

节能环保：中国汽车界“一号议案”

两会汽车业“关键词”浮出水面：新能源、小型车、燃油税

3月4日，全国人大代表、中国南方工业汽车股份有限公司总裁、长安汽车股份有限公司总经理尹家绪提议，国家应尽快出台燃油税，同时给予小型车生产和消费在税收和征费方面更多的优惠，从而实现节能减排、建立节约型社会的目标。

在建设节能创新型社会的大背景下，汽车产业也期待能发挥更大的作用，但前提是，政策、法规能够给予这个产业更清晰的指引与支持。

在今年两会上，来自汽车业界的各大汽车公司代表委员直抒胸臆，就燃油税、小型车、新能源等方面话题表达自己的想法，各种议案提案共同指向同一个主题：节能环保，从而成为汽车界名副其实的“一号议案”。在这背后，汽车强国的梦想、促使中国汽车工业走可持续发展道路的志向跃然纸上。



◎本报记者 宦璐

“千呼万唤”燃油税

3月4日，全国人大代表、中国南方工业汽车股份有限公司总裁、长安汽车股份有限公司总经理尹家绪提议，国家应尽快出台燃油税，同时给予小型车生产和消费在税收和征费方面更多的优惠，从而实现节能减排、建立节约型社会的目标。

尹家绪表示，燃油税一旦开征，汽车的使用成本将直接与油耗成正比，小型车的使用成本优势将明显凸现，预计有超过40%的消费者将改买小排量经济型车。

“燃油税宜尽快推出。”厦门大学中国能源经济研究中心博士生导师林伯强对本报记者表示，随着节能减排上升到国家战略的高度，政府一直在计划开征燃油税，并完善资源相关税收政策，包括鼓励节能环保的税收政策，在此之中，燃油税占有特别重要的意义，宜尽快推出。

开征燃油税后，用油越多交税越多，既体现多跑路多交钱的合理负担原则，又在制度上起到鼓励消费者购买排量小、耗油量少的汽车，促使纳税人节约用油的作用，在一定程度上抑制了对燃油的过度消费。

据权威能源机构的预测，已成全球第二大石油进口国的中国在能源供需方面的矛盾将越来越突出。据估算，到2020年，中国石油消费量最少也要5亿吨，进口需求将高达3亿吨。解决这个问题，可以采用价格杠杆，利用税收手段进行调节。欧、美、日等国的经验表明，燃油税对节油有明显作用。因此，燃油税的出台势在必行。

无独有偶，在3月1日召开的吉利汽车媒体座谈会上，吉利汽车董事长李书福指出，尽快出台燃油附加税是破解目前小排量汽车发展陷入困境的重要举措。更为重要的是，燃油附加税越出台越好，使用小排量车的用户就越多，企业自主创新、研制节能环保的小排量车的积极性就越高，小排量汽车才能迎来真正的春天。

“我国虽然不是全球最大的汽车使用国，却是全球第二大石油消费国。从我国单车油耗量来看，我国平均单车油耗的实际值是2.28吨，比美国高10-20%，比日本高一倍。因此，能源紧缺成为我国汽车产业发展必须面对的难题，汽车节能消费应当成为一种主流。”全国人大代表、长城汽车总裁王凤英这样表示。

“要建立节约型社会，号召大家在享受工业文明的同时注重节约，国家应该创造一种政策环境促使鼓励节约行为，比如积极引导民众树立节约型汽车消费理念，出台更多实实在在的优惠政策，鼓励民众使用小型汽车，特别是自主品牌小型车等。”尹家绪说。

新能源车需要更明朗的支持

在某种程度上说，发展新能源汽车、燃油税和小型车都能发挥相近的作用，实现更高效、更经济、更节能，同时也符合国家的汽车产业政策与环保要求。在两会上，汽车界代表就新能源的立法、规划，以及政府优惠措施方面都提出了新的思路。

汽车市场新一轮的竞争将在新能源领域展开。去年10月，上汽总裁陈虹宣布，上汽正推进上海燃料电池轿车的研发，同时争取尽快实现二甲醚燃料城市客车的产业化，上汽自主品牌与合资品牌的混合动力车到2010年年产也将突破万辆。另据了解，奇瑞汽车计划2010年以后20%以上的生产车型采用新能源燃料。

然而，在新能源领域方面已经从研发向市场化跨越的东风汽车总经理徐平认为，这两年来，我国在燃料汽车、混合动力汽车、纯电动汽车等新能源车的推进效果并不理想。两会期间，他对对外表

示，其中最主要有两个原因造成：一是促使汽车能源多元化，发展新型能源清洁汽车的总体思路、政策和重点不明确；二是对世界石油资源短缺的严重性和长期性认识不足。

对此，他认为我国的当务之急是制定一个符合客观实际、清晰明确、有侧重点的清洁替代燃料(新型能源)汽车技术发展策略，尤其是明确近期(5年左右)清洁替代燃料(新型能源)汽车发展重点。

徐平说，天然气汽车、混合动力汽车应该优先发展。首先，天然气汽车和混合动力汽车的基础技术基本确定或比较明朗，不仅具有较好的现实可行性，而且在未来也有较广阔的发展前景，能兼顾当前与长远利益，实施风险低；其次，天然气汽车和混合动力汽车节能、减排效果好。当然，最重要的是，制定完备、系统的改善消费环境的扶持政策。这些政策措施应包括投资、财税、金融、管理等诸多方面。

在此次两会上，中国南方工业汽车股份有限公司总裁、长安汽车股份有限公司总经理尹家绪同样提到了新能源问题。他指出了另外一个解决方案：出台针对普通消费者的经济优惠政策，如减免车辆购置税、车船使用税、提供补贴等。

他看到，美国、日本、欧洲等国家和地区为鼓励新能源汽车的发展，都采取了给予消费者税收优惠或补贴的措施，如美国对轻型混合动力汽车给予最高3400美元的税收优惠政策，对天然气等代用燃料汽车成本增加部分给予50%-80%的财政补贴；日本对电动、天然气等清洁能源汽车给予50%减税，并给予与同级别传统车差价1/2的优惠补贴。

小型车的春天

在全国人大代表、长城汽车总裁王凤英看来，要健全节能减排扶持政策，得优先发展高品质小排量车。

她提供了一组令人忧虑的数据：2007年，排量小于1.3L的车型共销售73.02万辆，占轿车销售总量的11.60%，与上年同期相比，市场占有率下降了3.7%。而排量小于1.0L的车型，仅销售25.17万辆，同比下降30.9%。来自中国进口汽车贸易中心的分析数据表明，2007年进口汽车增幅大于国产车，而其中大排量车所占比例达到了历史最高水平，大于2.5L排量的车型所占比例接近70%，尤其是豪华进口品牌，大排量车更是占据主流。

事实上，不久前，国务院机关事务管理局发文“要求中央和国家机关各部门、各单位带头使用国产自主品牌、小排量、经济环保、手档变速的汽车”，为小型车的发展开启了绿灯。

“燃油经济性要高于国家第二阶段限值10%，排放满足国III标准，两厢车长不大于4米，三厢车长不大于4.2米。”根据去年底国家发改委刚刚发布的《产业结构调整指导目录(2007年本)》(征求意见稿)，国家鼓励发展的节能环保型小排量轿车，首次在一些关键指标上有了自己的定义。随着标准的出台，国家可能会陆续出台针对此类轿车的鼓励政策，让汽车对轿车产业的环保取向落到实处。

但全国乘用车秘书长饶达对小型车的未来却并不乐观，“在财政收入增长30%的情况下，政府采购时优先购买小排量车，恐怕只是一句口号。实施差异化的燃油税，降低新能源汽车的使用成本，也将对新能源汽车的发展产生重要的推动作用。”他无奈地表示。

不可阻止的是，从全球战略眼光来看，小型车仍是世界汽车行业发展主流。业内人士认为，2008年中国小型车市场有望进入重大转折期，丰田雅力士、福特新嘉年华、本田新飞度以及马自达2等经典车型纷纷导入国产，为首的紧凑型轿车也将成为市场宠儿。

两会汽车界代表委员声音



全国人大代表、东风汽车总经理徐平

加快发展天然气及混合动力电动车

当前我国汽车产业贯彻落实这一重大决策有两条途径：一是在传统汽车领域加大节能减排力度，在生产制造环节和产品使用环节做到更节能、更环保；二是另辟蹊径，大力发展清洁替代燃料(新型能源)汽车。

制定一个符合客观实际的、清晰明确、有侧重点的清洁替代燃料(新型能源)汽车技术发展策略，尤其是明确近期(5年左右)清洁替代燃料(新型能源)汽车发展重点，是我国的当务之急。在权衡、比较清洁替代燃料(新型能源)汽车各种技术方案后，我们认为，我国近期宜集中力量，优先发展天然气汽车、混合动力汽车。



全国人大代表、长安汽车股份有限公司总经理尹家绪

尽快出台鼓励新能源汽车发展的相关政策

1. 关于国家应支持新能源汽车发展的建议

制定明确的国家新能源汽车发展中长期规划和阶段发展目标，指导企业做好新能源汽车的研发和生产准备，加快新能源汽车技术发展和商业化进程。加快落实《新能源汽车生产准入管理规则》，组织制定新能源汽车的相关技术标准，加强市场准入和推广应用，促进技术与产品的成熟与成长。

尽快出台一批鼓励新能源汽车发展的相关财税和补贴政策，体现国家在节能减排方面的导向。

2. 国家应尽快出台燃油税

出台燃油税主要是对大排量汽车的一种限制，国家应该给予小型车生产和消费在税收和征费方面更多的优惠。燃油税一旦开征，汽车的使用成本将直接与油耗成正比，小型车的使用成本优势将明显凸现，预计有超过40%的消费者将改买小排量经济型车。

3. 推进汽车零部件再制造产业发展

(一)加强再制造宣传力度，提高社会各界对再制造产品的认识。结合资源节约、循环经济和环保友好型社会的系列宣传活动，正确引导社会各界对再制造的认识，鼓励消费者接受并使用再制造产品。

(二)建立实施鼓励再制造产业发展的政策机制。再制造是实现我国可持续发展最有效的途径之一，应把再制造作为一项新兴产业和新的经济增长点，适时出台相关激励政策，大力推进再制造产业发展。



全国政协委员、吉利汽车董事长李书福

提高具有中国特色的整车技术标准

坚决支持国家在安全、环保、节能等方面提高标准，以不断提升产品的技术水平和竞争能力，必须根据中国的实际情况，制定适合中国国情的国家标准，在国内和国外处于同一起跑线上，加大技术研发的投入，提升产品技术水平。国外成熟的汽车市场在制定法规标准时都有所侧重以保护其国内企业的发展，如北美的高安全低排放法规、欧洲的低油耗标准、日本的促“小”政策。



全国人大代表、长城汽车总裁王凤英

优先发展高品质小排量车

国家已经将“节能环保”作为国策。在汽车行业，作为“节能环保”的重要方面——鼓励发展低能耗、低排放的高品质小排量汽车，理应得到重点支持快速发展，成为市场主力。但实际上恰恰相反，据中国汽车工业协会发布的数据显示，2007年，排量小于1.3L的车型共销售73.02万辆，占轿车销售总量的11.60%，与上年同期相比，市场占有率下降了3.7%。而排量小于1.0L的车型，仅销售25.17万辆，同比下降30.9%。



全国人大代表、辽宁曙光集团股份有限公司董事长李进焜

关于解除皮卡城市限行的建议

多年来，皮卡一直是国外汽车市场的畅销车型。无论发达国家还是发展中国家，城市还是农村，皮卡都是一般家庭最喜爱的代步工具，在各国汽车工业中都占有很大比重。而皮卡进入我国以来，一直是我国汽车工业的边缘车型，销量一直徘徊在汽车总销量的2%左右。

而皮卡解禁有利于规范城市物流用车，有利于促进城乡经济一体化，更重要的是将促进皮卡产品结构和出口结构调整，提高增长质量。(宦璐整理)

2007两会汽车界代表委员

议案和提案落实情况

我们不妨看看在去年两会上汽车界的代表和委员们提出的议案和提案，在现实中的落实情况。

●曾庆洪：关于完善汽车行业法律法规的建议

(十届全国人大代表、广汽集团股份有限公司总经理)

落实情况：

新《汽车金融公司管理办法》已于2007年12月27日经银监会第64次主席会议通过，从2008年1月4日开始施行；对于备受争议的《汽车品牌销售管理办法》，商务部、发改委和工商总局已于日前委托中国汽车工业协会和中国汽车流通协会在行业内进行调查，根据该调查结果，国家相关部门将对汽车品牌销售政策进行必要调整；在二手车方面，来自《中国汽车报》的消息，“目前中国汽车流通协会已完成了二手车税收课题研究和旨在细化准入条件的二手车流通企业管理技术标准起草工作，二手车鉴定评估标准起草工作也在顺利进行中”，“预计今年税率不同、经营主体准入标准低、没有统一鉴定评估行业标准等困扰我国二手车行业发展的难题将得到彻底或部分解决”。

●曾庆洪：关于支持汽车企业自主研发的建议

落实情况：

在大力提倡自主创新的背景下，国家提供指导性的鼓励政策。事实上，今天我们的许多自主品牌企业已经获得了国家以及地方上的大力支持。比如，将自主品牌汽车纳入政府采购，这对自主品牌的小排量汽车来说无疑是极大的支持。

●刘卫东：明确国家汽车发展的能源战略

(十届全国人大代表、东风公司副总经理)

落实情况：

2007年最重要的汽车产业政策《新能源汽车生产准入管理规则》出台，于去年11月1日正式实施。目的是让国有汽车制造企业在开发、研制生产新能源汽车的过程中建立自主创新体系。而国家环保总局推动的国III标准的实施，以及今年国IV在北京开始实施，也是催生新能源汽车的一个重要因素。尽管《新能源汽车生产准入管理规则》还不够详尽，但却搭建了鼓励新能源汽车发展的一个基本框架，同时也指明了将来中国汽车发展的新方向。

●左延安：发展资源节约型制造技术促发展

(十届全国人大代表、安徽江淮汽车集团董事长)

落实情况：

建设资源节约型社会已经被国家定为重要的发展战略，为此，国家出台了一系列有关节能工作的方针政策，在机械制造领域，国家相关部门正在加快推进和完善资源节约和环境保护标准化工作，为了振兴装备制造业，还出台了进口税收优惠政策。

●李建新：修订完善汽车产业政策支持自主品牌

(十届全国人大代表、长丰(集团)有限责任公司董事长)

落实情况：

这是最近历次两会都提到的议案，目前来看这已经不是问题，比如奇瑞等自主品牌企业去年就获得了国家以及地方金融机构的巨额贷款。在自主创新、技术研发方面，国家也有实质性的鼓励，全力支持自主品牌，把自主品牌汽车纳入到政府采购体系就是极大的支持。国务院办公厅日前下发了通知，要求各级政府建立强制采购节能产品制度，并正式实施，以促进节能环保、自主创新和相关产业发展。

●尹家绪：建议大力推进自主混合动力汽车产业化

(十届全国人大代表、中国南方工业汽车股份有限公司总裁、长安汽车股份有限公司总经理)

落实情况：

去年11月1日开始实施《新能源汽车生产准入管理规则》。力促新能源汽车(包括混合动力车)实现产业化。

(宦璐整理)