

政策法规

Policies&Regulations

国务院办公厅《关于加快发展流通促进商业消费的意见》

国办发〔2019〕42号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

党中央、国务院高度重视发展流通扩大消费。近年来，各地区、各部门积极落实中央决策部署，取得良好成效，国内市场保持平稳运行。但受国内外多重因素叠加影响，当前流通消费领域仍面临一些瓶颈和短板，特别是传统流通企业创新转型有待加强，商品和生活服务有效供给不足，消费环境需进一步优化，城乡消费潜力尚需挖掘。为推动流通创新发展，优化消费环境，促进商业繁荣，激发国内消费潜力，更好满足人民群众消费需求，促进国民经济持续健康发展，经国务院同意，现提出以下意见：

一、促进流通新业态新模式发展。顺应商业变革和消费升级趋势，鼓励运用大数据、云计算、移动互联网等现代信息技术，促进商旅文体等跨界融合，形成更多流通新平台、新业态、新模式。引导电商平台以数据赋能生产企业，促进个性化设计和柔性化生产，培育定制消费、智能消费、信息消费、时尚消费

等商业新模式。鼓励发展“互联网+旧货”、“互联网+资源循环”，促进循环消费。实施包容审慎监管，推动流通新业态新模式健康有序发展。（发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、商务部、文化和旅游部、市场监管总局、体育总局按职责分工负责）

二、推动传统流通企业创新转型升级。支持线下经营实体加快新理念、新技术、新设计改造提升，向场景化、体验式、互动性、综合型消费场所转型。鼓励经营困难的传统百货店、大型体育场馆、老旧工业厂区等改造为商业综合体、消费体验中心、健身休闲娱乐中心等多功能、综合性新型消费载体。在城市规划调整、公共基础设施配套、改扩建用地保障等方面给予支持。（工业和信息化部、自然资源部、住房城乡建设部、商务部、体育总局按职责分工负责）

三、改造提升商业步行街。地方政府可结合实际对商业步行街基础设施、交通设施、信息平台 and 诚信体系等新建改建项目予以支持，提升品质化、数字化管理服务水平。在符合公共安全的前提下，支持商业步行街等具备条件的商业街区开展户外营销，营造规范有序、丰富多彩的商业氛围。扩大全国示范步行街改造提升试点范围。（住房城乡建设部、商务部、市场监管总局按职责分工负责）

四、加快连锁便利店发展。深化“放

管服”改革,在保障食品安全的前提下,探索进一步优化食品经营许可条件;将智能化、品牌化连锁便利店纳入城市公共服务基础设施体系建设;强化连锁企业总部的管理责任,简化店铺投入使用、营业前消防安全检查,实行告知承诺管理;具备条件的企业从事书报刊发行业务实行“总部审批、单店备案”。支持地方探索对符合条件的品牌连锁企业试行“一照多址”登记。开展简化烟草、乙类非处方药经营审批手续试点。(住房城乡建设部、商务部、应急部、市场监管总局、新闻出版署、烟草局、药监局按职责分工负责)

五、优化社区便民服务设施。打造“互联网+社区”公共服务平台,新建和改造一批社区生活服务中心,统筹社区教育、文化、医疗、养老、家政、体育等生活服务设施建设,改进社会服务,打造便民消费圈。有条件的地区可纳入城镇老旧小区改造范围,给予财政支持,并按规定享受有关税费优惠政策。鼓励社会组织提供社会服务。(发展改革委、教育部、民政部、财政部、住房城乡建设部、商务部、文化和旅游部、卫生健康委、税务总局、体育总局按职责分工负责)

六、加快发展农村流通体系。改造提升农村流通基础设施,促进形成以乡镇为中心的农村流通服务网络。扩大电子商务进农村覆盖面,优化快递服务和

互联网接入,培训农村电商人才,提高农村电商发展水平,扩大农村消费。改善提升乡村旅游商品和服务供给,鼓励有条件的地区培育特色农村休闲、旅游、观光等消费市场。(发展改革委、工业和信息化部、农业农村部、商务部、文化和旅游部、邮政局按职责分工负责)

七、扩大农产品流通。加快农产品产地市场体系建设,实施“互联网+”农产品出村进城工程,加快发展农产品冷链物流,完善农产品流通体系,加大农产品分拣、加工、包装、预冷等一体化集配设施建设支持力度,加强特色农产品优势区生产基地现代流通基础设施建设。拓宽绿色、生态产品线上线下销售渠道,丰富城乡市场供给,扩大鲜活农产品消费。(发展改革委、财政部、农业农村部、商务部按职责分工负责)

八、拓展出口产品内销渠道。推动扩大内外销产品“同线同标同质”实施范围,引导出口企业打造自有品牌,拓展内销市场网络。在综合保税区积极推广增值税一般纳税人资格试点,落实允许综合保税区内加工制造企业承接境内区外委托加工业务的政策。(财政部、商务部、海关总署、税务总局、市场监管总局按职责分工负责)

九、满足优质国外商品消费需求。允许在海关特殊监管区域内设立保税展示交易平台。统筹考虑自贸试验区、综合保税区发展特点和趋势,扩大跨境电

商零售进口试点城市范围，顺应商品消费升级趋势，抓紧调整扩大跨境电商零售进口商品清单。（财政部、商务部、海关总署、税务总局按职责分工负责）

十、释放汽车消费潜力。实施汽车限购的地区要结合实际情况，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施。有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持。促进二手车流通，进一步落实全面取消二手车限迁政策，大气污染防治重点区域应允许符合在用车排放标准的二手车在本省（市）内交易流通。（工业和信息化部、公安部、生态环境部、交通运输部、商务部按职责分工负责）

十一、支持绿色智能商品以旧换新。鼓励具备条件的流通企业回收消费者淘汰的废旧电子电器产品，折价置换超高清电视、节能冰箱、洗衣机、空调、智能手机等绿色、节能、智能电子电器产品，扩大绿色智能消费。有条件的地方对开展相关产品促销活动、建设信息平台 and 回收体系等给予一定支持。（工业和信息化部、生态环境部、商务部按职责分工负责）

十二、活跃夜间商业和市场。鼓励主要商圈和特色商业街与文化、旅游、休闲等紧密结合，适当延长营业时间，开设深夜营业专区、24小时便利店和“深夜食堂”等特色餐饮街区。有条件的地方可加大投入，打造夜间消费场景和集聚区，完善夜间交通、安全、环境

等配套措施，提高夜间消费便利度和活跃度。（住房城乡建设部、交通运输部、商务部、文化和旅游部、应急部按职责分工负责）

十三、拓宽假日消费空间。鼓励有条件的地方充分利用开放性公共空间，开设节假日步行街、周末大集、休闲文体专区等常态化消费场所，组织开展特色促消费活动，探索培育专业化经营管理主体。地方政府要结合实际给予规划引导、场地设施、交通安全保障等方面支持。（住房城乡建设部、交通运输部、商务部、文化和旅游部、应急部、市场监管总局按职责分工负责）

十四、搭建品牌商品营销平台。积极培育形成若干国际消费中心城市，引导自主品牌提升市场影响力和认知度，推动国内销售的国际品牌与发达国家市场在品质价格、上市时间、售后服务等方面同步接轨。因地制宜，创造条件，吸引知名品牌开设首店、首发新品，带动扩大消费，促进国内产业升级。保护和中华老字号品牌，对于中华老字号中确需保护的传统技艺，可按相关规定申请非物质文化遗产保护相关资金。

（商务部、文化和旅游部、市场监管总局按职责分工负责）

十五、降低流通企业成本费用。推动工商用电同价政策尽快全面落实。各地不得干预连锁企业依法申请和享受总分机构汇总纳税政策。（发展改革委、

财政部、税务总局按职责分工负责)

十六、鼓励流通企业研发创新。研究进一步扩大研发费用税前加计扣除政策适用范围。加大对国内不能生产、行业企业急需的高性能物流设备进口的支持力度,降低物流成本;研究将相关领域纳入《产业结构调整指导目录》“鼓励类”,推动先进物流装备产业发展,加快推进现代物流发展。(发展改革委、科技部、财政部、商务部、税务总局按职责分工负责)

十七、扩大成品油市场准入。取消石油成品油批发仓储经营资格审批,将成品油零售经营资格审批下放至地市级人民政府,加强成品油流通事中事后监管,强化安全保障措施落实。乡镇以下具备条件的地区建设加油站、加气站、充电站等可使用存量集体建设用地,扩大成品油市场消费。(发展改革委、自然资源部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、商务部、应急部、海关总署、市场监管总局按职责分工负责)

十八、发挥财政资金引导作用。统筹用好中央财政服务业发展资金等现有专项资金或政策,补齐流通领域短板。各地可因地制宜,加强对创新发展流通、促进扩大消费的财政支持。(财政部、商务部按职责分工负责)

十九、加大金融支持力度。鼓励金融机构创新消费信贷产品和服务,推动专业化消费金融组织发展。鼓励金融机

构对居民购买新能源汽车、绿色智能家电、智能家居、节水器具等绿色智能产品提供信贷支持,加大对新消费领域金融支持力度。(人民银行、银保监会按职责分工负责)

二十、优化市场流通环境。强化消费信用体系建设,加快建设覆盖线上线下的重要产品追溯体系。严厉打击线上线下销售侵权假冒商品、发布虚假广告等违法行为,针对食品、药品、汽车配件、小家电等消费品,加大农村和城乡结合部市场治理力度。修订汽车、平板电视等消费品修理更换退货责任规定。积极倡导企业实行无理由退货制度。(发展改革委、工业和信息化部、公安部、农业农村部、商务部、应急部、海关总署、市场监管总局、药监局按职责分工负责)

各地区、各有关部门要充分认识创新发展流通、推动消费升级、促进扩大消费的重要意义,切实抓好各项政策措施的落实落地。各地区要结合本地实际完善政策措施,认真组织实施。各有关部门要落实责任,加强协作,形成合力,确保推动各项政策措施落实到位。

国务院办公厅

2019年8月16日

(此件公开发布)

(文章来源:中华人民共和国中央人民政府网)

商务部办公厅 海关总署办公厅 《关于二手车出口许可证申领 无纸化作业有关事项的通知》

商办贸函[2019]297号

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，海关总署广东分署、各直属海关：

为进一步深化“放管服”改革，提高贸易便利化水平，促进外贸稳定增长，依据有关法律、行政法规和规章的规定，商务部、海关总署决定对二手车出口许可证申领和通关实行无纸化作业。有关事项通知如下：

一、自2019年9月9日起，对二手车实行出口许可证申领和通关作业无纸化。

二、出口单位申请出口二手车的，可自行选择有纸作业或者无纸作业方式。选择无纸作业方式的出口单位，应按规定向商务部或商务部委托的机构申领《中华人民共和国出口许可证》（以下简称出口许可证）电子证书，并以通关作业无纸化方式向海关办理报关验放手续。

三、以通关作业无纸化方式向海关办理报关验放手续的出口单位，可免于提交出口许可证纸质证书。因管理需要或者其他情形需验核出口许可证纸

质证书的，出口单位应当补充提交纸质证书，或者以有纸作业方式向海关办理报关验放手续。

四、海关以出口许可证件联网核查的方式验核出口许可证电子证书，不再进行纸面签注。出口许可证发证机构按照海关反馈的出口许可证件使用状态、清关数据等进行延期、变更、核销等操作。

五、对上述货物实行无纸作业的具体程序，按商务部公告2016年第82号、海关总署公告2014年第25号和《商务部办公厅关于印发〈货物进出口许可证电子证书申请签发使用规范（试行）〉的通知》（商办配函[2015]494号）的有关规定执行。

商务部办公厅 海关总署办公厅

2019年8月30日

（文章来源：中华人民共和国商务部）

国家发改委关于《铅蓄电池回收利用管理暂行办法（征求意见稿）》公开征求意见的公告

为贯彻落实《国务院办公厅关于印发生产者责任延伸制度推行方案的通知》（国办发〔2016〕99号）要求，规范废旧铅蓄电池回收和资源化利用行为，根据《中华人民共和国循环经济促进法》《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》等法律法规规定，国家发展改革委会同有关部门组织起草了《铅蓄电池回收利用管理暂行办法（征求意见稿）》，现向社会公开征求意见。

此次公开征求意见的时间为2019年8月14日至2019年8月23日，有关单位和各界人士可以登录国家发展改革委门户网站（<http://www.ndrc.gov.cn>）首页“意见征求”专栏进入“《铅蓄电池回收利用管理暂行办法（征求意见稿）》公开征求意见”栏目，填写意见反馈表，提出意见建议。

感谢您的参与和支持！

附件：

铅蓄电池回收利用管理暂行办法 （征求意见稿）

第一章 总 则

第一条（目的和依据）依据《中华人民共和国循环经济促进法》、《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》

等法律法规规定，按照《国务院办公厅关于印发生产者责任延伸制度推行方案的通知》（国办发〔2016〕99号）以及危险废物管理相关规定的要求，为规范废旧铅蓄电池回收和资源化利用行为，提高资源循环利用水平，控制环境污染，制定本办法。

第二条（适用范围）本办法所指铅蓄电池，包括作为启动电池、动力电池、工业电池等用途的各类铅蓄电池。

第三条（管理职责）国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、市场监管总局建立铅蓄电池回收利用协作机制。国家发展改革委负责铅蓄电池回收利用的制度设计及监督实施，工业和信息化部负责铅蓄电池生产和资源化利用企业的规范和管理，生态环境部负责铅蓄电池生产、回收、利用和处置环节的环境管理，市场监管总局负责标准、标识制定及市场监管工作。

第二章 基本制度

第四条（回收目标）国家实行铅蓄电池回收目标责任制，制定发布铅蓄电池规范回收率目标。到2025年底，规范回收率要达到60%以上，国家根据行业发展情况适时调整回收目标。铅蓄电池生产企业（含进口商，下同），通过自行回收、与社会回收利用企业合作等方式，承担完成回收目标的责任，每年于3月底前提提交上年度目标完成情况报告。鼓励铅蓄电池生产企业和废旧铅蓄电池回收利用企业等组成联合体完成回收目标责任。生产企业回收率=（当年废旧铅蓄电池自主回收量+合作回收量）÷前三年度国内销售量加权平均值×

100%。进口企业回收率=(当年废旧铅蓄电池自主回收量+合作回

收量)÷前三年度进口量加权平均值×100%。新设立的生产企业次年起承担回收目标责任,生产和进口不足三年的以上年度国内销售量(进口量)为基准。生产过程中产生的边角废料、残次品、库存等未进入消费系统的材料 and 产品不计入年度回收率计算范围。

第五条 (统一编码) 国家实行铅蓄电池全生命周期统一编码制度,编码标准由市场监管总局、国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部组织制定。铅蓄电池生产企业应在铅蓄电池产品显著位置标注符合国家统一编码标准的产品编码,产品编码应在铅蓄电池产品全生命周期不易损毁,清晰可读取。对实施统一编码前的市场存量电池,由回收网点在回收时统一加贴符合国家统一编码标准的回收编码。

第六条 (台账制度) 国家实行铅蓄电池全生命周期关键节点电子台账制度,铅蓄电池生产(进口)、销售、收集、贮存、运输、资源化利用企业应按要求建立台账,记录废旧铅蓄电池的种类、数量、流向等信息。台账的标准样式,由铅蓄电池回收利用部际协作机制组织制定发布。

第七条 (信息管理) 建立“铅蓄电池全生命周期管理信息系统”,铅蓄电池生产(进口)、销售、收集、贮存、运输、资源化利用企业应按照国家规定的标准样式,记录电子台账信息,并于每季度前15日内将上季度台账信息上传铅蓄电池全生命周期管理信息系统。

第八条 (第三方核查) 国家委托第三方机构对铅蓄电池生产企业提交的年度目标完成情况报告进行核查,核查结果纳入企业信用系统。

受委托的第三方机构独立、公正、科学开展核查工作,对核查过程和核查结果承担责任;核查结果在网上公示10个工作日,接受公众监督。

第九条 (信用采集) 铅蓄电池生产企业回收目标完成情况,以及落实生产者责任延伸制度情况纳入企业信用评级,对严重失信企业实施部委联合惩戒。

第三章 回收、贮存、运输

第十条 (合法经营) 所有从事铅蓄电池销售、收集、贮存、运输、资源化利用的单位和个人,应当依法登记注册,领取工商营业执照,未领取工商营业执照的一律不得开展相应业务。

第十一条 (分类管理) 铅蓄电池生产企业在电池组装时在电解液密封后加装防拆标识,进口企业在电池密封位置加装防拆标识。

防拆标识完整的未破损废旧铅蓄电池,在收集、暂存、贮存、运输等环节实行有条件豁免危险废物管理;无防拆标识、防拆标识不完整、已破损的废旧铅蓄电池,按危险废物管理。

具体管理规定由生态环境部会同国家发展改革委、工业和信息化部 and 市场监管总局负责制定。

第十二条 (逆向回收网络) 鼓励生产企业依托机动车维修网点及电池销售网络建立废旧铅蓄电池逆向回收网络体系,将符合条件的销售网点备案为废旧铅蓄电池回收网点、中转贮存库。鼓励

生产企业采用“以旧换新”、“销一收一”等商业策略提高逆向回收率。

第十三条（共建回收网络）鼓励铅蓄电池生产企业、销售企业、规范回收企业、资源化利用企业和无害化处置企业加强合作，共建废旧铅蓄电池回收网络体系，促进铅蓄电池的规范回收。

第十四条（网点备案）废旧铅蓄电池的回收网点、中转贮存库、集中贮存库需按不同类型向省级循环经济综合管理部门和生态环境保护部门进行备案。未备案的，不得开展废旧铅蓄电池收集、暂存、贮存、运输等业务。

类型 A：主要用于回收网点暂存，允许暂存量不超过 3 吨，允许暂存时间不超过 30 天；

类型 B：主要用于中转贮存，允许贮存量不超过 5000 吨，允许贮存时间不超过 180 天。

类型 C：主要用于集中贮存，对允许贮存量和贮存时间不设限。各回收节点主体根据业务需要选择备案类型，禁止超时限和超量存放废旧铅蓄电池。

对类型 A、B、C 网点实行差别化环境管理，对不同类型存放场所的环境管理规范及相应的分级危险废物经营许可证条件，由生态环境部会同相关部门制定发布。

第十五条（批量备案）满足下列条件的铅蓄电池生产企业、规范回收公司、资源化利用企业（含再生铅企业、大型铅冶炼企业等），可对其管理的回收网点、中转贮存库、集中贮存库等向省级循环经济主管部门和生态环境保护部门申请批量备案，并对其申报的备案单位

履行企业管理义务，对其违规回收行为承担连带责任。

（一）企业在申请省份的销售（回收）网络覆盖 50%以上的

市县；

（二）企业在申请省份具有 5000 吨以上的中转、贮存能力；

（三）企业建立了回收网络建设标准和管理制度；

（四）企业建立了铅蓄电池回收风险控制制度和措施；

（五）规定的其他条件。

省级循环经济综合管理部门和生态环境保护部门按照“集中申请、批量审查、国家备案、连带责任”的原则进行批量审查备案并颁发相应类型的危险废物经营许可证，并向国家发展改革委和生态环境部报备。

第十六条（中转贮存站点布局）省级循环经济综合管理部门和生态环境保护主管部门根据区域内铅蓄电池市场规模、人口规模、环境承载力和资源化价值等因素，对中转贮存站点设置与布局进行合理规划，防止无序建设。

第四章 资源化利用

第十七条（合理规划）省级人民政府根据区域内铅蓄电池市场规模、废旧铅蓄电池年产生量及回收体系情况合理规划布局和规模，鼓励有关企业通过股权合作、共同投资等方式建立废旧铅蓄电池资源化利用项目，避免重复建设。

第十八条（园区化管理）废旧铅蓄电池资源化利用项目应位于功能定位相符、环保基础设施齐全的产业园区内，优先向“城市矿产”示范基地、“资源

循环利用基地”等布局，原来分散布局的既有企业应逐步退城入园，实现园区化布局。

第十九条（原料管理）废旧铅蓄电池资源化利用企业应采购合法废旧铅蓄电池，禁止采购非法来源的粗铅；应整只含酸液收购废旧铅蓄电池，不得要求排空酸液后采购；不得长时间贮存废旧铅蓄电池，集中贮存时间原则上不超过1年。

第二十条（生产管理）废旧铅蓄电池资源化利用企业应采用符合《再生铅行业规范条件》要求的生产工艺和装备，不得采用国家明令禁止和淘汰的落后工艺及设备，企业达到《再生铅行业清洁生产评价指标体系》规定的II级以上水平。禁止对废旧铅蓄电池进行露天环境下破碎作业，严禁直接排放废旧铅蓄电池中的废酸液。

第五章 罚 则

第二十一条 对未领取工商营业执照从事铅蓄电池销售、收集、贮存、运输、资源化利用的单位和个人，依照相关法律、法规的规定采取措施，予以处罚。

第二十二条 对未完成年度废旧铅蓄电池回收目标的生产企业，不得申请国家相关补助资金，不得享受有关税收减免优惠，不予核准企业新建项目。

第二十三条 生产企业未按规定对产品进行编码的，未及时统计报送相关数据或数据造假的，责令限期改正，据不改正或造成不良后果的，实施跨部门联合惩戒。

第二十四条 回收企业将回收的废

旧铅蓄电池交售给不符合国家行业规范条件的再生铅企业，责令限期整改；整改无效的，注销备案并纳入企业诚信记录。回收企业将废旧铅蓄电池交给未持有废铅蓄电池危险废物经营许可证企业，以及再生铅企业接收未执行危险废物转移联单的废铅蓄电池、收购倒酸废铅蓄电池、非法来源的粗铅及废铅膏等含铅废物，超期贮存废旧铅蓄电池，将依照国家相关法规进行处罚，构成犯罪的，依法移送司法机关，并纳入企业诚信记录。

第二十五条 资源化利用企业将生产的再生原料销售给不符合国家产业政策的铅蓄电池生产企业的，责令限期整改；整改无效的，注销备案并纳入企业诚信记录。

第六章 附 则

第二十六条 本办法由铅蓄电池回收利用部际工作机制负责解释

第二十七条 本办法自 年 月 日开始试行，自 年 月 日执行。

国家发展改革委
2019年8月14日

（文章来源：发展改革委网站）

行业资讯

Industry News

《报废机动车回收管理办法实施细则（征求意见稿）》公开征求意见的 26 条意见

[1] 建议人: 侯国樑

单位: 山西省商务厅

内容:

一、删除第八条第二款中“不得建在居民区、商业区、饮用水水源保护区及其他环境敏感区内”、第五款“(五)符合国家规定的生态环境保护制度,具备相应的污染防治措施,对拆解产生的固体废物有妥善处置方案。”原因是环保部门通过环保规范或环评报告书已经规范,责权明确,不必重复。

第二款“城市建设总体规划”改为“城乡规划”,原因是城市总规未包括在城镇及乡村建设的企业,含盖面不全,“城乡规划”是城乡规划法界定的术语,在什么地域设立企业,由什么层级的规划主管部门出具符合城乡规划的意见。综上,将第八条修改为:“第八条 取得报废机动车回收拆解资质认定,应当具备下列条件:(一)具有企业法人资格;(二)场地符合所在地城乡建设总体规划;(三)符合...要求;(四)符合...要求。”二、第九条增加“城市规划主管部门出具的符合城乡规划的文件”。原因是设立条件中要求符合规划,在提

交材料中没有体现符合规划的资料。没有资料,则无法认定拟设立企业是否符合规划。此外,应当考虑与国务院新闻发布会上强调的取消数量和规划的说法,是否矛盾。综上,第九条修改为“第九条 申请...电子文档:(一)企业《营业执照》;(二)企业章程;(三)企业...证件;(四)经营...证明材料;(五)购置...文件;(六)城乡规划主管部门出具的建设项目符合城乡规划的文件。(七)生态...文件。(八)企业回收拆解操作规范。(九)高级管理和专业技术人员名单等信息。申请...材料。将《报废机动车回收证明》内容拓展为五大总成及机动车部件信息报告单,由商务部设计统一格式,省级商务部门不再印发,直接由商务部汽车流通信息系统自动生成流水序列号打印。电脑生成流水序列号具有唯一性,加上诚信等监管,完全可避免造假等违规。如有违规行为也易查处,难逃法网。这样,符合“放管服”要求,减少行政成本,提高效率。纸质《报废机动车回收证明》,对于商务主管部门具有一定抓手作用,但效率不高也是问题。综上,第二十一条修改为“第二十一条 机动车...其中,车架(或车身)或发动机缺失的应当认定为车辆缺失,回收拆解企业出具的《报废机动车回收证明》信息栏明确回收其它部件内容的同时,应当注明车辆缺失”。第二十一条修改为“第二十二条

因...证件。已经打印的《报废机动车回收证明》却未完成回收业务的,应当存档并在信息系统注明原因。发现...报告。已经打印的《报废机动车回收证明》却未完成回收业务的,应当存档并在信息系统注明原因”。第二十三条修改为:

“第二十三条 《报废机动车回收证明》需要重新开具的,回收拆解企业应当收回已开具的《报废机动车回收证明》,与重新开具的一并存档,并向所在地地(市)级商务主管部门通过信息系统提出书面申请。经地(市)级商务主管部门在“全国汽车流通信息管理应用服务”系统中对相关信息进行更改确认。第三十二条 修改为:“第三十二条《资质认定书》《现场验收评审和评分意见表》和《报废机动...伪造、变造。”

[2]建议人:刘生

单位:广东省阳春市个体创业者

内容:阅读了贵部发布的《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”)和本实施细则征求意见稿(以下简称“实施细则”),反映以下情况:1、“技术规范”由一些大公司大企业参稿,起点以大经营理念为主,企业场地、经营规模范围等规定进入标准高,导致新企业难以进入,仍旧会造成行业垄断。上述这些问题与贵部本年二月份的“吹风会”以及五月份的“答记者问”等等发布解读政策所体现的政策精神有较大出入。2、在“技术

规范”及“实施细则”征稿发布之前,贵部的政策解读精神以环保、作业设备齐全规范为主,并明确对企业数量、场地、注册资金和企业人员等实际意义不大的条件不作限制,旨在打破垄断及促进市场健康发展,提高报废车主积极性。以上两点意见请贵部参考并解释,谢谢。

[3]建议人:刘明磊

单位:商务局

内容:您好!第五条 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。如基层商务部门因没有执法机构、人员编制及队伍,如何对其进行监管。第三十三条 省级商务主管部门应当责令限期整改,拒不改正或者逾期未改正的,由原发证机关撤销其《资质认定书》。未明确已经既成事实的纸质材料如何整改能达到要求,并应明确整改时限。第三十四条 (一)回收拆解企业符合资质认定条件情况;(二)报废机动车回收拆解程序合规情况;不明确,另此情况设立之出是由专家组进行认定,普通执法人员界定是否合规不够严谨。第七章 法律责任 对于基层人员更好的理解、学习、运用来说看着比较混乱,违反那条那款得翻阅到前边才能再次确定处罚条件,是否能将违法条件及处罚标准进行融合。粗浅建议、仅供参考!

[4]建议人:胡东国

单位:个人

内容：意见：一、已取得报废汽车回收拆解资质的企业，为便于车主交售报废汽车在本区域内都已设置了报废汽车回收网点，这本身是一件利民的好事。然而资质企业为了减少报废汽车拆解带来的各项费用成本（运输费、拆解费、人工费、危废物资处理费、税费等），把报废汽车让各县市区回收网点进行拆解，原则上报废汽车回收网点是只能代收不能拆解的，要交到资质拆解企业进行拆解的，网点是不符合报废汽车拆解技术规范的。而网点拆解只是采取粗放型、破坏性简单原始的人工气割方式，拆解的配件随意堆放、油泥遍地都是，五大总成随意出售，造成了严重的资源浪费和环境污染。二、报废汽车回收拆解企业要严格按照报废汽车拆解技术规范进行升级达标，真正做到规模化、规范化，精细化拆解，进一步提高报废汽车拆解利用率。三、报废汽车回收拆解企业对车况较好的车辆，进行假报废比较严重，开具真的报废汽车回收证明，出具假的注销证明，过户后又重新流入市场。

[5] 建议人：张玉景

单位：河南省濮阳市范县

内容：征求意见稿第八条第三款：

（三）符合国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB22128）的场地、设施设备、存储、拆解技术规范，以及相应的专业技术人员要求；应该根据所

申请年拆解车辆规模要求场地，人员数量。第三十二条 《资质认定书》《报废机动车回收证明》《现场验收评审和评分意见表》和《报废机动车回收拆解企业分支机构备案信息表》样式由商务部规定，省级商务主管部门负责印制发放，任何单位和个人不得买卖或者伪造、变造。《报废机动车回收证明》必须有手机能扫描出信息的二维码，否则容易伪造、变造。

[6] 建议人：王勇强

单位：吉林省

内容：建议一：针对第十四条，在第七章法律责任中，增加不主动备案的法律责任。建议二：针对第十五条 在第四十条的法律责任中，调整为由县级以上地方商务主管部门责令停业改正，并处 1 万元以上 3 万元以下的罚款。建议三：在细则的法律责任中，合法取得资质认定的拆解企业中，对由买卖《报废机动车回收证明》行为的，经核实后属实的，县级以上地方商务主管部门应责令停业整改，并移交公安部门作出进一步处理。

[7] 建议人：唐国强

单位：兰溪市物资再生利用有限公司

内容：新的细则中第十五条“回收拆解企业的分支机构不得对报废机动车进行拆解”我认为是非常不合理的，根据此条政策落地后回收分公司就不能拆

解机动车了，相当于断了现有报废汽车分公司的活路，法人公司都有两年的整改期，在这期间可以通过环评、设备升级改造重新申请资质，为什么分公司就不能享受同样的待遇？而且分公司如果不能拆解车辆的话，所有回收的车都必须运到总公司拆解，这无疑会增加企业的负担，在现实操作中也会困难重重，所以我建议“所有回收拆解企业的分支机构必须通过环评验收才能对报废机动车进行拆解，自细则发布后整改期限为两年，两年后未通过环评验收的将不得对报废机动车进行拆解”。

[8] 建议人：杨振邦

单位：长春市商务局

内容：1. 建议第 2 章 15 条：增加“有资质的企业必须在自己单位内且通过环评审核通过的区域由所属地交警进行监销报废车辆，凡是在环评区域内经交警检验过且合格的车辆，不允许再开（拖）走必须在此报废且全程有视频监控，视频资料至少保存 1 年以上且检查部门随时可调取。非资质企业所在地交警不允许监销有资质回收拆解企业设立分支机构回收的车辆。” 2. 建议第 4 章 20 条：将“系统如实录入车辆信息并上传车辆照片后打印《报废机动车回收证明》。”改为“系统如实录入车辆信息并上传车辆报废前清晰照片后，打印《报废机动车回收证明》，打印后和注销完必须将报废后、车架号和发动机号、公安交警

部门出具的《报废机动车回收证明》等清晰电子文档照片上传“商务部全国汽车流通信息管理应用服务系统。”（需对系统进行更新升级赋予此项功能），报废证明打印后还可以上传报废后的车辆、车架号、发动机号和注销证明照片。3. 建议第 4 章 22 条：“将与档案信息不符等无法完成报废机动车注销登记的，回收拆解企业应当向机动车所有人退还原车及相关证件。已经打印的《报废机动车回收证明》应当予以作废。”改为“与档案信息不符、罚没车、实验车、外地车籍等等无法完成报废机动车注销登记的，在交警全程监督销毁的情况下，可以开具报废证明。但“五大总成”及以外的零部件必须作为废金属，交售给冶炼企业。” 4. 建议第 4 章 22 条：在此条款下增加“凡是开具出合格报废证明一年以内的，必须将公安机关交通管理部门出具的《机动车注销登记》电子照片文档上传至“商务部全国汽车流通信息管理应用服务系统”；凡是在一年内没有上传的，系统自动不能打印报废证明（需对系统进行更新升级赋予此项功能），需经省级商务部门给商务部出具合理评估意见且商务部同意后企业方可重新能够打印报废证明；

[9] 具建议人：赵宇峰

单位：自然人

内容：1. 应规定报废车辆原生产企业发布五大总成年折旧率或参考回收

价格区间 2. 应允许行业内专业机构或人员评估报废汽车残值, 并按照最终成交价格按比例收取费用 3 办理报废手续应包括是否保留原车号牌鼓励车主报废是保卫蓝天和形成产业规模的基础

[10] 建议人: 鲁胜

单位: 四川省报废机动车回收拆解行业协会

内容: 一、建议第九条(六)款增加“建设单位编制的环境保护设施验收报告”内容, 修改为“(六)生态环境主管部门出具的建设项目环境影响报告书批复文件。建设单位编制的环境保护设施验收报告;”。二、建议第十九条第二款增加“本条第一款所列三项证牌都缺失的, 应当由交车人出具该车书面情况说明, 并对其真实性负责。”内容。修改为“无法提供本条第一款所列三项证牌中任意一项的, 应当由机动车所有人出具书面情况说明, 并对其真实性负责; 本条第一款所列三项证牌都缺失的, 应当由交车人出具该车书面情况说明, 并对其真实性负责。”。三、建议第二十条第一款增加“该车进场后拆解前的车头方向 45 度角的”内容。修改为“回收拆解企业应当在“全国汽车流通信息管理应用服务”系统如实录入车辆信息并上传该车进场后拆解前的车头方向 45 度角的车辆照片后, 打印《报废机动车回收证明》。”。四、建议第二十四条增加“在其资质认定拆解场地”内容。

修改为“回收拆解企业必须在其资质认定拆解场地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。”。六、建议第三十一条增加“除机动车所有人将报废机动车依法交售给报废机动车回收企业外, 禁止报废机动车整车交易。”内容。修改为“禁止任何单位或者个人利用报废机动车“五大总成”拼装机动车。除机动车所有人将报废机动车依法交售给报废机动车回收企业外, 禁止报废机动车整车交易。”。七、建议第三十七条第二款增加“县级以上地方商务主管部门没收未取得资质认定, 擅自从事报废机动车回收活动的单位或个人的非法回收的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件, 没收违法所得。对商务主管部门没收非法回收的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件, 必要时有关主管部门应当予以配合。”内容。第三十七条第二款修改为“县级以上地方商务主管部门接到举报的, 应当及时依法调查处理, 并为举报人保密; 对实名举报的, 商务主管部门应当将处理结果告知举报人。县级以上地方商务主管部门没收未取得资质认定, 擅自从事报废机动车回收活动的单位, 或个人的非法回收的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件, 没收违法

所得。对商务主管部门没收非法回收的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件，必要时有关主管部门应当予以配合。”。八、建议将第五十一条第二款的“省、自治区”修改为“地、市、县（市、区）”；删除“预拆解”的“预”。第五十一条第二款修改为“人口密度每平方公里低于130人的地、市、县（市、区）可不受本细则第十五条限制。前述省区的省级商务主管部门应当制定具体操作办法并报商务部备案，明确在人口密度较低的地、市、县（市、区）级行政区域内，允许回收拆解企业分支机构在其回收经营场地内对报废机动车实施符合安全环保要求的拆解。”。

[11] 建议人：任达波

单位：个人

内容：我建议一点，由于报废汽车拆解行业投入太大，审批按所在地的车流量来批复，如果审批太多，恶性竞争，影响市场混乱，到至出现了黑恶势力。

[12] 建议人：孙长江

单位：齐齐哈尔市龙齐报废汽车回收有限责任公司

内容：实施细则建议一、第三条：应改增加为：机动车所有人必须将报废机动车交由报废机动车回收企业拆解再利用。二、第五条：增加：县级以上市场监督管理部门依据职责对（无资质企业或个人）私拆乱解、倒卖“五大总成”进行清理，治理非法经营，静

化市场，并依据相关法规作相应处罚。

三、第九条增加：1、专业技术人员（拆解工）名单，拆解工资证复印件（验收时验原件）。2、消防验收或消防备案表。

四、第十三条增加：省级验收合格、发放《报废机动车回收拆解企业资质认定书》之日起，六个月内必须通过环保验收，特殊情况可延期六个月，发放《报废机动车回收拆解企业资质认定书》之日起十二个月没得到环保验收的，省级商务部门要必须取消该企业《资质认定书》。待全部合格后，重新组织专家（必须更换上次专家）验收。五、第十五条应改为：回收拆解企业的分支机构按照生态环境主管部门出具的建设项目环境影响报告书批复文件并建设；建设完工后，生态环境主管部门出具的建设项目竣工环境保护验收合格的函后，可以按《拆解规范》进行拆解，否则，不得对报废机动车进行拆解。六、第二十二条：应取消第一款，因为企业查验不了号牌、车辆识别代号、发动机号真伪。（这是车管交警工作范围内）。报废机动车以按照规范拆解，已无法退回原机动车。七、第二十七条：最后一句：不具备再制造条件的，应当作为废金属，交售给冶炼企业。应改为：不具备再制造条件的，拆解或破坏后应当作为废金属销售。（因为冶炼企业不对数量小的企业签订合同，所以去掉交售冶炼企业）。八、第四十一条：应取消第二

十二条规定。九、 取消第五十一条，第二款。十、 第五十二条应增加，寒冷地区细则实施后可延长一年。十一、 第六章应增加一条：县级以上商务主管部门，应每年组织公安、市场监督管理等部门，对辖区进行一至两次，对非法拆车及非法销售“五大总成”的检查（主要是废品回收站、旧物市场、汽车修理厂等）

[13] 建议人：李

单位：威海

内容：新修改的《报废机动车回收管理办法》，从监管的角度看，最大的变化是取消了数量限制，其次是在操作程序上“先建设---再组织专家验收---后发资质证书”（不知道我理解的对不对）。《报废机动车回收管理办法实施细则》是基层商务工作者监管报废机动车回收拆解行业的非常重要的法律依据。目前看，最难的是如何客观公平公正的把握好市场准入关口，这就需要有一个非常好操作的标准条件，应该说主要集中在《细则》第八条、第九条，这两个条款说的越具体越好。从《细则》征求意见稿看，第八、第九条还不够具体，提报材料与资质认定具备条件还没有一一对应，提报材料清单还不够具体清晰。建议第九条提报材料尽最大可能于第八条的基本条件形成对应关系。具体建议如下：1、第八条第二款规定“场地符合所在地城市建设总体规划，不得建在居民区、商业区、饮用水水源保护

区及其他环境敏感区内”，建议在第九条的提报材料中增加提供相应的证明材料，比如规划部门的选址意见书、立项报告…… 2、第八条第（三）款“符合国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB22128）的场地、设施设备、存储、拆解技术规范，以及相应的专业技术人员要求”，这个条件所对应的证明材料从（GB22128）规范中看，是很多的。但在第九条提报材料中说的比较笼统，就（四）、（五）这两款所说的提报材料，无法证明能够满足第八条第三款“所说的条件。建议将第九条第（四）款修改为“符合国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB22128）4.2 条款规定的场地建设要求的经营场地土地、房产证明或租期 10 年以上的土地租赁合同及产权证明等证明材料”，这样在具体操作中，基层工作人员就会对照《规范》，要求申请企业提供必要材料（如经营面积规模、作业场地的面积标准等）。将第九条（五）修改为“符合国家标准《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB22128）4.3 条款规定的设施设备要求所购置或以融资租赁方式获取的设施设备明细清单，以及发票或融资租赁合同等所有权证明文件” 3、第十三条是否需要增加“公示环节”。建议修改为“省级商务主管部门经审查申请材料、《现场验收评审和评分意见表》等，认为申请符合资质

认定条件的,在省级政府媒体予以公示,公示期不少于5个工作日。对有异议的,应组织专家组进行复审复评,并向举报人作出书面回复;无异议的,在“全国汽车流通信息管理应用服务”系统对企业申请予以通过,…………….,应当作出不予资质认定的决定并说明理由”。

4、借鉴《拍卖管理办法》的规定,建议将第二十三条第二款“回收拆解企业停止报废机动车回收拆解业务12个月以上的,或者注销营业执照的,由原发证机关撤销其《资质认定书》”修改为“企业取《资质认定书》后超过6个月未开业,或连续6个月以上不开展报废机动车回收拆解业务的,或者注销营业执照的,由原发证机关撤销其《资质认定书》”。以上意见仅为个人观点,请领导斟酌。

[14]建议人:任永平

单位:思南县隆鑫物资再生利用有限公司

内容:建议商务部审批报废汽车拆解企业,按企业所在地,总车的数量来批复,需然取帝垄断数量,但也根据企业的实际情况来批复,如果不现数量的批复,到至所有的本企业一定破产的决战。

[15]建议人:程权

单位:建德市物产再生利用有限公司

内容:我们对细则第十五条回收

拆解企业的分支机构不得对报废机动车进行拆解。有强烈意见。意见如下:对细则落地前,已经省级商务部门批准、且环保手续齐全的分支机构,应该同样给予两年的期限,让各个分支机构自行重新申请资质,不应该一刀切的统一禁止拆解。如果如此草率的暂停分支机构的拆解,短期内杭州拆解汽车能力将大幅减少,将导致杭州报废机动车效率直线下降,车主淘汰更新车辆成本上升,影响城市车辆的正常注销和更新、各地老旧车积压等。如果要求分支机构不得拆解,将报废车送到杭州主城区去拆解,这极大的加大了车辆处理的费用,而且各区县将报废汽车送至主城区势必与现行的环保要求有着巨大冲突。

[16]建议人:朱友隆

单位:三明市报废汽车回收拆解有限公司

内容:建议:各地拆解场的环保设施和机械设施投入都不比回收公司差,建议修改为:拆解场可以拆车,收购站不能拆解报废车。

[17]建议人:张林臣

单位:大庆市盈泰报废汽车回收拆解有限公司

内容:第三条增加 报废机动车拆解企业结合市场价格给予报废汽车残值款。第四条 增加 商务主管部门组织建立联合执法机构(发展改革、工业和信息化、公安、车管所、交通运输、市场

监督管理、城管局、生态环境、行业协会) 用于管理市场中出现不规范现象。主管部门出台联合执法文件。第六条修改 报废机动车回收拆解行业协会、商会应当制定本行业多年来存在的乱象(报废机动车招标、私拆乱解、非法经营等)有针对性的相关文件。第七条增加 如有从事按报废机动车回收管理办法第十九条规定进行处罚。国家鼓励机动车生产企业及再制造企业从事报废机动车回收活动。第八条(五)增加 符合消防安全验收。第九条(六)修改 生态环境主管部门出具的建设项目环境影响报告书、验收批复文件,消防部门出具的建设项目验收批复文件。第十一条修改增加 报废汽车回收拆解企业、物资再生协会、专家库人数不少于 30 人。现场验收评审专家组在专家库中随机抽选 7 人以上单数组组成。第十二条修改 现场验收评审有专家组根据《管理办法》和本细则关于报废机动车回收企业资质认定条件的规定。第十五条 增加:经省级商务主管部门和生态环境管理部门特殊批准的除外(必须取得生态环境及消防验收文件)。第十七条修改:应当依据本细则重新申请生态环境及消防验收。第十八条修改 报废机动车回收企业不得向任何单位或个人出借《资质认定书》从事报废机动车回收、招投标活动。第二十条修改 系统如是录入车辆信息并上传车辆拆解照片后,第二十二条 修

改 报废机动车所有人送交报废车辆时,需查验是否存在抵押、查封或与档案信息不符等无法完成报废机动车注销登记的情况。第二十七条 修改 五大总成破坏后可以出售给具备废旧物资回收资质企业。第三十三条增加 报废机动车回收企业不再具备规定条件的,省级商务主管部门应当责令限期整改,整改期间不得从事报废机动车回收拆解活动,拒不整改或逾期未改正超 12 个月以上的,由原发证机关注销其《资质认定书》。本细则实施前,已经取得报废机动车《资质认定书》的企业应当在本细则实施后两年内按照新的要求向省级商务主管部门申请重新进行资质认定,通过资质认定的换发新《资质认定书》。超过两年未通过资质认定的由发证机关撤销其《资质认定书》。第三十四条修改 县级以上商务主管部门应联合相关部门公安、车管所、交通运输、市场监督管理、城管局、生态环境、行业协会。第六章增加一条 当地商务主管部门应每年组织发展改革、工业和信息化、公安、车管所、交通运输、市场监督管理、城管局、生态环境、行业协会进行综合执法。第五十一条 增加 《管理办法》第八条规定任何单位或个人不得要求机动车所有人将报废机动车送交给指定的报废汽车回收企业。报废机动车无跨区域回收。

[18]建议人:崔云鹏

单位:齐齐哈尔市龙齐报废汽车回

收有限责任公司

内容: 实施细则建议一、第三条: 应改增加为: 机动车所有人必须将报废机动车交由报废机动车回收企业拆解再利用。二、第五条: 增加: 县级以上市场监督管理部门依据职责对(无资质企业或个人)私拆乱解、倒卖“五大总成”进行清理, 治理非法经营, 净化市场, 并依据相关法规作相应处罚。

三、第九条增加: 1、专业技术人员(拆解工)名单, 拆解工资格证复印件(验收时验原件)。2、消防验收或消防备案表。

四、第十一条: 专家库人数不少于 30 人, 现场验收评审专家组在专家库中随机抽选 7 人以上单数组组成, 去掉一个最高分和一个最低分, 5 人平均分为标准。

五、第十三条增加: 省级验收合格、发放《报废机动车回收拆解企业资质认定书》之日起, 六个月内必须通过环保验收, 特殊情况可延期六个月, 发放《报废机动车回收拆解企业资质认定书》之日起十二个月没得到环保验收的, 省级商务部门要必须取消该企业《资质认定书》。待全部合格后, 重新组织专家(必须更换上次专家)验收。六、第十五条应改为: 回收拆解企业的分支机构按照生态环境主管部门出具的建设项目环境影响报告书批复文件并建设; 建设完工后, 生态环境主管部门出具的建设项目竣工环境保护验收合格的函后, 可以按《拆解规范》进行拆解, 否则, 不得

对报废机动车进行拆解。七、第二十二条: 应取消第一款, 因为企业查验不了号牌、车辆识别代号、发动机号真伪。

(这是车管交警工作范围内)。报废机动车以按照规范拆解, 已无法退回原机动车。八、第二十七条: 最后一句:

不具备再制造条件的, 应当作为废金属, 交售给冶炼企业。应改为: 不具备再制造条件的, 拆解或破坏后应当作为废金属销售。(因为冶炼企业不对数量小的企业签订合同, 所以去掉交售冶炼企业)。

九、第四十一条: 应取消第二十二条规定。十、取消第五十一条的第二款。

十一、第五十二条应增加, 寒冷地区细则实施后可延长一年。十二、第六章应增加一条: 县级以上商务主管部门, 应每年组织公安、市场监督管理等部门, 对辖区进行一至两次, 对非法拆车及非法销售“五大总成”的检查(主要是废品回收站、旧物市场、汽车修理厂等)十三、增加: 不能跨地区设立分支机构。黑龙江省齐齐哈尔市龙齐报废汽车回收有限责任公司

[19] 建议人: 李顺清

单位: 安徽省物资再生协会

内容: 《报废机动车回收管理办法实施细则(征求意见稿)》修改意见一、第六条 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。修改为“国家

鼓励并支持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。”理由：鼓励和支持行业协会，赋予一定的职能，符合党和国家的方针政策。二、第十一条 省级商务主管部门应当建立由报废机动车拆解、生态环境保护、财务等相关领域专业技术人员组成的专家库，专家库人数不少于 20 人。现场验收评审专家组在专家库中随机抽选 5 人以上单数组成。修改为“建立由报废机动车拆解行业协会、商会、生态环境保护、财务等相关领域专业技术人员组成的专家库。”。理由：明确报废机动车行业协会地位和作用。三、对应《报废机动车回收管理办法》“第八条 任何单位或者个人不得要求机动车所有人将报废机动车交售给指定的报废机动车回收企业。”增加：鼓励车主就近交售报废机动车。理由：节约物流成本，减少长途运输报废机动车带来的交通压力或可能产生的环保压力。四、第二十二条 因抵押、查封或与档案信息不符等无法完成报废机动车注销登记的，回收拆解企业应当向机动车所有人退还原车及相关证件。已经打印的《报废机动车回收证明》应当予以作废。修改为：“因与档案信息不符等无法完成报废机动车注销登记的，回收拆解企业应当向机动车所有人说明情况、退回及相关证件。已经打印的《报

废机动车回收证明》应当予以作废。”理由：（1）企业无法获得车辆的抵押信息，车主将报废车辆交给企业后，应视为符合规定，企业无需承担推车责任。且车管部门对营运车辆是先监销、后销户。销户后发现车辆有抵押问题时，是无法退回原车的；（2）查封车辆属于司法管理范畴，有法可依。企业只要照章办事即可。五、第二十四条“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。”修改为：“回收拆解企业必须在其资质认定拆解场地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。”。理由：确保回收的报废车在其资质认定的经营拆解场地进行拆解。六、第三十一条后面增加一条：（1）机动车所有人应将报废机动车依法交售给报废机动车回收企业；（2）不得以拍卖、赠与等形式进行报废机动车交易活动；（3）严禁已委托、代理等形式回收报废汽车；（4）禁止禁止报废机动车整车交易。理由：进一步明确和规范报废机动车回收行为和 market 行为。

[20] 建议人：翁韶迎

单位：大乘汽车集团有限公司

内容：第四章 第十九条中，从条款来看属于正式上牌的车辆；而整车厂开发中的各种试验车辆，如试制车、路试车、法规试验车等车辆需要报废时，因为没有机动车登记证书原件、没有正式牌照，没有行驶证等，像这类车属不属于回收拆解对象？建议把整车厂开发过程中的试验车辆报废也纳入其中。

[21] 建议人：翁韶迎

单位：大乘汽车集团有限公司

内容：第四章第二十一条，五大总成是按照商用车的命名定义的，对于乘用车：1. “前后桥”：乘用车不存在单件的前桥总成和后桥总成，只有前悬模块和后悬模块，是由多个零部件组成的。针对乘用车能否备注解释一下具体到模块上的哪一个件？2. “车架”：乘用车没有车架这个单件，是否对应乘用车指的是车身？能否在细则上对五大总成所指细化备注一下。

[22] 建议人：翁韶迎

单位：大乘汽车集团有限公司

内容：1. 第五章 第二十七条，五大总成具备再制造条件的，出售给相应资质的再制造企业，目前得到的信息，国家发改委-资源节约和环境保护司发布了两批次有资质的再制造企业，不能完全覆盖各企业所有的五大总成，那么对于这个再制造企业的再制造能力的评定流程有没有明确的说明？2. 有再制造能力的企业是否可以回收其他企业生产的

五大总成（因发布的两批次都是回收再制造自己的产品；同时从技术层面，也是再制造自己的回收产品更方便）？3. 生产五大总成的企业申请回收再制造自己的回收件这个流程能否有明确的说明？4. 另外“或通过相关部门再制造产品认定的企业”这个认定怎么走？5. 第二十八条，五大总成以为的零件，“符合保障人身和财产安全等强制性国家标准”，这个判定是回收企业自行判定？

[23] 建议人：罗赵汉

单位：广东省商务厅

内容：一、建议在第十条中应明确地级市商务主管部门的初审时间。二、建议在第十四条中明确回收拆解企业只能在所在地地级市行政区域内设立回收报废车辆的分支机构，避免企业跨区域回收报废车辆问题。

[24] 建议人：黄勇

单位：广西南宁市生态环境局

内容：建议将《报废机动车回收管理办法实施细则》第九条第一款第六项“（六）生态环境主管部门出具的建设项目环境影响报告书批复文件；”修改为“（六）生态环境主管部门出具的建设项目环境影响评价文件的审批文件；”修改依据和理由：1、根据《中华人民共和国环境影响评价法》和《建设项目环境保护管理条例》（国务院令第682号）的规定，建设项目环境影响评价文件包括3种形式：环境影响评价报告书、环境

影响评价报告表、环境影响评价登记表。

2、建设项目应该做何种建设项目环境影响评价文件，应由生态环境部规定。根据2017年6月29日环境保护部令第44号《建设项目环境影响评价分类管理名录》第86项的规定，没有加工和再生利用工艺环节的废旧汽车回收拆解建设项目应该做环境影响评价报告表；有加工和再生利用工艺环节的废旧汽车回收拆解建设项目才应该做环境影响评价报告书。

[25] 建议人：陈纶

单位：三明市商务局

内容：一、第二十一条提出报废机动车交售时“五大总成”及其它重要部件不齐全的情况仅需车主作书面说明并对其真实性负责，但未明确车主隐瞒事实的法律后果。鉴于现有社会信用体系还不健全，个人信用缺失现象屡禁不止，加上相关黑色、灰色利益的巨大诱惑，这样的承诺制势必催生和壮大改装、拼装、倒卖报废机动车及“五大总成”的地下产业链，严重危害道路交通安全、严重影响生态环境、严重违背《报废机动车回收管理办法》的立法初衷。建议修改为：机动车发动机、方向机、变速器、前后桥、车架（以下统称“五大总成”）应全部具备，缺失任一总成，以及新能源汽车动力蓄电池不齐全的，应当认定为车辆缺失，回收拆解企业不得出具《报废机动车回收证明》。排放控

制关键部件或尾气后处理装置缺失的，机动车所有人应当书面说明情况，并对其真实性负责。二、第十四条提出：回收拆解企业设立分支机构不受地域限制。实际操作中因跨区域收车物流成本过高，极易导致就地拆解、随处拆解报废机动车的现象，造成环境污染。建议增加以下条件：“回收拆解企业不得在企业注册地地（市）行政区域以外设立分支机构”。三、第九条、第十条提出：申请资质认定的企业向所在地地（市）级商务主管部门提出申请，由地（市）级商务主管部门初审并向省级商务部门转报。其实地（市）级商务主管部门在企业申报的流程中基本发挥不了作用，反而增加一道于法无据的办事程序，妨害了行政许可“一申一审”的便民利民原则。建议：1. 取消地（市）级商务主管部门受理申请、初审和转报的条款，严格执行2019年6月1日起施行的《报废机动车回收管理办法》第七条规定：

“拟从事报废机动车回收活动的，应当向省、自治区、直辖市人民政府负责报废机动车回收管理的部门提出申请。省、自治区、直辖市人民政府负责报废机动车回收管理的部门应当依法进行审查，对符合条件的，颁发资质认定书；对不符合条件的，不予资质认定并书面说明理由。” 2. 变更申报材料要求：一是取消提供“（一）企业《营业执照》”、“（二）企业章程”；二是修改“（七）

高级管理和专业技术人员名单；”为
“（七）高级管理和专业技术人员名单，
以及专业技术人员的专业资格证明材料；”。

[26] 建议人：彭欣婷

单位：广东省物资流通协会

内容：第二十四条 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。1、任何方式是指什么方式，应当予以明确。不明确易造成各方理解歧义。比如拍卖行为，竞价行为是否是禁止。2、禁止任何方式的主体人是哪一方？是机动车所有人？还是报废车拆解企业？还是第三分拍卖机构？第二十八条第二款中的“排放控制关键部件及尾气后处理装置”描述为“属于《国家危险废物目录》的”内容。修改为“拆解的属于《国家危险废物目录》的危险废物应当如实记录，并交由有资质处理的企业处置，不得向其他企业出售和转卖。”。第二十九条中回收拆解企业应当对无识别代号的“五大总成”按照统一的规则标识编码。这个如何操作，这个编码是企业自定还是按照国家统一标准，应予以明确。

（来源：供销社鉴定中心 王晓辉
13120305928）

全国固体废物处理处置工/报废车回收拆解职业技能鉴定培训在昆圆满举办

为规范报废机动车回收拆解与再利用行业，加强报废机动车回收拆解的管理，积极贯彻落实《报废机动车回收管理办法》（国务院令 第715号）有关精神及要求，在报废机动车回收拆解与产业发展中技术创新、加强做好报废车行业转型升级，提升内部管理和环保拆解规范，促进行业自律。2019年8月24日至27日全国固体废物处理处置工/报废车回收拆解（国家职业资格中级）职业技能鉴定培训在昆明兴铁宾馆圆满举办，来自全国相关报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）共240余人参加此次培训。



云南省资源再生二手车行业协会会长李加喜、秘书长顾亚涛出席了开班仪式，会长李加喜致欢迎词并作动员讲话。



25日，中再生协会报废车分会秘书长张莹对《报废机动车回收管理办法》《报废机动车回收拆解企业技术规范（征求意见稿）》以及报废回收拆解相关环保管理要求进行了深入的解读。



26日，上海交通大学机械与动力工程学院研究员、博士生导师陈铭博士就报废机动车回收拆解与再利用教程、报废机动车拆解技术与流程管理要点等方面内容进行讲解。



27日上午，云南省资源再生二手车行业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、报废回收流程等内容向学员们进行详细讲解。



当天下午，按照培训要求，全体学员参加了理论知识及拆解技能考试。



全体培训人员合影

（来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

公安部：9月20日起群众购车后无须再去车管所，可在销售企业办理登记

随着政府部门便民措施的进一步加强，公安交管部门已先后推出车检、驾考、号牌管理、事故处理、互联网平台以及一证办、网上办、就近办等一系列公安交管深化改革措施。

公安部最新推出 6 项便民新措施将于 9 月 20 日施行,其中包括群众购车后无须再去车管所,可在销售企业现场办理登记。



图片来源:视觉中国

2019 年 9 月 10 日,公安部举行新闻发布会通报将于 9 月 20 日起推行的公安交管 6 项新措施相关情况。据公安部交通管理局局长李江平介绍,三项便捷快办服务包括:

车辆登记销售企业快捷代办,提供购买车辆、购置保险、选号登记等全流程服务,变多头奔波为在销售企业一站办结:实行销售前车辆预查验、资料预审核、信息预录入,最大限度压缩群众办事等待时间。

租赁车交通违法处理简捷快办,承租人可以通过“交管 12123”APP 网上查询、自助处理租赁汽车交通违法,免去多地奔波;对未及时处理的,公安交管部门可将交通违法记录转移到承租驾驶人名下,减轻租赁企业运营负担,将惠及 300 多万名承租驾驶人、2 万多家租赁企业。

还有临时入境车辆牌证便捷可办,

简化申领手续,延长使用期限,推进临时入境牌证业务向边境口岸和自由贸易试验区等地延伸,便利临时入境人员车辆出行,吸引境外人才来华旅游旅居、就业创业,更好服务国家对外开放战略,每年将惠及上亿人次的来华境外人员;将港澳台居民换领内地大中型客货车驾驶证年龄由 50 周岁延长至 60 周岁,便利港澳台驾驶人在内地(大陆)从事客货运输,助推港澳台与内地(大陆)融合发展、共享发展成果。



此外,三项网上交管服务则包括:全面推进小客车转籍信息网上转递,非营运小客车异地转籍的,可以直接到车辆迁入地申请,不再需要到迁出地车管所提档、验车,减少群众两地间往返,9 月 20 日起实施城市由 120 个扩大至 300 个,年底前全国全面推行,每年将至少为群众节省交通等费用 10 多亿元。

全面推行“两个教育”网上学习,推广应用互联网学习教育平台,实行驾驶人审验教育和满分教育网上申请、网上认证、网上学习,提升“两个教育”学习质量和效能。9 月 20 日起 11 个试

点省份所有城市推广应用，2020年6月底前全国全面推广应用。

全面推行交通事故多发点段网上导航提示，提供交通事故多发点段、占路施工、交通管制、交管业务网点等信息导航提示服务，将为数亿地图用户提供精准告知、及时预警，切实提升群众出行安全感和满意度。9月20日起，具备条件的地方率先推行，年底前全国推行。

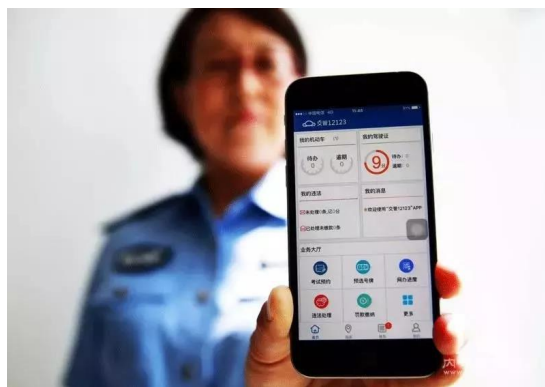
据李江平介绍，公安交管部门已先后推出车检、驾考、号牌管理、事故处理、互联网平台以及一证办、网上办、就近办等一系列公安交管深化改革措施。截至目前，全国已减免申请材料4亿余份，860余万名群众跨省异地检车，100余万名群众享受驾驶证全国通考便利，23万人异地分科目考试，2万余家社会机构、邮政网点代办公安交管业务，互联网用户超过2.75亿，累计惠及10亿余人次，节约群众企业办事成本400余亿元，受到群众普遍点赞欢迎。

对于车辆登记销售企业快捷代办服务，李江平介绍，该措施将自今年9月20日起在直辖市、省会市、自治区首府市、计划单列市等大中城市率先推行，年底前在全国全面推行，逐步增加机动车销售企业代办网点数量，实现服务全覆盖。

根据公安部数据，目前，全国已有8800多家汽车销售商、二手车市场，1100多个保险公司网点，5700多家邮政

网点代办交管业务，城市交管服务覆盖半径由10多公里缩短至3公里以内。

李江平表示，此项措施实施后，群众购车登记不需要再往返销售企业、保险公司、车管所等多个地点，每年将惠及1500多万车主，时间成本由原来1天甚至几天减少为1个小时之内，年均节约交通成本至少2亿多元。



关于推行网上满分教育和审验教育会带来哪些变化？公安部表示，原来参加满分教育和审验教育的驾驶人一律要到现场学习，现在除本记分周期外，最近连续两个记分周期均无记满12分记录且不是大中型客货车和校车驾驶人，可通过互联网交通安全综合服务管理平台或“交管12123”手机app进行自主报名、预约，选择5天线上学习、2天现场学习。

此外，一个记分周期内记1至8分持AB类驾驶证的非校车驾驶人，未发生造成人员死亡承担同等以上责任交通事故的，3小时的审验教育可全部通过网络学习，网络学习结束后，还可以直接在网上提交审验申请，不需要专门到交

管部门业务窗口办理了。

申请满分教育和审验教育的驾驶人不需要再填写《机动车驾驶人满分教育记录单》或《机动车驾驶人审验教育记录单》等纸质材料，通过互联网申报身体条件情况，系统自动记录相关信息。驾驶人还可以通过互联网自主选择在驾驶证核发地或者违法行为地所在省份任意地市参加满分教育，选择任意地方参加审验教育。

公安部还强调，此举也遏制了“分虫”和替学替考。通过建立网上学习监管机制，利用活体检测、人脸识别技术和随机抓拍技术，结合人工后台抽查，确保驾驶人本人学习。

自 2017 年底，网上满分教育和审验教育试点以来，已有 112 万人申请网上满分、审验教育，96 万人完成网上满分、审验教育，取得了良好的社会反响。目前，公安部交管局已部署全面推行网上满分教育和审验教育，预计 2020 年 6 月底前完成。

（文章来源：界面新闻 二手车加）

昆明市商务局、昆明市车管所以及行业协会就加强昆明市二手车行业管理进行座谈

为做好昆明市二手车流通行业监管工作，进一步提升二手车交易信息化管理和服务水平，规范二手车交易行为，营造良好的市场交易环境。2019 年 8 月 19 日，昆明市商务局市场处、昆明市车管所检验科相关领导及业务负责人在云南省资源再生二手车行业协会，就进一步加强昆明市二手车流通行业管理工作进行座谈交流。



本次座谈从如何规范昆明市二手车交易行为、二手车交易信息采集、代办人员管理以及在昆明市范围内全面推行应用“云南省二手车流通业务数据平台”等相关内容进行交流与讨论。

（来源：云南省资源再生二手车行业协会）

云南省资源再生二手车行业协会党支部参加省民政厅社会组织党委“不忘初心、牢记使命”主题教育暨党建工作培训



2019年9月16-21日，云南省民政厅社会组织党委“不忘初心、牢记使命”主题教育暨党建工作培训班在云南云粮金泉大酒店隆重举行。会议由党委专职副书记赵晶同志主持，省民政厅社会组织党委所属正式党员、省级无业务主管单位社会组织党组织党务工作者和省民政厅业务主管社会组织党组织负责人共267人参加了培训。

按照“万名党员进党校”的要求，培训班向参训人员发放了《中国共产党章程》《习近平关于“不忘初心、牢记使命”论述摘编》《中国共产党支部工作条例》《中国共产党党员教育管理工作条例》等学习书籍和党员徽章。



开班仪式上，厅社会组织党委副书记高月同志带领全体与会人员齐唱国歌，重温入党誓词，激发了广大党员爱党、爱国的热情，牢记入党初心。



厅社会组织党委专职副书记赵晶同志作动员讲话，介绍了党委举办此次培训班的意义和目的，并结合“不忘初心、牢记使命”主题教育要求，对各党组织认真抓好学习培训，提升能力素质推动党建工作不断实起来、强起来提出要求和希望。

厅社会组织党委专职副书记赵晶同志讲授了“不忘初心、牢记使命”专题党课，并在总结讲话中对下一步开展好主题教育和党建工作进行部署，要求各社会组织党组织要树立“党建强、发展强”的观念，结合自身特点深入开展主题教育，把政治建设放在首位，不断推进党支部规范化建设工作，把党建工作融入社会组织执业活动、日常管理和文化建设，实现党建工作与社会组织发展紧密结合，互助共进，以实际行动推动主题教育落细落实。

省委党校副教授刘轶飏同志进行了“不忘初心、牢记使命”主题教育宣讲，

重点对《习近平新时代中国特色社会主义思想学习纲要》进行讲解。

省级机关党校副校长张滨同志对《习近平新时代中国特色社会主义思想》进行专题辅导。

省级机关党校副教授钟雪梅同志对《中国共产党党员教育管理工作条例》进行了讲解。

厅社会组织党委副书记高月同志对最新修订的《中国共产党支部工作条例》进行业务辅导。

培训班上，还为省民政厅社会组织党委命名表彰的首批6个“党建工作示范点”颁发了牌匾。



6个示范点党支部书记分别作交流发言，分享党建工作经验和支部特色做法，为大家对标学习提供了借鉴。

参训学员普遍认为，这次培训紧贴社会组织实际，有较强的针对性、实用性，通过培训提高了认识，明确了任务，强化了责任，掌握了方法，学到了经验。大家纷纷表示将以“不忘初心、牢记使命”主题教育为契机，抓好党史、党规、党纪的学习宣传，为提升社会组织党建

工作质量打牢基础、补齐短板，以党建工作成效促进社会组织健康有序发展。

（文章来源：云南省民政厅）

云南省资源再生二手车行业协会党支部参观迪庆红军长征博物馆

为弘扬长征精神，培养家国情怀，缅怀为了祖国的解放和人民的安宁而英勇牺牲的烈士，瞻仰他们的丰功伟绩。2019年7月25日，云南省资源再生二手车行业协会党支部书记李加喜带领支部党员顾亚涛、徐杰参观了迪庆红军长征纪念馆，缅怀革命先烈，重温长征精神，扎实地开展了爱国暨廉洁教育活动。





纪念馆展示了红军踏破艰难万险胜利完成长征的伟大壮举，重点再现了1936年红军长征途中以贺龙为领导的红二、六军团北渡金沙江过迪庆的历史事迹，展示了长征时期的艰难困苦的种种细节。

通过此次参观学习，全体党员感受到革命先烈崇高的民族信仰、革命精神和高尚风范，这些精神财富让大家认识到革命胜利来之不易，激励着大家珍惜现在和平的时光，鞭策着大家不断前进和努力。

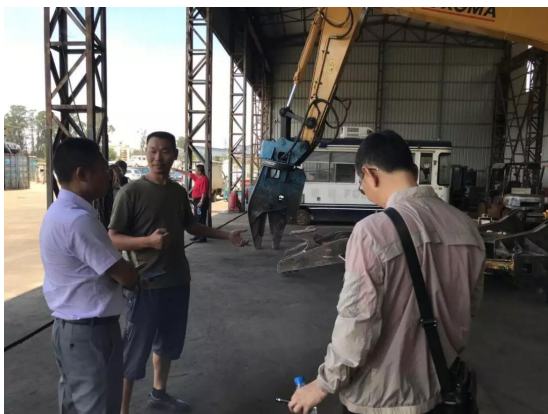
在新的历史时期，要走好新的长征路，要向革命先烈学习“不怕苦、敢拼搏”的精神，自觉继承和大力弘扬“追求真理、百折不挠、艰苦奋斗、不怕牺牲、忠诚使命、无私奉献”的光荣传统。进一步坚定理想信念，强化为人民服务、廉洁自律的宗旨意识，并将这些精神融入到秘书处日常工作中。弘扬长征精神，推进党风廉政建设和反腐败工作，为实现两个“一百年”奋斗目标、实现中华

民族伟大复兴的中国梦作出应有的贡献。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会）

贵州省安顺市物资集团来我省 报废机动车回收拆解企业考察 交流

为积极贯彻落实好《报废机动车回收管理办法》（国务院令 第715号）有关精神，进一步提升报废机动车回收拆解企业经营管理与技术水平，共同促进云贵两省报废回收拆解行业健康稳定发展。2019年8月1日至2日，贵州省安顺市物资集团金属回收公司总经理汪敏带领集团公司和报废公司领导班一行8人分别到我省云南今邦日杂再生资源有限公司、云南太标再生资源利用有限公司考察交流。



8月1日，云南省资源再生二手车行业协会秘书长顾亚涛、云南今邦日杂再生资源有限公司报废汽车分公司副经

理张馨芬、办公室主任张欣家、拆解场地仓库主任马洪阳陪同参观。



交流会上，协会秘书长顾亚涛介绍了昆明市报废机动车回收拆解行业基本情况，代表行业协会对安顺市物资集团前来考察交流表示热烈欢迎。今邦报废公司办公室主任张欣家介绍了公司基本情况，并代表公司欢迎安顺物资公司考察团的到来。仓库主任马洪阳向考察团具体介绍了拆解场地情况以及企业在安全生产、环保管理等方面的经验和做法。随后，双方就企业如何贯彻落实好《报废机动车回收管理办法》，推进企业转型升级等方面展开交流。



8月2日，云南太标再生资源利用有限公司总经理张杰陪同安顺物资公司

考察团参观考察公司拆解场地，具体介绍了公司基本概况及发展目标。

通过此次考察交流，云贵两省企业互相学习了解了双方在企业内部管理、产业创新升级及安全生产、环保管理等方面好的经验和做法，为积极搭建云贵两省乃至西南兄弟省市协会和企业学习交流的平台起到了积极促进作用。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会）

开报废车上路会受到哪些处罚， 报废车怎么处理？



随着我国的经济在不断的发展，人们出行工具在不断的改进，如今的交通已经变得更快、更安全，但是不遵守交通规则的人还是存在，就会造成严重的交通事故，因此对于交通事故的预防需要严格管理处罚违反规则的车辆，那驾驶报废车上路怎么处罚规定，报废车怎么处理？

网友咨询：驾驶报废车上路怎么处罚？

浙江非可律师事务所鲍煌英律师解答：

开报废车上路的处罚：

《中华人民共和国道路交通安全法》第一百条，驾驶拼装的机动车或者已达到报废标准的机动车上道路行驶的，公安机关交通管理部门应当予以收缴，强制报废。对驾驶前款所列机动车上道路行驶的驾驶人，处二百元以上二千元以下罚款，并吊销机动车驾驶证。出售已达到报废标准的机动车的，没收违法所得，处销售金额等额的罚款，对该机动车依照本条第一款的规定处理。

报废车的处理：

1、达到国家强制报废的机动车，车主应携带机动车登记证书，号牌、行车证和原车，首先到公安交通管理部门指定的机动车回收企业，填写《机动车停驶、复驶/注销登记申请表》，机动车回收企业确认机动车解体，向机动车所有人出具《报废汽车回收证明》。

2、机动车回收企业应当在机动车解体后七日内将《机动车停驶、复驶/注销登记申请表》、机动车登记证书、号牌、行驶证和《报废汽车回收证明》副本交回车管所。

3、车管所给车主开具《机动车注销证明书》，然后车主再持《机动车注销证明书》去办理销养路费等其他车辆相

关手续，报废手续就算完成。

根据公安部的规定，机动车报废后，机动车所有人再购车办理新车入户，可以按规定申请继续使用原机动车号牌号码。

鲍煌英律师解析：

《报废汽车回收管理办法》第十条及第十二条规定：报废汽车拥有的单位或者个人应当及时向公安机关办理机动车报废手续，并将报废汽车交售给报废汽车回收企业。任何单位或者个人不得将报废汽车出售、赠予或者以其他方式转让给非报废汽车回收企业的单位或者个人；不得自行拆解报废汽车。

根据《中华人民共和国侵权法》第五十一条的规定：“以买卖等方式转让拼装或者已经达到报废标准的机动车，发生交通事故造成损害的，由转让人和受让人承担连带责任。”

《机动车强制报废标准规定》实行，具体规定了各大类型机动车的强制报废年限：

1，非营运的小、微型汽车，这类车型没有明确的报废年限，直到不能再通过年审就会被强制报废。不过，但车辆的里程数达到 60 万公里后，就会被引导报废。当车龄达到 15 年后，年检由一年一检变成半年一检。

2，出租车的报废年限为 8 年；

3，旅游、公路客运车辆为 15 年

4，微型载货汽车为 12 年；

5，重、中、轻型载货汽车为 15 年；

6，半挂牵引车为 15 年。

《机动车强制报废标准规定》第四条 已注册机动车有下列情形之一的应当强制报废，其所有人应当将机动车交售给报废机动车回收拆解企业。由报废机动车回收拆解企业按规定进行登记、拆解、销毁等处理，并将报废机动车登记证书、号牌、行驶证交公安机关交通管理部门注销：

（一）达到本规定第五条规定使用年限的；

（二）经修理和调整仍不符合机动车安全技术国家标准对在用车有关要求的；

（三）经修理和调整或者采用控制技术后，向大气排放污染物或者噪声仍不符合国家标准对在用车有关要求的；

（四）在检验有效期届满后连续 3 个机动车检验周期内未取得机动车检验合格标志的。

（文章来源：全国报废车）

发改委：醉酒驾驶机动车将被列入运输物流失信“黑名单”！

8月1日交通君从发改委获悉发改委会同有关部门研究起草了《关于加强和规范运输物流行业失信联合惩戒对象名单管理工作的实施意见（征求意见稿）》完善运输物流行业违法失信惩戒的联动机制推进行业信用体系建设醉酒驾驶机动车饮酒后驾驶营运机动车或者因饮酒后驾驶机动车被处罚后再次饮酒后驾驶机动车的驾驶人将被列入“黑名单”个人信息与事由将被公示至全国信用信息共享平台并由“信用中国”网站向社会公众发布。

（文章来源：四川直播交通）

环保行业资讯：2019 第二轮环保督查，先从不合格废品回收站下手，强制取缔！



2019 第二轮环保督查，先从不合格废品回收站下手！第一轮环保督察已告一段落，回顾 2018 年，处罚案件 18.6 万件，出动 200 多个督查组，罚款数额

152.8 亿元。禁止洋垃圾入境，全国固体废物进口总量同比减少 46.5%。那么第二轮环保督察有哪些新的重点？

今年将大力推进生态环境保护督察执法，启动第二轮中央环保督察为期 4 年！“散乱污”的废品站，首当其冲成为重点督察对象。

中央和地方，双管齐下，清除经济发展的“搅局者”。

江苏：强制清理 18 家收购站。

连日来，江苏省睢宁县睢河街道对辖区内废品回收站逐个登记，共排查各类废品收购站 18 家，已依法取缔 10 家，其余正在限期清理中。全面整治废品回收站占道经营、乱堆乱放等违规经营行为导致的“脏乱差”现象。

河南：取缔废品站，并用砖块封闭。

河南省孟州市城管局对辖区内的废品收购站进行集中清理整治。在北街村的两处废品收购站，院内随处可见散乱的饮料瓶、废旧塑料，还有一车废纸箱露天堆放。执法人员 对其进行了取缔，并用砖块将场院进出口封闭。

哈尔滨：收缴废品站工具若干。

哈尔滨松北区松安街道组织执法队强制拆除取缔废品收购站。对辖区内的废品收购站下达了《关于清理取缔废品收购站（点）的通告》。经过集中整治，收缴了计价秤、煤气罐、收购品等，拆除临时板房。

沈阳：高压态势打击再生资源回收点

安全隐患。

沈阳市皇姑区高压态势打击再生资源回收点安全隐患,对全区 27 家有证照的业户给予 1 家责令迁出、26 家关停处理,对无证无照经营的 179 家业户取缔 136 家、关停 43 家。

废品收购行业本身是促进社会资源回收与循环利用。但不合格废品收购站点只注重经济效益而忽视环境效益,各种形形色色的废品随意堆放,脏乱差甚至气味难闻,影响市容市貌,造成极大的防火防爆安全隐患。废品粗加工处理时,很多站点采用水洗等落后手段,污水直排危害环境。其经营理念和管理措施都停留在原始状态。

(文章来源: 环保政策快讯)

特别关注

Spacial Focus

二手车出口政策下的汽车行业 新机遇

截止至目前,广东、天津等多地多家企业已成功实现二手车出口,“二手车出口工作的启动是中国汽车产业出口史上具有里程碑意义的重大事件,具有重要而深远的意义。”商务部官方表示,开展二手车出口是做好外贸稳增长工作的重要举措,是深化“一带一路”合作、推动外贸高质量发展的重要途径,有利于激发国内汽车消费市场活力,促进我国汽车产业健康发展,推动外贸稳中提质。

据统计,2018 年我国二手车交易量达 1382 万辆,不到新车销量(2808 万辆)的一半,如按发达国家二手车交易量是新车销量 2 倍,二手车出口是交易量 10%以上测算,我国二手车出口发展潜力很大,将二手车卖往国外,成为二手车市场的新风向。二手车出口不仅是一辆车出口,背后或将带动起一个完整的服务链,譬如零部件出口,汽车出行服务领域等等。

7 月 17 日

广东好车控股有限公司完成中国首单二手车出口业务。首批出口的二手车共 300 辆,金额 250 万美元,在南沙港陆续完成通关,通过滚装船、集装箱、中欧班列等多种物流方式,分别销往柬埔寨、尼日利亚、缅甸、俄罗斯,

7 月 22 日

天津市二手车出口试点企业中北汽产业有限公司的 22 辆严格按照国家

规范及流程要求操作，通过了出口标准检测等系列规范流程的二手商用车，在天津东疆保税港区完成了出口前最后的注销手续准备登船，前往此次出口目的地——非洲尼日利亚。这也是我国首批出口的二手商用车。

7月24日

全国首辆载重二手专用车在青岛海关隶属济宁海关正式报关出口，通过霍尔果斯口岸出境运往乌兹别克斯坦。

7月25日

2019年7月16日，天津首批二手车出口试点企业中进汽贸（天津）进口汽车贸易有限公司完成天津首张《中华人民共和国出口许可证》的申领工作。7月18日出口车辆完成装船，并于25日凌晨正式发船前往此次出口目的地非洲吉布提。

7月25日

全国首个二手车出口国际专列从成都国际铁路港开行，该班列共装载9个品牌11个车系共40辆二手车，将通过海铁联运方式出口柬埔寨。

7月26日

广东省广物控股集团旗下广东旧机动车交易公司的首批40辆二手车，在南沙港正式装箱发往阿联酋迪拜。

随着二手车出口政策的放开，整个汽车零部件市场的发展将从侧面被拉伸。大量出口二手车后，国外的资源、人员等难以满足其需求，必将引进进口配件，作为二手车市场的刚需产品，汽车零部件行业将迎来新的契机。

二手车出口后，使用新件进行维修、养护将增加成本，为节约成本，采用原厂回用件即是首选。并且出口车辆中包

含国产车型，其使用的部分配件为中国制造，如需更换配件，只有从我国进口。由此看来，二手车出口政策的开放将为实现回用件的出口提供庞大的市场机遇。也许在不久的将来，我们就将迎来回用件出口的新政策。

二手车出口政策的放开将有利的促进整个汽车行业的新陈代谢机制更加完善

二手车出口政策的放开将加快回用件行业发展步伐

二手车出口政策的放开必将提高回用件市场需求并为其市场化流通奠定基础

（文章来源：汽车工业信息网 报废车回收拆解与再利用分会）

三国宣布用人民币替代美元，人民币或正在亮剑三张王牌

事实上，正当许多人还在沉醉在强势美元时，欧洲太平洋资本公司CEO彼得希夫近日告诉俄媒RT称，美元作为全球储备货币的角色正受到质疑，目前，全球黄金购买热潮由中国、俄罗斯及土耳其三国央行推动，并使其外汇储备多元化，因为美元的价值正在减弱，这是正确的做法。

对此，美国经济学家保罗·克鲁格·罗伯茨称，俄罗斯与中国因美元的不负责任正在设法远离美元，而放弃石油美元体系。



与此同时，包括德国、法国、伊朗、土耳其及马来西亚等国的经济官员们也在近期集中表达相似观点，而更早前，包括安哥拉、阿塞拜疆、哈萨克斯坦在内的 10 种货币已经先后抛弃了他们认为最为牢固的锚定目标美元。

这将导致作为美元作为外汇储备核心资产的失信，越来越多的数据和迹象表明，现在，除了像德国、法国、意大利、捷克等多国以及越来越多的新兴市场经济体也将人民币纳入其央行外汇储备，以扩大投融资的多样性外，大量国际资金也正涌入持续投资人民币资产，对中国债券充满信心，除了多个发达市场不断向人民币靠近外，最新的数据也可以看出这一趋势还将继续。



截止 6 月，中国债券市场托管规模超 91 万亿元成为全球第二大债券市场，境外机构债券托管余额 16106 亿元人民币，且为连续 6 个月增持，并创年内单月最大增持规模。

据 7 月 16 日人民大学国际货币研究所发布的《人民币国际化报告 2019》指出，得益于中国经济稳健增长市场预期回归理性，金融市场稳步开放，截至 2019 年一季度，人民币国际化指数 RII 强势反弹升至 3.20%，同比提高 44.8%，RII 指数可以客观描述人民币在贸易、金融交易和外汇储备各方面的国际使用程度。

正是在这些背景下，新西在人民币国际化不断推进和更上层楼的背景下，也间接的提高了人民币的国际支付占比和世界各地的人们增加人民币的使用频率，据 IMF 最新数据显示，人民币在全球官方外汇储备占比一直稳步提升，2019 年第一季度已超过 2100 亿美元，占比 1.95%，是全球第五大储备货币。另外根据 SWIFT 数据，2019 年 6 月人民币国际支付份额为 1.95%，继续保持全球第五大支付货币地位，而美元则继续节节败退，已经下降到 40% 左右。

兰央行已经在去年 11 月 29 日宣布对新西兰元贸易加权指数进行年度修订，结果显示，人民币目前已代替澳元，在新西兰元贸易加权指数中权重最大，最新权重为 21.11%，澳元权重则下降到 19.84%，这也从另一个角度直接说明了人民币在新西兰贸易中的使用量比重正在快速上升。



值得一提的是，SWIFT 报告还指出，英国在商业贸易中最喜欢使用人民币进行交易，商贸交易规模约占 5.45%，在全球各国中排名第一，而按汇丰银行在今年稍早前的报告预计，到 2020 年，中国一半的外贸交易将会以人民币结算，而人民币在全球各国央行储备资产中的占比将达 7%，并预计 2025 年将进一步上升至 10%。

据伦敦金融城和中国人民银行欧洲代表处 8 月 8 日联合发布的《伦敦人民币业务季报》显示，2019 年第一季度伦敦人民币日均交易量超过 780 亿英镑（1 英镑约合 8.53 元人民币），同比增长 30%。报告显示，2019 年 5 月，英国的离岸人民币外汇交易量占全球离岸人民币外汇交易量的 44.46%。5 月，英中之间的跨境收支达到约 557 亿元人民币，同比增长约 107%。



报告显示，目前，伦敦已发展成为世界最大的人民币离岸交易中心和仅次于中国香港的世界第二大人民币离岸清算中心，按英国金融时报的分析就是，英国正在“闷声发财”，这凸显了英国作为中国以外全球最大人民币交易中心的地位。

英国原财政大臣乔治·奥斯本告诉 FT，成为最大的人民币离岸市场可能会给英国带来数十亿英镑的税收，而这对于身陷漫长而混乱的脱欧过程的英国经济

而言，非常有意义，一个重要原因是中英经贸往来以人民币结算的比例大大提升。

BWC 中文网查询英国财政部最新数据，2018 年前 8 个月，中英两国跨境人民币业务实际收付总额为 2500 亿元，比 2017 年相比上涨了 150%，在商品货物交易中，用人民币结算的比例超过 20%，这些数据都意味着英国已成为欧洲人民币支付业务发展最快的市场。

事实上，据央行《2019 年第一季度中国货币政策执行报告》显示，超过 60 个境外央行已将人民币纳入官方外储，而以上这些数据都表明，人民币正在被大多数老牌发达市场国家认可，这在全球近一百多年以来的货币历史中是前所未有的。

比如，继委内瑞拉宣布将停止使用美元结算，改用人民币、欧元等进行外汇交易后，伊朗央行旗下的外汇牌价网站 Sanarate 也已经将人民币列为三大主要换汇货币，并取代原来的美元的位置，让美元不得在伊朗的经济商业中运作等等就是最生动的注脚，对此，美国金融网站 Zerohedge 近日认为，人民币可能至少正在对美元亮剑三张“王牌”。



第一张王牌是，加入人民币结算俱乐部的央行成员继续增加，据统计，中

国已和超过 35 家央行签订了货币互换协议，比如，最近人民币在非洲火了，有 14 个国家力挺人民币，并要将人民币列入外储货币，据 SWIFT 数据，截至 6 月，全球有超过 1900 家金融机构使用人民币作为支付货币，在全球支付货币中排名第五。

第二张王牌是，人民币原油期货横空出世后成交量表现强劲，已经开始带动欧美等市场夜盘的活跃度，甚至已让美国交易员开始频繁盯夜盘了，中国公司已经用人民币原油期货结算了中东石油首单，紧接着，路透社称，中国可能还会从下半年开始试点用人民币大规模结算进口原油，而该外媒也日前撰文称，人民币原油期货在国际上的存在感不断上升，正在削弱 WTI 原油期货和布伦特原油期货的市场地位，这就更意味着美元将收不到过路费。



而除了以上两点外，人民币更是升级推出了一张跨境支付王牌，或也可以替代 SWIFT 来完成部分国际结算业务，截止 1 月，该系统业务范围已覆盖 162 个国家和地区，所以，考虑人民币国际化的不断深入和规模的扩大，不排除人民币跨境支付系统这张王牌不久的将来会成为全球交易系统，目前事情的最新进展是，据今日俄罗斯网站三周前报道，

俄罗斯的几家银行也加入了 CIPS。

对此，全球安全分析副主任 Gal Luft 近日对俄媒 RT 表示，人民币虽然还不是游戏规则的改变者，至少现在还不是，但是，人民币已经具备冲击美元的影响力，事实上，自从货币脱离了金本位、白银本位，进入了信用纸币时代以来，一个发展中国家成功将自己的货币打入世界货币金字塔的顶端梯队，这还是世界货币几百年历史中的第一次。

而这背后的关键信息，英格兰银行总裁马克·卡尼为我们做了最好的解释，目前全球 50% 的贸易是通过美元支付的，而美国在全球商贸中的占比则不到 10%，然而，在全球经济秩序重构的情况下，其他储备货币会出现，我认为那可能是已经存在的某个国家的货币，比如人民币的作用就很大，同时，在人民币国际化不断深入背景下，我们也会对这一历史进程为朋友们持续报道。（完）

（文章来源：商业见地网 腾讯新闻）

上海交大·云南省二手车流通 报废机动车回收拆解企业管理 人员综合能力提升培训班圆满 结束

2019 年上半年，我国经济运行延续了总体平稳、稳中有进的发展态势，随着行业政策的不断完善、经营环境的不断优化，我省二手车流通、报废机动车回收拆解行业正在经历着重大变革。行业企业之间的竞争日渐白热化，竞争范

围已从传统的价格战逐步扩展到企业管理、服务等方面。企业管理者作为企业经营、管理活动的重要组成部分，其综合能力对于企业发展尤为关键。

为加强我省二手车流通、报废机动车回收拆解企业管理人员综合能力水平，进一步提升企业竞争力和服务水平。云南省资源再生二手车行业协会于2019年9月3日至6日组织我省二手车流通、报废机动车回收拆解企业管理人员共39人赴上海交通大学开展为期3天的企业管理人员综合能力提升培训。



开班仪式上，上海交通大学培训中心主任赵成梅简要介绍了上海交通大学发展历程及培训中心基本情况，云南省资源再生二手车行业协会会长李加喜作动员讲话，强调了此次培训的目的及意义，并希望参加培训的企业管理人员能够认真听课，严格遵守课堂纪律，做好学习笔记，做到学有所用，从而进一步提升企业综合管理水平，加快企业转型升级步伐。



本次培训分为理论学习与现场教学，涉及主要内容有：《当前国家安全形势与中国大战略》《工匠精神与民营企业发展》《二手车交易市场转型升级与创新发展》《报废汽车回收拆解企业技术规范（征求意见稿）》解读。现场参观教学为：上海通用汽车有限公司、上海二手车交易中心、上海锦持汽车零部件再制造有限公司、上海华东拆车股份有限公司。

9月4日上午国防大学政治学院教授、军事学教授、空军大校、博士生导师、现国家国防教育首批入库军事专家、深圳卫视特邀军事评论员赵宗九就当前国家安全形势与中国大战略进行授课。



当天下午学员们前往上海通用汽车有限公司以及凯迪拉克工厂参观新车生产线、总装车间及车身车间。上汽通用

凯迪拉克工厂现具有国际先进水平，是国内第一条柔性化生产线，生产和管理中大量采用了计算机控制技术，进一步提升上海通用汽车柔性生产、精益管理的核心能力。



9月5日上午全体学员前往上海二手车交易中心进行现场参观教学。上海市二手车行业协会会长、上海二手车交易中心总经理蔡仲民作“二手车交易市场转型升级与创新发展的主题演讲。他强调二手车交易市场依然是二手车流通行业不可或缺的交易业态，二手车交易市场作为集二手车交易、服务平台的本质，决定了交易市场既要满足驻场商户的需求，又要满足二手车消费者的需求，这是市场转型升级的基础。诚信体系建设是二手车交易市场转型升级的重要基础，立足客户需求，整合服务功能是二手车交易市场转型升级的重要内容，信息化管理是二手车交易市场转型升级的核心竞争力。



当天下午学员们赴上海锦持汽车零部件再制造有限公司参观学习，该公司主要业务从事汽车零部件再制造领域的技术开发、技术咨询、汽车大灯及相关配件再制造等。通过对该公司生产车间、研发实验室以及3D修复打印技术进行实地参观，学员们与企业负责人积极进行交流，共同探讨报废汽车零部件再制造合作模式。



9月6日上午上海交通大学安泰管

理学院王毅捷教授就“工匠精神与现代民营企业发展”进行讲解。王教授表明工匠精神是社会文明进步的重要尺度、是中国制造前行的精神源泉、是企业竞争发展的品牌资本、是员工个人成长的道德指引，是追求卓越的创造精神、精益求精的品质精神、用户至上的服务精神。王教授还从优化市场定位、优化运营流程、提升企业领导风格和影响力以及强化团队建设四大版块为中心，详细的分析了现代民营企业的发展。



下午学员们参观了上海华东拆车股份有限公司拆解场地，上海市再生资源回收利用行业协会报废汽车专业委员会秘书长史蕴棣就即将修订出台的《报废汽车回收拆解企业技术规范》进行详细解读，并简要介绍了上海市报废机动车回收拆解行业发展情况。



结业仪式上，上海交大人文学院培训中心樊晓鸽老师、省协会会长李加喜就此次培训进行简要总结，相关企业负责人相继交流了此次培训的学习体会，大家纷纷表示此次培训收获颇多，不仅提高了自身政策理论知识，通过参观发达地区行业企业发展情况，很大程度上开了眼界，长了见识。同时，大家还希望协会今后多组织类似的培训，让全省更多的企业走出家门，走进名校。加强自身综合能力学习，提升决策能力与管理水平，扬长补短、持续改进，从而进一步提升企业综合竞争力与发展实力，以促使企业在当前国家经济下行、政策产业结构调整的重要时期中平稳过渡，保持健康稳定发展。

最后，上海交大·云南省二手车流通 报废机动车回收拆解企业管理人员综合能力提升培训班在全体学员的积极参与和支持下圆满结束。



全体培训人员合影

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会）

全面取消二手汽车限迁政策 严禁黄标车转入

9月12日,贵州省发展改革委会同省公安厅、省商务厅召开“贵州省促进汽车消费市场持续健康发展政策解读媒体通气会”。贵州省发展改革委副主任、新闻发言人彭显华在通气会上介绍了贵州省促进汽车消费市场健康发展有关政策情况。

经省政府同意,8月30日,贵州省发展改革委、省工业和信息化厅、省公安厅、省财政厅、省生态环境厅、省商务厅、省市场监管局、省地方金融监管局、国家税务总局贵州省税务局等等九单位制定印发促进汽车消费市场持续健康发展若干政策措施的通知,提出14条具体政策措施,进一步激发贵州省汽车消费市场潜力,多措并举稳定和规范汽车消费,更好地满足居民出行需求,增强汽车消费对全省消费的贡献作用。

彭显华在通气会上介绍说,为探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施,8月30日省发展改革委等9部门印发《通知》时提出2019年贵阳市号牌发放量在2018年基础上增加30000个以上,并根据道路和交通流量的具体情况适时取消小客车专段号牌摇号的措施。《通知》印发后,贵阳市主动作为、积极响应,采取更大举措,于今天向社会发布政府令,全面取消了限购政策,落实《通知》

明确的政策措施迈出了关键扎实的步伐。

为推进新能源汽车消费,《通知》提出了4条具体措施:

(1)年内推广使用甲醇汽车10000辆;

(2)新增和更新的中心城市公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送车辆优先使用新能源或清洁能源汽车,到2020年前大气污染防治重点区域使用比例达到80%;

(3)落实新能源汽车车辆购置税优惠政策,推行乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法;

(4)制定实施新能源货车差别化通行管理和停车费优惠政策,提供通行便利,扩大通行范围。

为加快繁荣二手车市场,《通知》提出了2条具体措施:

(1)对二手车经销企业销售二手车,依照3%征收率减按2%征收增值税;

(2)全面取消二手车限迁政策,严禁黄标车(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)转入贵州。

为坚决打好污染防治攻坚战、加快建设国家生态文明试验区建设,《通知》提出要按照国家统一部署,从2020年7月1日起,所有销售和注册登记的汽车必须符合国六A标准;从2023年7月1日起,所有销售和注册登记的汽车都必

须符合国六 B 标准，并按照国家相关要求制定相应补助政策的措施。

为进一步完善城乡交通配套设施，《通知》提出要制定实施建成小区停车位改造方案，确保新建小区按户均 1:1 比例配置停车位，鼓励有条件的小区按高于 1:1 比例配置停车位，规划建设城市停车场和新能源汽车充电设施；2019 年 10 月底前，以县为单位制定实施农村停车场规划建设方案等方面的措施。

为开拓农村汽车市场，《通知》提出要积极发挥商会、协会作用组织开展“汽车下乡”促销活动，促进农村汽车消费。因为目前贵州省农村居民汽车的保有量是非常低的，农村汽车消费市场空间还很大。

为加强汽车销售行业监管、提升汽车购买力、保障消费者合法权益，《通知》提出了 4 条具体措施：

（1）大力推广实施新《汽车销售管理办法》；

（2）支持金融机构开展汽车消费信贷，创新汽车金融产品；

（3）深入开展成品油市场专项整治；

（4）将相关政策落实纳入 12315 维权电话受理范围，建立完善相关工作机制，强化舆论引导、消费监测和重点工作督查等。

彭显华在通气会上表示，《通知》提出的这些政策措施，不仅是为了促进

汽车消费，更是要立足于将引导汽车的产业转型升级和满足居民消费升级需要更好地结合起来，进一步提高汽车消费的供需匹配水平。

（文章来源：贵州日报 报废车回收拆解与再利用分会）

三部委：优化“绿色通道”政策 违规运输将记入“黑名单”

2019 年 8 月 6 日，交通部、发改委、财政部联合发布关于进一步优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策的通知。通知指出，整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费；对一年内混装不符合规定品种（或物品）超过 3 次或者经查验属于假冒的鲜活农产品运输车辆，记入“黑名单”，在一年内不得享受任何车辆通行费减免政策。

各省、自治区、直辖市交通运输厅（局、委）、发展改革委、财政厅（局）：

为贯彻《国务院办公厅关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知》（国办发〔2019〕23 号），确保取消全国高速公路省界收费站顺利实施，实现不停车快捷收费，提高鲜活农产品运输车辆通行效率，减少拥堵，便利群众，现就优化鲜活农产品运输“绿色通道”政策有关事项通知如下：

一、严格免收车辆通行费范围

整车合法装载运输全国统一的《鲜活农产品品种目录》内的产品的车辆，免收车辆通行费。

本通知规定的“整车合法装载运输”是指车货总重和外廓尺寸均未超过国家规定的最大限值，且所载鲜活农产品应占车辆核定载质量或者车厢容积的80%以上、没有与非鲜活农产品混装等行为。

二、优化鲜活农产品运输车辆通行服务

(一) 鲜活农产品运输车辆通过安装ETC车载装置，在高速公路出、入口使用ETC专用通道，实现不停车快捷通行。

(二) 鲜活农产品运输车辆驶出高速公路出口收费站后，在指定位置申请查验。经查验符合政策规定的，免收车辆通行费；未申请查验的，按规定收取车辆通行费；经查验属于混装、假冒等不符合政策规定的，按规定处理。出口收费站外广场暂不具备查验条件的，可继续在收费车道内实施查验。

(三) 建立全国统一的鲜活农产品运输“绿色通道”预约服务制度。鲜活农产品运输车辆通过网络或客服电话系统提前预约通行。

(四) 建立鲜活农产品运输信用体系。对一年内混装不符合规定品种(或物品)超过3次或者经查验属于假冒的鲜活农产品运输车辆，记入“黑名单”，在一年内不得享受任何车辆通行费减免

政策，并将有关失信记录纳入全国信用信息共享平台，并对外公开；对信用记录良好的车辆，逐步降低查验频次。

三、保障措施

(一) 加强领导，落实责任。省级交通运输、发展改革、财政等主管部门要在省级人民政府统一领导下，严格按照《收费公路管理条例》和本通知要求，制定实施方案，明确责任分工，共同抓好实施工作。

(二) 认真清理，全面规范。严格按照全国统一的《鲜活农产品品种目录》，清理规范本地区享受“绿色通道”政策的鲜活农产品品种目录，确保鲜活农产品运输“绿色通道”政策在全国范围的一致性和规范性。除法律、行政法规和国务院另有规定外，各地不得在路面环节增加针对鲜活农产品运输车辆的检查和验证，影响鲜活农产品车辆通行效率。

(三) 及时评估，完善措施。深入评估政策实施效果及影响，不断完善配套措施，妥善解决出现的问题；对因优化政策造成收费公路经营单位合法收益损失的，应按照相关法律法规的规定，制定具体方案，予以补偿。

(四) 加强宣传，正面引导。通过政府网站、新闻媒体等多种渠道，加强政策宣传解读，使社会公众及时、全面了解优化“绿色通道”政策的必要性、重要性和具体内容，为促进政策顺利实施营造良好的环境。

(文章来源：全国报废车)

二手车交易“最后一公里”去哪了？

本文首发自中国二手车自媒体联盟
作者系联盟成员，王萌原创
部分图片来自于网络
资料来自于中国汽车流通协会



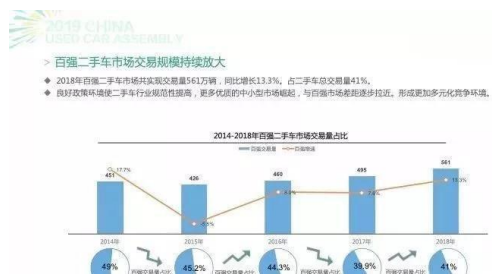
前几天看了某个财经自媒体给某二手车电商企业分析的文章，号称其一年500万台二手车规模，说实话，觉得这“洗地”的水平也的确是肯定的，不知道这数据怎么 Shua 出来的！

2018 年中国二手车整体交易量 1380 万辆，虽然电商在流通环节中很“热闹”，但是实际交易和最终交付依旧是 95% 以上的线下交付，其交付场景依旧是二手车市场、独立二手车商、4S 店，还有极少部分的二手车电商实体门店。



从入口到出口，从 C1 卖车用户到 C2 买车客户，其最终的服务环节和场景依旧是“中间商”的环节，二手车的独特性和技术性现阶段还是很难被互联网取代，大部分电商依旧是流通环节中“拼缝”的角色。

从1985年至今的二手车市场业态模式历经了30多年,到底今天如何呢?



2018 年中国百强二手车市场共实现交易量 561 万辆，同比增长 13.3%，占二手车总交易量 41%。市场百强的增速高于行业平均增速。

同时，良好政策环境使二手车行业规范性不断提升，更多优质的中小型市场崛起，与百强市场差距逐步拉近，形成更加多元化竞争环境。

如果全国 1000 多家实体二手车市

场整体数据分析，其交易总量占比在 75% 以上，余下 12% 为 4S 店二手车交易量，8% 左右为市场外独立品牌的二手车经营实体，C2C 和电商真正交易的市场占比加在一起不到 5%。

2018 年二手车市场交易总额占全国总交易额过半

◆ 随着新车价格的不断下降，二手车交易价格持续走低，百强二手车市场 2018 年共实现交易额 4124 亿元，占总交易额的 50.3%，交易额同比 2017 年增长了 12%。



如果按照交易额测算，中国前一百家二手车市场内的经营者交易额超过行业一半，有着目前比较明显的“垄断地位”。

2018 年百强市场分布，区域特征明显

◆ 受区域经济和汽车保有量基数等因素影响，华东和华北地区依然占据百强市场整体交易规模的半壁江山，华东地区交易量占百强市场总交易量 35.49%，与去年同期相比下降了 5.61%，中南地区占比增长 5.26%。



2018 年，百强二手车市场的场内经营企业数量为 21217 家，企业量与去年同期相比增长 12.0%；

经纪类企业约为 20686 家，占比为 97.50%，企业量与去年同期相比增长了 13.5%；

经销类企业约为 310 家，占比为 1.46%，企业量与去年同期相比下降了 29.9%；

鉴定评估类企业约为 150 家，占比为 0.71%，企业量与去年同期相比增长了 19.0%；

拍卖类企业约为 71 家，占比为 0.33%，企业量与去年同期相比增长了 16.4%。

如果统计全国上千家的所有市场内的经营企业则整体超过 5 万家，就业人员规模更是颇为庞大。

2018 年百强市场对于社会就业率贡献度不断提升

◆ 2018 年，百强二手车市场从业人员达到 12.18 万人，同比增长 28%。其中：驻场企业人员 10.83 万人，市场管理及服务人员 1.36 万人。



2018 年百强市场吸纳了 12.18 万人就业，同比增长 28%，能够清楚的看到百强市场对于社会就业率贡献度的不断提升。同时在市场周边的就业机会包括车辆整备，餐饮，住宿等服务，所带动的就业人数呈几何式增长。

如果是全国千家二手车市场初步统计，直接就业人员超过 20 万人，间接从业和周边服务业人员超过 35 万人，对于社会价值贡献巨大。



2018 年百强二手车交易市场经营面积总和达 908 万 m²，较 2017 年同比上升 11.14%，其中交易大厅面积为 123 万 m²，较 2017 同比增长 14.63%。

肯定地说，不管是二手车 CBC 哪个

模型，最终的交易交付环节绝大部分依旧是回归到二手车市场内进行交易，其综合过户功能、行业资源串联、综合成本集约等优势依旧存在。

目前看，二手车“最后一公里”还是在二手车市场！

但是，这并不代表二手车市场就可以“高枕无忧”，其实连续多年数据和现实看，传统二手车市场面临的挑战和自身的问题还是非常多的，一些新型市场、4S店集团、电商实体店也逐步发展壮大。



中国的二手车市场模式属于多种“版本”并存，多种“模式”并存。

最有发言权的当属常年进驻在市场的这些二手车经营者，其对市场的感觉是最明显和直接的，有些老板也希望借此表达一下。

大家普遍反应就是市场过户量虽然增长，但是场内实际客流明显下降，经营者要更多依赖老客户、互联网。

市场内的自然客流明显不足，相对市场的房租“性价比”就有所下降了，如果不是考虑B2B的场内规模“串货”价值，从市场“独立”出去的想法越来越多。

市场内的硬件环境逐渐改善，互联网基础设施建设日益提升，展厅环境和诚信体系建设有明显的提高，但是软性提升仍有明显不足。

传统市场的互联网营销水平急需提升，市场的精细化管理需要实质改善，市场工作人员的专业度和素质需要进一步提高，市场和一些价值观较好的电商平台合作希望可以落地。



未来新型的二手车市场模式一定要更多的站在消费者需求角度进行改善，而同时满足经营者的投资性价比，实现物业型+服务型+技术型+网络型的多元组合，如何实现低中高频的综合经营体是转型的关键。

二手车市场模式发展时间长、当地资源丰富、政府支持力度大，占尽了天时、地利、人和，但是商场模式是否应该更快的“与时俱进”呢？

不过不管怎么变，诚信和自律是基础。

（文章来源：二手车小胖说）

全国ETC用户超1.3亿 交通部 部长呼吁车主安装ETC



9月24日，国新办就《交通强国建设纲要》有关情况举行发布会，交通运输部部长李小鹏在会上介绍，截至9月18日，全国ETC用户累计达到1.3051亿，完成总发行任务的68.39%。李小鹏谈到：“呼吁司机朋友们安装ETC，安装ETC之后不但自己方便，而且还能使全网效率提升，大家更方便。”

发布会上，有记者提问：《建设纲要》提出构建安全、便捷、高效、绿色经济的现代化综合交通体系，取消全国高速公路省级收费站工作，可以说是落实这一理念的具体措施，请问李部长这项工作目前进展如何？

李小鹏指出，第一，ETC就是电子不停车快捷收费装置的发行持续加速，到今年的9月18日，全国ETC用户累计已经达到了13051万，完成总发行任务的68.39%。其中，今年新增用户是5396万，比去年年底增长了70.48%。目前，全国每天的ETC发行量，即日均发行量，大约在60万张左右，是去年全年日均发行量的13.6倍。越来越多的用户在自己

的车上装了ETC，这样的话，随着ETC用户的增长，高速公路ETC的使用率也迅速提高，现在为止，出口和入口的使用率分别达到了43.51%和43.13%。

李小鹏谈到，我们的目标是到今年年底左右，发行量要达到汽车保有量的80%，使用率要达到90%。这样的话，在取消高速公路省界收费站之后，整个高速公路才能够畅通，所以在这里我也呼吁司机朋友们，大家要安装ETC，不但自己方便，而且还能使全网的效率提升，大家也方便。

第二，工程建设全面推进。要取消省界收费站，首先要把省界收费站拆除了，这是一个工程建设的任务，然后还要把ETC的车道增加了，司机朋友都知道，过去在高速入口，一般ETC的车道是少数的，非ETC的车道是多数的，今后应该是ETC占多数，非ETC占少数，这有一个建设的任务。

第三，为了保证畅通运行要装许多门架，在高速公路几十公里远就要装一个门架，这样使得计费更加的精准，这个门架也是一个建设任务。这个建设任务目前全面展开了，应该说得到了积极推进。ETC门架的建设开工率达到了98.1%，ETC车道的开工率达到了81.4%，高速公路入口称重检测系统开工率达到79.9%。还有就是老的省界站的改造开工率达到了55.7%。所以，整个工作在积极推进。

财经资讯

Financial information

2019年8月汽车保值率发布：
新能源厂商探索残值管理

2019年9月2日，中国汽车流通月度形势分析会在中国科技会堂举办。中国汽车流通协会联合精真估共同发布《2019年8月中国汽车保值率报告》。



政策方向：促消费《意见》提到“释放汽车消费潜力”探索推行逐步放宽或取消限购，有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持，进一步落实全面取消二手车限迁政策

政策方向

中国汽车流通协会 | 精真估

国务院办公厅印发
《关于加快发展流通促进商业消费的意见》

二十条《意见》中提到“释放汽车消费潜力”：

- 实施汽车限购的地区要结合实际，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施。
- 有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持。
- 促进二手车流通，进一步落实全面取消二手车限迁政策，大气污染防治重点区域应允许符合在用排放标准二手车在本省(市)内交易流通。

精真估 大数据

第四，政策完善，法律法规修订的工作正在积极的推进。做好这项工作，需要完善绿色通道政策，需要完善节假日的免费通行政策的落实办法，需要规范地方的优惠政策，还需要调整货车的计重方式等等，这些工作都在积极推进。另外，公路法、收费公路管理条例的修订工作，也在积极有序推进当中。当然，这项工作是一个重大的系统工程，任务非常繁重，推进过程中也出现了一个问题，朋友们抱怨，比如ETC的发行和服务还存在问题，有的登记了要装ETC，迟迟不到货，有的到货了可能设备完好率不高，还有损坏等等，再有的省份建设工程推进缓慢，还有的地方ETC车道改造缓慢，结果ETC车多、车道少，ETC车道反而出现了暂时堵车现象，对这些问题我们都高度重视，采取了措施，加以改进、完善，推动整个工作向前进行。

李小鹏表示，按照全国取消高速公路省界收费站工作的总体部署，10月份，我们要加快推进各项工作，11月份起，就要开始联调联试的工作，因为这是一张大的网络，怎么让它运转好，需要进行联调联试。交通运输部将会同有关部门，加强组织领导、统筹协调、指导各地紧盯目标，争分夺秒，全力攻坚，坚决打好取消高速公路省界收费站这场硬仗。

(文章来源：全国报废车)

8月27日，国办发〔2019〕42号文《关于加快发展流通促进商业消费的意见》发布，共提出促消费等20条意见。其中，“释放汽车消费潜力”成为关注的热点和焦点，主要放在“逐步放宽或取消限购”，“有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持”，“进一步取消二手车限迁”。释放汽车消费潜力，与之前有关政策所提出的拉动汽车消费，或是促进汽车消费有所不同，这是一个新的政策导向。国20条《意见》的发布对于稳定汽车消费预期、提振汽车消费信心有非常大的积极作用。

热点事件：二手车电商平台仍需服务升级，“非标”产品更需要“标准”服务，引入第三方检测评估是措施之一



近期，某二手车电商平台被央视点名，间接影响了线上车源量的同时也折射了二手车流通行业的普遍性问题如何把非标产品变标准化，并提供标准的服务；正面来看这个事件，反映出终端消费者对于“非标产品”

仍然有顾虑，二手车的售后服务需要向新车看齐，甚至某些方面要超出新车的售后服务。与此同时，“诚信”的话题再次被推到风口，中国汽车流通协会也在8月30日举办“立诚信、树新风”二手车行业诚信建设座谈会，倡导行业自律、践行行业诚信，营造良好的行业发展环境。细化落实到如何提升整体评估能力，提高检测水平，减少检测过程中的认为因素，如何建立对检测报告的行业认证与追溯机制。

二手车线上车源环比回落，电商平台展开自查，二手车承受多方面压力



8月二手车线上车源环比回落，由88.5万条降至82.5万条，原因之一是“点名事件”后，电商平台已经展开自查，下架部分车源信息，但短期压力不影响全年；另外，受国五国六切换的影响，六七月份新车、二手车交易量上浮比例明显，导致消费力透支，暂时影响二手车交易的总量；其它影响因素还包括9月5日在成都

的车展活动，目前得知包括雷克萨斯在内的多个厂商的新款车型换代信息，因此产品换代导致消费者购买车辆的预期不明朗，也会导致线上车源量的数量；最后的影响因素还包括排放标准政策和转籍政策不明朗。

保值率环比上升，细分市场差异大



8月整体市场整体保值率回升，由于国六车型已经大面积上市了，新车终端优惠明显收紧，新车价格回升；细分市场保值率差异大：紧凑型轿车不保值是市场竞争过于激烈的原因；而小型SUV不保值是因为产品本身不实用，空间太小。二手车消费者大多不是首次购车了，因此对实用性非常看重。另外，也注意到新能源车也很少再定位于小型SUV了，新能源车的尺寸也在增大，加长，其功能也不止于仅满足代步需求。

合资品牌保值率稳定，德系品牌保值率提升

8月合资品牌保值率整体稳定，丰田/本田交替在第一、二位已经非

常久，“品牌力、产品力”坚挺使然；德系奥迪品牌保值率明显提高，由60.7%到61.2%异常抢眼；日产和大众品牌的排名上升一位。

自主品牌向上受阻，高端品牌难以对二手市场造成影响



自主品牌在新车市场推出的魏派、领克等高端品牌，未进入保值率前十，很都难以对二手市场造成影响；长城哈弗、广汽传祺排名提升。宝骏由于其终端价格很低，各款车型均价均低于10万，价格抗风险性高，保值率继续领跑。

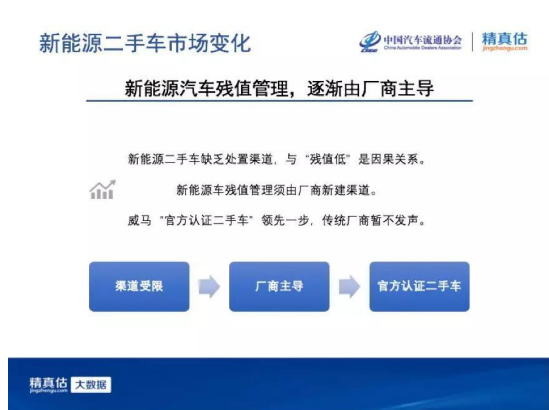
新能源二手车残值管理，逐渐由厂商主导



新能源二手车由于缺少检测标

准、电池技术迭代加快、质保周期不足等因素，导致新能源二手车供需市场低迷，用户权益得不到保障。官方认证二手车的业务板块在燃油车市场已经非常常见，目前已经有几十个品牌燃油车厂商推出“官方认证二手车”。获悉，新能源领域，威马发布官方认证二手车品牌，采用直购、直翻、直销、直租模式开始布局二手车市场。由厂商主导的新能源汽车残值管理，对新车、二手车市场销售、品牌建设都会带来积极作用。

受“产品属性”影响，新能源车贬值越发严重



随着电池等技术的发展，新能源车的属性已经从“工业品”转型为“电子类”商品，技术更新迭代周期短，供给侧制造成本逐渐降低；产品换代带来的“尝鲜”心理，也导致新能源汽车的置换周期与消费者预期有很大差异。整体来看，未来新能源贬值越发严重。

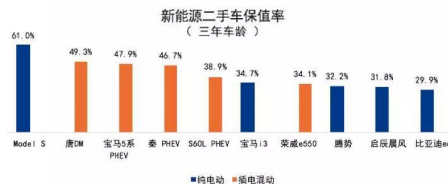
新车续航里程显著提升，换代加速，品牌价值可稳定保值率

新能源二手车主要车型保值率

中国汽车流通协会 | 精真估

新车续航里程显著提升，换代加速

- 新产品的纯电续航里程普遍超过400公里，这加速了旧车贬值；
- 新能源保值率排名前列的车型，主要是品牌溢价的因素，其中豪华品牌受青睐。



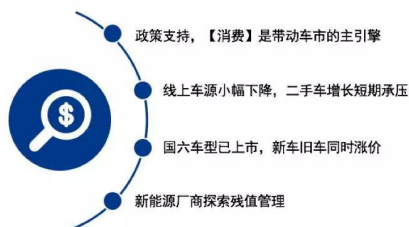
精真估 大数据

随着技术的发展，新车续航里程显著提升，换代加速；站在新能源汽车第一位的特斯拉保值率高，因其企业布局全能源产业链，想象空间大；从跑车到高端轿车到中端轿车的自上而下的产品设计逻辑，提升消费者期待；先入为主的产品定位策略，特斯拉与新能源信息对位。因此，在二手车市场终端，车商对于特斯拉的接受度也高，供需侧收车意愿强大。目前，特斯拉的几款车型也成为了爆品，在整个保值率呈现上也是站在了第一梯队。

月度保值率小结

月度小结

中国汽车流通协会 | 精真估



精真估 大数据

促消费《意见》提到“释放汽车消费潜力”探索推行逐步放宽或取消

限购，有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持，进一步落实全面取消二手车限迁政策，将是带动车市的主引擎。线上车源小幅下降，受国五国六切换影响导致消费透支和二手车电商的自查，车源部分下架，增长短期承压。国六新车型已经陆续上市，新车价格收紧带动二手车涨价，保值率小幅上升。新能源厂商启动官方认证二手车，通过检测、认证、售后服务、融资租赁等方式探索残值管理。

（文章来源：精真估 中国汽车流通协会）

2019 年 8 月二手车市场分析

2019 年 8 月全国 31 个省 1068 家二手车交易市场共交易二手车 119.86 万辆，环比下降 1.18%，与去年同期相比增长 0.92%，交易金额为 763.61 亿元。

8 月份二手车市场仍处于传统的销售淡季，受汽车市场整体环境和天气影响，二手车市场走势较 7 月份呈现小幅下降。全国多数地区二手车市场交易量均有下降。

从二手车市场的主要交易车型来看，8 月份，基本型乘用车共交易 68.35 万辆，环比增长 1.2%，月度同比下降 4.35%；客车 10.76 万辆，环

比下降 9.78%，月度同比下降 10.07%；载货车 10.01 万辆，环比下降 10.08%，月度同比增长 0.27%；SUV 共交易 13.47 万辆，环比增长 5.42%，月度同比增长 28.9%；MPV 共交易 8.29 万辆，环比下降 0.45%，月度同比增长 37.14%；交叉型乘用车共交易 3.06 万辆，环比增长 3.22%，月度同比增长 9.6%。8 月份除基本型乘用车、SUV、交叉型、有小幅增长，其他车型环比均出现小幅下降，与去年同期相比除客车、基本型乘用车、有小幅下跌外，其他车型均有所增长，SUV 和 MPV 车型增长最为明显。

2019 年 1-8 月全国累计完成交易二手车 927.35 万辆，累计同比增长 3.89%，交易金额为 5880.28 亿元。2019 年新车市场呈现同比负增长态势，二手车市场增速明显减缓，行业进入新的调整期。

从细分市场的交易情况来看，2019 年 1-8 月基本型乘用车共交易 534.76 万辆，同比增长 1.21%；客车 92.9 万辆，同比下降 1.72%；载货车 90.38 万辆，同比增长 13.89%；SUV 84.28 万辆，同比增长 13.06%；MPV 60.04 万辆，同比增长 17.48%；交叉型乘用车 22.51 万辆，同比增长 5.61%。载货车、SUV 与 MPV 车型增速明显，同比增长超过 10%。

从 2019 年各月度交易走势来看，除了 5 月份同比出现小幅下降以外，整体呈现缓慢持续增长趋势。8 月全国二手车交易量为 119.86 万辆，同比增长 0.92%，较 7 月份增速明显减缓。



图 1. 2019 年、2018 年月度交易走势

表 1. 2019 年、2018 年 1-8 月车型交易量占比

单位: %

车型分类	乘用车					商用车		其它车	低排量车	挂车	摩托车
	基本型乘用车	多用途乘用车	MPV	SUV	交叉型乘用车	货车	客车				
2019年	57.67	6.47	9.09	2.43	9.75	10.02	1.93	0.21	0.82	1.62	
2018年	59.19	5.73	8.35	2.39	8.89	10.59	2.66	0.21	0.61	1.39	

从各车型交易量占比变化情况来看, 2019 年 1-8 月载货车、MPV、SUV 交易占比增幅比较明显, 分别增长了 0.86%、0.75% 和 0.74%。而作为重点交易车型的基本型乘用车占比下降了 1.53%, 客车下降了 0.57%。

整体二手乘用车市场占二手车总体交易的 75.66%, 与去年同期相比基本持平, 占二手车市场主体地位。

表 2. 2019 年、2018 年 1-8 月二手车交易类型占比

单位: %

年份	本地交易比例	异地异地比例	私家比例	国产品比例	车龄3年内比例	3-6年比例	7-10年比例	10年以上比例
2019	70.56	29.44	82.37	86.78	24.93	42.17	21.66	11.23
2018	75.08	24.92	89.05	87.77	24.02	41.95	22.91	11.11

1-8 月份二手车转籍总量为 273.03 万辆, 转籍比例为 29.44%, 与去年同期相比增长了 4.52 个百分点。

伴随全国解除二手车限迁政策

的推进, 从月度转籍比例的走势来看, 2019 年上半年的转籍比例明显高于历史同期, 跨区域流通出现了非常明显的增长。下半年 7、8 月份的转籍比例与去年同期较为接近, 增幅逐渐缩小。



图 2. 2019 年、2018 年各月转籍比例走势

从车龄分布状况看, 2019 年 8 月份车龄在 3 年以内的车型交易了 30.89 万辆, 占总交易量的 25.77%。与去年同期增长了 0.27 个百分点。车龄在 3-6 年车型共交易了 47.09 万辆, 占总交易量的 39.29%, 与去年同期下降了 2.32 个百分点。车龄在 7-10 年的车型相比去年占比增长了 0.45 个百分点, 共实现了 27.23 万辆的交易。

可以看到车龄在 6 年以内的车型占了总交易量的 65.06%。另外, 车龄在 10 年以上的车型比例与去年同期相比有小幅增长, 2019 年 8 月共实现交易 14.65 万辆。

图 3. 历年二手车车龄分布情况

2019 年 1-8 月, 使用年限在 3-6 年的二手车交易量最多, 占比为 42.17%, 其次是 3 年内为 24.93%, 7-10 年为 21.66%, 10 年以上的最少为 11.23%。



图 4. 2019 年全国六大区域区域分布情况

2019 年 1-8 月，全国各大区二手车交易分布较为集中：其中华东地区占比超过三分之一，共交易 312.2 万辆，占全国交易量的 33.67%。其次是中南和华北地区，分别为 215.92 万辆和 145.98 万辆，占全国交易量的 23.28% 和 15.74%。三大区合计占比 72.69%。西南、东北、西北分别交易了 129.07 万辆、67.45 万辆、和 56.73 万辆，占全国交易量的 13.92%、7.27% 和 6.12%。



图 5. 2019 年、2018 年各月二手车均价

2019 年 8 月，全国二手车平均价格为 6.37 万元，比去年同期增长了 0.11 万元。根据市场调研结果，二手车收购价格和销售价格与去年同期相比有所下降，但是从均价走势来看并不明显。主要原因从具体的车型分布来看，SUV 车型市场占比与去年同期相比增长了 2.44%，MPV 车型增长了 1.83%，两款车型的增长对二手车

的均价影响较大。另一方面车龄在 3 年以内的二手车较去年同期增长了 0.27%，这也是导致整体均价上浮的原因之一。随着二手车消费观念的转变，中高档车销量增长，推动二手车消费升级。

（文章来源：信息部 中国汽车流通协会）

2019 年 8 月份全国报废机动车回收情况



8 月份，全国机动车回收数量 19.1 万辆，同比增长 13%，其中汽车 16 万辆，增长 16.1%，摩托车 3 万辆，下降 1.3%。按照车辆类型分，客车回收数量 11.8 万辆，增长 19%；货车 3.3 万辆，增长 20%；挂车 0.5 万辆，增长 56.3%；专项作业车 0.2 万辆，下降 2.1%。

1-8 月，全国机动车回收数量 146 万辆，同比增长 23.5%，其中汽车 122.8 万辆，增长 27.1%，摩托车 23.2 万辆，增长 7.4%。按照车辆类型分，客车回收数量 89.3 万辆，增长 23.9%；货车 26.2 万辆，增长 38.9%；挂车

3.6 万辆，增长 54.5%；专项作业车 1.8 万辆，增长 2.3%。

（文章来源：市场体系建设司）

废旧金属现货市场综述 2019 年 10 月 8 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）