封堵零公里套利 校准动力安全底线

汽车行业迎合规大考



汽车产业竞争正从单一产品与技术比拼，转向研发效率、商业闭环、供应链韧性与全球运营能力的综合较量

◆导报记者 刘勇 济南报道

过去一周，两条看似不相干的消息在汽车圈层层叠加发酵：二手车出口满180天门槛前须补车企盖章的售后确认书；引发热议的“5秒默认加速”被澄清为安全缓冲而非性能禁令。

上述消息指向同一个信号：汽车行业的竞争逻辑正在从“能不能做”转向“按什么规则做”。

抬高出口套利门槛

“零公里二手车”并非标准的行业术语，它描述的是这样一种操作：贸易商在国内将全新车辆完成注册上牌，使其在形式上变为“二手车”，但车辆实际行驶里程极低（近乎为零），车况与新车无异，随后以二手车的名义出口海外。借此享受最高13%的增值税出口退税，并规避新车出口的技术认证与关税壁垒。

该模式在政策收紧前规模快速膨胀：此类车出口量从2021年的1.5万辆增至2024年的约43.6万辆，据行业估计，2025年出口约50万至75万辆，行业最高估算接近百万辆；2024年新能源二手车出口中，零公里车型占比超90%。

过去对“二手车”的认定仅看是否完成注册，不限制登记时长，这为“先上牌、再出口”留下了空间。

有业内人士指出，“零公里二手车”出口的危害性比较大。一方面“零公里二手车”会以低于正规新车的价格出口，冲击主机厂在海外建立的价格体系和授权经销网络。同时，由于缺乏厂家背书的售后保障，一旦车辆出现质量问题，海外消费者维权困难，可能还会影响海外消费者对中国汽车品牌的信任。

商务部等四部门联合发布的二手车出口管理新规自2026年1月1日起施行。核心条款直指“零公里二手车”乱象：申请出口距注册登记日期不满180天（含）的车辆，须补充提交生产企业出具的《售后维修服务确认书》，载明出口国别、车辆信息、售后服务网点，并加盖生产企业公章。无法提供的，不予发放出口许可证。

新政用一纸盖章文件把车企的售后网络绑上了出口链条。对贸易商而言，过去靠信息差和渠道默契完成的交易，如今需要车企的法务、售后、海外业务部门共同签字。

一位从事二手车出口的人士此前对媒体表示，确认书的关键在于“网点信息”——出口目标国是否有车企认证的服务站，直接决定了这笔生意能不能做。

这意味着，车企的海外售后布局不再是“以后再说”的事。出口目的国的服务网络若未搭建，盖章就无从谈起。

规则把售后责任从贸易环节前置到了制造环节。

被澄清的“5秒”

更引发关注的是公安部《机动车运行安全技术条件》征求意见稿中“乘用车每次上电/点火后应处于百公里加速时间不小于5秒的默认工作状态”一条，该条被部分自媒体简化为“禁止5秒破百”。

但起草工作组相关负责人随后澄清：“默认工作状态”是核心，车辆仍可手动切换至运动模式，限制的只是启动瞬间的动力释放方式。条款的关键在于“默认状态”，车辆仍可保留3秒、2秒级极限加速能力，但首次启动时必须处于零百加速不快于5秒的模式，驾驶人如需更强动力，须主动切换至运动或赛道模式。

此举本质上是把“安全模式”设为出厂底线，把“性能模式”的选择权交还给驾驶者。对车企而言，动力系统的标定策略、用户交互的提示逻辑，都需要在车型定义阶段重新考量。

换言之，法规规制的是“无意识的快”，而非“主动选择的快速加速”。起草工作组给出的直接理由是，驾驶人使用高加速模式时驾驶准备和操控能力不足，纠错窗口极短，是启动加速失控事故多发的重要原因。目前驾校教练车和大多数燃油乘用车百公里加速普遍在5秒以上，以该数值作为默认阈值，是基于新老驾驶人普遍适应的加速度水平。

行业数据显示，新能源汽车相关事故中约12%因误踩加速踏板引发，显著高于燃油车；2025年前三季度因车辆加速失控引发的交通事故同比上升17%，其中新能源车占比达43%。

实际上，在售新能源车型中4秒内破百已相当普遍，部分车型标称2秒级，且集中在15万元至30万元价位。新规若落地，将引导车企将研发资源从单纯功率竞赛部分转向整车安全性与综合能效。

有分析指出，电机功率适度降低还可带来电耗下降和成本优化。该条款与“踏板误踩加速抑制功能”“机械释放门把手”等要求一道，构成从动力输出源头到事故逃生通道的系统性安全补丁。

从事后补救到事前对齐

种种迹象表明，过去靠经验、默契和事后补救处理的模糊空间，正在被清单化、凭据化、授权化。出口确认书要求车企在海外售后网络上提前落子；默认加速规制要求车企在动力标定和安全策略上提前标定。这些不再是法务部门在合同审核时把关的条文，而是产品定义阶段就要回答的问题。

毕马威此前发布的报告指出，汽车产业竞争正从单一产品与技术比拼，转向研发效率、商业闭环、供应链韧性与全球运营能力的综合较量。

上述规则的密集落地恰是这一判断的注脚。当“能不能做”的技术门槛已被多数企业跨越，“按什么规则做”的制度门槛正在成为新的分水岭。

对于习惯以速度换空间的车企而言，规则前置带来的成本不是一次性支出，而是嵌入产品全生命周期的结构性投入。那些在海外售后网络与动力安全标定上提前对齐的企业，将在新一轮竞争中握有更顺畅的通行证：规则前置，合规成本由此转化为产品定义与网络布局的先发优势。

反之，仍寄望于“事后再说”、把合规留作上市前最后一道手续的企业，或将连那张需要盖章的确认纸都难以拿到。

驾驶辅助系统国标落地

智驾L2.9999“话术时代”终结

◆导报记者 刘勇 济南报道

随着强制国标落地，我国智能网联汽车产业正从规模扩张阶段迈向规范化、高质量发展阶段

“L2.5”“L2.9999”“高阶智驾”——这些在过去几年充斥于新车发布会和销售话术中的模糊标签，即将失去生存土壤。强制性国家标准GB 47955—2026《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》将于2027年1月1日起对新申请型式批准的车型强制执行。这是国内首部针对L2级组合驾驶辅助系统的强制性国家标准。其性质并非行业倡议，而是新车准入的硬性条件：不达标不能上市销售。

从“可选项”变为“硬门槛”

近年来，我国智能网联汽车产业快速扩张。截至今年8月，国内约6100万辆乘用车搭载L2级组合驾驶辅助，其中约1500万辆具备领航辅助功能；2026年以来L2渗透率70.5%、NOA渗透率34.2%。当辅助驾驶从高端车型增值配置走向主流车型标配，安全底线参差不齐、用户认知偏差、事故责任追溯难等问题也随之凸显。

此前，我国已发布单车道、多车道组合驾驶辅助相关推荐性国家标准，但推荐性标准不具备强制约束力。此次上升为强制性国标，意味着组合驾驶辅助系统正式进入“有底线、可检验、可追溯”的准入管理阶段。

标准将产品清晰地划分为三档：基础单车道、基础多车道、领航辅助。基础单车道仅允许自适应巡航与车道保持，禁止自动变道；基础多车道需由驾驶员拨杆触发变道，系统不得自主发起；领航辅助可自动变道和进出匝道，但在实线区域不得变道，临近路口须提前退出自主变道。这种分级不是给车企“贴标签”的空间，而是把每档系统适用的道路类型、功能边界和安全要求写清楚，避免消费者被模糊宣传误导。

与此同时，标准明确禁止“L2.5”“L2.9”“高阶智驾”“自动驾驶”等非标表述，统一称“组合驾驶辅助”。工业和信息化部对这部标准的定位是“保障组合驾驶辅助系统安全运行的基线要求”。

标准的技术条款，几乎逐条对应过去几年的营销乱象。人机交互可靠性要求提高，驾驶员状态实施逐级监测，同一上电周期内多次违规或触发风险减缓功能后，系统将至少禁用组合驾驶辅助功能30分钟；组合驾驶辅助系统关键事件数据记录成为强制要求，同时“驾驶员始终承担驾驶责任”写进标准原则。工业和信息化部解读称，与联合国R171相比，中国标准在设计运行范围、功能要求、驾驶员状态检测、用户告知上要求更细，并增加了部分场地试验场景。

标准强调组合驾驶辅助的“辅助”属性，要求系统具备驾驶员手部和视线脱离检测能力。手部离开方向盘、视线偏离驾驶任务区域会依次触发提示、警告；多次违规或触发风险减缓后，系统将禁用组合驾驶辅助功能至少30分钟。

同时，标准将数据记录列为强制要求。系统激活、退出、驾驶员是否接管等关键信息需留痕，为事故责任认定提供依据。此外，标准还从人机交互、使用说明、用户培训、车辆制造商安全保障等方面提出基线要求，并构建场地试验、道路试验、文件检验相结合的多层级评价体系。

行业洗牌或将加速

对车企而言，新规不仅是命名规则调整，更是产品开发和合规体系的再校准。

首先体现在硬件与合规成本的刚性抬升。标准要求所有搭载组合驾驶辅助的新车配备专用智驾数据记录设备，并对驾驶员状态监测提出硬性要求，涵盖手部脱离检测与视线脱离检测。感知硬件、数据存储模块、人机交互系统面临标准化升级，部分低成本、低安全冗余方案将面临更大合规压力。行业测算显示，为满足新规，部分车型单车硬件与合规成本可能上升；其中，驾驶员状态监测和数据记录系统的增加，将带来一定成本压力，但具体幅度因技术路线和车型配置而异。10万元以下车型可能更多采用满足合规底线的简化方案。合规成本不止于硬件，标准构建了文件检验、场地试验、道路试验相结合的多层级评价体系，测试与整改的时间与资金投入构成另一重门槛。依赖外部供应商方案、验证能力不足的中小车企，在2027年前完成全系切换将面临较大压力，行业集中度可能会进一步上升。

成本压力在不同类型的车企之间呈现显著的非对称分布。智驾投入较大的头部企业，如华为、小鹏等，其已有的硬件架构与算法能力更容易与合规要求对接，合规壁垒反而成为竞争优势。而过去依赖采购外部供应商“黑盒方案”进行简单拼凑的中小车企，则面临极高的准入门槛。现有产品线中智驾系统“硬件减配、算法缩水”的车企，需要在合规窗口期内完成改款或承担退出压力。行业竞争的重心，正在从“谁的定义更高级”转向“谁的底层能力经得起验证”。

从产业角度看，强制国标的意义在于把竞争重心从“宣传声量”拉回“安全能力”。未来，消费者选购搭载辅助驾驶功能的车型时，也应更关注系统属于哪一档、实际使用体验如何，而不是单纯被算力、传感器数量或营销话术牵引。标准不追溯已售车辆，但对2027年后新申请型式批准的车型将形成硬约束。

随着强制国标落地，我国智能网联汽车产业正从规模扩张阶段迈向规范化、高质量发展阶段。