

## 财税政策推动我国新能源汽车加速普及

作者：中汽中心政策研究中心 刘斌

2000 年以来，我国以新能源汽车为重要抓手、由财税政策构成的立体政策体系，推动汽车产业加速转型升级，新能源汽车已成为我国汽车产业由大变强的必由之路。

我国新能源汽车发展经历了“三步走”，由点到线，直至目前形成全面发展的良好局面。

**第一步是 2000 年到 2008 年的科技先行，产业从无到有，实现了点的突破。**

“十五”和“十一五”期间，科技部分别组织实施了国家 863 计划“电动汽车重大科技专项”和“节能与新能源汽车重大项目”，确定了“三纵三横”的研发布局，集中力量攻关整车、电池、电控系统等关键核心技术。到 2008 年，近 600 辆新能源汽车在北京奥运会期间运行，新能源汽车实现了从实验室到上路行驶的重大突破。

**第二步是 2009 年到 2013 年的规模示范，以公共领域为主实现线的突破。**

这一阶段国家将新能源汽车上升为战略性新兴产业。2009 年，财政部、科技部等启动节能与新能源汽车示范推广应用工程；2012 年国家发布《节能与新能源汽车产业发展规划》，统筹规划产业发展的战略目标、任务和措施。在国家规划引领和示范推广支持下，企业积极性被广泛调动，北汽新能源、宁德时代等一批整车和动力电池企业先后成立，比亚迪、江淮、宇通等企业不断加大投入，新产品上市速度加快，产业规模加速放大。截至 2013 年底，全国推广新能源汽车近 4.8 万辆，其中公交、公务、出租等公共领域占比达到 70%以上，公共领域实现

了较大突破，为全面推广新能源汽车奠定了基础。

**第三步是 2014 年到目前的全国推广，政策强力支持下实现了全面发展。**这一阶段，从中央到地方支持政策密集出台，形成了研发、补贴、税收、基础设施、准入等覆盖全产业链的立体政策体系，产业发展步入国家推动、多部门合作、全国协力推进的快速发展新阶段。新能源汽车销量从 2013 年的 1.76 万辆增长到 2018 年的 126 万辆，占汽车年销量的比例由 0.08% 提升至 4.45%，我国已连续 4 年位居全球第一。新能源汽车产品质量和技术水平大幅提升，G20（20 国集团）会议期间广泛服务于公交、出租、环卫等多个领域，新能源汽车已成为我国节能减排的“新名片”。

**新能源汽车支持政策主要在以下 4 个方面起到了突出作用：一是引领技术形象提升品牌价值。**国家战略、规划及政策的强力支持，使得“新能源汽车代表未来汽车产业发展方向”这一理念深入人心，消费者普遍认可自主品牌是新能源汽车技术先行者，有效提升了新能源汽车品牌形象，一举扭转了自主品牌在传统汽车领域的低价低质固有形象，上汽、比亚迪等企业的高端新能源汽车车型售价在 15 万元到 30 万元区间，比肩部分合资品牌。**二是一线城市市场培育有效开拓市场空间。**“北上广深”等一线限购城市使得传统汽车车牌“一牌难得”，新能源汽车的免限购政策催生了新能源汽车市场，北京、上海、广东、天津、杭州新能源汽车销量占全国销量的一半以上，其示范效应促进新能源汽车品牌加速向全国市场拓展。**三是综合财税政策支持降低了消费者购车成本。**对购置新能源汽车的国家补贴和地方补贴，以及车辆购置税、车船税免征等税收优惠政策，大大降低了消费者的购车成本，2018 年在售车型中有近 4 成车型的售价（补贴后）已压至 10 万元以内，有利于新能源汽车与传统燃油汽车竞争。**四是消费环境优化**

**刺激市场消费。**除了财税补贴直接激励措施外，国家还采取了新能源汽车专用号牌、不限行、不限购、充电优惠、停车优惠等差异化支持措施，进一步优化市场使用环境，撬动了市场消费。

在能源和环保的双重压力下，发展新能源汽车是缓解能源安全、推动绿色发展、培育新的经济增长点的重要举措。据测算，200 万辆新能源汽车保有量的减排量相当于 1800 万辆传统汽车的减排量，即每年减排量达到 8.9 万吨，1%的保有量贡献了汽车行业 8%的减排贡献率，打赢蓝天保卫战，新能源汽车还可发挥更大效应。

有鉴于此，建议财政继续在推动新能源汽车普及和产业可持续发展方面发挥引导作用：一是 2020 年后继续对优质产品和燃料电池汽车产品保留补贴政策，比如建立节能减排产品领跑者制度、开展燃料电池汽车试点示范。二是 2021 年继续执行现行车辆购置税优惠政策，研究出台购置新能源汽车抵扣所得税政策。三是研究车辆购置税、消费税，根据车辆能效征收的可行性，并提高成品油消费税税率。四是在新能源汽车与上游能源清洁化、充电设施、动力电池回收等方面，研究出台财税支持措施。