两部门负责人就《关于修改〈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〉的决定》答记者问

2020年6月15日，工业和信息化部公布了《关于修改〈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〉的决定》（工业和信息化部令第53号，下称《决定》）。日前，工业和信息化部产业政策与法规司、装备工业一司负责人就《决定》的有关问题回答了记者提问。

问：《积分办法》发布以来实施情况如何？为什么要开展此次修改工作？

答：为促进汽车产业节能减排、绿色发展，工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、原质检总局等五部门，根据我国汽车产业发展实际需要，并充分借鉴国外管理经验，于2017年9月发布《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》（工业和信息化部令第44号，下称《积分办法》）。《积分办法》的实质是通过建立积分交易机制，形成促进节能与新能源汽车协调发展的市场化机制。《积分办法》发布实施后，我们建立了积分管理平台，组织实施了2次积分交易，行业企业普遍加大研发投入、加快车型投放，产品性能质量稳步提升，市场主体活力充分激发，通过线上和线下沟通与交易，促进了企业间的交流与合作，提高了资源配置效率。2019年，我国新能源乘用车销售106万辆，连续5年位居世界首位；行业平均油耗实际值达到5.5升/100公里，较2016年下降10%以上。《积分办法》的实施，有力促进了行业技术创新和新能源汽车生产推广，基本实现了预期目标。

当前，全球新一轮科技革命和产业变革蓬勃发展，汽车与能源、交通、信息通信等领域加速融合，我国汽车产业发展面临的内外部环境正在发生深刻变化。《积分办法》实施过程中，也存在技术标准亟需更新、企业在燃油汽车节能技术方面投入不够、积分交易市场供需不平衡等问题。为适应产业发展新形势，进一步优化管理机制，更好促进节能与新能源汽车产业高质量发展，我们于2019年初启动了《积分办法》修改工作。

问：《积分办法》修改的工作过程是怎样的？

答：一是深入开展调查研究。在总结《积分办法》实施经验基础上，委托研究机构对需要修改的条款进行了专题研究，并进行行业企业调研，形成修改草稿。二是广泛征求各方面意见。商财政部、商务部、海关总署、市场监管总局等4个联合发布部门后，先后2次公开征求社会意见，书面征求各省（区、市）工业和信息化主管部门意见，并向世贸组织进行了WTO/TBT通报。三是开展新冠肺炎疫情对《积分办法》实施的影响评估，研究新增相关条款，为可能的政策调整留下接口。四是根据各方反馈的意见，工业和信息化部会同相关部门对《积分办法》修改稿部分内容进行了完善。

问：此次《积分办法》修改明确了2021-2023年新能源汽车积分比例要求，确定这一要求的主要依据是什么？

答：按照《积分办法》要求，此次修改明确了2021-2023年新能源汽车积分比例要求，分别为14%、16%、18%。该积分比例是在统筹考虑行业正负积分基本平衡、满足第五阶段油耗标准和实现既定产业发展目标的基础上，综合测算得出的。按照该比例要求，基本能够保障实现“到2025年乘用车新车平均燃料消耗量达到4.0升/百公里、新能源汽车产销占比达到汽车总量20%”的规划目标。同时，2021-2023年正负积分市场预计能够保持供略大于求，积分价格客观反映市场价值。

问：除了2021-2023年新能源汽车积分比例要求，《积分办法》修改的主要内容还有哪些？主要考虑是什么？

答：一是增加了引导传统乘用车节能的措施。为引导企业加大节能技术研发投入，《决定》对生产/供应低油耗车型的企业在核算新能源汽车积分达标值时给予核算优惠，考虑到随着油耗达标要求逐年加严，符合低油耗标准的车型技术难度和成本逐步增大的实际情况，2021至2023年逐步提高低油耗车型核算优惠力度，从0.5倍、0.3倍逐步过渡到0.2倍。二是完善了新能源汽车积分灵活性措施。为降低积分供需失衡风险、保障积分价格，《决定》建立了企业传统能源乘用车节能水平与新能源汽车正积分结转的关联机制，企业传统能源乘用车燃料消耗量达到一定水平的，其新能源汽车正积分可按照50%的比例向后结转。三是丰富了关联企业的认定条件。允许同一外方母公司旗下的合资企业间、国内汽车企业与其持股的境外生产企业所对应的授权进口供应企业间转让平均燃料消耗量积分。四是将燃用醇醚燃料的乘用车纳入核算范围，对具备节能减排优势的车型给予核算优惠。

问：新冠肺炎疫情给汽车产业发展带来了不利影响，对此《积分办法》修改有哪些考虑？

答：汽车产业是国民经济重要支柱产业，上下游产业链长、涉及面广，受疫情影响较大。对此，工业和信息化部组

织行业专家开展了疫情对《积分办法》实施的影响评估和测算分析，并就可能采取的调整措施听取了主要企业意见。行业专家分析认为，疫情对《积分办法》实施有局部和短期影响，主要体现在：对2019年积分合规，由于受疫情影响部分企业营收和利润下降，需要购买积分实现合规企业的资金压力会有增加；对2020年积分合规，疫情带来部分企业低油耗车型和新能源汽车车型研发上市时间延迟等问题，2020年积分供需比将有所收紧，积分价格会有提升，需要购买积分实现合规企业的资金成本会有增加；对2021年及以后年度积分合规，疫情带来的影响相对较小。综合考虑，国际疫情还在持续发展蔓延，我国已经和即将出台的汽车产业稳增长、促消费以及支持新能源汽车产业发展的相关政策也在逐步发挥作用等因素，我们将持续跟踪评估疫情对2020年及以后年度《积分办法》实施的具体影响。

为此，此次修改新增了可以根据汽车行业发展情况决定延长抵偿期限等规定，后续将根据疫情影响情况，研究提出有关调整政策，在充分听取行业企业意见的基础上，按程序发布实施。

问：此次《积分办法》修改，预计对积分交易市场会有哪些影响？

答：《积分办法》实施过程中，出现了积分供大于求、积分价格偏低，对新能源汽车产业发展引导力度不够的情况，原因是多方面的：一是2018年度及以前年度没有新能源汽车积分比例考核要求，企业生产的所有新能源汽车都产生正积分，导致正积分供给较多；二是行业技术发展进步较快，车型续驶里程不断增加，车型分值相应提高，2018年度新能源单车平均分值达到3.9分，较预期增加30%左右，进一步增加了新能源汽车正积分供给；三是部分企业考虑技术、商务等合作因素存在低价交易现象。此次《积分办法》修改充分考虑了这一情况，发布实施后，随着新能源汽车积分比例强制考核纳入、油耗要求进一步加严，积分市场供大于求情况将显著改善，交易价格也将充分体现市场价值，激发行业发展节能与新能源汽车发展的活力。对此，大多数企业已有预期，认为《积分办法》促进节能与新能源汽车产业发展的市场化调节作用也会显著增强。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/158097.html