

不知不觉，上海市为期20个月的
“插混车不再免费上牌”的缓冲期已经来到了尾声。

据《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》通知，自2023年1月1日起，上海市针对插电式混合动力车（含增程式混合动力车）不再发放新能源汽车专用牌照额度。



当然，这并不代表上海要将没有里程焦虑的插混车型赶尽杀绝，只不过是相比于100%环保的纯电动汽车，插混车型的上牌门槛将会有所提高。

至于插混车型今后将以什么形式上牌，目前有消息说插混车型会与燃油车一样参与竞价拍牌，不过竞价金额会相对燃油指标要低不少，甚至有可能会实行阶段性放宽。



或许是因为上海市是全国最大的新能源汽车市场，目前新能源汽车渗透率已经接近50%，
新能源汽车在上海已经不再
是由政策推动的产物，
所以上海市率先将仍搭载内燃机的新能源汽车进行洗牌，未来只有100%环保的纯电动汽车才算是新能源汽车。

从短期销量数据来看，2023年1月1日之后插混式动力汽车销售额受影响最大的车企便是比亚迪、荣威和理想。尤其是比亚迪，
今年1-8月在上海市P
HEV市场的占有率达到了54.82%，
如果比亚迪想稳住上海新能源市场现有的市场份额，那么比亚迪就需要在纯电动领域上进行弥补了。

至于目前仅提供增程式动力系统的理想，很不幸的是L8车型在前不久才上市，如今还没等来首批提车就要面临政策调整，明年开始或许只能自求多福了。



其实关于插电式混合动力汽车，以及增程式纯电动汽车可否划分为新能源汽车，此前已经有不少车企大佬公开讨论过。

前大众汽车中国CEO冯思翰在一次媒体沟通会上，针对增程式电动汽车评价道：**增程式电动车式最糟糕的解决方案。**

随后大众汽车相关技术人员补充道：增程式电动车的意义不大，现在讨论这个技术都已经过时了。

然而当时间来到2022年最后一个季度，曾经不被大众汽车看好的增程式电动车，如今却成为了新能源汽车市场中的主流选择，以理想汽车为代表，单款车型销量破万也不在话下。

同时，比亚迪DM系列单月销量也已经突破10万辆。

消费者的选择结果实实在在地证明了增程式和插电混动都有存在的必要性。



总的来说，插混车型和增程式电动车被上海市从“新能源汽车”系列中剔除，无疑会**加速车企研发纯电动汽车的进程**，只不过对于消费者来说，倘若在纯电动车补能趋向成熟之前就将插混车型和增程式电动车判“死刑”，也许为时尚早。

因为上海市此次政策的调整，除了会干预新能源汽车的发展进程之外，其实对新车和二手车市场都产生了一定程度的影响。消费者在无法“随心”选择插混式或纯电动汽车之余，**在上海市本土受让的二手插混车型的行情也必定会有所下跌。**

希望地方政府能够**针对插混式动力汽车推出相应的“优待”政策**，未来再逐渐收紧对这类新能源汽车的优待，毕竟与燃油车相比，能插电的汽车还是相对节能的。