9月1日起调整汽车消费税

排气量1.0升(含)以下的乘用车,税率由3%下调至1%
排气量3.0升以上至4.0升(含)的乘用车,税率由15%上调至25%
排气量4.0升以上的乘用车,税率由20%上调至40%

汽车消费税下月起调整

8月13日,中国财政部官方网站发布消息称,财政部、国家税务总局发出通知:自2008年9月1日起调整汽车消费税政策。

具体包括:一是提高大排量乘用车的消费税税率,排气量在3.0升以上至4.0升(含4.0升)的乘用车,税率由15%上调至25%,排气量在4.0升以上的乘用车,税率由20%上调至40%;二是降低小排量乘用车的消费税税率,排气量在1.0升(含1.0升)以下的乘用车,税率由3%下调至1%。

这是国家自2006年4月1日以来第二次调整汽车消费税税率,目的是抑制大排量汽车的生产和消费,鼓励小排量汽车的生产消费。

快报记者 吴琼

资料图片

各方反应

买车人:有的等等看有的急吼吼

调整汽车消费税政策,车市是否真的会因此改变,消费者是否真的会倒向小排量呢?

市民小刘近期正打算购车,由于油价刚刚上调,所以小刘打算购买一辆小排量车用于上下班代步。今年9月1日开始,国家对排量在1.0升及1.0升以下乘用车的消费税税率进行下调,小刘打算等等再买,"我想看看会不会降价。"

"我本来打算买Spark乐驰,0.8升的排量,价格在四五万元,现在消费税只收1%,我想多少会有降价。"小刘告诉记者,自己就是看上小排量车价格低、耗油少,主要限制在于如果车主要自驾旅行就不太方便了,他认为:"如果价格更低,那么肯定更吸引人。"另一位购车人谭先生在得知上调了3.0升以上排量乘用车的消费税税率后,做出了和小刘完全不同的反应。"我早就决定购买新天籁3.5升排量,现在税率一调我都蒙了。"谭先生说,自己算了算,消费税上调,可能要多花好几万块钱。他说,如果9月1日前来得及提车,那么还是购买这款车,如果9月1日前无法提车,他准备重新选择一款排量在3.0升以下的车型。

当然也有消费者并不为之所动,市民高先生就表示,不会因为小排量汽车可能降价而改变原来的选择,"我常常要上高速,我觉得小排量没有办法满足我的需求。"

经销商:大排量好车不愁销路

价格一涨难免影响汽车的销售,但经销商对于9月1日以后的大排量汽车销售并没有太多担心。

江苏万邦汽车有限公司的相关负责人朱伟表示,在新政实施之初,对销售的影响肯定存在,但他对于大排量车未来的销售仍充满信心。"排量超过3.0升的车,价格都不低,怎么也要三四十万,买得起这些车的人,他们考虑的不是车价,车对他们来说是身份的象征。"朱伟认为,大排量车消费税税率上调导致的涨价不会长期影响车辆销售。

另一位经销商许光也赞同这一说法,他告诉记者:"排量超过3.0升的汽车销量在市场上的份额占比并不大,大约在6.5%上下,购车人都是资金实力雄厚的高端人士,有的购车是公私兼用,他们对于价格并不敏感,节能也不是他们考虑的重点。"

不少汽车经销商都表示,上调消费税是汽车行业发展的一个标志,有利于汽车消费的理性化。短期会让一些不太理性的消费者放弃购买计划,但从长远来看,不会影响有实力购买大排量汽车的消费者。

厂家:小排量车局限多不愿生产

无论如何,国家调整汽车消费税税率的意图十分明显,一来节能,二来减排。虽然汽车生产厂家对调整意图清清楚楚,却并不急于调整产品结构,大部分厂家仍把1.0~3.0升排量作为主要产品。

MG名爵汽车目前所有车型的排量都集中在1.4升~2.5升,这个区域是目前市场上需求最大的,销售占比达到7~8成。公司的相关负责人介绍,目前还没有考虑过要调整产品结构,主要是因为现有产品没有受到税率调整影响,同时也因为目前市面上小排量汽车销售并不理想,因此还得边走边看。

有公开的数据显示,2008年上半年,我国轿车市场共销售汽车266万辆,其中排量在1.0升以下的轿车销量出现下滑,上半年仅销售12.91万辆,占比6%左右;与之形成鲜明对比的是,同一时间段,SUV销量同比增长了42.01%。在2004年,排量在1.0升以下的汽车市场份额达到8%左右,也就是说,4年来,油价虽然不断攀高,但小排量车的市场却在萎缩。

业内人士认为,购买小排量汽车的消费者收入往往不高,他们对价格敏感度很高,燃油价格上涨所导致的结果就是他们宁愿选择城市公交。他认为,此次下调消费税可以直接把小排量车的车价降下来,在一定程度上的确可以促进消费,但从厂家的角度来说,他觉得:"小排量汽车的局限较多,上高速、复杂路况都有限制,对于目前的中国家庭来说,仍然有很多制约因素。"

快报记者 张波

业内人士

消费税调整对国内车企影响甚微

传闻已久的汽车消费税调整终于变为现实。昨日,财政部宣布9月1日起将调整汽车消费税。该规定执行后,生产1.0升以下小排气量乘用车的企业或将从中受益,而生产3.0升以上排气量汽车的乘用车的企业将受到一定影响。不过,多家汽车分析师表示:国内汽车上市公司较少生产排气量3.0升以上或1.0升以下的乘用车,故除长丰汽车外,该政策对国内汽车类上市公司影响不大。

消费税调整方案充分显示出主管部门抑大放小的思路。

昨日,在接受本报记者采访时,安信证券汽车分析师孙木子指出,"汽车消费税调整对国产汽车影响有限,对小排量汽车的推动作用也有限。"

其理由有两个:一是排气量在3.0升以上的国产乘用车并不多。据中国汽车工业协会统计:今年上半年,国产3.0L以上排量乘用车销量为1.65万辆,仅占国产乘用车总销量的0.46%。此外,排气量低于1.0升的国产乘用车比例也不大。

其二,调低1.0升以下小排气量乘用车的消费税,对消费者的刺激作用有限。因为小排量汽车售价多在5万元以下,降低2%,相当于消费者的购车成本降低1000元。

由于排气量3.0升以上的乘用车多为进口车,故是次汽车消费税调整将更多影响到以豪华车为首的进口车。但业内更倾向于认为:由于豪华车消费者价格敏感度较低,因此消费税的调整,只能部分抑制大排量进口车的消费需求,不会从根本上扭转大排量进口车高速增长的势头。

受到影响的国产车包括东风日产的天籁、公爵系列;一汽丰田兰德酷路泽和普拉多系列等、一汽大众奥迪A6的部分产品等。据了解,汽车类上市公司中,以SUV为主打产品的长丰汽车将受到一定影响。昨日,上海证券报记者致电长丰汽车时,其工作人员表示,"对消费税变动一事,公司高层尚未下达具体的应对措施。"

快报记者 吴琼

关注焦点

大排量车 车价会涨吗?涨多少?

观点:车价涨幅不等于税率涨幅

不管是买1.0升以下的小排量车还是买3.0升以上的大排量车,购车人最关心的还是车价会不会涨?如果涨怎么涨?

目前车的定价主要由几个部分构成:实际购车费用=基本车价+增值税(17%)+消费税,进口车则需加上一定的关税。南汽的相关负责人高允航告诉记者,消费税是汽车价格的一个组成部分,因此消费税税率的涨跌肯定影响购车费用,也就是说,站在厂家的角度,涨价是必然的。

如果按照上述公式计算,以3.5升排量的新天籁为例,如果原价是29.98万元,那么在9月1日后,价格要高出4.5万元左右。如果是4.7升排量的大切诺基,原来售价在49.9万元左右,那么在消费税税率上调后,车价可能会上涨7.5万元。当然,1.0升以下的小排量车会更加便宜,按照5万元的车价计算,则有1000元的下行空间。

可是,车价真的会按照这个标准浮动吗?据了解,理论上车价的确会因此调整,但也不排除厂家会为了保证销量而贴出部分利润降低涨幅。高允航说:"由于油价居高不下,我们国家也刚刚上调了油价,所以很多潜在客户开始观望,其实汽车使用的钢材等原材料价格也都在涨,但车价基本没有涨过,也正是为了保证销量。"所以说,大排量车的价格上涨恐怕难以避免,但涨幅未必按照上述计算方式来涨,厂家、经销商会根据市场行情进行定价。

小排量车 市场份额会因此增加?

观点:尽快开征燃油税才是真正利好

一家小排量汽车生产厂家的负责人认为,这一政策无疑对小排量汽车的销售、发展都起到了提振作用,汽车产品结构的变化是一个趋势。他认为,中国目前的汽车市场是不平衡的,消费差别很大,3.0升以上大排量汽车销量高于1.0升以下的小排量汽车,这说明中国市场还不是成熟市场。

高允航也告诉记者,美国的汽车市场就是一个很好的例子,"过去美国车排量大是有名的,现在日本车在美国很畅销,由于油价高企,再加上政策推动,美国人已经接受了小排量汽车。"高允航认为,想通过汽车消费税税率一次上调就解决消费者购车观念的问题,推动小排量汽车的市场份额是不可能的。"这一定是一个过程,经过不断引导,市场会慢慢向那个方向发展。"

有消费者就提议,尽快出台燃油税,这才是对于小排量汽车更为根本性的利好,对"用多少油就交多少税",小排量的优势才能真正体现出来。其次,业内普遍认为,消费者本身购车要"面子"的消费观念也要改变,从实际出发,理性购买才是成熟的购车人。此外,记者在网上发现一些网友质疑小排量汽车各种性能,因此从研发角度来说,小排量汽车如果能做到安全、舒适,那么小排量魅力就更大了。

中等排量车 税率不变,价格变吗?

观点:新消费税规定带来利好

至于绝大多数南京人能买得起、用得起的家用车,几乎都是处于1.5到2.8升之间的中等排量,在新的汽车消费税征收规定中,税率不升不降,那么价格呢?销售商们都表示:不会因此变化。

上海通用旗下有雪佛兰、赛欧等众多的品牌,其中,80%以上的国产车型都低于3.0,上海通用公共关系及企业传播总监李征卉说:"上海通用生产的大排量汽车不多,主要是凯迪拉克系列,占总销量的比例很小。而且上海通用也生产混合动力车及小排量汽车。因此政策一旦变动,对上海通用的正面影响远大于负面影响。"

在南京市场上,雪佛兰景程、赛欧,都是1.6、2.0这些不加税也不减税的车型,价格没有变化。

一汽轿车在南京卖得火的是一汽马自达的马六、一汽奔腾等车型,这些车最大销量都是由2.0和2.3排量的车型完成的,所以也没有调价的计划。

而大众和奥迪系列的情况就更有意思了,上海大众和一汽大众以及一汽奥迪,是最好卖的车子,诸如帕萨特1.8T、迈腾2.0T、奥迪A62.8T这些带T的也就是带涡轮增压发动机的车型,从技术角度讲,2.0T的实际功率与3.0的普通发动机相比,基本一样甚至更高,而2.8T的功率能达到普通的4.5排量的发动水平。所以南京的黄埔、中北等大众销售商,都对自己的车型在新规定下卖得更好很有信心。为什么?销售经理介绍说,因为3.0升以上的车价格涨,而且还受行政部门的配车标准限制,可是自家的大众车,排量小,实际效果又与大排量一样。但是,眼看中等排量会受新规定的影响,但销售商们根本不能涨价。为什么?因为今年的车市并不好,股市的大跌、通胀的压力,都让很多人的换车计划深受影响,对于全国车市来讲,今年都是十分困难的一年。

所以,新的汽车消费税规定,是给中等排量车带来一个利好,车商们希望借它能把销量恢复恢复,加价就是自己给自己添堵。

快报记者 张波 石成

■相关新闻

宝马奔驰等暂没打算涨价

进口豪华车多半都是大排量大胃口,在国家发改委的目录上,超过一半的车型,都是新规的加税对象,其中宝马和奔驰这两大名牌又是首当其冲,不过,让人稍喘一口气的消息是:南京的宝马和奔驰总代理都表示,还没有涨价的具体时间表,而零售店面的价格,目前也保持原样。

南京凡德在新街口和大明路开有两家宝马车零售店面,业务经理介绍说,现在的售价没接到上涨通知。

奔驰也是一样,北京奔驰戴克相关人士指出:"对我们在中国市场销售的车型和价格影响不大,因为我们的主力车型为奔驰C级230、奔驰E级200K,排量均在3.0升以下。过去我们生产大排量的帕杰罗,早就停产了。而进口的S级别豪华轿车、GL级别越野车,排量虽然大都在加税之列,但目前国内所售车均为新规出台前的到岸车,价格已经在有关部门登记过,不可能再加价。至于后面的进口车怎么加价,加多少,并不是我们一方面决定的,还要看市场情况,并和有关部门协调。"

上海通用公共关系及企业传播总监李征卉也告诉记者:"上海通用生产的大排量汽车不多,主要是凯迪拉克系列,占总销量的比例很小。而且上海通用也生产混合动力车及小排量汽车,如排量1.2升的乐骋主力车型。"

快报记者 石成

■股市

汽车股尾盘翻红

昨日,财政部、国家税务总局发出通知,将从2008年9月1日起调整汽车消费税政策。汽车股尾盘在悦达投资快速大单封住涨停带动下,临近收盘时汽车板块个股有所活跃。从盘面看,星马汽车(600375)涨幅超过4%,*ST昌河(600372)涨幅超过3%,江铃汽车、长安汽车(000625)、一汽轿车等股价翻红。

有人认为,此次汽车消费税调整,部分个股或将受影响,主要以生产家用小排量汽车的长安汽车、一汽四环等受益明显,而生产大排量汽车占比重较多的申华控股(600653)、东风汽车等将受到一定负面影响。

(金融界网站)

江苏人看病花的钱多了

住院病人去年多花480多元

记者在近日公布的"2007年江苏省卫生事业发展统计简报"中发现,和上一年相比,医疗机构接诊的病人数量和收治入院的病人数量在增长;同时,居民看病的花费也有所增多。

病人数量增长,医生工作负荷加重

据统计,2007年全省居民到医疗机构平均就诊3.4次,全省医疗机构诊疗人次数为23003.14万次,与上年比较,医疗机构诊疗人次数增加7573.4万次。2007年全省居民年住院率为7.48%。2007年,全省医疗机构入院人数549.8万人,与上年比较,医疗机构入院人数增加69.7万人。

病人的增多也导致医生的工作负荷加重。据卫生部门综合医院统计,2007年医生人均每天担负诊疗人次为7.9人次,比上年增加0.3次;医生人均每天担负住院床日为2.29日,比上年增加0.1日。

看病花费上涨,住院病人多花480多元

据卫生部门综合医院统计,2007年门诊病人人均医疗费用144.18元,比上年增加8.14元,增长5.98%;住院病人人均医疗费用6781.81元,比上年增加489.16元,增长7.77%(见附表)。

2007年,卫生部门所属五级综合医院门诊和住院病人人均医疗费用上涨幅度有所不同。按当年价格计算,省属医院人均门诊费用上涨最高9.63%,县属上涨7.6%,地级市、县级市属医院上涨低于7%。按当年价格计算,省属、县级市属和县属医院人均住院费用上涨高于10%,省辖市属医院上涨为6.1%。

药费占医疗费用比重也出现了变化。据卫生部门综合医院统计,2007年,门诊病人人均医疗费中,药费为74.06元,占51.36%;与上年相比,药费增加3.27元。住院病人人均医疗费中,药费为3164.38元,占46.66%;与上年相比,药费增加244.28元。

有关专家分析,从这些数字看,医疗费用水平略有增幅。"看病贵"是由多方面造成的,既有物价水平的原因,也受到社会保障水平的影响,还有体制上、城乡卫生资源分布不合理等因素,也有少数医生乱开药、滥检查等原因。

快报记者 张星

卫生部门综合医院门诊和住院病人人均医疗费用及涨幅

	2007年	2006年
门诊病人人均医疗费用(元)	144.18	136.04
其中:药费	74.06	70.79
住院病人人均医疗费用(元)	6781.81	6292.65
其中:药费	3164.38	2920.1

十大死因中恶性肿瘤还是排第一

恶性肿瘤和脑血管病还是江苏居民健康的最大"杀手",近日公布的"2007年江苏省卫生事业发展统计简报"中显示,恶性肿瘤和脑血管病仍然排在城市居民死因的前两位。

三成死亡因为恶性肿瘤

此次公布的统计结果显示,2007年,江苏城市居民前十位死因为:1.恶性肿瘤165.82/10万,占总死亡的30.87%;2.脑血管病107.37/10万,占总死亡的19.99%;3.心脏病82.66/10万,占总死亡的15.39%;4.呼吸系病58.32/10万,占总死亡的10.86%;5.损伤和中毒32.61/10万,占总死亡的6.07%;6.内分泌、营养和代谢及免疫疾病15.41/10万,占总死亡的2.87%;7.消化系病14.53/10万,占总死亡的2.71%;8.泌尿、生殖系病6.97/10万,占总死亡的1.30%;9.神经系统疾病5.70/10万,占总死亡的1.06%;10.传染病和寄生虫病4.62/10万,占总死亡的0.86%。前十位死因合计占死亡总数的91.98%。

和2006年相比,除了第10位有变化外,其他的排序没有变化。2006年排在第10位的死因是精神障碍4.93/10万,占总死亡的0.97%。2007年,传染病和寄生虫病则跻身前十位。

2007年,居民病伤死亡率为594.87/10万。记者查看了前几年的统计结果,2006年,居民病伤死亡率为600.20/10万;2005年,居民病伤死亡率为609.56/10万;2004年的居民病伤死亡率为584.00/10万;2003年的居民病伤死亡率为606.67/10万;2002年江苏居民病伤死亡率为590.46/10万。

病因复杂 细节着手防范

和前两年相同,恶性肿瘤和脑血管病仍然排在居民死因的前两位。专家在研究中发现,肿瘤的发病原因非常复杂,不同的肿瘤发病原因也不相同,和饮食结构中微量元素缺乏、饮食习惯、环境中空气污染等都有一定的关联;在诸多危险因素中,很多是与地理环境、人文习惯相关。

恶性肿瘤排在居民死因的首位,当前,在发病率比较高的各类恶性肿瘤中,除了肝癌、胃癌、食管癌这三种俗称为"老三癌"的恶性肿瘤之外,近年来部分恶性肿瘤的发病情况不断上升,其中包括肺癌、乳腺癌、大肠癌这三种被业内人士俗称为"新三癌"的恶性肿瘤。

专家认为,科学防癌要从生活细节着手,比如预防肺癌首先要不吸烟及戒烟;预防环境污染;控制室内烟尘等污染;保持厨房通风,厨房要安装抽油烟机或排风扇,点火同时打开抽油烟机或排风扇,烹调时,油锅温度不要超过200℃,不能让油锅冒烟,少用煎炸烹调方式,选用精制油作为食用油。长期的精神紧张、悲观失望、心态消极,或者在生活中遭遇不幸、精神遭受重大创伤等,也会导致人体的免疫力下降,让这些致癌因素乘虚而入。

而脑血管疾病的多发和人们的生活水平不断提高、饮食结构不科学有直接关系。

快报记者 张星