2023年全球新能源汽车政策

文 | 钱亚光

经历了数次延期，中国的汽车新能源补贴结束了

中国新能源汽车购置补贴（国补）已于 2022 年 12 月 31 日截止。经历了数次延期，这项自 2009 年开始实施的国家财政补贴政策终于完成了历史使命。

十多年来，国家财政补贴政策曾为新能源汽车行业的发展立下汗马功劳，但目前“国补”的作用已经大幅降低，大部分车型补贴占比不足 10%。

与此同时，中国新能源汽车的销量高速增长，2022 年市场渗透率为 27.6%，提前三年完成了新能源汽车渗透率 25% 的目标

国家补贴退场，一定程度上意味着，中国新能源汽车消费市场在政策推动下逐渐走向成熟，新能源汽车行业也将进入更加纯粹的市场竞争之中。新能源车企除了要继续解决续航、补能、残值等固有短板，还要在质量服务等环节付出更大的努力。

麦肯锡最新发布的中国汽车消费者调查报告，总结出几大主要消费趋势和特征：消费升级仍为主流，理性客户占比扩大；外资光环渐趋黯淡；消费者更关注汽车本身性能，电动汽车在中国的增长，正逐渐从政策及牌照驱动，转变为消费者的真实需求驱动。

与此同时，世界其他各国也为新能源汽车提供了补贴、减税政策，并希望以此种方式，让自己国家的新能源汽车消费趋势，实现由政策驱动向购买需求驱动的转变。

2022 年，有的国家完成了这种转变，减少或停止了对新能源汽车的补贴，让新能源汽车进入了和燃油车直接对抗的阶段；有的国家在新能源汽车的发展上奋起直追，通过更强有力的补贴政策促进新能源汽车渗透率的提高。那么，2023 年有什么变化呢？

国家补贴退场，一定程度上意味着，中国新能源汽车消费市场在政策推动下逐渐走向成熟，新能源汽车行业也将进入更加纯粹的市场竞争之中

美国

2022 年 8 月，在美国总统拜登签署的《通胀削减法案 (IRA)》中，2023 年 1 月 1 日后，将为消费者购买在美国组装的电动车提供补贴。

获得税收抵免的电动汽车有两个本地化条件要求：一是电动汽车动力电池厂包含的关键金属原料在美国或在任何与美国签订有效自贸协定的国家提取和加工；或者回收的比例到 2024 年 1 月 1 日至少达到 40% 以上，可以获得 3750 美元的税收抵免。

二是新能源汽车动力电池在北美制造和组装的本地化价值百分比在 50% 以上，可以获得另一份税收抵免 3750 美元。此政策持续时间为 10 年，即从

2022 年 12 月 31 日到 2032 年 12 月 31 日。

美国还为二手电动汽车提供高达 4000 美元的税收抵免，另外供租赁用途的电动车也可取得每辆最高 7500 美元的抵税优惠。

政策还对符合资格车辆的零售价格提出了新上限。其中轿车不超过 5.5 万美元，货车、运动型多用途车和皮卡车等其他车型售价不超过 8 万美元。

同时，美国也对购买者的收入做出了限制，购买新电动汽车的单身人士收入上限为每年 15 万美元 (或夫妻 30 万美元)，购买 ~ 手电动汽车的单身人士收入上限为每年 7.5 万美元 (或夫妻 15 万美元)。

加拿大

2022 年 3 月，加拿大联邦政府宣布了零碳排放汽车补贴政策，即售价低于 4.5 万美元的电动车型可享受 5000 美元的补贴。除了对电动汽车的直接激励，相关预算还包括其他举措，如投资充电基础设施。

2022 年 12 月，加拿大政府宣布汽车全电化计划。根据新规，2026 年在加拿大销售的乘用汽车中，将有五分之一是电动汽车 ; 到 2030 年增加到 60%: 到 2035 年，在加拿大销售的乘用车则 100% 都需要是电动的。

同时，加拿大联邦政府提议，通过发成汽车销售信用分 (credits) 来跟踪销售情况与插电式混动汽车相比，全电动汽车和皮的信用分会更高。

德国

德国政府计划自 2023 年起 , 下调各价格段位的纯电车补贴 :4 万欧元及以下纯电车补贴额度从 6000 欧元降至 4500 欧元 ; 售价 4 万 -6.5 万欧元的纯电车额度从 5000 欧降至 3000 欧元 ;6.5 万欧元以上车型不享受补贴。同时，插电混动车观将不再享受补贴。2024 年，继续下调售价 4 万欧元及以下的电池补贴至 3000 欧元。

对于使用年限不超过 12 个月、总里程不超过 1.5 万公里、欧盟其他国家无补贴的二手车辆 , 纯电动汽车可获得 5000 欧元，混合动力汽车可获得 3750 欧元。

德国新能源补贴政策的执行与中国相似。补贴的成本仍将由政府和车企分担。车企先行热付 , 消费者支付补贴后车辆价格 , 车辆上牌 # 达到规定里程后，国家向车企拨付补贴。

法国

2022 年 10 月，法国总统马克龙于巴黎车展宣布，对于售价低于 4.7 万欧元的车型，个人补贴从 6000 欧元增加至 7000 欧元，企业补贴从 4000 欧元增加至 5000 欧元。

而企业每购买一台低于 45000 欧元价格的纯电汽车或氢能源汽车，便可获得 4000 欧元的补贴 : 对于价值在 45000 欧元到 60000 欧元之间的汽车，补贴将降至 2000 欧元 ; 而超过 60000 欧元的汽车则没有补贴。每购买台插电式混合动力汽车的企业可获得 1000 欧元补贴。

法国将推出电动汽车租赁补贴计划，该补贴政策将使电动车的月租金低至 100 欧元 (约 685 元人民币)，这低于许多传统燃油车用户在汽油上的花销。

挪威

挪威目前作为欧洲新能源车渗透率最高的国家，从 1991 年便开始对电动汽车进行鼓励，但支持手段主要体现在税收和使用成本上，比如对其免征销售税和 25% 增值税、道路保险税、免充电费、免停车费、免进口关税等。但随着新能源汽车占比大幅提升 (2022 年 12 月占比达到 87.6%)，挪威的优惠政策开始收紧。

从 2023 年起，挪威首次引入适用于纯电汽车的两项新税。第一项是 500 公斤以上车辆，缴纳每公斤 12.5 挪威克朗的重量税第二项是纯电汽车价格中超过 50 万挪威克朗 (约 4.7 万欧元) 的部分将征收 25% 的增值税。挪威最畅销的 10 款 BEV 中的大多数价格都高于这一门槛。

瑞典

瑞典政府宣布，从 2022 年 11 月 8 日起政府将不再对新购新能源汽车 (包括纯电和插混) 提供激励措施，但仍无需缴纳道路税。理由是现在购买和驾驶这类汽车的成本与汽油或柴油汽车的成本相当，实际上可能是瑞典政府负担不起高额的补贴了。

对于此日期前订购的纯电动汽车，从 2023 年 1 月 1 日起将支付最高 5 万瑞典克朗 (约 4600 欧元) 补贴，插电式混合动力车最多支付 1 万瑞典克朗补贴。2023 年，瑞典政府的新能源补贴预算为 29.9 亿瑞典克朗，主要用于支付 11 月 7 日前购车的补贴。2024 年这笔预算被削减至 0.2 亿瑞典克朗。

同时，瑞典政府在 2024 和 2025 年度分别新增了 16.1 亿瑞典克朗和 11.2 亿瑞典克朗的充电基础设施建设补贴。在 2023 年 , 瑞典为 Klimatlivet (气候生活计划) 提供 4 亿瑞典克朗，用以充电基础设施的投资，而这个项目的预算在 2024 年和 2025 年将分别达

到 5 亿瑞典克朗。

英国

根据英国保险公司 Direct Line 对英国车市的研究，由于汽油价格昂贵和新能源车二手价值上升等因素的影响，目前电动汽车的平均终身拥有成本已低于燃油车。

2022 年 6 月 14 日，英国宣布取消对纯电或插电混动汽车 1500 英镑补贴的政策。此前，英国已经逐步退坡补贴，从 2500 英镑变成 1500 英镑，可以享受补贴车型的最高售价也从 3.5 万英镑下降到 3.2 万英镑。

英国将现有补贴拨款转向充电网络等基础设施建设与其他类车型的电动化转型，仍有资格享受补贴的包括出租车、摩托车、货车、轮椅车等车型（需满足一定条件）。

荷兰

2023 年 1 月 6 日，荷兰政府宣布，2023 年共有 9940 万欧元的补贴总额，其中 6700 万欧元用于购买或租赁新车，3240 万欧元用于购买旧车。发言人说：“可以为近 23000 辆新车和超过 16000 辆二手车申请补贴。”虽然补贴总额高于去年，但平均到每辆车的金额有所减少。

获得补贴的汽车必须是全电动的，新车价格必须在 12000 欧元至 45000 欧元之间。任何购买或租赁新车的人有望获得 2950 欧元的补贴，远低于 2000 年的 4000 欧元，2024 年，新车的补贴金额将进一步降低至 2550 欧元。二手电动车的补贴自政策实施以来一直保持在 2000 欧元。

意大利

意大利政府为了促进电动汽车的发展，从 2023 年起，对收入低于 3 万欧元的个人购买纯电 / 插混汽车补贴增加至 4500/3000 欧元 ; 对于报废车辆及收人超过 3 万欧元人群，购买纯电 / 插混将分别获得 5000/4000 欧元补贴。

西班牙

根据西班牙 Movesm 换车补助计划如果在 2022 年底前置换家中使用年限超过年的旧车、购买并注册一辆全新的纯电动汽车或混合动力汽车，政府将在未来 1 年 3 年至年返还高达 7000 欧元购车费用 : 即便仅购买新车，购车者也有可能得到约 5000 欧元的补贴。此外，车企还提供免费的家庭充电桩和安装服务，价值约合 2000 欧元。

日本

为提高电动汽车的市场占有率 ,2022 年日本政府加大了对购买纯电动汽车和插电式混合动力汽车的补贴力度,最高分别达到了原来的2倍和2.5倍，纯电车型最高补助额可达 80 万日元 (约 4 万元人民币)。

新能源汽车的补贴将延长至 2023 年底，同时对燃效好的车型提供优惠的环保车减税措施也将延长，从 2023 年 4 月底到期延长至 2023 年年底

购车时支付的“环境性能折扣”将从2023年3月底到期延长至同年年底。为普及纯电动汽车，购置时和车检时征收的治车重量税 2 次免税的优惠措施将维持至 2026 年 4 月底。

韩国

2023 年 1 月，韩国出台了新的新能源汽车补贴政策，由过去更重视性能和续航，改为更注重维护，更重视安全性和充电基础设施等最大国家补贴金额将由目前 700 万韩元 (约 3.7 万元) 降至 680 万韩元 ; 享受 100% 汽车售价门槛门槛由过去不到 5500 万韩元调整至 5700 万韩元。

新的补贴标准中还包括将燃油效率补贴和行驶里程补贴总合上限定为 500 万韩元，比现在下调 100 万韩元，还会根据是否运营用户服务中心、售后服务中心、零部件管理中心来给予补贴。如果没有的话，只能获得一半的燃油效率、行驶里程补贴。

新的补贴标准还包含了对电动汽车追加 15 万韩元补贴的方案，前提是该电动汽车采用了“V2L(Vehicle to Load，即对外放电)”技术。

另外，新的补贴标准还包括向最近 3 年安装了 100 个以上快充桩的汽车制造商的电动汽车追加支付 15 万韩元补贴的方案

根据新的补贴标准，韩国本土电动汽车的补贴至少要比进口电动汽车多 250 万韩元，或许因此让用户会更愿意购买韩国本土生产的纯电动汽车。

泰国

泰国政府针对电动车，免去了进口税如果有整车厂计划三年内落地泰国生产 , 政府将额外补贴 7 万 ~ 15 万泰铢 (约 1.39 万 ~ 2.98 万元人民币)/ 辆的补贴，具体补贴金额视车型而定。

相对于传统汽车 8% 的消费税税率，新能源车可享 2% 的优惠税率。2022 年至 2023 年间进口到泰国的新能源车最高可享受进口税六折，同时，电池等新能源车关键部件进口可享受免收进口税的政策优惠。

印度尼西亚

2022 年 12 月，印尼工业部长 Agus Gumiwang 表示，政府计划为每辆电动汽车提供最高 8000 万印尼卢比 (约 5130 美元) 的补贴。每辆电动混合动力汽车将获得约 4000 万卢比的补贴，每辆电动摩托车约 800 万卢比，每辆改装为电动摩托车的摩托车将获得 500 万卢比的补贴。

印尼政府的补贴旨在到 2030 年将当地电动汽车的销量提高三倍，同时引入电动汽车制造商在当地投资，实现建立一条本土端到端的电动汽车供应链的愿景。

马来西亚

马来西亚政府推出电动汽车税收减免措施，宣布在 2023 年 12 月 31 日以前免除 100% 电动汽车进口税和消费税、电动汽车整车进口 (CBU) 免道路税。对于组装进口电动汽车 (CKD)，也在 2025 年 12 月 31 日前免征 100% 的销售税。MFC