

# 汽车周刊

推进自动驾驶合法化、延缓新能源汽车补贴、国产车规级芯片建设……

## 从全国两会管窥汽车产业未来新风向

全国两会进行时，汽车行业作为国民经济的战略性、支柱型产业之一，相关话题一直广受关注，不少汽车行业中的领军人物纷纷建言献策，提交了相关议案和建议。其中推进自动驾驶合法化、落实“双碳”目标等内容多次被提及，“延缓新能源汽车补贴”“国产车规级芯片建设”也上升为热点议题，汽车产业未来的新风向如何，我们将从中寻找答案。

■新快报记者 张磊



■廖木兴/图

4

建议完善换电模式、解决电池材料需求、延缓补贴政策

当前，我国新能源汽车发展势头强劲。根据公安部发布统计数据显示，截至2021年底，全国新能源汽车保有量达784万辆，与上年相比增长59.25%，其中，纯电动汽车保有量640万辆，占新能源汽车总量的81.63%。

全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福在今年全国两会期间带来《关于加大电动汽车换电体系建设的建议》等相关建议。在李书福看来，与传统的充电桩补电模式相比，车电分离的换电模式具备高效补能和降成本两大优势。

为此，李书福指出，要进一步完善换电车型相关政策法规，对换电车型公告法规进行优化。

在换电模式的标准化、通用化方面，李书福则建议，推进换电电池包的标准化制定，使换电电池包真正能够在不同车企、不同换电站、不同用户之间互通互换。

随着新能源汽车赛道的愈发火热，新能源动力电池需求量自然不断攀升。在《关于将新能源汽车动力电池原材料纳入国家战略储备资源，维护新能源汽车产业稳定发展的建议》中，全国人大代表、奇瑞汽车党委书记、董事长尹同跃说，2021年全球汽车动力电池装机量较2020年同期，实现了大幅增长，使得电池供应短缺问题越来越严峻，成本大幅度上涨，同时也链接到上游原材料及其矿产资源出现短缺，成为新能源发展的瓶颈。

因此，尹同跃建议国家发改委、工信部等部委制定政策，将新能源动力电池材料纳入国家战略储备资源管理，设置专项基金，支持和鼓励国内企业收购国外电池材料资源，以确保新能源汽车供应链安全。

近期，新能源汽车补贴退坡导致供给侧企业成本压力有所加大。曾庆洪建议，一是延缓停止国家补贴一至两年，简化前期补贴领取手续，缓解企业资金压力。二是建议在新时期考虑对新能源汽车推广应用补贴政策进行战略方向调整，以达到“提振消费、鼓励建设”的目的。



更多优质汽车资讯  
请关注新快网汽车频道

1

加速推进智能汽车、  
自动驾驶合法化

业内专家分析认为，当前我国智能驾驶发展如火如荼，但立法进展滞后。智能驾驶汽车至今没有“合法身份”，道路测试都难以推进，且将来智能汽车要正式上路前，也必须解决诸如事故责任如何认定等问题。

有鉴于此，全国人大代表、广汽集团党委书记、董事长曾庆洪提出了关于修订《道路交通安全法》第2条和第76条的议案：

一是增加并明确“机器驾驶人”的定义，有助于厘清交通事故的责任主体，也为未来我国智能驾驶汽车上路的合法性做好前瞻性的立法铺垫；二是增加“智能驾驶汽车应当安装关键数据存储黑匣子或关键数据云端备份”的强制性规定；三是在现行交通事故归责的基础上，增加由系统控制智能驾驶汽车时认定交通事故的有关法律规定，明确智能系统责任由生产者承担；四是建议增加“将智能驾驶汽车产品责任保险纳入强制保险的范围”。

同时，全国人大代表、上汽集团党委书记、董事长陈虹建议，在《道路交通安全法》中，明确自动驾驶系统的合法地位，并制定人类驾驶员与“自动驾驶系统”（车企、零部件供应商等）的责任划分标准规则和处置机制；建立“自动驾驶系统”的等级评价认证体系和准入机制。

2

构建以中国智能汽车操  
作系统为核心的生态

随着智能汽车产业发展进一步向战略纵深迈进，一些核心技术比如中国智能汽车操作系统的缺失，已经对智能汽车产业的进一步发展造成了实质性的阻碍。着手以中国智能汽车操作系统为核心的生态建设，已经十分迫切。

曾庆洪建议，将汽车工业软件纳入关键核心软件攻关工程，聚焦核心、单点突破，着力突破“卡脖子”技术瓶颈；加强国产工业软件标准化各项工作，积极构建开放协同的国产工业软件标准体系，积极有效参与相关国际标准规则的制定修订；以汽车产业作为国产软件应用的突破口，实施应用牵引、场景驱动，集中资源相互赋能、相互协同。

与此同时，全国人大代表、哪吒汽车董事长方运舟在今年两会期间提交了《关于把握智能汽车先发优势 建立智能汽车操作系统生态》的建议，并从操作系统生态建设的必要性、重点，以及操作系统生态建设的战略举措等方面作了详细阐述。

方运舟表示，智能汽车操作系统不是单一技术点的简单突破，需要国家和产业底层逻辑和上层架构相结合，需要一个基于汽车底层操作系统的架构生态，需要建立一个从应用生态、价值链生态、工具链和标准的生态体系，需要产业链各方凝心聚力，以合力打造生态的方式来寻求突破。

在建设操作系统的标准生态必要性方面，方运舟坦言，需要建立以中国环境的操作系统标准规范的生态，在国际规范基础上能够实现国际化的兼容操作系统。在保证标准开放共享、先进创新和国际化的基础上，也掌握了系统的安全性主动权。

3

推动汽车全产业链  
实现绿色低碳发展

围绕碳足迹、碳交易和碳排放等的创业和投资在去年按下了加速键。今年两会，“碳中和”再度占据两会代表们议案、建议的“C位”。

在《关于建设新能源汽车碳足迹核算体系的建议》中，全国人大代表、小米集团董事长雷军认为，在全球碳达峰、碳中和目标和欧盟碳关税等贸易制度下，新能源汽车低碳发展已成为汽车工业全球竞争的关键胜负手，而完整、清晰、准确的碳足迹核算体系是新能源汽车产业低碳发展的前提和基础。

雷军提出四点建议：建立系统的碳足迹管理体系，全局指导新能源汽车产业低碳发展；制定新能源汽车全产业链碳足迹核算标准及方法；建立新能源汽车碳足迹行业数据平台；完善碳足迹认证、评级及激励机制。

陈虹也提出，汽车业助力落实“双碳”目标，不仅要继续扩大新能源产品的普及，还要在生产端和使用端共同发力，推动全产业链实现绿色低碳的高质量发展。

对此，陈虹建议，一方面，建立健全支持汽车产业低碳发展的政策措施，通过持续丰富政策工具箱，与新能源车补贴政策、积分政策等有效衔接，进一步降低制造、流通、使用等环节的成本；另一方面，加强产业链布局与低碳技术研发创新，对锂、钴等上游资源进行有效整合与掌控，保证产业链安全。

### 两会部分车企代表声音

排名不分先后



**曾庆洪**  
广汽集团党委  
书记、董事长  
建议延缓新能  
源汽车国家补  
贴一至两年



**方运舟**  
哪吒汽车董事  
长  
建议统筹建设  
智能汽车操作系  
统生态



**陈虹**  
上汽集团党委  
书记、董事长  
明确自动驾驶  
系统的合法地  
位



**尹同跃**  
奇瑞汽车党委  
书记、董事长  
将动力电池原  
材料纳入国家  
战略储备资源



**王凤英**  
长城汽车总裁  
推动国产车规级  
芯片快速发展



**李书福**  
吉利控股集  
团董事  
长  
建议加大电动  
汽车换电体  
系建设



**雷军**  
小米集团董事  
长  
建立新能源汽  
车碳足迹行业  
数据平  
台