



# 15年来首次重大调整！对家用车有什么影响？ 车船税调整拉开“油电同权”改革大幕



**节能汽车：  
取消减半征税**



**插混/增程、纯电商用车：  
不再免征**



**纯电乘用车：  
不在征税范围**



近日，新能源汽车税收优惠政策再迎调整。随着车船税免征范围收窄，新能源车与传统燃油车在税收待遇上的“同权”趋势愈发明显。有业内人士向记者表示，车船税每年缴纳金额通常在几百元量级，对车主实际负担影响有限，但此次政策释放的信号极为明确——新能源汽车税收优惠体系正在有序退坡。多位专家及业内人士表示，这一政策调整意味着“油电同权”正在拉开大幕。国家对新能源汽车的产业已经完成培育，优惠政策到期退出，从长期来说更加有利于行业健康发展，而对企业来说真正的考验才刚刚开始。

不少车主最关心：这次调整对普通家庭用车有影响吗？哪些车型会波及？老车、新车都要交钱吗？

## 调整暂不涉纯电乘用车

2026年7月3日，财政部、税务总局、工业和信息化部联合发布公告，明确自2027年1月1日起，取消对节能汽车减半征收车船税政策，取消对纯电动商用车、插电式（含增程式）混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税政策。这意味着，实施了15年的新能源汽车车船税优惠政策，正式进入退出倒计时。江西财经大学财政税务学院教授高琳称，根据《中华人民共和国车船税法》，乘用车按排气量分档征收车船税，商用车按整备质量或每辆定额征收。纯电乘用车因无排气量，自然不在征税对象之列，纯电商用车则仍属于征税范围。对于纯电乘用车不征收车船税的深层原因，高琳分析称，这是一种技术性处理。车船税本质上是财产税，理论上应以车船评估价值为计税依据，类似美国等国家房产税的模式。但现实中，车船价值评估操作难度大。早年电动车尚未大规模推广时，乘用车的排气量与其市场价值总体呈正相关——排量越大，售价越高——因此立法者选择以排气量作

为计税依据。随着电动车保有量快速增长，单纯根据排气量已不能有效反映车辆价值，现有规则的局限性日益凸显。高琳预计，车船税相关法规将随行业变化逐步修订完善，但这需要一定时间。

江西省汽车流通行业协会常务副会长兼秘书长章新挺表示，对于车企来说，插混与商用车赛道政策红利退场，技术门槛抬高；家用纯电赛道政策利好延续，行业格局进一步向头部纯电品牌集中。

乘联会数据显示，2026年5月中国新能源汽车在新车市场渗透率达62.9%，其中纯电占比达67.1%。在燃油、增程、插混、纯电四种动力形式中，只有纯电实现同比正增长，零售销量达63.7万辆，超增程7倍。北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪教授表示，此次车船税调整会对技术路线产生一定的影响，在今年纯电增速明显优于插混和增程的情况下，车船税优惠政策的调整，有可能会进一步强化纯电汽车销售占比上升的趋势。

## “油电同权”是大势所趋

乘联分会秘书长崔东树表示，这次政策调整，意味着油电同权的大幕正式拉开。

纪雪洪表示，车船税政策的调整在一定程度上意味着很多人所呼吁的“油电同权”正在落地。他认为，对部分电动汽车征收车船税也是新能源汽车补贴政策逐步退坡的体现。政策的出台往往是摸索试验性的，也不排除未来会将纯电和燃料电池乘用车纳入。深蓝汽车董事长邓承浩表示，他认为这一政策的出台对行业来说影响是积极的。“油电同权是大势所趋，有利于电动化更健康发展。”邓承浩说道。零跑汽车高级副总裁兼首席运营官徐军表示，对于新能源汽车行业来说，政策支持应该是处

于持续退坡的趋势中。“电车行业最终要反哺社会，反哺国家，而企业需要通过充分市场竞争活下来并为社会创造价值。”徐军说道。事实上，车船税优惠的退出只是新能源汽车政策退坡的其中一环。

2026年1月1日起，实施了多年的新能源汽车购置税“免征”政策已调整为“减半征收”，并设置了1.5万元的减免上限。从数据来看，每年几百元的车船税，不会减弱新能源汽车在使用成本、智能化体验等方面的综合优势。2026年新能源汽车购置税从全免改为减半征收后，渗透率仍在持续提高。4月份，新能源汽车渗透率首次突破60%；5月和6月，新能源车渗透率持续维持在60%以上。

## 车船税政策调整 2027年1月1日起实施

三部门联合发布：调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策

2027年1月1日前（现行政策）		2027年1月1日起（新政策）	
节能汽车（燃油车）	减半征收车船税	节能汽车（燃油车）	取消减半，按规定全额征收
纯电动乘用车（新能源）	免征车船税	纯电动乘用车（新能源）	继续免征，车船税不变
燃料电池乘用车（新能源）	免征车船税	燃料电池乘用车（新能源）	继续免征，车船税不变
纯电动商用车（客车、货车等）	免征车船税	纯电动商用车（客车、货车等）	取消免征，按规定全额征收
插电式混合动力车（含增程式）	免征车船税	插电式混合动力车（含增程式）	取消免征，按规定全额征收
一句话总结	2027年起，节能汽车不再减半，新能源商用车和插电车型不再免征，仅纯电动乘用车和燃料电池乘用车继续享受免征优惠。		
举例说明（以乘用车为例）	1.6L 燃油车 现行：约360元/年 2027年起：约720元/年	纯电动乘用车 现行：0元/年 2027年起：0元/年（不变）	插混/增程式车型 现行：0元/年 2027年起：约360元/年起

▲ 温馨提示：具体税额以当地税务部门核定为准

## 普通家庭用车受影响吗？

答案来了，车主不用慌！本次新政对绝大多数家用车几乎没有影响，仅部分特定车型会产生变化，精准区分如下：  
完全不受影响的家用车型：

日常家庭代步最常见的纯电动乘用车、燃料电池乘用车，本身就不在车船税的征税范围之内。本次政策调整未涉及这类车型，2027年之后依旧全程免征车船税，现有车主、未来购车人群都无需担心。

毫无变化的燃油车本次新政调整的

核心是节能、新能源汽车优惠政策，完全不涉及传统燃油车。燃油车的车船税收费标准、缴纳规则保持不变，老车主正常续保即可，没有任何额外支出。

需要重点关注的车型：  
插混/增程式乘用车对于打算购买插电混动、增程式混合动力汽车的家庭，需要格外留意新政变化。这类车型相关政策调整后，购车成本会产生细微变化，选车前一定要核实最新税费规则，避免后续产生费用偏差。

## 行业直面硬核竞争时代

“让市场的归市场”，已经在去年10月发布的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》中有所体现。自“十二五”以来，新能源汽车首次没有出现在“战略性新兴产业”罗列名单中。当时就有多名受访专家表示，汽车产业的指导精神体现为强调“高质量发展”与“结构性政策”，这是战略性新兴产业的持续推进，也标志着我国新能源汽车产业已步入成熟阶段。

对于此次车船税优惠政策的调整，纪雪洪认为，当前电动车的综合产品优势不断提升，企业成本控制能力也在加强，政策逐步退坡不会对新能源汽车渗

透率产生很大的影响。

章新挺也认为，汽车产业已经市场化成熟，不再需要普惠税收扶持。而从产业端来看，政策补贴的持续退坡已经在企业的预期之中。

邓承浩认为，预估政策对电动化渗透率的提升，影响不大。徐军则认为，政策退坡意味着行业竞争逻辑的根本转变——在政策扶持时期企业长出的“翅膀”，应该是风停了以后能自己飞翔。极致的持续创新，极致成本管控、运营效率、品牌建设、终端管理能力等等体系化能力，将成为下一阶段竞争的核心。

据第一财经