北京社科基金项目

成果要报

第 期

北京市哲学社会科学规划办公室 年 月 日

领导批示：

领导批示

促进北京新能源汽车推广使用的几点建议

**摘要：**推广新能源汽车，对于减少空气污染、治理雾霾具有重要意义。本文建议通过在公共交通、工程车和政府公务用车领域首推新能源汽车、加大核心技术的研发补贴、探索新能源汽车电池的使用与再利用新模式、建设加油充电综合服务站、改革汽车税收制度等措施，促进新能源汽车的推广使用，为还北京一片蓝天助力。

调研显示，北京推广使用新能源汽车存在三大难题：一是北京市大多私家车车主对电动汽车了解不够，尤其对电动汽车的使用方便性和售后服务表示担忧。二是充电基础设施网络建设尚不完善。三是目前面向私家车主的新能源汽车推广政策与缓解交通拥堵各项措施之间的矛盾，等等。针对这些问题，承担北京社科基金项目“北京绿色发展与科技创新战略研究”的北京市社科院刘薇副研究员提出了五项建议：

第一，在公共交通、工程车和政府公务用车领域首推新能源汽车，示范推广成熟之后再逐步向私人新能源汽车领域过渡。以公务用车为电动车的试验田，可以为私家车电动化积累经验，加之由于技术的限制，还可大大降低公车私用的可能，符合深化公车改革政策的预期。因此，建议从政府控制力高的领域开始普及，即公共交通、工程车和政府公务用车，让私人消费者了解新能源汽车的优势。

第二，将政策补贴从针对消费者层面的市场推广补贴逐步转向针对企业层面的研发补贴，推动核心技术的自主研发与应用。新能源汽车发展的关键制约因素在于动力电池、驱动电机和电控系统等核心技术。新能源汽车产业的表面问题是成本过高导致市场难以打开，深层次的问题则是核心技术的缺陷。而仅仅停留在市场推广层面的针对消费者的补贴政策不仅不能直接推动技术创新，反而在一定程度上助长了相关企业的惰性，抑制了创新。因此，建议通过加大针对企业的研发补贴和政策激励，提高其自主研发水平，同时调动其不断创新的积极性和主动性。

第三，探索新能源汽车电池的使用与再利用新模式，通过创新商业模式提高消费者使用新能源汽车的经济性和便利度。一是租赁模式。包括“电池租赁、以租代售”等模式。二是在基础设施运营过程中纳入更多的增值服务，包括将充电站与服务站合建，提供新能源汽车的维修和保养服务、配件销售业务等。三是建立电池的回收与二次利用体系，以促进有效分摊新能源汽车消费者的使用成本。车载锂离电池被淘汰后，仍具有70%-80%的容量，可以继续作为静态储能电池使用，用于家庭储能、商业备用电源等。

第四，借助现有加油设施建立加油充电综合服务站，解决充电基础设施网络不足的难题。在现有加油设施基础上建立充电综合服务站，有利于减少选址和建设成本。但是，由于充电定价等方面潜在利益的冲突，石油企业在充电设施供给上的努力往往受制于电网公司。在示范推广阶段，充电设施供给的走向并不能确定，有可能是电池更换模式也可能是快速充电模式主导，因此，政府应当采用鼓励的混合性工具，创造一个能够促进自由竞争的开放环境。

第五，改革汽车税收制度，逐步降低汽车购置环节税负并适当提高汽车使用环节税负。建立汽车购置税与油耗/二氧化碳排放量挂钩的长效机制，而非单纯与购买价格挂钩。逐步调整传统汽车消费在购置、保有和使用等不同阶段的税收比重。目前汽车的税负在购置和保有环节重，而在使用环节轻，于是消费者更加注重购车时的一次性成本。这一方面无法达到引导消费者尽量减少汽车使用的目的，另一方面也不利于新能源汽车在使用过程中的经济效益的体现。

（签发：王祥武 审稿：赵晓伟 编校：刘湘）

报送范围：市领导、市委宣传部领导、市社科规划领导小组成员

市委办公厅、市政府办公厅

市委研究室、市人大研究室、市政府研究室、市政协研究室

全国社科规划办

如有领导批示或转载引用，请联系：市社科规划办赵晓伟尹岩

联系电话：64858803；64876805 （共印80 份）