

美国新能源车消费遭寒冬 税收补贴停止



在沃兰达起火事件使一些消费者对电动车安全性的信心产生动摇之际，又赶上实施了一年多的一项促进电动车推广的税收补贴正式停止。在这之前，凡在家庭车库或商业场地安装充电装置的，政府为用户所支付的费用提供税务减免。

充电桩补贴的废除，对于正在考虑购买纯电动车或插电式混合动力车的消费者来说无疑是个令人泄气的消息。补贴的废除使本就价格昂贵的电动车离消费者距离更远。

正在消失后的补贴

目前，美国市场上的充电装置价格各异，安装费也都不一样。以目前美国市场上通用的220伏充电桩为例，这款充电桩售价490美元，安装费用从500美元到1500美元不等。按照补贴规定，政府将减免充电桩总费用的30%，这样算来可以为用户最少省去约300美元，多则近600美元。该项补贴的上限是家庭用户最多减1000美元，商业用户最多减3000美元。

一位名叫Don Karner的负责安装充电桩的人士表示，这项补贴鼓励消费者使用电动车，但是现在当越来越多的电动车进入市场供消费者选择时，这个补贴却不存在了。另一个刚刚开始充电桩生意的Duncan McCulloch说，有没有补贴直接影响车主是否在家庭车库里安装充电设备。虽然取消了补贴，但美国能源部希望在3年内市场上充电装置的费用降低一半，因此向研究这种装置的4家公司投资了70亿美元。只是这3年里，消费者还是要承受高昂的充电桩费用。

补贴是“劫食济富”

当然，并不是所有人都反对取消补贴，《华盛顿邮报》就为这项政策叫好，甚至觉得光取消充电桩补贴还远远不够。其评论认为，无论是电动车还是插电式混合动力车，其消费者都属于高收入群体，既然买得起如豪华车一般昂贵的电动车，那么不要说是充电桩补贴，就连购买电动车的补贴都只是锦上添花而已。而这一笔笔补贴却都花的是普通纳税人的钱，其中大部分纳税人根本买不起电动车，这种“劫食济富”的补贴根本不应该存在。

美国政府当下为消费者提供的电动车补贴为每辆车减免2500~7500美元，补贴金额根据电池容量大小而有所不同。其中，丰田2012插电式普锐斯[综述 图片 论坛]因配备4千瓦小时电池仅提供2500美元补贴，而通用雪佛兰的沃兰达和日产聆风[综述 图片 论坛]的电池超过16千瓦小时，享受7500美元补贴。对此，《今日美国》的观点认为，美国

的确需要一场新能源革命，但这场技术革新不应该是由政府刺激来启动，而是以市场需求为主导的。而现在美国政府划出条条框框，什么样的车接受多少补贴，完全违背了美国市场经济的最根本原则。在同样的油耗标准前提下，是选择柴油机车，油电混合动力汽车，还是电动车应该在没有补贴的情况下由消费者自己决定。

一场政治游戏

实际上，电动车补贴的怀疑者和反对者并不只是说说而已。日前，共和党议员Mike Kelly提出要废除正在实施的电动车补贴。Kelly的强烈反对可以说汇聚了三类人的观点。首先对于汽车经销商们来说，沃蓝达可称得上确实实的“赔钱货”。Kelly自己经营汽车销售生意，销售的品牌包括雪佛兰、凯迪拉克、现代和起亚。相比之下，一辆17500美元的科鲁兹[综述 图片 论坛]在店里放了三四十天就卖出去了，而沃蓝达根本卖不出去，却还得为积压的货款付利息。Kelly从经销商的角度认为，至少现在沃蓝达还没有市场。

Kelly同时也是宾夕法尼亚州的共和党议员。在政治上，共和党的传统一向是支持石油企业而忽略电动车、混合动力汽车产业的，虽然全球气候变暖等问题迫使共和党不得不迎合当下的主流浪潮，但相对于民主党政策来说仍旧保守。而在美国大选之前，新能源政策肯定是两党博弈的焦点。Kelly表示：“我并不是不支持电动车的发展，但我不支持用纳税人的钱发展电动车。奥巴马政府最大的败笔就是滥用纳税人的钱，而其中的政治因素远远大于环保目的，并且是对自由市场经济的扭曲。”另一类反对者，正如上文提到的，认为电动车只是有钱人的“玩具”而已，最高限额为7500美元的补贴正是进了这些人的腰包。

对于电动车补贴被取消的担忧，相关车企或许已经做好准备。此前，日产汽车CEO卡洛斯·戈恩曾表示，聆风在2012年底开始在美国实现投产后，将不存在日元高汇率带来的困扰，在美销售的价格也将相应降低，而下降的部分则相当于政府补贴的数额。

与充电桩相关补贴一起取消的还有实施了30年之久的对乙醇燃料的补贴和进口乙醇的关税优惠。乙醇燃料曾被寄希望于取代石油的可再生燃料成为美国政府新能源科技发展的重点，但几届政府过去了，却几乎仍旧原地踏步。《华盛顿邮报》评论结尾引用此项政策讽刺道：“乙醇燃料补贴经过了30年才停止。希望联邦政府在电动车上的投资不要花那么多年去验证一个失败的结果。”（汽车商报）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/29495.html>