

工业和信息化部装备工业一司负责人就《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

近日，工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、市场监管总局（以下简称五部门）公布《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》（五部门令 第64号，下称《决定》）。工业和信息化部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》实施成效如何？2020年组织开展过一次修订，此次修订的背景是什么？

答：为促进汽车行业节能减排、绿色发展，工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、国家市场监督管理总局（原质检总局）等五部门，根据我国汽车产业发展实际，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》（五部门令 第44号，以下简称《积分办法》）。《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5次积分交易，行业企业普遍加大研发投入，产品技术水平不断提升，新能源汽车规模快速扩大，节能和新能源汽车发展呈现良好态势。2022年，乘用车平均燃料消耗量4.11L/100km（WLTC工况），较2016年下降40.8%，提前三年实现2025年4.60L/100km的目标；新能源乘用车产量603.6万辆（纳入积分核算数量），较2016年的33.5万辆增加17倍；纯电动乘用车平均续航里程达到424公里，平均百公里电耗达到12.35度，分别较2016年提升106.8%、下降21.5%。

《积分办法》是我国建立节能与新能源汽车协调发展市场化机制的重要尝试，需要结合实际不断完善。2020年，针对企业燃油汽车节能技术研发投入不够、标准需要更新以及疫情影响等问题，我们进行了首次修订，建立了与乘用车节能水平相关联的新能源汽车积分结转机制，完善了新能源汽车积分比例要求、关联企业认定等，并将醇醚燃料乘用车纳入核算范围。2021年以来，我国新能源汽车产销规模快速提升，当前已进入规模化快速发展新阶段，党中央2021年作出碳达峰、碳中和重大战略决策，国际上主流国家纷纷提出碳中和愿景，我国节能与新能源汽车产业发展面临新形势新要求。为更好发挥政策作用，促进节能与新能源汽车产业高质量发展，助力“双碳”目标实现，我们组织对《积分办法》进行再次修订。

问：此次《积分办法》修订过程中，主要开展了哪些工作？

答：一是深入研究测算。总结《积分办法》实施经验，统筹考虑产业发展和“双碳”战略目标，对中长期汽车市场规模、技术趋势等进行系统研究，测算新能源汽车积分比例方案，优化车型积分计算方法。二是开展大规模调研。就有关修订思路和方案组织4次座谈研讨，书面调研有关部门、行业机构、重点企业意见，对于行业重点关注的积分交易市场供需调节机制、新能源汽车积分考核要求等开展专题研究。三是广泛征求意见。商财政部、商务部、市场监管总局、海关总署等4个联发部门后，书面征求国家发展改革委、生态环境部等部门意见，并通过部门门户网站等渠道公开征求了各界意见。四是根据各方反馈的意见，我部会同相关部门进行修改完善，形成《决定》。

问：《决定》更新了新能源汽车积分计算方法，主要依据是什么？

答：为保障实现2025年油耗目标和《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》新能源汽车发展目标，综合考虑技术进步、成本下降和积分合规成本变化情况，按照积分供需平衡的原则，倒推测算单车分值和积分比例要求的最优组合。同时，要避免单一指标调整幅度过大，保持政策平稳过渡。经反复测算，将2024—2025年度新能源乘用车标准车型分值（见附件2《新能源乘用车车型积分计算方法》）较上一阶段平均下调40%左右（与2020年修订调整幅度基本一致），将2024年、2025年新能源汽车积分考虑比例设定为28%和38%（拟由我部另行发布），并对应调整了积分计算方法和分值上限。此外，为发挥《积分办法》引导技术创新的作用，调低了低能量密度动力电池系统的调整系数，将90瓦时/公斤—105瓦时/公斤、105瓦时/公斤—125瓦时/公斤的动力电池系统调整系数分别下调至0.7和0.8。

问：《决定》新增新能源汽车积分池管理，主要考虑是什么，运行机制如何？

答：《积分办法》运行的实质是通过市场化方式协调节能与新能源汽车发展，但由于积分供需会因为技术进步、市场结构变化而变化，维持积分市场供需平衡、价格基本稳定的难度较大，极端情况下存在供需失衡风险。为避免出现供需失衡，尽量保持价格稳定，稳定行业企业预期，《决定》新增“新能源汽车积分池管理”一章，探索建立积分池制度。综合积分市场历年运行情况和模型评估，当年度新能源汽车积分供需比超过200%时，市场出现积分过剩风险；当年度新能源汽车积分供需比低于150%时，市场存在积分不足风险。经充分征求行业企业意见，决定设立积分池以调节积分市场供需。当年度新能源汽车正积分供需比超过200%时启动积分池储存，允许企业按自愿原则在积分池中储存新能源汽车正积分；当年度新能源汽车正积分供需比低于150%时，允许企业提取储存的正积分。为减少调节

机制对交易市场的干预，当新能源汽车正积分供需比介于150%和200%之间时，积分池不启动；但为避免出现过度存储、提取导致市场供需逆转，我们设定了企业存储和提取积分的比例要求。同时，为鼓励企业参与积分池调节，给予存储积分5年有效期、无年度折损等优惠，并允许企业提取但未使用的积分返还积分池。考虑到今年的积分供需形势，新能源汽车积分池相关条款将于今年8月1日施行。

问：除了新能源汽车积分分值计算、积分比例要求、积分池管理，此次《积分办法》修改的主要内容还有哪些？

答：一是增加企业平均碳排放水平公示要求。为推进国家“双碳”战略实施，进一步直观体现企业碳排放水平，参考国际管理惯例，增加企业平均碳排放水平公示要求。二是增加乘用车企业购买的新能源汽车正积分用途。考虑到政策运行基本稳定，且已建立积分市场调节机制，对此为进一步提高积分交易灵活性，允许企业购买的新能源汽车正积分进行结转。三是延长积分交易与负积分抵偿周期。考虑到积分池制度实施给企业询价、谈判、交易带来一定影响，将积分交易、负积分抵偿周期延长30日。四是更新数据统计口径。为保障数据统计更加准确，调整境内生产、进口乘用车分别以机动车出厂合格证发证日期、海关报关单证放行日期为准确定核算年度。五是提出适时研究建立与其他碳减排体系的衔接机制。贯彻落实《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》要求，提出将根据产业发展和碳排放管理工作需要，适时研究建立与其他碳减排体系的衔接机制。

问：此次《积分办法》修改，预计对积分市场会有哪些影响？

答：由于《积分办法》运行的实质是建立市场化交易机制，过程中出现了积分价格波动不可避免，但实施过程中出现价格大幅波动、积分价格偏低等情况。一是前期价格偏低。2018年度及以前年度没有新能源汽车积分考核比例要求，企业生产的所有新能源汽车都产生正积分，导致正积分供应较多、前期价格较低。二是中间价格走高。2019年以来考核新能源汽车积分比例，加之2020年疫情影响，导致新能源正积分供应减少，积分供需形势收紧，积分价格随之走高。三是近两年价格下降。2021年以来我国新能源汽车市场快速发展，新能源汽车正积分供应充足，同时由于测试工况切换，企业平均油耗变化情况好于预期，油耗负积分规模降低，导致新能源汽车正积分供给充裕、积分价格走低。

此次《积分办法》修订充分考虑了上述情况，调整了新能源乘用车标准车型积分分值，提高了新能源汽车积分比例要求，新增了新能源汽车积分池管理的灵活性措施。特别是，考虑到前期工况切换对油耗目标值的“放宽”，下一阶段油耗目标值及实施要求需优化调整，企业预计会充分利用积分池预存积分，以备2025年后提取使用。总的来看，随着新能源汽车积分考核的加严和积分池制度的落地实施，积分市场供大于求情况将得到改善，积分交易价格将逐步平稳并趋于合理水平。从初步了解情况看，企业对此均有预期，认为《决定》对积分市场供需、积分价格的调节作用会显著增强。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/197544.html>