

疫情冲击下的中国汽车产业加速制度创新和升级（上篇）

作者：封锐 张云

新冠肺炎疫情席卷全球，我国汽车产能艰难恢复，需求端继续承压。2020年以来，国家各主管部门相继出台政策法规，促进汽车产业发展。本文旨在梳理近期出台与新能源和智能网联汽车相关的重要产业政策和制度，为汽车行业的从业者和关注此行业的投资人提供参考。

本文分为上下两篇，此为上篇，重点介绍新能源汽车相关的制度创新：

- 新能源汽车准入政策即将调整
- 新能源汽车补助期延长
- 燃料电池汽车以奖代补
- 新能源汽车标准化工作继续推进
- 汽车产业生产者责任延伸制度继续深化
- 推动公共领域用车电动化

下篇则集中于智能网联汽车的制度升级，敬请期待：

- 智能汽车创新发展战略发布
- 车联网产业标准体系框架趋于完备
- 车联网相关的网络数据安全标准体系建设指南征求意见
- 智能网联汽车制造商的采购活动可能受到网络安全审查
- 汽车驾驶自动化分级标准即将发布

新能源汽车准入政策即将调整

2020年4月7日，工信部发布了修订后的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》征求意见稿。

征求意见稿删除了新能源汽车生产企业准入有关“设计开发能力”的要求，使准入审查要求从17项锐减为9项，其中否决项也从8项减少到5项。这一修改可能产生下述两方面的影响：（1）便利跨国车企引入境外设计的车型在华生产；（2）刺激新能源汽车生产领域的投资，为“造车新势力”及头部新能源汽车品牌采用代工模式迅速放大产能提供更多想象空间。

准入审查项目锐减的同时，征求意见稿补充明确了对燃料电池汽车的若干审查要求。结合下文，明确显示出行业主管部门对燃料电池汽车的关注度在提升。

征求意见稿对新能源汽车产品主要技术参数表的结构和项目设置作出了颠覆性的调整，目前设置为 40 项“车辆基本特征参数”和 102 项“新能源特征参数”。

此外，征求意见稿将新能源汽车生产企业原来停产 12 个月即需进行特别公示变更为停产 24 个月或以上才需进行特别公示，与 2018 年 11 月发布的《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》第 34 条第 3 款规定保持一致。因特别公示后的机动车生产企业不得办理准入变更，且恢复生产需经准入条件核查，上述变更将支持新能源汽车生产企业抵御新冠疫情带来的经营压力。

新能源汽车补助期延长

2020 年 4 月 23 日，财政部、工信部等四部委联合发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（“《新能源汽车财政补贴通知》”），将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至 2022 年底，2020 年补贴标准不退坡，2021-2022 年补贴标准分别在上一年基础上退坡 10%、20%。原则上每年补贴规模上限约 200 万辆。

燃料电池汽车以奖代补

根据前述《新能源汽车财政补贴通知》，燃料电池汽车补贴政策发生转变，将当前针对燃料电池汽车消费者的购置补贴，调整为由中央财政采取“以奖代补”的方式，选择特定城市或区域，重点围绕关键零部件技术攻关和产业化示范应用，对示范城市给予奖励（有关通知另行发布）。争取用 4 年左右时间，建立氢能和燃料电池汽车产业链，在关键核心技术上取得突破。

推进新能源汽车标准化

2020 年 4 月 16 日，工信部发布《2020 年新能源汽车标准化工作要点》，按照电动汽车整车领域、燃料电池汽车领域、动力电池领域、充换电领域，分门别类列举了标准化工作的待办事项清单。值得关注的工作内容包括：

- 完成制定：（1）电动汽车碰撞后安全要求标准；（2）纯电动汽车能耗与续驶里程、混合动力电动汽车能耗试验方法标准；以及（3）电动汽车换电安全要求标准。
- 立项：（1）纯电动汽车和混合动力电动汽车动力性能试验方法标准；（2）加氢通信协议标准；（3）燃料电池电动汽车碰撞后安全要求；以及（4）燃料电池电动汽车发动机、空气压缩机、车载氢系统等关键部件标准。
- 预研：（1）在用电动汽车安全性能评价方法及测试规程相关标准；（2）动力电池安全试验方法标准；以及（3）动力电池规格尺寸标准的修订。
- 加快制定：（1）燃料电池电动汽车加氢枪、加氢口等标准；以及（2）电动汽车无线充电互操作性要求与测试、电磁兼容性等相关标准。

汽车产业生产者责任延伸制度继续深化

2020年3月23日，工信部发布《2020年工业节能与综合利用工作要点》，要求推动新能源汽车动力蓄电池回收利用体系建设，督促企业加快履行溯源和回收责任。同时要研究制定《汽车产品生产者责任延伸试点实施方案》。

背景：

2016年12月25日，国务院办公厅印发《生产者责任延伸制度推行方案》，要求特定行业的生产者对其产品承担的资源环境责任从生产环节延伸到产品设计、流通消费、回收利用、废物处置等全生命周期管理领域。对新能源汽车及动力蓄电池生产企业而言，应负责建立废旧电池回收网络，统计并发布回收信息，确保废旧电池规范回收利用和安全处置。动力蓄电池生产企业应实行产品编码，建立全生命周期追溯系统。

2018年7月2日，工信部发布《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》，建立了管理平台，对动力蓄电池生产、销售、使用、报废、回收、利用等全过程进行信息采集，对各环节责任主体履行回收利用责任情况实施监测。新能源汽车生产企业应在车辆生产/进口和销售后，在动力蓄电池维修、更换、回收入库、移交出库后规定时间内向溯源管理平台上报信息。

2019年12月16日，工信部发布了两份与新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用相关的部门规章和规范性文件，鼓励新能源汽车生产企业及动力蓄电池生产企业参与新建对新能源汽车废旧动力蓄电池进行合理利用的项目，同时对企业的技术、装备和工艺提出具体要求。

推动公共领域用车电动化

2020年3月13日，国家发改委等23个部委联合印发《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》，推动各地区按将地方新能源汽车奖励补贴资金的支持范围从购置环节向运营环节转变，重点支持城市公交。3月16日，工信部装备工业一司组织召开视频会议，听取行业机构、企业代表对推动公共领域用车电动化的意见建议，下一步拟推动公共领域用车电动化行动计划编制工作，积极推动在公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送等领域提高车辆电动化水平。