

政策倒逼新能源车自力更生

补贴退坡20% 门槛进一步提高



过了一段时间的酝酿，新能源补贴新标准终于落地。

日前，财政部、科技部、工信部和发改委发布《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(以下简称《通知》)，从今起，通过调整完善补贴方法、改进资金拨付方式、提高生产企业及产品准入门槛、建立健全监管体系等措施，一方面提高新能源汽车的补贴门槛，另一方面适当下调了补贴标准。

分析人士指出，《通知》主要是降低了部分纯电动客车车型补贴标准，并提高了新能源汽车补贴申请条件，有利于推动新能源汽车从客车市场向乘用车市场转型，有利于国内电池企业竞争力的提升以及新能源汽车市场规模的可持续发展。

补贴技术门槛进一步提高

《通知》指出，要是增加整车能耗要求，

纯电动乘用车按整车整备质量不同，增加相应工况条件下百公里耗电量要求；纯电动专用车按照车型类别增加单位载质量能量消耗量(Ekg)、吨百公里电耗等要求；进一步提升纯电动客车单位载质量能量消耗量(Ekg)要求。

同时提高的还包括整车续驶里程门槛。纯电动客车、燃料电池汽车续驶里程要求均有提升，新能源客车续驶里程测试方法也由40km/h等速法调整为工况法；对纯电动乘用车续驶里程也提出了逐步提高的要求。

动力电池方面引入了新国标，不仅提高动力电池的安全性、循环寿命、充放电性能等指标要求，还设置动力电池能量密度门槛。对新能源汽车应用非个人用户购买的新能源汽车在申请补贴时，要求累计行驶里程须达到3万公里(作业类专用车除外)，补贴标准和技术要求按照车辆获得行驶证的年度执行。

此外，安全要求也进一步提高。对由于产品质量引起安全事故的车型，视事故性质、严重程度等扣减补贴资金、暂停车型或企业补贴资格。

“此次政策调整的门槛提升，主要是增加整车能耗要求。”全国乘联会秘书长崔东树分析指出，这样可以防止低速电动车升级为微型电动车的趋势蔓延。同时，对国内电

客车补贴标准下调比例最大

在提升技术门槛的同时，《通知》对现有新能源汽车补贴标准进行了调整。

《通知》明确表示，在保持2016~2020年补贴政策总体稳定的前提下，调整新能源汽车补贴标准。对新能源客车，以动力电池为补贴核心，以电池的生产成本和技术进步水平为核算依据，设定能耗水平、车辆续驶里程、电池/整车重量比重、电池性能水平等补贴准入门槛，并综合考虑电池容量大小、能量密度水平、充电倍率、节油率等因素确定车辆补贴标准。

进一步完善了新能源货车和专用车补贴标准，按提供驱动动力的电池电量分档累退方式核定。分别设置中央和地方补贴上限，其中，地方财政补贴(地方各级财政补贴总和)不得超过中央财政单车补贴额的50%。而除燃料电池汽车外，各类车型2019~2020年中央及地方补贴标准和上限，在现行标准基础上退坡20%。

按照工信部发布的要求，新能源汽车的补贴金额=车辆带电量×单位电量补贴标准×调整系数(调整系数：系统能量密度/充电倍率/节油水平)。这将对电动客车的补贴调整力度最为显著。

按照2016年中央财政的补贴标准，6至8米电动客车最高补贴30万元，8至10米电动客车最高补贴为40万元，10米以上电动客车的最高补贴标准为50万元。而2017年的补贴标准则大幅下调，6至8米电动客车最高补贴为9万元，下调比例达到70%；8至10米电动客车最高补贴为20万元，下调比例为50%；10米以上电动客车

逐步切换至市场推动模式

有分析指出，今年客车由于补贴标准调整，市场容量有限，增长幅度会放缓。不过，随着补贴调整的到位，新能源汽车从补贴扶持向市场化推动的发展线路将变得更为清晰。

就在《通知》正式对外发布之时，工信部发布了《新能源汽车推广应用推荐车型目录》(第五批)，一共有498款新能源汽车进入目录，其中包括客车289款，货车及专用车有181款，乘用车有28款。其中，纯电动客车有207款，插电式混合动力客车有79款，而纯电动专用车达到180款。

市场人士指出，新能源汽车将在今年更全面地布局各个细分市场。例如，专用车随着进入补贴目录车型的数量增加，拥有技术、品牌优势以及广泛渠道资源的主流车企，已经纷纷布局纯电动物流车领域，将共同推动终端需求潜力快速释放。

对于新能源乘用车领域，有分析人士指出，随着新能源车与油耗的双积分政策整合推动，今年乘用车车企产销新能源车的热情会进一步释放，带动乘用车成为新能源车发展的主力，打破现在依靠限购城市拉动需求的市场瓶颈。

“2017年预计新能源车的销量达到75万辆，考虑到2018年的退坡前增量和新能源车双积分政策的推动，车企不需要过于关注补贴的退坡。随着整车厂被倒逼提升新能源汽车销量，2019年后新能源车的增长会更为迅猛。2020年，新能源车200万辆销量目标应该有信心实现。”崔东树预计。

(南方)