

政策法规

Policies&Regulations

国务院办公厅关于印发“无废城市”建设试点工作方案的通知

国办发〔2018〕128号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

《“无废城市”建设试点工作方案》已经国务院同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院办公厅

2018年12月29日

（此件公开发布）

“无废城市”建设试点工作方案

“无废城市”是以创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念为引领，通过推动形成绿色发展方式和生活方式，持续推进固体废物源头减量和资源化利用，最大限度减少填埋量，将固体废物环境影响降至最低的城市发展模式。“无废城市”并不是没有固体废物产生，也不意味着固体废物能完全资源化利用，而是一种先进的城市管理理念，旨在最终实现整个城市固体废物产生量最小、资源化利用充分、处置安全的目标，需要长期探索与实践。现阶段，要

通过“无废城市”建设试点，统筹经济社会发展中的固体废物管理，大力推进源头减量、资源化利用和无害化处置，坚决遏制非法转移倾倒，探索建立量化指标体系，系统总结试点经验，形成可复制、可推广的建设模式。为指导地方开展“无废城市”建设试点工作，制定本方案。

一、总体要求

（一）重大意义。党的十八大以来，党中央、国务院深入实施大气、水、土壤污染防治行动计划，把禁止洋垃圾入境作为生态文明建设标志性举措，持续推进固体废物进口管理制度改革，加快垃圾处理设施建设，实施生活垃圾分类制度，固体废物管理工作迈出坚实步伐。同时，我国固体废物产生强度高、利用不充分，非法转移倾倒事件仍呈高发频发态势，既污染环境，又浪费资源，与人民日益增长的优美生态环境需要还有较大差距。开展“无废城市”建设试点是深入落实党中央、国务院决策部署的具体行动，是从城市整体层面深化固体废物综合管理改革和推动“无废社会”建设的有力抓手，是提升生态文明、建设美丽中国的重要举措。

（二）指导思想。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，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略

布局，深入贯彻习近平生态文明思想和全国生态环境保护大会精神，认真落实党中央、国务院决策部署，坚持绿色低碳循环发展，以大宗工业固体废物、主要农业废弃物、生活垃圾和建筑垃圾、危险废物为重点，实现源头大幅减量、充分资源化利用和安全处置，选择典型城市先行先试，稳步推进“无废城市”建设，为全面加强生态环境保护、建设美丽中国作出贡献。

（三）基本原则。

坚持问题导向，注重创新驱动。着力解决当前固体废物产生量大、利用不畅、非法转移倾倒、处置设施选址难等突出问题，统筹解决本地实际问题与共性难题，加快制度、机制和模式创新，推动实现重点突破与整体创新，促进形成“无废城市”建设长效机制。

坚持因地制宜，注重分类施策。试点城市根据区域产业结构、发展阶段，重点识别主要固体废物在产生、收集、转移、利用、处置等过程中的薄弱点和关键环节，紧密结合本地实际，明确目标，细化任务，完善措施，精准发力，持续提升城市固体废物减量化、资源化、无害化水平。

坚持系统集成，注重协同联动。围绕“无废城市”建设目标，系统集成固体废物领域相关试点示范经验做法。坚持政府引导和市场主导相结合，提升固体废物综合管理水平与推进供给侧结构

性改革相衔接，推动实现生产、流通、消费各环节绿色化、循环化。

坚持理念先行，倡导全民参与。全面增强生态文明意识，将绿色低碳循环发展作为“无废城市”建设重要理念，推动形成简约适度、绿色低碳、文明健康的生活方式和消费模式。强化企业自我约束，杜绝资源浪费，提高资源利用效率。充分发挥社会组织和公众监督作用，形成全社会共同参与的良好氛围。

（四）试点目标。到2020年，系统构建“无废城市”建设指标体系，探索建立“无废城市”建设综合管理制度和技术体系，试点城市在固体废物重点领域和关键环节取得明显进展，大宗工业固体废物贮存处置总量趋零增长、主要农业废弃物全量利用、生活垃圾减量化资源化水平全面提升、危险废物全面安全管控，非法转移倾倒固体废物事件零发生，培育一批固体废物资源化利用骨干企业。通过在试点城市深化固体废物综合管理改革，总结试点经验做法，形成一批可复制、可推广的“无废城市”建设示范模式，为推动建设“无废社会”奠定良好基础。

（五）试点范围。在全国范围内选择10个左右有条件、有基础、规模适当的城市，在全市域范围内开展“无废城市”建设试点。综合考虑不同地域、不同发展水平及产业特点、地方政府积极性等因素，优先选取国家生态文明试验

区省份具备条件的城市、循环经济示范城市、工业资源综合利用示范基地、已开展或正在开展各类固体废物回收利用无害化处置试点并取得积极成效的城市。

二、主要任务

(一) 强化顶层设计引领, 发挥政府宏观指导作用。建立“无废城市”建设指标体系, 发挥导向引领作用。2019年6月底前, 研究建立以固体废物减量化和循环利用率为核心指标的“无废城市”建设指标体系, 并与绿色发展指标体系、生态文明建设考核目标体系衔接融合。健全固体废物统计制度, 统一工业固体废物数据统计范围、口径和方法, 完善农业废弃物、建筑垃圾统计方法。(生态环境部牵头, 国家发展改革委、工业和信息化部、住房城乡建设部、农业农村部、国家统计局参与)

优化固体废物管理体制机制, 强化部门分工协作。根据城市经济社会发展实际, 以深化地方机构改革为契机, 建立部门责任清单, 进一步明确各类固体废物产生、收集、转移、利用、处置等环节的部门职责边界, 提升监管能力, 形成分工明确、权责明晰、协同增效的综合管理体制机制。(生态环境部指导, 试点城市政府负责落实。以下均需试点城市政府落实, 不再列出)

加强制度政策集成创新, 增强试点方案系统性。落实《生态文明体制改革

总体方案》相关改革举措, 围绕“无废城市”建设目标, 集成目前已开展的有关循环经济、清洁生产、资源化利用、乡村振兴等方面改革和试点示范政策、制度与措施。在继承与创新基础上, 试点城市制定“无废城市”建设试点实施方案, 和城市建设与管理有机融合, 明确改革试点的任务措施, 增强相关领域改革系统性、协同性和配套性。(生态环境部、国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、自然资源部、住房城乡建设部、农业农村部、商务部、国家卫生健康委、国家统计局指导)

统筹城市发展与固体废物管理, 优化产业结构布局。组织开展区域内固体废物利用处置能力调查评估, 严格控制新建、扩建固体废物产生量大、区域难以实现有效综合利用和无害化处置的项目。构建工业、农业、生活等领域间资源和能源梯级利用、循环利用体系。以物质流分析为基础, 推动构建产业园区企业内、企业间和区域内的循环经济产业链运行机制。明确规划期内城市基础设施保障能力需求, 将生活垃圾、城镇污水污泥、建筑垃圾、废旧轮胎、危险废物、农业废弃物、报废汽车等固体废物分类收集及无害化处置设施纳入城市基础设施和公共设施范围, 保障设施用地。(国家发展改革委、工业和信息化部、自然资源部、生态环境部、住房城乡建设部、农业农村部、商务部指导)

(二) 实施工业绿色生产, 推动大宗工业固体废物贮存处置总量趋零增长。全面实施绿色开采, 减少矿业固体废物产生和贮存处置量。以煤炭、有色金属、黄金、冶金、化工、非金属矿等行业为重点, 按照绿色矿山建设要求, 因矿制宜采用充填采矿技术, 推动利用矿业固体废物生产建筑材料或治理采空区和塌陷区等。到 2020 年, 试点城市的大中型矿山达到绿色矿山建设要求和标准, 其中煤矸石、煤泥等固体废物实现全部利用。(自然资源部、工业和信息化部指导)

开展绿色设计和绿色供应链建设, 促进固体废物减量和循环利用。大力推行绿色设计, 提高产品可拆解性、可回收性, 减少有毒有害原辅料使用, 培育一批绿色设计示范企业; 大力推行绿色供应链管理, 发挥大企业及大型零售商带动作用, 培育一批固体废物产生量小、循环利用率高的示范企业。(工业和信息化部、商务部、生态环境部指导) 以铅酸蓄电池、动力电池、电器电子产品、汽车为重点, 落实生产者责任延伸制, 到 2020 年, 基本建成废弃产品逆向回收体系。(国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部、商务部、市场监管总局指导)

健全标准体系, 推动大宗工业固体废物资源化利用。以尾矿、煤矸石、粉煤灰、冶炼渣、工业副产石膏等大宗工

业固体废物为重点, 完善综合利用标准体系, 分类别制定工业副产品、资源综合利用产品等产品技术标准。(市场监管总局、工业和信息化部负责) 推广一批先进适用技术装备, 推动大宗工业固体废物综合利用产业规模化、高值化、集约化发展。(工业和信息化部指导)

严格控制增量, 逐步解决工业固体废物历史遗留问题。以磷石膏等为重点, 探索实施“以用定产”政策, 实现固体废物产消平衡。全面摸底调查和整治工业固体废物堆存场所, 逐步减少历史遗留固体废物贮存处置总量。(生态环境部、工业和信息化部指导)

(三) 推行农业绿色生产, 促进主要农业废弃物全量利用。以规模养殖场为重点, 以建立种养循环发展机制为核心, 逐步实现畜禽粪污就近就地综合利用。在肉牛、羊和家禽等养殖场鼓励采用固体粪便堆肥或建立集中处置中心生产有机肥, 在生猪和奶牛等养殖场推广快速低排放的固体粪便堆肥技术、粪便垫料回用和水肥一体化施用技术, 加强二次污染管控。推广“果沼畜”、“菜沼畜”、“茶沼畜”等畜禽粪污综合利用、种养循环的多种生态农业技术模式。到 2020 年, 规模养殖场粪污处理设施装备配套率达到 95% 以上, 畜禽粪污综合利用率达到 75% 以上。(农业农村部指导)

以收集、利用等环节为重点, 坚持

因地制宜、农用优先、就地就近原则，推动区域农作物秸秆全量利用。以秸秆就地还田，生产秸秆有机肥、优质粗饲料产品、固化成型燃料、沼气或生物天然气、食用菌基料和育秧、育苗基料，生产秸秆板材和墙体材料为主要技术路线，建立肥料化、饲料化、燃料化、基料化、原料化等多途径利用模式。到2020年，秸秆综合利用率达到85%以上。（国家发展改革委、农业农村部指导）

以回收、处理等环节为重点，提升废旧农膜及农药包装废弃物再利用水平。建立政府引导、企业主体、农户参与的回收利用体系。推广一膜多用、行间覆盖等技术，减少地膜使用。推广应用标准地膜，禁止生产和使用厚度低于0.01毫米的地膜。有条件的城市，将地膜回收作为生产全程机械化的必要环节，全面推进机械化回收。到2020年，重点用膜区当季地膜回收率达到80%以上。（农业农村部、市场监管总局指导）按照“谁购买谁交回、谁销售谁收集”原则，探索建立农药包装废弃物回收奖励或使用者押金返还等制度，对农药包装废弃物实施无害化处理。（生态环境部、农业农村部、财政部指导）

（四）践行绿色生活方式，推动生活垃圾源头减量和资源化利用。以绿色生活方式为引领，促进生活垃圾减量。通过发布绿色生活方式指南等，引导公众在衣食住行等方面践行简约适度、绿

色低碳的生活方式。（生态环境部、住房城乡建设部指导）支持发展共享经济，减少资源浪费。限制生产、销售和使用一次性不可降解塑料袋、塑料餐具，扩大可降解塑料产品应用范围。加快推进快递业绿色包装应用，到2020年，基本实现同城快递环境友好型包装材料全面应用。（国家发展改革委、商务部、国家邮政局、市场监管总局指导）推动公共机构无纸化办公。在宾馆、餐饮等服务性行业，推广使用可循环利用物品，限制使用一次性用品。创建绿色商场，培育一批应用节能技术、销售绿色产品、提供绿色服务的绿色流通主体。（商务部、文化和旅游部、国管局指导）

多措并举，加强生活垃圾资源化利用。全面落实生活垃圾收费制度，推行垃圾计量收费。建设资源循环利用基地，加强生活垃圾分类，推广可回收物利用、焚烧发电、生物处理等资源化利用方式。（国家发展改革委、住房城乡建设部指导）垃圾焚烧发电企业实施“装、树、联”（垃圾焚烧企业依法依规安装污染物排放自动监测设备、在厂区门口树立电子显示屏实时公布污染物排放和焚烧炉运行数据、自动监测设备与生态环境部门联网），强化信息公开，提升运营水平，确保达标排放。（生态环境部指导）以餐饮企业、酒店、机关事业单位和学校食堂等为重点，创建绿色餐厅、绿色餐饮企业，倡导“光盘行动”。促

进餐厨垃圾资源化利用,拓宽产品出路。
(国家发展改革委、商务部、国管局指导)

开展建筑垃圾治理,提高源头减量及资源化利用水平。摸清建筑垃圾产生现状和发展趋势,加强建筑垃圾全过程管理。强化规划引导,合理布局建筑垃圾转运调配、消纳处置和资源化利用设施。加快设施建设,形成与城市发展需求相匹配的建筑垃圾处理体系。开展存量治理,对堆放量比较大、比较集中的堆放点,经评估达到安全稳定要求后,开展生态修复。在有条件的地区,推进资源化利用,提高建筑垃圾资源化再生产品质量。(住房城乡建设部、国家发展改革委、工业和信息化部指导)

(五)提升风险防控能力,强化危险废物全面安全管控。筑牢危险废物源头防线。新建涉危险废物建设项目,严格落实建设项目危险废物环境影响评价指南等管理要求,明确管理对象和源头,预防二次污染,防控环境风险。以有色金属冶炼、石油开采、石油加工、化工、焦化、电镀等行业为重点,实施强制性清洁生产审核。(生态环境部指导)

夯实危险废物过程严控基础。开展排污许可“一证式”管理,探索将固体废物纳入排污许可证管理范围,掌握危险废物产生、利用、转移、贮存、处置情况。严格落实危险废物规范化管理考核要求,强化事中事后监管。(生态环

境部指导)全面实施危险废物电子转移联单制度,依法加强道路运输安全管理,及时掌握流向,大幅提升危险废物风险防控水平。(生态环境部、交通运输部指导)开展废铅酸蓄电池等危险废物收集经营许可证制度试点。(生态环境部指导)落实《医疗废物管理条例》,强化地方政府医疗废物集中处置设施建设责任,推动医疗废物集中处置体系覆盖各级各类医疗机构。加强医疗废物分类管理,做好源头分类,促进规范处置。

(生态环境部、国家卫生健康委指导)

完善危险废物相关标准规范。以全过程环境风险防控为基本原则,明确危险废物处置过程二次污染控制要求及资源化利用过程环境保护要求,规定资源化利用产品中有毒有害物质含量限值,促进危险废物安全利用。(生态环境部、市场监管总局指导)建立多部门联合监管执法机制,将危险废物检查纳入环境执法“双随机”监管,严厉打击非法转移、非法利用、非法处置危险废物。(生态环境部指导)

(六)激发市场主体活力,培育产业发展新模式。提高政策有效性。将固体废物产生、利用处置企业纳入企业环境信用评价范围,根据评价结果实施跨部门联合惩戒。(生态环境部、国家发展改革委、人民银行、银保监会指导)落实好现有资源综合利用增值税等税收优惠政策,促进固体废物综合利用。(财

政部、税务总局指导)构建工业固体废物资源综合利用评价机制,制定国家工业固体废物资源综合利用产品目录,对依法综合利用固体废物、符合国家和地方环境保护标准的,免征环境保护税。

(工业和信息化部、财政部、税务总局指导)按照市场化和商业可持续原则,探索开展绿色金融支持畜禽养殖业废弃物处置和无害化处理试点,支持固体废物利用处置产业发展。到2020年,在试点城市危险废物经营单位全面推行环境污染责任保险。(人民银行、财政部、国家发展改革委、生态环境部、农业农村部、银保监会指导)在农业支持保护补贴中,加大对畜禽粪污、秸秆综合利用生产有机肥的补贴力度,同步减少化肥补贴。(农业农村部、财政部指导)增加政府绿色采购中循环利用产品种类,加大采购力度。(财政部、国家发展改革委、生态环境部指导)加快建立有利于促进固体废物减量化、资源化、无害化处理的激励约束机制。在政府投资公共工程中,优先使用以大宗工业固体废物等为原料的综合利用产品,推广新型墙材等绿色建材应用;探索实施建筑垃圾资源化利用产品强制使用制度,明确产品质量要求、使用范围和比例。(国家发展改革委、工业和信息化部、住房城乡建设部、市场监管总局、国管局指导)

发展“互联网+”固体废物处理产

业。推广回收新技术新模式,鼓励生产企业与销售商合作,优化逆向物流体系建设,支持再生资源回收企业建立在线交易平台,完善线下回收网点,实现线上交废与线下回收有机结合。(商务部指导,供销合作总社参与)建立政府固体废物环境管理平台与市场化固体废物公共交易平台信息交换机制,充分运用物联网、全球定位系统等信息技术,实现固体废物收集、转移、处置环节信息化、可视化,提高监督管理效率和水平。(生态环境部指导)

积极培育第三方市场。鼓励专业化第三方机构从事固体废物资源化利用、环境污染治理与咨询服务,打造一批固体废物资源化利用骨干企业。(工业和信息化部指导)以政府为责任主体,推动固体废物收集、利用与处置工程项目和设施建设运行,在不增加地方政府债务前提下,依法依规探索采用第三方治理或政府和社会资本合作(PPP)等模式,实现与社会资本风险共担、收益共享。(财政部、国家发展改革委、生态环境部指导)

三、实施步骤

(一)确定试点城市。试点城市由省级有关部门推荐,生态环境部会同国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、自然资源部、住房城乡建设部、农业农村部、商务部、文化和旅游部、国家卫生健康委、国家统计局、国家邮政

局等部门筛选确定。

(二) 制定实施方案。试点城市负责编制“无废城市”建设试点实施方案,明确试点目标,确定任务清单和分工,做好年度任务分解,明确每项任务的目标成果、进度安排、保障措施等。实施方案按程序报送生态环境部,经生态环境部会同有关部门组织专家评审通过后实施。2019年上半年,试点城市政府印发实施方案。

(三) 组织开展试点。试点城市政府是“无废城市”建设试点责任主体,要围绕试点内容,有力有序开展试点,确保实施方案规定任务落地见效。生态环境部会同有关部门对试点工作进行指导和成效评估,发现问题及时调整和改进,适时组织开展“无废城市”建设试点经验交流。

(四) 开展评估总结。2021年3月底前,试点城市政府对本地区试点总体情况、主要做法和成效、存在的问题及建议等进行评估总结,形成试点工作总结报告报送生态环境部。生态环境部会同有关部门组织开展“无废城市”建设试点工作成效评估,对成效突出的城市给予通报表扬,把试点城市行之有效的改革创新举措制度化。

四、保障措施

(一) 加强组织领导。生态环境部会同有关部门组建协调小组和专家委员会,建立工作协调机制,共同指导推进

“无废城市”建设试点工作,统筹研究重大问题,协调重大政策,指导各地试点实践,确保试点工作取得实效。各试点城市政府要高度重视,把试点工作列为政府年度重点工作任务,作为深化城市管理体制改革的的重要内容,成立领导小组,健全工作机制,明确部门职责,强化激励措施。正在开展固体废物相关领域试点工作的,要做好与“无废城市”建设试点工作的统筹衔接,加强系统集成,发挥综合效益。

(二) 加大资金支持。鼓励地方政府统筹运用相关政策,支持建设固体废物处置等公共设施。试点城市政府要加大各级财政资金统筹整合力度,明确“无废城市”建设试点资金范围和规模。加大科技投入,加快固体废物减量化、高质化利用关键技术、工艺和设备研发制造。鼓励金融机构在风险可控前提下,加大对“无废城市”建设试点的金融支持力度。

(三) 严格监管执法。强化对试点城市绿色矿山建设、建筑垃圾处置、固体废物资源化利用工作的督导检查。鼓励试点城市制定相关地方性法规和规章。依法严厉打击各类固体废物非法转移、倾倒行为,以及无证从事危险废物收集、利用与处置经营活动。持续打击非法收集和拆解废铅酸蓄电池、报废汽车、废弃电器电子产品行为。加大对生产和销售超薄塑料购物袋、农膜的查处

力度。加强固体废物集散地综合整治。对固体废物监管责任落实不到位、工作任务未完成的,依纪依法严肃追究责任。

(四)强化宣传引导。面向学校、社区、家庭、企业开展生态文明教育,凝聚民心、汇集民智,推动生产生活方式绿色化。加大固体废物环境管理宣传教育,有效化解“邻避效应”,引导形成“邻利效应”。将绿色生产生活方式等内容纳入有关教育培训体系。依法加强固体废物产生、利用与处置信息公开,充分发挥社会组织和公众监督作用。

(文章来源:中华人民共和国中央人民政府网)

关于印发《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》的通知

发改综合〔2019〕181号

各省、自治区、直辖市及计划单列市、新疆生产建设兵团发展改革委、工业和信息化主管部门、民政厅(局)、财政厅(局)、住房城乡建设厅(规划国土委、规划局、规划国土局)、交通运输厅(局、委)、农业农村(农牧、农业)厅(局、委)、商务主管部门、卫生健康委(卫生计生委)、市场监督管理部

门:

为贯彻落实中央经济工作会议精神,顺应居民消费升级大趋势,进一步优化供给,更好满足人民群众对美好生活的需要,促进形成强大国内市场,国家发展改革委会同有关部门共同研究制定了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》。现印发你们,请结合本地区本部门实际,认真抓好贯彻落实。

国家发展改革委
工业和信息化部
民政部
财政部
住房城乡建设部
交通运输部
农业农村部
商务部
国家卫生健康委
市场监管总局
2019年1月28日

进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)

为深入贯彻中央经济工作会议精神,加快落实《中共中央国务院关于完善促进消费体制机制进一步激发居民消费潜力的若干意见》(中发〔2018〕32号)和《完善促进消费体制机制实施方案

(2018-2020年)》(国办发〔2018〕93号),着力引导企业顺应居民消费升级大趋势,加快转型升级提升供给质量和水平,以高质量的供给催生创造新的市场需求,更好满足人民群众对美好生活的向往,促进形成强大国内市场,推动消费平稳增长,特制订如下方案。

一、多措并举促进汽车消费,更好满足居民出行需要

(一)有序推进老旧汽车报废更新。按规定放开报废汽车“五大总成”再制造再利用。有条件的地方可依托市场交易平台,对报废国三及以下排放标准汽车同时购买新车的车主,给予适当补助。对淘汰更新老旧柴油货车、推广使用新能源汽车等大气污染治理措施成效显著的地方,中央财政在安排相关资金时予以适当倾斜支持。

(二)持续优化新能源汽车补贴结构。坚持扶优扶强的导向,将更多补贴用于支持综合性能先进的新能源汽车销售,鼓励发展高

技术水平新能源汽车。落实新能源货车差别化通行管理政策,提供通行便利,扩大通行范围。

(三)促进农村汽车更新换代。有条件的地方,可对农村居民报废三轮汽车,购买3.5吨及以下货车或者1.6升及以下排量乘用车,给予适当补贴,带动农村汽车消费。

(四)稳步推进放宽皮卡车进城限

制范围。在评估河北、辽宁、河南、云南、湖北、新疆6省区放开皮卡车进城限制试点政策效果基础上,稳妥有序扩大皮卡车进城限制范围。

(五)加快繁荣二手车市场。进一步落实全面取消二手车限迁政策,严防限迁政策出现回潮。对二手车经销企业销售二手车,落实适用销售旧货的增值税政策,依照3%征收率减按2%征收增值税。

(六)进一步优化地方政府机动车管理措施。已实施汽车限购政策的地方,要结合本地实际情况,优化机动车限购管理措施,有条件的地方可适度盘活历年废弃的购车指标,更好满足居民汽车消费需求。

二、补足城镇消费供给短板,更好满足城镇化和老龄化需求

(七)加快推进老旧小区和老年家庭适老化改造。有条件的地方可对老旧小区加装电梯、无障碍通道、适老化家居环境、适老辅具等方面进行补贴,调动市场积极性。

(八)进一步满足农业转移人口市民化住房消费需求。加快发展住房租赁市场,发挥国有租赁企业对市场的引领、规范、激活和调控作用,支持专业化、机构化住房租赁企业发展。将符合条件的农业转移人口纳入住房保障范围。支持部分人口净流入、房价高、租赁需求缺口大的大中城市多渠道筹集公租房和

市场租赁住房房源，将集体土地建设租赁住房作为重点支持内容。

(九) 完善托幼等配套政策鼓励居民按政策生育。鼓励地方政府通过采取提供场地、减免租金等政策措施，加大对社会力量开展3岁以下婴幼儿托育服务的支持力度。持续促进家政服务提质扩容。

(十) 加强城市养老设施建设提升养老服务供给水平。加大城市养老服务用地供给，加强城市闲置资源转化利用，规划建设一批、改建扩建一批养老服务机构。升级改造大城市郊区、周边地区养老服务机构，建设一批社区医养结合服务中心，增加社区护理床位供给。

三、促进农村消费提质升级，拉动城乡消费联动发展

(十一) 着力挖掘农村网购和旅游消费潜力。充分发挥邮政系统、供销社系统和信息进村入户工程现有农村网点布局优势，引导电商企业在乡镇和农村建设服务网点，开展品牌消费、品质消费系列活动。建立健全住宿餐饮等乡村旅游和服务标准，开展休闲农业和乡村旅游精品发布推介活动。

(十二) 持续畅通城乡双向联动销售渠道。鼓励地方特别是中西部地区和“三区三州”深度贫困地区政府，与电商企业开展多种形式的合作，挖掘优质特色农产品，加强品牌培育，集中展示销售。有条件的地方可针对本地优质特

色农产品网络销售进行补贴。大力发展连锁化、品牌化便利店。确定一批重点城市开展城乡高效配送专项行动。

(十三) 优化农村消费市场环境。加大农村流通产品监督抽查覆盖面，强化消费领域大数据在打击假冒伪劣方面的应用，扩大农村对合格产品的消费使用。积极开展有机产品认证，提升食品农产品供给质量。

四、加强引导支持，带动新品消费

(十四) 支持绿色、智能家电销售。有条件的地方可对产业链条长、带动系数大、节能减排协同效应明显的新型绿色、智能化家电产品销售，给予消费者适当补贴。

(十五) 促进家电产品更新换代。有条件的地方可对消费者交售旧家电（冰箱、洗衣机、空调、电视机、抽油烟机、热水器、灶具、计算机）并购买新家电产品给予适当补贴，推动高质量新产品销售。

(十六) 积极开展消费扶贫带动贫困地区产品销售。各级机关、国有企事业单位、金融机构、大专院校等在同等条件下优先采购贫困地区产品，推动帮扶省市与贫困地区建立长期稳定的供销关系，鼓励民营企业采取“以购代捐”“以买代帮”等方式采购贫困地区产品和服务。

五、扩大优质产品和服务供给，更好满足高品质消费需求

(十七) 打造中高端消费载体。改造提升重点城市步行街，加快国际消费中心城市培育建设。认定公布一批中华老字号品牌。抓紧出台商品交易市场发展平台经济的指导意见，促进商产融合。

(十八) 扩大升级信息消费。加快推出 5G 商用牌照。支持有条件的地方建设信息消费体验中心。推动开展信息消费体验周、城市行、技能培训等各类活动，推广典型案例经验，培养信息消费习惯。

(十九) 加快推进超高清视频产品消费。加大对中央和地方电视台 4K 超高清电视频道开播支持力度，丰富超高清视频内容供给。支持广电网络和电信网络升级改造，提升超高清视频传输保障能力。有条件的地方可对超高清电视、机顶盒、虚拟现实/增强现实设备等产品推广应用予以补贴，扩大超高清视频终端消费。

(二十) 促进离境退税商品销售。优化离境退税服务网点布局，鼓励增设退税商店，研究完善退税代理机构条件，提高离境退税服务便利化水平。

六、完善政策体系，进一步优化消费市场环境

(二十一) 持续完善消费基础设施。推进实施中小城市、农村以及边远地区、林牧区、海岛等区域基础网络完善工程，进一步为扩大和升级信息消费提供支撑。加快补齐道路、停车场、能源、电

信、物流、新能源汽车充电设施等方面建设短板，推进厕所革命、垃圾和污水治理等农村人居环境整治。

(二十二) 加强质量认证体系建设。充分发挥质量认证保障安全底线，对涉及人身健康、安全环保的产品实行强制性认证，将防爆电器、家用燃气具、500 升以上大冰箱等 3 类产品列入强制性产品认证目录范围，推进落实强制性产品认证改革方案，促进认证制度简捷便利。鼓励企业开展自愿认证，健全认证采信机制。

(二十三) 持续深化收入分配改革。全面实施修改后的个人所得税法及其实施条例，落实好专项附加扣除政策。进一步提高相对低收入群体的待遇。

(二十四) 进一步加大消费者权益保护力度。深入开展放心消费创建活动，推动大型零售企业进行线下购物无理由退货制度试点。运用多种方式和载体，全面启动消费投诉公示工作，督促经营者诚信经营。联合开展消费者个人信息保护和预付卡治理专项行动，净化消费环境。各地区各部门要充分认识优化供给、推动消费平稳增长对促进形成强大国内市场、满足人民群众日益增长的美好生活需要具有重要意义，切实强化组织领导，突出保障协调，推动政策切实落地生效。

(文章来源：中华人民共和国中央人民政府网)

生态环境部等九部委关于印发 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《关于印发生生产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年底前完成)

(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行为的企业，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)

河北生态环境厅关于严格执行固体(危险)废物管理规定加强跨省转移监督管理的通知

冀环土壤〔2018〕82号

各市(含定州、辛集市)环保局,雄安新区生态环境局:

我省地处京畿重地,生态环境敏感。随着京津冀一体化协同发展进程的加

快,2022年冬奥会举办日期的临近,特别是雄安新区战略发展规划的实施,对我省生态环境质量和环境安全提出了更为严格的要求。为深入贯彻省委、省政府《关于全面加强生态环境保护 坚决打好污染防治攻坚战的实施意见》,有效防范固体(危险)废物跨区域转移环境风险,根据《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》、《河北省固体废物污染环境防治条例》等有关要求,现就进一步加强固体(危险)废物跨省转移管理有关事项通知如下:

一、严格执行固体废物跨省转移商请制度。跨省转移固体废物贮存、处置以及跨省转移危险废物的,要逐级报经省级人民政府生态环境主管部门商请接受地的省(自治区、直辖市)人民政府生态环境主管部门同意后,方可批准转移。未经批准的,一律不得转移。转移危险废物的,必须严格执行国家危险废物经营许可证制度和转移联单制度;运输危险废物,必须采取防治污染环境的措施,并遵守国家有关危险货物运输管理的规定。禁止跨省转入生活垃圾、建筑垃圾、污水处理厂污泥和污染土壤等。

二、从严把控危险废物跨省转入。各级生态环境部门要认真贯彻《河北省固体废物污染环境防治条例》,严格控制省外的危险废物转移至我省行政区域内贮存或者处置。要对照“河北省固体(危险)废物跨省移入申请表”(附件),

从严核查跨省转入申请。

(一) 雄安新区和张家口冬奥区属于重要生态功能区和环境敏感区，为有效防控环境污染风险，按照有关规定、要求，两区及周边管控区，禁止接收外省危险废物转入。位于京津冀腹地的廊坊市“北三县”、秦皇岛市和省会石家庄市，不得接收以焚烧、干化、物化、填埋等处置方式的外省危险废物转入；其他市辖区域，由各市根据本地情况确定。目前以处置利用外省危险废物为主的现有企业要逐年减量，特别是利用价值低、次生固废产生量大的要严格控制，不得超过核准经营规模的 30%。

(二) 存在下列情形之一的，禁止接收外省危险废物：

1. 企业规划建设环评文件明确危险废物来源于省内的；
2. 企业不具备利用处置能力或超出其核准危险废物经营范围的；
3. 企业被责令停产、或查处问题整改期间的；
4. 特殊时段采取错峰、限产等管控措施的；
5. 拟转入危险废物中含汞、砷、铅、铬、镉等重金属偏高的；
6. 拟转入危险废物中属于表面处理废物、废乳化液、废无机酸等利用价值低、危害性大、环境风险大的。

(三) 对于具备条件接收跨省转入危险废物的，相关市、县（市、区）生

态环境部门要严格核查并出具核查意见。接收单位存在下述情形之一的，市级生态环境局不得出具同意接收的意见：

1. 近一年内存在环境违法行为受到处罚的；
2. 申请材料描述不清或弄虚作假的；
3. 危险废物经营记录不全，不能说明上年度及本年度接收的危险废物利用处置种类、数量、去向的；
4. 厂内贮存危险废物量超过该企业 15 天处置能力的。

(四) 本通知印发之日起，所有新批准的危险废物利用处置企业，要以利用处置本地和省内相邻区域产生的危险废物为主，不得接收外省危险废物转入，避免长途运输带来的环境风险。

三、切实加强危废转移事中事后监管。各级生态环境部门要根据《河北省固体（危险）废物跨省转移审批工作程序》（冀环土函〔2018〕248 号）等规定，督促有关部门切实落实危险废物跨省转移具体要求，并加强监管防范环境风险。同时将固体（危险）废物跨省转移作为日常监管和环境执法的重点。收到危险废物产生单位的转移信息后，相关市县生态环境部门要对危险废物转移活动进行检查，重点检查转移单位是否严格按照转移申报材料 and 生态环境部门审批文件等依法组织转移并遵守相关法

律法规。发现在转移危险废物过程中存在违法行为的，应立即责令停止转移，并进行查处。

自本通知发布之日起，各地利用一个月的时间，对近两年跨省转移特别是跨省转入危废处置利用情况进行集中检查，一旦发现接收单位存在环境风险和违法行为，责令立即整改并严肃查处。有关检查情况及存在问题于 2019 年 1 月 10 日前上报省生态环境厅。

附件：河北省固体（危险）废物跨省移入申请表

河北省生态环境厅

2018 年 12 月 4 日

附件

河北省固体（危险）废物跨省移入申请表

（原冀环土函[2018]248 号附件 3，按此表修改）

编号：

| | | | |
|----------------------------------------|-----------------|---------|------|
| 一、申请单位 | | | |
| 单位名称： | 法定代表人签字：（公章） | | |
| 地址： | 授权业务员： | 身份证号： | 手机： |
| 二、接收单位 | | | |
| 单位名称： | （公章） 危废经营许可证编号： | | |
| 地址： | 授权业务员： | 身份证号： | 手机： |
| 三、申请转移事项（根据实际情况，按不同名称和类别分别进行填写） | | | |
| 1 | 废物名称 | 类别： | 8 位码 |
| | 数量（吨/只） | 处理处置方式： | |
| 2 | 废物名称 | 类别： | 8 位码 |
| | 数量（吨/只） | 处理处置方式： | |
| 3 | 废物名称 | 类别： | 8 位码 |
| | 数量（吨/只） | 处理处置方式： | |
| 4 | 废物名称 | 类别： | 8 位码 |
| | 数量（吨/只） | 处理处置方式： | |
| 5 | 废物名称 | 类别： | 8 位码 |
| | 数量（吨/只） | 处理处置方式： | |
| 转移期限： | | | |
| 运输方式： 道路□ 铁路□ 水路□ | | | |

| | | |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------|------|
| 运输路线： | | |
| 途经地级市： | | |
| 四、当地生态环境部门审核事项 | | |
| 资料 审查 | 1 移出单位与接收单位的委托处置合同或协议中是否包含废物名称、类别、数量、处理处置方式等申请转移事项内容，合同执行期限是否在申请转移期限内； | □是□否 |
| | 2 移出单位营业执照复印件，法人授权委托书原件，被委托人身份证复印件是否齐全； | □是□否 |
| | 3 接收单位营业执照和危险废物经营许可证复印件与转移申请事项是否一致，法人授权委托书原件，被委托人身份证复印件是否齐全； | □是□否 |
| | 4 运输此批次危险废物的单位是否具备相应资质； | □是□否 |
| | 5 是否明确了此批转移的属地监管工作人员及责任，能够保证做好此批转移的监管工作； | □是□否 |
| 严格 管控 项 | 1 是否位于严格管控区且申请以焚烧、干化、物化、填埋方式处置跨省转入的危险废物； | □是□否 |
| | 2 以处置利用外省危险废物为主的现有企业本年度移入量是否超过上年度移入量； | □是□否 |
| | 3 以处置利用外省危险废物为主的现有企业，申请利用价值低、次生固废产生量大的危险废物是否超过核准经营规模的 30%； | □是□否 |
| 严格 禁入 项 | 1 企业规划建设环评文件是否明确危险废物来源于省内； | □是□否 |
| | 2 企业是否不具备本批次危险废物利用处置能力或超出其核准危险废物经营范围； | □是□否 |
| | 3 企业是否处于被责令停产、或查处问题整改期间； | □是□否 |
| | 4 企业是否属于特殊时段采取错峰、限产等管控措施的； | □是□否 |
| | 5 拟转入危险废物中是否汞、砷、铅、镉、铬等重金属含量偏高； | □是□否 |
| | 6 拟转入危险废物是否属于表面处理废物、废乳液、废无机酸等利用价值低、危害性大、环境风险大的危险废物。 | □是□否 |
| 严 格 核 查 项 | 1 近一年内，是否存在环境违法行为，受到生态环境部门处罚； | □是□否 |
| | 2 是否存在申请材料描述不清或弄虚作假的情形； | □是□否 |
| | 3 是否能说明上年度及本年度接收的危险废物利用、处置情况； | □是□否 |
| | 4 是否能说明新产生危险废物的种类、数量、去向； | □是□否 |
| | 5 企业内部贮存危险废物量是否超过该企业 15 天处理能力。 | □是□否 |
| 五、县级生态环境部门意见 | | |
| 经办人： 单位（章） 年 月 日 | | |

| | |
|---------------------|--|
| 六、市级生态环境部门意见 | |
| 经办人： 单位（章） 年 月 日 | |
| 七、省生态环境厅意见 | |
| 经办人： 单位（章） 年 月 日 | |

河北省生态环境厅办公室 年 月 日印发

（文章来源：河北省生态环境厅）

国家税务总局关于深入贯彻落实减税降费政策措施的通知

税总发〔2019〕13 号

国家税务总局各省、自治区、直辖市和计划单列市税务局，国家税务总局驻各地特派员办事处，局内各单位：

为深入贯彻党中央、国务院决策部署，确保减税降费政策措施落地生根，促进经济社会持续健康发展，现就有关工作通知如下：

一、提高思想认识，积极主动作为

减税降费是深化供给侧结构性改革的重要举措，对减轻企业负担、激发微观主体活力、促进经济增长具有重要作用。近年来，党中央、国务院部署实施了一系列力度大、内容实、范围广的减税降费政策措施，有力促进了创业创新，有效推动了经济社会发展。继续加大减税降费力度特别是加大对小微企业和实体经济的税收支持力度，关系到经济持续平稳运行和社会就业稳定，对进一步把握好重要战略机遇期，实现经济高质量发展具有重要意义。

近年来，各级税务机关按照党中央、国务院决策部署，认真落实各项减税降费政策，持续改进纳税服务，为释放减税降费政策红利、不断优化税收营商环境作出了积极努力，取得了积极成效。但也要看到，当前我国经济下行压力加大，特别是实体经济发展仍面临较多困难，全社会对进一步加大减税降费力度还有很多期盼。民之所盼，政之所向。党中央、国务院决定实施更大规模的减税降费措施，近日国务院常务会议已推出一批小微企业普惠性减税政策。各级税务机关要切实将思想和行动统一到党中央、国务院的决策部署上来，从讲政治的高度，从保持经济持续健康发展和社会大局稳定的高度，进一步增强落实好减税降费措施的政治责任感和工作主动性，确保各项政策措施不折不扣落实

到位，确保企业和人民群众有实实在在的获得感。

二、切实加强领导，狠抓责任落实

各级税务机关要按照全国税务工作会议的部署，把落实好减税降费政策措施作为今年税收工作的主题，摆在重中之重突出位置，统筹谋划、周密部署、迅速行动，把这个责任坚决扛起来，把这项任务坚决落到地。税务总局已成立实施减税降费工作领导小组，下设办公室（收入规划核算司牵头）、政策制定组（政策法规司牵头）、征管核算组（收入规划核算司、征管和科技发展司牵头）、督察督办组（督察内审司牵头）、服务宣传组（纳税服务司、税收宣传中心牵头）等工作组，统筹抓好减税降费政策措施的落实。各级税务机关都要比照成立抓落实的工作机制，由一把手负总责，抽调精干力量，组成专门班子，明确责任主体，梳理任务清单，紧扣时间节点，对标对表开展好每一项工作，确保实而又实、细而又细地将减税降费政策措施实施前的各项准备、运行中的管理服务、落实后的效应分析等工作抓到位、抓出成效。

三、抓紧政策研究，尽早推进实施

在落实好已出台的小微企业普惠性减税等政策措施的基础上，税务总局配合有关部门抓紧研究完善降低增值税税率、降低社保费率等实施方案，努力做到实打实、硬碰硬，提高政策的科学性和普惠性，积极推动相关政策尽早公布实施。各省税务机关要配合财政部门积极研究对增值税小规模纳税人在50%幅度内减征相关地方税种和附加的政策方案，主动向省级人民政府请示汇报，

按要求及时制发操作文件并抓好后续落实，相关情况要及时向税务总局报告。省以下税务机关要密切跟踪小微企业普惠性减税等政策措施实施情况，完善税收政策执行情况反馈机制，及时反映政策执行中存在的问题和意见建议；要围绕进一步加大减税降费力度，深入开展调查研究，积极主动提出切实可行、简明易行的意见建议，促进减税降费政策措施不断完善，政策实施效果更给力、更有感。

四、强化宣传辅导，有效引导预期

各级税务机关要围绕确保减税降费政策措施为纳税人和缴费人普遍所知、普遍所用，着力强化宣传辅导，让市场主体实实在在感受到党中央、国务院减税降费的力度，进一步增强信心、激发活力，在全社会推动形成稳定积极的预期。要创新方式、加大力度，通过税务机关网站、微信、微博、移动客户端、12366 纳税服务热线、印发宣传资料等方式开展多渠道、广覆盖的减税降费政策宣传。税务总局将通过政策解读视频会等方式面向税务系统和纳税人、缴费人开展“一竿子贯到底”的减税降费相关政策专题辅导，并将减税降费作为2019年税收宣传月的重点内容。省以下税务机关要通过纳税人学堂、上门辅导、专题宣讲等方式开展面对面的政策辅导。政策辅导既要百分之百全面覆盖，又要点对点精准“滴灌”；既要面向企业财务人员，又要面向企业法人代表；既要讲解政策实体性内容，又要讲解办税缴费流程、申报表填报等程序性内容，帮助纳税人、缴费人明晰政策口径和适用标准，确保准确理解和充分享受。

五、优化管理服务，增进办税便利

各级税务机关要牢固树立以纳税人和缴费人为中心的服务理念，持续优化管理服务措施。税务总局和各级税务机关要深入研究并不断优化便利纳税人和缴费人享受减税降费政策的举措，该简化的程序一律简化，能精简的资料一律精简，尽快实施扩大税收优惠备案改备查范围、加快税务证明事项清理、推进涉税资料清单管理等措施，确保落实减税降费政策措施提质增效。省以下税务机关要结合当地实际，积极主动推出管理服务创新举措，充分发挥计算机自动识别、政策提示、标准判定、协助计税（费）等功能，进一步提升纳税人和缴费人享受减税降费政策的良好体验。要严格按照税务总局工作要求，采取有力措施全面准确掌握纳税人规模、税种、行业、经济类型等基础信息，确保基础数据质量，增强管理服务的针对性。主管税务机关应当及时审核纳税人申报数据，辅导纳税人准确申报，不断提高减免税申报质量。办税服务厅要全面落实首问责任、限时办结、预约办税、延时服务、导税服务和“最多跑一次”等各项服务制度，确保对纳税人和缴费人的问题及时解答、事项及时办理，以更高的便利度和满意度，为纳税人和缴费人带来更强的获得感。

当前，各级税务机关要围绕更好服务小微企业发展、落实好小微企业普惠性减税政策，合理调配办税资源。税务总局专门设立小微企业服务处，负责集中受理和协调解决中小微企业涉税诉求。各省税务机关也要指定专门部门、安排专人负责中小微企业服务工作。要

在办税服务厅设置小微企业优惠政策落实咨询服务岗，确保小微企业涉税诉求有处提、疑惑有人解、事项有人办。

六、加强统计核算，深化效应分析

各级税务机关要认真做好减税降费政策措施落实情况的统计核算和效应分析工作，务必做到“心中有数”“底账清晰”。税务总局将建立健全小微企业普惠性减税等政策措施实施情况的统计核算办法，从统一各个层级、各个地区、每个税种、每项政策的统计核算口径开始，建立包括申报数据采集、审核校验、汇总上报、核算分析各环节在内，自上而下、整齐划一、清清爽爽的统计核算分析体系，不断提高核算的全面性、精准性、时效性，确保按期生成减免税统计核算数据，客观反映减免税效果。省税务机关要对减免税数据进行日常会审，全面提升减免税统计数据的质量和时效；要积极主动开展减税政策实施情况评估，及时上报政策运行情况及经济效应分析。要优化完善征管系统统计核算功能，开展统计核算时要特别注意避免给纳税人增添不必要的负担，凡能够通过申报表提取或系统生成的数据，一律不得要求纳税人另行填报。

七、积极争取支持，凝聚工作合力

实施减税降费需要各方面的积极参与和共同推动。各级税务机关要加强向地方党委、政府的汇报和与财政等部门的沟通，争取地方在编制和调整预算时充分考虑实施减税降费政策的因素，合理确定税费收入预算。要主动向有关监督部门介绍减税降费政策落实情况，积极争取指导，认真改进工作，确保得到多方理解和支持。当前，要根据小微企

业普惠性减税政策自2019年1月1日起实施的要求，加强与财政、人民银行等部门的沟通协调，切实做好纳税人已缴税款的退库工作。

八、抓好督促考评，务求落地生根

各级税务机关要在统筹规范督查检查考核工作的基础上，将小微企业普惠性减税等政策措施落实情况纳入绩效管理，科学编制考评指标，严格实施考评督促，并通过执法督察等方式促进减税降费政策措施更好地落实落地。税务总局2019年上半年将以小微企业普惠性减税政策落实情况为重点，组织开展减税降费工作督导督查。省以下税务机关也要层层传导压力、落实责任，一级一级抓好贯彻落实，切实加强对辖区内小微企业普惠性减税等政策措施落实情况的督查，做到一督到底、全面覆盖、不留死角。对政策执行中发现的问题要不回避、不护短，该反映的及时全面反映，能解决的及时研究解决，应整改的抓紧即查即改。同时，要积极配合好有关部门组织开展的督查工作，如实反映情况，自觉接受监督，推进各项减税降费政策措施落地生根。

九、严肃工作纪律，确保工作质效

各级税务机关要牢固树立落实好减税降费政策措施是硬任务的理念，坚持把纪律规矩挺在前面，严明工作要求，扛牢压实责任，确保各项减税降费政策措施不折不扣地落实到位，确保纳税人和缴费人“应知尽知”“应会尽会”“应享尽享”。对政策落实不力、统计把关不严以及在宣传辅导、管理服务等工作中有重大疏漏，造成不良影响的单位和个人，要依规依纪严肃追责问责，以最

严肃的纪律确保党中央、国务院减税降费决策部署得到最严格的贯彻落实。

国家税务总局

2019年1月21日

(文章来源: 税务总局网站)

行业资讯

Industry News

2018年全国机动车回收数量为199.1万辆 同比增长14.3%

日前, 商务部市场体系建设司发布了2018年全国报废机动车回收情况与汽车产销情况。2018年1-12月: 全国机动车回收数量为199.1万辆, 同比增长14.3%; 汽车产销累计完成2780.9万辆和2808.1万辆。

一、2018年全国报废机动车回收情况

2018年12月份, 全国机动车回收数量为22.8万辆, 同比增长3.1%, 其中汽车20.1万辆, 同比增长2.7%, 摩托车2.7万辆, 同比增长6.7%。

按照车辆类型分, 2018年12月份, 客车回收数量为13.1万辆, 同比下降2.4%。货车5.4万辆, 同比增长2.9%。挂车0.8万辆, 同比增长66.8%。专项作业车0.3万辆, 同比下降5.5%。

2018年1-12月份, 全国机动车回

收数量为199.1万辆, 同比增长14.3%, 其中汽车167.0万辆, 同比增长13.5%, 摩托车32.1万辆, 同比增长19.1%。

按照车辆类型分, 2018年1-12月份, 客车回收数量为118.4万辆, 同比增长10.5%。货车38.1万辆, 同比增长16.4%。挂车4.2万辆, 同比增长44.0%。专项作业车2.8万辆, 同比增长2.0%。

二、2018年全国汽车产销情况

2018年汽车产销下滑, 新能源汽车保持高速增长。

2018年12月, 我国汽车产销分别完成248.2万辆和266.1万辆, 同比下降18.4%和13.0%, 环比产量下降0.7%, 销量增长4.5%。

2018年, 我国汽车产销累计完成2780.9万辆和2808.1万辆, 同比下降4.2和2.8个百分点。产销连续十年蝉联全球第一。产销增速低于年初预期, 行业主要经济效益指标增速趋缓。其中, 乘用车产销分别完成2352.9万辆和2371万辆, 同比分别下降5.2%和4.1%; 商用车产销分别完成428万辆和437.1万辆, 同比分别增长1.7%和5.1%; 新能源汽车产销分别完成127万辆和125.6万辆, 同比分别增长59.9%和61.7%。

(文章来源: CRRRA 报废汽车专业委员会)

1382 万台, 8600 亿元--2018 年二手车成绩单!

2019 年 1 月 16 日, 中国汽车流通协会公布了 2018 年 12 月份全国二手车交易数据。并发布了 2018 年全年的二手车交易大数据, 这一年的成绩单出来了!



数据显示, 2018 年 12 月全国 31 个省 1068 家二手车交易市场共交易二手车 121.72 万辆, 环比下降 4.58%, 与去年同期相比下降 1.11%, 出现本年度交易量单月同比首次下滑, 交易金额为 769.76 亿元。



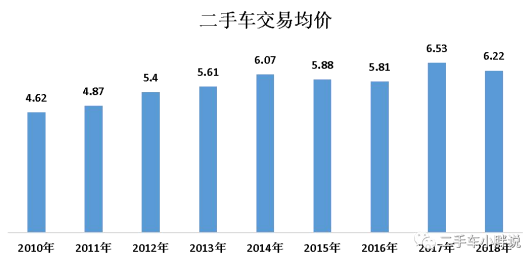
2018 年 1-12 月全国累计完成交易二手车 1382.19 万辆, 同比增长 11.46%, 交易金额为 8603.57 亿元。

从 2001 年至今, 中国二手车交易量已经连续第 18 年持续增长, 全国交易量从 37 万辆增长至 1382 万辆, 增长了 37 倍。

但是在 2017 年 1240 万辆的交易基础上, 2018 年全年交易量仅增长了

11.46%, 明显低于十八年的平均增长率, 但是相比近 6 年的平均增长率略好, 市场整体变化继续存在较多的未知数。

受 2019 年春节假期提前, 市场经济结构调整、新车清库存降价的冲击, 二手车交易的数量和交易均价出现下滑, 经销商经营风险加大, 市场交易活跃度降低。



从二手车市场的主要交易车型来看, 12 月份, 基本型乘用车共交易 73.68 万辆, 环比下降 2.07%, 同比增长 2.11%;

客车 11.54 万辆, 环比下降 19.79%, 同比下降 18.23%; 载货车 10.28 万辆, 环比下降 11.22%, 同比下降 3.98%; SUV 共交易 10.35 万辆, 环比增长 4.89%, 同比增长 8.07%; MPV 共交易 6.98 万辆, 环比下降 2.57%, 同比下降 9.22%。

本月客车下滑明显, 环比下降幅度近 20%, 其次为货车, 环比下降也超过了 10% 以上。



2018 年受国际经济贸易环境影响，消费趋势下降，二手车市场增速减缓，行业进入新的调整期。从细分市场的交易情况来看，2018 年基本型乘用车共交易 822.20 万辆，同比增长 11.56%；客车 146.78 万辆，同比增长 10.18%；载货车 122.28 万辆，同比增长 9.48%；SUV 113.56 万辆，同比增长 30.83%；MPV 78.19 万辆，同比增长 8.09%。二手 SUV 依然是今年带动市场增长的主要力量，同比增速超过 30%。



2018 年&2017 年细分车型交易量占比

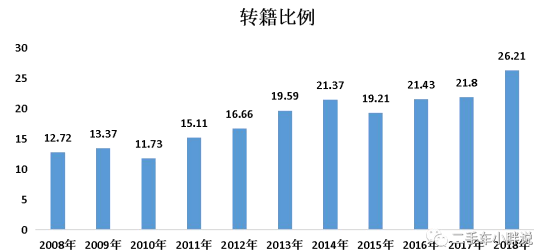
| 车型分类 | 乘用车 | | | | 商用车 | | 其它车 | 低速载货 | 挂车 | 摩托车 |
|-------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|
| | 基本型 | MPV | SUV | 交叉型 | 货车 | 客车 | | | | |
| 2018年 | 59.49 | 5.66 | 8.22 | 2.25 | 8.85 | 10.62 | 2.79 | 0.18 | 0.58 | 1.37 |
| 2017年 | 59.43 | 5.83 | 7.0 | 2.86 | 9.01 | 10.74 | 2.89 | 0.21 | 0.88 | 1.15 |

从各车型交易量占比变化情况来看，2018 年 SUV 车型所占比例与去年同期相比增加了 1.22 个百分点，摩托车与乘用车占比微增，其它车型市场占比有不同程度的下降。此外，二手乘用车市场占二手车总体交易的 59.49%，同比上涨了 0.06 个百分点，占二手车市场主体地位。

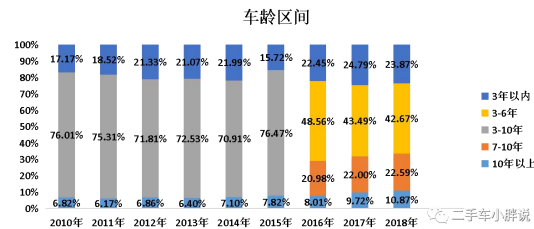
2018 年&2017 年二手车交易类型占比（单位：%）

| 年份 | 本地交易比例 | 异地交易比例 | 私家车比例 | 国产车比例 | 3年内车龄比 | 3-6年车龄比 | 7-10年车龄比 | 10年以上车龄 |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|---------|----------|---------|
| 2018 | 73.79 | 26.21 | 87.65 | 87.54 | 23.87 | 42.67 | 22.59 | 10.87 |
| 2017 | 78.19 | 21.81 | 90.99 | 90.01 | 24.79 | 43.49 | 22.00 | 9.72 |

从二手车市场的结构特点来看，2018 年二手车外迁转籍总量为 362.31 万辆，转籍比例为 26.21%，与去年同期相比增长了 4.4 个百分点。



从车龄分布状况看，2018 年全年车龄在 3-6 年车型共交易了 589.7 万辆，占总交易量的 42.67%，与去年同期下降了 0.82 个百分点。车龄在 3 年以内的车型相比去年占比下降了 0.92 个百分点，共实现了 329.86 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 66.53%。另外，车龄在 10 年以上的车型比例与去年同期相比有明显增长，2018 年全年共实现交易 150.3 万辆。

二手车小胖有关 2018 年二手车数据分析拙见：

1、取消限迁“功不可没”，6 年以上，尤其 10 年以上二手车全国流通压力略有缓解，但是 2019 年能否继续放开和流通尚需加强。

2、新车影响“同病相怜”，新车降

价，从降价频率到降价幅度，从降价品牌到降价范围。二手车，车龄越小，受到新车降价的影响越大，经营风险越大。

3、政策波动“尚未明朗”，涉及到二手车的产权分离商品化、交易税改等核心问题政策仍未实质落地，此外再加上新车环保升级，进口车关税波动，政策影响波动大。

4、电商转型变化，二手车电商在资本“寒冬”中进行转型，赋能共赢和颠覆独立模式逐渐分化，二手车产品整体知名度提升，但是消费者满意度下降，电商分水岭已经逐步形成，BAT等大玩家战略变化存在。

5、传统二手车经营业态出现危机感，二手车市场互联网数字服务体验升级开始，二手车商洗牌加快，新入者增多，局部和全局竞和业态交叉，传统格局裂变开始。

6、汽车厂家和品牌经销商集团对于二手车业务的重视度提高，实际投入加大，百强集团中对于4S店的二手车置换率、品牌零售率等考核加大，4S店二手车零售占比继续增加，市场预计份额为7%（美国成熟市场为30-40%），发展潜力激发。

7、二手车金融阶段性调整，由于受到整体金融行业波动，二手车金融在2018年底受到一定影响，库存融资、零售金融、供应链金融等均出现了一定的调整，对于行业发展存在一定的影响，

存在新的变数。

8、二手车出口的机遇虽然存在，但是从实际运营情况看，各种政策的尚未完善，海外市场的风险，国内价格问题多种因素预示着整体仍需机遇，短期内不会有大规模的发展机会，未来却是必经之路。

（文章来源：中国汽车流通协会 二手车小胖说）

发改委：落实二手车增值税政策，依照3%征收率减按2%征收

1月29日消息，国家发改委于日前发布了2019年进一步优化供给推动消费平稳增长，促进形成强大国内市场的实施方案。其中第一条到第六条内容关于促进汽车市场发展，具体信息如下：

（一）有序推进老旧汽车报废更新。按规定放开报废汽车五大总成再制造再利用。有条件的地方可依托市场交易平台，对报废国三及以下排放标准汽车同时购买新车的车主，给予适当补助。

对淘汰更新老旧柴油货车、推广使用新能源汽车等大气污染治理措施成效显著的地方，中央财政在安排相关资金时予以适当倾斜支持。

（二）持续优化新能源汽车补贴结构。坚持扶优扶强的导向，将更多补贴

用于支持综合性能先进的新能源汽车销售，鼓励发展高技术水平新能源汽车。落实新能源货车差别化通行管理政策，提供通行便利，扩大通行范围。

(三) 促进农村汽车更新换代。有条件的地方，可对农村居民报废三轮汽车，购买 3.5 吨及以下货车或者 1.6 升及以下排量乘用车，给予适当补贴，带动农村汽车消费。

(四) 稳步推进放宽皮卡车进城限制范围。在评估河北、辽宁、河南、云南、湖北、新疆 6 省区放开皮卡车进城限制试点政策效果基础上，稳妥有序扩大皮卡车进城限制范围。

(五) 加快繁荣二手车市场。进一步落实全面取消二手车限迁政策，严防限迁政策出现回潮。对二手车经销企业销售二手车，落实适用销售旧货的增值税政策，依照 3%征收率减按 2%征收增值税。

(六) 进一步优化地方政府机动车管理措施。已实施汽车限购政策的地方，要结合本地实际情况，优化机动车限购管理措施，有条件的地方可适度盘活历年废弃的购车指标，更好满足居民汽车消费需求。

进一步优化供给推动消费平稳增长 促进形成强大国内市场的实施方案 (2019 年)

为深入贯彻中央经济工作会议精神，加快落实《中共中央国务院关于完善促进消费体制机制进一步激发居民消费潜力的若干意见》(中发〔2018〕32号)和《完善促进消费体制机制实施方案(2018-2020年)》(国办发〔2018〕93号)，着力引导企业顺应居民消费升级大趋势，加快转型升级提升供给质量和水平，以高质量的供给催生创造新的市场需求，更好满足人民群众对美好生活的向往，促进形成强大国内市场，推动消费平稳增长，特制订如下方案。

一、多措并举促进汽车消费，更好满足居民出行需要

(一) 有序推进老旧汽车报废更新。按规定放开报废汽车“五大总成”再制造再利用。有条件的地方可依托市场交易平台，对报废国三及以下排放标准汽车同时购买新车的车主，给予适当补助。对淘汰更新老旧柴油货车、推广使用新能源汽车等大气污染治理措施成效显著的地方，中央财政在安排相关资金时予以适当倾斜支持。

二手车加

(二) 持续优化新能源汽车补贴结构。坚持扶优扶强的导向，将更多补贴用于支持综合性能先进的新能源汽车销售，鼓励发展高技术水平新能源汽车。落实新能源货车差别化通行管理政策，提供通行便利，扩大通行范围。

(三) 促进农村汽车更新换代。有条件的地方，可对农村居民报废三轮汽车，购买 3.5 吨及以下货车或者 1.6 升及以下排量乘用车，给予适当补贴，带动农村汽车消费。

(四) 稳步推进放宽皮卡车进城限制范围。在评估河北、辽宁、河南、云南、湖北、新疆 6 省区放开皮卡车进城限制试点政策效果基础上，稳妥有序扩大皮卡车进城限制范围。

(五) 加快繁荣二手车市场。进一步落实全面取消二手车限迁政策，严防限迁政策出现回潮。对二手车经销企业销售二手车，落实适用销售旧货的增值税政策，依照 3%征收率减按 2%征收增值税。

(六) 进一步优化地方政府机动车管理措施。已实施汽车限购政策的地方，要结合本地实际情况，优化机动车限购管理措施，有条件的地方可适度盘活历年废弃的购车指标，更好满足居民汽车消费需求。

二手车加

(来源：AC 汽车 二手车加)

云南省工信厅开展报废汽车回收拆解企业安全督导检查

全省黄标车治理淘汰工作基本完成，为确保已回收车辆安全有序拆解。12月14日，我厅袁国书副厅长带队，

对昆明市、玉溪市部分报废汽车回收拆解企业进行了安全工作督导检查。检查组一行分别深入云南新源再生产业有限公司、昆明可续报废汽车回收有限公司、玉溪保家再生资源有限公司、云南太标再生资源利用有限公司报废汽车回收拆解场地，就车辆堆放、消防安全、环保安全和拆解作业情况进行了实地查看，详细询问和了解了企业安全生产工作。现场要求企业要高度重视安全生产，及时进行安全隐患排查和整改，并加快拆解进度，尽快完成黄标车拆解工作任务。同时，要求地方工信部门要加强督查检查，确保回收拆解企业安全生产平稳有序。



(来源：省工信厅交通与物流处)

协会最终荣获“云南省3A级省级行业协会”称号

云南省民政厅2018年度省级行业协会商会评估等级结果公告

来源：云南省民政厅民间组织管理处 时间：2019-01-16 16:52:33

根据民政部《关于推进民间组织评估工作的指导意见》(民发〔2007〕127号)要求，《云南省社会组织评估管理办法》(云民发〔2011〕29号)规定，以及《云南省民政厅关于开展省级行业协会商会评估工作的通知》(云民函〔2018〕20号)的安排部署，2018年5月至12月，对符合评估条件的省级行业协会商会共40个进行评估。经过组织自评、专家组实地评估和评估委员会审议公示等环节程序，获得5A级10个、4A级10个、3A级17个、2A级1个、无评估定级2个。现将评估等级结果公告如下如下：

5A级(10个)：云南省替代种植发展行业协会、云南省江西商会、云南省广东商会、云南省建筑业协会、云南省餐饮与类食品行业协会、云南省建设工程招标投标行业协会、云南省保险行业协会、云南省建设监理协会、云南省茶叶流通协会、云南省河南商会。

4A级(10个)：云南省物业管理行业协会、云南省证券业行业协会、云南省林业产业协会、云南省川滇商会、云南省眼科行业协会、云南省智慧城市集成服务商协会、云南省旅游景区协会、云南省食用菌协会、云南省特色农产品流通行业协会、云南省饲料行业协会。

3A级(17个)：云南省甘肃商会、云南省森林资源评估协会、云南省旅游饭店行业协会、云南省成品油流通行业协会、云南省防水防腐保温行业协会、云南省煤化工协会、云南省药品流通行业协会、云南省交通运输行业协会、云南省纺织协会、云南省孕婴童用品协会、云南省建材商会、云南省中药材种植行业协会、云南省拍卖行业协会、云南省绿色(有机)食品产业协会、云南省观赏苗木行业协会、云南省五金机电商会、云南省资源再生二手车行业协会。

2A级(1个)：云南省七彩纺织行业协会。

无评估定级(2个)：云南省演出行业协会、云南省建筑装饰行业协会。

2019年1月15日

2019年1月15日，云南省民政厅发布《2018年度省级行业协会商会评估等级结果公告》，云南省资源再生二手车行业协会最终荣获“云南省3A级省级行业协会”称号。协会获此殊荣，感谢相关政府职能部门对协会工作的指导与肯定，感谢广大会员单位对协会工作的支持与帮助。新的一年，协会将继续发挥好桥梁与纽带作用，积极为会员单位提供更优质的服务。

(来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处)

人民日报、经济参考报——报废车的“黑市”我们一起揭露，还正规企业以公正

报废车在“黑市”复活 正规合法企业举步维艰

随着汽车保有量快速增长，报废汽车数量也呈迅猛增长势头，但有相当一

部分报废车没有进入正规企业报废，而是流入“黑市”被非法拆解拼装。由于监管责任不明确，打击整治未形成合力，这些“黑市”往往打而不死，极易死灰复燃，造成了严重的安全和环境隐患。日前，记者对山西省朔州市怀仁市一处大型的报废车非法拆解与拼装“黑市”进行了走访。



怀仁市甄庄村的报废车拆拼黑窝点。记者赵阳摄

报废车在“黑市”复活

甄庄村位于山西省朔州市怀仁市云中镇，从208国道拐入进村道路后，映入眼帘的不是农田和庄稼，而是一辆辆报废的大卡车和拆下来的汽车零部件。顺着道路继续往里走，报废的卡车和零部件则更多，有的堆弃在路边，有的放在农家院子里，有的则直接散落在农田里。

除了报废汽车和零部件，记者还发现这里有组装好的卡车出售，车头和车厢经过重新喷漆后，俨然成了一辆辆“新车”。这些新车有的是重卡，有的是环卫绿化车，汽车挡风玻璃上贴有“急售”

字样，并留有联系方式。

记者从无人机航拍画面看到，这些报废的汽车、零部件以及组装好的汽车摆满了道路两旁，形成连绵约3公里的报废汽车“黑市”，场面十分壮观。

沿街的黑窝点户户相连，像极了连片“大排档”。随处可见手持氧焊喷枪的村民，氧气罐就躺在黑窝点地上，随着喷薄的火焰，一辆辆卡车和轿车迅速被拆解，黑色黏稠的油污随意抛洒。记者了解到，甄庄村报废车拆解和拼装并没有合法手续，出售汽车零部件和拼装车的都是当地农民。一辆报废大卡车，通常5-7万元，核心部件发动机只需7000元就可随意更换。

按照规定，卡车运输需要“七证齐全”，驾驶证、行驶证、道路运输从业资格证、道路运输经营许可证、半挂车行驶证、半挂车营运证、机动车登记证书。其中除登记证不要求随车携带外，其余六证必须随车携带。然而报废车几易其手之后，这些证件已不齐全，甚至一个都没有。

记者查询资料发现，早在2007年，怀仁县（今年县改市）工商局和公安局曾联合对甄庄村的拆车市场进行过整治，但11年过去了，甄庄村的拆拼黑市屹立不倒。业内人士告诉记者，怀仁市甄庄村、秦城村一带已成为山西省报废汽车非法拆解、售卖和拼装的最大的“黑市”之一。

据公安部统计，截至 2017 年年底，全国机动车保有量达 3.10 亿辆，其中汽车 2.17 亿辆。市场调查机构智研咨询测算，2018 年我国报废汽车数量预计为 907 万辆。记者调查发现，仅三成进入正规回收企业，其余七成要么长期滞留社会成为“僵尸车”，要么流入“黑市”被非法拆解拼装。

据业内人士介绍，正规合法企业大多举步维艰，竞争不过非法企业和“黑市”。据山西商务厅提供的数据，山西正规的报废汽车回收拆解企业仅 26 户，每个地市平均 2-3 户，大多经营状况堪忧。

“‘黑市’和‘黑窝点’不需要投入，有一把焊枪就够了。”山西省吕梁市物资再生利用公司法人代表董世伟告诉记者，按照《报废汽车回收拆解企业技术规范》《报废机动车拆解环境保护技术规范》的规定，正规报废车回收企业需要投入 500-600 万元才能达到相关的环保和管理要求，还要有拆解车间、存储车间、固废回收车间以及各种专业的拆解设施。

我国《报废汽车回收管理办法》规定，拆解下来的发动机、方向机、变速器、前后桥、车架等“五大总成”禁止违规出售，要作为废金属送往钢铁企业强制回炉。这样的规定，实际上挤压了正规企业的盈利空间，已不适应报废车市场发展。在 2016 年 9 月公布的《国务

院关于修改〈报废汽车回收管理办法〉的决定（征求意见稿）》中，拟对“五大总成”出售限制进行修订，但至今尚未明确。

另一方面，在利益的驱使下，不少车贩子、黑窝点铤而走险，使得报废车“不得善终”。一辆大货车按 15 吨计算，正规企业按每吨 1100 元的价格回收，车主只能拿到 1.6 万元，但是在黑市可以拿到 3-5 万元。“五大总成”只要价格合适就能卖，同款车型的大卡车发动机，花 6000-7000 元就能“移植”。

生意兴隆使“黑市”获得高额回报，有实力向车主支付高额报废费。而号称“资源再生循环经济”的正规企业，顶着“朝阳产业”的光环却被“黑市”无情碾压，成了一蹶不振的“夕阳产业”，劣币驱逐良币效应已是行业常态。

报废车上路隐患重重

在我国，报废车回收拆解行业，实行的是特种行业管理制度。但仍有大量“不知所踪”的报废车流向了“黑市”，给社会带来了巨大的隐患与危害，应引起重视。

首先是交通安全隐患严重。这些非法售卖的零配件甚至拼装车，一旦上路即成为流动的“马路杀手”，构成严重的交通安全隐患。

其次，安全生产事故频发。原始粗放的氧焊切割等方式极易引发火灾、爆炸，安全气囊拆卸不当则会直接爆炸，

威力巨大,不仅直接对从业者造成伤害,而且周边群众也受牵连。

第三是环境污染严重。空调氟利昂、电瓶硫酸、废机油、刹车制动液等极易对水体和土壤造成污染,记者调查发现,非法黑市没有一家对拆解作业区进行地面防漏防渗硬化处理,积沙成塔、集腋成裘,每年净增的七八百万辆报废车,直接酿成不可弥补的严重环境污染。

第四是报废车黑市出现在农村地区,数量庞大的报废车就停在农田里,成了占用大量耕地的“新公害”;一些村庄里的空地也不能幸免,被报废车霸占,成了村里独有的展览“景观”。

第五是黑市肆无忌惮经营,抢占报废车回收拆解市场,占据大半江山,挤压正规企业生存空间,严重扰乱了市场秩序。

报废车上路,相当于奔跑的“定时炸弹”,对道路安全形成危害。根据《中华人民共和国侵权责任法》第51条的规定,以买卖等方式转让已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;《最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第6条规定,已达到报废标准的机动车被多次转让,并发生交通事故造成损害,当事人请求由所有的转让人和受让人承担连带责任的,人民法院应当支持。

也就是说,报废车发生事故,原车

主和所有转让人都难逃干系,面临法律追责。本该送进物资回收企业让它“寿终正寝”,但为什么车主们“依依不舍”,导致报废车废而不报呢?

有的车主不懂法规或因报废注销制度复杂,要跑几次腿才能完事,懒得报销,而黑市经营灵活,车贩子上门服务,交给“黑市”处理省时省力省心;有的报废车积累了大量违章,或者因停车产生巨额停车费,车主为逃避处罚、逃避债务,选择自动弃车;正规企业回收价格低,黑市出手阔绰,在利益面前,将车自觉送到合法正规企业报废的私家车少之又少。

报废车也有一定的市场需求,生存土壤丰厚。小宗的家位于山西中部某农村,他是一名报废卡车司机,报废10轮大卡车是他花5万元买来的,而新车需要30万元,在不能保证天天都有运输活计的情况下,农村人买个便宜车揽活赚钱是比较务实的做法。报废卡车通常就在村庄附近半径10公里内活动,不敢远行,怕被交警查扣。小宗告诉记者,依托于村庄附近一家大型化工厂,附近村民购买了至少80辆报废车在厂区附近跑运输,这些车成了村民们赖以养家糊口的谋生工具。

报废车黑市有时还有“国际贸易”,老董是山西中部某村村民,从事报废车回收行业已有20多年,去年蒙古国几个客商找到他,随行的还有一名二连浩特

市的翻译，买走了两台没有任何手续的报废罐装车，这些人昼伏夜出，把车开到蒙古国使用。有时，还迎来非洲的黑人客商，非洲人集中采购一买就是10多辆，这些车通过港口漂洋过海到非洲发挥余热。

还有一些报废卡车、工程车在偏远山区、矿山地区超年限使用，矿山基建、土建大约2年左右，车辆能用两年就行，报废车正合适。而且有时，甲方拖欠工程款，就将这些报废车当作资产抵债给包工头，这些车就在各矿区之间穿梭。在大矿区，设有专门的维修机构，保障这些报废车能正常运行。

未来加大整治力度，严厉打击报废车上路行为，小宗会不会饭碗不保呢？令记者吃惊的是，小宗一反常态地支持政府整治报废车市场，因为黑车营运范围极小，就连附近乡镇也不敢去，导致没活儿可干。也曾计划与人合伙买辆手续齐全的大货车跑运输，但报废车在物流市场上低价竞争。“通过整治，如果能形成公平的运输环境，我们当然愿意”小宗说，买新车或正规二手车，虽然投入成本增加了，但手续齐全可以承揽更多更远的运输业务。

这里莫让黑市成为法外之地
管理衔接 部门之间职责不清

报废车谁来监管，“黑市”谁来整治？在公众的印象中，报废车行业应该归商务部门监管，但实际上并非完全如

此。

山西省商务厅市场建设处相关负责人告诉记者，商务部门只负责对正规合法企业进行监管，而对于“黑市”的监管一没有法律授权，二没有执法权，三没有执法队伍。他认为，“黑市”属于无证无照经营，国务院《报废汽车回收管理办法（307号令）》作为国家监管报废车回收拆解行业的专门文件，其中第18条明确规定“工商行政管理部门依据职责，对未取得报废汽车回收企业资格认定，擅自从事报废汽车回收活动的，应当予以查封、取缔”，因此报废车“黑市”应归工商部门监管打击。

山西省工商局企业监管处相关负责人则认为，根据国务院2015年62号文件《国务院关于“先照后证”改革后加强事中事后监管的意见》，明文规定“谁审批、谁监管，谁主管、谁监管”之原则，商务部门作为报废车行业的审批部门、主管部门，不论是合法企业，还是“黑市”“黑窝点”，都应由商务部门监管。而且这个规定，较2001年颁布的307号文件而言是最新规定，所以报废车“黑市”应归商务部门监管。

第一个回合，双方各执一词，“黑市”成了没法管、管不着的法外之地。报废车“黑市”究竟谁来整治？第二个回合，山西省商务厅主动去函沟通，但山西省工商局没有答复，函件有去无回。

山西省商务厅于2018年4月给山西

省查处取缔无证无照经营联席会议办公室去函。联席会议由山西省政府召集 40 余家单位组成，联席会议办公室就设在山西省工商局。发函的目的是“进一步厘清工商和商务部门的相关职责”，函件认为“对无证回收拆解老旧报废汽车经营行为，应当及时移送工商部门查处”。山西省工商局收到函件后，没有给山西省商务厅回复。

“去函是很正式的公务行为，但却有来无往，不理我们”，商务厅方面提及此事表示很气愤。

没有及时回复函件的原因，山西省工商局企业监管处解释说，国家层面深化机构改革正在进行，国家将整合工商、质检、食品、药品、物价等多个部门，组建国家市场监督管理总局，同时组建市场监管综合执法队伍。未来，山西省工商局是否存在都是个未知数，“省查处取缔无证无照经营联席会议办公室”是否仍设在省工商局也是未知数，因此没有回复。

山西省商务厅 4 月发函，山西省工商局历时半年没有回复。10 月 26 日，山西省市场监督管理局正式挂牌，省工商局被整合。第二个回合，以不了了之告终。

报废车市场谁来监管，这个市场是否包括“黑市”，还是仅仅单指合法正规市场，“黑市”究竟由谁来整治？这些问题至今没有厘清，“黑市”自然日

益做大做强，照此以往脱离监管，或成法外之地。

由于所依据的文件不同，商务、工商两个部门都有查处意愿，但在“由谁牵头”的问题上始终争论不休。但他们一致表示，地方政府应该发挥属地管理优势，整合属地各种执法力量，对报废车“黑市”予以强力取缔。此外，“黑市”背后可能存在的保护伞、黑恶势力、失职渎职等问题也应予以重视。

目前，我国报废汽车处置领域蕴藏万亿级市场潜力，若要做到行业健康持续发展，亟待建立相关产业标准体系，做到报废车辆精细化拆解、资源循环利用。

受访人士建议：

第一，要尽快明确监管责任，商务、工商、环保、公安、消防、安监等应形成合力予以打击。有的村庄沦为报废车非法拆解与拼装的黑市场，近 20 年间政府曾多次整治，但屡打不绝，目前黑市场已与当地群众的就业、收入等民生问题捆绑，从业人数多成分复杂，取缔难度加大，要采用综合政策，配套发力，从源头上监管。

第二，扶持正规回收企业，加强市场引导和培育。适当提高补贴价格，或是以政府补贴的形式，用经济杠杆“撬动”车主通过正规渠道报废车辆的积极性。对符合条件的回收企业要给予政策支持，让“新玩家”跨过门槛，扩充正

规资质的报废汽车拆解企业数量。促进行业向“分散回收、集中精细化拆解、资源循环利用”的方向发展，提高技术水平。

第三，建议公安交管部门施行“先注销、后报废”的办法，将达到报废年限的车辆全部注销录入“黑名单”，加强路面查扣；对未履行正常报废手续的车辆所有人再次购买车辆或者办理交管业务时，对其业务限制。（赵阳）

（文章来源：资源再生杂志社）

2019年1月汽车产销同比继续下降，新能源汽车继续保持高速增长



据中国汽车工业协会统计，2019年1月，我国汽车产销分别完成236.5万辆和236.7万辆，同比分别下降12.1%和15.8%。其中，乘用车产销分别完成199.5万辆和202.1万辆，同比分别下降14.4%和17.7%；商用车产销分别完成37万辆和34.6万辆，产量同比增长3.2%，销量同比下降2.2%。1月，新能

源汽车产销分别完成9.1万辆和9.6万辆，同比分别增长113%和138%。

（文章来源：中华人民共和国商务部市场体系建设司）

2018年再生资源行业发展现状与2019年前景析 贸易逆差明显

再生资源是指在社会生产和生活消费过程中产生的，已经失去原有全部或部分使用价值，经过回收、加工处理，能够使其重新获得使用价值的各种废弃物。目前，重要的再生资源包含废钢铁、废有色金属、废塑料、废纸、废轮胎、废弃电器电子产品、报废汽车、报废船舶、废玻璃和废电池十大类。

随着国内对再生资源回收、利用重视程度的提升以及国家高度重视再生资源行业发展的影响，不断推出重要利好政策；社会资本对行业的关注度趋高，企业兼并重组活动频繁；新型回收模式层出不穷，整个行业呈现稳中有进、稳中向好趋势。再生资源的回收量不断增加，2017年是全面深化改革向纵深推进的关键年，也是再生资源回收行业的发展年。至2017年我国再生资源的回收量增加至2.82亿吨。随着对再生资源回收重视程度的提升，预测至2019年十大类再生资源的回收量超过3亿吨。

国内外经济回暖，再生资源回收价

值波动上涨

2012-2017年十大类再生资源的回收价值以2015年为拐点,呈波动变化。2015年受国内外经济形势及大宗商品价格下降等的影响,当年国内再生资源市场震荡不强,表现为疲软状态,主要再生资源价格持续下跌,回收价值下降。2016年长期疲软和低迷的国际大宗商品价格开始反弹,回收价值回升。2017年,受国内外经济向好发展,再生资源主要品种价格上涨影响,我国十大品种再生资源回收总值为7550.7亿元,同比增长28.7%,所有再生资源品种回收总值均有增长。

废钢铁回收价值高,废旧纺织品价值增幅大

从再生资源细分产品的回收价值看,废钢铁的回收价值最高,2017年废钢铁的回收价值为3043.4亿元,占十大再生资源回收价值总量的40.31%。废有色金属和废塑料的回收价值占比分别为27.53%和14.32%。近年来,在我国整体经济水平提升及科技飞速发展的促进下,各种电器电子产品层出不穷,产品更新换代的速度加快,周期缩短,使得电器电子产品再生资源量不断增加。另外,在人们可支配收入增加,收入水平提升的影响下,废旧纺织品的数量不断增加,而从废旧纺织品中可以提炼出原油,能够有效的缓解我国资源不足的问题,促进了其回收价值的提升

贸易逆差明显,禁止洋垃圾入境获得重视

从国内再生资源的进出口情况看,我国再生资源的进口量明显高于出口量,贸易顺差较为明显。2017年由于《禁止洋垃圾入境推进固体废物进口管理制度改革实施方案》等一系列政策对行业产生的影响逐渐显现,当年再生资源进口量下降明显。

从主要的进口产品看,其进口的再生资源产品以废纸、废有色金属和废塑料产品为主,2017年废纸的进口量为2571.7万吨,废塑料的进口量为582.9万吨。相比于再生资源的进口情况,我国再生资源的出口产品主要是废塑料和废旧纺织品,但是相比于再生资源的进口量,有较大的差距。

从再生资源的进出口额看,废有色金属和废纸由于其进口量较大,拉动其进口额规模较大,虽然2017年我国再生资源的进口量及各类细分产品的进口量有明显的下降,但是其进口额却达到226亿美元,较上年同比增加23.63%,各再生资源产品的单位进口额均较上年有明显的上涨。2017年受我国再生资源出口量上涨的影响,其出口额也表现为大幅上涨的趋势。

从上述的分析整体看,目前我国再生资源贸易顺差表现较为明显,但是在对国外再生资源进口的同时避免进口一些不能作为资源的垃圾。因此2019年在

加强对再生资源进口利用的同时应加强对国内废钢铁、废塑料、废纸及废旧纺织品的回收和利用，以提升将废旧物品转化为再生资源，加强对国内产品的利用，在缓解我国环境危机及用地危机的基础上，加强对废旧物品可利用性的转化

（文章来源：前瞻产业研究院 资源再生杂志社）

我国将进一步推进废钢综合利用

工业和信息化部节能与综合利用司司长高云虎 22 日表示，我国将大力推进废钢资源综合利用，研究有利于废钢企业资源化、规模化、高质化利用的产业政策。通过鼓励钢铁企业改进工艺技术和流程结构、提高电炉钢比例等，继续提升废钢的应用率。

高云虎是在当天召开的“2018 中国钢铁原材料市场高端论坛”上发表的上述观点。

废钢是现代钢铁工业的重要原料，也是节能环保的可再生资源。研究显示，每利用一吨废钢铁，可以减少 4.3 吨原矿开采，减少 1 吨原煤和 1.7 吨新水消耗，减排 1.6 吨二氧化碳。

受成本和经济性影响，我国钢铁行业一直以来以铁矿石为原料的长流程为

主导，以废钢为原料的电炉短流程占比较低。随着钢铁行业化解过剩产能和全面取缔“地条钢”，我国废钢利用量大幅增长。

“去年以来钢价回升，尽管电炉钢成本要比长流程炼钢高 300 至 500 元每吨，但企业仍有一定盈利空间，因此投资电炉钢积极性增强。”中国废钢铁应用协会副秘书长王方杰说。

据统计，今年 1 到 10 月，全国炼钢用废钢铁消耗量 1.57 亿吨，同比增长 37.8%，废钢比超过了 20%。

“我国将迎来钢铁产品大规模的报废期，到 2020 年废钢资源年产出将超过 2 亿吨。”高云虎说，同时也要看到，2017 年全球的平均废钢炼钢比为 35.5%，美国、欧盟分别为 72.1% 和 55.5%，相比之下我国的废钢炼钢比仍然较低，废钢铁利用还有较大发展空间。

在王方杰看来，电炉钢 70% 的成本来自原材料。尽管我国已出台“对符合要求的废钢铁准入企业增值税即征即退 30%”的优惠政策，但落实比例还不高。建议对废钢铁加工产品实行更大幅度税费减免，以提高钢铁企业应用废钢的积极性，促进节能减排。

冶金工业规划研究院院长李新创认为，随着我国钢铁产业进一步向峰值区中后期发展，电炉钢比例将出现逐步回升。未来几年短流程电炉钢将迎来重大发展机遇，进入高增长期。

“我们将进一步加强统筹规划，推动废钢铁加工能力与钢铁生产企业的区域布局相适应，加快建设一批区域性集中加工配送中心；同时积极培育骨干企业，引导废钢资源合理流向。”高云虎介绍说。

他表示，将加强与财政、税务等部门的沟通协调，推进增值税即征即退的政策落地实施，保障符合条件的公告企业享受到税收优惠。

（文章来源：新华网 资源再生杂志社）

特别关注

Spacial Focus

商务部：积极推进汽车流通改革 加快修订出台《二手车流通管理办法》与《报废汽车回收管理办法》

巩固、增强、提升、畅通

12月22日，全国商务工作会议在京召开。商务部党组书记、部长钟山作工作报告。钟山要求，做好2019年商务工作，要坚持和加强党对商务工作的全面领导，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，在“巩固、增强、提升、畅通”八个字上下功夫。

外贸进出口较快增长 创同期历史最高水平

商务部外贸司副司长宋先茂表示，今年外贸进出口较快增长，创同期历史最高水平，前11月规模超去年全年，结构进一步优化，新动能不断积聚，预计今年全年进口总额将突破两万亿美元。明年将采取多项措施进一步扩大进口，包括办好第二届进博会，增加农产品、资源性产品进口，增加日用消费品、养老康复护理等产品进口，培育新的国家进口贸易促进示范区等。

预计明年消费增速9% 对增长贡献率将达65%

商务部市场运行司副司长王斌在全国商务工作会议媒体吹风会上表示，2019年消费增长的目标是保持平稳持续的增长。他表示，据有关研究机构预测，2019年社会消费品零售总额将增长9%，对经济增长的贡献率将达65%，有望继续成为经济增长的第一引擎。

他强调，2019年将着力提升城市消费、促进农村消费、扩大服务供给、创新流通方式、优化消费环境。

明年将打造汽车流通全链条

据央视财经报道，商务部市场建设司司长郑书伟表示，明年将打造汽车流通全链条，推动汽车市场向高质量发展。2018年，我国汽车市场运行总体平稳。1-11月份，我国汽车销售2542万辆，同比下降1.7%。其中，乘用车销售

2147.8万辆，下降2.8%；商用车销售394.13万辆，增长5%。预计2018年全年汽车销售将出现多年来的首次下滑，这主要是受宏观经济下行压力加大、居民收入增速放缓消费信心不足、乘用车购置税优惠政策退出等因素影响。

同时要看到，汽车市场结构正不断优化。新能源汽车延续高速增长势头，前11个月销售新能源汽车103万辆，增速达68%。随着各地取消二手车限迁政策，二手车市场继续保持快速增长，前10个月，全国累计交易二手车1132.9万辆，同比增长13%，预计全年二手车交易量连续第3年创历史新高。

《汽车销售管理办法》出台实施后，汽车超市、汽车卖场、融资租赁等新业态蓬勃发展，阿里巴巴、苏宁等电子商务领军企业抓紧抢占先机，开展汽车零售业务。汽车市场实现高质量发展的有利条件在不断累积。

汽车是消费的顶梁柱，汽车类商品在限额以上社会消费品零售额中的占比超过1/4。从中长期来看，我国人口数量、经济规模、居民收入仍将保持增长，城镇化水平将继续提高，汽车消费总量规模仍有提升空间。从汽车保有量来看，我国汽车保有量总量已居全球第二位，但千人汽车保有量不到170辆，远低于发达国家水平，例如美国超过800辆，日本、德国、英国、法国为600辆左右。从二手车与新车流通量比例来看，发达

国家这一比例一般在1.5:1以上，如美国、德国等都超过2倍，而我国二手车交易量仅为新车销量的43%，二手车市场发展潜力十分巨大。随着汽车保有量继续攀升、消费文化变化和市场环境优化，二手车市场发展的庞大势能必将转化为强大动能，有力拉动汽车市场发展。

下一步，我们将从汽车流通全链条着眼，积极推进汽车流通改革，推动汽车市场加快实现高质量发展，稳住汽车消费，促进形成强大国内市场。在新车方面，要积极促进汽车流通新模式、新业态发展，提高流通效率，改善消费体验。在二手车方面，严防二手车限迁政策“回潮”，修订《二手车流通管理办法》，繁荣二手车市场。在报废车方面，修订《报废汽车回收管理办法》，规范行业管理，放开报废汽车“五大总成”再制造再利用，促进老旧汽车报废更新。在汽车后市场方面，积极研究促进汽车后市场发展的政策措施，深挖汽车后市场潜力，形成新的消费增长点。

买得优送得快用得放心 电商消费再升级

商务部电子商务司司长骞芳莉表示，今年商务部已经多举措支持电商消费再升级，明年还会建设更好的消费环境。今年1-11月，全国实物商品网上零售额达6.27万亿元，同比增长25.4%，对社消零增长贡献率达到44.1%，电子商务已经成为消费升级的重要力量。

2018年，我们以满足人民美好生活向往为初心，努力提升人民的幸福感、获得感，重点开展了以下工作：

买得便捷方面：在总结前期试点经验的基础上，国办出台了《关于推进电子商务与快递物流协同发展的意见》，明确了6方面18条具体措施，包括简化快递业务经营许可程序、将快递末端综合服务场所纳入公共服务设施规划等。这一系列实招，为快递企业更好适应电商发展松绑，配送“最后一公里”难题得到缓解，百姓消费更加便捷。

买得优质方面：一方面，我们鼓励电商企业与跨国零售商、国际知名品牌企业合作，首届进博会上，88家电商示范企业与来自30多个国家的400余个国际品牌开展合作洽谈，有效弥补了国内中高端产品供给不足，释放了国内消费潜力。另一方面，作为《电子商务法》起草成员单位，我们本着“规范与促进并重”的原则，积极会同相关部门持续打击网络侵权假冒、不公平竞争等扰乱市场秩序行为，不断净化网络消费环境，让百姓消费更安心。

2019年，为了让广大消费者通过电子商务享受到更多更好的商品和服务，商务部将重点做好以下几方面的工作：

一是营造更优的网络消费环境。重点抓好《电子商务法》的宣讲培训，形成全社会学法、懂法、用法的良好氛围。抓紧研究《电子商务法》相关配套法规，

建立健全电子商务标准体系，加快通用基础、运营服务、监督管理等重点领域行业标准的研究制订。

二是打造更实的消费促进举措。积极打造有影响力的网络品牌，培育网络消费新增长点。挖掘优质农特产品，促进农产品上行。开展电商“双品消费进乡村”活动，促进农村市场品牌消费、品质消费，优化农村线上线下结合零售网点的供货渠道，让“乡”、“城”居民的获得感同步提升。

三是释放更多的进口消费潜力。一方面，邀请更多电商供应商参加第二届进口博览会，促进对接、成交，扩大优质商品和服务进口，满足人民日益提升、不断变化的消费需求。另一方面，继续深入推进“丝路电商”，深化与“一带一路”及其沿线国家电商合作，优化互利共赢的电商国际发展环境，让跨境电商零售政策红利得到充分释放。

（文章来源：观察者网 报废车回收拆解与再利用分会）

2018年商务工作年终综述之五 ——现代市场体系建设工作 取得新成效



【2018年商务工作年终综述之五】现代市场体系建设工作取得新成效

2018年以来,在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下,商务部坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻落实党的十九大精神,坚持以人民为中心的发展思想,贯彻新发展理念,在现代市场体系建设领域紧紧围绕实施“消费升级行动计划”,突出扶贫导向,多措并举,狠抓落实,工作取得新进展新成效。

一、深入实施电商扶贫

突出扶贫导向,落实精准方略,深入推进电子商务进农村综合示范。截至目前,累计支持1016个示范县。其中,国家级贫困县737个,覆盖国家级贫困县总数的88.6%。建设县域公共服务和物流配送中心1000多个,村级电商站点7万多个,覆盖2.6万个建档立卡贫困村。促进农村产品上行和工业品下行双向流通,组织电商扶贫频道企业对接超过500个贫困县,带动贫困户稳定增收。扶贫与扶智相结合,指导各地加强电商扶贫典型经验模式的总结推广。预计2018年全国农产品网络零售额将突破3000亿元,比去年高出近600亿元。

二、大力促进产销对接

聚焦贫困地区,推动农产品产销对接,助力精准扶贫和乡村振兴。举办全国农商互联暨精准扶贫产销对接大会,为310家贫困地区企业提供免费站位。在河南、四川、贵州、新疆、云南、广西六省(区)开展农产品产销对接行活

动。组织766家采购商代表深入田间地头,与1421家农业生产主体进行对接洽谈,推动各地优质特色农产品走出去,达成意向交易金额160多亿元,其中贫困地区意向采购金额72亿元。组织52家主要行业协会和大型流通企业共同发起成立“全国农产品流通企业扶贫联合体”,培育扶贫骨干队伍。各地积极探索订单农业、产销一体、投资合作等长效对接机制,创新扶贫模式。

三、支持农产品冷链流通和公益性市场建设

会同国家标准委出台做好农产品冷链流通标准化工作的指导意见。制修订冷链相关标准55项,开展冷链标准化示范,评定首批4个示范城市和9家示范企业,在全国范围内复制推广经验模式。全面推进公益性农产品市场建设,在保供、稳价、安全、环保和带动农民增收等方面发挥积极作用。截至目前,全国累计建设257个公益性农产品市场和9613个零售市场,基本形成了覆盖全国的公益性农产品市场网络。2018年评定49家全国公益性农产品示范市场,在投资保障、运营管理、政府监管和公益功能实现机制等方面示范推广典型经验。

四、营造良好政策环境扩大汽车消费

加大《汽车销售管理办法》实施力度,打破品牌授权销售单一体制,发展共享型社会化的汽车流通体系。2018年

前 11 个月,汽车类商品在限额以上社会消费品零售额中的占比超过 1/4,继续在支撑国内消费中发挥“顶梁柱”作用。同时,汽车消费结构不断优化,新能源车销售持续快速增长,汽车超市等新业态蓬勃发展。全力推动各地取消限迁政策。目前,所有应当取消限迁政策的 25 个省份均已发文取消,预计全年二手车交易量将再创历史新高。配合司法部加快修订《报废汽车回收管理办法》,制定相关配套标准和实施细则,推动放开“五大总成”再制造再利用,促进老旧汽车报废更新。新增内蒙古、青岛等 8 个汽车平行进口试点地区,试点范围扩大至 17 个省市、20 个整车进口口岸,更好地满足了多样化多层次消费需求。

五、积极开展供应链创新与应用

牵头落实《国务院办公厅关于积极开展供应链创新与应用的指导意见》,加强横向协同、纵向联动,合力推动供应链创新与应用。会同工信部等 7 部门建立协调工作机制,明确责任分工,共同加强指导。选定 55 个试点城市和 266 家试点企业,召开全国供应链创新与应用试点工作会议,全面启动试点工作。围绕“构建现代供应链 培育经济增长新动能”专题,深入开展调研,积蓄政策储备。目前,全国近 20 个省区市出台了推进供应链发展的实施意见,涌现了一批快速响应市场、供需精准匹配的供应链新技术新模式,在各地经济转型升级

和高质量发展中发挥重要作用。

六、持续推动商品交易市场优化升级

进一步完善百家百亿重点市场联系制度,推动商品交易市场加快发展平台经济,以流通创新促进商产融合和消费升级。组织全国 160 余家商品交易市场开展转型升级绩效评价。落实区域协调发展战路,推动长三角地区围绕高质量一体化、京津冀地区以市场疏解提升为重点,深化区域市场一体化合作,总结推广经验。制定《商品交易市场建设与经营管理术语》等标准,积极推进流通基础设施领域标准化建设。

2019 年,我们以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入贯彻落实党的十九大和十九届一中、二中全精神,按照中央经济工作会议、中央农村工作会议部署,加快推进内贸流通体制改革,积极构建适应全面小康社会的现代市场体系,推动商务事业高质量发展,以优异成绩向新中国成立 70 周年献礼。

(文章来源:商务部网站 报废车回收拆解与再利用分会)

重磅! 国六来了! 重型柴油车 必须满足国六标准! 将淘汰 100 万国三车!

2019 年 2 月 11 日,北京市生态环境局发布《关于北京市实施第六阶段机动车排放标准的通告(征求意见稿)》,

对国六实施标准做出了明确的要求。



北京市生态环境局关于征求《关于北京市实施第六阶段机动车排放标准（征求意见稿）》意见的函

来源：机动车处 日期：2019年02月11日 点击量：134009766 字体：【大】【中】【小】

依据《中华人民共和国大气污染防治法》，按照市委市政府发布的《关于全面加强生态环境保护坚决打好北京市污染防治攻坚战的意见》（京发〔2018〕16号）和《北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划》（京政发〔2018〕22号）的有关要求，我市拟提前实施第六阶段机动车排放标准。为此，我处草拟了《关于北京市实施第六阶段机动车排放标准的通告（征求意见稿）》（附件1）及其编制说明（附件2），现征求各单位意见。

请于2019年2月20日前书面反馈意见（电子版可发送至jldongchehu@bjepb.gov.cn），逾期不予受理，特此函达。

附件：1. 关于北京市实施第六阶段机动车排放标准的通告（征求意见稿）

2. 关于《北京市实施第六阶段机动车排放标准的通告（征求意见稿）》的编制说明

北京市生态环境局
2019年2月11日

（联系人：机动车处 刘健文；联系电话：68717229）

关于北京市实施第六阶段机动车排放标准通告（征求意见稿）

为进一步加大机动车污染防治力度，持续改善我市环境空气质量，依据《中华人民共和国大气污染防治法》，按照市委市政府发布的《关于全面加强生态环境保护坚决打好北京市污染防治攻坚战的意见》（京发〔2018〕16号）和《北京市打赢蓝天保卫战三年行动计划》（京政发〔2018〕22号）的有关要求，我市将实施第六阶段机动车排放标准，其中轻型汽油车执行《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（GB 18352.6-2016），重型燃气机和柴油车执行《重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（GB 17691-2018）。现将有关事宜通告如下：

一、自2019年7月1日起，在本市销售和登记注册的重型燃气车以及公安和环卫行业重型柴油车须满足国六b阶段标准要求，自2020年1月1日起，在本市销售和登记注册的轻型汽油车和其余行业重型柴油车须满足国六a阶段标准要求，其中，轻型汽油车实施标准的具体时间节点要求见附件。

二、凡在本通告规定的标准实施日期之前已购买的（以购车发票日期为准）和已从外省市转出迁往本市的（以机动车登记证书的转移登记日期为准）符合第五阶段排放标准要求的车辆，在本通告规定的标准实施日期之后的一个月可继续办理车辆注册登记手续，逾期不再办理。

三、请各机动车销售单位提前做好销售计划，认真贯彻落实国家第六阶段机动车污染物排放标准要求，落实销售主体责任，在经营场所明示本通告的有关内容，向购车者告知有关规定。对于在本通告规定的标准实施日期之后销售不符合国六a排放标准车辆的，由市场监管部门依法追究法律责任。

四、为保证第六阶段机动车排放标准的顺利实施，本市相关部门要严格把关，对不符合本通告要求的车辆，北京市公安局公安交通管理局不予办理车辆注册登记手续。特此通告。

为进一步加大机动车污染防治力度，持续改善环境空气质量。自2019年7月1日起，在本市销售和登记注册的重型燃气车以及公交和环卫行业重型柴油车须满足国六b阶段标准要求。

自2020年1月1日起，在本市销售和登记注册的轻型汽油车和其余行业重型柴油车须满足国六a阶段标准要求。

凡在本通告规定的标准实施日期之前已购买的（以购车发票日期为准）和已从外省市转出迁往本市的（以机动车登记证书的转移登记日期为准）符合第五阶段排放标准要求的车辆，在本通告规定的标准实施日期之后的一个月可继续办理车辆注册登记手续，逾期不再办理。



请各机动车销售单位提前组织安排好销售计划，认真贯彻国家第六阶段机动车污染物排放标准要求，落实销售主体责任，在经营场所明示本通告的有关内容，向购车者告知有关规定。点这有发现。对于在本通告规定的标准实施日期之后销售不符合国六b排放标准车辆的，由市场监管部门依法追究法律责任。

为保证第六阶段机动车排放标准的顺利实施，本市相关部门要严格把关，对不符合本通告要求的车辆，北京市公安局公安交通管理局不予办理车辆注册登记手续

此前1月4日，生态环境部等11个部门印发了《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》，对国三车的淘汰做出了明确的要求。



各省、自治区、直辖市人民政府，新疆生产建设兵团，教育部、科技部、司法部、住房和城乡建设部、农业农村部、应急部、海关总署、税务总局、民政部、部队；
生态环境部、发展改革委、工业和信息化部、公安部、财政部、交通运输部、商务部、国家市场监督管理总局、国家铁路局、中国铁路总公司

抄送：中央组织部、生态环境部办公厅2019年1月4日印发

(生态环境部信息公开栏 截图)
2 年淘汰 100 万国三车

(政策原文 截图)

(八) **加快老旧车辆淘汰和深度治理。**推进老旧车辆淘汰报废。各地制定老旧柴油货车和燃气车淘汰更新目标及实施计划,采取经济补偿、限制使用、加强监管执法等措施,促进加快淘汰国三及以下排放标准的柴油货车、采用稀薄燃烧技术或“油改气”的老旧燃气车辆。对达到强制报废标准的车辆,依法实施强制报废。**对于提前淘汰并购买新能源货车的,享受中央财政现行购置补贴政策。鼓励地方研究建立与柴油货车淘汰更新相挂钩的新能源车辆运营补贴机制,制定实施便利通行政策。2020 年年底,京津冀及周边地区、汾渭平原加快淘汰国三及以下排放标准运营柴油货车 100 万辆以上。**(交通运输部、生态环境部、财政部、商务部牵头,公安部等参与)

2020 年年底,京津冀及周边地区、汾渭平原加快淘汰国三及以下排放标准运营柴油货车 100 万辆以上。

对于提前淘汰并购买新能源货车的,享受中央财政现行购置补贴。

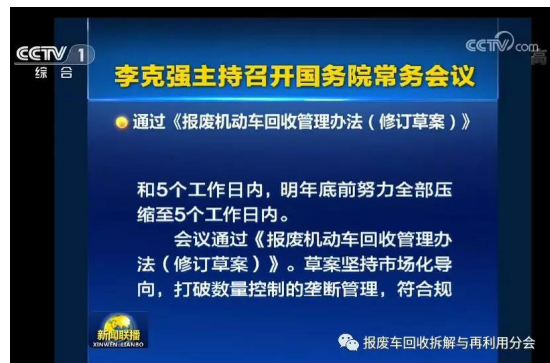
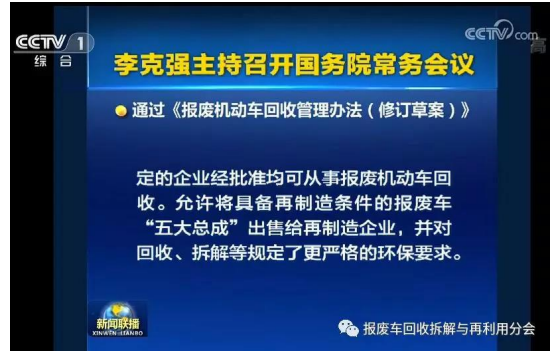
| 现行新能源货车补贴标准(2018) | | |
|-------------------|------------------|---------------------|
| 动力电池总储电量(kWh) | 2018 补贴标准(元/kWh) | 2018 中央财政单车补贴上限(万元) |
| 30(含)kWh 以下部分 | 850 | 10 |
| 30~50(含)kWh 部分 | 750 | |
| 50kWh 以上部分 | 650 | |

(文章来源:再生资源信息)

《报废机动车回收管理办法》审议通过 四大亮点 激活市场活力

李克强 1 月 30 日主持召开国务院常务会议。听取清理拖欠民营企业中小企业账款工作汇报,要求加大清欠力度完善长效机制,推出进一步压减不动产登记办理时间的措施,更加便利企业和群

众办事。通过《报废机动车回收管理办法(修订草案)》。



会议通过《报废机动车回收管理办法(修订草案)》。草案坚持市场化导向,打破数量控制的垄断管理,符合规定的企业经批准均可从事报废机动车回收。允许将具备再制造条件的报废车“五大总成”出售给再制造企业,并对回收、拆解等规定了更严格的环保要求。

修订草案

四大亮点激活市场活力

据 1 月 30 日的 CCTV《新闻联播》报道,李克强总理主持国务院常务会议,审议通过了多项管理办法。在这次常务会议上,《报废机动车回收管理办法(修订草案)》(以下简称《管理办法》)获得通过。此前《管理办法》经过多次讨论和修改,如今终于获得通过,业界

多年努力最终有了结果。

商务部相关人士告诉《中国汽车报》记者，《管理办法》获得通过，汽车报废的整个链条被激活了，报废企业的回收量将增大，利润也能增多，更重要的是将促进汽车消费。

《管理办法》有四个亮点：

一是“五大总成”再制造解禁；

二是完善进入退出机制，取消总量控制；

三是不再按照报废金属价格回收，按照市场定价；

四是创新监管方式，完善事后事中监管。

◆ 最大亮点：“五大总成”再制造解禁

“五大总成”是指汽车的发动机、变速箱、前桥、后桥和车架。以往，“五大总成”全部按照报废进行处理，这极不合理。2001年出台的《报废汽车回收管理办法》明文规定“五大总成”不得再制造，文件第十四条规定：报废汽车回收企业必须拆解回收的报废汽车；其中，回收的报废营运客车，应当在公安机关的监督下解体。拆解的“五大总成”应当作为废金属，交售给钢铁企业作为冶炼原料；拆解的其他零配件能够继续使用的，可以出售，但必须标明“报废汽车回用件”。

“五大总成”再制造被禁止困扰行业多年，从全球再制造的发展来看，大

多数“五大总成”可以再制造，全部按照报废金属处理既浪费资源，也不符合产业发展趋势。

此后，伴随着全球再制造浪潮的兴起，“五大总成”不得再制造的规定在国内有了一些松动。2008年，《汽车零部件再制造试点管理办法》下发，批准了14家企业试点“五大总成”再制造，但严格要求只能再造本企业产品，且再制造产品只能进入售后领域。在2011年至2014年间，试点范围和内容三度扩大。在随后国务院法制办发布的《报废机动车回收拆解管理条例（征求意见稿）》中也提出允许“五大总成”再制造。

上述相关人士表示，“五大总成”再制造后，产业价值明显提升，如果还是按照以往的废旧金属处理“五大总成”再制造，回收企业的积极性将受到极大挫折。“五大总成”再制造解禁后，回收企业的收入将大幅增加，其回收车辆的积极性也将比以往高涨。“‘五大总成’再制造解禁是《管理办法》最大的亮点之一。”该相关人士补充道。

◆ 取消总量控制打破垄断属性 有利市场竞争

以往，机动车报废回收属于特种行业，不是什么企业都可以从事这项经营工作。按照以往规划，每个地区原则上设立一家报废机动车回收企业，这意味着对全国的机动车报废回收企业设立了总量控制。这种方式将导致获得资质的

企业具有垄断性，不利于报废机动车行业健康发展。例如，以往出现过某些机动车报废回收企业并不真正从事报废工作，而通过给其他企业开票赚取收入的行为。

《管理办法》不再设立总量控制，符合条件的企业都可以申请成为报废机动车回收企业，体现了我国推进市场经济的理念和原则。“《管理办法》打破了垄断属性，充分发挥了市场竞争的优势。有竞争才会有良好的服务。”商务部相关人士说。

《管理办法》对于申请企业提出了很多要求，这些条件并不容易达到，可以说是设定了一定的准入门槛：具有企业法人资格；有符合国家标准要求的存储、拆解场地和拆解设备、设施；有符合环境保护法律、法规和标准要求的废弃物存储和处理设备、设施；有与报废汽车拆解活动相适应的专业技术人员；有健全的内部管理制度和拆解操作规范。

◆ 市场定价 市场调节资源配置

此前，包括“五大总成”在内的汽车废旧金属被作为‘炉料’销售给炼铁厂，无法体现其自身价值，销售价格仅在1290元/吨左右，这就限制了回收企业的收购价。有些需要报废车辆的车主嫌回收价格低，往往选择设法把车转往老少边穷地区，按照二手车价格交易，这样能够获取高于废旧金属销售的收

益。老少边穷地区对二手机动车的管理相对比较混乱，也给这种不法行为提供了市场空间。

如今，报废车辆不再按照报废金属价格回收，可以按照市场价格进行交易，有利于充分发挥市场调节资源配置的作用。

◆ 深化“放管服” 重视事中事后监管

近年来，我国一直强调进行“放管服”改革，即简政放权、放管结合、优化服务。《管理办法》就是按照“放管服”原则实施的政策措施。不再设立总量控制后，为了防止机动车混乱，有必要加强监管，《管理办法》体现的监管不再是事前监管，而重视事中事后监管。

《管理办法》深化‘放管服’改革是完善社会主义市场经济体制的必然要求，是创新完善宏观调控方式的有效手段，是推进国家治理体系和治理能力现代化的重要举措。”前述相关人士说。

一直以来，机动车回收管理存在的问题长期没有得到解决，给我国机动车回收工作带来了极大困扰。一组数字可以清晰比对我国与欧美发达国家的差距：2015年，我国汽车注销量604万辆，占汽车保有量的3.51%；同年的汽车回收量仅为170万辆，占汽车保有量的0.99%，占注销量的28%。而欧美发达国家报废率（报废车量与保有量占比）约为6%-8%，回收率为5%-7%。我国机动车的

报废率和回收率远远低于欧美发达国家。

伴随着《管理办法》出台，以往困扰我国机动车回收企业的四大难题（“吃不饱”、税负重、用地难、环评成本高）就有了破解之道。《管理办法》的四个亮点将指引机动车回收行业健康发展。

（文章来源：报废车回收拆解与再利用分会）

云南：关于贯彻落实支持民营经济发展税收优惠政策的通知

各州、市财政局、税务局，滇中新区财政局、税务局，省税务局第二税务分局，省税务局局内各单位：

为深入贯彻落实党中央、国务院，省委、省政府关于支持民营经济发展的各项决策部署，不折不扣落实好税收优惠政策，支持民营经济发展，现将贯彻落实好支持民营经济发展税收优惠政策有关事宜通知如下。

一、提高政治站位，统一思想认识

民营经济是我国社会主义市场经济的重要组成部分，成为创业就业的重要领域、技术创新的重要主体、国家税收的重要来源，为我国社会主义市场经济发展发挥了重要作用。各级财税部门要认真学习习近平总书记关于支持民营企业发展的重要论述，把思想和行动统一

到党中央、国务院和省委、省政府的决策部署上来，切实增强责任意识、大局意识，主动作为，把充分运用税收政策支持民营经济发展作为当前及今后一段时期的重要工作任务。

二、落实税收政策，支持企业减税降负

各级财税部门要坚决贯彻依法征税的原则，坚决制止征收“过头税”的行为，不折不扣落实好税收优惠政策，对符合享受税收优惠政策条件的民营企业与其他纳税人一律平等对待，确保优惠政策落实到位，减轻民营企业负担，支持民营经济发展。

三、广泛宣传辅导，扩大政策知晓面

支持民营经济发展的税收政策内容丰富、涉及范围广泛，省财政厅、省税务局对现行适用民营经济发展的主要税收优惠政策进行认真梳理，形成现行适用民营经济发展的主要税收优惠政策指引（详见附件）并予以印发。各级财税部门要加大宣传力度，通过门户网站、微信、电话、新闻媒体、印发宣传资料等多种形式加强对支持民营经济发展的税收政策进行宣传辅导，扩大政策知晓面。

四、加强调查研究，对政策落实情况跟踪问效

各级财税部门要加强调查研究，密切跟踪政策落实情况，及时解决政策落

实过程中存在的困难和问题，落实好支持民营经济发展的税收优惠政策，确保纳税人享受到税收政策红利。要认真分析总结政策实施成效，收集整理纳税人反映的问题及建议，积极向上级财税部门反映。

附件：现行适用民营经济发展的主要税收优惠政策指引

云南省财政厅
国家税务总局云南省税务局
2018年12月20日

现行适用民营经济发展的主要税收优惠政策指引（部分内容）

29. 对销售自产的以建(构)筑废物、煤矸石生产建筑砂石骨料，以粉煤灰、煤矸石生产氧化铝、活性硅酸钙、瓷绝缘子、煅烧高岭土，以煤矸石、煤泥、石煤、油母页岩生产电力、热力，以氧化铝赤泥、电石渣生产氧化铁、氢氧化钠溶液、铝酸钠、铝酸三钙、脱硫剂，以废旧石墨生产石墨异形件、石墨块、石墨粉、石墨增碳剂，以退役军用发射药生产涂料用硝化棉粉，以废旧沥青混凝土生产再生沥青混凝土，以蔗渣生产蔗渣浆、蔗渣刨花板和纸，以废矿物油生产润滑油基础油、汽油、柴油等工业油料，以环己烷氧化废液生产环氧环己烷、正戊醇、醇醚溶剂，以污水处理厂出水、工业排水（矿井水）、生活污水、

垃圾处理厂渗透(滤)液等生产再生水，以煤焦油、荒煤气（焦炉煤气）生产柴油、石脑油，以燃煤发电厂及各类工业企业生产过程中产生的烟气、高硫天然气生产石膏、硫酸、硫酸铵、硫磺，以废塑料、废旧聚氯乙烯（PVC）制品、废铝塑（纸铝、纸塑）复合纸包装材料生产汽油、柴油、石油焦、碳黑、再生纸浆、铝粉、塑木（木塑）制品、（汽车、摩托车、家电、管材用）改性再生专用料、化纤用再生聚酯专用料、瓶用再生聚对苯二甲酸乙二醇酯（PET）树脂及再生塑料制，以废纸、农作物秸秆生产纸浆、秸秆浆和纸，以废旧轮胎、废橡胶制品生产胶粉、翻新轮胎、再生橡胶，以废弃天然纤维、化学纤维及其制品生产纤维纱及织布、无纺布、毡、粘合剂及再生聚酯产品，以废玻璃生产玻璃熟料，实行增值税即征即退50%政策。

政策依据：《财政部 国家税务总局关于印发〈资源综合利用产品和劳务增值税优惠目录〉的通知》（财税〔2015〕78号）

30. 对销售自产的以废旧电池及其拆解物生产金属及镍钴锰氢氧化物、镍钴锰酸锂、氯化钴，以废显（定）影液、废胶片、废像纸、废感光剂等废感光材料生产银，以废旧电机、废旧电线电缆、废铝制易拉罐、报废汽车、报废摩托车、报废船舶、废旧电器电子产品、废旧太阳能光伏器件、废旧灯泡（管），及其

拆解物生产经冶炼、提纯生产的金属及合金（不包括铁及铁合金），以废催化剂、电解废弃物、电镀废弃物、废旧线路板、烟尘灰、湿法泥、熔炼渣、线路板蚀刻废液、锡箔纸灰生产经冶炼、提纯或化合生产的金属、合金及金属化合物（不包括铁及铁合金），冰晶石，以报废汽车、报废摩托车、报废船舶、废旧电器电子产品、废旧农机具、报废机器设备、废旧生活用品、工业边角余料、建筑拆解物等产生或拆解出来的废钢铁生产炼钢炉料，稀土产品加工废料，废弃稀土产品及拆解物生产稀土金属及稀土氧化物实行增值税即征即退 30% 政策。

政策依据：《财政部 国家税务总局关于印发〈资源综合利用产品和劳务增值税优惠目录〉的通知》（财税〔2015〕78号）

（文章来源：报废车回收拆解与再利用分会）

2019 年第二轮中央环保督察即将启动！严查 8 个项目！有何不同之处先睹为快！

2019 年第二轮中央环保督察即将启动！环保风暴又要来了吗？去年有多少企业被查处？2019 年的环保督察有何不同之处？这次要严查的八个项目，有哪些内容？一起来看看



2019 年 1 月 18 日至 19 日，2019 年全国生态环境保护工作会议召开，生态环境部部长李干杰表示，我国将用 4 年时间，完成第二轮中央生态环境保护督察及“回头看”。与上一轮不同，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以及中央企业开展督察。

今年，将大力推进生态环境保护督察执法，推动出台中央生态环境保护督察工作规定。启动第二轮中央生态环境保护督察，对省（区、市）党委和政府、国务院有关部门以及中央企业开展督察，力争 4 年内完成全覆盖及“回头看”。

回顾 2018 年，200 多个督查组处罚案件 18.6 万件

2018 年全国实施行政处罚案件 18.6 万件，罚款数额 152.8 亿元，同比增长 32%，是 2014 年的 4.8 倍。

按照生态环境部的部署，所有持有执法证的执法人员都要“拉出来练练”。从 2018 年 6 月 11 日开始，由 3 名至 4 名执法人员组成一组的 200 多个督察组，在京津冀及周边区域“2+26”城市

的县(区、市)进行拉网式检查。



对于“散乱污”企业整治不到位、该淘汰的燃煤锅炉未淘汰、未上污染治理设施违法生产、超标排放等问题发现一起公开一起、移交一起，地方政府在接到生态环境部移交的问题清单后，须在规定的期限完成移交问题的调查、查处工作。

化工企业被查处典型案例

江苏盐城市辉丰生物农业股份有限公司偷排高浓度废水问题就是专项督察中发现的一个典型案例。

辉丰公司是全国农药行业的大型企业，也是一家上市公司，年产原料药、制剂 20 余万吨。但辉丰公司下属连云港市华通化学有限公司未经审批擅自变更生产工艺，将约 2.2 万吨化工残液通过罐车非法转移至无危险废物处置资质的盐城银天源制镁有限公司，再通过该公司雨水沟偷排外环境。

辉丰股份及其 3 家子公司先后收到盐城市环保局、连云港灌南县环保局、盐城市大丰区环保局开出的多份《行政处罚决定书》或《行政处罚事先(听证)

告知书》，拟处罚金额达近千万元。辉丰股份的位于连云港灌南县的 3 家子公司已停产整顿。

同时，公安机关对辉丰股份的多名相关责任人采取了强制措施。生态环境部通报发出的次日，江苏省环保厅官方微博消息称，警方已依法对企业负责人立案侦查，对辉丰股份 11 名涉案人员采取逮捕、刑事拘留、监视居住等强制措施。



神华集团子公司神华准能资源综合开发有限公司氧化铝中试厂偷排酸水 300 多吨。

对此，神华准能集团公司法人代表被约谈，神华准能资源综合开发有限公司被罚款 20 万元，相关负责人被记大过、降级或撤职处分。

中国石油宁夏石化公司将脱硫石膏和污水排至文昌街与南环高速交会处西南 3 公里处 28 万平方米灰渣场，存在环境污染隐患。

中央环境保护督察组交办问题后，宁夏自治区环保厅约谈中国石油宁夏石化公司主要负责人，并对该企业 3 座临

时化粪池未批先建的行为实施行政处罚，并责令整改。

2019年中央环保督察有什么不同？

对于2019年第二轮中央生态环境保护督察在方式和工作重点方面与之前有何不同的问题，中央生态环境保护督察办公室常务副主任刘长根介绍，第二轮中央生态环境保护督察将更多聚焦污染防治攻坚战，为污染防治攻坚战提供强大助力，同时聚焦高质量发展。

刘长根指出，第二轮中央生态环境保护督察将探索创新督察方法，加大卫星遥感、红外识别、无人机、大数据等技术应用，“中央生态环保督察信息化系统已经建起来了，这些技术应用以后，有利于提高督察效率，特别是查找大尺度的生态环境问题。”

刘长根说，从这个角度讲，今后会更加关注“山水林田湖草”生命共同体这一大的生态环境问题，从大环保上更好地去提高我国生态环境保护水平。他说，第二轮中央生态环境保护督察还将盯住第一轮督察和“回头看”问题整改情况，“这也是重点，我们将盯住不放，咬住不放，不解决问题绝不松手。”



“还要将有关部门和承担生态环保任务较重的中央企业纳入督察对象。”刘长根说。

李干杰表示，今年，生态环境部还将统筹安排重点区域大气污染防治、集中式饮用水水源地环境保护、渤海入海排污口排查整治、长江入河排污口整治、打击固体废物及危险废物严重违法行为、“绿盾”自然保护区监督检查等强化监督。同时，系统构建全过程、多层次生态环境风险防范体系，做好垃圾焚烧发电等重点领域环境社会风险防范，妥善应对突发环境事件。

2019年第二轮环保督查：

八项必查！

一、对生态环境现场检查

(1)专项行动将贯穿“五步法”(督查、交办、巡查、约谈、专项督察)要求，通过现场摸排核实，发现问题并分类处理；

(2)通过实施部级或省级挂牌督办，督促地方政府整治到位



(3)通过对挂牌督办问题适时组织巡查回头看，对现场处置工作不力，未依法查处环境违法案件或未依法依规对相关责任人员实施问责的，视情况采取约谈、专项中央环保督察、追责问责等

措施。

二、地下水污染检查

(1) 场地污水处理设施(单元)涉重环节、固废(危废)堆放场所、化学品堆放场所等是否进行防渗漏、防腐措施。

(2) 有地下水的污染的,治理措施是否到位。

三、污水污染治理督察

1、水污染源环境监察

污水处理设施的运行状态、历史运行情况、处理能力及处理水量、废水的分置管理、处理效果、污泥处理、处置。是否建立废水设施运营台账。

2、污水排放口监察

(1) 检查污水排放口的位置是否符合规定;

(2) 检查排污者的污水排放口数量是否符合规定;

(3) 检查是否按照相关污染物排放标准、规定设置了监测采样点;

(4) 检查是否设置规范的便于测量流量、流速的测流段;

(5) 检查总排污口须设置环保标志牌等;

(6) 检查是否按要求设置在线监控、监测设备。

3、排水量复核

(1) 有流量计和污染源监控设备的运行记录;

(2) 有给水量装置或者有上水消耗

证的,根据耗水量计算排水量;

(3) 无计量数及有效的用水量凭证的,参照国家有关标准,给出同类企业用水排水系统数进行估算。

四、噪声污染源现场检查

是否按照环评文件或环评批复要求设置污染治理设施,噪声是否达标。

五、废气污染检查

1、锅炉、石化、化工等燃烧产生的废气检查

(1) 检查化工、石化等企业连续产生可燃性有机废气是否合理的处理方法,采取回收利用或焚烧方式处理,间歇产生可燃性有机废气采用焚烧、吸附或组合工艺处理是否合理。

(2) 检查锅炉燃烧设备的审验手续及性能指标、检查燃烧设备的运行状况、检查二氧化硫的控制、检查氮氧化物的控制。

2、工艺废气、粉尘和恶臭污染源

(1) 检查废气、粉尘和恶臭排放是否符合相关污染物排放标准的要求;

(2) 检查可燃性气体的回收利用情况;

(3) 检查可散发有毒、有害气体和粉尘的运输、装卸、贮存的环境保护措施。

3、大气污染防治设施

除尘、脱硫、脱销、其他气态污染物净化系统。

4、废气排放口

(1)检查排污者是否在禁止设置新建排气筒的区域内新建排气筒;

(2)检查排气筒高度是否符合国家或地方污染物排放标准的规定;

(3)检查废气排气筒道上是否设置采样孔和采样监测平台;

(4)检查排气口是否按要求规范设置(高度、采样口、标志牌等),有要求的废气是否按照环保部门安装和实用在线监控设施。

5、无组织排放源

(1)对于无组织排放有毒有害气体、粉尘、烟尘的排放点,有条件做到有组织排放的,检查排污单位是否进行了整治,实行有组织排放;

(2)检查煤场、料场、货物的扬尘和建筑生产过程中的扬尘、是否按要求采取了防治扬尘污染的措施或设置防扬尘设备;

(3)在企业边界进行监测,检查无组织排放是否符合相关环保标准的要求。

六、环境风险及应急预案现场检查

(1)检查应急预案编、评、备落实情况,附应急演练看中情况文字、图片及相关资料。

(2)项目是否符合环保要求的初期雨水池(如化工、电镀、印染、涉重等行业)和应急事故池等。

(3)应急物资储备情况(名称、数量、有效期等)。

七、固体废物污染源现场检查

1、督察固体废物来源

(1)检查固体废物的种类、数量、理化性质、产生方式。

(2)根据新的《国家危险废物名录》或GB5085检查生产中危险废物的种类及数量。

2、固体废物贮存与处理处置

(1)检查排污者是否在自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区、基本农田保护区和其他需要特别保护的区域内,假设工业固体废物集中贮存、处置的设施、场所和生活垃圾填埋场;楹庭认为这个检查项目比较常见。养殖场、严重污染的工业企业等需要注意这项检查。

(2)检查固体废物贮存设施或贮存场是否设置了符合环境保护要求的设施。

3、对于危险废物的贮存、处理处置

检查排污者是否向江河、胡博、运河、渠道、水库及其最高水位线以下的滩地和岸坡等法律、法规规定禁止倾倒废弃物的地点倾倒固体废物。

4、固体废物转移

(1)检查固体废物转移的情况。

(2)检查转移危险废物的,是否填写危险废物转移联单。并经移出地设区的市级以上地方人民政府环境保护主管部门商经接受地社区的市级以上地方人民政府环境保护主管部门同意。

(3)检查是否设置了固废及危废标志牌。

(4)检查污泥处置合同、污泥运输磅称记录等,判断污泥产生量是否合理。

八、环保部门督察查处环境违法行为

查办、转办、督办对环境污染和生态破坏的投诉、举报的需要引起高度重视。不是简单罚款可以了事。

(文章来源:危险废物处置平台)

财经资讯

Financial information

车源量大幅走低 车商等待新政——2019年1月中国汽车保值率报告

2019年2月1日,中国汽车流通协会发布了2019年1月份的中国汽车保值率报告。

历年1月份的二手车市场都很冷清,今年也不例外。一方面是春节假期临近的缘故,另一方面从业者都在等新政出台。

政策方向:购置税确定10%、官方严防限迁“回潮”

政策方向

中国汽车流通协会 精真估

“等新政”

国六排放
推迟

购置税
尘埃落定

限迁政策
防回潮

精真估 大数据

二手车加

一月初部分地区公布了国六排放标准推迟执行的决定。除了排放标准外,另一个要等的政策是“税率”。这几大问题每年都会深刻影响新车和二手车交易。新车市场很多人比较关心“购置税”,目前10%的购置税率已经确定(7月1日实施)。同行们一直期待的减税愿望落空了。

1月29日,发改委、工信部、民政部、财政部等10部委联合印发了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》。《实施方案》中明确严防限迁政策回潮。

以上政策信息公布后,车商也“吃了一颗定心丸”。

行业热点:新车市场负增长减产、官降是出路

热点事件

中国汽车流通协会 精真估

“减产能”

2018年汽车市场“负增长”。目前国内汽车市场都是“以产定销”，所以才造成经销商库存压力大，经常大幅降价倾销，这也是保值率持续下降的原因。

精真估 大数据

二手车加

2018年汽车市场“负增长”，2019年形势也不乐观。目前国内汽车市场都是“以产定销”，所以才造成经销商库存压力大，经常大幅降价倾销，这也是保值率持续下降的原因之一。

今年1月我们观察到，一些主机厂商正在削减产能，例如北京现代。其实不止这一家厂商，在保值率排行榜上，排名靠后的厂商往往都是产能过剩的厂商。其中有些厂商开始减产，有些行动迟缓的厂商还没有动作。

如何挽救品牌形象，挽救保值率呢？减产、官降都是有效的手段。我们认为主动减产的厂商，新的一年销量很可能会有惊喜。2018年很多经销商亏损，仅三成经销商能够盈利。如果厂商主动减产的话，供需关系改变，经销商在2019年盈利还是有望的。

线上车源总量车源变化

中国汽车流通协会 精真估

1月二手车交易停滞

● 每逢跨年，各地过户、上牌存在不确定性。尤其是跨区域流通基本停滞。



精真估 大数据

二手车加

下面我们看一下二手车市场的车源变化和保值率变化。

在车源方面，2019年1月车源环比上个月下降10.9%，主因是季节因素，跨年时全国各地的上牌、过户政策都有一些不确定性，尤其是跨省交易。此外，消费降级导致置换车减少，电商平台近期业务收缩，这些也都是影响车源的原因。

保值率的意义及模型计算方法

中国汽车流通协会 精真估



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。

二手车加

对于厂商来说，保值率这个数字主要反映了产品力和品牌力。谁的产品性能、质量更好，自然保值率高。品牌力方面，又分为品牌认知度、品牌美誉度，等等。看保值率数据，可以对一款产品做出以上诊断。

诊断之后的下一步，就是制定改

进措施了。比如新车指导价要不要调整？换代的时候如何定价？整车定价之后，租赁的价格如何定？此外还有置换政策。这些都要参考保值率。

在没有特别声明的情况下，报告中都是指3年车龄的保值率。

各省份保值率变化

中国汽车流通协会 精真估

内蒙古保值率降幅较大

| 地区 | 12月保值率 | 1月保值率 | 地区 | 12月保值率 | 1月保值率 |
|-----|--------|-------|-----|--------|-------|
| 广西 | 64.1% | 63.2% | 湖北 | 60.8% | 59.9% |
| 甘肃 | 63.4% | 62.5% | 山东 | 60.7% | 59.9% |
| 内蒙古 | 63.3% | 62.4% | 河南 | 60.5% | 59.7% |
| 广东 | 63.1% | 62.2% | 辽宁 | 59.9% | 59.1% |
| 江苏 | 63.0% | 62.2% | 河北 | 59.6% | 58.8% |
| 新疆 | 63.0% | 62.2% | 黑龙江 | 59.3% | 58.5% |
| 海南 | 62.9% | 62.0% | 江西 | 59.2% | 58.4% |
| 青海 | 62.8% | 61.9% | 安徽 | 59.0% | 58.2% |
| 北京 | 62.7% | 61.8% | 贵州 | 59.0% | 58.1% |
| 山西 | 62.2% | 61.3% | 上海 | 58.9% | 58.1% |
| 云南 | 62.1% | 61.2% | 陕西 | 58.8% | 58.0% |
| 宁夏 | 61.8% | 61.0% | 四川 | 58.8% | 58.0% |
| 吉林 | 61.8% | 61.0% | 浙江 | 58.8% | 58.0% |
| 福建 | 61.8% | 60.9% | 湖南 | 58.8% | 58.0% |
| 天津 | 61.4% | 60.6% | 重庆 | 58.6% | 57.8% |

精真估 大数据

二手车加

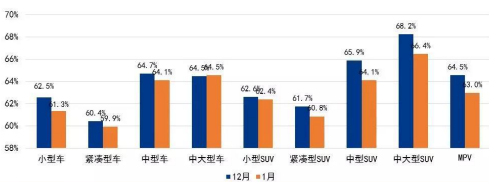
细分市场可以按照地区来分，但是这个月几乎所有地区的保值率都下降，这是季节特征。尤其是北方地区，比如内蒙古保值率降幅较大，也就是二手车价格下降比较大。传统燃油车3年保值率基本在60%左右，这里是B2C零售价格。

各级别保值率

中国汽车流通协会 精真估

SUV二手车价格下降

- 价格越高的车型交易风险越大，交易成本越高。
- 如果车商计算收益率的话，显然是小型车和紧凑型车的投入更低，收益率高。



精真估 大数据

二手车加

按照车型级别来细分，本月SUV二手车价格降幅更大一些。轿车的保值率虽然也有下降，但轿车降幅很

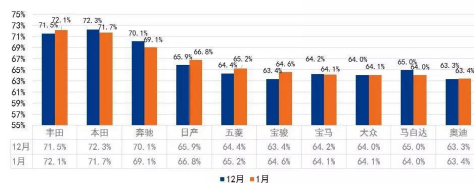
小。SUV单车价格偏高，价格越高的车型交易风险越大，交易成本越高。精明的车商都会计算收益率，显然小型车和紧凑型车这一类轿车的投入更低，收益率高。

合资品牌保值率 - Top10

中国汽车流通协会 精真估

合资品牌分化

- 合资品牌进入淘汰赛，从保值率上也有反映。



精真估 大数据

二手车加

再来看各个品牌的保值率，首先是合资品牌的前十名。这里也包括了奔驰、宝马、奥迪这些豪华品牌，这些品牌有很多车型也是在国内生产的，而且价格一再下探之后，BBA面对的消费者已经与大众、丰田这些品牌有部分重合了。

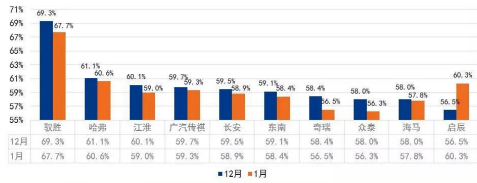
到了2019年，品牌分化越来越大。以前说“合资品牌进入淘汰赛”，往往都从销量数据上看。其实从保值率数字上也能得出类似的结论。美系品牌、法系品牌都没有出现在TOP10。

自主品牌保值率 - Top10

中国汽车流通协会 精真估

自主品牌双胜领跑

- 自主品牌之间的品牌溢价接近，影响保值率的因素中，质量更加重要。
- 江铃双胜保值率领跑，启辰涨幅最大。



精真估 大数据

二手车加

自主品牌中，保值率第一名有些意外。双胜第一，哈弗只能屈居次席。我们知道自主品牌溢价不高，新车经销商的优惠也没有很大的幅度。那么影响二手车保值率的就不是新车价格了，而是品质、质量。

双胜品牌从江铃独立出来，其实双胜和江铃这两个品牌的产品质量都很好，包括江铃出品的福特撼路者口碑也不错，还开发了新产品福特领界。

启辰保值率回升，原因就是12月透支了一部分交易量，1月份没有交易了。

新能源车保有量已达261万辆。第一批生产上市的新能源车已经达到3-4年车龄，进入了置换期。

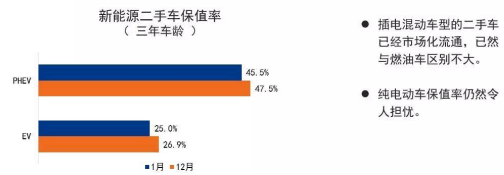
遗憾的是这些车辆的处置渠道十分受限，车商收购仅占非常小的一部分，消费者也为难。目前新兴的一种方式就是厂商回购，在2018年才刚刚出现，还没有真正成交的案例。

本报告于新能源二手车的保值率算法，是在燃油车基础上改进而来，重点参考了三电系统的影响。

不同类型新能源车保值率

中国汽车流通协会 精真估

新能源市场仍需细分



- 插电混动车型的二手车已经市场化流通，已然与燃油车区别不大。
- 纯电动车保值率仍然令人担忧。

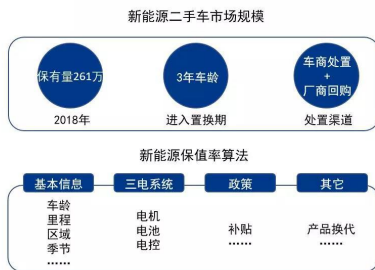
精真估 大数据

二手车加

从结果上看，新能源车的保值率比燃油车低，如果进一步细分，插电混动车的保值率还是明显高于纯电动车。插电混动车型的保值率高，主要是它的二手车已经市场化流通了，与燃油车区别不大。甚至有些地区一一例如上海，插电混动车可以带牌照一起卖。出售的渠道多了，价格就不会太低。

新能源二手车市场规模

中国汽车流通协会 精真估



精真估 大数据

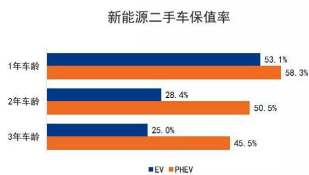
二手车加

新能源二手车是今年市场研究的重点。公安部的数据显示，2018年

不同车龄新能源车保值率

中国汽车流通协会 精真估

新能源车换代快



- 迎合补贴被动换代，续航里程不应是唯一目标。随着补贴退坡，新能源车换代的将更多考虑综合品质。
- 新能源车车龄过短，透支消费。

精真估 大数据

二手车加

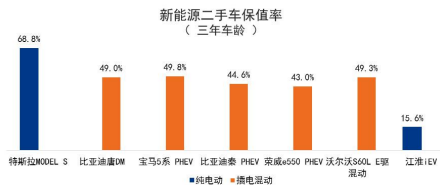
纯电动车保值率低，除了渠道因素，还有产品换代的因素。这里换代并不全是厂商主动的换代，而是被动的，只有提升续航里程才能拿到补贴。可以看到市场上一些纯电动车，换代之后驾乘品质并没有提高，甚至质量、安全性也没有提高，这对保值率也是不利的。纯电动车车龄过短，消费者其实并不需要如此频繁的换车。那么上一批电动车其实提前透支了消费。

新能源二手车主要车型保值率

中国汽车流通协会 精真估

插电混动车型保值率有惊喜

- 插电混动车型保值率高于预期，主因在于市场化流通。



精真估 大数据

二手车加

接下来看一下新能源具体车型。纯电动车包括保值率最高的特斯拉，也包括保值率较低的江淮 iEV 系列。插电混动产品比较多，比亚迪、宝马、

荣威榜上有名。插电混动车的保值率应该是高于预期，原因在于市场化流通。

月度保值率小结

中国汽车流通协会 精真估



精真估 大数据

二手车加

总结：

2019年1月的保值率报告：年初车源量低，集体都在等政策；二手的SUV成本太高，收益率不高；自主品牌靠品质也可以取得不错的保值率；新能源车中，插电混动车型的保值率尚可。

(文章来源：二手车加)

2019年1月全国报废机动车回收情况

中华人民共和国商务部市场体系建设司
Ministry of Commerce of the People's Republic of China
Department of Market System Development

新闻 工作图片 最新信息 政务公开 农村市场 农产品市场体系 内贸流通发展规划 汽车流通管理
流通基础设施与商品市场 城市商业 供应链创新与应用

当前位置：首页 > 最新信息

2019年1月全国报废机动车回收情况

文章来源：商务部市场体系建设司 2019-02-15 09:11 文章类型：原创 内容分类：其它

1月份，全国机动车回收数量为18.6万辆，同比增长22.8%，其中汽车15.8万辆，同比增长23.7%，摩托车2.8万辆，同比增长17.8%。

按照车辆类型分，1月份，客车回收数量为11.6万辆，同比增长18.4%，货车3.4万辆，同比增长43.7%，挂车0.3万辆，同比增长60.6%，专项作业车0.2万辆，同比增长0.9%。

微信号：ynewszh

1 月份，全国机动车回收数量为 18.6 万辆，同比增长 22.8%，其中汽车 15.8 万辆，同比增长 23.7%，摩托车 2.8 万辆，同比增长 17.8%。

按照车辆类型分，1 月份，客车回收数量为 11.6 万辆，同比增长 18.4%。货车 3.4 万辆，同比增长 43.7%。挂车 0.3 万辆，同比增长 60.6%。专项作业车 0.2 万辆，同比增长 0.9%。

(文章来源：中华人民共和国商务部市场体系建设司)

2018 年 12 月二手车市场分析

2018 年 12 月全国 31 个省 1068 家二手车交易市场共交易二手车 121.72 万辆，环比下降 4.58%，与去年同期相比下降 1.11%，出现本年度交易量单月同比首次下滑，交易金额为 769.76 亿元。

受 2019 年春节假期提前，市场经济结构调整、新车清库存降价的冲击，二手车交易的数量和交易均价出现下滑，经销商经营风险加大，市场交易活跃度降低。



从二手车市场的主要交易车型来看，12 月份，基本型乘用车共交易 73.68 万辆，环比下降 2.07%，同比增长 2.11%；客车 11.54 万辆，环比下降 19.79%，同比下降 18.23%；载货车 10.28 万辆，环比下降 11.22%，同比下降 3.98%；SUV 共交易 10.35 万辆，环比增长 4.89%，同比增长 8.07%；MPV 共交易 6.98 万辆，环比下降 2.57%，同比下降 9.22%。本月客车下滑明显，环比下降幅度近 20%，其次为货车，环比下降也超过了 10% 以上。

2018 年 1-12 月全国累计完成交易二手车 1382.19 万辆，同比增长 11.46%，交易金额为 8603.57 亿元。2018 年受国际经济贸易环境影响，消费趋势下降，二手车市场增速减缓，行业进入新的调整期。



从细分市场的交易情况来看，2018 年基本型乘用车共交易 822.20

万辆，同比增长 11.56%；客车 146.78 万辆，同比增长 10.18%；载货车 122.28 万辆，同比增长 9.48%；SUV 113.56 万辆，同比增长 30.83%；MPV 78.19 万辆，同比增长 8.09%。二手 SUV 依然是今年带动市场增长的主要力量，同比增速超过 30%。

细分车型交易情况



2018 年、2017 年 1-12 月分车型交易量占比

单位：%

| 车型分类 | 乘用车 | | | | 商用车 | | 其它 | 低速载货车 汽车 二轮 汽车 | 挂车 | 摩托车 |
|-------|--------|---------|-----------|--------|------|-------|------|-------------------------|------|------|
| | 基本型乘用车 | 多功能型MPV | 运动型多用途SUV | 交叉型乘用车 | 货车 | 客车 | | | | |
| 2018年 | 59.49 | 5.66 | 8.22 | 2.25 | 8.85 | 10.62 | 2.79 | 0.18 | 0.58 | 1.37 |
| 2017年 | 59.43 | 5.83 | 7.0 | 2.86 | 9.01 | 10.74 | 2.89 | 0.21 | 0.88 | 1.15 |

从各车型交易量占比变化情况来看，2018 年 SUV 车型所占比例与去年同期相比增加了 1.22 个百分点，摩托车与乘用车占比微增，其它车型市场占比有不同程度的下降。此外，二手乘用车市场占二手车总体交易的 59.49%，同比上涨了 0.06 个百分点，占二手车市场主体地位。

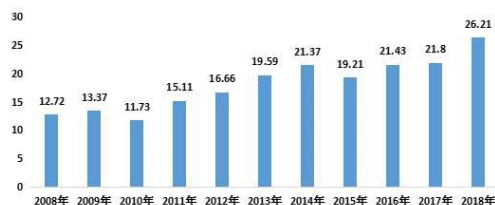
2018 年、2017 年 1-12 月二手车交易类型占比

单位：%

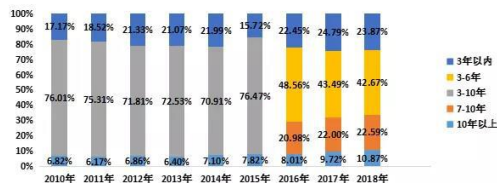
| 年份 | 本地交易比例 | 异地转移登记比例 | 私家车比例 | 国产车比例 | 车龄 3 年内比例 | 3-6 年比例 | 7-10 年比例 | 10 年以上比例 |
|------|--------|----------|-------|-------|-----------|---------|----------|----------|
| 2018 | 73.79 | 26.21 | 87.65 | 87.54 | 23.87 | 42.67 | 22.59 | 10.87 |
| 2017 | 78.19 | 21.81 | 90.99 | 90.01 | 24.79 | 43.49 | 22.00 | 9.72 |

从二手车市场的结构特点来看，2018 年二手车转籍总量为 362.31 万辆，转籍比例为 26.21%，与去年同期相比增长了 4.4 个百分点。

转籍比例



车龄区间



从车龄分布状况看，2018 年全年车龄在 3-6 年车型共交易了 589.7 万辆，占总交易量的 42.67%，与去年同期下降了 0.82 个百分点。车龄在 3 年以内的车型相比去年占比下降了 0.92 个百分点，共实现了 329.86 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 66.53%。另外，车龄在 10 年以上的车型比例与去年同期相比有明显增长，2018 年全年共实现交易 150.3 万辆。

(文章来源：工信部中国汽车流通协会)