

“双积分”新政加速汽车产业 绿色转型

本刊记者 | 田曼

新版“双积分”终于尘埃落定。

为了适应我国节能与新能源汽车产业发展的需要，近日工信部等五部门联合发布“双积分”新政，并将自2021年1月1日起施行。

“双积分”政策自2017年9月实施以来，促进了行业技术创新和新能源汽车的发展，但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。

“新版‘双积分’明确传递了中国政府继续推动新能源汽车发展和控制汽车燃料消耗量的国家意志，将为产业可持续发展提供重要的政策驱动力。”清华大学汽车产业与技术战略研究院副研究员、中国汽车工程学会技术管理分会秘书长刘宗巍在接受本刊记者采访时表示，“其目标就是要真正建立后补贴时代驱动新能源汽车发展的长效机制。”

“双积分”成效显著

为促进汽车产业节能减排、绿色发展，2017年9月，工信部等五部门发布“双积分”政策。“双积分”政策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。

平均燃料消耗量（CAFC）与新能源汽车积分（NEV）并行管理是中国控制汽车燃料消耗量和推动新能源汽车发展的关键政策之一，尤其是NEV积分，作为目前全世界唯一一个在国家范围内强制规定新能源汽车比例的政策，体现了中国以新能源汽车为国家战略的坚定决心。

刘宗巍指出，“双积分”政策实施后，在华中外车企纷纷加大了新能源汽车方面的投入，包括一些国际顶级车企都致力于向电动化转型，例如大众汽车公布了电动化战略，并为此倾注巨资，在混合动力和氢燃料电池汽车方面领先的丰田汽车，也开始推出纯电动汽车产品，而这些国际巨头的转型将进一步拉动全球汽车产业的电动化进程。

根据工信部数据，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。

“这表明具有中国特色的‘双积分’政策已经产生了重要影响，甚至正在改变全球汽车动力技术的走向。”刘宗巍说。

新政出台备受期待

“双积分”政策实施以来，随着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。与此同时，“双积分”政策实施过程中，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。

如何才能更好促进节能与新能源汽车产业高质量发展?

为此,工信部于2019年初启动了“双积分”的修改工作。“双积分”办法作为中国汽车产业管理的重要手段,直接影响企业生产经营活动,因此整个行业尤其是企业对此高度关注。

刘宗巍告诉记者,其实在第一版NEV积分办法正式运行后,政策的延续性和稳定性就受到更大关注,鉴于以上问题,业界普遍期待新版“双积分”早日出台,并更具操作性,以明确发展目标。在这样的背景下,新版“双积分”的发布,无疑是“水到渠成”。

新版“双积分”主要修订内容

据刘宗巍介绍,对比2017版,新版“双积分”在整体框架上与此前基本一致,所明确的2021-2023年NEV积分比例要求保持了每年提高2%的幅度,体现出较好的延续性。同时,坚持驱动技术进步的指标导向,具体要求较上版明显提高。

具体来看,新版“双积分”主要有三点不同:

第一,调整了NEV积分分值计算方法,如纯电动车的单车基础分值上限下调到3.4分,且在综合考察续航里程、电池能量密度等指标的同时,更强化电耗指标的难度,以更好地鼓励技术进步。

第二,改变了NEV积分结转机制,允许当年NEV正积分按50%比例向下一年度结转,前提条件是企业油耗水平必须达到一定标准。这一变化是为了提升NEV积分价值,并减少困难时期企业的达标难度。不过需要关注其可能造成的不利影响,如新能源汽车市场发展年度不均衡,以及进一步冲击对油耗控制目标等。

第三,对低油耗车型给予了一定的NEV积分核算优惠,即低油耗车型在2021-2023年分别按0.5、0.3、0.2倍计算数量,由此所需的NEV积分也就会降低。这体现了节能与新能源并重的管理思路,对混合动力产品是一大利好。

此外,新版“双积分”在纳入醇类燃料、明确关联企业、放宽小型企业考核等方面也有相应的调整。

建立新能源汽车发展的长效机制

在“双积分”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。



而产生这一情况的原因有多方面,比如2018年及以前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;再比如,行业技术发展进步较快,车型续航里程不断增加,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。

“新版‘双积分’明确传递了中国政府继续推动新能源汽车发展和控制汽车燃料消耗量的国家意志,同时NEV积分相关规则更加细化,主要调整总体上更趋合理,将为产业可持续发展提供重要的政策驱动力。”刘宗巍认为。

具体来说,由于NEV积分获得难度提升,使用方式更加灵活,预期将有助于NEV交易市场的顺畅运行和供需平衡。“新版‘双积分’的实施,将继续优化严控油耗与推进新能源双轨并行的政策组合体系,真正建立后补贴时代驱动新能源汽车发展的长效机制。”

CAFC控制不容乐观

“新版‘双积分’中,由于CAFC积分中对新能源车仍有核算优惠,且NEV积分可单向抵偿CAFC积分,车企的CAFC达标值可能由于新能源汽车的发展而大幅放



松，从而对节能技术的进步产生不利影响。”刘宗巍向记者表示了担忧。

而这一情况在工信部于6月30日发布的2019年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分核算情况中得到了体现。

该核算结果显示，相较于2018年，2019年在企业总数只增加3家的情况下，乘用车CAFC未达标企业由75家增加到86家。同时，CAFC正积分由992.99万分降至643.43万分，CAFC负积分由295.13万分增至510.73万分。

“乘用车燃料消耗量控制情况不容乐观。”刘宗巍指出，其根本原因是新能源汽车在“双积分”中享有双重优惠：一是在计算CAFC积分时新能源车型有核算数量和油耗数值的优惠，二是NEV正积分还可对CAFC负积分进行单向抵偿。

事实上，CAFC中关于新能源车型的优惠是在NEV积分管理办法出台前设定的，其目的就是为了鼓励新能源汽车发展，但在目前已有NEV积分强力驱动新能源汽车发展的情况下，CAFC积分继续给予新能源汽车优惠已经没有太大意义，反而会使CAFC达标难度大幅下降。

“CAFC与NEV积分应各司其职，分别对控制燃料消耗量和发展新能源汽车两大战略目标负责，如果混为

一谈，容易对单方指标造成不利影响。”刘宗巍强调。

“双积分”规则应在实践中不断优化

今年以来，汽车行业遭受疫情影响和市场下滑双重压力，不少企业在生存压力下不得不缩减前瞻技术投入，放缓新产品开发，尤其对于性价比不占优势的新能源汽车而言，面临的挑战更大。新版“双积分”实施有无困难？

对此，刘宗巍指出，新版“双积分”对企业的困难有所考虑，在继续提升技术指标的同时，在具体达标方式上其实有所放宽，给了企业更多的灵活选择。同时，产业竞争加剧也是一个大浪淘沙、优胜劣汰的过程，对于完全没有能力跟进法规的企业，国家也不应该“放水”，长远来看这有利于行业的高质量发展和资源的优化重组。

为了保障“双积分”新政落地见效，实现汽车产业节能减排、绿色发展，刘宗巍建议：

第一，推动新技术发展需要战略定力，在新能源汽车技术尚不能完全市场化，直接财政补贴又必须退坡之际，通过NEV积分机制推动企业加大技术投入、加快产品进步的大方向是正确的，国家理应坚持。

第二，“双积分”规则要在实践中不断优化，基本原则应是保持延续性、提升科学性、加强前瞻性，同时要在产业可持续发展与企业经营挑战之间取得合理平衡。

第三，后续法规应取消CAFC核算中的新能源产品优惠，并考虑取消NEV积分对CAFC积分的单向抵偿规则，使两者独立运行，在推动新能源汽车发展的同时，确保汽车产业燃料消耗量控制目标的达成。

“从长远来看，未来技术路线导向和节能环保诉求都应纳入碳排放约束法规体系中，从而在更高层面综合考虑和统筹控制能源系统、交通系统和工业系统的节能减排目标，实现国民经济和社会生活的低碳化发展。”刘宗巍最后说道。■