

新能源汽车推广目录全国统一

享政府补贴至少 6 年 在限购限行地区应享优惠便利

中国今后要以纯电驱动为新能源汽车发展的主要战略取向，重点发展纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车。近日，国务院办公厅印发《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》，部署进一步加快新能源汽车推广应用，缓解能源和环境压力，促进汽车产业转型升级。

新能源车想进入某地销售，车企须到本地投资设厂。类似此类设置门槛的做法，在很多城市并不鲜见。《意见》明确，各地区要执行全国统一的新能源汽车推广目录，不得采取制定地方推广目录、对新能源汽车进行重复检测检验、要求生产企业在本地设厂、要求整车企业采购本地生产的电池、电机等零部件等违规措施。这有利于新能源汽



车市场产销规模扩大，减少车企投入成本。

《意见》明确，要加快充电设施建设，完善充电设施用地政策和用电价格政策，推进充电设施关键技术攻关，鼓励公共场所加快内部停车场充电设施建设，地方政府加大对充电设施建设支持。

我国将扩大公共服务领域新能源汽车应用规模，推进党政机关和公共机构、企事业单位使用新能源汽车。

我国将抓紧研究确定 2016~2020 年新能源汽车推广应用的财政支持政策，给予新能源汽车的车辆购置税、车船税、消费税税收优惠，制定新建新能源汽车企业准入政策，实行差异化的新能源汽车交通管理政策。

□焦点

价格 新能源车至少再补贴 6 年

【问题】新能源汽车有多贵?举个例子，比亚迪新能源车 E6 定价 31 万到 33 万元不等，比亚迪 S6 定价 10 万到 13 万元。记者比较几家车企发现，新能源车定价通常是汽油车定价的 2 倍到 3 倍。政府补贴是新能源车在市场上得以具备一定竞争力的重要原因。不过即便减去补贴，仍然要高出 60%到 100%不等。

【新政】新政提出研究完善新能源汽车车船税优惠政策并做好减免工作，同时要继续落实好汽车消费税政策。

新能源车贵主要原因是电池成本高，在电池成本无法迅速下降的情况下，政府推出税收优惠无疑将大大助力新能源车的推广。以 10%的购置税率计算，光免征购置税，购买比亚迪 E6 这样的电动汽车，消费者就将少掏 2 万到 3 万元。

今年 2 月，有关部委通知明确，新能源

车补贴 2014 年和 2015 年补助标准相比 2013 年分别降低 5%和 10%，而根据车型和续航里程的不同，补贴标准从几万元到十几万元不等。这一规定时间表到 2015 年截止。此番出台新政策明确，有关方面要抓紧研究确定 2016 至 2020 年新能源汽车推广应用的财政支持政策，争取 2014 年底前向社会公布，稳定企业和市场预期。

“这意味着新能源车的补贴至少在 2020 年前依然会存在，不过补贴数额将会随着时间推移而逐步减少。”中国汽车工业协会副秘书长许艳华说。

许艳华说，从长远看，车企还是要通过降低电池成本，让电动车在经济上更具竞争力。她透露，中汽协已联合一些车企成立动力电池研究院，预计未来几年我国动力电池成本有望降低一半以上。

充电 北京 2017 年形成充电网络

【问题】尽管一些地方放出消息要大规模兴建充电设施，但受土地、产权等各种因素制约，未见明显效果。即便是北京、上海等一线城市，普通居民要找到方便的充电设施都十分困难。一些 4S 店已经兴建的充电设备，由于输电线路等原因处于闲置，此类情况很常见。

【新政】此番新政策的 25 条具体措施中，有 7 条内容专门针对“充电难”，从城市规划、充电设施用地、用电价格、关键技术攻关到落实具体责任等各方面对加快充电设施建设提出指导意见；新政还提出鼓励社会资本进入充电设施建设和运营领域。地方政府可通过给予特许经营权等

方式保护投资主体初期利益，商业场所可将充电费、服务费与停车收费相结合给予优惠，个人拥有的充电设施也可对外提供充电服务，地方政府负责制定相应的服务标准。

充电设备不完善，是新能源车推广的核心“痛点”。《意见》对用地、规划等都进行明确，但具体到操作层面，依然需要各地方出台细则。国家电网北京市电力公司营销部高级工程师黄宇认为，充电设施的建设要征求产权单位的同意，这其中涉及安全、运行和管理等问题。目前，政府正在加大协调各项资源，北京市表示争取到 2017 年形成一些 5 公里半径的充电网络。

出行 限行令或给新能源车的通行给予便利

【问题】“新能源车很环保，但比传统汽车贵那么多，我买它，能享受传统汽车没有的优待吗？”这是许多被问及会否选择新能源车的人很自然的想法。

在北京、上海等一线城市，已有优待。比如，上海购买新能源车，满足一定条件即可免费配给牌照；而在北京，参与新能源车摇号，中标几率大大高于传统汽车。

【新政】6 月底，北京市交通委有关负

责人表示，根据目前掌握情况，电动小客车和燃油小客车仍执行工作日限行政策，未来是否会不限行，相关政策在研究中。

此次新政明确，实行差异化的新能源汽车交通管理政策。有关地区为缓解交通拥堵采取机动车限购、限行措施时，应对新能源汽车给予优惠和便利。改进道路技术监控系统，通过号牌自动识别系统对新能源汽车的通行给予便利。

■充电政策

充电设施经营企业可向电动汽车用户收取电费和充电服务费。

2020 年前，对电动汽车充电服务费实行政府指导价管理。对居民家庭住宅、居民住宅小区等非经营性分散充电桩按其在场所执行分类目录电价；对党政机关、企事业单位和社会公共停车场中设置的充电设施用电执行一般工商业及其他类用电价格。电动汽车充电设施用电执行峰谷分时电价政策。

■优惠政策

对消费者购买符合要求的纯电动汽车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池汽车给予补贴。

逐步减少对城市公交车燃油补贴和增加对新能源公交车运营补贴。

有关地区为缓解交通拥堵采取机动车限购、限行措施时，应当对新能源汽车给予优惠和便利。实行新能源汽车独立分类注册登记，便于新能源汽车的税收和保险分类管理。在机动车行驶证上标注新能源汽车类型，便于执法管理中有效识别区分。改进道路交通技术监控系统，通过号牌自动

□马上就访

完不成任务 城市得“红牌”

今年上半年，我国新能源汽车生产 20692 辆，销售 20477 辆，产销量已超过上年全年数量。“我们已从市场培育期转为发展期。”工信部部长苗圩称，此次《意见》是在适应当前新能源汽车发展状态基础上，对 2012 年出台的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012~2020 年)》进一步完善和细化。出台后必将激活市场活力，加速新能源汽车健康发展。

激活市场，根本是要激活企业和消费者的动力。“引导企业创新商业模式就是要让企业尝‘甜头’，比如商业场所可将充电费、服务费与停车收费结合给予优惠，允许有一定收益。还比如借

识别系统对新能源汽车的通行给予便利。

■创新模式

积极鼓励投融资创新。在公共服务领域探索公交车、出租车、公务用车的新能源汽车融资租赁运营模式，在个人使用领域探索分时租赁、车辆共享、整车租赁以及按揭购买新能源汽车等模式，及时总结推广科学有效的做法。

■示范效应

扩大公共服务领域新能源汽车应用规模。新能源汽车推广应用城市新增或更新车辆中的新能源汽车比例不低于 30%。

2014~2016 年，中央国家机关以及新能源汽车推广应用城市的政府机关及公共机构购买的新能源汽车占当年配备更新车辆总量的比例不低于 30%，以后逐年扩大应用规模。

■科研举措

通过国家科技计划，对新能源汽车储能系统、燃料电池、驱动系统、整车控制和信息系统、充电加注、试验检测等共性关键技术以及整车集成技术集中力量攻关。

通过联合开发，加快突破重大关键技术。研究建立车用动力电池准入管理制度。

鉴国际上先进的分时租赁方式，探索新能源汽车发挥更大使用价值等。”苗圩说。

《意见》提出，新能源汽车推广应用城市，新增或更新车辆中的新能源汽车比例不低于 30%，对党政机关和公共机构使用新能源汽车等也做了比例上的要求。并严格执行全国统一的新能源汽车和充电设施标准、目录，破除当前存在的地方保护现象，规范市场秩序。

“我们将对示范城市进行动态管理，并对没有完成任务和出现问题的城市‘亮红牌’，对示范城市进行动态调整。”工信部副部长苏波说。

□企业反应

破除地方保护 保护产业健康

北汽新能源汽车公司总经理郑刚认为，《意见》是国家层面第一次在新能源汽车的推广、应用方面出台的指导意见，对于产业的发展，市场的培养有着重要作用。在消费使用环节，免征购置税有利于释放市场潜力，使得新能源车由政府主导的集团采购转变为市场主导的个人购买；在破除地方保护方面，以市场竞争机制实现优胜劣汰，保护产业健康发展；充电设施方面，其难点在于

多头管理，“指导意见”对症下药地破解充电难题，对企业有重要意义。

比亚迪汽车销售公司副总经理李云飞表示，国家取消新能源地方保护这个政策是非常好并且也非常及时的。其中，作为比亚迪来说最为关注的一点是国家要求各个地区要执行全国统一的标准和目录，这也意味着之前地方性的新能源推广目录要废止，进一步破除了地方保护。（据《京华时报》）