# 山东省汽车产业发展政策汇编

山东省工业和信息化厅

二〇二六年十月

# 目　录

**一、政策清单汇总表** …… 1

**二、国家层面政策**

（一）国务院办公厅

1.《国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）的通知》 …… 10

2.《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》 …… 28

（二）国家发展和改革委员会

1.《汽车产业投资管理规定》 …… 38

2.《国家发展改革委等部门关于印发〈电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027 年）〉的通知》 …… 54

3.《国家发展改革委 财政部关于 2026 年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》 …… 60

（三）工业和信息化部

1.《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》 …… 69

2.《工业和信息化部 公安部 交通运输部关于印发〈智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）〉的通知》 …… 81

3.《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》 …… 99

4.《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》 …… 142

5.《工业和信息化部等九部门关于印发〈智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划〉的通知》 …… 148

（四）财政部
1.《财政部 税务总局 工业和信息化部关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》 …… 161
2.《财政部 税务总局 工业和信息化部关于继续对挂车减征车辆购置税的公告》 …… 164
3.《关于开展县域充换电设施补短板试点工作的通知》…… 166
4.《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策的公告》…… 182
（五）交通运输部
1.《交通运输部 国家发展改革委关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知》 …… 183
2.《交通运输部办公厅 国家发展改革委办公厅关于印发〈2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则〉的通知》…… 187
3.《交通运输部办公厅 国家发展改革委办公厅 公安部办公厅 商务部办公厅关于印发2026年老旧营运货车报废更新工作实施细则的通知》 …… 195
4.《交通运输部 国家发展改革委 工业和信息化部 公安部 自然资源部 生态环境部 中国人民银行市场监管总局 金融监管总局 国家能源局 国家邮政局关于印发〈推动新能源重卡规模化应用实施方案〉的通知》 …… 201
（六）商务部
1.《商务部 工业和信息化部 海关总署 质检总局 国家认监委关于进一步规范汽车和摩托车产品出口秩序的通知》 …… 212
2.《商务部等5部门关于二手车出口有关事项的公告》…… 239
3.《商务部等5部门关于进一步做好二手车出口工作的通知》…… 263
4.《商务部等8部门办公厅关于开展汽车流通消费改革试点工作的通知》 …… 266

5.《商务部 工业和信息化部 公安部 海关总署关于进一步加强二手车出口管理工作的通知》 …… 272
6.《商务部等 8 部门办公厅关于印发〈2026 年汽车以旧换新补贴实施细则〉的通知》…… 275
7.《商务部等 9 部门关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》 …… 283
8.《商务部 工业和信息化部 市场监管总局关于印发〈汽车行业境外竞争行为与合规建设指引〉的通知》…… 289
（七）中国人民银行及金融监管机构
1.《中国人民银行 国家金融监督管理总局关于调整汽车贷款有关政策的通知》 …… 294
2.《中国人民银行 国家发展改革委 财政部 商务部 金融监管总局 中国证监会关于金融支持提振和扩大消费的指导意见》 …… 296
3.《金融监管总局 工业和信息化部 交通运输部 商务部关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》 …… 305
三、省级层面政策
（一）山东省工业和信息化厅
1.《关于印发〈山东省锂电池产业高质量发展行动方案〉的通知》 …… 312
2.《关于印发〈山东省推动轮胎行业发展新质生产力行动计划（2024－2027 年）〉的通知》…… 322
3.《关于印发〈山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）〉的通知》 …… 331
4.《关于印发〈山东省汽车行业稳增长工作方案〉的通知》 …… 364
（二）山东省交通运输厅
1.《山东省交通运输厅 山东省发展和改革委员会关于印发〈山东省 2026 年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则〉的通知》…… 372

2.《山东省交通运输厅 山东省财政厅关于印发〈山东省新购置电动重卡贷款贴息实施细则〉的通知》…… 379
3.《山东省交通运输厅 山东省发展改革委 山东省公安厅 山东省商务厅关于做好山东省2026年老旧营运货车报废更新工作的通知》…… 386
（三）山东省商务厅
1.《关于印发〈山东省二手车出口企业申报管理暂行办法〉的通知》…… 397
2.《山东省商务厅等10部门关于印发〈2026年山东省汽车报废更新补贴实施细则〉〈2026年山东省汽车置换更新补贴实施细则〉的通知》…… 405
（四）山东省机关事务管理局
1.《关于印发〈关于加快推进全省行政事业单位新能源汽车推广应用的指导意见〉的通知》…… 422
（五）中国出口信用保险公司山东分公司
1.《中国信保山东分公司支持山东汽车及零配件产业出海产品政策集成》…… 427

# 汽车产业发展有关政策汇编

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 国家层面 | 《国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）的通知》 | 国务院办公厅 | 国办发〔2020〕39号 | 2020年10月20日 | — | 立足电动化、网联化、智能化方向，围绕技术创新、产业生态、产业融合、基础设施、对外开放部署等重点任务，提出2025年新能源汽车新车销量占比约20%、高阶自动驾驶实现限定场景商业化应用，2035年纯电动车成为新车销售主流、公共领域车辆全面电动化的发展目标，推动我国新能源汽车产业高质量发展，加快建设汽车强国。 |
| 2 | 国家层面 | 《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》 | 国务院办公厅 | 国办发〔2023〕19号 | 2023年6月8日 | — | 提出了充电基础设施体系构建的总体要求和2030年发展目标，设计优化完善充电基础设施网络布局，确定充电基础设施重点区域建设方案，制定提升充电运营服务水平的政策规范，布局加强科技创新引领的战略行动，出台加大支持保障力度的具体措施。 |
| 3 | 国家层面 | 《汽车产业投资管理规定》 | 国家发展和改革委员会 | 中华人民共和国国家发展和改革委员会令第22号 | 2018年12月10日 | 2019年1月10日起施行 | 规范汽车产业投资项目准入管理，明确汽车整车投资项目由省级发展改革部门备案、其他投资项目由地方发展改革部门备案；严格禁止新建独立燃油汽车企业、跨乘用车商用车类别建设燃油汽车产能等行为，扩大燃油汽车产能须满足产能利用率、研发投入占比等条件；科学规划新能源汽车产业布局，严格新建纯电动汽车企业投资项目管理，防范盲目布点和低水平重复建设，推动产业兼并重组、提升产业集中度。 |
| 4 | 国家层面 | 《国家发展改革委等部门关于印发〈电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027年）〉的通知》 | 国家发展改革委、国家能源局、工业和信息化部、住房城乡建设部等6部门 | 发改能源〔2025〕1250号 | 2025年9月24日 | — | 围绕均衡、创新、普惠、落地"四个更加注重"，部署公共充电设施提质升级、居住区充电条件优化、车网互动规模化应用、供电能力服务改善、运营服务质量提升五大专项行动，到2027年底建成2800万个充电设施、超3亿千瓦充电容量，满足超8000万辆电动汽车充电需求，实现充电服务能力翻倍增长。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 国家层面 | 《国家发展改革委 财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》 | 国家发展改革委、财政部 | 发改环资〔2025〕1745号 | 2025年12月29日 | 2026年1月1日至12月31日 | 部署2026年大规模设备更新和消费品以旧换新政策，利用超长期特别国债资金实施：设备更新领域扩大支持工业、交通运输、能源电力等项目建设，继续支持国三、国四排放标准营运货车报废更新（优先支持更新为电动货车）、新能源城市公交车及动力电池更新、老旧农机报废更新；消费品以旧换新在全国范围执行统一补贴标准，支持汽车报废更新、置换更新（购买新能源乘用车补贴车价12%、最高不超过2万元）以及家电、数码产品购新，并明确央地资金分担、按季度分批次下达和全链条监督管理要求。 |
| 6 | 国家层面 | 《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》 | 工业和信息化部 | 中华人民共和国工业和信息化部令第50号 | 2018年11月27日 | 2019年6月1日起施行 | 为规范道路机动车辆生产企业及产品准入管理，保障公民生命财产安全和公共安全，国家对相关企业及产品实行分类准入管理，须符合安全、环保、节能等技术标准，经工业和信息化部审查合格并以公告形式公布后方可生产销售；企业变更产品技术参数须备案，同时加强事中事后监管。 |
| 7 | 国家层面 | 《工业和信息化部 公安部 交通运输部关于印发〈智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）〉的通知》 | 工业和信息化部、公安部、交通运输部 | 工信部联通装〔2021〕97号 | 2021年7月27日 | — | 规范智能网联汽车道路测试与示范应用活动，明确道路测试、示范应用主体和车辆要求，规定测试申请、道路测试与示范应用管理、交通违法和事故处理等要求，促进智能网联汽车技术应用和产业发展。 |
| 8 | 国家层面 | 《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》 | 工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部 | 工信部联通装〔2023〕217号 | 2023年11月17日 | — | 遴选具备量产条件的L3、L4级自动驾驶智能网联汽车产品开展准入与上路通行试点，明确汽车生产企业与使用主体联合体申报条件、测试与安全评估规程、产品准入许可及道路交通运行应急处置管理机制。 |
| 9 | 国家层面 | 《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》 | 工业和信息化部、公安部、自然资源部、住房城乡建设部、交通运输部 | 工信部联通装〔2023〕268号 | 2024年1月15日 | 2024—2026年 | 开展城市级“车路云一体化”应用试点，建设智能化路侧基础设施、提升车载C-V2X终端搭载率、搭建城市级云控平台，开展智慧公交、智慧乘用车、物流无人配送等多场景规模化示范应用。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 国家层面 | 《工业和信息化部等九部门关于印发〈智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划〉的通知》 | 工业和信息化部、国家发展改革委、公安部、交通运输部等 9 部门 | 工信部联规函〔2026〕305 号 | 2026 年 9 月 9 日 | 2026—2030 年 | 持续巩固智能网联新能源汽车全产业链优势、加快建设汽车强国，部署突破新一代动力电池、车规级芯片、车用操作系统等关键技术，提高自动驾驶安全可靠性，稳妥推进智能网联汽车准入和 "车路云一体化" 试点，补齐充换电设施短板，强化准入审查和生产一致性监管，规范动力电池回收利用，到 2030 年进入世界汽车强国行列，新能源乘用车、商用车占各自新车销量比重分别达 70%、40%。 |
| 11 | 国家层面 | 《财政部 税务总局 工业和信息化部关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》 | 财政部、税务总局、工业和信息化部 | 财政部 税务总局 工业和信息化部公告 2023 年第 10 号 | 2023 年 6 月 19 日 | 2026 年 1 月 1 日至 2027 年 12 月 31 日 | 为支持新能源汽车产业发展、促进汽车消费，财政部、税务总局、工业和信息化部发布公告，对 2024—2025 年购置的新能源汽车免征车辆购置税（每辆新能源乘用车免税额不超过 3 万元）、对 2026—2027 年购置的减半征收（每辆减税额不超过 1.5 万元），适用范围为符合技术要求的纯电动、插电式混合动力（含增程式）和燃料电池汽车；明确"换电模式"车辆在车电分别核算、分别开票时按不含电池车辆的不含税价计税，并通过发布《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》、在车辆电子信息中标注减免税及换电模式标识、工业和信息化部校验后税务机关据此办理的机制实施管理，对提供虚假信息造成税款流失的依法处理。 |
| 12 | 国家层面 | 《财政部 税务总局 工业和信息化部关于继续对挂车减征车辆购置税的公告》 | 财政部、税务总局、工业和信息化部 | 财政部税务总局工业和信息化部公告 2023 年第 47 号 | 2023 年 9 月 22 日 | 执行至 2027 年 12 月 31 日 | 为促进甩挂运输发展、提高物流效率、降低物流成本，财政部、税务总局、工业和信息化部发布公告，明确继续对购置挂车（由汽车牵引、用于载运货物的无动力车辆）减半征收车辆购置税；通过在《机动车整车出厂合格证》或《进口机动车车辆电子信息单》上标注减税标识、工业和信息化部核实并传送税务部门、税务机关据此办理减征手续的机制实施管理，要求标注信息与车辆实物一致，对以虚假信息骗取减征的依法处罚。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 国家层面 | 《关于开展县域充换电设施补短板试点工作的通知》 | 财政部、工业和信息化部、交通运输部 | 财建〔2024〕57号 | 2024年4月11日 | 2024年—2026年 | 2024—2026年开展县域充换电设施补短板“百县千站万桩”试点工程，加快补齐农村地区公共充换电基础设施短板、释放新能源汽车消费潜力；试点县须满足充换电设施市场化发展程度较低、具备规划布局方案、适宜应用场景和充足供电保障等条件；中央财政对备案且完成任务目标的试点县给予奖励资金支持，示范期3年，按年度充换电设施功率利用率达标情况分三档奖励，每年最高可达4500万元，超额完成目标的按奖励标准10%给予超额奖励；资金实行“先预拨70%、后清算”，重点支持车网互动、液冷大功率充电、智能有序充电、光储充一体化等新技术新模式应用。 |
| 14 | 国家层面 | 《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策的公告》 | 财政部、税务总局、工业和信息化部 | 财政部 税务总局 工业和信息化部公告2026年第19号 | 2026年7月2日 | 2027年1月1日起施行 | 自2027年1月1日起，取消对节能汽车减半征收车船税政策，取消对纯电动商用车、插电式（含增程式）混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税政策。纯电动乘用车和燃料电池乘用车不属于车船税征税范围，暂不受新政影响。 |
| 15 | 国家层面 | 《交通运输部 国家发展改革委关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知》 | 交通运输部、国家发展改革委 | 交规划发〔2026〕36号 | 2026年3月20日 | 2026年1月1日至2026年12月31日 | 支持国三、国四排放标准营运货车报废更新（含柴油、天然气货车），加快更新高标准低排放营运货车，优先支持更新为电动货车；对报废老旧营运货车、报废并更新购置国六排放标准货车或新能源货车、仅新购符合条件的新能源货车，按照车辆类型、提前报废时间等因素实施差别化补贴，政策实施期限为2026年1月1日至12月31日；补贴资金通过超长期特别国债渠道安排，省级人民政府负主体责任，交通运输主管部门牵头组织实施并做好补贴资金审核兑付。 |
| 16 | 国家层面 | 《交通运输部办公厅 国家发展改革委办公厅关于印发〈2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则〉的通知》 | 交通运输部办公厅、国家发展改革委办公厅 | 交办运〔2026〕28号 | 2026年5月1日 | 自发布之日起执行 | 为推动城市公交车电动化更新，交通运输部、国家发展改革委利用超长期特别国债资金制定本细则，对城市公共汽电车企业报废老旧公交车并更新为新能源公交车、以及更换动力电池给予定额补贴，每辆车平均补贴8万元（其中更换电池平均4.2万元），重点支持2018年底前注册登记车辆更新和2026年底前的电池更换，并明确了申报条件、时限程序、资金专款专用及审核监管、骗补追责等要求。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 国家层面 | 《交通运输部办公厅 国家发展改革委办公厅 公安部办公厅 商务部办公厅关于印发2026年老旧营运货车报废更新工作实施细则的通知》 | 交通运输部办公厅、国家发展改革委办公厅、公安部办公厅、商务部办公厅 | 交办运〔2026〕29号 | 2026年5月1日 | 2026年1月1日至2026年12月31日 | 作为老旧营运货车报废更新政策的具体实施细则，明确补贴资金通过超长期特别国债直接安排地方、各地预留必要规模重点支持更新为电动货车；补贴范围包括支持国三、国四排放标准中型、重型营运货车报废更新，报废并更新购置新能源或国六排放标准货车，以及新购置新能源城市冷链配送货车三类情形；政策实施期为2026年1月1日至12月31日，规定申请材料、部门审核、信息汇总和资金拨付等要求。 |
| 18 | 国家层面 | 《交通运输部 国家发展改革委 工业和信息化部 公安部 自然资源部 生态环境部 中国人民银行市场监管总局 金融监管总局 国家能源局 国家邮政局关于印发〈推动新能源重卡规模化应用实施方案〉的通知》 | 交通运输部、国家发展改革委、工业和信息化部、公安部等11部门 | 交规划发〔2026〕52号 | 2026年5月1日 | 2026年6月1日起施行 | 为深入贯彻碳达峰碳中和决策部署、推动交通运输绿色低碳转型，交通运输部等十一部门制定本方案，提出到2030年新能源重卡渗透率达到40%、保有量突破160万辆、建设重卡充换电站约3000个、打造3万公里零碳公路运输通道等目标，并从加快补能设施建设、加大全场景应用支持、完善运营服务和监管体系、强化科技创新和标准建设、加强用地用能和财政金融保障等方面部署21项任务。 |
| 19 | 国家层面 | 《商务部 工业和信息化部 海关总署 质检总局 国家认监委关于进一步规范汽车和摩托车产品出口秩序的通知》 | 商务部、工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委 | 商产发〔2012〕318号 | 2012年9月6日 | 2012年9月6日起实施 | 为进一步转变汽车和摩托车出口发展方式，提高出口增长的质量和效益，促进产业健康发展，商务部、工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委决定对汽车和摩托车生产企业实行出口资质管理，对出口经营企业实行生产企业授权经营管理，并对生产企业授权实行分类管理。 |
| 20 | 国家层面 | 《商务部等5部门关于二手车出口有关事项的公告》 | 商务部、工业和信息化部、公安部、交通运输部、海关总署 | 商务部 工业和信息化部 公安部 交通运输部 海关总署公告2024年第6号 | 2024年2月5日 | 2024年3月1日起施行 | 决定在全国范围开展二手车出口业务，对二手车实行出口许可证管理；明确生产企业须列入《道路机动车辆生产企业及产品公告》，流通企业须具备固定经营办公及展示销售场所、汽车销售或贸易经验，并雇佣至少3名二手车鉴定评估专业人员；企业经省级商务主管部门在15个工作日内审核通过后，按照“谁出口谁申领”原则通过商务部业务系统统一平台申领出口许可证，实行“一批一证”、同一商品编码项下最多申请20辆，海关联网核查。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 21 | 国家层面 | 《商务部等 5 部门关于进一步做好二手车出口工作的通知》 | 商务部、工业和信息化部、公安部、交通运输部、海关总署 | 商贸发〔2024〕25 号 | 2024 年 2 月 8 日 | 2024 年 2 月 8 日起施行 | 为进一步推动二手车出口发展作出部署：要求各地建立专项工作机制，以保障出口质量信誉和规范出口秩序为重点，避免过度竞争和恶性竞争；出口车辆须符合《二手乘用车出口质量要求》或《二手商用车辆及挂车出口质量要求》并由第三方检测机构出具检测报告，出口目标国有准入标准的应同时声明符合当地标准；鼓励建设集展示交易、维修整备、检测认证、报关出口、仓储物流等功能于一体的二手车出口基地，实现转让登记、注销登记一站式办理；加强对出口各环节的监督管理、做到全流程可追溯，并建立二手车出口信用评价体系。 |
| 22 | 国家层面 | 《商务部等 8 部门办公厅关于开展汽车流通消费改革试点工作的通知》 | 商务部办公厅、国家发展改革委办公厅、工业和信息化部办公厅、公安部办公厅等 8 部门办公厅 | 商办消费函〔2025〕14 号 | 2025 年 1 月 20 日 | 2025 年 1 月 20 日起施行 | 明确在 2025—2027 年开展汽车流通消费改革试点工作。旨在进一步释放汽车消费潜力，构建统一高效、绿色循环的汽车流通消费大市场。该通知的核心内容是五大试点任务：稳定和扩大汽车消费、促进二手车高效流通、营造汽车文化氛围、完善报废汽车回收利用体系、提升汽车流通消费数字化水平。 |
| 23 | 国家层面 | 《商务部 工业和信息化部 公安部 海关总署关于进一步加强二手车出口管理工作的通知》 | 商务部、工业和信息化部、公安部、海关总署 | 商贸函〔2025〕648 号 | 2025 年 11 月 1 日 | 2025 年 11 月 11 日起施行 | 进一步严格了二手车出口管理，要求对出口距注册登记日期不满 180 天的车辆补充提交生产企业出具的《售后维修服务确认书》，并建立企业动态管理及退出机制。 |
| 24 | 国家层面 | 《商务部等 8 部门办公厅关于印发〈2026 年汽车以旧换新补贴实施细则〉的通知》 | 商务部办公厅、国家发展改革委办公厅、工业和信息化部办公厅、公安部办公厅等 8 部门办公厅 | 商办消费函〔2025〕467 号 | 2025 年 12 月 30 日 | 2026 年 | 作为 2026 年汽车以旧换新政策实施细则，明确汽车报废更新：个人报废 2013 年 6 月 30 日前注册登记的汽油乘用车、2015 年 6 月 30 日前注册登记的柴油及其他燃料乘用车或 2019 年 12 月 31 日前注册登记的新能源乘用车，并购买纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或 2.0 升及以下排量燃油乘用车的，给予一次性补贴；汽车置换更新：个人转让名下乘用车并购买新车的，购买新能源乘用车按新车销售价格 8%给予补贴，新能源车最高补贴 1.5 万元、燃油车最高 1.3 万元；每位消费者只能享受一次报废或置换补贴，明确通过全国汽车以旧换新平台申报审核、按月均衡使用资金及央地清算等监督管理要求。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25 | 国家层面 | 《商务部等 9 部门关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》 | 商务部、工业和信息化部、公安部、交通运输部等 9 部门 | 商消费函〔2026〕145 号 | 2026 年 6 月 18 日 | — | 旨在破除行业发展障碍，推动汽车消费从“购买管理”向“使用管理”转变，围绕规范有序发展汽车改装、支持发展房车露营产业、培育传统经典车新业态、优化汽车维修和保险服务、积极发展汽车赛事运动、推动汽车租赁创新融合发展六大核心领域提出 17 项具体举措，同步公布了 40 个汽车流通消费改革试点城市。 |
| 26 | 国家层面 | 《商务部 工业和信息化部 市场监管总局关于印发〈汽车行业境外竞争行为与合规建设指引〉的通知》 | 商务部、工业和信息化部、市场监管总局 | 商合函〔2026〕451 号 | 2026 年 8 月 24 日 | — | 围绕境外营销实操环节，引导企业建立以成本为基础、市场为导向的定价策略，规范促销宣传行为，杜绝虚假宣传；构建出海全周期合规框架，覆盖出海前风险研判、落地后质量售后体系建设、运营中数据合规、知识产权保护及绿色低碳转型等内容。 |
| 27 | 国家层面 | 《中国人民银行 国家金融监督管理总局关于调整汽车贷款有关政策的通知》 | 中国人民银行、国家金融监督管理总局 | — | 2024 年 3 月 28 日 | 2024 年 3 月 28 日起施行 | 加大汽车消费金融支持力度，推动汽车以旧换新、稳定和扩大汽车消费：自用传统动力汽车和自用新能源汽车贷款最高发放比例由金融机构自主确定，商用传统动力汽车贷款最高发放比例为 70%、商用新能源汽车为 75%、二手车贷款最高为 70%；鼓励金融机构结合新车、二手车、汽车以旧换新等细分场景加强金融产品和服务创新，适当减免汽车以旧换新过程中提前结清贷款产生的违约金；要求金融机构根据借款人信用状况、还款能力合理确定贷款发放比例、期限和利率，切实加强汽车贷款全流程管理，强化贷前审查和贷后管理。 |
| 28 | 国家层面 | 《中国人民银行 国家发展改革委 财政部 商务部 金融监管总局 中国证监会关于金融支持提振和扩大消费的指导意见》 | 中国人民银行、国家发展改革委、财政部、商务部等 6 部门 | — | 2025 年 6 月 19 日 | — | 引导金融机构从消费供给和需求两端强化金融服务，满足各类主体多样化融资需求，推动扩大高质量消费供给，助力释放消费增长潜能。其中，对汽车终端消费、汽车产业链企业、汽车金融机构等提出针对性支持政策。 |
| 29 | 国家层面 | 《金融监管总局 工业和信息化部 交通运输部 商务部关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》 | 金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部 | 金发〔2025〕4 号 | 2025 年 1 月 13 日 | — | 为促进新能源车辆高质量发展，从合理降低新能源汽车维修使用成本、创新优化新能源车险供给、提升新能源车险经营管理水平、加强新能源车险监管、强化支撑保障等方面作出指导意见。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 | 省级层面 | 《关于印发〈山东省锂电池产业高质量发展行动方案〉的通知》 | 山东省工业和信息化厅、山东省发展和改革委员会、山东省科学技术厅、山东省财政厅等7部门 | 鲁工信发〔2024〕10号 | 2024年7月3日 | — | 引导锂电池产业加快技术进步和转型升级，围绕消费类电池、动力类电池、储能类电池、关键材料、回收利用等重点领域完善产业生态，提出到2025年全省锂电池产业规模突破1000亿元、到2027年产业链条进一步完善。 |
| 31 | 省级层面 | 《关于印发山东省推动轮胎行业发展新质生产力行动计划（2024-2027年）的通知》 | 山东省工业和信息化厅、山东省发展和改革委员会、山东省科学技术厅、山东省生态环境厅等6部门 | 鲁工信化工〔2024〕227号 | 2024年10月22日 | 有效期至2027年12月31日 | 以高端化、智能化、绿色化、集群化为方向，部署科技创新提升、产业提质增效、数智协同转型、绿色低碳循环发展、“山东轮胎”品牌力提升五大行动，在技术攻关、企业培育、产业集群、智能改造、循环利用、标准品牌、国际市场开拓等方面明确任务，配套组织、服务、氛围保障措施，推动构建现代化轮胎产业体系。到2027年，全省轮胎行业营业收入达1800亿元、规上企业研发投入强度约3%、数字化转型覆盖率98%以上。 |
| 32 | 省级层面 | 《关于印发〈山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）〉的通知》 | 山东省工业和信息化厅、山东省公安厅、山东省交通运输厅 | 鲁工信装〔2025〕234号 | 2025年12月16日 | — | 规范在山东省行政区域范围内开展的智能网联汽车道路测试与示范应用活动，明确主体驾驶人及车辆要求、道路测试申请、示范应用申请、交通安全违法与事故处理等管理规程。 |
| 33 | 省级层面 | 《关于印发〈山东省汽车行业稳增长工作方案〉的通知》 | 山东省工业和信息化厅、山东省教育厅、山东省财政厅、山东省人力资源和社会保障厅等9部门 | 鲁工信装〔2026〕7号 | 2026年1月4日 | 现行有效 | 加快实施强化产品供给能力、扩大新能源汽车消费、加快智能网联示范应用、构建良好发展生态等举措，努力实现汽车行业稳步增长。到2026年年底，汽车行业运行保持稳中向好发展态势，产业规模和质量效益进一步提升，汽车制造业增加值同比增长约10%。 |
| 34 | 省级层面 | 《山东省交通运输厅 山东省发展和改革委员会关于印发〈山东省2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则〉的通知》 | 山东省交通运输厅、山东省发展和改革委员会 | 鲁交城市〔2026〕2号 | 2026年5月25日 | 自发布之日起执行 | 落实国家新能源城市公交车及动力电池更新补贴政策，对更新新能源城市公交车和全套更换动力电池给予定额补贴，明确补贴标准、申报截止时间、审核拨付程序、资金来源及监管要求；2026年补贴资金不得用于填补以前年度缺口，对骗补等违法行为依法处理。 |

| 序号 | 政策层级 | 政策文件名称 | 发文机构 | 发文字号 | 印发时间 | 有效期 | 主要内容简述 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 35 | 省级层面 | 《山东省交通运输厅 山东省财政厅关于印发山东省新购置电动重卡贷款贴息实施细则的通知》 | 山东省交通运输厅、山东省财政厅 | 鲁交发〔2026〕5号 | 2026年6月12日 | 2026年6月13日至2026年12月31日 | 为加快推动电动重卡规模化应用，明确2026年省财政安排1000万元，对符合条件的新购置电动重卡贷款按实际贷款额给予年化1个百分点贴息、期限1年；购车方通过“鲁惠通”平台申报，省交通运输厅审核后按月兑付，额度用完停止受理。 |
| 36 | 省级层面 | 《山东省交通运输厅 山东省发展改革委 山东省公安厅 山东省商务厅关于做好山东省2026年老旧营运货车报废更新工作的通知》 | 山东省交通运输厅、山东省发展改革委、山东省公安厅、山东省商务厅 | 鲁交运管〔2026〕17号 | 2026年6月18日 | 2026年1月1日至2026年12月31日 | 部署山东省2026年老旧营运货车报废更新工作，明确2026年1月1日至12月31日对国三、国四排放标准中型、重型营运货车报废更新，报废并更新购置新能源或国六货车、新购新能源城市冷链配送货车实施差别化补贴，优先支持电动货车；车主线上申报，市级部门联合审核并定期拨付，资金按国家和省有关要求管理。 |
| 37 | 省级层面 | 《关于印发〈山东省二手车出口企业申报管理暂行办法〉的通知》 | 山东省商务厅 | 便函 | 2024年2月29日 | 2024年3月1日起施行 | 规范山东省二手车出口企业申报管理，明确生产企业、流通企业资质条件和线上申报渠道，由市级商务部门核实、省级商务部门审核；建立二手车出口信用评价体系，实行100分扣分制动态管理，对信用分数低于80分、60分的企业分别采取整改暂停发证、清退资质等措施。 |
| 38 | 省级层面 | 《山东省商务厅等10部门关于印发〈2026年山东省汽车报废更新补贴实施细则〉〈2026年山东省汽车置换更新补贴实施细则〉的通知》 | 山东省商务厅、山东省发展和改革委员会、山东省财政厅、山东省工业和信息化厅等10部门 | 鲁商字〔2026〕3号 | 2026年1月16日 | 2026年1月1日至12月31日 | 明确2026年山东省汽车报废更新和置换更新补贴范围、补贴标准、申报流程、申报材料、审核兑付及监督管理细则。 |
| 39 | 省级层面 | 《关于印发〈关于加快推进全省行政事业单位新能源汽车推广应用的指导意见〉的通知》 | 山东省机关事务管理局、山东省财政厅 | 鲁事管发〔2022〕33号 | 2022年8月1日 | — | 加快推进全省各级行政事业单位新能源汽车推广应用，明确全省党政机关、事业单位配备更新公务用车时除特殊用途外原则上采购新能源汽车，完善充电设施建设与保障。 |
| 40 | 省级层面 | 《中国信保山东分公司支持山东汽车及零配件产业出海产品政策集成》 | 中国出口信用保险公司山东分公司 | — | — | — | 介绍中国信保山东分公司支持山东汽车及零配件产业出海的相关产品服务。 |

# 国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）的通知

国办发〔2020〕39号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构:

《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》已经国务院同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院办公厅

2020年10月20日

（此件公开发布）

# 新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）

发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。2012年国务院发布《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》以来，我国坚持纯电驱动战略取向，新能源汽车产业发展取得了巨大成就，成为世界汽车产业发展转型的重要力量之一。与此同时，我国新能源汽车发展也面临核心技术创新能力不强、质量保障体系有待完善、基础设施建设仍显滞后、产业生态尚不健全、市场竞争日益加剧等问题。为推动新能源汽车产业高质量发展，加快建设汽车强国，制定本规划。

## 第一章 发展趋势

### 第一节 新能源汽车为世界经济发展注入新动能

当前，全球新一轮科技革命和产业变革蓬勃发展，汽车与能源、交通、信息通信等领域有关技术加速融合，电动化、网联化、智能化成为汽车产业的发展潮流和趋势。新能源汽车融汇新能源、新材料和互联网、大数据、人工智能等多种变革性技术，推动汽车从单纯交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变，带动能源、交通、信息通信基础设施改造升级，促进能源消费结构优化、交通体系和城市运行智能化水平提升，

对建设清洁美丽世界、构建人类命运共同体具有重要意义。近年来，世界主要汽车大国纷纷加强战略谋划、强化政策支持，跨国汽车企业加大研发投入、完善产业布局，新能源汽车已成为全球汽车产业转型发展的主要方向和促进世界经济持续增长的重要引擎。

## 第二节 我国新能源汽车进入加速发展新阶段

汽车产品形态、交通出行模式、能源消费结构和社会运行方式正在发生深刻变革，为新能源汽车产业提供了前所未有的发展机遇。经过多年持续努力，我国新能源汽车产业技术水平显著提升、产业体系日趋完善、企业竞争力大幅增强，2015 年以来产销量、保有量连续五年居世界首位，产业进入叠加交汇、融合发展新阶段。必须抢抓战略机遇，巩固良好势头，充分发挥基础设施、信息通信等领域优势，不断提升产业核心竞争力，推动新能源汽车产业高质量可持续发展。

## 第三节 融合开放成为新能源汽车发展的新特征

随着汽车动力来源、生产运行方式、消费使用模式全面变革，新能源汽车产业生态正由零部件、整车研发生产及营销服务企业之间的“链式关系”，逐步演变成汽车、能源、交通、信息通信等多领域多主体参与的“网状生态”。相互赋能、协同发展成为各类市场主体发展壮大的内在需求，跨行业、跨领域融合创新和更加开放包容的国际合作成为新能源汽车产业发

展的时代特征，极大地增强了产业发展动力，激发了市场活力，推动形成互融共生、合作共赢的产业发展新格局。

## 第二章 总体部署

### 第一节 总体思路

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，坚持创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，以深化供给侧结构性改革为主线，坚持电动化、网联化、智能化发展方向，深入实施发展新能源汽车国家战略，以融合创新为重点，突破关键核心技术，提升产业基础能力，构建新型产业生态，完善基础设施体系，优化产业发展环境，推动我国新能源汽车产业高质量可持续发展，加快建设汽车强国。

### 第二节 基本原则

市场主导。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化企业在技术路线选择、生产服务体系建设等方面的主体地位；更好发挥政府在战略规划引导、标准法规制定、质量安全监管、市场秩序维护、绿色消费引导等方面作用，为产业发展营造良好环境。

创新驱动。深入实施创新驱动发展战略，建立以企业为主体、市场为导向、产学研用协同的技术创新体系，完善激励和保护创新的制度环境，鼓励多种技术路线并行发展，支持各类主体合力攻克关键核心技术、加大商业模式创新力度，形成新

型产业创新生态。

协调推进。完善横向协同、纵向贯通的协调推进机制，促进新能源汽车与能源、交通、信息通信深度融合，统筹推进技术研发、标准制定、推广应用和基础设施建设，把超大规模市场优势转化为产业优势。开放发展。践行开放融通、互利共赢的合作观，扩大高水平对外开放，以开放促改革、促发展、促创新；坚持“引进来”与“走出去”相结合，加强国际合作，积极参与国际竞争，培育新能源汽车产业新优势，深度融入全球产业链和价值链体系。

## 第三节 发展愿景

到2025年，我国新能源汽车市场竞争力明显增强，动力电池、驱动电机、车用操作系统等关键技术取得重大突破，安全水平全面提升。纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0千瓦时/百公里，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用，充换电服务便利性显著提高。

力争经过15年的持续努力，我国新能源汽车核心技术达到国际先进水平，质量品牌具备较强国际竞争力。纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，充换电服务网络便捷高效，氢燃料供给体系建设稳步推进，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。

## 第三章 提高技术创新能力

### 第一节 深化“三纵三横”研发布局

强化整车集成技术创新。以纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车、燃料电池汽车为“三纵”，布局整车技术创新链。研发新一代模块化高性能整车平台，攻关纯电动汽车底盘一体化设计、多能源动力系统集成技术，突破整车智能能量管理控制、轻量化、低摩阻等共性节能技术，提升电池管理、充电连接、结构设计等安全技术水平，提高新能源汽车整车综合性能。

提升产业基础能力。以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”，构建关键零部件技术供给体系。开展先进模块化动力电池与燃料电池系统技术攻关，探索新一代车用电机驱动系统解决方案，加强智能网联汽车关键零部件及系统开发，突破计算和控制基础平台技术、氢燃料电池汽车应用支撑技术等瓶颈，提升基础关键技术、先进基础工艺、基础核心零部件、关键基础材料等研发能力。

| **专栏 1 新能源汽车核心技术攻关工程** |
| --- |
| 实施电池技术突破行动。开展正负极材料、电解液、隔膜、膜电极等关键核心技术研究，加强高强度、轻量化、高安全、低成本、长寿命的动力电池和燃料电池系统短板技术攻关，加快固态动力电池技术研发及产业化。<br>实施智能网联技术创新工程。以新能源汽车为智能网联技术率先应 |

用的载体，支持企业跨界协同，研发复杂环境融合感知、智能网联决策与控制、信息物理系统架构设计等关键技术，突破车载智能计算平台、高精度地图与定位、车辆与车外其他设备间的无线通信（V2X）、线控执行系统等核心技术和产品。

实施新能源汽车基础技术提升工程。突破车规级芯片、车用操作系统、新型电子电气架构、高效高密度驱动电机系统等关键技术和产品，攻克氢能储运、加氢站、车载储氢等氢燃料电池汽车应用支撑技术。支持基础元器件关键生产装备高端试验仪器、开发工具、高性能自动检测设备等基础共性技术研发创新，攻关新能源汽车智能制造海量异构数据组织分析、可重构柔性制造系统集成控制等关键技术，开展高性能铝镁合金、纤维增强复合材料、低成本稀土永磁材料等关键材料产业化应用。

## 第二节 加快建设共性技术创新平台

建立健全龙头企业、国家重点实验室、国家制造业创新中心联合研发攻关机制，聚焦核心工艺、专用材料、关键零部件、制造装备等短板弱项，从不同技术路径积极探索，提高关键共性技术供给能力。引导汽车、能源、交通、信息通信等跨领域合作，建立面向未来出行的新能源汽车与智慧能源、智能交通融合创新平台，联合攻关基础交叉关键技术，提升新能源汽车及关联产业融合创新能力。

## 第三节 提升行业公共服务能力

依托行业协会、创新中心等机构统筹推进各类创新服务平台共建共享，提高技术转移、信息服务、人才培训、项目融资、国际交流等公共服务支撑能力。应用虚拟现实、大数据、人工

智能等技术，建立汽车电动化、网联化、智能化虚拟仿真和测试验证平台，提升整车、关键零部件的计量测试、性能评价与检测认证能力。

## 第四章 构建新型产业生态

### 第一节 支持生态主导型企业发展

鼓励新能源汽车、能源、交通、信息通信等领域企业跨界协同，围绕多元化生产与多样化应用需求，通过开放合作和利益共享，打造涵盖解决方案、研发生产、使用保障、运营服务等产业链关键环节的生态主导型企业。在产业基础好、创新要素集聚的地区，发挥龙头企业带动作用，培育若干上下游协同创新、大中小企业融通发展、具有国际影响力和竞争力的新能源汽车产业集群，提升产业链现代化水平。

### 第二节 促进关键系统创新应用

加快车用操作系统开发应用。以整车企业需求为牵引，发挥龙头企业、国家制造业创新中心等创新平台作用，坚持软硬协同攻关，集中开发车用操作系统。围绕车用操作系统，构建整车、关键零部件、基础数据与软件等领域市场主体深度合作的开发与应用生态。通过产品快速迭代，扩大用户规模，加快车用操作系统产业化应用。

| 专栏 2 车用操作系统生态建设行动 |
| --- |
| 适应新能源汽车智能化应用需求，鼓励整车及零部件、互联网、电子信息、通信等领域企业组成联盟，以车用操作系统开发与应用为核心，通过迭代升级，提升操作系统与应用程序的安全性、可靠性、便利性，扩大应用规模，形成开放共享、协同演进的良好生态。<br>推动动力电池全价值链发展。鼓励企业提高锂、镍、钴、铂等关键资源保障能力。建立健全动力电池模块化标准体系，加快突破关键制造装备，提高工艺水平和生产效率。完善动力电池回收、梯次利用和再资源化的循环利用体系，鼓励共建共用回收渠道。建立健全动力电池运输仓储、维修保养、安全检验、退役退出、回收利用等环节管理制度，加强全生命周期监管。 |

| 专栏 3 建设动力电池高效循环利用体系 |
| --- |
| 立足新能源汽车可持续发展，落实生产者责任延伸制度，加强新能源汽车动力电池溯源管理平台建设，实现动力电池全生命周期可追溯。支持动力电池梯次产品在储能、备能、充换电等领域创新应用，加强余能检测、残值评估、重组利用、安全管理等技术研发。优化再生利用产业布局，推动报废动力电池有价元素高效提取，促进产业资源化、高值化、绿色化发展。 |

## 第三节 提升智能制造水平

推进智能化技术在新能源汽车研发设计、生产制造、仓储物流、经营管理、售后服务等关键环节的深度应用。加快新能源汽车智能制造仿真、管理、控制等核心工业软件开发和集成，开展智能工厂、数字化车间应用示范。加快产品全生命周期协

同管理系统推广应用，支持设计、制造、服务一体化示范平台建设，提升新能源汽车全产业链智能化水平。

### 第四节 强化质量安全保障

推进质量品牌建设。开展新能源汽车产品质量提升行动，引导企业加强设计、制造、测试验证等全过程可靠性技术开发应用，充分利用互联网、大数据、区块链等先进技术，健全产品全生命周期质量控制和追溯机制。引导企业强化品牌发展战略，以提升质量和服务水平为重点加强品牌建设。

健全安全保障体系。落实企业负责、政府监管、行业自律、社会监督相结合的安全生产机制。强化企业对产品安全的主体责任，落实生产者责任延伸制度，加强对整车及动力电池、电控等关键系统的质量安全管理、安全状态监测和维修保养检测。健全新能源汽车整车、零部件以及维修保养检测、充换电等安全标准和法规制度，加强安全生产监督管理和新能源汽车安全召回管理。鼓励行业组织加强技术交流，梳理总结经验，指导企业不断提升安全水平。

## 第五章 推动产业融合发展

### 第一节 推动新能源汽车与能源融合发展

加强新能源汽车与电网（V2G）能量互动。加强高循环寿命动力电池技术攻关，推动小功率直流化技术应用。鼓励地方开展 V2G 示范应用，统筹新能源汽车充放电、电力调度需求，

综合运用峰谷电价、新能源汽车充电优惠等政策，实现新能源汽车与电网能量高效互动，降低新能源汽车用电成本，提高电网调峰调频、安全应急等响应能力。

促进新能源汽车与可再生能源高效协同。推动新能源汽车与气象、可再生能源电力预测预报系统信息共享与融合，统筹新能源汽车能源利用与风力发电、光伏发电协同调度，提升可再生能源应用比例。鼓励“光储充放”（分布式光伏发电—储能系统—充放电）多功能综合一体站建设。支持有条件的地区开展燃料电池汽车商业化示范运行。

## 第二节 推动新能源汽车与交通融合发展

发展一体化智慧出行服务。加快建设涵盖前端信息采集、边缘分布式计算、云端协同控制的新型智能交通管控系统。加快新能源汽车在分时租赁、城市公交、出租汽车、场地用车等领域的应用，优化公共服务领域新能源汽车使用环境。引导汽车生产企业和出行服务企业共建“一站式”服务平台，推进自动代客泊车技术发展及应用。

构建智能绿色物流运输体系。推动新能源汽车在城市配送、港口作业等领域应用，为新能源货车通行提供便利。发展“互联网+”高效物流，创新智慧物流营运模式，推广网络货运、挂车共享等新模式应用，打造安全高效的物流运输服务新业态。

## 第三节 推动新能源汽车与信息通信融合发展

推进以数据为纽带的“人—车—路—云”高效协同。基于汽车感知、交通管控、城市管理等信息，构建“人—车—路—云”多层数据融合与计算处理平台，开展特定场景、区域及道路的示范应用，促进新能源汽车与信息通信融合应用服务创新。

打造网络安全保障体系。健全新能源汽车网络安全管理制度，构建统一的汽车身份认证和安全信任体系，推动密码技术深入应用，加强车载信息系统、服务平台及关键电子零部件安全检测，强化新能源汽车数据分级分类和合规应用管理，完善风险评估、预警监测、应急响应机制，保障“车端—传输管网—云端”各环节信息安全。

## 第四节 加强标准对接与数据共享

建立新能源汽车与相关产业融合发展的综合标准体系，明确车用操作系统、车用基础地图、车桩信息共享、云控基础平台等技术接口标准。建立跨行业、跨领域的综合大数据平台，促进各类数据共建共享与互联互通。

| **专栏 4 智慧城市新能源汽车应用示范行动** |
| --- |
| 开展智能有序充电、新能源汽车与可再生能源融合发展、城市基础设施与城际智能交通、异构多模式通信网络融合等综合示范，支持以智能网联汽车为载体的城市无人驾驶物流配送、市政环卫、快速公交系统（BRT）、自动代客泊车和特定场景示范应用。 |

# 第六章 完善基础设施体系

## 第一节 大力推动充换电网络建设

加快充换电基础设施建设。科学布局充换电基础设施，加强与城乡建设规划、电网规划及物业管理、城市停车等的统筹协调。依托“互联网+”智慧能源，提升智能化水平，积极推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的居民区充电服务模式，加快形成适度超前、快充为主、慢充为辅的高速公路和城乡公共充电网络，鼓励开展换电模式应用，加强智能有序充电、大功率充电、无线充电等新型充电技术研发，提高充电便利性和产品可靠性。

提升充电基础设施服务水平。引导企业联合建立充电设施运营服务平台，实现互联互通、信息共享与统一结算。加强充电设备与配电系统安全监测预警等技术研发，规范无线充电设施电磁频谱使用，提高充电设施安全性、一致性、可靠性，提升服务保障水平。

鼓励商业模式创新。结合老旧小区改造、城市更新等工作，引导多方联合开展充电设施建设运营，支持居民区多车一桩、临近车位共享等合作模式发展。鼓励充电场站与商业地产相结合，建设停车充电一体化服务设施，提升公共场所充电服务能力，拓展增值服务。完善充电设施保险制度，降低企业运营和用户使用风险。

## 第二节 协调推动智能路网设施建设

推进新一代无线通信网络建设，加快基于蜂窝通信技术的车辆与车外其他设备间的无线通信（C—V2X）标准制定和技术升级。推进交通标志标识等道路基础设施数字化改造升级，加强交通信号灯、交通标志标线、通信设施、智能路侧设备、车载终端之间的智能互联，推进城市道路基础设施智能化建设改造相关标准制定和管理平台建设。加快差分基站建设，推动北斗等卫星导航系统在高精度定位领域应用。

## 第三节 有序推进氢燃料供给体系建设

提高氢燃料制储运经济性。因地制宜开展工业副产氢及可再生能源制氢技术应用，加快推进先进适用储氢材料产业化。开展高压气态、深冷气态、低温液态及固态等多种形式储运技术示范应用，探索建设氢燃料运输管道，逐步降低氢燃料储运成本。健全氢燃料制储运、加注等标准体系。加强氢燃料安全研究，强化全链条安全监管。

推进加氢基础设施建设。建立完善加氢基础设施的管理规范。引导企业根据氢燃料供给、消费需求等合理布局加氢基础设施，提升安全运行水平。支持利用现有场地和设施，开展油、气、氢、电综合供给服务。

| 专栏5 建设智能基础设施服务平台 |
| --- |
| 统筹充换电技术和接口、加氢技术和接口、车用储氢装置、车用通信协议、智能化道路建设、数据传输与结算等标准的制修订，构建基础设施互联互通标准体系。引导企业建设智能基础设施、高精度动态地图、云控基础数据等服务平台，开展充换电、加氢、智能交通等综合服务试点示范，实现基础设施的互联互通和智能管理。 |

## 第七章 深化开放合作

### 第一节 扩大开放和交流合作

加强与国际通行经贸规则对接，全面实行准入前国民待遇加负面清单管理制度，对新能源市场主体一视同仁，建设市场化、法治化、国际化营商环境。发挥多双边合作机制、高层对话机制作用，支持国内外企业、科研院所、行业机构开展研发设计、贸易投资、基础设施、技术人才培训等领域的交流合作。积极参与国际规则和标准制定，促进形成开放、透明、包容的新能源汽车国际化市场环境，打造国际合作新平台，增添共同发展新动力。

### 第二节 加快融入全球价值链

引导企业制定国际化发展战略，不断提高国际竞争能力，加大国际市场开拓力度，推动产业合作由生产制造环节向技术研发、市场营销等全链条延伸。鼓励企业充分利用境内外资金，建立国际化消费信贷体系。支持企业建立国际营销服务网络，在重点市场共建海外仓储和售后服务中心等服务平台。健全法

律咨询、检测认证、人才培训等服务保障体系，引导企业规范海外经营行为，提升合规管理水平。

## 第八章 保障措施

### 第一节 深化行业管理改革

深入推进“放管服”改革，进一步放宽市场准入，实施包容审慎监管，促进新业态、新模式健康有序发展。完善企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法，有效承接财政补贴政策，研究建立与碳交易市场衔接机制。加强事中事后监管，夯实地方主体责任，遏制盲目上马新能源汽车整车制造项目等乱象。推动完善道路机动车辆生产管理相关法规，建立健全僵尸企业退出机制，加强企业准入条件保持情况监督检查，促进优胜劣汰。充分发挥市场机制作用，支持优势企业兼并重组、做大做强，进一步提高产业集中度。

### 第二节 健全政策法规体系

落实新能源汽车相关税收优惠政策，优化分类交通管理及金融服务等措施。推动充换电、加氢等基础设施科学布局、加快建设，对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持。

破除地方保护，建立统一开放公平市场体系。鼓励地方政府加大对公共服务、共享出行等领域车辆运营的支持力度，给予新能源汽车停车、充电等优惠政策。2021 年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域的公共领域新增或更新公交、

出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于80%。制定将新能源汽车研发投入纳入国有企业考核体系的具体办法。加快完善适应智能网联汽车发展要求的道路交通、事故责任、数据使用等政策法规。加快推动动力电池回收利用立法。

### 第三节 加强人才队伍建设

加快建立适应新能源汽车与相关产业融合发展需要的人才培养机制，编制行业紧缺人才目录，优化汽车电动化、网联化、智能化领域学科布局，引导高等院校、科研院所、企业加大国际化人才引进和培养力度。弘扬企业家精神与工匠精神，树立正向激励导向，实行股权、期权等多元化激励措施。

### 第四节 强化知识产权保护

深入实施国家知识产权战略，鼓励科研人员开发新能源汽车领域高价值核心知识产权成果。严格执行知识产权保护制度，加大对侵权行为的执法力度。构建新能源汽车知识产权运营服务体系，加强专利运用转化平台建设，建立互利共享、合作共赢的专利运营模式。

### 第五节 加强组织协同

充分发挥节能与新能源汽车产业发展部际联席会议制度和地方协调机制作用，强化部门协同和上下联动，制定年度工作计划和部门任务分工，加强新能源汽车与能源、交通、信息通信等行业在政策规划、标准法规等方面的统筹，抓紧抓实抓细

规划确定的重大任务和重点工作。各有关部门要围绕规划目标任务，根据职能分工制定本部门工作计划和配套政策措施。各地区要结合本地实际切实抓好落实，优化产业布局，避免重复建设。行业组织要充分发挥连接企业与政府的桥梁作用，协调组建行业跨界交流协作平台。工业和信息化部要会同有关部门深入调查研究，加强跟踪指导，推动规划顺利实施。

# 国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见

国办发〔2023〕19号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构:

充电基础设施为电动汽车提供充换电服务，是重要的交通能源融合类基础设施。近年来，我国充电基础设施快速发展，已建成世界上数量最多、服务范围最广、品种类型最全的充电基础设施体系。着眼未来新能源汽车特别是电动汽车快速增长的趋势，充电基础设施仍存在布局不够完善、结构不够合理、服务不够均衡、运营不够规范等问题。为进一步构建高质量充电基础设施体系，更好支撑新能源汽车产业发展，促进汽车等大宗消费，助力实现碳达峰碳中和目标，经国务院同意，现提出以下意见。

## 一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，扎实推进中国式现代化建设，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，坚持目标导向和问题导向，加强统筹谋划，落实主体责任，持续完善网络，提高设施能力，提升服务水平，进一步构建高质量充

电基础设施体系，更好满足人民群众购置和使用新能源汽车需要，助力推进交通运输绿色低碳转型与现代化基础设施体系建设。

（二）基本原则。

科学布局。加强充电基础设施发展顶层设计，坚持应建尽建、因地制宜、均衡合理，科学规划建设规模、网络结构、布局功能和发展模式。依据国土空间规划，推动充电基础设施规划与电力、交通等规划一体衔接。

适度超前。结合电动汽车发展趋势，适度超前安排充电基础设施建设，在总量规模、结构功能、建设空间等方面留有裕度，更好满足不同领域、不同场景充电需求。持续完善充电基础设施标准体系，推动中国标准国际化。

创新融合。充分发挥创新第一动力作用，提升充电基础设施数字化、智能化、融合化发展水平，鼓励发展新技术、新业态、新模式，推动电动汽车与充电基础设施网、电信网、交通网、电力网等能量互通、信息互联。

安全便捷。坚持安全第一，加强充电基础设施全生命周期安全管理，强化质量安全、运行安全和信息安全，着力提高可靠性和风险防范水平。不断提高充电服务经济性和便捷性，扩大多样化有效供给，全面提升服务质量效率。

发展目标。到2030年，基本建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，有力支撑新能

源汽车产业发展，有效满足人民群众出行充电需求。建设形成城市面状、公路线状、乡村点状布局的充电网络，大中型以上城市经营性停车场具备规范充电条件的车位比例力争超过城市注册电动汽车比例，农村地区充电服务覆盖率稳步提升。充电基础设施快慢互补、智能开放，充电服务安全可靠、经济便捷，标准规范和市场监管体系基本完善，行业监管和治理能力基本实现现代化，技术装备和科技创新达到世界先进水平。

**二、优化完善网络布局**

（一）建设便捷高效的城际充电网络。以国家综合立体交通网“6 轴 7 廊 8 通道”主骨架为重点，加快补齐重点城市之间路网充电基础设施短板，强化充电线路间有效衔接，打造有效满足电动汽车中长途出行需求的城际充电网络。拓展国家高速公路网充电基础设施覆盖广度，加密优化设施点位布局，强化关键节点充电网络连接能力。新建高速公路服务区应同步建设充电基础设施，加快既有高速公路服务区充电基础设施改造，新增设施原则上应采用大功率充电技术，完善高速公路服务区相关设计标准与建设管理规范。推动具备条件的普通国省干线公路服务区（站）因地制宜科学布设充电基础设施，强化公路沿线充电基础服务。

（二）建设互联互通的城市群都市圈充电网络。加强充电基础设施统一规划、协同建设，强化不同城市充电服务数据交换共享，加快充电网络智慧化升级改造，实现跨区域充电服务

有效衔接，提升电动汽车在城市群、都市圈及重点城市间的通达能力。以京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈为重点加密建设充电网络，打造联通区域主要城市的快速充电网络，力争充电技术、标准和服务达到世界先进水平。

（三）建设结构完善的城市充电网络。以城市道路交通网络为依托，以“两区”（居住区、办公区）、“三中心”（商业中心、工业中心、休闲中心）为重点，推动城市充电网络从中心城区向城区边缘、从优先发展区域向其他区域有序延伸。大力推进城市充电基础设施与停车设施一体规划、建设和管理，实现城市各类停车场景全面覆盖。合理利用城市道路邻近空间，建设以快充为主、慢充为辅的公共充电基础设施，鼓励新建具有一定规模的集中式充电基础设施。居住区积极推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的充电基础设施。办公区和“三中心”等城市专用和公用区域因地制宜布局建设快慢结合的公共充电基础设施。促进城市充电网络与城际、城市群、都市圈充电网络有效衔接。

（四）建设有效覆盖的农村地区充电网络。推动农村地区充电网络与城市、城际充电网络融合发展，加快实现充电基础设施在适宜使用电动汽车的农村地区有效覆盖。积极推动在县级城市城区建设公共直流快充站。结合乡村级充电网络建设和输配电网发展，加快在大型村镇、易地搬迁集中安置区、乡村旅游重点村镇等规划布局充电网络，大力推动在乡镇机关、企

事业单位、商业建筑、交通枢纽场站、公共停车场、物流基地等区域布局建设公共充电基础设施。结合推进以县城为重要载体的城镇化建设，在基础较好的地区根据需要创建充电基础设施建设应用示范县和示范乡镇。

**三、加快重点区域建设**

（一）积极推进居住区充电基础设施建设。在既有居住区加快推进固定车位充电基础设施应装尽装，优化布局公共充电基础设施。压实新建居住区建设单位主体责任，严格落实充电基础设施配建要求，确保固定车位按规定100%建设充电基础设施或预留安装条件，满足直接装表接电要求。以城市为单位加快制定居住区充电基础设施建设管理指南，优化设施建设支持政策和管理程序，落实街道办事处、居民委员会等基层管理机构责任，建立“一站式”协调推动和投诉处理机制。鼓励充电运营企业等接受业主委托，开展居住区充电基础设施“统建统服”，统一提供建设、运营、维护等服务。结合完整社区建设试点工作，整合推进停车、充电等设施建设。鼓励将充电基础设施建设纳入老旧小区基础类设施改造范围，并同步开展配套供配电设施建设。

（二）大力推动公共区域充电基础设施建设。以“三中心”等建筑物配建停车场以及交通枢纽、驻车换乘（P+R）等公共停车场为重点，加快建设公共充电基础设施，推动充电运营企业逐步提高快充设施占比。在政府机关、企事业单位、工业园区

等内部停车场加快配建充电基础设施，并鼓励对公众开放。在确保安全前提下，在具备条件的加油（气）站配建公共快充和换电设施，积极推进建设加油（气）、充换电等业务一体的综合供能服务站。结合城市公交、出租、道路客运、物流等专用车辆充电需求，加快在停车场站等建设专用充电站。加快旅游景区公共充电基础设施建设，A 级以上景区结合游客接待量和充电需求配建充电基础设施，4A 级以上景区设立电动汽车公共充电区域。

**四、提升运营服务水平**

（一）推动社会化建设运营。促进充电基础设施投资多元化，引导各类社会资本积极参与建设运营，形成统一开放、竞争有序的充电服务市场。推广充电车位共享模式，提高车位和充电基础设施利用效率。鼓励充电运营企业与整车企业、互联网企业积极探索商业合作模式。加强监测研判，在车流量较大区域、重大节假日期间等适度投放移动充电基础设施，增强充电网络韧性。

（二）制定实施统一标准。结合电动汽车智能化、网联化发展趋势和新型能源体系建设需求，持续完善充电基础设施标准体系，加强建设运维、产品性能、互联互通等标准迭代更新，加快先进充换电技术标准制修订，提升标准国际化引领能力。鼓励将智能有序充电纳入车桩产品功能范围。推动制定综合供能服务站建设标准和管理制度。通过放宽市场准入特别措施等

政策工具，鼓励有关单位率先制定实施相关标准。

（三）构建信息网平台。推动建设国家充电设施监测服务平台。坚持政府引导、市场运作，鼓励以省（自治区、直辖市）为单位构建充电基础设施监管与运营服务平台，着力强化省级平台互联互通。规范充电基础设施信息管理，统一信息交换协议，明确信息采集边界和使用范围，促进公共充电基础设施全面接入，引导居住区“统建统服”充电基础设施有序接入，鼓励私人充电基础设施自愿接入。强化与电动汽车、城市和公路出行服务网等数据互联互通，通过互联网地图服务平台等多种便利渠道，及时发布公共充电基础设施设置及实时使用情况。

（四）加强行业规范管理。完善充电基础设施生产制造、安装建设、运营维护企业的准入条件和管理政策，以规范管理和服务质量为重点构建评价体系，推动建立充电设备产品质量认证运营商采信制度。压实电动汽车、动力电池和充电基础设施生产企业产品质量安全责任，严格充电基础设施建设、安装质量安全管理，建立火灾、爆炸事故责任倒查制度。完善充电基础设施运维体系，落实充电运营企业主体责任，提升设施可用率和故障处理能力。明确长期失效充电桩的认定标准和管理办法，建立健全退出机制。引导充电基础设施投资运营企业投保产品责任保险。

**五、加强科技创新引领**

（一）提升车网双向互动能力。大力推广应用智能充电基

础设施，新建充电基础设施原则上应采用智能设施，推动既有充电基础设施智能化改造。积极推动配电网智能化改造，强化对电动汽车充放电行为的调控能力。充分发挥新能源汽车在电化学储能体系中的重要作用，加强电动汽车与电网能量互动，提高电网调峰调频、安全应急等响应能力，推动车联网、车网互动、源网荷储一体化、光储充换一体站等试点示范。

（二）鼓励新技术创新应用。充分发挥企业创新主体作用，打造车、桩、网智慧融合创新平台。加快推进快速充换电、大功率充电、智能有序充电、无线充电、光储充协同控制等技术研究，示范建设无线充电线路及车位。加强信息共享与统一结算系统、配电系统安全监测预警等技术研究。持续优化电动汽车电池技术性能，加强新体系动力电池、电池梯次利用等技术研究。推广普及机械式、立体式、移动式停车充电一体化设施。

**六、加大支持保障力度**

（一）压实主体责任。切实加强组织领导，压紧压实地方政府统筹推进充电基础设施发展的主体责任，将充电基础设施建设管理作为完善基础设施和公共服务的重要着力点。充分发挥规划引领作用，省级政府以构建高质量充电基础设施体系为重点，科学制定布局规划，做好与交通网络体系的衔接融合；地市级政府以“两区”、“三中心”为重点，以区县为基本单元制定布局规划，分场景优化充电基础设施结构，加强公用桩和专用桩布局，并纳入国土空间规划“一张图”实施监督信息

系统。

（二）完善支持政策。落实峰谷分时电价政策，引导用户广泛参与智能有序充电和车网互动。2030年前，对实行两部制电价的集中式充换电设施用电免收需量（容量）电费。鼓励地方各级政府对充电基础设施场地租金实行阶段性减免。鼓励电网企业在电网接入、增容等方面优先服务充电基础设施建设。

（三）强化要素保障。地方各级政府要进一步加强充电基础设施发展要素保障，满足充电基础设施及配套电网建设用地、廊道空间等发展需要，因地制宜研究给予资金支持。鼓励地方建立与服务质量挂钩的运营补贴标准，加大对大功率充电、车网互动等示范类项目的补贴力度，通过地方政府专项债券等支持符合条件的充电基础设施项目建设。提高金融服务能力，充分利用现有金融支持政策，推广股权、项目收益权、特许经营权等质押融资方式，通过绿色债券等拓宽充电基础设施投资运营企业和设备厂商融资渠道。鼓励开发性金融机构创新融资支持模式，实施城市停车、充电“一张网”专项工程。

（四）加强协同推进。国家发展改革委、国家能源局会同各有关方面统筹推进本指导意见实施，加强部门协同配合，强化对各地的指导监督，定期开展实施情况评估，及时总结推广典型经验做法，重大情况及时向党中央、国务院报告。地方各级政府建立发展改革、能源、交通运输、自然资源、工业和信息化、住房城乡建设、商务、消防救援、城市管理等有关部门

紧密配合的充电基础设施建设协同推进机制，全面摸排基本情况，科学评估建设需求，简化建设手续，建立健全标准和政策体系，持续跟踪解决重点难点问题，实现信息共享和政策联动。

国务院办公厅

2023 年 6 月 8 日

（此件公开发布）

# 汽车产业投资管理规定

国家发展改革委令第 22 号

《汽车产业投资管理规定》已经国家发展和改革委员会主任办公会议审议通过，现予以发布，自2019年1月10日起施行。经国务院同意，《政府核准的投资项目目录（2016年本）》中新建中外合资轿车生产企业项目、新建纯电动乘用车生产企业（含现有汽车企业跨类生产纯电动乘用车）项目及其余由省级政府核准的汽车投资项目均不再实行核准管理，调整为备案管理。

主 任　何立峰

2018 年 12 月 10 日

# 汽车产业投资管理规定

## 第一章 总则

**第一条** 为深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大精神，适应汽车产业改革开放新形势，完善汽车产业投资管理，推动汽车产业高质量发展，依据《行政许可法》、《企业投资项目核准和备案管理条例》等相关法律法规，制定本规定。

**第二条** 完善汽车产业投资项目准入标准，加强事中事后监管，规范市场主体投资行为，引导社会资本合理投向。严格控制新增传统燃油汽车产能，积极推动新能源汽车健康有序发展，着力构建智能汽车创新发展体系。

**第三条** 坚持使市场在汽车产业资源配置中起决定性作用，更好发挥政府作用；坚持简政放权、放管结合、优化服务；坚持开放合作、公平竞争；坚持谁投资谁负责、谁审批谁监管、谁主管谁监管。

**第四条** 本规定适用于各类市场主体在中国境内的汽车投资项目。

**第五条** 汽车投资项目分为以下类型:

（一）汽车整车投资项目按照驱动动力系统分为燃油汽车和纯电动汽车投资项目，包括乘用车和商用车两个产品类别。

燃油汽车投资项目是指以发动机提供驱动动力的汽车投资项目（含替代燃料汽车），包括传统燃油汽车、普通混合动力汽车，以及插电式混合动力汽车等投资项目。纯电动汽车投资项目是指以电动机提供驱动动力的汽车投资项目，包括纯电动汽车（含增程式电动汽车）、燃料电池汽车等投资项目。智能汽车投资项目根据驱动动力系统分别按照燃油汽车或纯电动汽车投资项目管理。

（二）其他投资项目包括汽车发动机、动力电池、燃料电池和车身总成等汽车零部件，专用汽车、挂车，以及动力电池回收利用、汽车零部件再制造投资项目。

**第六条** 汽车整车和其他投资项目均由地方发展改革部门实施备案管理。其中，汽车整车投资项目由省级发展改革部门备案。

## 第二章 投资方向

**第七条** 优化燃油汽车产能布局，推动产业向产能利用充分、产业基础扎实、配套体系完善、竞争优势明显的省份聚集。汽车产能利用率低的省份和企业应加大资金投入和兼并重组力度，加快技术进步，淘汰落后产能，增强市场竞争力。

**第八条** 科学规划新能源汽车产业布局，现有燃油汽车企业应加大研发投入、调整产品结构，发展纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车等新能源汽车。严格新建纯电动汽车企业投资项目管理，防范盲目布点和低水平重复建设。新建

纯电动汽车企业及现有企业纯电动汽车扩能项目，应建设在产业基础好、创新要素全、配套能力强、发展空间大的省份及大气污染防治重点区域。推动新增产能向新能源汽车消费需求旺盛和燃油汽车替代潜力较大省份集中。

**第九条** 聚焦汽车产业发展重点，加快推进新能源汽车、智能汽车、节能汽车及关键零部件，先进制造装备，动力电池回收利用技术、汽车零部件再制造技术及装备研发和产业化。主要包括:

（一）新能源汽车领域重点发展非金属复合材料、高强度轻质合金、高强度钢等轻量化材料的车身、零部件和整车，全功能、高性能的整车控制系统，高效驱动系统、先进车用动力电池和燃料电池产品，车用动力电池等制造、检测技术和专用装备;

（二）智能汽车领域重点发展复杂环境感知、新型智能终端、车载智能计算平台等关键共性技术，车载传感器、中央处理器、专用芯片、操作系统、无线通讯设备等关键零部件和系统，推动技术研发能力、测试评价能力、军民融合能力、安全保障能力建设;

（三）节能汽车领域重点发展高效发动机、先进自动变速器和混合动力系统等节能技术和产品;

（四）动力电池回收利用领域重点发展动力电池高效回收利用技术和专用装备，推动梯级利用、再生利用与处置等能力

建设;

（五）汽车零部件再制造领域重点发展高附加值零部件再制造技术和工艺，推动零部件旧件回收和再制造产品质量控制等能力建设。

**第十条** 调整产业组织结构，增强企业竞争能力。通过股权投资、产能合作等方式，推动企业兼并重组和战略合作，联合研发产品，共同组织生产，提升产业集中度。开展混合所有制改革，推动国有汽车企业与其他各类企业强强联合，组建具有世界一流水平的汽车企业集团。整合产、学、研、用等领域优势资源，推动汽车产业骨干企业组建产业联盟和产业联合体。推动汽车企业开放零部件供应体系，发挥各自优势，共同打造具有国际竞争力的平台化、专业化零部件企业集团。

## 第三章 燃油汽车整车投资项目

**第十一条** 禁止建设以下燃油汽车投资项目（不在中国境内销售产品的投资项目除外）:

（一）新建独立燃油汽车企业;

（二）现有汽车企业跨乘用车、商用车类别建设燃油汽车生产能力;

（三）现有燃油汽车企业整体搬迁至外省份（列入国家级区域发展规划或不改变企业股权结构的项目除外）;

（四）对行业管理部门特别公示的燃油汽车企业进行投资（企业原有股东投资或将该企业转为非独立法人的投资项目除外）。

**第十二条** 现有汽车企业扩大燃油汽车生产能力投资项目，应符合以下条件:

（一）上两个年度汽车产能利用率均高于同产品类别（乘用车和商用车）行业平均水平;

（二）上两个年度新能源汽车产量占比均高于行业平均水平;

（三）上两个年度研发费用支出占主营业务收入的比例均高于3%;

（四）产品具有国际竞争力;

（五）项目所在省份上两个年度汽车产能利用率均高于同产品类别行业平均水平，且不存在行业管理部门特别公示的同产品类别燃油汽车企业。

**第十三条** 燃油乘用车扩能投资项目，除符合本规定第二条外，企业平均燃料消耗量应满足国家标准和有关规定的要求，异地新建扩能投资项目，建设规模应不低于15万辆且企业上年度总产量不低于30万辆。

**第十四条** 现有汽车企业建设插电式混合动力汽车生产能力投资项目，可不受本规定第十二条第（二）、（五）项约束。

**第十五条** 现有汽车企业兼并其他同产品类别独立汽车企业，并将其转为非独立汽车企业且不增加其原有产能的，可不受本规定第十二条、第十三条约束。

**第十六条** 以下情况扩大燃油汽车生产能力，可不受本规定

第十二条第（五）项约束:

（一）在不新增汽车企业集团总产能的前提下，集团所属独立汽车企业通过调配内部产能，建设燃油汽车扩能项目；在不新增所在省份总产能的前提下，独立汽车企业通过兼并重组建设燃油汽车扩能项目。

## 第四章 纯电动汽车整车投资项目

**第十七条** 新建独立纯电动汽车企业投资项目（含现有汽车企业跨乘用车、商用车类别建设纯电动汽车生产能力）所在省份，应符合以下条件:

（一）上两个年度汽车产能利用率均高于同产品类别行业平均水平;

（二）现有新建独立同产品类别纯电动汽车企业投资项目均已建成且年产量达到建设规模。

**第十八条** 新建独立纯电动汽车企业投资项目的企业法人，应符合以下条件:

（一）已建立产品研发机构，拥有专业研发团队，具有纯电动汽车概念设计、系统和结构设计经历和能力；整车控制系统、车用动力电池系统、整车集成和轻量化等方面的研发以及相应的试验验证能力；车身及底盘制造、车用动力电池系统集成、整车装配等方面的研发以及相应的试制能力；研制的产品主要技术指标达到行业领先水平。

（二）拥有纯电动汽车核心技术发明专利和知识产权，并

得到授权或确认。

（三）产品售后服务保障有力，承诺对项目建成投产后5年内销售的产品质量投保或由相关企业提供担保。保险公司或担保企业近3年年均净资产与担保期内新建企业销售的产品金额相适应。

**第十九条** 新建独立纯电动汽车企业投资项目企业法人的股东，应符合以下条件:

（一）股东在项目建成且年产量达到建设规模前，不撤出股本。

（二）股东对关键零部件具有较强掌控能力，拥有整车控制系统、驱动电机、车用动力电池等关键零部件的知识产权和生产能力。

（三）主要法人股东应符合以下条件:

1.股权占比高于三分之一;

2.控股的现有新建独立纯电动汽车企业投资项目均已建成，年产量达到建设规模，且不存在违规建设项目;

3.自有资金和融资能力能够满足项目建设及运营需要。

（四）主要法人股东还应符合以下条件之一:

1.汽车整车企业为主要法人股东的,其中燃油汽车企业上两个年度汽车产能利用率和新能源汽车产量占比均高于行业平均水平，纯电动汽车企业上年度产量达到建设规模;

2.汽车零部件企业为主要法人股东的,上两个年度整车控制

系统、驱动电机或车用动力电池的配套装车量累计大于10万套;

3.设计研发企业、境外企业等其他市场主体为主要法人股东的，研发且拥有知识产权的纯电动汽车产品，上两个年度累计境内外市场销售并登记注册的数量大于3万辆纯电动乘用车或3000辆纯电动商用车，或上两个年度纯电动汽车产品累计销售额大于30亿元。

**第二十条** 新建独立纯电动汽车企业投资项目，应符合以下条件:

（一）建设内容包括:

1.纯电动汽车持续研发能力，在已有研发机构基础上，建立产品信息数据库，提升产品概念设计、试制试装、试验检测和整车运行状态监控等能力，研制的产品主要技术指标达到行业领先水平;

2.建设规模，纯电动乘用车不低于10万辆，纯电动商用车不低于5000辆;

3.车身成型、涂装、总装等整车生产工艺和装备，以及车用动力电池系统等关键部件的生产能力和一致性保证能力;

4.纯电动汽车产品质量保障、市场销售、售后服务及车用动力电池回收利用管理体系。

（二）项目建成投产后，只生产自有注册商标和品牌的纯电动汽车产品。

**第二十一条** 现有汽车企业扩大同产品类别纯电动汽车生

产能力，燃油汽车企业上两个年度汽车产能利用率均高于行业平均水平，纯电动汽车企业上年度纯电动汽车产量达到建设规模；拟生产产品的能耗、续驶里程等主要技术指标达到行业领先水平。

**第二十二条** 现有汽车企业异地新建同产品类别纯电动汽车生产能力，除符合本规定第二十一条外，项目的建设规模：乘用车不低于10万辆，商用车不低于5000辆。

## 第五章 其他投资项目

**第二十三条** 新建汽车发动机企业投资项目企业法人应具备较强研发能力，研制的产品主要技术指标达到行业领先水平。新建汽车发动机企业和现有企业新增发动机产品投资项目，发动机产品应满足国家最新汽车排放标准相应要求。

**第二十四条** 新建车用动力电池单体/系统企业投资项目，应符合以下条件：

（一）企业法人已建立车用动力电池产品研发机构，拥有专业研发团队，具有相关研发经历。单体企业应掌握材料等方面核心技术研发和试验验证能力，系统企业应掌握电池管理及热管理系统等方面核心技术研发和试验验证能力。

（二）拟建设的设施具有较高智能化水平，在厂房布置、生产线设计、智能装备投入、数字化信息管理及生产环境控制、过程控制等方面能够满足智能制造的要求。单体项目生产工序应覆盖电极制备、化成、单体装配等工艺过程，系统项目应具

备模组生产、系统装配及测试等能力。

（三）产品主要技术指标应达到行业领先水平。

（四）企业法人承担车用动力电池回收利用生产者责任，项目配套建设车用动力电池回收利用管理体系。

**第二十五条** 现有车用动力电池企业扩能项目，除符合本规定外，企业上两个年度车用动力电池产能利用率均不低于80%。

**第二十六条** 新建车用燃料电池电堆/系统投资项目，应符合以下条件：

（一）企业法人已建立车用燃料电池产品研发机构，拥有专业研发团队，具有相关研发经历。燃料电池电堆企业应具备双极板、膜电极等关键部件核心技术研发和试验验证能力。燃料电池系统企业应具备电堆控制系统等关键部件核心技术研发和试验验证能力。

（二）燃料电池电堆项目应建设双极板、膜电极等关键部件和电堆组装的生产能力。燃料电池系统项目应建设电堆控制系统等关键部件和电堆系统组装的生产能力。

（三）产品主要技术指标应达到行业领先水平。

**第二十七条** 车身总成投资项目有关要求：

（一）新建独立车身总成企业投资项目，企业法人应建立产品研发机构，拥有专业研发团队，具有相关研发经历，具备新材料、新工艺等车身轻量化核心技术研发和试验验证能力；项目应采用先进技术工艺，建设应用碳纤维等非金属复合材料、

铝等轻质合金或其他轻量化新材料的车身成型和组装等生产能力。

（二）禁止新建应用普通钢板等传统材料、采用冲压焊接等传统工艺制造车身的独立车身总成企业投资项目。

**第二十八条** 专用汽车和挂车投资项目有关要求:

（一）新建专用汽车和挂车企业投资项目，企业法人应建立产品研发机构，拥有专业研发团队，具有相关研发经历，具备专用装置的技术研发和试验验证能力;

（二）禁止新建仓栅车、栏板车、自卸车和普通厢式车等普通运输类专用汽车和普通运输类挂车企业投资项目;

（三）专用汽车企业不得建设各类汽车底盘和整车生产能力，特种作业车底盘自制自用除外。

**第二十九条** 车用动力电池回收、梯级利用、再生利用与处置等投资项目，应符合国家有关法律法规和标准要求，采用先进适用的工艺技术及装备，实现不可利用残余物无害化处理。

**第三十条** 汽车零部件再制造投资项目，应符合国家有关法律法规和标准要求，企业具备相应的旧件回收能力，具有必要的拆解、清洗、制造、装配、质量检测等技术装备，采用先进技术工艺，建立完善的再制造质量控制标准和生产规范，保证再制造产品与原型新品具有同样性能质量。

## 第六章 项目备案管理

**第三十一条** 省级发展改革部门应按照《企业投资项目核准

和备案管理条例》、《企业投资项目核准和备案管理办法》制定并公开汽车投资项目备案服务指南，明确项目备案所需的信息内容以及办理的条件、流程等。

**第三十二条** 企业提交的汽车投资项目信息应包括以下内容:

（一）企业法人、股东构成等基本情况;

（二）拟建项目情况，包括项目名称、总投资额、建设地点、建设规模、建设内容等;

（三）项目符合本规定的说明;

（四）项目符合相关法律法规的声明;

（五）有关规定需要提交的其他信息。

**第三十三条** 地方发展改革部门发现企业以分拆项目、隐瞒有关情况或者提供虚假申报信息等不正当手段备案的，应责令其限期整改。已备案项目信息发生较大变更的，企业应及时告知备案机关。

**第三十四条** 项目法人应通过全国投资项目在线审批监管平台进行项目申报，申请获得唯一项目代码，如实报送项目开工建设、建设进度、竣工等建设实施基本信息，并对项目信息的真实性、合法性和完整性负责。

**第三十五条** 地方发展改革部门要严格执行《企业投资项目核准和备案管理条例》等规定，并通过全国投资项目在线审批监管平台及时将项目信息报送国家发展改革委。

**第三十六条** 省级发展改革部门每季度应进行汽车投资项目的统计和分析。对信息不完整的，应要求企业及时补充相关信息；对建设内容与项目信息不符的，应责令企业限期改正；对逾期不改正的，应依法予以处罚，并将其列入失信企业名单，纳入全国信用信息共享平台及相关公示系统，向社会公开。

**第三十七条** 国家发展改革委建立不定期抽查制度，对不符合规定的汽车投资项目进行公示，列入项目异常信用记录，纳入全国信用信息共享平台；并责令地方发展改革部门和企业进行整改。

## 第七章 协同监管

**第三十八条** 各级地方政府不得妨碍市场公平竞争，违规为汽车投资项目提供税收、资金、土地等优惠条件。

**第三十九条** 对涉及产业安全的新建、兼并重组和股权变更等重大汽车投资项目，有关部门应按规定及时进行反垄断审查。涉及外商投资的，还应按规定进行安全审查。

**第四十条** 各级发展改革部门应与规划、国土、环境保护、安全生产、金融及行业管理等部门建立健全协同监管和联合执法机制，提高监管执法效率。

**第四十一条** 对各级发展改革部门在监督管理中查实违规的汽车投资项目，由备案机关撤销其备案并抄送相关部门，由规划、国土、环境保护、安全生产、金融及行业管理等部门进一步处理。对经认定的严重失信主体，实施联合惩戒。违反法

律规定的，依法进行处罚。

**第四十二条** 按照谁审批谁监管、谁主管谁监管的原则，各级发展改革部门要建立健全监督责任制和责任追究制，加强汽车投资项目事中事后监管。对不依法履行监管职责或者监督不力的单位，给予约谈、通报，责令限期整改；逾期不改正的，在整改到位前暂停备案。对负有责任的领导人员和直接责任人员，依法依规给予问责、处理。

## 第八章 产能监测预警

**第四十三条** 汽车产能监测和统计：

（一）汽车整车和关键零部件企业应将上年度相关产品产量、建成产能、在建产能和规划产能情况，于每年1月底前上报省级发展改革部门并抄报国家发展改革委；（二）省级发展改革部门应及时掌握本地区相关汽车产品生产情况和产能变化情况，于每年3月底前将本地区上年度产量和产能汇总情况上报国家发展改革委。

**第四十四条** 汽车产能发布和预警：

（一）国家发展改革委应建立汽车产能核查和信息发布工作机制，及时发布汽车产能变动信息，加强产能预警，引导企业合理投资，为地方汽车投资项目管理提供服务；

（二）省级发展改革部门应健全本地区汽车产能核查体系，研判产能利用率变动情况，加强对企业的指导和监督，有效应对和及时化解产能过剩风险，不断提高产能利用水平。

## 第九章 其他事项

**第四十五条** 已审批或核准的汽车投资项目变更建设内容、主要股东等事宜，需报原项目审批或核准机关办理。

**第四十六条** 本规定由国家发展改革委根据实际情况适时予以修订。

**第四十七条** 本规定由国家发展改革委负责解释。

**第四十八条** 本规定自 2019 年 1 月 10 日起施行。外商投资准入特别管理措施有专门规定的，从其规定。新能源汽车企业清理规范专项行动前正式受理的新建独立纯电动汽车企业投资项目，由省级发展改革部门在本规定实施前参照原规定研究办理。其他有关文件与本规定不一致的，按照本规定执行。

# 国家发展改革委等部门关于印发《电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027年）》的通知

发改能源〔2025〕1250号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团发展改革委、能源局、工业和信息化主管部门、住房城乡建设主管部门、交通运输主管部门、市场监管部门，北京市城市管理委员会，国家电网有限公司、中国南方电网有限责任公司、内蒙古电力（集团）有限责任公司，中国电力企业联合会:

为落实《提振消费专项行动方案》有关要求，加大力度完善电动汽车充电设施服务网络，提升消费品质，促进电动汽车更大范围内购置使用，国家发展改革委等部门研究制定了《电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027年）》，现印发给你们，请认真组织落实。

国家发展改革委

国家能源局

工业和信息化部

住房城乡建设部

交通运输部

市场监管总局

2025年9月24日

# 电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027年）

## 一、主要目标

通过持续健全充电网络、提升充电效能、优化服务品质、创新产业生态，进一步提振消费信心，促进电动汽车更大范围内购置使用。到2027年底，在全国范围内建成2800万个充电设施，提供超3亿千瓦的公共充电容量，满足超过8000万辆电动汽车充电需求，实现充电服务能力的翻倍增长。

## 二、公共充电设施提质升级行动

（一）补强城市快速充电网络。建设快充为主、慢充为辅、大功率充电为有益补充的城市公共充电网络，实现城市各类停车场景全面覆盖。开展交流充电设施、服役8年以上老旧设施、800伏以下电压平台充电设施的更新改造。直辖市、计划单列市、省会城市重点推动大功率充电设施规划建设，适时打造具有示范作用的大功率充电应用城市和应用场景。到2027年底，全国城市新增160万个直流充电枪，其中包括10万个大功率充电枪。

（二）加快高速公路服务区充电设施更新改造。打造有效满足电动汽车中长途出行需求的城际充电网络，进一步加密充电设施点位布局，不断优化设施功能结构。到2027年底，在高速公路服务区（含停车区）新建改建4万个60千瓦以上“超快

结合”充电枪，鼓励建设大功率充电设施。除高寒高海拔地区外，其他高速公路服务区均应具备充电能力。

（三）补齐农村充电设施建设短板。进一步下沉农村地区充电网络，扩大充电设施覆盖范围，不断加密交通枢纽、客货场站、休闲旅游目的地、产业聚集区等重点场景的充电设施建设，结合配套电网升级改造，加大“春节返乡”充电需求保障。到2027年底，在尚未建设公共充电站的乡镇行政区至少新增1.4万个直流充电枪，其他地区根据需求进一步扩大建设规模，实现农村地区公共充电设施全面覆盖。

**三、居住区充电条件优化行动**

（四）提高私人充电设施建设规模。新建居住区要按规定在固定车位全部建设充电设施或预留充电设施安装条件，满足直接装表接电要求。既有居住区要因地制宜补充充电设施，结合老旧小区改造、完整社区建设等工作增设充电设施，提升公共充电服务能力和私人车位建桩比例，同步开展配套供配电设施改造。

（五）推广居住区“统建统服”模式。研究推广由运营商“统一规划、统一建设、统一运维”居住区充电设施的“统建统服”模式，实现居住区充电桩“有人建、有人管、可持续”。面向电动汽车渗透率高、接入容量受限、私人桩建设存在制约的小区开展试点。到2027年底，打造1000个“统建统服”试点小区，实现私人充电桩接入量和安全管理水平大幅提升。

## 四、车网互动规模化应用推广行动

（六）持续扩大车网互动试点范围。扎实推进首批车网互动试点建设，建立协同推进和跟踪评价机制，充分发挥电力市场分时价格信号引导作用，探索市场化车网互动响应模式。组织电网企业、虚拟电厂（负荷聚合商）等开展区域级、省级、城市级车网互动应用场景实测。完善新能源汽车和充换电场站对电网放电的价格机制，推动车网互动资源聚合参与电力市场交易。到2027年底，车网互动规模化应用试点范围有效扩大，新增双向充放电（V2G）设施超5000个，反向放电量超2000万千瓦时。

## 五、供电能力和供电服务改善行动

（七）加快配电网升级改造。将充电设施接入需求纳入配电网规划，重点围绕城市核心区、高速公路服务区、交通枢纽、乡镇聚集区以及老旧小区，针对网架结构薄弱、供电能力偏低等问题开展配电网架优化、台区增容等建设改造。推广应用智能有序充电，提升高渗透率充电负荷场景下的电网承载能力和调节能力。

（八）强化报装接电服务保障。积极拓展电动汽车充电设施用电业务办理渠道，加快推广手机应用程序（APP）、网站等线上渠道。对于具备条件的地区，鼓励探索“一小区一证明”等试点应用，进一步简化居民充电桩报装申请资料。落实“三零”“三省”服务举措，优化内部审批流程，提高接电服务效

率。利用供电营业窗口和服务热线，做好供电服务、安全宣传工作。

**六、充电运营服务质量提升行动**

（九）提升公共充电场站服务质效。加大高品质、高效能、高可靠性的设施供给，不断推动老旧设备升级改造。通过优化场站环境、规范收费标准、做好价格公示、改进运维手段等举措，切实提升用户充电体验。深化政府充电设施监测服务平台功能建设，不定期开展充电站点和运营商服务质量评价，健全评价结果运用机制。

**七、保障机制**

（十）加强组织领导。国家发展改革委、国家能源局统筹推进行动方案落地实施。工业和信息化部要加大对车网互动的支持力度，指导新能源汽车企业配合开展相关功能开发和标准制定。住房城乡建设部要结合老旧小区改造、完整社区建设等工作，因地制宜推进城市居住区充电设施建设。交通运输部要着力督导公路沿线、交通枢纽以及高速公路服务区的充电设施建设。市场监管总局、工业和信息化部、国家能源局等部门要加强充电桩产品质量安全监管，督促指导标准制定。

（十一）强化落地实施。各地牵头负责充电设施发展的部门要因地制宜编制本地区充电设施建设三年行动方案，找准薄弱环节，加大推动力度，确保“倍增行动”有效落地。落实建设全国统一大市场的相关要求，鼓励充电运营企业、新能源车

企和传统能源企业等各类企业公平参与市场竞争，支持民营经济在充电领域发展。各地能源主管部门要加大配套电网建设改造支持力度，指导电网规划与充电网络规划有效衔接。电网企业要加强配套电网建设和供电服务水平，加大偏远农村地区保障型充电设施的建设力度。充电设施运营企业要不断提升充电设施建设规模和服务品质。行业协会和咨询机构要发挥政策支撑和沟通纽带作用，完善技术规范和建设指南，引导行业良性发展。

（十二）加强安全管理。各地牵头负责充电设施发展的部门要会同相关部门，依据职责分工加强充电设施安全管理，推动各项工作有效落地。充电建设运营企业要严格按照国家标准规定开展充电站选址、设计、建设和消防设施布置，公共充电站设计、施工、监理等单位要落实安全生产主体责任。充电运营企业要加强设备采购管理，核验充电桩及配套设备产品合格证明、强制性产品认证（CCC 认证）等信息，确保符合质量规定。

（十三）做好宣传引导。通过新闻报道、互联网新媒体等渠道，加大政策宣传力度，及时发布充电设施建设动态，深度开展政策解读，做好试点跟踪报道。加强跨行业、跨领域交流，丰富互动形式，形成有利于新能源汽车消费和充电基础设施提质升级的良好氛围。

# 国家发展改革委 财政部
# 关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知

发改环资〔2025〕1745号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构:

为全面贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，认真落实中央经济工作会议部署，根据《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》（国发〔2024〕7号），经国务院同意，现就2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策通知如下。

## 一、推进大规模设备更新

（一）支持设备更新项目。在继续支持工业、电子信息、能源电力、交通运输、物流、教育、文旅、医疗、设施农业、粮油加工、安全生产、海关查验、住宅老旧电梯、节能降碳环保等领域设备更新项目的基础上，将老旧小区加装电梯、养老机构、消防救援设施、检验检测等领域设备更新纳入支持范围，更好满足民生和安全需要。支持商业综合体、购物中心、百货店、大型超市等线下消费商业设施设备更新。优化申报条件和审核流程，进一步降低申报设备更新项目的投资额门槛，加大对中小企业设备更新的支持力度，扩大政策惠及面。

（二）支持老旧营运货车报废更新。继续支持报废国四及以下排放标准营运货车更新为低排放货车，优先支持更新为电动货车，补贴标准按照《关于实施老旧营运货车报废更新的通知》（交规划发〔2025〕17号）执行。

（三）支持新能源城市公交车更新。推动城市公交车电动化替代，继续支持新能源城市公交车及动力电池更新，补贴标准按照《2025年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》（交办运〔2025〕4号）执行。

（四）支持老旧农机报废更新。继续支持老旧农机报废更新，补贴范围、补贴标准按照《关于实施好2025年农业机械报废更新补贴政策的通知》（农办机〔2025〕3号）执行。各地区可结合农业生产需要和农业机械化发展水平阶段，优化调整可自主选择的12个报废更新补贴农机种类。

（五）加强项目和资金全链条管理。加强项目储备、申报、审核、下达、实施和资金支付使用等全链条管理。细化完善各领域项目支持条件和审核标准，进一步强化审核把关，持续提高项目质量。综合不同行业设备平均折旧年限、技术更新周期等因素，分领域细化完善淘汰设备的最低使用年限、技术指标等定量要求，将设备折旧和最低使用年限等作为申报项目的硬性条件。严格设备淘汰和报废处置，规范资产管理，避免资源浪费。

**二、实施消费品以旧换新**

（六）优化资金分配。综合各地区常住人口数量、地区生产总值、汽车和家电保有量，以及消费品以旧换新政策及资金执行情况、审计发现问题等因素，系统评估地方工作成效，合理确定各地资金分配规模。重点补贴覆盖人群更广、带动效应更强的品类，注重推广绿色低碳智能产品。

（七）支持汽车报废更新。个人消费者报废登记在本人名下的乘用车，并购买纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车的，给予汽车报废更新补贴支持，购买新能源乘用车补贴车价的12%（最高不超过2万元）、购买2.0升及以下排量燃油乘用车补贴车价的10%（最高不超过1.5万元）。

（八）支持汽车置换更新。个人消费者转让登记在本人名下的乘用车，并购买纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车的，给予汽车置换更新补贴支持，购买新能源乘用车补贴车价的8%（最高不超过1.5万元）、购买2.0升及以下排量燃油乘用车补贴车价的6%（最高不超过1.3万元）。

（九）支持家电以旧换新。个人消费者购买冰箱、洗衣机、电视、空调、电脑、热水器等6类家电中1级能效或水效标准的产品，按产品销售价格的15%给予补贴，每位消费者每类产品可补贴1件，每件补贴不超过1500元。

（十）支持数码和智能产品购新。个人消费者购买手机、

平板、智能手表手环、智能眼镜等4类产品（单件销售价格不超过6000元），按产品销售价格的15%给予补贴，每位消费者每类产品可补贴1件，每件补贴不超过500元。支持智能家居产品（含适老化家居产品）购新补贴，具体补贴品类、补贴标准由地方结合实际自主合理制定。

（十一）完善实施制度。落实全国统一大市场建设要求，本通知明确的汽车报废更新、汽车置换更新、6类家电以旧换新以及4类数码和智能产品购新，在全国范围执行统一的补贴标准。各地要统一规范消费品以旧换新管理制度，完善参与经营主体名单管理、产品销售价格备案、补贴资格发放、资金审核兑付等全链条实施细则。建立补贴资金预拨制度，在落实预算安排的基础上，根据企业销售和垫资情况，向相应企业或支付平台预拨部分补贴资金，缓解企业垫资压力。充分发挥不同销售渠道优势，支持线下实体零售；通过增加农村地区线下经营主体、引导线上渠道向农村地区倾斜等方式，提高农村地区消费便利度。

**三、畅通回收循环利用网络**

（十二）完善废旧设备和消费品回收网络。完善再生资源交投点、中转站、分拣中心三级回收体系，畅通废旧设备和消费品交售渠道。支持中国资源循环集团有限公司加快建设全国性、功能性资源回收再利用平台。支持供销合作社系统健全覆盖县以下基层的回收网络。引导“互联网+回收”企业拓展品

类，提升废旧设备和消费品回收能力。

（十三）规范二手商品交易和废旧设备再制造。鼓励“互联网 + 二手”模式发展。支持有条件的地区建设集中规范的二手商品交易市场。完善旧货交易管理、评估鉴定等制度。提升废旧机电设备、汽车零部件等再制造产业水平，再制造产品质量特性和安全环保性能应不低于原型新品。

（十四）壮大资源循环利用产业。安排超长期特别国债资金支持高水平资源循环利用项目建设。加强资源循环利用重大技术装备科技攻关。推广应用再生材料。加强对报废回收拆解企业的监管，提升废旧设备回收利用规范化水平。强化生态环境执法监管，严厉打击回收拆解环节环境违法行为。持续推动落实资源回收企业向自然人报废产品出售者“反向开票”制度并加强监管。

**四、发挥标准提升牵引作用**

（十五）加快完善标准体系。对标国际先进水平，提升重点行业节能降碳标准和污染物排放标准，严格实施废弃电器电子产品处理污染控制技术规范。强化家电、电子等消费品能效和水效标准应用。

（十六）加强标准执行监督。严格执行机动车强制报废标准规定和车辆安全环保检验标准，依法依规淘汰达到强制报废标准的老旧汽车。鼓励达到推荐使用年限的家电产品及时报废。强化对家电、新能源汽车等重点消费品质量监督抽查，严厉打

击以假充真、以次充好、以旧充新、冒充合格产品、伪造冒用能效水效标识等行为。

**五、强化组织实施**

（十七）加强组织领导。国家发展改革委发挥“两新”部际联席会议制度牵头部门作用，会同财政部安排超长期特别国债资金实施“两新”政策，加强统筹协调和跟踪调度。商务部、交通运输部、农业农村部等部门按职责分工制定分领域实施细则，并组织地方落实好相关领域政策。各省级人民政府要结合实际抓紧组织落实，压实各方责任，把握工作节奏，强化协调推进，持续提升“两新”政策效能。

（十八）明确资金渠道。国家发展改革委会同各有关部门安排超长期特别国债资金支持设备更新，用于落实本通知第（一）（二）（三）（四），以及（十四）条所列支持政策和符合条件的项目建设；直接向地方安排超长期特别国债资金支持消费品以旧换新，用于落实本通知第（七）（八）（九）（十）条所列支持政策。直接向地方安排的消费品以旧换新资金总体按照 9:1 的原则实行央地共担，东部、中部、西部地区中央承担比例分别为 85%、90%、95%。各省级财政根据中央资金分配情况按比例安排配套资金，省以下经费分担办法由省级财政确定。若某地区用完中央下达的消费品以旧换新资金额度，则超出部分由该地区通过地方资金支持，中央不再负担。对存在较大规模未兑付补贴资金等问题的地区，通过适当方式加大督促或惩

戒力度。截至2026年12月31日未用完的中央下达消费品以旧换新资金额度收回中央。

（十九）规范资金使用。国家发展改革委、财政部合理把握节奏，按季度分批次向地方下达超长期特别国债支持消费品以旧换新资金。各地方要分领域合理制定资金均衡使用计划，平稳有序实施消费品以旧换新政策。中央下达的超长期特别国债支持消费品以旧换新资金用于执行本通知明确的相关领域补贴政策。给予地方更多自主空间，各地按比例配套的资金，如用于落实本通知明确的汽车报废更新、汽车置换更新、6类家电以旧换新和4类数码和智能产品购新，补贴标准、组织实施方式需与本通知保持一致；如用于实施智能家居产品（含适老化家居产品）购新补贴，具体补贴品类、补贴标准由地方结合实际自主合理制定；此外，地方可在消费品以旧换新政策框架内自主合理确定补贴品类、补贴标准、组织实施方式等，鼓励优先支持能效、水效、环保水平高的产品。各地区要及时完成2025年消费品以旧换新补贴资金清算，做好相关支持政策跨年度顺畅衔接和平稳有序过渡。

（二十）加强监督管理。有关部门要按照职责分工，加强对设备更新项目实施和资金使用的全链条监管，统筹开展线上监控预警和线下实地核查，坚决防范资金分配不及时、使用迟缓、挤占挪用等问题。各省级人民政府是项目和资金管理第一责任主体，要严格管理超长期特别国债资金，开展设备更新项

目日常调度和现场评估，加强消费品以旧换新资金监管；要严格执行国库集中支付制度，守牢资金使用红线底线，不得虚列支出、虚报支出、以拨代支，避免资金沉淀闲置。各地要加强跨部门数据联通共享，立足中央和地方已建成的补贴数据平台，建立商务、交通运输、农业农村、财政、公安、税务、工业和信息化等部门数据共享渠道，实现补贴资格、新能源汽车车型信息、车辆登记信息、商品发票信息、物流信息、财政资金支出信息等关键数据比对和交叉验证。对于不符合上述要求、违反财经纪律的，要及时收回资金，依法依规严肃追究相关人员责任。

（二十一）营造公平参与环境。各地要一视同仁平等对待线上、线下经营主体，以及不同所有制、不同注册地、不同规模经营主体参与大规模设备更新和消费品以旧换新。依法依规严肃处理骗补套补、“先涨后补”等违法违规行为，涉嫌犯罪的移送司法机关依法严厉查处。

（二十二）及时跟踪评估。国家发展改革委会同有关部门加强对各地区、各领域实施“两新”政策的评估指导，督促重点任务落实，及时发现问题并快速响应解决。各省级人民政府要对政策执行、项目实施、资金使用、绩效目标实现等情况开展自评自查，及时报送国家发展改革委、财政部，并将相关信息抄送交通运输部、农业农村部、商务部等部门。国家发展改革委商财政部汇总形成绩效评估报告，并将评估结果作为后续

优化资金安排的重要依据。

（二十三）凝聚社会共识。各地区各有关部门要加强“两新”政策宣传解读。充分利用消费者权益热线和官方平台监督投诉功能，及时回应社会关切。通过省级政务平台或经省级政府委托并备案的第三方平台，定期汇总发布补贴使用、违规行为查处等情况，提升政策实施透明度，营造良好社会氛围。

国家发展改革委员会

财政部

2025 年 12 月 29 日

# 道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法

中华人民共和国工业和信息化部令第 50 号

《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》已经 2018 年 10 月 24 日工业和信息化部第 5 次部务会议审议通过，现予公布，自 2019 年 6 月 1 日起施行。2002 年 11 月 30 日公布的《摩托车生产准入管理办法》（原国家经济贸易委员会令第 43 号）同时废止。

部长 苗圩

2018 年 11 月 27 日

## 第一章 总则

**第一条** 为了规范道路机动车辆生产企业及产品准入管理，维护公民生命、财产安全和公共安全，促进汽车产业发展，根据《中华人民共和国行政许可法》《中华人民共和国道路交通安全法》《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》等法律法规，制定本办法。

**第二条** 国家对从事道路机动车辆生产的企业及其生产的

在境内使用的道路机动车辆产品实行分类准入管理。

道路机动车辆生产企业及产品分为乘用车类、货车类、客车类、专用车类、摩托车类、挂车类六类。客车类道路机动车辆生产企业及产品分为整车类和改装类。

本办法所称道路机动车辆，是指由动力装置驱动或牵引，上道路行驶的供人员乘用或用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆，不包括汽车列车、无轨电车、有轨电车、轮式专用机械车、拖拉机及拖拉机运输机组。

**第三条** 工业和信息化部负责全国道路机动车辆生产企业及产品准入和监督管理工作。

省、自治区、直辖市人民政府工业和信息化主管部门依照本办法规定配合工业和信息化部实施本行政区域内道路机动车辆生产企业及产品准入和监督管理有关工作。

**第四条** 道路机动车辆生产企业应当按照道路机动车辆生产企业及产品准入的内容组织生产，承担道路机动车辆产品质量和生产一致性责任。

## 第二章 申请和受理

**第五条** 申请道路机动车辆生产企业准入的，应当具备下列条件:

（一）具有法人资格;

（二）按照国家有关投资管理规定完成投资项目手续并建设完成;

（三）有与从事生产活动相适应的场所、资金和人员等;

（四）有与从事生产活动相适应的产品设计开发能力、生产能力、生产一致性保证能力、售后服务保障能力等;

（五）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

**第六条** 申请道路机动车辆产品准入的，应当具备下列条件:

（一）取得道路机动车辆生产企业准入;

（二）生产的道路机动车辆产品能够满足安全、环保、节能、防盗等技术标准以及工业和信息化部制定发布的安全技术条件;

（三）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

**第七条** 申请道路机动车辆生产企业准入的，应当向工业和信息化部提交下列材料:

（一）道路机动车辆生产企业准入申请书（示范文本由工业和信息化部制作并公布）;

（二）根据国家有关投资管理规定办理完成投资项目手续的文件;

（三）加盖企业公章的企业章程及营业执照副本复印件;

（四）企业法定代表人签署的依法开展道路机动车辆产品生产承诺书。

**第八条** 申请道路机动车辆产品准入的，应当向工业和信息化部提交下列材料:

（一）道路机动车辆产品及类别、特点、技术功能等情况说明;

（二）道路机动车辆产品主要技术参数，包括表征道路机动车辆产品基本特征的参数，与道路机动车辆产品安全、环保、节能、防盗性能相关的参数和图片等;

（三）道路机动车辆产品检验资料，包括检验项目统计表、样车情况说明、检验检测机构出具的检验报告等（列入强制性产品认证目录的道路机动车辆产品零部件检验报告可以由强制性产品认证证书替代）;

（四）合法使用道路机动车辆产品商标的说明材料（仅在首次申请包含该商标的道路机动车辆产品准入时提供）、道路机动车辆产品依法进行环保信息公开情况等其他资料。

**第九条** 道路机动车辆生产企业有权自主选择依法取得相关资质认定的检验检测机构开展道路机动车辆产品检验；开展整车检验的，应当选择取得国家级产品质量监督检验中心资质的检验检测机构。

送检的道路机动车辆产品应当由申请人制造，相关技术参数应与申请准入的道路机动车辆产品一致。

**第十条** 工业和信息化部收到道路机动车辆生产企业及产品准入申请后，应当依法进行审查，对于申请材料不齐全或者不符合规定形式的，当场或者在五个工作日内一次性告知申请人需要补正的全部内容；对于申请材料齐全、符合规定形式的，

应当予以受理。

## 第三章 审查和决定

**第十一条** 工业和信息化部委托技术服务机构组织专家对道路机动车辆生产企业及产品准入申请进行技术审查。

**第十二条** 技术服务机构应当客观、公正实施技术审查，如实向工业和信息化部报告审查结果。

**第十三条** 技术服务机构不得泄露因审查活动知悉的商业秘密，开展技术审查不得向申请准入的企业收取任何费用。

**第十四条** 工业和信息化部应当对符合准入条件的道路机动车辆生产企业及产品予以公示，公示期为五个工作日。

公示期内社会公众提出异议的，工业和信息化部可以委托技术服务机构组织专家进行复核。

**第十五条** 工业和信息化部应当自受理准入申请之日起二十个工作日内作出准入或者不予准入的决定。决定准入的，应当以公告形式向社会发布；决定不予准入的，应当书面通知申请人并说明理由。二十个工作日内不能作出决定的，经工业和信息化部负责人批准，可以延长十个工作日，并将延长期限的理由告知申请人。

技术审查、复核所需时间不计算在前款规定的期限内，所需时间应当书面告知申请人。

**第十六条** 道路机动车辆生产企业取得相关准入后方可生产、销售相应的道路机动车辆产品。

道路机动车辆生产企业应当持续保持准入条件。

**第十七条** 道路机动车辆生产企业变更法定代表人、企业名称、注册地址、注册商标、股权结构的，应当在依法完成变更登记手续后及时报工业和信息化部备案。

报送备案应当提交变更情形的说明、变更前后加盖企业公章的营业执照副本复印件等材料，涉及办理投资项目手续的还应当提交相关的投资项目文件。

**第十八条** 道路机动车辆生产企业变更道路机动车辆产品技术参数的，应当符合相关技术标准及道路机动车辆同一型号命名等技术规范要求，并在道路机动车辆产品投入生产前报工业和信息化部备案。

报送备案应当提交申请变更道路机动车辆产品型号、名称、类别，变更的原因及内容，符合安全、环保、节能、防盗等相关技术标准、技术条件的声明，以及相关检验项目统计表、检验报告等。

**第十九条** 道路机动车辆生产企业变更生产地址的，应当按照本办法第七条的规定向工业和信息化部提交有关材料。工业和信息化部应当依照本办法的规定进行审查。

**第二十条** 工业和信息化部对符合本办法规定条件的变更事项以公告形式发布。

**第二十一条** 道路机动车辆生产企业按照本办法规定变更企业名称、注册地址、生产地址、注册商标、道路机动车辆产

品技术参数等的，可以在工业和信息化部发布变更公告后的六个月内继续销售按照原准入事项生产的库存道路机动车辆产品，但国家政策、标准另有规定的除外。

**第二十二条** 依法取得的道路机动车辆生产企业及产品准入，不得出租、出借、买卖或者以其他形式非法转让。

**第二十三条** 道路机动车辆生产企业应当建立道路机动车辆产品出厂合格证明（以下简称合格证）管理制度，规范合格证制作、发放、传送、追溯、备案等工作，实时填报、传送合格证电子信息，在道路机动车辆产品检验合格准予出厂后随车配发合格证。

合格证载明的信息应当与获得准入的道路机动车辆产品技术参数，以及道路机动车辆产品实际的技术参数一致。合格证不得涂改、复制、买卖、伪造和抵押。

## 第四章 特别规定

**第二十四条** 鼓励道路机动车辆生产企业进行技术创新。因采用新技术、新工艺、新材料等原因，不能满足本办法规定的准入条件的，企业在申请道路机动车辆生产企业及产品准入时可以提出相关准入条件豁免申请。

工业和信息化部应当评估其必要性、充分性，根据技术审查和评估结果，作出是否准入的决定。决定准入的，工业和信息化部可以设置准入有效期、实施区域等限制性措施。

**第二十五条** 鼓励道路机动车辆生产企业实施企业集团化

管理。

符合规定条件的企业集团可以试点开展道路机动车辆产品自我检验；成员企业可以委托企业集团内部取得同类别道路机动车辆生产企业准入的其他企业生产其取得准入的道路机动车辆产品；工业和信息化部可以简化其成员企业的准入审查要求。

**第二十六条** 工业和信息化部推行道路机动车辆产品系族管理，鼓励道路机动车辆生产企业按照系族提出道路机动车辆产品准入申请。

**第二十七条** 工业和信息化部优化平板、仓栅、厢式、自卸货车管理。

货车类道路机动车辆生产企业可以委托上装生产企业完成平板、仓栅、厢式、自卸货车产品的上装生产作业。货车类道路机动车辆生产企业对采用本企业生产的底盘进行上装生产的平板、仓栅、厢式、自卸货车产品进行统一道路机动车辆产品准入申请，承担产品质量和生产一致性责任。

**第二十八条** 鼓励道路机动车辆生产企业之间开展研发和产能合作，允许符合规定条件的道路机动车辆生产企业委托加工生产。

鼓励道路机动车辆研发设计企业与生产企业合作，允许符合规定条件的研发设计企业借用生产企业的生产能力申请道路机动车辆生产企业及产品准入。

**第二十九条** 特别规定事项的具体管理办法由工业和信息

化部另行制定。

## 第五章 监督检查

**第三十条** 工业和信息化部应当加强对道路机动车辆生产企业及产品准入的监督管理，建立和完善以随机抽查为重点的日常监督检查制度。对于社会反映集中、问题性质严重的道路机动车辆生产企业及产品，工业和信息化部应当组织开展专项监督检查。

**第三十一条** 道路机动车辆生产企业应当加强自查，发现生产、销售的道路机动车辆产品存在安全、环保、节能、防盗等严重问题的，应当立即停止相关产品的生产、销售，采取措施进行整改，并及时向工业和信息化部及所在地的省、自治区、直辖市人民政府工业和信息化主管部门报告。

省、自治区、直辖市人民政府工业和信息化主管部门发现本行政区域内道路机动车辆生产企业不能保持准入条件、生产一致性发生重大变化或者有其他违法违规生产经营行为的，应当及时向工业和信息化部报告。

**第三十二条** 道路机动车辆生产企业不能保持准入条件，生产的道路机动车辆产品存在影响公共安全、人身健康、生命财产安全等隐患的，工业和信息化部应当责令停止生产、销售相关产品，并责令立即改正。

**第三十三条** 道路机动车辆生产企业买卖、伪造合格证，合格证载明的信息与获得准入的道路机动车辆产品技术参数不一

致或者与道路机动车辆产品实际的技术参数不一致，或者有其他违反合格证管理规定的，工业和信息化部应当责令限期整改，视情节轻重暂停道路机动车辆生产企业合格证电子信息传送。

**第三十四条** 道路机动车辆生产企业不能维持正常生产经营的，工业和信息化部应当予以特别公示。特别公示前，应当书面告知道路机动车辆生产企业，并听取申辩意见。

经特别公示的道路机动车辆生产企业，工业和信息化部在公示期间不予办理准入变更。道路机动车辆生产企业申请移出特别公示的，工业和信息化部应当对其保持道路机动车辆生产企业及产品准入条件情况进行核查。

不能维持正常生产经营是指：连续两年年均乘用车产量少于2000辆、货车产量少于1000辆、客车（整车类）产量少于1000辆、客车（改装类）产量少于100辆、摩托车产量少于5000辆、通用货车挂车产量少于100辆。工业和信息化部可以根据产业发展情况调整有关产量数值。

**第三十五条** 道路机动车辆生产企业破产、自愿终止道路机动车辆生产，或者存在法律、行政法规规定的其他情形的，工业和信息化部应当依法撤销、注销相关的道路机动车辆生产企业及产品准入。

**第三十六条** 承担道路机动车辆产品检验的检验检测机构应当在完成道路机动车辆产品检验后的三个月内保证检验样品的可追溯性，六年内保证检验记录、试验图像、影像资料等数

据资料的可追溯性。工业和信息化部对检验检测机构开展道路机动车辆产品准入检验情况进行检查。

**第三十七条** 工业和信息化部建立信用记录制度，将道路机动车辆生产企业、检验检测机构失信行为记入信用档案。

## 第六章 法律责任

**第三十八条** 隐瞒有关情况或者提供虚假材料申请道路机动车辆生产企业及产品准入的，工业和信息化部不予受理或者不予准入，并给予警告；申请人在一年内不得再次申请道路机动车辆生产企业及产品准入。

以欺骗、贿赂等不正当手段取得道路机动车辆生产企业及产品准入的，工业和信息化部应当撤销道路机动车辆生产企业及产品准入；申请人在三年内不得再次申请道路机动车辆生产企业及产品准入。

**第三十九条** 违反本办法规定，未经准入擅自生产、销售道路机动车辆产品的，工业和信息化部应当依照《中华人民共和国道路交通安全法》第一百零三条第三款的规定予以处罚。

**第四十条** 违反本办法规定，在报送备案时隐瞒有关情况、提供虚假材料的，工业和信息化部不予备案或者撤销备案，并给予警告。

**第四十一条** 违反本办法规定，出租、出借、买卖或者以其他形式非法转让道路机动车辆生产企业及产品准入的，工业和信息化部给予警告，并责令立即改正。

**第四十二条** 道路机动车辆生产企业在监督检查中隐瞒有关情况、提供虚假资料，或者不接受工业和信息化主管部门监督检查的，工业和信息化部给予警告。

**第四十三条** 检验检测机构出具虚假检验报告或者检验结果存在重大失误的，工业和信息化部向检验检测机构资质管理部门进行通报。

**第四十四条** 工业和信息化部工作人员在道路机动车辆生产企业及产品准入管理中玩忽职守、滥用职权、徇私舞弊的，依法给予处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

## 第七章 附则

**第四十五条** 道路机动车辆生产企业及产品准入审查要求，工业和信息化部另行制定。

**第四十六条** 新能源汽车生产企业及产品准入管理适用本办法，相关规章另有规定的，依照其规定执行。

**第四十七条** 本办法自2019年6月1日起施行。2002年11月30日公布的《摩托车生产准入管理办法》（原国家经济贸易委员会令第43号）同时废止。

# 工业和信息化部 公安部 交通运输部关于印发《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》的通知

工信部联通装〔2021〕97号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门、公安厅（局）、交通运输厅（局、委）：

现将《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》印发给你们，请结合实际认真贯彻执行。

工业和信息化部

公安部

交通运输部

2021年7月27日

# 智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）

## 第一章 总则

**第一条** 为深入贯彻落实党的十九大精神，加快制造强国、科技强国、网络强国、交通强国建设，推动汽车智能化、网联化技术应用和产业发展，规范智能网联汽车道路测试与示范应用，依据《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国公路法》等法律法规，制定本规范。

**第二条** 本规范适用于在中华人民共和国境内进行的智能网联汽车道路测试与示范应用。

本规范所称道路测试，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段进行的智能网联汽车自动驾驶功能测试活动。

本规范所称示范应用，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段进行的具有试点、试行效果的智能网联汽车载人载物运行活动。

本规范所称测试区（场），是指在固定区域设置的具有封闭物理界限及智能网联汽车自动驾驶功能测试所需道路、网联

等设施及环境条件的场地。

**第三条** 工业和信息化部、公安部和交通运输部建立联合工作机制，推动和促进智能网联汽车道路测试与示范应用工作并发布相关信息。

**第四条** 省、市级政府相关主管部门可以根据当地实际情况，依据本规范制定实施细则，具体组织开展智能网联汽车道路测试与示范应用工作。

本规范所称省、市级政府相关主管部门，包括各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团和地级市的工业和信息化主管部门、公安机关交通管理部门和交通运输主管部门。

## 第二章 道路测试与示范应用主体、驾驶人及车辆

**第五条** 道路测试主体是指提出智能网联汽车道路测试申请、组织道路测试并承担相应责任的单位，应符合如下条件:

（一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位;

（二）具备汽车及零部件制造、技术研发或试验检测等智能网联汽车相关业务能力;

（三）对智能网联汽车道路测试可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力;

（四）具有智能网联汽车自动驾驶功能测试评价规程;

（五）具备对道路测试车辆进行实时远程监控的能力;

（六）具备对道路测试车辆进行事件记录、分析和重现的

能力;

（七）具备对道路测试车辆及远程监控平台的网络安全保障能力;

（八）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

**第六条** 示范应用主体是指提出智能网联汽车示范应用申请、组织示范应用并承担相应责任的一个单位或多个单位联合体，应符合如下条件:

（一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位或多个独立法人单位组成的联合体;

（二）具备汽车及零部件制造、技术研发、试验检测或示范应用运营等智能网联汽车相关业务能力;

（三）由多个独立法人单位联合组成的示范应用主体，其中应至少有一个单位具备示范应用运营服务能力，且各单位应签署运营服务及相关侵权责任划分的相关协议;

（四）对智能网联汽车示范应用可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力;

（五）具有智能网联汽车示范应用方案;

（六）具备对示范应用车辆进行实时远程监控的能力;

（七）具备对示范应用车辆进行事件记录、分析和重现的能力;

（八）具备对示范应用车辆及远程监控平台的网络安全保障能力;

（九）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

**第七条** 道路测试、示范应用驾驶人是指经道路测试、示范应用主体授权负责道路测试、示范应用安全运行，并在出现紧急情况时从车内采取应急措施的人员。

道路测试、示范应用驾驶人应符合下列条件:

（一）与道路测试、示范应用主体签订有劳动合同或劳务合同;

（二）取得相应准驾车型驾驶证并具有 3 年以上驾驶经历;

（三）最近连续 3 个记分周期内没有被记满 12 分记录;

（四）最近 1 年内无超速 50%以上、超员、超载、违反交通信号灯通行等严重交通违法行为记录;

（五）无饮酒后驾驶或者醉酒驾驶机动车记录，无服用国家管制的精神药品或者麻醉药品记录;

（六）无致人死亡或者重伤且负有责任的交通事故记录;

（七）经道路测试、示范应用主体培训合格，熟悉自动驾驶功能测试评价规程、示范应用方案，掌握车辆道路测试、示范应用操作方法，具备紧急状态下应急处置能力;

（八）法律、行政法规、规章规定的其他条件。

**第八条** 道路测试车辆、示范应用车辆是指申请用于道路测试、示范应用的智能网联汽车，包括乘用车、商用车辆和专用作业车，不包括低速汽车、摩托车，应符合以下条件:

（一）未办理过机动车注册登记;

（二）满足对应车辆类型除耐久性以外的强制性检验项目要求；对因实现自动驾驶功能而无法满足强制性检验要求的个别项目，需提供其未降低车辆安全性能的证明；

（三）具备人工操作和自动驾驶两种模式，且能够以安全、快速、简单的方式实现模式转换并有相应的提示，保证在任何情况下都能将车辆即时转换为人工操作模式；

（四）具备车辆状态记录、存储及在线监控功能，能实时回传下列第 1 至 4 项信息，并自动记录和存储下列各项信息在车辆事故或失效状况发生前至少 90 秒的数据，数据存储时间不少于 1 年：

1.车辆标识（车架号或临时行驶车号牌信息等）；

2.车辆控制模式；

3.车辆位置；

4.车辆速度、加速度、行驶方向等运动状态；

5.环境感知与响应状态；

6.车辆灯光、信号实时状态；

7.车辆外部 360 度视频监控情况；

8.反映驾驶人和人机交互状态的车内视频及语音监控情况；

9.车辆接收的远程控制指令（如有）；

10.车辆故障情况（如有）。

## 第三章 道路测试申请

**第九条** 进行道路测试前，道路测试主体应确保道路测试车

辆在测试区（场）等特定区域进行充分的实车测试，符合国家、行业相关标准规范，省、市级政府相关主管部门发布的测试要求以及道路测试主体的测试评价规程，具备进行道路测试的条件。其中：

（一）道路测试车辆自动驾驶功能应由国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构进行测试。测试内容应包括自动驾驶功能通用检测项目（见附件1）及其设计运行范围所涉及的项目；

（二）进行实车测试的测试区（场）的运营主体应为在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位；

（三）第三方检测机构应向社会公开测试服务项目及收费标准，对测试结果真实性负责，并承担相应的法律责任。

道路测试主体应提供智能网联汽车道路测试安全性自我声明（见附件2）并由省、市级政府相关主管部门进行确认，包括道路测试主体、车辆识别代号、测试驾驶人姓名及身份证号、测试时间、测试路段、区域及测试项目等信息。其中，测试时间原则上不超过18个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。道路测试安全性自我声明应随同以下证明材料提交至省、市级政府相关主管部门。

（一）道路测试主体、测试驾驶人和道路测试车辆的基本情况；

（二）道路测试车辆的自动驾驶功能等级声明以及自动驾

驶功能对应的设计运行条件说明，包括设计运行范围、车辆状态和驾驶人状态等;

（三）道路测试车辆设计运行范围与拟进行道路测试路段、区域内各类交通要素对应关系说明;

（四）属国产机动车的，应当提供机动车整车出厂合格证，对未进入公告车型的可提供出厂合格证明和国家认可的第三方检测机构出具的相应车型强制性检验报告；属进口机动车的，应当提供进口机动车辆强制性产品认证证书、随车检验单和货物进口证明书，对未取得进口机动车辆强制性产品认证证书的可提供车辆满足安全运行条件的声明和国家认可的第三方检测机构出具的相应车型强制性检验报告;

（五）自动驾驶功能说明及其未降低车辆安全性能的证明;

（六）机动车安全技术检验合格证明;

（七）对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台，应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明。

（八）道路测试主体自行开展的模拟仿真测试与测试区（场）等特定区域实车测试的说明材料;

（九）国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构出具的智能网联汽车自动驾驶功能委托检验报告;

（十）经第三方机构评审通过的道路测试方案，至少包括测试路段或区域、测试时间、测试项目、测试评价规程、风险分析及应对措施;

（十一）交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

**第十一条** 道路测试主体凭《机动车登记规定》所要求的证明（包括相关主管部门确认的道路测试主体智能网联汽车道路测试安全性自我声明等材料）、凭证，向公安机关交通管理部门申领试验用机动车临时行驶车号牌。

**第十二条** 临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据道路测试安全性自我声明载明的测试路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不超过安全性自我声明载明的测试时间。临时行驶车号牌签注行驶范围涉及其他省市的，应当征求该省市公安机关交通管理部门意见。

临时行驶车号牌到期的，道路测试主体可凭有效期内的安全性自我声明申领新的临时行驶车号牌，无需重复进行自动驾驶功能测试。

**第十三条** 对已经或正在进行道路测试的智能网联汽车，如需增加道路测试车辆数量或在其他省、市进行相同或类似功能的道路测试，道路测试主体可持原相关材料，再次提交至开展道路测试的所在地省、市级政府相关主管部门。其中：

（一）如需增加道路测试车辆数量的，应对拟增加的道路测试车辆数量及必要性进行说明，除原相关材料外，还应按本规范第十条第（四）（六）（十）项规定提供拟增加车辆的相

关材料。

（二）拟在其他地方进行道路测试的，除原省市发放的号牌临时行驶车号牌、以及其在原测试地完成的道路测试安全性的相关材料外，还应按本规范第十条第（三）（十）项规定提供相关材料；如拟开展道路测试所在地规定进行具有当地道路交通特征的场景等附加项目测试的，还应取得国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构出具的附加项目检验报告。

（三）拟增加道路测试车辆或在异地开展道路测试的，如果已经按国家、行业相关标准规范通过附件 1 所列自动驾驶功能通用及其设计运行范围涉及的检测项目测试的，不应重复进行相同项目的测试。

（四）相应省、市级政府准许持其他省、市核发临时行驶车号牌在本行政区域进行道路测试的，可在测试主体提交相关材料后开展相应的测试。

**第十四条** 智能网联汽车道路测试安全性自我声明到期或需要变更道路测试驾驶人等基本信息的，道路测试主体应对安全性自我声明的信息进行更新，并应向省、市级政府相关主管部门提交变更说明及相应材料。

安全性自我声明信息更新时，车辆配置及道路测试项目等未发生变更的，无需重复进行自动驾驶功能测试；发生变更的，由国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构根据

变更情况进行相应的测试。

**第十五条** 省、市级政府相关主管部门于每年6月、12月将智能网联汽车道路测试情况报送至工业和信息化部、公安部和交通运输部，并向社会公布。

## 第四章 示范应用申请

**第十六条** 对初始申请或增加配置相同的示范应用车辆，应以自动驾驶模式在拟进行示范应用的路段和区域进行过合计不少于240小时或1000公里的道路测试，在测试期间无交通违法行为且未发生道路测试车辆方承担责任的交通事故。

拟进行示范应用的路段或区域不应超出道路测试车辆已完成的道路测试路段或区域范围。

**第十七条** 示范应用主体应提供智能网联汽车示范应用安全性自我声明（见附件3）并由省、市级政府相关主管部门进行确认，包括示范应用主体、车辆识别代号、示范应用驾驶人姓名及身份证号、示范应用时间、示范应用路段或区域及示范应用项目等信息。其中，示范应用时间原则上不超过18个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。示范应用安全性自我声明应随同以下材料提交至省、市级政府相关主管部门。

（一）示范应用主体、驾驶人及车辆的基本情况;

（二）示范应用车辆在拟进行示范应用的路段或区域已完成的道路测试的完整记载材料;

（三）对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台，应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明;

（四）经第三方机构评审通过的示范应用方案，至少包括示范应用目的、路段或区域、时间、项目、风险分析及应对措施;

（五）搭载人员、货物的说明;

（六）交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

对开展载人示范应用的，应包括为搭载人员购买的座位险、人身意外险等必要的商业保险。

**第十八条** 示范应用主体凭《机动车登记规定》所要求的证明（包括相关主管部门确认的示范应用主体智能网联汽车示范应用安全性自我声明等材料）、凭证，向公安机关交通管理部门申领试验用机动车临时行驶车号牌。

临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据示范应用安全性自我声明载明的路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不超过安全性自我声明载明的示范应用时间。

临时行驶车号牌到期的，示范应用主体可凭有效期内的安全性自我声明申领新的临时行驶车号牌。

**第十九条** 如需增加配置相同的示范应用车辆数量，示范应用主体应对拟增加的车辆数量及必要性进行说明，并提交至拟

进行示范应用的所在地省、市级政府相关主管部门。

**第二十条** 智能网联汽车示范应用安全性自我声明到期或需要变更示范应用驾驶人等基本信息的，示范应用主体应对安全性自我声明的信息进行更新，并向省、市级政府相关主管部门提交变更说明及相应材料。

**第二十一条** 省、市级政府相关主管部门于每年6月、12月将智能网联汽车示范应用情况报送至工业和信息化部、公安部和交通运输部，并向社会公布。

## 第五章 道路测试与示范应用管理

**第二十二条** 省、市级政府相关主管部门在辖区内选择具备支撑自动驾驶及网联功能实现的若干典型路段、区域，供智能网联汽车开展道路测试或示范应用，并向社会公布。道路测试、示范应用路段和区域内应设置相应标识或提示信息。

**第二十三条** 省、市级政府相关主管部门应通过多种方式向社会、特别是道路测试和示范应用路段、区域周边发布智能网联汽车道路测试、示范应用的时间、项目及安全注意事项等。

**第二十四条** 道路测试车辆、示范应用车辆应当遵守临时行驶车号牌管理相关规定。未取得临时行驶车号牌，不得开展道路测试和示范应用。道路测试、示范应用主体、驾驶人均应遵守我国道路交通安全法律法规，严格依据道路测试或示范应用安全性自我声明载明的时间、路段、区域和项目开展工作，并随车携带相关材料备查。不得在道路测试或示范应用过程中在

道路上开展制动性能试验。

**第二十五条** 道路测试车辆、示范应用车辆车身应以醒目的颜色分别标示“自动驾驶道路测试”或“自动驾驶示范应用”等字样，提醒周边车辆及其他道路使用者注意，但不应对周边的正常道路交通活动产生干扰。

**第二十六条** 道路测试、示范应用驾驶人应在车内始终监控车辆运行状态及周围环境，当发现车辆处于不适合自动驾驶的状态或系统提示需要人工操作时及时采取相应措施。

**第二十七条** 在道路测试过程中，除经专业培训的测试人员和用于模拟货物的配重外，车辆不得搭载其他与测试无关的人员和货物；在示范应用过程中，可按规定搭载探索商业模式所需的人员或货物，提前告知搭载人员及货物拥有者相关风险，并采取必要安全措施；搭载的人员和货物不得超出道路测试车辆的额定乘员和核定载质量。

车辆在道路测试及示范应用过程中，不得非法从事道路运输经营活动，不得搭载危险货物。

**第二十八条** 在道路测试、示范应用过程中，除自我声明载明的路段或区域外，不得使用自动驾驶模式行驶；车辆从停放点到道路测试或示范应用路段、区域的转场，应使用人工操作模式行驶。

**第二十九条** 道路测试、示范应用过程中，不得擅自进行可能影响车辆功能、性能的软硬件变更。如因测试需要或其他原

因导致车辆功能、性能及软硬件变更的，应及时向当地主管部门提供相关安全性说明材料。

**第三十条** 道路测试、示范应用主体应每6个月向省、市级政府相关主管部门提交阶段性报告，并在道路测试、示范应用结束后1个月内提交总结报告。

**第三十一条** 省、市级政府相关主管部门应对智能网联汽车道路测试和示范应用进行动态评估，于每年6月、12月向工业和信息化部、公安部和交通运输部报告辖区内智能网联汽车道路测试、示范应用情况。

**第三十二条** 道路测试车辆、示范应用车辆在道路测试、示范应用期间发生下列情形之一的，省、市级政府相关主管部门应当终止其道路测试、示范应用：

（一）道路测试车辆、示范应用车辆与安全性自我声明及其相关材料不符的；

（二）道路测试、示范应用临时行驶车号牌到期或者被撤销的；

（三）省、市级政府相关主管部门认为道路测试或示范应用活动具有重大安全风险的；

（四）道路测试车辆、示范应用车辆有违反交通信号灯通行、逆行或者依照道路交通安全法律法规可以处暂扣、吊销机动车驾驶证或拘留处罚等的严重交通违法行为的；

（五）发生交通事故造成人员重伤、死亡或车辆毁损等严

重情形的，但道路测试和示范应用车辆无责任时除外。

省、市级政府相关主管部门终止相关车辆的道路测试、示范应用时应当一并收回临时行驶车号牌，并转交给临时行驶车号牌核发地公安机关交通管理部门；未收回的，书面告知核发地公安机关交通管理部门公告牌证作废。

## 第六章 交通违法与事故处理

**第三十三条** 在道路测试、示范应用期间发生交通违法行为的，由公安机关交通管理部门按照现行道路交通安全法律法规对驾驶人进行处理。

**第三十四条** 在道路测试、示范应用期间发生交通事故，应当按照道路交通安全法律法规规章确定当事人的责任，并依照有关法律法规及司法解释确定损害赔偿责任；公安机关交通管理部门应当依法对当事人的道路交通安全违法行为作出处罚；构成犯罪的，依法追究当事人的刑事责任。

**第三十五条** 在道路测试、示范应用期间发生交通事故时，当事人应保护现场并立即报警。

道路测试、示范应用主体每月应将道路测试、示范应用期间发生的交通事故情况上报省、市级政府相关主管部门。

造成人员重伤或死亡、车辆损毁的，道路测试、示范应用主体应在 24 小时内通过信息系统将事故情况上报省、市级政府相关主管部门，未按要求上报的可暂停其道路测试和示范应用活动 24 个月。省、市级政府相关主管部门应在 3 个工作日内上

报工业和信息化部、公安部和交通运输部。

**第三十六条** 道路测试、示范应用主体应在事故认定后5个工作日内，以书面方式将事故原因、责任认定结果及完整的事故分析报告等相关材料上报省、市级政府相关主管部门；省、市级政府相关主管部门应在5个工作日内上报工业和信息化部、公安部和交通运输部。

## 第七章 附则

**第三十七条** 本规范所称智能网联汽车是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与X（人、车、路、云端等）智能信息交换、共享，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能，可实现安全、高效、舒适、节能行驶，并最终可实现替代人来操作的新一代汽车。智能网联汽车通常也被称为智能汽车、自动驾驶汽车等。

智能网联汽车自动驾驶包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。有条件自动驾驶是指在系统的设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，根据系统动态驾驶任务接管请求，驾驶人应提供适当的干预；高度自动驾驶是指在系统的设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，在特定环境下系统会向驾驶人提出动态驾驶任务接管请求，驾驶人/乘客可以不响应系统请求；完全自动驾驶是指系统可以完成驾驶人能够完成的所有道路环境下的动态驾驶任务，不需要驾驶人/乘客介入。

本规范所称设计运行条件（Operational Design Condition，

ODC）是驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的各类条件的总称，包括设计运行范围、车辆状态和驾乘人员状态等条件。其中，设计运行范围（Operational Design Domain，ODD）是驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的外部环境条件，一般包括：1）道路边界与路面状态；2）交通基础设施；3）临时性道路变更；4）其他交通参与者状态；5）自然环境；6）网联通信、数字地图支持等条件。

**第三十八条** 本规范自 2021 年 9 月 1 日起施行。

# 关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知

工信部联通装〔2023〕217号

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门、公安厅（局）、住房和城乡建设厅（局、委）、交通运输厅（局、委），各省、自治区、直辖市通信管理局，有关汽车生产企业、行业组织和技术服务机构:

为落实《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》，促进智能网联汽车推广应用，提升智能网联汽车产品性能和安全运行水平，根据《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国网络安全法》《中华人民共和国数据安全法》《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国道路运输条例》《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》《汽车数据安全管理若干规定（试行）》等有关规定，工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部决定开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作。现将有关事项通知如下:

## 一、总体要求

在智能网联汽车道路测试与示范应用工作基础上，工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部遴选具备量产条件的搭载自动驾驶功能的智能网联汽车产品（以下简称

智能网联汽车产品），开展准入试点；对取得准入的智能网联汽车产品，在限定区域内开展上路通行试点，车辆用于运输经营的需满足交通运输主管部门运营资质和运营管理要求。本通知中智能网联汽车搭载的自动驾驶功能是指国家标准《汽车驾驶自动化分级》（GB/T40429-2021）定义的3级驾驶自动化（有条件自动驾驶）和4级驾驶自动化（高度自动驾驶）功能（以下简称自动驾驶功能）。

## 二、工作目标

通过开展试点工作，引导智能网联汽车生产企业和使用主体加强能力建设，在保障安全的前提下，促进智能网联汽车产品的功能、性能提升和产业生态的迭代优化，推动智能网联汽车产业高质量发展。基于试点实证积累管理经验，支撑相关法律法规、技术标准制修订，加快健全完善智能网联汽车生产准入管理和道路交通安全管理体系。

## 三、组织实施

### （一）试点申报

汽车生产企业和使用主体组成联合体，参考实施指南（附件1），制定申报方案（模板参考附件2），经车辆拟运行城市（含直辖市下辖区）人民政府同意并加盖公章后，向所在地省级工业和信息化主管部门自愿申报，车辆拟运行城市应具备政策保障、基础设施、安全管理等条件。省级工业和信息化主管部门会同省级公安机关交通管理和网络安全保卫部门、住房和

城乡建设部门、交通运输部门、通信管理局，对申报方案进行审核，于2023年12月20日前报送工业和信息化部（纸质版一式三份和电子版光盘一份）。在此次集中申报结束后，省级工业和信息化主管部门可根据智能网联汽车技术与产业发展、试点实施和联合体申报情况，向工业和信息化部补充报送申报方案。

工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部组织专家对申报方案进行初审，择优确定进入试点的联合体。

（二）试点实施

1. 产品准入试点

（1）测试与安全评估

试点汽车生产企业应当细化完善智能网联汽车产品的准入测试与安全评估方案，经工业和信息化部、公安部确认后，在省级主管部门和车辆运行所在城市政府部门监督下，开展产品测试与安全评估工作。工业和信息化部委托技术服务机构对产品测试与安全评估方案、实施、结果等进行评估。试点汽车生产企业应按照监测要求将车辆接入工业和信息化部试点管理系统。

（2）产品准入许可

试点汽车生产企业通过产品测试与安全评估后，方可向工业和信息化部提交产品准入申请。工业和信息化部依据道路机动车辆生产企业和产品准入管理有关规定，经受理、审查和公

示后，作出是否准入的决定。决定准入的，工业和信息化部应当按规定将智能网联汽车产品及其准入有效期、实施区域等限制性措施予以公告。

2. 上路通行试点

取得准入的智能网联汽车产品，在限定区域内开展上路通行试点。试点使用主体应当按规定为车辆购买保险，申请办理注册登记，监测车辆运行状态，加强车辆运行安全保障。在车辆注册登记前，申请试点使用主体变更的，应当按照要求补充提交材料。使用车辆从事运输经营的，还应当具备相应业务类别的运营资质并满足运营管理要求。

3. 应急处置

试点实施过程中，对于交通事故、网络和数据安全事件，或者因车辆自动驾驶系统失效等引发的突发事件，试点使用主体、试点汽车生产企业和车辆运行所在城市政府部门应按相关应急预案做好处置工作，并将处置过程和结果及时报告省级主管部门，由省级主管部门报工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部等相关部门。

（三）试点暂停与退出

试点期间，车辆发生道路交通安全违法行为和交通事故涉嫌安全隐患，试点汽车生产企业或使用主体有未履行安全责任和网络安全、数据安全、无线电安全保护义务等情形，应当暂停试点并整改。车辆自动驾驶系统存在严重安全隐患且无法消

除，试点汽车生产企业、试点使用主体相关条件发生重大变化无法保障试点实施等情形，应当退出试点。

（四）评估调整

工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部及时对车辆运行情况进行评估，优化调整产品准入许可、通行范围和经营范围，并根据产业和技术发展情况，适时调整完善智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南相关内容。

**四、保障措施**

（一）加强组织领导。工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部加强工作协同和数据共享，保障试点工作有序推进。省级主管部门加强统筹协调，严格做好申报审核，督促指导车辆运行所在城市政府部门、试点汽车生产企业和使用主体落实主体责任。车辆运行所在城市政府部门建立组织机制、落实政策保障，结合当地实际情况，精心筛选和组织具有基础和特色的申报方案，切实履行安全管理责任，加强日常监测管理，妥善应对安全风险和突发事件。

（二）强化责任落实。试点汽车生产企业承担智能网联汽车产品质量和生产一致性主体责任，严禁擅自变更自动驾驶功能，严格履行软件升级管理和备案承诺要求。试点使用主体应当落实道路交通安全、网络安全和数据安全主体责任，建立健全相关安全管理制度措施，保证车辆运行安全。

（三）营造良好环境。车辆运行所在城市政府部门要结合

本地实际，从政策、规划、基础设施、安全管理、运营资质等方面，提供支持保障，加快能力提升，鼓励城市智能网联汽车安全监测平台与其他政务信息化管理系统一体化集约化协同化建设。行业组织和机构加强对试点工作的政策宣传和舆论引导，加快提升智能网联汽车检验检测、安全评估等技术服务能力，为试点工作营造良好环境。

（四）做好总结推广。工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部定期组织对试点工作进行实施效果评估，及时总结经验、凝聚各方共识，逐步完善智能网联汽车准入、道路交通安全和交通运输管理政策、法律法规、技术标准等。对经过试点实证的自动驾驶和“车能路云”融合的先进技术和产品、可行方案、创新机制，梳理提炼可复制、可推广的试点成果，支持进一步推广应用。

附件：1.智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南（试行）

2.智能网联汽车准入和上路通行试点申报方案（模板）

工业和信息化部

公安部

住房和城乡建设部

交通运输部

2023 年 11 月 17 日

附件 1

# 智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南（试行）

针对智能网联汽车准入和上路通行试点工作，工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部研究制定了《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南（试行）》（以下简称《指南》），指导汽车生产企业和使用主体在车辆运行所在城市限定区域内有序开展试点工作。《指南》包括智能网联汽车准入、使用主体、上路通行、试点暂停与退出四个部分。

## 第一部分 智能网联汽车准入

### 第一章 智能网联汽车生产企业

#### 一、设计验证能力

（一）企业应建立专门的智能网联汽车产品设计开发机构，统一负责产品设计和制造过程开发工作，配备与设计开发任务相适应的专业技术人员。专业技术人员至少包括自动驾驶系统的系统功能定义、系统架构设计、系统安全设计、软件开发、仿真分析验证、系统集成与调试、整车测试验证等方面的人员，以及专职的功能安全、预期功能安全、网络安全和数据安全、软件升级保障团队。对于企业集团，设计开发机构可统一设立。

（二）应建立适用于本企业的自动驾驶系统开发工作流程，应包括参与部门及职责，输入输出物管理、评审、验证、确认等方面的内容。

（三）理解和掌握所生产的智能网联汽车产品开发方面的技术，至少包括:

1. 自动驾驶环境感知系统、智能决策系统、控制执行系统、其他电子电气系统的边界划分和接口定义;

2. 自动驾驶控制系统技术，包括自动驾驶控制策略，系统/部件软硬件的基础原理、结构、功能和性能要求，控制器软硬件设计、测试评价方法、标定、故障诊断和解决措施等。

（四）企业应建立与智能网联汽车产品相适应的产品信息数据库，数据库内容至少包括:

1. 申请车型使用的环境感知系统、智能决策系统、控制执行系统等的生产企业及性能参数信息;

2. 申请车型的自动驾驶系统及关联系统和总成/部件的图样、规格参数、技术要求、设计计算和仿真分析结果、产品安全状态监测数据和分析结果。

（五）企业具备必要的自动驾驶系统开发和验证工具（含软件和设备），支持相应的汽车安全完整性等级的系统开发和验证的仿真测试工具链，以及配置管理工具、问题管理工具、定位定向设备、场景模拟设备等。

（六）企业应具备与自身研发工作相适应的试验验证能力，

至少具备针对智能网联汽车产品的模拟仿真、封闭场地、实际道路、网络安全和数据安全、软件升级、数据记录等测试验证能力。

## 二、安全保障能力

企业安全保障能力要求包括功能安全保障、预期功能安全保障、网络安全保障、数据安全保障、软件升级管理、风险与突发事件管理等能力要求。

（一）功能安全保障能力

1. 企业应建立汽车安全生命周期相关阶段的功能安全管理流程，针对汽车安全完整性等级明确对应流程要求，避免不合理的风险。

2. 企业应建立功能安全管理制度，涵盖整体功能安全管理、产品开发安全管理、安全发布管理等内容。

3. 企业应明确生产、运行阶段的功能安全要求。

4. 企业应明确功能安全支持过程要求，包括分布式开发接口管理、安全要求的定义和管理、配置管理、变更管理、验证、文档管理、软硬件组件鉴定等内容。

（二）预期功能安全保障能力

1. 企业应建立预期功能安全开发流程，具备功能及系统规范、危害识别和评估、功能不足识别和评估、功能改进、验证及确认策略定义、已知危害场景评估、未知危害场景评估、预期功能安全成果评估、运行阶段的监测等能力，保障产品不存

在因自动驾驶系统预期功能的不足所导致的不合理风险。

2. 企业应建立预期功能安全管理制度，明确预期功能安全管理职责和角色定义，开发人员的技能水平、能力等要求。

（三）网络安全保障能力

1. 企业应建立智能网联汽车产品网络安全管理制度，明确网络安全责任部门和负责人，应保障智能网联汽车产品开发流程遵循网络安全管理制度要求，落实网络安全责任，并依法落实备案管理、安全评估、用户真实身份信息核验、日志记录留存等网络安全相关管理要求。

2. 企业应建立智能网联汽车产品网络安全风险管控机制，具备网络安全风险识别、分析、评估、处置（例如，测试验证、跟踪等）等风险管控能力，以及及时消除重大网络安全隐患的能力。

3. 企业应建立智能网联汽车产品网络安全监测机制，具有监测、记录、分析网络运行状态、网络安全事件等技术措施，具备按照规定留存相关网络日志不少于6个月的能力。

4. 企业应建立智能网联汽车产品网络安全漏洞管理和应急响应机制，制定网络安全事件应急预案及应急处置操作规程，具备及时处置安全漏洞、网络攻击等安全风险的能力，具备支持车辆用户和安全员采取相应措施的能力。

5. 企业应建立智能网联汽车产品与供应商相关的风险识别和管理能力，明确供方产品和服务的网络安全评价标准、验证

规范等，具备管理企业与合同供应商、服务提供商、企业内部组织之间安全依赖关系的能力。

6. 企业应建立智能网联汽车产品网络安全管理制度的持续改进机制，在关键流程变更、网络安全事件发生后及时更新完善网络安全管理制度、相关机制等。

7. 企业应建立车联网卡实名登记制度，严格落实车联网卡实名登记有关要求。

（四）数据安全保障能力

1. 企业应当建立健全智能网联汽车产品数据安全管理制度，依法履行数据安全保护义务，明确责任部门和负责人。

2. 企业应建立智能网联汽车产品数据资产管理台账，实施数据分类分级管理，加强个人信息与重要数据保护。

3. 企业应采取智能网联汽车产品数据安全保护技术措施，确保数据持续处于有效保护和合法利用的状态，依法依规落实数据安全风险评估、数据安全事件报告等要求。

4. 在中华人民共和国境内运营中收集和产生的个人信息和重要数据应当按照有关法律法规规定在境内存储。因业务需要，确需向境外提供的，应当依照法律、行政法规的相关规定执行。

（五）软件升级管理能力

1. 企业应建立智能网联汽车产品软件升级管理制度，具备软件开发管理、配置管理、质量管理、变更管理、发布管理、应急响应管理等能力。

2. 企业应制定智能网联汽车产品软件升级设计、开发、测试、发布、推送等过程的标准规范，并遵照执行。

3. 企业应具备识别、评估和记录软件升级对智能网联汽车产品安全、环保、节能、防盗性能影响的能力，确保符合相关法规、标准和技术要求。

4. 企业应具备识别软件升级的目标车辆、评估目标车辆软硬件配置与软件升级兼容性的能力，确保软件升级与目标车辆配置兼容。

5. 企业应具备识别车辆初始和历次升级的软件版本的能力。

6. 企业应具备记录并安全保存每次软件升级过程相关信息的能力，信息应至少保存至智能网联汽车产品停产后 10 年。

7. 企业应建立软件升级系统必要的网络安全防护管理和技术措施，确保软件升级流程的安全可靠。

8. 企业应建立软件升级用户告知机制，明确告知升级目的、升级前后变化、升级预估时间、升级期间无法使用的功能等信息。

9. 企业实施在线升级活动前，应当确保汽车产品符合国家法律法规、技术标准及技术规范等相关要求并向工业和信息化部备案，确保符合备案要求，保证汽车产品生产一致性。涉及产品安全漏洞修补的，需按有关要求向工业和信息化部报送。

（六）风险与突发事件管理能力

企业应建立智能网联汽车风险与突发事件管理制度，具备突发事件应急预案及应急措施，具备安全风险排查及处理、事故原因分析等保障能力。

**三、安全监测能力**

企业应对其开展实际道路测试和上路通行的智能网联汽车安全状态进行监测和报告，确保监测数据和报告的真实性、安全性、完整性。

（一）企业应当建立智能网联汽车产品安全监测服务企业平台（简称企业平台），具有数据接收、数据上报、数据存储、数据补发等功能。

（二）企业应将车辆自动驾驶安全相关的事件监测数据上报省级或市级智能网联汽车产品安全监测平台（简称地方平台）、工业和信息化部试点管理系统（简称试点管理系统）以及企业平台所在地公安机关网安部门（仅涉及车联网网络、数据安全相关），用于支撑智能网联汽车产品安全性能评估、准入许可评估调整等。其中，涉及车联网网络、数据等安全相关数据，同步上报至国家车联网（智能网联汽车）安全监管和公共服务平台。

（三）企业应编写月度和年度应用评估报告，证明产品符合智能网联汽车产品技术要求，并上报地方平台和试点管理系统。与自动驾驶相关的有碰撞风险或发生碰撞的安全事件，企业应立即上报事件分析报告。

（四）企业平台应保障网络安全和数据安全，具备权限管理功能、防篡改功能，以及高可用机制，防止机器失效带来的任务失效和数据丢失。

（五）企业应妥善保管智能网联汽车产品安全状态监测数据，月度、年度应用评估报告，以及安全事件分析报告，并长期存档备查。企业不得泄露、篡改、毁损、出售或者非法向他人提供，不得监测与产品安全状态无关的数据。

（六）企业应具备智能网联汽车产品质量信息分析能力，可采集和储存与自动驾驶相关的产品缺陷信息、车辆故障信息、道路交通事故信息及消费者投诉信息，进行分析并实施改进。

**四、用户告知机制**

（一）企业应建立用户告知机制，确保用户充分掌握智能网联汽车与传统汽车在操作、使用等方面的差异。

（二）告知信息包括但不限于智能网联汽车产品功能及性能限制、安全员职责、人机交互设备指示信息、系统操作说明、功能激活及退出条件和方法、最小风险策略、系统潜在风险说明、人工接管预留时间、不可避免碰撞的响应策略等信息。告知信息应明确写入产品使用说明书。

## 第二章 智能网联汽车产品

**一、产品技术要求**

智能网联汽车产品应当符合《道路机动车辆生产企业及 产品准入管理办法》《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》

等道路机动车辆产品准入要求，应具有明确的自动驾驶功能定义及其设计运行条件，并符合动态驾驶任务执行、接管、最小风险策略、人机交互、产品运行安全、网络安全、数据安全、无线电安全、软件升级、数据记录等技术要求。应说明车辆运行所在城市所具备的必要基础设施条件，包括支持智能网联汽车产品设计运行条件的公共道路、交通基础设施、通信基础设施等。

（一）动态驾驶任务执行要求

1. 自动驾驶系统应能持续识别其设计运行条件，仅能在设计运行条件内激活，并具备明确的功能激活和退出策略。在激活状态下，自动驾驶系统应执行全部动态驾驶任务，当到达设计运行条件边界时，应执行合理的策略。

2. 自动驾驶系统应具备充分的目标和事件探测与响应能力，支持其安全且合理地执行全部动态驾驶任务。

3. 自动驾驶系统应具备安全驾驶决策及控制的能力，至少包括符合合理规划控制车辆行驶路径与行驶速度、合理应对存在的风险等要求，且驾驶行为应符合其他道路使用者的预期。

4. 自动驾驶系统应不存在由系统失效和功能不足引起的危害而导致的不合理风险，且具备自动识别自动驾驶系统失效的能力，确认自动驾驶系统是否能够持续执行动态驾驶任务，并提供必要的信息提示。自动驾驶系统失效或功能不足时，应执行合理的控制策略，直至车辆进入最小风险状态或动态驾驶任

务被接管。

5. 在激活状态下，自动驾驶系统应避免导致交通事故。当碰撞事故不可避免时，自动驾驶系统应采取合理控制策略，降低事故伤害或损失。

（二）接管要求

对于需要安全员执行接管的自动驾驶系统，应具备安全、可靠、有效的接管策略，及时向安全员发出介入请求，并能够检测安全员是否执行接管操作。当安全员未能及时响应介入请求，自动驾驶系统应执行最小风险策略以达到最小风险状态。

（三）最小风险策略要求

1. 自动驾驶系统应具备最小风险策略，用于避免或减缓车辆与其他道路使用者的风险。

2. 自动驾驶系统最小风险策略应在符合道路交通安全法律法规前提下充分考虑安全风险，且应设计合理，包括触发、执行、终止和信息提示等。

3. 在自动驾驶系统执行最小风险策略过程中，不应禁止安全员通过合理的方式干预车辆。

（四）人机交互要求

1. 自动驾驶系统应具备供安全员激活、退出等的专用操纵方式。

2. 自动驾驶系统应具备安全、可靠、有效地响应干预的策略，并应能检测安全员是否执行干预操作。

3. 自动驾驶系统应持续向用户提示明确、充分的自动驾驶系统状态信息，不应对用户造成干扰。当自动驾驶系统状态发生变化时，自动驾驶系统应及时向用户提供必要的提示信息。

4. 对于需要安全员接管的自动驾驶系统，应具备安全员接管能力监测功能，应对安全员是否具备执行动态驾驶任务接管的能力进行识别，并在安全员能力不满足要求时，发出警告信号。

5. 车辆应依法依规合理使用声音、照明、光信号、无线电信号等方式与其他道路使用者或相关设施进行交互。

（五）产品运行安全要求

1. 自动驾驶系统在激活状态下，不应对车辆驾乘人员和其他交通参与者造成不合理的交通安全风险。

2. 自动驾驶系统在激活状态下，应遵循《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》，以及车辆运行所在地相关道路交通通行规则规定，满足道路交通安全管理相关要求

3. 产品测试与安全评估方案、实施、结果等涉及产品运行安全要求的，由公安机关道路交通安全相关技术服务机构进行评估。

（六）网络、数据和无线电安全要求

1. 应能够防御车辆外部连接安全威胁。包括利用第三方应用漏洞进行攻击、外部接口（USB、OBD 等）入侵等。

2. 应能够防御通信通道安全威胁。包括车辆接收消息的欺骗攻击、窃听攻击、劫持或重放攻击，未经授权操作、删除或篡改车辆上的代码，拒绝服务攻击，非法提权攻击，恶意数据注入等。

3. 应能够防御软件升级安全威胁。包括破坏软件升级程序或固件、篡改软件升级包等。

4. 应能够防御对车辆数据安全威胁。包括未经授权提取、操作或删除车辆数据，个人信息泄露、篡改、丢失等。

5. 应能够防御行为安全威胁。包括无意加载恶意软件、无意触发网络安全风险点等。

6. 应能够防御物理操控安全威胁。包括未经授权替换关键的车辆电子控制单元、添加车辆电子控制单元进行中间人攻击等。

7. 应不存在由汽车行业权威漏洞平台 6 个月前公布且未经处置的高危及以上的安全漏洞。

8. 应保证搭载的、接入公用电信网的车载通信设备依法取得电信设备进网许可，无线电发射设备符合《无线电发射设备管理规定》等国家无线电管理有关要求。

（七）软件升级要求

1. 应保护升级包的真实性和完整性，以合理地防止其受到损害和无效软件升级。

2. 应保护车辆上的软件版本免受篡改。

3. 车辆应具备更新软件版本的能力，并应能通过标准化的电子通信接口读取软件版本。

4. 在执行软件升级前，应确保车辆满足先决条件，如确保车辆有足够电量完成软件升级。

5. 在执行软件升级前，应告知车辆用户有关软件升级的信息，并应得到车辆用户确认。

6. 当执行软件升级可能影响车辆安全时，应在升级执行过程中通过技术手段确保车辆安全。

7. 若执行软件升级影响驾驶安全，车辆应确保升级执行期间无法被驾驶，并确保安全员不能使用任何可能影响车辆安全或成功执行软件升级的车辆功能。

8. 在执行软件升级后，应告知车辆用户车辆升级的结果。

9. 若升级失败或中断，车辆应能够恢复到以前的可用版本，或确保车辆处于安全状态。

（八）数据记录要求

1. 智能网联汽车产品应配备事件数据记录和自动驾驶数据记录功能。

2. 自动驾驶数据记录功能记录的数据元素应至少包括车辆及自动驾驶数据记录系统基本信息、车辆状态及动态信息、自动驾驶系统运行信息、行车环境信息、驾乘人员操作及状态信息等。

3. 在自动驾驶系统激活期间，记录的事件数据应至少包括

自动驾驶系统激活、退出、发出介入请求、开始执行最小风险策略、发生严重失效、有碰撞风险、发生碰撞等。

4. 智能网联汽车产品应具备数据存储能力、断电存储能力，遵循存储覆盖机制，能够持续正常记录和存储数据。

5. 记录的数据应能被提取并正确解析，能通过标准化的方法或途径实现数据提取。

6. 智能网联汽车产品应保证记录数据的完整性和真实性，以防止数据被篡改、伪造或恶意删除。

## 二、过程保障要求

智能网联汽车产品过程保障要求包括整车尤其是自动驾驶系统的功能安全过程保障、自动驾驶系统预期功能安全过程保障、整车网络安全和数据安全过程保障等要求。

（一）整车尤其是自动驾驶系统的功能安全过程保障要求至少包括:

1. 应在整车层面定义和描述自动驾驶系统，包括但不限于自动驾驶功能和接口，其与安全员、环境和其他系统的依赖性和交互，技术标准要求。

2. 应定义由自动驾驶功能异常表现导致的危害，结合合理的运行场景识别危害事件，针对危害事件按照严重度、暴露概率和可控性进行评估，确认合理的汽车安全完整性等级、危害事件的安全目标。

3. 应按照整车功能安全开发的相关规定进行功能安全分

析，明确功能安全要求。功能安全要求应考虑运行模式、故障容错时间间隔、安全状态、紧急运行时间间隔、功能冗余等，并将其分配给自动驾驶系统的架构要素或外部措施。

4. 应定义与自动驾驶系统功能安全相关零部件供应商的开发接口协议，明确角色和责任要求，确保在系统、硬件和软件各层级满足整车安全要求。

5. 应进行功能安全集成测试，通过基于需求的测试、故障注入测试等方法，确保整车和自动驾驶系统的相关要求得到实施和满足。

6. 应满足功能安全确认要求，通过检查、测试等方式，确保安全目标在整车层面正确、完整并得到充分实现。

（二）自动驾驶系统预期功能安全过程保障要求至少包括:

1. 应满足自动驾驶系统预期功能安全规范定义和设计的要求，包括但不限于自动驾驶功能及其设计运行条件、动态驾驶任务执行、接管、最小风险策略、人机交互等技术要求。开展危害识别和风险评估工作，制定合理的风险可接受准则。

2. 应识别和评估潜在功能不足和触发条件引起的危害，并应用功能改进等措施避免不合理风险。

3. 应定义验证及确认策略，并进行预期功能安全的验证和确认，评估已知危害场景和未知危害场景，以确保不存在不合理的预期功能安全风险，并对运行阶段产品的预期功能安全风

险进行合理管控。

4. 应定义与自动驾驶系统预期功能安全相关零部件供应商的开发接口协议，确保整车和零部件符合对应的预期功能安全设计开发、验证、确认等规定。

（三）智能网联汽车产品网络安全和数据安全过程保障要求至少包括:

1. 应开展网络安全和数据安全风险评估，包括资产识别、威胁场景识别、攻击路径分析、风险等级评估、风险处置措施，应考虑所有与供应商等相关方的风险。

2. 在概念设计阶段，应根据网络安全和数据安全风险评估结果，明确网络安全和数据安全的目标和要求，设计安全架构和功能。

3. 在产品开发阶段，应适当地处理或管理已识别的风险，实现网络安全和数据安全风险防范应对处置措施，满足整车网络安全和数据安全的目标和要求等，保护车辆免受风险评估中确定的风险。

4. 在验证确认阶段，应开展整车网络安全和数据安全测试验证，并提供确认情况说明（包括测试指标、测试方法、测试环境、测试结果等），确保有效处置所有已识别的安全风险，以及有效、合理、完整地实现网络安全目标和要求等。

**三、测试验证要求**

产品应符合模拟仿真、封闭场地、实际道路以及网络安全

和数据安全、软件升级、数据记录等测试验证要求。试验过程中不应变更自动驾驶功能相关的软件及硬件。

（一）自动驾驶系统模拟仿真测试的要求至少包括:

1. 应通过定义设计运行条件内不同场景要素的参数组合，验证自动驾驶系统是否符合安全要求。

2. 应证明模拟仿真测试场景至少包括充分、合理的标称场景、危险场景和边缘场景，以有效地验证自动驾驶系统安全。

3. 应证明使用的模拟仿真测试工具链置信度，以及车辆动力学、传感器等模型可信度，并通过与封闭场地和实际道路测试结果对比等手段验证模拟仿真测试的可信度。

4. 应提供模拟仿真测试过程中所涉及的测试场景集、测试手段、测试方法、评估方法以及测试数据管理（记录、处理、存储）等说明，应确保模拟仿真测试结果的可追溯性。

（二）封闭场地测试的要求至少包括:

1. 应采用封闭场地测试方法，验证产品在封闭场地典型场景下的安全性。

2. 封闭场地测试应考虑自动驾驶系统设计运行条件内的关键要素。场景应表征设计运行条件内所要求的行驶工 况，并统筹考虑交通环境及附属设施情况。

3. 应对测试开展过程进行记录，对测试过程中所涉及的测试环境、测试人员、测试设备及测试方法的规范性负责，确保测试结果的一致性和准确性。

4. 应对测试数据进行记录，至少包含测试车辆自动驾驶系统软硬件版本信息、车辆控制模式、车辆运动状态参数、车辆灯光和相关提示信息状态、反映试验人员及人机交互状态的车内视频及语音监控情况、反映测试车辆行驶状态的视频信息、目标物的位置及运动数据等内容，确保测试结果的可追溯性，并对测试结果进行分析与评估。

（三）实际道路测试的要求至少包括:

1. 应在封闭场地测试通过后，进行实际道路测试。

2. 应根据自动驾驶系统所声明设计运行范围对应的道路类型，开展实际道路连续场景测试，以验证产品在实际道路交通运行环境下的安全性。

3. 应对测试开展过程进行记录，对实际道路测试过程中所涉及的测试环境、测试人员、测试设备及测试方法的规范性负责，确保测试结果的一致性和准确性。

4. 应对测试数据进行记录，至少包含测试车辆自动驾驶系统软硬件版本、控制模式、车辆行驶状态、试验人员状态、人机交互状态、测试里程及时长、人工接管、车辆碰撞等信息，确保测试结果的可追溯性。

5. 应对测试车辆进行监测，基于测试里程及时长，自动驾驶功能的响应及试验人员的干预等，验证所声明的自动驾驶功能应对真实交通环境的能力。

6. 实际道路测试申请、审批、机动车登记、道路交通安全

违法行为（以下简称交通违法）及交通事故处理的有关要求，本要求未规定的，适用《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》（工信部联通装〔2021〕97 号）。

（四）整车网络安全和数据安全测试要求至少包括:

1. 应选择适用的方法，对车辆外部连接安全、通信通道安全、软件升级安全、车辆数据安全、行为安全、物理操控安全进行适当和充分的测试，以验证所实施的安全措施的有效性。

2. 应对测试开展过程进行记录，对测试过程中所涉及的测试用例、测试环境、测试人员、测试设备及测试方法的规范性负责，确保测试结果的一致性和准确性。

（五）软件升级测试的主要对象是智能网联汽车产品的软件升级功能，测试要求至少包括:

1. 应开展升级包真实性完整性、软件版本更新及读取、软件版本防篡改、用户告知、用户确认、先决条件、电量保障、车辆安全、驾驶安全、结果告知等测试，确保符合技术要求。

2. 应对测试开展过程进行记录，对测试过程中所涉及的测试用例、测试环境、测试人员、测试设备及测试方法的规范性负责，确保测试结果的一致性和准确性。

（六）数据记录测试要求至少包括:

1. 应满足数据记录测试要求，包括：事件触发试验、连续记录触发试验、数据存储能力试验、存储覆盖机制试验、断电存储试验、网络安全试验、防护性能试验等。

2. 应对测试开展过程进行记录，对测试过程中所涉及的测试用例、测试环境、测试人员、测试设备及测试方法的规范性负责，确保测试结果的一致性和准确性。

附件 2

# 智能网联汽车准入和上路通行试点申报方案（模板）

汽车生产企业（盖章）

使用主体（盖章）

车辆运行所在城市人民政府（盖章）

推荐单位（盖章）

年　　月　　日

# 填报说明

一、每个联合体中包括汽车生产企业、使用主体，推荐单位为省级工业和信息化主管部门。

二、申报材料应客观、真实，不得弄虚作假，不涉及国家秘密，联合体须对本申报方案内容的真实性负责。

三、除另有说明外，基本信息表中栏目不得空缺。申报方案需提供证明材料处，请在附件中进行补充。

四、申报材料要求盖章处，须加盖公章，复印无效，申报材料需汽车生产企业加盖骑缝章。

五、电子版材料内容应与纸质材料一致。

六、本申报方案除表格外，其他各项填报要求：A4 幅面编辑，正文应采用仿宋_GB2312 三号字，1.5 倍行间距，两端对齐，一级标题三号黑体，二级标题为三号楷体_GB2312 加粗。

## 一、基本信息表

（一）汽车生产企业及产品基本信息

| | | | |
|---|---|---|---|
| 汽车生产企业名称 | （全称） | | |
| 统一社会信用代码 | | | |
| 单位性质 | | | |
| 汽车生产企业地址 | | | |
| 负责人 | | 职务 | |
| 联系电话 | | 邮箱 | |
| 联系人 | | 职务 | |
| 联系电话 | | 邮箱 | |
| 通讯地址 | | | |
| 是否已取得道路机动车辆生产企业准入 | □是□否 | | |
| 企业申报条件符合性说明 | （简述，500 字以内） | | |

| | |
|---|---|
| 产品商标 | |
| 产品型号 | |
| 产品名称 | |
| 产品类别 | □乘用车□客车□货车 |
| 自动驾驶级别 | □3 级（有条件自动驾驶） □4 级（高度自动驾驶） |
| 网联化级别 | □网联辅助信息交互 □网联协同感知□网联协同决策与控制 |
| 设计运行条件 | （简述，500 字以内） |
| 自动驾驶系统方案 | （简述，500 字以内） |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 产品量产（SOP）计划时间 | 年　月 | | |
| 拟投放的车辆规模 | 2024 年：　辆；2025 年：　辆；2026 年：　辆 | | |
| 产品申报条件符合性说明 | （简述，500 字以内） | | |
| 车辆运行所在城市 | | | |
| 统一社会信用代码 | | | |
| 单位性质 | | | |
| 单位地址 | | | |
| 负责人 | | 职务 | |
| 联系电话 | | 邮箱 | |
| 联系人 | | 职务 | |
| 联系电话 | | 邮箱 | |
| 通讯地址 | | | |
| 车辆运行所在城市条件说明 | （简述，500 字以内） | | |

| | |
|---|---|
| 试点预期效果 | （简述，500 字以内） |
| 申报方案真实性承诺 | 我单位申报的所有材料，均真实、完整，符合国家有关法律法规及相关产业政策要求，如有不实，愿承担相应的责任。<br><br>汽车生产企业（盖章）：<br><br>年　　月　　日 |
| 车辆运行所在城市人民政府意见 | （意见包括车辆运行所在城市人民政府支持汽车生产企业申报本智能网联汽车准入和上路通行试点，并承诺建立组织机制、落实政策保障，切实履行安全管理责任，做好测试与安全评估，加强监测管理，及时妥善应对安全风险和突发事件）<br><br>车辆运行所在城市人民政府（盖章）：<br><br>年　　月　　日 |
| 推荐单位意见 | 推荐单位（盖章）：<br><br>年　　月　　日 |

（二）使用主体基本信息

<table>
<tr><td>使用主体名称</td><td colspan="3">（全称）</td></tr>
<tr><td>统一社会信用代码</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>单位性质</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>使用主体地址</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>营业执照经营范围</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td rowspan="3">运输经营资质情况（仅适用于从事运输经营的使用主体）</td><td>经营范围</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>资质有效期</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>发证机构</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>负责人</td><td></td><td>职务</td><td></td></tr>
<tr><td>联系电话</td><td></td><td>邮箱</td><td></td></tr>
<tr><td>联系人</td><td></td><td>职务</td><td></td></tr>
<tr><td>联系电话</td><td></td><td>邮箱</td><td></td></tr>
<tr><td>通讯地址</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>使用主体申报条件符合性说明</td><td colspan="3">（简述，500 字以内）</td></tr>
<tr><td>拟使用的车辆信息</td><td colspan="3">车辆类别:　　自动驾驶级别:　　运输经营类别（如有）:</td></tr>
<tr><td>拟试点运行范围及规模</td><td colspan="3">期限:　　区域:　　数量:</td></tr>
<tr><td>申报方案真实性承诺</td><td colspan="3">我单位申报的所有材料，均真实、完整，符合国家有关法律法规及相关产业政策要求，如有不实，愿承担相应的责任。<br>使用主体（盖章）:<br><br>年　　月　　日</td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| 车辆运行所在城市人民政府意见 | （意见包括车辆运行所在城市人民政府支持使用主体申报本智能网联汽车准入和上路通行试点，并承诺建立组织机制、落实政策保障，切实履行安全管理责任，加强日常监测管理，及时妥善应对安全风险和突发事件）<br>车辆运行所在城市人民政府（盖章）：<br><br>年　　月　　日 |
| 推荐单位意见 | 推荐单位（盖章）：<br><br>年　　月　　日 |

## 二、准入试点实施方案

（一）总体目标

申报智能网联汽车准入试点的汽车生产企业应说明智能网联汽车生产企业及产品准入试点的总体目标，包括拟申请准入试点的产品情况，进度计划与关键节点等。

（二）智能网联汽车生产企业能力

申报智能网联汽车准入试点的汽车生产企业，结合下述各项内容和参考附件 1，证明符合相关要求，并提供相关证明材料，至少包括:

1. 企业准入情况

应为已获得道路机动车辆生产准入许可的汽车整车生产企业。

2. 设计验证能力

包括智能网联汽车产品开发机构和专业技术人员、自动驾

驶系统开发工作流程、开发技术的理解和掌握、产品信息数据库、开发和验证工具、试验验证能力等。

3. 安全保障能力

（1）功能安全保障能力

（2）预期功能安全保障能力

（3）网络安全保障能力

（4）数据安全保障能力

（5）软件升级管理能力

（6）风险与突发事件管理能力

（7）其他

4. 安全监测能力

包括智能网联汽车产品安全监测服务企业平台的建设情况、平台功能、与省级或市级智能网联汽车产品安全监测平台、工业和信息化部试点管理系统及国家车联网（智能网联汽车）安全监管和公共服务平台的对接情况、平台网络安全和数据安全保障能力、产品安全状态信息保管情况、智能网联汽车产品质量信息分析能力等。

5. 用户告知机制

（三）智能网联汽车产品

申报智能网联汽车准入试点的产品，结合下述各项内容和参考附件 1，证明符合相关要求，至少包括:

1. 符合现行《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》等道路机动车辆

产品准入要求。

2. 自动驾驶系统说明，包括自动驾驶系统的组成及工作原理、功能定义、智能网联汽车产品主要技术参数和相关说明（附录（一）智能网联汽车产品主要技术参数和相关说明（参考））等。

3. 智能网联汽车产品测试与安全评估

产品技术要求细化

满足智能网联汽车产品技术要求的细化说明，包括动态驾驶任务执行、接管、最小风险策略、人机交互、产品运行安全、网络安全、数据安全、无线电安全、软件升级、数据记录等。

产品测试与安全评估方案

说明通过产品过程保障、产品测试，验证符合智能网联汽车产品技术要求，并说明方案的充分性、完整性、有效性。

产品过程保障评估

针对产品技术要求，说明产品过程保障的评估内容与评估结果，并证明要求符合性，包括整车尤其是自动驾驶系统功能安全、自动驾驶系统预期功能安全、整车网络安全和数据安全等。

产品测试验证

针对产品技术要求，说明具体的测试项目、测试方法与测试报告，并证明测试验证要求符合性，包括模拟仿真、封闭场地、实际道路、网络安全和数据安全、软件升级、数据记录等。

**三、上路通行试点实施方案**

说明联合体上路通行试点实施方案，包括总体目标、进度

计划与关键节点、工作职责与分工、保障措施等。

（一）总体目标

说明上路通行阶段的总体及阶段性目标。

（二）主要内容

智能网联汽车未来 3 年推广计划，通行范围、时间、规模等方案，使用主体方案，安全监测方案，风险分析及应对方案。

（三）使用主体

明确使用主体条件，参考附件 1，说明下述各项情况，并提供相关证明，至少包括:

1. 使用主体基本情况，包括法人资质，在申报试点的城市具备固定经营场所证明等。

2. 具备运行安全保障机制、风险与突发事件管理制度，包括试点区域内运行安全负责人、管理人员情况；说明安全员、平台安全监控人员等运行安全保障人员具体职责、人车配比、相关培训、考核及日常管理等情况。

3. 运行监测能力，包括智能网联汽车运行安全监测平台情况、平台运行及存储等功能情况；是否与省级或市级智能网联汽车安全监测平台、公安部智能网联汽车运行安全管理系统对接等情况。

4. 责任承担能力，包括对智能网联汽车上路通行可能造成的人身和财产损失具备相应的民事责任承担能力，并能够按要求购买机动车交通事故责任强制保险以及其他交通事故责任商业保险的证明等。

5. 网络安全、数据安全保障能力，包括网络安全与数据保障机制、网络安全及数据安全突发事件应急预案等。

**四、车辆运行所在城市条件说明**

说明车辆运行所在城市的条件，至少包括：（一）政策保障条件具备支持开展智能网联汽车准入和上路通行试点的地方性法规或完备的管理政策；车辆运行所在城市已发布智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范实施细则；建立由工业和信息化、公安交通管理、交通运输、通信管理等相关主管部门组成的工作专班，并形成与其他相关部门、汽车生产企业、使用主体等共同参与的智能网联汽车准入和上路通行试点组织协调机制。

（二）基础设施条件

具备与申报试点的智能网联汽车自动驾驶功能设计运行条件和道路交通管理实际相适应的公共道路、交通基础设施、通信基础设施等必要条件；车辆运行所在城市所辖区域内拟用于智能网联汽车上路通行试点的道路里程或通行区域面积；试点道路的交通信号、交通技术监控设备等设施国家法律法规和技术标准要求符合性等。需要使用直连通信的，应取得直连通信无线电频率使用许可，相关通行区域内，应建设完善的直连通信路边单元基础设施（取得无线电台执照），并具有相应信号覆盖。

（三）安全管理条件

车辆运行所在城市具备良好的智能网联汽车道路测试与示

范应用基础、管理经验；具备省级或市级智能网联汽车安全监测平台，具有数据接收、数据验证、数据上报、数据存储、数据补发、统计信息上报和数据查询响应功能，应具备支撑智能网联汽车产品的测试数据分析、产品安全性能评估、追溯管理等能力。应能对区域内参与试点的智能网联汽车安全相关事件的监测和分析数据进行总结，编写月度和年度应用报告并上报。平台应保障网络安全和数据安全，应确保数据仅用于试点实施管理，具备权限管理功能、防篡改功能，以及高可用机制，防止机器失效带来的任务失效和数据丢失；具备智能网联汽车网络安全和数据安全管理能力，能够督促指导汽车生产企业、使用主体等及时处置有关安全隐患和突发事件，履行网络安全和数据安全保护义务。

**五、试点工作预期效果**

结合联合体实际情况提出试点实施的预期效果，如促进产业高质量发展、汽车生产企业能力建设、产品质量安全水平提升、使用主体能力建设，以及相关经验推广等综合效益。

**六、风险分析及应对措施**

联合体试点实施全过程在政策法规、技术和产品、运行安全等方面的风险分析，以及相关风险防范预案及应对措施。

**七、联合体协议**

汽车生产企业应当与使用主体依法签署协议，明确权责划分，并提供协议文本。

其他（如有）。

## 八、附录

（一）智能网联汽车产品主要技术参数和相关说明（参考）

| 序号 | 类别 | 名称 |
|---|---|---|
| 1 | 产品基本信息 | 企业名称 |
| 2 | | 产品商标 |
| 3 | | 产品型号 |
| 4 | | 产品名称 |
| 5 | | 燃料种类 |
| 6 | | 联合体名称（生产企业+使用主体） |
| 7 | | 上路通行区域范围（包括省市、路段、通行路线图） |
| 8 | | 上路通行时间（日常通行时间段） |
| 9 | | 整车电子电气基本架构拓扑图 |
| 10 | 自动驾驶系统 | 自动驾驶功能名称 |
| 11 | | 自动驾驶系统型号及其构成描述 |
| 12 | | 自动驾驶功能定义 |
| 13 | | 设计运行条件 |
| 14 | | 自动驾驶系统激活与退出方式 |
| 15 | | 动态驾驶任务执行策略 |
| 16 | | 自动驾驶系统接管策略 |
| 17 | | 最小风险策略 |
| 18 | | 产品说明书 |
| 19 | | 自动驾驶系统生产企业 |
| 20 | | 系统控制部件型号规格、生产企业 |
| 21 | | 应用软件（如感知融合算法、规划决策算法等）版本、软件开发企业 |

| 序号 | 类别 | 名称 |
| --- | --- | --- |
| 22 | | 功能安全相关项包含的控制器数量及名称 |
| 22 | | 功能安全目标与功能安全等级 |
| 23 | | 控制器数量、名称、软件版本和生产企业（如操作系统等）硬件型号规格和生产企业（如芯片等） |
| 24 | | 车载卫星定位设备规格型号、生产企业（备注：接收卫星信号及辅助定位信号的类型） |
| 25 | | 定位差分装置（设备规格型号、生产企业） |
| 26 | | 惯性导航系统规格型号、生产企业 |
| 27 | 自动驾驶数据记录系统 | 自动驾驶数据记录系统型号、生产企业 |
| 28 | | 自动驾驶数据记录系统软件版本 |
| 29 | 车载无线 | 自动驾驶数据记录系统存储容量 |
| 30 | | 车载无线通信系统构成及其安装位置说明 |
| 31 | 通信系统 | 车载无线通信部件、生产企业 |
| 32 | | 蜂窝无线通信模块（硬件版本、软件版本、硬件安装位置、无线电发射设备型号核准代码） |
| 33 | | 蓝牙通讯模块（硬件版本、软件版本、硬件安装位置、无线电发射设备型号核准代码） |
| 34 | | WLAN（Wi-Fi）无线通讯模块（硬件版本、软件版本、安装位置、无线电发射设备型号核准代码） |
| 35 | | 车联网直连通信模块（硬件版本、软件版本、硬件安装位置、无线电发射设备型号核准代码） |

| 序号 | 类别 | 名称 |
| --- | --- | --- |
| 36 | 感知系统 | 激光雷达数量及布置、规格型号、生产企业 |
| 37 | | 毫米波雷达数量及布置、规格型号、生产企业、无线电发射设备型号核准代码 |
| 38 | | 超声波雷达数量及布置、规格型号、生产企业 |
| 39 | | 摄像头名称、数量及布置、规格型号、生产企业 |
| 40 | 驾驶员接管能力监测系统 | 驾驶员接管能力监测系统型号规格、生产企业 |
| 41 | | 驾驶员监测摄像头数量及布置、规格型号、生产企业 |
| 42 | | 驾驶员监测红外线传感器数量及布置、规格型号、生产企业 |
| 43 | | 驾驶员脱手检测传感器（力矩式方向盘类、电容式方向盘类）数量及布置、规格型号、生产企业 |
| 44 | 网络安全 | 整车产品网络安全防御架构说明 |
| 45 | | 自动驾驶系统网络安全技术部署说明 |
| 46 | | 网关数量、规格型号、安装位置、生产企业 |
| 47 | | 网关芯片规格型号、生产企业 |
| 48 | | 网关操作系统软件版本、生产企业 |
| 49 | | 网关控制器规格型号、生产企业 |
| 50 | | 车载信息交互系统型号、生产企业 |
| 51 | | 导航定位网络安全部件型号规格、生产企业 |
| 52 | | 外部物理接口的类型及数量 |
| 53 | | 汽车诊断接口网络安全部件型号规格 |
| 54 | | 密码应用系统说明 |

| 序号 | 类别 | 名称 |
| --- | --- | --- |
| 55 | | 数字安全证书说明 |
| 56 | | 密码模块型号（包含软件、硬件和安全等级） |
| 57 | 数据安全 | 匿名化算法技术应用概要说明 |
| 58 | | 数据安全技术应用相关软硬件版本号、生产企业 |
| 59 | 其他 | |

注：1.企业根据产品情况，包括但不限于填报其中适用的参数和相关说明项，可添加附件补充说明。

2.根据试点情况，技术参数和相关说明项将适时调整。

（二）与本申报相关的证明材料。

# 关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知

工信部联通装〔2023〕268号

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门、公安厅（局）、自然资源主管部门、住房和城乡建设厅（局、委）、交通运输厅（局、委）：

为贯彻落实《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（国办发〔2020〕39号），推动网联云控基础设施建设，探索基于车、路、网、云、图等高效协同的自动驾驶技术多场景应用，加快智能网联汽车技术突破和产业化发展，工业和信息化部、公安部、自然资源部、住房城乡建设部、交通运输部（以下统称五部门）联合开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作，试点期为2024—2026年。有关事项通知如下：

## 一、总体要求

坚持“政府引导、市场驱动、统筹谋划、循序建设”的原则，建成一批架构相同、标准统一、业务互通、安全可靠的城市级应用试点项目，推动智能化路侧基础设施和云控基础平台建设，提升车载终端装配率，开展智能网联汽车“车路云一体化”系统架构设计和多种场景应用，形成统一的车路协同技术标准与测试评价体系，健全道路交通安全保障能力，促进规模

化示范应用和新型商业模式探索，大力推动智能网联汽车产业化发展。

## 二、试点内容

（一）建设智能化路侧基础设施。实现试点区域 5G 通信网络全覆盖，部署 LTE-V2X 直连通信路侧单元（RSU）等在内的 C-V2X 基础设施。开展交通信号机和交通标志标识等联网改造，实现联网率 90%以上。重点路口和路段同步部署路侧感知设备和边缘计算系统（MEC），实现与城市级平台互联互通，探索建立多杆合一、多感合一等发展模式。

（二）提升车载终端装配率。分类施策逐步提升车端联网率，试点运行车辆 100%安装 C-V2X 车载终端和车辆数字身份证书载体；鼓励对城市公交车、公务车、出租车等公共领域存量车进行 C-V2X 车载终端搭载改造，新车车载终端搭载率达 50%；鼓励试点城市内新销售具备 L2 级及以上自动驾驶功能的量产车辆搭载 C-V2X 车载终端；支持车载终端与城市级平台互联互通。

（三）建立城市级服务管理平台。建设边缘云、区域云两级云控基础平台，具备向车辆提供融合感知、协同决策规划与控制的能力，并能够与车端设备、路侧设备、边缘计算系统、交通安全综合服务管理平台、交通信息管理公共服务平台、城市信息模型（CIM）平台等实现安全接入和数据联通。建设或复用城市智能网联汽车安全监测平台，对试点车辆运行安全状态进行实时监测，配合相关管理部门开展交通违法处理、事故

调查、责任认定、原因分析等工作。

（四）开展规模化示范应用。鼓励在限定区域内开展智慧公交、智慧乘用车、自动泊车、城市物流、自动配送等多场景（任选一种或几种）应用试点（具体推荐功能参考附件1）。选取部分公交线路（含BRT），实现全线交通设施联网识别和自动驾驶模式运行；部署不少于200辆的智慧乘用车试点，部分可实现无人化示范运行；完成不少于10个停车场的智能化改造，每个停车场不少于30个车位支持自动泊车功能；部署不少于50辆的城市物流配送车试点，部分实现特定场景下自动化示范运行；部署不少于200辆的低速无人车试点，实现车路协同自动驾驶功能的示范应用。

（五）探索高精度地图安全应用。鼓励开展北斗高精度位置导航服务。开展高精度地图应用、众源采集及更新、高精度位置导航应用等先行先试和应用试点。构建高精度地图在“车路云一体化”场景中的地理信息安全防控技术体系。

（六）完善标准及测试评价体系。推动跨行业跨区域联合标准研究，建设完善智能网联汽车“车路云一体化”以及智能交通、车辆智能管理、基础地图等标准体系，支撑智能化路侧基础设施、云控基础平台建设，以及相应的高精度地图应用试点和道路环境标准化认定。构建“车路云一体化”场景数据库，研制数字身份、信息交互等相关技术标准，提升智能网联汽车的模拟仿真、封闭场地、实际道路等测试验证能力，推动形成相应的测试评价体系。

（七）建设跨域身份互认体系。健全 C-V2X 直连通信身份认证基础设施，建立路侧设备和车辆接入网络的认证机制，对 C-V2X 直连通信设备进行数字证书管理。建立基于可信任根证书列表的跨域互信互认机制以及跨部门数字证书互认体系，支持跨车型、跨城市互联互认互通。

（八）提升道路交通安全保障能力。确保自动驾驶系统激活状态下，遵守道路交通相关法律法规，支撑道路交通组织安全监管工作。健全安全员、平台安全监控人员等运行安全保障人员培训、考核及管理制度，具备车辆运行安全以及智能交通设施相关风险防控、隐患排查、应急处置等事前、事中、事后全流程保障能力。建立交通违法、交通事故、安全员异常干预等安全事件研判机制，及时上报安全事件原因及隐患消除对策，并编写月度报告以存档备查。

（九）探索新模式新业态。明确“车路云一体化”试点的商业化运营主体，探索基础设施投资、建设和运营模式，支持新型商业模式探索。在保障数据安全的前提下，鼓励数据要素流通与数据应用，推进跨地区数据共建共享共用。

## 三、申报条件

智能网联汽车“车路云一体化”应用试点以城市为主体自愿申报，城市应符合以下基本条件。

（一）建立地方领导牵头、相关部门参与的应用试点协同工作机制。

（二）具备支持开展应用试点的地方性法规或管理政策、

组织协调机制等政策保障条件。

（三）具备与申报应用试点相匹配的自动驾驶功能设计运行条件和道路交通管理实际相适应的公共道路、交通基础设施、通信基础设施等必要的基础设施条件。

（四）汽车产业基础较好，产业链相对完善，在产业链培育、产业集聚效应、产业生态建设等方面具有一定优势。

（五）具有省级或市级智能网联汽车安全监测能力、运输安全保障能力、汽车网络安全和数据安全管理能力、安全隐患和突发事件处置能力等安全管理条件。

（六）具有组织开展智能网联汽车道路测试和示范应用的成功经验，已依据工业和信息化部、公安部、交通运输部《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》，发布相关道路测试与示范应用管理规范实施细则等文件。

**四、组织实施**

（一）应用试点工作以城市为主体自愿申报，有意愿参加应用试点的城市，编写申报书（见附件 2）。所在地省级工业和信息化主管部门会同同级公安、自然资源、住房城乡建设、交通运输主管部门审核后，联合出具书面推荐意见，并将相关申报材料一式五份分别报送至五部门。首批应用试点集中受理申报材料的截止时间为 2024 年 4 月 30 日，此后仍将常态化受理试点申报材料。五部门联合组建专家组，对应用试点申请进行综合评估，按照“成熟一批、启动一批”的原则，分批研究确定应用试点城市名单。

（二）纳入试点的城市应按照申报方案扎实开始试点工作，完善工作机制和支持政策，推动试点工作取得实效。要加强对试点车辆的安全监管，对试点期间发生的交通事故情况上报省、市级政府相关主管部门。要及时总结、报送试点工作的有效做法、先进模式和典型案例，于每年3月底前报五部门。试点城市所在省级主管部门要加强应用试点的工作督促指导和政策支持。

（三）五部门加强对应用试点工作的统筹指导，组织专家组开展应用试点城市年度建设进展和应用效果评价，认真研究应用试点城市需要中央层面支持的事项，推动解决试点过程中的重大问题，总结推广试点先进经验和典型做法；对试点中发现存在安全隐患或者未按要求落实试点工作的主体予以暂停，督促应用试点城市及时整改、消除安全隐患，对存在严重安全隐患、或者安全隐患整改消除不及时的主体，终止试点资格。

工业和信息化部

公安部

自然资源部

住房城乡建设部

交通运输部

2024年1月15日

# 工业和信息化部等九部门关于印发《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》的通知

工信部联规函〔2026〕305号

各省、自治区、直辖市及计划单列市及新疆生产建设兵团工业和信息化、发展改革、公安、交通运输、商务、自然资源、住房和城乡建设、市场监管、网信主管部门:

现将《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》印发给你们，请结合实际，认真贯彻实施。

附件：智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划

工业和信息化部
国家发展改革委
公安部
交通运输部
商务部
自然资源部
住房和城乡建设部
市场监管总局
国家网信办
2026年9月9日

附件

# 智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划

智能网联新能源汽车是汽车产业转型升级的主要方向，是新质生产力的典型代表，是建设现代化产业体系的重要内容。为贯彻落实党中央、国务院关于建设制造强国、交通强国、网络强国的战略部署，推动智能网联新能源汽车产业高质量发展，加快建设汽车强国，依据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》，制定本规划。

## 一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，认真落实四中全会部署，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，锚定基本实现新型工业化目标，统筹发展和安全，以推动高质量发展为主题，把握智能化、绿色化、融合化发展方向，坚持创新驱动、安全为要、跨界融合、治理高效、开放合作发展原则，推动科技创新和产业创新深度融合，用好国内国际两个市场、两种资源，突破关键核心技术，加快产业优化升级，促进跨界融合发展，完善行业治理体系，努力开创全球产业合作新局面，巩固和扩大我国智能网联新能源汽车产业发展优势，为实现中

国式现代化、全面建成社会主义现代化强国提供有力支撑。

到2030年，我国智能网联新能源汽车全产业链优势进一步巩固，进入世界汽车强国行列，国内市场新能源乘用车、商用车在各自领域新车总销量的占比分别达到70%、40%，具备自动驾驶功能的汽车实现规模应用。关键技术水平有效提升。乘用车平均燃料消耗量达到每百公里3.3升、纯电动乘用车平均电能消耗量达到每百公里11.5千瓦时左右。高速公路、城市快速路、部分城市道路等场景实现高度自动驾驶。产业结构持续优化。行业数智化发展达到较高水平，全员劳动生产率较2025年提升15%。培育形成若干家进入全球销量前十的整车企业和全球百强零部件企业。国际化发展新局面初步形成。企业国际化经营能力持续提高，中国汽车品牌具有较高美誉度，国际标准法规制定的话语权进一步提升。经济社会效益进一步增强。汽车产业国民经济支柱地位进一步凸显，在2030年前实现碳达峰，带动供应链加速绿色低碳转型。搭载自动驾驶系统车辆的安全性能大幅超过人类驾驶员。

## 二、重点任务

### （一）提高技术创新能力

1.强化关键核心技术攻关。围绕能源动力、智能底盘、智能网联等关键领域，加强基础研究，开展战略性、前瞻性、引领性攻关布局，引领构建新一代智能网联新能源汽车技术体系。推动设立“十五五”国家重点研发计划智能网联新能源汽车领

域重点专项，培育和提升全产业链技术竞争优势。

2.提高产业链韧性和安全水平。滚动实施产业链高质量发展行动，攻克关键基础材料、操作系统、工业软件、汽车芯片和元器件等短板技术，用好首批次材料、首版次软件等政策，持续扩大应用规模。统筹锂、钴、镍等关键矿产资源开采与循环利用。

3.提升创新体系效能。支持组建龙头企业牵头、各类企业参与的跨领域创新联合体，发挥全国重点实验室、国家制造业创新中心、国家产业技术工程化中心等基础研究优势，开展科技创新攻关。加快布局建设中试验证平台、创新公共服务平台，支撑技术创新成果高效转化应用。鼓励发展创业投资引导基金，投早、投小、投长期、投硬科技。系统推进高价值专利组合培育，加强相关标准必要专利研究和应用。

| **专栏 1 智能网联新能源汽车关键技术攻关工程** |
| --- |
| 1.能源动力。持续提升动力电池安全、充电倍率、低温适用、循环寿命等性能水平，研究极端环境应用要求。攻克新一代低碳、零碳燃料内燃机关键核心技术。开发耐高温、大功率、长寿命燃料电池电堆及发动机。<br>2.智能底盘。聚焦驱动-制动-转向-悬架一体化集成，突破轮毂电机与高集成度电动轮关键技术以及线控转向、主动悬架等智能底盘关键部件。攻克电子机械制动与轮毂电机深度集成设计技术，开发高集成新型行驶单元，前瞻探索基于新型行驶单元的模块化智能底盘。<br>3.智能网联。构建汽车领域人工智能专用模型，强化“车路云一体化”协同自动驾驶、多维安全测试评价、准入和上路通行安全监测 |

等技术布局。建设高价值自动驾驶通用场景库。

4.整车集成。开发新一代汽车电子电气信息架构及车载通信技术，提升整车动力系统、底盘系统一体化设计能力，推动轻量化、低风阻、低滚阻、整车高效热管理等节能技术研发。鼓励两栖或多栖汽车技术探索。

5.基础材料、软件和汽车芯片。突破超高强钢、铝合金、镁合金、纤维增强复合材料、特种橡胶、特种工程塑料以及先进声、光、触材料等关键材料技术。开发车用操作系统内核、中间件、功能软件等核心技术，强化软硬协同设计开发。支持工业软件在复杂场景深度应用，研发结构、流体、动力学、工艺等仿真软件，推动软件体系兼容、生态互联，加快实现规模化应用。推动计算、控制、存储、通信等汽车芯片及高端传感器产品性能迭代提升，扩大在整车上的推广应用。

（二）推进产业体系优化升级

4.推动全产业链数智化转型。把握数字化、网络化、智能化趋势，加快人工智能在汽车研产供销服各环节的全面赋能和深度融合。推动产业链供应链数字化协同升级和数据共享互通，打造新型“整车—零部件协同”模式。持续开展智能工厂梯度培育和推广，壮大汽车行业数字化转型促进中心等专业化服务队伍，提升行业数智化转型服务能力。加快汽车行业工业控制系统更新换代。

**专栏 2“人工智能+汽车”发展行动**

1.加强人工智能基础能力建设。推动人工智能模型、智能体等技术创新，并率先在汽车行业落地应用。加快汽车人工智能应用中试基地建设，促进行业企业通过公有自有相结合的方式建设智算设施。鼓励企业开放更多应用场景，推动构建人工智能技术全面应用新生态。

2.深化人工智能技术车端应用。加强人工智能在整车能量管理、运动控制、多模态人机交互、个性化及主动服务、智能故障预判等方面的应用。通过车内跨域协同，实现舱驾融合、全场景自适应调控等功能。促进汽车与智能机器人、智能家居、智能穿戴等生态互联。

3.促进数据供给和流通应用。支持汽车行业企业联合建设面向生产制造、自动驾驶、数字供应链、安全风险评估等场景的可信数据空间，按照分类分级原则汇聚一批行业数据资源，攻关一批数据关键技术，研制一批行业数据标准，打造一批高质量行业数据集，赋能一批行业大模型、工业智能体应用落地，推广 50 个左右典型应用场景。

5.提升绿色低碳发展水平。加强汽车产品绿色低碳技术创新和推广应用，提升生产制造和产品运行绿色化低碳化水平，协同推动能源供给、材料供应等全生命周期绿色低碳发展。建立汽车动力电池数字身份证制度，提升回收利用能力水平，有序推进碳足迹管理。积极参与碳排放、碳核算等国际标准和规则制定，推动标准协同和检测结果互认。

6.打造世界一流企业。持续开展“中国汽车品牌向上发展”系列活动，提高汽车工业设计和服务型制造能力，提升品牌影响力和美誉度。加大领军零部件企业培育力度，推动整车和零部件企业战略合作、研发协同。深入实施制造业卓越质量提升工程，推动提升企业质量管理能力和产业质量水平。支持有条件的地区加快建设世界级智能网联新能源汽车先进制造业集群。

| 专栏3关键零部件生态建设和领军企业培育行动 |
| --- |
| 1.提高产业链协同合作水平。加快制定关键部件系统与基础软硬件接口规范、数据交互等标准，打破产品与数据“孤岛”，促进形成共建开放、协同发展的产业生态。培育一批高水平软件开源项目，提升社区化运营水平。鼓励产业链上下游企业建立创新联合体，以整机带动，相互赋能、链式攻关。<br>2.加强关键零部件领军企业培育。围绕关键领域，支持重点企业通过应用牵引迭代提升产品质量、做优做强，成长为具有全球影响力的零部件领军企业。 |

7. 大力发展后服务市场。健全维修技术信息公开制度，加快建设汽车维修技术标准体系，引导汽车企业完善售后服务网络，推动维修技术进步和服务水平提升，推动降低维修费用，提升维修服务能力。聚焦车辆保险、远程运维、道路救援、软件订阅等关键场景，探索精准服务与商业模式创新。拓展汽车改装、租赁、赛事及房车露营等后市场消费，培育专业化服务平台。

（三）促进跨界融合发展

8. 深化汽车与信息通信融合发展。面向重点城市和部分高速公路持续深化 5G/5G-A（增强版 5G）网络覆盖，建设 C-V2X（基于蜂窝移动通信的车辆联网技术）直连通信路侧设备，构建高低搭配、泛在智联、安全可靠的移动网络体系，提升服务汽车应用的网络能力。拓展多场景适配网联能力，提升车端 5G/5G-A 与 C-V2X 直连通信能力渗透率。推动直连卫星、北

斗系统等技术装车应用。有序推进车联网专用号码规划核配以及无线电频率资源供给。优化多类型算力基础设施部署，加速异构算力调度共享。推动智能网联新能源汽车与网联基础设施协同发展，推动 IPv6（互联网协议第六版）技术应用。

9. 促进汽车与交通、城市融合发展。推动全国范围内交通信号灯、交通标志、交通标线等交通设施设备数字化升级，因地制宜开展路侧感知设施规模化部署，推动跨行业信息平台互联互通。加速自动驾驶重点场景示范应用，推动自动驾驶与物流、出行深度融合。

10.强化汽车与能源融合发展。加快完善充换电基础设施，科学合理布局大功率充电设施，补强农村充电设施建设短板，持续提升充换电服务效能。加快推进车网互动规模化应用，探索可持续商业模式。推动新能源汽车与绿色电力、绿色氢能协同发展，加强新能源重卡在干线物流、特定场所短途运输等场景的推广应用。

| **专栏 4 智能网联新能源汽车应用推广行动** |
| --- |
| 1.积极稳妥推进自动驾驶技术规模应用。开展自动驾驶乘用车、公交车、干线物流、城市配送、特种作业等多场景示范应用。有序推进智能网联汽车准入和上路通行，支持搭载自动驾驶系统车辆规模应用。推动开展功能型无人车应用试点，建立健全相关制度规范。<br>2.推进“车路云一体化”发展应用。推动全国一、二线重点城市和部分国家高速公路加快数字化、网联化升级，重要路口路段具备智能感知、边缘计算和通信能力，加强城市道路和公路跨区域协同布局， |

支持建设跨域连通的云控基础平台，分级实现交通管控、交通事件等信息上车，车车、车路协同感知与决策等功能场景规模化应用。

3.推动新能源重卡规模应用。聚焦干线物流、短途运输等典型场景，积极推进新能源重卡规模应用，完善补能设施网络布局，推动建设跨区域新能源重卡零碳公路运输通道。探索重卡自动驾驶示范应用，推进货运零排放区试点。

（四）构建科学高效的行业治理体系

11.强化标准及测评体系建设。完善汽车与交通、能源、信息通信等领域标准协同工作机制，加快安全、节能等标准制修订，推进前沿技术、交叉领域标准研制，建成有效引领创新、有力保障安全的全链条智能网联新能源汽车标准体系。深度参与联合国世界车辆法规协调组织（UN/WP.29），新增牵头国际标准法规数量进入全球前列。加大标准化工作人才培育力度。

**专栏5 标准及测试评价能力提升工程**

1.持续健全标准体系。编制“十五五”智能网联新能源汽车标准体系，持续建立完善汽车芯片、汽车软件、数据治理及应用、汽车人工智能、车用固态电池、汽车低碳发展等专项标准体系。

2.加强安全标准制定。持续修订功能安全、预期功能安全、网络安全、数据安全、道路通行安全等综合安全标准，不断完善电动汽车碰撞后安全、动力电池安全、驱动电机系统安全、充换电安全等电安全标准，加快发布实施自动驾驶系统、自动泊车系统等自动驾驶安全标准。做好安全类强制性国家标准实施效果评估。

3.加快前沿交叉标准供给。加快制定汽车人工智能、舱驾融合、固态电池、分布式电驱、全主动悬架、一体化行驶单元、底盘融合控制等前沿技术标准，以及“车路云一体化”、车网互动、汽车芯片等交叉领

域相关标准。

4.提升测试评价能力。构建数字仿真和实车测试融合的驾驶自动化测试评价方法，建立自动驾驶技术成熟度和安全性评估机制。完善整车和零部件全生命周期安全测试评价能力，加快建设面向汽车人工智能等的测试评价体系。

12.健全准入及使用管理体系。推动机动车生产准入、道路交通安全、道路运输、测绘、保险等法律法规制修订。完善组合驾驶辅助和自动驾驶系统准入管理要求，健全软硬件升级备案管理办法，加强网联终端进网许可管理。健全新技术、新材料、新工艺应用评估和管理制度，以及检测目击验证制度。探索对关键系统和零部件、小批量生产的道路机动车辆实施特别的产品准入程序。研究制定汽车改装管理办法。进一步加强产品安全、道路交通安全管理，强化安全生产管理，提高跨部门协同管理与资源共享水平。

**专栏 6 智能网联新能源汽车安全筑基工程**

1.健全安全管理体系。提升整车产品及动力电池、驾驶辅助及自动驾驶系统等关键系统和零部件准入审查要求，提高汽车生产企业研发设计、生产制造、一致性保证、售后服务保障等能力要求。强化网络安全管理，提升风险识别、入侵检测和应急响应等安全保障能力水平。加强数据安全管理，强化重要数据识别和安全保护。加强事中事后监管，守牢产品质量安全底线。加强智能网联新能源汽车数据中心、企业平台安全防护，强化汽车生产企业网络安全、数据安全管理责任。

2.建立安全监测平台。建设“国家-属地-企业”三级智能网联新能源汽车安全监测平台，统一安全事件数据交互与管理，加强跨部门信息

共享，完善安全事件监测分析机制以及产品安全、道路交通安全风险评估方法，为产业规范有序发展提供坚实保障。完善在用车安全检验，探索构建线上线下协同的检验模式。强化消防安全管理，提升火灾风险监测预警能力。

13.加强产能预警调控。严格执行《汽车产业投资管理规定》等产业政策，严格新建独立新能源汽车企业项目条件。加大汽车企业依法兼并重组和跨区域整合力度，深入推进汽车生产企业集团化管理改革。通过市场化法治化方式推动落后低效产能有序退出，提升行业整体产能利用水平。加强动力电池产能预警和调控管理。

14.维护健康有序市场环境。加强市场监管执法，强化反垄断、反不正当竞争和价格执法司法，加强质量监督检查、缺陷调查和产品一致性监督检查力度，形成优质优价、良性竞争的市场秩序。强化公平竞争审查制度刚性约束，纠正不当市场干预行为，加快全国统一大市场建设。规范地方通过违规提供财政补贴、税费优惠、土地优惠以及过度配置资源等进行不当招商引资行为。规范行业数据信息发布和企业账款支付，加强网络乱象整治，优化产业发展生态。发挥行业自律作用，提升行业企业合规管理能力，维护公平竞争市场环境。

（五）开创全球产业合作新局面

15.引领构建全球产业链供应链。加强汽车产业国际化发展顶层设计，引导企业综合运用贸易、投资、技术合作等方式深

化国际合作。发挥多双边合作和高层对话机制作用，主动参与国际经贸规则体系制定，深化区域协同合作。指导成立智能网联新能源汽车协同创新国际科技组织。

16.提升海外发展服务能力。鼓励银行业金融机构在风险可控、商业可持续的前提下做好金融服务，为汽车企业提供便利的本外币资金结算服务。鼓励金融机构创新汇率避险产品，加大出口信用保险承保支持力度，帮助汽车出口企业提高风险应对能力。提升中欧（亚）班列对智能网联新能源汽车海外发展的需求适配度，引导汽车企业与运输企业建立长期稳定合作关系。鼓励建立跨品牌关键零部件海外备件仓，降低综合物流成本。研究制定汽车企业海外发展合规相关政策文件，提升企业合规经营能力。

| 专栏 7 国际化能力跃升工程 |
| --- |
| 1.中国品牌形象共建行动。指导行业机构、相关企业开展汽车文化、安全出行等宣传交流活动。鼓励优势企业提升“国际化品牌、全球化服务”的综合实力，打造本土化产业生态。指导企业规范、有序、协同国际化发展，推动行业组织开展自律。<br>2.推进数据跨境流动合作。探索与重点国家和地区开展数据跨境流动合作试点，推动双边监管互认与合规衔接。支持企业合理必要数据便利跨境流动，联合建设集约型算力、算法、数据一体化运营中心，通过跨境可信数据空间等机制和设施，提供体系化数据跨境合规服务。 |

17.深化在华投资合作。打造市场化、法治化、国际化一流营商环境，支持外资企业在华深耕发展。鼓励中外企业在整车、

关键零部件研发投资方面深度合作，加速产品转型升级，辐射开拓全球市场。全面落实外资企业国民待遇，在政府采购等活动中平等对待内外资企业。

**三、加强组织实施**

发挥节能与新能源汽车产业发展部际协调机制作用，统筹推进规划落地实施，制定重点任务分工和年度工作要点，强化督促指导和实施情况动态监测、中期评估和总结评估。各地区各有关部门结合实际抓好贯彻落实，推动各项政策落地见效。落实好新能源汽车税收优惠政策，深入推进汽车流通消费改革试点，加快破除汽车流通消费限制性措施，创新汽车购买使用管理模式。支持开展汽车“以旧换新”、新能源汽车下乡、城市公交车及动力电池更新等活动。深化新能源汽车车险改革，优化商业车险基准费率。加强二手车跨域流通管理，支持二手车经销模式发展。探索设立智能电动车辆相关学科，编制行业紧缺人才需求目录，依托国家卓越工程师实践基地、中试验证平台和产教融合共同体，构建产业需求牵引的人才培养体系和公共实训基地。

# 财政部 税务总局 工业和信息化部关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告

财政部 税务总局 工业和信息化部公告2023年第10号

为支持新能源汽车产业发展，促进汽车消费，现就延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策有关事项公告如下:

一、对购置日期在2024年1月1日至2025年12月31日期间的新能源汽车免征车辆购置税，其中，每辆新能源乘用车免税额不超过3万元；对购置日期在2026年1月1日至2027年12月31日期间的新能源汽车减半征收车辆购置税，其中，每辆新能源乘用车减税额不超过1.5万元。

购置日期按照机动车销售统一发票或海关关税专用缴款书等有效凭证的开具日期确定。

享受车辆购置税减免政策的新能源汽车，是指符合新能源汽车产品技术要求的纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车、燃料电池汽车。新能源汽车产品技术要求由工业和信息化部会同财政部、税务总局根据新能源汽车技术进步、标准体系发展和车型变化情况制定。

新能源乘用车，是指在设计、制造和技术特性上主要用于载运乘客及其随身行李和（或）临时物品，包括驾驶员座位在

内最多不超过9个座位的新能源汽车。

二、销售方销售“换电模式”新能源汽车时，不含动力电池的新能源汽车与动力电池分别核算销售额并分别开具发票的，依据购车人购置不含动力电池的新能源汽车取得的机动车销售统一发票载明的不含税价作为车辆购置税计税价格。

“换电模式”新能源汽车应当满足换电相关技术标准和要求，且新能源汽车生产企业能够自行或委托第三方为用户提供换电服务。

三、为加强和规范管理，工业和信息化部、税务总局通过发布《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》（以下简称《目录》）对享受减免车辆购置税的新能源汽车车型实施管理。《目录》发布后，购置列入《目录》的新能源汽车可按规定享受车辆购置税减免政策。

对已列入《目录》的新能源汽车，新能源汽车生产企业或进口新能源汽车经销商（以下简称汽车企业）在上传《机动车整车出厂合格证》或进口机动车《车辆电子信息单》（以下简称车辆电子信息）时，在“是否符合减免车辆购置税条件”字段标注“是”（即减免税标识）；对已列入《目录》的“换电模式”新能源汽车，还应在“是否为‘换电模式’新能源汽车”字段标注“是”（即换电模式标识）。工业和信息化部对汽车企业上传的车辆电子信息中的减免税标识和换电模式标识进行校验，并将通过校验的信息传送至税务总局。税务机关依据工业

和信息化部校验后的减免税标识、换电模式标识和机动车销售统一发票（或有效凭证），办理车辆购置税减免税手续。

四、汽车企业应当保证车辆电子信息与车辆产品相一致，销售方应当如实开具发票，对因提供虚假信息或资料造成车辆购置税税款流失的，依照《中华人民共和国税收征收管理法》及其实施细则予以处理。

特此公告。

财政部

税务总局

工业和信息化部

2023 年 6 月 19 日

# 财政部 税务总局 工业和信息化部关于继续对挂车减征车辆购置税的公告

财政部 税务总局 工业和信息化部公告2023年第47号

为促进甩挂运输发展，提高物流效率和降低物流成本，现将减征挂车车辆购置税有关事项公告如下:

一、继续对购置挂车减半征收车辆购置税。购置日期按照《机动车销售统一发票》、《海关关税专用缴款书》或者其他有效凭证的开具日期确定。

二、本公告所称挂车，是指由汽车牵引才能正常使用且用于载运货物的无动力车辆。

三、对挂车产品通过标注减征车辆购置税标识进行管理，具体要求如下:

（一）标注减税标识。

1.国产挂车：企业上传《机动车整车出厂合格证》信息时，在“是否属于减征车辆购置税挂车”字段标注“是”（即减税标识）。

2.进口挂车：汽车经销商或个人上传《进口机动车车辆电子信息单》时，在“是否属于减征车辆购置税挂车”字段标注“是”（即减税标识）。

（二）工业和信息化部对企业和个人上传的《机动车整车

出厂合格证》或者《进口机动车车辆电子信息单》中减税标识进行核实，并将核实的信息传送给税务总局。

（三）税务机关依据工业和信息化部核实后的减税标识以及办理车辆购置税纳税申报需提供的其他资料，办理车辆购置税减征手续。

四、在《机动车整车出厂合格证》或者《进口机动车车辆电子信息单》中标注挂车减税标识的企业和个人，应当保证车辆产品与合格证信息或者车辆电子信息相一致。对提供虚假信息等手段骗取减征车辆购置税的企业和个人，经查实后，依照相关法律法规规定予以处罚。

五、本公告执行至2027年12月31日。

财政部

税务总局

工业和信息化部

2023年9月22日

# 关于开展县域充换电设施补短板试点工作的通知

财建〔2024〕57号

有关省、自治区、直辖市财政厅（局）、工业和信息化主管部门、交通运输厅（局、委）：

为贯彻落实党中央、国务院有关决策部署，根据《中共中央国务院关于学习运用“千村示范、万村整治”工程经验有力有效推进乡村全面振兴的意见》有关精神，加快补齐农村地区公共充换电基础设施短板，进一步释放新能源汽车消费潜力，按照《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》（国办发〔2023〕19号）有关要求，2024—2026年，财政部、工业和信息化部、交通运输部（以下简称三部门）将开展县域充换电设施补短板试点工作。现将有关事项通知如下：

## 一、总体要求

2024—2026年，按照“规划先行、场景牵引、科学有序、因地制宜”的原则，开展“百县千站万桩”试点工程，加强重点村镇新能源汽车充换电设施规划建设。中央财政将安排奖励资金支持试点县开展试点工作。省（自治区、直辖市，以下统称省）级层面要充分发挥统筹协调作用，把具体工作落实落细。

地方各级有关部门要在土地、电价、服务费等方面积极出台相关政策，形成政策合力，有效补齐农村地区公共充换电基础设施短板，力争实现充换电基础设施“乡乡全覆盖”。

## 二、试点内容和目标

（一）提升农村地区公共充换电基础设施服务保障能力。根据本区域及过境新能源汽车需要，加大公共充换电基础设施在适宜使用新能源汽车的农村地区建设力度。试点县新建充换电基础设施应面向全社会开放、可用率不低于99%、额定功率120千瓦以上（含120千瓦），大力推广智能快充公共充换电基础设施。试点县重点村镇及周边地区要打造“布局合理、场景丰富、技术先进、体验优良”的农村公共充换电基础设施建设运营示范先行区。鼓励各地区充换电建设运营龙头企业，与当地电网、邮政、物流等大型企业集团联合，在适宜使用新能源汽车但社会投资公共充换电基础设施意愿不足的农村地区，加快建设面向公众全面开放服务的快充公共充换电基础设施，力争逐步建立农村地区公共充换电设施市场化运营模式，不断提升农村地区“薄弱环节”的公共充换电服务保障能力。

（二）激发试点县及周边地区新能源汽车消费潜力。重点培育符合本地及周边地区新能源汽车发展特点的充换电应用场景，完善提升县级邮政快递网点、农村物流节点、农村客货运场站（包括乡镇运输服务站、农村客货邮站点等）、3A级及以下旅游景区、农村公路沿线、交通综合服务站等适宜新能源汽

车充电场景的服务保障能力，做好节假日充电高峰期与高速公路服务区充电的导流衔接。试点县要与当地新能源汽车促消费政策同向发力，形成新能源汽车消费拉动效应，推动提升本地及周边地区使用新能源汽车意愿。具备条件的试点县要与周边地区形成联动，围绕旅游公路、“四好农村路”等规划布局充换电基础设施，推动充换电基础设施“跨县域场景全覆盖”，带动试点县及周边地区新能源汽车消费潜力提升。

（三）积极培育新技术新模式在农村地区的推广应用。充分结合本地区场景应用条件，积极探索车网互动（V2G）、快速充换电、液冷大功率充电、智能有序充电、无线充电等新技术新模式应用。分布式光伏覆盖较好的农村地区，可结合实际建设光伏发电、储能、充换电一体化的充电基础设施。

（四）优化完善充换电设施支持管理政策体系。鼓励各地结合本地区实际，出台公共充换电基础设施建设支持政策，保障充换电基础设施及配套电网建设用地需求，加快充换电基础设施及配套电网建设审批流程，拓宽充换电基础设施投资运营企业融资渠道。鼓励充电基础设施场站租期采用 10 年及以上期限，降低运营企业用地风险，引导企业长期持续经营。鼓励地方因地制宜出台建设运营补贴、土地租金减免、用电价格优惠等财政支持政策。加强充换电基础设施建设、安装质量安全管理，建立事故责任倒查制度，形成完善的充换电基础设施支持管理政策体系。

## 三、试点县的遴选

（一）申报主体。申报试点的主体应为新能源汽车推广应用场景丰富、公共充换电基础设施建设相对薄弱、地方推广应用积极性高、社会资本投资意愿较弱的县（不含市辖区）。重点挖掘应用场景，编制试点申报实施方案（编制大纲见附件 1）。

（二）申报条件。

1.充换电基础设施市场化发展程度较低。试点县下辖农村地区充换电基础设施发展市场化程度应较低，现有充换电基础设施运营收益较差，社会资本投资积极性较弱。

2.具有较为完整的规划布局方案。试点县所在省级和市级层面均已制定出台公共充换电基础设施发展规划。试点县应制定完整、合理的充换电基础设施规划方案，明确公共充换电设施区域线路布局、建设数量、年度计划以及工作思路、保障措施和职责分工等内容，并做好与国土空间规划、电网规划、乡村建设振兴规划、交通规划、能源规划等的紧密衔接。

3.具有适宜新能源汽车消费使用的场景。试点县应具备较丰富的新能源汽车充换电场景需求，因地制宜全面涵盖县级邮政快递网点、农村物流节点、农村客货运场站（包括乡镇运输服务站、农村客货邮站点等）、3A 及以下旅游景区、“四好农村路”沿线、交通综合服务站等公共充换电使用场景。试点县所在地级市 2023 年汽车保有量应不低于 20 万辆，具备较好的新能源汽车消费潜力。

4.具备充足的供电保障能力。试点县应具备良好的农村电网基础条件，对充换电基础设施建设运营具备充足的电力支撑保障能力。

（三）名额分配。2024—2026年，三部门根据地方当前新能源汽车和公共充换电基础设施发展状况及未来潜力、地域面积、省内县（县级市）数量、当前财力状况等因素分配省级试点县名额（见附件2）。

（四）遴选流程。试点实施方案以县为主体编制，逐级申报至省，省级有关部门根据各县新能源汽车推广潜力、充换电需求等因素，通过竞争性评审的方式择优确定本省试点县名单，鼓励对省内偏远地区且具备新能源汽车推广应用潜力的县、“四好农村路”全国示范县予以适当倾斜。各省试点县名单及试点实施方案按程序上报三部门备案，相关材料电子版需一并上传至第三方“新能源汽车公共充换电基础设施奖励资金清算平台”（以下简称清算平台）。2024年集中受理试点材料的截止时间为2024年5月17日。

三部门将对各省上报方案中的充换电基础设施技术性指标、政策目标、保障措施和应用场景等内容进行必要的审查，对于不符合备案条件的，将方案退回有关省。有关省应根据三部门的审查意见对试点县及申报方案进行修改，并于5个工作日内按程序上报三部门，如仍不符合备案条件，则相应核减本批次试点名额。

## 四、奖励标准

中央财政对经三部门同意备案且完成任务目标的试点县给予奖励资金支持，每个试点县示范期为3年。奖励标准根据每年度试点县充换电设施功率利用率达标情况设置，共分为三个档次。示范期内，每年均达到最高目标的试点县最多可获得4500万元（具体年度考核指标及奖励标准见附件3）。

奖励资金主要用于试点县充换电基础设施建设和运营等相关支出，不得用于平衡地方财力，不得用于新能源汽车购置补贴和新能源汽车运营补贴。试点结束后，三部门将对超额完成目标，且对周边地区有明显示范带动效应的县，按照奖励标准的10%给予超额奖励。

## 五、资金审核及拨付

按照“先预拨、后清算”的方式，三部门对同意备案的试点县集中进行公示。公示期结束后，中央财政先行拨付不低于70%的奖励资金，支持试点县启动县域充换电设施补短板试点工作。后续根据试点县年度目标考核结果进行奖励资金清算。

每年2月底前，省级牵头部门应会同有关部门，组织完成各试点县上一年度示范情况审核工作，具体包括充换电基础设施建设情况、功率利用率情况、新技术新模式应用等情况，以及县域农村公路与充换电场所通达情况，并将审核结果上传至清算平台。

三部门委托第三方机构，组织专家通过材料审查、现场抽

查等方式，按照一定比例对有关省审核工作和结果进行监督检查，并利用清算平台按照目标引领、结果导向，对各省试点县目标完成情况进行审核，出具监督检查报告。三部门根据监督检查报告、省级审核结果确定最终审核结果。财政部根据最终审核结果按程序拨付资金。

**六、组织实施**

各省要明确牵头部门，积极发挥统筹监督作用，相关部门要加大对试点县政策支持力度，鼓励通过出台土地、电价、服务费等支持政策，有效保障农村地区公共充换电基础设施建设和运营。积极协调当地电网企业在试点地区的电网接入、增容等方面予以保障，确保试点工作取得实效。建立试点情况定期上报制度，充换电基础设施运行数据应实时上传至清算平台；每季度第一个月的15日前，省级牵头部门应组织试点县在清算平台按季度上传新能源汽车渗透率、新技术新模式应用等情况。

各试点县是制定试点实施方案、完善配套政策、组织落实试点工作的责任主体。试点县要强化组织实施，建立由牵头部门及其他相关部门密切协调配合的工作机制。积极与当地具有一定建设规模、具备成熟建设经验的龙头企业开展合作建设运营充换电设施。试点县牵头部门应会同相关部门细化任务分工，强化监管考核，营造良好的政策环境，统筹解决实施中的具体问题和困难，在确保安全的基础上完成试点任务。试点县财政等相关部门要保证中央财政拨付的奖励资金及时有效使用。

## 七、监督考核和绩效管理

（一）监督考核。三部门将按职能加强对充换电设施补短板试点工作的支持、指导和监督，并组织第三方机构和专家全程跟踪指导工作。省级层面要强化对本地区试点县的监督考核，对本地区报送材料的真实性、准确性负责。

（二）绩效管理。有关省组织试点县按要求做好绩效目标管理、绩效监控、年度绩效自评等工作，工业和信息化部会同交通运输部开展整体绩效评价，三部门将结合2024年全国试点工作整体绩效评价结果和分省绩效评价结果，综合确定2025年试点省范围以及各省试点县分配名额。

三部门会同第三方机构适时组织抽查和评估工作，对抽查结果与上报情况不符以及其他试点工作不力的，按程序采取扣减奖励资金、暂缓拨付资金、取消试点资格等处罚措施。任何单位和个人不得截留、挤占和挪用奖励资金，对于违反国家法律、行政法规和有关规定的单位和个人，有关部门应当及时制止和纠正，并严格按照《中华人民共和国预算法》及其实施条例、《财政违法行为处罚处分条例》等予以处理；构成犯罪的，依法追究刑事责任。各级财政、工业和信息化、交通运输部门及其工作人员存在违反本通知行为，以及其他滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊等违法违纪行为的，按照《中华人民共和国预算法》及其实施条例、《中华人民共和国监察法》、《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定追究相应责任；构成犯罪的，

依法追究刑事责任。

附件：1.试点实施方案编制大纲

2.第一批试点县分省名额分配数量

3.第一批试点县年度考核指标及奖励标准

财政部

工业和信息化部

交通运输部

2024 年 4 月 9 日

附件1

# 试点实施方案编制大纲

申请试点的县应按照《关于开展县域充换电设施补短板试点工作的通知》要求，编制试点实施方案。实施方案应包括但不限于以下内容:

## 一、任务目标与推进计划

（一）基本情况。试点县所在地级市的汽车保有量。试点县新能源汽车保有量、新能源汽车渗透率等情况，公共充换电基础设施建设及应用场景情况，当地电网保障情况。V2G、快速充换电、大功率充电、智能有序充电、无线充电、“光储充”一体化等新技术新模式应用情况。省级和市级层面充换电基础设施发展规划制定情况，新能源汽车推广、充换电基础设施建设运营支持政策情况等。

（二）试点任务目标。充分结合本区域居民、客运、邮政、物流、乡村旅游等场景新能源汽车充换电需求，和当地国土空间规划、电网规划、乡村建设规划、交通规划等，统筹规划充换电基础设施布设，明确试点期间公共充换电基础设施建设的任务目标。

（三）年度绩效目标。强化绩效目标管理，有关省组织试点县按照《中共中央 国务院关于全面实施预算绩效管理的意见》以及财政部《关于印发〈中央对地方专项转移支付绩效目标管理暂行办法〉的通知》（财预〔2015〕163号）等有关要求，规范设定绩效目标，认真审核绩效目标。绩效目标应当从数量、质量、时效、成本以及经济效益、社会效益、生态效益、可持续影响、满意度等方面进行细化，并尽量定量表述。

（四）年度推进计划。明确各年度充换电基础设施布局区域、建设数量、功率、电力容量及用地需求等内容，制定建设计划，建设目标按附表填写。

## 二、建设场景与商业模式创新

（一）探索建设运营新模式。明确本地区试点期间充换电设施建设运营的牵头企业，制定充换电基础设施实施统一建设、运营和管理规划，鼓励充电运营企业与各方积极合作，探索创新商业模式，提出开展智能共享、统建统营、综合能源服务等模式发展的方案。

（二）打造建设布局新场景。结合当地自然、地理、经济发展等基础，明确本地区所具备的新能源汽车充换电场景和覆盖所具备场景的充换电基础设施规划布局建设方案。鼓励可再生能源、储能等产业发展较好的地区，做好充换电设施与清洁能源综合利用的有效衔接。

## 三、新技术推广示范

明确智能快速公共充换电基础设施推广目标，开展 V2G、快速充换电、液冷大功率充电、智能有序充电、无线充电等新技术应用，探索光储充一体化充电站建设等内容。

## 四、保障措施

围绕试点内容、目标等，提出针对性保障措施。政策保障方面，出台落实试点相关的支持政策和管理制度。组织保障方面，明确责任部门和责任人，确保试点工作实施有序推进、目标如期完成。机制保障方面，建立健全上下联动、协调推进的工作机制，建立相关监管平台及接入机制。

## 附表

表 1　2023 年试点县汽车及公共充换电设施发展现状

| 汽车发展情况 | | | 充换电基础设施发展情况 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 所在地级市的汽车保有量（万辆） | 新能源汽车推广数量（万辆） | 新能源汽车渗透率（%） | 数量（台/座） | 总功率（kW） | 功率利用率（%） | 120kW以上充电桩数量（台/座） | 新技术新模式应用 |
| | | | | | | | |

表 2　2024—2026 年试点县公共充换电设施新建计划

| 年度 | 类型 | 数量（台/座） | 总功率（kW） | 功率利用率（%） | 新技术新模式应用 |
|---|---|---|---|---|---|
| 2024 年 | 充电桩 | | | | |
| | 换电站 | | | | |
| 2025 年 | 充电桩 | | | | |
| | 换电站 | | | | |
| 2026 年 | 充电桩 | | | | |
| | 换电站 | | | | |

注：新建充电桩应满足单桩额定功率 120kW（含）以上。

附件 2

# 第一批试点县分省名额分配数量

| 序号 | 省份 | 分配名额 |
|---|---|---|
| 合计 | | **70** |
| 1 | 重庆 | 每省分配<br>2 个名额 |
| 2 | 浙江 | |
| 3 | 江苏 | |
| 4 | 广东 | |
| 5 | 宁夏 | |
| 6 | 广西 | |
| 7 | 福建 | 每省分配<br>3 个名额 |
| 8 | 陕西 | |
| 9 | 安徽 | |
| 10 | 吉林 | |
| 11 | 湖北 | |
| 12 | 辽宁 | |
| 13 | 山东 | |
| 14 | 河南 | |
| 15 | 江西 | |
| 16 | 贵州 | |
| 17 | 山西 | |
| 18 | 四川 | |
| 19 | 湖南 | |
| 20 | 内蒙古 | |
| 21 | 河北 | 每省分配<br>4 个名额 |
| 22 | 青海 | |
| 23 | 甘肃 | |
| 24 | 云南 | |

附件3

# 第一批试点县年度考核指标及奖励标准

| 年度考核指标 | 分档类型 | 考核年度 | 年度考核指标值 | 年度奖励标准（万元） |
|---|---|---|---|---|
| 试点期间新建充电基础设施功率利用率 | 第一档 | 2024 年度 | 2% | 1000 |
| | | | 3% | 1200 |
| | | | 5% | 1500 |
| | | 2025 年度 | 2.5% | 1000 |
| | | | 3.5% | 1200 |
| | | | 5.5% | 1500 |
| | | 2026 年度 | 3% | 1000 |
| | | | 4% | 1200 |
| | | | 6% | 1500 |
| | 第二档 | 2024 年度 | 1% | 1000 |
| | | | 2% | 1200 |
| | | | 4% | 1500 |
| | | 2025 年度 | 1.5% | 1000 |
| | | | 2.5% | 1200 |
| | | | 4.5% | 1500 |
| | | 2026 年度 | 2% | 1000 |
| | | | 3% | 1200 |
| | | | 5% | 1500 |
| | 第三档 | 2024 年度 | 0.5% | 1000 |
| | | | 1% | 1200 |
| | | | 2% | 1500 |
| | | 2025 年度 | 1% | 1000 |
| | | | 1.5% | 1200 |
| | | | 2.5% | 1500 |
| | | 2026 年度 | 1.5% | 1000 |
| | | | 2% | 1200 |
| | | | 3% | 1500 |

注：

1.充电桩功率利用率=充电量/（额定功率*投运时长），换电站功率利用率=换电量/(充电机额定功率*投运时长)。

2.2024 年，第一档对应的是 2023 年全年新能源汽车渗透率高于 35%且低于 45%的省，第二档对应的是 2023 年全年新能源汽车渗透率高于 25%且不低于 35%的省，第三档对应的是 2023 年全年新能源汽车渗透率不低于 14%且不高于 25%的省。2025—2026 年的分档标准另行发布。

3.试点县在试点期间新建的充电桩，按单桩额定功率 120kW 且单枪最大输出功率达到 120kW 的直流充电桩作为标准桩进行折算。单桩额定功率 120kW（含）—360kW（不含）充电桩，可按额定功率除以 120kW（向下取整）折算标准桩数量；单桩额定功率 360kW（含）以上，可按额定功率除以 120kW（向下取整）后，再乘以 1.5 倍系数折算标准桩数量。

4.试点县应因地制宜积极探索换电、光储充、全液冷、V2G 等新技术新模式应用。换电站按照总额定功率除以 120kW（向下取整）后乘以 3 倍系数折算标准桩数量；光储充充电站按照总额定功率除以 120kW（向下取整）后乘以 2 倍系数折算标准桩数量；具备全液冷充电设备的充电桩按照总额定功率除以 120kW（向下取整）后乘以 2 倍系数折算标准桩数量。

5.试点期间新建充换电基础设施可用率不低于 99%，且应提供不低于 6 年运营服务保障。

# 关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策的公告

财政部 税务总局 工业和信息化部公告2026年第19号

根据《中华人民共和国车船税法》及其实施条例有关规定，现就调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策有关事项公告如下：

自2027年1月1日起，取消对节能汽车减半征收车船税政策，取消对纯电动商用车、插电式（含增程式）混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税政策；纳税人新取得及本公告实施前已取得的上述类型车辆，应按照《中华人民共和国车船税法》及其实施条例和其他相关规定征收车船税。

本公告自2027年1月1日起实施，《财政部税务总局工业和信息化部交通运输部关于节能新能源车船享受车船税优惠政策的通知》（财税〔2018〕74号）第一条、第二条第（一）项和第（二）项、第三条、第四条、第七条同时废止。

特此公告。

财政部

税务总局

工业和信息化部

2026年7月2日

# 交通运输部 国家发展改革委关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知

交规划发〔2026〕36号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团及计划单列市交通运输厅（局、委）、发展改革委:

为贯彻落实《国务院关于印发〈推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案〉的通知》（国发〔2024〕7号）有关决策部署，按照《交通运输部等十三部门关于印发〈交通运输大规模设备更新行动方案〉的通知》（交规划发〔2024〕62号）、《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）要求，加快报废高耗能高排放老旧货车，对老旧营运货车报废更新给予资金补贴。现将有关事项通知如下:

**一、补贴范围、补贴标准及实施期限**

支持国三、国四排放标准营运货车（包含柴油、天然气货车）报废更新，加快更新一批高标准低排放营运货车，优先支持更新为电动货车。对报废老旧营运货车、报废并更新购置国六排放标准货车或新能源货车、仅新购符合条件的新能源货车，按照报废车辆类型、报废时间和新购置车辆动力类型等，实施

差别化补贴标准。已获得中央其他资金渠道支持的车辆，不纳入本次补贴资金支持范围。上述补贴政策实施期限为2026年1月1日至2026年12月31日。

**二、资金渠道和拨付方式**

落实《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）有关要求，直接向地方安排超长期特别国债资金支持老旧营运货车报废更新。若某地区用完中央下达的资金额度，则超出部分由该地区通过地方资金支持，中央不再承担。

**三、组织实施**

（一）交通运输部等部门按照职责分工，加强对地方的督促指导，组织各地方落实好老旧营运货车报废更新补贴政策，指导地方相关部门对老旧营运货车报废更新工作实施监督管理，统筹开展线上监控预警和线下实地核查，对资金分配不及时、使用迟缓、挤占挪用等问题，及时提醒并督促整改。

（二）交通运输部会同有关部门，对补贴资金使用情况组织开展绩效评价和清算，并加强结果应用。

（三）按照国务院部署要求，省级人民政府落实老旧营运货车报废更新工作主体责任，组织制定老旧营运货车报废更新实施方案和专项管理办法，明确相关部门任务分工，细化落实举措，加强统筹推进，及时拨付资金，确保如期完成既定目标任务，并对所报数据信息真实性、准确性负责。严格资金管理，

不得用于平衡地方预算、偿还地方政府债务、地方“三保”支出，不得通过举债筹集配套资金。各地区要科学制定资金分配方案和使用计划，合理把握工作节奏，按月均衡使用，并做好跨月、跨季度之间的平稳衔接，确保政策平稳有序实施。

（四）省级交通运输主管部门牵头负责组织实施，定期汇总符合条件的申请信息并提出资金金额。资金按程序进行拨付。

（五）地方交通运输主管部门负责组织实施老旧营运货车报废更新工作，会同有关部门做好补贴资金审核、兑付，提高资金使用效益。

（六）2025 年产生补贴资金缺口的省份，要尽快明确资金来源，确保及时兑付有关企业和个人的补贴资金。2026 年中央下达的补贴资金，只能用于实施 2026 年的补贴政策，不得用于填补 2025 年及以前年度的资金缺口。

（七）补贴申请人应对申报材料的真实性和准确性负责，利用不正当手段套取补贴资金的，由货车所有人所在地交通运输主管部门会同有关部门根据职责分工依法依规严肃处理；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

（八）地方相关部门及其工作人员在资金审核、分配、拨付过程中，存在利用不正当手段套取资金等行为以及其他滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊等违法违纪行为的，依照《中华人民共和国预算法》《中华人民共和国公务员法》《中华人民共和国监察法》《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定追究

相应责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

（九）报废更新资金申请、审核和发放程序另行制定。

交通运输部

国家发展改革委

2026 年 3 月 20 日

# 交通运输部办公厅 国家发展改革委办公厅关于印发《2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》的通知

交办运〔2026〕28号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）、发展改革委:

为贯彻落实《国务院关于印发〈推进大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案〉的通知》（国发〔2024〕7号）精神，按照《国家发展改革委 财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）要求，持续推进新能源城市公交车及动力电池设备更新，现将《2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》印发给你们，请结合实际认真贯彻执行。

交通运输部办公厅

国家发展改革委办公厅

2026年5月1日

# 2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则

## 第一章 补贴范围和标准

**第一条** 利用超长期特别国债资金，对城市公共汽电车企业（以下简称申请人）更新新能源城市公交车及更换动力电池，给予定额补贴。鼓励结合客流变化、城市公交行业发展等情况，合理选择更换的新能源城市公交车辆车长类型。每辆车平均补贴8万元；其中，对更换动力电池的，每辆车平均补贴4.2万元；对更新新能源城市公交车的，各地根据更新车辆和更换动力电池的需求情况和数量比例，自主确定补贴标准。

**第二条** 本细则所指申请人，是指按照《城市公共交通条例》规定，依据《城市公共汽车和电车客运管理规定》（交通运输部令2017年第5号）或者当地有关法规、规章等，由城市人民政府或者其城市公共交通主管部门依法确定的承担城市公共汽电车运营服务的企业。

本细则所称城市公交车，是指在城市人民政府确定的范围内，依法取得公共交通运营资格并提供公共交通客运服务的车辆，具体由所在地交通运输主管部门认定。

本细则所称更新新能源城市公交车，是指报废老旧城市公

交车，并购买纳入《享受车船税减免优惠的节约能源使用新能源汽车车型目录》《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》《新能源汽车推广应用推荐车型目录》之一的新能源城市公交车，包括纯电动、插电式混合动力、氢燃料电池车辆。新购的新能源城市公交车《机动车登记证书》中的使用性质应为“公交客运”，乘用车不纳入本政策支持范围。

本细则所称更换动力电池，是指对新能源城市公交车辆动力电池进行全套更换，更换后的动力电池应在2025年1月1日（含当日，下同）后生产，质保年限不低于5年，更换工作应符合《中华人民共和国工业和信息化部交通运输部公安部商务部应急管理部市场监管总局金融监管总局国家消防救援局公告》（2024年第22号）相关要求。

**第三条** 补贴资金支持2018年12月31日前注册登记的城市公交车车辆更新，以及2026年12月31日前超出质保期或不满足安全运营条件的新能源城市公交车动力电池更换。各地在优先报废老旧新能源城市公交车的基础上，可结合资金使用和老旧城市公交车报废更新需求，报废其他燃料类型城市公交车，并更新为新能源城市公交车。

**第四条** 各地交通运输主管部门要坚持设备更新与资源节约相结合的原则，指导申请人结合客流变化、微循环公交发展需求等，合理选择更换的新能源城市公交车辆车长类型，鼓励更换低地板及低入口新能源城市公交车。对于更新低地板及低

入口新能源城市公交车的，各地在安排补贴资金时可给予适当倾斜。

## 第二章 补贴申报、审核和发放

**第五条** 拟申请补贴资金的申请人，应在完成新能源城市公交车及动力电池更新后及时向属地交通运输主管部门提交补贴资金申请，截止日期为2026年12月31日。

申请人名称应与报废（融资租赁方式获得车辆除外）、购买的城市公交车机动车登记证书中的机动车所有人名称一致，或申请人与报废、购买的城市公交车机动车登记证书中的机动车所有人具有法定隶属关系。

对于更新新能源城市公交车，应提供报废车辆的首次注册登记时间、车辆识别代号、《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》，以及新购车辆的识别代号、车辆型号、收付款凭证、《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》等信息与佐证材料。报废的老旧城市公交车可以为通过融资租赁方式获得的车辆，对于报废融资租赁老旧公交车的，应要求申请人提供融资租赁合同。申请人与机动车所有人具有法定隶属关系的，应提供相关佐证材料。

对于更换动力电池，应提供更换动力电池车辆的车辆识别代号、旧动力电池包数量、旧动力电池包编码，更换后的动力电池包数量、动力电池包编码、生产日期等信息，以及动力电池更换合同（含动力电池安全合规性要求）、发票、收付款凭

证和验收证明等佐证材料。对于更换仍在质保期但已不满足安全运营条件的新能源城市公交车动力电池的，还应提供由客车生产企业、动力电池生产企业或依法取得相关资质认定的检验检测机构出具的动力电池状态评估证明。

上述《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》，以及更换动力电池验收证明应于2026年1月1日至2026年12月31日期间取得。

**第六条** 申请人属地交通运输主管部门收到申报信息后，及时进行审核、反馈审核结果。申请人提交的信息真实完整，符合本细则要求的，予以审核通过；信息不完整或不清晰无法辨识的，审核部门将补正信息要求告知申请人，申请人按要求在2027年1月15日前补正有关信息。

**第七条** 对于更新新能源城市公交车，2025年7月1日至2025年12月31日期间仅部分取得《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》，并于2026年1月1日至6月30日期间取得剩余上述证明材料的，经申请并审核通过后纳入2026年政策支持范围。

对于更换动力电池，2025年7月1日至2025年12月31日期间已签订更换合同但未完成更换和验收，并于2026年1月1日至6月30日期间完成更换和验收的，经申请并审核通过后纳入2026年政策支持范围。

**第八条** 各地区要科学制定资金分配方案和使用计划，合理

把握工作节奏，确保政策平稳有序实施。各地交通运输主管部门及时汇总符合补贴条件的新能源城市公交车及动力电池更新信息，确定补贴金额，按程序拨付补贴资金，并将资金拨付情况报发展改革部门。

## 第三章 补贴资金管理

**第九条** 2026年中央下达的补贴资金，只能用于实施2026年的补贴政策，不得用于填补2025年及以前年度的资金缺口。若某地区用完中央下达的资金额度，则超出部分由该地区通过地方资金支持，中央不再负担。

**第十条** 各地结合实际情况制定新能源城市公交车及动力电池更新具体实施细则，明确本地补贴标准。各省级交通运输主管部门要积极会同相关部门组织客车生产企业、动力电池生产企业、动力电池更换服务企业与申请人加强供需对接，发挥规模优势。

**第十一条** 各省级交通运输主管部门于2027年3月15日前，向交通运输部报送本地新能源城市公交车及动力电池更新情况（格式详见附件1—3）。

## 第四章 保障措施

**第十二条** 交通运输部、国家发展改革委按职责分工做好新能源城市公交车及动力电池更新管理和监督工作。交通运输部会同有关部门，对补贴资金使用情况开展绩效评价，及时完成

2026年补贴资金清算，并加强结果应用。

各地交通运输主管部门要认真审核申请人提交的补贴资金申请，并负责对补贴资金使用进行监管。各地要落实主体责任，采取有效措施做好更新补贴政策跨年度顺畅衔接和平稳有序过渡。

各地交通运输主管部门要积极协调相关部门加强对新能源城市公交车和动力电池价格的监管，及时处置串通涨价、哄抬价格等情况，确保更新补贴政策更多惠及城市公共汽电车企业。各地交通运输部门要定期将补贴资金申请、审核、发放情况等报送交通运输部。

各地交通运输主管部门要会同有关方面督促申请人按照有关部门要求，将报废城市公交车及报废动力电池交售给具备相应资质的回收拆解企业；督促相关客车生产企业、动力电池生产企业、动力电池更换服务企业，按照《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》规定，及时向全国新能源汽车动力电池溯源信息平台（以下简称信息平台）报送新能源城市公交车动力电池更换信息。督促申请人跟踪相关企业在信息平台报送更换信息情况，并及时掌握、留档完成报送的佐证材料。

各地不得要求将报废公交车和报废动力电池交售给指定企业，不得另行设定具有地域性、技术产品指向性的补贴目录或企业名单。

**第十三条** 对发现存在利用不正当手段（包括伪造、变造相关材料虚假交易、串通他人提供虚假信息等）骗取补贴资金等违法行为的，各地有关部门依法依规严肃处理。

**第十四条** 对买卖、伪造、变造《报废机动车回收证明》，有关部门依据《报废机动车回收管理办法》（国务院令第715号）进行处理。

**第十五条** 对挪用、骗取补贴资金的单位和个人，有关部门依据《财政违法行为处罚处分条例》（国务院令第427号）及其他有关法规进行处理。

## 第五章 附则

**第十六条** 本细则自发布之日起执行。

**第十七条** 本细则由交通运输部、国家发展改革委按照职责负责解释。

# 交通运输部办公厅 国家发展改革委办公厅 公安部办公厅 商务部办公厅关于印发2026年老旧营运货车报废更新工作实施细则的通知

交办运〔2026〕29号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团、计划单列市交通运输厅（局、委）、发展改革委、公安厅（局）、商务厅（局、委）：

为深入贯彻落实《国务院关于印发〈推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案〉的通知》（国发〔2024〕7号）决策部署，按照《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）、《交通运输部国家发展改革委关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知》（交规划发〔2026〕36号）等要求，加快推进2026年老旧营运货车报废更新工作。经交通运输部、国家发展改革委、公安部、商务部同意，现将有关事项通知如下：

## 一、资金渠道

根据《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备

更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）要求，直接向地方安排超长期特别国债资金支持老旧营运货车报废更新，除继续支持报废国四及以下排放标准营运货车（包含柴油、天然气货车）更新为低排放货车外，应优先支持更新为电动货车。各地应预留必要规模的补贴资金重点用于支持更新为电动货车。若某地区用完中央下达的资金额度，则超出部分由该地区通过地方资金支持，中央不再承担。

**二、老旧营运货车报废更新实施时间及范围**

老旧营运货车报废更新及新购置新能源城市冷链配送货车补贴时间自2026年1月1日至12月31日（报废货车《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》日期、新购置货车《机动车行驶证》注册登记日期和《道路运输证》发放日期均应在政策实施期内）。老旧营运货车报废更新按照报废车辆类型、报废时间和新购置车辆动力类型等，实施差别化补贴资金标准，具体标准按《交通运输部国家发展改革委关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知》（交规划发〔2026〕36号）执行。

（一）报废货车符合以下条件的，车辆所有人可以申请资金:

1.国四及以下排放标准中型、重型营运货车;

2.持有公安机关开具的《机动车注销证明》和具有资质的报废机动车回收拆解企业开具的《报废机动车回收证明》，及车辆注销前，交通运输主管部门发放的有效《道路运输证》。

（二）报废更新货车符合以下条件的，车辆所有人可以申请资金:

1.报废车辆应当符合前述（一）中报废车辆要求;

2.新购置车辆应当为注册登记的新能源车辆或国六排放标准车辆，并持有交通运输主管部门发放的有效《道路运输证》。其中，新能源车辆应纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》;

3.新购置车辆与报废车辆注册登记所有人一致。

（三）新购置货车符合以下条件的，车辆所有人可以申请资金:

新购置车辆应当为注册登记的新能源城市冷链配送货车〔须符合《城市物流配送汽车选型技术要求》（GB/T29912—2024）相关要求，并纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》〕，且持有交通运输主管部门发放的有效《道路运输证》。

**三、报废更新资金申请、审核和发放程序**

各省（自治区、直辖市、新疆生产建设兵团、计划单列市）人民政府研究确定工作推进机制，加强工作统筹协调。鼓励通过政务便民系统等开展老旧营运货车报废更新资金申报、审核等工作。省级交通运输主管部门牵头负责组织实施，并将审核结果、资金拨付情况抄送同级发展改革、商务、公安等部门。市级交通运输主管部门配合省级有关部门对报废更新车辆的

《道路运输证》信息进行审核，商务部门配合有关部门负责报废车辆《报废机动车回收证明》信息审核，公安交管部门配合有关部门负责报废更新车辆《机动车注销证明》《机动车行驶证》信息审核。

（一）资金申请。申请交通运输老旧营运货车报废更新补贴资金的营运货车所有人应当在政策实施期内向其所在地设区的市级交通运输主管部门提出申请，并提交以下证明材料复印件或扫描件:

1.申请老旧营运货车报废补贴资金的，提交《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《道路运输证》（或《道路运输证》注销证明），以及车辆注册登记所有人身份证或营业执照。

2.申请老旧营运货车报废更新补贴资金的，提交报废车辆的《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《道路运输证》（或《道路运输证》注销证明），新购置车辆的《机动车行驶证》《道路运输证》，以及车辆注册登记所有人身份证或营业执照。

3.申请新购置车辆补贴资金的，提交《机动车行驶证》《道路运输证》，以及车辆注册登记所有人身份证或营业执照。

（二）材料审核。市级有关部门根据各省（自治区、直辖市、新疆生产建设兵团、计划单列市）级部门要求进行审核。交通运输主管部门应及时会同公安、商务等部门在受理申请后10个工作日内完成审核。申请人提交的材料真实完整，符合本

通知要求的，予以审核通过。申请人提交的材料不完整或不清晰无法辨识的，受理单位应当将补正信息要求告知申请人，申请人应当按要求补充有关信息。

（三）资金拨付。各省（自治区、直辖市、新疆生产建设兵团、计划单列市）交通运输主管部门应当至少每月汇总符合条件的申请信息，提出资金拨付申请。有关资金按程序进行拨付。各省（自治区、直辖市、新疆生产建设兵团、计划单列市）交通运输主管部门会同同级有关部门密切跟踪补贴资金的安排和实施效果，定期会同有关部门组织开展抽查，每次抽查比例不低于5%。

**四、工作要求**

各省（自治区、直辖市、新疆生产建设兵团、计划单列市）交通运输、发展改革、公安、商务等部门要充分认识老旧营运货车报废更新重要意义，强化协同联动，细化任务分工，制定实施细则，把握好优先支持电动货车的政策导向，科学制定资金分配方案和使用计划，合理把握工作节奏，按月均衡使用，并做好跨月、跨季度之间的平稳衔接，确保政策平稳有序实施。资金绩效评价和清算，按照交规划发〔2026〕36号文件执行。要加强宣传引导，营造良好舆论环境，积极回应社会公众关心的报废更新资金政策、办理流程等问题，依据报废更新资金使用计划，引导广大道路货运经营业发挥牵头作用，加强对报废更新工作的监督检查，对于发现的突出问题，及时协调处置报

告，并于每月10日前向交通运输部报送工作进展及报废更新资金使用情况，同步抄送国家发展改革委。

交通运输部办公厅

公安部办公厅

国家发展改革委办公厅

商务部办公厅

2026年5月9日

# 交通运输部 国家发展改革委 工业和信息化部 公安部 自然资源部 生态环境部 中国人民银行市场监管总局 金融监管总局 国家能源局 国家邮政局 关于印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》的通知

交规划发〔2026〕52号

现将《推动新能源重卡规模化应用实施方案》印发给你们，请结合实际抓好贯彻落实。

交通运输部
国家发展改革委
工业和信息化部
公安部
自然资源部
生态环境部
中国人民银行
市场监管总局
金融监管总局
国家能源局
国家邮政局
2026年5月29日

（此件公开发布）

# 推动新能源重卡规模化应用实施方案

新能源重卡是指采用新型动力系统，完全或者主要依靠新型能源驱动的总质量在12吨及以上的重型载货汽车。为深入贯彻落实党中央、国务院关于碳达峰碳中和决策部署，促进交通运输绿色低碳转型，推进交通物流降本提质增效，加快推动新能源重卡规模化应用，制定本实施方案。

## 一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，完整准确全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，以实现交通运输领域2030年前碳达峰，促进我国产业结构、能源结构、交通运输结构调整优化为目标，坚持政府引导、市场主导，创新驱动、标准引领，强化统筹、有序发展，推动新能源重卡全场景规模化应用，培育交通运输领域消费新增长点，支撑交通强国、制造强国、能源强国和美丽中国建设。

到2030年，新能源重卡渗透率达到40%，保有量突破160万辆、占比达到20%左右；京津冀、汾渭平原等地区固定线路短倒运输电动化比例超过80%；结合高速公路网建设电动重卡补能设施，打造零碳公路运输通道，支持并引导建设重卡充换电站3000个左右，引导在重点场景科学布局加氢站、绿色燃料

加注站；高速公路新能源重卡货运量占比达到18%；建立适应新能源重卡规模化应用的基础设施、技术装备、配套服务、标准规范和政策保障体系，形成多部门协同、多主体联动的推进机制。

## 二、加快新能源重卡补能设施建设

（一）完善补能设施网络布局。依托国家综合立体交通网“6轴7廊8通道”主骨架，聚焦国家高速公路、普通国省道货运繁忙路段，结合各地新能源资源禀赋，因地制宜建设新能源重卡补能设施网络。推进京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区等城市群、都市圈补能设施“连点成线组网”。拓展货运枢纽、港口、矿区、厂区、园区等节点及周边区域中短途补能设施网络。推动新能源重卡补能设施规划与国土空间、综合交通、能源电力、绿色燃料等规划衔接统筹。

（二）加快零碳公路运输通道建设。围绕国家高速公路网“5射4纵5横”重点路段建设零碳公路运输通道3万公里，5射包括G1京哈、G2京沪、G3京台、G4京港澳、G5京昆，4纵包括G15沈海、G25长深、G45大广、G65包茂，5横包括G20青银、G30连霍、G42沪蓉、G60沪昆、G80广昆高速公路。加强零碳公路运输通道建设与交通基础设施更新和数智化改造的协同，同步打造数智通道和零碳通道。公路基础设施实施更新改造时，充换电设施、加换氢站、制氢加氢一体站、绿色燃料加注站、必要的清洁能源开发及储能设施等与主体工程

同步规划、同步设计、同步建设。

（三）加快高速公路服务区充换电设施建设。有序扩大高速公路货运繁忙路段电动重卡充换电设施覆盖范围，强化跨区域充换电设施有效衔接，满足中长途运输补能需求。新（改）建的高速公路服务区应同步建设重卡充换电设施或预留建设安装条件，已建成的高速公路服务区加快重卡充电设施建设和改造，逐步提升重卡充电车位数量，根据实际需求因地制宜建设重卡换电设施。提升充换电设施利用效率，换电站应同时具备独立充电服务功能，鼓励开放式服务区重卡充换电设施与地方道路共享。统筹推进电动重卡充换电设施建设和光伏、风能等清洁能源开发利用，因地制宜建设“风光储充换”一体化设施，推动优化重卡补能成本。

（四）推动补能网与电网融合发展。引导电网企业加大配电网对电动重卡充换电设施的接入支持，将重卡充换电用能需求纳入各级电网规划统筹考虑，加快区域配电系统升级扩容。开展新能源重卡绿电就地直充，支持路域范围内新能源就近消纳。推动各地在新能源清洁能源规划布局、项目入库、并网接入等方面给予零碳公路运输通道支持。引导电动重卡利用谷电降低补能成本，鼓励电动重卡探索开展双向充放电技术应用。

（五）强化补能设施安全管理。压实补能设施建设运营企业主体责任，强化设备选型与购置全流程管控，核验充电桩及配套设备产品合格证明文件。督促补能设施建设运营企业加强

建设施工与运营运维质量安全管理。建立补能设施定期安全检查机制、换电站站内电池全生命周期追溯制度，加强站内电池实时安全监测与异常联动处置，提升设施可用率及故障处置、应急保障能力，新能源重卡停放、充换电设施建设应与高速公路服务区内加油、加气、加氢站及人员密集区域等场所保持安全距离。严格落实充换电设施相关强制性国家标准。

**三、加大新能源重卡全场景应用支持力度**

（六）加力提振市场消费。继续实施老旧营运货车报废更新行动，优先支持更新为新能源重卡，鼓励地方使用经济、技术等手段引导市场主体购买使用新能源重卡。鼓励各地放开新能源重卡通行管控。鼓励重卡生产企业立足交通运输应用场景，加大高性价比、高可靠性新能源重卡产品供给力度。推动车企与物流、能源等运营主体联动开展新型消费场景应用，以标杆示范带动行业整体推广。

（七）加快干线运输拓展应用。推动大型运输企业、快递和物流企业、规模化货运车队等在干线公路运输中率先采用新能源重卡。强化矿山、钢铁、火电、有色、焦化、煤化工等高能耗、高排放行业清洁运输监管，有序推动大宗货物干线公路运输采用新能源重卡。积极引导集装箱运输、快递快运企业干线公路运输采用新能源重卡。聚焦“疆煤外运”“晋陕蒙煤炭外运”“北粮南运”等运输场景，鼓励跨区域联合打造能源、矿石、粮食等大宗货物零碳公路运输线路。

（八）持续强化中短途运输场景应用。进一步扩大中短途运输场景新能源重卡使用规模，发挥新能源重卡在多式联运场景中短驳优势，加快港口、货运枢纽（物流园区）、工矿企业和储煤基地场内转运车辆新能源替代，逐步实现新能源化。持续推动矿山运输车辆、建筑垃圾运输车、混凝土搅拌车、城市物流配送车、邮政快递车辆新能源化。引导国家重大基建工程优先选用新能源重卡施工车辆。加大京津冀、汾渭平原等大气污染防治重点区域和甬金通道新能源重卡推广应用。开展货运零排放试点建设。

（九）鼓励商业模式创新。引导车电分离、电池租赁、综合能源服务等新型商业模式创新，大力发展电池资产管理、新能源运输装备融资租赁等新兴产业，推动新能源重卡多方联营模式发展，鼓励新能源重卡生产企业、物流企业、能源企业跨界组建联营体，搭建资源共享运营平台，提升全链条运营效率。鼓励新能源重卡企业与用户通过市场化方式探索绿色运力溢价机制，鼓励经营主体联合构建“车辆—货源—补能”生态圈。

**四、完善新能源重卡运营服务和监管体系**

（十）加强市场监管。引导新能源重卡生产企业、补能设施建设运营企业、动力电池生产企业等加强数据共享，提升运营服务标准化、智能化水平。加强对补能设施建设运营企业的指导，督促运营企业规范经营，提升合规能力，防止垄断经营。规范新能源重卡行业数据信息发布，依法打击虚假宣传、商业

诋毁等行为。规范新能源重卡、充换电设施市场竞争秩序。

（十一）强化车辆监督管理。完善跨部门新能源重卡车辆选型、运行、性能监督管理机制，强化产品准入管理及生产一致性监督检查，加强强制性产品认证（3C 认证）一致性管理及获证后监督，全面提升产品质量水平。新能源重卡使用动力电池应满足电动汽车用动力蓄电池安全等要求。新能源重卡严禁用于危险化学品运输。研究建立新能源重卡运营安全状态监测平台，构建新能源重卡运行状态、安全应急、运营监督管理等全生命周期监测体系。推动与应用场景深度协同的新能源重卡选型，建立新能源重卡能耗管理机制，提升车辆能效水平。新能源重卡运输企业应当加强车辆安全驾驶培训和运营培训，不得非法改装车辆、违法超限超载运输，提高运行安全水平。加强新能源重卡动力电池全生命周期使用溯源和健康水平管理，促进动力电池安全高效循环利用。

（十二）完善售后维修体系。丰富新能源重卡维修零部件供给渠道，支持其自营或授权网络向社会销售“三电系统”等核心零部件，指导新能源重卡生产企业优化核心零部件备件网络体系，大幅缩短维修备件供货时间。引导新能源重卡生产企业、动力电池生产企业开放维修技术授权，加强维修专业人员培养和技术培训，探索利用有条件的高速公路服务区等完善维修站点布局，构建“检测—维修—救援”一体化服务体系。强化新能源重卡维修企业能力建设，建立健全“三电系统”定损

规范、维修标准，引导车辆及关键零部件生产企业加强技术创新，提高动力电池等关键部件的可维修性，鼓励“以修代换”。引导建立新能源重卡生产企业、动力电池生产企业、保险公司、社会资本等共同参与的维修服务市场。探索构建新能源重卡二手车评估体系，便利新能源重卡二手车交易。

（十三）加大保险支持力度。指导保险公司持续创新服务模式，做好“车险好投保”平台承保服务工作，实现营运新能源重卡“应保尽保”。推动保险定价机制持续优化，鼓励保险公司科学合理确定保费水平。鼓励运输企业加强“三电系统”安全防护，配备 AEBS、盲区监测或全景影像监测等关键主动安全设备，提高车辆安全系数。推动新能源重卡生产企业、动力电池生产企业、保险公司共享车辆运行数据、电池健康状态及维修记录，运用车辆行驶相关数据构建保费与运输安全协同的费率机制，做好新能源重卡保险差异化精准定价。创新优化车险供给，鼓励新能源重卡生产企业与保险公司深度合作，探索构建“购车—投保—理赔—维修”闭环生态，鼓励保险公司开放理赔绿色通道，采取预赔付、在线定损等方式，不断提升理赔服务质效。

## 五、强化科技创新和标准体系建设

（十四）加强技术创新。依托交通、装备、能源等领域国家科技专项，推动新能源重卡、先进补能设施、智能储能系统等关键核心技术研发。充分发挥企业创新主体作用，依托零碳

公路运输通道开展新技术应用示范，加强新能源重卡智能网联、车网互动、智能微电网等集成创新，促进新能源重卡安全、高效运行。

（十五）促进绿色化数智化协同发展。加快新能源重卡与人工智能、自动驾驶、现代通信信息等技术深度融合，打造“车、货、路、能、云”融合产业创新生态。推动高速公路补能设施信息联通，构建“一体化”查询、使用等市场化服务平台。建设新能源重卡及补能设施运营服务和监管信息系统，强化对新能源重卡及补能设施安全运行、规范服务的监管。鼓励充换电运营企业加强补能供需大数据分析预测和智能调度，提升电动重卡绿电消费比例。

（十六）完善标准体系。加快新能源重卡公路沿线充换电站建设、车站通信、运行服务、安全检测与评估等重点标准的制修订。加快推进充换电系统与车辆接口、通信协议等关键技术标准统一规范与兼容互通，提升充换电设施跨品牌、跨车型的通用适配能力。

（十七）推进碳排放核算与碳足迹标识认证。健全营运货车能耗统计核算监测机制，研究开展新能源重卡运输车队碳足迹评估。研究新能源重卡参与全国温室气体自愿减排交易市场的可行性。探索开发新能源重卡碳减排方法学。

**六、加强实施保障**

（十八）加强用地用能保障。做好用地保障，优化审批程

序，修订服务区建设用地指标，指导地方优化规划土地等支持政策。2030年前对实行两部制电价的集中式充换电设施用电免收需量（容量）电费。支持零碳公路运输通道分布式新能源发电更好参与市场化交易，鼓励路域范围内交通基础设施就近消纳新能源。

（十九）强化财政金融支持。统筹利用各类资金渠道，支持新能源重卡购置及补能设施建设，支持地方通过专项债券资金用于符合条件的补能设施建设。鼓励政府性融资担保机构为符合条件的企业和个体工商户提供融资增信支持。按市场化、法治化原则对新能源重卡及补能设施提供信贷支持。支持符合条件的企业发行债券用于新能源重卡规模化应用。

（二十）推进试点引领。组织开展“新能源重卡规模化应用”交通强国专项试点。支持各地结合“十五五”规划推动落实一批试点项目，在新能源重卡补能设施建设、“光储充（换）放”一体化建设、绿电直连等方面先行先试，形成可复制、可推广、可借鉴的典型经验。

（二十一）强化组织实施。加强部门之间、部省之间、政企之间的工作协同。指导和支持高速公路运营企业、新能源重卡生产企业、补能设施建设运营企业、物流企业、能源企业等组建“路—车—运—能”产业联盟。交通运输部、国家发展改革委加强统筹协调，推动本实施方案各项任务落实并定期评估成效。国家发展改革委、人民银行、金融监管总局等统筹利用

中央资金、财税金融政策对符合条件的项目予以支持。国家能源局、自然资源部加强新能源重卡补能设施用能用地保障。工业和信息化部、市场监管总局加强计量、标准、检验检测等政策支持。地方相关部门切实履行主体责任，细化实施方案，分解目标任务，确保落地见效。

# 商务部 工业和信息化部 海关总署 质检总局 国家认监委关于进一步规范汽车和摩托车产品出口秩序的通知

商产发〔2012〕318号

为进一步转变汽车和摩托车出口发展方式，提高出口增长的质量和效益，促进产业健康发展，依据《对外贸易法》、《海关法》、《商检法》、《汽车产业发展政策》、《认证认可条例》，商务部、工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委决定对汽车和摩托车（含非公路用两轮摩托车、全地形车，产品目录见附件1、2）生产企业实行出口资质管理，对出口经营企业实行生产企业授权经营管理，并对生产企业授权实行分类管理。现将有关事项通知如下:

**一、申报出口资质的生产企业应具备的条件**

（一）汽车、摩托车生产企业应列入工业和信息化部《车辆生产企业及产品公告》; 具备有效的国家强制性产品认证（ccc认证）。

（二）低速汽车生产企业应列入工业和信息化部《车辆生产企业及产品公告》。

（三）非公路用两轮摩托车生产企业应具备有效的iso9000

企业质量管理体系认证；获得国家推行的自愿性产品认证或相关国际认证。

（四）全地形车生产企业应具备有效的iso9000企业质量管理体系认证；获得相关国际认证。

（五）所有产品类别的生产企业须具备与出口保有量相适应的维修服务能力。

## 二、分类管理

（一）自2013年起，商务部、工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委依据对生产企业上报的境外售后维修服务网点的审核情况、企业出口规模，对生产企业出口授权实行分类管理。

符合出口资质条件的生产企业，可根据自身所属企业分类，授权一定数量的出口经营企业（含企业集团所属的进出口公司）出口本企业的产品；双方须在授权约定中对出口产品的质量保证、售后服务等连带法律责任予以明确。

（二）2013年汽车和摩托车生产企业分类管理标准。

1、汽车生产企业。

一类企业（可授权出口经营企业7家）：境外售后维修服务网点达到50个；且年出口（2011年出口量或以2012年上半年所折算的全年出口量，下同）达到10000辆的乘用车、载货车、低速汽车生产企业，年出口达到2000辆的大中型客车生产企业。

二类企业（可授权出口经营企业5家）：境外售后维修服务网点达到10个；且年出口达到2000辆的乘用车生产企业、年出口达到1000辆的大中型客车生产企业、年出口达到5000辆的载货车、低速汽车生产企业。

三类企业（可授权出口经营企业3家）：境外售后维修服务网点达到5个；且年出口达到500辆的乘用车生产企业、年出口达到200辆的大中型客车生产企业、年出口达到1000辆的载货车、低速汽车生产企业。

四类企业（可授权出口经营企业1家）：不满足第一、二、三类企业要求，但建有境外售后维修服务网点的汽车生产企业。

五类企业（仅限自营出口）：未建有境外售后维修服务网点的汽车生产企业。

2、摩托车（含非公路用两轮摩托车、全地形车）生产企业。

一类企业（可授权5家出口经营企业）：境外售后维修服务网点达到10个，且年出口达到100000辆的摩托车和非公路用两轮摩托车生产企业；境外售后维修服务网点达到5个、且年出口达到10000辆的全地形车生产企业。

二类企业（可授权3家出口经营企业）：境外售后维修服务网点达到5个，且年出口达到10000辆的摩托车和非公路用两轮摩托车生产企业；境外售后维修服务网点达到3个，且年出口达到5000辆的全地形车生产企业。

三类企业（可授权1家出口经营企业）：不满足第一、二

类企业要求，但建有境外售后维修服务网点的摩托车生产企业。

四类企业（仅限自营出口）：未建有境外售后维修服务网点的摩托车生产企业。

对于同时生产多种汽车或摩托车车型的企业，以其可授权出口经营企业最多的汽车或摩托车车型为参照标准，确定其所属企业分类。

（三）商务部会同工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委，依据出口实际情况，适时调整分类管理标准。2014年起，未建有境外售后维修服务网点的生产企业不得授权或自营出口。

**三、申报程序**

（一）符合条件的生产企业须于每年9月10日前，将申请表（见附件3、4）、海关报关单复印件等出口证明材料、企业境外售后维修服务网点总体建设及变动情况，报至所在省、自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团商务主管部门（机电办）。

（二）各地商务主管部门（机电办）对企业材料进行初核并征求当地海关意见后，将相关材料和汇总表（见附件5、6）于9月30日前报至商务部（产业司）。

（三）商务部会同工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委于每年10月公示下一年度《符合申领汽车和摩托车出口许可证条件企业名单》（以下简称《名单》），并于12月

正式发布。

**四、资质管理的执行**

（一）每年12月15日起，商务部授权的许可证发证机构凭《名单》开始发放下一年度出口许可证。出口许可证适用于一般贸易、加工贸易、边境贸易、捐赠方式出口的汽车和摩托车。

（二）企业持合同、出口许可证等必要凭证和批准文件向出入境检验检疫机构报检。出口汽车和摩托车产品应在生产地检验，并通过出入境检验检疫机构对生产企业质量保证工作的检查。

进口国对汽车和摩托车产品有准入的法律法规要求的，企业须向出入境检验检疫机构提交所出口产品符合相应准入要求的证明；进口国准入法律法规不明确的，出入境检验检疫机构按照质检总局指的相关技术规范实施检验。

（三）企业持出口许可证和检验检疫机构签发的《出境货物通关单》向海关办理出口手续。

（四）商务部会同工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委，根据出口企业在海外市场的经营情况、《车辆生产企业及产品公告》管理情况、出口产品日常检验和监管情况、企业强制性产品认证情况，适时提出预警，并动态调整《名单》。

（五）企业有下列行为之一者，视情况可对其进行通报、警告、暂停或取消从事汽车或摩托车出口资格。

1、提供虚假资质证明材料的;

2、其产品被相关部门认定为侵犯知识产权的;

3、伪造生产企业授权证明的;

4、出口非自产或非授权企业产品的;

5、出口产品在国外有重大质量事件并对我国出口造成重大不良影响的;

6、有其他违反本通知规定行为和不诚信行为的。

（六）出口企业可向商务部、工业和信息化部、海关总署、质检总局、国家认监委举报违法违规企业。有关部门进行调查并作出相应处理。

**五、其他事项**

（一）为鼓励发展与边境接壤国家的贸易，边境地区有关省、自治区可推荐当地 1-2 家有实力的出口经营企业，明确与重点生产企业（一类和二类生产企业）的委托代理关系和目标出口市场后申报，此类授权不受生产企业出口授权数量限制，但生产企业在同一目标市场不得重复进行此类授权。每年申报时，当地管理部门须同时报送上一年度所推荐的出口经营企业的出口经营情况。

（二）企业以工程承包方式出口汽车和摩托车，须凭中标文件等相关证明材料申领出口许可证；企业出口非原产于中国的进口汽车、摩托车，须凭进口海关单据和出口合同申领出口许可证。

摩托车发动机和车架出口经营企业须凭具有出口资质的摩托车生产企业提供的证明（格式见附件7）申领出口许可证。

（三）本通知自发布之日起实施。原《关于规范汽车出口秩序的通知》（商产发〔2006〕629号）、《关于规范摩托车产品出口秩序的通知》（商机电发〔2005〕699号）和《关于规范摩托车产品出口秩序的补充通知》（商机电发〔2006〕44号）同时废止。

附件：1.实行出口许可证管理的汽车产品目录

2.实行出口许可证管理的摩托车产品目录

3.符合申领汽车出口许可证条件企业申请表

4.符合申领摩托车出口许可证条件企业申请表

5.符合申领汽车出口许可证条件企业名单申请汇总表

6.符合申领摩托车出口许可证条件企业名单申请汇总表

7.摩托车发动机和车架出口证明

商务部

工业和信息化部

海关总署

国家质量监督检验检疫总局

中国国家认可监督管理委员会

2012年9月6日

附件 1

# 实行出口许可证管理的汽车产品目录

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
|---|---|---|---|
| 大中型客车 | | 8702109100 | 30 座及以上大型客车(柴油型,指装有柴油或半柴油发动机的 30 座及以上的客运车 ) |
| | | 8702109201 | 20⩽座⩽23 装有压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| | | 8702109290 | 24⩽座⩽29 装有压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| | | 8702109300 | 10⩽座⩽19 装有压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| | | 8702901000 | 30 座及以上大型客车(其他型,指装有其他发动机的 30 座及以上的客运车) |
| | | 8702902001 | 20⩽座⩽23 装有非压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| | | 8702902090 | 24⩽座⩽29 装有非压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| | | 8702903000 | 10⩽座⩽19 装有非压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| | | 8706003000 | 大型客车底盘(装有发动机的) |
| 乘用车 | 轿车 | 8703213001 | 排气量⩽1 升的装有点燃往复式活塞内燃发动机的小轿车 |
| | | 8703213090 | 排气量⩽1 升的装有点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703223001 | 1<排量⩽1.5 升带点燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703223090 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703234101 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703234190 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703235101 | 2＜排量≤2.5升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703235190 | 2＜排量≤2.5升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703236101 | 2.5＜排量≤3升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703236190 | 2.5＜排量≤3升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703241101 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703241190 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703242101 | 排气量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703242190 | 排气量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703311101 | 排气量≤1升的装有压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703311190 | 排气量≤1升的装有压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703312101 | 1升＜排气量≤1.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703312190 | 1升＜排气量≤1.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703321101 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703321190 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703322101 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703322190 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703331101 | 2.5＜排量≤3升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703331190 | 2.5＜排量≤3升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703332101 | 3＜排量≤4升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703332190 | 3＜排量≤4升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | | 8703336101 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车 |
| | | 8703336190 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机小轿车的成套散件 |
| | 乘用车（不含轿车） | 8703214001 | 排量≤1升的带点燃往复式活塞内燃发动机的越野车(4轮驱动) |
| | | 8703214090 | 排量≤1升的带点燃往复式活塞内燃发动机的越野车(4轮驱动)的成套散件 |
| | | 8703215001 | 排量≤1升的带点燃往复式活塞内燃发动机的小客车（9座及以下） |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703215090 | 排量≤1升的带点燃往复式活塞内燃发动机的小客车的成套散件（9座及以下） |
| | | 8703219001 | 排量≤1升的带点燃往复式活塞内燃发动机的其他车辆 |
| | | 8703219090 | 排量≤1升的带点燃往复式活塞内燃发动机的其他车辆的成套散件 |
| | | 8703224001 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复活塞内燃发动机四轮驱动越野车 |
| | | 8703224090 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复活塞内燃发动机四轮驱动越野车的成套散件 |
| | | 8703225001 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复式活塞内燃发动机小客车（≤9座） |
| | | 8703225090 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（≤9座） |
| | | 8703229001 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复式活塞内燃发动机其他车 |
| | | 8703229090 | 1＜排量≤1.5升带点燃往复式活塞内燃发动机其他车的成套散件 |
| | | 8703234201 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703234290 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |
| | | 8703234301 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机小客车（9座及以下的） |
| | | 8703234390 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703234901 | 1.5＜排量≤2升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703234990 | 1.5＜排量≤2 升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703235201 | 2＜排量≤2.5 升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| | | 8703235290 | 2＜排量≤2.5 升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4 轮驱动） |
| | | 8703235301 | 2＜排量≤2.5 升装点燃往复式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下的） |
| | | 8703235390 | 2＜排量≤2.5 升装点燃往复式活塞内燃发动机的小客车的成套散件（9 座及以下的） |
| | | 8703235901 | 2＜排量≤2.5 升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703235990 | 2＜排量≤2.5 升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703236201 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| | | 8703236290 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4 轮驱动） |
| | | 8703236301 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下的） |
| | | 8703236390 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9 座及以下的） |
| | | 8703236901 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703236902 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机的非 4 轮驱动越野车 |
| | | 8703236991 | 2.5＜排量≤3 升装点燃往复式活塞内燃发动机的非 4 轮驱动越野车成套散件 |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703236999 | 2.5＜排量≤3升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703241201 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703241290 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |
| | | 8703241301 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机的小客车（9座及以下的） |
| | | 8703241390 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机的小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703241901 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703241902 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机的非4轮驱动越野车 |
| | | 8703241991 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机的非4轮驱动越野车成套散件 |
| | | 8703241999 | 3＜排量≤4升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703242201 | 排气量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703242290 | 排气量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |
| | | 8703242301 | 排气量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机的小客车（9座及以下的） |
| | | 8703242390 | 排气量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机的小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703242901 | 排量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703242902 | 排量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机的非4轮驱动越野车 |
| | | 8703242991 | 排量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机的非4轮驱动越野车成套散件 |
| | | 8703242999 | 排量＞4升装点燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703311901 | 排量≤1升的装有压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703311990 | 排量≤1升的装有压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703312201 | 1升＜排气量≤1.5升装压燃式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703312290 | 1升＜排气量≤1.5升装压燃式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |
| | | 8703312301 | 1升＜排气量≤1.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车（9座及以下的） |
| | | 8703312390 | 1升＜排气量≤1.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703312901 | 1升＜排量≤1.5升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703312990 | 1升＜排量≤1.5升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703321201 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703321290 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703321301 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车（9座及以下的） |
| | | 8703321390 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703321901 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703321990 | 1.5＜排量≤2升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703322201 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703322290 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |
| | | 8703322301 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车（9座及以下的） |
| | | 8703322390 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703322901 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703322990 | 2＜排量≤2.5升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703331201 | 2.5＜排量≤3升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| | | 8703331290 | 2.5＜排量≤3升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4轮驱动） |
| | | 8703331301 | 2.5＜排量≤3升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车（9座及以下的） |
| | | 8703331390 | 2.5＜排量≤3升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9座及以下的） |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703331901 | 2.5＜排量≤3 升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703331902 | 2.5＜排量≤3 升装压燃往复式活塞内燃发动机的非 4 轮驱动越野车 |
| | | 8703331991 | 2.5＜排量≤3 升装压燃往复式活塞内燃发动机的非 4 轮驱动越野车成套散件 |
| | | 8703331999 | 2.5＜排量≤3 升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703332201 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| | | 8703332290 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4 轮驱动） |
| | | 8703332301 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下的） |
| | | 8703332390 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9 座及以下的） |
| | | 8703332901 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| | | 8703332902 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机的非 4 轮驱动越野车 |
| | | 8703332991 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机的非 4 轮驱动越野车成套散件 |
| | | 8703332999 | 3＜排量≤4 升装压燃往复式活塞内燃发动机的其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703336201 | 排量＞4 升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| | | 8703336290 | 排量＞4 升装压燃往复式活塞内燃发动机越野车的成套散件（4 轮驱动） |

| 产品类别 | | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- | --- |
| | | 8703336301 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车（9座及以下的） |
| | | 8703336390 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机小客车的成套散件（9座及以下的） |
| | | 8703336901 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机其他载人车辆 |
| | | 8703336902 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机非4轮驱动越野车 |
| | | 8703336991 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机非4轮驱动越野车成套散件 |
| | | 8703336999 | 排量＞4升装压燃往复式活塞内燃发动机其他载人车辆的成套散件 |
| | | 8703900001 | 其他型排气量≤1升的其他载人车辆 |
| | | 8703900002 | 其他型1.5升＜排气量≤2升的其他载人车辆 |
| | | 8703900003 | 其他型2升＜排气量≤2.5升的其他载人车辆 |
| | | 8703900004 | 其他型2.5升＜排气量≤3升的其他载人车辆 |
| | | 8703900005 | 其他型3升＜排气量≤4升的其他载人车辆 |
| | | 8703900006 | 其他型排气量＞4升的其他载人车辆 |
| | | 8703900007 | 其他型1升＜排气量≤1.5升的其他载人车辆 |
| | | 8703900014 | 其他型2.5升＜排气量≤3升的小轿车、越野车 |
| | | 8703900015 | 其他型3升＜排气量≤4升的小轿车、越野车 |
| | | 8703900016 | 其他型排气量＞4升的小轿车、越野车 |

| 产品类别 | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- |
| 载货车、低速汽车 | 8704210000 | 柴油型其他小型货车（装有压燃式活塞内燃发动机，小型指车辆总重量≤5 吨） |
| | 8704223000 | 柴油型其他中型货车（装有压燃式活塞内燃发动机，中型指 5＜车辆总重量＜14 吨 ） |
| | 8704224000 | 柴油型其他重型货车（装有压燃式活塞内燃发动机，重型指 14≤车辆总重≤20 吨） |
| | 8704230001 | 固井水泥车、压裂车、混砂车底盘(车辆总重量＞35 吨，装驾驶室) |
| | 8704230002 | 起重≥55 吨汽车起重机用底盘（装有压燃式活塞内燃发动机） |
| | 8704230003 | 车辆总重量≥31 吨清障车专用底盘 |
| | 8704230090 | 柴油型的其他超重型货车（装有压燃式活塞内燃发动机，超重型指车辆总重量＞20 吨） |
| | 8704310000 | 总重量≤5 吨的其他货车（汽油型，装有点燃式活塞内燃发动机） |
| | 8704323000 | 5 吨＜总重量≤ 8 吨的其他货车（汽油型，装有点燃式活塞内燃发动机） |
| | 8704324000 | 总重量＞8 吨的其他货车（汽油型，装有点燃式活塞内燃发动机） |
| | 8704900000 | 装有其他发动机的货车 |
| | 8706002100 | 车辆总重量≥14 吨的货车底盘（装有发动机的） |
| | 8706002200 | 车辆总重量＜14 吨的货车底盘（装有发动机的） |
| | 8706009000 | 其他机动车辆底盘（装有发动机的，编号 8701，8703 和 8705 所列车辆用） |
| | 8701200000 | 半挂车用的公路牵引车 |

附件 2

# 实行出口许可证管理的摩托车产品目录

| 产品类别 | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- |
| 摩托车、非公路用两轮摩托车 | 8711100010 | 微马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，微马力指排气量 = 50cc） |
| | 8711201000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，小马力指 50cc < 排气量 ⩽ 100cc） |
| | 8711202000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，小马力指 100cc < 排气量 ⩽ 125cc） |
| | 8711203000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，小马力指 125cc < 排气量 ⩽ 150cc） |
| | 8711204000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，小马力指 150cc < 排气量 ⩽ 200cc） |
| | 8711205000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，小马力指 200cc < 排气量 ⩽ 250cc） |
| | 8711301000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，250cc < 排气量 ⩽ 400cc） |
| | 8711302000 | 小马力摩托车及脚踏两用车（装有往复式活塞内燃发动机，400cc < 排气量 ⩽ 500cc） |
| | 8711400000 | 500 < 排量 ⩽ 800 毫升装往复式活塞内燃发动机摩托车及脚踏两用车 |
| | 8711500000 | 800 毫升 < 排量装往复式活塞内燃发动机摩托车及脚踏两用车 |

| 产品类别 | 海关编码 | 名称 |
| --- | --- | --- |
| 全地形车 | 8703101100 | 全地形车 |
| 摩托车发动机和车架 | 8407310000 | 排气量≤50cc往复式活塞引擎(87章所列车辆用的点燃往复式活塞发动机，不超过50cc） |
| | 8407320000 | 50cc＜排气量≤250cc往复式活塞引擎（第87章所列车辆用的点燃往复式活塞发动机） |
| | 8714190010 | 摩托车架 |

附件 3

# 符合申领汽车出口许可证条件企业申请表

<table>
<tr><td colspan="2">企业名称</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">申报类别<br>（包括：乘用车(不含轿车)、轿车、大中型客车、载货车、低速汽车）</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">企业海关注册编码</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">企业进出口经营权代码</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">是否具有底盘生产资格</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">企业性质<br>（国有、民营、合资、外商独资）</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">上年度出口情况</td><td>出口数量、金额及增长率</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td>其中：自营出口数量及金额</td><td></td><td>代理出口数量及金额</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>拥有哪些在国外注册的自主品牌</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td>自主品牌出口比例</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td rowspan="5">下一年度授权出口经营企业名单</td><td>序号</td><td colspan="2">企业名称</td><td>企业海关注册编码</td><td>进出口经营权代码</td></tr>
<tr><td>1</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
</table>

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 5 | | | |
| | 6 | | | |
| | 7 | | | |
| 法人代表签字<br>年　　月　　日 | | | 企业盖章<br>年　　月　　日 | |

联系人:　　联系电话:

附件 4

# 符合申领摩托车、非公路用两轮摩托车、全地形车出口许可证条件企业申请表

<table>
<tr><td colspan="2">企业名称</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">申请类别<br>(包括：摩托车、非公路用两轮摩托车、全地形车)</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">企业海关注册编码</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">企业进出口经营权代码</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td colspan="2">企业性质<br>（国有、民营、合资、外商独资）</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">上年度出口情况</td><td>出口数量、金额及增长率</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td>其中：自营出口数量及金额</td><td></td><td>代理出口数量及金额</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>拥有哪些在国外注册的自主品牌</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td>自主品牌出口比例</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td rowspan="6">下一年度授权出口经营企业名单</td><td>序号</td><td colspan="2">企业名称</td><td>企业海关注册编码</td><td>进出口经营权代码</td></tr>
<tr><td>1</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5</td><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
</table>

| | |
|---|---|
| 法人代表签字<br><br>年　　月　　日 | 企业盖章<br><br>年　　月　　日 |

联系人:　　联系电

附件 5

# 符合申领汽车出口许可证条件企业申请汇总表

省（自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团）机电办名称及盖章:

| 序号 | 生产企业 | | | | 授权出口经营企业 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 名称 | 企业海关注册编码 | 进出口经营权代码 | 申报类别 | 名称 | 企业海关注册编码 | 进出口经营权代码 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

地方机电办联系人:　　联系电话:

附件 6

# 符合申领摩托车、非公路用两轮摩托车、全地形车出口许可证条件生产企业申请汇总表

省（自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团）机电办名称及盖章:

| 序号 | 生产企业 | | | | 授权出口经营企业 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 名称 | 企业海关注册编码 | 进出口经营权代码 | 申报类别 | 名称 | 企业海关注册编码 | 进出口经营权代码 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

地方机电办联系人:　　联系电话:

附件 7

# 摩托车发动机和车架出口证明

20　　年　　月　　日至 20　　年　　月　　日＿＿＿＿＿＿＿＿单位（企业海关注册编码＿＿＿＿＿＿＿＿）出口的摩托车发动机/车架（型号＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）质量可靠，同意出口。

特此证明。

证明单位（公章）：

法人代表（签字）：

年　　月　　日

出口国家和地区为:

# 商务部等5部门关于二手车出口有关事项的公告

为促进我国二手车出口健康有序发展，依据《中华人民共和国对外贸易法》《中华人民共和国道路交通安全法》及其实施条例、《中华人民共和国海关法》《中华人民共和国货物进出口管理条例》《机动车维修管理规定》和《机动车登记规定》，商务部、工业和信息化部、公安部、交通运输部、海关总署联合制定了二手车出口有关要求和程序，现予公布。

**一、总则**

二手车是指从办理完注册登记手续至达到国家强制报废标准之前进行交易并转移所有权的汽车（不包括三轮汽车、低速载货汽车，下同）和挂车。

二手车出口企业是指在中华人民共和国境内注册并开展二手车出口经营活动的企业。

国家对二手车实行出口许可证管理。商务部负责全国二手车出口的政策制定、指导协调和监督管理工作。工业和信息化部负责《道路机动车辆生产企业及产品公告》相关工作。公安部指导、监督各地公安机关交通管理部门办理出口二手车登记工作。交通运输部负责汽车维修电子健康档案系统数据归集及二手车维修记录查询服务工作。海关总署负责各直属海关二手

车出口通关的指导、检查和监督工作。本公告适用于将二手车出口到中华人民共和国关境外的行为。

**二、企业申报条件**

二手车出口企业开展经营活动应遵守国家法律法规，严格履行相关责任和义务。二手车出口企业申请开展二手车出口业务，需满足下列条件。

（一）生产企业。

1.在中华人民共和国境内注册，具有独立法人资格;

2.企业列入工业和信息化部《道路机动车辆生产企业及产品公告》;

3.出口本企业生产产品;

4.企业合法依规经营，符合安全生产、环保、税务、海关和外汇管理法律法规，无未整改违法违规行为，无严重失信行为。

（二）流通企业。

1.在中华人民共和国境内注册，具有独立法人资格;

2.具有固定经营办公场所及二手车展示、销售场所，具有汽车销售或贸易经验;

3.具备二手车鉴定评估能力，雇佣至少 3 名鉴定评估专业人员;

4.企业合法依规经营，符合安全生产、环保、税务、海关和外汇管理法律法规，无未整改违法违规行为，无严重失信行为。

**三、企业申报程序及材料**

（一）各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团商务主管部门（以下简称省级商务主管部门）负责二手车出口企业申报材料审核。

（二）企业可登录“商务部业务系统统一平台”企业端填写申报材料，提交至所在地省级商务主管部门审核。企业在审核通过后一年内可开展二手车出口业务，下一年需再次申报。

（三）省级商务主管部门可登录“商务部业务系统统一平台”管理端，对本行政区域申请企业申报材料进行审核。对申报材料符合本公告要求的，应在15个工作日内予以审核通过；对材料不符合要求的，一次性告知原因。

（四）申报开展二手车出口业务的企业需提交以下材料：

1.开展二手车出口业务申请书。内容包括但不限于：

（1）企业及企业投资方基本情况；

（2）业务经营情况：包括汽车国内交易、汽车贸易、经营业绩等；

（3）二手车出口业务未来三年发展计划；二手车出口业务实施方案：包括二手车国内采购、质量保障、境外销售、售后服务等方面；

（4）企业法人营业执照正/副本复印件、海关代码、企业社会统一信用代码；

（5）经企业法人代表签字并加盖企业公章的承诺报送材料真实有效的公函，以及无未整改违法违规行为、无严重失信行

为的承诺书。

2.流通企业需提交经营场所产权或使用权证明文件、二手车鉴定评估专业人员能力证明及在本企业缴纳社保的证明、汽车销售或贸易情况证明文件、会计师事务所出具的上一年度的企业财务审计报告复印件，新注册企业提供申报当期的财务报表及企业投资方上一年度财务审计报告复印件。

（五）企业以工程承包方式出口二手车的，无需事先申报，凭本企业中标文件、对外承包工程备案表、承包合同等相关证明材料直接申领出口许可证。

**四、出口许可证申领流程**

（一）通过审核的二手车出口企业在依法办理二手车转让登记手续后，可申领出口许可证。已办理出口清关的二手车不得退运。在办理二手车海关出口通关手续后2个月内，凭出口报关单及法律法规规定的相关凭证向企业所在地或机动车登记地公安交通管理部门申请注销登记。

（二）企业收购机动车申请转让登记的，在交回原机动车号牌、行驶证并交验机动车后，公安交通管理部门在机动车登记证书上签注“转让待出口”事项，核发临时行驶车号牌，临时行驶车号牌有效期与机动车交通事故责任强制保险有效期一致，但最长不得超过60日。已在机动车登记证书上签注“转让待出口”事项的车辆，应及时办理二手车出口许可证申领、海关通关及注销登记等相关手续。

（三）通过审核的二手车出口企业按照“谁出口谁申领”原则，在“商务部业务系统统一平台”企业端申领出口许可证，不可由其他企业或个人代为申请。

（四）省级商务主管部门是发证机构，负责二手车出口许可证的签发工作。省级商务主管部门应在3个工作日内为材料符合申领要求的企业签发出口许可证。对材料不符合要求的，一次性告知原因。

（五）出口许可证为“一批一证”，出口企业可在许可证申请表上同一商品编码项下最多申请20辆二手车。申请数量应与实际报关数量一致，并一次完成清关。一次报关数量少于申请量的，应重新申领出口许可证。

（六）企业申领出口许可证时，可自行选择有纸作业或无纸作业方式。选择无纸作业方式的，应按规定申领出口许可证电子证书。

（七）海关对二手车出口许可证实行联网核查，并按规定办理海关手续。企业向海关申请办理二手车出口报关手续，应按照海关申报管理的有关规定，商品名称填报“旧+车辆品牌+排气量+车型（如越野车、小轿车等）”。

（八）二手车办理转让待出口手续后不得再在境内交易变更所有人，因特殊情形无法执行出口合同的，企业应协调其他进口方另行签订出口合同。

**五、出口许可证申领材料**

企业申领二手车出口许可证需提交申领材料。

（一）出口许可证申请表。“VIN 码”栏填写车辆识别代号（VIN），“出口商”、“发货人”栏均填写二手车出口企业名称，“商品状态”选择“旧”，“规格、等级”栏填写车辆品牌和车辆型号。相关内容与《机动车登记证书》中一致。

（二）具有法律效力的出口合同（含售后服务内容）。合同为外文的，应同时提供中文译本，并以中文译本为准。

（三）《机动车登记证书》原件或扫描件。《机动车登记证书》中车辆所有人与申领许可证的二手车出口企业名称应一致。

（四）第三方检测机构出具的产品检测报告以及该机构无未整改违法违规行为、无严重失信行为的自我声明。检测标准为《二手乘用车出口质量要求》（WM/T8-2022）、《二手商用车辆及挂车出口质量要求》（WM/T9-2022）。

（五）出口车辆符合出口目标市场准入标准的声明，加盖企业公章。

**六、禁止出口情形**

存在以下情形之一的二手车，禁止出口:

（一）达到《机动车强制报废标准规定》规定的报废标准的车辆以及距规定报废期限使用年限一年以内（含一年）的车辆;

（二）在抵押、质押期间或者处于海关监管期内的车辆;

（三）在监察机关、人民法院、人民检察院、行政执法部门依法查封、扣押期间的车辆;

（四）通过盗窃、抢劫、诈骗等违法犯罪手段获得的车辆;

（五）机动车与机动车登记证书记载内容不一致的;

（六）走私、非法拼（组）装的车辆;

（七）车辆法定证明、凭证不全的车辆;

（八）检测结果不合格的车辆;

（九）道路交通安全违法行为和交通事故未处理完毕的车辆;

（十）其他法律法规禁止交易、出口的车辆。

**七、职责要求**

二手车出口工作中，省级商务主管部门、工业和信息化部门、公安交通管理部门、交通运输部门、海关、出口企业、检验检测机构均应承担相应责任。

（一）省级商务主管部门责任。省级商务主管部门应建立专项工作机制，做好二手车出口企业审核及二手车出口许可证发放工作，加强监管，有效防控各类风险。建立信用记录制度，将出口企业失信行为记入信用档案。发现本行政区域内企业有失信行为的，应及时向商务部及工业和信息化、公安、交通、海关等相关主管部门报告。

（二）工业和信息化部门责任。工业和信息化部门应履行道路机动车辆生产企业及产品准入管理职能，做好道路机动车

辆生产企业及产品准入和监督工作。

（三）公安交通管理部门责任。公安交通管理部门应依法办理出口二手车转让和注销登记手续，对发现存在违法违规行为的企业及时通报商务部门。

（四）交通运输部门责任。交通运输部指导有关技术支持单位，通过汽车维修电子健康档案系统向已在商务部门备案的二手车出口企业提供出口车辆的维修记录数据查询服务。

（五）海关责任。海关发现企业出口本公告明确禁止出口车辆，应及时通报商务、公安等相关部门。

（六）出口企业责任。二手车出口企业是质量追溯责任主体，须严格遵守《中华人民共和国对外贸易法》和《中华人民共和国货物进出口管理条例》等有关规定，履行如实明示车辆里程、维修情况等车况信息、进行出口产品检测等义务。应及时提供维修技术及备件支持，协调解决海外质量和售后服务方面出现的重大问题。鼓励出口企业提供出口车辆在“全国汽车维修电子健康档案系统”的维修记录。

不得有下列行为:

1.出口本公告明确禁止出口的车辆;

2.提供虚假车况、不履行质量保证等义务，不接受政府部门监管;

3.伪造、变造或者买卖《出口许可证》;

4.伪造、变造或使用伪造、变造的《机动车登记证书》;

5.提交虚假材料办理车辆转让登记、出口及注销;

6.未按规定程序申请出口、未在规定时限内注销车辆;

7.出口产品在国外有重大质量安全事件并对我国出口造成重大不良影响;

8.其他违反法律、行政法规的行为。

对有上述行为的企业，省级商务主管部门计入信用档案，涉嫌违法的企业依法追究其法律责任。

（七）检验检测机构责任。

检验检测机构应依据相关标准出具客观公正、科学准确、真实有效的检测报告。

**八、附则**

本公告自2024年3月1日起施行。相关省级商务主管部门应指导本地方在公告发布前已获准开展二手车出口业务的企业，在施行之日起6个月内按照公告要求的条件及程序重新完成申报及审核。《商务部办公厅关于二手车出口许可证申领有关事项的通知》（商贸办便〔2019〕854号）、《商务部办公厅海关总署办公厅关于二手车出口许可证申领无纸化作业有关事项的通知》（商办贸函〔2019〕297号）和《商务部办公厅公安部办公厅海关总署办公厅关于加快推进二手车出口工作有关事项的通知》（商办贸函〔2019〕335号）中有关规定与本公告不符的，以本公告为准。

附件：二手车产品目录

（此页无正文）

商务部

工业和信息化部

公安部

交通运输部

海关总署

2024 年 2 月 5 日

附件

# 二手车产品目录

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8701210000<br>8701220000<br>8701230000<br>8701240000<br>8701290000 | 半挂车用的公路牵引车 |
| 8702109100 | 30座及以上的仅装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）的大型客车 |
| 8702109210 | 20座及以上但不超过23座的仅装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）的客车 |
| 8702109290 | 24座及以上但不超过29座的仅装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）的客车 |
| 8702109300 | 10座及以上但不超过19座的仅装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）的客车 |
| 8702209100 | 30座及以上的同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的大型客车（指装有柴油或半柴油发动机的30座及以上的客运车） |
| 8702209210 | 20座及以上但不超过23座的同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的客车 |
| 8702209290 | 24座及以上但不超过29座的同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的客车 |
| 8702209300 | 10座及以上但不超过19座的同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的客车 |
| 8702301000 | 30座及以上的同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机的大型客车 |
| 8702302010 | 20座及以上但不超过23座的同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机的客车 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8702302090 | 24 座及以上但不超过 29 座的同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机的客车 |
| 8702303000 | 10 座及以上但不超过 19 座的同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机的客车 |
| 8702401090 | 其他 30 座及以上的仅装有驱动电动机的大型客车 |
| 8702402010 | 20 座及以上但不超过 23 座的仅装有驱动电动机的客车 |
| 8702402090 | 24 座及以上但不超过 29 座的仅装有驱动电动机的客车 |
| 8702403000 | 10 座及以上但不超过 19 座的仅装有驱动电动机的客车 |
| 8702901000 | 30 座及以上的大型客车（指装有其他发动机的 30 座及以上的客运车） |
| 8702902001 | 20 座及以上但不超过 23 座的装有非压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| 8702902090 | 24 座及以上但不超过 29 座的装有非压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| 8702903000 | 10 座及以上但不超过 19 座的装有非压燃式活塞内燃发动机的客车 |
| 8703213010 | 仅装有排气量不超过 1 升的点燃式活塞内燃发动机的小轿车 |
| 8703214010 | 仅装有排气量不超过 1 升的点燃式活塞内燃发动机的越野车（4 轮驱动） |
| 8703215010 | 仅装有排气量不超过 1 升的点燃式活塞内燃发动机的小客车（9 座及以下） |
| 8703219010 | 仅装有排气量不超过 1 升的点燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703223010 | 仅装有排气量超过 1 升但不超过 1.5 升的点燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703224010 | 仅装有排气量超过 1 升但不超过 1.5 升的点燃活塞内燃发动机四轮驱动越野车 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703225010 | 仅装有排气量超过 1 升但不超过 1.5 升的点燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703229010 | 仅装有排气量超过 1 升但不超过 1.5 升的点燃式活塞内燃发动机其他载人车辆 |
| 8703234110 | 仅装有排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的点燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703234210 | 仅装有排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的点燃式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| 8703234310 | 仅装有排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的点燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703234910 | 仅装有排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的点燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703235110 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的点燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703235210 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的点燃式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| 8703235310 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的点燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703235910 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的点燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703236110 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的点燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703236210 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的点燃式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| 8703236310 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的点燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703236910 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的点燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703241110 | 仅装有排气量超过 3 升但不超过 4 升的点燃式活塞内燃发动机小轿车 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703241210 | 仅装有排气量超过3升但不超过4升的点燃式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| 8703241310 | 仅装有排气量超过3升但不超过4升的点燃式活塞内燃发动机的小客车（9座及以下） |
| 8703241910 | 仅装有排气量超过3升但不超过4升的点燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703242110 | 仅装有排气量超过4升的点燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703242210 | 仅装有排气量超过4升的点燃式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| 8703242310 | 仅装有排气量超过4升的点燃式活塞内燃发动机的小客车（9座及以下） |
| 8703242910 | 仅装有排气量超过4升的点燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703311110 | 仅装有排气量不超过1升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703311910 | 仅装有排气量不超过1升的压燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703312110 | 仅装有排气量超过1升但不超过1.5升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703312210 | 仅装有排气量超过1升但不超过1.5升的压燃式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| 8703312310 | 仅装有排气量超过1升但不超过1.5升的压燃式活塞内燃发动机小客车（9座及以下） |
| 8703312910 | 仅装有排气量超过1升但不超过1.5升的压燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703321110 | 仅装有排气量超过1.5升但不超过2升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703321210 | 仅装有排气量超过1.5升但不超过2升的压燃式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703321310 | 仅装有排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的装压燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703321910 | 仅装有排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的压燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703322110 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703322210 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的燃式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| 8703322310 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703322910 | 仅装有排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的压燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703331110 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703331210 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的压燃式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| 8703331310 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的压燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703331910 | 仅装有排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的压燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703332110 | 仅装有排气量超过 3 升但不超过 4 升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |
| 8703332210 | 仅装有排气量超过 3 升但不超过 4 升的压燃式活塞内燃发动机越野车（4 轮驱动） |
| 8703332310 | 仅装有排气量超过 3 升但不超过 4 升的压燃式活塞内燃发动机小客车（9 座及以下） |
| 8703332910 | 仅装有排气量超过 3 升但不超过 4 升的压燃式活塞内燃发动机的其他载人车辆 |
| 8703336110 | 仅装有排气量超过 4 升的压燃式活塞内燃发动机小轿车 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703336210 | 仅装有排气量超过4升的压燃式活塞内燃发动机越野车（4轮驱动） |
| 8703336310 | 仅装有排气量超过4升的压燃式活塞内燃发动机小客车（9座及以下） |
| 8703336910 | 仅装有排气量超过4升的压燃式活塞内燃发动机其他载人车辆 |
| 8703401110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量不超过1升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703401210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量不超过1升）及驱动电动机的越野车（4轮驱动）（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703401310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量不超过1升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703401910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量不超过1升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703402110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1升但不超过1.5升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703402210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1升但不超过1.5升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703402310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1升但不超过1.5升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703402910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1升但不超过1.5升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703403110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1.5升但不超过2升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703403210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1.5升但不超过2升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703403310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1.5升但不超过2升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703403910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过1.5升但不超过2升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703404110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703404210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703404310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703404910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703405110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703405210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703405310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703405910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703406110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703406210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703406310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703406910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703407110 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过4升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703407210 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过4升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703407310 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过4升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703407910 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机（排气量超过4升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703501110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量不超过 1 升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703501910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量不超过 1 升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703502110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1 升但不超过 1.5 升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703502210 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1 升但不超过 1.5 升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703502310 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1 升但不超过 1.5 升）及驱动电动机的小客车（9 座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703502910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1 升但不超过 1.5 升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703503110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1.5 升但不超过 2 升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703503210 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1.5 升但不超过 2 升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703503310 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1.5 升但不超过 2 升）及驱动电动机的小客车（9 座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703503910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过 1.5 升但不超过 2 升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703504110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703504210 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703504310 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703504910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2升但不超过2.5升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703505110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703505210 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703505310 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703505910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过2.5升但不超过3升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703506110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703506210 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703506310 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703506910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过3升但不超过4升）及驱动电动机的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703507110 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过4升）及驱动电动机的小轿车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703507210 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过4升）及驱动电动机的四轮驱动越野车（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703507310 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过4升）及驱动电动机的的小客车（9座及以下，可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703507910 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机，排气量超过4升）及驱动电动机的的其他载人车辆（可通过接插外部电源进行充电的除外） |
| 8703601100<br>8703601200<br>8703601300<br>8703601900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量不超过1000毫升 |
| 8703602100<br>8703602200<br>8703602300<br>8703602900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量超过1000毫升，但不超过1500毫升 |
| 8703603100<br>8703603200<br>8703603300<br>8703603900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量超过1500毫升，但不超过2000毫升 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703604100<br>8703604200<br>8703604300<br>8703604900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量超过2000 毫升，但不超过 2500 毫升 |
| 8703605100<br>8703605200<br>8703605300<br>8703605900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量超过2500 毫升，但不超过 3000 毫升 |
| 8703606100<br>8703606200<br>8703606300<br>8703606900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量超过3000 毫升，但不超过 4000 毫升 |
| 8703607100<br>8703607200<br>8703607300<br>8703607900 | 同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆,排气量超过4000 毫升 |
| 8703701100<br>8703701200<br>8703701300<br>8703701900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量不超过 1000 毫升 |
| 8703702100<br>8703702200<br>8703702300<br>8703702900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量超过 1000 毫升，但不超过 1500 毫升 |
| 8703703100<br>8703703200<br>8703703300<br>8703703900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量超过 1500 毫升，但不超过 2000 毫升 |
| 8703704100<br>8703704200<br>8703704300<br>8703704900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量超过 2000 毫升，但不超过 2500 毫升 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8703705100<br>8703705200<br>8703705300<br>8703705900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量超过 2500 毫升，但不超过 3000 毫升 |
| 8703706100<br>8703706200<br>8703706300<br>8703706900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量超过 3000 毫升，但不超过 4000 毫升 |
| 8703707100<br>8703707200<br>8703707300<br>8703707900 | 同时装有压燃活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机、可通过接插外部电源进行充电的其他载人车辆，排气量超过 4000 毫升 |
| 8703800010 | 旧的仅装有驱动电动机的其他载人车辆 |
| 8703900021 | 其他型排气量不超过 1 升的其他载人车辆 |
| 8703900022 | 其他型排气量超过 1 升但不超过 1.5 升的其他载人车辆 |
| 8703900023 | 其他型排气量超过 1.5 升但不超过 2 升的其他载人车辆 |
| 8703900024 | 其他型排气量超过 2 升但不超过 2.5 升的其他载人车辆 |
| 8703900025 | 其他型排气量超过 2.5 升但不超过 3 升的其他载人车辆 |
| 8703900026 | 其他型排气量超过 3 升但不超过 4 升的其他载人车辆 |
| 8703900027 | 其他型排气量超过 4 升的其他载人车辆 |
| 8704210000 | 柴油型其他小型货车,仅装有压燃式活塞内燃发动机，车辆总重量不超过 5 吨 |
| 8704223000 | 柴油型其他中型货车,仅装有压燃式活塞内燃发动机，车辆总重量超过 5 吨但在 14 吨以下 |
| 8704224000 | 柴油型其他重型货车,仅装有压燃式活塞内燃发动机，车辆总重量在 14 吨及以上但不超过 20 吨 |
| 8704230090 | 柴油型的其他超重型货车，仅装有压燃式活塞内燃发动机，车辆总重量超过 20 吨 |

| 海关商品编号 | 货物名称 |
| --- | --- |
| 8704310000 | 车辆总重量不超过5吨的其他货车，汽油型，仅装有点燃式活塞内燃发动机 |
| 8704323000 | 车辆总重量超过5吨但不超过8吨的其他货车，汽油型，仅装有点燃式活塞内燃发动机 |
| 8704324000 | 车辆总重量超过8吨的其他货车，汽油型，仅装有点燃式活塞内燃发动机 |
| 8704410000 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的其他货车,车辆总重量不超过5吨 |
| 8704421000 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的其他货车,车辆总重量超过5吨，但小于14吨 |
| 8704422000 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的其他货车,车辆总重量在14吨及以上，但不超过20吨 |
| 8704430090 | 同时装有压燃式活塞内燃发动机（柴油或半柴油发动机）及驱动电动机的其他货车,车辆总重量超过20吨 |
| 8704510000 | 车辆总重量不超过5吨的其他货车，汽油型，同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机 |
| 8704521000 | 车辆总重量超过5吨但不超过8吨的其他货车，汽油型，同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机 |
| 8704522000 | 车辆总重量超过8吨的其他货车，汽油型，同时装有点燃式活塞内燃发动机及驱动电动机 |
| 8704600000 | 仅装有驱动电动机的其他货车 |
| 8704900000 | 其他货运机动车辆 |

# 商务部等5部门关于进一步做好二手车出口工作的通知

商贸发〔2024〕25号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团商务、工业和信息化主管部门，公安厅（局），交通运输厅（局、委），海关总署广东分署、各直属海关：

商务部、公安部、海关总署印发《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》（商贸函〔2019〕165号）以来，二手车出口工作取得了显著进展，形成了一批可复制推广的经验，为外贸稳规模优结构，以及国内汽车消费升级发挥了促进作用。为进一步推动二手车出口发展，经研究，商务部等5部门决定在全国范围开展二手车出口业务，并发布2024年第6号公告（以下简称公告）。现就做好有关工作通知如下：

**一、切实加强组织实施**

各地要建立专项工作机制，明确各方职责，确保相关工作规范有序进行，推动二手车出口业务健康持续发展。各地要按照公告要求，切实做好二手车出口有关工作，要以保障出口质量信誉和规范出口秩序为重点，避免过度竞争和恶性竞争。商务主管部门严格按照二手车出口许可证申领条件和程序的有关规定，做好出口许可证发放等工作，工业和信息化主管部门做

好道路机动车辆生产企业及产品准入管理工作，公安交通管理部门做好二手车出口相关登记管理等工作，交通运输主管部门指导做好相关出口二手车辆维修数据档案的查询服务工作，海关做好二手车出口相关通关监管工作。对违法违规出口车辆的，停止受理企业二手车出口业务申请，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

**二、严格保障质量安全**

出口车辆应符合《二手乘用车出口质量要求》（WM/T8-2022）或《二手商用车辆及挂车出口质量要求》（WM/T9-2022），并由第三方检测机构出具产品检测报告。出口目标国有准入标准的，出口企业应同时声明符合当地标准。鼓励二手车出口企业使用“汽车维修电子健康档案系统”查询车辆维修记录。二手车出口企业是质量追溯责任主体，应严格履行产品检测、如实明示车辆信息等义务，严禁出口盗抢、走私、非法拼装、报废等违规车辆。

**三、提升国际化经营能力**

鼓励各地建设集展示交易、维修整备、检测认证、报关出口、仓储物流、金融服务等功能于一体的二手车出口基地，提升集聚效能。鼓励有条件的二手车出口企业设立机动车登记服务站，实现出口二手车转让登记、注销登记一站式办理。指导企业通过自建、资源共享或多渠道合作等方式，建设海外维修服务体系，增设海外售后服务网点，多渠道保障备品备件供应。支持汽车生产企业进一步健全国际营销网络，充分发挥品牌、

渠道等优势，切实提升自产汽车在海外的售后维修服务水平。鼓励有条件的企业在重点市场建立公共的展示交易中心及海外仓。充分利用各类贸易促进平台，支持企业拓宽海外市场渠道。鼓励创新二手车出口营销模式，积极探索建设二手车出口电商平台、拍卖平台等。

**四、强化监管和服务**

各地要及时跟踪本地区出口情况，加强对二手车出口各环节的监督管理，做到全流程可追溯，有效防控各类风险。建立本地二手车出口信用评价体系，引导企业守法合规、诚信经营，加强行业自律，规范竞争行为，维护出口秩序。经商务主管部门备案的二手车出口企业，向公安交通管理部门申请办理出口二手车转让登记时，不再要求提交营业执照原件，可以提交加盖单位公章的营业执照复印件、委托书和被委托人的身份证明作为其现机动车所有人身份证明。结合本地实际，优化监管流程，提升贸易便利化水平。商务部会同工业和信息化部、公安部、交通运输部、海关总署将加强监管，对二手车出口工作进行检查。

商务部

工业和信息化部

公安部

交通运输部

海关总署

2024 年 2 月 7 日

# 商务部等8部门办公厅关于开展汽车流通消费改革试点工作的通知

商办消费函〔2025〕14号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团商务、发展改革、工业和信息化、公安、交通运输、文化和旅游、体育主管部门，海关总署广东分署、各直属海关:

为贯彻落实中央经济工作会议部署，加力扩围实施消费品以旧换新，进一步释放汽车消费潜力，按照《商务部等14部门关于印发〈推动消费品以旧换新行动方案〉的通知》（商消费发〔2024〕58号）有关要求，2025—2027年，将开展汽车流通消费改革试点工作。现将有关事项通知如下:

**一、总体要求**

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中全会精神，按照“政府引导、市场主导，需求牵引、因地制宜”的原则，统筹好培育新动能和更新旧动能的关系、统筹好做优增量和盘活存量的关系，顺应汽车流通消费新形势新趋势，鼓励有条件的地方结合本地实际，在新车、二手车、报废车、汽车后市场等各环节，围绕管理制度、标准技术、数据平台等各领域，深化改革、积极创新、先行先试，加快构建统一高效、绿色循环的汽车流通

消费大市场。

力争到2027年，在汽车流通消费领域，培育一批创新发展的典型企业，打造一批商旅文体健融合的典型项目，形成一批可复制可推广的经验和模式，发挥引领带动作用，激发汽车消费市场活力，促进汽车市场高质量发展。

**二、试点任务**

（一）稳定和扩大汽车消费。探索建立本地区汽车促消费部门联动机制，加强定期会商、协作联动，打好政策“组合拳”，形成工作合力。鼓励相关地区优化汽车限购限行措施，推进购车指标精细化差异化管理，综合运用经济、技术等多种方式，探索逐步放宽或取消限购政策，更好满足居民汽车购买需求。探索建立低碳排放区，引导鼓励节能型汽车和新能源汽车消费。探索基于车、路、网、云、图等高效协同的自动驾驶技术多场景应用，加快智能网联汽车技术突破和产业化发展，培育壮大智能网联新能源汽车消费。结合本地汽车及关联产业发展实际和消费特色，创新举办汽车促消费活动，支持汽车展销进商圈、进公园、进文化场所、进体育馆，促进汽车商旅文体健融合发展。

（二）促进二手车高效流通。持续完善二手车流通管理制度，创新二手车交易登记便利化措施，探索建立线上交易管理制度。鼓励汽车生产企业开展厂家认证、二手车整备等业务，扩大二手车车源，提升二手车质量。加快二手车经纪转经销，

支持二手车经销企业加强主体培育和品牌建设，主动提供车辆质保服务；鼓励开展二手车经销企业分级分类管理，推动二手车经销企业做大做强。提升二手车流通服务能力，支持第三方二手车信息查询平台建设运营，探索新能源二手车检测和估值技术，打造具有国际影响力的权威二手车检测机构，提升二手车检测结果公信力。

（三）营造汽车文化氛围。推动汽车改装、汽车租赁、汽车赛事、房车露营、传统经典车等规范有序发展，因地制宜打造汽车与旅游、文化、体育等跨界融合消费创新项目，促进汽车由交通工具向生活空间转变。落实传统经典车认定标准，在自贸试验区、综合保税区等条件成熟区域，探索开展传统经典车贸易、转让、展览展示等业务，研究完善相关管理政策。建立健全汽车改装行业及企业管理机制，推动完善汽车改装技术标准，加强宣传培训和监管，明确安全主体责任，保障道路交通安全。支持有条件的地方和企业，聚焦汽车历史、汽车技术、汽车赛事、汽车品牌等主题建设运营汽车博物馆、汽车主题公园等，布局完善汽车相关多元业态和设施，满足居民汽车休闲娱乐需求。

（四）完善报废汽车回收利用体系。继续支持高水平报废汽车回收拆解项目建设，鼓励发展“互联网+回收”模式，提升汽车回收数字化水平。鼓励企业积极引进国际先进、国内一流的报废汽车拆解设备，加强与国际国内科研院所合作，提升精

细化、绿色化拆解能力和资源利用水平。鼓励构建报废机动车回用件多样化推广渠道，推动形成“车辆精细化拆解+回用件高效流通”发展模式。鼓励引进零部件再制造企业，并引导其构建合理的逆向物流体系及旧件回收网络，规范汽车零部件再制造市场。鼓励企业加快再制造重点技术研发应用，重点发展高值零部件再制造技术和工艺，推动零部件旧件回收和再制造产品质量控制等能力建设。

（五）提升汽车流通消费数字化水平。完善汽车领域信息披露制度，打通新车、二手车、报废车等各环节关键数据，构建汽车全生命周期信息平台，推动汽车流通行业数字化转型升级。推行交易网签与电子合同，支持企业建设线上线下融合的新车、二手车销售服务体系，打造数字化消费体验场景。充分利用既有资源，依托充（换）电基础设施、4S 店、加油站、停车场等搭建汽车使用配套设施及服务平台，推动信息资源整合共享，更好服务汽车购买和使用。探索实施报废机动车回收证明电子化，提供机动车报废网上预约、上门收车、线上打印回收证明等一站式服务。

**三、组织实施**

（一）试点申报。省级商务主管部门会同发展改革、工业和信息化、公安、交通运输、文化和旅游、海关、体育等相关部门组织开展试点申报工作。试点以城市为主体进行自愿申报，有意愿参加试点的城市，应编制《汽车流通消费改革试点工作

方案》（以下简称《工作方案》），经省级相关部门审核后推荐上报商务部。《工作方案》要结合本地优势和市场特点，聚焦一项或多项试点任务，科学谋划汽车流通消费改革的总体思路、目标任务、试点内容和保障措施等。

（二）确定试点地区。商务部会同国家发展改革委、工业和信息化部、公安部、交通运输部、文化和旅游部、海关总署、体育总局等相关部门，组织专家对申报材料进行评审，通过竞争性选择的方式择优确定试点城市。商务部会同相关部门将按照“成熟一批、启动一批”的原则，分批研究确定试点城市名单。首批试点集中受理申报材料的截止时间为2025年3月31日。

（三）试点实施。试点地区应根据试点工作总体要求、具体任务等认真组织实施，明确任务分工，落实目标责任，做好过程管理和阶段总结，确保试点工作的质量和进度。省级商务主管部门要密切跟踪试点进展，研究分析在汽车流通消费改革过程中出现的新情况、新问题，不断完善工作举措，适时评估试点成效，总结试点经验并及时向商务部报告。

**四、保障措施**

试点地区要加强试点工作的组织领导，明确责任分工，强化工作协同；结合自身发展规划和目标定位，依据工作方案，加强土地、资金等要素保障，完善相关软硬件配套措施；主动对标国际先进做法，适时组织开展国际交流合作，充分学习借

鉴成功经验。鼓励相关院校、智库、行业组织等机构探索建立汽车流通消费改革评价体系，为各地开展试点工作提供服务支撑。

商务部办公厅

国家发展改革委办公厅

工业和信息化部办公厅

公安部办公厅

交通运输部办公厅

文化和旅游部办公厅

海关总署办公厅

体育总局办公厅

2025 年 1 月 20 日

# 商务部 工业和信息化部 公安部 海关总署
# 关于进一步加强二手车出口管理
# 工作的通知

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团商务、工业和信息化主管部门，公安厅（局），海关总署广东分署、各直属海关:

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，进一步规范汽车产业竞争秩序，促进我国二手车出口健康有序发展，商务部、工业和信息化部、公安部、海关总署决定进一步加强二手车出口管理。现将有关事项通知如下:

## 一、进一步严格二手车出口管理

（一）严控新车以二手车名义出口。自 2026 年 1 月 1 日起，对申请出口距注册登记日期不满 180 天（含 180 天）的车辆，各地商务主管部门应指导本地企业补充提交该车辆生产企业出具的《售后维修服务确认书》，内容包括出口国别、车辆信息、提供售后服务的网点信息等并加盖生产企业公章，对无法提供上述材料的车辆，不予发放出口许可证。对于通知实施日前已办理转让登记待出口手续的车辆，要指导企业做好合同履约并有序出口。

（二）规范出口许可证申领与发放。各地商务主管部门要

指导企业规范完整填写出口许可证申报信息，其中车辆品牌、型号、注册登记日期、转让登记待出口日期等内容应与《机动车登记证书》一致。注册登记日期、转让登记待出口日期填写在出口许可证附表中。对于未按要求填写上述内容的，不予发放出口许可证。商务部将密切监测出口许可证信息填报情况，对多次违规填报的企业及相关发证机构进行通报。

（三）建立企业动态管理及退出机制。各地商务主管部门要加强本地二手车出口信用评价体系建设，对照《二手车出口不诚信行为负面清单》（附件 1），对企业开展日常监督与动态管理，规范企业经营行为及出口竞争秩序。要及时对有不诚信行为的企业进行约谈，对有多次不诚信行为、未及时提供出口车辆维修技术及备件支持、不履行质量保证义务的企业，或者此类企业法人及关联人另设企业开展二手车出口业务的，应责令其就此前不诚信行为制定并落实整改措施。在受理审查其出口许可证申请时，应综合考虑整改落实情况作出是否准予许可的决定。

## 二、进一步加强合规审查

（四）严格以改装车名义出口车辆的许可证申领条件。各地商务主管部门要指导改装车出口企业准确填写车辆底盘品牌、改装车品牌、车辆型号等信息，提交改装真实性证明材料（附件 2）。对无法证明改装真实性，同类改装车产品未列入工业和信息化部《道路机动车辆生产企业及产品公告》、不具备有效的国家强制性产品认证的产品，不予发放出口许可证。要

对本地改装车生产企业出口情况、与出口量相适应的改装生产能力等进行排查，相关情况及时上报商务部。商务部、工业和信息化部、海关总署将密切监测并及时共享改装车出口各环节异常情况，加大检查及惩处力度。

**三、持续推动二手车出口健康发展**

（五）提升企业国际经营能力。各地商务主管部门要充分利用各类贸易促进平台，支持企业开拓多元化市场。要鼓励有条件的企业在重点市场建立公共展示交易市场，拓展营销、仓储等综合服务。要建立完善培训制度，通过政策宣讲、经验交流等方式指导企业合规开展业务。

（六）完善出口配套体系。各地商务主管部门要立足长远发展，引导出口企业与汽车生产企业、海外进口商共同做好售后服务，保障维修配件供应及技术支持。要促进出口企业与物流、金融、第三方质保机构等供应链配套企业的交流合作。要探索发展专门面向二手车出口的交易市场，开展二手车出口整备、检测、报关、物流等“一站式”服务，为二手车出口的健康持续发展提供支撑保障。

商务部

工业和信息化部

公安部

海关总署

2025 年 11 月 11 日

# 商务部等8部门办公厅关于印发《2026年汽车以旧换新补贴实施细则》的通知

商办消费函2025年第467号

按照《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号，以下简称发改环资〔2025〕1745号文）和《商务部等7部门关于提质增效实施2026年消费品以旧换新政策的通知》（商消费函〔2025〕697号，以下简称商消费函〔2025〕697号文）要求，为更好实施2026年汽车以旧换新补贴政策，现将《2026年汽车以旧换新补贴实施细则》印发给你们，请认真执行。

商务部办公厅

国家发展改革委办公厅

工业和信息化部办公厅

公安部办公厅

财政部办公厅

生态环境部办公厅

税务总局办公厅

市场监管总局办公厅

2025年12月30日

# 2026年汽车以旧换新补贴实施细则

## 第一章 汽车报废更新

**第一条** 2026年，对个人消费者报废2013年6月30日（含当日，下同）前注册登记的汽油乘用车、2015年6月30日前注册登记的柴油及其他燃料乘用车，或2019年12月31日前注册登记的新能源乘用车，并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量的燃油乘用车，给予一次性补贴。对报废上述符合条件旧车并购买新能源乘用车的，按新车销售价格（价税合计，下同）的12%给予补贴，补贴金额（向上取整至整元，下同）最高2万元；对报废上述符合条件燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的，按新车销售价格的10%给予补贴，补贴金额最高1.5万元。

**第二条** 拟申请汽车报废更新补贴的个人消费者，应通过登录全国汽车流通信息管理系统网站或“汽车以旧换新”小程序（以下简称全国汽车以旧换新平台），进入“汽车报废更新补贴申请入口”，填报个人身份信息、报废汽车的车辆识别代号和《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》原件照片或扫描件、新车的车辆识别代号和《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》（第1页和第2页）原件照片或扫描件等，在补

贴受理地（即《机动车销售统一发票》开具地，下同）提交补贴申请。

**第三条** 个人消费者申请汽车报废更新补贴，其所提交的《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》，均应自 2026 年 1 月 1 日起取得。其中，《报废机动车回收证明》应由有资质的报废机动车回收拆解企业开具，《机动车销售统一发票》和《机动车登记证书》应在同一省级地区开具或办理。参与申请补贴的报废汽车所有人和新购置乘用车所有人应为同一个人消费者；其所报废的符合条件的旧车，应当于 2025 年 1 月 8 日前登记在申请人名下。

## 第二章 汽车置换更新

**第四条** 2026 年，对个人消费者通过售卖方式转让登记在本人名下的乘用车，并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或 2.0 升及以下排量的燃油乘用车，给予一次性补贴。对换购符合上述条件新能源乘用车的，按新车销售价格的 8%给予补贴，补贴金额最高 1.5 万元；对换购符合述条件燃油乘用车的，按新车销售价格的 6%给予补贴，补贴金额最高 1.3 万元。

**第五条** 申请汽车置换更新补贴的个人消费者，应通过登录补贴受理地汽车置换更新信息平台，填报个人身份信息、转让的乘用车旧车的车辆识别代号和《二手车销售统一发票》《机动车登记证书》（第 1 页至第 4 页）原件照片或扫描件、新购

置乘用车的车辆识别代号和《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》（第1页和第2页）原件照片或扫描件等，在补贴受理地提交补贴申请。

**第六条** 个人消费者申请汽车置换更新补贴，其所提交的《二手车销售统一发票》和《机动车销售统一发票》所载明的开票日期，以及转让的乘用车旧车《机动车登记证书》所载明的最近一次转让登记日期和新购置乘用车《机动车登记证书》所载明的注册登记日期，均应在2026年1月1日之后。参与申请补贴的乘用车旧车所有人和新购置乘用车所有人应为同一个人消费者。所转让的乘用车旧车，应当于2025年1月8日前登记在申请人名下；所新购置的符合条件的乘用车，其《机动车销售统一发票》和《机动车登记证书》应在同一省级地区开具或办理。

## 第三章 补贴审核与兑付

**第七条** 各地商务主管部门收到汽车报废更新补贴申请材料后，会同工业和信息化、公安、财政、税务等部门按照职能职责进行审核，通过全国汽车以旧换新平台及时反馈审核结果；汽车报废更新补贴资金发放到位后，3个工作日内在全国汽车以旧换新平台确认。

**第八条** 地要进一步完善汽车置换更新信息系统功能，健全本地区商务、公安、税务等部门信息共享和核查比对机制，提高汽车置换更新补贴审核效率。各地汽车置换更新信息系统按

统一标准与全国汽车以旧换新平台对接，通过数据接口按要求实时全量推送补贴申请发放等相关数据。

**第九条** 全国汽车以旧换新平台连通商务部、工业和信息化部、公安部、税务总局等部门数据，为地方提供报废乘用车回收和注销登记、新购置乘用车注册和转让登记、乘用车旧车转让登记、新能源乘用车车型、新购置乘用车的《机动车销售统一发票》、转让的乘用车旧车的《二手车销售统一发票》等信息核查比对服务，辅助高效开展补贴申请信息审核工作。

**第十条** 2026 年汽车以旧换新政策实施期间，每位个人消费者只能选择享受一次汽车报废更新补贴或一次汽车置换更新补贴。在汽车以旧换新补贴申请审核期间，其所新购置的汽车应登记在申请人名下。全国汽车以旧换新平台为各地提供相关信息核查比对服务。

**第十一条** 申请人提交的信息真实完整，符合本细则要求的，予以审核通过。申请人提交的信息不完整或不清晰无法辨识的，受理地将补正信息要求告知申请人，申请人按要求在申请截止日期前通过原渠道补正有关信息。对符合条件的补贴申请，原则上在提交申请之日起，3 个工作日内完成受理，15 个工作日内完成审核，30 个工作日内兑付补贴。

**第十二条** 各省级商务主管部门会同有关部门统筹确定对本辖区内补贴申请的审核层级、审核部门，优化补贴申请审核和兑付流程，提高工作效率。各地商务主管部门及时汇总符合

补贴条件的申请人信息，审核后确定补贴金额，并向财政部门提出资金申请。各地财政部门根据商务主管部门提出的资金安排意见，按程序将补贴资金拨付申请人。各地商务主管部门向同级财政部门报送资金申请时，需将资金安排建议一并报财政部各地监管局和同级发展改革部门。

## 第四章 补贴资金管理

**第十三条** 根据发改环资〔2025〕1745号文要求，国家发展改革委会同财政部安排超长期特别国债资金，各地按要求安排配套资金，用于支持地方实施汽车以旧换新等补贴政策。2026年汽车以旧换新补贴资金按月均衡使用，各地结合本地区支持资金规模，合理把握工作节奏。

**第十四条** 2026年汽车以旧换新政策实施期结束后，各省级商务、财政部门应按要求将补贴资金发放情况报送商务部、财政部，并抄报国家发展改革委。有关部门按照发改环资〔2025〕1745号文等有关规定要求，对各地上报的补贴资金发放情况进行汇总审核后，中央与地方进行清算。

## 第五章 监督管理

**第十五条** 各地、各相关部门按照发改环资〔2025〕1745号文、商消费函〔2025〕697号文等规定，对汽车以旧换新补贴工作实施监督管理，建立健全商务、发展改革、财政、公安、税务、市场监管等部门联合监管机制，保障补贴政策规范有序

实施。

**第十六条** 各地商务主管部门负责对补贴资金审核进行监管。财政部各地监管局强化对补贴资金管理使用等情况的抽查，各地公安、税务等部门按职责分工做好车辆登记、《机动车销售统一发票》和《二手车销售统一发票》管理，以及信息统计上报等相关工作，确保资金安全、发放及时。

**第十七条** 各地要深入推进公平竞争政策实施，落实公平竞争审查相关要求；一视同仁支持各类经营主体参与汽车以旧换新；不得要求将拟转让或报废的旧车交售给指定企业，不得另行设定具有地域性、技术产品指向性的补贴目录或企业名单。

**第十八条** 各地要加强产品质量和价格监管，严防骗补套补等问题，按职责认真做好补贴审核工作，必要时可聘请第三方单位协助开展补贴申请审核；对发现存在利用不正当手段骗取补贴资金、生产销售不符合强制性产品认证汽车产品、价格违法等行为的，各级市场监管、公安、工业和信息化等部门要依法依规严肃处理，涉嫌违法犯罪的依法严厉查处。

**第十九条** 各地要畅通汽车以旧换新政策咨询渠道，建立健全政策咨询和投诉举报机制，及时回应公众诉求，接受社会监督，营造良好氛围。

**第二十条** 对买卖、伪造、变造《报废机动车回收证明》，拼装车以及将回收的报废车辆上路行驶或流向社会的，有关部门依据国务院令第 715 号（《报废机动车回收管理办法》）进

行处理。

**第二十一条** 对挪用、骗取补贴资金的单位和个人，有关部门依据国务院令第427号（《财政违法行为处罚处分条例》）及其他有关法规进行处理。

## 第六章 附则

**第二十二条** 本细则所称乘用车是指在公安交管部门注册登记的小型、微型载客汽车。

**第二十三条** 本细则自2026年1月1日起执行。各省级商务主管部门会同相关部门根据本细则并结合本地区实际情况制定汽车以旧换新具体实施细则，稳妥推进补贴政策顺畅有序衔接过渡。

**第二十四条** 细则由商务部会同国家发展改革委、财政部、工业和信息化部、公安部、生态环境部、税务总局、市场监管总局负责解释。

# 商务部等9部门关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知

商消费函2026年第145号

为贯彻落实国务院办公厅《加快培育服务消费新增长点工作方案》部署要求，破除汽车后市场领域不合理限制措施，培育新业态，打造新场景，激发汽车后市场活力，更好满足群众多样化汽车消费需求，经会商国家发展改革委、教育部、财政部、自然资源部、生态环境部、住房城乡建设部，提出以下措施。

**一、规范有序发展汽车改装**

（一）建立健全汽车改装管理制度。制定促进汽车改装市场发展的政策文件，明确对汽车改装实施分级分类管理，确定汽车改装项目清单，完善车辆检验、变更登记等管理要求。

（二）完善汽车改装标准体系。研究建立全国汽车标准化技术委员会汽车改装分技术委员会，梳理拟制修订的标准清单，加快制定一批国家标准，研究制定汽车改装零部件和改装技术规范。

（三）提升改装产业优质供给能力。研究建立改装用汽车零部件准入许可制度。研究完善汽车零部件CCC认证制度，加强产品质量、安全和环保监管。加大汽车改装专业技术人才培

训管理力度，鼓励汽车赛事从业机构和民用汽车改装企业技术互动。优化机动车交通事故责任强制保险及商业险相关服务，支持汽车改装规范发展。

**二、支持发展房车露营产业**

（四）完善房车通行使用环境。支持各地优化房车上路通行管理政策。简化房车营地用地审批流程。

（五）提升房车营地配套服务水平。结合区域文旅资源，鼓励在风景道沿线、城市近郊等区域，建设一批高标准、多功能的房车营地，完善维修补给、水电保障、医疗救援、餐饮住宿等配套服务。优化设置房车营地标识，发布房车精品旅游线路。城市新建或改造公共停车场时，有条件的可以设置自行式房车和拖挂式房车专用停车位并加强管理，更好满足房车停车需求。

（六）推动房车制造产业链升级。支持有条件的地区建设房车产业聚集区，培育具有核心技术、全产业链整合能力和国际竞争力的龙头企业。引导企业加大研发投入，开发绿色化、智能化、轻量化、适老化等符合市场需求的房车产品。

**三、培育传统经典车新业态**

（七）完善传统经典车管理措施。依据《传统经典车通用要求》（GB/T45194-2024）制定传统经典车认定细则与操作规范，对符合条件的传统经典车开展认定工作。支持相关汽车流通消费改革试点城市探索开展传统经典车贸易、流通交易、展

览展示和有条件上路等业务，制定完善配套政策措施和监管机制。在地方试点的基础上，逐步完善国家层面传统经典车全链条管理制度。

（八）丰富传统经典车使用场景。鼓励各地将传统经典车纳入文旅资源体系。支持举办传统经典车赛事、品牌沙龙、收藏品鉴会、文化节等特色活动。支持传统经典车零部件复刻、整车修复、鉴定、拍卖等配套产业发展。

**四、优化汽车维修和保险服务供给**

（九）健全汽车维修政策标准体系。强化机动车维修备案管理，健全完善新能源汽车维修标准规范。深入推进维修技术信息公开，加强工作指导，提升信息公开质量，促进维修行业规范化发展。

（十）强化维修服务支撑能力。健全完善机动车维修信用管理制度，支持汽车经销商、维修企业建立“线上预约+线下维修”服务体系。鼓励引导维修企业集约化、专业化、品牌化连锁经营。汽车生产企业要丰富新能源汽车维修渠道和配件供给渠道，不得限制消费者自主选择对家用汽车维护保养的企业，并将其作为拒绝承担法定“三包”责任的理由。引导新能源整车生产企业、动力电池生产企业开放维修技术授权，鼓励“以修代换”，提升新能源汽车社会化维修服务能力。

（十一）加大保险服务支持力度。落实《关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见》，进一步提升

车险保障能力和服务水平，建立保险车型综合分级制度。创新优化车险产品供给，提供“基本+变动”的组合产品，探索“车电分离”保险模式。

**五、积极发展汽车赛事运动**

（十二）构建多层次汽车赛事体系。推动构建知名赛事引领、职业赛事推广和体验赛事普及的多层次汽车赛事体系。发挥新能源汽车产业发展优势，培育一批具有核心竞争力的新能源汽车赛事民族品牌，加强知识产权保护。支持相关汽车流通消费改革试点城市因地制宜引进国际知名汽车赛事，完善便利化的赛车进出口流程和模式，加强引进赛事的本土化运营和创新；打造若干国家级汽车运动消费场所，强化场地设施、技术服务、赛事运营等综合支撑能力。

（十三）优化赛事服务管理机制。制定公布汽车赛事办赛指南，提升安全办赛能力水平，强化办赛标准流程。鼓励举办群众性体育赛事，支持地方表演性赛事落地。鼓励各地将汽车赛事办赛服务纳入“高效办成一件事”重点事项清单，提升赛事举办便利化水平。

（十四）培育汽车运动消费新场景。依托各地资源禀赋因地制宜发展拉力赛、越野赛、集结赛、卡丁车赛、场地赛等，打造面向大众的体验式赛事活动。深化商文旅体健融合发展，整合汽车赛事与地方特色资源，打造一批“跟着赛事去旅行”精品线路，丰富消费场景。

（十五）加强赛车人才队伍建设。支持普通高校、职业学校开设汽车运动相关专业，培养车手、技师、教练、裁判、赛车运营等专业人才。建立全国赛车人才注册信息平台，健全赛车人才评价体系，促进教育端和就业端择优融合，为汽车赛事发展提供人才支撑。

**六、推动汽车租赁创新融合发展**

（十六）支持汽车租赁产业融合升级。培育壮大经营主体，推动租赁企业与汽车产业深度融合，通过集采、回购、二手车经销、二手车出口等模式打通产业链。支持符合条件的汽车租赁及电池营运主体享受贷款贴息等政策。

（十七）提升汽车租赁供给能力。鼓励汽车租赁企业品牌化、连锁化、规模化发展，完善小微型客车租赁服务网络，支持“异地还车”“以租代购”等多元化服务模式创新，以及汽车租赁保险产品创新，完善保险服务，降低消费者用车成本。

商务部会同各相关部门抓好本文件相关措施组织实施，与汽车流通消费改革试点工作形成合力，及时协调解决地方和企业反映的困难诉求。各地区要健全工作机制，认真抓好相关措施落地落实；加强对相关试点城市的工作指导和资源要素保障，用好现有财政资金渠道，支持培育打造汽车后市场服务消费场景，鼓励消费新业态新模式新场景试点城市将符合条件的消费场景纳入支持范围，确保各项工作顺畅推进、取得实效。相关汽车流通消费改革试点城市要结合本通知各项要求，聚焦重点

方向，因地制宜抓好试点任务落实，尽快形成一批可复制可推广的典型经验做法，持续培育壮大汽车后市场消费。

商务部

工业和信息化部

公安部

交通运输部

文化和旅游部

海关总署

市场监管总局

金融监管总局

体育总局

2026 年 6 月 18 日

# 商务部 工业和信息化部 市场监管总局关于印发《汽车行业境外竞争行为与合规建设指引》的通知

商合函〔2026〕451号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团商务、工业和信息化、市场监管部门，各有关企业：

为推动汽车行业健康有序国际化发展，引导汽车行业企业规范境外竞争行为、加强合规建设，深化汽车产业链供应链国际合作，促进全球汽车行业发展进步，商务部、工业和信息化部、市场监管总局制定了《汽车行业境外竞争行为与合规建设指引》，现予印发，供工作中参考。

商务部

工业和信息化部

市场监管总局

2026年8月24日

# 汽车行业境外竞争行为与合规建设指引

## 第一章 总则

**第一条** 为推动中国汽车行业健康有序国际化发展，引导汽车行业企业规范境外竞争行为、加强合规建设，提高跨国经营能力和国际影响力，促进全球汽车行业发展进步，制定本指引。

**第二条** 从事国际化生产经营活动的中国汽车行业企业在境外发生的市场竞争等生产经营行为，参照本指引执行。

**第三条** 汽车行业企业境外生产经营应当遵循依法合规、公平竞争、互利共赢的基本原则，严格遵守我国对外投资、对外经济合作、对外贸易等相关法律法规及政策，积极践行《企业境外履行社会责任工作指引》《企业境外廉洁合规工作指引》《企业境外反垄断合规指引》等要求。

## 第二章 规范境外市场竞争行为

**第四条** 企业可建立以成本为基础、国际市场供求为导向的定价策略，依法依规做好本企业零部件、整车等产品价格合规管理，不为获得不正当竞争优势扰乱市场竞争秩序。

**第五条** 企业在制定整车境外市场建议零售价时，应按照东道国（地区）法律法规、市场原则和商业惯例，针对本企业不同车辆配置设定清晰的价格梯度，避免因多频次、大幅度价格波动影响境外消费者利益和品牌形象。

**第六条** 企业可根据不同国家（地区）的实际情况，综合考虑当地市场环境、税费结构、物流成本等因素，合理确定国家（地区）间价格差异，避免销售秩序混乱。

**第七条** 企业应依法依规尊重东道国（地区）经销商、代理商自主定价权，并做好对经销商、代理商的合规监督。给予境外经销商、代理商等销售激励时，应依规作出明确合理的约定，并全面履行约定义务。

**第八条** 企业在境外销售商品或者提供服务时，应依法合规进行透明清晰的标价，不违规在标价之外任意加价或收取未标明费用。

**第九条** 企业在境外开展有奖销售、免费试用、折价减价、赠送礼品、汽车金融优惠等促销活动时，应遵守法律法规，遵从当地商业惯例和文化习俗，切实履行合同约定。

**第十条** 企业在境外开展品牌展示和宣传活动时，应按东道国（地区）相关规定真实完整披露相关信息，不作虚假宣传，不欺骗或误导消费者，维护中国汽车品牌形象。

## 第三章 提升境外本地化合规经营能力

**第十一条** 企业应根据我国对外投资合作政策导向和东道国（地区）实际情况，因地制宜开展生产经营活动，确保考察、商谈、建设、生产、定价、采购、服务等全流程合规。企业应加强产品出海评估，避免不符合目标市场和使用环境需求的产品出海。

**第十二条** 企业应加强对东道国（地区）政治形势、宏观经济、社会安全、汽车产业等各方面风险研判，完善生产安全事故应急处理预案，定期排查风险隐患，提高境外安全生产管理水平。

**第十三条** 企业应建立完善汽车相关产品境外市场质量管理体系和售后服务体系，做好市场研究和适应性开发，提升服务水平，更好满足境外市场需求。

**第十四条** 企业应遵守东道国（地区）相关劳动法规，按照平等机会和公平待遇等原则招聘雇员，重视开展汽车生产制造、销售推广等职业技能培训，畅通员工职业发展通道，完善员工权益保障机制。

**第十五条** 企业应采取必要措施确保车联网及自动驾驶相关信息收集、使用、保护及数据跨境传输等各类数据处理活动合规，遵守个人信息处理相关法律法规，保护消费者个人隐私。

**第十六条** 企业应遵守我国和东道国（地区）关于知识产权保护的法律法规，加强汽车行业相关自主知识产权境外市场布局和保护，防范侵权风险。规范外观设计、零部件生产、通信技术等领域的知识产权使用行为，妥善应对知识产权争议。

**第十七条** 企业应加强境外反垄断合规建设，有效识别、评估和管控各类反垄断法律风险，诚信守法、公平竞争。

**第十八条** 企业应根据《联合国气候变化框架公约》、东道国（地区）气候法规与汽车行业减排目标等要求，推动供应链

绿色低碳转型，积极履行环保责任。

## 第四章 附则

**第十九条** 本指引是对汽车行业企业境外竞争行为与合规建设提出的一般性指引，供企业参考。企业在具体实践中，应密切关注我国、东道国（地区）和有关国际组织最新法律法规和政策要求，结合实际调整和完善本企业工作。

**第二十条** 本指引由商务部会同工业和信息化部、市场监管总局负责解释。

# 中国人民银行 国家金融监督管理总局关于调整汽车贷款有关政策的通知

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，加大汽车消费金融支持力度，推动汽车以旧换新，稳定和扩大汽车消费，现就汽车贷款政策有关事项通知如下:

一、自用传统动力汽车、自用新能源汽车贷款最高发放比例由金融机构自主确定；商用传统动力汽车贷款最高发放比例为 70%，商用新能源汽车贷款最高发放比例为 75%；二手车贷款最高发放比例为 70%。其中，对于实施新能源汽车贷款政策的车型范围，各金融机构可以在《汽车贷款管理办法》（中国人民银行中国银行业监督管理委员会令〔2017〕第 2 号发布）规定基础上，根据自愿、审慎和风险可控原则，参考工业和信息化部发布的《新能源汽车推广应用推荐车型目录》执行。

二、鼓励金融机构结合新车、二手车、汽车以旧换新等细分场景，加强金融产品和服务创新，适当减免汽车以旧换新过程中提前结清贷款产生的违约金，更好支持合理汽车消费需求。

三、各金融机构在依法合规、风险可控前提下，结合本机构汽车贷款投放政策、风险防控等因素，根据借款人信用状况、还款能力等，合理确定汽车贷款具体发放比例、期限和利率；切实加强汽车贷款全流程管理，强化贷前审查和贷后管理，持

续完善借款人信用风险评价体系和抵质押品价值评估体系，保障贷款资产安全，严防贷款资金挪作他用。

四、中国人民银行各分支机构、金融监管总局各派出机构应强化对汽车贷款资产质量、机构稳健性的监测、分析和评估，促进金融机构汽车贷款业务稳健运行。各金融机构在具体业务中遇到重大情况和问题应及时向中国人民银行及其分支机构、金融监管总局及其派出机构反映。

本通知所称金融机构是指在中华人民共和国境内依法设立的、经金融监管总局批准经营人民币贷款业务的商业银行、农村合作银行、农村信用社及获准经营汽车贷款业务的非银行金融机构。

五、本通知自印发之日起施行。《中国人民银行中国银行业监督管理委员会关于调整汽车贷款有关政策的通知》（银发〔2017〕234号）同时废止。

中国人民银行

国家金融监督管理总局

2024年3月28日

# 中国人民银行 国家发展改革委 财政部 商务部 金融监管总局 中国证监会关于金融支持提振和扩大消费的指导意见

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，推动大力提振消费，完善扩大消费长效机制，强化商品消费和服务消费金融供给，更好满足消费领域金融服务需求，现提出以下意见。

## 一、总体要求

支持提振和扩大消费，是金融服务实体经济的重要内容，是金融工作政治性、人民性的具体体现。要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中全会和中央经济工作会议精神，完整、准确、全面贯彻新发展理念，不断完善金融服务体系，提升金融服务能力，聚焦消费重点领域和环节加大金融支持力度，为更好发挥消费对经济发展的基础性作用提供有力支撑。

——坚持促进优化供给与扩大需求相结合。把实施扩大内需战略同深化金融供给侧结构性改革有机结合起来，加大消费供给的金融资源投入，提升消费需求的金融服务水平，促进生产、分配、流通、消费良性循环。

——坚持金融创新与市场化、法治化相结合。鼓励金融机构在依法合规、风险可控的前提下，优化金融资源配置，加强

金融产品和服务创新，为消费领域提供多样化、差异化金融服务，有针对性地满足合理消费融资需求。

——坚持线上服务和线下支持相结合。不断强化金融服务与消费场景的融合，基于移动终端载体，运用互联网、大数据等技术手段，拓宽线上金融支持消费渠道，强化线下金融服务，提供便捷高效的消费金融支持。

**二、支持增强消费能力，培育消费需求**

（一）夯实宏观经济基础，稳定消费预期。加大实体经济支持力度，强化金融与财政、产业等政策协同联动。实施好货币政策，加强逆周期和跨周期调节，综合运用准备金、再贷款再贴现、公开市场操作等多种货币政策工具，保持流动性充裕，持续推动社会综合融资成本下降。实施好财政政策，更好发挥消费在畅通国民经济循环、拉动经济增长中的积极作用。健全投资和融资相协调的资本市场功能，推动中长期资金入市，促进资本市场稳定发展。

（二）支持居民就业增收，增强消费信心。强化民营和小微企业、个体工商户等吸纳就业能力强的经营主体金融服务。深入实施创业担保贷款政策，鼓励因地制宜适当放宽创业担保贷款申请条件，简化审批流程，促进符合条件的个人和企业创业增收。加快推进劳动、资本、知识、技术等要素市场化配置和融资服务机制健全完善，增加居民家庭可支配收入。创新适应家庭财富管理需求的金融产品，规范居民投资理财业务，提

高居民财产性收入。

（三）支持优化保障体系，提升消费意愿。鼓励金融机构研发符合参加人养老需求、具有长期限特征且具有一定收益率的个人养老金专属产品，促进养老财富储备和稳健增值。加快推进商业保险年金产品创新。扩大商业健康保险覆盖面，提升服务保障水平。推动商业健康保险加大创新药支持力度，满足人民群众多层次、个性化的健康保障需求。支持发展老年旅游保险，鼓励扩大旅游保险覆盖面。

**三、着力提升金融机构专业化服务能力，扩大消费领域金融供给**

（四）发挥信贷支持主渠道作用。鼓励金融机构建立健全内部组织架构和专业团队，提供精准、高效、便捷的消费领域金融服务。在风险可控的前提下，创新优化信贷产品，加大对符合条件的消费行业经营主体首贷、续贷、信用贷、中长期贷款支持力度，满足消费领域多样化金融需求。鼓励利用政府性融资担保增信措施，支持更多消费领域贷款投放。推广互联网、大数据等技术与消费金融的融合应用，优化线上消费信贷产品申请、审批和放款流程，提高消费融资便利度。支持金融机构提升风险管理能力，在确保覆盖经营成本和商业可持续前提下自主理性定价，合理适度扩大客户支持范围，促进消费贷款提质增量，增强金融服务可持续性。

（五）强化结构性货币政策工具激励。鼓励引导金融机构

针对批发零售、住宿餐饮、文体娱乐、旅游、教育、居民服务等服务消费重点领域的各类经营主体发放贷款，支持其提升服务消费供给质效。设立服务消费与养老再贷款，额度5000亿元，对21家全国性金融机构以及5家属于系统重要性金融机构的城市商业银行发放的服务消费重点领域贷款，可按照贷款本金的100%申请再贷款。用好用足支农支小再贷款额度，对其余地方法人银行机构发放的服务消费重点领域涉农、小微企业贷款，给予相应支持。

（六）加大债券市场融资支持力度。支持符合条件的文化、旅游、教育等服务消费领域企业发行债券。鼓励符合条件的科创企业通过债券市场募集资金，推动智慧养老、智能医疗等消费产品提质升级。支持符合条件的消费金融公司、汽车金融公司、金融租赁公司发行金融债券，拓宽资金来源，扩大消费信贷规模。推动个人汽车、消费、信用卡等零售类贷款资产证券化增量扩面，促进盘活信贷存量，提升消费信贷供给能力。

（七）积极发展股权融资。支持生产、渠道、终端等消费产业链上符合条件的优质企业通过发行上市、“新三板”挂牌等方式融资。引导社会资本加大对服务消费重点领域投资，通过“长期资本”“耐心资本”满足长周期消费产业融资需求。积极发挥私募股权投资基金和创业投资基金作用，加大对处于种子期、初创期企业的股权投资。鼓励有条件的地方利用政府投资基金，以市场化方式参与康养、文旅等消费重点项目和数

字、绿色等新型消费领域。鼓励发行消费 ETF 等特色投资产品。

（八）拓展多元化消费融资渠道。引导消费金融公司提升自主获客和自主风控能力，合理确定贷款综合利率水平。发挥汽车金融公司专营特色功能，丰富居民购车消费信贷产品供给，做好对汽车经销商的信贷支持。规范小额贷款公司业务发展，聚焦服务小微企业、个体工商户和农户等群体促进扩大商品服务生产和消费。鼓励商业银行、消费金融公司、汽车消费公司和小额贷款公司在符合监管要求前提下，相互合作、优势互补，开发符合各类消费场景需求的金融产品。

**四、加大消费重点领域金融支持，助力挖掘释放消费潜力**

（九）推动扩大商品消费。鼓励金融机构多渠道、多方式做好消费品以旧换新金融服务。加大对报废机动车回收拆解、废旧家电回收及家电以旧换新、家装厨卫“焕新”、生活必需品保供相关企业信贷支持力度。积极开展汽车贷款业务，综合借款人信用水平、还款能力等，合理确定贷款发放比例、期限和利率，适当减免汽车以旧换新过程中提前结清贷款产生的违约金。加强对绿色智能家电家居生产和消费的金融支持，优化审批流程，提升服务质效。强化金融支持外贸企业拓内销力度，完善内贸险服务，扩大外贸优品消费。

（十）支持发展服务消费。坚持促消费与惠民生相结合，加大对服务消费重点领域信贷支持力度，结合服务消费具体场景和特点，提供个性化、差异化金融产品和服务。增加对批发

零售、餐饮住宿、家政服务、养老托育等领域信贷投放，重点丰富适合小微企业的信用类金融产品，支持经营主体产业升级、业态融合，助力挖掘基础型服务消费潜力。围绕文化旅游、体育、娱乐、教育培训、居住服务等领域创新融资模式，在依法合规、风险可控前提下结合产业发展周期适当延长贷款期限，积极开展应收账款、知识产权等质押融资业务，促进激发改善型服务消费活力。

（十一）助力培育新型消费。探索金融支持数字消费、绿色消费、健康消费等新型消费的有效渠道和方式。加强金融创新，支持发展体验消费、智能消费、定制消费等消费新模式。鼓励金融机构与商家合作开发适合新型消费特点的金融产品和服务，积极参与商家促消费活动，为消费者适当减费让利。引导金融机构依法合规与社交电商、直播电商等开展合作，健全适应互联网贷款业务特点的内部管理机制，在风险可控、权责明确的基础上，合理确定授信额度、期限和利率，积极满足商户和消费者融资需求。

**五、强化消费基础设施和流通体系的金融支持，促进提升消费供给效能**

（十二）支持消费基础设施建设。围绕文旅体育设施、赛事演艺场馆、医疗养老设施、通信基站、充电装备、适老改造等消费基础设施建设重点领域，探索创新适应资金需求特点的金融产品和融资模式。鼓励金融机构主动对接消费领域重大工

程、重点项目，优化金融产品和服务，根据借款人资信状况和偿债能力、项目投资回报周期等，优化贷款审批条件，合理设置贷款期限，加大贷款投放力度。支持国际消费中心城市、消费新业态新模式新场景培育建设，为步行街（商圈）改造提升、商业设施改造提升、社区便民服务设施建设、县域商业体系建设提供全产业链条、全生命周期金融服务。支持符合条件的消费基础设施发行基础设施领域不动产投资信托基金。

（十三）支持商贸流通体系建设。鼓励金融机构加大对交通、物流、仓储、供应链等商贸流通项目信贷支持力度，支持骨干市场设施、冷链物流基地、乡镇商贸中心、商场超市、集贸市场等改造升级，加快推进数字化商品流通建设，降低综合物流成本和终端消费成本。探索开发针对农村电商的专属贷款产品，打通农村电商资金链条。做好航运企业金融服务，提高海运、水运信贷供给，支持建设国际海运、内陆水运物流网络。深化信息协同和科技赋能，结合商业应用场景，为商贸、物流、供销企业提供资金结算、财务管理等综合服务。

**六、加强基础金融服务，助力优化消费环境**

（十四）持续优化支付服务。支持金融机构聚焦“食、住、行、游、购、娱、医”等重点消费场景，持续推进支付便利化建设，有效提升现金、银行卡、移动支付、数字人民币等各类支付方式的兼容性，为消费者提供更高效、便捷的支付体验。持续提升适老化支付服务水平，优化重点领域外卡受理环境，深化信用卡消费与各类场景的合作，有效满足老年人、外籍来

华人员等群体支付服务需求。鼓励试点地区在消费领域积极稳妥推行数字人民币。

（十五）健全消费领域信用体系建设。依托全国信用信息共享平台加强消费领域信用信息归集共享，支持征信机构依法依规深化对消费领域信用信息的共享应用，精准识别各类商户、消费者信用状况，打造满足消费领域金融服务需求的专业化信用产品和服务，以信用建设推进信用贷款投放。推动行业协会、商会信用体系建设。开展“诚信兴商宣传月”活动，营造诚信守法的营商环境。

（十六）加强金融消费权益保护。建立健全金融消费者权益保护机制，将金融消费者权益保护贯穿于金融业务全流程、各环节，强化金融产品和服务信息披露，规范产品营销宣传和销售行为。加强数据安全和个人信息保护，强化合作机构管理，严格规范逾期催收行为。完善金融消费纠纷处理机制，构建运转高效的业务咨询和投诉处理渠道。加强金融消费者教育，倡导健康消费文化和习惯，引导合理借贷、理性消费，自觉防范、抵制非法集资及电信网络诈骗等非法金融活动。

**七、强化组织保障**

（十七）加强组织统筹和协调推动。各地金融管理部门要加强与当地发改、财政、商务及消费相关行业主管部门的沟通协调，充分发挥金融与财政、产业等政策合力，因地制宜搭建政金企合作机制，切实做好金融支持提振和扩大消费工作。各金融机构要统筹内部资源，强化公司部门和零售部门协调联动，

及时制定本行金融支持消费具体实施细则。

（十八）完善统计监测和考核评估。研究完善消费相关领域贷款统计口径，强化部门间信息共享，提高金融支持消费工作针对性和有效性。各地金融管理部门要加强对消费领域融资情况的监测分析，督导金融机构持续完善融资管理和服务。鼓励各地结合实际，探索开展金融支持消费政策效果评估并加强结果运用，推动金融机构加大信贷资源投入。

（十九）强化工作宣传和信息报送。加强金融支持消费的政策和产品宣传，丰富宣传形式、扩大宣传范围，让更多企业和个人及时获得消费领域金融信息和服务。中国人民银行各省级分行要定期报告金融支持消费各项工作进展、存在问题，提出政策建议。各金融机构要认真总结相关工作经验、典型案例和问题建议，及时向金融管理部门报告。

中国人民银行

国家发展改革委员会

财政部

商务部

金融监管总局

中国证监会

2025 年 6 月 19 日

# 金融监管总局 工业和信息化部 交通运输部 商务部关于深化改革加强监管促进新能源车险高质量发展的指导意见

金发〔2025〕4号

各金融监管局，各省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门、交通运输厅（局、委）、商务主管部门，各财产保险公司，银保信公司、上海保交所、保险业协会、精算师协会，中国交通通信信息中心、中国国际电子商务中心，中国汽车工业协会、中国汽车维修行业协会，新能源汽车企业和有关单位:

近年来，新能源车险快速发展，有力服务国家绿色和战略性新兴产业发展。为进一步深化车险综合改革，提升保障能力和服务水平，更好维护消费者权益，促进新能源车险高质量发展，提出以下意见。

## 一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十届三中全会、中央金融工作会议和《国务院关于加强监管防范风险推动保险业高质量发展的若干意见》（国发〔2024〕21号）精神，坚持以人民为中心的发展思想，把握稳中求进工作总基调，深化新能源车险改革，优化产品服务供给，完善市场化条款费率形成机制，充分发挥新能源车险在损失补偿、风

险减量、风险管理等方面的作用，更好服务实体经济和人民群众。

## 二、合理降低新能源汽车维修使用成本

（一）推动降低维修成本。丰富新能源汽车维修零部件供给渠道和类型，鼓励推动新能源汽车企业和动力电池企业通过技术开放，提升动力电池的维修经济性，支持其自营或授权网络向社会销售“三电系统”配件。加强新能源汽车维修企业能力建设，建立完善维修和理赔标准，提升车辆维修和理赔标准化程度，降低新能源汽车全生命周期使用成本。

（二）引导消费者培养良好用车习惯。鼓励新能源汽车企业、保险公司通过驾乘操作规范手册、视频引导、现场培训等方式，提高消费者对新能源汽车结构原理等的认识，掌握驾驶操作技巧，了解日常维护要点，推动降低车辆故障率和交通事故发生率。

（三）推进数据跨行业共享。支持有关单位建立对接合作机制，推动实现新能源汽车数据跨行业合规共享，充分发挥新能源汽车海量数据和丰富应用场景优势，释放数据要素价值，赋能经济社会发展，形成高质量发展新动能新优势。

（四）探索建立保险车型风险分级制度。研究制定低速碰撞试验标准，建立保险车型风险分级制度，充分利用社会化检测资源，降低汽车企业负担。综合考虑低速碰撞试验结果、易损零部件价格、常见维修项目工时等因素，及时优化保险车型

分级等级，推动其与商业车险保费相挂钩，促进新能源汽车企业优化生产设计、完善零部件供给，提高维修经济性水平，助力新能源汽车产业链高质量发展。

**三、创新优化新能源车险供给**

（五）建立高赔付风险分担机制。引导保险行业建立高赔付风险分担机制和平台，为高赔付风险的新能源汽车提供有效保险保障，实现消费者愿保尽保。研究在高赔付风险分担机制内优化新能源商业车险自主定价系数的浮动范围及规则，健全以市场为导向、以风险为基础的费率形成机制。

（六）稳妥优化自主定价系数浮动范围。对新能源商业车险自主定价系数浮动范围进行合理优化，有效发挥市场机制作用，促进新能源车险价格与风险更为匹配，提升市场经营主体的定价科学性。

（七）丰富商业车险产品。支持保险行业围绕新能源汽车商业车险保障需求，创新优化产品供给。研究推出“基本+变动”新能源车险组合产品，支持新能源网约车根据实际运营情况灵活投保。研究探索“车电分离”模式汽车商业车险产品，为相关新能源汽车提供科学合理保险保障。

（八）优化商业车险基准费率。充分发挥行业纯风险保费在定价中的基准作用，完善行业纯风险保费测算调整的常态化机制。优化新车型车险定价标准，综合考虑新车售价、续航里程、动力性能、安全配置、保险车型风险分级等因素，提升定

价精准度和合理性。

**四、提升新能源车险经营管理水平**

（九）推动经营提质增效。各财险公司要改革优化相关组织架构，提高经营管理效率，强化总公司职能部门与分支机构的协同，整合新能源车险经营全链条和各环节，有效管控经营成本。

（十）加强精细化管理。各财险公司要建立健全新能源车险的内控管理制度，理顺业务流程，完善业务规则。要加强新能源车险的数据基础建设，完善查勘理赔报告记录规则，提高理赔数据的完整性和准确性。鼓励财险公司依法使用网约车平台企业提供的新能源网约车运营安全情况等信息，合理确定自主定价系数，促进风险与定价相匹配。要加强新能源车险的成本核算，结合成本阈值优化承保政策和理赔规则。

（十一）主动顺应智能驾驶趋势。要统筹保险行业力量，全面系统研究智能驾驶、车型快速迭代等对车险经营的中长期影响，及早谋划转型发展。鼓励保险行业积极运用大数据、区块链、云计算等技术，加快数字化、线上化、智能化转型升级，提高对新能源汽车的风险识别和精算定价能力，通过技术创新和优化业务流程推进降本增效。

（十二）探索风险减量服务创新。鼓励保险行业探索新能源汽车风险减量服务，通过车联网等技术实现风险的早识别、早预防、早管理。加强驾驶安全风险教育，运用智能驾驶技术，

减少事故发生概率，推动降低新能源车险风险水平。

（十三）开展安全性经济性研究。支持保险行业开展新能源汽车安全指数、零整比等研究，建立健全相关信息发布机制，引导汽车企业强化安全和维修经济性管理。加强跨行业交流合作，分析研究新能源车险赔付数据及特征，为汽车企业完善产品安全性经济性设计提供建议，推动降低新能源汽车出险率和维修成本。

**五、加强新能源车险监管**

（十四）提升理赔服务质效。各财险公司要严格执行新能源车险相关监管要求，创新产品服务，充分满足消费者保险保障需求。要通过理赔绿色通道、预赔付、在线定损理赔等方式，提升理赔服务质量和效率，持续完善服务体系，增强消费者的获得感。

（十五）规范市场秩序。各财险公司要结合实际合理确定业务考核指标，提高消保类、效益类指标权重，自觉维护市场秩序。各金融监管局要强化新能源车险“报行合一”监管，创新方式手段，推动压降不合规不合理费用，严格规范市场行为；要突出整治重点，严厉打击虚列费用、虚挂中介业务、违规计提责任准备金、业务财务数据造假等问题。

（十六）优化费率回溯监管。各金融监管局要主动发挥引导作用，合理设定本地区新能源商业车险自主定价系数均值、手续费率上限等费率审核标准和费率回溯监管标准，持续做好

市场监测和费率回溯监管，督促辖内财险机构规范合理使用自主定价系数，促进市场稳健运行。

（十七）加强行业自律。保险业协会和各地保险行业协会要依法加强车险行业自律，推动财险机构落实“报行合一”，规范经营行为，协同促进新能源车险市场秩序持续向好。

（十八）强化消费者权益保护。各财险公司要健全完善承保理赔规则，做好新能源车险投诉处理工作，加强对消费者权益保护的考核，全流程提升服务质效。各金融监管局要加强对新能源车险投诉处理的督查督办，对于相关财险机构拒保或者拖延承保交强险等损害消费者权益的行为，依法严肃查处。

**六、强化支撑保障**

（十九）加强统筹协调。金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部建立常态化联系工作机制，形成工作合力，指导银保信公司、上海保交所、中国交通通信信息中心、中国国际电子商务中心等相关单位建立数据共享机制，依法依规开展新能源汽车相关数据共享。督促新能源汽车生产企业严格落实汽车维修技术信息公开制度，加快建设汽车全生命周期信息交互系统，促进汽车梯次消费，推动新能源车险降本增效。

（二十）压实各方责任。保险业协会要会同汽车行业标准化组织研究制定低速碰撞试验标准，做好与现有标准协同，促进推广应用，推动完善汽车技术标准体系；要研究制定新能源车险相关产品的示范条款，建立保险车型风险分级制度和高赔

付风险分担机制，指导研究发布安全指数、零整比、维修负担指数等数据。精算师协会要完善新能源商业车险纯风险保费测算的常态化机制，根据市场风险变化测算发布纯风险保费和有关赔付率指标，研究制定保险车型风险分级等级与商业车险基准保费挂钩的厘定规则。中国汽车维修行业协会要会同保险业协会制定完善新能源汽车维修和理赔标准，规范维修和理赔服务。中国汽车工业协会要加快构建完善新能源汽车零部件生态系统，降低消费者零部件使用成本。银保信公司和上海保交所要发挥保险行业基础设施作用，持续升级车险平台和配套交易系统功能，加强新能源车险相关数据标准建设，做好数据分析监测和应用工作，为发挥车险功能作用提供有效支撑。

（二十一）做好宣传引导。各相关单位和部门要把握好新能源汽车产业及新能源车险特征，创新方式手段，宣传政策举措，加强消费者教育，及时回应社会关切，提升保险服务质效，共同为新能源车险高质量发展营造良好环境。

金融监管总局

工业和信息化部

交通运输部

商务部

2025 年 1 月 13 日

# 关于印发《山东省锂电池产业高质量发展行动方案》的通知

鲁工信发〔2024〕10号

各市工业和信息化局、发展改革委、科技局、财政局、商务局、市场监管局、能源局：

现将《山东省锂电池产业高质量发展行动方案》印发给你们，请结合实际，认真做好组织实施。

山东省工业和信息化厅

山东省发展和改革委员会

山东省科学技术厅

山东省财政厅

山东省商务厅

山东省市场监督管理局

山东省能源局

2024年7月3日

（此件公开发布）

# 山东省锂电池产业高质量发展行动方案

根据工业和信息化部有关文件精神，为抢抓能源电子产业发展机遇，引导锂电池产业加快技术进步和转型升级，推动高质量发展，制定本行动方案。

## 一、发展目标

以特色化、规模化、国际化为发展方向，聚力攻坚锂电池关键核心技术，优化产业布局，强化基础能力，加强与新能源汽车、储能、消费电子等领域协同配套，提升产业链供应链韧性，打造具有一定竞争力锂电池产业高地。

到2025年，全省锂电池产业规模突破1000亿元。做强一批龙头企业、打造一批产业地标，涵盖正负极材料、隔膜、电解液、电芯及电池制造、终端应用、拆解回收等的产业链条初步形成。锂电池材料共性技术研发创新能力，以及磷酸铁锂、三元锂等主流产品循环寿命、能量密度、安全性能等加快提升。

到2027年，做优一批产业特色，锂电池产业链条进一步完善，固态电池、钠电池等新产品研发与产业化取得突破，锂电池回收利用体系基本完备，构建绿色、高效、智能的锂离子电池产业生态。

## 二、重点领域

（一）扩大消费类电池品类。推出一批安全性高、能量密

度大、充电速度快、体积小、可定制的锂电池产品，满足可穿戴设备、智能音箱、无人机等高度集成化、功能多样化、小型轻便化消费类电子产品的电池需求。

（二）提升动力类电池质量。强化磷酸铁锂电池、锰酸锂电池和三元材料电池等产品供给能力，提高产品寿命、提升纯电续航能力、增强使用安全性、降低制造成本，满足电动汽车、电动列车、电动自行车等动力市场需求。

（三）优化储能类电池性能。优化储能电池产品性能，进一步提升容量、循环寿命、充放电稳定性、高低温性能等指标，满足复杂环境下的电力储能、家用储能、工业储能等需求。

（四）提高锂电池材料配套水平。支持有关市依托高端化工产业基础，布局锂电池正极、负极、电解液、隔膜、关键辅材等配套材料的研发制造，突破新型材料制备技术，支撑锂电池产品性能提升和生产效率优化。

（五）强化系统开发及关键部件攻关。积极布局能量存储单元（电芯）、电池管理系统、配电单元等锂电池系统开发，以及智能传感器、电源管理芯片、光通信芯片、计算芯片、数字信号处理芯片等关键部件研发，提升电池系统精细化管理能力和关键零部件自给能力。

## 三、重点任务

（一）实施创新能力提升行动

1.突破关键性核心技术。支持企业积极参与制造业重点产业

链高质量发展行动、产业基础再造重点攻关任务。加快突破锂电池、钠电池等核心技术，支持开发“充电快、高比能、长寿命、高安全、宽温域、易回收”的先进产品，推动固态电池、钠电池等规模化生产。加强新型材料研发制造，提升先进系统集成、电池系统精细化管理水平。

**专栏 1 重点产品及核心技术**

锂离子电池：强化电池结构设计、老化衰退机理、极端条件稳定性等关键技术研究，推出一批快充型锂电池、长寿命锂电池、全气候锂电池等产品。

钠离子电池：开展钠离子电池负极储钠机理研究。推进适应钠盐电池体系的先进工艺研发与应用，提升钠离子电池能量密度、循环寿命、长时电能存储容量保持率。突破大规模产业化关键技术，持续降低量产成本。

固态电池：开展固固界面导电机理研究，开发高电导率和高稳定性的固态电解质，攻关超薄固态电解质膜规模化制备技术，研发针对固态电池的内部串联等高效集成技术，突破固态电池低成本规模化生产关键工艺。

负极材料：开发一批长寿命磷酸铁锂、磷酸锰铁锂、高镍三元材料、高容量富锂锰基材料等正极材料：突破一批全固态电池用金属锂、硅碳负极、高性能石墨等负极材料。

隔膜材料：支持低闭孔温度、高热稳定性、高拉伸强度和穿刺强度的基膜产品。推动超薄及轻量化基膜推广应用。研发新型聚合物高安全无纺布基膜、高端 PP/PE、纳米陶瓷、低分子量粘结剂涂层等功能材料。

电解液材料：加大高性能电解液用新型锂盐研发力度，重点发展三元及磷酸铁锂电池专用电解液、高安全低温电解液、超级电容器电解液，开发高电导率新型电解质产品以及特种添加剂。

2.建强高能级创新平台。强化锂电领域科技创新平台建设，推动企业技术中心、研发中心、制造业创新中心、产业研究院等创新载体梯队培育建设。依托骨干企业、高校、科研院所，布局建设一批高水平研究中心、重点实验室、创新实践基地等创新平台，引导加快新型电池、关键设备、系统集成等技术研发储备，加强科研成果共享，加速成果转化。

3.布局引领性标准和知识产权。充分发挥标准对锂离子电池产业发展的引领规范作用，积极参与国家锂电池标准化技术体系建设。鼓励企业参与或主导制定国际国内行业标准，提高行业发展话语权。开展锂电池产品专利转化、科技成果评价等工作，强化国际知识产权风险预警，加强海外知识产权纠纷应对指导。

（二）实施产业融合集聚行动

1.做强锂电池制造基地。支持济南、青岛以新能源整车企业需求为依托，带动周边电池组装和原料生产企业配套发展，加快锂电池在新能源汽车等领域创新应用。支持枣庄、济宁发挥锂电池制造龙头项目的引领带动作用和虹吸效应，全面布局锂电池和储能项目，拉动上中下游全产业链共融发展，建设打造国内领先的锂电池制造基地。

2.做优锂电池材料配套。支持东营、烟台、威海、泰安、德州、滨州等地区，加快提升锂电池正负极材料、锂盐、电解液、隔膜等关键材料的生产供应和配套能力，打造要素完备、特色

突出、创新引领的锂电池材料产业配套带。

3.做精锂电池区域品牌。推动有条件的市加快锂电池产业集群化、规模化发展，打造一批具有区域特色的锂电产业基地和园区，形成资源高度集聚、分工协作紧密的制造业集群。培育壮大枣庄“中国新能源电池名城”、泰安“泰山锂谷”等产业聚集品牌。

（三）实施市场主体培育行动

1.做强骨干企业实力。集中要素资源支持行业优势明显、核心竞争力强、辐射带动作用大的骨干企业，打造一批带动性强、掌握行业话语权、具有国内国际竞争力的领军企业。鼓励中小企业强化创业创新，聚焦特色做优做专，着重培育一批锂电池行业专精特新“小巨人”、制造业单项冠军等优质企业。以大规模设备更新工作为契机，引导企业导入先进生产模式、更新设备、优化工艺，推动企业数字化转型。

2.激发中小企业活力。引导锂电池龙头企业向中小企业开放创新资源要素、共享产能资源，着力形成协同、高效、融合的大中小企业融通创新生态。开展锂电领域“融链固链”行动，围绕龙头企业需求，通过“揭榜挂帅”“赛马”等方式引导中小企业参与产学研联合攻关，提升中小企业创新水平。

3.推进重点项目建设。加快推进锂电在建重点项目建设，推动早投产、早达效。编制锂电池产业链补链强链项目清单，谋划实施一批重点项目，形成“引进一个、跟进一批、带动一片”

的放大效应。推动符合条件的锂电池项目进入全省数字经济重点项目库，做好土地、用能、环境等方面要素保障。

**专栏 2 重点项目**

推进实施济南弗迪动力电池项目，山东华纳新能源钠离子电池项目，圣泉集团锂电池硅碳负极及多孔碳材料项目和钠离子电池正、负极材料项目；烟台万华电池正负极材料、电解液等系列项目，力高（山东）新能源汽车电池控制系统研发及智能制造中心项目；枣庄欣旺达动力电池生产项目，中材锂膜锂电池专用湿法隔膜生产线项目；东营合盛铜业新能源高性能电子铜箔项目，彩客新材料锂电池电极材料生产项目；威海汉行钠电钠离子电池项目；济宁山东时代新能源电池产业基地项目，山东微山湖锂动大动力锂电池项目；临沂曜灵时代年产 2GWh 钠离子电池项目、华芯锂能（山东）新能源锂电项目、华芙新能源年产 125 万套锂离子电池模组项目；德州长信化学锂离子电池纳米导电剂项目，中庆新能源绿色近零碳产业园项目，金启航固态锂（钠）电池及产业链一期项目；滨州鲁北万润智慧能源科技（山东）锂电正极材料及氢能高效利用一体化项目等重点项目。

（四）实施应用市场开拓行动

1.强化应用推广。加强锂电池与钠电池、燃料电池、超级电容器等多类型新型电池复合应用，实现技术优势互补，提升整体解决方案性能，促进产业多元化发展。大力开展锂电池创新产品应用推广，打造“消费电子升级”“交通工具电动化”“风光储一体化”融合推进模式，扩大锂电终端产品市场应用规模。

| 专栏3 应用场景 |
| --- |
| 消费电子升级。鼓励锂电企业积极参与电子产品技术创新和升级的协同研发，满足个性化设计、反向定制、柔性化生产等特性需求。<br>交通工具电动化。强化各领域新能源汽车推广应用，推动城区公交车、公务用车、中短途客运、物流车辆、环卫用车等公共领域用车的电动替代，加快交通绿色低碳转型，调整优化运输结构。<br>风光储一体化。统筹利用当地资源，因地制宜推动风光储一体化项目建设。指导新增集中式风电、光伏发电项目，按照一定比例配建或租赁储能设施，推动锂电池在储能领域的应用。 |

2.积极开拓市场。鼓励锂电生产企业与国内汽车、消费电子等锂电应用企业通过签订长单、技术合作等方式建立长效合作机制，保障供应、合作共赢。指导企业开拓中亚、非洲、欧盟等国际市场，通过开展总部拜访、举办境外展会、境外对接洽谈会等多种方式助力企业找订单、扩出口。引导企业借助公共海外仓开展品牌宣传、展示销售、售后服务，积极构建海外营销网络。

（五）实施产业环境优化行动

1.建设公共服务平台。强化国家锂电池产品质量检验检测中心（山东）等公共服务平台建设，提升检测能力和水平。培育锂离子电池行业孵化平台，强化咨询、开发、试验、推广、认证服务，推动优质企业培育和创新成果转化。

2.培育产业促进机构。鼓励行业协会、研究机构等发挥桥梁纽带作用，紧贴市场需求和行业发展需要，强化政产学研合作

和产业上下游融通对接，及时发布产业态势、配套需求、行业预警等信息，引导行业加强自律。

3.推动行业规范发展。深入实施《锂离子电池行业规范条件》，加快产业转型升级和结构调整，推动行业技术进步和规范发展。做好运行情况监测分析，及时研判苗头性倾向性潜在性问题，研究提出有针对性的政策措施，持续推动行业健康发展。

4.支持产业绿色发展。鼓励企业积极布局电池回收，构建自循环的供应链闭环，突破电池高效回收拆解、梯次和再生利用技术，提高锂电池产品再生料使用比例，提升资源循环利用效率。鼓励企业使用绿色电力，支持企业展开绿色制造认证，创建近零碳或零碳工厂。积极参与电池碳足迹核算标准与方法研究，探索建立电池产品碳排放管理体系。

**四、保障措施**

（一）加强组织领导。发挥“链长制”工作推进机制作用，加强部门协同和省市上下联动，协调解决锂电池产业发展中的重大问题，协同推进重大项目建设、重点产品攻关，营造良好的产业发展氛围。引导企业严格落实安全生产主体责任，提升锂电池行业本质安全和生产安全。强化全省产业发展的统筹布局，引导地方结合自身产业基础、资源禀赋和市场空间，有序推进产业发展，坚决避免盲目招商和低水平重复建设，严防产能过剩。

（二）加大政策支持。用足用好省、市相关政策措施，积极争取国家攻关任务等项目。发挥省新旧动能转换基金、数字经济发展专项基金等作用，引导社会资本加大对锂电池产业的资金投入。加快锂电池行业创新产品推广应用，扩大市场占有率。

（三）深化交流合作。搭建国际锂电交流合作平台，高水平举办枣庄国际新能源电池产业发展大会、“好品山东鲁贸全球”等活动，利用好跨国公司领导人峰会、港澳山东周等国际合作平台，强化锂电领域技术、人才、资本、标准等国际合作。

# 关于印发《山东省推动轮胎行业发展新质生产力行动计划（2024-2027年）》的通知

鲁工信化工〔2024〕227号

各市工业和信息化局、发展和改革委员会、科学技术局、生态环境局、商务局、市场监督管理局：

现将《山东省推动轮胎行业发展新质生产力行动计划（2024-2027年）》印发给你们，请认真贯彻落实。

山东省工业和信息化厅

山东省发展和改革委员会

山东省科学技术厅

山东省财政厅

山东省商务厅

山东省市场监督管理局

山东省能源局

2024年7月3日

（此件公开发布）

# 山东省推动轮胎行业发展新质生产力行动计划（2024-2027年）

为深入贯彻落实省委省政府关于因地制宜发展新质生产力有关部署，巩固提升我省轮胎行业竞争新优势，促进行业提质增效和绿色低碳高质量发展，制定本行动计划。

## 一、总体要求

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平总书记关于发展新质生产力的重要论述和视察山东重要讲话精神，坚持创新引领，以高端化、智能化、绿色化、集群化为方向，协同推进科技创新、产业升级、智转数改、绿色发展、品牌塑强等重点任务，因地制宜发展行业新质生产力，全面构建现代化轮胎产业体系。到2027年，全省轮胎行业总营业收入达到1800亿元，规模以上企业研发经费投入强度平均达到3%左右，数字化转型覆盖率达到98%以上，行业全要素生产力明显提升，创新能力显著增强，碳排放强度持续下降，高科技、高效能、高质量成为行业新质生产力的重要特征。

## 二、重点任务

（一）实施科技创新能力提升行动。

1.强化行业研发能力。支持国家橡胶与轮胎工程技术研究中心、轮胎先进装备与关键材料国家工程研究中心等科研机构持

续提升科技创新能力，建设先进橡胶材料分析测试创新研发中心，打造原创性技术策源地。健全轮胎专业人才教育储备制度，支持行业重点用人单位用好泰山、齐鲁人才工程等政策，加大急需紧缺人才引育力度。强化企业创新主体地位，支持具备条件的企业争创省级制造业创新中心和国家技术创新示范企业。（省教育厅、省科技厅、省委组织部、省发展改革委、省人力资源和社会保障厅、省工业和信息化厅按职责分工负责。）

2.加快技术革命性突破。深入实施重大科技创新攻关任务，引导具备条件的企业深入开展稀土顺丁橡胶、溶聚丁苯橡胶、环氧化异戊橡胶、液体聚丁二烯橡胶、液体丁苯橡胶等高性能合成橡胶以及低 VOC 橡胶助剂、高分散无机纳米改性材料、石墨烯、生物基硅碳、轮胎用自修复橡胶、裂解炭黑改性和纤维改性等复合新材料制备品的研究与应用。（省工业和信息化厅、省科技厅按职责分工负责）

3.扩大高端产品供给。支持企业调整优化产品结构，大力发展新一代高性能子午线轮胎、自修复安全轮胎、航空轮胎、巨型工程子午胎（49 英寸以上）、农用子午胎及配套专用材料和设备，加快超耐磨、低滚阻、低噪音、轻量化电动车及新能源汽车轮胎、非充气轮胎、宽基轮胎、巨型工程胎等高端轮胎产品的生产研发。（省工业和信息化厅、省发展改革委按职责分工负责）

（二）实施产业提质增效升级行动。

1.培育优质企业。加强科技研发、项目审批、生产经营等领域服务保障，鼓励企业间跨行业、跨区域兼并重组，支持示范带动强、规模体量大、发展潜力足的轮胎生产企业争创省级制造业领航培育企业。力争到2027年，营业收入过100亿元的企业达到6家左右。（省工业和信息化厅牵头，省科技厅、省发展改革委按职责分工负责）

2.推动集群化发展。完善集群协同创新网络，支持青岛、烟台、威海为主的半岛轮胎产业集群，以技术自主化、制造智能化、品牌国际化为目标，全面提升产业链供应链创新链的韧性和安全水平；支持东营、潍坊为核心的鲁北轮胎产业集群，瞄准价值链提升，以高端项目为牵引，实现集群优质化发展。力争到2027年，两大轮胎产业集群子午线轮胎产能占全省比重达到80%以上，营业收入分别达到600亿元和800亿元以上。（省发展改革委、省工业和信息化厅按职责分工负责）

3.促进产业链融合。支持产业链上游企业加快新型合成橡胶产业化进程，研发生产符合国际环保标准的新型橡胶助剂，开发新型轮胎骨架材料和高端轮胎模具，鼓励轮胎生产企业与汽车和装备企业开展战略合作，加快形成全省轮胎产业供应链一站式配套、产业链一体化创新体系。举办轮胎行业产业链科技创新高端论坛，组织省内轮胎制造、材料生产和汽车装备企业交流合作。到2027年，培育4家以上集成能力和带动作用强的“链主”企业。（省工业和信息化厅）

4.保障供应链安全。探索建立天然橡胶预收储机制，推动国际橡胶资源开发协作，加强产业链供应链关键节点安全防护，支持行业协会、重点企业搭建产业链供需对接平台，构建自主可控、安全高效的产业链供给体系。（省工业和信息化厅、省商务厅、省发展改革委按职责分工负责）

（三）实施数智协同转型提标行动。

1.推动数字化转型。引导企业建立基于数字化系统的“1+N”模式工业互联网平台，推广使用轮胎射频识别技术（RFID）、轮胎生产制造执行系统（MES）、智能安全物联网、轮胎生产研发设计数字化管理系统等信息技术，推进数字技术在经营管理、研发设计、生产制造、仓储物流、销售服务等流程优化升级、广泛应用。组织企业参加数字化转型推介、工业互联网推广等“工赋山东”活动，推动企业加快数字化转型。（省工业和信息化厅、省科技厅按职责分工负责）

2.加快智能化改造。支持企业实施老旧设备更换，推进装备换新、生产换线、机器换人，加快湿法炼胶、化学炼胶工艺设备、轮胎智能化成型设备、高能效数字硫化装备、高精度物料输送系统、轮胎成品检测装备等生产设备改造升级，推动行业智能化整体水平跨进国内先进行列。力争到2027年，国家级和省级智能工厂达到20家左右。（省工业和信息化厅、省发展改革委按职责分工负责）

3.促进全产业链转型。鼓励轮胎企业互联网平台将业务流程

与管理体系向上下游延伸，构建设备互联、数据驱动、软件定义、平台支撑的技术底座。支持互联网平台公司、轮胎企业建设轮胎行业“产业大脑”，探索数据全面采集和高效汇聚市场化新模式，加快构建服务型制造新体系。（省工业和信息化厅牵头，省发展改革委、省科技厅按职责分工负责）

（四）实施绿色低碳循环发展行动。

1.加快能效水平提升。适时调整行业高端项目发展指导目录，引导各地持续优化产能结构，依法依规建设高端项目，加大落后产能淘汰力度，稳步提高绿色产能比例。实施绿色低碳科技创新工程，强化企业节能管理能力，加快行业全流程清洁化、循环化、低碳化改造，不断提升综合能效水平。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省生态环境厅按职责分工负责）

2.深入推进节能减排。编制《山东省轮胎行业节能技术推广方案》，鼓励企业运用先进节能降碳技术，使用新型隔热板和模套保温节能材料，应用液相混炼、半部件辐射预硫化、串联式密炼机、短纤维定向取向成型装备、高压永磁同步电机等工艺及设备，采取清洁运输方式，积极争创环保绩效A级，促进行业绿色低碳发展。推广共享密炼中心模式，降低区域能耗和排放。（省工业和信息化厅、省生态环境厅按职责分工负责）

3.构建绿色制造体系。修订《山东省绿色轮胎技术规范》，引导企业开发应用可持续材料及生物基材料，鼓励绿色电力交易，广泛应用绿色能源，生产绿色轮胎产品，建设绿色工厂。

制定废旧轮胎回收利用地方标准，支持重点企业建立国内废旧轮胎回收网络，加快形成规模化的旧轮胎翻新再制造、废轮胎生产再生橡胶和硫化橡胶粉、废轮胎热裂解循环利用产业链。到2027年，国家级和省级绿色工厂达到30家左右。（省工业和信息化厅牵头，省发展改革委、省生态环境厅、省市场监管局按职责分工负责）

（五）实施“山东轮胎”品牌力提升行动。

1.建立健全标准体系。加强标准引领和质量支撑，支持企业主导或参与标准制修订，鼓励行业协会等社会团体围绕市场需求研究制定先进团体标准，推进先进技术转化为标准规范工作，加快智能轮胎、非充气轮胎等新产品和自修复静音棉等先进技术标准制订，健全高端、绿色轮胎系列标准体系。（省工业和信息化厅、省市场监管局按职责分工负责）

2.持续实施品牌战略。大力实施品牌创新，持续开展轮胎产品、技术供需对接、场景发布、宣贯推介、交流观摩等系列活动，高标准办好青岛国际轮胎暨橡胶技术展览会、中国（广饶）国际橡胶轮胎暨汽车配件展览会等高端展会，不断扩大山东轮胎国际影响力。（省工业和信息化厅牵头，省发展改革委、省商务厅、省市场监管局、省贸促会按职责分工负责）

3.大力开拓国际市场。加快行业国际化布局，充分发挥山东港口优势和出口信用保险作用，健全国际贸易、投资、技术交流等机制，鼓励企业依托海外仓、境外经贸合作区建立分支机

构、零售网点，开发满足国际标准及市场需求新产品，大力开拓新兴市场。（省商务厅牵头，省发展改革委、省工业和信息化厅、青岛海关、济南海关、省贸促会按职责分工负责）

4.积极应对贸易摩擦。加快贸易摩擦应对机制建设，制定贸易调整援助办法，健全预警和法律服务体系，发挥省橡胶国际贸易摩擦工作站作用，用好省国际贸易摩擦法律服务团等“贸易救济”工具，助力企业积极应对贸易摩擦。（省商务厅牵头，省工业和信息化厅、省贸促会按职责分工负责）

**三、保障措施**

（一）加强组织领导。健全横向协同、上下联动工作机制，形成重大事项集中会商、行业运行实时监测、重点工作定期调度制度。发挥行业协会桥梁纽带作用，积极参与行业发展规划、政策、标准制定等工作，为培育和发展行业新质生产力提供全方位服务。（省工业和信息化厅牵头，相关部门按职责分工负责）

（二）强化服务保障。加强财政金融联动促进科技成果转化，对技术攻关产出的重大成果，符合条件的认定为首台（套）装备、首批次新材料、首版次软件，按规定给予保费补贴支持。积极开展企业融资促进行动，支持轮胎企业在技术创新、绿色低碳、数字转型等领域加大投资力度，实现突破。（省工业和信息化厅牵头，省财政厅、中国人民银行山东省分行、山东金融监管局、青岛金融监管局按职责分工负责）

（三）营造良好氛围。做好政策解读和专题培训，组织编写并适时发布轮胎行业新质生产力发展年度报告，宣介推广创新创业典型案例，弘扬企业家精神和工匠精神，营造协同共进良好氛围。加强行业协会等专业机构建设，发挥轮胎行业专家智库作用，为培育和发展新质生产力提供智力支撑。（省工业和信息化厅牵头，相关部门按职责分工负责）

本行动计划有效期至2027年12月31日。

# 关于印发《山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）》的通知

鲁工信装〔2025〕234号

各市工业和信息化局、公安局、交通运输局：

现将《山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）》印发给你们，请认真贯彻执行。

山东省工业和信息化厅

山东省公安厅

山东省交通运输厅

2025年12月16日

（此件公开发布）

# 山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）

## 第一章 总则

**第一条** 为贯彻工业和信息化部、公安部、交通运输部《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》（工信部联通装〔2021〕97号），加快推动山东省智能网联汽车产业发展，支持智能网联汽车企业开展规模化测试运行和商业化应用，规范智能网联汽车道路测试与示范工作，构建完善的智能网联车辆道路测试和示范管理体系，结合我省工作实际，制定本办法。

**第二条** 本办法适用于在山东省行政区域范围内进行的智能网联汽车道路测试、示范应用、示范运营（以下统称“道路测试与示范”）活动以及相关监督管理工作。

本办法所称道路测试，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、特定区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段进行的智能网联汽车自动驾驶功能测试活动。

本办法所称示范应用，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、特定区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段进行的具有试点、试行效果的智能网联汽车载人载物运行活动。

本办法所称示范运营，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、特定区域范围内等用于社会机动车通行的各类道路指定的路段，对智能网联汽车开展载人载货或者特定场景作业的商业试运营活动。

本办法所称测试区（场），是指在固定区域设置的具有封闭物理界限及智能网联汽车自动驾驶功能测试所需道路、网联等设施及环境条件的场地。

**第三条** 本办法所称道路测试与示范车辆当前应当配备随车安全员，当出现突发状况不适合自动驾驶时，需立即接管车辆，采用人工操作模式行驶。在实施仅配备远程安全员模式下的智能网联汽车或仅配备前车安全员的车辆编队道路测试与示范时，可参照本办法制定有关文件。

## 第二章 管理机构及职责分工

**第四条** 山东省工业和信息化厅、山东省公安厅、山东省交通运输厅分工负责山东省智能网联汽车道路测试与示范工作（以下简称“省级政府相关主管部门”），加强工作协同，由省工业和信息化厅牵头负责本办法的统一实施。

省级政府相关主管部门负责统筹全省智能网联测试道路有关工作，包括跨市道路等测试场景，同时，指导各市结合本地产业发展及应用场景情况，构建和完善智能网联汽车道路测试与示范管理体系，推动智能网联汽车道路测试实现跨市互通互认。省级政府相关主管部门组织相关领域专家，成立山东省智

能网联汽车道路测试与示范专家委员会，负责对跨市道路等测试场景环境、测试主体所提出的申请等进行论证评估，出具专家意见，同时，对智能网联汽车道路测试和示范相关重大事项进行论证评估。

山东省工业和信息化厅牵头推进智能网联汽车产业发展，定期召开会议，协调处理日常事务，以及第三方管理机构的委托和管理工作。

山东省公安厅交通管理部门负责智能网联汽车道路交通安全管理工作。

山东省交通运输厅负责智能网联汽车道路运输相关管理工作。

省级发展改革、住房城乡建设、市场监管、通信管理等部门在各自职责范围内，共同做好智能网联汽车道路测试与示范管理相关工作。

省级政府相关主管部门委托专业机构作为全省智能网联汽车道路测试和示范第三方管理机构，配合做好全省智能网联汽车道路测试和示范的全过程实施等工作。

**第五条** 市工业和信息化局、市公安局、市交通运输局等市级政府相关主管部门对本地区开展的道路测试与示范进行日常管理。

市工业和信息化局负责定期组织召开会议，协调处理日常事务以及第三方管理机构的委托和管理。

市公安局负责临时行驶车号牌核发，交通违法、交通事故处理等相关事宜。

市交通运输局负责组织协调智能网联汽车道路运输相关管理工作。

市级政府相关主管部门可以委托智能网联汽车道路测试与示范的第三方管理机构，组织专家开展道路测试、示范应用、示范运营有关材料的论证评估、准入测试、安全认证等，开展过程跟踪、数据采集分析、总结评估等工作。市级政府相关主管部门对经第三方管理机构审核通过的相关道路测试与示范有关材料进行确认，确认后报省级政府相关主管部门备案。

**第六条** 各市在辖区内可选择能支撑智能网联汽车道路测试与示范的典型路段、区域进行相关活动，并在开放测试与示范路段与区域设置相应标识和提示信息。

（一）对于高速、国道、省道公路以及城市快速路、城市主干道，由各市级政府相关主管部门委托第三方管理机构选取适合路段或区域，进行公路工程设施支持自动驾驶满足情况评估，并形成相关评估意见。市级政府相关主管部门结合智能网联汽车特点和实际需求，采取分区域、分时段的方式开放测试与示范道路，并向全社会公布，同时向省级政府相关主管部门备案。

（二）对于其他道路，由各市级政府相关主管部门选取适合路段或区域，经公路工程设施支持自动驾驶满足情况评估后，

自行组织划定开放测试与示范路段或区域，并向社会公布，同时向省级政府相关主管部门备案。

## 第三章 道路测试与示范主体、安全员和车辆

**第七条** 道路测试主体是指提出智能网联汽车道路测试申请、组织道路测试并承担相应责任的单位，应符合如下条件:

（一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位;

（二）具备汽车及零部件制造、技术研发或试验检测等智能网联汽车相关业务能力;

（三）对智能网联汽车道路测试可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力;

（四）具有智能网联汽车自动驾驶功能测试评价规程;

（五）具备对道路测试车辆进行实时远程监控的能力;

（六）具备对道路测试车辆进行事件记录、分析和重现的能力;

（七）具备对道路测试车辆及远程监控平台的网络安全保障能力;

（八）法律、行政法规和地方性法规、规章规定的其他条件。

**第八条** 示范应用与运营主体是指提出智能网联汽车示范应用与运营申请、组织示范应用与运营并承担相应责任的一个单位或多个单位联合体，示范应用与运营主体应符合如下条件:

（一）在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位或

多个独立法人单位组成的联合体;

（二）具备汽车及零部件制造、技术研发、试验检测或示范应用运营等智能网联汽车相关业务能力;

（三）由多个独立法人单位联合组成的示范应用与运营主体，其中应至少有一个单位具备示范应用运营服务能力，且各单位应签署运营服务及相关侵权责任划分的相关协议;

（四）对智能网联汽车示范应用运营可能造成的人身和财产损失，具备足够的民事赔偿能力;

（五）具有智能网联汽车示范应用运营方案;

（六）具备对示范应用运营车辆进行实时远程监控的能力;

（七）具备对示范应用运营车辆进行事件记录、分析和重现的能力;

（八）具备对示范应用运营车辆及远程监控平台的网络安全保障能力;

（九）具备数据安全保障能力;

（十）法律、行政法规和地方性法规、规章规定的其他条件。

示范运营主体除满足以上条件外，还需满足以下条件:

（一）应在全国范围内累计开展不少于10万公里的示范应用或道路测试，或已在本省开展总里程不少于5万公里的示范应用或道路测试，且未发生严重交通违法行为、负有同等以上责任交通事故或因车辆原因造成的安全事件;

（二）具备健全的安全生产管理制度、道路运营模式、运营管理制度与应急处理流程;

（三）具备与经营业务相适应并经检测合格的车辆;

（四）具有相对固定的运营线路及运营时段;

（五）具备道路运输经营资质和能力，或者与具备道路运输经营资质和能力的单位合作。

**第九条** 道路测试、示范应用与运营安全员是指经道路测试、示范应用与运营主体授权负责道路测试、示范应用与运营安全运行，并在出现紧急情况时对车辆采取应急措施的人员。应符合下列条件:

（一）与道路测试、示范应用、示范运营主体签订有劳动合同或劳务合同;

（二）取得相应准驾车型驾驶证并具有该准驾车型 3 年以上驾驶经历;

（三）最近连续 3 个记分周期内没有被记满 12 分记录;

（四）最近 1 年内无超速 50%以上、超员、超载、违反交通信号灯通行等严重交通违法行为记录;

（五）无饮酒后驾驶或者醉酒驾驶机动车记录，无服用国家管制的精神药品或者麻醉药品记录;

（六）无致人死亡、重伤或者重大财产损失且负有责任的交通事故记录;

（七）经道路测试、示范应用、示范运营主体培训合格，

熟悉自动驾驶功能测试评价规程、示范应用运营方案，掌握车辆道路测试、示范应用运营操作方法，具备紧急状态下应急处置能力;

（八）法律、行政法规和地方性法规、规章规定的其他条件。

**第十条** 道路测试、示范应用与运营车辆是指申请用于道路测试、示范应用与运营的智能网联汽车，包括乘用车、商用车和专用作业车，不包括低速汽车、摩托车等车型，应符合以下条件:

（一）未办理过机动车注册登记;

（二）满足对应车辆类型除耐久性以外的强制性检验项目要求；对因实现自动驾驶功能而无法满足强制性检验要求的个别项目，需提供其未降低车辆安全性能的证明;

（三）具备人工操作和自动驾驶两种模式，且能够以安全、快速、简单的方式实现模式转换并有相应的提示，保证在任何情况下都能将车辆即时转换为人工操作模式;

（四）具备车辆状态记录、存储及在线监控功能，能实时回传下列第 1 至 4 项信息，并自动记录和存储下列各项信息在车辆事故或失效状况发生前至少 90 秒的数据，数据存储时间不少于 1 年:

1.车辆标识（车架号或临时行驶车号牌信息等）;

2.车辆控制模式;

3.车辆位置;

4.车辆速度、加速度、行驶方向等运动状态;

5.环境感知与响应状态;

6.车辆灯光、信号实时状态;

7.车辆外部360度感知监控情况，包括但不限于视频监控等;

8.反映安全员和人机交互状态的车内视频及语音监控情况;

9.车辆接收的远程控制指令（如有）;

10.车辆故障情况（如有）。

（五）具有健全的网络安全、密码应用安全、数据安全和个人信息防护措施以及软件升级等能力，当车辆网络异常或受到网络攻击导致功能失效时，仍能保证车辆行驶安全;

（六）法律、行政法规和地方性法规、规章规定的其他条件。

## 第四章 道路测试申请

**第十一条** 测试主体在提出申请道路测试前，测试车辆应在测试区（场）内进行充分的实车测试，符合国家、行业相关标准规范和道路测试主体的测试评价规程，具备进行道路测试的条件。其中:

（一）道路测试车辆自动驾驶功能应由国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构进行测试。测试内容应包括但不限于自动驾驶功能通用检测项目（见附件1）及其设计运

行范围所涉及的项目。

（二）进行实车测试的测试区（场）的运营主体应为在中华人民共和国境内登记注册的独立法人单位。

（三）第三方检测机构应向社会公开测试服务项目及收费标准，对测试结果真实性负责，并承担相应的法律责任。

道路测试主体需提供智能网联汽车道路测试安全性自我声明（附件 2）及以下证明材料:

（一）道路测试主体、测试安全员及道路测试车辆的基本情况。

（二）道路测试车辆的自动驾驶功能等级声明以及自动驾驶功能对应的设计运行条件说明，包括设计运行范围、车辆状态和安全员状态等。

（三）道路测试车辆设计运行范围与拟进行道路测试路段、区域内各类交通要素对应关系说明。

（四）属国产机动车的，应当提供机动车整车出厂合格证，对未进入公告车型的应提供出厂合格证明和国家认可的第三方检测机构出具的相应车型强制性检验报告；属进口机动车的，应当提供进口机动车辆强制性产品认证证书、随车检验单和货物进口证明书，对未取得进口机动车辆强制性产品认证证书的应提供车辆满足安全运行条件的声明和国家认可的第三方检测机构出具的相应车型强制性检验报告。

（五）自动驾驶功能说明及其未降低车辆安全性能的证明。

（六）机动车安全技术检验合格证明。

（七）对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台，应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明。

（八）道路测试主体自行开展的模拟仿真测试与测试区（场）等特定区域实车测试的说明材料。

（九）国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构出具的智能网联汽车自动驾驶功能委托测试（检验）报告。

（十）道路测试方案，至少包括测试路段或区域、测试时间、测试项目、测试评价规程、风险分析及应对措施、网络安全测试等。

（十一）交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。

**第十二条** 对于市内智能网联测试道路，道路测试主体向市级政府相关主管部门委托的第三方管理机构提出申请，报市级政府相关主管部门进行确认，市级政府相关主管部门确认通过后报省级政府相关主管部门进行备案；对于跨市测试道路，道路测试主体向省级政府相关主管部门委托的第三方管理机构提出申请，报省级政府相关主管部门组织全省智能网联汽车道路测试与示范专家委员会论证后进行确认。

自我声明中的道路测试时间原则上不超过18个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。

**第十三条** 道路测试主体凭《机动车登记规定》所要求的证明（包括省、市级政府相关主管部门确认的道路测试主体智能网联汽车道路测试安全性自我声明等材料）、凭证，向市公安机关交通管理部门申领智能网联测试用临时行驶车号牌。

临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据道路测试安全性自我声明载明的测试路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不超过安全性自我声明载明的测试时间。

临时行驶车号牌到期的，道路测试主体可凭有效期内的安全性自我声明申领新的智能网联测试用临时行驶车号牌，无需重复进行自动驾驶功能测试。

**第十四条** 在省内已经完成或正在进行道路测试的智能网联汽车，如需增加道路测试车辆数量或在省内其他市进行相同或类似功能的道路测试，道路测试主体可持原相关材料，再次提交至开展道路测试的所在市市级政府相关主管部门，市级政府相关主管部门确认后报省级政府相关主管部门备案。其中：

（一）如需增加道路测试车辆数量的，应对拟增加的道路测试车辆数量及必要性进行说明，除原相关材料外，还应按本办法第十二条第一款第（四）（六）（十）项规定提供拟增加车辆的相关材料。

（二）拟在省内其他地市进行道路测试的，除原地级以上市发放的智能网联测试用临时行驶车号牌、以及其在原测试地完成的道路测试安全性的相关材料外，还应按本办法第十二条

第一款第（三）（十）项规定提供相关材料；如拟开展道路测试所在地规定进行具有当地道路交通特征的场景等附加项目测试的，还应取得国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构出具的附加项目检验报告。

（三）拟增加道路测试车辆或在异地开展道路测试的，如果已经按国家、行业相关标准规范通过附件 1 所列自动驾驶功能通用及其设计运行范围检测项目测试的，无需重复进行相同项目的测试。

（四）拟在省内其他地市进行道路测试的，该市政府准许持其他市核发智能网联测试用临时行驶车号牌在本行政区域进行道路测试的，可在提交相关材料后开展相应的测试。

**第十五条** 对于省级政府相关主管部门确认通过的跨市道路测试和示范项目，所属地市应建立道路测试与示范互认工作机制，准许测试主体持原市核发的智能网联测试或示范用临时行驶车号牌到相关各市的本项目批复测试区域进行道路测试和示范。同时，鼓励各市签署智能网联汽车道路测试与示范互认合作协议，通过制定统一的测试规程，简化或免除审核流程，准许测试主体持原市核发的智能网联测试或示范用临时行驶车号牌到相关市的测试区域进行道路测试与示范。省工业和信息化厅、公安厅、交通运输厅将根据各市级政府相关主管部门的申请，定期组织召开协调会，促进各市达成共识，加快建立道路测试与示范互认工作机制。

**第十六条** 智能网联汽车道路测试安全性自我声明到期或需要变更道路测试安全员等基本信息的，道路测试主体应对安全性自我声明的信息进行更新，并向市级政府相关主管部门提交变更说明及相应材料，市级政府相关主管部门确认后报省级政府相关主管部门进行备案。安全性自我声明信息更新时，车辆配置及道路测试项目等未发生变更的，无需重复进行自动驾驶功能测试；发生变更的，由国家或省市认可的从事汽车相关业务的第三方检测机构根据变更情况进行相应测试。

## 第五章 示范应用申请

**第十七条** 对初始申请或增加配置相同且配备随车安全员的示范应用车辆，应以自动驾驶模式在拟进行示范应用的路段和区域进行过合计不少于240小时或不少于1000公里的道路测试，在测试期间无交通违法行为且未发生道路测试车辆方承担责任的交通事故。

拟进行示范应用的路段或区域不得超出道路测试车辆已完成的道路测试路段或区域范围。

**第十八条** 示范应用主体应提供智能网联汽车示范应用安全性自我声明（附件3）及以下证明材料:

（一）示范应用主体、安全员及车辆的基本情况;

（二）示范应用车辆在拟进行示范应用的路段或区域已完成的道路测试完整记载材料和道路测试期间未发生道路测试车辆方承担主要及以上责任交通事故的证明;

（三）对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台，应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明；

（四）示范应用方案，包括但不限于：示范应用目的、路段或区域、时间、项目、风险分析及应对措施；

（五）搭载人员、货物的说明；

（六）交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函；对开展载人示范应用的，应包括为搭载人员购买总额不低于两百万元人民币的座位险、人身意外险等必要的商业保险。

对于市内智能网联测试道路，示范应用主体向市级政府相关主管部门委托的第三方管理机构提出申请，报市级政府相关主管部门进行确认，市级政府相关主管部门确认通过后报省级政府相关主管部门进行备案；对于跨市测试道路，示范应用主体向省级政府相关主管部门委托的第三方管理机构提出申请，报省级政府相关主管部门组织全省智能网联汽车道路测试与示范专家委员会论证后进行确认。

自我声明的示范应用时间原则上不超过18个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。

**第十九条** 示范应用主体凭《机动车登记规定》所要求的证明（包括省、市级政府相关主管部门确认的示范应用主体智能网联汽车示范应用安全性自我声明等材料）、凭证，向市公安

机关交通管理部门申领智能网联示范应用临时行驶车号牌。

临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据示范应用安全性自我声明载明的测试路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不超过安全性自我声明载明的测试时间。

临时行驶车号牌到期的，示范应用主体可凭有效期内的安全性自我声明申领新的临时行驶车号牌。

**第二十条** 在示范应用过程中，如需增加配置相同的示范应用车辆数量，示范应用主体应说明必要性并提交相关申请材料。

**第二十一条** 智能网联汽车示范应用安全性自我声明到期或需要变更示范应用安全员等基本信息的，示范应用主体应对安全性自我声明的信息进行更新，并向市级政府相关主管部门提交变更说明及相应材料，市级政府相关主管部门确认后报省级政府相关主管部门备案。

**第二十二条** 示范应用主体不得向服务对象收取费用，向不特定对象提供服务的，应具备道路运输经营资质和能力，或者与具备道路运输经营资质和能力的单位合作。

## 第六章 示范运营申请

**第二十三条** 对申请开展示范运营的车辆，应在配备随车安全员的模式下，以自动驾驶模式在拟申请示范运营的路段和区域进行过合计不少于240小时或不少于1000公里的示范应用。自动驾驶模式应用期间无交通违法行为且未发生有责交通事故。

拟进行示范运营的路段和区域不得超出示范应用车辆已完成的示范应用路段或区域范围。

**第二十四条** 示范运营主体应提供智能网联汽车示范运营安全性自我声明（附件4）及以下证明材料:

（一）示范运营主体、安全员及车辆的基本情况。

（二）示范运营主体相应运营资质证明材料;

（三）示范运营车辆在申请进行示范运营的路段或区域已完成的道路测试、示范应用的完整记载材料和道路测试、示范应用期间未发生道路测试车辆方承担主要及以上责任交通事故的证明;

（四）对具有网联功能的车辆或远程控制功能的监控平台，应提供网络安全风险评估结果及采取的风险应对措施证明;

（五）示范运营方案，至少包括示范运营目的、路段或区域、时间、项目、风险分析及应对措施;

（六）搭载人员、货物的说明;

（七）示范运营安全员培训合格承诺书;

（八）交通事故责任强制险凭证以及每车不低于五百万元人民币的交通事故责任保险凭证或不少于五百万元人民币的自动驾驶道路测试事故赔偿保函。对开展载人示范运营的，应为示范运营乘客购买保险，购买每车每座位不低于两百万元的座位险和必要的商业保险。

对于市内智能网联测试道路，示范运营主体向市级政府相

关主管部门委托的第三方管理机构提出申请，报市级政府相关主管部门进行确认，市级政府相关主管部门确认通过后报省级政府相关主管部门进行备案；对于跨市测试道路，示范运营主体向省级政府相关主管部门委托的第三方管理机构提出申请，报省级政府相关主管部门组织全省智能网联汽车道路测试与示范专家委员会论证后进行确认。

自我声明的示范运营时间原则上不超过18个月，且不得超过安全技术检验合格证明及保险凭证的有效期。

**第二十五条** 示范运营主体凭《机动车登记规定》所要求的证明（包括省、市级政府相关主管部门确认的示范运营主体智能网联汽车示范运营安全性自我声明等材料）、凭证，向市公安机关交通管理部门申领智能网联示范运营用临时行驶车号牌。市级政府相关主管部门向示范运营车辆发放示范运营证。

临时行驶车号牌规定的行驶范围应当根据示范运营安全性自我声明载明的路段、区域合理限定，临时行驶车号牌有效期不超过安全性自我声明载明的示范运营时间。

临时行驶车号牌到期的，示范运营主体可凭有效期内的安全性自我声明申领新的临时行驶车号牌。

**第二十六条** 在示范运营过程中，如需增加配置相同的示范应用车辆数量或示范运营安全性自我声明到期或需要变更示范运营安全员等基本信息的，按照本办法第二十、二十一条执行。

**第二十七条** 示范运营主体可进行市场化收费，相关行业收

费有政府定价或政府指导价的，应当按规定收费标准执行，不得扰乱当地道路运输市场经营秩序。

## 第七章 道路测试与示范管理

**第二十八条** 各市级政府相关主管部门在辖区内选择具备支撑自动驾驶及网联功能实现的若干典型路段、区域，用于智能网联汽车开展道路测试与示范，定期向省级政府相关主管部门报备，并向社会公布。市级政府相关主管部门应在道路测试与示范路段、区域周边发布智能网联汽车道路测试与示范的时间、项目及安全注意事项，并在道路测试与示范路段和区域内应设置相应标识或提示信息。

各市应当对测试道路实行分级管理，按循序渐进的原则开放区域、路段、时段，并按照“安全、审慎、可靠”原则制定相关道路测试与示范的技术要求和测试规范。省级政府相关主管部门及其他有关部门单位协调推动各地跨市测试路段互通互认。

各市在开放快速路、高速公路测试路段前，相关部门应对测试用道路开展安全隐患排查，按照有关技术标准完善交通标志标线、照明设施和安全防护设施。

**第二十九条** 各地不得在节假日、大流量等高峰时段和台风、暴雨、低能见度等恶劣天气环境下，在高速公路、城市快速路路段进行道路测试，测试用道路原则上应无 6 个月（含 6 个月）以上的道路施工作业期。

**第三十条** 各市应通过多种方式向社会公开相关信息，特别是道路测试与示范路段区域周边发布智能网联汽车道路测试与示范的时间、项目及安全注意事项等。

**第三十一条** 道路测试与示范安全员应当遵守现行道路交通安全法律、法规，随车携带相关材料备查，并严格依据安全性自我声明载明的测试时间、测试路段和测试项目开展道路测试与示范工作。不得在道路测试与示范过程中在道路上开展制动性能试验。在测试过程中，测试车辆应遵守所在路段限速规定；测试用货运车辆除超车外，应长时间保持在最右侧车道行驶。

**第三十二条** 未取得智能网联汽车测试与示范用临时行驶车号牌的，不得开展智能网联道路测试与示范。

道路测试与示范车辆车身应以醒目的颜色标示“自动驾驶道路测试”或“自动驾驶示范应用”或“自动驾驶示范运营”等字样，提醒周边车辆及其他道路使用者注意，但不应对周边的正常道路交通活动产生干扰。

**第三十三条** 道路测试与示范开始前，道路测试与示范安全员应当对车辆的轮胎、转向系统、制动系统等关键部件进行检查，确保车辆在自动驾驶系统功能正常、测试道路交通状况良好等条件下进行道路测试与示范。

**第三十四条** 道路测试与示范过程中，不得擅自进行可能影响车辆功能、性能的软硬件变更。如因测试需要或其他原因导

致车辆功能、性能及软硬件变更的，应及时向市级政府相关主管部门提供相关安全性说明材料。

**第三十五条** 道路测试与示范随车安全员应始终处于测试车辆的驾驶座位上、始终监控车辆运行状态及周围环境，随时准备接管车辆。当发现车辆处于不适合自动驾驶的状态或系统提示需要人工操作时及时采取相应措施。

**第三十六条** 在道路测试过程中，除经专业培训的测试人员和用于模拟货物的配重外，车辆不得搭载其他与测试无关的人员和货物；在示范应用与示范运营过程中，可按规定搭载探索商业模式所需的人员或货物，提前告知搭载人员及货物拥有者相关风险，并采取必要安全措施；搭载的人员和货物不得超出道路测试车辆的额定乘员和核定载质量。车辆在道路测试及示范过程中，不得非法从事道路运输经营活动，不得搭载危险货物。

**第三十七条** 在道路测试与示范过程中，除自我声明载明的路段或区域外，不得使用自动驾驶模式行驶；车辆从停放点到道路测试与示范路段、区域的转场，应使用人工操作模式行驶。

**第三十八条** 道路测试与示范车辆在道路测试与示范期间发生下列情形之一的，省、市级政府相关主管部门应当终止其道路测试与示范:

（一）道路测试与示范车辆与安全性自我声明及其相关材料不符的;

（二）道路测试与示范用临时行驶车号牌到期或者被撤销的;

（三）省、市级政府相关主管部门认为道路测试或示范应用或示范运营活动具有重大安全风险的;

（四）道路测试与示范车辆有违反交通信号灯通行、逆行或者依照道路交通安全法律法规可以处暂扣、吊销机动车驾驶证或拘留处罚等的严重交通违法行为的;

（五）发生交通事故造成人员重伤、死亡或车辆毁损等严重情形的，但道路测试与示范车辆无责任时除外。

省、市级政府相关主管部门终止相关车辆的道路测试与示范时一并收回临时车号牌，并转交给临时车号牌核发地市公安机关交通管理部门；未收回的，书面告知核发地市公安机关交通管理部门公告牌证作废。

**第三十九条** 道路测试与示范主体应每6个月向市级政府相关主管部门及第三方管理机构提交阶段性报告，并在测试与示范结束后 1 个月内提交总结报告。

**第四十条** 市级政府相关主管部门应对智能网联汽车道路测试与示范进行动态评估，每 6 个月向省级政府相关主管部门报告辖区内智能网联汽车道路测试与示范情况。

## 第八章 交通违法和事故处理

**第四十一条** 道路测试与示范车辆有道路交通安全违法行为的，公安机关交通管理部门应当按照《中华人民共和国道路

交通安全法》及其实施条例等道路交通安全管理相关规定进行处理；发生交通事故的，由公安机关交通管理部门按照道路交通安全法律法规及相关规定进行处理，并依照有关法律法规及司法解释确定交通事故责任；公安机关交通管理部门应当依法对当事人的道路交通安全违法行为作出处罚；构成犯罪的，依法追究当事人的刑事责任。

**第四十二条** 道路测试与示范车辆在进行道路测试或示范应用或示范运营过程中发生交通事故或失控等安全事件时，道路测试与示范主体或其安全员应立即停止道路测试或示范相关工作，保护现场并立即报警，启动应急处置流程，并配合公安机关交通管理部门完成交通事故调查取证、责任认定等事宜。

道路测试与示范主体应在24小时内将事故或事件发生前后至少90秒车辆状态数据上报至市级政府相关主管部门及第三方管理机构。

发生道路交通事故的，道路测试与示范主体应当在24小时内将事故情况上报市级政府相关主管部门及第三方管理机构。未按照要求上报的可以暂停其道路测试与示范24个月。造成人员重伤或者死亡、车辆损毁的，市级政府相关主管部门应当在24小时内上报省级政府相关主管部门。公安交通管理部门对接报事故全部录入系统。

**第四十三条** 道路测试与示范主体应当在事故认定后3个工作日内，以书面方式将事故原因、责任认定结果及完整的事故

分析报告等相关材料上报市级政府相关主管部门及第三方管理机构；市级政府相关主管部门应在3个工作日内上报省级政府相关主管部门。发生交通事故或安全事件的，市级政府相关主管部门可暂停相关道路测试与示范主体的测试示范活动，经研究评估后，根据事故责任认定情况恢复或终止相关道路测试与示范活动。

## 第九章 附则

**第四十四条** 本办法所列用语含义：

（一）智能网联汽车是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与X（人、车、路、云端等）智能信息交换、共享，具备复杂环境感知、智能决策、协同控制等功能，可实现安全、高效、舒适、节能行驶，并最终可实现替代人来操作的新一代汽车。智能网联汽车通常也被称为智能汽车、自动驾驶汽车等。

（二）智能网联汽车自动驾驶包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。有条件自动驾驶是指在系统的设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，根据系统动态驾驶任务接管请求，驾驶人应提供适当的干预；高度自动驾驶是指在系统的设计运行条件下完成所有动态驾驶任务，在特定环境下系统会向驾驶人提出动态驾驶任务接管请求，驾驶人/乘客可以不响应系统请求；完全自动驾驶是指系统可以完成驾驶人能够完成的所有道路环境下的动态驾驶任务，不需要驾驶人/乘客介入。

（三）设计运行条件（Operational Design Condition，ODC）是驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的各类条件的总称，包括设计运行范围、车辆状态和驾乘人员状态等条件。其中，设计运行范围（Operational Design Domain，ODD）是驾驶自动化系统设计时确定的适用于其功能运行的外部环境条件，一般包括：1.道路边界与路面状态；2.交通基础设施；3.临时性道路变更；4.其他交通参与者状态；5.自然环境；6.网联通信、数字地图支持等条件。

（四）搭载人员是指具备完全民事行为能力或有监护人随行保障的不具备完全民事行为能力，且充分了解智能网联汽车载人示范应用和运营的内容、范围及风险，自愿参与示范应用和运营并已签署相关协议的自然人。未成年人可以在监护人陪护下参与示范应用和运营体验。

**第四十五条** 本办法由山东省工业和信息化厅、山东省公安厅、山东省交通运输厅负责解释，自 2026 年 2 月 1 日起施行，有效期至 2028 年 12 月 31 日。

附件：1.智能网联汽车自动驾驶功能通用检测项目

2.智能网联汽车道路测试安全性自我声明

3.智能网联汽车示范应用安全性自我声明

4.智能网联汽车示范运营安全性自我声明

附件 1

# 智能网联汽车自动驾驶功能通用检测项目

| 序号 | 检测项目 |
| --- | --- |
| 1 | 交通信号识别及响应<br>（包括交通信号灯、交通标志、交通标线等） |
| 2 | 道路交通基础设施与障碍物识别及响应 |
| 3 | 行人与非机动车识别及响应<br>（包括横穿道路和沿道路行驶） |
| 4 | 周边车辆行驶状态识别及响应<br>（包括影响本车行驶的周边车辆加减速、切入、切出及静止等状态） |
| 5 | 动态驾驶任务干预及接管 |
| 6 | 风险减缓策略及最小风险状态 |
| 7 | 自动紧急避险<br>（包括自动驾驶系统开启及关闭状态） |
| 8 | 车辆定位 |

※除检测以上通用项目外，还应检测智能网联车辆自动驾驶功能设计运行范围涉及的项目，如 C-V2X 联网通信等。

附件 2

年　第　号

# 智能网联汽车道路测试安全性自我声明

本单位（道路测试主体名称）因业务需要，于山东省开展智能网联汽车道路测试，在测试期间将严格按照《智能网联汽车道路测试基本信息》（见背面）的内容，遵守《山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）》及道路交通安全法律法规的有关要求，并为安全有序开展道路测试活动提供必要的保障。

（道路测试主体单位法人签章）　（省、市级政府主管部门签章）

年　月　日

背面

# 智能网联汽车道路测试基本信息

| | |
|---|---|
| **道路测试主体** | |
| **道路测试车辆** | （须依次列出对应车辆识别代号或唯一性编码） |
| **道路测试安全员** | （须依次列出测试安全员姓名及身份证号） |
| **道路测试时间** | _____年_____月____日至_____年_____月____日 |
| **测试路段或区域** | （须依次列出，测试路段或区域名称与省、市级政府相关主管部门公布的一致） |
| **转场路段** | （须列出车辆在自动驾驶测试路段间进行转场的路段） |
| **道路测试项目** | （须依次列出） |

附件 3

年 第 号

# 智能网联汽车示范应用安全性自我声明

本单位（示范应用主体名称）因业务需要，于山东省开展智能网联汽车载人/载物示范应用，在示范应用期间将严格按照《智能网联汽车示范应用基本信息》（见背面）的内容，遵守《山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）》及道路交通安全法律法规的有关要求，并为安全有序开展示范应用活动提供必要的保障。

（示范应用主体单位法人或（省、市级政府主管部门签章）
联合体所有法人签章）

年 月 日

背面

# 智能网联汽车示范应用基本信息

| | |
|---|---|
| **示范应用主体** | |
| **示范应用车辆** | （须依次列出对应车辆识别代号或唯一性编码） |
| **示范应用安全员** | （须依次列出安全员姓名及身份证号） |
| **示范应用时间** | _____年____月____日至_____年___月___日 |
| **示范应用路段或区域** | （须依次列出，示范应用路段或区域名称与省、市级政府相关主管部门公布的一致） |
| **转场路段** | （须列出车辆在示范应用路段或区域间进行转场的路段） |
| **示范应用项目** | （须依次列出） |

附件 4

年 第 号

# 智能网联汽车示范运营安全性自我声明

本单位（示范运营主体名称）因业务需要，于山东省开展智能网联汽车载人/载物示范运营活动，在示范运营期间将严格按照《智能网联汽车示范运营基本信息》（见背面）的内容，遵守《山东省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法（试行）》及道路交通安全法律法规的有关要求，并为安全有序开展示范运营活动提供必要的保障。

（示范运营主体单位法人或联合体所有法人签章）　（省、市级政府主管部门签章）

年 月 日

背面

# 智能网联汽车示范运营基本信息

| | |
|---|---|
| **示范运营主体** | |
| **示范运营车辆** | （须依次列出对应车辆识别代号或唯一性编码） |
| **示范运营安全员** | （须依次列出安全员姓名及身份证号） |
| **示范运营时间** | _____年_____月____日至_____年_____月____日 |
| **示范运营路段或区域** | （须依次列出，示范运营路段或区域名称与省、市级政府相关主管部门公布的一致） |
| **转场路段** | （须列出车辆在示范运营路段或区域间进行转场的路段） |
| **示范运营项目及收费标准** | （须依次列出） |

# 关于印发《山东省汽车行业稳增长工作方案》的通知

鲁工信装〔2026〕7号

各市人民政府:

《山东省汽车行业稳增长工作方案》已经省委、省政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

山东省工业和信息化厅

山东省教育厅

山东省财政厅

山东省人力资源和社会保障厅

山东省住房和城乡建设厅

山东省交通运输厅

山东省商务厅

山东省能源局

山东省邮政管理局

2026年1月4日

（此文件公开发布）

# 山东省汽车行业稳增长工作方案

按照省委、省政府安排部署，为推动汽车行业稳步增长，制定本工作方案。

## 一、工作目标

到2026年年底，汽车行业运行保持稳中向好发展态势，产业规模和质量效益进一步提升，产品供给能力和质量水平持续增强，公共领域车辆全面电动化先行区试点、智能网联和无人驾驶试点深入推进，充换电一体化新模式规模推广，车桩比优于全国平均水平，汽车产业高质量可持续发展取得显著成效。其中，2026年度，新能源汽车产量达到120万辆左右，同比增长约20%；汽车出口保持稳定增长；汽车制造业增加值同比增长约10%。

## 二、工作举措

（一）强化产品供给能力。

1.塑强商用车优势。持续巩固商用车领先地位，发挥大型整车企业引领支撑，支持行业企业不断优化整车性能，为用户提供更高效、节能、舒适的智能化产品。推动新能源化转型，支持商用车企业推进技术研发和产线改造，实施纯电动、混合动力、氢燃料动力、甲醇动力全谱系布局，打造行业领先的新能源技术品牌，不断满足用户多场景需求。打造新能源房车、皮

卡等特色车型，推动行业企业联合高校研制新能源拖挂智能房车，满足长距离出行和旅居需求，研发生产新能源皮卡，满足电力巡查、农药喷洒、外出旅行等多样化需求。力争2026年度，全省新能源商用车产量达到20万辆左右。（责任单位：省工业和信息化厅）

2.做大乘用车规模体量。强化龙头引领，加强政策支持和服务保障，推动新建项目加快投产，实现产能放量，积极争取行业头部企业在我省布局高端、畅销车型，培育引进更多配套供应商。加快燃油乘用车转型，联合青岛、烟台等市，加强与集团总部的互访交流，开展深层次合作交流，争取尽快导入新能源车型。鼓励有条件的市对新能源整车企业研发或引入新车型并完成产品公告的，依法依规给予奖励。力争2026年度，全省新能源乘用车产量达到100万辆左右。（责任单位：省工业和信息化厅）

3.畅通全产业链循环。立足我省汽车产业配套基础，推动产业链中小企业融入整车供应链，形成共同协作、互利共赢、稳定高效的产业体系，加快培育汽车特色产业集群和产业集聚区。发挥“链主”企业牵引作用，组织举办汽车产业链强链固链专项活动，促进整车制造与“三电”系统、燃料电池和基础原料、车体部件及钢铝材料等上下游的协作配套，提升全产业链协同发展水平。（责任单位：省工业和信息化厅）

（二）扩大新能源汽车消费。

4.加力新能源汽车消费。抓好国家消费品以旧换新、新能源汽车购置税减免等政策落实，支持新能源城市公交车和动力电池更新。持续开展新能源汽车下乡，制定山东省新能源汽车下乡车型目录，每年在全省组织开展不少于30场下乡展销活动，提升新能源汽车在农村地区的市场渗透率。鼓励开拓汽车改装、租赁、赛事及房车露营等后市场服务和消费，打造汽车消费新模式。（责任单位：省工业和信息化厅、省商务厅）

5.加快新能源汽车推广应用。支持济南、临沂公共领域车辆全面电动化先行区试点建设，提升公共领域车辆电动化水平。各市新增或更新的公交车、环卫车、邮政用车、出租车等优先使用新能源汽车。鼓励环保绩效提级企业、超低排放改造提升的水泥焦化企业使用新能源货车。引导支持政府投资的建设项目优先使用新能源渣土车、水泥搅拌车。（责任单位：省工业和信息化厅、省住房城乡建设厅、省交通运输厅）

6.完善汽车金融服务。实施新能源汽车产业链“金融链主”机制，推动金融机构持续深化与行业企业合作，提供融资、结算、财务管理和产业协作等综合金融服务。鼓励银行业金融机构为企业提供便利的本外币资金结算服务，鼓励金融机构为汽车行业企业提供全球资金管理产品。鼓励保险机构优化保险服务，积极开发涵盖新能源汽车全产业链、全生命周期的专属保险产品。（责任单位：省工业和信息化厅）

（三）加快智能网联示范应用。

7.突破智能网联关键技术。支持整车企业与智能驾驶控制系统企业深度合作，重点攻关复杂环境融合感知、智能网联决策与控制、信息物理系统架构设计、车辆与车外其他设备间的无线通信（V2X）、高精度地图安全应用等关键技术，鼓励汽车前装 V2X、5G 等高性能通信模块，研发打造智能网联新能源重卡等新车型。（责任单位：省工业和信息化厅）

8.加速智能网联测试应用与试点建设。落实全省智能网联汽车道路测试与示范应用管理办法，支持智能网联汽车企业开展规模化测试运行和商业化应用与运营，打造智能网联重卡跨市物流干线运营的新模式。统筹布局智能算力中心、路侧基础设施、智能网联系统建设，有序推进全省域城市末端无人配送、烟台全场景无人驾驶、济南新旧动能转换起步区和青岛西海岸新区车路云一体化三类试点，积极争取国家智能网联汽车准入和上路通行试点、“车路云一体化”应用试点。到 2026 年年底，全省推广无人配送车辆 5000 辆以上，无人驾驶全场景更加丰富。（责任单位：省工业和信息化厅、省交通运输厅、省邮政管理局）

（四）构建良好发展生态。

9.加大充换电基础设施建设。持续推进充换电设施网络布局，加快发展大功率充电、智能有序充电基础设施，提升重点高速公路服务区大功率充电设施数量，合理配置光储充放一体化充电站，推动充电服务网络向乡镇和农村有序延伸。合理规

划布局加氢站，积极探索“油气电氢服”综合能源站模式。加快液冷超充和车网互动（V2G）等技术推广应用，探索新能源汽车与电网之间能量互动新模式。持续推动国家县域充换电设施补短板试点建设，加大县乡地区充电基础设施应用推广，到2026年年底，力争获批国家试点数量超过8个。（责任单位：省财政厅、省住房城乡建设厅、省能源局）

10.全面推动企业数智化转型。搭建智能工厂梯度培育体系，从研发设计、生产制造、人机协同、流程优化、质量检测、设备运维等领域带动企业整体智能化提升。每年在汽车领域遴选一批可复制、可推广的人工智能优秀场景，引导企业提升人工智能应用水平，创建基础级、先进级、卓越级和领航级智能工厂。支持新能源汽车企业实施智能化技术改造，按规定落实技术改造贷款贴息、设备奖补等财政激励政策。（责任单位：省工业和信息化厅）

11.加强废旧动力电池循环利用。健全新能源汽车动力电池回收利用体系，强化动力电池制造、回收、利用等全过程流向管理，推动具备动力电池回收条件的企业加快发展。引导废旧动力电池综合利用企业规范发展，促进资源化、规模化、高值化利用，推动形成“精细化拆解+回用件高效流通”的发展模式。（责任单位：省工业和信息化厅、省商务厅）

12.加快推动海外布局。充分发挥我省商用车出口的优势，鼓励汽车及供应链企业研发生产适用目的国市场的产品，加强

与行业企业合作，完善国际营销和售后服务体系。引导整车企业与产业链企业联合，稳妥有序开展海外布局，完善产业链供应链体系。发挥行业机构、国际组织作用，为企业提供重点国家和地区汽车市场需求、标准法规、管理政策等咨询服务，指导企业有序布局出口业务。（责任单位：省工业和信息化厅、省商务厅）

三、保障措施

（一）加强统筹联动。充分发挥“链长制”机制作用，加强部门协同和上下联动，定期召开专题会议，研究制定政策措施，协调解决重要事项和重大问题。联合智库机构，针对产业发展新阶段重大问题加强研判分析，不断提升产业链协作创新、协同配套、推广应用等方面服务水平。（责任单位：省工业和信息化厅）

（二）强化监测分析。强化行业运行分析，瞄准汽车产业链的龙头和骨干企业，在关键领域和环节，根据国内外市场政策的新变化，加强苗头性、倾向性问题预警研判。加强产业跟踪指导，各司其职、分工协作，切实抓好供应链、物流链畅通，保障省内重点整车、整机及关键零部件企业生产组织，稳预期、稳增长，全力推动新能源汽车产业高质量发展。（责任单位：省工业和信息化厅）

（三）夯实人才支撑。充分发挥“四链”融合机制作用，在智能网联、新能源汽车领域培育一批泰山产业领军人才。推

动产业链企业与知名高校、科研院所合作，鼓励创办各类产学研协同创新机构，实施产学合作协同育人项目，形成复合型人才本土化批量供给能力。支持高校联合科研院所、龙头企业，共建新能源汽车领域全国和省级重点实验室，不断提升我省发展潜力。（责任单位：省教育厅、省工业和信息化厅、省人力资源社会保障厅）

# 山东省交通运输厅 山东省发展和改革委员会关于印发《山东省2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》的通知

各市（不含青岛）交通运输局、发展改革委:

为贯彻落实《国务院关于印发〈推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案〉的通知》（国发〔2024〕7号）精神，按照《交通运输部办公厅国家发展改革委办公厅关于印发〈2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则〉的通知》（交办运〔2026〕28号）要求，进一步推进新能源城市公车及动力电池设备更新，现将《山东省2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》印发给你们，请结合实际认真贯彻执行。

山东省交通运输厅

山东省发展和改革委员会

2026年5月25日

# 山东省2026年新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则

## 第一章 补贴范围和标准

**第一条** 利用超长期特别国债资金和省级财政配套资金，对城市公共汽电车企业（以下简称申请人）更新新能源城市公交车及更换动力电池，给予定额补贴。更新车长8米以上的新能源城市公交车，每辆车补贴8万元；更新车长8米（含）以下的新能源城市公交车，每辆车补贴5万元；更换动力电池，每辆车平均补贴4.2万元。各地根据更新车辆和更换动力电池的需求情况和数量比例，在上述标准基础上自主确定具体补贴标准。鼓励合理选择更换的新能源城市公交车辆车长类型。

**第二条** 本细则所指申请人，是指按照《城市公共交通条例》规定，依据《城市公共汽车和电车客运管理规定》（交通运输部令2017年第5号）等有关规定，依法取得城市公共汽电车线路运营权的企业。

**第三条** 更新新能源城市公交车，是指报废老旧城市公交车，并购买纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源城市公交车。更换动力电池，是指对老旧新能源城市公交车全套动力电池系统进行更换，更换后的动力电池应满足安全、环保等国家强制性标准要求。

**第四条** 鼓励结合客流变化、城市公交行业发展等情况，合理选择更换的新能源城市公交车辆车长类型。支持更新低地板及低入口新能源城市公交车。对于更新低地板及低入口新能源城市公交车的，各地在安排补贴资金时可给予适当倾斜。

## 第二章 补贴申报、审核和发放

**第五条** 拟申请补贴资金的申请人，应在完成新能源城市公交车及动力电池更新后及时向车辆注册地设区市的市级交通运输主管部门提交补贴资金申请，截止日期为2026年12月31日。申请人名称应与报废（融资租赁方式获得车辆除外）、购买的城市公交车机动车登记证书中的机动车所有人名称一致，或申请人与报废、购买的城市公交车机动车登记证书中的机动车所有人具有法定隶属关系。

对于更新新能源城市公交车，应提供报废车辆的首次注册登记时间、车辆识别代号、《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》，以及新购车辆的识别代号、车辆型号、收付款凭证、《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》等信息与佐证材料。报废的老旧城市公交车可以为通过融资租赁方式获得的车辆，对于报废融资租赁老旧公交车的，应要求申请人提供融资租赁合同。申请人与机动车所有人具有法定隶属关系的，应提供相关佐证材料。对于更换动力电池，应提供更换动力电池车辆的车辆识别代号、旧动力电池包数量、旧动力电池包编码，更换后的动力电池包数量、动力电池包编码、生产日期等

信息，以及动力电池更换安全责任书、动力电池更换合同（含动力电池安全合规性要求）、发票、收付款凭证和验收证明等佐证材料。对于更换仍在质保期但已不满足安全运营条件的新能源城市公交车动力电池的，还应提供由客车生产企业、动力电池生产企业或依法取得相关资质认定的检验检测机构出具的动力电池状态评估证明。

上述《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》，以及更换动力电池验收证明应于2026年1月1日至2026年12月31日期间取得。其中，动力电池更换安全责任书由申请人提供，更换动力电池验收证明由申请人出具或聘请第三方验收出具。

**第六条** 各市交通运输主管部门收到申报信息后，及时进行审核、反馈审核结果。申请人提交的信息真实完整，符合本细则要求的，予以审核通过；信息不完整或不清晰无法辨识的，审核部门将补正信息要求告知申请人，申请人按要求在2027年1月15日前补正有关信息。对因企业原因造成的车辆核减，由企业承担相应责任；对相关部门核查工作组织不力、审核把关不严等问题，由相关部门承担相应责任。

**第七条** 对于更新新能源城市公交车，2025年7月1日至2025年12月31日期间仅部分取得《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》，并于2026年1月1日至6月30日期间取得剩余上述证明材料

的，经申请并审核通过后纳入2026年政策支持范围。对于更换动力电池，2025年7月1日至2025年12月31日期间已签订更换合同但未完成更换和验收，并于2026年1月1日至6月30日期间完成更换和验收的，经申请并审核通过后纳入2026年政策支持范围。

**第八条** 各市交通运输主管部门及时汇总符合补贴条件的新能源城市公交车及动力电池更新信息，确定补贴金额，按程序拨付补贴资金，并将资金拨付情况报同级发展改革部门。

## 第三章 补贴资金管理

**第九条** 2026年中央下达的补贴资金，只能用于实施2026年的补贴政策，不得用于填补2025年及以前年度的资金缺口。若设区的市用完中央下达的资金额度，则超出部分由相关市县自行负担，中央和省级不再承担。各市是补贴资金使用的责任主体，由市级层面负责落实补贴政策，不得将资金用于平衡地方预算、偿还地方政府债务、地方“三保”支出。

**第十条** 各市交通运输主管部门、发展改革部门要结合实际情况制定本地区新能源城市公交车及动力电池更新具体实施细则，明确补贴标准。各省级交通运输主管部门要积极会同相关部门组织客车生产企业、动力电池生产企业、动力电池更换服务企业与申请人加强供需对接，发挥规模优势。

## 第四章 保障措施

**第十一条** 新能源城市公交车辆动力电池更换工作应在确保整车安全的前提下实施，新能源城市公交车辆运营企业、动力电池更换服务提供商应遵循“谁主张、谁负责；谁更换、谁负责”的原则，严格落实安全主体责任。各市交通运输主管部门负责督促申请人、动力电池更换服务提供商签订动力电池更换安全责任书，确保整车安全前提下实施更换工作。同时，要督促车辆生产企业、动力电池更换服务提供商对2024年以来更新的车辆、更换的动力电池安全性能进行跟踪检测，及时整改问题隐患，确保车辆运行安全。

**第十二条** 各市交通运输主管部门要认真审核申请人提交的补贴资金申请，并负责对补贴资金使用进行监管。各市要落实主体责任，采取有效措施做好更新补贴政策跨年度顺畅衔接和平稳有序过渡。各市交通运输主管部门要积极协调相关部门加强对新能源城市公交车和动力电池价格的监管，及时处置串通涨价、哄抬价格等情况，确保更新补贴政策更多惠及城市公共汽电车企业。

各市交通运输主管部门要会同有关方面督促申请人按照有关部门要求，将报废城市公交车及报废动力电池交售给具备相应资质的回收拆解企业；督促相关客车生产企业、动力电池生产企业、动力电池更换服务企业，按照《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》规定，及时向全国新能源

汽车动力电池溯源信息平台（以下简称信息平台）报送新能源城市公交车动力电池更换信息。督促申请人跟踪相关企业在信息平台报送更换信息情况，并及时掌握、留档完成报送的佐证材料。各市不得要求将报废公交车和报废动力电池交售给指定企业，不得另行设定具有地域性、技术产品指向性的补贴目录或企业名单。

**第十三条** 对发现存在利用不正当手段（包括伪造、变造相关材料虚假交易、串通他人提供虚假信息等）骗取补贴资金等违法行为的，各地有关部门依法依规严肃处理。

**第十四条** 对买卖、伪造、变造《报废机动车回收证明》，有关部门依据《报废机动车回收管理办法》（国务院令第715号）进行处理。

**第十五条** 对挪用、骗取补贴资金的单位和个人，有关部门依据《财政违法行为处罚处分条例》（国务院令第427号）及其他有关法规进行处理。

## 第五章 附则

**第十六条** 本细则自发布之日起执行。

**第十七条** 本细则由省交通运输厅、省发展改革委按照职责负责解释。

# 山东省交通运输厅 山东省财政厅关于印发《山东省新购置电动重卡贷款贴息实施细则》的通知

鲁交发〔2026〕5号

各市交通运输局、财政局：

为落实《山东省重点公路运输通道布局建设电动重卡大功率充电示范站实施方案（2026—2027）》和《关于支持电动重卡规模化应用的若干措施》，加快推动电动重卡规模化应用，省级研究制定了《山东省新购置电动重卡贷款贴息实施细则》，现印发给你们，请遵照执行。

山东省交通运输厅

山东省财政厅

2026年6月12日

# 山东省新购置电动重卡贷款贴息实施细则

为落实《山东省重点公路运输通道布局建设电动重卡大功率充电示范站实施方案（2026—2027）》（鲁政办字〔2026〕11号）和《关于支持电动重卡规模化应用的若干措施》（鲁交科教〔2026〕6号），加快推动电动重卡规模化应用，支持道路运输企业发展壮大，降低企业电动重卡购置成本，制定本细则。

## 一、贴息范围和标准

（一）贴息范围

符合以下条件的电动重卡购车方（包括道路运输企业和自然人，下同）可以申请贴息:

1.政策实施期内，购车方与商业银行、汽车金融公司、融资租赁公司等金融经办机构签订正式购车贷款合同（含融资租赁合同，下同），相关贷款（含融资租赁费用，下同）应专项用于新购置电动重卡，且贷款已实际发放;

2.未享受国家交通运输领域设备更新贷款贴息政策支持;

3.新购置电动重卡应纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》，且持有交通运输主管部门发放的有效《道路运输证》;

4.新购置电动重卡《机动车行驶证》注册登记地应为山东省内各地市，注册登记日应在政策实施期内;

5.购车方为道路运输企业的，且未被列入经营异常名录或严

重违法失信企业名单。

（二）贴息标准

2026年省财政安排1000万元，按照“总量控制、先到先得、政策引导”原则，根据购置电动重卡实际发生的贷款额，对符合要求的购车方给予年化1个百分点的贷款贴息支持，贴息期限为1年，自贷款发放之日起计算，贷款合同约定贷款期限不足1年的按实际月份计算。如购车方提前还款，应交回对应贴息资金。

**二、资金申请、审核及拨付**

（一）贴息资金申请

申请贴息资金的购车方在政策实施期内，通过“鲁惠通”山东省政策兑现平台提交资金申请（网址：http://www.shandong.gov.cn/lht/#/home），并填报《电动重卡贷款贴息资金申请表》（见附件），相关材料原则上按“一合同一档”要求提交，同一辆车仅受理一次申报。申请材料如下:

1.购车方信息。道路运输企业用户录入:企业组织机构代码、对公银行账户等相关信息，并上传营业执照照片或扫描件等;自然人用户录入:个人身份证、I类银行账户等相关信息，并上传照片或扫描件等;

2.购置新车的车辆识别代号（VIN码），上传《机动车行驶证》《道路运输证》、机动车购置统一发票等照片或扫描件;

3.购车贷款合同照片或扫描件;

4.金融经办机构出具的贷款发放凭证或贷款余额证明等照片或扫描件;

5.企业信用信息查询报告;

6.未享受国家设备更新贷款财政贴息政策的承诺函;

7.其他需要提供的材料，如购车人与《道路运输证》业户名称不一致时，提供两者间关系的说明和证明材料。

（二）资料审核

省交通运输厅收到申请后，于10个工作日内在“鲁惠通”平台对申请材料完整性、合规性等完成审核。申请人提交的材料真实完整、符合要求的，予以审核通过。申请人提交的材料不完整、不清晰、无法辨识或者需要补充其它相关证明材料的，省交通运输厅应当将补正信息要求一次性告知申请人。申请人应及时按要求补正有关信息后再次提报申请，重新排队受理。省交通运输厅审核以申请人提交申请时间为序。

（三）资金兑付

贴息资金实行按月兑付，省交通运输厅于每月前10个工作日内，将上月审核通过的贴息资金一次性兑付至购车方。贴息资金实行“先到先得、总额控制”，资金额度用完后，系统将自动停止受理申请，并公告告知。当剩余额度不足时，将按照剩余额度兑付部分贴息，并告知申请人。省交通运输厅资金兑付以“鲁惠通”系统中审核通过完整申报材料的时间为序。

**三、管理要求**

贴息资金兑付工作由省级层面组织实施。省交通运输厅将对新购置电动重卡贷款贴息工作开展全面监督检查，确保贴息资金使用规范合理，对于发现的突出问题，及时协调处置。对挪用、骗取补贴资金的单位和个人，省交通运输厅、省财政厅将及时追回资金并依法追究相应责任。

**四、其他**

1.本细则由省交通运输厅、省财政厅负责解释。

2.本细则自公布之日起实施，有效期至2026年12月31日。

附件：1.电动重卡贷款贴息资金申请表

2.未享受国家设备更新贷款财政贴息政策的承诺函

附件 1

<table>
<tr><td colspan="7">电动重卡贷款贴息资金申请表</td></tr>
<tr><td>购车方类型</td><td colspan="6">□道路运输企业　　□自然人</td></tr>
<tr><td>购车方企业名称或姓名</td><td colspan="2"></td><td>购车方统一社会信用代码或身份证号码</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>购车方地址</td><td colspan="2"></td><td>联系电话</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>开户银行名称（须填写全称）</td><td colspan="2"></td><td>开户银行账号</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="7">新购置车辆基本情况</td></tr>
<tr><td>序号</td><td>车牌号码</td><td>车辆识别代号</td><td>品牌型号</td><td>道路运输证号</td><td>机动车行驶证号</td><td>注册登记地点</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="7">贷款信息</td></tr>
<tr><td>金融经办机构名称</td><td>贷款合同编号</td><td>贷款合同签订日期</td><td>贷款发放日期</td><td colspan="2">实际放款金额（万元）</td><td>贷款期限（月）</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td>申请贴息金额</td><td colspan="6">当贷款期限≥12 个月时，申请贴息金额=实际放款金额*1%;<br>当贷款期限＜12 个月时，申请贴息金额=实际放款金额*1%*实际贷款期限（月）/12;</td></tr>
<tr><td colspan="7">本人（单位）承诺所填内容真实有效，自愿承担相关法律责任。<br>申领人（签字或盖章）：<br>年　　月　　日</td></tr>
<tr><td colspan="7">注：当贷款不足 1 年时，按实际发生月份计算，公式如下：申请贴息金额=实际放款金额*1%*实际贷款期限（月）/12。</td></tr>
</table>

附件 2

# 未享受国家设备更新贷款财政贴息政策的承诺函

本公司　　，统一社会信用代码:　　（本人　　，身份证号:　　），本次申请贴息的电动重 卡车辆识别号　　，贷款合同编号　　，未享受国家交通运输领域设备更新贷款贴息支持。

特此承诺!

承诺单位（公章）/本人签字: _____

日期: _____年____月____日

# 山东省交通运输厅 山东省发展改革委 山东省公安厅 山东省商务厅关于做好山东省2026年老旧营运货车报废更新工作的通知

鲁交运管〔2026〕17号

各市交通运输局、发展改革委、公安局、商务局:

为贯彻落实《交通运输部国家发展改革委关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知》（交规划发〔2026〕36号）、《交通运输部办公厅国家发展改革委办公厅公安部办公厅商务部办公厅关于印发2026年老旧营运货车报废更新工作实施细则的通知》（交办运〔2026〕29号）要求，结合我省实际，加快推进全省2026年老旧营运货车报废更新落地实施，确保工作高效有序开展。现将有关事项通知如下:

## 一、实施期限、补贴范围及补贴标准

### （一）实施期限

老旧营运货车报废更新及新购置新能源城市冷链配送货车补贴政策实施期限为2026年1月1日至2026年12月31日(均含当日，下同)，报废货车《报废机动车回收证明》中交车日期、《机动车注销证明》注销日期、新购置货车《机动车行驶证》注册登记日期和《道路运输证》发放日期均应在政策实施

期内。

（二）补贴范围

1.报废货车符合以下条件的，车辆所有人可以申请资金:

（1）国四排放标准中型、重型营运货车;

（2）持有公安机关开具的《机动车注销证明》和具有资质的报废机动车回收拆解企业开具的《报废机动车回收证明》，及车辆注销前有效《道路运输证》（有效期截止日期应在2026年1月1日及以后）。

2.报废更新货车符合以下条件的，车辆所有人可以申请资金:

（1）报废车辆应当符合前述1中报废车辆要求;

（2）新购置车辆应当为注册登记的新能源车辆或国六排放标准车辆，并持有有效《道路运输证》。其中，新能源车辆应纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》;

（3）新购置车辆注册登记所有人与报废车辆登记所有人一致，报废旧车购置登记日期应早于新车注册登记日期。

3.新购置货车补贴符合以下条件的,车辆所有人可以申请资金:

新购置车辆应当为注册登记的新能源城市冷链配送货车〔须符合《城市物流配送汽车选型技术要求》（GB/T29912—2024）相关要求，并纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》〕，且持有有效《道路运输证》。

（三）补贴标准

对提前报废老旧营运货车、提前报废并更新购置国六排放标准货车或新能源货车、新购符合条件的新能源城市冷链配送货车，按照报废车辆类型、提前报废时间和新购置车辆动力类型等，实施差别化补贴标准（见附件1），优先支持更新为电动货车。已获得中央、省其他资金渠道支持的车辆，不纳入本次补贴资金支持范围。

**二、资金申请、审核及拨付程序**

（一）补贴资金申请

申请老旧营运货车报废更新补贴资金的营运货车所有人应当在政策实施期内，通过省级交通运输大规模设备更新补贴资金申请系统（网址https://www.jtsbgx.cn/btzjsq/subsidy_qy/login或使用微信小程序：“设备更新快捷通”）向车籍所在地设区的市级交通运输主管部门提交补贴申请，并填报《山东省老旧营运货车报废更新补贴资金申请表》（附件2），相关材料原则上按“一车一档”的要求提交至市级交通运输主管部门。

各市可授权县级交通运输主管部门代为受理并进行初审。申请人需提交以下证明材料复印件（或扫描件）：

1.申请老旧营运货车报废补贴资金的，提交《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《道路运输证》（或《道路运输证》注销证明），以及车辆登记所有人身份证或营业执照。

2.申请老旧营运货车报废更新补贴资金的，提交报废车辆的

《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《道路运输证》（或《道路运输证》注销证明），新购置车辆的《机动车行驶证》《道路运输证》，以及车辆登记所有人身份证或营业执照。

3.申请新购置车辆补贴资金的，提交《机动车行驶证》《道路运输证》，以及车辆注册登记所有人身份证或营业执照。

如委托办理的，还需递交委托书、被委托人身份证复印件或扫描件。

补贴申请人应对申报材料的真实性和准确性负责，利用不正当手段违法违规套取补贴资金的，由有关部门根据职责分工依法依规严肃处理；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

（二）市级审核

各市交通运输主管部门在受理车辆报废更新申请材料后，会同公安、商务等部门按照职责分工在10个工作日内完成资料审核。申请人提交的材料真实完整、符合要求的，予以审核通过。申请人提交的材料不完整、不清晰无法辨识或者需要补充其它相关证明材料的，受理单位应当将补正信息要求一次性告知申请人。申请人应及时按要求通过原渠道补正有关信息。

1.审核车辆报废凭证。公安机关负责审核本地号牌车辆《机动车注销证明》等证明材料。交通运输主管部门负责审核《道路运输证》（或《道路运输证》注销证明）以及申请材料的完整性等其他信息，《道路运输证》注销后重新办理的应严格核实是否具备必要条件，按照有关法律法规执行。商务部门负责

审核报废车辆《报废机动车回收证明》相关信息。

2.审核车辆更新凭证。公安机关负责审核本地号牌车辆《机动车行驶证》相关信息。交通运输主管部门负责审核《道路运输证》、新能源车辆是否纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》、新能源城市冷链配送货车是否符合《城市物流配送汽车选型技术要求》（GB/T29912-2024）相关要求，以及申请材料的完整性等其他信息。

（三）资金拨付

各市交通运输主管部门应当至少每月汇总符合条件的申请信息，提出资金拨付建议，会同相关部门按程序进行拨付。

三、工作要求

（一）严格落实资金管理。老旧营运货车报废更新补贴资金，通过超长期特别国债资金等渠道统筹安排。2026 年中央下达的补贴资金，只能用于实施 2026 年的补贴政策，不得用于填补 2025 年及以前年度的资金缺口。各市要加强资金筹措力度，多措并举、综合施策，妥善做好 2025 年老旧营运货车报废更新补贴相关延续工作，原则上要于 9 月底之前完成。

政策实施期结束后，省里将按照政策规定及预算管理要求进行清算。截至 2026 年 12 月 31 日，未使用完的中央资金额度收回中央，超出中央资金部分由各市自主负担。补贴资金兑付工作由市级层面组织实施，不得将资金切块拨付至县（市、区），不得用于平衡地方预算、偿还地方政府债务、地方“三保”等

支出，不得通过举债筹集配套资金。

（二）优先支持电动重卡。各市可结合本市实际情况，按照实事求是、公开公正的原则，进一步贯彻落实《关于支持电动重卡规模化应用的若干措施》，引导汽车生产企业、保险公司、金融机构综合采用各类优惠措施降低成本、提升服务、营造环境，优先支持更新为电动货车。以后年度资金分配，将以今年各市电动重卡更新比例为重要参考。

（三）强化资金监管检查。各市人民政府是项目和资金监管监督的第一责任主体。对工作人员在资金审核、分配、拨付过程中，存在利用不正当手段套取资金等行为以及其他滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊等违法违纪行为的，要按照有关规定追究相应责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。各市交通运输主管部门要会同发展改革、公安、商务等部门，加强对老旧营运货车报废更新工作的监督检查，对于发现的突出问题，及时协调处置，并向省里报告。

（四）加强工作统筹引导。各市要按照“总额控制、均衡实施”的原则，科学制定补贴资金使用和兑付计划，合理把握工作节奏。可结合资金规模，灵活采取定期限额、资格券申领等方式，推动补贴资金按月均衡拨付使用，做好周、月、季度工作衔接，保障政策平稳落地、有序推进。要通过多种方式宣传引导，主动解读报废更新补贴政策、办理流程等群众关切内容，及时回应咨询诉求，积极引导广大道路货运经营业户主动、

有序报废更新老旧营运货车。

各市交通运输主管部门要会同发展改革、公安、商务部门，根据国家和省有关规定并结合实际，抓紧制定本地区2026年度老旧营运货车报废更新实施方案，于7月15日前向省交通运输厅备案，并于每月7日前报送上月工作进展及报废更新资金使用情况。

附件：1.老旧营运货车报废更新补贴标准

2.山东省老旧营运货车报废更新资金申请表

山东省交通运输厅

山东省发展和改革委员会

山东省公安厅

山东省商务厅

2026年6月18日

附件 1

# 老旧营运货车报废更新补贴标准

一、提前报废老旧营运货车补贴标准见表 1。

二、提前报废老旧营运货车，并新购营运货车补贴标准按以下方法计算:

提前报废并新购国六排放标准营运货车补贴=提前报废老旧营运货车补贴+新购国六排放标准营运货车补贴。

提前报废并新购新能源货车补贴=提前报废老旧营运货车补贴+新购新能源营运货车补贴。

其中，新购国六排放标准营运货车或新能源营运货车补贴标准见表 2。提前报废老旧营运货车距离强制报废时间不足 1 年的，可以申请新购营运货车补贴。

三、仅新购新能源城市冷链配送货车补贴标准为 3.5 万元/辆。

表 1 提前报废老旧营运货车补贴标准

| 车辆类型 | 距离强制报废时间 | 补贴标准（万元/辆） |
| --- | --- | --- |
| 中型 | 满 1 年（含）不足 2 年 | 1.0 |
| | 满 2 年（含）不足 4 年 | 1.8 |
| | 满 4 年（含）以上 | 2.5 |
| 重型 | 满 1 年（含）不足 2 年 | 1.2 |
| | 满 2 年（含）不足 4 年 | 3.5 |
| | 满 4 年（含）以上 | 4.5 |

表 2 新购营运货车补贴标准

| 车辆类型 | | 新购国六排放标准营运货车补贴标准（万元/辆） | 新购新能源营运货车补贴标准（万元/辆） |
| --- | --- | --- | --- |
| 中型 | | 2.5 | 3.5 |
| 重型 | 2 轴 | 4.0 | 7.0 |
| | 3 轴 | 5.5 | 8.5 |
| | 4 轴及以上 | 6.5 | 9.5 |

附件 2

# 山东省老旧营运货车报废更新资金申请表

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 申请资金类型 | | □仅报废营运货车□报废并更新营运货车<br>□仅新购置新能源城市冷链配送货车 | | | | | | | | |
| 车辆注册登记所有人 | | | 所有人身份证号码或统一社会信用代码 | | | | | | | |
| 所有人地址 | | | 联系电话 | | | | | | | |
| 开户银行名称（须填写全称） | | | | | | | | | | |
| 开户银行账号 | | | | | | | | | | |
| 报废营运货车基本情况 | | | | | | | | | | |
| 总数（辆） | | | | | | | | | | |
| 序号 | 车辆号码 | 车辆识别代号 | 道路运输证号 | 品牌型号 | 车辆类型 | 排放阶段 | 注册登记日期 | 车辆强制报废日期 | 注销日期 | 距离强制报废时间 |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 新购置车辆基本情况 | | | | | | | | | | |
| 总数（辆） | | | | | | | | | | |
| 序号 | 车牌号码 | 车辆识别代号 | 道路运输证号 | 品牌型号 | 车辆类型 | 排放阶段 | 新能源类型 | 注册登记日期 | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 2 | …… | | | | | | | | | |

<table>
<tr><td rowspan="3">资金构成</td><td>申请资金类型</td><td>补贴标准</td><td>数量（辆）</td><td>申请资金（元）</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>……</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">申请资金合计（元）</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="5">本人（单位）承诺所填内容真实有效，自愿承担相关法律责任。<br>申领人（签字或盖章）：<br>年　月　日</td></tr>
<tr><td>市交通运输部门意见<br>（盖章）</td><td>市公安部门意见<br>（盖章）</td><td>市商务部门意见<br>（盖章）</td><td>市财政部门意见<br>（盖章）</td></tr>
</table>

编号:

注：1.此表一式二份，省、市交通运输主管部门各留存一份。

2.其中,编号由市级交通运输主管部门编制,由地级市名称、年代代码（申请年）和6位数字流水号组成，如济南（2026）000001；报废车辆和新购置车辆基本情况按有关证书及实际情况填写；车辆类型请填写中型或重型；距离强制报废时间应填写：不足1年、满1年（含）不足2年、满2年（含）不足4年、满4年（含）以上。

3.各市可根据实际情况对表格格式、项目进行适当调整。

# 关于印发《山东省二手车出口企业申报管理暂行办法》的通知

各市商务主管部门:

根据《商务部等5部门关于二手车出口有关事项的公告》（商务部 工业和信息化部 公安部 交通运输部 海关总署公告2024年第6号）和《商务部等5部门关于进一步做好二手车出口工作的通知》（商贸发〔2024〕25号）要求，为规范企业申报管理有关工作，促进全省二手车出口全面、持续、健康发展，我厅研究制定了《山东省二手车出口企业申报管理暂行办法》，现印发各市，请遵照执行。

附件：1.二手车出口业务办理流程示意图

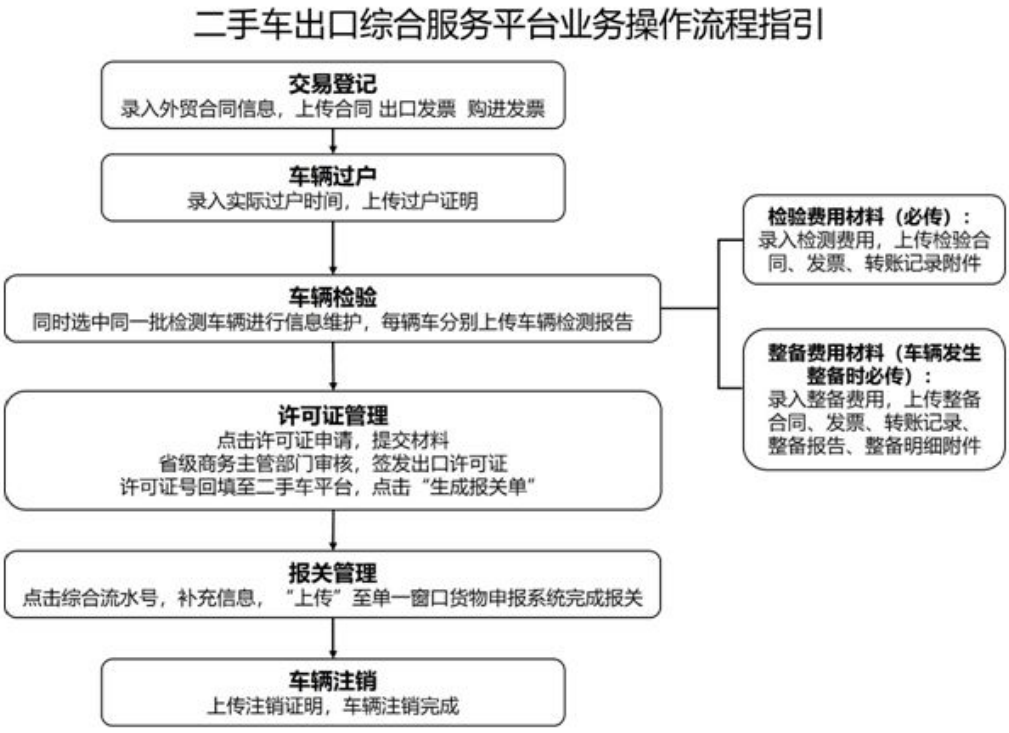
2.山东省二手车出口企业申报管理暂行办法

山东省商务厅

2024年2月29日

附件 1

# 二手车出口业务办理流程示意图



附件 2

# 山东省二手车出口企业申报管理暂行办法

根据《商务部等 5 部门关于二手车出口有关事项的公告》（商务部工业和信息化部公安部交通运输部海关总署公告 2024 年第 6 号）和《商务部等 5 部门关于进一步做好二手车出口工作的通知》（商贸发〔2024〕25 号）要求，结合我省实际情况制定本办法。本办法所列二手车是指从办理完注册登记手续至达到国家强制报废标准之前进行交易并转移所有权的汽车（不包括三轮汽车、低速载货汽车）和挂车。

## 一、企业申报条件

（一）生产企业

1.在山东省内注册，具有独立法人资格;

2.企业列入工业和信息化部《道路机动车辆生产企业及产品公告》;

3.出口本企业生产产品;

4.企业合法依规经营，符合安全生产、环保、税务、海关和外汇管理法律法规，无未整改违法违规行为，无严重失信行为。

（二）流通企业

1.在山东省内注册，具有独立法人资格;

2.具有固定经营办公场所及二手车展示、销售场所，具有汽车销售或贸易经验;

3.具备二手车鉴定评估能力，雇佣至少3名鉴定评估专业人员；

4.企业合法依规经营，符合安全生产、环保、税务、海关和外汇管理法律法规，无未整改违法违规行为，无严重失信行为。

**二、企业申报程序及材料**

（一）企业登录“商务部业务系统统一平台”企业端（网址：https://ecomp.mofcom.gov.cn/loginCorp.html）填写并提交申报材料，同时，登录“山东省二手车出口综合服务平台”（网址：sd.singlewindow.cn）完成填报。审核通过后一年内可开展二手车出口业务，下一年需再次申报。

（二）市级商务主管部门登录“山东省二手车出口综合服务平台”管理端，对本行政区域企业有关资质进行核实。

（三）省级商务主管部门登录“商务部业务系统统一平台”和“山东省二手车出口综合服务平台”管理端，对本行政区域申请企业申报材料进行审核。对申报材料符合本公告要求的，应在15个工作日内予以审核通过；对材料不符合要求的，一次性告知原因。青岛市二手车出口企业申报材料由青岛市商务局单独审核。

（四）所需申报材料及要求：

1.开展二手车出口业务申请书。内容包括但不限于：

（1）企业及企业投资方基本情况表（附1）；

（2）业务经营情况：包括汽车国内交易、汽车贸易、经营

业绩等;

（3）二手车出口业务未来三年发展计划；二手车出口业务实施方案：包括二手车国内采购、质量保障、境外销售、售后服务等方面，并附《企业二手车境内采购渠道情况表》（附2）《企业二手车境外销售渠道情况表》（附3）《企业二手车出口售后服务和零配件供应体系情况表》（附4）；

（4）企业法人营业执照正/副本复印件、海关代码、企业统一社会信用代码;

（5）经企业法定代表人签字并加盖企业公章的承诺报送材料真实有效的公函，企业无未整改违法违规行为、无严重失信行为企业的承诺书（附5）以及“信用中国”网站中企业无严重失信行为证明材料。

2.流通企业需额外提交:

（1）能够满足开展经营办公以及二手车展示、销售的基本条件的境内外经营场所产权或使用权证明文件，其中，提交相关经营场所使用权证明文件的，截至申报之日起，剩余有效使用权期限不得少于1年;

（2）不少于3名由商协会等行业组织颁发的二手车鉴定评估专业人员能力证明材料，行业组织需在民政部门登记，能力证明需在人社部门备案，能力证明材料包括但不限于人员证件、证件查询截图和证件查询渠道，同时，需提交相关人员在本企业缴纳社保的证明;

（3）汽车销售或贸易情况证明文件，包括汽车销售或汽车贸易情况表（附6）以及业绩证明文件（包括但不限于相关合同复印件、中标通知等实质性业绩证明文件）等;

（4）会计师事务所出具的上一年度的企业财务审计报告复印件，新注册企业提供申报当期的财务报表及企业投资方上一年度财务审计报告复印件。

（5）企业以工程承包方式出口二手车的，无需事先申报，凭本企业中标文件、对外承包工程备案表、承包合同等相关证明材料直接申领出口许可证。

**三、动态管理和退出机制**

（一）建立山东省二手车出口信用评价体系，通过信用分数对二手车出口企业进行管理。信用分数采用扣分制管理，信用分数满分为100分，出口企业出现失信、违规以及违法行为时，根据相关情节扣除信用分数，并及时向商务部及工业和信息化、公安、交通、海关等相关主管部门报告。

（二）企业失信或导致扣除信用分数的行为包括但不限于:

1.出口《商务部等5部门关于二手车出口有关事项的公告》（商务部工业和信息化部公安部交通运输部海关总署公告2024年第6号）中明确禁止出口的车辆;

2.提供虚假车况、不履行质量保证等义务，不接受政府部门监管;

3.伪造、变造或者买卖《出口许可证》;

4.伪造、变造或使用伪造、变造的《机动车登记证书》；

5.提交虚假材料办理车辆转让登记、出口及注销；

6.未按规定程序申请车辆出口、未在规定时限内注销车辆；

7.出口产品在国外有重大质量安全事件并对我国出口造成重大不良影响；

8.提供虚假材料骗取二手车出口财政资金支持；

9.未按要求报送相关信息或报送信息不符合实际情况；

10.存在恶意竞争扰乱市场秩序的行为；

11.二手车出口业务各环节中存在的不诚信或不履约行为；

12.其他违反法律、行政法规的行为。

（三）省商务厅负责牵头研究执行信用分数扣除原则，各市商务主管部门、行业协会负责二手车出口企业的信用分数管理具体实施，相关部门依职能做好相关配合工作。

（四）对二手车出口企业信用分数实施动态管理，企业信用分数低于第一风险值时（80分），责令企业进行整改，视情节确定整改周期，整改期间不予发放二手车出口许可证；企业信用分数低于第二风险值时（60分），清退其二手车出口资质。

（五）二手车出口企业信用分数实行周期性管理，信用分数随企业申报周期更新，企业完成二手车出口业务年度申报后信用分数重新归为满分，但将在信用档案中存在失信行为记录的企业列为重点监管对象，相关部门加强执法检查力度和频次。对诚实守信企业进行联合激励，在项目申报、评优评先等工作

中，予以优先考虑。

**四、附则**

本办法自 2024 年 3 月 1 日起施行。2024 年 2 月 5 日前已获准开展二手车出口业务的企业，在 2024 年 9 月 1 日前按照公告要求的条件及程序重新完成申报及审核。

# 山东省商务厅等10部门关于印发《2026年山东省汽车报废更新补贴实施细则》《2026年山东省汽车置换更新补贴实施细则》的通知

鲁商字〔2026〕3号

各市商务、发展改革、财政、工业和信息化、公安、生态环境、市场监管、大数据、税务主管部门:

现将《2026年山东省汽车报废更新补贴实施细则》《2026年山东省汽车置换更新补贴实施细则》印发给你们，请认真抓好实施。

山东省商务厅
山东省发展和改革委员会
山东省财政厅
山东省工业和信息化厅
山东省公安厅
山东省生态和环境厅
山东省市场监督管理局
山东省大数据局
国家税务总局山东省税务局
国家税务总局青岛市税务局
2026年1月16日

# 2026年山东省汽车报废更新补贴实施细则

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，优化实施消费品以旧换新政策，根据《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）和《商务部等7部门关于提质增效实施2026年消费品以旧换新政策的通知》（商消费函〔2025〕697号）、《商务部等8部门办公厅关于印发〈2026年汽车以旧换新补贴实施细则〉的通知》（商办消费函〔2025〕467号），特制定本细则。

## 一、补贴范围和标准

（一）补贴对象为个人消费者，报废旧乘用车的所有人与购置新乘用车的所有人必须为同一个人消费者，其所报废的符合条件的旧车，应当于2025年1月8日（含当日，下同）前且直至汽车报废前一直登记在申请人名下，报废旧乘用车与购置新乘用车无先后时间顺序要求。

（二）2026年，对个人消费者在全国范围内报废注销个人名下2013年6月30日前注册登记的汽油乘用车、2015年6月30日前注册登记的柴油及其他燃料乘用车，或2019年12月31日前注册登记的新能源乘用车，并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量的燃油乘用车，给予一次性补贴。对报废注销上述符合条件旧车并购买新能源乘用车的，按新车销售价格（价

税合计，下同）的12%给予补贴，补贴金额（向上取整至整元，下同）最高2万元；对报废上述符合条件燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的，按新车销售价格的10%给予补贴，补贴金额最高1.5万元。

（三）本细则所称乘用车是指在公安交管部门注册登记的小型、微型载客汽车。挂新能源汽车号牌的视为新能源乘用车，纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的可享受政策补贴；挂其他汽车号牌的视为燃油乘用车。个人消费者申请汽车报废更新补贴，其所提交的《报废机动车回收证明》《机动车注销证明》《机动车销售统一发票》《机动车登记证书》，均应在2026年1月1日至2026年12月31日期间取得，以其开具或记载时间为准。其中，《报废机动车回收证明》应由有资质的报废机动车回收拆解企业开具，《机动车销售统一发票》和《机动车登记证书》应在山东省内开具或办理。

（四）2026年汽车以旧换新政策实施期间，每位个人消费者只能选择享受一次汽车报废更新补贴或一次汽车置换更新补贴，已申领上述任意一种类型补贴的，视为自动放弃申领其他类型汽车报废更新补贴和所有类型汽车置换更新补贴。在补贴申请信息审核期间，购置的新乘用车应始终登记在申请人名下，否则审核不予通过。

## 二、补贴申报流程

### （一）补贴申报

拟申请汽车报废更新补贴资金的个人消费者，最晚应于2027年1月10日前，登录“爱山东”政务服务平台“高效办成一件事”专区，进入“汽车以旧换新补贴申请入口”或登录全国汽车流通信息管理系统网站（https://qclt.mofcom.gov.cn）、“汽车以旧换新”小程序（以下简称全国汽车以旧换新平台），在补贴受理地（即《机动车销售统一发票》开具地）提交补贴申请。

（二）补贴申报材料

1.录入申请人本人身份信息及手机号码，申请人本人持有的商业银行在境内发行的Ⅰ类借记卡卡号、开户行名称等相关信息，并上传身份证正反面照片或扫描件等。

2.录入报废汽车的车辆识别代号（VIN码），上传《报废机动车回收证明》（须企业盖章、经办人签字或盖章）和《机动车注销证明》（须车管部门盖章）电子版或原件照片、扫描件等。

3.录入购置新车的车辆识别代号（VIN码），上传《机动车销售统一发票》（电子发票或纸质版发票发票联）和《机动车登记证书》（第1页和第2页）原件照片或扫描件等。

**三、补贴审核及兑付流程**

（一）各市商务部门收到汽车报废更新申请材料后，会同公安、工业和信息化、税务等部门按照职能职责进行审核，通过全国汽车以旧换新平台对申请人身份信息、报废车辆信息、

新购车辆信息等及时进行认真核对，并通过全国汽车以旧换新平台及时反馈审核结果。申请人提交的信息真实完整，符合补贴要求的，予以审核通过后，由各市根据核查确定的补贴金额，及时按程序将补贴资金发放至申请人的银行账户，3个工作日内在全国汽车以旧换新平台确认。申请人提交的信息不完整或不清晰无法辨识的，将补正信息要求一次性告知申请人。申请人应在接到补正通知后，按要求最晚于2027年1月10日前通过原渠道补正提交有关信息，逾期不予受理，补贴不予发放。申请人如出现姓名、身份证号码变更等特殊情况，需提交相关补充材料的，以各市商务主管部门要求为准。

对符合条件的补贴申请，原则上在提交申请之日起，3个工作日内完成受理，15个工作日内完成审核，30个工作日内兑付补贴。如线上审核出现异议，由各市商务主管部门会同财政、公安、工业和信息化等部门按照职能职责进行线下核实。鼓励各市探索使用“鲁惠通”平台，实现政策“直达快享”。

（二）各市商务部门每月前5个工作日内，会同财政部门将上一月审核通过的申请人信息、补贴总额以及完成兑付金额汇总，报省商务厅、省财政厅。省商务厅汇总各市资金安排建议，抄报财政部山东监管局和省发展改革委。省商务厅可聘请第三方机构，对各市补贴信息进行复审，并将审核结果反馈各市，同时抄送省发展改革委。

政策实施结束后，省商务厅会同省财政厅依据省级复审结

果与各市据实清算，对不符合条件的补贴申请，相应扣减相关市资金额度。各市商务部门、财政部门于2027年1月25日前将2026年度汽车报废更新补贴资金发放情况报送省商务厅和省财政厅，并抄报省发改委。

（三）各市商务主管部门可聘请第三方机构开展信息审核工作。

**四、监督管理要求**

（一）省有关部门按照《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》及商务部相关政策文件规定，按职责分工指导各市相关部门对汽车报废更新资金补贴工作实施监督管理，提高资金使用效益，强化宣传引导，切实便企利民，并有效保障补贴资金安全。

（二）各市人民政府是项目和资金管理第一责任主体，要进一步建立健全商务、发展改革、财政、公安、税务、市场监管等部门联合监管机制，保障补贴政策规范有序实施。要坚持预算刚性原则，统筹用好中央和地方配套资金；要科学制定补贴资金使用和兑付计划，按月均衡使用，并做好月内每周和跨月、跨季度之间的平稳衔接。补贴资金不得挪作他用，严禁将资金交由第三方金融机构代管。可结合本市实际情况，按照实事求是、公开公正的原则，灵活采取发放补贴资格等方式有序实施汽车报废更新政策。若某市用完中央和省级下达的资金额度，则超出部分由本市安排资金支持，中央和省级不再负担。

（三）汽车报废更新工作由各市商务部门具体组织实施，要结合本地实际情况，制定具体实施细则，完成补贴受理、审核和资金发放工作，组织实施全过程预算绩效管理。要健全本地区商务、公安、税务等部门信息共享和核查比对机制，落实消费者个人身份、车辆类型、银行卡人卡一致性及类型等核验工作，提高汽车报废更新补贴审核兑付效率。政策实施结束后，及时做好自查自评；各市财政部门指导商务部门做好绩效目标管理、绩效运行监控、绩效评价等工作；各市公安、税务等部门按职责做好旧车注销登记、新车注册登记、机动车销售统一发票管理和信息统计上报等相关工作，本着资金安全、发放及时、便捷高效原则，切实落实好补贴政策。

（四）各市要一视同仁支持不同所有制、不同注册地、不同规模经营主体参与汽车报废更新。不得要求将报废汽车交售给指定企业，不得另行设定具有地域性、技术产品指向性的补贴目录或企业名单。要持续加强报废机动车回收监督管理，督促报废机动车回收拆解企业执行“反向开票”制度，记录“五大总成”等重要回收拆解零部件销售去向信息并录入有关平台系统；强化督导检查，依法严厉查处违法行为，确保报废机动车回收企业依法合规经营，全力营造公平竞争的市场环境；实施动态管理，完善取消政策参与资格并公开通报机制，在2024年、2025年汽车以旧换新政策实施期间存在违法违规行为，或近二年内被列入失信惩戒名单的经营主体，不得参与2026年汽

车以旧换新政策。

（五）各市要设立公布汽车报废更新电话咨询热线，及时回应公众诉求，接受社会监督。进一步优化“汽车以旧换新高效办成一件事”工作流程，提升工作成效。要加强产品质量和价格监管，严防骗补套补等问题，按职责认真做好补贴审核工作，对发现存在利用不正当手段（包括伪造、变造相关材料虚假交易、串通他人提供虚假信息等）骗取补贴资金、价格违法等行为的，市场监管、公安等部门要依法依规严肃处理，涉嫌违法犯罪的依法严厉查处。申请人须对申请材料的完整性和真实性负责，未能提供完整有效材料的，不能获得补贴资金。

（六）对买卖、伪造、变造《报废机动车回收证明》，拼装车以及将回收的报废车辆上路行驶或流向社会的，各市有关部门依据国务院令第715号（《报废机动车回收管理办法》）进行处理。汽车销售企业和所属销售人员应依法经营、诚信经营，严禁借政策实施之机抬高汽车销售价格，严禁多开、虚开、伪造销售发票，不得以协助办理补贴申请为名，收取任何费用。各市要建立举报机制，对发现存在上述问题的，有关部门要严肃追究企业相关责任。

（七）对挪用、骗取补贴资金的单位和个人，各市有关部门依据国务院令第427号（《财政违法行为处罚处分条例》）及其他有关法规进行处理。

（八）各市商务部门可会同有关部门根据本细则制定本市

汽车报废更新补贴实施方案。

（九）本细则由省商务厅会同省发展改革委、财政厅、工业和信息化厅、公安厅、生态环境厅、市场监管局、大数据局、国家税务总局山东省税务局、国家税务总局青岛市税务局负责解释。实施过程中出现影响政策执行的有关情形，本细则及时进行优化调整。

# 2026年山东省汽车置换更新补贴实施细则

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，优化实施消费品以旧换新政策，根据《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》（发改环资〔2025〕1745号）和《商务部等7部门关于提质增效实施2026年消费品以旧换新政策的通知》（商消费函〔2025〕697号）、《商务部等8部门办公厅关于印发〈2026年汽车以旧换新补贴实施细则〉的通知》（商办消费函〔2025〕467号），特制定本细则。

## 一、补贴范围及标准

（一）补贴对象为个人消费者，转让旧乘用车的所有人与购置新乘用车的所有人必须为同一个人消费者，其所转让的旧乘用车，应当于2025年1月8日（含当日，下同）前且直至最后一次转让前一直登记在申请人名下。转让旧乘用车与购置新乘用车无先后时间顺序要求。

（二）2026年，对个人消费者通过售卖方式转让登记在本人名下的乘用车，并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量的燃油乘用车，给与一次性补贴。对换购符合上述条件新能源乘用车的，按新车销售价格的8%给予补贴，补贴金额最高1.5万元；对换购符合上述条件燃油乘用车的，按新车销售价格的

6%给予补贴，补贴金额最高1.3万元。购置价格以机动车销售统一发票中的价税合计数为准。

（三）个人消费者申请汽车置换更新补贴，其所提交的《二手车销售统一发票》和《机动车销售统一发票》所载明的开票日期，以及旧乘用车《机动车登记证书》所载明的最近一次转让登记日期和新购置乘用车《机动车登记书》所载明的注册登记日期，均应在2026年1月1日至2026年12月31日期间。所新购置的符合条件的乘用车，其《机动车销售统一发票》和《机动车登记证书》应在山东省内开具或办理。

（四）本细则所称乘用车是指在公安交管部门注册登记的小型、微型载客汽车。挂新能源汽车号牌的视为新能源乘用车，纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的可享受政策补贴；挂其他汽车号牌的视为燃油乘用车。

（五）本细则所称转让是指个人消费者通过出售方式，取得有效的《二手车销售统一发票》，使申请人名下的旧乘用车所有权发生转移（不含变更情形），并完成转让登记手续。转让时间以旧乘用车《机动车登记证书》记载时间为准。购买新乘用车时间以《机动车销售统一发票》开具时间为准，注册登记时间以新乘用车《机动车登记证书》记载时间为准。

（六）2026年汽车置换更新政策实施期间，每位个人消费者只能选择享受一次汽车置换更新补贴或一次汽车报废更新补贴。已申领上述任意一种类型补贴的，视为自动放弃其他类型

汽车置换更新补贴和所有类型汽车报废更新补贴。在汽车置换更新补贴申请审核期间，其所新购置的汽车应始终登记在申请人名下，否则审核不予通过。对参与申领2026年汽车置换更新补贴的旧车，若在申请审核期间转回申请人名下，不予审核通过。

## 二、补贴申报流程

（一）补贴申报入口

拟申请汽车置换更新补贴的个人消费者，最晚应于2027年1月10日前，通过“爱山东”、微信、支付宝、懂车帝搜索“山东省汽车置换更新”小程序，选择购置新乘用车的《机动车销售统一发票》开具地（市级），根据系统提示准确填报信息，并清晰完整地上传相关证明材料，逾期不予受理。

（二）补贴申报信息

1.录入申请人身份信息及名下可正常接收短信的手机号码，申请人本人持有的商业银行在境内发行的Ⅰ类借记卡卡号、开户行名称等信息，上传申请人身份证正反面照片或扫描件等。

2.录入转让旧乘用车的车辆识别代号（VIN码）、号牌号码、在申请人名下登记时间以及转让登记日期等信息，上传旧乘用车的《二手车销售统一发票》（电子发票或纸质版发票发票联）和《机动车登记证书》（第1页至第4页以及全部信息登记页）原件照片或扫描件等。

3.录入购置新乘用车的车辆识别代号（VIN码）、号牌号码、

购买日期、注册日期等信息，上传新乘用车的《机动车销售统一发票》（电子发票或纸质版发票发票联）和《机动车登记证书》（第1页和第2页）原件照片或扫描件等。

**三、补贴审核及发放流程**

（一）各市商务部门收到申请人提交的申请信息后，会同公安、工业和信息化、税务等部门按照职能职责进行审核，通过“山东省汽车置换更新”小程序对申请人身份信息、旧车信息、新车信息等及时进行认真核对，并通过“山东省汽车置换更新”小程序及时反馈审核结果。申请人提交的信息真实、有效、清晰、完整，符合本细则补贴条件的，予以审核通过后，由各市根据核查确定的补贴金额，及时按程序将补贴资金发放至申请人的银行账户。申请人提交的信息不符合本细则补贴条件的，由商务部门通过“山东省汽车置换更新”小程序反馈等方式将补正信息要求一次性告知申请人。申请人在接到补正通知后最晚应于2027年1月10日前通过原渠道补正提交有关信息，逾期不予受理，补贴不予发放。申请人如出现姓名、身份证号码变更等特殊情况，需提交相关补充材料的，以各市商务部门要求为准。对符合条件的补贴申请，原则上在提交申请之日起，3个工作日内完成受理，15个工作日内完成审核，30个工作日内兑付补贴。如线上审核出现异议，由各市商务主管部门会同财政、公安、工业和信息化等部门按照职能职责进行线下核实。鼓励各市探索使用“鲁惠通”平台，实现政策“直达

快享”。

（二）各市商务部门每月前5个工作日内，会同财政部门将上一月审核通过的申请人信息、补贴总额以及完成兑付金额汇总，报省商务厅、省财政厅。省商务厅汇总各市资金安排建议，抄报财政部山东监管局和省发展改革委。省商务厅可聘请第三方机构，对各市补贴信息进行复审，并将审核结果反馈各市，同时抄送省发展改革委。

政策实施结束后，省商务厅会同省财政厅依据省级复审结果与各市据实清算，对不符合条件的补贴申请，相应扣减相关市资金额度。各市商务部门、财政部门于2027年1月25日前将2026年度汽车置换更新补贴资金发放情况报送省商务厅和省财政厅，并抄报省发改委。

（三）各市商务部门可聘请第三方机构开展信息审核工作。

**四、补贴资金管理**

各市要统筹用好中央和地方配套资金，加快补贴信息审核和资金发放。要科学制定补贴资金使用和兑付计划，按月均衡使用，并做好月内每周和跨月、跨季度之间的平稳衔接。可结合实际情况，按照实事求是、公开公正的原则，灵活采取发放补贴资格等多种方式组织开展汽车置换更新，保障政策实施有序推进。若某市用完中央和省级下达的资金额度，则超出部分由本市安排地方资金支持，中央和省级不再负担。

**五、监督管理要求**

（一）省有关部门按照《国家发展改革委财政部关于2026年实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》及商务部相关政策文件规定，按职责分工指导各市相关部门对汽车置换更新资金补贴工作实施监督管理，营造良好市场环境，强化宣传引导，切实便企利民，并有效保障补贴资金安全。

（二）各市人民政府是项目和资金管理第一责任主体，要进一步建立健全商务、发展改革、财政、公安、税务、市场监管等部门联合监管机制，保障补贴政策规范有序实施。要坚持预算刚性原则，统筹用好中央和地方配套资金。补贴资金不得挪作他用，严禁将资金交由第三方金融机构代管。

（三）汽车置换更新工作由各市商务部门具体组织实施，要结合本地实际情况，制定具体实施细则，完成补贴受理、审核和资金发放工作，组织实施全过程预算绩效管理。要一视同仁支持不同所有制、不同注册地、不同规模经营主体参与汽车置换更新。要健全本地区商务、公安、税务等部门信息共享和核查比对机制，落实消费者个人身份、车辆类型、银行卡人卡一致性及类型等核验工作，提高汽车置换更新补贴审核兑付效率。政策实施结束后，及时做好自查自评；各市财政部门负责指导商务部门做好绩效目标管理、绩效运行监控、绩效评价等工作；各市公安、税务等部门按职责做好旧车登记、新车注册登记、机动车销售统一发票管理和信息统计上报等相关工作，本着资金安全、发放及时、便捷高效原则，切实落实好补贴政

策。

（四）各市要设立公布汽车置换更新电话咨询热线，及时回应公众诉求，接受社会监督。要加强产品质量和价格监管，严防骗补套补等问题，按职责认真做好补贴审核工作，对发现存在利用不正当手段（包括伪造、变造相关材料虚假交易、串通他人提供虚假信息等）骗取补贴资金、价格违法等行为的，市场监管、公安等部门要依法依规严肃处理，涉嫌违法犯罪的依法严厉查处。

（五）申请人应当按照本细则有关规定如实填报信息，并对申请材料的完整性和真实性负责，未能提供完整有效材料的，不能获得补贴资金。申请人在出售旧车后，应及时办理车辆转让登记手续。汽车销售企业和所属销售人员应依法经营、诚信经营，严禁借政策实施之机抬高汽车销售价格，严禁多开、虚开、伪造销售发票，不得以协助办理补贴申请为名，收取任何费用。各市要建立举报机制，对发现存在上述问题的，有关部门要严肃追究企业相关责任。实施动态管理，完善取消政策参与资格并公开通报机制，在2024年、2025年汽车置换更新政策实施期间存在违法违规行为，或近二年内被列入失信惩戒名单的经营主体，不得参与2026年汽车置换更新政策。

（六）对挪用、骗取补贴资金的单位和个人，各市有关部门依据国务院令第427号（《财政违法行为处罚处分条例》）及其他有关法规进行处理。

（七）各市商务部门可会同有关部门根据本细则制定本市汽车置换更新补贴实施方案。

（八）本细则由省商务厅会同省发展改革委、财政厅、工业和信息化厅、公安厅、生态环境厅、市场监管局、大数据局、国家税务总局山东省税务局、国家税务总局青岛市税务局负责解释。实施过程中出现影响政策执行的有关情形，本细则及时进行优化调整。

# 关于印发《关于加快推进全省行政事业单位新能源汽车推广应用的指导意见》的通知

鲁事管发〔2022〕33号

各市机关事务管理部门，各市财政局，省直各部门（单位）：

为认真贯彻《2022年度黄河流域生态保护和高质量发展专项监督工作方案》省级部门责任清单新一轮“四减四增”行动有关工作要求，进一步加快推进全省各级行政事业单位新能源汽车推广应用，省机关事务局、省财政厅联合制定了《关于加快推进全省行政事业单位新能源汽车推广应用的指导意见》，现印发给你们，请结合实际，切实抓好落实。

山东省机关事务管理局

山东省财政厅

2022年8月1日

# 关于加快推进全省行政事业单位新能源汽车推广应用的指导意见

为认真贯彻《2022年度黄河流域生态保护和高质量发展专项监督工作方案》省级部门责任清单新一轮“四减四增”行动有关工作要求，落实《新能源产业2022年行动计划》等有关工作，进一步加快推进全省行政事业单位新能源汽车推广应用，提升公务出行保障效能，助力生态文明建设，结合工作实际，提出如下指导意见。

## 一、适用范围

本意见适用于全省各级党的机关、人大机关、行政机关、政协机关、监察机关、审判机关、检察机关、群团机关、民主党派机关及其直属事业单位和部门所属事业单位。

## 二、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻习近平总书记关于绿色低碳出行、创建节约型机关等重要指示精神和落实“碳中和、碳达峰”时间承诺，坚持问题导向、需求导向、目标导向和结果导向相结合，聚焦高质量发展，紧紧围绕公务用车规范管理、高效保障、厉行节约这一核心任务，大力推广应用新能源公务用车，不断推动公务用车管理工作创新发展，在全面落实新一轮“四减四增”行动中发挥示范引领

作用。

## 三、工作目标

坚持多措并举，加大力度合理配置、使用新能源汽车，有效解决公务出行保障难、新能源汽车推广不平衡等问题，到2025年，除特殊工作要求外，全省行政事业单位新能源汽车采购占比达到100%，实现公务出行“绿色、低碳、环保、节约”的目标。

## 四、工作措施

（一）配备更新新能源汽车。根据年度公务用车配备更新编制计划，使用财政资金配备更新的公务用车（包括机要通信用车、应急保障用车、执法执勤用车、特种专业技术用车、行政执法用车、实物保障用车及离退休干部服务用车等），除特殊工作要求外，全部采购配备新能源汽车，切实做到“应采尽采、应配尽配”。对部门（单位）缺编或符合更新条件的公务用车，确需配备更新的，按照省委省政府的规定和要求，可根据财政中期预算安排情况，利用当年预算的一定比例，采取租赁等方式配备更新新能源汽车，创新公务出行保障手段。

（二）优先租赁使用社会新能源汽车。对部门（单位）现有公务用车确实无法保障必要的公务出行，可按照“从严审批、严格标准，厉行节约、优先租赁新能源汽车”的原则，公开择优确定新能源汽车租赁服务企业，通过“分时租赁”“一事一租”等方式租赁使用新能源汽车保障公务出行。

（三）加快新能源汽车配套设施建设。各级公务用车主管部门要协调有关部门，按照“适度超前、因地制宜、应建尽建”的要求，同步推进新能源汽车充换电基础设施建设，科学搭建“直交互补、形式多样”的充换电平台，为高效便捷使用新能源汽车打牢硬件基础。

**五、工作要求**

（一）强化责任担当。各级各部门要高度重视新能源汽车推广应用工作，进一步提高政治站位，强化责任担当，把新能源汽车推广应用工作摆上突出位置，切实抓紧抓实抓出成效。

（二）加强统筹协调。各级公务用车主管部门要切实承担起新能源汽车推广应用的主体责任，负责有关工作的组织协调和落实，积极争取发展改革、财政、能源及交通等有关部门的政策和资金支持。

（三）严格管理规定。各级公务用车主管部门要严格按照中央和省公务用车有关编制标准、采购配备等规定，规范审批、采购、配备等工作流程。严格执行经费预算及资产管理有关规定。要严肃公务用车纪律，不得借机以特殊用途等理由变相超编制、超标准配备或租用新能源汽车。

（四）加强监督检查。各级公务用车主管部门要建立工作调度、考评机制，加强对下级工作的指导监督。有关部门将新能源汽车推广应用工作纳入巡视、审计内容。省机关事务局将对新能源汽车推广应用和配套基础设施建设情况进行检查，对

落实工作不力，应配不配，应建不建，推诿扯皮及消极应对的，责令整改，并予以通报。

（五）加强宣传引导。各级各部门要广泛宣传新能源汽车推广应用的经验做法和成效，发挥党政机关示范引领和带动作用，提高社会对新能源汽车的认知度和接受度。倡导党政机关和事业单位工作人员在购置私家车时优先选择新能源汽车，为大力推广应用新能源汽车营造良好的社会氛围。

# 中国信保山东分公司支持山东汽车及零配件产业出海产品政策集成

中国出口信用保险公司是由国家出资设立、支持中国对外经济贸易发展与合作、具有独立法人地位的国有政策性保险公司，于2001年12月18日正式挂牌运营，服务网络覆盖全国，通过为对外贸易和对外投资合作提供保险等服务，促进对外经济贸易发展，重点支持货物、技术和服务等出口，促进经济增长、就业与国际收支平衡。

## 一、防范汽车出口应收账款风险相关产品

**1.产品名称：短期出口信用保险。**通过短期出口信用保险保障出口企业1年以下信用期限的应收账款，对于由买方信用风险和东道国的政治风险造成的损失给予风险补偿，为企业贸易安全和开拓市场提供坚强后盾。

**2.主要作用。**一是帮助企业规避收汇风险，实现应收账款风险由“风险自担”转为“风险转移”。主要承保由于海外买方或银行的商业风险，以及进口国的政治风险造成的应收账款损失，保障稳健经营。二是发挥“杠杆”作用，解决“有订单不敢接”的问题。通过承保L/C、D/P、D/A、OA等多元化的付款条件，支持企业灵活结算方式、提升商务竞争力，进一步增强接单能力。三是加强客户的信用风险识别和管理，完善客户资

源管理。

中国信保山东分公司通过调查买方资信报告获取买方客观详实的资信状况，承保过程中发挥风险信息共享功能，实现海外买方风险信息的实时共享。

**3.办理流程。**联系中国信保山东分公司综合评估出口企业的出口规模、出口国别、支付方式、交易买方等具体情况，拟定年度保险方案，双方签署保单，经过申请/批复限额后，申报出口并享受保障。

**4.相关政策。**支持企业投保短期险政策对企业投保给予扶持，小微统保平台政策对上年度出口额500万美元以下企业给予扶持，详情请咨询各市客户经理。

**二、支持汽车产业开拓国际市场相关产品**

**1.产品名称:** 资信产品及服务。中国信保在信用风险管理领域深耕细作，成立了专门的国别风险研究中心和资信子公司，资信数据库覆盖全球超4.6亿条企业银行数据，拥有海内外资信信息渠道超过400家，资信调查业务覆盖全球所有国别、地区及主要行业。目前可以支持的资信产品包括：国外买方资信报告、海外提（关）单报告、行业研究报告等。

**2.主要作用。**通过利用中国信保资信调查和国际市场分析的专业优势，调取标准报告可以帮助企业高效甄别、快速筛选海外买方，防范收汇风险；通过调取特需报告可以为企业搜集整理目标地区、特定商品采购商名录以及联系方式和业务需求等

关键信息，满足出口企业寻找海外买方的迫切需求；通过资信增强版 EDI、全球查、“资信三宝”等数字化风险管理和市场开拓工具，可以助力企业提高自身风险管理能力，丰富贸易风险控制手段，有效助力企业寻找优质客户、精耕国际市场。

**3.办理流程。**联系中国信保山东分公司梳理调查需求并匹配适合产品，签署资信服务协议并调取相关报告。

**4.相关政策。**支持企业调取海外资信报告政策对企业调取标准报告、特需报告、定制报告给予扶持，详情请咨询各市客户经理。

**三、支持汽车产业海外投资和跨国并购相关产品**

**1.产品名称:** 海外投资保险。中国信保山东分公司通过海外投资保险，为海外投资企业因投资所在国发生战争、征收、汇兑限制、政府违约等政治风险遭受的经济损失提供损失补偿，保障企业或银行投资本金、预期收益、股东或银行贷款的安全。帮助中国企业借助国家政策规避境外风险，保障境外资产安全。

**2.主要作用。**一是帮助企业规避东道国政治风险造成的投资损失。政治风险是最难以预测、最难以防范的风险，海外投资保险能够充分保障上述风险给我国企业境外资产、股东或银行贷款造成的经济损失。二是健全“走出去”风险保障机制，助力实现国有资产保值增值。《国务院关于对外投资的规定》提到“鼓励政策性保险机构为投资者对外投资提供海外投资保险等服务”，省国资委《山东省省管企业境外投资风险管理指引》

中要求“境外投资项目立项阶段，企业应收集研究国内外宏观经济政策和产业政策、行业状况等相关信息，充分考虑有关部门和驻外使（领）馆、出口信用保险机构、国际性投资担保机构等提供的境外投资风险信息，进行初步风险判断”，“对风险水平较高、经验不足的投资项目，购买海外投资保险或担保，并尽量与实力背景雄厚的东道国合作伙伴共同投资”。三是助力构建国际营销网络，稳健开展国际化经营。中国信保山东分公司综合运用海外投资保险和短期出口信用保险，承保境外子公司全球销售，实现境外资产和应收账款风险的全覆盖，稳健推动国际化经营。

**3.办理流程。**对于已获得发改委和商务等部门核准的海外投资项目，联系中国信保山东分公司对接投资背景、投资形式、投资金额等，出具《兴趣函》《意向书》《投保单》后并经审核后，签署海外投资保险保单。

**4.相关政策。**走出去风险保障平台政策对企业投保给予扶持，详情请咨询各市客户经理。

**四、服务支持汽车产业大型成套设备出口相关产品**

**1.产品名称:** 中长期出口信用保险。通过中长期出口信用保险为金融机构、出口企业收回融资协议或商务合同项下应收款项提供风险保障。买方信贷融资方式下，通过出口买方信贷保险保障金融机构资金安全；出口方提供融资方式下，通过出口卖方信贷保险保障出口方收汇安全。

**2.主要作用。**一是支持中国企业通过有竞争力的融资和商务方案承揽和实施海外项目。在国际项目“投融建营”一体化背景下，通过出口买方或卖方信贷保险架构的搭建，解决国外业主的融资问题，提高中国企业参与国际项目招投标的成功率。二是提升项目信用等级，增强项目落地可行性。中国信保山东分公司通过对商业类项目的承保，以评级背书，助力提升项目信用等级和银行融资积极性，增强项目落地和执行可行性。三是帮助降低融资成本。中长期出口信用保险项下的银行贷款风险缓释权重为 0，为低风险业务，可获得银行较低的融资利率，从而增强中国企业拓展“一带一路”和新兴市场项目的竞争力。

**3.办理流程。**联系中国信保山东分公司对接项目情况，协助搭建项目架构，参与商务和融资有关谈判，推动项目所需融资和保险条件落实，出具《兴趣函》《意向书》《投保单》后并经审核后，签署出口买方信贷保险保单或出口卖方信贷保险保单。

**五、支持汽车企业融资增信相关服务**

**1.产品名称:** 保单融资。在“鲁贸贷”政策以及“商务+金融”机制引导下，中国信保山东分公司与省内数十家银行深化合作，充分发挥保单的融资增信作用，会同银行为企业提供“全线上、秒审批、普惠利率”的保单融资服务，加力解决企业融资难、融资贵问题。

**2.主要作用。**通过投保出口信用保险，可以提升信用等级，

便利贸易融资，解决“有订单无力接”的问题。“出口信用保险+贸易融资”是国际通行惯例，也是国家鼓励支持的贸易融资方式。投保后可实现融资增信，出口后提前获得资金，加快资金周转。

**3.办理流程。**相关合作银行在信保项下开发专属产品并配套政策，企业凭借已签署的出口信用保险保单向相关银行申请提升授信额度，签署三方协议后实现信保项下融资。

**4.相关政策。**“鲁贸贷”政策对银行融资发挥增信、分险、降本作用，有效促进和引导银行解决企业的融资难题，政策相关融资产品请咨询银行工作人员，保单融资详情请咨询中国信保山东分公司各市客户经理。

**六、支持构建汽车出海信用风险管理体系**

除上述产品和服务以外，中国信保山东分公司依托专业风险管理优势，通过以下服务帮助汽车产业企业构建完善的信用风险管理体系。

**1.企业信用风险管理咨询及培训。**帮助客户建立或健全信用风险管理体系，实现客户与其合作伙伴交易的全流程管理和控制，帮助客户查找信用风险管理漏洞，解决客户在信用风险控制方面的难题，提高客户的信用风险识别能力和信用风险管理水平。

**2.“信步天下”APP。**“信步天下”APP基于中国信保大数据平台，为出口企业提供“千企千面”的顾问式服务和“开

箱即用”的国际营销工具，信用管理一键“触达”，涵盖国别全景、行业概览、资信红绿灯、融资模拟器等十大功能板块。

**3.EDI 数据服务。**借助 EDI 对接等电子化数据服务，把出口信用保险嵌入到 ERP 管理系统，及时跟踪应收账款、全面分析客户付款动态、科学管理出口数据，提高数据交换的效率，发掘大数据的价值。