|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **자동차산업투자 관리규정**국가발전및개혁위원회령 제22호<자동차산업투자 관리규정>이 국가발전및개혁위원회 주임 사무회의에서 심의를 통과하여 공포하는 바이며 2019년 1월 10일부터 시행한다. 국무원의 동의를 거쳐 <정부에서 허가(核準)하는 투자 프로젝트 목록(2016년 버전)>에 수록된 중외합자 승용차 제조기업 신설 프로젝트, 순수전기승용차 제조기업 신설(기존의 자동차 기업이 순수전기승용차 생산라인을 신규로 도입하는 경우도 포함) 프로젝트와 성(省)급 정부 허가(核準) 권한인 기타 자동차 투자 프로젝트에 대한 허가(核準) 관리를 취소하고 비안(備案) 관리로 전환한다.주임 : 허리펑(何立峰)2018년 12월 10일제1장 총칙제1조 시진핑(習近平)의 신시대 중국 특색 사회주의 사상을 심도있게 터득 및 관철하고 자동차 산업 개혁개방의 새로운 정세에 부응하며 자동차 산업 투자 관리를 개선하고 자동차 산업의 질적 발전을 촉진시키기 위한 목적으로 <행정허가법>, <기업 투자 프로젝트 허가(核準) 및 비안(備案)> 관리조례> 등 관련 법률•법규에 의거하여 이 규정을 제정한다.제2조 자동차 산업 투자 프로젝트 진입 기준을 보강하고 사중(事中)•사후(事後) 감독관리를 강화하며 시장주체의 투자 행위를 규율하고 사회자본의 투자를 합리적인 방향으로 유도한다. 전통 내연기관자동차 생산능력 확대를 엄격히 통제하고 신에너지 자동차의 건전하고 질서있는 발전을 적극적으로 촉진시키며 지능형 자동차 혁신발전 체계를 구축하는데 주력한다.제3조 자동차 산업의 자원 배분에 있어 시장의 결정적 역할과 정부의 역할을 보다 잘 발휘시키는 것을 고수하고; 간정방권(簡政放權, 행정 간소화와 권한의 하부 이양), 방관결합(放管結合, 규제와 완화의 균형 유지), 최적화 서비스를 고수하며; 개방과 협력, 공평한 경쟁을 고수하고; 투자한 자가 책임지고, 심사비준기관이 감독관리하며, 주관기관이 감독관리하는 원칙을 고수한다.제4조 각 유형의 시장주체가 중국 내에서 진행하는 자동차 투자 프로젝트는 이 규정을 적용받는다.제5조 자동차 투자 프로젝트는 다음과 같이 분류한다.(1) 자동차 완성차 투자 프로젝트는 구동동력 시스템에 따라 내연기관자동차와 순수전기자동차로 분류하되 승용차와 상용차 두가지 제품유형을 포함한다. 내연기관자동차 투자 프로젝트라 함은 엔진 구동식 자동차 투자 프로젝트(대체연료 자동차 포함)를 지칭하며 전통 내연기관자동차, 일반 하이브리드자동차 및 플러그인하이브리드자동차 등 투자 프로젝트를 포함한다. 순수전기자동차 투자 프로젝트라 함은 전기모터 구동식 자동차 투자 프로젝트를 지칭하며 순수전기자동차(주행거리 연장형 전기 자동차 포함), 연료전지자동차 등 투자 프로젝트를 포함한다. 지능형 자동차 투자 프로젝트는 구동동력 시스템에 따라 내연기관자동차 또는 순수전기자동차 투자 프로젝트로 구분하여 관리한다.(2) 기타 투자 프로젝트는 자동차 엔진, 동력전지, 연료전지 및 차체 등 자동차 부품과 전용 자동차, 트레일러 및 동력전지 회수•재활용, 자동차 부품 재제조 투자 프로젝트를 포함한다.제6조 자동차 완성차 및 기타 투자 프로젝트는 지방 발전개혁부서가 비안(備案) 관리를 실시한다. 그중에서 자동차 완성차 투자 프로젝트는 성(省)급 발전개혁부서가 비안(備案)한다.제2장 투자방향제7조 내연기관자동차 생산능력 분포를 최적화하여 생산설비 가동율이 높고, 산업 기반이 확고히 다져져 있으며, 보조 시스템이 완비되어 있고, 경쟁우위를 확보하고 있는 성(省)으로 산업집적을 추진한다. 자동차 생산설비 가동율이 낮은 성(省)과 기업은 자금 투입을 확대하고 합병•구조조정 강도를 높이며 기술 발전을 가속화하고 낙후 생산설비를 탈락시키며 시장 경쟁력을 강화하여야 한다.제8조 신에너지 자동차 산업 분포를 과학적으로 계획하되 기존의 내연기관자동차 기업은 연구개발에 대한 투자를 확대하고 제품 구조를 조정하며 순수전기자동차, 플러그인하이브리드자동차, 연료전지자동차 등 신에너지 자동차를 발전시킨다. 순수전기자동차 기업 신설 프로젝트에 대한 관리를 엄격히 하여 맹목적인 분포와 저수준의 중복적 건설을 예방한다. 순수전기자동차 기업 신설 프로젝트와 기존 기업의 순수전기자동차 생산능력 확대 프로젝트는 산업 기반이 양호하고 혁신 요소가 완비되어 있으며 보조 시스템 공급 능력이 강하고 발전 공간이 큰 성(省)과 대기오염 예방퇴치 중점구역에 건설하여야 한다. 신규 증가 생산능력은 신에너지 자동차에 대한 수요가 왕성하고 내연기관자동차 대체 잠재력이 큰 성(省)으로 집중시킨다.제9조 자동차 산업의 발전 중점에 초점을 맞춰 신에너지 자동차, 지능형 자동차, 에너지 절감형 자동차 및 핵심부품, 첨단 제조장비, 동력전지 회수•재활용 기술, 자동차 부품 재제조 기술 및 장비의 연구개발과 산업화 추진을 가속화한다.(1) 신에너지 자동차 분야는 비금속 복합재료, 고강도경합금, 고강도강 등 경량화 재료의 차체, 부품 및 완성차와 다기능•고성능 차량 제어 시스템, 고효율 구동 시스템, 선진 차량용 동력전지와 연료전지 제품, 차량용 동력전지 등 제조•검측 기술과 전용 장비를 중점적으로 발전시킨다.(2) 지능형 자동차 분야는 복잡환경 감지, 신형 지능 단말, 차량 탑재형 지능 컴퓨팅 플랫폼 등 핵심공통기술과 차량 탑재형 감지기, 중앙처리장치, 전용칩, 운영체제, 무선통신설비 등 핵심 부품•시스템을 중점적으로 발전시키고 기술 연구개발 능력, 테스트•평가 능력, 군민 융합 능력, 안전보장 능력을 구축한다.(3) 에너지 절감형 자동차 분야는 고효율 엔진, 첨단 자동변속기 및 하이브리드 시스템 등 에너지 절감형 기술과 제품을 중점적으로 발전시킨다.(4) 동력전지 회수•재활용 분야는 동력전지 고효율적 회수•재활용 기술과 전용 장비를 중점적으로 발전시키고 계단식 이용, 재생이용 및 처리 등 능력을 구축한다.(5) 자동차 부품 재제조 분야는 고부가가치 부품 재제조 기술과 공법을 중점적으로 발전시키고 중고부품 회수 및 재제조 제품 품질통제 등 능력을 구축한다.제10조 산업 조직구조를 조정하고 기업의 경쟁력을 제고시킨다. 지분투자, 생산협력 등 방식을 통하여 기업의 합병•구조조정과 전략적 제휴, 제품 연합 연구개발, 공동생산을 추진하고 신업집중도를 제고시킨다. 혼합소유제 개혁을 전개하여 국유 자동차 기업과 기타 각 유형 기업의 강강연합(强强聯合)을 추진하고 세계 일류 수준의 자동차기업집단을 형성한다. 산업•학습•연구•응용(産學硏用) 등 분야의 우위적 자원을 통합하여 자동차 산업 중견기업으로 구성된 산업연맹 및 산업연합체 창립을 추진한다. 자동차 기업이 부품 공급 체계를 개방하고 각자의 우위를 활용하여 공동으로 국제경쟁력을 보유한 플랫폼화•전문화 된 부품기업집단을 조성하도록 촉진시킨다.제3장 내연기관자동차 투자 프로젝트제11조 다음 각 호의 내연기관자동차 투자 프로젝트의 건설을 금지한다(중국 내에서 제품을 판매하지 아니하는 투자 프로젝트는 제외).(1) 독립 내연기관자동차 기업 신설;(2) 기존의 자동차 기업이 승용차•상용차 두개 유형을 망라한 내연기관자동차 생산능력을 구축하는 경우;(3) 기존의 내연기관자동차 기업이 기타 성(省)으로 포괄적 이전하는 경우(국가급 지역발전계획에 편입되었거나 기업의 지분구조를 변경하지 아니하는 프로젝트는 제외);(4) 업계관리부서가 특별히 공시한 내연기관자동차 기업에 투자하는 경우(기업의 기존 주주가 투자하거나 해당 기업을 비(非)독립법인으로 전환하는 프로젝트는 제외).제12조 기존의 자동차 기업이 추진하는 내연기관자동차 생산능력 확대 투자 프로젝트는 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 직전 2개 연도의 자동차 생산설비 가동율이 모두 동일 제품유형(승용차와 상용차)의 업계 평균 수준 이상이어야 한다.(2) 직전 2개 연도의 신에너지 자동차 생산량 비중이 모두 업계 평균 수준 이상이어야 한다.(3) 직전 2개 연도의 연구개발비용 지출의 주영업활동 수입 대비 비중이 모두 3% 이상이어야 한다.(4) 제품이 국제경쟁력을 보유한 제품이어야 한다.(5) 프로젝트 소재 성(省)의 직전 2개 연도의 자동차 생산설비 가동율이 모두 동일 제품유형의 업계 평균 수준을 상회하였고 업계관리부서가 특별히 공시한 동일 제품유형의 내연기관자동차 기업을 보유하고 있지 않아야 한다.제13조 내연기관승용차 생산능력 확대 투자 프로젝트는 이 규정 제12조에 부합되는 것 외에도 기업의 평균 연료 소모량이 국가표준과 관련 규정의 요구를 만족시켜야 하며 타지에서 추진하는 신축•생산능력 확대 투자 프로젝트는 그 건설규모가 15만대 이상이고 기업의 직전연도 총 생산량이 30만대 이상이어야 한다.제14조 기존의 자동차 기업이 건설하는 플러그인하이브리드자동차 생산능력 투자 프로젝트는 이 규정 제12조 제(2)호, 제(5)호의 구속을 받지 않을 수 있다.제15조 기존의 자동차 기업이 기타 동일 제품유형의 독립 자동차 기업을 합병하여 그를 비(非)독립 자동차 기업으로 전환하고 그의 기존 생산능력을 확대하지 아니하는 경우 이 규정 제12조, 제13조의 구속을 받지 않을 수 있다.제16조 내연기관자동차 생산능력 확대가 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 경우 이 규정 제12조 제(5)호의 구속을 받지 않을 수 있다.(1) 자동차기업집단의 총 생산능력을 증가하지 아니하는 전제하에, 집단에 소속된 독립 자동차 기업이 내부 생산능력 조정을 통하여 내연기관자동차 생산능력 확대 프로젝트를 건설하는 경우;(2) 소재 성(省)의 총 생산능력을 증가하지 아니하는 전제하에, 독립 자동차 기업이 합병•구조조정을 통하여 내연기관자동차 생산능력 확대 프로젝트를 건설하는 경우.제4장 순수전기자동차 완성차 투자 프로젝트제17조 독립 순수전기자동차 기업 신설 투자 프로젝트(기존의 자동차 기업이 승용차•상용차 두가지 유형을 모두 망라한 순수전기자동차 생산능력을 구축하는 경우도 포함) 소재 성(省)은 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 직전 2개 연도의 자동차 생산설비 가동율이 모두 동일 제품유형의 업계 평균 이상이어야 한다.(2) 기존의 동일 제품유형의 독립 순수전기자동차 기업 신설 투자 프로젝트가 모두 건설 완료되었고 연간 생산량이 건설규모에 도달한 상태이어야 한다.제18조 독립 순수전기자동차 기업 신설 투자 프로젝트를 추진하는 기업법인은 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 제품 연구개발기구를 설립하여 전문 연구개발진을 보유하고 있어야 하며 순수전기자동차 개념설계, 시스템•구조 설계 경력과 능력; 완성차 제어 시스템, 차량용 동력전지, 완성차 통합 및 경량화 등 방면의 연구개발 능력과 상응하는 테스트•검증 능력; 차체•차대 제조, 차량용 동력전지 시스템 통합, 완성차 조립 등 방면의 연구개발 능력과 상응하는 시제 능력을 보유하고 있고 개발한 제품의 주요 기술지표가 업계 선두 수준에 도달해 있어야 한다.(2) 순수전기자동차 핵심기술 발명특허와 지적재산권을 보유하고 있어야 하며 수권 또는 확인을 받은 상태이어야 한다.(3) 제품 A/S 보장이 확실해야 하며 프로젝트 건설 완료 및 생산 개시 후 5년 내에 판매되는 제품의 품질에 대한 보증으로 보험에 가입하거나 관련 기업이 담보를 제공하여야 한다. 보험회사 또는 담보기업의 직전 3개 연도 연평균 순자산이 담보기간 내에 신설기업이 판매하는 제품의 가액과 어울려야 한다.제19조 독립 순수전기자동차 기업 신설 투자 프로젝트를 추진하는 기업법인의 주주는 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 주주는 프로젝트가 건설 완료되어 연간 생산량이 건설규모에 도달하기 전까지 자본금을 철수하여서는 아니된다.(2) \ 주주는 핵심 부품에 대한 상대적 통제 능력을 보유하고 있어야 하며 완성차 제어 시스템, 구동 전기모터, 차량용 동력전지 등 핵심 부품에 대한 지적재산권과 생산능력을 보유하고 있어야 한다.(3) 주요 법인주주가 다음 조건에 부합되어야 한다.① 지분비율이 1/3 이상이어야 한다.② 그가 지배주주로 있는 기존의 독립 순수전기자동차 기업 신설 투자 프로젝가 모두 건설 완료되어 연간 생산량이 건설규모에 도달하였으며 규정 위반 건설 프로젝트가 없어야 한다.③ 자기자금과 융자능력으로 프로젝트 건설 및 운영 수요를 만족시킬 수 있어야 한다. (4) 주요 법인주주는 다음 조건 중의 어느 하나에 부합되어야 한다.① 주요 법인주주가 자동차 완성차 기업인 경우, 그 중 내연기관자동차 기업은 직전 2개 연도의 자동차 생산설비 가동율과 신에너지 자동차 생산량 비중 모두 업계 평균 이상이어야 하며, 순수전기자동차 기업은 직전연도의 생산량이 건설규모에 도달한 상태이어야 한다.② 주요 법인주주가 자동차 부품 기업인 경우, 직전 2개 연도의 완성차 제어 시스템, 구동 전기모터 또는 차량용 동력전지 유닛의 탑재량 누계가 10만 유닛 이상이어야 한다.③ 주요 법인주주가 설계연구개발기업•해외기업 등 기타 시장주체인 경우, 그가 연구개발하여 지적재산권을 보유하고 있는 순수전기자동차 제품의 직전 2개 연도 해외시장 판매•등기등록 수량 누계가 순수전기승용차 3만대 이상 또는 순수전기상용차 3,000대 이상이거나, 직전 2개 연도의 수순전기자동차 제품 매출액 누계가 30억위안 이상이어야 한다.제20조 독립 순수전기자동차 기업 신설 투자 프로젝트는 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 건설내용은 다음 내용이 포함되어야 한다.① 순수전기자동차에 대한 지속적인 연구개발 능력. 기존의 연구개발기구를 기반으로 제품 정보 데이터베이스를 구축하고 제품 개념설계, 시험제조•시험탑재 및 완성차 운행상태 모니터링 등 능력을 증진시키며 개발한 제품의 주요 기술지표가 업계 선두 수준에 도달하여야 한다.② 건설규모. 순수전기승용차는 10만대 이상이어야 하며, 순수전기상용차는 5,000대 이상이어야 한다.③ 차체 성형, 도장, 최종 조립 등 완성차 생산 공법과 장비 그리고 차량용 동력전지 시스템 등 핵심 부품의 생산능력과 일치성 보증 능력.④ 순수전기자동차 제품의 품질보장, 시장판매, A/S 및 차량용 동력전지 회수•재활용 관리 체계.(2) 프로젝트 건설 완료 및 생산 개시 후 자사 보유 등록상표와 브랜드가 표시된 순수 전기 자동차 제품만 생산하여야 한다.제21조 기존의 자동차 기업이 동일 제품유형의 순수전기자동차 생산능력을 확대하고자 하는 경우, 내연기관자동차 기업은 직전 2개 연도의 자동차 생산설비 가동율이 모두 업계 평균 이상이어야 하고, 순수전기자동차 기업은 직전연도의 순수전기자동차 생산량이 건설규모에 도달한 상태이어야 한다. 또한, 생산하고자 하는 제품의 에너지 소모, 주행거리 등 주요 기술지표가 업계 선두 수준에 도달한 상태이어야 한다.제22조 기존의 자동차 기업이 타지에서 동일 제품유형의 순수전기자동차 생산능력을 확대하고자 하는 경우 이 규정 제21조의 조건에 부합되는 것 외에도 프로젝트 건설규모가 승용차는 10만대 이상, 상용차는 5,000대 이상이어야 한다.제5장 기타 투자 프로젝트제23조 자동차 엔진 기업 신설 투자 프로젝트를 추진하는 기업법인은 상대적으로 강한 연구개발 능력을 보유하고 있어야 하며 개발한 제품의 주요 기술지표가 업계 선두 수준에 도달한 상태이어야 한다. 자동차 엔진 기업 신설 프로젝트와 기존 기업의 엔진 제품 신규 추가 프로젝트는 그 엔진 제품이 국가의 최신 자동차배기가스 표준의 해당 요구에 도달한 제품이어야 한다.제24조 차량용 동력전지 단량체/시스템 기업 신설 투자 프로젝트는 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 기업법인이 이미 차량용 동력전지 제품 연구개발기구를 설립하여 전문 연구개발진과 관련 연구개발 경력을 보유하고 있어야 한다. 단량체 기업은 재료 등 방면의 핵심기술 연구개발 능력과 테스트•검증 능력을 보유하고 있어야 하며, 시스템 기업은 전지 관리 및 열 관리 시스템 등 방면의 핵심기술 연구개발 능력과 테스트•검증 능력을 보유하고 있어야 한다.(2) 건설하고자 하는 시설의 지능화 수준이 상대적으로 높아야 하며 생산동 분포, 생산라인 설계, 지능형 장비 투입, 정보 디지털화 관리 및 생산환경 통제, 프로세스 통제 등 방면에서 지능화 제조의 요구를 만족시킬 수 있어야 한다. 단량체 프로젝트는 그 제조 공정에 전극 제조, 활성화, 단량체 조립 등 공법 절차가 포함되어야 하며, 시스템 프로젝트는 모듈 생산, 시스템 조립 및 테스트 등 능력을 구비하여야 한다.(3) 제품의 주요 기술지표가 업계 선두 수준에 도달하여야 한다.(4) 기업법인이 차량용 동력전지 회수•재활용 생산자 책임을 부담하고 프로젝트에 부대하여 차량용 동력전지 회수•재활용 관리 체계를 구축하여야 한다.제25조 기존 차량용 동력전지 기업의 생산능력 확대 프로젝트는 이 규정 제24조에 부합되는 것 외에도, 기업의 직전 2개 연도의 차량용 동력전지 생산설비 가동율이 모두 80% 이상이어야 한다.제26조 차량용 연료전지 스택/시스템 기업 신설 투자 프로젝트는 다음 각 호의 조건에 부합되어야 한다.(1) 기업법인이 이미 차량용 연료전지 제품 연구개발기구를 설립하여 전문 연구개발진과 관련 연구개발 경력을 보유하고 있어야 한다. 연료전지 스택 기업은 쌍극판, 막전극 등 핵심 부품과 핵심기술 연구개발 능력 및 테스트•검증 능력을 보유하고 있어야 한다. 연료전지 시스템 기업은 스택 제어 시스템 등 핵심 부품과 핵심기술 연구개발 능력 및 테스트•검증 능력을 보유하고 있어야 한다.(2) 연료전지 스택 프로젝트는 쌍극판, 막전극 등 핵심 부품과 스택 조립 생산능력을 구축하여야 한다. 연료전지 시스템 프로젝트는 스택 제어 시스템 등 핵심 부품과 스택 시스템 조립 생산능력을 구축하여야 한다.(3) 제품의 주요 기술지표가 업계 선두 수준에 도달하여야 한다.제27조 차체 총조립 투자 프로젝트 관련 요구사항 :(1) 차체 총조립 독립기업 신설 프로젝트를 추진하는 기업법인은 제품 연구개발기구를 설립하여 전문 연구개발진과 관련 연구개발 경력을 보유하고 있어야 하며 신재료•신공법 등 차체 경량화에 관한 핵심기술 연구개발 능력과 테스트•검증 능력을 보유하고 있어야 한다. 프로젝트는 선진 기술 공법을 채택하여야 하며 탄소섬유 등 비금속 복합재료, 알루미늄 등 경질합금 도는 기타 경량화 신재료를 사용한 차체 성형 및 조립 등 생산능력을 구축하여야 한다.(2) 일반 강판 등 전통 재료와 스탬핑 용접 등 전통 공법을 사용하여 차체를 제조하는 차체 총조립 독립기업 신설 프로젝트에 대한 투자를 금지한다.제28조 전용 자동차 및 트레일러 투자 프로젝트 관련 요구사항 :(1) 전용 자동차 및 트레일러 기업 신설 프로젝트를 추진하는 기업법인은 제품 연구개발기구를 설립하여 전문 연구개발진과 관련 연구개발 경력을 보유하고 있어야 하며 전용 장치의 기술 연구개발 능력과 테스트•검증 능력을 보유하고 있어야 한다.(2) 스테이크 트럭, 드롭사이드 트럭, 덤프트럭 및 일반 박스형 트럭 등 일반 운송 전용 자동차와 일반 운송 트레일러 기업 신설 투자 프로젝트를 금지한다.(3) 전용 자동차 기업은 그 어떠한 유형의 자동차 차대와 완성차 생산능력을 구축하여서도 아니된다. 단, 특수작업차량 차대를 자체 사용 목적으로 자체 제조하는 경우는 예외이다.제29조 차량용 동력전지 회수, 계단식 이용, 재생이용 및 처리 등 투자 프로젝트는 국가의 관련 법률•법규와 표준의 요구에 부합되어야 하며 선진적이고 적합한 공법 기술과 장비를 채택하여 이용불가 잔여물에 대한 무해화 처리를 실현하여야 한다.제30조 자동차 부품 재제조 투자 프로젝트는 국가의 관련 법률•법규와 표준의 요구에 부합되어야 한다. 기업은 상응하는 중고부품 회수 능력을 구비하고 있어야 하며 필요한 해체, 세탁, 제조, 조립, 품질검사 등 기술과 장비를 보유하고 있어야 한다. 또한, 선진적인 기술 공법을 채택하고 완벽한 재제조 품질 통제 표준과 생산규범을 수립하여 재제조 제품의 원형 신품과 동일한 성능•품질을 보장하여야 한다.제6장 프로젝트 비안(備案) 관리제31조 성(省)급 발전개혁부서는 <기업 투자 프로젝트 허가(核準) 및 비안(備案) 관리조례>, <기업 투자 프로젝트 허가(核準) 및 비안(備案) 관리방법>에 따라 자동차 투자 트로젝트 비안(備案) 서비스 지침을 제정하고 공개함으로써 프로젝트 비안(備案)에 필요한 정보 내용과 처리 조건, 절차 등을 명확히 해야 한다.제32조 기업이 제출하는 자동차 투자 프로젝트 정보는 다음 각 호의 내용이 포함되어야 한다.(1) 기업법인, 주주의 구성 등 기본 상황;(2) 프로젝트 명칭, 총 투자액, 건설장소, 건설규모, 건설내용 등을 포함한 프로젝트의 상황;(3) 프로젝트가 이 규정에 부합된다는 내용의 설명문;(4) 프로젝트가 관련 법률•법규에 부합된다는 내용의 성명문;(5) 관련 규정에 따라 제출이 필요한 기타 정보.제33조 지방 발전개혁부서는 기업이 프로젝트 분할, 관련 상황 은폐 또는 허위 정보 신고 등 부정당한 수단으로 비안(備案) 수속을 이행한 사실을 발견한 경우 그에게 기한부 시정을 명하여야 한다. 이미 비안(備案) 절차를 마친 프로젝트의 정보에 큰 변화가 발생한 경우 기업은 지체없이 비안(備案)기관에 고지하여야 한다.제34조 프로젝트 법인은 전국 투자 프로젝트 온라인 심사비준 감독관리 플랫폼을 통해 프로젝트를 신고하고 고유 프로젝트 코드 발급을 신청하여야 하며 프로젝트 착공, 건설 진도, 준공 등 건설 실시 기본 정보를 성실하게 보고하고 프로젝트 정보의 진실성, 적법성 및 완전성에 대해 책임져야 한다.제35조 지방 발전개혁부서는 <기업 투자 프로젝트 허가(核準) 및 비안(備案) 관리조례> 등 규정을 엄격히 집행하여야 하며 전국 투자 프로젝트 온라인 심사비준 감독관리 플랫폼을 통해 적시에 프로젝트 정보를 국가발전개혁위에 보고하여야 한다.제36조 성(省)급 발전개혁부서는 각 분기별로 자동차 투자 프로젝트에 대한 통계와 분석을 실시하여야 한다. 정보가 불완전한 경우 관련 정보의 적시 보충을 기업에 요구하여야 한다. 건설내용이 프로젝트 정보와 일치하지 아니한 경우 기업에게 기한부 시정을 명하여야 한다. 소정의 기한이 경과될 때까지 시정하지 아니하는 경우 법에 의거하여 처벌을 내림과 더불어 해당 기업을 신용불량기업 명단에 추가하고 전국 신용정보 공유 플랫폼 및 관련 공시 시스템에 등록하여 사회에 공개한다.제37조 국가발전개혁위는 비정기 추출검사 제도를 수립하여 규정에 부합되지 아니하는 자동차 투자 프로젝트를 공시하고 프로젝트 비정상 신용기록에 추가하며 전국 신용정보 공유 플랫폼에 등록한다. 이와 더불어 지방 발전개혁부서와 기업에게 시정을 명한다.제7장 협동적 감독관리제38조 각 급 지방정부는 시장의 공평한 경쟁을 방해하여서는 아니되며 규정을 어기고 자동차 투자 프로젝트를 위하여 세금, 자금, 토지 등 혜택을 제공하여서는 아니된다.제39조 산업 안전과 연관된 신설, 합병•구조조정 및 지분변경 등 중대 자동차 투자 프로젝트에 대하여 유관부서는 규정에 따라 적시에 반독점 심사를 실시하여야 한다. 외국인투자와 연관된 경우 규정에 따라 안전심사도 실시하여야 한다.제40조 각 급 발전개혁부서는 규획, 국토, 환경보호, 안전생산, 금융 및 업계관리 등 부서와 협동적 감독관리 및 연합적 법 집행 매커니즘을 구축하고 보강함으로써 감독관리와 법 집행의 효율성을 제고하여야 한다.제41조 각 급 발전개혁부서가 감독관리를 실시하는 과정에서 자동차 투자 프로젝트의 규정 위반 사실이 발각된 경우 비안(備案)을 취소하고 관련 부서에 통보하여 규획, 국토, 환경보호, 안전생산, 금융 및 업계관리 등 부서가 진일보 처리한다. 엄중한 신용상실 주체로 판정된 경우 연합징계를 실시한다. 법률 규정을 위반한 경우 법에 의거하여 처벌한다.제42조 각 급 발전개혁부서는 심사비준기관이 감독관리하고 주관기관이 감독관리하는 원칙에 따라 감독책임제와 책임추궁제를 구축 및 보강하고 자동차 투자 프로젝트에 대한 사중(事中)•사후(事后) 감독관리를 강화하여야 한다. 법에 정해진 감독관리 직책을 이행하지 아니하거나 감독관리 직책을 소홀히 하는 기관에 대해서는 소환, 통보 조치를 취하고 기한부 시정을 명한다. 소정의 기한 내에 시정하지 아니하는 경우 시정이 이뤄지기 전까지 비안(備案) 일시중단 조치를 취한다. 책임이 있는 간부와 직접적 책임이 있는 담당자는 법에 의거하여 문책하고 처리한다.제8장 생산능력 감시 및 조기경보제43조 자동차 생산능력 감시와 통계 :(1) 자동차 완성차 및 핵심부품 기업은 직전연도의 관련 제품 생산량, 건설 완료 생산능력, 건설 중 생산능력 및 계획 생산능력을 매년 1월 말까지 성(省)급 발전개혁부서에 보고하고 그 부본을 국가발전개혁위에 제출하여야 한다.(2) 성(省)급 발전개혁부서는 해당 지역의 관련 자동차 제품 생산 현황과 생산능력 변화 상황을 적시에 파악하여야 하며 매년 3월 말까지 해당 지역의 직전연도 생산량 및 생산능력 집계 상황을 국가발전개혁위에 보고하여야 한다.제44조 자동차 생산능력 발표와 조기경보 :(1) 국가발전개혁위는 자동차 생산능력 확인조사 및 정보발표 업무 매커니즘을 구축하여 자동차 생산능력 변동 정보를 적시에 발표하고 생산능력 조기경보를 강화함으로써 기업의 합리적인 투자를 유도하고 지방의 자동차 투자 프로젝트 관리를 위한 서비스를 제공하여야 한다.(2) 성(省)급 발전개혁부서는 해당 지역의 자동차 생산능력 확인조사 체계를 보강하여 생산설비 가동율 변동 상황을 연구•판단하고 기업에 대한 지도와 감독을 강화하며 생산능력 과잉 리스크를 효율적으로 대응하고 적시적으로 해소함으로써 생산능력 이용 수준을 지속적으로 제고하여야 한다.제9장 기타 사항제45조 이미 심사비준 또는 허가(核準)를 받은 자동차 투자 프로젝트의 건설내용, 주요 주주 등 사항을 변경하고자 하는 경우 원(原) 프로젝트 심사비준기관 또는 허가(核準)기관에 보고하여 절차를 이행하여야 한다.제46조 이 규정은 국가발전개혁위가 실제 상황에 근거하여 적시 개정한다.제47조 이 규정은 국가발전개혁위가 책임지고 해석한다.제48조 이 규정은 2019년 1월 10일부터 시행한다. 외국인투자 특별관리조치에 특별 규정이 있을 경우 그 규정에 따른다. 신에너지 자동차 기업 정리•규율 특별행동이 전개되기 전에 정식으로 접수된 독립 순수전기자동차 기업 투자 프로젝트는 성(省)급 발전개혁부서가 이 규정이 실시되기 전에 기존 규정을 참조하여 연구 및 처리한다. 기타 관련 문건상의 내용이 이 규정과 일치하지 아니한 경우 이 규정에 따라 집행한다. |  | **汽车产业投资管理规定**国家发展和改革委员会令第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。　　　 　　 |