

2027年1月1日起4类车辆车船税优惠取消 我国油电同权改革落地迈出标志性一步

▶ 本报记者 于大勇

今年7月初,财政部、国家税务总局、工业和信息化部联合印发《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策公告》,明确出自2027年1月1日起,节能汽车车船税减半优惠取消,同步取消纯电动商用车、插电/增程式混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税优惠。

税制回归中性

据了解,车船税是车辆、船舶的所有人或管理人按《中华人民共和国车船税法》缴纳的税种,自2007年7月1日起与交强险同步征收。为支持新能源汽车发展,2012年,财政部等部门联合印发《关于节约能源使用新能源车船车船税政策的通知》,对符合条件的节能汽车减半征收车船税,对符合条件的纯电动商用车、插电式混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税。

该政策有力推动了我国新能源汽车行业快速发展。然而,伴随新能源汽车行业市场化进程不断加速,燃油汽车市场占有率逐步走低,业界关于“油电应

当同权”的讨论不断出现。

“此次车船税政策调整,是国内汽车行业油电同权改革落地的标志性一步,也是新能源产业从政策扶持期全面迈入市场化成熟阶段的关键税制优化。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树认为,此次改革通过结构性、差异化的政策退坡,修复税制公平、规范产业竞争规则、铺垫长期交通财税体系,完全契合汽车产业高质量发展、市场化均衡发展的长期方向。“此次调整最核心的价值,就是让汽车车船税回归财产税、公共使用费的本质属性。”

崔东树说,此次政策退坡,是倒逼部分新能源汽车企业从政策红利竞争转向产品实力竞争的关键举措。过渡类新能源车型税收红利消失后,车企无法再依靠政策溢价走量,必须通过优化电池续航、降低亏电油耗、提升整车品质、迭代智能配置构建核心竞争力,加速淘汰技术落后、仅靠红利生存的低端产能,推动行业高质量出清。同时,燃油车市场的竞争劣势被抹平,传

统车企的节能动力研发、高效燃油技术迭代获得公平的市场空间,形成燃油、新能源多元技术路线良性发展的格局。

“2027年实施的车船税新政,是汽车产业市场化、法治化、公平化发展的必然结果。”崔东树认为,新政对短期市场冲击微乎其微,中长期将持续优化产业格局、倒逼技术升级、完善现代汽车财税体系,推动中国汽车产业从规模扩张全面转向高质量发展。未来,油电同权改革将持续深化,路权统一、里程计费等配套改革有望逐步落地,最终实现所有车辆“同路、同责、同税、同规则”的成熟市场格局。

养路费改革还有多远

目前,造成油电不同权的主要因素,除了车船税外,还有养路费的差别对待。养路费主要用于公路建设、维修和养护。2008年12月,国务院印发《关于实施成品油价格和税费改革的通知》,明确自2009年伊始取消公路养路费等6项收费。同时,以新增的成品油消费税作为替

代。近年来,伴随新能源汽车市场渗透率节节攀升,燃油汽车销量增速相对放缓,导致相关税收减少,公路建设、维修和养护的资金压力越来越大。

“随着新能源汽车增多,且其不需要加油,因此不再通过燃油税间接缴纳养路费,这导致传统依赖燃油税的养护资金收入减少,进而加大养护资金缺口。”中国企业资本联盟副理事长柏文喜认为,新能源汽车的推广和普及,意味着未来燃油车数量可能会减少,将进一步减少燃油税收入,加剧养护资金缺口问题。

此前海南省交通厅出台《公路里程费收费系统指导意见》,提出利用北斗导航技术,按行驶里程数对每一辆车征收相应费用。就全国范围而言,养路费改革虽然尚未进行,但在专家看来,其改革的进程已刻不容缓。

崔东树表示,当前,国内汽车能源结构与市场格局发生颠覆性变化,新能源汽车逐步成为市场主力。传统依附于燃油消费的道路税费体系,已出现明显结构性失衡,税制迭代升级势在

必行。改革应立足普通百姓真实用车场景,走精细化、差异化、普惠化路径,只对高频使用、大自重、高道路损耗的经营性车辆合理分摊公共成本,为广大普通车主减负让利,让道路基建更好、更持久地服务民生。

崔东树认为,一是更名立新,摒弃传统养路费的规费属性,设立法定车辆道路使用税,以法治化、透明化规则消除民众对“变相收费”的顾虑;二是科学计税,依托北斗定位、国家车辆监管平台与原厂备案数据,构建“里程+车重+工况载重”综合计税机制,彻底杜绝一刀切征管;三是普惠兜底稳消费,设置私家车年度免税里程额度,保障绝大多数家庭日常通勤、短途代步零税负;四是公私分离施策,区分民生代步私家车与盈利性营运车辆,让经营用车承担对应公共成本、民生用车享受普惠红利;五是试点渐进落地,选取典型区域先行试点、打磨细则、积累经验,成熟后稳步在全国推广,实现百姓无负担、消费有活力、基建有保障、产业可持续的多方共赢。

“随着智能网联汽车技术的快速发展,自动驾驶安全风险成为全球汽车产业的核心课题。”7月11日,中国汽车工程学会理事长张进华在吉林省长春市举行的2026世界智能安全大会上表示,全行业需要进一步完善安全标准与法规体系,加强预期功能安全、信息安全与人工智能安全的协同研究,深化全球产业界的交流合作,共同推动智能驾驶安全技术健康发展。

面临安全风险挑战

“在大模型、端到端技术规模化装车牵引下,高速NOA(导航辅助驾驶)、城市辅助驾驶、智能泊车等核心功能持续迭代升级,自动驾驶车辆在园区、港口等限定场景加速迈向商业化应用。”张进华表示,目前,组合辅助驾驶功能,正从高端选配快速演进为乘用车的主流标配,L3/L4级自动驾驶系统正加速从技术验证走向规模化应用。

人工智能(AI)、大模型与具身智能等新技术不断融入,使得自动驾驶车辆在提升系统能力的同时也面临前所未有的安全风险挑战。

中国一汽首席科学家、高端汽车集成与控制国家重点实验室主任王德平说,自动驾驶技术正在快速普及,但感知约束、时

自动驾驶规模化应用如何守住安全关

▶ 本报记者 叶伟



与会者在2026世界智能安全大会展区沟通交流。

主办方供图

间约束、信息约束3类“物理约束”,制约单车安全上限。如,面对恶劣天气等情况时,传感器存在物理极限和盲区;高速场景下从感知到制动反应适应窗口极短,120千米/小时仅有2.5秒种反应时间;车载传感器无法获取全局交通态势。

张进华表示,整体看,智能网联汽车安全领域正呈现三大变革趋势:全球标准与法规加速完善,安全监管从静态准入转向全生命周期动态监管;安全技术范式从“单一分散”转向“多维融

合”,功能安全、预期功能安全、信息安全、人工智能安全深度耦合,融合安全已成为核心方向;安全技术研发由单车端防护向车—路—云—星一体化全域协同防护演进。

“车路云星一体化打破传统封闭安全体系,但也带来4个方面系统性风险,比如车路云星多域耦合,系统拓扑结构带来开放边界、连锁失效等新风险;全量数据高频流转,面临泄露、篡改、滥用等风险;新引入的技术自身固有特性安全风险和缺陷叠加,

会带来未知风险;跨域责任模糊,缺乏一体化安全治理架构,一旦出现单点漏洞,将会引发全域连锁失效风险。”王德平说。

多举措破解问题

张进华表示,面向2040年,智能网联汽车行业长远愿景是构建多维度一体化安全防护体系,最终实现“零伤亡、零事故”的终极目标。

如何实现这一目标?

张进华表示,各国产学研机构应深化全球标准协同,统一功能安全、预期功能安全、车联网信息安全的核心评估准则,完善覆盖开发、测试、运行全流程的量化指标体系,消除跨国技术落地的标准壁垒,为高阶自动驾驶筑牢安全根基。同时,全球企业、高校、科研院所开放合作,协同共建安全数据库,突破“卡脖子”安全技术,加速推进安全可靠的自动驾驶产品规模化应用。此外,智能网联汽车安全贯穿产业链上下游及车辆全生命周期,需要各国政府、行业组织、整车企业、零部件企业和科技企业协同发力,平衡技术创新、产业成

本与安全监管需求,建立覆盖事前准入、事中监测、事后追溯的全链条安全管控机制。

“随着自动驾驶走向规模化应用,单一车辆的安全能力已难以满足复杂交通环境的需求,亟需构建车路云星一体化安全技术体系。”王德平说,需要打破标准体系的国际共识壁垒和基础设施的碎片化现状,制定车路云星一体化统一接口和操作规范。同时,车路云星一体化系统需在高端车型上先行试用,后续随着基建完善逐步下沉。

中国工程院院士、中国汽车工程学会名誉理事长、清华大学教授李骏表示,随着自动驾驶系统从规则驱动向AI智能体驱动演进,传统基于静态场景的安全验证方法已难以应对开放道路中无限多样的长尾问题,这需要将数据驱动与物理规律深度融合,构建“数据物理融合AI”的安全框架,从感知、决策到控制全链条实现可量化、可验证的安全保障,为L3/L4级自动驾驶的大规模安全部署提供理论支撑与关键技术路径。