

曾因“水氢车”而陷入风口浪尖的青年汽车如今引发了一轮新的争议。



2018年9月，国家工信部曾对于2017年新能源汽车补贴申报企业进行初审，青年汽车申请的343辆新能源汽车因累计里程不足2万公里，经过核定，不能计入补贴名录（即被“核减”）。2019年4月，《2017年度新能源汽车推广应用补助资金（补充）清算审核终审车辆信息表》的终审版本被公布，在此次的版本中，因累计里程仍未满2万公里，青年汽车申请的343辆新能源汽车依然未能改变被核减的事实。

电动汽车观察家邱锆俊告诉投中网，如果企业报批的新能源汽车因为累计行驶里程不足被核减，下一次报批之前满足了里程需求，可以以同一批车再次报批。补贴申报有周期，由主管部门向企业下发通知，但每年可申报次数并无定例。

投中网查询发现，青年汽车此次接受新能源汽车补助的公司为其旗下核心车企“金华青年汽车制造有限公司”，而获补车辆型号皆为纯电动客车及公交车，储能装置属于磷酸铁锂电池。

与外界的质疑不同，此次青年汽车获补的车辆中并无水氢汽车，也没有使用氢燃料电池的电动车。邱锆俊告诉投中网，氢燃料电池车、纯电动车和插电混动属于并称，既然本次青年汽车的受补贴车型属于纯电动车，就不会是氢燃料电池车。他同时

表示，氢燃料电池车也要用电池，俗称电电混动。就客车动力电池来说，磷酸铁锂是最普遍的。

值得注意的是，青年汽车在2017年曾有骗补前科，也因此曾被暂停申报新能源车型资质。2017年2月，工信部曾因为青年汽车2014年销售给上海巴士公交集团的245辆新能源汽车安装电池容量小于公告容量，对青年汽车作出处罚。

公开资料显示，青年汽车的前身为金华尼奥普兰车辆有限公司，主要从事客运大巴及公交车生产，曾为北京两会提供大巴车。

2019年5月，《南阳日报》的一篇文章曾使庞青年和他的“水氢汽车”名声大噪。在后续带领媒体探访水氢汽车生产时，庞青年又语出惊人，称发动机排出的水能喝，加深了市场对于“水氢汽车”的质疑。

值得注意的是，庞青年口中的水氢汽车的主体制造企业实则为南阳洛特斯新能源汽车有限公司，该公司持股51%的大股东为庞青年儿子、儿媳等自然人成立的公司。南阳高新区管委会全资子公司亦参与其中，持股比例为49%。

## 屡次获得地方政府支持，后期纠纷不断

用“水氢汽车”撬动南阳政府投资，或与庞青年在政商关系上长袖善舞的特点密不可分。投中网梳理发现，庞青年获得的政府支持或合作远不止南阳。