

첨부자료 1

2026—2027 연도 승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 승용차 지표 관리 관련 사항에 대한 통지

각 승용차 기업: 에너지 절약 및 신에너지 승용차 산업 발전의 필요에 따라, [승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 승용차 지표 병행 관리 방법 (공업정보화부·재정부·상무부·해관총서·질량감독총국령 제44호)], [승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 승용차 지표 병행 관리 방법 개정 관련 결정(공업정보화부·재정부·상무부·해관총서·시장감독관리총국령 제53호)], [승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 승용차 지표 병행 관리 방법 개정에 관한 결정(공업정보화부·재정부·상무부·해관총서·시장감독관리총국령 제64호)] 등, 해당 관련 규정에 근거하여, 2026-2027 연도 승용차 기업 평균 연료 소비량과 신에너지 승용차 지표 관리에 관한 사항을 다음과 같이 통지한다.

1. 2026년 및 2027년의 신에너지 승용차 지표 비율 요구 값은 각각 48%와 58%로 한다.
2. 산정 연도의 생산량이 2000대 이하이며, 생산·연구개발·운영에서 독립성을 유지하는 국내 승용차 생산 기업과, 연간 수입량이 2000대 이하이고 해외 승용차 생산 기업으로부터 위임받은 수입 승용차 공급 기업의 경우, 해당 기업의 평균 연료 소비량이 전년도보다 4% 이상 감소한 조건 하에 [승용차 연료 소비량 평가 방법 및 지표(GB 27999)]에서 규정한 기업 평균 연료 소비량 요구 값 기준에 따라 산정된 달성 기준 값을 60% 완화한다. 또한, 2% 이상 4% 미만 감소한 경우에는 달성 기준 값을 30% 완화한다.
3. 승용차 기업이 신에너지 승용차 지표 달성 기준 값을 산정할 때, 고연비 승용차 생산량 또는 수입량은 그 수량의 0.1배로 산정한다.

4. 2026—2027 연도의 신에너지 승용차 차종 지표는 [신에너지 승용차 차종 지표 산정 방법(부록내용 참조)]에 따라 확정한다.
5. 2026—2027 연도의 기업 평균 연료 소비량 지표 산정에서, 표준 구성 외 기술을 갖추고 사이클 외 에너지 절감 효과가 있는 차종에 대해서는 지속적으로 일정 한도의 연료 소비량 감면을 부여한다. 단, 새로운 사이클 외 기술/장치 지표 산정 규정이 발표되기 전까지는 [2024—2025 연도 승용차 기업 평균 연료 소비량 및 신에너지 승용차 지표 관리 관련 사항에 관한 통지]를 따른다.

이와 같이 통지한다.

부록: 신에너지 승용차 차종 지표 산정 방법

부록:

신에너지 승용차 차종 지표 산정 방법

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

1. 전기승용차 지표 관련 요구사항

전기승용차 차종 지표 산정 방법 = 표준 차종 지표 \times 주행거리 조정계수 \times 에너지 밀도 조정계수 \times 전력 소비량 조정계수 \times 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 한다.

(2) 전기승용차 동력 배터리 시스템의 질량 에너지 밀도가 90 Wh/kg 미만일 경우, 에너지 밀도 조정계수는 0이며, $90 \text{ Wh/kg} \leq$ 질량 에너지 밀도 $< 105 \text{ Wh/kg}$ 일 경우, 에너지 밀도 조정계수는 0.7; $105 \text{ Wh/kg} \leq$ 질량 에너지 밀도 $< 125 \text{ Wh/kg}$ 일 경우, 에너지 밀도 조정계수는 0.8으로 산정한다.

(3) 전기승용차의 30분 최고 속도가 100km/h 이상일 경우, 정비 질량(m, kg)에 따라 전기승용차의 전력 소비량 목표 값(Y)을 설정한다. 차량의 전력 소비량(kWh/100km, 공인 주행 사이클 기준)이 목표 값을 만족할 경우, 전력 소비량 조정계수(EC 계수)는 차량 전력 소비량 목표 값 \div 실제 값으로 한다. 산정 결과는 반올림하여 소수점 둘째 자리까지 유지하며, 상한은 1.2배이다. 차량 전력 소비량이 [전기 자동차 에너지 소비량 한계 제1부: 승용차(GB 36980.1)]에서 규정한 한계 값 요구를 만족하지만 목표 값을 만족하지 못할 경우, EC 계수는 1로 한다. 그 외 차량은 EC 계수를 0.5로 산정하며, 이 경우, 해당 지표는 해당 기업에서만 사용할 수 있다. 전기승용차의 전력 소비량 목표 값은 [전기 자동차 에너지 소비량 한계 제1부: 승용차(GB 36980.1)]에서 규정한 차량 전력 소비량 한계 값의 85%이다.

(4) 전기 자동차 에너지 소비량 및 주행거리 테스트 방법 제1부 [경형 자동차GB/T 18386.1] 부록 A에 따라 측정된, 저온 환경에서 난방 장치를 켜 상태의 주행거리가 전기승용차 주행거리 형식 인증 값 대비 하락률이 35% 미만일 경우, 저온 주행거리 조정계수는 1.2배로 한다. 그 외 차종의 저온 주행거리 조정계수는 1배로 산정하며, 플러그인 하이브리드 승용차는 [플러그인 하이브리드 전기승용차 기술 조건 GB/T 32694]을 충족해야 한다.

2. 플러그인 하이브리드 전기승용차는 [플러그인 하이브리드 전기승용차 기술 조건 GB/T 32694]을 충족해야 한다. 차종의 전력 유지 모드 테스트에서의 연료 소비량은 [승용차 연료 소비량 한계 값 GB 19578]에서 해당 차종에 대응하는 연료 소비량 한계 값보다 65% 미만이어야 한다. 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 한다. 상기 두 가지 지표를 동시에 만족하지 못하는 차종은 표준 차종 지표의 0.5배로 산정하며, 해당 지표는 본 기업 내에서만 사용할 수 있다.

3. 연료전지 승용차의 순수 수소 주행거리는 300km 이상이어야 한다. 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 한다.

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 산정한다.