

当“绿牌车”越来越重 ——消费者怎么看？



- ✓ “绿牌车”越来越重，消费者为什么嘴上支持、心里打鼓？
- ✓ 按重量征税，是想逼大家去买燃油车吗？
- ✓ 车企还在堆料内卷，消费者真的想要一辆“重车”吗？

前言

✓ 调研背景

随着新能源车市场渗透率持续攀升，车身过重问题日益突出，与此同时，行业与政策层面开始探讨“按车辆重量阶梯式征税”等调控手段，但各方对政策合理性、落地方式、潜在影响存在较大争议，为了解用户（车主与潜客）对新能源车“肥胖”问题的真实认知、态度与政策接受度，特开展此次调研。

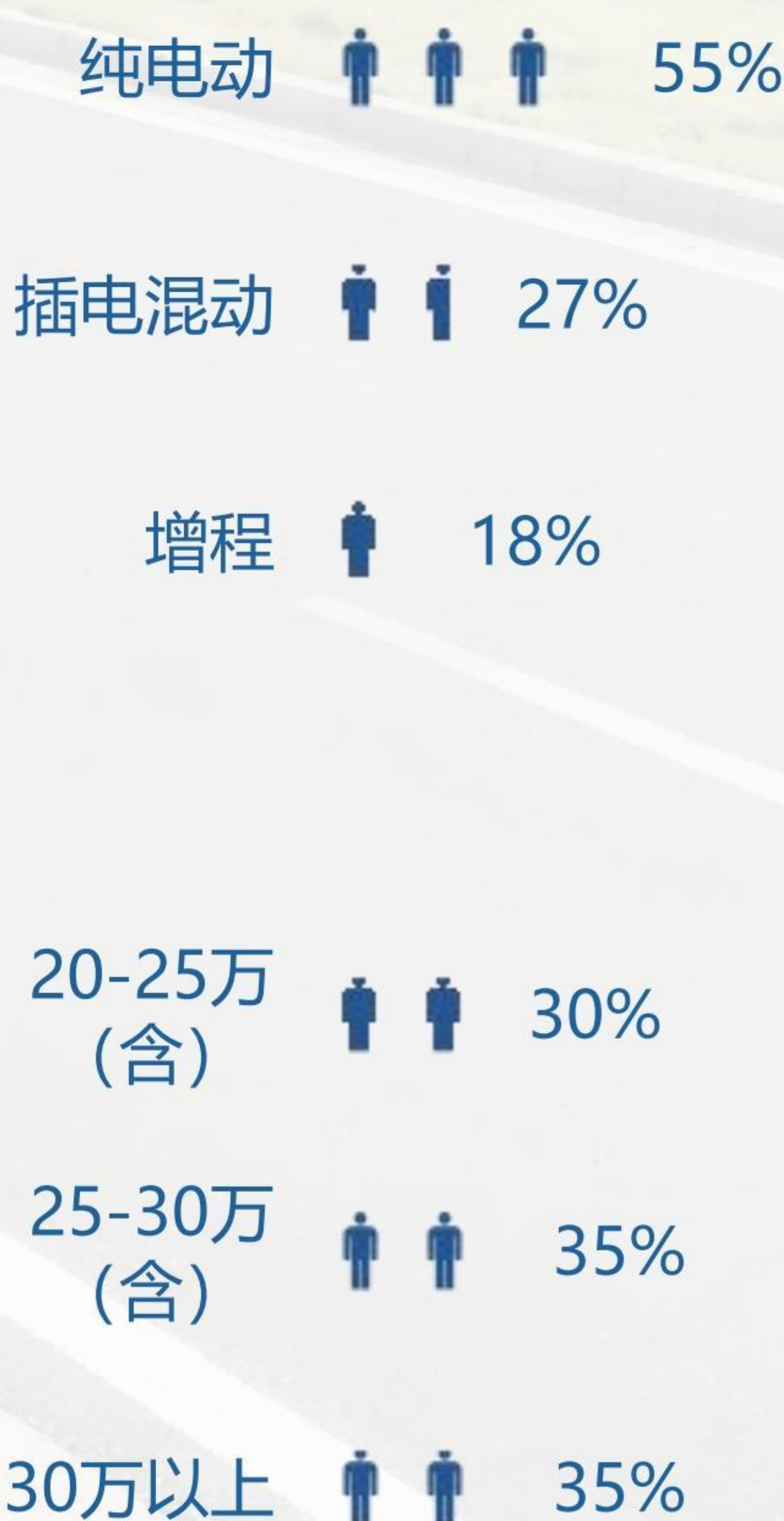
✓ 执行概况

数据采集：2026年6月，车主=500，潜客=500

城市与年龄



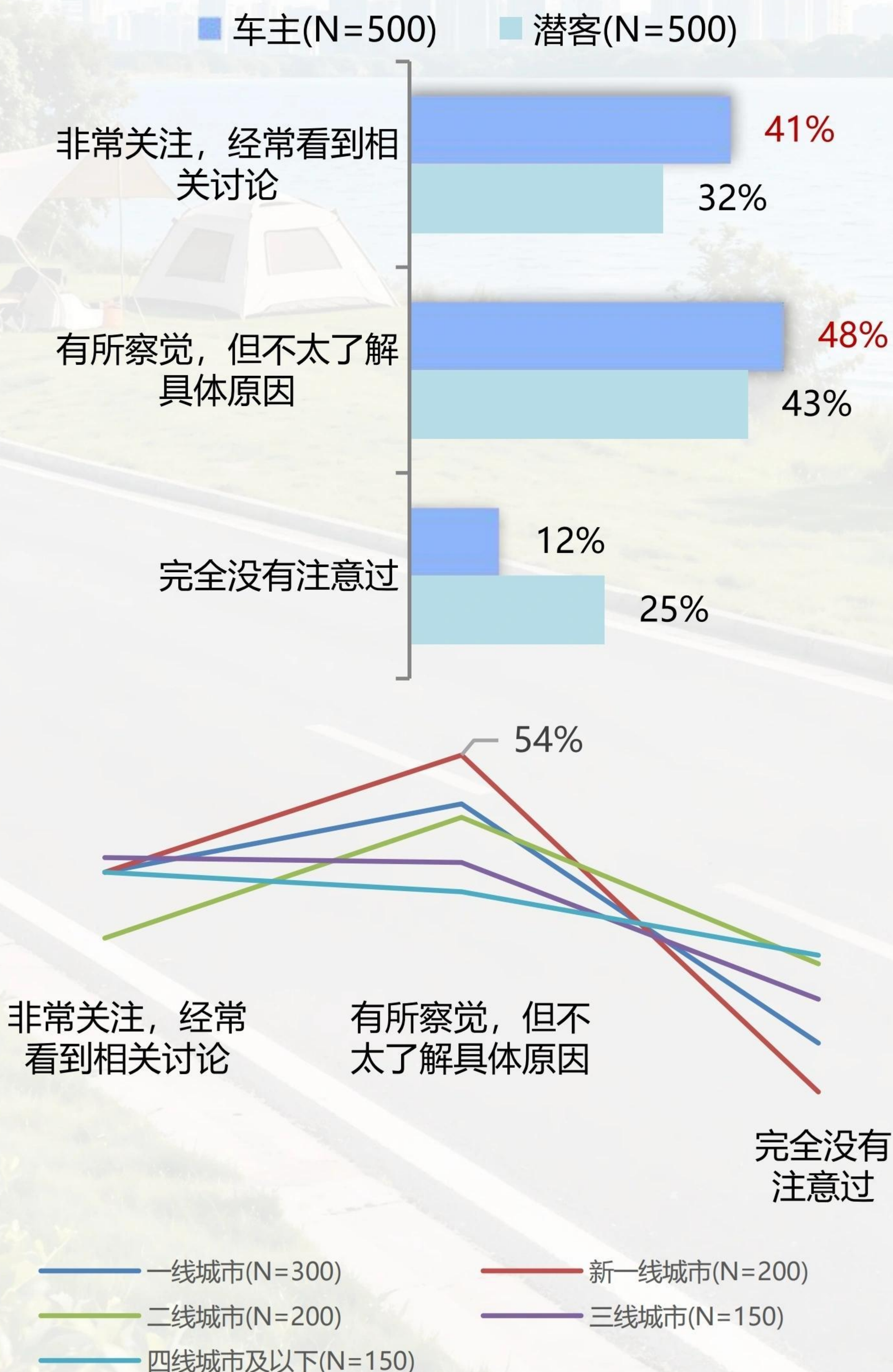
能源形式与车价/预算



车主对车重感知更明显，同时下沉市场认知滞后

- ✓ 车主切身体验过充电、操控、能耗，对“重”的感知更强
- ✓ 高级别城市“非常关注”比例较高，下沉城市“没有关注”比例攀升

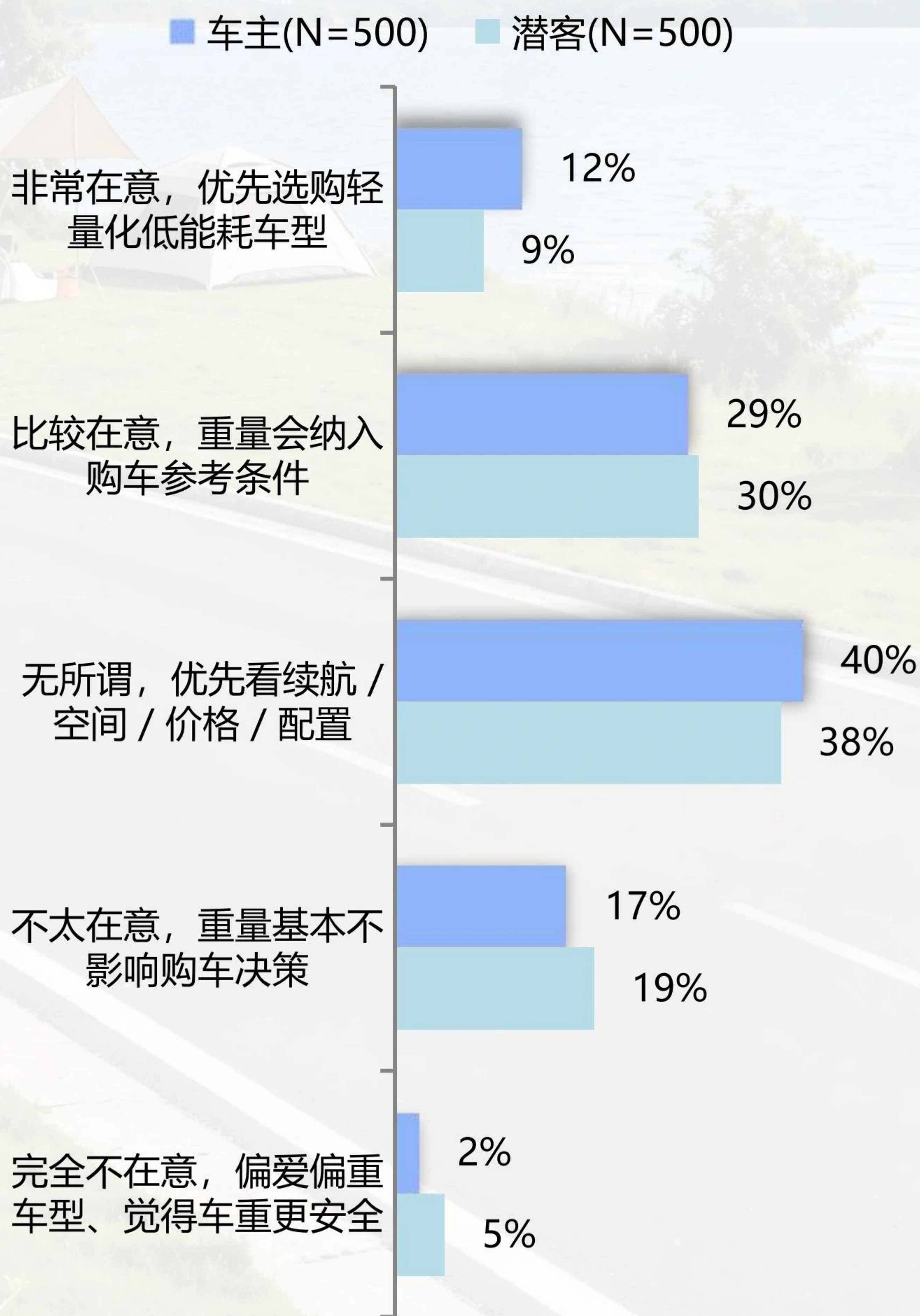
是否关注到新能源车比同级别燃油车更重？



“轻量化”是一个行业命题、政策命题， 但现阶段远未成为消费者命题

- ✓ 公众对车重的态度是“理性上知道重要，感性上并不敏感”，真正把重量当核心门槛的人极少，轻量化并非购车时的硬性筛选标准

购车是否在意车身重量？

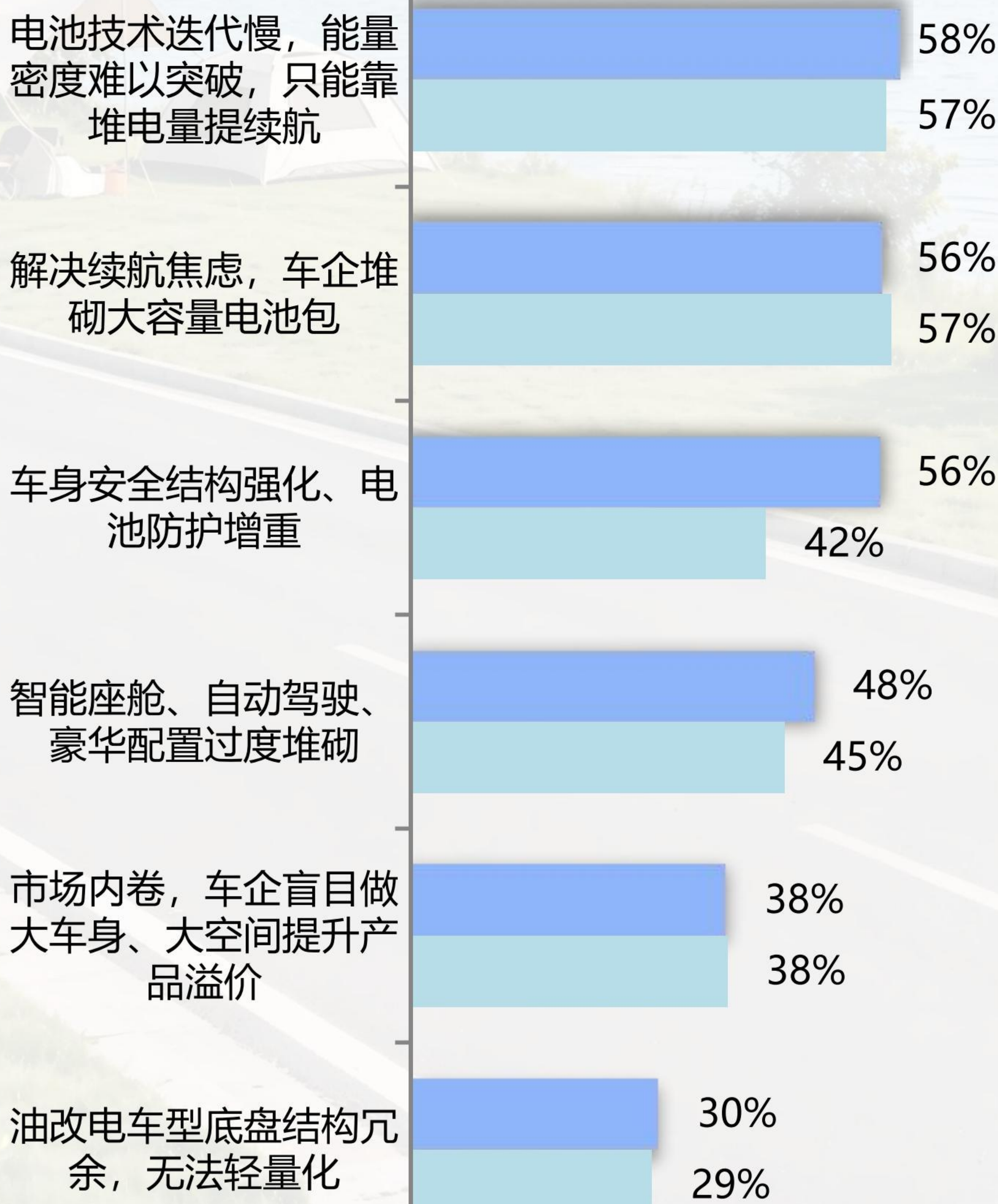


车重问题的归因逻辑非常清晰——“电池和安全是没办法，配置和尺寸是太贪心”

- ✓ 用户对新能源车“肥胖”的归因呈现“技术无奈”（电池技术迭代和大电池包）与“商业贪婪”（过度堆料）的清晰分层

新能源汽车“越造越重”的原因

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)



车主焦虑钱包和安全；潜客忧心社会成本和公共资源

- ✓ 用户对“车重过大”的负面感知覆盖了从个人钱包到公共利益的完整链条，但车主和潜客的焦虑重心截然不同——“车主疼钱，潜客忧公”

新能源汽车“超重”的负面影响

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

整车电耗升高，反而降低低碳属性，违背新能源初衷

53%

46%

刹车距离变长、操控变差，行车安全性下降

48%

41%

车辆能耗、维保成本更高，用车成本上升

47%

46%

加剧路面磨损、轮胎损耗，公共资源消耗增加

41%

46%

充电效率、续航虚标问题更突出

39%

38%

几乎无负面影响，重车更稳、安全性更高

23%

24%

车主基于已获得的体验认为利大于弊，潜客为将要承担的成本“预警”（弊大于利）

- ✓ 近四成人认为车重是技术市场发展的必然，不将其简单定性为好或坏
- ✓ 本质上车主偏向“享受者视角”，潜客偏向“旁观者视角”

对新能源汽车“增重”趋势的看法

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

中立：这是技术发展和市场需求共同作用的必然结果

41%

37%

利大于弊：车重带来更好的安全性、舒适性和智能化体验

31%

26%

弊大于利：增加了能耗、安全隐患，且对道路桥梁造成更大损耗

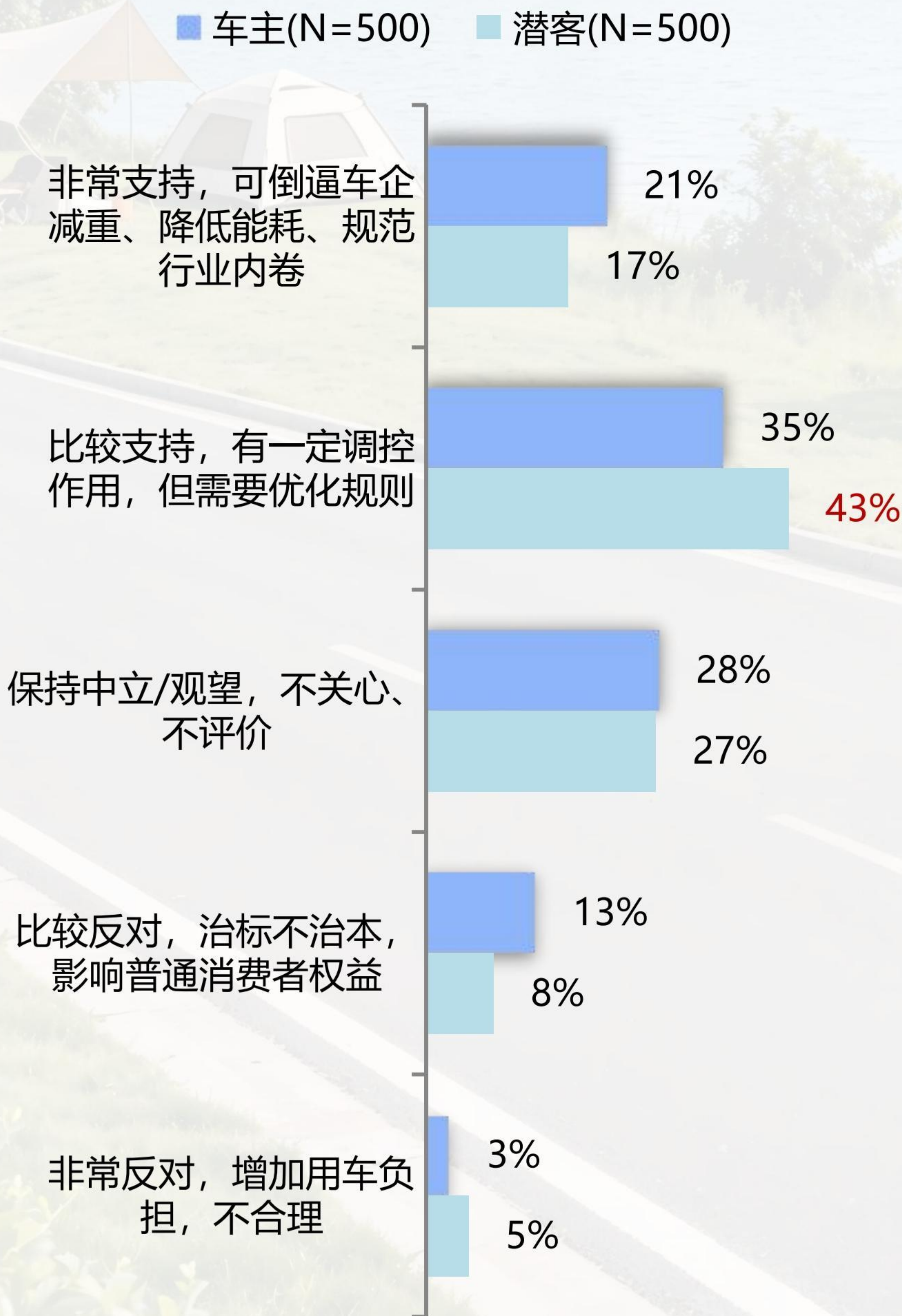
28%

37%

用户多持“有条件接受，但绝不盲从”的态度

- ✓ 支持者过半，但坚定派寥寥
- ✓ 潜客比车主更倾向支持，且“比较支持”高出8%，因为潜客尚未成为“被征税对象”，站在岸上更容易认同调控逻辑

是否支持“按车辆重量阶梯式征税”政策



最认同的征税合理性依据是“重量与道路损耗挂钩”的使用者付费逻辑

- ✓ “伤路面多所以缴费”是最硬核、最无法反驳的理由，接受度最高

“按车辆重量阶梯式征税”政策的合理性

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

车辆越重对路面破坏力呈指数级增加，理应承担更多道路养护成本

57%

49%

实现“油电同权”，弥补新能源车未缴纳燃油税的缺口

53%

47%

倒逼车企放弃“堆电池、堆配置”的粗放模式，加速轻量化技术创新

49%

52%

引导消费者理性购车，避免盲目追求超大、超重车型

46%

47%

降低超重车辆带来的交通安全隐患

40%

29%

对于税负，车主接受自己买单，潜客希望车企买单

- ✓ 已购车的车主已经支付了购车成本，更愿意接受“使用者付费”的公平叙事；潜客尚未出手，更希望把税单留在车企手中。

“按车辆重量阶梯式征税”的征税逻辑

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

向车主分级征税，超重车辆车主承担更多公共资源成本

44%

32%

向车企征税，倒逼车企轻量化造车，不转嫁消费者

38%

49%

仅针对商用、大型超重车辆，家用车免征

18%

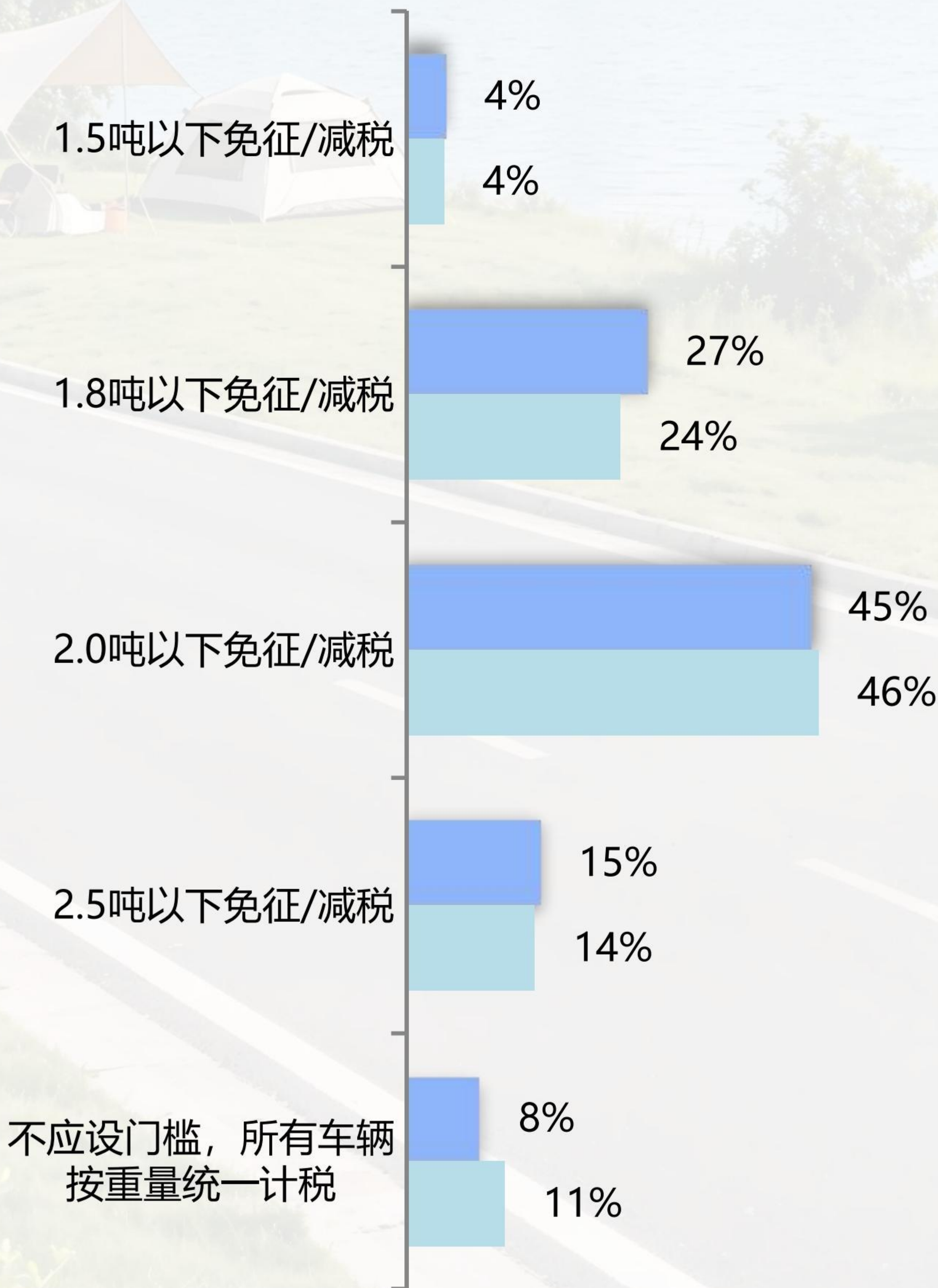
18%

2.0吨为免税/减税门槛获更多支持，用户希望保护主流家用车型

- ✓ 2.0吨以下免征/减税，获近半数用户支持，是认可度最高的门槛方案

“按车辆重量阶梯式征税”的门槛

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

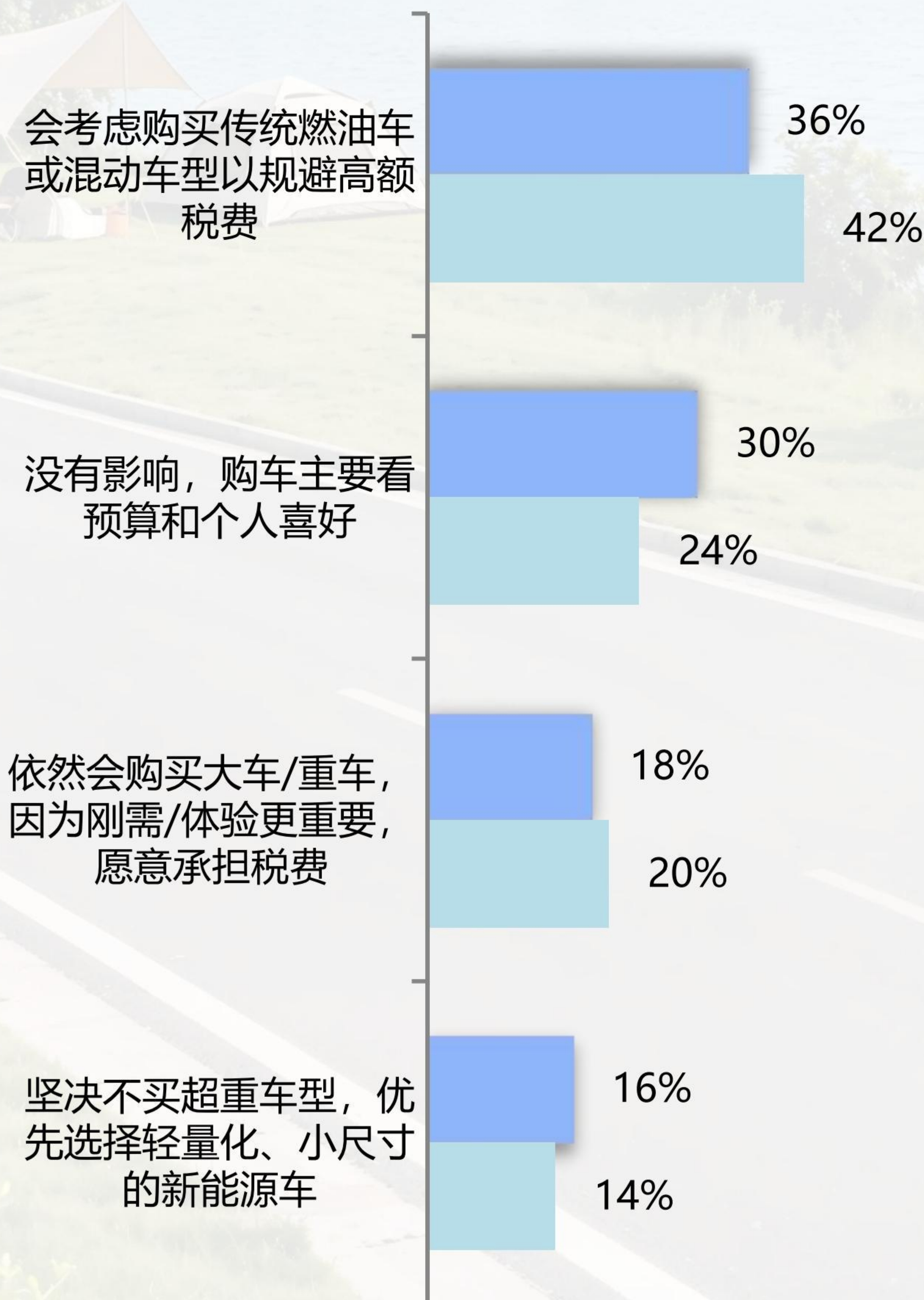


“按重征税”可能倒逼部分消费者转向燃油/混动车（尤其潜客）

- ✓ 车主与潜客在“转向燃油/混动”和“无影响”两项上差距较明显，为此而倾向燃油/混动车的更多为潜客，觉得没影响的更多为车主

“按车辆重量阶梯式征税”产生的影响

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)



公平性和成本转嫁成为用户“按重征税”的核心顾虑

- ✓ 车主与潜客观点高度一致，各项认同度差异很小
- ✓ 误伤家用刚需大车和车企转嫁成本致车价上涨，是用户对“按重征税”的最大顾虑

“按车辆重量阶梯式征税”的争议/弊端

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

误伤普通消费者，家用刚需大车被迫多缴税

48%

45%

车企转嫁成本，整车售价上涨，消费者买单

42%

46%

标准不合理，重量不能完全等同于能耗与污染

35%

35%

监管难度大，执行标准模糊、易出现漏洞

32%

36%

不利于大空间、家用多座车型发展

22%

15%

无明显弊端，利大于弊

16%

14%

技术标准（电耗限值）和研发支持（轻量化补贴）是公众最期待的“减重”方向

- ✓ 车主与潜客对各措施的支持率高度一致
- ✓ 出台电耗限值国标、补贴轻量化技术研发最受用户支持

如何解决新能源车“肥胖”问题

■ 车主(N=500) ■ 潜客(N=500)

出台更严格的强制性电耗限值国家标准

46%

45%

加大对半固态电池、一体化压铸等轻量化核心技术的研发补贴

45%

44%

加强消费者教育，打破“车越重越安全”的传统认知

41%

38%

规范车企配置内卷，杜绝无效增重、过度堆料

41%

42%

调整新能源购车补贴，向低自重、高效车型倾斜

39%

42%

无需调控，市场自由竞争即可

19%

18%

写在最后

- ✓ 近半数人不知车重为何增加，下沉市场大量潜客不知电车更重；消费者购车时对车身重量不敏感；过半支持征税，但“非常支持”不足两成，最大担忧是“刚需被波及”。
- ✓ 重量税大概率将至，车企的核心策略应是：主动参与规则制定，用一体化压铸等平台级轻量化技术提前卡位；同时将“减重”翻译成消费者听得懂的利益；产品策略上走量车型则主动卡位免税门槛（如2.0吨以下）；总之政策是风险也是机会，谁先布局，谁就拥有更多话语权。
- ☆ 如您有任何专项调研或车主体验管理咨询，欢迎添加出行行业顾问。



关于我们

倍市得，领先的客户体验管理和专业的市场调研综合服务商；爱调研，辐射海内外的样本数据收集平台。基于公司18年的经验/技术/能力的积淀，已成为2.5万家机构数字化转型的优质合作伙伴，服务超20+行业。

倍市得拥有强大的研究实力，在汽车出行行业拥有众多标杆合作客户。研究范围覆盖7大业务线，主要涉及OEM、车联网、共享出行、汽车金融、上下游零部件供应商、二轮电动车、航司轨交等。通过覆盖多领域的研究模型，为各大车企提供研究咨询解决方案。深耕与OEM的战略合作，累计合作主流汽车主机厂超过30家。

公司在上海、北京、广州、深圳、武汉及苏州6地建立分支机构，品牌服务辐射全国。