

推动新能源汽车产业发展的税收优惠政策研究

苏柏毅

广东技术师范大学 广东省佛山市 528300

摘要：2023 年受到国际能源市场动荡和“双碳”目标的影响，新能源汽车因其环保、节能、低碳等特点而受到越来越多的关注和支持。税收优惠政策作为一种常用的产业扶持手段，在推动新能源汽车产业发展方面具有重要作用。研究发现，当前新能源汽车产业发展税收政策存在的问题，主要包括税收优惠政策缺乏指向性、税收优惠高度集中综合减税效果不佳等。对此，可在借鉴世界先进国家新能源汽车产业税收优惠政策的基础上，从提高税收优惠政策的指向性、加大税收优惠覆盖面和力度、实施“三税合一”等方面，促进新能源汽车产业的可持续、全面发展。

关键词：新能源汽车 税收优惠政策 产业发展研究

Research on Preferential Tax Policies to Promote the Development of the New Energy Vehicle Industry

Su Baiyi

Abstract: In 2023, affected by the turmoil of the international energy market and the “dual carbon” goal, new energy vehicles will receive more and more attention and support due to their environmental protection, energy saving and low carbon characteristics. As a commonly used means of industrial support, preferential tax policies play an important role in promoting the development of the new energy vehicle industry. It is found that the current problems in the tax policy for the development of the new energy vehicle industry mainly include the lack of orientation of the preferential tax policy, the high concentration of tax incentives, and the effect of comprehensive tax reduction. In this regard, on the basis of learning from the preferential tax policies of the new energy vehicle industry in the world's advanced countries, we can promote the sustainable and comprehensive development of the new energy vehicle industry from the aspects of improving the orientation of preferential tax policies, increasing the coverage and intensity of tax incentives, and implementing the “three taxes in one”.

Key words: new energy vehicles, preferential tax policies, industrial development research

近年来，在政府的支持和引导下，新能源汽车产业发展取得较大成就。2023 年国际能源市场迎来剧烈动荡，而我国化石能源依赖进口，能源安全性不足。与此同时，汽车化石燃料燃烧所生成的空气污染物带来的空气污染问题也日益严重。从2023年1月1日起，国家对新能源汽车的补贴政策终止，新能源汽车产业从扶持阶段进入竞争阶段，面临更多的挑战与不确定，新能源汽车产业税收优惠政策的地位变得愈发重要。

1 世界先进国家产业税收优惠政策借鉴

相较于国内，国外的新能源汽车产业发展较早，汽车产业有着较为深厚的市场基础，对我国新能源汽车产业发展具有一定的借鉴

意义。本文选取日本、美国和挪威三个新能源汽车强国，梳理其税收优惠政策，观察其实践基础，为我国政策优化提供借鉴。

1.1 日本

日本作为传统能源汽车大国，其新型能源汽车税收减免政策主要集中在需求端。2019 年日本废止汽车购置税，在汽车税和微型车税中设置在购置环节根据能耗水平一次性缴纳的环保性能优惠税，做到两税合一。其税收减免政策分为“环保车辆减税”和“绿色税制”两种。

环保车辆减税以车辆能耗水平为依据减征或免征环保性能优惠税和汽车重量税，2021 年日本正式实施 Well-to-Wheel（从油井到车轮）新燃油效率标准，以汽油消耗为基础，

将燃油生产到使用的全过程纳入能耗计算范围，且其能耗标准每年都会进行更新。

绿色税制根据车辆排量水平来征税，新一代汽车的保有环节汽车税税收减免为 25% 到 75% 之间，PHEV 和 BEV 车型的车税和微型车税收减免为 75%^[1]。

1.2 美国

美国作为世界新能源汽车强国。美国实行以所得税为主的税制结构，其税收优惠政策也集中在所得税。

在供给端，《美国国家能源政策法案》规定其企业生产的新能源汽车可以按照燃料经济性等标准享受企业所得税税收抵免优惠，优惠力度随着车辆类型的不同从 5000 美元到 40000 美元不等。并对企业先进电池级动力系

统的研发支出制定针对性的税收优惠政策。

在需求端，新能源汽车消费者可以享受个人所得税减免政策和企业所得税抵扣政策，购买第二辆新能源汽车的消费者可以加计抵减 50% 个人及企业所得税。根据《通胀缩减法案》和《拟议规则制定通知》，消费者想要享受 7500 美元的新能源汽车购车税收抵免的，必须购买动力电池符合电池矿物来源、在美组装、售价等多项要求的新车，且这些要求将逐年变化。

在服务端，购买并安装充电基础设施的企业和个人将享受所得税减免，其中私家车库安装充电桩最高可获 1000 美元的税收抵免优惠，企业最高可获 3 万美元的税收抵免优惠^[2]。

1.3 挪威

挪威是新型能源汽车市场渗透率最高的国家之一，2022 年其新能源汽车渗透率高达 87.9%，得益于其政府自 1991 年以来优秀的且持久的税收优惠政策。

在供应端，虽然挪威本土缺乏新能源汽车企业，但在进口纯电动汽车方面，挪威政府有针对性地对新能源汽车关税实行免税政策。

在需求端，挪威对新能源汽车免征道路税、购置税、销售税、增值税、城市通行费和公共停车场停车费。

在服务端，挪威对充电基础设施主要采用财政补贴的方式推动其发展。

随着新能源汽车的渗透率不断提升，从 2023 年起，挪威开始收窄税收优惠政策，对 500kg 以上车辆征收 12.5 克朗/kg 的重量税，并对超过 500,000 克朗以上的电动汽车对其超出部分征收 25% 的增值税^[3]。

1.4 经验总结

第一，税收减免政策针对性强，支持力度大。在以上三国中，税收减免政策集中于该国主要税种或购车税负的主要部分，能够降低新型能源汽车生产、研发和使用的税收负担。

第二，税收优惠政策覆盖面广，具有较为完善的供给端、需求端和服务端优惠政策。都在政府层面对供给端、需求端和服务端建立完善的扶持体系，能够促进新能源汽车产业的均衡、全面发展。

第三，优化税收减免层次。各国普遍根据不同的技术路线或不同的能耗水平，确定力度不同的税收减免政策，且划分的标准更新速度快，适应快速更新进步的新能源汽车技术水平。

第四，征税范围完善。新能源汽车不当被排除在征税范围之外，当新能源汽车产业发展到一定阶段时，需要逐步引导税收优惠政策退出，促进产业健康发展。

2 新能源汽车产业税收优惠政策现状

2.1 供给端的税收优惠政策

2.1.1 增值税

在供给端，新能源汽车企业销售新能源汽车及其零部件适用税率为 13%，暂无针对性的增值税税收优惠政策，但新能源汽车生产商作为生产型企业，能够适用某些通用税收优惠政策，比如：符合条件的制造业企业可以退还存量留抵税额和增量留抵税额；新能源汽车企业直接用于科学研究、试验的进口仪器设备免征进口环节增值税等。

2.1.2 消费税

目前我国对汽车的消费税以发动机排量作为区别设计了差别比例税率。纯电动汽车和燃料电池汽车由于没有发动机，排量为 0，因此无需缴纳消费税，降低了纯电动汽车生产成本^[4]。我国消费税对新能源汽车搭载的锂离子蓄电池（包括磷酸铁锂电池和三元锂电池）和燃料电池均免征消费税。

2.1.3 企业所得税

我国新能源汽车生产商一般适用 25% 的基本企业所得税税率，暂无针对性的企业所得税税收优惠政策，但符合条件的可以享受以下通用税收优惠政策如：认定为高新技术企业、符合西部大开发税收优惠政策规定、可以适用 15% 企业所得税税率，固定资产可按规定使用双倍余额递减法或年数总和法加速折旧，企业转让技术所有权所得不超过 500 万元的部分，免征企业所得税；超过 500 万元的部分，减半征收企业所得税，合同能源管理项目享受“三免三减半”优惠待遇，研发费用加计扣除、摊销等

2.2 需求端的税收优惠政策

2.2.1 车辆购置税

列入《免征车辆购置税的新能源汽车

车型目录》且购置日期在 2023 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日的新能源汽车免征车辆购置税。2024 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日期间每辆新能源乘用车免税额不超过 3 万元。对购置日期在 2026 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日期间的新能源汽车减半征收车辆购置税，其中，每辆新能源乘用车减税额不超过 1.5 万元。

2.2.2 车船税

对使用新能源的车船可以免征车船税。而纯电动乘用车和燃料电池乘用车不在车船税征税范围内，无需缴纳车船税。

2.3 服务端的税收优惠政策

2.3.1 企业所得税

2022 年 1 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日，新能源汽车服务端企业符合小微企业的，其应纳税所得额超过 100 万元但不超过 300 万元的部分，减按 25% 计入应纳税所得额，按 20% 的税率缴纳企业所得税，综合税率仅为 5%。

2.3.2 增值税

自 2020 年 5 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日，从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车，减按 0.5% 征收增值税。从事再生资源回收的增值税一般纳税人销售其收购的再生资源，可以选择适用简易计税方法依照 3% 征收率计算缴纳增值税。

3 新能源产业发展税收优惠政策潜在的问题与对策

3.1 新能源汽车产业税收优惠政策潜在问题

3.1.1 供给端税收优惠政策方面

第一，税收优惠政策缺乏针对性。首先，税收优惠政策对提高新能源汽车产业供给端的研发投入具有更好的效果^[5]。但目前我国新能源汽车产业供给端只能使用一些普惠性的税收优惠政策，一般的制造型企业都能享受这种税收优惠，不能有指向性地推动新能源汽车产业加大研发支出。

第二，税收优惠高度集中于企业所得税，综合减税效果不佳。现有研究表明流转税税收优惠政策更能提高企业经营绩效和企业研发投入强度^[6]。新能源汽车企业在成立之初盈利能力较弱，甚至长期处于亏损状态，使

得企业所得税税收优惠政策的效果大打折扣。

3.1.2 需求端税收优惠政策方面

第一, 征税范围不完善。纯电动汽车不在汽车消费税及车船税征税范围内, 不符合税收普遍原则, 更无法实现对新能源汽车市场需求端的精准调控。

第二, 税收优惠政策公平性不足。目前我国消费税与车船税依然沿用车辆发动机排量作为税目, 而车辆购置税更是简单粗暴地以单一比例税率计征。新能源插电混动汽车与传统燃油汽车共用一个标准, 没有对传统燃油汽车进行税收约束^[7], 不符合“谁污染、谁付费”“污染越多, 付费越多”的公平性原则。新能源汽车中的纯电动汽车甚至被排除在征税范围之外, 不符合普遍原则, 更无法实现对新能源汽车市场需求端的精准调控。

3.1.3 服务端税收优惠政策方面

第一, 服务端税收优惠政策缺位, 税收优惠政策分布不均。目前我国新能源汽车产业需求端税收优惠政策占到了产业税收优惠政策总量的 82.35%^[8]。随着我国新能源汽车存量市场的不断扩大, 服务端充电基础设施外部性愈发显著^[9]。但目前服务端适用的税收优惠政策较少, 阻碍了新能源汽车产业总体发展。新能源汽车的充电、二手交易、报废等服务尚不完善, 形成消费者“买着省心, 用着糟心”的局面。

第二, 服务端税收优惠政策协同效应弱, 企业所得税边际税率高。新能源汽车产业服务端目前正处于起步阶段, 大部分企业规模较小, 一旦企业发展扩张大于小微企业的标准, 就会面临边际税率过高的问题, 出现收益倒挂, 打击企业发展热情, 一定程度上阻碍了新能源汽车产业服务端的发展。

3.2 新能源汽车产业税收优惠政策优化对策

3.2.1 供给端

第一, 完善税收政策目标定位, 制定更具针对性的税收优惠政策。建议出台新能源汽车产业供给端专属税收优惠政策, 参照国家对集成电路产业的税收优惠政策, 进一步引导税收优惠政策向新能源汽车产业供给端的重点领域和环节倾斜, 加大零部件研发扶持力度^[10]。

第二, 扩大税收优惠的覆盖面, 加大税收优惠力度。目前我国以增值税作为税收收

入的主要组成部分, 但税收优惠却主要集中在企业所得税。应当扩大优惠政策的覆盖面, 将税收优惠扩大到我国的主要税种增值税上。比如: 对新能源汽车零部件、三电系统等相关产业给予增值税税收优惠, 实行即征即退; 建设技术创新评价体系, 按技术先进水平对不同的新能源汽车实行不同的增值税优惠税率, 并提高税收优惠力度。

3.2.2 需求端

第一, 完善征税范围, 建立税收优惠政策退出机制。在保留一定程度的税收优惠政策灵活性的前提下, 为企业发展长期目标提供确定性, 有利于企业制定长期规划和投资计划, 维护市场稳定, 同时也有利于保护消费者合法权益。

第二, 以汽车排污税替代汽车消费税、车辆购置税和车船税。实行“三税合一”, 以车辆的碳排放量为依据设置税目。在车辆出厂时, 传统燃油汽车和插电汽车通过统一标准的能耗测试来测定其碳排放量, 纯电动汽车按车辆搭载的电池大小和电耗水平来测定其碳排放量^[11], 在出厂环节对生产厂商征收生产阶段汽车排污税; 在消费者购置车辆时, 根据碳排放量缴纳购置环节汽车排污税; 在消费者车辆持有期间, 可以通过汽车年检时重新评定碳排放量, 缴纳车辆持有环节汽车排污税。必须对所有汽车普遍征收汽车排污税, 不能将某一车型排除在外, 但能耗表现优秀的新能源汽车可以设定减免税^[12]。


3.2.3 服务端

我国新能源汽车服务端的税收优惠政策处于缺位状态。需要为服务端制定专门的税收优惠政策, 补齐税收优惠政策的空白短板, 提高新能源汽车服务水平。在新能源汽车产业服务端, 本文提出以下优化对策:

第一, 充电基础服务企业建设充电站、换电站所占用的土地, 免征城镇土地使用税; 其土地租赁进项税额可加计抵减; 其建设充电站、换电站所需设备允许加速折旧; 在运营充电、换电设施的同时对充电设施进行研发的企业适用研发费用未形成无形资产加计扣除 100%、形成无形资产加计摊销 200% 的政策。促进充电基础设施的建设和发展

第二, 建议对从事二手车流通和机动车报废业务的企业收购的二手车和报废车按 9% 或 10% 的扣除率计算进项税额, 完善增值税链条,

提高新能源汽车二手车和报废车流通效率。

第四, 建立小微企业成长机制。针对目前小微企业边际税负较高的问题, 应当按照应纳税所得额设置超额累进税率, 让企业逐步从小微企业的低所得税税率过渡、成长到一般的企业基础税率上来, 降低边际税负。

参考文献:

- [1] 杨松. 日本新能源汽车产业竞争力分析 [D]. 长春: 吉林大学, 2021.
- [2] 何春丽. 新能源汽车市场需求与政策导向研究 [D]. 成都: 西南财经大学, 2020.
- [3] 史晨星. 新能源汽车, 各国补贴盘点 [J]. 金融博览 (财富), 2018 (05): 76-78.
- [4] 罗明月. 税收负担对新能源汽车产业经营绩效的影响研究 [D]. 兰州: 兰州财经大学, 2022.
- [5] 宋玉存. 促进新能源汽车产业发展的税收政策研究 [D]. 大连: 东北财经大学, 2022.
- [6] 冀朝仪. 促进新能源汽车产业发展的税收优惠政策研究 [D]. 郑州: 河南财经政法大学, 2022.
- [7] 李思晓. 税收优惠政策对新能源汽车产业发展的影响研究 [D]. 长春: 吉林财经大学, 2022.
- [8] 侯玲玲. 新能源汽车财税支持类政策的变迁及特征分析 [J]. 财务与金融, 2021, No.193 (05): 62-67+79.
- [9] 杨乔雨. 促进新能源汽车产业发展的财税政策研究 [J]. 中国市场, 2022, No.1125 (26): 4-6.
- [10] 张金凤. 财政补贴与税收优惠对新能源汽车产业创新产出的影响研究 [J]. 现代商业, 2023, (05): 40-43.
- [11] Xian Yujiao, Wang Qian, Fan Wenrong, Da Yabin, Fan Jing-Li. The impact of different incentive policies on new energy vehicle demand in China's gigantic cities [J]. Energy Policy, 2022, 168.
- [12] 肖志贤. 征收汽车排污税的可行性探讨 [D]. 广州: 暨南大学, 2011.



作者简介

苏柏毅: (2001.07—), 男, 广东清远人, 广东技术师范大学财经学院本科生。研究方向为新能源汽车产业及税收学。