

政策法规

Policies&Regulations

国家税务总局

《关于明确二手车经销等若干 增值税征管问题的公告》

国家税务总局公告 2020 年第 9 号

现将二手车经销等增值税征管问题公告如下：

一、自 2020 年 5 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日，从事二手车经销业务的纳税人销售其收购的二手车，按以下规定执行：

（一）纳税人减按 0.5% 征收率征收增值税，并按下列公式计算销售额：

$$\text{销售额} = \text{含税销售额} / (1 + 0.5\%)$$

本公告发布后出台新的增值税征收率变动政策，比照上述公式原理计算销售额。

（二）纳税人应当开具二手车销售统一发票。购买方索取增值税专用发票的，应当再开具征收率为 0.5% 的增值税专用发票。

（三）一般纳税人在办理增值税纳税申报时，减按 0.5% 征收率征收增值税的销售额，应当填写在《增值税纳税申报表附列资料（一）》（本期销售情况明细）“二、简易计税方法计税”中“3% 征收率的货物及加工修理修配劳务”相应栏次；对应减征的增值税应纳税额，按销售额的 2.5% 计算填写在《增值税纳税申报表（一般纳税人适用）》“应纳

税额减征额”及《增值税减免税申报明细表》减税项目相应栏次。

小规模纳税人在办理增值税纳税申报时，减按 0.5% 征收率征收增值税的销售额，应当填写在《增值税纳税申报表（小规模纳税人适用）》“应征增值税不含税销售额（3% 征收率）”相应栏次；对应减征的增值税应纳税额，按销售额的 2.5% 计算填写在《增值税纳税申报表（小规模纳税人适用）》“本期应纳税额减征额”及《增值税减免税申报明细表》减税项目相应栏次。

二、纳税人受托对垃圾、污泥、污水、废气等废弃物进行专业化处理，即运用填埋、焚烧、净化、制肥等方式，对废弃物进行减量化、资源化和无害化处理处置，按照以下规定适用增值税税率：

（一）采取填埋、焚烧等方式进行专业化处理后未产生货物的，受托方属于提供《销售服务、无形资产、不动产注释》（财税〔2016〕36 号文件印发）“现代服务”中的“专业技术服务”，其收取的处理费用适用 6% 的增值税税率。

（二）专业化处理后产生货物，且货物归属委托方的，受托方属于提供“加工劳务”，其收取的处理费用适用 13% 的增值税税率。

（三）专业化处理后产生货物，且货物归属受托方的，受托方属于提供“专业技术服务”，其收取的处理费用适用 6% 的增值税税率。受托方将产生的货物

用于销售时，适用货物的增值税税率。

三、拍卖行受托拍卖文物艺术品，委托方按规定享受免征增值税政策的，拍卖行可以自己名义就代为收取的货物价款向购买方开具增值税普通发票，对应的货物价款不计入拍卖行的增值税应税收入。

拍卖行应将以下纸质或电子证明材料留存备查：拍卖物品的图片信息、委托拍卖合同、拍卖成交确认书、买卖双方身份证明、价款代收转付凭证、扣缴委托方个人所得税相关资料。

文物艺术品，包括书画、陶瓷器、玉石器、金属器、漆器、竹木牙雕、佛教用具、古典家具、紫砂茗具、文房清供、古籍碑帖、邮品钱币、珠宝等收藏品。

四、单位将其持有的限售股在解禁流通后对外转让，按照《国家税务总局关于营改增试点若干征管问题的公告》（2016年第53号）第五条规定确定的买入价，低于该单位取得限售股的实际成本价的，以实际成本价为买入价计算缴纳增值税。

五、一般纳税人可以在增值税免税、减税项目执行期限内，按照纳税申报期选择实际享受该项增值税免税、减税政策的起始时间。

纳税人在享受增值税免税、减税政策后，按照《营业税改征增值税试点实施办法》（财税〔2016〕36号文件印发）第四十八条的有关规定，要求放弃免税、减税权的，应当以书面形式提

交纳税人放弃免（减）税权声明，报主管税务机关备案。一般纳税人自提交备案资料的次月起，按照规定计算缴纳增值税。

六、一般纳税人符合以下条件的，在2020年12月31日前，可选择转登记为小规模纳税人：转登记日前连续12个月（以1个月为1个纳税期）或者连续4个季度（以1个季度为1个纳税期）累计销售额未超过500万元。

一般纳税人转登记为小规模纳税人的其他事宜，按照《国家税务总局关于统一小规模纳税人标准等若干增值税问题的公告》（2018年第18号）、《国家税务总局关于统一小规模纳税人标准有关出口退（免）税问题的公告》（2018年第20号）的相关规定执行。

七、纳税人在办理增值税纳税申报时，《增值税减免税申报明细表》“二、免税项目”第4栏“免税销售额对应的进项税额”和第5栏“免税额”不需填写。

八、本公告第一条至第五条自2020年5月1日起施行；第六条、第七条自发布之日起施行。此前已发生未处理的事项，按照本公告执行，已处理的事项不再调整。

特此公告。

国家税务总局

2020年4月23日

（文章来源：国家税务总局）

国家发展改革委《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》

发改产业〔2020〕684号

各省、自治区、直辖市人民政府，新疆生产建设兵团，国务院有关部门：

为稳定和扩大汽车消费，促进经济社会平稳运行，经国务院同意，现就有关事项通知如下：

一、调整国六排放标准实施有关要求。轻型汽车（总质量不超过3.5吨）国六排放标准颗粒物数量限值生产过渡期截止时间，由2020年7月1日前调整为2021年1月1日前；2020年7月1日前生产、进口的国五排放标准轻型汽车，2021年1月1日前允许在目前尚未实施国六排放标准的地区销售和注册登记。未经批准，各地不得提前实施国家确定的汽车排放标准。（生态环境部、工业和信息化部、公安部、地方各级人民政府负责）

二、完善新能源汽车购置相关财税支持政策。将新能源汽车购置补贴政策延续至2022年底，并平缓2020-2022年补贴退坡力度和节奏，加快补贴资金清算速度。加快推动新能源汽车在城市公共交通等领域推广应用。将新能源汽车免征车辆购置税的优惠政策延续至2022年底。（财政部牵头，工业和信息化部、科技部、发展改革委、税务总局等参与）

三、加快淘汰报废老旧柴油货车。支持京津冀及周边地区、汾渭平原等重点地区提前淘汰国三及以下排放标准的营运柴油货车，中央财政统筹车辆购置税等现有资金渠道，通过“以奖代补”方式，支持引导重点地区完成淘汰100万辆的目标任务。有关重点地区要认真落实《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，尽快研究出台淘汰报废老旧柴油货车经济补偿措施。（交通运输部、生态环境部、财政部、商务部、公安部、有关省市人民政府负责）

四、畅通二手车流通交易。优化车辆交易登记等制度，落实全面取消二手车限迁政策，扩大二手车出口业务，修订出台《二手车流通管理办法》，发挥汽车维修电子档案系统作用，支撑二手车交易，加快二手车流通，带动新车消费。加强二手车行业管理，规范二手车经销企业行为，自2020年5月1日至2023年底，对二手车经销企业销售旧车，减按销售额的0.5%征收增值税。（商务部、公安部、生态环境部、财政部、交通运输部、税务总局、地方各级人民政府负责）

五、用好汽车消费金融。鼓励金融机构积极开展汽车消费信贷等金融业务，通过适当下调首付比例和贷款利率、延长还款期限等方式，加大对汽车个人消费信贷支持力度，持续释放汽车消费潜力。（人民银行、银保监会、地方各级人民政府负责）

各地区、各有关部门要切实加强组

织领导，明确责任分工，积极主动履职，按照本通知要求扎实做好各项工作，积极营造有利于汽车消费的市场环境。

国家发展改革委
科技部
工业和信息化部
公安部
财政部
生态环境部
交通运输部
商务部
人民银行
税务总局
银保监会

2020年4月28日

（文章来源：中华人民共和国国家发展和改革委员会）

《废旧轮胎综合利用行业规范条件（2020年本）》《废旧轮胎综合利用行业规范公告管理暂行办法（2020年本）》

中华人民共和国工业和信息化部公告
2020年第21号

为推动废旧轮胎综合利用，引导行业持续健康发展，现将《废旧轮胎综合利用行业规范条件（2020年本）》和《废旧轮胎综合利用行业规范公告管理暂行

办法（2020年本）》予以公告。《轮胎翻新行业准入条件》《废轮胎综合利用行业准入条件》（中华人民共和国工业和信息化部公告2012年第32号）、《废旧轮胎综合利用行业准入公告管理暂行办法》（工信部节〔2013〕86号）同时废止。

附件：

1. 废旧轮胎综合利用行业规范条件（2020年本）
2. 废旧轮胎综合利用行业规范公告管理暂行办法（2020年本）

附件1

废旧轮胎综合利用行业规范条件 （2020年本）

一、总则

（一）为深入贯彻落实《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》，引导废旧轮胎综合利用行业健康发展，防止环境污染，促进产业优化升级，提升资源综合利用技术和管理水平，制定本规范条件。

（二）本规范条件中废旧轮胎综合利用是指对废旧轮胎进行加工处理，实现资源化利用。其中包括旧轮胎翻新，废轮胎生产再生橡胶、橡胶粉、热裂解。

（三）旧轮胎翻新是节约资源、实现轮胎减量化的首选方法；废轮胎资源化利用的主要方式为生产再生橡胶、橡胶粉及热裂解。鼓励将再生橡胶、橡胶粉作为部分或全部原材料进行制品生

产。

(四) 鼓励轮胎生产企业开展废旧轮胎综合利用。

(五) 本规范条件中的废旧轮胎综合利用企业(以下简称企业),是指已建成从事废旧轮胎加工利用业务的企业。

(六) 本规范条件是鼓励和引导行业技术进步和规范发展的引导性文件,不具有行政审批的前置性和强制性。

二、项目选址与企业布局

(一) 企业应符合国家产业政策和所在地城乡建设规划、生态环境保护规划和污染防治、土地利用总体规划、主体功能区规划等要求,其施工建设应满足规范化设计要求。

(二) 在国家法律、法规、行政规章及规划确定或经县级以上人民政府批准的自然保护区、风景名胜区、饮用水源保护区、永久基本农田等法律法规禁止建设区域和生态环境保护红线区域,以及以居住、医疗卫生、文化教育、科研、行政办公等为主要功能的区域,不得新建、改扩建企业。

(三) 企业产能设计应与废旧轮胎可回收量相适应。

(四) 企业厂区土地使用手续合法(租用合同应不少于15年),厂区面积、生产区域面积应与综合利用加工能力相匹配,废旧轮胎贮存场地应符合回收管理规范的要求。

三、技术、装备和工艺

(一) 企业应采用节能、环保、清

洁、高效、智能的新技术、新工艺,选择自动化效率高、能源消耗指标合理、密封性好、污染物产排量少、本质安全和资源综合利用率高的生产装备及辅助设施,采用先进的产品质量检测设备。

(二) 轮胎翻新应建立稳定的产品质量保障系统;企业应配备轮胎悬挂滑轨、数控打磨机、数控硫化罐等设备,采用钉孔检测、轮胎充气压力检测等产品质量检测设备,对翻新轮胎产品实施全流程质量管理。

(三) 鼓励企业优先采用政府部门发布的《国家工业资源综合利用先进适用技术装备目录》所列的技术装备。废轮胎破碎不采用手工方式,废轮胎破碎、粉碎及分级应采用自动化技术与装备,鼓励应用橡胶粉生产自动化集中控制生产线。再生橡胶应采用环保自动化或智能化连续生产装备,鼓励应用新型塑化方式生产,精炼成型应采用联动装备。热裂解应采用连续自动化生产装备。

(四) 鼓励有条件的企业开展智能工厂建设,应用自动化智能装备,逐步实现智能化管理。

四、资源利用及能源消耗

(一) 资源利用。

轮胎翻新生产中产生的橡胶边脚料,废轮胎加工处理中产生的废料以及尾气净化产生的粉尘等次生固体废物,应建立台账记录制度,鼓励企业全部回收利用;企业不具备利用条件的,应建立登记转移记录制度,委托其他企业利用处置,不得擅自丢弃、倾倒、焚烧与

填埋。

(二) 能源消耗指标。

1. 轮胎翻新能源消耗: 预硫化法综合能源消耗低于 15 千瓦时/标准折算条; 模压法综合能源消耗低于 18 千瓦时/标准折算条。

2. 废轮胎加工处理能源消耗: 从整胎破碎起计, 再生橡胶生产综合能源消耗低于 850 千瓦时/吨(新型塑化装备除外); 橡胶粉生产综合能源消耗低于 350 千瓦时/吨(40 目以上除外); 热裂解处理综合能源消耗低于 200 千瓦时/吨, 其中破碎工序能源消耗低于 120 千瓦时/吨, 热裂解工序能源消耗低于 80 千瓦时/吨。

五、环境保护

(一) 企业应严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》, 依法向生态环境行政主管部门报批环境影响评价文件; 严格执行环境保护“三同时”制度, 落实各项生态环境保护措施, 在项目建成后按照国家规定的程序和技术规范开展建设项目竣工环境保护验收。

(二) 企业应通过环境管理体系认证。

(三) 翻新轮胎的修补、打磨、胶浆喷涂等作业区, 应配备除尘及满足《挥发性有机物无组织排放控制标准》相关管控要求的废气净化装置, 对所产生的废气和粉尘进行回收处理。

(四) 企业应当按照排污许可证申请与核发技术规范在规定的时限申请并

取得排污许可证, 并落实排污许可证规定的环境管理和信息公开要求。

1. 废轮胎破碎、粉碎作业区, 应设置粉尘收集和高效除尘设施, 有效降低粉尘排放。

2. 再生橡胶生产应加强挥发性有机物无组织排放管控, 配备适宜高效的尾气处理设施, 达到《挥发性有机物无组织排放控制标准》《恶臭污染物排放标准》等要求; 配备废水处理装置, 废水排放达到《污水排放综合标准》, 鼓励废水循环利用。

3. 热裂解装备的尾气排放应达到《石油化学工业污染物排放标准》《恶臭污染物排放标准》等要求。严格热裂解油、炭黑利用处置管理, 防止污染转移或二次污染。

(五) 环境噪声应达到《工业企业厂界环境噪声排放标准》。

(六) 企业所在地发布地方相关排放标准的, 执行地方标准。

(七) 实行排污许可管理的企业应当按照国家有关规定和监测规范, 对所排放的污染物自行监测, 并保存原始监测记录。重点排污单位应安装污染物排放自动监测设备, 与生态环境主管部门的监控设备联网, 保证监测设备正常运行, 并依法公开排放信息。企业在生产经营中严格落实排污许可证规定的环境管理要求。

六、产品质量和职业教育

(一) 鼓励企业设立专门的质量管理部门和专职质量管理人员。配备专业

检验、检测设备，构建完善的质量管理制度，明确岗位操作规程、工作流程、岗位责任，做到检验数据完整、可追溯。

(二)企业应通过质量管理体系认证。

(三)翻新轮胎产品质量应符合《载重汽车翻新轮胎》《轿车翻新轮胎》《航空翻新轮胎》《工程机械翻新轮胎》等国家和行业相应的标准要求。

(四)再生橡胶产品质量应符合《再生橡胶》《再生丁基橡胶》等国家和行业相应的标准要求。

(五)橡胶粉产品质量应符合《硫化橡胶粉》《路用废胎硫化橡胶粉》等国家和行业相应的标准要求。

(六)热裂解产品质量应符合《废旧轮胎裂解炭黑》等国家和行业相应的标准要求。

(七)鼓励企业建立职业教育培训管理制度，工程技术人员、工人技师和工人应定期接受培训和继续教育，建立职工教育档案。按照国家职业标准要求，特种作业人员应做到持证上岗。

七、安全生产和职业健康

(一)企业应严格遵守《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国职业病防治法》等相关法律法规的规定，依法履行各项安全生产行政许可手续，安全生产条件符合有关标准，劳动保护和职业危害达到国家卫生标准；配备相应的安全防护设施、消防设备设施，建立健全安全生产管理体系、职业卫生管理体系，制订突发事件应急预案。

(二)企业应通过职业健康安全管理体系认证。

(三)废旧轮胎综合利用项目的安全设施和职业危害防治设施必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用；企业安全设施设计、投入生产和使用前，应依法实施审查、验收。

(四)企业生产环境应符合《工业企业设计卫生标准》《工作场所有害因素职业接触限值》的要求。

(五)企业的用工制度应符合《中华人民共和国劳动合同法》《中华人民共和国社会保险法》的规定。

八、附则

(一)本规范条件适用于中华人民共和国境内的企业。

(二)本规范条件涉及的法律、法规、国家标准和产业政策若进行修订，按修订后的规定执行。

(三)本规范条件自2020年6月1日起实施，《轮胎翻新行业准入条件》《废轮胎综合利用行业准入条件》(中华人民共和国工业和信息化部公告2012年第32号)同时废止。

附件 2

废旧轮胎综合利用行业规范公告 管理暂行办法（2020 年本）

一、总则

第一条 为引导废旧轮胎综合利用行业健康发展，提升行业发展水平，依据《废旧轮胎综合利用行业规范条件》（以下简称《规范条件》），制定本办法。

第二条 本办法适用于中华人民共和国境内的废旧轮胎综合利用企业。

第三条 工业和信息化部及各省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门（以下统称省级工业和信息化主管部门）负责对符合《规范条件》的企业实行动态管理，工业和信息化部委托相关专业机构协助做好公告管理相关工作，企业按自愿原则进行申请。

二、申请和核实

第四条 申请符合《规范条件》公告的企业，应当具备以下条件：

（一）具有独立法人资格，已建成投产 1 年及以上；

（二）符合《规范条件》的要求。

第五条 符合本办法第四条所列条件的企业可向所在省级工业和信息化主管部门提出公告申请，并如实填报《废旧轮胎综合利用行业规范公告申请书》（以下简称《申请书》，见附 1）。

第六条 同一个企业法人拥有多个位于不同地址的厂区或生产车间的，每个厂区或生产车间需单独填报《申请书》，并在公告申请时同时提交。

第七条 省级工业和信息化主管部门会同有关部门依照第四条、第五条有关要求，对申请公告企业的相关情况进行核实并提出具体审核意见，将符合《规范条件》要求的企业申请材料 and 审核意见报送工业和信息化部。

三、复审与公告

第八条 工业和信息化部收到申请材料后，组织有关专家对企业申报材料进行复审和现场核查，确定符合《规范条件》的企业名单。同一个企业法人拥有的多个位于不同地址的厂区或生产车间必须都达到第四条、第五条有关要求，该企业方可列入符合《规范条件》的企业名单。

第九条 经复审符合《规范条件》的企业，在工业和信息化部网站上进行公示。对公示期间有异议的企业，工业和信息化部将组织进一步核实有关情况；对无异议的企业，以工业和信息化部公告方式予以发布。

四、监督管理

第十条 公告企业应按照《规范条件》的要求组织生产经营活动，且应在每年 3 月 31 日前通过省级工业和信息化主管部门向工业和信息化部提交上年度《废旧轮胎综合利用行业规范条件执行情况和企业发展报告》（以下简称《年度报告》，见附 2）。省级工业和信息化主管部门会同省级有关部门，对本区域公告企业进行监督检查，并将监督检查结果于每年 4 月 30 日前报送工业和信息化部。

第十一条 鼓励社会各界对企业规范情况进行监督。任何单位或个人发现申请公告企业或已公告企业有不符合《规范条件》和本办法有关规定的，可向工业和信息化部投诉或举报。

第十二条 工业和信息化部委托相关专业机构加强对行业发展状况的分析和研究，组织推广先进适用的节能减排新技术、新工艺及新设备。

第十三条 公告企业应按照《规范条件》组织生产经营活动。如公告企业名称、经营范围及其他与《规范条件》相关的情况发生变化时，应及时报省级工业和信息化主管部门。同时，应在1年内完成整改升级，补充必要的证明材料，由省级工业和信息化主管部门组织行业专家验收后报工业和信息化部。工业和信息化部对验收意见进行核实，对仍符合《规范条件》的，予以公告。

第十四条 已公告企业有下列情况之一的，省级工业和信息化主管部门应报请工业和信息化部将其从公告名单中撤销：

(一) 发生违反国家法律、法规和国家产业政策行为的；

(二) 报送的相关资料有弄虚作假行为的；

(三) 拒不开展年度自查，不提交《年度报告》的；

(四) 不能保持符合《规范条件》要求的；

(五) 拒绝接受监督检查或经检查不合格的；

(六) 关闭、退出或停产1年(含)以上的；

(七) 发生重大产品质量问题、重大生产安全或环境污染事故，以及重大社会不稳定事件，造成严重社会影响的。

因违反规定被撤销的公告企业，经整改合格2年后方可重新提出公告申请。

对拟撤销公告的企业，工业和信息化部应通过省级工业和信息化主管部门提前告知，听取其陈述和申辩。

第十五条 国家或地方相关管理部门可依据《规范条件》制定相应的配套监管措施，公告企业可作为相关政策支持的参考依据。

五、附则

第十六条 本办法自2020年6月1日起实施，2013年3月14日工业和信息化部印发的《废旧轮胎综合利用行业准入公告管理暂行办法》(工信部节〔2013〕86号)同时废止。

附 1

企业声明

1. 本企业自愿申请并遵守《废旧轮胎综合利用行业规范条件》及相关文件的规定。
2. 本企业自愿提供真实、有效的材料，如有虚假，愿意承担相应法律责任。

废旧轮胎综合利用行业规范公告申请书

申请企业法定代表人(签字):

年 月 日

(申请企业盖章)

申请单位: _____ (单位公章)

申请日期: _____年____月____日

工业和信息化部制

填写须知

1. 填写废旧轮胎综合利用行业规范公告申请书应确保所填资料真实准确。
2. 申请书需同时提交纸质版和电子版，纸质版需手写部分应用黑色钢笔或中性笔填写，字迹清楚。
3. 填报项目（含表格）页面不足时，可另附页面。
4. 请在申请报告所选项目对应的“□”内打“√”。

表 1

废旧轮胎综合利用企业基本情况表

企业名称: (单位公章)		联系人:		联系电话:			
企业名称		邮编					
详细地址							
企业网址							
传真	电子邮箱						
法定代表人	手机						
员工人数	技术人员数量						
从事专业	<input type="checkbox"/> 轮胎翻新 <input type="checkbox"/> 再生橡胶 <input type="checkbox"/> 橡胶粉 <input type="checkbox"/> 热裂解 <input type="checkbox"/> 其它 <input type="checkbox"/>						
企业资本属性	<input type="checkbox"/> 内资(国有 <input type="checkbox"/> 集体 <input type="checkbox"/> 民营 <input type="checkbox"/>) <input type="checkbox"/> 中外合资 <input type="checkbox"/> 港澳台 <input type="checkbox"/> 外商独资 <input type="checkbox"/>						
上市情况	境内上市 <input type="checkbox"/> 境外上市 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>						
生 产 能 力	轮胎翻新 (标准折算量/年)		厂 区 面 积 (平 方 米)	作 业 场 地 面 积 (平 方 米)			
	再生橡胶						
	橡胶粉 (吨/年)						
	热裂解						
近2年废旧轮胎加工处理量	20 年	万吨(按标准折算量)	近2年销售收入	20 年	(万元)		
		万吨(按标准折算量)				20 年	(万元)
	20 年	万吨(按标准折算量)					
		万吨(按标准折算量)					
是否为废旧轮胎综合利用行业示范企业(基地)		是 <input type="checkbox"/>	否 <input type="checkbox"/>				
补充说明:							

表 2

废旧轮胎综合利用企业规范情况表

企业名称: (单位公章)		联系人	联系电话:	
序号	名称	内容		备注
1	工业投资主管部门核准(或备案)文件及文号			
2	土地主管部门批准文件及文号			提供复印件
3	生态环境主管部门批准文件及文号			
4	市场监督管理主管部门批准文件及文号			
5	企业建设是否有规范化设计要求			
6	产业政策	周边是否有自然保护区、风景名胜区、饮用水源保护区、永久基本农田等法律法规禁止建设区域和生态环境敏感区域,以及以居住、医疗、学校、文化教育、科研、行政办公等为主要功能的区域		
7		与周围人群和敏感区域的距离		
8	生产工艺	热解法 □ 热裂法 □		
9	主要设备	轮胎悬挂装置		是
10		数控打磨机		是
11		数控硫化罐()		是
12		压路模具(热压法)		是
13	主要检测设施	气相色谱仪		是
14		轮胎充气压力检测仪		是
15	展胶加工处理主要设备	磨粉破碎机		是
16		粉碎及分级自动化设备		是
17		橡胶成型压模机		是
18		新型塑化设备		是
19		连续自动化拆解设备		是
20	轮胎翻新生产中对橡胶废料的回收利用情况			%
21	资源利用	展胶加工处理过程的回收利用情况	废料 %	
22	能源及消耗	热解法		提供计算方法
23		热裂法		提供计算方法
24	轮胎翻新	商业橡胶(年产量, 千吨/吨)		提供计算方法

序号	标准要素	是否达标	备注
46	再生橡胶产品质量是否符合国家和行业相应的标准要求		
47	橡胶粉产品质量是否符合国家和行业相应的标准要求		
48	再生橡胶产品质量是否符合国家和行业相应的标准要求		
49	是否通过质量管理体系认证		提供复印件
50	是否具备完善的质量管理制度		
51	专职质量管理人数		
52	是否建立可追溯制度		
53	是否依法经过安全生产监督管理部门审查、验收		提供复印件
54	是否通过职业健康安全管理体系认证		
55	是否有健全的安全生产管理体系		
56	是否有完善的安全保障制度		
57	是否配备安全防护设施和标识		
58	是否制订突发事件应急预案		
59	是否制订完善的岗位操作规程和工作流程		
60	专职安全管理人员数量		
61	是否有职工安全生产培训制度和安全生产检查制度		
62	是否有完善的职业卫生防护措施		
63	用工制度是否符合《劳动合同法》《社会保险法》的规定		
64	是否建立职业安全教育培训管理制度		
65	已参加行业培训人员数量		
66	特种作业人员是否取得持证上岗		

25	橡胶粉(年产量, 千吨/吨)		提供计算方法
26	热解解	热解工序	
27		热裂解工序	
28	轮胎翻新	是否配备满足《挥发性有机物无组织排放控制标准》相关管控要求的废气净化装置, 对所产生的废气和粉尘进行回收利用	
29		是否配备满足《挥发性有机物无组织排放控制标准》4.6.1条污染物排放标准	
30	是否取得排污许可证		提供复印件
31	破碎、粉尘作业区是否安装粉尘收集和除尘设备		
32	是否配备满足《挥发性有机物无组织排放控制标准》相关管控要求的废气净化装置		
33	粉尘及废气排放是否达到《挥发性有机物无组织排放控制标准》4.6.1条污染物排放标准		
34	是否配备废水处理装置		
35	废水排放是否达到《污水排放综合标准》		
36	是否对排放的污染物进行自行监测, 并保存原始监测记录		
37	是否配备在线监测系统, 并与生态环境主管部门的监控设备联网, 依法公开排放信息		
38	环境噪声是否达到《工业企业厂界环境噪声排放标准》		
39	是否依法向生态环境行政主管部门报批环境影响评价文件		
40	是否严格执行环境保护“三同时”制度, 并按照国家规定的程序和技术规范开展建设项目竣工环境保护验收		提供复印件
41	是否通过环境管理体系认证		
42	专职环保管理人员数量		
43	是否有完善的安全制度与环保制度		
44	是否有突发环境事件或污染事件应急预案和处置预案		
45	翻新橡胶产品质量是否符合国家和行业相应		

表 3

省级工业和信息化主管部门审核意见表

申请人		联系电话:
申请企业		
申请时间		
省级工业和信息化主管部门意见:		
经办人签字:	负责人签字:	(单位公章)
		年 月 日

附 2

编写提纲

废旧轮胎综合利用行业规范条件
执行情况和企业发展报告

企业名称: _____ (单位公章)
 联系地址: _____
 联系人: _____ 职 务: _____
 办公电话: _____ 传 真: _____
 手 机: _____ 电子信箱: _____

编制日期: _____ 年 _____ 月 _____ 日

编 报 要 求

一、内容说明

本报告是为了了解和掌握公告企业《废旧轮胎综合利用行业规范条件》的执行情况和在废旧轮胎综合利用方面的年度发展变化情况,是对公告企业实施年度监督检查的主要依据,也是制定和完善相关政策的支持材料。

报告内容包括公告企业对照《废旧轮胎综合利用行业规范条件》自查符合性情况、年度规划目标完成情况,以及在废旧轮胎综合利用科技创新、研发能力、生产能力、产品质量保障、实际产能等方面的发展变化情况。要求情况客观真实、数据完整准确。

二、时间要求

每年3月31日前,公告企业完成的年度报告,经法定代表人签字后,打印装订并签章,通过省级工业和信息化主管部门报送至工业和信息化部。

三、其它

填报企业对材料的真实性负责,工业和信息化部将对相关情况进行核查,必要时进行现场审查。

- 一、《废旧轮胎综合利用行业规范条件》执行情况说明
包括对照《废旧轮胎综合利用行业规范条件》自查符合性情况、年度规划目标完成情况,同时概述说明下一年度规划目标。
- 二、废旧轮胎综合利用科技创新、研发能力变化情况
包括本年度研发重点、方向,研发设备及人员的投入,以及技术进步和取得的研发成果等情况。
- 三、废旧轮胎综合利用生产能力和条件变化情况
包括本年度生产能力、工艺改进和产品质量保障情况,生产设备和检验设备投入情况,以及企业的产能变化情况等。
- 四、废旧轮胎综合利用情况报表
包括本年度废旧轮胎加工利用技术装备和工艺、资源利用及能源消耗、环境保护、产品质量和职业教育、安全生产、职业健康情况等。
- 五、其它
《年度报告》编写力求重点突出、内容详实、数据准确、图文并茂。

《废旧轮胎综合利用行业规范条件》执行情况报告书
(主要内容)

1. 技术、装备及工艺提升情况:
2. 资源利用及能源消耗情况:
3. 环境保护情况:
4. 产品质量及可追溯情况:
5. 安全生产、职业教育和职业健康情况:

注:纸面不敷,可另附页。

工业和信息化部
 2020年5月7日
 (文章来源: 中华人民共和国工业和信息化部)

《四部门关于调整轻型汽车国六排放标准实施有关要求的公告》

2020年第28号

为执行《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）要求，落实近期稳定和扩大汽车消费政策，现将调整轻型汽车国六排放标准实施有关事项公告如下：

一、自2020年7月1日起，全国范围实施轻型汽车国六排放标准，禁止生产国五排放标准轻型汽车，进口轻型汽车应符合国六排放标准。

对2020年7月1日前生产（机动车合格证上传日期）、进口（货物进口证明书签注运抵日期）的国五排放标准轻型汽车，增加6个月销售过渡期，2021年1月1日前，允许在全国尚未实施国六排放标准的地区（辽宁、吉林、黑龙江、福建、江西、湖北、湖南、广西、贵州、云南、西藏、甘肃、青海、宁夏、新疆等省份全部地区，以及山西、内蒙古、四川、陕西等省份公告已实施国六排放标准以外的地区）销售、注册登记。

二、轻型汽车国六排放标准颗粒物数量（PN限值） 6.0×10^{12} 个/千米过渡期截止日期，由2020年7月1日前调整为2021年1月1日前。2021年1月1日起，所有生产、进口的国六排放标准轻型汽车，PN限值应符合 6.0×10^{11} 个/千米要求。

三、汽车生产、进口企业作为环保生产一致性管理的责任主体，应按《中华人民共和国大气污染防治法》和有关

规定，在产品出厂或货物入境前公开车型排放检验信息和污染控制技术信息，确保实际生产、进口的车辆达到排放标准要求。

特此公告。

生态环境部
工业和信息化部
商务部
海关总署
2020年5月13日

（文章来源：中华人民共和国工业和信息化部）

云南省人民政府办公厅《关于应对新冠肺炎疫情影响进一步做好稳就业工作的若干意见》

云政办发〔2020〕36号

各州、市人民政府，省直各委、办、厅、局：

为深入贯彻落实习近平总书记关于统筹推进新冠肺炎疫情防控和经济社会发展工作的重要指示精神，进一步做好我省稳就业各项工作，根据《国务院关于进一步做好稳就业工作的意见》（国发〔2019〕28号）和《国务院办公厅关于应对新冠肺炎疫情影响强化稳就业举措的实施意见》（国办发〔2020〕6号）文件精神，结合我省实际，经省人民政

府同意，现提出以下意见：

一、大力实施就业优先政策

(一)推动企业全面复工复产达产。尽快取消妨碍复工复产达产的不合理规定，加快全省重大工程项目、出口重点企业开复工，全力以赴推动制造业、建筑业、物流业、餐饮业、家政服务业等重点行业全面开复工。协调解决复工复产企业日常防护物资需求，督促其落实工作场所、食堂宿舍等防控措施。(省发展改革委、省工业和信息化厅、省交通运输厅、省卫生健康委按职责分工负责)

(二)加大企业减负稳岗力度。全省各地要加快落实阶段性、有针对性的减税降费政策。加大失业保险稳岗返还，对不裁员或少裁员的中小微企业，返还标准可按企业及其职工上年度缴纳失业保险费的100%；对暂时生产经营困难且恢复有望、坚持不裁员或少裁员的参保企业，适当放宽其稳岗返还政策认定标准。2020年6月底前，全省在建工程建设项目可暂缓缴存农民工工资保证金，对2年内未发生拖欠农民工工资行为的企业免缴农民工工资保证金。切实落实企业吸纳重点群体就业的定额税收减免、担保贷款及贴息、就业补贴等政策。加快落实我省阶段性减免、缓缴、延缴企业养老、失业、工伤保险费政策措施，切实减轻企业社会保险费负担。实施阶段性减免、缓缴社会保险费政策期间，企业吸纳就业困难人员的社会保险补贴期限可顺延。(省财政厅、省人力资源

社会保障厅、省住房城乡建设厅、省交通运输厅、省水利厅、人民银行昆明中心支行、省税务局按职责分工负责)

(三)支持吸纳就业能力强的产业和项目。明确重要产业规划带动就业目标，放宽市场准入，着力推进就业带动能力强、有利于农村转移劳动力、高校毕业生等重点群体就业的高原特色现代农业产业、生物医药和大健康产业、信息产业等重点产业发展。在安排公共投资与重大项目建设时，同等条件下优先安排创造就业岗位多、劳动收入增长快、催生创业空间大的项目。对部分带动就业能力强、环境影响可控的项目，制定环评审批正面清单，加大环评“放管服”改革力度，审慎采取查封扣押、限产停产等措施。(省发展改革委、省人力资源社会保障厅、省生态环境厅、省商务厅按职责分工负责)

(四)扶持创业带动就业。深化“证照分离”改革，推进“照后减证”和简化审批，降低创业门槛，简化住所(经营场所)登记手续，申请人提交场所合法使用证明即可登记。对带动就业能力强的创业投资企业予以引导基金扶持、政府项目对接等政策支持。加大“贷免扶补”、创业担保贷款政策扶持力度，对从事自主创业的受疫情影响暂时失去收入来源的个人和小微企业优先给予贷款扶持并按规定给予贷款贴息，对金融机构评估认定有优质创业项目的信用小微企业、商户、农户，经营稳定守信的二次创业者等特定群体，免除反担保

要求。政府投资开发的孵化基地等创业载体要按一定比例安排场地，免费向高校毕业生、农民工等重点群体提供，具体场地比例和免费期限由各地根据当地就业、创业状况确定。各类城市创优评先项目应将带动就业能力强的“小店经济”、步行街发展状况作为重要条件。实施返乡创业能力提升行动，加强返乡创业重点人群、贫困村创业致富带头人、农村电商人才等培训培育。对返乡农民工首次创办经营实体且正常经营1年以上的，可从就业补助资金中给予不超过10000元的一次性创业补贴。（省发展改革委、省工业和信息化厅、省财政厅、省人力资源社会保障厅、省商务厅、人民银行昆明中心支行、云南银保监局、省妇联按职责分工负责）

（五）支持灵活就业和新就业形态。支持劳动者通过临时性、非全日制、季节性、弹性工作等灵活多样形式实现就业。合理设定无固定经营场所摊贩管理模式，预留自由市场、摊点群等经营网点。支持劳动者依托平台等实现新就业形态就业，对就业人员购置生产经营必需工具的，给予创业担保贷款及贴息支持；引导新业态企业放宽入驻条件、降低管理服务费，与就业人员就劳动报酬、工作时间、劳动保护等建立制度化、常态化沟通协调机制。鼓励和引导城乡灵活就业人员积极参加企业职工基本养老保险。对就业困难人员、离校2年内未就业高校毕业生灵活就业后缴纳社会保险费的，按规定给予一定数额的社会保

险补贴。对就业困难人员享受灵活就业社会保险补贴政策期满仍未实现稳定就业的，政策享受期限可延长1年，实施期限为2020年1月1日至12月31日。符合申报灵活就业社会保险补贴人员，可自主选择户籍地、参保地、就失业登记地向当地人力资源社会保障部门进行申报。（省财政厅、省人力资源社会保障厅、省自然资源厅、省市场监管局、人民银行昆明中心支行按职责分工负责）

二、促进农村劳动力安全有序转移就业

（六）引导农村劳动力有序外出就业。开展农村劳动力资源调查统计，建立农村劳动力资源信息平台并实行动态管理。组建农村劳动力信息调查员队伍，鼓励运用“农劳基层调查”APP等工具，及时摸清农村劳动力就业状况。依托东西部扶贫劳务协作机制，加强与主要输入地间省际劳务精准对接，积极开展劳务输出。建立“人社服务专员”机制，保障重点企业用工调度，促进农村劳动力外出就业。推广健康信息互认等机制，为农村劳动力“点对点、一站式”返岗就业服务，提升对成规模集中返岗劳动者的输送保障能力。对组织集中返岗、劳务输出涉及的交通运输、卫生防疫等给予支持。对人力资源服务机构、劳务经纪人，开展农村劳动力跨区域有组织劳务输出的，从就业补助资金中按100元/人的标准给予职业介绍补贴，政策执行期限截止日期为2020年12月31日。

贫困劳动力外出务工，按省外 300 元/人、省内 200 元/人的标准，从就业补助资金中给予补贴。（省公安厅、省财政厅、省人力资源社会保障厅、省交通运输厅、省卫生健康委按职责分工负责）

（七）支持农村劳动力就地就近就业。组织暂时无法外出的农村劳动力，从事种养殖业、现代农产品加工流通业和旅游产业、文化体验、健康养生、特色手工业、餐饮业、家政服务业等行业。对农村贫困劳动力和低收入群体要通过加大城镇基础设施、公共服务设施、农业基础设施建设，开展以工代赈工程建设，实施农村人居环境改善工程等优先吸纳就业。当地企业复工复产、重大项目开工、物流体系建设等要优先组织和使用的贫困劳动力。对当地用人单位（不包括就业扶贫车间）吸纳贫困劳动力稳定就业 3 个月以上的，按每吸纳 1 名贫困劳动力 1000 元的标准，给予用人单位一次性吸纳就业奖励；对就业扶贫车间每吸纳 1 名贫困劳动力按其发给贫困劳动力工资额的 15%，给予吸纳就业奖励。各地要适度开发一批乡村公益性岗位，优先对无法外出就业、无产业扶持的贫困劳动力予以托底安置，并将乡村公益性岗位最低补贴标准提高到 800 元/人/月；对因疫情等原因导致收入骤减或支出骤增的“返贫”劳动力，可开发一批公益性特岗予以安置，按每月不低于 1000 元/人的标准给予公益性特岗补贴，安置期限为 6 个月以内。乡村公益性岗位补贴和公益性特岗补贴标准原则

上不超过当地城镇公益性岗位补贴标准，所需资金可从就业补助资金中列支。

（省发展改革委、省人力资源社会保障厅、省交通运输厅、省农业农村厅、省卫生健康委按职责分工负责）

三、统筹推进高校毕业生等重点群体就业

（八）拓宽高校毕业生就业渠道。鼓励高校毕业生到基层就业，继续组织实施农村教师特岗计划、“三支一扶”计划、志愿服务西部计划等基层服务项目，适度扩大项目规模。基层事业单位空缺岗位今明两年提高专项招聘高校毕业生的比例，招聘乡镇事业单位管理岗位人员不作专业限制。加大开发城乡社区等基层公共管理和社会服务岗位规模吸纳高校毕业生就业。积极拓宽民营企业专业技术职称申报渠道，吸纳更多高校毕业生到民营企业就业。鼓励高校毕业生多渠道就业，对中小微企业招用毕业年度高校毕业生、签订 1 年以上劳动合同并购买社会保险的，按 5000 元/人的标准从就业补助资金中给予一次性吸纳就业补贴。国有企业今明两年连续扩大高校毕业生招聘规模，不得随意毁约，不得将本单位实习期限作为招聘入职的前提条件。落实好扩大 2020 年硕士研究生招生和普通高校专升本招生规模。做好扩大大学生应征入伍规模工作，加大高校应届毕业生征集力度，进一步健全政治优待、经济奖励、学历提升等本地化配套激励政策，引导鼓励更多高校毕业生参军入伍。支持企业、政府投资项

目、科研项目设立见习岗位，吸纳更多人员参加见习。将省级青年就业见习补贴标准提高到1000元/人/月。对见习期满留用率达到50%以上的用人单位，将补贴标准提高到1500元/人/月。对因疫情影响见习暂时中断的，相应延长见习单位补贴期限。对见习期未满与高校毕业生签订劳动合同的，给予见习单位剩余期限见习补贴。对在我省就读的湖北籍2020届高校毕业生，按1000元/人的标准给予一次性求职创业补贴。（省发展改革委、省教育厅、省财政厅、省人力资源社会保障厅、省退役军人厅、省农业农村厅、省国资委、团省委、云南省军区政治工作局、云南省军区动员局按职责分工负责）

（九）适当延迟高校毕业生录用接收。引导用人单位推迟面试体检和签约录取时间。对延迟离校的应届毕业生，相应延长报到接收、档案转递、落户办理时限。离校未就业毕业生可根据本人意愿，将户口、档案在学校保留2年或转入生源地公共就业人才服务机构，以应届毕业生身份参加用人单位考试、录用，落实工作单位后参照应届毕业生办理相关手续。（省教育厅、省人力资源社会保障厅、省国资委按职责分工负责）

（十）加大对就业困难人员的援助力度。对易地扶贫搬迁至城镇区域的劳动力可纳入城镇就业失业登记范围。将连续失业6个月以上的应届离校未就业高校毕业生、连续失业3个月以上的易地扶贫搬迁至城镇的建档立卡贫困劳动

力纳入我省就业困难人员范围，享受公益性岗位安置等政策扶持。将我省到湖北务工返乡等受疫情影响的人员纳入就业援助范围，对属于就业困难人员通过市场渠道确实难以就业的，利用公益性岗位托底安置，确保零就业家庭动态清零。各地可根据实际需要开发一批消杀防疫、保洁环卫等临时性公益岗位，根据工作任务和工作时间，参照城镇公益性岗位补贴标准，从就业补助资金中给予6个月以内的岗位补贴和社会保险补贴。对从事公益性岗位政策期满仍未实现稳定就业的，政策享受期限可延长1年，实施期限为2020年1月1日至12月31日。（省财政厅、省人力资源社会保障厅、省残联按职责分工负责）

四、加强失业人员基本生活保障

（十一）切实保障失业人员基本生活。失业保险金标准按当地最低工资标准的90%执行。全面落实对领取失业保险金期满仍未就业且距法定退休年龄不足1年的人员可继续发放失业保险金至法定退休年龄的政策。畅通失业保险金申领渠道，对失业人员申领失业保险金从简从宽从快把握，不得对申领失业保险金附加法定情形以外的捆绑性条件，不以超过申领时限拒发失业保险金，不因失业人员从事非单位就业的灵活性就业岗位停发失业保险金。全省所有州、市、县、区实现线上申领失业保险金。对2020年3月18日—12月31日期间领取失业保险金期满仍未就业的失业人员、不符合领取失业保险金条件的参保

失业人员，按不高于当地失业保险金80%的标准发放6个月的失业补助金。对生活困难的失业人员及家庭，按规定及时纳入最低生活保障、临时救助等社会救助范围。（省民政厅、省财政厅、省人力资源社会保障厅按职责分工负责）

五、推进大规模职业技能培训和就业服务

（十二）加大职业技能培训力度和培训规模。推进大规模职业技能提升行动，做好农村转移就业劳动力、城乡未继续升学初高中毕业生、退役军人等群体的职业培训。对农民工等重点群体实施的专项培训，可根据实际需要适当延长1—3天的培训时间，按不超过100元/天的标准适当提高培训补贴，并按规定给予生活费补贴和交通费补贴。对企业组织职工（含劳务派遣人员）参加线上线下培训和组织新招用农民工、高校毕业生、退役军人参加岗前培训的，按规定给予职业培训补贴。允许部分专业高校毕业生免试取得相关职业资格证书。我省高校毕业生（含技工院校高级工班和预备技师班），在国家职业工种目录范围内，按相近相似的专业可以免试取得高级工以上等级的职业资格证书。组织城乡未继续升学的初高中毕业生、20岁以下有意愿的登记失业人员参加劳动预备制培训，按规定给予培训补贴，对其中的农村学员和困难家庭成员给予生活费补贴，实施期限为2020年1月1日—12月31日。支持企业设立职工培训中心，鼓励技工院校教师到合作

建设的培训中心授课。对省内高校毕业前2年的高年级学生（含技工院校和特殊教育院校职业教育类学生）、省内外高校毕业生毕业3年内到我省就业创业的，参加高端职业能力培训取得相应证书的，可从职业技能提升专账资金中给予职业培训补贴。具体补贴办法由省人力资源社会保障厅、省财政厅另行制定。（省教育厅、省财政厅、省人力资源社会保障厅按职责分工负责）

（十三）优化就业服务。推进在线办理就失业登记、就业服务和补贴申领。持续开展线上招聘服务，发挥公共就业服务机构、高校就业指导机构、经营性人力资源服务机构作用，加大岗位信息、职业指导、网上面试等服务供给。对大龄和低技能劳动者，通过电话、短信等方式推送岗位信息，提供求职、应聘等专门服务。加强对受疫情影响较大企业定点跟踪监测，指导企业妥善处理劳动关系。支持和鼓励困难企业与职工通过集体协商采取调整薪酬、轮岗轮休、灵活安排工作时间等方式稳定岗位。依法规范企业裁员行为，关注企业解除劳动关系、终止劳动合同情况，对采取相应措施后仍需进行经济性裁员的，指导企业规范裁员，并依法支付经济补偿金。维护就业公平，坚决纠正针对疫情严重地区劳动者的就业歧视。（省教育厅、省财政厅、省人力资源社会保障厅、省总工会、省工商联按职责分工负责）

六、强化组织保障和工作责任

（十四）强化组织领导和督促落实。

各地、有关部门要在确保疫情防控到位的前提下，毫不放松抓紧抓实抓细稳就业各项工作。各州、市人民政府要切实履行稳就业主体责任，建立完善政府负责人牵头、有关部门共同参与的工作组织领导机制，明确目标任务和督促落实机制，压实工作责任，细化实化扶持政策。对不履行促进就业职责，产生严重后果或造成恶劣社会影响的，依法依规严肃问责。完善劳动力调查，研究建立省级调查失业率按月统计发布制度，启动就业岗位调查，做好化解失业风险的政策储备和应对预案。（有关部门和单位，各州、市人民政府按职责分工负责）

（十五）加强资金保障。加大就业补助资金和稳岗补贴投入力度。2020年，加大对怒江州、迪庆州等深度贫困地区和未摘帽贫困县、5000人以上易地扶贫搬迁大型安置点所在地的支持力度，各州、市在分配就业补助资金时，要确保予以资金倾斜。支持各地根据稳就业工作推进和政策实施需要，统筹用好就业创业、职业培训等方面资金。失业保险基金结余大的地区，要加速稳岗返还、保生活等政策落地见效。（省财政厅、省人力资源社会保障厅，各州、市人民政府按职责分工负责）

（十六）强化激励和舆论宣传引导。对落实稳就业政策措施工作力度大、促进重点群体就业创业、就业扶贫等任务完成较好的地区，及时予以资金支持等方面的激励。引导广大劳动者树立正确的劳动观、价值观，选树一批促进就业

创业工作典型经验、典型人物，发掘一批在艰苦边远地区、城乡基层就业创业的先进典型，按规定及时开展激励工作。各地要牢牢把握新闻舆论的主动权，准确把握互联网等新媒体传播规律，做好舆情监测研判，建立重大舆情沟通协调和应急处置机制，消除误传误解，稳定社会预期。（有关部门和单位，各州、市人民政府按职责分工负责）

（十七）强化风险防控。各地要充分发挥就业工作领导小组作用，做好化解失业风险的政策储备和应对预案。要持续抓好就业常规统计，提升数据质量和实效性，多维度开展重点区域、重点群体、重点行业、重点企业就业监测。加强社保缴纳、招聘求职等大数据比对分析，健全多方参与的就业形势研判机制。各地要第一时间处置因规模性失业引发的群体性突发事件，防止矛盾激化和事态扩大。有条件的地区可设立就业风险储备金，用于应对突发性、规模性失业风险。（有关部门和单位，各州、市人民政府按职责分工负责）

各地、有关部门要抓紧政策实施，发挥政策最大效应，工作中遇到的重要情况和重大问题及时报告省人民政府。

云南省人民政府办公厅

2020年6月1日

（此件公开发布）

（文章来源：云南省人民政府网）

国家发展改革委《关于营造更好发展环境支持民营节能环保企业健康发展的实施意见》

发改环资〔2020〕790号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团发展改革委、科技厅（委）、工业和信息化委（厅）、生态环境厅、银保监局、工商联：

民营节能环保企业是打赢污染防治攻坚战的重要力量，在保护生态环境、建设美丽中国中发挥着重要作用。为深入贯彻习近平总书记在民营企业座谈会上的重要讲话精神，落实《中共中央国务院关于营造更好发展环境支持民营企业改革发展的意见》，统筹推进疫情防控和经济社会发展工作，现就进一步优化节能环保领域营商环境，保障民营企业公平公正参与竞争，推动民营节能环保企业健康发展提出如下意见：

一、营造公平开放的市场环境

（一）进一步开放重点行业市场。在石油、化工、电力、天然气等重点行业和领域，进一步引入市场竞争机制，放开节能环保竞争性业务，积极推行合同能源管理和环境污染第三方治理。各地在推进污水垃圾等环境基础设施建设、园区环境污染第三方治理、医疗废物和危险废物收集处理处置、大宗固体废弃物综合利用基地建设时，要对民营节能环保企业全面开放、一视同仁，确保权利平等、机会平等、规则平等。鼓

励国有企业与民营节能环保企业成立混合所有制公司，发挥各自优势，合作开展相关业务。

（二）持续完善招投标机制。倡导质量优先的评标原则，鼓励适度增加技术标权重，严防恶性低价竞争。招投标活动中不得设置影响民营企业准入的限制性规定，不得设置与节能环保业务能力无关的企业规模门槛，不得设置明显超过项目需求的业绩门槛。各地不得以签署战略合作协议等方式，为特定企业在招投标中谋取竞争优势；不得设置与企业性质挂钩的行业准入、资质标准等。

（三）积极兑现对企业各项承诺。各地要重信守诺，积极兑现依法作出的政策承诺，不得盲目向企业许诺优惠条件。继续深入推进清欠民营企业账款工作，建立工作台账，通过情况会商、问题督办、督导检查 and 跟踪评估等措施，逐项清偿，并确保不再增加新的拖欠。进一步促进各地、大型国有企业履行与民营节能环保企业依法订立的合同，严格按合同约定及时支付账款，不得违背民营企业意愿或在约定的付款方式之外以承兑汇票等形式延长付款期限。

（四）支持参与补短板强弱项工程建设。各地要针对新冠疫情应对中暴露出的环境基础设施短板弱项，积极支持民营节能环保企业参与医疗废弃物处理处置、污水垃圾处理等工程建设，为常态化疫情防控提供有力保障。

二、完善稳定普惠的产业支持政策

(五) 鼓励参与节能环保重大工程建设。积极支持民营企业参与大气、水、土壤污染防治攻坚战, 引导民营企业参与污水垃圾等环境基础设施建设、危险废物收集处理处置、城乡黑臭水体整治、产业园区绿色循环化改造、重点行业清洁生产示范、海水(苦咸水)淡化及综合利用、污水资源化利用, 以及长江经济带尾矿库污染防治项目、化工等工业园区治污项目等重大生态环保工程建设。各级发展改革部门在中央预算内投资生态文明建设专项、地方政府专项债券、特别国债等项目申报、审核中, 要对各种所有制企业一视同仁、公平对待, 不得违规限制民营企业申报, 不得附加额外的条件要求。

(六) 贯彻落实好现行税收优惠政策。落实好环境保护和节能节水项目企业所得税、资源综合利用企业所得税和增值税、节能节水 and 环境保护专用设备企业所得税, 以及合同能源管理、污染第三方治理等税收优惠政策, 继续按照规定实行便利化的税收优惠办理方式, 方便广大企业享受税收优惠。

(七) 加大绿色金融支持力度。鼓励金融机构将环境、社会、治理要求纳入业务流程, 提升对民营节能环保企业的绿色金融专业服务水平, 大力发展绿色融资。积极发展绿色信贷, 加强就国家重大节能环保项目的信息沟通, 积极对符合条件的项目加大融资支持力度。支持符合条件的民营节能环保企业发行绿色债券, 统一国内绿色债券界定标准,

发布与《绿色产业指导目录(2019年版)》相一致的绿色债券支持项目目录。拓宽节能环保产业增信方式, 积极探索将用能权、碳排放权、排污权、合同能源管理未来收益权、特许经营收费权等纳入融资质押担保范围。民营节能环保企业要坚持审慎经营原则, 严防盲目增加杠杆率。针对民营节能环保企业资金链出现的问题, 地方有关部门在依法依规的前提下, 搭建交流平台, 促进资管公司、投资基金、国有资本等积极参与民营节能环保企业纾困, 合理化解股票质押风险。各地要按照依法依规原则, 对具有核心先进技术、长期发展前景较好但遇到暂时经营性困难的民营企业积极予以救助, 帮助渡过难关。

三、推动提升企业经营水平

(八) 提升绿色技术创新能力。加大对民营企业绿色技术创新的支持力度, 支持民营企业独立或联合承担国家重大科技专项、国家重点研发计划支持的绿色技术研发项目。混合所有制改革中, 若未规定、也未与科研人员约定奖励、报酬方式和数额的, 对企业的发明人或研发团队以技术转让、许可或作价投资方式转化职务绿色技术创新成果的, 参照《中华人民共和国促进科技成果转化法》有关规定给予奖励和报酬。发挥国家科技成果转化引导基金的作用, 遴选一批民营企业重点环保技术创新成果支持转化应用, 引导各类天使投资、创业投资基金、地方创投基金等支持民营节能环保企业关键技术创新转

化。支持民营节能环保企业牵头或参与建设绿色技术领域国家技术创新中心。

(九) 推进商业模式创新。鼓励民营节能环保企业进一步创新合同能源管理服务模式, 根据用能单位特点采用能源托管、节能量保证、融资租赁等新商业模式, 推动服务内容从单一设备提供向流程性节能改造、区域能效提升扩展。以钢铁、冶金、建材、电镀、化工、印染等行业企业和园区为重点, 支持民营企业开展环境污染第三方治理。积极推行按效付费机制, 以环境治理效果为导向, 推动环保企业服务水平提升。积极支持民营企业开展环境综合治理托管服务, 参与生态环境导向开发模式创新。

(十) 督促企业守法合规经营。有关部门要督促节能环保领域民营企业大力发扬遵纪守法、专注品质、追求卓越、诚信守约、履行责任、勇于担当、服务社会的优秀企业家精神, 筑牢守法合规经营底线, 推动企业完善内部激励约束机制, 勇于承担疫情防控、灾害救助等急难险重任务, 积极履行社会责任, 提升企业社会形象。对节能环保企业的违法违规问题, 依法追究法律责任。

四、畅通信息沟通反馈机制

(十一) 强化信息沟通。有关部门要采取多种形式, 了解民营节能环保企业诉求, 畅通企业意见诉求渠道, 重大政策出台要听取相关利益主体意见, 政策实施、标准调整要留出合理的缓冲期、不搞急刹车。充分发挥行业协会、商会的作用, 支持相关社会组织加强行业自

律、推动信息沟通、反映企业诉求、研究重大政策。各级发展改革等有关部门要加强与行业协会、商会和企业的沟通联系, 及时了解节能环保行业苗头性倾向性潜在性问题, 构建亲清政商关系。

(十二) 营造良好舆论氛围。各地要加强节能环保产业政策宣讲, 全面宣讲国家支持节能环保产业发展的价格、财税、投资、产业等政策, 帮助企业全面了解政策、用好政策、用足政策, 提振民营节能环保企业信心。要加强舆论引导, 积极宣传民营节能环保企业的先进技术、先进事迹、先进人物, 在各类评选表彰活动中平等对待民营企业和企业, 营造民营节能环保企业发展的良好氛围。

各级发展改革部门要会同有关部门, 及时对本地区节能环保产业发展状况进行分析研判、梳理总结, 研究解决发展中出现的问题, 帮助企业解决实际困难。要做好信息报送, 新情况、新问题及时报告。

国家发展改革委
科技部
工业和信息化部
生态环境部
银保监会
全国工商联
2020年5月21日

(文章来源: 中华人民共和国国家发展和改革委员会)

行业资讯

Industry News

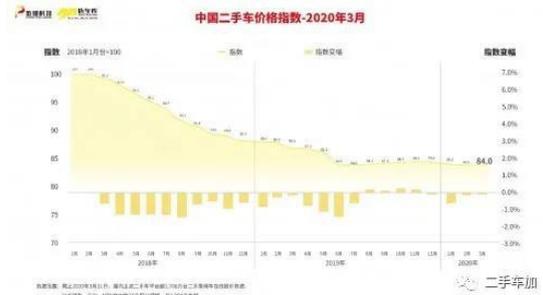
“中国二手车价格指数”横空出世,分析二手车市场波动有了理想参数

随着中国汽车市场转入存量时代,对二手车市场的关注和研究,显得比以往任何时候都更为重要。无论是新旧车消费、出行租赁,还是汽车金融和保险等,都与二手车市场的行情变化息息相关。

然而,当前中国二手车市场的研究尚存诸多空白领域,拖慢了整体市场的规模化和规范化经营步伐。在此背景下,数鼎科技与优车库在多年行业研究和运营实践的基础上,联合推出“中国二手车价格指数”。该指数是度量中国二手车价格水平随时间变动的指标,它剔除了车源特征变化对价格的影响,仅反应纯市场因素引起的价格波动,是分析二手车市场波动的理想参数。

“中国二手车价格指数”将进行月度更新和发布,由数鼎科技提供技术支持,优车库提供行业支持。数鼎科技通过对超1,700万辆中国二手乘用车在线报价数据进行清洗、剥离和整合处理,形成全国二手车价格月度变化综合指数;优车库作为市场领先的机构二手车供应链平台,长期深耕机构车源的资产管理服务以及二手车交易服务,为指数的应用价值和市场分析提供背书支持。双方皆

在为相关行业分析师和决策者提供二手车市场研究的宏观基准线,同时为中国二手车市场的体系化和规模化发展贡献力量。



2018年对于中国汽车消费市场来说是有标志性意义的年份。全国新车销量在2018年首次出现下滑,停止了近30年高速奔跑的步伐。而二手车市场则开始获得更高的关注度,因此我们把中国二手车价格指数的起点定在了2018年1月份。

指数显示,从18年至今,二手车价格整体呈现下降趋势,幅度高达16%。其中18年降幅较高,超过10%。诸多影响价格指数走势的因素中,新车价格影响最为直接,宏观事件影响次之。

新车价格影响：

新旧车之间存在密切的相互影响关系。新车价格是二手车的价格标尺。2018年以来,新车密集上市引发激烈市场竞争,新车价格降幅较大,迫使二手车价格一路下探。2019年新车价格整体降幅减少之后,二手车价格的降速也随之减缓。

宏观事件影响：

市场宏观事件的影响也灵敏地反映

到二手车价格指数的波动上。主要事件包括：

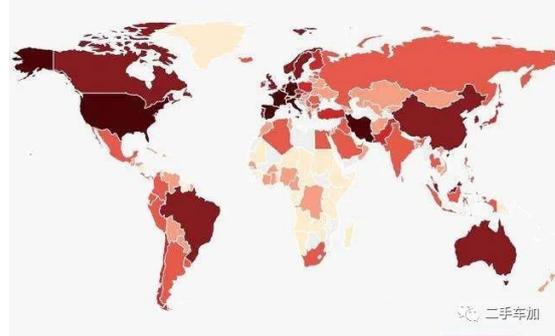
1) 中美贸易摩擦。18年3月份美国宣布单方加征关税后，中美贸易摩擦开启，市场悲观情绪蔓延，使得原本属于二手车销售旺季的3至5月份出现明显的价格下跌，指数下降的趋势一直到10月份才被车市消费的季节性利好所减缓。



2) 国五国六切换。进入19年，第二季度国五国六切换的影响开始显现，受政策规定影响，19年7月份起多地禁上国五牌，使得5、6月份成为国五国六切换期。彼时，国五车型都集中大幅降价以求尽快清库，引发二手车价格指数骤然下跌，并在7月份降至历史低位。直至清库结束后，二手车价格随新车价格开始反弹，带动了二手车价格指数平稳回升。

3) 新冠疫情爆发。2020年1月份，二手车市场经历完春节前清库后，国内新冠疫情爆发，导致1月底至2月份车市基本停滞，此后二手车价格未有明显波动。随着国内各行业陆续复工，二手车

源在3月份开始释放，但市场需求尚未恢复至疫情前的水平，目前处于供过于求的阶段，二手车价格仍有下降趋势。



当前，国外疫情持续蔓延，对我国出口、制造、金融等行业将会产生一系列重大影响，经济下行压力不减，汽车等大宗商品需求减少，二手车价格也会受挫。我们预测4月份中国二手车价格指数继续下降，详细情况将在届时的发布中揭晓和解析。

指数说明

1. 本指数只反应纯市场因素引起的价格波动，在算法中控制了所售车源特征变化对价格的影响(车源特征包括车型、型号、城市、折旧、里程、颜色、数据源、是否含过户费、保养类型等)。

2. 本指数与市场平均价格最大的区别在于是否包括车源特征变化。该指数不会出现平均价格中常见的被高价二手车源数量上升而拉高的情况。

3. 本指数充分考虑了价格指数应有的特性，包括对称性、相通性、单调性、居中性、单位性等。

4. 数据范围：国内主流二手车平台超1,700万辆二手乘用车在线报价数据，

涵盖轿车、SUV、MPV 在内的 34 个细分领域,共 1,904 个车型。

5. 数据处理:整合价格、配置等多维度信息,并利用 100 多套逻辑规则进行交叉清洗,识别并剔除不具代表性车源、批售车源、重复车源、异常变化车源等信息。

(文章来源:二手车加)

转让报废车后发生交通事故的,如何承担责任?



实践中,机动车主在机动车达到强制报废标准后不依法报废,而将车辆转让给低端需求者,“变废为宝”,违法延续机动车的使用寿命,为道路交通安全埋下隐患。如果这类车发生交通事故,相关的赔偿应该由谁来负责呢?

网友咨询:转让报废车后发生交通事故的,如何承担责任?

辽宁水平律师事务所高明翔律师解答:根据《中华人民共和国侵权责任法》第 51 条规定:以买卖等方式转让拼装或

者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。

同时,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》第六条也规定:拼装车、已达到报废标准的机动车或者依法禁止行驶的其他机动车被多次转让,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,人民法院应予支持。

因此,可以看出,私下转让报废车辆后,发生交通事故的,应当由转让人和受让人承担连带责任。

【点击下方小程序,直接咨询法律问题】

高明翔律师解析:

之所以规定如此严苛的法律责任,是因为:

1. 转让拼装车、报废车的行为违法性。《机动车强制报废标准规定》系一个强制性的法律规范,在规规定该类车只能回收、不能转让流通的情况下,再对其进行转让流通明显是违法的。

2. 拼装车、报废车上路行驶的更大危险性。该类车不符合国家机动车安全技术条件,如果任其上路行驶更容易发生事故。另外,这种情形下“受害人”范围不同于机动车强制责任险的人员范围,机动车强制责任险的赔偿人员范围不包括车上人员和被保险人,而转让拼装、报废车辆的赔偿人员范围是指受让人和转让人以外的他人,包括车上人员。

现实中,除了报废车、拼装车外,还有一些依法禁止上路行驶的机动车,如不符合标准的改装车、没有参加年检

的车、没有通过环保检测的车、没有购买强制保险的车等。转让不符合标准的改装车、没有参加年检的车、没有通过环保检测的车、没有购买强制保险的车等是否一定由转让人和受让人承担连带责任，不能一概而论，还是要看有没有达到拼装车、报废车这样不符合国家机动车运行安全技术条件的严重程度。

（文章来源：全国报废车）

个体工商户能享二手车经销增值税优惠吗？

近一段时间，为促进汽车消费和产业发展，财政部、国家税务总局等部门联合出台了《财政部 国家税务总局关于二手车经销有关增值税政策的公告》、《财政部 国家税务总局 工业和信息化部关于新能源汽车免征车辆购置税有关政策的公告》，明确和延续了汽车相关税收政策。

同时，国家税务总局还针对纳税人反映集中的问题，出台了《国家税务总局关于明确二手车经销等若干增值税征管问题的公告》，对部分政策口径和征管操作事宜进行了明确。在国家税务总局近日组织播出的“税务讲堂”上，国家税务总局货物和劳务税司副司长吴晓强进一步介绍了相关内容。



根据此前公告，自 2020 年 5 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日，从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车，由原按照简易办法依 3%征收率减按 2%征收增值税，改为减按 0.5%征收增值税。

“公告明确享受减征增值税政策的对象是从事二手车经销业务的纳税人，具体应税行为是销售其收购的二手车。因此，不论是企业还是个体工商户，不论是一般纳税人还是小规模纳税人，只要从事收购二手车再销售业务的，都可以减按 0.5%征收率征收增值税。”吴晓强说。

但需要注意的是，除二手车经销纳税人销售其收购的二手车适用政策发生调整外，从事二手车经纪业务的纳税人提供的居间代理服务、二手车拍卖以及纳税人销售自己使用过的车辆，仍按现行政策规定执行。

据了解，二手车是指办理完注册登记手续至达到国家强制报废标准之前进行交易并转移所有权的车辆，具体范围按照国务院商务主管部门出台的二手车流通管理办法执行。

在销售额计算方面，纳税人减按 0.5%征收率征收增值税的，应按 0.5%换算不含税销售额，也就是不含税销售额=

含税销售额 / (1+0.5%)。

《二手车流通管理办法》规定，二手车销售统一发票是二手车流转的必备凭证，从事二手车经销的纳税人销售二手车时，必须开具二手车销售统一发票。

“需要说明的是，二手车销售统一发票票面上没有单独标明增值税税额，不属于抵扣增值税进项税额的有效凭证。为保障二手车购买方纳税人的进项抵扣权益，如果购买方不是消费者个人，并且索取增值税专用发票的，从事二手车经销业务的纳税人应当在开具二手车销售统一发票后再开具征收率为0.5%的增值税专用发票。”吴晓强介绍，二手车经销企业应当尽快升级增值税发票开票软件，并准确选择征收率开具增值税专用发票。

(文章来源：二手车加)

云县：两个绿色循环项目举行 开工仪式

5月12日上午，云县正友废旧再生资源回收有限责任公司在工业园区正友产业园举行年加工10万吨再生铝和年处理6万吨废旧电池建设项目开工仪式。



人大常委会领导出席仪式并宣布项目正式开工。县政协、县委常委、县委组织部等各部门领导出席仪式。其他县处级领导，部分县直部门负责人和项目业主、工程技术人员应邀参加仪式。云南省资源再生二手车行业协会组织昆明市、保山市、大理州、德宏州等各地州市报废机动车企业参加此次开工仪式。



县人民政府党组成员、县工业园区管委会领导主持仪式。



县工业园区管委会代表介绍了云县工业园区规划建设情况。



仪式上,项目业主代表对项目作了介绍。



云南省资源再生二手车协会秘书长顾亚涛参加此次开工仪式并代表协会致辞,项目建成后云县正友废旧再生物资回收有限责任公司将为当地的经济建设和环境保护做出巨大的贡献,使临沧地区资源再生产业迈进了一个新的台阶。



据了解,年加工10万吨再生铝项目预计投资8453.61万元,主要加工生产各系列铝合金锭。项目建设地址在云县正友废旧再生物资回收有限责任公司,建设内容主要包括综合办公楼、专家楼、实验检测中心、成品仓库、辅料仓库、原料堆场、拆解清洗中心、预处理车间、再生铝锭及铸造车间、固废废料处理车间、固废转运站、循环水处理站、污水

处理站等。项目建成后，预计实现工业产值 9.6 亿元，实现年税收 2940 万元。年处理 6 万吨废旧电池项目预计总投资 9594.06 万元，主要产品包括 2 号铅、铅基合金，副产品包括硫酸钠、硫酸、塑壳、隔板、铅渣等。项目建成后，预计实现工业产值 13 亿元，实现年税收 3786 万元。两个项目将于 2021 年竣工并开始投产。

(文章来源: 沈仕春、崔芳 云南省资源再生二手车行业协会秘书处)

2020 年中国二手车行业市场现状及发展趋势分析 疫情影响正逐步减弱

二手汽车，指并非是从生产厂家购买的新车，而是已经使用过一段时间的旧车。二手汽车由于价格便宜，流动性强等特点而成为汽车市场的一部分。近年来，我国二手车累计交易量总体呈逐年增长态势，2019 年累计交易量为 1492.28 万辆，累计交易金额为 9356.86 亿元。我国二手车交易车型主要为基本型乘用车，2019 年基本型乘用车二手车交易量为 822.20 万辆。2019 年我国二手车交易量较大的省份主要为广东、浙江、山东、四川等地，其中广东省二手车交易量为 187.54 万辆。我国二手车交易价格主要集中在 5 万元以下，其中 3 万元以下比重达 29.5%。2020 年以来，

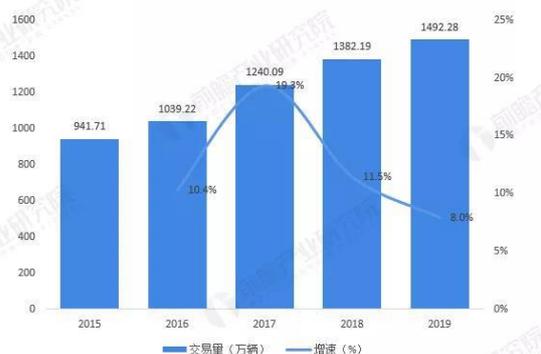
疫情对二手车交易的影响正逐步减弱。

2020 年 4 月累计交易量已接近去年同期水平

中国汽车流通协会发布的数据显示，2015-2019 年我国二手车累计交易量总体呈逐年增长态势，年均复合增速达 12%。2019 年我国二手车累计交易量为 1492.28 万辆，同比增长 7.96%，增速有所回落。

2020 年 4 月份的二手车交易量为 111.34 万辆，环比增长 17.23%，同比下滑 7.27%，已接近去年同期水平。

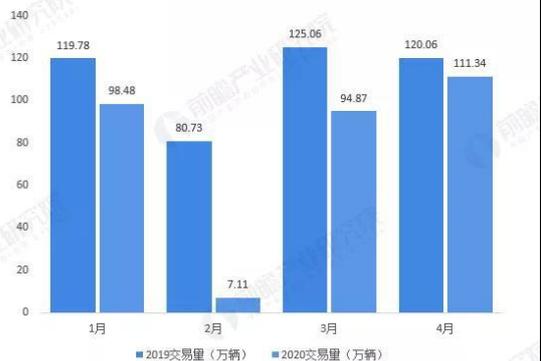
图表1: 2015-2019年中国二手车累计交易量情况(单位: 万辆, %)



资料来源: 中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

© 前瞻经济学网APP

图表2: 2020年中国二手车月度交易量情况(单位: 万辆)



资料来源: 中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

© 前瞻经济学网APP

累计交易金额逐年增长 2019 年达 9356.86 亿元

中国汽车流通协会发布的数据显

示, 2015-2019年我国二手车累计交易金额总体呈逐年增长态势, 年均复合增速达14%。2019年我国二手车累计交易金额为9356.86亿元, 同比增长8.76%。

图表3: 2015-2019年中国二手车累计交易金额(单位: 亿元, %)

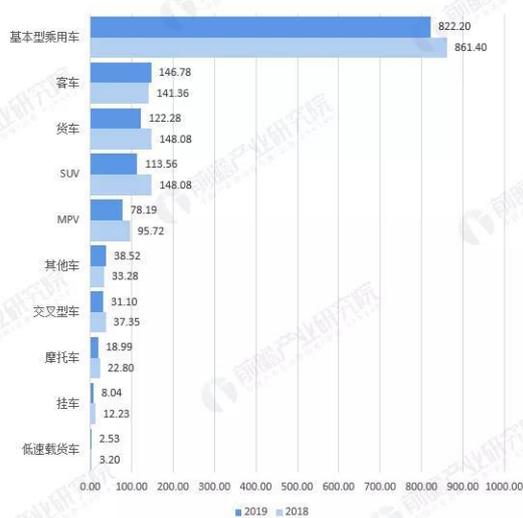


资料来源: 中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

交易车型以基本型乘用车为主

中国汽车流通协会发布的数据显示, 2018-2019年期间二手车交易车型主要为基本型乘用车, 2019年基本型乘用车二手车交易量为822.20万辆, 同比小幅下降; 其次为客车, 客车二手车交易量为146.78万辆, 同比小幅上涨; 货车和SUV二手车交易量均在110-130万辆之间, 其余车型二手车交易量均小于100万辆。

图表4: 2018-2019年中国二手车细分车型交易情况(单位: 万辆)

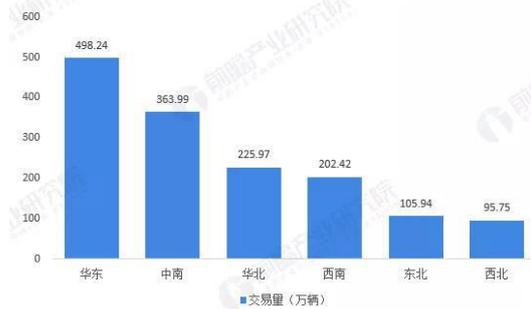


资料来源: 中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

广东省交易量居全国首位 浙江、山东位列前三

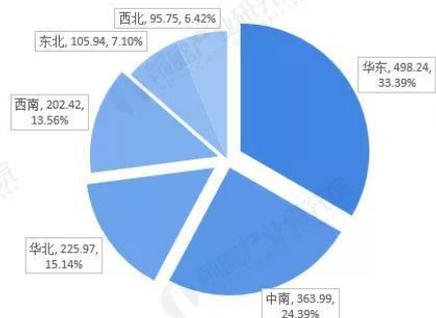
中国汽车流通协会发布的数据显示, 2019年华东地区交易量达498.24万辆, 占全国交易量的33.39%; 中南地区的交易量达363.99万辆, 占比达24.39%。

图表5: 2019年二中国手车交易量区域分布(单位: 万辆)



资料来源: 中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

图表6: 2019年二中国手车交易量区域分布(单位: %)



资料来源: 中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

具体到各大省市, 2019年我国二手车交易量较大的省份主要为广东、浙江、山东、四川等地, 其中广东省二手车交易量为187.54万辆, 其次为浙江省二手车交易量为133.25万辆, 山东省和四川省二手车交易量分别为123.33万辆、109.18万辆。其余地区二手车交易量均低于100万辆。

图表7：2019年二手车交易量TOP10省份(单位：万辆)

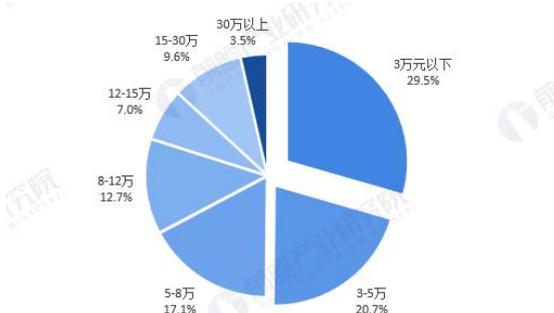


资料来源：中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理 © 前瞻经济学网APP

交易价格集中在5万元以下

中国汽车流通协会发布的数据显示，2019年我国二手车交易价格主要集中在5万元以下，其中3万元以下比重达29.5%，3-5万元比重达20.7%；其次为5-8万元，比重达17.1%；30万元以上比重仅3.5%。

图表8：2019年二手车交易价格分布情况(单位：%)



资料来源：中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理 © 前瞻经济学网APP

以上数据来源于前瞻产业研究院《中国二手汽车行业市场需求预测与投资战略规划分析报告》

(文章来源：二手车加)

这次与汽修有关，维修行业有哪些危险废物？汽修行业危废大检查启动！

汽修行业产生的危险废物种类繁多，一般来说，不仅包括有车辆、机械维修和拆解过程中产生的废发动机油、制动器油、自动变速器油、齿轮油等废润滑油等油类废弃物。还涉及到废防冻液、废漆料、废固化剂、废活性炭、废活性炭棉、烤漆房顶棉、底面以及过滤棉等沾染物、漆桶、废遮蔽纸、沾染废机油的废抹布、手套、机油壶、机滤、自喷漆桶等，以及镉镍电池、废漆渣、打磨漆粉等。

机动车维修与拆解行业产生的废物凡列入《国家危险废物名录》（2016年修订）或根据国家规定的危险废物鉴别标准和鉴别方法认定的具有危险特性的废物，均须按照危险废物管理。

一、依照《名录》，汽修行业产生的危险废物一般包括以下几类：

- 1) 维修或拆解产生的废机油和机油滤清器 (HW08)；
- 2) 维修过程中产生的沾染废机油的抹布手套等 (HW08)；
- 3) 喷漆过程产生的废漆渣 (HW12)；
- 4) 制动器衬片更换废石棉 (HW36)；
- 5) 废油漆桶 (HW49)；
- 6) 废弃机油桶 (HW49)；
- 7) 喷漆作业房尾气收集装置中更换

的过滤棉或活性炭（HW49）；

8）维修或拆解产生的废铅酸电池（HW49）。

二、需要鉴别认定的废物主要有：

- 1）废防冻剂；
- 2）废空调制冷剂；
- 3）废安全气囊。

*需要注意的是，列入豁免名录的危险废物为：废弃的含油抹布、劳保用品（900-041-49），混入生活垃圾的全过程不按危险废物管理。

未能提供危险废物转移联单，处以罚

某汽车服务有限公司主要从事汽车维修保养，在机动车维修服务中产生的废机油、废铅酸蓄电池、废机油壶、废机油滤芯属危险废物。



废机油壶

2019年7月15日杭州市生态环境局西湖分局执法人员对该公司进行现场检查，经检查危险废物处置台账并核对现场危险废物暂存量，发现该公司废机油壶约24个、废机油滤芯约61个共有约17千克危险废物未能提供危险废物

转移联单。

该公司未按照国家规定填写危险废物转移联单转移危险废物，违反了《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》第五十九条第一款的规定，根据《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》第七十五条第一款的规定，杭州市生态环境局西湖分局责令当事人停止违法行为，并处罚款2.9万元。

关于危险废物没有转移联单，都有哪些法律法规？小编整理了一下，提醒大家千万不要触犯以下的法律法规。

法条链接

《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》第五十九条第一款：转移危险废物的，必须按照国家有关规定填写危险废物转移联单。跨省、自治区、直辖市转移危险废物的，应当向危险废物移出地省、自治区、直辖市人民政府环境保护行政主管部门申请。移出地省、自治区、直辖市人民政府环境保护行政主管部门应当商经接受地省、自治区、直辖市人民政府环境保护行政主管部门同意后，方可批准转移该危险废物。未经批准的，不得转移。

《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》第七十五条：违反本法有关危险废物污染环境防治的规定，有下列行为之一的，由县级以上人民政府环境保护行政主管部门责令停止违法行为，限期改正，处以罚款：

不按照国家规定填写危险废物转移联单或者未经批准擅自转移危险废物的；

有前款第三项、第五项、第六项行为之一的，处二万元以上二十万元以下的罚款。

管理要求

危险废物的收集、贮存、运输、处置、利用应执行《中华人民共和国固体废物污染防治法》、“两高”司法解释等法律法规的规定。危险废物产生单位应按国家规定如实申报登记，并在收集、贮存、运输、处置过程中采取环境污染防治措施。

禁止将危险废物混入非危险废物贮存；禁止擅自弃置、倾倒、填埋危险废物；禁止将危险废物提供或者委托给个人或者无经营许可证的单位或从事收集、贮存、利用、处置；禁止无经营许可证或者不按照经营许可证规定从事危险废物收集、贮存、利用、处置的经营活动。

所有机动车维修厂应注意，废机油、废机油桶、废机油滤芯等，都属于危险废物。应由有危险废物经营许可证的单位进行回收处置（划重点）。转移危险废物要填写危险废物转移联单。危险废物未按规范要求处置，一旦被查实会受到生态环境部门的行政处罚，情节严重或是数量累计达到3吨的还有可能被追究刑事责任。

事故应急

产废单位、个体经营者必须严格遵守国家法律法规，杜绝污染环境违法犯罪行为的发生，并有效措施防范环境污染事故的发生；因发生事故或者其他突发性事件，造成危险废物严重污染环境的单位，必须立即采取措施消除或者减轻对环境的污染危害，及时通报可能受到污染危害的单位和居民，并向属地环保、公安等部门报告，接受调查处理。

汽修行业危废大检查

主要危险固废：机动车维修、拆解行业产生的危险废物除了废铅酸蓄电池外，还有废发动机油、制动器油、自动变速器油、齿轮油等废润滑油、废矿物油和油泥。喷漆过程中产生的废漆渣。废汽车尾气净化催化剂等。而废弃的含油抹布、劳保用品则属于被列入豁免名录的危险废物，混入生活垃圾的全过程不按危险废物管理。

机动车维修企业应该如何做呢？



1、建立危险废物管理责任制，要建立主要领导牵头，专人负责的危险废物管理制度，责任到人，做到台账真实，依法委托，认真管理。

2、要严格落实危险废物管理制度，

机动车维修企业应建立健全危险废物管理制度,按要求规范管理各类危险废物。

3、“依法委托处置各类危险废物”,机动车维修企业须与具有危险废物经营资质的单位签订利用(处置)合同或协议,委托具有危险废物经营资质的单位利用、处置危险废物。

4、“规范危险废物贮存管理”,机动车维修企业必须建立专用的危险废物贮存设施或专用贮存区域,做到分类收集、分区存放,并在显著位置设置警示标志;贮存场所须有防渗的硬化地面、防雨及泄漏液体收集装置。

监察人员对企业危废堆放场所进行检查

1、重点对汽修间、有限空间作业安全日常工作;

危险化学品储存、使用、废弃物处置安全管理情况;

应急救援工作准备等情况进行了检查。

2、对操作间、危废处置室、易燃易爆品储存间等安全生产关键点的安全隐患进行全面排查,包括灭火器设备陈旧、不足以及违规操作和私拉乱接电线等问题。任何单位、个人发现汽修店将拆下来的汽车废旧电池、废矿物油等危险废物交给没有回收、处置资质的企业肆意处理等违法行为和线索有义务向环保部门汇报。(来源:运城环保)

一、机动车维修行业有哪些危险废物?

1、危险废物是指列入《国家危险废物名录》(2016年修订)或根据国家规定的危险废物鉴别标准和鉴别方法认定的具有危险特性的废物。

2、机动车维修与拆解行业产生的废物凡列入《国家危险废物名录》(2016年修订)或根据国家规定的危险废物鉴别标准和鉴别方法认定的具有危险特性的废物,均须按照危险废物管理。

具体如下

↓↓↓

废物类别

废物代码

废物名称

HW06

900-402-06

有机溶剂、废防冻液

HW08

900-214-08

废发动机油、制动器油、自动变速器油、齿轮油等废润滑油

HW12

900-252-12

废油漆、油漆渣

HW15

900-018-15

报废机动车拆解后收集的未引爆的安全气囊

HW29

900-023-29
废紫外灯管
HW36
900-032-36
废石棉刹车片
HW49
900-041-49
废机油格
900-041-49
废机油桶
900-041-49
沾染机油棉纱、手套、抹布
900-041-49
废油漆桶、喷漆罐
900-041-49
废过滤棉、废过滤毡、废活性炭
900-044-49
废铅酸蓄电池
HW50
900-049-50
废尾气净化催化剂

二、法律法规

1、中华人民共和国固体废物污染环境防治法

2、国家危险废物名录（2016年修订）

3、危险废物贮存污染控制标准

4、危险废物转移联单管理办法

最高人民法院、最高人民检察院《关于办理环境污染刑事案件适用法律若干问题的解释》中明确规定：

第一条实施刑法第三百三十八条规定的行为，具有下列情形之一的，应当认定为“严重污染环境”：

（二）非法排放、倾倒、处置危险废物三吨以上的；

（五）通过暗管、渗井、渗坑、裂隙、溶洞、灌注等逃避监管的方式排放、倾倒、处置有放射性的废物、含传染病病原体的废物、有毒物质的；

（九）违法所得或者致使公私财产损失三十万元以上的；

第七条明知他人无危险废物经营许可证，向其提供或者委托其收集、贮存、利用、处置危险废物，严重污染环境的，以共同犯罪论处。

管理要求

管好一个现场：规范设置危险废物暂存仓库

建立一个台账：危险废物管理台账

两项申报：危险废物申报登记，危险废物管理计划

贯彻一个制度：危险废物转移联单制度，严禁非法转移倾倒处置危险废物

《中华人民共和国固体废物污染环境防治法(修订案)》

主要变更点：

违法行为

现行法律罚则

修订草案罚则

产生、利用、处置固体废物的企业，

未按照国家有关规定及时公开固体废物产生、利用、处置等信息的；

无

1-10 万元罚款

未依法取得排污许可证，或者未按照排污许可证要求管理所产生的工业固体废物或者危险废物的；

无

2-20 万元罚款

工业固体废物的产生者委托他人运输、利用、处置固体废物，受委托者的运输、利用、处置行为违反国家环境管理有关规定的。

无

分别对工业固体废物的产生者和受委托人处 1-10 万元罚款

不设置危险废物识别标志的；

1-10 万元罚款

2-20 万元罚款

不按照国家规定制定危险废物管理计划的；

无

2-20 万元罚款

非法排放、倾倒、处置危险废物的；

无

10-100 万元罚款

将危险废物提供或者委托给无经营许可证的单位从事经营活动的；

2-20 万元罚款

10-100 万元罚款

不按照国家规定填写危险废物转移

联单或者未经批准擅自转移危险废物的；

2-20 万元罚款

10-100 万元罚款

将危险废物混入非危险废物中贮存

1-10 万元罚款

2-20 万元罚款

未经安全性处置，混合收集、贮存、运输、处置具有不相容性质的危险废物的；

1-10 万元罚款

2-20 万元罚款

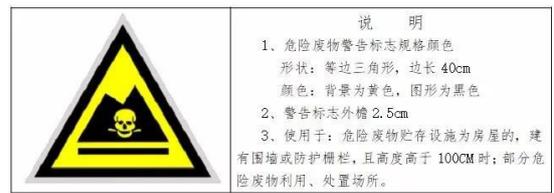
未制定危险废物意外事故防范措施和应急预案的。

1-10 万元罚款

2-20 万元罚款

三、危险废物标志牌式设置

危险废物贮存间门口需张贴标准规范的危险废物标识和危废信息板，屋内张贴企业《危险废物管理制度》。



▲ 适合于室内外悬挂的危险废物警告标志



▲ 适合于室内外悬挂的危险废物标

签



▲ 适合于室内外独立树立或摆放的危险废物标签

危险废物贮存间需按照“双人双锁”制度管理，即两把钥匙分别由两个危废负责人管理，不得一人管理。

不同种类危险废物应有明显的过道划分，墙上张贴危废名称，液态危废需将成装容器放至防泄漏托盘内并在容器粘贴危险废物标签，固态危废包装需完好无破损并系挂危险废物标签，并按要求填写。



▲ 粘贴于危险废物储存容器上的危险废物标签

标签填写注意事项：危险情况和安全措施必须分别遵照《危险废物贮存污染控制标准》危险用语和安全用语填写。

危险分类	符号	危险分类	符号
Explosive 爆炸性	 黑字 橙色	Toxic 有毒	 黑字 白色
Flammable 易燃	 黑字 红色	Harmful 有害	 黑字 白色
Oxidizing 助燃	 黑字 黄色	Corrosive 腐蚀性	 黑字 黑色
Irritant 刺激性	 黑字 白色	Asbestos 石棉	 黑字 白色

▲ 危险废物种类标志

这些关于机动车维修行业危险废物管理知识和危险废物标志大家都了解了吗？

千万要注意了！

（文章来源： 危险废物处置平台）

2020 年中国新能源二手车行业市场规模与发展趋势分析 华东为最大交易市场

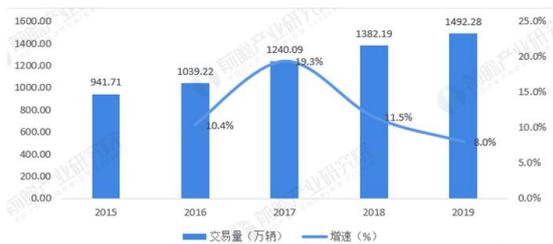
二手汽车，指并非是从生产厂家购买的新车，而是已经使用过一段时间的旧车。二手汽车由于价格便宜，流动性强等特点而成为汽车市场的一部分。近年来，我国二手车累计交易量总体呈逐年增长态势，2019 年累计交易量为 1492.28 万辆。其中新能源二手车交易

车型主要为 A00 级车型，A00 车型比重达 58.3%。2019 年新能源二手车交易价格主要在 3-8 万元之间，华东地区为我国新能源二手车交易最大市场，交易量占全国比重达 61.1%。我国新能源二手车使用年限基本在 4 年以下，其中 2 年以下的新能源二手车比重达 58.9%。

我国二手车累计交易量总体呈逐年增长态势，2019 年累计交易量为 1492.28 万辆

2015-2019 年我国二手车累计交易量总体呈逐年增长态势，年均复合增速达 12%。2019 年我国二手车累计交易量为 1492.28 万辆，同比增长 7.96%，增速有所回落。

图表 1：2015-2019 年中国二手车累计交易量情况(单位：万辆，%)



资料来源：中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

2019 年我国新能源二手车交易车型主要为 A00 级车型，其中 A00 车型比重达 58.3%

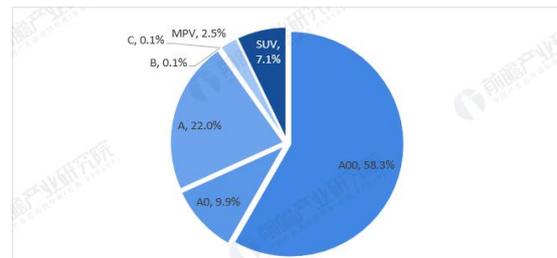
据统计，2019 年我国新能源二手车交易车型主要为 A00 级车型，其中 A00 车型比重达 58.3%；其次为 A 级车型，占比 21.96%。MPV 车型占比 2.50%，SUV 车型占比为 7.13%。

2019 年我国新能源二手车交易价格主要在 3-8 万元之间

据统计，2019 年我国新能源二手车

交易价格主要在 3-8 万元之间，其中 3-5 万元交易价格比重为 34.6%，5-8 万元交易价格比重为 23.7%，累计比重达 58.3%。其次为 8-12 万元和 3 万元以下，比重在 13-14%。

图表 2：2019 年中国新能源二手车交易车型分布情况(单位：%)

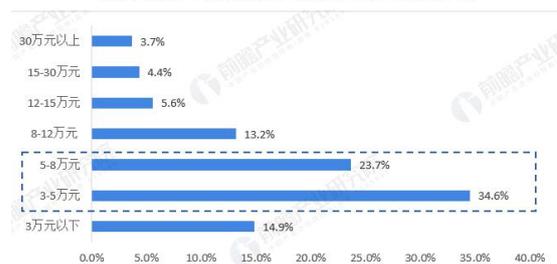


资料来源：中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

前瞻经济学网 APP

2019 年华东地区为我国新能源二手车交易最大市场，交易量占全国比重达 61.1%

图表 3：2019 年中国新能源二手车交易价格分布情况(单位：%)



资料来源：中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

前瞻经济学网 APP

2019 年华东地区为我国新能源二手车交易最大市场，交易量占全国比重达 61.1%；其次为西南地区，占 11.9%；华中地区占 9.6%；华北地区占 7.8%。华南、东北和西北地区比重均小于 5%。

图表 4：2019 年中国各区域新能源二手车交易情况(单位：%)



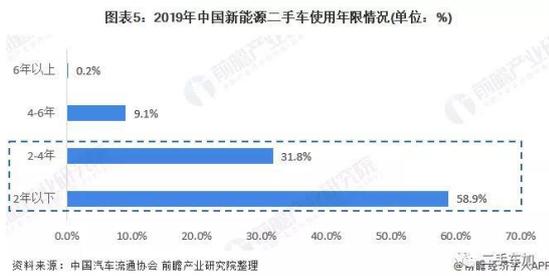
资料来源：中国汽车流通协会 前瞻产业研究院整理

前瞻经济学网 APP

2019 年我国新能源二手车使用年限基本在 4 年以下，其中 2 年以下的新

能源二手车比重达 58.9%

2019 年我国新能源二手车使用年限基本在 4 年以下，其中 2 年以下的新能源二手车比重达 58.9%，2-4 年的新能源二手车比重为 31.8%，4-6 年的新能源二手车比重为 9.1%，6 年以上的新能源二手车比重仅 0.2%。



(文章来源：二手车加)

特别关注

Spacial Focus

真能让“二手车”变透明？ 上汽认证二手车中心在沪开业

你知道二手车的水有多深吗？我可以明确告诉你，堪比“桃花潭水深千尺”，就像那句俗语“买家永远没有卖家精”。那到底如何才能让二手车变透明呢？是人车 249 项检测，还是瓜子 259 项“严格检测”，亦或者上汽这家认证二手车中心。



新车市场乏力，盘活二手车市场
众所周知，近两年国内汽车消费市场是每况日下，再加上年初的新冠疫情影响，使得国内车企纷纷亮起白旗，月销个位数的车企虽不算多数，但也不是少数。究其原委，我认为最大原因是城市人口消费者能力下降，各种生活成本的大幅增加，降低了新车的购买欲。尽管政府出台一系列减免、放宽限购等激励政策，缓解汽车市场的低迷，但依旧很难改变向下的整体大环境。



对于刚需的消费者，为了能降低购车所带来的生活压力，往往会将目光转向二手车市场。据统计，2020年第一季度，我国二手车销量总计200.56万辆，较2019年一季度减少125.01万辆，同比下降38.4%。原因同样是疫情所害，不过相比新车，二手车凭借价格低廉，并且不用交新车购置税，在二、三、四线城市仍能成为部分经济紧张但对出行车辆有较高需求的潜在消费者购车首选。



二手车市场“水深似海”，瓜子、优信、人人车“透明”难

早前我们购买二手车通常会选择二手车市场，可对于普通消费者来说，很难辨认出心仪二手车的实际情况。近两年，随着互联网营销的逐渐壮大，网上出现一大批像瓜子、优信、人人车等被人所熟知的二手车销售平台，甚至在这其中还不乏有上市企业。



在这些二手车销售平台中，他们总会用各种复杂检测、拒收火烧、泡水、事故、抵押车，以及30天无忧退还等口号，标榜自己的“透明”。可从一位在二手车平台购车的朋友处了解到，这些无非是夸大宣传而已。比如“瓜子二手车”拥有多达259项严格检测，而这些检测你是看不到的，即便你与销售联系可以一同查看这些所谓的“严格检测”，但实际执行却很难，可能最终你只是能从检测报告的几张“瑕疵”照片中看到车辆存在哪些问题。



相比瓜子，人人车在最开始的看车过程中就未做到透明。为什么这么说？朋友解释到，当他看中一款车想要进一步约看车辆情况时，销售人员就要朋友交几万元的“购车意向金”，可能了解二手车的朋友都知道，购车意向金是指你对这辆车感兴趣，并且为了让卖家不会白跑一趟而做出的“约定”，这方面瓜子是通过平台来收取，而人人车却是

直接打款给销售，没有一个正规资金往来协议，而且人人车客服表示不会收取任何意向金的，那请问这个“透明”在哪里？



车企发展“第三产业”，谋求二手车市场多元化发展

日前，上汽认证的首家二手车中心在位于上海市浦东新区康桥路 658 号正式开业，相比市面琳琅满目的二手车销售公司，这家官方认证二手车中心仅负责上汽旗下荣威与名爵的二手车回购与出售，并提供检测、整备、认证、零售等营销服务。



从消费者角度来看，官方渠道销售二手车首先在金钱交易中可以做到有依有据。其次，官方渠道能够保证二手车车辆品质的专业化检测。此外，据了解购买上汽认证二手车的车主，可享 1 年或 3 万公里原厂质保、终身免费基础保养服务，还能在任意上汽授权经销商门店

享受等同于新车的服务标准，并额外获得包括空滤机滤更换、全车杀毒服务的保养焕新服务 1 次，让新晋二手车主有个较为放心的用车环境。



写到最后：

的确，与新车相比，二手车在价格上有着巨大优势，如果找到一辆成色不错的车型更是难等可贵，但对于普通消费者来说，非科班出身很难让消费者在购买前发现车辆内在“问题”，尽管瓜子、人人车等二手车平台均宣传有大量售前检测，但无法真正做到透明化使其依旧会让消费者有所顾虑。而这时，车企有了官方认证之后，既能为消费者解决购车时的顾虑，同时车企也能从二手车领域谋求一定发展，在新车市场不济的当下扩大销售收益。

（文章来源：二手车加）

报废汽车玻璃的综合利用研究

关键词: 报废汽车; 玻璃; 综合利用

第37卷第4期 硅酸盐通报 Vol.37 No.4 2018年4月 BULLETIN OF THE CHINESE CERAMIC SOCIETY April, 2018

报废汽车玻璃的综合利用研究

王建新

(中国地质大学(北京)地球科学与资源学院,北京 100083)

摘要: 随着汽车报废高峰期的到来,报废汽车的综合利用逐渐引起重视,其中拆解得到玻璃具有特殊性,综合利用较困难,造成了资源浪费,研究学者及技术人员都在积极研究其可利用的实际方向...

关键词: 报废汽车; 玻璃; 综合利用

中图分类号: X76

文献标识码: A

CRRA 报废汽车专业委员会 文章编号: 1001-6225(2018)04-1266-04

1 引言

随着汽车工业的发展,汽车保有量猛增。截止2016年底,中国汽车保有量达到19440万辆,随之而来的是汽车市场已步入“老年期”,按照每年大约7%的速度报废...

表1 汽车玻璃分类及用途

Table with 3 columns: 玻璃种类, 位置, 特征. Lists types like 夹层玻璃, 钢化玻璃, 夹层玻璃钢化玻璃 and their locations and characteristics.

表2 报废汽车玻璃产生量预测

Table with 6 columns: 年份, 汽车拥有量(万辆), 增长率, 平均增长率, 报废数量(万辆), 报废汽车重量(万吨), 报废汽车玻璃量(万吨).

由表2可以看出,2017年仅报废汽车产生的废玻璃就有69万吨之多,到2022年这一数值将达到127.13万吨,如果不加以回收利用,将使资源大量流失,给环境造成污染...

表3 废玻璃用途

Table with 4 columns: 序号, 用途, 使用过程, 对废玻璃要求. Lists various uses for waste glass like 水性涂料, 玻璃砖, 微晶玻璃, etc.

从上表可以看出,目前废玻璃回收利用方式有两种:一是直接利用,另一种是综合利用。综合利用也可以分为这两种。

直接利用又分为两种:

一、直接再使用。拆卸下来的完整玻璃,质量检验合格后,直接作为二手车用于汽车的维修上;这种用途是报废汽车玻璃最佳的利用方式...

二、回炉利用。报废汽车玻璃跟其他废玻璃一样,经分类、清洗后,作为原料入炉熔炼,制成玻璃制品,用于生产质量要求不高的玻璃制品...

综合利用是将回收的玻璃与其他材料一起制作成产品。综合利用又可以分为两类:

(1)低温方法。通过混合、压制形成新型产品,例如将玻璃作为添加剂加入到混凝土和沥青中去作为骨料用于建筑方面...

(2)高温方法。利用玻璃的软化温度低的特性,通过加热后处理成玻璃制品,例如制造玻璃的钢化玻璃复合材料等...

4.2 汽车玻璃回收利用的瓶颈

报废汽车玻璃具有三个特点:(1)种类多;(2)杂质多;(3)处理难度大。在我国实际生产中,报废汽车玻璃回收利用虽然在技术上是可行的,但实际操作起来却比较困难...

一、中国汽车的服役时间较长,玻璃已经老化,加上拆卸技术跟不上,拆解效率低,拆废率高等问题,因此难以再回收利用的汽车玻璃比较多。

二、报废的汽车玻璃颜色、种类、张贴物等混合物多,杂质在利用时产生二次污染,并对产品质量有影响,经济效益也不理想,造成报废汽车玻璃难以实现产业化。

三、废旧挡风玻璃含有高聚物,不能简单地回炉处理,需进行脱胶处理,但脱胶对技术要求很高,厂家回收后再利用的成本也太大,生产企业很难处理,这是最大的瓶颈。

另外,随着人们日益追求和强调汽车的主动安全性和美观,车用玻璃的材料也在不断地变化,与此同时,回收的难度也在不断地加大。

5 报废汽车玻璃综合利用方向

鉴于报废汽车玻璃的特点,作者认为报废汽车玻璃的利用要充分利用其杂质特性,而不是规避其杂质,因此探索其新的利用方向要考虑三方面:(1)利用过程尽量有高温过程,消解其中的有机物,但是应避免其废气对环境的二次污染...

5.1 泡沫玻璃

泡沫玻璃是一种新型的环保建筑节能材料,具有硅酸盐成分和独立的封闭微小气孔结构,同时具有保温隔热性能和吸音性能。报废汽车玻璃经过预处理制成玻璃粉,作为主要原料,其中的有机物和杂质在高温处理时形成微小且均匀的连通或封闭气孔,充满在产品中...

5.2 环保轻石

环保轻石是一种新型轻量玻璃发泡体,具有无污染、轻质、隔热等特点。可应用于雨水地下储存;隔热防火建材;室内园艺、城市园林、街道绿化等领域。

报废汽车玻璃经过原料破碎,打成碎片,然后制成玻璃粉末,把玻璃粉和添加剂混合搅拌,经过烧成炉在700~920℃的高温条件下加热、软化、发泡,制成环保轻石。

环保轻石利用报废汽车玻璃,不需清洗,不需去掉标签等杂物,也不需要按颜色、种类分拣,各种废玻璃混杂一起均可处理,对于改变中国废玻璃回收利用率低的现状极为有效。

6 结论

(1)随着汽车报废期的到来,报废汽车玻璃的产生量将大幅的增长,无论从经济的角度,还是从环境的角度,都应该进行综合利用。

(2)报废汽车玻璃具有种类多、杂质多、处理难度大的独有特点,这限制了其综合利用。

(3)要充分利用报废汽车玻璃的杂质特性,而不是规避其杂质,因此需要探索新的利用方向。泡沫玻璃和环保轻石能够很好的解决报废汽车玻璃综合利用的瓶颈,是报废汽车玻璃综合利用的主要方向。

(文章来源: 王建新 CRRA 报废汽车专业委员会)

二手车经销增值税新政解读

2020年3月31日国务院常务会议明确“二手车经销企业销售旧车,从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税。”二手车行业迎来重大利好。后续有关落地的实施细则国家税务总局在2020年4月23日又发布了《关于明确二手车经销等若干增值税征管问题公告》...

册税务师、北京中源华信税务师事务所总经理李冰老师分享在二手车经销商的开展经销业务过程中如何确定经营模式，如何记入财务账目，如何报税等具体操作内容。



今年3月31日国务院常务会议明确“二手车经销企业销售旧车，从5月1日至2023年底减按销售额0.5%征收增值税。”政策的出台对行业减税力度比较大，影响范围比较广，我们就政策改革影响简单分析。

一、现行的二手车增值税政策的对比如下：

税收减征的前后，个人、一般单位（非经销商）和经纪模式执行的税收政策保持不变，本次税收减征仅适用于经销模式的企业。

销售模式	新政府前	新政府后
个人	免税	
一般单位 (非经销商)	(1) 简易计税，销售额，2% (2) 一般计税，13%，抵扣进项税额	政策不变
经纪模式	(1) 一般纳税人：一般计税，佣金收入，6%，抵扣进项税额 (2) 小规模纳税人：简易计税，佣金收入，3%	政策不变
经销模式	简易计税，销售额，2%	简易计税 销售额 0.5%

二、我们对于二手车经销增值税减征的评价

- 1、减税力度空前，征收率的降低幅度达75%；
- 2、政策定位精准，影响二手车行业经营模式结构性调整，促进二手车经销

企业最大做强，引导行业正规化发展；

3、政策志在长远，我们预期本项政策与其他短期减税降费的政策不同，不是短期政策，是一个长远的目标，相信政策到期后国家会继续出台更好的政策。



三、二手车经销增值税新政的影响

1、促进国内汽车消费，减税会降低成本让利消费者，会为消费者提供更多价廉品质好的二手车，从而促进市场消费；

2、促进二手车市场健康发展，执行新的税收政策，调整二手车经营模式的结构；

3、规模化企业迎来发展机遇，预计采用经销模式的二手车经销商会增多，企业规模变大会使融资渠道会越多，融资成本会越低；会促进二手车经销相关的衍生业务的发展；二手车经销商品牌红利会增加；

4、消费者权益更有保障，品牌二手车经销商的服务有保障，车辆品质有保障，会给消费者提供更多保障。

四、适用主体

1. 适用纳税人主体范围：从事经销业务的二手车企业；
2. 适用《二手车流通管理办法》内规定的二手车种类；
3. 适用于经销模式的二手车业

务；

4. 不适用于收购的车辆未过户到企业的名下的经营行为；

5. 不适用于二手车经销企业处置自用车辆。

五、征收方式

征收方式

下列项目的进项税额不得从销项税额中抵扣：

(一) 用于简易计税方法计税项目、免征增值税项目、集体福利或者个人消费的购进货物、劳务、服务、无形资产和不动产。其中涉及的固定资产、无形资产、不动产，仅指专用于上述项目的固定资产、无形资产（不包括其他权益性无形资产）、不动产。

(二) 非正常损失的购进货物，以及相关的劳务和交通运输服务。

(三) 非正常损失的在产品、产成品所耗用的购进货物（不包括固定资产）、劳务和交通运输服务。

(四) 国务院规定的其他项目。

适用固定资产、无形资产、不动产可以抵扣。（包括租入固定资产、不动产）。

不得抵扣进项税额划分

适用一般计税方法的纳税人兼营简易计税方法计税项目、免征增值税项目而无法划分不得抵扣的进项税额，按照下列公式计算不得抵扣的进项税额：

不得抵扣的进项税额=当期无法划分的全部进项税额×（当期简易计税方法计税项目销售额+免征增值税项目销售额）÷当期全部销售额

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

采用简易计税方法：按照销售额全额计税，并且不得抵扣进项税额。

计税案例

征收方式

案例

某4s店为一般纳税人，2020年5月缴纳当月电费6万元（不含税），取得增值税专用发票并于当月认证抵扣0.78万元。该进项税额无法在新车销售、二手车销售及售后业务间划分。该纳税人当月取得新车销售收入850万元（不含税下同），二手车销售收入60万元，维修保养收入150万元。

转出进项税额划分

应转出的进项税额=0.78*60/（850+150+60）=441.51元

账务处理

借：销售费用（管理费用） 441
贷：应交税金-应交增值税（进项税额转出） 441

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

六、税款计算

税款计算

应纳税额

应纳税额=含税销售额/(1+0.5%)

新政销售额计算口径变化。

应纳税额=销售额*0.5%

根据新政前增值税相关政策规定，销售旧货适用简易计税方式，计税销售额=含税销售额/(1+3%)，即这原不含税销售额使用的是3%的征收率，而不是优惠后2%的征收率。而本次新政这原不含税销售额使用的是优惠后0.5%的征收率，即本次政策调整，不仅征收率下调，计税销售额的计算方法也有变化。

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

七、纳税申报

1. 一般纳税人：《增值税纳税申报表附列资料（一）》（本期销售情况明细）、《增值税纳税申报表（一般纳税人适用）》、《增值税减免税申报明细表》
2. 小规模纳税人：《增值税纳税申

报表（小规模纳税人适用）》、《增值税减免税申报明细表》

八、发票管理

1. 二手车经销纳税人销售其收购的二手车业务应当开具二手车销售统一发票。购买方索取增值税专用发票的，应当再开具征收率为0.5%的增值税专用发票。

2. 不是销售每辆二手车都要开具2张发票。不开票的情况，销售对象为个人，企业不索取增值税专票。

3. 不能同时开二手车销售统一发票和增值税普通发票。

发票管理

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

九、二手车经销业务中财务记账建议方式

某二手车经销企业2020年5月收购二手车10辆，收购金额价税合计58万元，采用经销模式销售二手车10辆，销售金额价税合计60.3万元。

新政前：计税销售收入=603000元/(1+3%)=585436.89元
应纳税额=585436.89*2%=11708.74元

新政后：计税销售收入=603000元/(1+0.5%)=600000元
应纳税额=600000*0.5%=3000元

税负降低=（11708.74-3000）/11708.74=38%

案例

会计处理

收购 借：库存商品 580000元
贷：银行存款 580000元

销售 借：银行存款 603000元
贷：主营业务收入 600000元
应交税金-未交增值税（简易计税） 3000元

结转 借：主营业务成本 580000元
贷：库存商品 580000元

缴税 借：应交税金-未交增值税（简易计税） 3000元
贷：银行存款 3000元

业务合同
发票
出入库单
转账凭证

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

十、税务风险控制

1. 如实开具发票。
2. 分别核算，准确计算和申报销售

额。

3. 简易征收对应的进项税额不能抵扣。

4. 保留完善的业务资料。保存好收购和销售二手车的业务合同、款项收付记录、会计核算资料、发票等。

十一、应对建议

1. 进行税负测算，确定业务模式
2. 重建业务流程，完善内部控制
3. 依法诚信纳税，维护行业信誉

(文章来源: : 二手车事业部 中国汽车流通协会)

最高法院:关于二手车未过户车辆责任的解释

我们生活当中，在当事人之间已经以买卖等方式转让并交付机动车所有权发生转移时，因节省费用、以物抵债等多种原因可能出现买受人或受赠人未办理机动车所有权转移登记的情形，结果导致实践中，机动车名义所有人与实际所有人不一致的情况大量存在。

此时一旦机动车发生交通事故造成他人损害，应由何人承担责任？

根据最高人民法院《关于连环购车未办理过户手续原车主是否对机动车发生交通事故致人损害承担责任的复函》中已明确，即因车辆完成交付，原车主既不能支配该车的营运，也不能从该车的营运中获得利益，故原车主不应对机动车

发生交通事故致人损害承担责任。

车辆登记过户属于行政管理行为，并非物权法意义上的所有权转移，车辆买卖从交付时就已发生所有权转移的法律效力。因而，发生交通事故应由实际支配车辆运行或者取得运行利益的一方承担损害赔偿责任，作为原登记所有人不应再承担损害赔偿责任。



根据物权法理论，车辆所有权转移或变更其他事项时需办理变更登记，但是，车辆属于动产范畴，这就要分析车辆买卖所有权转移的问题。根据民法通则第七十二条规定，按照合同或者其他合法方式取得财产的，财产所有权从财产交付时起转移，法律另有规定或者当事人另有约定的除外。合同法也规定买卖标的物的所有权从交付时转移。

据此，买卖标的物交付的方式有以下几种情况：

(1) 如果标的物是动产的，则转移动产占有时为交付。

(2) 如果是不动产等法律规定必须办理特定手续的，以办理特定手续后转移。

(3) 当事人约定的其他方式，但不得违反法律的规定。其中，办理登记作为标的物交付的特定要件，应当由法律明确作出规定。



那么，对于车辆买卖未经登记情况下如果转移了占有，应当如何认定？

笔者认为，应当认定为所有权转移，理由如下：

第一，车辆本质上属于动产范畴，根据民法通则和合同法中关于动产买卖合同的规定，应视转移占有为交付时，所有权发生转移。

第二，法律并未规定登记过户为车辆交付的必要条件。虽然车主变更、车辆转籍等要办理异动登记手续，但这仅仅是履行行政登记手续，而非物权法意义上的交付行为和所有权转移行为。把车辆异动登记与不动产登记过户混为一谈，是没有法律依据的。

第三，根据合同法规定，标的物交付的，风险责任转移。车辆买卖未经登记但转移占有的情况下，占有人对机动车已经具有事实上的支配地位，体现了支配性质，同时车辆的运行利益也为占有人所有，这与风险责任的转移相一致。

对于登记车主来说，因交付车辆已丧失了对车辆的支配和运营利益，也无管理的可能。

按照我国担保法和海商法的规定，除不动产外，登记也是民用航空器、船舶、机动车辆为客体的动产物权公示方法。但对于这些动产物权登记的效力，

立法上一般采用“登记对抗主义”，即登记并非这些动产物权变动的要件，其意义在于“对抗要件”，即在多重买卖的情况下，未经过登记的买卖行为，不能对抗因登记而取得车辆所有权的第三人。

因此，并不是说办理过户登记的有关规定毫无意义。但是车辆买卖未过户发生交通事故致人损害的，登记车主不应当承担赔偿责任。



因过户登记行为属于行政法规定的范畴，而车辆买卖属于民事法律行为，根据民法通则和合同法的规定，风险责任从买卖标的物转移占有时转移，未经登记但转移占有的汽车发生交通事故的，原登记所有人不承担责任，由实际负管理职责的主体承担民事赔偿责任。

原车主对机动车发生交通事故致人损害承担责任不合法理原车主与车辆买受人达成车辆买卖协议并交付车辆后，当该车辆发生交通事故时，仍旧要求原车主承担赔偿责任，不但显失公平，有悖于权利义务一致性的原则，而且还与民事侵权责任的归责原则不相符。

首先，公平作为一种价值判断标准，调整民事主体之间的物质利益关系，确定其民事权利和民事责任，是一项重要的司法原则，审判实践部门应当本着公平合理的观念对案件进行裁判。车辆买

卖未过户登记但转移占有的情况下，买受人对机动车已经具有事实上的支配地位，体现了支配性质，同时车辆的运行利益也为买受人所有，这与风险责任的转移相一致。

买受人作为实际车主，已将车辆实际占有和使用，其所享有的占有、使用、收益权能是具有直接经济内容的权能。而对于原车主来说，其虽然是登记车主，但因交付车辆已丧失了对车辆的运行支配和运营利益，车辆实际上已脱离了他的控制范围，无管理的可能。

在买受人占有机动车期间，原车主不应再承担危险。因此审判实践中，判决不实际支配车辆的原车主承担赔偿责任，实际支配车辆的买受人却不承担责任，这样的判决既不公正也不合理。

交通事故是在直接满足买受人某种需求或让买受人可以取得某种利益的过程中发生的，买受人享受了这些权利自然也应承担义务。其次，法律所确定的权利和义务不是任意的，它是以由一定的生产关系和其他社会关系所要求的社会自由和社会责任为基础，在任何法律关系中，权利与义务都是有机统一的，具有一致性。权利人在行使自己权利的时候必须承担一定的义务，而义务人在履行自己义务时也同时享受一定的权利，没有无义务的权利，也没有无权利的义务。

机动车转卖未过户情形下，原车主将机动车交付给买受人后，权利义务随之一并转移，买受人享有了实际支配车辆运行和取得运行利益的权利，而原车主已不能从机动车那里获得任何利益。

当车辆发生交通事故时，自然应由享受权利的买受人承担损害赔偿责任，而不能让没有享受任何权利的原车主来承担这个义务。坚持这一点，既有利于体现法律的正义精神，又有利于维护正常的民事流转关系和诚实信用原则，保护交易安全。

否则的话，将造成权利义务失衡，与权利义务一致性的原则背道而驰，并且还势必引起交易秩序的极大混乱，直接影响到交易稳定，构成对整个社会经济秩序的危害。

再次，道路交通事故发生的民事责任也属于侵权责任，其归责原则仍然适用过错责任原则，因此当事人承担责任的基础仍然必须符合侵权责任的构成要件，即过错、损害结果、行为、行为和结果之间具有因果关系。

在此类案件中，对交通事故的发生，原车主是没有过错的，真正有过错的是车辆的经营人即买受人。原车主虽然是名义车主，但这一身份与损害结果之间没有任何关系，只有行为与损害结果才有因果关系。

（文章来源：政府网 中国汽车流通协会）

从快从简盘活机动车报废市场



今年以来，重庆市已报废机动车近3万台，高于去年同期水平，主要采取以下三举措：一是精简办事程序，凡有意从事报废机动车回收活动的，可直接向市商务委行政办事大厅或在重庆市网上行政审批平台提交相关申请资料，报废车辆注销流程从简，回收报废企业可直接通过社会服务站就地办理车辆报废解体注销登记；二是缩短办理时限，自受理资质认定申请之日起15个工作日内完成审查工作并作出相关决定，比常规缩短10个工作日；对材料不齐全或者不符合法定形式的，接待窗口在收到申请之日起5个工作日内告知申请企业需补正的内容；三是减少办理手续，车主只需将车辆和相关资料交给回收拆解企业，回收拆解企业免费上门拖车服务、免费代办注销手续，实现就地交售。

今年以来，重庆市已报废机动车近3万台，高于去年同期水平，主要采取以下三举措：

一是精简办事程序，凡有意从事报废机动车回收活动的，可直接向市商务委行政办事大厅或在重庆市网上行政审批平台提交相关申请资料，报废车辆注销流程从简，回收报废企业可直接通过社会服务站就地办理车辆报废解体注销登记；

二是缩短办理时限，自受理资质认定申请之日起15个工作日内完成审查工作并作出相关决定，比常规缩短10个工作日；对材料不齐全或者不符合法定形式的，接待窗口在收到申请之日起5个工作日内告知申请企业需补正的内容；

三是减少办理手续，车主只需将车辆和相关资料交给回收拆解企业，回收拆解企业免费上门拖车服务、免费代办注销手续，实现就地交售。

（文章来源：商务部 报废车回收拆解与再利用分会）

二手车未来市场空间有望超6000万辆

近日，中国汽车流通协会会长沈进军在接受中国证券报记者专访时表示，目前，我国汽车市场已进入新增加置换来推动市场发展的时期。盘活二手车存量，从而通过置换、交易来拉动新车增量显得十分重要。二手车增值税率从2%降至0.5%，有利于新车经销商通过开展二手车交易业务，将极大提高置换率，进而拉动新车销售，全面激活汽车市场内生动力。

拉动新车销售

二手车市场即将成为拉动中国汽车市场继续前行的重要力量。

3月31日，国务院常务会议确定在新能源汽车购置、货车以旧换新、二手车销售三方面提振汽车消费的政策后，4月9日，财政部、税务总局联合发布了《关于二手车经销有关增值税政策的公告》（简称《公告》）。

《公告》称，自2020年5月1日至2023年12月31日，从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车，由原按照简易办法依3%征收率减按2%征收增值税，改为减按0.5%征收增值税。

“如果只是把它看成是一个简单的刺激政策，那其实是小看了它的作用。”沈进军表示，政策的目的是通过拉动二手车交易，推动新车销售，最终对中国汽车市场的未来发展做出结构性调整。

从新车与二手车交易规模比例上看，我国二手车市场规模仍有较大增长空间。中国汽车流通协会数据显示，2019年，我国新车销量为2577万辆，同比下

降 8.2%；同年，二手车累计交易量 1492 万辆，同比增长 7.96%，二手车与新车的交易比例为 0.58:1。

美国汽车市场的二手车与新车销量占比与我国形成鲜明对比。根据协会数据，2019 年，美国新车与二手车销量分别为 1700 万辆、4000 万辆，二手车交易量为新车销量的 2.35 倍。

“正是由于美国汽车市场二手车交易的活跃，才带动了其新车的销售。”沈进军解释称，一辆二手车，一年可能会交易数次，而一辆新车的使用期限至少为三到五年，因此二手车的交易频次要远远高于新车销售。目前，美国汽车保有量约为 2.7 亿辆，在一个几乎人人都有车的市场，绝大多数消费者通过置换的方式购买新车。因此，通过庞大的二手车交易量可以直接拉动新车增长。

目前，我国汽车行业正在由增量市场迈向存量市场。一方面，汽车产销量已经连续十年蝉联全球第一，汽车保有量已经达到 2.6 亿辆，是仅次于美国的第二大保有量国家。据商务部消费促进司负责人王斌透露，2020 年末，我国汽车保有量有望超过美国。另一方面，新车产销量下滑，继 2018 年我国车市出现 28 年来的首次下滑之后，2019 年汽车产销量连续第二年出现下滑。

因此，在汽车行业进入转型的十字路口时，二手车对新车销售的拉动作用正在显现。

改经纪为经营

业内人士认为，长期以来，我国在二手车交易过程中征收税负偏重，阻碍了二手车市场的发展速度。

2002 年出台的《财政部、国家税务

总局关于旧货和旧机动车增值税政策的通知》中，国家对二手机动车增值税的规定为，纳税人销售自己使用过的属于应征消费税的机动车、摩托车、游艇，售价超过原值的，按照 4% 的征收率减半征收增值税；售价未超过原值的，免征增值税。旧机动车经营单位销售旧机动车、摩托车、游艇，按照 4% 的征收率减半征收增值税。

这一政策间接确立了我国二手车交易方式采用“经纪”方式，而非“经营”方式的发展路径。

沈进军解释称，经纪，即为居间、收取佣金，目前这种交易模式占据我国二手车交易总量的 90%，这直接导致了经营主体小、散、弱的特点。

据沈进军透露，目前我国二手车供应商、新车 4S 店销售二手车的毛利为 2% 至 4%，按照 2% 的交税政策会出现“一不留神，买卖就亏了”的情况。

因此，一些 4S 店即使有交易也不通过自身公司完成，而是通过体外循环的方式——即经纪公司、经纪人来交易，这样无需缴纳增值税。而每辆车的服务费很低，大约只有几百元。按照目前二手车交易量，国家每年在二手车行业仅增值税一项就损失约 50 亿元左右。

沈进军表示，降税政策实施后，4S 店通过在店面直接开展置换业务，二手车作为流通商品合并到财务报表中，对于上市的汽车销售企业来说，可提升 20% 左右的销售收入。在新车业务增长趋于平缓的情况下，二手车业务“相当于增加了一条腿”，可为企业带来新的业务增长点。而更为重要的是，4S 店通过改经纪为经营的方式，充分掌握定价权，

并承担二手车售后服务，可改变消费者对二手车买卖长久以来巨大的不信任感。

市场潜力很大

沈进军认为，伴随着二手车置换业务的兴起，4S店、二手车独立经销商的相关零售业务将很快浮出水面。同时，将新增批发环节，大型二手车批发业务也将兴起

与新车批发不同，二手车由于一车一况，更适合于大规模B2B的拍卖模式，以帮助车商快速处理二手车流通。

沈进军表示，新政实施后，大量的二手车源将从租车公司、4S店、主机厂流出并拍卖，在快速获得市场价格后，二手车批发商将这些车源再批发给4S店、二手车独立经销商，从而进入二手车的零售环节。

目前，我国已有相关平台在二手车批发环节崭露头角。由美国最大机动车拍卖公司美瀚投资的汽车街于2019年8月获得京东与腾讯的战略投资。据了解，该平台的核心业务包括二手车拍卖和新车展销服务，此外还包括整车物流、车辆整备、汽车保卖等业务，并正在发展汽车金融业务。

“二手车降税政策鼓励了二手车经营主体的多元化、营销方式的多样化，二手车市场将进入良性竞争。”沈进军称。

沈进军认为，目前，我国汽车保有量已达到2.6亿辆，按照保守估计，10%的车辆已进入置换期。如果参考美国的二手车与新车交易量比例，我国二手车市场未来或可达到6000万辆以上，这一数据叠加新车销量可以激发汽车市场的

巨大空间。过去，我国汽车产业发展只靠一个轮子在走，现在单靠新车已经无法前进。只有依靠新车加置换的方式两轮并行，才能拉动市场继续前行。”他说。

（文章来源：中国证券报 报废车回收拆解与再利用分会）

如何享受燃油车“以旧换新”4000元补贴？20个热点问答在此



本市老旧汽车报废更新补贴的实施时间是什么时候？老旧汽车报废更新补贴的车辆范围是什么？汽车排放标准怎么知道？关于老旧汽车报废更新补贴的问题，市商务委整理了20个热点问答，一起来看看吧↓

需要申请补贴的用户，攻略可以点击→

1. 本市老旧汽车报废更新补贴的实施时间是什么时候？

答：实施时间自2020年4月23日至2020年12月31日。在这期间，符合条件的本市消费者要完成老旧汽车报废

或转出，并且要购买符合要求的国六排放标准的燃油新客车（不包括购买新能源车）和到本市公安机关办理车辆注册登记手续。

2. 本市老旧汽车报废更新补贴的车辆范围是什么？

答：根据《实施细则》规定，需要符合以下条件：

一是对报废或转出车辆：必须是4月23日前在本人名下，非营运车辆，国四及以下排放标准。对报废车辆要取得本市《报废机动车回收证明》和《机动车注销证明书》，对转出车辆要取得有效的本市《二手车销售统一发票》，签订《二手车买卖合同》等。

二是对新购车辆：必须是符合国六排放标准的燃油客车，要在本市汽车销售企业购买并取得有效的本市《机动车销售统一发票》，且承诺必须是非营运车辆。对于购买并获得补贴后转为营运车辆的，需要主动退回补贴。

3. 本市个人消费者想把本人名下的国五排放标准旧车转让出去，再购新车，可以享受以旧换新补贴吗？

答：不能享受本次老旧汽车报废更新补贴。根据《实施细则》规定，报废或转出车辆应当是国四及以下排放标准的车辆。

4. 本市个人消费者4月23日之后购买了一辆二手车，看到以旧换新补贴政策出台，想再转让并换购新车后可以享受补贴政策吗？

答：转出车辆必须是4月23日前登记在本人名下的非营运性燃油客车，4月23日（含）后新登记在本人名下的燃

油客车，不能享受本次以旧换新补贴。

5. 公司名下的车辆符合以旧换新的条件，可以申请本市老旧汽车报废更新补贴吗？

答：根据《实施细则》规定，必须是符合申请条件的本市个人消费者。公司名下的车辆以旧换新不能享受补贴政策。

6. 本市老旧汽车报废更新补贴对新车购买渠道有什么要求？

答：必须是在本市注册登记的汽车销售企业购买。对在外地购买或者在非本市注册登记的汽车销售企业购买的，不能享受补贴政策。

7. 本市老旧汽车报废更新补贴对汽车销售企业有什么规定或者要求？

答：凡在本市注册登记的汽车销售企业均可以参与。

参与本次老旧汽车报废更新补贴活动的汽车销售企业，需要在“车信盟”平台上按要求提交相关信息，汽车销售企业可以根据消费者的需要在申请补贴时进行流程帮助和指导。一方面便于消费者能够及时享受到补贴政策，促进企业汽车销售。另一方面便于加强统计监测，及时掌握汽车政策实施情况，为制订或完善政策提供参考依据。

同时，根据《汽车销售管理办法》，汽车销售企业还需要在全国汽车流通信息管理平台上备案，并填报相关信息。

8. 本市老旧汽车报废更新补贴的平台登录入口有哪些？

答：“车信盟”平台是由上海市经济信息中心专为此次汽车促消费补贴开发设计的。

按照传统做法，消费者需要到指定地点提交一批证明材料，经审核后方可申请。此次，为便利消费者，简化申请流程，市商务委同上海市经济信息中心对车辆相关大数据信息进行了整合和提取，消费者只需要填写基本信息，后台就可以进行电脑数据比对，尽可能省去消费者来回往返及提供较多资料，做到“让数据多跑路，让群众少跑腿”。

消费者可以在“随申办 APP”、“上海发布”公众号、“上海商务”公众号等官方渠道申请，或者线下在正规的汽车经销商门店、二手车交易市场等扫描平台二维码，按规定要求申请以旧换新补贴。

9. 汽车排放标准怎么知道？

答：“车信盟”平台后续将免费提供车辆排放标准查询等便民功能，供消费者申请时参考，帮助消费者迅速查询排放标准，验证是否符合补贴标准。排放标准最终确认以相关专业部门审核意见为准。

10. 本市个人消费者名下有一辆国四及以下排放标准的外地牌照车辆，现在想卖出或报废，并且再购买一辆国六标准的燃油客车，是否可以享受补贴政策？

答：根据本次老旧汽车报废更新补贴政策及《实施细则》，报废或转出外地牌照车辆不能享受老旧汽车更新补贴政策。

11. 本市老旧汽车报废更新补贴中的车辆转出包括哪些形式？需要什么证明材料？

答：《实施细则》所指的车辆转出

是指本市汽车所有权发生转移，包含车辆所有权转移、车辆档案转籍、以及车辆登记信息由本市变更至外省市，以《二手车买卖合同》、有效的本市《二手车销售统一发票》和车辆注册登记信息为准。

建议消费者在交易后要保留好《二手车买卖合同》、《二手车销售统一发票》等相关证明材料。

如在4月23日后发生交易但未取得发票的，申请人可以要求二手车交易市场提供。

12. 本市老旧汽车更新补贴的标准是多少？

答：符合申请条件并通过审核的汽车所有权人，可以获得每辆车4000元人民币的补贴。

13. 本市老旧汽车报废更新补贴应该怎么申请？

答：目前，老旧汽车更新补贴采用线上申请方式。点击文末左下角“阅读原文”，按平台信息提示进行申请填报。在填报前，申请人须认真阅读《申请告知书》，确保所填报的信息真实准确。

14. 申请本市老旧汽车报废更新补贴需要提供哪些材料？

答：在线申请时，只需要消费者本人提交车辆产权所有人姓名、有效证件号码和证件类型、带有“银联”标识的银行借记卡卡号、本人手机号码（银行预留手机号）、旧车车牌号（沪牌）、新车车牌号（沪牌）等信息，并上传购买新车的发票（本市《机动车销售统一发票》并填写开票日期）就可以。

在审核过程中，如果有部分数据信

息无法在线上得到确认，或者对申请人提供的信息有疑义的，可能需要申请人提供部分补证材料，包括：1. 对报废后新购汽车的，需提供本市《报废机动车回收证明》和《机动车注销证明书》；2. 对转出机动车的，需提供《二手车买卖合同》、本市《二手车销售统一发票》；3. 新购车辆的本市《机动车销售统一发票》；4. 新购车辆的本市《机动车登记证书》和《机动车行驶证》；5. 其他需要提供的材料。

申请人对审核结果有异议的，可以在15个工作日内向市商务委提出书面复核申请，由本人前往指定地点，现场提交以下书面材料：1. 车辆产权所有人姓名、有效证件号码和证件类型（须实名认证），本人手机号码（银行预留手机号）；2. 带有“银联”标识的银行借记卡卡号，银行账户使用证件必须与身份证明文件号码一致；3. 旧车车牌号（沪牌）；4. 新车车牌号（沪牌）；5. 对报废后新购汽车的，需提供本市《报废机动车回收证明》和《机动车注销证明书》；6. 对转出机动车的，需提供《二手车买卖合同》、本市《二手车销售统一发票》；7. 新购车辆的本市《机动车销售统一发票》；8. 新购车辆的本市《机动车登记证书》和《机动车行驶证》；9. 其他需要提供的材料。

所以，特别提醒消费者无论是在报废或转出车辆，还是在新购车辆时都要保存好相关的交易资料。

15. 本市老旧汽车报废更新补贴资金通过什么方式支付？

答：通过审核确认后，补贴资金将

一次性拨付到符合申请条件的消费者本人的银行卡。因此，请消费者务必要仔细认真、准备无误地填写本人身份证件信息、本人银行卡号、本人老车牌和新车牌（保留原号的情况下老车牌和新车牌可以相同）等情况。上面相关的个人信息必须一致，请务必确认本人银行卡账号是否准确无误，切记不要出现错误或遗漏，以免影响补贴资金的申请或者到账。

16. 申请人如何获知申请是否被批准？补贴资金何时到账等申请进程信息？

答：请申请人准确填写个人联系方式等相关信息。后续将以短信方式告知消费者申请进程、审核是否通过、资金信息等各阶段情况并及时反馈结果。

17. 申请过程中如果有问题怎么咨询？

答：消费者可以选择通过咨询电话400-820-3152进行咨询，咨询时间为法定工作日9:00~17:00。

18. 老旧汽车转籍到外省市后，享受了本市汽车以旧换新补贴，但因种种原因又需转回车主名下，如何处理？

答：对此类情况，消费者应及时主动退回享受的补贴资金。未及时退回补贴资金的，应予以追回，并视情节将相关个人和企业失信信息记入市公共信用信息服务平台。情节严重触犯相关法律法规的，依法追究相关个人和企业的法律责任。

19. 将享受以旧换新政策补贴的新车转作营运性车辆的，如何处理？

答：一是在申请补贴时，需要签订《承诺书》，不得将车辆转为营运性车辆；二是如确实发生此类情况，消费者应及时主动退回享受的补贴资金。未及时退回补贴资金的，应予以追回，并视情节将相关个人和企业失信信息记入市公共信用信息服务平台。情节严重触犯相关法律法规的，依法追究相关个人和企业的法律责任。

20. 老旧汽车更新补贴申请什么时候截止？

答：政策实施有效期是 2020 年 4 月 23 日至 2020 年 12 月 31 日。但考虑到部分消费者买车或上牌时间，本次老旧汽车更新补贴申请延长一个月时间。即，消费者需要在 2021 年 1 月 31 日（含）前完成申请。

（文章来源：全国报废车）

盘活存量还需聚焦“二手车市”

在花乡二手车市场，一些豪华车车商还在消耗年前“库存”。



随着外迁业务恢复，激发了更多消费者购买二手车的热情。



市场中鲜有新能源车的影子，几乎家家都只在卖燃油车。



市场中鲜有新能源车的影子，几乎家家都只在卖燃油车

随着国内新冠肺炎疫情逐渐向好，汽车市场复工复产率逐步提升到正常水平，人们的购车热情也在逐步恢复。对于二手车市场而言，随着车管所的过户、外迁等业务逐渐恢复正常，二手车市场的交易是否出现了新动向？为了一探究竟，近期记者来到了北京市旧机动车交易市场进行了一次实地调查。

■ 库存积压车型多 豪华车交易量较差

成立于 1985 年的北京市旧机动车交易市场，由于地处南四环花乡桥，被

人们习惯性地称为“花乡二手车市场”（以下简称：花乡）。进入市场前，记者就看到不少二手车商贩开始向周围过往的车辆询问是否要卖车、过户。

“如果前来办理业务，由于每天网上预约量有限，甚至还需要碰碰运气”，花乡入口处的安保人员向记者表示，3月8日这里才正式对外开放，为了防控疫情的需要，想要到市场购车，得先预约才行。



据了解，预约购车用户须先关注“花乡二手车智慧购”公众号，在登记办理人员的姓名、身份证、住址、电话等信息后才能登记预约，而想要进入花乡，除了要拿着预约码，所有人员还需要配合进行体温测量并佩戴口罩。

进入市场后，在某豪华车展厅，记者注意到店内的客流非常稀少，与之相对的是待售的车辆整齐划一地排布在展位上，店内销售人员表示：“目前来看车的基本都是有刚需的消费者，还有一部分消费者选择在线上展厅进行选购。”提到近期的交易量，他则无奈地表示：

“由于豪华车较为昂贵，即使调低了价格，但交易量仍旧有些低迷。”

“由于交易量不高，店内不少春节前收来的车还没卖出去”，另一位二手车销售人员向记者表示，由于店铺租金、

车牌租赁、人员等成本较高，市场上甚至掀起了一股“价格战”。

■ 主流车型交易逐步回升 新能源车型难觅踪影

相对于豪华车而言，售价较低且市场保有量大的主流家庭轿车，明显更受消费者喜爱。

记者在室外交易区域看到，不时有消费者向商家询问车况。

“我是上个月中签了，由于之前家里没车，现在复工后又有刚性用车需求，所以想来选购一台性价比高的二手车”，前来看车的王先生说道。



“目前，像大众、丰田、本田等售价几万到十几万的二手车更容易被消费者认可”，一位销售人员表示，虽然二手车展区的坑位处于满载的状态，但并不代表着没有交易，现在基本是一边卖车、一边收车，好的时候一天能卖出去两、三台车。

不过，二手车市场也有一些意外情况，比如斯柯达近期宣布全系产品降价，涉及旗下9大车型的所有车型，其中柯迪亚克系最高下调2.45万元。“要知道，新车价格的变化往往会导致二手车车价的变化”，这位二手车商建议：“为了让保值率稳定，买车时最好选择一些市场上保有量大的车型。若近期选择出售斯柯达产品，价格肯定会受到较大影

响。”

此外，记者在走访时发现，市场中新能源车的身影少之又少。一名商贩表示：“很少有消费者来这里买新能源车，我们收车基本以燃油车为主。”

“新能源车收车价普遍较低，而且没有固定的参考指标”，另一名商贩提示消费者，如果想开一段时间就将新能源车出手，不妨选购一些厂家提供回购服务的产品。

■ 车管服务有序放开 二手车交易向好

在车辆外迁过户区，记者看到不少人排队，“最近工作有调动，在这里买了一台二手车准备过户开回老家。”正在过户的李女士表示。

其实，像李女士这样有外迁需求的消费者不在少数，“前期由于新冠肺炎疫情，车管所的外迁业务并没有开放，所以目前也在处理前期积压的业务。”工作人员表示。

在国家政策方面，今年3月31日，国务院常务会议确定在新能源汽车购置、货车以旧换新、二手车销售三方面提振汽车消费的政策后，今年4月9日，财政部、税务总局联合发布了《关于二手车经销有关增值税政策的公告》，规定自2020年5月1日至2023年12月31日，从事二手车经销的纳税人销售其收购的二手车，由原按照简易办法依3%征收率减按2%征收增值税，改为减按0.5%征收增值税。

有行业专家认为：“二手车增值税率从2%降至0.5%，更利于新车经销商通过开展二手车交易业务，提高置换率，进而拉动新车销售，成为激活汽车市场

内生动力。”

目前，中国汽车保有量已经达到2.6亿辆，成为仅次于美国的第二大汽车保有量国家。但是，继2018年我国车市出现28年来的首次下滑之后，2019年汽车产销量连续第二年出现下滑。这也不难看出，中国汽车市场正在由增量向存量转变。

“按照保守估计，10%的车辆已进入置换期。”有专家预期，在汽车行业进入转型的十字路口时，二手车对新车销售的拉动作用正在显现。

中国汽车流通协会数据显示，随着今年3月份随着疫情防控取得阶段性成效，二手车市场逐步复工，交易市场、经销商复工率达到97%以上，同时2月份积压的部分消费需求集中得以释放。



从新车与二手车交易规模比例上看，我国二手车市场规模仍有较大增长空间：2019年，我国新车销量为2577万辆，同比下降8.2%；同年，二手车累计交易量1492万辆，同比增长7.96%，二手车与新车的交易比例为0.58:1。

进入4月，二手车市场经营状况在全面复工后逐渐向好。在接受调查的二手车商中，有两成表示4月份资金流通情况增长10%左右，同时有六成的经理人预计5月份资金流通情况将与4月持

平。

与此同时，随着降税政策的落地实施，还会刺激一部分消费者的购车需求。中国汽车流通协会判断，5月份的二手车销量或将出现同比正增长，市场交易将继续向好发展。

(文章来源：二手车加)

涂建华委员建言：报废汽车产业待规范



建言资政 JSPJ APFC&CPPCC

涂建华委员建言：报废汽车产业待规范

2020年05月26日 16:25 | 作者:王颖 | 来源: 人民政协网

回收、拆解、再制造……在汽车生命周期全产业链条中，报废汽车产业属于重要一环。随着汽车保有量不断攀升，报废汽车引发的交通安全、挤占城市空间和环境污染等问题正日益严峻。今年两会，全国政协委员、重庆市工商联主席涂建华呼吁，完善体制机制，进一步规范市场，促进报废汽车行业健康发展。

“去年6月1日，《报废机动车回收管理办法》正式施行，起到了一定作用，但整个行业发展还存在一系列问题。”据涂建华了解，由于该行业在国内仍属新生事物，不少人常将其与维修、翻新、改装等概念混淆，误认为该行业污染严重，心理上有抵触；行业管理部门也比较多，存在各自为政的情况，甚至还有人情审批现象；与发达国家以立法形式规定汽车厂商有回收报废汽车的义务不同，目前我国汽车厂商责任相对不清晰，往往重生产销售、轻回收利用，参与度不高。

回收、拆解、再制造……在汽车生命周期全产业链条中，报废汽车产业属于重要一环。随着汽车保有量不断攀升，报废汽车引发的交通安全、挤占城市空间和环境污染等问题正日益严峻。今年两会，全国政协委员、重庆市工商联主席涂建华呼吁，完善体制机制，进一步规范市场，促进报废汽车行业健康发展。

“去年6月1日，《报废机动车回收管理办法》正式施行，起到了一定作用，但整个行业发展还存在一系列问题。”据涂建华了解，由于该行业在国内仍属新生事物，不少人常将其与维修、翻新、改装等概念混淆，误认为该行业污染严重，心理上有抵触；行业管理部门也比较多，存在各自为政的情况，甚至还有人情审批现象；与发达国家以立法形式规定汽车厂商有回收报废汽车的义务不同，目前我国汽车厂商责任相对不清晰，往往重生产销售、轻回收利用，参与度不高。

翻新、改装等概念混淆，误认为该行业污染严重，心理上有抵触；行业管理部门也比较多，存在各自为政的情况，甚至还有人情审批现象；与发达国家以立法形式规定汽车厂商有回收报废汽车的义务不同，目前我国汽车厂商责任相对不清晰，往往重生产销售、轻回收利用，参与度不高。

在回收利用环节，目前市场较为混乱，黑市很火红，正规企业却“吃不饱”、亏损重。数据显示，全国每年报废汽车资质企业回收率仅有30%，有近70%的报废汽车游离于相关部门的监管之外。在拆解环节上，一是拆解企业少，目前全国有资质的拆解企业仅600多家，年拆解300万台左右。二是拆解率低，仅约为20%，拆解厂利润薄、税赋重、生存难，无力提升装备技术。三是环保差，以往拆解行业基本上是打废铁卖。

更为尴尬的，是再制造环节。原材料来源严重不足，一些具有再制造价值的旧配件，往往被拆解厂废弃处理；再制造成本偏高，未形成流水线化的生产，无法通过提高生产量来降低成本；销售渠道不畅通。较低的产量难以满足下游行业需求，销售渠道拓展难度大。

面对这样的行业窘境，涂建华认为，要更好发挥好政策引导作用，以体制机制、社会参与、政策引导、合理布局、市场规范为抓手，以规范化、绿色化、市场化为路径，促进报废汽车产业高质量发展。

他建议说：首先要结合各地实际，出台专门的政策细则，促进既有政策的落地。例如，对报废汽车进行政策补贴，

财经资讯

Financial information

2020年5月中国汽车保值率报告发布

2020年6月1日，中国汽车流通协会和精真估联合发布了《2020年5月中国汽车保值率研究报告》。通过保值率研究旨在反应该品牌的产品力、认知度、美誉度等综合实力，并通过深入研究对未来开展回购、置换、租赁、金融、新车定价参考等相关业务提供重要数据参考，从而降低业务风险，提高经营效率。



所谓保值率，就是指某个品牌/车型在使用一段时期后，将其售出的交易价格与新车指导价格的比值。它受车龄、里程、车况、品牌知名度、市场占有率、保养费用、季节、区域以及市场环境等诸多因素影响，是衡量车辆价值衰减快慢的重要指标。本报告数据基于精真估海量车辆数据源、智能估值模型、及市场行情分析等多重因素分析得出，对汽车行业的发展具有指导及参考意义。

引导车主参与汽车回收利用。鼓励汽车生产企业参与报废汽车产业发展；由行政主管部门牵头，联系相关机构、车企、报废汽车回收企业以及行业协会，以“一盘棋”思想形成定期联系会议制度，研究解决问题。扶持一批具有技术和实力的报废汽车龙头企业，给予政策倾斜，提供税赋优惠、用工政策及技术支持等。

其次，要建立长效机制，加强对交通运营、回收拆解资质的联合执法，对黑车、拼装车、超标车和非法拆解行为坚决依法处理。可建立报废汽车在线回收平台，为车主提供简单、便捷、高效、全程可视化的一站式服务，获得报废车源，改变车主“报废无门”或因手续繁琐不愿寻求正规渠道报废的窘境。

此外，涂建华强调说，各地要因地制宜，科学布局大中型回收、拆解、再制造企业，合理布局小型回收网点，避免重复建设和恶性竞争。

（文章来源：人民政协网 报废车回收拆解与再利用分会）



政策方向：“两会代表聚焦汽车产业”

刚刚过去的两会期间，车企代表、委员们提案高屋建瓴，多项汽车产业发展的议题被审议，议题中不止于关注汽车的生产消费，更是从政策和法规的高度，提出长远的意见。例如消费税、购置税是否需要调整；限行、限购是否调整；基础设施建设方面如何改进；加快智能网联相关技术的进一步发展（包括机动车智能检测）；推动汽车产业全球化发展；氢燃料、增程式、插电混动等不同技术路线的政策建议都成为代表们关心的议题。同时，在新能源汽车方面，讨论的焦点已经不是补贴和资质，而是强调“新基建”、“车联网”、“产融结合”等概念。



热点事件：品牌认证二手车有“大动作”

一直以来，品牌官方以往很少做二手车方面的推广，“奥迪官方认证二手车 522 用户节线上直播”的宣传是有史以来力度最大的；豪华品牌中，追随者还有雷克萨斯推出“认证二手车 520 与爱同行”；上汽荣威名爵品牌在二手车认证方面也有进展，5月30日首家上汽二手车认证中心在上海成立。品牌认证二手车已经覆盖到豪华品牌、主流合资品牌、自主品牌。从2019年起，主流厂商已经不再以车身尺寸来划分细分市场了，取而代之的是“定价和品质”成为细分市场的依据。在这个背景下，新车市场出现了很多“经典款”车型实际是比较旧的技术，减配后的车型重新上市，例如“轩逸经典款”、“途观丝路版”。与这类新车相比，有品牌背书的认证二手车是更好的选择，给消费者更大的价值。因此品牌认证二手车可以说是逆势上涨、盘活存量，创造了一个新的细分。



线上车源量：线上车源超去年同期

5月线上车源量为89.2万，从数据表现来看疫情对二手车市场的负面影响已经结束，月度数据已经超过去年同期88.9万，市场信心充分恢复。谨慎的讲，五月车源也包含了一部分第一季度积攒的客户需求，在此时间段集中置换。此时此刻，正是二手车商最忙碌的季节。



各级别保值率：二手车价格环比下降，各级别保值率分化

同四月一样，五月二手车价格环比下降，但五月当中有两个偶发事件会对未来二手车价格造成一定影响。一是广东暴雨导致大量车辆泡水；二是多家厂商发动员工内部购车，价格折扣大，也间接影响到二手车保值率。在细分领域上，小型车和小型SUV这两个细分市场本不是主流，但在经济压力较大的时期，小型车满足了出行代步的刚需，所以现在比较受追捧。近期上市的新车当中，MPV非常多，包括大众威然，也包括自主品牌吉利换代的嘉际等车型。新车上市带来一定的观望情绪，消费者有了新的选择。

合资品牌：日系下降 德系回升

合资品牌当中，定位主流的丰田、本田、日产、大众的保值率都有下降，他们在向上提升豪华感、高级感方面显得力不从心，厂商定价也普遍有下降的趋势。保有量大是这些主流品牌的最大优势。定位豪华的奔驰、宝马、奥迪保值率都比上月有所回升。其中宝马代表性的3系，本月二手车价格涨幅明显，新款3系反而难以吸引粉丝。这也给豪华品牌的改款换代工作提出新的挑战。



自主品牌：自主品牌保值率变化各异

在部分合资品牌更换 logo 或车标之后，自主品牌也掀起一轮换标的热潮，但换标之后的保值率变化却各不相同。保值率上涨的品牌包括：五菱宝骏、北京汽车、荣威名爵；保值率下降的品牌有：一汽奔腾。五菱品牌交叉型乘用车（微面）较多，在换标并且推出新的车型规划之后，五菱、宝骏将共同征战乘用车市场，预计保值率将继续领先。



新能源车市场变化：电动汽车三项强制性国家标准发布

三项由工信部组织编写的电动汽车国家标准，在五月中旬发布，取代早先在2015年颁布的“推荐性”标准，正式升级为企业必须遵守的“强制性”标准。标准编制工作的提速，缘由在于电动汽车安全事故在去年多次发生，电池能量密度与安全成为矛盾的两面。就在上周，宁德时代与比亚迪关于“电池穿刺试验”在媒体上展开论战。从时间上看，这个“穿刺试验”与国家标准的发布几乎同步。这从侧面印证了电动车安全性已经得到了足够重视，它的重要性已成为广泛共识。



不同类型：多种技术路线显现出

差异

两会期间，车企代表在提案中讲到插电混动车型受到政策歧视，在路权等方面与电动汽车区别对待。如果从数据上看，插电混动车型反而保值率更高。由此可见，适用面更广的插电混动车型受到了市场认可。反而是备受呵护的纯电动车的保值率更低。开放、多元，应成为整个新能源汽车市场健康发展的前提。增程式混动车型虽然被寄予很高的期望，但保有量仍然很低，保值率也低于插电混动车型。



新能源主要车型保值率：新能源产品更新换代

比亚迪汉是目前关注度最高的车型之一，其他的王朝系列产品例如唐DM、宋EV等都有较高的保值率。上汽荣威在插电混动产品上有明显的优势，而纯电动产品尚未发力。长安CS15EV作为纯电动车，由于定价低，也获得了较高的保值率。低价策略也成为自主品牌一个可行的选择，近期新上市的五菱MINI EV预售价格低至2.98万元，这类低价产品有利于纯电动车的进一步推广。

2020年5月二手车市场简析



2020年5月二手车市场简析



2020年5月，全国二手车市场交易量117.29万辆，交易量环比增长5.34%，月度同比增长1.01%。交易金额为726.51亿元。乘用车情况：基本型乘用车共交易69.29万辆，环比增长5.06%；SUV共交易11.14万辆，环比则增长15.51%，MPV共交易6.90万辆，环比增长14.98%，交叉型乘用车共交易2.88万辆，环比增长3.35%。

2020年5月二手车市场整体表现

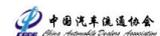
2020年5月，全国二手车市场交易量117.29万辆，交易量环比增长**5.34%**，月度同比增长**1.01%**，交易金额为**726.51**亿元。



乘用车情况：基本型乘用车共交易69.29万辆，环比增长**5.06%**；SUV共交易11.14万辆，环比则增长**15.51%**，MPV共交易6.90万辆，环比增长**14.98%**，交叉型乘用车共交易2.88万辆，环比增长**3.35%**。

商用车情况：客车10.43万辆，环比增长**1.84%**；货车11.23万辆，环比增长**1.86%**。

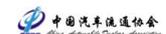
5月国内疫情趋于稳定，各行各业复工复产节奏加快，拉动消费成为促进经济恢复的主流律，商用车与商用车需求均有所增加，市场表现持续转好。



2020年二手车市场月度交易趋势



恰逢五一小长假，市场客流情况明显转好，大部分市场已恢复正常水平。5月全国二手车交易量为117.29万辆，相比去年同期增长1.01个百分点，是今年首次实现月度同比增长。



新能源主要车型保值率



精真估

新能源产品更新换代

- 比亚迪的王朝系列产品关注度持续提高，e系列产品保值率下降；
- 荣威插电混动产品接受度高，纯电动车仍然保值率低。

新能源二手车保值率 (三年车龄)



精真估 大数据

月度小结

本月以奥迪、雷克萨斯、上汽为代表的厂商推广其品牌官方认证二手车，以厂商牵头推广其检测、整備、认证、零售等保值营销服务，与新车相比，有品牌认证的背书是更好的选择，给消费者带来更大的价值，因此品牌认证二手车可以说是逆势上涨、盘活存量，创造了一个新的细分。线上二手车车源全面恢复且高于去年同期数据，市场信心充分恢复，车商利用此机会大力开展营销活动。自主品牌的换标影响残值，各品牌保值率上升下降各异。两会期间三项强制性国家标准发布，安全受重视。

月度小结



精真估

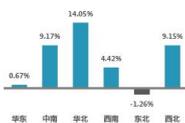
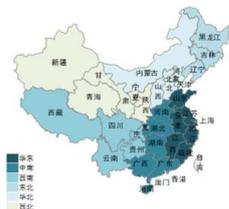


精真估 大数据

(文章来源：中国汽车流通协会)

5月除东北地区受疫情影响，二手车交易量较上月有所下降以外，全国其他地区二手车交易量较上月均有所增长。其中华北地区增幅最为明显，环比增长14.05%；中南地区环比增长9.17%；西北地区环比增长9.15%；西南地区增长4.42%；华东地区环比增长0.67%。

2020年5月六大区域情况分析



5月除东北地区受疫情影响，二手车交易量较上月有所下降以外，全国其他地区二手车交易量较上月均有所增长。其中华北地区增幅最为明显，环比增长14.05%；中南地区环比增长9.17%；西北地区环比增长9.15%；西南地区增长4.42%；华东地区环比增长0.67%。

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

2020年二手车交易均价趋势

2020年全国二手车均价



单位：万元

2020年5月均价高于去年同期

2020年5月，全国二手车均价为6.19万元，与去年同期相比下降0.10万元。二手车交易量较去年同期首次正增长，而均价略有下降，其主要原因还是以优惠方式促进消费。

为了进一步促进消费，各地出台了相应的刺激政策，部分二手车市场与二手车经销商也相继推出优惠活动来拉动消费，繁荣市场。

中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

2020年5月，全国二手车均价为6.19万元，与去年同期相比下降0.10万元。二手车交易量较去年同期首次正增长，而均价略有下降，其主要原因还是以优惠方式促进消费。

为了进一步促进消费，各地出台了相应的刺激政策，部分二手车市场与二手车经销商也相继推出优惠活动来拉动消费，繁荣市场。

2020年1-5月二手车市场整体表现

2020年1-5月全国累计完成交易二手车429.18万辆，累计同比下降23.60%，与上月降幅进一步收窄。交易金额为2656.79亿元，累计交易额同比下降25.22%。



中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

从二手车市场的主要交易车型来看，1-5月基本型乘用车共交易252.68万辆，同比下降23.04%；客车37.28万辆，同比下降35.96%；载货车38.66万辆，同比下降32.70%；SUV共交易42.51万辆，同比下降6.88%；MPV共交易25.19万辆，同比下降29.75%。

2020年1-5月二手车市场整体表现

从二手车市场的主要交易车型来看，1-5月基本型乘用车共交易252.68万辆，同比下降23.04%；客车37.28万辆，同比下降35.96%；载货车38.66万辆，同比下降32.70%；SUV共交易42.51万辆，同比下降6.88%；MPV共交易25.19万辆，同比下降29.75%；

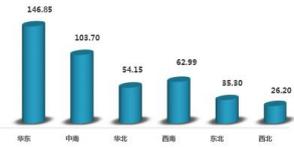
交叉型乘用车共交易11.17万辆，同比下降15.45%。各细分市场受疫情影响程度逐渐减弱。



中国汽车流通协会
China Automobile Dealer Association

其中华东地区占比超过三分之一，共交易146.85万辆，占全国交易量的34.22%。其次是中南和西南地区，分别为103.70万辆和62.99万辆，占全国交易量的24.16%和14.68%。三大区合计占比73.05%。华北、东北、西北分别交易了54.15万辆、35.30万辆、和26.20万辆，占全国交易量的12.62%、8.22%和6.10%。

2020年1-5月二手车六大区域分布情况



2020年1-5月各大区域分布

其中华东地区占比超过三分之一，共交易146.85万辆，占全国交易量的34.22%。其次是中南和西南地区，分别为103.70万辆和62.99万辆，占全国交易量的24.16%和14.68%。三大区合计占比73.05%。华北、东北、西北分别交易了54.15万辆、35.30万辆、和26.20万辆，占全国交易量的12.62%、8.22%和6.10%。



历年二手车车龄分布

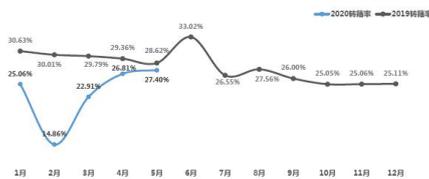


车龄向两极化发展

从车龄分布状况看，2020年1-5月车龄在3年以内的车型交易了101.94万辆，占总交易量的23.75%，与去年同期下降了0.33个百分点。车龄在3-6年车型共交易了160.13万辆，占总交易量的37.31%，与去年同期下降了6.41个百分点。车龄在7-10年的车型相比去年占比增长了3.20个百分点，共实现了106.10万辆的交易。车龄在10年以上的车型比例与去年同期相比增长了3.54个百分点，共实现了61.02万辆的交易。



2020年跨区区域流通情况



2020年1-5月跨区区域流通情况

5月二手车转籍比例为27.40%，与去年同期差距明显收窄，全国二手车市场转籍业务基本回到正轨。

1-5月二手车转籍总量为109.48万辆，转籍比例为25.51%，与去年同期相比下降了4.17个百分点。



(文章来源：中国汽车流通协会)

从车龄分布状况看，2020年1-5月车龄在3年以内的车型交易了101.94万辆，占总交易量的23.75%，与去年同期下降了0.33个百分点。车龄在3-6年车型共交易了160.13万辆，占总交易量的37.31%，与去年同期下降了6.41个百分点。车龄在7-10年的车型相比去年占比增长了3.20个百分点，共实现了106.10万辆的交易。车龄在10年以上的车型比例与去年同期相比增长了3.54个百分点，共实现了61.02万辆的交易。

废旧金属现货市场综述 2020 年 6 月 15 日(铜铝锌不锈钢)

■铜：今日佛山市场再生铜价格表现平稳，交易仍然谨慎。近期市场情绪风云突变，美联储对经济前景的黯淡预期，加上围绕新冠疫情二次来袭的担忧令避险潮风高浪急，对短期金属价格走势造成压力，市场获利情绪明显升温。伦铜经过近两日的高位回调，于 5700 美元上方暂时企稳，沪铜则徘徊在 47000 元下方，业者对短期铜价走势仍有担忧，因此在操作方面仍然谨慎。周一广东地区电铜库存呈小幅增加状态，现约 1.5 万吨，仍属于低水平，目前市场主要聚焦 7 月 1 日再生铜进口新政策会否如期落地。

■铝：今日佛山市场铝价小幅上涨，交易偏向谨慎。近期市场避险情绪升温，资金继续获利打压铝价回落，上海期铝换月在即差距拉开约 200 元给交割带来部分风险。电解铝进口窗口打开以来，5 月铝锭进口数据预期激增，再生铝进口则关注 7 月进口新政。

■锌：今日佛山市场锌价小幅下跌，沪锌区间内震荡走势不改，下游厂家和贸易商大多保持谨慎心态，并没有大量补库存，市场人士表示现时锌表现太差，认为锌价短期反弹的可能性下降，担心锌价还会继续下探，畏跌情绪笼罩市场，导致现货交易平淡。

■不锈钢：今日佛山市场废不锈钢价格进一步下跌，主要是受期镍跌势拖累。镍价走势转弱，再加上季节性需求减弱，不锈钢市场保持疲态，

行情或难有起色。目前废料市场看跌情绪升温，钢厂带头下调采购价，业内跟风压价收货，价格承压下滑。

（文章来源：全球金属网）