

政策法规

Policies&Regulations

中共中央办公厅 国务院办公厅 印发《中央生态环境保护督察工 作规定》

第一章 总则

第一条 为了规范生态环境保护督察工作，压实生态环境保护责任，推进生态文明建设，建设美丽中国，根据《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》、《中华人民共和国环境保护法》等要求，制定本规定。

第二条 中央实行生态环境保护督察制度，设立专职督察机构，对省、自治区、直辖市党委和政府、国务院有关部门以及有关中央企业等组织开展生态环境保护督察。

第三条 中央生态环境保护督察工作以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平生态文明思想，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，坚持以人民为中心，以解决突出生态环境问题、改善生态环境质量、推动高质量发展为重点，夯实生态文明建设和生态环境保护政治责任，强化督察问责、形成警示震慑、推进工作落实、实现标本兼治，不断满足人民日益增长的美好生活

需要。

第四条 中央生态环境保护督察坚持和加强党的全面领导，提高政治站位；坚持问题导向，动真碰硬，倒逼责任落实；坚持依规依法，严谨规范，做到客观公正；坚持群众路线，信息公开，注重综合效能；坚持求真务实，真抓实干，反对形式主义、官僚主义。

第五条 中央生态环境保护督察包括例行督察、专项督察和“回头看”等。

原则上在每届党的中央委员会任期内，应当对各省、自治区、直辖市党委和政府，国务院有关部门以及有关中央企业开展例行督察，并根据需要对督察整改情况实施“回头看”；针对突出生态环境问题，视情组织开展专项督察。

第六条 中央生态环境保护督察实施规划计划管理。五年工作规划经党中央、国务院批准后实施。年度工作计划应当明确当年督察工作具体安排，以保障五年规划任务落实到位。

第二章 组织机构和人员

第七条 成立中央生态环境保护督察工作领导小组，负责组织协调推动中央生态环境保护督察工作。领导小组组长、副组长由党中央、国务院研究确定，组成部门包括中央办公厅、中央组织部、中央宣传部、国务院办公厅、司法部、生态环境部、审计署和最高人民检察院等。

中央生态环境保护督察办公室设在生态环境部，负责中央生态环境保护督察工作领导小组的日常工作，承担中央生态环境保护督察的具体组织实施工作。

第八条 中央生态环境保护督察工作领导小组的职责是：

（一）学习贯彻落实习近平生态文明思想，研究在实施中央生态环境保护督察工作中的具体贯彻落实措施；

（二）贯彻落实党中央、国务院关于生态环境保护督察的决策部署；

（三）向党中央、国务院报告中央生态环境保护督察工作情况；

（四）审议中央生态环境保护督察制度规范、督察报告；

（五）听取中央生态环境保护督察办公室有关工作情况的汇报；

（六）审议中央生态环境保护督察其他重要事项。

第九条 中央生态环境保护督察办公室的职责是：

（一）向中央生态环境保护督察工作领导小组报告工作情况，组织落实领导小组确定的工作任务；

（二）负责拟订中央生态环境保护督察法规制度、规划计划、实施方案，并组织实施；

（三）承担中央生态环境保护督察组的组织协调工作；

（四）承担督察报告审核、汇总、

上报，以及督察反馈、移交移送的组织协调和督察整改的调度督促等工作；

（五）指导省、自治区、直辖市开展省级生态环境保护督察工作；

（六）承担领导小组交办的其他事项。

第十条 根据中央生态环境保护督察工作安排，经党中央、国务院批准，组建中央生态环境保护督察组，承担具体生态环境保护督察任务。

中央生态环境保护督察组设组长、副组长。督察组实行组长负责制，副组长协助组长开展工作。组长由现职或者近期退出领导岗位的省部级领导同志担任，副组长由生态环境部现职部领导担任。

建立组长人选库，由中央组织部商生态环境部管理。组长、副组长人选由中央组织部履行审核程序。

组长、副组长根据每次中央生态环境保护督察任务确定并授权。

第十一条 中央生态环境保护督察组成员以生态环境部各督察局人员为主体，并根据任务需要抽调有关专家和其他人员参加。中央生态环境保护督察组成员应当具备下列条件：

（一）理想信念坚定，对党忠诚，在思想上政治上行动上同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致；

（二）坚持原则，敢于担当，依法办事，公道正派，清正廉洁；

(三) 遵守纪律, 严守秘密;

(四) 熟悉中央生态环境保护督察工作或者相关政策法规, 具有较强的业务能力;

(五) 身体健康, 能够胜任工作要求。

第十二条 加强中央生态环境保护督察队伍建设, 选配中央生态环境保护督察组成员应当严格标准条件, 对不适合从事督察工作的人员应当及时予以调整。

第十三条 中央生态环境保护督察组成员实行任职回避、地域回避、公务回避, 并根据任务需要进行轮岗交流。

第三章 督察对象和内容

第十四条 中央生态环境保护例行督察的督察对象包括:

(一) 省、自治区、直辖市党委和政府及其有关部门, 并可以下沉至有关地市级党委和政府及其有关部门;

(二) 承担重要生态环境保护职责的国务院有关部门;

(三) 从事的生产经营活动对生态环境影响较大的有关中央企业;

(四) 其他中央要求督察的单位。

第十五条 中央生态环境保护例行督察的内容包括:

(一) 学习贯彻落实习近平生态文明思想以及贯彻落实新发展理念、推动高质量发展情况;

(二) 贯彻落实党中央、国务院生

态文明建设和生态环境保护决策部署情况;

(三) 国家生态环境保护法律法规、政策制度、标准规范、规划计划的贯彻落实情况;

(四) 生态环境保护党政同责、一岗双责推进落实情况和长效机制建设情况;

(五) 突出生态环境问题以及处理情况;

(六) 生态环境质量呈现恶化趋势的区域流域以及整治情况;

(七) 对人民群众反映的生态环境问题立行立改情况;

(八) 生态环境问题立案、查处、移交、审判、执行等环节非法干预, 以及不予配合等情况;

(九) 其他需要督察的生态环境保护事项。

第十六条 中央生态环境保护督察“回头看”主要对例行督察整改工作开展情况、重点整改任务完成情况和生态环境保护长效机制建设情况等, 特别是整改过程中的形式主义、官僚主义问题进行督察。

第十七条 中央生态环境保护专项督察直奔问题、强化震慑、严肃问责, 督察事项主要包括:

(一) 党中央、国务院明确要求督察的事项;

(二) 重点区域、重点领域、重点

行业突出生态环境问题;

(三)中央生态环境保护督察整改不力的典型案件;

(四)其他需要开展专项督察的事项。

第十八条 中央生态环境保护例行督察、“回头看”的有关工作安排应当报党中央、国务院批准。

中央生态环境保护专项督察的组织形式、督察对象和督察内容应当根据具体督察事项和要求确定。重要专项督察的有关工作安排应当报党中央、国务院批准。

第四章 督察程序和权限

第十九条 中央生态环境保护督察一般包括督察准备、督察进驻、督察报告、督察反馈、移交移送、整改落实和立卷归档等程序环节。

第二十条 督察准备工作主要包括以下事项:

(一)向党中央、国务院有关部门和单位了解被督察对象有关情况以及问题线索;

(二)组织开展必要的摸底排查;

(三)确定组长、副组长人选,组成中央生态环境保护督察组,开展动员培训;

(四)制定督察工作方案;

(五)印发督察进驻通知,落实督察进驻各项准备工作。

第二十一条 中央生态环境保护

督察进驻时间应当根据具体督察对象和督察任务确定。督察进驻主要采取以下方式开展工作:

(一)听取被督察对象工作汇报和有关专题汇报;

(二)与被督察对象党政主要负责人和其他有关负责人进行个别谈话;

(三)受理人民群众生态环境保护方面的信访举报;

(四)调阅、复制有关文件、档案、会议记录等资料;

(五)对有关地方、部门、单位以及个人开展走访问询;

(六)针对问题线索开展调查取证,并可以责成有关地方、部门、单位以及个人就有关问题做出书面说明;

(七)召开座谈会,列席被督察对象有关会议;

(八)到被督察对象下属地方、部门或者单位开展下沉督察;

(九)针对督察发现的突出问题,可以视情对有关党政领导干部实施约见或者约谈;

(十)提请有关地方、部门、单位以及个人予以协助;

(十一)其他必要的督察工作方式。

第二十二条 督察进驻结束后,中央生态环境保护督察组应当在规定时限内形成督察报告,如实报告督察发现的重要情况和问题,并提出意见和建议。

督察报告应当以适当方式与被督察对象交换意见，经中央生态环境保护督察工作领导小组审议后，报党中央、国务院。

第二十三条 督察报告经党中央、国务院批准后，由中央生态环境保护督察组向被督察对象反馈，指出督察发现的问题，明确督察整改工作要求。

第二十四条 督察结果作为对被督察对象领导班子和领导干部综合评价、奖惩任免的重要依据，按照干部管理权限送有关组织（人事）部门。

对督察发现的重要生态环境问题及其失职失责情况，督察组应当形成生态环境损害责任追究问题清单和案卷，按照有关权限、程序和要求移交中央纪委国家监委、中央组织部、国务院国资委党委或者被督察对象。

对督察发现需要开展生态环境损害赔偿工作的，移送省、自治区、直辖市政府依照有关规定索赔追偿；需要提起公益诉讼的，移送检察机关等有关机关依法处理。

对督察发现涉嫌犯罪的，按照有关规定移送监察机关或者司法机关依法处理。

第二十五条 被督察对象应当按照督察报告制定督察整改方案，在规定时间内报党中央、国务院。

被督察对象应当按照督察整改方案要求抓好整改落实工作，并在规定时

限内向党中央、国务院报送督察整改落实情况。

中央生态环境保护督察办公室应当对督察整改落实情况开展调度督办，并组织抽查核实。对整改不力的，视情采取函告、通报、约谈、专项督察等措施，压实责任，推动整改。

第二十六条 中央生态环境保护督察过程中产生的有关文件、资料应当按照要求整理保存，需要归档的，按照有关规定办理。

第二十七条 加强边督边改工作。对督察进驻过程中人民群众举报的生态环境问题，以及督察组交办的其他问题，被督察对象应当立行立改，坚决整改，确保有关问题查处到位、整改到位。

第二十八条 加强督察问责工作。对不履行或者不正确履行职责而造成生态环境损害的地方和单位党政领导干部，应当依纪依法严肃、精准、有效问责；对该问责而不问责的，应当追究相关人员责任。

第二十九条 加强信息公开工作。中央生态环境保护督察的具体工作安排、边督边改情况、有关突出问题和案例、督察报告主要内容、督察整改方案、督察整改落实情况，以及督察问责有关情况等，应当按照有关要求对外公开，回应社会关切，接受群众监督。

第五章 督察纪律和责任

第三十条 中央生态环境保护督

察应当严明政治纪律和政治规矩，严格执行中央八项规定及其实施细则精神，严格落实各项廉政规定。

中央生态环境保护督察组督察进驻期间应当按照有关规定建立临时党支部，落实全面从严治党要求，加强督察组成员教育、监督和管理。

第三十一条 中央生态环境保护督察组应当严格执行请示报告制度。督察中发现的重要情况和重大问题，应当向中央生态环境保护督察工作领导小组或者中央生态环境保护督察办公室请示报告，督察组成员不得擅自表态和处置。

第三十二条 中央生态环境保护督察组应当严格落实各项保密规定。督察组成员应当严格保守中央生态环境保护督察工作秘密，未经批准不得对外发布或者泄露中央生态环境保护督察有关情况。

第三十三条 中央生态环境保护督察组不得干预被督察对象正常工作，不处理被督察对象的具体问题。

第三十四条 中央生态环境保护督察组应当严格遵守中央生态环境保护督察纪律、程序和规范，正确履行职责。督察组成员有下列情形之一的，视情节轻重，依纪依法给予批评教育、组织处理或者党纪处分、政务处分；涉嫌犯罪的，按照有关规定移送监察机关或者司法机关依法处理：

(一) 不按照工作要求开展督察，

导致应当发现的重要生态环境问题没有发现的；

(二) 不如实报告督察情况，隐瞒、歪曲、捏造事实的；

(三) 工作中超越权限，或者不按照规定程序开展督察工作，造成不良后果的；

(四) 利用督察工作的便利谋取私利或者为他人谋取不正当利益的；

(五) 泄露督察工作秘密的；

(六) 有违反督察工作纪律的其他行为的。

第三十五条 生态环境部以及中央生态环境保护督察办公室应当加强对生态环境保护督察工作的组织协调。对生态环境保护督察工作组织协调不力，造成不良后果的，依照有关规定追究相关人员责任。

第三十六条 有关部门和单位应当支持协助中央生态环境保护督察。对违反规定推诿、拖延、拒绝支持协助中央生态环境保护督察，造成不良后果的，依照有关规定追究相关人员责任。

第三十七条 被督察对象应当自觉接受中央生态环境保护督察，积极配合中央生态环境保护督察组开展工作，如实向督察组反映情况和问题。被督察对象及其工作人员有下列情形之一的，视情节轻重，对其党政领导班子主要负责人或者其他有关责任人，依纪依法给予批评教育、组织处理或者党纪处分、政

务处分；涉嫌犯罪的，按照有关规定移送监察机关或者司法机关依法处理：

- （一）故意提供虚假情况，隐瞒、歪曲、捏造事实的；
- （二）拒绝、故意拖延或者不按照要求提供相关资料的；
- （三）指使、强令有关单位或者人员干扰、阻挠督察工作的；
- （四）拒不配合现场检查或者调查取证的；
- （五）无正当理由拒不纠正存在的问题，或者不按照要求推进整改落实的；
- （六）对反映情况的干部群众进行打击、报复、陷害的；
- （七）采取集中停工停产停业等“一刀切”方式应对督察的；
- （八）其他干扰、抵制中央生态环境保护督察工作的情形。

第三十八条 被督察对象地方、部门和单位的干部群众发现中央生态环境保护督察组成员有本规定第三十四条所列行为的，应当向有关机关反映。

第六章 附则

第三十九条 生态环境保护督察实行中央和省、自治区、直辖市两级督察体制。各省、自治区、直辖市生态环境保护督察，作为中央生态环境保护督察的延伸和补充，形成督察合力。省、自治区、直辖市生态环境保护督察可以采取例行督察、专项督察、派驻监察等方式开展工作，严格程序，明确权限，

严肃纪律，规范行为。

地市级及以下地方党委和政府应当依规依法加强对下级党委和政府及其有关部门生态环境保护工作的监督。

第四十条 省、自治区、直辖市生态环境保护督察工作参照本规定执行。

第四十一条 本规定由生态环境部负责解释。

第四十二条 本规定自2019年6月6日起施行。

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

国务院办公厅转发《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展的意见》

国办发〔2019〕16号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

交通运输部、发展改革委、教育部、工业和信息化部、公安部、财政部、人力资源社会保障部、生态环境部、住房城乡建设部、应急部、税务总局、市场监管总局、全国总工会《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展的意见》已经国务院同意，现转发给你们，

请认真贯彻执行。

国务院办公厅

2019年4月21日

(此件公开发布)

关于加快道路货运行业转型升级促进 高质量发展的意见

交通运输部 发展改革委 教育部 工
业和信息化部

公安部 财政部 人力资源社会保障部
生态环境部

住房城乡建设部 应急部 税务总局
市场监管总局 全国总工会

为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快道路货运行业转型升级，切实改善市场环境，促进行业健康稳定发展，现提出以下意见：

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，牢固树立和贯彻落实新发展理念，以供给侧结构性改革为主线，坚持远近结合、标本兼治、改革引领、创新驱动、综合治理，加快建设安全稳定、经济高效、绿色低碳的道路货运服务体系，促进道路货运行业高质量发展。

二、深化货运领域“放管服”改革

(一)持续推进货运领域简政放权。进一步推动普通货车跨省异地安全技术检验、尾气排放检验和综合性能检测有关要求严格落实。2019年实现普通货运车辆年度审验网上办理。(交通运输部、公安部、市场监管总局、生态环境部负责)优化道路货运企业登记注册、经营许可办理手续及流程，推广互联网物流平台企业代开增值税专用发票政策，进一步规范港口涉及道路货运的经营服务性收费，不得违规加收任何价外费用。

(交通运输部、市场监管总局、税务总局负责)

(二)改革危险货物道路运输管理制度。加快制定危险货物道路运输安全管理办法，研究改革完善危险货物道路运输押运员管理制度。加快修订常压液体危险货物运输罐车罐体相关国家标准，明确罐体介质兼容要求。(交通运输部、公安部、工业和信息化部、生态环境部、应急部、市场监管总局负责)

(三)便利货运车辆通行。进一步完善城市交通运输部门配送运力需求管理与公安交通管理部门车辆通行管控的联动机制，优化车辆通行管控，对符合标准的新能源城市配送车辆给予通行便利，除特殊区域外，对纯电动轻型货车原则上不得限行。(各省级人民政府、交通运输部、公安部负责)鼓励货运车辆电子道路运输证和ETC卡“两卡合一”，加快推广货车不停车收费。(交

通运输部负责)

三、推动新旧动能接续转换

(四) 加快运输组织模式创新。深入推进多式联运示范工程、城乡交通运输一体化示范工程、城市绿色货运配送示范工程,推广应用先进运输组织模式。指导行业协会、企业联盟研究推广挂车互换标准协议,创新普通货车租赁、挂车共享、长途接驳甩挂、集装单元化等新模式。(交通运输部、发展改革委负责)

(五) 推进规模化、集约化发展。以冷链物流、零担货运、无车承运等为重点,加快培育道路货运龙头骨干示范企业,引导小微货运企业开展联盟合作,鼓励提供优质干线运力服务的大车队模式创新发展。已经取得道路运输经营许可的普通货运企业设立分支机构、增设经营网点无需再办理报备手续。(交通运输部负责)

(六) 鼓励规范“互联网+”新业态发展。大力发展无车承运人等道路货运新业态,支持道路货运企业加强信息系统建设,提高线上线下一体化服务能力。(交通运输部、发展改革委、工业和信息化部负责) 加快制定出台网络平台道路货物运输经营管理办法,建立货运信用信息共享交换联动机制,规范“互联网+”车货匹配平台经营活动,依法查处平台企业排除和限制竞争、损害货车司机合法权益等垄断行为。(市场监管总

局、发展改革委、交通运输部、工业和信息化部、税务总局负责)

四、加快车辆装备升级改造

(七) 积极稳妥淘汰老旧柴油货车。开展常压液体危险货物运输罐车专项治理。鼓励各地制定营运柴油货车和燃气车辆提前淘汰更新目标及实施计划,对提前淘汰中重型柴油货车、高耗低效非标准汽车列车及罐车等老旧柴油货车的,给予适当补助。研究对重点区域提前淘汰老旧柴油货车给予支持。(交通运输部、公安部、生态环境部、工业和信息化部、财政部、应急部、市场监管总局、各省级人民政府负责)

(八) 推广应用先进货运车型。全面推广高速公路差异化收费,鼓励发展符合国家标准的中置轴汽车列车、厢式半挂车。积极推进货运车型标准化,加快推动城市建成区轻型物流配送车辆使用新能源或清洁能源汽车,鼓励物流园区、产业园、配送中心等集中规划建设专用充电设施。(交通运输部、公安部、工业和信息化部、住房城乡建设部负责)

(九) 加强货车超限超载治理。严格执行全国统一的超限超载认定标准和超限检测站联合执法工作流程,杜绝重复罚款、只罚款不卸载等行为,明确并公布各区域超限检测站点的联合执法模式,严格落实“一超四罚”。在普通公路超限检测站全面安装电子抓拍系统。

建立健全依法打击冲关闯卡违法行为长效机制和应急管控措施，加快推进车辆信息、执法信息共享。将规范治超执法纳入地方政府年度考核目标，加强执法监督考核，拓宽投诉举报渠道。（交通运输部、公安部、工业和信息化部、各省级人民政府负责）

五、改善货运市场从业环境

（十）加强从业人员职业教育培训。推进落实普通货运驾驶员线上线下及异地从业考试，2019年实现普通货运驾驶员从业资格证诚信考核网上办理。实行差异化道路货运驾驶员继续教育制度，鼓励道路货运企业组织开展货车司机继续教育，支持地方为转岗货车司机提供再就业培训。按照相关规定支持道路货运企业推行新型学徒制。（交通运输部、人力资源社会保障部、教育部负责）

（十一）切实维护货车司机权益。道路货运企业要依法与其雇佣的货车司机签订劳动合同并缴纳社会保险费，完善职工代表大会制度和工会组织，保障货车司机劳动权益。（人力资源社会保障部、交通运输部、全国总工会负责）引导道路货运企业、货车司机建立互帮互助机制。鼓励各地加大政策支持力度，加快建设一批功能实用、经济实惠、服务便捷的“司机之家”。指导货主企业、道路货运企业合理制定运输方案，保障货车司机充分休息。（交通运输部、全国总工会负责）

六、提升货运市场治理能力

（十二）依法打击车匪路霸。部署全国公安机关严厉打击车匪路霸，重点加强高速公路服务区、国省道沿线停车场等区域治安管理，严厉打击黑恶势力收取“保护费”和偷盗车辆燃油及货物等违法行为。指导各地高速公路服务区经营管理单位完善停车广场照明设施、公共场所监控设施等配置，为货车司机创造更加安全的工作环境。（中央政法委、公安部、交通运输部负责）

（十三）推进分类分级管理。建立货运企业分类分级监管体系，推进道路货运企业及其车辆、驾驶人的交通违法、安全事故等相关信息跨部门共享，加大对违法失信经营主体的惩戒和定向监管力度，实现“一处违法、处处受限”，情节严重的淘汰退出道路货运市场。（交通运输部、公安部、发展改革委、市场监管总局负责）

（十四）加强运行动态监测。利用大数据等信息化手段提高道路货运市场运行监测分析能力。指导行业协会、科研机构等加强市场运行监测，定期向社会公告道路货运市场供需状况等信息，及时引导、合理调控市场运力，实现供求基本平衡。（交通运输部、发展改革委、市场监管总局负责）

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

商务部 公安部 海关总署《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》

各省、自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团商务主管部门、公安厅（局）、海关总署广东分署、各直属海关：

积极稳妥开展二手车出口业务，是推动外贸高质量发展、做好外贸稳增长工作的重要举措，也是激发国内汽车消费市场活力、促进汽车产业健康发展的重要途径。经研究，我们支持在条件成熟地区（首批名单附后）开展二手车出口业务。为做好相关工作，现就有关事项通知如下：

一、严格甄选出口企业。开展二手车出口业务的地区要制定实施方案。结合本地实际，综合考虑二手车车源整合能力、海外市场渠道、售后服务保障能力、信用记录等情况，严格甄选出口企业，同时建立考核与退出机制，实行年度考核，通过甄选的企业名单及年度考核结果报商务部备案。

经备案的二手车出口企业可向本地区省级（含计划单列市）商务主管部门申领出口许可证，许可证备注栏应填写车辆识别代号（VIN）。

二、严格履行二手车交易登记和注销手续。二手车出口企业在国内收购车辆后，应当依法办理二手车交易登记手续。在办理二手车海关出口通关手续后2个月内，凭出口报关单及法律法规规定的证明凭证向机动车登记地公安交管

部门申请注销登记；申请注销登记前，应当将涉及出口车辆的道路交通安全违法行为和交通事故处理完毕。

三、确保出口产品质量与安全。出口车辆应当符合出口目标国市场准入标准。出口目标国无准入标准的，出口车辆应当符合二手车出口地区相关标准。有关地区要制定完善二手车出口检测规范，明确检测项目和合格标准，达到《机动车强制报废标准规定》规定的报废标准的机动车，以及距规定要求使用年限1年以内（含1年）的机动车不得出口。由第三方检测机构出具产品检测报告，严禁不合格或被盗抢车辆、拼装车辆出口。二手车出口企业是质量追溯责任主体，严格履行出口产品检测、如实明示车辆信息等义务。

四、做好境外售后服务保障。地方商务主管部门要指导二手车出口企业制定合理的市场规划，建立与出口品牌、数量相应的境外维修备件供应体系。通过自建售后服务网络、与境外优质经销商和售后渠道合作、对境外售后维修人员培训等方式，切实保障出口车辆备品备件供应和售后服务，着力培育以质量、品牌和服务为核心的二手车国际竞争力；负责督导出口企业建立质量问题应急响应机制，及时协调解决海外质量和售后服务重大问题。

五、强化监管。有关地区要加强组织领导，建立部门协调专项工作机制，明确各方责任，按照“谁主管、谁监督、谁负责”原则，做好事中事后监管，有效防控各类风险。对未按规定办理车辆转移登记的二手车，商务主管部门不予

发放出口许可证。对未按规定时限办理注销登记的企业，商务主管部门在其办理完成注销前，不予发放新的二手车出口许可证。对出口被盗抢、拼装、报废等违规车辆的，取消企业二手车出口资格，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

六、优化服务。商务、公安和海关主管部门建立车辆信息共享机制。强化信息管理，做到“一车一档”，逐步实现收车、交易、转移登记、整备、检测、出口、注销、售后服务等环节全流程可追溯。引导二手车出口企业加强行业自律，规范竞争行为，维护出口秩序。强化服务意识，在出口许可证申领、口岸通关、车辆注销等环节为企业提供便利。

开展二手车出口业务的地区要密切跟踪二手车出口业务进展，针对出现的新问题新情况，进一步细化完善工作方案，持续优化监管和服务模式，加强统计分析和效果评估，有关情况定期上报。

附件：首批开展二手车出口业务地区名单

中华人民共和国商务部
中华人民共和国公安部
中华人民共和国海关总署
2019年4月26日

附件

首批开展二手车出口业务地区名单

北京市
天津市
上海市
浙江省（台州）
山东省（济宁）

广东省

四川省（成都）

陕西省（西安）

青岛市

厦门市

（文章来源：中华人民共和国商务部）

关于印发《废铅蓄电池污染防治行动方案》的通知

环办固体〔2019〕3号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团生态环境（环境保护）厅（局）、发展改革委、工业和信息化主管部门、公安厅（局）、司法厅（局）、财政厅（局）、交通运输厅（局、委）、市场监管局（厅、委），国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局：

为加强废铅蓄电池污染防治，全面打好污染防治攻坚战，现将《废铅蓄电池污染防治行动方案》印发给你们，请认真落实要求，加快推进废铅蓄电池污染防治各项工作。

生态环境部办公厅
发展改革委办公厅
工业和信息化部办公厅
公安部办公厅
司法部办公厅
财政部办公厅
交通运输部办公厅
税务总局办公厅

市场监管总局办公厅

2019年1月18日

生态环境部办公厅 2019年1月22日印发

废铅蓄电池污染防治行动方案

近年来，随着铅蓄电池在汽车、电动自行车和储能等领域的大规模应用，我国铅蓄电池和再生铅行业快速发展。铅蓄电池报废数量大，再生利用具有很高的资源和环境价值，但废铅蓄电池来源广泛且分散，部分非正规企业和个人为谋取非法利益，导致非法收集处理废铅蓄电池污染问题屡禁不绝，严重危害群众身体健康和生态环境安全。按照党中央、国务院关于全面加强生态环境保护打好污染防治攻坚战的决策部署，为了加强废铅蓄电池污染防治，提高资源综合利用水平，促进铅蓄电池生产和再生铅行业规范有序发展，保护生态环境安全和人民群众身体健康，制定本方案。

一、总体要求

（一）指导思想

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，深入落实习近平生态文明思想和全国生态环境保护大会精神，认真落实党中央、国务院决策部署，坚持和贯彻绿色发展理念，将废铅蓄电池污染防治作为打好污染防治攻坚战的重要内容，以有效防控环境风险为目标，以提高废铅蓄电池规范收集处理率为主线，完善源头严防、过程严管、后果严惩的监管体系，严厉打击涉废铅蓄电池违法犯罪行为，建立规范

的废铅蓄电池收集处理体系，有效遏制非法收集处理造成的环境污染，维护国家生态环境安全，保护人民群众身体健康。

（二）基本原则

坚持疏堵结合、标本兼治。完善废铅蓄电池收集、贮存、转移、利用处置管理制度，支持铅蓄电池生产企业和再生铅企业建立正规收集处理体系；持续保持高压态势，严厉打击非法收集处理违法犯罪行为。

坚持分类施策、综合治理。根据环境风险、收集处理客观条件等因素，分类合理确定废铅蓄电池收集处理管控要求；综合运用法律、经济、行政手段，开展全生命周期治理，完善联合奖惩机制。

坚持协调配合、狠抓落实。各部门按照职责分工密切配合、齐抓共管，形成工作合力；加强跟踪督查，确保各项任务落地见效；各地切实落实主体责任，做好废铅蓄电池污染整治和收集处理体系建设等工作。

坚持多元参与、全民共治。加强铅蓄电池污染防治宣传教育，引导相关企业、公共机构和公众积极参与废铅蓄电池规范收集处理；强化信息公开，完善公众监督、举报机制。

（三）主要目标

按照国务院《关于印发“十三五”生态环境保护规划的通知》（国发〔2016〕65号）、国务院办公厅《关于生产经营者责任延伸制度推行方案的通知》（国办发〔2016〕99号）的相关任务要求，整治废铅蓄电池非法收集处理环境污

染，落实生产者责任延伸制度，提高废铅蓄电池规范收集处理率。到2020年，铅蓄电池生产企业通过落实生产者责任延伸制度实现废铅蓄电池规范收集率达到40%；到2025年，废铅蓄电池规范收集率达到70%；规范收集的废铅蓄电池全部安全利用处置。

二、推动铅蓄电池生产行业绿色发展

(四) 建立铅蓄电池相关行业企业清单。分别建立铅蓄电池生产、原生铅和再生铅等重点企业清单，向社会公开并动态更新。(生态环境部以及地方政府相关部门(以下均含地方政府相关部门，不再重复)负责落实，2019年6月底前完成)

(五) 严厉打击非法生产销售行为。将铅蓄电池作为重点商品，持续依法打击违法生产、销售假冒伪劣铅蓄电池行为。(市场监管总局负责长期落实)

(六) 大力推行清洁生产。对列入铅蓄电池生产、原生铅和再生铅企业清单的企业，依法实施强制性清洁生产审核，两次清洁生产审核的间隔时间不得超过五年。(生态环境部、发展改革委负责长期落实)

(七) 推进铅酸蓄电池生产者责任延伸制度。制定发布铅酸蓄电池回收利用管理办法，落实生产者延伸责任。(发展改革委、生态环境部负责落实，2019年底前完成)充分发挥铅酸蓄电池生产和再生铅骨干企业的带动作用，鼓励回收企业依托生产商的营销网络建立逆向回收体系，铅酸蓄电池生产企业、进口商通过自建回收体系或与社会回收体系

合作等方式，建立规范的回收利用体系。鼓励铅蓄电池生产企业开展生态设计，加大再生原料的使用比例；鼓励铅蓄电池生产企业与铅冶炼企业优势互补，支持利用现有铅矿冶炼技术和装备处理废铅蓄电池。加强对再生铅企业的管理，促进再生铅企业规模化和清洁化发展。

(发展改革委、工业和信息化部、生态环境部按职能分别负责长期落实)

三、完善废铅蓄电池收集体系

(八) 完善配套法律制度。修订《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，明确生产者责任延伸制度以及废铅蓄电池收集许可制度；(生态环境部、司法部负责落实)修订《危险废物转移联单管理办法》，完善转移管理要求；

(生态环境部、交通运输部负责落实，2019年底前完成)修订《国家危险废物名录》，在风险可控前提下针对收集、贮存、转移等环节提出豁免管理要求。

(生态环境部、发展改革委、公安部、交通运输部负责落实，2019年底前完成)

(九) 开展废铅蓄电池集中收集和跨区域转运制度试点。为探索完善废铅蓄电池收集、转移管理制度，选择有条件的地区，开展废铅蓄电池集中收集和跨区域转运制度试点，对未破损的密封式免维护废铅蓄电池在收集、贮存、转移等环节有条件豁免或简化管理要求，降低成本，提高效率，推动建立规范有序的收集处理体系。(生态环境部、交通运输部负责落实，2020年底前完成)

(十) 加强汽车维修行业废铅蓄电池产生源管理。加强对汽车整车维修企

业（一类、二类）等废铅蓄电池产生源的培训和指导，督促其依法依规将废铅蓄电池交送正规收集处理渠道，并纳入相关资质管理或考核评级指标体系。（交通运输部、生态环境部负责长期落实，2019年启动）

四、强化再生铅行业规范化管理

（十一）严格废铅蓄电池经营许可准入管理。制定并公布废铅蓄电池危险废物经营许可证审查指南，修订《废铅酸蓄电池处理污染控制技术规范》，严格许可条件，禁止无合法再生铅能力的企业拆解废铅蓄电池。（生态环境部负责落实，2019年底完成）

（十二）加强再生铅企业危险废物规范化管理。将再生铅企业作为危险废物规范化管理工作的重点，提升再生铅企业危险废物规范化管理水平。（生态环境部负责长期落实）再生铅企业应依法安装自动监测和视频监控设备（即“装”），在厂区门口树立电子显示屏用于信息公开（即“树”），逐步将实时监控数据与各级生态环境部门联网（即“联”），实现信息化管理。（生态环境部负责落实，2020年底完成）

五、严厉打击涉废铅蓄电池违法犯罪行为

（十三）严厉打击和严肃查处涉废铅蓄电池企业违法犯罪行为。严厉打击非法收集拆解废铅蓄电池、非法冶炼再生铅等环境违法犯罪行为。（生态环境部、公安部负责长期落实）加强对铅蓄电池生产企业、原生铅企业和再生铅企业的涉废铅蓄电池违法行为检查，对无危险废物经营许可证接收废铅蓄电池，

不按规定执行危险废物转移联单制度，非法处置废酸液，以及非法接收“倒酸”电池、再生粗铅、铅膏铅板等行为依法予以查处。（生态环境部、市场监管总局负责长期落实）

（十四）加强对再生铅企业的税收监管。对再生铅企业税收执行情况进行日常核查和风险评估，对涉嫌偷逃骗税和虚开发票等严重税收违法企业的企业，依法开展税务稽查。（税务总局负责长期落实）

（十五）开展联合惩戒。将涉废铅蓄电池有关违法企业、人员信息纳入生态环境领域违法失信名单，在全国信用信息共享平台、“信用中国”网站和国家企业信用信息公示系统上公示，实行公开曝光，开展联合惩戒。（生态环境部、发展改革委、公安部、交通运输部、税务总局、市场监管总局等负责长期落实，2019年启动）

六、建立长效保障机制

（十六）实施相关税收优惠政策。贯彻落实好现行资源综合利用增值税优惠政策，对利用废铅蓄电池生产再生铅的企业，可按规定享受税收优惠政策，支持废铅蓄电池处理行业发展。（财政部、税务总局负责长期落实）

（十七）提升信息化管理水平。建立铅蓄电池全生命周期追溯系统，推动实行统一的编码规范。（工业和信息化部、市场监管总局、发展改革委、生态环境部负责落实，2020年底完成）建立废铅蓄电池收集处理公共信息服务平台，将废铅蓄电池规范收集处理信息全部接入平台，并与相关主管部门建立的

铅蓄电池生产管理信息系统联网，逐步实现铅蓄电池生产、运输、销售、废弃、收集、贮存、转运、利用处置信息全过程可追溯。（生态环境部、工业和信息化部、市场监管总局负责长期落实）

（十八）建立健全督察问责长效机制。对废铅蓄电池非法收集、非法冶炼再生铅问题突出、群众反映强烈、造成环境严重污染的地区，视情开展点穴式、机动式专项督察，对查实的失职失责行为实施约谈或移交问责。（生态环境部负责长期落实）

（十九）鼓励公众参与。开展废铅蓄电池环境健康危害知识教育和培训，广泛宣传废铅蓄电池收集处理的相关政策，在机动车4S店、汽车整车维修企业（一类、二类）、电动自行车销售维修企业、铅蓄电池销售场所设置规范收集处理提示性信息，促进正规渠道废铅蓄电池收集处理率提升。（生态环境部、交通运输部等分别负责长期落实）鼓励有奖举报，鼓励公众通过电话、信函、电子邮件、政府网站、微信平台等途径，对非法收集、非法冶炼再生铅、偷税漏税、生产假冒伪劣电池等违法犯罪行为进行监督和举报。（生态环境部、公安部、税务总局、市场监管总局等分别负责长期落实）

（文章来源：中华人民共和国生态环境部）

国家发展改革委《关于全面推开行业协会商会与行政机关脱钩改革的实施意见》

发改体改〔2019〕1063号

各省、自治区、直辖市党委和人民政府，中央和国家机关各部委，解放军各大单位、中央军委机关各部门，各人民团体：

根据《中共中央办公厅 国务院办公厅关于印发〈行业协会商会与行政机关脱钩总体方案〉的通知》（中办发〔2015〕39号，以下简称《总体方案》）要求，经党中央、国务院同意，现就全面推开行业协会商会与行政机关脱钩改革提出以下意见。

一、总体要求

按照去行政化的原则，落实“五分离、五规范”的改革要求，全面实现行业协会商会与行政机关脱钩。加快转变政府职能，创新管理方式，促进行业协会商会提升服务水平、依法规范运行、健康有序发展、充分发挥作用。

坚持“应脱尽脱”的改革原则。凡是符合条件并纳入改革范围的行业协会商会，都要与行政机关脱钩，加快成为依法设立、自主办会、服务为本、治理规范、行为自律的社会组织。

坚持落实主管单位的主体责任。业务主管单位应精心组织，指导行业协会商会高质高效完成脱钩改革任务，积极协调解决脱钩过程中出现的问题，不得简单采用通知、声明或会议传达等方式提前“甩包袱”。行业协会商会应按要求切实落实好各项改革任务。

坚持协同推进的工作机制。行业协会商会与行政机关脱钩联合工作组负责指导推动改革工作。全国性行业协会商会脱钩改革由民政部牵头落实，地方行业协会商会脱钩改革由各级脱钩联合工作机制负责落实。发展改革、民政、组织（社会组织党建工作机构）、财政、人力资源社会保障等职能部门及行业管理部门协同配合做好脱钩改革工作。

二、改革主体和范围

脱钩的主体是各级行政机关与其主办、主管、联系、挂靠的行业协会商会。其他列入公务员法实施范围和参照公务员法管理的单位与其主办、主管、联系、挂靠的行业协会商会，参照本意见执行。

同时具有以下特征的行业协会商会纳入脱钩范围：会员主体为从事同质性经济活动的单位、同业人员，或同地域的经济组织；名称以“行业协会”、“协会”、“商会”、“同业公会”、“联合会”、“促进会”等字样为后缀；在民政部门登记为社会团体法人。

列入脱钩名单的全国性行业协会商会（见附件），必须按规定要求和时限完成脱钩。暂未列入脱钩名单的全国性行业协会商会，暂时实行业务主管单位和登记管理机关双重管理，同时按照去行政化的要求，加快推进相关改革。

三、改革具体任务

（一）机构分离。取消行政机关（包括下属单位）与行业协会商会的主办、主管、联系和挂靠关系，行业协会商会依法直接登记、独立运行，不再设置业务主管单位。原委托行业协会商会代管的事业单位，按照《关于贯彻落实行业

协会商会与行政机关脱钩总体方案涉及事业单位机构编制调整的意见（试行）》（中央编办发〔2015〕38号）要求，并入行业协会商会或根据业务关联性划转至相关行业管理部门管理；暂时无法并入或划转的，先推进行业协会商会脱钩，待脱钩完成后，由事业单位的主管部门再按有关要求采取并入、划转或其他方式改革。

（二）职能分离。厘清行政机关与行业协会商会的职能，剥离行业协会商会现有行政职能，行政机关不得将其法定职能转移或委托给行业协会商会行使，法律法规另有规定的除外。深化“放管服”改革，鼓励行政机关向符合条件的行业协会商会和其他社会力量购买服务，鼓励和支持行业协会商会参与承接政府购买服务。财政部门要加强对政府向行业协会商会购买服务实施工作的指导，促进购买服务工作有效有序开展。

（三）资产财务分离。取消对行业协会商会的直接财政拨款，通过政府购买服务等方式支持其发展。行业协会商会执行民间非营利组织会计制度，单独建账、独立核算。业务主管单位负责对其主管的行业协会商会资产财务状况进行全面摸底和清查登记，财政部门按照“严界定、宽使用”的原则批复资产核实情况。脱钩过程中，要严格执行国有资产管理 and 处置的有关规定，严禁隐匿、私分国有资产，防止国有资产流失。行业协会商会占用的行政办公用房，按照有关规定进行腾退，实现办公场所独立。

（四）人员管理分离。落实行业协会商会人事自主权，规范用人管理，全

面实行劳动合同制度，依法依章程自主选人用人。行业协会商会按照法律、法规和政策规定合理确定工作人员工资，并为工作人员缴存住房公积金。行业协会商会工作人员按照属地管理原则参加当地企业职工养老保险。鼓励行业协会商会建立企业年金。行政机关不得推荐、安排在职和退（离）休公务员（含参照公务员法管理的机关或单位工作人员）到行业协会商会任职兼职，现职和不担任现职但未办理退（离）休手续的党政领导干部及在职工作人员，不得在行业协会商会兼任职务。领导干部退（离）休后三年内一般不得到行业协会商会兼职，个别确属工作特殊需要兼职的，应当按照干部管理权限审批；退（离）休三年后到行业协会商会兼职，须按干部管理权限审批或备案后方可兼职。

（五）党建外事等事项分离。脱钩后，全国性行业协会商会的党建工作，按照原业务主管单位党的关系归口由中央和国家机关工作委员会、国务院国资委党委领导。地方行业协会商会的党建工作，由各地党委成立的社会组织党建工作机构统一领导。行业协会商会外事工作按照中央有关外事管理规定，由住所地政府外事工作机构管理。外事工作机构要加强指导协调、管理服务，必要时可就有关外事活动、国际交流合作事项函询行业管理部门，行业管理部门应及时函复意见。行业协会商会举办国际博（展）览会、国际比赛、国际文化展演等，按规定报有关部门审批。行业协会商会主管且主办的报刊不受脱钩影响，可维持现状；行政机关主管、行业

协会商会主办的报刊，行政机关可根据与该报刊的业务指导或行业管理关系紧密程度，选择保留主管关系，或按程序变更为由行业协会商会主管主办。脱钩后，行业协会商会住所地县级以上（含县级）公共就业和人才服务机构及经人力资源社会保障部门授权的单位，应当提供人事档案管理服务。对职称评定、居住证办理等须经业务主管单位审核才能申报的事项，相关职能部门应及时修订原管理办法，调整申报条件和程序等；新管理办法出台前，应明确过渡性措施，并做好新旧政策衔接，确保行业协会商会脱钩过程中和脱钩后均能顺利办理类似事项。

四、全面加强行业协会商会党建工作

各级社会组织党建工作机构要会同有关部门加强具体指导，深入推进脱钩行业协会商会党的建设，在脱钩改革中同步健全党的组织、同步加强党务工作力量、同步完善党建工作体制、同步推进党的工作，全面增强党对行业协会商会的领导，确保脱钩过程中党的工作不间断、党组织作用不削弱。

（一）完善党建工作管理体制和工作机制。各地要在总结试点经验的基础上，进一步理顺脱钩行业协会商会党建工作管理体制。脱钩行业协会商会已建立党委的，可由社会组织党建工作机构直接管理；已建立党总支或党支部的，结合实际和工作需要，可依托较大的行业协会商会等，整合组建为隶属于社会组织党建工作机构的若干联合党委。完善行业协会商会负责人人选审核特别是

政治审核办法，严把人选关。民政部门要把党建工作情况作为行业协会商会登记审查、检查评估的重要内容。各级社会组织党建工作机构要加强统筹协调，建立与相关部门工作沟通机制，及时研究解决脱钩行业协会商会党建工作中的重要问题，强化督促检查，确保脱钩工作顺利推进、有序衔接。

(二) 扩大党的组织覆盖和工作覆盖。健全基层组织，优化组织设置，理顺隶属关系，提高脱钩行业协会商会的组织覆盖和工作覆盖质量。各行业协会商会原业务主管单位要逐一摸清行业协会商会党组织和党员基本情况，逐个研究制定行业协会商会党建工作体制调整方案。已经建立党组织的，原业务主管单位和接收单位要密切配合，做好党组织关系移交、党员组织关系转接等相关工作。具备党组织组建条件但尚未建立党组织的，接收单位要会同原业务主管单位研究提出党组织组建方案，推动同步建立党组织，实现应建尽建。对暂不具备党组织组建条件的行业协会商会，接收单位要及时选派既懂党建又熟悉行业情况的党员担任党建工作指导员，合理确定党建工作指导员联系行业协会商会的数量，明确职责任务，加强教育培训和管理考核，对不称职的及时调整。

(三) 充分发挥行业协会商会党组织作用。各级社会组织党建工作机构要督促行业协会商会把党建工作要求写入章程，健全党组织参与重大问题决策、规范管理的工作机制。推行行业协会商会党组织班子成员与管理层双向进入、

交叉任职，推荐符合条件的行业协会商会主要负责人或主持日常工作的负责人担任党组织书记，探索行业协会商会党员负责人年度考核办法。注重把符合条件的行业协会商会负责人和业务骨干发展成党员，提高行业协会商会管理层中党员的比例，提高从业人员中党员的比例。认真执行基层党组织任期制度和按期换届提醒督促机制。按照“一方隶属、参加多重组织生活”原则，组织暂未转移组织关系的党员参加行业协会商会党组织活动。各地要多渠道保障脱钩行业协会商会党建工作经费，脱钩行业协会商会应将党建工作经费纳入管理费用列支，可按规定在税前扣除。

(四) 加强行业协会商会党风廉政建设。行业协会商会党组织应当认真落实全面从严治党主体责任，引导和监督社会组织依法执业、诚信从业，加强对党员遵守党章党规党纪、贯彻执行党的路线方针政策等情况的监督检查，维护和执行党的政治纪律和政治规矩，定期开展廉政警示教育，强化廉洁风险防控，推动中央八项规定精神落实见效。社会组织党建工作机构要指导行业协会商会加强党风廉政建设，督促落实党风廉政建设主体责任和监督责任。

五、完善综合监管体制

全面落实《行业协会商会综合监管办法(试行)》(发改经体〔2016〕2657号)要求，不断完善专业化、协同化、社会化监督管理机制，构建组织(社会组织党建工作机构)、民政、财政、税务、审计、价格、市场监管等部门各司其职、信息共享、协同配合、分级负责、

依法监管的行业协会商会综合监管体系。

(一) 完善登记管理。民政部门依法依规对行业协会商会设立进行登记审查, 加强对其成立必要性、发起人代表性、会员广泛性、运作可行性等方面的审核, 严把登记入口关。科学充分论证新设立全国性行业协会商会的必要性, 与已有行业协会商会业务范围相似的, 认真听取行业管理部门和相关方面的意见。加强对行业协会商会治理机制、年度报告、信息公开等方面的监管, 加大对违法违规行业协会商会、非法社会组织的执法检查和查处力度。直接登记的行业协会商会纳入综合监管范围, 其党建、资产、外事、人力资源服务等事项参照脱钩行业协会商会进行管理。登记机关应在登记时告知行业协会商会接受综合监管的相关要求, 及时主动向相关部门告知行业协会商会登记信息。鼓励地方政府积极探索加强与行业协会商会交流会商、有效合作的工作机制。

(二) 加强资产监管。按照《脱钩后行业协会商会资产管理暂行办法》(财资〔2017〕86号)要求, 规范资产管理, 维护各类资产安全完整。各级财政、民政部门应加强对行业协会商会占有使用的国有资产、暂按国有资产管理资产以及其他资产的监督管理。审计机关对行业协会商会占有使用的国有资产和暂按国有资产管理资产的管理、使用、处置、收益情况, 和行业协会商会接受、管理、使用财政资金的真实、合法、效益情况, 依法进行审计监督。

(三) 规范收费管理。落实《关于进一步规范行业协会商会收费管理的意

见》(发改经体〔2017〕1999号)要求, 加强对行业协会商会收费的指导监督, 从严从实查处行业协会商会违规收费行为, 引导行业协会商会在其宗旨和业务范围内规范开展经营服务性活动。完善行业协会商会收费信息集中公示制度, 依托“信用中国”网站, 集中公示并定期更新收费项目、收费性质、服务内容、收费标准及依据等信息。

(四) 强化行业指导与管理。行业管理部门要转变管理思路, 创新管理方式, 建立工作机制, 畅通联系渠道, 主动了解掌握在本行业领域内活动的行业协会商会基本情况, 积极开展政策和业务指导。行业管理部门可结合实际情况制定本行业、本领域社会组织引导发展和规范管理的指导性意见、工作方案等。通过购买服务等方式支持本行业领域内行业协会商会发展, 引导其强化行业自律、反映行业诉求, 鼓励行业协会商会参与行业立法、规划、标准制定、数据统计、评估评价、诚信体系建设等工作。依法依规对行业协会商会的业务活动实施行业监管, 开展专项治理, 查办或协助查办违法违规行为。

(五) 加强信用监管。建立行业协会商会诚信承诺和自律公约制度, 行业协会商会要向社会公开诚信承诺书, 重点就服务内容、服务方式、服务对象和收费标准等作出承诺。建立行业协会商会失信“黑名单”制度, 相关信息纳入全国信用信息共享平台。推动跨地区、跨部门、跨行业协同监管, 开展失信联合惩戒, 在参与政府购买服务、年检、评先评优等方面进行限制, 提高行业协会商会守信收益、增加失信成本。完善

行业协会商会第三方评估机制，发挥好第三方评估的引导和监督作用。加强行业协会商会信息公开，接受社会监督。推动行业协会商会在行业信用建设方面发挥重要作用。

六、组织实施

各地区、各部门和行业协会商会要高度重视，严明纪律，借鉴脱钩试点中积累的经验做法，按《总体方案》和本意见要求，全面实施行业协会商会脱钩改革，2020年底基本完成。要坚持稳中求进工作总基调，切实处理好改革与稳定的关系，坚持底线思维，增强风险意识，做好风险预案，把可能的隐患消除在萌芽状态。业务主管单位要深入宣讲政策，认真制定实施方案，积极帮助行业协会商会排忧解难，在脱钩未完成前仍要切实履行管理职责，确保改革平稳有序。行业协会商会要强化风险防控，发现重大风险隐患及时处置并向业务主管单位报告，确保改革过程中“思想不乱、队伍不散、工作不断”。

本意见自印发之日起施行。

国家发展改革委
民政部
中央组织部
中央编办
中央和国家机关工委
外交部
财政部
人力资源社会保障部
国资委
国管局

2019年6月14日

(文章来源：：国家发展改革委门户网站)

行业资讯

Industry News

商务部拟规定拆解报废机动车应全覆盖电子监控系统

商务部今日公布《报废机动车回收管理办法实施细则(征求意见稿)》，向社会公开征求意见。意见稿规定，回收拆解企业拆解报废机动车应建立生产经营全覆盖的电子监控系统，录像保存时间至少1年。



资料图：报废机动车。中新社记者 陈文摄

国务院日前公布《报废机动车回收管理办法》，这一办法将于2019年6月1日起施行。为规范报废机动车回收拆解活动，加强报废机动车回收拆解行业管理，商务部根据《报废机动车回收管理办法》(国务院令 第715号)，起草了《报废机动车回收管理办法实施细则(征求意见稿)》。

征求意见稿提出，国家鼓励报废机动车回收拆解行业向专业化、集约化发展。其中详细地规定了报废机动车回收

拆解企业资质认定、资质管理事项，明确了回收拆解行为、回收利用行为的各项规范。

征求意见稿规定，省级商务主管部门负责实施报废机动车回收拆解企业（以下简称回收拆解企业）资质认定工作。县级以上地方商务主管部门对本行政区域内报废机动车回收拆解活动实施监督管理，促进行业健康有序发展。报废机动车回收拆解行业协会、商会应当制定行业规范，提供信息咨询、培训等服务，开展行业监测和预警分析，加强行业自律。

征求意见稿提出，回收拆解企业必须对回收的报废机动车予以拆解，禁止以任何方式交易报废机动车整车、拼装车。回收的报废大型客、货车等营运车辆和校车，应当在公安机关的监督下解体。

回收拆解企业拆解报废机动车应当符合国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB22128）相关要求，建立生产经营全覆盖的电子监控系统，录像保存时间至少1年。

征求意见稿还明确了对报废机动车回收拆解进行监督管理的途径与相关法律责任。意见反馈截止日期为2019年6月29日。

（文章来源：中国新闻网 报废车回收拆解与再利用分会）

3.4 亿辆、4.2 亿人 公安部交管局公布上半年全国机动车和驾驶人最新数据

截至2019年6月，全国机动车保有量达3.4亿辆，其中汽车2.5亿辆；机动车驾驶人4.2亿人，其中汽车驾驶人3.8亿人。

2019年上半年全国汽车保有量达2.5亿辆，私家车达1.98亿辆。截至6月，汽车保有量达2.5亿辆，占机动车总量的74.58%，其中私家车（以个人名义登记的小型载客汽车和微型载客汽车）保有量达1.98亿辆。2019年上半年汽车新注册登记1242万辆，与去年同期相比，减少139万辆。

全国66个城市汽车保有量超过100万辆，北京、成都等11个城市超过300万辆。从城市分布情况看，截至6月，全国汽车保有量超过100万辆的城市共有66个，与去年同期相比，增加8个。其中，汽车保有量超过200万辆城市29个，超过300万辆城市11个，依次是北京、成都、重庆、苏州、上海、郑州、深圳、西安、武汉、东莞、天津，北京、成都汽车保有量超过500万辆。

载货汽车保有量达2694万辆，上半年新注册登记量创历史新高。截至6月，载货汽车保有量达2694万辆，占汽车总量的10.71%。2019年上半年，新注册登记载货汽车达175万辆，与去年同期相

比，增加 3 万辆，再创历史新高。

新能源汽车保有量达 344 万辆，上半年新增 83 万辆。截至 6 月，全国新能源汽车保有量达 344 万辆，占汽车总量的 1.37%，与去年年底相比，增加 83 万辆，增长 31.87%；与去年同期相比，增加 145 万辆，增长 72.85%。其中，纯电动汽车保有量 281 万辆，占新能源汽车总量的 81.74%。

汽车转移登记业务量持续增长，二手车交易市场活跃。2019 年上半年，全国共办理汽车转移登记 1166 万笔，占机动车转移登记业务总数的 97.4%，与去年同期相比，增加 144 万笔，增长 14.14%，呈持续增长趋势。2019 年上半年二手车和新车登记比例达 0.94:1，较去年同期 0.74:1 的比例明显提高，反映出二手车交易市场日益活跃。

机动车驾驶人数量达 4.22 亿人，上半年新领证驾驶人 1408 万人。随着机动车保有量持续增长，机动车驾驶人数量也呈现同步增长趋势，2019 年上半年全国新领证驾驶人数量达 1408 万人。截至 6 月，全国机动车驾驶人数量达 4.22 亿人，与去年同期相比，增加 2576 万人。从驾驶人的年龄分布看，主要集中在 26 至 50 岁年龄段之间，其中 26 至 35 岁年龄段的有 1.44 亿人，占驾驶人总量的 34.12%；36 至 50 岁年龄段的有 1.64 亿人，占 38.88%；超过 60 岁的有 1221 万人，占 2.9%。

（来源：公安部交通安全微发布）

省协会赴京参加全国报废机动车回收拆解行业宣贯《报废机动车回收管理办法》及研讨“技术规范”“实施细则”工作会议

为积极贯彻落实《报废机动车回收管理办法》，做好《报废机动车回收拆解企业技术规范（征求意见稿）》（以下简称“技术规范”）与《报废机动车回收管理办法实施细则（征求意见稿）》（以下简称“实施细则”）的意见征求，进一步推动报废机动车回收拆解行业规范、健康、有序发展。2019 年 6 月 21 日，省资源再生二手车行业协会会长李加喜、秘书长顾亚涛赴京参加全国报废机动车回收拆解行业宣贯《报废机动车回收管理办法》及研讨“技术规范”“实施细则”工作会议，并与商务部市场体系建设司有关领导就政策落实及推进情况进行沟通与交流。



商务部、国家发改委、生态环境部固管中心、工信部赛迪研究院、部分地方商务部门的有关领导，来自全国报废机动车回收拆解企业、再制造企业、再

再生资源回收企业、加工设备制造企业、相关省市行业协会、院校、行业专家、新闻媒体及关注机动车回收拆解行业的相关人士 400 余人参加了会议。中国物资再生协会会长龙少海出席并致辞。

龙少海会长在致辞中表示，希望大家借助本次大会平台，结合行业特点和各企业实际情况对“技术规范”和“实施细则”提出修改意见和建议。随着新政策的出台，大家要转变思路，企业规范化操作，提升企业管理水平和发展机制，加强行业自律性。



国家发改委环资司杨尚宝处长作了《大宗固废综合利用相关政策解读》的专题报告。他认为报废机动车回收拆解行业下一步的方向应该是向高质量方向发展，要把技术、能力、方法、人脉、资源和大宗固废建设基地结合起来，发挥行业更大的作用。



中国物资再生协会副会长兼秘书长高延莉代表协会解读了《报废机动车回收管理办法》，她从“取消数量控制”、“取消报废机动车回收价格参照废金属价格定价的原则”、“突出市场配置作用，开启自主运营新功能、新模式”、“规范行为准则，促进行业健康有序发展”四个层次，对《报废机动车回收管理办法》进行了精细的解读，向与会代表们作了全面的宣传。从“行业基本情况，报废汽车数量增长情况，各省报废汽车回收量排名情况，企业回收数量分布情况，企业经营效益效率分析，行业存在的问题，未来行业发展趋势探讨”等方面，用大量详实的数据，报告了我国 2018-2019 年报废机动车回收拆解行业发展情况，并对行业未来的发展方向做了预判。



生态环境部固管中心刘国梁博士作了《排污许可证申请与核发技术规范 废弃资源加工工业（废机动车部分）》的专题报告。



工业和信息化部赛迪研究院杨俊峰博士作了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理政策解读》的专题报告。



会议期间，还对《技术规范》和《实施细则》征求意见稿进行意见和建议的征求讨论。商务部建设司政策处项奎瀚副处长，生态环境部固管中心刘国梁博士出席了会议，直接听取企业代表的意见。



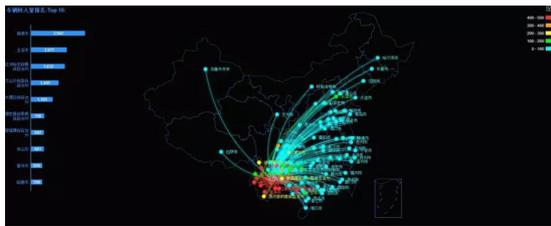
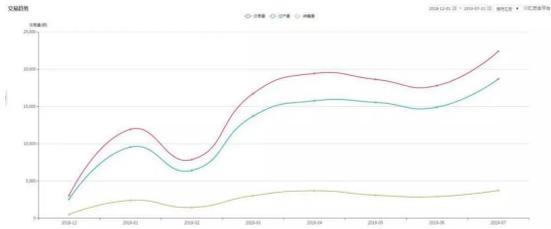
(来源: 云南省资源再生二手车行业协会秘书处 CRRA 报废汽车专业委员会)

“云南省二手车流通业务数据平台” 在行业内广泛应用

为积极配合云南省商务厅加强二手车流通行业监管，进一步提升二手车交易信息化服务水平，推进“云南省二手车流通业务数据平台”（以下简称“数据平台”）在行业内广泛应用。受云南省商务厅委托，2019年7月24日至25日，云南省资源再生二手车行业协会会长李加喜、秘书长顾亚涛、上海二手车交易中心副总经理朱辉一行5人赴迪庆建工集团祥融二手车交易市场以及迪庆天顺二手车交易市场开展“云南省二手车流通业务数据平台”推广及安装工作。



伴随着迪庆州二手车交易市场数据平台的落地及应用，截止目前，“云南省二手车流通业务数据平台”已在全省16个州市58家二手车市场覆盖并广泛应用，数据平台累计完成二手车交易117756辆，交易金额63.99亿元。在推广过程中，协会和上海二手车交易中心结合数据平台实际使用情况进行优化升级30余次。



按照省商务厅推广计划及要求，今年下半年将积极向市场方广泛收集反馈意见和建议，进一步完善和优化数据平台功能，研发市场增值服务，力争到2020年向全省各县级市二手车市场进行推广和应用。逐步建立二手车交易信息联网核查机制，积极推进商务、公安、市场监管、税务等部门的数据联网，实现二手车交易来源可追溯、去向可查询、服务可监管，以进一步规范我省二手车交易行为，促进二手车流通健康稳定发展。

(文章来源: 云南省资源再生二手车行业协会秘书处)

协会赴丽江市物资有限公司 开展行业调研工作

为贯彻落实好《报废机动车回收管理办法》(国务院令 第715号)有关精神，配合省工信厅做好全省报废机动车回收企业排查检查工作，及时了解省商务厅“云南省二手车流通业务数据平台”使用运行情况。2019年7月22日至23日，云南省资源再生二手车行业协会会长李加喜、秘书长顾亚涛、上海二手车交易中心副总经理朱辉等一行5人赴丽江市物资有限公司开展行业调研工作。丽江市物资有限公司总经理助理颜丽清、报废公司副经理张杰根陪同参观了公司下属二手车交易市场、报废机动车回收拆解场地。



调研中，李加喜会长结合《报废机动车回收管理办法》有关要求以及省工信厅近期开展的全省报废企业检查排查工作重点与企业进行交流。通过对拆解场地实际考察，李会长指出：企业要认真对待此次检查工作，做好自检自查，进一步提高安全生产和环保管理意识，

加强危废物贮存和管理，积极对场地不完善的环节进行整改。



顾亚涛秘书长、朱辉副总经理共同对市场使用“云南省二手车流通业务数据平台”的相关情况进行了解，听取市场方对二手车数据平台应用情况。市场方表示，自数据平台开通应用以来，很大程度上提高了市场工作效率，规范了二手车交易流程，同时，能够快捷、准确地对二手车交易信息进行采集，得到广大车主、二手车商户的一致好评。顾亚涛秘书长对市场积极推广应用平台表示感谢，他还表示，今后二手车数据平台将进一步完善服务功能，研发市场增值服务，进一步完善和规范二手车交易行为，积极促进全省二手车交易市场健康稳定发展。

(来源：云南省资源再生二手车行业协会)

关于开展云南省报废机动车回收拆解行业回收人员换证工作的通知

云南省资源再生二手车行业协会文件

云资再协〔2019〕11号

关于开展云南省报废机动车回收拆解行业回收人员换证工作的通知

全省各报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）：

为贯彻落实《报废机动车回收管理办法》（国务院令2019第715号）、《云南省报废机动车回收拆解管理办法》（云南省人民政府令199号）等有关规定和要求，进一步规范企业回收拆解经营行为，提升回收人员服务能力和水平，加强行业自律，统一标识。经研究，现开展云南省报废机动车回收拆解行业回收人员换证工作，具体事宜通知如下：

一、换证条件

参加过省协会组织的报废机动车回收人员业务技能培训且取得回收业务员证书的回收人员。

二、换证材料

- （一）《云南省报废机动车回收行业上岗证》原件；
- （二）换证人员电子版照片；

（三）《云南省报废机动车回收人员换证登记表》（附件）并加盖企业公章。

三、注意事项

（一）若企业回收业务员现已离职或调离此岗位，证书将自动作废。

（二）原《云南省报废机动车回收行业上岗证》若有遗失，由企业提交书面说明，协会给予补发新证。

（三）回收网点（分公司）换证人员由主体企业统一填报并加盖主体企业公章，未加盖主体企业公章的不予换证。

（四）原《云南省报废机动车回收行业上岗证》自2019年8月1日起作废。

（五）请各企业于2019年7月20日前将上述材料寄送至协会秘书处，逾期未交回证书的，原《云南省报废机动车回收行业上岗证》将自动失效并作废，同时协会将在官网进行公示。

收件人：张艳琳

联系电话：0871-68408551、15887874971

邮寄地址：云南省昆明市官渡区环城南路419号第一栋

附件：《云南省报废机动车回收人员换证登记表》

云南省资源再生二手车行业协会

2019年6月25日

附件：
云南省报废机动车回收人员换证登记表

填报单位：_____ (公章)

序号	姓名	性别	职务	上岗证编号	联系方式	备注
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

填报时间：

注：此表由报废机动车回收拆解企业填写，并加盖公章，未加盖主体企业公章的不予换证。

艾瑞咨询的数据显示，预计在2019年中国二手车市场交易额将达到10517.5亿元，同比增长将达到22.2%。而从2011年至今的八年时间里，随着二手车行业的结构优化、二手车电商渠道的不断完善、限迁政策及产权制度影响的淡化，二手车交易额仍将保持不错的增长态势。



- 3 -

(文章来源：云南省资源再生二手车行业协会)

2019年二手车市场或破万亿 总量仍低于美国

近期，著名的艾瑞咨询发布了一份中国二手车行业的报告，报告中预计中国二手车交易额在2019年或将突破1万亿。

然而即便增长迅速，但是中国相比成熟市场仍有非常大的增长空间。以美国市场为对照，其新车销量与二手车交易量之比长期维持在1:2.3以上，中国尚不足1:0.5；美国二手车交易量与汽车保有量之比稳定在14%以上，而中国仅为5.8%。

(文章来源：太平洋汽车网 报废车回收拆解与再利用分会)



二手车出口有望成为中国汽车 产业转型新路径

中国首单二手商用车出口近日在天津东疆保税港区集结装船，出口至尼日利亚拉各斯阿帕帕港。国内二手车出口为中国汽车产业探索转型升级指出一条新路径，在中国汽车产业出口史上具有重要意义。



记者了解到，首批出口的二手商用车总计 60 台，总货值 70 余万美元，覆盖了江淮、福田、金杯等多个自主品牌，由天津二手车出口试点企业中北汽车产业有限公司完成。

“中北汽车一直以来立足开拓非洲二手车市场，积累了一些经验。”中北汽车产业有限公司总经理李锋说，公司依托尼日利亚当地设立的中非先锋自贸区，重点开拓商用车出口领域。

中国二手车出口市场广阔，发展空间大。根据中国汽车流通协会统计，2018 年我国二手车交易量达 1382 万辆，不到新车销量的一半，如果按照发达国家二手车交易量为新车销量的 2 倍，二手车

出口为交易量 10% 以上测算，发展潜力很大。

据公安部交通管理局发布的数据显示，截至 2019 年 6 月，全国汽车保有量达 2.5 亿辆，全国 66 个城市汽车保有量超过 100 万辆。

“随着汽车保有量的增长及国家环保政策的强化实施，二手车市场规模不断扩张，放开二手车出口，是盘活国内存量的重要方式，也有助于带动新车销售。”中北汽车母公司中北科技集团董事长张文东说。

近两年国内车市整体遇冷，二手车同样面临严峻的局面。业内人士指出，开展二手车出口业务，可以加速国内老旧汽车流转，缓解环境压力，进而激发国内汽车消费市场活力，促进汽车产业结构转型升级。

今年 4 月底，商务部、公安部、海关总署发布《关于支持在条件成熟地区开展二手车出口业务的通知》。北京、天津、上海、浙江（台州）、广东等 10 个省市成为首批开展二手车出口业务的地区。

“根据市场考察，中国的二手车出口市场主要在非洲、中亚、东南亚等地区，需要大量商用车投入基础设施建设。而且出口的商用车不少是国内自主品牌，有利于国产品牌推向国际市场。”李锋认为。

据天津海关相关负责人表示，开展

二手车出口，是深化与“一带一路”沿线国家经贸往来，促进外贸出口稳定增长的重要举措。

二手车出口作为一个新兴产业，吸引不少企业参与其中，但“走出去”过程并非一帆风顺，企业需要攻克一系列难题。

“一是技术标准，根据国内外不同排放标准进行技术调整，以满足当地要求；二是售后服务，国内出口企业需要在当地构建售后网络；三是汇率风险，在当前国际宏观经济形势不确定情况下，所有外贸企业都要面对。”张文东说。

天津大学中国汽车战略发展研究中心主任郭焱说，国产二手车质量较高，具有一定竞争力，且大多车辆的排放标准高于出口目的地国家的标准，再结合价格优势，中国二手车在海外发展中国家的市场十分广阔。

（文章来源：新华社 报废车回收拆解与再利用分会）

特别关注

Spacial Focus

7月1日起全国多地启动实施国六机动车排放标准



7月1日起，北京、上海、天津、河北、广东等多地开始实施国六排放标准。部分地区提前实施国六排放标准，在国家加大汽车生产监督力度的同时，汽车生产和相关企业也将面临崭新挑战。

生态环境部新闻发言人刘友宾日前表示，近年来，随着人们生活质量不断改善，汽车保有量不断增加，在给生活带来便利的同时，也成为空气污染的重要来源。

北京市近日发布的《关于北京市提前实施国六机动车排放标准的通告》显示，移动源排放污染是北京市大气环境污染的主要来源之一。北京市机动车保有量近621万辆，从新一轮PM2.5来源解析看，本地排放贡献中移动源污染占比最大，达45%。国六标准限值进一步加严，将减少机动车污染排放。

目前，有汽车生产厂家、车型检测机构以及经销商反映，多地提前实施国六排放标准，对当前汽车销售造成了不小压力。

刘友宾表示，从技术和产业准备情

况看，汽车生产企业已完成大部分车型国六开发工作，目前已进入量产销售阶段。截至2019年6月20日，已有99家轻型车企业2144个国六车型、60家重型车生产企业896个国六车型进行了环保信息公开。从汽车销售市场看，国六车型已全面上市，市场基本实现平稳过渡。

近期，中国汽车工业协会行业信息部主任助理李虹在月度数据发布会上表示，随着符合国六标准的车型不断增加，以及减税降费、促进消费等一系列政策措施效果的持续显现，将为乘用车市场带来相对积极的作用，新能源汽车产销有望继续保持较快增长。

(文章来源：全国报废车)

征求意见稿发布！机动车回收拆解放开不放任



关于征求《报废机动车回收拆解企业技术规范》国家标准意见的通知

各有关单位及个人：
根据国家标准制修订计划，商务部市场建设司组织中国汽车技术研究中心等单位完成了《报废机动车回收拆解企业技术规范》(计划编号20162760-Q-322)征求意见稿，为保证标准的科学性、严谨性，现公开征求意见，欢迎社会各界对标准内容提出建议和修改意见。修改建议请填写《意见反馈表》，并于2019年6月23日前以电子邮件或传真等方式反馈商务部市场建设司，逾期视为无意见。
联系人：项奎瀚 宋英杰
电话：010-85093687 010-85093685
传真：010-85093686
邮箱：songyingjie@mofcom.gov.cn

附件：1、国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》(征求意见稿).pdf
2、国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》(征求意见稿)意见反馈表.xls

为规范报废机动车回收拆解活动，加强报废机动车回收拆解行业管理，根据《报废机动车回收管理办法》(国务院令 第715号)，起草了《报废机动车回收管理办法实施细则(征求意见稿)》，6月向社会公开征求意见。公众可以通过以下途径提出意见。

根据国家标准制修订计划，商务部市场建设司组织中国汽车技术研究中心等单位完成了《报废机动车回收拆解企业技术规范》(计划编号20162760-Q-322)征求意见稿。为保证标准的科学性、严谨性，现公开征求意见，欢迎社会各界对标准内容提出建议和修改意见。

近日，商务部市场体系建设司正式对外公布《报废机动车回收拆解企业技术规范(征求意见稿)》(简称《意见稿》)，作为《报废机动车回收管理办法》(715号令)的实施细则，《意见稿》规定了回收拆解企业的各项技术指标，包括对企业拆解产能、场地建设、设施设备、人员、信息管理、安全环保等方面的要求，以及对回收、贮存和拆解的技术要求。相关企业只要达到技术

规范的要求即可申请报废机动车回收拆解资质,放开企业资质审核将有规可依。

与 715 号令历时几年才正式出台相比,技术规范在 715 号令正式颁布后不足一个月就公开征求意见,体现了管理部门的效率,也让 715 号令有了实施细则支撑,不再只停留在纸面上。

01 保有量决定报废拆解产能

“我们将在技术规范中设定各个地区的产能,以此指导企业综合考虑各地的产能和拆解能力之后,再决定是否进入该领域。”商务部市场建设司副巡视员胡剑萍在接受《中国汽车报》采访时表示,尽管 715 号令放开了回收拆解企业的资质管控,但不等于放任不管,而是用市场竞争的调节作用,促进行业市场化发展。

《意见稿》明确,各地依据年机动车保有量确定所属地区的类型,并依据地区年总拆解产能确定企业数量,地区年拆解产能按当地机动车保有量的 4%~5% 设定。据悉,地区按照机动车保有量划分为六档,处于不同档别地区的拆解企业其拆解产能也被规定为 0.5 万~3 万辆不等。

以北京为例,2017 年汽车保有量为 560 万辆,按照技术规范要求,北京处于 I 档地区,其年拆解产能设定为 22.4 万~28 万辆,而北京目前的拆解能力尚不足以满足市场报废机动车的回收拆解需求。同时,按照《意见稿》对单个企业最低拆解产能的要求,北京地区的企业拆解能力应在 3 万辆以上,也就是说,北京可以设立 7~9 家产能在 3 万辆以上的回收拆解企业。根据北京地区情况来看,在新的技术条件下,可新增 2~3

家企业。

“资质申请放开后,可以预见,会有一些人(企业)想进入这个行业,但提醒大家一定要理性,不要盲目投资,要结合当地情况理性分析,充分调研投资是否可行。”胡剑萍强调,715 号令欢迎有实力的企业进入报废机动车拆解行业,但盲目扩张也会造成产业发展混乱。中再生协会报废车分会秘书长张莹也表示,715 号令放开回收拆解企业资质申请,无疑将吸引更多的企业进入该领域,但行业发展需要技术规范给予理性引导,从而促进产业发展走向成熟和理性。

02 回收拆解技术提升是要义

与资质放开密切相关的是五大总成再制造的放开,怎样确保五大总成的流向成为各方关注的焦点。回用件、再制造件会不会在消费者不知情的情况下被用于车辆维修是很多消费者的担忧。技术规范特别提出通过信息管理系统,建立溯源机制。

《意见稿》要求建立电子信息档案,记录报废机动车回收登记、废物信息,要求生产经营场所设置全覆盖的电子监控系统,实时记录报废机动车回收拆解全过程,且相关信息保存一年以上。张莹表示:“加强溯源管理可以确保报废机动车报废回收市场在有效监管下健康发展,避免出现‘野蛮’、无序发展。实现报废机动车拆解的可追溯管理,不但明确了企业责任与社会责任,也强化了广大的车主的安全意识与报废认知。”

需要关注的是,随着我国机动车保有量不断增多和车辆生命周期的延长,我国机动车报废拆解行业也将进入高速

发展期。

03 新能源汽车回收拆解有规可依

近年来，报废机动车回收拆解企业因为高污染被城市规划所不容，很多一二线城市已经很难在城区找到类似企业。《意见稿》明确，机动车报废回收拆解企业选址应符合所在地城市规划，建议建在工业园区内或再生利用园区内，不得建在城市居民区、商业区、引用水水源保护区及其他环境敏感区内，且要避免受环境威胁的地带、地段和地区。值得注意的是，对处于不同档位地区的企业，《意见稿》对其建设用地和最低经营面积也有明确规定，作业场地的面积不得低于经营面积的60%。

随着新能源汽车保有量的增多，电动汽车回收拆解也被纳入规范管理，《意见稿》明确，电动汽车的范畴包括纯电动汽车、混合动力（电动）汽车和燃料电池汽车，并对电动汽车拆解企业场地做出特别要求：具备电动汽车贮存场地、动力蓄电池贮存场地和动力蓄电池拆卸专用场地。

由于有高压、高电设计，新能源汽车与传统机动车的回收拆解存在很大不同，《意见稿》提出，新能源汽车的拆解场地应设有高压警示、区域隔离及危险识别标志，并具有防腐防渗紧急收集池及专用容器，用以收集动力蓄电池等破损时泄漏出的电解液、冷却液等有毒有害液体等。

《意见稿》还特别规定，电动汽车动力蓄电池在拆卸前应单独贮存，并采取防火、防水、绝缘和隔热等安全保障措施。宁德时代、比亚迪锂电池公司作为主要起草单位参与了《意见稿》的起

草工作，对电动汽车的拆解回收给予专业支持。

（文章来源：中国汽车报 报废车回收拆解与再利用分会）

云南治理柴油货车污染 昆明等六州市列入污染治理重点区域

云南省政府办公厅日前印发《云南省柴油货车污染治理攻坚战实施方案》（以下简称《方案》）。



《方案》提出，大力实施清洁柴油车、清洁柴油机、清洁运输、清洁油品和车用尿素行动，全链条治理柴油车（机）超标排放。到2020年，柴油货车排放达标率明显提高，柴油和车用尿素质量明显改善，柴油货车氮氧化物和颗粒物排放总量明显下降，全省城市空气质量持续保持优良，清洁低碳、高效安全的交通运输体系初步形成。

《方案》明确，到2020年，全省柴油货车监督抽测排放合格率达90%以上，全省车用柴油和车用尿素抽检合格率达95%以上。全省柴油货车污染治理重点区域包括昆明、曲靖、玉溪、楚雄、

红河、大理等6个州(市)。各州(市)对本行政区域柴油货车污染治理负总责,于2019年5月底前制定柴油货车污染治理实施细则,制定责任清单,把任务分解落实到有关部门。

《方案》要求,加强新生产车辆环保达标监管,加快老旧车辆淘汰和深度治理,加快九大高原湖泊柴油机船舶淘汰治理,提升铁路货运量。加快新能源和清洁能源车辆推广应用力度,加快提升油品质量,健全燃油及清净增效剂和车用尿素管理制度等。

同时,提出加强组织保障、健全环境诚信体系、落实税收和价格激励政策等6方面具体保障措施。要求全省柴油货车污染治理攻坚战专项小组办公室每月调度1次工作进展情况,并加强对柴油货车污染治理攻坚战目标任务完成情况考核。

(文章来源:中国环境报 报废车回收拆解与再利用分会)

“以梦想 向未来” 2019中国二手车大会高峰论坛顺利闭幕

2019年7月18日,行业之歌——“二手车兄弟”拉开了2019中国二手车大会高峰论坛的序幕。全国行业精英济一堂,共商发展大计。政府领导、行业专家、主机厂二手车、经销商集团二

手车、二手车交易市场、二手车经销商、电商和金融、二手车服务商等各方面的代表近2000人参加了会议。



今年是大会创办第五年,中国汽车流通协会秉承服务会员、服务行业的理念,在大会内容与形式上全新升级,丰富的议题探讨、多彩的内容呈现,让这一场二手车行业盛会实至名归。全天议程针对当前二手车市场变局、经营管理方式等展开探讨,同时对其未来发展进行了前瞻性的预测。



中国汽车流通协会副会长兼秘书长肖政三发表了大会致辞,他指出,国内汽车流通行业正在面临前所未有的困难,汽车产销出现了多年未有的下滑,二手车市场的增长也有所放缓。近期市场的深度调整孕育着诸多机会,面对市

场下行暴露出来的问题和矛盾，二手车行业要团结一心，同舟共济。



中国汽车流通协会副秘书长罗磊发表了主旨演讲，介绍了二手车经销商的营商环境，他建议，经营主体要坚持规范经营、做好服务、创新。“坚守是金，诚信是本，服务是钢。只要我们坚守梦想，就会成为最后的王者。”



易鑫集团执行董事兼总裁姜东从“初心、品牌、零售、积淀、风险”等方面，分享了对二手车行业的思考，他指出核心的发展逻辑是做好产品，提高效率，控制成本，防范风险。



大搜车联合创始人兼COO李志远做了“在行业的拐点顺势而为”的主题演讲。他表示，在危机来临时，精细化管理并不是一剂良药。第一要控资金，保证现金流不会断；第二要重视存销比，控制好采购价；第三是稳团队，即“控人”。



著名律师、中国汽车流通协会专家委员会成员邱宝昌现场为嘉宾开了一场“知识讲堂”，现场分享了如何避免“一赔三”的问题。他表示：“缺陷汽车产品一定要实施召回，拒绝欺瞒消费者，合理收取经营服务费，通过立法规范促进行业发展。”



二手车市场发展到现在，历经了风风雨雨，充满着从业者们坚守忍耐的故事。上海美天迈二手车创始人周亚敏讲

述了自己的从业经历，他表示：先行者们开拓出了行业的雏形，后来的创业者们不断创新模式，制定行业规则，吸引越来越多的人才进入，才有了今天二手车行业的繁荣。



三菱日联银行（中国）有限公司高级经理稻山幸典介绍了日本二手车出口问题，他认为，二手车出口要做好投资、运输方式、支付手段、战略方向。中国要优化国内二手车流通渠道，发挥拍卖市场的作用尤为重要，在这方面日本的二手车出口经验值得借鉴。



车好多集团车速拍事业部总经理马超发表演讲，他表示传统的商业模式一直是在赚时差价格差和地域差，很难去做到千人千面，但互联网企业会通过大数据不断积累用户不同的属性，电商企

业要深耕二手车行业。



贵阳车行家汽车城管理服务有限公司运营总监朱吉希针对二手车交易市场的平台化建设做了主题演讲，他表示：二手车市场如果以原来的管理服务模式，已经很难存活，我们必须改变。二手车平台化的交易市场需要三点：优质的客源、标准化的货源、诚信监督机制。



天天拍车 C00 张延伟发表了主题演讲，他表示：在中国二手车市场大环境下，二手车车商面临重重挑战，天天拍车要携手二手车商，提高二手车交易效率。



上汽大众汽车有限公司大众品牌二手车业务齐枫发表了题为《众绘梦想，赢创未来》的主题演讲。上汽大众作为主机厂商，在二手车流通领域占据重要的地位。在当前行业融合、互利共赢的大趋势下，齐枫表示要以改变拥抱未来，以梦想为终点，勇担责任，共创未来。



人人车面对行业环境，积极转变，转型为合伙人模式，再次成为行业关注的热点。人人车创始人兼 CEO 李健认为，人人车从创立发展至今，积累了海量的线上流量。如今人人车进行转型，要释放平台红利，帮助更多合伙人实现利润增长，打造二手车新平台、新零售，实现规模化运营，挖掘万亿级的二手车市场。



在二手车流通环节，经销商发挥着

重要的作用。宁波互生升汽车经纪有限公司总经理俞洪波认为，当前二手车经销商的生存状况不好，越是这种情况下，越要坚持。二手车经销商要坚守对行业的热爱，秉承诚信经营的理念，一定能在寒冬过后有所收获。



众汇车服集团董事长伏勇全表示，二手车行业发展历经了漫长的成长期和快速的增长期，如今进入转型升级新阶段，行业从业者唯有改变传统思维和模式，创造新价值，才能突破传统边界赢得客户和未来。



随着限迁政策的解除，二手车市场的潜力得到释放，二手车全国大流通的格局正在形成。优信集团 CSO（首席战略官）井文兵认为，解除限迁即解除了二手车行业发展的“紧箍咒”，优信的

全国购业务将进一步推进二手车车源在全国范围的流通力度。井文兵认为，独立二手车经销商占据主流市场，作为交易平台，要与二手车经销商分工协作，赋能共生，合作共赢。



除了聚焦行业热点，大会在内容的挖掘和呈现形式上独具匠心，策划了二手车行业的辩论赛——“王牌对王牌”。该环节以“坚守还是转型”为辩题，由中国汽车流通协会副秘书长罗磊主持，58集团高级副总裁丛林、广东中车检汽车服务咨询有限公司董事长、总经理王旭东、二手车行业资深人士李凯民组成“坚守派”，沈阳好车芝麻科技有限公司运营总监侯俊、上汽通用汽车有限公司二手车再营销经理杨觉非、北京车易得汽车销售有限公司总经理沈文军组成了“转型派”。双方针对关于行业坚守还是转型的问题展开了激烈的辩论，赢得现场及直播观众的阵阵喝彩。



此外，针对“弱势市场的机会”和“做好服务 创新驱动”议题，会上展开了两场互动沙龙。



会议最后，中国汽车流通协会信息部副主任李鑫对《2019年度中国汽车流通行业二手车交易市场百强排行榜》进行了分析报告，并对百强企业进行了表彰。

(文章来源：中国汽车流通协会)

中汽协建议尽快调整二手车交易增值税政策,鼓励经营主体做大做强

6月14日,中国汽车流通协会向财政部递交了《关于调整二手车交易增值税政策的建议函》,有望为二手车经营企业带来新的“春天”。

《建议》中指出:尽快调整二手车交易增值税政策,将现有的全额征收改为差额征收增值税,或现行给予二手车经销企业3年期的免税政策。

在汽车行业快速发展的近十多年,二手车市场也不断繁荣,但市场越发展,限迁、增值税政策、临时产权制度这三个问题对行业发展的阻碍也越来越大,这三个问题也被称为压在二手车身上的“三座大山”。

回溯三年之前,2016年3月25日国务院出台13号文《关于促进二手车便利交易的若干意见》,首次为二手车“松绑”。在文件中,破除限迁、调整增值税政策、解决临时产权制度这三个问题均被提及。

近三年来,在国家相关部门和中国汽车流通协会等行业机构的主导及建议下,全体行业企业及从业者共同努力,破除二手车限迁的工作取得了很大成果。全国二手车交易量连续三年突破千万辆交易大关,并保持着较高的增速。

市场不断繁荣,交易量不断攀升,

然而二手车企业却并未感受到二手车“春天”带来的温暖。尤其在当前整体车市的“寒冬”期,二手车经营企业显得更为艰难。中国汽车流通协会副会长兼秘书长肖政三认为,现行的二手车增值税政策,导致二手车经销企业难以大规模发展,直接影响着二手车行业乃至整个汽车市场的健康发展。

因此,通过对二手车交易增值税的调整,可以培育经营主体做大做强,增加财政收入,保障消费者合法权益,促进汽车市场可持续发展。

具体建议如下:

中国汽车流通协会文件

中汽协函字第[2019]007号

关于调整二手车交易增值税政策的建议函

财政部办公厅:

汽车是国民经济的支柱产业,也是实体经济重要组成部分,被誉为“宏观经济稳定器”。当前,消费已成为拉动经济增长的主要动力和引擎,汽车作为重要的大宗消费品,其占全国社会消费品零售总额的比重已超过10%。但受国际国内环境变化、税收与环保政策、产业转型及需求回落等多重因素的叠加影响,自2018年以来,我国汽车市场不仅出现了28年来首次负增长,而且当前下滑趋势仍在延续,已经影响了经济的增长。

当前,受成本上升、融资难度大、治污力度强等客观因素影响,二手车经营主体普遍经营困难、转型艰难,已经严重影响了中国汽车市场的健康发展,同时拖累了服务业增加值的实现。鉴于此,为了激发微观主体的活力,优化营商环境,加快繁荣二手

1/11

二手车加

车市场，我会恳请贵司将普惠性减税与结构性减税并举，降低二手车经销企业税负，促进形成强大国内市场，释放内需潜力。建议尽快调整二手车交易增值税政策，将现有的全额征收改为差额征收增值税，或先行给予二手车经销企业3年期的免税政策。通过政策的调整，可以培育经营主体做大做强，增加财政收入（税收），保障消费者合法权益，促进汽车市场可持续发展。具体建议方案如下：

方案一：将现有的全额征收改为差额征收增值税。

实行一般计税，差额扣除的方法计算缴纳增值税，对二手车经销企业收购二手车的收购价格在销售额中进行差额扣除，以扣除后的余额为销售额。即：二手车经销企业应缴纳的增值税=（销售额-二手车收购价款）×适用税率-进项税额（包括二手车整备费用等进项税额）。

方案二：先行给予二手车经销企业在2023年前减免增值税政策。

建议在2023年底之前，二手车经销企业销售二手车免征增值税，扶持二手车经销企业尽快发展起来，以二手车市场的发展带动新车销售，促进汽车行业的整体繁荣和国民经济发展。

注：二手车经销企业是指收购二手车，整备以后再销售的二手车批发和零售企业，不包括二手车经纪企业（收取佣金）、二手车交易市场（提供二手车集中交易的场所，包括以交易为核心内容的各项服务）。

2/10

二手车加

附件：

二手车交易增值税问题和相关情况

一、二手车交易增值税问题

根据增值税相关法规的规定，二手车交易三种模式的增值税征免规定如下：（1）个人之间直接交易：免征增值税（2）二手车经纪企业：一般纳税人按照佣金收入适用6%的税率抵扣进项税额后计算缴纳增值税；小规模纳税人按照佣金收入适用3%的征收率计算缴纳增值税（3）二手车经销企业（收购二手车后再销售）：简易征收，按照二手车销售额全额的2%计算缴纳增值税。

上述政策中，关于二手车经销企业经营二手车的增值税政策规定严重不合理：

（一）政策规定严重滞后

（1）目前，对二手车经销企业经营二手车按照二手车销售额全额的2%计算缴纳增值税，是执行财税〔2009〕9号《关于部分货物适用增值税低税率和简易办法征收增值税政策的通知》，对二手车经销企业销售二手车，按照处置旧货处理。这一政策规定之前出现在财税〔2002〕29号文件中。自2002年至2017年，十五年过去了，市场经济已经发生很大的变化，增值税政策的本质却没有变化，即对二手车交易仍然按照处置旧货处理。

（2）从二手车行业的发展和交易规模来看，我国二手车交易规模已经从2002年成交量71.3万辆发展到2018年突破1382万辆，交易额接近8600亿元。二手车已经作为商品在进行交易，与少量的、不再具有流通价值的旧货有着本质的区别，即二手车

4/10

二手车加

附件：二手车交易增值税问题和相关情况（政策调整建议方案的分析论证）



抄 报：国家发改委产业协调司、商务部市场体系建设司
抄 送：本会会长、副会长、各省市汽车流通协（商）会
中国汽车流通协会秘书处 2019年6月14日印发

3/10

二手车加

交易具有商品流通属性，不是旧货处置，但增值税政策仍然按照旧货性质征收。

（二）税负明显不合理

按照目前的增值税政策，二手车经销企业收购二手车后再销售，无论是否有增值收入（价差收入），都要按照二手车销售额全额的2%计算缴纳增值税。一方面不符合增值税的计税原理-有增值才缴税；另一方面，也造成二手车经销企业实际经营中出现增值税税负大于经营二手车毛利的问题，甚至在没有毛利的情况下也要缴纳增值税。税负不合理问题十分明显，造成二手车经销企业的经营困难，也直接导致二手车经销模式难以发展壮大。

（三）税负不公问题突出

如前所述，二手车三种交易模式下税负不同，且相差较大，税负不公问题十分突出，加上二手车经销企业实际经营中出现的增值税税负可能大于经营二手车毛利、甚至在没有毛利的情况下也要缴纳增值税的问题，导致二手车经销企业的经营动力不足，我国二手车经营基本都是“经纪+个人”模式，经销企业占比极低（2%左右）。国外成熟二手车市场经营模式则截然相反，如美国，二手车经销模式占二手车交易的70%。

二、增值税政策调整建议

建议对二手车经销企业差额征收增值税或者免税。具体如下：

二手车经销企业：是指收购二手车，整备以后再销售的二手车批发和零售企业，不包括二手车经纪企业（收取佣金）、二手车交易市场（提供二手车集中交易的场所，包括以交易为核心内

5/10

二手车加

附：二手车交易增值税的问题及相关情况

容的各项服务)。

建议方案一，差额征收增值税：

实行一般计税、差额扣除的方法计算缴纳增值税，对二手车经销企业收购二手车的收购价格在销售额中进行差额扣除，以扣除后的余额为销售额。即：二手车经销企业应缴纳的增值税=(销售额-二手车收购价款)×适用税率-进项税额(包括二手车整备费用等进项税额)。

差额扣除凭证：建议以现行的《二手车销售统一发票》作为销售额差额扣除凭证。

(1)根据目前税务和公安机关的要求，每一辆二手车销售，都必须由开具《二手车销售统一发票》，否则，无法办理车辆过户。

(2)二手车交易一车一价，《二手车销售统一发票》记载的车价最准确。

(3)目前二手车经销企业的税务风险意识都很强，主管上没有虚增收购二手车价格的想法；客观上，如果虚增二手车的收购价格，所带来的需要向卖车车主支付款项的风险远大于多差额扣除避税的利益。因此，企业出于风险考虑，不会虚增二手车的收购价格，以《二手车销售统一发票》作为差额扣除凭证真实、可靠。

(4)除了《二手车销售统一发票》以外，企业收购二手车，还有明细账的记载以及银行转账支付的记录等，都可以交叉印证收购价格的真实性。

6/10

二手车加

我国由于税收政策问题的制约，长期以来二手车经销业务无法规模化发展。二手车经营主体“小、散、乱”问题得不到解决。二手车交易以个人之间和经纪公司中介服务交易为主，这部分交易占全部交易量的90%以上；以厂家品牌认证二手车为代表的经销企业的交易量不足整体交易量的10%。而美国等汽车成熟国家，新车和二手车经销商是二手车交易的主体，二手车经销业务占比达70%左右。

美国、德国、日本、澳大利亚二手车交易模式统计(2018年)

交易模式		美国占比	德国占比	日本占比	澳大利亚占比
交易模式	个人之间直接交易	30.1%	53%	12%	50%
	经纪模式				
二手车经销商		35.2%	15%	32%	50%
新车经销商		34.7%	32%	56%	

因此，调整二手车交易的增值税政策具有重大意义。

(一) 有利于汽车产业稳定发展。

今年以来，新车销售增长乏力，汽车经销商库存预警指数一直位于警戒线以上，特别是近几个月，汽车销售同比下降较大，汽车产业发展形势较为严峻，严重影响了国内消费增长。调整二手车交易增值税政策可以极大地激发行业活力，加速二手车流通。

8/10

二手车加

(5)目前，税务机关对发票的监控能力与以前相比大大提高，特别是从2018年4月开始，《二手车销售统一发票》纳入增值税发票管理新系统开具，税务部门可以随时在系统中查询每一张《二手车销售统一发票》的信息，二手车经销企业如果虚增收购价款，税务机关依据上述系统可以识别。

建议方案二，3年期减免增值税：

2019年3月财政部、国家税务总局、海关总署联合发布《关于深化增值税改革有关政策的公告》。4月1日起，增值税一般纳税人发生增值税应税销售行为，原适用16%税率的，税率调整为13%。

二手车经销企业同样是从串商品流通，也应享受国家的降税政策。中国汽车流通协会对会员企业的调查数据显示，目前二手车交易平均毛利率3%，现行的税收政策二手车经销企业很难开展经销业务，为了享受到二手车经纪公司的免税建议，只能放弃经销业务转而做经纪业务。导致二手车经营主体无法规模化发展。优质的经营主体无法发挥竞争力，导致劣币驱逐良币，二手车市场畸形发展。

我会建议，为鼓励二手车优质主体发展，给予二手车经销企业销售3年期免征增值税，扶持二手车经销企业发展壮大，以二手车市场的发展带动新车销售，促进汽车行业的整体繁荣和国民经济发展。

三、完善二手车交易增值税政策的重大意义

7/10

二手车加

而二手车市场的繁荣，一是可以直接带动新车销售，扩大国内居民消费；二是可以直接带动与二手车相关的金融保险、整备翻新、装饰美容等汽车关联产业发展；三是二手车利用价格优势可以部分取代中低端新车的市场需求，从而推动汽车生产往中高端发展，实现汽车产能调整、产业结构升级。

(二) 有利于拉动经济发展

汽车行业对GDP的贡献度很大，二手车行业的发展将通过拉动新车消费，促进汽车行业整体繁荣，进而对国民经济的增长做出更大贡献。特别是在目前经济下行的背景下，汽车行业如果不能保持稳定的增长，将会对国民经济发展带来较大的影响。

(三) 有利于维护社会公共安全。

如前所述，由于增值税政策不合理，我国二手车行业里经销商数量占比较低，市场主体小散乱，造成诚信问题突出，消保纠纷不断；政府监管困难，反恐难以落实；问题车信息隐蔽，公共安全得不到保障。只有通过增值税政策调整，鼓励经销企业做大做强，提高行业集中度，才能从根本上解决上述问题，进而推动二手车行业为国民经济发展做出更大贡献。

为了促进二手车行业的发展，2016年3月，《国务院办公厅关于促进二手车便利交易的若干意见》(国办发[2016]13号)明确提出“优化二手车交易税收政策”，要求按照“统一税制、公平税负、促进公平竞争”原则，结合全面推开“营改增”试点，进一步优化二手车交易税收政策。2019年3月5日，李克强总理在《政府工作报告》中再次特别指出要稳定汽车消费。我们也多次就此问题向财政部、国家税务总局、商务部、全国人大预算

9/10

二手车加

工委汇报情况和政策调整建议，但具体调整政策迟迟未能落地。二手车流通行业迫切需要税收政策支持，推动二手车交易政策尽快完善，促进二手车行业健康持续发展，为国家的经济发展做出更大贡献。

10 / 10

二手车加

(文章来源: 二手车加)

发改委:推进新能源汽车动力电池储能化应用,推进停车充电一体化

7月1日,发改委发布了贯彻落实《关于促进储能技术与产业发展的指导意见》2019-2020年行动计划(以下简称“计划”),计划要求推进新能源汽车动力电池储能化应用。

计划指出,开展充电设施与电网互动研究。组织充电基础设施促进联盟等相关方面开展充电设施与电网互动等课题研究,2020年,研究开展试点示范等相关工作。

计划指出,完善储能相关基础设施。持续推进停车充电一体化建设,促进能源交通融合发展,为新能源汽车动力电池储能化应用奠定基础。

计划要求,推进储能与分布式发电、集中式新能源发电联合应用。鼓励和支持负荷侧储能发展,探讨储能与分布式发电相结合,建设分布式能源系统,实现可再生能源就地就近消纳利用。以提升用户侧可再生能源就地消纳能力为目标,以相关可再生能源示范区规划实施为依托,在条件具备地区,鼓励实施可再生能源+储能项目。研究探索信息技术、人工智能等前沿科技与可再生能源、储能领域的融合。推进集中式新能源发电与储能的技术应用,结合电力现货市场建设,以降低新能源发电出力随机性为目的,引导和支持开展与集中式新能源发电协调的储能技术推广应用。

贯彻落实《关于促进储能技术与产业发展的指导意见》2019-2020年行动计划

为落实《关于促进储能技术与产业发展的指导意见》(发改能源〔2017〕1701号,以下简称《指导意见》),进一步推进我国储能技术与产业健康发展,支撑清洁低碳、安全高效能源体系建设和能源高质量发展,特制定本行动计划。

一、加强先进储能技术研发和智能制造升级

(一) 加强先进储能技术研发。在国家重点研发计划中,着力加强对先进储能技术研发任务的部署,集中攻克制约储能技术应用与发展的规模、效率、成本、寿命、安全性等方面的瓶颈技术问题,使我国储能技术在未来5-10年甚至更长时期内处于国际领先水平,形成系统、完整的技术布局,在重要的战略必争技术领域占据优势,并形成新的具有核心竞争力的产业链。(牵头部门:科技部)

(二) 加大储能项目研发实验验证力度。重点推进大容量压缩空气储能等重大先进技术项目建设,推动百兆瓦压缩空气储能项目实现验证示范。(牵头部门:发展改革委)

(三) 继续推动储能产业智能升级和储能装备的首台(套)应用推广。鼓励储能产业相关企业积极利用智能制造新模式转型升级。推动首台(套)储能装备推广应用,支持符合条件的储能装备申请享受首台(套)重大技术装备保险补偿政策。(牵头部门:工信部)

(四) 提升储能安全保障能力建设。在电源侧研究采用响应速度快、稳定性高、具备随时启动能力的储能系统,提高机组运行稳定性和故障快速恢复能力,在电厂全厂失电的情况下实现发电机组黑启动。在电网侧研究采用大容量、响应速度快的储能技术,抑制因系统扰动导致的发电机组振荡,在短时间内提

供足够的有功功率动态支撑,降低系统崩溃的风险。(牵头部门:能源局)

二、完善落实促进储能技术与产业发展的政策

(五) 推动配套政策落地。推进电力体制改革,加快增量配电业务改革和电力现货市场建设,完善电力市场化交易机制,营造有利于储能产业发展的市场环境。引导地方根据《国家发展改革委关于创新和完善促进绿色发展价格机制的意见》(发改价格规〔2018〕943号),进一步建立完善峰谷电价政策,为储能行业 and 产业的发展创造条件,探索建立储能容量电费机制,推动储能参与电力市场交易获得合理补偿。(牵头部门:发展改革委)

(六) 规范电网侧储能发展。围绕电网侧储能,会同地方能源主管部门,组织相关咨询机构和电力企业,明确电网侧储能规划建设原则,研究项目投资回收机制,规范引导电力系统储能健康有序发展。(牵头部门:能源局)

(七) 建立储能项目备案制。按照《指导意见》要求,结合地方实际情况指定地方备案机关,督促地方备案机关建立备案流程,3 出台相关规定,指导企业进行储能项目备案。(牵头部门:各省、自治区、直辖市和计划单列市能源投资主管部门)

三、推进抽水蓄能发展

(八) 调整抽水蓄能电站选点规划

并探索研究海水抽水蓄能电站建设。在“十二五”期间全国重点省份抽水蓄能电站选点规划工作基础上，根据各省实际情况，完成新疆、山东等省份抽水蓄能电站选点规划调整，明确 2025 水平年抽水蓄能规划调整推荐站点。组织水电水利规划设计总院和福建省发展改革委针对福建浮鹰岛海水抽水蓄能电站开展示范技术、建设条件、配套政策、业主选择等研究工作，提出具体工作方案，争取资金和价格等有关政策支持，为示范项目启动创造条件。（牵头部门：能源局）

四、推进储能项目示范和应用

（九）组织首批储能示范项目。以促进储能技术创新为主线，制定并出台储能示范项目管理规定与工作方案，组织相关单位开展首批储能示范项目征集与评选工作，推动储能在大规模可再生能源消纳、分布式发电、微网、用户侧、电力系统灵活性、电力市场建设和能源互联网等领域的示范应用。（牵头部门：能源局）

（十）积极推动储能国家电力示范项目建设。积极跟踪储能国家电力示范项目建设情况，重点推动大连液流储能电站、江苏压缩空气储能电站和甘肃网域大规模电池储能电站建设工作。（牵头部门：能源局）

（十一）推进储能与分布式发电、集中式新能源发电联合应用。鼓励和支

持负荷侧储能发展，探讨储能与分布式发电相结合，建设分布式能源系统，实现可再生能源就地就近消纳利用。以提升用户侧可再生能源就地消纳能力为目标，以相关可再生能源示范区规划实施为依托，在条件具备地区，鼓励实施可再生能源+储能项目。研究探索信息技术、人工智能等前沿科技与可再生能源、储能领域的融合。推进集中式新能源发电与储能的技术应用，结合电力现货市场建设，以降低新能源发电出力随机性为目的，引导和支持开展与集中式新能源发电协调的储能技术推广应用。（牵头部门：能源局）

（十二）开展储能保障电力系统安全示范工程建设。电网侧，储能应急电源在严重自然灾害下作为保底电源，提高电网故障恢复速度，打造局部坚强电网，提升电网防灾抗灾能力。用户侧，开展重要用户储能应用示范工程建设，减少电能波动，提升供电质量。当电网供电不足或遇到其他特殊情况时，储能为用户提供应急电源，保证重要用户稳定不间断供电。（牵头部门：能源局）

（十三）推动储能设施参与电力辅助服务市场。按照《国家能源局关于印发通知》（国能发监管〔2017〕67号）有关要求，鼓励储能设施参与电力辅助服务市场。（牵头部门：能源局）

五、推进新能源汽车动力电池储能化应用

(十四) 开展充电设施与电网互动研究。组织充电基础设施促进联盟等相关方面开展充电设施与电网互动等课题研究, 2020年, 研究开展试点示范等相关工作。(牵头部门: 能源局)

(十五) 完善储能相关基础设施。持续推进停车充电一体化建设, 促进能源交通融合发展, 为新能源汽车动力电池储能化应用奠定基础。(牵头部门: 发展改革委)

六、加快推进储能标准化

(十六) 完善储能标准体系建设。会同有关部门, 出台《关于加强储能标准化工作的实施方案》, 建立储能标准化协调工作机制, 协调解决储能标准化工作中的重大问题。健全储能标准化技术组织, 建立与国际接轨、涵盖储能系统与设备全生命周期, 相互支撑、协同发展的标准体系。开展重点储能技术标准研制, 推进储能技术创新与标准化协同发展, 提高标准质量。提升我国储能标准国际影响力。(牵头部门: 能源局) 各牵头部门要按照职责分工抓好各项任务措施细化落实。国家能源局会同各有关部门进一步加强沟通协调, 切实形成工作合力, 扎实稳妥推进储能技术与产业发展。各地方要结合本地实际, 与牵头部门加强对接, 细化任务措施, 扎实推动《指导意见》等已明确的政策措施及本行动计划落地见效。各地方能源行业主管部门牵头做好统计与信息反馈工

作, 每年12月向国家能源局上报落实《指导意见》及本行动计划的情况。过程中有关重大事项请及时反馈国家能源局及有关牵头部门。

(文章来源: 第一财经 报废车回收拆解与再利用分会)

坏消息: 环保风暴又来啦! 好消息: 禁止政府“先停再说, 一律关停, 一刀切, 滥问责”



7月9日, 生态环境部发文《严禁“一刀切”和“滥问责”行为》, 明确要求, 被督察省(市)、集团公司不得为应付督察而不分青红皂白的采取紧急停工停业停产等简单粗暴行为, 以及“一律关停”“先停再说”等敷衍应对做法。

近日, 中央生态环境保护督察组将陆续进驻上海、福建、海南、重庆、甘肃、青海等6省(市), 以及中国五矿集团有限公司、中国化工集团有限公司等两家中央企业, 开展第二轮第一批中央生态环境保护督察。

为力戒形式主义、官僚主义，切实做好督察各项工作，7月8日，生态环境部专门致函被督察省（市）、集团公司，要求坚决禁止搞“一刀切”和“滥问责”，并简化有关督察接待和保障安排，切实减轻基层负担。

文件明确，被督察省（市）、集团公司不得为应付督察而不分青红皂白的采取紧急停工停业停产等简单粗暴行为，以及“一律关停”“先停再说”等敷衍应对做法。对于相关生态环境问题的整改，要坚持依法依规，注重统筹推进，建立长效机制，按照问题的轻重缓急和解决的难易程度，能马上解决的，要马上解决；一时解决不了的，要明确整改的目标、措施、时限和责任单位，督促各责任主体抓好落实。要给直接负责查处整改工作的单位和人员留足时间，禁止层层加码、避免级级提速，特别是对涉及民生的产业或领域，更应当妥善处理、分类施策、有序推进，坚决禁止“一刀切”行为。对于采取“一刀切”方式消极应对督察的，督察组将严肃处理，发现一起、查处一起、通报一起。

文件要求，被督察省（市）、集团公司应依规依纪依法做好问责工作。在边督边改过程中，对发现的失职失责人员，既要严格按照“严肃、精准、有效”的原则做好问责工作，实事求是，通过必要的问责切实传导压力、落实责任，

建立长效机制。同时，也要严格贯彻落实中央有关文件精神，禁止以问责代替整改，以及乱问责、滥问责、简单化问责等行为。

对在生态环境保护工作中勇于探索、敢于创新，担当尽责且成效明显，但因客观原因没有达到预期目标的，对自我加压、严格工作目标要求且正确履行职责，但因历史原因或难以预见因素，导致未完成工作任务或未达到预期效果的，应当实行容错机制，鼓励有关干部担当作为。

文件强调，中央生态环境保护督察是督察组与被督察省（市）、集团公司共同承担的一项重要政治任务，需要双方以高度的政治责任感共同努力、协同推进。在安排督察接待和督察保障等工作时，能从简的一律从简，能简化的一律简化，不搞迎来送往，不搞层层陪同，切实减轻基层负担。同时，被督察省（市）、集团公司还应督促所辖地市、有关部门和单位如实反映问题，提供真实情况，推进整改落实，加强信息公开，共同营造良好的督察氛围。

此前，中共中央办公厅、国务院办公厅曾印发《中央生态环境保护督察工作规定》，对生态环境保护督察工作进行了系统规范，同时也为第二轮中央生态环保督察做好了政策准备。



《规定》提出，针对督察对象采取集中停工停产停业等“一刀切”方式应对督察的，将视情节轻重，对其党政领导班子主要负责人或者其他有关责任人，依纪依法给予批评教育、组织处理或者党纪处分、政务处分；涉嫌犯罪的，按照有关规定移送监察机关或者司法机关依法处理。

相比第一轮，第二轮中央生态环保督察将有很多新变化。《规定》显示，在督察对象上，这一轮不仅对省（区、市）党委和政府进行督察，还将对国务院有关部门和承担生态环保任务较重的中央企业开展督察。除了例行督察和“回头看”，第二轮中央生态环保督察还将针对重点区域、重点领域、重点行业的突出生态环境问题，组织开展专项督察。

文件发布后，国务院新闻办公室举行新闻发布会，邀请生态环境部副部长翟青介绍了《中央生态环境保护督察工作规定》地一些相关情况，并再次强调：在“一刀切”的问题上，我们的态度依然是非常明确的，就是坚决反对。



翟青副部长指出：关于“一刀切”，确实是一个老的话题，社会各界高度关注，“一刀切”既损害了合法合规企业的切身利益，对于生态环保工作而言也是一种“高级黑”。对于这种情况，我们的态度非常明确，就是坚决反对，一旦发现，严肃查处。在第一轮督察过程中，我们也发现有这些情况，包括有些县里知道要督察，把一个工业园区的企业统统关掉。

2016年左右，某地的一个区县为了数据好看，为了没有冒烟的情况，怎么办呢？把蒸馒头的店统统关掉了，对于这些情况，我们发现以后立即要求地方进行整改，制止这种行为，并且我们还查处了一些典型案例并向社会公开，发挥警示作用。

第二轮督察开始以后，在“一刀切”的问题上，我们的态度依然是非常明确的，就是坚决反对，一旦发现立即要求地方坚决查处。具体在进驻之前会发布具体要求，对督察对象提出要求，要求高度重视“一刀切”的问题，要求要坚决禁止“一刀切”现象，要求坚决禁止紧急停工、紧急停业、紧急停产等这些简单、粗暴的方式。

近年来，我国在加快推进绿色矿山建设的路上，走过弯路，也走过岔路，幸运的是我们已经意识到了问题所在，及时纠正。



其实，早在 2018 年 5 月出台的《禁止环保“一刀切”工作意见》就明确规定：对于工程施工、生活服务业、养殖业、地方特色产业、工业园区及企业、采砂采石采矿、城市管理 etc 易出现环保‘一刀切’的行业或领域，在边督边改时要认真研究，统筹推进，分类施策。

各大城市也积极响应，出台相关政策，严禁环保“一刀切”，推进绿色矿山建设。

如今，绿色矿山建设已是大势所趋。2019 年的环保风暴只会比 2018 年更加严厉，但也会更规范。在此背景下，全国矿山企业也将面临更加严峻的形式和机遇。要下更大的功夫，实现经济效益与环境保护相结合，以高质量发展树立矿业开发新形象，才能走的更长远。

如今新一轮环保督察马上就要开始，如果仍然抱着侥幸心理，想要蒙混过关，最终只能自食恶果！

（文章来源：危险废物处置平台生态环境部）

财经资讯

Financial information

2019 年 6 月中国汽车保值率报告发布

2019 年 7 月 1 日，中国汽车流通月度形势分析会在京举办。会上，中国汽车流通协会发布了 2019 年 6 月中国汽车保值率报告，精真估数据中心提供技术支持。



热点事件：新车换代，后续影响发酵

“国六”已经被讨论了很长时间，进入七月，“国六”带来了哪些后续影响呢？

首先是新车被迫换代。很多“销量位居中游”“产品力较强”的车型，在市场中的地位非常稳固，换代周期比较长。但由于“国六”政策的颁布，导致这一类车型不得不进行改款换代，升级发动机排放标准，以符合机动车排放要求。而这，也将导致二手车的残值下降。

其次是对各品牌车企有不同程

度的影响。“国六”标准与欧洲标准非常接近，对于很多成熟的跨国车企来说，拥有大量且成熟的技术储备和应对经验，车型升级并不困难；但对于新兴的自主品牌来说，却是一次不小的技术考验；另外从营销上来说，合资品牌上个月降价清库存，又一定程度上挤压了自主品牌的销量。

再者，虽然很多“国六”新车已经上市，但明显供应不足，用户订车周期长。

热点事件

中国汽车流通协会 | 精真估

新车换代，后续影响发酵

国六带来的后续影响：

1. 部分车企被动改款换代带来的贬值、旧车残值下降
2. 自主品牌困境，相反欧洲排放标准与国六接近
3. 新车订车周期长，从研发到生产到供应到销售周期略长

精真估 大数据

政策方向：拓宽二手车处置渠道把目光转回到二手车市场。如果二手车仅在本地交易，那么增长空间非常有限，而跨区域流通是个很吸引人的增长点。目前，“国五”车型在绝大部分地区仍然是不受影响的，加速二手车跨区域流通有利于增大二手车交易量。

另一个潜在的市场则在更远的地方，那就是出口。近期，北京市发布了《北京市促进二手车出口业务方案》，二手车出口企业的甄选工作已经开始，今后二手车处置的渠道将会

越来越多。

政策方向

中国汽车流通协会 | 精真估

拓宽二手车处置渠道

跨区域流通，是二手车交易的一大增长点：

1. 国五车辆仍可在大部分地区 / 跨地区销售
2. 地方二手车出口工作，如《北京市促进二手车出口业务工作方案》已经起步，处置渠道增多

精真估 大数据

6月二手车提前进入淡季

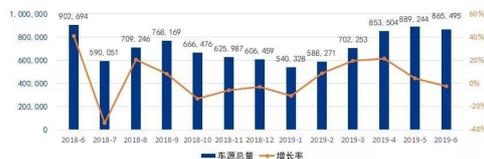
从线上车源来看，上个月车源量几乎已经停止增长，本月出现了小幅下降。通常七八月是二手车淡季，从数据上看，今年六月就提前进入淡季了。这个现象也与国六有或多或少的关联。由于各地执行“国六”的时间不同，要么担心不能上牌，要么担心价格暴涨暴跌，“不敢收车”是车商的主流经营状态。

线上车源总量车源变化

中国汽车流通协会 | 精真估

6月二手车提前进入淡季

- 线上二手车车源环比下降2.7%，预示着二手车交易提前进入淡季。
- 由于各地执行国六的时间不同，“不敢收车”是车商的主流观点。



精真估 大数据

整体保值率环比持平

本月保值率与上月基本持平，细分市场当中，MPV一跃成为最保值的车型。这主要是由于MPV可供消费者选择的车型还是偏少，厂商竞争并不

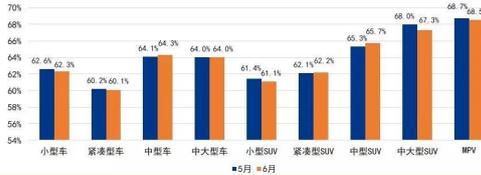
激烈，仍有很大的市场空白。保值率环比总体与上月持平，各级别有升有降，其中上涨的都是一些尺寸较大的。置换用户通常会选择这些车。

各级别保值率



保值率环比持平

- 车型由小到大保值率变高，符合用户的置换需求；
- 保值率整体与上期持平，MPV一跃成为最保值的细分市场，国内高端MPV供消费者选择的的产品较少，仍有较大的市场空白。
- 中型车 / 紧凑型SUV / 中型SUV保值率小幅上涨，主要是由于这个级别更符合置换用户的需求。



精真估 大数据

注：本报告中的保值率数字均为3年车龄的保值率。

进口品牌保值率与保有量“正相关”

进口车受税率、订单制影响比较大，整体稀缺导致保值率普遍不低。进口品牌往往存在产品单一、认知度低、等局限，维保整备价格高也是阻碍二手车交易的因素。雷克萨斯保值率领跑的局面，得益于该品牌多年积累的保有量，相比于其他几个进口车品牌，雷克萨斯无论从车型级别还是车款上，都明显更丰富。2019上半年，恰逢其在华累计销量突破100万台。

进口品牌保值率 - Top5



保值率与保有量“正相关”

进口车保值率 - 品牌维度 (三年车龄)



- 进口车受【税率影响】、【订单制度】影响比较大，整体稀缺导致保值率普遍不低。
- 进口品牌往往存在【产品单一】、【认知度低】等局限，【维保整备价格高】也是阻碍二手车交易的因素。
- 雷克萨斯保值率领跑的局面，得益于该品牌多年积累的保有量。2019上半年，恰逢其在华累计销量突破100万台。

精真估 大数据

新能源二手车市场变化

新能源补贴退坡的过渡期已经结束，现在开始执行新的补贴标准，购车补贴转向电动车使用环节，安全性和以充电桩为代表的配套设施成为重点。工信部刚刚废止的电池“白名单”也恰逢其时，新能源汽车的竞争和优胜略汰将更加激烈。

新能源二手车市场变化



安全性和配套设施成关注重点



安全性和配套设施成为重点；

工信部发：电池“白名单”的废止，恰逢其时。



精真估 大数据

纯电动车保值率持续上涨

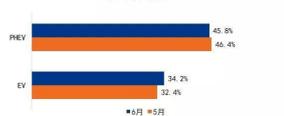
随着插电混动车型不断丰富，保值率也在持续下降，厂商之间的竞争日趋激烈；对比之下，纯电动车的保值率却持续回升。随着购车补贴政策的退坡，纯电动车的价格普遍上调，新车价格酝酿涨价带来了二手车价格上涨。

不同类型新能源车保值率



纯电动车保值率持续上涨

新能源车二手车保值率 (三年车龄)



- 插电混动连续保值率下降，由于可选车型丰富，厂商竞争趋向激烈。
- 纯电动车保值率持续回升，新车价格酝酿涨价带来二手车价格上涨。

精真估 大数据

新能源二手车面临置换

众多新能源产品品牌中，比亚迪产品具有很好的延续性，因此能给与消费者更多的信心，保值率表现良好；传统厂商里，豪华品牌宝马新能源起步较早，优势明显。

新能源二手车主要车型保值率

中国汽车流通协会 | 精真估

新能源二手车面临置换

- 比亚迪产品有延续性，给与消费者更多信心。
- 豪华品牌宝马起步早，优势明显。



精真估 大数据

最后，总结下报告要点如下：

国六产生持续影响，旧车残值下降；

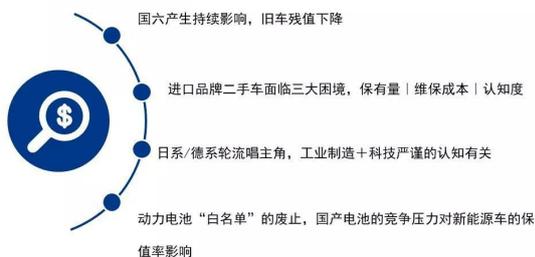
进口品牌二手车面临三大困境：保有量、维保成本、认知度；

日系/德系轮流唱主角，工业制造+科技严谨的认知有关；

动力电池“白名单”的废止，国产电池的竞争压力对新能源车的保值率影响；

2019年6月—保值率小结

中国汽车流通协会 | 精真估



精真估 大数据

(文章来源：中国汽车流通协会)

2019年上半年全国报废机动车回收数量快速增长



2019年上半年，全国机动车回收数量106.5万辆，同比增长22.8%，其中汽车89.5万辆，增长25.9%，摩托车17万辆，增长8.6%。按照车辆类型分，客车回收数量为64.9万辆，增长21.7%；货车19.6万辆，增长39.5%；挂车2.5万辆，增长53.9%；专项作业车1.3万辆，增长1.9%。

2019年6月份，全国机动车回收数量18.7万辆，同比增长31.5%，其中汽车16万辆，增长38.9%，摩托车2.8万辆，增长0.8%。按照车辆类型分，客车回收数量为11.1万辆，增长35.8%；货车3.8万辆，增长50.1%；挂车0.6万辆，增长50.3%；专项作业车0.2万辆，增长16.8%。

(文章来源：全国报废车)

2019年5月全国二手车市场分析



2019年5月全国二手车市场分析



一、5月市场概况

1、2019年5月二手车市场整体表现

2019年5月，全国二手车市场交易量116.11万辆，交易量环比下降3.29%。

乘用车情况：基本型乘用车共交易64.19万辆，环比下降6.44%；SUV共交易10.46万辆，环比增长5.91%，MPV共交易8.07万辆，环比增长1.61%，交叉型乘用车共交易2.83万辆，环比下降2.11%。

商用车情况：客车12.77万辆，环比增长3.31%；载货车12.01万辆，环比下降9.09%。



2、2019年月度交易走势

2019年5月份月度同比出现首次回落，下降3.49%。



3、2019年5月二手车交易车辆使用年限分析

5月，二手车使用年限在3-6年的交易量最多，占比为43.99%，环比下降1.06个百分点；

使用年限在3年内为25.16%，环比增加1.19个百分点；

车龄在7-10年内占比为20.14%，环比增加0.05个百分点；

车龄10年以上为10.72%，环比下降0.17个百分点。



4、2019年5月二手车交易价格区间分析

5月，二手车交易价格区间在3万元以下的车辆市场占比最大，为33.66%，环比下降2.43%；

30万元以上价格区间的二手车交易市场占比最小，为2.66%，环比上升0.8%；

5月份，除了3万以下、8-12万、

和 12-15 万价格区间的二手车交易量环比下降外，其他价格区间交易量环比均有上升。

交易均价最高TOP5		交易均价最低TOP5	
省份	平均价格 (万元)	省份	平均价格 (万元)
北京	10.83	宁夏	5.13
浙江	10.50	湖南	3.69
上海	9.55	新疆	3.53
辽宁	9.45	四川	3.43
江苏	9.35	云南	2.23



5、2019年5月二手乘用车交易价格区域分布

5月，二手乘用车交易均价前五名的省份是，北京、浙江、上海、辽宁、江苏。其中北京市交易均价最高，为 10.83 万元。

二手乘用车交易均价最低的五个省份是，宁夏、湖南、新疆、四川、云南。其中云南的均价最低，为 2.23 万元。



备注：2018-2019年，均为累计1-5月份数据



二、1-5月市场概况

1、2019年1-5月二手车市场整体表现

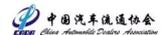
2019年，全国二手车累计交易量为 561.7 万辆，同比增长 1.29%。

2019年，全国二手车累计交易金额为 3553 亿元，同比增长 3.11%。



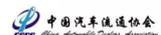
2、2019年1-5月各细分车型交易情况

2019年1-5月基本型乘用车共交易 328.34 万辆，同比增长 0.92%；客车 58.22 万辆，同比下降 2.04%；载货车 57.45 万辆，同比增长 13.3%；SUV 45.65 万辆，同比下降 0.5%；MPV 35.85 万辆，同比上升 7.38%；交叉型乘用车 13.22 万辆，同比下降 0.61%。



3、历年二手车车龄分布

2019年1-5月，使用年限在 3-6 年的二手车交易量最多，占比为 43.72%，其次是 3 年内为 24.08%，7-10 年占比为 21.52%，10 年以上占比为 10.68%。



4、二手车各级别轿车销量分析

2019年1-5月各级别轿车的整体销量来看，A级轿车仍旧是二手车市场中最热销的车型，平均占比为47%；其次是B级轿车平均占比21.9%，C级和D级轿车价格相对较高，二手车销量最低。



5、2019年二手车乘用车排放标准销量分析

2019年5月，二手乘用车国四排放占比最多为50.72%，环比下降0.98%。其次是国五的排放占比为26.93%，环比增长0.85%，国一、国二排放占比分别为0.15%和6.11%，环比分别上升0.06%和0.1%。国三排放占比为16.1%，环比下降0.02%。

2019年1-5月，二手乘用车销量以国四排放标准为主，平均占比51.71%。其次是国五排放标准，平均占比25.85%，国三、国二排放标准车辆平均占比分别为16.17%和6.14%。国一排放的车辆占比仅为0.12%。



备注：样本包含全国338个地级城市，其中一线城市4个，北京、上海、广州、深圳，二线城市45个，三线城市70个，四线城市90个，五线城市129个。

6、2019年二手车分城市销量占

比

2019年1-5月二手车销量城市占比分布：一线城市占比12.24%较去年下降0.22%，二线城市占比42.73%较去年增长0.36%，三线城市占比18.38%较去年下降0.66%，四线城市占比16.3%较去年下降0.33%，五线城市占比10.35%较去年增长0.85%。

2019年二手车销量情况，一线城市正逐渐向二线城市转移，三线城市正逐渐向四五线城市转移。

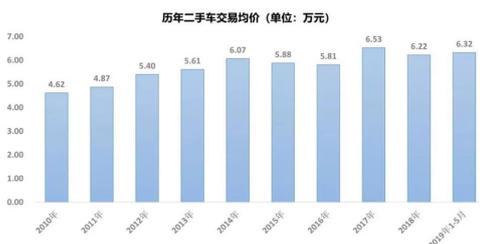


7、2019年价格区间分布对比

同比二手车价格区间分布：3万元及以下价格区间的车辆下降1.87%，3-5万元区间增长4.01%，5-8万元区间下降0.2%，8-12万元区间下降0.66%，12-15万元区间下降0.42%，15-30万元区间下降0.21%，30万元以上下降0.64%，

3-5万元价格区间与历史同期相比增幅最大。

8、历年二手车交易均价趋势



中国汽贸通协会

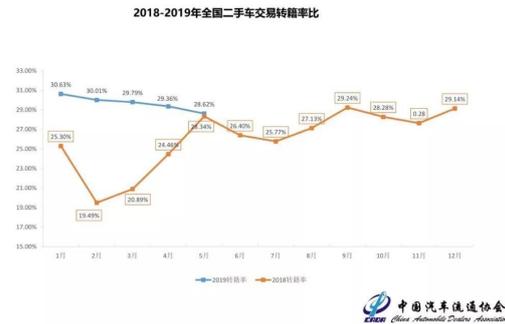
三、二手车流通性分析

1、限迁解禁跨区域流通逐渐通畅

随着全国各区域二手车流通的壁垒逐步消除，二手车全国自由流通越来越快捷，这一利好因素促使国内二手车交易在过去 10 年，转籍比例呈逐年上升趋势。



2、2018、2019 年外迁情况对比



四、新能源二手车分析

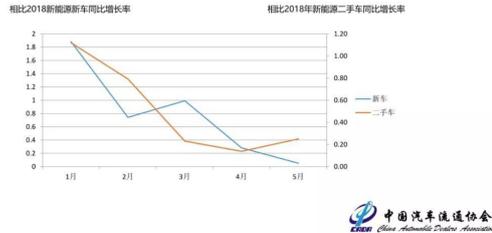
1、2019 年 1-5 月新能源新车、二手车交易趋势变化

1-5 月新能源乘用车新车销量达 44.2 万台，同比增长 58%。5 月份单月同比增长 5%，新车的增速 4-5 两个月下降，体现了新能源汽车在政策退出明朗后的走势。

2019 年 5 月新能源二手车同比增长 25%，对比看到，相比前三个月，增长开始回升。

注：①. 新能源二手车监测样本选取自部分二手车交易数据

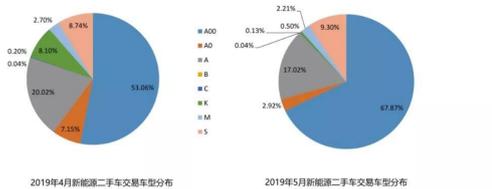
②. 新能源新车、二手车同比增长率计算方式： $(2019 \text{ 年新能源二手车销量} - 2018 \text{ 年同期的值}) \div 2018 \text{ 年同期的值}$



2、2019 年 5 月新能源二手车车型分析

2019 年 5 月全国新能源二手车交易车型分析中，A00 级车型占比 67.87%；其次是 A 级车型，占比 17.02%。各车型占比情况小微车型依然占绝对主力，其中 A 级车型以下车型占比进一步提升。SUV 占比开始提升至 9.3%，新能源货车占比收缩较大，MPV 车型占比变化不大。

新能源二手车主要销售车型越来越集中于 A 级及以下车型趋势。

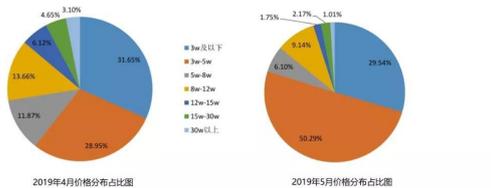


3、2019 年 5 月新能源二手车价格分析

5 月，新能源二手车价格区间 3 万元内的环比下降，在 3-5 万元内的

车辆市场超过一半，占有量 50.29%，5 万以上的车型总体收缩较大，5-8 万降至 6.1%，8-12 万降至 9.14%。

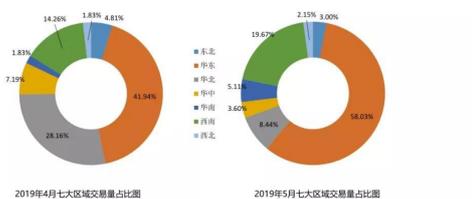
从价格占比看，5 万以下的价格是新能源二手车的主要销售区间。



中国汽车流通协会
CAAM China Automobile Trade Association

4、2019 年 5 月新能源二手车区域分析

2019 年 5 月全国新能源二手车交易量情况区域分布：华东区占比再次扩大，超过半数占比 58.03%，同时增长的市场还有西南，占比上升至 19.67%，华南上升至 5.11%，西北市场略有上升；其他市场均有下滑，华北市场持续两个月下滑，占比掉至 8.44%，东北、华中原本占比较小，占比下降。



中国汽车流通协会
CAAM China Automobile Trade Association

5、2019 年 5 月新能源二手车使用年限分析

新能源二手车交易车辆使用年限绝大多数集中在 2 年以下。

5 月全国新能源二手车使用年限

分析：使用年限在 2 年以下的占比 83.62%，环比持续提升，2-4 年占比下降至 13.57%，新能源二手车使用年限在 4 年以上的交易量占比合计缩小至 3%以下。

与传统二手车使用年限相比，新能源二手车的使用年限更短，4 年以内的新能源车保有量是市场主流。



中国汽车流通协会
CAAM China Automobile Trade Association

(文章来源：中国汽车流通协会)

废旧金属现货市场综述 2019年7月31日(铜铝锌不锈钢)

■铜：今日佛山市场再生铜价格重新下跌，短期走势仍显震荡，目前市场主要关注中美贸易磋商结果以及美联储议息，市场预计会降息，这两个消息将会对市场造成影响。7-8月份是传统消费淡季，用铜厂家普遍反映订单偏少，在铜价走向尚未明朗的情况下，仍是按需采购为主。另外目前正处月末，资金流动性较为紧张，对市场购买力也形成一定的压制。因此，目前广东市场电解铜仍维持贴水状态。不过再生铜因货源紧缺，优质再生铜更是一货难求，持货商要价坚挺，对价格仍有较强支撑。

■铝：今日佛山市场铝价表现平稳，价格区间震荡格局仍然明显。目前国内铝市需求整体偏弱，正值暑期淡季，订单明显减弱，铝锭减库存速度明显放缓，而环保及氧化铝价格下跌也拉低电解铝成本支撑，铝价承压上涨乏力。不过，市场预期8月后交易会好转。

■锌：今日佛山市场锌价重新下跌，短期反弹阻力仍然较大。目前市面上锌锭流通量增多，持货商出货压力较大，对外报价积极，但中间商大多压低价格收货，而用锌厂家购货仍显谨慎，按需采购为主，交易相对僵持。

■不锈钢：今日佛山市场废不锈钢表现平稳，镍价走势仍显震荡，让

不锈钢市场人士难以捉摸。目前不锈钢市场报价较为混乱，一时大幅下调产品售价，稍有利好又即时封盘。废不锈钢业者紧盯钢厂动态，观望心态相对浓厚，交易显僵持。

(文章来源：全球金属网)