

双积分政策修订，新能源汽车积分交易价格能涨吗？

转引自：2019-07-10 10:51 新能源汽车网

7月9日，工信部发布了关于《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》修正案（征求意见稿）（下称双积分修正案）公开征求意见的通知。

对于新能源汽车企业，最关注的就是政策修订之后，新能源汽车积分交易能否摆脱白菜价，真正卖上好价钱，抵消部分补贴退出之后的成本。

从供需两方来看：供给部分，虽然由于新能源车积分计算收严，单车生产的积分会减少，但如果新能源汽车按政府预期推广，新能源汽车积分仍然会大量产出；另外，新能源汽车积分可以年度结转，也增加了部分供给。需求部分，2021、2022、2023的新能源汽车积分比例要求分别为14%、16%、18%，涨幅不大；不过油耗积分很难达标，车企仍需要新能源积分来抵偿油耗负积分。

我们具体来看一下主要修订内容和可能影响。

1、新能源汽车积分：比例要求更高了、拿分更难了

双积分修正案最主要变化是明确了2021—2023年新能源汽车积分比例要求，并修改了新能源汽车车型积分计算方法。

2017年9月，双积分管理办法正式发布。管理办法只对2019年度、2020年度的新能源汽车积分比例，做出了分别为10%、12%的要求，但2021年度及以后年度的要求没有提。

汽车企业的规划要有比较长提前量，因此2021年度之后的积分比例不明确，非常影响企业的战略规划。

因此，本次修订的一大任务，就是尽快给出将来的比例要求。双积分修正案称，“2021年度、2022年度、2023年度，新能源汽车积分比例要求分别为14%、16%、18%。2024年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。”

2021—2023年度的新能源汽车积分比例要求，就是2019、2020的轨迹延伸，显得比较宽松。简单换算，车企这三年新能源汽车产量增速只要维持在百分之十几的增速即可。

可以与之对比的，《节能与新能源汽车技术路线图》预期中国2020年新能源汽车产销量210万辆，2025年要到525万辆，这5年的复合增长率必须达到20%以上。



资料来源：节能与新能源汽车技术路线图

两厢比较，2021—2023年新能源汽车正积分可能仍然会大量产出。不过，双积分修正案也更改了《新能源乘用车车型积分计算方法》。和补贴政策类似，调整的方向也是扶优扶强，一方面仍然保持和里程的相关性，另一方面强化了能耗指标。

如下表，同样里程的纯电动乘用车所获的积分比以前下降不少。以 400 公里续航的车型计算，新政策下只能获得 2.8 分，而按老办法可以获得 5.6 分，下降一半。插混车从 2 分降到 1.6 分，打了 8 折。燃料电池积分也降低一半。

车辆类型	新办法 标准车型积分	老办法 标准车型积分
纯电动乘用车	$0.006 \times R + 0.4$	$0.012 \times R + 0.8$
插电式混合动力乘用车	1.6	2
燃料电池乘用车	$0.08 \times P$	$0.16 \times P$

另外，无论新老办法，都有根据能耗指标的乘数。比较大的变化是，**纯电乘用车的积分乘数从最大 1.2 倍放大到 1.5 倍**，这将鼓励在能耗提升上，车企“多劳多得”。

2、降低传统乘用车油耗，新增两大好处

此前，双积分政策为人最大诟病的问题，就是由于可以用新能源汽车积分抵偿油耗负积分，部分企业虽然双积分要求达标，实际油耗其实并未下降或者下降有限。

工信部也意识到这一点，双积分修正案因此作出两大调整。

首先是，**新能源汽车正积分可以结转，但是必须以传统能源乘用车节能水平挂钩。**

双积分修正案提出：

（一）2019 年度产生的新能源汽车正积分可以等额结转至 2020 年度使用；

（二）2020 年度存在的新能源汽车正积分，每结转一次，结转比例为 50%；

（三）**2021 年度及以后年度企业传统能源乘用车平均燃料消耗量实际值与企业平均燃料消耗量达标值的比值不高于 123% 的，允许其当年度产生的新能源汽车正积分向后结转，每结转一次，结转比例为 50%。**只生产或者进口新能源汽车的企业产生的新能源汽车正积分按照 50% 的比例结转。

这意味着，2021 年以后，车企固然可以通过多生产新能源汽车来获取新能源汽车正积分，但是，如果传统能源乘用车油耗下降有限，那么获得再多的新能源汽车正积分，也只能当年使用，不能结转到下一年。这就将引导车企，确实降低传统能源乘用车的油耗。

新能源汽车正积分可以结转，也是相对双积分原有政策的重大修订。原有政策明确：“新能源汽车正积分不得结转，但 2019 年度产生的新能源汽车正积分可以等额结转一年。”**结转的放宽**，也可以让车企在两三个年度内更加灵活的调配积分。当然，也会增加一部分可供交易的新能源汽车积分供应。

其次是，**双积分修正案还开了一个小脑洞**。此前，新能源乘用车在计算车企油耗消耗量时，可以放大倍数记入数量，从而拉低企业油耗。双积分修正案提出，**低油耗乘用车在计算车企新能源积分达标值基数时，可以缩小倍数（1 辆算作 0.2 辆）记入，从而拉低新能源汽车积分要求。**

假设一家年产 100 万辆乘用车的企业，其中有 10 万辆低油耗车型。2021 年，**如果没有这一条款，该企业需要 14 万新能源汽车积分才能达标；但有了这一条款，该企业只要 12.88 万新能源汽车积分就能达标。**

双积分修正案定义了所谓**低油耗乘用车**，是指综合工况燃料消耗量不超过《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》中对应的车型燃料消耗量目标值与该核算年度的企业平均燃料消耗量要求之积（计算结果按四舍五入原则保留一位小数）的传统能源乘用车。

根据最新《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》（报批稿），企业平均燃料消耗量与目标值的年度比值要求，从 2021 年到 2025 年，比值从 123%逐年下降。而 2025 年的国家目标值是 4.0L。据此推算，**传统燃油车必须依靠混合动力或者 48V 系统等技术，才有可能跨入低油耗乘用车门槛，从而享受上述福利。这一修订，有利于 48V 和混动技术的应用。**

企业平均燃料消耗量年度要求

年度	企业平均燃料消耗量 与企业平均燃料消耗量目标值的比值
2021年	123%
2022年	120%
2023年	115%
2024年	108%
2025年及以后	100%

资料来源：《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》（报批稿）

3、油耗测试切换为 WLTC 循环纯电动和燃料电池切换中国工况

此前对于油耗测试工况，行业乃至老百姓意见都很大，认为未能体现真实情况。

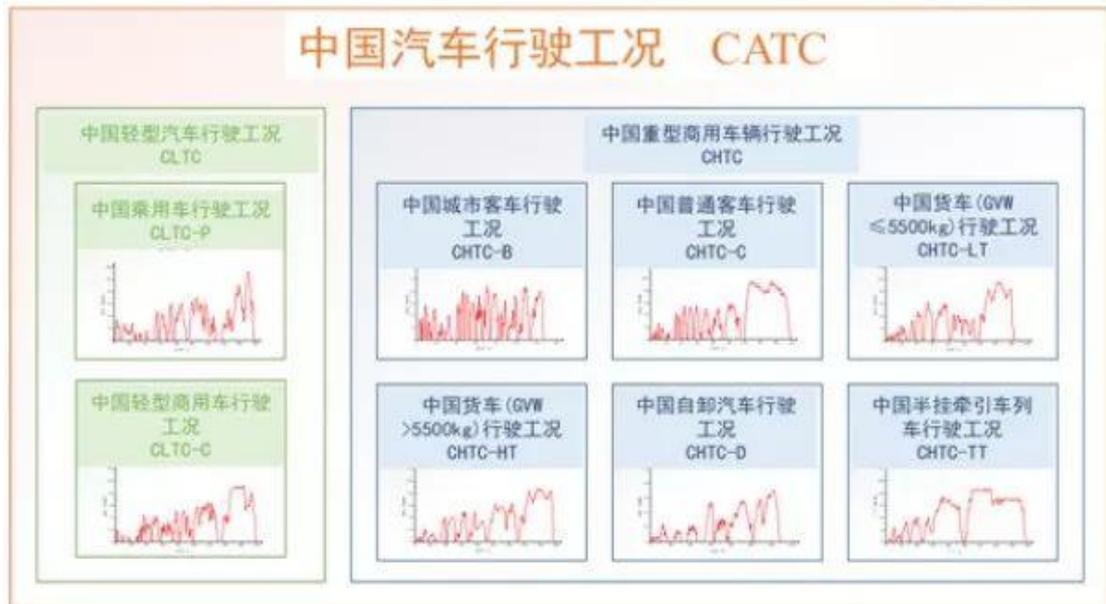
双积分修正案的“乘用车相关技术指标测试方法及要求”，对汽油、柴油、两用燃料及双燃料乘用车，应采用全球统一轻型车辆测试循环（WLTC）确定车型燃料消耗量。

对可外接及不可外接插电式混合动力乘用车，应采用全球统一轻型车辆测试循环（WLTC）确定车型燃料消耗量、电能消耗量及纯电续航里程。

WLTC 相对于此前执行的 NEDC 循环，更为贴近真实使用场景，但也对企业降低能耗提出更高要求。

根据中汽中心收集的数据，传统燃油车 WLTP 的油耗试验结果较 NEDC 高约 10.57%。插电车型在 WLTP 下油耗总体来看大约恶化 20%—30%。这意味着车企降油耗有更大挑战。

双积分修正案的“乘用车相关技术指标测试方法及要求”，对纯电动乘用车和燃料电池乘用车，采用中国轻型汽车行驶工况测试循环确定车型电能消耗量和续航里程。



“中国轻型汽车行驶工况”，即所谓中国工况，是中汽中心针对中国专门开发，体现了中国乘用车主要以城区和城郊出行为主，具有低平均速度、高怠速比例、频繁加减速的特点，比较能反映中国实际道路行驶特征的工况循环。

综上，对于新能源汽车积分交易价格而言，有利和不利因素都有，粗略来看，**新能源汽车积分的价值有提升的趋势**。另外，双积分修正案更加鼓励车企降低传统能源乘用车油耗，有利于车企确实降低油耗，而不是单纯利用新能源汽车来绕过双积分要求。这是大家所乐见的变化。