

# 11. 汽车

(资料来源:摘自中国汽车工业协会2022年12月信息发布会资料)

## 2022年总结

2022年,适逢党的二十大胜利召开,开启全面建设社会主义现代化国家新征程。面对需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力,汽车行业在党中央国务院领导下,在各级政府主管部门指导下,在全行业同仁的共同努力下,克服了诸多不利因素冲击,走出年中波动震荡,持续保持了恢复增长态势,全年汽车产销稳中有增,主要经济指标持续向好,展现出强大的发展韧性,为稳定工业经济增长起到重要作用。从全年发展来看,2022年汽车产销分别完成2,702.1万辆和2,686.4万辆,同比增长3.4%和2.1%,延续了去年的增长态势。其中乘用车在稳增长、促消费等政策拉动下,实现较快增长,为全年小幅增长贡献重要力量;商用车处于叠加因素的运行低位。新能源汽车持续爆发式增长,全年销量超680万辆,市场占有率提升至25.6%,逐步进入全面市场化拓展期,迎来新的发展和增长阶段;汽车出口继续保持较高水平,屡创月度历史新高,自8月份以来月均出口量超过30万辆,全年出口突破300万辆,有效拉动行业整体增长;中国品牌表现亮眼,紧抓新能源、智能网联转型机遇全面向上,产品竞争力不断提升,其中乘用车市场份额接近50%,为近年新高。

## 2023年预期

2023年,中国将继续坚持稳中求进总基调,大力提振市场信心,实施扩大内需战略,积极推动经济运行整体好转,实现质的有效提升和量的合理增长。随着相关配套政策措施的实施,将会进一步激发市场主体和消费活力,我们对于全年经济好转充满信心。加之新的一年芯片供应短缺等问题有望得到较大缓解,预计2023年汽车市场将继续呈现稳中向好发展态势,呈现3%左右增长。

### <建议>

#### 1.就《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》,即“CAFC与NEV双积分政策”提出以下建议

##### 1) 总体情况

- ①为达成“2060年碳中和”目标,预计各领域将会开展相应的二氧化碳减排活动。我们担心政府各部门会各自为政,自行采取措施,从而形成重复监管。对于汽车行业,考虑到现行的双积分政策和燃油效率政策已经具有较为显著的二氧化碳减排效果,希望研究未来是否确有必要另行出台二氧化碳管控政策。如果经过论证,认为有必要出台二氧化碳管控政策,则希望尽快梳理汽车行业的二氧化碳减排目标、适用范围(包括WtT、车辆制造和材料生产等哪一部分)、主管部门等事项。

- ②为了推动新能源车的持续发展,有必要应对不同发电方式的组合(不同发电方式产生的二氧化碳的变化),推进充电基础设施的普及。希望继续完善相关制度和政策。

- ③与电动汽车一样,混合动力汽车也有助于二氧化碳减排。因此,我们希望CAFC积分和双积分政策在2021年至2023年对低油耗汽车实施的优惠政策,在2024年以后依然能够延续。希望设定合理的条件,以避免对象车型受到过度限制。

- ④为了促进新能源车和节能技术的发展,希望制度的执行更加灵活,包括“放开CAFC积分转让”和“实现NEV积分结转比例100%”。为了推动提高燃油车燃油效率,希望在六阶段CAFC法规中引入新的低油耗车优惠政策。

#### 2) CAFC (GB27999: 第5阶段企业平均油耗标准)

- ①将新能源车的电耗按0折算为油耗的优惠政策已确定实施到2025年,希望2026年及以后继续实施该项政策,至少实施到2030年。

- ②循环外技术减免额度制度可以有效地促进节能技术的研发和应用。我们认为该制度既有利于降低油耗和电耗,也有助于实现国家双碳目标,因此希望将其确立为长期制度,将更多的节能技术项目纳入进来。希望在2023年以后延续2020年的做法,允许循环外技术双积分核算的减免。

#### 2.关于数据安全相关规定,提出以下建议

- ①对于《汽车数据安全若干规定》《数据出境安全评估办法》《信息安全技术汽车采集数据的安全要求》等相关规定,征求意见的时间不够充分,企业难以做好充分的合规准备。希望充分听取汽车行业的意见,将实际情况反映到规定中,并在规定施行前预留适当的过渡期。

- ②相关法规之间存在要求不一致的情况。并且,出现定义和目的不明确的情况,导致企业难以应对。希望在发布规定前,统一相关规定的要求,明确定义和目的。

- ③希望在发布规定前,提前为汽车行业安排说明会,并明确遇到疑问时的应对办法和咨询窗口。

- ④对于有可靠开发基础的企业,希望根据其开发和服务目的等设立相关制度,允许企业申请和适用特别规定,放宽对企业的要求。

#### 3.关于《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》,提出以下建议

关于工业和信息化部公布的准入管理办法,希望放宽对法人研发能力的要求,允许有资本关系的企业(包括外资企业)之间协调和利用研发能力。在引进新技术的早期阶段,也应允许从境外母公司借用研发能力,以促进新技术的快速引进。希望允许有资本关系的生产企业之间委托生产,并允许委托方申请列入《公告》。

#### 4.关于CCC认证,提出以下建议

- ①用户购买汽车后,在保养时使用少量的进口零部

件,也需要取得CCC认证,这样不仅增加成本,也耗费时间,影响厂商的处理速度,使其无法迅速对用户的车辆故障进行修理。希望简化汽车维修零部件CCC认证手续。

- ②车企在申请CCC认证时,需要提交零部件的自愿认证证书,在认证制度上,各CCC认证机构颁发的零部件自愿认证证书的有效性可以互认,但在实际的操作中有时会不能进行互认,从而导致出现重复提交零部件报告和相关技术参数情况。为了避免重复性手续,希望各CCC认证机构的零部件自愿认证证书的有效性全面实现互认。

#### 5.关于GB/T(推荐性国家标准),提出以下建议

- ①GB/T本身不具有强制力,属于推荐性标准,但却被《机动车辆类(汽车产品)强制性认证实施规则》引用,形成了一种事实上的强制。GB/T本是作为推荐性标准而制定的,然而在对《机动车辆类(汽车产品)强制性认证实施规则》进行审议时却突然被引用,导致企业在没有获得充足准备时间的情况下便被强制要求执行。希望标准制定机构和认证机构紧密合作,在标准制定阶段就明确其应用属性(强制性or推荐性),并将其应用于认证。
- ②在CCC认证体系下引用GB/T时,许多情况下,企业研发汽车产品时需要满足GB/T的要求,或者需要为获得认证做准备,因此希望在认证制度方面为新型车辆和在产车辆都预留适当的过渡期。

#### 6.关于车辆购置税减免和补贴,提出以下建议

- ①中国的车辆购置税负担高于其他市场,在2019年之前和2022年曾实施购置税减税政策。希望以燃油经济性和排放性能优异的节能环保车为主要研究实施永久性购置税减税政策。
- ②鉴于新能源汽车的电池成本不断上升,新能源汽车与汽油车的成本差异将持续数年,希望继续实行新能源汽车购置税免税和补贴政策。

#### 7.关于旨在提高召回实施率的相关法律法规和措施,提出以下建议

- ①2020年推荐性国家标准《缺陷汽车产品召回过程追溯系统技术要求》的征求意见稿仅涉及2018年以后的召回情况,希望能涵盖2018年以前的召回情况。
- ②2021年实施的《机动车安全技术检验项目和方法》(GB38900-2020)第6.1条规定,“发现送检机动车达到召回计划实施周期而未实施召回的,应提醒机动车所有人及时进行召回处置”。但是,该条规定目前尚未正式执行,希望从国家层面推动尽快在全国范围内执行,并设定开始实施的具体时间,制定明确的计划。
- ③为了稳步推进产品召回,希望引入其他国家(日本、美国(部分地区)、德国、瑞士等)实施的制度,例如停止年检、取消公路行驶许可。
- ④2021年11月实施的《个人信息保护法》第十三条第四项规定,“为应对突发公共卫生事件,或者

紧急情况下为保护自然人的生命健康和财产安全所必需”,个人信息处理者可以处理个人信息。我们希望按照该规定引入相关制度,在通知召回对象车辆所有人时,向制造商提供必要的个人信息,或者由个人信息处理者向适用对象发送召回通知。

#### 8.关于2017年公布的《汽车销售管理办法》,提出以下建议

对于原厂配件的质量相当配件,目前尚不能明确是由哪个国家机关基于何种标准将市售通用配件定义为性能和质量达到原厂配件。希望明确标准,确保管理的透明性。

#### <摩托车>

##### 1.关于限制摩托车驶入高速公路和城市中心区域的相关政策,提出以下建议

大多数的高速公路以及城市中心区域都会以交通安全或环境保护为由,限制摩托车上牌及上路行驶。摩托车既节能又节省空间,是适合城市出行的交通工具,限制摩托车是不合理的规定,希望撤销或放宽对摩托车的限制。

##### 2.关于《机动车强制报废标准规定》中有关摩托车使用年限为13年的规定,提出以下建议

由于技术的进步,两轮摩托车产品的性能和质量都比过去有所提高,因此13年的使用年限与实际情况不符。强制报废尚可使用的产品还会造成社会资源的浪费。鉴于汽车的使用年限曾经也被修改过,希望对两轮摩托车也取消或放宽限制。