

促进新能源汽车产业发展的财税支持政策研究

石晴晴

(山西省财政税务专科学校 山西太原 030024)

摘要:近年来,各国政府以碳减排为目标,采取了多项有力措施促进本国新能源汽车的发展。从2020年开始,全球新能源汽车销量维持高速增长态势。新能源汽车产业面临前所未有的发展机遇,同时也存在诸多挑战。文章分析了我国当前地方性补贴和税收政策,结合部分国家的优惠措施,提出细化补贴方案、完善税收优惠的思路,旨在助力新能源汽车产业平稳发展。

关键词:新能源汽车;财政补贴;税收优惠

中图分类号:F812.42 文献标识码:A DOI:10.19921/j.cnki.1009-2994.2023-09-0007-003

我国的新能源汽车产业体系日趋完善,产品技术创新持续升级,但财政支持力度有所减弱。为了巩固已有的良好势头,抢抓现有机遇,我国需要通过税收优惠、地方性补贴等工具,激发市场潜力。

一、我国新能源汽车产业发展现状及政策支持情况

(一)新能源汽车销量逐渐上涨

我国新能源汽车行业已初具规模,已经进入叠加交汇、融合发展的新阶段。2021年,我国汽车销量2626万辆,新能源汽车销量350.7万辆,占比13.35%;2022年,我国汽车销量2685万辆,新能源汽车占比25.59%,产销分别为705.8万辆和688.7万辆,同比分别增长96.9%和93.4%;2023年上半年,我国汽车销量1323.9万辆,新能源汽车销量380.8万辆,占比28.76%。从图1中可以看出,随着消费者观念的转变,我国新能源汽车销售量逐年上升,市场占有率越来越大。

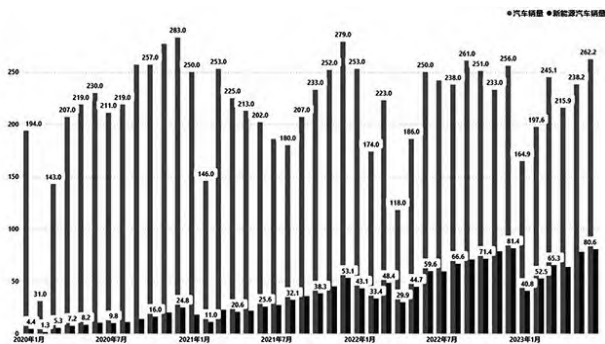


图1 2020—2023年上半年我国新能源汽车销量及市场占有率变化趋势图

(二)新能源汽车财政补助措施

近几年,国家综合考虑产业发展规划、市场销售趋势等因素,坚持平缓补贴退坡力度。2023年国补退场后,各地相继出台地方性补贴政策,具体见表1。

(三)新能源汽车税收优惠措施

近几年,我国在税收方面给予了新能源汽车行业很多优惠政策。个人比较明确的税收优惠主要集中在车辆购置税

表1 2023年我国部分地区新能源汽车补贴相关政策简表

省、市、县(区)	政策内容
上海市	个人消费者报废或转出名下的小客车并购买纯电动汽车的,给予每辆车10000元的财政补贴。
山东省、江苏省无锡市	购置单辆纯电动新能源车可获3000元优惠券。
重庆市两江新区	第一季度推出新能源汽车补贴活动,个人消费者购买目录内新能源车(绿牌),提交申报材料可申请2000元补贴,限额10000名。
浙江省	推进公共领域用车全面电动化,明确新能源汽车比例不低于80%,鼓励各市对燃油车置换新能源汽车给予补贴。
江苏省南京市	推动公共领域车辆电动化进程,完善充电桩基础设施建设布局。
山西省晋中市	晋中市对购买新能源汽车个人购车分为三档,第一档:发票金额为6万元(含)以上,10万元(含)及以下,每辆补贴3000元;第二档:发票金额为10万元(不含)以上20万元(含)以下,每辆补贴4000元;第三档:发票金额为20万元(不含)以上,每辆补贴6000元。
云南省	加大充电桩、充电枪等配套基础设施建设力度,鼓励出租车景区用车、城市物流等领域推广使用新能源汽车。
广东省	补助资金约16.45亿元,用于节能减排、新能源汽车推广。
海南省三亚市	2023年2月20日前购置新能源汽车裸车购车发票在10万元以下的,奖励3000元,10万—20万元的,奖励4000元,20万元以上的,奖励6000元。

和车船税方面,企业还涉及的增值税、消费税和企业所得税等税收优惠条款,相关政策条目如表2所示。

表2 2019—2023年我国新能源汽车相关税收优惠政策表

税种	法律文件或公告	与新能源汽车相关的优惠措施
车辆购置税	财政部 税务总局 工业和信息化部公告(多次延期) 2023年第10号为最新政策	对购置日期在2024年1月1日至2025年12月31日期间的新能源汽车免征车辆购置税,其中,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。
车船税	2012年《中华人民共和国车船税法》 财政部 税务总局 工业和信息化部 交通运输部公告2018年第74号	对节约能源、使用新能源的车船可以减征或者免征车船税。 对使用新能源的车船,免征车船税。
消费税	财政部 国家税务总局公告 2006年第33号	电动汽车不属于消费税征收范围(消费税目税率表中未列明的新能源汽车也不征收消费税)。

	财政部 国家税务总局公告 2015年第16号	对无汞原电池、金属氢化物镍蓄电池(又称“氢镍蓄电池”或“镍氢蓄电池”)、锂原电池、锂离子蓄电池、太阳能电池、燃料电池和全钒液流电池免征消费税(新能源汽车企业的部分电池可以适用)。
增值税	国家税务总局公告 2013年第3号	不属于增值税应税收入的财政补贴不征收增值税(新能源汽车企业符合规定的补贴可以适用)。
	财政部 国家税务总局 2015年第78号 资源综合利用产品和 劳务增值税优惠 目录(2022版)	自2015年7月1日起,资源综合利用产品和劳务享受增值税即征即退政策。如:橡胶粉、翻新轮胎、再生橡胶、废旧轮胎/橡胶再生油、废旧轮胎/橡胶热裂解炭黑增值税即征即退70%;废旧电池及其拆解物增值税即征即退50%(新能源汽车企业涉及的废旧轮胎、废旧电池可以适用)。
企业所得税	2008年中华人民共和国 企业所得税法 和国家重点支持 的高新技术领域 目录(2022版)	国家重点扶持的高新技术企业,按15%缴纳企业所得税。国家重点支持的高新技术领域目录“高新技术改造传统产业”中,专列了“汽车行业相关技术”(符合条件的新能源汽车企业可以适用)。
	财政部 税务总局 公告 2023年第7号	2023年1月1日起,未形成无形资产计入当期损益的,在按规定据实扣除的基础上,再按照实际发生额的100%在税前加计扣除;形成无形资产的,按照无形资产成本的200%在税前摊销(新能源汽车企业涉及的研发费用支出可以适用)。
	财政部 国家税务 总局 2011年第70号	企业从县级以上各级人民政府财政部门及其他部门取得的应计入收入总额的财政性资金,凡同时符合以下条件的,可以作为不征税收入,在计算应纳税所得额时从收入总额中减除(新能源汽车企业符合条件的补贴可以适用)。

二、全球部分国家新能源汽车产业现状及支持政策

2022年,各国新能源汽车渗透率总体呈上升趋势。挪威、瑞典新能源汽车发展较快,渗透率较高,分别为74%和49%;中国与德国、法国、意大利等欧洲国家同处于上升期,分别为25%、28%、17%和10%;美国、韩国、日本等渗透率较低,处于推广期,世界各国新能源汽车发展存在一定的不均衡性。为了提振新能源汽车行业的发展,各国陆续推出了财政补贴、税收优惠等鼓励政策,具体如表3所示。

受多重因素的影响,各国新能源汽车行业的发展程度不同。

(一)新能源汽车行业处于成熟期或加速上升期的国家

新能源汽车行业发展较为成熟的国家,已经形成了完善、持续有效的鼓励政策框架。挪威的激励计划持续释放并一直与市场同步,2010—2021年,修订调整出台了18项关于新能源汽车的税收减免条款,其中涉及进口税、增值税和氮氧化物税等,在电动汽车基础设施方面进行公共投资,形成了充电桩覆盖率世界第一的网络部署。作为全球电动汽车普及先驱,挪威已在该领域精耕细作了20多年,人均新能源汽车保有量为全球第一。同时期,瑞典出台了39项关于新能源汽车的税收减免条款,涉及道路税、年度流通税、个人所得税、增值税等,覆盖范围广、补贴力度大,同时对新能源汽车的配套基础设施建设进行了流程优化、财政补贴和税收支持等。得益于有效的优惠政策,近几年,新能源汽车销量稳步提升,2022年销量得到新的突破,比上年增加了约80%。

(二)新能源汽车行业处于上升期的国家

2010—2021年,德国、法国、意大利分别出台了21项、23项、33项关于新能源汽车的税收减免条款,与碳减排目标政策一并对新能源汽车行业进行双重引导。德国政府通过增加新能源汽车的补贴和延长补贴时间、税收减免时间来刺激

表3 全球部分国家新能源汽车财政补贴、税收优惠等政策简表

国家	新能源汽车财政补贴、税收优惠政策
挪威	形成完善的支持政策框架,包括免除个人购车税、减免50%企业购车税、免除25%的增值税,免除部分道路税、停车费、公路及轮渡收费等。
瑞典	通过降低新能源汽车的购置价格、流转税、道路税和停车费等措施,推动新能源汽车销售。2019—2022年6月,给予每车10000—60000瑞典克朗的购车补贴,并减少360—10000瑞典克朗的年度道路税;对基础设施建设进行补贴960欧元或50%安装费。
德国	2020年6月,出台经济复苏刺激计划,对新能源汽车的补贴翻番,上半年发放7760万欧元的新能源汽车补贴,下半年支付5.75亿欧元补贴,增长7倍。11月出台对安装充电桩的用户提供900欧元的补贴政策。2021年6月,支付13.3亿欧元补贴,7月宣布新能源汽车补贴政策延长至2025年底,电动车的10年税收减免延长至2030年,同时享受每年道路税的豁免。
法国	2020年6月—2021年7月,发放超80亿欧元的购车补贴,并给予每车5000欧元的置换补贴;法国境内有4.37万个公共充电桩,415条高速公路中已经有一半以上装备了充电桩。
意大利	2019年投入6000万欧元,2020年、2021年均投入7000万欧元用于电动车和充电桩的补贴。
韩国	计划到2025年使新能源汽车售价下降至少1000万韩元,延长汽车特别消费税率下调政策的实施期限。引进动力电池租赁服务,大幅减轻买车负担。
美国	2021年通过拜登1.75万亿美元刺激法案,新能源税收抵免由7500美元提升至最高1.25万美元,为充电设施研发提供3400万美元新资金,增加419亿美元的联邦赠款资金用于电动汽车充电桩基础设施。
日本	规划到2035年,销售的新车100%将为电动化车辆,对于纯电动汽车最高补贴金额由40万日元提升至80万日元,插电式混合动力车最高补贴金额由20万日元提升至40万日元,燃料电池车最高补贴金额由225万日元提升至250万日元。

消费,并对不同类别的新能源汽车,细化重量进行累进优惠分级。法国政府通过对二氧化碳排放量多少和车价的高低,对补贴金额进行细分。通常情况下,购置的新车二氧化碳排放低于20g/km的,补贴5000—7000欧元,置换车辆为新能源汽车的二氧化碳排放低于50g/km的,补贴2500—5000欧元,将碳减排目标与财政补贴结合起来。意大利政府对新能源汽车进行了分类补贴,纯电动车最高补贴8000欧元,插混汽车最高补贴4500欧元。

(三)新能源汽车行业处于兴起期的国家

新能源汽车行业尚有很大发展空间的国家,如美国、韩国、日本等,从补贴、减税和使用优惠等方面制定了一系列的政策,去刺激消费者购买新能源汽车。因此,近年来,美国和韩国新能源汽车销量稳步提升,新能源汽车保有量不断增加。但日本市场新能源汽车销量不佳,发展不及预期的原因比较复杂。其一是日本电力供应的主要原材料需要从国外进口,在新能源的配套设施上运营成本比较高。其二是日本车企开发车型较少,成本和售价高昂。日本消费者更倾向于油电混合动力车或微型燃油车,家庭缺乏安装充电装置的条件,市场需求不多。不过,2021年之后,随着更多的优惠政策出台,日本车企纷纷发布电动化战略,新能源汽车行业正逐渐摆脱低迷局面。

三、我国新能源汽车产业财税政策存在的问题及建议

(一)地方性补贴持续性和精准度不高,应延长时间,细化补贴方案

2023年初,地方性补贴开始接力中央财政补贴,但从我

国各地区新能源汽车补贴政策来看,存在两方面的问题:一是地方性补贴持续性不够,有的政策只持续了一个季度,甚至更短的时间,起不到提振市场的作用。二是地方性补贴精准度不高,没有有效降低消费者的购买成本。2022年,国家推出的新能源汽车推广补贴方案,根据电池系统能量密度、车辆能耗等,确定不同车型的补贴金额。各地市的补贴政策表述相对宽泛,补贴金额有所不同,仅是对新能源汽车的购买价格进行区分,没有考虑续航里程、能量消耗、电池快充等因素的影响,不利于新能源汽车产业的高质量发展。

针对以上问题,各地应推动补贴持续有效发放,并根据新能源汽车的类型、电池系统等进行细化,制定行之有效的补贴方案。各地也可以出台有针对性的燃油车置换补贴,在道路限行、牌照指标、停车费减免等方面下功夫,多角度增加消费者需求,拉动地方经济增长,同时也要吸取欧洲部分发达国家的经验教训,警惕政策推动带来的连锁反应。挪威政府由于税收减免,在2021年出现了34.1亿美元的财政缺口。瑞典政府在财政压力的影响下,于2022年底做出取消新能源车补贴的决策。由此可见,各地需要精准把握补贴力度,让社会平稳实现交通工具转型。

(二) 税收优惠力度有待提高,应不断完善支持政策

除中央补贴和地方性补贴外,税收优惠是一种行之有效的方法。我国在减免车辆购置税、车船税方面进行了多次延期,也根据车辆类型、续航里程、整车整备质量、排放标准、动力蓄电池组总质量和总能量等,制定多批次减免税款的车型目录,预计未来四五年,将减免车辆购置税5200亿元。但在增值税、消费税和企业所得税方面,我国尚未制定专门的优惠政策,只能适用符合条件的通用政策。本文建议从以下三个方面继续完善:

一是制定有针对性的增值税优惠措施,对国产新能源汽车零部件进行一定比例的加计扣除,并在即征即退方面给予更多倾斜。优惠目录中应涵盖更多的国产新能源汽车零部件,并根据零部件的不同细化即征即退比例,帮助企业降本增效。

二是制定专门的所得税优惠措施。我国新能源汽车企业需要摆脱对原材料短缺和关键工序的技术依赖,不断提高自主创新能力。因此,在研发费用加计扣除方面,我国可以从动力电池的材料研发、生产加工、回收利用等方面,提高新能源汽车企业加计扣除比例,推动核心零部件新技术的研究应用,不断提高国产化率。另外,我国可从抵免所得税额方面入手,按照购买金额的一定比例,对企业当年的应纳税额进行抵免,当年不足抵免的,可在以后的纳税年度结转抵免,引导更多的企业购买使用国产新能源汽车。

三是制定与充电基础设施相关的优惠措施。从图2中看出,我国的新能源汽车公共充电桩基本集中在广东省、江苏省、浙江省、上海市、湖北省、北京市等经济发达省市。车桩比逐渐下降,充电桩的供给逐渐变多,但距离国家提出的车桩比1:1的目标还很远。预测显示,到2025年底,我国存在2000多万台的缺口。因此,针对终端充电需求大幅提升,我

国应该学习欧洲国家的经验,适当降低充电桩的增值税税率,扩大企业所得税税收抵免上限,提升单个商业充电站的税收抵免限额;鼓励个人建立私人充电桩,并对个人发放充电基础设施建设补贴,以此提速新能源汽车充电基础设施体系建设。

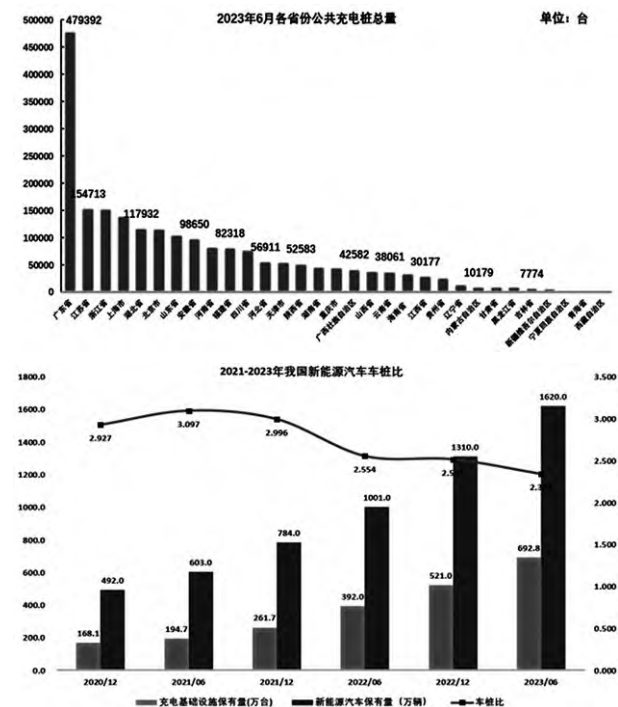


图2 我国充电基础设施保有量情况分析图

(三) 乡村地区渗透率较低,应健全农村运维服务体系

乡村地区未来会成为新能源汽车的新市场,因此需要深入开展下乡活动,鼓励企业生产质优价廉的新能源汽车,加大宣传力度,转变消费者观念,鼓励充电运营企业在乡村地区提供充电设施建设、运营与维护等有偿服务,出台对乡村地区的充电基础设施建设的补贴政策,持续加大智能化改造及运营服务等支持力度。通过多种方法,健全农村运维服务体系。

参考文献:

- [1]行伟波,张康. 新能源汽车产业发展的税收支持政策: 国际经验与发展前瞻[J]. 财政科学, 2023, (04):140-153.
- [2]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.
- [3]方东霖. 促进新能源汽车产业发展的税收优惠政策分析[J]. 税务研究, 2022, (12):99-104.
- [4]李德进. 新能源汽车税收优惠政策应用效果分析[J]. 中阿科技论坛(中英阿文), 2020, (07):186-189.
- [5]叶珍嫒,胡景健,黄超群. 我国新能源汽车产业税收优惠政策存在问题及对策探析[J]. 营销界, 2019, (08):164-165.

作者简介:

石晴晴(1993—),女,汉族,山西省太原市人,硕士研究生,山西省财政税务专科学校,研究方向:财税大数据应用。