**关于新能源汽车产业发展、充电设施建设、车辆购置税**

**减免……权威回应！**

**如何应对新能源汽车市场化发展不均衡不充分问题，进一步强化政策支持？**

**A：**

**一是提升产品供给质量。支持开展高安全全气候动力电池、热泵空调、整车热管理等技术攻关，提升动力电池热失控技术标准，以进一步增强新能源汽车低温适用性和安全性，满足高寒地区消费者需求。**

**二是加大重点领域推广。组织开展公共领域车辆全面电动化先行区试点，编制实施重卡电动化工作方案，加快提升城市公交、物流、出租、环卫、重卡等车型电动化比例；持续开展新能源汽车下乡活动，支持企业开发更多先进适用车型，完善充电基础设施体系，进一步释放农村地区消费潜力。**

**三是强化支撑保障条件。制定促进锂资源产业发展实施方案，加快重点矿产项目开发，研究制定《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理办法》，健全回收利用体系，拓展梯次利用场景，加快构建绿色、循环生态体系。**

**四是打造世界一流品牌。持续开展“中国汽车品牌向上发展”专项行动，支持优势企业加强质量管理，优化产能布局，以市场化、法治化方式推动落后整车企业和产能退出，推动集团化、规模化发展，加快培育具有国际竞争力的中国品牌。**

**如何解决新能源汽车“找桩难”“进小区难”“公路充电难”等问题**

**A：**

**对于群众反映最为强烈的“找桩难”“进小区难”“公路充电难”等问题，国办《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》均提出了针对性解决措施。**

**针对“找桩难”——**

**● 一方面加强充电基础设施网络覆盖，建设结构完善的城市充电网络，重点覆盖居住区、办公区、商业中心、工业中心、休闲中心。加快实现充电基础设施在适宜使用电动汽车的农村地区有效覆盖。大力推动公共停车场、具备条件的加油站加气站、旅游景区等公共区域充电基础设施建设。**

**● 另一方面，构建各类充电基础设施充分接入的信息网平台，通过互联网地图服务平台等多种便利渠道，及时发布公共充电基础设施设置及实时使用情况。**

**针对“进小区难”——**

**积极推进居住区充电基础设施建设。**

**● 一是在设施安装上，要求在既有居住区加快推进固定车位充电基础设施应装尽装；新建居住区严格落实充电基础设施配建要求，确保固定车位按规定100%建设充电基础设施或预留安装条件。**

**● 二是在协调机制上，要求以城市为单位加快制定居住区充电基础设施建设管理指南，建立“一站式”协调推动和投诉处理机制。**

**● 三是在服务保障上，鼓励充电运营企业等接受业主委托，统一提供充电基础设施建设、运营、维护等服务；鼓励将充电基础设施建设纳入老旧小区基础类设施改造范围，并同步开展配套供配电设施建设。**

**针对“公路充电难”——**

**● 一是建设便捷高效的城际充电网络。加快补齐重点城市之间路网充电基础设施短板，有效满足电动汽车中长途出行需求；拓展国家高速公路网充电基础设施覆盖广度，加密优化设施点位布局；推动具备条件的普通国省干线公路服务区、服务站因地制宜科学布设充电基础设施。**

**● 二是强化高速公路服务区充电服务。要求新建高速公路服务区应同步建设充电基础设施，加快既有高速公路服务区充电基础设施改造，新增设施原则上应采用大功率充电技术。在车流量较大区域、重大节假日期间等适度投放移动充电基础设施，增强充电网络韧性。**

**● 三是建设互联互通的城市群都市圈充电网络。加强充电基础设施统一规划、协同建设，提升电动汽车在城市群、都市圈及重点城市间的通达能力。**

**这次延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，主要涉及哪些方面？**

**A：**

**按照国务院常务会议有关要求，这次延续和优化主要包括这几个方面的内容：**

**一是将新能源汽车车辆购置税减免政策，从执行到2023年12月31日延长至2027年12月31日，延长4年。其中，2024年1月1日至2025年12月31日免征车辆购置税，也就是前两年继续免征；2026年1月1日至2027年12月31日减半征收车辆购置税，后两年减半征收。实行延长政策，2024—2027年减免车辆购置税规模总额将达到5200亿元。**

**二是对新能源乘用车减免车辆购置税设定减免限额。对购置日期在2024年1月1日至2025年12月31日享受免征车辆购置税的新能源乘用车，设定3万元的减免税限额；对购置日期在2026年1月1日至2027年12月31日享受减半征收的新能源乘用车，设定1.5万元的减免税限额，有一个封顶。主要考虑国内新能源汽车市场已经明显分化、支持新能源汽车技术进步和升级、新能源乘用车和商用车发展不平衡等问题，两个政策阶段设定了不同的限额。实质上就是售价在30万元及30万元以下的车辆不受限额影响，30万元以上的车辆只能按照最高限额享受减免税优惠，超出30万元以上的部分需要按照规定税率缴纳车辆购置税。根据2022年的数据，30万元及30万元以下的新能源乘用车产量大概占87%。设定这个限额，对于购置新能源乘用车的广大消费者和市场总体影响不大。**

**三是工业和信息化部根据新能源汽车技术进步、标准体系发展和车型变化等情况，优化享受车辆购置税减免政策的技术要求，引导企业加快技术研发和升级。**

**如何有效推进动力蓄电池的回收利用**

**A：**

**做好新能源汽车动力电池回收利用，对于稳定资源供给、保护环境、实现产业健康可持续发展具有非常重要的意义。**

**近年来，工信部会同有关部门积极推动动力电池回收利用工作，陆续出台《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》、回收服务网点建设和运营指南等政策文件，发布了动力电池产品规格尺寸、编码规则、拆解规范、余能检测等国家标准。推动动力电池全国统一编码，并建立国家溯源管理平台和全生命周期的溯源监测机制，指导汽车生产企业、梯次利用和电池生产企业在全国建成了一万多个废旧动力电池的回收服务网点，覆盖了31个省份327个地级市。同时，我们还培育遴选了84家废旧动力电池综合利用行业规范企业，形成可满足当前及未来一段时期处理需求的综合利用能力。**

**动力蓄电池回收利用是一项比较复杂的系统工程。有几项工作要进一步加强：**

**一是加强行业规范管理。要加快制定《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理办法》。要加快动力电池回收利用通用要求等标准研制，进一步完善动力电池的标准体系。**

**二是提升综合利用能力。持续实施废旧动力蓄电池综合利用行业规范管理，培育综合利用骨干企业，并强化“有进有出”的动态管理，加大先进综合利用能力的供给力度。**

**三是强化技术创新支持。加强产学研用合作，着力突破退役电池无损检测、资源高值化利用等关键技术。发布先进适用技术设备目录，推广先进工艺，持续提升资源综合利用水平。**

 **来源 | 中国政府网**