

再提补贴退出 新能源车商借机促销

财政部近日发布的《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(以下简称《通知》),再次强调2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年12月31日终止。按照规划,今年补贴政策终止后,新能源汽车补贴将正式退出。《通知》一经发出,市场闻风而动。北京商报记者调查发现,部分经销商已将新能源汽车补贴到期叠加购置税开征及相关利好政策作为卖点,劝说有需求的消费者尽早购车。



再启促销攻势

面对去年以来芯片短缺、车源不足、车价上涨等情况,刚取得新能源小客车指标的市民张先生放缓购车计划,想再等等。不过,4S店销售人员却告知张先生,明年新能源汽车将不再享受补贴,如果今年年底不能开票提车,明年购车成本即将上涨,最终张先生选择近期出手购车。

据了解,近几天各4S店销售人员均开始集中联系意向购车消费者,而这背后源于财政部近日再次发出的《通知》中明确,2022年底终止新能源汽车购置补贴。《通知》发布后,一位小鹏汽车销售人员在朋友圈发布《通知》截图并配文称“今年年底前

购车能节省万元”。另一位小鹏汽车直营店工作人员对北京商报记者表示,目前来看新能源汽车免征购置税政策在今年年底即将终止,消费者需在今年12月底前完成开票,否则很可能无法享受相应补贴,建议有意向购车的消费者还是尽快完成提车。

2010年起,我国开始给予新能源汽车补贴,为国内新能源汽车提供发展契机。到2017年,补贴标准首次下调,此后逐年退坡。2019年国家补贴标准在2018年基础上平均退坡50%。不过,2020年4月,财政部等四部委联合发布的《关于调整完善新能源汽车补贴政策的通知》提出,将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底,平缓补贴退坡力度和节奏,原则上2020-2022年补贴标准分别在上一基

础上退坡10%、20%、30%,并规定补贴前新能源汽车售价不高于30万元。2021年底,财政部便曾发布《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,明确2022年12月31日新能源汽车购置补贴政策终止,12月31日后上牌的车辆不再给予补贴。

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,经过多年发展,新能源汽车市场正由政策导向向市场导向转移,随着市场兴起相关支持政策也会逐渐退坡,这是一个产业走向成熟的标志。

开征购置税成卖点

不仅新能源汽车补贴到期,即将开征的新能源汽车购置税也成为各新能源汽车

经销商促销的卖点。

“明年不仅补贴到期,购置税可能也将开始征收。”一位北汽新能源4S店销售人员表示。据了解,2017年12月,财政部、工信部、科技部等四部委联合发布的《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》显示,对购置的新能源汽车免征车辆购置税,并明确免税时间为2018年1月1日至2020年12月31日。不过,2020年国内车市受疫情影响,汽车销量同比增长仅2.1%。为促进汽车消费,2020年3月31日,国务院总理李克强主持召开国务院常务会议,其中针对新能源汽车市场,会议确定将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长两年。

“以P7为例,能享受超1万元新能源汽车补贴,加上超2万元的购置税减免,今年购车将节省近4万元,但如果明年购车就不好说了。”上述小鹏汽车直营店销售人员表示。一位特斯拉直营店工作人员则表示,今年购买Model Y车型可节省超2万元的购置税,但目前订购需要等待超2个月,如果消费者不尽早订车,可能提车时间将后延,一旦购置税开征,消费者的购车成本势必提升。

不过,相比新能源汽车补贴,购置税的去留仍存在变数。此前,国务院常务会议及工信部均提出:正组织相关部门考虑明年是否延续新能源汽车免征购置税政策。”

买车还需趁早

事实上,尽管新能源汽车经销商大力促销,但仍有不少消费者选择持币观望。市民王女士认为:如果相关政策延续意味着购车成本不会上涨,同时明年车源紧张问

题缓解,新车售价可能也会下调,准备再观望一段时间。”

不过,上述特斯拉直营店工作人员表示,虽然明年相关政策是否有变化还未接到通知,但在补贴和购置税的同时,今年各地密集出台针对新能源购车的利好政策,因此在今年购买新能源汽车仍然划算。

近期,全国多地出台提升汽车消费的利好政策,其中不少地区均将政策期限定为今年年底。其中,杭州市商务局印发的《2022年杭州市新能源汽车购车补贴实施细则》明确,将对2022年6-12月期间购买符合条件的新能源汽车的消费者给予最高1万元补贴;北京市印发的《北京市统筹疫情防控和稳定经济增长的实施方案》中提出,要大力促进汽车等大宗消费,2022年底前对符合条件换购新能源乘用车的给予最高不超过1万元/辆补贴。据不完全统计,北京、上海、杭州、广东、武汉、常州都已出台相应政策。

“今年国内各地区给予各种补贴,虽然今年不少新能源车型出现涨价情况,但在利好政策助推下仍能为消费者降低部分购车成本。”上述北汽新能源4S店工作人员表示,而且不仅政策补贴,店内也提供相应优惠政策,例如北京地区消费者换购新能源汽车能够补贴1万元,同时燃油车车主置换新能源车型,店里还将提供万元置换补贴,相当于购车价格再次下探。

中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示,利好政策出台将有效拉动市场销量,促进新能源汽车消费。无论明年相关政策是否延续,今年都是出手购车的好机会。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦/文并摄

“速度的灵魂” 凯迪拉克V系列BLACKWING浙赛斩获佳绩

作为国内最具挑战性的赛道之一,浙江国际赛车场主赛道是经国际汽联(FIA)认证的二级赛道,总长3.2公里,共有16个弯道,最大高度落差为22米,考验着每一款车型的综合性能。因此这里的“圈速榜”吸引众多超跑和高性能车参与挑战,成为广大车迷的关注焦点。

此次CT5-V BLACKWING与CT4-V BLACKWING以原厂量产车的身份刷新浙赛圈速纪录,同其与生俱来的赛道基因和至臻性能密不可分。在动力方面,CT5-V BLACKWING搭载最大功率498千瓦、最大扭矩893牛·米的6.2升机械增压V8发动机,最高时速超过322公里/小时,0-96公里/小时加速时间3.4秒(10速手自一体变速箱);CT4-V BLACKWING搭载最大功率352千瓦、最大扭矩603牛·米的3.6升双涡轮增压V6发动机,最高时速达304公里/小时,0-96公里/小时加速时间3.8秒(10速手自一体变速箱),为同级车中为数不多跻身“3秒俱乐部”的高性能轿车。而V系列BLACKWING车型的赛道实力,不止于速度与爆发力。在第四代MRC主动电磁感应悬挂、eLSD增强型电子限滑差速器、高性能Brembo制动系统以及米其林PS4S高性能轮胎等配置加持下,让V系列BLACKWING车型在赛道各种考验车辆极限动态的阶段中皆表现出精准、稳定的操控性能。

作为一个拥有超过百年历史的豪华汽车品牌,凯迪拉克早在上世纪40年代就与赛道结下不解之缘。在数十年持续征战勒芒、戴通纳等世界知名汽车赛事过程中,凯迪拉克不仅取得备受瞩目的耀眼成绩,更将赛道作为科技进步与创新的重要平台,不断将赛车领域的灵感与技术同步传递到量产车上。2004年诞生的V系列车型就是凯迪拉克将赛道基因完美融入日常驾驶,成就凯迪拉克在设计、性能和技术维度的极致表达。而BLACKWING则是V系列中的性能旗舰车型,无需改装就具备赛道实力,无论在哪里都是霸气十足的竞争者。

V系列BLACKWING车型的卓越实力,离不开凯迪拉克全新一代轻量化豪华后驱平台在研发阶段就已打下的“扎实功底”。而与之血脉相承的CT4和CT5,同样为广大用户带来充满豪华质感的加速性能和驾驶乐趣。CT5搭载全新2.0T可变缸涡轮增压发动机,匹配CT5-V BLACKWING同一系列的10速手自一体变速箱,在低扭性能上表现尤其强劲。值得一提的是,CT5配备与V系列BLACKWING一脉同源的第四代MRC主动电磁感应悬挂、mLSD机械式限滑差速器、高性能Brembo制动系统和米其林PS4S高性能轮胎,显著提升车辆操控性和稳定性。

从赛道到公路,凯迪拉克坚持轿车产品“为驾驶乐趣而生”的产品设计和制造理念,并持续将赛车竞技运动中的技术与经验转化到量产车上,打造一系列拥有无数忠实拥趸的豪华后驱轿车,为向往“速度与灵魂”的用户带来臻于纯粹的驾驶体验。



备受车迷期待的凯迪拉克CT5-V BLACKWING和CT4-V BLACKWING近日迎来中国赛道首秀——征战浙江国际赛车场“赛道圈速榜”。作为凯迪拉克性能巅峰车型,CT5-V BLACKWING不负众望,以1分39秒278的圈速成绩,一举成为浙赛榜上“最速四门量产车”。而CT4-V BLACKWING也以1分41秒403成为浙赛榜“同级最速四门量产车”。

凯迪拉克CT5-V BLACKWING和CT4-V BLACKWING浙赛斩获佳绩



与V系列BLACKWING一脉相承的CT5带来充满豪华感的驾驶乐趣



CT4-V BLACKWING凭优异成绩成为浙赛榜“同级最速四门量产车”