



作为新能源车进京销售、上牌、补贴等重要标准的《北京市示范应用新能源小客车生产企业及产品目录》(以下简称《目录》),目前已“悄然”被备案制所取代。日前,北京市科委新能源与新材料处处长许心超表示,按照中央的要求,北京市新能源汽车准入方式正在改变,现在主要采用车型备案制,车型只要备案,就可以在北京销售、上牌,政府加强事中和事后的监管,这意味着此前的《目录》准入制已成为过去。

纯电动车《目录》准入制改为备案制

北京新能源汽车市场推广“破冰”

准入制放开

相关数据表明,2014年北京市共推广新能源汽车8050辆,累计推广的新能源车达到1.3万辆,这一数量已超过从2008年开始到2013年的推广总量。不过,这一数字仍略低于上海。信息显示,2014年上海实现新能源车销量1.1万辆,成为全国各省区市新能源车销量第一名,上海同时也成为全国新能源车市场规模最大的地区。

市场分析人士认为,尽管上海的新能源车型补贴与北京相类似,目前也采用地方的新能源车型《目录》,但是目前上海《目录》中包含十余款车型,是国内新能源车型选择最多的一线城市之一。相比之下,北京市截至目前公布了一批共两期进入目录的车型,包括6家车企的7款车型。

对此,许心超表示,北京市新能源汽车准入从《目录》准入制转变为备案制,地方目录将没有存在的意义。这一做法将大大减少北京市新能源车的准入程序,希望吸引更多的新能源车进入北京市场,满足消费者的需求。只要进入工信部名单的纯电动汽车,即可在备案后享受北京市优惠政策,各品牌纯电动汽车型在北京市的推广周期将大大缩短。

记者查阅《目录》了解到,此前北京市仅公布了一批共两期进入《目录》的车型,分别为北京牌轿车E150EV、比亚迪E6、荣威E50、腾势电动车、华晨宝马之诺IE等7款,取消准入制后,奇瑞、吉利、东风日产等品牌的纯电动汽车将都可以在北京销售。

一家东风日产启辰4S店的销售人员告诉记者,“虽然此前启辰晨风未出现在北京的《目录》上,但目前可以顺利得到政府、地方的双重补贴,持有新能源车摇号指标的消费者也能够顺利上牌”。该销售人员还透露,从去年上市以来,该店已经销售出40余辆启辰晨风,消费者不需要有任何顾虑。

对于北京新能源车准入方式的改变,曾经进入《目录》的各车型经销商倍感压力。一位比亚迪4S店负责人表示,此前北京市场

新能源汽车的选择范围不多,改为备案制后,将有更多车型进入市场,竞争势必加剧,未来经销商在车型价格上也会出现松动。

汽车行业分析师贾新光认为,“备案制”实施后,或将改变审批繁琐的现状,纯电动汽车产品选择的增多,会促进各品牌的竞争,对企业及经销商都将是一种鞭策。

销量推广提速

实际上,北京新能源汽车准入标准的改变,与新能源汽车推广缓慢有很大关系。统计数据显示,2014年,我国新能源车型推广销量为7.48万辆,作为经济影响力最大的示范城市,北京市的销量为8050辆,占全国总量的11%。虽然2014年的数据超过了2008~2013年的销量总和,但距完成2万辆的年度目标仍有较大差距。

根据计划,2014年北京市新能源汽车销量要达到2万辆,但2014年北京市实际推广新能源汽车的销量仅占当年推广计划的40.25%。“对整个市场来说,地方政策放开、丰富消费者的选择都是好事,只有共同将市场做大,才能促进整体行业的发展。”北汽新能源相关人士表示,此前北汽新能源进入《目录》的也仅有一款车型,而取消《目录》准入制后,无疑将促进新能源汽车的销量增长。

值得关注的是,为了推广新能源汽车,北京市从充电设施的布局开始,消除消费者对新能源车尤其是电动车的不信赖感和对于充电配套设施不齐全的焦虑。北京市科委公布的数据显示,目前北京市已建成约1500根社会公用充电桩,50%以上布局在四环路以内、60%以上在五环路以内,其中约1100根充电桩已对外“投运”,剩余约400根将抓紧调试并争取早日投用。今年拟在大型商圈停车场、京津冀高速路服务区等领域打造公用充电服务网络,力争在六环内建成平均服务半径5公里的充电网络。

有消息称,北京市下一步考虑将国外进

口的纯电动汽车纳入北京支持范围内,参与摇号,但前提是进入国家免购置税目录,补贴政策目前尚未确定。

据了解,新能源车自发展开始就一直享受国家各项政策扶持。自2013年工信部等四部委发布《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》以来,无论是购车补贴政策还是购置税减免的政策,都极大地促进了新能源汽车的应用推广。根据国家发布的免征车辆购置税新能源车型目录,目前已已有215款新能源车型纳入免征购置税范围,基本涵盖了市场上主流的新能源产品。

“随着备案制的实施、配套设施的进一步完善,新能源汽车的发展前途呈现一片大好的形势。”亚运村汽车交易市场副总经理颜景辉预测,在政策宏利下,新能源汽车的消费市场将逐步打开,新能源汽车将成为2015年北京汽车市场的重要增长点。

“插混”仍缺席

尽管将《目录》准入制改为备案制,对新能源车企而言是极大的利好消息,但是该政策继续将国家统一目录中的“插电式混合动力”车排除在外,也引发了业内的争议。

此前,北京市的新能源《目录》中只有纯电动车型,一直将插电式混合动力车型拒之门外。而有消息称,未来即便执行国家统一的新能源汽车产品目录,北京仍不考虑将插电式混动车型纳入鼓励范畴,目前能够在北京市备案的新能源车依然是纯电动汽车。一家新能源汽车生产企业的负责人也表示,对于北京市放开插电式混合动力汽车的销售,各方依然在等待下一步的政策公布。

记者走访汽车市场发现,在国家统一的新能源汽车产品目录中公布的插电式混合动力车型,并未在京城各品牌4S店中销售。一家上汽荣威4S店的销售人员告诉记者,荣威550插电式混合动力车型早在前年就已上市,但由于政策的缺失,既不能享受到政府的补贴,也上不了新能源汽车的牌照,

导致迟迟未能在北京市场打开销售局面。

统计数据显示,2014年共生产新能源汽车78499辆、销售74763辆,比上年分别增长3.5倍和3.2倍。其中纯电动汽车产销分别完成48605辆和45048辆,而插电式混合动力汽车销量增长幅度远高于纯电动汽车,当年产销分别完成29894辆和29715辆,比上年分别增长8.1倍和8.8倍。

正是看到插电式混合动力汽车迅猛增长的势头,不少车企开始改弦更张,加速面向市场推出插电式混合动力汽车的进程。其中,华晨宝马就在华推出了国内市场首款插电式混合动力豪华商务轿车——华晨宝马530Le,抢先做大这一新能源汽车细分市场的意图明显。

对于车企加速布局插电式混合动力汽车甚至延缓推出纯电动汽车的举动,中汽协常务副会长兼秘书长董扬表示,主要因为中国新能源汽车还处在推广初期,基础设施建设严重不足,出于对纯电动汽车里程的疑虑,插电式混动车更容易被消费者接受。

不过,颜景辉告诉记者,从北京销售渠道统计的数据看,目前插电式混合动力车在北京市场的销量仅有不到100辆,除了因为消费者对新能源汽车知识不了解外,政策的缺失也是影响其销量的主要原因。

根据北京市新能源汽车推广目标,到2017年,北京市新能源汽车销量将达到17万辆,其中2015年为3万辆、2016年为6万辆,想要实现上述目标,产品准入开放尤为重要。业内人士普遍认为,在这样的目标下,单纯发展纯电动汽车,可能无法满足市场需求,也无法真正带动新能源汽车的发展。

“依照《中国节能与新能源汽车产业发展规划》,今年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量将力争达到50万辆,如果插电式混合动力车型缺席,这一目标将很难完成。”贾新光认为,插电式混合动力车型具有推广的优势,如果北京市采取完全被动的全盘限制策略,也将影响到自身销量目标的完成。

(据《北京商报》)