

icct20

清洁交通二十载 逐绿前行全球路

国际清洁交通委员会

二十年大事记



总裁兼首席执行官致辞

“国际清洁交通委员会 (ICCT) 自成立以来，始终致力于助力全球政策制定者及相关方提升交通领域的环境绩效，以改善公众健康、减缓气候变化。二十年来，ICCT已成长为全球领先的研究机构，通过技术与科学分析，为清洁交通转型政策提供支持。

值此ICCT成立二十周年之际，我们特别回顾了机构在全球发展大背景下取得的一些重要里程碑，与您共览。

自2005年以来，交通格局及监管环境已发生深刻变革。ICCT成立之初，战略重点在于推动主要汽车市场建立或提升燃油与排放标准。而今，随着电动汽车方兴未艾，燃油车逐渐退出热潮，更清洁的低碳燃料不断发展，行业面貌已大不相同。

然而，ICCT的核心使命始终如一。我们仍任重道远：既要助力新兴市场推进车辆电动化、完善政策体系，也需防范标准倒退的风险，鼎力支持引领清洁交通转型的科学政策。”

—— ICCT总裁兼首席执行官 Drew Kodjak



源起

ICCT的征程始于2001年6月19日。彼时，来自欧洲、中国、日本与美国的十八位政府官员及专家齐聚意大利贝拉焦，历时三日深入研讨，共商全球环境与健康挑战。会议成果《贝拉焦机动车政策备忘录》，奠定了一套应对车辆与燃料空气污染的核心政策准则。此次会议也促成了一批具前瞻眼光政府官员搭建起的全球网络，并于2005年正式发展为国际清洁交通委员会 (ICCT)。同年，这一使命驱动型的非政府组织完成注册，其首个办公室在美国宣告成立。

过去二十年来，ICCT的发展演进始终呼应着监管与技术格局变迁。成立初期，我们着力推动低硫燃料应用、削减相关污染排放，并深入评估温室气体与燃油经济性标准的实施成效。伴随主要汽车市场排放标准落地及排放控制技术精进，ICCT的战略焦点逐步转向零排放车辆、可再生燃料及新兴市场的政策构建。一路走来，ICCT始终致力于以科学研究与政策分析，助力全球各国政府减少交通领域的污染。



2005至2025年, ICCT已实现

185+

员工总数超过185人

9

在全球9个国家和地区设立了
办公室或聘用员工

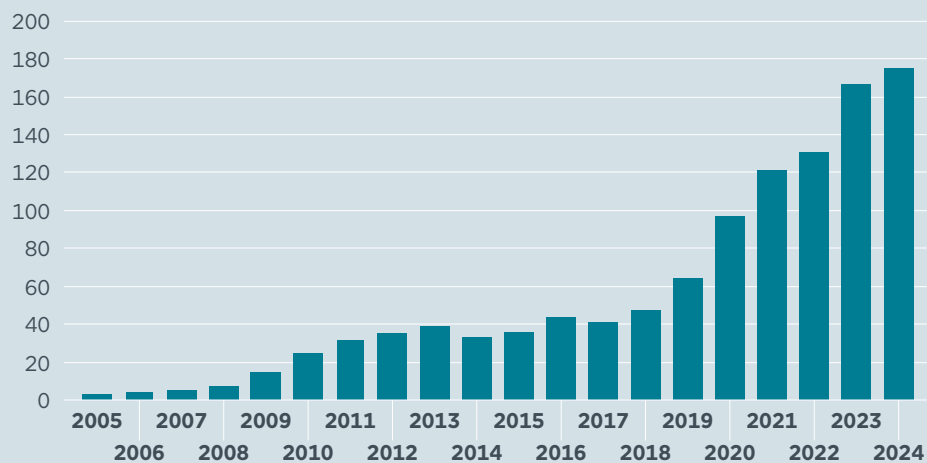
1400+

发表超过1400项研究与论文

ICCT作为一家独立的非营利性研究机构, 矢志为全球环境监管机构提供一流、客观、前沿的技术研究与科学分析。我们的工作助力全球政策制定者及相关方提升道路车辆、非道路机械、船舶及航空领域的环境绩效, 以改善公众健康并减缓气候变化。



ICCT员工人数 (按年份)





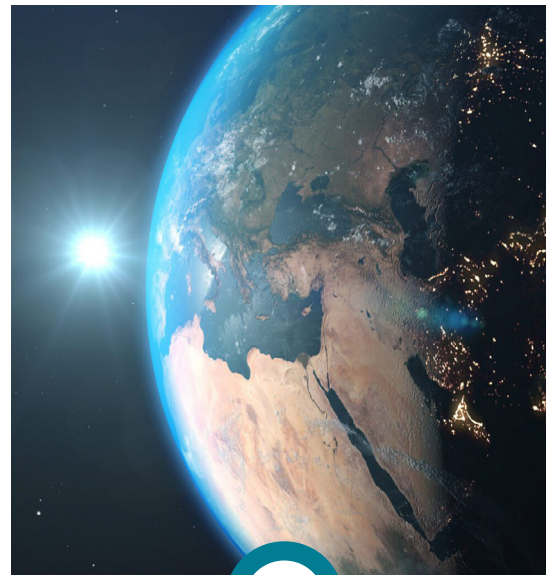
25%

交通领域占全球
二氧化碳排放总量的比例



>90%

全球居住在颗粒物浓度超过
世卫组织 (WHO) 空气质量
指南规定水平的人口比例



若不采取进一步政策行动，
2050年交通领域将排放的温室气体量 (公吨)

210亿



0.5°C

未来25年内
通过交通领域脱碳可避免
的全球升温幅度

“柴油门”事件

2013年，随着越来越多的证据表明柴油乘用车的排放可能存在问题，为配合欧盟管理部门验证柴油车在实际道路工况下是否能够实现合规排放，ICCT研究团队在美国市场开展了柴油乘用车排放评估。评估结果显示，某些大众车型的实际排放超出了法规限值，这促使美国和欧洲的监管机构展开了进一步调查。测试表明，多家汽车制造商的实际氮氧化物排放测试结果超出法规限值5至35倍。

自ICCT的突破性研究曝光“柴油门”事件以来，主要汽车市场的政府管理部门随即开始要求车辆在新车认证阶段及车辆全生命周期内进行实际道路排放测试，以防止排放失效装置或类似作弊行为的再次发生。在全球范围内，这一事件推动了各国强化排放监管体系，并加速了二氧化碳、温室气体和燃油经济性标准的制定与实施。随着政策的持续落地，汽车行业逐步将技术重心转向电动化与零排放路径。“柴油门”事件不仅重塑了车辆排放监管的格局，更改变了车辆清洁技术的格局，决定性地推进了零排放技术的发展。

政策实施

ICCT在全球清洁交通转型进程中发挥了重要作用——从支持主要交通领域制定排放标准，到推动可再生燃料应用的相关法规与强制要求，ICCT的研究为改善空气质量、减缓全球变暖提供了坚实的政策基础。ICCT持续开展高质量研究，展示向清洁交通转型在技术和经济层面的可行性，以呼应各国着力推动由化石燃料驱动的车队向电动化等低排放和零排放替代方案转型的进程。

ICCT里程碑



2001年
贝拉焦会议



2005年
在美国注册
成立并设立首个
办公室



2011年
发布首份《欧洲机动车市场
年度统计报告》



2012年
设立德国办公室



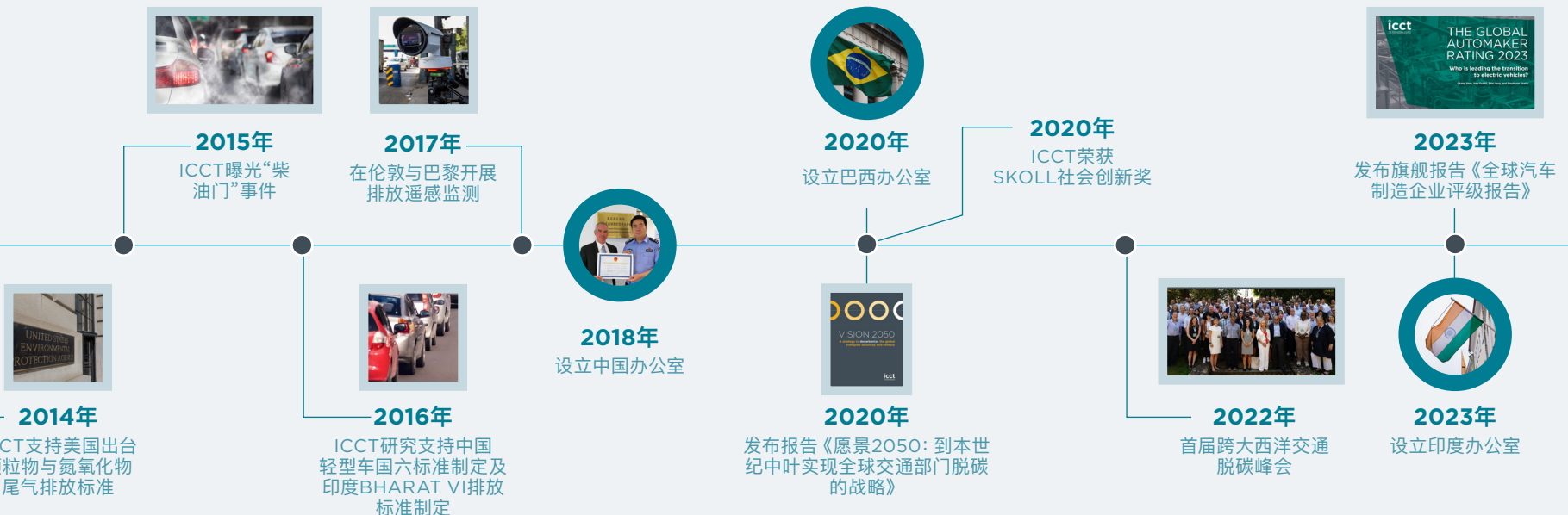
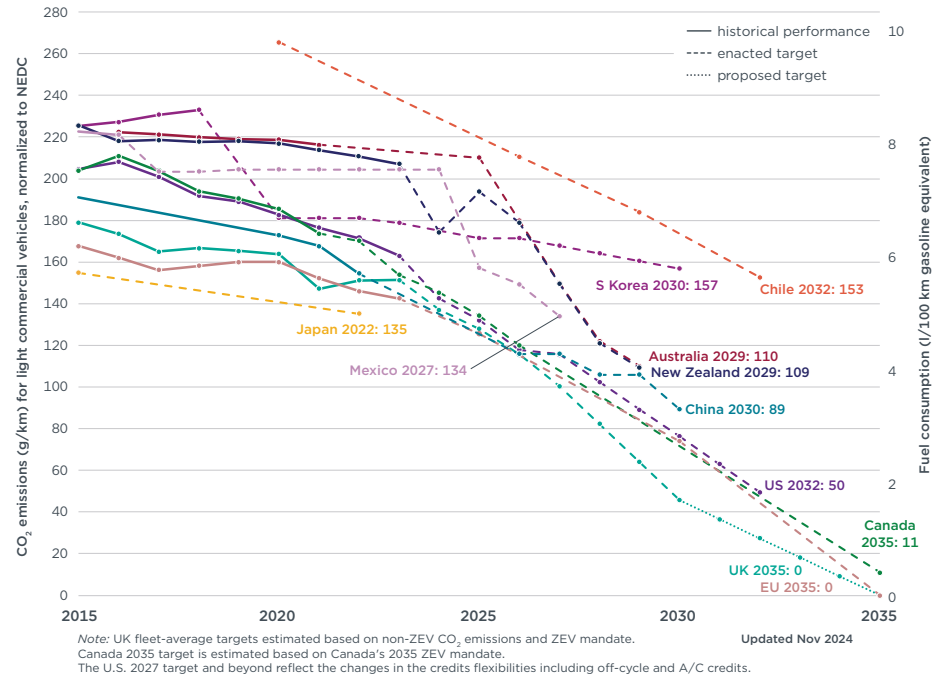
2013年

ICCT研究助力欧盟出台首个严格的乘用车二氧化碳排放标准

推动全球争先创优

2007年, 应欧盟委员会提议, ICCT发布了一份开创性的报告, 汇总并对比了七个国家(地区)政府制定的乘用车二氧化碳排放标准及燃油经济性标准。报告开发了一套标准化对比方法, 使不同国家的车辆能在相同基准下进行直接比较, 从而凸显了有效政策与低碳技术的重要性。报告图表随政策动态更新, 彰显了过去20年上述国家(地区)在降低车辆温室气体排放方面取得的巨大进展。

乘用车二氧化碳排放标准及燃油经济性标准





愿景2050

到本世纪中叶实现全球交通领域脱碳的战略

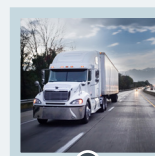
2020年, ICCT发布了旗舰报告《愿景2050》, 描绘了全球交通领域到21世纪中叶实现全面脱碳的前瞻愿景。该战略倡议提出了通过技术进步、政策改革与国际合作来实现温室气体大幅减排的路径, 致力于使全球交通系统与《巴黎协定》的气候目标保持一致, 共筑可持续与环境友好的未来。

全球影响力

如今, ICCT在北京、柏林、新德里、圣保罗、旧金山和华盛顿特区设有办公室, 并在印度尼西亚、哥伦比亚、越南和墨西哥开展工作。近年来, 我们将工作拓展至中国、欧洲和美国等主要汽车市场以外的地区, 使我们能够为在全球清洁交通转型中处于不同阶段的监管机构和政策制定者提供支持。

ICCT积极主导并深度参与由各国政府及志同道合的机构发起的各类合作, 不断扩大影响力。ICCT在国际海事组织(IMO)和国际民用航空组织(ICAO)等国际监管机构担任顾问, 发挥我们的技术专长, 为跨境交通排放问题寻求解决方案。

全球里程碑



2007年

美国出台重型车颗粒物与氮氧化物标准

2009年
欧盟出台乘用车和厢式货车二氧化碳目标

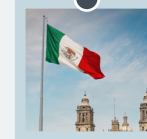


2010年

美国出台新乘用车和中型卡车企业平均燃油经济性(CAFE)标准

2013年

墨西哥出台轻型车二氧化碳排放标准



ICCT助力国际海事组织 设定2050年净零排放目标

ICCT在国际海事组织的《2023年船舶温室气体减排战略》修订过程中发挥了重要作用，该战略标志着全球航运业向脱碳进程迈出了具有里程碑意义的一步。此次战略修订设定了2050年国际航运温室气体净零排放的目标，并为2030年和2040年提出了强有力的过渡性目标。

ICCT的研究为标准修订提供了有力支撑。该研究阐明，设定绝对减排目标对于推动国际航运业向清晰、可预测的净零温室气体排放路径过渡至关重要。

ICCT分析助力欧盟通过其首个 严格的强制性乘用车二氧化碳排放标准

2009年，欧盟制定了首个强制性二氧化碳排放标准，该标准完全基于汽车行业提供的数据，提出了到2015年达到130克/公里这一相对宽松的标准要求。在制定下一阶段标准的过程中（2013年标准），ICCT在倡导更严格标准方面发挥了主导作用。

ICCT凭借其支持美国政策制定的相关经验，通过研究形成了独立于行业数据的数据体系，并及时提交至欧盟委员会，为其评估工作提供了关键技术支撑。最终，欧盟出台了更为严格的标准，要求到2021年，所有新销售乘用车的平均二氧化碳排放值。

ICCT参与中国轻型车 国六标准制定的研究

2016年，中国环境保护部发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（国六标准），并于2020年7月正式实施。该标准融合了国际先进经验与本土创新，是2020年后全球范围内最严格的轻型车排放标准之一。ICCT与政策制定部门和相关机构紧密合作，为标准的设计提供了技术支持与国际经验。ICCT因此获得了机动车排污监控中心授予的“中国轻型车第六阶段排放标准编制工作突出贡献”荣誉，以及由联合国环境署发起的气候与清洁空气联盟（CCAC）颁发的气候与清洁空气变革性政策奖。



立足全球, 影响深远

ICCT办公室所在地

旧金山
华盛顿特区
北京
柏林
新德里
圣保罗

ICCT聘用远程员工和顾问的城市

印度 班加罗尔
哥伦比亚 波哥大
印度 古瓦哈提
越南 河内
印度 贾巴尔普尔
印度尼西亚 雅加达
美国 洛杉矶
瑞典 马尔默
墨西哥 墨西哥城
美国 纽约
印度 浦那
巴西 里约热内卢
印度 维沙卡帕特南

ICCT开展项目的国家

澳大利亚
加拿大
智利
新西兰
南非



全球减排之路
承蒙远见者同行

icct20

清洁交通二十载 逐绿前行全球路

官网: theicct.org.cn
微信公众号: ICCT_China