

# Autoweekly

【两会汽车界聚焦】

## 转折关头 汽车界呼吁“扶持”自主创新

全国人大代表、广汽集团股份有限公司总经理曾庆洪在两会上提议,落实国家鼓励自主创新优惠税收政策,解除某些省市地方税务机关附加的难以逾越的门槛,使汽车企业、汽车集团确实享受到自主创新的优惠税收。

在自主创新的大背景下,中国汽车企业正在迈向关键转型期——由前期的市场换技术,转至打造国际化的中国自主品牌。实现这一目标,需要十年甚至几十年的努力,需要巨额的资金投入。有关主管部门应该仿效日韩汽车发展模式,在政策、法规、税收等方面给予自主创新企业配套支持。

◎本报记者 吴琼

在今年的两会上,来自各大汽车集团的高层本着推进中国汽车业国内及全球竞争力的大原则,提出了各项针对性且有前瞻性的议案。曾庆洪表示,今年两会,对于汽车自主创新、服务贸易等相关的议案提案超过往年。

在欧美汽车市场一片萧条景象时,中国汽车市场的红火表现格外引人注目。但深谙内情的车企高层均意识到:中国汽车业正面临重大转折。

以市场换技术的发展模式,奠定了中国汽车工业的基础。今天,中国汽车工业进入了一个关键转型期,由合资为主的模式转向合资品牌与自主品牌并进模式。在这一转型中,有实力或者有长远眼光的汽车企业乃至汽车集团将投入巨额的研发费用发展自主品牌。但仅凭企业之力,无法完全支付这些费用和解决研发中面临的困难。因此,在今年的两会上,汽车自主创新中面临的问题,期待政府给予的相关支持成为焦点话题。

### 自主创新期待税收优惠

2008年,中国汽车业进入自主创新浪潮中。多家大型国有汽车集团加速自主品牌建设:继上汽集团成功推出自主品牌轿车荣威后,一汽集团重塑红旗,北汽集团亦准备恢复自主品牌“北京”牌轿车的生产,而后起之秀广汽集团也将自主品牌建设放在了重要的议事日程上来。

自主创新和自主品牌建设需要巨额的资金投入。全国人大代表、长丰汽车董事长李建新指出:一个全新生产平台的研发要几十亿元,一个车身造型的研发要六、七亿元,这些都是真金白银,不是开玩笑。

而在自主品牌建设中,这些汽车企业碰到了不少难题。其中最重要的莫过于税收支持。

全国人大代表、广汽集团股份有限公司总经理曾庆洪提议:应进一步解放思想,促进企业的自主创新和自主研发,真正落实《国家中长期科学和技术发展规划纲要(2006-2020年)》60条配套政策和财税[2006]88号文规定的优惠政策,推动企业的技术进步。

按照财政部及国家税务总局2006年发布的《关于企业技术创新有关企业所得税优惠政策的通知》(财税[2006]188号),企业技术创新将获得国家的相关优惠税收政策,其关键内容是:企业当年实际发生技术开发费的150%可抵扣当年的应纳税所得额。且若应纳税所得额不足抵扣时,剩余部分可在以后年度的企业应纳税所得额中结转抵扣。

曾庆洪指出:“按照这一通知,若某企业在一个纳税年度已核定实际投入技术开发费10亿元,则该企业当年有15亿元可抵扣应纳税所得额。如考虑到技术开发费事实上需作为费用据实列支,相当于已抵扣了同等的应纳税所得额,可再按其50%在企业所得税税前加计扣除,按25%的所得税率计该企业享受政策后实际上被免缴的所得税为1.25亿元。如此一来,该企业自身仅需要支付8.75亿元的技术开发费,1.25亿元实际上由国家税收补贴。此举如果真正实施,则能极大激励企业加大技术创新的投入力度。”

但“广汽集团自主品牌和自主创新在自主中遇到了不少障碍。曾庆洪提出自主创新遇到两大税收优惠“难题”。

其一,因某些省市地方税务机关附加了难以逾越的门槛条件,导致企业基本上无法享受财税[2006]88号文鼓励技术创新的税收优惠政策。如广东省地方税务机关要求,企业享受上述政策须经其审核批准或称备案批准。而达到批准的样机(样品)需要进行科技成果鉴定后(含已确定在当年鉴定的)并在当年有一定销售的

新产品。”但实际上,汽车新产品的开发周期最少在2年半左右,根本无法实现当年开发当年生产销售,那么广东汽车企业正在开发的新产品就无法享受到优惠税收政策。

其二,为减轻旗下汽车公司的压力,汽车集团承担了大量的研发费用,但却很难享受优惠政策。

从上汽集团、广汽集团、一汽集团的自主研发经验看。由于其旗下汽车公司的技术、资金能力相对薄弱,汽车集团常整合全集团的优势资源和财力,来开展一些技术要求高、投资数额大的新产品开发及关键技术攻关等研发工作。而大部分大型汽车集团主要收入来源于下属企业法人上缴或分配的税后净利润,虽然汽车集团拿出一部分所得进行技术开发,但集团总部本身没有或很少有应税所得额可被抵扣,造成了实质上无法享受财税[2006]88号文的优惠政策好处的尴尬局面。

在一部分企业看到研发税收优惠之际,小型汽车企业将目光放到了出口退税上。“我建议国家在企业自主创新环节中,税收政策应向出口退税学习,鼓励企业加大自主创新的投入。”长丰汽车董事长李建新则指出,“2007年,长丰汽车利税是10.7亿元,其中税约8亿元。”

### 为自主研发松绑

在众多汽车集团高层提到研发费用时,全国人大代表、吉利汽车董事长李书福提出:为自主研发松绑。在他看来,由于中国汽车工业的整体研发能力与国际同行有较大差距,因此在汽车研发时需要引进样车,尤其是国际竞争对手或者代表前瞻性技术的样车。但中国现有的相关政策显然捆住了企业研发的手脚。

据了解,近年来,以吉利为代表的本土汽车企业从世界各地进口了大量的不同车型,作为开发研究的对比样本。但他们显然碰到了难题。

李书福指出,“引进国外新车型要和正常销售的进口车一样要办理3C认证,这大大增加了研发的时间成本。其实我们研究用的样车通常不是在中国批量销售的车,所以通常没有3C认证。”

要获得3C认证标志,必须通过拆解、实车碰撞等环节。来自中国汽车工业协会的统计数据显示:中国共有2000余家汽车企业,其中整车生产企业100余家。据了解,大多数整车企业有着自己的整车研发中心,每年进口大量的新、旧车型以进行解剖研究。从国外情况看,每个整车研发中心每年解剖的样车最少有几十辆,多的则高达上百辆。

完成几十辆甚至上百辆进口研发用车的3C认证,除了耗时久外,也需要支出大量的金钱。汽车产品申请3C认证需要支付申请费、产品检测费约30多万元。可想而知,如果解到万辆以上样车,开支将超过3000万元。

李书福建议:对研发用进口样车实行绿色通道免3C认证政策,这将有助于推动中国汽车工业的自主研发、自主创新。国内汽车企业研究中心可以缩短研发周期,及早掌握国际汽车前沿技术,设计开发出更多技术领先的新车型,大幅度提升中国汽车工业的核心竞争力,从而最终实现赶超国际汽车同行的目标。这一政策期待国家海关总署、国家质检总局、国家认监委共同研究解决。

在这些议题的背后,我们看到了一个欣欣向荣的中国汽车业,也切实感受到中国汽车业可持续发展之路上的具体障碍。但相信随着政府主管部门逐步落实并解决中国汽车业发展中的难题;随着上汽集团、广汽集团等具有雄心的中国大型汽车集团不懈努力,在未来的若干年后,中国或将由一个汽车生产大国逐步成长为一个汽车工业强国。



### 加快混合动力汽车产业化

在新能源汽车各种技术路线中,混合动力有可能是缓解当前我国汽车需求与环保、能源之间矛盾最现实的途径。相对于燃料电池和代用燃料,混合动力更具经济性和排放优势,比传统汽车节油10%-30%,排放水平达到欧洲四号标准,故产业化前景较为明朗。且我国混合动力汽车已初步具备产业化生产条件。但与发达国家比,我国在形成混合动力汽车产业化的配套政策体系方面存在较大差距。提议在研发试制、生产销售、消费使用等各环节加大对混合动力产业化配套政策支持力度:如建议国家对整车及关键零部件研发试制用的进口仪器设备,允许高幅度(如100%)的进口税减免;重点培养几家有潜力的混合动力汽车核心零部件企业。

全国人大代表、上汽集团副董事长兼上海汽车总裁陈虹



全国人大代表、安徽江淮汽车集团有限公司董事长左延安



2008年两会汽车界代表委员声音

### 定期公布汽车注册信息

建议公安交通管理部门定期(每月)公布可供企业查询除车辆所有人信息以外的所有注册数据信息(包括历史数据信息)内容。

从国内情况看:由公安交通管理部门掌握的汽车注册登记信息,真实反映了国内汽车市场的消费结构、消费变化以及汽车品牌的市场表现,汽车生产企业可以据此调整产品结构、及时投放新产品,加大重点市场营销。从国外情况看:国外主要汽车生产大国的车管部门都定期公布汽车注册的相关信息。德国、日本等国的车管部门定期将机动车登记信息公布在网上,供公众查阅,如果需要了解较详细的信息,可以按照政府规定的价格购买;而美国车管部门有一个网站,只需要支付很少费用,就可以在网上搜索到除车主信息之外的汽车登记信息。

全国人大代表、郑州宇通企业集团总裁汤玉祥



全国政协委员、吉利汽车董事长李书福



### 政府采购应“倾斜”自主品牌车

党和政府十分重视自主创新,全社会也十分关注自主品牌,但这种重视和关注更需要实践层面的支持。其中,政府行为的导向非常关键。

如果各级政府不买自主品牌汽车,不利于民族汽车工业发展。

作为一种强有力的手段,政府采购发挥的带动和示范效应是其他支持方式无法替代的。现在,自主品牌的乘用车产品性能、品质完全能够满足政府使用要求,国家有关部门也要求“带头使用国产自主品牌的汽车”,但各级政府在实际执行中,自主品牌汽车产品在政府采购中所占比例仍较小。

政府采购中,我们应当规定自主品牌产品占公务用车的比例,以促进中国民族汽车工业不断壮大,进而在全球领域内参与国际合作与竞争。

### 不能一味地采用国外现成标准

我国制定行业标准要符合国情,坚持自主创新,不能一味地采用国外现成标准。

由于目前我国的汽车行业标准大部分采用国外现成标准,相对于弱势地位的自主品牌产品为了达到某些标准就不得不投入大量的人力、物力和财力去开展工作,而自身的技术水平和实力并没有实质提升,也无法产生更高的附加值。

(吴琼整理)

## 曾庆洪:汽车行业管理存在五大问题



◎本报记者 吴琼

当中国汽车工业从生产大国迈向强国时,必须意识到这将是一个艰辛而漫长的历程。在这个历程中,诚然需要企业的自发行为,更需要管理层乃至系统的法律法规配合。

广汽集团股份有限公司总经理曾庆洪认为:目前汽车行业管理的相关政策法规已经远远落后于市场发展的步伐,如果不进行及时的调整,势必捆绑中国汽车业做强做大的步伐。

**第一大问题:汽车主管“婆婆”太多,导致协调成本过高、效率较低。**

目前,我国汽车行业的管理体制是“铁路警察各管一段”,若干政府部门分管与汽车产业、产品和企业相关业务,形成诸多部门“齐抓共管”的局面。如在生产环节,汽车产业长期规划、产业政策、投资项目审批和产品准入的认证(“公告制”)职能由国家发改委行使;有关汽车企业的国有资产管理职能由各级国资委行使;生产企业所需进口零部件管理职能由商务部行使;国家重大汽车高新技术的研究与开发管理职能由科技部行使。至于消费和使用环节,也根据职能不同由商务部、公安交通管理部门、技监部门、建设和城市规划部门、中国人民银行和中国保监会分头管理。

各部门基于自己的管理职能颁布了各种政策规章,从产业政策、汽车产品管理、项目管理、生产准入法规、汽车污染控制标准、汽车税费管理、市场管理、进

出口管理、使用维修和汽车报废等一系列法律法规。在贯彻执行这些繁杂的政策法规的过程中,加大了政府的管理成本和协调成本,也加重了企业的成本,降低了效率。

**第二大问题:管理职能重复,部分政策法规内容重叠矛盾。**

以汽车产品认证为例,汽车生产的新车如上市,需要通过国家发改委、国家认证委和国家环保总局的强制性认证,即同时受《车辆生产企业及产品》公告、《强制性产品认证标志管理办法》、《3C认证管理》、《国家环保型式核准》等政策法规的调整。而公告认证、3C认证和环保认证诸多重复,其中公告认证规定的检验项目达49项,3C认证规定的检验项目达47项,两者完全一致的项目就高达44项,即两种认证的检测项目重复率达到90%。企业所有的产品等于是做了两遍几乎一致的检测。

**第三大问题:规章虽多,但由于分头管理,导致部分规章执行不到位,与现实有差距。**

按照国家环保总局的相关规定,国Ⅱ排放的汽车新产品不能再上环保公告,但国家发改委至今仍然允许汽车新产品上产品公告。其原因在于,满足国Ⅲ

标准的燃油不能在全国特别是欠发达地区全面供应,导致了政策无法实施。

**第四大问题:社会性管理政策法规缺失。**

曾庆洪认为,部分社会性管理仍处于空白状态。如产品质量立法滞后,与汽车行业发展密切相关的城市停车场规划法规空白、二手车交易规则不完善、诸多关乎公共利益的领域如环境保护、交通状况、能源供给等立法滞后于汽车市场的发展。

**第五大问题:消费者权益保护不足。**

早在2001年就传出要制订汽车产品的“三包”规定,2004年底《家用汽车产品修理更换退货责任规定(草案)》公示征求意见,但至今汽车“三包”规定仍未出台。目前汽车消费者维权艰难,汽车使用费用高昂且手续繁琐。

基于上述几点,曾庆洪提出:理顺汽车行业的政府管理体制,完善行政管理模式,实行集中化的纵向管理模式,简化行政管理程序;构建和完善适合汽车行业发展的法律法规体系;完善准入认证、产品质量和汽车安全法规;加强消费者权益保护立法,如三包立法;加强汽车行业社会性管理职能的立法。