

新能源汽车 离我们越来越近了

近日，中国汽车工业协会公布的数据显示，今年 1~9 月，我国生产新能源汽车 38522 辆，销售 38163 辆，比上年同期分别增长 2.9 倍和 2.8 倍。其中，纯电动汽车产销分别完成 22747 辆和 22258 辆，插电式混合动力汽车产销分别完成 15775 辆和 15905 辆。若按季度看，一季度新能源汽车产销同比增长 1.8 倍和 1.6 倍，二季度产销同比增长 2.7 倍和 2.9 倍，三季度产销量同比增长 3.9 倍和 3.8 倍。很多业内人士将今年称之为我国新能源汽车发展的元年。诚然，不论是利好政策频出，还是诸多车型上市，新能源汽车从未像今年这样如此频繁地出现在众人的视野中，并展现出蓬勃的发展势头。

在新能源汽车频繁的亮相中，我们不难发现，政府正逐步从政策扶持、打破地方保护等方面，为新能源汽车的推广营造更加积极的市场环境。数据显示，截至 2014 年 2 月，我国已有 39 个城市和地区（20 个城市及 9 个城市群）被提名为新能源汽车示范城市。而车企们也在纷纷加码新能源，自主品牌、合资车企、豪华车军团都在争相展示其最新的新能源产品和技术，唯恐落于人后。国家“863 计划”节能与新能源汽车重大项目专家组组长欧阳明高预测，今年全年中国新能源汽车产销将同比增长 300%。

新能源汽车，正在破冰迎春。



◆ 新能源汽车 免征购置税

就在免征购置税政策决定的前一天，中德共同发布了电动汽车充电项目，对于新能源而言可谓是双喜临门。

7 月 9 日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议，决定自 2014 年 9 月 1 日至 2017 年底，对获得许可在中国境内销售（包括进口）的纯电动以及符合条件的插电式（含增程式）混合动力、燃料电池三类新能源汽车免征车辆购置税。会议还指出，有关部门要抓紧制定公布车型目录，让更多人选择绿色出行，为可持续发展增添能量。

可节省万余元

据了解，当前新能源车的车辆购置税税率与传统燃油车购置税税率一致，均为汽车售价（含税价）的 10%。具体计算方式，是在购车价格（以实际销售发票金额为准）扣除 17% 的增值税后，再乘以 10% 的税率得出。

目前，市场在售的纯电动车型售价多在 15 万~35 万元区间，除去中央补贴和地方补贴后，多数纯电动车型的售价为十余万元。依据上述税率公式进行计算，车辆购置税被减免后，消费者购买一辆国产纯电动车可节省费用万余元。

在此之前，政府对公共交通工具已有相应的购置税优惠政策——城市公交企业自 2012 年 1 月 1 日起至 2015 年 12 月 31 日购置的公共汽电车辆，免征车辆购置税。此次，这一政策则覆盖了符合条件的所有新能源汽车，无论乘用车、卡车还是客车。

利及自主品牌

在中国的新能源汽车市场中，纯电动汽车的销售始终占据着主导地位。据公开数据显示，2013 年中国新能源汽车产销量分别为 17553 辆和 17642 辆，其中纯电动汽车产销量分别为 14243 辆和 14604 辆，几近占据新能源汽车产销量的八成。

而在我国目前的纯电动汽车领域，自主品牌则占据着较多席位，如比亚迪 e6、江淮和悦 iEV 系列、北汽 E150EV 和荣威 E50 等。因此，免征购置税政策的实施，将有力促进自主品牌新能源汽车快速抢占市场，在新能源汽车的竞争中先行一步。

目前，第一批和第二批《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》已先后发布，其中以自主品牌车型居多，可见国家对其的支持。

◆ 《意见》30 条举措为推广新能源加速

在这一年，新能源汽车从“不起眼”的地方慢慢但有力地开进众人的视野。7 月 21 日，国务院办公厅正式下发《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（以下简称《意见》），从 8 个方面提出了 30 条具体政策措施，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。工信部部长苗圩称，此次扶持政策力度空前，含金量极高。

破除地方保护

明确“破除地方保护”，是此次《意见》最突出的一大亮点。

《意见》明确提出，坚决破除地方保护，统一标准和目录，并规定各地区要严格执行全国统一的新能源汽车和充电设施国家标准及行业标准，不得自行制定、出台地方性的新能源汽车和充电设施标准。各地区要执行全国统一的新能源汽车推广目录，不得通过采取制定地方推广目录、对新能源汽车进行重复检测检验、要求汽车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，来阻碍外地生产的新能源汽车进入本地市场，以及限制或变相限制消费 者购买外地及某一类新能源汽车。

在此之前，在政策大框架之下，各地相继出台了各自的“新能源汽车推广目录”以及地方性的补贴标准，却倾向补贴省内地域生产的汽车，并将本地车企暂不准备生产的车型排除在外，形成了相对隐形的地方保护政策。“一些地方政府设置了很多标准，比如要求新能源车企在当地的销量和 4S 店数量必须达到多少，否则便不能进入本地目录或无法享受本地补贴。”上汽乘用车相关负责人告诉记者。

“只有通过竞争才能推动技术进步，提高产品质量，降低生产成本。地方保护既不利于促进本地企业长远发展，也损害了消费者的利益。”工信部副部长苏波表示。

而随着《意见》一文的下发，新能源

汽车地方保护的藩篱被打破。《意见》不仅明确提出破除地方保护，并且还在监管方面做出了要求。《意见》提出规范市场秩序，有关部门要加强对新能源汽车市场的监管，推进建设统一开放、有序竞争的新能源汽车市场。坚决清理取消各地区不利于新能源汽车市场发展的违规政策措施。

“执行全国统一的新能源汽车推广目录，各地不得阻碍外地生产的新能源汽车进入本地市场，不得限制消费 者购买某一类新能源汽车。”苏波称。

社会资本获准入场

工业和信息化部在 2009 年 6 月 17 日发布的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》中，规定了新能源汽车企业的准入条件：应当是《车辆生产企业及产品公告》内汽车整车生产企业或改装类商用车生产企业；新建汽车企业或现有汽车企业跨产品类别生产其他类别新能源汽车整车产品的，应当按照国家有关投资管理规定，先行办理项目的核准或备案手续。按此规定，非汽车企业不准进入新能源汽车生产领域。

而值得注意的是，此次《意见》中明确提出，制定新能源汽车企业准入政策，研究出台公开透明、操作性强的新建新能源汽车生产企业投资项目准入条件，支持社会资本和具有技术创新能力的企业参与新能源汽车科研生产。

《意见》中还提到：发挥信息技术的积极作用，不断提高现代信息技术在新能源汽车商业运营模式创新中的应用水平，鼓励互联网企业参与新能源汽车技术研发和运营服务，加快智能电网、移动互联网、物联网、大数据等新技术应用，为新能源汽车的推广应用带来更多便利和实惠。

这意味着，未来互联网将有望在我国新能源汽车的发展中扮演更重要的角色，并将有更多社会资本进入新能源领域，新能源汽车的生产者可能会来自各行各业。

此外，在充电设施等服务体系方

面，《意见》也强调开放准入门槛。《意见》第十条提到，加快售后服务体系建设，进一步放宽市场准入，鼓励和支持社会资本进入新能源汽车充电设施建设和运营、整车租赁、电池租赁和回收等服务领域。

当然，进入新能源汽车领域并非易事，非车企要想获得新能源汽车整车生产资质，必须满足一定的基础条件，比如要有长期准备、具有相当的技术基础、拥有一定规模的技术团队、拥有必要的装备等。但一向敢为人先的互联网企业，早已在尝试涉足此领域，国外的特斯拉是一例证。国内的互联网企业也在行动，比如乐视和北汽已经签订合作协议，利用北汽新能源汽车平台，把自己的技术全部注入。

（新京报）

