

## 工信部将修改《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》

《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》已经2020年4月23日工业和信息化部第15次部务会议审议通过，并经财政部、商务部、海关总署、国家市场监督管理总局审议同意，现予公布，自2021年1月1日起施行。

工业和信息化部部长 苗圩  
财政部部长 刘昆  
商务部部长 钟山  
海关总署署长 倪岳峰  
国家市场监督管理总局局长 肖亚庆  
2020年6月15日

### 关于修改《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》的决定

为了适应我国节能与新能源汽车产业发展的需要，工业和信息化部等有关部门决定对《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》作如下修改：

一、将第四条第三款修改为：“本办法所称传统能源乘用车，是指除新能源乘用车以外的，能够燃用汽油、柴油、气体燃料或者醇醚燃料等的乘用车（含非插电式混合动力乘用车）。”

增加一款作为第四条第四款：“本办法所称低油耗乘用车，是指综合燃料消耗量不超过《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》（GB 27999）中对应的车型燃料消耗量目标值与该核算年度的企业平均燃料消耗量要求之积（计算结果按四舍五入原则保留两位小数）的传统能源乘用车。”

二、将第十二条第一款修改为：“对核算年度生产量2000辆以下并且生产、研发和运营保持独立的境内乘用车生产企业，进口量2000辆以下的获境外乘用车生产企业授权的进口乘用车供应企业，放宽其企业平均燃料消耗量积分的达标要求：

（一）2016年度至2020年度，企业平均燃料消耗量较上一年度下降6%以上的，其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%；下降3%以上不满6%的，其达标值放宽30%；

（二）2021年度至2023年度，企业平均燃料消耗量较上一年度下降达到4%以上的，其达标值在《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》规定的企业平均燃料消耗量要求基础上放宽60%；下降2%以上不满4%的，其达标值放宽30%；

（三）2024年度及以后年度的核算要求，由工业和信息化部另行公布。”

三、第十六条增加一款作为第二款：“传统能源乘用车中低油耗乘用车的生产量或者进口量按照以下规定计算：

（一）2021年度、2022年度、2023年度，低油耗乘用车的生产量或者进口量分别按照其数量的0.5倍、0.3倍、0.2倍计算；

（二）2024年度及以后年度的低油耗乘用车生产量或者进口量计算倍数，由工业和信息化部另行公布。”

四、将第十七条第二款修改为：“2019年度、2020年度、2021年度、2022年度、2023年度的新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%、14%、16%、18%。2024年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。”

五、将第二十二条第二款修改为：“乘用车企业新能源汽车正积分可以依据本办法自由交易，并按照下列规定结转，结转有效期不超过三年：

（一）2019年度的新能源汽车正积分可以等额结转一年；

(二) 2020年度的新能源汽车正积分，每结转一次，结转比例为50%；

(三) 2021年度及以后年度乘用车企业平均燃料消耗量实际值（仅核算传统能源乘用车）与达标值的比值不高于123%的，允许其当年度产生的新能源汽车正积分结转，每结转一次，结转比例为50%。只生产或者进口新能源汽车的乘用车企业产生的新能源汽车正积分按照50%的比例结转。”

增加一款作为第二十二條第四款：“工业和信息化部可以根据汽车行业发展情况决定延长抵偿期限和调整2020年度新能源汽车正积分结转比例。”

六、将第二十三條修改为：“具有下列关系之一的乘用车企业，属于本辦法第二十二條第一款规定的关联企业：

(一) 境内乘用车生产企业与其直接或者间接持股总和达到25%以上的其他境内乘用车生产企业；

(二) 同为第三方直接或者间接持股总和达到25%以上的境内乘用车生产企业；

(三) 获境外乘用车生产企业授权的进口乘用车供应企业，与该境外乘用车生产企业直接或者间接持股总和达到25%以上的境内乘用车生产企业，以及直接或者间接对该境外乘用车生产企业持股总和达到25%以上的境内乘用车生产企业。”

七、将第二十七條修改为：“乘用车企业的新能源汽车负积分，应当通过新能源汽车正积分抵偿归零。”

八、增加一款作为第二十八條第二款：“工业和信息化部可以根据汽车行业发展情况，决定乘用车企业使用2021年度产生的新能源汽车正积分对2020年度产生的新能源汽车负积分进行抵偿。”

九、将第三條、第二十一條、第三十一條、第三十二條中的“质检总局”修改为“市场监管总局”。

十、将第三十二條第五款修改为：“市场监管总局负责对获得强制性产品认证的进口新能源乘用车参数、进口乘用车燃料消耗量等进行核查。”

十一、将附件2《新能源乘用车车型积分计算方法》修改为：

### 新能源乘用车车型积分计算方法

| 车辆类型       | 标准车型积分                  | 备注                                                                                                                                                                                                            |
|------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 纯电动乘用车     | $0.0056 \times R + 0.4$ | (1) R 为电动汽车续驶里程（工况法），单位为 km。<br>(2) P 为燃料电池系统额定功率，单位为 kW。<br>(3) 当 R 小于 100 时，标准车型积分为 0 分； $100 \leq R < 150$ 时，标准车型积分为 1 分。<br>(4) 纯电动乘用车标准车型积分上限为 3.4 分，燃料电池乘用车标准车型积分上限为 6 分。<br>(5) 车型积分计算结果按四舍五入原则保留两位小数。 |
| 插电式混合动力乘用车 | 1.6                     |                                                                                                                                                                                                               |
| 燃料电池乘用车    | $0.08 \times P$         |                                                                                                                                                                                                               |

#### 1. 纯电动乘用车积分相关要求

纯电动乘用车车型积分 = 标准车型积分 × 续驶里程调整系数 × 能量密度调整系数 × 电耗调整系数。

(1) 当  $100 \leq R < 150$  时，续驶里程调整系数为 0.7；当  $150 \leq R < 200$  时，续驶里程调整系数为 0.8；当  $200 \leq R < 300$  时，续驶里程调整系数为 0.9；当  $300 \leq R$  时，续驶里程调整系数为 1。

(2) 当纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度  $< 90 \text{Wh/kg}$  时，能量密度调整系数为 0；当  $90 \text{Wh/kg} \leq \text{质量能量密度} < 105 \text{Wh/kg}$  时，能量密度调整系数为 0.8，当  $105 \text{Wh/kg} \leq \text{质量能量密度} < 125 \text{Wh/kg}$  时，能量密度调整系数为 0.9， $125 \text{Wh/kg} \leq \text{质量能量密度}$ ，能量密度调整系数为 1。

(3) 纯电动乘用车 30 分钟最高车速不低于 100km/h。按整备质量（m，kg）不同，设定纯电动乘用车电能消耗量目标值（Y）。车型电能消耗量（kW · h / 100km，工况法）满足电能消耗量目标值的，电耗调整系数（EC 系数）为车型电能消耗量目标值除以电能消耗量实际值（计算结果按四舍五入原则保留两位小数，上限为 1.5 倍）；其余车型 EC 系数按 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。

纯电动乘用车电能消耗量目标值： $m \leq 1000$  时， $Y = 0.0112 \times m + 0.4$ ； $1000 < m \leq 1600$  时， $Y = 0.0048 \times m + 8.60$ 。

2. 插电式混合动力乘用车应符合《插电式混合动力电动乘用车 技术条件》（GB/T 32694）要求。车型电量保持模式试验的燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与《乘用车燃料消耗量限值》（GB 19578）中车型对应的燃料消耗量限值相比应当小于 70%；其电量消耗模式试验的电能消耗量应小于前款纯电动乘用车电能消耗量目标值的 135%。无法同时满足以上两项指标的车型按照标准车型积分的 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。

3. 燃料电池乘用车续驶里程不低于 300km，当 P 不低于驱动电机额定功率的 30% 且不小于 10kW 时，车型积分按照标准车型积分的 1 倍计算；其余车型积分按照标准车型积分的 0.5 倍计算，并且积分仅限本企业使用。

注：2021 年 1 月 1 日之前获得型式批准并且满足 GB/T 32694-2016 要求的插电式混合动力乘用车，在 2023 年 1 月 1 日之前可以获得 1.6 分的标准车型积分，具体积分倍数按照上述第 2 条中插电式混合动力乘用车要求执行。

在核算乘用车企业新能源汽车积分实际值时，同一车型在核算年度有多个新能源乘用车车型积分的，按照不同的积分分开计算。

此外，对个别文字作相应修改。

本决定自2021年1月1日起施行。《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》（工业和信息化部 财政部 商务部 海关总署 质检总局令第44号）根据本决定作相应修改，重新公布。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/158096.html>