

监管税制协同发力 新能源汽车驶入公平竞争新赛道

历经十余年政策扶持与高速扩张,国内新能源汽车产业已告别初创培育阶段,正式迎来转型关键期。

7月中旬,产业在短短两天内接连迎来监管、税收领域重磅政策落地,勾勒出行业高质量发展的全新监管与税制框架,也标志着新能源汽车产业的普惠式政策保护时代加速收尾。税制并轨推进、合规门槛全面抬升、行业洗牌加速来袭,这场全方位的产业变革,将为新能源汽车市场的竞争格局与发展路径带来哪些深远改变?

■新快报记者 刘佳淇



■廖木兴/图

生产合规监管延伸至全链条 安全红线成为企业“生命线”

近三年来,工信部对汽车生产一致性的监管力度逐年加码,监管边界从单一产品抽检持续向全链条体系管控延伸。7月17日召开的高规格行业座谈会,针对车企生产合规、智驾安全、市场竞争划出明确监管红线,正是这一升级趋势下的最新部署。

具体来看,生产合规要求正从整车层面贯通至全供应链,监管要求车企全面排查自身及关键零部件供应商的生产一致性、可靠性与耐久性问题,覆盖新技术测试验证全流程,合规门槛从“送检样品合格”升级为“全生产体系持续可靠”。

市场宣传乱象也同步纳入监管重点,监管明确要求企业充分验证创新设计的安全风险,严格履行用户告知义务,严禁夸大功能、虚假宣传,直指部分企业将辅助驾驶包装为“自动驾驶”、刻意回避功能边界与风险的行业顽疾,倒逼车企营销逻辑回归理性,切实保障消费者知情权。

与此同时,智能驾驶软件安全被提升至与硬件同等的监管高度,智能驾驶作为独立监管议题,要求覆盖功能安全、预期功能安全、网络安全、数据安全、软件升级等方面,建立安全事件实时监测与处置机制,主动应对智能化转型过程中的软件安全新风险。

回顾监管演进路径,政策收紧的节奏清晰可见,而此次座谈会则在原来基础上,将监管要求拓展至三大核

心维度,相当于给全行业做了一次系统性“全身体检”。

2026年作为汽车安全标准大年,多项核心新规密集落地,从被动安全领域禁用全隐藏电子门把手,到电池新国标将热扩散要求升级为“不起火、不爆炸”,再到智驾相关国家标准陆续推进,OTA新规划定静默强制升级、锁电降配红线,以及整车耐久性试验里程统一提至不低于3万公里,与燃油车标准持平。据工信部数据,我国已累计发布88项汽车安全强制性国家标准,监管范围正从传统被动安全向多领域全面延伸。

锂电池恢复征收消费税 “油电同权”迈出实质性一步

如果说工信部的座谈会是在制造端收紧规则,那么锂电池消费税的恢复征收,则是在消费端填平了油车与电车之间最后一道政策“洼地”。

7月16日三部门联合公告明确,自2026年9月1日起,对锂原电池、锂离子蓄电池等分步恢复征收消费税,支撑产业成长十余年的锂电池免税政策正式完成历史使命。

这项调整的源头可以追溯到2015年,三部委将电池列入消费税征收范围,税率4%,但锂离子蓄电池等七类电池享受免征待遇。彼时国内电池产业处于培育期,免税政策意在扶持产业起步。十余年后,中国锂电池产业已全球领先,新能源汽车渗透率超过60%,政策适时调整的条件已经具备。

此次征税采用“分类分步、有保有压”的平缓节奏:2026年9月起锂电池先按2%征收,2027年9月升至4%。光伏电池延后一年实施,钠离子电池、固态电池等前沿技术产品继续免税至2028年底。

江西财经大学财政税务学院教授高琳分析,差异化政策一方面推动电动汽车行业公平承担税负,另一方面对尚未大规模量产的钠离子电池、固态电池等前沿电池技术给予免税窗口期,体现了税收政策对前沿产业的支持。

值得注意的是,从成本端看,锂电池恢复征收消费税对整车制造的冲击相对有限。多家券商测算,按电芯价格0.35元/Wh至0.4元/Wh、2%至4%税率计算,单车成本增额在数百元量级。有分析人士指出,2022年碳酸锂一度冲上60万元/吨的历史天价,到了2024年价格却跌至6万元/吨附近,单一原材料价格波动带来的成本变动幅度,已远超此次税费的增额规模,车企的承受能力已经经过多轮市场检验。

但更具标志性的是,“油电同权”已从行业讨论进入落地阶段。今年起新能源汽车购置税由“全额免征”调整为“减半征收”,2027年还将取消节能车、新能源商用车等车船税优惠。对此,乘联会秘书长崔东树表示:“从购置税减半、车船税免征取消,到电池消费税恢复征收,新能源汽车的税收优惠‘保护期’正在分阶段、有节奏地退出。”

一周人物



比亚迪执行副总裁何志奇 平均每天3.6款车上 市,“还没捂热就冷了”

近日,比亚迪执行副总裁何志奇公开发言,直指当前国内车市的内卷现状:2026年前五个月,国内汽车市场累计推出新车542款,折算下来平均每天就有3.6款新车登陆市场。

何志奇谈到,一款新车动辄10亿元以上的投资、两年以上的开发周期,如今市场热度往往维持不了三个月,“还没捂热就冷了”;新车密集投放的同时,国内车市大盘同比下滑20%,行业竞争早已不是“激烈”,而是“惨烈”。

记者点评

据了解,542款的统计口径覆盖全新平台车型、换代改款、配置升级、专属配色等所有衍生版本。新车投放的高密度在4月表现尤为突出:当月前20天就有至少20款新车完成上市或发布,4月22日更是迎来集中爆发期,鸿蒙智行“五车齐发”,阿维塔、宝马等十余品牌扎堆召开发布会,单日上新数量创下年内小高峰。

新车投放密度堪比日常“一日三餐”,看似热闹的车海战术背后,是存量市场收缩下全行业的被动突围。而粗放的上新模式正暴露多重弊端。最突出的是产品同质化严重,随之而来的是车型生命周期大幅缩短,相关数据显示,今年前5月上市的新车中,能够稳定实现月销破万的车型仅40款左右,不足新品总量8%。绝大多数新品短暂曝光后便迅速边缘化,巨额研发投入沦为低效消耗。

长远来看,车市竞争的核心从来不是上新速度,而是核心技术自研能力、成本控制水平与差异化产品力。只有跳出“以量取胜”的内卷怪圈,深耕用户真实需求打造硬核产品,车企才能在这场惨烈洗牌中真正站稳脚跟。

(新快报记者 刘佳淇)

一周股市

汽车整车动态行情

5日涨幅前五 (截至7月21日)	
长城汽车(601633)	+7.05%
长安汽车(000625)	+5.57%
比亚迪(002594)	+4.57%
上汽集团(600104)	+4.08%
赛力斯(601127)	+3.99%
5日跌幅前五 (截至7月21日)	
众泰汽车(000980)	-7.88%
江淮汽车(600418)	-7.56%
福田汽车(600166)	-4.23%
海马汽车(000572)	-2.57%
安凯客车(000868)	-0.88%

记者观察

告别“政策温室” 市场竞争回归价值创造本源

监管与税收两条政策线协同推进,业界对新能源汽车竞争格局的讨论随之升温。在单一政策影响有限的共识之下,多重政策形成的叠加合力正深刻改变行业运行规则,推动市场

竞争从规模扩张加速转向价值比拼。

一位不愿具名的车企人士在接受记者采访时表示,此前行业惯用的“以价换量”策略正面临双重挤压:安全合规推高研发制造成本,税收优惠退坡

压缩利润空间,双向挤压之下,单纯靠低价抢占市场的空间正在快速收窄。因此,随着政策红利逐步退潮,行业竞争终将全面回归产品力、技术力与价值创造的本质比拼。



更多优质汽车资讯
请关注新快报汽车视频号及新快网汽车频道