

对电动汽车补贴政策调整的建议



今年10月，新能源汽车产销分别完成9.2万和9.1万辆，同比分别增长85.9%和106.7%。1-10月，新能源汽车产销分别完成51.7万和49万，与去年同期相比，分别增长45.7%和45.4%。由此可见，中国新能源汽车发展势头依然良好。但是，时至四季度，明年政策如何调整，就成为业界非常关心的问题。

今年1~2月，由于新能源汽车补贴政策调整，造成一时间没有符合补贴政策的车可卖的局面，对今年新能源汽车的开局造成不利影响。因此，为避免再出现这一情况，冒昧对明年初补贴政策的调整，提出以下建议：

第一是不要再调整对新能源汽车补贴的技术条件。

虽然，今年初调整新能源汽车补贴的技术条件，其出发点是为了促进技术进步，而且，也有实际的技术进步作为背景。但技术条件调整后，所有准入产品的试验和认证过程都要重做，不但费时费力，而且一定会造成准入产品的断档。在当前补贴大幅减少，市场规模迅速扩大的背景下，推动产业的技术进步，应该主要由市场发挥作用，由顾客选择来推动技术进步。笔者以为，权衡利弊，新能源汽车补贴的技术条件以不改变为好。

第二，按照过去的承诺实施补贴额的退坡。

之所以提出这个建议，是因为听说由于新能源汽车发展速度超出主管部门预期，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。笔者认为，政府应该言而有信，不应该因为预算不足而调整补贴金额。企业的产品规划，是根据市场条件作出的，包括市场所需的技术水平、补贴的额度、可能的成本和售价。补贴额度不按计划进行，会打乱企业节奏，影响产品的销售。

第三，不要求地方

政府再对产品进行补贴，而让地方政

府把补贴主要用于充电桩建设和充电运营。

提出这个建议很纠结。地方补贴确有促进市场发展的一面，但是地方补贴的副作用是地方保护。两者相权，还是认为去除地方保护更为重要。没有了地方补贴和地方保护，地方政府也就不需要再制定自己的小目录，这样还可以大大缩短产品进入市场的时间。多说一句，国务院早已三令五申不允许地方保护，而地方政府还在这样做，是不是不符合十九大的精神？

另外，有关主管部门正在进行的多个补贴目录合并，以及补贴与使用里程挂钩办法的优化，也希望尽快出台。（董扬）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/116777.html>