## 编辑: 徐恒 电话: 010-88558813 E-mail: xuh@cena.com.cn

## 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

工信部装备工业一司

近日,工业和信息化部、财政部、 商务部、海关总署、国家市场监管总 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》 (以下简称《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 管总局(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》(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 平均续驶里程达到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

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,积分市场供大于求的情况 将得到改善,积分交易价格将逐步平 稳并趋于合理水平。从初步了解的 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。

## 促进节能与新能源汽车产业高质量发展

——《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》解读

工信部产业政策与法规司

6月29日,工业和信息化部、 财政部、商务部、海关总署、国家 市场监督管理总局联合公布了 《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》(以下简称 《决定》),对现行《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》(以下简称《积分 办法》)进行了修改。为了更好地 理解和执行《决定》,工业和信息 化部产业政策与法规司负责同志 对《决定》进行了解读。

问:修改《积分办法》的背景 是什么?

答:2017年,为促讲汽车产 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联合发 布《积分办法》,通过建立积分交 易机制,形成促进传统汽车节能 和新能源汽车产业协调发展的市 场化机制。2020年,针对企业燃 油车节能技术投入不够、积分交 易市场供需不平衡、疫情影响等 问题,工业和信息化部等五部门 对《积分办法》进行了首次修改, 完善了新能源汽车积分比例要 求、引导传统乘用车节能、关联企 业认定等制度。近年来,全球汽 车产业加速绿色化转型,党中央 作出推进碳达峰碳中和重大战略 决策,我国节能与新能源汽车产 业发展面临新形势。与此同时, 《积分办法》执行中出现机制不够 灵活、市场供需调节能力不足、积 分价格波动较大等问题。为助力 实现"双碳"目标,促进节能与新 能源汽车产业高质量发展,亟须 再次修改《积分办法》。

问:修改《积分办法》过程中, 主要开展了哪些工作?

答:在修改《积分办法》过程 中,主要开展了以下工作:一是通 过开展实地调研、座谈会等方式, 充分听取有关部门及企事业单位 意见,并对重点问题进行了深入 研究。二是书面征求国务院有关 部门及有关企业的意见,并向社

会公开征求意见。结合各方面反 馈意见,组织召开座谈会,再次听 取有关方面的意见。三是认真研 究各方面意见,完善有关制度,形 成《决定(草案)》。

2023年5月31日,工业和信 息化部部务会议审议通过了《决 定(草案)》。

问:《决定》修改了哪些内容?

答:《决定》主要修改了以下 内容:

(一)调整新能源车型积分计 算方法。综合考虑技术进步、成本 下降和积分合规成本变化情况, 按照积分供需平衡原则,调整《积 分办法》附件2《新能源乘用车车 型积分计算方法》,将新能源乘用 车标准车型分值平均下调40%左 右,并相应调整了积分计算方法 和分值上限。同时,考虑到后续新 能源积分比例和分值要求仍需要 根据实际情况不断进行修改,《决 定》规定工业和信息化部可以根 据实际情况及时对《新能源乘用 车车型积分计算方法》作出调整。

(二)建立积分灵活性交易机 制。为应对积分供需失衡问题, 稳定积分价格,新增"新能源汽车 积分池管理"一章,建立积分池管 理制度。当年度新能源汽车正积 分与负积分供需比超过2倍时启 动积分池存储,允许企业按自愿 原则将新能源汽车正积分存储至 积分池,该部分积分存储有效期 5年。当年度新能源汽车正积分 与负积分供需比未达到1.5倍时 释放积分池中的积分,允许企业 提取储存的新能源汽车正积分, 当年度未使用的新能源汽车正积 分将返还积分池。

(三)优化其他积分管理制 度。一是考虑未来碳管理需要, 增加企业平均碳排放水平公示要 求,提出适时研究建立与其他碳 减排体系的衔接机制;二是为方 便企业进一步做好积分相关工 作,延长企业负积分抵偿报告提 交时间和完成负积分抵偿归零时 间;三是为提高积分交易灵活性, 规定企业购买的正积分可以抵偿 和结转;四是为保障数据统计更 为准确,调整了核算年度内车辆 统计基准。

(上接第1版)突出固基强优,构建 特色鲜明优势突出的学科专业体 系,大力加强基础学科、国防特色 学科、新兴学科、交叉学科建设, 建立以重大科技问题为导向的多 学科协同创新机制。加强立德树 人,注重价值引领,大力弘扬新时 代科学家精神、"两弹一星"精神、 载人航天精神等,坚持把青年工 作作为战略性工作来抓,创新培 养机制,培养输送更多靠得住、过 得硬的拔尖创新人才。强化创新 攻关,夯实科技自立自强战略力 量,加快突破重点领域基础理论 和关键核心技术,服务支撑传统 产业强基础、战略产业补短板、优 势产业锻长板、未来产业抢布局, 搞出更多"独门绝技",聚力打造

"国之重器"。推进开放共享,在 服务经济社会发展、巩固提高一 体化国家战略体系和能力中践行 初心使命,加强与行业领军企业 合作,加大顶尖人才引进和培养 力度,加快科技成果转移转化和 产业化,推进与世界一流大学和 国际组织的交流合作,不断提升 国际影响力。

在哈尔滨工业大学,金壮龙 参观了卫星技术研究所、机器人 技术与系统国家重点实验室和复 合材料研究所,详细了解实验室 建设情况。他指出,哈工大科研 创新实力雄厚,要以主题教育为 契机,充分发挥特色优势,瞄准世 界科技前沿和国家重大战略需 求,深化产学研用协同攻关,打造

更多国之重器,培育更多战略科 学家和青年杰出人才,为制造强 国、网络强国、航天强国建设作出 更大贡献。

听取黑龙江省通信管理局主 题教育和工作情况汇报后,金壮 龙强调,通信管理局要在学深悟 透习近平总书记关于网络强国的 重要思想上下功夫,真正把学习 成果转化为实践本领, 统筹推进 行业发展、监管和安全能力建 设,建好干部人才队伍,当好部 省共建桥梁,不断优化信息通信 业营商环境,在促进数字经济和 实体经济深度融合发展中发挥更 大作用。

部有关司局负责同志参加 调研。 (耀 文)

## "工赋泉城":一场工业互联网生动实践

(上接第1版)在网络基础建设上,济 南也走在了前列,入选全国首批"千 兆城市",累计建设5G基站4.3万处, 实现主城区5G网络连续覆盖,全省 唯一"星火·链网"超级节点落地建 设,建成开通济南国家级互联网骨干 直联点和全球首张确定性网络。

济南工业互联网实践坚持开放 包容、担当作为的创新发展理念。由 于济南乃至山东拥有庞大的工业互 联网市场需求,在平台建设、项目实 施上坚持开放包容,积极引进全国优 秀工业互联网平台企业在济南投资 兴业、开拓市场,全国28个"双跨"平

台在济南都有相关项目落地。正是 这种兼容并包的理念,引进和培育了 浪潮云洲、海尔卡奥斯、橙色云、蓝海 等知名的平台企业,推动了济南工业 互联网项目实践呈现出百花齐放、争 奇斗艳的场面。山东省和济南市坚 持有为政府与有效市场相结合,完善 市场化推进体系,创新推进"工赋山 东""工赋泉城",在体制机制上积极 探索,有力有效加快了制造业数字化 转型进程,在新型工业化道路上迈出 了坚实步伐。

其实,济南只是我国工业互联网 生动实践的一个缩影。我国工业互

联网已全面融入45个国民经济大 类,核心产业规模超过了1.2万亿 元。工业和信息化部统计显示,具有 一定影响力的工业互联网平台超过 240家,工业互联网标识解析体系覆 盖31个省(区、市)和42个行业,服务 企业超过26万家。今年是《工业互 联网创新发展行动计划(2021-2023 年)》实施的最后一年,工业和信息化 部将研究出台推动工业互联网高质 量发展的指导意见。今后,我们期盼 着济南在工业互联网高质量发展上 再展身手,主动作为、大胆作为,为推 进新型工业化做出更大贡献。

奋力谱写新型工业化发展新 公益广告