



◆本报见习记者温寒寒

林超没有想到,自己接手执行的案件,会成为全国“碳排放配额执行”第一案。

在这位福建省顺昌县人民法院执行法官的印象里,碳排放配额的状态一直是“大热大冷”:一面是全国碳市场上线交易,地方碳市场试点建设红红火火;另一面则是碳排放配额在国内人民法院执行环节的沉寂平静。

2021年年底,由福建顺昌县人民法院执行的一起金融借款合同纠纷执行案件,成为全国首例碳排放配额执行案,执行法官林超成了“第一个吃螃蟹的人”。

探索将碳排放配额作为执行财产

这起执行案,涉及到顺昌县当地某化工企业和银行之间的金融借款合同纠纷。化工企业因经营需要向银行申请贷款6000万元,以地块不动产作抵押。后企业未能还款,银行起诉至法院。经调解,企业应偿还贷款本金6000万元及利息、罚息、复利。若未还款,银行有权拍卖、变卖抵押财产,并优先受偿。调解书生效后,企业未履行,银行申请执行。

“我是2021年3月开始负责这起执行案的,起初看到相关案卷,感觉就是很平常的金融借款合同纠纷执行案件,并没有碳排放配额相关的内容。”林超向记者回忆起他刚接手案卷时的感受。而在接下来的执行过程中,顺昌法院查封了这家企业的抵押财产,并依法进行拍卖、变卖,但因均无人竞买而流拍。

这家企业是顺昌县当地重要的化工企业,主要生产加工聚氯乙烯树脂、ADC发泡剂等产品。事实上,案件的抵押物是企业地块的土地使用权及地上建筑物(厂房),而企业在申报的企业财产中,也均是生产设施、土地以及厂房,并未提及碳排放配额。

顺昌法院最终能将目光投向碳排放配额,则源于对时事政策的关注。林超在新闻媒体报道中发现,生态环境部审议通过《碳排放权交易管理办法(试行)》。“案件中的公司作为化工企业,会不会也有可以进行交易的碳排放配额呢?”林超决定继续核实企业资产。

再次来到企业,林超发现还真有相关的碳排放配额。原来,近些年这家企业实施技术改造及节能减排,尚有未使用的碳排放配额。“当时企业对碳排放配额的认识不深,只觉得碳排放配额是其公司生产经营的基本指标,并没有意识到配额的经济价值,因此便没有进行资产上报。”林超表示。

在企业核定资产后,林超返回法院向相关领导进行汇报,顺昌法院立即开会对案件执行进行研究。顺昌法院的谨慎可以理解,在此之前,碳排放配额执行在国内并无案例可供参考。直到现在,记者搜索中国裁判文书网,碳排放相关文书也只有11篇,其中对于碳排放配额的执行也均停留在冻结环节,并未进行到变现环节。

顺昌法院经研究认为,碳排放权作为新型财产权利,具

有商品属性,依法可以作为被执行人可供执行的其他财产。尽管企业碳排放配额并非充足,执行部分后与本案应执行标的6000万元仍有很大的差距,但法院可以对企业多余的碳排放配额采取执行措施,为碳排放权的执行迈出第一步。

企业顾虑重重,专家答疑解惑

碳排放配额究竟能不能进行执行?北京理工大学国际争端预防和解决研究院副院长、法学教授龚向前认可顺昌法院的可以执行结论。

“《碳排放权交易管理办法(试行)》中明确,重点企业通过购入方式取得的碳配额,可以确认为一种碳排放资产,按照成本进行计量,同时具有行政规制和财产交易的功能。虽然并未最终明确这种配额的法律属性,但它至少是一种财产性的利益,构成企业的资产。”龚向前介绍,“这种新型的财产性利益,能够在当事人之间产生特定的权利义务关系,符合民法中债权的特点,因此可以作为法院执行的新型财产。”

法院的决定给林超吃了定心丸。他再次来到企业,详细了解企业生产经营情况,阐明执行法律法规及碳排放配额的可行性,秉持善意文明的执行理念与企业进行沟通。而企业也推心置腹,向林超讲出了自身的顾虑。

“碳排放配额执行尚属新事物,企业顾虑颇多。既担心对未使用的碳排放配额进行执行,影响年度碳排放配额清缴工作,也忧虑处置了碳排放配额,以后企业一旦扩大生产,碳排放配额不够该怎么办。此外,企业还担心对碳排放配额执行是否会给社会留下企业不重视生态环保的不良印象。”林超表示。

华中科技大学国家治理研究院副院长孙永平告诉记者,企业碳排放配额清缴环节中,只要企业清缴量大于等于省级生态环境主管部门核查结果确认的这家单位上年度温室气体实际排放量,即可顺利完成履约。如果是对富余的碳排放配额进行执行,本身并不会影响到企业配额清缴履约。

此外,孙永平表示企业扩大生产时碳排放配额的来源并不成问题:“碳排放配额交易市场本身就是市场机制,未使用的碳排放配额被执行后,企业若扩大生产规模,需要更多碳排放配额时,通过碳市场进行购买即可,并非只能使用最初政府分配的配额。”

而顺昌法院与企业沟通,也围绕着这样的思路。“在说明了配额交易的市场机制和多余配额执行并不会影响清缴后,我们也向企业说明,富余的碳排放配额进行挂牌拍卖,体现出企业在节能减排、技改方面的成功,引导企业在不影响自身年度碳排放配额清缴的情况下,支出部分碳排放配额进行尝试。”林超表示。

沟通是有效果的。2021年9月14日,顺昌法院做出执行裁定,依法冻结这家企业未使用的碳排放配额10000单位(即1万吨二氧化碳当量),并通知企业将被冻结的碳排放配额挂网至福建海峡股权交易中心(以下简称海峡交易中心)进行交易,成交款项转入法院账户。

企业收到冻结碳排放配额的执行裁定及履行义务通知书后,积极配合执行,将其未使用的碳排放配额挂网交易。2021年10月20日,顺昌法院向海峡交易中心送达执行裁定书及协助执行通知书,扣留交易成交款。到当年11月12日,企业已陆续拍卖成交碳排放配额共计5054单位,成交款

项97163.7元。

“如果执行环节只是对配额进行了冻结而不进行拍卖,冻结的未经执行的富余配额将会在下一个清缴履约周期失去法律效力。只有当碳排放配额进入拍卖环节,实现资产的折现,才能够起到法院介入进行执行的作用。”孙永平高度评价这次碳排放配额执行案。

执行中仍存在配额查控、时效等难题

从结果上看,碳排放配额执行进入拍卖环节,实现总计97163.7元的资产变现,顺昌法院的执行是成功的。但这一碳排放执行案更重要的意义在于对碳排放执行方面的探索。

回顾整个执行过程,顺昌法院并非一帆风顺。而顺昌法院作为先行先试者,其在实践过程中遇到的问题尤其值得分析和探讨。

林超告诉记者,基层法院在日常执行环节,其使用的总对总、点对点财产查控系统能够对大多数财产价值进行一键查询。然而在此次企业碳排放配额的核实过程中,由于相关的数据资源并未接入法院查控系统,顺昌法院在配额查控环节面临诸多麻烦。

“因为无法实现在线查询,所以我们只能采用持函查询的方式派人到相关机构调取企业的碳排放配额数据。这家企业参与福建省碳排放权试点交易市场,于是我们便前往福建省生态环境厅环境信息中心和海峡交易中心进行查询,参考双方数据进行综合计算,才能得出目前企业的碳排放配额基本情况。由于需要持函查询,顺昌距查询机构所在地福州市又路途遥远,来回往返多次,查控极不便利。”

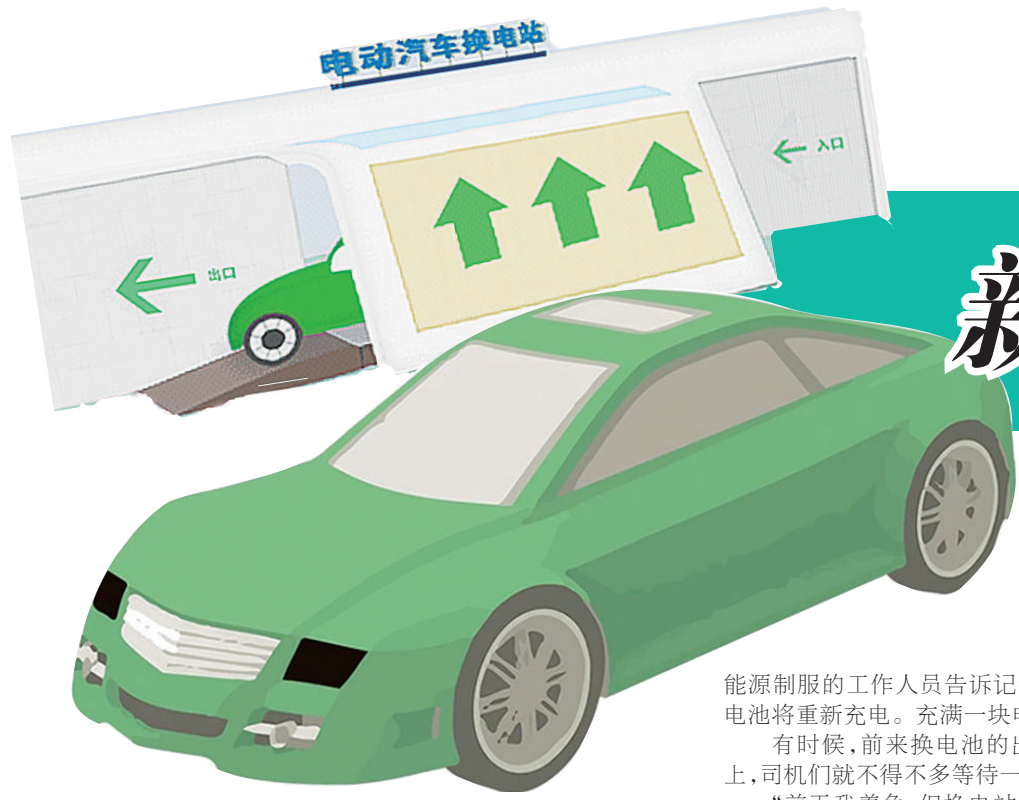
碳排放配额的查控机制问题,龚向前也有关注。他认为应该将碳排放配额核查与执行纳入建立全国统一透明的执行机制之中,在法院建立健全网络执行查控系统的过程中,加快推进与碳金融对接,将碳排放配额纳入查控、评估、拍卖与失信惩戒等系统,与其他财产形式同等实现查、控、扣一体化,这将极大推动碳排放配额执行的顺畅化。

此外,对于碳排放配额执行的时效问题,林超也有疑惑。“根据《福建省碳排放权交易管理暂行办法》的规定,重点排放单位应当在每年6月底前履行上年度的配额足额清缴义务。那么依法冻结的配额,在配额清缴完成后,是否还需要法院冻结?”

孙永平指出,不同类型的碳排放配额其时效并不相同。若配额是企业从市场购得的,则配额可以延期使用。若配额是政府免费发放的,与国外长期5年、10年的有效期不同,国内碳市场规定其有效期往往和履约周期一致,多为一年左右,过了履约周期未使用的免费配额将会由政府收回。

“针对法院执行期间的配额过期风险,目前还没有明确的规定,有待从制度上进一步完善,但是肯定需要符合配额所属碳市场的相关规定。同时,在冻结和执行环节,需增加向登记注册机构函询流程,确保掌握配额的类型和有效期等核心信息。”孙永平补充道。

2021年10月,最高人民法院发布意见指出,要准确把握碳排放权、碳汇、碳衍生品等涉碳权利的经济属性、公共属性和生态属性,依法妥善处理涉及确权、交易、担保以及执行的相关民事纠纷。顺昌法院的成功尝试,只是“碳执行”的一个起点,未来情况如何,值得拭目以待。



新能源车换电站前景如何?

记者现场看到,这个换电站储备了差不多60块电池,储存在两个巨大的集装箱里。身穿奥动新能源制服的工作人员告诉记者:“在集装箱里,换下来的电池将重新充电。充满一块电池至少需要半个小时。”

有时候,前来换电池的出租车太多,电池充电跟不上,司机们就不得不多等待一会儿。

“前天我着急,但换电站的电池都没有充满,我就换了一块充得半满的电池。”梁伟忠说。

电量的困事

对于新能源车的驾驶者而言,对电量的担忧总是如影随形,尤其是出租车司机。

按照设计,一块电池可支撑电动出租车行驶350公里。但实际上,电量会因为各种原因损耗。这就非常考验司机的计算和规划能力。

半路电量耗尽,不得不叫拖车的困事,北京新月联合汽车有限公司的出租车司机赵文军就曾遭遇过。

去年10月,他接到一个去大兴机场的单子。“活是好活,就是当时已经出来了一阵,担心电量不够。”

一边开车,赵文军不时瞄着仪表盘上的电量。“我琢磨着,到大兴机场也就65公里,然后在附近找换电站或者充电桩应该没有问题。”

由于担心电量不够,赵文军一路非常小心地控制着车辆,尽量减少电量消耗。“我空调都不敢开。”

但让赵文军没想到的是,车辆显示的剩余电量并不准确,半路就抛锚了。前不着村后不着店,赵文军只能打电话叫救援。“一趟大兴机场的单,挣了200元,叫拖车花了270元,最后还赔了70元。”

不同的季节,电池电量的损耗也会有变化。冬天,电池的损耗尤为严重。出租车司机王保国告诉记者,满电的情况下,夏天能跑250公里,到冬天只能跑200公里。

王保国每次送孩子上学,会提前半小时到车里,打开暖风吹20分钟。“这20分钟原地不动,就要损耗30多公里的里程。”

即使不开暖风,停在停车位不动,一夜过去,冬天的低温也会让电量损耗相当于跑近10公里的电量。

尽管设计续航里程达到350公里,但实际上很难达到。“刚换完电池,你看,显示是290公里。”王保国指着仪表盘上的剩余电量说。

对于换电池,王保国说,在城区还算方便,但是换电站经常排队。如果去郊区,由于数量少,找换电站就变得困难了。“换电站数量再多点就好了。”

为了省电,王保国在冬天尽量不开暖风,夏天少开空调。“剩电量100公里,就得琢磨着找换电站了。”

只有刚换完电池,老王心里才会踏实,趁这个机会赶紧多拉几趟活。

为什么是换电站?

近年来,新能源和智能网联汽车保持快速发展。2021年,我国新能源汽车销量达352.1万辆,同比增长1.6倍,占新车销售比例的13.4%,同比增长8个百分点。新能源汽车保有量增至784万辆,占我国汽车总量的2.6%,占全球新能源汽车保有量的一半左右。

迅速增长的新能源汽车急需充电、换电等配套设施。在能源补给效率和充电安全保障上,相比慢充甚至快充,换电都有明显优势。即便是目前充电速度最快的特斯拉车型,使用超级充电桩从零充满电也需要将近1小时的时间。

中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长王子冬就曾指出,换电和充电是互为一体的关系。但与充电相比,换电能够保证电池的安全,同时减轻冬季里程缩水的影响。

中国乘用车联席会秘书长崔东树也认为,像北京这样的城市,很多家庭没有办法安装充电桩,在公共充电桩充电又不如换电模式相对那么快,所以换电模式有一定的生存空间。

截至2021年底,国内换电站前十地区共有1298座换电站,较2020年翻了一番。前三大运营商分别是蔚来、奥动和杭州伯坦,换电站主要位于公共停车场、矿区、港口等场所。

据奥动相关人员介绍,截至今年2月,奥动在全国共布局超过600座换电站,覆盖城市超过26个。仅在北京,就已建设超过200座换电站,为全市超两万台出租车提供换电补能服务。

与数百万新能源汽车保有量相比,目前换电站数量仍存在着不小的缺口。据各大权威机构预测,2025年换电站的市场需求基本在两万个以上。

巨大的需求推动了换电站产业的发展。北汽、奥动新能源、蔚来、吉利、一汽等企业都投入了相当大的人力物力发展换电站。电池头部企业宁德时代近日也宣布切入换电赛道。

换电站发展遭遇哪些“拦路虎”?

尽管换电站的发展大跨步前进,但不容回避的是,其发展也面临一些瓶颈。目前,部分换电站只能针对某些特定品牌和型号的电动汽车,而终极目标应是能为不同品牌、型号的车辆提供换电服务。车企间没能共建统一标准,也将影响换电模式后期大面积普及及推广。

此外,除了安全方面的考虑,换电站还面临建设成本高、标准难统一、事故之后的权责难划分等一系列问题。

其实早在2013年,特斯拉也曾短暂试水换电模式,但最终因为换电价格昂贵、操作不便等原因,宣告放弃。

奥动新能源提供的数据显示,以北京为例,一座换电站的建站成本约为400万-1000万元人民币(含设备、电池、电力扩容、土建等),为保证高峰期的服务质量,每站配备4名-6名员工,24小时分为四个班次运营,三班三运转。无论是运营车辆还是私家车,用车成本折合电价约为1.75元/度,北京市峰谷均价约为每度0.60元-0.70元。目前,奥动新能源的主要收入是换电服务费。前期由于网络基础布局需求投资较大,需要等待用户逐步上量;后期随着换电网络的均衡发展,车与站配比提升,部分主力站点开始盈利,整体性盈利时机逐渐展现。

北京绿色智汇能源技术研究院副院长张昱昱建议,除了要依靠国家政策扶持、引导,企业之间也要强化协作,深入推进换电模式的发展。

崔东树认为,换电模式可以为高端用户以及特殊场景下的用户带来良好体验。但缺点也很明显,由于车辆设计时电池结构自由度几乎没有延展空间,所以要所有车型适配非常困难。

为了破除换电站发展瓶颈,2021年5月20日,国家发改委、国家能源局发布《关于进一步提升充电基础设施服务保障能力的实施意见(征求意见稿)》,表示要优化城乡公共充电网络建设布局,完善居住社区充电桩建设推进机制,加强充电技术创新与标准支撑,加快换电模式推广应用。

2月10日,国家发改委、国家能源局发布《关于完善能源绿色低碳转型体制机制和政策措施的意见》,其中要求完善交通运输领域能源清洁替代政策。推行大容量电气化公共交通和电动、氢能、先进生物液体燃料、天然气等清洁能源交通工具,完善充换电、加氢、加气(LNG)站点布局及服务设施,降低交通运输领域清洁能源用能成本。

政策的出台,极大地鼓舞了换电产业的发展。“总体来看,随着新能源汽车高速发展,充电换电领域蕴藏很多新机遇。”崔东树说。

◆本报记者文雯

2月21日上午10点20分,北京出租车司机梁伟忠将车驶入位于法华寺附近的北京新能源汽车充换电站。

即使是当地人,可能也很少有人知道,在天坛公园对面、著名的红桥市场大楼后面“隐藏”着一个小小的电动出租车换电站。

时间还早,前来换电池的出租车并不多。“12点以后,那得排大长队,有时候得等一两个小时。”梁伟忠掏出手机,在换电站门口扫了缴费二维码。

随着新能源车日益普及和相关技术的提升,新能源车换电模式和充电模式也随之进入试点。日前,记者跟随一位出租车司机,实地探访了“换电站”。

60块电池分仓式管理

在换电站,梁伟忠一边等待换电,一边告诉记者,“一公里0.35元,比烧油便宜多了。”据他介绍,燃油车一公里油费差不多是0.5元-0.6元。“我们公司可能出于公平起见,每个月电动车的份钱要比燃油车高1500元。”

但即使份钱高,电动车还是有一些优势的。梁伟忠觉得驾驶电动车要省很多力气,尤其是堵车的时候,“不用一直踩离合,觉得轻松了很多。”

2020年,梁伟忠的燃油出租车到了报废期,由于北京市不再批准燃油出租车的牌照,他果断将车换成了电动车。

“如果在自己家充电,更便宜。差不多一公里只需要0.1元。”梁伟忠的车只跑白班,晚上回家充电。

天坛东门的这个换电站,梁伟忠经常来。“来晚了就得等。”梁伟忠说,半夜12点到早上10点,来这里换电的车会少很多。

换电的过程非常简单快捷。将车开到指定地点,会有电脑控制的设备将电池卸下来回收,新的电池自动装好。整个过程只需要1分钟。