

政策法规

Policies & Regulations

国务院《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》

国发〔2021〕4号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

建立健全绿色低碳循环发展经济体系，促进经济社会发展全面绿色转型，是解决我国资源环境生态问题的基础之策。为贯彻落实党的十九大部署，加快建立健全绿色低碳循环发展的经济体系，现提出如下意见。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，全面贯彻习近平生态文明思想，认真落实党中央、国务院决策部署，坚定不移贯彻新发展理念，全方位全过程推行绿色规划、绿色设计、绿色投资、绿色建设、绿色生产、绿色流通、绿色生活、绿色消费，使发展建立在高效利用资源、严格保护生态环境、有效控制温室气体排放的基础上，统筹推进高质量发展和高水平保护，建立健全绿色低碳循环发展的经济体系，确保实现碳达峰、碳中和目标，推动我国绿色发展迈上新台阶。

（二）工作原则。

坚持重点突破。以节能环保、清洁

生产、清洁能源等为重点率先突破，做好与农业、制造业、服务业和信息技术的融合发展，全面带动一二三产业和基础设施绿色升级。

坚持创新引领。深入推动技术创新、模式创新、管理创新，加快构建市场导向的绿色技术创新体系，推行新型商业模式，构筑有力有效的政策支持体系。

坚持稳中求进。做好绿色转型与经济发展、技术进步、产业接续、稳岗就业、民生改善的有机结合，积极稳妥、韧性持久地加以推进。

坚持市场导向。在绿色转型中充分发挥市场的导向性作用、企业的主体作用、各类市场交易机制的作用，为绿色发展注入强大动力。

（三）主要目标。到2025年，产业结构、能源结构、运输结构明显优化，绿色产业比重显著提升，基础设施绿色化水平不断提高，清洁生产水平持续提高，生产生活方式绿色转型成效显著，能源资源配置更加合理、利用效率大幅提高，主要污染物排放总量持续减少，碳排放强度明显降低，生态环境持续改善，市场导向的绿色技术创新体系更加完善，法律法规政策体系更加有效，绿色低碳循环发展的生产体系、流通体系、消费体系初步形成。到2035年，绿色发展内生动力显著增强，绿色产业规模迈上新台阶，重点行业、重点产品能源资源利用效率达到国际先进水平，广泛形成绿色生产生活方式，碳排放达峰后稳中有降，生态环境根本好转，美丽中国建设目标基本实现。

二、健全绿色低碳循环发展的生产体系

(四) 推进工业绿色升级。加快实施钢铁、石化、化工、有色、建材、纺织、造纸、皮革等行业绿色化改造。推行产品绿色设计,建设绿色制造体系。大力发展再制造产业,加强再制造产品认证与推广应用。建设资源综合利用基地,促进工业固体废物综合利用。全面推行清洁生产,依法在“双超双有高耗能”行业实施强制性清洁生产审核。完善“散乱污”企业认定办法,分类实施关停取缔、整合搬迁、整改提升等措施。加快实施排污许可制度。加强工业生产过程中危险废物管理。

(五) 加快农业绿色发展。鼓励发展生态种植、生态养殖,加强绿色食品、有机农产品认证和管理。发展生态循环农业,提高畜禽粪污资源化利用水平,推进农作物秸秆综合利用,加强农膜污染治理。强化耕地质量保护与提升,推进退化耕地综合治理。发展林业循环经济,实施森林生态标志产品建设工程。大力推进农业节水,推广高效节水技术。推行水产健康养殖。实施农药、兽用抗菌药使用减量和产地环境净化行动。依法加强养殖水域滩涂统一规划。完善相关水域禁渔管理制度。推进农业与旅游、教育、文化、健康等产业深度融合,加快一二三产业融合发展。

(六) 提高服务业绿色发展水平。促进商贸企业绿色升级,培育一批绿色流通主体。有序发展出行、住宿等领域共享经济,规范发展闲置资源交易。加快信息服务业绿色转型,做好大中型数

据中心、网络机房绿色建设和改造,建立绿色运营维护体系。推进会展业绿色发展,指导制定行业相关绿色标准,推动办展设施循环使用。推动汽修、装饰装修等行业使用低挥发性有机物含量原辅材料。倡导酒店、餐饮等行业不主动提供一次性用品。

(七) 壮大绿色环保产业。建设一批国家绿色产业示范基地,推动形成开放、协同、高效的创新生态系统。加快培育市场主体,鼓励设立混合所有制公司,打造一批大型绿色产业集团;引导中小企业聚焦主业增强核心竞争力,培育“专精特新”中小企业。推行合同能源管理、合同节水管理、环境污染第三方治理等模式和以环境治理效果为导向的环境托管服务。进一步放开石油、化工、电力、天然气等领域节能环保竞争性业务,鼓励公共机构推行能源托管服务。适时修订绿色产业指导目录,引导产业发展方向。

(八) 提升产业园区和产业集群循环化水平。科学编制新建产业园区开发建设规划,依法依规开展规划环境影响评价,严格准入标准,完善循环产业链条,推动形成产业循环耦合。推进既有产业园区和产业集群循环化改造,推动公共设施共建共享、能源梯级利用、资源循环利用和污染物集中安全处置等。鼓励建设电、热、冷、气等多种能源协同互济的综合能源项目。鼓励化工等产业园区配套建设危险废物集中贮存、预处理和处置设施。

(九) 构建绿色供应链。鼓励企业开展绿色设计、选择绿色材料、实施绿

色采购、打造绿色制造工艺、推行绿色包装、开展绿色运输、做好废弃产品回收处理，实现产品全周期的绿色环保。选择100家左右积极性高、社会影响大、带动作用强的企业开展绿色供应链试点，探索建立绿色供应链制度体系。鼓励行业协会通过制定规范、咨询服务、行业自律等方式提高行业供应链绿色化水平。

三、健全绿色低碳循环发展的流通体系

(十) 打造绿色物流。积极调整运输结构，推进铁水、公铁、公水等多式联运，加快铁路专用线建设。加强物流运输组织管理，加快相关公共信息平台建设和信息共享，发展甩挂运输、共同配送。推广绿色低碳运输工具，淘汰更新或改造老旧车船，港口和机场服务、城市物流配送、邮政快递等领域要优先使用新能源或清洁能源汽车；加大推广绿色船舶示范应用力度，推进内河船型标准化。加快港口岸电设施建设，支持机场开展飞机辅助动力装置替代设备建设和应用。支持物流企业构建数字化运营平台，鼓励发展智慧仓储、智慧运输，推动建立标准化托盘循环共用制度。

(十一) 加强再生资源回收利用。推进垃圾分类回收与再生资源回收“两网融合”，鼓励地方建立再生资源区域交易中心。加快落实生产者责任延伸制度，引导生产企业建立逆向物流回收体系。鼓励企业采用现代信息技术实现废物回收线上与线下有机结合，培育新型商业模式，打造龙头企业，提升行业整体竞争力。完善废旧家电回收处理体系，

推广典型回收模式和经验做法。加快构建废旧物资循环利用体系，加强废纸、废塑料、废旧轮胎、废金属、废玻璃等再生资源回收利用，提升资源产出率和回收利用率。

(十二) 建立绿色贸易体系。积极优化贸易结构，大力发展高质量、高附加值的绿色产品贸易，从严控制高污染、高耗能产品出口。加强绿色标准国际合作，积极引领和参与相关国际标准制定，推动合格评定合作和互认机制，做好绿色贸易规则与进出口政策的衔接。深化绿色“一带一路”合作，拓宽节能环保、清洁能源等领域技术装备和服务合作。

四、健全绿色低碳循环发展的消费体系

(十三) 促进绿色产品消费。加大政府绿色采购力度，扩大绿色产品采购范围，逐步将绿色采购制度扩展至国有企业。加强对企业和居民采购绿色产品的引导，鼓励地方采取补贴、积分奖励等方式促进绿色消费。推动电商平台设立绿色产品销售专区。加强绿色产品和服务认证管理，完善认证机构信用监管机制。推广绿色电力证书交易，引领全社会提升绿色电力消费。严厉打击虚标绿色产品行为，有关行政处罚等信息纳入国家企业信用信息公示系统。

(十四) 倡导绿色低碳生活方式。厉行节约，坚决制止餐饮浪费行为。因地制宜推进生活垃圾分类和减量化、资源化，开展宣传、培训和成效评估。扎实推进塑料污染全链条治理。推进过度包装治理，推动生产经营者遵守限制商品过度包装的强制性标准。提升交通系

统智能化水平，积极引导绿色出行。深入开展爱国卫生运动，整治环境脏乱差，打造宜居生活环境。开展绿色生活创建活动。

五、加快基础设施绿色升级

(十五) 推动能源体系绿色低碳转型。坚持节能优先，完善能源消费总量和强度双控制度。提升可再生能源利用比例，大力推动风电、光伏发电发展，因地制宜发展水能、地热能、海洋能、氢能、生物质能、光热发电。加快大容量储能技术研发推广，提升电网汇集和外送能力。增加农村清洁能源供应，推动农村发展生物质能。促进燃煤清洁高效开发转化利用，继续提升大容量、高参数、低污染煤电机组占煤电装机比例。在北方地区县城积极发展清洁热电联产集中供暖，稳步推进生物质耦合供热。严控新增煤电装机容量。提高能源输配效率。实施城乡配电网建设和智能升级计划，推进农村电网升级改造。加快天然气基础设施建设和互联互通。开展二氧化碳捕集、利用和封存试验示范。

(十六) 推进城镇环境基础设施建设升级。推进城镇污水管网全覆盖。推动城镇生活污水收集处理设施“厂网一体化”，加快建设污泥无害化资源化处置设施，因地制宜布局污水资源化利用设施，基本消除城市黑臭水体。加快城镇生活垃圾处理设施建设，推进生活垃圾焚烧发电，减少生活垃圾填埋处理。加强危险废物集中处置能力建设，提升信息化、智能化监管水平，严格执行经营许可证管理制度。提升医疗废物应急处理能力。做好餐厨垃圾资源化利用和无

害化处理。在沿海缺水城市推动大型海水淡化设施建设。

(十七) 提升交通基础设施绿色发展水平。将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程，集约利用土地等资源，合理避让具有重要生态功能的国土空间，积极打造绿色公路、绿色铁路、绿色航道、绿色港口、绿色空港。加强新能源汽车充换电、加氢等配套基础设施建设。积极推广应用温拌沥青、智能通风、辅助动力替代和节能灯具、隔声屏障等节能环保先进技术和产品。加大工程建设中废弃资源综合利用力度，推动废旧路面、沥青、疏浚土等材料以及建筑垃圾的资源化利用。

(十八) 改善城乡人居环境。相关空间性规划要贯彻绿色发展理念，统筹城市发展和安全，优化空间布局，合理确定开发强度，鼓励城市留白增绿。建立“美丽城市”评价体系，开展“美丽城市”建设试点。增强城市防洪排涝能力。开展绿色社区创建行动，大力发展绿色建筑，建立绿色建筑统一标识制度，结合城镇老旧小区改造推动社区基础设施绿色化和既有建筑节能改造。建立乡村建设评价体系，促进补齐乡村建设短板。加快推进农村人居环境整治，因地制宜推进农村改厕、生活垃圾处理和污水治理、村容村貌提升、乡村绿化美化等。继续做好农村清洁供暖改造、老旧危房改造，打造干净整洁有序美丽的村庄环境。

六、构建市场导向的绿色技术创新体系

(十九) 鼓励绿色低碳技术研发。

实施绿色技术创新攻关行动，围绕节能环保、清洁生产、清洁能源等领域布局一批前瞻性、战略性、颠覆性科技攻关项目。培育建设一批绿色技术国家技术创新中心、国家科技资源共享服务平台等创新基地平台。强化企业创新主体地位，支持企业整合高校、科研院所、产业园区等力量建立市场化运行的绿色技术创新联合体，鼓励企业牵头或参与财政资金支持的绿色技术研发项目、市场导向明确的绿色技术创新项目。

(二十) 加速科技成果转化。积极利用首台(套)重大技术装备政策支持绿色技术应用。充分发挥国家科技成果转化引导基金作用，强化创业投资等各类基金引导，支持绿色技术创新成果转化应用。支持企业、高校、科研机构等建立绿色技术创新项目孵化器、创新创业基地。及时发布绿色技术推广目录，加快先进成熟技术推广应用。深入推进绿色技术交易中心建设。

七、完善法律法规政策体系

(二十一) 强化法律法规支撑。推动完善促进绿色设计、强化清洁生产、提高资源利用效率、发展循环经济、严格污染治理、推动绿色产业发展、扩大绿色消费、实行环境信息公开、应对气候变化等方面法律法规制度。强化执法监督，加大违法行为查处和问责力度，加强行政执法机关与监察机关、司法机关的工作衔接配合。

(二十二) 健全绿色收费价格机制。完善污水处理收费政策，按照覆盖污水处理设施运营和污泥处理处置成本并合理盈利的原则，合理制定污水处理收费标准，健全标准动态调整机制。按照产

生者付费原则，建立健全生活垃圾处理收费制度，各地区可根据本地实际情况，实行分类计价、计量收费等差别化管理。完善节能环保电价政策，推进农业水价综合改革，继续落实好居民阶梯电价、气价、水价制度。

(二十三) 加大财税扶持力度。继续利用财政资金和预算内投资支持环境基础设施补短板强弱项、绿色环保产业发展、能源高效利用、资源循环利用等。继续落实节能环保、资源综合利用以及合同能源管理、环境污染第三方治理等方面的所得税、增值税等优惠政策。做好资源税征收和水资源费改税试点工作。

(二十四) 大力发展绿色金融。发展绿色信贷和绿色直接融资，加大对金融机构绿色金融业绩评价考核力度。统一绿色债券标准，建立绿色债券评级标准。发展绿色保险，发挥保险费率调节机制作用。支持符合条件的绿色产业企业上市融资。支持金融机构和相关企业在国际市场开展绿色融资。推动国际绿色金融标准趋同，有序推进绿色金融市场双向开放。推动气候投融资工作。

(二十五) 完善绿色标准、绿色认证体系和统计监测制度。开展绿色标准体系顶层设计和系统规划，形成全面系统的绿色标准体系。加快标准化支撑机构建设。加快绿色产品认证制度建设，培育一批专业绿色认证机构。加强节能环保、清洁生产、清洁能源等领域统计监测，健全相关制度，强化统计信息共享。

(二十六) 培育绿色交易市场机制。进一步健全排污权、用能权、用水权、

碳排放权等交易机制，降低交易成本，提高运转效率。加快建立初始分配、有偿使用、市场交易、纠纷解决、配套服务等制度，做好绿色权属交易与相关目标指标的对接协调。

八、认真抓好组织实施

(二十七) 抓好贯彻落实。各地区各有关部门要思想到位、措施到位、行动到位，充分认识建立健全绿色低碳循环发展经济体系的重要性和紧迫性，将其作为高质量发展的重要内容，进一步压实工作责任，加强督促落实，保质保量完成各项任务。各地区要根据本地实际情况研究提出具体措施，在抓落实上投入更大精力，确保政策措施落到实处。

(二十八) 加强统筹协调。国务院各有关部门要加强协同配合，形成工作合力。国家发展改革委要会同有关部门强化统筹协调和督促指导，做好年度重点工作安排部署，及时总结各地区各有关部门的好经验好模式，探索编制年度绿色低碳循环发展报告，重大情况及时向党中央、国务院报告。

(二十九) 深化国际合作。统筹国内国际两个大局，加强与世界各个国家和地区在绿色低碳循环发展领域的政策沟通、技术交流、项目合作、人才培养等，积极参与和引领全球气候治理，切实提高我国推动国际绿色低碳循环发展的能力和水平，为构建人类命运共同体作出积极贡献。

(三十) 营造良好氛围。各类新闻媒体要讲好我国绿色低碳循环发展故事，大力宣传取得的显著成就，积极宣扬先进典型，适时曝光破坏生态、污染环境、严重浪费资源和违规乱上高污染、

高耗能项目等方面的负面典型，为绿色低碳循环发展营造良好氛围。

国务院

2021年2月2日

(文章来源：中华人民共和国中央人民政府)

发改委等十部门《关于“十四五”大宗固体废弃物综合利用的指导意见》

发改环资〔2021〕381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、科技厅(委)、工信厅(委)、财政厅(局)、自然资源主管部门、生态环境厅(局)、住建厅(委、局)、农业农村(农牧)厅(局、委)、市场监管局、机关事务管理部门：

开展资源综合利用是我国深入实施可持续发展战略的重要内容。大宗固体废弃物(以下简称“大宗固废”)量大面广、环境影响突出、利用前景广阔，是资源综合利用的核心领域。推进大宗固废综合利用对提高资源利用效率、改善环境质量、促进经济社会发展全面绿色转型具有重要意义。为深入贯彻落实党的十九届五中全会精神，进一步提升

大宗固废综合利用水平，全面提高资源利用效率，推动生态文明建设，促进高质量发展，制定本指导意见。

一、现状与形势

(一)“十三五”取得的成效。党的十八大以来，我国把资源综合利用纳入生态文明建设总体布局，不断完善法规政策、强化科技支撑、健全标准规范，推动资源综合利用产业发展壮大，各项工作取得积极进展。2019年，大宗固废综合利用率达到55%，比2015年提高5个百分点；其中，煤矸石、粉煤灰、工业副产石膏、秸秆的综合利用率分别达到70%、78%、70%、86%。“十三五”期间，累计综合利用各类大宗固废约130亿吨，减少占用土地超过100万亩，提供了大量资源综合利用产品，促进了煤炭、化工、电力、钢铁、建材等行业高质量发展，资源环境和经济效益显著，对缓解我国部分原材料紧缺、改善生态环境质量发挥了重要作用。

(二)“十四五”面临的形势。“十四五”时期，我国将开启全面建设社会主义现代化国家新征程，围绕推动高质量发展主题，全面提高资源利用效率的任务更加迫切。受资源禀赋、能源结构、发展阶段等因素影响，未来我国大宗固废仍将面临产生强度高、利用不充分、综合利用产品附加值低的严峻挑战。目前，大宗固废累计堆存量约600亿吨，年新增堆存量近30亿吨，其中，赤泥、

磷石膏、钢渣等固废利用率仍较低，占用大量土地资源，存在较大的生态环境安全隐患。要深入贯彻落实《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》等法律法规，大力推进大宗固废源头减量、资源化利用和无害化处置，强化全链条治理，着力解决突出矛盾和问题，推动资源综合利用产业实现新发展。

二、总体要求

(三)指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，坚定不移贯彻新发展理念，以全面提高资源利用效率为目标，以推动资源综合利用产业绿色发展为核心，加强系统治理，创新利用模式，实施专项行动，促进大宗固废实现绿色、高效、高质、高值、规模化利用，提高大宗固废综合利用水平，助力生态文明建设，为经济社会高质量发展提供有力支撑。

(四)基本原则。

——坚持政府引导与市场主导相结合。完善综合性政策措施，激发各类市场主体活力，充分发挥市场配置资源的决定性作用，更好发挥政府作用，加快发展壮大大宗固废综合利用产业。

——坚持规模利用与高值利用相结合。积极拓宽大宗固废综合利用渠道，进一步扩大利用规模，力争吃干榨尽，不断提高资源综合利用产品附加值，增

强产业核心竞争力。

——坚持消纳存量与控制增量相结合。依法依规、科学有序消纳存量大宗固废；因地制宜、综合施策，有效降低大宗固废产排强度，加大综合利用力度，严控新增大宗固废堆存量。

——坚持突出重点与系统治理相结合。加强大宗固废综合利用全过程管理，协同推进产废、利废和规范处置各环节，严守大宗固废综合利用和安全处置的环境底线。

——坚持技术创新与模式创新相结合。强化创新引领，突破大宗固废综合利用技术瓶颈，加快先进适用技术推广应用，加强示范引领，培育大宗固废综合利用新模式。

(五) 主要目标。到 2025 年，煤矸石、粉煤灰、尾矿（共伴生矿）、冶炼渣、工业副产石膏、建筑垃圾、农作物秸秆等大宗固废的综合利用能力显著提升，利用规模不断扩大，新增大宗固废综合利用率达到 60%，存量大宗固废有序减少。大宗固废综合利用水平不断提高，综合利用产业体系不断完善；关键瓶颈技术取得突破，大宗固废综合利用技术创新体系逐步建立；政策法规、标准和统计体系逐步健全，大宗固废综合利用制度基本完善；产业间融合共生、区域间协同发展模式不断创新；集约高效的产业基地和骨干企业示范引领作用显著增强，大宗固废综合利用产业高质量发展新格局基本形成。

三、提高大宗固废资源利用效率

(六) 煤矸石和粉煤灰。持续提高煤矸石和粉煤灰综合利用水平，推进煤矸石和粉煤灰在工程建设、塌陷区治理、矿井充填以及盐碱地、沙漠化土地生态修复等领域的利用，有序引导利用煤矸石、粉煤灰生产新型墙体材料、装饰装修材料等绿色建材，在风险可控前提下深入推动农业领域应用和有价值组分提取，加强大掺量和高附加值产品应用推广。

(七) 尾矿（共伴生矿）。稳步推进金属尾矿有价值组分高效提取及整体利用，推动采矿废石制备砂石骨料、陶粒、干混砂浆等砂源替代材料和胶凝回填利用，探索尾矿在生态环境治理领域的利用。加快推进黑色金属、有色金属、稀贵金属等共伴生矿产资源综合开发利用和有价值组分梯级回收，推动有价值金属提取后剩余废渣的规模化利用。依法依规推动已闭库尾矿库生态修复，未经批准不得擅自回采尾矿。

(八) 冶炼渣。加强产业协同利用，扩大赤泥和钢渣利用规模，提高赤泥在道路材料中的掺用比例，扩大钢渣微粉作混凝土掺合料在建设工程等领域的利用。不断探索赤泥和钢渣的其他规模化利用渠道。鼓励从赤泥中回收铁、碱、氧化铝，从冶炼渣中回收稀有稀散金属和稀贵金属等有价值组分，提高矿产资源利用效率，保障国家资源安全，逐步提高冶炼渣综合利用率。

(九) 工业副产石膏。拓宽磷石膏利用途径, 继续推广磷石膏在生产水泥和新型建筑材料等领域的利用, 在确保环境安全的前提下, 探索磷石膏在土壤改良、井下充填、路基材料等领域的应用。支持利用脱硫石膏、柠檬酸石膏制备绿色建材、石膏晶须等新产品新材料, 扩大工业副产石膏高值化利用规模。积极探索钛石膏、氟石膏等复杂难用工业副产石膏的资源化利用途径。

(十) 建筑垃圾。加强建筑垃圾分类处理和回收利用, 规范建筑垃圾堆存、中转和资源化利用场所建设和运营, 推动建筑垃圾综合利用产品应用。鼓励建筑垃圾再生骨料及制品在建筑工程和道路工程中的应用, 以及将建筑垃圾用于土方平衡、林业用土、环境治理、烧结制品及回填等, 不断提高利用质量、扩大资源化利用规模。

(十一) 农作物秸秆。大力推进秸秆综合利用, 推动秸秆综合利用产业提质增效。坚持农用优先, 持续推进秸秆肥料化、饲料化和基料化利用, 发挥好秸秆耕地保育和种养结合功能。扩大秸秆清洁能源利用规模, 鼓励利用秸秆等生物质能供热供气供暖, 优化农村用能结构, 推进生物质天然气在工业领域应用。不断拓宽秸秆原料化利用途径, 鼓励利用秸秆生产环保板材、炭基产品、聚乳酸、纸浆等, 推动秸秆资源转化为高附加值的绿色产品。建立健全秸秆收

储运体系, 开展专业化、精细化的运营服务, 打通秸秆产业发展的“最初一公里”。

四、推进大宗固废综合利用绿色发展

(十二) 推进产废行业绿色转型, 实现源头减量。开展产废行业绿色设计, 在生产过程充分考虑后续综合利用环节, 切实从源头削减大宗固废。大力发展绿色矿业, 推广应用矸石不出井模式, 鼓励采矿企业利用尾矿、共伴生矿填充采空区、治理塌陷区, 推动实现尾矿就地消纳。开展能源、冶金、化工等重点行业绿色化改造, 不断优化工艺流程、改进技术装备, 降低大宗固废产生强度。推动煤矸石、尾矿、钢铁渣等大宗固废产生过程自消纳, 推动提升磷石膏、赤泥等复杂难用大宗固废净化处理水平, 为综合利用创造条件。在工程建设领域推行绿色施工, 推广废弃路面材料和拆除垃圾原地再生利用, 实施建筑垃圾分类管理、源头减量和资源化利用。

(十三) 推动利废行业绿色生产, 强化过程控制。持续提升利废企业技术装备水平, 加大小散乱污企业整治力度。强化大宗固废综合利用全流程管理, 严格落实全过程环境污染防治责任。推行大宗固废绿色运输, 鼓励使用专用运输设备和车辆, 加强大宗固废运输过程管理。鼓励利废企业开展清洁生产审核, 严格执行污染物排放标准, 完善环境保

护措施，防止二次污染。

(十四) 强化大宗固废规范处置，守住环境底线。加强大宗固废贮存及处置管理，强化主体责任，推动建设符合有关国家标准的贮存设施，实现安全分类存放，杜绝混排混堆。统筹兼顾大宗固废增量消纳和存量治理，加大重点流域和重点区域大宗固废的综合整治力度，健全环保长效监督管理制度。

五、推动大宗固废综合利用创新发展

(十五) 创新大宗固废综合利用模式。在煤炭行业推广“煤矸石井下充填+地面回填”，促进矸石减量；在矿山行业建立“梯级回收+生态修复+封存保护”体系，推动绿色矿山建设；在钢铁冶金行业推广“固废不出厂”，加强全量化利用；在建筑建造行业推动建筑垃圾“原地再生+异地处理”，提高利用效率；在农业领域开展“工农复合”，推动产业协同；针对退役光伏组件、风电机组叶片等新兴产业固废，探索规范回收以及可循环、高值化的再生利用途径；在重点区域推广大宗固废“公铁水联运”的区域协同模式，强化资源配置。因地制宜推动大宗固废多产业、多品种协同利用，形成可复制、可推广的大宗固废综合利用发展新模式。

(十六) 创新大宗固废综合利用关键技术。鼓励企业建立技术研发平台，加大关键技术研发投入力度，重点突破

源头减量减害与高质综合利用关键核心技术和装备，推动大宗固废利用过程风险控制的关键技术研发。依托国家级创新平台，支持产学研用有机融合，鼓励建设产业技术创新联盟等基础研发平台。加大科技支撑力度，将大宗固废综合利用关键技术、大规模高质综合利用技术研发等纳入国家重点研发计划。适时修订资源综合利用技术政策大纲，强化先进适用技术推广应用与集成示范。

(十七) 创新大宗固废协同利用机制。鼓励多产业协同利用，推进大宗固废综合利用产业与上游煤电、钢铁、有色、化工等产业协同发展，与下游建筑、建材、市政、交通、环境治理等产品应用领域深度融合，打通部门间、行业间堵点和痛点。推动跨区域协同利用，建立跨区域、跨部门联动协调机制，推动京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展、黄河流域生态保护和高质量发展等国家重大战略区域的大宗固废协同处置利用。

(十八) 创新大宗固废管理方式。充分利用大数据、互联网等现代化信息技术手段，推动大宗固废产生量大的行业、地区和产业园区建立“互联网+大宗固废”综合利用信息管理系统，提高大宗固废综合利用信息化管理水平。充分依托已有资源，鼓励社会力量开展大宗固废综合利用交易信息服务，为产废和利废企业提供信息服务，分品种及时发

布大宗固废产生单位、产生量、品质及利用情况等，提高资源配置效率，促进大宗固废综合利用率整体提升。

六、实施资源高效利用行动

(十九) 骨干企业示范引领行动。在煤矸石、粉煤灰、尾矿(共伴生矿)、冶炼渣、工业副产石膏、建筑垃圾、农作物秸秆等大宗固废综合利用领域，培育50家具有较强上下游产业带动能力、掌握核心技术、市场占有率高的综合利用骨干企业。支持骨干企业开展高效、高质、高值大宗固废综合利用示范项目建设，形成可复制、可推广的实施范例，发挥带动引领作用。

(二十) 综合利用基地建设行动。聚焦煤炭、电力、冶金、化工等重点产业行业，围绕国家重大战略实施，建设50个大宗固废综合利用基地和50个工业资源综合利用基地，推广一批大宗固废综合利用先进适用技术装备，不断促进资源利用效率提升。在粮棉主产区，以农业废弃物为重点，建设50个工农复合型循环经济示范园区，不断提升农林废弃物综合利用水平。

(二十一) 资源综合利用产品推广行动。将推广使用资源综合利用产品纳入节约型机关、绿色学校等绿色生活创建行动。加大政府绿色采购力度，鼓励党政机关和学校、医院等公共机构优先采购秸秆环保板材等资源综合利用产品，发挥公共机构示范作用。鼓励绿色建筑使用以煤矸石、粉煤灰、工业副产石膏、建筑垃圾等大宗固废为原料的新型墙体材料、装饰装修材料。结合乡村建设行动，引导在乡村公共基础设施建

设中使用新型墙体材料。

(二十二) 大宗固废系统治理能力提升行动。加快完善大宗固废综合利用标准体系，推动上下游产业间标准衔接。加强大宗固废综合利用行业统计能力建设，明确统计口径、统计标准和统计方法，提高统计的及时性和准确性。鼓励企业积极开展工业固体废物资源综合利用评价，不断健全评价机制，加强评价机构能力建设，规范评价机构运行管理，积极推动评价结果采信，引导企业提高资源综合利用产品质量。

七、保障措施

(二十三) 加强组织协调。各地发展改革部门要会同科技、工业和信息化、财政、自然资源、生态环境、住房城乡建设、农业农村、市场监管、机关事务管理等部门，切实履行职责，按照职能分工，建立责任明确、协调有序、监管有力的工作协调机制，强化政策联动，统筹推进本地区大宗固废综合利用工作。各地应对本地区政策执行情况和产业发展情况进行跟踪评估，每年定期上报本地区大宗固废综合利用情况。

(二十四) 强化法治保障。积极推动资源综合利用立法，研究制定建筑垃圾、农作物秸秆等大宗固废综合利用管理办法，鼓励地方制定大宗固废综合利用法规。强化执法监管，发挥好生态环境、市场监管、自然资源等部门职能，严格执行固体废物污染防治相关法规，形成综合监管执法合力，对相关违法违规主体和行为加大处罚力度。

(二十五) 完善支持政策。继续落实增值税、所得税、环境保护税等优惠

政策。鼓励绿色信贷，支持大宗固废综合利用企业发放绿色债券。鼓励地方支持资源综合利用产业发展。完善市场准入制度，加强事中事后监管，营造公平竞争市场环境，有效增强资源综合利用产业投资吸引力，引导社会资本加大大宗固废综合利用投入，不断探索依靠市场机制推动大宗固废综合利用的路径和模式。

(二十六) 加强宣传推广。组织开展形式多样的宣传活动，通过传统新闻媒体和新媒体等多种途径宣传普及大宗固废综合利用有关知识，提高全民节约资源和保护环境的意识。充分发挥各有关部门、行业协会指导作用，宣传大宗固废综合利用典型案例，推广典型经验，激发社会投资动力和活力，营造全社会积极参与的良好氛围。

国家发展改革
科 技 部
工业和信息化部
财 政 部
自然 资源 部
生态 环境 部
住房 和城 乡建 设部
农 业 农 村 部
市 场 监 管 总 局
国 管 局

2021年3月18日

(文章来源：中华人民共和国国家发展和改革委员会)

《关于加快推动制造业 高质量发展的意见》

发改产业〔2021〕372号

各省、自治区、直辖市及计划单列市，新疆生产建设兵团有关部门：

制造业是面向制造业的生产性服务业，是提升制造业产品竞争力和综合实力、促进制造业转型升级和高质量发展的重要支撑。当前，我国制造业供给质量不高，专业化、社会化程度不够，引领制造业价值链攀升的作用不明显，与建设现代化经济体系、实现经济高质量发展的要求还存在差距。为加快推动制造业高质量发展，现提出以下意见。

一、总体要求

(一) 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、四中、五中全会精神，坚定不移贯彻新发展理念，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，聚焦重点领域和关键环节，培育壮大服务主体，加快提升面向制造业的专业化、社会化、综合性服务能力，提高制造业产业链整体质量和水平，以高质量供给适应引领创造新需求，为加快建设现代化经济体系，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供有力支撑。

(二) 发展目标。力争到 2025 年, 制造服务业在提升制造业质量效益、创新能力、资源配置效率等方面的作用显著增强, 对制造业高质量发展的支撑和引领作用更加突出。重点领域制造服务业专业化、标准化、品牌化、数字化、国际化发展水平明显提升, 形成一批特色鲜明、优势突出的制造服务业集聚区和示范企业。

二、制造服务业发展方向

聚焦重点环节和领域, 从 6 个方面加快推动制造服务业发展, 以高质量的服务供给引领制造业转型升级和品质提升。

(三) 提升制造业创新能力。发展研究开发、技术转移、创业孵化、知识产权、科技咨询等科技服务业, 加强关键核心技术攻关, 加速科技成果转化, 夯实产学研协同创新基础, 推动产业链与创新链精准对接、深度融合, 提升制造业技术创新能力, 提高制造业产业基础高级化、产业链供应链现代化水平。提升商务咨询专业化、数字化水平, 助力制造业企业树立战略思维、创新管理模式、优化治理结构, 推动提高经营效益。加快工业设计创新发展, 提升制造业设计能力和水平, 推动中国制造向中国创造转变。(科技部、工业和信息化部、发展改革委、商务部、知识产权局按职责分工负责)

(四) 优化制造业供给质量。支持企业 and 专业机构提供质量管理、控制、评价等服务, 扩大制造业优质产品和服务供给, 提升供给体系对需求的适配性。加快检验检测认证服务业市场化、国际化、专业化、集约化、规范化改革和发

展, 提高服务水平和公信力, 推进国家检验检测认证公共服务平台建设, 推动提升制造业产品和服务质量。加强国家计量基准标准和标准物质建设, 提升计量测试能力水平, 优化计量测试服务业市场供给。发展面向制造业的研发、制造、交付、维护等产品全生命周期管理, 实现制造业链条延伸和价值增值。鼓励专业服务机构积极参与制造业品牌建设和市场推广, 加强品牌和营销管理服务, 提升制造业品牌效应和市场竞争能力。(市场监管总局、商务部、科技部、工业和信息化部、发展改革委按职责分工负责)

(五) 提高制造业生产效率。利用 5G、大数据、云计算、人工智能、区块链等新一代信息技术, 大力发展智能制造, 实现供需精准高效匹配, 促进制造业发展模式和企业形态根本性变革。加快发展工业软件、工业互联网, 培育共享制造、共享设计和共享数据平台, 推动制造业实现资源高效利用和价值共享。发展现代物流服务体系, 促进信息资源融合共享, 推动实现采购、生产、流通等上下游环节信息实时采集、互联互通, 提高生产制造和物流一体化运作水平。(工业和信息化部、发展改革委、交通运输部、商务部按职责分工负责)

(六) 支撑制造业绿色发展。强化节能环保服务对制造业绿色发展的支撑作用, 推进合同能源管理、节能诊断、节能评估、节能技术改造咨询服务、节能环保融资、第三方监测、环境污染第三方治理、环境综合治理托管服务等模式, 推动节能环保服务由单一、短时效的技术服务, 向咨询、管理、投融资等多领域、全周期的综合服务延伸拓展。

发展回收与利用服务，完善再生资源回收利用体系，畅通汽车、纺织、家电等产品生产、消费、回收、处理、再利用全链条，实现产品经济价值和社会价值最大化。（生态环境部、工业和信息化部、商务部、发展改革委按职责分工负责）

（七）增强制造业发展活力。更好发挥资本市场的作用，充分利用多元化金融工具，不断创新服务模式，为制造业发展提供更高质量、更有效率的金融服务。发展人力资源管理服务，提升人才管理能力和水平，优化人才激励机制，推动稳定制造业就业，助力实现共同富裕。加大数据资源开发、开放和共享力度，促进知识、信息、数据等新生产要素合理流动、有效集聚和利用，促进制造业数字化转型。（证监会、银保监会、人民银行、人力资源社会保障部、网信办、发展改革委按职责分工负责）

（八）推动制造业供应链创新应用。健全制造业供应链服务体系，稳步推进制造业智慧供应链体系，创新网络和服务平台建设，推动制造业供应链向产业服务供应链转型。支持制造业企业发挥自身供应链优势赋能上下游企业，促进各环节高效衔接和全流程协同。巩固制造业供应链核心环节竞争力，补足制造业供应链短板。推动感知技术在制造业供应链关键节点的应用，推进重点行业供应链体系智能化，逐步实现供应链可视化。建立制造业供应链评价体系，逐步形成重要资源和产品全球供应链风险预警系统，完善全球供应链风险预警机制，提升我国制造业供应链全球影响力

和竞争力。（工业和信息化部、商务部按职责分工负责）

三、加快制造服务业发展专项行动

以专项行动和重点工程为抓手，统筹谋划、重点突破，实现制造业与制造服务业耦合共生、相融相长。

（九）制造服务业主体培育行动。

围绕制造业共性服务需求，加快培育一批集战略咨询、管理优化、解决方案创新、数字能力建设于一体的综合性服务平台。支持制造业企业按照市场化原则，剥离非核心服务，为产业链上下游企业提供研发设计、创业孵化、计量测试、检验检测等社会化、专业化服务。鼓励制造服务业企业按照市场化原则开展并购重组，实现集约化和品牌化发展。培育一批制造服务业新型产业服务平台或社会组织，鼓励其开展协同研发、资源共享和成果推广应用等活动。（发展改革委、工业和信息化部、国资委按职责分工负责）

（十）融合发展试点示范行动。深入推进先进制造业和现代服务业融合发展试点，培育服务衍生制造、供应链管理、总集成总承包等新业态新模式，探索原材料、消费品、装备制造等重点行业领域与服务融合发展新路径。进一步健全要素配置、市场监管、统计监测等方面工作机制，打造一批深度融合型企业与平台。遴选培育一批服务型制造示范企业、平台、项目和城市，推动服务型制造理念得到普遍认可、服务型制造主要模式深入发展。（发展改革委、工业和信息化部、统计局按职责分工负责）

(十一) 中国制造品牌培育行动。

完善国家质量基础设施，加强标准、计量、专利等体系和能力建设，深入开展质量提升行动。充分调动企业作为品牌建设主体的主观能动性，建立以质量为基础的品牌发展战略，不断优化产品和服务供给，促进制造业企业提升质量管理水平。持续办好中国品牌日活动，讲好中国品牌故事，宣传推介国货精品，在全社会进一步传播品牌发展理念，增强品牌发展意识，凝聚品牌发展共识。

(市场监管总局、工业和信息化部、发展改革委、商务部、知识产权局按职责分工负责)

(十二) 制造业智能转型行动。

制定重点行业领域数字化转型路线图。抓紧研制两化融合成熟度、供应链数字化等亟需标准，加快工业设备和企业上云用云步伐。实施中小企业数字化赋能专项行动，集聚一批面向制造业中小企业的数字化服务商。推进“5G+工业互联网”512工程，打造5个内网建设改造公共服务平台，遴选10个重点行业，挖掘20个典型应用场景。在冶金、石化、汽车、家电等重点领域遴选一批实施成效突出、复制推广价值大的智能制造标杆工厂，加快制定分行业智能制造实施路线图，修订完善国家智能制造标准体系。开展联网制造企业网络安全能力贯标行动，遴选一批贯标示范企业。(工业和信息化部、发展改革委、市场监管总局按职责分工负责)

(十三) 制造业研发设计能力提升行动。

推动新型研发机构健康有序发展，支持科技企业与高校、科研机构合作建

立技术研发中心、产业研究院、中试基地等新型研发机构，盘活并整合创新资源，推动产学研协同创新。大力推进系统设计、绿色设计和创意设计的理念与方法普及，开展高端装备制造业及传统优势产业等领域重点设计突破工程，培育一批国家级和省级工业设计研究平台，突出设计创新创意园区对经济社会发展的综合拉动效应，探索建立以创新为核心的设计赋能机制，推动制造业设计能力全面提升。(科技部、工业和信息化部、发展改革委按职责分工负责)

(十四) 制造业绿色化改造行动。

开展绿色产业示范基地建设，搭建绿色发展促进平台，培育一批具有自主知识产权和专业化服务能力的市场主体，推动提高钢铁、石化、化工、有色、建材、纺织、造纸、皮革等行业绿色化水平。积极打造家电销售和废旧家电回收处理产业链，探索实施家电企业生产者责任延伸目标制度，研究开展废弃电器电子产品拆解企业资源环境绩效评价，促进家电更新消费。(发展改革委、工业和信息化部、生态环境部按职责分工负责)

(十五) 制造业供应链创新发展行动。

探索实施制造业供应链竞争力提升工程，逐步完善战略性新兴产业供应链关键配套体系，巩固制造业供应链核心环节竞争力。开展制造业供应链协同性、安全性、稳定性、竞争力等综合评估，研究绘制基于国内国际产业循环的制造业重点行业供应链全景图。鼓励企业积极参与全球供应链网络，建立重要资源和产品全球供应链风险预警系统。研究国家制造业供应链安全计划，建立全球

供应链风险预警评价指标体系。（工业和信息化部、商务部按职责分工负责）

（十六）制造服务业标准体系建设行动。深入开展信息技术、科创服务、金融服务、服务外包、售后服务、人力资源服务、现代物流、现代供应链、设施管理等服务领域标准化建设行动，推动制造服务业标准体系逐步完善。持续完善工业互联网标识解析体系、网络互联、边缘计算、数据规范体系和工业APP等共性标准，支持涉及安全健康环保的技术要求制定强制性国家标准。（市场监管总局、发展改革委、工业和信息化部、商务部、人民银行等部门按职责分工负责）

（十七）制造业计量能力提升行动。构建国家现代先进测量体系，加快国家产业计量测试中心和联盟建设，培育计量测试等高技术制造服务业，聚焦制造业“测不了、测不准”难题，加强计量测试技术研究和应用，加大专用计量测试装备研发和仪器仪表研制，提升制造业整体测量能力和水平，赋能制造业产业创新和高质量发展。（市场监管总局、发展改革委、工业和信息化部、科技部按职责分工负责）

四、保障措施

（十八）强化组织保障。充分发挥服务业发展部际联席会议制度作用，加强统筹协调和工作指导。各地区、各有关部门要强化主体责任，形成合力，细化实化工作任务和完成时限，建立高效协同的工作推进机制，确保制造服务业发展取得实效。（发展改革委牵头负责）

（十九）优化发展环境。持续放宽

市场准入，进一步破除隐性壁垒。支持从制造企业剥离的制造服务业企业按规定申请认定为高新技术企业和技术先进型服务企业。鼓励制造服务业企业积极承接离岸和在岸服务外包业务。（发展改革委、科技部、商务部按职责分工负责）

（二十）扩大开放合作。推动服务业新一轮高水平对外开放，积极引进全球优质服务资源，鼓励研发设计、节能环保、环境服务等知识技术密集型服务进口。积极推动我国技术质量标准和规范走出去，持续完善检验检测和认证认可国际合作交流体系，加快推进与重点出口市场认证证书和检验结果互认。以“一带一路”建设为重点，鼓励供应链管理、咨询、法律、会计等专业服务与制造业协同走出去，增强全球服务市场资源配置能力。（发展改革委、商务部、市场监管总局、司法部、财政部按职责分工负责）

（二十一）加强用地保障。各地可根据实际情况，以“先存量、后增量”的原则，在国土空间规划中明确用地结构和产业用地指标。在符合国土空间规划和用途管制的前提下，推动不同产业用地类型合理转换，探索增加混合产业用地供给，鼓励各地探索创新产业用地模式，适应制造服务业发展。（自然资源部牵头负责）

（二十二）强化人才支撑。加快制造服务领域创新型、应用型、复合型人才培养培训，充实壮大高水平制造服务业人才队伍。紧跟制造服务业发展趋势和市场需求，深化新工科建设，调整优

化院校专业结构，加强校企合作，探索中国特色学徒制，推动产教深度融合。总结推广学历证书+若干职业技能等级证书（“1+x”证书）制度试点经验。完善技能人才评价制度，推动人才评价与使用紧密结合，打破身份、学历等限制，贯通制造服务业人才职业发展通道。进一步落实高层次人才引进政策，加大引进海外制造服务业高层次人才、领军型创新创业团队。（人力资源社会保障部、教育部、发展改革委按职责分工负责）

（二十三）拓宽融资渠道。引导金融机构在依法合规、风险可控的前提下，加大对制造服务业企业的融资支持力度，支持符合条件的制造服务业企业开展债券融资，有效扩大知识产权、合同能源管理未来收益权等无形资产质押融资规模，创新发展供应链金融，逐步发展大型设备、公用设施、生产线等领域的设备租赁和融资租赁服务，开发适合制造服务业特点的金融产品，鼓励创投机构加大对制造服务业的资本投入。支持符合条件的制造服务业企业到主板、创业板及境外资本市场上市融资。（人民银行、银保监会、发展改革委、证监会按职责分工负责）

（二十四）构建协同发展生态。加强区域协作，增强产业布局协同性，实现功能互补、错位发展，形成一体化发展的制造服务业生态圈。支持制造服务业集聚发展，完善配套功能，优化集聚生态。依托龙头企业构建产业链增值服务的生态系统，推动上下游企业开展协同采购、协同制造、协同物流，促进大中小企业专业化分工协作，构建创新协

同、产能共享、供应链互通的生态链。

（发展改革委、工业和信息化部按职责分工负责）

国家发展改革委
教育部
科技部
工业和信息化部
司法部
人力资源社会保障部
自然资源部
生态环境部
交通运输部
商务部
人民银行
市场监管总局
银保监会
2021年3月16日

（文章来源：中华人民共和国中央人民政府网）

工业和信息化部办公厅 农业农村部办公厅 商务部办公厅 国家能源局综合司《关于开展2021年新能源汽车下乡活动的通知》

工信厅联通装函〔2021〕57号

各省、自治区、直辖市及计划单列市工业和信息化主管部门、农业农村（农牧）厅（局、委）、商务、能源主管部门：

为贯彻落实国务院常务会议部署，

深入实施《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，稳定增加汽车消费，促进农村地区新能源汽车推广应用，引导农村居民绿色出行，助力全面推进乡村振兴，支撑碳达峰、碳中和目标实现，工业和信息化部、农业农村部、商务部、国家能源局决定联合组织开展新一轮新能源汽车下乡活动。有关事项通知如下：

一、活动主题

绿色、低碳、智能、安全——一步跨入“新”时代，助力全面推进乡村振兴

二、活动时间

2021年3月—2021年12月

三、组织形式

（一）活动委托中国汽车工业协会组织实施，请各地工业和信息化、农业农村、商务、能源主管部门做好配合工作。

（二）在山西、吉林、河南、湖北、湖南、广西、重庆、山东、江苏、海南、四川和青岛等地，选择三四线城市、县区举办若干场专场、巡展、企业活动。

（三）鼓励参加下乡活动的新能源汽车行业相关企业（以下简称企业）积极参与“双品网购节”，支持企业与电商、互联网平台等合作举办网络购车活动，通过网上促销等方式吸引更多消费者购买。

（四）鼓励各地出台更多新能源汽

车下乡支持政策，改善新能源汽车使用环境，推动农村充换电基础设施建设。鼓励参与下乡活动企业（名单见附件）研发更多质量可靠、先进适用车型，加大活动优惠力度，加强售后运维服务保障。

（五）通过相关部委和地方政府宣传平台、中国汽车工业协会自有及联动媒体宣传平台、各企业传播渠道等开展活动宣传报道。组织开展新能源汽车下乡活动最受欢迎车型评选。

四、活动要求

（一）加强组织领导。强化部门协同，加强人员和经费保障，动员企业积极参与活动，确保各项活动顺利进行取得实效。同时，坚决贯彻执行中央八项规定及其实施细则精神，坚持节俭办活动。

（二）做好安全保障。严格遵守当地疫情防控要求，在做好常态化疫情防控前提下，加强安全防护，严防事故发生。要制定工作方案、安全方案和疫情防控工作应急预案，细化措施、责任到人、落实到位。

（三）注重舆论引导。运用新闻媒体、微博微信、广播电视等渠道，开展活动全过程全覆盖宣传引导，加大新能源汽车科普宣传力度，加强活动前预热宣传，为新能源汽车推广应用营造良好舆论环境。

联系方式：

中国汽车工业协会
许海东 13901229166
王军 13582377997
wangjun@caam.org.cn
工业和信息化部装备工业一司
白华 010-68205609
农业农村部科技教育司
石祖梁 010-59192909
商务部消费促进司
宋英杰 010-85093685
国家能源局电力司
桂小阳 010-68555067
附件：参与活动企业及车型

工业和信息化部办公厅
农业农村部办公厅
商务部办公厅
国家能源局综合司
2021年3月26日

附件

参与活动汽车企业及车型

比亚迪股份有限公司 (S2、E1、E2、E3、全新元 EV360、元 EV535、全新秦 EV)
上汽通用五菱汽车股份有限公司 (宏光 MINI EV、宝骏 E100、宝骏 E200、五菱荣光电动车、新宝骏 E300、新宝骏 E300Plus)
上海汽车集团股份有限公司 (上汽荣威 Ei5、科莱威)
长城汽车股份有限公司 (欧拉 IQ、欧拉 R1、欧拉白猫)
安徽江淮汽车集团股份有限公司 (江淮

1EV6E)
奇瑞汽车股份有限公司 (小蚂蚁 EQ1、开瑞 K60EV、开瑞优优 EV、开瑞优劲 EV)
重庆长安汽车股份有限公司 (奔奔 E-star、欧尚 A600EV、欧尚尼欧、长安睿行 EM80、长安之星 9EV、长安跨越 X1EV、长安跨越 V5EV、CS15 E-pro)
浙江吉利控股集团有限公司 (枫叶 30X、帝豪 EV500、帝豪 Gse、帝豪 EV Pro、吉利远程 E5L)
威马汽车科技集团有限公司 (威尔马斯特 EX5)
浙江合众新能源汽车有限公司 (哪吒 N01)
北京新能源汽车股份有限公司 (北汽新能源 EC3)
东风汽车集团有限公司 (风神 E70、启辰 D60EV、风行 S50EV、菱智 M5EV)
浙江零跑科技有限公司 (T03)
国机智骏汽车有限公司 (国机智骏 GC1)
云度新能源汽车股份有限公司 (云度 π 1、云度 π 3)
江西江铃集团新能源汽车有限公司 (新能源 EV3)
江苏吉麦新能源有限公司 (凌宝 BOX)
华晨汽车集团控股有限公司 (新海狮 EV、好运一号 EV、T50EV) (文章来源：中华全国工商业联合会汽车经销商商会)
(文章来源：中华人民共和国工业和信息化部)

关于印发《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》的通知

财建〔2021〕50号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、交通运输厅（局、委），新疆生产建设兵团财政局、交通运输局：

为深入贯彻落实党中央、国务院关于加快建设交通强国的重大决策部署，积极稳妥统筹推进交通运输领域财政事权和支出责任划分改革，财政部、交通运输部对《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》等文件进行了修订完善，现印发给你们，请遵照执行。

附件：车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法

财政部

交通运输部

2021年3月30日

（文章来源：中华人民共和国 财政部）

国家税务总局《关于小规模纳税人免征增值税征管问题的公告》

国家税务总局公告2021年第5号

为贯彻落实全国两会精神和中办、国办印发的《关于进一步深化税收征管改革的意见》，按照《财政部 税务总局关于明确增值税小规模纳税人免征增值税政策的公告》（2021年第11号）的规定，现将有关征管问题公告如下：

一、小规模纳税人发生增值税应税销售行为，合计月销售额未超过15万元（以1个季度为1个纳税期的，季度销售额未超过45万元，下同）的，免征增值税。

小规模纳税人发生增值税应税销售行为，合计月销售额超过15万元，但扣除本期发生的销售不动产的销售额后未超过15万元的，其销售货物、劳务、服务、无形资产取得的销售额免征增值税。

二、适用增值税差额征税政策的小规模纳税人，以差额后的销售额确定是否可以享受本公告规定的免征增值税政策。

《增值税纳税申报表（小规模纳税人适用）》中的“免税销售额”相关栏次，填写差额后的销售额。

三、按固定期限纳税的小规模纳税人可以选择以1个月或1个季度为纳税期限，一经选择，一个会计年度内不得

变更。

四、《中华人民共和国增值税暂行条例实施细则》第九条所称的其他个人，采取一次性收取租金形式出租不动产取得的租金收入，可在对应的租赁期内平均分摊，分摊后的月租金收入未超过15万元的，免征增值税。

五、按照现行规定应当预缴增值税税款的小规模纳税人，凡在预缴地实现的月销售额未超过15万元的，当期无需预缴税款。

六、小规模纳税人中的单位和个体工商户销售不动产，应按其纳税期、本公告第五条以及其他现行政策规定确定是否预缴增值税；其他个人销售不动产，继续按照现行规定征免增值税。

七、已经使用金税盘、税控盘等税控专用设备开具增值税发票的小规模纳税人，月销售额未超过15万元的，可以继续使用现有设备开具发票，也可以自愿向税务机关免费换领税务Ukey开具发票。

八、本公告自2021年4月1日起施行。《国家税务总局关于小规模纳税人免征增值税政策有关征管问题的公告》（2019年第4号）同时废止。

特此公告。

国家税务总局

2021年3月31日

（文章来源：国家税务总局）

河南省商务厅等七部门关于印发《河南省报废机动车回收管理实施办法》的通知

豫商体系（2021）3号

各省辖市、济源示范区、省直管县（市）、郑州航空港经济综合实验区商务、发展和改革、工业和信息化、公安、生态环境、交通运输、市场监督管理部门：

根据国家商务部、发展改革委、工业和信息化部、公安部、生态环境部、交通运输部、市场监管总局公布的《报废机动车回收管理办法实施细则》（商务部令2020年第2号），省商务厅、发展和改革委员会、工业和信息化厅、公安厅、生态环境厅、交通运输厅、市场监督管理局联合制定出台了《河南省报废机动车回收管理实施办法》，现印发你们，请根据各自职责范围，做好报废机动车有关监督管理工作。

河南省商务厅

河南省发展和改革委员会

河南省工业和信息化厅

河南省公安厅

河南省生态环境厅

河南省交通运输厅

河南省市场监督管理局

2021年2月25日

河南省报废机动车回收管理实施办法

第一章 总则

第一条 为规范报废机动车回收拆解活动，加强报废机动车回收拆解行业管理，根据国务院《报废机动车回收管理办法》（以下简称《管理办法》）、商务部等七部门《报废机动车回收管理办法实施细则》（商务部令2020年第2号，以下简称《实施细则》）、《报废机动车拆解企业技术规范》（GB22128-2019）（以下简称《技术规范》），制定本办法。

第二条 在河南省境内从事报废机动车回收拆解活动，适用本办法。

第三条 政府鼓励报废机动车回收拆解行业市场化、专业化、集约化发展，各地要按照《技术规范》有关要求，结合当地汽车保有量和拆解产能，科学规划布局，推动完善报废机动车回收利用体系，提高回收利用效率和服务水平。

鼓励机动车生产企业从事报废机动车回收拆解活动，机动车生产企业应按照国家有关规定承担生产者责任，向回收拆解企业提供报废机动车拆解指导手册等相关技术支持。

第四条 省商务厅负责组织全省报废机动车回收拆解的监督管理工作，省发展改革委、工业和信息化厅、公安厅、生态环境厅、交通运输厅、市场监管局

等部门在各自职责范围内负责报废机动车有关监督管理工作。

第五条 省商务厅负责实施本省报废机动车回收拆解企业（以下简称回收拆解企业）资质认定工作。组织建立由报废机动车拆解、生态环境保护、财务等相关领域专业技术人员组成的专家库，专家库人数不少于20人。委托地市（含省辖市、济源示范区、省直管县（市）、郑州航空港经济综合实验区，下同）商务主管部门负责实施辖区内回收拆解企业资质认定初审工作。县级以上地方商务主管部门对本辖区内报废机动车回收拆解活动实施监督管理，促进行业健康有序发展。

县级以上地方发展改革部门依据职能，结合本地实际，对涉及的固定资产投资项依法合规立项。

县级以上工业和信息化主管部门依据职责做好报废机动车拆解零部件再制造再利用和新能源汽车动力蓄电池等回收利用行为规范的监督管理。

县级以上地方公安机关依据职责及相关法律法规的规定，对报废机动车回收拆解行业治安状况、买卖伪造票证等活动实施监督管理，并依法处置。

县级以上地方生态环境主管部门依据职责对回收拆解企业回收拆解活动的环境污染防治工作进行监督管理，防止造成环境污染，并依据相关法律法规处理。

县级以上地方交通运输部门在职责范围内负责本辖区内报废机动车有关监督管理工作。

县级以上地方市场监管部门在职责范围内负责本辖区内报废机动车有关监督管理工作。

第六条 报废机动车回收拆解行业协会应当制定行业规范,提供信息咨询、培训等服务,开展行业监测和预警分析,加强行业自律。

第二章 资质认定和管理

第七条 国家对回收拆解企业实行资质认定制度。未经资质认定,任何单位或者个人不得从事报废机动车回收拆解活动。

第八条 取得报废机动车回收拆解资质,应当具备下列条件:

(一) 具有企业法人资格;

(二) 拆解经营场地符合所在地城市总体规划或者国土空间规划及安全要求,不得建在居民区、商业区、饮用水水源保护区及其他环境敏感区内;

(三) 符合国家标准《技术规范》规定的场地、设施设备、存储、拆解技术规范,以及相应的专业技术人员要求;其中,企业最低经营面积(占地面积)应满足如下要求:地区年机动车保有量200万辆及以上为20000 m²;地区年机动车保有量50万辆(含)-200万辆为15000 m²;地区年机动车保有量50万辆以下为10000 m²,且作业场地面积不低

于经营面积的60%;

(四) 符合环保标准《报废机动车拆解环境保护技术规范》(HJ348)要求;

(五) 具有符合国家规定的生态环境保护制度,具备相应的污染防治措施,对拆解产生的固体废物有妥善处置方案。

第九条 申请资质认定的企业(以下简称申请企业)应当书面向拆解经营场地所在地商务主管部门或通过商务部“全国汽车流通信息管理应用服务”系统提出申请,并提交下列书面材料:

(一) 设立申请报告(应当载明申请企业的名称、法定代表人、注册资本、住所、拆解场所、统一社会信用代码等内容);

(二) 申请企业《营业执照》;

(三) 申请企业章程;

(四) 申请企业法定代表人身份证或者其他有效身份证件;

(五) 拆解经营场地土地使用权、房屋产权证明或者租期10年以上的土地租赁合同或者土地使用权出租合同及房屋租赁证明材料;

(六) 申请企业购置或者以融资租赁方式获取的用于报废机动车拆解和污染防治的设施、设备清单,以及发票或者融资租赁合同等所有权证明文件;

(七) 生态环境主管部门出具的建设项目环境影响评价文件的审批文件;

(八) 申请企业高级管理和专业技

术人员名单；

(九) 申请企业拆解操作规范、安全规程和固体废物利用处置方案。

第十条 地市商务主管部门应当对收到的资质认定申请材料是否齐全、符合法定形式进行初审。

第十一条 省商务厅收到经地市商务主管部门初审后的申请材料，对材料齐全、符合法定形式的，应当及时受理申请；对材料不齐全或者不符合法定形式的，应当在收到申请之日起5个工作日内告知申请企业需要补正的内容。申请材料符合条件的，组织成立专家组对申请企业进行现场验收。现场验收评审专家组由5人以上单数专家组成，从专家库中随机抽取专家产生，专家应当具有专业代表性。

专家组根据本办法规定的资质认定条件，实施现场验收评审，如实填写《现场验收评审意见表》。现场验收评审专家应当对现场验收评审意见负责。

省商务厅负责按照有关要求，制定本省《现场验收评审意见表》。

第十二条 省商务厅经审查资质认定申请材料、《现场验收评审意见表》等，认为申请符合资质认定条件的，在省商务厅网站和“全国汽车流通信息管理应用服务”系统予以公示，公示期不少于5个工作日。公示期间，对申请有异议的，省商务厅应当根据需要通过组织听证、专家复评复审等对异议进行核

实；对申请无异议的，省商务厅应当在“全国汽车流通信息管理应用服务”系统对申请予以通过，创建企业账户，并颁发《报废机动车回收拆解企业资质认定证书》（以下简称《资质认定书》）。对申请不符合资质认定条件的，省商务厅应当作出不予资质认定的决定并书面说明理由。

省商务厅应当及时将本省内取得资质认定的回收拆解企业名单向社会公布。

第十三条 省商务厅应当自受理资质认定申请之日起20个工作日内完成审查工作并作出相关决定。20个工作日内不能作出决定的，经省商务厅负责人批准，可以延长10个工作日，并应当将延长期限的理由告知申请企业。

现场验收评审、听证等所需时间不计算在本条规定的期限内。省级商务主管部门应当将所需时间书面告知申请企业。

第十四条 回收拆解企业不得涂改、出租、出借《资质认定书》，或者以其他形式非法转让《资质认定书》。

第十五条 回收拆解企业设立分支机构的，应当在市场监管部门注册登记后30日内通过“全国汽车流通信息管理应用服务”系统向省商务厅备案，并上传下列材料的电子文档：

(一) 分支机构《营业执照》；

(二)《报废机动车回收拆解企业分支机构备案信息表》。

回收拆解企业的分支机构不得拆解报废机动车。

第十六条 回收拆解企业名称、住所或者法定代表人发生变更的，回收拆解企业应当自信息变更之日起30日内通过“全国汽车流通信息管理应用服务”系统上传变更说明及变更后的《营业执照》，并向所在地市商务主管部门递交书面申请，地市商务主管部门审核申请材料后报省商务厅，经省商务厅核准后换发《资质认定书》。

第十七条 回收拆解企业拆解经营场地发生迁建、改建、扩建的，应当依据本办法重新申请回收拆解企业资质认定。申请符合资质认定条件的，予以换发《资质认定书》；不符合资质认定条件的，由省商务厅注销其《资质认定书》。

第三章 回收拆解行为规范

第十八条 回收拆解企业在回收报废机动车时，应当核验机动车所有人有效身份证件，逐车登记机动车型号、号牌号码、车辆识别代号、发动机号等信息，并收回下列证牌：

- (一) 机动车登记证书原件；
- (二) 机动车行驶证原件；
- (三) 机动车号牌。

回收拆解企业应当核对报废机动车的车辆型号、号牌号码、车辆识别代号、发动机号等实车信息是否与机动车登记

证书、机动车行驶证记载的信息一致。

无法提供本条第一款所列三项证牌中任意一项的，应当由机动车所有人出具书面情况说明，并对其真实性负责。

机动车所有人为自然人且委托他人代办的，还需提供受委托人有效证件及授权委托书；机动车所有人为机关、企业、事业单位、社会团体等的，需提供加盖单位公章的营业执照复印件、统一社会信用代码证书复印件或者社会团体法人登记证书复印件以及单位授权委托书、经办人身份证件。

第十九条 回收拆解企业在回收报废机动车后，应当通过“全国汽车流通信息管理应用服务”系统如实录入机动车信息，打印《报废机动车回收证明》，上传机动车拆解前照片，机动车拆解后，上传拆解后照片。上传的照片应当包括机动车拆解前整体外观、拆解后状况以及车辆识别代号等特征。对按照规定应当在公安机关监督下解体的报废机动车，回收拆解企业应当在机动车拆解后，打印《报废机动车回收证明》。

回收拆解企业应当按照国家有关规定及时向公安机关交通管理部门申请机动车注销登记，将注销证明及《报废机动车回收证明》交给机动车所有人。

第二十条 报废机动车“五大总成”和尾气后处理装置，以及新能源汽车动力蓄电池不齐全的，机动车所有人应当书面说明情况，并对其真实性负责。机

动车车架（或者车身）或者发动机缺失的应当认定为车辆缺失，回收拆解企业不得出具《报废机动车回收证明》，更换机动车车架（或者车身）或者发动机并依法办理变更登记的除外。

第二十一条 机动车存在抵押、质押情形的，回收拆解企业不得出具《报废机动车回收证明》。

发现回收的报废机动车疑似为赃物或者用于盗窃、抢劫等犯罪活动工具的，以及涉嫌伪造变造号牌、车辆识别代号、发动机号的，回收拆解企业应当向公安机关报告。已经打印的《报废机动车回收证明》应当予以作废。

第二十二条《报废机动车回收证明》需要重新开具或者作废的，回收拆解企业应当收回已开具的《报废机动车回收证明》，并向拆解经营场地所在地市商务主管部门提出书面申请。地市商务主管部门在“全国汽车流通信息管理应用服务”系统中对相关信息进行更改，并通报同级公安机关交通管理部门。

第二十三条 回收拆解企业必须在其资质认定的拆解经营场地内对回收的报废机动车予以拆解，禁止以任何方式交易报废机动车整车、拼装车。回收的报废大型客、货车等营运车辆和校车，应当在公安机关现场或者视频监控下解体。回收拆解企业应当积极配合报废机动车监督解体工作。

第二十四条 回收拆解企业拆解报

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

第二十五条 回收拆解企业应当遵守环境保护法律、法规和强制性标准，建立固体废物管理台账，如实记录报废机动车拆解产物的种类、数量、流向、贮存、利用和处置等信息，并通过“全国固体废物管理信息系统”进行填报；制定危险废物管理计划，按照国家有关规定贮存、运输、转移和利用处置危险废物。

第四章 回收利用行为规范

第二十六条 回收拆解企业应当建立报废机动车零部件销售台账，如实记录报废机动车“五大总成”数量、型号、流向等信息，并录入“全国汽车流通信息管理应用服务”系统。

对出售用于再制造的报废机动车“五大总成”按照商务部制定的标识规则编码，其中车架应当录入原车辆识别代号信息。

第二十七条 回收拆解企业应当按照国家对新能源汽车动力蓄电池回收利用管理有关要求，对报废新能源汽车的废旧动力蓄电池或者其他类型储能装置进行拆卸、收集、贮存、运输及回收利用，加强全过程安全管理。

回收拆解企业应当将报废新能源汽车车辆识别代号及动力蓄电池编码、数量、型号、流向等信息，录入“新能源

汽车国家监测与动力蓄电池回收利用溯源综合管理平台”系统。

第二十八条 回收拆解企业拆解的报废机动车“五大总成”具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业经过再制造予以循环利用；不具备再制造条件的，应当作为废金属，交售给冶炼或者破碎企业。

第二十九条 回收拆解企业拆解的报废机动车“五大总成”以外的零部件符合保障人身和财产安全等强制性国家标准，能够继续使用的，可以出售，但应当标明“报废机动车回用件”。

回收拆解企业拆解的尾气后处理装置、危险废物应当如实记录，并交由有处理资质的企业进行拆解处置，不得向其他企业出售和转卖。

回收拆解企业拆卸的动力蓄电池应当交售给新能源汽车生产企业建立的动力蓄电池回收服务网点，或者符合国家对动力蓄电池梯次利用管理有关要求的梯次利用企业，或者从事废旧动力蓄电池综合利用的企业。

第三十条 禁止任何单位或者个人利用报废机动车“五大总成”拼装机动车，禁止拼装机动车交易。

除机动车所有人将报废机动车依法交售给报废机动车回收企业外，禁止报废机动车整车交易。

第三十一条 机动车维修经营者不得承修已报废的机动车。

第五章 监督管理

第三十二条 县级以上地方商务主管部门应当会同相关部门，采取“双随机、一公开”方式，对本辖区内报废机

动车回收拆解活动实施日常监督检查，重点检查以下方面：

（一）回收拆解企业符合资质认定条件情况；

（二）报废机动车回收拆解程序合规情况；

（三）《资质认定书》使用合规情况；

（四）出具《报废机动车回收证明》情况；

（五）“五大总成”及其他零部件处置情况。

第三十三条 县级以上地方商务主管部门可以会同相关部门采取下列措施进行监督检查：

（一）进入从事报废机动车回收拆解活动的有关场所进行检查；

（二）询问与监督检查事项有关的单位和个人，要求其说明情况；

（三）查阅、复制有关文件、资料，检查相关数据信息系统及复制相关信息数据；

（四）依据有关法律法规采取的其他措施。

第三十四条 县级以上地方商务主管部门发现回收拆解企业不再具备本办法第八条规定条件的，应当责令其限期整改；拒不改正或者逾期未改正的，由省商务厅撤销其《资质认定书》。

回收拆解企业停止报废机动车回收拆解业务12个月以上的，或者注销营业执照的，由省商务厅撤销其《资质认定书》。

省商务厅应当将本省被撤销、吊销《资质认定书》的回收拆解企业名单及

时向社会公布。

回收拆解企业因违反本办法受到被吊销《资质认定书》的行政处罚，禁止该企业自行政处罚生效之日起三年内再次申请报废机动车回收拆解资质认定。

第三十五条 各级商务、发展改革、工业和信息化、公安、生态环境、交通运输、市场监管等部门应当加强回收拆解企业监管信息共享，及时分享资质认定、变更、撤销等信息、回收拆解企业行政处罚以及《报废机动车回收证明》和报废机动车照片等信息。

第三十六条 县级以上地方商务主管部门应当会同有关部门建立回收拆解企业信用档案，将企业相关违法违规行为依法作出的处理决定录入信用档案，并及时向社会公布。

第三十七条 《资质认定书》《报废机动车回收证明》和《报废机动车回收拆解企业分支机构备案信息表》由省商务厅负责印制发放，任何单位和个人不得买卖或者伪造、变造。

第三十八条 省商务厅加强对现场验收评审专家库的管理，实施动态调整机制。专家在验收评审过程中出现违反独立、客观、公平、公正原则问题的，省商务厅及时将有关专家调整出现场验收评审专家库，且不得再次选入。

第三十九条 县级以上地方商务主管部门应当向社会公布本部门的联系方式，方便公众举报报废机动车回收拆解相关的违法行为。

县级以上地方商务主管部门接到举报，应当及时依法调查处理，并为举报人保密；对实名举报的，应当将处理结

果告知举报人。

第六章 法律责任

第四十条 违反本办法第三条第二款规定，机动车生产企业未按照国家有关规定承担生产者责任向回收拆解企业提供相关技术支持的，由县级以上地方工业和信息化主管部门责令改正，并处1万元以上3万元以下的罚款。

违反本办法第七条规定，未取得资质认定，擅自从事报废机动车回收拆解活动的，由县级以上地方商务主管部门会同有关部门按照《管理办法》第十九条规定没收非法回收拆解的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件，没收违法所得；违法所得在5万元以上的，并处违法所得2倍以上5倍以下的罚款；违法所得不足5万元或者没有违法所得的，并处5万元以上10万元以下的罚款。

第四十一条 违反本办法第十四条规定，回收拆解企业涂改、出租、出借或者以其他形式非法转让《资质认定书》的，由县级以上地方商务主管部门责令改正，并处1万元以上3万元以下的罚款。

第四十二条 违反本办法第十五条第一款规定，回收拆解企业未按照要求备案分支机构的，由分支机构注册登记所在地县级以上地方商务主管部门责令改正，并处1万元以上3万元以下的罚款。

违反本办法第十五条第二款规定，回收拆解企业的分支机构对报废机动车进行拆解的，由分支机构注册登记所在

地县级以上地方商务主管部门责令改正，并处3万元罚款；拒不改正或者情节严重的，由省商务厅吊销回收拆解企业的《资质认定书》。

第四十三条 违反本办法第十九条第一款、第二十条、第二十一条的规定，回收拆解企业违规开具或者发放《报废机动车回收证明》，或者未按照规定对已出具《报废机动车回收证明》的报废机动车进行拆解的，由县级以上地方商务主管部门责令限期改正，整改期间暂停打印《报废机动车回收证明》；情节严重的，处1万元以上3万元以下的罚款。

回收拆解企业明知或者应当知道回收的机动车为赃物或者用于盗窃、抢劫等犯罪活动的犯罪工具，未向公安机关报告，擅自拆解、改装、拼装、倒卖该机动车的，由县级以上地方公安机关按照《治安管理处罚法》予以治安管理处罚，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

因违反前款规定，被追究刑事责任或者两年内被治安管理处罚两次以上的，由省商务厅吊销《资质认定书》。

第四十四条 违反本办法第十九条第二款规定，回收拆解企业未按照国家有关规定及时向公安机关交通管理部门办理机动车注销登记，并将注销证明转交机动车所有人的，由县级以上地方商务主管部门按照《管理办法》第二十二条规定责令改正，可以处1万元以上5

万元以下的罚款。

第四十五条 违反本办法第二十三条规定，回收拆解企业未在其资质认定的拆解经营场地内对回收的报废机动车予以拆解，或者交易报废机动车整车、拼装车的，由县级以上地方商务主管部门责令改正，并处3万元罚款；拒不改正或者情节严重的，由省商务厅吊销《资质认定书》。

第四十六条 违反本办法第二十四条规定，回收拆解企业未建立生产经营全覆盖的电子监控系统，或者录像保存不足1年的，由县级以上地方商务主管部门责令限期改正，整改期间暂停打印《报废机动车回收证明》；情节严重的，处1万元以上3万元以下的罚款。

第四十七条 回收拆解企业违反环境保护法律、法规和强制性标准，污染环境的，由生态环境主管部门按照《管理办法》第二十四条规定责令限期改正，并依法予以处罚；拒不改正或者逾期未改正的，由省商务厅吊销《资质认定书》。

回收拆解企业不再符合本办法第八条规定有关环境保护相关认定条件的，由生态环境主管部门责令限期改正，并依法予以处罚；拒不改正或者逾期未改正的，由省商务厅撤销《资质认定书》。

回收拆解企业违反本办法第二十五条规定的，由生态环境主管部门依法予以处罚。

第四十八条 违反本办法第二十六

条规定，回收拆解企业未按照要求建立报废机动车零部件销售台账并如实记录“五大总成”信息并上传信息系统的，由县级以上地方商务主管部门按照《管理办法》第二十三条规定责令改正，并处1万元以上5万元以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿。

第四十九条 违反本办法第二十七条规定，回收拆解企业未按照国家有关标准和规定要求，对报废新能源汽车的废旧动力蓄电池或者其他类型储能设施进行拆卸、收集、贮存、运输及回收利用的，或者未将报废新能源汽车车辆识别代号及动力蓄电池编码、数量、型号、流向等信息录入有关平台的，由县级以上地方商务主管部门会同工业和信息化主管部门责令改正，并处1万元以上3万元以下的罚款。

第五十条 违反本办法第二十八条、第二十九条规定，回收拆解企业出售的报废机动车“五大总成”及其他零部件不符合相关要求的，由县级以上地方商务主管部门按照《管理办法》第二十一条规定责令改正，没收报废机动车“五大总成”和其他零部件，没收违法所得；违法所得在5万元以上的，并处违法所得2倍以上5倍以下的罚款；违法所得不足5万元或者没有违法所得的，并处5万元以上10万元以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿直至由原发证部门吊销《资质认定书》。

回收拆解企业将报废机动车“五大总成”及其他零部件出售给或者交予本办法第二十八条、第二十九条规定以外企业处理的，由县级以上地方商务主管部门会同有关部门责令改正，并处1万元以上3万元以下的罚款。

第五十一条 违反本办法第三十一条规定，机动车维修经营者承修已报废的机动车的，由县级以上交通运输部门责令改正；有违法所得的，没收违法所得，处违法所得2倍以上10倍以下的罚款；没有违法所得或者违法所得不足1万元的，处2万元以上5万元以下的罚款，没收报废机动车；情节严重的，由县级以上道路运输管理机构责令停业整顿；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第五十二条 违反本办法第三十七条规定，买卖或者伪造、变造《资质认定书》的，由县级以上地方公安机关依法给予治安管理处罚。构成犯罪的，依法追究刑事责任。

买卖或者伪造、变造《报废机动车回收证明》的，由县级以上地方公安机关按照《治安管理处罚法》予以治安管理处罚。构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第五十三条 发现在拆解或者处置过程中可能造成环境污染的电器电子产品，设计使用列入国家禁止使用名录的有毒有害物质的，回收拆解企业有权向市场监管部门进行举报，有关部门应

当及时通报市场监管部门。市场监管部门依据《循环经济促进法》第五十一条规定处理。

第五十四条 各级商务、发展改革、工业和信息化、公安、生态环境、交通运输、市场监管等部门及其工作人员应当按照《管理办法》《实施细则》和本办法规定履行职责。违反相关规定的，按照《管理办法》第二十五条规定追究责任。任何单位和个人有权对相关部门及其工作人员的违法违规行为进行举报。

第七章 附则

第五十五条 《实施细则》实施前已经取得报废机动车回收资质的企业，应当在《实施细则》实施后两年内按照本办法的要求向省商务厅申请重新进行资质认定。通过资质认定的，换发《资质认定书》；超过两年未通过资质认定的，由省商务厅注销其《资质认定书》。

第五十六条 县级以上地方商务主管部门涉及本办法有关商务执法职责发生调整的，有关商务执法职责由本级人民政府确定的承担相关职责的部门实施。

第五十七条 本办法由省商务厅会同省发展改革委、工业和信息化厅、公安厅、生态环境厅、交通运输厅、市场监管局负责解释。

第五十八条 本办法自公布之日起施行。

(文章来源：河南省人民政府网)

行业资讯

Industry News

商务部：二手车出口仍处于起步阶段，发展潜力巨大



“我国二手车出口仍处于起步阶段，未来发展潜力巨大。”昨日，商务部办公厅副主任、新闻发言人高峰在例行发布会上告诉记者时表示。

高峰说，扩大二手车出口是推动国内汽车消费升级、促进畅通汽车产业国内国际双循环的一个重要途径。2019年以来，商务部会同公安部、海关总署等部门先后推动支持30个地区开展二手车出口业务，取得了积极成效。

近日，商务部对《二手车出口质量标准》等两项行业标准征求意见稿，公开征求意见。高峰认为，制定二手车出口质量标准，主要是破解汽车国际流通的难点，一方面规范二手车的出口秩序，另一方面确保产品的质量，为国外消费者提供更放心的产品。质量标准将推动我国二手车出口更可持续发展，为稳外贸贡献新的增量，同时也有利于扩大中国汽车产品在海外市场的保有量，提升品牌知名度，增强国际竞争力，推动贸易高质量发展。

高峰指出，未来我国二手车出口发展潜力巨大，主要有以下几个方面的优势：一是车源充足，品类齐全。我国已经成为全球第一大汽车保有国，2020年汽车保有量达到2.8亿辆；根据中国汽车流通协会的统计，2020年我国二手车的交易量达到1434万辆，为二手车出口提供了充足货源。二是我国二手车性价比比较高，国际竞争力比较强，不少车况好、价格低的二手车在发展中国家市场受到欢迎。三是我国汽车生产和出口经营企业在全球建立了较好的国际营销服务网络，可以为外国消费者提供较全面的全方位的服务。

(文章来源：全国报废车)

非法报废车辆后果严重,报废车辆该如何正规报废



在正规的报废机动车拆解流程中,会产生一定数量的危险废物和固体废物,对危险废物按照《报废机动车拆解环境保护技术规范》规定进行收集、储存、处置和利用。在处置危险废物时,通过国家《全国固体废物和化学品管理信息系统统一登录门户》录入资料,并转移给有资质的危废处置单位进行处理。这些严格按照国家要求进行的环保措施大大提升了车辆报废所需的成本。

对于报废的高成本,很多车主铤而走险非法报废车辆,虽然回收价格高于正规拆解单位但却是以牺牲环境为代价而换来的。最近就有一起因非法报废拆解行为而遭到打击的,执法人员对喀什市6家二手车交易市场、1家二手车经销公司、10家再生资源公司、12家汽车修理厂及1家报废机动车拆解企业,开展了为期5天“双随机、一公开”监督检查。执法人员对检查中发现问题及时发出责令整改通知书,讲清违法违规的危害,解读了《报废机动车回收管理

办法》和《再生资源回收管理办法》及相关法律,使个体经营者对法律法规有了深刻认识,依法经营意识明显提升。

小贴士

报废车辆需要哪些手续?

- 1、车主单位或个人提出报废申请;
- 2、单位或个人携报废车辆汽车行车证(或复印件)、交车人本人身份证到市金属回收总公司交车办理《报废汽车回收证明》;
- 3、车主凭《报废汽车回收证明》、行车证、车牌照等到市车管所办理户籍注销登记。
- 4、凭《报废汽车回收证明》到交通局、运管处办理养路费、营运费注销固定资产手续。

执法检查重点

本次联合执法对二手车经营机构是否按照《二手车流通管理办法》要求建设;一站式便民服务流程和相关证照是否上墙;是否符合消防部门的要求设置消防设施;同时通过调阅企业近三年的留存档案,了解企业是否规范运营。按照《报废机动车回收管理办法》要求对报废车辆拆解企业是否符合资质认证条件、拆解程序是否合规、《资质认定书》使用是否规范等方面进行检查。

(文章来源: 全国报废车)

云南省资源再生二手车行业协会第六届三次会员大会暨报废机动车回收拆解 二手车流通行业年会圆满召开

2020年，在新中国历史上极不平凡。面对突如其来的新冠肺炎疫情、世界经济深度衰退等多重严重冲击，对我国乃至世界政治经济秩序产生了深远影响，我省报废机动车回收拆解及二手车流通行业也遇到了前所未有的巨大挑战。因此，以“行稳致远 进而有为”为主题的“云南省资源再生二手车行业协会第六届三次会员大会暨报废机动车回收拆解 二手车流通行业年会”于2021年3月24日至25日在美丽的沧江明珠·云县圆满召开。



本次大会邀请了相关政府职能部门：云南省商务厅、云南省工信厅、云县人民政府、临沧市工信局、临沧市生态环境局云县分局、云县工信局、云县商务局、云县投资促进局、云县应急管理局、云县市场监管局、云县新材料光伏产业园区以及云县工商业联合会相关领导。

同时，到会的嘉宾还有：中国物资再生协会会长许军祥、汽车部主任曹辉；

中国汽车技术研究中心政研中心出行室副总监王海洋；广西报废车回收拆解行业协会会长王炳才。云南省资源再生二手车行业协会会长李加喜、副会长陈关祥、杨海、颜丽清以及全省会员单位代表、环保、危废企业以及报废拆解设备企业共170余人齐聚一堂，共同见证2020年云南省报废机动车回收拆解、二手车流通行业发展历程。



“行稳致远 进而有为”是本届大会的主题，旨在回顾和总结2020年全省报废回收拆解、二手车流通行业发展中的得与失。会议围绕“如何提高行业资源综合利用效率，大力发展绿色、环保产业，构建新发展格局，推动行业高质量发展”展开交流与讨论。会议由协会秘书长顾亚涛主持。



云县副县长张健为本次大会致辞。

他首先对大家的到来表示热烈欢迎，向参会代表介绍了云县地理、经济、文化等基本概况以及再生资源产业园区建设情况，并预祝本次大会圆满成功。



协会会长李加喜致欢迎词并作2020年协会工作报告。李会长首先代表行业向与会的各位领导、嘉宾以及行业同仁表示欢迎和感谢，并总结了2020年全省行业发展情况以及协会工作开展情况。去年，受全球新冠肺炎疫情影响，我省行业长期积累的结构性矛盾变得更加突出，市场环境持续恶化，行业竞争不断加剧，企业利润整体下滑，行业自律意识有所下降。在各级政府部门、广大会员企业、国家协会以及省市兄弟企业的鼓励、支持与激励下，协会工作取得了一些成绩，也积累了一些经验。2020年全省累计交易二手车326352辆，同比增长5.02%；成交金额199.44亿元，同比增长16.43%；报废机动车回收167553辆，同比增长11.97%。



云南省商务厅市场体系建设处副处长项奎瀚就二手车流通管理工作发表讲话。他首先对全省二手车流通行业管理情况、政策导向以及“云南省二手车流通业务数据平台”应用情况作简要介绍。他还指出，当前行业发展仍存在交易行为不规范、政策难落地、监管难度大等问题，但随着《二手车流通管理办法》修订工作的推进，将以开放、竞争、共享、创新为核心，进一步优化政策和营商环境。同时，在今后的管理工作中，将加大对具备相应条件的二手车交易市场扶优扶强力度，加强多部门之间联动，优化和改进数据平台功能，引导二手车交易模式创新。结合《二手车流通管理办法》修订情况，适时制定省内实施细则，进一步规范和促进行业稳定有序发展。



云南省工业和信息化厅资源综合利用处杨佳登对报废回收拆解行业管理工作进行通报。他指出，目前国家高度重

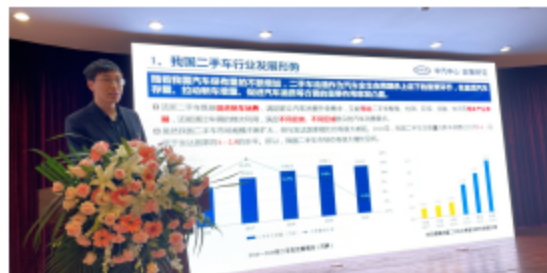
视报废机动车回收拆解行业发展，陆续出台了多项法律法规和规范政策，企业在发展的过程中应该及时学习相关政策法规并学以致用。近几年，随着行业的不断发展与扩大，企业要做好进一步的规范与管理，对行业环保问题做好自我监督。在经营过程中企业要牢固树立新发展理念，在报废机动车回收管理领域做到“五大总成”再制造，可用尽用，提高资源综合利用率。希望各企业抓住政策要点和产业发展新机遇，积极推动资源整合，促进行业取得新的突破，共同推动我省的经济发展。

此次会议，还邀请到了国家行业协会、权威机构以及省市协会领导，他们发表了精彩演讲。



中国物资再生协会会长许军祥就当前我国报废机动车回收拆解行业最新政策及发展趋势进行解析。许会长指出，报废机动车回收拆解行业是再生资源回收利用领域的重要组成部分，是节约资源、实现资源永续利用的重要途径，承载着巨大的社会责任和环境保护责任。当前我国报废回收率仍处于较低水平，行业拆解模式落后，经营销售水平低，

信息数据基础薄弱。今后，我国再生资源供需将趋于平衡，垃圾分类制度将促进回收行业新发展，行业从资源属性向环境属性转变的共识更加明确，再生资源回收行业信息化水平将进一步提升。



中国汽车技术研究中心政研中心出行室副总监王海洋发表《我国二手车出口政策及发展机遇》精彩演讲。王总监指出，随着我国汽车保有量的不断增长为二手车市场的发展奠定了基础，也为二手车出口提供了车源保证。同时，近年来国家加快老旧汽车和黄标车淘汰更新力度，以及“国六”等政策因素影响，也为二手车出口提供了充足的货源。目前，我国部分省市正在积极开展二手车出口试点工作，其条件主要涉及国内外市场资源、车况检测认证、售后延保及出口许可等重要环节。他还详细向大家介绍了缅甸、老挝、越南、沙特、埃及等典型目标市场二手车进口及税收相关政策。



协会秘书长顾亚涛通报了协会2020年财务工作报告。顾秘书长向会员大会详细报告了协会2020年财务收支情况，对一贯支持协会工作，按时交纳会费的会员单位，表示由衷的感谢。并希望广大会员单位能够继续关心和支持协会工作，协会也将尽全力做好各项工作，全心全意为政府及会员单位提供优质和高效服务。

按照会议议程，会员大会还审议通过了云南车行天下二手车交易市场、昆明市物资利用恒溢二手车交易市场、普洱茂申废旧物资开发利用有限公司及普洱市兴辰再生资源有限公司成为协会第六届理事会理事单位。同时，大会审议通过成立“云南省资源再生二手车行业协会车驾管服务专业委员会”。



同时，云南世博虹桥二手车市场、昆明锦大二手车市场、云南车行天下二手车市场、昆明市物资利用恒溢二手车市场、大理二手车交易中心等7家二手车交易市场荣获“2020年度云南省二手车诚信交易市场”荣誉称号。

当天下午，还举办了丰富多彩的行业交流论坛。



“再生资源园区建设及创新发展经验分享”——云县投资促进局局长李忠升



“云南省报废机动车回收拆解资质认定相关事项解读”——协会秘书长顾亚涛



“日本报废机动车回收拆解行业现状及拆解设备介绍”——神钢建机（中国）有限公司课长吴鳌



“三元催化的回收与利用”——浙江金泰莱环保科技有限公司技术总监刘洋



“精细化环保管理 助力报废回收拆解行业绿色发展”——云南环众环保科技有限公司总工邵世威

云县再生资源产业园及报废回收拆解企业参观



今年是“十四五”开局之年，也是建党100周年。站在新征程新起点，无

论是国家和社会的大繁荣，还是全行业的创新与发展，都需要我们每一个行业人脚踏实地，不懈努力。相信，通过全行业的共同努力，顺势应变、携手并进、行稳致远、进而有为，行业将走向更美好的明天！



最后，云南省资源再生二手车行业协会第六届三次会员大会暨报废机动车回收拆解、二手车流通行业年会圆满落幕。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

二手车交易距离信息共享还有多远？



我国二手车年交易量已连续5年突破千万辆大关，但车况历史信息共享渠道尚未打通，且从目前来看此事进展缓慢，难度不小。在限迁逐渐破除后，二手车信息共享已成为全行业最为关注的话题。在今年两会期间，就有代表、委员不约而同地提到了提升二手车车况透明度、打造二手车历史信息查询系统等建议。

无独有偶。近日，二手车行业内知名车况查询服务提供商“查博士”被传高管应协助警方调查。查博士随即发表声明称，这次事件的起因系警方“发现我司离职员工涉嫌从事非法数据买卖活动”。一时间，众多提供车况查询服务的第三方企业惶恐不安，同时也给畅通二手车信息渠道蒙上一层阴影。

可以说，没有车况透明，二手车行业的畅通交易就无从谈起。一方面，不了解车况，车商无法精准地评估车价，另一方面，没有专业机构对车况背书，消费者就不敢买。当前，二手车鉴定评估更多还是依靠简单的设备和评估师的经验，过于依赖人为因素的判定容易出现差错，因此需要历史信息作为辅助判断的依据，为更贴近真实车况再上一道保险。

车商与消费者的共同期待

“在我看来，所有二手车都需要有信譽的第三方平台提供历史车况记录。有了这些信息，客观上有助于推动国内车商的诚信经营。而且具有一定公信力的透明信息展现在卖方和买方面前，还能降低交易风险，避免交易纠纷。”沈阳奥驰二手车展厅总经理李国利向《中国汽车报》记者谈起二手车车况信息公开时说。

在李国利的规划中，他的二手车展厅内所有待售车辆的车况信息都应该打印出来，贴在每辆车的前风挡玻璃上，然而这个设想并没能完全实现。他表示，现在行业就卡在缺少政策允许的正规手段来获取车况信息上。一方面，要保证车主隐私，很多信息非车主是查不到的，另一方面，从第三方查询车况都要付费，车价越高平台收费越高，查询一辆宾利车况的费用会达到300元左右，平均下来单车的车况信息查询费用约为40元。

在他看来，隐私问题成了一些不诚信车主的挡箭牌。一些车主想卖掉手里的事故车，又怕告知真实车况后造成车辆严重贬值，于是刻意隐瞒维修记录或者出险记录，给车商判断车况造成极大困难。车商在不知情的情况下促成交易，会给自己带来巨大的法律风险。

李国利直言，二手车商是弱势群体，由于卖家隐瞒车况造成交易纠纷，车商也会被起诉，官司一打就是两三年。企业规模做大了不好控制，规模小了又不赚钱。“我非常期待，通过政府层面来搭建合法查询车况历史信息平台，为行业提供权威、全面、准确的车况信息，切实保护车商和消费者的权益。”他说。

最近放弃购买二手车而选择新车的李先生就向记者直言，如果在购买二手车时，车商能够为其提供权威的车况历史信息，他就会毫不犹豫地选择品牌、性价比都更高的二手车。

记者了解到，在以往不少消费者维权案例中，车况历史信息都起到了重要作用，甚至被法院采纳为关键证据。比如，江苏省无锡市新吴区人民法院公布的案例显示，某4S店在二手车网站上发布了一辆2012款斯柯达昊锐汽车的销售信息，基础信息栏中第一项数据表明里程为8.8万公里，2016年12月9日，李某与该4S店签订了《旧机动车转让合同》，合同约定购车价款11.55万元，里程表当时显示88250公里。当日，李某向4S店支付预付款1万元。

次日，李某通过第三方平台查询得知该车实际里程数超过14万公里，与4S店宣传的里程数及车辆里程表显示的里程数完全不符。后李某将该4S店诉至新吴区法院，要求撤销合同，退还购车预付款，并以一倍车价进行赔偿。

法院经审理后认为，案涉车辆的行驶里程与表显里程确实不一致，且存在先多后少的情况。4S店作为专业汽车销售商，未对案涉车辆里程数是否准确进行检查，明知里程表异常也未向李某披露真实情况，该行为构成欺诈。故判决4S店赔偿李某一倍车价款11.55万元。

“被协助调查”背后的蛛丝马迹

近年来，随着二手车交易量的增长，查博士等第三方车况查询平台相继涌现，并获得市场和资本的双重青睐。但与此同时，这类平台由于获取信息的渠道存在灰色地带，一直游走在法律的边缘。

公开资料显示，2016年成立的查博士专注于车辆历史车况记录查询，通过车辆ID信息(VIN码)、历史维修保养等数据的解析，可为经销商和电商、金融平台客户提供车辆维修保养、保险出险、估价等数据查询服务，并出具包含车况综合评级、维修保养、历史碰撞等内容的专业历史车况报告，有助于改善长期以来二手车交易中买卖双方信息不对称的状况，可以防范交易诈骗、规避交易风险。

查博士在针对“协助调查事件”发表的声明中提到，该公司自创立以来，着力解决买卖双方信息不对称等行业痛点、难点问题，致力于打造公正、公平、透明的二手车市场环境，为广大消费者、二手车商和电商、车辆估价和金融风控服务，一定程度上缓解了二手车交易难的现状，促进了公平、公正的市场秩序建设，为构建统一、开放、竞争有序的现代二手车市场体系贡献了力量。

江苏省镇江市京口区人民法院(2020)苏1102刑初322号“关于吴世斌、皮冠宇非法获取计算机信息系统数据、非法控制计算机信息系统罪一审刑事判决书”显示，2018年3、4月，被告人吴世斌、皮冠宇与李某某(另案处理)共谋，成立北京车道信息技术有限公司，开展车辆维修、保养信息查询业务。被告人吴世斌具体负责公司日常经营事务，并在未经大众、雪佛兰等多家经销商允许的情况下，私下通过每月给付费用的形式买通在上述4S店工作的被告人邢某、李某、刘某等人，获取上述4S店车辆维修保养系统的账号和密码，并通过上述4S店工作人员在店内工作电脑中植入安装“PP透”软件，用于突破网络限制。被告人皮冠宇召集被告人苏某某、梅某某、王某1、徐某某等人制作、使用“爬虫”、“订单”、“测速”等程序，利用被告人吴世斌非法获取的上述经销商的账号和密码，通过远程控制、自动抓取等方式，非法获取上述汽车商家专用的计算机信息系统中的客户汽车维修和保养记录数据，并将上述信息数据爬取至被告人李某及徐某某(另案处理)维护的公司服务器内，再以后向下游客户开设服务器接口的方式，将相关品牌车辆维修保养信息数据提供给被告人夏某及范江某(另案处理)负责联系对接的北京酷车易网络科技有限公司(即“查博士”)等下游客户进行查询。被告人刘某负责每月与下游客户进行对账、结算。至2020年5月底，北京车道信息技术有限公司通过非法手段获取车辆维修保养信息数据1000余万组，并向下游客户提供查询业务，非法获利人民币655.45万元。

实际上，国家相关部门也注意到了二手车信息披露与共享问题对行业发展的重要性。今年2月9日，商务部办公厅印发商务领域促进汽车消费工作指引和部分地区经验做法的通知。其中就指出要推动二手车信息开放共享。各地可先行先试，建立跨部门合作机制，加强二手车信息互联互通和共享运用，完善信息披露制度。鼓励有关机构和行业协会向二手车市场相关方，提供保险理赔、维修保养等车况信息查询服务，推进二手车信息透明化。

此外，在2016年3月14日国务院办公厅发布的《关于促进二手车便利交易的若干意见》中也提到，要加快完善二手车流通信息平台，建立二手车流通信息工作机制，积极整合现有资源，加强互联互通和信息共享，加快建立覆盖生产、销售、登记、检验、保养、维修、保险、报废等汽车全生命周期的信息体系。非保密、非隐私性信息向社会开放，便于查询，符合国家有关要求的信息服务可以市场化运作，已经具备条件的行业信息要进一步加大开放力度。该意见还特别指出，这项工作交由商务部会同工业和信息化部、公安部、生态环境部、交通运输部、中国银保监会按照职责分工负责。

记者了解到，其实在二手车交易相对发达的市场，人们更看重车辆的工具属性，融资租赁的渗透率很高，对车辆使用信息公开的态度也更加开放，因此不乏成熟的第三方车况信息查询服务企业。以美国为例，Carfax是美国领先的车辆历史信息提供商，拥有超过60亿条历史数据记录。通过输入汽车VIN码可以查到该车的历史记录，有无交通事故，里程数以及经手情况。Carfax收集数据的内容十分广泛，其中包括：重大事故、是否私调里程表、车主数量、车辆保养记录、车辆使用性质、气囊是否有过弹出历史、最近一次记录时的表显里程、原厂保修期限等。

湖南省二手车流通协会诚信商学院院长潘国强向记者介绍，国外修理厂会主动将车辆维修数据上传，消费者付费后，不仅可查车辆信息，还能联系到原车主。但是在国内，二手车交易地大部分都是通过中介方式销售的，个人信息无法公布，一旦信息泄露可能引来无数车商的收车电话。

蚂蚁商用车联合创始人邵锋接受《中国汽车报》记者采访时表示，国外对于车辆维保、出险等信息是否属于个人隐私有着不同界定。客观说，二手车信息中包含了大量原车主个人信息，因此处理不当是很容易泄露的，国外C2C市场不发达的原因之一就是因为个人不愿意泄露信息，其次是因为来源不明的信息也未必准确，来源确定的信息也未必全面。而车辆信息能够商业化的主要场景是在B2B市场，在拍卖平台将车辆拍给二手车经营者的过程中，双方都需要以历史车况信息作为参考。这种B2B的二手车交易量大，且车品种多，需要明确评估车辆价格。

在邵锋看来，当前国内二手车行业在车辆信息公开方面遇到困难，可以借鉴国外经验，将车况信息作为辅助，将改善市场环境的重点放在建立个人信用体系上，比如对主观故意实施欺诈的商家加大惩戒力度，控制好B端的交易行为。

文 微信号: smolv

车况历史数据是否会涉及车主个人隐私问题，瓜子二手车联合创始人、副总裁王晓宇表示，车况历史数据涉及的是车辆事故、维修保养及保险等数据，对于车主个人来说，这部分内容可以通过车辆VIN码加密实现脱敏和共享，同时公共信息服务系统可设置严格的权限控制及数据管理，不涉及车主个人信息等隐私内容的泄露。关于事故、维修保养及保险等相关数据属于公共信息资源，可根据国情及市场需要，由相关部门制定相应规定后，企业依规进行数据的获取和信息的交互。

信息提供方各有小算盘

潘国强告诉记者，如今车商在收购车源时都会有意识地去看车况记录，避免买到问题车。因为一旦因非主观原因造成买家买到问题车，车商也会面临法律风险，甚至蒙受不小的经济损失。二手车非标准化特点显著，车商是二手车流通环节中重要的角色，其中大部分是做10年以上的老车商，年轻车商也非常爱惜自己的羽毛，赚了钱就换的时代早就过去了，大家都明白在信息飞速传播的时代，不诚信的车商生存会越来越难。而且，我国《消费者权益保护法》中的退一赔三条款，也对商家形成较强的威慑力。如今，一辆二手车的利润才5%，一旦车商被退一赔三，就意味着半年甚至一年都白干了。

记者在调查中发现，目前业内通常的做法是车商在收购价格超过10万元的二手车时，才会付费查询车辆的维修记录和出险理赔记录。但这些记录也不一定能够真实反映车况。潘国强表示，因为只有在4S店做维修才有记录，如果车辆从4S店脱保后，到第三方维修机构进行维修，就很难查到记录。即便是在4S店投保，也可能存在4S店上传数据不及时或有误的情况。

文 微信号: smolv

另外，有些品牌车辆记录更是无从查询，比如奔驰、丰田等。首先，因为公布车辆信息对车企来说，不仅不能带来商业利益，反而还有可能泄露自己的客户资源。其次，车企也会对数据采集平台的公信力心存疑虑，因为这种合作是不对等的，第三方服务公司可能无法保证数据安全，所以车企不愿意提供数据。

邵锋介绍，即便是在国外，例如出险记录、车险金额、维修记录等信息也

只是在某些行业体系内才能看到。比如在日本三菱、日产等企业，他们考虑到车辆维修信息数据可能涉及到车辆自身易发故障，如果信息公开，有可能招致竞争对手攻击，同时也会给自身品牌造成很大压力。保险公司则担心自己的数据一旦泄露，客户资源会被竞争对手抢走。

潘国强说，车辆信息共享应是行业的大势所趋，车况透明不仅能保证二手车交易顺畅，还有利于保护消费者权益和优化市场交易环境。在他看来，如果由政府主管部门、行业组织背书收集车辆数据为行业提供服务，会更具公信力。

邵锋认为，在诸多信息中，卖方的联系电话和家庭住址必须保护，而籍贯、驾照年限、年龄、婚姻状况、历年违法违章信息、是否报过案、是否有违法犯罪记录、车辆抵押状况等信息应该是可查询的。他直言，车商其实是弱势群体，大家总说二手车行业水深、风险大，归根结底在于卖家信息的不透明。

“不可否认的是，当前从业者规范经营意识已觉醒，行业诚信度在逐渐提高，这和城市发展和社会文化水平的提升是同步的。未来二手车展厅的规格可能会超过新车4S店，向品牌展厅、诚信经营发展，只有这样才能给客户购车增加信心。”潘国强说。

(文章来源: 全国报废车)

碳中和背景下汽车拆解动力增强,汽车报废拆解行业迈入发展快轨

一、行业事件

发改委等多部委:推动提高钢铁、石化、化工、有色、建材、纺织、造纸、皮革等行业绿色化水平;积极打造家电销售和废旧家电回收处理产业链,研究开展废弃电器电子产品拆解企业资源环境绩效评价,促进家电更新消费。

报废汽车是典型的综合型再生资源,可以提供钢铁、有色金属、贵金属、塑料、橡胶等原材料。汽车拆解产业链以拆解环节为中心,向上游延伸至报废车的回收、拍卖,向下游延伸至零部件的再生、金属与非金属材料的再利用,对保护环境、节约资源、推动循环经济具有重大意义。

二、政策推动、报废高峰到来,汽车报废行业迈入发展快轨

大千世界,万事万物都有其生命周期。汽车也不列外,一般来说,各类汽车的生命期为8—15年。一旦超过使用年限或因交通事故形成安全隐患,则需要进行报废处理。

而根据公安部统计数据,截至2019年末,全国汽车保有量为2.6亿辆,仅次于美国。但当年我国汽车实际回收拆解量仅为195万辆,为保有量的0.75%,与美日德拆解率5.6%、7.2%、

6.9%存在明显差距。

那么,为何我国报废车回收率如此之低?其它报废车又都流向了何处?

就报废车回收率低的原因看,主要因长期以来,我国对报废车重报废而非再生,回收公司通常会依据车辆重量,并参照当时的废钢价格来对报废车进行估值,这使得正规回收企业收购价格偏低,车主主动报废的积极性不高。

因车辆报废手续相对繁琐,且回收价较低,一些人会将低值报废车选择直接抛弃。更可怕的是,因二手车交易有利可图,绝大多数高值报废车会流入到黑市,这类已报废经改装的二手车轻者车辆抛锚、偏向,重者制动失灵、致人受伤,甚至造成车毁人亡的严重后果。

为了规范报废汽车回收行业发展,自2019年以来,国家密集出台了相关政策。2020年9月1日,《报废机动车回收管理办法实施细则》正式实施,至此,政策层面对报废机动车行业的管理已基本完备。细则的落地将大大激活行业发展活力,进一步提升报废车回收拆解行业整体水平和报废车回收率,促进行业健康发展!

值得注意的是,2009—2010年,我国曾推出购置税优惠+汽车下乡+以旧换新组合拳刺激汽车消费,2019年,我国汽车销量达到1364.48万辆,同比增长46.15%,创历年最高。如果按照汽车8—15的使用年限测算,目前这些车都已

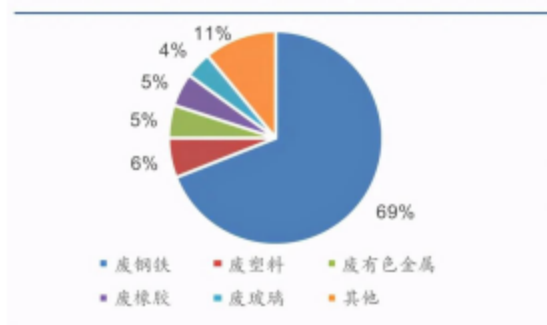
进入集中报废期。

2015年10月-2016年,我国又推出一轮汽车消费刺激政策,其中,2015年我国汽车产销双双突破2400万辆,较2019年接近翻倍增长。这意味着从当前开始,我国将至少迎来两轮汽车报废高峰。在两轮刺激政策后,汽车集中报废期已经到来,国六的实施将进一步强化报废需求,报废车回收行业有望迎来新的发展!

三、碳中和背景下汽车拆解动力增强,五大总成再制造规模超千亿

据统计,报废汽车的材料构成中,废钢铁占69%、废塑料占6%、废有色金属占5%、废橡胶占5%、废玻璃占4%,其他各种材料占比约为11%。一辆报废车平均可拆解1.5吨左右废钢,按照当前1吨废钢至少3000元的价格,叠加玻璃、橡胶等原料价值,每辆报废车材料价格至少有5000元。再算上五大总成,则每辆车拆解价值超过1万元。

图 13: 每辆报废汽车回收拆解材料构成



资料来源:《报废汽车回收拆解行业统计分析报告》,安信证券研究中心

图片

当下国家高度重视环保、碳中和,我国正积极打造包括汽车拆解在内的家

电销售和废旧家电回收处理产业链,研究开展废弃电器电子产品拆解企业资源环境绩效评价,促进家电更新消费。由于汽车拆解符合当下的环保政策,是汽车行业实现碳中和的重要途径之一,未来将会得到大力倡导,报废汽车拆解率有望不断提升。

我们以2019年数据大致计算一下行业规模。2019年,我国汽车回收数量为195.1万辆,回收率仅0.75%,如果按照美日德拆解率5.6%、7.2%、6.9%估算,我国汽车拆解行业约有近10倍的增长空间,若按5%的汽车报废回收率计算,则每年可回收拆解的数量至少在1千万辆。按照每辆车拆解价值1万元进行计算,则报废车回收拆解行业的每年市场规模会超过千亿元!

四、投资建议

随着报废汽车回收拆解政策持续落地,报废汽车回收拆解行业相关企业将会明显受益。另外,因报废车在拆解、破碎过程中需要破碎线、剪切机、打包机等相关设备,设备商也有望受益。相关上市公司有:【天奇股份】、【华宏科技】、【格林美】、【怡球资源】等。

天奇股份:公司目前形成了以三大业务板块为主的发展经营方向,分别为以汽车智能装备及智能仓储物流为主的智能装备板块、以循环装备及循环产业为主的循环板块、以风电铸件业务为主的重工装备板块。

在报废汽车回收拆解及再制造领域，公司已初步形成了回收-拆解-再制造-销售的完整产业链，现拥有汽车拆解设备生产商力帝股份，在国内大功率破碎机领域占据领先地位；在再制造领域，公司收购广州欧瑞德。广州欧瑞德是华南地区唯一一家由工信部审批的内燃机再制造试点企业。公司各子公司之间发挥协调效应，实现汽车后市场回收资源高值化利用。

华宏科技：公司是一家专注于再生资源产业加工装备研发、制造的循环经济企业。公司废钢加工设备市占率约在30%左右，是该领域龙头企业。2015年完成并购的威尔曼为电梯外观件细分领域龙头之一，市占率约为15%；2020年并购的鑫泰科技为稀土回收综合利用领域龙头，在稀土废料回收镨钕氧化物领域的全球市占率约为15%。

公司废钢处理产品包括废钢破碎线、剪切机、打包机、压实机等，均为汽车拆解的主要设备，市占率居行业第二位。2018年8月，公司收购北京中物博切入汽车回收拆解运营领域，随后又通过并购河北欣芮、鑫泰科技等实现汽车拆解上下游产业链布局。

格林美：公司作为循环经济领域的领先企业，拥有对钴、镍、铜、钨、金、银、钼、铈、锆、稀土等多种稀有金属进行资源化综合回收利用的技术，形成了国内比较完整的稀有金属资源化循环

产业链。

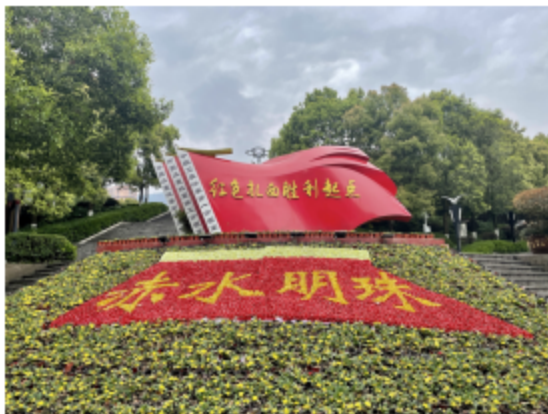
公司在武汉、天津、河南等地建设了世界先进的报废汽车处理基地，全面建成“回收-拆解-精细化分选-零部件再造”的报废汽车完整资源化产业链模式，包括报废汽车拆解处理、综合破碎、有色金属废料综合分选、零部件再造，形成报废汽车拆解、破碎、分选与零部件再造的全产业体系。

未来随着动力电池、电子废弃物、报废汽车等报废资源的不断增加，公司稀缺资源回收量有望继续保持增长，相关金属价格的上涨将对公司业绩产生积极影响。

（文章来源：CRRR 报废汽车专业委员会）

云南省资源再生二手车行业 协会党支部赴威信开展党建活动

红色扎西，最美胜利起点。为了深入贯彻落实党的十九大精神，突出“不忘初心、牢记使命”，围绕习近平新时代中国特色社会主义思想武装全党，进一步强化党员的理性信念和宗旨意识，传承好红军精神。



在清明来临之际，2021年4月3日，云南省资源再生二手车行业协会党支部书记李加喜带领支部成员及企业代表赴昭通市威信县开展党员红色文化学习活动。当天上午，全体人员怀着无比敬仰的心情，来到水田寨“花房子”会议会址深入学习了这段革命历史，重温了水田会议精神。



随后，大家从水田会议会址，沿台阶拾级而上，徒步走到“鸡鸣三省”标志碑，重走这一段长征路。



下午全体党员乘车来到扎西镇，走进扎西会议会址、扎西红军烈士陵园，缅怀革命先烈，传承红色基因。扎西红军烈士陵园是为缅怀中央红军长征集结扎西、红军川滇黔边区游击纵队及云南游击支队英勇牺牲的烈士而修建的纪念设施。穿过扎西红色文化广场前往烈士陵园，绿树成荫、庄严肃穆，红军烈士纪念碑高高矗立。那些为了人民幸福和民族解放抛头颅、洒热血，坚贞不屈、英勇献身的昭通儿女，他们用生命诠释了共产党人崇高的精神境界。

此时此刻全体同志整齐站立，脱帽默哀。默哀毕，协会党支部书记李加喜协同支部党员顾亚涛向红军烈士敬献花圈。随后，全体党员面对红军烈士纪念碑，深深三鞠躬。怀着崇敬的心情，同志们瞻仰了烈士陵园，聆听红军烈士的光荣事迹。



随后在讲解员的带领下，我们进入了扎西会议纪念馆寻访红军足迹，聆听红军故事，重温红色记忆。馆内展出了红军留下的枪支弹药、医疗器械、文献资料、生活用品及经有关专家鉴定的国家珍贵文物等。作为红军长征精神的历史见证，对继承和弘扬红军长征精神，树立民族自信心和自豪感，进行爱国主义和革命传统教育具有重要的作用。



通过这次党建活动，我们永远不会

忘记那段红色历史！如今硝烟散去，只留下葱郁的山林和安静的会址及墓园。让生活在和平年代的我们去回想艰苦年代老一辈无产阶级革命家面对生死考验、血泪洗礼，始终不渝地坚持革命理想，为党的事业坚持真理、从不退缩的大无畏精神。没有他们，就没有我们安逸舒适的生活。

对于我们来说，这次党建活动，并不是一般意义的红色文化学习。一座座历史遗址不仅有其独特的思想教育作用，而且还代表着老一辈共产党人的理想和信念，给我们留下的可贵精神财富。作为革命的后继者，我们要珍惜今天的幸福，“不忘初心，牢记使命”，时刻保持共产党员的先进性。在新的历史时期，始终把人民利益摆在至高无上的地位，永远把人民对美好生活的向往作为奋斗目标，为实现中华民族伟大复兴的中国梦奉献自己的青春与汗水！

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会党支部）

工信部：将加大对汽车半导体技术攻关，推动跨越发展

工信部：将加大对汽车半导体技术攻关，推动跨越发展

2月26日，工信部电子信息司司长乔跃山表示，将继续加大对汽车半导体的技术攻关，推动汽车半导体生产线制造能力提升，指导车规级验证试用能力建设。

当天，由工信部电子信息司和装备工业一司主办，中国汽车芯片产业创新战略联盟、国家新能源汽车技术创新中心承办的汽车半导体供需对接专题研讨会暨《汽车半导体供需对接手册》(下称“《手册》”)发布活动在京举行。

乔跃山表示，半导体是信息社会的基石，是汽车行业电动化、联网化、智能化升级的基础和源动力。近年来，在汽车行业的支持下，国内汽车半导体技术发展迅速，但整体来看，国内半导体企业对于汽车产业的需求，以及对汽车半导体产品的开发和推广经验不足，在车用领域尚未形成系统化的供应能力。去年四季度以来，芯片产能供应紧缺，更突显汽车半导体供应能力不足的问题。

据乔跃山介绍，工信部将加强优秀汽车半导体方案的应用推广，同时注重发挥地方政府和行业龙头企业的关键作用，集中力量和资源，推动汽车半导体

跨越发展。

会上发布的《手册》由工业和信息化部电子信息司和装备工业一司指导中国汽车芯片产业创新战略联盟、国家新能源汽车技术创新中心、中国电子信息产业发展研究院、中国汽车工业协会等单位共同编制，旨在促进汽车半导体产业链上下游协作，推广优秀的汽车半导体产品，促进汽车企业与半导体企业的沟通对接。

据介绍，《手册》编制工作于2020年6月启动，调研了产业链上游的半导体企业与下游的汽车企业与零部件厂商近120家单位，经过多轮研讨，广泛征求了汽车产业和半导体产业的意见和建议，共征集85家企业的汽车半导体供需信息。

《手册》收录了59家半导体企业的568款产品，覆盖计算芯片、控制芯片、功率芯片、通信芯片、传感芯片、信息安全芯片、电源芯片、驱动芯片、存储芯片、模拟芯片等10大类，53小类产品，占汽车半导体66个小类的80%，其中已上车应用的产品合计246款，占收录产品总数的43%。《手册》还收录了26家汽车及零部件企业的1000条产品需求信息，来自一汽、上汽、北汽、比亚迪等14家整车企业和德赛西威、宁德时代等12家汽车零部件企业。

(文章来源：全国报废车)

2020年我国汽车后市场消费规模超万亿元



汽车后市场是指已售汽车使用过程中产生的交易或服务活动。2020年，随着我国经济形势稳定向好，汽车后市场消费持续复苏，二手车交易量有序回升，汽车改装、报废机动车回收稳定增长，共享出行、充电设施快速发展。初步估算，上述几项合计实现交易额超1万亿元，有力拉动了汽车消费。

二手车交易量持续复苏。据中国汽车流通协会统计，2020年全年，二手车交易量1434.1万辆，同比下降3.9%，降幅比2020年上半年收窄15.7个百分点；交易额8888.4亿元，同比下降5.0%，降幅比2020年上半年收窄16.7个百分点。

报废机动车回收量稳步提升。据商务部统计，2020年全年，报废机动车回收拆解数量239.8万辆，同比增长4.5%。其中汽车206.6万辆，同比增长5.9%；摩托车33.2万辆，同比下降3.3%。

汽车改装市场逆势增长。据全国工

商联初步核算，2020年全年，汽车改装市场规模达到652亿元，同比增长7.1%。随着消费者对汽车的个性化需求日益增多，对车辆外观、内饰改装的需求不断增加并趋向定制化。

共享出行市场规模可观。据交通运输部统计，截至2020年底，全国共有214家网约车平台公司取得网约车平台经营许可，各地共发放网约车驾驶员证289.1万本、车辆运输证112万本。2020年四季度，全国网约车监管信息交互平台共收到订单21亿单。

充电基础设施加速普及。据中国电动汽车充电基础设施促进联盟统计，截至2020年底，全国充电基础设施数量168.1万台，比2019年底增长37.9%。其中公共充电桩保有量80.7万台，增长56.4%；私人充电桩87.4万台，增长24.3%；换电站555座，增长81.4%，主要集中在北京、广东、浙江等地。

(文章来源：全国报废车)

全国人大代表温娟建议：加快完善废钢资源回收利用体系

“过去30年的快速发展，我国在城市建设和耐用品消费上积蓄了大量钢材资源，截至2020年，全国钢铁积蓄量达百亿吨。”全国人大代表、天津市生态环境科学研究院副院长温娟表示。

温娟介绍说，随着我国经济进入工

业化后期，“十四五”时期将进入废钢资源的释放期，最大将达到3亿吨/年，巨大的资源量亟待废钢资源循环利用水平的进一步提升。因此，加快废钢回收利用行业发展，高效利用废钢资源是钢铁行业减污降碳、缓解对铁矿石依赖的重要途径，也是我国钢铁行业绿色低碳转型、实现产业链升级发展的重要措施。

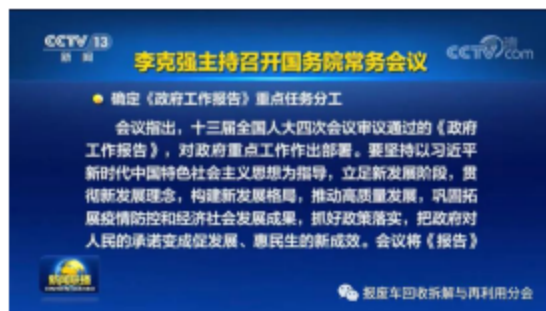
为此，温娟建议，首先应完善资源回收渠道，统筹建立回收利用体系。“完善社会消费品资源回收渠道，针对家电、消费电子产品等，加快落实生产者责任延伸制度，引导生产企业建立逆向物流回收体系；对于日用消费产品，依托生活垃圾分类制度，进一步规范个体废钢回收经营者回收、分拣行为，加快构建废旧物资循环利用体系，推进垃圾分类回收与再生资源回收‘两网融合。’”温娟说，要积极引导大型钢铁企业建立完善自身废钢回收体系或与当地大型再生资源回收加工企业密切合作，使废钢回收行业走向规模化、产业化。

（文章来源：全国报废车）

特别关注

Spacial Focus

李克强主持召开国务院常务会议 确定《政府工作报告》重点任务 分工



国务院总理李克强3月15日主持召开国务院常务会议，确定《政府工作报告》重点任务分工，要求扎实有力抓好落实，推动经济稳中加固、行稳致远。

会议指出，刚刚闭幕的十三届全国人大四次会议审议通过的《政府工作报告》，对今年政府重点工作作出部署。要坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，推动高质量发展，巩固拓展疫情防控和经济社会发展成果，把责任扛在肩上，抓好政策落实，把政府对人民的承诺变成促发展、惠民生的新成效。会议将《政府工作报告》提出的38个方面44项重点工作分解到国务院部门和有关地方，明确责任和完成时限。

会议指出，今年前两个月经济运行持续恢复，发展动力不断增强，但恢复进程仍不平衡，服务业、小微企业和一些地方经济恢复仍面临不少困难。要抓紧落实《政府工作报告》确定的全年发

展目标任务,保持经济运行在合理区间。

一是密切跟踪世界经济形势变化及对我国影响,科学把握国内经济运行同比和环比态势,深入分析新情况新问题,及时实施政策预调微调,尤其要做好促就业、稳物价等工作,稳定市场预期。防范化解风险隐患,巩固经济稳定恢复基础。

二是抓紧已确定的财政、金融、就业等宏观政策落实。加快把扩大范围后的财政直达资金落到基层,突出用于保就业保民生保市场主体。各级政府要坚持过紧日子,保障基层运转支出。抓实抓细针对小微企业的减税降费政策特别是新的结构性减税举措落地。尽快实施提高制造业企业研发费用加计扣除比例政策,缩短结算期限,让企业当年有感。保持宏观杠杆率基本稳定,政府杠杆率要有所降低。引导金融机构抓紧出台具体措施,做到小微企业融资便利度有提高、综合融资成本稳中有降。财政、金融等政策都要围绕增加就业协同发力。加强高校毕业生、退役军人、农民工等重点群体就业促进和服务。发挥劳动力、人才、零工“三个市场”作用,拓展就业渠道。

三是分解细化重点工作。深化“放管服”改革,加快推进行政许可事项清单管理,推出涉企审批减环节、减材料、减时限、减费用等具体措施。加快下达和用好中央预算内投资、转移支付、地方政府专项债等资金,加强对义务教育、基本医疗等领域补短板的支持。出台支持县乡基层教师培训和在职提升学历的政策。抓紧出台门诊费用跨省直接结算、

扩大门诊医保报销和常见病药品报销范围等措施。完善税费减免等政策,支持社会力量发展社区养老、托幼生活服务业等。

四是加强对抓落实的督促检查。各地各部门要对照《政府工作报告》要求,尽快制定本地区本部门实施方案,把各项工作往前赶。对跨领域跨部门跨地区事项,要加强协同配合。保持经济持续健康发展,确保“十四五”开好局起好步。

会议还研究了其他事项。

(文章来源:中国政府网 报废车回收拆解与再利用分会)

全国政协委员、重庆市工商联主席涂建华:保障报废汽车回收拆解产业健康发展

当前,我国汽车保有量规模逐年扩大,2019年已达2.6亿辆,仅次于美国保有量水平。全国政协委员、重庆市工商联主席、隆鑫控股有限公司董事局主席涂建华在接受记者采访时表示,与保有量相对的是,我国汽车实际回收拆解率一直较低。

涂建华介绍,相比发达国家我国汽车回收拆解行业起步晚、规模小,法律法规的制定及执行,商业模式的探索,拆解技术等方面均存在差距。造成了大量报废汽车流入黑市,经过非法改造后在三、四线城市销售,或经地下拆解后

将五大总成等零部件翻新销售，造成了严重的环境污染和交通安全隐患。2020年商务部出台了《报废机动车回收管理办法实施细则》（以下简称“新办法”），此举将大大规范报废机动车行业管理，加速汽车回收拆解产业市场化。

针对汽车拆解行业整体盈利水平低、回收体系尚未完善、补贴力度相对较低等问题，涂建华在《保障报废汽车回收拆解产业健康发展》提案中建议，借鉴国际先进经验，保护正规企业积极性。较之旧政策，“新办法”已作许多改进，但建议吸收欧美国家经验再作完善，比如针对当前国内正规回收企业利润较低的现状，从税收优惠、增加补贴等方面，扶持正规企业更新设备、革新技术，扩大盈利能力，保障这一利国利民的行业可持续发展。

同时涂建华建议，构建汽车全产业链闭环生产的模式，建议汽车行业和拆解行业开展行业联动，探索产业合作方式，共谋循环发展之路。

（文章来源：中华工商时报 报废车回收拆解与再利用分会）

人大代表王莉：建议加大支持再生资源回收行业

摘要：王莉表示，她通过调研发现，回收企业因为面对的多是普通群众，难以获得增值税发票并进行相应的抵扣，成本核算偏低也导致企业缴纳的所得税偏高。

“与原生资源相比，使用再生资源可以大量节约能源、水资源和生产辅料，降低生产成本，减少环境污染。”全国人大代表、湖北省襄阳市襄城公厕公司负责人王莉5日在接受记者采访时表示，建议加大支持再生资源回收行业，推动该行业切实降低成本，广开回收渠道。



全国人大代表王莉

王莉表示，她通过调研发现，回收企业因为面对的多是普通群众，难以获得增值税发票并进行相应的抵扣，成本核算偏低也导致企业缴纳的所得税偏高。企业为了生存和盈利，偏好高值可回收物，废旧衣物、废玻璃等再生资源品种回收的利用价值较低；大多数回收网点考虑到成本因素，缺乏回收的积极性，导致低值品种回收率较低；市民缺乏专门的回收渠道进行交投，造成大量

低值品种混入生活垃圾，浪费了资源。

另外，再生资源回收利用行业没有像环卫设施一样纳入城市规划，无法落实项目用地，很多回收利用项目只能租用城中村、农村集体用地，或占用荒滩等进行建设，也是导致回收行业“脏、乱、差”的根源之一。在城市设用地越来越紧缺、新建小区物业收费趋高的情况下，再生资源回收站点、分拣中心、集散交易市场和加工利用基地要想获得符合规范化发展要求的用地，更是难上加难。

王莉建议，一是从国家层面明确再生资源行业的公益属性，明确各地政府扶持壮大再生资源行业的属地责任。二是研究出台再生资源回收企业增值税进项抵扣专属政策。三是研究出台再生资源回收企业回收成本核实政策，解决再生资源回收企业大多数情况下无法有效核实成本的问题。四是研究出台低值可回收物回收补贴政策，进一步健全完善低值可回收物回收网络。五是研究出台保障再生资源回收网点用地需求的政策。六是研究出台再生资源回收行业绿色通道政策，推动再生资源回收行业切实降低成本，提升服务能力，吸引市民回收交投。

(文章来源:中国新闻网 广东省物资流通协会)

公安部：2021年一季度新注册登记机动车 966 万辆 创同期历史新高

据公安部统计，截至2021年3月，全国机动车保有量达3.78亿辆，其中汽车2.87亿辆；机动车驾驶人4.63亿人，其中汽车驾驶人4.25亿人。2021年一季度全国新注册登记机动车966万辆，新领证驾驶人839万人。

一季度新注册登记机动车966万辆，创同期历史新高。2021年一季度，全国新注册登记机动车966万辆，与去年同期相比增加388.6万辆，增长67.31%；与2019年一季度相比增加233.9万辆，增长31.96%，创同期历史新高。从车型看，汽车新注册登记750万辆，与去年同期相比增加291万辆，增长63.33%；与2019年一季度相比增加123.3万辆，增长19.65%。摩托车新注册登记203万辆，与去年同期相比增加95.4万辆，增长88.63%；与2019年一季度相比增加107.7万辆，增长113.08%。

72个城市汽车保有量超过100万辆，16个城市汽车保有量超过300万辆。截至3月，全国汽车保有量超过100万辆的城市共有72个，与去年同期相比增加5个。其中，汽车保有量超过200万辆的城市33个，超过300万辆的城市16个。北京汽车保有量超过600万辆，成都、重庆汽车保有量超过500万辆，苏州、上海、郑州汽车保有量超过400万辆。

载客汽车保有量达 2.48 亿辆,私家车保有量达 2.29 亿辆。截至 3 月,全国载客汽车保有量为 2.48 亿辆。其中以个人名义登记的小微型载客汽车(私家车)达 2.29 亿辆。从新注册登记情况看,一季度新注册登记的载客汽车 643 万辆,与去年同期相比增加 237.3 万辆,增长 58.53%;与 2019 年一季度相比增加 94.6 万辆,增长 17.26%。一季度新注册登记载货汽车 103 万辆,与去年同期相比增加 51.7 万辆,增长 100.99%;与 2019 年一季度相比增加 27.9 万辆,增长 37.12%。

新能源汽车保有量达 551 万辆,一季度新注册登记 46.6 万辆。截至 3 月,全国新能源汽车保有量达 551 万辆。其中纯电动汽车保有量 449 万辆,占新能源汽车总量的 81.53%。一季度新注册登记新能源汽车 46.6 万辆,与去年同期相比增加 34.8 万辆,增长 295.20%;与 2019 年一季度相比增加 21.6 万辆,增长 86.76%。新能源汽车新注册登记量占汽车新注册登记量的 6.21%。

一季度新领证驾驶人 839 万人,较去年同期增加 538.6 万人。全国机动车驾驶人数量达 4.63 亿人,其中,汽车驾驶人数量为 4.25 亿人,占驾驶人总数的 91.86%。2021 年一季度,全国新领证驾驶人数量 839 万人,与去年同期相比增加 538.6 万人,增长 178.99%;与 2019 年一季度相比增加 38.7 万人,增长 4.83%。

网上办理车辆和驾驶证业务 2180.3 万次,同比增长 154.50%。2021 年一季度,为做好常态化疫情防控工作,

各地公安交管部门继续大力推行 31 项交管业务“足不出户”网上办。全国网上办理补换领驾驶证行驶证、发放临时号牌等业务 2180.3 万次,与去年同期相比增加 1323.6 万次,增长 154.50%。

(文章来源:公安部交通管理局)

全面取消二手车限迁政策 我国有 56 万余家二手车相关企业

据经济日报报道,日前,商务部在《商务领域促进汽车消费工作指引和部分地区经验做法的通知》中,就扩大新车消费、发展二手车消费、促进汽车更新消费、培育汽车后市场等方面给出具体建议,提出要全面取消二手车限迁政策。

报道指出,二手车在我国汽车流通体系中的重要地位已不容忽视。从交易量来看,中国汽车流通协会的数据显示,2020 年我国二手车交易量为 1434 万辆,2000 年至 2020 年的 20 年间,二手车交易量的复合增长率为 22%。与新车销量呈周期波动不同的是,二手车销量始终处于稳步增长的成长期。

天眼查专业版数据显示,目前我国有超过 56 万家经营范围含“二手车”,且企业状态为在业、存续、迁入、迁出的二手车相关企业。其中 83% 的相关企业为有限责任公司,15% 的相关企业为个体工商户。

从行业分布上看,55% 的二手车相关企业分布在批发和零售业,另有 23% 的

相关企业分布在租赁和商务服务业，9%分布在居民服务、修理和其他服务业。

从地域分布上看，山东的二手车相关企业数量最多，达到7.3万家；其次为广东，有6.6万家相关企业。此外，江苏和安徽也均有3万家以上的二手车相关企业。

天眼查专业版数据显示，近年来我国二手车相关企业年注册量迅猛增长，如今二手车相关企业年注册量较10年前翻了三番（全部企业状态）。以工商登记为准，2020年我国新增11.5万家二手车相关企业，同比2019年上涨16%。

（文章来源：澎湃新闻 报废车回收拆解与再利用分会）

中央第八生态环境保护督察组督察云南省动员会在昆明召开

为深入贯彻习近平生态文明思想，经党中央、国务院批准，根据中央生态环境保护督察工作领导小组第二次会议精神，中央第八生态环境保护督察组近日进驻云南省开展生态环境保护督察。4月6日，督察进驻动员会在昆明召开，督察组组长焦焕成、副组长翟青就做好督察工作分别作了讲话，云南省委书记阮成发进行了进驻动员。



焦焕成指出，党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高度重视生态文明建设和生态环境保护，将生态文明建设纳入中国特色社会主义事业“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局。习近平总书记亲自谋划部署、亲自指导推动，提出一系列新理念新战略新举措，形成习近平生态文明思想，成为全党全国推进生态文明建设和生态环境保护、建设美丽中国的根本遵循。

2020年以来，面对错综复杂的国际形势、艰巨繁重的改革发展稳定任务，特别是新冠肺炎疫情严重冲击，习近平总书记始终心系生态文明建设和生态环境保护，在赴地方考察，以及出席国内外重大会议时，反复强调要牢固树立绿水青山就是金山银山的理念，坚持生态优先、绿色发展，并向国际社会作出了二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和的庄严承诺。这充分体现了党中央坚持新发展理念的战略定力和推进生态文明建设的坚定决心。

学习贯彻党的十九届五中全会精神，是当前和今后一段时期重要的政治任务。深入领会党的十九届五中全会精神，关键在于准确把握立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局的核心要义和战略考量，把思想和行动统一到党中央的重大判断和决策部署上来。要充分认识生态文明建设和生态环境保护是党和国家事业的重要组成部分，充分发挥生态环境保护的引导和倒逼作用，促进经济社会发展全面绿色转型，让绿色成为高质量发展的鲜明底色。

焦焕成强调，中央生态环境保护督察是贯彻落实习近平生态文明思想，推动高质量发展的重大制度安排，这一批督察是“十四五”开局之年的首批督察，要深入学习贯彻党的十九届五中全会精神，立足服务国家发展大局，坚持系统观念，坚持问题导向，坚持精准、科学、依法，统筹把握好督察方向和重点。将重点关注习近平总书记等中央领导同志有关生态环境保护重要指示批示件的办理情况；云南省推动高质量发展情况，特别是严格控制“两高”项目盲目上马，以及去产能“回头看”落实情况；党中央、国务院有关重大战略部署贯彻落实情况；重大环境污染、生态破坏、生态环境风险及处理情况；第一轮督察及“回头看”发现问题整改落实情况；群众反映突出的生态环境问题立行立改情况；生态环境保护思想认识、责任落实，党政同责、一岗双责落实情况等。

阮成发表示，中央第八生态环境保护督察组进驻我省开展生态环境保护督察，既是对云南生态文明建设和生态环境保护的工作检验，更是对云南省贯彻落实习近平生态文明思想和习近平总书记考察云南重要讲话精神，贯彻落实党中央、国务院决策部署的政治监督。全省各地区各部门要深刻认识开展生态环境保护督察的重大意义，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，全力配合中央第八生态环境保护督察组做好情况汇报、资料提供、协调保障、督察整改、信息公开等各项工作，确保督察工作顺利推进，取得实实在在的效果。要坚持问题导向，抓好中

央生态环境保护督察发现问题的整改落实，边督边改、立行立改。要以中央生态环境保护督察为契机，推动创建生态文明建设排头兵不断取得新进展。

会上，翟青就做好督察配合，边督边改，信息公开，精准、科学、依法督察等工作提出了要求，并就督察组全体成员严格执行《中央生态环境保护督察纪律规定》，接受被督察地方和社会监督作了表态。中央生态环境保护督察组全体成员、中央生态环境保护督察办公室有关人员，云南省有关领导同志等参加会议。各市（州）党政领导同志通过视频会议的形式列席会议。

根据安排，中央第八生态环境保护督察组督察进驻时间为1个月。进驻期间（2021年4月6日—5月6日）设立专门值班电话：0871—68599800，专门邮政信箱：云南省昆明市A005号邮政信箱。督察组受理举报电话时间为每天8:00—20:00。根据党中央、国务院要求和督察组职责，中央生态环境保护督察组主要受理云南省生态环境保护方面的来信来电信访举报。其他不属于受理范围的信访举报问题，将按规定交由被督察地方处理。

（文章来源：云南省人民政府网）

栗战书:推动新修订的固体废物污染环境防治法得到全面贯彻落实

中共中央政治局常委、全国人大常委会委员长栗战书 29 日在京主持召开全国人大常委会固体废物污染环境防治法执法检查组第一次全体会议。栗战书强调,要持续深入学习贯彻习近平生态文明思想、习近平法治思想,运用法治方式巩固和深化污染防治攻坚战成果,周密部署、精心安排,确保执法检查取得实实在在的效果,推动新修订的固体废物污染环境防治法得到全面贯彻落实。

栗战书说,党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央高度重视生态文明建设,坚决向污染宣战,谋划开展了一系列根本性、开创性、长远性工作,推动污染防治攻坚战取得显著成效。这次固体废物污染环境防治法执法检查是第 4 年对生态环保领域重要法律实施情况进行检查,今年还要听取审议年度环境状况与依法打好污染防治攻坚战工作情况报告等,目的就是通过完善法律制度、强化法律实施监督,持续用力推进污染防治和生态环境保护。检查要把握好四个重点:

一是法律确立的重大原则及相关规定落实情况;

二是新增重要制度措施落实情况;

三是法定职责和法律责任落实情况;

四是配套法规和标准、名录的制定

情况。

此次执法检查由栗战书委员长任组长,分为 4 个检查小组赴 8 个省(区、市)开展实地检查,同时委托其他省级人大常委会开展检查,实现 31 个省(区、市)“全覆盖”。

(文章来源:生态环境部 报废车回收拆解与再利用分会)

废旧资源再生利用产业的发展现状、问题与对策建议

废旧资源再生利用,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的各种废弃物,经过回收、加工处理,能够使其重新获得使用价值的过程。广义上讲,废旧资源再生利用产业包括废旧资源回收产业和废旧资源再生产业两个部分。狭义上讲,废旧资源再生利用产业仅仅包括在回收之后的加工利用环节。

目前废旧资源再生利用的品种范围主要包括废旧金属、报废电子产品、报废机电设备及其零部件、废造纸原料(如废纸、废棉等)、废轻化工原料(如橡胶、塑料、农药包装物、动物杂骨、毛发等)、废玻璃等。截至 2017 年底,中国废钢铁、废有色金属、废塑料、废轮胎、废纸、废弃电器电子产品、报废机动车、废旧纺织品、废玻璃、废电池十大类别的再生资源回收总量为 2.82 亿吨,同比增长 11%。其中,废电池、废

玻璃、废旧纺织品回收量增幅较为明显，分别增长 46.7%、24.4%和 29.6%；废塑料和报废机动车回收量出现下滑，分别同比减少 9.9%和 7.7%。当然对于一种废旧物品是否仍然具有使用价值，随着技术条件的变化以及认识的变化，再生利用水平会进一步提升，相应地，对于废旧资源再生利用的内涵及其产业发展的认识也会逐步深化。

一、发展废旧资源再生利用产业的重要意义

(一) 发展废旧资源再生利用产业可以直接降低原来资源的消耗，是缓解经济发展资源约束的必然选择

长期以来，中国大多数领域实施的是“资源-产品-废物”的传统生产方式，这种模式下，资源利用的效率较低，经济社会发展必然伴随着巨大的资源环境消耗，长期看难以持续。通过发展废旧资源的再生利用产业，打造“资源-产品-废旧资源-废旧资源再利用”的循环发展模式，实现资源的循环利用，可以直接减少对原生资源的依赖，从而能够提升资源综合利用效率。

根据有关测算，每回收利用 1 万吨废旧物资，可节约自然资源 4.12 万吨，节约能源 1.4 万吨标准煤，减少 6 万-10 万吨垃圾处理量。另根据《再生资源回收体系建设中长期规划（2015-2020 年）》的测算，2013 年，废钢铁、废塑料、废有色金属、废纸、废轮胎、报废汽车、废弃电器电子产品、报废船舶 8 大品种回收量超过 1.6 亿吨，回收总值接近 4800 亿元；废钢铁、废有色金属、废弃电器电子产品的回收率超过 70%。

初步测算，与使用原生资源相比，相当于节约 1.7 亿吨标准煤，减少废水排放 113 亿吨，减少二氧化碳排放 4 亿吨，减少二氧化硫排放 375 万吨。践行节约集约循环利用的资源观，大力推进废旧资源再生利用产业发展，减少对于原生资源的消耗，全面提升资源的综合利用效率已经成为未来经济社会发展的客观要求和必然选择。

(二) 发展废旧资源再生利用产业可直接减少环境污染，是促进环境保护的必然要求

从现实情况来看，不管是企业的生产过程，还是居民的日常生活过程，废旧物品的产生不可避免，这些废旧物品的乱排乱扔乱放会直接带来严重的环境污染，并且，其中一些废弃物品的成分较为复杂，长期占地堆存有可能对大气、水体和土壤环境造成严重的隐蔽性、滞后性、持久性的复合污染。通过加强废旧资源再生产业的发展，尽可能促进废旧资源的回收加工利用，这就势必可以直接减少乱扔乱弃的现象，从而能够直接减轻对环境的污染。但同时，调研显示，在废旧资源回收加工利用环节，一些地区存在的废旧物资交换场所环境卫生管理不严、报废冰箱拆解中的氟利昂或报废汽车中的废油等处理不当、废电路板的贵金属酸洗、各类废水未经处理任意排放、甚至一些再生工业园区本应处理的废水集中排放等问题，也会对环境造成较为严重的二次污染。因此，在促进废旧资源再生利用产业发展的过程中，必须通过产业的规范化发展、提升加工利用的技术水平、强化环境监管等

多种方式，避免出现二次污染问题。

(三) 发展废旧资源再生利用产业将会在培育新的经济增长点方面发挥重要作用

中国经济已由高速发展转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。绿色低碳已被列入培育经济新增长点、形成新动能的重要领域之一。废旧资源再生利用产业，是资源综合利用和环保产业的重要组成部分，近几年呈现出较好的发展态势。以废旧资源的回收环节为例，2017年，中国十大品种再生资源回收总值为7550.7亿元，受主要品种价格上涨影响，同比增长28.7%，所有再生资源品种回收总值均有增长。其中，废旧纺织品增幅最高，同比增长62.8%；废轮胎增幅相对最小，同比增长4.3%。从中国废旧资源再生利用的现状来看，中国的废旧资源再生利用效率仍然严重低于发达国家，主要品种的回收率甚至低于60%，而发达国家一般在80%-90%的水平，利用率就相对更低，也远落后于发达国家的水平，并且利用环节的产业链附加值较低，存在一定的资源浪费。如德国的ALBA公司将生活垃圾转化为“绿色煤炭”的技术，开辟了解决垃圾围城问题的新路。又如德国EKA公司的废旧轮胎回收技术，95%的原料转换率，零污染排放。

(四) 发展废旧资源再生利用产业直接提升居民就业与收入水平

一方面，随着生活水平的不断提升以及产品更新换代日益频繁，废旧物品会越来越多，推进废旧资源再生利用，

实现所谓的变废为宝，可以有效提升废旧资源的经济价值，从而会提高回收价格，对于居民而言，较之以往的直接丢弃，也会增加一部分直接收入。同时，对于一些一线直接从事废旧资源回收行业的人员来说，这更是增加收入的一条重要渠道。另一方面，废旧资源再生利用行业属于劳动密集型行业，废旧资源回收、加工利用的整个环节，都会直接带来就业人数的增加。以回收环节为例，这是很多进城务工人员的一条重要就业渠道，吸纳就业人数较多。据统计，截至2017年底，全国再生资源回收企业数量为9万多家，回收行业从业人员约为1200万人。因此，加快发展废旧资源利用产业，对增加居民收入、扩大就业都将带来积极作用。

二、中国废旧资源再生利用产业发展中存在的主要问题

(一) 观念认识存在误区

一是对废旧资源再生利用产业存在认知偏见。再生资源往往被作为企业原料来源的“补充项”与“备选项”，将其视作其他产业可有可无的“补充链”，甚至将其视为“卖废品”“收破烂”的社会底层服务业，尚未从绿色经济、循环经济等新兴产业视角加以认知。二是对废旧资源再生利用产业发展缺乏系统性、整体战略考量，缺少对其回收体系、拆解体系、无害化处理、再生利用体系等产业环节的整体规划与设计，相应的政策制定、资金投入、人才培养与共性技术平台建设等亟待完善。三是对再生资源替代原生资源的方式与方法认识模糊不清，造成统计体系与管理体的滞

后，限制了再生资源利用范围。

（二）政策部署亟待加强

一是顶层部署亟待明确。虽然中国废旧资源再生利用的相关法律法规和政策指导文件相继出台，但缺少具体的操作实施细则，且仅从回收的角度尚不能对废旧资源再生利用产业形成中长期政策指导，废旧资源再生利用产业仍然缺少系统明确的顶层部署与针对性战略发展规划。同时，部分地方政策还存在“一刀切”的现象，如在环保督查中对企业类型不加区分，致使很多有助于循环产业发展的回收企业在执法中被强行关停。二是行政监管不到位，废旧资源再生利用产业的市场秩序比较混乱。三是税收结构不尽合理。2009年1月起实施的《关于再生资源增值税政策的通知》尽管明确了再生资源企业适用退税政策，但还存在激励对象模糊、返还滞后、税负相对过高等问题，对产业健康良性发展的正向激励与约束作用未得到充分体现。

（三）产业体系不够完整

一是废旧资源再生利用产业链条普遍较短，产业链比较脆弱，孤环、断环多、耦合性弱。现阶段，中国废旧资源再生利用产业中不同环节的共需对接、耦合协调程度总体偏低，产业结构调整和改进主要集中在后端的回收和再利用环节，对于前端的技术研发、原型开发和需求分析涉及相对较少，相关企业在技术结构、产品结构、经营规模上的互补性不足，不同企业之间、企业之间在战略、产品、技术、市场以及观念共识等方面尚未形成协同联动发展局

面，产业整体的竞争力较弱，价值链存在局部缺失或断裂，价值耦合能力普遍较弱。二是废旧资源再生利用产业的服务种类比较单一，废旧资源的分类回收、分拣加工、运输销售、信息化管理等服务存在大量空白，尤其是在再生资源处理技术研发、生产流程设计、销售与经营模式创新、信息交换与数字化管理等方面服务明显滞后，尚未形成基于社会化、专业化分工，集废物回收、分解、加工、利用、无害化处理等为一体的循环再生利用产业体系，专业人员培训等配套体系建设也存在突出不足。三是废旧资源再生利用产业集聚效率不高。目前，中国广东、浙江、山东、河南、河北等地形成了一定规模的废旧资源再生利用产业集群，产业园区数量也大幅提升，但在产品质量、技术支撑、配套服务水平、平台管理能力、生态环境治理方面的优势并不显著，尚未形成完整的产业生态环境，不同园区之间缺少特色发展路径，规模化优势不明显。

（四）市场机制尚不健全

一是产品与服务同质化问题比较突出。大型企业与中小微型企业提供的产品和服务差异性不大，缺少具有较强市场竞争力的废旧资源再生利用品牌企业，产品与服务的技术含量普遍较低、资源整合能力较弱、批量化生产能力不足，价值创造能力不强，行业领军企业缺失，整个行业呈现“小、散、弱”状态。二是市场运行不规范，行业秩序比较混乱。由于缺少健全的专利规范保护，加之从业者职业资格认定体系缺失，使得废旧资源再生利用产业中的技术、资金、人才、信息等难以转化为实质性、

排他性的竞争优势，造成废旧资源再生利用市场中存在大量的劣币驱逐良币现象。同时，由于缺少有效的市场监管机制和规范的产业统计体系，低质恶性竞争、不公平竞争问题严重，市场监管主体缺位，企业间的供需匹配效率较低，联动发展能力不足。三是数字化信息化管理体系建设滞后。上下游企业联系不紧密，“互联网+产业”发展体系尚未成型，市场运行效率和价值创造能力亟待提升。四是法律法规不够完善。现行废旧资源再生利用产业的法律法规还存在比较突出的不匹配、不完善问题，特别是有关回收主体责任、拆解利用规范、无害化处理标准等方面规定缺失，造成废旧物品回收、拆解、利用活动中的违法违规现象频发。

（五）技术创新能力总体不强

一是废旧资源再生利用产业相关环节中尚存在大量技术瓶颈，使得废旧资源再生利用的平均成本过高，严重制约着产业的快速、良性发展。二是废旧资源再生利用产业涉及的资源能源节约和环境保护的节点性关键技术研发滞后，资源循环利用的核心技术支撑有待加强，生态性商业模式设计、材料选择、工艺流程再造、再生利用方式等方面的创新能力普遍较弱。由于废旧资源再生利用产业的循环经济特质，需要将不同节点性技术加以集成，形成相对稳定的技术组合，实施整合性、集成式创新，对于研发试验的要求相对较高，现行技术研发和创新体系在集成创新方面还存在较大欠缺。三是废旧资源再生利用产业的市场化技术交易平台和成果转化平台不健全，废旧物品再生利用的成果转化机制不完善，先进技术的推广缺少有效路径，加之整个行业主要以中小微型

企业为主，技术水平参差不齐，多种自主性技术手段并存，造成许多废旧物品被低价值利用，缺少相应的价值评估体系。

（六）行业管理比较薄弱

在中国废旧资源再生利用产业现行统计框架中，涉及到资源消耗、价值产出、环境监测等数据还主要依赖行业协会、企业和地方政府向统计部门提供。受产业分类不统一、多头管理等问题影响，废旧资源再生利用产业的统计体系还不够科学、系统、规范。除少数学者和部分地方政府自行开展的尝试性统计核算外，大部分省市地区尚未将废旧资源再生利用产业融入现行统计框架。从更大范围的循环经济统计看，中国除出台部分清洁生产标准外，循环经济的相关标准制定工作仍处于起步阶段。由于缺乏相应标准和标识，循环经济相关产品和服务在市场中难以得到准确认知与共识。此外，废旧资源再生利用公共服务平台建设不完善，导致产业政策、信息、共性技术等流动性较差，增加了企业建设经营成本。

（七）风险防控能力不足

2008年的国际金融危机对中国废旧资源再生利用产业冲击较大，根源是再生资源体系对原生资源市场的过度依赖，自身尚未形成完整健全的产业运行机制与保障体系，市场化建设相对滞后，金融市场不健全，现代金融工具不足，导致市场风险防控和抵御能力较弱，对于市场价格波动缺乏科学的观测研判和灵活的应对能力，风险防控体制机制建设缺失。与此同时，废旧资源再生利用产业内部的高端专业技术人员比重远低于其他行业，从业者知识基础和专业水平亟待提升。此外，除少数企业拥有较

为先进的基础设施与技术装备以外，多数废旧资源再生利用企业仍然存在设备简陋、技术落后、研发投入不足，信息化、数字化、智能化水平较低等问题。专业技术人员和装备的不足进一步削弱了企业抗风险能力，废旧资源再生利用产业的专业化、精细化建设亟待加强。

三、废旧物资回收利用与资源节约、环境改善

(一) 废旧物资回收利用节约的资源种类众多

目前，中国废旧物资回收种类主要有：废钢铁、废有色金属、废塑料、废玻璃、废纸、废轮胎、废弃电气电子产品、报废汽车、废旧纺织品、废电池等。各种废旧物资的回收利用可以形成各种不同的再生资源。

可见，废旧物资经过回收处理，可以形成多种再生资源，大量节约各种自然资源，减少对能源的消耗。同时，再生资源的利用与原生资源的利用相比，能够降低环境污染，减少二氧化碳、二氧化硫等细颗粒物气体的排放。

(二) 废旧物资回收利用中涉及的金属资源最多

根据商务部发布的各年度《中国再生资源回收行业发展报告》，在主要的回收物资中，废金属（废钢铁和废有色金属）的回收量最大，回收价值最高。如果考虑报废汽车、报废船舶回收中的废金属，废金属回收量在主要再生资源回收量中的占比大约为65%~70%左右，废金属回收价值在主要再生资源回收价值中的占比大约为67%~72%。

对废旧资源进行回收、加工，能够产生再生资源，将再生资源投入到生产过程中可以明显降低对自然资源的消耗，减少能耗，因此，再生资源回收利

用对资源供给具有显著的替代性。

中国回收利用的主要再生资源可以显著降低对许多自然资源的消耗，而这些自然资源的开发主要涉及下列产业：煤炭开采和洗选业、石油和天然气采选业、黑色金属矿采选业、有色金属矿采选业、非金属矿采选业、纸浆产业。

废旧资源经过回收、加工处理，不仅可以分解、提炼出很多有用物质，替代对原生自然资源的消耗，而且与原生自然资源的开采利用相比，能够大量降低能耗，减少废气和固体污染物质排放。

废旧物资回收具有明显的自然资源替代效应和减排效应。替代的主要资源包括金属矿物、非金属矿物、能源和木材。废旧物资回收业所产生的再生资源对金属矿物的替代效果最显著，其中，对铁矿石、铜矿和铝矿的替代量排在前三位；对标煤的替代效果也十分显著，石油、木材和废金属矿物的替代效果也不容忽视。

四、未来废旧物资回收利用行业对资源供求的影响会更加显著

从全球来看，废旧物资回收利用产业是朝阳产业。面对着资源约束和经济增长对资源的旺盛需求，发展废旧物资回收利用产业必将对资源供求产生越来越大的影响。

(一) 废旧物资回收规模将进一步扩大

发展废旧物资回收利用产业首要一环就是要提高废旧物资回收率。2016年12月21日，工信部、商务部、科技部联合发布《关于加快推进再生资源产业发展的指导意见》，提出在2020年建立再生资源产业体系，再生资源回收利用率达到3.5亿吨。2017年5月，国家发展改革委印发的《循环发展引领行动》

指出,到2020年,主要资源产出率比2015年提高15%,主要废弃物循环利用率达到54.6%左右。

截至2017年,中国主要废旧物资回收量有些已经达到或超过《指导意见》所确定的目标,有些已经接近确定目标。为此,基于《指导意见》和《引领行动》,考虑再生资源现有回收状况,并参考相关预测,这里给出十种再生资源的重新预测结果,采用的预测方法主要是回归方法和灰色系统预测法。

预测结果显示,到2020年,中国废旧物资回收规模总量可能达到3.6亿吨。未来几年,中国主要再生资源回收量都将大幅度提升,其中,废钢铁的回收量异军突起,成为最重要的再生资源。

(二)再生资源对资源供求的影响将进一步强化

从资源供给的角度看,废旧物资回收规模的扩大必将使再生资源在资源供给中的地位更加突出,增强对原生自然资源的替代性,减少对原生自然资源的消耗,并有利于自然环境的进一步改善。

根据废旧物资回收量的预测结果,在考虑废旧物资全部转化为再生资源前提下,参照中国目前主要矿产资源品位的,中国未来几年再生资源对原生自然资源的替代效果和减排效果预测如表所示。

表 2018年—2020年度废旧物资回收的替代效果和减排效果预测 单位:万吨

替代和减排效果	2018年	2019年	2020年	
回收的十种废旧物资总量	30310	33122	36239	
可代替的自然资源	铁矿石	82436	90875	100280
	铜矿	95391	103651	112551
	铝矿	11406	12762	14286
	铅矿	32191	37805	44246
	锌矿	9204	10049	10998
	金属矿物总量	239029.04	255141.23	282300.32
	石英砂	759	815	878
	纯碱	264	283	305
	长石粉	63	68	73
	非金属矿物总量	1085.02	1165.96	1256.6
	石油	13753	15238	16878
	煤炭	29807	32532	35569
	木材	3828	4003	4189
减少大气污染物排放总量	116219	124656	133090	

从资源需求的角度看,废旧物资回收规模的扩大将会产生出更多的再生资源,并替代更多的原生自然资源满足各个行业尤其是资源加工业对资源的需求。预计各个行业对再生资源的需求满足度将会进一步提升。这里给出基于灰色预测模型的中国未来几年资源加工业对再生资源的预测满足度。

五、促进废旧资源再生利用产业发展的对策建议

(一)以全产业链发展和创新驱动为重点,增强龙头企业竞争力

龙头企业是废旧资源再生利用产业发展的主体和关键。应积极实施龙头企业带动战略,鼓励龙头企业全产业链发展,支持龙头企业提升技术水平,以提高废旧资源再生利用产业发展质量和效益为中心,优化废旧资源再生利用产业发展的劳动力、资本、土地、技术、管理等要素配置,推动废旧资源再生利用产业新技术、新业态、新商业模式蓬勃发展,形成创新驱动产业发展模式。

(二)加强废旧资源再生利用产业园区建设,推动产业空间集聚发展

促进废旧资源再生利用产业发展,需要充分发挥和培育园区的产业集聚效应、关联效应、产出效益、根植性、成长性和竞争力,合理安排废旧资源再生利用产业空间布局,引导废旧资源再生利用产业向特色园区集中,根据废旧资源再生利用产业发展特点,区域资源环境承载能力、现有开发基础和发展潜力,建设有效引领区域经济发展、功能定位突出、产业集中集约的废旧资源再生利用产业园区。支持废旧资源再生利用产业园区进行试点示范,开展清洁生产审核、质量管理体系和环境管理体系认证。

(三)重视产业的战略价值,完善

财税政策支持体系

发展废旧资源再生利用产业，必须重新审视和思考废旧资源再生利用与自然、社会可持续发展的关系，高度重视废旧资源再生利用产业的战略价值，强化约束与激励相容的政策机制，完善财税政策支持体系。未来，应突出强调废旧资源再生利用产业对加快绿色发展、推动生态文明建设的重要性，加强对废旧资源再生利用产业的特征识别与产业细分，避免将废旧金属处理等废旧资源再生利用产业纳入钢铁产业“去产能”范畴，持续、稳定加大对废旧资源再生利用产业的财政支持力度。重点对废旧资源再生利用产业的技术开发、重大项目和产业示范项目，给予资本金入股、资金补助、贷款贴息以及政策性补贴等支持。创新废旧资源再生利用行业公共服务供给机制，给予废旧资源再生利用企业贴息补助、政府担保机构配置相应贷款担保额度，解决企业融资问题。完善废旧资源再生利用的税收体系，鼓励和扶持符合国家退税或者减免税条件的废旧资源回收利用企业和个体工商户，依法享受税收优惠政策。同时，加大征税监管，打击废旧资源回收利用过程中的虚开、倒卖发票等违法行为，建立违法企业黑名单制度，并将其相关违法记录纳入社会征信系统。

(四)加强规划布局与互联网融合，健全废旧资源再生利用回收网络

重点结合新型城镇化和乡村振兴战略实施，完善和加强回收网点布局与建设，将废旧资源回收企业、网点、交易市场纳入城乡建设规划，在工厂和企业集聚区、居民社区等建立回收点，在农村、乡镇按照居民户数设置简易收购站点或固定收购站点，疏通工业垃圾、生

活垃圾、建筑垃圾等各类固体废弃物回收渠道。同时，围绕废旧资源再生利用产业结构的合理化和高级化，积极推广发展“互联网+回收利用”模式。借助大数据、物联网等新一代信息技术，推动废旧资源回收利用与信息技术融合，引导废旧资源回收利用行业向信息化、自动化、智能化方向发展。重点放大信息技术在优化流程、控制成本、提升效率、整合资源与市场等方面的积极效应，推动废旧资源再生利用企业利用互联网、大数据开展信息采集、数据分析、流向监控，通过物联网技术跟踪产品及废弃物流向，利用互联网搭建废旧资源回收利用在线交易平台，使需求方能够快速获得服务匹配，促使废旧资源再生利用交易市场由线下向线上线下结合转型升级。

(五)加强产业发展顶层设计，强化法律法规保障

从全球范围看，自20世纪70年代以来，日本、德国等发达国家就开始为促进废旧资源再生利用进行立法规制，颁布实施了《家用电器回收法》、《废弃物管理法》等一系列废旧资源再生利用专项法律法规，通过具有较强法律效力的专项法律法规，强化生产者和消费者责任，保障废旧资源再生利用产业的健康发展。中国也应借鉴国际经验，在现有促进废旧资源再生利用产业发展的相关制度基础上，进一步加强废旧资源再生利用相关法律法规体系建设，重点做好废旧资源再生利用法律法规的顶层设计，加快出台关于废旧资源再生利用的专项法律法规，合理确定废旧资源再生利用的范围，进一步明确规定生产者、消费者的责任和义务。同时，加强废旧

财经资讯

Financial information

2021年3月中国汽车保值率
报告

2021年4月2日，中国汽车流通协会和精真估联合发布了《2021年3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，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，提升经营效率。



政策方向

全国“两会”聚焦汽车产业

全国两会对“十四五”开局之年的重要意义不言而喻。汽车产业正迎来新一轮科技革命，当智能网联汽车逐步成为主流，与之配套的新能源技术、芯片技术、自动驾驶技术都成为各家车企代表关注的话题。此外，政府工作报告除了继续支持汽车消费，还对后续使用环节的停车、换电、二

资源再生利用监管部门之间的沟通和协调，避免废旧资源再生利用领域政出多门、多头交叉管理，明确部门管理权责。通过完善相关法律法规体系，进一步明晰废旧资源再生利用产业发展过程中各利益相关主体的权责和义务，以法律形式保护废旧资源利用企业和个人的合法权益，对违规者予以相应的惩罚，推动废旧资源再生利用产业的规范化发展。

(六) 以废旧资源再生利用企业转型升级为主线，提升行业协会服务能力
在当前国际经济环境日益复杂、经济高质量发展要求不断提升、废旧资源主要品种价格持续走低、企业经营成本日益攀升、生存压力较大的情况下，更需要充分发挥行业协会作用，以废旧资源再生利用企业转型升级为主线，提升废旧资源再生利用行业协会服务能力，助力废旧资源再生利用产业更好更快发展。

(七) 加大宣传教育力度，增强社会公众环保意识

在促进废旧资源再生利用产业发展的过程中，应加大宣传教育力度，形成自觉参与废旧资源再生利用的社会氛围，努力使回收利用废旧资源成为全民节约资源和保护环境的共识。激发消费者的参与热情，使消费者充分认识和了解废旧资源再生利用产业发展中“生产商和消费者责任制”，推动消费者思想观念和消费行为转变。作者：国务院发展研究中心“我国废旧资源再生利用产业发展研究”课题组

(文章来源：循环经济观察)

手车流通提出支持。



热点事件

315 再提保护消费者权益

与往年不同，2021 年 315 更多聚焦服务方面。经销商 4S 店采用“人脸识别”等新技术开展营销工作的同时，应注意保护消费者权益。以福特、英菲尼迪为例，产品缺陷的问题常常不会直接反映到厂商，而是由经销商居间处理。提供延保服务，对一些品牌的消费者非常有益，避免出保后出现“自费更换发动机”的情况。新能源汽车虽然没有出现在 315 晚会，但“续航注水”等多个问题已经被新华社等主流媒体指出，厂商需积极开展自查和改正。



线上车源量变化

二手车源“龙抬头”

二手车源量环比上月增长 15%，逐步走出跨年行情，即将进入 2021 年的第一个交易高峰。“车随人动”，车辆的流向也与人员的流动速度密切相关。随着疫情对国内经济的影响基本解除，人流和车流都显著增加。二手车交易目前面临的主要压力仍是新车价格的挤压。本月虽然车源量增长，但涨幅不及预期，车商仍需继续探索恰当的迁入地。



各级别保值率

细分市场价格普遍回升

面临更大尺寸的 SUV 和其他豪华品牌的挤压，主流合资品牌的轿车价格已经大幅跳水，这一趋势目前从紧凑型轿车升级到中型轿车。例如奥迪 A3、宝马 1 系等产品，新车价格与主流合资的中型轿车重合。即便在二手车市场，消费者选择同价位豪华品牌的几率也更高。中型轿车失守，成为市场中唯一降价的产品。MPV 成为本月亮点，以 GL8 为代表的高端 MPV 价

格坚挺，五菱等低端 MPV 虽然价格一如既往，但受众人群已经明显减少。



豪华品牌保值率

豪华品牌保值率稳中有升

豪华品牌同样由于竞争激烈导致新车价格下降，但豪华品牌车辆仍保持了较高的保值率，这体现出了厂商的管理能力。这个管理能力主要是品牌和服务两方面。

品牌方面，时刻强调本品的高科技属性非常必要。服务方面，BBA 也显著由于其他主流品牌。



合资厂商细分

合资厂商表现接近

合资厂商的车型分配已经发生了根本变化。例如海外雅阁等车型同时引进到两家国内厂商生产，基本抹平了同品牌不同厂商间的产品差异。

在此背景之下，广本和东本的整体保值率相近。丰田品牌内部，亚洲龙车型价格维持较高，是一丰保值率高于广丰的主要来源。



主流海外品牌保值率

别克品牌重回 top10

合资品牌当中，韩系美系竞争激烈，随着现代品牌出现多个负面新闻，竞品别克趁机将其超越。别克价格上升的主要动力是 GL8 车型。部分地区 GL8 新车仍有加价现象。本月价格涨幅较大的还有 MINI 品牌。MINI 作为个性化品牌，同时有较高的保有量，堪称市场奇迹。由于 MINI 电动化传闻不断，今后汽油版 MINI 可能成为稀缺产品。



自主品牌品牌保值率

自主品牌需要“高端”

广汽传祺多款新车上市，正值媒体关注度的高峰，间接带动二手车价格上涨。广汽传祺和埃安两个品牌拆分之后，对各自的营销有益无害，电动车和燃油车推广的侧重点本就不同。



新能源汽车市场变化 牌照指标向纯电动倾斜

新能源汽车在 2020 年供需两旺。2021 年一季度新能源车仍热销，但投资风险却已显现。江苏在上个月发布了《省发展改革委关于切实加强汽车产业投资项目监督管理和风险控制的通知》，指出了产能利用率低、“重招引轻监管”、加强市场风险研判防控三个方面的问题。尽管发展过程经历波折，但新能源汽车作为“十四五”《规划》中的重要项目，仍是我国制造业升级的确定目标。



不同类型新能源车保值率 电动车“硬件”价值下降

插电混动车型本月价格稳定，供需双方基本维持观望。纯电动车在价格上“两极分化”已经非常明显，国产入门级的微型车、小型车逐渐在市场占据较高份额，与高端的特斯拉、蔚来等形成对照。低定价的车型在保值率方面有优势，表现并不逊于豪华品牌。在中档价位竞争的厂商、品牌都举步维艰，二手车市场上车源量较少。



不同类型新能源车保值率

宝马、路虎、凯迪拉克等品牌坚持插电混动路线，虽然早期的产品有“油改电”之嫌，但在二手车市场中已经占据了较高的份额，且相比同车龄的纯电动车仍有产品优势，保值率表现尚佳。插电混动目前仍是获得认可的可行路线。从品牌角度看，国产品牌电动车在保值率指标上已经与海外品牌平起平坐。



(文章来源：中国汽车流通协会)

2021年3月二手车市场简析

2021年3月，全国二手车市场交易量156.90万辆，交易量环比增长64.24%，交易金额为958.82亿元。

乘用车情况：基本型乘用车共交易95.39万辆，环比增长65.10%，与19年同期相比增长34.44%；SUV共交易16.85万辆，环比增长64.33%，与19年同期相比增长64.61%；MPV共交易9.21万辆，环比增长70.15%，与19年同期相比增长11.25%；交叉型乘用车共交易3.53万辆，环比增长66.19%，与19年同期相比增长19.08%。



2021年3月二手车市场简析



2021年3月二手车市场整体表现

2021年3月，全国二手车市场交易量156.90万辆，交易量环比增长64.24%，交易金额为958.82亿元。

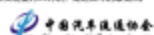


乘用车情况：基本型乘用车共交易95.39万辆，环比增长65.10%，与19年同期相比增长34.44%；SUV共交易16.85万辆，环比增长64.33%，与19年同期相比增长64.61%；MPV共交易9.21万辆，环比增长70.15%，与19年同期相比增长11.25%；交叉型乘用车共交易3.53万辆，环比增长66.19%，与19年同期相比增长19.08%。



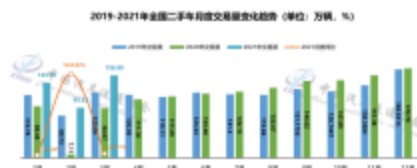
商用车情况：商用车12.24万辆，环比增长55.14%，与19年同期相比下降2.71%；微型车12.85万辆，环比增长59.59%，与19年同期相比下降4.44%。

3月份全国二手车交易量环比增长64.24%，较12020年3月增长65.21%，较2019年3月增长25.46%，增速明显加快。去年3月份全国二手车交易量为95.39万辆，是近五年历史同期的最低点。参考19年二手车交易数据，一季度二手车交易量较19年同期增长了21.5%。



2021年，3月同比增长65.21%，较1月份增长了19.84个百分点，增速明显加快。2月份的爆发性增长主要是去年同期二手车交易量基数较低。今年第一季度，二手车交易量为395.59万辆，较去年同期增长97.24%，强增长主要因为去年同期全国二手车交易量仅有200万辆，是近五年历史同期的最低点。参考19年二手车交易数据，一季度二手车交易量较19年同期增长了21.5%。

2021年二手车市场月度交易趋势



2021年，3月同比增长65.21%，较1月份增长了19.84个百分点，增速明显加快。2月份的爆发性增长主要是去年同期二手车交易基数较低。今年第一季度，二手车交易量为395.59万辆，较去年同期增长97.24%，强增长主要因为去年同期全国二手车交易量为200万辆，是近五年历史同期的最低点。参考19年二手车交易数据，一季度二手车交易量较19年同期增长了21.5%。



2021年第一季度，全国六大区域二手车交易量同比均有明显增长。

其中中南地区增速最为明显，同

比增长 136.11%，共交易二手车 111.75 万辆；华东、华北地区增速超过 90%，分别交易了 133.83 和 45.28 万辆；西南、西北两个地区增速超过 80%，分别交易了 57.22 和 22.40 万辆；东北地区增幅最小较去年同期增长了 37.32%，共交易了 25.11 万辆。

一季度各区域交易量均有大幅增长，今年随着全国经济形势走好，汽车消费需求增加，二手车交易活跃度提升。

2021年第一季度六大区域情况分析



2021年第一季度，全国二手车交易总量同比增长 97.24%。其中，基本型乘用车交易 240.06 万辆，同比增长 104.43%；SUV 共交易 42.14 万辆，同比增长 93.91%；MPV 共交易 22.77 万辆，同比增长 100.22%。2021 年一季度各车型交易量较去年同期均有明显增长，基本型乘用车与货车增幅均超过 100%。



3 月二手车转籍比例为 28.65%，跨区域流通明显好于去年同期，转籍比例较去年同期增长了 5.75 个百分点。环比上月增长了 5.87 个百分点。

2021年跨区域流通情况



2021年3月跨区域流通情况

3月二手车转籍比例为**28.65%**，跨区域流通明显好于去年同期，转籍比例较去年同期增长了 5.75 个百分点，环比上月增长了 5.87 个百分点。



2021 年一季度全国累计交易二手车 395.59 万辆，同比增长 97.24%。其中，基本型乘用车共交易 240.06 万辆，同比增长 104.43%；SUV 共交易 42.14 万辆，同比增长 93.91%；MPV 共交易 22.77 万辆，同比增长

85.43%；交叉型乘用车共交易 8.86 万辆，同比增长 60.79%；客车 31.88 万辆，同比增长 91.85%；载货车 33.11 万辆，同比增长 102.22%。2021 年一季度各车型交易量较去年同期均有明显增长，基本型乘用车与货车增幅均超过 100%。

2021年一季度二手车市场整体表现

2021年一季度全国累计交易二手车395.59万辆，同比增长97.24%。其中，基本型乘用车交易240.06万辆，同比增长104.43%；SUV共交易42.14万辆，同比增长93.91%；MPV共交易22.77万辆，同比增长100.22%；交叉型乘用车共交易8.86万辆，同比增长60.79%；客车31.88万辆，同比增长91.85%；载货车33.11万辆，同比增长102.22%。2021年一季度各车型交易量较去年同期均有明显增长，基本型乘用车与货车增幅均超过100%。



历年二手车车龄分布

历年二手车车龄分布



7年以上车龄占比提升情况

从车龄分布来看，2021年一季度车龄在3年以内的车交易了87.16万辆，占比交易量的22.03%，较去年同期下降了3.81个百分点。车龄在3-4年车型共交易了147.89万辆，占比交易的37.37%，较去年同期增长了6.17个百分点。车龄在7-10年的车型占比较去年同期下降了0.45个百分点，共交易了66.21万辆。车龄在10年以上的车型比例较去年同期增长了5.52个百分点，共交易了63.11万辆的占比。



(文章来源：中国汽车流通协会)