



新政出台 “地补”和低续航电动汽车补贴都没了 部分车企“企补”顶上

# 新能源汽车怎么买才划算

## 触动人市神经的2019年新能源汽车补贴政策

终于尘埃落定!3月26日,财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,对今年新能源汽车补贴做出了新规定。其中,地方补贴取消,250公里以下续航里程的纯电动乘用车补贴取消,同时设置了3个月的补贴过渡期,以便市场缓冲。记者留意到,根据新补贴政策,新能源汽车综合补贴少了5万元左右,其中国家补贴的退坡幅度高达50%!不过,有少数车企如广汽新能源、小鹏汽车等,及时开启了“企补”模式,让消费者保持高性价比购车。

### 1 补贴变化 “地补”取消 续航250km以下电动汽车“断奶”

记者留意到,与2018年新能源汽车补贴政策相比,今年的新能源汽车补贴退坡力度更大。此次四部委发布的关于新能源汽车补贴调整中,国家补贴部分综合退坡幅度高达50%!对纯电动汽车技术要求再次提高,其中纯电动乘用车续航250公里以下的车型取消补贴;能量密度提高门槛,其中纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度要求不低于125Wh/kg。值得注意的是,新政策还取消了“地补”,同时补贴过渡期后,还将取消车辆购置补贴,转为补贴充电基础设施等。如地方继续给予购置补贴的,中央将对相

关财政补贴作相应扣减。通知还指出,从2019年起,符合公告要求但未达到2019年补贴技术条件的车型产品也纳入推荐车型目录。

财政部官网对新政策的解读是,按照2020年以后补贴退出的制度安排,为了使新能源汽车产业平稳过渡,采取分段释放调整压力的做法,即2019年补贴标准在2018年基础上平均退坡50%,至2020年底前退坡到位。这一退坡比例与当前整车综合成本下降的比例基本适应。为了给市场足够的缓冲,此次调整设置了3个月(2019年3月26日至2019年6月25日)为补贴调整过渡期。

### 2 补贴幅度 最高2.5万元补贴 电池密度要达125Wh/kg

记者留意到,按照2019年的最新补贴政策,一辆续航里程大于400km的纯电动汽车,在2018年可享受国家补贴为5万元,地方补贴大约为2.5万元左右,综合可享受7.5万元补贴。但在今年过渡期之后,只能拿到最高2.5万元的国家补贴,地方补贴为零,综合补贴缩水幅度巨大!

补贴金额缩水的同时,对新能源乘用车电池组的能量密度要求也有所调整。动力电池系统的质量能量密度最低从2018年要求的105Wh/kg调整至125Wh/kg。补贴系数的分档也更细,125(含)~140Wh/kg的车型按0.8倍补贴,140(含)~160Wh/kg的车

型按0.9倍补贴,160Wh/kg及以上的车型按1倍补贴,鼓励动力电池向高能量密度发展。根据工信部最新发布的《新能源汽车推广应用推荐车型目录(2019年第2批)》,入围的29款车型中,电池能量密度均高于120Wh/kg。此外,还规定纯电动乘用车30分钟最高车速不低于100km/h;纯电动乘用车工况法续航里程不低于250km。具体补贴金额,还要根据纯电动乘用车能耗水平设置调整系数,如提高35%(含)以上的车型可按1.1倍补贴;对插电式混合动力乘用车也有严格的工况法纯电续航里程和常规燃料消耗量要求。

### 3 消费提示 过渡期补贴多少?是否符合新技术指标是关键

此次补贴新政从2019年3月26日起实施,但也设置了3个月的过渡期。很多消费者关心,过渡期期间购买的新能源汽车到底享受多少补贴福利呢?记者留意到,新能源汽车过渡期期间的补贴也缩水超一半,至于补贴多少则全看是否符合“新技术指标”。通知指出,符合2018年技术指标要求但不符合2019年技术指标要求的,将按照2018年对应标准的0.1倍补贴;符合2019年技术指标要求的,则按2018年对应标准的0.6倍补贴。此

外,过渡期期间销售上牌的燃料电池汽车按2018年对应标准的0.8倍补贴。

以一辆300≤R≤400的纯电动汽车为例,若电池能量密度、车速等不符合2019年技术指标,过渡期期间国家只能补贴4500元,如果符合2019年新技术指标,则可以有2.7万元国家补贴(“地补”根据各地政策)。与3月25日之前购买新能源汽车补贴额度相比,只符合2018年技术指标的,最高少了6万元左右的补贴幅度。

### 4 车企行动 部分车企启动“企补”

在新补贴政策出台之后,微信朋友圈里,不少新能源销售人士纷纷发布“不买就要涨价”的各种预警。记者留意到,有部分车企马上响应,开启了限时的“企补”促销模式。

如广汽新能源当晚第一时间官宣承诺“全额补”:旗下两款新能源车型维持此前国家和地方补贴幅度,如GE3 530车型最高仍可享受9.07万元补贴幅度。广汽新能源总经理古惠南表示,目前也没有涨价计划,广汽新能源将承担补贴退坡导致的差价。随后,小鹏汽车在官方微博转发CEO何小鹏的“批示”:G3在过渡期不涨价,在过渡期下订但过渡期后交付的车辆,按照过渡期价格计算。

为此,中国汽车工业协会秘书长助理许海东表示,此次国家补贴减少必然会影响车辆的销售价格,尤其是

“地补”取消以后,给厂家的压力会大一些,最终厂家很可能会选择挤压产品利润或降低成本。不过,中国汽车流通协会汽车市场研究分会秘书长崔东树表示了担忧:此次补贴退坡幅度很大,要警惕有部分企业短期内无法完全消化补贴退坡所带来的影响,转嫁给消费者,这会给新能源汽车市场造成极大冲击。

对于此次补贴退坡力度,部分车企人士告诉记者,虽然早有预期,但退坡幅度仍超乎心理准备。截至目前,有所动作的车企并不多。中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光认为,当前动力电池在新能源汽车制造成本中占据很重要的位置,如果能把电池的成本降下来,技术提高上去,那么补贴退坡对市场的影响就会变弱。

(据《广州日报》)