



**混动**

“双积分”政策修订

# 车将迎来新机遇？

插电混动车型和油电混动车型，以电力驱动为主或为先，油耗低于普通燃油车。

积分大考来临，积分管理办法的关注度也越来越高。日前，工信部发布了《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》修正案（征求意见稿），《修正案》在原有《积分办法》中提出低油耗车型概念，或将有助于推动混合动力汽车的发展。

## 半数车企“积分”未达标 《修正案》对症下药

原计划自2018年4月1日开始施行的《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》，即“双积分”办法，此前并没有在第一时间实施。据了解，该《办法》先是推迟至2019年4月，然后又改为只进行统计，2020年才开始正式结算。

此次《修正案》的提出，可能和之前很多车企积分不达标的情况有关。根据工信部、商务部、海关总署、市场监督总局近期公布的2018年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情

况来看，141家车企中，有75家车企积分未达标，这其中甚至有30多家车企产生新能源汽车积分为“0”。

分析原因不难发现，在先前的积分制度下，不少未达标的车企都没有及时引进电动化车型。一些合资企业虽然引进了一些油电混动车型，但当时并未能计入新能源积分系统。

## 混动车的春天来了？

值得注意的是，此次《修正案》进一步明确了低油耗乘用车的定义，即油耗实际值低于油耗达标值的车型。同时，《修正案》也对“低油耗车型”给予了前所未有的鼓励：生产量或进口量，按照数量20%计算。也就是说，只要达到排放标准之下，这类车型对正积分抵扣的压力，缩减至五分之一。这也意味着车企低油耗车型生产比例越多，所需的新能源积分就会越少。

“新政策是推广混合动力汽车的一种迂回方式。”中国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，纯电动汽车还存在着不少短时间内无法解

决的问题，现在看来，《修正案》的提出无疑是一个积极的信号。

其实，插电混动车型和油电混动车型以电力驱动为主或为先，所以油耗低于普通燃油车。对于这些正在为节能减排作贡献的低油耗车型，在政策上给予相应的扶持是非常必要的。

如果本《修正案》得以通过，最直接的受益者是那些引进了混合动力车却尚无纯电产品的合资企业。按照《修正案》标准来看，丰田和本田的在售产品，譬如凯美瑞混动、卡罗拉/雷凌双擎、雅阁混动等，2023年前即便不做任何技术革新，也能满足届时的低油耗标准。

当然，车企也可以采取多条技术路线，如48V微混等，并不只限于纯电动和插电式混动。尤其是在新能源补贴大幅退坡的当下，《修正案》甚至可以引导企业在多种新能源技术路线下全面发展。据悉，工信部将在8月初与汽车制造商和行业专家举行听证会，旨在年内确定上述修改决定。可以预见的是，如果《修正案》最终通过，国内的插电混动、油电混动市场也会因为更多新车型的引入变得更加活跃。

（据《北京晚报》）

一汽-大众 FAW-VOLKSWAGEN

Volkswagen

# 盛夏欢乐停享不停

一汽-大众暑期欢乐购



## 7月27日上午10:00，到访可得八重礼遇！



广告

周口和荣一汽大众 销售热线:8592288 服务热线:8593399 地址:川汇区太清路宏源汽车城