나다 내 공장을 운영하고 있는 다수의 자동차 업체가 향후 수출 악영향을 피해 최적 생산지를 재검토해야 하는 상황에 직면할 수 있다는 우려도 제기

■ **미국 정책 방향이 글로벌 자동차 산업에 지대한 영향을 미치는 만큼 각국 정부와 업계가 미국 자동차 산업의 정책 변화와 향후 업계 파급효과를 파악해 선제적으로 대비해야 할 필요성 대두**

- 이에 일본 미즈호은행, 무역진흥기구(JETRO) 등의 자료를 종합해 주요 정책과 향후 전망을 개괄하고 일본 자동차 업계의 대응 방향을 정리

1) 交通タイムス社, まもなく発足する第二次トランプ政権! : 日本の自動車産業は逆風を覚悟する必要アリ, 2025.1.1

Ⅱ. 미국의 자동차 산업 정책 방향과 영향

■ 트럼프 대통령은 취임연설에서 미국 우선주의 정책을 추진하겠다고 선언하며 에너지 정책의 방향 전환, 관세 인상, 불법 이민 대책 강화 등의 방침을 공표²⁾

- (에너지 정책) 과도한 정부 지출과 에너지 가격 급등으로 인플레이션이 초래되었다는 인식 하에 국가 에너지비상사태를 선언하고 석유 시추를 확대할 계획
 - ‘그린 뉴딜’ 정책 종료, 전기차 의무화 정책 폐지, 전략비축유(SPR) 상한선까지 재보충, 에너지 수출 확대 등을 추진 예정
 - * (Green New Deal) 기후변화 대응과 경제 성장, 고용 촉진을 달성하기 위한 환경·재정 정책
- (관세 인상) 멕시코·캐나다산 제품에 25%, 중국산 수입품에 10% 추가 관세를 부과하는 행정명령에 서명한 가운데(‘25.2.1), 관세를 경제 협상 전략으로 활용 예상
 - ※ 2.4일 예정됐던 멕시코·캐나다 관세 부과를 30일 동안 유예하기로 합의한 반면, 중국에 대한 10% 추가 관세 인상은 일정대로 시행
 - 미국 우선주의, 인플레이션 억제 관점에서 극단적 관세 인상은 제한적일 것으로 보이나 대중 관세의 경우 약 40%까지 상향될 가능성이 높은 것으로 전망
- (불법 이민 대책) 국경 안보와 관련해 국가비상사태를 선포하고 불법 입국 즉시 차단, 수백만 명의 불법 체류자 강제 추방, 불법 이민자 유입 저지를 위한 군대 파견 의지를 표명

〈 트럼프 대통령 취임 연설 주요 내용 〉

- 멕시코 국경 문제와 관련해 국가비상사태를 선포하고 불법입국 즉시 차단
- 국가 에너지비상사태를 선포해 석유 시추 확대
- 그린 뉴딜을 종료하고 전기차 의무화 폐지
- 모든 관세 관세 징수·관리를 전담할 대외수입청(ERS) 신설
- 행정비용 절감을 목표로 정부효율화부 설립
- 미국 유인 우주선 화성 착륙
- 파나마 운하 운영권 회수 등

2) 三井住友DSアセットマネジメント, トランプ氏が米大統領就任演説で示した政策方針に関する考察, 2025.1.21

- **취임연설 등에 시사된* 트럼프 행정부의 자동차 산업 정책은 ▲「인플레이션 감축법(IRA)」 ▲자동차 배출가스 규제 ▲관세 정책 ▲이민 정책 변경으로 요약될 수 있으며, 각각 업계에 미치는 영향을 면밀히 모니터링 필요**

* 이후 전기차 의무화 폐지, 州 자체 규제 권한(Waiver) 폐기, 전기차 및 충전소 자금 지원 중단 등을 포함하는 「에너지 제한 해제(Unleashing American Energy)」 행정명령 발동('25.1.20)

- 바이든 행정부 시기 전기차 판매 확대에 기여해 온 「인플레이션 감축법」 관련 지출이 전면 중단되고 자동차 관세가 부과될 경우, 글로벌 자동차 기업의 미국 현지 투자와 수출 다변화 모색 필요성 제고

1. 인플레이션 감축법(IRA)

- **트럼프 대통령이 최근 발동한 「에너지 제한 해제(Unleashing American Energy)」 행정명령에 따라 「인플레이션 감축법」의 전기차 구매 세액 공제와 그린 뉴딜 정책이 폐지되는 등 자동차 업계의 친환경차 확대 전략에 현저한 영향을 미칠 것으로 예상**

〈 에너지 행정명령의 IRA 관련 주요 내용³⁾ 〉

- **전기차 의무화 폐지(Sec. 2)**
 - 자체적으로 무탄소차량(ZEV) 규제 등을 설정해 휘발유 차량 판매를 제한할 수 있는 주(州) 정부의 권한(Waiver)을 폐기함으로써 '전기차(EV) 의무화'를 종료하고 소비자 선택권을 증진
 - 전기차 우대를 통해 개인, 민간 기업, 정부 기관의 구매를 사실상 강제하는 불공정한 보조금과 정부의 시장 왜곡 조치 중단을 검토
- **그린 뉴딜 종료(Sec. 7)**
 - 「인플레이션 감축법(IRA)」, 「인프라투자일자리법(IIIA)」에 따라 책정된 각 기관의 자금 지출을 즉시 중단
 - ※ 국가 전기차 인프라 구축 프로그램(National Electric Vehicle Infrastructure Formula Program), 충전·연료 공급 인프라에 대한 재량적 보조금 프로그램(Charging and Fueling Infrastructure Discretionary Grant Program)을 통해 제공되는 전기차 충전소 지원 자금 등
 - 각 기관 책임자가 관련 보조금·대출·계약·기타 재정 지출 절차와 정책, 프로그램을 검토하고 행정명령 시행일로부터 90일 이내에 관련 보고서를 관리예산실(OMB), 국가경제위원회(NEC)의 장에게 제출하도록 의무화

3) The White House, Unleashing American Energy, 2025.1.20

- 「인플레이션 감축법」에 따른 지출이 당초 예상보다 약 2배 확대될 것으로 전망되는* 가운데, 선거 기간 동안 비판적인 입장을 견지해 온 트럼프 대통령이 비용 절감을 목표로 관련 항목 존폐에 대한 재검토를 추진할 것으로 예측⁴⁾

* (세출 규모) '22년 3,910억 달러 → '24년 추가 세액 공제 4,700억 달러

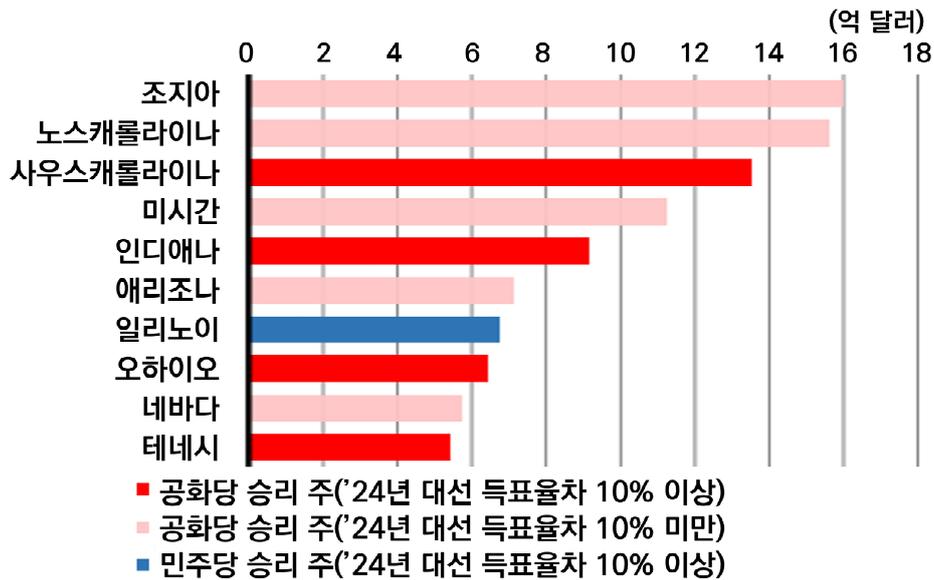
- 특히 IRA의 전기차 구매 세액공제는 대통령과 공화당의 반대가 강한 항목이라는 점에서 삭감 대상에 포함될 가능성이 높은 상황

※ 과거 공화당 정권의 중점 지원 기술, 공화당 주의 투자·고용 창출 항목, 미국 내 공급망 강화·리쇼어링 기여 품목 등에 미치는 영향은 낮을 것으로 예상

- 다만, IRA의 세액공제 프로그램이 공화당 지지 지역의 신규 투자 유치에 긍정적인 영향을 미치는 상황에서 전면 폐지 등의 대대적인 변경보다는 재정적자 완화를 위한 축소 예상 시나리오가 유력

※ IRA를 통해 공화당 우세/경합주 대부분이 수혜를(공화당 우세/경합주 1,069억 달러, 민주당 우세/경합주 164억 달러) 받고 있는 만큼, 해당 주/선거구 선출직 의원들의 반발로 법 조항 전체 폐지 등의 대폭적인 변경이 진행되지는 않을 전망⁵⁾

〈그림 1〉 주별 IRA 관련 투자 규모



4) JETRO, 「트럼프 2기 행정부의 자동차 산업 정책 방향」(미국) : 싱크탱크의 전문가에聞く, 2024.12.24

5) IGES, 「트럼프 2.0」: 미국의 기후·에너지 정책과 국제사회에与える影響, 2025.1.20

〈그림 2〉 IRA 세액공제 주요 항목별 변경 가능성

변경 가능성	항목	트럼프 및 공화당 의원들의 지지	미국 내 일자리 창출 기여	공급망 강화 지원
高	전기차 판매	비판 다수		
中	재생에너지 등 청정 발전	트럼프 대통령의 경우 풍력 발전에 비판적	수요 측 지원 때문에 영향은 간접적	수요 측 지원 때문에 영향은 간접적
	주택용 에너지 절약 및 재생에너지	주거비 상승/민주당 세 주민에 혜택 다수 제공		
低	배터리, 태양광 패널 등 청정에너지 관련 제조	반대 소수	투자 증가에 기여하여 일자리 창출에 크게 공헌	핵심 물자의 미국 내 생산 확대에 기여
	청정수소			
	바이오·재생가능 디젤 등 수송용 청정 연료	과거 공화당 정권에서도 지원을 제공했던 분야	특히 공화당 주 고용 확대에 기여	국내 에너지 자급에 기여
	원자력 발전 CCUS			

변경 요원 변경 용이

■ 「인플레이션 감축법」 개정 시 의회 의결에 시일이 소요되나(’25년말 예상), 행정권한 범위 내에서의 조치는 비교적 빠른 ’25년 상반기 내에 이루어질 것으로 예측

- 개정 사항이 구체적으로 알려지지 않았으나, 전기차 세액공제 대상을 축소하는 방향으로 진행 예상
 - 「인플레이션 감축법」의 최대 7,500달러 규모 전기차 구매 세액공제 조항이 전기차 판매에 도움이 되고 있으나, 대상 차종이 제한적이고 최종 조립지와 배터리 부자재·핵심광물 원산지 요건 충족을 요구
 - 상용 전기차 리스 방식에는 최종 조립지·원산지 요건이 지정되어 있지 않아 완성차 업체가 이를 남용하는 경우가 발생하고 있으므로, 행정권한 범위 내에서 신속하게 조치를 취할 것으로 예견
 - 한편, 세액공제 축소로 전기차의 가격 경쟁력이 낮아질 경우 가격과 편리성, 친환경성 측면에서 하이브리드차(HEV)의 중요성이 높아져, 동 분야 강점을 보유한 일본계 완성차 업체에는 호재로, 전기화에 앞서 있는 유럽·미국 완성차 업체에는 악재로 작용할 전망

〈표 1〉 행정권한으로 변경 가능 분야 예시

구분	변경 가능 분야
리스용 전기차 취급	• 바이든 행정부는 리스용 전기차도 상용 전기차 세액공제 대상에 포함되는 것으로 간주 - 다수 완성차 업체가 상용 전기차 세액공제에 최종 조립지, 배터리 소재 원산지 조건이 규정되어 있지 않은 점을 활용
핵심 광물 원산지 기준	• 바이든 행정부는 채굴·정제의 부가가치 50% 이상이 북미 지역 또는 FTA 체결국에서 발생할 경우 적격 핵심 광물로 간주하는 등 요건을 넓게 해석
FTA 체결국 정의	• 「인플레이션 감축법」에 FTA 체결국에 대한 정의가 명시되어 있지 않으나, 바이든 행정부는 핵심 광물 협정을 체결한 국가도 포함된다고 풀이 ※ 이에 따라 미·일 핵심광물협정(23.3)을 체결한 일본도 대상에 포함
FEOC 정의	• 바이든 행정부는 대상국 정부의 관할 하에 있거나 대상국 정부 등이 25% 이상의 지분 등을 보유한 경우를 해외우려집단(FEOC)으로 정의 - 배터리 구성부품 중 흑연 등을 ‘추적 불가능한 배터리 소재(Non-traceable battery materials)’로 규정하여 '26년까지 FEOC 요건 적용 대상에서 제외

- 향후 「인플레이션 감축법(IRA)」에 따른 전기차 구입 지원이 철폐·축소되면 판매 변수로서 주(州)별 보조금의 중요성이 더욱 증대될 것으로 예상
 - 민주당 우세 주(州)를 중심으로 IRA 세액공제와는 다른 전기차 구매 보조금을 지급하고 있는데, 두 가지 재정 지원을 합하면 1만 달러를 상회
 - 전기차 전환에 앞장서 온 캘리포니아* 주정부는 IRA 전기차 세액공제 종료 시, ‘친환경차 환급 제도(CVRP)**’를 재개하여 동일 금액의 보조금을 독자적으로 지급하겠다는 계획 발표('24.11)
 - * 캘리포니아 주는 미국 내 가장 많은 전기차와 충전소를 보유하고 있으며 주정부 차원에서 '35년까지 승용차, 경트럭 신차는 무배출 차량만 판매할 수 있도록 규정
 - ** (Clean Vehicle Rebate Progm) 탄소 배출량이 낮은 차량에 최대 7,500달러의 리베이트를 제공하는 지원 프로그램('10년~'23년간 운영)으로, 시장 경쟁 촉진을 위해 Tesla는 지원 대상에서 제외되는 것으로 보도(세부 사항 검토 중)
 - ※ '24.7~9월 기준 미국 브랜드별 전기차 판매 점유율은 Tesla 48%, Ford 7%, Chevrolet 6%, 현대 5%, 기아 4%, Rivian 4%, Honda 4%, 기타 22%

〈표 2〉 대규모 전기차 구입 보조금 지급 州의 주요 지원 내용

주(州)	최대 지원 금액	PHEV* 지원	소득 조건 (저소득자 우대)	MSRP** 조건 (고급차 배제)	기타 조건
캘리포니아	12,000달러	대상	有	有	거주지 조건, 현재 보유 차량 폐기 조건
워싱턴	9,000달러	대상 외	有	有	리스 기간 조건
오레곤	7,500달러	대상	有	有	배터리 용량 조건
콜로라도	7,500달러	대상	無	有	리스 기간 조건
매사추세츠	6,000달러	대상 외	有	有	현재 보유 차량 매각 조건
메릴랜드	3,000달러	대상 외	無	有	-
델라웨어	2,500달러	대상	無	有	리스 기간 조건

* (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) 플러그인 하이브리드차

** (Manufacturer's Suggested Retail Price) 권장소비자가격

- 미국 정부의 IRA 정책 유지 여부와 수정 방향 등을 고려해 대응 방안을 신속히 마련하는 것이 자동차 업체의 과제로 부각
 - 각 기업은 ▲전기차 세액공제 축소 수준 등 IRA 법 개정 규모 ▲리스용 차량의 상용 전기차 세액공제 대상 제외 여부 등 행정권한 내 가능한 조치의 범위와 속도 ▲세액공제 축소가 소비자 전기차 수요에 미치는 영향 등을 고려해 대응책 수립 필요

2. 자동차 배출가스 규제

■ 「미국 에너지 제한 해제」 행정명령은 휘발유차 판매를 제한할 수 있는 주(州)정부의 권한(Waiver)을 폐기함으로써 소비자 선택을 확대하고 있으며, 바이든 정부에서 전기차 보급을 촉진해 왔던 환경규제를 완화할 것으로 예상

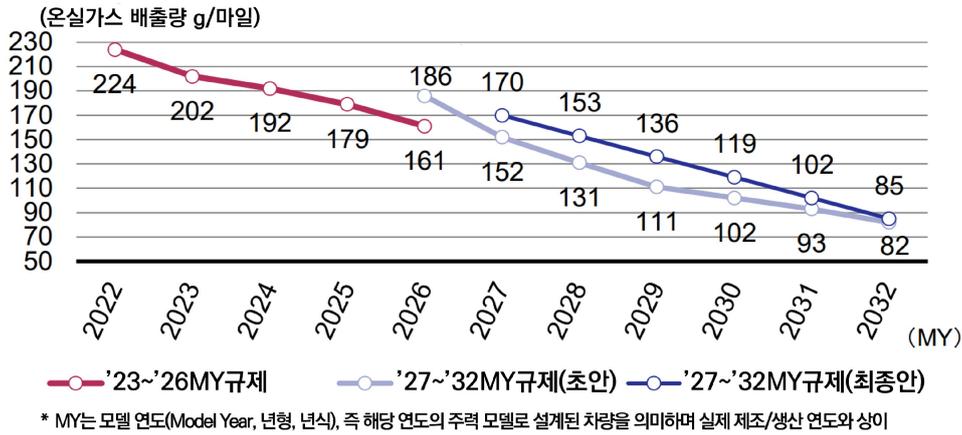
- 바이든 전임 정부는 '30년 전체 신차 판매량 중 친환경 차량(CV)* 비중을 50%로 끌어올리겠다는 목표를 수립하고, 일정 수의 CV가 판매될 것으로 가정한 온실가스 배출량 및 기업평균연비(CAFE) 규제를 설정

* (Clean Vehicle) 배터리 전기차(BEV), 플러그인 하이브리드차(PHEV), 연료전지차(FCEV)의 총칭

- 완성차 업체 다수가 현 연방 배출가스 규제의 엄격한 배출 기준치를 달성하는 데 어려움을 겪고 있는 실정으로, 미국에서 판매하는 23개 업체 중 기준치에 도달한 기업은('23년형) 8개 곳에* 불과

* BMW, Aston Martin, McLaren, Volvo, Tesla, Lucid, Fisker, Rivian

〈그림 3〉 바이든 행정부의 배출가스 규제



- 현재 시장에 출시되는 신차에는 바이든 행정부('21~'25년) 시기 제정된 기준치*가 적용되고 있으며, 마지막 해인 2026MY의 CO2 배출량 목표치는 161g/마일
 - * 2023~2026MY를 대상으로 하는 기준치로 '21.12월 제정
- 2027~2032MY에는 '24.3월 제정된 최종 규칙이 적용되어 최종 '32년 배출량 목표치가 2026MY 대비 약 50% 감소한 85g/마일로 대폭 강화
- 이에 트럼프 대통령은 취임 후 행정명령을 통해 전기차 의무화 정책을 폐지하고, 전기차 전환 수단 중 하나인 환경 규제를 재검토할 방침
 - 다만, 규제 최종안 발표까지 3년 이상 소요되던 트럼프 1기 행정부 때와 비슷한 속도로 재검토 진행 시, '29년형부터 신규 규제가 적용될 것으로 예측

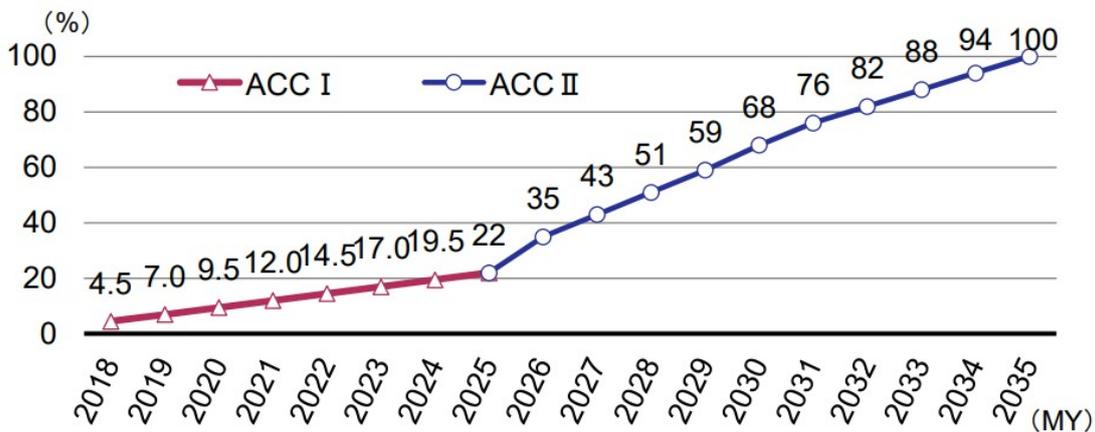
〈그림 4〉 바이든 행정부의 배출가스 규제

시기	주요 내용	
4년	'17.01	트럼프 대통령 취임
	'20.03	배출가스·연비 규제 최종안 발표
	'21MY	배출가스·연비 규제 적용 개시
2년	'21.01	바이든 대통령 취임
	'21.12	배출가스 규제 최종안 발표
	'22.04	연비 규제 최종안 발표
4년 ?	'23MY	배출가스 규제 적용 개시
	'24MY	연비 규제 적용 개시
	'25.01	트럼프 대통령 취임
	'29MY?	배출가스·연비 규제 적용 개시?

- 이 경우 '28년 차기 대통령 선거 이후에 정책이 후퇴될 가능성도 존재하는 만큼 완성차 업체의 전기차 전략에 큰 변화가 발생하지 않을 수 있다는 전망 제기

- 한편, 트럼프 행정부는 자동차 환경 규제를 독자적으로 설정할 수 있는 캘리포니아 주의 권한(waver) 폐기를 재추진할 것으로 예상
 - 환경보호청(EPA)은 「대기정화법(CAA)」 209조에 따라 주정부 규제가 연방 기준보다 엄격하고 필수적이며 특별 사유가 있는 경우 연방 기준 적용이 면제될 수 있도록 허용하고 있는데, 캘리포니아 주에 유일하게 해당 조항이 적용⁶⁾
 - 캘리포니아 주는 2035MY부터 휘발유차 판매를 금지시키는('20.9) 한편, 2026~2035MY를 대상으로 주 내에서 판매되는 모든 신차(승용차, 소형트럭)의 친환경 차량 판매율을 의무화하고 배출기준을 규정하는 ZEV 규제(ACC II 규제)*를 제정('22.8)
 - * (Advanced Clean Cars II) 친환경차 의무 판매 비율을 2026MY 35%, 2035MY 100%로 대폭 상향

〈그림 5〉 ACC II의 무탄소차량(ZEV) 의무 판매율



- 기업이 배출 기준을 달성하기 위해 온실가스 배출권(크레딧)을 타사로부터 구입하거나 타 주에서 확보할 수 있도록 허용하였지만, 기준 미달 시 2025MY 이전보다 엄격한 1대당 2만 달러의 벌금을 부과하여 생산자 부담이 가중
- 「대기정화법(CAA)」 177조는 다른 주에서도 환경보호청 승인 없이도 캘리포니아 주의 기준을 따를 수 있도록 허용하고 있으며, '24.12월 기준 뉴욕 주 등 11개 주와 콜럼비아 특별구가 ACC II를 준수하고 있는 것으로 집계

6) JETRO, 트럼프米次期政權で変わる自動車環境規制: 規制の現状と新政策への備え, 2025.1.15

〈표 3〉 ACC II의 주(州) 비교

No	주(州)명	'23 신차 판매대수	'23.4분기 CV 비율(%)	세제혜택 (최대, 달러)	충전기 수 (1만 명 당)	ACC II 시작연도	주지사 정당
1	캘리포니아	1,775,916	25.7	'23년 종료	11.7	'26	민주
2	콜로라도	208,861	15.1	5,000	9.3	'27	민주
3	델라웨어	54,965	8.8	2,500	6.0	'27	민주
4	콜롬비아 특별구	-	19.6	없음	15.1	'27	-
5	메릴랜드	216,361	11.7	3,000	7.6	'27	민주
6	매사추세츠	335,684	12.0	5,000	11.2	'26	민주
7	뉴저지	541,565	13.6	4,000	4.8	'27	민주
8	뉴멕시코	79,945	4.9	없음	3.8	'27	민주
9	뉴욕	884,839	9.1	2,000	8.0	'26	민주
10	오레곤	151,827	15.4	7,500	8.3	'26	민주
11	로드아일랜드	53,050	7.8	2,500	6.9	'27	민주
12	버몬트	49,628	10.3	4,000	17.1	'26	공화
13	워싱턴	298,327	18.8	15,000(면세)	8.0	'26	민주
	미국 전체	15,604,278	9.5	-	5.8	-	-

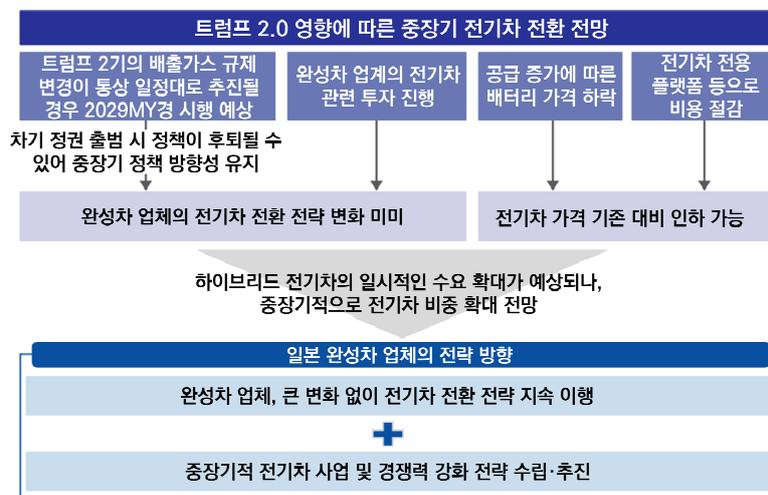
- 다만, '24.3분기 친환경 차량 판매가 전년 동기 대비 9.0% 증가에 그치는 등 성장세가 약화되면서 정부와 민간을 불문하고 ACC II 규제 달성이 불가능하다는 견해 대두

〈 캘리포니아 주 연비 규제 권한 변화 〉

- ('18.8) 트럼프 행정부, 캘리포니아 주에 부여한 자동차 환경 규제 관련 독자적 권한(Waiver) 폐기안 발표
- ('19.7) Ford, Honda, BMW, Volkswagen 4社は 캘리포니아 주와 합의하여 기존 배출가스 기준('22~'25MY간 연간 4.7% 감소) 대신 보다 완화된 비구속적 기준('22~'26MY간 연간 3.7% 감소)을 채택하기로 약속
- ('19.9) 환경보호청이 'One National Program'을 발표하며 캘리포니아 주의 독자 권한(Waiver)을 공식 취소하였고('19.11 발효), 이에 캘리포니아 주 등이 연방정부를 상대로 제소
- ('21.1) 바이든 대통령, 'One National Program' 재검토를 명령하는 대통령령에 서명
- ('22.3) 환경보호청, 캘리포니아 주의 독자적 권한(Waiver) 재인정 발표
- ('24.3) 자동차 업체 Stellantis는 연방정부, 법원 등에 의해 캘리포니아 주가 규제 권한을 상실하더라도 '30년까지 기존 ZEV 규제를 준수할 것을 캘리포니아 주 정부와 합의

- 캘리포니아 주 등이 완성차 업체와의 자발적 협약이나 보조금을 통해 무배출 차량 전환을 추진하는 가운데, 향후 주(州) 간 대립도 심화될 것으로 예측
 - 앨라배마 주 등 남동부·중서부의 공화당 우세주 17곳이 캘리포니아 주에 온실가스 배출 기준 등에 대한 연방규제 적용 면제 취하 요구 소송을 제기하였으나 지난해 기각('24.4)
 - 정부 규제 당국의 애매한 법률 해석 권한을 인정하는 '셰브론 원칙(Chevron Deference)'이 무효화되면서('24.6), 규제 재검토 시의 효력에 대한 소송이 증가하고 사법부의 개입 가능성이 확대되는 등 환경규제 관련 소송이 격화될 전망
- 트럼프 1기 행정부 당시의 경험을 토대로 일본 자동차 업계에는 이번 정책 변경을 전기화 유예 기간으로 인지하여 사업 전환을 추진하지 않고 중장기 전기차 전환에 대비한 경쟁력 강화 필요성을 강조하는 분위기가 형성
 - 트럼프 행정부의 자동차 배출가스 규제 변경 움직임은 온실가스 배출권(크레딧) 매각으로 이익을 얻는 전기차 업계에 부정적인 영향을 미치는 반면, 전기화 대응이 다소 늦은 일본계 업체에는 긍정적인 것으로 평가
 - 즉, 완성차 업체가 전기차 전환 전략을 대폭 변화시키지 않을 가능성이 높으며, 배터리 조달 환경 개선 및 전기차 생산비 절감 등에 따른 차량 가격 인하 가능성 등을 감안할 때 미국 시장의 전기차 비중은 중장기적으로 상승할 전망
- 자동차 업계는 미국 배출가스 규제 정책의 변경 방향과 소송 동향 등을 고려해 대응 방안을 마련하는 것이 중요
 - ▲연방 배출가스 규제 수립 속도와 적용 시기 ▲Waiver 철폐에 따른 소송 항방 ▲캘리포니아 외 타 주의 ACC II 준수 지속 여부 등을 고려해 대응책 수립 필요

〈그림 6〉 미국 중장기 전기차 전환 전망과 일본 완성차 업계 전략 방향



- 특히, 일본계 완성차 업체는 경쟁력 강화를 위해 중장기적 전기차 사업 강화, 경쟁력 있고 안정적인 배터리 조달 체제 확립, 내연기관차 수요 감소에 대비한 연착륙 준비 추진 등이 급선무

〈표 4〉 일본 완성차 업체의 중장기 전기차 전환 방향

구분	주요 대책
전기차	<ul style="list-style-type: none"> • 경쟁력 있는 전기차 출시 및 모델 수 확대 • 전기차를 활용한 에너지 관리, 신차 판매 외 구독, 공유 등의 가치사슬 비즈니스 접목·강화 • 전기차에 적합한 생산 프로세스 도입으로 원가 절감
배터리	<ul style="list-style-type: none"> • 미국 정부의 중국산 배터리 조달 금지 등 대중국 정책을 감안해 탈중국 공급망 구축 추진 • 배터리 제조사와의 협력 및 자체 사업 강화 등을 통해 경쟁력 있고 안정적인 조달 체제 구축
내연기관차	<ul style="list-style-type: none"> • 내연기관차 수요 위축에 대비하여 연착륙을 위한 사업 재검토 • 공급업체 감소가 예상되는 내연기관 관련 부품 안정 조달 및 원가 상승 억제

3. 관세 정책

■ **트럼프 대통령은 미국이 전 세계적으로 가장 낮은 평균 관세율을 유지하고 있으나 상품 무역 적자가 세계 최대 수준(1조 달러 이상)이라고 지적하며, 국익을 보호하기 위한 수단으로서 모든 수입품에 보편 관세 부과 등의 관세 조치를 시행하겠다는 방침 제시**

- 대통령 취임 이후 국가 안보 및 산업 보호를 목적으로 캐나다·멕시코산 제품에는 25%, 중국산 제품에는 10% 관세를 부과하는 행정명령⁷⁾을 발동 후('25.2.1), 캐나다·멕시코 관세는 1개월 유예하기로 결정

※ ▲원유 등 캐나다산 에너지 자원 관세는 10% ▲멕시코·캐나다와 달리 중국산 수입품에 대한 10% 추가 관세 부과는 2.4일부터 개시

- 완성차 및 자동차 부품은 미국의 무역적자가 큰 품목으로, 자국 내 고용 확보 측면에서 주요 관세 부과 대상에 해당
- 관세 부과가 현실화될 경우 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)^{*}을 토대로 대미 수출 기지를 구축한 자동차 제조업체와 부품업체에 막대한 영향이 미칠 것으로 예상됨에 따라, 적용 제외 조치 가능성 모색 및 공급망 재편에 대한 대응 필요성 대두

* 북미자유무역협정(NAFTA)을 보완한 미국, 멕시코, 캐나다 간 자유무역협정으로 원산지 규정 등 준수 시 무관세 혜택 제공('20.7 발효)

7) The White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Imposes Tariffs on Imports from Canada, Mexico and China, 2025.2.1

〈표 5〉 트럼프 행정부의 관세 관련 정책 방향과 완성차·자동차 부품 무역수지

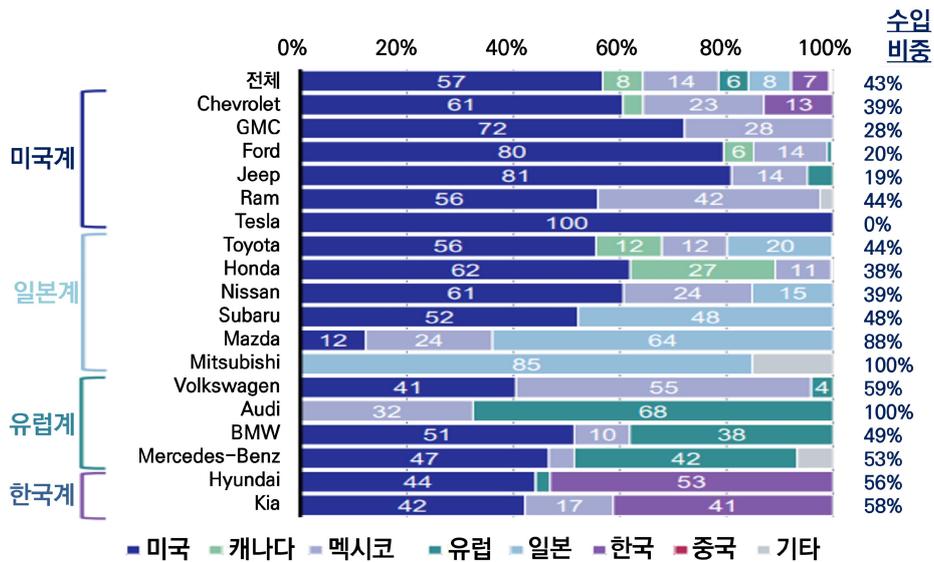
국가	국가별 주요 정책	완성차 수입 ('23년)	완성차 수출 ('23년)	자동차부품 수입 ('23년)	자동차부품 수출 ('23년)
글로벌	• 10~20% 보편 관세	674만 대	156만 대	1,943억 달러	385억 달러
캐나다	• 10~20% 보편 관세 • 이민자 및 불법 마약 유입 사유로 수입품 전체에 25% 관세 부과	117만 대	80만 대	200억 달러	117억 달러
멕시코	• 10~20% 보편 관세 • 멕시코산 수입 자동차에 200% 관세 부과 • 이민자 및 불법 마약 유입 사유로 수입품 전체에 25% 관세 부과	222만 대	13만 대	784억 달러	139억 달러
유럽	• 10~20% 보편 관세	88만 대	19만 대	248억 달러	45억 달러
일본	• 10~20% 보편 관세	124만 대	2만 대	154억 달러	8억 달러
한국	• 10~20% 보편 관세	112만 대	5만 대	135억 달러	3억 달러
중국	• 10~20% 보편 관세 • 60% 이상으로 관세 인상 • 최혜국 대우 철폐 • 현행 관세에 10% 추가부과	5만 대	13만 대	179억 달러	13억 달러

○ 각 완성차 업체별 대미 수출 거점국에 따라 관세율이 상이하나, 미국 기업을 포함한 모든 완성차 업체가 관세 부과로 실질적인 영향을 받게 될 전망

- 미국은 완성차뿐만 아니라 관련 부품을 다수 수입하고 있어, 관세 부과 시 자국 내 생산 비용 또한 크게 상승
- 특히 멕시코는 최대 자동차 부품 수출국으로서, 미국에서 생산되는 차량의 상당수가 멕시코산 부품을 사용하고 있는 만큼 관세 부과 영향이 광범위할 것으로 예상

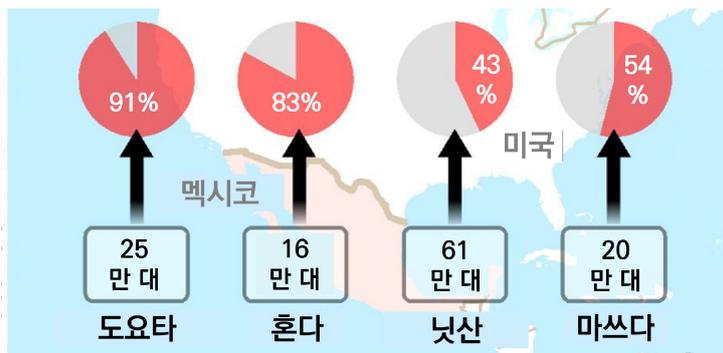
* (멕시코 부품 사용 비중이 높은 차량 모델) ▲Chevrolet Silverado 36% ▲Chevrolet Traverse 35% ▲Chevrolet Express 22% ▲Buick Enclave 35% ▲Cadillac Escalade 36% ▲Ford Escape 25% ▲Tesla Model Y 20% ▲Tesla Model 3 20% ▲Mazda CX-50 30% ▲Volkswagen Atlas 32%

〈그림 7〉 미국 내 유통 자동차 브랜드의 원산지 비중('23년)



- 멕시코에서 생산된 자동차를 미국으로 수출하는 일본 업체 또한 타격을 피할 수 없는 상황이며 생산국 이전을 비롯한 대응책 마련이 시급
 - 멕시코 관세 부과 시 경영난을 겪고 있는 닛산의 수익성이 더욱 악화될 것으로 전망되는데⁸⁾, 일본무역진흥기구(JETRO)에 따르면 '23년 일본 자동차 기업의 멕시코 생산량은 Nissan(61만 대)이 Toyota(25만 대), Honda(16만 대) 등을 압도
 - 이 중 Nissan의 멕시코 생산 차량 중 대미 수출 물량은 54%에 해당하는 약 26만 대이며, Toyota와 Honda는 멕시코 생산량의 80~90%를 미국으로 수출 중

〈그림 8〉 일본 업체의 멕시코 자동차 생산과 대미 수출('23년)



- Toyota와 Honda의 생산기지가 위치해 있고 Honda의 전기차 공장이 신설될 예정인 캐나다 또한 관세 부과로 인해 미국 수출에 타격 발생 전망

8) 時事通信, 「トランプ関税」影響不可避 · 日産、さらなる打撃に—自動車業界, 2025.1.22

- 그 외 일본 수출품에 대한 관세 인상 가능성도 제기되는 상황에서 ‘트럼프 관세’에 직면한 일본 자동차 업체의 사업 전략 재검토가 불가피
- 한편, '26.7월로 예정되어 있는 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA) 재검토 시, 원산지 규정과 중국계 기업에 대한 규제도 강화될 것으로 예측
- 미국 정부는 자국 내 생산에 유리한 환경을 조성하기 위해 캐나다와 멕시코에 보다 엄격한 원산지 규정을 요구할 것으로 예상되며, USMCA를 활용한 무관세 수출에도 제약이 발생할 전망
- USMCA에 중국계 기업의 멕시코산 완성차 및 자동차 부품 관련 규제가 신설되거나 해외우려집단(FEoC) 규정 등이 도입될 가능성도 존재

〈표 6〉 USMCA의 현행 자동차 원산지 규정

구분	주요 내용
완성차	<ul style="list-style-type: none"> • 75.0% ※ 북미자유무역협정(NAFTA)에서 62.5%였던 역내조달비율을 단계적으로 상향 조정
임금 조건	<ul style="list-style-type: none"> • 시간당 임금 16달러 이상 노동자가 자동차(부품 포함) 부가가치의 40~45%를 생산하도록 규정
철강·알루미늄	<ul style="list-style-type: none"> • 철강·알루미늄의 역내 조달 비중 70% 도달 필수
핵심 부품	<ul style="list-style-type: none"> • 7개 부품*의 경우 ①기간 부품과 동일한 역내 조달 비율 충족 필요 * 엔진, 트랜스미션, 차체, 샤프트, 구동축·비구동축, 서스펜션, 스티어링, 첨단 배터리
부품	<ul style="list-style-type: none"> • ①기간 부품 75.0% • ②주요 부품 70.0% • ③보완 부품 65.0%

- 기존 자동차 업체가 멕시코 생산기지와 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)의 무관세 수출 혜택을 활용해 왔던 만큼 정책 환경 변화 등을 고려해 업계의 북미 전략을 재검토해야 하는 상황에 봉착
- 관세 부과, 이민 억제, 자국 내 생산 촉진 정책 등 미국 정부 기조에 따라 USMCA에 기반한 멕시코의 비교우위가 하락할 경우 멕시코 중심의 북미 수출 전략 변경이 필요
- ▲일본산·유럽산 완성차와 자동차 부품에 대한 관세 부과 여부 ▲USMCA의 중국계 기업 제품 규제 방향 ▲개별 기업·제품 적용 제외 등 완화 조치 가능성 등을 고려해 대응책을 수립하는 것이 바람직

4. 이민 정책

■ 트럼프 대통령이 취임 첫날 서명한 다수 행정명령에 미국 남부 국경에서의 국가 비상사태 대응⁹⁾ 및 국경장벽 건설과 불법 이민자 강제추방 강화¹⁰⁾ 조치가 포함

- 바이든 전임 정부의 관대한 이민자 수용 정책으로 인해 '21년 이후 미국에 입국하는 불법 이민자 수가 크게 증가한 가운데, 트럼프 행정부는 이와 관련하여 강경하게 대응하겠다는 방침 제시
 - 다만, 지난 트럼프 1기 행정부의 불법 이민자 대응 정책 중 실행 가능성이 불투명한 경우가 많았던 만큼 현 시점에서도 대대적인 시행 가능성은 높지 않은 것으로 분석

〈표 7〉 트럼프 1기 행정부의 불법 이민 관련 정책과 2기 실행 가능성

구분	주요 내용	실행 가능성*
난민 신청자 입국 금지	<ul style="list-style-type: none"> • 트럼프 1기 행정부에서 연방지방법원이 난민 신청자의 입국을 금지하고 멕시코에서 대기하도록 결정하였으나, 이후 연방대법원이 입국을 허용하는 판결 확정 • 멕시코 측의 반발과 수용체제 정비 필요성으로 인해 대규모 시행에 어려움이 있을 것으로 예상 	△~○
국경장벽 건설	<ul style="list-style-type: none"> • 예산 제약, 토지 수용 등의 문제로 트럼프 1기 행정부에서 일부 장벽만 구축 완료* * 대부분 기존 장벽을 대체하는 수준 	△
강제추방 실시	<ul style="list-style-type: none"> • 트럼프 1기 행정부에서도 강제추방 건수 증가율이 이미 • 대규모 추방을 위한 인력·자금 확보에 의회 승인 필요 	△
위생을 사유로 하는 불법 이민자 추방 조치(Title 42) 재도입	<ul style="list-style-type: none"> • 트럼프 1기 행정부 당시 코로나19 팬데믹 사유로 추방 조치(Title 42) 시작 • 코로나19 팬데믹이 종료된 시점에서 동 조치 재개 시 법적 문제 직면 가능 	×~△
불법 이민자의 난민 신청 제한	<ul style="list-style-type: none"> • 트럼프 1기 행정부의 난민 신청 제한 행정명령*을 연방대법원이 일시적으로 중단시킨 데 이어, 이후 정부의 항소도 기각 * 불법 이민자 난민 신청을 자동 거부 	×
경유국 난민 미신청자의 신청 자격 박탈	<ul style="list-style-type: none"> • 경유국에서 난민 신청을 하지 않은 자가 미국에서 신청하지 못하도록 자격을 박탈하는 트럼프 1기 행정부 정책(Third-Country Transit Bar)을 연방대법원이 최종 금지 	×

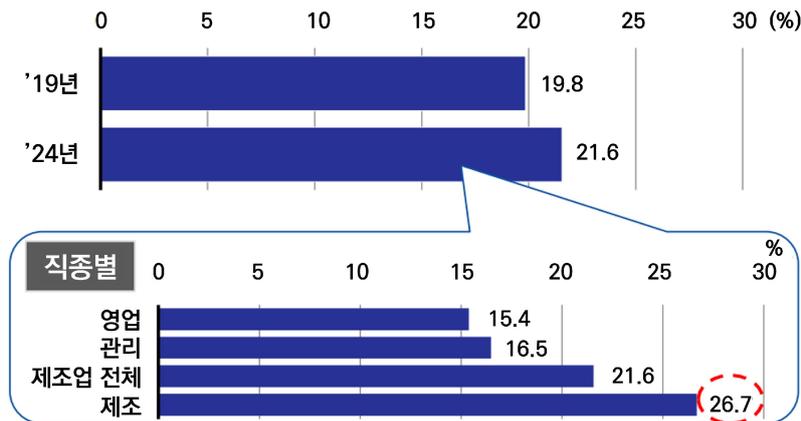
* ○ - 가능성 높음, △ - 보통, × - 가능성 낮음

9) White House, Declaring a National Emergency at the Southern Border of the United States, 2025.1.20

10) White House, Securing Our Borders, 2025.1.20

- 한편, 이민자 감소로 인한 인력 부족 및 임금 상승이 발생할 경우 미국 내 생산 비용 증가로 제조업 운영 난항이 가중될 수 있다는 우려 제기
 - 미국 제조업 인력의 약 20%를 이민자들이 총당하고 있으며 특히 생산 분야의 이민자 의존도가 높은 상황
 - 자동차 산업을 비롯해 미국 내 제조 기업 다수가 인력 부족과 임금 상승으로 어려움을 겪는 것으로 분석
 - 이미 미국에 체류 중인 불법 이민자 강제추방 계획을 대규모로 시행하기는 어렵겠지만, 기업의 인력 수급 계획 수립이 불가피
 - 수백만 명의 불법 이민자를 조기 송환하기에는 자유주의 성향의 도시나 민주당계 주지사·시장의 강제 송환 협조 여부 및 실행에 필요한 예산과 인력 부족 문제 등이 장벽으로 작용할 전망¹¹⁾
- ※ 「Wall Street Journal」이 지난 1.9~14일 실시한 여론조사에 따르면, 미국 국민의 74%가 ‘범죄 전력이 있는 불법 이민자를 구금·강제 추방하는 것이 바람직하다’고 응답한 반면, 이러한 강제 추방 대상에 ‘10년 이상 미국에 거주하며 세금을 납부하고 범죄 전력이 없는’ 불법 이민자를 포함해야 한다는 의견은 26%에 불과

〈그림 9〉 미국 제조업의 외국인 노동자 비율



- 인력난이 심화될 경우 자동화 투자, 생산 거점 이전 방안 등이 고려될 수 있으나, 자동화의 한계와 투자 부담, 관세 인상 가능성 문제가 부각되고 있으므로 기가캐스팅 공법과 같은 신기술을 통해 생산 공정을 혁신함으로써 경쟁력을 확보하는 방향 검토 또한 필요

11) 第一生命經濟研究所, トランプ新政權が発足~就任日の関税実施は見送る一方、移民とエネルギー政策に重点~, 2025.1.20

Ⅲ. 결론 및 시사점

■ **트럼프 2기 행정부의 자동차 산업 정책은 크게 ▲인플레이션 감축법(IRA) ▲자동차 배출가스 규제 ▲관세 정책 ▲이민 정책 변경으로 요약**

- 바이든 전임 행정부 시기 전기차 판매 확대에 기여해 온 「인플레이션 감축법」 관련 지출이 전면 중단되고 연방 배출가스 규제가 대폭 변경될 것으로 예측
 - 멕시코·캐나다산 제품 25%, 중국산 수입품 10% 추가 관세 부과 조치를 시작으로 관세를 경제 협상 수단으로 활용 예상

〈표 8〉 트럼프 행정부의 주요 자동차 산업 정책 방향과 시기

구분	정책 방향	시기
인플레이션 감축법	<ul style="list-style-type: none"> • 신규 전기차 판매 세액공제(최대 7,500달러) 폐지 • 「인플레이션 감축법」의 미사용 예산 반환 • 사회주의적 그린 뉴딜 정책 중단 	<ul style="list-style-type: none"> • 의회 법 개정이 필요하므로 '26년 이후부터 영향 발현 예상 • 행정권한으로 가능한 조치의 경우 '25년 상반기 실시 가능
자동차 배출가스 규제	<ul style="list-style-type: none"> • 바이든 행정부의 자동차 온실가스(GHG) 규제, 기업평균연비(CAFE) 규제 폐지 • 자체적으로 무탄소 차량(ZEV) 규제 등을 설정할 수 있는 캘리포니아 주의 권한(Waiver) 폐기 	<ul style="list-style-type: none"> • 전 정권과 같은 속도로 진행될 경우 '29년형 모델부터 배출가스 규제 적용 가능 • Waiver 폐기 시 소송이 제기될 것으로 예상되며, 영향 시기는 불투명
관세 정책	<ul style="list-style-type: none"> • 외국 제품 대다수에 보편적 기본관세(10~20%) 도입 • 외국이 미국에 부과하는 관세가 미국의 관세보다 높을 경우, 동일 비율 이상을 부과할 수 있도록 뒷받침하는 상호무역법 신설 • 對중국 수입관세를 60% 이상으로 인상하고 중국의 최혜국 대우 폐지 • 멕시코발 수입 자동차에 200%의 관세 부과 • 멕시코·캐나다산 수입품에 25% 관세, 중국산 수입품에 10%의 추가 관세 부과 	<ul style="list-style-type: none"> • 대통령 취임 후 즉시 관세 인상 가능 • '26년 이후 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA) 변경 예상
이민 정책	<ul style="list-style-type: none"> • 대통령 취임 첫날 국경 폐쇄로 불법 저임금 노동자 수백만 명의 유입 차단 및 국경 장벽 건설 • 미국 역사상 최대 규모의 추방 시작 • 불법 이민자 자녀에 대한 미국 시민권 부여 중단 	<ul style="list-style-type: none"> • 대통령 취임 즉시 불법 이민자 유입 차단 일부 실행 가능 • 강제송환시 인력·자금이 필요하므로 '26년 이후 대규모 송환 시행 예상

■ 이 중 트럼프 대통령의 관세 부과 계획은 글로벌 자동차 기업의 대미 수출에 결정적 영향을 미치는 조치로, 해당 계획이 현실화될 경우 우리나라를 비롯한 글로벌 공급망 재편이 불가피해질 전망이다

- 현재 USMCA에 따른 무관세 혜택과 낮은 인건비 등에 힘입어 멕시코가 대미 수출 거점으로 부상하며, 글로벌 완성차 기업 중 15개사가 멕시코에 생산기지를 구축·운영하고 있는 상황¹²⁾
 - 미국 GM과 Ford, 일본 Nissan, Honda, Toyota, Mazda 등이 대표적인 업체로, 한국은 기아차가 연 40만 대를 멕시코 몬테레이 공장에서 생산해 이 중 12만대를 미국으로 수출하고 있는 것으로 집계
 - 기아는 지난해 「인플레이션 감축법」 대응 차원에서 '25년부터 몬테레이 공장을 통해 미국 수출용 소형 전기차를 양산하겠다는 계획을 수립하고 투자를 단행해 왔던 만큼¹³⁾ 트럼프 정부의 관세 정책 확정 시 사업 전략을 대폭 수정해야 하는 난관에 직면
 - ※ 기아는 멕시코를 미국 수출용 전기차 EV3 생산기지로 설정해 대규모 시설 투자 추진
 - 완성차 업체의 멕시코 생산공장 구축에 따라 대규모 현지 투자를 진행했던 다수의 국내 중소 협력업체 또한 관세로 인한 가격 경쟁력 상실, 이익 저감, 부품 수요 감소 등의 부정적 영향을 받을 수 있다는 우려 대두
 - 이에 현지 한국 기업이 판매처 다변화 전략을 고려하고 있는 것으로 알려진 가운데¹⁴⁾ 우리 정부가 수립한 수출현안 신속 지원체계*를 통해 적극적인 기업 컨설팅 및 자금 지원을 지속적으로 제공·확대해 나가는 것이 관건
 - * 중소벤처기업부는 「2025년 중소·벤처기업 수출지원 방안」을 수립해 '수출 애로신고센터'를 통한 관세 조치 피해 사례 접수, 수출 경로 다각화 모색 기업에 대한 정책 자금 지원 등 트럼프 2기 행정부 관세 조치 지원 시스템을 마련
- 더욱이 오는 4.2일 경 미국으로 수입되는 자동차에 25% 이상의 관세를 부과하겠다는 트럼프 정부 방침 예고에 따라('2.14)¹⁵⁾¹⁶⁾, 국내 기업의 대미 자동차 수출에도 직접적인 타격이 발생할 것으로 예상
 - '24년 우리나라의 대미 자동차 수출액은 약 366억 달러로¹⁷⁾, 전체 자동차 수출 대상국 중 미국의 비중은 47.3%, 완성차의 미국 의존도는 50.6%¹⁸⁾에 달하는 것으로 집계

12) 한국경제, "멕시코 25% 관세, 현대차·기아에 기회될 수도", 2024.12.08

13) 전자신문, 기아 북미형 소형 전기차, 멕시코서 '年 11만대' 양산…IRA 대응, 2024.06.17

14) 매일경제, "한국 기업 초비상"…트럼프 관세 폭탄, 멕시코 진출 기업에 직격탄, 2024.12.30

15) Reuters, Trump says auto tariffs coming around April 2, 2025.02.15

16) Bloomberg, Trump Floats 25% Tariffs on US Auto, Drug, Chip Imports, 2025.02.18

17) 한국무역협회, '4월2일 車관세' 예고한 트럼프…대미 수출 1위 K-자동차 '비상', 2025.02.15

- 수입 자동차에 25% 관세 부과 시 우리나라의 대미 자동차 수출액이 64억 5,891만 달러 감소할 것으로 추정되면서¹⁸⁾ 기업의 미국 생산 비중 확대가 불가피해지고 국내 완성차 및 부품 업체 생산량 감소로 이어질 전망
- 한국의 입장과 양국 공조 필요성 등을 설득하는 민관의 협상 노력을 강화하는 한편 투자세액공제 등의 정책 지원을 한시적으로 확대하는 등의 실직적인 정부 지원책 마련이 필수

■ 「인플레이션 감축법」 및 자동차 배출가스 규제 개정 추진에 따른 전기차 전환 지연 가능성 대비 차원에서 민관 협력을 통한 중장기적 대책 마련 또한 중요

- 해외우려집단(FEoC) 규정 강화 등 자동차 공급망에서 중국을 배제하려는 미국측 움직임이 확대될 수 있는 만큼, 부품산업을 중심으로 글로벌 공급망 내 역할 강화를 도모하는 동시에 중국산 품목 수입원 다각화를 통한 리스크 완화 조치 수립 필요
- 트럼프 2기 행정부의 정책 변화를 면밀히 모니터링하며 전기차의 가격 경쟁력 확보, 하이브리드차 생산 비중 확대, 유럽·아시아 시장으로의 수출 다각화 등 모색 필수

18) 산업연구원, 미 대선에 따른 한국 자동차산업의 영향, 2024.05.

19) IBK기업은행 경제연구소, 미국 보편관세가 국내 수출에 미치는 영향, 2025.02.19

산업기술정책 브리프 발간현황

2025년

호수	제목	발간연월
2025-01	인공지능(AI) 시대 인력 개발의 미래	2025.01
2025-02	트럼프 2기 행정부의 자동차 산업 정책 방향	2025.02

2024년

호수	제목	발간연월
2024-01	영국 배터리 전략	2024.01
2024-02	수소의 현실적 한계와 대응 정책 고찰	2024.02
2024-03	일본 바이오 산업 과제와 정책 대응 방향 고찰	2024.03
2024-04	디지털 배터리 여권 시행에 따른 기회와 과제 고찰	2024.04
2024-05	미국 반도체 산업 인력 정책 제언	2024.05
2024-06	일본 자동차 산업의 모빌리티 DX 전략	2024.06
2024-07	일본 통합혁신전략 2024	2024.07
2024-08	글로벌 생성형 AI 특허 현황	2024.08
2024-09	중국 전기차 및 배터리 산업의 혁신 현황	2024.09
2024-10	ASPI 핵심 기술 연구 성과 모니터링	2024.10
2024-11	미국 반도체 수출 통제의 한계 고찰	2024.11
2024-12	핵심광물 재활용 확대 전략 고찰	2024.12

■ 2023년

호수	제목	발간연월
2023-01	미국 바이오제조 증진을 위한 정책 권고	2023.01
2023-02	중국 산업 디지털화·친환경화 통합 발전 제언	2023.02
2023-03	유럽 넷제로 시대를 위한 그린딜 산업계획	2023.03
2023-04	EU 전략기술 공급망 분석 및 재료 수요 예측	2023.04
2023-05	미국 국가반도체기술센터(NSTC)의 비전과 전략	2023.05
2023-06	주요국 반도체 정책과 미 의회 역할 검토	2023.06
2023-07	글로벌 자율주행 정책 및 산업 동향	2023.07
2023-08	글로벌 핵심 광물 시장 동향	2023.08
2023-09	글로벌 원자력 보급 과제와 대응 조치 고찰	2023.09
2023-10	중국 기술 정책 현황 및 미국의 대응 방향	2023.10
2023-11	EU 우주, 방위 및 관련 민간 산업의 미래 핵심 기술 분석	2023.11
2023-12	미국 핵심·신흥기술 수출통제 조치 고찰	2023.12

■ 2022년

호수	제목	발간연월
2022-01	OECD, 국경을 초월한 정부 혁신 달성의 주요 내용과 시사점	2022.01
2022-02	2022 글로벌 에너지 의제	2022.02
2022-03	일본 에너지 기반 산업의 녹색전환(GX) 방향성	2022.03
2022-04	2050 미래 우주 공간 활용 : 영국 국가우주전략의 새로운 기회와 위협	2022.04
2022-05	영국 에너지 안보 전략	2022.05
2022-06	유럽 청정에너지 전환에 따른 금속 수요 전망 및 대응	2022.06
2022-07	주요국 제조업 디지털화 정책 추진 현황	2022.07
2022-08	인도-태평양 지역의 수소 개발 비전과 주요 정책 동향	2022.08
2022-09	중국 CCUS 실증·보급 현황 및 정책제언	2022.09
2022-10	미국 에너지부 산업 탈탄소화 로드맵	2022.10
2022-11	미국 첨단제조 국가 전략	2022.11
2022-12	글로벌 인재 이동 동향 및 시사점	2022.12

■ 2021년

호수	제목	발간연월
2021-01	유럽 녹색산업정책을 위한 제언	2021.01
2021-02	글로벌 디지털 경제에 대응하는 미국의 대전략 제언	2021.03
2021-03	기후 주도 무역 아젠다를 위한 제언	2021.04
2021-04	중국 14.5규획과 전략적 신흥산업 육성계획의 주요 내용 및 시사점	2021.05
2021-05	산업단지의 순환경제 도입 현황 및 전망	2021.06
2021-06	유럽 그린딜에서의 인공지능 역할과 시사점	2021.07
2021-07	미국 공급망 100일 검토 보고서의 주요 내용 및 시사점 ① : 반도체 및 배터리	2021.07
2021-08	미국 공급망 100일 검토 보고서의 주요 내용 및 시사점 ② : 핵심 광물·소재 및 의약품	2021.08
2021-09	유럽 첨단기술 동향 및 차세대 신흥기술 확산 전망 고찰	2021.10
2021-10	OECD의 지속가능개발목표(SDG) 달성을 위한 산업정책의 주요 내용 및 시사점	2021.11
2021-11	IEA 글로벌 수소리뷰 2021의 주요 내용 및 시사점	2021.12
2021-12	CX2030 가상현실에 의한 '30년 커뮤니케이션 전환	2021.12

■ 2020년

호수	제목	발간연월
2020-01	주요국의 연구개발 전략 분석 : 유럽연합(EU)·영국·독일·프랑스	2020.01
2020-02	일본, 제 11차 과학기술예측조사를 통해 본 '과학기술 발전에 따른 사회의 미래상'	2020.02
2020-03	자율주행 기술에 관한 미국의 리더십 확보 전략 : AV 4.0	2020.04
2020-04	주요국 규제 사례를 통해 본 혁신 친화적 규제 접근방식의 주요 내용과 시사점	2020.04
2020-05	코로나19 위기에 대응한 OECD의 분야별 정책 권고 주요 내용	2020.06
2020-06	혁신 창출 환경 및 주요 산업별 혁신 변화의 추이와 전망	2020.07
2020-07	영국의 넷제로(Net-Zero) 경제로의 전환을 위한인력 정책 방향 제언	2020.08
2020-08	EU·독일·호주 수소전략의 주요 내용 및 시사점	2020.08
2020-09	최근 미국과 중국 AI 정책동향 및 시사점	2020.09
2020-10	연구개발·혁신 파이낸싱 동향과 정책 과제	2020.10
2020-11	글로벌 반도체 산업 동향과 미국의 국가 간 공조를 통한 산업 발전 방안 제언	2020.11
2020-12	디지털 시대의 혁신 활성화를 위한 정책	2020.12

■ 2019년

호수	제목	발간연월
2019-01	「미국 혁신 촉진을 위한 투자수익 이니셔티브」 독서 초안	2019.01
2019-02	주요국 연구자금 지원기관 조직설계 및 거버넌스	2019.02
2019-03	중국의 인공지능 정책과 연구개발 동향	2019.03
2019-04	독일의 포괄적인 AI 생태계 조성 전략	2019.05
2019-05	일본의 인공지능(AI) 정책 동향	2019.05
2019-06	OECD 국가의 디지털 혁신 정책 현황	2019.06
2019-07	중국 : 산업 및 혁신강국으로의 도전과 전망	2019.07
2019-08	영국의 전기자동차 스마트 충전기 보급방안	2019.08
2019-09	Horizon Europe(2021-2027)의 산업혁신 프레임워크	2019.09
2019-10	AI 산업 및 국가별 정책 동향	2019.11
2019-11	주요국의 R&D 예산 및 투자 전략(I) : 미국의 NITRD와 EU의 다년도 지출예산(안)을 중심으로	2019.12
2019-12	주요국의 R&D 예산과 투자 전략(II) : R&D 및 기업지원 예산을 중심으로	2019.12
2019-13	주요국의 R&D 전략과 예산배분 시스템, 기술분야별 연구개발 전망	2019.12
2019-14	주요국의 연구개발 전략분석 : 미국·일본·중국·인도	2019.12

※ ~ 2025년 현재까지 발간물은 KIAT 홈페이지(www.kiat.or.kr)를 통해 열람 가능

kiat 산업기술정책 **브리프**
KIAT Industrial Technology Policy Brief

발행일	2025년 2월
발행처	한국산업기술진흥원 산업기술정책단 기술동향조사실
발행인	민병주 원장
기획/진행	문희수 실장, 정휘상 선임연구원
주소	서울시 강남구 테헤란로 305 한국기술센터 7층 산업기술정책단 기술동향조사실 02-6009-3593 www.kiat.or.kr

※ 본 자료에 수록된 내용은 한국산업기술진흥원의 공식견해가 아님을 밝힙니다.

※ 본 자료의 내용은 무단 전재할 수 없으며, 인용할 경우 반드시 원문출처를 명시하여야 합니다.

트럼프 2기 행정부의 자동차 산업 정책 방향