

新政“及时雨”稳定扩大汽车消费

车企吃下“定心丸”



核心提示

中国已连续11年位居全球汽车产销量排名第一，而在2019年经历了汽车销量同比下降8.2%后，2020年继续受到新冠肺炎疫情的影响，下行的压力仍然存在。

今年以来，中央各部委发布了多项政策，助力汽车行业回暖。在3月31日国务院常务会议上，确认了针对新能源汽车补贴、老旧柴油车淘汰、二手车流通方面的三项利好政策。4月9日，在国务院联防联控机制新闻发布会上，国家发改委、财政部、生态环境部、商务部等四部委的有关司局负责人，从新能源车、国六排放和减少大气污染、促进二手车这三方面，相继提出了应对疫情影响稳定和扩大汽车消费的新举措，助力汽车行业站稳脚跟，渡过疫情下的难关。

“经过调整优化以后，中国的汽车市场将逐步恢复，并在较长一段时间内保持稳定……”国家发改委产业发展司副司长蔡荣华的这番话，表达了对中国汽车产业稳定发展的前景充满信心。

政策“及时雨”：新能源汽车补贴延续两年

汽车产业受到疫情冲击后，虽然积极复工复产，但整体产销与去年同期相比仍有较大差距。数据显示，今年1月~3月我国汽车产销347.4万辆和367.2万辆，同比下降45.2%和42.4%。其中，新能源汽车产销分别完成10.5万辆和11.4万辆，同比下降60.2%和56.4%。2020年伊始，我国汽车行业就迎接了前所未有的挑战——不仅要面对防疫的重要任务，还要逐步恢复生产规模与秩序。

蔡荣华表示，国家对于汽车产业的发展非常重视，出台稳定和扩大汽车消费的政策，显现了汽车产业的重要性。当前受到疫情的冲击比较大，迫切需要采取一些有力的措施，来促进汽车消费，从而推动汽车产业复工复产。

3月31日，国务院常务会议确定了将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长两年，成为今年以来针对新能源汽车的最显著利好。按照原先的政策安排，新能源汽车补贴将在今年年底正式退出。

财政部经济建设司司长孙光奇表示，延长新能源汽车补贴主要是出于三个方面的考虑：其一，是新能源汽车制造成本还比较高，难以与传统燃油车竞争，需要继续给予支持，巩固和扩大来之不易的发展成果；其二，从国际汽车产业发展趋势看，电动化是汽车产业转型升级的方向，有必要继续对新能源汽车的财税政策支持，保持产业良好发展势头，提升产业竞争力；其三，延长优惠支持政策，有助于拉动汽车市场消费，对冲疫情影响；同时，也有利于支持相关行业和企业加快复工复产。

在得知新能源汽车补贴延续两年后，汽车企业和行业专家也都陆续发声，拍手叫好。

全国乘用车信息联席会秘书长崔东树认为，我国新能源汽车产业正处于“爬坡过坎”的关键时期，叠加疫情及全球石油价格下跌影响，市场下行压力加大，因此此次政策的价值极其巨大，对中国新能源汽车发展带来重大而深远的促进意义。

北汽集团营销业务委员会主任李一秀表示，“本次政策出台整体将有助于促进新能源汽车产业的良性发展，对企业以及消费者来说都是利好，也说明国家支持新能源汽车发展的方向是坚定的。”

合众新能源汽车有限公司创始人董事长方运舟表示，“感谢国家对新能源汽车企业的相关政策支持，哪吒汽车会继续秉持为用户造好车做好服务的初心，让高品质的智能电动汽车走进千家万户，让人人都能享受智能简单出行，让人人都能拥有智慧美好生活。”

天际汽车董事长、CEO张海亮博士表示：“利好政策频频出台，不仅再次表明了国家支持新能源汽车市场做大的决心，对亟待向上突破的行业来说，也可谓一场‘及时雨’，会大大提振各方信心。”

政策“定心丸”：国六获得更长缓冲期

“考虑在全国尚未实施国六排放标准的地区适当延后实施，具体来讲就是适当延长汽车生产企业的生产过渡期，适当延长国五库存车的销售期。这个政策一经出台以后，我们会第一时间向社会公布。”生态环境部大气司副司长吴险峰的这番话，为汽车行业吃下了一颗“定心丸”。

2019年开始，北京、上海等16个省市已经提前执行了国六标准。按照相关要求，在今年7月1日前，全国所有地区销售和注册登记的轻型车都要达到国六标准。

国六各项排放物标准与国五的比较

对于汽车企业来说，施行国六标准的最大困难就在于对颗粒物(PN)限值的限制，该项在前五个阶段中前所未有。目前提前实施国六的地区销售的车型，采用过渡期PN限值来要求，比标准版国六的PN限值要低。当疫情打乱了整个汽车行业生产节奏后，在7月1日实施标准版国六的难度变得更大。因此，国六过渡期的延长，将大幅减轻目前车企的压力。

中国汽车工业协会副秘书长师建华表示，国六标准延长实施考虑到了行业产业发展的需要，非常有利于我国汽车产业下一步的健康发展。

崔东树表示，延长国五库存车的销售，会给车企、经销商、消费者带来利好。汽车经销商不用像去年一样甩价出售国五库存车，消费者也不用疯狂杀价，整个汽车销售会进入相对正常平稳的状态。

除了对于轻型车国六的暂缓施行外，3月31日国务院常务会议上还确定，中央财政将采取以奖代补的方式，支持在京津冀重点地区开展淘汰国三以下柴油货车。

中国汽车流通协会副秘书长罗磊看来，“与北京淘汰国一车、国二车的政策不同，此次国三淘汰并没有提及限行，而是依靠更高的财政补贴来促使国三车主提前报废或转出车辆。从另一方面来看，北京关于淘汰老旧车辆的政策越来越人性化了。”汽车行业专家颜景辉则认为，此举将有利于二手车的异地流转，提升二手车市场活跃度，是当下刺激汽车消费的具有源头性举措。

政策“去痛点”：解决二手车流通的顽疾

在3月31日的国务院常务会议上确定，对二手车经销企业销售旧车，从5月1日至2023年年底按销售额0.5%征收增值税。在此之前，为减轻行业税收负担，对二手车经销企业销售二手车已经出台了增值税简易征收政策，3%的征收率减按2%征收增值税。

中国汽车流通协会副秘书长罗磊认为，二手车增值税调整为0.5%，对汽车市场而言可谓久旱逢甘霖，对二手车行业更具里程碑意义。这一举措会促使行业格局和市场结构产生巨大变化，有利于企业规模化经营，二手车市场的春天很快就会到来，一季度被压缩的市场会出现反弹。

长期以来，我国二手车是与新车市场并行的汽车流通领域，但存在着交易市场行情混乱，车况不透明，质量难保障，以及出了问题维权难等一系列“痛点”。据中国汽车流通协会统计，二手车交易以个人之间和经纪公司中介服务交易为主，这部分交易占全部交易量的90%以上，从而导致市场“小、散、乱”。

商务部消费促进司负责人王斌对此表示，二手车交易过程中的经营行为不规范、车况信息不透明、质量难保障等问题，制约着二手车市场健康发展壮大。商务部从2017年开始就修订《二手车流通管理办法》，目前修订稿已经形成，即将向社会公开征求意见，争取推动早日出台。

王斌还指出，商务部将会同相关部门主要采取五项措施规范二手车市场。包括强化车辆的信息透明、强化服务信息公开、强化信息查询服务、强化突出问题治理、化事中事后监管来规范经营行为，保障消费者权益。

据人民网