

中/国/电/池/行/业/绿/色/发/展/领/军/企/业



特约刊出



## 新能源车准入新规十大变化

和鑫投资 师少楠

工信部日前发布《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定(修订征求意见稿)》,与此前5月份发布的准入规则征求意见稿相比,由原来的20条扩充为28条,内容更加细化、明确、完善,态度也更鲜明。两者对比分析结果如下表。

序号	变化方面	新规定内容	变化分析
1	新能源车定义	指采用新型动力系统,完全或主要依靠新型能源驱动的汽车,包括插电式混合动力(含增程式)汽车、纯电动汽车和燃料电池电动汽车等。	定义更加简明清晰。新版比5月版更为严格,剔除混合动力汽车。但新版的细化项没有明确5月版的铅酸电池问题。多年来把铅酸电池剔除补贴范围是惯例,预计实际执行中也会剔除使用铅酸电池的插混和纯电动汽车。
2	地方管理	工业和信息化部负责新能源汽车生产企业及产品准入的许可管理。省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门负责本行政区域内新能源汽车生产企业的日常监督管理,并配合工业和信息化部实施相关准入管理工作。	地方管理容易带来地方保护。地方政府管理一般是以地方利益最大化为原则。很多政策的执行都是因地方政府的阻碍而出问题,加入地方管理会导致各地新能源资质管理的标准尺度会严重复杂化。
3	专用车企准入	符合相应的常规汽车生产企业准入管理规则。	新能源专用车企准入条件相对放宽。按5月版,很多专用车企难以满足轻货整车企业的标准,也没有相关的部分能力,因此,新版相对5月版条件放宽,更加务实。
4	改装车的市场	在已取得《公告》的新能源汽车整车或者底盘基础上实施改装的新能源汽车产品,如改装未影响到底盘、车载能源系统、驱动系统和控制系统,不需要申请新能源汽车生产企业及产品准入许可。	新能源改装车的市场放开。5月版规则要求改装车企业自制底盘,这难度太大,而且极不安全,因此新版务实的标准让改装企业可以买底盘,这是件好事。
5	厂家设计能力	具备生产新能源汽车产品所必需的设计开发能力、生产能力、产品生产一致性保证能力、售后服务及产品安全保障能力,符合《新能源汽车生产企业准入条件及审查要求》。企业集团下属企业可共用集团的部分能力,但应当符合《企业集团下属企业的准入条件及审查要求》。	要求厂家设计能力增强。新版中强化企业设计能力的要求,体现出与常规汽车企业同等的技术能力要求,由此将新能源车企的准入门槛大幅提升。而企业集团下属企业特殊的准入条件,有利于国企大集团做大做强。
6	电池目录要求	无	新版规定中电池目录要求被略去。国内电池企业落后反而被保护是不合理的,需要充分的竞争,最终会让好企业有出头的机会。
7	企业准入审核	新建新能源汽车生产企业的企业法人营业执照复印件(或者办理过程中的证明文件),以及根据国家有关投资管理规定的投资项目申报文件。中外合资企业还应当提交中外股东持股比例证明。	企业准入审核首次关注外资占比。外资进入新能源整车领域也与常规车一样,面临50%股比要求,现在就要考虑到新能源车未来规模化量产的可能性,否则容易出问题。
8	新能源车厂家两年内达新标	在本规定施行前已取得新能源汽车生产《公告》资质的整车、改装客车、特种作业类专用车生产企业,应当进行改造,并自本规定施行之日起6个月内报送满足本规定的审查计划,并于24个月内完成审查。逾期未完成审查的,暂停生产、销售有关新能源汽车产品。	更为严格,导致部分新能源车企2年后可能因此失去资质。即使是已经获得公告的新能源汽车企业及其产品也未入法松绑,必须满足最新的准入要求,否则将暂停生产、销售新能源汽车产品。
9	政府的自律时效性	工信部收到申请后,对于申请材料不齐全或者不符合法定形式的,应当当场或者在五日内一次告知申请人需要补正的全部内容。对于申请材料齐全、符合法定形式的,应当予以受理,并自受理之日起20个工作日内作出批准或者不批准的决定。20个工作日内不能作出决定的,经工信部负责人批准,可以延长10个工作日,并应当将延长期限的理由告知申请人。	让企业申报有稳定的时间预期。这是件好事,久拖不决的事情虽然不多,但也应该有明确的规定。
10	安全监控平台建设	新能源汽车生产企业应当建立新能源汽车产品运行状态监控平台,对已销售的全部新能源汽车产品的全生命周期运行和安全状态进行实时监控。企业监控平台应当与地方和国家的监管平台对接。	企业的产品安全责任大幅增加。对新能源汽车的全生命周期状态实时监控难度很大,常规汽油车尚未达到如此的程度,而且涉及到用户隐私问题,监控的难度巨大。

# 国六油品标准已在路上

### 新标准环保指标仍有提升空间

◆本报记者徐卫星

自2017年1月1日起,全国将全面供应国V汽油,同时停售低于国V标准的车用汽柴油。90、93、97三个标号的汽油将寿终正寝,迎来89、92、95、98的新标号。

根据2015年环境保护部发布的机动车环境管理年报统计数据,2015年我国机动车污染物排放总量达到4532.2万吨。

“机动车污染排放已经成为我国大气污染的重要来源,而车用燃油品质与机动车污染排放状况密切相关,车用油品的低硫化和清洁化是影响机动车污染防治的关键因素。”中国环境科学研究院车用油品排放实验室主任、研究员岳欣接受本报记者采访时表示。

他指出,《大气污染防治行动计划》提出了明确的油品升级时间表,《加快成品油质量升级工作方

案》将油品升级进程较原计划进一步提前一年,极大地加快了油品升级和供应。但这并不意味着油品升级到了终点,目前油品升级仍然有较大的空间。

“正在编制的机动车第六阶段排放标准将与世界最严的机动车排放标准接轨,车用油品的标准也应同步提高。”岳欣表示,目前,国家质检总局、国家标准化管理委员会正对现行车用汽油国家标准GB17930-2013《车用汽油》以及现行车用柴油国家标准GB19147-2013《车用柴油(V)》进行修订,10月17日,石化标委会已经组织审议并通过了第六阶段车用汽柴油标准送审稿。新标汽柴油在主要技术指标上,已经达到了欧洲现阶段车用汽柴油的质量要求,在个别技术上已经优于现行的欧盟标准。为了更好地发挥车用油品的减排作用,新标准环保指标仍有提升的空间。

## 每升增加几分钱

### 提升油品清净性

车用汽柴油清洁化的一个重要指标是清净性,提升车用汽柴油清净性是环保部门和汽车行业共同的诉求。而可以提升清净性的清净剂近年来在市场上却遭受冷遇。推广受阻的一个主要原因是,2008年,国家发改委发布《关于降低成品油价格的通知》规定,成品油销售时,不得以添加清净剂或其他名目在国家规定的成品油价格之外加收或代收任何费用。

在岳欣看来,相比清净性较差的油品,具有良好清净性的汽柴油可以保障汽车发动机各部位清洁,有效降低污染物排放,降低油耗。应利用当前石油价格低位的时间窗口期,调整成品油定价机制,将油品清净剂成本纳入成

品油价格中。

“在成品油出库环节添加清净剂,从北京市的经验来看,折合每公升成品油成本增加几分钱。”岳欣表示。针对车用油品清净剂市场良莠不齐、消费者难以选择的问题,中国环境科学学会机动车(船)污染防治专业委员会和国家环境保护部重点实验室,建立了中国清洁油品平台,并推出了中国清洁油品标识CCF,为社会提供权威公正的清净剂和清洁油品信息。

与此同时,岳欣还建议,在推广高品质油品的同时,应进一步打击违法油品在市场的流通;加大炼油企业和加油站的监管力度,严厉打击生产、销售劣质油品行为。

## 考虑地域环境差异

### 实施不同蒸气压限值

“汽柴油标准环保指标仍有进一步提升空间,特别是汽油蒸气压,在季节和地域划分、限值要求等方面,与欧美发达国家和地区还存在较大差距。”岳欣指出,汽油车蒸发排放的碳氢化合物已经远远超过尾气排放。我国幅员辽阔,气候、海拔差异大,按目前标准送审稿的要求,仅规定了冬季、夏季两个季节,除两广和海南全年执行夏季蒸气压要求外,全国使用统一的冬夏季切换日期,这显然是远远不能体现不同地区气候差异的。

试想一下,11月初厦门和昆明仍然是温暖如春,可是已经开始实施冬季蒸气压,这将会大大增加汽车蒸发排放。

岳欣建议,应深入研究环境温度、海拔和燃油组分等对蒸发排放的影响。根据不同地区的气候特点、海拔差异,采取差异化的汽油蒸气压限值要求,降低高温季节和地区的蒸气压上限,降低蒸发排放;适度提高低温季节和地区的蒸气压下限,保证车辆冷启动性能,降低冷启动过程的尾气排放。

## 严防油品以次充好

### 推动车柴、普柴并轨

根据《大气污染防治法》第65条规定:“禁止向汽车和摩托车销售普通柴油以及其他非机动车用燃料,禁止向非道路移动机械、内河和江海直达船舶销售渣油和重油”。

但据岳欣了解的情况,违法使用普通柴油、渣油、重油的现象时有发生。

“由于普通柴油价格比车用柴油低,大部分货车车主都会图便宜使用普通柴油,导致车用柴油滞销。”他指出,普通柴油的应用范围主要是农机、工程机械和一部分船舶等非道路移动机械,船舶大量使用重柴油、燃料油、渣油,硫含量等指标与车用柴油差距较大。

“普通柴油硫含量与国四油品相当,要求是50ppm以下,国五油品硫含量要求为10ppm以下,相差一个阶段。”岳欣说。

目前我国柴油油品有两个标准、两个价格,普通柴油与车用柴油的硫

含量、多环芳烃含量等环保指标尚有一定的差异,两种油品在市场上同时供应,以次充好、掺杂使假等行为较为普遍。而船用燃料油硫含量更高,可以达到普通柴油的100倍以上。2015年,广州海事局抽样调查显示,船用油品不合格率达到35.98%。

因此,他建议,可将《车用柴油》标准名称修改为《柴油》,不局限适用于压燃式发动机汽车使用的、由石油制取或加有改善使用性能添加剂的车用柴油,而是适用于压燃式发动机汽车、非道路移动机械、内河和江海直达船舶使用的、由石油制取或加以改善使用性能添加剂的柴油。

“将车用柴油、普通柴油和部分船用油并轨,扩大标准的适用范围,统一环保指标和有害物质控制要求,可以进一步降低污染物排放。”岳欣说。

## 实行差别化补贴

# 十堰明年淘汰全部黄标车

本报讯 通讯员叶成 汪红莉报道 为加强机动车尾气污染防治,鼓励黄标车提前淘汰,湖北省十堰市环保局、公安局、财政局、商务局四部门日前联合下发了黄标车提前淘汰补贴实施方案。

方案中的黄标车是指未达到国I排放标准的汽油车,及未达到国III排放标准的柴油车。属于补贴范围的黄标车为:2014年1月1日前在车管所办理登记的、车牌号标明鄂C字头的车辆。所有人居住(暂住)地址判定以行驶证上登记地址为准,对于行驶证上登记地址为十堰市以外住址的,以机动车登记时公安机关核发和收存的居住或

暂住证明地址为准。

符合补贴条件的淘汰车辆,十堰市将按申请时间、注册登记时间、车辆类型、使用燃料分类给予差别化补贴。

对于2016年12月31日前提出申请并在一个月内完成车辆注销及报废拆解的,享受第一阶段的全额补贴,补贴标准为2000元~11000元;于2017年10月31日前提出申请,并在一个月内完成车辆注销及报废拆解的,享受第二阶段差额补贴,补贴标准为1500~8250元。

方案明确,十堰市将在2016年年底淘汰全市70%的黄标车,2017年淘汰全市所有的黄标车。

## 个人购车申请踊跃

# 北京今年推广新能源车超八万

本报讯 截至今年9月,北京市累计推广新能源汽车突破8万辆。

据北京新能源发展促进中心项目经理胡伟峰介绍,截至9月,北京在区域出租、环卫、公交、物流、驾校及私人等领域,推广新能源汽车超过8万辆。其中,电动公交车2000余辆、电动出租车3310辆、纯电动租赁车8874辆。

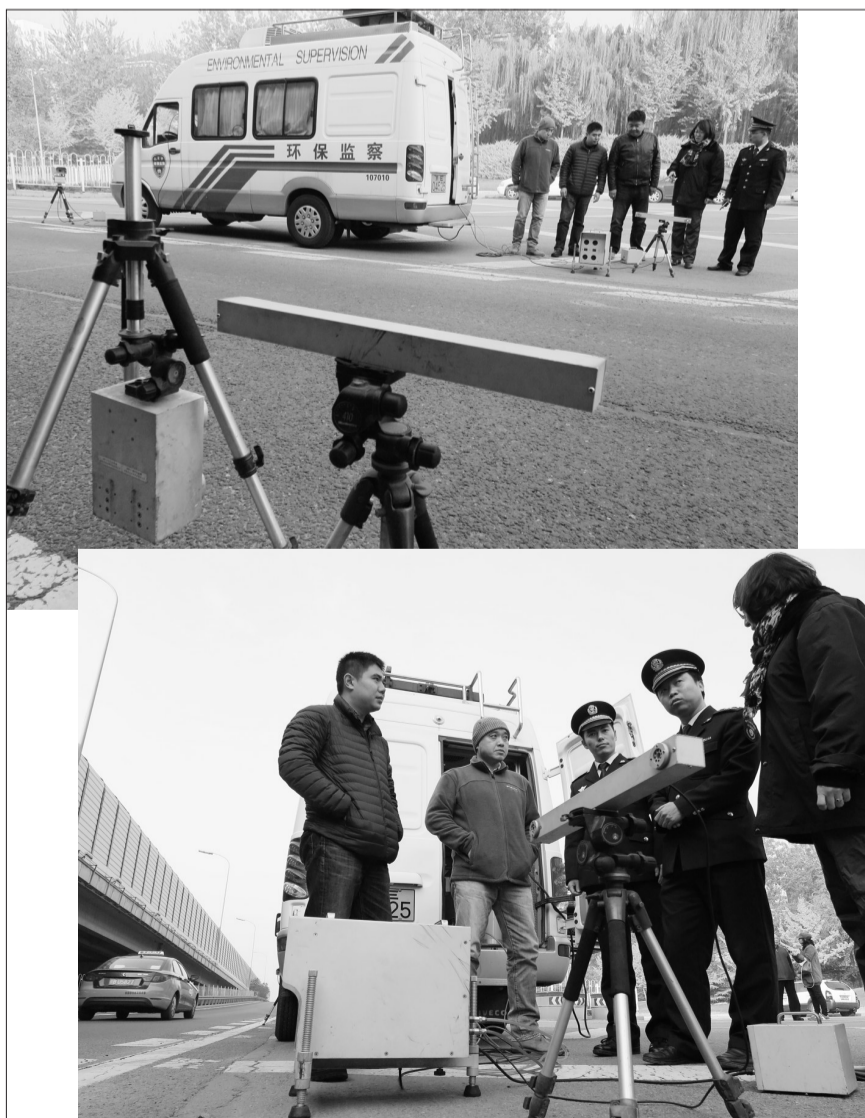
私人购车方面,目前,在京完成备案工作实现销售的纯电动乘用车,有16家企业的55款车型。截至10月9日,北京市个人及单位新增上牌纯电动

小客车1.63万辆,同比增长近2.5倍,累计达到5.59万辆。

胡伟峰介绍,本年度个人新能源指标申请已经用尽,上一期通过审核的16759位个人新能源指标申请者中,有3299位申请者需要轮候配置。本期申请和确认延期的11864人将排队到明年。

此外,随着销量的增加,新能源车的售后维修保养越来越受到关注。据了解,北汽新能源正计划建立大型售后服务中心。

夏莉



截至10月底,北京市今年共淘汰高排放老旧机动车34万辆,预计可减少污染物4万吨。为了治理机动车污染,多年来,北京从提高新车标准、加快老旧车淘汰、加强在用车监管等方面着手,制定并实施严格的污染控制措施,全面加强流动源污染治理工作。图为工作人员利用遥感设备进行机动车尾气监测。

本报记者邓佳摄影