

# ‘가성비 전기차’ 보조금 변수에 발목… 소비자 신뢰도 흔들

## 韓 시장 진출 막힌 BYD

정부 인증 지연 사태에 출시 일정 불투명  
보조금 요건 미비, 가격 경쟁력 타격 우려  
소비자 불만 확산… 신뢰 회복 관건 과제

사전계약 흥행 불구에도 정책 변화 발목  
저온 성능 논란, 배터리 기술력도 도마 위  
출고 지연 지속… 브랜드 이미지 악영향

국내 전기차 시장에 긴장감을 불러일으킬 ‘메기’로 주목받았던 세계 1위 전기차 브랜드 BYD가 위기에 직면했다.

BYD는 올해 초 국내 시장에 브랜드를 론칭할 때부터 국내 완성차 업계는 물론 소비자들의 관심을 한몸에 받은 브랜드다. ‘세계 1위 브랜드’ ‘가성비 모델’ 등의 수식어가 붙으며 BYD의 아토3는 사전계약 개시 일주일 만에 1000건을 기록할 정도였다. 그러나 BYD는 정부의 전기차 지원 정책 변경으로 고객 인도 시점은 하염없이 미뤄지고 있다.

### ◆정부 정책 발목… 최악의 경우 보조금 0원

BYD가 한국 시장 진출을 준비하는 과정은 시작부터 만만치 않았다. 정부의 신차 인증이 예상보다 길어진 것이다.

BYD는 지난해 5월 아토3와 돌핀, 쉐 등 3개 차종에 대한 정부 인증을 신청했지만 6개월이 지나도록 한 개 차종도 인증을 완료하지 못해 논란이 됐다. 당시 차량 인증 마무리 업무를 담당했던 환경부는 BYD 차량에 대한 테스트 결과를 신청 2개월 만에 받았지만 연말까지 처리를 하지 못한 것으로 알려졌다. 보통 내연기관이나 하이브리드 차량의 경우 배출가스 및 소음 인증을 완료하는데 대략 4개월 소요된다.



1월 16일 오전 인천 중구 상상플랫폼에서 열린 중국 BYD 승용 브랜드 런칭 미디어 쇼케이스 행사에서 류웨이 BYD 아시아태평양 자동차 영업사업부 총경리가 브랜드를 소개하고 있다. /뉴시스

당시 환경부 관계자는 “국내 처음 출시되는 모델인 만큼 안전성 등을 좀더 꼼꼼히 검사하고 있어 예상보다 인증이 늦어지고 있다”고 설명한 바 있다. 결국 환경부는 해를 넘겨 2025년 1월 아토3의 인증을 마무리했다.

BYD코리아는 아토3가 1월 12일 국내 전기차 출시를 위한 인증 절차(산업통상자원부 에너지효율 인증, 국토교통부 제원 통보, 환경부 배출가스·소음 인증)를 마무리하자 국내 출시를 공식화했다. BYD코리아는 2월 중순 고객 인도를 앞두고 사전 계약을 시작했다. 당시 아토3는 사전계약 일주일 만에 계약대수가 1000대를 넘어섰다.

문제는 전기차 출시를 위해 인증 절차 외에도 산업부의 환경친화적 자동차 신고, 한국환경공단의 보급평가(전기차 구매보조금 확정 절차)를 거쳐야 하는데 이것을 놓친 것이다. 올해부터 한국의 보조금 지급 기준이 새롭게 바뀐 부분과 이같은 정보를 사전에 챙기지 못한 BYD코리아의 내부 문제가 복합적으로 작용했다.

환경부는 전기차 화재 예방을 위해 올해부터 제

조물 책임보험에 가입하고, 배터리 충전량 정보(SoC·State of Charge) 기능을 탑재한 전기차에만 보조금을 주기로 했는데 아토3에는 이러한 SOC 기능이 탑재되지 않은 것이다. 이에 BYD코리아는 환경부에 1년 이내 소프트웨어 업데이트로 해당 기능을 탑재한다는 약속서를 제출한 것으로 전해졌는데 이를 환경부가 받아들일지 미지수라 이에 보조금을 받지 못할 가능성도 제기된다.

이런 경우 BYD코리아가 내세운 아토3의 2000만원 후반대 가격은 불가능해질 전망이다. BYD코리아 관계자는 “현재로서는 구체적인 (인도) 시점을 확정할 수 없는 상황”이라며 “정부 정책에 맞춰 최대한 적극적으로 협조하고 있다”고 말했다.

### ◆소비자 이탈까지… 신뢰·기술력 검증해야

BYD코리아가 아토3의 고객 인도 시점을 2월 중순으로 계획했지만 예상보다 지연되면서 소비자들의 불만도 확대되고 있다. 특히 BYD코리아가 출고 지연 사유나 향후 일정에 대해 명확한 공지를 하지 않고 있다는 점이 소비자들의 불만을 증폭시키고 있다. BYD 공식 커뮤니티 카페와 전

기자 커뮤니티에는 차량 사전 계약자들의 불만이 쏟아지고 있다.

한 소비자는 “배터리 충전량 정보 기능 탑재가 필수인데 소프트웨어 업데이트로 해결될지도 의문이다”라는 지적이 이어지고 있다. 다른 예비 구매자는 “다른 브랜드는 인증 잘 받는데 유독 BYD만 문제인 것 같다. 특히 BYD가 사전계약을 진행했다는 건 정부 요구 절차를 마쳤다는 것으로 해석해야 하는데 생각지 못한게 추가된 것이다”는 반응이다.

일각에서는 BYD코리아의 차량에 대한 불안감도 확산되는 분위기다. 아토3의 저온 주행가능거리에 대해 문제 삼는 주장들도 이어지고 있다.

아토3는 60kWh 리튬인산철(LFP) 배터리를 탑재해 1회 완충 시 국내 기준 상온 복합 321km, 저온 복합 309km를 주행하는 것으로 인증받았다. 하지만 한 겨울 한파로 배터리가 제대로 작동하지 않아 저온 주행가능거리를 충족하지 못한다는 주장이 나왔다. 또 아토3의 부분변경 모델이 곧 출시되는데 국내는 재고 소진하려는 게 아니냐는 추측성 글들이 올라오고 있다. BYD는 이같은 악성 루머와 흑색선전에 강력 대응하기 위해 제보자들에게 포상금을 지급하는 방안을 내놨다.

BYD인터네트발센터의 공식 소셜미디어 계정은 지난달 21일 BYD가 최근 흑색선전의 유포 경로와 단서 등을 규명하는 데 도움을 준 제보자 8명에게 최대 2억원부터 200만원까지 포상금을 지급할 계획이라고 밝혔다. 그러나 BYD코리아는 아토3 출고 지연으로 국내 소비자들과의 신뢰를 잃은 만큼 소비자 이탈은 예상보다 클 것으로 전망된다.

완성차 업계 관계자는 “한국 소비자들 사이에 중국산 전기차에 대한 불신이 여전한 상황에서 BYD의 현재 모습은 브랜드 신뢰도를 떨어뜨리는 것”이라며 “중국산 전기차에 대한 신뢰확보와 기술력을 검증해야 할 것”이라고 말했다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr



퍼포먼스 중형 전기세단 BYD 쉐(왼쪽부터), 소형 전기 SUV BYD 아토 3, 중형 전기SUV BYD 씨라이언 7.

## 전기차 가격 ‘요동’… 현대차·기아도 인하 카드 꺼냈다

현대차, 아이오닉9 가격 조정 돌입  
기아, EV9 가격 인하·트림 추가  
볼보·폴스타 등 수입차도 할인 경쟁

BYD코리아가 국내 자동차 시장 진출을 선언하면서 전기차 시장에 ‘가성비’ 바람이 불어오고 있다. 국내·외 완성차 업계가 가성비를 앞세워 세계 1위 전기차 브랜드로 등극한 BYD에게 고객을 뺏기지 않기 위해 신형 모델 가격을 낮추고 기존 모델의 판매가격도 인하하고 있다. 덕분에 소비자들의 부담은 줄어들고 있다.

6일 자동차 업계에 따르면 현대차와 기아를 비롯해 완성차 업체들은 전기차 할인 행사에 돌입했다. 올해부터 전기



현대차 아이오닉 9.

차 보조금 규모가 줄어들었으며 정부가 제조사의 차량 가격 할인 규모에 비해



볼보 전기 소형 SUV EX30. /양성운 기자

해 추가 보조금을 지원하기로 하자 자체적으로 가격 할인에 돌입한 것이다.

기아 프리미엄 전기차 EV9은 올해 480만원을 인하했다. 배터리 용량을 줄인 ‘스탠더드’ 트림도 새롭게 추가해 6000만원대 초반으로 몸값을 낮췄다. EV9과 같은 급인 현대차 아이오닉 9은 시작 가격을 6715만원(7인승 기준)으로 책정했다. 보조금을 더할 경우 6000만원 초반대에 구매할 수 있어 ‘가성비’ 모델로 급부상하고 있다.

수입차 브랜드인 볼보자동차코리아는 전기 SUV EX30의 가격을 스웨덴, 독일, 영국 등 글로벌 시장 대비 2000만원 정도 저렴하게 출시했으며 폴스타는 재구매 고객을 대상으로 최대 9%의 캐시백의 혜택을 제공하는 등 수입차 브랜드도 가격 인하 대열에 동참하고 있다.

이같은 가격 인하 정책은 국내 시장에 진출한 BYD의 메기 효과라는 분석도 나오고 있다. BYD는 아토3를 국내에 출시하면서 기본형 3150만원, 고급형(아토3 플러스) 3330만원으로 책정해 정부 지원금을 받으면 2000만원대에 구매할 수 있도록 했다. 실제 완성차 업체들이 전기차 가격 인하 움직임을 보이기 시작한 시점도 BYD 아토3 출시 이후부터다.

업계 관계자는 “BYD 국내 진출로 인해 자동차 시장이 가격 인하 정책이 본격화된 분위기”라며 “긍정적인 부분도 있지만 가성비를 앞세운 중국 전기차들이 국내 시장에 잇따라 진출할 경우 출혈 경쟁으로 이어질 수 있다”고 말했다.

/양성운 기자