



新能源汽车补贴新政落地

取消普惠 鼓励进步

赶在农历新年前，新能源汽车补贴政策终于落地，为未来新能源汽车产业的发展定下了基调。

近日，财政部、工信部、科技部、发改委发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（简称《通知》），从 2018 年 2 月 12 日起实施，并设置了 4 个月的过渡期，新的补贴政策自 6 月 12 日起执行。《通知》在提高了补贴门槛的同时，补贴金额总体呈下降态势，但对纯电动乘用车续航里程最高档位补贴金额有所提高。与此同时，从 2018 年起将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节。

业内普遍认为，此次补贴政策调整体现了去普惠性，是对技术进步的鼓励，这将加速行业洗牌，形成市场化的优胜劣汰。

过渡期缓释压力

《通知》规定，4 个月过渡期里上牌的新能源乘用车及客车按照 2017 年补贴标准的 0.7 倍进行补贴，新能源货车和专用车按 0.4 倍补贴，燃料电池汽车补贴标准不变。由此来看，在此过渡期内，新能源乘用车及新能源客车的补贴退坡幅度为 30%，新能源货车及专用车的补贴退坡幅度则为 60%。事实上，早在去年 11 月中国汽车工业协会常务副会长董扬就曾表示，由于新能源汽车的发展速度超过主管部门的预期，造成补贴金额会超出预算，因此主管部门有加大退坡比例的想法。

对于运营里程，《通知》也有所调整：对私人购买新能源乘用车、作业类专用车（含环卫车）、党政机关公务用车、民航机场场内车辆等申请财政补贴不作运营里程要求；其他类型新能源汽车申请财政补贴的运营里程要求调整为 2 万公里，车辆销售上牌后将按申请拨付一部分补贴资金，达到运营里程要求后全部拨付，补贴标准和技术要求按照车辆获得行驶证年度执行。此前运营乘用车和客车实施一刀切，都要遵照达到 3 万公里续航里程才能拿补贴的政策。此次从 3 万公里调整到 2 万公里，对分时租赁、出租车等产品而言，1 年左右就有希望能够达到，而且新政采取了车辆上牌后就给一部分补贴的措施，这对企业的资金运转有缓冲作用。

同时，为破除地方保护，建立统一市场，《通知》还强调，各地不得采取任何形式的地方保护措施，包括但不限于设置地方目录或备案、

限制补贴资金发放、对新能源汽车进行重复检验、要求生产企业在本地设厂、要求整车企业采购本地零部件等措施。此外，新政要求地方应不断加大基础设施建设力度和改善新能源汽车使用环境，从 2018 年起将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节。对此，有业内人士表示：“充电基础设施一直以来都是新能源汽车发展的瓶颈，制约着新能源汽车的推广销售，随着地方补贴逐渐转为支持充电基础设施建设和运营，新能源汽车将在充电方式上得到改善，甚至是迎来变革。”数据显示，截至 2017 年末，我国公共充电桩保有数量 21.4 万个，月均新增约 6000 个，私人充电桩数量 23.2 万个，公共充电桩和私人充电桩总量超过 44 万个，桩与车仍保持近 1:4 的比例。中国汽车工业协会副秘书长、中国电动汽车充电基础设施促进联盟秘书长许艳华曾预计，2018 年我国公共充电桩保有量或将超过 30 万个。

核心转向乘用车

从最新的新能源乘用车补贴方案附件看，较之以往有很大变化。新政对续航里程和电池能量密度的补贴调整共同点在于，提高基础门槛、细化中段标准、提高顶端补贴；对于能耗一项，则用相对于现行标准的进步幅度来衡量补贴增减幅度。

从续航里程看，此次调整对区间划分也更细致：纯电动车续航里程小于 300 公里的，补贴额大幅下降，其中小于 150 公里的不再享有补贴；而续航里程在 400 公里或以上的，能获得 5 万元的补贴，补贴额提高 5000 元。整体而言，新的方案对续航里程在 300 公里以上的纯电动乘用车，提供了更高的补贴标准，客车和物流车补贴大幅下降。

除了续航里程，在电池能量密度和能耗上也实行了分层补贴。有业内人士测算，新补贴政策的上下限是续航、电池能量密度、能耗 3 个维度的乘积，即上限理论值为 $5 \times 1.2 \times 1.1 = 6.6$ 万元，下限理论值为 $1 \times 0.6 \times 0.5 = 3000$ 元。

新政出台后，各方观点普遍解读出“政策要更好地推动产品升级和技术高端化的趋势”的初衷。有专家表示，这一变化将精准打击生产小型电动车的车企，而意图“赚补贴、赚积分”但没有技术含量的新能源汽车企业将会被加速淘汰；被视为变相鼓励大容量电动车的政策做法，也会

对新能源汽车造车企业以及动力电池供应商，甚至是新能源汽车技术路线的发展带来影响。对此，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为：“相对于乘用车，新政对于新能源客车和专用车的补贴收紧态度十分明显，其中客车补贴在过渡期下滑 30%，之后下滑 40%，对专用车则进行了更严重的打击状态。乘用车占新能源汽车消费的七成，这次政策的一大修正就是将支持核心从客车转向乘用车，给予乘用车较大的支持力度。”

2 月 9 日，中国汽车工业协会公布了 2018 年最新一期的产销量数据，1 月新能源汽车产销量分别为 4.06 万辆和 3.85 万辆，同比分别增加了 460% 和 430.9%。从企业层面看，北汽新能源销量 7930 辆，同比增长 389%；比亚迪销量 7151 辆，同比增长 1082%；上汽乘用车销量 5010 辆，同比增长 249%；江淮汽车销量 3621 辆，同比增长 154%。“过渡期使用 2017 版政策打折，比 2018 版政策还是有一些优势。判断 1 至 3 月市场会比较好，5 至 6 月有所回落，再进入下半年的推动期，一年两波走势。”崔东树指出。此次调整，对于消费者而言无疑是好事，政策已经给了非常明确的引导信号，这几个核心指标也将成为车企发展电动汽车的关注重点。

（据《华夏时报》）