



纯电动汽车能耗指标等646项国家标准发布

记者18日从国家市场监管总局获悉,《电动汽车能量消耗率限值》等646项国家标准批准发布。其中有关电动汽车的国家标准,是全球首个针对纯电动汽车能耗指标提出要求的技术标准,将促进纯电动汽车节能技术应用,推动电动汽车降低能耗。

此次发布的646项国家标准涉及道路交通、养老服务等多个领域,不属于强制性标准,将在方便人们生活、保障人民生命财产安全等方面发挥重要作用。

《道路交通标志和标线》国家标准,提出在学校区域放大标志尺寸、加强标志反光性,并从速度限制和停车管理两个角度入手,降低学校区域交通安全风险。

《养老机构等级划分与评定》国家标准,对养老机构等级划分与评定提出102条要求,填补了养老机构等级划分与评定国家标准的空白,增强机构等级透明度,方便老年人选择满意的养老机构,让老年人老有所依、老有所养。

赵文君

我国科学家研制新型催化剂攻克氢燃料电池汽车关键技术难题

中国科学技术大学路军岭教授、韦世强教授、杨金龙教授等课题组合作,近期研制出一种新型催化剂,攻克了氢燃料电池汽车推广应用的关键难题,解除氢燃料电池一氧化碳“中毒休克”危机,延长电池寿命,拓宽电池使用温度环境,在寒冬也能正常启动。该研究使氢能源汽车有望民用推广,国际学术期刊《自然》1月31日发表了该成果。

氢气被认为是未来最有前途的清洁能源之一。但氢燃料电池的发展面临许多挑战,其中一个关键难题是燃料电池铂电极的一氧化碳“中毒”问题。作为氢燃料电池汽车的“心脏”,燃料电池铂电极容易被一氧化碳杂质气体“毒害”,导致电池性能下降和寿命缩短,严重阻碍氢燃料电池汽车的推广。

近期,中科大研究团队设计出一种原子级分散于铂表面的氢氧化铁新型催化剂,该催化剂能够在零下75摄氏度至零上107摄氏度的温度范围内,100%选择性地高效去除氢燃料电池中的微量一氧化碳。该新型催化材料可以为氢燃料电池在频繁冷启动和连续运行期间提供全时保护,避免氢燃料电池受一氧化碳“中毒”。

路军岭介绍,他们的最终目标是开发一种廉价的且具有高活性、高选择性的一氧化碳优先氧化催化剂,既可以提供机载燃料电池的全时保护,也可以为工厂高纯氢气制备提供有效手段。

徐海涛

据新华社

报废机动车新政出台

资料显示,《管理办法》是在2001年6月份开始实施,已“服役”17年有余。记者注意到,与2001年发布的《管理办法》相比,此次通过的新《办法》最大亮点在于“五大总成”再造解禁与回收价格解禁。

此外,回收价格的放开也在一定程度上改变了过去报废回收企业的回收价格不高、消费者不愿进行汽车报废的不良循环,报废机动车将告别“论斤卖”。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示:“在我国汽车市场的逐步成熟、汽车产品更新换代日趋加快的情况下,简单的报废车重组销售的案例已基本不会出现。面对汽车保有量的快速增长,汽车报废行业对于新规定的需求可谓是迫在眉睫。”

数据显示,目前我国汽车保有量约为2.4亿辆,按照国际4%-6%的报废比例平均水平,2019年我国废旧汽车报废量或将突破1400万辆,2020年有望达到1700万辆左右。消费者如能把需要报废的汽车及时报废,对新车消费、二手车消费都会产生重要的促进作用。

清华大学汽车发展研究中心主任李显君认为,新规的发布有利于零部件的再次利用,剩余

价值会有所提高;另一方面是新规也将对汽车售后维修市场有一定的影响。

据记者了解,目前欧洲等国家,高达50%以上的售后零部件是再制造产品。然而在我国,汽车售后维修市场大部分是全新的零部件。新《办法》出台后,未来在汽车维修过程中,更换零部件的价格有一定的下降空间。

在李显君看来,新规的出台将对再制造产业链条带来利好。再制造企业不是废品收购公司,它卖的也不是废铁,是通过回收合规旧件进行再制造,与新车的制造分属不同的链条。

值得注意的是,随着新《办法》已经明确率先对汽车产品实施生产者责任延伸试点,再加上借鉴日本或欧盟的经验,汽车生产企业极有可能担当报废汽车的回收责任。

对此,有业内人士表示,这需要汽车生产厂自汽车产品的开发设计阶段开始,贯穿汽车产品的生产制造阶段,在其全生命周期来综合考虑汽车整车的回收利用性能,从零部件或材料资源的可拆解性、回收再利用、零部件再制造技术着手,最终实现提高整车回收利用率并减少环境污染的目标。



报废机动车的积极性。结合汽车下乡政策形成合力,肯定会推动机动车报废更新速度进一步加快,为我国汽车市场创造出一个更大的空间。”

值得一提的是,目前国外汽车拆解行业的税率基本在3%-5%,而我国报废汽车回收拆解行业缴纳的各项税费超20%。下一步,如何加强报废车可用零部件的流向监管以及如何合理减少汽车报废行业的经营税将成为相关监管部门亟待解决的问题。

此外,相比传统车零部件,发电机和电动机的再制造利用率更高,从某些零部件的再生产性能来看,新《办法》对新能源汽车再制造企业似乎更为有利。



破除垄断多举措激发需求

有行业人士向记者透露,此前要开办报废汽车回收公司,必须要有报废汽车回收许可证。一般市县一级只有一家,多为老牌的物资系统或供销系统的回收公司。外人想要经营报废汽车回收,只能通过高价挂靠有证公司实现。“被挂靠的有证公司利润特别高,挂靠公司相比之下就差很多。”

对此,新《办法》修改了原有的进入和退出机制,并对内外资企业一视同仁,只要企业依法取得营业执照后,并顺利申请

获得回收资质后,就可以从事报废机动车回收拆解业务。商务部副部长王炳南表示,新《办法》在制度层面上取消了回收企业数量控制的要求,有利于各种资本,包括民间资本的进入,汽车报废回收不再是垄断行业。

孙勇认为,打破从前每个地区原则上只有一家报废机动车回收企业的垄断经营模式,充分的市

场竞争不仅能够增强报废机动车的回收利用效率,有力地提升车主报废机动车的积极性,还加快了机动车报废更新的速度。

此外,由于报废机动车回收拆解的过程中会产生废油、重金属等有毒有害污染物,与节能环保的大环境不符。王炳南表示,除了报废机动车回收主体得以修订之外,新《办法》还提出了强制性的标准和要求,对环保违法行为加大了监管力度和处罚力度,将有效解决环境污染问题。

事实上,在汽车报废产业整体向好的背景下,目前已有多家上市公司在电子废弃物、汽车、动力电池拆解、储能梯次利用及相关配套设备等领域积极布局。下一步,如何加强报废车可用零部件的流向监管以及如何合理减少汽车报废行业的经营税将成为相关监管部门需要面临的重要问题。

据《证券日报》