

成熟的法规对新能源车企而言是机会扩大还是挑战升级？



近年来新能源车汽车行业的热点可以说是居高不下，新能源汽车产品也是如雨后春笋般的上市，无论是纯电、插混、轻混、增程式电动车，甚至是现在慢慢出现苗头的氢能源驱动车型在市面上都并不少见。2017年全球新能源汽车销量首次超过一百万辆，这一百多万辆新能源车型中有超过50%来自中国市场，所以说中国确实是一个顶级的消费市场，毕竟快14亿人口。

未写入车辆购置税法草案的新能源汽车免税条例

新能源车型能够如此迅速的发展自然是离不开国家政策的支持，为了扶持新能源汽车的发展，我国政府为其开辟出了许多的绿色通道，并且给了生产新能源的车企不少补贴，这也催生了不少新生新能源造车势力，比如蔚来汽车、小鹏汽车、威马汽车等等。而随着新能源行业的不断发展，越来越多的汽车企业加入新能源汽车行业，政府对新能源行业的政策支持可以说是越来越严苛了。

近日一则关于新能源政策方面的消息再次将新能源汽车行业的发展推向讨论的制高点。12月23日一则“新能源汽车免税”暂未写入车辆购置税法草案的消息在网上流传开来，据悉十三届全国人大常委会七次会议二审车辆购置税法草案时，国务院方面表示：“车辆购置税主要是为公路维护建设筹集资金，而应税车辆占用道路资源，与车辆使用何种能源关系不大；消费税、车船税已按车辆排量征收，对汽车消费进行调节，车辆购置税法不宜再作规定；目前国务院规定对新能源汽车免征车辆购置税，免征期至2020年底，属于阶段性政策，下一步也宜由国务院根据实际情况作出规定”。

这说明，就当下来看新能源汽车免购置税的时代或许不会太长了。回顾下我国新能源汽车免购置税的历程，最早在2014年9月的时候，我国政府便对购置新能源车型进行了免除购置税的做法，有效期至2017年的12月31日，而在2017年的12月26日，财政部、税务总局、工业和信息化部、科技部联合发布公告称，自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。也就是说免购置税的政策在原来时间基础上延长了两年的时间。

新能源购置税法对新能源车企的影响

在对新能源车型免购置税只剩一年时间的节点上，“新能源汽车免税”暂未写入车辆购置税法草案的消息对很多新能源车企而言算的上是一种并不怎么好的消息，当然对于钟情于新能源车型的消费者而言，这也不算是利好的消息，若

购置税不加入购置税法草案通过且2020年后没有继续加长新能源车型免购置税的政策的话，那么届时买新能源车型的消费者将与购买普通燃油车的消费者一样要交车辆购置税。

对于车企而言，新能源产品的竞争力会下降不少，与传统燃油车型相比，新能源车型本就存在续航里程短，充电时间过长、充电基础设施不完善等一系列问题，而很多人购买新能源车型不过是为在这些不足上与购置税和新能源牌照妥协，当新能源车型不再支持免购置税时，那么毋庸置疑的是，在很多未限牌的城市，新能源车型销量十有八九将大幅下降。

如此这般，有造车资历的老牌车企仍然可以以传统燃油车为营收主力，以新能源产品带动企业达标双积分考核，而老生常谈的问题是，蔚来汽车、威马汽车、小鹏汽车、以及理想制造等新生新能源车企在持续亏损的情况下产品还失去竞争力和盈利能力，未来得有多艰难？

这其中还存在一个问题，即购置税的征收问题，当下燃油车的购置税与发动机的排量和车价有关，而其实最主要的还是车价，若新能源车型不再免除购置税，同时纳税算法与当下燃油车相同的话，那么定价更高的蔚来汽车，或者是预计定价会更高的理想制造one的购置税将至少在3万元以上，那么产品市场表现将在现有基础上继续打折的可能性相当大。

更严苛的新能源产业规定

而其实随着行业发展，相关的法律法规也越来越成熟。根据国家发改委发布《汽车产业投资管理规定》中的条例规定：“自2019年1月1日起，在整车投资项目领域，混合动力汽车、插电式混合动力汽车将划归燃油汽车一类，电动车只针对由电动机驱动的汽车，主要指增程式电动汽车、燃料电池电动车、纯电动电动车等”。

根据中国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，插电式混合动力车归类到燃油汽车仅是针对中国境内的汽车整车投资项目进行的规定，并不影响国家对新能源汽车补贴的现有政策。也就是说新能源插电混动的车型目前并没有划出新能源汽车补贴的行列，仅仅是针对企业在投资生产插电混动车型时，不能按照新能源车型性质申报或者说备案项目。

而同时《汽车产业投资管理规定》要求严格控制新增传统燃油汽车产能，明确禁止建设的燃油汽车投资项目范围，严格新增燃油汽车产能投资项目的准入条件。这就表明想要靠生产插电混合车型拿到行业准入资格的想法在当下已经不容易，因为插电车型已经归入燃油车型。

不过小编还是认为，插电混合已经归入到燃油车，那么或许离将其划出新能源车型补贴范围的时间也不会太久了，正所谓任何事情都应该要循序渐进，当纯电车型进一步发展，技术进一步突破之后，不再对插电混动车型进行补贴和免费提供“绿牌”的时代十有八九是要来临的，因此说在此情况下，纯电车型和增程式电动车或将得到大力发展，需要说明的是，增程式电动汽车的大规模兴起可能性更大，因为增程式电动汽车的技术难度要更低，并且续航里程数高于纯电，所以说在插电混动车型归类到燃油车型后，增程式电动汽车的发展或许会迎来进一步的发展。

该政策的实施无疑是在将新能源推向一个更高的高度，但是高处不胜寒是有道理的，因此很多车企都将面临发展规划的调整以及产业的转型升级，这几个字说起来轻飘飘，但是对于一个企业而言，实施却来却需要承担风险，生存还是毁灭，这是一个问题。

小编总结

如果说新能源车型免税最终没有写入车辆购置税法，一年多以后新能源车型免税政策到期后也没有继续向后延伸，那么对于刚起步的新生新能源车企而言，产品竞争力的削弱是无疑的。而其实国家发改委发布的《汽车产业投资管理规定》对这些只造纯电车型的车企好像又有利，但是前提是，消费者认可了纯电车型。

其实不难分析，免除购置税是国家给消费者的补贴，但是没有了这个补贴之后，消费者还认不认账是一个值得思考的问题，没有了值得妥协的地方就无需妥协，而国家给新能源车企的补贴虽然还在继续，但是对消费者而言，他们只看到了车企标出的一串所谓补贴后售价，没有多少消费者能够对产品原本的价值有很明显的判断或者感知，最后对比还是要从自己腰包里掏出的人民币，或许更多的人还是会向更加成熟的普通燃油车型迈进，这就是现实。

最后针对《汽车产业投资管理规定》中对汽车的划分来看，小编对广大工作、生活在限牌的一二线城市消费者提个建议，没有办法免费拍到车牌的应该赶紧考量哪款插电车型适合自己，插电车型不再享受新能源政策的补贴是极有可

能的，而那一天什么时候到来也难料，对于一个买一辆十几万的家用车都需要贷款的普通家庭而言，纯电车型在当下真的不适合购入。（程先松）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/133558.html>