

车船税15年来首迎重大调整,影响几何

■中国城市报记者 孙雪霏

“我开了3年纯电动车,刷到短视频说‘明年所有新能源车都要交车船税’,赶紧过来问问是不是真的。”在北京市朝阳区税务局第三税务所办税服务厅,车主张先生告诉中国城市报记者。和张先生一样,近期不少车主都被网上的相关传言困扰,特意前来咨询车船税新政的具体影响。

7月3日,财政部、税务总局、工业和信息化部联合发布《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策的公告》(以下简称《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。那么,车船税优惠退出后,消费者的日常用车负担是否会加重?这一政策调整又将对汽车消费市场产生怎样的影响?

纯电乘用车不受影响

记者在朝阳区税务局第三税务所办税服务厅看到,车船税咨询窗口前,半小时内就有7位车主前来问询,问题集中在“纯电车是不是要开始交税了”“插混车明年要补多少税”“跑网约车的电车会不会涨成本”等。

插混车车主李女士表示:“我这车是1.5升的增程式,之前一直免车船税,要是明年开始交,每年要多花多少钱?”家

住朝阳区的网约车司机王师傅开的是纯电营运乘用车,最关心营运车辆的政策变化:“我们这行成本算得细,要是每年多交几百块,也是一笔不小的支出。”窗口工作人员告诉记者,新政发布以来每天都有不少市民前来咨询。

车船税是一种财产税,对车辆、船舶所有人或者管理人每年征收。此次政策调整,具体涉及哪些车辆?根据《公告》,纳税人已有的或新增的上述车辆类型,均包含在内。也就是说,此次政策调整不区分存量和增量,纳税人拥有的上述类型车辆,均不再享受减免税优惠政策。

插电混动(含增程式)乘用车、节能燃油乘用车这两类车型此前分别享受免征、减半征收车船税的扶持政策,自2027年1月1日起按排气量分档全额计税。根据全国统一税额标准,乘用车按排气量分7档计税,主流1.5到2.0升家用插混车型年缴税额在300到660元区间,按北京现行标准测算,1.5升车型年缴420元、1.6到2.0升车型年缴480元,节能燃油车年新增税费210元,平摊到每月仅35到40元,在家庭年度用车开支中占比极低,对普通消费者购车决策不会产生实质性影响。

新能源营运商用车全面取消免征,2027年起全部纳入法定征税范围。本次调整覆盖所有营运性质的新能源商用车,包括纯电动商用车(含公交、物流配送、9座以上营运客车等)、

插电式混合动力商用车、燃料电池商用车,上述车型此前享受的免征政策全部退出,统一按商用车标准征收:营运客车年缴480-1440元/辆,营运货车年缴16-120元/吨,具体税额由各地在法定区间内确定。

纯电动乘用车、燃料电池乘用车因没有排气量,不属于车船税法规定的征税范围,不受此次政策调整的影响。也就是说,家用的“纯电车”和氢燃料电池乘用车等,仍不征收车船税。王师傅驾驶的5座纯电动网约车也在此列,无需增加税费支出。

政策调整“顺势而为”

针对本次政策调整,三部门有关负责人表示,车船税作为财产税,核心功能是调节收入分配、引导节能减排。早在2012年,三部门便发布公告,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(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税,以支持新能源汽车产业发展、促进节能减排。彼时优惠政策落地,新能源汽车年销量仅1.2万辆、渗透率不足0.1%;2025年国内销量已达1649万辆,国内新车销量占比突破50%,中国汽车工业协会最新数据显示,2026年上半年产销双超740万辆,6月单月渗透率提升至58.5%,产业已从培育期进入市场化成熟阶段,具备了优化政策的现实基础。

“这次优惠政策有序退出,

不是对新能源汽车的支持转向,而是税收公平原则的体现。”中央财经大学财税学院教授白彦锋向记者表示,车船税以按排量分档征收、保障税负公平为制度本源,此前为扶持产业形成的不同动力形式税负差异,已不适应产业发展现状。相关数据显示,2025年插混乘用车平均售价达21.8万元,部分高端车型超百万元,与同排量燃油车同属大额财产,对上述类型车辆恢复征收车船税,有利于促进税收公平,增强税收对收入分配的调节作用。

业内人士普遍认为,本次调整与2026—2027年新能源汽车车辆购置税减半政策逻辑一脉相承,提前半年公示预留缓冲期,并非一刀切加税:零排放纯电、燃料电池乘用车继续不征税,仅调整对内燃车型、营运车辆的优惠,精准区分技术路线,延续对绿色出行的支持,体现了政策的精细化。

全国乘用车市场信息联席会(乘联会)秘书长崔东树在接受中国城市报记者采访时表示,此次调整是汽车行业“油电同权”改革的标志性一步,核心是建立权责匹配的税制体系,消除不合理税负差,为所有技术路线搭建公平竞争平台,引导行业从政策依赖转向市场化竞争,本质是从普惠式扶持转向精准化引导,有助于车企聚焦电池、电机、电控“三电”核心技术,推动产业向高端化、智能化、高附加值方向升级。

新增成本影响有限

这次政策调整,对消费者购车影响几何?近日,记者走访多家汽车品牌4S店,销售人员均表示“影响不大”。“整体来说,车船税调整对车市影响不大,毕竟额度不高。具体到个别车型可能有影响,比如本来就纠结插混还是纯电,那这次政策调整或许会成为考量因素之一。”某汽车品牌销售人员表示。

中国汽车工业协会相关负责人给记者算了一笔账:“和同级别燃油车相比,插混车型每公里能源成本仅为燃油车的一半左右,加上免车辆购置税、保养成本更低等优势,每年几百元的车船税支出占整体用车成本比例不到2%,预计不会对消费市场产生明显冲击。建议消费者结合自身用车需求合理安排购车计划,不必因每年几百元的税费变化产生购车焦虑、盲目跟风购车。”

税务部门工作人员提示广大车主,车船税按年申报、分月计算、一次性缴纳,2027年起的应缴税款有两种申报缴纳方式:一是可在购买机动车交通事故责任强制保险时由保险机构一并代收代缴;二是纳税人自行申报缴纳,可通过电子税务局、办税服务厅等线上线下渠道办理,具体方式和渠道可由纳税人自行选择。目前距离新政实施还有半年时间,相关征管细则将陆续明确,车主可通过税务部门官方网站等权威渠道获取准确信息,不要轻信不实传言,避免被错误信息误导。

经济深观察

淬炼新型职业能力 在“新质浪潮”中找准就业坐标

■郑新钰

毕业季如期而至,就业持续成为社会关注的热点。随着人工智能加速落地应用,网络上关于“AI改变就业”的讨论热度居高不下,不少青年求职者对职业前景心生焦虑,担忧技术迭代会对就业岗位形成挤压。

然而,应当跳出片面的情绪,以长远视角、产业思维理性看待这场就业变局。

纵观产业发展史,每一轮技术迭代都会催生就业焦虑,但事实证明,新技术只是重构了就业形态。工业2.0电气化普及,淘汰了部分纯体力手工岗位,催生了电气操作、流水线

技工等新型职业;工业3.0信息化浪潮,取代了传统纸质录入、简单核算等基础文职,孵化出互联网、数据分析、网络运维等优质赛道。

技术永远在“破旧立新”,新质生产力的发展逻辑亦是如此。顺势来看,人工智能不会是就业的“终结者”,反而是重塑就业结构、倒逼就业升级的“变革者”。

客观来说,眼下的就业焦虑,看似是AI带来的岗位冲击,本质是传统的就业认知、固化的旧有技能体系,与智能时代全新产业需求形成的阶段性错配。

为适配产业发展,人力资源社会保障部持续更新国家职

业目录,“十四五”时期,新增72个新职业,其中超20个聚焦人工智能、数字经济领域。人工智能训练师、AI内容合规审核师,以及近期公示的大模型测试技术员、具身智能系统运维师等一批官方新职业陆续落地成型,构建起全新的数字就业体系。

不同于传统岗位的单一属性,这套AI就业矩阵覆盖技术研发、场景应用、内容优化、伦理合规全链条,不唯学历、不唯专业,理工科可深耕技术赛道,文史经管类人才可发力内容运营、人机协同、场景策划等领域。

这也是AI时代最鲜明的就业变化:机器比拼的是效率,

人类比拼的是心智。AI可以完成标准化、逻辑性的工作,却无法拥有创新思考、统筹研判、人文共情等能力。这些独属于人的核心优势,正是“新质赛道”看重的竞争力,也是年轻人跳出内卷、实现差异化发展的关键。

化解AI时代下的就业焦虑,既要看清趋势,更要多方发力、主动破局。

对政府而言,要做好托底与赋能。持续完善新职业标准和技能培训体系,将AI紧缺工种纳入补贴目录,用公益培训、政策扶持降低大众转型门槛,打通产业升级、人才培养、稳定就业的完整闭环,同时补齐新就业形态保障短板,让从业者

安心择业、放心创业。

对高校和社会而言,要打破固有认知。摒弃固化的应试培养模式,跳出“铁饭碗”的传统择业思维,紧跟新质生产力发展潮流,补齐数字素养、人机协同课程短板,培育更多适配智能时代的复合型人才,助力青年精准对接产业新赛道。

对普通人而言,要学会与AI共生。AI不是对手,而是工具、是帮手。与其恐惧被时代淘汰,不如主动拥抱变革,跳出单一技能依赖,深耕自身专业优势、补齐数字应用短板,以终身学习应对时代变化,才能在产业迭代中找准人生新坐标,收获职业新机遇。