차량에 허용되는 소비용 에너지 표준 및 검사·관리 방법
개정 조문(초안)

제1조

본 방법은 <에너지관리법>(이하 본 법이라 함) 제15조 제4항의 규정에 따라 제정되었다.

본 방법에 규정되지 않은 사항은 다른 관련 법령의 규정을 적용한다.

제2조

본 방법에서 언급하는 중앙 주무 관청은 경제부이며 에너지청이 집행 기관이다.

제3조

본 방법에서 언급하는 교통 주무 관청은 교통부이다.

제4조

제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 승용차(세단형, 여행형)는 다음 1항 또는 2항의 에너지효율 표준(이하 에너지효율 표준이라 함)에 부합해야 한다.

1. 미국 FTP 75의 시험 방법을 따른다.

(1) 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급(cm^3)	에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 1200	16.2
1200 < 총 배기량 ≤ 1800	13.0
1800 < 총 배기량 ≤ 2400	11.4
2400 < 총 배기량 ≤ 3000	10.0
3000 < 총 배기량 ≤ 3600	9.2
3600 < 총 배기량 ≤ 4200	8.5
4200 < 총 배기량 ≤ 5400	7.2
5400 < 총 배기량	6.5

(2) 소형 승용차(세단형, 여행형)의 에너지효율 시험값 계산식은 다음과 같다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{1}{\underbrace{\frac{0.55}{\text{도심지 형태 에너지효율(km/L)}}}_{} + \underbrace{\frac{0.45}{\text{고속도로 형태 에너지효율(km/L)}}}_{}}$$

2. EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침의 시험 방법을 따른다.

(1) 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급($cm^{3)}$	에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 1200	14.1
1200 < 총 배기량 ≤ 1800	11.3
1800 < 총 배기량 ≤ 2400	9.9
2400 < 총 배기량 ≤ 3000	8.7
3000 < 총 배기량 ≤ 3600	8.0
3600 < 총 배기량 ≤ 4200	7.4
4200 < 총 배기량 ≤ 5400	6.3
5400 < 총 배기량	5.7

(2) 소형 승용차(세단형, 여행형)의 에너지효율 시험값 계산식은 다음과 같다.

1. NEDC(New European Driving Cycle) 주행 형태를 적용한다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{\text{도심지 형태 주행거리(km)} + \text{비도심지 형태 주행거리(km)}}{\frac{\text{도심지 형태 주행거리(km)}}{\text{도심지 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{비도심지 형태 주행거리(km)}}{\text{비도심지 형태 에너지효율(km/L)}}}$$

2. WLTC(Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle) 주행 형태를 적용한다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{\text{저속 형태 주행거리(㎞)} + \text{중속 형태 주행거리(㎞)} + \text{중고속 형태 주행거리(㎞)} + \text{고속 형태 주행거리(㎞)}}{\frac{\text{저속 형태 주행거리(㎞)}}{\text{저속 형태 에너지효율(㎞/L)}} + \frac{\text{중속 형태 주행거리(km)}}{\text{중속 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{중고속 형태 주행거리(km)}}{\text{중고속 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{고속 형태 주행거리(km)}}{\text{고속 형태 에너지효율(km/L)}}}$$

제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 승용차(세단형, 여행형)에 대해 2016년 1월 1일부터 차종 에너지 소비량 인증서를 신청하는 업체는 EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침에 따라 시험해야 한다. 2017년 1월 1일부터 다음 규정에 부합해야 한다.

1. 판매 차량의 가중평균 에너지효율은 가중평균 에너지효율 허용값보다 높아야 한다.
2. 전항의 가중평균 에너지효율 허용값에 규정된 차종에 해당하는 가중평균 에너지효율 표준은 다음과 같다. 단, 제조업체가 연간 판매하는 제조업체 브랜드 차량이 연간 글로벌 생산량이 1만 대 이하이거나 특정 이산화탄소 배출(에너지효율) 표준에 대해 제조국 정부가 승인한 제조업체 브랜드 차량(소량 생산)이면서 전년도 대만 내 판매량이 300대 이하인 경우, 해당 제조업체 브랜드 차량의 에너지효율 개선 계획을 제출하여 중앙 주무 관청에 승인을 신청할 수 있으며, 중앙 주무 관청이 승인한 사항에 따라 차량 에너지효율을 향상시킨 후에는 이를 적용하지 않는다.

(1) 2017년 1월 1일부터 2021년 12월 31일까지의 가중평균 에너지효율 표준

차량의 참조 차량 중량 등급(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
참조 차량 중량 ≤ 850	19.2
850 < 참조 차량 중량 ≤ 965	18.2
965 < 참조 차량 중량 ≤ 1080	17.4
1080 < 참조 차량 중량 ≤ 1190	16.6
1190 < 참조 차량 중량 ≤ 1305	15.7
1305 < 참조 차량 중량 ≤ 1420	15.0
1420 < 참조 차량 중량 ≤ 1530	14.1
1530 < 참조 차량 중량 ≤ 1640	13.3
1640 < 참조 차량 중량 ≤ 1760	12.5
1760 < 참조 차량 중량 ≤ 1870	11.8
1870 < 참조 차량 중량 ≤ 1980	11.2
1980 < 참조 차량 중량 ≤ 2100	10.5
2100 < 참조 차량 중량 ≤ 2210	9.7
2210 < 참조 차량 중량 ≤ 2380	9.3
2380 < 참조 차량 중량 ≤ 2610	8.4
2610 < 참조 차량 중량	7.2

(2) 2022년 1월 1일부터 2029년 12월 31일까지의 가중평균 에너지효율 표준

차량의 참조 차량 중량 등급(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
참조 차량 중량 ≤ 850	23.3
850 < 참조 차량 중량 ≤ 965	23.3
965 < 참조 차량 중량 ≤ 1080	23.3
1080 < 참조 차량 중량 ≤ 1190	22.2
1190 < 참조 차량 중량 ≤ 1305	21.3
1305 < 참조 차량 중량 ≤ 1420	20.4
1420 < 참조 차량 중량 ≤ 1530	19.6
1530 < 참조 차량 중량 ≤ 1640	18.9

1640 < 참조 차량 중량 ≤ 1760	18.2
1760 < 참조 차량 중량 ≤ 1870	17.5
1870 < 참조 차량 중량 ≤ 1980	16.9
1980 < 참조 차량 중량 ≤ 2100	16.1
2100 < 참조 차량 중량 ≤ 2210	15.6
2210 < 참조 차량 중량 ≤ 2380	15.2
2380 < 참조 차량 중량 ≤ 2610	14.3
2610 < 참조 차량 중량	13.7

(3) 2030년 1월 1일부터의 가중평균 에너지효율 표준(WLTC 주행 형태를 적용하여 시험하는 것에 한함)

시험 차량 중량(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
측정 차량 중량 ≤ 1150	26.0
1150 < 측정 차량 중량 ≤ 2650	다음 식으로 계산한다. -0.0068 x (시험 차량 중량 - 1590kg) + 23.0
2650 < 측정 차량 중량	15.8

시험 차량 중량(kg): EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침의 WLTC 주행 형태에서 정의한 시험 차량 중량(Test Mass)을 따른다.

3. 1항의 판매 차량의 가중평균 에너지효율 및 가중평균 에너지효율 허용값은 다음 식으로 계산한다.

(1) 가중평균 에너지효율

$$\text{가중평균 에너지효율(km/L)} = \frac{\sum_{1}^{N} V_i \times W_i}{\sum_{1}^{N} \frac{V_i}{FC_i}}$$

i: 제조업체가 제조하거나 수입하는 차종 번호이다.

FCi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 시험값(km/L)이다.

Vi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 판매 대수이다.

Wi: 해당하는 양의 배수이다.

(2) 가중평균 에너지효율 허용값

가중평균 에너지효율 허용값(km/L) $) = \frac{\sum_{1}^{N} V_i}{\sum_{1}^{N} \frac{V_i}{T_i}}$

i: 제조업체가 제조하거나 수입하는 차종 번호이다.

Ti: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종에 해당하는 가중평균 에너지효율 표준(km/L)이다.

Vi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 판매 대수이다.

4. 판매 차량의 가중평균 에너지효율은 제조업체가 차종 에너지 소비량 인증서를 신청할 때 등록한 시험값에 따라서 계산된다. 단, 다른 제조업체가 판매하는 차량의 가중평균 에너지효율을 중앙 주무 관청이 승인하는 경우, 합산할 수 있다.
5. 전항의 합산은 제조업체 간의 합의에 따라 종료할 수 있다. 종료 전, 합산한 가중평균 에너지효율이 가중평균 에너지효율 허용값보다 높은 값은 제조업체 간의 협의에 따라 귀속을 결정한 후 계속 사용한다. 가중평균 에너지효율 허용값보다 낮은 경우, 8항의 규정에 따라 처리한다.
6. 동일한 제조업체가 다른 제조업체 브랜드 차량을 제조하거나 수입하는 경우, 중앙 주무 관청의 승인을 받으면 판매하는 다른 제조업체 브랜드 차량의 가중평균 에너지효율을 별도로 계산할 수 있다.
7. 제조업체의 연간 차량 판매 대수가 100대 이상이거나 연간 차량 판매 금액이 1억 대만 달러(TWD) 이상인 경우, 중앙 주무 관청의 승인을 받으면 연간 차량 판매 대수를 사용하여 가중평균 에너지효율을 계산할 수 있다. 제조업체의 연간 판매 차량 대수의 가중평균 에너지효율이 가중평균 에너지효율 허용값보다 높을 때의 값 차이는 이후 3년 간의 가중평균 에너지효율을 누적하여 계산할 수 있다. 본 방법이 개정되어 공포된 2018년 10월 18일 이후부터는 제조업체의 연간 판매 차량 대수의 가중평균 에너지효율이 가중평균 에너지효율 허용값보다 높을 때의 값 차이는 이후 4년 간의 가중평균 에너지효율을 누적하여 계산할 수 있다.
8. 전항의 제조업체의 연간 차량 판매 대수의 가중평균 에너지효율이 가중평균 에너지효율 허용값에 도달하지 못하는 경우, 해당 후속 판매 차량은 반드시 가중평균 에너지효율 표준에 부합해야 한다. 가중평균 에너지효율과 가중평균 에너지효율 허용값의 차이를 보충하거나 다른 제조업체가 동일한 가중평균 에너지효율을 확보한 후부터 연간 차량 판매 대수를 사용하여 가중평균 에너지효율을 계산할 수 있다.
9. 제조업체가 전동 또는 연료전지 세단형 또는 여행형 소형 승용차를 판매하는 경우, 가중평균 에너지효율을 계산할 때 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지는 10배이고, 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 4배이며, 2028년 1월 1일부터는 2배이다. 순수 전기 주행거리가 50km 이상인 플러그인 하이브리드 세단형 또는 여행형 소형

승용차의 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지는 5배이고, 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 2배이다. 2항부터 전항까지의 규정을 적용하며, 해당 에너지효율 시험값은 중앙 주무 관청에서 별도로 정한다.

10. 제조업체가 판매하는 세단형 또는 여행형 소형 승용차의 에너지효율이 2022년 1월 1일부터 2항 2번의 가중평균 에너지효율 표준을 초과하는 경우, 다음 방식으로 가중평균 에너지효율을 계산한다.

(1) 10% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지 1.5배로 계산할 수 있다.

(2) 20% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지 2배로 계산할 수 있다. 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 1.1배로 계산할 수 있다.

(3) 30% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지 2.5배로 계산할 수 있다. 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 1.2배로 계산할 수 있다.

(4) 40% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지 3배로 계산할 수 있다. 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 1.3배로 계산할 수 있다.

(5) 50% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지 3.5배로 계산할 수 있다. 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 1.4배로 계산할 수 있다.

제조업체가 수입하는 차량의 경우, 미국 정부가 LDT 차종으로 등록했다는 인증서 또는 EU 회원국의 정부가 M1G 차량으로 등록했다는 인증서를 제출하면 제6조의 에너지효율 표준을 적용할 수 있다.

제5조

제조업체가 제조하거나 수입하는 오토바이는 다음 에너지효율 표준에 부합해야 한다.

차량 총 배기량 등급(cm^3)	에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 50	48.2
50 < 총 배기량 ≤ 100	40.6
100 < 총 배기량 ≤ 150	38.0
150 < 총 배기량 ≤ 250	28.0
250 < 총 배기량 ≤ 500	21.1
500 < 총 배기량 ≤ 750	16.6
750 < 총 배기량 ≤ 1000	15.8
1000 < 총 배기량 ≤ 1250	14.7
1250 < 총 배기량 ≤ 1500	13.1
1500 < 총 배기량	12.8

오토바이 에너지효율의 시험값은 다음 식으로 계산한다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{1}{\frac{0.6}{\text{도심지 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{0.4}{\text{정속 형태 에너지효율(km/L)}}}$$

제조업체가 오토바이를 제조하거나 수입하는 경우, 신청 차종의 에너지 소비량 인증서는 2016년 1월 1일부터 다음 규정에 부합해야 한다.

1. 판매 차량의 가중평균 에너지효율은 가중평균 에너지효율 허용값보다 높다.
2. 전항의 가중평균 에너지효율 허용값에 규정된 차종에 해당하는 가중평균 에너지효율 표준은 다음과 같다.

(1) 2017년 1월 1일부터 2021년 12월 31일까지의 가중평균 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급(cm^3)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 50	54.5
50 < 총 배기량 ≤ 100	46.7
100 < 총 배기량 ≤ 150	43.8
150 < 총 배기량 ≤ 250	31.0
250 < 총 배기량 ≤ 500	26.5
500 < 총 배기량 ≤ 750	18.7
750 < 총 배기량 ≤ 1000	18.1
1000 < 총 배기량 ≤ 1250	15.8
1250 < 총 배기량 ≤ 1500	14.7
1500 < 총 배기량	14.1

(2) 2022년 1월 1일부터 2029년 12월 31일까지의 가중평균 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급(cm^3)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 50	61.0
50 < 총 배기량 ≤ 100	52.3
100 < 총 배기량 ≤ 150	48.2
150 < 총 배기량 ≤ 250	34.1
250 < 총 배기량 ≤ 500	28.1

500 < 총 배기량 ≤ 750	19.8
750 < 총 배기량 ≤ 1000	19.2
1000 < 총 배기량 ≤ 1250	16.7
1250 < 총 배기량 ≤ 1500	15.6
1500 < 총 배기량 ≤ 1750	14.9
1750 < 총 배기량 ≤ 2000	14.3
2000 < 총 배기량	13.8

(3) 2030년 1월 1일부터의 가중평균 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급($cm^{3)}$	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 50	82.4
50 < 총 배기량 ≤ 100	70.6
100 < 총 배기량 ≤ 150	64.1
150 < 총 배기량 ≤ 250	43.2
250 < 총 배기량 ≤ 500	35.7
500 < 총 배기량 ≤ 750	25.1
750 < 총 배기량 ≤ 1000	24.4
1000 < 총 배기량 ≤ 1250	20.5
1250 < 총 배기량 ≤ 1500	19.2
1500 < 총 배기량 ≤ 1750	18.3
1750 < 총 배기량 ≤ 2000	17.0
2000 < 총 배기량	16.1

3. 1항의 판매 차량의 가중평균 에너지효율 및 가중평균 에너지효율 허용값은 다음 식으로 계산한다.

(1) 가중평균 에너지효율

$$\text{가중평균 에너지효율(km/L)} = \frac{\sum_{1}^{N} V_i \times W_i}{\sum_{1}^{N} \frac{V_i}{FC_i}}$$

i: 제조업체가 제조하거나 수입하는 차종 번호이다.

FCi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 시험값(km/L)이다.

Vi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 판매 대수이다.

Wi: 해당하는 양의 배수이다.

(2) 가중평균 에너지효율 허용값

$$\text{가중평균 에너지효율 허용값(km/L)} = \frac{\sum_{1}^{N} V_i}{\sum_{1}^{N} \frac{V_i}{T_i}}$$

i: 제조업체가 제조하거나 수입하는 차종 번호이다.

Ti: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종에 해당하는 가중평균 에너지효율 표준(km/L)이다.

Vi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 판매 대수이다.

4. 제조업체가 제조하거나 수입하는 오토바이의 가중평균 에너지효율 및 가중평균 에너지효율 허용값을 합산하거나 종료 후 계산하는 경우, 가중평균 에너지효율 적용 연도에 계산하는 자격, 값 누계, 연간 가중평균 에너지효율 허용값 미달에 대한 처리는 전조 2항의 4번, 5번, 7번, 8번 규정을 준용한다.

5. 제조업체가 판매하는 전기 오토바이의 가중평균 에너지효율을 계산하는 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지는 2.5배이다. 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 1.5배이다. 전항의 규정을 적용하며, 해당 에너지효율 시험값은 중앙 주무 관청에서 별도로 정한다.

제6조

제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 트럭(총중량 2,500kg 이하), 소형 밴(minivan), 소형 승용차(비(非)세단형, 비여행형)는 다음의 1번 또는 2번의 에너지효율 표준에 부합해야 한다.

1. 미국 FTP 75의 시험 방법을 따른다.

(1) 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급(cm^3)	에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 1200	10.9
1200 < 총 배기량 ≤ 1800	9.9
1800 < 총 배기량 ≤ 2400	8.9
2400 < 총 배기량 ≤ 3000	8.6
3000 < 총 배기량 ≤ 3600	7.6
3600 < 총 배기량 ≤ 4200	7.0

4200 < 총 배기량 ≤ 5400	6.7
5400 < 총 배기량	6.1

(2) 소형 트럭(총중량 2,500kg 이하), 소형 밴, 소형 승용차(비(非)세단형, 비여행형)의 에너지효율 시험값은 다음 식으로 계산한다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{1}{\frac{0.55}{\text{도심지 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{0.45}{\text{고속도로 형태 에너지효율(km/L)}}}$$

2. EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침의 시험 방법을 따른다.

(1) 에너지효율 표준

차량 총 배기량 등급(cm^3)	에너지효율 표준(km/L)
총 배기량 ≤ 1200	9.5
1200 < 총 배기량 ≤ 1800	8.6
1800 < 총 배기량 ≤ 2400	7.7
2400 < 총 배기량 ≤ 3000	7.5
3000 < 총 배기량 ≤ 3600	6.6
3600 < 총 배기량 ≤ 4200	6.1
4200 < 총 배기량 ≤ 5400	5.8
5400 < 총 배기량	5.3

(2) 소형 트럭(총중량 2,500kg 이하), 소형 밴, 소형 승용차(비세단형, 비여행형)의 에너지효율 시험값은 다음 식으로 계산한다.

1. NEDC(New European Driving Cycle) 주행 형태를 적용한다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{\text{도심지 형태 주행거리(km)} + \text{비도심지 형태 주행거리(km)}}{\frac{\text{도심지 형태 주행거리(km)}}{\text{도심지 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{비도심지 형태 주행거리(km)}}{\text{비도심지 형태 에너지효율(km/L)}}}$$

2. WLTC(Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle) 주행 형태를 적용한다.

$$\text{시험값(km/L)} = \frac{\text{저속 형태 주행거리(km)} + \text{중속 형태 주행거리(km)} + \text{중고속 형태 주행거리(km)} + \text{고속 형태 주행거리(km)}}{\frac{\text{저속 형태 주행거리(km)}}{\text{저속 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{중속 형태 주행거리(km)}}{\text{중속 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{중고속 형태 주행거리(km)}}{\text{중고속 형태 에너지효율(km/L)}} + \frac{\text{고속 형태 주행거리(km)}}{\text{고속 형태 에너지효율(km/L)}}}$$

2025년 1월 1일부터 제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 트럭(2500kg <

총중량 ≤ 3,500kg)의 경우, 에너지효율 시험값을 다음의 에너지효율 보정계수로 나눈 값은 전항의 1번 또는 2번의 에너지효율 표준에 부합해야 한다.

에너지효율 보정계수: 0.8 + 0.2 × (3,500kg - 차량 총중량) × 10^{-3}

제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 트럭(총중량 2500kg 이하), 소형 밴 및 소형 승용차(비세단형, 비여행형)에 대해 2016년 1월 1일부터 차종 에너지 소비량 인증서를 신청하는 업체는 EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침에 따라 시험해야 한다. 2017년 1월 1일부터는 다음 규정에 부합해야 한다.

1. 판매 차량의 가중평균 에너지효율은 가중평균 에너지효율 허용값보다 높다.
2. 전항의 가중평균 에너지효율 허용값에 규정된 차종에 해당하는 가중평균 에너지효율 표준은 다음과 같다.

(1) 2017년 1월 1일부터 2021년 12월 31일까지의 평균 에너지효율 표준

차량의 참조 차량 중량 등급(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
참조 차량 중량 ≤ 850	15.2
850 < 참조 차량 중량 ≤ 965	14.4
965 < 참조 차량 중량 ≤ 1080	13.7
1080 < 참조 차량 중량 ≤ 1190	13.1
1190 < 참조 차량 중량 ≤ 1305	12.4
1305 < 참조 차량 중량 ≤ 1420	11.9
1420 < 참조 차량 중량 ≤ 1530	11.1
1530 < 참조 차량 중량 ≤ 1640	10.5
1640 < 참조 차량 중량 ≤ 1760	9.9
1760 < 참조 차량 중량 ≤ 1870	9.3
1870 < 참조 차량 중량 ≤ 1980	8.8
1980 < 참조 차량 중량 ≤ 2100	8.3
2100 < 참조 차량 중량 ≤ 2210	7.7
2210 < 참조 차량 중량 ≤ 2380	7.3
2380 < 참조 차량 중량 ≤ 2610	6.6
2610 < 참조 차량 중량	5.7

(2) 2022년 1월 1일부터 2029년 12월 31일까지의 가중평균 에너지효율 표준

차량의 참조 차량 중량 등급(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
참조 차량 중량 ≤ 850	18.6

850 < 참조 차량 중량 ≤ 965	18.6
965 < 참조 차량 중량 ≤ 1080	18.6
1080 < 참조 차량 중량 ≤ 1190	17.8
1190 < 참조 차량 중량 ≤ 1305	17.0
1305 < 참조 차량 중량 ≤ 1420	16.3
1420 < 참조 차량 중량 ≤ 1530	15.7
1530 < 참조 차량 중량 ≤ 1640	15.1
1640 < 참조 차량 중량 ≤ 1760	14.6
1760 < 참조 차량 중량 ≤ 1870	14.0
1870 < 참조 차량 중량 ≤ 1980	13.5
1980 < 참조 차량 중량 ≤ 2100	12.9
2100 < 참조 차량 중량 ≤ 2210	12.5
2210 < 참조 차량 중량 ≤ 2380	12.2
2380 < 참조 차량 중량 ≤ 2610	11.4
2610 < 참조 차량 중량	11.0

(3) 2030년 1월 1일부터의 가중평균 에너지효율 표준(WLTC 주행 형태를 적용하여 시험하는 것에 한함)

시험 차량 중량(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
측정 차량 중량 ≤ 1150	22.8
1150 < 측정 차량 중량 ≤ 2650	다음 식으로 계산한다. -0.0058 x (시험 차량 중량 - 1850kg) + 18.7
2650 < 측정 차량 중량	14.1

시험 차량 중량(kg): EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침의 WLTC 주행 형태에서 정의한 시험 차량 중량(Test Mass)을 따른다.

(4) 판매 차량이 중앙 친환경 주무 관청에서 제정한 이동오염원 대기오염물질 배출 표준 중의 트럭 표준에 부합하는 경우, 2022년 1월 1일부터 2029년 12월 31일까지 다음의 가중평균 에너지효율 표준을 적용할 수 있다.

차량의 참조 차량 중량 등급(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
참조 차량 중량 ≤ 850	15.8

850 < 참조 차량 중량 ≤ 965	15.8
965 < 참조 차량 중량 ≤ 1080	15.8
1080 < 참조 차량 중량 ≤ 1190	15.1
1190 < 참조 차량 중량 ≤ 1305	14.5
1305 < 참조 차량 중량 ≤ 1420	13.9
1420 < 참조 차량 중량 ≤ 1530	13.3
1530 < 참조 차량 중량 ≤ 1640	12.8
1640 < 참조 차량 중량 ≤ 1760	12.4
1760 < 참조 차량 중량 ≤ 1870	11.9
1870 < 참조 차량 중량 ≤ 1980	11.5
1980 < 참조 차량 중량 ≤ 2100	11.0
2100 < 참조 차량 중량 ≤ 2210	10.6
2210 < 참조 차량 중량 ≤ 2380	10.4
2380 < 참조 차량 중량 ≤ 2610	9.7
2610 < 참조 차량 중량	9.4

(5) 판매 차량이 중앙 친환경 주무 관청에서 제정한 이동오염원 대기오염물질 배출 표준 중의 트럭 표준에 부합하는 경우, 2030년 1월 1일부터 다음의 가중평균 에너지효율 표준을 적용할 수 있다(WLTC 주행 형태를 적용하여 시험하는 것에 한함).

시험 차량 중량(kg)	가중평균 에너지효율 표준(km/L)
시험 차량 중량 ≤ 1250	16.0
1250 < 시험 차량 중량 ≤ 1800	다음 식으로 계산한다. -0.0055 x (시험 차량 중량 - 1800kg) + 13.0
1800 < 시험 차량 중량 ≤ 2800	다음 식으로 계산한다. -0.004 x (시험 차량 중량 - 1800kg) + 13.0
2800 < 시험 차량 중량	9.0

시험 차량 중량(kg): EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침의 WLTC 주행 형태에서 정의한 시험 차량 중량(Test Mass)을 따른다.

3. 1항의 판매 차량의 가중평균 에너지효율 및 가중평균 에너지효율 허용값은 다음 식으로 계산한다.

(1) 가중평균 에너지효율

$$\text{가중평균 에너지효율(km/L)} = \frac{\sum_{1}^{N} V_i \times W_i}{\sum_{1}^{N} \frac{V_i}{FC_i}}$$

i: 제조업체가 제조하거나 수입하는 차종 번호이다.

FCi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 시험값(km/L)이다.

Vi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 판매 대수이다.

Wi: 해당하는 양의 배수이다.

(2) 가중평균 에너지효율 허용값

$$\text{가중평균 에너지효율 허용값(km/L)} = \frac{\sum_{1}^{N} V_i}{\sum_{1}^{N} \frac{V_i}{T_i}}$$

i: 제조업체가 제조하거나 수입하는 차종 번호이다.

Ti: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종에 해당하는 가중평균 에너지효율 표준(km/L)이다.

Vi: 제조업체가 제조하거나 수입하는 i번째 차종의 판매 대수이다.

4. 제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 트럭(총중량 2500kg 이하), 소형 밴, 비세단형 또는 비여행형 소형 승용차의 가중평균 에너지효율 및 가중평균 에너지효율 허용값을 합산하거나 종료 후 계산하는 경우, 동일한 제조업체가 다른 제조업체 브랜드의 상기 차량의 가중평균 에너지효율을 계산하는 경우, 가중평균 에너지효율 적용 연도에 계산하는 자격, 값 누계, 연간 가중평균 에너지효율 허용값 미달에 대한 처리는 제4조 2항의 4번~8번 규정을 준용한다.

5. 제조업체가 전동 또는 연료전지 소형 트럭, 소형 밴, 비세단형 또는 비여행형 소형 승용차를 판매하는 경우, 가중평균 에너지효율을 계산할 때 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지는 10배이고, 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 4배이며, 2028년 1월 1일부터는 2배이다. 순수 전기 주행거리가 50km 이상인 플러그인 하이브리드 소형 트럭, 소형 밴, 비세단형 또는 비여행형 소형 승용차의 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2025년 12월 31일까지는 5배이고, 2026년 1월 1일부터 2027년 12월 31일까지는 2배이다. 전항의 규정을 적용하며, 해당 에너지효율 시험값은 중앙 주무 관청에서 별도로 정한다.

6. 제조업체가 판매하는 소형 트럭, 소형 밴, 비세단형 또는 비여행형 소형 승용차의 에너지효율이 2022년 1월 1일부터 2025년 12월 31일까지 제4조 2항 2.2번의 가중평균 에너지효율 표준을 초과하는 경우, 다음 방식으로 가중평균 에너지효율을 계산한다.

(1) 10% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 1.5배로 계산할 수 있다.

(2) 20% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2배로 계산할 수 있다.

(3) 30% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 2.5배로 계산할 수 있다.

(4) 40% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 3배로 계산할 수 있다.

(5) 50% 이상인 경우, 판매 대수에 해당하는 값의 배수는 3.5배로 계산할 수 있다.

7. 제조업체가 판매하는 소형 밴 또는 소형 승용차(비세단형, 비여행형)가 2030년 1월 1일부터 제4조 1항 2번 표준에 부합하는 경우, 에너지 소비량 인증서를 신청할 때 제조업체가 판매하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 승용차(세단형, 여행형)와 합하여 가중평균 에너지효율을 계산하는 방법을 선택할 수 있다.

제조업체가 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 트럭(2500kg < 총중량 ≤ 3,500kg)에 대해 2030년 1월 1일부터 차량 에너지 소비량 인증서를 신청하는 경우, 전항의 각 번호 규정에 부합해야 한다.

제7조

2022년 1월 1일부터 제조업체가 차량 연비를 충분히 향상시켜 에너지절약 기능을 구현하는 친환경 혁신 기술 또는 제품을 개발한 후, 중앙 주무 관청의 인가를 받아 일정 수준의 가중평균 에너지효율을 검증받은 경우, 제조업체는 자신이 판매하는 차량의 가중평균 에너지효율에 추가하여 계산할 수 있다.

전항의 친환경 혁신 기술, 제품, 일정 수준의 가중평균 에너지효율은 중앙 주무 관청이 정하여 고시한다.

제8조

제조업체는 자신이 제조하거나 수입하는 가솔린(디젤) 엔진 소형 승용차, 소형 트럭(총중량 2500kg 이하), 소형 밴, 오토바이에 대한 에너지효율 라벨을 부착해야 한다. 총중량이 2500kg을 초과하고 3500kg 이하인 가솔린(디젤) 엔진 소형 트럭은 2025년 1월 1일부터 에너지효율을 표시해야 한다.

전항의 에너지효율 라벨에는 다음 내용을 기재해야 한다.

1. 연간 연료 소비량
2. 차량 유형
3. 제조업체 브랜드
4. 인증 차종
5. 에너지효율값: 시험 방법, 시험값, 다른 시험 방법에 규정된 개별 형태의 에너지효율값 포함
6. 에너지효율 등급

플러그인 하이브리드 소형 승용차, 소형 트럭, 소형 밴의 라벨에는 전항 5번의 다른 시험 방법에 규정된 개별 형태의 에너지 효율값을 기재할 필요는 없지만, 에너지효율 및 순수 전기 주행거리의 개별 시험 방법 및 시험값은 기재해야 한다.

1항의 에너지효율 라벨 양식은 중앙 주무 관청에서 고시한다.

제9조

2022년 1월 1일부터 제조업체는 자신이 제조하거나 수입하는 소형 전기 승용차, 소형 전기 트

럭(총중량 2500kg 이하), 소형 전기 승합차, 전기 오토바이에 대한 에너지효율 라벨을 부착해야 한다. 총중량이 2500kg을 초과하고 3500kg 이하인 소형 전기 트럭은 2030년 1월 1일부터 에너지효율을 표시해야 한다.

전항의 에너지효율 라벨에는 다음 내용을 기재해야 한다.

1. 연간 전기 소비량
2. 차량 유형
3. 제조업체 브랜드
4. 인증 차종
5. 에너지효율값: 시험 방법 및 시험값 포함
6. 순수 전기 주행거리: 시험 방법 및 시험값 포함

1항의 에너지효율 라벨 양식은 중앙 주무 관청에서 고시한다.

제10조

제조업체는 8조 및 9조에 따라 다음 방식으로 표시해야 한다.

1. 전시 또는 판매 장소에 진열하는 차량은 다음 위치에 에너지효율 라벨을 부착해야 한다.
   (1) 자동차: 앞좌석 또는 운전석 앞유리의 라벨은 내용이 차량 밖을 향하도록 한다.
   (2) 오토바이: 시트에 에너지를 표시하는 경우, 내용이 위로 향하도록 한다. 차체 전면 윈드 가드에 에너지를 표시하는 경우, 표시 내용이 차량 앞을 향하도록 한다. 차체 전면 윈드 가드가 없는 경우, 연료 탱크에 표시해야 하며 표시 내용이 위를 향하도록 한다.
2. 전시 또는 판매 장소에서 사용하는 제품 카탈로그에는 이 제품의 에너지효율을 표시해야 한다. 제품 카탈로그의 내용이 텍스트 또는 표로만 표시되는 경우, 해당 카탈로그에는 제품의 연간 연료(전기) 소비량, 시험값, 시험 방법, 에너지효율 등급을 표시해야 한다.
3. 판매하는 차량에는 1항의 규정에 따라 에너지효율 라벨을 부착하거나 차량 사용설명서에 에너지효율을 표시해야 한다.

제조업체가 전항의 각 번호에 따라 인쇄, 부착 또는 기재하는 에너지효율 라벨의 내용은 중앙 주무 관청이 승인한 양식에 따라 처리해야 한다. 라벨 내용을 변경하거나 은닉, 훼손 또는 다른 방법으로 식별할 수 없게 해서는 안 된다. 단, 전항의 규정에 따라 차량 사용설명서 및 제품 카탈로그에 에너지효율 라벨의 내용을 기재하거나 표시하는 경우, 명확하고 식별 가능한 원칙에 따라 비례적으로 확대·축소하여 제작할 수 있다.

제11조

차량의 에너지효율 시험 및 재시험은 중앙 주무 관청이 자신이 인가한 시험 기관 또는 차량 제조업체(이하 인가 기관)에 위탁하여 처리한다.

소형 승용차, 소형 트럭, 소형 밴의 에너지효율은 미국 FTP75 또는 EU 지침 1999/100/EC 및 해당 후속 개정 지침의 방법(NEDC 주행 형태 또는 WLTC 주행 형태 적용 가능) 중에서 하나를 선택해 시험할 수 있다. 오토바이의 에너지효율은 오토바이의 연료 소비량 시험 방법(별첨 문서)에 따라 시험한다.

소형 전기 승용차, 소형 전기 트럭, 소형 전기 승합차의 에너지효율 라벨은 EU 지침 ECE R101 및 해당 후속 개정 지침의 방법(NEDC 주행 형태 또는 WLTC 주행 형태 적용 가능)에 따라 시험한다. 전기 오토바이의 에너지효율 라벨은 국가표준 CNS15819-4 및 해당 후속 개정의 시험 방법에 따라 시험하지만, 주행 형태 및 차량 관성 시뮬레이션 차량 중량은 반드시 오토바이 연료 소비량 시험 방법(별첨 문서)에 따라 처리해야 한다.

제12조

시험 기관 또는 차량 제조업체는 전조 1항의 인가를 받기 위해 다음 서류를 준비하여 중앙 주무 관청에 신청해야 한다. 변경 신청 절차 또한 이와 동일하다.

1. 시험 인력의 경력 증빙 서류
2. 데이터 품질관리 계획서
3. 시험 설비 배치도
4. 인가 신청 시험 항목의 설비에 대한 원제조업체 도면 및 해당 규격 자료
5. 직전 6개월 이내의 상관성 검사

전항의 신청 서류가 규정에 부합하지 않거나 내용이 결여된 경우, 중앙 주무 관청은 기한 내에 보완 및 정정하도록 통지해야 한다. 기간 만료 시까지 보완 및 정정하지 않는 경우, 신청이 거부된다.

인가 신청이 심사를 통과하는 경우, 중앙 주무 관청에서 인가증을 발급하며 유효 기간은 최대 3년이다. 연장 신청은 기간 만료 전 180일 이내에 1항에 규정된 서류를 준비하여 신청할 수 있다. 연장 기간은 3년이며, 기간 만료 후에는 다시 인가 신청을 해야 한다.

중앙 주무 관청은 1항의 인가 및 3항의 인가 연장 신청을 처리하기 위해 관련 전문가 심사팀을 구성하여 심사할 수 있다. 심사팀은 현장을 방문하여 시험 설비, 인원 배치, 조작 상황을 검사할 수 있다. 필요한 경우, 실제 차량 시험을 진행할 수 있다.

제13조

중앙 주무 관청은 인가 기관을 정기적 또는 비정기적으로 검사할 수 있다. 검사 시 인가 기관의 문제점이 발견되는 경우, 중앙 주무 관청은 기한 내에 시정해야 한다. 시정 기한이 만료되면, 중앙 주무 관청은 다시 검사해야 한다.

인가 기관의 인가 신청 서류 또는 시험 인력에 대해 기재한 정보가 허위이거나 사실과 다른 경우, 중앙 주무 관청은 해당 인가를 취소하고 기한 내에 인가증을 회수할 수 있다. 기한 내에 회수되지 않을 경우 중앙 주무 관청은 말소를 고시한다.

인가 기관이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우, 중앙 주무 관청은 해당 인가를 폐지하고 기한 내에 인가증을 회수할 수 있다. 기한 내에 회수되지 않을 경우 중앙 주무 관청은 말소를 고시한다.

1. 사실과 다른 시험 성적서, 기록, 시험 결과를 제출하는 경우
2. 데이터 품질관리 계획이 부실하고, 시험의 정밀도 및 정확도가 규정된 범위에 부합하지 않거나 다른 문제점이 있으며, 규정된 기한 내에 시정되지 않는 경우

2항 및 3항의 규정에 따라 인가를 취소하거나 폐지하는 경우, 취소일 또는 폐지일부터 1년 이내에 인가 신청을 다시 할 수 없다.

제14조

에너지효율을 시험해야 하는 차량은 반드시 다음 시험을 진행해야 한다.

1. 차종 시험

2. 신차 샘플링 시험

전항의 시험에서 중앙 주무 관청은 교통 주무 관청과 함께 또는 인가 기관에 위탁하여 샘플링 인력을 보내야 한다. 신차 샘플링 시험 차량은 중앙 주무 관청이 지정한 인가 기관에 보내어 시험해야 한다.

제조업체가 수입하는 차량의 경우, 제조국 정부가 인가한 시험 기관 또는 차량 제조업체가 본 방법에 부합하는 차량 에너지효율 시험 성적서를 제출하면 1항 1번의 차종 시험을 하지 않아도 되며, 중앙 주무 관청에 직접 차종 에너지 소비량 인증서 또는 차량 에너지 소비량 인증서 발급을 신청할 수 있다.

제15조

14조의 차종 시험이란 제조업체가 각 차종의 차량을 제조하거나 수입할 때 해당 차종에 대한 에너지효율 시험을 말하며, 다음 방법에 따라 진행한다.

1. 국산차: 각 제조업체는 차종별로 한 대씩 샘플링한다.

2. 수입차: 각 제조업체는 수입 차종별로 한 대씩 샘플링한다.

제16조

차량 시험을 거친 후 에너지효율 표준의 규정에 부합하는 차량이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우, 신규 차종으로 간주하여 차종 시험을 다시 진행해야 한다.

1. 차량 명칭 및 외형이 변경되는 경우

2. 차량 중량 등급이 변경되는 경우

3. 엔진 형식, 배기량, 실린더 개수, 연료 시스템(급유 방법 및 연료 피드백 제어시스템 포함), 터보차저(turbocharger)가 변경되는 경우

4. 동력전달시스템이 변경되는 경우

5. 제조국이 변경되는 경우

6. 에너지효율 시험 결과가 차량 규격 변경에 의해 상당히 영향을 받는 경우

부분적으로 변경된 차량 규격 또는 부품이 에너지효율 시험 결과에 영향을 미치지 않는다는 것이 중앙 주무 관청에 의해 확인된 경우, 차종 시험이 면제될 수 있다. 하지만 해당 차종은 신차 샘플링 시험을 거쳐야 한다.

제17조

제14조의 신차 샘플링 시험이란 제조업체가 제조하거나 수입하는 차량에 대해 중앙 주무 관청에서 에너지 소비량 인증서를 발급한 경우, 제조업체가 이를 계속 제조하거나 수입할 때 규정된 비율에 따라 진행하는 에너지효율 시험을 말하며, 원칙적으로 다음 방법에 따라서 진행한다.

1. 국산차:

(1) 소형 승용차, 소형 트럭, 소형 밴은 차종별로 1,000대당 1대를 샘플링한다.

(1) 오토바이는 차종별로 2,000대당 1대를 샘플링한다.

2. 수입차: 각 제조업체가 수입하는 차량의 샘플링 시험 방법은 국산차 방법을 따른다.

차종별 차량의 제조 대수 또는 수입 대수가 6개월 이내에 전항의 신차 샘플링 시험 비율에 도달하지 못하는 경우, 반드시 1대를 샘플링 시험을 해야 한다.

이전의 두 항에 규정된 신차 샘플링 시험 비율은 중앙 주무 관청이 실제 필요에 따라 증감할 수 있다.

제18조

제조업체가 제조하거나 수입하는 차량은 제15조 및 17조의 비율 규정에 따라 매월 20일까지 규정된 양식에 맞춰 익월의 제조 또는 수입 계획 자료 및 전월의 실제 제조·판매 또는 수입·판매 자료를 작성하여 중앙 주무 관청에 시험을 신청해야 하며, 샘플링 후 28일 이내에 인가 기관에 보내어 시험해야 한다.

전항의 계획 자료가 변경되는 경우, 변경일부터 3일 이내에 중앙 주무 관청에 보고해야 한다.

1항의 실제 판매 자료는 중앙 주무 관청이 교통 주무 관청과 함께 다시 검사한다.

제19조

제조업체가 제조하거나 수입하는 차량이 차종 시험을 거친 후 에너지효율 표준 규정에 도달하고 또한 중앙 친환경 주무 관청이 제정한 이동오염원 대기오염물질 배출 표준에도 부합하는 경우, 중앙 주무 관청은 차종 에너지 소비량 인증서 또는 차량 에너지 소비량 인증서를 발급한다.

전항의 에너지효율 및 대기오염물질 배출 시험은 동일한 시험 기관에서 진행해야 하며, 제조업체는 모든 시험이 완료될 때까지 시험 차량에 대해 어떤 조정도 해서는 안 된다.

1항의 에너지 소비량 인증서가 없는 경우, 교통 주무 관청은 해당 차종의 차량에 대해 허가증을 발급하지 않는다.

1항의 차종 에너지 소비량 인증서 또는 차량 에너지 소비량 인증서의 발급 및 검증 업무는 중앙 주무 관청이 기관에 위탁하여 처리할 수 있다.

제20조

2010년 7월 1일부터 제조업체가 자신이 제조하거나 수입하는 차종의 차량에 대한 다음 문서를 중앙 주무 관청에 제출하지 않는 경우, 중앙 주무 관청은 차종 에너지 소비량 인증서를 발급하지 않을 수 있다.

1. 제조업체가 제8조 및 제9조의 규정에 따라 제작한 에너지효율 라벨의 샘플
2. 대만 내에서 제조하거나 수입하는 제조업체, 판매업체, 각 판매·전시 장소의 명칭, 주소, 전화번호. 이메일 주소가 있는 경우 함께 제공해야 한다.

전항의 각 번호의 문서 내용이 변경되는 경우, 제조업체는 변경일부터 30일 이내에 관련 문서를 중앙 주무 관청에 함께 제출해야 한다.

1항의 에너지효율 라벨 내용에 대한 심사 업무는 중앙 주무 관청이 기관에 위탁하여 처리할 수

있다.

제21조

차량 수입 제조업체가 보유한 차종 에너지 소비량 인증서 또는 차량 에너지 소비량 인증서의 경우, 차량 원제조업체가 특정 제조업체에 공급하는 차종의 규격, 품질이 해당 차종 에너지 소비량 인증서 또는 차량 에너지 소비량 인증서의 차량과 동일함을 보증하는 경우, 해당 인증서를 해당 특정 제조업체에 이전하여 승계하게 할 수 있다.

제22조

제조업체가 제조하거나 수입하는 차량이 신차 샘플링 시험 후 에너지효율 표준 규정에 도달하지 못하는 경우, 차종 에너지효율 표준 시험을 신청하는 원제조업체는 중앙 주무 관청에 별도로 재시험을 신청하고 다음 방법으로 처리한다.

1. 원시험 차량을 시험 방법에 따라 다시 3회 시험한 후, 산술 평균값(Y)을 취한다.
2. 제조업체가 동일한 차종의 차량 중에서 임의로 선택하여 신청하는 재시험 차량 대수는 시험 방법에 따라 각각 1회 시험한 후 구한 각 시험값을 다시 (Y)와 함께 계산하여 산술 평균값(X)을 취한다.
3. 산술 평균값(X)에서 통계 파라미터를 뺀 값과 표준편차를 곱한 값이 에너지효율 표준값 이상인 경우 적합으로 판정한다.

표준편차의 계산식 및 통계 파라미터의 값은 다음과 같다.

$$\text{표준편차} = \sqrt{\sum \frac{(\text{시험값} - \text{산술 평균값 } X)^2}{\text{샘플링 개수}}}$$

샘플링 개수	2	3	4	5	6	7	8	9	10
통계 파라미터	0.973	0.613	0.489	0.421	0.376	0.342	0.317	0.296	0.279
샘플링 개수	11	12	13	14	15	16	17	18	19
통계 파라미터	0.265	0.253	0.242	0.233	0.224	0.216	0.210	0.203	0.198

$$\text{샘플링 개수} \geq 20\text{일 때} \quad \text{통계 파라미터} = \frac{0.860}{\sqrt{\text{샘플링 개수}}}$$

전항의 규정에 따라 재시험을 신청하지 않거나 재시험 결과 여전히 전항 3번의 에너지효율 표준 규정에 미달하는 경우, 중앙 주무 관청은 해당 차종의 에너지 소비량 인증서를 폐지하고 즉시 판매를 중지시키고 개선 명령을 내려야 한다. 교통 주무 관청은 관련 내용이 개선되기 전에는 해

당 차종의 차량에 대해 면허를 발급하지 않는다. 제18조 1항 및 2항의 규정에 따라 처리하지 않는 경우에도 동일하게 적용한다.

1항의 제조업체가 재시험을 신청하는 차량은 중앙 주무 관청이 지정한 인가 기관에 보내어 시험해야 한다.

제23조

제조업체가 제조하거나 수입하는 차량은 제14조의 규정에 따라 신차 샘플링 시험 결과를 처리한다. 해당 시험값이 해당 에너지효율 라벨 값의 92%에 도달하지 못하는 경우, 중앙 주무 관청은 제조업체에 에너지효율 재시험을 진행하도록 통보한다.

전항의 에너지효율 재시험의 경우, 중앙 주무 관청이 인가 기관과 협조하여 제조업체에 인원을 파견하여 전항의 시험값이 에너지효율 라벨 값의 92%에 도달하지 못한 샘플 차량 대수의 2배 이상의 동일한 차종 차량에서 샘플링한 후, 제조업체가 이 차량을 인가 기관에 보내어 재시험하게 해야 한다.

제조업체가 규정된 기한 내에 에너지효율 재시험을 진행하지 않거나 전항에 따라 재시험한 샘플 차량 시험값의 평균값이 에너지효율 라벨 값의 92%에 도달하지 못하는 경우, 중앙 주무 관청은 본 법의 제21조 규정에 따라 제조업체에 기한 내에 개선하도록 통보한다.

제24조

제14조 1항의 차종 시험 및 신차 샘플링 시험, 제22조의 재시험, 제23조의 에너지효율 재시험에 대한 시험 방법과 주행 형태는 동일해야 한다.

제14조 1항의 신차 샘플링 시험, 제22조의 재시험, 제23조의 에너지효율 재시험을 수행하는 인가 기관은 동일해야 한다.

제25조

중앙 주무 관청은 에너지효율 시험 결과에 따라 차량의 에너지효율 시험값을 정기적으로 고시해야 한다.

제26조

본 방법은 공포일부터 시행된다.