

## 附件 1

# 关于 2026—2027 年度乘用车企业平均燃料消耗量与 新能源汽车积分管理有关事项的通知

各乘用车企业：

为适应节能与新能源汽车产业发展需要，根据《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）、《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》（工业和信息化部 财政部 商务部 海关总署 市场监督管理总局令 第 53 号）、《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》（工业和信息化部 财政部 商务部 海关总署 市场监督管理总局令 第 64 号）等规定，现就 2026—2027 年度乘用车企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分管理有关事项通知如下：

一、2026 年度、2027 年度的新能源汽车积分比例要求分别为 48% 和 58%。

二、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，企业的

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》（GB 27999）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、乘用车企业核算新能源汽车积分达标值时，低油耗乘用车生产量或者进口量按照其数量的 0.1 倍计算。

四、2026—2027 年度的新能源乘用车车型积分按照《新能源乘用车车型积分计算方法》（见附件）确定。

五、2026—2027 年度企业平均燃料消耗量积分核算中，对标准配置循环外技术且具有循环外节能效果的车型，继续给予其燃料消耗量减免一定额度。新的循环外技术/装置积分核算规定发布前，按《关于 2024—2025 年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理有关事项的通知》执行。

特此通知。

附：新能源乘用车车型积分计算方法

## 附

# 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	$0.0017 \times R + 0.15$	<p>(1) R 为纯电动汽车续驶里程型式认证值, 单位为 km。</p> <p>(2) P 为燃料电池系统额定功率, 单位为 kW。</p> <p>(3) 当 R 小于 100 时, 标准车型积分为 0 分; <math>100 \leq R &lt; 150</math> 时, 标准车型积分为 0.3 分。</p> <p>(4) 纯电动乘用车标准车型积分上限为 1.2 分, 燃料电池乘用车标准车型积分上限为 4 分。</p> <p>(5) 车型积分计算结果按四舍五入原则保留两位小数。</p>
插电式混合动力乘用车	0.5	
燃料电池乘用车	$0.05 \times P$	

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×低温续驶里程调整系数。

(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 0.7, 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 0.8; 当  $125 \text{ Wh/kg} \leq \text{质量能量密度}$  时, 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  $100 \text{ km/h}$ 。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 ( $\text{kW} \cdot \text{h}/100\text{km}$ , 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 1.2 倍); 车型电能消耗量满足《电动汽车能量消耗量限值第 1 部分: 乘用车》(GB 36980.1) 规定的限值要求但不满足目标值的, EC 系数为 1 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为《电动汽车能量消耗量限值第 1 部分: 乘用车》(GB 36980.1) 对应的车型电能消耗量限值的 85%。

(4) 按照《电动汽车能量消耗量和续驶里程试验方法第 1 部分: 轻型汽车》(GB/T 18386.1) 附录 A 测定的低温环境开启暖风装置制热状态下的续驶里程相比于纯电动汽车续驶里程型式认证值的下降率低于 35% 的, 低温续驶里程调整系数为 1.2 倍, 其余车型低温续驶里程调整系数按 1 倍计算。

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 65%; 其电量消耗模式试验的电能消耗量与《电动汽车能量消耗量限值第 1 部分: 乘用车》(GB 36980.1)

中车型对应的电能消耗量限值相比应当小于 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.燃料电池乘用车纯氢续驶里程不低于 300km，当  $P$  不低于驱动电机额定功率的 50%且不小于 50kW，燃料电池乘用车所采用的燃料电池系统启动温度不高于  $-30^{\circ}\text{C}$ ，燃料电池堆额定功率密度不低于 3.0kW/L，系统额定功率密度不低于 400W/kg 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：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。