



## 支持新能源汽车产业发展的 税收优惠政策建议

□ 朱宗洋

在现有税收优惠政策的引导下,我国新能源汽车产业取得了阶段性的成就,但核心技术还未达到国际先进水平,质量品牌也尚未具备较强国际竞争力。可以通过对税收优惠政策的调整和优化,解决制约新能源汽车产业发展的问

题,进一步促进节能减排和提高社会运行效率。为此,本文通过梳理现行税收优惠政策,找出存在的问题,并对现行税收优惠政策提出修改建议,进而促进新能源汽车产业高质量可持续发展,加快建设汽车强国。

### 一、新能源汽车产业税收优惠政策的现状

得益于我国政府的大力支持与业界自强,新能源汽车产业得到良好发展。现在我国新能源汽车产业技术水平显著提升、产业体系日趋完善、企业竞争力增强,产销规模自2015年起连续七年位居世界首位。尽管我国新能源汽车

发展取得了阶段性的成就,但是现在仍然面临着许多问题,例如核心技术创新能力不强、配套设施建设滞后、市场竞争日益加剧等。

### 二、新能源汽车产业税收优惠政策存在的问题

当前,新能源汽车处于财政补贴的新发展阶段,有必要通过梳理现行的税收优惠政策,发现其存在的问题,以便更好发挥税收优惠的支持作用。

#### (一) 投资环节未能引导社会资金投入

在投资方面,税收优惠政策缺乏效率,未能有效引导社会资金进入新能源汽车产业。我国新能源汽车产业进入加速发展新阶段,绿色发展和应对气候变化的战略举措为新能源汽车产业提供了新的发展机遇。在这个发展时期,要掌握核心技术和建设基础设施需要大量的资金。

#### (二) 采购环节整车与核心零部件进口优惠力度不足

我国新能源汽车核心技术水平还未达到国际先进水平,《汽车产业调整和振兴规划》中指出国内生产的车载充电器未达到使用水平,需要进口国外先进产品。这使得我国新能源整车和核心零部件对外依赖度较高。此外,新能源汽车的电池、电机、电控三大核心零部件成本决定了整车成本的高低,掌握这三大核心零部件即掌握了新能源汽车发展的主导权。新能源汽车进口环节因征收关税会提高整车和零部件的进口价格,会影响新能源汽车的成本与销售

价格。

### （三）生产环节对技术创新激励不到位

通过梳理现阶段的优惠政策可以得出，税收优惠未对扶持研发创新等环节形成针对性的税收制度，新能源产业只能享受普遍性的优惠政策。目前，我国新能源汽车尚未掌握核心技术，亟需突破续航里程短、充电时间长、电池成本高等技术瓶颈。税收优惠对企业技术创新激励不到位，体现在对企业研发支持力度不到位和对人才保障不到位。

#### 1. 企业研发支持力度不到位

过去政府把扶持新能源汽车的着力点放在了财政补贴，企业注重产销量而不注重提升技术水平。当前能促进企业研发的税收优惠包括技术转让、三免三减半和研发费用等，这些优惠政策都是普适性的，对新能源汽车研发投入的激励是有限的。比如“三免三减半”优惠政策，企业只有从经营第一年实现盈利，才能发挥政策最大的作用，但是结合新能源汽车产业自身的特点，其投资周期和成长周期较长，前期往往薄利甚至亏损，6年的优惠期限不够长，新能源汽车产业不能及时地享受到优惠。

## 三、完善新能源汽车产业税收优惠政策的建议

### （一）引导社会资金投入

由于新能源汽车产业进入加速发展新阶段需要大量的资金，政府应引导社会资金投入新能源汽车产业。资金的来源主要包括贷款、再投资、民间资本、捐赠等，针对不同的资金来源可以给予不同的税收优惠政策。首先，建议金融机构对新能源汽车企业提供贷款所取得的利息收入免于征收企业所得税；其次，对新能源汽车企业再投资，可以按投资额的一定比例退还企业所得税，例如按照投资额的30%，激励相关企业对新能源汽车企业的投资；再者，对进入新能源汽车企业的民间资本所取得的股息红利和利息所得免征企业所得税和个人所得税；最后，对通过公益

### 2. 人才保障优惠不到位

在新能源汽车领域，人才是研发创新的基础，但是我国缺乏专业人才，政府有必要运用税收优惠政策引导和激励专业人才参与新能源汽车的研发。目前，能够激励人才的税收优惠政策只是普适性的，尚未出台只针对新能源汽车产业的优惠政策。适用于激励人才的政策包括技术人员股权激励递延纳税，这对人才吸引和激励作用是有限的，难以促进新能源汽车产业加速发展。

### （四）销售环节优惠程度不够

新能源汽车企业销售环节过重税负会降低企业生产积极性，减少企业产量，导致销售价格上涨，降低消费者购买意愿；生产销售环节的间接税会通过税负转嫁加重消费者的税收负担，减少消费者购买量，阻碍产业发展。销售环节，我国尚未出台即征即退等增值税优惠政策和专门的企业所得税优惠政策，不利于降低新能源汽车企业销售环节的税收负担，导致降低企业生产积极性，减少企业产量，新能源汽车价格会上涨，消费者需求减少。

性社会组织、县级以上人民政府及其部门等国家机关向新能源汽车企业捐赠支出准予在税前全额扣除。上述政策能够引导社会资金进入新能源汽车产业，为其发展提供有力支持。

### （二）降低新能源整车和核心零部件关税税率

电池、电机、电控等关键零部件的关键技术未解决，仍需要进口国外新能源整车和关键零部件，支持国内企业学习国外先进技术，提高我国新能源汽车核心零部件国产化水平。为了降低新能源汽车的成本和减轻企业研发负担，建议降低新能源汽车整车和核心零部件进口关税税率。首先，对新能源汽车需要进口的车载充电器设立各自的税则

号,相应地给予鼓励性税收政策;其次,电池作为新能源汽车的动力来源,电池占总体生产成本较大,且目前尚未研发出替代部件,建议降低电池的进口关税税率;最后,现行政策是将汽车整车税率为25%的135个税号和税率为20%的4个税号的税率降至15%,这主要包括的是装有柴油或半柴油发动机的车辆,建议对进口本国无法大规模生产的新能源整车给予税收优惠,将最惠国税率设定为10%。

### (三) 税收优惠政策向技术创新倾斜

新能源汽车产业属于战略性新兴产业,产品更新换代与技术创新是实现新兴产业发展的关键途径。新能源汽车进行研发创新具有正外部性,进行研发所产生的社会收益大于其自身取得的收益,大于部分的收益需要政府运用税收优惠政策来弥补。为了促进企业加大研发力度,可以从两个方面进行优化:一是延长企业所得税免税和减半征收的期限,当前新能源汽车产业适用的是“三免三减半”,可以延长为“五免五减半”,此外,类比软件企业和集成电路企业的优惠政策,将从第一笔生产经营收入改为自获利年度起;二是进一步加大研发扣除比例,当前研发费用的扣除比例为100%,为了进一步促进企业加大研发力度,可以在现有的基础上将加计扣除比例再提高50%~100%,此外,现行“其他相关费用”的税前加计扣除标准为10%,可以根据企业的规模不同制定差异化的标准,以此来激励中小企业研发投入。

### (四) 加大销售环节优惠力度

新能源汽车在销售环节需要承担高额增值税税负,混合动力汽车要承担消费税,高额的税负会提高新能源汽车的价格,不能体现价格优势,影响消费者购买。建议降低增值税税负,借鉴软件企业的增值税优惠政策,对新能源汽车企业实际税负超过3%的部分采取即征即退的优惠;建议取消混合动力汽车的消费税,降低销售环节的税收负担,降低销售价格,激励消费者购买。此外,还可以借鉴美国推广使用的税收抵免政策,对新能源汽车企业生产的

前6万台汽车可以享受企业所得税税收抵免优惠。我国可以根据新能源汽车不同类型给予分档的企业所得税税收抵免额度,来降低企业的税收负担,促进新能源汽车的推广。

### (五) 制定有针对性的优惠政策

#### 1. 对新能源汽车回收利用给予优惠待遇

新能源汽车回收利用可以减轻环境污染和促进形成完备的产业链条。为此,应制定相关的税收优惠政策促进新能源汽车回收利用。一是对企业回收新能源汽车产生的废旧电机、废旧电池及其拆解物、废旧电控、废旧轮胎等废旧物全面采取增值税100%即征即退政策,对传统汽车及相关废旧物的回收可暂不进行调整,促进新能源汽车产业良性发展;二是在《废弃电器电子产品处理目录》中纳入新能源汽车,作为综合利用资源的原料,将生产出的产品进行销售时按资源综合利用取得的收入,减按90%计入当年收入总额。通过购买专用设备投资额的10%抵免企业所得税促进企业购买处理新能源汽车废弃物专用设备,对核心零部件回收处理再利用,提高新能源汽车废弃物利用率,形成完整的产业链,整体提升产业发展质量。

#### 2. 以税收优惠政策激励新能源二手车转让

在汽车二手市场中,新能源汽车竞争力低、保值率低,难以得到二手车购买者青睐。为了改善新能源汽车口碑,促进二手车销售,提高对新能源汽车的购买意愿,建议完善新能源二手车转让优惠政策。一是制定有针对性的优惠政策,对销售新能源二手车取得的收入免征企业所得税和个人所得税,提高转让方收入提高交易率;对新能源二手车转让时免征印花税,降低销售方和购买方的税收负担,促进其流通。二是稳定优惠政策,稳定新能源汽车企业和消费者预期,适当延长从事二手车经销企业纳税人享受减按0.5%征收率的税收优惠政策实施期限,由原本期限延长到五年或者十年,提高政策的稳定性。通过完善相关税收优惠政策鼓励消费者购买二手新能源汽车,改善新能源二手车市场环境,提高竞争力。<sup>[5]</sup>

(作者供职单位:河北经贸大学)