

政策法规

Policies&Regulations

国家发展改革委 住房城乡建设部关于建设国家资源循环利用基地单位的公示

根据《循环经济引领行动》（发改环资〔2017〕751号）和《国家发展改革委办公厅 住房城乡建设部办公厅关于推进资源循环利用基地建设的通知》（发改办环资〔2018〕502号），我们委托第三方机构组织专家对各地报来的资源循环利用基地建设方案进行了评估。现将符合条件的50家基地予以公示，公示期为2018年9月10日-9月14日。如有异议，请在公示期内反馈。

国家发展改革委环资司传真：
010-68505594
住房城乡建设部城建司传真：
010-58934756

附件：基地公示名单

国家发展改革委环资司
住房城乡建设部城建司
2018年9月10日

（文章来源：危险废物处置平台）

工业和信息化部关于印发坚决打好工业和通信业污染防治攻坚战三年行动计划的通知

工信部节〔2018〕136号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门：

现将《坚决打好工业和通信业污染防治攻坚战三年行动计划》印发给你们，请结合实际，认真贯彻执行。

工业和信息化部
2018年7月23日

坚决打好工业和通信业污染防治攻坚战三年行动计划

为贯彻落实《中共中央 国务院关于全面加强生态环境保护 坚决打好污染防治攻坚战的意见》，切实履行工业和通信业生态环境保护职责，在推动制造强国和网络强国建设中，全面推进工业绿色发展，坚决打好污染防治攻坚战，促进工业和通信业高质量发展，制定本行动计划。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，认真落实党

中央、国务院决策部署和全国生态环境保护大会要求，牢固树立“四个意识”，坚定“四个自信”，坚持新发展理念，自觉把经济社会发展同生态文明建设统筹起来，以供给侧结构性改革为主线，以工业和通信业高质量发展为主攻方向，重点围绕“调结构、优布局、强产业、全链条”，强化技术创新，加强政策保障，推进工业绿色转型发展，加快形成人与自然和谐相处的绿色发展方式，实现环境效益、经济效益和社会效益多赢。

到 2020 年，规模以上企业单位工业增加值能耗比 2015 年下降 18%，单位工业增加值用水量比 2015 年下降 23%，绿色制造和高技术产业占比大幅提高，重点区域和重点流域（具体范围见附件）重化工业比重明显下降，产业布局更加优化，结构更加合理，工业绿色发展整体水平显著提升，绿色发展推进机制基本形成。

二、调整优化产业结构和布局

（一）优化产业布局。落实京津冀和长江经济带产业转移指南，指导重点区域和重点流域产业合理转移。实施长江经济带产业发展市场准入负面清单，明确禁止和限制发展的行业、生产工艺、产品目录。（部内产业政策司负责，地方工业和信息化主管部门负责落实。以下均需地方工业和信息化主管部门落实，不再列出）加快推动城镇人口密集

区不符合安全和卫生防护距离的危险化学品生产企业搬迁改造，到 2020 年，中小型企业 and 存在重大风险隐患的大型企业搬迁改造工作基本完成，重点区域和重点流域力争率先完成。推动河北省等重点区域城市钢铁企业通过彻底关停、转型发展、就地改造、域外搬迁等方式，实现转型升级。结合钢铁去产能和废钢回收利用情况，研究支持引导电炉炼钢发展的政策措施。（部内原材料工业司负责）

（二）调整产业结构。加大过剩产能压减力度，重点区域严禁新增钢铁、水泥、平板玻璃、焦化、电解铝、铸造等产能。严格执行钢铁、电解铝、水泥、平板玻璃等行业产能置换实施办法。指导和督促地方政府积极推动钢铁、水泥、平板玻璃等行业过剩产能有序退出。2018 年再压减钢铁产能 3000 万吨左右，力争提前完成“十三五”期间钢铁去产能 1.5 亿吨的目标。2020 年底前，河北钢铁产能控制在 2 亿吨以内。严防“地条钢”死灰复燃。（部内原材料工业司牵头，产业政策司参与）加大钢铁等重点行业落后产能淘汰力度，综合运用质量、环保、能耗、安全等标准依法依规淘汰落后产能。鼓励各地制定范围更广、标准更严的落后产能淘汰政策。（部内产业政策司负责）

（三）强化“散乱污”企业综合整治。积极配合生态环境部，根据产业政

策、产业布局规划，以及土地、环保、质量、安全、能耗等要求，参与制定“散乱污”企业及集群整治标准。配合生态环境部门开展“散乱污”工业企业排查和分类。（部内产业政策司牵头，节能与综合利用司、安全生产司、原材料工业司、装备工业司、消费品工业司、电子信息司参与）支持列入整改提升的工业企业实施升级改造。（部内规划司负责）

（四）实施错峰生产。重点区域实施秋冬季重点行业错峰生产。各地针对钢铁、建材、焦化、铸造、电解铝、化工等高排放行业，科学制定错峰生产方案，实施差别化管理，并将错峰生产方案细化到企业生产线、工序和设备。企业未按期完成治理改造任务的，一并纳入当地错峰生产方案，实施停产。加大秋冬季工业企业生产调控力度，加强错峰生产督导检查，严防错峰生产“一刀切”和扩大范围情况的发生。（部内原材料工业司牵头，规划司、节能与综合利用司、装备工业司、消费品工业司、运行监测协调局参与）

三、加快推进绿色智能改造提升

（五）加强工业节能。持续开展工业节能监察专项行动，实现对重点高耗能行业全覆盖。实施能效“领跑者”制度，开展能效对标达标，发布重点用能行业能效“领跑者”。加快高效节能技术产品推广应用，发布国家工业节能技

术装备推荐目录和“能效之星”产品目录。（部内节能与综合利用司负责）

（六）推动工业资源综合利用。建设一批工业资源综合利用基地，大力推进长江经济带磷石膏、冶炼渣、尾矿等工业固体废物综合利用。发布再生资源综合利用规范企业名单，引导再生资源综合利用企业做大做强。大力推进新能源汽车动力蓄电池回收利用。指导开展工业固体废物资源综合利用评价，推动落实综合利用税收优惠政策。力争到2020年全国工业固体废物综合利用率达到73%，主要再生资源回收利用量达到3.5亿吨。（部内节能与综合利用司负责）

（七）加强工业节水。提高重点流域和华北等缺水地区工业节水标准。（部内科技司、节能与综合利用司牵头，相关司局参与）大力推广国家鼓励的工业节水工艺、技术和装备，开展水效领跑者引领行动，引导和支持工业企业开展水效对标达标活动。持续提高钢铁、石化、化工、印染、造纸和食品等高耗水行业用水效率。（部内节能与综合利用司牵头，相关司局参与）

（八）深入实施绿色制造和智能制造工程。利用绿色信贷和绿色制造专项建成一批重大项目。建设百家绿色园区、千家绿色工厂，推广万种绿色产品，打造一批绿色供应链企业，推动能源资源利用效率明显提升。（部内节能与综合

利用司负责) 加快节能与绿色制造相关标准的制修订工作, 2020年前完成百项绿色标准。(部内科技司、节能与综合利用司牵头, 相关司局参与) 开展智能制造基础共性和行业应用标准试验验证, 培育一批智能制造系统解决方案供应商, 加大原材料、装备、消费品、电子、民爆等重点行业智能制造推广力度。(部内装备工业司负责)

(九) 打好柴油货车污染治理攻坚战。严厉打击生产销售排放不合格机动车行为, 撤销相关企业车辆产品公告。配合交通运输等部门加快淘汰老旧车, 2020年底前, 在京津冀及周边地区、汾渭平原淘汰国三及以下运营中重型柴油货车100万辆。2019年7月1日起, 重点区域、珠三角、成渝地区提前实施机动车国六排放标准。鼓励清洁能源车辆、船舶的推广使用。(部内装备工业司负责)

四、培育壮大绿色制造产业

(十) 大力发展绿色产业。发展壮大节能环保、清洁生产和清洁能源产业。推进环保装备制造业规范发展, 加大先进环保装备推广应用力度, 提升环保装备技术水平, 为污染治理提供装备保障。在冶金、建材、有色、化工、电镀、造纸、印染、农副食品加工等行业, 以自愿性清洁生产审核为抓手, 推进清洁生产技术改造。(部内节能与综合利用司负责)

(十一) 推广新能源汽车。2020年新能源汽车产销量达到200万辆左右。联合交通运输等部门, 加快推进城市建成区新增和更新的公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送车辆采用新能源或清洁能源汽车, 重点区域达到80%。(部内装备工业司负责)。

五、加强组织领导, 强化政策保障

(十二) 成立领导小组。成立工业和信息化部污染防治攻坚战领导小组, 建立工作机制, 加强组织领导, 做好沟通协调, 统筹推进各项工作落实。领导小组办公室设在部节能与综合利用司。地方各级工业和信息化主管部门要履职尽责、主动对表、积极作为, 确保工作落实到位。(部内节能与综合利用司负责)

(十三) 加大政策支持力度。加大现有政策对污染防治攻坚战相关工作的支持力度。加强与国务院相关部门沟通协调, 积极争取中央财政资金、税收、绿色信贷、政府采购等支持政策。(部内规划司、财务司、节能与综合利用司牵头, 相关司局参与)

(十四) 加强考核问责。配合中央编办、生态环境部, 制定工业和信息化部生态环境保护责任清单。(部内节能与综合利用司牵头, 政策法规司、人事教育司等相关司局参与) 制定考核实施办法, 考核结果纳入部机关各司局年度绩效考评范围。(部内人事教育司、机

关党委、节能与综合利用司牵头，相关司局参与）省级工业和信息化主管部门分别于每年1月15日、7月15日前将污染防治攻坚战工作落实情况报工业和信息化部污染防治攻坚战领导小组办公室。工业和信息化部对省级工业和信息化主管部门工作落实情况进行督导检查。（部内节能与综合利用司牵头，相关司局参与）

附件：重点区域和重点流域具体范围

重点区域和重点流域具体范围

重点区域具体范围：京津冀及周边地区，包括北京市，天津市，河北省石家庄、唐山、邯郸、邢台、保定、沧州、廊坊、衡水市及雄安新区，山西省太原、阳泉、长治、晋城市，山东省济南、淄博、济宁、德州、聊城、滨州、菏泽市，河南省郑州、开封、安阳、鹤壁、新乡、焦作、濮阳市等；长三角地区，包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省；汾渭平原，包括山西省晋中、运城、临汾、吕梁市，河南省洛阳、三门峡市，陕西省西安、铜川、宝鸡、咸阳、渭南市以及杨凌示范区等。

重点流域具体范围：长江经济带上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等11省市。

（文章来源：工信节能司）

新能源汽车动力蓄电池 回收利用溯源管理暂行规定

中华人民共和国工业和信息化部公告

2018年第35号

为贯彻落实《生产者责任延伸制度推行方案》（国办发〔2016〕99号）和《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》（工信部联节〔2018〕43号）要求，推进动力蓄电池回收利用，工业和信息化部制定了《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》，自2018年8月1日起施行，现予公告。

工业和信息化部

2018年7月2日

新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源 管理暂行规定

第一条 按照《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》（工信部联节〔2018〕43号）要求，建立“新能源汽车国家监测与动力蓄电池回收利用溯源综合管理平台”（以下简称溯源管理平台），对动力蓄电池生产、销售、使用、报废、回收、利用等全过程进行信息采集，对各环节主体履行回收利用责任情况实施监测。

第二条 自本规定施行之日起，对

新获得《道路机动车辆生产企业及产品公告》（以下简称《公告》）的新能源汽车产品和新取得强制性产品认证的进口新能源汽车实施溯源管理。

第三条 对本规定施行之日前已获得《公告》的新能源汽车产品和取得强制性产品认证的进口新能源汽车，自本规定施行之日起，延后 12 个月实施溯源管理。如逾期仍需在维修等过程中使用未按国家标准编码动力蓄电池的，应提交说明。

第四条 汽车生产企业（含进口商）对已生产和已进口但未纳入溯源管理的新能源汽车产品，在本规定施行 12 个月内将相关溯源信息补传至溯源管理平台。

第五条 自本规定施行之日起，对梯次利用电池产品实施溯源管理。

第六条 电池生产、梯次利用企业应按照《关于开通汽车动力蓄电池编码备案系统的通知》（中机函〔2018〕73 号）要求，进行厂商代码申请和编码规则备案，对本企业生产的动力蓄电池或梯次利用电池产品进行编码标识。

第七条 汽车生产、报废汽车回收拆解及综合利用企业应在溯源管理平台申请账号（申请材料见附表 1、2）。各企业应在溯源管理平台上传溯源信息（见附表 3）。汽车生产企业应报送回收服务网点信息（见附表 4），并在企业网站向社会公布。

第八条 汽车生产企业应在配发国产新能源汽车出厂合格证后 15 个工作日内，进口商应在进口新能源汽车通关并完成检验检疫后 15 个工作日内上传信息。

第九条 与汽车生产企业合作的销售商应在车辆销售后及时向汽车生产企业报送记录信息，并告知车辆所有人记录信息发生变更时更新记录信息的要求与程序。汽车生产企业应在车辆销售上牌和车辆所有人记录信息更新后 30 个工作日内上传信息。

第十条 与汽车生产企业合作的维修商、电池租赁企业等应在动力蓄电池维修、更换后及时向汽车生产企业报送信息。汽车生产企业应在动力蓄电池维修、更换后 30 个工作日内上传溯源信息。

第十一条 回收服务网点应在废旧动力蓄电池回收、移交后，向汽车生产企业报送信息。汽车生产企业应在废旧动力蓄电池回收入库、移交出库后 30 个工作日内上传信息。

第十二条 与汽车生产企业未合作的新能源汽车销售商、维修商、租赁商等，应按照第七条规定，通过溯源管理平台提交申请，并按照第九条、第十条规定时限，向溯源管理平台规范上传信息。

第十三条 报废汽车回收拆解企业应在接收报废新能源汽车，并出具《报

废汽车回收证明》后 15 个工作日内上传信息；在废旧动力蓄电池拆卸并移交出库后 15 个工作日内上传信息。

第十四条 梯次利用企业应在梯次利用电池产品出库后 15 个工作日内上传信息；在梯次利用电池生产、检测、使用等过程中产生的废旧动力蓄电池，应在其回收入库及移交出库后 15 个工作日内上传信息。

第十五条 再生利用企业应在废旧动力蓄电池接收入库后 30 个工作日内上传信息；在完成再生利用及最终处理后 30 个工作日内上传信息。

第十六条 汽车生产、电池生产、报废汽车回收拆解及综合利用企业应建立内部管理制度，加强溯源管理，确保溯源信息准确真实。

第十七条 省级工业和信息化主管部门会同同级有关部门对本地区相关企业溯源责任履行情况进行监督检查。

第十八条 《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》有关术语和定义适用于本规定。

第十九条 本规定自 2018 年 8 月 1 日起施行。

（文章来源：工业和信息化部 CRRA 报废汽车专业委员会）

云南省人民政府办公厅关于印发云南省加快新能源汽车推广应用工作方案的通知

各州、市人民政府，省直各委、办、厅、局：

《云南省加快新能源汽车推广应用工作方案》已经省人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

云南省人民政府办公厅

2018 年 9 月 5 日

（此件公开发布）

云南省加快新能源汽车推广应用工作方案

为深入贯彻落实《国务院关于印发打赢蓝天保卫战三年行动计划的通知》（国发〔2018〕22 号）、《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35 号）精神，加快我省新能源汽车推广应用，快速提高新能源汽车保有量，打造好“绿色能源牌”，制定本方案。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大精神，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享发展理念。突出重点行业领域，

通过积极引导新能源汽车私人消费，在政府采购、公共出行、城市物流等公共领域加强推广示范，大力倡导绿色出行，加快完善充电基础设施建设，营造充电便利化环境，激发社会新能源汽车购买热情，促进我省新能源汽车保有量快速增长，将我省清洁能源优势转化为经济优势和发展优势，为推动我省建设成为全国生态文明建设排头兵、中国最美丽省份作出积极贡献。

二、工作目标

2018 年全省推广新能源汽车 5 万辆，使全省新能源汽车保有量占全省汽车总量的 1%，达到全国平均水平，充电基础设施满足新能源汽车使用需求。

新能源汽车推广目标。重点围绕私人购车、政府采购、公共出行、城市物流（含邮政，下同）以及旅游等领域，在昆明市、曲靖市、玉溪市、楚雄州、红河州等滇中城市群和重点旅游城市及景区，2018 年推广 5 万辆新能源汽车。其他州、市不下达推广任务，由州、市人民政府结合实际积极推广新能源汽车。

充电基础设施建设目标。按照“桩站先行、适度超前”的原则建设充电基础设施，重点在昆明市、曲靖市、玉溪市、楚雄州、红河州等滇中城市群和旅游城市及景区，加快布局建设充电基础设施，2018 年昆明等滇中城市群及城际高速公路新增公共充电桩 1.5 万个，集

中式充电站新增 140 座以上。其他州、市根据新能源汽车推广情况，积极推进充电基础设施建设。

三、重点任务

（一）积极鼓励私人购买新能源汽车

充分发挥财政补贴、税费优惠、通行优先等政策的引导作用，积极鼓励私人购买新能源汽车。加快推进充电便利化，着力解决私人购买和使用新能源汽车过程中充电难、充电贵等问题。支持省内产品影响力较强的重点车企（经销商）和主要充电设施建设运营商开展新能源汽车体验活动，加强对产品和服务的宣传，提升企业产品知名度和售后服务水平，探索以租代售、经营性租赁等新型商业模式，为私人购买新能源汽车提供整体解决方案，调动公众购买热情。鼓励州、市人民政府结合本地特点，配套出台政策措施，推动私人领域购买新能源汽车。（责任单位：各州、市人民政府，省财政厅、工业和信息化委、能源局、国资委）

（二）促进重点行业领域和重点州、市新能源汽车推广应用

引导支持市政、公共出行及城市物流等重点行业领域和重点州、市加强与新能源汽车生产企业的供需对接，生产符合市场需求的各类新能源汽车，促进重点行业领域和重点州、市新能源汽车应用。以重点行业领域需求带动，进一

步释放省内新能源汽车生产企业产能，提高产品市场占有率。（责任单位：省发展改革委、工业和信息化委、交通运输厅、住房城乡建设厅，省邮政管理局，省能源投资集团有限公司，各州、市人民政府）

（三）公共机构带头推广新能源汽车

新增一般公务用车、特定业务用车和固定区域内执法执勤用车，除新能源汽车不能满足功能需要以外，全部采购和使用新能源汽车。新增和更新垃圾清运、道路维护等市政工程用车，全部采购新能源汽车。（责任单位：各州、市人民政府，省住房城乡建设厅、交通运输厅）

（四）扩大公共领域新能源汽车应用规模

1. 全面推进城市公交车、旅游客车、出租车电动化。各地新增或更新城市公交车、巡游出租车中，新能源汽车比例昆明市不低于80%，曲靖、玉溪、楚雄、红河等4个州、市不低于60%。鼓励旅游景区和重点旅游线路新增的营运车辆逐步更新为新能源汽车。（责任单位：各州、市人民政府，省交通运输厅、旅游发展委）

2. 大力推进城市配送领域使用新能源汽车。各地新增或更新城市物流车中，新能源汽车比例昆明市不低于80%，曲靖、玉溪、楚雄、红河等4个州、市不

低于60%。（责任单位：各州、市人民政府，省邮政管理局，省交通运输厅）

3. 积极支持公共出行选择新能源汽车。支持各类社会资本进入网约车、租赁等城市共享新能源汽车领域，同步建设智能车联网，实现停车位（桩）智能互动，提升城市交通服务水平。在重点旅游线路、重点景区和主要旅游集散地，引进纯电动分时租赁汽车，打造“一部手机游云南”绿色出行版。（责任单位：省交通运输厅、工业和信息化委、旅游发展委，各州、市人民政府）

（五）鼓励老旧车辆更新为新能源汽车

全面限制黄标车上路，强力淘汰黄标车，确保年底前完成黄标车淘汰任务。加强新能源汽车政策宣传和服务，积极引导淘汰报废的老旧车辆更新为新能源汽车。鼓励州、市研究出台政策，推动市民提前报废老旧车辆并购买新能源汽车。（责任单位：省公安厅、工业和信息化委、交通运输厅、环境保护厅，各州、市人民政府）

（六）建设新能源汽车配套充电设施

将充电基础设施建设用地纳入城乡建设规划，优先统筹解决公共充电设施新增土地利用计划指标，将充电基础设施建设纳入建设用地规划条件，鼓励各地划拨部分土地建设示范充电站。完善全省充电基础设施配套电网建设与改造

规划，加强电网接入服务，优先满足公共桩建设电力接入需求。进一步简化现有建设用地改造、加装、新建充电设施的审批手续。支持省内有实力的国有企业带头示范，引进省外资本和技术，带动各类社会资本参与，重点围绕公共充电服务领域，加快推进城区、居民小区、高速公路、景区等停车服务区域的充电基础设施建设。将全省公共充电设施纳入统一监控，推动省内充电基础设施互联互通，实现全省公共充电设施建设标准化、收费规范化、服务智能化。（责任单位：省能源局、国土资源厅、国资委，云南电网公司，省交通投资建设集团有限公司、省能源投资集团有限公司，各州、市人民政府）

四、政策措施

（一）实施新能源汽车财政补贴政策。省财政按照中央财政同期补贴标准，对省内上牌的新能源汽车配套补贴25%，州、市财政再配套补贴25%。对公共充电桩按直流桩500元/千瓦、交流桩200元/千瓦进行补贴，省财政和州、市财政各补贴50%。（责任单位：省财政厅、工业和信息化委、能源局，各州、市人民政府）

（二）落实新能源汽车税费优惠政策。全面落实国家对新能源汽车的购置税、车船使用税减免政策。（责任单位：省税务局，省公安厅，各州、市人民政府）

（三）推行新能源汽车差异化交通管理。鼓励州、市人民政府结合实际研究制定新能源汽车差异化交通管理政策，交通高峰期允许新能源汽车使用城市公交车道，放开新能源物流车进城限制；各地在制定汽车限行、限购等交通管理政策时，新能源汽车不受限制；在不妨碍交通的情况下，鼓励有条件的城市利用空闲道路资源规划停车位，专门用于新能源汽车充电、停放或限定时段停放；2020年底前，国有资本管理的停车场对新能源汽车2小时内免收停车费。（责任单位：各州、市人民政府，省公安厅、国资委）

（四）实行新能源汽车充电价格优惠政策。全面执行国家和省、州市对新能源汽车的充电基础设施电价政策。进一步规范全省充电服务价格，2020年底前，经营性充（换）电站向用户收取的充电服务费不超过0.8元/度。鼓励州、市人民政府出台支持充电服务企业加快充电设施建设政策，采取多种措施降低企业建设和运营成本。鼓励具备条件的政府部门及公共机构对内部车辆及职工购买的新能源汽车实行免费充电。（责任单位：省物价局、能源局，各州、市人民政府）

五、组织保障

（一）加强组织领导。成立以省长为组长、常务副省长和分管副省长为副组长，省发展改革、工业和信息化、财

政、科技、公安、交通运输、住房城乡建设、环境保护、能源、旅游发展、物价等部门及有关国有企业为成员的省新能源汽车产业发展工作领导小组（以下简称领导小组），领导小组下设办公室在省工业和信息化委，统筹推进我省新能源汽车产业发展和推广应用各项工作。各州、市也要建立由州、市人民政府主要负责同志牵头、各职能部门参与的新能源汽车推广应用工作协调机制。

（二）落实工作责任。省工业和信息化委要发挥牵头统筹作用，省能源局要牵头做好充电基础设施建设，省财政、交通运输、住房城乡建设、公安、物价等部门要根据职责细化工作实施方案，主动作为，加强协作，确保完成新能源汽车推广应用和充电设施建设目标任务。各州、市人民政府要切实履行主体责任，充分发挥主体作用，明确牵头部门，制定实施方案，细化支持政策和配套措施，狠抓工作落实。

（三）加强督促检查。建立新能源汽车推广应用和充电设施建设情况报告制度，各州、市人民政府和省直有关部门要将工作情况定期报送领导小组办公室，各州、市工作方案及时报省人民政府。建立新能源汽车产业发展督导机制，省政府督查室要加强工作指导和督促检查，领导小组组织开展专项督导，确保国家和我省有关扶持政策落到实处。建立新能源汽车发展考核评价机制，将新

能源汽车推广应用、充电基础设施建设等工作有关指标纳入省级综合考核，制定完善奖惩措施，对工作推动扎实、成效显著的地区，给予政策倾斜；对工作推动不力、进展缓慢的按照有关规定追究责任。

（四）加强宣传引导。省直有关部门、各级政府、行业机构、市场主体要采取互联网、广播、电视等多种形式，加大政策宣传力度，开展多层次、多样化的宣传活动，充分发挥媒体舆论导向作用，提高社会对新能源汽车的认知度，进一步优化我省新能源汽车使用环境，形成有利于新能源汽车消费的良好社会氛围。

（文章来源：云南省人民政府）

关于昆明市黄标车治理淘汰的通告

依据《中华人民共和国大气污染防治法》、《云南省人民政府办公厅关于印发云南省治理淘汰黄标车工作方案的通知》（云政办发〔2018〕57号），新车定型时发动机的排放水平低于国Ⅰ排放标准的汽油车和低于国Ⅲ排放标准的柴油车属于黄标车，我市将于2018年10月31日前，引导淘汰2005年底前注册营运的1202辆黄标车；2018年12月

31 日前，引导淘汰全市所有黄标车。

特此通告

查询方式

1、云南省交通安全综合服务管理平台

台

网址: yn.122gov.cn

2、环境保护部门

网址: www.vecc-mep.org.cn/

昆明市环境保护局 昆明市公安局 关于昆明市黄标车治理淘汰的通告

依据《中华人民共和国大气污染防治法》、《云南省人民政府办公厅关于印发云南省治理淘汰黄标车工作方案的通知》(云政办发〔2018〕57号)，新车定型时发动机的排放水平低于国 I 排放标准的汽油车和低于国 III 排放标准的柴油车属于黄标车。我市将于 2018 年 10 月 31 日前，引导淘汰 2005 年底前注册营运的 1202 辆黄标车；2018 年 12 月 31 日前，引导淘汰全市所有黄标车。

特此通告



查询方式: 1. 云南省交通安全综合服务管理平台网址:

yn.122gov.cn

2. 环境保护部门网址:

www.vecc-mep.org.cn

昆明交警

(文章来源: 昆明交警)

楚雄州关于治理淘汰黄标车的通告

楚雄州治理淘汰黄标车工作领导小组办公室

楚雄州关于治理淘汰黄标车的通告

为切实做好治理淘汰黄标车工作，依法推进楚雄州大气污染治理，根据《中华人民共和国大气污染防治法》、云南省、楚雄州黄标车治理淘汰相关工作方案等要求，对全州范围内的黄标车实行限期全面淘汰，现将有关事项通告如下：

一、黄标车定义及查询方式

本通告所称黄标车是指车辆登记地址属楚雄州辖区，且在楚雄州黄标车淘汰明细表以内的黄标车，共计 6629 辆。

(一) 黄标车查询网址：

http://yn.122.gov.cn;

http://220.163.43.25/hbc/q/hbc.html。

(二) 查询地点：

楚雄州公安局交警支队车管所、各县(市)公安局交警大队车管所。

二、黄标车淘汰时限

我州黄标车实施分类分阶段限期淘汰。2018 年 9 月 20 日前淘汰全州党政机关、事业单位、国有企业所有的黄标车；

微信号: ynesczh

2018 年 10 月 31 日前淘汰全州 2005 年底前注册登记营运的黄标车。2018 年 12 月 31 日前，淘汰全州所有黄标车。

三、黄标车补贴范围

我州提前淘汰黄标车按照《云南省提前淘汰黄标车补贴办法》及《楚雄州提前淘汰黄标车补贴实施细则》规定享受补贴。党政机关、事业单位、国有企业的黄标车提前报废不享受补贴；因车辆灭失、自燃、交通事故或其他事故导致车辆直接报废且未能把车辆交报废车回收企业的可享受补贴。

四、黄标车补贴标准

(一) 补贴限额。1. 重、大型车辆，每辆补贴 15000 元；2. 中型车辆，每辆补贴 10000 元；3. 轻、小型车辆，每辆补贴 8000 元；4. 微型车辆每辆补贴 5000 元。

(二) 补贴比例。1. 距国家强制报废年限 3 年(不含)以上且提前报废的按补贴限额标准全额给予补贴；2. 距国家强制报废年限 3 个月(不含)至 3 年(含)且提前报废的，按补贴限额标准的 80%给予补贴。

(三) 补贴期限。在 2018 年 7 月 1 日—2018 年 12 月 31 日期间办理提前报废，并于 2019 年 1 月 15 日前提交申请的可享受补贴，逾期不予补贴。

五、黄标车报废回收

提前淘汰的黄标车车主、单位必须把车辆交给有资质的报废汽车回收拆解企业进行回收拆解。报废汽车回收拆解

微信号: ynesczh

企业出具《报废汽车回收证明》；车辆不在本县（市）辖区的可就近将车辆交给所在地有资质的报废汽车回收拆解企业后，到登记住所所在地车管所办理注销登记。

报废汽车回收拆解企业地址：

- 1、楚雄州万顺物资再生利用有限公司（地址：楚雄市波罗稍）及各县拆解点
- 2、楚雄佳通再生资源利用有限责任公司（地址：楚雄市鹿城镇彝海社区富民工业园区）

六、黄标车注销登记及补贴发放

全州各县（市）设立专门服务窗口，负责办理黄标车注销登记业务，受理提前淘汰黄标车补贴的申请、审核及发放。

七、其它规定

（一）车辆已灭失或驶出境外等其他原因导致车辆不在的未能把车辆交回收企业，车主须到交警大队如实申告说明车辆情况，经调查核实符合条件的车辆到车管所申请注销登记。

（二）道路运输管理部门对黄标车不予核发、审验《道路运输证》；公安交通管理部门对黄标车不予核发检验合格标志，不予办理转出、转入、转移登记，并加强路面管控，将黄标车录入公安交管机动车缉查布控系统。

本通告自发布之日起施行。

微信号: ynesczh

（文章来源：云南楚雄车管所）

临沧市治理淘汰黄标车工作的通告

依据《中华人民共和国大气污染防治法》，根据云南省和临沧市治理淘汰黄标车工作方案部署，现对我市治理淘汰黄标车工作有关事项通告如下：

一、黄标车的认定。“黄标车”是高污染排放车辆的别称，是新车定型时排放水平低于国一排放标准的汽油车和国三排放标准的柴油车的统称。黄标车尾气排放污染量大、浓度高，污染危害大，是国务院大气污染防治行动计划中要求淘汰的机动车，黄标车具体分类标

准为：

（一）2000年7月1日前登记注册，燃料种类为汽油或燃气的微小型载客汽车和微型货车。

（二）2001年10月1日前登记注册，燃料种类为汽油或燃气的轻型货车。

（三）2003年7月1日前登记注册，燃料种类为汽油的重中型载货汽车（包含半挂牵引车）和大中型载客汽车。

（四）2001年9月1日前登记注册，燃料种类为燃气的重中型载货汽车（包含半挂牵引车）和大中型载客汽车。

（五）2008年7月1日前登记注册，燃料种类为柴油的微小型载客汽车。

（六）2009年7月1日前登记注册，燃料种类为柴油的微轻型载货汽车。

（七）2008年7月1日前登记注册，燃料种类为柴油的重中型载货汽车（包含半挂牵引车）和大中型载客汽车。

机动车所有人也可通过登录互联网

<http://220.163.43.25/hbc/q/hbc.html> 网址进行查询，确认名下机动车是否属于黄标车。

二、淘汰时限。经省人民政府排查界定，临沧市登记在册的黄标车共有3928辆，含2005年底前注册营运的黄标车176辆；按照省、市人民政府的统一部署，于2018年10月31日前，淘汰全市2005年底前注册营运的黄标车；于2018年12月31日前，淘汰全市登记在

册的所有黄标车。

三、办理流程。经查询确认或相关部门告知，名下机动车为黄标车的，办理淘汰流程如下：

(一) 将机动车(黄标车)交车辆所在地有资质的报废汽车回收公司或网点进行报废解体。

(二) 机动车所有人携《报废汽车回收证明》等材料，向车辆登记地车管所服务窗口提出申请，办理注销机动车登记手续，符合申领补贴政策的及时发放补贴资金。

四、补贴政策。

(一) 补贴对象：除党政机关、事业单位、国有企业及灭失、自燃、因交通事故或其他事故等导致车辆直接报废以外在册的黄标车。

(二) 补贴标准：重、大型车辆，每辆补贴 15000 元；中型车辆，每辆补贴 10000 元；轻、小型车辆，每辆补贴 8000 元；微型车辆，每辆补贴 5000 元。

(三) 补贴比例：距国家强制报废年限 3 年(不含)以上且提前报废的，按补贴限额标准全额给予补贴；距国家强制报废年限 3 个月(不含)至 3 年(含)且提前报废的，按补贴限额标准的 80% 给予补贴。

(四) 补贴期限：在 2018 年 7 月 1 日—2018 年 12 月 31 日期间办理提前报废，并于 2019 年 1 月 15 日前提交申请的可享受补贴，逾期不予补贴。

临沧市人民政府办公室

2018 年 8 月 20 日

临沧市黄标车提前淘汰业务流程

机动车所有人通过互联网

<http://220.163.43.25/hbc/q/hbc.htm>
1 查询，确认名下机动车是否属于黄标车。

确认为黄标车的，将机动车(黄标车)交车辆所在地有资质的报废汽车回收公司或网点进行报废解体。

机动车所有人向车辆登记地车管所服务窗口提出申请，提交相关材料。

受理人员审核相关材料

符合规定的，办理注销机动车登记手续并发放补贴资金

车主申请补贴时需提交以下材料：

(一) 《临沧市提前淘汰黄标车补贴资金申请表》(到市公安局交警支队及各县区公安局交警大队车辆管理所窗口填写)；

(二) 车主有效身份证原件及复印件；如需由委托代理人办理申请手续的，还需提供车主委托书或加盖单位公章的委托书、代理人身份证原件及复印件；

(三) 《报废汽车回收证明》(由有资质的报废汽车回收公司出具)；

(四) 车辆所有人银行账号，车辆所有人为非自然人的，还应当提供本单位基本账户开户证复印件；

(五) 在 2018 年 7 月 1 日—2018 年 12 月 31 日期间办理提前报废, 并于 2019 年 1 月 15 日前提交申请的可享受补贴, 逾期不予补贴。

(六) 灭失、自燃、因交通事故或其他事故等导致车辆直接报废的, 不享受补贴; 党政机关、事业单位、国有企业的黄标车提前报废不享受补贴。

(文章来源: 临沧交警)

行业资讯

Industry News

关于云南省报废机动车回收拆解企业网点(分公司)服务电话的公示

为加快推进我省黄标车治理淘汰工作, 加大对全省范围内黄标车治理淘汰工作的宣传力度。根据省公安厅、工信委、财政厅、环保厅《关于印发〈云南省提前淘汰黄标车补贴办法〉的通知》(云公交〔2018〕177号)和省工信委《关于贯彻落实〈云南省治理淘汰黄标车工作方案〉的通知》等有关要求。现将云南省报废机动车回收拆解企业、网点(分公司)服务电话进行公示, 具体内容详见附件。

附件: 云南省报废机动车回收拆解企业服务电话

附件:

云南省报废机动车回收拆解企业服务电话

序号	行政区域	企业名称	地址	联系人	联系电话
1		云南新源再生资源有限公司	昆明市西山区碧湾办事处东家堡	王卫江	0871-68411293
2		云南今日再生资源有限公司	昆明市塘房第 31 号 1 幢	杨利武	0871-63553075
3		昆明汇亨报废汽车回收拆解有限公司	五华区轿园村双发路 30 号	张继光	13888634826
4	昆明市	昆明可隆报废汽车回收有限公司	昆明市官渡区福保路 1 号凯旋利现代城 4 幢 218 室	胡汝坤	0871-67371800
5		东风云南汽车有限公司	昆明市滇池大道 2701 号	刘嘉然	13700657759
6		云南泰山再生资源回收利用有限公司	昆明市西山区海口工业园新区 5 号路	关旭玲	0871-65090608
7		云南泰隆再生资源有限公司	昆明市盘龙区茨坝街道堤边巷 17 号云南塑料厂内	陈亮	0871-63366817

..

8	曲靖市	曲靖市物资再生利用有限责任公司	曲靖市开发区宁州路(德宏公司厂门口)	韩朝阳	0874-3968823
9		曲靖福通生产资料再生利用有限公司	曲靖师专学院后门旁	孙学峰	0874-8908136
10		玉溪市物资再生利用有限公司	玉溪市红塔区玉溪路与洱河路交叉口	刘开建	0877-2140368
11		玉溪市福通再生资源有限公司	玉溪市红塔区大板桥中段亚大汽车城	任忠辉	0877-2155599
12	玉溪市	玉溪保家再生资源有限公司	玉溪市红塔区研和和工业园区大板头	李家亮	0877-2999688
13		云南和兴再生资源利用有限公司	云南省玉溪市红塔区研和工业园区内	张杰	15908770001
14	楚雄州	楚雄州万顺物资再生利用有限公司	楚雄东瓦镇波罗哨	陈海涛	13508782168
15		楚雄福通再生资源利用有限公司	云南省楚雄市鹿城绿海社区工业园区	白国涛	0878-3387177
16	红河州	云南省红河州资源再生利用有限责任公司	云南省红河州个旧市尚德镇老虎山	卫云庭	13508734067
17		红河州中顺再生资源回收有限公司	红河州蒙自经济技术开发区金材料加工区云锡厂广东方红农场	谢玉江	13887314802

..

18	丽江市	丽江市物资有限公司金属回收分公司	丽江市古城区金山乡瓦房上村	傅建国	0888-5151729
19		普洱市世源再生资源有限公司	普洱市思茅区莲花工业园区	蒋宇璇	1398726844
20	普洱市	普洱天德报废汽车回收拆解有限公司	普洱市勐腊县江字河方向(三水厂红绿灯)二百米处	刀云	15925245211
21		普洱天启报废汽车回收拆解有限公司	普洱市思茅区南郊村(松兴南路 103 号路桥二公司机边机边)	东江波	13987093420
22	大理州	大理州物资再生利用有限责任公司	大理市下关镇关公路即公义(樱桃园对面)	胡国祥	0872-2171688
23		大理州金源再生资源回收有限公司	大理市凤仪镇羊村	康爱露	13987226858
24	昭通市	昭通市新源再生资源有限公司	昭通市昭阳区龙泉路 298 号	周正华	0870-2165736
25		昭通市交投报废汽车回收拆解有限公司	昭阳区守望乡大院子村 500 米昭通收费站旁	倪世清	13708605678
26	临沧市	临沧新源再生资源有限公司	临沧市临翔区雁家街 335 号	杨登华	13708835868
27		云南云发再生资源回收有限公司	临沧市云县永丰镇德胜村委会早村民小组	王正茂	1398704249

..

28	西双版纳州	西双版纳物资有限责任公司	西双版纳州景洪市景洪大道 126 号	武凯明	0691-2122705
29		西双版纳明晟再生资源有限公司	云南省西双版纳傣族自治州景洪市管理委员会综合楼五楼	蒋家科	18988122600
30	迪庆州	迪庆州工集团恒宝物资再生利用有限责任公司	香格里拉市建康路建康路老建材市场内	李云海	0887-8226146
31	文山州	文山州恒达再生资源有限公司	文山市锦屏山村	李明	0876-2668069
32	德宏州	德宏宏宇再生资源有限公司	云南省德宏州芒市金孔雀大街恒达路口	孙世津	0692-2122288
33	保山市	保山物资再生利用有限责任公司	保山市隆阳区建设路 164 号	董波	0875-2122282
34	怒江州	怒江泰康再生资源有限公司	云南省怒江州泸水市六库镇花桥街	李志光	0886-3625238

..

云南省资源再生二手车行业协会

2018 年 8 月 17 日

关于开展全省黄标车报废回收 环保专项排查整改情况行业 调查的通知

云南省资源再生二手车行业协会文件

云资再协〔2018〕20号

关于开展全省黄标车报废回收 环保专项排查整改情况行业调查的通知

全省各报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）：

为进一步贯彻落实好全省黄标车治理淘汰和环保专项排查整治工作，加强对全省报废机动车回收拆解行业管理，有效推进黄标车治理淘汰及回收拆解，进一步提升行业管理和服务能力。经研究，协会现开展全省黄标车报废回收、环保专项排查整改落实情况行业调查工作。

请各企业结合《云南省提前淘汰黄标车补贴办法》《云南省人民政府办公厅关于印发云南省治理淘汰黄标车工作方案的通知》以及当地环保专项排查整治情况和相关治理淘汰黄标车有关文件精神，对企业开展黄标车报废回收业务、场地堆放及车辆拆解、环保排查整改等工作中存在的困难与问题，以及企业其他诉求及时向协会进行反映，并于2018年8月30日下午5点前以书面形式（含电子版）报送至协会秘书处。待收集整理相关情况后，协会将向有关政府职能部门进行反映，以确保全省黄标车治理淘汰工作圆满完成，推进全省报废机动车回收拆解行业健康有序发展。

联系人：徐杰

联系电话：0871-68408551

QQ：1182750859

云南省资源再生二手车行业协会

2018年8月27日

微信号：ynescxh

-2-

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

协会陪同省工信委赴昆明地区 报废机动车回收拆解企业开展黄 标车治理淘汰工作进展情况调研

自2018年7月以来，随着全省黄标车治理淘汰力度加大，我省报废机动车回收拆解企业回收的报废机动车也呈现迅猛增长。对此，为进一步贯彻落实好全省黄标车治理淘汰工作，提升全省黄标车报废回收工作效率，确保黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成。2018年9月14日，协会秘书长顾亚涛陪同省工信委交通与物流处主任科员李锦华、莫飞先后到云南新源再生产业有限公司石林县报废汽车回收分公司、昆明可续报废汽车回收有限公司宜良县金胤分公司；云南新源再生产业有限公司、昆明可续报废汽车回收有限公司以及云南春江再生资源回收利用有限公司等主体企业报废汽车回收拆解场地开展黄标车治理淘汰工作进展情况调研。





按照全省报废汽车回收拆解行业黄标车治理淘汰和环保专项排查整治工作会议有关要求，省工信委进一步加强对报废企业及回收网点的监督检查力度。通过开展实地检查，对上述企业及网点针对黄标车治理淘汰期间场地堆放、拆解能力、回收证明使用等情况逐一进行核实，检查报废车辆、零部件以及危废物堆放、贮存是否规范合理，是否存在安全隐患。现场对企业开具的《报废汽车回收证明》进行抽查，重点对回收的报废车辆是否进场、《报废汽车回收证明》与车辆信息是否相符以及是否存在买卖、变造、伪造和虚开回收证明等情况进行检查，并督促企业和回收网点要严格按照有关规定及时、规范录入报废车辆信息，做好车辆回收档案及台账管理。



同时，要求企业及回收网点做好黄标报废回收场地堆放和拆解能力预估，掌握好黄标车治理淘汰期《报废汽车回收证明》使用情况不得以任何理由拒绝车主交售黄标车，压低报废车辆回收价格，以确保黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

协会陪同省工信委赴红河 文山等地开展黄标车治理淘汰进展情况检查工作

为进一步贯彻落实好全省黄标车治理淘汰工作，提升全省黄标车报废回收工作效率，确保黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成。按照全省报废汽车回收拆解行业黄标车治理淘汰和环保专项排查整治工作会议有关要求，省工信委进一步加强对报废企业及回收网点日常经营活动的监督检查力度，对重点地区、企业及网点进行实地抽检。

2018年9月26日至27日，协会秘书长顾亚涛陪同省工信委交通与物流处主任科员李锦华赴红河、文山等地对当地报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）进行黄标车治理淘汰进展情况检查。



26日下午，检查组先后到红河州中新再生资源回收利用有限公司弥勒市报废汽车回收分公司、红河州资源再生利用有限责任公司弥勒市报废汽车回收分公司等两家网点（分公司）进行实地检查。通过对两家网点（分公司）现有场地和临时场地堆放情况、回收证明使用以及异地车辆回收等情况逐一进行核实。重点对回收的报废车辆是否进场、《报废汽车回收证明》与车辆信息是否相符以及是否存在买卖、变造、伪造和虚开回收证明等情况进行检查，并要求回收网点做好黄标车报废回收场地堆放预估和管理。



27日上午，检查组先后到红河州资源再生利用有限责任公司、红河州中新再生资源回收利用有限公司回收拆解场地进行实地检查，通过实地查看场地报

废车辆堆放情况，零部件以及危废物堆放、贮存等情况是否规范合理，是否存在安全隐患。现场对企业开具的《报废汽车回收证明》进行抽查，并督促企业要严格按照有关规定及时、规范录入报废车辆信息，做好车辆回收档案及台账管理。



当天下午，检查组到文山州劲达再生资源有限公司回收拆解场地和临时堆放场地进行查看，要求企业做好黄标车报废回收场地堆放和拆解能力预估，掌握好黄标车治理淘汰期间《报废汽车回收证明》使用情况，不得以任何理由拒绝车主交售黄标车，压低报废车辆回收价格，以确保黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成。



（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

云南省第五期报废机动车回收 行业从业人员业务技能培训 圆满举办

为全面提升我省报废机动车回收行业从业人员专业业务技能水平和法律知识，强化行业自律，把培养从业人员的实践能力、技术业务能力和创新能力作为工作重点，增强企业的核心竞争力，为我省报废汽车回收行业的健康发展提供人才和技术支持。2018年9月29日，协会在昆明市兴铁宾馆举办了云南省第五期报废机动车回收行业从业人员业务

技能培训。云南省固体废物管理中心管理室主任何宗良、昆明理工大学工程师李林敏、云南省资源再生二手车行业协会秘书长顾亚涛、协会报废机动车回收拆解分会专家张欣家为学员授课，来自全省各州市报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）112名从业人员参加了此次培训。



的全体学员提出了具体学习要求。

其次，协会秘书长顾亚涛就即将出台的《报废机动车回收管理办法实施细则（草案）》和《报废汽车回收拆解企业技术规范（修订稿）》有关精神及改革内容进行详细讲解；对《云南省报废机动车回收拆解管理办法》有关规定及要求向全体学员进行具体解读。



此次培训课题主要涉及报废机动车政策法规、危废物贮存及管理、汽车构造与技术、回收业务知识及实际操作、黄标车治理淘汰相关政策等内容。首先，云南省资源再生二手车行业协会秘书长顾亚涛代协会会长在开班典礼致辞，他简要介绍了当前我国及我省报废机动车回收拆解行业发展现状，以及开展报废机动车回收行业从业人员业务技能培训的目的和意义，同时对参加本期培训班

随后，云南省固体废物管理中心管理室主任何宗良结合《报废机动车拆解环境保护技术规范》从环评标准、环保设备设施及危废物贮存、转移注意事项等方面进行详细讲解。

昆明理工大学工程师李林敏就汽车构造与技术、汽车零部件再利用等内容进行详细讲解。

最后，协会报废机动车回收拆解分会专家张欣家就报废汽车回收拆解业务

知识及实际操作、企业服务沟通技巧、报废回收流程以及黄标车报废回收业务流程和注意事项等内容向学员们进行详细讲解。



截止目前，云南省报废机动车回收行业从业人员业务技能培训已连续举办了五期，培训人员近700余人，为我省行业企业输送了大量专业人才。为进一步贯彻落实好《云南省报废机动车回收拆解管理办法》，提升全省黄标车报废回收工作效率，确保黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成奠定了坚实的基础。通过此次培训，进一步提升了全省报废机动车回收行业从业人员的法治意识、诚信意识、专业水平及服务水平。同时，协会也将把报废机动车回收行业从业人员业务技能培训作为协会培训工作的重点，全面推进全省报废机动车回

收行业持证上岗制度，以促进我省报废机动车回收拆解行业健康有序发展。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

废旧轮胎市场现状你知道吗？

我国轮胎行业目前的现状是：废旧轮胎产量居全球第一。



据统计，截至2017年底，全国机动车保有量达3.10亿辆。其中，全国汽车保有量达2.17亿辆，与上年相比增加2304万辆，增长11.85%。随着我国汽车保有量的大幅增加，废旧轮胎的产生量也必然快速增长。

在汽车保有量逐年增加、汽车的报废和车型的更替等客观因素影响下，每年轮胎的报废率还会保持在6%~8%之间。

一、综合利用途径

我国废旧轮胎综合利用途径主要是废物轮胎原形直接利用，热分解，旧轮胎翻新，生产再生橡胶，生产硫化胶粉。

随着科技的发展，质优价廉的合成橡胶使轮胎翻新和再生胶的市场越来越小，市场增长率自2012年来持续下滑，

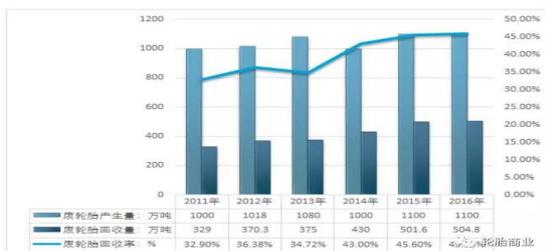
且受到技术水平以及生产设备等诸多问题的限制，用轮胎胶粉做配料生产道路沥青因成本太高而无法大量使用。将废旧轮胎和其他废弃物一起焚烧以蒸汽或电力的形式回收能量，虽可大量处理废旧轮胎，但资源利用率不高，只能回收约 42% 的能量。此外，翻新、制造胶粉和再生胶、作沥青填料、直接作为燃料焚烧等处理方法，或多或少的都会带来二次污染，资源的浪费，且危害居民健康，不是最终的解决办法。

热裂解法被认为是当今处理废轮胎的最佳途径之一，它具有处理量大，无二次污染，实现资源回收利用等特点虽然国家在废轮胎“热裂解”项目上推动了多年，但目前除了生产“热裂解”设备的企业获得利润外，投入“热裂解”项目的企业基本依靠国家项目资金维持生存，无利可图。

二、存在问题

我国废旧轮胎回收利用存在的主要问题

一、回收利用率低，废旧轮胎丢弃现象严重回收利用率低，废旧轮胎丢弃现象严重，给环境保护带来一定影响。我国是橡胶消耗大国，目前大约还有 20% 以上的废旧轮胎没被利用，长期堆放，难以降解，成为黑色污染源。从 2011-2016 年中国废旧轮胎产生量及回收量情况，废轮胎的回收还有很大的空间可以提升。



二、废旧轮胎回收利用企业普遍生产经营规模小，自我改进能力低，企业发展无后劲。我国废旧轮胎利用主要集中在生产再生胶、轮胎翻新、生产硫化胶粉，这些企业 80% 以上为中小企业或者是家庭作坊，形不成规模，市场竞争能力低。



三、废旧轮胎加工利用企业包袱沉重，经济效益差。废旧轮胎回收利用属于半公益事业，加工附加值低，我国废旧轮胎资源零星分散，回收、加工、运输费用高，废旧轮胎回收利用行业发展一直在低水平徘徊。

四、企业税赋成倍增长，废旧轮胎加工企业生存困难税改后，废旧轮胎加工企业享受不到回收企业免交增值税的优惠政策，由于废旧轮胎从民间收购，小规模纳税人没有增值税发票，不能抵扣进项税，实际造成了重复征税，使本来微利的行业变成无利或者亏损，很多企业生存困难，更谈不上发展。



三、与国外差距

我国的废轮胎回收利用行业与国外发达国家的主要差距。在管理上，发达国家都相继成立了废旧轮胎回收利用管理机构。在立法上比国外滞后，我国至今还没这方面的管理立法，暂时还是无“法”可依。在政策上与国外不平等，国外废旧轮胎无偿回收利用，而且还有补贴，免税等优惠政策的支持，我国多数废旧轮胎利用企业税赋过重，资金短缺，无力更新技术装备，生产经营步履维艰。

在美国各个州立法不同，但处理废旧轮胎的政策基本类似，均分别给予每条轮胎 3-5 美元的处置费；加拿大规定每回收处理 1 吨废旧轮胎给予 60 美元的处置费；欧洲每吨给予 140 欧元处置费；香港每吨由环保署给予 1700 港币处置费。该费用均由收缴的废旧轮胎回收处置费中支付，对利废企业给予补贴鼓励。

加大政策扶持可有效推动废旧轮胎的再利用，目前国内废旧轮胎再生利用仍需政府政策支持，环保问题如此严峻的今天，我们废胎回收利用行业仍有很长的路要走。

（文章来源：轮胎商业）

报废汽车何时实现精细化拆解

6 月 10 日，在西安市西郊的一家汽车修理厂，市民张先生花 80 元购买了一个从报废汽车上拆下来的八成新的二手轮胎。“买个新轮胎要 600 元，我的车很少上高速，买个二手的既经济又实

惠。”张先生说。



“你别以为报废汽车就是什么零件都不能用，其实好多零件都能再次利用。”这家汽车修理厂的负责人告诉记者。

据统计，每年全国有报废汽车拆解资质的企业回收的报废汽车数量仅占实际报废汽车总量的 30%。市场上大多数达到报废标准的汽车，有的继续在路上行驶，有的则进入黑作坊进行拆解，进入正规报废汽车拆解厂进行拆解的少之又少，多数报废车辆游离于相关部门的监管之外。

利益驱使 不法商贩铤而走险

今年 5 月，市民李涛将自己开了 10 来年的旧车卖给了汽修厂。当记者问为何不将车辆送到正规报废汽车拆解厂时，李涛说：“我也咨询了正规报废汽车拆解企业，这类企业给的回收价格着实吓了我一跳，竟然只有 150 元！这辆车机器还能正常运转，150 元还不如卖废铜烂铁嘛！我住得远，自己把车开到正规拆解企业进行报废，换个 100 多元，还不够油费呢。”

“按照现在正规途径报废一辆汽车，定点收购部门只以称重的方式折价收购，一辆车确实值不了几个钱。目前一般的小轿车回收价格也就 200 元至

300元。但是如果将报废汽车卖给回收商贩，价格肯定翻倍，甚至好几倍。”业内人士庄秀说。

目前，通过非正规渠道回收的报废汽车，在进行非法拆解后，一部分车辆的“五大总成”以及一些零部件被汽车修理厂甚至4S店买走，用于汽车维修。还有一些收购报废汽车的车贩子把整车买下，稍作整修后，进行非法二手车交易，或是将几辆报废车进行非法拼装，换上新的外壳后在外地销售。甚至还有不法商贩与拆车厂联手，靠非法出卖报废汽车的零部件赚钱。据了解，从报废车上拆下的发动机，进价仅300元左右，改装后可以卖到5000元，这其中的暴利，吸引着不法分子铤而走险，在一些地区甚至形成了完整的产业链。

业内人士介绍，目前国家把报废汽车拆解行业定性为废品回收行业，报废汽车回收时只能按照称重计价。也正是由于正规回收渠道回收价格太低，大量报废汽车经无从业资质的“黄牛”之手流入“黑市”，成为流动的安全隐患。同时，二手车商和非法经营企业出高价收购报废车辆，也在一定程度上助推报废车流向二手车市场。再加上繁琐的报废程序和低于市场收购价的补贴，让报废车辆的车主更倾向于在二手车市场寻找买家。

成本高昂 拆解企业面临经营困局
据省商务厅统计，2017年我省14家报废汽车回收企业共计回收各类老旧报废车辆2.82万辆。根据目前西安市机动车保有量，按照汽车年报废拆解率5%计算，西安市年报废车辆应为13.85万辆。但是由于报废汽车回收价格低，一

些车主不愿选择正规报废途径。汽车报废率及回收率低，导致正规报废汽车拆解企业处于严重“吃不饱”的状态。

6月15日，记者在陕西省报废汽车回收拆解有限公司看到，一辆辆报废车辆在拆解厂被几台大型机械臂“大卸八块”，瞬间便被挤压成一个个废铁块。

“这些车辆由于车况较差，只能进行粗拆解，也就是把车架之类的金属拆下来，卖给废铁收购商。”该公司负责人告诉记者。

目前，我省的报废汽车拆解企业多数依靠销售汽车拆解材料获利，企业的经营效益很大程度上依赖于钢铁企业的经营状况。今年以来，国内废钢收购价格一路下跌，加上企业运营成本不断上涨，人工成本、场地成本越来越高，一些企业面临生存困境。

报废汽车拆解行业经营税负过重、盈利水平低，也制约着企业发展。“目前对报废汽车在回收利用过程中并没有完全挖掘出废旧产品的价值。由于对‘五大总成’严格管控，报废汽车拆解后的零部件再利用率极低，一般都是当作废品进行处理。”西安市一家报废汽车拆解企业工作人员陈锋告诉记者。

除了较高的经营成本，报废汽车拆解企业还要支付危废处理费等其他费用，企业基本上无法得到与投入对等的利润回报。面对销售难、成本高的双重压力，报废汽车拆解企业经营陷入窘境。

精细化拆解 助推合理化循环

有统计数据显示，废旧汽车上的钢铁、有色金属零部件90%以上可回收利用，玻璃、塑料等的回收利用率也可达50%以上。在一些欧美国家，报废汽车零

部件近 75%能得到再利用，而目前我国报废汽车拆解的可用零部件再利用率仅为 10%左右，基本以销售废金属为主。

“相较于拥有成熟市场机制的欧美国家，我国的报废汽车拆解企业仍局限于产业链的一环，既未横向拓宽，也没能纵向延伸，必须尽快提高合法拆解率，规范拆解行为，提高回收利用率。”陕西省报废汽车回收拆解有限公司总经理惠红钊说，随着国家《报废汽车回收管理办法》（以下简称《办法》）修订版政策即将发布，有望促进报废汽车回收率和报废零部件再制造产业的发展。《办法》不仅从多方面鼓励和引导废旧汽车拆解市场走向精细化拆解、合理化循环，也从法律层面解决了再制造旧件回收合规性问题，有助于企业拓展产业链。

“相信随着《办法》的实施，未来报废汽车有望不再一‘称’了之，而是能一车一价，由市场自主协商定价。这样更多报废汽车将回归正规拆解渠道，此举也有利于推动汽车后市场精细化、规范化发展，从而实现产业合理化循环。”惠红钊说。

“报废汽车回收利用体系建设，是一项复杂的系统工程，具有很强的社会性和公益性，单独依靠企业投入困难很大，需要动员全社会力量，加大政府相关配套政策的支持力度。建议我省增加专项扶持资金，对相关企业执行国家减免税优惠政策，进而共同推动报废汽车回收利用产业发展。”省供销社经济发展处负责人说，我省相关部门应加大对非法收购、买卖报废汽车行为的处罚力度；出台补贴政策，鼓励车主将报废汽

车交到正规回收拆解企业；严控报废汽车回收拆解企业数量，提高行业准入门槛，确保正规报废汽车拆解企业规范发展，不断拓展产业链，实现报废汽车产业的合理化循环。

（文章来源：陕西日报 报废车回收拆解与再利用分会）

第四届再生资源新型回收模式 经验交流会与典型案例模式 现场会在上海召开

2018年9月16日，第四届再生资源新型回收模式经验交流会及典型案例模式现场会在上海召开。大会由中国物资再生协会回收分会主办，会议也得到了上海悦易网络信息技术有限公司、上海程胜环保科技有限公司、浙江九仓再生资源开发有限公司、杭州舞环科技有限公司的大力支持。会议旨在通过分享入选再生资源新型回收模式企业创新回收实践，共同推动再生资源回收行业转型升级。部分省市商务主管部门、物资行业协会、相关科研院所、再生资源回收利用行业企业代表及媒体单位代表近 150 人参加了本次会议。



▲ 第四届再生资源新型回收模式经验交流会现场



中国物资再生协会副秘书长、回收分会秘书长崔燕主持了上午的会议，中国人民大学教授靳敏主持了下午的会议。

▲ 中国物资再生协会副秘书长、回收分会秘书长崔燕主持会议



中国人民大学教授靳敏主持会议
中国物资再生协会刘强常务副会长为大会致辞。首先，他高度评价了再生资源新型回收模式分享与推广的重要意义，同时指出，在再生资源回收方面依然存在很多的难题，比如说垃圾分类与再生资源如何衔接的问题。其次，他进一步分析了再生资源行业所面临的三大问题：一、税收政策问题。二、环保问题。三、回收模式创新问题。最后，表

达了对与会嘉宾的美好祝愿并预祝大会圆满成功。



▲ 中国物资再生协会刘强常务副会长致辞

2018年是实施“十三五”规划承上启下的关键一年，再生资源行业主管部门也发布了多项产业扶持政策，再生资源回收和垃圾分类产业迎来新的机遇与挑战。会议分别邀请上海市绿化和市容管理局、杭州市再生资源行业协会等相关部门的有关负责人，分别对产业政策进行了深入解读。

上海市绿化和市容管理局齐玉梅处长为我们分享了“上海市两网融合实践与浅谈”。她指出两网融合整个的发展，政府、企业、社会有各自的责任，政府要做一些制度的构建、企业需要拓展降低经济成本和技术创新、需要全社会共同参与，让整个的链条成本更低，需要每一个人去参与分类，这是需要社会去做的。只有建立在这样一个基础上才真正的能够让两网融合，走的更远，也走的更稳健。



▲ 上海市绿化和市容管理局齐玉梅处长发言

杭州市再生物资行业协会林世娟秘书长为我们详细解读了《杭州市再生资源回收实施意见》。她从实施意见的背景、过程、思路、策略、目标任务、政策扶持与保障、取得的初步成效与存在问题和下一步的工作计划等几个方面详细的解读了杭州市再生资源回收实施意见。



▲ 杭州市再生物资行业协会林世娟副秘书长发言

江苏奥帆科技有限公司姚白凤副总经理为我们分享了“‘潮回收’互联网+再生资源回收全产业链创新模式”。她为我们介绍了企业的两个创新亮点：第一个是将互联网与公共机构和社区分类回收、旧物置换相结合，第二个是创新

的交易平台。创新点从客户需求出发，不仅满足客户需求并提供增值服务。



▲ 江苏奥帆科技有限公司姚白凤副总经理发言

玉溪保家再生资源有限公司李海泉总经理为我们分享了“打造四级绿色回收产业链条”。他主要介绍了企业在技术设施设备、经营管理方式、回收方式这三方面的创新与改革，并详细讲解了如何通过完善重点环节，解决行业问题，最后形成整个产业链条横向发展的过程。



▲ 玉溪保家再生资源有限公司 李海泉 发言

海南绿保无忧再生资源回收有限公司张云运营总监为我们分享了“打造再生资源新生态开发智慧城市金矿山”。

他指出，企业已确定了一个生态产业园区、四大分解中心、两百个流转中心以及多个网点的战略，形成海南岛服务再生资源领域的生态圈助力海南的绿色崛起。在再生资源回收领域将着力打造省一级的再生资源回收利用与服务平台，通过物联网的手段，实现各交易环节的一个数据采集，为政府部门、科研机构 and 行业企业提供决策依据。

江苏衣衣不舍再生资源回收有限公司陆敬芳总经理为我们分享了“垃圾分类+互联网再生资源回收体系”。她介绍说，江苏衣衣不舍已经逐步由传统单一的再生资源回收融合到垃圾分类体系当中，通过分类宣传和用户服务的形式，运用自己的平台，宣传发动小区居民参与活动，并在小区设立再生资源兑换点来进行宣传，同时采用“四个三”模式进一步巩固两网衔接，带动居民参与其中。



▲ 江苏衣衣不舍再生资源回收有限公司陆敬芳总经理发言

上海霖承环保科技有限公司马俊总经理为我们分享了“‘互联网+’家电回收增值服务平台”。他主要介绍了“嗨回收”运营模式的复制性与考核管理。通过对产业链的优化与瘦身，“嗨回收”增值服务平台提升效率近60%，并已经

覆盖全国大部分城市。其估价模块通过大量的数据分析，依据不同品类提取影响本身价值的主要规格为客户端用户下单的要素，参照数据波动不定期调整系统报价，为用户提供了优质灵活的服务。



▲ 上海霖承环保科技有限公司马俊总经理发言

南京柯信物资回收有限公司柯章跃总经理为我们分享了“深耕细作区域市场推动废玻璃回收加工行业良性发展”。他指出，企业以废玻璃回收为核心，从回收网络建设、分拣加工技术和模式可推广性等方面详细分析了废玻璃回收的运行模式，企业在形成废玻璃循环利用体系的同时，为改善城市环境作出了贡献。



▲ 南京柯信物资回收有限公司柯章跃总经理发言

广州市万绿达集团有限公司陈冠理经理为我们分享了“为大型工业园区提供嵌入式再生资源回收服务新模式”。他重点介绍了万绿达再生资源绿色回收模式的两大特点，一是参与到工业园区的整体规划，优化园区的整体废弃物管理流程；二是为园区服务提供点对点服务，帮助制定废弃物管理方案；三是与园区的企业生产流程进行无缝对接，对于园区企业废弃物进行即产即用的循环再利用模式，形成一个闭环的循环经济产业链。



▲ 广州市万绿达集团有限公司陈冠理经理发言

小黄狗环保科技有限公司马潇副总裁为我们分享了“打通垃圾回收最后一公里”。他分析总结了我国垃圾回收利用情况，重点讲述了公司的运营模式和创新产品，以丰富的生活实例为引导，全面介绍了小黄狗再生资源回收新模式。



▲ 小黄狗环保科技有限公司马潇副总裁发言

华录科技文化（大连）有限公司林洋副总经理为我们分享了“互联网+再生资源 020 绿色回收”。他从企业简介、产品介绍、创新性分析、实施效果和发展规划五方面介绍了企业的运营模式创新，该模式通过数据采集、数据统计与数据分析，实现再生资源回收流向监控，为政府打造一个智慧分类的公共服务平台。



▲ 华录科技文化（大连）有限公司林洋运营总监发言

上海交投再生资源管理有限公司梁锋总经理助理为我们分享了“‘别扔了’全品类可循环物品回收交易公共服务平台”。他从平台定位、回收形态、技术、政府保障等多方面着重介绍了“别扔了”

平台，在运营模式、奖励机制、智能回收驿站、平台技术功能创新等方面的创新点。



▲ 上海交投再生资源管理有限公司梁锋总经理助理发言

翠微网络科技有限公司（上海）有限公司戴纯刚总裁助理为我们分享了“多款淘废宝 APP 互联互通，形成再生资源循环利用系统”。他以企业发展的痛点为切入点，指出企业的新运营模式，利用智能化管理实现企业价值。他还展示了如何通过淘废宝回收版、专业版、物流版，实现智能优化，改善物流环节，提高企业运营效率。



▲ 翠微网络科技有限公司（上海）有限公司戴纯刚总裁助理发言

湖北启迪桑德循环科技有限公司张诚副总经理为我们分享了“生活垃圾分

类+再生资源回收”。首先，他详细以图文结合的方式详细介绍了启迪桑德的生活垃圾分类与再生资源回收是如何进行融合的，强调宣传教育是实现垃圾分类的关键点。他还指出了企业发展的四大优势，即智能设备、大数据系统、规范化和精细化。



▲ 湖北启迪桑德循环科技有限公司张诚副总经理发言

上海程胜环保科技有限公司王超总监为我们分享了“把握两网衔接契机，实现多方共赢”。他指出服务宣传手段、基础建设、数据采集、积分设备是程胜模式的优势，企业通过帮帮到家平台和绿色账户，利用定点交投的方式，实现居民自觉垃圾分类。程胜模式结构具有“互联网+回收”服务体系、产品技术创新、产业链式发展等优势，有利于实现绿色回收的长期目标。



▲ 上海程胜环保科技有限公司王超总监发言

南京经略企划有限责任公司刘红兵总经理为我们分享了“‘绿钥匙’打开资源回收与垃圾分类的大门”。他从数据系统、操作系统、积分系统和兑换系统四方面详细介绍了“绿钥匙”回收模式系统，并指出该模式具有无人值守、全品类回收、逆向追溯、多平台数据共享、价格低等特点。



▲ 南京经略企划有限责任公司刘红兵总经理发言

本次会议为入选商务部新型回收模式的企业进行了授牌。



▲ 刘强常务副会长和崔燕副秘书长为新型回收模式企业授牌

(文章来源: 中国物资再生协会回收分会)

二手车行业, 高税负下野蛮生长

截止 2017 年, 中国的二手车年交易总额是 8093 亿元, 同比 16 年增长了 34%。按照这一增速, 2018 年, 全国的二手车交易总额将达到 10844 亿元, 形成一个年交易额超 1 万亿元的行业。但这样一个庞大的行业, 目前参与交易各方却都在违规操作: 收购二手车的 4S 店不得已变成偷税者; 卖车给 4S 店的人尽管拿到了钱却担惊受怕, 随时可能吃上官司; 而对于国家, 应该每年入库的 200 多亿税金, 却缩水成不到 10 亿元。这一切的根源在什么地方?



二手车交易

目前，二手车交易的增值税税率是2%，个人卖车免增值税。二手车交易其他费用是300元左右。

全国近3万家汽车经销商车行，坐拥本品牌专业评估师却不能光明正大收购二手车，就是交不起2%的增值税。本来，客户到店购买一台新车，原先客户的旧车可以直接作价抵给4S店作为部分新车车款。

旧车过户到4S店名下后，4S店找到新的买主将旧车加价销售出去就可以了。但是，操作一段时间发现，二手车交易多数是赔钱的，因为税费太高了。二手车行业的特点是一定要快速出货，不能压车。一般在库不超过30天必须销售掉。因此，都是收购价基础上赚个1000元或2000元就卖。



以一台10万元左右的二手车为例：仅仅2%的交易税金就是2000元，还要加上二手车交易市场的费用300元，如果按照102000元销售还要亏300多元。为了偷逃这部分税款，4S店应对出来两种办法：

一是让某个员工从公司借款收购客户的二手车，等以后找到真正的买主后再从员工名下将车过户到买主名下，净利润留给公司。这样做4S店赚钱也负担了300元交易费用，客户的利益没有损失，但国家该得的税款损失了。

二是跟客户签收一个延期过户协议，钱先给客户，二手车留在店内但不过户。等以后找到真正的买主后通知原客户直接将车辆过户到买主名下即可。这样做4S店赚钱且没有交易费用，客户尽管拿到了车钱，但承担的风险不小：因为车辆没有过户，万一出现交通事故，还得跟着受到拖累。对4S店来说，也担心这一环节法院查封客户财产，一旦那样就车财两失；对国家来说，税款是损失了。



4S店不想光明正大的收购二手车

然后销售出去赚差价吗？当然想啊。这样做不用担心车辆不过户万一出现法院查封车辆的风险，但是税负过高它受不了啊。

国家当初制定 2% 税率的时候二手车行业还没有充分竞争，但进入 15 年之后看，2% 的增值税税率甚至高过了二手车行业的正常加价率，明显违背了行业规律。

因此，现在的二手车行业从业者，要么选择绕开过户环节以中介者身份出现，实质上还是一个偷税行为；要么选择离开。解决这个问题的办法，就是将二手车交易的税率降低到一个合理水平上，以引导遵守规矩的人能重新进入这个行业。

（文章来源：汽车金融大全 二手车加）

二手车“退一赔三”创 1300 万新高，经销商若不服该怎么办？

新《消费者权益保护法》2014 年实施以来

法院判决的惩罚性赔偿金额

今天诞生了新记录——1300 万余元！！！！

购买的新劳斯莱斯，竟然是“二手车”

无法享受相关质保服务

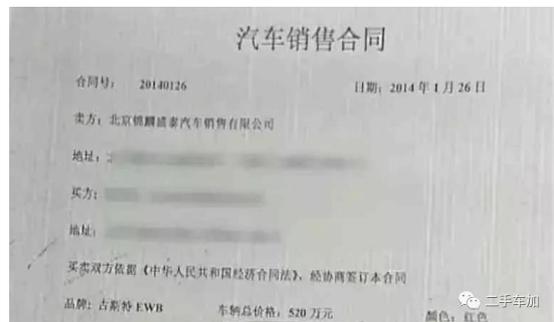
消费者将销售商告上法庭

消费者无意中发现，自己 520 万元买的新劳斯莱斯，之前被人动了手脚，涉嫌篡改里程当新车卖。



购车

北京消费者贾女士 2014 年 1 月从锦麟盛泰汽车销售有限公司花 520 万买了一辆全新的劳斯莱斯古斯特 EWB 型轿车，购车发票却是德特汽车贸易有限公司。



贾女士称，购车后，因长期不在国内，只定期让人帮忙热车，故车仅有一千余公里的行驶记录。后因车辆仪表系统故障，将车送到 4S 店维修，不料竟遭到了拒绝，理由是这辆车被拆过。

车来人 贾	证件号码
故障代码	
R0000	更换钥匙电池
RXCJC	检查前排显示器黑屏
CBZC	检查仪表显示故障

4S店店员还告诉贾女士，这辆车改过公里数，仪表盘上的公里数与实际不符，按厂家规定不再承担保修责任。



贾女士认为被欺诈，故起诉上述两家公司，要求撤销购车合同，返还购车款，并三倍赔偿。

一审

消费者要求“退一赔三”，法院认为其提供的证据，不足以证明销售商构成欺诈，驳回其起诉。

一审中，锦麟盛泰公司称，贾女士明确获悉车辆存在购置税缴纳的记录，不存在欺诈情形。此外，该公司还提起反诉，要求贾女士将尚未支付的270万元尾款支付。

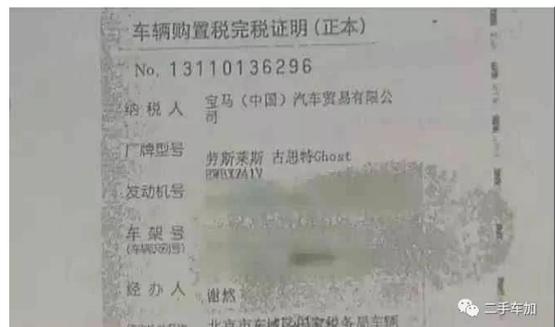
德特公司则称，公司仅应贾女士和锦麟盛泰公司的要求代开发票，不是买卖合同一方当事人，不是适格被告。

2017年12月11日，一审法院认为，贾女士提交的证据不足，故驳回其诉求，认为贾女士已付全款，驳回锦麟盛泰公司反诉请求。

一审判决后，贾女士和锦麟盛泰公司均向北京市第三中级人民法院上诉。

二审

法院调查认定，“新车”曾被两次转手，销售公司称消费者知情，消费者说不知道买的是二手车，今年7月31日上午，该案件二审正式开庭。二审中，北京市三中院向车辆进口商宝马（中国）汽车贸易有限公司进行调查。经调查，涉案车辆原本作为宝马中国公司的自用车辆，并于2013年7月缴纳了车辆购置税，但在申请期间因偶然机会转售给德特公司。



宝马公司称，该车辆销售时，已有 4938 公里的里程数，并为此优惠了 12 万美元。

后德特公司将该车转售给锦麟盛泰公司。锦麟盛泰公司将该车以新车出售给贾女士。

贾女士认为，销售公司所售的涉案车辆本为二手车，有一定的里程数，却未告知自己。且据维修时 4S 店介绍，涉案车辆的里程表已被调整，零部件有损毁现象。因此，销售公司的行为存在欺诈。

汽车销售公司则表示，贾女士系在了解车辆全部信息的情况下决定购买，包括涉案车辆已有一定的里程数。该车前任卖家还出具了交车单，证明自己将车辆卖给涉事销售公司时，双方明确知道是有一定里程数的。

贾女士方认为，该交车单是恶意协商的结果，两公司在一审时均向法院表示涉案车辆为新车，没说过有里程数，并主张前任卖家就此事承担连带责任。

当天，该案未当庭宣判。

判决

二审法院认定构成欺诈，判决销售商三倍赔偿购车款，1300 余万元，销售公司称会继续申诉。19 日上午，该案在北京市三中院当庭宣判。法院经过审理认定锦麟盛泰公司构成欺诈，判决锦麟盛泰公司三倍赔偿贾女士购车款 1300 余万元。

宣判后，贾女士代理人称，二审法院充分保护了消费者合法权益。而自称锦麟盛泰公司发言人潘先生称，销售商没有能力修改汽车的里程表。

“你们可以采访一下劳斯莱斯公司，该公司 2012 年出售的车是否可以修改路码表，任何人没有这个能力。”潘先生称，他们会继续申诉。



专家观点

对于此次案件，全国工商联汽车经销商商会党支部副书记、二手车行业发展委员会秘书长郭平认为，单凭现在判决书中的证据判段，经销商已经构成了欺诈。但是判决书中证据链不够完整，如果经销商想要自证清白，首先要证明：1、该车的销售价格是否低于市场价；2、该车的里程表调表行为是否真正被告所为；不排除是卖给他的上家公司调的又或者是消费者购车时要求他重新调整里程表的。只要经销商能有证据证明表不是他调的，他或者消费者知道真实情况的证据，这个案子还有转机，否则就只能遵守法院判决退一赔三。

值得一提的是，郭平参与过多个二手车“退一赔三”的诉讼案例，他

表示，新《消费者权益保护法》规定的“退一赔三”确实能够起到保障消费者权益的作用。但是现在也有人故意对车辆做手脚，车辆出售以后再恶意进行诉讼，以期获得“退一赔三”的不正当行为。

因此，上文中提到的劳斯莱斯交易纠纷案，目前还难以判断孰是孰非，只有继续等待真相揭晓。

(文章来源：二手车加)

云南计划年内推广新能源汽车 5万辆 公共机构带头推广

云南省工业和信息化委员会 30 日发布消息，为加快新能源汽车推广应用，2018 年，云南省计划在全省推广新能源汽车 5 万辆；公共机构将带头推广，新增一般公务用车、特定业务用车和固定区域内执法执勤用车除新能源汽车不能满足功能需要以外，全部采购和使用新能源汽车。



云南省工业和信息化委员会副主任陈云生介绍称，近日，云南省人民政府制定了《云南省加快新能源汽车推广应用工作方案》，以促进云南

省新能源汽车保有量快速增长，将清洁能源优势转化为经济优势和发展优势，推动生态文明建设排头兵建设。

方案明确，2018 年，云南省需在全省推广新能源汽车 5 万辆，使新能源汽车保有量占全省汽车总量的 1%，达到全国平均水平。推广重点围绕私人购车、政府采购、公共出行、城市物流(包括邮政)以及旅游等领域，在昆明、曲靖、玉溪、楚雄、红河等滇中城市群和重点旅游城市及景区进行推广。

方案还规定，公共机构带头推广新能源汽车，并扩大公共领域新能源汽车应用规模。新增一般公务用车、特定业务用车和固定区域内执法执勤用车除新能源汽车不能满足功能需要以外，全部采购和使用新能源汽车；新增和更新垃圾清运、道路维护等市政工程用车，全部采购新能源汽车；各地新增或更新城市公交车、巡游出租车、城市物流车中，新能源汽车比例昆明市不低于 80%，曲靖、玉溪、楚雄、红河等 4 个州、市不低于 60% 等。

此外，方案还明确关于新能源汽车推广应用的扶持政策：省财政按照中央财政同期补贴标准，对省内上牌的新能源汽车配套补贴 25%，州、市财政再配套补贴 25%；全面落实国家对新能源汽车免征车辆购置税和车船使用税的扶持政策；推行新能源汽车差异化交通管理，如 2020 年底前，

国有资本管理的停车场对新能源汽车 2 小时内免收停车费。

陈云生表示，目前，云南省内部分新能源汽车生产企业已推出有力的营销措施。下一步，云南省还将细化政策措施，加强基础设施建设，共同营造新能源汽车良好的消费使用环境。

云南省能源局电力处处长田宏伟透露，为配合电动汽车推广应用，云南省已于 2016 年全面启动充电基础设施建设。初步统计，截至 2017 年底，云南全省建成在运公用充电桩约 4100 个。目前，高速公路充电网络加快建设，部分服务区充电站已投入运行。按规划，2018 年，昆明、曲靖、玉溪、楚雄、红河等 5 州、市将新增公共充电桩 1.5 万个，集中式充电站 140 座以上。到 2020 年底前，经营性充（换）电站向用户收取的充电服务费不超过 0.8 元/度。

（来源：中国政府网 报废车回收拆解与再利用分会）

近期黄标车工作开展情况及工作中存在的问题及隐患。州交警支队车管所负责人就黄标车车主异地办理淘汰、多次转户转卖车辆淘汰、境外使用及灭失车辆淘汰等问题逐一进行了解答。

州黄标车整治督导组负责人强调，认清治理淘汰黄标车工作不仅是省重点工作，也是中央环保督导的重要内容，重要性不可言喻。在工作中，除主观努力外，还要分析客观因素影响，做好隐患群体工作，坚定淘汰治理黄标车态度，攻坚克难，排除阻碍推进淘汰工作。理清需要政府层面解决问题的报请政府解决，并由政府通报或督导工作推进不力、进展缓慢、成效不明显的乡镇政府及部门。把辖区内黄标车辆录入缉查布控系统进行布控，查缉逾期未年检、达报废标准等车辆。继续推进人车见面工作，并在熟悉理解省、州黄标车淘汰补贴政策及相关文件精神的基础上做好宣传及政策宣讲、解读。

（来源：全国报废车）

西双版纳州黄标车整治督导组 检查景洪市整治黄标车工作

9 月 19 日，州黄标车整治督导组督导检查景洪市交警大队黄标车治理淘汰工作。

景洪市交警大队相关负责人通报了

特别关注

Spacial Focus

我国报废汽车回收利用现状 分析与对策建议

随着汽车保有量的迅速增长，汽车报废量也大幅增加，开始进入报废高峰期。预计至 2020 年，我国汽车保有量将超过 2.6 亿辆，报废量将超过 1200 万辆。报废汽车引发的安全、环保、资源回收再利用等问题越来越被高度关注，做好报废汽车回收利用工作已成汽车产业实现绿色、循环、低碳发展的关键，是促进生态文明建设，建成汽车强国的重要环节。

提高报废汽车回收利用水平的重要意义

一、报废汽车回收利用与资源节约

汽车产业是典型的资源密集型产业，汽车生产要耗用大量的钢铁、有色金属、塑料、橡胶、玻璃和纺织品等资源。其中钢材占整个汽车生产原材料的 70% 以上，据粗略统计，生产一辆轿车需要耗费的钢材约为 1200 kg。

实践证明，废旧汽车上的钢铁、有色金属零部件 90% 以上是可回收利用的，玻璃、塑料等的回收利用率也可达 50% 以上，从一辆报废的轿车中，可以回收废旧钢铁近 1000 kg，有色金属近 50 kg。同时，充分利用废旧汽车资源，还可有效地节能降耗，产生可观的经济

效益。



二、报废汽车回收利用与环境保护

报废汽车对环境的危害主要体现在三个方面：

报废汽车露天堆放占用大量土地，如不加强循环利用，随着报废汽车数量的增多，我国将可能成为世界最大的「汽车垃圾场」。

以排放水平低于国 I 排放标准的汽油车和国 III 排放标准的柴油车「黄标车」为主的废旧汽车对空气的污染很大。据环境保护部 2017 年 6 月 3 日发布的《中国机动车环境管理年报（2017）》数据显示：2016 年，全国机动车排放污染物初步核算为 4.472×10^7 t，汽车是主要贡献者，按排放标准分类，国 II 及以下的行将报废的老旧汽车保有量占 12.8%，但 CO、HC、NO_x、PM 的排放占比分别达到 60.7%、60.6%、43.6%、67.1%。

拆解环节对报废汽车废弃物的不规范处理将造成环境污染。主要体现在报废汽车的废油、废液、废电池、汽车破碎残渣（ASR）及有毒废弃物（含铅、汞、

镉、铬等），如不经过严格的回收处置将对土壤、水体和大气造成严重污染。因此，加速淘汰「黄标车」，规范报废汽车回收拆解是控制环境污染的重要途径。

三、报废汽车回收利用与交通安全

2015年，我国共发生汽车交通事故187781起，受伤人数为199880人，死亡人数为58022人，直接财产损失达103691.7万元。已达到报废标准的整车或零部件，可靠性没有保障，安全系数极低，远远达不到安全运行技术的要求，一旦流入交通市场，将对交通道路安全造成巨大威胁。



据交通部门统计资料显示，汽车交通事故中有近1/5是因非法改装车、非法拼装车和达报废标准的汽车违法上路行驶造成的。规范报废汽车的回收管理，禁止报废、拼装汽车上路行驶，对达到报废标准的汽车强制通过正规渠道报废，才能从根本上消除报废汽车对交通安全的威胁。

我国报废汽车回收利用现状

01 正规渠道回收率低，正规企业

「吃不饱」现象严重

2016年，我国民用汽车保有量为1.94亿辆，报废车辆为540万辆，报废率（报废量占汽车保有量的比例）为2.78%。我国近年来汽车报废量及报废率如图1所示，从图1中数据可见，我国汽车报废量平均仅为保有量的3%左右，与发达国家6%~8%的比例相比差距很大。

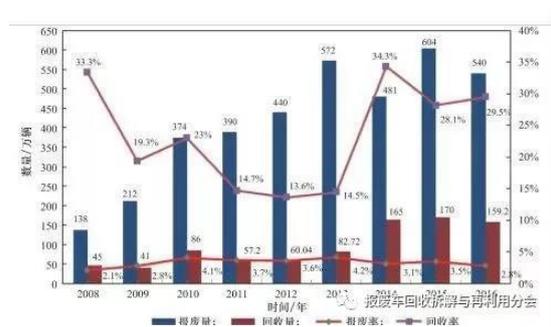


图1 我国2008年以来汽车报废及回收情况

2016年，我国通过正规渠道回收汽车仅为159.2万辆，回收率（回收量占报废量的比例）仅为29.48%。近年来我国报废汽车回收率一直在低位徘徊，每年应报废车辆中，通过正规渠道回收的比例仅为30%左右，其他近70%的应报废汽车流入地下「黑市」，其中一半左右进入了非法拆解渠道，另一半则流向周边县市或者农村地区继续使用。这不仅对正规的回收拆解企业造成冲击，扰乱回收拆解的正常秩序，更重要的是给道路交通安全、环境保护和资源利用带来了严重隐患。

探究我国报废汽车回收率低的原因

因，一是法律和监管存在严重缺位。目前，我国公安部门负责报废车的注销登记及在车辆拆解时进行监销，商务部门和工商部门主要负责对报废汽车回收拆解企业的监管，但各部门实际上都未有效监管报废车辆流失的问题。

二是正规回收企业盈利途径单一，经营困难，回收积极性不高。目前，我国正规报废汽车回收企业 90% 的利润依赖于废钢铁销售，受报废汽车「五大总成」（发动机、变速器、前后桥、车架、转向机）严禁用于零部件销售政策和近几年来废钢铁市场价格低迷的影响，废旧汽车正规回收企业利润较低，加上税费负担重，导致经营困难，回收积极性不高。

我国正规报废汽车回收企业的回收价格远低于非法渠道，二手车商和非法经营企业大范围高价收购报废车辆，是大量报废汽车流向二手车市场和地下「黑市」的根本原因。

02 有关汽车报废回收管理法律法规亟待健全

汽车报废回收是一项涉及面广、政策性和技术性强、协调难度大的管理问题，要实现报废汽车回收利用产业的健康可持续发展，必须以法律形式来构建监管体系。美、德、日等汽车发达国家在报废汽车回收管理方面工作开展较早，政策法规标准配套完善，基本形成了管理方式法制化、回收措施系统化、

回收处理责任化的特点。

为了促进报废汽车回收与拆解行业的发展，我国出台了《报废汽车回收管理办法》（2001）等法律法规。但与发达国家相比，我国报废汽车回收利用管理工作起步较晚，相关的法律法规不健全，立法制化的要求有较大差距。表 1 为我国与发达国家报废汽车回收管理法律法规及产业主要特征的比较。

	美国	德国	日本	中国
主要法律法规	《资源保护与回收法》 《清洁空气法案》	《欧盟关于报废汽车的指令》 《循环经济和资源法》 《废旧车辆处理法规》	《促进资源有效利用法》 《报废汽车再利用促进法》 《报废汽车回收利用法》	《报废汽车回收管理办法》 《汽车产品回收利用技术政策》 《机动车强制报废标准规定》
回收费用主体	作为有价值的二次资源交易	汽车生产厂商与进口商	用户	作为有价值的二次资源交易
回收利用率指标	2020 年回收利用率为 95%	2015 年回收利用率为 95%，材料再利用率为 85%	2015 年安全气囊回收率为 85%，汽车回收利用率为 95%	2017 年回收利用率为 95% 左右，材料再利用率为 85%
主要特征	管理机制以环保为导向，严格执行环境保护法，再制造水平领先，民众对再制造件的认可度高；生产者责任延伸明确，社会诚信机制健全	汽车材料、零部件可回收利用率达到规定标准；生产者责任延伸明确；通过市场导向引导车辆报废；社会诚信机制健全	消费者购车时缴纳回收再利用费；制造商和三种物质（制冷剂、安全气囊、残渣 ASR）的回收利用；通过政府与民间机构分别进行回收；再制造件再利用充分	禁止“五大总成”再制造；信息监管系统不完善，监管不到位，报废汽车流失严重，正规企业盈利困难；生产者责任延伸不明确；社会诚信机制不健全

表 1 报废汽车回收管理法律法规及产业特征比较

03 报废汽车回收行业整体水平低

经过多年的发展，我国报废汽车回收拆解业已经形成了一定的规模。据中国再生协会统计，2016 年我国获得拆解资质的企业数量为 635 家，回收网点总数为 2465 个，从业人员 3 万余人。报废汽车回收拆解企业中，年拆解能力超过 1 万辆的仅有 40 家；年拆解能力 1000 辆以下的多达 324 家，占拆解企业总数量的 51%，回收量仅占总回收量的 7.8%。

由此可见，目前我国报废汽车回收企业资源分散、生产规模小、经济效益低。与发达国家相比，我国报废汽车回收拆解行业整体发展水平落后。大部分企业投入不足，仍多采用粗放式经营管理方式、技术手段落后、技术装备科技

含量低,且多数企业采用人工拆解分类,拆解效率低下。

此外,我国报废汽车的回收再利用率偏低,目前仅为75%左右,远低于发达国家95%的水平。拆解之后能够被回收利用的基本上仅限于废钢铁以及较大、易分捡的有色金属,其他材料(如塑料、橡胶、玻璃)大都因无法有效回收而被废弃。

04 报废汽车拆解后废钢流失严重

废钢是一种可无限循环使用的节能再生资源,多用1t废钢可节约1t原煤,可减少1.7t精矿粉的消耗,减少4.3t原矿开采和1.6tCO₂的排放。在钢铁生产中尽量少用铁矿石而多用废钢,非常有利于钢铁工业的可持续发展和生态环境的改善。

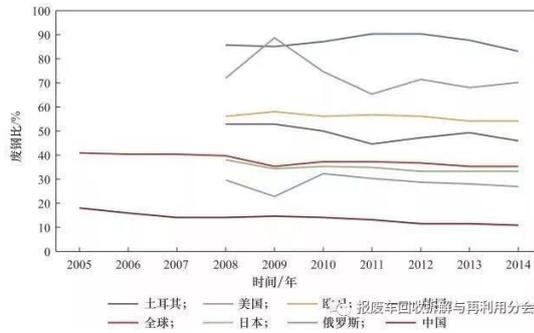


图 2 全球主要国家和地区废钢比

但我国目前废钢行业在回收、加工、配送、利用及监管等各个环节尚未建立规范体系,加上电力成本高昂以及废钢行业税收等因素的制约,导致我国消耗废钢资源的电炉炼钢仅占钢铁生产的10%左右,我国废钢比一直较低。如图2所示,「十二五」期间,我国废钢比仅

为11.5%,远低于全球37%的平均水平。

提高我国报废汽车回收利用水平的建议

01 制定完善法律法规,严控报废汽车流向「黑市」

一是尽快出台《国务院关于修改〈报废汽车回收管理办法〉的决定》,允许报废汽车「五大总成」交售给零部件再制造企业,加强资源循环利用,增加正规报废回收企业的利润来源,提高正规企业的积极性。

二是依法重新设立报废汽车回收拆解企业资格认定制度,明确报废汽车拆解经营准入,对于不规范、不达标、不环保的回收拆解企业进行强制退出,确保报废汽车拆解行业健康有序发展。

三是为解决报废汽车流失问题,借鉴发达国家的成功经验,制定汽车报废回收押金制度。

四是政府相关部门应依法从汽车报废、注销登记、回收拆解、道路行驶等多个环节强化对报废汽车的监管并建立长效机制,像打击「毒品」一样严禁报废车进入「黑市」,严防报废汽车、拼装车流向社会。

02 构建报废汽车回收信息监管体系

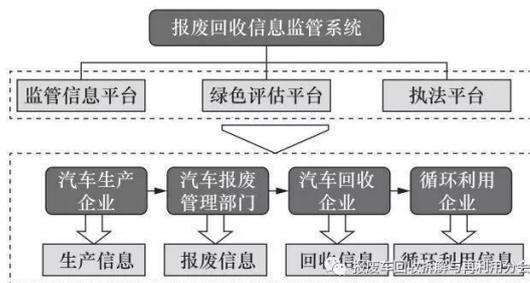


图 3 汽车报废回收信息监管平台

构建汽车生产企业、汽车报废管理部门、汽车回收及循环利用企业共同参与的公共信息平台,搜集整合汽车生产、交易、维修、报废回收和循环利用等环节的基础信息,并建立监管信息平台、绿色评估平台及执法平台组成的贯穿汽车产品全生命周期的报废回收信息监管体系,确保整个汽车产品全生命周期各阶段信息的畅通,使报废汽车产品的流向既精准又透明。

03 大力推行绿色设计和绿色制造

对于汽车产品回收问题,回收工艺只决定产品回收效益的 10%~20%,剩余的 80%~90%由设计阶段决定。因此,通过推行生产者责任延伸制度,引导和激励汽车生产企业推行绿色设计和绿色制造,充分考虑汽车产品的可回收性、可拆解性、可再制造性、材料回收的可能性和回收处理方法等与回收相关的问题,积极采用可拆解性设计、可回收性设计,选用无毒、无污染材料以及易回收、可重用、易降解材料,从源头上为提高汽车产品回收利用水平创造条件,并最大限度提升报废汽车的资源利用效

率,降低环境污染。

04 大力推行再制造工程,实现资源的高效利用

再制造是面向全生命周期绿色制造的发展和延伸,是实现循环经济发展和资源高效利用的重要方式。一般再制造产品与制造新品相比,成本只有新品的 50%,可以节能 60%、节材 70%,而且不产生固体废物,大气污染物排放量可降低 80%以上。再制造有利于形成「资源-产品-废旧产品-再制造产品」的循环经济模式,可以充分利用资源,保护生态环境。

因此,构建汽车生产企业、回收拆解企业及资源再生企业的协作机制,理顺产业链的上下游关系,制定汽车零部件循环使用标准规范,积极推进再制造工程,对促进报废汽车资源的高效循环利用非常有益。

05 提高废钢利用率

针对目前我国废钢利用率低的问题,国家应制定多层次、多方面的法律法规体系,建立高效的废钢管理体制并疏通废钢流通渠道,推进先进技术在废钢加工处理中的应用。加强废钢回收、加工和配送基地建设,实现社会废钢铁资源的回收、拆解、加工、配送、利用一体化。

对废钢回收、加工和配送企业给予税费优惠或价格补贴,对电炉炼钢用电给予优惠电价,调动废钢利用企业的积

极性，鼓励钢铁企业多吃废钢，扶持废钢产业健康发展，大力提高废钢比，减少铁矿石的开采和消耗，并遏制废旧汽车零件低价出口的不利局面。

结语

汽车产业是我国的支柱产业，其可持续发展是实现整个国民经济持续、快速、健康发展的重要因素。报废汽车回收利用是汽车产业循环经济的重要内容，做好报废汽车的回收利用不仅可以带来良好的经济效益，而且可以带来明显的环境效益和社会效益，是保证资源循环合理利用、实现汽车产业绿色可持续发展的重要途径，也是实现我国汽车强国战略不可或缺的重要组成部分和促进生态文明建设的必然选择。

（文章来源：报废车回收拆解与再利用分会）

新能源汽车报废在规范中前行

我国大力发展新能源汽车是基于节能和环保两方面考虑。但是，如果做不好新能源汽车的报废回收和动力蓄电池的再利用，反而会造成严重的环境污染和资源浪费。近日，随着《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》及《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源

管理暂行规定》正式实施，我国已构建起动力蓄电池产品“来源可查、去向可追、节点可控、责任可究”的管控体系，实现了对每一块动力蓄电池全生命周期的溯源管理。与此同时，中国汽车技术研究中心有限公司（以下简称“中汽中心”）也已启动了报废电动汽车回收拆解企业的技术标准制定工作。

不过，目前新能源汽车报废回收仍存在不少难题，制度也在逐步建立完善中，未来，动力蓄电池回收利用还会进行哪些规范？新能源汽车报废拆解标准制定进展如何？就此，《中国汽车报》记者日前采访了中汽中心数据资源中心动力蓄电池回收利用管理政策研究团队相关负责人。

01 再生利用企业发展快梯次利用尚处探索阶段

对于目前我国动力蓄电池回收利用的产业现状，中汽中心数据资源中心副主任陈平说：“目前，我国退役动力蓄电池数量还较少，回收利用产业正处于发展初期。我国新能源汽车前期装配的电池多数为磷酸铁锂电池，其次为三元电池。目前市场退役电池主要为磷酸铁锂电池，而磷酸铁锂电池由于所含贵金属元素较少，因此再生利用价值不高，但由于安全性高、使用寿命长等特点，适合于梯次利用；三元电池含有镍、钴等我国稀缺金属，再生利用价值较高。”

我国于 2009 年启动十城千辆工程推广新能源汽车, 2009~2012 年共推广新能源汽车 1.7 万辆。2013 年以后, 新能源汽车进入大规模推广应用阶段, 截至 2018 年 6 月, 累计产量已达 220 万辆, 占世界总产量近 50%, 我国已成为世界第一大新能源汽车产销国。动力电池作为新能源汽车的核心零部件, 其配套量也逐年攀升, 截至 2018 年 6 月累计装配动力电池超过 103GWh。

相关专家从企业质保期限、电池循环寿命、车辆使用工况等方面综合测算, 这些电池将到 2020 年进入规模化退役阶段, 预计到 2020 年累计将超过 20 万吨 (24.6GWh), 如果按 70% 可用于梯次利用计算, 大约有累计 6 万吨电池需要报废处理。

通常新能源汽车上的动力电池剩余容量降低到初始容量的 70%~80% 时便无法满足汽车使用要求, 就要进入退役环节。退役动力电池的回收利用包括梯次利用和资源回收两个方面, 目前, 动力电池的梯次利用被储能领域普遍看好, 但如果动力电池的性能无法用于梯次利用, 将面临被拆解, 进行资源回收利用, 回收其中有利用价值的再生资源, 如钴、锂等金属。

从行业发展来看, 陈平认为, 再生利用企业发展较快, 以格林美、邦普、华友钴业、广东光华、赣州豪鹏等为代表的一批典型企业, 已具备相对成熟的

废旧动力电池再生利用技术, 形成了批量化再生处置能力; 梯次利用作为新兴事物尚处于探索阶段, 目前中国铁塔公司在通信基站备能领域开展了规模化实践应用, 国家电网、比亚迪等部分企业在储能等领域开展了一些试验性项目。

02 后续管理方向已明确

目前, 动力电池回收利用的管理制度陆续出台, 对于行业规范发展起到了很好的引导作用。不过, 目前动力电池回收利用行业仍存在不少问题仍待规范。陈平认为目前有三大问题需要正视:

一是退役动力电池快速分选重组、性能评价、残值评估等梯次利用技术在行业内储备不足, 且缺乏标准化支撑;

二是当前退役动力电池的储运和拆解等成本较高, 尚未形成规模化效应, 在缺乏激励政策支持和成熟的市场化机制保障下, 动力电池回收利用经济性还不高;

三是新能源汽车、动力电池和综合利用等企业还未形成有效的合作机制, 在回收服务网点建设等方面的产业链资源共享程度不高, 回收利用渠道建设相对缓慢。

目前我国动力电池回收利用管理框架基本搭建完成, 取得了阶段性成果, 关于下一步开展管理工作的方向, 陈平认为主要包括以下几方面。

一是完善配套政策措施。政府主管部门进一步研究动力蓄电池回收利用激励政策及措施，有效推动新能源汽车动力电池回收利用问题的解决；建立溯源信息比对核查机制；发布梯次利用产品认定及规范管理办法，规范退役电池梯次利用市场；鼓励社会资本投资或设立产业基金，探索动力蓄电池残值交易等市场化模式。

二是扎实做好试点工作。试点地区有关部门应加强统筹协调，开展废旧动力蓄电池的集中回收和规范化综合利用。

三是加强技术攻关和标准体系建设。引导汽车生产企业、电池生产企业、综合利用企业等深入合作，促进“产学研用”合作，加强动力蓄电池高效拆解、残值评估、梯次利用以及有价金属高效提取等共性技术和装备研发。同时，加快动力蓄电池回收利用有关标准的研究和立项工作，引领行业加快技术升级。

四是加大宣传与引导。加强对动力蓄电池回收利用涉及各相关主体的政策法规宣贯，促进企业责任意识的提升；充分发挥媒体的作用，营造良好的社会舆论环境；积极引导公众参与新能源汽车动力蓄电池回收利用，规范移交动力蓄电池。

03 新能源汽车回收拆解企业待规范

除了动力电池领域的发展规范外，整车报废拆解企业也亟需规范。

据了解，新能源汽车的“心脏”与传统发动机不同，贸然拆解退役蓄电池，会引发很大的安全问题。另外在回收、拆解、处理过程中若操作不当，还可能会有起火爆炸、电解液泄漏、有机物废气排放等问题。

那么，从事新能源汽车的回收拆解需要具备哪些资质？从事传统报废汽车回收拆解的企业能否直接获得资格拆解电动汽车？

中汽中心数据资源中心回收利用部项部长李龙辉表示，报废汽车回收拆解企业应满足《报废汽车回收拆解企业技术规范》(GB22128)、《报废汽车回收管理办法》(国务院 307 号令)等相关要求，如涉及标准与政策的修订、替代、新编制等，应满足最新发布政策及标准要求。新能源汽车拆解相比传统汽车具有较大的技术差异，因此，为适应新能源汽车的发展需求，当前有关部门正在对《报废汽车回收拆解企业技术规范》及《报废汽车回收管理办法》进行修订，并进一步研究报废新能源汽车拆解技术要求等相关标准，进一步明确新能源汽车回收拆解企业的准入、作业等要求。

另外，动力蓄电池综合利用企业应满足《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》要求。“工信部将通过发布企业名单的形式对综合利用企

业加强监管。后期也将对梯次利用电池产品实施认定等规范管理。”李龙辉补充道。

（文章来源：中国汽车报 报废车回收拆解与再利用分会）

肖荣臣：商务部正在抓紧修订二手车流通管理办法 报废车回收价将由市场自主协定

8月31日-9月2日，中国汽车产业发展（泰达）国际论坛于天津举行，本届论坛由中国汽车技术研究中心有限公司、中国汽车工程学会、中国汽车工业协会、中国汽车报社、天津经济技术开发区管委会联合主办。



以下为商务部市场体系建设司处长肖荣臣的演讲实录：

尊敬的各位领导，各位来宾，大家上午好！非常高兴参加2018年中国汽车产业发展泰达国际论坛。汽车业是国民经济重要的战略性支柱性

产业，要推进汽车业健康发展，推动这个行业高质量发展，我们认为既要重生产增量，更要重流通增效，要重产品供给更要重服务保障！今天我发言的题目是深化汽车全链条体制改革。

我给大家介绍两个方面的内容。

第一，推进汽车流通改革对于促进汽车市场高质量发展具有重要意义。

党的十九大报告指出，要完善促进消费的体制机制，增强消费对经济发展的基础性作用，汽车是稳增长扩消费的关键领域，要增强消费的基础性作用，必须要发挥好汽车消费的顶梁柱作用，当前我们国家的汽车消费升级和结构调整的态势非常的明显，汽车消费正从价格敏感转向品质敏感，从追求稀缺到追求个性，从注重实用到注重体验转变，汽车后市场的发展潜力非常巨大，特别是随着我们的汽车电商融资，租赁共享等消费模式不断的出现，成为新的消费领域，面对这些趋势性的变化，应当说业界已经进行了积极的调整，但从目前来看，还存在很多不适应的方面，比如汽车产品和服务供需错配中小城市，特别是农村地区购车养车不便利，与新能源汽车发展的相关的一些政策，比如二手车交易售后，包括报废拆解等方面的服务不健全，还存在这些不适应的问题。

这些年来，我们在各部门的支持下，商务系统积极的推进汽车流通，

体制改革应当说取得了很大的进展，这是我介绍的第二个方面内容-近年来我们的汽车流通体制改革所取得的成效。我们贯彻落实党中央国务院的部署要求，围绕促进汽车流通，扩大汽车消费，全链条推进汽车流通体制改革取得了很多的进展，具体有几个方面：第一，发布实施汽车销售管理办法，改革新车销售体制。2005年我们国家出台了汽车品牌销售管理办法，对于促进我们国家汽车市场的平稳健康发展，应当说发挥了重要作用，但是它与汽车行业发展的一个新的要求不相适应。2017年，我们从7月1号起实施了新的汽车销售管理办法，打破了实施十多年的品牌授权单一体制，促进建立新型的厂商关系，突出加强消费者权益保护。应当说从这个办法实施一年多以来，效果还是比较明显，供应商和经销商的关系更加和谐，消费者的权益得到了更加有效的保障，共享型销售及新兴的售后的服务发展的非常快，已经出现了包含十几个品牌、几十个车型的汽车卖场，特别是这些对于新能源汽车企业和新兴的汽车企业来说，借助社会化发展的流通体系，取得了非常好的发展势头。

第二，促进二手车便利交易，活跃二手车市场

我们印发了关于促进二手车便利交易的若干意见，主要包括几个方面的内容，最重要的也是大家比较关心的就是取消二手车限迁政策，应当说工作难度还是比较大，在国务院的高度重视下，在各部门的支持下，目前应当取消的省份都已经发文取消了现限迁政策，但是个别的城市可能还没有完全的落地，这次国务院进行大督查，把取消二手车限迁政策作为重要的督查内容，对于全面取消现行政策我们还是非常乐观的

对二手车交易应当说各个部门都做了很多非常好的工作，我们的公安部门优化了二手车交易的登记程序，原来我们银监会调低了二手车贷款的首付比例，保监会也鼓励开发符合二手车交易的专属保险品种。

我们取消了设定二手车鉴定评估机构的行政许可，促进市场竞争，增强行业发展活力。第四，加快修订二手车流通管理办法。这个办法的修订是我们商务部今年的年度规章立法计划，目前正在抓紧修订，围绕行业发展的一些痛点的问题，协调相关的部门，共同加强顶层设计，我们也将坚持开门立法，也欢迎业内积极的参与并建言献策，使办法修订案更加符合行业发展的趋势和需要，我们也希望通过繁荣二手车市场盘活二手车市场巨大的存量，进而拉动新车消费的增量，同时加快淘汰老旧车。

第三，扩大汽车平行进口试点，有效满足多样化多层次的消费需求

应当说在各方面积极支持下，汽车平行进口试点也取得了明显的成效，截至目前，我们已经支持开展汽车平行进口试点，出台了商务部等八部门关于促进汽车平行进口试点若干意见等政策，提出了简化许可证申领，开展保税仓储等七个方面的政策措施，形成了比较完备的政策体系，也总结了可复制推广经验，通过开展平行进口试点，创新的贸易方式，打破了进口汽车渠道单一的问题，也促进了我们汽车市场价格竞争，满足了消费者多样化的选择。应当说，平行进口试点的规模现在也比较可观，年进口量已经超过了 13.6 万辆。

第四，推动修订报废汽车回收管理办法，促进汽车业绿色发展

修订报废汽车回收管理办法已经列入了国务院 2018 年立法计划，目前修订工作已经进入到了关键的阶段，主要打算推进三方面的改革：一是，取消报废汽车回收拆解企业总量控制要求，实行先照后证制度。二是，允许汽车五大总成在制造，再利用和就业流通。三是，废除报废机动车收购价格参照金属市场价格计价的规定，随行就市，由市场主体自主协商定价，这是我们近年来开展的四个方面的主要的工作的内容。此外，我们还在积极地构建汽车全生命周期信息体系，整合新车二手车，报废车等多

个环节的信息系统开发，完成了全国汽车流通信息管理应用服务系统。我们还要大力推进和相关部门的信息系统联网，为建设全生命周期的信息体系搭建一个基础的框架。

今年是改革开放 40 周年，我们也期待汽车流通改革取得更大的成果！下一步，我们将认真贯彻落实党中央国务院系列重要会议精神和决策部署，深入推进汽车流通体制改革，加快构建共享型节约型社会化的汽车流通体系，畅通从新车到二手车到报废汽车流通渠道，营造良好的汽车生态环境，稳步提高汽车市场发展的质量和效益，更好地满足人民群众日益增长的美好生活需求，这是我发言的内容，最后，预祝本次论坛圆满成功，谢谢大家！

（文章来源：新浪 报废车回收拆解与再利用分会）

@所有企业，取消“环保竣工验收”“环评机构资质”审批事宜，已经国务院常务会审议通过

持续深化“放管服”改革推动实现经济高质量发展和生态环境高水平保护

——在全国生态环境系统深化“放管服”改革

转变政府职能视频会议上的讲话
生态环境部部长 李干杰
(2018年8月31日)

同志们:

今天,我们召开全国生态环境系统深化“放管服”改革转变政府职能视频会议,主要任务是以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻党的十九大、十九届二中全会和十九届三中全会精神,全面贯彻习近平生态文明思想和全国生态环境保护大会精神,认真落实2018年全国深化“放管服”改革转变政府职能电视电话会议部署和要求,深入总结近年来生态环境领域“放管服”改革成效,部署当前和今后一个时期重点工作,推动生态环境治理体系和治理能力现代化,支撑经济高质量发展和生态环境高水平保护,为打好污染防治攻坚战、实现经济社会持续健康发展提供坚强保障。

“放管服”改革是党中央、国务院重要决策部署。为深入推进“放管服”改革,我部提出在全国生态环境系统开展“四个一”的工作部署,即“开一个会、发一个文件、解决一批实际问题、开展一轮宣传引导”。这次会议是生态环境部组建以来召开的第一次“放管服”改革视频会议,一直开到区县一级,是“四个一”工

作部署的一部分。8月28日,生态环境部常务会审议通过《关于生态环境领域进一步深化“放管服”改革推动经济高质量发展的指导意见》,在进一步征求地方意见的基础上,已于昨天发布实施。今天下午,我部还将举行例行新闻发布会,重点围绕生态环境领域“放管服”改革进行政策宣传解读。这些都充分体现了生态环境部党组和全国生态环境系统对深化“放管服”改革、转变政府职能的高度重视。

下面,我讲几点意见。

一、充分认识深化生态环境领域“放管服”改革的重大意义

党中央、国务院高度重视深化“放管服”改革。习近平总书记在党的十九届三中全会上强调,要清理和规范各类行政许可、资质资格、中介服务和管理事项,并多次就深化简政放权、转变政府职能以及深化生态环境监管体制改革作出重要指示批示,为深入推进生态环境领域“放管服”改革指明前进方向,提供根本遵循。国务院连续4年就深化“放管服”改革、转变政府职能召开电视电话会议,李克强总理均出席并发表重要讲话,全面阐述深化“放管服”改革的重大意义和深刻内涵,统筹安排部署深化“放管服”改革工作,也对深化生态环境领域“放管服”改革提出明

确任务要求。我们必须深入学习领会，充分认识和牢牢把握进一步深化“放管服”改革的重大意义，加快推动党中央、国务院决策部署在生态环境领域落地见效。

（一）深化“放管服”改革是新时代推动经济高质量发展的内在要求。“放管服”改革旨在推动政府职能深刻转变，使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，这是一场重塑政府和市场关系、刀刃向内的政府自身革命，也是实现经济稳中向好的关键一招。进入新时代，要实现经济高质量发展，从根本上还是要从改革上下功夫、在体制创新上下功夫，切实把市场活力最大限度激发出来，把人民群众创造力最大限度调动起来，推动经济走上依靠创新提质增效的发展路子，从产业链低端向中高端迈进。生态环境保护是政府重要的职能，是调整经济结构、转变经济增长方式的重要抓手，也是推动经济社会持续健康发展的重要内容，与市场和经济发展的关系密不可分，在“放管服”改革这场政府自身革命中承担着重要责任和使命。

必须进一步深化生态环境领域“放管服”改革，充分发挥生态环境保护优化市场资源配置、推动经济高质量发展的作用。要深入贯彻习近平生态文明思想，坚持人与自然和谐共

生，正确处理生态环境保护与经济社会发展关系，加快推动形成节约资源和保护生态环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式。要加快推进供给侧结构性改革，以生态环境保护倒逼经济结构调整和转型升级，充分释放发展活力，激发有效投资空间，引导稳定市场预期。要强化生态环境执法监管，营造良好的市场环境，促进公平竞争、优胜劣汰，防止劣币驱逐良币，让无效低效产能特别是“僵尸企业”退出，实现市场出清，使资源得到高效配置和利用。

（二）深化“放管服”改革是打好污染防治攻坚战的重要保障。党的十九大提出，要坚决打好防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战。今年4月2日，习近平总书记主持召开中央财经委员会第一次会议，研究打好污染防治攻坚战思路和举措。5月18日至19日，党中央、国务院召开全国生态环境保护大会，习近平总书记出席会议并发表重要讲话，对全面加强生态环境保护、坚决打好污染防治攻坚战作出再部署，提出新要求。6月16日，中共中央、国务院印发《关于全面加强生态环境保护 坚决打好污染防治攻坚战的意见》，明确了打好污染防治攻坚战的时间表、路线图、任务书。

打好污染防治攻坚战，是党中央交给我们的重大任务，是一场大仗、硬仗、苦仗，时间紧、任务重、难度大，需要付出极其艰苦的努力，需要多方面保障支撑。必须进一步深化生态环境领域“放管服”改革，加快改革以审批发证为主要内容的传统管理模式，把工作重点和更多行政资源转向加强事中事后监管和提供公共生态环境服务上来，切实做好简化行政审批、减税降费等“减法”，做好加强监管的“加法”和优化服务的“乘法”，调动企业和公众参与生态环境保护的积极性和主动性，推动形成群策群力、齐抓共管、全社会广泛参与的生态环境保护大格局，坚决打好打赢污染防治攻坚战。

（三）深化“放管服”改革是推进生态环境治理体系和治理能力现代化的战略举措。习近平总书记在2018年全国生态环境保护大会上指出，要通过加快构建生态文明体系，使我国经济发展质量和效益显著提升，确保到2035年生态环境质量实现根本好转，生态环境领域国家治理体系和治理能力现代化基本实现，美丽中国目标基本实现。《深化党和国家机构改革方案》明确，整合原环境保护部职责及其他6部门相关职责，组建生态环境部，统一行使生态和城乡各类污染排放监管与行政执法职责，充分体现

了以习近平同志为核心的党中央对生态环境保护事业的高度重视，为在更高水平上推进生态环境治理体系和治理能力现代化奠定了坚实基础。

在新时代推进生态环境领域“放管服”改革，必须按照党中央、国务院决策部署，深入推进简政放权，敢于啃政府职能转变的“硬骨头”，推动生态环境部门从以直接管理为主转向监督管理为主，当好“监管者”，推动落实“党政同责、一岗双责”，构建“大生态环境保护”格局。要把不该由生态环境部门管理的事项交给市场或社会，把该管的事项切实管住管好，努力在破解政府职能缺位、错位、越位问题上探索走出新的路子，积极推进生态环境管理理念进步、管理方式变革、管理手段创新、管理效率提升。要将生态环境事业发展放在政府行政体制改革的大框架下来认识、来推进，以“壮士断腕”的决心，改革生态环境系统内部管理制度，进行行政流程再造。要最大程度对接群众需求，最大限度减少审批许可，从源头上减少权力寻租问题，进一步提高生态环境部门的公信力和执行力，不断提升生态环境治理体系和治理能力现代化水平。

二、准确把握生态环境领域“放管服”改革面临的形势

党的十八大以来，我部认真贯彻落实党中央、国务院关于“放管服”改革的决策部署，不断加大简政放权和职能转变力度，持续推动生态环境领域“放管服”改革向纵深推进，取得明显成效。

一是为各类市场主体减负担。大力清理规范行政审批事项，党的十八大以来，生态环境系统在简政放权、尤其是大力清理行政审批事项方面力度很大，成效也比较明显。取消“环保设施甲级资质认定”等4项、下放“危险废物经营许可”等2项本级行政审批事项，取消“建设项目试生产”等13项中央指定地方实施行政审批事项。取消“环评机构资质”“环保竣工验收”等2项行政审批事项，已经国务院常务会审议通过，待相关法律修改后实施。下放火电、油气田开发、钢铁、有色、船舶等57项建设项目环评审批权限，将13类项目由编制环境影响报告书降为编制报告表或填报登记表，对环境影响很小、依法只需填报登记表类项目，由审批改为告知性备案。

加强行政事业收费和涉企收费监管，取消核安全技术审评费、城市放射性废物送贮费、环境监测服务费、进口废物环境保护审查登记费、化学品进口登记费等5项行政事业性收费；积极推动排污费改为环保税；

将中国环境科学学会、中国生态文明研究与促进会等社团会费和其他收费项目在生态环境部网站集中进行公示。

进一步规范行政审批中介服务事项，全国358家环保系统环评机构已全部完成脱钩。取消“竣工环保验收监测或调查”“新化学物质理化、健康毒理、生态毒理测试”等2项中介服务事项。发布《新化学物质环境管理登记生态毒理测试数据现场核查指南》，重点针对新化学物质生态毒理学测试数据的真实性和可追溯性进行监督检查，并建立终身责任制。

二是为促进就业创业降门槛。推进“证照分离”和市场准入负面清单试点改革，落实国务院《关于在更大范围推进“证照分离”改革试点工作的意见》，支持在浦东试点基础上，将“证照分离”改革试点范围扩大到天津等地的10个自贸试验区。积极配合发展改革委，提出生态环境领域的负面清单，并纳入《市场准入负面清单（2018年版）》。加快生态环境部门权力和责任清单研究，跟踪研究7个试点部门和各地权力责任清单，开展生态环境部权力责任清单前期研究工作，梳理权力责任事项、设计清单框架、确定清单内容。

三是为激发有效投资拓空间。深入推进投资项目环评审批改革，多次修订《建设项目环境影响评价分类管理名录》，适当简化环评文件类别，报告书类别项目由40%降至38%；告知性备案实现网上办理，用户从注册、填报到成功提交平均用时10分钟。加快清理规范环境认证事项，组织开展中国环境标志改革试点，鼓励更多第三方机构开展认证活动，提高市场化水平，进一步增强认证标准的统一性和权威性。加快培育农业农村污染治理等新兴环保市场，会同财政部印发《全国农村环境综合整治“十三五”规划》，积极培育农业面源污染治理、农村污水垃圾处理市场主体；联合印发《关于政府参与的污水垃圾处理项目全面实施PPP模式的通知》，充分吸引社会资本参与，促进污水垃圾处理行业持续发展。

四是为公平营商创条件。全面推进生态环境监管“双随机、一公开”，印发《关于进一步加强环境执法“双随机、一公开”工作的通知》，实现全国所有市、县级环境执法机构“双随机、一公开”全覆盖。今年上半年，全国采用“双随机”方式开展生态环境执法检查26.3万家次，随机抽查发现并查处违法问题1.3万个。严厉打击生态环境监测数据造假等违法违规行爲，推动出台《关于深化环境

监测改革提高环境监测数据质量的意见》，严肃查处山西临汾等环境监测数据造假行为，移交司法机关追究刑事责任，约谈相关地方政府。建立健全生态环境领域失信联合惩戒机制，联合发展改革委等部门制定《企业环境信用评价办法》等文件，全国已有超过10个省级、60个市级、200个县级生态环境部门开展企业环境信用评价。持续向全国信用信息共享平台推送行政处罚、行政许可等企业环境信息，推动商业银行将按日计罚、行政拘留等重大行政处罚文书纳入信贷审批和贷后监管流程。

五是为群众办事生活增便利。持续开展“减证便民”行动，进一步压缩行政审批申请材料、办理时限，新化学物质网上申报及本地管理系统、核设备监管信息系统上线运行，国家核技术利用辐射安全管理系统完成升级改造，新化学物质环境管理登记审批申请材料进一步优化。2018年上半年生态环境部共受理行政审批事项11347件，全部按时办结，实现审批时限“零超时”。推动生态环境数据联网共享，组织开展环保政务信息系统整合共享专项督查和各类非涉密信息系统调查，完善生态环境保护主题信息资源目录编制，完成部内生态环境信息资源目录梳理和涉及10个部委的生态环境大数据资源主题

目录，完成16个司局69个业务系统数据整合。进一步推进“互联网+政务服务”，完成生态环境部互联网政务服务门户改造，启动生态环境部政务服务综合平台项目建设。建立网上审批数据资源库，整合集成建设项目环评、新化学物质环境管理登记等行政审批系统，构建“一站式”办事平台。

地方各级生态环境部门坚持问题导向，积极探索，大胆创新，推动“放管服”改革取得积极进展和成效，涌现出一批具有生态环境系统特色的鲜活经验，为其他地方推进“放管服”改革提供了有益借鉴。

在精简行政审批事项方面，辽宁省环保厅加大简政放权力度，经过一年努力，累计取消、下放14项行政审批权、12项其他行政职权。

在提高行政审批效能方面，浙江省环保厅推动实施“最多跑一次”改革，梳理“最多跑一次”事项目录清单，推动行政审批事项“八统一”，全面提升行政审批效能。江苏省环保厅推行“不见面审批”，方便群众和企业办事，优化营商环境。

在强化事中事后监管方面，山西、四川、云南环保厅等成立“双随机”工作领导小组，切实强化组织领导，全面推进“双随机、一公开”，不断提升生态环境监管执法水平。

在优化政府服务方面，山东省环保厅专门下发通知，要求各地要主动服务、优化流程、落实责任，进一步提高环评审批服务水平。上海市环保局围绕优化营商环境，在环评文件编制、环评报件、环评审批程序、环评分类管理和环评手续简化等5个方面开展环评制度改革试点，切实提高环评审批效率。

在肯定成绩的同时，我们也必须清醒地看到，生态环境领域“放管服”改革取得的进展和成效还是初步的、阶段性的，与经济高质量发展要求、生态环境事业发展需要和人民群众期盼相比，仍存在不少差距，还面临着一些困难和挑战。

一是思想认识不到位。有的地方和部门对生态环境领域“放管服”改革重视程度仍然不够，对其重要性认识不足。一些地方和部门认为“放管服”改革是割肉、是放权，下不了狠心，缺乏自我革命的精神和勇气，推动改革的主动性不强、办法不多、措施不实、氛围不浓。

二是简政放权不到位。有的地方和部门放权还不彻底，环评耗时长的问题还一定程度存在。国务院组织开展的调研显示，建设项目环评耗时还比较长，主要原因是企业环评报告编制耗时较长，一些投资规模大、工艺

复杂项目的环评报告甚至要一两年，需要引起高度重视。

三是放管结合不到位。一些地方仍然存在重事前审批、轻事中事后监管现象，一定程度上导致事中事后监管跟不上改革需要。有的“重下放、轻监管”，忽视对下级审批权承接单位工作指导和监督。有的地方对上承接不主动、不积极，有的基层承接能力不足，对下放行政审批事项接不住、接不了、接不好。

四是优化服务不到位。部分地方和部门服务意识不强，办事效率不高，办理过程缓慢，拖、等、压、靠等问题还不同程度存在。有的政务服务体系还不够完善，一些审批项目流程精简、优化不够。一些地方政务服务平台建设还不健全，有的网上行政审批平台融合还未真正形成，仍存在“信息孤岛”现象，与群众和企业需求还有差距。这些问题，需要我们在进一步深化“放管服”改革中认真研究解决。

三、坚定不移把生态环境领域“放管服”改革向纵深推进

推进生态环境领域“放管服”改革向纵深发展，既要简政放权，又要加强监管和服务，更要改变过去在思想、认识上存在的一些问题和误区，更新我们的理念，创新我们的认识。思想认识到位了，我们的行动才能到

位。在思想认识上，必须正确处理好四个关系。

一是正确处理简政放权与强化监管的关系。深化“放管服”改革，激发市场活力和创造力，促进经济持续健康发展和社会公平正义，简政放权与强化监管都必不可少。

“放”是为了激发市场活力和调动基层、全民的积极性，要把握好两条原则：一要坚持问题导向。对影响市场、干预微观经济的，影响营商环境和市场主体地位作用发挥的审批事项，要作为重点坚决下放下去。二要把握目标导向。与激发市场活力无关的，涉及重大生态环境安全和影响人民群众身体健康的重点审批事项，不但不能放，还要从严审批。

“管”是为了消除不健康、不符合市场规律的行为，使市场活力和企业积极性更加健康、更加规范、更加持续。李克强总理指出，只有管得好，才能放得开，也只有放得开、减下去，政府才有更多的精力创新和加强事中事后监管。

对生态环境系统而言，深化“放管服”改革，首先是放的问题，该放的要放到位，不该放的就要坚决守住，同时要把事中事后监管摆在更加重要的位置。如果事中事后监管管不住，事先批的再多、审的再严，又有什么用呢？在实践中，这种重审批、

轻监管的现象一直存在，非常普遍。反过来，只要事中事后监管加强了，严格监管到位了，前边多放一点、少批一点又有什么关系呢？生态环保工作的核心目标和任务是改善生态环境质量，要改善生态环境质量，就要减少污染排放。这是光靠审批无法全面、有效解决的问题，关键还是在加强事中事后监管。

这两年，全国生态环境系统在持续做好宏观管理的同时，更加着力抓好微观管理，抓压力传递，抓责任落实。在一些重点领域、重点区域和重点工作上，我们一杆子插到底，着力把法律法规、标准和要求落实到位，着力加强事中事后监管，实践证明是行之有效的。

我们的行政资源很有限，要把有限的行政资源投放到最管用的地方去，确保我们的要求落到实处。不管事先有没有审批，企业都必须遵纪守法。做到这一点，污染物排放总量就会下降，生态环境质量就会改善。因此，我们要摆脱过去的思想观念、路径依赖，进一步简政放权，同时更大力度地加强事中事后监管，进一步提升工作效能。人还是这些人，钱还是这些钱，稍微调整优化一下，效果就会不同，并且完全符合党中央、国务院的决策部署，也为进一步释放企业市场活力提供了支撑。

各级生态环境部门要敢于“刀刃向内”，把该放的权力彻底放下去，决不能瞻前顾后、犹豫不决。同时，也要坚持“放管结合、放管并举”，对于建设项目环评、核与辐射等领域取消和下放的行政审批事项，要重心后移，狠抓事中事后监管，创新监管机制和监管方式，精准施策，从根本上提高监管效能，切实管住、管好、管到位。

二是正确处理顶层设计与基层创新的关系。顶层设计与基层创新是一个问题的两个方面，互为因果、相辅相成。没有科学的顶层设计，基层改革创新就缺乏系统性、整体性、协同性，就不能产生规模效应、整体效益。没有广泛的基层改革创新、多方面经验积累，顶层设计就会成为无根之木、空中楼阁。

要以问题为导向，为结果服务，围绕使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用以及推进生态环境治理体系和治理能力现代化，做好顶层设计，直面问题，解决问题，尤其是要解决行业标准缺乏、规则不清、法律不健全以及一线监管执法人员能力不足等问题。要尊重基层的首创精神，鼓励地方生态环境部门将改革要求与基层工作结合，先行先试，积极探索符合本地区实际的改革举措和路径，努力形成各方协同、

上下一心、共同发力、竞相推动改革的良好局面。

三是正确处理“放管服”改革与生态环境领域其他改革的关系。生态环境领域改革是一项系统工程，涉及方方面面，关系每名干部职工，牵一发而动全身。必须坚持优化协同高效原则，充分运用系统思维精心谋划，着力增强改革的整体性、协同性，做好改革协同推进大文章，使各项改革相互促进、相得益彰，形成系统效应。

部署“放管服”改革任务，要统筹考虑地方机构改革、环保垂改、生态环境保护综合执法改革的进度安排、实际情况，确保下放的权力事项地方能够接得住，事有人做、活有人干，后续的事中事后监管措施能够落地落实。地方推进各项改革，要始终贯彻中央改革精神，在职能配置、机构设置、权责关系划分、人员力量安排上，充分体现“放管服”改革要求，努力在转职责、提效能上下功夫，在转作风、树形象上做文章，切实展现新时代生态环境部门的良好形象。

四是正确处理改革创新与法治建设的关系。要注重运用法治思维和法治方式推进改革，按照“在法治下推进改革、在改革中完善法治”的要求，及时把改革中形成的成熟经验制度化、法律化，积极推动做好生态环境领域相关法律法规的立改废释工

作，确保重大改革于法有据。对于“建设项目竣工环境保护验收”“建设项目环评技术服务机构资质认定”等中央已经明确取消的行政审批事项，以及地方生态环境部门已经取消或下放的行政审批事项，要加快推进相关配套法律法规修订工作。同时，加快制定事中事后监管政策规定和具体措施，实现改革的无缝衔接，不断提升生态环境保护法治化水平。

当前和今后一个时期，生态环境系统深化“放管服”改革，要坚持以推进生态环境治理体系和治理能力现代化、推动经济高质量发展为目标，以更好更快方便企业和群众办事创业为导向，聚焦重点领域和关键环节，重点从转变政府职能、转变工作方式、转变工作作风三个方面着力。

第一，要着力转变政府职能，以更大力度推进简政放权。习近平总书记指出，进一步改革政府机构、转变政府职能，不仅是提高政府效能的必然要求，也是增强社会发展活力的必然要求。要进一步深化简政放权，坚决把该“放”的彻底放开、该“减”的彻底减掉、该“清”的彻底清除，不留尾巴、不留死角、不搞变通，更好地为市场增活力、为发展添动力。

要大力推进减权放权。

一是继续削减生态环境行政审批事项。按照国务院要求，结合机构

改革后部门职责分工，聚焦激发市场活力和直接向市场放权，对行政审批事项逐一进行梳理论证。在此基础上，做好生态环境机构改革涉及行政审批事项的划入整合和取消下放工作，除关系国家安全和重大公共利益等项目外，能取消的坚决取消，能下放的要尽快下放。

二是及时推动制修订“放管服”改革配套法律法规。我部正在推动制修订相关法律法规，各级生态环境部门也要对现行的规章和规范性文件进行一次全面清理，主动与有关部门沟通衔接，抓紧修订一切不符合新发展理念、不利于高质量发展、不适应社会主义市场经济和人民群众期盼的规定，确保简政放权与相关法律法规相衔接、相配套。

要大幅提升行政审批效能。

一是继续推进环评审批改革。健全并严格落实主要行业环评审批原则、准入条件和重大变动清单，减少环评管理中的自由裁量权。各级生态环境部门不得违规设置或保留水土保持、行业预审等环评审批的前置条件。对涉及法定保护区的项目，在符合法律法规规定前提下，主管部门意见不作为环评审批前置条件。加快改革环评管理方式，强化生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单（“三线一单”）

的宏观管控，建立健全“三线一单”对规划环评、项目环评的指导和约束机制。

进一步优化审批管理，动态修订建设项目环评分类管理名录，优化环评分类。加快完善环评技术导则体系，聚焦环境影响事项，提高环评文件质量。进一步压缩环评审批时间，各级生态环境部门要主动服务，提前指导，开展重大项目审批调度，列出项目清单，会同行业主管部门督促建设单位尽早开展环评，合理安排报批时间。为重大基础设施、民生工程 and 重大产业布局项目开辟绿色通道，实行即到即受理，即受理即评估，评估与审查同步，审批时限原则上压缩至法定审批时限的一半，最大限度地发挥环评审批对稳定有效投资、推动经济高质量发展的作用。

近期我部正在调度全国环评审批情况，并与发展改革、工业和信息化、交通、水利等部门沟通，了解存在的困难和问题，共同研究解决。对于目前出现的投资下降是环评等原因造成的说法，要引起高度重视，积极应对。将审批中存在的问题拉条挂账摆在桌面，可以解决的马上解决，暂时难以解决的，深入研究推动解决，现在来看，这种做法效果很好。希望各级生态环境部门一起配合做好这项工作，在促进经济高质量发展

中贡献我们的力量。要加强项目环评与规划环评联动，对于已经实施规划环评的项目，合理简化环评报告编制要求。加强环评技术校核，依法依规查处弄虚作假或环评文件质量低下环评单位。

二是加快推动生态环境行政许可标准化。推进行政许可标准化，是解决群众反映“审批难”、约束自由裁量权、降低制度性交易成本、提高审批效率的重要措施。各级生态环境部门要高度重视，从行政许可的事项管理、流程、服务、受理场所、监督检查等方面，全面规范行政许可行为，编制和公开各类事项的业务手册和办事指南，实现同类审批“同标准受理”和“无差别审批”。

三是进一步完善生态环境领域行政审批事项目录。生态环境部门要全面梳理行政审批事项，结合机构改革进一步完善行政审批事项目录，明确每个事项的承办主体、办理程序、办理时限等，既让办事企业和群众看得明白，又让工作人员心中有数。

要着力推进减税降费。

一是着力治理生态环境领域中介服务不规范、乱收费问题。生态环境事业发展需要专业、规范的中介服务，但是目前一些地方存在中介服务效率低、收费不规范等问题，严重影响生态环境领域“放管服”改革效果，

必须坚决整治。各级生态环境部门要从服务方法规范化、服务流程程序化等方面推进中介服务标准化，推动公开中介服务收费依据、收费标准、收费事项等，接受社会监督。要着力治理各种中介服务乱收费，对与行政机关暗中挂钩、靠山吃山的“红顶中介”，坚决斩断利益关联，破除服务垄断，严肃查处其中的腐败行为。

二是继续清理整顿事业单位、行业协会收费。认真贯彻《关于进一步规范行业协会商会收费管理的意见》，结合机构改革、事业单位分类改革和正在推进的行业协会商会与行政机关脱钩工作，切实加强对事业单位、行业协会收费管理工作，规范经营服务性收费，严格行政事业性收费管理。同时，进一步加强收费监管，加大对违规收费行为查处力度，切实规范事业单位、行业协会的收费行为。

第二，着力转变工作方式，以更实举措强化事中事后监管。按照李克强总理提出的“在放权的同时，事中事后监管这一手必须硬起来”的要求，进一步健全以“双随机、一公开”监管为基本手段、以重点监管为补充、以信用监管为基础的新型监管机制，创新监管方式，加大监管执法力度，切实压实监管责任，不断提升生态环境监管水平。

要创新监管方式。

一是全面推进生态环境保护综合执法。《党和国家机构改革方案》明确要求，整合环境保护和国土、农业、水利、海洋等部门相关污染防治和生态保护执法职责、队伍，统一实行生态环境保护执法。目前，我部正在按照中央统一部署，组织开展《生态环境保护综合行政执法改革指导意见》编制工作。各地生态环境部门要结合地方机构改革和环保垂改，全面梳理生态环境保护执法事项，推动生态环境保护执法队伍综合设置，统筹配置行政处罚职能和执法资源，相对集中行政处罚权，强化综合监管，着力解决多头多层重复执法，以及执法不严格、不规范、不透明、不文明和不作为、乱作为等问题。

二是完善“双随机、一公开”监管制度。切实加强对地方“双随机、一公开”监管制度落实情况的督促指导，定期调度、通报地方落实情况，同时加大对重点监管对象的检查力度，推动随机抽查、检查结果全部公开，切实增强执法的公信力和威慑力。

三是加快推进生态环境信用监管。信用监管是规范市场秩序的“金钥匙”。要配合有关部门尽快研究制定关于全面实施环保信用评价的指导意见，健全环保信用信息共享、跨

部门联合奖励和惩戒工作机制，让企业“一处违法、处处受限”。

要加大监管力度。

简政放权，既要放、也要接、更要管，放权不等于放任，必须同步加强监管。无论是否审批，监管是硬道理，只有加强监管，企业才会落实生态环保各项要求。

一是突出监管重点。要聚焦打赢蓝天保卫战等七大标志性重大战役，聚焦污染物偷排偷放、生态环境破坏、监测数据造假等违法违规行为，聚焦人民群众最关心最关注的生态环境问题，强化监管举措，加大执法力度。尤其是对一些既没有任何手续，又没有治理设施的“散乱污”企业，一定要强力监管，切实解决好市场中存在的劣币驱逐良币问题。这两年规模以上企业效益取得了长足进步，原因很多，其中加强生态环境保护，强化监督执法，有力打击“散乱污”企业发挥了重要作用。强化生态环保监管可以使市场和供求关系变得更加正常和关键，提升真正守法企业的效益。从这个意义上说，加强生态环保就是促进经济发展，就是促进经济高质量发展。除“散乱污”企业整治外，我们开展的许多工作也都取得了同样效果，比如，正在大力推动的城市黑臭水体治理，在取得环境效

益的同时，也取得了良好的经济效益和社会效益。

二是推进中央生态环保督察。严格落实“党政同责、一岗双责”，严肃追究姑息纵容、不作为的责任。切实抓好督察整改情况“回头看”，针对污染防治攻坚战的关键领域，组织开展机动式、点穴式专项督察。要全面开展省级生态环保督察，基本实现地市督察全覆盖。中央生态环保督察取得了中央肯定、地方支持、百姓点赞、解决问题的良好效果。这些效果不仅体现在环境效益上，也体现在社会效益上。四批中央生态环保督察共解决了8万多个问题，这些都是老百姓身边长期得不到解决的突出问题。与此同时，中央生态环保督察还发现了一大批需要地方解决的城市基础设施建设、企业污染治理设施建设等方面的问题，为拉动投资、拉动消费提供了空间。因此，中央生态环保督察既是在搞保护，也是在促发展。

三是完善监管措施。推动建立联合监管机制，合并涉企检查事项，实行综合监管，减少检查频次，避免重复检查，提高监管效率。加快建设完善污染源实时自动监控体系，依托在线监控、卫星遥感、无人机等科技手段，充分运用大数据、云计算、物联网等先进技术，织密织牢捍卫绿水青山的“天网”。主动公开生态环境监

管执法信息，畅通投诉举报渠道，稳步推进环保设施和城市污水垃圾处理设施向公众开放，为公众参与监管创造条件，增强公众监督的积极性、主动性。

四是强化生态环境监管能力建设。结合地方机构改革和环保垂改，进一步加强监管队伍和内设机构建设，配强生态环境执法人员力量，强化基层环境执法标准化建设，提高执法机构“软硬件”水平。

要落实监管责任。

坚持“谁审批谁监管、谁主管谁监管”原则，明确监管主体、监管职能、监管责任，完善监管机制，避免出现监管“真空”。

一是健全审管衔接机制。加强环境监管不是执法部门一家的事，综合部门和业务部门都负有监督管理责任，都要主动履职尽责。要通过明确各有关部门在“放管服”改革中的职责任务，建立信息共享、重点问题会商等制度，切实加强行政审批与执法环节的有效衔接，形成监管合力。

二是严格责任追究。各级生态环境部门要严格依法履行职责，坚持“眼睛向下”，着力管好老百姓最关心的事情，坚决整治、严厉打击生态环境领域违法违规行为。强化行政执法与司法衔接，严惩重罚生态环境违法犯罪行为，该判刑的判刑，该赔偿

的赔偿，该破产的破产，让违法者付出沉痛代价。

三是建立尽职免责机制。要加强与纪委监委、组织部门的协调配合，对已经依照权责清单事项履行职责的，依法不予追究生态环境部门有关人员的执法责任，不能让基层生态环境部门工作人员“流血流汗还流泪”。

要杜绝“一刀切”。

“一刀切”行为是生态环境领域形式主义、官僚主义的重要表现形式，既给人民群众生产生活带来不便，损害了党和政府形象，也违背了生态环境保护工作的初心，必须坚决反对，严格禁止。

一是精准施策。绝不能用“一刀切”办法来解决全国生态环境问题，各地差别太大，一个地方百分百适合的措施，另一个地方可能就不适合。要坚持一切从实际出发，在制定政策或出台文件时，把实际情况研究透，找准问题，把手段和目标分清楚，通过改革解决问题，切实做到分类指导、精准施策。

二是统筹推进督察执法整改。对生态环保督察执法中发现的问题，各地要按要求立行立改，切实解决，也要制定切实可行的整改方案，坚持依法依规，加强政策配套，注重统筹推进，严格禁止“一律关停”“先停再说”等敷衍应对做法，坚决避免紧急

停工停产等简单粗暴“一刀切”行为。特别是对工程施工、生活服务业以及城市管理等重点行业和领域，既要强力推动，严格执法，又要因地制宜，分类指导，禁止层层加码，避免级级提速。

生态环境领域在禁止和避免“一刀切”方面总体是好的，但也有一些地方出现这样那样的问题。近期，国务院督查组在陕西省彬州市发现的过路车辆强制冲洗问题，就是一起典型的乱作为、一刀切问题。过往车辆不管是否干净，有无必要，一律进站冲洗，每次20元钱，这是“假冲洗、真收钱”，是典型的形式主义、官僚主义，不是治霾项目而是赚钱项目，不是添彩而是添乱，这种行为要坚决杜绝、零容忍，见到一起，查处一起，追责问责一起，绝不能让此类问题影响了生态环保工作大局。

另外，对确有问题有瑕疵的企业，也要实事求是处理。最近我到京津冀及周边地区“2+26”城市调研了解到，虽然我们派了200个组在开展强化督查，发现了一大批生态环境问题，力度不可谓不大，但是得到了各方面广泛肯定和欢迎，其原因就是实事求是，被督查对象把强化督查不仅当成了督促，也当成了帮助。督查中我们发现问题后，交给企业和地方整改。整改时间安排大家可以商量，根

据实际情况，有的半个月，有的一个月，有的两个月甚至更长，不是发现问题马上问责或一关了事。这种实事求是的处理方式，大家都能理解和接受，形成了共同开展生态环保工作的良好局面。

去年我们在京津冀及周边地区“2+26”城市交办了38900多个问题，今年全部还要复查一遍。据反馈，这些问题中的99.91%都得到了很好解决，如果每年都能解决同样数量的问题，几年下来，京津冀及周边地区“2+26”城市大气环境质量改善必见成效。

要坚持分类整改。对于具有合法手续且符合生态环保要求的企业，不得采取集中停产整治措施；对于具有合法手续，但没有达到生态环保要求的企业，应根据具体问题采取针对性整改措施，给予时间；对于没有合法手续，且达不到生态环保要求的企业，特别是“散乱污”企业，要依法依规查处，将其清理出去，这对经济发展、环境改善、社会稳定都有积极促进作用。

第三，着力转变工作作风，以更高标准优化政务服务。习近平总书记指出，作风建设永远在路上。要进一步转变工作作风，强化服务意识，创新服务方式，变政府部门“端菜”为

企业和群众“点菜”，努力提高行政办事效率，全力提升政务服务水平。

要全面优化政府服务行为

一是着力解决企业和群众最关心的热点、难点问题。全面梳理生态环境审批事项，认真查找影响企业和群众办事的痛点、堵点、难点问题，进一步优化审批事项服务流程、创新服务方式，让企业群众办事更方便、更便捷、更有效率。

二是持续开展“减证便民”行动。认真落实国办《关于做好证明事项清理工作的通知》，凡没有法律法规依据的证明事项一律取消，能通过个人现有证照来证明的一律取消，能采取申请人书面承诺方式解决的一律取消。对必要的证明要加强互认共享，减少不必要的重复举证，从根本上解决困扰企业和群众的“办证多、办证难”问题。

三是提升政务大厅“一站式”服务功能。全力推进生态环境服务事项进驻政务大厅办理，2019年基本实现“应进必进”。构建“一站式”办事平台，实现“一个窗口”“一次办成”，做到行政审批事项进驻大厅到位、审批授权到位、监督管理到位。

要创新生态环境公共服务方式。

一是积极探索用市场手段解决生态环境问题。推进生态环境保护市场化进程，撬动更多社会资本进入生态环

境领域。积极推动设立国家绿色发展基金，发挥国家对绿色投资的引导作用。完善绿色信贷、绿色证券、绿色保险、绿色投资体系，推进社会化生态环境治理和保护，建立市场化、多元化生态补偿机制。大力发展环境服务业，探索区域环境托管服务等新模式，积极推行环境污染第三方治理。深化排污权交易试点，发展排污权交易二级市场。

二是稳步推进生态环境监测等领域服务社会化。创新生态环境监测等公共服务供给模式，有序开放生态环境监测市场，鼓励社会监测机构参与排污单位污染源自行监测、环境影响评价现状监测、清洁生产审核、企事业单位自主调查等监测活动。切实加强对社会监测机构的监管，努力营造公平、诚信、有序的生态环境监测市场，不断提升生态环境监测数据质量。

三是大力推进生态环境信息公开。坚持以公开为常态、不公开为例外，积极推进生态环境部门行政决策、执行、管理、服务和结果等五公开工作，保障人民群众知情权、参与权、表达权、监督权。满足人民群众日益增长的生态环境诉求，主动公开相关信息，为企业和群众提供优良的生态环境信息服务。建立健全生态环保信息强制性公开制度，督促重点排

污单位及时公布自行监测和污染排放数据、治污设施运行情况、生态环保违法处罚及整改等信息，对排放不达标设施的设备提供商、运营维护单位等信息予以公开，接受公众监督。

要加快推动生态环保产业发展。

以推动生态环保产业持续健康有序发展为核心，以支撑打好污染防治攻坚战为重点，坚持政府引导、市场主导，积极推动生态环保产业发展，加强模式与机制创新，充分释放生态环保产业需求，努力为社会生产生活提供更为优良的环境产品和服务，打造高质量发展新增长点。

一是实施大工程大投入。以打好污染防治攻坚战七大标志性战役为重点，推进非电行业超低排放改造、散煤治理和北方地区清洁取暖工程、土壤污染修复与固体废物污染治理等重大工程建设，以大工程带动生态环保产业大发展。指导各地做好污染防治攻坚项目储备规划，及时向社会公开项目信息与投资需求。建立健全中央环保投资项目储备库。健全财政专项资金支持项目绩效考评体系，将工程实施进展、运维效率、服务效果等纳入考评。

二是加强生态环境科技标准建设。加快制修订重点行业水、大气污染物排放标准和规范，充分发挥标准对生态环保产业发展的预期引领和

倒逼作用。加强重点实验室、工程技术中心、科学观测研究站、高端智库等生态环境保护科技创新平台建设。围绕生态环保科技成果转化技术评估、二次开发、技术交易、产业孵化全链条，整合生态环境领域成果转化综合服务资源，加快建立国家生态环境科技成果转化综合服务平台。

三是推进生态环境治理模式创新。探索开展生态环境导向城市开发（EOD）模式，推进生态环境治理与产业发展融合，打造不同领域标杆示范项目。以工业园区、小城镇为重点，推行生态环境综合治理托管服务，启动一批生态环境综合治理托管模式试点。规范生态环境领域政府和社会资本合作（PPP）模式，加快出台《关于打好污染防治攻坚战 推进生态环境领域政府和社会资本合作的实施意见》，采取多种方式支持对污染防治攻坚战目标支撑作用强、生态环境效益显著的PPP项目。

四是加强行业规范引导。依托行业协会、科研机构等研究发布生态环境治理项目基准收益率，引导行业投资合理收益。分类制定出台生态环境项目技术标评标指南，加大生态环境技术和生态环境效果评价分值权重，有效防止恶性低价中标。推进高效除尘、污染场地修复、挥发性有机物（VOCs）治理设备与材料等领域团体

标准的制定和发布，提高生态环保产业标准化水平。当前生态环保产业发展面临非常好的机遇，具有良好的发展条件和支撑，一定要大力推动、加快发展。

大力推进“互联网+政务服务”。

充分将大数据应用于“放管服”改革，大力推进“互联网+政务服务”，推动部门与企业、部门与群众之间的数据共享与交流，让数据为老百姓“跑腿办事”，为企业“贴心服务”。

一是积极推动生态环境公共服务平台建设。结合正在实施的生态环境信息化建设，依托生态环境大数据平台，尽快编制行政审批系统整合共享方案，逐步构建实体政务大厅、网上办事、移动客户端等多种形式有机结合的公共服务平台，推进审批事项向网上办事延伸，力争实现“一站式、全流程”网上办事服务，真正实现让数据多跑路、让群众少跑腿。

二是积极参与建设全国一体化政务服务平台。全国深化“放管服”改革转变政府职能电视电话会议要求，打造全国一体化政务服务平台，在三年内实现国务院部门数据共享、满足地方普遍性政务需求，五年内政务服务事项全面实现“一网通办”。生态环境部门要按照国务院统一部署，积极配合开展全国一体化政务服务平台建设工作，超前谋划，加强研

究，加快推动政务服务平台整合接入工作，推进审查事项、办事流程、数据交换等标准化建设。

三是高度重视信息安全工作。生态环境审批和服务事项向网上集中，为企业和群众办事提供了方便，也对数据信息安全提出了更高要求。要采取有效的安全防范措施，做好安全检查和风险评估，切实保障政务网站及行政审批系统的网络和数据安全，筑牢生态环境信息平台建设和数据共享安全防线，有效保护商业秘密和个人隐私。

四、确保生态环境领域“放管服”改革落地见效

深化“放管服”改革是一场从理念到体制的深刻变革，改革越是深入，越会触及更多利益和矛盾，遇到更多难啃的“硬骨头”。各级生态环境部门要认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，迎难而上，真抓实干，全力推动“放管服”改革取得更大成效。

(一) 高度重视，落实责任。要切实加强组织领导。各级生态环境部门的主要负责同志要亲自推动，分管负责同志要具体抓落实，其他负责同志要积极配合、协力推进，认真组织实施，细化分解任务，一级抓一级、层层抓落实。压实工作责任，建立完善责任链和任务链，制定路线图和时

间表，明确时间节点，做到有布置、有检查、有验收，确保改革措施落地见效。突出问题导向，什么问题突出就重点解决什么问题，什么问题紧迫就抓紧解决什么问题，对重点难点问题要制定攻坚计划，挂图作战、挂牌督办、逐一销号。

(二) 协调配合，统筹推进。“放管服”改革是一个系统工程，需要统筹安排、整体推进。近期，我部将印发2018年“放管服”改革重点任务分工方案，地方各级生态环境部门也要结合实际明确本年度“放管服”改革的重点任务和责任分工。对于今年确定的改革重点任务，要尽快研究制定具体落实措施，加强协作配合，形成工作合力，确保按时高质完成改革任务。

各级生态环境部门之间要注重沟通衔接，尤其对于下放的行政审批事项，上下级要密切合作，加强统筹，研究制定相关承接和事中事后监管措施，确保放得下、接得住。要注重协调配合，统筹推进“放管服”改革与机构改革、环保垂改、生态环境保护综合执法改革。

(三) 敢于担当，积极创新。要鼓励从实际出发，创造性地开展工作。特别是在加强事中事后监管、优化政府服务方面，支持在吃透改革精神基础上创新突破，在重点领域和关

关键环节的改革上率先取得突破。要尊重并发挥好基层首创精神，加强指导协调，支持基层因地制宜大胆探索，并及时总结推广改革经验。要认真贯彻中央《关于进一步激励广大干部新时代新担当新作为的意见》，建立健全容错纠错机制，正确对待改革进程中因敢闯敢试出现的过失性错误。注意保护敢于担当、勇于创新的干部，不断激发干部干事创业的积极性。

（四）强化督查，跟踪问效。落实好改革任务，要靠有效监督和严明纪律。必须加大督查力度，将今年“放管服”改革任务纳入各级生态环境部门重点工作督查范围，定期调度督促。既要督任务、督进度、督成效，也要查认识、查责任、查作风，确保决策部署落地结果。要严肃责任追究，对工作不落实的要公开曝光；对执行已有明确规定不力的、对落实改革举措“推拖绕”的、对该废除的门槛不废除的、对不作为乱作为的，要坚决严肃问责，绝不姑息迁就。

同志们，深化生态环境领域“放管服”改革，责任重大，使命光荣。让我们更加紧密地团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，树牢“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个坚决维护”，以习近平生态文明思想为指导，戮力同心，勇于担当，攻坚克难，开拓奋进，持续推动“放

管服”改革向纵深发展，深入推进简政放权，加快转变政府职能，为打好打赢污染防治攻坚战、推动经济高质量发展作出新的更大贡献！

（文章来源：危险废物处置平台）

银川市将专项整治二手车流通行业存在的突出问题

为规范二手车交易市场和二手车经营行为，维护正常交易秩序，9月1日起至今年底，宁夏银川市将专项整治二手车流通行业存在的超范围经营、偷逃税收、收费不合理等突出问题，并逐步建立起更加规范有序的二手车流通体系。银川市政府表示，银川将主要针对二手车交易市场和二手车经销、拍卖、经纪等经营行为开展专项整治，依法查处未登记注册的二手车交易市场和二手车经营主体，整治超范围经营、不正当竞争、交易违法车辆、不合理收费等扰乱市场秩序行为及欺行霸市、损害消费者利益等行为。

同时，对于经营场地、服务设施等必备经营条件不达标二手车经营主体，及不按规定使用和开具交易发票、偷逃税收等行为，银川市相关部门也将依法进行查处和整治。此外，银川市还将在集中整治的基础上

做好回头看、查死角工作，并建立长效机制，确保二手车流通行业有序健康发展。

以下为相关网站截取的内容：



银川市二手车流通行业专项整治工作实施方案

为加强全市二手车流通行业管理，规范二手车交易市场和二手车经销、拍卖、经纪的经营行为，维护正常的交易秩序，推动二手车流通行业健康有序发展，根据《二手车流通管理办法》（商务部 公安部 工商总局 税务总局令〔2005〕2号）《关于促进二手车便利交易的若干意见》（国办发〔2016〕13号）《商务部等11部门办公厅关于促进二手车便利交易加快活跃二手车市场的通知》（商建字〔2016〕8号）《商务部办公厅关于开展二手车交易信息采集工作的通知》（商办建函〔2017〕364号）和自治区人民政府《关于进一步规范二手车行业发展秩序的实施意见》

（宁政发〔2014〕51号）精神，结合我市实际，特制定本实施方案。

一、指导思想与目标

按照“政府主导、部门监管、行业自律、市场运作、规范经营”的原则，通过部门联动、集中整治，着力解决市场无照经营、超范围经营、占道经营、违规开票、偷逃税收、收费不合理、建设滞后、功能不完善等突出问题，进一步明确企业主体责任，完善交易规则，规范经营行为，逐步建立设施配套、服务规范、竞争有序、诚信经营的二手车流通体系，促进二手车流通行业健康有序发展。

二、整治对象与重点

主要针对二手车交易市场，二手车经销、拍卖、经纪，开展专项整治。

（一）依法查处未经市场监管（行政审批）部门登记注册的二手车交易市场和二手车经营主体。

（二）限期整改经营场地、服务设施等必备经营条件不达标的二手车交易市场、二手车经销企业及其他二手车经营主体。

（三）整治二手车交易市场和二手车经营主体超范围经营、不正当竞争、交易违法车辆、不合理收费等扰乱市场秩序行为。

（四）整治二手车交易市场和二手车经营主体不按规定使用和开具交易发票、偷逃税收等行为。

(五) 整治二手车交易违规占用道路两侧慢车道、人行道和绿化带等公共场地行为。

(六) 整治二手车交易市场和二手车经营主体欺行霸市、损害消费者利益等行为。

(七) 整治二手车交易市场和二手车经营主体涉恐涉爆，危害公共安全，侵害公民人身、财产安全等违法犯罪行为。

(文章来源：二手车行业观察)

二手车市场诚信痛点待解 行业链条各方如何发力?

伴随汽车保有量的不断增多及汽车消费观念的变化，国内二手车交易前景受到各方普遍看好。但不论是线下还是线上市场，信用问题依旧是当前显著制约这一市场进一步壮大的瓶颈。从未来看，整个行业链条上各方能否共同发力破解这一痛点，并形成完整的交易闭环，是二手车市场健康成长的关键。



日前，国内领先的汽车互联网服务

平台汽车之家近日宣布与全国百余家优质二手车经销商共同启动二手车“诚信联盟”，通过线上线下结合方式，打造行业领先的二手车 C2B2C 交易闭环，推动车源、车况真实一致，信息透明可查。

“现在行业各方都意识到，二手车市场要想进一步推进，必须要通过有效解决方案，破解二手车行业诚信痛点。”汽车之家董事长兼 CEO 陆敏说。

由于汽车保有量庞大，近年来国内二手车交易表现活跃。相关数据显示，今年 1-5 月，全国二手车交易 554.58 万辆，同比增长 15.44%。有专家表示，随着全面取消二手车限迁政策等利好政策的颁布，二手车市场有望获得更快的发展。



在二手车市场，电商近年来的表现更加醒目。据了解，目前二手车实体店车商的主要收车方式还是个人收车并以本地车源为主，而相对传统线下交易方式，在线市场信息更加透明，能跨越地域限制，提高交易效率。今年 3 月，车好多集团宣布完成 8.18 亿美元 C 轮融资。人人车 4 月份宣布获得 3 亿美元新

一轮投资。二手车电商平台优信集团近日在美国纳斯达克上市，凸显二手车在线市场正不断发力。

虽然二手车市场发展较快，但不论线上还是线下，信用问题仍是当前困扰行业继续壮大的最大障碍之一。面对市场上部分车商诚信缺失、流程不透明等问题，不少意向购车用户因缺乏专业鉴别能力，往往对二手车望而却步。目前国内二手车销量与新车销量的比例，与欧美等成熟的二手车市场相比仍有不小差距。与此同时，不少车商则受制于缺少车源、资金、客流、品牌等问题，难以把规模做大。



天天拍车创始人兼 CEO 汪薇薇认为，不论是二手车线上市场还是线下市场，目前最需要做好的事是“透明”。只有打造出一个透明的汽车交易环境，并同时确保延保、质保、回购等各环节的可靠，用户才能买到放心的二手车。

有关专家表示，二手车市场的健康成长，只靠一个环节无法实现，必须市场整体链条上包括行业协会、检验机构、线上交易平台、线下经销商等各个环节的密切配合。此外，要加大配套的法律

法规出台，助推二手车信息和信用体系建设，有效保障消费者权益，让消费者免去二手车消费的后顾之忧。

陆敏认为，当前消费者已习惯了购物有第三方权威平台进行监管保障，这样能避免商品发现问题后投诉无果等问题。对于二手车这类单价较高的非标品，平台口碑是用户购车的重要依据。因此需要制定以诚信为核心的行业标准，建立可靠的平台，从源头上把关车源质量和车商服务水平，有效改善二手车市场交易环境。



从发展趋势看，二手车市场今后势必进入以打造诚信为核心的新阶段，这是市场发展程度、法律引导以及消费者需求导向等诸多因素共同作用的必然结果。二手车市场中的主流企业将率先发起这一阶段的洗牌，加快构建满足消费信用需求的有效交易闭环。今后一段时间，行业内围绕这一目标的优势互补合作及强强联合有望不断增多。纯粹依靠巨额广告投入获得流量来“跑马圈地”的模式或将逐步淡化，依靠优质口碑的平台和品牌会脱颖而出，而难以进入信用闭环的商家则可能会被市场淘汰。

(文章来源：二手车加)

中国二手汽车的出口限制或将 放开?

10月8日消息,有消息称,马来西亚二手车从业者正积极拟筹组财团,力争成为东盟5国进口中国二手车的总代理。马来西亚车业总会(车总)会长拿督徐综文披露,同业正积极抓紧这一商机,将中国的二手车转销到缅甸、越南、老挝、柬埔寨、菲律宾这5国。

据许综文表示,该总会已和新加坡及泰国车商总会签署东盟合作协议,希望东盟其余7国能开放心态,完成跨国联盟合作协议。但暂保留其他详情。

据悉,中国每年有达6000万辆二手车,但内需只有3000万辆。东南亚各国对车的需求量大,若中国开放二手车出口限制,则将为中企创造更多经济效益。

有人认为,未来二手车出口是一个机会,因为中国每年新车销售增量在放缓,如果说真的有50%的人买了二手车,新车销售一定会受到影响,政府和主机厂不希望看到这样的情况。二手车对地方的税收没有提升,加上地方的环保的限制,二手车市场未来并不会太繁荣。二手车一定要输出,把旧车向国外出口或者报废掉。

(文章来源:盖世汽车 报废车回收拆解与再利用分会)

固废处理:有哪些热点技术值得 关注?

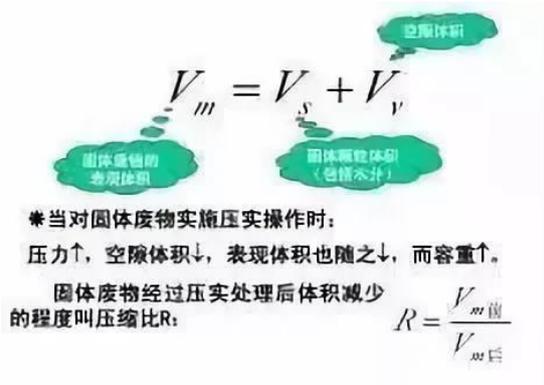
预处理技术

固体废弃物的预处理技术主要包括固体废物的分选、压实、破碎等工序。

分选:是根据废物物料的性质,如:粒度、密度、电性、磁性、光电性、摩擦性、弹性以及表面润湿性的差异来进行分离,分选方法包括筛分、重力分选、磁选、电选、光电选、浮选、及最简单最原始的人工分选,分选是实现固体废弃物资源化、减量化的重要手段。

压实:是一种通过对废弃物实行减容化,降低运输成本,延长填埋场寿命的预处理技术,如汽车、易拉罐、塑料瓶等通常首先采用压实处理适于压实减少体积处理的固体废弃物,某些可能引起操作问题的废弃物,如焦油、污泥或液体物料,一般不作压实处理。

破碎处理:能够使进入焚烧炉、填埋场、堆肥系统等废弃物的外形减小,因为消除了大的空隙。固体废弃物的破碎方法主要有冲击破碎、剪切破碎、挤压破碎、摩擦破碎等,此外还有专有的低温破碎和混式破碎等。



废弃物压实原理

固体的物化处理技术

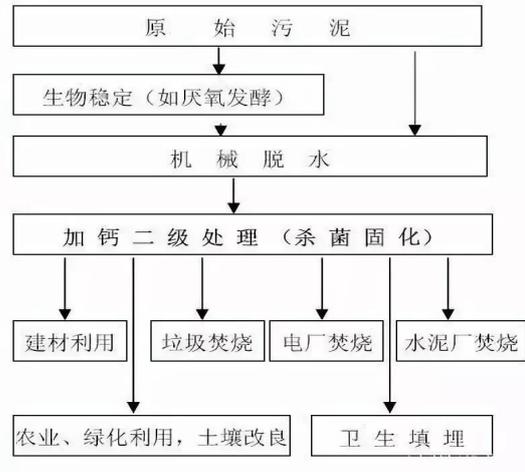
固体废物的物化处理是利用物理化学反应过程对固体废物进行处理的方法，常见的固体废物物化处理方法有浮选、溶剂浸出、稳定化/固化处理等。

浮选：是根据不同物质被水湿润程度的差异而对其进行分离的过程。在固体废物与水调制的料浆中，加入浮选药剂，并通入空气形成无数细小气泡，使欲选物质颗粒粘附在气泡上，随气泡上浮于料浆表面成为泡沫层，然后刮出回收；不浮的颗粒仍留在料浆内，适当处理后废弃。

溶剂浸出：就是用适当的溶剂与废物作用使物料中有关的组分有选择性地溶解的物理化学过程。浸出的目的是要使物料中的有用或有害成分能选择性地最大限度地从固相转向液相。工业上常用的净化方法有：化学沉淀法、置换法、有机溶剂萃取法和离子交换法等。

固化技术：是通向废弃物中添加固化基材，使有害固体废物固定或包容在惰性固化基材中的一种无害化处理过

程。常用的固化技术主要有玻璃固化、水泥固化、塑料固化、沥青固化和石灰石固化。



污泥加钙处理后的处置和利用途径



配备石灰加料系统的混合器

焚烧技术

焚烧技术：是以一定的过剩空气与被处理的有机废物在焚烧炉内进行氧化燃烧反应，有毒有害物质在高温下氧化、热解而被破坏，是一种可同时实现废物“三化”的处理技术：焚毁废物，使被焚烧的物质变为无害和最大；最大限度的减容；以及回收利用焚烧产生的热。

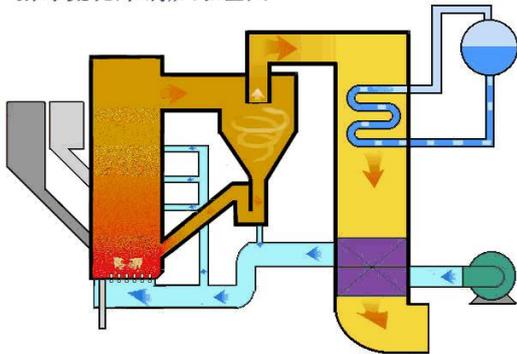
由于固体废弃物中可燃物的比例逐渐增加，采用焚烧方法处理固体的废弃

物,利用其热能已成为必须的发展趋势,以此种处理方法,固体废弃物占地少,处理量大,在保护环境、焚烧厂多设在10万人以上的大城市,并设有能量回收系统。



蓄热式固废焚烧系统

循环流化床锅炉原理图



流化床焚烧炉原理图

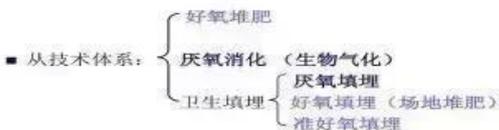
与填埋和堆肥相比,焚烧可以减少垃圾容量75%以上,节省土地,不易产生污水渗透等二次污染,并且产生的热能可以用来供热、发电等资源化利用。

技术	优点	缺点	适用范围
填埋	投资较低;处理能力大;沼气可回收利用;运行费用较低	占地量大、渗透污染	经济欠发达地区、干旱少雨、土地利用价值低、丘陵山区等
堆肥	产生精致有机肥,实现资源化	要进行分拣、分类,成本较高、占地量大	适用于高水份、有机物含量高的地区
焚烧	无害化程度最高,热能回收	初期投资成本高、运营成本高	土地资源宝贵,环保要求较高的地区

生物处理技术

固体废物生物转化方法

■ 从原理上可分为:好氧生物转化、厌氧生物转化



生物处理技术是利用微生物对有机固体废物的分解作用,使其无害化可以使有机固体废物转化为能源、食品、饲料和肥料,还可以用来从废品和废渣中提取金属,是固化废物资源化的有效的技术方法,目前应用比较广泛的有:堆肥、制沼气、废纤维素制糖、废纤维生产饲料、生物浸出等。

产物利用——厌氧



固废综合利用技术的发展

在《国家环境保护“十二五”科技发展规划》中,就提出了“十二五”期间研发一批科技含量高、应用前景广、具有核心竞争力的固体废物污染控制与处理处置关键技术,提升我国固体废物污染控制科技水平。目前主要技术发展方向及其内容如下表所示:

序号	技术发展方向	主要内容
1	固体废物源头减量和再生利用技术研究	①一般工业固体废物和危险废物减量化技术; ②废塑料、电子废物、废旧轮胎等的破碎分选和综合利用技术等
2	固体废物无害化、稳定化处理技术研究	①大型炉排生产技术和焚烧工艺控制技术; ②污染型尾矿渣无害化、稳定化处理技术研究和示范; ③ 固体废物填埋安全操作运行技术等
3	危险废物污染控制与管理技术研究	①不同行业危险废物产生途径、污染特性以及与其相适应的污染控制与管理技术; ②阴极射线管含铅玻璃等危险废物处置和利用技术; ③危险废物处置运营、管理技术及技术经济政策等

(文章来源: 危险废物处置平台)

全省报废汽车回收拆解行业黄标车治理淘汰和环保专项排查整治工作会议在昆召开

为进一步贯彻落实中央和省委、省政府治理淘汰黄标车和环境保护督查工作决策部署，切实推进全省黄标车淘汰报废回收和提升行业环境保护治理能力。8月24日，我委在昆明组织召开了全省报废汽车回收拆解行业黄标车治理淘汰和环保专项排查整治工作会议。各州市工信委分管领导和科室负责人、全省各报废汽车回收拆解企业和省资源再生二手车行业协会负责人等近80人参加了会议。会上，我委袁国书副主任对全省报废汽车回收拆解行业黄标车淘汰回收拆解和环境保护排查整治方面进行了工作安排部署，要求将黄标车淘汰回收工作作为一项重大工作来抓，精心组织，多措并举，全力回收和拆解黄标车辆，确保全省黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成；要求组织开展行业的环保排查整治，建设完善环保设施设备，建立健全环保管理制度，推进行业环保意识和能力不断提高。会议还邀请云南省治理淘汰黄标车工作办公室和云南省环境保护厅相关负责同志到会对工作进行了指导。



（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

财经资讯

Financial information

中共中央办公厅、国务院办公厅 印发《国税地税征管体制 改革方案》

近日，中共中央办公厅、国务院办公厅印发了《国税地税征管体制改革方案》（以下简称《改革方案》）。国税地税征管体制改革是以习近平同志为核心的党中央着眼全局作出的重大决策。

《改革方案》认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，是保证国税地税征管体制改革平稳有序推进的指导性文件。



《改革方案》明确了国税地税征管体制改革的指导思想、基本原则和主要目标，提出了改革的主要任务及实施步骤、保障措施，并就抓好组织实施提出工作要求。

《改革方案》强调全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以加强党的全面领导为统领，改革国税地税征管体制，合并省级和省级以下国税地税机构，划转社会保险费和非税收入征管职责，构建优化高效统一的税收征管体系，为高质量推进新时代税收现代化提供有力制度保证，更好发挥税收在国家治理中的基础性、支柱性、保障性作用，更好服务决胜全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程、实现中华民族伟大复兴的中国梦。

《改革方案》提出了国税地税征管体制改革的4条原则，即：坚持党的全面领导。坚决维护习近平总书记的核心地位，坚决维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，把加强党的全面领导贯穿国税地税征管体制改革各方面和全过程，确保改革始终沿着正确方向推进。坚持为民便民利民。以纳税人和缴费人中心，推进办税和缴费便利化改革，从根本上解决“两头跑”、“两头查”等问题，切实维护纳税人和缴费人合法权益，降低纳税和缴费成本，

促进优化营商环境，建设人民满意的服务型税务机关，使人民有更多获得感。坚持优化高效统一。调整优化税务机构职能和资源配置，增强政策透明度和执法统一性，统一税收、社会保险费、非税收入征管服务标准，促进现代化经济体系建设和经济高质量发展。坚持依法协同稳妥。深入贯彻全面依法治国要求，坚持改革和法治相统一、相促进，更好发挥中央和地方两个积极性，实现国税地税机构事合、人合、力合、心合，做到干部队伍稳定、职责平稳划转、工作稳妥推进、社会效应良好。

《改革方案》强调，通过改革，逐步构建起优化高效统一的税收征管体系，为纳税人和缴费人提供更加优质高效便利服务，提高税法遵从度和社会满意度，提高征管效率，降低征纳成本，增强税费治理能力，确保税收职能作用充分发挥，夯实国家治理的重要基础。

《改革方案》提出，按照先立后破、不立不破的要求，坚持统一领导、分级管理、整体设计、分步实施，采取先挂牌再落实“三定”规定，先合并国税地税机构再接收社会保险费和非税收入征管职责，先把省（区、市以及计划单列市，以下统称省）税务局改革做稳妥再扎实推进市（地、州、盟，以下统称市）税务局、县（市、区、旗，以下统称县）税务局改革的步骤，逐项重点工作、逐

个时间节点抓好落实,确保 2018 年年底前完成各项改革任务。

《改革方案》要求,加强税务系统党的领导,完善加强党对税收工作全面领导的制度安排,确保税务系统党的领导更加坚强有力。优化税务系统党的领导组织架构,完善税务系统纪检监察体制,进一步加强纪检监察工作。健全党建工作机制,税务总局承担税务系统党的建设、全面从严治党主体责任,地方党委负责指导加强各地税务部门党的基层组织建设和党员教育管理监督、群团组织建设和精神文明创建等工作,形成各级税务局党委与地方党委及其工作部门共抓党建的合力。

《改革方案》对税务部门领导管理体制作了规定,明确国税地税机构合并后实行以税务总局为主、与省区市党委和政府双重领导的管理体制,并着眼建立健全职责清晰、运行顺畅、保障有力的制度机制,在干部管理、机构编制管理、业务和收入管理、构建税收共治格局、服务经济社会发展等方面提出了具体要求,明晰了税务总局及各级税务部门与地方党委和政府在职务分工,有利于进一步加强对税收工作的统一管理,理顺统一税制和分级财政的关系,充分调动中央和地方两个积极性。

《改革方案》还就完成新税务机构挂牌、制定新税务机构“三定”规定、

开展社会保险费和非税收入征管职责划转、推进税费业务和信息系统整合优化、强化经费保障和资产管理、清理修改相关法律法规等重点改革任务进行了具体部署,并明确了相关保障措施。要求各省、市、县税务局按期逐级分步完成集中办公、新机构挂牌并以新机构名义开展工作。从严从紧控制机构数量,进一步优化各层级税务组织体系和征管职责,完善结构布局和力量配置,做到机构设置科学、职能职责清晰、资源配置合理。同时,明确从 2019 年 1 月 1 日起,将基本养老保险费、基本医疗保险费、失业保险费、工伤保险费、生育保险费等各项社会保险费交由税务部门统一征收。按照便民、高效的原则,合理确定非税收入征管职责划转到税务部门的范围,对依法保留、适宜划转的非税收入项目成熟一批划转一批,逐步推进。要求整合纳税服务和税收征管等方面业务,优化完善税收和缴费管理信息系统,更好便利纳税人和缴费人。

《改革方案》强调税务总局要抓好统筹,各省区市党委和政府要全力支持,各相关部门要积极配合,各省税务局要精心组织实施,并从提高政治站位、严明纪律要求、开展督促检查、加强宣传引导等 4 个方面提出了工作要求,确保各项任务平稳落地。

(文章来源:报废车回收拆解与再利用分会)

商务部: 预判下半年汽车市场和消费市场

近日, 商务部召开例行新闻发布会, 新闻发言人高峰回答记者提问。

中央广电总台央广记者: 关于国内消费市场的问题, 我们知道今年我国汽车消费市场从下半年开始出现了降幅, 自7月出现了首次负增长之后, 8月乘用车销量再度出现下降, 请问出现这种现象的原因是什么? 汽车销量下滑是否是导致目前我国消费市场增幅放缓的主要原因? 另外您如何预判下半年汽车市场和消费市场的情况?

高峰: 根据中国汽车工业协会的数据, 今年前8个月, 我国累计销售汽车1809.6万辆, 同比增长了3.5%, 高于去年全年汽车销量增速0.5个百分点, 其中乘用车销量为1519.3万辆, 同比增长2.6%, 高于去年全年销量增速的1.2个百分点。汽车消费总体是平稳的。

就8月当月看, 乘用车销量为179万辆, 同比下降了4.6%, 我们分析有几个方面的原因:

一是2017年销量基数相对较高, 我国汽车销量已经连续9年全球第一, 2017年再创新高, 达到2887.9万辆, 其中乘用车销量达到2471.8万辆, “高位运行”的态势比较明显。

特别是自2017年下半年开始, 由于乘用车购置税优惠政策将在年底到期, 部分消费者选择提前消费, 拉动乘用车销量逐月攀升, 到8月份已经形成了一个比较高的基数。

二是关税下调导致部分消费者观望。今年7月1日关税下调政策正式实施以后, 消费者普遍预期车企将会调整有关价格, 导致出现延迟消费的现象。同时, 部分进口车降价后, 消费者的选择范围进一步扩大, 观望情绪较高。但是值得注意的是, 与7月份159万辆的销量相比, 8月份销量增加了20万辆, 环比增长了12.6%, 说明随着进口车价格调整到位, 消费者观望的情绪逐渐消散, 前期积压的消费需求开始释放。

三是汽车消费结构正在改变。根据中国汽车工业协会的分析, 随着消费者首次购车的比例逐渐下降, 低端的乘用车产品市场份额在持续萎缩, 各细分领域产品逐步向高端化发展, 中等排量、中高端轿车、SUV等产品成为市场增长的主力。数据也显示, 前8个月, 轿车销量比上年同期增长了3.7%, SUV的销量比上年同期增长了6.2%, 均高于前8个月乘用车总体的增速。

关于你提到的今年下半年的情况, 我们预测, 汽车市场仍然将保持

平稳增长，主要基于以下几个方面的考虑：

一是我国仍处于汽车消费的发展期。虽然汽车保有量已经超过 2 亿辆，但三、四线城市和中西部地区人均保有量仍然偏低，市场还有增长的潜力。

二是新能源汽车优惠政策有助于加快推广使用新能源汽车。今年 1-8 月份，新能源汽车销量达到 60.1 万辆，同比增长了 88%，预计下半年仍将保持较高速度的增长。

三是汽车出口呈现上升态势。根据海关的数据，今年前 8 个月我国累计出口汽车及汽车底盘 76 万辆，金额 102.2 亿美元，同比分别增长 21.7% 和 25.4%，预计今年下半年出口也将带动汽车销量有所提升。

(文章来源：商务部 中国汽车流通协会)

2018 年 9 月全国报废机动车回收情况

9 月份，全国机动车回收数量为 18 万辆，同比增长 18.1%，其中汽车 15.4 万辆，同比增长 21.6%，摩托车 2.6 万辆，同比增长 1.2%。

按照车辆类型分，9 月份，客车回收数量为 10.2 万辆，同比增长 11.6%。货车 4.4 万辆，同比增长 54.3%。挂

车 0.3 万辆，同比增长 21.6%。专项作业车 0.3 万辆，同比下降 20.8%。

1-9 月份，全国机动车回收数量为 136.2 万辆，同比增长 15.3%，其中汽车 111.9 万辆，同比增长 13.6%，摩托车 24.2 万辆，同比增长 23.5%。按照车辆类型分，1-9 月份，客车回收数量为 82.2 万辆，同比增长 11.3%。货车 23.3 万辆，同比增长 17.8%。挂车 2.6 万辆，同比增长 45.8%。专项作业车 2.0 万辆，同比增长 2.6%。

(文章来源：全国报废车)

2018 年 9 月份全国乘用车市场分析



第一部分 产量分析表(9月份)

	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
9月份产量	1,018,967	124,822	834,661	1,978,450	32,458	2,010,908
8月份产量	859,746	111,128	703,504	1,674,378	30,654	1,705,032
同期产量	1,126,297	157,305	970,314	2,253,916	45,591	2,299,507
环比	18.5%	12.3%	18.6%	18.2%	5.9%	17.9%
同比	-9.5%	-20.6%	-14.0%	-12.2%	-28.8%	-12.6%
累计产量	8,412,127	1,181,825	7,374,727	16,968,679	291,257	17,259,936
同期累计产量	8,401,852	1,436,760	7,091,836	16,930,448	364,362	17,294,810
同比	0.1%	-17.7%	4.0%	0.2%	-20.1%	-0.2%

数据来源：乘用车市场信息联席会

第一部分 综合销量分析表(9月份)



	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
9月份销量	968,660	132,821	803,044	1,904,525	31,035	1,935,560
8月份销量	892,773	124,972	716,337	1,734,082	27,156	1,761,238
同期销量	1,095,609	158,650	939,474	2,193,733	33,092	2,226,825
环比	8.5%	6.3%	12.1%	9.8%	14.3%	9.9%
同比	-11.6%	-16.3%	-14.5%	-13.2%	-6.2%	-13.1%
累计销量	8,100,349	1,231,708	6,846,812	16,178,869	271,203	16,450,072
同期累计销量	8,049,713	1,407,130	6,821,467	16,278,310	350,612	16,628,922
同比	0.6%	-12.5%	0.4%	-0.6%	-22.6%	-1.1%

数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
综合销量及狭义乘用车销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

第一部分 批发销量分析表(9月份)



	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
9月份销量	1,000,709	145,329	878,710	2,024,748	34,028	2,058,776
8月份销量	900,095	118,352	741,894	1,760,341	30,298	1,790,639
同期销量	1,162,788	161,185	976,680	2,300,653	41,762	2,342,415
环比	11.2%	22.8%	18.4%	15.0%	12.3%	15.0%
同比	-13.9%	-9.8%	-10.0%	-12.0%	-18.5%	-12.1%
累计销量	8,426,913	1,226,531	7,260,925	16,914,369	308,775	17,223,144
同期累计销量	8,340,204	1,418,268	6,986,666	16,745,138	388,475	17,133,613
同比	1.0%	-13.5%	3.9%	1.0%	-20.5%	0.5%

数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
批发销量及狭义乘用车批发销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

第一部分 2015—2018年狭义乘用车综合销量走势图

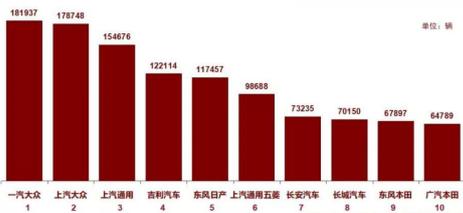


数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
综合销量及狭义乘用车销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

第一部分 狭义乘用车厂商销量排行榜(9月份综合销量)

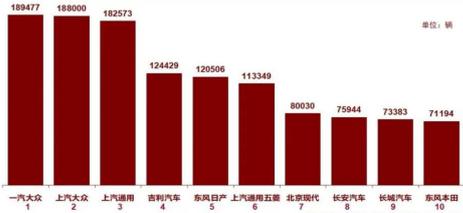


数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
综合销量及狭义乘用车销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

第一部分 狭义乘用车厂商销量排行榜(9月份批发销量)

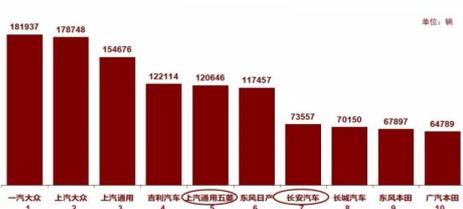


数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
批发销量及狭义乘用车批发销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

第一部分 广义乘用车厂商销量排行榜(9月份综合销量)

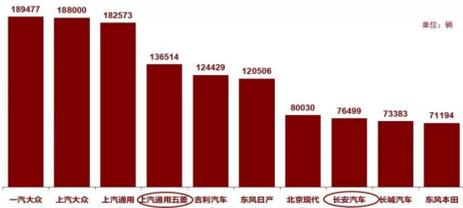


数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
综合销量及狭义乘用车销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

第一部分 广义乘用车厂商销量排行榜(9月份批发销量)



数据来源：乘用车市场信息联席会月报表-初稿
批发销量及狭义乘用车批发销量

协会地址：上海市长宁区423518号909室 电话：021-62689968 邮箱：yanphua@statinfo.com.cn

月度信息发布会

1、9月市场回顾

9月乘用车零售达到190.5万台，在同期超高基数下同比下滑13.2%，由此使1-9月同比增速-0.6%，较1-8月增速1.3%下降近2个百分点。虽然今年9月前三周零售相对低迷，但国庆前最后一周仍有超强的回升拉动，考虑到中秋在9月下旬的核心假日的影响，最后一周的车市零售表现体现厂商季末很努力。

9月乘用车市场呈现结构性分化特征，9月新能源车批发增速高达73.0%，表现超强，但9月的传统燃油车零售同比增长-14.0%。在前期进口整车和零件降税政策推动下的消费升级趋势明显。豪华车零售同比增长13.0%，自主品牌传统燃油车下降17.0%，主流合资品牌下滑14.0%。

9月的SUV市场零售增速-14.5%，MPV市场零售增速-16.3%，轿车市场依托新能源走势稍好。但依托合资新品增量的SUV批发增长强于轿车。

9月是三季度末，车企销量走势分化加剧，部分厂家坚持努力提升批发销量的效果较好。日系和德系品牌零售同比增速在-1.0%左右表现最强，9月批发的日系总体增速1.0%实现正增长。

9月厂家库存下降4.3万，经销商库存增长7.7万；虽然厂家去库存效果较好，但渠道库存自3月以来增长20万，而去年同期下降3.5万。

9月新能源车走势很强，批发销量9.9万台，同比增长73.0%，1-9月累计批发61.3万，同比增长98.0%。其中A级电动车占比持续提升到44%，较17年9月的19%提升25个百分点。

2、10月市场展望

虽然油价出现持续上涨，但从世界消费规律和今年国庆出游的火爆局面看，有车生活对消费拉动效果仍很明显，车市的未来向好态势应该是长期趋势。

10月有18个工作日，较17年10月多一个工作日，增长压力相对稍好。由于年末的政策性退出的消费预期拉动去年的高基数，今年的10月同比增长明显仍有巨大压力。

今年10月缺少库存增量的动力，渠道库存压力偏大，经销商的产销信心也不是很强。去年10月的车市增量部分是储备年末的消费小抢购的库存增量，为了囤积车辆资源，市场零售数据在去年10月也体现的特别充分。

10月的外部环境较复杂，国内经济平稳向好，但楼市的价格预期正在改变，但购房挤压的亲友圈资金回流

消费的仍有适应过程，其他影响也不确定。

四季度的总体车市零售增长应该是极其艰难的，但10月的车市增长不会出现剧烈加速下滑的局面，我们对中国车市的消费韧性还是有信心的。

3、重塑车辆购置税体系促进制造业消费平稳升级

车辆购置税已经从计划经济年代的卡车为主的征收转为乘用车私人消费为主的税收，因此需要合理调整。近日，国务院办公厅印发了《推进运输结构调整三年行动计划（2018-2020年）》，提出到2020年将实现全国货物运输结构明显优化，铁路、水路承担的大宗货物运输量显著提高。这也是体现了目前的公路运输的发展不是交通出行的主要重点。

15年9月国家出台的购置税减半征收的政策挽救了低迷的车市，形成较强的增长动力。从实际效果看，购置税减免政策调节消费重要举措。车购税优惠是给消费者购车信念和理由，为国消费拉动制造业是很神圣的消费使命。

车辆购置税立法是对汽车产业、汽车消费、市场环境、城市发展、交通基础设施建设、公共利益等方面影响巨大。车辆购置税应该在征收标准、征收减免等方面更多体现促进消费，稳定汽车生产、促进工业制造体系平稳发展等方面做出合理安排。在车辆购置税资金使用端也需要创新完善，在改善城市道路交通环境、促

进城市交通智能化体系建设、推动智能网联车的发展方面有前瞻的实用层面的合理分配。车辆购置税尤其是要体现汽车消费税调节消费，促进消费抵冲经济下行压力的有利手段，加速改善消费环境应落到实处，目前需要城市智能交通和停车等环境的大幅改善。

4、18年新能源乘用车销量预测调高到90万

根据乘联会厂家数据2018年1-9月的新能源乘用车销量达到61.3万台，同比增长98.0%

已经超越2018年的全年销量。这首先是2018年国家实施的新能源车的政策针对性强，指标设置相对科学合理，推动产品升级效果突出，而且销量表现也是好于预期。

1-9月的新能源乘用车的A0级车以上的表现较强，目前主流私人消费车辆的续航里程已经基本在300公里以上，A00级代步车续航也升级到200公里以上，形成很好的突破效果。

新能源车与燃油车双积分政策的实施效果凸显，车企为降低传统车油耗的发展新能源车热情很高，也推动了新能源车的产品极大丰富，而且长城、长安等主力传统车企的新能源加速推进，为新能源车发展贡献较大力量。

综合考虑2018年后期的新能源的合资企业逐步发力的进取态度，2018年新能源乘用车销量应该从80万台的预期提升到超越90万台的水平，且产品升级和中高端化趋势明显。

5、部分地区国六排放标准如提早在元旦实施将很严峻

根据环保部的通告，截止10月初的国六车型公告包含国产285款车型型号和133款进口车车型。目前每月的乘用车200万台正常销售，基本保持在有3000款以上的国产车车辆型号，目前看短期内的国六车辆型号对应水平从10%大幅提升有一定难度。

由于消费者的环保意识提升，目前很难出现环保标准提升前去抢购老款低价车型的情况，反而是也容易观望等待。

由于今年的经销商的库存压力较大，三季度以来的零售下滑状态持续超越预期，四季度的风险仍在加大。

销量低迷则对经销商去库存的难度加大，对此的经销商短期内的合理选择是减少进货，加速清库存，防止死库存的出现。这将导致四季度的超高基数与目前的减少进货去库存相结合，形成更为严峻剧烈的下滑压力。目前北方地区的PM2.5的指标超预期的良好，车市的国六新车早实施国六标准对改善城市的环境质量的短期效果不明显，但对车企的影响大，因此部分领先地区国六排放标准最好也在2019年7月实施为好

6、新能源车是4季度唯一亮点
四季度车市深度调整有利于明年经济平稳增长。我认为中国车市仍有巨大的发展潜力。虽然中国车市在2002年开始进入高增长周期，目前已经达到2500万台的乘用车消费水平，

但我认为未来中国汽车市场仍具有巨大的发展潜力。这是经济发展的周期，与人口的老齡化周期的共同结果。

今年的车市低迷与去年政策退出前的高基数的影响将对车市增长带来一定压力。高基数的突出效应也是车辆购置税政策的退出前效果最突出，导致消费购买的节奏改变，这对今年4季度的车市带来巨大的增长压力。

从经济指标看，目前18年1-8月的指标并不算很差。18年四季度政府是否有所支持政策是大家期待的焦点，但支持政策后又进入新的和更大的不确定，这也是很困难的选择。

2018年国家促进进口车整车和零部件降税已经取得良好效果，2018年1-8月购置税税收收入库表现良好。这也是高价车的产销较好的表现，而2019年的出口压力较大，需要内需保障经济增长。因此我觉得如何稳定2019年市场增长应该是很重要的事情。

7、北美自贸协议让中国汽车产业自强

汽车工业是世界各国竞争焦点，中国汽车工业的强大有重要的产业强国意义。今年10月1日，美国宣布已经与加拿大、墨西哥达成了《美国-墨西哥-加拿大协定》（USMCA）的贸易协议，以取代原有的《北美自由贸易协定》（NAFTA）。

因为汽车产业的利益链长，不仅中国，美国也很重视，与老版的《北美自由贸易协定》主要有不同在于汽

车业的政策。

在《美国-墨西哥-加拿大协定》的框架下，美国将抢回更多的整车和汽车零部件的制造，墨西哥将采购更多的美国汽车零部件以出口美国整车。

新协议计划将部分工业生产从墨西哥转移至美国和加拿大，规定40%到45%的汽车生产必须由最低工资为每小时16美元的工人完成，且工厂只有支付工人最低工资，才可享受免税优惠。核心含义就是美国进口车中的部分零部件是美国造的，只有美国和加拿大才能达到这样的工资标准。这就是从墨西哥抢就业岗位回到美国的铁锈地区。

总体看，中国的工资收入较高，有利于内需的普及，尤其是私车普及是中国汽车工业发展的重大机会。相信未来的中国汽车工业必然是制造业发展的龙头，替代房地产的拉动，推动中国经济可持续发展。

（文章来源：乘联会）

2018年9月中国汽车保值率报告

2018年10月9日，由中国汽车流通协会发布，精真估提供技术支持的保值率报告正式发布。今年车市“金九银十”的整体趋势没有往年明显，尤其受到新车大力促销的影响，二手车也只能通过降价的方式刺激

交易量小幅回升。从保值率上看，由于新车促销对二手车价格形成冲击，以一线城市为主的二手车保值率下降明显，尤其在中大型车、MPV车型上，保值率显著走低。



2018年09月
中国汽车保值率报告

中国汽车流通协会发布，精真估提供技术支持



进入九月后，车源总量持续回升，涨幅达 8.3%，互联网端车源整体规模达到约 77 万台。车源增长的原因，与近期长沙、张家口等城市解除限迁政策有密切关系。

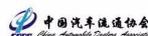
小型车市场各个车系的活跃度排名比较稳定，这也是由于厂商在这一级别投入的新产品很少，二手车市场上流通的都是年代较早的车型。交易活跃度前十名都是合资品牌，这类精品小车很受消费者认可，尤其是车龄较长价格下降后更具性价比。其中韩系品牌近期在新车市场声量不高，但二手车市场中，现代、起亚的产品都有较高的交易量。分地区来看，成都、沈阳连续两个月都是交易最活跃的城市，北京以及河北的几个城市活跃度下降。

小型车市场交易活跃度TOP10



9月份小型车的保值率普遍下降，其中降幅较大的是日产骊威，原因与日产近期的召回事件有关，但更主要的原因还是骊威的产品稍显老旧。小型车保值率环比上个月上涨的只有福特嘉年华，其中进口的嘉年华ST车型只在国内短暂销售，车源稀缺，因此保值率很高，9月又有车源出现在市场中。

紧凑型车市场交易活跃度TOP10



紧凑型车中，二手福克斯9月交易活跃度最高。恰逢新车换代，福克斯的媒体关注度较高，也唤起了消费者对这款产品的记忆。对于车商而言，则需要尽快清库，避免新车换代对二手车价造成打击。其他紧凑型车的活跃度，基本符合车系保有量的分布，并且TOP10均为合资品牌。成都、重庆是紧凑型车交易最活跃的地区，

9月份西安的交易份额提高最为明显。苏州、北京、沈阳活跃度下降。9月紧凑型车保值率最高的仍然是奔驰CLA，CLA的领先幅度进一步扩大，是因为2019款新车刚刚上市，媒体关注度提高。另一款进口车，大众甲壳虫的保值率位列三甲出乎很多人的预料，但是这款产品接近停产，其稀缺性决定了目前市场上的价格较高。甲壳虫也是紧凑型车TOP10中唯一保值率上涨的车型。上海大众的朗逸本月保值率下降幅度最大。朗逸新车在终端冲量，并且新款老款同时在售，对价格体系有一定冲击，对二手车价格同样有影响。

奔驰品牌能够维持，其他品牌全部下滑。进口奔驰C级的保值率小幅增长，尤其是轿跑版本有很强的产品力，吸引消费者为情怀买单。而进口奔驰C级的旅行款仍属于小众，保值率不高。9月保值率下滑幅度最大的是本田雅阁，但它仍以微弱的优势排名榜首。随着雅阁混动车型的上市，二手车与新车的性能差距越来越大，这也是保值率下降的原因。



中型车市场中，雅阁、凯美瑞仍然是交易最活跃的二手车。豪华品牌奥迪A4L、宝马3系、奔驰C级的交易活跃度都名列前茅，豪华品牌与主流合资品牌瓜分了这一细分市场。从地区分布来看，成都、上海、北京的活跃度较高，但北京地区本月的下降幅度较大。郑州和武汉这两个中部地区的中心城市，本月活跃度有所提高。

中大型车市场，豪华品牌BBA仍然竞争激烈，活跃度前两名被宝马5系和奥迪A6L牢牢占据。别克君越交易活跃度也较高，但有一定的地域性。总体来看，中大型二手车的活跃度排名十分稳定，9月份的变化主要是凯迪拉克XTS排名下降两位。从地区分布上看，上海、北京、成都是BBA交易的主要地区，9月份北京的交易下降明显，车源量接近腰斩。

中大型车市场的保值率，奔驰E级和雷克萨斯ES有微弱的涨幅。别克君越和丰田皇冠这两个非豪华品牌的产品，保值率本月都有较大的降幅。这个现象反映出别克和丰田在品牌塑造上都遇到了相似的问题，在销

量压力面前难以做到品牌的提升。保值率这一指标很大程度上就是品牌价值的体现。



小型 SUV 市场，9 月份别克昂科拉的活跃度升入前三名。自主品牌中，长城 SUV 的保有量和交易活跃度的优势非常明显，在小型 SUV 这一级别的二手车市场中，长城有三款产品在流通，分别是哈弗 H2、哈弗 H1 以及停产的长城 M4。分地区来看，重庆、成都仍然是小型 SUV 交易最活跃的地区。武汉的活跃度比上个月有提高。而长春、哈尔滨的活跃度随季节变化而下降。

小型 SUV 的保值率，本田缤智 9 月份降幅最大，这也是因为新车终端价格松动。相对的本田 XR-V 的价格保持稳定。北京现代 ix25 本月在二手车市场供需两旺，保值率小幅上涨。另外值得一提的是哈弗 H1 保值率超过了同品牌的 H2，哈弗 H1 这款产品性价比更高。

紧凑型SUV市场交易活跃度TOP10



紧凑型 SUV 市场中的产品最丰富，活跃度 TOP10 中既包含自主品牌，也包含日系、韩系、美系、德系产品。从车身结构上看，紧凑型 SUV 既包含长安 CS75 这样尺寸较大的车型，也有逍客这样，车身较低、尺寸偏小的产品。这些产品在二手车市场上除了哈弗 H6 份额最高之外，其他产品的份额都比较接近。活跃度地区分布上，也显得非常平均。第一名重庆领先其他城市的幅度并不大。

紧凑型 SUV 保值率继续由日系领跑，另外一款较老的韩系车，起亚狮跑仍在二手市场流通，并且保值率较高。奔驰 GLA 在奔驰品牌内部虽然是一款入门产品，但对于普通消费者仍有很强的吸引力，奔驰品牌无论进入哪个细分市场都有不错的保值率。在紧凑型 SUV 中，奔驰国产 GLA 车源量较大，进口 GLA 数量较少但保值率更高。

中型SUV市场交易活跃度TOP10



中型 SUV 市场与上月相比变化较小。北京现代胜达的交易活跃度有所提高，由于换代周期临近，胜达车主或车商选择此时出售，是比较好的时机。宝马 X3 本月活跃度也有提高，进入了前十名。地区分布上看，成都、重庆之外，北上广深是中型 SUV 的主要市场，因为中型 SUV 已经进入了一个较高的价格区间。

中型 SUV 保值率，9 月份宝马 X3 的涨幅最大。原因一方面是宝马新车优惠收紧，另一方面是 X3 国产之后，二手的进口车型越来越稀缺。JEEP 进口的牧马人保值率有所提高，也是由于 2015 款的 3.6L 车型越来越稀缺。现款 2.0T 的牧马人仍然有待市场验证。

宝马 X6、路虎发现 4 的交易活跃度都有下降。非豪华品牌大众途锐和丰田普拉多的活跃度有小幅提高。大众全新一代途锐在 9 月底上市，指导价与上一代相比有所调整，二手车市场预计将流入一大批车源。北京地区的中大型 SUV 交易活跃度虽然仍位列第一，但比上月大幅下降。其他城市的活跃度郑州上涨，重庆下降。

中大型 SUV 保值率，9 月份普遍有所下降，只有奔驰 GLE、保时捷卡宴、丰田兰德酷路泽保值率小幅提高。保值率降幅最大的是奔驰 G 级。由于现款奔驰 G 级的产品力提升非常明显，老款二手车降价也在情理之中。中大型 SUV 二手车价格降幅超过 2 个百分点，这也与宏观经济状况有关。

MPV市场交易活跃度TOP10



本月 MPV 市场，别克 GL8 和本田奥德赛的份额都有较大的涨幅，MPV 二手车市场的集中度进一步提高，GL8、奥德赛、五菱宏光和宝骏 730 四款产品合计占据了一半的交易份额。从地区分布上看，9 月东莞、深圳等南方城市的活跃度降低。

中大型SUV市场交易活跃度TOP10



中大型 SUV 市场，豪华品牌奥迪 Q7、

MPV 保值率本月整体下降，日系品牌的 MPV 仍然最受欢迎。9 月份日产贵士的保值率排名三甲。二手车市场对老车型更加偏爱，例如马自达 8 的车源一旦出现在市场中，立刻受到追捧。近年上市的一批国产 MPV 还没有流入二手市场，例如传祺 GM8、比亚迪宋 MAX 等车型的认可度，仍有待市场检验。

虽然“金九”已经远去，但无论新车还是二手车市场，年底的促销战只是刚刚揭幕。车市“银十”还在路上，“双 11”热点一触即发，元旦前后又是传统的购车旺季，近期想要购车的消费者，可以持续关注新车与二手车市场的动态，相信未来三个月市场会释放更多惊喜。

(文章来源：中过汽车流通协会)

废旧金属现货市场综述 2018 年 10 月 19 日

铜：今日佛山市场再生铜价小幅下跌，本周铜价走势持续偏弱，主要是受强美元以及贸易战升温等因素制约。进入 10 月，铜市需求并未有明显改善，不少铜杆企业都反映订单偏少，因此在采购原料方面，购货积极性持续欠佳，出价相对偏低，大多以压价采购为主。不过目前国内再生铜供应仍然偏紧，受环保及进口监管

等多方面影响，进口成本大增，今年我国再生铜供应明显减少，持货商在补货困难的情况下，仍是挺价惜售为主。目前业者十分关注明年废五金进口方面的政策执行情况，预期明年供应更加紧缺。

铝：今日佛山市场铝价继续小幅下跌，本周走势震荡偏弱，市场交易偏向谨慎。整体上看，今年 9、10 月铝市需求不及往年同期水平，而受环保因素影响，厂家多采用铝棒，对铝锭需求形成压制，目前国内铝锭现货库存持续高企，对铝价形成压制。

锌：今日佛山市场锌价重拾跌势，且跌幅较大。经过本周的多番回调，锌价交易重心有所下降，吸引不少用锌厂家入市询价补货，他们认为风险已经得到释放，短期继续下跌幅度预期有限。不过因当前锌市整体需求仍然偏弱，业者也预期锌价反弹力度也有限。

不锈钢：今日佛山市场废不锈钢价格继续下跌，临近月末，不锈钢市场资金回笼压力加大，不少持货商让利促进成交。不过，不锈钢成品材销售欠佳，钢厂在原料采购方面压价现象仍相当普遍，成交价延续小跌态势，交易量相对受限。

(文章来源：有色金属网)