KAMA
이 슈 리 포 트
Vol. 26-04

2026년 상반기 국내 자동차 신규등록현황 분석

한국자동차모빌리티산업협회
통상산업조사실
권은경 수석위원
ekkwon@kama.or.kr

= 목 차 =

01 2026년 상반기 내수시장 현황

02 차종별 현황

03 파워트레인별 현황

04 구매주체별 현황

05 수입자동차 현황

06 전기차 시장 심층분석

07 시사점 및 제언

- 2026년 상반기 자동차 내수시장은 부품사 화재로 인한 공급 차질, 고유가, 고환율 등 어려운 여건에도 불구, 전동화 전환 가속화에 따른 전기차 판매급증으로 전년대비 1.3% 증가한 85만대
- 전기차는 전년비 113.6%로 급증 및 신차비중 23.3%로 확대

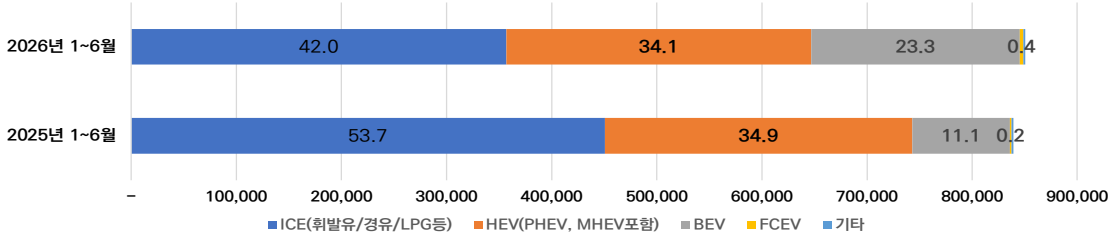
01 2026년 상반기 내수시장 현황

■ 2026년 상반기 국내 자동차 내수판매는 중동전쟁으로 인한 고유가 지속 및 정부의 정책적 지원으로 전기차 수요가 확대, 전년대비 1.3% 소폭 증가

- ‘26년 상반기 내수시장은 부품사 화재로 인한 공급차질, 중동전쟁으로 인한 고유가 등 어려운 여건에도 불구 정부의 전기차 보조금 조기 집행 및 추경 조기반영, 개소세 감면혜택 일몰 전 출고확대 등으로 전년대비 1.3% 증가한 85만대 판매
- 특히 중동전쟁으로 고유가가 지속되며 연료비 부담을 완화하기 위한 전기차 수요가 전년대비 113.6%로 급증한 19.9만대 판매, 신차 시장에서의 비중도 전년도 11.1%에서 23.3%로 확대

  ※ HEV/BEV/FCEV를 포함한 친환경차 판매 비중이 57.8%로 확대
- 반면 휘발유, 경유, LPG 등 순수내연기관차는 전년대비 20.7% 감소, 비중이 42%로 축소되며 전동화 전환이 가속화

그림1 파워트레인별 판매비중



02 차종별 신규등록현황

■ **승용차는 고유가·고금리 여파 속 경제성 중심의 경·소형 및 전동화 중형급 중심으로 소폭 성장, 승합차는 생산 지연·보조금 강화로 감소(-14.0%), 화물차는 신규 전동화 모델 출시로 반등(+5.9%)**

● 승용차는 고유가로 인한 경·소형, 전기차 모델이 포진한 중형급 판매가 증가했으나 대형 차급은 큰 폭으로 감소, 1.1% 증가

- 경·소형급은 고유가, 고금리, 차량가격 상승 등으로 경제성을 중시하는 소비 경향이 확대되며 전년대비 9.9% 증가
- 중형급은 주요 BEV 모델과 하이브리드(SUV-HEV) 라인업의 중형 집중 출시에 힘입어 전년대비 11% 판매량이 증가, 판매비중 은 5.0%p 상승한 65%를 기록
- 반면 대형급은 고유가 부담과 하반기 신차 대기수요 등으로 전년대비 24.9% 감소하며 비중도 18%로 축소

● 승합차는 국내제조사의 생산라인 조정에 따른 출고 지연, 전기차 보조금 제도 강화에 따른 수입 전기차 감소, 고금리 및 차령 연장에 따른 대폐차 유예가 복합적으로 작용하며 전년대비 14% 감소

● 화물차는 공급업체의 생산조정과 건설경기의 장기 침체 등으로 중대형 차급의 감소에도 불구 신규 전동화 모델 출시로 전년대비 5.9% 증가

표 1 2026년 상반기 차종별 신규등록

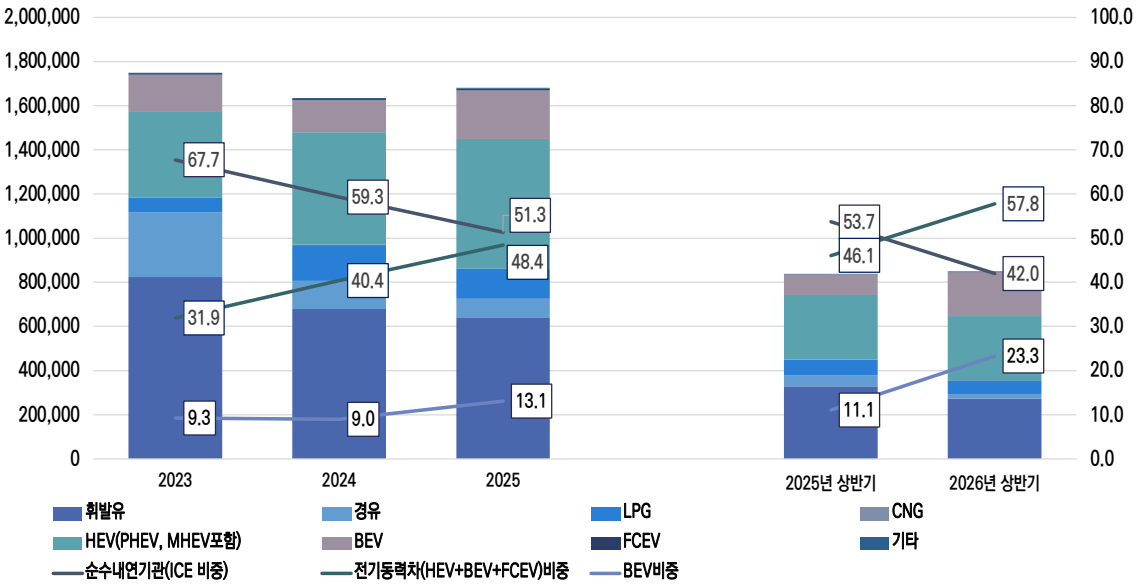
구분	2025년				2026년		증감률(%)
	연간	%	상반기	%	상반기	%	
자동차 계	**1,681,611**	**100.0**	**839,368**	**100.0**	**850,636**	**100.0**	**+1.3**
승용차	**1,490,208**	**88.6**	**744,156**	**88.7**	**752,404**	**88.5**	**1.1**
경소형	83,433	5.0	41,765	5.0	45,917	5.4	9.9
중형	1,015,780	60.4	497,741	59.3	552734	65.0	11.0
대형	390,995	23.3	204,650	24.4	153,753	18.1	-24.9
승합차	24,476	1.5	12,460	1.5	10,710	1.1	-14.0
화물차	161,659	9.6	80,184	9.6	84,920	13.9	5.9
특수차	5,268	0.3	2,568	0.3	2,602	0.8	1.3

03 파워트레인별 신규등록현황

■ **상반기 전기차 판매가 113.6% 급증, HEV는 전년 수준 유지, 전기동력차 비중은 57.8%로 내수시장의 주력 파워트레인이 내연기관에서 전기동력차 중심으로 전환**

- 전기차(BEV)는 중동전쟁으로 인한 고유가 기조, 테슬라와 BYD 등 수입차의 판매확대와 국내 제조사의 신모델 확대 등으로 전년대비 113.6% 증가한 19.9만대 (점유율 23.3%, 12.2%p↑)
  - 전기 승용차는 가격접근성을 높인 보급형 라인업이 확대되며 115% 증가, 상용차는 '25년 하반기 출시된 PV5가 본격적으로 판매되며 전기화물차 및 특수차 각각 114.5%, 9000% 증가
- 풀하이브리드(마일드HEV제외)는 부품기업 화재로 인한 생산 차질로 5월까지 누적판매가 1.7% 감소했으나 6월 생산회복으로 상반기 판매는 전년대비 0.4% 감소세로 감소폭이 완화
  - 기존 디젤 중심이던 다목적 상용 라인업에 하이브리드가 탑재되며 하이브리드 전체 시장의 감소 폭을 방어
- PHEV는 규제대응을 위한 전기차 집중 전략으로 전년대비 19.7% 감소
- 수소전기차는 2세대 Nexo의 판매증가로 전년대비 146.5% 증가
- 반면, 내연기관차는 전동화 라인업이 전차종으로 확대되며 21% 감소, 판매비중도 전년도 42%로 축소
  - 휘발유는 전년대비 16.9%, LPG는 10.5%, CNG 23.5% 감소
  - 특히 경유차는 국내기업의 생산조정에 따른 중대형 상용차의 출고감소 및 승용차의 디젤트림 축소, 고유가로 인한 유류비 부담 증가 및 환경규제 대응에 따른 차량가격 인상 등으로 59.5% 감소

그림 2 2026년 상반기 파워트레인별 신규등록현황



구분	2023	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	비중 (%)	증감률 (%)
휘발유	824,570	679,381	641,653	328,710	273,007	32.1	-16.9
경유	292,030	127,638	84,098	50,823	20,603	2.4	-59.5
LPG	67,453	161,718	136,674	70,588	63,167	7.4	-10.5
CNG	1,204	1,007	771	395	302	0.0	-23.5
전기동력차	**558,112**	**660,724**	**814,158**	**386,786**	**491,498**	**57.8**	**27.1**
하이브리드*	**390,898**	**510,203**	**587,079**	**292,565**	**289,814**	**34.1**	**-0.9**
FHEV	**298,055**	**385,097**	**436,597**	**220,546**	**219,745**	**25.8**	**-0.4**
PHEV	**10,883**	**9,242**	**13,643**	**7,287**	**5,852**	**0.7**	**-19.7**
MHEV	**81,960**	**115,864**	**136,839**	**64,732**	**64,217**	**7.5**	**-0.8**
전기(BEV)	**162,507**	**146,734**	**220,177**	**92,933**	**198,509**	**23.3**	**113.6**
수소전기	**4,707**	**3,787**	**6,902**	**1,288**	**3,175**	**0.4**	**146.5**
기타	6,360	5,052	4,257	2,066	2,059	0.2	-0.3
자동차 계	**1,749,729**	**1,635,520**	**1,681,611**	**839,368**	**850,636**	**100.0**	**1.3**

04 구매주체별 승용차 신규등록

■ **개인 구매는 3.3% 감소한 반면, 법인·사업자구매는 10.5% 증가, 전체 시장의 하방을 받치는 버팀목 역할 담당**

● 개인구매 비중은 68%에서 65.1%로 하락 (-2.9%p)한 반면, 법인사업자 비중은 32%에서 34.9%로 상승

- 20대의 신차구매 감소는 차량가격과 유지비 부담으로 공유서비스 이용이 확산되며 젊은 층의 소비형태가 소유보다 이용으로 전환된 것으로 분석
- 30~50대 주력 구매층의 경우 가계부채 상환부담 및 경기불확실성 등으로 인해 보수적인 소비전환으로 일률적으로 감소세를 보임
- 반면 70대 이상 신차구매는 고령화에 따른 인구의 증가뿐 아니라 경제활동 기간 연장에 따른 취업자 증가와 이에 따른 이동수요 확대 등으로 대체 수요가 증가하며 전년대비 6.7% 상승

● 고금리 및 경기 둔화 여파로 개인 소비심리가 위축된 가운데, 전동화 신차 라인업이 법인 렌트/리스 및 B2B 채널로 빠르게 보급되며 전년대비 법인사업자 판매가 10.5% 상승, 판매비중은 34.9%로 확대

※ 법인·사업자 구매중 대여사업용(천대) : ('25.상) 144 → ('26.상) 167 (16% ↑)

표 2 구매 주체별·연령대별 승용차 구매현황

(단위: 천대, %)

구분	2025년				2026년		증감률
	연간	%	상반기	%	상반기	%	
승용차 계	1,490	100.0	744	100	752	100	1.1
개인	1,002	**67.2**	506	**68.0**	490	**65.1**	**-3.3**
20대이하	66	4.4	33	4.4	27	3.7	-15.7
30대	201	13.5	101	13.5	98	13.0	-2.3
40대	252	16.9	129	17.3	125	16.6	-2.9
50대	269	18.0	136	18.3	131	17.4	-3.9
60대	173	11.6	87	11.7	86	11.4	-1.8
70대이상	41	2.7	21	2.8	22	2.9	6.7
법인·사업자	**488**	**32.8**	**238**	**32.0**	**263**	**34.9**	**10.5**

자료 : KAMA등록통계

05 수입자동차 신규등록

■ **2026년 상반기 수입차 전체 신규등록은 192,703대로 전년동기(148,231대) 대비 30.0% 급증**

● 승용차는 전기승용차 중심으로 전년동기비 31.7% 급증하며 전체 성장을 견인한 반면, 상용차는 고금리·건설경기 침체와 전기차 보조금 체계 강화 등으로 29.9%로 급감하며 양극화 현상이 뚜렷

- 승용차는 테슬라의 폭발적인 출고 물량확대 및 BYD 등 신규 BEV 모델의 신차효과가 맞물리며 전기차가 전년대비 158.3%로 가파르게 성장하며 전체 수입 승용차의 양적 성장을 주도
- 승합차는 정부 보조금체계 개편(배터리 밀도 및 A/S 인프라 조건 강화 등)으로 수입차의 보조금이 대폭 축소되며 31.6% 감소
- 화물차는 경기둔화에 따른 물동량 감소, 건설경기 부진으로 중대형차 수요 정체, 소형 전기화물차 보조금 축소로 전년대비 35.3% 감소
- 특수차는 공공기관 및 특수 용도(소방·구급·인프라) 기반의 필수 교체 수요로 타 상용 차종 대비 하락 폭은 상대적으로 제한적

표 3 수입차 차종별 신규등록현황

(단위: 대, %)

구분	2025년				2026년		증감률(%)
	연간	%	상반기	%	상반기	%	
승용차	317,919	97.5	144,231	97.3	189,900	98.5	31.7
상용차	8,226	2.5	4,000	2.7	2,803	1.5	-29.9
- 승합차	1,033	0.3	434	0.3	297	0.2	-31.6
- 화물차	5,653	1.7	2,795	1.9	1,807	0.9	-35.3
- 특수차	1,540	0.5	771	0.5	699	0.4	-9.3
수입차 계	**326,145**	**100.0**	**148,231**	**100.0**	**192,703**	**100.0**	**30.0**
신차비중(%)	**19.4%**		**17.7%**		**22.7%**		

자료 : KAMA등록통계

■ 제조국별로는 중국산 비중이 40%를 돌파하며 독일을 제치고 수입차 제조국 1위로 등극

- 중국 상하이 기가팩토리산 테슬라(Model Y/3) 물량의 폭발적 공급과 BYD(씨라이언 7, 돌핀), 폴스타 4 등 중국 생산 프리미엄/보급형 EV의 본격적인 한국 진출이 맞물려 수입차 시장 점유율 1위 차지
- 독일은 순수 내연기관차 감소 및 독일산 PHEV의 출고 축소 등으로 인해 세단 및 SUV 라인업 호조에도 불구하고 전년 대비 3.0% 감소
- 미국은 관세협상 이후 FSD 소프트웨어 적용에 대한 기대감이 반영되며 프리미엄 EV(모델S/X) 물량이 소진되며 소폭 성장
- 일본은 렉서스 및 토요타의 하이브리드(HEV) 고수요 지속과 엔저 기조에 따른 가격 경쟁력 확보에 힘입어 전년 대비 7.7% 증가
- 독일 및 미국브랜드의 생산거점 다변화 전략에 따라 멕시코산 모델의 한국 출하 물량이 증가하며 전년대비 106.4% 급증

표 4 수입차 제조국별 신규등록현황

(단위: 대, %)

구분	2025년				2026년		증감률(%)
	연간	%	상반기	%	상반기	%	
수입차 계	**326,145**	**100.0**	**148,231**	**100.0**	**192,703**	**100.0**	**30.0**
중국	**93,930**	**28.8**	**34,878**	**23.5**	**79,444**	**41.2**	**127.8**
독일	**121,802**	**37.3**	**59,731**	**40.3**	**57,954**	**30.1**	**-3.0**
미국	**46,513**	**14.3**	**23,001**	**15.5**	**23,979**	**12.4**	**4.3**
일본	**23,463**	**7.2**	**11,588**	**7.8**	**12,480**	**6.5**	**7.7**
영국	8,922	2.7	4,031	2.7	4,398	2.3	9.1
스웨덴	8,903	2.7	3,819	2.6	3,942	2.0	3.2
슬로바키아	6,343	1.9	3,527	2.4	2,579	1.3	-26.9
멕시코	**2,451**	**0.8**	**1,039**	**0.7**	**2,145**	**1.1**	**106.4**
기타	13,818	4.2	6,617	4.5	5,782	3.0	-12.6

자료 : KAMA등록통계

■ **주요 브랜드 국별로는 테슬라와 BYD의 선전으로 미국계 브랜드와 중국계 브랜드의 점유율이 30.2%, 11.4%로 증가**

- 독일·유럽계 브랜드는 내연기관차 판매감소 및 PHEV 보조금 제외 효과로 전년대비 판매가 1.2% 감소하며 시장점유율이 61.5%에서 46.7%로 축소되어 과반 점유율 상실
- 미국계 브랜드는 테슬라의 중국산 물량 출고확대와 함께 FSD 기능 적용에 대한 기대감이 반영되며 미국산 모델의 판매도 증가, 전년 동기대비 144.3%가 증가하여 판매 비중도 전년도 16.1%에서 30.2%로 14.1%p 확대
- 중국계 브랜드는 전기 승합과 화물차 판매감소에도 불구하고 BYD의 신형 라인업 확대와 볼보 및 폴스터 등의 중국산 모델의 판매 호조로 전년대비 101.7%로 급증, 점유율 11.4%로 일본을 제치고 3위를 차지
- 일본계 브랜드는 하이브리드 중심의 수요가 유지되었으나, 전체 시장 팽창에 비해 증가폭이 미미하여 점유율이 소폭 하락

표 5 수입차 브랜드국별 신규등록현황

(단위: 대, %)

구분	2025년				2026년		증감률 (%)
	연간	%	상반기	%	상반기	%	
수입차 계	**326,145**	**100.0**	**148,231**	**100.0**	**192,703**	**100.0**	**30.0**
유럽계	187,354	57.4	91,119	61.5	90,070	46.7	-1.2
독일	169,367	51.9	83,083	56.0	81,720	42.4	-1.6
영국	13,833	4.2	6,171	4.2	6,661	3.5	7.9
프랑스	1,173	0.4	429	0.3	324	0.2	-24.5
유럽기타	2,981	0.9	1,436	1.0	1,365	0.7	-4.9
미국계	68,053	20.9	23,792	16.1	58,128	30.2	144.3
중국계	26,650	8.2	10,844	7.3	21,872	11.4	101.7
일본계	26,786	8.2	13,388	9.0	13,466	7.0	0.6
기타	17,302	5.3	9,088	6.1	9,167	4.8	0.9

자료 : KAMA등록통계

06 전기차 시장 심층분석

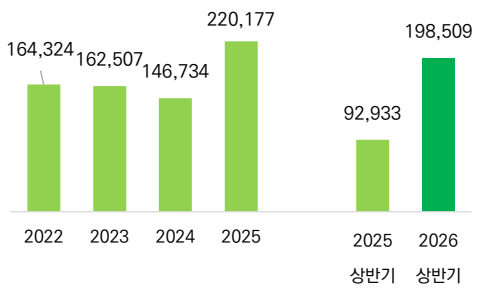
■ **2026년 상반기 국내 전기차 시장은 전년 대비 113.6% 급증하며 19.9만대 판매 기록**

- 테슬라 '모델 Y'가 4만대 이상 판매되며 국내 전기차 시장을 견인했고, 제조사별 다양한 신모델 출시 이어지며 시장 확대에 기여
- **전기차 침투율(구매비중)은 23.3%** 기록하며 전년대비 12.2%p 급등, 신차 판매의 4대중 1대가 전기차로 판매
- 특히 중국산 전기차는 테슬라 '모델 Y' 판매 돌풍과 BYD, 폴스타 등 신규 브랜드 인기로 178.7% 급증, 독일계 브랜드는 BMW, 포르쉐, 메르세데스벤츠는 증가한 반면, 폭스바겐은 감소

표 6 26년 상반기 전기차 신규등록 대수

(단위 : 대)

년도	등록대수	증감율
2022	164,324	63.7%
2023	162,507	-1.1%
2024	146,734	-9.7%
2025	220,177	50.1%
2025.1H	92,933	42.0%
2026.1H	198,509	113.6%



자료 : KAMA등록통계

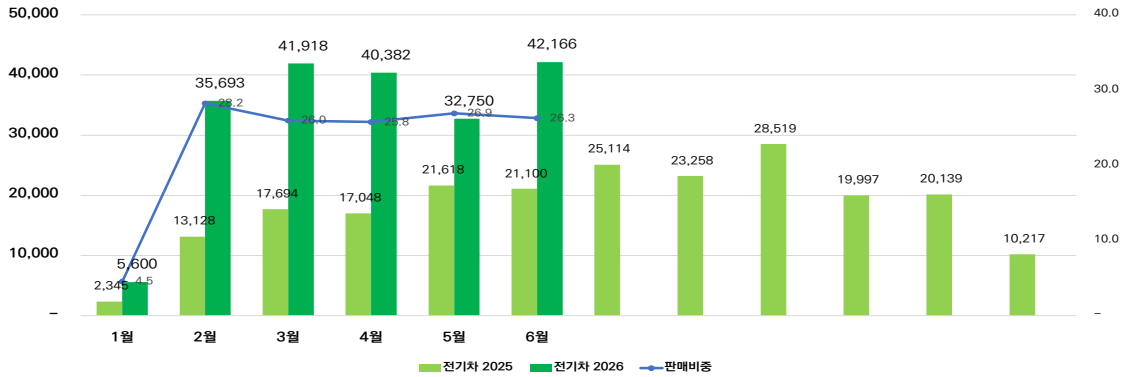
- 정부의 전기차 보조금 조기 집행 및 정책적 지원*, 중동전쟁으로 고유가로 인한 유지비 상승과 대중형 전기차 라인업의 확대 등으로 급증

* 보조금 지원 기본가격(승용 5.3천만원) 유지하여 완성차업계의 가격인하 및 보급형 모델 출시를 유도했으며, 전환지원금을 신설해 대차수요를 적극 흡수하고 상반기 지자체 보조금 조기 소진에 대응해 추경편성으로 전기차 시장을 견인

● 월간 판매는 보조금 확정이 조기에 이뤄지며 전년동월대비 높은 성장세를 기록, 1월을 제외하고 월별 신차 비중 모두 25% 이상을 점유

그림 3 | 월별 전기차 신규등록 대수 및 월별 증감률

(단위 : 대, %)



년도	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2025	2,345	13,128	17,694	17,048	21,618	21,100	25,114	23,258	28,519	19,997	20,139	10,217
2026	5,600	35,693	41,918	40,382	32,750	42,166						
증감률	138.8%	171.9%	136.9%	136.9%	51.5%	99.8%						
비중	4.5%	28.2%	26.0%	25.8%	26.9%	26.3%						

자료 : KAMA등록통계

■ 국산 전기차 92% 증가, 수입 전기차는 151.9% 증가

● 국산 전기차는 92% 증가한 11.4만대가 판매되었고, 수입 전기차는 중국산 테슬라 모델 Y와 모델 3의 판매호조와 BYD의 영향으로 151.9% 급증한 8.4만대 판매 기록

표 7 | 국산/수입 전기차 신규등록 대수

구분	2022	2023	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	증감률
국산	123,283	115,116	93,859	125,978	59,396	114,046	92.0%
수입	41,041	47,391	52,875	94,199	33,537	84,463	151.9%
총합계	164,324	162,507	146,734	220,177	92,933	198,509	113.6%
국산비중	75.0%	70.8%	64.0%	57.2%	63.9%	57.5%	

● 중국산 전기차는 중국내 경쟁심화로 인한 수출 증가와 출고가를 낮춰 가격경쟁력을 확보한 모델 출시 확대로 전년대비 178.7% 증가, 판매 비중이 전년도 26.8%에서 35%로 확대

- 독일산 전기차는 BMW, 포르쉐 등의 판매가 증가하여 전년대비 21.4% 증가했으며, 미국산 전기차는 테슬라의 FSD기능 도입에 대한 기대감으로 전년대비 535.5% 증가하며 점유율 확대

  * 벤츠는 헝가리 케치케메트공장에 대한 전기차 생산역량을 강화하며 헝가리산 전기차 수입이 급증했으며, 르노코리아의 세닉 판매로 프랑스산 전기차 확대

표 8 제조국별 전기차 신규등록 대수

(단위 : 대)

No	제조국	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	증감률	점유율
1	**대한민국**	**93,859**	**125,978**	**59,396**	**114,046**	**92.0%**	**57.5%**
2	**중국**	**35,179**	**74,728**	**24,940**	**69,513**	**178.7%**	**35.0%**
3	독일	13,488	16,286	7,669	9,314	21.4%	4.7%
4	미국	2,096	1,703	674	4,283	535.5%	2.2%
5	헝가리	1,054	516	50	736	1,372.0%	0.4%
6	프랑스	208	430	10	570	5,600.0%	0.3%
7	오스트리아	41	191	61	31	-49.2%	0.0%
8	이탈리아	2	99	25	10	-60.0%	0.0%
	기타	807	246	108	6	-94.4%	0.0%
	합계	146,734	220,177	92,933	198,509	113.6%	100.0%

자료 : KAMA등록통계

■ 제조사별로는 기아, 테슬라, 현대가 전년에 이어 상위 그룹 유지

- 기아는 EV3, EV4, EV5 등 보급형 모델의 출시 확대 및 첫 전용 PBV인 신형 PV5의 본격적인 판매가 맞물리며 상반기 전년대비 152.4%가 증가한 7만대를가 판매하여 1위를 차지
- 테슬라는 Model Y의 판매호조로 전년대비 192.5%가 증가한 5.6만대가 판매, 판매비중 28.3% 차지
- 현대는 아이오닉 5와 9의 판매증가로 전년대비 42.5% 증가
- 지난해 국내시장에 첫 진출한 BYD는 가격경쟁력을 앞세운 신모델 투입확대 및 공격적인 프로모션으로 전년대비 772% 증가한 11,667대를 판매해 4위에 랭크되었으며 판매비중 5.9% 점유
- 폭스바겐그룹을 제외한 대부분의 브랜드들이 두 자릿수의 성장률을 기록했으나, 선도업체에 대한 쏠림현상으로 브랜드별 점유율은 하락

표 9 제조사별 전기차 신규등록 대수

(단위 : 대)

No	제조국	2024	2025	2025.1~6	2026.1~6	증감률	점유율
1	기아	41,736	60,609	27,873	70,362	152.4%	35.4%
2	테슬라	29,750	59,893	19,193	56,136	192.5%	28.3%
3	현대	44,986	55,461	27,341	38,354	42.5%	19.6%
4	BYD	-	6,157	1,337	11,667	772.7%	5.9%
5	BMW	6,405	7,729	3,493	4,929	41.1%	2.5%
6	KG모빌리티	6,188	8,914	3,684	4,392	19.2%	2.2%
7	VW/Audi	6,076	6,674	3,447	3,215	-6.7%	1.6%
8	폴스타	800	2,957	1,386	2,412	74.0%	1.2%
9	Volvo	325	1426	939	1,944	107.0%	1.0%
10	포르쉐	1,175	3,625	1,528	1,846	20.8%	0.9%
	총계	146,734	220,177	92,933	198,509	113.6%	100.0%

자료 : KAMA등록통계

표 10 전기차 모델별 판매순위

(단위 : 대)

No	모델명	2025	2025.1~6	2026.1~6	증감률	점유율
1	Model Y	50,397	15,413	43,364	181.3%	21.8%
2	EV3	21,254	12,300	18,006	46.4%	9.1%
3	EV5	2,130	-	15,409	-	7.8%
4	PV5	3,780	-	14,756	-	7.4%
5	아이오닉 5	14,275	6,756	11,306	67.3%	5.7%
6	Model 3	8,828	3,632	8,864	144.1%	4.5%
7	EV4	8,056	3,047	7,606	149.6%	3.8%
8	아이오닉 9	8,208	3,469	6,999	101.8%	3.5%
9	레이 EV	9,277	4,412	5,566	26.2%	2.8%
10	EV6	9,360	4,708	5,184	10.1%	2.6%
	전기차 총계	220,177	92,933	198,509	113.6%	100.0%

자료 : KAMA등록통계

■ **차종별 전기차 판매는 승용차 114.9%, 화물차 114.5%, 특수차는 90배 증가한 반면, 승합차는 0.4%로 전년수준 유지**

표 11 차종별 전기차 신규등록 대수

(단위 : 대)

차종	2023	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	증감율	신차비중
승용	115,756	122,560	189,701	80,062	172,053	114.9%	22.9%
승합	2,815	3,594	3,216	1,162	1,167	0.4%	10.9%
화물	43,890	20,535	27,237	11,707	25,107	114.5%	29.6%
특수	46	45	23	2	182	9,000%	7.0%
합계	162,507	146,734	220,177	92,933	198,509	113.6%	23.3%

자료 : KAMA등록통계

- **(승용차)** 국내제조사의 다양한 보급형 라인업 확대와 테슬라, BYD 등 수입브랜드의 가성비 모델 출시 등으로 **전년대비 114.9%** 증가하며 전체 자동차 시장을 견인 (※ 전기차 침투율 : 10.8% → 22.9%)
- 정부 보조금 산정 체계가 배터리 에너지 밀도, A/S 네트워크, 충전 인프라 등 기술·인프라 요건을 강화하는 방향으로 재편되며 일부 수입 전기 승합차 및 화물차의 가격경쟁력이 약화되며 **전기승합차 성장률은 전년대비 0.4%로** 정체
- 반면 **전기화물차**는 기아의 첫 전용 PBV인 PV5카고가 시장을 주도하며 전기화물차 전체 성장을 견인하여 **전년대비 114.5%** 증가

표 12 국산/수입 전기차 신규등록 대수

(단위 : 대)

차종		2023	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	증감율	비중
승용	소계	115,756	122,560	189,701	80,062	172,053	114.9%	100.0%
	국산	72,646	73,064	98,561	47,818	88,211	84.5%	51.3%
	수입	43,110	49,496	91,140	32,244	83,842	160.0%	48.7%
승합	소계	2,815	3,594	3,216	1,162	1,167	0.4%	100.0%
	국산	1,293	2,291	2,158	799	922	15.4%	79.0%
	수입	1,522	1,303	1,058	363	245	-32.5%	21.0%
화물	소계	43,890	20,535	27,237	11,707	25,107	114.5%	100.0%
	국산	41,145	18,468	25,238	10,777	24,731	129.5%	98.5%
	수입	2,745	2,067	1,999	930	376	-59.6%	1.5%
특수	소계	46	45	23	2	182	9,000%	100.0%
	국산	32	36	21	2	182	9,000%	100.0%
	수입	14	9	2				
합계	**소계**	**162,507**	**146,734**	**220,177**	**92,933**	**198,509**	**113.6%**	**100.0%**
	국산	**115,116**	**93,859**	**125,978**	**59,396**	**114,046**	**92.0%**	**57.5%**
	수입	**47,391**	**52,875**	**94,199**	**33,537**	**84,463**	**151.9%**	**42.5%**

자료 : KAMA등록통계

■ 전기차 구매자별 판매는 개인구매가 118.6%, 법인구매는 100.9% 증가했으며, 성별로는 여성이 131.1%로 증가율이 높게 나타남

표 13 개인/법인 전기차 신규등록

(단위 : 대)

국산/수입	2023	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	증감율
개인	112,493	104,117	157,528	66,746	145,905	118.6%
남성	88,544	79,253	115,851	49,247	105,466	114.2%
여성	23,949	24,864	41,677	17,499	40,439	131.1%
법인	50,014	42,617	62,649	26,187	52,604	100.9%
전체	162,507	146,734	220,177	92,933	198,509	113.6%
전기차 침투율	9.3%	9.0%	13.1%	11.1%	23.3%	

자료 : KAMA등록통계

■ 용도별 전기 렌트카 108.9% 급증, 전기 택시 60.4% 증가

- 개인구매 대비 출고기간 단축 및 중고 전기차에 대한 감가상각 부담 경감과 장기계약을 통한 월 납입금 분산효과 등으로 리스 및 렌트에 대한 소비자 선호가 높아지며 전년대비 108.9% 증가한 2.8만대 판매
- 전기 택시는 호루무즈해협 봉쇄로 LPG 공급차질에 따른 유류비 부담 증가와 택시전용 보조금(약 250만원)을 추가혜택으로 전년대비 60.4% 증가한 5,375대가 판매
- 정부 및 공공기관의 관용차는 순찰차와 작업용 화물차 및 특수차가 증가하며 전년대비 49.2% 증가

표 14 용도별 전기차 신규등록

(단위 : 대)

용도	2023	2024	2025	2025 상반기	2026 상반기	증감율
렌트/대여	12,360	16,308	30,434	13,442	28,077	108.9%
택시	12,553	5,883	7,160	3,350	5,375	60.4%
관용	2,182	1,426	1,354	880	1,313	49.2%

자료 : KAMA등록통계

■ 도(道) 지역 중심의 전기차 침투율 확대 및 비수도권 폭발적 성장세

- 지역별 전기차 침투율은 화물·상용 EV 보급과 지자체 보조금 규모가 핵심 변수로 작용하였으며, 경상북도(30.6%)와 충청북도(30.5%)는 신차 구매자 10명 중 3명 이상이 전기차를 선택하며 침투율 전국 1·2위를 차지
- 광역시 단위에서는 세종시가 폭발적인 성장세를 기록하며, 2025년 상반기 대비 354.7% 급증한 1,605대를 보급, 침투율 26.3% 기록
- 강원도는 지방 도 지역 중 가장 높은 성장률(+189.5%)을 기록하며 비중이 24.3%까지 급증
- 제주도는 렌터카 등 B2B Fleet 수요의 조기 집행과 원활한 충전 인프라를 바탕으로 전년 동기대비 156.7% 급증하며 침투율 27.2%기록
- 경기도는 48,058대(YoY +135.2%)를 신규 등록하며 전체 보급 물량의 24.2%를 소화하여 국내전기차 시장을 주도

표 15 지역별 전기차 신규등록 대수 및 전기차 침투율

(단위 : 대)

구분	2025		2025 상반기		2026 상반기		
		비중		비중		비중	증감율
서울시	20,977	12.3	7,806	9.1	18,257	22.0	133.9
부산시	18,973	14.9	6,238	9.7	16,233	26.3	160.2
대구시	8,144	12.3	3,308	10.6	7,105	19.1	114.8
인천시	24,798	14.9	12,535	15.2	18,472	21.0	47.4
광주시	3,698	10.3	1,853	10.1	3,715	21.0	100.5
대전시	4,964	11.0	2,289	9.7	3,047	16.8	33.1
울산시	3,527	8.9	1,339	6.5	3,740	21.5	179.3
세종시	**1,324**	**10.8**	**353**	**6.6**	**1,605**	**26.3**	**354.7**
경기도	**50,908**	**13.4**	**20,437**	**10.8**	**48,058**	**24.2**	**135.2**
충청북도	**7,992**	**15.6**	**4,462**	**16.9**	**8,345**	**30.5**	**87.0**
충청남도	8,858	12.6	4,267	12.1	8,258	23.8	93.5
전라남도	9,984	9.3	4,937	9.2	8,727	15.7	76.8
경상북도	**11,292**	**16.5**	**5,004**	**14.5**	**10,916**	**30.6**	**118.1**
경상남도	20,335	14.0	8,271	11.5	17,461	24.3	111.1
제주도	**13,507**	**13.4**	**5,397**	**11.1**	**13,852**	**27.2**	**156.7**
강원도	**5,109**	**11.0**	**1,966**	**8.5**	**5,692**	**24.3**	**189.5**
전북도	5,787	11.9	2,471	10.1	5,026	21.5	103.4
전체	**220,177**	**13.1**	**92,933**	**11.1**	**198,509**	**23.3**	**113.6**

자료 : KAMA등록통계

07 시사점 및 제언

■ **청년·중장년층의 신차 구매력이 위축되고 '소유에서 이용(렌트·리스·공유)'으로 소비 패러다임이 전환되고, 인구 구조 변화에 따라 고령층이 주요 구매 주체로 부상**

- 개인구매자 위주의 수요 촉진 정책뿐 아니라 B2B/플릿(Fleet) 시장 활성화를 위한 제도 개선 및 장기 렌트/리스 관련 소비자 보호·지원책 필요
- 고령 운전자의 안전 운행을 돕는 첨단운전자보조시스템(ADAS) 탑재 차량에 대한 지원제도 신설 등 구매 주체 변화에 맞춘 맞춤형 내수 진작책이 요구

■ **내연기관차 급감은 일시적 공급 차질 영향**

- 상반기 내연기관차 급감(-21.0%) 및 경유차 급감(-59.5%)은 전동화 전환 외에도 국내 중대형 상용차 제조사의 조업 중단 등 생산 조정에 따른 출고 지연이 크게 영향
  - 하반기 조업 정상화로 이연 수요가 출하되면 내연기관 상용차 비중이 일부 반등할 것으로 전망

■ **상반기 전기차의 급증은 자생적인 구조전환이라기 보다는 정부의 정책적 지원 효과와 중동 전쟁으로 인한 고유가에 기인**

- 2026년 신설된 '전기차 전환지원금(내연차 폐차·매각 후 구매 시 최대 100만 원 추가 지원)'과 보조금 동결 정책으로 보조금 소진 전 차량 대기수요의 상반기 쏠림 현상이 강하게 나타남
  - 지자체 보조금이 상반기에 대거 소진됨에 따라, 하반기에는 보조금 절벽에 따른 수요 둔화가 재발할 가능성이 있음

- 현 추세는 2035년 국가온실가스감축목표(NDC)가 요구하는 무공해차 전환속도에 크게 미치지 못하고 있어, 전기차 보급 지원책 유지/강화 필요

■ **중국산 전기차의 급격한 유입은 가격 하락을 통한 보급 확대와 소비자 선택권 확대라는 긍정적 측면이 있으나 국내 제조 기반의 위축과 공급망 관련 경쟁 압력을 심화시키고 있음**

- 주요 경쟁국들은 이미 자국 산업 보호를 위해 강력한 정책을 시행하고 있으므로 국산 전기차의 가격 경쟁력을 확보하고 제조 생태계를 보호하기 위한 지원책 도입 필요

- 구매 보조금 위주의 수요 촉진 정책 뿐아니라 '국내생산촉진세제'와 같은 국내 생산기반과 산업경쟁력을 강화할 수 있는 지원정책과 충전 인프라 고도화로 정책의 중심축이 확대되어야 함

  - 일시적 반등을 넘어 지속 가능한 전동화 생태계를 구축하기 위해 '국내 제조 경쟁력 제고' 및 '실효성 있는 충전 인프라 고도화'로 정책 범위의 확장과 보완 필요

- 전동화로의 이행 과정에서 완충지대로서 HEV에 대한 유인책 유지 필요

  - 완전 전동화로 가는 과도기에 HEV지원책이 종료될 경우, 체질개선을 추진 중이던 국내 중견기업의 경영난과 하위 협력사의 금융 부담이 가중되어 EV 전환동력까지 상실이 우려

  - HEV는 EV 시장 본격화 시기까지 모터·인버터 등 동력계 핵심부품을 공유하므로 HEV물량의 안정적 유지는 부품기업의 미래차기술을 고도화하고 경영을 안정화시킬 수 있는 마중물 역할을 담당

  - 현행 HEV 세제 감면 제도의 일몰을 우선 연장해 시장 충격을 완화하되, 향후 기술 고도화 수준과 환경성을 연계한 '정교한 차등 지원 방안'을 정부와 함께 모색하여 정부의 탄소중립 목표와 산업계의 연착륙 요구를 동시에 충족시켜야 할 것