插电式混合动力电动汽车能量消耗量限值
第 1 部分：乘用车

<table>
<tr><td colspan="5">一、项目信息</td></tr>
<tr><td>中文名称</td><td colspan="4">插电式混合动力电动汽车能量消耗量限值 第 1 部分：乘用车</td></tr>
<tr><td>英文名称</td><td colspan="4">Energy consumption limit for plug-in hybrid electric vehicles—Part 1: Passenger cars</td></tr>
<tr><td>标准类别</td><td colspan="4">☐安全 ☐卫生 ☐环保 ☐基础
☐方法 ■管理 ☐产品 ☐其他</td></tr>
<tr><td>制定/修订</td><td colspan="2">■制定 ☐修订</td><td>被修订标准号</td><td></td></tr>
<tr><td>ICS</td><td colspan="2">43.020</td><td>CCS</td><td>T 40</td></tr>
<tr><td>技术归口单位
（或技术委员会）</td><td colspan="4">工业和信息化部</td></tr>
<tr><td>起草单位</td><td colspan="4">中国汽车技术研究中心有限公司、比亚迪汽车工业有限公司、赛力斯汽车有限公司、上汽通用五菱汽车股份有限公司等</td></tr>
<tr><td>项目周期</td><td colspan="4">☐ 6 个月 ☐12 个月 ☐16 个月 ■18 个月 ☐ 22 个月</td></tr>
<tr><td>是否同步制定外文版</td><td>■是 ☐否</td><td>理由</td><td colspan="2">■ 1、涉及对外贸易
■ 2、对外承包工程（含一带一路走出去工程）
■ 3、有利于科学技术交流
■ 4、有助于提高中国标准的国际影响力
☐ 其他：</td></tr>
<tr><td>翻译语种：</td><td>英文</td><td>外文版名称</td><td colspan="2">Energy consumption limit for plug-in hybrid electric vehicles—Part 1: Passenger cars</td></tr>
<tr><td>翻译承担单位</td><td>中国汽车技术研究中心有限公司</td><td>国内外需求情况</td><td colspan="2">本文件规定了插电式混合动力电动乘用车型式批准的申请和确定、能量消耗量限值、生产一致性和同一型式判定。国际层面，为应对汽车发展带来的能源和环境问题，美国、欧洲、日本等全球主要国家和地区均制定了汽车燃料消耗量及温室气体排放标准法规。本标准转成外文标准有利于推动插电</td></tr>
</table>

			式乘用车标准化工作高质量发展，服务“一带一路”国家战略，促进中国汽车行业产品及标准“走出去”。
二、目的、意义			
目的、意义	随着我国汽车工业的快速发展，能源环境问题也愈加突出。发展新能源汽车是缓解自然资源和环境压力的有力措施。国家层面陆续出台了《中共中央国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》《2030 年前碳达峰行动方案》《工业领域碳达峰实施方案》一系列产业规划，对新能源车的发展及能效提出阶段性要求。在产业政策的支持和引导下，我国新能源汽车产业持续快速发展。因此如何有效约束此类车型的能耗水平对于降低汽车产业的总体能耗将有着愈加重要的影响。另一方面，电动汽车产业的快速发展也带来了原材料的短缺，通过有效控制电耗能够降低电池等核心部件原材料的需求，进而实现资源节约。 与纯电动汽车相比，插电式混合动力汽车不存在“里程焦虑”问题，同时较短出行里程时也可以兼顾纯电动汽车的优势；另一方面，电量平衡后插电式混合动力汽车仍具备传统混合动力汽车的节油性能，因此得到国内外主流企业的广泛关注，并在近年来得到快速发展。2025 年，新能源汽车销量超 1600 万辆，其中，插电式混动车型累计销售 586.1 万辆，在新能源汽车的增长中发挥了支柱作用。但对于插电式混合动力乘用车则暂无针对性能耗管理标准。我国现行实施的乘用车第六阶段燃料消耗量标准，对于插电式混合动力乘用车通过综合折算燃料消耗量进行相应限值及企业平均燃料消耗量管理，相对而言节能管理约束力不足。基于此，为有效约束和引导插电式混合动力乘用车的节能降耗，需开展针对性的能耗管理方案研究。		
三、范围和主要技术内容			
范围和主要技术内容	本文件规定了插电式混合动力电动乘用车型式批准的申请和确定、能量消耗量限值、生产一致性和同一型式判定。 本文件适用于最大设计总质量不超过3 500 kg的M1类插电式混合动力电动汽车。		
国内外情况简要说明	能源和环境问题是全球汽车行业共同面临的两大挑战，汽车节能已经成为全球汽车行业的发展趋势。为应对全球性的资源短缺和气候变暖，巩固和提高本国汽车工业未来国际竞争力，欧美日等汽车工业发达国家都在采取积极措施推动和促进本国汽车节能技术发展、提高汽车燃料经济性水平，上述国家和地区已经完成针对 2030 甚至更长期的燃料经济性/二氧化碳排放标准法规、政策措施的研究与制定工作。 标准法规管理体系方面，欧洲、美国、日本等国际主流国家和地区均采用企业平均的管理方式。插电式混合动力电动汽车需计入车队达标核算。尽管各国乘用车保有结构和技术特征存在一定差别，对乘用车节能指标的要求也不同，但从整体来看，各国都在通过技		

	术标准和法规不断加严乘用车能量消耗量要求。 我国汽车节能管理采用“企业平均+单车限值”的管理方式，通过企业平均指标拉高线、单车限值守底线协同促进高能耗车型的淘汰和节能与新能源汽车的协同发展。目前传统乘用车和纯电动乘用车已分阶段实施相关标准。插电式混合动力乘用车在企业平均核算过程中的约束力相对不足，亟待完善相应限值标准，以强化对高能耗车型的管控。
备注	