

11. 汽车

2023年总结和2024年预期

(资料来源:摘自2023年12月中国汽车工业协会公布资料)

2023年,是全面贯彻落实党的二十大精神开局之年,是三年新冠疫情防控转段后经济恢复发展的一年。汽车行业在党中央和国务院领导下,在各级政府主管部门指导下,全行业企业凝心聚力、砥砺前行,创造出令人瞩目的业绩,多项指标创历史新高,推动汽车行业实现了质的有效提升和量的合理增长,成为拉动工业经济增长的重要动力。2023年,汽车产销累计完成3016.1万辆和3009.4万辆,同比分别增长11.6%和12%,产销量创历史新高,实现两位数较高增长。其中,乘用车市场延续良好增长态势,为稳住汽车消费基本盘发挥重要作用;商用车市场企稳回升,产销回归400万辆;新能源汽车继续保持快速增长,产销突破900万辆,市场占有率超过30%,成为引领全球汽车产业转型的重要力量;汽车出口再创新高,全年出口接近500万辆,有效拉动行业整体快速增长。

2024年,我国经济工作将坚持稳中求进、以进促稳、先立后破。宏观经济会持续回升向好,有助于汽车行业的稳定增长。我们相信,随着国家促消费、稳增长政策的持续推进,促进新能源汽车产业高质量发展系列政策实施,包括延续车辆购置税免征政策、深入推进新能源汽车及基础设施建设下乡等措施的持续发力,将会进一步激发市场活力和消费潜能。预计2024年,汽车市场将继续保持稳中向好发展态势,呈现3%以上的增长。

<建议>

1. 汽车

(1) 双积分政策 (CAFC/NEV政策)

① 验证碳中和相关政策的必要性,尽快梳理相关事项

为达成“2060年碳中和”目标,各领域都在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油耗管理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 听取行业意见

在研究2030年及以后的法规时,希望在听取行业意见后,慎重决定新能源汽车的预计份额,以

确保汽车行业的可持续发展。

③ 完善电力和充电基础设施相关政策

为了推动新能源汽车的持续发展,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。

④ 继续实施对低油耗车辆的优惠政策

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积分和双积分政策将在2024年至2025年对低油耗汽车实施的优惠政策,在2026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。

⑤ 对制度加以灵活运用

为了促进新能源汽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%”。

(2) CAFC (GB27999: 乘用车燃料消耗量评价方法及指标)

⑥ 继续实施新能源汽车 (NEV) 电耗零换算政策

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。

⑦ 建立和推广循环外技术(OCT)制度,并将其作为一项长期制度

循环外技术(OCT)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,希望将其确立为长期制度,同时扩大引进新的循环外技术项目。

⑧ 继续实施对低油耗车辆的优惠政策,并扩大适用范围

为了推动提高燃油车燃油效率,希望继续实施对低油耗车辆的优惠政策,进一步扩大适用范围。

(3) 数据安全相关规定

⑨ 制定相关规定时,充分听取行业意见

在制定车辆数据采集及数据安全相关规定时,希望充分听取汽车行业的意见,了解实际情况,提前未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。

⑩ 放宽要求

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。特别是车辆识别代码(VIN)需要发送到中国境外的生产基地,以便分析车辆销售后的故障问题和提高质量,但如果不按照基于数据跨境法规规定的程序进行,这些识别代码仍然无法发送出境。目前数据跨境的申请和审查工作已经启动,希望出台相应制度,允许对低风险的跨境信息,根据其目的和数量等进行特殊申请和许可。

- ⑪ **发布最佳实践和审核标准以及对已售车辆的豁免**
希望相关主管部门公布数据安全试验的最佳实践和审核标准。车辆的设计周期一般长达三至五年，设计变更需要足够的准备时间。因此，已售车辆难以达到新法规的要求，希望视具体情况对已售车辆予以豁免。

(4) ICV相关政策、法规和强制标准

- ⑫ **制定路线图，明确是否属于强制性标准**
希望发布ICV进入市场相关的政策、法规、标准和管理体系的出台时间表或路线图，为支持车企对研发、生产和销售的整体规划。
- 企业能够在正确理解国家政策的前提下更高效地开展生产经营，从而实现安全管理和行业发展的双赢。
 - 对于强制性标准，希望在起草阶段便精准地明确是否具有强制性（例如，起草为强制性国家标准GB等）。希望尽可能避免在标准制定过程中或颁布后将其改为强制性标准。

(5) 《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》

- ⑬ **放宽对研发能力的要求**
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。希望允许借用外国母公司的研发能力，以促进在新技术引进的初始阶段迅速引进新技术。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》。

(6) 燃料电池汽车 (FCEV) 相关政策

- ⑭ **提供平等的支持**
虽然燃料电池汽车的成本在逐年下降，但目前仍然处于高位，依靠政府补贴支撑。对燃料电池汽车的车辆购置补贴是按照中央和地方政府提供等额补贴的规则进行的，补贴的支付途径是从中央政府到地方政府，再到车企和FC系统制造商。地方政府对本地车企和本地FC系统制造商的保护是显而易见的（其他城市的企业很难被选为补贴对象）。因此，企业要想获得补贴，就必须在每个地方城市注册公司，开展多项投资。在多个城市进行过度投资和设立公司会给企业带来巨大负担，到处充斥着没有实体的企业，也不能称之为健康的市场。希望出台相应规定，以确保燃料电池汽车的购置补贴不限于本地企业。

(7) 简化CCC认证手续，推动全面实现互认

- ⑮ **简化汽车维修零部件的认证手续**
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。

- ⑯ **零部件自愿认证证书的互认**
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。

(8) GB/T (推荐性国家标准) 的相关建议

- ⑰ **在标准制定阶段明确标准的应用属性**
GB/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（强制性或推荐性），并将其应用于认证。

- ⑱ **预留适当的过渡期**
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。

(9) 公告管理 (由工业和信息化部管辖)

- ⑲ **建立相应制度，确保新技术的快速引进**
为了促进新技术的快速发展，更快地为用户提供安全优质的新技术，希望在没有相关公告和认证法规的情况下（技术本身无法满足现行法律法规的要求），制定新技术审查等特别许可规定，允许通过技术专家的独立审核，快速引进新技术。

(10) 地方政府的审核制度

- ⑳ **取消地方政府单独制定的审核制度**
除国家级公告认证、CCC认证等机制外，一些地方政府还有自己的审核管理或目录管理制度，有些技术要求超出国家标准。对于整车企业而言，这意味着他们必须处理重复认证和根据所在地区的特别要求进行研发，这给企业带来额外工时，增加企业负担。希望在“全国统一大市场”这一顶层设计的基础上，根据地方管理需求，实行合理的审核制度。希望在没有特殊需求的情况下取消地方审核制度，有需求的地方直接引用国家级公告认证、CCC认证等相关审核结果，取消正在强制执行的超出国家标准的地方性技术要求。

(11) 减免车辆购置税和修改汽车税制

- ㉑ **修改汽车税制**
为了实现汽车领域的双碳，促进新能源汽车和

节能汽车的普及，提出以下建议：

- 从长远来看，应考虑将当前基于排量的汽车税制转换为基于环保性能的汽车税制。
- 短期内，继续对新能源汽车实施免税、减税和补贴政策，研究制定并实施基于环保性能的节能汽车减税政策。

(12) 提高汽车召回实施率

⑳ 依据《机动车安全技术检验项目和方法》，及时实施召回

2021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。对于那些高风险的项目希望能够及时予以召回，并从国家层面推动在全国范围内执行，同时还应设定开始实施的具体时间，制定明确的计划。

㉑ 引入“停止年检、取消公路行驶许可”制度

希望从保护用户人身安全的角度，引进其他国家（日本、美国（部分地区）、德国、瑞士等）实施的停止年检或取消公路行驶许可制度，以期对高风险项目完成100%召回。

㉒ 召回时提供个人信息

2021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。

(13) 《汽车销售管理办法》(2017年)

㉓ 明确质量相当配件的定义

2017年开始实施的《汽车销售管理办法》中出现了“质量相当配件”这一概念。但是所谓质量相当配件，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。希望明确定义，确保管理的透明性。

(14) 公开交通事故数据

㉔ 公开交通事故数据

尽管一些机构公布了中国的交通事故数据，但却没有全国范围的数据及其细分数据。为明确车企在安全技术、产品及企业生产经营领域的发展方向，希望验证安全技术和安全活动的有效性，开发更有效的安全技术产品，开展安全活动，从而提高中国所有交通参与者的安全。因此，希望公布中国全国范围的事故数据概览、以及按事故类型、地区、当事人等分类的详细事故数据。

2. 摩托车

(1) 取消限制摩托车驶入高速公路和城市中心区域的相关政策

㉕ 取消限制摩托车驶入高速公路和城市中心区域的相关政策

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) 机动车强制报废标准规定

㉖ 取消对摩托车使用年限(13年)的规定

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。

(3) 公布摩托车的生产和销售统计数据

㉗ 公布摩托车的生产和销售统计数据

关于摩托车市场的整体趋势，过去，工业和信息化部装备工业发展中心每月公布生产合格证的统计数据（按厂家型号），但是自2020年9月起暂停公布。过去，摩托车制造商利用生产合格证统计数据了解市场趋势，并用于产品和业务规划。但现在只能通过访谈获得预测数据信息。为确保摩托车市场的健康发展，希望一如既往地公布生产合格证统计数据，或公布显示终端销量的零售量统计数据。