

# 解决进口汽车贵的问题要多管齐下

贾新光



春节前后,大批中国人涌入日本抢购马桶盖成为媒体热议的话题,而这个现象的背后,牵扯出消费国家政策调整的大问题。

价的原因首先是税率比较高,特别是某些产品的消费税,加上国内的流通成本过高、环节过多,市场仍然存在着在物流方面和管理方面进一步减少成本的空间,还包括国外品牌商对华的定价政策。高虎城说,下一步采取的引导境外采购回流措施,就将着重从以上方面着力。

对于开发汽车平行进口,国内一直存在争议。平

行进口汽车虽然理论上可以降低售价,但是在货源、渠道、售后、质保等方面存在很多问题,目前只能是小范围试点。根据高部长的分析,要解决进口汽车价格高的问题,必须多方采取措施。

征收消费税的目的是为了调节产品结构,引导消费方向,增加国家财政收入,但是由于消费税是典型的间接税,只在应

税消费品的生产、委托加工和进口环节缴纳,实践证明其对于汽车消费的调节作用并不明显,所以汽车消费税应该改在消费环节征收,也就是同购置税一起征收。消费税改在价外,就会形成高档车价格调整幅度明显,而对经济型汽车价格基本没有影响。

从另外一个角度看,消费税原来是隐性税收,消费者没有切身感受,如果改在消费环节征收,不同的排量税收档次拉开的距离很大,消费者就会认真考虑购买排量小的汽车,这也会真正起到引导环保型消费的目的。

据有关部门介绍,汽车购置税可以“兼顾公平的原则,保护合法收入,取缔非法收入,整顿不合理收入,调节过高收入。因此,开征车辆购置税可以对过高的消费支出进行调节”。“对进口车征收较高的税收,可以限制汽车进口,有利于保护国内汽车工业的发展。”

实际上缴纳购置税时并不问收入来源,不知道购置税是如何“取缔非法收入”的。国内生产汽车是在扣除消费税的基础上征收,但是对进口汽车是含关税、消费税征收,很明显,对进口车辆征收了较高的购置税,属于

重复计税。

高虎城指出:“市场仍然存在着在物流方面和管理方面进一步减少成本的空间。”很多人认为品牌授权不能取消,这有一定道理,但是为什么要建那么豪华的4S店,而建店成本毫无疑问都会转嫁给消费者。

李克强总理在政府工作报告中提出要“实施更加积极的进口政策”,进口汽车价格畸高也有量少的原因,我们的汽车进口量仅占汽车市场的6%左右,不能满足市场需求,美国市场进口车占20%(高的时候占30%),我们还有很大的增长空间。

全国“两会”期间,商务部部长高虎城在答记者问时指出,中国的出境人数已超过1亿人,中国人的境外购物也在迅速增长,去年中国境外消费已经超过1万亿元人民币,形成这样一个境外消费的成因是多种的,我想其中一个主要原因就是高差价。

高虎城分析说,高差

## · 漪席谈 ·

### 美国养车便宜在哪里

刘葳漪



在北京这样的城市,拥有一辆汽车的使用成本大致是这样计算的:汽油费、停车费、保险、保养和洗车,这是固定的支出费用。还好,现在不必将年检纳入费用之内了。按平均一个月行驶1500公里左右计算,基本是3箱油,按1200元算,一年大致1.4万元。保险的固定费用在3500-5000元左右。停车费,一般小区内和单位停车合计一年算3000元。洗车一年差不多500元。一般的家用轿车一年的保养维修费用以3000元左右计。过路费等其余杂项算1000元。这样算下来,普通家用汽车一年的使用成本在2.6万元上下。

那么,同样的家庭用车,美国养车的成本是多少?根据美国劳工部发布的家庭消费报告称,平均每个美国家庭拥有汽车1.9辆,约三成家庭拥有3辆或3辆以上汽车。按照统计数据,前年,美国家庭在买车上的平均花费为3210美元,折合人民币约2万元左右。家庭经济状况不同,购买的汽车类型、保险支出以及汽车消耗等方面都会有差异,但总体而言收入越高在养车上的支出也会越高。美国年收入7万美元以下家庭养一辆汽车一年的平均支出为3886美元,折合人民币为2.4万元左右。

以一辆在国内售价18万元左右的中级车为例,在美国换一次机油,每次约25美元。一般的维修费用不高,但倘若更换前车轴这样的大修,就要花费近400美元。一年的保险差不多800美元,若是全险,是1000美元。责任险,相当于我们的强制险,就会便宜一些。2013年底美国的汽油零售价格折合成中国的单位“升”,差不多在6元左右;2014年底,全美普通汽油平均零售价是2.84美元/加仑,折合成每升不到4元人民币。

美国家庭在养车方面,停车基本不用花钱。美国家庭的住宅基本上都带车库,房子是永久私有产权,车库当然也是。一般公寓也提供免费的停车位,所以在停车方面美国人不必操心再花钱。即使是市中心的商业区,绝大多数也有免费停车场,除非是少数的一些区域停车才要付费。

不仅仅是使用成本上有差异,还有一个数据也很有趣:中国今天的汽车消费者更多集中在城市,超过了80%比例,而美国基本上是城市36%、郊区45%的比例。超过60%的中国人愿意开车上班,而行程只有10分钟之内的驾驶者达到了64%。而美国只有50%的人愿意开车上班,其中43%的驾驶者的开车时间超过了60分钟。

## 纸上谈车

### 新能源车发展不能“大干快上”

钱瑜



近日,长安汽车发布了面向未来十年的新能源汽车发展战略,到2020年,新能源汽车累计销量达到40万辆;到2025年,新能源汽车累计销量突破200万辆,销售占比达到10%。

根据规划,长安汽车选择以纯电驱动为主线,同步发展插电混动及纯电动两大技术平台,力争到2025年,分三个阶段推出34款新能源车型,覆盖

长安汽车的规划表现出了国内车企发展新能源汽车的决心和信心,但汽车发展需要技术的积累,不能一味求快,如果不按照市场规律办事,大干快上,肯定要出问题。

乘用车及商用车。其中,纯电动产品27款,插电式混合动力产品7款。在纯电动产品中,商用车12款、MPV 6款、SUV 2款、轿车7款。

与以前发展自主品牌汽车一样,国内汽车企业再一次表现出了“大干快上”、“一窝蜂”的本质。十年的时间推出34款新能源车,累计销量要达到200万辆,这个数字对于传统汽

车来说,都算是比较激进的,不知道如此快的发展背后,长安汽车能否拥有新能源车的核心技术?

“大干快上”这个词比较复杂,可以是褒义,也可以是贬义。几十年前,这个词相当流行,人们在各种“大干快上”过程中尝到了甜头,也吃尽了苦头。

但是,汽车业的发展是有其内在客观规律的,世界级的汽车企业强强

在开发能力上。核心技术的掌握,是这些企业通过投入巨资在十几年甚至几十年的时间里积累下来的。此前,中国汽车市场增长太快,诱惑太多,一些自主品牌汽车厂商想扩张、想市场份额、想赚快钱,结果产品战略上出了问题,导致技术积累不够。

新能源汽车的发展也是一样,虽然国家通过各种政策鼓励汽车企业发展新能源车,但是,国内汽车企业不能只想怎么样才能以最快的速度组装出一辆新车,而是应该研究怎么样才能拥有自己的核心技术。

### 儿童安全座椅立法仍需更多关注

刘洋



全国“两会”伊始,一则有关儿童乘车安全的提议引起了广大网友的关注。日前,汽车之家网站发起了“以实之名,推动立法”的行动,短短两天内,便吸引了数万名网友的参与支持。

中,上海也因此成为中国首个儿童安全座椅入法的地区。继而,山东、深圳两地也先后出台了相应的法律法规,将儿童安全座椅使用纳入地方法规的范畴。此外,各地方“两会”也相继有代表提议针对儿童安全座椅立法,广东、大连、重庆等地已经进入了讨论环节。

据交通部门统计,我

国每年因意外交通事故致伤的儿童人数高达1.85万名,而正确使用儿童安全座椅可以将死亡率降低70%。随着汽车之家儿童安全座椅公益项目的开展,已经有越来越多的家庭开始意识到儿童安全座椅的重要性。

事实上,早在30多年前,欧美等国家已经立法规范强制使用儿童安全座椅。

立法之后,美国、英国、瑞典等国家的儿童安全座椅使用率很快便超过了90%。而现阶段,我国儿童安全座椅的使用率仅为一成。

儿童安全座椅强制使用立法的推进,不仅是车企的责任,也不单是汽车之家等网站几次呼吁便能解决,更需要国家的关注,才能给予儿童最基本的保护。我们希望越来越多的地方政府能够向上海、山东、深圳看齐,希望“两会”代表能够关注到这一问题,一起推动儿童安全座椅强制使用早日进入立法程序。只有法律强制,才能更好地保护孩子们的乘车安全。