

财政部等四部委:

调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策

日前,国家财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委等四部委联合发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。

《通知》中指出,新能源乘用车及新能源客车的补贴退坡幅度为30%,新能源货车及专用车的补贴退坡幅度则为60%。

另外,《通知》中还提出,从三方面调整完善推广新能源汽车应用补贴政策:一是提高技术门槛要求;二是完善新能源汽车补贴标准;三是分类调整运营里程要求。

在技术门槛方面,《通知》指出,根据动力电池技术进步情况,进一步提高纯电动乘用车、非快充类纯电动客车、专用车动力电池系统能量密度门槛要求,鼓励高性能动力电池应用。有关部委将根据新能源汽车技术进步、产业发展、推广应用规模等因素,提前研究发布2019年和2020年关键技术指标门槛。

而在完善补贴标准方面,《通知》指出,根据成本变化等情况,调整优化新能源乘用车补贴标准,合理降低新能源客车和新能源专用车补贴标准。燃料电池汽车补贴力度保持不变,燃料电池乘用车按



点评:

国家发展新能源汽车是大势所趋。但从消费者角度来讲,选择一款既省心又便宜的车是最普遍的心理。近期,财政部、工信部等部门发布的多项政策,也将有助于新能源汽车形成一套完整的产业链,未来,新能源汽车潜力巨大。

专家指出,新能源汽车从实验室走向消费者,是很大一步,也是艰难一步。在国家政策鼓励,资本市场推动的情况下,产能形成和销售布局可以迅速展开;此外,在电池安全性和整车系统稳定性并不完善的情况下,售后服务成为挽救商品品质,保证行业健康可持续运转的核心内容。

燃料电池系统的额定功率进行补贴,燃料电池客车和专用车采用定额补贴方式。

在运营里程要求上,《通知》对私人购买新能源乘用车、作业类专用车(含环卫车)、党政机关公务用车、民航机场场内车辆等申请财政补贴不作运营里程要求;而对于用做运营使用的新能源汽车申请财政补贴的运营里程门槛将从此前的3万公里降至2万公里。

此外,补贴资金将在上牌后部分兑付,并在运营企业达到2万公里里程后全部拨付。由此来看,在此过渡期内,新能源乘用车及新能源客车的补贴退坡幅度为30%,新能源货车及专用车的补贴退坡幅度则为60%。

此外,为破除地方保护,建立统一市场,《通知》还强调,各地不得采取任何形式的地方保护措施,包括但不限于设置地方目录或备案、限制补贴资金发放、对新能源汽车进行重复检验、要求生产企业在本地设厂、要求整车企业采购本地零部件等措施。对经有关部门认定存在地方保护行为的地方,中央财政将视情节相应扣减充电基础设施奖补资金。

工信部:

加快制定一批甲醇汽车领域重点标准

2月23日,工信部发布《2018年工业节能与综合利用工作要点》,旨在加快实施绿色制造工程,深化试点示范,壮大节能环保产业、清洁生产产业、清洁能源产业等绿色制造产业,增加绿色产品供给,加强节能监

察,降低资源能源消耗,完善法规标准和政策,进一步推动工业绿色转型。

工作要点提出,深入开展工业节能监察专项行动。制定发布2018年工业节能监察重点工作计划,对3000家以上重点

耗能企业实施专项监察,实现对造纸、石化、铁合金等高耗能行业的全覆盖。创新节能监察模式,探索节能监察与能源审计相结合、区域重点行业全覆盖监察等方式,进一步完善工业节能监察工作规范。推进实施工业节

能与绿色标准化行动计划。制修订一批节能与绿色标准。继续实施能效领跑者制度,遴选发布高耗能行业能效领跑者。深化甲醇汽车试点示范。加快制定一批甲醇汽车领域重点标准,推动甲醇汽车推广应用。

交通部:

正在编制无人驾驶技术规划 建设测试基地

2月7日,在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上,交通运输部部长李小鹏表示,交通运输部正在编制无人驾驶技术规划,研究起草技术规范,并建设测试基地,目前正和有关部门共同研究制定路上测试的相关政策指导文件,从而积极而又稳妥地来推动无人驾驶技术。

目前,无人驾驶汽车距离真正落地还有很长的一段路要

走,尤其是在技术规范和测试方面,急需政府相关部门的支持和快速推进。自2015年起,我国智能网联汽车示范区(基地)先后诞生,但仅有的几家无人驾驶测试基地虽然能够满足封闭式场地测试的需求,但智能网联汽车还需要考核其与周围交通环境的交互能力,能否有效识别人和障碍物,如何做

出正确的反应和决策等,显然,封闭式测试区域并不能充分检验无人驾驶汽车面对复杂交通的处理能力。

此外,在测试标准方面,虽然我国首次针对自动驾驶上路测试所推出的两大指导性政策《北京市关于加快推进自动驾驶车辆道路测试有关工作的指导意见(试行)》和《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则(试行)》先后出台,无人驾

驶上路有法可依,但据清华大学苏州汽车研究院智能汽车技术研究所所长戴一凡表示,对于自动驾驶车辆的测试,目前还没有一套成熟的国际方法和标准可供参考。目前的情况是,整车厂有各自不同的测试流程和规范,研究机构也在编写自己的测试规范,全行业对L3级别以上的无人驾驶具体测试方案仍处于摸索阶段。

2018年汽车政策之变

2018年,除了车辆购置税调整优惠政策之外,还有很多汽车相关的新政策会出炉,这些新政将给汽车生活带来哪些变化?

汽车报废年限正式取消

私家车取消报废年限,这是一个利好消息,但并不是说车永远不会被报废,如果车无法通过年检或者行驶达到60万公里就要报废。

点评:

这次的改动还是非常人性化的。按照新政,只要车辆里程不超60万公里、正常按时通过年检并且尾气排放达标,就可以不用15年强制报废了。不过,关于60万公里这个该如何界定呢?修改里程表上的公里数太普遍了,很明显未来怎么鉴定60万公里将是个问题。

车牌号一年后即可“终身使用”

按照以前规定,如果车牌使用不足3年,则该车牌号码不能永久保留。在进行机动车交易或者转移权属时,车牌也要跟着驾驶证转走。此次新规放宽了车牌号码使用时限的要求,将使用原机动车超过3年可以保留该车号牌的要求,调整为使用1年后即可申请保留。

点评:

该政策最大的好处在于互联网预选号牌号码将被全面推行。今后选号可以通过“交通安全综合服务管理平台”(www.122.gov.cn)或者手机APP“交管12123”选取号牌号码,网上选号更加便捷。而随机选号最多扩至50选1,让每位车主都可以选到心仪的车牌号。

彻底改变汽车销售模式

2017年6月,商务部部长钟山签署2017年第1号令,2017年7月1日起施行的《汽车销售管理办法》。这是汽车流通领域具有里程碑意义的一件大事。这次发布的《管理办法》打破了汽车品牌销售单一授权体制,取消了总经销商和品牌经销商备案管理制度,实行授权和非授权两种模式并行。

点评:

此次出台的《管理办法》对于消费者购买汽车而言,方式不再单一,而是可以有选择性的哪里车源多,哪里服务好就去哪里。同时也促进了各个销售商的良性竞争。但问题是,完整优秀的售后服务何时才能真正建立,让车主们真正买的安心用的放心才是重中之重。

电子车牌将全面实行

从2018年开始,私家车将全面实行电子车牌。所谓的电子车牌又叫“汽车电子标识”,其实就和银行卡的大小差不多,上面也装有芯片。据说可以存储有关于车辆的一切信息,而且只要安装了这个小卡片,就可以对车辆进行24小时监控,不管你在哪里,有没有违章都一目了然。

点评:

电子车牌可以有效规范车辆使用和驾驶行为,对一些套牌车、肇事逃逸车、违章车辆能够有效追查。但站在车主的角度考虑,电子车牌的安装费用也是大家比较关心的,毕竟在车身上喷几个字都要收四五十块钱,那么如此“高科技”的电子车牌想必也不会是免费的。

(本版资料来源:财政部、工信部、中国汽车网、搜狐网)