

工信部等四部门印发新规征求意见稿——

为汽车设计创新划红线

本报记者 徐佩玉

国庆期间，一名司机在高速上开启智驾后直接睡着，引发全网热议；此前，某全隐藏式电动门把手断电后失效，酿成事故；8月，9家车企合计超427.6万辆新能源车，因应急机械拉手设计问题被集中召回……这些事件指向同一个问题：新能源汽车“科技感”在加速提升的同时，必须筑牢安全底线。

10月10日，工业和信息化部等四部门印发《关于进一步加强汽车产品创新设计和研发测试验证有关管理工作的通知（征求意见稿）》，聚焦创新设计和研发测试验证，为企业创新划出安全红线。

汽车创新迎来硬约束

新规聚焦创新设计和研发测试验证，列出了“禁止清单”和具体测试验证要求，直指跟风推新、测试验证不充分等现实痛点。

“禁止清单”都有什么？为什么要被禁止？明确禁止配备全隐藏式门把手。根据专业机构实测，配电子门把手的车，侧面碰撞后车门弹出成功率仅67%，远低于机械门把手的98%。此前也出现过车门无法打开阻碍救援造成人员遇难的事故。

明确行车时禁止使用“零重力”座椅、旋转座椅或座椅放倒成床等功能。座椅一旦放平，人半躺着，传统三点式安全带就失去有效束缚力。实测数据显示，“零重力”坐姿下，乘员遭受重度创伤级风险是常规坐姿的4.4倍，严重创伤甚至危及生命的风险高达5.2倍。

此外，新规提出“不得采用折叠显示屏、柔性显示屏”“行车时不可使用升顶座舱功能”，要求“汽车应急逃生装置、应急制动装置、驱动系统电源切断装置等涉及安全的应急操纵件，应具备实体操纵件和醒目标识”“电吸门系统应在断电、故障等异常情况下具备手动开启功能”等。

中国汽车战略与政策研究中心副总工程师朱一方对本报记者表示，此次征求意见稿中的“禁止清单”，主要聚焦三类问题：极端场景下的致命安全隐患、无益于提高产品质量性能的“噱头式创新”。此前监管的薄弱地带。

对测试验证，新规也立下硬规矩：要求企业将安全风险评估前置，评估不达标的设计不得装车应用。

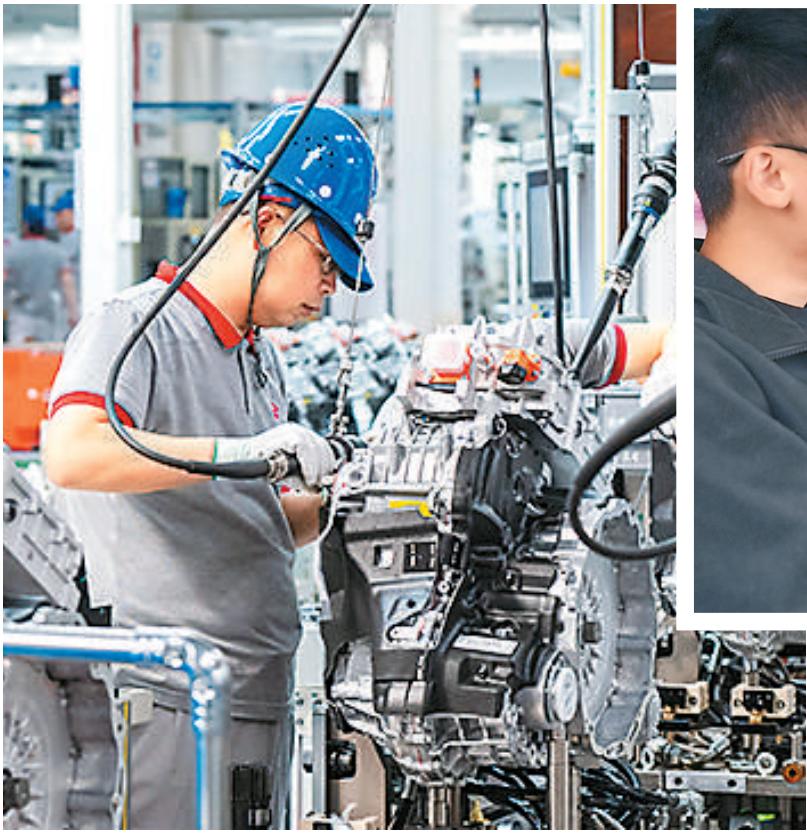
比如，新规要求开展不低于3万公里的可信性验证，环境适应性验证周期不少于1年且需包含高寒—高温—高寒试验次序，即“两冬一夏”。

朱一方介绍，以前相关标准未对整体验证周期和试验顺序作硬性约束，新规强调“两冬一夏”，是考虑到部分零部件对温度敏



▲十月十八日，在江苏省连云港港务分公司码头，大批新能源汽车集港准备装船。
王春摄（人民视觉）

工人在生产新能源汽车变速箱。
▲近日，在安徽省芜湖市繁昌经济开发区一家企业生产线上，当本祥摄（人民视觉）



▲近日，消费者在四川省乐山市一家大型商业购物中心选购汽车。
李华时摄（人民视觉）

感，在经历两次大温差冲击后更易暴露开裂、收缩、卡滞、弹性失效等隐性老化问题。这也有助于给企业产品研发验证周期定下限，避免个别企业过度压缩周期。

此外，新规要求对汽车产品创新设计的验证至少应当包括实车测试，并确保数据具备可追溯性和有效性，也被视为对此前引发热议的“以仿真测试代替真实测试”的纠偏。

监管思路变了

此前，中国汽车产品质量安全监管主要采用“准入+召回”的模式。

据了解，这是基于汽车产品技术高度集成、使用环境复杂、生命周期较长等特点逐

步建立完善的，也是符合国际通行做法的。

准入管理基于相对成熟的技术标准体系，确保汽车产品符合当时生效的标准要求且相应生产企业具备生产一致性保障能力。在准入管理阶段，监管部门无法穷尽所有使用场景，也无法准确预判产品老化等风险。

召回制度针对的是同一批次车型普遍存在的、上市前未暴露的设计或制造缺陷，这

类缺陷往往在大量用户的真实复杂使用场景中才会暴露出来。因此，准入主要防范已知风险，召回则主要应对产品投入使用后发现的新风险，两个管理环节前后衔接、功能互补。

8月21日，国家市场监督管理总局发布9份召回公告，9家车企同日发布召回计划，累计涉及车辆超427.6万辆。

此次召回的原因是车内应急机械拉手与内饰颜色太接近了，不易识别和操作。当发生严重碰撞导致整车低压系统失效等极端情形时，车内人员可能无法快速找到应急拉手开启车门逃生，车外救援人员也可能因电动外把手断电缩回而无法施救。

朱一方介绍，在2026年1月《汽车车门把手安全技术要求》正式发布前，国内没有针对车内应急机械拉手的辨识度、可见性的统一强制技术规范。此前的准入检测中，仅要求车辆配备应急机械释放装置，并未对拉手颜色对比度、标识醒目程度、操作直观性作出硬性约束。《汽车车门把手安全技术要求》为类似缺陷提供了统一判定标尺，才促成了此次涉及9家车企的批量、集中召回。

此次新规征求意见稿的发布，进一步体现了监管思路的转变。朱一方说，新规从“标准覆盖后才规范”转向“创新应用即纳入审查”，从“发现问题后处置”转向“准入环节即防范风险”，从“结果符合标准”转向“验证过程可追溯”。简单来说，就是从出了问题再召回，变成了设计阶段就要证明安全。

例如，此前，汽车生产企业需在产品准入申报时提供符合相关既有标准的检测报告，但无需专门申报方向盘型式、车门把手型式、车门关闭方式、车门防夹功能实现方式等细节信息。新规要求汽车生产企业在产品准入申报时即明确上述细节信息，配合同期发布的技术要求和明确禁止项，有助于进一步强化产品准入管理。

竞争逻辑将重塑

红线划定后，将会给车企带来哪些影响？

朱一方分析，这将使新车研发周期延长、研发验证成本增加、存量车迎来集中整改，考验车企应对能力和效率。同时，“噱头式创新”生存空间将被大幅压缩，有利于车企将研发资源向有效创新集中。从长远看，行业竞争逻辑将迎来深刻改变，质量、安全、可靠将成为车企的“制胜法宝”。

汽车安全事关千家万户的平安出行。同时，随着中国新能源汽车远销100多个国家和地区，产品安全质量已成为“中国车”走向全球市场的压舱石。

今年，多部门陆续出台新规，覆盖汽车产品设计、测试、生产、使用等多个环节。

1月，车门把手强制国标发布，要求断电后机械释放功能正常、标识清晰；6月，《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》发布，针对L2级组合驾驶辅助划定安全底线，对基础单车道、基础多车道、领航驾驶辅助三类系统，从人机交互、驾驶员监测、数据记录等方面提出安全要求，辅助驾驶有了首个强制国标；7月，我国首部L3、L4级自动驾驶强制性国家标准《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》发布，高阶自动驾驶明确准入基线；7月底起，工信部对汽车产品公告申报从严审核，因蓝色不符合现行汽车外部灯光颜色标准，新申报乘用车不得原厂配置辅助驾驶“小蓝灯”；8月，四部门启动为期1年的生产一致性和质量提升专项行动，集中整治生产一致性、可靠性、耐久性、新技术测试验证四方面问题。

记者了解到，此次征求意见稿正是在专项行动基础上，进一步将创新设计的准入管理和验证要求制度化、具体化，形成从专项行动到长效制度的政策闭环。

业内普遍认为，创新过程中安全底线必须守牢。这是为快速发展的新能源汽车行业保驾护航，也是为千万车主的安全兜底。

前三季度，1219户失信主体实现信用修复——

纳税人税法遵从意识有效提升

本报记者 汪文正

近年来，税务部门建立健全重大税收违法失信主体信用修复机制，促进税务执法既有力度又有温度。今年前三季度，税务部门共停止公布失信主体12028户，其中，除依规到期自动停止公布外，1219户失信主体通过缴清税款、滞纳金、罚款后申请提前停止公布、实现信用修复，修复总量同比增长30.93%，表明依法诚信纳税越来越成为经营主体的共识。

据了解，税务部门于2014年制定的《重大税收违法案件信息公布办法（试行）》明确，税务部门按月在对外门户网站上公布达到一定涉税违法情形的案件信息。税收违法案件信息对外公布后，纳税信用等级直接降为D级，在贷款融资、资质许可、项目投标、商业合作等方面都会受到较大制约。

2021年，税务总局修订发布《重大税收违法失信主体信息公布管理办

法》（以下简称《办法》），新增信用修复相关内容，更好发挥税务诚信机制在激发市场活力、营造良好营商环境等方面的职能作用。《办法》明确，失信主体按照《税务处理决定书》《税务行政处罚决定书》缴清（退）税款、滞纳金、罚款，且失信主体失信信息公布满六个月的，可以向作出确定失信主体决定的税务机关申请提前停止公布失信信息。信用修复后，企业可重新评定纳税信用等级，融资、招投标等经营活动不再受限，重新恢复正常经营。

为使纳税失信约束惩戒和信用修复制度充分发挥治理效能，保障失信主体依法申请信用修复的权利，税务部门以机制创新推动信用修复更便捷高效。

主动开展“线上修复”。为便利失信主体快速修复，税务部门协调相关部门在“信用中国”网站增设信用修复模块，该模块开通后，失信主体

除可向税务机关当面提交信用修复申请外，还可通过“信用中国”网站进行线上申请和提交资料，形成线上线下协同办理模式。2026年以来，已有511户失信主体通过“信用中国”网站完成线上信用修复，占今年信用修复总量的42%。

深入推介“三书同达”。税务部门在向列入重大税收违法失信主体信息公布名单的当事人送达《税务事项通知书》的同时，一并送达《信用修复告知书》和《纳税信用合规建设提示书》，向失信主体深入解读政策，明确案例示范，引导失信主体积极主动进行信用修复。

此外，税务部门及时优化提前停止公布工作流程，由“相对人主动提出”调整为“主动告知”，做到损害后果一次性明示、申请流程一次性了解、涉及资料一次性告知，充分保障纳税人知情权、异议权及行政救济权

等，对涉案企业“零距离”“面对面”精准普法，引导企业及时纠正违规失信行为、消除不良影响，助力经营早日走上正轨，进一步提升征纳和谐度和纳税人满意度。

中央财经大学财政税务学院院长樊勇表示，依法诚信经营是经营主体的法定义务，对于失信主体必须进行惩戒，这是建设市场经济的必要举措。但惩戒只是手段，引导企业依法诚信经营才是目的。税务机关在实施失信惩戒的同时开展信用修复，既让其感受到被惩戒的“痛感”，也让其看到信用修复的希望，更有利于提升纳税人的税法遵从意识。

据介绍，税务部门下一步将持续优化信用修复流程，加强信用修复政策宣传辅导，努力实现“到期即提醒、达标即修复”，助力更多企业重塑信用、合规经营，积极营造“知信、守信、用信、增信”的社会氛围。

本报电（记者宋朝军）近日，第四届简牍学术研讨会在甘肃省酒泉市金塔县举办。会上，国内简牍领域垂域大模型“简问”正式发布，原简牍学术资源数据共享平台正式升级更名为“汉青云智”。这一数字化与智能化成果以AI技术破解简牍研究行业难题，为简牍“绝学”的研究传承与文化活化注入动能。

“简问”垂域大模型由西北师范大学研发并上线。项目依托前期简牍数字化平台的建设积淀，遵循“数字化—数据化—智能化”三步走技术路径，完成了专属数据集搭建、领域模型微调与科研场景迭代，实现了简牍垂域大模型的关键技术攻关。

“简问”模型采用“基础大模型+领域专用智能体”的创新技术架构，融合通用语言大模型与视觉语言大模型技术，依托海量简牍专属数据集完成领域微调，构建起大语言、多模态两大核心能力体系。

在语言能力维度上，模型可实现简牍智能问答、文本分词标注、信息抽取、古今文互译、集释智能解读、文本智能标点及科研辅助写作等功能，全面覆盖文字研究类科研需求。在多模态能力维度上，模型搭载残简智能级合、简牍文字检测识别、图像融合、简牍影像补全修复等技术能力，可直接支撑残简整理工作。

同时，模型配套的简牍智能体可面向简牍释读考究、残简级合、文字识别、智能问答、文献检索归纳等典型科研场景提供一站式AI服务，并实现与全量资源库联动。

该模型面向海内外科研机构、高校、文博单位及文史爱好者，兼顾科研攻关与科普普及。团队搭建简牍学术资源数据共享平台并搭载该大模型，旨在建设简牍专属语料库，以AI降低研究门槛，助推科研成果产出。

简牍领域垂域大模型『简问』发布