



清洁交通项目政策简报

(2015年1月21日星期三)

乘用车燃料消耗量第四阶段标准实施

企业平均燃料消耗量 (CAFC) 积分结转交易、奖惩力度大小是关键

乘用车燃料消耗量第四阶段的两项标准，GB 19578—2014《乘用车燃料消耗量限值》和 GB 27999—2014《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》，经国家标准委绿色通道审查，最终于2014年12月22日发布，新认证车将于2016年1月1日、在生产车于2018年1月1日正式实施。

2015年1月21日上午召开了标准宣贯会，标准牵头起草单位中国汽车技术研究中心、标准归口单位国家标准化委员会以及标准实施管理单位工业和信息化部负责人对标准制定、管理实施、未来计划进行了介绍并答疑。本政策简报将就宣贯会各方观点进行总结，及iCET在企业平均燃料消耗量 (CAFC) 在目标实施以及积分结转与交易政策方面的观点与建议，更多iCET观点请点击下载 [2014年中国乘用车燃料消耗量年度报告](#)。



乘用车燃料消耗量第四阶段标准宣贯会，2015年1月21日，北京



政府观点

1. 5 L/100km 的目标是国务院《节能与新能源汽车产业发展规划》提出的规划要求，肯定要贯彻落实，任何企业不要抱有侥幸心理，提前做好战略规划与技术升级准备，做好企业内部协调。
2. 三阶段实施为管理办法的出台积累了数据基础，管理办法将根据国家目标、节能技术经济性等方面提出，具有科学依据。
3. 管理办法的核心是积分结转与交易、不达标企业强制接受罚款。预计 2015 年上半年将发布管理办法征求意见稿，2015 年底发布正式稿。
4. 政府将充分考虑国家目标与企业目标的关系，将行使制定规则、监督管理的角色，企业仍将要发挥主角的作用。

（以上观点主要参考宣贯会上工信部工业装备司余伟珍处长的发言。）

企业观点

1. 企业普遍反应 2020 年的 5 L/100km 的整体节能目标具有很大的挑战，但总体上仍是可行的。
2. 大部分企业仍未确定满足四阶段标准要求的节能技术方案，但传统车辆节能技术的选项与方案具有一定的共性，技术成本是企业考虑的关键。
3. 企业担心技术来源及成本的上升对自主品牌产品产生不利影响。
4. 企业普遍将新能源汽车与柴油车纳入战略规划，但对市场预期规模的态度非常谨慎，希望得到政策的支持。
5. 企业十分关注积分核算与结转方法，以及历史积分是否可用等。

（以上观点主要参考标准主要起草人中国汽车技术研究中心王兆基于企业调研总结以及现场企业代表提问。）



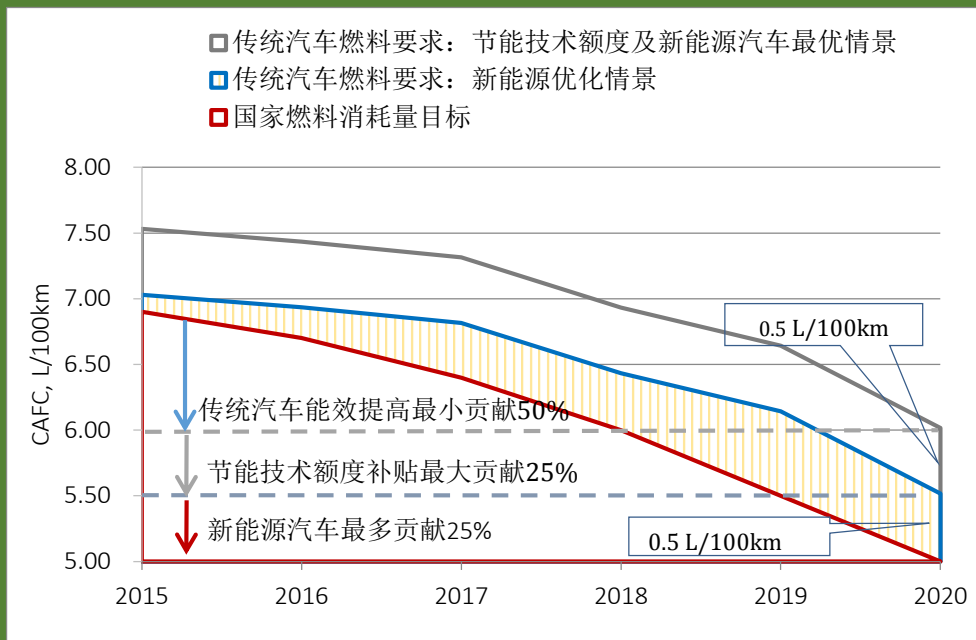
研究机构观点

1. 中国燃料消耗量标准要求落后于日本、欧洲，但较之美国先进，但美国近期推动力度明显增大，超过欧盟、日本以及中国；而在新能源汽车在标准实施优惠幅度方面，中国>欧盟>美国>日本。
2. 新能源汽车与柴油车的发展对 2020 年是否最终实现 5L/100km 的整体目标具有重要影响。而小型化与轻量化是实现目标的方向。
3. 单从技术角度出发，不考虑成本，仅靠传统技术实现 2020 年平均燃料消耗量 5L/100km 也是可行的。
4. 技术经济性分析显示，实现目标节能技术升级成本大约为 1.5 万（国际机构 ICCT 结果则比较乐观，为 7000 元），其中，低排量汽车技术升级成本要低于高排量汽车（1.3L 以下为 1.3 万，1.3L 以上约为 1.6 万）。
5. 现有试验方法仍难以评估某一节能技术的效果，工况对燃料消耗量的影响较大，未来需进一步完善。

（以上观点主要参考标准主要起草人中国汽车技术研究中心王兆在宣贯会上发言。）

iCET 观点与建议

1. 新能源汽车与循环工况外技术补贴在最优情景下可贡献目标值的 50%，大大降低了目标实现难度，也加大了 2020 目标实现的不确定性。



2. 积分交易与惩罚机制的建立是 5.0 L/100km 目标实现的关键。积分结转系数以及积分有效年限要综合考虑企业规模、年度优劣积分量、当年达标率等情况确定。

