



如何使电动汽车补贴更加公平和高效？

一些国家已经为购买电动 passenger vehicles (EVs) 提供了补贴，以减少汽车产生的温室气体排放。

本文包含针对政策制定者的十一个建议，以设计高效、公平、适时且财政可持续的补贴。

如何才能使补贴高效？

01 将购车补贴集中于购买而非电动汽车所有权 学术文献表明，购买激励政策与电动汽车的普及率增加有关，而与拥有激励政策相反。

02 找到正确的补贴金额。 补贴应该足够大以激励买家，但又足够小以避免支持那些无论如何都会发生的电动汽车购买。作为参考，大多数补贴方案的平均车辆购买价格的10-30%，最高补贴额在3000欧元至9000欧元之间。补贴金额会随着市场成熟度和其他当地情况的变化而变化。随着这些情况的发展，建议定期和透明地更新补贴金额。

03 优先补贴相对便宜的汽车。

最昂贵的电动汽车通常是由富裕客户购买的，而且往往是能源消耗强度最高的汽车，因此对这些汽车进行补贴并不会非常具有成本效率，而且也会更不公平。电动汽车补贴可以随着车辆的价格进行比例调整，而不偏袒高价车，通过设定一个最高购买价格上限来发放补贴。这个最高价格范围从3.5万欧元到没有任何上限。

04 限制对零排放车辆的资金补贴。 要实现最大程度的减排，补贴应该针对零排放汽车，而不是混合动力汽车。

05 针对高里程车辆，例如公司车或出租车。 对于每欧元补贴支出的二氧化碳减排而言，这些（指替代性交通方式）可以比补贴每公里行驶里程较低的私人乘用车有效高2-3倍。包括希腊在内，一些国家为出租车提供高达21,500欧元的非常慷慨的补贴方案。

06 考虑对特别老旧和污染严重的车辆提供报废补贴。 除了对购置新能源汽车的补贴外，一些国家——如法国、意大利、希腊和西班牙——如果旧车被报废，还会发放额外的补贴。报废资格应限于特别老旧和污染严重的车辆，例如排放标准低于欧洲3标准的车。

07 用针对高污染车辆的负面激励来补充补贴。 这可能是恶性系统，例如在获取或运营非常重型或特别污染的乘用车时产生的额外成本。

如何使补贴更公平

08 使电动汽车补贴至少部分取决于收入。 除了优先为相对便宜的汽车提供补贴外，补贴也可以

取决于个人收入。例如，法国、西班牙和加利福尼亚州（美国）向低收入家庭提供更高的电动汽车补贴。

结合了政策措施引入，例如零排放车辆强制规定或对使用化石燃料的普通汽车采取的负面激励措施。

09 介绍二手电动汽车补贴计划 这类计划将受益群体扩展到无法负担新车的家庭。比利时、法国、德国、立陶宛和荷兰已经存在用于旧电动汽车的补贴计划。对于依赖二手进口的国家来说，这类计划可能尤为重要，因为它们可以吸引电动汽车进入其车队，从而形成临界规模来启动转型。旧电动汽车补贴计划可以根据个人收入有所不同，使其更加公平，就像法国那样。

如何实现补贴的财政可持续性

11 避免破坏财政收入的政策。

财政亏损发生在电动汽车激励措施以豁免与汽车使用相关的常规税的形式时，例如年度道路交通税或年度汽车注册税。将此类计划转变为电动汽车购置补贴可以限制这种潜在的财政亏损，因为它对应的是一次性（购置）的补贴，而不是反复（年度）的财政支出。随着电动汽车普及率的提高，燃油税收入将有所损失。各国应考虑从燃油税转向基于里程的充电。

如何制定补贴计划

当市场成熟时，逐步取消电动汽车补贴。

随着电动汽车技术的普及，电动汽车与燃油车的价格差距逐渐缩小，因此电动汽车补贴的需求也随之降低。多个国家已经减少了电动汽车补贴，中国和英国在2022年完全取消了补贴。以英国为例，这是在提供补贴十年并达到汽车销售份额超过20%之后。取消补贴可能是

参考文献

ITF (2024) *推进希腊可持续交通发展：推广电动汽车普及*，经济合作与发展组织/国际运输论坛，巴黎，https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/advancing_sustainable_mobility-greece-ev_full_en.pdf

itf (2023), *脱碳与道路运输定价：摘要与结论*，ITF圆桌会议报告，第191号，经合组织出版社，巴黎，<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/decarbonisation-pricing-road-transport.pdf>