

工信部调整补贴政策堵住新能源车骗补窟窿



尹志辉绘（人民视觉）

自2009年起，中央财政对新能源汽车推广应用予以补助，但个别企业违反相关法律法规骗取和谋取财政补贴，严重扰乱了市场秩序。2016年初，“骗补”问题被媒体曝光后，工信部、财政部等四部委联合开展专项核查。9月初，财政部将部分严重“骗补”的典型案例向社会公开。

12月20日，工信部公布了对新能源汽车“骗补”企业的处罚措施，苏州吉姆西客车制造有限公司被“取消整车生产资质”。对涉及“有牌无车”的金龙联合汽车工业（苏州）有限公司等4家企业给予“责令停止生产销售问题车型、暂停新能源汽车推荐目录申报资质、责令进行为期6个月整改”等处罚措施。

工信部此次不仅公布了针对“骗补”企业的处罚，同时还完善了新能源汽车补贴政策。

补贴资金由事前拨付改为事后清算

部分车型补贴标准过高、企业过度依赖补贴政策、部分车辆实际使用率偏低……为使补贴更加精准，工信部等四部委提出了调整完善新能源汽车补贴政策的方案：

——新能源汽车购置补贴资金由事前拨付改为事后清算。

——适当调整客车和专用车补贴方法，设置中央和地方补贴上限，防止出现地方配套补贴标准过高现象。

——适当提高推荐车型目录，建立动态调整机制。

此外，工信部还将于近日公布修订后的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》，从企业设计开发能力、生产制造能力、售后服务能力和产品技术性能、质量保证能力等方面提高了准入门槛。

一些业内专家也指出，曝光、处罚对新能源汽车的“骗补”起到震慑作用，财政补贴政策的完善、企业准入门槛提高，可以引导企业提高产品质量和安全水平，也有利于提高产业集中度。

走出“有补贴就有骗补”怪圈

“骗补”，在以前家电补贴、生猪补贴、柴油补贴等政策的实施中也屡屡出现。为走出“有补贴就有骗补”怪圈，

确保国家政策落到实处、严防“骗补”事件再次发生，相关部门完善了三大保障机制：

——建立新能源汽车补贴政策实时调整机制，增加车辆行驶里程与补贴挂钩的考核条件，根据技术进步和市场情况，提高补贴车型技术条件、适当降低补贴额度，促进推广车辆的应用。

——建立新能源汽车运行实时监测机制，完善中央、地方、企业三级监测平台，保障车辆使用的安全，加强车辆使用情况的考核。

——完善事中事后监管制度，实施动力电池统一编码制度，加强对新能源汽车产品的市场抽样核查，加大对违法违规行为的处罚力度。

我国自2009年起，对新能源汽车推广应用予以补助，截至2015年底，中央财政累计安排补助资金334.35亿元。

“总体上，补贴对于当前新能源汽车发展起到了巨大推动、促进作用。”吉林省汽车电子协会理事、汽车行业专家王巍表示，但财政补贴的时间也不宜过长，否则会令不少企业忽视技术进步和长期规划。

从国际经验来看，对于促进产业发展，除了财政上直接补贴，更多靠包括税收、政府采购等多措并举的方式引导。

“我们的补贴是直接给钱，国外更多的是退税，让政策落到个人头上而非企业头上，我们也可以借鉴这种方法。”中国汽车工业协会常务副会长董扬建议，一个产业的发展变化非常快，政策的动态调整也应更加及时。

新能源汽车还需再扶一程

目前，中国新能源汽车市场可谓蒸蒸日上。从2011年的1000辆，到2015年超过40万辆，我国已经成为世界最大的新能源汽车生产国和消费国。今年1至11月，新能源汽车生产、销售均超过40万辆，分别增长59%和60.4%。

对于新能源汽车的财政补贴，我国也已经开始启动标准退坡，财政部去年已发布新的补贴政策：2017年至2018年新能源汽车补贴标准较2016年下降20%，2019年至2020年下降40%，2020年以后补贴政策退出。

事实上，不仅是财政补贴政策，近年来，无论是对动力电池行业的规范，还是新能源汽车准入条件的提高，国家政策的总体思路都指向有质有量的发展。

新兴产业的发展，一般都要经过酝酿、发展、成熟等不同阶段。全国清洁汽车行动协调领导小组办公室专家组组长王秉刚说，目前，我国新能源汽车产品性价比还不能与传统汽车竞争，基础设施中充电难问题还突出，也缺少具有竞争力的产业链，还处于培育期。

正如业内人士普遍所说，中国新能源汽车的发展确需政策再扶一程，但要更着眼于内生动力与核心技术的同步提升。（综合本报记者王政和新华社记者何雨欣、高亢、张辛欣报道）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/102499.html>