
『중국, 2026-2027 승용차 기업 평균 연비 및 신에너지 자동차 크레딧 규정 통지』 심층분석 보고서

2025. 09.

TBT 통보 여부	통보	HS Code	8701,8702,8703,8704
통보국	중국	전년도 수출규모 (천불)	230,519
작성기관	한국건설생활환경 시험연구원	문의처	tbt@kotica.or.kr

[목 차]

1. 규제 개요	1
2. 개정 세부내용	3
3. 관련 법령 및 표준	6
불임. 규제 참고자료	7

1

규제 개요

- (도입배경 및 목적) '25.08.22 중국 산업정보기술부는 에너지 절약과 신에너지 자동차 산업 발전의 필요에 따라 2026-2027년도 승용차 기업 평균 연비 소비량과 신에너지 자동차 크레딧 관리에 관한 사항을 규정하여, 신에너지 자동차의 기술 규격 요건을 최적화하고 환경을 보호하고자 함
- (규제요지) 본 규정은 2026-2027년도 신에너지 자동차 크레딧 비율 요구를 각각 48%와 58%로 설정하고, 저연비 승용차의 계산 배수를 기존 0.2배에서 0.1배로 축소하며, 새로운 신에너지 승용차 차종 크레딧 계산 방법을 도입하는 것을 주요 내용으로 함

TBT 통보번호	▪ CHN/2105	통보일	▪ '25.08.22
		고시일	▪ -
규제명		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2026-2027 승용차 기업 평균 연비 및 신에너지 자동차 크레딧 규정 통지 ▪ Notice on Passenger Cars Corporate Average Fuel Consumption and New Energy Vehicle Credits Regulation in 2026-2027 	
규제부처		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 중화인민공화국 산업정보기술부 ▪ Ministry of Industry and Information Technology, P.R. CHINA 	
요구사항 유형		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 환경보호 ▪ Protection of the environments 	
제·개정 상태		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 개정 최종안 	
채택일		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 추후 결정 	
의견수렴 마감일		<ul style="list-style-type: none"> ▪ '25.10.21 	
발효일		<ul style="list-style-type: none"> ▪ '26.01.01 (예상) 	
준수기한		<ul style="list-style-type: none"> ▪ - 	

□ (적용대상 및 수출규모)

적용대상	<ul style="list-style-type: none">▪ 승용차, 신에너지 승용차(HS code(s): 8701; 8702; 8703; 8704) (이들 HS codes의 일부 제품)▪ Passenger cars, new energy passenger cars (HS code(s): 8701; 8702; 8703; 8704) (Part of the products in these HS codes)		
적용범위	<ul style="list-style-type: none">▪ 중국 내 승용차 생산 기업 및 수입 승용차 공급 기업의 평균 연료 소비량과 신에너지 자동차 크레딧 관리		
對 발행국 수출액 (전년기준, 천불)	▪ 230,519	HS Code	▪ 8701, 8702, 8703, 8704

2

개정 세부내용

□ (개정 세부내용)

- 2024-2025년도 규정 대비 2026-2027년도 규정의 주요 변경사항은 다음과 같음

[표 1] 주요 변경사항 비교표

구 분	현 행 (2024-2025년도)	개정 안 (2026-2027년도)
신에너지 자동차 크레딧 비율	2019년 ~ 2023년 : 10% ~ 18% 2024년 : 28% 2025년 : 38%	2026년 : 48% 2027년 : 58%
고연비(저유류) 승용차 계산 배수	2021년 : 0.5배 2022년 : 0.3배 2023년 ~ 2025년 : 0.2배	0.1배
소규모 기업 완화 규정	2021년 ~ 2025년: 생산량 및 수입량 2,000대 이하 기업에 대한 연비 기준 완화 - 60% 완화 (연비 4% 이상 개선 시) - 30% 완화 (연비 2~4% 개선 시)	동일하게 적용 유지
신에너지 차종 크레딧 계산	기존 계산 방법 적용	부록 계산식 및 보정계수 업데이트 (전기차, 플러그인 하이브리드, 연료전지차별 세분화)
사이클 외 기술 인정	제동 에너지 회수 시스템, 고효율 에어컨 등 인정	지속 적용하되 새로운 규정 발표 전까지는 2024-2025년도 규정 준수

○ (신에너지 자동차 크레딧 비율 대폭 상향 조정)

- 2025년 38%에서 2026년 48%로 10%p 증가
- 2027년에는 58%로 추가 10%p 증가하여 과반 이상의 신에너지차 생산 의무화

○ (저연비 승용차 우대 축소)

- 기존 0.2배에서 0.1배로 축소하여 전통 내연기관 차량에 대한 우대 혜택 대폭 감소
- 신에너지 자동차로의 전환 압력 증대

○ (신에너지 승용차 차종별 크레딧 산정 방식 개선)

- 전기승용차 : $0.0017 \times R + 0.15$ (R : 주행거리, km), (크레딧 상한 : 1.2점)
 - * R이 100 미만일 경우 표준 차종 크레딧은 0점, $100 \leq R < 150$ 일 경우 표준 차종 크레딧은 0.3점

- 플러그인 하이브리드 승용차 : 0.5점
- 연료전지 승용차 : $0.05 \times P$ (P : 연료전지 시스템 정격 출력, kW), (크레딧 상한 : 4점)
- 주행거리, 에너지 밀도, 전력 소비량, 저온 성능 등을 종합 고려한 조정계수 적용

[표 2] 신에너지 승용차 차종 지표 산정 방법-부록

차량종류	표준 차종 지표	비고
전기승용차	$0.0017 \times R + 0.15$	(1) R 은 전기승용차 주행거리 형식 인증 값이며, 단위는 km임 (2) P 는 연료전지 시스템 정격 출력이며, 단위는 kW임
플러그인 하이브리드 승용차	0.5	(3) $R \leq 100$ 미만일 경우 표준 차종 지표는 0점, $100 \leq R < 150$ 일 경우 표준 차종 지표는 0.3점임 (4) 전기승용차의 표준 차종 지표 상한은 1.2점이며, 연료전지 승용차의 표준 차종 지표 상한은 4점임
연료전지 승용차	$0.05 \times P$	(5) 차종 지표 산정 결과는 반올림 원칙에 따라 소수점 둘째 자리까지 유지함

1. 전기승용차 지표 관련 요구사항

전기승용차 차종 지표 산정 방법 = 표준 차종 지표 × 주행거리 조정계수 × 에너지 밀도 조정계수 × 전력 소비량 조정계수 × 저온 주행거리 조정계수

- (1) $100 \leq R < 150$ 일 경우, 주행거리 조정계수는 0.7; $150 \leq R < 200$ 일 경우, 주행거리 조정계수는 0.8; $200 \leq R < 300$ 일 경우, 주행거리 조정계수는 0.9; $300 \leq R$ 일 경우, 주행거리 조정계수는 1로 함
- (2) 전기승용차 동력 배터리 시스템의 질량 에너지 밀도가 90 Wh/kg 미만일 경우, 에너지 밀도 조정계수는 0이며, $90 \text{ Wh/kg} \leq \text{질량 에너지 밀도} < 105 \text{ Wh/kg}$ 일 경우, 에너지 밀도 조정계수는 0.7; $105 \text{ Wh/kg} \leq \text{질량 에너지 밀도} < 125 \text{ Wh/kg}$ 일 경우, 에너지 밀도 조정계수는 0.8으로 산정함
- (3) 전기승용차의 30분 최고 속도가 100km/h 이상일 경우, 정비 질량(m , kg)에 따라 전기승용차의 전력 소비량 목표 값(Y)을 설정하고 차량의 전력 소비량($\text{kWh}/100\text{km}$, 공인 주행 사이클 기준)이 목표 값을 만족할 경우, 전력 소비량 조정계수(EC 계수)는 차량 전력 소비량 목표 값 ÷ 실제 값으로 함
산정 결과는 반올림하여 소수점 둘째 자리까지 유지하며, 상한은 1.2배임
차량 전력 소비량이 [전기 자동차 에너지 소비량 한계 제1부: 승용차(GB 36980.1)]에서 규정한 한계 값 요구를 만족하지만 목표 값은 만족하지 못할 경우, EC 계수는 1로 하고, 그 외 차량은 EC 계수를 0.5로 산정하며, 이 경우, 해당 지표는 해당 기업에서만 사용할 수 있음
전기승용차의 전력 소비량 목표 값은 [전기 자동차 에너지 소비량 한계 제1부: 승용차(GB 36980.1)]에서 규정한 차량 전력 소비량 한계 값의 85%임
- (4) 전기 자동차 에너지 소비량 및 주행거리 테스트 방법 제1부 [경형 자동차GB/T 18386.1] 부록 A에 따라 측정된 저온 환경에서 난방 장치를 켠 상태의 주행거리가 전기승용차 주행거리 형식 인증 값 대비 하락률이 35% 미만일 경우, 저온 주행거리 조정계수는 1.2배로 하고, 그 외 차종의 저온 주행거리 조정계수는 1배로 산정하며, 플러그인 하이브리드 승용차는 [플러그인 하이브리드 전기승용차 기술 조건 GB/T 32694]을 충족해야 함

2. 플러그인 하이브리드 전기승용차는 [플러그인 하이브리드 전기승용차 기술 조건 GB/T 32694]을 충족 해야 하고, 차종의 전력 유지 모드 테스트에서의 연료 소비량은 [승용차 연료 소비량 한계 값 GB 19578]에서 해당 차종에 대응하는 연료 소비량 한계 값보다 65% 미만이어야 함
또한 전력 소비량 모드 테스트에서의 전력 소비량은 [전기 자동차 에너지 소비량 한계 제1부: 승용차 GB 36980.1]에서 해당 차종에 대응하는 전력 소비량 한계 값보다 135% 미만이어야 함
상기 두 가지 지표를 동시에 만족하지 못하는 차종은 표준 차종 지표의 0.5배로 산정하며, 해당 지표는 본 기업 내에서만 사용할 수 있음
3. 연료전지 승용차의 순수 수소 주행거리는 300km 이상이어야 하고, 또한 P가 구동 모터 정격 출력의 50% 이상이며 50kW 이상일 경우, 해당 연료전지 승용차에 적용되는 연료전지 시스템의 시동 온도는 -30°C 이하, 연료전지 스택 정격 출력 밀도는 3.0kW/L 이상, 시스템 정격 출력 밀도는 400W/kg 이상이어야 함

비고: 승용차 기업의 신에너지 자동차 지표 실제 값을 산정할 때, 동일한 차종이 산정 연도에 여러 개의 신에너지 자동차 차종 지표를 가진 경우에는 각각의 지표를 구분하여 산정함

3

관련 법령 및 표준

□ 관련 법령 및 표준

○ (주요 근거 법령)

- 「승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 자동차 크레딧 병행 관리 방법」
(공업정보화부·재정부·상무부·해관총서·질량감독총국령 제44호)
- 「승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 자동차 크레딧 병행 관리 방법
개정에 관한 결정」(제53호령, 제64호령)
- 「신에너지 자동차 산업 발전 계획(2021-2035년)」(국무원 발표)

○ (적용 표준)

- GB 27999 「승용차 연료 소비량 평가 방법 및 지표」
- GB 19578 「승용차 연료 소비량 한계값」
- GB 36980.1 「전기 자동차 에너지 소비량 한계 제1부: 승용차」
- GB/T 32694 「플러그인 하이브리드 전기승용차 기술 조건」
- GB/T 18386.1 「전기 자동차 에너지 소비량 및 주행거리 테스트 방법 제1부:
경형 자동차」

(규제 원문 출처)

- 관보/부처명 : 중국 공업정보화부 공식 발표
- WTO TBT 통보문:

https://members.wto.org/crnattachments/2025/TBT/CHN/25_05553_00_x.pdf