聚焦两会

汽车产业向智能网联低碳化发展

上汽集团陈虹代表建言献策

十三届全国人大四次会议3月5日在北京召开。全国人大代表，上汽集团党委书记、董事长陈虹带去4份建议，内容分别为《关于提高车规级芯片国产化率，增强国内汽车供应链自主可控能力的建议》《关于加强数字生态环境下汽车数据安全和隐私保护的建议》《关于加快氢燃料电池汽车产业政策配套，助力汽车行业绿色低碳发展的建议》《关于完善新能源汽车“车电分离”商业模式政策体系的建议》。

芯片

《关于提高车规级芯片国产化率，增强国内汽车供应链自主可控能力的建议》

（一）背景

中国已经成为全球最大的汽车市场，电动化、智能化的趋势推动汽车芯片数量大幅度提升，车规级芯片国产化已拥有规模基础。

（二）存在的问题

目前，国产车规级芯片仍然存在整车应用规模小、车规认证周期长、技术附加价值低、上游产业依赖度高等问题。

单靠市场这一股力量很难推动车规级芯片国产化，需要形成由政府牵头，整车企业联合，针对头部芯片企业开展重点扶持的策略。

（三）建议要点

1. 加大对车规级芯片行业的扶持力度，使整车和零部件企业“愿意用、敢于用、主动用”，包括各级研发和产线投资补贴、首台套应用补贴等，并拉动保险企业设计产品责任险，对国产芯片在整车上应用进行保障，降低整车、系统和芯片企业的应用风险。

2. 车规级芯片“两步走”的顶层设计路线：第一步由主机厂和系统供应商共同推动，扶持重点芯片企业，帮助芯片企业首先解决技术门槛较低的车规级芯片国产化问题，提升其车规级国产化体系能力；第二步主要由芯片供应商推动，形成芯片供应商内生动力机制，解决技术门槛高的车规级芯片国产化问题。

3. 针对高技术门槛芯片，推动设立整车、系统、芯片的重大联合攻关专项项目，由政府、企业分摊研发资金，共享专利，构建需求驱动的协同创新链，占领未来行业制高点。

数据安全

《关于加强数字生态环境下汽车数据安全和隐私保护的建议》

（一）背景

2020年，中国汽车总销量达到了2532万辆。其中，具备一定的自动辅助驾驶功能的智能网联汽车占比快速提升。据相关研究机构估算，一辆自动驾驶测试车辆每天产生的数据量最高可达10TB。智能网联汽车的数据具有“数量大、种类多”的特点。

（二）存在的问题

在数据获取和使用过程中，存在数据采集和存储方面责任及规范要求不明确、数据的商业用途约束要求不清晰、对于数据泄漏的防范能力不足、对于数据违法的处罚力度不够等问题。

因此，应当立足产业实际，着力构建智能网联汽车数据安全体系，推进数据安全和个人隐私保护相关法律法规的研究及制订，加大保护力度。

（三）建议要点

1. 建立准入制度。智能网联汽车数据（包括高精地图数据）的采集、存储和商业用途需经国家相关部门备案管理。只有满足数据安全和隐私保护要求的智能网联汽车产品才能进入汽车公告目录。

2. 建议加强数据隐私保护。智能网联汽车企业对于可能存在的隐私风险具有告知义务，并且在收集、使用、转移、删除数据时给予用户自由选择权。同时，企业也需要提升软件的安全性，在分析和处理数据时要进行数据和个人身份的分离，并将数据匿名化，以确保数据的安全。

3. 建议制订过程审查制度。应当要求智能网联汽车制造和销售企业建立完备的数据安全管理和软件升级流程。同时，借鉴互联网信息管理制度，智能网联汽车提供的数字服务内容也需要接受政府部门的监管和审查，并对所涉及的敏感数据及个人隐私数据出境问题做出明确的规定。

4. 建议严惩违法违规行为。严格执行数据安全和个人信息保护的法律法规。对于危害或滥用涉及国家安全及用户隐私数据的行为，应制订惩罚性措施和群体赔偿机制。

氢能源

《关于加快氢燃料电池汽车产业政策配套，助力汽车行业绿色低碳发展的建议》

（一）背景

我国提出的2030年碳达峰、2060年碳中和的时间表，是统筹国内、国际两个发展大局，贯彻新发展理念、构建新发展格局的战略决策。氢燃料电池汽车经过多年的自主创新发展，主要关键技术都已接近国际主流水平，现已进入商业化应用初期，一旦实现大规模商业化推广运用，将为交通运输行业碳达峰进程做出巨大贡献。

（二）存在的问题

当前，氢能产业的发展面临法规政策的“铁壁合围”，制氢、储氢、运氢、加氢等各个环节的发展受制于当前法规政策的种种限制。相比交通燃油、天然气等能源管理的法规政策，目前对氢能的管理主要还是“一刀切”，笼统地把氢能源参照危险化学品进行管理，由此为氢能商业化应用增加了不少障碍与成本，导致氢能从制造端到使用端的成本急剧增加，不利于新兴战略产业的快速成长。

（三）建议要点

1. 建议从国家层面制订我国的氢能战略发展路线图，明确阶段性目标和分步实施的重点；其次要建立和健全管理体制及机制，明确牵头主管部门，建立有力的跨部门协调机制，统筹氢能战略落地实施。

2. 建议在氢能管理政策法规层面有所突破。例如，对氢能的上、中、下游全产业链单独形成专项的法规政策，在审批、监管流程上与汽柴油燃料尽量趋同。

3. 建议扩大全国碳排放权交易市场配额管理的减排项目范围和碳交易的试点范围，将工业副产氢提纯、可再生能源制氢及加氢站项目纳入减排项目范围，以进入国家碳排放权交易市场，提高绿色制氢项目的受益范围，引导社会对于绿色制氢项目的投资积极性。

陈虹代表还建议，在氢燃料电池汽车示范城市群对使用绿氢（可再生能源产生的氢能）进行一定时期的专项补贴。

车电分离

《关于完善新能源汽车“车电分离”商业模式政策体系的建议》

（一）背景

新能源汽车“车电分离”商业模式是国家鼓励探索的方向，主要包括快换式、非快换式等操作模式。快换技术适用于出租车等营运车辆，主要解决续航里程问题。“非快换式车电分离模式”的主要特点是换电频率低，一般每2-3年换电一次，基于现有4S店售后检修设备即可实现电池更换，无需巨额投资，并且具备兼容快换模式的可行性，市场前景将更为广阔。

（二）建议要点

建议国家同时鼓励非快换式和快换式“车电分离”模式的推广和应用，促进新能源汽车发展；国家相关部门协同研究，针对“车电分离”模式全面梳理和出台完善的管理政策。