

7月1日起 这些新能源车将征收车船税

余家进 文

为了适应节能与新能源汽车产业发展,新能源车的车船税政策迎来调整。近日工业和信息化部官方发布公告,自2024年7月1日起,享受车船税优惠的节能、新能源汽车需达到新的技术标准。其中,插电混动和增程车型乘用车的纯电动续航里程条件提升至不低于43公里,而纯电动客车(慢充类)的续航里程需达200公里以上。如果续航里程低于标准,不再享受车船税优惠。

新政怎么调整

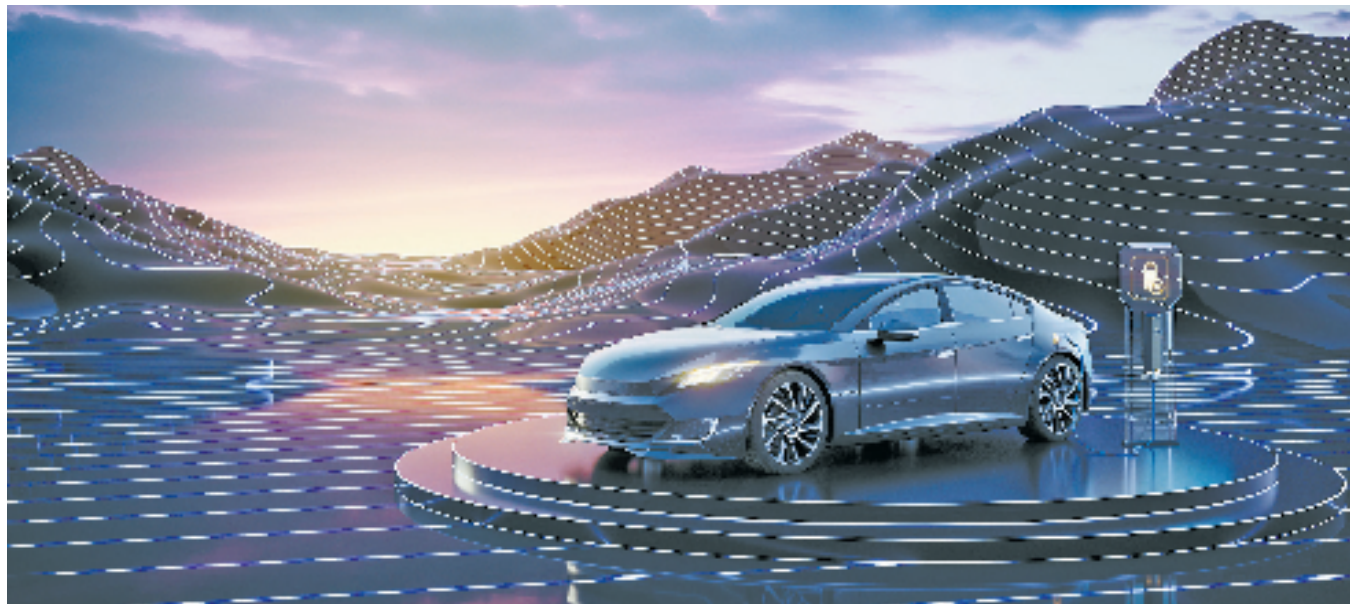
车船税的主要作用是控制资源短缺和保护环境,以及增加地方的财政收入,用以道路建设、维护等。

车船税一年缴纳一次,可以由保险公司代缴,也可以由车主到当地税务部门直接缴纳,车主通常习惯于跟交强险一起缴纳。车子年审时也会查车船税,需要车主在年审前把费用缴清。

前些年,我国为了大力推广新能源车,给电动车和插混车提供了各种政策上的绿灯,包括购车可免缴车船税。但随着中国新能源汽车产业的成熟,如今的新能源汽车市场已经不再需要靠免税的方式强行推广,优惠政策也相应开始调整。

其中,在新能源汽车产品方面,插电混动和增程式乘用车纯电动续航里程应满足有条件的等效全电里程不低于43公里。纯电动客车(不含快充类纯电动客车)续航里程不低于200公里。插电式混合动力(含增程式)客车纯电动续航里程不低于50公里。纯电动货车续航里程不低于80公里。

插电混动和增程式乘用车在保持一定电量的情况下,燃料消耗量也有新要求。具体来说,整备质量在2510公斤以下的车型,需要比



传统车型的燃料消耗量限值低60%;整备质量在2510公斤及以上的,需要低65%。这是个硬指标,不达标的车型无法享受优惠。简单来说,插电混动式和增程式乘用车要比纯电动乘用车更省电,才能享受优惠。

新政影响哪些人

与之前的一刀切免税政策相比,新政策的标准提高了不少。

但对于大多数插混车主来说,新政造成的用车影响不大,因为他们的车型一般都能满足这个续航标准。真正影响到的,是一批低价位的插混车主,以后年审就要交税了。

新政冲击最大的车型是氢燃料电池,纯电动续航里程必须超过300公里才能免除车船税。事实上,目前市面上多数氢燃料电池的续航里程都在

300公里以下。“不过总体来看,氢燃料车的市场保有量不算高。”业内专家指出。

据介绍,新政落地不是一蹴而就,从今年7月1日开始,新申请享受车船税优惠政策的车型才需要按照新政要求执行。在这之前已经申请并列入优惠目录的车型,可以继续享受车船税优惠福利。

车船税如何收费

作为消费者,大家关心的是以后购车需要缴纳多少车船税。目前新能源车的车船税缴纳数据没有出炉,参考燃油车的收税方式,车船税的费用多少主要取决于汽车排量和所在地区的定价,车船税并不是全国统一标准。

按照常规的车船税计算公式,应纳税额=年应纳税额÷12×应纳税月份数。而车船税

是按照汽车排量计算的,燃油车的税费方面,1.0L—1.6L排量车型,每年税额是300元,1.6L—2.0L排量车型,每年税额为360元,2.0L—2.5L排量车型,每年税额为720元。新能源车的车船税如何计费,还需要进一步的执行细则。

一直以来车船税基本来自传统燃油车,但是在新能源车冲击下,传统燃油车的市场份额不断收窄,不少省份的新能源车渗透率甚至已经超过50%。伴随着燃油车缴纳的车船税费减少,新能源车开始收税也是顺势而为。

市场人士认为,此次车船税政策调整也将鞭策企业加大对新能源车技术的投入和完善,让消费者享有更好的产品体验。从产品角度看,续航里程一直是困扰新能源车发展的痛点,如果能借助政策利器推动技术进步,对整个行业发展将是一大利好。

创纪录! 判赔6.4亿元赔偿金

新能源汽车技术知识产权第一大案终审落槌

木易 文

6月中旬,一则来自最高人民法院知识产权法庭的115页判决书在汽车市场内外引发广泛关注:判决书显示,国内两家知名车企之间,因大量员工“跳槽”引发的新能源汽车底盘技术秘密侵权案,最高人民法院二审判决侵权人赔偿合计约6.4亿元(包括6.37亿元赔偿金额及500万元维权合理开支),创下我国知识产权侵权诉讼判赔数额历史新高。

至此,这起历时6年之久,吉利诉威马商业秘密案,终于落下帷幕。

21亿元天价索赔案

事实上,该案所称的“国内两家知名车企”早已不是秘密,原告为吉利集团,被告为威马汽车。

裁判文书显示,吉利集团下属的成都某汽车公司近40名高级管理人员及技术人员先后离职,赴威马集团及其关联公司工作,其中30人于2016年离职后即入职。2018年,吉利集团发现威马集团以上述部分离职人员作为发明人或共同发明人,利用在原单位接

触、掌握的有关新能源汽车底盘应用技术以及其中的12套底盘零部件图纸及数模承载的技术信息(以下简称“涉案技术秘密”)申请了12件实用新型专利,且威马集团及其关联公司在没有任何技术积累或合法技术来源的情况下,在短期内即推出威马EX系列型号电动汽车,涉嫌侵害吉利方技术秘密。吉利方向一审法院提起诉讼,请求判令威马停止侵害并赔偿其经济损失及维权合理开支共21亿元。

引人注意的是,按照上海市高级人民法院2022年9月5日所做一审判决认定,虽也判决吉利集团胜诉,威马系多家公司需支付的赔偿总额为700万元(包括经济损失500万元和维权合理开支200万元)。双方均不服一审判决,向最高人民法院提出上诉。

“本案是一起有组织、有计划地以不正当手段大规模挖取新能源汽车技术人才及技术资源引发的侵害技术秘密案件。”二审如此盖棺定论。判决直接将赔偿金额提高了90余倍,合理开支亦增至原来的2.5倍。这标志着这起国内索赔金额最高的知识产权侵权纠纷,同时成为截至目前国内判赔金额最高的知识产权侵权纠纷。

6.4亿元如何认定

吉利方提出21亿元赔偿的依据是什么? 最高法院最后判赔的6.4亿元是如何计算出来的? 这起案件中,这两个问题无疑是话题焦点。

判决书显示:吉利方起诉时提出,威马方公开信息称已获融资526亿元,按照研发成本占比4%计算,威马方因侵害涉案技术秘密节省了研发费用,不当获利约为21亿元。

在二审中,最高法基于威马方的侵害事实,以“侵权人获利”的方式确定赔偿额,即威马通过窃取吉利的底盘技术秘密,获得了多少利益。

法院根据侵权的EX系列销量、销售价格、利润率、涉案技术秘密的贡献率,得出威马通过侵权的实际获利。再加上惩罚性赔偿、维权合理开支,为最终赔偿额。

最为引发热议的是,二审判决赔偿金中占比最大的部分为惩罚性赔偿——惩罚性赔偿项目带来的罚款4亿余元,约占整体赔偿金的2/3。法律界人士解释,2019年,中国全国

人民代表大会完成反不正当竞争法相关条例修改,增加了侵犯商业秘密的惩罚性赔偿项目。

最高人民法院经审理认为,考虑到威马方具有明显侵权故意、侵权情节恶劣、侵害后果严重等因素,本案以2019年4月修正的《中华人民共和国反不正当竞争法》施行日为界,对该日期之后的侵权获利适用2倍惩罚性赔偿,而之前的侵权获利只计算补偿性赔偿数额。经计算,威马方应赔偿吉利方经济损失及维权合理开支约为6.4亿元。

对于知识产权保护意义深远

现如今,作为被告方的威马汽车,早已不复往日风光,从6年前如日中天的造车新势力明星,到负债203亿元,门店关闭,走向了前途不明的预重整之路。

业内人士预测,吉利拿到这笔赔偿金的可能性很小,大概率会转化为破产债权。

而这起“创我国知识产权侵权诉讼判赔数额历史新高”的技术秘密纠纷最终落槌,对促进我国知识产权保护及汽车产业健康可持续发展具有长足意义。