

明年新能源汽车购置税减免门槛提高

年前买还是年后买,听听专家建议

日前,工业和信息化部、财政部和税务总局联合发布了《关于2026—2027年减免车辆购置税新能源汽车产品技术要求的公告》(以下简称《公告》)。根据《公告》,自2026年1月1日起在纯电动乘用车百公里电能消耗量要求上实行了更严格的国家标准,同时插电式(含增程式)混合动力乘用车的纯电续航里程门槛从此前的43公里提高到了100公里。《公告》发布后,石家庄消费者有什么反应?是趁着今年还能全额免购置税赶紧购车,还是等明年购买技术更先进的新车?

整体市场影响不大

“我们的产品符合新国标电能消耗量限值,不会影响其列入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》。”在石家庄市长安汽车园,一家新能源汽车4S店的销售人员对记者表示。他拿出车型资料给记者展示,该店销售的某款纯电车型整车质量为2185千克,其百公里耗电量(kWh/100km)为14.1,而新标准是不超过16.2。

在另一家新能源汽车4S店里,销售顾问杨先生正向顾客解释:“现在买新能源车还能全免购置税,比如这辆15万元的车,现在买能省1.5万元,等到明年就只能免一半了,得多掏7500块钱。”杨先生告诉记者,《公告》发布后,顾客问得最多的就是“现在买和明年买差多少钱”。目前店里也趁机推出了“年末冲刺方案”,包括额外的置换补贴和免息分期,鼓励顾客尽快下单。

与纯电动乘用车不同,《公告》对插电式(含增程式)混合动力乘用车的续航也提出了要求,即纯电续航里程从此前的43公里提高到了100公里。

“我们有55公里纯电续航版本,也有纯电续航超过100公里的车型版本,现在55公里的纯电续航版本仍在销售。”一家汽车4S店的销售人员表示。而另一家汽车4S店的销售人员称,目前店里没有纯电续航低于100公里的车型了,并且明年厂家会有新的插电式混合动力车型上市,采用全新技术。

“《公告》对纯电动乘用车和插电式混合动力乘用车提出了更高的技术要求,是要淘汰落后的产品,对行业来说是好事情。从整体市场来看,如今车企推出的新产品多是符合规定的,所以对市场影响不大。”石家庄长安汽车园一家新能源汽车

4S店总经理这样表示。

更多车型被纳入管理范围

记者注意到,在《公告》技术调整要求中,百公里耗电量和纯电续航里程调整被放在重要位置。

具体来看,针对插电式(含增程式)混合动力乘用车产品,现行免征购置税政策要求纯电动续航里程不低于43公里即可享受,而此次技术调整后这一数值提升至100公里,那些“小电池、短续航”的插混车再也享受不到购置税减免了。新规还对插电式(含增程式)混合动力乘用车的油耗标准作出明确规定,按车辆整备质量分档设定门槛,亏电状态下的油耗考核更严格,防止某些车型“有电省油,没电费油”。

对纯电动乘用车来说,过去是按车身重量分段计算耗电,现在则统一按照新国标《电动汽车能量消耗量限值》执行,直接给每类车型设置了电耗上限。其中,纯电动乘用车质量指标门槛由原750公斤、2510公斤调整为1090公斤、2710公斤。这意味着,更多车型将被纳入管理范围。值得一提的是,重量超过3500公斤的大型乘用车(比如一些大型纯电SUV和MPV),现在也要按照3500公斤的标准来考核,这对它们的省电能力提出了更高要求。

业内专家表示,电耗指标提升主要是针对中大型电动车的引导性措施,确保大型车的电耗持续降低,实现高集成、低电耗、轻量化的大型纯电动车,有利于改变当下国产电动车过长、过高、过重的SUV超重化趋势。

不要只盯着5%的购置税

《公告》实施后,消费者购车成本将发



■何时买车更合适,对很多消费者来说都是一个令人纠结的问题。新华社记者 陈思汗 摄

生哪些变化?与现行车辆售价33.9万元以下可享受全额免征不同的是,明年起所有新能源车产品都需按规定缴纳相应购置税。

按照新版计税规则,车辆购置税按购车价(不含增值税)的10%计算,减半后实际税率为5%。每辆新能源乘用车减税额不超过1.5万元,以30万元车型为分界点。消费者购买30万元及以下车型,直接按5%税率计算,例如一辆20万元的新能源车需缴纳购置税8849元;30万元以上车型按10%税率计算后,再扣除1.5万元限额,例如一辆50万元的新能源车需缴纳购置税3.5万元。

专家对此解读称,设置1.5万元限额旨在避免高档豪华新能源车过度占用税收优惠资源,体现政策的公平性。目前市场上已有部分新能源车售价突破百万

元,若全额享受减半优惠,可能扭曲市场公平竞争环境。

现在买车能全额免购置税,明年买车要缴税但是能买到技术更先进的车,临近年底,消费者该如何选择呢?为此,记者咨询了石家庄一位资深业内专家,他建议消费者不要只盯着5%的购置税,而应该关注新能源汽车技术迭代的进度。2024年15万元大概只能买到续航400公里左右的车型,而今年同样的钱已经能买到续航600多公里的车型了,同时智能化配置和能耗表现都有明显提升。他预测说:“明年车企为了满足新规,将会集中推出一批技术更先进的新车,不仅续航更长、电耗更低,还可能用上新的电池技术和电子架构,而且价格很可能比现在还便宜。”

本报记者 王力

缓解“里程焦虑”! 电动汽车充电设施将“三年倍增”

□新华社记者 王悦阳 唐诗凝

缓解“里程焦虑”出实招。国家发展改革委、国家能源局等部门近日印发《电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案(2025—2027年)》,明确到2027年底,实现充电服务能力的翻倍增长。

“十四五”期间,我国建成了全球最大的电动汽车充电网络。截至2025年9月底,全国充电设施数量已达1806.3万个,每5辆车就有2个充电桩;高速公路服务区建成充电设施超6万个,跨省出行“说走就走”。

但也要看到,公共充电网络布局不均衡、设施功能结构待优化等问题仍然存在。聚焦充电网络变得更大、“织”得更密,行动方案作出新部署。

首先,解决“有没有”的问题——“三年倍增”是数量上的“倍增”:直击

“人等桩”“人找桩”痛点,到2027年底,在全国范围内建成2800万个充电设施,提供超3亿千瓦的公共充电容量,满足超过8000万辆电动汽车充电需求。

也是空间布局上的增加:回家充电更省心,“新建居住区要按规定在固定车位全部建设充电设施或预留充电设施安装条件,满足直接装表接电要求”;春节返乡充电不再难,“在尚未建设公共充电站的乡镇行政区至少新增1.4万个直流充电枪”“实现农村地区公共充电设施全面覆盖”。

其次,还要让充电设施“更好用”——行动方案中,“大功率”多次出现,“全国城市新增160万个直流充电枪,其中包括10万个大功率充电枪”“在高速公路服务区(含停车区)新建改建4万个60千瓦以上‘超快结合’充电枪,鼓励建设大功率充电设施”。

“目前我国公共充电设施平均功率仅45.5千瓦,尚不能有效满足节假日高速公路、城市热点地区等快速补能场景的充电需求。”国家能源局有关负责人说,行动方案明确在重点城市、高速公路服务区加快大功率充电设施规划建设,进一步优化设施功能结构。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟副秘书长宗全旗表示,大功率充电设施是指单枪充电功率达到250千瓦以上的直流充电设施。“对车主来说,未来出行将体验到更丰富便捷、适应各种场景需求的补能方式,满足差异化充电需求。”

从城市到乡村,从高速公路到居民小区,我国充电设施逐渐从“中心”向“全域”覆盖,在便利电动汽车出行的同时,一个个充电桩不只是孤立的电力出口,更成为能量双向流动的“神经末梢”,为新型电力系统高效经济运行提供深厚的

分布式支撑。

车网互动让电动汽车化身“移动充电宝”,通过充换电设施与电网相连,在电网负荷低谷时段充电“囤电”,在用电高峰时或有需要时向电网反向送电,助力“削峰填谷”,缓解电网集中供电压力。

行动方案提出,到2027年底,车网互动规模化应用试点范围有效扩大,新增双向充放电(V2G)设施超5000个,反向放电量超2000万千瓦时。

过去,政策支持和技术创新等因素推动我国电动汽车产业发展;未来,供给体系的完善将带来更大市场机遇。据初步测算,行动方案的实施将拉动充电设施设备制造和建设投资2000亿元以上。

小小充电桩,一头连着产业,一头连着民生,一张覆盖城乡、智慧互联的能源网络渐渐铺开,为百姓绿色出行“续航”,为创新产业生态蓄力。