



삼일회계법인

Industry Issue & Tax 06

# 자동차 부품산업의 핵심 세무 이슈

February 2026



자동차 부품산업은 국내외의 완성차 회사와 여러 단계의 협력업체가 서로 연결된 구조를 가지고 있고, 최근 들어 차량의 전동화·전기화가 심화되고 있어 기술 변화와 비용 경쟁이 더욱 심화되고 있습니다. 이러한 변화로 인해 재료와 생산 방식이 많이 바뀌고, 생산에 필요한 전자부품의 수도 늘어 설비 투자와 연구개발 비용도 많이 상승하고 있습니다. 이로 인해 자동차 부품산업과 관련한 세무 이슈는 더욱더 복잡해지고 있는데, 아래에서는 자동차 부품산업을 중심으로 발생하는 몇 가지 세무 이슈 사항을 살펴보고자 합니다.

## 1. 금형 매각 손실

### 1. 배경

자동차 부품 제조업체의 경우 부품 생산에 필요한 금형을 제조 후 자동차 제조업체에 판매하고 동 금형을 사용하여 부품을 생산하여 판매하는 경우가 있다.

이 때, 자동차 부품 제조업체는 제조한 금형을 시가보다 낮게 자동차 제조업체에 판매하고, 이후 해당 금형을 사용하여 부품을 생산하고 자동차 제조업체에 판매하여 전체적으로는 이익을 내지만, 금형 매각 자체에서는 손실이 발생하는 경우가 있다.

### 2. 이슈사항

자동차 부품 제조업체가 자동차 제조업체에게 금형 및 해당 금형을 통해 생산한 부품을 판매함으로써 전체적으로는 이익이 발생하지만, 금형 매각 자체에서는 손실이 발생하는 경우 금형 매각 손실에 대해서 세무상 기업업무추진비(구. 접대비)로 간주 가능한지 여부

### 3. 관련 법령 및 유권해석

#### 법인세법 제25조 【기업업무추진비의 손금불산입】

① 이 조에서 “기업업무추진비”란 접대, 교제, 사례 또는 그 밖에 어떠한 명목이든 상관없이 이와 유사한 목적으로 지출한 비용으로서 내국법인이 직접 또는 간접적으로 업무와 관련이 있는 자와 업무를 원활하게 진행하기 위하여 지출한 금액을 말한다.

## 4. 시사점

법인세법상 기업업무추진비는 업무 관련 상대방에게, ㉔ 직접 또는 간접으로 경제적 이익을 제공하고 ㉕ 그 목적이 거래관계 유지·증대에 있다면 지출형태가 현금·물품·용역·자산 저가양도 등 어떤 방식이든 기업업무추진비에 해당할 수 있다.

상기 이슈사항의 경우 자동차 부품제조업체가 금형을 자체 제작하고 동 금형을 시가 이하로 판매(저가양도)하고, 해당 금형을 사용해 부품을 생산하고 그 부품을 자동차 제조업체에 판매해서 전체 거래로서 이익을 실현하고 있지만, 금형 매각 자체에서는 손실이 발생하고 있다는 점에서 과세당국은 금형 매각 거래를 거래처 지원 또는 관계유지 목적으로 거래처에게 경제적 이익을 제공한 것으로 보아 세무상 기업업무추진비에 해당함을 주장할 수 있다.

하지만, 자동차 부품 제조업체와 자동차 제조업체의 경우 통상 금형 매각과 부품공급을 일체의 패키지 계약을 통해 거래하고 있는 것으로 금형 자체만 별도의 거래로 보아 금형 매각에서 발생한 손실을 기업업무추진비로 보는 것은 합리적이지 않다는 주장을 할 필요가 있다.

이를 위해 자동차 부품 제조업체는 다음과 같은 사항(예시)을 준비할 필요가 있다.

- 금형 매각 손실이 부품 납품 단가에 반영되어 회수됨을 입증할 수 있는 자료
  - 자동차 제조업체와의 계약서, 단가협의를, 견적서 등을 통해 금형 매각 손실이 향후 부품 납품 단가에 반영되어 회수될 예정임을 입증할 수 있는 자료
- 업계 관행 및 타 거래처 관련 자료
  - 자동차 부품 제조업체의 경우 부품 매각을 고려하여 금형 매각 손실이 발생하는 경우가 업계에서 일반적이므로 이를 설명할 수 있는 자료 또는 타 거래처의 경우도 일반적으로 동일한 수익구조를 목표로 금형을 판매하고 있음을 설명할 수 있는 자료

## 2. 개발비 자산화의 선택 가능성

### 1. 배경

법인세법상 개발비란 상업적인 생산 또는 사용 전에 재료·장치·제품·공정·시스템 또는 용역을 창출하거나 현저히 개선하기 위한 계획 또는 설계를 위하여 연구결과 또는 관련 지식을 적용하는데 발생하는 비용으로서 기업회계기준에 따른 개발비 요건을 갖춘 것(「산업기술연구조합 육성법」에 따른 산업기술연구조합의 조합원이 해당 조합에 연구개발 및 연구시설 취득 등을 위하여 지출하는 금액을 포함한다)을 의미한다.

2021년 2월 17일 법인세법 시행령 개정시 감가상각대상 개발비의 요건을 보완하여 종전에는 해당 법인이 '개발비로 계상한 것'에서 '기업회계기준에 따른 개발비 요건을 갖춘 것'으로 개정하였으며, 동 개정규정은 2021년 1월 1일 이후 개시하는 사업연도분부터 적용한다. 2021년 2월 17일 법인세법 시행령 개정 전에는 법인세법상 무형자산에 해당하는 개발비의 요건으로서 법인이 이를 감가상각자산으로 계상한 경우에 한하여 인정되었는 바, 무형자산인 개발비로 계상하지 아니한 금액은 그 지급이 확정된 사업연도의 손금에 산입하도록 하였다.

[표 1] 세무상 개발비 범위의 변천

개정 일자	2001.12.31. 개정	2002.12.30. 개정	2021.02.17. 개정
무형 자산명	연구개발비(*)	개발비	개발비
범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 제품·신기술의 연구 또는 개발활동과 관련하여</li> <li>② 비경상적으로 발생하는 비용으로서</li> <li>③ 미래 경제적 효과와 이익을 기대할 수 있는 것(괄호 생략)</li> </ul>	상업적인 생산 또는 사용 전에 재료·장치·제품·공정·시스템 또는 용역을 창출하거나 현저히 개선하기 위한 계획 또는 설계를 위하여 연구결과 또는 관련 지식을 적용하는데 발생하는 비용으로서 당해 법인이 개발비로 계상한 것(괄호 생략)	상업적인 생산 또는 사용 전에 재료·장치·제품·공정·시스템 또는 용역을 창출하거나 현저히 개선하기 위한 계획 또는 설계를 위하여 연구결과 또는 관련 지식을 적용하는데 발생하는 비용으로서 기업회계기준에 따른 개발비 요건을 갖춘 것 (괄호 생략)
적용 시기	2002. 1. 1. 이후 개시하는 사업연도분부터 적용하되, 2001. 12. 31. 이전에 발생한 연구개발비는 이연자산 상각방법에 따름	2002. 12. 30. 이후 속하는 사업연도분부터 적용	2021. 1. 1. 이후 개시하는 사업연도분부터 적용

(\*) 2001. 12. 31. 개정 전 연구개발비는 이연자산으로 구분되었음.

## 2. 이슈사항

법인이 기업회계기준상 개발비의 요건을 갖추었음이 분명한데도 이를 개발비로 계상하지 아니하고 비용처리한 경우, 2021.2.17. 법인세법 시행령 개정 전후로 세무상 개발비 판단요건이 달라지는지 여부

## 3. 관련법령 및 유권해석

### 법인세법 기본통칙 23-26...9 【개발비의 상각범위액 계산】

① 영 제26조 제1항 제6호 및 제4항 제4호의 규정은 법인이 무형고정자산인 개발비로 계상한 경우에 한하여 적용하는 것이므로, 법인이 해당 개발비로 계상하지 아니한 금액은 그 지급이 확정된 사업연도의 손금에 산입한다. (2024. 3. 15. 개정)

### 대법 2019두58346, 2022. 7. 28. (2021. 2. 17. 법인세법 시행령 개정 전 사안)

2021. 2. 17. 개정전 법인세법 시행령 제24조 제1항 제2호 바목의 개발비 규정에 의하면, 해당 규정에서 정한 비용을 개발비로 계상한 경우에만 감가상각자산인 개발비가 될 수 있으므로, 법인이 개발비 규정에서 정한 비용을 지출하였더라도 개발비로 계상하지 않은 경우에는 감가상각자산인 개발비를 취득하였다고 볼 수 없음.

## 4. 시사점

2021. 2. 17. 법인세법 시행령 개정으로 세무상 감가상각대상인 개발비가 '개발비로 계상한 것'에서 '기업회계기준에 따른 개발비 요건을 갖춘 것'으로 개정되었는 바, 기업회계기준에 따른 요건을 갖추지 못했음에도 개발비로 계상하는 경우는 드물 것으로 판단되고, 또한 기업회계기준에 따른 개발비 요건을 명백히 갖추었음에도 불구하고 회계상 비용처리하는 경우도 드물 것으로 판단된다. 다만, 회계상 비용처리한 개발비 상당액이 기업회계기준에 따른 개발비 요건을 충족한 것인지의 여부가 과세관청과 납세자간 쟁점이 될 것으로 판단된다.

한편, 연구개발 자산화 여부와 관련하여 과거 제약산업을 중심으로 여러 쟁점들이 발생하여 현재 해당 분야에서는 지침이 마련되어 있으나, 자동차산업이나 유사 업종 관련해서는 아직 통일된 지침은 존재하지 않는다. 실제 실무 사례에서도 자동차 부품 관련 기업들의 개발비 회계처리 방향은 통일되어 있지 않은 것으로 보이며, 회계상으로는 개발비의 요건을 확실하게 갖추지 못하는 경우 자산화에 대한 챌린지로 인해 비용처리를 택하는 회사가 다수이고, 이때 회계상 비용처리된 개발비에 대해서 그 자산화 여부에 대해 과세당국과 빈번한 마찰이 발생하고 있는바, 개발비 비용처리와 관련해서는 비용처리의 정당성을 입증할 수 있는 근거를 마련하는 사전준비가 중요할 것으로 판단된다.

### 3. 신성장·원천기술, 국가전략기술 인정제도 안내

#### 1. 배경

미래 유망성 및 산업경쟁력 등을 고려하여 지원할 필요성이 있다고 인정되는 기술(신성장·원천기술) 및 국가안보차원의 전략적 중요성이 인정되고 국민경제 전반에 중대한 영향을 미치는 기술(국가전략기술)에 관하여는 KIAT(한국산업기술진흥원) 기술 및 시설 인정을 통해 고율의 연구·인력개발비 세액공제(R&D세액공제) 및 통합투자세액공제를 적용받을 수 있다.

R&D세액공제의 경우 기술 인정이 필수요건은 아니나, 통합투자세액공제를 적용받기 위해서는 반드시 시설 인정(신성장사업화시설, 국가전략기술사업화시설로 인정<sup>1)</sup>)을 거쳐야 한다는 점에 유의하여야 한다(조특법 시행령 제21조 제4항 제1호 및 제2호).

[표 2] R&D세액공제 유형별 비교

구분	법인 구분	일반	신성장·원천기술	국가전략기술
R&D 세액 공제	중소기업	Max [a, b] a. 당기발생액×25% b. 증가발생액×50%	당기발생액*(30%+α <sup>2</sup> ) → 최대 40%	당기발생액*(40%+β <sup>3</sup> ) → 최대 50%
	중견기업	Max [a', b'] a'. 당기발생액×8% <sup>4</sup> b'. 증가발생액×40%		
	그외기업	Max [a'', b''] a''. 당기발생액×min (2%, 수입금액에서 R&D비용이 차지하는 비율 * 1/2) <sup>4</sup> b''. 증가발생액×25%	당기발생액*(20% <sup>5</sup> + α) → 최대 30% 또는 35%	당기발생액*(30% <sup>6</sup> + β) → 최대 40% 또는 45%

1 연구개발세액공제기술심의회위원회의 심의를 거쳐 기획재정부장관과 산업통상자원부장관이 공동으로 인정하는 시설

2 α= Min[해당연도 수입금액에서 신성장·원천기술연구개발비가 차지하는 비율 x 3, 10%]

3 β= Min[해당연도 수입금액에서 국가전략기술 연구개발비가 차지하는 비율 x 3, 10%]

4 중소기업이 조특령 제9조 제8항에 따라 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 경우의 당기발생 세액공제율: 당기발생액 × ① 또는 ②

① 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 과세연도의 개시일부터 3년 이내에 끝나는 과세연도까지: 20%

② ①의 기간 이후부터 2년 이내에 끝나는 과세연도까지: 15%

5 중소기업이 조특령 제9조 제20항에 따라 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 과세연도의 개시일부터 3년 이내에 끝나는 과세연도까지: 25%

6 중소기업이 조특령 제9조 제20항에 따라 최초로 중소기업에 해당하지 아니하게 된 과세연도의 개시일부터 3년 이내에 끝나는 과세연도까지: 35%

[표 3] 통합투자세액공제 유형별 비교

구분	공제 구분	법인 구분	일반	신성장·원천기술	국가전략기술	반도체 분야 국가전략기술
통합 투자 세액 공제	기본공제	중소 기업	투자금액* 10%	투자금액* 12%	투자금액* 25%	투자금액* 30%
		중소 졸업 기업	투자금액* 7.5%	투자금액* 9%	투자금액* 20%	투자금액* 25%
		중견 기업	투자금액* 5%	투자금액* 6%	투자금액* 15%	투자금액* 20%
		그외 기업	투자금액* 1%	투자금액* 3%	투자금액* 15%	투자금액* 20%
	추가공제	All	직전 3년 연평균 투자금액을 초과하는 금액*10%(기본공제금액 2배 한도)			

(\*) 상기 공제율은 한시적으로 적용되는 임시투자세액공제금액의 공제율을 고려하지 않음

## 2. KIAT 기술 인정 절차

다음에서는 신성장·원천기술 및 국가전략기술에 대한 KIAT(한국산업기술진흥원) 인정 절차를 알아보려고 한다.

구분	설명
<b>Step 1</b> 신청서 제출 (온라인, 상시)	<ul style="list-style-type: none"> <li>연구개발: 별지 별지 제1호, 제4호, 제7호, 제8호 서식</li> <li>사업화시설투자: 별지 제2호, 제5호, 제9호, 제10호 서식</li> <li>연구개발시설투자: 별지 제3호, 제6호, 제7호, 제8호, 제11호 서식                             <ul style="list-style-type: none"> <li>상기 법정 신청서식(심의위원회 운영세칙 별지서식) 외 추가자료(발표자료ppt, 인증서등) 제출가능</li> </ul> </li> </ul>
<b>Step 2</b> 사전조사단 구성	<ul style="list-style-type: none"> <li>산업계, 학계, 연구계, 전문가, 5급 이상 공무원 등 해당 분야 전문가 중 3인 이상</li> </ul>
<b>Step 3</b> 신청서 평가	<ul style="list-style-type: none"> <li>서면검토                             <ul style="list-style-type: none"> <li>신청서 및 추가자료 검토</li> <li>연구개발 사업계획 발표: 신청기업의 세액공제 신청대상 기술에 대한 설명 및 개발현황, 사업계획 등 발표</li> </ul> </li> <li>현장실사                             <ul style="list-style-type: none"> <li>신청내용 및 보완사항의 현장확인</li> </ul> </li> </ul>
<b>Step 4</b> 심의위원회 개최	<ul style="list-style-type: none"> <li>분기별 1회 심의위원회 개최 (3, 6, 9, 12월)</li> </ul>
<b>Step 5</b> 결과통보	<ul style="list-style-type: none"> <li>신청기업에 심의결과 통보                             <ul style="list-style-type: none"> <li>의결 후 15일 이내, 신청일이 속한 달의 말일로부터 6개월 이내(자료보완기간 제외)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Step 6</b> 이의신청(희망 시)	<ul style="list-style-type: none"> <li>희망 시 1회에 한하여 이의신청(심의결과 통지 후 30일 이내)</li> <li>이의신청서 검토 후 결과통보(심의위원회→신청기업, 접수일부 45일 이내)</li> </ul>

### 3. 자동차 부품산업 관련 신성장·원천기술 및 국가전략기술

#### [신성장·원천기술(조특령 별표7)]

구분	신성장·원천기술
<b>1. 미래형 자동차</b>	<b>가. 자율 주행차</b> 4) 자율주행 기록 및 사고원인 규명 기술: 자율주행 운행 기록과 사고시점 전후의 자동차 내외부 정보를 저장하고 분석하는 기술
	<b>나. 전기 구동차</b> 3) 전기차 초고속·고효율 무선충전 기술: 전기동력 자동차와 관련하여 감전위험이 없는 비접촉 무선 전력전송 방식(자기유도, 자기공명, 전자기파)으로 배터리를 충전하기 위한 전력 전송효율 90% 이상의 초고속 고효율 무선충전시스템 및 무선충전 핵심모듈(급전 인버터, 집전 픽업구조, 레귤레이터) 기술 4) 하이브리드자동차의 구동시스템 고효율화 기술: 하이브리드자동차(HEV)의 연비 향상, 배출가스 감축 등을 위해 엔진 열효율(공급된 연료에너지에 대해 출력되는 유효일의 비를 말한다)을 45% 이상으로 구현하기 위한 하이브리드 구동시스템 고효율화 기술
<b>5. 차세대 전자정보 디바이스</b>	<b>가. 지능형 반도체·센서</b> 6) 차량용 반도체 설계·제조기술: 자동차 기능안전성 국제표준 ISO26262, 자동차용 반도체 신뢰성 시험규격 ACE-Q100을 만족하는 MCU(Micro controller unit), ECU(Electronic control unit), 파워IC, SOC, 전기차, 하이브리드자동차 및 자율주행용 IC 반도체의 설계·제조 기술
	<b>다. 유기발광 다이오드(OLED: Organic Light Emitting Diode) 등 고기능 디스플레이</b> 4) 차세대 차량용 디스플레이 패널·부품·소재·장비 제조 기술: 굴곡된 형상으로 제조 가능하고, 동작온도 -30°C~95°C, 시인성 black uniformity 60% 이상을 만족하는 다결정 저온 폴리실리콘(LTPS-LCD) 패널 제조기술(모듈조립 공정기술은 제외한다)과 이와 관련한 부품·소재 및 장비 제조 기술
<b>8. 에너지·환경</b>	<b>가. 에너지 저장 시스템(ESS: Energy Storage System)</b> 6) 전기동력 자동차의 에너지저장 시스템 기술: 전기동력 자동차(xEV)의 주행거리 연장, 충전시간 단축 등을 위해 차량용 이차전지 팩의 에너지 밀도를 160Wh/kg 이상으로 구현하기 위한 기술

## [국가전략기술(조특령 별표7의2)]

구분

국가전략기술

1. 반도체	<b>바. 차량용 반도체 설계·제조기술</b> 자동차 기능안전성 국제표준 ISO26262, 자동차용 반도체 신뢰성 시험규격 AEC-Q100을 만족하는 MCU(Micro controller unit), ECU(Electronic control unit), 파워IC, SoC, 하이브리드/전기차 및 자율주행용 IC 반도체의 설계·제조 기술
	<b>자. 차세대 디지털기기·차량용 디스플레이 반도체 설계·제조기술</b> 화면에 문자나 영상 이미지 등이 표시되도록 차세대 디지털기기 및 차량의 디스플레이(OLED, Flexible, 쿼텀닷, 롤러블, 폴더블, 마이크로LED, Mini LED, 4K·120Hz급 이상 고해상도 LCD 등)에 구동 신호 및 데이터를 전기신호로 제공하는 반도체(DDI), 디스플레이 패널의 영상 정보를 변환·조정하는 것을 주기능으로 하는 반도체(T-Con), 디스플레이용 반도체와 패널에 필요한 전원 전압을 생성·제어하는 반도체(PMIC)를 설계 및 제조하는 기술
	<b>아. 고성능·고효율 시스템 반도체의 테스트 기술 및 테스트 관련 장비, 부품 설계·제조기술</b> 동작속도 250MHz 이상 SoC(System on Chip) 반도체, 6GHz 이상 주파수를 지원하는 RF(Radio Frequency) 반도체, AEC-Q100을 만족하는 차량용 반도체, 4,800만화소 이상 모바일용 CMOS 이미지센서, 내전압 1,000V 이상의 전력반도체, 소스채널 900개 이상의 OLED용 DDI(Display Driver IC)의 양·불량 여부를 전기적 특성검사를 통해 판단할 수 있는 테스트 기술 및 해당 테스트에 사용되는 최대검사속도 500Mbps 이상 주검사장비, 접촉정확도 1 $\mu$ m이하 프로브스테이션(Probe Station), MEMS(Micro Electro Mechanical System) 기술 기반 프로브카드의 설계·제조 기술
6. 미래형 운송 및 이동수단	<b>가. 주행상황 인지 센서 기술</b> 주행상황을 인지하는 차량탑재용 비전 센서(vision sensor), 레이더 센서(radar sensor), 라이다 센서(LIDAR sensor) 기술, 주행환경상의 전방위 물체에 대한 정확한 거리와 공간정보를 처리하는 소프트웨어 기술 또는 이를 융합 처리하는 시스템 기술
	<b>나. 주행지능정보처리 통합시스템 기술</b> 인지 센서를 통해 수집된 정보를 차량환경에서 고속처리하는 컴퓨팅모듈 통합시스템 설계 기술과 차량 내·외 통신기술
	<b>다. 주행상황 인지 기반 통합제어 시스템 기술</b> 주행상황을 인지·판단하여 차선·차로를 제어하는 주행경로 생성 기술과 고장예지·고장제어·비상운행 등의 다중안전설계기술이 적용된 차량의 구동·조향·제동·제어 시스템과 이를 능동적으로 제어하는 통합제어 시스템 설계 기술

## [국가전략기술(조특령 별표7의2)], 계속

구분

국가전략기술

### 6. 미래형 운송 및 이동수단

#### 라. 전기동력 자동차의 구동시스템 고효율화 기술

전기동력 자동차에서 전기에너지를 운동에너지로 변환시키는 모터와 구동력을 바퀴에 전달하기 위한 감속기·변속기 등 구동시스템을 고효율화하는 기술

#### 마. 전기동력 자동차의 전력변환 및 충전 시스템 기술

최대 출력 100kW급 이상, 최대 효율 92% 이상을 만족하는 전기동력 자동차 급속충전용 전력변환장치와 전기동력 자동차와 연결되는 충전 인터페이스장치를 설계·제조하는 기술

#### 바. 탑승자 인지 및 인터페이스 기술

탑승자의 안면인식 등을 통한 신체적·감정적 변화 감지 기술과 탑승자의 모션·음성·터치 등을 통해 운전·내부조작 등이 가능한 상호작용 기술

#### 사. 인공지능형 자율운항 기술

선박의 자율항해, 원격제어, 경제운항 및 관리운항을 지원하는 기술로서 선박 주변 해상 상황을 인지·분석하여 최적 경로로 운항하는 자율운항 알고리즘 소프트웨어 기술, 서비스 플랫폼 제작 기술, 기관·화물 등의 상태 정보를 수집하는 센서기술, 수집된 정보를 처리·분석하는 선박 모니터링·시뮬레이션 기술, 기관제어·고장예지·원격진단·원격정비 등의 선박 통합제어 관리 기술, 선박-육상 데이터 네트워크 보안 및 ROC(Remote Operation Center) 기술

## 4. 기술 인정 신청시 주의사항

실무상 KIAT 기술 인정 신청 시 유의하여야 할 사항을 정리하면 다음과 같다.

구분	내용
<b>1. 별표상 Spec 충족 여부</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 조특령 별표 7[신성장·원천기술의 범위], 별표 7의 2[국가전략기술의 범위] 상 <b>spec 등 수치가 구체적으로 명시된 경우 해당 spec을 충족함을 입증해야 함</b></li> </ul> <p>예) 조특령 [별표7] 신성장·원천기술의 범위 (현행)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 1. 미래형 자동차</li> <li>□ 나. 전기 구동차</li> <li>□ 3) 전기차 초고속·고효율 무선충전 기술: 전기동력 자동차와 관련하여 감전위험이 없는 비접촉 무선 전력전송 방식(자기유도, 자기공명, 전자기파)으로 배터리를 충전하기 위한 <b>전력 전송효율 90% 이상</b>의 초고속 고효율 무선충전시스템 및 무선충전 핵심모듈(급전 인버터, 집전 픽업구조, 레귤레이터) 기술</li> </ul> <p><b>무선충전기술의 전력 전송 효율이 90% 이상임을 입증할 수 있는 인증서 등 객관적인 증빙 첨부 필요</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 한편, 별표상 <b>spec 등 그 수치가 구체적으로 명시되지 아니한 경우에도 표, 그래프 등 수치 제시를 통하여 효율성 등이 증가하였음을 입증해야 함</b></li> </ul> <p>예) 조특령 [별표7의2] 국가전략기술의 범위 (현행)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 6. 미래형 운송 및 이동수단</li> <li>□ 라. 전기동력 자동차의 구동시스템 고효율화 기술: 전기동력 자동차에서 전기에너지를 운동에너지로 변환시키는 모터와 구동력을 바퀴에 전달하기 위한 감속기·변속기 등 <b>구동시스템을 고효율화하는 기술</b></li> </ul> <p><b>구동시스템을 고효율화하는 기술임을 도표, 그래프 등으로 제시할 필요</b></p>
<b>2. 범용기술 여부</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 조특령 별표 7, 별표7의 2 내 <b>기술된 제품 또는 공정 외 사용되는 기술(특히 범용성 있는 기술)인지 검토 필요</b></li> </ul> <p>예) 조특령 [별표7의2] 국가전략기술의 범위 (현행)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 1. 반도체</li> <li>□ 바. 차량용 반도체 설계·제조기술: 자동차 기능안전성 국제표준 ISO26262, 자동차용 반도체 신뢰성 시험규격 AEC-Q100을 만족하는 MCU(Micro controller unit), ECU(Electronic control unit), 파워IC, SoC, 하이브리드/전기차 및 자율주행용 IC 반도체의 설계·제조 기술</li> </ul> <p><b>차량용 반도체 외의 다른 반도체 설계·제조에도 사용되는 경우 인정받기 어려움</b></p>



삼일회계법인

---

## Contact Us

자동차 부품산업 세무 전문

김운섭 Partner

yun-sub.x.kim@pwc.com

02-3781-9280

삼일회계법인의 간행물은 일반적인 정보제공 및 지식전달을 위하여 제작된 것으로, 구체적인 회계이슈나 세무이슈 등에 대한 삼일회계법인의 의견이 아님을 유념하여 주시기 바랍니다. 본 간행물의 정보를 이용하여 문제가 발생하는 경우 삼일회계법인은 어떠한 법적 책임도 지지 아니하며, 본 간행물의 정보와 관련하여 의사결정이 필요한 경우에는, 반드시 삼일회계법인 전문가의 자문 또는 조언을 받으시기 바랍니다.

S/N: 2602T-RP-030

© 2026 Samil PwC. All rights reserved. PwC refers to the Korea group of member firms and may sometimes refer to the PwC network. Each member firm is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details.