热点聚焦

补贴退坡后“再送一程”：

新能源汽车免税政策有望延续

■本报实习记者 杨梓

1 月 18 日，节能与新能源汽车产业发展部际联席会议召集人、工信部部长肖亚庆主持召开了部际联席会议 2022 年度工作会议。会议要求，2022 年要大力推动新能源汽车产业高质量发展，尽早研究明确新能源汽车车购税优惠延续等支持政策。这意味着继 2017 年、2020 年两次延长新能源汽车车购税免征期限后，免征车购税政策执行期限或将迎来第三次延长。

降低购车成本

据了解，现行的新能源汽车优惠政策主要有购置补贴、免征购置税、免征车船税三项。

2014 年，国务院常务会议决定，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）的新能源汽车免征车辆购置税；2017 年，财政部、税务总局、工信部、科技部发布的《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》提出，2018 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，对购置的新能源汽车免征车辆购置税；2020 年，根据财政部、税务总局、工信部发布的《关于新能源汽车免征车辆购置税有关政策的公告》，免征车辆购置税的政策再次延长至 2022 年 12 月 31 日，对消费者购置的新能源汽车免征车辆购置税。上述免征车辆购置税的新能源汽车是指纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车、燃料电池汽车。

按照现行燃油车购置税计算方法，当消费者以 20 万元裸车价购买一辆新车时，应缴纳的汽车购置税为 17699 元。这意味着若花费 20 万元购买一辆新能源汽车，可节省 17699 元。

“免征购置税政策延续有助于巩固新能源汽车发展成果，实现‘再送一程’。”汽车分析师任万付对记者表示。业内人士指出，虽然我国新能源汽车发展已由政策驱动转为市场驱动，但在利好政策的持续驱动下，新能源汽车将迎来新一轮增长。免征购置税政策的延续作为新能源汽车补贴退坡后的一大利好，将继续发挥作用。

对冲新能源汽车涨价

今年以来，新能源汽车综合成本不断上涨，特别是在如新能源汽车专属保险于去年底上线以来，特斯拉、小鹏汽车等不少品牌热门车型保费上涨数千元，直接推高了车辆使用成本。

同时，财政部、工信部、科技部、国家发改委近日联合发布的《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》明确，2022 年新能源汽车补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%，且 2022 年将是补贴实行的最后一年。

受此影响，已有多家车企官宣涨价。其中特斯拉在 2021 年 12 月 31 日宣布，Model 3 和 Model Y 的后轮驱动版售价分别上调 1 万元和 2.1 万元；1 月 11 日，小鹏汽车宣布旗下三款在售车型 P7、P5、G3i 涨价，涨幅为 4300-5900 元；一汽-大众近日也上调了旗下新能源汽车价格，ID.4 CROZZ 和 ID.6 CROZZ 价格上涨 5400 元；1 月 21 日，比亚迪宣布将对王朝网和海洋网相关新能源车型官方指导价进行调整，上调幅度为 1000-7000 元，并于 2 月 1 日起生效，但此前已支付定金签约的客户不受调价影响。

应在使用环节给予更多优惠

中汽协的统计数据显示，2021 年我国新能源汽车产销分别完成 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比均增长 1.6 倍，市场占有率达 13.4%。节能与新能源汽车产业发展部际联席会议 2022 年度工作会议强调，2022 年是我国新能源汽车乘势而上、加快发展的关键一年，要为扩大消费、稳定工业经济作出新贡献。然而，随着新能源汽车市场逐渐成熟，综合成本上涨将限制消费者的购买欲，新能源汽车免购置税政策也不会无限延期。那么，如何在前端优惠越来越少的情况下，进一步刺激新能源汽车消费？

“使用环节的优惠政策更有利于提升新能源汽车销量，如电费优惠、停车优惠、破除二手车流通障碍、降低保费等。”任万付认为，支持政策要加快由购车前向购车后的使用环节转移。

1 月 21 日，国家发改委会同有关部门研究制定的《促进绿色消费实施方案》提出，大力推广新能源汽车，逐步取消各地新能源车辆购买限制，推动落实免限行、路权等支持政策。据了解，目前新能源汽车限购主要集中在北上广等一线特大城市，这些城市的新能源汽车销量较高，如果再取消购买限制，将对刺激新能源汽车消费作出贡献。

任万付坦言：“特大城市汽车保有量大，道路拥堵情况严重，短期内完全放开新能源汽车限购难度较大。”对此，有业内人士建议，特大城市可通过推行拥堵费等政策，在一定程度上缓解拥堵问题。

关注

我国累计召回新能源汽车 198 万辆

本报讯 实习记者**杨梓**报道：近日，国家市场监管总局以“强化产品召回监管 保护消费者合法权益”为主题召开专题新闻发布会，国家市场监管总局质量发展局副局长王赟松介绍，截至 2021 年底，我国累计召回新能源汽车 229 次，涉及车辆 198 万辆。

王赟松表示，与传统燃油车相比，新能源汽车呈现新的安全特点，市场上有些车辆出现了电池化学稳定性、再生制动、碰撞兼容性等新型风险类型，需要深入研究，加强监管。为此，市场监管总局建立了新能源汽车事故报告制度，组建新能源汽车事故调查协作网，制修订《电动汽车安全要求》《电动汽车用动力蓄电池安全要求》等相关标准规范，加强新能源汽车共性安全问题研究。“车辆动力电池和电池管理系统制造与设计缺陷、机械损伤、高温、外短路等原因，都可能造成安全隐患。国家市场监管总局将持续关注新能源汽车安全问题，加大技术研判和缺陷调查力度，防范和化解重大安全风险，助力新能源汽车产业繁荣健康、安全有序发展。”

智能网联汽车方面，2021 年企业报告 OTA（空中下载技术）升级 351 次，涉及车辆 3424 万辆，2021 年新能源汽车 OTA 升级占比达 64%；OTA 升级主要涉及娱乐系统、整车系统和信息与数据系统三大主流系统，占比为涉及车辆的 86%。据统计，2021 年 OTA 召回共 10 起，涉及缺陷车辆 292 万辆。国家市场监管总局缺陷产品管理中心主任王琰强调：“我们鼓励企业用 OTA 方式实施召回，企业不管是把 OTA 作为召回措施还是技术服务活动，都要履行备案等法定义务，要能够更好地保护公共安全和消费者权益。”

下一步，国家市场监管总局将加大召回监管力度，以新能源智能网联汽车、商用车、电子电器等为重点，加大行政约谈、现场调查、技术交流和工程分析试验力度，督促生产企业切实履行产品安全主体责任，守住产品安全和环境保护底线；推动产品安全监管创新，针对智能网联技术发展的新趋势，创新召回管理手段，完善产品事故强制报告制度，强化物联网产品安全与召回监管研究；启动沙盒监管制度试点，提升召回监管效能，督促企业不断创新，提升产品设计、制造水平，降低产品安全风险，维护公共安全和消费者合法权益。

图片新闻

1 月 21 日，全国首座应急充电方仓在山东泰安济广高速东平服务区充电站建成投运。该应急充电方仓单仓配置 360 千瓦充电机柜和 6 个充电接口，接入配电变压器低压侧电源，在服务区已建充电桩的基础上，可额外同时满足 6 辆电动汽车的充电需求。图为应急充电方仓安装现场。 **康凯/摄**

新车评

换电“升温”是大势所趋

■王旭辉

近日，宁德时代全资子公司时代电服发布了换电服务品牌 EVOGO（乐行换电）及组合换电整体解决方案，试图打通电池与车型的适配壁垒，加速换电标准统一；协鑫能科将与东风乘用车批量投放换电出租车……包括动力电池企业、整车企业、能源企业等在内的多元市场主体发力换电，不仅得益于政策暖风的吹动，更是新能源汽车发展进入新阶段的必然要求。

众所周知，电动汽车补能主要有充电和换电两种模式。与充电相比，换电单次补能时间短，能提高车辆运营效率、降低购车成本、减少占地面积，同时具有提升站网互动能力、提高电池安全性、利用峰谷电价差降低充电成本等优点，但至今未能成为主流补能方式。究其原因，标准缺失制约了换电规模化推广，高昂的初始投资影响了企业投建换电站的积极性。

2021 年 10 月，工信部印发了《关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知》，决定在北京、南京、武汉、三亚、重庆、合肥等 11 个城市启动换电模式应用试点；2022 年 1 月，国家发改委等部门印发的《促进绿色消费实施方案》也提出，推动开展新能源汽车换电模式应用试点。同时，《电动汽车换电安全要求》《电动乘用车共享换电站建设规范》等行业细则、标准出台。至此，从宏观到微观的换电配套政策相继出台且不断完善，有利于解决换电标准化的问题，并降低投资成本。

换电“升温”也是新能源汽车市场持续发展的客观要求。有数据显示，截至 2021 年底，我国新能源汽车保有量达 784 万辆，换电车型近 200 款，累计推广超过 15 万辆。由此可见，换电车辆比重尚小。因此，随着充电车辆持续增长，加剧了“车主凌晨抢桩”“排队数小时充电”等车桩比不匹配的问题。可以预见的是，随着充电车辆持续增长，集中充电对电网的影响将越来越明显。与此同时，城市配电网改造升级空间、容量却越来越有限。因此，充电难以独自承担电动汽车的补能重任，需要能够平抑电网峰谷差的换电作为必要补充。

笔者认为，与充电相比，换电涉及的市场主体多且各具优势，其深度合作更符合能源、交通、信息融合发展的趋势。如宁德时代“朋友圈”广、中石化加油站布点完善、协鑫能科清洁属性突出、奥动新能源拥有换电站运营经验、蔚来汽车则是换电车企的代表……各方取长补短、相互赋能，才有利于实现包括换电车型开发、换电技术支撑和服务完善、换电站高效运营等全产业链协同发展，支撑越来越多新能源汽车上路。