

중국 더블크레딧(双积分) 제도 개정과 시사점

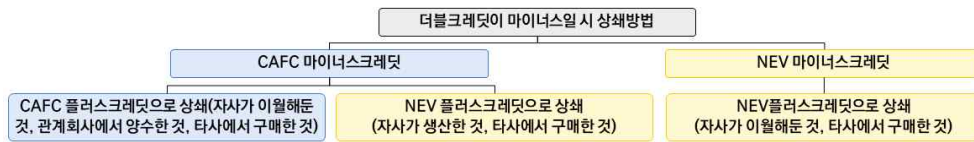
KATECH Insight

- ◆ 중국 전기차(BEV) 제조사는 더블크레딧 제도 하 크레딧을 판매하여 수익을 확보해왔으나, 더블크레딧 개정안에 따라 크레딧 수익성이 저하되어 사업구조 전반을 수정해야 할 상황에 직면
- ◆ 중국 BEV 제조사는 기술혁신과 가격경쟁력 강화를 동시에 달성해야 하는 과제를 안게 되었으며 BEV 제조 수익성 변화에 따라 중국 내 PHEV·HEV에 대한 관심 재부상

■ 중국의 신에너지차(NEV) 산업정책은 보조금과 ‘더블크레딧’이라는 2개의 축으로 구성

- 더블크레딧(双积分) 제도는 시장 메커니즘을 통해 내연기관차 연비향상·신에너지차(NEV) 보급·기술혁신·산업육성을 달성하기 위한 제도로 `18.4월부터 실시
 - 크레딧은 정부 정책 목표치에 대한 승용차 제조사의 달성도를 점수화한 것으로 크레딧 총점이 플러스인 제조사는 이를 타사에 판매하여 수익을 얻을 수 있음
 - 크레딧 총점이 마이너스인 제조사는 이듬해 내연기관차 생산량을 삭감하거나 과징금을 부담해야 하는데, 타사의 크레딧을 구매하여 마이너스를 상쇄할 수 있음
- 내연기관차 연비 도달지표(CAFC 크레딧) 및 신에너지차 생산대수 지표(NEV 크레딧)로 구성
 - CAFC(Corporate Average Fuel Consumption) 크레딧은 제조사가 생산(수입)하는 모든 승용차의 평균 연비에 따라 산출하며, NEV 생산비율 및 생산대수가 많은 제조사에 유리
 - NEV 크레딧은 NEV(전기차(BEV), 플러그인하이브리드차(PHEV), 수소차(FCEV)) 생산대수·생산비율에 따라 산출하며, 저연료차(대부분의 하이브리드차(HEV) 포함) 및 NEV 생산대수가 많은 제조사에 유리
 - * 저연료차에 대한 NEV 크레딧 계산 우대는 `21년 도입, 더블크레딧 상세 내용은 p. 3. 표 참고

■ 중국 더블크레딧 마이너스 상쇄 개념 ■



관계회사 : 주식 25% 이상을 직간접으로 보유하는 회사

* 출처: 중국 정부 설명자료 및 현지 언론자료 등을 참조하여 저자 정리

■ 중국 BEV 제조사는 더블크레딧 제도 하에서 크레딧 판매를 통해 수익을 확보해왔으나 더블 크레딧 개정안에 따라 크레딧 수익성이 저하되어 사업구조를 수정해야 할 상황

- 제조사가 BEV를 대량 생산·판매할 경우, 제품 자체의 수익률이 낮더라도(예시: SAIC社 우링 흥광Mini) NEV 플러스크레딧을 판매하여 높은 수익을 올릴 수 있었음
- BYD·Tesla·Xpeng·SAIC 등이 현대차·VW·BMW·GM 등에 크레딧을 판매하는 구조

• 최근 크레딧 초과공급에 따라 거래가격이 '22년 최초로 하락추세였으며, '23년부터 신에너지차 국가보조금이 종료될 예정으로 BEV 전체의 가격경쟁력 하락이 예상됨

- 크레딧 1점당 평균 거래가격은 '18년 300~500위안, '19년 800~1,200위안, '20년 1,204위안, '21년 2,088위안으로 계속 상승했으나 '22년 1,000위안 미만으로 하락 전망(중국승용차시장정보연석회)

* '22.8월 "22년 상반기 재정정책 집행현황 보고", 신에너지차 국가보조금은 '22.12월까지만 운영한다고 명시

• 이에 더해 더블크레딧 개정안으로 '24년부터 제조사가 얻는 크레딧 개수가 줄어들 전망

- 금번 개정안에는 CAFC·NEV 크레딧 발생기준 강화, 확보해야 하는 최소 크레딧 개수(목표치) 상향, BEV 1대 생산 시 얻게 되는 NEV 플러스크레딧 상한 축소 등의 내용이 반영

* 제조사는 기술수준(연비·항속거리 등) 강화, 전체 자동차 생산량·수입량 중 신에너지차 비율 상향, 신에너지차 생산량·수입량 증가를 함께 달성해야 기존과 동일한 수준의 크레딧을 얻을 수 있음

Ⅰ '21년도 승용차 제조사별 더블크레딧 발생 현황 Ⅰ

제조사	NEV 플러스크레딧	제조사	CAFC 마이너스크레딧
BYD	1,655,615	SAIC-GM	△952,544
Tesla	1,401,719	Chery	△767,552
GAC	448,763	Geely	△449,859
JAC	397,017	FAW-VW	△447,043
Xpeng	360,928	Dongfeng-Nissan	△435,934
Great Wall	269,537	BMW	△347,391
SAIC	257,417	Beijing Hyundai	△215,710
...
합계	6,558,952	합계	△5,631,418

* 주: 회색 음영으로 표시한 제조사는 중국 현지 승용차 제조사

** 출처: 중국 정부 '2021년도 CAFC·NEV 더블크레딧 현황' 발표자료('22.7월) 및 电车汇를 참조하여 저자 정리

■ 중국 BEV 제조사는 기술혁신과 가격경쟁력 강화를 동시에 달성해야 하는 과제를 안게 되었으며 BEV 제조의 수익성 변화에 따라 중국 내 PHEV·HEV에 대한 관심 증가 예상

• BEV만을 판매하는 중국 제조사는 낮은 제품수익률을 더블크레딧 수익으로 메꾸기 어려워짐

• 최근 현지 다수언론은 내연기관차에서 BEV로 전면 전환하기에는 어려움이 있으므로 과도기 기술로서 PHEV에 주목할 필요가 있으며 자국 기술이 PHEV도 생산할 수 있는 수준으로 향상되었다고 보도

- '22.1~7월 PHEV 판매량 증가율은 전년 동기 대비 190.5%로 BEV(106.9%)에 비해 높았음

• '21년을 전후하여 중국 현지 승용차 제조사는 제품군을 HEV로 확대하고 있음

- Toyota는 HEV 기술특허를 단계적으로 무료공개하고 있으며 이를 활용하여 Geely, GAC, Great Wall 등 중국 현지 제조사는 HEV 모델을 개발하고 있음

* 단 금번 개정안은 '24년 이후 NEV 크레딧 계산 시 저연료차(HEV 포함) 우대제도 연장안을 포함하지 않아, 추가적인 HEV 우대제도가 도입되지 않을 시 HEV 성장 동력이 저하될 수 있음

Ⅰ (참고) 중국 더블크레딧 산출방법 및 개정안 내용 Ⅰ

구분		제조사별 크레딧 = (A-B)
C A F C 크 레 딧	달성치 (A)	$\frac{\Sigma (\text{차형별연비} \times \text{차형별생산량})}{\text{총자동차생산량}^*}$ * NEV(BEV·PHEV·FCEV)에 대한 우대: NEV 1대는 '21년 2.0대, '22년 1.8대, '23년 1.6대, '24년 1.3대, '25년 1.0대로 계산
	목표치 (B)	$\frac{\Sigma (\text{차형별연비목표치} \times \text{차형별 생산량})}{\text{총자동차생산량}} \times \text{매년도연비목표치}^*$ * 연비목표치는 '25년 NEDC 4.0L/100km(WLTC 4.6L/100km)를 기준으로 설정 '21년은 123%, '22년 120%, '23년 115%, '24년 108% 수준
N E V 크 레 딧	달성치 (A)	$\Sigma (\text{NEV차형별크레딧} \times \text{NEV차형별생산량})$ * NEV 차형별 크레딧 산출기준은 하단 표 참조
	목표치 (B)	$\Sigma (\text{내연기관차연간생산량} \times \text{NEV의무생산비율}^{**})$ * '21년부터 저연료차(대부분의 HEV 포함)에 대한 우대 도입: 저연료차 1대는 '21년 0.5대, '22년 0.3대, '23년 0.2대로 계산. 단 금번 개정안은 '24, '25년 가중치 미언급 ** NEV 의무생산비율은 '21년 14%, '22년 16%, '23년 18%, '24년 28%, '25년 38%

Ⅰ (참고) 중국 NEV 크레딧 상 차형별 크레딧 산출기준 및 개정안 내용 Ⅰ

구분 ¹⁾	(현행) '21~'23	(개정) '24~'25
표준치	0.0056 × 항속거리 + 0.4 (3.4점 상한)	0.0034 × 항속거리 + 0.2 (2.3점 상한)
B E V	항속거리 계수 - 300km ≤ 항속거리 : 1 - 200km ≤ 항속거리 < 300km : 0.9 - 150km ≤ 항속거리 < 200km : 0.8 - 100km ≤ 항속거리 < 150km : 0.7 - 그 외 : 0	좌동
	에너지 밀도계수 - 125Wh/kg ≤ 밀도 : 1 - 105Wh/kg ≤ 밀도 < 125Wh/kg : 0.9 - 90Wh/kg ≤ 밀도 < 105Wh/kg : 0.8 - 그 외 : 0	- 125Wh/kg ≤ 밀도 : 1 - 105Wh/kg ≤ 밀도 < 125Wh/kg : 0.8 - 90Wh/kg ≤ 밀도 < 105Wh/kg : 0.7 - 그 외 : 0
	전비 계수 - 전비 목표치/실제 전비 : 1.0~1.5 - 공차중량별 전비 목표치 불충족 시 : 0.5 ²⁾	좌동 (단 전비 목표치 산출식 일부 변경됨)
표준치	1.6	1
P H E V	계수 - 등가 에너지효율 목표치 충족, 43km ≤ EV 모드 항속거리 : 1 - 하향 등가 에너지효율 목표치 충족, 43km ≤ EV 모드 항속거리 : 0.5 - 그 외 : 0	좌동
	표준치	0.08 × 시스템 정격전력(kW) (6점 상한)
F C E V	항속거리 계수 - 300km ≤ 항속거리 : 1 - 그 외 : 0	좌동
	에너지 효율계수 - 구동모터 정격전력 × 0.3(최소 10kW) < 시스템 정격전력 : 1 - 그 외 : 0.5 ²⁾	좌동

* 주: 1) NEV(BEV, PHEV, FCEV) 1대 생산당 발생하는 플러스크레딧은 표준치 × 각종 계수

2) 전비 목표치 불충족 PHEV-에너지효율기준 불충족 FCEV 차형에서 산출된 크레딧은 타사에 판매 불가

** 출처: 더블크레딧 현행안(工业和信息化部令第53号) 및 개정안(G/TBT/N/CHN/1689)을 참조하여 저자 작성