自然之友诉现代汽车案有新进展

现代汽车作出回应,称对问题车型已改善

◆本报记者徐卫星

德国大众汽车集团近日向美国地方法院提交“排放门”和解协议,大众共将支付约150亿美元,用于回购美国市场涉及丑闻的近48万辆2.0升排量柴油车、赔偿车主,以及设立环境补偿基金等。

聚焦国内,另外一起与汽车有关的诉讼也引起了社会的广泛关注。环保NGO自然之友诉现代汽车(中国)投资有限公司(以下简称现代汽车)环境公益诉讼一案,在北京市第四中级人民法院立案受理。

对此,现代汽车营销战略部经理吴雁冰向记者表示,目前公司已收到自然之友环境民事公益诉讼关于环境污染责任纠纷的起诉书,有关诉讼事宜都将由公司法务部门走正常司法程序处理。对于自然之友提出的诉讼请求,现代汽车将遵守法律程序,以法院最终判决为准。

北京市环保局认定现代汽车自2013年3月1日~2014年1月20日进口中国并在北京销售的全新胜达3.0车辆的排气污染数值中颗粒物一值超标。

现代汽车因排放不达标被诉

据了解,自然之友将大气污染类的环境公益诉讼作为关注的重点之一,而起诉现代汽车是其提起的第一例有关机动车污染的诉讼。

自然之友环保法律项目负责人葛枫介绍,之所以向现代汽车提起诉讼,主要是因为有证据证明其尾气排放不达标。

2013年、2014年,北京市环保局对现代汽车自韩国进口的全新胜达3.0车型进行了车辆环保一致性抽检和两次复查,认定现代汽车自2013年3月1日~2014年1月20日进口中国并在北京销售全新胜达3.0车辆的排气污染数值中颗粒物一项数值超过《轻型汽车(点燃式)污染物排放限值及测量方法(北京Ⅴ阶段)》(DB11/946-2013)的限值。

自然之友总干事张伯驹接受本报记者采访时表示,被告的行为违反了《中华人民共和国大气污染防治法》等相关规定,自然之友依据《中华人民共和国环境保护法》第58条和相关司法解释提起诉讼,要求被告承担停止侵害、恢复原状等民事责任,从而维护环境公共利益。

自然之友请求法院判令被告在上述车辆达标排放前,停止销售;召回违法车辆并进行维修;承担自销售不符合上述标准的车型之日起至符合标准时止这期间,所造成大气污染的生态环境修复费用;在国家级媒体及北京本地媒体上公开道歉;承担本案鉴定费或专家咨询费以及原告律师费等合理支出。

问题车型未召回

“未来如若有类似的案源,自然之友将继续用法律手段维护公共环境权益。”张伯驹介绍,自然之友从2015年开始,针对大气污染问题发起一系列策略性诉讼,其中包括污染排放的固定源和移动源两方面。

自然之友为此次诉讼展开了长期的调查,依据相关行政处罚和申请信息公开的材料等证据起诉。

“对方并没有与我方或代理人直接沟通过,自然之友目前正在继续收集证据、推进诉讼进程。”张伯驹向记者表示,他们暂不了解超标车型是否开始被召回。

据记者从中国汽车召回网查询的结果显示,自处罚至今,现代汽车并未对问题车型发布召回公告。目前,北京市场相关车型仍有在售。

据了解,北京市环保局曾于2014年9月对现代汽车相关进口车型排气超标问题作出没收13510231.53元收入,并按10%处罚的决定,罚金达135万元人民币。

在相关汽车论坛上,不少车主反映进口胜达3.0车型存在实际油耗过高,与厂家给出的油耗标准不符的现象。而在此之前,现代汽车及起亚汽车在美国也因其隐瞒温室气体排放和破坏燃油经济性的行为,支付3.5亿美元的罚款。

吴雁冰表示,2014年公司向北京市环保局依法缴纳了罚款并停止销售排放超标车辆。

“2013年9月、11月被检测出颗粒物排放不合格以后,现代汽车对全新胜达3.0车型相应装置进行了性能改善,经2014年2月三次测试最终检测合格。并对2013年2月1日~2014年1月20日出售的全新胜达3.0车型已主动实施改善,车辆已经达到环保检测要求。”吴雁冰表示,目前,现代汽车在售车型均符合中国法律法规和相关环境标准。

难点在于界定污染损害大小

在现代汽车近期开展的一项环保公益项目中,相关负责人表示,节能环保是汽车产业的发展方向,现代汽车集团早在多年前开始“环保经营”战略,力争到2020年实现环保车市场全球第二的目标。

张伯驹表示,希望此次诉讼能够让广大汽车生产企业重视污染排放问题,严守合法合规排放和“不做假”的底线,真正实现绿色良性发展;同时,希望能够让更多公众看到机动车与大气污染的关系,关心自己的消费行为,监督生产厂商的产品环境表现,做绿色公民。

对于此案,相关专家称,虽然现行法律对机动车尾气排放不达标问题没有详细规定,但对车企进行行政处罚是没有问题的。类似案件的难点就在于如何界定被告的损害后果,比如造成了哪些损害、损害程度如何等。

相关业内人士也表示,对诉讼结果并不乐观:由于国内汽车尾气排放超标法律不健全,案件审理难度较大,恐怕自然之友起诉现代汽车的案件对现代汽车也不会有太大的直接影响。

葛枫透露,本案存在一定的难度,比如这些不达标的机动车尾气排放对大气造成的污染程度,自然之友需要去做一些论证,至于论证结果如何,尚未可知,即造成损害的大小可能难以量化。

据现代汽车官网公布的最新销售数据显示,今年6月,现代汽车在华乘用车销量(不含进口车)达到142210辆,比去年同期增长46%,这也是现代汽车集团今年以来的最大涨幅。

2016新能源车消费者白皮书发布

补贴退坡和产品拉动效应下消费需求将出现拐点

◆本报记者徐卫星

尼尔森近日与中国汽车工业协会联合发布《2016中国新能源车消费者白皮书》(以下简称白皮书),白皮书结合传统调研和大数据分析方法,对于新能源车的潜在消费者、现有车主、经销商和行业专家等人群,展开了一系列的深入调查和分析。

过去一年,在补贴政策驱动下,新能源汽车呈现井喷式增长。据中国汽车工业协会统计,2016年1月~5月,新能源汽车销售仍保持了较快增长,销售12.6万辆,比上年同期增长134.1%。

根据绩效管理公司尼尔森的最新调研,2016年很可能成为新能源车产业发展的拐点,在补贴退坡的预期和限购城市的配额控制下,电动汽车的销量增速将有所放缓。但随着环境意识提高和多元化产品的投放,新能源车的购买开始转变为政策和个人需求双重驱动。

2016年新能源车需求出现结构性的转型升级

据尼尔森社会化媒体监测显示,过去1年在各种论坛、微博和BBS上讨论新能源车的帖子超过81000条,其中绝大部分关于电动汽车。尼尔森调查显示,如今市场上有高达14%的有购车意向消费者会考虑纯电动汽车,插电式混合动力汽车则高达22%。消费者们对新能源车越来越高的接受度和他们更高的环境意识成为未来电动汽车销量增长的关键驱动力。

然而,新能源车潜在消费者在买车时也会考虑普通油电混合动力车,油电混合动力和电动汽车的交叉考虑度很高。考虑油电混合车的原因除了节能环保之外,还有不需要充电和不会有里程焦虑。

此外,新能源车的需求结构也有望出现转型升级。过去一年63%的纯电动乘用车的销量集中在补贴后价格只有5万元~8万元的小微电动汽车,而调研显示,在新能源车潜在用户中,意向车主对中大型纯电动车的考虑度分别达到51%和53%,明显高出小型和紧凑型。未来中高端轿车和SUV产品可望在新能源车市场占有越来越高的比重。

从政策驱动到政策与个人需求双重驱动

从购买新能源车的动机来看,尼尔森发现有42%的意向消费者出于废气排放少等环保因素,有超过4成的意向消费者出于使用成本低的考虑,仅有3成新能源车潜在车主出于补贴因素购车。由此可见,消费者购买电动汽车更多是受节能环保意识的驱动,这一因素甚至超越了价格补贴对车主的影响。尼尔森调查发现,有近33%的消费者认为“新能源车是未来趋势”。

价格补贴对新能源车购买考虑的影响也不可忽视,将近一半的意向消费者购车时比较看重政府给予的价格补贴。不过,也有1/4的消费者在具备智能互联服务或者创新的设计的条件下,即使取消了补贴仍会考虑新能源车,还有约1/4的意向消费者表示他们根本不看重补贴。此外,安全性保障和充电设施完备也会大幅提高消费者对于新能源车的购买意愿。

在不同新能源技术之间,插电式混合动力车的意向消费者对三厢轿车相对有更高的购买意愿,普通油电混合动力车的意向消费者则相对更喜欢SUV车型,而纯电动车意向消费者则相对更多考虑两厢轿车。

多元化销售渠道与充电方案打通“最后一公里”

在今年1月五部委出台了《新能源汽车充电基础设施奖励政策》后,越来越多新能源车企业的目光从8个限购城市向更为广阔的大气污染重点省市、中部省份转移,而未来新能源车的主战场将在哪里?

基于人口密度、经济成长、居民收入、消费支出、住房、拥车和互联网/旅游业比重等31个指标,尼尔森对286个地级市未来10年的消费潜力做出了预测。其中有5个城市群有着领先的汽车保有量和消费者购买力,也将是以新能源车和智能汽车为代表的升级再购需求最具潜力的市场。

这五大高消费城市群包括超级城市(北京,重庆,广州,上海,深圳,天津),富裕城市(例如:泉州,苏州,宁波等21个城市),卫星城市(例如:金华,珠海,扬州等13个城市),工业一体化城市(例如:郑州,合肥,东营等30个城市)和区域国际城市(例如:昆明,南宁等9个城市)。

这五大集群共有79个城市,既有经济发达的大中城市,也有区位优势的三四线城市,而从经销和服务网络布局来看,这些城市还有着相当多空白的区域需要覆盖。

未来的新能源车型,将会沿着副省级市、地级市、县级市等不同层次,采用包括4S经销店、卫星店、多品牌店、汽车电商和商超展示等多元化渠道模式。针对不同新能源产品的特点,油混/插混车型更适合采用混网销售的方式,而纯电动车型则适合分网销售。

在小区内自己安装的充电桩或采用飞线充电,是目前的电动车车主最常使用的充电方式。但基于现有车主和意向用户的充电需求,充电网络模式有望出现多元化的格局。除了自家小区,电动车的现有车主们还希望在公司停车场、商场、超市停车场有充电桩。对于插电混动车主来说,希望充电场所与自家的平均距离为24分钟车程内;纯电动车的现有车主,则希望车程在10分钟以内。

中/国/电/池/行/业/绿/色/发/展/领/军/企/业
超威 CHILWEE
特约刊出

新能源汽车准入条件修订

新增动力电池企业准入标准

本报记者徐卫星北京报道 时隔7年,工信部近日对2009年7月1日起施行的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》(以下简称《规则》)进行修订,并就修订版公开征求意见。

“近年来,随着我国新能源汽车产销进入井喷期,包括骗补、汽车安全等问题也开始暴露。同时,我国新能源汽车核心技术方面仍缺少重大突破,产销激增背后存在隐患。目前,我国各地有意建设或在建的新能源汽车项目多达30多个,这些项目大多以‘新能源汽车产业园’形式遍地开花。”益普索(中国)汽车研究部相关负责人向记者表示,对现行《规则》进行修订将是推动行业稳健发展的重要路径。

“现行《规则》并没有涉及动力电池企业准入标准,此次准入条件新增对动力电池企业的要求非常及时。”这位负责人表示,目前我国共有150余家电池企业,仅25家进入前三批《汽车动力蓄电池行业规范条件》企业目录。“对电池企业及产品进行严格管控,既可提升新能源车安全性,又可防范一块电池匹配多个车型的骗补行为发生。”他指出,此次《规则》修订关注的一个主要问题就是新能源车的安全性能。而动力蓄电池作为关系车辆安全的重要零部件,理应给予格外重视。

据了解,《规则》修订版征求意见稿第六条新能源汽车企业准入条件(五)规定,“装用的动力蓄电池(包括超级电容器)单位和系统生产企业满足《汽车动力蓄电池单体和系统生产企业延伸检查要求》”。同时,《规则》修订版征求意见稿还要求,电池企业应当建立从原材料、部件到成品出厂完整的检验和可追溯体系,实施信息化数字管理,建立生产管理数据库,以保证与整车的信息相对应,方便责任追溯。

数读

北京第五次综合交通调查结果发布

北京市交通部门日前发布了第五次综合交通调查结果。数据显示,随着网络的发展,市民工作日的出行次数减少到2.75次,每天平均出门距离8.1公里。小汽车出行比例在历次综合调查中首次出现下降,不过工作日每辆车平均还是要跑41.5公里,高于世界同等城市的小汽车使用强度。

据悉,此次综合交通调查为交通“十三五”规划服务,因此2014年就启动了数据采集。调查共获取4万份居民出行信息,500多个宾馆的流动人口出行信息,482个道路路段,以及城六区46万中小学生的出行信息等交通调查数据。

— 527公里

截至2014年年底,轨道交通运营总里程达527公里。自2010年以来,运营里程共增加了191公里。地铁线网四通八达,吸引客流猛增。2000年以来,轨道交通线网全年客运量从4.3亿人次增至34.1亿人次。

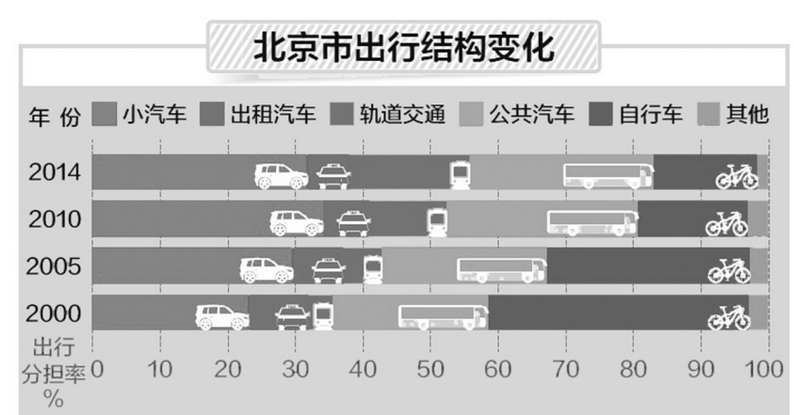
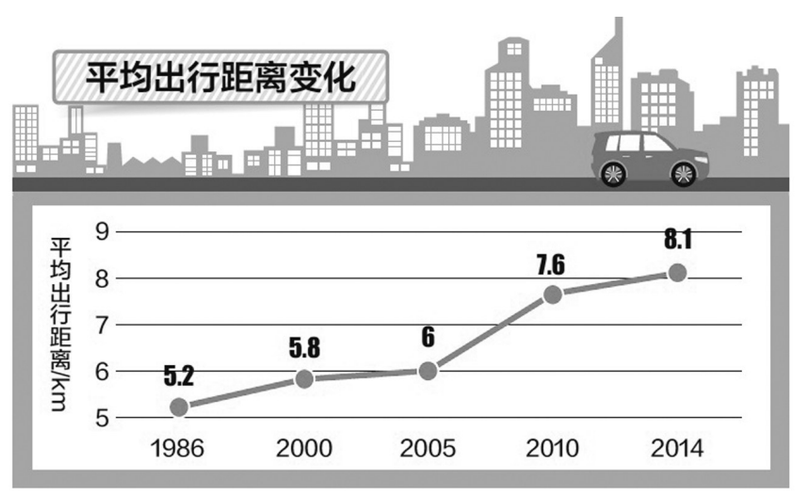
— 35%

公共汽车客运量呈逐年下滑趋势,公交线网依旧存在诸多问题。如果选择乘公交出门,乘客往返车站加上候车和换乘时间,占到整个旅途时间的35%。五环内,想在500米内找到一座公交站,成功率在88%。大部分线路过于集中在干线走廊上,重复系数高达6.7。

— 41.5公里

随着小汽车摇号政策的出台,汽车的保有量确实得到有效控制,但工作日日均行驶里程仍达41.5公里,属于高强度使用。

— 16%

自行车出行比例持续下降的势头仍未得到有效遏制,只有少数的调查者选择自行车出行。不选择自行车出行的调查者中,16%的人认为自行车出行环境差,亟须改善,其中,非机动车道缺少有效隔离设施、机动车侵占自行车出行空间是影响自行车出行的重要因素。

34%的调查者不骑车是因为出行距离过远,15%的人认为消耗体力。还有24%的人认为公共交通经济快捷,无需骑车。这说明公共交通与自行车交通在一定程度上构成竞争关系。