

汽车及汽车零部件行业

《汽车产业投资管理规定》解读：投资项目改为地方备案管理

● 《汽车产业投资管理规定》发布背景

2018年12月10日，国家发改委颁布《汽车产业投资管理规定》，作为新时期我国汽车产业投资管理的综合性政策文件，该规定将于2019年1月10日起施行。此文件颁布的背景为：1) 党的十八届三中全会明确提出构建开放型经济新体制，进一步放开一般制造业；2) 中美BIT深度影响我国汽车行业开放进程，美国BIT范本一直提倡投资自由化及负面清单等；3) 2016年自贸试验区率先放开外商投资摩托车股比限制后，汽车整车股比限制政策愈发松动。

● 汽车产业投资管理指导文件回顾

我国自1994年颁布《汽车工业产业政策》后，发布了《新建纯电动乘用车企业管理规定》(国家发改委15年第27号令)、《国务院关于发布政府核准的投资项目目录(2016年本)的通知》(国发〔2016〕72号)、《关于完善汽车投资项目管理的意见》等一系列汽车产业投资管理指导文件，政策调整的核心思路为：投资项目管理由宏观调控向市场主导转变，由事前行政审批向事后监管转变，由保护培育向竞争促强转变。

● 《汽车产业投资管理规定》重要变化和几个判断

新规政策基调为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，主要变化有四：1) 加大简政放权力度，取消汽车投资项目核准事项，全面改为地方备案管理；2) 突出政策导向，引导企业围绕优化产能布局、突破核心技术、开展战略合作，提高要素配置效率；3) 提高投资项目准入标准，严格控制新增传统燃油汽车产能，提高新建纯电动汽车企业项目条件；4) 夯实监管责任。

对此，我们有以下判断：1) 新进入企业数量不会显著增加；2) 管理更为严格，事中事后责任加重；3) 我国汽车行业管理更加市场化，发展环境更加公平、开放。针对外资，我们认为：1) 对外资开放是大势所趋，将对外资实施准入前国民待遇加负面清单的管理模式；2) 部分合资企业和大部分缺乏竞争力的自主品牌企业将逐步退出市场；3) 中国作为全球汽车重要出口基地的地位有望逐步确立。

● 《汽车产业投资管理规定》热点问题解析

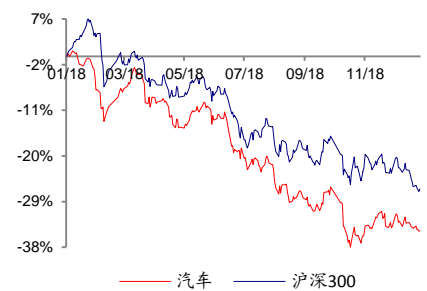
针对部分热点问题，我们认为：1) 以前审批+准入的资质难题将有一定程度缓解；2) 燃油车产能并非完全限制，具备汽车产能利用率高、产品竞争力强、项目所在省份汽车产能利用率高等条件的企业将受益；3) 新规明确提出产能合作，为造车新势力提供了相对友好的政策环境，意在鼓励、促进技术创新和新型产业生态；4) 插电式混合动力汽车仍属于新能源汽车。

● 风险提示

政策影响及执行不符预期；政策后续调整风险。

行业评级	买入
前次评级	买入
报告日期	2019-01-03

相对市场表现



分析师：

张乐



SAC 执证号：S0260512030010



021-60750618



gfzhangle@gf.com.cn

分析师：

闫俊刚



SAC 执证号：S0260516010001



021-60750621



yanjungang@gf.com.cn

分析师：

唐哲



SAC 执证号：S0260516090003



SFC CE No. BMV323



021-60750621



tangzhe@gf.com.cn

分析师：

刘智琪



SAC 执证号：S0260518080002



021-60750604



liuzhiqi@gf.com.cn

请注意，张乐、闫俊刚、刘智琪并非香港证券及期货事务监察委员会的注册持牌人，不可在香港从事受监管活动。

相关研究：

联系人：

李爽 021-60750604

fzlishuang@gf.com.cn

目录索引

《汽车产业投资管理规定》发布背景	3
党的十八届三中全会：进一步放开一般制造业和构建开放型经济新体制	3
中美 BIT（双边投资协定）：深度影响汽车行业开放进程	3
放开整车股比限制的信号枪：自贸试验区放开外商投资摩托车股比限制	4
汽车产业投资管理指导文件回顾	5
《汽车产业投资管理规定》重要变化和几个判断	7
《汽车产业投资管理规定》重要变化	7
几个判断和对于外资政策的思考	8
《汽车产业投资管理规定》热点问题解析	9
资质难题：有一定程度缓解	9
燃油车产能是否完全限制了？	9
为何提到代工模式？	10
PHEV 还属于新能源汽车吗？	11
附：《汽车产业投资管理规定》正式稿与征求意见稿对比	11
风险提示	24

《汽车产业投资管理规定》发布背景

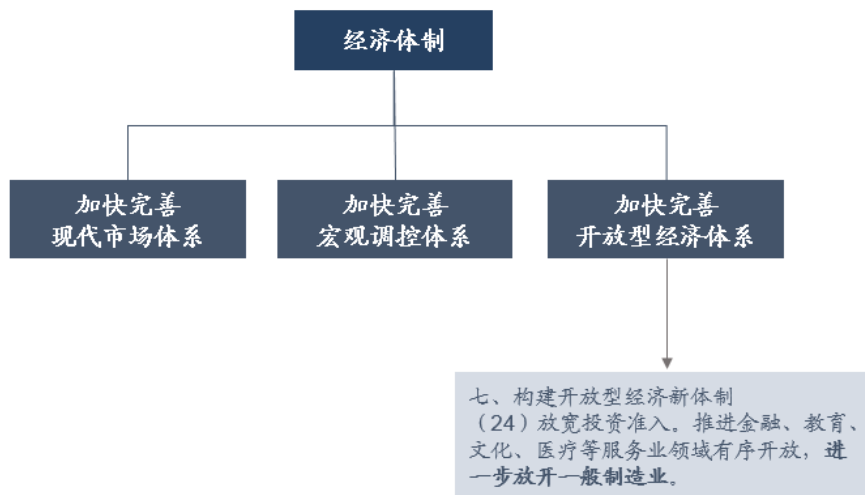
国家发展改革委于2018年12月10日发布第22号令，颁布《汽车产业投资管理规定》（以下简称《规定》），该规定将于2019年1月10日起施行。

该规定是新时期我国汽车产业投资管理的综合性政策文件，涵盖产业投资方向、投资项目标准、项目备案管理、协同监管要求、产能监测预警等方面，我国颁布新的汽车产业投资管理政策文件的背景是什么？

党的十八届三中全会：进一步放开一般制造业和构建开放型经济新体制

2013年11月9日，党的十八届三中全会在北京举行，11月12日审议通过《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》决议，其明确全面深化改革的五大体制改革要点，其中在经济体制方面，**强调加快完善现代市场体系、宏观调控体系、开放型经济体系，进一步放开一般制造业。**

图 1：党的十八届三中全会强调进一步放开一般制造业和构建开放型经济新体制



数据来源：国家政府网站、广发证券发展研究中心

中美 BIT（双边投资协定）：深度影响汽车行业开放进程

从1982年起，美国先后制定了4个版本的双边投资条约的范本，美国BIT（Bilateral Investment Treaty）范本一直提倡投资自由化，给予外国投资者及其投资不低于本国投资者及其投资的待遇；此外，对与国民待遇、最惠国待遇、业绩要求、高管要求等方面的不符措施以及例外行业均以负面清单列明，采取“不列入即开放”的模式。

2013年，中国同意以准入前国民待遇和负面清单为基础与美方开展BIT谈判。2016年11月中旬在美国华盛顿出席第27届中美商贸联委会的国务院副总理汪洋表示，在中美BIT谈判最新负面清单出价中，中方在银行、证券、保险、电信、文

化、互联网、汽车等美方关心的领域开放度都高于自贸试验区。

放开整车股比限制的信号枪：自贸试验区放开外商投资摩托车股比限制

外商投资摩托车股比限制放开，是我国放开汽车整车股比限制的信号枪。2016年7月19日，国务院发布《国务院关于在自由贸易试验区暂时调整有关行政法规、国务院文件和经国务院批准的部门规章规定的决定》，该条明确指出将，将上海、广东、天津、福建自由贸易试验区“允许外商以独资形式从事摩托车生产”。

摩托车股比限制放开是汽车整车股比限制中的重要事件，我国整车股比限制放开进程大致如下：

1) 1994年版《汽车工业产业政策》第三十二条规定，生产汽车、摩托车整车和发动机产品的中外合资、合作企业的中方所占股份比例不得低于50%。2009版的《汽车产业发展政策》则继续维持了整车股比限制的决定。

2) 放开整车股比限制的第一次“吹风”：2013年，商务部新闻发言人在例行发布会上指出，“未来将进一步放开汽车等一般制造业领域的外资准入限制”。

3) 放开整车股比限制第一次有了时间表：2016年4月，工信部部长苗圩在中国汽车论坛闭门峰会上透露：“整车股比限制长则8年，短则3-5年就会放开”。

4) 放开整车股比限制的信号枪：2016年7月19日，国务院发布《国务院关于在自由贸易试验区暂时调整有关行政法规、国务院文件和经国务院批准的部门规章规定的决定》，该条明确指出将，将上海、广东、天津、福建自由贸易试验区“暂时停止实施相关内容，允许外商以独资形式从事摩托车生产，由国务院工业和信息化主管部门会同有关部门修订相关管理办法。”

5) 放开整车股比限制开始在新能源汽车领域先行试水：2017年6月，国家发展改革委、商务部发布了《外商投资产业指导目录（2017年修订）》，明确放开外商在华建立生产纯电动汽车整车产品的合资企业数量的限制，以及汽车动力电池的外商投资股比限制。

6) 全面放开整车股比限制开始提速：2017年9月，商务部发言人介绍，我国新能源汽车产业一直坚持开放发展的原则，会尽快研究出台减少新能源汽车制造领域外商投资限制的政策措施，持续推进这个领域的对外开放。

7) 2018年4月10日，习近平总书记在博鳌论坛上表示：下一步要尽快放宽汽车行业等制造业外资股比限制。

8) 2018年4月17日，国家发改委今日就新的外商投资负面清单及制造业开放问题答记者问。国家发展改革委表示，通过制定新的外商投资负面清单，使对外开放的重大举措尽快落地。新的外商投资负面清单是我国大幅度放宽外商投资准入的重要文件，今年上半年将尽早公布实施。同时表示，新的外商投资负面清单将把制造业开放作为一项重点。比如，汽车行业将分类型实行过渡期开放，2018年取消乘用车、新能源汽车外资股比限制；2020年取消商用车外资股比限制；2022年取消乘用车外资股比限制，同时取消合资企业不超过两家的限制。通过5年过渡期，汽车行业将全部取消限制。

图 2：整车股比限制放开进程



数据来源：国家政府网站、《中国汽车产业股比放开的背后》、广发证券发展研究中心

汽车产业投资管理指导文件回顾

我国汽车产业投资管理相关的重要文件大致如下：

1) 1994年：《汽车工业产业政策》，主要为改变投资分散、规模小、产品落后的状况，增强企业开发能力，提高产品质量和技术装备水平，促进产业组织的合理化，实现规模经济。

2) 2004年：《汽车产业发展政策》，进一步明确汽车投资项目的管理要求。投资管理部分条款明确指出，按照有利于企业自主发展和政府实施宏观调控的原则，改革政府对汽车生产企业投资项目的审批管理制度实行备案和核准两种方式。

3) 2009年：《汽车产业调整和振兴规划》主要目的为稳定汽车消费，加快结构调整，增强自主创新能力，推动产业升级。

4) 2012年：《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》，加快培育和发展的节能与新能源汽车产业，坚持政府引导与市场驱动相结合，15年纯电+插电产销量达到50万辆，2020年生产能力达到200万辆。









5) 2015年6月：《新建纯电动乘用车企业管理规定》（国家发改委15年第27号令），对新建纯电动（纯电动和增程式）乘用车企业投资项目和生产准入进行规范管理。

6) 2016年12月:《国务院关于发布政府核准的投资项目目录(2016年本)的通知》(国发〔2016〕72号),严格控制新增传统燃油汽车产能,原则上不再核准新建传统燃油汽车生产企业,新建新能源汽车生产企业须具有动力系统等关键技术和整车研发能力。

7) 2017年:《汽车产业中长期发展规划》,指出2025年形成若干家进入全球前十的新能源汽车车企、汽车零部件企业,若干自主品牌汽车销量进入全球前十,新能源汽车占汽车产销20%以上。

8) 2017年6月:《关于完善汽车投资管理意见》(发改产业〔2017〕1055号),提高传统燃油汽车投资项目准入标准,规范新能源汽车投资项目条件,加强产能监测预警,完善产业监督管理。

图 3: 汽车产业投资管理指导文件回顾

	1994年:《汽车工业产业政策》	目的:改变投资分散、规模小、产品落后的状况,增强企业开发能力,提高产品质量和技术装备水平,促进产业组织的合理化,实现规模经济。
	2004年:《汽车产业发展政策》	对汽车生产企业投资项目的 审批管理制度 ,实行 备案和核准 两种方式
	2009年:《汽车产业调整和振兴规划》	稳定汽车消费,加快结构调整,增强自主创新能力,推动产业升级
	2012年:《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》	加快培育和发展节能与新能源汽车产业,坚持政府引导与市场驱动相结合,15年纯电+插电产销量达到50万辆,2020年生产能力达到200万辆
	2017年:《汽车产业中长期发展规划》	2025年形成若干家进入全球前十的新能源汽车车企、汽车零部件企业,若干自主品牌汽车销量进入全球前十,新能源汽车占汽车产销20%以上
	2015年6月:《新建纯电动乘用车企业管理规定》(国家发改委15年第27号令)	对新建纯电动(纯电动和增程式)乘用车企业投资项目和生产准入进行规范管理
	2016年12月:《国务院关于发布政府核准的投资项目目录(2016年本)的通知》(国发〔2016〕72号)	严格控制新增传统燃油汽车产能,原则上不再核准 新建传统燃油汽车生产企业 ,新建新能源汽车生产企业须具有动力系统等关键技术和整车研发能力”
	2017年6月,《关于完善汽车投资管理意见》(发改产业〔2017〕1055号)	提高传统燃油汽车投资项目准入标准 ,规范新能源汽车投资项目条件,加强 产能监测预警 ,完善 产业监督管理
	2018年12月:《汽车产业投资管理规定》	最新法规,2019年1月10日起施行

数据来源:国家政府网站、广发证券发展研究中心

最新的《汽车产业投资管理规定》已基本实现对各类汽车投资项目管理的全覆盖,实施后可同步替代《汽车产业发展政策》《新建纯电动乘用车企业管理规定》关于投资管理的有关内容和《关于完善汽车投资管理意见》等政策文件。相关文件将按程序予以修订或废止。外商投资准入特别管理措施有专门规定的,从其规定。

我们从汽车产业投资管理指导文件的演变中能看到政府的核心思路:投资项目管理由宏观调控向市场主导转变,由事前行政审批向事后监管转变,由保护培育向竞争促强转变。

《汽车产业投资管理规定》重要变化和几个判断

《汽车产业投资管理规定》重要变化

作为我国新时期汽车产业投资管理的综合性政策文件，政策基调为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，《汽车产业投资管理规定》主要有以下特点：

1) 加大简政放权力度。经国务院同意，取消汽车投资项目核准事项，全面改为地方备案管理：

“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”。

而在《汽车产业投资管理规定》出台前，实施核准管理的汽车投资项目还有3类：由国务院负责核准的新建中外合资轿车生产企业项目；由国务院投资主管部门负责核准的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；由省级政府负责核准的《汽车产业发展政策》规定实行核准的其余项目。

2) 突出政策导向。引导企业顺应产业发展大势，围绕优化产能布局、突破核心技术、开展战略合作，提高要素配置效率，推动产业转型升级。

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。

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。

3) 提高投资项目准入标准。严格控制新增传统燃油汽车产能，进一步提高新建纯电动汽车企业项目条件，积极引导新能源汽车健康有序发展：

禁止建设以下燃油汽车投资项目：（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）。

现有汽车企业扩大燃油汽车生产能力投资项目，应符合：（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。

燃油乘用车扩能投资项目，除符合本规定第十二条外，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。

新建独立纯电动汽车企业投资项目所在省份应符合：（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。

另外对新建独立纯电动汽车企业投资项目的企业法人、企业法人的股东都有严格要求。

4) 夯实监管责任。加强部门协同监管，严厉查处违规项目，严肃追究相关人员责任，进一步压紧压实投资项目管理责任。

几个判断和对于外资政策的思考

汽车行业管理逐渐由由“产业政策+行政管理”向“市场化机制”转变，向放权、监管、服务并重转变，我们有以下几个判断：

1) 新进入企业数量不会显著增加。取消汽车投资项目核准事项，全面改为地方备案管理，并不意味着行业进入门槛的下降，《规定》实则在燃油汽车投资项目等方面提高了准入标准。

2) 管理更为严格，事中事后责任加重。《规定》要求企业通过全国投资项目在线审批监管平台报送项目信息，并对项目信息真实性、合法性和完整性负责，为实施监管提供一手资料；要求各级发展改革委将与规划、国土、环境保护、安全生产及行业管理部门建立协同监管机制，对违规项目给予撤销备案，实施联合惩戒；要求建立健全监督责任制和责任追究制，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。

3) 我国汽车行业管理更加市场化，发展环境更加公平、开放。

对待外资上，我们判断如下：

1) 对外资开放是大势所趋，由重事前审批向加强事中事后监管转变，将对外资实施准入前国民待遇加负面清单的管理模式；

2) 市场竞争环境将日益公平和开放，行业将加快整合和洗牌，部分合资企业和大部分自主品牌企业将逐步退出市场。《规定》明确提出，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。

3) 中国全球汽车重要出口基地地位或逐步确立。《规定》中禁止建设燃油汽车投资项目条款中，指出不在中国境内销售产品的投资项目除外。

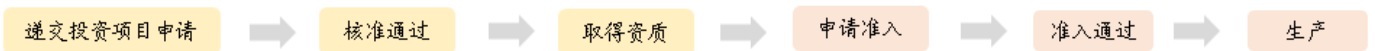
《汽车产业投资管理规定》热点问题解析

资质难题：有一定程度缓解

在此之前，我国汽车资质主要是两道关（审批+准入）：第一道为发改委审批的产能投资关，若审核通过并完成产能投资，则进入第二道关，即由工信部进行标准验收，若验收合格，则由工信部下属的中机中心进行所投资车型的备案管理（如1-7字头车型）。新规取消汽车投资项目核准事项，资质难题有一定程度缓解。

2011年工信部37号令《乘用车生产企业及产品准入管理规则》作出了明确规定：乘用车生产企业的投资项目应当按照《汽车产业发展政策》和国家有关投资管理规定，先行办理项目核准或者备案手续，待项目建设完成后，方可申请准入。举例说明，若生产6字头的车企想造7字头的车，完整流程如下：

图 4：生产 6 字头车企投资 7 字头项目流程



数据来源：《汽车产业发展政策》、《乘用车生产企业及产品准入管理规则》、广发证券发展研究中心

1、资质获取：根据2004年的《汽车产业发展政策》，拿资质要经过国家发改委的审查，其第四十四条明确规定，实行核准的投资项目由省级政府投资管理部门或计划单列企业集团报国家发展改革委审查，其中投资生产专用汽车的项目由省级政府投资管理部门核准后报国家发展改革委备案，新建中外合资轿车项目由国家发展改革委报国务院核准。

实行核准的投资项目：1) 新建汽车、农用运输车、车用发动机生产企业，包括现有汽车生产企业异地建设新的独立法人生产企业；2) 现有汽车生产企业跨产品类别生产其它类别汽车整车产品。

2、准入获取：37号令《乘用车生产企业及产品准入管理规则》的附件2为乘用车生产企业准入条件及审查要求。

燃油车产能是否完全限制了？

新规对新建燃油汽车产能提出了严苛要求，但燃油车产能未被完全限制，政策的出发点是淘汰落后产能，具备汽车产能利用率高、产品竞争力强、项目所在省份汽车产能利用率高条件的企业将会受益。涉及到的条款主要如下：

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。

为何提到代工模式？

《汽车产业投资管理规定》发布之前，18年12月6日，工信部发布了《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（工业和信息化部令第50号），第四章第二十八条已指出，**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合作企业生产合作，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。**

近年来，互联网技术、信息通信技术与传统汽车制造技术深度融合，催生了代工生产、授权制造等新生产方式，国内出现了诸如蔚来汽车与江淮汽车、小鹏汽车与海马汽车此类的传统车企代工生产造车新势力产品现象，对现有管理制度带来了挑战。**新规明确提出产能合作，为造车新势力提供了相对友好的政策环境，意在鼓励、促进技术创新和新型产业生态。**

涉及到的条款主要如下：

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，提升产业集聚度。

图 5：造车新势力与传统汽车企业的代工合作



数据来源：广发证券发展研究中心

PHEV 还属于新能源汽车吗？

在汽车投资项目方面，PHEV投资项目归入燃油汽车投资项目，但这并不意味着PHEV不再属于新能源汽车。新规仅是从投资项目管理的角度，将PHEV项目归入燃油汽车项目管理，否则国家无法真正落实对内燃机汽车的产能调控。

新规在第二章第八条明确指出：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**。此外，双积分政策文件也明确指出PHEV属于新能源汽车：18年4月1日开始实施的《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》明确指出，**本办法所称新能源乘用车，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乘用车，包括插电式混合动力（含增程式）乘用车、纯电动乘用车和燃料电池乘用车等。**

附：《汽车产业投资管理规定》正式稿与征求意见稿对比

在此，我们以蓝色标注正式稿内容，普通黑色为征求意见稿内容，此外，部分条款会涉及到之前相关法规的条款引用，对比如下：

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 and 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。**

第一条【必要性】汽车产业是国民经济战略性、支柱性产业，是新一轮科技革命和产业变革的重点领域，呈现电动化、智能化、国际化发展态势。加强汽车产业投资管理，有利于推动产业转型升级，增强核心竞争力，建设汽车强国。

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。

第二条【政策目标】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，防范盲目建设和无序发展。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。

第三条【原则】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，坚持内外资项目统一标准、市场公平竞争，坚持谁投资谁负责、谁审批谁监管、谁主管谁监管。

点评：正式稿删除“坚持内外资项目统一标准”。

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。

第四条【实施范围】本规定适用于各类市场主体在中国境内的汽车整车和零部件投资项目。

第五条【投资项目类型】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，包括传统燃油汽车（含替代燃料汽车）、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、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、车身总成、动力电池和燃料电池等汽车零部件，动力电池回收利用，以及专用汽车、挂车投资项目。

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。

第六条【管理方式】实施核准管理的汽车投资项目，按照《政府核准的投资项目目录》等有关规定执行。实施备案管理的汽车投资项目，备案机关及其权限由省级人民政府规定。

点评：由审批向备案方式转变，与2004年颁布的《汽车产业发展政策》中政府实施宏观调控的原则相比也发生了本质性变化，下面为《汽车产业发展政策》投

资金管理部分条款:

第四十条 按照有利于企业自主发展和政府实施宏观调控的原则，改革政府对汽车生产企业投资项目的审批管理制度，实行备案和核准两种方式。

第四十一条 实行备案的投资项目:

1. 现有汽车、农用运输车和车用发动机生产企业自筹资金扩大同类别产品生产能力和增加品种，包括异地新建同类别产品的非独立法人生产单位。
2. 投资生产摩托车及其发动机。
3. 投资生产汽车、农用运输车和摩托车的零部件。

第四十三条 实行核准的投资项目:

1. 新建汽车、农用运输车、车用发动机生产企业，包括现有汽车生产企业异地建设新的独立法人生产企业。
2. 现有汽车生产企业跨产品类别生产其它类别汽车整车产品。

第四十四条 实行核准的投资项目由省级政府投资管理部门或计划单列企业集团报国家发展改革委审查，其中投资生产专用汽车的项目由省级政府投资管理部门核准后报国家发展改革委备案，新建中外合资轿车项目由国家发展改革委报国务院核准。

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。

第七条【燃油汽车整车项目布局】优化传统燃油汽车产能布局，新增产能投资项目应建设在上两个年度汽车产能利用率均高于全国平均水平的省份，推动产能向产业基础扎实、配套体系完善、竞争优势明显的省份聚集。鼓励汽车产能利用率低的省份和企业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。

第八条【新能源汽车整车项目布局】科学规划新能源汽车产业布局，鼓励现有传统燃油汽车企业加大资金投入，调整产品结构，发展新能源汽车产品。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投资纯电动汽车项目，应建设在产业基础好、创新体系全、配套能力强、发展潜力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传统燃油汽车替代潜力较大省份集中。

点评：相较征求意见稿的“发展新能源汽车产品”，正式稿明确指出，“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”，明确指出了新能源汽车范畴。

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。

第九条 【重点发展领域】支持社会资本和具有较强技术能力的企业投资新能源汽车、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及装备研发和产业化领域。

（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，高效驱动系统和先进车用动力电池产品，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。

点评：正式稿新增第五条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等。

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。

第十条 【企业合作】鼓励企业通过股权投资等方式，开展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。支持国有汽车企业与其它各类企业开展混合所有制改革，强强联合，组建具有世界一流水平的汽车企业集团。鼓励汽车产业骨干企业整合产、学、研、用等领域优势资源，组建产业联盟和产业联合体。

点评：正式稿新增“产能合作”，同时新增“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”，强调汽车零部件产业。

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）。

第十一条 【禁止投资项目】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企业除外）。

（一）新建独立燃油汽车整车企业。

（二）现有汽车整车企业跨乘用车、商用车类别建设燃油汽车生产能力。

（三）未列入国家级区域发展规划的现有燃油汽车企业整体搬迁至外省份。

（四）对行业主管部门特别公示的燃油汽车整车企业进行投资（企业原有股东的投资或将该企业转为非独立整车生产企业的投资项目除外）。

点评：正式稿第三条新增“不改变企业股权结构的项目除外”。

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，除符合本规定第十二条外，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；（二）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。

第十二条 【扩能项目】现有汽车企业扩大燃油汽车生产能力投资项目，应符合（一）至（四）的各项条件：

（一）上两个年度汽车产能利用率均高于全行业平均水平。

（二）上两个年度新能源汽车产量占比均高于全行业平均水平。

（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%，或上年度汽车出口量（含境外投资企业销量）与生产量占比高于全行业平均水平。

（四）项目所在省份上两个年度汽车产能利用率均高于全国平均水平，且不存在行业主管部门特别公示的同产品类别（乘用车和商用车）燃油汽车整车企业。

第十三条 燃油乘用车扩能投资项目，除符合第十二条外，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 现有整车企业兼并其他同产品类别独立整车生产企业，并将其转为非独立整车生产企业且不增加其原有产能的，可不受第十二条、第十三条约束。

点评：第12条第三点删除“或上年度汽车出口量（含境外投资企业销量）与生产量占比高于全行业平均水平”，研发费用支出占主营业务收入的比例成为必要条件，同时12条新增“产品具有国际竞争力”；第14条放松了插电式混合动力汽车生产能力投资项目条件。

征求意见稿和正式稿都对异地扩建产能进行了约束，也体现了政策的导向是追求规模经济效应。

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。

第十五条 【项目限制区域】新建独立纯电动汽车企业投资项目，不得在有以下情况之一的省份建设：

（一）新能源汽车保有量占比低于全国平均水平。

（二）存在同产品类别新能源汽车僵尸资质。

（三）现有同产品类别新建纯电动汽车企业投资项目产量未达到建设规模的

80%。

点评：正式稿删除了对新建独立纯电动汽车企业投资项目的新能源汽车保有量要求，否则之前新能源汽车发展相对落后的省市无法新建纯电动汽车企业投资项目，新能源汽车产业发展将更为落后，在鼓励全国发展新能源汽车的环境下是不合理的。正式稿换而强调了项目所在省份汽车产能利用率问题，同时要求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而非征求意见稿中的80%，要求更为严苛。

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。

第十六条 【企业法人】企业法人申请新建独立纯电动汽车企业投资项目（含现有汽车整车企业跨乘用车、商用车类别建设纯电动汽车生产能力），应当符合以下各项条件：

（一）所有股东在项目建成且产量达到建设规模前，不撤出股本。

（二）股东拥有整车控制系统、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，且对关键零部件具有较强掌控能力。

（三）产品研发机构已经建立，具有专业研发团队，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、整车装配等主要试制工艺和能力。

（四）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。

（五）上两个年度累计研发投入不少于2亿元人民币。

（六）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年净资产与担保期内新建企业销售的产品金额相适应。

点评：正式稿去除对企业法人研发金额的具体要求。

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308亿元。

第十七条 【主要股东】新建独立企业法人主要股东股权占比高于三分之一；现有控股新建纯电动汽车企业投资项目均已建成，产量达到建设规模，且不存在违规建设项目；自有资金和融资能力能够满足项目建设及运营需要，且应符合以下条件之一：

（一）汽车整车企业为主要股东的，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全行业平均水平，纯电动汽车企业上年度产量达到建设规模。

（二）汽车零部件企业为主要股东的，上两个年度关键零部件（整车控制系统、驱动电机、车用动力电池）的配套装车量累计大于10万套。

（三）设计研发企业、境外企业等其他市场主体为主要股东的，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3万辆乘用车或3000辆商用车。

点评：在对设计研发企业、境外企业等其他市场主体为主要法人股东的要求上，正式稿增加“或上两个年度纯电动汽车产品累计销售额大于308亿元”。

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。

第十八条 【项目要求】新建独立纯电动汽车企业投资项目应符合以下各项条件：（一）建设内容应包括：

1. 纯电动汽车持续开发能力，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。

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、销售及售后服务体系。

(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。

点评: 第22条对新建独立纯电动汽车企业投资项目的建设内容要求新增纯电动汽车车用动力电池回收利用管理体系。

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。

第十九条 【企业扩能】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全行业平均水平, 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、续驶里程等指标达到国内先进水平。

第二十条 【异地扩能】现有汽车企业异地建设同类别纯电动汽车生产能力项目的建设规模, 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, 除符合本规定第二十四条外, 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。

第二十一条 【发动机项目】新建汽车发动机企业投资项目拟生产发动机的动力性等主要技术指标应达到国际先进水平（见附件1）。现有企业新增发动机产品投资项目，发动机应满足整车排放国家最新标准相应要求。

第二十二条 【新建车用动力电池项目】新建车用动力电池单体/系统投资项目，应符合以下各项条件：

（一）企业法人应拥有产品研发机构和专业研发团队，具有研发经历。单体企业应掌握材料研发方面的技术和试验验证能力，系统企业应掌握电池管理及热管理系统开发方面的核心技术和试验验证能力。

（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）拟生产的产品，除满足国家和行业相关标准外，还应达到当前行业领先水平（见附件1）。

（四）项目应配套建设车用动力电池回收管理体系。

第二十三条 【车用动力电池扩能项目】现有车用动力电池扩能项目，除符合第二十二条外，企业上两个年度车用动力电池产能利用率均高于全行业平均水平，且产品生产及应用未发生质量安全事故。

第二十四条 【动力电池回收利用项目】动力电池回收、梯级利用、再生利用与处置等投资项目，应符合国家政策和标准要求，采用先进适用的技术工艺及装备，保障不可利用残余物环保处置，实施环保无害化处理。

第二十五条 【新建燃料电池项目】新建车用燃料电池电堆/系统投资项目，应符合以下各项条件：

（一）企业法人应拥有产品研发机构和专业研发团队。燃料电池电堆企业应具备双极板、膜电极等关键部件的技术开发能力及试验验证能力。燃料电池系统企业应具备电堆控制系统、辅助系统等方面的技术开发能力及试验验证能力。

（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零部件和电堆系统组装生产能力。

（三）拟生产的燃料电池系统，除满足国家和行业相关标准外，还应达到当前行业领先水平（见附件1）。

点评：新增现有车用动力电池企业扩能项目，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）禁止新建仓棚车、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。

第二十六条 【车身总成项目】禁止新建传统车身总成投资项目。新建车身总成投资项目的企业法人应拥有产品研发机构，具备新材料、新工艺等轻量化技术开发能力及试验验证能力；项目应采用新工艺，建设新材料车身成型和总成等生产能力。

第二十七条 【专用汽车和挂车项目】禁止新建普通运输类专用汽车和普通运输类挂车企业投资项目。专用汽车企业不得建设各类汽车底盘和整车能力，特种作业车底盘自制自用除外。新建专用汽车和挂车投资项目的企业法人应拥有产品研发机构，具备专用装置的技术开发和试验验证能力。

点评：车身总成投资项目方面，正式稿新增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。

点评：第29、30条对车用动力电池回收、汽车零部件再制造投资项目等的要求为新增内容。

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。

第二十八条 【服务指南】 省级投资主管部门应按照《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核准与备案服务指南，明确项目所需的信息内容以及办理的条件、流程、时限等。

第二十九条 【提交材料】 企业提交的汽车投资项目材料应说明以下各项内容：

（一）企业法人、股东构成等基本情况。

（二）拟建项目情况，包括总投资额、项目名称、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材料。

第三十条 【在线申报】 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。

第三十一条 【信息报送】 省级投资主管部门要严格执行《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务院投资主管部门。

第三十二条 【项目内容核实】 企业以分拆项目、隐瞒有关情况或者提供虚假申报材料等不正当手段办理项目手续的，投资主管部门不予受理或者不予核准、备案，并给予警告。

第三十三条 【信息核查】 省级投资主管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。

第三十四条 【违规项目处罚】国务院投资主管部门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；并责令地方投资主管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。

第三十五条 【防止不公平竞争】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。

第三十六条 【重大项目审查】对涉及产业安全的重大汽车新建项目、兼并重组和股权变更项目，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。

第三十七条 【协同监管机制】各级投资主管部门应当与规划、土地、环境保护、安全生产、行业管理等主管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。汽车投资项目手续完备且合规的企业，方可申请生产准入许可。

第三十八条 【联合惩戒】对国家或地方投资主管部门在监督管理中查实违规的汽车投资项目，由投资主管部门撤销投资项目并抄送相关部门，由规划、土地、环保、节能、安全生产、金融及行业主管部门等相关部门进一步处理，实施联合惩戒。违反法律规定的，依法进行处罚。

第三十九条 【责任追究】按照谁审批谁监管、谁主管谁监管的原则，地方投资主管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行为，责令改正。对负有责任的领导人员和直接责任人员，依纪依法给予处理。

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。

第四十条 【产能监测统计】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月底前上报省级投资主管部门并抄报国务院投资主管部门。

（二）省级投资主管部门应及时掌握本地区相关汽车产品产能变化情况，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务院投资主管部门。

第四十一条 【产能预警】汽车产能发布和预警：

（一）国务院投资主管部门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，引导企业和社会资本合理投资，为地方政府汽车投资项目管理提供服务。

（二）省级投资主管部门应健全本地区汽车产能监测体系，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。

风险提示

政策影响及执行不符预期；政策后续调整风险。

广发汽车行业研究小组

- 张 乐**：首席分析师，暨南大学企业管理专业硕士，华中科技大学发动机专业学士，5 年半汽车产业工作经历，8 年卖方研究经验。新财富最佳汽车行业分析师 2017、2016 年第一名，2015 年第四名，2014 年第五名，2011、2012、2013 年入围；中国保险资产管理业最受欢迎卖方分析师 IAMAC 奖 2018、2017、2016 年第一名，2014、2015 年第三名；水晶球 2018 年第一名，金牛奖评比中多次上榜和入围；2012 年加入广发证券发展研究中心。
- 闫俊刚**：资深分析师，吉林工业大学汽车专业学士，13 年汽车产业工作经历，4 年卖方研究经验，新财富最佳汽车行业分析师 2017、2016 年第一名、2015 年第四名、2014 年第五名团队成员，中国保险资产管理业最受欢迎卖方分析师 IAMAC 奖 2018、2017、2016 年第一名，2013 年加入广发证券发展研究中心。
- 唐 哲**：资深分析师，复旦大学金融学硕士，浙江大学金融学学士，CPA，新财富最佳汽车行业分析师 2017、2016 年第一名、2015 年第四名、2014 年第五名团队成员，中国保险资产管理业最受欢迎卖方分析师 IAMAC 奖 2018、2017、2016 年第一名，2014 年加入广发证券发展研究中心。
- 刘智琪**：分析师，复旦大学资产评估硕士，复旦大学金融学学士，新财富最佳汽车行业分析师 2017、2016 年第一名团队成员，2016 年加入广发证券发展研究中心。
- 李 爽**：联系人，复旦大学金融硕士，南京大学理学学士，新财富最佳汽车行业分析师 2017 年第一名团队成员，2017 年加入广发证券发展研究中心。

广发证券—行业投资评级说明

- 买入**： 预期未来 12 个月内，股价表现强于大盘 10%以上。
- 持有**： 预期未来 12 个月内，股价相对大盘的变动幅度介于-10%~+10%。
- 卖出**： 预期未来 12 个月内，股价表现弱于大盘 10%以上。

广发证券—公司投资评级说明

- 买入**： 预期未来 12 个月内，股价表现强于大盘 15%以上。
- 增持**： 预期未来 12 个月内，股价表现强于大盘 5%-15%。
- 持有**： 预期未来 12 个月内，股价相对大盘的变动幅度介于-5%~+5%。
- 卖出**： 预期未来 12 个月内，股价表现弱于大盘 5%以上。

联系我们

	广州市	深圳市	北京市	上海市	香港
地址	广州市天河北路 183 号大都会广场 5 楼	深圳市福田区益田路 6001 号太平金融大厦 31 层	北京市西城区月坛北街 2 号月坛大厦 18 层	上海市浦东新区世纪大道 8 号国金中心一期 16 楼	香港中环干诺道中 111 号永安中心 14 楼 1401-1410 室
邮政编码	510075	518026	100045	200120	
客服邮箱	gfyf@gf.com.cn				

法律主体声明

本报告由广发证券股份有限公司或其关联机构制作，广发证券股份有限公司及其关联机构以下统称为“广发证券”。本报告的分销依据不同国家、地区的法律、法规和监管要求由广发证券于该国家或地区的具有相关合法合规经营资质的子公司/经营机构完成。

广发证券股份有限公司具备中国证监会批复的证券投资咨询业务资格，接受中国证监会监管，负责本报告于中国（港澳台地区除外）的分销。

广发证券（香港）经纪有限公司具备香港证监会批复的就证券提供意见（4 号牌照）的牌照，接受香港证监会监管，负责本报告于中国香港地区的分销。

本报告署名研究人员所持中国证券业协会注册分析师资质信息和香港证监会批复的牌照信息已于署名研究人员姓名处披露。

重要声明

广发证券股份有限公司及其关联机构可能与本报告中提及的公司寻求或正在建立业务关系，因此，投资者应当考虑广发证券股份有限公司及其关联机构因可能存在的潜在利益冲突而对本报告的独立性产生影响。投资者不应仅依据本报告内容作出任何投资决策。

本报告署名研究人员、联系人（以下均简称“研究人员”）针对本报告中相关公司或证券的研究分析内容，在此声明：（1）本报告的全部分析结论、研究观点均精确反映研究人员于本报告发出当日的关于相关公司或证券的所有个人观点，并不代表广发证券的立场；（2）研究人员的部分或全部的报酬无论在过去、现在还是将来均不会与本报告所述特定分析结论、研究观点具有直接或间接的联系。

研究人员制作本报告的报酬标准依据研究质量、客户评价、工作量等多种因素确定，其影响因素亦包括广发证券的整体经营收入，该等经营收入部分来源于广发证券的投资银行类业务。

本报告仅面向经广发证券授权使用的客户/特定合作机构发送，不对外公开发布，只有接收人才可以使用，且对于接收人而言具有保密义务。广发证券并不因相关人员通过其他途径收到或阅读本报告而视其为广发证券的客户。在特定国家或地区传播或者发布本报告可能违反当地法律，广发证券并未采取任何行动以允许于该等国家或地区传播或者分销本报告。

本报告所提及证券可能不被允许在某些国家或地区内出售。请注意，投资涉及风险，证券价格可能会波动，因此投资回报可能会有所变化，过去的业绩并不保证未来的表现。本报告的内容、观点或建议并未考虑任何个别客户的具体投资目标、财务状况和特殊需求，不应被视为对特定客户关于特定证券或金融工具的投资建议。本报告发送给某客户是基于该客户被认为有能力独立评估投资风险、独立行使投资决策并独立承担相应风险。

本报告所载资料的来源及观点的出处皆被广发证券认为可靠，但广发证券不对其准确性、完整性做出任何保证。报告内容仅供参考，报告中的信息或所表达观点不构成所涉证券买卖的出价或询价。广发证券不对因使用本报告的内容而引致的损失承担任何责任，除非法律法规有明确规定。客户不应以本报告取代其独立判断或仅根据本报告做出决策，如有需要，应先咨询专业意见。

广发证券可发出其它与本报告所载信息不一致及有不同结论的报告。本报告反映研究人员的不同观点、见解及分析方法，并不代表广发证券的立场。广发证券的销售人员、交易员或其他专业人士可能以书面或口头形式，向其客户或自营交易部门提供与本报告观点相反的市场点评或交易策略，广发证券的自营交易部门亦可能会有与本报告观点不一致，甚至相反的投资策略。报告所载资料、意见及推测仅反映研究人员于发出本报告当日的判断，可随时更改且无需另行通告。广发证券或其证券研究报告业务的相关董事、高级职员、分析师和员工可能拥有本报告所提及证券的权益。在阅读本报告时，收件人应了解相关的权益披露（若有）。

权益披露

(1) 广发证券（香港）跟本研究报告所述公司在过去 12 个月内并没有任何投资银行业务的关系。

版权声明

未经广发证券事先书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自翻版、复制、刊登、转载和引用者承担。