



车船税优惠15年后退场 新能源汽车驶入 油电同权新阶段

财政部、税务总局、工业和信息化部近日联合发布公告，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、插电式混合动力汽车（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15年的新能源汽车车船税优惠政策正式进入退出倒计时。值得注意的是，此次调整不设“过渡期”，存量、增量车型全部统一征税。纯电动乘用车、燃料电池乘用车因不在车船税法征税范围内，仍不征收车船税。专家指出，车船税每年仅几百元，对消费者购车决策影响有限，但政策释放的“油电同权”信号极为明确——新能源汽车的“温室保护期”正在加速终结。

政策落地
插混明年全额缴车船税

这份被业内称为“新能源车船税断奶通知”的公告，正式给延续了15年的税费优惠画上了句号。按照新规，2027年1月1日起，四类车辆不再享受车船税减免：纯电动商用车、插电式混合动力汽车（含增程式）、燃料电池商用车取消免征政策，节能汽车减半征收的优惠也同步取消。

最受关注的是“一刀切”的执行规则：车船税是按年征收的财产税，计税跟着车辆走，不看购车时间。也就是说，不管是前两年买的老插混，还是今年下半年冲着免税下单的新车，到了2027年都得统一按排量标准缴税，没有“老车老办法”的过渡期，也没有分批退出的缓冲安排。

唯一的例外是纯电动乘用车和燃料电池乘用车。这并非政策特殊优待，而是现行《车船税法》以排气量作为乘用车计税依据，纯电车型没有发动机排量，本身就不在法定征税范围内，因此不受本次调整影响。

缴纳方式和燃油车保持一致，有两种办理渠道。车主可在投保交强险时由保险机构代收代缴，也可自行申报：线上可登录当地电子税务局（以重庆市为例，网址为 <https://etax.chongqing.chinatax.gov.cn/>），进入财产和行为税合并申报模块完成缴费；线下可前往车辆登记地办税大厅办理。车船税按年申报、分月计算、一次性缴纳，已由保险机构代收的车主无需再重复申报。

大势所趋
油电同权回归税收公平

选择在这个时间点收回优惠，核心逻辑很清晰：新能源汽车的“温室保护期”已经结束了。

2012年首次出台新能源车船税免征政策时，国内新能源汽车年销量才一万多辆，马路上绿牌车寥寥无几，产业尚处萌芽阶段，需要政策托底培育。放到2025年，国内新能源汽车年销量已经达到1649万辆，新车渗透率突破50%，全国保有量超3000万辆，产销量、出口量均居全球第一。从小众尝鲜变成市场主流，再继续保留专属税费优惠，已经不符合税收公平的原则。

公平账之外还有一笔财政账。车船税属于地方税种，全国3000多万辆新能源车，按年均三四百元的税额估算，一年减免的税费规模就达到百亿级。近年燃油车保有量增速放缓，成品油消费税持续萎缩，地方交通相关财政收入压力持续增大，收回车船税优惠也是补充地方税源的务实选择。

这一调整也并非国内独有。全球新能源渗透率较高的国家都在陆续收紧扶持政策：英国2025年4月起对电动车征收道路税，年费195英镑；新西兰2024年已开征电动车道路使用费；挪威作为全球电动车渗透率最高的国家，也取消了高价电动车的增值税豁免。从全球范围看，新能源产业从政策扶持转向市场化竞争，是普遍的发展规律。

细算账本
个人车主影响微乎其微

政策发布后，网上出现了不少“新能源割韭菜”“买得起开不起”的论调，但真把账算明白就会发现，对普通私家车主来说，这次调整的实际影响微乎其微。

目前市面上主流的插混、增程车型，发动机基本都是1.5L或1.5T排量，对应车船税税目为1.0升至1.6升（含）档，法定税额幅度为每年300元至540元，各省执行标准略有差异，普遍在300元到420元之间。摊到每一天，成本还不到一块二，差不多是半瓶矿泉水的价格，也就相当于一箱油钱、两次洗车钱。

有意思的是，车船税只看排量不看车价。50万元的高端增程SUV，只要装的是1.5T发动机，和10万元级别的1.5L插混轿车，每年交的车船税几乎没有差别。对购车预算十几万元到几十万元的消费者来说，每年几百元的税费，几乎不会影响购车决策，更谈不上“用车成本暴涨”。

真正感知明显的是商用车领域。纯电动重卡按整备质量计税，纯电大客车按座位数计税，单辆车年税额从几百到上千元不等。如果是拥有几百辆车的物流企业、公交集团，一年下来要多支出几十万成本。商用车电动化本身进度就慢于乘用车，这次税费调整对行业的实际冲击，也比乘用车市场大得多。

信号明确
行业加速转向市场驱动

车船税恢复征收，从来不是单独的政策动作，而是新能源汽车税费优惠整体退坡的其中一环。

我们往前复盘，2022年底新能源汽车国家购置补贴全面退出；2026年起车辆购置税从全额免征改为减半征收，单车最高减免1.5万元；2027年车船税恢复征收；而购置税减半政策，也将在2027年底到期。可以清晰看到，新能源汽车的政策红利正在有序退出，车船税只是前奏，购置税调整才是影响更大的重头戏——一辆20万元的新能源车，全额征收购置税要多花近两万元，影响是车船税的几十倍。

更长远的悬念还在后面，免费绿牌政策能延续多久？一线城市的新能源不限行特权还能维持几年？就连本次免征的纯电动乘用车，也不是永远不用交税。现行车船税法2011年出台，当时纯电车保有量极低，才没有纳入征税范围。未来随着法律修订，按车辆重量、价值或者行驶里程计税，都只是时间问题。

政策松手，才是检验产业真金的时刻。当年光伏补贴退坡时行业哀声一片，最终反而倒逼出全球最低的度电成本，催生了具备全球竞争力的产业链。新能源汽车也是同理，失去政策温室的保护，车企才会真正在技术、成本、产品力上贴身肉搏，靠实力赢得消费者，而不是靠优惠吸引订单。

最后半年的免税窗口，对消费者来说是省钱的倒计时，对整个行业来说，更是从“政策驱动”转向“市场驱动”的分水岭。当所有车型站在同一条税费起跑线上，中国新能源汽车产业才能真正长出穿越周期的硬实力。

上游财经综合重庆日报