

简析新版减免购置税、车船税新能源汽车技术要求

背景：政策端早已加严纯电动乘用车电耗限值



■ 对于纯电动乘用车，新政要求其百公里电能消耗量必须符合最新发布的《电动汽车能量消耗量限值》国家标准。这项强制性国家标准于2025年5月发布，并将在2026年1月1日正式实施，它将取代以往使用的2018年版本，能耗要求更为严格。

与GB/T36980—2018《电动汽车能量消耗率限值》相比，GB 36980.1-2025的变化要点

修改了限值要求

常规车型（三排以下非全轮驱动）

- 当整备质量 $\leq 1090\text{kg}$ 时，电耗限值为 $10.1\text{kWh}/100\text{km}$ ；
- 当 $1090\text{kg} < \text{整备质量} \leq 2710\text{kg}$ 时，电耗限值为 $0.00556 \times (\text{整备质量} - 1780) + 13.92$ ；
- 当整备质量 $> 2710\text{kg}$ 时，电耗限值为 $19.1\text{kWh}/100\text{km}$ 。

特殊车型

- 三排及以上座椅车辆和/或全轮驱动车辆：在常规限值基础上乘以 1.03 ；
- 高性能车型（如零百加速 ≤ 3 秒或满足特定功率质量比要求）：在常规限值基础上乘以 1.2 。

新增了生产一致性和同一型式判定

车辆的生产一致性应满足GB/T 18386.1—2021中第9章的要求；基于前期实施文件内容，结合行业意见提出了同一形式判定要求

实施日期

2026年1月1日起

2028年1月1日起

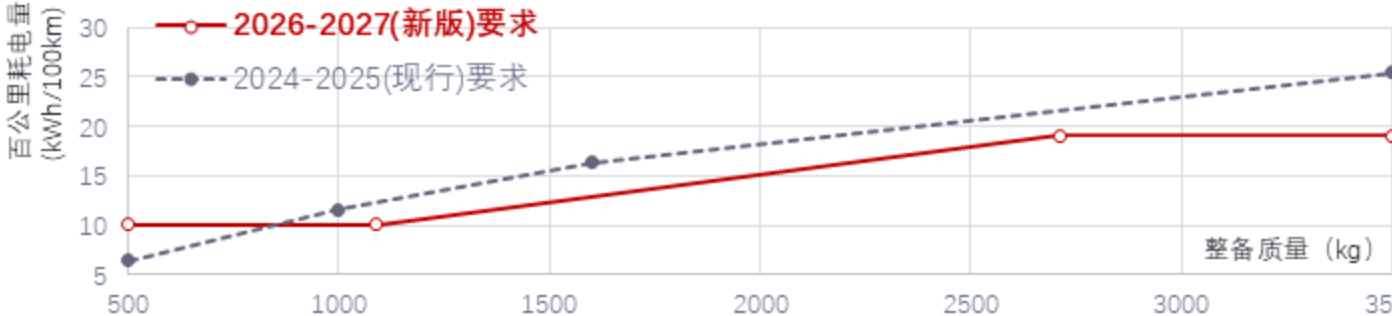
新申请型式批准的车型

已获得型式批准的车型

注：《电动汽车能量消耗量限值 第1部分：乘用车》（GB 36980.1—2025）适用于最大设计总质量不超过3500kg的M₁类纯电动汽车

■ 技术要求中，纯电动乘用车百公里电能消耗量要求调整为“不高于《电动汽车能量消耗量限值 第1部分：乘用车》（GB 36980.1-2025）对应车型的电能消耗量限值”，同现行技术要求相比，达标难度总体提升13%－25%；其他技术指标则保持不变。

新旧版纯电动乘用车技术要求差异对比

购置税政策 纯电车型技术条件		2024-2025 (现行版)		2026-2027 (新版)		
30公里最高车速		≥100km/h		不调整		
纯电续航里程		≥200km		不调整		
电池系统能量密度		≥125wh/kg		不调整		
工况条件下 百公里 耗电量(Y)	计 算 方 法	根据整车整备质量(m)不同		根据整车整备质量(m)不同		
		m≤1000kg	Y≤0.012m+0.4	算 法 变 更	m≤1090kg	Y≤10.1
		1000<m≤1600kg	Y≤0.0078m+3.8		1090< m≤2710kg	Y≤0.0056×(m-1780)+13.92
		m>1600kg	Y≤0.0048m+8.6		m>2710kg	Y≤19.1
	趋 势 对 比					

按照最新GB 36980.1-2025标准计算，
百公里电耗限值将更加严格

- 纯电动乘用车百公里电能消耗量应不高于《电动汽车能量消耗量限值第1部分：乘用车》（GB 36980.1—2025）对应车型的电能消耗量限值；
- 此外，针对总质量超过3500kg的乘用车，统一参照3500kg的电能消耗量限值执行；
- 电耗指标提升主要是针对中大型电动车的引导性措施，确保大型车的电耗持续降低。



以一辆1.5吨的五座两驱
纯电车为例：

现行标准下 百公里耗电量限值	15.5 kWh/100km
新标准下 百公里耗电量限值	12.4 kWh/100km

注：本页新版电耗标准采用（GB 36980.1-2025）中常规车型的计算方法，（性能车、四驱车等）特殊车型电耗限值需在常规车型基础上再乘以相应系数，详情见上一頁

插电式（含增程式）混合动力乘用车技术变化及解读



■ 针对插混（含增程）车型的续航和能耗两个关键指标都升级了，对大尺寸插混车型的影响较大；此次调整是为适应新能源汽车动力系统的技术升级，确保政策与技术发展同步。同时，通过提高技术门槛，进一步促进行业对电池容量、混动系统等技术升级。

技术指标要求	整备质量 (CM) kg	2024-2025 (现行版)	2026-2027 (新版)
纯电续航里程	/	等效全电里程 ≥43km	等效全电里程 ≥100km
电量保持模式燃料 消耗量 (不含电能 转化的燃料消耗量) 相较限值比例	CM<2510kg	<60% (GB 19578-2021)	<70% (GB 19578-2024)
	CM≥2510kg	<65% (GB 19578-2021)	<75% (GB 19578-2024)
电量消耗模式电能 消耗量相较目标值 比值	CM<2510kg	<125% (2023年第32号)	<140% (GB 36980.1-2025)
	CM≥2510kg	<130% (2023年第32号)	<145% (GB 36980.1-2025)

续航方面

插电式（含增程式）混合动力乘用车纯电动续驶里程应满足有条件的等效全电里程不低于100公里。

- 部分插混车型将失去优惠资格，倒逼企业升级电池容量和混动系统。

油耗方面

按车重分档，整备质量2510kg以下的插混车，“电量保持模式”（亏电状态）的油耗，需比同级别燃油车限值低30%（<70%）；2510kg以上需低25%（<75%）。

- 大尺寸插混车型的达标压力相对比较大。

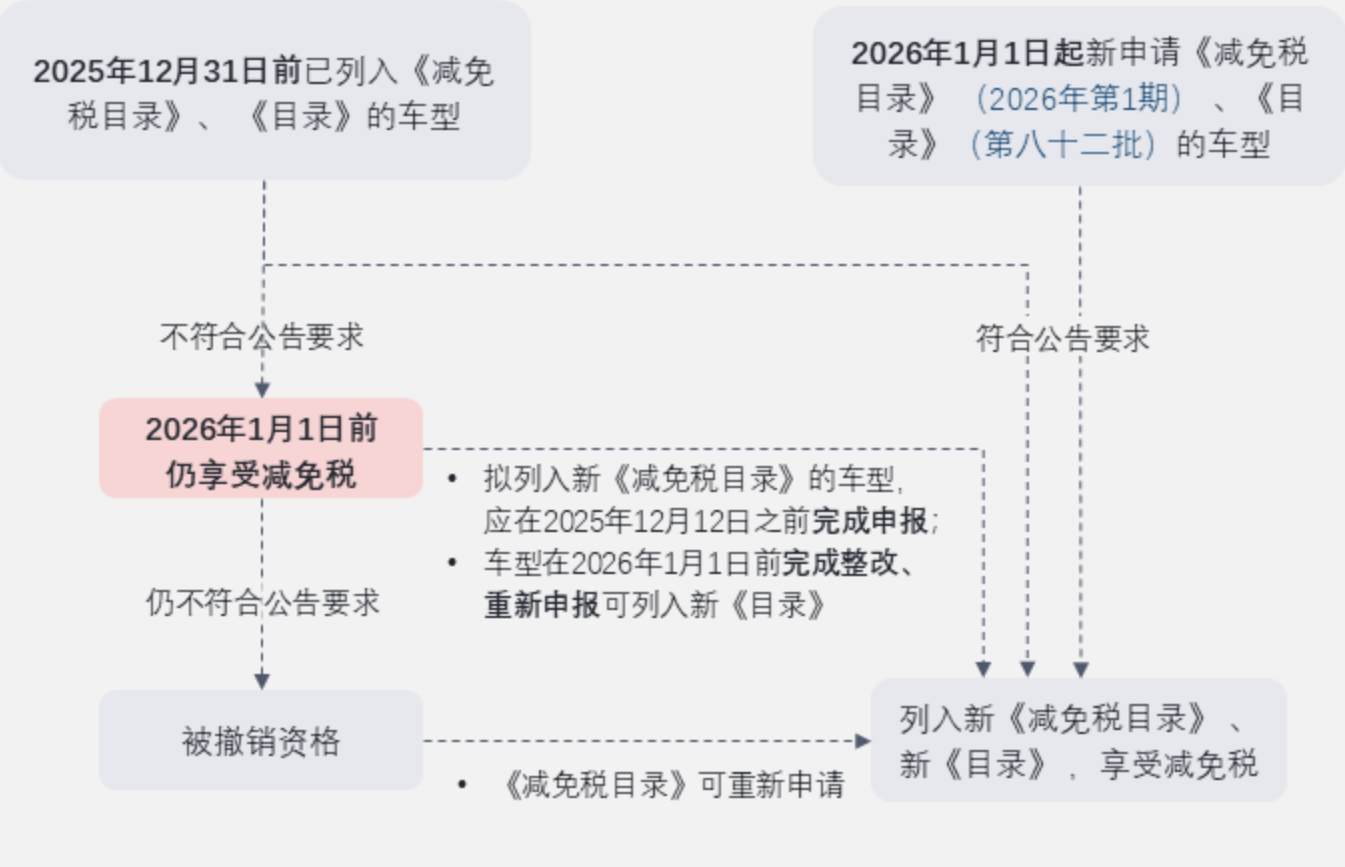
电耗方面

插混车在“电量消耗模式”（满电状态）的电耗，控制2510kg以下车小于同级别纯电车电耗的140%，2510kg以上需小于同级的145%。

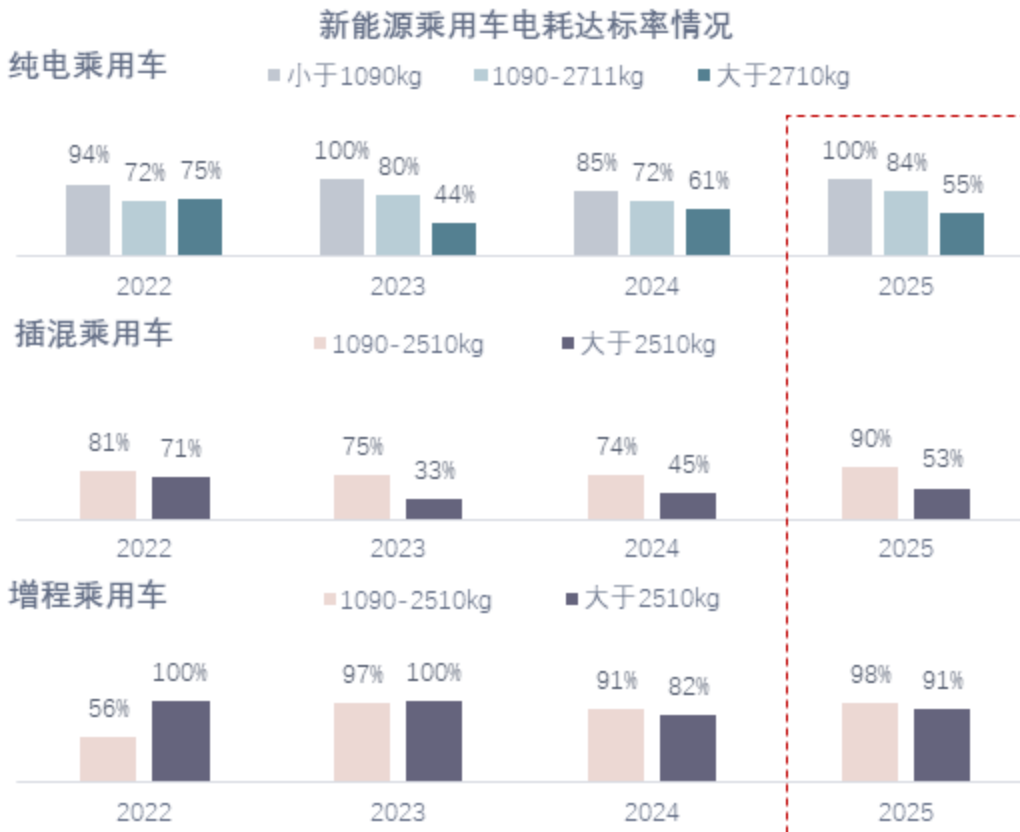
- 不能只靠大电池堆续航，还得优化电控系统，满电时也不能太费电。
- 增程车型指标优势比较明显

■ 新政没有设置过渡期，2026年1月1日起所有新列入的车型必须符合新要求，否则将被撤销。为确保政策平稳过渡，新政实施前允许对已进入目录但不符合公告要求的车型进行整改。从发布到实施，新政仅预留不到三个月时间，将倒逼车企快速调整产品技术，实现新目录达标。

新政没有设置政策过渡期：



• 新技术要求下，车型越重，省电要求更严。从现状来看，超过2710公斤的纯电车型和超过2510公斤的插混车型的电耗压力较大。新政仅预留不到三个月时间，将推动车企快速调整产品技术，实现新目录达标



■ 新政统筹考虑多方面因素，针对不同领域制定了差异化的调整方案。其中，节能乘用车燃料消耗量限值再收紧，插电式混合动力车型明确纯电续航门槛与能耗上限。



新旧版节能乘用车综合工况燃料消耗量限值标准对比

此次节能型乘用车技术要求总体达标难度在现行基础上加严约5%；质量拐点由750kg、1415kg调整为1090kg、1580kg

限值标准根据车辆整备质量分阶段调整： 单位：L/100km

整备质量（CM） kg	两排及以下座椅	三排及以上座椅
CM≤750	4.45	4.82
750<CM≤1415	0.0026x（CM-1415） +6.18	0.0026x（CM-1415） +6.55
1415<CM	6.18	6.55



整备质量（CM） kg	两排及以下座椅	三排及以上座椅
CM≤1090	5.06	5.41
1090<CM≤1580	0.0025x（CM-1580） +6.28	0.0025x（CM-1580） +6.63
1580<CM	6.28	6.63

新能源汽车产品技术要求调整

新标准对插电混动车型的纯电续驶里程、电量保持模式油耗及电能消耗量提出更高要求，技术要求与购置税减免政策一致



里程

- 插电式（含增程式）车型纯电续驶里程不低于100公里



电量保持模式油耗

- 2510kg以下车型燃料消耗需低于对应限值70%



电能消耗量

- 电量消耗模式电能消耗低于限值140%