京环发〔2024〕8号附件5

北京市碳普惠项目管理要求

为倡导绿色低碳生活、鼓励公众和企事业单位参与低碳行动，指导企业、社会组织和团体按照方法学开发和申报北京市碳普惠项目，市生态环境局组织开发了一系列方法学，包括《北京市碳普惠项目方法学 低碳出行（试行）》、《北京市碳普惠项目方法学 油改电小客车（试行）》和《北京市碳普惠项目方法学 氢燃料电池汽车（试行）》，并制定了《北京市碳普惠项目审核与核证技术指南（试行）》，规范了本市碳普惠项目的审核与减排量核证。详见附件。

附件：1.北京市碳普惠项目方法学 低碳出行（试行）

2.北京市碳普惠项目方法学 油改电小客车（试行）

3.北京市碳普惠项目方法学 氢燃料电池汽车（试行）

4.北京市碳普惠项目审核与核证技术指南（试行）

附件1

北京市碳普惠项目方法学 低碳出行

（试行）

2024年5月

北京市碳普惠项目方法学 低碳出行

1. 范围

本文件界定了北京碳普惠项目方法学-低碳出行的术语与定义，规定了低碳出行碳普惠项目的基本要求、项目边界、计入期和温室气体种类、核算方法、数据监测与管理要求。

本文件适用于北京市行政区域范围内低碳出行碳普惠项目的设计。符合条件的项目开发方可按照本文件要求，设计低碳出行碳普惠项目，以及核算和核查温室气体减排量。

1. 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 33760 基于项目的温室气体减排量评估技术规范 通用要求

1. 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

小微型客车

载客不超过9人的小型及微型载客汽车，包括私家小客车和合规网约车。

3.2

低碳出行

步行、骑行或乘坐公共汽（电）车、城市轨道交通以及采用小微型客车合乘等出行方式从出发地向目的地移动的交通行为。

3.3

注册参与用户

通过项目开发方提供的平台注册账户、自愿参与低碳出行碳普惠项目的个人。

3.4

项目开发方

利用大数据平台等技术手段对低碳出行行为进行监测、收集和处理，对注册参与碳普惠项目的用户给予激励，并组织碳普惠项目设计和开发的企事业单位或其他组织。项目开发方开展碳普惠活动的所有环节应合法合规，确保注册参与用户出行数据安全。

1. 基本要求

4.1普惠性

步行、骑行或乘坐公共汽（电）车、城市轨道交通以及采用小微型客车合乘等出行方式，公众参与范围广，普惠性激励有助于提高公众参与低碳出行的积极性，能够进一步提升全社会绿色出行水平。

4.2准确性

项目开发方应准确记录注册参与用户的出行时间、出行方式、出行距离等数据，提升数据准确性，采用保守性原则，确保不高估碳普惠项目减排量。

4.3额外性

低碳出行碳普惠项目有助于提升居民低碳出行意识，促进交通行业绿色低碳可持续发展，具有良好的社会效益。基于本文件开发的碳普惠项目免予额外性论证。

1. 项目边界、计入期和温室气体种类

5.1项目边界

项目开发方记录的所有注册参与用户的低碳出行活动，其地理边界为北京市行政区域范围内。

5.2项目计入期

项目计入期为可申请碳普惠项目减排量登记的时间期限，从项目申请登记的减排量产生时间开始，单个计入期不超过三年，满足本文件规定的可以申请续期。

5.3温室气体种类

本文件中的温室气体仅指二氧化碳。

1. 核算方法

6.1基准线情景识别

本文件规定的低碳出行碳普惠项目基准线情景为：居民采用步行、骑行、公共汽（电）车、城市轨道交通和小微型客车等多种方式的综合出行情景。

6.2基准线碳排放计算

基准线碳排放量（）按公式（1）计算：

) …………………………………（1）

式中：

——第y年基准线碳排放量，单位为吨二氧化碳（tCO2）；

——第i次出行基准线碳排放因子，单位为吨二氧化碳每人公里（tCO2/PKM），由主管部门另行发布；

——第i次出行基准线情景相对应的活动水平，单位为人公里（PKM），应按照附录A.1规定的方法计算。

6.3项目碳排放计算

项目碳排放量（）按公式（2）计算：

……………………………………（2）

式中：

——第y年项目碳排放量，单位为吨二氧化碳（tCO2）；

——k方式低碳出行碳排放因子，单位为吨二氧化碳每人公里（tCO2/PKM），由主管部门另行发布；

——第y年第i次k方式低碳出行活动水平，单位为人公里（PKM），应按照附录A.2规定的方法计算；

*k*——低碳出行方式。

6.4减排量核算

碳减排量（）按公式（3）计算：

………………………………………………（3）

式中：

——为第y年碳减排量，单位为吨二氧化碳（tCO2）；

——为第y年基准线碳排放量，单位为吨二氧化碳（tCO2）；

——为第y年项目碳排放量，单位为吨二氧化碳（tCO2）；

1. 数据监测与管理

7.1项目运行需要监测的数据

项目运行需要监测的数据主要包括低碳出行方式、时段、起讫位置和出行轨迹坐标等，具体数据的单位和描述见附录B。

7.2数据监测要求

数据监测应符合相关行业标准和技术规范要求，监测方法应与附录B要求保持一致。

7.3数据管理与归档要求

项目开发方应建立数据、信息等原始记录和台账管理制度，确保数据的准确性和完整性，妥善保管监测数据和有关补充记录信息。

项目设计和运行阶段产生的所有数据、信息均应电子版或纸质版存档，存档材料至少保存至最后一期减排量登记后10年，确保相关数据可被追溯。



（规范性）  
出行活动水平的计算方法

* 1. 基准线情景活动水平
     1. 步行、骑行、公共汽（电）车、城市轨道交通出行的活动水平

当项目情景低碳出行方式为步行、骑行、公共汽（电）车、城市轨道交通时，基准线情景相对应的活动水平与项目情景的活动水平相等。

按式（A.1）计算：

=……………………………………（A.1）

式中：

——第i次出行基准线情景相对应的活动水平，单位为人公里（PKM）；

*k*——采取的低碳出行方式，包括步行、骑行、公共汽（电）车、城市轨道交通；

——第y年第i次k方式低碳出行的活动水平，单位为人公里（PKM）。

* + 1. 小微型客车合乘的活动水平

当项目情景低碳出行方式为小微型客车合乘时，基准线情景相对应的活动水平应基于保守性原则计算起讫点之间的最短路径，通过实际出行距离乘以路网转换系数获得。

按式（A.2）计算：

=……………………………………（A.2）

式中：

——第i次出行基准线情景相对应的活动水平，单位为人公里（PKM）；

*k*——采取的低碳出行方式，包括合乘；

——路网转换系数，即城市路网条件下相同起讫点基准线情景最短出行距离与k方式低碳出行距离比值的平均值；

——第y年第i次k方式低碳出行的活动水平，单位为人公里（PKM）。

* 1. 项目情景活动水平
     1. 步行出行的活动水平

步行出行方式应通过相关平台记录和识别，其活动水平通过平台记录的单次出行轨迹、、等数据，利用相关轨迹算法计算获得。

* + 1. 自行车出行的活动水平

自行车出行方式应通过相关平台记录和识别，其活动水平通过平台记录的订单信息计算获得。当无法获取订单信息时，其活动水平通过平台记录的出行轨迹、、等数据，利用相关轨迹算法计算获得。

* + 1. 公共汽（电）车、城市轨道交通出行的活动水平

公共汽（电）车、城市轨道交通出行方式应通过相关平台记录和识别，其出行活动水平应通过交通刷卡或刷码等票务数据计算获得。当无法获得相关数据时，其活动水平应通过平台记录的出行轨迹、、等数据，利用相关轨迹算法计算获得。

乘坐公共汽（电）车存在单次刷卡和双次刷卡两种刷卡方式，计算出行活动水平时应区分处理：

a)单次刷卡时，出行活动水平使用单一票制公共汽（电）车平均出行距离，数据通过采样调查获得，调查方式符合行业惯例。

b)双次刷卡时：根据票务数据信息中记录的上车时间、下车时间、公共汽（电）车轨迹定位数据等，利用相关轨迹算法计算获得。

* + 1. 小微型客车合乘出行的活动水平

小微型客车合乘的出行方式和出行活动水平应通过能够记录小微型客车合乘相关订单信息的平台采集并识别获得。



（规范性）  
需要监测的数据及来源

* 1. 表B.1至B.5规定了需要监测的数据及来源。

表B.1　第i次低碳出行行为

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 | i |
| 应用的公式编号 | 1、2、A.1、A.2 |
| 数据描述 | 第i次低碳出行行为 |
| 数据单位 | 次 |
| 数据来源 | 提供出行信息记录的大数据平台实时监测获得 |
| 数据用途 | 计算基准线情景和项目情景碳排放 |
| 备注 | / |

表B.2　低碳出行方式

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 | k |
| 应用的公式编号 | 2、A.1、A.2 |
| 数据描述 | 第i次低碳出行的方式 |
| 数据单位 | 无量纲 |
| 数据来源 | 提供出行信息记录的大数据平台实时监测获得 |
| 数据用途 | 计算基准线情景、项目情景碳排放量 |
| 备注 | 1、对于步行和自行车出行，基于轨迹定位数据的平均速度、瞬时最大速度、出行活动水平、出行时间等特征与符合北京市行政区域范围内步行和自行车的出行特征进行交叉验证；  2、对于公共汽（电）车、城市轨道交通出行方式，利用交通行业票务系统数据与出行轨迹数据进行交叉验证；  3、对于合乘出行，利用平台记录的合乘用户订单信息与轨迹信息进行交叉验证 |

表B.3　第y年i次出行的起始位置、轨迹坐标、结束位置

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |  |  |
| 应用的公式编号 | / | / | / |
| 数据描述 | 第y年i次出行的起始位置 | 第y年i次出行过程中的轨迹坐标 | 第y年i次出行的结束位置 |
| 数据单位 | 平面地图二维坐标 | 平面地图二维坐标 | 平面地图二维坐标 |
| 数据来源 | 提供出行信息记录的大数据平台实时监测获得 | 提供出行信息记录的大数据平台实时监测获得 | 提供出行信息记录的大数据平台实时监测获得 |
| 数据用途 | 计算基准线和项目碳排放 | 计算基准线和项目碳排放 | 计算基准线和项目碳排放 |
| 备注 | / | / | / |

表B.4　出行距离

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | 2、A.1、A.2 |
| 数据描述 | 第y年第i次k方式低碳出行活动水平 |
| 数据单位 | PKM |
| 数据来源 | 提供出行信息记录的大数据平台监测获得 |
| 数据用途 | 计算基准线和项目碳排放 |
| 备注 | 1、对于步行利用提供路径规划和导航的平台的轨迹数据进行里程的确认；或者利用不同的算法对原始轨迹数据的里程计算结果进行交叉验证  2、对于自行车，可以利用提供公共自行车服务的平台的用户订单数据与轨迹数据进行交叉验证；或者利用不同的算法对原始轨迹数据的里程计算结果进行交叉验证  3、对于公共汽（电）车、城市轨道交通2种出行方式，可利用各省市对应出行的票务系统的里程数据和出行的轨迹数据进行交叉验证  4、对于合乘，可利用提供合乘服务的平台的用户订单信息与轨迹信息进行交叉验证 |

表B.5　路网转换系数

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | A.2 |
| 数据描述 | 城市路网条件下，相同起讫点基准线情景最短出行距离与k方式低碳出行距离比值的平均值 |
| 数据单位 | 无量纲 |
| 数据来源 | 按照统计测量方法获得 |
| 数据用途 | 计算基准线情景碳排放 |
| 备注 | / |

参 考 文 献

[1] GB/T 4353 载客汽车运行燃料消耗量

[2] GB/T 32151 温室气体碳排放核算与报告要求

[3] GB 50490 城市轨道交通技术规范

[4] GA 802 道路交通管理机动车类型

[5] DB11/T 1786—2020 二氧化碳排放核算和报告要求道路运输业

[6] 快速公交项目（CM-028-V01）

[7] 快速公交系统（CM-032-V01）

[8] 高速客运铁路系统（CM-069-V01）

[9] 城市客运交通模式转换基准线碳排放计算工具

[10] 市级人民政府控制温室气体碳排放目标责任子评估报告编制指南

[11] 中国温室气体清单研究

北京市低碳出行碳普惠项目

碳排放因子及路网转换系数（2024年）

表1 碳排放因子

|  |  |
| --- | --- |
| **出行方式** | **排放因子（kgCO2/PKM）** |
| 综合出行 | 0.104 |
| 公共汽（电）车 | 0.052 |
| 城市轨道交通 | 0.032 |
| 骑行 | 0.0087 |
| 步行 | 0 |

表2 路网转换系数

|  |  |
| --- | --- |
| **出行方式** | **路网转换系数** |
| 合乘—拼车 | 0.9528 |
| 合乘—顺风车 | 0.9272 |

注：表1和表2参数根据北京市2022年交通行业能源活动数据计算。

附件2

北京市碳普惠方法学 油改电小客车

**（试行）**

2024年5月

1 引言

2021年10月26日国务院印发了《2030年前碳达峰行动方案》，《方案》明确了碳达峰十大行动，针对交通运输绿色低碳行动提出了推动运输工具装备低碳转型：积极扩大电力、氢能、天然气、先进生物液体燃料等新能源、清洁能源在交通运输领域应用。大力推广新能源汽车。《北京市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》提出：到2025年，全市新能源汽车累计保有量力争达到200万辆，其中需要至少110万辆存量燃油小客车（私人领域）主动替换为新能源小客车。

为核算油改电小客车出行的碳减排量，北京市生态环境局组织北京市应对气候变化管理事务中心和北京交通发展研究院开展北京油改电小客车出行碳减排方法学研究。

2 适用条件

2.1 方法学适用于在合格项目开发方注册拥有自愿减排意愿的注册用户选择使用个人所有燃油小客车指标购买新能源小客车，并驾驶该新能源小客车出行的项目活动。

2.2 项目活动须在北京市行政区范围内展开。出行路径如果离开北京市市域范围，超出市域范围的出行里程不纳入本市减排量计算范围内。

2.3 同一注册用户只能选择一个项目开发方的平台注册，不能多头申请减排量。

3 引用文件

本方法学参考了下列自愿减排项目方法学的最新版本：

* “电动汽车充电站及充电桩温室气体减排方法学（CM-098-V01）”
* “通过电动和混合动力汽车实现减排（CMS-048-V01）”

本方法学还引用了以下CDM-EB 批准的工具最新版本：

* “额外性论证和评价工具”
* “电力消耗导致的基准线、项目和/或泄漏排放计算工具”
* “化石燃料燃烧导致的项目或泄漏二氧化碳排放工具”
* “电力系统排放因子计算工具”

4 术语与定义

本方法学应用了以下定义：

**燃油小客车：**指使用汽油的小型及微型私人载客汽车。

**新能源小客车**：指在北京完成备案的小型、微型纯电驱动私人载客汽车，在本方法学中仅包括纯电动汽车。

**合格的项目开发方**：可以监测注册用户的新能源小客车出行行为，并予以识别和记录的法人单位。

**注册用户：**通过合格项目开发方平台注册，自愿使用个人所有燃油小客车指标购买新能源小客车参与碳减排项目的个人。

**基准年：**最近可获得数据的年份。

5 项目边界及排放源

项目边界的空间范围包括项目发生的地理边界，由于使用者出发的起点与终点不容易掌控，因此项目的空间区域是项目实施的整体范围。

| **排放源** | | **温室气体种类** | **包括否** | **说明理由/解释** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **基准线排放** | 项目开发方注册用户采用燃油小客车出行产生的排放。 | CO2 | 包含 | 主要排放源 |
| CH4 | 排除 | 次要排放源 |
| *N*2O | 排除 | 次要排放源 |
| **项目排放** | 项目开发方注册用户选择新能源小客车出行产生的间接排放。 | CO2 | 包含 | 主要排放源 |
| CH4 | 排除 | 次要排放源 |
| N2O | 排除 | 次要排放源 |

6 减排量核算方法学

6.1 基准线情景识别

适用于本方法学项目的基准线情景为项目开发方注册用户采用个人所有燃油小客车出行方式的情景。

6.2 额外性论证

基于项目的社会效益，暂不考虑额外性论证。

6.3 基准线排放计算

基准线排放量采用基准线排放因子与基准线出行里程乘积的方法计算。计算步骤如下：

**步骤1****确定基准线****燃油小客车碳排放因子**EFBL

依据北京市政府相关部门发布的正式报告或正式数据、统计数据、权威研究机构测量值，计算北京市基础年基准线小客车碳排放因子EFBL，计算时车辆能源类型为汽油，考虑北京市基础年车辆排量，其排放因子计算方法如下：

))（1）

式中：

EFBL：基础年基准线燃油小客车碳排放因子（tCO2/km）；

j：小客车排量，取值为1.0L以下、1.0L-1.8L、1.8L-2.4L、2.4L以上；

EFj：能源类型为汽油，排量为j的小客车碳排放因子（tCO2/km）；

*：*基础年北京市能源类型为汽油，排量为j的小客车的总数量（辆）；

*：*基础年北京市能源类型为汽油，排量为j的小客车的年均行驶里程（km）；

如不同能源类型不同排量的小客车年均行驶里程无法区分，则EFBL的计算简化为：

)（2）

**步骤2****确定****基准线情景燃油小客车出行里程**BDi,BL

一般情况下，基准线情景燃油小客车的出行距离与用户实际的新能源小客车出行距离相等，如果城市对燃油车与新能源车有差异化通行政策，在里程计算时应予以考虑，结合该政策分别对燃油车和新能源车行驶强度的影响来设置系数k参与计算出行里程。

BDi,BL的计算方法采用公式（3）计算获得：

*BDi,BL= k × PDi,y*（3）

式中：

BDi,BL：第i次出行基准线情景燃油小客车出行里程（km）；

PDi,y：注册用户y年第i次新能源小客车出行的出行距离，与项目活动的出行距离PDi,y相等（km）；

k：里程转换系数，若城市对燃油车与新能源车无差异化通行政策，k取1；若有差异化通行政策，则结合政策分别对燃油车和新能源车行驶强度的影响来取值。

**步骤3确定基准线情景排放量**

基准线排放量（BEy），计算如下：

)（4）

式中：

*BEy*：第y年基准线碳排放量（tCO2）；

：基准线燃油小客车碳排放因子（tCO2/km）；

：第i次出行基准线情景燃油小客车出行里程（km）。

6.4 项目排放计算

项目情景排放量采用项目情景排放因子与项目情景出行里程乘积的方法计算。计算步骤如下：

**步骤1 确定新能源小客车****碳排放因子**EFKM,i

新能源小客车碳排放因子计算公式为：

（5）

式中：

EFKM,i：新能源小客车第i次出行碳排放因子（tCO2/km）；

g：新能源小客车的车辆型号；

ECg,i：车辆型号为g的新能源小客车第i次出行的单位公里电耗(kWh/km)；

EFCO2：新能源小客车所消耗电力的碳排放因子（tCO2/kWh）；

TDL：电力系统平均技术传输与分配损失系数，无量纲。

其中：

ECg,i：数据来源为新能源整车实时监测数据，若实时监测数据获取难度大时，可采用政府工信部政务服务平台发布的正式数据；

EFCO2：数据来源为国家数据或者北京市推荐值0.604；

TDL：数据来源为国家或者北京市数据或缺省值（3%）。

**步骤2 确定项目情景新能源小客车出行的出行里程PDi,y**

基于项目开发方监测到的注册用户新能源小客车第i次出行的出行轨迹Ls,i、Lc,i、Le,i等数据，通过相关的里程计算算法识别出行里程PDi,y。

**步骤3确定项目情景排放**

采取新能源小客车出行的方式带来的排放即为本方法学项目情景碳排放量（PE*y*），计算如下：

)（6）

式中：

*PEy*：第y年项目碳排放量（tCO2）；

i：第y年注册用户新能源小客车出行次数（次）；

：新能源小客车第i次出行碳排放因子（tCO2/km）；

：第y年第i次新能源小客车出行的里程（km）；

6.5 项目泄漏计算

由于本方法学开发的项目需要利用项目开发方现有的平台进行二次开发，该开发对平台所增加的负荷较小，可忽略不计，为简化本方法学不考虑泄漏。

6.6 项目减排量核算

减排量由下列公式计算：

（7）

式中：

*ERy*：为y 年碳减排量（tCO2）；

*BEy*：为y 年基准线碳排放量（tCO2）；

*PEy*：为y 年项目碳排放量（tCO2）。

7 监测方法学

7.1 项目设计阶段确定的参数和数据

本方法学需要事前确定的数据和参数定期更新，更新周期为一年。具体数据和参数如下：

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数 1 |  |
| 单位 | tCO2/km |
| 描述 | 基础年能源类型为汽油，排量为j的小客车碳排放因子 |
| 所使用的数据来源 | 由具备相应检测资质的单位按照测量方法和程序测量获得 |
| 测量方法和程序 | 按照如下步骤：  1、测量获取北京市不同道路等级的道路运行工况  2、测量不同运行工况下车辆的排放因子  3、利用模型计算该地区本地化的车辆排放因子 |
| 其他说明 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数 2 |  |
| 单位 | 数量 |
| 描述 | 基础年能源类型为汽油，排量为j的小客车的总数量 |
| 所使用的数据来源 | 北京市交管局基础年车辆库统计结果 |
| 测量方法和程序 | - |
| 其他说明 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数 3 |  |
| 单位 | km |
| 描述 | 基础年能源类型为汽油，排量为j的小客车的年均行驶里程 |
| 所使用的数据来源 | 通过北京市交通发展年度报告查阅获得 |
| 测量方法和程序 | - |
| 其他说明 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数 4 |  |
| 单位 | 无量纲 |
| 描述 | 基础年的电力系统平均技术传输与分配损失系数 |
| 所使用的数据来源 | 按照以下优先次序选取来源：  1、地方测量（权威研究机构或项目开发方测量）  2、相关文献 |
| 测量方法和程序 | - |
| 其他说明 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数 5 | EFCO2 |
| 单位 | tCO2/kWh |
| 描述 | 基础年新能源小客车所消耗电力的碳排放因子 |
| 所使用的数据来源 | 按照以下优先次序选取来源：  1、地方测量（权威研究机构或项目开发方测量）  2、国内外文献  3、最新IPCC 缺省值 |
| 测量方法和程序 | - |
| 其他说明 |  |

7.2 项目实施阶段需监测的参数和数据

本方法学需要监测每个注册用户（个人）的参数和数据如下：

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数 1 | i |
| 单位 | 次 |
| 描述 | 第y年注册用户新能源小客车出行次数 |
| 所使用的数据来源 | 提供出行信息记录的合格项目开发方监测获得 |
| 测量方法和程序 | 合格项目开发方平台同核验平台对接 |
| 监测频率 | 实时监测 |
| QA/QC程序 |  |
| 其他说明 | 计算基准线情景和项目情景碳排放量 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数2 | Ls,i |
| 单位 | 平面地图二维坐标 |
| 描述 | 第y年i次出行的起始位置 |
| 所使用的数据来源 | 提供出行信息记录的合格项目开发方监测获得 |
| 测量方法和程序 | 合格项目开发方平台同核验平台对接 |
| 监测频率 | 实时监测 |
| QA/QC程序 |  |
| 其他说明 | 计算基准线情景和项目情景碳排放量 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数3 | Lc,i |
| 单位 | 平面地图二维坐标 |
| 描述 | 第y年i次出行过程中的轨迹坐标 |
| 所使用的数据来源 | 提供出行信息记录的合格项目开发方监测获得 |
| 测量方法和程序 | 合格项目开发方平台同核验平台对接 |
| 监测频率 | 实时监测 |
| QA/QC程序 |  |
| 其他说明 | 计算基准线情景和项目情景碳排放量 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数4 | Le,i |
| 单位 | 平面地图二维坐标 |
| 描述 | 第y年i次出行的结束位置 |
| 所使用的数据来源 | 提供出行信息记录的合格项目开发方监测获得 |
| 测量方法和程序 | 合格项目开发方平台同核验平台对接 |
| 监测频率 | 实时监测 |
| QA/QC程序 |  |
| 其他说明 | 计算基准线情景和项目情景碳排放量 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数5 |  |
| 单位 | kWh/km |
| 描述 | 基础年车辆型号为g的新能源小客车第i次出行的单位公里电耗 |
| 所使用的数据来源 | 数据来源为新能源整车实时监测数据，若实时监测数据获取难度大时，可采用政府工信部政务服务平台发布的正式数据 |
| 测量方法和程序 | - |
| 其他说明 |  |

7.3 项目实施及监测的数据管理要求

作为监测的一部分，应当对收集的所有监测数据进行电子版存档并且至少保存至最后一个计入期结束后两年。如果在下表中没有特殊的说明，所有的数据都需要进行全部监测。所有的测量都应该采用符合相关行业标准的校准测量仪器进行。另外，还要参考本方法学所涉及到的工具中的监测要求。

北京市油改电小客车碳普惠项目

碳排放因子及里程转换系数（2024年）

|  |  |
| --- | --- |
| 参数 | 数值 |
| 基础年能源类型为汽油，排量为j的小客车碳排放因子（） | 0.250 kgCO2/PKM |
| 基础年新能源小客车所消耗电力的碳排放因子（EFCO2） | 0.097 kgCO2/PKM |
| 里程转换系数k | 0.86 |

注：表中参数根据北京市2022年交通行业能源活动数据计算。

附件3

北京市碳普惠方法学 氢燃料电池汽车

**（试行）**

2024年5月

1 引言

2021年10月26日，国务院印发的《2030年前碳达峰行动方案》明确了碳达峰十大行动，针对交通运输绿色低碳行动提出了推动运输工具装备低碳转型：积极扩大电力、氢能、天然气、先进生物液体燃料等新能源、清洁能源在交通运输领域应用。发展氢能产业是实现我国“30·60”目标的重要举措，也是北京市交通领域低碳解决方案之一。2021年8月，《北京市氢能产业发展实施方案（2021-2025年）》中明确了“建设碳交易中心氢能产业板块交易机制”的重点任务，要求建立较为完善碳减排核算方法体系、碳交易机制等创新制度体系。

为支持氢能在交通领域应用，北京市生态环境局组织北京市应对气候变化管理事务中心和北京交通发展研究院开展北京氢燃料电池汽车碳减排方法学研究，规范氢燃料电池汽车进行运输活动的碳减排量的核算工作，释放氢能产业的降碳价值，助力交通领域降碳减污。

2 适用条件

2.1 方法学适用于在北京市行政辖区内注册的企业、团体或个人，使用氢燃料电池汽车进行载客或载货运输的项目活动，其活动数据可通过合格项目开发方平台监测。

2.2 项目活动须在京津冀区域范围内开展，超出上述范围的行驶里程不纳入本市减排量计算范围内。

2.3 方法学不适用于纳入国家或地方碳排放权交易市场的重点碳排放单位履约边界的车辆的出行活动。

2.4 项目氢燃料电池汽车包括但不限于载客汽车、载货汽车、挂车或其他服务车辆。

2.5 合格的项目开发方应确保可监测到本方法学所涉及的相关车辆参数和运行数据，能够实现数据的核实和追溯。

2.6 为避免重复计算，同一辆车进行运输活动所产生的碳减排量不能在其他碳减排机制内重复申请项目。

3 引用文件

本方法学参考了下列自愿减排项目方法学的最新版本：

* “北京油改电小客车出行碳减排方法学（试行）”
* “通过电动和混合动力汽车实现减排（CMS-048-V01）”
* “商用车队中引入低排放车辆或技术（CMS-053-V01）”
* “小规模方法学：氢燃料电池汽车(AMS-III.BQ)”

本方法学还引用了以下CDM-EB 批准的工具最新版本：

* “额外性论证和评价工具”
* “小型项目活动额外性论证工具”
* “微型项目活动额外性论证工具”
* “电力消耗导致的基准线、项目和/或泄漏排放计算工具”
* “化石燃料燃烧导致的项目或泄漏二氧化碳排放工具”
* “电力系统排放因子计算工具”

4 术语与定义

本方法学应用了以下定义：

**合格的项目开发方：**具备监测氢燃料电池汽车的车辆参数、以及行驶里程、行驶速度、氢气消耗量、电力消耗量、加氢行为、氢气来源等运行数据的能力，并采用合理的方式予以识别和记录的法人单位。

**基准年：**最近可获得数据的年份。

**加氢间隔：**氢燃料电池汽车两次加氢之间的时间间隔。

5 项目边界及排放源

项目边界包括项目氢燃料电池汽车、项目氢燃料电池汽车活动的地理边界、制氢设施、发电厂、氢气储运设施（如运氢车辆、管道）、氢气加注辅助设施（如加氢站）等。

| **排放源** | | **温室气体种类** | **是否**  **包括** | **说明理由/解释** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **基准线排放** | 使用与项目氢燃料电池汽车车辆类型相同，并能够在一定时间范围内完成相等周转量的汽油和柴油车辆进行运输活动时产生的化石燃料排放。 | CO2 | 包含 | 主要排放源 |
| CH4 | 排除 | 在化石燃料燃烧产生的碳排放中CH4占的比例很小。在计算基准线排放时的燃料消耗中忽略CH4排放是保守的。 |
| N2O | 排除 | N2O排放在整个碳排放中是很小的源。在计算基准线排放时的燃料消耗中忽略N2O排放是保守的。 |
| **项目排放** | 使用氢燃料电池汽车进行运输活动时，因消耗氢气和消耗外接电力产生的间接排放。 | CO2 | 包含 | 主要排放源 |
| CH4 | 排除 | 在化石燃料燃烧产生的碳排放中CH4占的比例很小，影响较小。 |
| N2O | 排除 | N2O排放在整个碳排放中是很小的源，影响较小。 |

6 减排量核算方法学

6.1 基准线情景识别

基准线情景为与项目氢燃料电池汽车车辆类型相同，并能够在一定时间范围内完成相等的客运或货运周转量的汽油和柴油车辆进行交通运输活动的情景。

6.2 额外性论证

可采用简化方法进行论证：若事先可证明项目活动之前在项目注册区域内氢燃料电池车辆的市场份额小于或等于同类型或承担同样运输功能车辆的 5%，且符合地区首例要求，则项目可免予额外性论证。本项目市场份额小于1%，且属于首例，免于额外性论证。

6.3 基准线排放计算

基准线排放量采用基准线车公里排放因子与基准线行驶里程乘积的方法计算。基准线排放计算步骤如下：

**步骤1确定基准线车辆类型**

在与项目氢燃料电池汽车的车辆类型、一定时间范围内完成的客运或货运周转量同等替换的原则下，确定基准线车辆类型、车辆最大设计总质量或车身长度。

**步骤2确定基准线排放因子**

1.确定基准年基准线加权平均车公里速度排放因子

依据北京市相关行业部门发布的报告或数据，以及行业公开数据、研究机构测量数据等，计算基准年基准线加权平均车公里速度排放因子，计算时综合考虑北京市基准线车辆的车辆类型、能源类型、最大设计总质量和车身长度、车辆综合载货/载客率等进行加权平均，计算方法如下：

（1）

式中：

：基准年基准线车辆类型为最大设计总质量或车身长度为的加权平均车公里速度排放因子（tCO2/km）；

：车辆类型，可取载货汽车（含挂车）、载客汽车等；

：能源类型，可取汽油、柴油；

：车辆最大设计总质量（t）或车身长度（m）。对于载货汽车（含挂车），取最大设计总质量， 取值为4.5t以下、4.5t~12t、12t~16t、16t~22t、22t~28t、28t~40t、40t及以上；对于载客汽车，取车身长度，取值为6m以下、6m及以上。

：车辆行驶速度，取0~120（km/h）；

：基于基准年北京市车辆满载率计算的车辆类型为最大设计总质量或车身长度为能源类型为在速度时的车公里速度排放因子（tCO2/km）；

：基准年北京市车辆类型为最大设计总质量或车身长度为能源类型为的基准线车辆总数量（辆）；

：基准年北京市车辆类型为最大设计总质量或车身长度为能源类型为的基准线车辆年均行驶里程（km）。

如不同车辆类型、能源类型、最大设计总质量或车身长度的基准线车辆年均行驶里程无法区分或获得困难，则的计算简化为：

（2）

2.确定年第个加氢间隔所使用的基准线车公里速度排放因子

根据合格项目开发方监测的项目氢燃料电池汽车实时行驶速度，计算得到第个加氢间隔的平均行驶速度。则使用该速度下的速度排放因子，作为第个加氢间隔所使用的基准线车公里速度排放因子，即

（3）

式中：

：第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔的平均行驶速度（km/h）;

：车辆行驶速度取时的的取值（tCO2/km）。

当无法获取分车型分能源类型分最大设计总质量或车身长度的速度排放因子时，可采用基准线碳排放因子缺省值，即使用基准年北京市路网运行数据事前计算出的路网平均运行速度下的碳排放因子，作为基准线车公里速度排放因子，计算方法如下：

（4）

：基准年北京市路网平均运行速度（km/h）；

：车辆行驶速度取时的的取值（tCO2/km）。

**步骤3确定基准线行驶里程**

一般情况下，在相同起讫点下，项目氢燃料电池汽车运输距离与基准线车辆的运输距离相等，则基准线车辆行驶里程与项目氢燃料电池汽车行驶里程相等，计算公式如下:

（5）

式中：

：第年第个加氢间隔基准线车辆行驶里程（km）；

：第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔累计行驶里程（km）。

**步骤4确定基准线排放量**

基准线排放量计算如下：

（6）

式中：

：第年基准线碳排放量（tCO2）；

：第年第个加氢间隔所使用的基准线车公里速度排放因子（tCO2/km）；

：第年第个加氢间隔基准线车辆行驶里程（km）。

6.4 项目排放计算

项目活动排放量采用项目氢燃料电池汽车每个加氢间隔内的氢气消耗量和氢气碳排放因子的乘积，以及每个加氢间隔内电力消耗量和电力碳排放因子的乘积之和进行计算。项目排放计算步骤如下：

**步骤1确定项目氢燃料电池汽车的能源消耗量**

基于车辆运行的能源动力来源，确定项目氢燃料电池汽车的能源消耗。根据氢燃料电池汽车的工作原理，车辆运行的能源动力可来源于氢气和外接电力两种。因此根据合格项目开发方监测的氢燃料电池汽车的车辆轨迹、氢系统、燃料电池、可充电储能装置等运行数据，通过基于机动车行驶状态的能耗核算模型，实时计算氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的氢气消耗量和外接电力消耗量。

**步骤2确定项目氢燃料电池汽车所用氢气的碳排放因子**

1.识别项目氢燃料电池汽车所消耗氢气的来源

根据合格项目开发方的监测数据进行识别与计算。首先，识别项目氢燃料电池汽车每次加氢的加氢站，同时识别加氢站内所供氢气的来源信息，包含制氢厂的名称、位置、制氢工艺、氢气运输量、运氢距离。然后，基于加氢站内不同制取工艺的氢气运输量，计算加氢站的氢源比例。

2.确定项目所消耗氢气的碳排放因子

综合考虑氢气在制取、储运、加注、使用全链环节内的碳排放来计算氢气碳排放因子。由于氢燃料电池汽车是通过储氢罐中的氢气和空气中的氧气进行电解反应产生电流来驱动汽车，因此，氢气使用环节没有碳排放，项目所消耗氢气的碳排放主要来源于氢气制取、储运、加注环节的碳排放，以及氢气在制取、储运、加注、使用过程中，由于排空、泄露、损耗等造成的氢气逸散比例。其氢气碳排放因子计算方法如下：

（7）

式中：

：项目氢燃料电池汽车所消耗氢气的碳排放因子（tCO2/tH2）；

：氢气制取碳排放因子，即氢气在制取环节，制取工艺为每制取单位重量氢气的碳排放量（tCO2/tH2）；

：加氢站的氢源比例（%）；

：氢气储运碳排放因子，即氢气在运输环节，每运输吨公里氢气的碳排放量（tCO2/（tH2km））；

：加氢站与为该站提供氢气的制氢厂之间的氢气运输距离（km）；

：氢气加注碳排放因子，即氢气在加注环节，每加注单位重量氢气的碳排放量（tCO2/tH2）；

：氢气在制取、储运、加注、使用过程中，由于排空、泄露、损耗等造成的氢气逸散比例，无纲量。

若项目氢燃料电池汽车所用氢气无法实现溯源或实现难度大，可使用京津冀区域综合氢气碳排放因子，即氢气制取碳排放因子使用基于京津冀区域统计口径下不同制氢工艺的氢气产能结构计算的加权平均值，氢气运输距离使用京津冀区域内加氢站和提供氢气的制氢厂的平均运输距离。其京津冀综合氢气碳排放因子计算方法如下：

（8）

：基于基准年京津冀区域内各类制取工艺的氢气产能占比情况计算的加权平均碳排放因子（tCO2/tH2）；

：基准年京津冀区域内加氢站与提供氢气的制氢厂之间的平均运输距离。

**步骤3确定项目活动碳排放量**

（9）

式中：

：第年项目碳排放量（tCO2）；

：第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的氢气消耗量（tH2）；

：第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的外接电力消耗量（MWh）；

：项目氢燃料电池汽车所消耗氢气的碳排放因子（tCO2/tH2）；

：项目氢燃料电池汽车所消耗电力的碳排放因子（t CO2/MWh）；

6.5 项目泄漏计算

本方法学不考虑泄漏。

6.6 项目减排量核算

减排量由下列公式计算：

（10）

式中：

：第年碳减排量（tCO2）；

：第年基准线碳排放量（tCO2）；

：第 年项目碳排放量（tCO2）。

7 监测方法学

7.1 项目设计阶段确定的参数和数据

本方法学需要事前确定的数据和参数定期更新，更新周期为一年。具体数据和参数如下：

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （1）、（2） |
| 数据描述 | 基于基准年北京市车辆满载率计算的车辆类型为最大设计总质量或车身长度为能源类型为在速度时的车公里速度排放因子。 |
| 数据单位 | tCO2/km |
| 数据来源 | 由具备相应检测资质的单位按照测量方法和程序测量获得。 |
| 数据选用的合理性 | 按照如下步骤：  1、测量获取北京市不同道路等级的道路运行工况；  2、测量不同运行工况下车辆的排放因子；  3、利用模型计算该地区本地化的车辆排放因子。 |
| 数值（如有） | / |
| 数据用途 | 用于计算基准线加权平均碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （1）、（2） |
| 数据描述 | 基准年北京市车辆类型为最大设计总质量或车身长度为能源类型为的基准线车辆总数量。 |
| 数据单位 | 辆 |
| 数据来源 | 北京市相关行业部门车辆统计结果 |
| 数据选用的合理性 | 交通行业部门统计结果 |
| 数值（如有） | / |
| 数据用途 | 用于计算基准线加权平均碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （1） |
| 数据描述 | 基准年北京市车辆类型为最大设计总质量或车身长度为能源类型为的基准线车辆年均行驶里程 |
| 数据单位 | km |
| 数据来源 | 北京市交通发展年度报告 |
| 数据选用的合理性 | 交通行业部门统计结果 |
| 数值（如有） | / |
| 数据用途 | 用于计算基准线加权平均碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （4） |
| 数据描述 | 基准年北京市路网平均运行速度 |
| 数据单位 | km/h |
| 数据来源 | 通过北京市交通委员会发布的基准年运行指数计算获得 |
| 数据选用的合理性 | 交通行业部门统计数据 |
| 数值（如有） | / |
| 数据用途 | 用于计算基准线综合碳排放因子缺省值 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （7）、（8） |
| 数据描述 | 氢气制取碳排放因子，即氢气在制取环节，制取工艺为每制取单位重量氢气的碳排放量 |
| 数据单位 | tCO2/tH2 |
| 数据来源 | 根据对京津冀区域典型生产商进行抽样，并结合文献和调研结果给出事前确定的不同制取工艺的排放因子。 |
| 数据选用的合理性 | 来自于《中国氢能产业基础设施发展蓝皮书》、《基于全生命周期评价的中国制氢路线能效、碳排放及经济性研究》等文献、京津冀制氢企业调研等获取的40组数据的拟合值。 |
| 数值（如有） | 煤制氢(未考虑CCUS或CCS)25.83、煤制氢(考虑CCUS或CCS)8.64、天然气重整制氢12.54、工业副产氢提纯工艺2.75、电解水制氢（电网电）44.51、电解水制氢（可再生能源）0.89 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （7）、（8） |
| 数据描述 | 氢气储运碳排放因子，即氢气在运输环节，每运输吨公里氢气的碳排放量。 |
| 数据单位 | tCO2/（t∙km） |
| 数据来源 | 根据对京津冀区域氢气生产商、加氢站运营商所使用的运氢车辆进行抽样调研，给出事前确定的排放因子。如项目开发方能够证明通过使用管道等运输的，可更新计算排放因子并提交相应证明文件。 |
| 数据选用的合理性 | 来自于调研获得的京津冀区域实际运行的主流运氢车辆-额定载量352kg、燃料类型为柴油的 20MPa长管拖车的车辆百公里能耗值40L和IPCC柴油因子3.15kg CO2/kg燃料计算的结果值。 |
| 数值（如有） | 0.0045 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （7）、（8） |
| 数据描述 | 氢气加注碳排放因子，即氢气在加注环节，每加注单位重量氢气的碳排放量。 |
| 数据单位 | tCO2/tH2 |
| 数据来源 | 根据对京津冀区域典型加氢站运营商进行抽样调研，根据文献和调研结果，给出事前确定的排放因子。如项目开发方能够证明加氢站通过可再生能源发电运行，可更新计算排放因子并提交相应证明文件。 |
| 数据选用的合理性 | 来自于调研获得的北京市4座加氢站2022年全年整站级电力能耗统计数据，并基于北京市加氢站按压力类型分布计算的综合加权值。 |
| 数值（如有） | 1.294 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （7）、（8） |
| 数据描述 | 氢气在制取、储运、加注、使用过程中，由于排空、泄露、损耗等造成的氢气逸散比例。 |
| 数据单位 | % |
| 数据来源 | 根据专家调研和行业管理经验，参考国标氢气泄露浓度监测值，从保守角度提出。 |
| 数据选用的合理性 | 综合考虑氢气在制取、储运、加注、使用环节的氢气的主动排空、物理泄露、使用损耗等逸散情况，参考GB 50516《加氢站技术规范》（2021版）中氢气泄露阈值0.4%保守取值。 |
| 数值（如有） | 0.4 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （8） |
| 数据描述 | 基于基准年京津冀区域内各类制取工艺的氢气产能占比情况计算的加权平均碳排放因子。 |
| 数据单位 | tCO2/tH2 |
| 数据来源 | 根据对京津冀区域氢气生产商进行调研，得到基准年生产商的氢气制取工艺和氢气产能，结合每种制氢工艺的排放因子，给出事前确定的京津冀区域综合排放因子。 |
| 数据选用的合理性 | 来自于京津冀区域16家车用氢气生产单位调研得到的京津冀氢气产能结构计算的综合加权平均值。区域内工业副产氢提纯产能占77%、电解水制氢占14%、天然气重整制氢占9%。 |
| 数值（如有） | 4.53 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （8） |
| 数据描述 | 基准年京津冀区域内加氢站与提供氢气的制氢厂之间的平均运输距离。 |
| 数据单位 | km |
| 数据来源 | 根据对京津冀区域典型生产商和加氢站运营商的运氢情况进行抽样调研和统计，给出事前确定的京津冀区域平均运氢距离。 |
| 数据选用的合理性 | 来源于京津冀燃料电池汽车示范城市群2021-2022第一示范年度中北京、天津、河北三地的加氢站购买量和运氢距离数据综合加权平均得到。 |
| 数值（如有） | 90 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （9） |
| 数据描述 | 基准年项目氢燃料电池汽车所消耗电力的碳排放因子。 |
| 数据单位 | tCO2/MWh |
| 数据来源 | 按照以下优先次序选取来源：  1、地方测量获取；  2、最新的全国电网因子缺省值；  3、最新IPCC缺省值。 |
| 数据选用的合理性 | 来源于地方测量值，选取依据为北京市地方标准《二氧化碳排放核算和报告要求 道路运输业》（DB11/T 1786-2020）中的电网供电排放因子缺省值0.604 tCO2/MWh。 |
| 数值（如有） | 0.604 |
| 数据用途 | 计算项目活动碳排放量 |
| 备注 | / |

7.2 项目实施阶段需监测的参数和数据

本方法学需要进行监测的参数和数据如下：

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （3）、（4）、（5）、（6）、（9） |
| 数据描述 | 第y年项目氢燃料电池汽车的加氢间隔个数 |
| 数据单位 | 个 |
| 数据来源 | 提供车辆加氢行为记录的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 氢燃料电池汽车 |
| 监测仪表要求 | 传感器、计量表计等可实现监测的车载仪器或仪表 |
| 监测程序与方法要求 | 合格项目开发方平台根据氢燃料电池汽车关键设备的温度/压力变化，或者电流/电压变化等情况进行识别与记录。 |
| 监测频次与记录要求 | 实时监测、每次记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 利用加氢站加氢记录数据进行交叉核验 |
| 数据用途 | 计算基准线情景和项目活动碳排放量 |
| 备注 | 实时监测符合GB/T32960.3-2016《电动车远程服务与管理系统技术规范 第3部分：通讯协议与数据格式》要求，采取TCP/IP网络控制协议作为底层通信承载协议，监测频次不超过30s。 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （3） |
| 数据描述 | 第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的平均行驶速度 |
| 数据单位 | km/h |
| 数据来源 | 提供车辆行驶速度记录的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 氢燃料电池汽车 |
| 监测仪表要求 | 传感器、计量表计、GPS等可实现监测的车载仪器或仪表 |
| 监测程序与方法要求 | 合格项目开发方平台利用实时监测的瞬时速度数据，拟合每次加氢间隔内的平均速度；或利用实时监测的里程、时间等数据计算得到。 |
| 监测频次与记录要求 | 实时连续监测、每次记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 利用车辆瞬时速度进行交叉校核 |
| 数据用途 | 用于计算基准线碳排放因子 |
| 备注 | 同上 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （5） |
| 数据描述 | 第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的行驶里程 |
| 数据单位 | km |
| 数据来源 | 提供车辆加氢行为、行驶里程记录的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 氢燃料电池汽车 |
| 监测仪表要求 | 传感器、计量表计、GPS等可实现监测的车载仪器或仪表 |
| 监测程序与方法要求 | 合格项目开发方平台利用实时监测的里程数据，统计每次加氢间隔的累计里程，或利用轨迹数据，利用模型计算每次加氢间隔的里程，或其他可统计里程的程序与方法。 |
| 监测频次与记录要求 | 实时监测、每次记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 利用车辆行驶轨迹或速度进行交叉校核 |
| 数据用途 | 用于确定基准线行驶里程 |
| 备注 | 同上 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （9） |
| 数据描述 | 第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的氢气消耗量 |
| 数据单位 | tH2 |
| 数据来源 | 提供氢燃料电池汽车的加氢行为、氢气消耗量数据的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 氢燃料电池汽车 |
| 监测仪表要求 | 传感器、计量表计、GPS等可实现监测的车载仪器或仪表 |
| 监测程序与方法要求 | 合格项目开发方平台根据监测数据参照GB/T35178-2017《燃料电池电动汽车 氢气消耗量测量方法》的要求，计算每加氢间隔内氢气消耗量。 |
| 监测频次与记录要求 | 实时监测、每次记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 利用加氢站加氢记录数据进行交叉核验 |
| 数据用途 | 计算项目活动碳排放量 |
| 备注 | 同上 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （9） |
| 数据描述 | 第年项目氢燃料电池汽车第个加氢间隔内的外接电力消耗量 |
| 数据单位 | MWh |
| 数据来源 | 提供氢燃料电池汽车的加氢行为、外接电力消耗量数据的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 氢燃料电池汽车 |
| 监测仪表要求 | 传感器、计量表计等可实现监测的车载仪器或仪表 |
| 监测程序与方法要求 | 合格项目开发方平台利用实时监测的电流/电压状态进行识别与统计，或其他可统计外接电力消耗量的程序与方法。 |
| 监测频次与记录要求 | 实时监测、每次记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 利用能量守恒定律进行交叉核验 |
| 数据用途 | 用于计算项目活动碳排放量 |
| 备注 | 无 |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （7） |
| 数据描述 | 加氢站氢源比例 |
| 数据单位 | % |
| 数据来源 | 提供加氢站氢气来源、氢气到站量数据的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 加氢站 |
| 监测仪表要求 | / |
| 监测程序与方法要求 | 合格项目开发方平台同核验平台对接 |
| 监测频次与记录要求 | 实时监测、每次或每日或每月记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 根据加氢站与制氢厂间的氢气运输记录进行交叉校核 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

|  |  |
| --- | --- |
| 数据/参数名称 |  |
| 应用的公式编号 | （7） |
| 数据描述 | 加氢站与为该站提供氢气的制氢厂之间的氢气运输距离 |
| 数据单位 | km |
| 数据来源 | 提供运氢记录数据的合格项目开发方监测获得 |
| 监测点要求 | 加氢站 |
| 监测仪表要求 | / |
| 监测程序与方法要求 | / |
| 监测频次与记录要求 | 实时监测、每次或每日或每月记录 |
| 质量保证/质量控制程序要求 | 利用加氢站、制氢厂坐标位置数据计算距离值进行交叉核验 |
| 数据用途 | 用于计算氢气碳排放因子 |
| 备注 | / |

7.3 项目实施及监测的数据管理要求

作为监测的一部分，应当对收集的所有监测数据进行电子版存档并且至少保存至最后一个计入期结束后两年。如果在下表中没有特殊的说明，所有的数据都需要进行全部监测。此外，如果项目合格开发方使用因子缺省值，则用于计算因子的相关监测数据或参数可无需进行监测。

北京市氢燃料电池汽车碳普惠项目

碳排放因子（2024年）

**1. 基准线碳排放因子**

基准线碳排放因子包括化石燃料燃烧和过程使用排放。结合北京市相关行业部门发布的报告或数据，以及行业公开数据、研究机构的测量数据等确定的基准线碳排放因子数值，如表1所示。

表1 2024年基准线碳排放因子

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 车辆类型 | 最大设计总质量或车身长度 | 基准线车公里碳排放因子  （kgCO2/km） |
| 载货汽车  （含挂车） | (0,4.5t) | 0.324 |
| [4.5t,12t） | 0.516 |
| [12t,16t) | 0.630 |
| [16t,22t) | 0.716 |
| [22t,28t) | 0.945 |
| [28t,40t) | 1.093 |
| [40t,+) | 1.177 |
| 载客汽车 | (0,6m) | 0.240 |
| [6m,+） | 0.691 |

**2. 项目氢气碳排放因子**

项目氢气碳排放因子采用京津冀综合氢气碳排放因子。结合京津冀区域氢气来源数据（工业副产氢、天然气重整、可再生能源电解水制氢、电网电水解制氢）研究报告、相关文献、调研数据等确定的氢气制取、储运、加注等环节核算确定，核算结果为6.661 tCO2/tH2。

附件4

北京市碳普惠项目审核与核证技术指南

（试行）

2024年5月

目录

**一、项目审核登记流程与要求 xx**

(一) 项目审核流程 xx

(二) 项目审核要求 xx

(三)项目登记模板 xx

附件1 项目设计文件模板 xx

附件2 承诺书模板 xx

附件3 北京碳普惠项目审核申请函和申请表 xx

**二、项目减排量核证与审核流程与要求 xx**

(一)项目减排量核证与审核流程 xx

(二) 项目减排量核证和审核要求 xx

(三) 项目减排量申请模板 xx

附件4 监测报告模板 xx

附件5 项目减排量核证报告模板 xx

附件6 北京温室气体核证自愿减排量审核申请函 xx

为鼓励公众参与自愿减排行动，指导企业、社会组织和团体按照方法学开发和申报自愿减排项目，规范北京普惠性自愿减排项目的审核与减排量核证，参照国家2023年发布的《温室气体自愿减排交易管理办法（试行）》及《碳普惠项目审定与减排量核查实施规则》编制此技术指南。本指南在编制过程中也考虑了北京碳普惠项目的特点，待国家相关管理办法修订后将进一步对接和完善。

一、项目审核登记流程与要求

**（一）项目审核流程**

北京自愿减排项目审核登记流程包括项目开发方编制项目设计文件并向主管部门申请审核，主管部门组织召开项目技术审核、公示等环节，并对符合要求的项目予以确认登记。

**1.编写项目设计文件。**项目开发方应根据《北京低碳出行碳减排方法学（试行）》、《北京油改电小客车出行碳减排方法学（试行）》和《北京氢燃料电池汽车碳减排方法学（试行）》等方法学及本指南附件1《项目设计文件模板》的要求，编写项目设计文件。

**2.项目审核申请。**项目开发方应向市生态环境局提交项目审核申请，提交申请材料至少包括项目申请函和申请表、项目概况说明、项目开发方统一社会信用代码证、项目开始时间证明文件、项目设计文件及减排量计算表（具备审核计算过程的功能）、承诺书、项目组织实施方案和其它审核需要的支持性文件。

**3.项目技术审核。**市生态环境局接到项目审核申请材料后，采用联合会商、专家评审等方式对申报文件进行审核。若提出修改意见，项目开发方应在收到意见的10个工作日内提交修改后的项目设计文件、承诺书、项目组织实施方案或其它要求提供的文件。

**4．项目设计文件公示。**市生态环境局在确认项目设计文件等相关文件符合要求的情况下，通过其官网对项目设计文件、承诺书进行5个工作日的公示。若公示期间收到意见，项目开发方应在收到意见的10个工作日内提交修改后的项目设计文件、承诺书或其它要求提供的文件。

**5.项目登记。**市生态环境局根据技术审核和公示情况，对符合要求的项目在北京市碳排放注册登记系统予以登记。

**（二）项目审核要求**

项目审核通常按如下要求进行：

**1.项目设计文件要求。**项目开发方应按照本指南附件1《项目设计文件》的要求编写项目设计文件，并且至少要包括项目活动描述、项目边界、方法学适用性、基准线识别、基准线排放、项目排放及减排量计算，项目预计减排量、监测计划、项目开始时间、计入期等内容。此外还应准备减排量计算表及其它支持性证据。

**2.项目组织实施方案要求。**项目组织实施方案至少包括项目公益性的承诺、组织机构及人员保障、过程实施管理、项目资金闭环管理、管理实施细则等内容，减排量发给用户个人的项目,其中实施细则应至少涵盖用户协议的设立与变更、项目的开展与减排量发放领取、权益兑换、活动页面内容展示、定期数据传输和报告发送、减排量上限管理等方面。若年度申请签发减排量超过项目设计文件的年均减排量，项目开发方要作出合理解释。

**3.承诺书要求。**承诺书应按照本指南附件2《承诺书》的模板编写，承诺书应对严格依据方法学开发并运行项目、严格做好项目管理、确保项目唯一性以及所提供材料真实性、准确性等作出确认和承诺。减排量发给用户个人的项目,承诺书也需要对碳市场所得全额返还个人等作出确认和承诺。

**4．项目审核提交材料要求。**项目开发方在向市生态环境局提交项目审核申请资料时，应至少包括以下材料：

- 项目审核申请函和申请表（详见附件4）；

- 项目概况说明；

- 项目开发方统一社会信用代码证；

- 项目开始时间证明文件；

- 采用方法学编写的项目设计文件及减排量计算表；

- 承诺书；

- 项目组织实施方案；

- 其它审核需要的支持性文件。

**5．项目审核通用要求。**市生态环境局审核项目时将重点考虑以下因素：

- 符合国家及本市法律法规要求；

- 符合本市相关排放控制要求；

- 方法学适用，基准线确定、减排量计算及监测方法适宜；

- 审核申请材料符合要求；

- 对北京市低碳出行有贡献。

二、项目减排量核证与审核流程与要求

**（一）项目减排量核证与审核流程**

北京普惠型自愿减排项目减排量核证及审核流程包括项目开发方定期向主管部门和核证机构（如有）传输数据和发送运行报告、根据审核的监测计划编制监测报告、自行或委托有能力的核证机构开展核证工作、向主管部门申请减排量审核，主管部门通过技术审核、公示等环节，并对符合要求的项目签发减排量。

**1.定期数据传输和报告发送。**在项目通过审核并登记后，项目开发方应严格执行项目组织实施方案，做好项目的运营、维护、监测和报告等工作，并定期向主管部门和核证机构（如有）传输经用户个人/企业授权参与项目活动的相关数据和发送运行报告，若数据和报告存在问题，项目开发方应及时响应主管部门意见并完成修改。

**2.编制监测报告。**项目开发方应根据方法学、项目设计文件及本指南附件4《监测报告模板》的要求，编制监测报告。

**3.减排量核证。**项目开发方自行或委托有能力的核证机构开展减排项目的核证工作。核证工作应参考《碳普惠项目审定与减排量核查实施规则》和本指南中关于核证的流程和要求开展核证工作，并按本指南附件5《项目减排量核证报告模板》的要求，编写项目减排量核证报告。

**4.申请减排量审核。**项目开发方应向市生态环境局提交项目减排量审核申请，提交的申请材料至少包括项目监测报告、项目减排量核证报告及其它支持性证据材料等。

**5.减排量技术审核。**市生态环境局接到项目减排量审核申请材料后，通过联合审查或专家评审等方式进行技术审核。若技术审核过程中提出问题，项目开发方应在收到意见的10个工作日内提交修改后的项目减排量核证报告或其它要求提供的文件。

**6.减排量核证报告公示。**市生态环境局在确认项目减排量核证报告文件符合要求的情况下，通过其官网对项目减排量核证报告进行5个工作日的公示。若公示期间收到意见，项目开发方应在收到意见的10个工作日内提交修改后的项目减排量核证报告或其它要求提供的文件。

**7.减排量签发。**市生态环境局根据技术审核意见和公示情况，对符合要求的项目签发减排量，并在北京市碳排放注册登记系统予以登记。

**（二）项目减排量核证和审核要求**

**1.监测报告编制要求。**监测报告的内容至少应包括项目活动、监测计划的实施、监测系统、监测的数据和参数及减排量计算等，针对减排量发给用户个人的项目,应包含但不限于项目活动中的用户活跃规则，碳减排量数据传输、发放、领取、兑换规则，已领取碳量有效期、过期碳量捐赠、可兑换的权益类型、权益兑换汇率等项目设计文件及项目组织实施方案中提及的规则实施情况的说明。

**2.减排量核证要求。**核证工作应根据《碳普惠项目审定与减排量核查实施规则》和本指南的规定开展，核证要求应至少包括项目减排量的合规性和唯一性、项目实施与项目设计文件的符合性、监测计划与方法学的符合性、监测与监测计划的符合性、监测设备校准频次的符合性和减排量计算结果的合理性等。核证机构应当对核证报告的合规性、真实性、准确性负责，并在核证报告中作出承诺。此外，核证机构应当加强对普惠型自愿减排项目实施情况的日常审核，定期提交给市生态环境主管部门核证数据、报告及项目审查报告等。

**3.数据及运行报告要求**。项目开发方定期提交的数据至少包括监测数据、碳减排量兑换、领取等相关数据、碳减排量交易数据等。运行报告的内容至少包含碳减排量数据传输、发放、领取、兑换等规则运行实施情况的说明以及核证后已签发减排量是否全部返还用户的情况说明等。

根据北京碳普惠项目的特点，在项目减排量核证过程中需要检查大数据平台中减排项目的实施和监测计划的执行算法，查阅、审核用户出行数据产生、传递、汇总、报告的信息流，并根据评审减排量计算时所作假设，进一步判断和确认减排项目实际减排量的真实性、准确性、唯一性。采用大数据审核的方式开展核证工作，核证的要求包括：

**（1）真实性核证**

**公共汽（电）车、城市轨道交通出行：**应对减排项目监测期内公共汽（电）车、城市轨道交通出行轨迹定位数据记录与北京市公共交通刷卡刷码数据中的出行记录进行交叉核对，如出现同一时间段内监测出行信息与北京市公共交通刷卡刷码数据中出行信息不一致，则以北京市公共交通刷卡刷码数据为准。

**步行出行：**应基于北京市基准年步行出行大数据特征，与项目委托方监测步行出行轨迹定位数据进行对比，判定是否为真实的步行出行信息。

**自行车出行：**应将减排项目监测期内骑行出行轨迹定位数据与监测期内能够记录自行车订单信息的平台所采集的用户使用信息进行交叉核对，判定自行车出行的真实性。

也可基于北京市基准年用户骑行出行特征与项目监测骑行出行轨迹定位数据进行对比，判定是否为真实的骑行出行信息。

**合乘出行：**应将减排项目监测期内合乘出行轨迹定位数据与监测期内能够记录合乘订单信息的平台所采集的用户合乘记录进行交叉核对判定合乘出行的真实性。

**油改电小客车**：应从指标油改电的真实性与出行行为的真实性两方面开展核证。

指标油改电的真实性应重点审查车辆所有人与参与项目用户的一致性，用户所有车辆指标的油电属性以及实际购买与使用车辆的能源类型，确保参与项目用户、车辆保持一致，用户确系用油车指标购买的新能源车辆。

应综合利用城市新能源领域的大数据，包括不限于监控车辆通行的卡口数据、监控新能源车辆安全的监测数据等，核证参与项目用户所申请车辆的出行行为的真实性。

**氢燃料电池汽车项目：**氢燃料电池汽车的车辆信息、加氢行为以及氢气来源进行真实性核证。

车辆信息：应将减排项目监测期内车辆信息（车体结构、能源类型、最大设计总质量、车长等），与车辆行驶证或车辆注册登记证书等登记的车型参数信息进行交叉核对，判断车辆信息的真实性。

加氢行为：应将减排项目监测期内车辆加氢记录信息，与监测期内加氢站的加氢订单数据和定位数据等进行交叉核对，判断加氢行为的真实性。

氢气来源：应对减排项目监测期内氢气来源记录，与监测期内加氢站的氢气采购协议或合同、氢气运输订单，以及制氢厂制氢工艺等生产许可信息进行交叉核对，判定氢气来源的真实性。

此外，考虑到氢燃料电池汽车碳减排方法学的价值导向是支持氢能在交通领域应用，释放氢能产业的降碳价值，因此应对减排项目监测期内氢燃料电池汽车用氢比例进行分析，判断减排量的真实性。如用氢比例低于50%，予以核减。

**（2）准确性的核证**

**公共汽（电）车、城市轨道交通出行：**应将减排项目提供的监测期内公共汽（电）车、城市轨道交通出行轨迹定位数据的起讫点与北京市公共汽（电）车、城市轨道交通官方路网图进行匹配，获取每次实际出行里程，并将实际出行里程与核证委托方提供的出行里程核算结果进行交叉核对，判定公共汽（电）车、城市轨道交通出行里程数据的准确性。

**步行出行：**应将减排项目提供的监测期内步行出行轨迹定位数据随机抽样作为样本数据，使用区别于原来项目方的算法核算样本数据出行里程，并与提交的步行出行里程数据进行交叉核对，判定步行出行里程数据的准确性。

**自行车出行：**应将减排项目提供的监测期内自行车出行轨迹定位数据随机抽样作为样本数据，使用区别于原来项目方的算法核算样本数据出行里程，并与提交的自行车出行里程数据进行交叉核对，判定自行车出行里程数据的准确性。

也可对减排项目提供的监测期内自行车出行轨迹定位数据用的算法核算出行里程，并与提交监测期内能够记录自行车订单信息的平台所采集的用户自行车出行里程进行交叉核对，判定自行车出行里程数据的准确性。

**合乘出行：**应对提供的监测期内合乘出行轨迹定位数据使用区别于原来项目方的算法核算出行里程，并与提交监测期内合乘出行订单信息中的里程数据进行交叉核对，判定合乘出行里程数据的准确性。

**油改电小客车出行**：分别从基准线情景、项目情景分别开展核查，重点核查里程数据的计算准确性。里程数据准确性审查应基于项目监测方提供的里程监测数据，通过与北京市道路路网匹配、里程复算等方式来验证。

**氢燃料电池汽车项目：**对减排项目监测期内氢燃料电池汽车的行驶里程、氢气消耗量、外接电力消耗量，以及加氢站氢源比例、氢气运输距离进行准确性核证。

**行驶里程：**应将减排项目监测期内车辆行驶里程计算结果值与监测期内车辆行驶轨迹或速度数据计算的里程值进行交叉核对，判定行驶里程数据的准确性。

**氢气消耗量：**应将减排项目监测期内车辆的累计氢气消耗量计算值，与监测期内利用加氢站的加氢订单数据计算的车辆的累计加氢量进行交叉核对，判断氢气消耗量的准确性。

**外接电力消耗量：**应将减排项目监测期内车辆的电力消耗量计算值，与监测期内项目参与方的车辆结算凭据计算的充电量或利用车辆运行数据计算的充电量进行交叉核对，判定外接电力消耗量的准确性。

**加氢站氢源比例：**应将减排项目监测期内加氢站氢源比例计算值，与利用监测期内加氢站氢气采购合同、运氢订单数据、以及制氢厂工艺等生产证明文件计算的结果值进行交叉核对，核判定加氢站氢源比例的消耗量。

**氢气运输距离：**应将减排项目监测期内氢气运输距离结果值与利用监测期内加氢站与制氢厂位置坐标通过公开的地图软件计算的结果值进行交叉核对，判定运输距离的准确性。

注：只有当加氢站与制氢厂之间的供氢关系发生变化时，才进行第2次核证。

**（3）出行数据唯一性核证**

应对减排项目提供的数据中单一用户或单一车辆单平台出行时间重复和单用户多平台出行数据重复进行识别，判定出行数据的唯一性。还应对重复数据进行去重处理，确保出行数据的唯一性。

同时，核证机构应根据本指南附件5《项目减排量核证报告模板》的要求编写核证报告，应在核证报告中至少包括核证的程序和步骤、核证实施的人员及采用的核证方法、实施核证的时间、核证发现、核证过程未覆盖到的问题的描述和经核证的减排量的声明，以及内部质量管理措施等内容。

**（4）抽样方法。**步行出行准确性、自行车出行准确性的核查采用抽样的方法，参考CDM-EB的指南与标准（《指南-CDM 项目活动和POA抽样调查》，第04.0版；《标准-CDM项目活动和POA 抽样调查》，第07.0版；），采用简单随机抽样方法计算样本量及开展调查工作。

样本量的计算公式如下：

其中：

n：步行出行准确性、自行车出行准确性核查分别所需的样本量；

N：项目活动中自行车骑行、步行出行分别涉及的注册用户总数目；

p：抽样指标的预测或估计值，一般取 0.5；

1.645：置信区间为90%时取 1.645；

0.1：相对误差；

1.1：为分别处理自行车骑行、步行出行的样本注册用户无回答或无效回答的修正因子，即样本量增加10%；

**3.减排量审核申请材料要求。**项目开发方应按规定至少提交如下减排量审核申请材料。

- 减排量审核申请函（详见附件6）；

- 监测报告及其支持材料；

- 减排量核证报告。

**4.减排量审核要求。**市生态环境局对符合以下条件的减排量予以审核签发和登记。

- 减排量监测报告符合要求；

- 减排量核证报告符合要求；

经审核的减排量称为“北京市温室气体核证自愿减排量（BCER）”，单位为“吨二氧化碳当量（tCO2e）”。

附件：1.项目设计文件模板

2.承诺书模板

3.北京碳普惠项目审核申请函和申请表

4.监测报告模板

5.项目减排量核证报告模板

6.北京温室气体核证自愿减排量审核申请函

附件1 项目设计文件模板

报告编号：XX

**XX项目**

**设计文件**

报告机构：

报告批准人：

报告日期： 年 月 日

|  |
| --- |
| **北京温室气体自愿**  **项目设计文件表格 (F-BCER-PDD)**  **第1.0版** |

**项目设计文件(PDD)**

|  |  |
| --- | --- |
| **项目活动名称** |  |
| **项目类别** | *采用北京市生态环境局发布的方法学开发的项目* |
| **项目设计文件版本** |  |
| **项目设计文件完成日期** |  |
| **申请项目审核的企业法人** | *填写时请注意企业法人为企业机构，不等同于法人代表* |
| **项目开发方** | *通常项目开发方即为申请项目审核的企业法人，如不同需在后文简要说明原因* |
| **项目类型和选择的方法学** | *项目类别：交通*  *方法学：《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）* |
| **预计的温室气体年均减排量** |  |

1. 项目活动描述

**A.1 项目活动的目的和概述**

**A.1.1 项目活动的目的**

*（1）本项目实施前的情况*

*（2）本项目为低碳出行项目，预计参与用户数量为（）。本项目参与用户采用低碳出行方式，低于当地综合交通出行平均碳排放水平，从而实现温室气体减排。*

**A.1.2 项目活动概述**

*（）项目由（）公司开发，项目实施地点位于（）。本项目于（）开发完毕，（）开始计入减排量。本项目参与用户采用低碳出行方式，低于当地综合交通出行平均碳排放水平，从而实现温室气体减排，预计年减排量（）。*

**A.2 项目活动地点**

**A.2.1 省/直辖市/自治区，等**

*北京市*

**A.3 项目活动的技术说明**

*本项目实施前所采用的技术：*

*本项目采用的技术：*

**A.4 项目开发方及审核法人**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **项目开发方名称** | **申请项目审核的**  **企业法人** | **受理审核申请的**  **部门** |
|  |  |  |
|  |  |  |

*通常申请项目审核的企业法人与项目开发方是相同的，即在此处填写相同的内容。如果申请项目审核的企业法人不是项目开发方，请在此处说明原因。*

1. 基准线和监测方法学的应用

**B.1 引用的方法学名称**

*《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）*

**B.2 方法学适用性**

*参考方法学*

**B.3 项目边界**

*参考方法学（含地理边界、用户边界、温室气体边界）*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **排放源** | | **温室气体种类** | **包括否？** | **说明理由/解释** |
| **基准线** | 排放源1 | CO2 |  |  |
| CH4 |  |  |
| N2O |  |  |
| … |  |  |
| 排放源2 | CO2 |  |  |
| CH4 |  |  |
| N2O |  |  |
| … |  |  |
| … | … |  |  |
| … |  |  |
| … |  |  |
| … |  |  |
| **项目活动** | 排放源1 | CO2 |  |  |
| CH4 |  |  |
| N2O |  |  |
| … |  |  |
| 排放源2 | CO2 |  |  |
| CH4 |  |  |
| N2O |  |  |
| … |  |  |
| … | … |  |  |
| … |  |  |
| … |  |  |
| … |  |  |

**B.4 基准线情景的识别和描述**

*参考方法学*

**B.5 减排量**

**B.5.1 计算方法的说明**

*参考方法学中减排量计算方法*

**B.5.2 预先确定的参数和数据**

*参考方法学*

|  |  |
| --- | --- |
| **序号：\*** |  |
| **数据/参数：** |  |
| 单位： |  |
| 应用的公式编号： |  |
| 描述： |  |
| 所使用数据的来源： |  |
| 所应用的数据值： |  |
| 数据选用的合理性或测量方法和程序: |  |
| 数据用途： |  |
| 说明: |  |

**B.5.3 减排量事前计算**

*需通过对基准线排放量、项目碳排放量及泄漏量的计算，预估项目产生的减排量。*

**B.5.4 事前估算减排量**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **基准线排放 (tCO2e)** | **项目排放 (tCO2e)** | **泄漏 (tCO2e)** | **减排量 (tCO2e)** |
| XXXX年XX月XX日- XXXX年XX月XX日 |  |  |  |  |
| XXXX年XX月XX日- XXXX年XX月XX日 |  |  |  |  |
| XXXX年XX月XX日- XXXX年XX月XX日 |  |  |  |  |
| XXXX年XX月XX日- XXXX年XX月XX日 |  |  |  |  |
| …… |  |  |  |  |
| **合计** |  |  |  |  |
| **计入期时间合计** |  | | | |
| **计入期内年均值** |  |  |  |  |

*注：每一行采用一个单独的日历年。*

*注：本项目活动应考虑避免以下几类碳减排重复计算：*

*1. 同一个IC卡号或车架号同时在多个账户登记;*

*2. 同一个用户在其他平台同步参与碳减排活动;*

*3. 参与和享受北京市“少开一天车”项目碳普惠活动。*

**B.6 监测计划**

**B.6.1 需要监测的参数和数据**

*每项监测数据和参数请复制下表，参考方法学相关要求，阐述具体的监测方法与要求。*

*需监测的参数和数据至少应包括第y年注册用户信息，以及按方法学要求计算基准线情景和项目情景碳排放量所需的相关参数。*

*对于公共汽（电）车、城市轨道交通、步行、自行车、合乘类项目，需监测年度低碳出行次数，每次低碳出行的用户信息、起始时间、方式与距离；其中对于步行、自行车与合乘，还需监测用户出行的轨迹详情（即秒级的经纬度坐标，用于计算用户的出行距离）。*

*对油改电小客车项目，需监测用户年度新能源小客车出行次数，每次出行的用户信息、起始位置、轨迹坐标、结束位置（即秒级的经纬度坐标，用于计算用户的出行距离）、单次新能源汽车出行的单位公里电耗。*

|  |  |
| --- | --- |
| **序号：\*** |  |
| **数据/参数：** |  |
| 单位： |  |
| 应用的公式编号： |  |
| 描述： |  |
| 所使用数据的来源： |  |
| 数据值： |  |
| 测量方法和程序: |  |
| 监测频率： |  |
| QA/QC程序: |  |
| 数据用途： |  |
| 说明： |  |

**B.6.2 数据抽样计划**

*不适用于本项目*

**B.6.3 监测计划其它内容**

*包括但不限于监测管理机构、监测设备的描述、监测参数、数据记录情况、质量控制和保障措施、异常处理和报告程序、数据管理、监测报告等。需说明每个环节的具体措施、流程、参与的相关方以及形成的凭证或报告。*

*监测计划应：*

*（1）符合所选择方法学的要求；*

*（2）清晰地描述方法学规定的所有必需的参数；*

*（3）监测方式应符合方法学的要求；*

*（4）监测计划的设计应具有可操作性；*

*（5）数据管理、质量保证和质量控制程序足以保证项目活动产生的减排量能事后报告并且是可核证的。*

**B.7 项目活动期限**

**B.7.1 项目活动开始日期**

**B.7.2 预计的项目活动运行寿命**

**B.7.3 项目活动减排计入期**

*减排量的计入期，共计3年。*

1. 环境影响

**C.1 环境影响分析**

*除项目减排量外，项目的实施对一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物等非碳污染物的排放也有减排效果，测算结果如下：*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **污染物类型** | **每公里排放g/km** | **减排量t/y** |
| 1 | 氮氧化物 |  |  |
| 2 | 一氧化碳 |  |  |
| 3 | 碳氢化合物 |  |  |

**C.2 环境影响评价**

1. 利益相关方的评价意见

**D.1 简要说明如何征求地方利益相关方的评价意见及如何汇总这些意见**

**D.2 收到的评价意见的汇总**

**D.3 对所收到的评价意见如何给予相应考虑的报告**

**附件1-A项目开发方的企业法人联系信息**

|  |  |
| --- | --- |
| **企业法人名称：** |  |
| 地址： |  |
| 邮政编码： |  |
| 电话： |  |
| 传真： |  |
| 电子邮件： |  |
| 网址： |  |
| **授权代表：** |  |
| 姓名： |  |
| 职务： |  |
| 部门： |  |
| 手机： |  |
| 传真： |  |
| 电话： |  |
| 电子邮件： |  |

**附件1-B事前减排量计算补充信息**

**附件1-C监测计划补充信息**

附件2 承诺书模板

承诺书

为引导市民全方位参与绿色低碳出行，促使绿色生活成为社会广泛共识和自觉行动，我单位郑重承诺：

一、严格按照《北京市生态环境局关于做好2024年本市碳排放单位管理和碳排放权交易试点工作的通知》（京环发〔2024〕X号）及其他相关文件、工作方案规定开展工作。

二、作为项目开发方，严格依据《XX方法学（试行）》开发《XX项目》，并做好项目的运营、维护、监测和记录。

三、针对在项目开发方注册并授权参与项目活动的用户，基于出行数据依据方法学减排量核算的程序和方法核算减排量，全额返还并提供权益兑换。

四、确保数据真实、准确，承诺不重复申请国内外温室气体自愿减排机制。

五、做好项目管理，对运行中发现的问题进行及时整改，并对依据异常数据获得减排量进行修正。

我单位将自觉接受生态环境主管部门监管和社会公众监督，如有违法违规行为，将积极配合调查，并依法接受处罚。

特此承诺。

单位名称： （盖章）

法定代表人（主要负责人）： （签字）

年 月 日

附件3 北京碳普惠项目审核申请函和申请表

北京碳普惠项目审核申请函和申请表

北京市生态环境局：

我单位已根据《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）要求完成\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_项目的设计与开发，拟申请北京碳普惠项目，并承诺该项目的唯一性。现将项目申请表及相关申报文件呈上，请予以审核登记。

附件：1.项目审核申请表

2.项目概况说明

3.项目开发方统一社会信用代码证

4.项目开工时间证明文件

5.采用《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）编写的项目设计文件及减排量计算表

6.承诺书

7.项目组织实施方案

8.其它审核需要的支持性文件

(申请单位名称) (盖章)

年 月 日

项目审核申请表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 企业  基本  情况 | 企业全称 |  | | 法定代表人 |
| 企业地址 |  | |
| 项  目  基  本  情  况 | 项目名称 |  | | |
| 项目活动概述 |  | | |
| 实施地点 |  | | |
| 参考方法学 |  | | |
| 减排量计入期 | 年 月 日 至 年 月 日 | | |
| 预计减排情况 | 预计年减排量tCO2e | | |
| 项目负责人 |  | 联系电话 | |
|  | 法定代表人  （签字）： |  | 企业（盖章）：  年 月 日 | |

填表人： 填报日期： 年 月 日

附件4 监测报告模板

报告编号：XX

**XX项目**

**监测报告**

报告机构：

报告批准人：

报告日期： 年 月 日

|  |
| --- |
| **北京碳普惠项目**  **监测报告 (F-BCER-MR)**  **第1.0版** |

**监测报告(MR)**

|  |  |
| --- | --- |
| **项目活动名称** |  |
| **项目类别** | *采用北京市生态环境局发布的方法学开发的项目* |
| **项目活动审核编号** |  |
| **项目活动的审核日期** |  |
| **监测报告的版本号** |  |
| **监测报告的完成日期** |  |
| **监测期的顺序号及本监测期覆盖日期** |  |
| **项目开发方** | *填写时请注意企业法人为企业机构，不等同于法人代表* |
| **项目类型** | *交通* |
| **选择的方法学** | *《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）* |
| **项目设计文件中预估的本监测期内温室气体减排量** |  |
| **本监测期内实际的温室气体减排量** |  |

1. 项目活动描述

**A.1 项目活动的目的和一般性描述**

*（1）本项目实施前的情况*

*（2）本项目为低碳出行项目，预计参与用户数量为（）。本项目参与用户采用低碳出行方式，低于当地综合交通出行平均碳排放水平，从而实现温室气体减排。*

*（）项目由（）公司开发，项目实施地点位于（）。本项目于（）开发完毕，（）开始计入减排量。本项目参与用户采用低碳出行方式，低于当地综合交通出行平均碳排放水平，从而实现温室气体减排。*

**A.2 项目活动的位置**

*北京市*

**A.3 所采用的方法学**

*《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）*

**A.4 项目活动计入期**

*填写与本次监测期相对应的计入期开始日期及长度。*

1. 项目活动的实施

**B.1 审核项目活动实施情况描述**

*描述本次监测期内审核项目活动实施情况，包括采用的技术、工艺流程、设施情况，及相关的图表等。*

**B.2 项目审核后的变更**

**B.2.1 监测计划或方法学的临时偏移**

*说明本次监测期内是否存在监测计划或方法学的临时偏移，如果有的话，说明偏移的原因、如何偏移、偏移的持续时间、偏移方法保守性的说明等。*

*如在本监测报告提交之前临时偏移已经获得核准，需提供核准时间及相关信息。*

**B.2.2 项目信息或参数的修正**

*说明本次监测期内是否存在项目信息或参数的修正。如有的话，简要说明并提供修正后的项目设计文件。*

*如在本监测报告提交之前修正已经获得核准，需提供核准时间及相关信息。*

**B.2.3 监测计划或方法学永久性的变更**

*说明本次监测期内是否存在监测计划或方法学永久性的变更。如有的话，简要说明并提供修改后的项目设计文件。*

*如在本监测报告提交之前变更已经获得核准，需提供核准时间及相关信息。*

**B.2.4 项目设计的变更**

*说明本次监测期内是否存在项目设计的变更。如有的话，简要说明并提供修改后的项目设计文件。*

*如在本监测报告提交之前变更已经获得核准，需提供核准时间及相关信息。*

**B.2.5 计入期开始时间的变更**

*说明本次监测期内是否存在计入期开始时间的变更。如有的话，简要说明并提供修改后的项目设计文件。*

*如在本监测报告提交之前变更已经获得核准，需提供核准时间及相关信息。*

1. 对监测系统的描述

*描述本次监测期内审核项目活动监测系统情况，包括相关的图表和流程图。*

1. 数据和参数

**D.1 事前或者更新计入期时确定的数据和参数**

*需提前确定的数据及参数及获取方法详见方法学；*

*每个数据和参数表格如下：*

|  |  |
| --- | --- |
| **序号：\*** |  |
| **数据/参数：** |  |
| 单位： |  |
| 描述： |  |
| 数据/参数来源： |  |
| 数据/参数的值： |  |
| 数据/参数的用途： |  |
| 附加注释： |  |

**D.2 监测的数据和参数**

*每项监测数据和参数表格如下。*

*参考方法学相关要求，阐述具体监测方法与监测要求。*

*需监测的参数和数据至少应包括第y年注册用户的信息，以及符合方法学要求的基准线情景和项目情景碳排放计算的相关参数。*

*对于公共汽（电）车、城市轨道交通、步行、自行车、合乘类项目，需监测年度低碳出行次数，每次出行的用户信息、起始时间、方式与距离；其中对于步行、自行车与合乘，还需监测用户出行的轨迹详情（即秒级的经纬度坐标，用于计算出行距离）。*

*对油改电小客车项目，需监测用户年度新能源小客车出行次数，每次出行的用户信息、起始位置、轨迹坐标、结束位置（即秒级的经纬度坐标，用于计算用户的出行距离）、单次新能源汽车出行的单位公里电耗。*

*对于监测设备，应提供类型、精度、编号、校准频率、上次校准日期、校准有效期等信息。*

|  |  |
| --- | --- |
| **序号：\*** |  |
| **数据/参数:** |  |
| 单位： |  |
| 描述： |  |
| 测量值/计算值/默认值： |  |
| 数据来源： |  |
| 监测参数的值： |  |
| 监测设备： |  |
| 测量/读数/记录频率： |  |
| 计算方法（如适用）： |  |
| 质量保证/质量控制措施： |  |
| 数据用途： |  |
| 附加注释： |  |

**D.3 抽样方案实施情况**

*本项目要求项目开发方记录全部的项目运行数据，不涉及抽样。*

1. 温室气体减排量的计算

**E.1 基准线排放量的计算**

*根据方法学中的算法计算基准线排放量。*

**附表2-1基准线情景相对应的****活动水平（《低碳出行碳减排量核算技术规范》适用）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 基准线情景  相对应的活动水平 | 公共汽（电）车 | | 城市轨道交通 | | 自行车 | | 步行 | | 合乘 | | |
| 监测期 | 活动水平（PKM） | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 活动水平（PKM） | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 活动水平（PKM） | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 活动水平（PKM） | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 活动水平（PKM） | 路网转化系数 | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 活动水平合计  （PKM） |  | |  | |  | |  | |  | | |

**附表2-2基准线情景的被替代的高碳出行里程BDi,BL（北京油改电小客车出行碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 监测期 | 实际出行里程（km） | 里程转换系数 | 被替代的高碳出行里程（km） |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
| 基准线情况里程合计（km） |  | | |

*注：转换系数需事先确定，更新周期为一年。若城市对燃油车与新能源车无差异化通行政策，k取1；若有差异化通行政策，则结合政策分别对燃油车和新能源车行驶强度的影响来取值。*

**附表2-3 项目监测期内基准线排放量（《低碳出行碳减排量核算技术规范》适用）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 基准线排放量 | 公共汽（电）车 | | | | 城市轨道交通 | | | | 自行车 | | | | 步行 | | | | 合乘 | | | |
| 监测期 | 出行人次 | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 城市综合交通排放因子（tCO2/PKM） | 基准线排放量（tCO2） | 出行人次 | 基准线情景相对应的活动水平（PKM）） | 城市综合交通排放因子（tCO2/PKM） | 基准线排放量（tCO2 | 出行人次 | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 城市综合交通排放因子（tCO2/PKM） | 基准线排放量（tCO2 | 出行人次 | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 城市综合交通排放因子（tCO2/PKM） | 基准线排放量（tCO2 | 出行人次 | 基准线情景相对应的活动水平（PKM） | 网络预约出租车排放因子（tCO2/PKM） | 基准线排放量（tCO2 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 合计 |  | | | |  | | | |  | | | |  | | | |  | | | |
| 基准线排放量合计（tCO2） | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | |

**附表2-4 项目监测期内基准线排放量（北京油改电小客车出行碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 监测期 | 出行次数  （次） | 基准线情景燃油小客车出行里程  （km） | 燃油小客车碳排放因子  （tCO2/km） | 基准线排放  （tCO2） |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 基准线排放量合计（tCO2） |  | | | |

**附表2-5 项目基准线情景的基准线车辆行驶里程（北京氢燃料电池汽车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 监测期 | 项目氢燃料电池汽车实际行驶里程（km） | 基准线行驶里程（km） |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 合计 |  |  |

**附表2-6 项目基准线情景的基准线车辆行驶速度（北京氢燃料电池汽车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 监测期 | 项目氢燃料电池汽车实际行驶速度（km/h） | 基准线行驶速度（km/h） |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 合计 | / | / |

**附表2-7 项目监测期内基准线排放量（北京氢燃料电池汽车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 监测期 | 基准线行驶里程  （km） | 基准线行驶速度  （km/h） | 基准线排放因子  （tCO2/km） | 基准线排放  （tCO2） |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 基准线碳排放量合计（tCO2） |  | | | |

**E.2 项目排放量的计算**

*根据方法学中算法计算项目排放量*

**附表2-8 项目情景活动水平PDi,k,y（《低碳出行碳减排量核算技术规范》适用）**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 监测期 | 公共汽（电）车 | 城市轨道交通 | 自行车 | 步行 | 合乘 |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| 活动水平合计（PKM） |  |  |  |  |  |

**附表2-9 项目情景替代高碳出行的低碳出行里程PDi,y（北京油改电小客车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |
| --- | --- |
| 监测期 | 新能源小客车（油改电） |
|  |  |
|  |  |
| 低碳出行里程合计（km） |  |

**附表2-10 项目情景排放（《低碳出行碳减排量核算技术规范》适用）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目  排放 | 公共汽（电）车 | | | | | 城市轨道交通 | | | | 自行车 | | | | 步行 | | | | 合乘 | | | |
| 监测期 | 出行人次 | 活动水平（PKM） | 公共汽（电）车人公里排放因子（tCO2/PKM） | 项目碳排放量（tCO2） | | 出行人次 | 活动水平（PKM） | 城市轨道交通排放人公里因子（tCO2/PKM） | 项目碳排放量（tCO2） | 出行人次 | 活动水平（PKM） | 自行车排放人公里因子（tCO2/PKM） | 项目碳排放量（tCO2） | 出行人次 | 活动水平（PKM） | 步行排放人公里因子（tCO2/PKM） | 项目碳排放量（tCO2） | 出行人次 | 活动水平（PKM） | 合乘排放因子（tCO2/PKM） | 项目碳排放量（tCO2） |
|  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 合计 |  | | | | |  | | | |  | | | |  | | | |  | | | |
| 项目情景排放量合计（tCO2） | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | |

**附表2-11 项目情景排放（北京油改电小客车出行碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目排放 | 新能源小客车（油改电） | | | |
| 监测期 | 出行次数（次） | 新能源小客车出行里程（km） | 碳排放因子（tCO2/km） | 项目排放（tCO2） |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 项目情景排放量合计（tCO2） |  |  |  |  |

**附表2-12 项目氢燃料电池汽车能耗量、（北京氢燃料电池汽车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 监测期 | 氢气消耗量（kg） | 外接电力消耗量（kg） |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 合计 |  |  |

**附表2-13 项目情景氢燃料电池汽车氢气来源（北京氢燃料电池汽车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 监测期 | 加注站点S | 氢气类型j | 氢源比例 | 运氢距离Ds |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 合计 | / |  |  |  |

**附表2-14 项目监测期内项目排放量（北京氢燃料电池汽车碳减排方法学(试行)适用）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 监测期 | 氢气消耗量(tCO2) | 氢气碳排放因子(tCO2/tH2) | 项目氢气消耗碳排放量（tCO2） | 电力消耗量(MWh) | 电力碳排放因子(tCO2/ MWh) | 项目电力消耗碳排放量（tCO2） | 项目碳排放量（tCO2） |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| 项目碳排放量合计（tCO2） |  | | | | |  |  |

**E.3 减排量的计算小结**

*本项目不涉及泄漏*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 项目 | 基准线排放量  （吨二氧化碳当量） | 项目排放量  （吨二氧化碳当量） | 减排量  （吨二氧化碳当量） |
| 总计 |  |  |  |

**E.4 实际减排量与审核项目设计文件中预计值的比较**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 项目 | 审核项目设计文件中的事前预计值 | 本监测期内项目实际减排量 |
| 减排量（吨二氧化碳当量） |  |  |

**E.5 对实际减排量与审核项目设计文件中预计值的差别的说明**

*如实际减排量大于或小于审核项目设计文件中的预计值，给出合理性解释说明。*

**附件4-A 需提供的监测证明材料清单**

*1.计入期减排量日度统计表（纸质附件形式）*

*2.项目参与用户信息清单（电子形式）*

*3.项目参与用户每次出行时间、起讫点、方式等原始记录，以及以秒为单位的轨迹信息（如果有，电子形式）*

*4.其他与项目实施相关的证明材料*

附件5 项目减排量核证报告模板

报告编号：XX

**XX项目**

**减排量核证报告**

**（监测期： 年 月 日- 年 月 日）**

核证机构：

报告批准人：

报告日期： 年 月 日

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **核证项目** | 名称： | | 登记号： | |
| **核证委托方** | 名称： | | | |
| 地址： | | | |
| 适用的方法学及工具： | | | | |
| 提交核证的监测报告：  日期：  版本号： | | 最终版监测报告：  日期：  版本号： | | |
| 核证结论：  通过对项目监测报告与相关证明材料的评审、大数据审核，核证组需在包括但不限于如下方面做出结论：  1、 本项目的实施、监测是否符合审核的项目设计文件中的描述以及方法学的要求；  2、 本核证报告是否覆盖了核证范围内所要求的全部内容；  3、 本项目类别为采用北京市生态环境局发布的方法学开发的项目;  4、 本项目于x年x月x日在北京市生态环境局审核登记；  5、 项目监测期为x年x月x日至x年x月x日，监测期内经核证的减排量为（）吨 | | | | |
| **报告完成人** |  | **技术评审人** | |  |
| 报告发放范围： | | | | |

目 录

**1. 项目减排量核证概述 xx**

1.1. 核证目的 xx

1.2. 核证范围 xx

1.3. 核证准则 xx

**2. 项目减排量核证程序和步骤 xx**

2.1. 核证组安排 xx

2.2. 文件评审 xx

2.3. 大数据审查 xx

2.4. 核证报告的编写 xx

2.5. 核证报告的质量控制 xx

**3. 核证发现 xx**

3.1. 项目的实施与项目设计文件的符合性 xx

3.2. 监测计划与方法学的符合性 xx

3.3. 监测与监测计划的符合性 xx

3.4. 减排量计算结果的真实性、准确性、唯一性 xx

3.5. 审核项目变更的评审（适用时） xx

**4. 核证结论** xx

**附件3-A：核证清单** xx

**附件3-B：审核项目变更评审清单（适用时）** xx

**附件3-C：不符合、澄清要求及进一步行动要求清单** xx

**附件3-D：资料清单** xx

1. 项目减排量核证概述
   1. 核证目的

*说明委托单位，减排量核证的时间边界，应满足以下文件的要求：*

*-《温室气体自愿减排交易管理办法（试行）》*

*-《碳普惠审定与减排量核查实施规则》*

*-《北京普惠型自愿碳减排项目审核与核证技术指南（试行）》*

*-《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）*

* 1. 核证范围

*说明第三方机构核证范围（含项目监测报告、及监测报告中提交的其他证明材料中描述的项目实施、监测计划、大数据管理与传输、减排量计算等）。*

*本次核证过程未向项目开发方提供咨询服务，但开具的不符合项/澄清项可能会为项目设计提供帮助信息。*

* 1. 核证准则

*核证依据的方法学及工具：*

*-《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）*

*-电力消耗导致的基准线、项目和/或泄漏排放计算工具*

*-化石燃料燃烧导致的项目或泄漏二氧化碳排放工具*

*-电力系统排放因子计算工具*

*-城市客运交通模式转换基准线排放计算工具*

1. 项目减排量核证程序和步骤
   1. 核证组安排

*说明核证组成员安排*

* 1. 文件评审

*说明文件评审的时间与评审内容。需识别出大数据审查中应特别注意的内容。还需列出报告编写中参考或引用的文件（详见附件3-D要求）*

* 1. 大数据审查

*说明大数据审查的时间与内容。*

*针对碳普惠项目大数据审查需通过检查大数据平台中减排项目的实施和监测计划的执行算法，查阅、审核用户出行数据产生、传递、汇总、和报告的信息流，并根据评审减排量计算时所作假设，进一步判断和确认减排项目实际减排量的真实性、准确性、唯一性。*

| ***出行***  ***方式*** | ***审查方式*** | | | ***审查结果*** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***真实性核证*** | ***准确性核证*** | ***数据唯一性核证*** |
| ***公共汽（电）车*** | *核证组需把委托方监测期内公共汽（电）车、城市轨道交通出行记录与北京市公共交通刷卡刷码数据内出行记录进行交叉核对，如出现同一时间段内监测出行信息与北京市公共交通刷卡刷码数据内出行信息不一致，则以北京市公共交通刷卡刷码数据为准。* | *核证组需把委托方提供的公共汽（电）车、城市轨道交通出行的起讫点与北京市公共汽（电）车、城市轨道交通官方路网图进行匹配，获取每次实际出行里程，并将实际出行里程与核证委托方提供的出行里程核算结果进行交叉核对，判定公共汽（电）车、城市轨道交通出行里程数据的准确性。* | *核证组需通过对委托方提供的出行数据中单一用户单平台出行时间重复和单用户多平台出行数据重复进行识别，判定出行数据的唯一性。核证组还需要对重复数据进行去重处理，确保出行数据的唯一性。* |  |
| ***城市轨道交通*** |  |
| ***骑行*** | *核证组基于北京市基准年用户步行、骑行出行特征与项目监测步行、骑行出行轨迹信息的对比，判定是否为真实的步行、骑行出行信息。* | *核证组对委托方提供的监测期内步行、骑行出行轨迹数据随机抽样作为样本数据（每种方式10000条），使用非核证委托方使用的算法核算样本数据出行里程，并与委托方提交的步行、骑行出行里程数据进行交叉核对，判定步行、骑行出行里程数据的准确性。* |  |
| ***步行*** |  |
| ***合乘*** | *核证组将减排项目监测期内合乘出行轨迹记录与监测期内基于合乘订单识别的出行行为进行交叉核对，如出现不一致，则以订单信息为准。* | *核证组对提供的监测期内合乘出行轨迹数据使用区别于原来项目方的算法核算出行里程，并与提交监测期内合乘出行订单信息中的里程数据进行交叉核对，判定合乘出行里程数据的准确性。* |  |  |
| ***油改电小客车*** | *核证组应从指标油改电的真实性与出行行为的真实性两方面开展核证。*  *指标油改电的真实性应重点审查车辆所有人与参与项目用户的一致性，用户所有车辆指标的油电属性以及实际购买与使用车辆的能源类型，确保参与项目用户、车辆保持一致，用户确系用油车指标购买的新能源车辆。*  *核证组应综合利用城市新能源领域的大数据，包括不限于监控车辆通行的卡口数据、监控新能源车辆安全的监测数据等，核证参与项目用户所申请车辆的出行行为的真实性。* | *核证组应分别从基准线情景、项目情景分别开展核查，重点核查里程数据的计算准确性。里程数据准确性审查应基于项目监测方提供的里程监测数据，通过与北京市道路路网匹配、里程复算等方式来验证。* |  |  |
| ***氢燃料电池汽车*** | *核证组需把减排项目车辆信息（车体结构、能源类型、最大设计总质量、车长等），与车辆行驶证或车辆注册登记证书等登记的车型参数信息进行交叉核对，判定车辆信息的真实性。*  *核证组需把减排项目监测期内车辆加氢记录信息，与监测期内加氢站的加氢订单数据和定位数据进行交叉核对，判断加氢行为的真实性。*  *核证组需把减排项目监测期内车辆加注站点的加氢站氢气来源记录信息，与监测期内加氢站的氢气采购协议或合同、氢气运输订单，以及制氢厂制氢工艺等生产许可证明文件进行交叉核对，判定氢气来源的真实性。*  *此外，考虑到氢燃料电池汽车碳减排方法学的价值导向是支持氢能在交通领域应用，释放氢能产业的降碳价值，因此应对减排项目监测期内氢燃料电池汽车用氢比例进行分析，判断减排量的真实性。如用氢比例低于50%，予以核减。* | *核证组需把减排项目监测期内车辆行驶里程计算结果值与监测期内车辆行驶轨迹或速度数据计算的里程值进行交叉核对，判定行驶里程数据的准确性。*  *核证组需把减排项目监测期内车辆的累计氢气消耗量计算值，与监测期内利用加氢站的加氢订单数据计算的车辆的累计加氢量进行交叉核对，判断氢气消耗量的准确性。*  *核证组需把减排项目监测期内车辆的电力消耗量计算值，与监测期内项目参与方的车辆结算凭据计算的充电量或利用车辆运行数据计算的充电量进行交叉核对，判定外接电力消耗量的准确性。*  *核证组需把减排项目监测期内加氢站氢源比例计算值，与利用监测期内加氢站氢气采购合同、运氢订单数据、以及制氢厂工艺等生产证明文件计算的结果值进行交叉核对，核判定加氢站氢源比例的消耗量。*  *核证组应将减排项目监测期内氢气运输距离结果值与利用监测期内加氢站与制氢厂位置坐标通过公开的地图软件计算的结果值进行交叉核对，判定运输距离的准确性。只有当加氢站与制氢厂之间的供氢关系发生变化时，才进行第2次核证。* | *核证组需按照同一辆车在同一时间内行驶记录唯一的逻辑准则进行核验，将重复的记录，按照保守性原则选取保留其中减排量较小的一条数据。* |  |

* 1. 核证报告的编写

*说明不符合项与澄清要求，以及核证报告的编写时间。*

* 1. 核证报告的质量控制

*说明核证报告在提交给项目委托方前的内部技术评审、质量控制过程。*

1. 核证发现
   1. 项目的实施与项目设计文件的符合性

*说明项目的基本信息（实施时间、地点、减排量来源、采用的主要技术等）。*

* 1. 监测计划与方法学的符合性

*说明根据方法学需要监测的数据和参数以及监测系统如何运行。*

* 1. 监测与监测计划的符合性

*说明根据已审核的项目设计文件的监测计划，需要监测的数据和参数。*

* + 1. 监测设备和校准

*根据方法学和审核的监测计划，本项目监测设备无需校准。*

* + 1. 质量保证与管理体系

*本项目采用的质量保证方案及管理体系（人员安排等）。*

* 1. 减排量计算结果的真实性、准确性、唯一性
     1. 减排量的真实性

*说明产生减排量的出行是真实发生并真实存在的。*

* + 1. 减排量计算结果的准确性
  1. **计算基准线排放量**

*根据方法学、项目设计文件和监测报告，说明本项目的基准线排放量的核算方法及参数来源以及核算结果。*

* 1. **计算项目排放量**

*根据方法学、项目设计文件和监测报告，说明本项目的项目排放量的核算方法及参数来源以及核算结果。*

* 1. **计算泄露排放量**

*根据方法学，本项目不考虑泄漏。*

* 1. **计算项目减排量**

*根据方法学、项目设计文件和监测报告，说明本项目的减排量的核算方法及参数来源以及核算结果。*

*核证组需对项目设计文件中预估的减排量和实际减排量进行对比，并给出结论。*

* + 1. 减排量计算结果的唯一性

*说明减排量没有在其他任何国际国内温室气体减排机制下获得签发。*

* 1. 审核项目变更的评审（适用时）

1. 核证结论

*通过对项目监测报告与相关证明材料的评审及大数据审查，核证组在需在包括但不限于以下方面作出结论：*

*本项目的实施、监测是否符合审核的项目设计文件中的描述以及方法学要求；*

*本核证报告是否覆盖核证范围内所要求的全部内容；*

*根据《温室气体自愿减排交易管理暂行办法》，本项目类别为采用北京市生态环境局发布的方法学开发的项目;*

*本项目于x年x月x日在北京市生态环境局审核登记；*

*项目监测期为（）至（），监测期内经核证的减排量为（）吨二氧化碳当量。*

**附3-A：核证清单**

**附3-B：审核项目变更评审清单（适用时）**

**附3-C：不符合、澄清要求及进一步行动要求清单**

**附3-D：资料清单**

**附件5-A：核证清单**

| **核证要求** | **核证发现** | **核证结论** |
| --- | --- | --- |
| **1.项目减排量的唯一性** |  |  |
| * 1. 核证委托方是否声明所核证的减排量没有在其他任何国际国内减排机制下获得签发 |  |  |
| * 1. 核证机构是如何审查确认减排量的唯一性的 |  |  |
| **2．项目实施与项目设计文件的符合性** |  |  |
| 2.1.审核的减排项目是否按照项目的设计文件实施？ |  |  |
| 2.2.所有的物理设施是否按照审核的项目设计文件安装？ |  |  |
| 2.3.项目实施中是否出现偏离或变更？如是，偏离或变更是否符合方法学的要求？ |  |  |
| 2.4.项目是否具有多个现场？如是，监测报告是否描述了每一个现场的实施状态及其开始运行日期？ |  |  |
| 2.5.项目是否属于阶段性实施的项目？MR是否描述了项目实施的进度？ |  |  |
| 2.6. 阶段性的实施是否出现延误，原因是什么？预估的开始运行日期？ |  |  |
| **3.监测计划与方法学的符合性** |  |  |
| 3.1.审核的减排项目的监测计划是否符合所选择的方法学及其工具？ |  |  |
| 3.2.是否需要向北京市生态环境局提出监测计划修订申请？ |  |  |
| **4.监测与监测计划的符合性** |  |  |
| 4.1.审核的减排项目是否按照批准的监测计划实施检测活动。 |  |  |
| 4.2.监测计划中的所有参数，包括基准线排放、项目排放以及泄漏有关的参数是否已经得到了应有的监测？ |  |  |
| 4.3.监测设备是否得到了维护和校准，维护和校准是否符合监测计划、方法学、地区、国家和设备制造商的要求？ |  |  |
| 4.4.监测结果是否按照监测计划中规定的频次纪录？ |  |  |
| 4.5.质量保证和控制程序是否按照审核的监测计划实施？ |  |  |
| **5.校准频次的符合性** |  |  |
| 5.1. 项目开发方是否按照监测方法学和/或监测计划中明确的校准频次对监测设备进行校准？ |  |  |
| 5.2.是否存在校准延迟的情况？如是，项目开发方如何进行保守计算？ |  |  |
| 5.3.项目开发方是否存在由于不可控因素而无法按照方法学和审核的监测计划对设备进行校准？ |  |  |
| 5.4.哪些参数在方法学或审核的监测计划中没有对监测设备的监测频次提出要求？这些监测设备是否按照地方标准、国家标准、设备制造商的要求以及国际标准的优先顺序的要求进行了校准？ |  |  |
| **6.减排量计算的评审** |  |  |
| 6.1.项目开发方是否按照审核的项目设计文件对实际产生的减排量进行计算？ |  |  |
| 6.2.监测期内是否出现由于未监测而导致的数据缺失？如是，项目开发方是否对减排量进行保守计算？同时核实出行真实性、出行里程准确性、数据唯一性。 |  |  |
| 6.3.减排量在监测期内是否高于同期预估的减排量？如是，是否在监测报告中予以说明？ |  |  |
| 6.4.核证过程中，核证组用哪些信息对监测报告中的信息进行了交叉核对？ |  |  |
| 6.5.基准线排放，项目排放以及泄漏的计算是否与方法学和审核的监测计划相一致？ |  |  |
| 6.6.计算中使用了哪些假设、排放因子以及默认值？数值是否合理？ |  |  |
| 6.7.计算结果是否正确合理？ |  |  |

**附件5-B：审核项目变更审查清单（适用时）**

**附件5-C：不符合、澄清要求及进一步行动要求清单**

**附件5-D：资料清单**

/1/ 监测报告

/2/ 项目设计文件

/3/ 《\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法学》（本项目采用的方法学名称）

/4/ 电力消耗导致的基准线、项目和/或泄漏排放计算工具

/5/ 化石燃料燃烧导致的项目或泄漏二氧化碳排放工具

/6/ 电力系统排放因子计算工具

/7/ 城市客运交通模式转换基准线排放计算工具

附件6 北京碳普惠项目减排量审核申请函

北京碳普惠项目减排量审核申请函

北京市生态环境局：

经贵局审核登记的名称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的北京碳普惠项目于\_\_\_\_\_年\_\_月\_\_日至\_\_\_\_\_年\_\_月\_\_日期间共产生经核证的自愿减排量（BCER）\_\_\_\_\_ tCO2e，我单位拟申请减排量审核。现将相关申报文件呈上，请予审核登记。

附件：1.项目监测报告

2.项目减排量核证报告以及其它减排量审核需要的 支持性文件

(申请单位名称) (盖章)

年 月 日