



2026年伊始,新一轮购车国补新政正式落地实施。此次新政不仅对补贴模式进行了优化,还同步调整了新能源汽车购置税优惠政策,形成“国补+税补”的双重让利格局。在政策红利与车企加码优惠的双重驱动下,国内新能源汽车市场正迎来开年消费热潮。新政到底有何新调整,怎么补?补多少?各大车企有什么优惠政策,具体能省多少钱?早报记者走访了岛城多家汽车销售门店,与从业者对话,为消费者答疑解惑。

从“定额补”到“比例补”有何不同?

2026年购车国补新政落地 购新能源车最高可省3.5万元

告别“一刀切”模式 多重补贴叠加省多少?

2026年国补新政最显著的变化,是将以往新能源汽车以旧换新的“定额补贴”模式,调整为“比例+封顶”的动态补贴模式,结束了不同价位车型“一刀切”享受同等补贴的历史。国家发展改革委、财政部发布的政策明确,补贴不再设置统一标准,而是与新车销售价格直接挂钩,同时设定最高补贴上限,以实现针对不同消费需求的精准适配。

具体来看,新能源汽车报废更新补贴方面,按照2025年政策,无论车辆售价多少,统一给予2万元补贴;2026年则调整为按新车销售价格的12%给予补贴,最高补贴金额仍为2万元。这意味着,只有当新车售价达到16.67万元(2万元÷12%)时,消费者才能享受到顶格2万元补贴,与2025年补贴金额持平;若购买售价10万元的车型,补贴金额则降至1.2万元,较去年减少0.8万元。

置换更新补贴同步优化,2025年新能源汽车置换最高可享1.5万元定额补贴,2026年改为按新车销售价格的8%计算补贴,最高仍为1.5万元。经测算,置换补贴拿满的车价为18.75万元(1.5万元÷8%),售价低于该金额的车型,置换补贴将随车价降低而减少。例如,购买售价12万元的新能源汽车,2025年可享1.5万元置换补贴,2026年则仅能获得0.96万元补贴,减少0.54万元。

业内人士表示,此次补贴模式调整,一方面通过差异化补贴削弱低价车型的补贴优势,破解部分车企“凑补贴、压成本”的低价套利困局,倒逼企业转向技术创新;另一方面将补贴资源向中高端车型倾斜,契合新能源汽车产业升级的发展趋势。此外,新政还统一了全国补贴标准,明确补贴覆盖范围为新能源汽车及2.0升以下燃油车,消除了以往各地政策差异导致的市场分割问题。

与补贴模式调整相配套,2026年新能源汽车购置税优惠政策也迎来新变化。根据政策要求,2026年1月1日至2027年12月31日期间,新能源汽车购置税从以往的全额免征调整为减半征收,每辆新能源乘用车的最高减税额从3万元降至1.5万元。

购置税具体计算方式为:以车辆不含增值税销售价格为基础,按10%的法定税率计算全额购置税,减半征收后实际税率为5%,且减免金额最高不超过1.5万元。简单来说,若车辆不含增值税售价超过30万元,购置税减免金额按1.5万元封顶;若售价低于30万元,则按实际税额的50%减免。例如,一辆不含税售价20万元的新能源汽车,全额购置税为2万元,减半后可减免1万元;一辆不含税售价35万元的车型,全额购置税为3.5万元,减半后能减免1.5万元。

值得注意的是,并非所有新能源汽车都能享受购置税减免优惠。政策明确,只有纳入工信部发布的《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的车型,才能享受该福利。同时,2026年享受优惠的车型技术标准大幅提高,其中插电式(含增程式)混合动力汽车的纯电续航里程



商场中庭展出的国产新能源汽车。于健摄



车展现场,国产新能源车吸引市民参观。资料图

要求从43公里提升至100公里,这意味着部分纯电续航较短的入门级混动车型将被排除在优惠范围之外。

政策明确,2026年新能源汽车国补(报废或置换补贴)与购置税减半优惠可同时享受,因此两项福利叠加后,消费者最高能省3.5万元。与2025年政策相比,中端及以上车型的综合优惠力度基本持平或略有提升,而入门级车型的优惠额度有所下降。以售价10万元的车型为例,2025年可享2万元报废补贴+全额购置税减免(1万元),总节省3万元;2026年则仅能节省1.7万元,减少1.3万元。业内人士称,该变化将进一步加剧入门级市场的竞争,推动行业洗牌。

头部车企集体让利 促销方式多种多样

面对国补与购置税政策的调整,国内各大新能源车企迅速响应,纷纷推出加码优惠政策,最大限度降低消费者购车成本。从开年市场表现来看,车企的惠民政策主要集中在价格直降、金融贴息、购置税兜底、置换加码等方面,覆盖从入门级到豪华级的全产品线。

豪华品牌中,宝马中国率先发力,2026年1月1日起对旗下31款主力车型调整官方指导价。纯电轿车i7M70L降价幅度最大,官方指导价从189.9万元降

至159.8万元,降幅达30.1万元;纯电SUV iX1eDrive25L指导价由29.99万元下调至22.8万元,降幅高达24%。

新能源头部品牌动作频频,特斯拉中国针对Model 3、Model Y及Model YL三款热门车型,同步上线“5年0息”“7年超低息”双重购车方案。以Model Y为例,消费者首付7.99万元起即可提车,月供最低仅需1918元,通过金融贴息折算,相当于额外节省1至2万元购车成本。小米汽车则推出“3年0息”贷款购车福利,覆盖旗下YU7等主力车型,首付约7.5万元即可提车,贴息金额可覆盖部分购置税成本。

自主品牌也不甘示弱,岚图汽车推出“购置税兜底”政策,对旗下所有车型给予最高1.5万元购置税补贴,叠加国家购置税减半优惠后,消费者相当于享受购置税全免福利,该政策持续至1月15日。比亚迪针对秦PLUS、汉EV等热门车型,推出“报废/置换补贴加码”活动,在国补基础上额外给予最高0.8万元补贴,同时赠送价值0.5万元的充电套装及整车延保服务。据不完全统计,开年第一周,已有超过20家车企加入促销大军,优惠力度创下近年同期新高。

加速技术升级 倒逼行业“优胜劣汰”

业内人士表示,2026年新政的实

施,对新能源车企而言既是挑战也是机遇,将从根本上改变行业的竞争逻辑,推动行业从“价格竞争”转向“技术竞争”。短期来看,车企通过加码优惠政策虽能有效对冲政策调整带来的成本压力,提振销量,但也将进一步压缩利润空间,对企业的成本控制能力提出更高要求。

长期来看,政策对享受优惠车型的技术标准提出更高要求,尤其是插电式混合动力汽车纯电续航里程从43公里提升至100公里,将倒逼车企加大研发投入,加速技术迭代。部分缺乏核心技术、依赖低价策略的中小车企,将因无法满足技术标准、难以承受优惠成本而被市场淘汰。相反,具备电池技术、智能驾驶技术优势的头部车企,将凭借产品竞争力进一步扩大市场份额,行业马太效应将更加凸显。

此外,7月即将实施的新能源车强制性国家标准《电动汽车用动力蓄电池安全要求》(GB38031—2025),将与此次补贴、购置税政策形成叠加效应,加速行业洗牌。车企需同步推进电池安全技术升级,确保产品符合最新标准,这也将进一步加剧行业竞争。不少车企已提前布局,例如部分企业宣布2026年将推出自研芯片的AI系统,通过技术升维降低政策依赖,提升产品核心竞争力。

新政的实施有效激活了新能源汽车消费潜力,开年以来市场热度持续攀升。记者走访发现,岛城多家新能源汽车门店客流量显著增加,部分热门车型出现订单积压现象。消费者层面,虽然购置税优惠有所退坡,但国补与车企加码优惠的叠加,使得整体购车成本仍处于较低水平,打消了消费者的观望情绪。

数据显示,2024年以来我国汽车以旧换新政策成效显著,截至2025年12月28日,累计以旧换新超1150万辆,带动新车销售额突破1.6万亿元。2025年乘用车零售量中,超半数参与以旧换新,新能源汽车渗透率连续9个月突破50%,12月更是达到60%。2026年新政的实施,将进一步延续以旧换新的热潮,预计全年新能源汽车渗透率将继续提升,有望突破65%。

本版撰稿 青岛早报/观海新闻记者 于健