

小排量汽车购置税优惠即将“到期”

年底销量“翘尾”难现 优惠造成汽车市场透支？

本报记者 张洪杰 北京报道

现行小排量汽车购置税优惠政策即将“到期”。

四季度过半，小排量汽车购置税优惠政策也接近尾声。截至目前，相关政府部门尚未公布后续优惠政策，也就是说，小排量汽车购

增速减弱

“今年四季度的抢购热度会弱于去年，去年四季度销量增长在15%以上，今年大约在5%~6%。”

记者采访发现，对于崔东树作出的市场预测，多位业内分析人士表示认同。汽车行业知名分析师贾新光在接受记者采访时表示：“四季度会有一个抢购，但热度会弱于去年，去年四季度销量增长在15%以上，今年大约在5%~6%。”

整体而言，我国汽车市场在今年前三季度的整体增速放缓，是业内人士认为四季度销量增幅可能不如去年同期的主要依据。从我国乘用车市场在今年10月的销量增速表现来看，也确实如此，根据乘联会最新发布的销量统计数据，

政策转向

随着“双积分”政策的落地，汽车产业的相关鼓励政策也将向新能源汽车倾斜。

除了提升销量作用即将出现缩减以外，小排量汽车购置税优惠政策本身也可能在未来发生变化。

颜景辉在接受记者采访时表示：“随着传统燃油车退出市场时间表的推出，我国的汽车产业也将向新能源汽车方向快速转型。虽然相关的优惠政策仍会出现，但至少不会再是单纯的传统燃油车购置税优惠。”

购置税征收税率将在2018年从现在的7.5%恢复至10%。根据中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）统计数据，我国汽车市场在今年前三季度共销售乘用车1715.05万辆，销量绝对值虽同比增长2.38%，但销量增幅却同比减缓12.37%。在购置税优惠幅度缩减、

我国乘用车市场在10月的周平均零售量和周平均批发量为64652辆和66612辆，同比增速分别为4.5%和1.5%，与2016年10月份16%和13%的增速相比，二者均有明显下降。

崔东树认为，与2016年执行的减少5%的购置税优惠幅度相比，2017年的购置税优惠幅度缩减了一半。购车优惠金额的减少将是促使今年四季度销量增速同比减缓的主要原因。对此，汽车行业知名评论员颜景辉也向记者表达了类似看法。“对于汽车消费者而

2016年，我国新能源汽车产销均已突破50万辆，累计推广超过100万辆，占全球的50%。汽车税收比重、从业人员比重以及汽车销售额比重均超过10%。

虽然没有像法国、荷兰、德国等欧洲国家一样提出停止销售燃油车的具体提案，但国家工信部副部长辛国斌也曾在2017中国汽车产业发展（泰达）国际论坛上披露，将会联合相关部门

小排量汽车市场透支、汽车产业结构转型等多重因素的影响下，小排量购置税优惠政策今年对我国汽车市场的销量刺激作用有所减弱。

对此，全国乘用车市场信息联席会（以下简称“乘联会”）秘书长崔东树在接受《中国经营报》记者采访时表示：“随着小排

量汽车购置税优惠尾声的临近，我国汽车市场销量会在今年第四季度环比提升，但与2016年第四季度的销量增幅相比，增幅会有所下降。在汽车产业加速转向新能源汽车领域的情况下，以后的小排量车型鼓励政策也将向新能源汽车倾斜。”

言，车辆价格的优惠是最为直接的吸引，随着优惠幅度的减小，小排量购车者的购买兴趣自然会比去年有所降低。”

虽然如此，购置税优惠政策仍有着比较明显的刺激作用。在记者走访市场的过程中，廊坊市某长安汽车4S店内正在看车的孙女士向记者表示：“朋友建议我年底抓紧买，因为购置税优惠政策一旦取消，就要多花2500块钱左右的成本。”

为了利用消费者的消费心态进一步拓展市场，不少车企主动

采取措施延续购置税优惠时间，暂时补上2.5%的税收优惠缩减部分。据了解，包括奔驰、上汽乘用车、广汽丰田、一汽-大众、东风雪铁龙等多家车企均已推出相应补贴政策。由于各大厂商的销量情况不同，其旗下可以享受补贴的车型以及订购、提车时间，要求也不尽相同。以上汽乘用车为例，为了让刚上市不久的名爵6提升销量，上汽乘用车特此推出了12月31日前提车，全系车型享受购置税减半的优惠政策。

组合出现，汽车产业的整体宏观调控手段都将向新能源汽车方面出现倾斜。

对此，贾新光与其持有同样观点。他表示：“既然我国政府已经明确表示将停止传统内燃机汽车的销售，那就应该不会再继续出现小排量汽车购置税优惠政策。随着‘双积分’政策的落地，汽车产业的相关鼓励政策也将向新能源汽车继续倾斜。”

制订我国传统能源汽车退市的时间表。颜景辉认为，传统能源汽车退出时间表的制订意愿充分说明了我国政府促进汽车产业改革的决心。在汽车产业发生变革的同时，我国政府的相关调控政策也将发生变化，虽然类似小排量汽车购置税优惠的政策仍会出现，但至少会与新能源汽车扶持政策



2018年1月1日起，小排量车的汽车购置税将恢复10%。

多重影响

小排量购置税优惠政策在拉动市场的同时，也造成了市场透支。

尽管小排量购置税优惠政策的未来发展尚难料定，但其对于我国汽车产业产生的影响却已十分明显。从当下来看，其所带来的最直接影响就是汽车整体销量和小排量（1.6L及以下）车型市场占比的提升。

截至目前，我国已实施了两次小排量汽车购置税优惠政策。无论是在首次实施的2009年还是在二次实施的2015年，小排量汽车购置税优惠政策都对我国汽车销量的提升起到了明显促进作用。中汽协统计数据显示，2008年，我国乘用车全年累计销量为675.56万辆，较2007年同比增长6.7%。在2009年发布了汽车购置税减半政策后，当年国内乘用车全年累计销量达到1033.13万辆，增幅则高达52.93%，仅1.6L及以下排量的车型销量就超过了2008年全年乘用车销量，达到了719.55万辆。

与2009年较为类似，2015年前三季度，我国乘用车产销量分别为1460.63万辆和1454.78万辆，较上年同期分别增长1.49%和2.75%，增速明显放缓。在2015年10月正式实施车辆购置税优惠政策后，乘用车销量连续三个月销量保持环比增长态势，2015年四季度累计销量高达644.49万辆，全年乘用车销量达2114.63万辆，同比增长7.3%。对此，

贾新光表示：“2015年下半年，我国乘用车市场曾出现负增长，小排量汽车购置税优惠政策的实施，避免了2015年的销量下降，也促使2016年销量明显增长，创历史新高。”

除销量提升作用之外，小排量汽车购置税优惠政策在一定程度上侧应了我国政府节能减排的号召。在强制油耗标准的倒逼作用和小排量汽车购置税优惠政策的拉动下，奔驰、宝马、奥迪等多个豪华品牌均推出了1.6L及以下排量车型。“小排量汽车购置税优惠政策对我国汽车行业的节能减排发展起到了较大的促进作用。”崔东树在接受记者采访时明确表示。

当然，除积极的促进作用之外，小排量汽车购置税优惠政策也同样造成了一定的汽车市场透支，并将对我国汽车市场的后续发展造成一定影响。2011年，小排量汽车购置税优惠政策取消后，我国乘用车市场销量增速大幅放缓，当年乘用车总销量为1447.24万辆，增幅跌至5.2%，增长率较2010年下降了28%。其中，小排量乘用车累计销售983.93万辆，增幅跌至4%。

尽管当下的汽车市场已与过去有所不同，但小排量汽车购置税优惠政策可能造成的市场透支依旧不可忽视。



第十五届广州国际汽车展览会

The 15th Guangzhou International Automobile Exhibition

17-26 NOVEMBER 2017

2017年11月17-26日

NEW TECHNOLOGY · NEW LIFE

新科技 · 新生活

扫码关注 免费索票



广州琶洲·中国进出口商品交易会展馆 / China Import and Export Fair Complex, Pazhou, Guangzhou, PR China / www.autoguangzhou.com.cn

同馆同期展出：广州电动汽车展、广州零部件及用品展、广州改装车展 购票热线：11185

广告