

附件

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	$0.0017 \times R + 0.15$	(1) R 为纯电动汽车续驶里程型式认证值，单位为 km。 (2) P 为燃料电池系统额定功率，单位为 kW。 (3) 当 R 小于 100 时，标准车型积分为 0 分； 100 ≤ R < 150 时，标准车型积分为 0.3 分。 (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。 (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	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 ≤ R < 150 时，续驶里程调整系数为 0.7；当 150 ≤ R < 200 时，续驶里程调整系数为 0.8；当 200 ≤ R < 300 时，续驶里程调整系数为 0.9；当 300 ≤ 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 < 90Wh/kg 时，能量密度调整系数为 0；当 90Wh/kg ≤ 质量能量密度 < 105Wh/kg 时，能量密度调整系数为 0.7，当 105Wh/kg ≤ 质量能量密度 < 125Wh/kg 时，能量密度调整系数为 0.8；当 125Wh/kg ≤ 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 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 1.2 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℃，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。