

工信部相关负责人解读《汽车有害物质和可回收利用率管理要求》

汽车企业面临更严“绿色”监管

■本报记者 孙喜保

6月9日,工信部公布了其制定的《汽车有害物质和可回收利用率管理要求》(以下简称《管理要求》)。近日,工信部相关负责人对该《管理要求》进行了详细解读,认为我国汽车行业有害物质和可回收利用率与发达国家尚存在一定差距,《管理要求》的实施可以缩小这一差距,通过支持汽车企业开发绿色产品,建设绿色工厂,打造绿色供应链,强化绿色监管,开展绿色评价,引导汽车产业实现绿色生产和绿色消费。

绿色回收迫在眉睫

2014年我国汽车产销量双超2300万辆,连续六年排名世界第一;汽车保有量达1.54亿辆,位列全球第二。中国汽车市场的快速增长为全球汽车工业发展做出了积极的贡献,并且在未来较长一段时期,中国仍将是全球最具成长潜力的汽车市场之一。但是,中国汽车产业的可持续发展面临着环境污染、能源紧缺和交通堵塞等因素的严重制约。

“转变粗放的发展模式,保护生态环境,提高资源利用效率,是我国汽车工业可持续发展的必由之路。”工信部相关负责人表示。

在业内人士看来,提升汽车行业绿色制造水平,是破解资源环境约束的要求。汽车行业是典型的资源密集型行业。我国作为汽车制造大国,尚未摆脱传统的粗放型发展模式。生产汽车每年消耗上千万吨钢铁、上百万吨塑料,以及大量橡胶、玻璃、纺织品、有色金属和各种化工产品等。此外,铅、汞、镉、六价铬、多溴联苯等有害物质被广泛应用于汽车钢材、玻璃、刹车片、电子器件、镀层等部件或材料中。

工信部相关负责人称,“加强汽车有害物质管理,提高报废汽车的回收利用率,可以降低



3月19日,浙江杭州余杭区望梅路上出现一座“汽车坟场”,堆满3千余辆报废汽车。阿浩/CFP

低成本,缓解汽车行业面临的资源环境压力,降低对环境和人体健康的危害。”

从国际竞争的角度来看,加强对我国汽车有害物质管理并提高报废汽车的回收利用率是提升我国汽车产品国际竞争力的需要。

据业内人士介绍,美、日、韩等汽车工业发达国家对汽车有害物质及回收利用领域管控已十余年,有害物质替代与减量技术应用、清洁生产等方面已达到较高水平,环境效益显著,并形成了明显的绿色竞争优势。

资料显示,欧盟自2000年颁布《2000/53/EC指令》以来,汽车中铅的平均使用量减少了90%以上,镉、六价铬、汞的含量基本趋于零,汽车可回收利用率达到95%以上;日本

于2002年颁布《汽车回收再利用法》,至2011年,平均单车含铅量已降至96克/辆。

相关汽车专家告诉记者,我国行业整体水平与国外相比尚有一定差距,目前有害物质使用管理仅相当于发达国家2008年左右的管理水平,使得我国汽车产品难以进入发达国家市场。

差距依然不容小觑

据了解,自2004年起,我国汽车有害物质控制及回收利用就受到相关部门的重视。先后发布了《汽车产业发展政策》、《汽车产品回收利用技术政策》等文件,引导汽车生产企业提高产品的可回收性,并制定了《道路车辆可再利用性和可回收利用率计算方法》、《汽车零部件可回收利用率标识》等一系列标准,有

力推动了汽车有害物质和报废汽车回收利用工作。

在这一过程中,我国汽车企业也逐渐认识到汽车有害物质管理和回收的重要性。

“按照国家相关要求,受国外汽车行业先进理念及相关技术的影响,我国汽车企业已经接受了汽车产品限制使用有害物质和提高可回收利用率的管理理念,并有一定的技术储备。”据调查,我国70%的汽车企业已经开始建立有害物质和回收利用率管理体系;铅、镉、六价铬、汞、多溴联苯、多溴联苯醚六种受豁免的有害物质主要存在于发动机、变速箱、底盘紧固件、后视镜、车灯等豁免范围的部件材料中,且绝大多数都已具备可靠的替代方法或技术。

但由于发展时间短,受重视程度不够,在工信部相关负责人看来,一个不容忽视的事实是,我国汽车行业有害物质和可回收利用率与发达国家尚存在一定差距。

这主要表现在三个方面:一是企业对汽车产品有害物质和回收利用率管控重视程度不够,主动性不强,企业间水平参差不齐;二是没有从源头有效控制有害物质使用,易拆解、易回收性设计与绿色选材等先进技术的研发和推广应用还未全面开展;三是缺乏拆解技术信息支持,如存在安全和污染危险汽车零部件的拆解和处置方式,对含有毒有害物质使用管理(相当于发达国家2008年左右的)管理水平,使得我国汽车产品难以进入发达国家市场。

创新监督监管方式

工信部节能与综合利用司一位负责人介绍,汽车工业发达国家在汽车生产环节便会强制其提供回收手册,明确各种有害物质在汽车报废拆解时如何回收。而我国却没有这样的要求,造成许多报废汽车在拆解时产生二次、三次污染。

创新监督监管方式

据了解,此次工信部公布的《管理要求》

车主诉比亚迪秦 纯电模式续航里程未达标

本报讯 比亚迪是国内新能源汽车领域的领先者和受益者。相关数据显示,比亚迪2014年在国内新能源汽车领域的市场份额达27.9%,在插电式混合动力市场份额高达49.6%。然而,据中国汽车质量网消息,该网站近期收到一些比亚迪车主的投诉,“吐槽”其新能源汽车秦的动力电池电压不稳定,达不到企业宣称的充电容量和续航里程。

中国汽车质量网消息称,从比亚迪官网及媒体报道中获悉,秦采用的磷酸铁锂电池充电量为13kW·h,混动模式下系统90%使用纯电模式,其综合工况行驶里程可达70公里。但一些车主投诉称,自己购买的比亚迪秦实际行驶里程远达不到厂家的宣传标准,续航里程不足50km。

有车主在充电前后记录电表数据发现,动力电池电量从5%到100%只能充入10.8kW·h左右,与厂家宣称的13kW·h不符。广东车主刘某表示,新购买的比亚迪秦充电量只有10.5-10.6kW·h,纯电模式下续航里程不到50公里。车辆在使用半年后充电量更是在逐步减少,目前电表显示充电量只有9.7-9.8kW·h,续航里程已不足40公里。蔡小姐曾多次到4S店进行检测,发现动力电池总电压明显偏低,最终确定其中几组单体电池最低电压只有2.4V。据了解,比亚迪厂家对于动力电池的更换标准为电压低于2.7V。

中国汽车质量网消息称,资料表明,比亚迪秦动力电池的总电压为500v,充电量为13kW·h,以磷酸铁锂电池单体电压3.2v计算,动力电池应为156节单体电池串联而成。如果其中有任何单体电池电压偏低,都将影响到整组电池性能。

与此同时,比亚迪秦纯电模式无法使用的案例也有出现。广东车主李先生表示自己的车辆不能用纯电模式,后经4S店更换动力电池故障解决。(简捷)

因燃油渗漏隐患 福特(中国)召回部分进口玛斯丹

本报讯 日前,福特汽车(中国)有限公司向国家质检总局备案了召回计划,将自2015年7月10日起,召回部分2015年款进口福特玛斯丹(Mustang)2.3L汽车,生产日期为2014年2月14日至2015年2月10日。据该公司统计,在中国大陆地区共涉及965辆。

本次召回范围内的车辆,当车辆燃油箱或燃油蒸汽管长期暴露在高温下时,会引起相关部件老化,可能导致燃油渗漏。此外,此情况也可能引起驻车制动拉索密封圈的老化,从而影响到驻车制动功能。发生在火源附近的燃油渗漏会增加着火的风险,衰退的驻车制动功能会导致意外的车辆移动,存在安全风险。

福特汽车(中国)有限公司将为召回范围内的车辆免费更换油箱保护罩,在油箱和油箱保护罩上安装隔热块,安装驻车制动拉索隔热块,并安装燃油蒸汽管隔热卷,以消除隐患,库存车辆将在消除隐患后再对外销售。(子烨)

李永钧

作为国内汽车流通领域的一项“基本法”,《汽车品牌销售管理实施办法》自出台以来,已经实施了十年。然而,面对行业发展的风起云涌,《汽车品牌销售管理实施办法》并没有做到应时而变,与时俱进。本来应该为行业“保驾护航”的政策,日渐成为横亘在汽车流通行业健康发展之路上的一个“拦路虎”,各方对新办法出台和实施的呼声越来越高。

眼下,进入2015年已近半年,传闻将于年中实施的新汽车销售管理办法(以下简称“新《办法》”),至今仍未见踪影。出现这样的状况,虽然令人失望,却似乎也在意料之中,因为这早已不是新《办法》第一次“爽约”。

事实上,从2008年开始,几乎每隔一段时间,就会传出《汽车品牌销售管理实施办法》即将修订的消息,但一直“只闻其声不见其人”。直到去年下半年,终于传来好消息:新《办法》有望在2015年1月实施。眼见只差临门一脚,却又突然传来新《办法》再被搁置的消息。随后,业界又盛传新《办法》将在今年上半年出台,近日却突然传来消息,由于各方未就相关的条款达成一致,

致使新《办法》的出台和实施再次遭遇“卡壳”。至于该项新政何时才能真正实施,至今尚是一个未知数。

据了解,新《办法》主要是为了解决厂家和经销商一直存在的平等关系,并剔除老的《汽车品牌销售管理实施办法》中与《反垄断法》不一致的条款。取消在中国实施了十多年的汽车品牌授权销售制度,非授权销售方式有望迎来新的发展机遇,而售后服务领域的多元化与开放式经营或将全面开启。

然而,此前内部征求意见时,汽车生产企业与经销商意见分歧较大,是新《办法》难以出台的重要原因。据了解,目前新《办法》的修订工作面临的问题非常复杂,包括各厂商、经销商,乃至8个政府部门,5个行业协会都牵涉其中。汽车品牌授权制

汽车销售新法缘何屡遭“难产”?

度的合理性也一直存在质疑,而究竟授权该不该存在,应该如何授权又有意见分歧。甚至是否会允许经销商多品牌经营也有较大争议。代表整车厂利益与立场的中国汽车工业协会人士表示,汽车产品特许经营经营是全世界的通行办法,改变的可能性并不大,而代表经销商利益的中国汽车流通协会的观点则相反。多个部门行业之间的协商,使得新《办法》到今年年中难见结果。

很显然,经过各方多年博弈后,新《办法》的出台正在陷入一种尴尬的循环——越不修订,形势越复杂;形势越复杂,越难出台。尽快破除这种“尴尬的循环”,已经成为摆在相关主管部门面前的一件大事。业内人士建议,主管部门需要拿出勇气和智慧,使政策的修订回归到促进行业发展的初衷上来;另一方面,更需要涉及到的汽车

企业、经销商等多方,将各自的诉求放在台面之上,坦诚、公开地进行沟通,本着相互理解的原则最大可能地达成共识。

从去年以来,国内汽车销量增速放缓,汽车经销商库存高企,资金压力大增,经营成本上升,价格倒挂效益严重下滑。经销商与生产(供应)企业矛盾不断激化。随着矛盾升级越来越严重,原有的办法已经远远不能适应中国的汽车市场,新《办法》出台已时不我待,迫在眉睫。在这样的严峻形势下,如果继续以“难”为理由推迟新《办法》的出台和实施,将会影响到整个国内汽车流通行业的健康发展。对此,全国工商联汽车经销商商会秘书长朱孔源呼吁,应尽快出台新《办法》,有不完善之处可以进行后续修订。有些《办法》解决不了的事情,就应该交给市场去解决。

算算你的车险是升是降

——商业车险改革背后的万亿元市场嬗变

■新华社记者

自今年6月1日起,各财产保险公司在黑龙江、山东、广西、重庆、陕西、青岛6个试点地区全面启动新版商业车险条款费率,这标志着我国商业车险改革试点全面落实落地。

改革试点中,将新商业车险条款扩大了保险责任,将冰雹、台风、热带风暴、暴雪、冰凌、沙尘暴等自然灾害、驾驶证失效或审验不合格、未上牌照新手、被保险机动车所载货物、车上人员意外撞击所导致的损失,家庭成员人身伤亡等情形纳入保险保障范围,大幅提高了商业车险保障水平。

那么,车主保费升降究竟谁说了算?汽车市场将会受到怎样的影响?车险万亿市场背后又将是怎样的嬗变?

保费升降由风险说了算

作为一项酝酿多年的改革,商业车险改革的一大核心是将保险产品定价权交给保险公司,将产品选择权交给车主,让保费真正与风险对接。

长期以来,商业车险保费是以新车购置价作为重要定价因素,频繁出险的车主与长期不出险的车主保费差异不大,低风险车主无形中为高风险车主更多地买单。

商业车险改革推行后,保费的浮动空

间将加大。根据保监会的介绍,对于驾驶记录良好的低风险客户,最高优惠幅度可达到5折以下,而对于高风险客户,保费最高浮动也可能达2倍。

黑龙江省商业车险改革首张保单持有者王先生告诉记者,由于连续3年未出险,通过测算,他享受到了4.3折的优惠。

车险保费有降,也有升,最终是由风险决定,这也符合保险的行业本质。对于一些具有不良驾驶习惯的高风险车主,保费将会增加,甚至会被保险公司拒之门外。

保监会产险部主任刘峰说,从试点地区的反应看,消费者普遍认同让安全性能好、维修成本合理的车辆保费价格得到优惠,这有利于促使驾驶人更加主动地遵守交通规则,形成良好的驾驶习惯。

会触及汽车“大鳄”的利益

商业车险改革,最直接的影响是每一位车主,但正如一些业内人士所说,这项改革对前端汽车市场的冲击也是一大看点。

如果一款车型的保费很高,你还会不会考虑买它?商业车险改革后,保险公司会依据各种定价系数来确定保费高低,这些定价系数是基于保险业掌握的不同车型、不同驾驶习惯者在不同路况、天气状况下出险情况的大数据推算而成,保险公司将这些系数公布,就会为消费者购车提供参考,从而影响汽车市场。

从国际经验看,世界知名的由英国30家

保险公司成立的独立研究机构——大昌,致力于车辆低速碰撞、车辆安全、维修性与技术研究等方面的研究,很多消费者都会手拿大昌的参考系数手册去购车。

去年,我国保险业与汽车维修业公布了一项商业车险的定价系数,即国内36款常用车型的配件与整车销售价格比值,即“零整比”,汽车市场也随即引发震动,“零整比”900%、1200%的车型比比皆是,让消费者看到了汽车维修业暴利的冰山一角,也推动了一些“零整比”高的车型配件价格的下降。

亚运村汽车交易市场商务信息中心郭勇坦言,中国目前的汽车行业存在着一个由汽车生产商、销售商组成的垄断体系。商业车险改革可以推动汽车反垄断,例如,“零整比”会影响定价价格,“零整比”过高的车,销量可能会受影响,倒逼汽车厂商降低过高的配件价格。

商业车险改革无疑会触及一些汽车“大鳄”的利益。商业车险改革后,伴随着一系列车险定价系数的发布并与保费挂钩,将有利于汽车市场良性发展。

万亿元市场背后的嬗变

随着商业车险改革的深化,今后,车主的驾驶技术,驾龄、年龄、性别等,以及投保车辆的交通违法记录、行驶里程,车辆使用性质、绝对免赔额等都会成为影响保费的高低因子。

是在召开多次国内企业座谈会后所制定,考虑到了中国汽车企业的技术等现状,被认为具有可推广性。

《管理要求》强化了产品全生命周期绿色管理,在产品选择、原材料选择、加工工艺等技术等方面推进绿色制造、绿色产品、绿色工厂和绿色供应链,并推行年度发展报告制度,开展绿色评价,引导绿色生产和绿色消费。

比如,要求汽车生产企业在设计生产阶段采取环境友好的设计方案,确保产品具有良好的可拆解和易拆解性,便于回收利用阶段的拆解以及材料的分拣,提高回收利用效率和效益。还要求汽车生产企业向各级零部件和材料供应商传递相关管理要求,在零部件和材料的设计生产阶段尽可能采用资源利用率高、污染物产生量少等有利于环保的材料、技术和工艺,落实材料标识要求;向下游回收拆解企业通过适当的途径和方式发布《汽车拆解指导手册》,说明汽车主要零部件的材料和有害物质使用信息,支撑报废汽车回收拆解企业实现环保、高效、安全、精细拆解。

监管方面,在将有害物质使用和可回收利用率管理纳入《车辆生产企业及产品公告》进行前置审批的基础上,要求汽车生产企业定期向工信部节能与综合利用司报送有害物质使用和可回收利用率等相关数据和信息,并推行年度信息披露制度。由工信部每年向社会公布相关信息,引导绿色消费,利用市场机制推动企业提高环保水平。

为了加强事中事后监管,除将汽车有害物质和可回收利用率纳入《车辆生产企业及产品公告》进行管理外,《管理要求》明确建立事后披露机制,对豁免范围内的有害物质使用情况进行报送统计。由工信部向社会公开发布汽车行业绿色发展年度报告,充分依靠市场和社会舆论等方式来引导绿色生产和绿色消费。

5月北京新车销量同比下滑

本报讯(记者王群)近日,北京北辰亚运村汽车交易市场中心发布报告显示,2015年5月份北京新车交易39600辆,同比增长-5.94%,环比增长4.21%。其中,5月份北京进口车交易5270辆,同比增长-9.14%,环比增长3.33%,占新车销量13.3%。二手车方面,5月份北京成交过户59000辆次,同比增长3.33%,环比增长-5.9%。

报告指出,综合因素拉动5月新车交易环比小幅正增长,但销量已连续3年同比负增长,整体新车市场呈现下滑趋势,进口车市场依然严峻,虽然环比小幅正增长,但销量首次3年来呈现同比负增长。限迁、限行政策的收紧则导致5月份二手车过户频次环比呈现负增长。

业内人士认为,目前主要有六项不利因素困扰北京新车市场。其中,需求减弱,销售及库存周期延长是京城经销商盈利能力日益下滑的主要原因;同品牌经销商数量增加,僧多粥少,生存竞争加剧;厂家区域销售限制仍然困扰京城经销商外埠市场拓展;股市火爆分流了资金投入,延缓了部分豪华车消费者购车意向;平行进口车价格下探传闻导致豪华车市场持币待购现象严重;京城传统燃油车新车市场面临分流,进一步减少了新车增量资源。

北辰亚运村汽车交易市场中心预测,6月份,新能源汽车不限行措施的实施,将带动新能源汽车销售,端午小长假及双月摇号将有利于增加车市人气和销售。与此同时,6月开始进入车市传统淡季,预计6月新车销售同环比持平或小幅正增长;二手车同环比持平或小幅度负增长。

国管局:鼓励引导更多中央国家机关单位推广使用新能源汽车

据新华社电(崔清新 陈瑛)国家机关事务管理局节能司司长张世良日前表示,目前已经在科技部、工业和信息化部、国管局等部委机关及所属单位开展新能源汽车自助分时租赁试点,下一步要在试点基础上鼓励和指导中央国家机关各部门及所属单位推广使用,逐步扩大租赁网络规模。

张世良是在此间举办的中央和国家机关推进生态文明建设专题报告会上作出上述表示的。他说:“中央和国家机关是推进节能减排环保,推动生态文明建设的政策制定者、宣传引导者,应在节能减排环境治理攻坚战和生态文明建设持久战中发挥示范引领作用。”

据介绍,从2014年中央国家机关本级能源资源消费数据的分析情况看,各部门完成“十二五”规划预期目标比较乐观,但还有些工作要进一步加大力度,包括推广新能源汽车工作。

张世良说,中央国家机关能耗监管体系建设也要加大力度,目前,第一批20个部门试点项目已经陆续进入组织实施阶段,其余部门的监管体系建设工作也将陆续启动。年内完成全部建设任务还有许多工作要做。

力帆汽车签约阿里巴巴

本报讯(记者于宛尼)6月8日力帆汽车与阿里巴巴(中国)有限公司及其关联公司签署战略合作框架协议。双方将在汽车销售、汽车金融、营销推广、汽车后市场服务、国际业务等领域开展战略合作。

目前,力帆汽车在天猫设有旗舰店,主要功能为在售车型支付订金和预约试驾,协议落实后,这个旗舰店将会停止运营,取而代之的将是带有销售、售后服务和金融服务的品牌旗舰店。力帆汽车高层表示,要将力帆的渠道都放在天猫上。力帆汽车电商公司总经理张德燕介绍,未来市民可在网上看车,缴纳定金后,到就近的4S店试驾。如果决定贷款买车,只需要一个支付宝账号,系统将根据你的信用等级为你量身定制贷款。

据称,此次力帆股份与阿里的合作主要涉及整车营销、售后和汽车金融三方面。整车销售方面,力帆股份将利用天猫、淘宝、聚划算、阿里妈妈等阿里巴巴旗下平台,联合线下实体店进行营销推广。

此外,力帆还将上线售后服务渠道。力帆旗下的力帆融资租赁(上海)有限公司也会接入阿里金融在线平台,提供线上的汽车金融服务。

世界首款纯电动拉力赛车亮相青海

本报讯(记者那生祥)6月15日,世界首款由电动汽车改装而成的电动拉力赛车正式亮相在第二届环青海湖(国际)电动汽车挑战赛活动现场,并在职业车手的操控下参与了特技表演。

据介绍,将电动汽车改装成赛车在世界范围内还是第一次。该款拉力赛车由国产电动汽车发展而来,设计改装由专业赛车改装机构“德安改”操刀,将电动汽车内的座椅内饰方向盘全部拆除,在车内焊装防滚架、桶形赛车安全座椅、四点式安全带和运动型方向盘等,并增加液压手刹,加上四轮改装的运动型减震器,方便车手做出甩尾漂移等动作。

据悉,纯电动拉力赛车是第二届环青海湖(国际)电动汽车挑战赛的一大亮点,这也是世界首次纯电动拉力赛车改装拉力赛。改装完成后的4部电动拉力赛车,无论是驾驶性能还是续航里程都有显著提升。在本届挑战赛中,这4部电动拉力赛车将在全程981.4公里的赛程中接受单赛段距离长、海拔高、坡度大3个最为严峻的考验。(据新华社电)