

代表委员热议减税降费 汽车业税改空间有多大?

证券时报记者 韩忠楠

2020年全国两会上,全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福和全国人大代表、长城汽车总裁王凤英联名提交了《关于将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税的建议》,建议将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税,并以50%:50%的比例进行共享。此外,李书福还提出了将汽车消费税征收后移的建议。

两位人大代表的建议,将汽车行业税改的话题再度推向了公众的视野。同时,今年政府工作报告中重点提出的“加大减税降费力度”,实际上已切实惠及了汽车行业。那么,汽车业的税改空间到底有多大?改革将从哪些角度入手?汽车消费能否迎来新一轮的减税降费福利?推动汽车业税改会带来哪些影响?

消费税后移系大势所趋

在今年的政府工作报告中,减税降费俨然成为了一大亮点。报告指出,2020年新增减税降费约5000亿元,预计全年为企业新增减负超过2.5万亿元。

实际上,在2019年的全国两会上,就已释放了税收改革的信号,将制造业等行业的税率下降3个百分点至13%,这其中,汽车产业便是利好政策的先行受益者。

而在今年年初疫情期间,政府部门已然采取了延长新能源汽车购置税免征期、降低二手车增值税等措施,为汽车行业派送了实实在在的减税降费“礼包”。

在今年全国两会上,李书福和王凤英联名建议将汽车消费税征收从生产环节后移至销售环节;全国政协委员、海马集团董事长景柱则建议,精准降低制造业税费负担,包括简并增值税税率,逐步下调一般企业的企业所得税税率,取消对普通汽车征收消费税等。

汽车业代表委员的集体发声,似乎有望推动汽车业减税降费的进一步深化。那么目前汽车企业的税负到底重不重?如果推动减税降费,将从哪些角度入手?对此,全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉证券时报记者,客观来说,汽车业的税费负担仍然是比较重的,推动减税降费很有必要。

据了解,在我国现行税制中,与汽车产业相关的税种主要有增值税、消费税、城市维护建设税、购置税和车船税5大税种,分布在汽车制造购置、保有以及使用三个环节。除此以外,车企还需要承担一些企业所得税、房产税、土地使用税、印花税、城建税、地方教育费等。

以消费税为例,数据显示,2019年我国财政收入中,国内消费税12562亿元,其中汽车制造业全年消费税逾900亿元,占消费税总收入的8%。足以看出,汽车业对于财政收入的贡献显著,但换个角度而言,企业所承担的税费负担仍然是较重的。

中国税务学会理事焦瑞进告诉证券时报记者,在前期市场需求较高的情况下,企业缴纳税费多,贡献大是好事,但随着我国汽车保有量的不断攀升,汽车市场的增速放缓,企业的新车销售也在缩减,继续承担高昂的税费,在一定程度上影响了企业的生存发展,因此应该积极考虑改革。

崔东树告诉证券时报记者,推动汽车业减税降费,并非意味着完全不缴税,而是要在经济遭遇波动的背景下阶段性地减免税收,这对促进汽车消费是比较有利的。

具体措施来说,正如汽车界的代表们所建议的,一是推动消费税后移,二是阶段性地减免税费。”崔东树说。记者注意到,实际上,2019年10月,国务院就曾印发了《实施更大规模



减税降费后调整中央与地方收入划分改革推进方案》,明确提出了将消费税征收环节后移至批发或零售环节,同时消费税稳步下移至地方。

而在5月18日中共中央国务院印发的《关于新时代加快完善社会主义市场经济体制的意见》中,再度提及要加快建立现代财税制度,研究将部分品目消费税征收环节后移,健全地方税体系,调整完善地方税制,培育壮大地方税源,稳步扩大地方税管理权。

焦瑞进告诉证券时报记者,推动汽车消费税征收后移的大背景,是国家在进行税制整体改革,这不仅是学界普遍呼吁的,也是国际上的普遍做法和惯例。

由此可见,推动消费税的后移,已成为大势所趋,而通过人大代表在今年两会上的进一步呼吁,汽车的减税降费进程也有望进一步迎来“优惠礼包”。

税改方案可行吗?

将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税,中央和地方共享比例为50%:50%。”除了呼吁汽车消费税征收后移外,李书福还建议针对车辆

购置税的征收进行大力改革。同时,他还建议将调整后车辆购置税地方财政收入适当比例用于汽车企业新技术研发以及促进汽车消费。

在李书福看来,之所以提出上述建议,主要是因为当下的汽车行业税收制度已成为地方提振汽车消费主动性和积极性的重要障碍。

记者了解到,车辆购置税指的是对在境内购置规定车辆的单位和个人征收的一种税,它由车辆购置附加费演变而来。国家通过开征车辆购置税参与国民收入的再分配,可以更好地将一部分消费基金转化为财政资金,具体来说车辆购置税更有利于依法合理地筹集交通基础设施建设和维护资金,保证资金专款专用,从而促进交通基础设施建设事业的健康发展。

据悉,目前我国汽车领域主要涉及的税种,地方政府的获益是偏低的。其中汽车购置税和消费税均为中央税,企业所得税与增值税是中央和地方共享税,仅有车船税为地方税且占比微乎其微。

李书福认为,地方在快速增加的汽车销量中没有获得收益,相反却承担着汽车保有量快速膨胀后的交通拥堵成本和道路、停车场、充电桩等基础设施投入成本。因此,为进一步释放汽车消费活力,促进产业高质量发展,车辆购置税也

需要与时俱进,适时调整,发挥其应有的作用。

那么,将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税的可行性如何呢?数据显示,2019年,我国车辆购置税收入3498亿元。按照李书福等代表建议的比例测算,则全年可为地方政府增加财政收入1700多亿元。而按照相关测算显示,未来十年,汽车产销尚有一定的增长空间,有望在2030年达到3500万辆,即便是在单车售价不变的情况下,预计2030年全国的车辆购置税收入也接近于5000亿元,按照中央与地方50%:50%共享比例,地方政府可增加税收2500亿元。

地方政府收入增加了,则更加有利于调动地方政府在拉动汽车消费上的积极性,也有利于其加大对城市道路、停车场、充电桩等基础设施的建设力度,解决城市道路拥堵和停车难等问题,长期来看,汽车消费得到进一步刺激,可带动产业链的上下游协同,其实是更加利好于中央税收的。

不过,此建议提出后,网络上也传出了另外一种声音,认为车购税由中央与地方进行共享后,是否会在一定程度上导致“地方保护主义”的苗头出现。对此,崔东树回应称,代表们提出的建议其实是一套组合拳,按照目前的政策,本地生

汽车行业部分代表委员两会建议概要

- 全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福
- 全国人大代表、长城汽车总裁王凤英
- 联名提交《关于将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税的建议》

建议将车辆购置税由中央税改为中央地方共享税,并以50%:50%的比例进行共享。

建议将汽车消费税征收从生产环节后移至销售环节。

- 全国政协委员、海马集团董事长景柱

建议精准降低制造业税费负担,包括简并增值税税率,逐步下调一般企业企业所得税税率,取消对普通汽车征收消费税等。

- 全国人大代表,江苏悦达集团党委书记、董事局主席王连春

建议分级征收乘用车车辆购置税。具体来说,可以按排量分级确定差异化税率,1.6升及以下执行5%的税率,1.6升以上执行10%的税率。

- 全国政协委员,北汽集团党委书记、董事长徐和谊

鉴于城市治理的迫切需求与汽车产业的全新发展,有必要融合汽车、人工智能与城市发展,把汽车产业打造成现代智慧城市的新型基础设施,成为智能城市的AI细胞。

图虫创意/供图 本版制图:彭春霞

产本地销售的车辆才可以拿到补贴,非本地生产的车辆是拿不到补贴的,这种管理模式在一定程度上造成了混乱的局面,因此推动消费税后移,在购置税上让地方也能实质获益,其实是会减少地方保护的。

此外,关于购置税层面,也有两会代表提出了更多的建议思路,例如全国人大代表、江苏悦达集团党委书记、董事局主席王连春就建议要分级征收乘用车车辆购置税。具体来说,可按排量分级确定差异化税率,1.6升及以下执行5%的税率,1.6升以上执行10%的税率。这种措施可以在产业保增长的同时,促进产业的转型升级,也充分满足了国家节能减排和新

能源汽车发展战略的总体要求。崔东树告诉记者,两会上汽车界代表提出上述建议,基本与中央的步调是一致的,目前汽车业的税收改革是有一定空间的,尤其是要推动从中央到地方的让渡,由人大代表提出相关建议,则更加有利于加速其进程。

不过也有专家提出,推动汽车税收改革是个系统问题。焦瑞进告诉证券时报记者,汽车业的税费负担确实相对较重,但如何改革可能并不会如目前代表所建议的这般。总的看来,推动汽车业的税改是长远的统筹优化问题,而不能靠短期推进。当前对于税收治理体系而言,最紧迫的任务就是尽快完成所有税种的立法。

腾讯副总裁钟翔平:

新基建为产业变革带来机遇 助力车企建立数字化“护城河”



腾讯副总裁钟翔平 韩忠楠/供图

证券时报记者 韩忠楠

今年的政府工作报告中纳入了“新基建”的相关内容,意味着十八大以来多次在政府政策文件中出现的“新基建”,已正式进入发展加速期。”5月25日,腾讯副总裁钟翔平接受了证券时报记者独家专访。

在他看来,中国作为全球最大汽车消费市场,势必可以借力新基建风口。随着国家“新基建”各个项目的逐步落地,将进一步加速汽车和交通产业的变革升级,而车企更应该抓住历史机遇,打造数字化“护城河”。

新基建 加快交通产业智能化

2020年政府工作报告中提出,今年拟安排地方政府专项债券3.75万亿元,比去年增加1.6万亿元,提高专项债券可用作项目资本金的比例,中央预算内投资安排6000亿元。

上述资金主要用于支持既促消费惠民又调结构增后劲的“两新一重”建设,其中就包含了加强新型基础设施建设。这是继3月4日中共中央政治局常务委员会会议后,国家再一次明确要提速新基建建设步伐。

实际上近期资本市场关于新基建的研究、讨论已层出不穷,很多产业也在加紧找寻与新基建的结合点。新基建究竟可以为汽车和交通产业带来什么呢?

钟翔平在接受证券时报专访时表示,新基建对产业的影响体现在几大趋势上。其中,首要趋势便是加速了交通产业的智能化革新。

按照国家的规划,新基建主要包含3方面的内容,分别是信息基础设施、融合基础设施和创新基础设施。”钟翔平告诉记者,这里的融合基础设施指的就是深度应用互联网、大数据、人工智能等技术,支撑传统基础设施转型升级,进而形成的融合基础设施,具体来说包括智能交通基础设施、智慧能源基础设施等。

在他看来,交通基础设施是城市发展的主动脉,新基建中融合基础设施则是以智慧城市建设为重要着力点的,这意味着智慧交通的技术应用与

场景落地将进一步提速。

记者注意到,目前无论是中央还是地方政府,均在加强对智能网联、自动驾驶等智能交通场景示范区建设和投入,以共同推进智慧城市的建设。而新基建的提出,则进一步加速了产业的智能化升级速度。

趋势二是在智能网联汽车加速发展的同时,为自主品牌汽车带来历史性机遇。钟翔平认为,目前国家已将智能网联汽车列入了顶层设计,这与新基建的发展将形成合力,自主品牌汽车原本在智能网联方面的布局就比较超前,值此契机,更能够加速与互联网产业跨界融合。

趋势三是助力出行产业数字化转型,进一步凸显产业互联网重要性。对此,钟翔平做了一个比喻,如果说新基建是通往全面数字化社会的“高速公路”,那么数据就是驱动数字经济发展的“新石油”,产业互联网则是高效运行的“智能汽车”。钟翔平认为,实际上这三大要素是紧密相连缺一不可的,因此汽车产业要想实现数字化转型,势必要借力产业互联网。

数字化护城河至关重要

记者注意到,在今年全国两会中,已有部分汽车业界代表和委员提出了在新基建风口下汽车产业应发挥更多的作用。例如全国政协委员、北汽集团党委书记、董事长徐和谊就建议,鉴于城市治理的迫切需求与汽车产业的全新发展,有必要融合汽车、人工智能与城市发展,把汽车产业打造成现代智慧城市的新型基础设施,成为智能城市的AI细胞。

钟翔平认为,当前我国的数字经济正在迈向一个以新基建为战略基石、以数据为关键要素,以产业互联网为高级阶段的新时代。在新、旧基建融合发展的大背景下,传统的实体企业有必要进一步加强数字化能力,打造数字化的“护城河”。

之所以把数字化对企业的作用上升到“护城河”层面,主要是在激烈的市场竞争中,汽车企业要想突围,比的就是产品为用户带来的服务和体验,进而与用户建立更紧密的品牌联系,而在当前的场景下,势必要通过数字化的工具,才能更加理解汽车消费者,更深度地满足他们的需求。”钟翔平认为,从这个角度来看,车企加强对数字化的探索,就是在构筑品牌和企业的护城河。

钟翔平告诉记者,新基建的加速建设,为中国自主品牌提供了历史性机遇,因此中国汽车品牌有必要加强在智能化,尤其是数字化方面的前瞻布局,进而与用户建立数字化的沟通、对话和长久的服务渠道,以在市场的竞争中突围。

互联网巨头 可发挥何种作用?

既然出行和交通产业正是新旧基建融合发展的代表性行业,新基建的热潮也势必加速智慧交通和智慧出行的发展,车企在这个过程中也会自觉抓住机遇进行数字化转型,那么互联网巨头企业又会在其中扮演怎样的角色,发挥何种作用呢?

记者注意到,在此前的多个公开场合下,腾讯一直强调在与车企的合作过程中,腾讯扮演的是数字化服务助手的角色,如今有了新基建的助力,腾讯在汽

车领域的参与度是否会发生变化?角色是否会有所转移呢?

对此,钟翔平表示,腾讯作为汽车行业数字化助手角色不会转变,在新的趋势下,腾讯更希望把此角色进一步深化,成为产业的连接器。

据了解,目前腾讯已经与东风、长城、宝马、本田等29家国内和国际车企达成战略合作,落地了7大平台、59款量产车型。同时腾讯还充分利用了科恩实验室的技术优势,与多家车企建立了安全联合实验室,进一步加速车企的数字化转型。

具体来说,在自动驾驶层面,腾讯与各地智能网联测试场开展虚拟仿真测试与实际道路测试相结合的模式,加速自动驾驶的研发和验证。在车联网层面,腾讯为车企提供云计算及大数据处理能力、生态车联网解决方案、高精度地图平台、大数据云平台、场景化的自动驾驶解决方案等。

除此以外,积极拥抱产业互联网的腾讯,正在积极发挥自身的技术及数据优势,参与城市交通智能化升级建设,基于无感支付、乘车码等便民服务,以及城市交通智能化的规划和数据挖掘、处理等技术能力,提升城市交通出行效率,为城市交通调度管理提供大数据的基础设施服务。

钟翔平告诉记者,虽然新基建风潮为行业带来了重大利好,但智能交通的升级仍然是一个循序渐进的过程,在这个过程中,互联网公司所扮演的连接器角色,不仅要与车企加强互通合作,更需要助力产业链上下游各环节的数据流通,充分挖掘数据价值,助力产业的变革升级。

更多汽车行业资本资讯 敬请关注车资本