

国VI进行时

国VI标准完成征求意见,计划在今年年底发布

立足国情满足自身需要

◆本报记者刘秀凤

国家环境保护标准《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六

阶段)》(以下简称国VI标准)日前完成征求意见。据悉,国VI标准在框架结构上继续延续了欧洲标准体系,但同时

系统监管等方面的先进经验加以引进吸收。据悉,在完成报批等手续后,国VI标准将在今年年底正式发布,预计2020年左右开始分阶段实施。

中国自己的排放标准

我国机动车排放标准从国I到国V一直使用欧洲标准体系,虽然国VI标准延续了欧洲标准体系,但不是直接翻译照搬,而是基于国情制定的属于中国自己的排放法规。为什么到了国VI这个阶段,要更强调立足国情?环境保护部机动车排污监控中心副主任丁焰告诉记者,这与我国汽车工业发展历史密切相关。我国从2000

年开始实施国I标准,但当时没有经验,主要是拿来主义。“加严排放标准,是为了解决我们自己的环境问题,但欧VI标准主要针对欧洲的问题。因此,我们学习了欧VI标准的方法学,制定自己的排放标准,来改善我们自己的环境问题。”丁焰说,在我国,汽车排放的氮氧化物、VOCs、颗粒物问题突出,也是重点

管控对象。比如,要控制VOCs,就要加强蒸发排放控制,但欧洲因为地理环境、气候条件等因素,加之汽车保有量以柴油车为主,因此对蒸发排放的管控较为宽松。“在国VI标准制定过程中,我们立足自身环境改善要求,加强了对蒸发排放的控制。相比欧VI标准,国VI标准的限值要求更为严格。”丁焰告诉记者:“以前,我国在汽车污染物排放标准制定过程中的指向性不强,在国VI标准制定过程中,明确了减排要求,考虑得更细。总之,核心就是制定标准的理念在转变。”

引入全工况概念防止作弊行为

丁焰告诉记者,国VI标准基于全球轻型车统一测试工况(WLTC)。测试工况与车辆排放控制策略密切相关,如果工况改变,车辆需要重新标定,也就增加了研发成本。“所谓工况就相当于考卷,要上市销售的车辆都要通过考核,但不管什么工况都不是尽善尽美的。”丁焰说,标准编制过程中曾对国内20个典型城市进行工况调查,发现我国的代表性工况与WLTC的主要参数相似性很高。同时,全球80%以上国家和地区的轻型车测

试都采用这一工况。“我们选择工况体系的原则,就是既能反映中国道路行驶特征,又符合我国汽车产业发展的外向型战略。如果我们单独开发一个自己的工况,那就只能闭门造车。”丁焰告诉记者。国VI标准的最大亮点之一,就是引入了欧VI标准中的“实际驾驶排放测试”(RDE)。RDE是全工况的概念,也就是说,车企销售的符合国VI排放标准的车,不管车主怎么开,在什么样

的工况下,排放都应该达标。2015年9月爆出的大众“排放门”事件持续发酵,进一步加速了欧盟对汽车尾气排放测试改革的力度。因为实验室排放测试不能精确反映轻型车的实际道路排放水平,欧盟决定在欧VI标准完善过程中,附加一个“轻型车实际驾驶排放(RDE-LDV)”测试程序,作为实验室测试程序的补充。国VI标准编制组认为,随着排放标准加严的空间和潜力的缩减,对于真实使用环境下的排放控制才是实现污染减排、改善环境质量的关键。为了提升国VI车的排放控制水平,防止排放作弊行为,编制组认为有必要在国VI阶段逐步引入RDE法规,保证国VI标准的实施效果和环境效益。

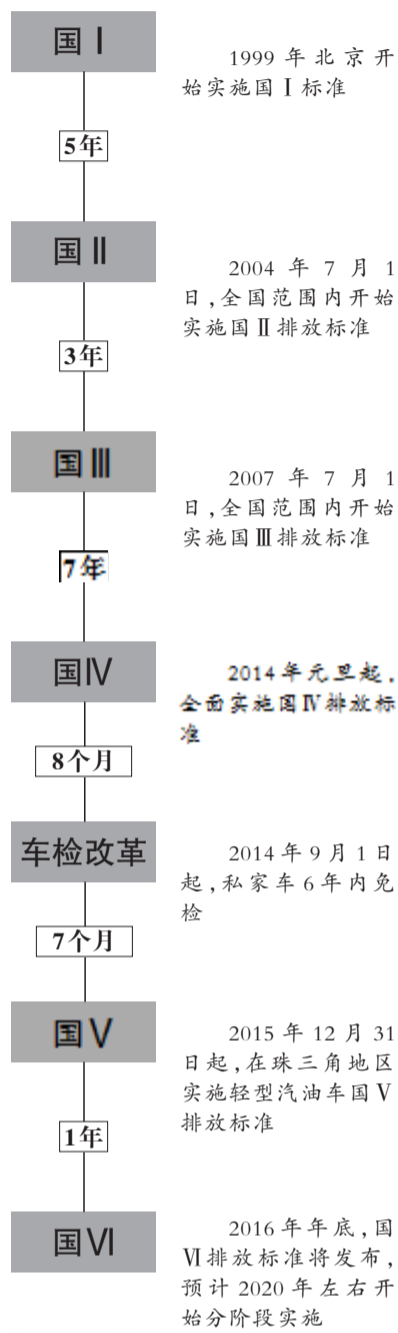
两个阶段限值满足管理要求

与之前的排放标准不同,国VI标准设定了6a和6b两个阶段的排放限值。对此,征求意见稿在编制说明中给予了解释。由于国V轻型车排放标准东部地区实施时间为2016年,全国实施日期为2017年,距征求意见稿中建议的国VI实施时间仅有3~4年准备期。为保证汽车行业有足够的准备周期来进行相关车型和动力系统变更升级,以及车型开发和生产准备,国VI排放标准拟分为6a和6b两个阶段实施,经过6a阶段的过渡,最

终在全国统一实施6b标准。同时,对于环境改善需求迫切、机动车污染防治任务紧迫的重点地区,在满足标准实施条件的前提下,也可以提前实施6b阶段排放标准,以满足特殊减排需要。从单车排放限值来看,对于6a限值,与国V标准相比,轻型汽油车CO排放下降了50%;对于6b限值,轻型汽油车CO、THC、NOx、PM排放分别下降了50%、50%、40%、33%。比北京市环保局发布的京VI标准征求意见稿中的限值要求更加严格。同时,增加了控

制项目温室气体N<sub>2</sub>O,将有效降低轻型车温室气体N<sub>2</sub>O的排放。根据编制组的测算,从国V升级到国VI,轻型汽油车单车升级成本约需1200元。国VI标准实施后,每年需增加生产成本255亿元,但从污染治理以及健康影响成本计算,各项污染物减排产生的经济效益为应当在4600亿元以上,效益超过成本投入的17倍。因此,实施更严格的排放标准具备了经济可行性。在国VI标准制定过程中,汽车行业企业也深入参与其中。丁焰告诉记者,在这个过程中,可以与企业进行充分沟通交流,有助于确保国VI标准的实施效果。据他介绍,现在不少企业已经研发出了满足国VI标准要求的样车,正在进行可靠性实验。

从国I到国VI的演变



机动车和非道路移动机械环境管理新进展 相关企业应公开主要环保信息

本报记者刘潇艺北京报道 环境保护部网站日前发布《关于开展新生产机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的公告(征求意见稿)》(以下简称《公告》)。此次征求意见稿面向相关部委办公厅、行业协会以及企业。根据《公告》,机动车和非道路移动机械生产、进口企业,应当向社会公开其生产、进口机动车和非道路移动机械的环保信息,包括排放检验信息和污染控制技术信息,并对信息公开的真实性、准确性、及时性、完整性负责。《公告》要求机动车和非道路移动机械生产、进口企业公开企业名称、生产地址、办公地址、联系方式等企业基本信息,以及公开车型、动力系、污染控制、传动系等相关污染控制技术信息。此外,企业还应公开新产品定

型检验、生产一致性检验、在用符合性检验和出厂检验信息,包括检测结果、检验条件、检测机构信息等排放检验信息。在信息公开方式方面,《公告》要求机动车生产、进口企业应以随车清单的方式公开主要环保信息,非道路移动机械生产、进口企业应在机身明显位置粘贴环保信息标签,公开主要环保信息。各省级环境保护主管部门应加强对新生产机动车和非道路移动机械环保信息公开工作的监督管理,通过现场检查、抽样检查等方式进行监督检查。对未按照《公告》要求真实、准确、及时、完整公开车型或机型环保信息的,各省级环境保护主管部门应按照《大气污染防治法》的规定予以处罚,并将处罚结果向社会公开。



编者按

生活在一个买车要靠运气的城市,驾照捂在手里快要过期了却始终摇不上号,小编也是苦不堪言。对购车通勤成为刚需的人来说,一边是普通小客车指标摇号中签率连创新低,一边是新能源车指标先到先得,该作何选择?本栏目将关注新能源车购买、使用、维修等全生命周期的问题。

新能源车指标“立等可取”

本报记者刘潇艺报道 与普通小客车中签的“遥遥无期”相比,新能源车指标可谓“立等可取”。北京市小客车指标管理系统网站近日公布本年度第三期小客车指标申请情况。数据显示,本期新能源车个人指标申请人数达16264人,较上期的11327人多出近5000人,增幅超40%。据悉,这也是今年以来新能源车个人指标申请人数连续三期破万,新能源车个人指标持续受到追捧。按照计划,2016年示范应用新能源车配置指标额度共6万个,其中个人5.1万个,单位3000个,营运6000个。目前本年度新能源车个人指标仅剩28534个,预计在8月的第四期全部配置完毕。全国乘用车市场信息联席会(以下简称乘联会)副秘书长崔东树认为,北京摇号购买新能源车的抢购没有推广示范意义,这是极度挤压需求下的被迫购买,北京百姓解决有没有车的问题只能靠买电动车。其他城市政策没有这样的助推力,因此北京的摇号新能源车抢购情况近期难以在其他城市出现。业内人士指出,目前申请新能源车个人指标的增长速度还算平稳,还是应根据实际需求申请指标,避免恐慌性购车。据了解,新能源车个人指标完成本年度指标配置后,申请人可继续提

交申请,明年进行指标配置时,提交早的申请人将优先配置到指标。在“十三五”的新政策环境下,2016年新能源乘用车市场呈现逐步恢复增长特征。根据乘联会的厂家销售数据,3月~5月新能源乘用车市场呈现月度环比快速增长,市场持续走强的趋势。5月新能源乘用车销量26208台,同比增长141%,环比4月增长27%。1月~5月的新能源车总体销量8.6万台,同比增长126%,新能源车增速相对健康合理。此外,今年汽车牌照拍卖价格增长速度很快,目前天津和杭州的牌照拍卖价格创出新高,深圳处于次新高状态,崔东树认为,这也有利于新能源车的销售。随着全国新能源车市场的补贴和优惠力度加强,政策效果逐步体现。北京的限购政策深入,差异化的新能源车不限行的优惠政策对车市的新能源车购买的促进仍较大。那么,申请新能源车指标具体该怎样操作呢?以北京市为例,登陆北京市小客车指标调控管理信息系统后,在用户中心进入申请填报页面,此时应注意,在指标类型处选择“新能源车指标”,提交申请后获得申请编码,通过审核后参与摇号,中签后获得《指标确认通知书》,这时就可以办理车务手续,购买新能源车了。



奇瑞汽车海外工厂具有技术环保高效、多国文化融合、深度本地化等显著特征。合作内容涉及发动机技术、新材料技术等汽车产业链上下游的诸多领域。图为肯尼亚警方使用的奇瑞汽车。 本报记者邓佳摄

全新福特福克斯 EcoBoost125 发动机 动力有余 节能有道

本报讯 绿色环保越来越成为汽车生产商不得不重视的问题。全新福特福克斯于去年7月上市,首次引入两款EcoBoost汽油直喷涡轮增压发动机。EcoBoost作为福特最先进的动力技术,集涡轮增压、缸内直喷和双可变气门于一身。其中屡获国际大奖的EcoBoost125发动机备受关注。EcoBoost125发动机拥有92千瓦/6000转的最大功率。“升功率”代表着发动机的强化程度和技术先进性,它以“每一升排量所能发出的功率”来展示发动机的天赋。此外,这款发动机在扭矩峰值方面也表现很好。

在加速状态下,发动机会切入Over Boost超增压模式,发动机扭矩将提升30牛米,达到200牛米,匹敌大部分2.0自然吸气发动机,持续时间为15秒。EcoBoost125发动机在爆发强劲动力的同时,更为看重燃油经济性的消费者带来惊喜。与SelectShiftTM 6速手自一体变速器匹配,其综合工况油耗仅为5.6升/百公里;配合手动变速箱,更可实现低至5.2升/百公里的综合工况油耗。通过轻量化技术和紧凑化设计,发动机总重更轻,这不仅有助于进一步提升燃油经济性,而且也得到了更好的性价比。夏建林

中国环境年鉴 2015

资料完备 数据权威 请即订阅

《中国环境年鉴》订阅单(复印有效)

Table with columns: 订阅单位和联系人姓名, 单价(含邮费), 订阅册数, 合计金额, 总计. Includes rows for 2015, 2014, and 2013 volumes, and a total row.

邮购汇款:北京市东城区广渠门内大街16号 邮编:100062 账户名称:中国环境报社 开户银行:北京银行广渠门支行 银行账号:01090514000120111006865 电话:(010)67112032 传真:(010)67103929(自动) 联系人:高斐 电子信箱:huanjingnj@163.com 用途:请务必在汇款单据上注明购《中国环境年鉴》书款。

