

전기차 저온 주행거리 측정기준 변경 및 공공데이터 개방 [24번 과제]

과제명	문제점	국내 제도	국외 제도	개선방안
전기차 저온 주행거리 측정기준 변경 및 공공데이터 개방	<ul style="list-style-type: none"> - 전기차는 상온 대비 저온(영하 7도) 1회 충전 주행 가능 거리가 최대 143km의 차이를 보이고 있음에도 전기차 판매업체는 소비자에게 저온 주행거리를 제공하지 않아 소비자의 권리를 침해 - 자동차관리법 개정안은 피상적이며 기온측정 방식이 모호해 문제가 있음 - 8,500만원 이상 전기차는 환경부 ‘무공해차 통합누리집’에 저온 주행거리가 공표되지 않는 문제 	<p>「제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정」 별표 5의2 제6호 - 다항목의 (1)</p> <p>환경부 ‘무공해차 통합누리집’ 홈페이지 (https://ev.or.kr/portal/main.do)</p> <p>환경부 ‘켄시스’, ‘공공데이터 개방’ (https://kencis.me.go.kr/new_kencis/main/index.do)</p>	<p>(미국)</p> <p>.EPA(미국 전기차 주행거리 측정 기준)</p> <p>총 주행거리 대비 배터리 재충전량을 비교하여 전비 산출, 도심 55%, 고속 45%의 가중치를 반영하여 보정계수 0.7 또는 5~cycle(도심, 고속도로, 고속 및 급가속, 에어컨 가동, 저온) 보정식을 곱함. 단, 미국의 경우 히터 온도를 22도로 정해두고 저온 주행거리를 측정함</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 「제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정」 별표 5의2 제6호 - 다항목의 (1)을 개선 “저온에서의 CVS-75모드 전기동력 주행거리 측정방법”에서 히터 온도를 상온에 해당하는 20도~30도에 맞출 것 및 저온 주행거리 측정기준을 26도로 개정 - 켄시스 제공 공공데이터를 ‘무공해차 통합누리집’에서 함께 공표할 것 제안

과제 제안서

제 목	전기차 저온 주행거리 측정기준 변경 및 공공데이터 개방	
현황 및 문제점	상품, 용역*	아래 분류 중 1가지에 √표시(작성자가 생각한 대로 표시) <input type="checkbox"/> 공산품 <input type="checkbox"/> 식품·화장품 <input type="checkbox"/> 약품·의료기 <input type="checkbox"/> 보건 <input type="checkbox"/> 금융·보험 <input checked="" type="checkbox"/> 자동차 교통 <input type="checkbox"/> 방송·통신 <input type="checkbox"/> 여가·문화 <input type="checkbox"/> 생활공간 <input type="checkbox"/> 콘텐츠·교육 <input type="checkbox"/> 기타
	문제점*	아래 문제점 중 1가지에 √표시(소비자기본법 제4조 참고하여 작성자가 생각한 대로 표시) <input type="checkbox"/> 물품의 위해성 <input checked="" type="checkbox"/> 정보의 오인성 <input type="checkbox"/> 거래의 부당성 <input type="checkbox"/> 손해의 형성성 <input type="checkbox"/> 절차의 편의성 <input type="checkbox"/> 기타
	문제점 간략기술* (공백 포함 100자 이 내)	전기차 판매업체는 소비자에게 저온 주행거리를 제 공하지 않아 소비자의 권리를 침해한다. 관련법의 개정안은 피상적이며, 기온 측정 방식이 모호해 기 존법의 한계를 답습한다.
	문제점 상세기술 (별지 첨부 가능)	별지에 첨부
개선방안	참고할 수 있는 국내제도	<ul style="list-style-type: none"> ○ [제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정] 별 표 5의2 제6호 - 다 항목의 (1) ○ 환경부 ‘무공해차 통합누리집’ 홈페이지 https://ev.or.kr/nportal/main.do ○ 환경부 ‘켄시스’, ‘공공데이터 개방’ https://kencis.me.go.kr/new_kencis/main/index.do
	참고할 수 있는 국외제도	<ul style="list-style-type: none"> ○ 미국 EPA(미국의 전기차 주행거리 측정 기준) 및 한국 환경부 인증 주행거리 측정 기준 비교
	개선방안 간략기술* (공백 포함 100자 이 내)	<p>가. [제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정] 별 표 5의2 제6호 - 다 항목의 (1)을 개선한다.</p> <p>나. 저온 주행거리 기준을 개정하여 측정의 정확도 를 제고한다.</p>
	개선방안 상세기술 (별지 첨부 가능)	별지에 첨부

과제 제안서 별지

제 목	전기차 저온 주행거리 측정기준 변경 및 공공데이터 개방
현황 및 문제점	<p>■ 소비자의 권리 침해</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 환경부 무공해차 통합누리집에 따르면, 시중에 출시된 전기차는 상온(25도) 대비 저온(영하 7도) 1회 충전 주행 가능 거리가 최대 143km의 차이를 보이는 것으로 나타난다. ○ 그러나 대부분의 전기차 판매업체들은 상온 주행거리인 복합주행 가능거리만 표시하고 저온시 주행가능거리를 은폐하는 등 기만행위를 횡행하며 소비자가 정보를 받을 권리를 침해하고 있다. ○ 또한 보조금 지급 대상에서 제외되는 8,500만원 이상의 전기차는 환경부 산하 ‘무공해차 통합누리집’ 홈페이지에 저온 주행 거리가 공표되지 않아 소비자의 정보접근이 어려운 실정이다. <p>■ ‘자동차관리법 개정법안’ 졸속 발의</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 물론 이와 관련해 ‘자동차관리법 일부개정법안’ 이 발의되었으나 전기차 업계의 참여한 이해관계를 무시한 채 법률 일변도로 대처한다는 문제가 있다. ○ 개정안의 제33조 제1항 2호는 ‘기온 변화에 따른 자동차의 주행 가능거리 및 연비 정보’ 라는 다소 모호한 기준에 근거한다. <p>■ 저온 주행거리 측정방법의 형평성 논란</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 한국의 전기차 보조금 지급 기준은 상온 주행거리 300~400km 전기차 기준 ‘상온 주행거리 대비 저온 주행거리가 75% 이상’ 에 해당하며, 상온 주행거리 400km 이상인 전기차 기준 70% 이상을 만족해야 한다. ○ 그러나 환경부 인증의 저온 주행거리 측정방법은 차량 별 차이를 무시하고 최고 온도로 히터를 틀고 측정하여 형평성을 저해한다.
개선방안	<p>가. 전기차 저온 주행거리 법률개선안</p> <p>■ 해외사례 비교</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 미국 EPA 기준

총 주행 거리 대비 배터리 재충전량을 비교하여 전비 산출, 도심 55%·고속 45%의 가중치를 반영하여 보정계수 0.7 또는 5-cycle(도심, 고속도로, 고속 및 급가속, 에어컨 가동, 저온) 보정식을 곱한다.

단, 미국의 경우 히터 온도를 22도로 정해두고 저온 주행거리를 측정한다.

○ 환경부 인정 기준

ERA의 기준을 동일하게 적용하나, **한국은 히터의 모든 기능을 켜 뒤 히터를 최고 온도까지 작동한 채로** 저온 주행거리를 측정한다.

■ 현행제도

○ 환경부 인정 저온 주행거리 측정 기준은 ‘제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정 별표 5의 2’에 근거한다.

[제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정] 별표 5의2 제6호 - 다 항목의 (1)

저온에서의 CVS-75 모드 전기동력 주행거리 측정방법
저온시동시 일산화탄소 측정방법에서 저온 주차가 완료된 후에 차량을 차대 동력계로 이동시키고, **히터를 최대한으로 작동시킨 상태**에서 동력계주행계획에 따라 계속 운전한다. 각각의 주행주기 사이에는 10분간 정차한다.

■ 개선안

1. 법률 개정

<개정안> [제작자동차 시험검사 및 절차에 관한 규정] 별표 5의2 제6호 - 다 항목의 (1)

저온에서의 CVS-75 모드 전기동력 주행거리 측정방법
저온시동시 일산화탄소 측정방법에서 저온 주차가 완료된 후에 차량을 차대 동력계로 이동시키고, **국제표준에서 해석하는 상온**에서 동력계주행계획에 따라 계속 운전한다. 각각의 주행주기 사이에는 10분간 정차한다.

2. 법률 개정사유

○ 한국의 저온 주행거리 측정 또한 미국의 EPA 기준과 국제표준의 해석과 같이 **히터 온도를 상온에 해당하는 20도~30도에 맞출 것**을 제안한다.

*전기자동차의 경우 현재 「전기자동차 보급대상 평가에 관한 규정」(환경부 고시)에 따라 국제적으로 동일하게 상온(20~30도)과 저온(영하 6.7도)에서의 1회 충전주행거리를 각각 차량외부와 차량 내부 배출가스 표지판에 제공하고 있다.

○ 한국의 히터 사용빈도가 높은 점과 일부 전기차의 히터 최대 온도가 27도인 점을 감안하여 저온 주행거리 측정기준을 **26도**로 할 것을 제안한다.

나. 공공데이터 개방안

■ 현행제도

○ 현행은 전기차 보조금 지급 대상인 **8,500만원 미만**의 전기차의 경우만 ‘무공해차 통합누리집’에 저온 주행거리를 공표한다.

○ 반면 전기차 보조금 지급 대상에서 제외되는 **8,500만원 이상의 전기차는 무공해차 통합누리집의 공표대상에서 제외**된다. 다만 환경부 산하 쉼시스(자동차 배출가스 및 소음 인증 시스템)의 ‘공공데이터 개방’에서 8,500만원 이상의 전기차의 저온 주행거리 데이터가 공개되나, 사이트가 생소해 **소비자들의 접근성이 현저히 떨어진다.**

■ 개선안

○ 쉼시스에서 제공해왔던 운영해왔던 공공데이터를 ‘무공해차 통합누리집’에서 **함께 공표**할 것을 제안한다. 앞서 전기차의 저온 주행거리 측정 기준이 완화된다면 판매업체의 협조를 기대할 수 있다.

참고 자료

URL	<p>https://biz.chosun.com/opinion/journalist/2023/12/12/RZQP4KLPJFFP5O3VCZSJFIT65Y/</p> <p>https://www.law.go.kr/LSW/admRulInfoP.do?admRulSeq=2100000012556#AJAX</p> <p>https://www.law.go.kr/admRulLsInfoP.do?admRulSeq=2100000006640</p> <p>https://ev.or.kr/nportal/main.do</p> <p>https://kencis.me.go.kr/new_kencis/main/index.do</p> <p>https://post.naver.com/viewer/postView.naver?volumeNo=34396565&memberNo=36927336</p> <p>http://cucs.or.kr/?p=7363</p> <p>https://www.mk.co.kr/news/business/10794033</p> <p>https://isplus.com/article/view/isp202312030074</p>
논문	자동차관리법 일부개정법률안-(김석기의원 대표발의)

참고자료

<https://biz.chosun.com/opinion/journalist/2023/12/12/RZQP4KLPJFFP5O3VCZSJFIT65Y/>

<https://www.law.go.kr/LSW/admRulInfoP.do?admRulSeq=2100000012556#AJAX>

<https://www.law.go.kr/admRulLsInfoP.do?admRulSeq=2100000006640>

<https://ev.or.kr/nportal/main.do>

https://kencis.me.go.kr/new_kencis/main/index.do

<https://post.naver.com/viewer/postView.naver?volumeNo=34396565&memberNo=36927336>

자동차관리법 일부개정법률안-(김석기의원 대표발의)

<http://cucs.or.kr/?p=7363>

<https://www.mk.co.kr/news/business/10794033>

<https://isplus.com/article/view/isp202312030074>