

附件 2

《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分 并行管理暂行办法》编制说明

2016 年 9 月 22 日

工业和信息化部

为贯彻落实《国务院关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定》（国发〔2010〕32号）、《国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）的通知》（国发〔2012〕22号，以下简称《规划》），根据《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35号，以下简称《指导意见》）的要求，加快新能源汽车的推广应用，促进汽车产品节能减排，工业和信息化部会同相关部门组织行业专家研究制定了《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理暂行办法》（以下简称《暂行办法》）。现将有关编制情况说明如下。

一、背景

截至 2015 年末，中国汽车保有量已达 1.72 亿辆，较 2014 年增长 11.5%。汽车用汽柴油占全国汽柴油消费比例已达到 70%以上。我国石油对外依存度由 2003 年的 36.0%上升至 2015 年的 60.6%。汽车市场规模与车用能源需求及石油对外依存度之间存在明显的相关性。

为缓解能源和环境压力，推动汽车产业可持续发展，国家出台了一系列政策措施促进节能汽车和新能源汽车发展。

对于节能汽车，一是**推进燃料消耗量标准体系建设**。先后发布了汽车燃料消耗量试验方法、限值及标识等 10 余项强制性国家标准。特别是在 2011 年和 2014 年，分别发布了乘用车燃料消耗量第三、第四阶段标准，落实《规划》提出的新生产乘用车平均燃料消耗量百公里 2015 年达到 6.9 升、2020 年达到 5.0 升的目标要求，引导行业企业提前部署产品升级。二是**建立燃料消耗量数据公示制度**。出台了轻型汽车燃料消耗量标示管理规定，建立了“中国汽车燃料消耗量网站”。截至目前已发布近 4 万个车型燃料消耗量数据，覆盖所有在中国境内销售的轻型汽车包括进口汽车，为调动社会力量监督搭建了信息开放和共享平台。三是**建立企业平均燃料消耗量核算制度**。2013 年，工业和信息化部会同发展改革委、商务部、海关总署、质检总局出台了《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》，先后发布了 2013、2014 年度中国乘用车企业平均燃料消耗量报告，公示了在我国生产（销售）乘用车的 100 多家企业包括不达标企业的燃料消耗量水平等，对企业燃料消耗量实施了全面的核算管理。四是**出台了鼓励节能汽车消费的财税政策**。2010 年 6 月，国家出台“节能产品惠民工程”节能汽车推广政策，对购买节能型乘用车的消费者给予一定的财政补助。2011 年，《中华人民共和国

车船税法》及《中华人民共和国车船税法实施条例》颁布，自 2012 年 1 月 1 日起，对节约能源、使用新能源汽车实施减征或免征车船税政策。

对于新能源汽车，相继实施了新能源汽车推广应用补贴、产业技术创新工程、免征车船税和车购税、公交车成品油价格补贴改革、新建纯电动乘用车企业管理规定、充电基础设施指导意见和发展指南、充电设施建设奖励等政策措施，启动了国家重点研发计划新能源汽车重点专项、中国新能源汽车产品检测工况等重大研究任务。目前，新能源汽车政策体系已涵盖研发支持、市场准入、购车补贴、税收减免、基础设施建设等方面，形成了较为完善的扶持体系。

国际范围内，为持续推进汽车产品节能减排，美欧等汽车发达国家先后出台了企业平均燃料消耗量/二氧化碳排放管理法规，在全国范围内实施，对年度不达标的汽车生产企业给予经济处罚等措施。实施汽车企业平均燃料消耗量管理已成为持续推进汽车产品节能减排的国际通行做法。此外，为推动新能源汽车发展，美国加州出台了零排放汽车管理政策，强制汽车企业必须销售一定比例的新能源汽车。

二、必要性

在乘用车燃料消耗量标准的约束、小排量节能型乘用车补贴、节能汽车减征车船税以及新能源汽车扶持政策等引导下，我国汽车行业节能水平与新能源汽车产销规模均有了明

显提升。国产乘用车百公里燃料消耗量从 2006 年的 8.1 升下降到 2015 年的 6.98 升，下降 13.8%。2009-2015 年，我国新能源汽车生产累计达到 49.7 万辆，成为全球新能源汽车生产第一大国。我国节能与新能源汽车发展取得一定成绩的同时，也存在一些问题需要解决，如我国汽车燃料消耗量水平与国外相比还存在较大差距、国家节能目标的实现缺乏保障以及新能源汽车补贴依赖等。最关键的是，目前尚未实施基于企业平均燃料消耗量水平、新能源汽车推广情况的奖惩机制，没有建立让企业持续技术进步、激发企业创新动力和活力的内生机制。

为落实《规划》《指导意见》相关要求，进一步完善国家汽车工业节能管理制度，提高汽车产品燃料经济性水平，持续推动新能源汽车发展，缓解国内能源和环境压力，实现社会总体节能目标，工业和信息化部会同相关部门组织行业研究制定了《暂行办法》。

三、主要思路和基本原则

（一）主要思路

对乘用车生产企业同时提出平均燃料消耗量达标与新能源汽车生产比例达标两个考核指标要求，设立燃料消耗量和新能源汽车两种积分，根据是否达标情况形成燃料消耗量正、负积分和新能源汽车正、负积分。燃料消耗量正积分允

许在一定范围内转让给其他企业或自身结转至下年度使用，新能源汽车正积分仅允许交易，不许结转。燃料消耗量负积分和新能源汽车负积分必须用新能源汽车正积分进行冲抵平衡。积分交易由企业间自主进行，交易完成后向工业和信息化部递交协议。工业和信息化部通过积分平台进行积分划转、变更，对交易情况进行监督核实，并对不购买积分的不达标企业、冲抵后仍不达标的企业进行处罚，采取暂停油耗超标车型公告，仍未平衡的，逐步增加暂停车型品种，同时纳入失信企业管理等处罚措施。

（二）基本原则

1. 节能与新能源汽车协同推进。分别设立汽车节能、新能源汽车生产比例的考核目标，通过同一平台实施同步管理，在大力推动传统能源汽车技术进步和产品结构调整升级的同时，加快推进新能源汽车发展步伐。

2. 激励与约束并重的原则。实施企业平均燃料消耗量和新能源汽车比例管理，制度约束下要求传统汽车企业加快节能技术进步和产品转型升级，同时给予燃料消耗量或新能源汽车积分比例不达标企业购买新能源汽车正积分的灵活性机制，以此建立起汽车企业发展节能与新能源汽车的内在激励和约束机制。

3. 公开透明的原则。建立企业燃料消耗量与新能源汽车积分信息公示机制，政府将建立企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分公示渠道，公示所有企业燃料消耗量积分包括达标、排名情况等，新能源汽车积分及企业信用承诺等信息；对不达标企业合规方法同样予以公示，所有企业均可查询，可充分发挥社会各界的监督作用。

4. 市场导向的原则。发挥市场在资源配置中的决定性作用，充分发挥企业的主体作用，允许企业自主选择达标方式。在积分交易制度中，政府主要是加强顶层设计、制定管理制度、明确交易规则、促进形成统一、竞争、有序的市场环境，并加强调控确保交易市场有效运转，提高市场活跃度。积分交易主体为企业，交易行为包括交易价格由交易双方自行决定。

5. 强化事中事后监管的原则。汽车产品油耗、新能源汽车参数、企业平均燃料消耗量及新能源汽车积分报告等由企业申报，政府进行公示、核查，建立企业信用信息系统，加强对失信违法企业的监管。

四、制定过程

2013 年上半年开始，工业和信息化部组织汽车行业机构、企业等开展了《乘用车企业平均燃料消耗量管理办法》（以下简称《油耗办法》）的编写工作。编制过程中，借鉴了国外汽车燃料消耗量管理举措，同时对国内汽车企业开展

了本土化的调研，并多次召开由汽车企业、行业机构和专家参与的研讨会，对《油耗办法》中灵活性、约束性机制进行研究。在此基础上，初步形成《油耗办法》的草案。

2013年至2015年7月，工业和信息化部会同相关部委组织行业专家多次召开会议，就实施企业平均燃料消耗量管理的总体思路、基本原则、操作措施等听取意见，修改完善《油耗办法》。

2015年9月，工业和信息化部就对不达标企业处罚措施专题听取行业企业意见。

2015年11月，工业和信息化部会同发改委、财政部、商务部、海关总署、质检总局等召开会议，听取行业企业意见。

2016年初，根据国务院领导的指示，工业和信息化部、财政部会同有关部门就建立乘用车燃料消耗量积分和新能源汽车积分挂钩制度进行专题研究，形成《暂行办法》草稿。

2016年3月-5月，工业和信息化部组织汽车协会听取重点企业意见，对《暂行办法》进行修改完善。

2016年7月-8月，工业和信息化部多次召开专题会议，再次听取行业企业意见，修改完善《暂行办法》。

五、国外管理情况

为有效应对汽车产业发展所带来的能源和环境问题，提高本国汽车工业国际竞争力，美、欧、日等汽车工业发达国家

家均建立了完善的乘用车燃料消耗量/二氧化碳管理体系，从而提高区域汽车燃油经济性水平。

（一）美国汽车企业平均燃料经济性（CAFÉ）与零排放汽车（ZEV）管理政策

上世纪 70 年代，美国发布《能源政策与保护法》，建立了轻型汽车（轿车和轻型卡车）企业平均燃料经济性（CAFÉ）管理制度，不合规企业将面临罚款、吊销合格证等处罚。80 年代开始建立汽车企业 CAFÉ 积分制度，并从 2011 年开始允许企业进行积分交易。在 CAFE 制度的约束下，美国轿车燃料经济性从 1978 年的 19.9 英里/加仑（约 13.7 升/百公里）提高到 2014 年的 36.4 英里/加仑（约 7.1 升/百公里），提升 82.9%。

为减少汽车尾气排放和治理大气污染，自 1990 年开始，美国加州区域实施零排放汽车政策。零排放政策要求在加州汽车年销售量达到一定规模以上的企业必须承担零排放责任，即具备一定的零排放车辆积分。企业可以通过销售各种零排放车和清洁汽车（金车、“银+”车、银车和铜车）来满足，也可以通过购买其他企业的富余积分获得，否则必须向加州政府缴纳每个积分 5000 美元的罚款。

对 CAFÉ 积分以及零排放车辆积分管理时，美国政府部门并未建立专门的积分交易平台，所有交易均由企业自主进行，政府负责管理企业积分账户，对企业递交的交易结果进

行认定和积分划拨，并发布相关交易信息。

（二）欧盟乘用车二氧化碳平均排放法规

2009年，欧盟出台了乘用车企业CO₂排放法规，由初期企业自愿承诺减排转变为强制性法规。超额排放企业须交纳费用，允许企业自由组合共同达到法规要求。在CO₂排放法规的约束下，欧盟乘用车CO₂排放由2009年的145.7g/km（约5.8升/百公里）降低到2014年的123.4g/km（约4.9升/百公里），降低15.3%。

（三）日本实施企业平均燃油经济性管理

日本根据《能源节约法》制定燃油经济性标准，对汽车生产厂商与进口经销商进行管理，同时建立企业平均燃油经济性管理制度。燃油经济性不合规企业需提交未达标的理由，以及为达到目标值而采取的措施等方面的报告。日本政府对企业提交的报告进行审查，根据情况采取劝告、公示手段。如果企业违反政府命令，最终将面临经济性处罚（100万日元内）。法规管理下，2013年日本燃油经济性已达到21.3公里/升（约4.8升/百公里），提前达到日本2020年目标要求。

尽管各国对乘用车燃油经济性/CO₂排放管理手段各有不同，但从整体来看，除加严技术标准和法规手段，各国还出台涵盖达标灵活性机制、不达标企业处罚等要素的管理制度，以推动落实汽车节能目标。

六、《暂行办法》的主要内容

《暂行办法》包括总则、乘用车企业平均燃料消耗量核算、乘用车企业新能源汽车积分核算、报告递交及公示、燃料消耗量积分和新能源汽车积分管理、监督管理、法律责任、附则等八部分内容，对企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分管理方式、管理流程等方面做出了规定。

（一）乘用车企业平均燃料消耗量核算

《暂行办法》对乘用车企业平均燃料消耗量满足国家标准要求情况实施管理。

1.企业平均燃料消耗量核算主体

考虑到我国乘用车企业数量较多（2015年参与核算的企业达到117家），实施企业组合核算存在较大管理难度。《暂行办法》仍按照独立法人、单独注册的原则对企业进行核算，将《车辆生产企业及产品公告》内每一个独立法人乘用车生产企业、每一个单独注册的进口汽车经销企业作为企业平均燃料消耗量核算主体。

2.企业平均燃料消耗量核算方法

2013年，工业和信息化部、发改委、商务部、海关总署和质检总局联合发布《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》。2016年，第四阶段油耗标准正式实施，部分核算条款与国家标准要求不一致，需要修订，因而将相关核算要求纳入《暂行办法》。其中企业平均燃料消耗量实际值、目标值、

达标值按《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》（GB27999）规定进行核算，新能源汽车将给予核算倍数放大优惠。

3. 小规模企业平均燃料消耗量核算

鉴于小规模企业在降低油耗的技术投入方面不具备规模分摊优势，降低产品油耗难度大。考虑产品市场多样化的消费需求，《暂行办法》在对小规模企业燃料消耗量考核时，借鉴国外经验，结合我国实际，有条件地给予小规模企业适度宽松考核政策。

（1）小规模企业要求

在中国境内前三年平均年产量或进口量少于 2000 辆，且生产、研发、运营保持独立性的小规模乘用车企业，给予适度宽松的企业平均燃料消耗量达标要求。

说明：在设定小规模企业产品数量限制条件时，首要考虑的因素就是对小规模企业考核适度放宽不能影响汽车行业节能管理要求。对行业燃料消耗量分析发现，不考虑数量低于 2000 辆的企业产品对行业平均燃料消耗量影响甚微。2015 年低于 2000 辆企业 22 家，产品数量占年度总量的比例为 0.05%；不考虑数量低于 2000 辆的企业产品时，行业平均燃料消耗量核算结果降低 0.01%。

（2）小规模企业平均燃料消耗量目标要求

承诺 2016-2020 年企业平均燃料消耗量年均改善水平在 8% 以上的小规模企业，可给予与相关标准规定达标值的比值

最高不超过 160%的宽松达标要求；承诺 2016-2020 年企业平均燃料消耗量年均改善水平在 6%以上的小规模企业，可给予与相关标准规定达标值的比值最高不超过 130%的宽松达标要求。

说明：对小规模企业考核要求放松并非意味着此类企业不需要承担油耗降低责任，而是根据不同企业特征给予一个适度宽松的要求。按照第四阶段油耗标准，2016-2020 年间，行业平均燃料消耗量需年均下降约 5.7%。据此，小规模企业如申请宽松考核，油耗年均下降比例最低需达到 6%，并给予不高于 130%的宽松要求。为进一步引导企业降低油耗，提出承诺超过 8%的小规模企业，给予不高于 160%的宽松要求。对于小规模企业目标放松程度，以 2015 年产量/进口量低于 2000 辆企业油耗水平进行分析：当年符合小规模数量要求的企业共 22 家，17 家企业未达到年度要求；按照四阶段标准测算后，2020 年 17 家不达标小规模企业燃料消耗量与目标值在 143%至 232%之间，平均差距在 174%，按照《暂行办法》给予不超过 130%或 160%的放松幅度，基本不改变企业是否达标的性质，但是考虑了小规模企业产品的特殊性，适度降低了企业合规成本。

（二）企业新能源汽车积分核算

为进一步促进新能源汽车发展，在油耗标准中已有的对新能源汽车计入企业平均燃料消耗量核算优惠的基础上，要

求一定规模以上的传统乘用车企业需生产/进口一定比例的新能源乘用车。根据新能源乘用车积分比例要求、单车积分等计算企业新能源汽车积分实际值、目标值。新能源汽车积分实际值大于目标值的部分为新能源汽车正积分，反之为新能源汽车负积分。

1.新能源汽车积分核算主体

新能源汽车积分与燃料消耗量积分管理相挂钩，为保持考核主体的一致性，对新能源汽车积分核算时，原则上与平均燃料消耗量核算主体一致，即按照《车辆生产企业及产品公告》内每一个独立法人乘用车生产企业、每一个单独注册的进口汽车经销企业作为企业新能源汽车积分核算主体，对进口企业和国产企业的新能源汽车积分单独核算。

商用车暂不纳入新能源汽车积分核算，主要原因如下：一是新能源商用车能耗测量标准还有待完善；二是消费群体差别太大，商用车尤其是重型商用车的生产资料属性，决定企业在产品布局上各有侧重，不宜硬性考核商用车企业年度新能源汽车生产比例；三是传统能源商用车目前还是单车油耗管理，没有建立企业平均燃料消耗量管理体系。

2. 新能源汽车积分实际值

企业新能源汽车积分实际值为企业在核算年度生产/进口的新能源乘用车车型分值与对应产量的乘积之和。为体现对高性能新能源汽车产品的鼓励，新能源乘用车单车型分值

根据纯电续驶里程技术指标确定，技术参数水平越高，对应的车型分值越高。车型评分的技术指标，参考新能源汽车补贴标准中技术指标的划定，并适度考虑鼓励先进性的要求。

新能源汽车单车积分如下：

车辆类型	纯电动续驶里程 R(工况法、公里)				
	$80 \leq R < 150$	$150 \leq R < 250$	$250 \leq R < 350$	$R \geq 350$	$R \geq 50$
纯电动乘用车	2	3	4	5	/
插电式混合动力乘用车(含增程式)	/	/	/		2
燃料电池乘用车	/	/	4	5	/

3.新能源汽车积分目标值

为稳定推进新能源汽车产业发展，对传统能源乘用车达到一定规模的企业考核新能源汽车积分比例。其中企业新能源汽车积分目标值为企业核算年度传统能源乘用车产量或进口量与新能源汽车积分比例目标要求的乘积。

(1) 新能源汽车积分比例考核门槛

对在中国境内传统能源乘用车年产量或进口量大于 5 万辆的乘用车企业，设定新能源汽车积分的年度比例要求。

说明：2015 年我国传统能源乘用车产量/进口量超过 5 万辆的企业有 55 家，总量占比 96.2%。美国加州在执行零排放汽车政策时，对年销量不大于 4500 辆的小型企业或者小于 10000 辆的独立小型企业不进行考核，2014 年纳入考核的汽

车占加州总销量的 96%。

（2）新能源汽车积分年度比例要求

2016 和 2017 年度，对新能源汽车积分比例不做考核，2018 至 2020 年，新能源汽车积分比例要求分别为 8%、10%、12%。2020 年以后的比例要求另行制定。

说明：据调研，2016、2017 年新能源汽车发展目标基本通过补贴政策可实现，后期新能源汽车市场发展则需要《暂行办法》的进一步推动。为给予企业产品结构调整布局的时间，《暂行办法》对新能源汽车积分比例考核要求给予两年过渡期，即 2017 年及以前不对新能源汽车积分比例进行考核。

在设定 2018 至 2020 年度新能源乘用车积分比例时，由于新能源汽车负积分、部分燃料消耗量负积分需要通过购买新能源汽车积分抵偿，故《暂行办法》规定的新能源汽车积分比例要求应使新能源汽车正积分能与燃料消耗量负积分基本相当。根据测算，2018 至 2020 年，燃料消耗量积分充分转让后需要抵偿的燃料消耗量负积分约为 84 万、147 万、242 万。当 2018-2020 年比例要求设定为 8%、10%、12% 时，按照新能源汽车正积分基本平衡燃料消耗量负积分的原则，行业在 2016-2020 年累积生产新能源乘用车约 558 万辆，2020 年当年生产新能源乘用车约 200 万辆。

（三）企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理

考虑不同企业技术储备差异导致油耗达标压力各有不同，为满足企业对灵活性政策的要求，降低企业达标压力，在借鉴国外节能管理经验基础上，综合考虑我国汽车产业发展国情，设计符合我国国情的企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分制度。

1. 燃料消耗量积分定义

企业平均燃料消耗量积分为企业平均燃料消耗量达标值与实际值的差额与该企业年度车型核算数量的积。实际值低于达标值产生的积分为正积分，高于达标值产生的积分为负积分。

说明：燃料消耗量积分主要反映了企业平均燃料消耗量实际值与企业平均燃料消耗量达标要求的关系，当企业实际油耗水平低于对应的国家标准要求时，将得到燃料消耗量正积分，反之就得到燃料消耗量负积分。

2. 燃料消耗量与新能源汽车积分处理

燃料消耗量正积分允许结转和关联企业间转让。新能源汽车正积分允许自由交易，不能结转。燃料消耗量负积分和新能源汽车负积分必须在报告发布年度内抵偿平衡，即上一年度产生的负积分本年度必须抵偿归零。

说明：为给予企业达标灵活性，通过调研，结合国外积分管理经验，提出燃料消耗量积分灵活性机制。允许企业的燃料消耗量正积分可以结转供后续年度使用，可以在关联企

业之间进行转让。

为推进新能源汽车积分交易，《暂行办法》规定新能源汽车正积分仅限当年度使用。考虑我国汽车节能管理面临的压力，为加快推进汽车节能减排，降低行业达标风险，不允许燃料消耗量积分和新能源汽车积分透支使用，当年度燃料消耗量负积分、新能源汽车负积分必须在报告发布的年度内抵偿平衡。

3. 燃料消耗量正积分结转

(1) 燃料消耗量正积分结转后续年度需按一定的折扣，结转有效期不超过三年。

说明：为鼓励企业持续节能技术升级、产品结构调整，对于企业实际油耗低于年度考核要求而产生的燃料消耗量正积分，允许其进行结转用以后续年度使用，积分结转期限规定为三年。

(2) 2016-2018 核算年度存在的（包括产生和结转的）燃料消耗量正积分结转至下一年度的，按核算年度的 80% 计算；2019 年及以后年度存在的燃料消耗量正积分结转时，按 90% 计算。

说明：考虑到不同年份的燃料消耗量正积分价值存在差异，同时为避免燃料消耗量正积分结转过多对后续年度行业目标要求过度放松，《暂行办法》要求在燃料消耗量正积分结转时不能直接结转，而需考虑不同年份燃料消耗量正积分

的价值差异。由于企业在 2016-2020 年间为获取燃料消耗量正积分需进行一定的技术投入，为此以技术升级成本表示不同年度燃料消耗量正积分价值。随着时间推移，行业平均燃料消耗量下降一单位付出成本呈增加趋势，为此燃料消耗量正积分结转时需根据不同年份价值进行折算处理。测算结果显示 2016-2018 年间燃料消耗量正积分与下年度价值比在 80%左右，2019 及以后年份价值比在 90%左右。故燃料消耗量正积分结转时，2016-2018 年度存在的（包括产生和结转的）燃料消耗量正积分结转至下一年度的，按上一年度的 80% 计算；2019 年及以后年度存在的燃料消耗量正积分结转时，按 90%计算。

（3）2013-2015 核算年度，乘用车企业平均燃料消耗量实际值低于 2015 年 6.9 升/百公里国家目标值的，其正积分在有效期内可结转使用，结转额度按上一年度的 80%计算。计算正积分时企业目标值按 2015 年国家目标值和企业目标值中较小者。

说明：《暂行办法》实施后将对 2016 年度企业燃料消耗量进行核算并管理，办法实施之前的燃料消耗量正积分并没有体现价值。为体现对先进企业的鼓励和肯定，有条件地允许部分第三阶段燃料消耗量正积分结转，对 2013-2015 核算年度企业燃料消耗量实际值低于 2015 年国家目标 6.9 升/百公里和企业目标值较小者部分产生的燃料消耗量正积分，

结转下一年度时乘以 0.8 系数，积分有效期为三年。按此测算，2013-2015 年可结转的燃料消耗量正积分为 288.7 万，对 2016 年的达标要求理论上放松了 0.13 升/百公里。满足结转条件的燃料消耗量正积分计算方式为 6.9 升/百公里与企业目标值较小者减去企业燃料消耗量实际值的差与核算基数的乘积，负积分企业不参与计算。

4. 燃料消耗量正积分转让

接受转让的燃料消耗量正积分仅限企业当年度使用，不允许再次转让。

说明：为有效规范燃料消耗量正积分转让市场，杜绝燃料消耗量积分多次转让对新能源汽车积分出售产生阻碍，

《暂行办法》对企业转让的燃料消耗量正积分进行限制，规定企业接受转让的燃料消耗量正积分仅用于当年度使用，不允许燃料消耗量积分再次进行转让。

5. 燃料消耗量负积分管理

燃料消耗量负积分抵偿归零方式如下：

- （一）使用本企业结转的燃料消耗量正积分；
- （二）使用本企业产生的新能源汽车正积分；
- （三）使用接受转让获得的燃料消耗量正积分；
- （四）向其他企业购买新能源汽车正积分；

抵偿方式允许组合使用。

说明：对企业平均燃料消耗量年度积分实施管理，年度

产生的负积分必须平衡。燃料消耗量正积分结转/转让、新能源汽车正积分抵偿、新能源汽车正积分交易为企业 提供燃料消耗量负积分抵偿手段。允许企业选择组合的抵偿方式，增加了企业平衡燃料消耗量负积分手段多样性。

6. 新能源汽车负积分管理

新能源汽车负积分抵偿归零方式为向其他企业购买新能源汽车正积分。购买的新能源汽车正积分仅限企业当年度使用，不允许再次出售。

说明：《暂行办法》规定新能源汽车负积分须通过购买新能源汽车正积分进行抵偿。为避免新能源汽车正积分多次出售造成积分市场波动，《暂行办法》规定企业购买的新能源汽车正积分仅用于当年度使用，不允许再次进行出售。

7. 新能源汽车正积分与燃料消耗量负积分抵偿系数

2016-2017 年，新能源汽车正积分可抵扣同等数量的燃料消耗量负积分。2018 年及以后，一单位新能源汽车正积分抵扣燃料消耗量负积分的数量另行制定。

说明：新能源汽车单车积分设定时需考虑新能源汽车正积分与燃料消耗量负积分能否抵偿平衡的问题。由于新能源汽车规模与燃料消耗量负积分并非完全线性关系，难以从新能源单车分值设定上达到 2016 至 2020 年新能源汽车正积分与燃料消耗量负积分的平衡。《暂行办法》提出的新能源汽车单车积分，使得 2016 至 2017 年度新能源汽车正积分约为

87 万和 175 万，燃料消耗量负积分（未进行转让）约为 75 万和 130 万，两者基本保持平衡。2018-2019 年度后主管部门将监控行业新能源汽车正积分与燃料消耗量负积分实际情况，根据情况及时调整新能源汽车正积分与燃料消耗量积分的抵偿系数。

8. 积分平台

工业和信息化部根据企业提交的书面协议对企业积分进行划转、变更，在积分信息平台上公布各乘用车企业年度产生的燃料消耗量积分和新能源汽车积分、积分交易、结转等情况。

说明：为保障燃料消耗量和新能源汽车积分管理公开透明，工业和信息化部建立汽车企业平均燃料消耗量和新能源汽车积分平台，对外发布企业年度产生的燃料消耗量与新能源汽车积分信息，允许企业包括社会各界查询各核算主体年度正负积分情况，促进企业间新能源汽车积分交易。同时对新能源汽车积分交易情况和负积分企业处罚情况进行公示，便于社会各界监督。

（四）监督管理

1. 企业信用承诺制度

为进一步加快行业先进技术研发进程，加大产品结构调整，采取切实措施降低汽车产品油耗，《暂行办法》中对平均燃料消耗量和新能源汽车积分实施监督管理，建立企业信

用承诺制度，承诺完成情况将纳入企业信用记录进行管理。

《暂行办法》提出，工业和信息化部建立企业履行燃料消耗量和新能源汽车积分管理的信用承诺制度。企业向工业和信息化部递交信用承诺书。工业和信息化部将企业信用承诺书对外公示，与国家统一的信用信息共享交换平台实现有机对接和信息共享。将企业履行燃料消耗量和新能源汽车积分管理的信用承诺情况纳入企业信用记录，接受社会监督。

建立企业履行燃料消耗量和新能源汽车积分管理失信企业“黑名单”制度。对不履行承诺内容的失信违规企业，将其列入“黑名单”并公开曝光，并在市场准入、享受财政补贴和税收优惠政策、货物通关等方面，对违规失信主体依法予以限制或禁入。

2. 企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分核查制度

《暂行办法》依据企业平均燃料消耗量水平、新能源汽车积分情况实施相应奖惩管理，企业燃料消耗量与新能源汽车相关参数的准确报送是《暂行办法》顺利实施的基础。相关部门将建立汽车产品燃料消耗量与新能源汽车核算核查监管机制，对企业上传数据和递交报告等方面进行核实，对市场上销售的汽车产品的燃料消耗量、新能源汽车技术指标进行抽样核查，核查结果向社会公开发布。

对于企业未按要求报送汽车燃料消耗量数据和新能源汽车数据的、报送的汽车燃料消耗量数据或新能源汽车参数

与核查结果不符的、上报的产量/进口量与实际数量不符的、不按时或不按要求递交企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分报告的、递交企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分报告与事实不符的或者没有履行承诺的，将根据企业违规情况给予通报、按核查值计算年度企业平均燃料消耗量或新能源汽车积分、按失信企业处理的一种或多种处理方式。

3. 负积分未抵偿处罚措施

对燃料消耗量负积分未抵偿企业，暂停受理综合工况燃料消耗量达不到 GB 27999 车型燃料消耗量目标值的新产品《车辆生产企业及产品公告》申报，暂停部分高油耗车型的生产，直至企业年度预期产生的燃料消耗量正积分可以平衡核算年度未抵偿的燃料消耗量负积分。

新能源汽车负积分未抵偿的企业，暂停部分高油耗车型的生产，直至下一年度传统能源乘用车产量较核算年度减少的数量不低于未抵偿负积分数量。

七、乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理流程

见附件。

八、《暂行办法》实施效果预测

《暂行办法》实施后，按照国产乘用车 2020 年平均燃料消耗量达到 5 升/百公里目标测算，预计 2016 到 2020 年间将累计节省燃油约 3546.7 万吨，减少 CO₂ 排放约 1.14 亿

吨；预计到 2020 年石油对外依存度能够降低 4.9 个百分点；
2016 到 2020 年，新能源乘用车累计产量超过 500 万辆。

附件

乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分管理流程图

