



豪车税大调整背后:

# 这些热门车型要多花钱



网络图片

最近,财政部、税务总局发布公告,为进一步引导合理消费,将超豪华小汽车消费税政策进行调整,其中最核心的变化之一是将征税门槛从之前的零售价格(不含增值税)130万元下调到90万元,相关调整措施于7月20日正式实施。

这是自2016年我国建立超豪华小汽车消费税制度以来最重大的政策变革。为引导合理消费,促进节能减排,2016年11月,财政部和国家税务总局出台规定,增设“超豪华小汽车”子税目,征税范围为零售价格130万元(不含增值税)及以上的乘用车和中轻型商用客车。

## 门槛降至90万元

据了解,此前超豪华车消费税起征点为零售价格130万元(含增值税开票价格为146.9万元),而此次调整后,消费税起征点下探至90万元(含税开票价格为101.7万元)。也就是说,只要车价超过101万元,就要缴纳10%的额外消费税,相当于多花10万元以上。

业内人士告诉记者,包括奔驰的奔驰S级、GLS、迈巴赫S480、AMG系列;宝马的X7、X5M雷霆、X6M雷霆、XM;保时捷的911、帕拉梅拉、Taycan及部分高配卡宴;路虎的揽胜盛世版、卫士V8;丰田的埃尔法、威尔法;奥迪的A8,以及自主品牌尊界的S800 2025款增程星耀行政版4座;仰望的U8等车型都会受此新政影响。其中,受影响最大的恐怕是保时捷品牌。

据介绍,保时捷911、Carrera等车型因售价超130万元(不含增值税),原本就处于征税范围内。而像Cayenne(卡宴),其入门版指导价91.8万元,进入了新政策的征税区间;Taycan后驱基础版指导价同样为91.8万元,也被纳入其中;Panamera行政加长版指导价113.8万元,自然也在此政策影响范围内。

## 汽车税制改革已启幕

豪车税的调整也给平行进口车领域带来了显著冲击。天津市平行进口汽车流通协会秘书长张婷婷

介绍,豪车税征收基准降低后,平行进口车商销售的绝大多数车辆,包括原本热销的酷路泽,都被纳入了征税范围,这直接增加了中高端消费者的购车成本。

她介绍,在当前消费环境下,即便豪华车消费群体也并非如外界所想那般对额外支出毫不在意,购车意愿同样受到影响,消费群体规模出现一定程度的萎缩。对本就面临困境的平行进口车行业而言,新政将进一步压低销量。面对现状,行业正调整策略:减少整体进口量,同时转向进口货值较低或更具个性化的车型,以应对当前的市场压力。

事实上,此次超豪华小汽车消费税政策的调整预示着我国汽车税制改革迈出了第一步,其背后蕴含着对税收优化改革的长远思路,将对市场格局起到长远影响。

中国汽车技术研究中心有限公司(以下简称“中汽中心”)微信公众号发布解读文章指出,我国现行超豪华小汽车消费税政策自2016年12月至今已实施超过八年,对于引导合理消费、促进节能减排发挥了一定作用。目前,汽车市场结构发生了新变化,政策调整有利于进一步发挥超豪华小汽车消费税的引导作用,可谓正逢其时。

一是增值税下调带动超豪华小汽车价格下降;二是高价位车型仍以燃油车为主,加征消费税可抑制高污染和奢侈消费;三是燃油车和新能源汽车税制存在较大差异,随着新能源汽车市场规模增长,应考虑逐步将新能源汽车纳入征税范围。此次超豪华车的消费税调整就将纯电动和燃料电池汽车也纳入了征税范围。

根据中国汽车战略与政策研究中心预测,此次政策调整后,每年乘用车应税销量预计将增加超过10万辆,其中燃油车占比超过90%,插电式混合动力汽车占比约7%,纯电动和燃料电池汽车占比不足3%。

中汽中心指出,我国汽车市场结构正由燃油车为主向新能源汽车为主转变,预计2025年新能源汽车市场渗透率将超过50%,但新能源汽车目前在整体税收贡献中占比仍较低,适应产业新形势的汽车税制体系亟待建立。

据中国汽车报网

# 全面清退! 违规轿运车将彻底终结?

车辆运输车市场将迎来一场为期6个月的集中整治,那些业内俗称为“飞机板”、“大怪”、“二怪”、“巨无霸”,严重危害公路安全的违规轿运车有望得到全面清退。

日前,交通运输部、公安部、工业和信息化部联合发布《车辆运输车专项治理行动方案》,宣布自2025年7月起至2025年12月底,联合开展车辆运输车专项治理行动。这是继2018年三部门联合治理后,针对车辆运输车违法超标装载乱象的又一次重拳出击。

接下来三部门将采取全链条精准治理体系,坚决禁止超标装载运输违法车辆上路通行。第一,在治理目标上,实行车辆和装载“双合规”。将在车辆的注册登记和装载运输两个环节,加强查验。第二,在监管重点上,注重生产、仓储、运输三环节的协同监管。第三,在节奏把握上,分阶段推进实施。统筹小汽车产、销、运各方面需求,为企业购置合规运输车辆留出必要时间,积极稳妥有序推进专项治理工作。

据中国汽车报网

# 新能源车下乡要适配当地

近期,工业和信息化部、国家发展改革委、农业农村部、商务部、国家能源局5部门联合印发通知,部署开展2025年新能源汽车下乡活动,首站活动在江苏如皋启动。以此为契机,新一轮扩内需新动能有望持续释放,消费潜力或被进一步释放。

## 服务供给之间还存在一些结构性矛盾

从统计数据看,自2020年活动启动以来,新能源汽车下乡政策已形成显著规模效应。过去5年累计发布10批次500余款车型,销量近1500万辆,反映出绿色出行方式在乡村不断渗透、内需市场向县域纵深拓展,展示出新能源汽车下乡政策在扩大内需方面的强劲动能。

新能源汽车下乡,以释放农村消费潜力为重要考量,已成为推动供给与需求联动、投资与消费联动,以及扩大内需的重要抓手。这项政策以绿色低碳转型为纽带,形成了多重战略价值,既通过降低出行成本提升农民生活品质,又借助产业链协同效应,带动充换电设施、智能网联等新基建向乡村延伸,为城乡要素双向流动搭建起高效畅通的绿色通道。新一轮新能源汽车下乡活动还将车购税减免、以旧换新等政策与县域充换电补短板试点相结合,比如在江苏如皋190余辆展车与充电桩企业协同下乡,彰显出政策从单点推广向系统赋能的升级。

也要看到,农村市场的特殊性对新能源汽车下乡构成一定挑战。当前,充电设施布局存在“重县城、轻乡村”的特点,部分地区电网容量不足、土地手续繁琐,导致“车能路云”一体化在乡村落地推广受阻。现有车型对农村坑洼路况的适应性不足,皮卡、轻卡等生产型车辆供给相对短缺,还不能有效满足“代步+生产”的复合需求。此外,售后网络下沉还存在一定滞后,“三电”系统维修难、成本高,更成为影响消费信心的重要因素。这些短板既反映出城乡基础设施的差距,也凸显了产品与服务供给之间还存在一些结构性矛盾。

## 如何破解堵点?

破解这些堵点,应加快形成“基建先行、产品适配、服务兜底、认知升级”的系统化、立体化政策支持体系,从硬件支撑到软件配套,形成全链条供给闭环,让新能源汽车真正适应乡村、扎根乡村。

硬件建设层面,破解“车等桩”难题,构建覆盖全域的充电网络。优先在乡镇政府、农贸市场、卫生院等人口密集区布局公共充电桩,同步向乡村旅游重点村、特色产业集群村延伸,形成“15分钟充电圈”。可结合农网改造升级工程,通过专项债券、政策性银行贷款等工具,支持变压器扩容与线路改造,确保充电桩“装得上、用得顺”。创新推广“个人桩+社区共享”模式,鼓励农户在自家院落安装充电桩并对外共享,既提高设备利用率,又能为农户增加收益。

产品供给层面,跳出“城市车型下乡”的思维定式,开发一批适配性更强的“乡村定制款”。鼓励车企丰富产品供给,比如针对泥泞土路设计的高底盘车型、针对农资运输强化载重能力的新能源微卡、针对多子女家庭优化空间的7座MPV等,在适配当地的同时提升服务水平,积极扩大适合乡村的新能源汽车消费。规范新能源二手车市场,建立统一的电池健康度评估标准,推动退役网约车、租赁车经过安全检测后进入农村市场,让农民以更实惠的价格就能买到续航可靠的二手车。

售后服务层面,打通服务“最后一公里”,减轻农民消费的后顾之忧。可推动车企与县域经销商、维修厂共建联合服务站,配备“三电”系统检测设备与专业工具,将保养、维修、救援等服务拓展到乡镇一级。

消费理念层面,增加体验式服务,强化直观感受,引领农民消费认知转变。尝试在乡镇集市、文化广场举办新能源汽车嘉年华,设置泥泞路面试驾区、载重测试区,让农民直观感受车辆性能。联合电池企业通过APP实时推送电池健康数据,消解续航焦虑、安全顾虑。推广“村干部带头试驾”活动,由村两委干部先行使用新能源汽车,通过身边人说身边事,增强说服力。这些举措既能拉近技术与农民的距离,也能让绿色出行理念真正融入乡村生活。

据中国网汽车