



完善制度保障 助力智能网联汽车产业发展

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。为推动新能源汽车智能化高质量发展,多位全国人大代表从法律保障、科技创新、人才培养等方面提出建议。主要包括:修订道路交通安全法相关条款、明确智能驾驶法律责任认定;建设面向未来智慧交通的混合现实大科学装置,进一步完善汽车消费环境;探索限定场景无人驾驶法规,加快新能源汽车与电网融合互动;为智能网联新能源汽车产业可持续发展培育全链条人才,提升供应链企业集成化支持汽车产业持续发展。



视觉中国图片

全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚: 加快完善智能驾驶立法

● 本报记者 李媛媛

围绕智能化汽车行业下半年变革这一焦点,今年全国两会,全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚提交了关于修订道路交通安全法相关条款、明确智能驾驶法律责任认定的建议,呼吁从立法方面加快推动智能汽车高质量发展。

冯兴亚认为,当前我国智能驾驶技术飞速发展,使用场景不断拓宽,但立法进程一直没有突破性的进展。国家计划于2025年实现智能驾驶汽车规模化生产,智能驾驶汽车试点上路工作也在2023年11月拉开帷幕,正式上路前迫切需要解决事故责任如何认定及承担的问题。

冯兴亚建议,修订道路交通安全法第2条、第76条,增加机

器驾驶人定义、责任承担划分等内容,先实现智能驾驶法律层面依据从无到有、从“0到1”的突破,并建议加快研究建立更加完善的智能驾驶专门法律。

另外,冯兴亚认为,新能源汽车的快速发展,使电力供需两端难度叠加,而电动汽车可作为移动储能单元,通过与电网融合互动,实现大规模、低成本、响应快的分布式储能,为电力系统供需平衡提供有效的解决方案。为加快推广新能源汽车与电网融合双向互动,冯兴亚提出完善技术及标准体系、健全电价及电力交易机制、加大示范应用等建议。

冯兴亚还提出了统一大功率充电标准及换电标准、探索建立全固态电池标准体系等建议。



全国人大代表 冯兴亚



全国人大代表 朱华



全国人大代表 何小鹏



全国政协委员 张兴海

全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏: 探索限定场景无人驾驶法规

● 本报记者 李媛媛

今年全国两会,全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏带来关于探索限定场景无人驾驶法规,加快新能源汽车与电网融合互动等建议。“夜间无人驾驶具有道路参与少、安全性高等特点,能最大程度激活夜间充电场景,可有效解决谷时电力负荷不足和充电基础设施利用率低的问题。”何小鹏表示。

对补能需求进行时空重构

“在限定条件下,通过低速无人驾驶赋能充电场景,解耦人为出行规律限制,实现‘人找桩’到‘车找桩’的底层逻辑转变,对补能需求进行时空重构,将充电从主动行为转变为自动化漫游式服务。”何小鹏表示,同时充分利用夜间电力富余且成本低的优势,更好消纳绿色清洁能源,将用电负荷从日间高峰期规模化迁移至夜间低谷期,形成电网、用户、充电站运营商、车企多赢格局。

何小鹏建议,开展限定场景低速无人驾驶的法规验证与探索,并允许有条件的地方,选取道路交通条件较好的主干道附近的公共充电站,在其一定半径(如3-5公里)覆盖范围内开放试点夜间低速无人驾驶;选取具备验证技术条件的车企面向部分终端用户开展夜间低速行驶和泊车试点活动。从而探索车辆自动寻桩、自动泊车、自动充电(充电站管理人员辅助充电)、自动返桩的全流程。相关法

规和试点也将同样适用于夜间无人驾驶自主泊车和低速物流等场景。

加快车联网融合互动

何小鹏认为,车载动力电池具备移动储能属性,可作为大规模、分布式灵活资源与电网互动,进一步发挥削峰填谷的电网调节能力,为电网实时平衡及安全运行发挥重要作用。因此,车联网互动具备丰富的应用场景和巨大的经济及战略价值。

何小鹏建议,推动车联网互动顶层设计,构建成熟商业模式,统一相关标准,探索更多应用场景,加速市场化推广。具体而言,建议明确电力市场交易机制并加速构建车联网互动成熟商业模式,形成各参与方稳定盈利预期。统筹搭建针对电动汽车的负荷聚合平台并明确交易政策及价格结算机制,鼓励用户积极参与。

一方面,尽快制定出台车联网互动各环节标准体系,包括车桩交流直放协议、各级平台接入规范、通信安全规范、并网安全标准等,实现产业链协同有序合作;另一方面,从技术路线层面,建议车联网互动支持V2L(车对外放电)至V2G(车网互动)延展应用,充分挖掘车端、桩端存量技术能力,以更低成本实现小功率大范围车网互动应用。同步鼓励目的地双向交流充电网络建设,配合社区私人充电,实现V2V(车对车放电)、V2B(车对建筑放电)等新型微网互动应用。

全国人大代表、长安汽车董事长朱华: 建设智慧交通混合现实大科学装置

● 本报记者 李媛媛

今年全国两会,全国人大代表、长安汽车董事长朱华带来建设面向未来智慧交通的混合现实大科学装置(大型驾乘模拟器),进一步改善汽车消费环境,鼓励市场创新,提升新质生产力等建议。

他认为,汽车行业作为国民经济的重要支柱产业,对经济增长和就业起着重要作用,建议进一步打通汽车行业消费环节,优化汽车行业政策,提升新质生产力。

以顶层设计推动大装置建设

我国已经成为世界最大的汽车生产国、消费国,伴生海量驾驶场景及用户数据,对车辆被动安全、智驾安全、信息安全领域提出更多挑战。

朱华认为,在未来智慧交通系统中,人、车(含自动驾驶汽车、传统人驾车、机器人、飞行器)、路、云耦合,将催生复杂交通场景等新问题。当前,各汽车强国均已建成或在建集成

车、路、云全交通要素在环的未来交通混合现实大科学装置(大型驾乘模拟器),将前述问题在实验室环境中安全、可控地复现、分析与解决。我国在该领域仍处于起步阶段。

朱华建议,建设面向未来智慧交通的混合现实大科学装置,发挥体制机制优势,以顶层设计推动大装置建设。

一方面,建议联合多方建立产学研用融通平台,依托平台共建共用国际领先的驾乘模拟大科学装置及配套软件库、场景库,填补国内空白,推进大科学装置建设。另一方面,建议将相关项目纳入国家重点科技基础设施规划,以保障资源投入。

另外,朱华认为,在智能网联汽车使用过程中产生的数据,产权需要在个人信息保护、数据要素市场化与国家安全三者之间达成平衡。目前,汽车数据中非个人信息边界模糊,权属不明。建议明确汽车数据中个人信息的界限。

打通汽车行业消费环节

朱华表示,汽车行业作为

国民经济的重要支柱产业,对经济增长和就业起着重要作用。建议进一步打通汽车行业消费环节,优化汽车行业政策,鼓励市场创新,强化消费体验,提升新质生产力。

具体而言,朱华建议,推行汽车消费零售发票电子化,上牌办理流程线上化,实现便民流程办理,提升效率,降低成本。建议审视完善相关法律法规、行业监管要求,加快数据流通平台与机制的建立,赋能企业创新消费体验。

同时,建议统筹完善汽车行业相关政策,优化汽车市场竞争环境。有序清理、破除含有地方保护、市场分割、指定交易等妨碍统一市场和公平竞争的政策,为全国统一大市场营造更加公平合理的环境;出台更有力的“以旧换新、报废更新”补贴政策,加快老旧车更新换代速度。

朱华还建议,推动车企与险企“总对总”合作,减少中间环节,降低消费者保险购买成本。

全国政协委员、赛力斯集团董事长张兴海: 培育智能网联新能源汽车全链条人才

● 本报记者 李媛媛

聚焦中国智能网联新能源汽车发展,今年全国两会,全国政协委员、赛力斯集团董事长(创始人)张兴海带来为智能网联新能源汽车产业可持续发展培育全链条人才、提升供应链企业集成化支持汽车产业持续发展的提案。

“发展智能网联新能源汽车是中国汽车培育新质生产力的重要抓手,需要整车企业及供应链企业齐头并进。”张兴海在接受中国证券报记者采访时表示。

提升供应链企业集成化

为推动智能网联新能源汽车产业可持续发展培育全链条人才,张兴海建议,政府出台政策,鼓励高校及职业学校设置智能化及电动化相关专业学科,加大招生比例;通过拓宽和延展电动化、智能化职业技能等级认定、健全技能人才激励机制等

相关政策,让新时代汽车人更有成就感。

应鼓励智能网联新能源汽车企业前瞻性介入全链条人才培育,深度参与高校、职业教育教学计划,提供实习、在岗培训渠道。

在提升供应链企业集成化,支持汽车产业持续发展方面,张兴海建议,政府相关部门制定和出台具体的相关政策,引导、鼓励和支持有实力的供应链企业对规模较小的供应链企业进行整合、兼并和重组,从而进一步壮大实力较强的企业(小的供应链企业可以作为二、三级供应商)。

另外,识别出有潜力成为行业龙头的供应链企业,尤其是民营供应链企业,为这些潜在的龙头企业提供生产要素支持,以及研发和发展的财税、金融支持。同时,制定帮助中国供应链企业与国际接轨的行动方案,支持中国汽车供应链企业参与全球汽车产业链分工与竞争,做大、做强和提升品牌国际影响力。

鼓励优质供应链企业出海

2023年,中国汽车全年出口量达522万辆,超越日本跃居全球第一大汽车出口国。

张兴海建议,维持新能源汽车高速出海态势。具体而言,建议相关部门推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认机制,特别是加强与欧盟的低碳发展合作,为中国新能源汽车出口欧洲打通碳排放相关障碍,同时借鉴欧盟先进的碳足迹核算经验,识别有潜力且积极出海的零部件企业,特别是民营零部件企业,为其提供财税和金融支持,鼓励优质供应链企业出海,与优质车企在海外协同合力发展,发挥中国汽车在供应链、制造端、产品端的综合竞争力。

张兴海还建议,建立国家级终端消费信贷金融平台,给予出海的自主车企信贷资金及贷款服务支持,保证自主车企在海外与外资车企竞争中没有明显的金融政策劣势。