

新年购车“吃透”这些新规再出手



新年伊始正值消费旺季,很多消费者都希望在新年开上新车。2026年,汽车行业多项新政策开始实施,1月的主要变化集中在补贴与税收政策的调整。对行业来说,这意味着新一年的竞争将从“价格战”转向“技术战”;对消费者而言,新政新规将带来更优质的产品选择。所以,我们在新年购车前,不妨先把这些新政新规“吃透”再出手。

报废置换补贴按比例发放

“我看了几款车型,还是决定贷款买20万元以内的车,可以一步到位。现在新能源车技术已经很成熟了,也不用太担心电池衰减的问题。”日前在石家庄一家新能源汽车4S店,记者遇到了正在选购汽车的李先生。从去年开始,他就想置换一辆10万元左右的新能源汽车,如果按照今年的以旧换新政策,只能拿到1万元左右的置换补贴。为了把补贴政策用足,李先生决定消费升级,买一辆20万元左右的新能源汽车。

从今年1月1日起,全国统一按照新车销售价格的固定比例给予补贴,不再执行此前的定额标准。具体来看,报废旧车购买新能源乘用车新车,按新车售价12%补贴,最高2万元;报废燃油车购买2.0升及以下排量燃油新车,按售价10%补贴,最高1.5万元。置换更新的补贴力度稍低,换购新能源新车按售价8%补贴最高1.5万元,换购燃油新车按6%补贴最高1.3万元。

这也意味着,报废旧车并购买16.67万元以上的新能源汽车,或者置换旧车并购买18.75万元以上的新能源汽车,才能拿到全额补贴。

一位汽车销售人员告诉记者,按车价的固定比例给予补贴后,10万元以下的车型没有那么受欢迎了,一定程度上促进了消费升级。

与2025年相比,新一轮补贴的支持范围进一步扩大,报废旧车的注册登记时间要求放宽。汽油乘用车注册登记时间扩展至2013年6月30日前,柴油及其他燃料乘用车扩展至2015年6月30日前,新能源乘用车扩展至2019年12月31日前。

据悉,目前汽车报废补贴的申领流程也已明确,消费者可通过“全国汽车流通信息管理系统”网站提交申请,上传相关材料后,符合条件的申请将在30个工作日内完成补贴兑付。



■消费者(左)在了解一款汽车。新华社记者 陈思汗 摄

享受购置税优惠车型的技术标准提高

“纯电续航达到100公里,意味着绝大多数日常通勤和短途出行完全可以依靠电力完成。由于电费远低于油费,用户将大幅降低出行成本。”石家庄某汽车4S店的一位销售经理对记者表示。

今年新能源汽车购置税优惠政策也迎来新变化。根据政策要求,2026年1月1日至2027年12月31日期间,新能源汽车购置税从以往的全额免征调整为减半征收,每辆新能源乘用车的最高减税额从3万元降至1.5万元。

值得注意的是,并非所有新能源汽车都能享受购置税减免优惠。新政策明确,只有纳入工信部发布的《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的车型,才能享受该福利。同时,2026年享受优惠的车型技术标准大幅提高,其中插电式(含增程式)混合动力汽车的纯电续航里程要求从

43公里提升至100公里,这意味着部分纯电续航较短的入门级混动车型将被排除在优惠范围之外。

据一位汽车销售人士介绍,当前在售插电式(含增程式)混合动力乘用车中纯电续航里程低于100公里的车型已经很少了,因为去年最后两个月基本都处理完了,目前在售的主流插电式(含增程式)混合动力乘用车,纯电续航里程大多超过100公里。例如问界M5增程版纯电续航230公里;比亚迪唐DM-i智驾版纯电续航175公里;理想L8 CLTC纯电续航225公里以上。

业内人士认为,今年对享受购置税优惠车型的技术标准提出了更高要求,尤其是插电式混合动力汽车纯电续航里程从43公里提升至100公里,将倒逼车企加大研发投入,加速技术迭代。部分缺乏核心技术、依赖低价策略的中小车企,将因无法满足技术标准而被市场淘汰。

电动汽车严控“堆电池”

今年1月1日,《电动汽车能量消耗限值第1部分:乘用车》(GB 36980.1-2025)(下称“新国标”)正式实施,标志着中国对电动汽车的能耗管理从过去的鼓励引导,转变为严格的强制约束。

“新标准要求车企通过技术优化而非单纯‘堆电池’来降低能耗。以2吨左右的电动汽车为例,百公里电耗上限为15.1千瓦时,相比旧标准加严约11%。这意味着在电池容量不变的情况下,车辆的实际续航里程平均可提升约7%,冬季续航缩水问题也将得到缓解。”谈到新国标实施的意义,石家庄一位汽车资深销售人士这样表示。

根据标准规定,车重小于或等于1.09吨的微型乘用车,百公里电耗上限仅为10.1度;主流家用车型(车重在1.09吨—2.71吨之间),需满足相应的计算公式,2吨左右的热门车型百公里电耗必须控制在15.1度以内;车重大于2.71吨的中大型乘用车,限值也仅为19.1度/百公里。相较于2018年的推荐性旧标准,整体要求加严约11%,以2吨车型为例,旧标限值约17度,新标直接压缩至15.1度。

对于消费者而言,新国标对两类车型的影响最为直接。一是许多家庭用作代步工具的A00级微型电动车。受限于成本,这类微型电动车的造型以及电机电池技术含量低,导致其能耗偏高;二是高端大型电动车。为了追求超长续航,这类电动车往往搭载超大容量电池,导致车重超过3吨。新国标的“封顶”规则直接针对单纯“堆电池”的造车路线,迫使高端车型必须在轻量化和电控效率上下功夫。

建议消费者购车时重点关注工信部备案的WLTC工况电耗数据,而非厂家宣传的“等速电耗”,避免购买即将被淘汰的高能耗车型影响保值率。

本报记者 王力

加强道路机动车辆生产企业和产品准入管理 工信部修订两项审查要求

新华社北京电(记者 唐诗凝)记者日前获悉,为进一步加强道路机动车辆生产企业和产品准入管理,提升产品质量安全水平,推动产业持续健康发展,工业和信息化部组织修订并印发《道路机动车辆生产企业准入审查要求》和《道路机动车辆产品准入审查要求》,自2027年1月1日起施行。

修订后的企业审查要求共163条,根据不同车型类别的发展特点和生产方式变化,通过“提高”“补充”“优化”三方面措施,对相应条款进行了调整——提高企业智能化、网联化相关能力要求,明确网络安全、数据安全、软件升级等通用要求,以及乘用车等生产企业组合驾驶辅助、自动驾驶等能力要求,切实强化企业产品安全质量和售后服务保障能力;补充企业集团下属企业相关能力要求,进一步提升准入管理效能和行业资源利用水平,支持企业做优做强等;优化调整部分生产设备和研发能力

要求。

产品审查要求的主要修订内容包括,调整更新汽车及挂车类产品适用标准和技术参数清单,明确车辆产品可靠性试验要求,提高产品尺寸误差、关键零部件等安全要求,加强网络安全、数据安全、软件升级等管理要求,进一步筑牢车辆产品安全底座;加强对采用新技术、新材料、新工艺产品的应用评估,提出相应的安全性、可靠性测试要求和运行监测要求,进一步压实企业主体责任,防范安全风险等。

据介绍,修订完善这两项审查要求,有利于在保障安全的前提下引导企业开展技术创新,更好适应产业发展新形势,引领产业转型升级发展;与此同时,严把准入技术审查关口,有利于更好压实企业主体责任,切实维护市场公平竞争秩序,更好保障消费者合法权益。

出现这种异响别担心 可能是阿克曼角现象

最近石家庄气温持续走低,有很多车主反应,早晨或者凉车的时候,打方向盘的时候会有“嘎嘎”的响声,并伴随车辆轻微晃动,仿佛是碾在石子路上一样。“是不是车坏了?”很多车主产生了这样的疑问。

石家庄一家汽车4S店的售后经理杨先生对记者表示,最近天气冷了,4S店也接到了很多这样的车主反馈。汽车一般是在方向角度偏大时前轮会有“嘎嘎”的响声,并有可能伴随车辆轻微晃动,这叫做阿克曼角现象。这不是汽车故障,是正常现象,也不会影响行车安全。

杨经理进一步解释说,汽车的阿克曼角设计主要是为了高速快速入弯而设计的,就是汽车转向时,外侧轮和内侧轮的转向角度不一致产生的夹角。

当天气较冷车辆启动时,大部分部件处于冰冷生涩的状态,加之目前很多车主使用的还是夏季胎,冬天会比较硬,更凸显了这个现象,特别是在潮湿路面、冰路面或者压实的冰雪路面更明显。汽车行驶一段路程或者轮胎跑热了,这种现象会减轻或者消除。另外,由于某些车型的特定版本,比如加长轴距或改装轮胎、轮毂、减震器,也会造成阿克曼角与原底盘设计不匹配,导致异响出现。本报记者 王力